

# 鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略

令和5年3月

鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ  
二次交通改善活動プラットフォーム

## 目次

---

1. はじめに.....	1
(1) 策定の背景と目的.....	1
(2) スケジュール.....	2
2. 空港及び二次交通の現状.....	3
(1) 鳥取空港の概要.....	3
(2) 鳥取空港の特色.....	3
(3) 空港利用状況.....	4
(4) 空港二次交通の現状.....	5
(5) アフターコロナを見据えた動き.....	6
3. 空港二次交通の課題.....	7
4. 出口戦略の基本的な方向性.....	9
(1) 目指す姿、現状からの変化.....	9
(2) 出口戦略の柱、全体像.....	10
(3) 情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念.....	11
5. 取組み内容.....	12
全体スケジュール.....	12
出口戦略1「情報」に関する取組み.....	13
出口戦略2「移動」に関する取組み.....	16
出口戦略3「活動」に関する取組み.....	18
6. 令和5年度以降の活動体制、役割分担.....	21
7. 今後に向けて.....	25

### 参考資料

- ・規約、会員名簿、令和4年度活動状況
- ・令和4年度各種調査の実施内容
- ・取組みに関する参考事例、ヒアリング結果等
- ・作業部会の構成メンバー、関連取組みのスケジュール
- ・国等の支援事業、取組みの一覧
- ・鳥取空港の利用を促進する懇話会の取組み
- ・鳥取空港ビル（株）のホームページ

# 1. はじめに

## (1) 策定の背景と目的

鳥取県では、“鳥取空港（愛称：鳥取砂丘コナン空港）は、首都圏や海外からの空の玄関口！ここから、鳥取観光・滞在がスタート！”をテーマに「鳥取砂丘コナン空港を拠点とした賑わいづくり事業」を推進している。

一方、現状において、県民などからの声として、「鳥取に来て欲しいアピールは見受けられるが、鳥取空港から先のアクセスに配慮が足りない。送迎無しで、自分の足で確かめて欲しい。」、「鳥取大学前駅までのシャトルバスを設けて欲しい（最寄り駅にアクセスした方がいい。）」、「倉吉駅方面行きバスの途中下車できるポイントを増やして欲しい。」、「夜便到着時のタクシーを増やして欲しい。」および「鳥取空港と鳥取港・鳥取砂丘を行き来しやすくして欲しい。」という意見（要望）がある。

このような意見を踏まえ、鳥取空港・鳥取港をセットにしたツインポート、鳥取空港ビル内の大江ノ郷自然牧場・すなば珈琲・コナングッズショップ等のテナント、そして、名探偵コナンの装飾など鳥取空港の持つポテンシャルを活かしつつ、ANA ホールディングス(株)、県内交通事業者を含む地元・民間・学術・行政等の多機関が連携し、観光振興・ワーケーション推進と住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の点検・再構築を行い、地域活性化を進める。併せて、アフターコロナを見据えて、今後見込まれる航空・観光需要の回復に速やかに対応できるよう施策を進める。

加えて、令和5年度以降は、鳥取空港においても国際線（チャーター便）の再開が想定されており、アフターコロナを見据えて国内線・国際線の航空機搭乗者を対象に、空港と観光地を結ぶ二次交通強化が必要となる。

この取組みの一環として、鳥取空港内に幅広い機関を構成員とする「鳥取砂丘コナン空港と周辺観光地等を結ぶ二次交通改善活動プラットフォーム」（以下、「本プラットフォーム」という）を設置し、前述のアフターコロナを見据えた航空機利用促進による観光振興・ワーケーション推進と、空港周辺の二次交通改善による住民生活維持の「融合」を目指した公共交通網の点検・再構築を行い、地域活性化に取り組む。

令和4年度は本プラットフォームにおいて調査、検討を行い、令和5年度以降の取組みの方針、具体的な事業、スケジュール及び役割分担を整理し、鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略（以下、「空港・地域交通戦略」という）としてとりまとめた。

## (2) スケジュール

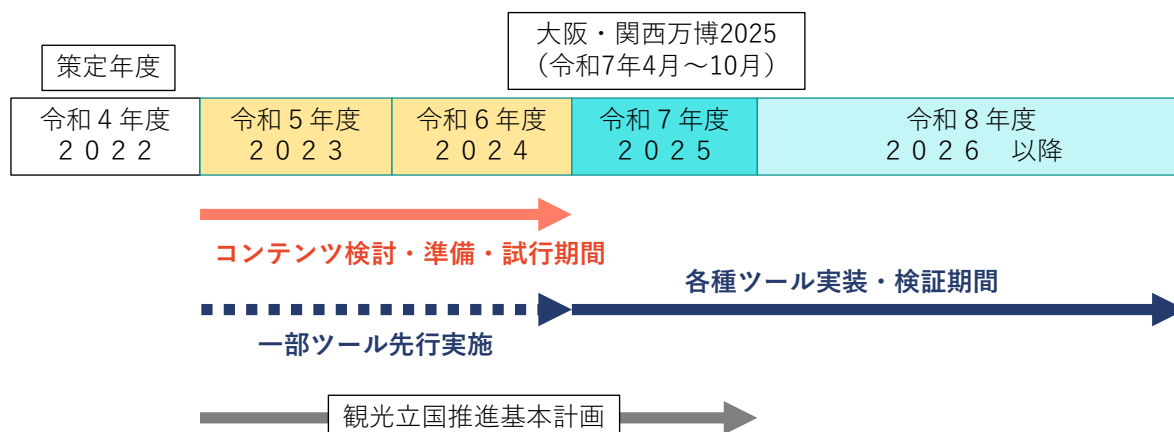
空港・地域交通戦略では、具体的なゴールとなる期間を定めないが、今後1～2年間で準備・検討期間として取組みの具体化を進め、3年目（令和7（2025）年度）の実装化を目指す。

令和5年3月現在、新型コロナウイルスの流行による生活面、観光面、交通面での影響はいまだに残っているが、令和5年5月8日以降は感染症法上の扱いが現在の2類相当から5類に移行が予定されている。

また、国としては「観光立国推進基本計画」の改定を予定（令和5年中）しており、今後、インバウンドを含めて観光移動は回復すると見込まれる。また、国際的なイベントとしては令和7（2025）年に大阪・関西万博が開催予定であり、関西圏に多数の訪日外国人旅行者が予想される。

これを踏まえ、観光立国推進基本計画の目標年であり、大阪・関西万博が開催される令和7（2025）年での実装化を目指し、検討を進めるものとする。

図1 空港・地域交通戦略のスケジュール



国は、令和7（2025）年を目標とし、新型コロナウイルス流行前（令和元（2019）年）訪日外国人旅行者数の過去最多（令和元（2019）年の3,188万人）の更新を目指すなど、積極的な姿勢を打ち出している

## 2. 空港及び二次交通の現状

### (1) 鳥取空港の概要

鳥取空港は鳥取市内の日本海沿いに位置し、羽田空港からのフライト時間は70分程度である。また、鳥取空港からJR鳥取駅までバスで約20分、主要な観光地である鳥取砂丘まで車で約20分の好立地にある。首都圏からの時間的距離、鳥取空港から繁華街や観光地まで時間的距離も短い状況である。

