

福井空港利活用推進計画

平成 1 5 年 3 月

福 井 県

目 次

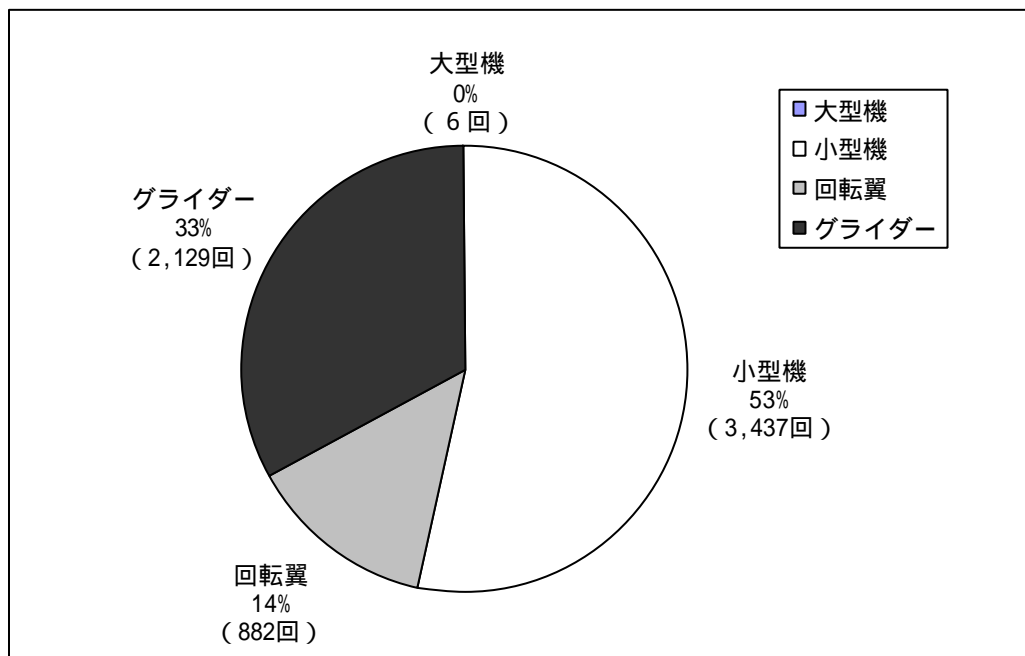
1	計画策定の趣旨	1
2	委員会から示された利活用策	2
	1) 3つの基本方向	2
	2) 7つの利活用策	2
	3) 当面の本県航空需要への対応について	4
3	計画策定に当たっての基本的な考え方	4
4	具体的施策	4
	1) コミューター航空(定期便)	4
	2) チャーター航空	10
	3) 防災拠点・公共航空	11
	4) 産業航空	12
	5) レジャー航空	12
	6) 航空関連学校	13
	7) イベントスペース	13
	8) 必要な施設、設備の充実	14
5	実施プログラム	16
6	推進体制	17
7	当面の本県航空需要への対応	17
	別紙「利活用策展開のプログラム」	19
	別紙「利活用の推進体制」	20

1 計画策定の趣旨

県では、福井空港拡張整備事業を当分の間凍結したことから、県民の貴重な財産である現空港の利活用を図るとともに当面の本県航空需要に対応するため、平成14年1月から同年8月の間に5回にわたり「福井空港利活用策検討委員会」(以下「委員会」という。)を開催し、現空港の利活用策を中心にその方向性について検討を進め、同年9月に報告書の提出を受けた。

報告書の中では、現在の福井空港は防災ヘリや県警ヘリによる防災・公共航空をはじめ、航空測量や遊覧飛行等の産業航空、またグライダーの操縦訓練等年間約6千回の着陸回数があり、今後さらに様々な航空活動を活発化させ、また多様な機能を付加することにより、社会、経済活動の進展や安全、安心な暮らしの実現に寄与し、地域とともに生きる空港づくりを進めていくことが求められているとしている。

本計画は、委員会からの報告を受け、県として、国、市町村、関係機関と連携して取り組むべき具体的施策について、その全体像を提示するとともに、その具体的な内容および実施プログラムを明らかにするものである。

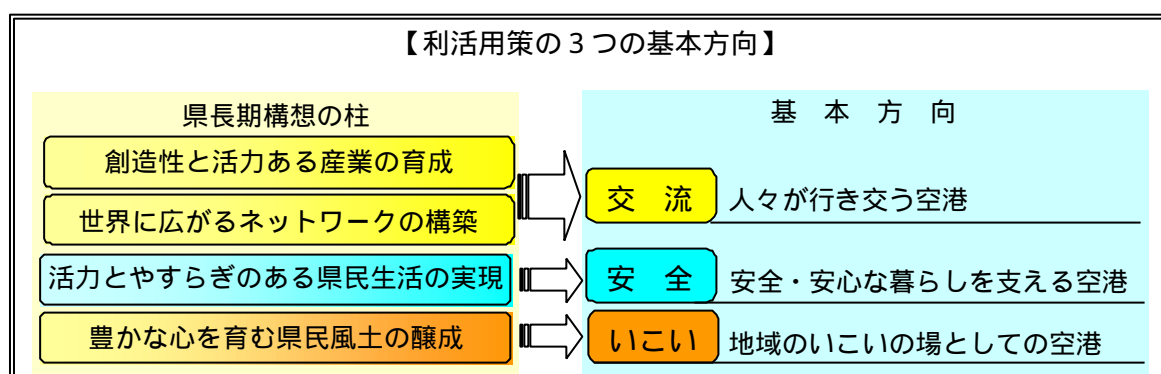


福井空港の機材別利用割合(平成9~13平均値)

