

# 鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略

## 【参考資料】

### 参考資料目次

---

1. 規約、会員名簿、令和4年度活動状況	
(1) 規約 .....	参考-1
(2) 令和4年度会員名簿.....	参考-3
(3) 令和4年度活動状況（検討の流れ） .....	参考-4
2. 令和4年度各種調査の実施内容	
(1) 空港利用者に関するアンケート調査.....	参考-5
(2) 県民に関するアンケート調査 .....	参考-10
(3) 携帯GPSデータを用いた流動分析 .....	参考-17
(4) 関係者へのヒアリング結果 .....	参考-24
3. 取組みに関する参考事例、ヒアリング結果等 .....	参考-25
4. 作業部会の構成メンバー、関連取組みのスケジュール.....	参考-33
5. 国等の支援事業、取組みの一覧 .....	参考-36
6. 鳥取空港の利用を促進する懇話会の取組み .....	参考-37
7. 鳥取空港ビル（株）のホームページ.....	参考-39

# 1. 規約、会員名簿、令和4年度活動状況

## (1) 規約

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。）の運営等に必要な事項について、以下のとおり規約を定める。

### (目的)

第1条 「本プラットフォーム」は、アフターコロナを見据えて、民間主導で鳥取空港を拠点とし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・再構築等を推進し、地域活性化に取り組むことを目的とする。

### (構成会員)

第2条 「本プラットフォーム」は、別表に掲げる目的および活動に賛同する企業および団体等を構成会員とする。

### (活動内容)

第3条 「本プラットフォーム」は、目的を達成するために、次の活動を行う。

- (1) 鳥取砂丘コナン空港の空港アクセスや二次交通改善、観光利用促進に向けた実証実験、サービス導入に向けた活動
- (2) 構成会員間の情報共有および連携促進に関する活動
- (3) 空港アクセスや二次交通等に関連する先進サービス、先進技術の知識向上に関する活動
- (4) 前各号に掲げるもののほか、目的を達成するために必要な活動

### (座長)

第4条 「本プラットフォーム」には、地域交通における専門的な知識を有する者を第5条に示す事務局が選任し、座長として1名を置く。

- 2 座長は、「本プラットフォーム」を代表し、「本プラットフォーム」の運営等を掌理する。
- 3 座長は、必要があると認めるときは、構成会員以外の者に対し、「本プラットフォーム」に出席してその意見を述べる、または説明を行うことを求めることができる。
- 4 「本プラットフォーム」配付資料は、事務局のウェブサイトに掲載することを原則とする。ただし、座長の判断によって非公開とすることができる。

### (事務局)

第5条 「本プラットフォーム」の事務局は、鳥取空港ビル株式会社総務部内に置く。

- 2 事務局は、「本プラットフォーム」の運営に関する事務その他の事務を処理する。

(入会)

第6条 「本プラットフォーム」の構成会員になろうとする者は、入会申込書を事務局に提出し、座長の承認を得る。

(退会)

第7条 「本プラットフォーム」からの退会を希望する構成会員は、退会しようとする日の1か月前までに退会届を事務局に提出する。

(会議)

第8条 「本プラットフォーム」の活動内容を把握・共有するため、事業年度中に3回程度の会議を開催する。

- 2 会議は、構成会員をもって構成し、事務局がこれを召集する。
- 3 会議に構成会員が参加できない場合は、構成会員の所属する組織から代理者を出席させることができる。
- 4 会議の開催方法は、新型コロナウイルス感染症の感染状況を加味して、座長と事務局が協議の上、決定する。

(事業年度)

第9条 「本プラットフォーム」の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(雑則)

第10条 本規約に定めのない事項や本規約の解釈に疑義が生じた場合については、構成会員からの意見を集約し、座長と事務局が協議の上、  
解決する。

- 2 本規約の改定または廃止は、構成会員からの意見を集約し、座長と事務局が協議の上、決定する。
- 3 本規約に定めるもののほか、「本プラットフォーム」の運営その他必要な事項は別に定めることができる。

(附則)

第11条 本規約は、令和4年7月22日から施行する。

## (2) 令和4年度会員名簿

【座長】 学識者	鳥取大学大学院 社会システム工学科 谷本教授・副工学部長 (社会システム工学・生活交通・地域計画)
【航空関連】 エアライン	ANA ホールディングス(株) (未来創造室 MaaS 推進部) ANA あきんど(株) (山陰支店) 全日本空輸(株) (鳥取空港所)
【交通事業者】 空港二次交通	鉄道事業者 (西日本旅客鉄道(株) 米子支社 山陰地域振興本部) バス事業者 (日ノ丸自動車(株)、日本交通(株)) タクシー事業者 (鳥取ハイヤー共同組合) レンタカー事業者 (ニッポンレンタカー中国(株) 山陰ブロック)
【観光団体・民間会社】 商工・観光団体・民間 事業者・空港関係者	鳥取商工会議所 鳥取県商工会連合会 (一社)鳥取市観光コンベンション協会 (一社)麒麟のまち観光局 (有)コナン・クリエイション (北栄町観光協会) 鳥取空港 空の駅オヤジの会 鳥取空港 空の駅女子会
【オブザーバー】 行政 (市町村・県)	鳥取市 (交通政策課、観光・ジオパーク推進課) 倉吉市 (企画課) 八頭町 (企画課、商工観光室) 岩美町 (企画財政課、商工観光課) 北栄町[青山剛昌ふるさと館] (企画財政課、観光交流課) 湯梨浜町 (産業振興課、企画課) 鳥取県 (地域交通政策課、観光戦略課、空港港湾課)
【調査会社・事務局】 空港運営権者 (コンセッション空港) コンサルタント会社	事務局：鳥取空港ビル(株) 調査会社：八千代エンジニアリング(株)

### (3) 令和4年度活動状況（検討の流れ）

令和4年度は、本プラットフォームの立ち上げ年度であり、各種調査検討、計3回の会議開催を経て、空港・地域交通戦略を策定した。令和4年度の会議開催状況を以下に示す。

#### 第1回会議（令和4年7月22日開催）

##### 【次第】

- ・ 会議の主旨説明、構成メンバー紹介、令和4年度 活動スケジュール
- ・ 調査内容説明

##### 【結果概要】

- ・ 本年度の活動スケジュール、調査内容を説明し、関係者の現状、課題認識等を共有したうえで、調査内容検討及び取組み内容等の整理を進めることとした。



##### 各種調査の実施

- ・ 空港利用者ヒアリング調査
  - ・ 県民アンケート調査
  - ・ 関係者ヒアリング調査
  - ・ 携帯 GPS データを活用した流動調査
- 出口戦略の基本的な方向性の整理

#### 第2回会議（令和4年10月27日開催）

##### 【次第】

- ・ 各種調査結果の報告、出口戦略の方向性

##### 【結果概要】

- ・ 各種調査結果を報告し、調査結果を踏まえた出口戦略の方向性を提示した。
- ・ 出口戦略の基本的な方向性は問題ない点を会議で確認し、令和5年度以降の具体的な取組み、役割分担等を次回会議で示すことを確認した。