令和5年3月現在、国内線は羽田空港便（1日5往復、ANAのみ）が就航しており、国際線についてはチャーター便がコロナ前は運航していたが、現在は休止中である。

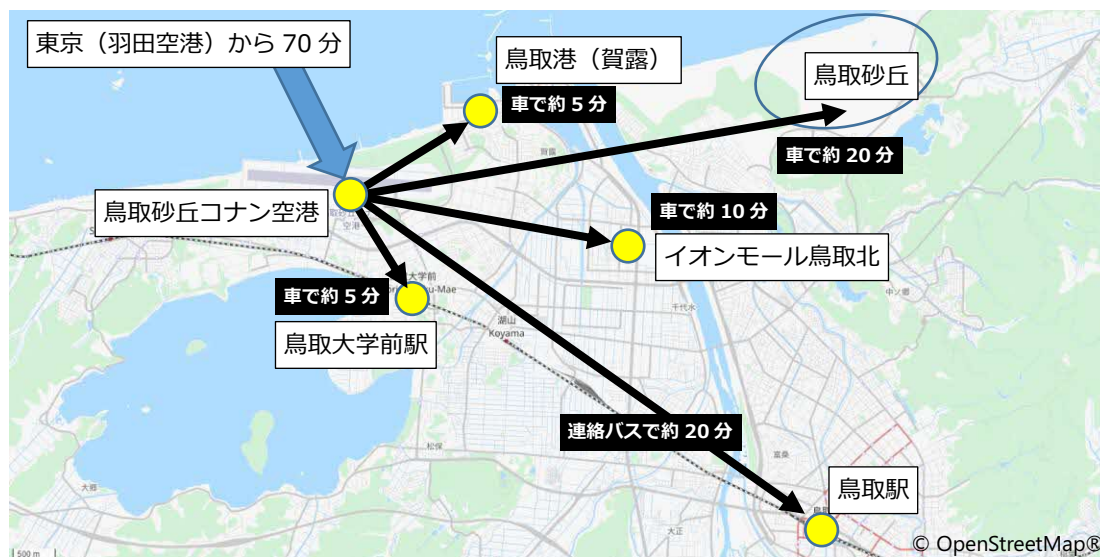


図2 鳥取空港の位置図

### (2) 鳥取空港の特色

空港の愛称が「鳥取砂丘コナン空港」とあるように、漫画「名探偵コナン」とのコラボレーションが盛んであり、空港内にはコナンに関する多数のオブジェが配置されている。次ページで空港利用状況を記載するが、航空機利用者と同程度、またはそれ以上の空港来場を目的とする方がおり、空港自体が観光地の一つとしての役割を果たしている。

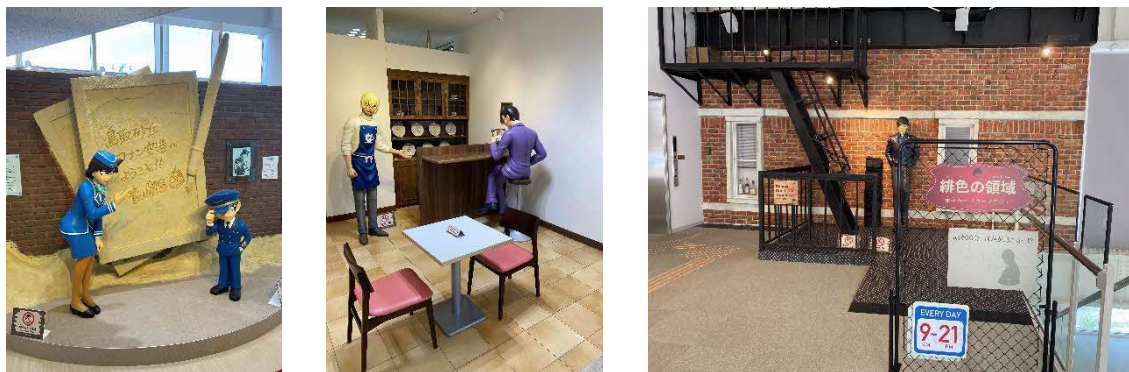


写真1 空港におけるコナン装飾の例

### (3) 空港利用状況

#### ① 旅客実績の推移

鳥取空港の旅客数（羽田空港便）は平成元年以降、平成23年の東日本大震災等の社会情勢によって、一時的な減少は見られたが、便数の増加に伴い、旅客数は順調に増加を続けていた。

しかしながら、新型コロナウイルス流行の影響で、令和2年度、令和3年度は大幅に落ち込み、いまだ回復していない。

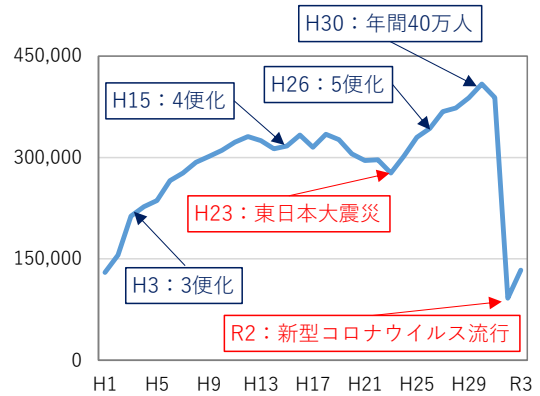


図3 羽田空港便旅客実績の推移

#### ② 新型コロナウイルス流行の影響

令和元年度以降の月別旅客数の推移を示す。令和2年度、令和3年度は旅客数の大幅な落ち込みが続いていたが、令和4年度の10～1月は、新型コロナウイルス流行前の令和元年度と比較し、8割程度まで回復が見られる。

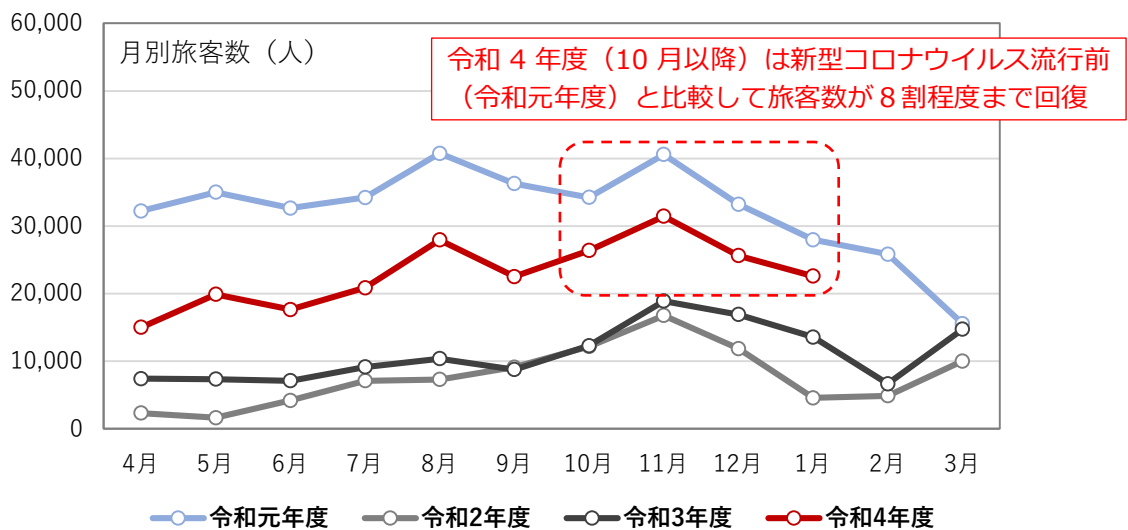


図4 羽田空港便旅客数実績の推移（令和元年度以降）

#### ③ 鳥取空港での旅客以外の来場者数について

鳥取空港では航空機利用以外、コナン装飾の見学やテナント、イベント等を目的とした来場者が多く見られ、年間旅客数以上の年間来場者数となっている。

※令和4年度は4～1月分

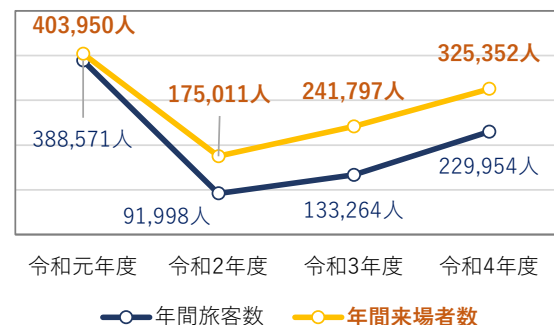


図5 令和元年度以降の年間旅客数と年間来場者数

※本ページの図表は鳥取空港ビル（株）から提供

#### (4) 空港二次交通の現状

鳥取空港の二次交通は、鳥取駅及び倉吉駅方面の空港連絡バスの他、タクシー、鉄道（最寄り駅の鳥取大学前駅から徒歩 20 分）、自家用車（駐車場は無料、900 台分確保）が利用可能である。

