

徳島阿波おどり空港将来ビジョン (案)

令和 8 年 3 月

徳島阿波おどり空港将来ビジョン検討会議



目 次

I	徳島阿波おどり空港将来ビジョン策定の趣旨	1
II	徳島阿波おどり空港について	1
1.	沿革・概要	1
2.	現状	2
(1)	運航便数・旅客数等の推移	2
(2)	旅客ターミナルビル	4
(3)	空港駐車場	5
3.	課題	6
(1)	航空ネットワークに係る課題	6
(2)	空港施設に係る課題	7
(3)	二次交通に係る課題	9
III	徳島阿波おどり空港の将来像	11
IV	今後の取組の方向性	12
1.	航空ネットワークの維持・拡充	12
(1)	既存路線の利用促進	12
(2)	新規路線の誘致	12
(3)	受入体制の強化	12
2.	空港施設の機能強化・魅力向上	13
(1)	空港の魅力最大化に向けた取組	13
(2)	空港の機能強化	13
(3)	リスクマネジメント力強化	13
3.	二次交通・利便性向上	14
(1)	二次交通の充実	14
(2)	駐車場の利便性向上	14
(3)	誘導サイン・乗り場の利便性向上	14
V	将来像の実現に向けた今後の進め方	15
1.	空港の各施設の一体化に向けた民間活力・知見の導入手法の検討	15
2.	県全体の機運醸成	15
3.	関係団体との連携強化	15

I 徳島阿波おどり空港将来ビジョン策定の趣旨

徳島阿波おどり空港は、徳島県の「空の玄関口」として、地域の暮らしや交流を支え、観光やビジネス等の経済活動に必要不可欠な拠点施設である。

このような中、令和6年11月には、県政史上初となる国際定期便が就航し、「新たな人の流れ」や「ニーズ」が多様化するなど、空港を取り巻く環境は大きく変化している。

令和7年には、国の税関空港及び出入国港に指定され、国際空港の役割を担うべく、国や関係事業者と連携を図り、機能の拡充を進めている。

今後、徳島県の持続的発展を牽引する「開かれた空港」となるよう、空港の目指すべき将来像を明確にし、今後の取組の方向性や進め方について取りまとめた。

II 徳島阿波おどり空港について

1. 沿革・概要

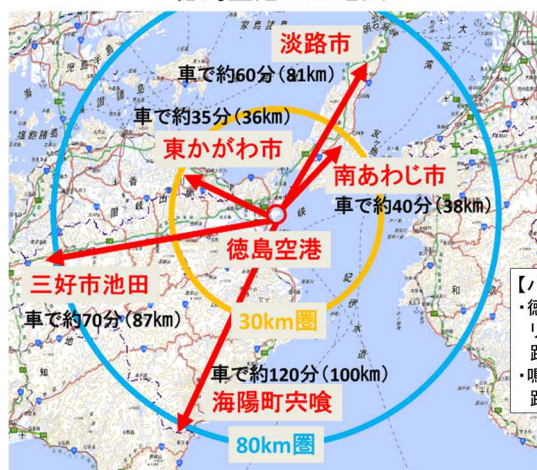
徳島阿波おどり空港（正式名称：徳島飛行場）は、防衛大臣が設置・管理する「共用空港」として昭和37年に開港し、県北東部（徳島市から車で約30分、鳴門市から約20分）の松茂町に位置している。

現在、定期路線5路線（国内線3路線、国際線2路線）が就航している。

昭和37年	公共用飛行場指定告示
昭和42年	初代旅客ビル供用開始
昭和62年	滑走路2,000m供用開始
平成元年	2代目旅客ビル供用開始
平成22年	3代目旅客ビル供用開始 滑走路2,500m供用開始
平成30年	国際線対応ターミナル供用開始
令和6年	国際定期便が2路線就航 東京線就航60周年、福岡線就航30周年