2 委員会から示された利活用策

1) 3つの基本方向

委員会において、県の長期構想の基本的な視点である「創造性と活力ある産業の育成」、「世界に広がるネットワークの構築」、「活力とやすらぎのある県民生活の実現」、「豊かな心を育む県民風土の醸成」に基づき、福井空港の利活用策の検討に当たっての3つの基本方向を定めた。



2) 7つの利活用策

以上の3つの基本方向に基づき、コンピューター航空（定期便）、チャーター航空、防災拠点・公共航空、産業航空、レジャー航空、航空関連学校、イベントスペースの7つの利活用策が示された。

(1) コミューター航空（定期便）

旅客輸送という空港本来の機能を踏まえ、一定の需要が見込まれる路線について、様々な課題の解決を図り、就航実現に向けた対応を進める。

(2) チャーター航空

各路線において一定の需要が見込まれることから、チャーター便のあり方等について、関係する団体と連携、協議しながら、その実現を図る。

(3) 防災拠点・公共航空

災害時における空港施設の活用は有効と考えられることから、防災拠点の実現に向けて検討を進める。

(4) 産業航空

事業者が利用しやすい環境づくりに努め、中継地としての利用促進を図るための継続的なエアポートセールスを行う。

(5) レジャー航空

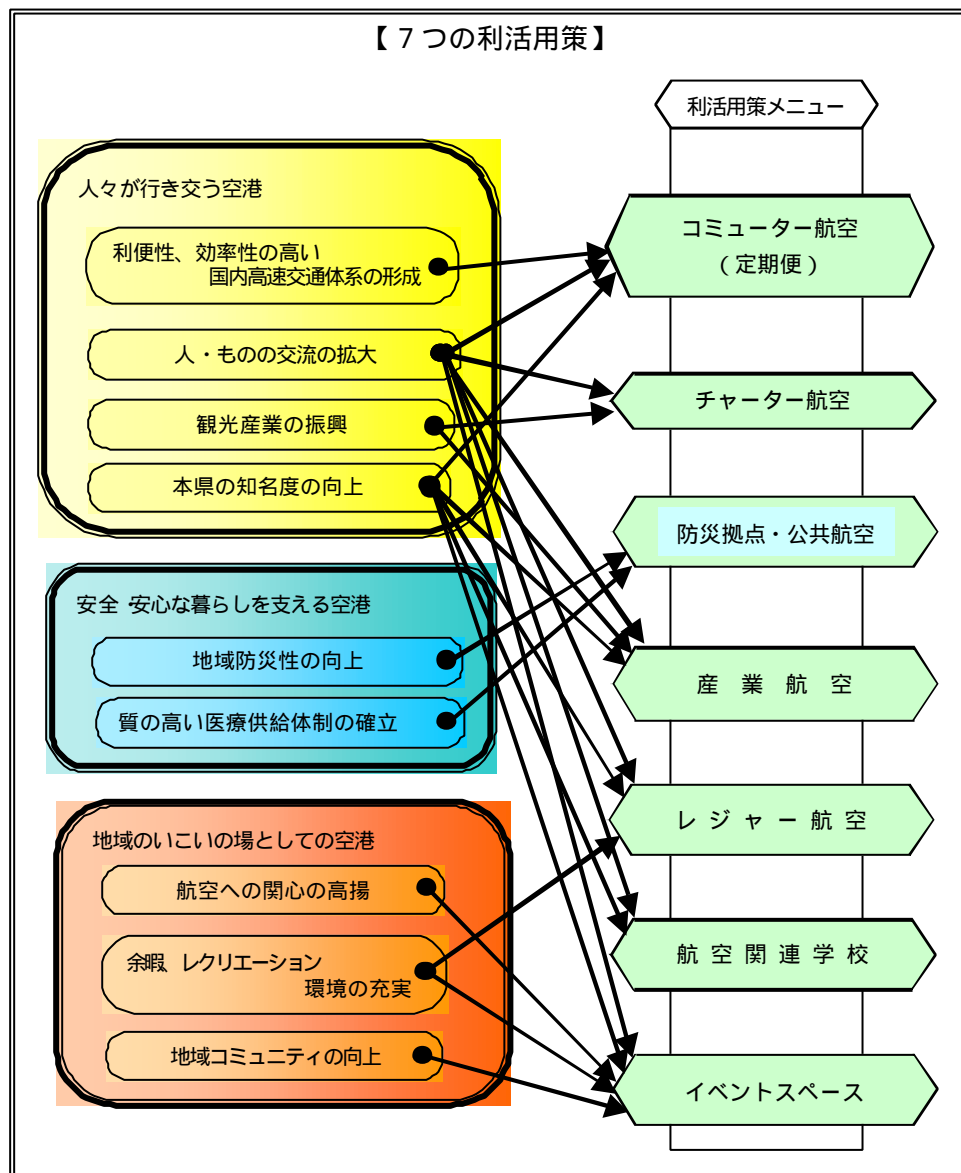
小型航空機所有者(オーナーパイロット)が利用しやすい環境づくりに努め、中継地としての利用促進を図るための継続的なエアポートセールスを行う。今後ともグライダーによる空港利用を維持し、利用者からの要望についても検討を進める。

