

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

令和4年度 第2回会議資料

2022年10月27日（木）

次 第

1. 開会あいさつ
2. 各種調査結果の報告
 - (1) 空港利用者調査 ...資料 1
 - (2) 県民アンケート調査 ...資料 2
 - (3) 事業者ヒアリング、空港二次交通の実態 ...資料 3
 - (4) 携帯GPSデータによる人流分析 ...資料 4
3. 出口戦略の方向性 ...資料 5、参考資料
4. 意見交換
5. 次回会議に向けて
6. 閉会

2. 各種調査結果の報告

資料1：空港利用者を対象としたアンケート調査

資料2：県民を対象としたアンケート調査（県政アンケート）

資料3：事業者ヒアリング、空港二次交通の実態

資料4：携帯GPSデータによる人流分析

資料 1

空港利用者を対象としたアンケート調査 (令和元年度、令和4年度の調査)

1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

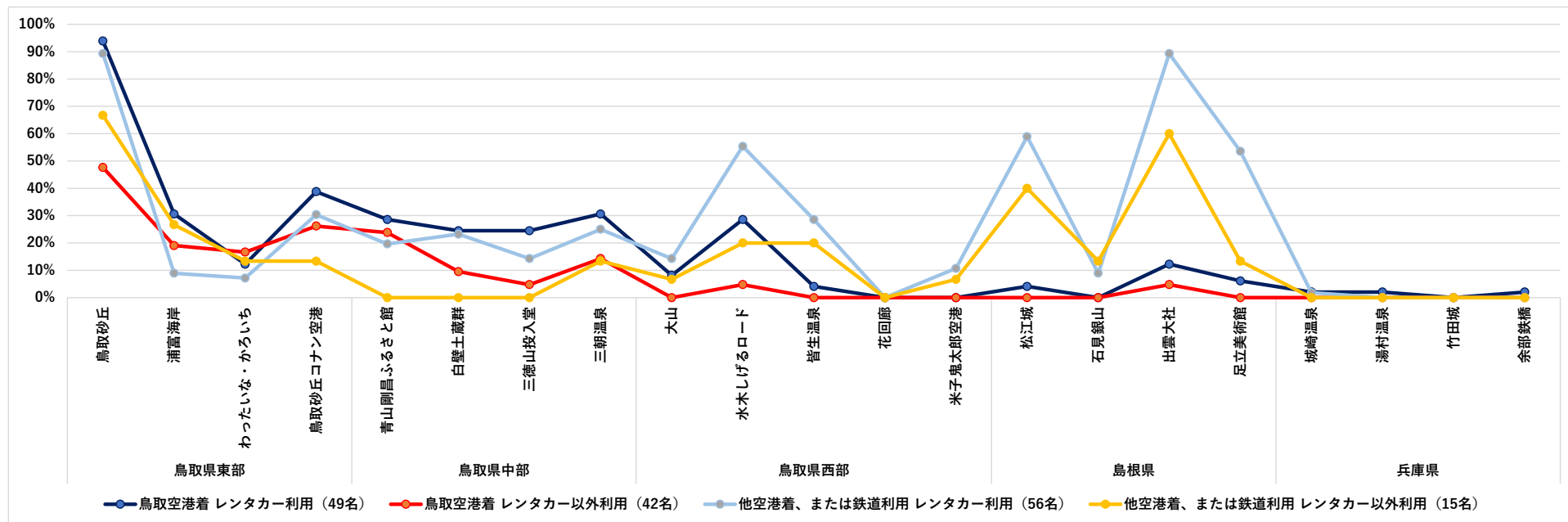
①実施概要

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

- ・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

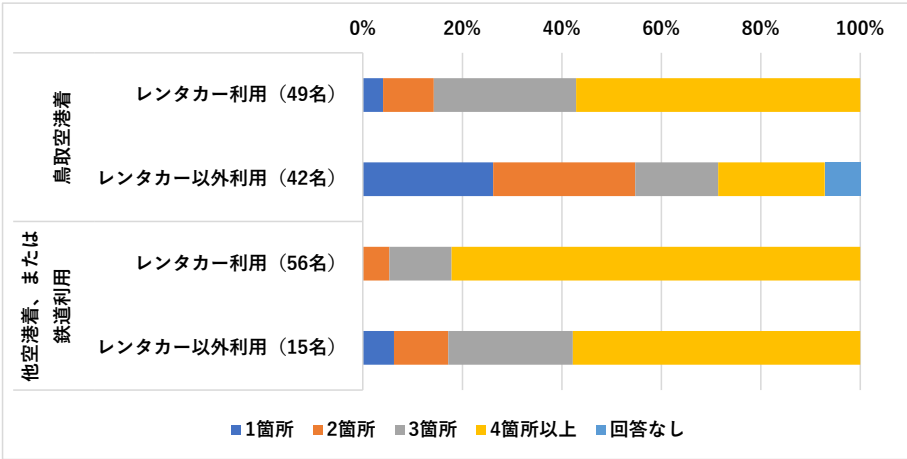


1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

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%)	91人

1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

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					
県東部	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
県中部	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
県西部	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	兵庫県		1人(20%)		1人(20%)		1人(20%)	2人(40%)	5人
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					
県内	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	兵庫県内		1人(14%)		2人(29%)	4人(57%)			7人
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

1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

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。

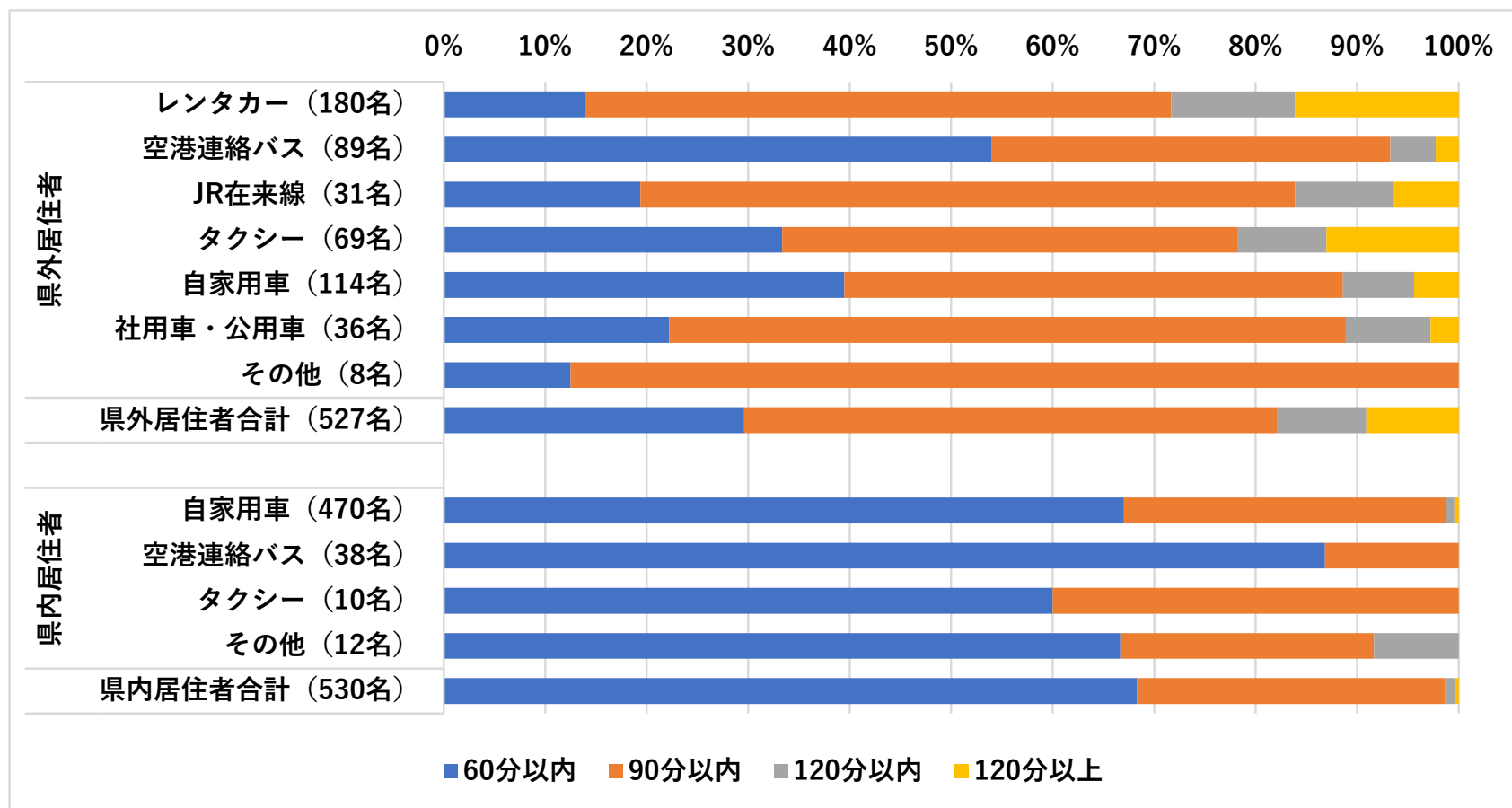
	自家用車	JR	空港連絡バス	タクシー	レンタカー	社用車・公用車	その他	総計
仕事	185人(87%)	—	21人(10%)	2人(1%)	1人(0%)	1人(0%)	2人(1%)	212人
観光	148人(97%)		3人(2%)	1人(1%)				152人
私用、帰省	123人(85%)		11人(8%)	6人(4%)			4人(3%)	144人
転居、赴任等	1人(100%)							1人
その他	13人(62%)		3人(14%)	1人(5%)			4人(19%)	21人
総計	470人(89%)		38人(7%)	10人(2%)	1人(0%)	1人(0%)	10人(2%)	530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