##### 追加ヒアリング調査

出口戦略の実行計画の検討

#### 第3回会議（令和5年1月31日開催）

##### 【次第】

- ・ 前回までの会議の振り返り、出口戦略の基本的な方向性
- ・ 出口戦略の実行計画（内容、役割分担、スケジュール）
- ・ 令和5年度以降の進め方

##### 【結果概要】

- ・ 第2回会議までの協議内容を踏まえ、出口戦略の実行計画を提示し、令和5年度以降、出口戦略ごとの部会を設置し、取組みの具体化を進める点を確認した。



関係者調整

鳥取砂丘コナン空港航空機利用・地域交通戦略 策定（令和5年3月）

## 2. 令和4年度各種調査の実施内容

### (1) 空港利用者に関するアンケート調査

#### 1) 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査（コロナ前）

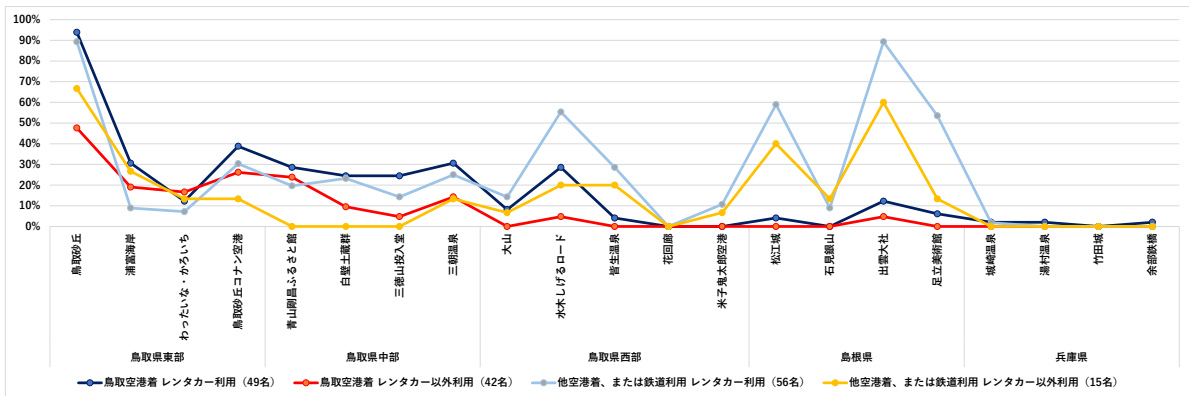
※本調査は鳥取県観光戦略課から提供を受け整理

##### ①実施概要

- ・コロナ流行前（2019年7～8月、2020年1～2月）の主に土日に実施（県の観光戦略課において実施）
- ・鳥取空港利用者として1050名程度サンプルを確保（県外居住者、県内居住者が半々程度）
- ・移動目的、移動先、移動手段、移動に関する不満、賑わい創出に向けた要望等を把握

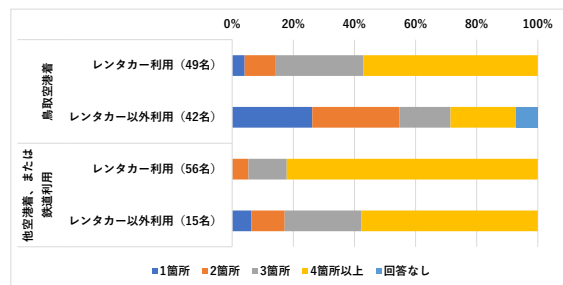
##### ②観光での県外からの来訪者の観光地別訪問比率（複数回答あり）

- ・鳥取空港着の方、鳥取空港以外着の方（出雲、米子、鉄道で来訪）でレンタカー利用有無別に観光地の来訪比率を整理
- ・県東部の観光地は鳥取空港着でレンタカー利用者以外も訪問率が高いが、県中部、県西部になるほど、レンタカー利用者と比較して訪問率が低くなる→同じ鳥取空港着でも、レンタカー利用者とそれ以外で行動範囲が異なる
- ・また、レンタカー利用者のうち90%以上が鳥取砂丘を訪れているが、レンタカー利用者以外は50%以下まで減少する→鳥取砂丘は車（主にレンタカー）以外で行きづらい現状といえる



##### ③観光地訪問箇所数

- ・鳥取空港着の方、鳥取空港以外着の方（出雲、米子、鉄道で来訪）でレンタカー利用有無別に観光地の訪問箇所数を整理
- ・鳥取空港着でレンタカー以外を利用する方は、観光地の訪問箇所数について1箇所、2箇所の方が多く、レンタカー利用者は4箇所以上が最も多くなるため、箇所数が限られることがわかる



##### ④鳥取空港着後の最初の目的地と移動手段（観光）

- ・鳥取空港着の方の最初の目的地と移動手段は以下のとおり。
- ・鳥取砂丘、青山剛昌ふるさと館、他に宿泊地が多く、レンタカー利用が過半数を占める。続いて空港連絡バスとなる。

鳥取空港に着いて最初の目的地	レンタカー	空港連絡バス				タクシー	自家用車	総計
		他なし	JR在来線	タクシー	路線バス			
観光地	鳥取砂丘	13人(76%)	2人(12%)			1人(6%)	1人(6%)	17人
	青山剛昌ふるさと館	8人(67%)	4人(33%)					12人
	浦富海岸	3人(75%)		1人(25%)				4人
	わったいな・かろいち	1人(50%)	1人(50%)					2人
	三朝温泉		1人(50%)		1人(50%)			2人
	三徳山投入堂	1人(50%)			1人(50%)			2人
	その他	7人(58%)				2人(17%)	3人(25%)	12人
宿泊地	宿泊地(県東部)	8人(29%)	5人(18%)	7人(25%)		5人(18%)	3人(11%)	28人
	宿泊地(県西部)	1人(100%)						1人
	宿泊地(他県)	2人(50%)		2人(50%)				4人
	宿泊地(県中部)	5人(71%)	2人(29%)					7人
	総計	49人(54%)	15人(16%)	10人(11%)	1人(1%)	1人(1%)	8人(9%)	7人(8%)

⑤鳥取空港着後の仕事関連の目的地と移動手段

・仕事目的で鳥取空港着の方の目的地と移動手段は以下のとおり。鳥取市内を目的地とする方が多い。  
 ・観光と異なり、空港連絡バス、レンタカー、タクシー、社用車・公用車が満遍なく利用されている。特に空港連絡バスが多い。

仕事の目的地	空港連絡バス			レンタカー	タクシー	社用車・公用車	自家用車	総計
	他なし	JR在来線	タクシー					
鳥取市	33人(35%)	2人(2%)		17人(18%)	21人(22%)	16人(17%)	5人(5%)	94人
岩美町				2人(67%)	1人(33%)			3人
八頭町				1人(100%)				1人
倉吉市	9人(56%)	1人(6%)	1人(6%)	1人(6%)		4人(25%)		16人
三朝町	1人(33%)			2人(67%)				3人
琴浦町	1人(100%)							1人
湯梨浜町	1人(100%)							1人
米子市	1人(50%)			1人(50%)				2人
大山町				2人(100%)				2人
日南町				1人(100%)				1人
他県		1人(20%)		1人(20%)		1人(20%)	2人(40%)	5人
兵庫県								
総計	46人(36%)	4人(3%)	1人(1%)	28人(22%)	22人(17%)	21人(16%)	7人(5%)	129人

⑥鳥取空港着後の私用、帰省関連の目的地（宿泊先）と移動手段

・私用、帰省目的で鳥取空港着の方の目的地（宿泊先）と移動手段は以下のとおり。鳥取県東部が多い。  
 ・自家用車（送迎と考えられる）が最も多く、続いて空港連絡バス、レンタカーとなっている。

私用、帰省の方の宿泊先	空港連絡バス			レンタカー	自家用車	タクシー	その他	総計
	他なし	JR在来線	タクシー					
鳥取県東部	15人(17%)	2人(2%)	2人(2%)	13人(14%)	44人(49%)	13人(14%)	1人(1%)	90人
鳥取県中部	10人(48%)			6人(29%)	5人(24%)			21人
鳥取県西部			1人(100%)					1人
他県		1人(14%)		2人(29%)	4人(57%)			7人
兵庫県内								
宿泊なし	1人(17%)	1人(17%)		2人(33%)	2人(33%)			6人
総計	26人(21%)	4人(3%)	3人(2%)	23人(18%)	55人(44%)	13人(10%)	1人(1%)	125人

⑦空港までの移動手段

< 県外居住者 >

・県外居住者の鳥取空港までの移動手段、移動目的は以下のとおり。レンタカーが最も多く、続いて私用、帰省での利用が中心となる自家用車、幅広い目的で利用される空港連絡バス、タクシーが続く。

	自家用車	JR	空港連絡バス	タクシー	レンタカー	社用車・公用車	その他	総計
仕事	16人(10%)	5人(3%)	34人(21%)	35人(22%)	34人(21%)	35人(22%)	3人(2%)	162人
観光	22人(11%)	20人(10%)	24人(12%)	18人(9%)	119人(57%)		4人(2%)	207人
私用、帰省	68人(50%)	6人(4%)	24人(18%)	12人(9%)	25人(18%)	1人(1%)	1人(1%)	137人
転居、赴任等				1人(100%)				1人
その他			5人(50%)	3人(30%)	2人(20%)			10人
総計	106人(21%)	31人(6%)	87人(17%)	69人(13%)	180人(35%)	36人(7%)	8人(2%)	517人