(6) 航空関連学校

今後とも情報の収集を継続し、誘致を検討する。

(7) イベントスペース

既存の「スカイフェス」等の充実を図り、空港を利用したイベントの誘致、実施に向けた活動を行うとともに、県民に親しまれる空港を目指す。



3) 当面の本県航空需要への対応について

アクセス時間の短縮、アクセス費用の低減、利用者サービスの向上等利便性を向上させる必要がある。

3 計画策定に当たっての基本的な考え方

- 「人々が行き交う空港」、「安全・安心な暮らしを支える空港」、「地域のいこいの場としての空港」という3つの基本方向によって導き出された利活用策を計画的かつ着実に進めることにより、福井空港が「地域とともに生きる空港」となることを目指す。
- このため、委員会から示された7つの利活用策について、その具体的施策に並行して取組み、航空分野における活用をはじめ、航空分野以外でも活用を図り、福井空港の利用を促進することにより、本県および空港立地地域の活性化に結びつけていく。
- また、利活用策の中には、通勤・通学航空の定期便をはじめとして、課題の解決が必要なものがあり、具体的施策の実施にはいくつかのステップが必要となる。このため具体的施策を段階的に実施することとし、そのおおまかな着手および実施の時期を明らかにする。
- 定期的な旅客輸送のためには、空港施設、設備の充実が必要であり、他の利活用策を併せて進める中で、福井空港ターミナルビルを含めた空港施設、設備の段階的な改良、設置を行う。
- さらに、具体的な施策の実施に当たっては、関係市町村および民間の支援、協力が不可欠であり、その推進体制を確立する。

4 具体的施策

1) コミューター航空(定期便)

現空港において、通勤・通学航空機を使用した旅客輸送が実現することにより、交流人口の増加や旅行時間の短縮、また知名度の向上等を通じ、本県産業や観光の振興に大きな効果が生じる。

一方で、現空港における旅客輸送の実現のためには、解決すべき様々な課題があり、これらを着実に解決する必要がある。

このため、必要な具体的施策を就航のためのプロセスとして整理し、段階的に実施することにより、コミューター航空機による定期便の就航を目指す。〔表1〕

（空港施設面での課題については、他の利活用策にも関わることから別に記述する。）

〔実現のための課題〕

（1）空港施設面での課題

- ・ 既存施設の老朽化に伴う改良、整備（滑走路、エプロン、場周柵等）
- ・ 定期的な航空機運航に伴う航空保安施設の整備（無線施設、照明施設等）
- ・ 旅客取扱施設の改良、整備（ターミナルビル等）

（2）事業運営面での課題

- ・ 最適な航空業務の運営形態の検討
- ・ 継続的な就航を維持するために必要な支援策の検討
- ・ 詳細な実需要の把握

（3）航空機運航面での課題

- ・ 羽田空港の発着枠の確保
- ・ 羽田路線以外の路線について、経由便等の多様な運航への取組み
- ・ 現空港の運用時間の見直し

〔コミューター航空定期便就航のためのプロセス：表1〕

Step	Step	Step
コミューター航空 推進のための組織 の設置	(相手地域の参画)	(航空会社の参画)
相手地域(地方公 共団体等)との協議	↑	↑
国への要望活動		
	航空会社との協議 空港運用時間の見 直し	
		定期便の就航

【Step 1】

コミュニティー航空推進のための組織の設置

- 事業運営面での課題について、その実効性ある解決を図るため、経済界、関係市町村、県で構成する推進組織を設置する。
- 推進組織は委員会における需要予測を基に、現実の旅客流動量（実需要）の分析を中心に、航空会社へのセールス戦略を検討、立案する。

相手地域（地方公共団体等）との協議

- 推進組織において、東京以外の路線開設の可能性について、経由便等の想定路線で、路線開設に積極的な相手地域（地方公共団体等）を選定のうえ、協議を進め、協力関係を構築する。

想定路線相手地域の例 函館、仙台、新潟、広島、福岡等

国への要望活動

- 東京国際空港（羽田）の発着枠確保について、全国地域航空システム推進協議会、全国空港建設整備促進協議会を通じて、国に対し小型航空機の乗入れ枠の確保を要望する。
- 東京国際空港（羽田）の発着枠の再配分や再拡張にともなう発着枠の拡大による配分等に向け、適時要望を行う。

羽田空港の発着枠の再配分については、平成17年2月に新規参入または事業拡大する航空会社に優先的に配分するとされている。

また、羽田再拡張（4本目の滑走路）の完成時期は、2009年（平成21年）が目途とされている。

【Step 2】

航空会社との協議

- 推進組織に相手地域（地方公共団体等）の参画を要請する。
- Step 1において得られた結果を基に、航空会社と就航に関する協議を進める。
- 協議を進めながら、現状における以下の方式を基に福井空港に適した運営形態を検討する。

航空会社による路線開設

航空会社の路線開設により、定期的な航空旅客輸送が行われる一般的な形態であるが、現在はコピューター航空会社のほとんどが地方公共団体からの出資や運航に対する支援を受けている。

運航業務の委託

兵庫県但馬空港（滑走路長 1,200m）においては、但馬空港ターミナル株式会社が県の支援（補助 約 5.6 億円、貸付 約 6.3 億円）を受け、航空機（SAAB-340B）を購入し、航空会社に無償で貸与し、運航業務を委託している。