1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

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。

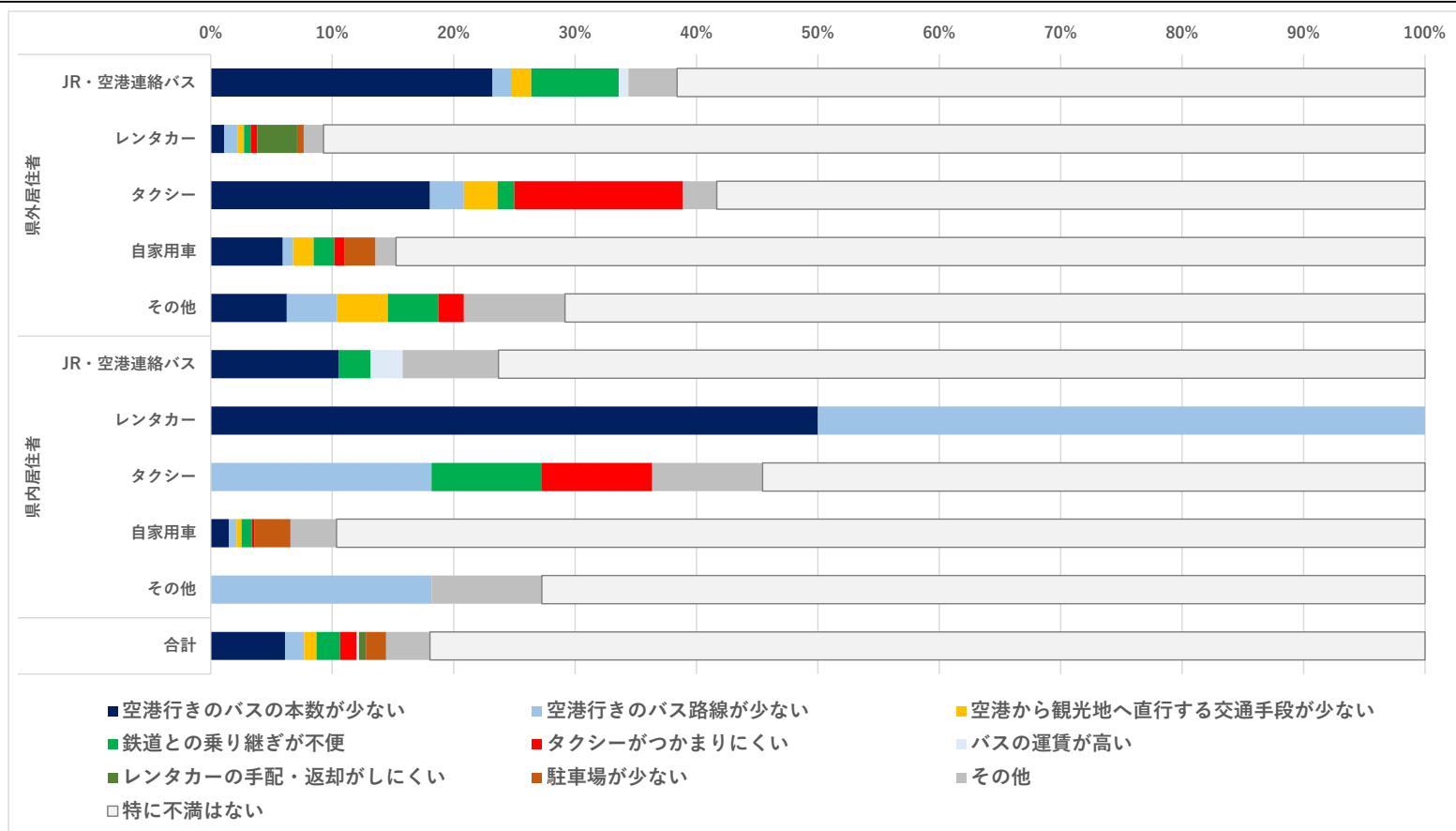


1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

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が多く見られる。

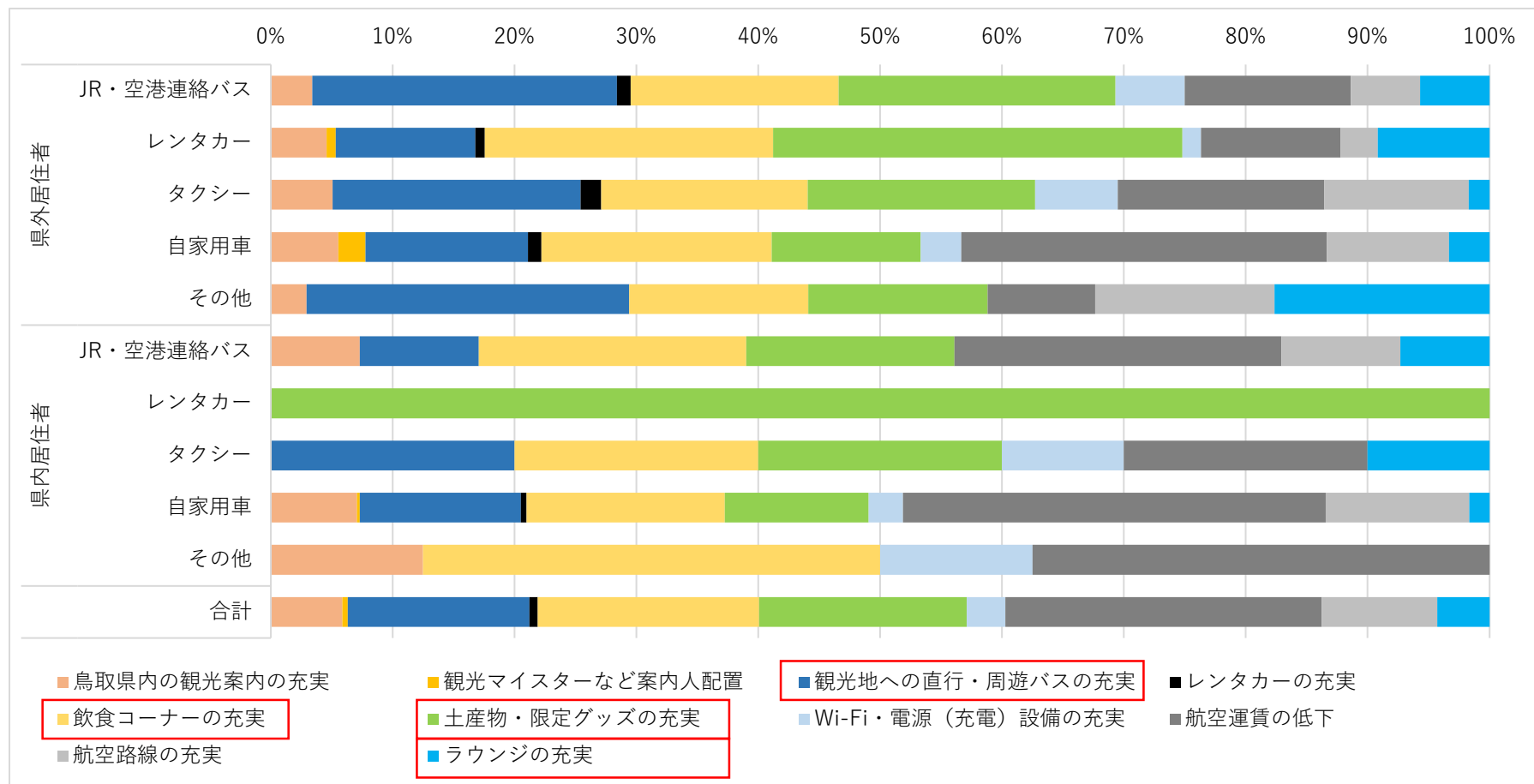


1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

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、タクシー利用者で多くなっている。
- ・他では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」「라운ジの充実」が見られた。



1. 令和元年度に実施した空港利用者アンケート調査

※本調査は鳥取県観光戦略課より提供を受け整理

【得られた結果のまとめ】

<移動状況>

- 県外からの観光での来訪者について、レンタカー利用者と非利用者を比較すると、訪問観光地箇所数、訪問エリア、必ず訪問対象となりうる鳥取砂丘の訪問率などで明らかな差が見られ、レンタカー利用者以外（主に空港連絡バス利用者）は、レンタカー利用者と比較し行動に制約がある点がわかる。
- 県外からの仕事での来訪者は、県東部（主に鳥取市）を目的地としており、空港連絡バス、タクシー、レンタカー、社用車・公用車（送迎と想定）を使い分けている。
- 県外からの私用・帰省での来訪、県内居住者は空港まで自家用車で移動する方が多く、移動についても困っていないとする方が多数を占める。

→携帯GPSデータ分析を活用し、この傾向に変化がないか確認

<空港での待ち時間、移動に対する不満、意見>

- 空港での待ち時間は60分以内、もしくは90分以内が多い。県外からの来訪の方で、タクシーやレンタカーでアクセスする方は、90分以内が多く、空港連絡バスや自家用車でアクセスと比較して長くなる傾向。
- 空港からの移動について不満を持つ方は、空港連絡バスやタクシーを利用する方に限られ、「バスの本数が少ない」「タクシーがつかまりにくい」といった意見が見られる。
- 意見としては、「観光地への直結・周遊するバスの充実」のほか、空港施設として「飲食施設」「土産物コーナー」「ラウンジ」の充実に関する意見が見られる

→利用者アンケート調査では、特に以下の意見収集を重視

- ・待ち時間（空港での隙間時間）で何をできるか、したいか、空港連絡バスの待ち時間は適切か
- ・リモートワークの普及や観光地に関するSNS情報が容易に手にいられる中、空港に求める設備、周辺施設への移動手段はあるか
- ・「空港からの移動手段」を「どのような方」が、「どのような情報媒体を元に」、「いつ」決定しているか