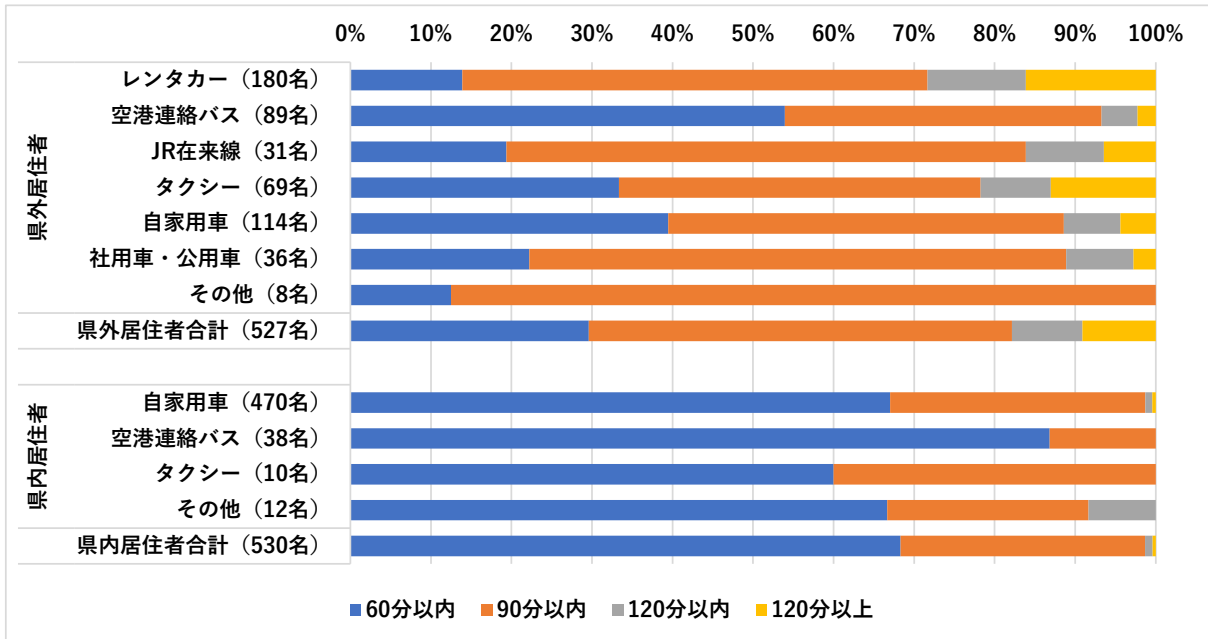
< 県内居住者 >

・県内居住者の鳥取空港までの移動手段、移動目的は以下のとおり。自家用車でのアクセスがほとんどである。

	自家用車	JR	空港連絡バス	タクシー	レンタカー	社用車・公用車	その他	総計
仕事	185人(87%)		21人(10%)	2人(1%)	1人(0%)	1人(0%)	2人(1%)	212人
観光	148人(97%)		3人(2%)	1人(1%)				152人
私用、帰省	123人(85%)		11人(8%)	6人(4%)			4人(3%)	144人
転居、赴任等	1人(100%)							1人
その他	13人(62%)		3人(14%)	1人(5%)			4人(19%)	21人
総計	470人(89%)		38人(7%)	10人(2%)	1人(0%)	1人(0%)	10人(2%)	530人

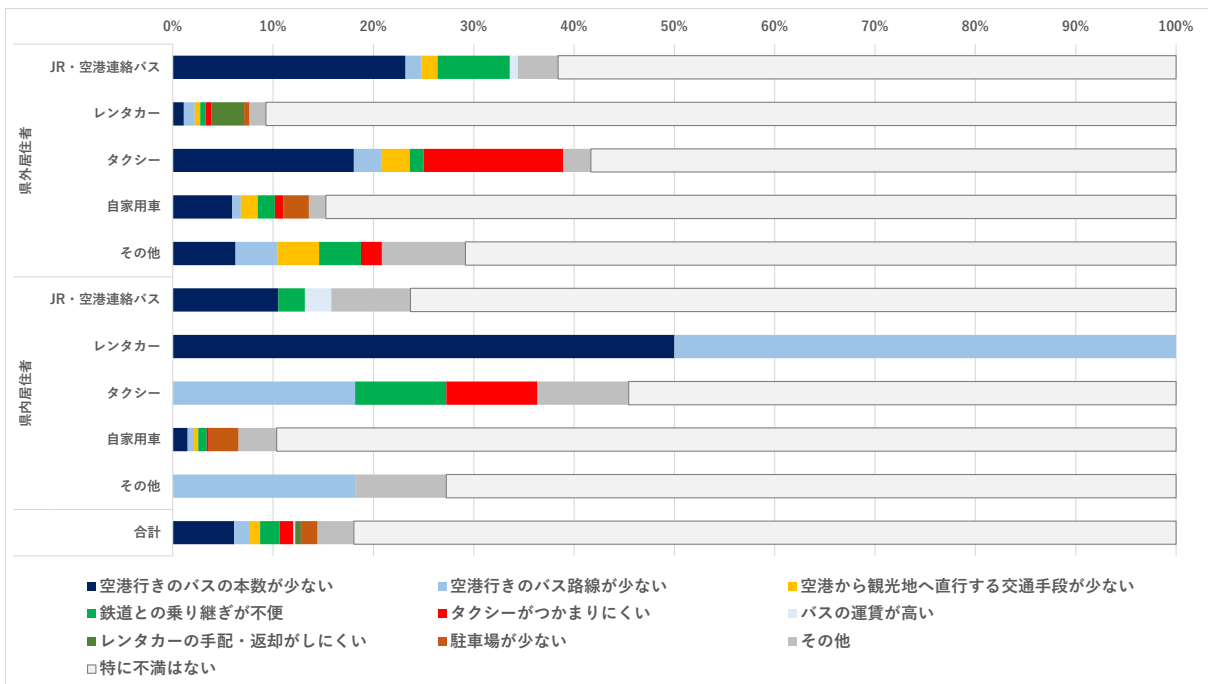
⑧空港到着から飛行機出発までの待ち時間

- ・ 県外居住者、県内居住者それぞれの空港到着から飛行機出発までの待ち時間は以下のとおり。
- ・ 県内居住者は自家用車アクセスがほとんどで、60分以内までに到着の場合が多い。
- ・ 県外居住者は、空港連絡バス利用者は60分以内が多いが、それ以外は90分以内が主となる。



⑨空港からの移動に関する不満（居住地別、空港までの移動手段別）

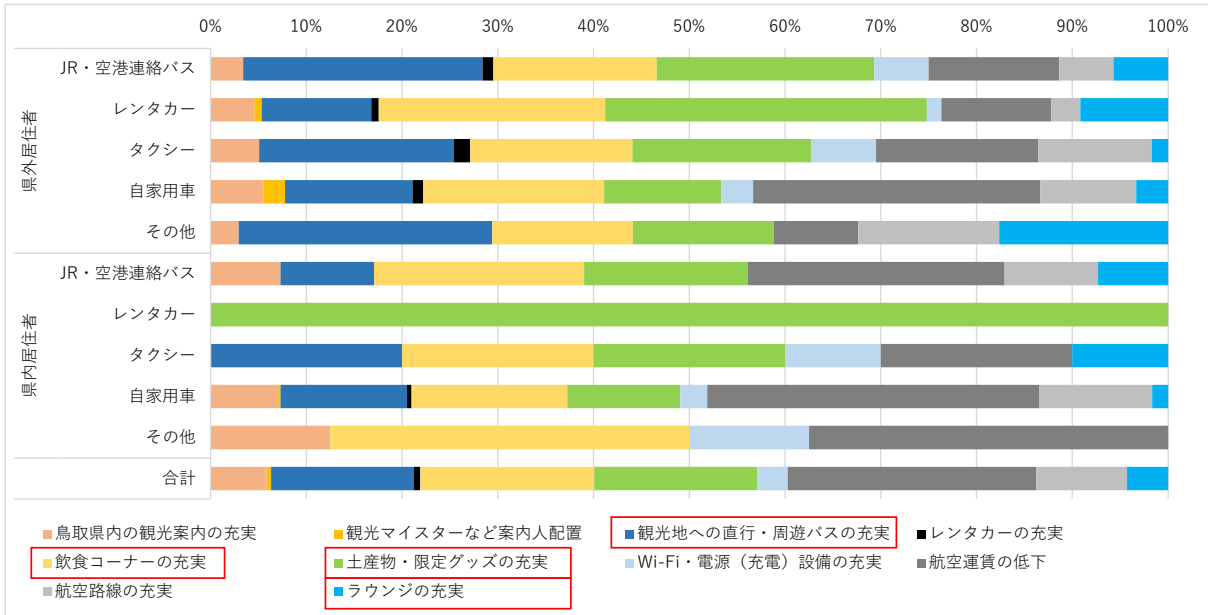
- ・ 全体の8割程度は、移動に際し特に不満はないと回答（自家用車、レンタカー利用者が特に顕著）
- ・ JR、空港連絡バス利用者については、「空港行きのバスの本数が少ない」が多くなっている。個別意見では、「送迎で利用した後、帰りの便がない」「飛行機が到着した後、空港内を観光する余裕がない」という意見が見られた。
- ・ タクシー利用者については、「タクシーがつかまりにくい」が多くなっており、特に朝一の便や最終便利用者で多く見られる。