現在、受託航空会社が但馬 大阪国際空港（伊丹）間を 4 便 / 1 日運航している。

第 3 セクターによる航空会社の設立

熊本県天草空港（滑走路長 1,000m）においては、県のイニシアティブにより、第 3 セクターの天草エアライン株式会社が設立され、県が航空機（DHC-8-103）の購入を補助（約 26 億円）している。

現在、天草 福岡間を 6 便 / 1 日、天草 熊本間を 2 便 / 1 日運航している。

また、以上の方式を踏まえた協議の中で、他の支援事例〔表 3〕を参考に航空会社への必要な支援策について検討する。

〔平成 15 年度（2003 年）航空需要予測：表 2〕

（単位：千人 / 年）

函館	仙台	東京	新潟	広島西	福岡	長崎	熊本	鹿児島
6	13	92/106	29	7	14	4	4	22

「福井空港利活用策検討委員会資料」から

東京の需要量は正規運賃で予測した場合 / 実勢運賃で予測した場合

この需要予測結果〔表 2〕を基礎に、

事業者の収入 = 旅客収入（運賃 × 需要量）

事業者の支出 = 変動費（燃料費、整備費、空港使用料等） + 固定費（人件費、減価償却費等） + 販売費・一般管理費 + 支払利息 + その他経費

の経営収支モデルにより、収支のシミュレーションを行っている。

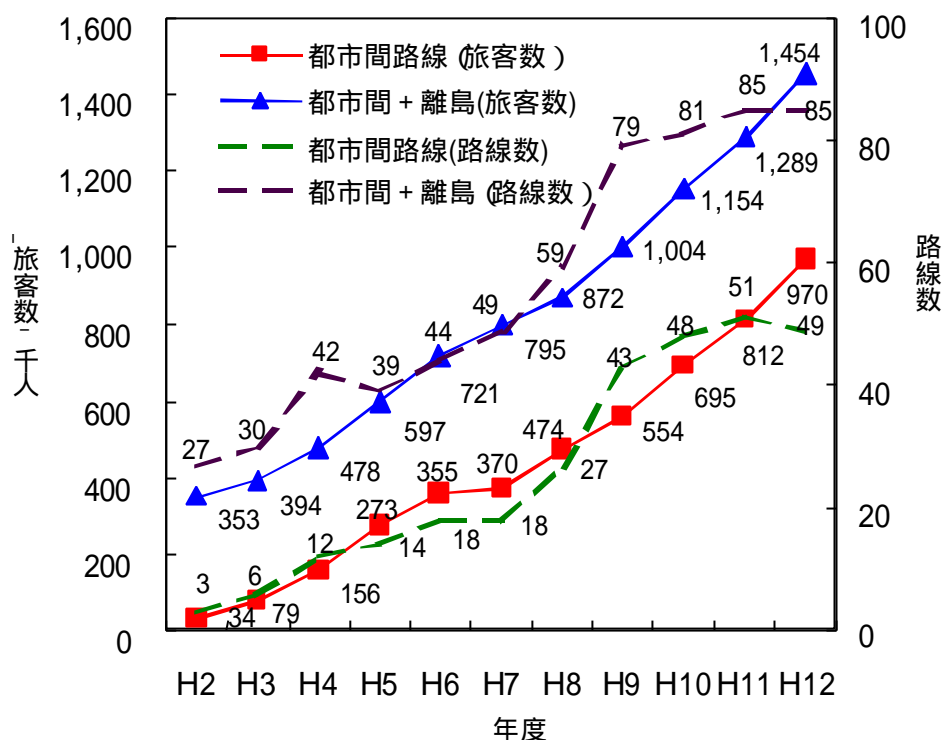
この結果、東京路線において年間約 1 億円から約 2 億円の運航損失が発生し、他路線についても年間約 6 億円から約 11 億円の運航損失が発生する（平成 15 年度）。

なお、モデルの収支では新規航空機の購入に係る減価償却費が大きな負担となっているが、実際の航空会社の経営の中では、リースによる航空機の調達、また中古航空機の購入等により支出を抑えている例がある。

また、航空業界全体の動向として、航空機の小型化（ダウンサイジング）やネットワーク運航による経費の節減、さらに航空需要全体の順調な伸びという側面がある。

国際線については、上海、大連、プサンの路線に一定の需要が見込まれたが、同様の収支予測により年間約 10 億円から約 14 億円の運航損失が発生する。

通勤航空の旅客数と路線数の推移



〔通勤航空に対する地方公共団体の助成の主な例：表3〕

(過去の実績を含む。)

団体名	助成項目	助成内容
兵庫県	航空機リース料等	機材購入、無償リース
	欠損補助	赤字補填(約1億4千万円/年)
	空港ビル賃貸料	半額免除
	着陸料	全額免除
	開発費相当額	部品無償譲渡
	運賃補助	地元市町民に約4割補助
岩手県	運航経費補助	着陸料等
新潟県	運航経費補助	着陸料等
石川県	運航経費補助	着陸料等
和歌山県	運航経費補助	着陸料等
広島県	運航経費補助	着陸料等
島根県	運航経費補助	着陸料等
鳥取県	運航経費補助	着陸料等(約7千万円)
北海道	会社設立・運営経費補助	会社設立費用(約40億円)
長崎県	機材購入への補助	6億円×2機 地元市町1.7億円×2機)
熊本県	機材購入への補助	約26億円