空港種別	共用空港
設置管理者	防衛大臣（海上自衛隊徳島教育航空群）
面積	1,918,485㎡
滑走路	2500m × 45m
エプロン(民航)	4バース 49,305㎡
アクセス	JR徳島駅から車で約30分
定期路線	国内線：羽田、福岡、札幌(8月) 国際線：韓国、香港(運休)
運用時間	7:00～21:30

徳島空港の立地図



徳島空港へのアクセス
(R7.6.1時点)



2. 現状

(1) 運航便数・旅客数等の推移

① 運航便数

令和8年3月現在、国内線3路線（週80便）、国際線1路線（週3便）の計4路線（週83便）が運航している。内訳は羽田線が1日9便（JAL／ANA）、福岡線が1日2便（J-AIR）、札幌線が8月限定で週3便（JAL）、韓国線が週3便（イースター航空）となっている。

国内線は、平成26年度には1日14便（羽田線12便、福岡線2便）が運航されていたが、年々縮小傾向にあり、令和7年度は1日11便まで減少している。

国際線は、平成30年から令和元年度に香港との季節定期便が週2便運航していたが、新型コロナウイルスの影響により就航がない時期が続いた。令和6年度には、県政史上初となる通年の国際定期便2路線（香港／韓国）が就航したが、香港線については、日本で大災害が起こるという風説の影響により利用者が激減し、令和7年9月から運休となっている。

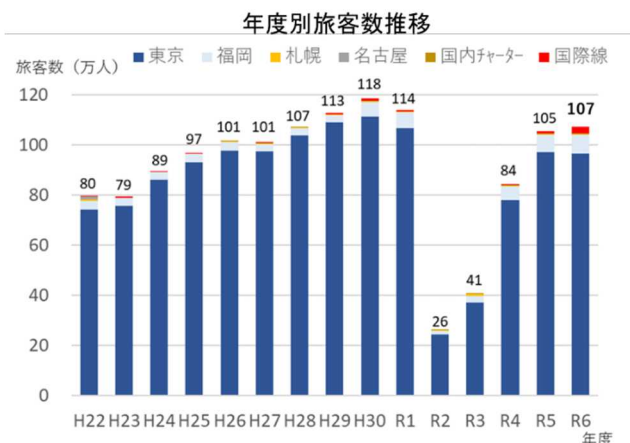
徳島阿波おどり空港の運航路線（令和7年度）

	路線名	便数	運航会社
国内線	徳島＝東京（羽田）	9便/日	日本航空 全日本空輸
	徳島＝福岡	2便/日	ジェイエア
	徳島＝札幌（新千歳）	3便/週 （8月のみ）	日本航空
国際線	徳島＝韓国（仁川）	3便/週 （火木土）	イースター航空



② 旅客数

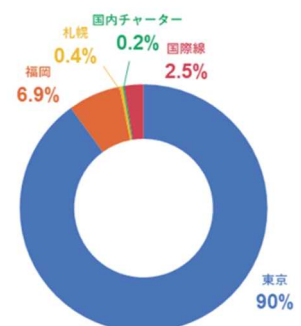
全体の旅客数は、国際線が大きく伸びる中、国内線はコロナ禍前の水準まで回復傾向にある。令和6年度の旅客数は、2年連続となる100万人を超え、特に、国際定期便の就航に伴い、国際線の旅客数は対前年度比3.2倍となる26,646人となり、令和7年度においても顕著な伸びを示している。



R6年度旅客数内訳

路線	人数
東京線	964,924人
福岡線	74,361人
札幌線	4,054人
韓国線	12,816人
香港線	9,567人
国内チャーター	2,256人
国際チャーター	4,263人
計	1,072,241人

路線別旅客数構成比 (R6年度)



※1: グラフ内の数値は小数第1位の数値で四捨五入した数値
 ※2: グラフ内の数値は小数第2位の数値で四捨五入した数値
 ※3: 札幌線は8月のみ運航(季節定期便)