⑩空港の賑わい創出に向けて望むこと（居住地別、空港までの移動手段別）

- ・「観光地への直行・周遊バスの充実」が、特にJR・空港連絡バス利用者、タクシー利用者が多くなっている。
- ・空港施設関連の意見として、「飲食コーナーの充実」「土産物・限定グッズの充実」「ラウンジの充実」が見られた。



## 2) 令和4年度実施のヒアリング調査

### ①実施概要

<ul style="list-style-type: none"> <li>調査手法：空港利用者、鳥取駅来訪者を対象に対面形式でヒアリング調査を実施</li> <li>実施時期：2022年10月の土日で4日間程度（今後、観光のピークを迎える11月にも実施予定）</li> <li>対象者数：4日間で50名程度実施（観光客30名、出張利用者20名、ほぼ全員が関東在住）</li> <li>調査項目：個人属性（居住地、性別、年代、職業）、来訪の概要（来訪目的、発着空港、便、日数、宿泊先）</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>空港二次交通に関する情報の入手について（いつ、何を調べて、何が決め手になったか）</b> <b>今後の取組みに関する意向、隙間時間について、普段の生活での交通系ICカード、アプリ等の利用状況</b></p>
--

### ②空港二次交通の情報収集について

	レンタカー利用者	バス、タクシー利用者
情報入手の段階	・旅行計画時、航空機予約時が多くを占める	・航空券予約後、空港到着時が多くを占める
調べた媒体	・特に調べていないが最も多い ・観光客はガイドブックを参考としている場合が多い	・空港や交通事業者のHP、乗換案内等アプリが多い ・出張利用者は特に調べていないが多い
移動手段決定の決めて	・自由に移動できるという回答が顕著に多い	・観光客は料金が安いというほか、免許を持っていない、普段自動車を運転しないという意見が見られた ・出張利用者は料金と所要時間が多い

### ③今後求める取組み

	レンタカー利用者	バス、タクシー利用者
空港二次交通に関して	・レンタカー貸し出しに時間を要した方は、 <b>カウンターレス貸し出しの充実の意見</b> が出ている	・バス、タクシーのキャッシュレス対応は <b>ほぼ全員から意見が出た（電子チケットでも良いという意見）</b> ・空港到着後、 <b>コナンの展示物を観光後に利用できるバスやタクシーについてニーズが確認できた</b>
空港施設に関して	・飲食施設については、すなば珈琲を中心に充実した施設という意見が多く見られた ・物産店については、 <b>海産物の充実について意見が見られた</b> ・出張利用者の意見として、 <b>セキュリティの確保されたWifi設備、デスク付きスペースなどの意見が見られた</b>	

### ④隙間時間の活用について

	レンタカー利用者	バス、タクシー利用者
空港到着時間（隙間時間）	・飛行機出発の90～120分前の到着が多い	・飛行機出発の60～90分前が多い ・出張帰りの方は、30分前到着も見られた
隙間時間の活用	・すなば珈琲での飲食、お土産購入が主であった	・バス、タクシー利用者は隙間時間が短いため、お土産購入が主であった
隙間時間で立ち寄り考えられる場所、活動	・ほとんどの方が砂丘に立ち寄りしており、隙間時間についてのニーズは低いですが、 <b>鳥取港（賀露）について知らなかったという意見が見られ、事前に情報を入手できれば立寄れたという意見が見られた</b>	・砂丘や鳥取港（賀露）から空港への移動手段が限られているため、これらに立ち寄っていない観光客からは、 <b>移動手段が確保されれば特に鳥取港（賀露）への立寄りの意見が見られた</b>

### ⑤普段の生活でのICカード利用について

鉄道・バス	・ほぼ全員の方がICカードを持っており、鉄道やバスは基本的にICカードを利用する
タクシー	・若い方（主に30歳代以下）はICカードもしくはクレジットカード、配車アプリ等の決済方法をとっている ・40歳以上の方は、半数が現金利用、半数がキャッシュレス決済（ICカード、クレジットカード等）としている

## (2) 県民に関するアンケート調査

### ①実施概要

- ・調査手法：県政参画電子アンケートによる県民へのモニター調査（WEB形式）
- ・実施時期：2022年9月9日（金）～9月19日（月）（10日間程度）
- ・対象者：県政参画電子アンケート会員 701名（2022年9月1日時点）／回答者：439名（回答率：63%）
- ・調査項目：空港利用状況、空港への来訪手段、移動で困っている点、二次交通や空港設備に求める点、駐車場有料化への意見  
空港を起点としたバスに関する意向

### ②空港来訪手段、駐車場の有料化に関する意見

- コロナ禍以降での空港利用者、航空機利用以外での空港来訪者（いずれも年1回以上）を対象に、移動手段を整理
- 航空機利用者、空港来訪者ともに、自動車（自身で運転もしくは送迎）が主である
- 駐車場有料化については、有料になっても自動車を利用する、別の手段で移動するという回答が多い
- 一方、利用する空港を変更するという意見も2割程度みられる

空港までの移動手段	航空機利用者 (年1回以上)		空港来訪者 (年1回以上)	
	人数	比率	人数	比率
1 自動車（ご自身で運転）	28	65%	102	74%
2 自動車（ご家族又は会社の同僚の方による送迎）	7	16%	25	18%
3 空港連絡バス・路線バス（賀露循環）	6	14%	5	4%
5 鉄道（鳥取大学前駅までJRで移動）	0	0%	2	1%
7 その他	2	5%	4	3%
合計	43	100%	138	100%

駐車場の有料化への意見	航空機利用者 (年1回以上)		空港来訪者 (年1回以上)	
	人数	比率	人数	比率
1 駐車場が有料になっても空港の利用は変わらない	16	37%	53	38%
2 駐車場が有料になったら利用する空港を変える	10	23%	30	22%
3 駐車場が有料になったら別の手段で移動する	14	33%	40	29%
4 その他	3	7%	15	11%
総計	43	100%	138	100%

### ③空港二次交通、空港施設へ求める点

- 空港二次交通に求める点は、ICカード対応、バスの本数増や運行エリア拡大、定額タクシーなどが主である。
- 空港の機能拡充については、飲食施設の充実が最も多く、続いて物産店の拡充、テレワーク設備の充実などがある。

#### 空港二次交通に望む点

空港二次交通に望む点	航空機利用者 (年1回以上)		空港来訪者 (年1回以上)	
	人数	比率	人数	比率
1 鉄道、バス、タクシーなどでICカードや電子チケットを利用できるようにする	19	44%	64	46%
2 バスの運行本数を増やし、時間に余裕を持って空港に行けるようにする	19	44%	58	42%
3 定額タクシーを導入し、荷物が多くても問題なく移動できるようにする	18	42%	58	42%
4 鉄道、バス、タクシーなどの支払いを簡単に済ませられる決済アプリがある	6	14%	19	14%
5 空港二次交通や空港内のバリアフリー情報があらかじめわかるようにする	3	7%	9	7%
6 空港まで行けるバスのエリアを広げる	16	37%	53	38%
7 その他	1	2%	6	4%

#### 鳥取空港の機能拡充で求めること

鳥取空港の機能拡充で求めること	航空機利用者 (年1回以上)		空港来訪者 (年1回以上)	
	人数	比率	人数	比率
1 会議室の充実（各種会議が開催可能なスペースの確保）	3	7%	16	12%
2 隙間時間にテレワークやリモート打合せが可能な設備（個室やブースなど）	16	37%	48	35%
3 宿泊施設	6	14%	32	23%
4 飲食施設の充実	24	56%	102	74%
5 物産店の拡充	16	37%	58	42%
6 コナンに関する設備や情報の拡充	11	26%	41	30%
7 バスターミナル機能の充実（利用可能な路線の拡大や案内等の充実）	11	26%	37	27%
8 上記以外のその他	5	12%	10	7%
9 特になし	0	0%	5	4%