このうち、首都圏利用者の多くが有しているキャッシュレス決済（交通系 IC カード、QR 決済、クレジットカード決済）に関して、タクシーは一部事業者のみが対応、空港連絡バスは鳥取空港の券売機で交通系 IC カード対応となっている。一方、鳥取駅や倉吉駅側の空港連絡バスの券売機は交通系 IC カード非対応であり、駅からの空港連絡バス利用時は交通系 IC カードを利用できない。また、鉄道もキャッシュレス決済を利用できないことから、全体的にキャッシュレス化が遅れている。

なお、この状況は地域的に見た場合も同様である。

表 1 空港二次交通の概要（運行サービス、運賃、キャッシュレス対応）

##### ■鉄道（JR）

駅	運行本数	運賃	キャッシュレス決済
鳥取大学前駅	在来線：1時間に1本程度 特急：1～2時間に1本程度	鳥取大学前～鳥取：190円 鳥取大学前～倉吉：590円	×（券売機はクレジットカード対応）

##### ■空港連絡バス、路線バス（日ノ丸自動車）

路線名	運行本数	運賃	キャッシュレス決済
鳥取駅連絡バス	航空便に合わせて5往復/日	470円	×（空港券売機はICカード対応）
倉吉駅連絡バス	航空便に合わせて5往復/日	1,120円～1,630円	×（空港券売機はICカード対応）
賀露循環	10～16時台で7循環	鳥取空港～鳥取駅が470円	×

##### ■タクシー事業者（空港乗入10社）

事業者名	台数	キャッシュレス決済
日本交通	ジャンボタクシー 4台、福祉タクシー 1台 UDタクシー 29台、その他 60台	×
日ノ丸ハイヤー	80台	○（クレジットカード）
旭タクシー	小型タクシー 18台、中型タクシー 6台 ジャンボタクシー 2台	○（クレジットカード）
サービスタクシー	小型タクシー 22台、UDタクシー 1台	○（クレジットカード、QR決済）
毎日タクシー	小型タクシー 12台、中型タクシー 3台	○（クレジットカード）
大森タクシー	小型タクシー 21台、中型タクシー 2台 UDタクシー 1台	×
東部タクシー	小型タクシー 14台	×
鳥取自動車	小型タクシー 47台	×
商栄タクシー	小型タクシー 10台	×
観光タクシー	小型タクシー 9台、中型タクシー 9台 UDタクシー 4台	○（クレジットカード）

※各社ホームページから整理

## **(5) アフターコロナを見据えた動き**

---

### **①新型コロナウイルスの取り扱い**

新型コロナウイルスの流行については、令和2年2月以降、3年以上に渡って続いており、現在もその影響が残っている。一方、令和4年度は新型コロナウイルス流行以降、初めての規制なしでの年末を迎えるなど、緩やかに影響が収束しつつあり、アフターコロナに向けての議論が進んでいる。

また、令和5年5月には、感染症法上の位置づけが現在の2類相当から5類への変更が予定されており、空港・地域交通戦略の期間中に、アフターコロナに向けた社会状況の変化が本格化すると想定される。

航空機利用についても、新型コロナウイルス流行下で大きく減少が続いていたが、令和4年度の10～1月は新型コロナウイルス流行前の令和元年度と比較して8割程度まで利用者数が戻っているなど、旅客数の着実な回復が見られており、令和5年度は世界的にも航空需要が新型コロナウイルス流行前の水準にほぼ戻るとの見通しが出ている。航空需要の回復に伴い、空港二次交通の改善、活性化に向けた空港・地域交通戦略での取組みが重要となる。

### **②鳥取空港における国際線チャーター便の再開**

新型コロナウイルス流行前は、鳥取空港での国際線チャーター便として台湾便が運航していたが、新型コロナウイルスの流行で全て運休となっている。しかし、令和5年度以降は、新型コロナウイルスの5類化や感染の収束状況もあり、再開に向けた動きが見られ、今後、インバウンドについても回復が見込まれる。また、この追い風となるように、鳥取空港においては、令和4年8月に国が認定する「訪日誘客支援空港（区分3）」に指定されている。

この状況を踏まえ、訪日外国人をターゲットとした取組みも今後重要となる。

#### **〈訪日誘客支援空港〉**

地方空港へのLCC等の国際線の新規就航や増便を強力に推進するため、有識者による各空港の取組実施状況や目標達成状況等に関する評価結果を踏まえ、国が訪日誘客支援空港（区分1～4）を認定する。訪日誘客支援空港は国際線定期便（チャーター便含む）の新規就航、増便又は運航再開などに係る補助を国から受けることができる。

（区分1）那覇 （区分2）米子、岡山、広島など （区分3）富山、鳥取、出雲など

### **③大阪・関西万博の開催**

令和7（2025）年4月13日～10月13日の約半年間、大阪・関西万博の開催が予定されており、この期間は関西圏に多数の訪日外国人や国内旅行者の来訪が想定される。空港・地域交通戦略の期間としては策定3年目にあたり、関西圏へ来訪した訪日外国人や国内旅行者の鳥取県内への誘致に向け、取組みの実装化が求められる。



### 3. 空港二次交通の課題

各種調査結果を踏まえ、空港二次交通の解決すべき課題を以下の4つの視点から整理した。

#### ① 空港二次交通や観光地等の情報の統合、発信

空港利用者へのアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港や交通事業者のホームページ、観光ガイドブックなど、様々な媒体からの情報入手を確認</li> <li>・ バスやタクシー利用者は航空機予約後、到着までに現地での移動手段を決めており、この間での情報発信を如何に行うかがカギとなる</li> </ul>
事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 航空機の遅延情報とバスやタクシーの運行（予約）の連携について、課題がある</li> </ul>
各種事例、取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ANA アプリ（航空券購入、空港アクセスナビ）の活用可能性</li> <li>・ 各種交通手段や観光に関する電子チケットをまとめたホームページの事例がある</li> </ul>



方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港二次交通や観光地等に関する情報を統合、発信可能な情報プラットフォームの構築が不可欠</li> </ul>
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空機の予約状況と空港二次交通の予約状況の連携、データベース構築、人的対応など</li> </ul>

#### ② キャッシュレス決済、電子チケットの充実

空港利用者へのアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通系 IC カードなど、キャッシュレス対応は誰もが望んでいる</li> <li>・ 一方、交通系 IC カードに頼らない手法（電子チケット等）も許容できる</li> </ul>
事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通系 IC カードは費用面から早期導入は困難</li> <li>・ 電子チケットはバス、タクシーともに検討可能</li> </ul>
各種事例、取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港連絡バスでは、電子チケットサービス、タッチ決済サービスなどが登場している</li> </ul>



方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「① 空港二次交通や観光地等の情報の統合、発信」で構築する情報プラットフォームをベースに、各種電子チケットを用意</li> </ul>
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシーでは、定額チケットの法的制約、需給マッチングの方法、空港への乗り入れが 10 社ある中での割り振りなどが課題</li> </ul>

### ③路線バスの拡充

空港利用者へのアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空港二次交通でのバス、タクシー利用者にとっては、観光のメインとなる砂丘への移動が不便であること、レンタカー利用者と比較した場合の行動範囲の狭さが明確となった</li> <li>・ 他にも鳥取港（賀露）への移動の不便さ、鳥取空港到着後、コナン装飾を見てからの移動に対応した時間帯のバスがないなどの課題が見られた</li> </ul>
県政参画（県民）アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鳥取空港、イオンモール鳥取北店、鳥取駅等を結ぶバス路線について、イオンモール鳥取北店への買い物など、一定のニーズが沿線市民から確認できた</li> </ul>
携帯 GPS データ分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鳥取空港利用者の多くが砂丘に向かう実態を確認（新型コロナウイルス流行下の現在も同様）</li> <li>・ 想定する立ち寄り施設への沿線市民の日常的な来訪を確認</li> </ul>



方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在の空港連絡バスは残しながらも、他路線を活用しながら、バスの拡充が重要</li> </ul>
今後の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新型コロナウイルス流行の影響でバス会社の経営状況が厳しい中、既存路線を有効活用した取組みが求められる</li> </ul>