2. 令和4年度実施のヒアリング調査

①実施概要

- ・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
- ・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）
- ・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）
- ・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）
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）
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

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、 カウンターレス貸し出しの充実の意見 が出ている	・ バス、タクシーのキャッシュレス対応は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） ・ 空港到着後、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
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、海産物の充実について意見が見られた ・ 出張利用者の意見として、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	

2. 令和4年度実施のヒアリング調査

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が考えられる場所、活動	・ ほとんどの方が砂丘に立ち寄っており、隙間時間についてのニーズは低いが、 鳥取港（賀露）について知らなかったという意見が見られ、事前に情報入手できれば立寄れたという意見が見られた	・ 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、 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

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

資料 2

県民を対象としたアンケート調査 (県政参画モニターアンケート)

県民を対象としたアンケート調査

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

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

駐車場の有料になった場合の意向	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%

県民を対象としたアンケート調査

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%

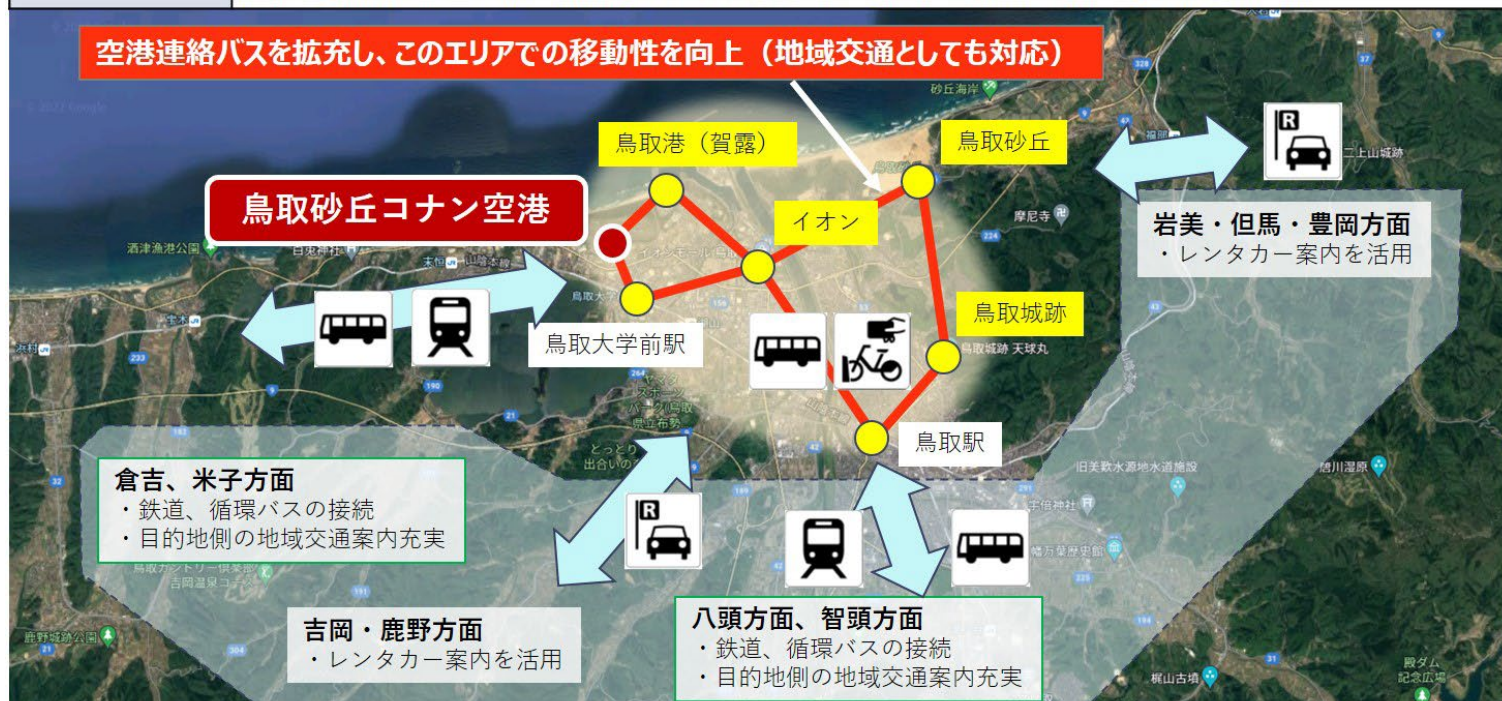
県民を対象としたアンケート調査

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



県民を対象としたアンケート調査

④空港を起点としたバスの充実に関する意見

- 県東部、中部（北栄町、倉吉市以东）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、イオンモールその他、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

バス利用として想定される目的

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%

バス利用として想定される行先

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%

バス利用のために必要な内容

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%

資料 3

事業者ヒアリング、空港二次交通の実態

1. 空港二次交通の現状整理

(1) 各種二次交通の現状

- 鉄道、空港連絡バス・路線バス、タクシーについて運行便数、運賃、台数、キャッシュレス決済等の情報を整理
- タクシーの一部ではクレジットカード、QRコード等の決済が可能
- 空港連絡バスは空港での券購入においてICカードを利用可能

<参考> 鉄道、タクシー等でのキャッシュレス支払いの比率

○首都圏の鉄道利用では、**9割以上の方がICカードもしくはモバイルICカードによる支払い**を行っている

<https://www.itmedia.co.jp/mobile/articles/2106/29/news125.html>

○東京都内のタクシー事業者では、**利用者の6割が現金以外（ICカード、クレジットカード、QRコード決済が該当）で支払い**を行っている

<https://autoc-one.jp/news/5006322/>

→鳥取空港利用者のうち、県外居住者は8割が関東圏であることから、キャッシュレスへの対応は必須

■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	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	×
日の丸ハイヤー	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	確認中	×
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）

- タクシーについては、配車電話番号が会社別にあり、利用者は空港で個別に確認が必要

1. 空港二次交通の現状整理

(2) 空港連絡バス～鉄道の乗り継ぎ状況

- 鳥取駅における空港連絡バス～鉄道の乗り継ぎ状況は以下のとおり。
- 待ち時間が10～30分の接続は少なく、10分以内の接続、40分以上待ち時間が発生する接続が多い。

	空港連絡バス (空港発)		鉄道							
	空港発	鳥取駅着	米子方面				智頭方面			
			在来線		特急		在来線		特急	
	発時刻		発時刻	待ち時間	発時刻	待ち時間	発時刻	待ち時間	発時刻	待ち時間
ANA291	8:05	8:25	8:51	0:26	9:30	1:05	9:45	1:20	8:52	0:27
ANA293	10:45	11:05	11:10	0:05	11:40	0:35	11:34	0:29	12:54	1:49
ANA295	14:40	15:00	16:25	1:25	15:09	0:09	15:22	0:22	16:20	1:20
ANA297	18:05	18:25	19:08	0:43	18:44	0:19	19:07	0:42	18:40	0:15
ANA299	20:40	21:00	21:41	0:41	—	—	21:48	0:48	—	—

2. 交通事業者ヒアリング

(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	● コロナ前と比較し、利用者数は6～8割、特に近畿方面の高速バスの利用減、運休の影響大 ● 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 ● しかし、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 ● 2024年度より、運転手の労務環境改善（勤務間のインターバル（休息时间）を8時間から9時間へ）が予定されており、現在の運転手数では現行路線の維持が難しくなる
空港を中心とした新たな路線への対応	● 現在運行する空港連絡バスについては、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 ● 飛行機の発着にとわられない運行としては、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
キャッシュレス対応について	● 交通系ICカードについては、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 ● 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、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 ● 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、電子チケット等を発行し、運転手に提示する形が現実的（過去に実施例があり、対応可能）

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. 交通事業者ヒアリング

(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	● 利用者数はコロナ前の5～6割、朝や日中は利用が回復傾向、夕方以降の利用が少ない ● 空港発着の利用は、観光客の比率が高め、出張利用がコロナ前から大きく減少 ● 観光利用は砂丘や宿泊地が行先の8～9割、出張利用は県庁、市役所などが主な目的地 ● 3時間3000円の定額観光タクシーが堅調であり、直近ではインバウンドの利用も見られる
今後の取組みへの意向・課題	①キャッシュレス決済への対応について ● 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 ● 交通系ICカードへの対応、クレジット対応などは、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） ※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 ②タクシー電子チケットへの対応について ● 実現への課題があるが、各社共通意見として、導入については前向きに検討可能 【実現に向けた課題】 ・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） ・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） →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 ・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