通勤航空への国の支援制度は離島路線のみが対象。都市間路線での制度はない。

空港運用時間の見直し

- 現在の空港運用時間（8時間：9:00～17:00）では、朝夕の時間帯での運航ができないため、必要な便数の確保ができない。
- 空港の運用時間を延長するため、国と協議する。

【Step 1】

定期便の就航

- コミューター航空の推進のための組織に航空会社の参画を要請する。
- 必要な支援策を実施する。

〔短滑走路長の空港：表4〕

空港名	設置管理者	滑走路長 m	供用年月	就航機材〔座席数〕	備考
礼文	北海道	800	S53.6	DHC6（ツインオッタ）〔19〕	
奥尻	北海道	800	S49.9	DHC6〔19〕	1500m H18.3 供用
新島	東京都	800	S62.7	BN2〔9〕 Do228（ドルニエ）〔19〕	
神津島	東京都	800	H4.7	BN2〔9〕 Do228〔19〕	
三宅	東京都	1,200	S51.11	YS-11〔64〕	休航中
佐渡	新潟県	890	S46.6	BN2〔9〕	
小値賀	長崎県	800	S60.12	BN2〔9〕	
上五島	長崎県	800	S56.4	BN2〔9〕	
壱岐	長崎県	1,200	S41.7	DHC8-200〔39〕	
喜界	鹿児島県	1,200	S43.5	SAAB340B〔36〕	
沖永良部	鹿児島県	1,200	S44.5	SAAB340B〔36〕 YS-11〔64〕	1,350m H15.7 供用
与論	鹿児島県	1,200	S51.5	SAAB340B〔36〕 YS-11〔64〕 DHC8-100〔39〕	
粟国	沖縄県	800	S53.7	BN2〔9〕	
慶良間	沖縄県	800	H6.11	BN2〔9〕	
多良間	沖縄県	800	S49.7	BN2〔9〕	新多良間 1500m H15.10 供用
波照間	沖縄県	800	S51.5	BN2〔9〕	
但馬	兵庫県	1,200	H6.5	SAAB340B〔36〕	
天草	熊本県	1,000	H12.3	DHC8-100〔39〕	

2) チャーター航空

チャーターには様々な形態があるが、一定の需要への対応や県民の空港に対する理解の増進のため、国際交流等の公的な目的によるチャーター便の運航促進とともに、コンピューター航空の定期便の実現につながる施策として、モデルチャーター便の運航を実施し、航空会社や旅行業者が主催するプログラムチャーター便の就航を目指す。

【Step 1】

チャーター便の企画・実行組織の設置

- チャーター便を利用した旅行商品の企画や航空会社との調整、旅行者の集客等の作業を連携して進めるため、航空会社、旅行業者（エージェンツ）、地方公共団体等で構成する企画・実行組織を設置する。

モデルチャーターの実施（インクルーシブ ツア-チャーター）

- 実行組織において、一般旅行者を対象としたチャーター便の企画、試験運航を行う。
- 需要動向等の把握のため、利用者の意向等のデータ収集、分析を実施する。

オウンユースチャーター拡大策の検討、実施

- 実行組織において、県内地方公共団体等が行う事業の中でのチャーター便の活用の要請、支援を行う。

平成 13 年度、平成 14 年度に行われている国際青年の翼事業における国際チャーター便の運航のような国際交流や、姉妹都市交流をはじめとする地域間交流、使節団の派遣・受入れ、また全国的な大会、集会等の移動手段としての活用がある。

【Step 1】

プログラムチャーターの就航

- 以上のチャーター便の展開を前提に、旅行業者または航空会社による独自運航への移行を目指す。
- 県内観光資源を生かし、来県者に対する運賃割引等のインバウンド支援を行う。

インバウンドとは、外から中に入るという意味。ここでは、観光等を目的に本県以外の地域から本県に来ることを指す。

一般的にチャーター便には次のような種類がある。

ア) オウンユースチャーター

個人や団体が航空機をチャーターし、使用料の全額を負担するもので、企業の社員旅行、取引先の招待旅行、楽団の移動、使節団等に利用される。

イ) ITC (インクルーシヴツアーチャーター)

包括旅行チャーターといわれ、旅行業者が一般に公募して主催するパック旅行でチャーター便を利用するもの。

また、計画的に数便連続して運航するチャーター形態を「プログラムチャーター」という。

3) 防災拠点・公共航空

災害時における空港の役割の重要性は、平成9年に発生した重油流出事故時における福井空港の利用状況をもても明らかである。福井空港では、すでに県防災ヘリや県警ヘリが常駐し、空からの防災、警察活動を展開しており、今後、さらに県民の安全、安心な暮らしを守るための施設として、空港を活用していく。

「防災拠点」のあり方の検討

- 「福井県地域防災計画」において、福井空港は災害時等における迅速な人員の輸送、被災者の搬送、救援物資の輸送、救援機関の受入れ、情報収集等の防災活動の拠点として位置付けられており、現在の県防災関連施設の整備状況も踏まえ、空港周辺における「防災拠点」のあり方の検討に着手する。
- 「防災拠点」のあり方については、災害時の警察部門の活動を含め検討を進める。