### ④その他

空港利用者へのアンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鳥取空港の施設拡充の意見として、物産店の充実、出張利用者からはリモートワークが可能な設備（セキュリティの整った Wi-Fi、打合せスペース等）が出ている</li> </ul>
県政参画（県民）アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鳥取空港駐車場の有料化（1泊以上の場合）については、利用空港を変更するという回答の比率は 2 割程度であり、今後検討の余地あり（日帰り利用は無料が望ましい）</li> </ul>
事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新型コロナウイルス流行の影響で、バス、タクシーともに利用状況、経営状況、運転手不足は極めて深刻</li> <li>・ キャッシュレス決済については、新たな需要への対応など各社から意見が出ており、生活需要、観光需要への対応は行政支援も交えながら積極的に実施すべき</li> </ul>

## 4. 出口戦略の基本的な方向性

### (1) 目指す姿、現状からの変化

空港・地域交通戦略では、前項までに整理した各種調査結果、課題を踏まえ、空港二次交通の改善、活性化に向けて、3つの出口戦略（「情報」「移動」「活動」）を設定する。

それぞれの出口戦略について、得られた課題と目指す方向性、出口戦略の実行を通して目指す変化を以下のとおり整理した。

- 出口戦略1「情報」は、情報の一元化、支払い方法の電子化（キャッシュレス化）、これらの周知の徹底を重視する。
- 出口戦略2「移動」は、鳥取空港と周辺の鉄道駅、観光地を結ぶ循環バスの整備、定額タクシーの活用を重視する。
- 出口戦略3「活動」は、鳥取空港とツインポートとして機能する鳥取港（賀露）との連携強化、観光地での電子チケット、クーポン等の対応を重視する。

これらを通じて国内旅行者や訪日外国人、大阪・関西万博 2025 を見据えた取組みとする。

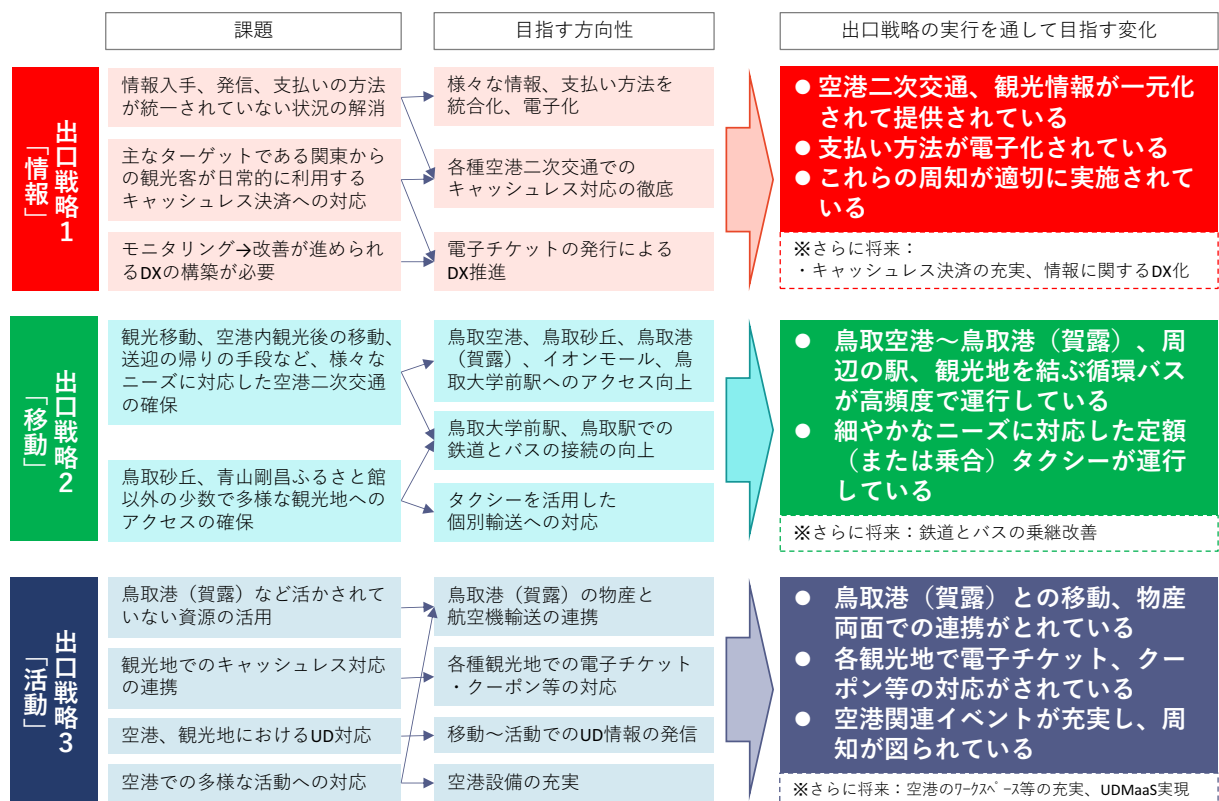


図6 出口戦略の実行を通して目指す変化

## (2) 出口戦略の柱、全体像

3つの出口戦略について、航空機を利用した一連の観光移動との関連を以下のとおり示す。

出口戦略1「情報」によって、航空機利用、空港二次交通、観光地等の情報や予約・支払いの一元化を目指し、出口戦略2「移動」によって、鳥取空港からの空港二次交通の機能向上を目指す。また、出口戦略3「活動」によって、観光地等での電子化や情報提供、航空機利用との連携を目指す。

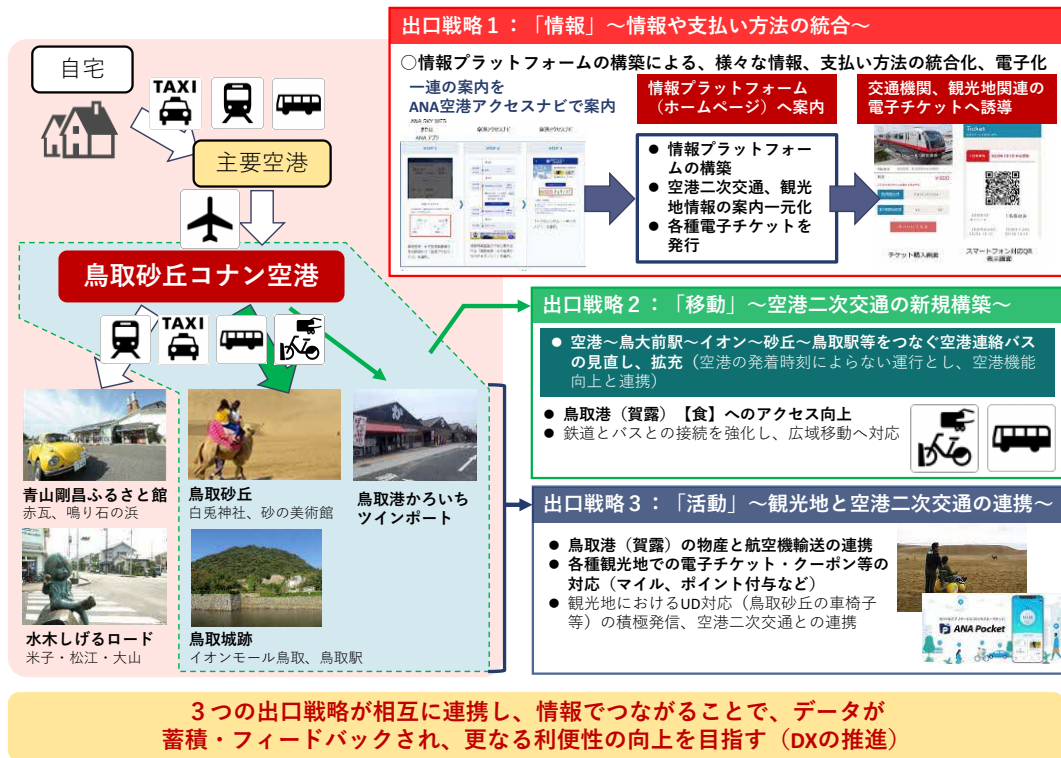


図7 出口戦略の全体像（一連の観光移動との関連）

3つの出口戦略について、鳥取空港周辺での展開イメージを以下に示す。



図8 出口戦略の全体像（鳥取空港周辺での取組み）

### (3) 情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念

出口戦略1「情報」において重要となる、情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念を以下に示す。