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

資料 4

携帯GPSデータを活用した人流分析

携帯GPSデータの分析状況

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

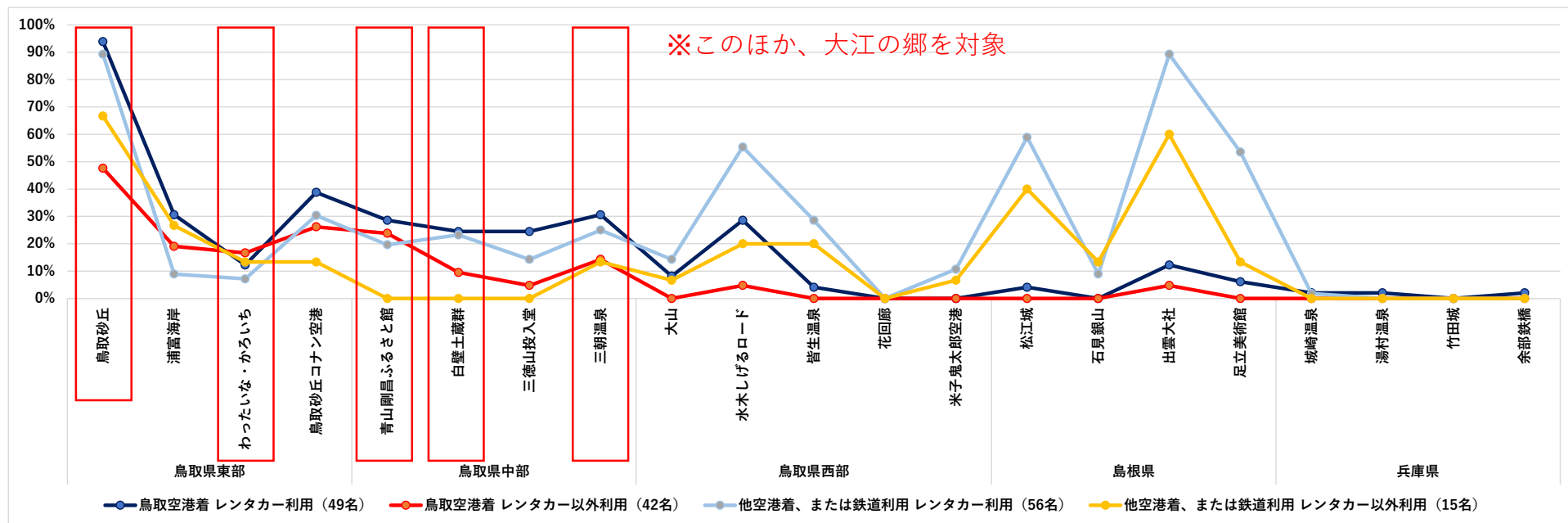
・過年度のアンケート調査で回答の選択肢となった観光地のうち、2022年5月から8月の期間において、KDDIアナライザデータで関東圏から来訪が見られた観光地を抽出（6箇所）し、関東来訪者の時間帯別年代別滞在者数、年代比率、関東以外を含めた県外来訪者の来訪者合計に占める比率を整理。