4) 産業航空

航空機を使用して写真撮影、観測測量、広告宣伝等の事業を行う使用事業者に、福井空港をより多く利用してもらうことにより、外来機の増加を図る。

エアポートセールスの実施

- 使用事業者を個別に訪問し、福井空港への詳細な改善要望を調査するとともに空港のPRを行う。
- セールス専用のパンフレットを作成、配布する。

「使用事業者」とは、航空機を使用し、操縦訓練、写真撮影、広告宣伝の業務を行う事業者のことをいい、福井空港には現在1社が常駐している。平成13年に福井空港を利用した使用事業者は17社あり、全国に約100社が点在している。

空港でのサービス向上

- 空港内に県内観光スポット紹介パンフレットや情報誌を常置、配布する。
- 利用上の意見を聞くアンケートを実施する。
- 快適性向上のため施設の一部を改修する。

5) レジャー航空

小型航空機を所有してレジャーやビジネスに小型航空機を利用する方々に、福井空港をより多く利用してもらうことにより、外来機の増加を図る。

また、スポーツ航空の振興のため、現在のグライダー操縦訓練の利用について、今後とも維持、促進する。

エアポートセールスの実施

- AOPA(日本オーナーパイロット協会)を通じた福井空港のPR(会報への寄稿、総会等でのPR)を行う。
- セールス専用のパンフレットを作成、配布する。
- 来港者に地域の特産物の配布等のPR活動を行う。

「AOPA」(日本オーナーパイロット協会)とは、小型航空機所有者やパイロットで構成する団体で会員数が約200名である。安全面での啓発や航空機環境の改善に向けた関係機関への働きかけを主に活動している。

空港でのサービス向上

- 空港内に県内観光スポット紹介パンフレットや情報誌を常置、配布する。
- 利用上の意見を聞くアンケートを実施する。
- 快適性向上のため施設の一部を改修する。

6) 航空関連学校

操縦士(パイロット)や航空機の整備を行う整備士を養成する、主に大都市圏の専門学校等に対し、福井空港への進出の可能性を探る。

学校についての情報収集

- 大都市圏の整備士系および操縦士系の航空関連学校への訪問調査を行い、福井空港への進出の意向について情報収集を行う。

定期的なPRパンフレットの送付

- 全国の航空関連学校に対し、福井空港PRパンフレットを送付し、情報発信する。

7) イベントスペース

福井空港をより県民に親しまれる空港とするため、航空、空港関連のイベントスペースとして、また地域の方々が気軽に利用できる施設として活用する。

イベントの誘致、開催

- 空港を活用した各種イベントを誘致、開催する。

平成3年、4年には「ボージョレ・ヌーボー in 福井空港」が開催されており、このような航空輸送を利用した物産の展示、販売等航空、空港にちなんだイベントや空港施設のスペースを利用した地域の特産品の即売会等を誘致、開催する。

また、例年「空の日」(9月20日)を中心に行われている「スカイフェス」等のイベントの中で、より若年の層をはじめ、多くの県民が航空、空港をさらに身近に感じられるような企画を行う。(例 グライダーの飛行体験、空港管理の体

験等)

- 空港の愛称、キャラクター募集を行う。

コミュニティ活動への開放

- 空港ターミナルビルの一部を地域のコミュニティ活動に開放する。

地元の地域活動団体やボランティア団体の集会、研修、会議等の場所として、また文化活動の研修、発表の場として活用する。

8) 必要な施設、設備の充実

空港施設、設備の改良や新設による機能向上は、旅客輸送面での利活用を図るうえでの前提となり、また他の利活用を効果的に実施するために必要なものである。

現在の空港施設は老朽化が進んでおり、また旅客輸送に不可欠な設備が整っていないことから、具体的施策の進捗状況に応じ、段階的に整備を進める必要がある。

必要な施設、設備は以下のとおりであるが、その整備には多額の事業費を要することが見込まれるため、利活用に関する具体的施策推進の熟度を検証し、十分な費用対効果が得られるよう、計画的かつ段階的に施設、設備の整備を行う。