③ 空港利用者のアクセスシェア

現在、徳島阿波おどり空港は、県内からの利用が72%と最も多く、次いで香川県（3.8%）、兵庫県（1.7%）からの利用が多い。中でも、香川県からの利用者の内訳としては、「東讃エリア」からの利用が38.4%（東かがわ市36.9%、さぬき市1.5%）となっており、兵庫県からの利用者の内訳としては、「淡路島」からの利用が79.3%（南あわじ市48.3%、洲本市24.1%、淡路市6.9%）となっている。近隣県からの利用は、いずれも地理的に近距離エリアからの利用が多くなっている。

徳島阿波おどり空港以外の近隣空港を利用する県民は、高松空港が3.8%、神戸空港が0.9%、高知空港が0.3%、松山空港が0.1%となっており、西部圏域からアクセスのいい高松空港を利用している割合が最も高くなっている。

④ 貨物取扱量の推移

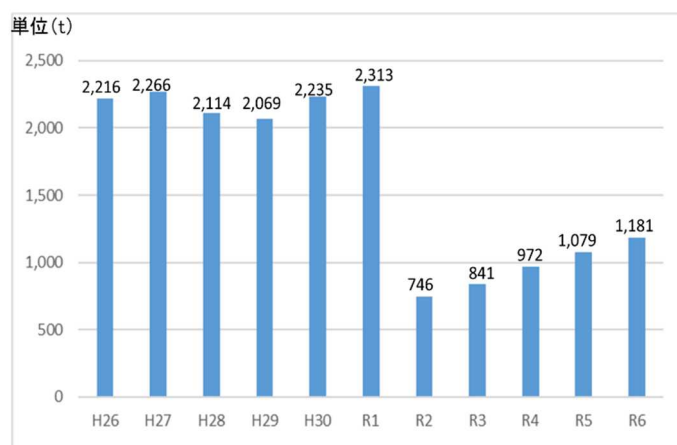
現在、航空貨物は、JAL 羽田線と福岡線で取り扱われている。

貨物取扱量は、平成26年度から令和元年度まで、平均2,200トン前後で推移していたものの、令和6年度には約1,179トンと約半分程度まで減少している。要因としては、コロナ禍による旅客便の減便の影響や需要自体の減少による影響が大きく、現在は回復傾向にあるものの、コロナ禍を経て、航空機材の小型化や空輸から陸送にシフトされたことなどの影響を受けて、令和元年度以前の取扱量までは回復していない。

徳島空港から発送される貨物の品目ごとの割合としては、「精密機械」や「野菜」の割合が大きく、農産物の航空輸送においては、軽量高単価である「いもどり」や「花卉」などの品目で継続的に活用されている。

また、令和8年2月には、ヤマト運輸による貨物専用機（フレイター）のトライアル運航が行われ、新千歳空港に向けて、加工食品や医薬品と一緒に農産物（ブロッコリーやレタス等）を直送する実証試験を行った。

※1
年度別貨物取扱量推移



※1: 空港管理状況調査より作成 (R6は速報値)