<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）



携帯GPSデータの分析状況

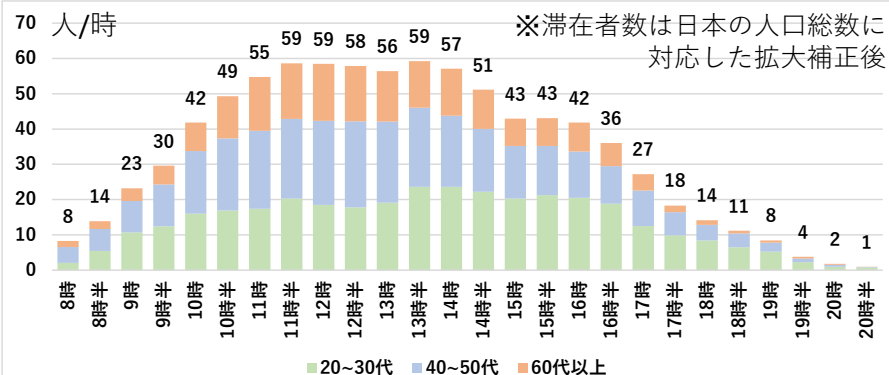
1. 県内東部～中部の観光地における関東来訪者の時間別滞在推移

①関東からの来訪者の時間帯別年代別滞在者数、時間帯別年代構成比率、県外来訪者の比率

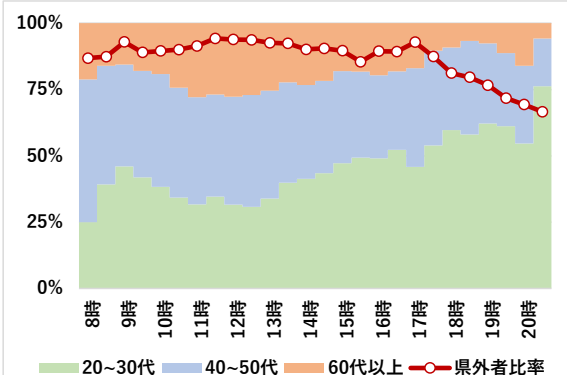
●鳥取砂丘

- 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）



■年代構成比、県外来訪者比



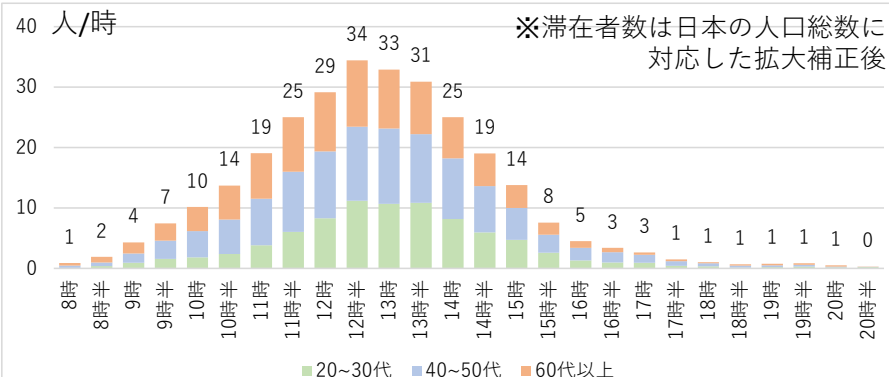
※対象範囲は砂丘全体及び周辺の美術館等の観光地を含むエリア

※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

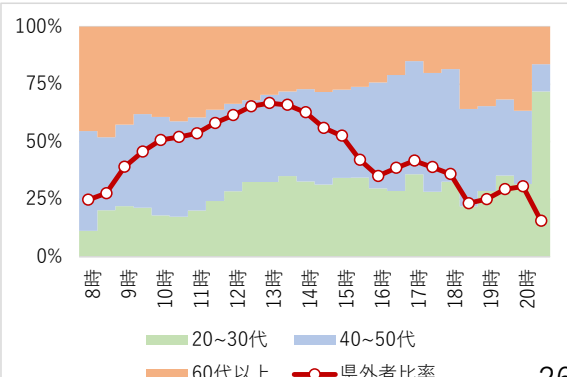
●鳥取港（賀露）

- 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）



■年代構成比、県外来訪者比



※対象範囲は海鮮市場かろいち、市場食堂等を含む半径300mのエリア

※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

携帯GPSデータの分析状況

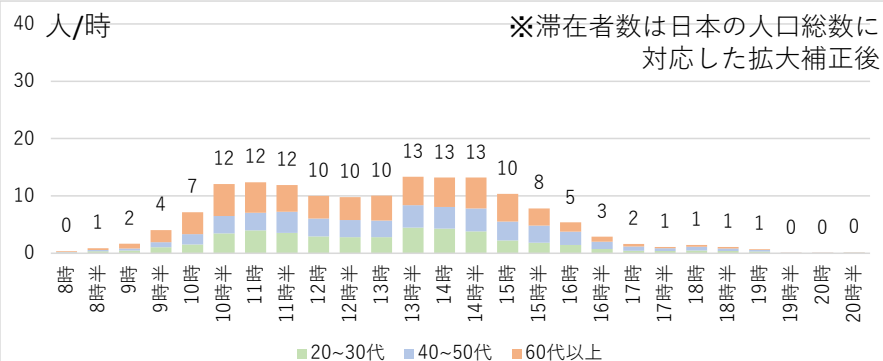
1. 県内東部～中部の観光地における関東来訪者の時間別滞在推移

①関東からの来訪者の時間帯別年代別滞在者数、時間帯別年代構成比率、県外来訪者の比率

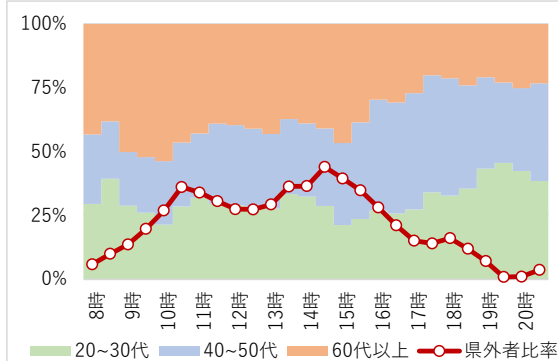
●倉吉白壁土蔵群

- 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。

■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



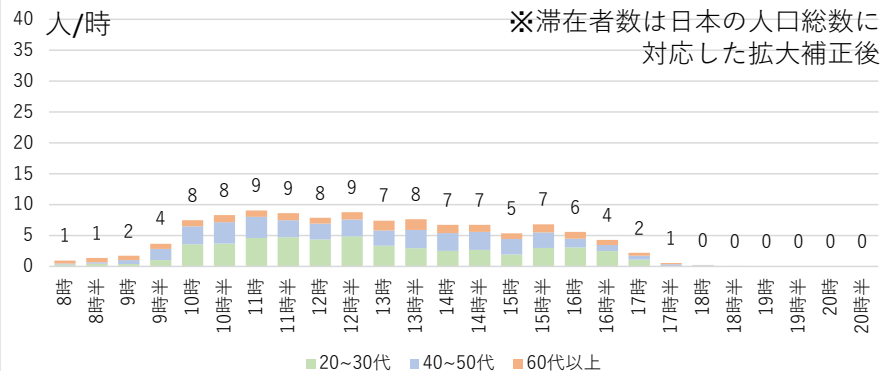
※対象範囲は倉吉白壁土蔵群の中心部から半径300mのエリア

※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

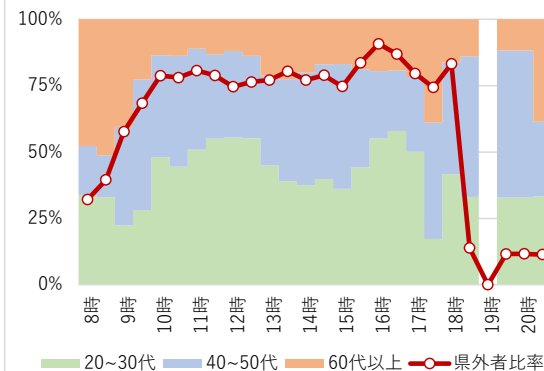
●青山剛昌ふるさと館

- 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。

■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



※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

※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む27

携帯GPSデータの分析状況

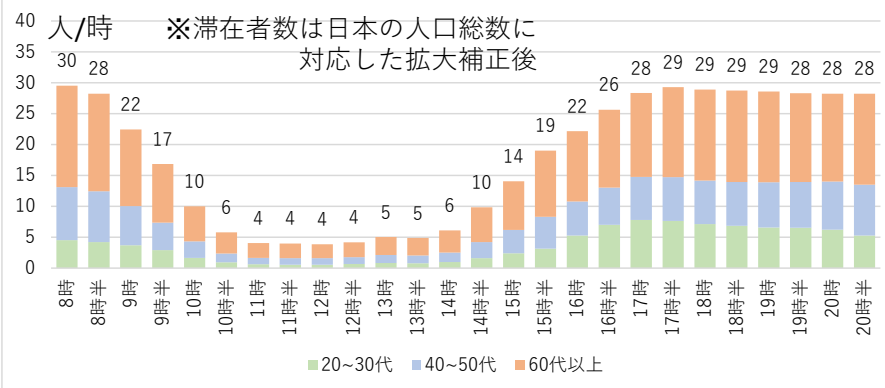
1. 県内東部～中部の観光地における関東来訪者の時間別滞在推移

①関東からの来訪者の時間帯別年代別滞在者数、時間帯別年代構成比率、県外来訪者の比率

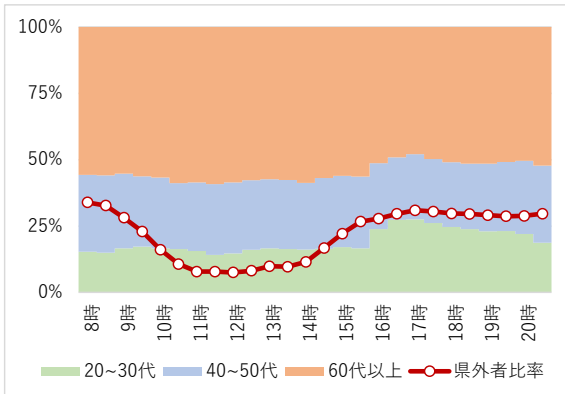
●三朝温泉

- 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。

■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



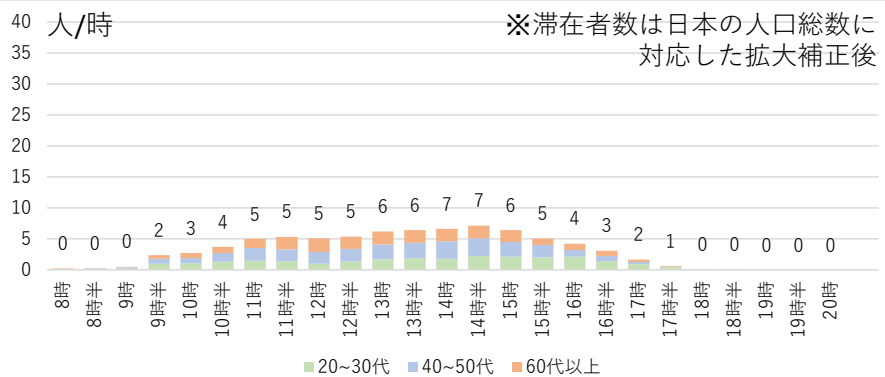
※対象範囲は三朝温泉群一体（半径500mのエリア）

※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む

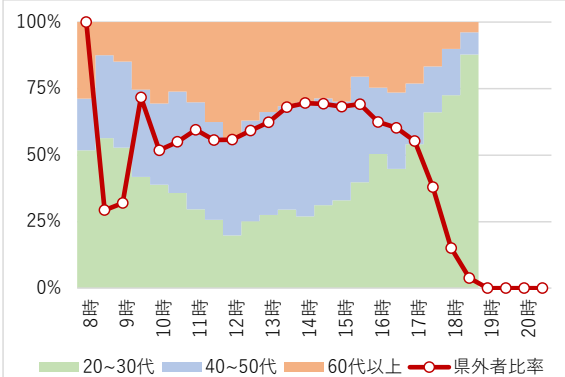
●大江の郷

- 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。

■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



※対象範囲は大江の郷の施設全体

※県外来訪者比は関東以外の近隣府県も含む28

携帯GPSデータの分析状況

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関東からの来訪者の時間帯別年代別滞在者数、時間帯別年代構成比率、県外来訪者の比率

●まとめ

【年代構成】

- 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
- 鳥取港（賀露）、倉吉白壁土蔵群、大江ノ郷は世代間の差が少ない

【主な滞在時間帯】

- 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
- 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
- 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

【最大滞在者数】

- 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

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%

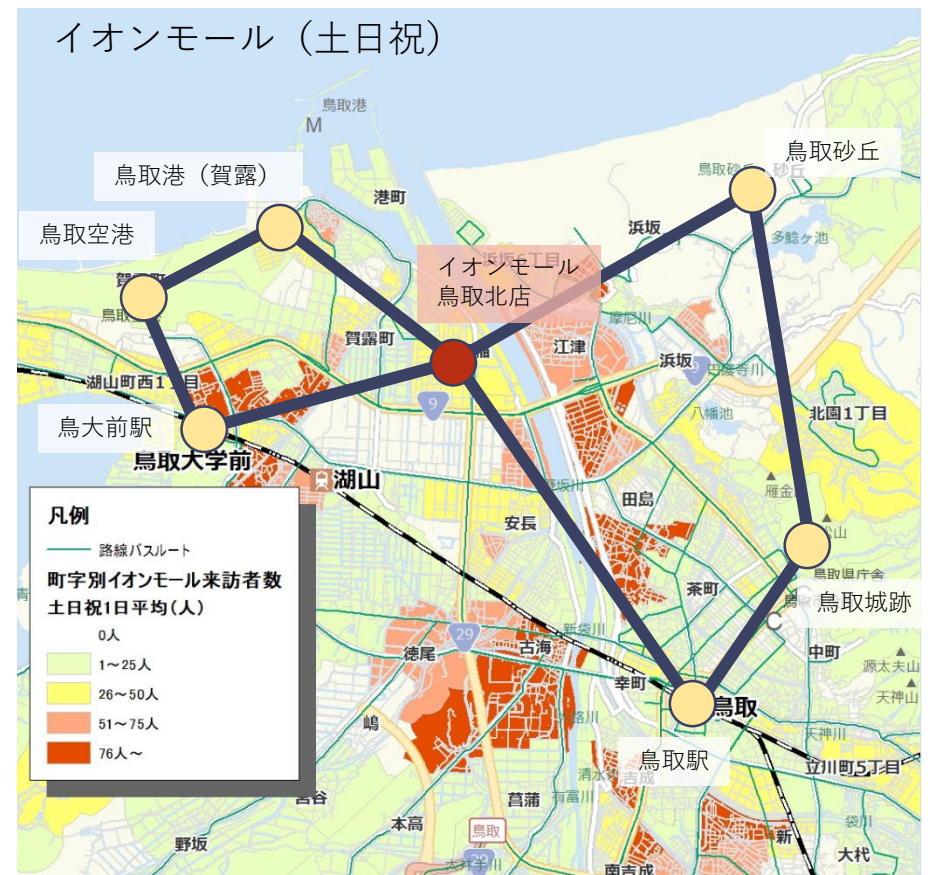
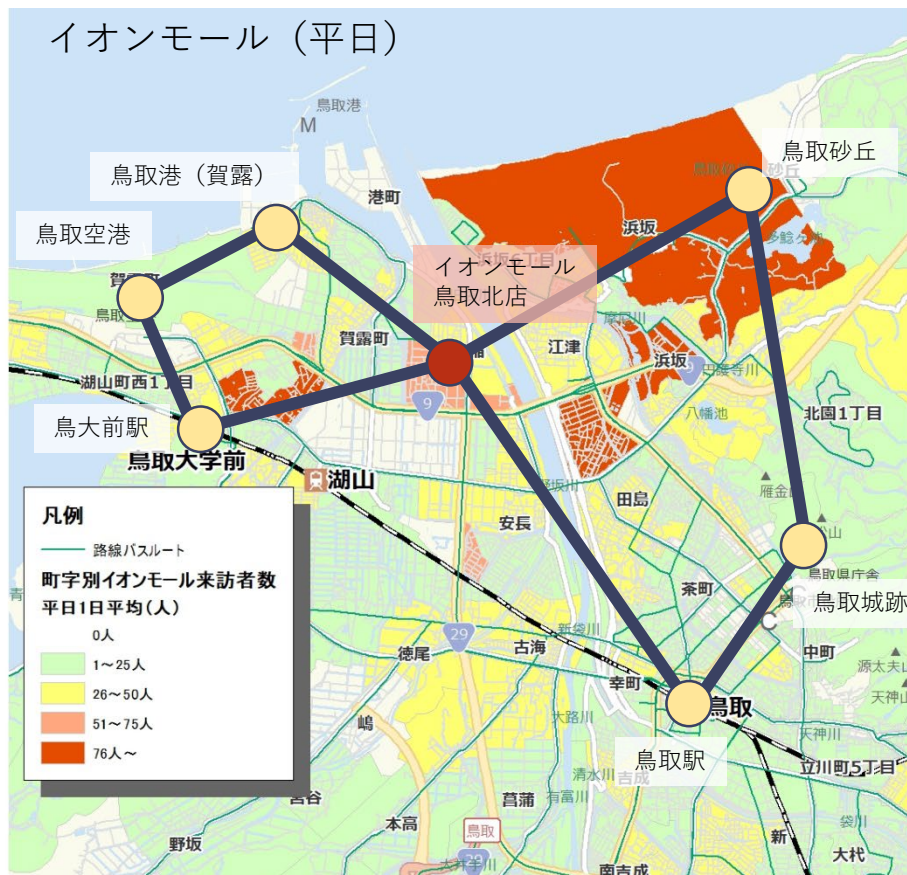
※滞在者数は日本の人口総数に対応した拡大補正後