#### ④空港を起点としたバスの充実に関する意見

- 以下の図を示したのちに、利用意向を把握

3つの戦略を柱に、鳥取砂丘コナン空港の空港二次交通の利便性向上を目指します。

戦略1：情報	情報や予約・支払いの統合、一元化 電子チケット等に対応可能な各種インフラ整備（鉄道、路線バス、タクシー等） 空港での二次交通、滞在時間、ワーケーション、コナン装飾等の案内充実
戦略2：移動	空港～鳥大前駅～イオン～砂丘～鳥取駅等をつなぐ空港連絡バスの見直し、拡充 鉄道とバスの接続強化、広域移動への対応
戦略3：活動	各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 観光地におけるUD対応（鳥取砂丘の車椅子等）の積極発信、空港二次交通との連携



- 県東部、中部（北栄町、倉吉市以東）居住者（270名）を対象

- 買い物、空港利用時の移動手段として利用可能性がある
- 想定される行先は空港、イオンモール他、鳥取駅が多い
- バス利用のために必要な内容として、1時間に2本以上の高頻度運行、鉄道との接続、ICカード等のキャッシュレス決済が挙げられている

想定される利用目的	県中部、東部居住者	
	人数	比率
1 通勤、通学	29	11%
2 買い物	75	28%
3 通院	21	8%
4 その他の私用	25	9%
5 鳥取砂丘コナン空港を利用する際	74	27%
6 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う	124	46%
合計	270	100%

想定される行先	県中部、東部居住者	
	人数	比率
1 鳥取砂丘コナン空港	108	40%
2 鳥取大学	21	8%
3 鳥取駅	74	27%
4 イオンモール鳥取北店	120	44%
5 鳥取砂丘	54	20%
6 その他	9	3%
7 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う	78	29%

自身がバスを利用するために求める内容	県中部、東部居住者	
	人数	比率
1 1時間1本ではなく、もっと高頻度で運行してほしい（30分に1本など）	94	35%
2 鳥取大学前駅や鳥取駅で鉄道との接続を良くしてほしい	86	32%
3 ICカードやキャッシュレス決済を使えると良い	88	33%
4 他に立ち寄ってほしい場所がある（立ち寄ってほしい場所をお書きください。）	10	4%
5 その他	17	6%
6 特になし	65	24%

⑤調査票（WEB 画面）

# とっとり電子申請サービス(鳥取県)

様式管理

プレビュー 令和4年度 第7回県政参画電子アンケート「鳥取砂丘コナン空港の二次交通」に関するアンケート

令和4年度 第7回県政参画電子アンケート「鳥取砂丘コナン空港の二次交通」に関するアンケート

**【アンケートの目的】**

鳥取県及び鳥取空港ビル株式会社では、鳥取砂丘コナン空港の活性化に向けて、令和4年度から、民間企業が主体となり構成される「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」を立ち上げ、空港と県内各地の観光地等を結ぶ二次交通について、ストレスのない移動や利便性の向上に向けた検討を進めています。本プラットフォームでは今年度、空港二次交通の利便性向上に向けた具体計画をとりまとめ、次年度以降、取組を実施していく予定です。

本アンケート調査は、上記検討に関連し、空港二次交通や県内公共交通の利用環境について、県民の皆様のご意見を伺うことを目的としています。鳥取砂丘コナン空港を利用される方も利用されない方も、ご回答のほど、よろしくお願いします。

**【空港二次交通の利便性向上のイメージ】**

3つの戦略を柱に、鳥取砂丘コナン空港の空港二次交通の利便性向上を目指します。

戦略1：情報	情報や予約・支払いの統合、一元化 電子チケット等に対応可能な各種インフラ整備（鉄道、路線バス、タクシー等） 空港での二次交通、滞在時間、ワーケーション、コナン装飾等の案内充実
戦略2：移動	空港～鳥大前駅～イオン～砂丘～鳥取駅等をつなぐ空港連絡バスの見直し、拡充 鉄道とバスの接続強化、広域移動への対応
戦略3：活動	各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応 観光地におけるUD対応（鳥取砂丘の車椅子等）の積極発信、空港二次交通との連携



### 問1 ※1つだけ選択 必須

新型コロナウイルスの感染拡大以降（2020年3月ごろ以降）、鳥取砂丘コナン空港から航空機を利用する頻度について、次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 利用していない
- 2 1年に1～2回以下
- 3 1年に3～5回
- 4 2か月～1か月に1回程度
- 5 1か月に複数回以上

### 問2 ※1つだけ選択 必須

新型コロナウイルスの感染拡大以降（2020年3月ごろ以降）、鳥取砂丘コナン空港を航空機の利用以外で利用する頻度について、次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 航空機の利用以外で空港を利用することはない
- 2 1年に1～2回以下
- 3 1年に3～5回
- 4 2か月～1か月に1回程度
- 5 1か月に複数回以上

### 問3 ※1つだけ選択 必須

自宅や職場から鳥取砂丘コナン空港に行く際の主な移動手段について、次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 自動車（ご自身で運転）
- 2 自動車（ご家族又は会社の同僚の方による送迎）
- 3 空港連絡バス・路線バス（貸借循環）
- 4 タクシー
- 5 鉄道（鳥取大学前駅までJRで移動し、駅から空港まで徒歩など）
- 6 レンタカー
- 7 その他

### 問4 ※複数回答可 必須

自宅や職場から鳥取砂丘コナン空港までの移動について、お困りの点はありますか。次の中から当てはまるものを選択してください。（複数回答可）

- 1 鉄道やバスを利用したいと考えているが、接続する公共交通機関に時間の制約がある
- 2 鉄道やバスを利用したいと考えているが、公共交通機関の接続がない
- 3 鳥取大学前駅から空港までの移動が困難
- 4 空港連絡バスや路線バスが飛行機の遅延に対応していない
- 5 タクシーを利用したいが、料金が高い
- 6 車椅子等で移動したいが、利用可能な移動手段の情報の入手が困難
- 7 ICカード等を利用したいが、対応している移動手段に限られる

- 8 特に困っていることはない
- 9 その他

**問5 ※1~3つまで選択 必須**

空港二次交通（移動手段）を今後便利にしていくに当たり、最も必要と考える取組について、次の中から当てはまるものを3つまで選択してください。

- 1 鉄道、バス、タクシーなどでICカードや電子チケットを利用できるようにする
- 2 バスの運行本数を増やし、時間に余裕を持って空港に行けるようにする
- 3 定額タクシーを導入し、荷物が多くても問題なく移動できるようにする
- 4 鉄道、バス、タクシーなどの支払いを簡単に済ませられる決済アプリがある
- 5 空港二次交通や空港内のバリアフリー情報があらかじめわかるようにする
- 6 空港まで行けるバスのエリアを広げる
- 7 その他

**問6 ※1つだけ選択 必須**

鳥取砂丘コナン空港の駐車場は、現在、無料で利用可能です。今後、空港二次交通の利便性向上と併せて、料金を有料（当日利用は無料、1泊以上の場合に有料等）とした場合、空港の利用に変化があるでしょうか。次の中から当てはまるものを1つ選択してください。

- 1 駐車場が有料になっても空港の利用は変わらない
- 2 駐車場が有料になったら利用する空港を変える
- 3 駐車場が有料になったらバスやタクシーなど別の手段で移動する
- 4 その他

**問7 ※複数回答可 必須**

鳥取砂丘コナン空港では、今後、航空機の利用だけでなく、地域の拠点としての機能の拡充も図っていきたいと考えています。空港に併設する機能として、次の中から望ましいものがあれば選択してください。（複数回答可）

- 1 会議室の充実（各種会議が開催可能なスペースの確保）
- 2 隙間時間にテレワークやリモート打合せが可能な設備（個室やブースなど）
- 3 宿泊施設
- 4 飲食施設の充実
- 5 土産店の拡充
- 6 コナンに関する設備や情報の拡充
- 7 バスターミナル機能の充実（利用可能な路線の拡大や案内等の充実）
- 8 上記以外のその他

- 9 特になし

## 【問8～問10について】

鳥取砂丘コナン空港を中心とする空港二次交通の拡充は、周辺にお住まいの方の地域交通としても活用を考えています。参考図に示すような、鳥取空港～鳥取大学前駅～イオン～鳥取砂丘～鳥取城跡～鳥取駅～イオン～鳥取港（賀露）～鳥取空港を結ぶバスが運行し、飛行機の発着によらない高頻度の運行（1時間に1本など）をする場合を想定し、問8から問10についてお答えください。