情報プラットフォーム（ホームページ）は、航空機・空港二次交通や観光地等について、運行状況やアクセス方法などの案内のほか、電子チケット購入画面を設け、情報の取得から予約・支払いまで、一括でサービス提供可能なホームページの構築を目指す。

また、情報プラットフォーム（ホームページ）では、航空会社や各種交通事業者（バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者）、観光関係の主体が、電子チケットの購入状況、電子チケット購入者の航空機予約情報（予約者による申告）を確認可能な状況とする。

また、これらの状況をモニタリングすることで、情報プラットフォーム（ホームページ）や取組みの更なる改善（DX化）につなげることも目指す。



図9 情報プラットフォーム（ホームページ）構築の概念

## 5. 取組み内容

### 全体スケジュール

出口戦略ごとの取組みのスケジュール一覧を以下に示す。

大阪・関西万博 2025  
(令和 7 年 4 月～10 月)

	取組み内容	令和 5 年度 2023	令和 6 年度 2024	令和 7 年度 2025	令和 8 年度 2026 以降
「情報」 出口戦略 1	情報プラットフォーム (ホームページ) の構築	内容検討 使用システム選定	システム構築 試行期間 空港二次交通紹介チラシを先行作成	実装、適宜改善	
	各交通事業者、観光地の 電子チケットの構築	電子チケット 内容検討 参加事業者調整	システム構築 試行期間 空港イベント等の電子化を先行実施	実装、適宜改善	
	情報プラットフォーム (ホームページ)、観光 情報等の周知強化	案内方法、媒体 の検討	バナー広告掲載、空港 HP 改修、PR 動画作成・発信 空港二次交通紹介、空港イベント等の HP 案内充実		
「移動」 出口戦略 2	鳥取空港、砂丘、イオン、 鳥取大学前駅等を結ぶ 8 の字循環線等の運行	かにっこ空港ロード での試行運行 路線検討	各種協議、申請 準備、実験、一部試行期間	試行運行 本格運行	
	周辺鉄道駅、観光地をタ ーゲットとした定額 (又 は乗合) タクシーの運行	運行内容検討 参加事業者調整	許認可申請 法定会議	参画事業者による サービス開始、適宜拡大	
「活動」 出口戦略 3	鳥取港 (賀露) と鳥取空 港の連携強化	連携方法検討	事業者間調整	サービス実装	
	各種観光地での電子チ ケット・クーポン等の対 応	電子チケット 内容検討 参加事業者調整	システム構築 試行期間	参画事業者による 試行運用 本格実装	
	UD 情報の発信、ANA 空 港アクセスナビへの反 映	空港 UD 診断 周知方法検討	先行発信	内容充実、拡大	
	鳥取空港での食、物産、 ワークスペース等の充 実	内容検討、早期実施が 可能な取組み確認	一部先行実施	内容充実、拡大 食、物産のイベント等の実施、案内充実	

## 出口戦略1「情報」に関する取組み

出口戦略1「情報」		①情報プラットフォーム（ホームページ）の構築			
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 航空機フライト情報、空港二次交通の情報、観光地の情報、観光地までのアクセス情報等が個々の媒体（航空会社、鳥取空港、交通事業者、観光地、観光協会などの各ホームページ）で発信され、一元化された媒体が存在しない</li> <li>● 公益社団法人鳥取県観光連盟が運営する観光ホームページ「とっとり旅」や一般社団法人鳥取市観光コンベンション協会が運営するホームページ「鳥取市観光サイト」等では、鳥取県内の観光地情報が網羅されており、連携が期待できる</li> </ul>				
課題	● 情報入手、発信、支払い方法が統一されていない状況の解消				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公益社団法人鳥取県観光連盟運営ホームページ「とっとり旅」や一般社団法人鳥取市観光コンベンション協会運営ホームページ「鳥取市観光サイト」等をはじめとする観光情報ホームページと連携する情報プラットフォーム（ホームページ）を構築（既存システムの活用又は本プラットフォームで新たに構築）</li> <li>● 電子チケットや空港 UD（ユニバーサルデザイン）情報の掲載も併せて行う</li> <li>● 航空機予約情報、電子チケット購入状況などの連携を行い、需要の集中具合の把握、モニタリング→改善という DX 推進を図る</li> <li>● <b>目的地ごとの空港二次交通の案内、紹介チラシ、ルートマップ等の作成、配布、ホームページ掲載 →令和5年度に先行着手</b></li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	情報プラットフォーム構築の外部委託、運営スキーム検討 空港二次交通の紹介チラシの作成、配布、ホームページ掲載			
	商工会等	観光関連、施設関連の情報提供、ホームページ活用検討			
	航空会社	情報プラットフォームシステムの検討			
	交通事業者	情報プラットフォームから入手すべき情報の整理			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	情報プラットフォーム（ホームページ）の構築	内容検討 使用システム選定	システム構築 試行期間	実装、適宜改善	

### <参考>

情報プラットフォームの構築方法に関する比較検討（自治体、民間企業へのヒアリングを通じた検討結果）

	案1	案2	案3
構築イメージ	「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等に全てを集約	「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等から新たなHPに誘導	新たなアプリを構築
利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在の「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等で観光と空港二次交通、両方の案内と電子チケット購入機能を付与</li> <li>● 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等の構成内容を大幅に見直し、プラットフォーム機能を設ける</li> <li>● 空港利用者にとっては、情報が集約されており、わかりやすい</li> <li>● サービス提供者にとっては、新たなHPの作成が不要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たにHPを作成し、本プラットフォームで管理することで、関係者のバックデータへのアクセスが容易となる</li> <li>● 電子チケットの様式等について、統一した規格での販売が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新たにアプリを構築し、空港二次交通に関する電子チケット購入機能を設ける</li> <li>● ANAのHPや「とっとり旅」、「鳥取市観光サイト」等から、アプリへの誘導を図る</li> <li>● ユーザーがアプリを介することで、位置情報やユーザー情報の紐づけが容易となり、モニタリング、改善の検討が容易となる</li> <li>● 国の進めるスマートシティ構想やDX推進と連携することで、予算取りで有利</li> </ul>
実現に向けたハードル	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「とっとり旅」や「鳥取市観光サイト」等に電子チケット購入機能を付与する場合は、その責任をホームページ運営者が負う必要があり、実現が困難</li> <li>● 本プラットフォームに属する関係者によるバックデータの閲覧の実現が困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 案1、案3と比較し、検討面でのハードルは低いが、利用者への周知の課題が残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 案2と同様に、利用者への周知の課題が残る</li> <li>● 案1、案2と比較し、アプリ構築については費用が多額となる</li> </ul>

これらの案の利点、実現に向けたハードルを踏まえ、案2をベースに検討を進める

**出口戦略1 「情報」**      **②各交通事業者、観光地の電子チケットの構築**

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港二次交通のうち、キャッシュレス決済対応は一部（空港連絡バス、一部のタクシー事業者）であり、利用者からはキャッシュレス決済対応のニーズが多く見られる</li> <li>● 一方、交通事業者の体力面の課題もあり、早期のキャッシュレス対応は困難、インフラ整備を必要としない電子チケットサービスが有用である</li> </ul>				
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主なターゲットである関東からの観光客が日常的に利用するキャッシュレス決済への対応</li> </ul>				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港二次交通である路線バス、タクシーについて、空港～目的地間の電子チケットを発行</li> <li>● 情報プラットフォームにおいて、電子チケットを公開</li> <li>● <b>鳥取空港で開催されるイベントについて、電子チケット化が容易なものは早期に進める（滑走路見学、滑走路早朝マラソン等） →令和5年度に先行着手</b></li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	電子チケット構築に関する委託管理 空港のイベント、レンタサイクル関連の電子チケット化			
	商工会、各市町観光協会	電子チケットに参画可能な観光地、施設等の調整 観光地関連の電子チケット化検討			
	航空会社	情報プラットフォームシステムの検討			
	交通事業者 県、各市町協会	実施可能な電子チケットの検討 運輸連合の構築を含め、運輸連合側で電子チケットの販売管理、事業者配分等を実施するための仕組み検討			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	各交通事業者、観光地の電子チケットの構築	電子チケット内容検討 参加事業者調整	システム構築 試行期間 空港イベント等の電子化を先行実施	実装、適宜改善	