携帯GPSデータの分析状況

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）

携帯GPSデータの分析状況

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

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）

携帯GPSデータの分析状況

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

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

携帯GPSデータの分析状況

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

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）

携帯GPSデータの分析状況

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

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

携帯GPSデータの分析状況

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

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）

携帯GPSデータの分析状況

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

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



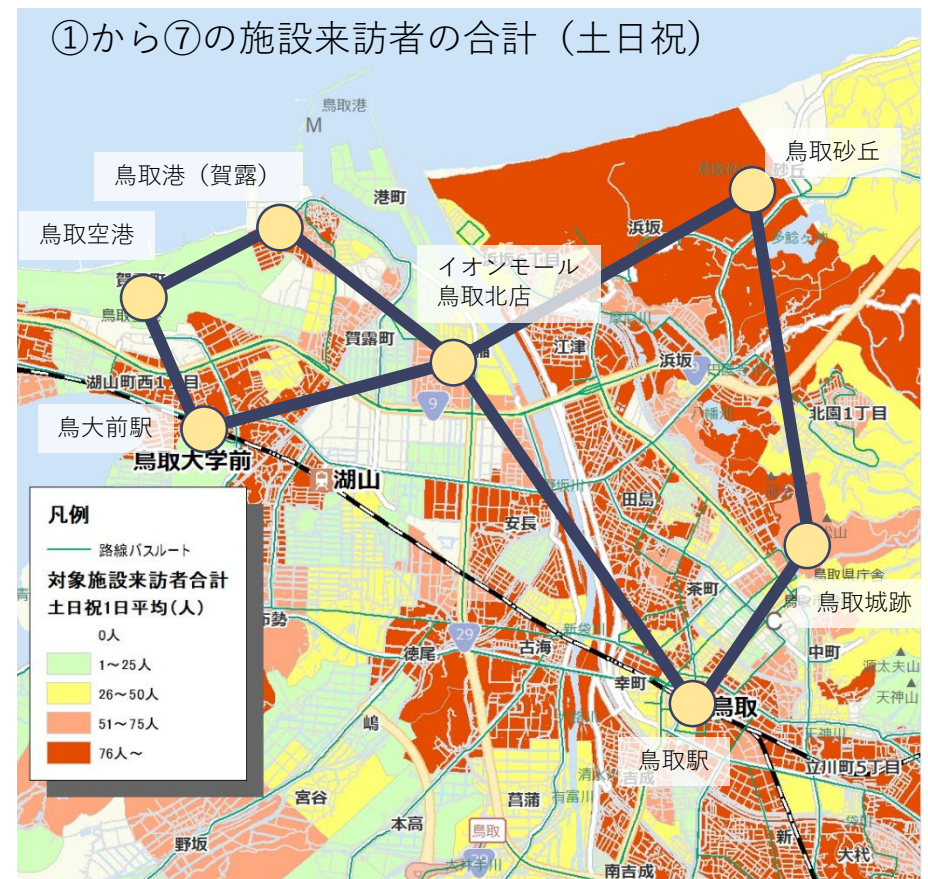
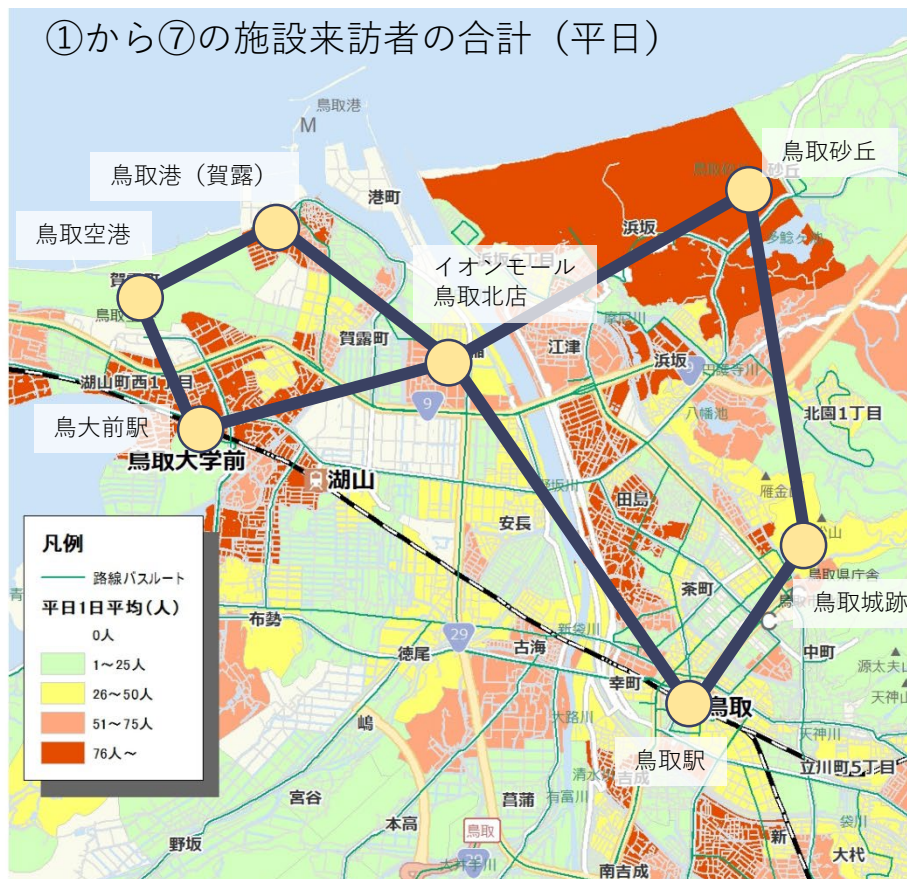
※対象範囲は空港ブルー帯

携帯GPSデータの分析状況

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

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



3. 出口戦略の方向性

資料5：空港二次交通の改善に向けた出口戦略
参考資料：関連する事例

資料 5

空港二次交通の改善に向けた出口戦略

1. 各種調査結果のまとめ

①空港二次交通や観光等の情報の統合、発信について

空港利用者へのアンケート調査	● 空港や交通事業者のHP、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 ● バスやタクシーを利用する方は航空機予約後、到着までに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
事業者ヒアリング	● 飛行機の遅れ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
各種事例、取組み	● ANAアプリ（航空券購入、空港アクセスナビ）の活用可能性 ● 各種交通手段や観光に関する電子チケットをまとめたHPが登場しつつある



方向性	● 本会議体を中心に、空港二次交通や観光に関する情報を統合、発信可能なプラットフォームの構築が不可欠
今後の課題	● 飛行機の予約状況と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

②キャッシュレス決済、電子チケットについて

空港利用者へのアンケート調査	● 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 ● 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
事業者ヒアリング	● 交通系ICカードは費用面から早期導入は困難 ● 電子チケットはバス、タクシーともに検討可能
各種事例、取組み	● 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



方向性	● ①で構築するプラットフォームをベースに、各種電子チケットを用意
今後の課題	● 特にタクシーでは、定額チケットの法的制約、需給マッチングの方法、乗り入れが10社いる中での割り振りなどが課題となる

1. 各種調査結果のまとめ

③路線バスの拡充について

空港利用者へのアンケート調査	● 空港二次交通でバス、タクシーを利用される方は、観光のメインとなる砂丘への行きにくさ、レンタカー利用者と比較した行動範囲の狭さが明確となった ● 他にも鳥取港（賀露）への行きにくさ、空港到着後、コナンの展示物を見てからの移動に対応したバスがないなどの課題が見られた
県政参画（県民）アンケート調査	● 鳥取空港、イオン、鳥取駅等を結ぶバス路線について、イオンへの買い物など、一定のニーズが沿線市民から確認できた
携帯GPSデータ分析	● 空港利用者の多くが砂丘に向かう実情を確認（コロナ禍の現在も同様） ● 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