## 【参考図】 空港周辺での路線バスの拡充イメージ

（補足）8の字ルートの中心をイオン付近とした理由は、各目的地の中心部に位置し、イオン付近の施設立地状況から、時間調整（隙間時間）に都合が良い場所となるためです。



### 問8 ※複数回答可 必須

参考図で示すようなバス路線を、普段の生活で利用しようと思いませんか。利用が考えられる目的について、次の中から選択してください。（複数回答可）

- 1 通勤、通学
- 2 買い物
- 3 通院
- 4 その他の私用
- 5 鳥取砂丘コナン空港を利用する際
- 6 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う

### 問9 ※複数回答可 必須

参考図で示すようなバス路線を、どこに行く際に利用すると思いませんか。利用が考えられる目的地について、次の中から選択してください。（複数回答可）

- 1 鳥取砂丘コナン空港
- 2 鳥取大学



- 3 鳥取駅
- 4 イオンモール鳥取北店
- 5 鳥取砂丘
- 6 その他

- 7 参考図に示すようなバスを利用することはないと思う

### 問10 ※複数回答可 必須

参考図で示すようなバス路線について、ご自身が利用するために必要な点があれば、次の中から選択してください。（複数回答可）

- 1 1時間1本ではなく、もっと高頻度で運行してほしい（30分に1本など）
- 2 鳥取大学前駅や鳥取駅で鉄道との接続を良くしてほしい
- 3 ICカードやキャッシュレス決済を使えると良い
- 4 他に立ち寄ってほしい場所がある（立ち寄ってほしい場所をお書きください。）

- 5 その他

- 6 特になし

### 【申込確認】

下記の「確認へ進む」ボタンをクリックし、次画面で「申込む」ボタンをクリックすると、アンケート回答内容等の確認はできなくなりますので、ご注意ください。

閉じる

【システム操作に関する】お問合わせコールセンター

携帯電話 : 0120-050-776  
(平日 9:00~17:00 年末年始除く)  
固定電話 : 0120-464-119  
(平日 9:00~17:00 年末年始除く)  
FAX : 06-6455-3268  
電子メール: help-shinsei-tottori@s-kantan.com

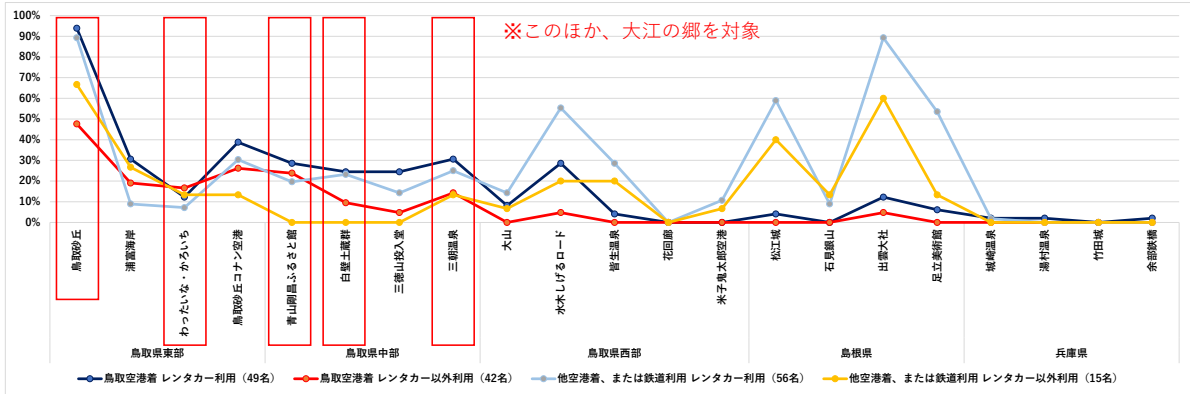
【各手続き等の内容に関するお問い合わせ先】  
制度等については、直接各手続きの担当課にお問い合わせください。

### (3) 携帯 GPS データを用いた流動分析

#### 1) 県内東部～中部の観光地における関東来訪者の時間別滞在推移

##### ①分析概要

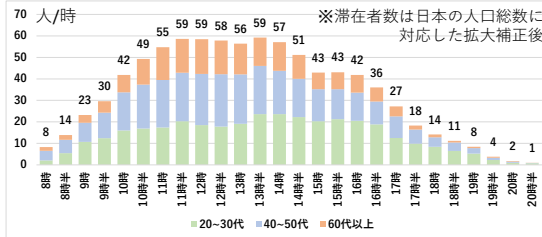
・過年度のアンケート調査で回答の選択肢となった観光地のうち、2022年5月から8月の期間において、KDDIロケーションアナライザデータで関東圏から来訪が見られた観光地を抽出（6箇所）し、関東来訪者の時間帯別年代別滞在者数、年代比率、関東以外を含めた県外来訪者の来訪者合計に占める比率を整理。  
 <分析条件>  
 対象期間：2022年5月1日～2022年8月31日の4カ月のうち、土日祝日の40日分を対象  
 抽出条件：各観光地のエリアに15分以上滞在する方を抽出し、県内居住者、県内勤務者、県外からの来訪者（都道府県別）に分類  
 使用データ：KDDIアナライザを使用し、auユーザーのうち位置データ提供に同意した方を対象（日本国民の20%程度が対象）



##### ●鳥取砂丘

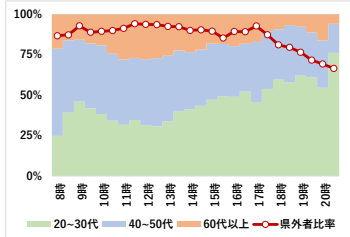
- 他の観光地と比較し、関東来訪者による滞在者数が顕著に多い。
- 午前11時台から午後14時台での滞在が多い。
- 20～30代、40～50代の比率が高い。
- 県外比率は90%以上。

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



※対象範囲は砂丘全体及び周辺の美術館等の観光地を含むエリア

■年代構成比、県外来訪者比

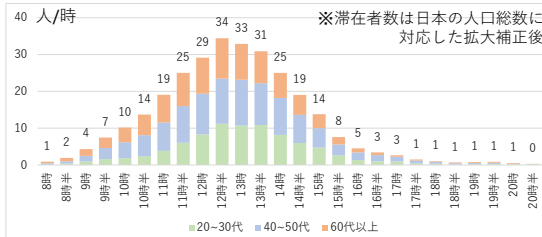


※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

##### ●鳥取港（賀露）

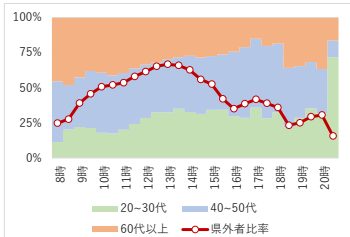
- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり最大30人程度。
- 正午から午後2時にかけての時間帯で、滞在者数が顕著に増加。
- 60歳代以上の比率が高い。
- 県外比率は50～70%程度。

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



※対象範囲は海鮮市場からいち、市場食堂等を含む半径300mのエリア

■年代構成比、県外来訪者比



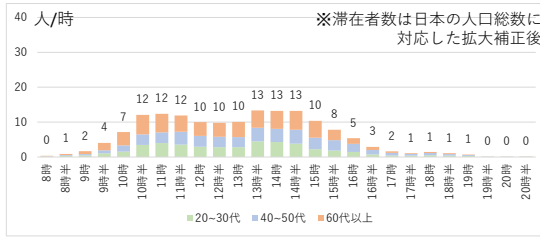
※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●倉吉白壁土蔵群

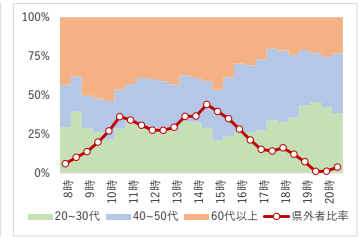
- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり平均10～15人程度。
- 午後1～3時での滞在が最も多い。
- 鳥取砂丘や青山剛昌ふるさと館と比較し、60歳以上の比率が高い。
- 県外比率は50%程度。

※対象範囲は倉吉白壁土蔵群の中心部から半径300mのエリア

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



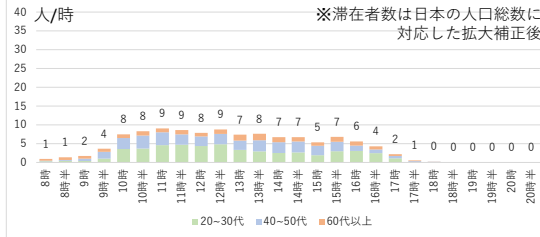
※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●青山剛昌ふるさと館