<参考> 松山空港連絡バスでの電子チケット購入画面

ANA 空港アクセスナビから、松山空港を出発する空港リムジンバスの電子チケットを購入可能





**出口戦略1 「情報」** ③情報プラットフォーム（ホームページ）、観光情報等の周知強化

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 情報プラットフォーム、電子チケットの構築にあたり、航空機利用者への周知が課題となる</li> <li>● 航空機利用者の大半が閲覧する、ANA ホームページ、空港アクセスナビ、鳥取空港ホームページなどで周知を図ることによって、航空機利用者の誘導を促す</li> <li>● また、大阪・関西万博 2025 や国の目指す訪日外国人の増加に連動し、鳥取県内に立ち寄ってもらうための情報発信も必要</li> </ul>				
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 情報入手、発信、支払いの方法が統一されていない状況の解消</li> <li>● 鳥取県内への立寄りを狙った訪日外国人向けの情報発信</li> </ul>				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ANA ホームページ、空港アクセスナビ、鳥取空港ホームページなどで情報プラットフォームに関する周知の実施（バナー広告掲載、リンク先の追加等）</li> <li>● 訪日外国人向けの PR 動画の作成、配信</li> <li>● <b>空港二次交通の紹介チラシ、イベント関連の電子チケットについて空港ホームページで案内 →令和5年度に先行実施</b></li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	鳥取空港ホームページの見直し ANA での周知方法に関する調整			
	商工会、各市町観光協会	訪日外国人向けの PR 動画の作成、配信			
	航空会社	周知可能なホームページ及び周知方法（バナー広告掲載か、空港アクセスナビの検索結果の一部として組み込むか）、条件（鳥取行き航空券購入者か、空港アクセスナビで鳥取方面を検索された方か）等を確認			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	情報プラットフォーム、観光情報等の周知強化	案内方法、媒体の検討	バナー広告掲載、空港 HP 改修、PR 動画作成・発信	空港二次交通紹介、空港イベント等の HP 案内充実	

<参考> 広島空港におけるフライト情報と交通手段検索の統合




空港ホームページのフライト情報において、発着便とともに前後の移動の検索も可能



## 出口戦略2「移動」に関する取組み

出口戦略2 「移動」		①鳥取空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ8の字循環線等の運行			
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取空港からは鳥取駅方面、倉吉駅方面の2路線が空港連絡バスとして運行し、他に路線バス（賀露循環）が乗り入れているが、鳥取砂丘など、鳥取空港周辺観光地へのアクセスが限られている</li> <li>● 鳥取空港周辺の主要施設（イオンモール鳥取北、市役所、県庁周辺、鳥取駅周辺）での生活移動も見られ、空港アクセス移動、生活移動両面での移動に対応した循環バスの構築が必要である</li> </ul>				
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光移動、鳥取空港内観光後の移動、送迎の帰りの手段など、様々なニーズに対応した空港二次交通の確保</li> <li>● 観光振興、ワーケーション推進と住民生活維持の「融合」</li> <li>● バスやタクシーの運転手不足が深刻化する中、利用者数に応じた適切な移動手段・実現可能性の検証が必要</li> </ul>				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存路線（賀露循環またはループ麒麟獅子バス）を活用し、鳥取空港～鳥大前駅～イオンモール鳥取北～砂丘～鳥取駅等を結ぶ8の字循環線等を整備</li> <li>● 1時間に1～2本の運行など、高頻度かつ航空機の発着時間によらない運行を目指す</li> <li>● ループ麒麟獅子バスなどの既存路線との接続によって、利便性が向上し双方の利用者数が増加するなど、相乗効果を生むような運行を目指す</li> <li>● 生活利用と観光利用それぞれの想定需要、運行事業者の供給状況（車両、運転手など）を考慮した料金、運行本数、運行ルートを設定し、観光客の乗りこぼしが発生しない運行を目指す</li> <li>● 路線見直しに関連し、鳥取空港周辺のバスマップの作成や空港内でのバスマップ掲示を実施</li> <li>● 8の字循環線等の一部となる「かっこ空港ロード（鳥取空港～鳥取港（賀露）・かろいち）」区間については、既存路線の活用または新規路線によって、早期運行を検討</li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	既存路線見直しに関する実現性検証			
	交通事業者（バス）	既存路線見直しの実施可能性検証			
	鳥取県、鳥取市	鳥取県及び鳥取市の公共交通体系との整合性の確認 路線変更に関する法定会議の開催、審議			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ8の字循環線等の運行	かっこ空港ロードでの試行運行 路線検討	各種協議、申請 準備、実験、一部試行期間	試行運行	本格運行

<b>出口戦略2 「移動」</b>	<b>②鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行</b>
-----------------------	--

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取空港を出た旅客の目的地の大半が鳥取市内であり、砂丘や鳥取駅、県庁周辺のほか、多岐にわたっているが、これらに対応する移動手段がレンタカーやタクシーのみである</li> <li>● 空港周辺の目的地へ電子チケット等を通じて案内でき、安心して利用できる移動環境の構築が必要である</li> </ul>				
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取砂丘、青山剛昌ふるさと館以外の多様な観光地へのアクセスの確保</li> <li>● バスやタクシーの運転手不足が深刻化する中、利用者数に応じた適切な移動手段・実現可能性の検証が必要</li> </ul>				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取空港と空港周辺の主要目的地、観光地を結ぶ定額タクシーまたは乗合タクシーの運行実施</li> <li>● 電子チケット、情報プラットフォームと連携し、ホームページでの掲載、航空機予約情報との紐づけによるスムーズな利用を実現する</li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	事業者間調整の実施、会議体での調整、運輸局調整乗合タクシーに関する新規事業者との調整			
	交通事業者（タクシー）	各事業者での実施可能な定額タクシーチケットの設定			
	鳥取県、鳥取市	鳥取県及び鳥取市の公共交通体系との整合性の確認 必要に応じた法定会議の開催、審議			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	周辺鉄道駅、観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行	運行内容検討 参加事業者調整 	許認可申請 法定会議 	参画事業者による サービス開始、適宜拡大 	

### 出口戦略3「活動」に関する取組み

出口戦略3 「活動」		①鳥取港（賀露）と鳥取空港の連携強化 （同じ便での貨物輸送、小型パーソナルモビリティ導入等）			
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取港（賀露）は鳥取空港周辺の主要観光地であり、海産物などの魅力的な資源を有するが、時期によっては航空機利用者の来訪が限定的であり、認知度も低くなっている</li> <li>● また、海産物やお土産の購入、輸送について、鳥取空港と鳥取港（賀露）の連携強化が求められている</li> </ul>				
課題	● 鳥取港（賀露）など十分に活かされていない観光資源の活用				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鳥取港（賀露）で購入可能な物産の空港での案内実施（鳥取港（賀露）で購入可能な物産を空港でも購入可能とし、鳥取港（賀露）から輸送するなどの連携を検討）</li> <li>● 鳥取空港～鳥取港（賀露）間の移動に対応し、観光資源としても活用できる小型パーソナルモビリティの導入等（移動手段のひとつとなるが、観光資源としても活用可能であることから、出口戦略3として位置付ける）</li> <li>● 鳥取港（賀露）で購入した海産物の鳥取空港での受取、航空機輸送等について連携実施</li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	鳥取港（賀露）、県観光協会、配送関連（配送事業者、ANA）との調整 小型パーソナルモビリティの導入等検討			
	航空会社	貨物輸送の連携について確認			
	観光協会、 商工会	貨物輸送の連携、鳥取空港での受取等について確認 小型パーソナルモビリティの導入等検討			
実施 スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	鳥取港（賀露）と鳥取空港の連携強化	連携方法検討 →	事業者間調整 →	サービス実装 →	

#### <参考事例>

南紀白浜空港での小型  
パーソナルモビリティ  
（EV車）の導入



- ✓ 空港会社が自らEV車（4台）をレンタル
- ✓ 最高速度60km/h  
操作も簡単でパー  
パードライバーにも運  
転が容易
- ✓ 100Vコンセントで充  
電可能（脱炭素）