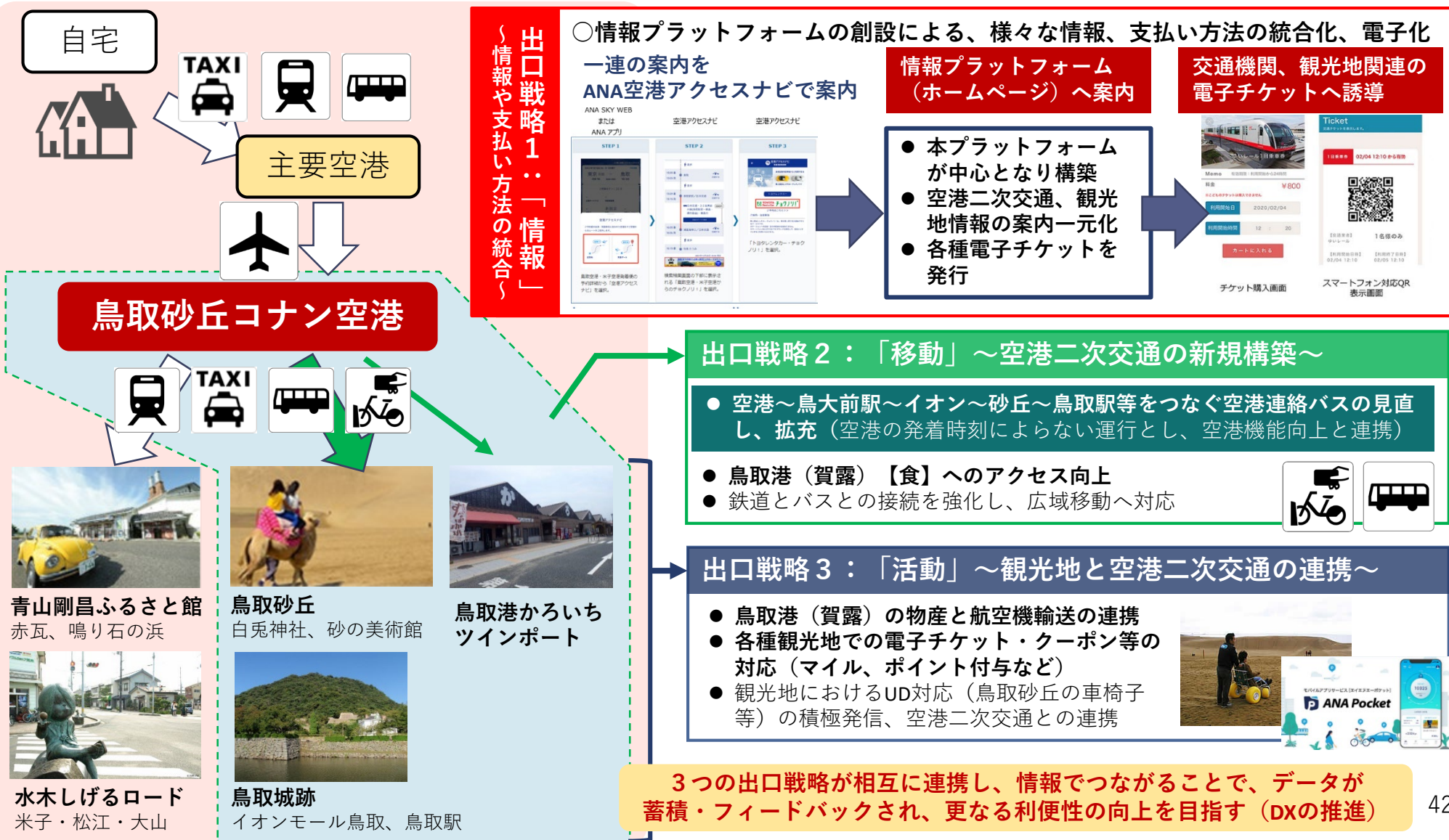
方向性	● 現在の空港連絡バスは残しながらも、他路線を活用しながら、バスの拡充が重要
今後の課題	● コロナ禍でバスの経営状況が厳しい中、既存路線を有効活用した取組みが求められる

④その他

空港利用者へのアンケート調査	● 空港施設の拡充意見として、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wifi、打合せスペース等）が出ている
県政参画（県民）アンケート調査	● 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）
事業者ヒアリング	● コロナ禍で、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 ● 一方、キャッシュレス決済は新たな需要への対応などは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

2. 取組みの方向性のイメージ

- 3つの出口戦略から、来訪者を自宅から目的地までストレスなく案内し、楽しい移動を提供



2. 取組みの方向性のイメージ

● 今後展開を想定する方策は以下のとおり

出口戦略1：「情報」～情報や支払い方法の統合～

- ✓ ANAアプリ、情報プラットフォームを中心とした**情報、予約・支払いの一元化、電子チケット等の構築**
- ✓ **インセンティブ（ポイントやクーポン）**付与等によるお得感の創出
- ✓ **空港での**二次交通、滞在時間を含めた所要時間の目安、バリアフリー、ワーケーション、コナン装飾等の**案内充実**

出口戦略2：「移動」～空港二次交通の新規構築～

- ・ 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** → **空港の発着時刻によらない運行**とし、空港機能向上と連携
- ・ 鉄道とバスとの接続を強化し、広域移動へ対応
- ・ 鳥取港（賀露）【食】へのアクセス向上（市場との連携向上含む）
→ **レンタサイクル等の案内を強化し、「最後の立寄地」としてPR**
- ・ **駐車場有料化**（管理体制強化、二次交通施策の原資獲得）
- ・ **タクシー予約、配車一元化**



出口戦略3：「活動」

～観光地と空港二次交通の連携～

- 鳥取港（賀露）の物産と航空機輸送の連携
- 各種観光地での電子チケット・クーポン等の対応（マイル、ポイント付与など）
- 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

3. 情報プラットフォームの創設

- 情報をひとつなぎとし、旅先での活動をサポート

航空機利用者の流れ

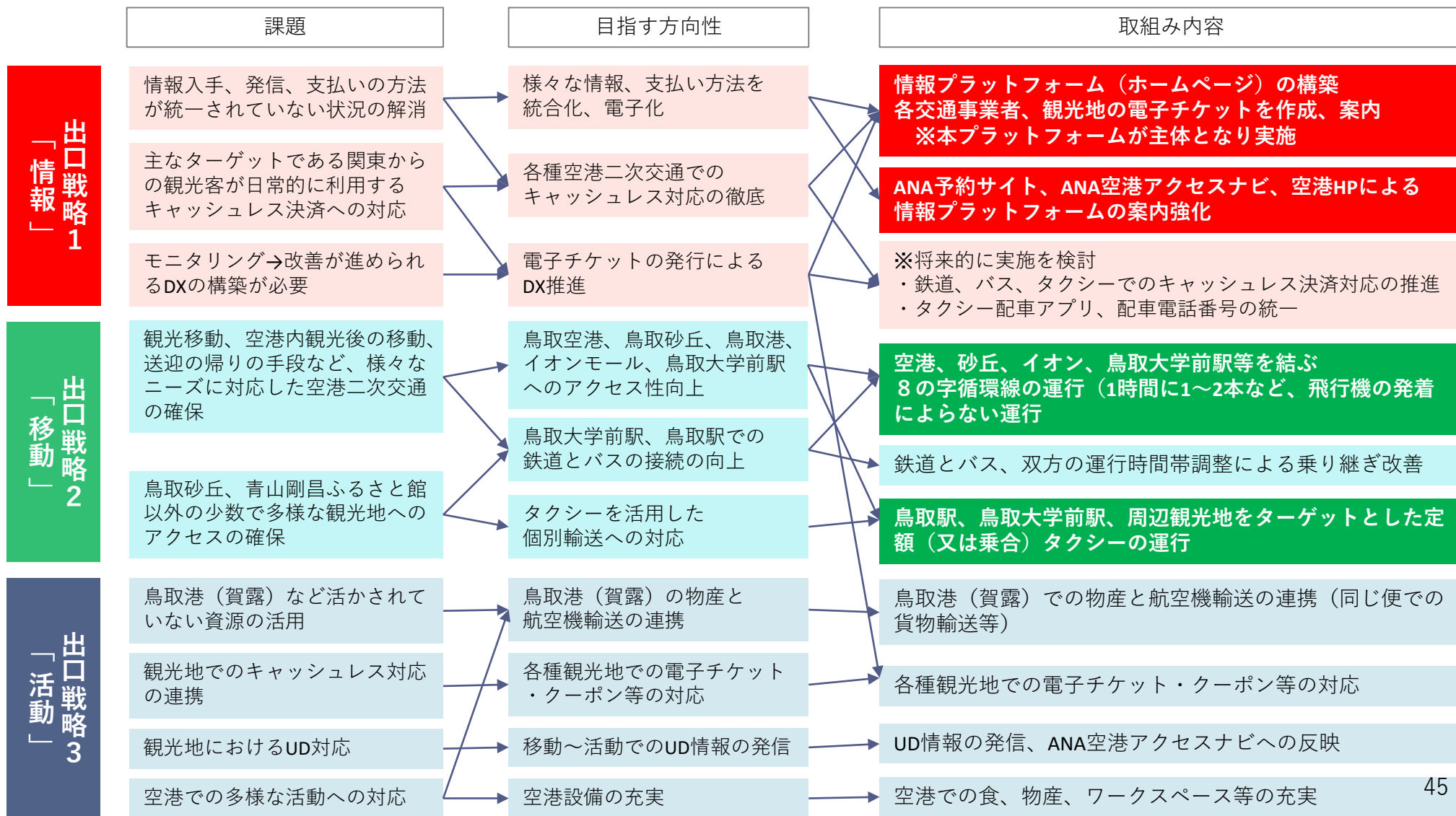


本プラットフォームでこれらの利用状況を分析し、さらなる改善を加えていく（DX推進）

4. 取組み施策の全体像（課題～方向性～取組み内容）

●情報プラットフォーム構築、8の字バス運行を軸に、各種取組みを展開

今後、対応が想定される事業者から
実現性、課題等を確認



参考資料 関連する事例

1. 交通事業者間の統合（体制の構築）

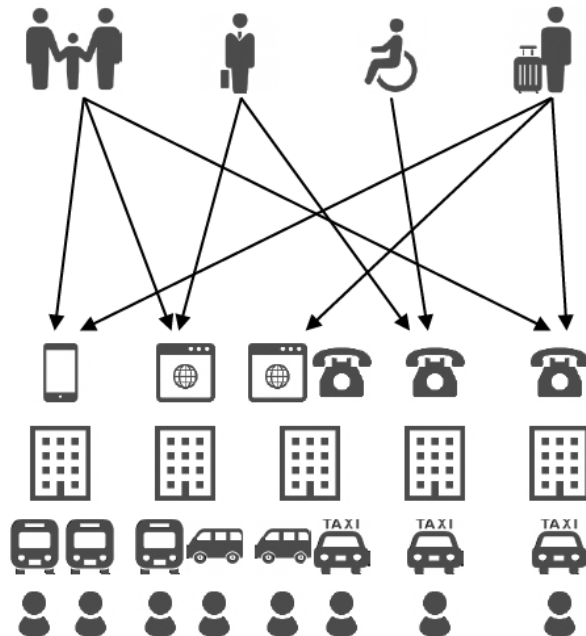
佐渡島における島内交通事業者の資源集約の考え方

情報プラットフォーム（ホームページ）
の構築として参考

- ・これまで、利用者自身が各交通機関にアクセスし、交通機関の運行情報の検索、予約、支払い等が必要となっていた。
- ・今後、交通インフラ連合を構築し、情報を一本化、支払い等も電子化を予定
- ・これらをDB連携し、本土と島を結ぶ船舶の運行状況との連携、利用実態モニタリングによるDX推進を目指す