徳島空港からの貨物取扱
発送重量及び品目 (R6年度) ※2

上位5位

順位	品目	kg
1位	精密機械	468
2位	野菜	462
3位	書類・印刷物	181
4位	医療用機械	106
5位	自動車部品	93



※2 令和6年度 航空貨物動態調査報告書より作成



(2) 旅客ターミナルビル

① 概要

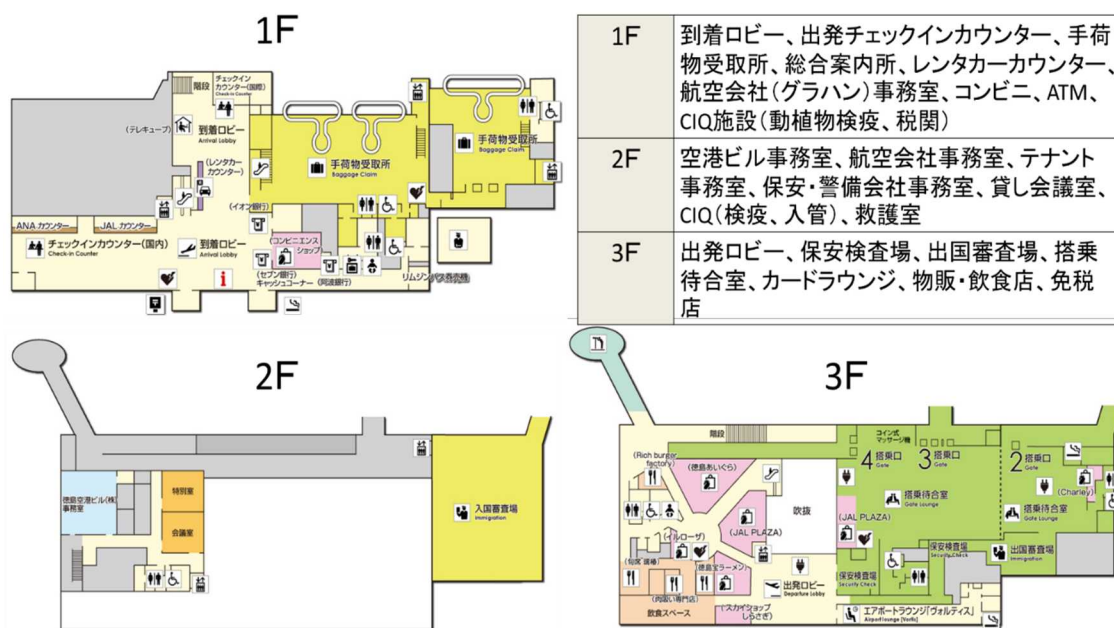
平成 22 年 4 月に移転等を経て、現在の 3 代目ターミナルビルが供用開始した。

その後、国際線に対応するため、平成 30 年 1 月に県において「国際線対応ターミナル」を増築し、現在、国から「空港機能施設事業者」として指定を受けている徳島空港ビル(株)が、管理運営を行っている。

会社名	徳島空港ビル株式会社
所在地	板野郡松茂町豊久字朝日野16番地2
設立	昭和40年9月11日
資本金	1,046,500千円
従業員数	32名(正規12名、非正規20名)
株式	16,130株
延床面積	11,069㎡
主な設備	チェックインカウンター(国内線4台、国際線4台)、パッセンジャーボーディングブリッジ(国内線2基、国際線1基)、保安検査場、手荷物用ベルトコンベア(国内線2基、国際線1基)、総合案内所(1か所)、運航時刻表示板装置(1式)、待合室(国内線340席、国際線225席)



【館内図】



② 国際線対応ターミナル

国際線対応ターミナルは、徳島県が既存ターミナルを増築する形で 3 基目の PBB(パッセンジャーボーディングブリッジ)や常設の CIQ 施設等の増築を行い、平成 30 年 1 月から供用開始した。現在、指定管理者制度により、徳島空港ビル(株)が管理運営を受託している。

指定期間：5 年間 (R4. 4. 1~R9. 3. 31)

管理方法：利用料金制(施設の利用料金を指定管理者の収入とし、その収入をもとに施設の管理を行うもの)

名称	徳島県立航空旅客取扱施設
供用開始	平成30年1月21日
施設規模	建築面積 1,040.86㎡ 延床面積 2,544.55㎡ 構造 鉄骨造3階建て
利用実績	<国際定期便> 香港線、韓国線 <国際チャーター便> 香港、台湾、ホノルル <国内線> 福岡線、国内チャーター便(FDA、J-AIR等)



③ 旅客ターミナルビルの利便性向上の取組（令和7年度）

国際定期便の就航以来、保安検査場における旅客導線や施設機能の改善、新たな人気洋菓子店の出店、デジタルサイネージの設置など、空港ビル、エアライン、地元事業者等の関係者が一体となって、利用者目線での空港機能の強化や魅力向上に取り組んでいる。