空港基本施設の改良

- 老朽化対策として、舗装強度の確保および走行性の向上が必要となるため、オーバーレイ工法等適切な工法を選定し、改良を実施する。

空港基本施設...滑走路、誘導路、エプロン、ショルダー

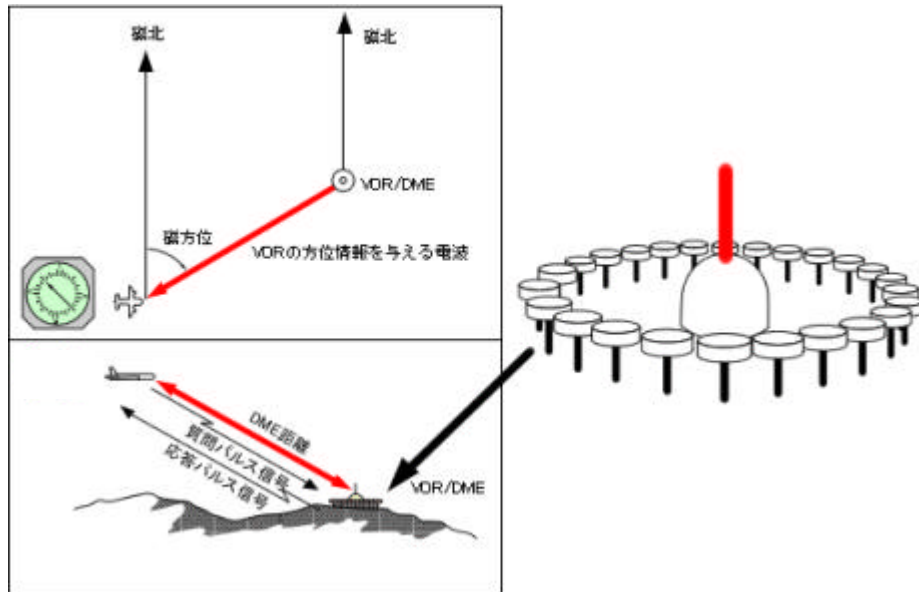
空港附帯施設の改良

- 空港の保安警備機能および消防機能を強化し、航空機を利用したテロの防止および航空機事故における初期活動の迅速化に対応する。

空港附帯施設...場周柵、消防施設、駐車場等

航行支援無線施設の設置

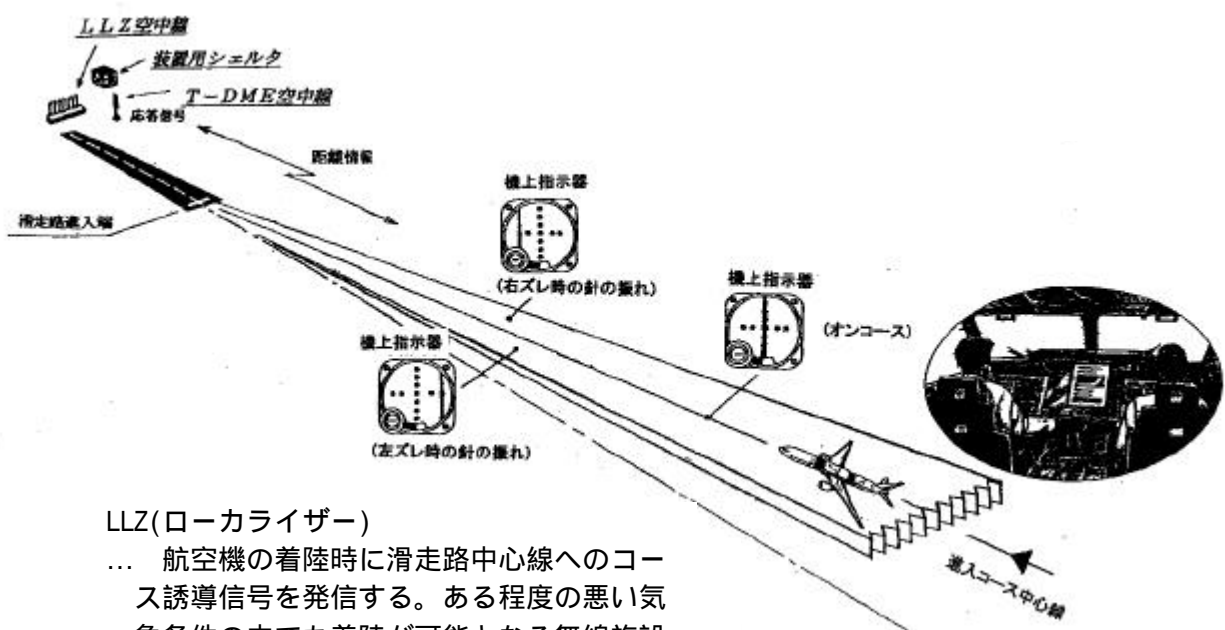
- 年間を通じた安定的かつ安全な航空機の運航を図るため、航行支援無線施設として VOR/DME を設置する。



VOR/DME...高い精度で方位と距離情報を得られ、航空機の位置を把握できる無線施設

計器着陸援助無線施設の設置

- 年間を通じた安定的かつ安全な航空機の運航を図るため、計器着陸援助無線施設として LLZ を設置する。



LLZ(ローライザー)

... 航空機の着陸時に滑走路中心線へのコース誘導信号を発信する。ある程度の悪い気象条件の中でも着陸が可能となる無線施設

移行時に、その効果を検証する。
(P19 「利活用策展開のプログラム」参照)

6 推進体制

委員会の報告書では、利活用策の実現について、「行政はもとより県民各界各層が協力して、実現に向けた努力を重ねていくことが」必要とされている。

多様な利活用策を実施するうえでは、県、市町村および民間の連携、またより効率的かつ機動的に利活用を推進するための体制づくりが重要となる。

このため、コンピューター航空推進のための組織およびチャーター便の企画・実行組織を核に、県、市町村、民間が協力して利活用の推進に当たる枠組みを構築する。

(P20 「利活用の推進体制」参照)

7 当面の本県航空需要への対応

本県を発着地とする航空旅客は、年間約 50 万人となっており、ビジネスや観光等を目的に、今後航空利用者は増加していくと考えられる。

このような当面の本県航空需要に的確に対応するため、小松、名古屋、大阪国際(伊丹)空港へのアクセス時間の短縮や利便性の向上等が必要である。

そのための具体的施策は以下のとおりである。

これらの具体的施策は、

- 県が実施主体あるいは推進主体となる交通基盤(道路、鉄道等)の整備
- バス事業者、小松空港ターミナルビル管理者、JR 西日本、日本道路公団等が実施主体となるもの

に大別されるが、

- ・ 前者について、現在進められているそれぞれの事業を積極的に推進し、需要の調査等が必要な場合はこれを行ったうえでの対応を進める。
- ・ 後者について、その実施主体に対し、各交通機関利用者の意見や詳細な需要調査等を基に積極的な要望や働きかけを行い、必要な場合はその実現のための支援策を検討、実施する。