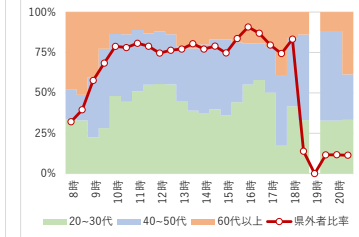
- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり平均10人程度。
- 午前10時台から午後4時台まで滞在者数が横ばいとなる。
- 20～30代、40～50代の比率が高い。
- 県外比率は75～80%程度。近隣県からの来訪が多い。

※対象範囲は青山剛昌ふるさと館からコナンの家 米花商店街までの半径500mのエリア

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



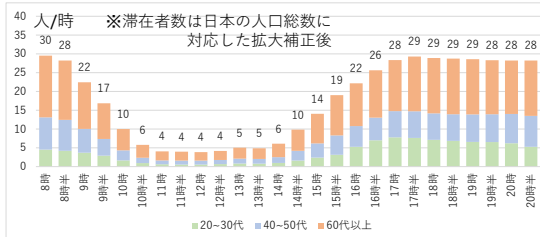
※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●三朝温泉

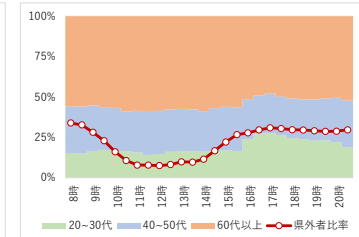
- 温泉地のため、朝10時まで、午後3時以降での滞在が多く、平均30人ほど。
- 60歳以上の比率が半数程度となっており、他の観光地と比較し突出して高い。
- 県外比率は30%程度。

※対象範囲は三朝温泉群一帯（半径500mのエリア）

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



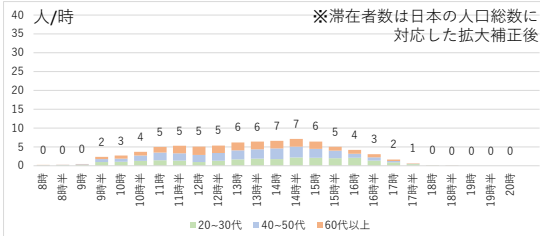
※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●大江の郷

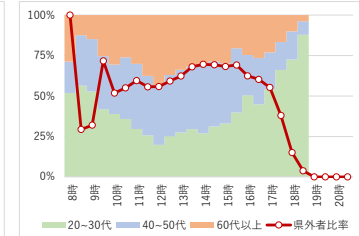
- 関東からの来訪者の滞在は、時間当たり平均6～7人程度。
- 午前10時台から午後4時台まで滞在者数が横ばいとなる。18時以降は営業時間外のため滞在が見られない。
- 県外比率が60～70%程度。近隣である兵庫県からの来訪が多い。

※対象範囲は大江の郷の施設全体

■時間帯別年代別滞在者数（土日祝の1日平均）



■年代構成比、県外来訪者比



※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

●まとめ

<p>【年代構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●鳥取砂丘、青山剛昌ふるさと館は20～30代の比率が高く、三朝温泉は60代以上の比率が高い</li> <li>●鳥取港（賀露）、倉吉白壁土蔵群、大江の郷は世代間の差が少ない</li> </ul> <p>【主な滞在時間帯】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●空港周辺の鳥取砂丘や鳥取港（賀露）は11～12時台から滞在のピークが見られる</li> <li>●空港連絡バスが運行している青山剛昌ふるさと館は、滞在時間のピークが長い</li> <li>●倉吉白壁土蔵群や大江の郷は、午後に滞在のピークを迎える</li> </ul> <p>【最大滞在者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●鳥取砂丘が突出して多いが、鳥取港（賀露）においても平均で30名程度の滞在が見られる</li> </ul>
--

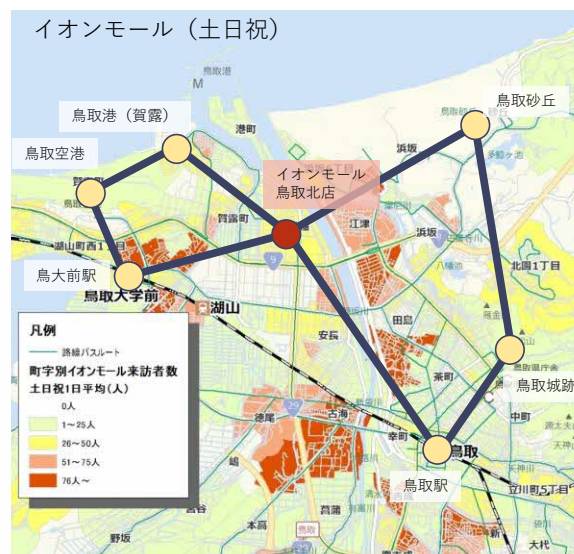
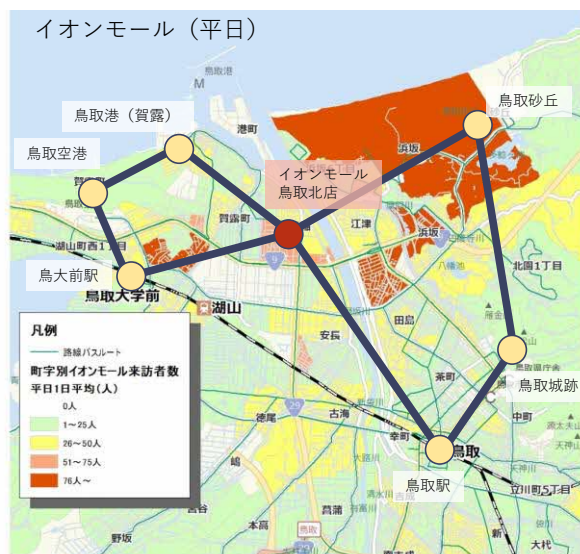
対象観光地		関東からの来訪者の年代構成			主な滞在時間帯	最大滞在者数	県民来訪者の比率	県外来訪者の比率	県外来訪者のうち 関東の比率
		20～30代	40～50代	60代以上					
空港周辺	鳥取砂丘	41%	38%	22%	11時～15時	59	10%	90%	13%
	鳥取港（賀露）	29%	39%	32%	12時～14時	34	45%	55%	8%
県中部	青山剛昌ふるさと館	33%	35%	31%	10時～16時	14	53%	47%	6%
	倉吉白壁土蔵群	29%	30%	41%	13時～15時	13	72%	28%	15%
	三朝温泉	21%	26%	53%	～10時、15時～	30	76%	24%	9%
県境付近	大江の郷	33%	37%	30%	13時～15時	7	40%	60%	9%

※滞在者数は日本の人口総数に対応した拡大補正後

## 2) 鳥取空港周辺の主な目的地への来訪者の周辺居住地分布

### ①イオンモール鳥取北店（町字別の1日平均来訪者数）

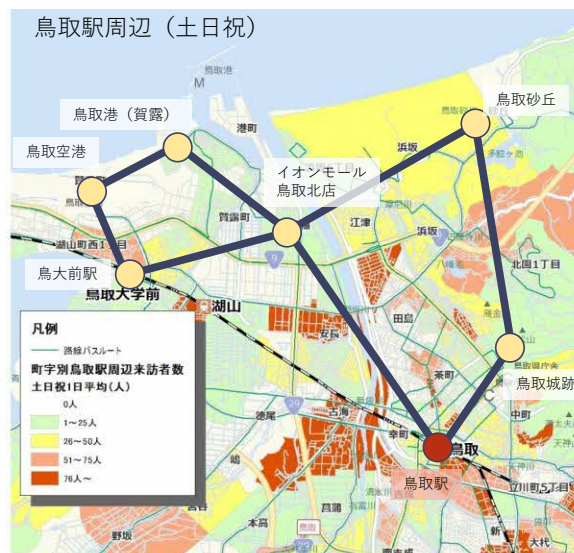
- 平日：鳥取大学前駅周辺からイオンへの移動が見られる
- 土日祝：賀露町からイオンモールへの来訪が増加