（3）空港駐車場

常設の空港駐車場は、旅客ターミナル正面（758台）と近隣の民間駐車場（714台）で、計1,472台設置されている。また、混雑状況に応じて、空港前駐車場の東西に計94台の駐車容量を確保している。

令和7年度は、国際線利用者を対象として、空港近くの民間駐車場が最大5日間無料となるキャンペーンを実施している。

駐車場

収容台数	758台	全体敷地面積	約22,900㎡
出口ゲート	3箇所		
営業時間	24時間 年中無休(有人対応07:00～21:45)		
駐車料金	1時間まで	無料	
	2時間まで	100円(以降1時間毎+100円)	
	1日最大料金	600円	
	月極料金	普通車3,150円／月	
管理者	一般財団法人空港振興・環境整備支援機構 (大阪航空局が駐車場運営事業者として選定) 事業期間3年(R7～R9)※更新あり		

民間駐車場

収容台数	714台
営業時間	24時間 年中無休
駐車料金	200円／日又は300円／日
管理者	株式会社バル／デイパーク株式会社



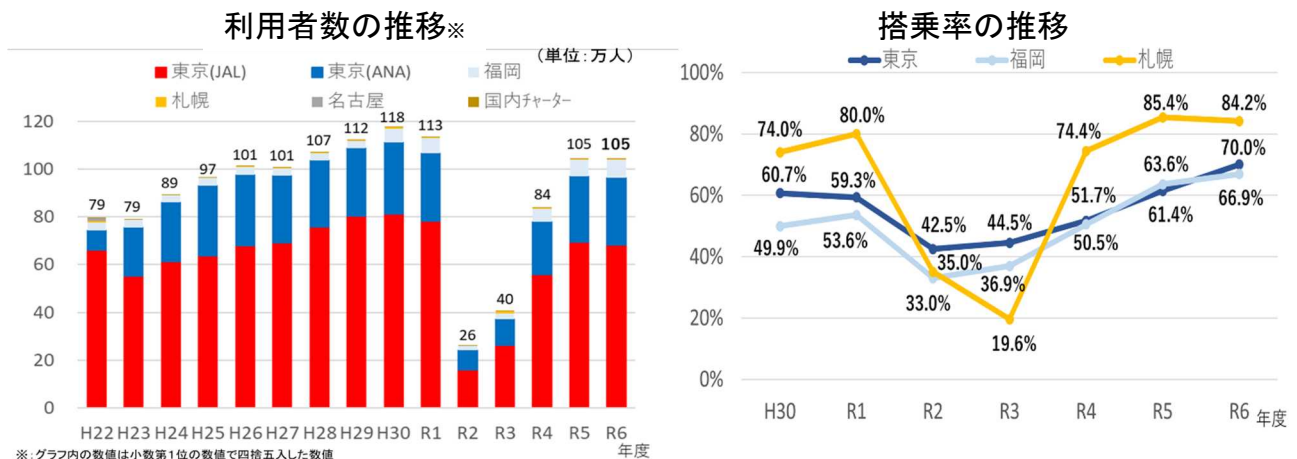
3. 課題

(1) 航空ネットワークに係る課題

① 国内線の課題

東京線は、供給量（便数・機材）が減少傾向にあり、令和7年3月末には、ANA便が1便減となっている。東京線は、実飛行時間55分と短時間で移動でき、ビジネス利用等の際にも利便性が高い。地理的要因による取りこぼし（近隣空港利用や陸路利用者）を潜在需要と捉え、航空会社と連携し、乗継利用促進、新規需要の掘り起こし、効果的な誘客プロモーション、他空港や近隣県市町との連携強化等、更なる利用促進を図る必要がある。

また、全国的な国内線の赤字構造（営業費用の高騰等）が顕在化していることから、令和7年度から国土交通省が開催している「国内航空のあり方に関する有識者会議」での議論の状況を注視しながら、随時、路線維持に向けた取組を検討していく必要がある。