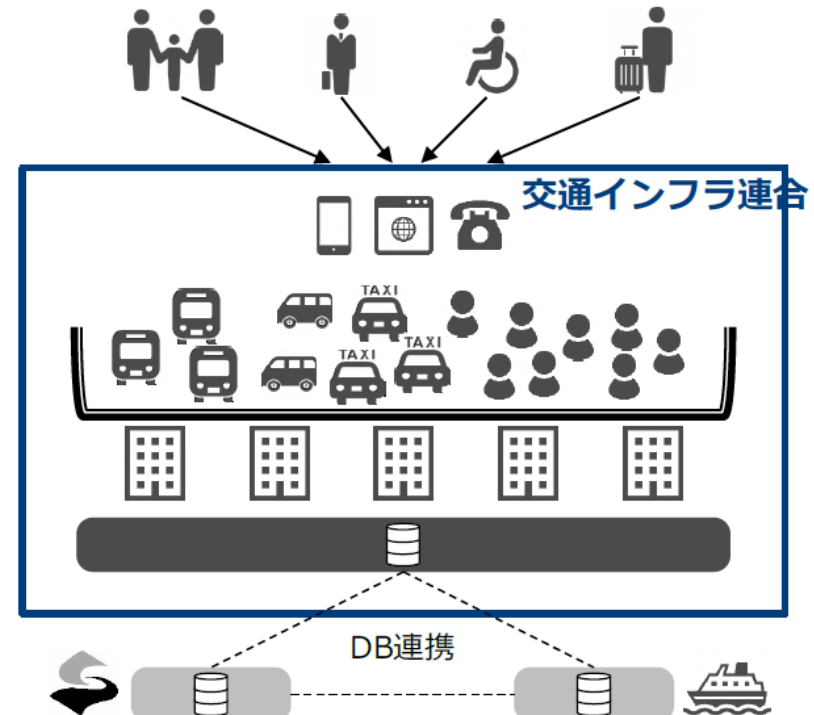
現状

- ・ 各社のリソース不足等による限定的サービス
- ・ バラバラな利用者接点



あるべき姿

- ・ 各社のリソース・情報の統合によるサービスの充実
- ・ 統一された分かり易い利用者接点



2. 情報の統合（空港HPと経路検索の連携）

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HP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（ANA空港アクセスナビに移動）
- ・ ANA空港アクセスナビにおいて、発着便に間に合うよう、出発地からの経路検索が可能
- ・ 情報プラットフォームとの連携により、さらに電子チケットの購入への誘導も可能

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

出発 広島 → 東京（羽田）

時刻表 PDFファイル

便名	出発	到着	機種	備考	経路検索*
JAL252	07:40	09:00	B767		検索
ANA672	07:40	09:05	B788		検索
ANA674	09:05	10:25	A321		検索
JAL254	09:25	10:45	B767		検索
ANA676	10:20	11:40	B763	※ ANA676便については、以下の機材でも運航予定です。 【B788】 10/1-29	検索

空港アクセスナビ
搭乗便経路検索

条件入力（出発空港まで）

出発地
広島

+ 経由

搭乗便
JAL254

日付 2022/10/22

空港到着時間 選択してください

検索オプション

空港バス優先

クルマ優先

新幹線

有料特急

IC道料優先

バリアフリー情報

検索

1 07:26 → 08:20 → 09:25
広島
片道: 1,370円 乗換: 0回

2 06:45 → 08:05 → 09:25
広島
片道: 1,550円 乗換: 1回

3 06:43 → 08:05 → 09:25
広島
片道: 1,770円 乗換: 2回

4 06:35 → 08:05 → 09:25
広島
片道: 1,760円 乗換: 2回

5 07:26 → 08:20 → 09:25
片道: 1,370円 乗換: 0回

07:26 発 広島

徒歩

07:29 着 広島駅新幹線口(高速・連絡バス)

07:30 発 広島駅新幹線口(高速・連絡バス)

連絡バス・広島電鉄バス・リムジンバス・広島空港行
発: 5 番線
最新の運行状況は事業者へお問い合わせください

1,370円

08:20 着 広島空港(高速・連絡バス)

空港内マップ

2. 情報の統合（交通、観光の情報発信）

JR東日本による長野県北信濃地域のMaaS事業

- ・JR東日本が展開し、長野県北信濃地域において、交通と観光を融合したMaaS事業を展開
- ・スマートフォン専用のホームページにおいて、レンタカーやJREポイント等の案内を周知
- ・バス関連の周遊きっぷ、観光地の入館切符などをスマートフォン上で購入、利用可能

情報プラットフォーム（ホームページ）
の構築として参考

案内サイト（JR東日本）



スマートフォンでの画面



3. 電子チケットの発行

松山空港における空港連絡バスの電子チケット発行

各交通事業者、観光地の電子チケットを作成、案内

- ・ANA空港アクセスナビより、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

STEP1
ANA予約確認画面より
空港アクセスナビを選択



*画像はANAアプリのイメージです。ANAウェブサイトの予約詳細画面からもご利用いただけます。

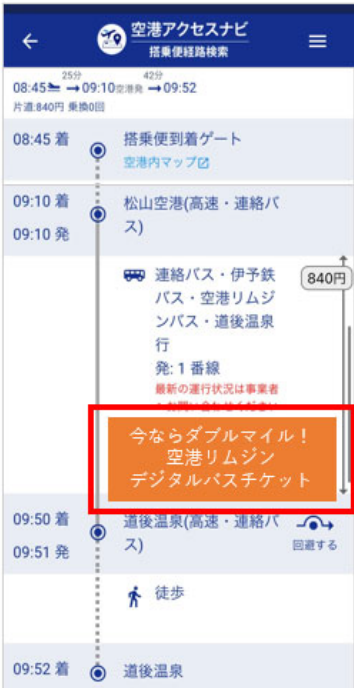
*画像は空港到着から検索する場合のイメージです。

STEP2
空港アクセスナビにて
目的地を入力し、検索



*空港アクセスナビ経由で予約したチケットは、本画面右上のメニューからご確認ください。

STEP3
結果画面にて該当チケット
の予約ボタンを選択



*画像はすべてイメージとなり今後変更になる場合がございます。

STEP4
空港アクセスナビ専用
ページでチケットを購入
※ここでマイル登録!



空港リムジンデジタルバス
チケット

STEP5
支払完了後、予約の詳細を
登録メールにて受信



*決済機能はリンクティビティ(株)のシステムとなります。

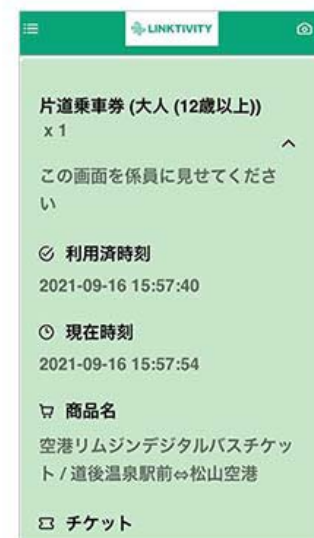
50

3. 電子チケットの発行

松山空港における空港連絡バスの電子チケット発行

各交通事業者、観光地の電子チケットを作成、案内

- ・購入後、バス利用時に運転手に画面を見せるため、バス事業者によるインフラ投資が不要



4. ミニマムニーズに対応した定額サービス

空港送迎サービス「nearMe.Airport」

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

- ・国内の主要空港を対象に、空港送迎を実施、マッチングアプリを利用し、乗合が発生する場合もあり

nearMe.Airport

特徴

サービスエリア

ご利用方法

よくある質問

マイル

ログイン

Language ▼

空港名を選択

羽田 ▼

（例）新宿から羽田空港に行く場合

タクシー

30分

約 7,300円

ドアツードア

nearMe.Airport

45分

約 2,980円以下

ドアツードア

リムジンバス

60分

1,250円

徒歩有

各サービスの平均的な金額を独自算出
サービスエリア
羽田空港・東京都23区、川崎区、中野区、幸区、浦安市



4. ミニマムニーズに対応した定額サービス

空港送迎サービス「nearMe.Airport」

・ANA空港アクセスナビとの連携、南紀白浜空港において本格実施

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

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

ANA空港アクセスナビとの連携



南紀白浜空港での実装

東京の自宅から最終目的地まで、ドアツードアで約2時間でいける快適な移動体験を実現！



まずは空港からの2次交通問題の解決のために3社協業がスタート



Step1: 空港を起点とした移動サービス
→空港利用客の移動の不便さを解消

Step2: ホテル→観光地への移動
→空港だけでなく駅利用者も含めた移動の不便さを解消

Step3: 地域住民の日常の移動
→補助金に頼らない、持続可能性のある地域移動手段の提供、ワーケーションで来られた方の安心・安全な移動手段の確保

5. 次回会議に向けて

次回会議に向けて

①次回会議で提示する内容

- ・ 令和4年度の成果として、「**（仮称）鳥取空港航空機利用・地域交通戦略**」を提示
→空港二次交通等に関する**取組み内容、事業スケジュール、実施主体**を整理

②戦略策定に向けた今後の検討内容

- ・ 追加調査の実施（11月の観光シーズンでの利用者調査）
- ・ 各種取組内容について、実施主体となる事業者の意向確認
- ・ 戦略としての冊子とりまとめ

③次回会議の開催時期

- ・ 2023年1月下旬に開催予定