※対象範囲はイオンモールから半径300mのエリア（イオンモール周辺の商業施設への来訪も含む）

### ②鳥取駅前（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日：市全体から同程度の来訪が発生
- 土日祝：鳥取大学前駅の周辺から移動が多く発生



※対象範囲は鳥取駅から半径300mのエリア（鳥取駅周辺の施設への来訪も含む）

③鳥取砂丘（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は砂丘全体及び周辺の美術館等の観光地を含むエリア

④鳥取城跡（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は鳥取城跡から半径300mのエリア（県庁、合同庁舎の他、周辺施設への来訪も含む）

⑤鳥取港（賀露）（町字別の1日平均来訪者数）

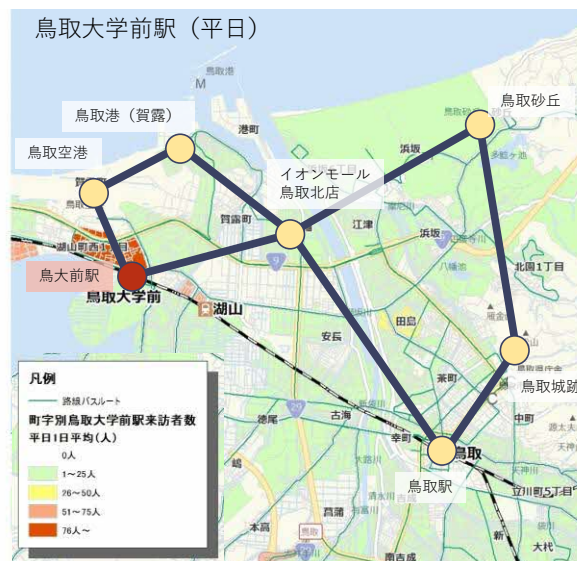
- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は海鮮市場からいち、市場食堂等を含む半径300mのエリア

⑥鳥取大学前駅（町字別の1日平均来訪者数）

- 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は鳥取大学前駅から半径300mのエリア（駅の周辺施設の他、大学構内も一部含まれる）

⑦鳥取空港（町字別の1日平均来訪者数）

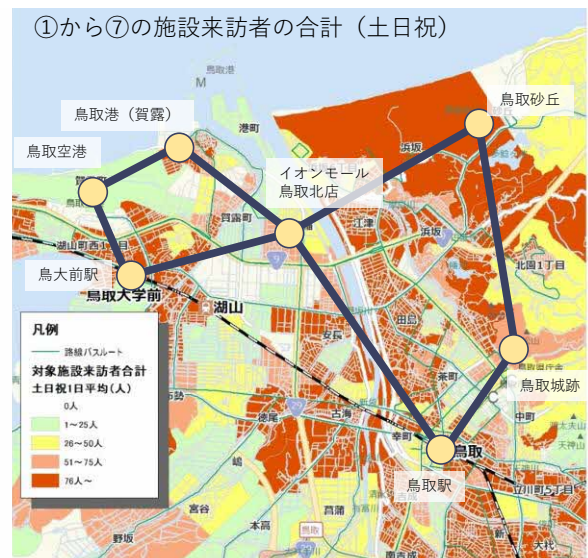
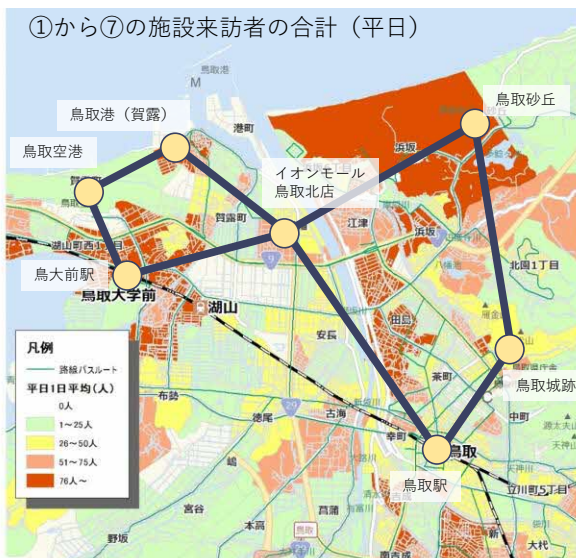
● 平日、土日祝ともに市内からの来訪はまばらである



※対象範囲は空港ブルー帯

⑧ ①から⑦の施設来訪者の合計（町字別の1日平均来訪者数）

● 平日、土日祝ともに8の字の路線沿線から各施設への来訪が見られる





## (4) 関係者へのヒアリング結果

### ①バス事業者

概要	対象事業者：日ノ丸自動車、日本交通 ヒアリング形式：対面ヒアリング
コロナ禍での利用、経営状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナ前と比較し、<b>利用者数は6～8割、特に近畿方面の高速バスの利用減</b>、運休の影響大</li> <li>● 運転手不足の中、利用も減少していたため、現在は問題なく運行できている</li> <li>● しかし、<b>今後さらに利用が回復した場合、運転手不足が深刻化し、運行維持は困難</b></li> <li>● 2024年度より、運転手の労働環境改善（勤務間のインターバル（休憩時間）を8時間から9時間へ）が予定されており、<b>現在の運転手数では現行路線の維持が難しくなる</b></li> </ul>
空港を中心とした新たな路線への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在運行する空港連絡バスについては、<b>空港～鳥取駅間を早く、確実に結ぶ手段として一定のニーズが見られ、運行維持は必須</b></li> <li>● 飛行機の発着にとわられない運行としては、<b>ニーズに応じて賀露循環の活用、既存路線の乗り入れなどで検討可能</b></li> </ul>
キャッシュレス対応について	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通系ICカードについては、<b>初期投資費が莫大であり、経営圧迫、利用者への負担増の観点から、行政補助があっても導入は困難</b></li> <li>● 加えて、今後のインバウンド対応を考慮すると、クレジットカードのタッチ決済、QRコード決済など選択肢が広がり、<b>交通系ICカードのみに対応するインフラ投資が適切か疑問</b></li> <li>● 初期投資を抑えつつ、キャッシュレス決済への対応としては、<b>電子チケット等を発行し、運転手に提示する形が現実的</b>（過去に実施例があり、対応可能）</li> </ul>

#### まとめ

- ・ 空港と周辺観光地、駅を結ぶ移動手段として、経営状況を踏まえ、既存路線の活用が現実的
- ・ 電子チケット等の発行によるインフラ投資費を抑えたキャッシュレス対応が現実的

### ②タクシー事業者

概要	対象事業者：東部地域10社のうち5社に実施（残り5社は今後実施） 調査方法：対面ヒアリングもしくはヒアリング調査票の送付、回収
コロナ禍での利用、経営状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>利用者数はコロナ前の5～6割</b>、朝や日中は利用が回復傾向、夕方以降の利用が少ない</li> <li>● 空港発着の利用は、観光客の比率が高め、<b>出張利用がコロナ前から大きく減少</b></li> <li>● <b>観光利用は砂丘や宿泊地が先行の8～9割</b>、出張利用は県庁、市役所などが主な目的地</li> <li>● 3時間3000円の定額観光タクシーが堅調であり、<b>直近ではインバウンドの利用も見られる</b></li> </ul>
今後の取組みへの意向・課題	<p>①キャッシュレス決済への対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在、東部10社のうち、クレジット決済対応は5社、うち1社はQR対応、ICカードはなし</li> <li>● 交通系ICカードへの対応、クレジット対応などは、<b>法制度面、初期投資や維持管理費、機器更新、通信費の観点から、早期の導入は困難（各社共通意見）</b> ※行政等による継続的な支援があれば、検討の余地あり ※事業者より「補助金」ではなく、「未来への「投資」と考えていただきたいとの意見あり</li> </ul> <p>②タクシー電子チケットへの対応について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 実現への課題があるが、各社共通意見として、<b>導入については前向きに検討可能</b></li> </ul> <p>【実現に向けた課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電子チケットの法的扱い（片道の定額とするか、今後、運輸局等との協議が必要）</li> <li>・ <b>電子チケットの購入数と飛行機予約状況との連携（事業者側が購入状況をいかに把握するか）</b> →プラットフォームのデータベースで確認可能とするなど、有効活用が求められる →飛行機の遅れ情報とタクシーの運行の連携も必要</li> <li>・ <b>電子チケットに対し、どの事業者が運行を担当するかの調整</b></li> </ul>

#### まとめ

- ・ 利用、経営状況が厳しい中、バスで対応できない細やかなニーズへの対応としてタクシーが必要
- ・ 電子チケットについては課題が多く、プラットフォームの活用が必須だが、前向きに検討可能