**出口戦略3 「活動」** ②各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応

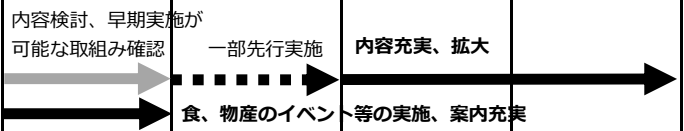
現状	● 関東圏からの観光客の要望が多いキャッシュレス決済について、観光地での対応が不足している				
課題	● 観光地でのキャッシュレス決済の連携				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光地で使用できる電子チケットを発行</li> <li>● 情報プラットフォームにおいて、電子チケットを公開</li> <li>● 航空機予約情報、電子チケット購入状況などの連携を行い、需要の集中具合の把握、モニタリング→改善という DX 推進を図る</li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	電子チケット構築に関する委託管理			
	各市町観光協会、商工会	観光地関連の電子チケット化検討			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応	電子チケット内容検討 参加事業者調整 →	システム構築 試行期間 -----	参画事業者による 試行運用 -----	本格実装 →

**出口戦略3 「活動」** ③UD 情報の発信、ANA 空港アクセスナビへの反映

現状	● 鳥取空港内のバリアフリー化は概ね実施されているが、トイレに関する車椅子の利便性向上、バリアフリー関連情報の発信、空港二次交通利用時の情報発信等で課題あり				
課題	● 空港、観光地での UD（ユニバーサルデザイン）対応				
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空港 UD 情報の発信</li> <li>● 空港 UD 診断による調査、施設改修</li> <li>● ANA の空港 UDMaaS との連携検討</li> </ul>				
役割分担	空港（会議体）	空港ホームページでの UD 情報の発信 空港 UD 診断の実施、施設改修			
	航空会社	空港 UDMaaS で実施可能な内容の検討			
	交通事業者	運用車両に関する UD 情報の提供			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	UD 情報の発信、ANA 空港アクセスナビへの反映	空港 UD 診断 周知方法検討 →	先行発信 -----	内容充実、拡大 →	→

**出口戦略3 「活動」**      **④ 空港での食、物産、ワークスペース等の充実**

現状	● 空港の施設については、利用者からは概ね好評を得ているが、ネットワークセキュリティの確保された Wi-Fi、ワークスペース等の確保、食や物産の充実といった意見がある				
課題	● 空港での多様な活動への対応				
取組内容	● 飲食施設、物産施設の拡充検討 ● Wi-Fi 設備、ワークスペース等の確保検討 ● <b>鳥取空港における食、物産関連のイベントの充実、電子チケットの活用</b> →令和5年度に先行実施				
役割分担	空港（会議体）	施設拡充検討、プレイルーム等の設置検討			
	各市観光協会、商工会	飲食施設、物産施設等の設置可能性検討			
実施スケジュール	取組み内容	令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026以降
	空港での食、物産、ワークスペース等の充実	内容検討、早期実施可能な取組み確認	一部先行実施	内容充実、拡大	



<参考> 鳥取空港でのイベントの開催例（ショコラフェア2023）



## 6. 令和5年度以降の活動体制、役割分担

令和5年度以降は、空港・地域交通戦略を踏まえ出口戦略ごとの「作業部会」を設置し、作業部会で取組みの具体メニューを作成し、「本プラットフォーム」（いわゆる全体会議）にて合意形成を図る。

取組み内容の実施に際して試行運用や試験運行など行政等支援が必要となる場合については、本プラットフォームで合意形成を図ったのちに、鳥取空港の利用を促進する懇話会（以下、利用促進懇話会という）、県・市町に提案する。

作業部会については、それぞれの出口戦略ごとに作業部会リーダーを設定し、取組みの早期実施に向けた動きを確立する。

### 「作業部会」：3つの出口戦略それぞれで開催

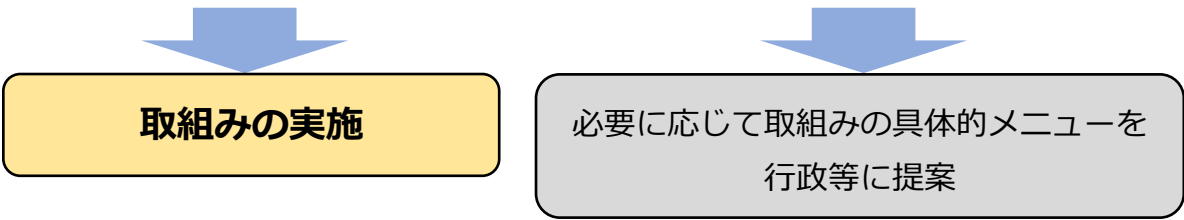
- ・各作業部会、年に数回開催
- ・空港・地域交通戦略をもとに、取組み内容の具体化、実施に向け協議、調整

取組み内容	航空会社	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	観光関係 商工、	県、市町	事務局	
							ビル 空港	県 （空港 管理者）
<b>作業部会1</b> 「情報」 情報プラットフォーム（ホームページ）の構築 各交通事業者、観光地の電子チケットの構築 ANA予約サイト、ANA空港アクセスナビ、空港HP による情報プラットフォームの案内強化 令和5年度に先行して実装化 ・空港二次交通の紹介チラシの作成、配布、発信 ・空港関連イベント（滑走路見学等）の電子化	●	○	○	○	○	○	●	○
<b>作業部会2</b> 「移動」 鳥取空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ 8の字循環線等の運行 鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲット とした定額（又は乗合）タクシーの運行			●	○		○	●	○
<b>作業部会3</b> 「活動」 鳥取港（貨露）での物産と航空機輸送の連携（同 じ便での貨物輸送等） 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 UD情報の発信、ANA空港アクセスナビへの反映 空港での食、物産、ワークスペース等の充実 令和5年度に先行して実装化 ・食、物産に関するイベントの充実、発信強化	○		○	○	●	○	●	○

※取組みの具体化に伴い、必要に応じて外部企業が参画

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー

### 「本プラットフォーム」にて合意形成を図る（年2回程度開催）



取組み内容の効果を精査し、利用促進懇話会、県・市町が支援を判断

図10 令和5年度以降の進め方の全体像

## 作業部会1「情報」の取組み

作業部会1の年間のスケジュールを以下に示す。作業部会1の取組みは、情報プラットフォームや電子チケットなど、取組みの実施に際して構築費等を必要とする可能性がある。利用促進懇話会・行政の次年度予算要求もにらみながら取組み内容を検討し、6～7月の作業部会で調整及び関係者間での合意を行い、8月の本プラットフォームで合意形成、9月以降、取組みの実装を進める。

目安の時期	内容（令和5年度の進め方）	役割分担
4～5月	<b>事務局による取組み素案検討、関係者との下打合せ</b> ・事務局が中心となり、取組み素案作成、メニューの具体化を行い、必要に応じて関係者との打合せを実施 <b>→情報プラットフォームの候補となるシステムの検討、選定</b> <b>→電子チケットに関する交通事業者、観光施設の個別意向確認</b> <b>→空港二次交通の案内チラシの対象観光地、施設等の抽出、選定</b> <b>→空港関連イベントの電子化対象の整理</b>	・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加
6～7月	<b>作業部会を集中的に開催し、実施項目を決定</b> ・事務局が作成した取組み素案を元に、作業部会を開催し、実施に向けて進めていく取組み、利用促進懇話会・行政に提案する取組み、次年度も引き続き検討する取組みを整理する <b>【作業部会で決定する事項】</b> <b>→既存情報プラットフォームを活用するか、新たに構築するか</b> <b>→空港二次交通の案内チラシの対象観光地、施設等の抽出、選定</b> <b>→空港関連イベントの電子化対象の決定</b> <b>→各取組みの実施者の調整</b>	・作業部会構成メンバー全員で協議 ・作業部会リーダーを中心に議論を進める
8月	<b>本プラットフォームに報告、合意形成を図る</b>	—
9月	<b>利用促進懇話会・行政に提案</b> ・取組み実施に際し、初期投資等で行政等支援が必要となる場合、必要性や効果を整理し、利用促進懇話会・行政に提案する	・事務局 ・取組み実施者
9～2月	<b>取組み具体化</b> ・8月の本プラットフォームで合意形成が図られた取組みについて具体化 <b>→情報プラットフォーム具体化</b> <b>→電子チケットの参加事業者調整、料金等の具体化</b> <b>→空港二次交通の案内チラシ作成、空港関連イベント電子化</b>	・取組み実施者
2～3月	<b>本プラットフォームでの報告、次年度の進め方の整理</b>	—