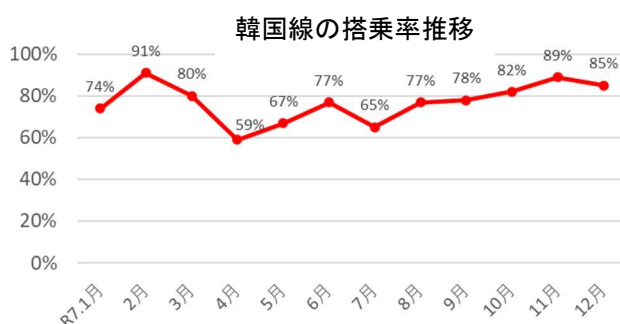


② 国際線の課題

近年、近隣空港において、アジア地域から、競合する国際定期便が多数就航しており、インバウンドの獲得に向けた地方間競争が激しさを増している。

現在運航している韓国線は、就航以来、搭乗率は堅調に推移しており、令和7年上半年期の韓国からの宿泊者数は、前年同期比で約9倍の2.2万人泊となる等、本県の観光産業にとって非常に重要な路線となっているため、現在の週3往復から便数の拡充を図っていく必要がある。

また、既存路線の維持・拡充には、搭乗率を向上させる必要があることから、官民連携による効果的なセールス・PRや、県民・若者・企業等の機運醸成によるアウトバウンドの取組強化が課題となっている。加えて、インバウンド向け体験コンテンツの造成や受入環境の整備による徳島の魅力・利便性向上が課題となっている。



R7.7.4 韓国商談会

③ 路線の誘致・拡充に係る本県特有の課題

徳島空港は唯一の海上自衛隊との「共用空港」であり、自衛隊の操縦士教育等を阻害しない範囲で民航機の乗り入れが許容されている。

限られたスロットの中で、利用者数の拡大を図るためには、自衛隊との連携の下、空港の発着容量や民航機の乗り入れの際の手続きに関する工夫等の環境整備や戦略的な誘致活動を行う必要がある。



(2) 空港施設に係る課題

① 旅客ターミナルビルの課題

国内旅行者はもとより、インバウンドなどの空港利用者数の増加に向けて、空港ビル、エアライン、地元事業者等関係者が一体となって、空港施設の機能強化や魅力向上等、アップグレードを図ることが課題となっている。

【1 F】

1 F 到着ロビーは、来県者が初めて触れる「徳島の玄関口」となるため、築15年を経過したビルの老朽化対応や拡張等、魅力・利便性の向上を図る必要がある。

空港利用者アンケートでは、「観光客向けサービス（観光案内や情報発信）の充実（25.8%）」、「搭乗前の時間を有効活用するためのワーキングスペースや休憩スペースの充実（17.3%）」が必要との意見が多数あった。

また、空港関係者からは、利用者の待合スペース、職員の休憩スペース等の確保や、二次交通の案内表示、円滑な旅客導線の確保（混雑の緩和）、デジタルサイネージを活用した情報発信の強化等に取り組むことが求められている。



【3 F】

3 F 出発ロビーは、県民の出発地であるとともに、来県された方々を送り出す場所となるため、「また徳島を訪りたい」と思っただけのような、徳島ならではの魅力的な「飲食・物販」の提供や施設機能の強化を図り、更なる利便性・魅力度の向上が課題となっている。

利用者アンケートでも、「徳島ならではの食材を使った飲食店の充実（57.0%）」、「徳島の名産品を集めた物販店の充実（37.4%）」「航空機を利用しない人も空港に訪れたいような魅力ある催事等の充実（42.8%）」が上位を占めるなど、魅力ある店舗やイベントが必要といった意見が多い結果となった。

アンケート結果を踏まえ、誰もが訪れたいような魅力的な空港とするためには、地元食材を扱う飲食店や空港限定のお土産、搭乗待合室内の飲食店・免税店の充実、さらにはデジタルサイネージによる情報発信や広告展開の強化、保安検査場の混雑対策などの取組が求められている。