1) アクセス時間の短縮

- 小松空港の出発便、到着便に対応した連絡バスの増便
- 福井地区以南および大野地区からの空港連絡乗合タクシー等の導入
- 主要な道路整備（舞鶴若狭自動車道、中部縦貫自動車道、福井港丸岡インター連絡道路、福井外環状道路、福井加賀道路、丹南西縦貫道路、福井森田丸岡線）
- 小浜線の電化
- J R 北陸線・湖西線（敦賀～長浜・近江塩津～永原）の直流化
- 今津・上中間新線の整備

2) アクセス費用の低減

- 丸岡インターチェンジ乗降者の料金見直し
- 小松空港駐車場料金の負担軽減
- 小松空港連絡バス回数券割引制度の拡充
- 既存鉄道・バス路線と空港連絡バスとの乗り継ぎ割引運賃の導入
- J R 北陸線・湖西線（敦賀～長浜・近江塩津～永原）の直流化

3) 乗り継ぎ利便性の向上、バリアフリー化等

- 小松空港連絡バスの J R 福井駅前広場の乗入れ
- 丸岡インターチェンジにおけるパークアンドライドのための駐車場拡充
- バスターミナルでの自動チェックイン（搭乗手続き）
- 小松空港における連絡バス乗車券券売機の設置
- バスターミナル、空港ターミナルビル等のバリアフリー化
- 連絡バスでの案内表示の充実等（外国語表記等）
- J R 駅舎等のバリアフリー化

利活用策展開のプログラム

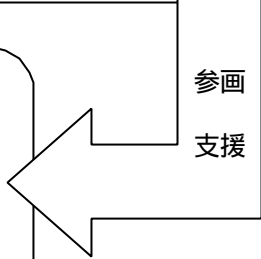
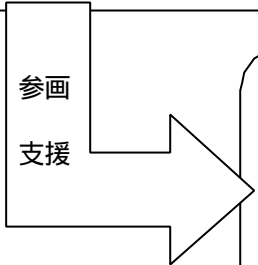
利活用策	早期に実施する具体的施策	中・長期的に実施する具体的施策
1 コミューター航空（定期便）	<ul style="list-style-type: none"> ■ コミューター航空推進のための組織の設置 ■ 相手地域との協議 ■ 国への要望活動 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 航空会社との協議 ■ 空港運用時間の見直し ■ 定期便の就航
2 チャーター航空	<ul style="list-style-type: none"> ■ チャーター便の企画・実行組織の設置 ■ モデルチャーターの実施 ■ オウンユースチャーター拡大策の検討、実施 	<ul style="list-style-type: none"> ■ プログラムチャーターの就航
3 防災拠点・公共航空	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「防災拠点」のあり方の検討 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 検討結果を基に施策を実施
4 産業航空	<ul style="list-style-type: none"> ■ エアポートセールスの実施 ■ 空港でのサービス向上 	<ul style="list-style-type: none"> ■ エアポートセールスの実施 ■ 空港でのサービス向上
5 レジャー航空	<ul style="list-style-type: none"> ■ エアポートセールスの実施 ■ 空港でのサービス向上 	<ul style="list-style-type: none"> ■ エアポートセールスの実施 ■ 空港でのサービス向上
6 航空関連学校	<ul style="list-style-type: none"> ■ 学校についての情報収集 ■ 定期的なPRパンフレットの送付 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 学校についての情報収集 ■ 定期的なPRパンフレットの送付
7 イベントスペース	<ul style="list-style-type: none"> ■ イベントの誘致、開催 ■ コミュニティ活動へ開放 	<ul style="list-style-type: none"> ■ イベントの誘致、開催 ■ コミュニティ活動へ開放
8 必要な施設、設備の充実	<ul style="list-style-type: none"> ■ 空港基本施設の改良 ■ 空港附帯施設の改良 ■ 旅客取扱施設（ターミナルビル等）の改良 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 空港附帯施設の改良 ■ 無線施設の設置 ■ 照明施設の設置 ■ 旅客取扱施設（ターミナルビル等）の改良

市町村

- ・空港を活用した地域振興
- ・イベントの開催、コミュニティスペースとしての活用
- ・市町村が行う他地域との交流
- ・チャーター便の活用

民間

- ・イベントの開催
- ・民間が行う他地域との交流



県・市町村・民間

- ・空港利用者への情報提供、空港のPR
- ・空港利用者への各種サービス
- ・イベント(スカイフェス等)の開催、誘致

コミューター航空推進組織
チャーター企画・実行組織

- ・コミューター航空(定期便)
- ・課題解決策の検討、実施
- ・セールスに必要な情報収集、分析
- ・チャーター航空
- ・オウンユースチャーター拡大策の検討、実施
- ・モデルチャーターの実施
- ・航空会社、旅行業者等関係者との連絡、調整

航空会社

旅行業者



県

- ・防災拠点のあり方の検討
- ・空港管理
- ・必要な施設、設備の整備
- ・国への要望活動
- ・空港施設PR等
- ・コミューター航空の推進(推進組織の立上げ、活動支援)
- ・チャーター航空の推進(実行組織の立上げ、運航)
- ・エアポートセールスの推進
- ・航空関連学校の情報収集
- ・イベントの誘致、開催