<参考> 作業部会1の主な取組み、構成メンバー

取組み内容	航空会社	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	観光関係 商工、	県、市町	事務局	
							ビル 空港	県（空港 管理者）
<b>作業部会1「情報」</b> 情報プラットフォーム（ホームページ）の構築 各交通事業者、観光地の電子チケットの構築 ANA予約サイト、ANA空港アクセスナビ、空港HP による情報プラットフォームの案内強化 <b>令和5年度に先行して実装化</b> ・空港二次交通の紹介チラシの作成、配布、発信 ・空港関連イベント（滑走路見学等）の電子化	●	○	○	○	○	○	●	○

※取組みの具体化に伴い、必要に応じて外部企業が参画

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー



## 作業部会2「移動」の取組み

作業部会2の年間のスケジュールを以下に示す。作業部会2は、路線バスの8の字循環線、定額タクシー等の運行が主な協議事項となり、地域交通を担う側面から継続的な協議が必要となる。

そのため、令和5年度は下打合せを中心に実施し、令和6年度以降に準備、実施できるよう、8月の本プラットフォームで進捗報告、9月以降も引き続き事務局による検討を進め、作業部会、本プラットフォームで方向性を決定する。

目安の時期	内容（令和5年度の進め方）	役割分担
4～7月	<b>事務局による取組み素案検討、関係者との下打合せ</b> ・事務局が中心となり、取組み素案作成、メニューの具体化を行い、必要に応じて関係者との打合せを実施 ・国等の支援制度で活用可能なものを整理※ <b>→8の字循環線等の実施方法（既存路線活用、または新規路線）</b> <b>→定額タクシーに関する制度面、技術面の課題の整理</b>	・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加
8月	<b>本プラットフォームに報告、合意形成を図る</b>	—
9～11月	<b>取組み具体化</b> ・7月までに整理した取組み素案を踏まえ、令和7年度に実証運行の開始を念頭に、運行内容を調整 <b>→8の字循環線等の実施方法（既存路線活用、または新規路線）</b> <b>→定額タクシーに関する制度面、技術面の課題の整理</b>	・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加
12～1月	<b>作業部会を開催し、次年度の実施内容を確認</b> <b>→8の字循環線等の実施方法（既存路線活用、または新規路線）</b> <b>→定額タクシーに関する制度面、技術面の課題の整理</b>	・作業部会構成メンバー全員で協議 ・作業部会リーダーを中心に議論を進める
2～3月	<b>本プラットフォームでの報告、次年度の進め方の整理</b>	—

<参考> 作業部会2で検討する主な取組み、構成メンバー

取組み内容	航空会社	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	観光関係 （商工、観光関係）	県、市町	事務局	
							ビル 空港	県（空港 管理者）
<b>作業部会2「移動」</b> 鳥取空港、砂丘、イオン、鳥取大学前駅等を結ぶ8の字循環線等の運行 鳥取駅、鳥取大学前駅、周辺観光地をターゲットとした定額（又は乗合）タクシーの運行			●	○		○	●	○

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー

※国等の支援制度は参考資料に整理

### 作業部会3「活動」の取組み

作業部会3の年間のスケジュールを以下に示す。作業部会3は、鳥取空港と鳥取港（賀露）の連携、空港関連のイベント充実など、早期に実現可能な取組みがある。利用促進懇話会・行政の次年度予算要求もにらみながら取組み内容を検討し、6～7月の作業部会で具体化し、8月の本プラットフォームで合意形成、9月以降、取組みの実施を進める。

目安の時期	内容（令和5年度の進め方）	役割分担
4～5月	<b>事務局による取組み素案検討、関係者との下打合せ</b> ・事務局が中心となり、取組み素案作成、メニューの具体化を行い、必要に応じて関係者との打合せを実施 <b>→鳥取港（賀露）との物産、小型パーソナルビリティの連携方法</b> <b>→電子チケットに関する観光施設の個別意向確認</b> <b>→空港 UD 診断の調整、空港関連イベントの調整</b>	・事務局が中心に検討 ・必要に応じて関係者が打合せに参加
6～7月	<b>作業部会を集中的に開催し、実施項目を決定</b> ・事務局が作成した取組み素案を元に、作業部会を開催し、実施に向けて進めていく取組み、利用促進懇話会・行政に提案する取組み、次年度も引き続き検討する取組みを整理する <b>【作業部会で決定する事項】</b> <b>→鳥取港（賀露）との物産、小型パーソナルビリティの連携方法</b> <b>→電子チケットに参画する観光施設の確認</b> <b>→空港 UD 診断の実施時期確認、空港関連イベントの実施内容</b>	・作業部会構成メンバー全員で協議 ・作業部会リーダーを中心に議論を進める
8月	<b>本プラットフォームに報告、合意形成を図る</b>	—
9月	<b>利用促進懇話会・行政に提案</b> ・取組み実施に際し、初期投資等で行政等支援が必要となる場合、必要性や効果を整理し、利用促進懇話会・行政に提案する	・事務局 ・取組み実施者
9～2月	<b>取組み具体化</b> ・8月の本プラットフォームで合意形成が図られた取組みについて、具体化を進める <b>→鳥取港（賀露）との物産の連携</b> <b>→電子チケットのシステム選定、料金等の具体化</b> <b>→空港関連イベントの実施</b>	・取組み実施者
2～3月	<b>本プラットフォームでの報告、次年度の進め方の整理</b>	—

<参考> 作業部会3で検討する主な取組み、構成メンバー

取組み内容	航空会社	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	観光関係 商工、	県、市町	事務局	
							ビル 空港	県（空港 管理者）
<b>作業部会3</b> <b>「活動」</b> 鳥取港（賀露）での物産と航空機輸送の連携（同じ便での貨物輸送等） 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 UD情報の発信、ANA空港アクセスナビへの反映 鳥取空港での食、物産、ワークスペース等の充実 <b>令和5年度に先行して実装化</b> <b>・食、物産に関するイベントの充実、発信強化</b>	○		○	○	●	○	●	○

●：作業部会リーダー ○：作業部会構成メンバー

## 7. 今後に向けて

空港・地域交通戦略は、令和4年度に実施した各種調査、会議での議論を踏まえ、今後数年間の目指す姿、取組み内容、役割分担を整理したものである。

令和5年度以降、各作業部会を設置し、作業部会において取組みの具体化を進め、当面の目標としては、令和7（2025）年に予定される大阪・関西万博に向けての各種取組みの実装化となる。

本プラットフォームは民間企業が主体となり構成される会議体であり、令和5年度以降も、民間企業が中心となり、スピード感を持って実装化に向けて検討を進める。

また、国は「観光立国推進基本計画」に基づき、令和7（2025）年を目標とし、新型コロナウイルス流行前の訪日外国人旅行者数の過去最多（令和元（2019）年の3,188万人）の更新を目指すなど、積極的な姿勢を打ち出している。

アフターコロナを見据えて鳥取県内への観光客を増やし、快適に移動してもらうためにも、これらの取組みを推進していく。

3つの出口戦略	目指す変化
情報	空港二次交通、観光情報が <b>一元化されて提供</b> されている 支払い方法が <b>電子化</b> されている これらの <b>周知が適切に実施</b> されている
移動	鳥取空港～周辺の駅、観光地を結ぶ <b>循環バスが高頻度で運行</b> している 細やかなニーズに対応した <b>定額（または乗合）タクシーが運行</b> している
活動	各観光地で <b>電子チケット、クーポン等の対応</b> がされている 鳥取港（賀露）での <b>物産と航空機輸送が連携</b> している 空港や空港二次交通に関する <b>ユニバーサルデザイン情報が発信</b> されている



- これらを通じて空港二次交通を活性化し、
- 大阪・関西万博 2025 に向けた受け入れ環境の整備
  - 訪日外国人の鳥取県内への誘致、快適な移動環境の提供を進める