② CIQ、グランドハンドリングの課題

CIQ 手続き（1 F の税関(Customs)、2 F の出入国管理(Immigration)や検疫所(Quarantine)）については、それぞれ所管する国の機関と連携したインバウンドの円滑な受入体制の構築を図っているが、更なる出入国手続の効率化に向け、X 線検査機器や共同キオスク、バイオカードを整備するなど、国と一体となって取り組んでいく必要がある。

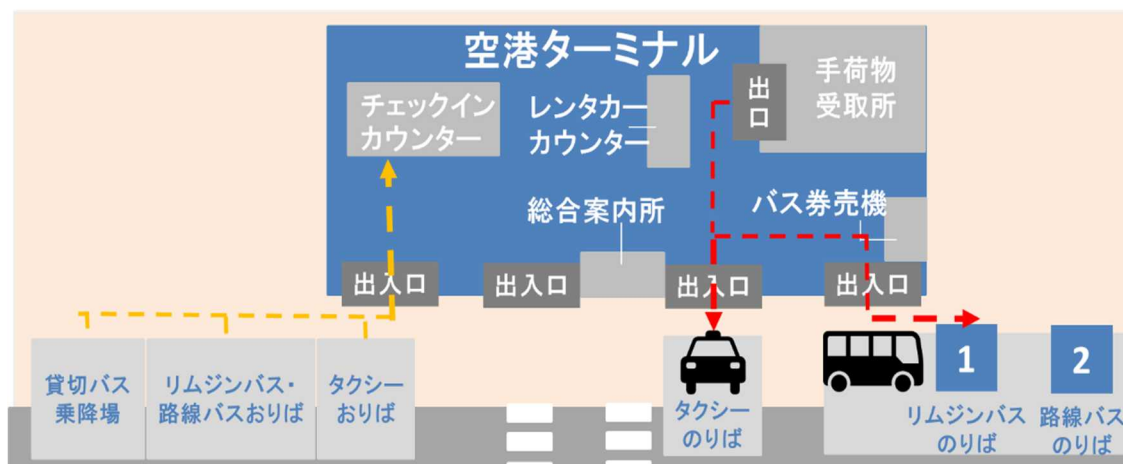
また、グランドハンドリングは、新規路線就航や増便する場合の人材確保が必要であるため、空港で働く魅力等の情報発信や人材の定着に向けた職場環境の改善（休憩スペースの確保等）が課題となっている。

(3) 二次交通に係る課題

① 誘導サイン・乗り場の課題

到着ロビーから二次交通の乗り場まで、デジタルサイネージやフロアサインなどを活用した、インバウンドにもわかりやすい多言語での誘導が必要である。

また、インバウンドや出迎え、団体客等の利用者増、レンタカーカウンター利用者等により、到着ロビーが大変混雑している状況にあるため、配置適正化が求められている。



② 交通手段の課題

空港リムジンバスは、空港と徳島駅間を航空便ダイヤに合わせて運行しており、大規模イベント時や多客期、インバウンドの個人旅行者が多い場合の「積み残し対策」や荷物が載りきらない場合の対応等が課題となっている。

また、空港利用者アンケートでは、回答者の約47%が「空港と主要観光地を結ぶバスの運行」が必要と回答するなど、路線バスの便数が限られる中、徳島駅行きだけではなく、空港から主要観光地（特に鳴門方面）へのアクセスバスの確保が必要である。加えて、外国人利用者目線の多言語対応、乗り継ぎ案内、キャッシュレス化（交通系ICは、令和8年3月に対応予定）等、受入環境整備の充実が必要である。

タクシーでは、インバウンドに対応した車両台数の確保や配車アプリの導入促進、予約車両に対応した待合場所の設置等による利便性向上、レンタカー・カーシェアでは、受付・乗車位置の適正化やDXの推進が課題となっている。

③ 駐車場の課題

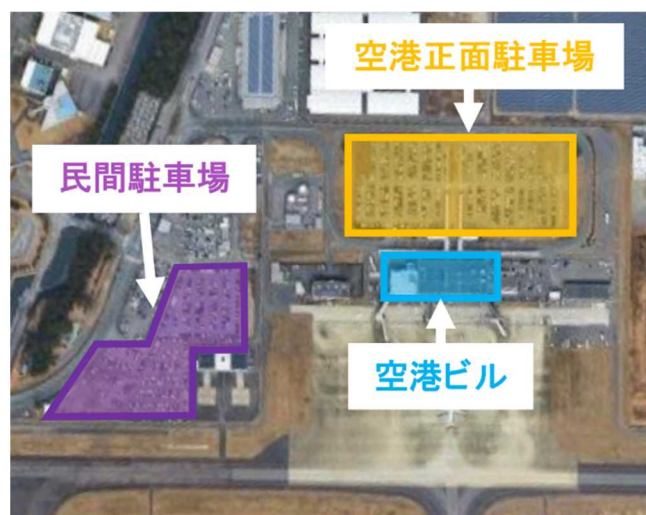
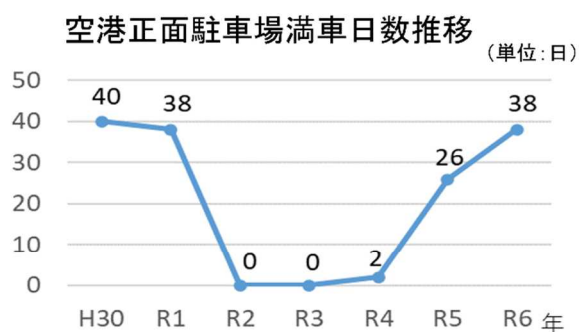
空港正面駐車場（徳島空港駐車場）は、コロナ禍の前後において、年 40 日程度満車が発生していたところであるが、今年度では、年末年始や連休、イベント時などハイピーク時に満車（入庫待ち車列）が発生しており、対策として駐車場の東西に臨時駐車場を設け、混雑解消に向けた対応を行っている。

また、空港利用者を対象としたアンケート結果においては、「空きスペースの分かりやすい表示（52.6%）」、「駐車可能台数の拡充（42.5%）」、「事前精算機の設置（41.5%）」の割合が高く、立体駐車場が必要といった意見が多数寄せられている。

現在、駐車場利用期間が長い国際定期便利用者に対して民間駐車場の利用を促すキャンペーンや、空港でイベントを実施する際に遠隔地の特設駐車場からシャトルバスを運行するなど、一時的な満車対策を講じているものの、空港でのにぎわい創出による利用の増加を見据え、駐車場不足への更なる対応が求められる。

今後、県が目標として掲げる「空港利用者数 120 万人」に向けては、利用者や関係者の声を踏まえ、駐車区画の拡張や将来を見据えた立体駐車場の建設など、駐車容量の拡大に向けた抜本的な対策や利便性向上の取組が必要である。

加えて、空港利用者の増加に向けて、駐車場と空港ターミナルビルが一体となり、新たなにぎわい創出の取組（料金割引キャンペーン、イベント等）を進めることが必要と考えられる。



Ⅲ

徳島阿波おどり空港の将来像

今後、県内はもとより、国内外から人が行き交う「国際空港」を目指すため、現場関係者からの意見や、利用者アンケートの結果を踏まえ、空港のあるべき姿として「将来像」を取りまとめた。

徳島新未来創生総合計画では、令和10年度の利用者数120万人を目標値としており、短期的には、利用者数増加や利便性向上の取組を重点的に進めていくとともに、10年後、20年後を見据えた中長期的には、更なる利用者数の増加を図るため、新たな航空需要の創出や空港ビル施設の増改築など、空港施設の機能強化や魅力向上に取り組む必要がある。

今後、将来像の実現に向けて、空港が果たすべき役割として、「広域交通ネットワーク拠点」「交流・発信拠点」「広域周遊観光拠点」の3つの柱に基づき、取組を進めていくことが期待される。

【将来像】

新時代へ躍り出す、世界に開かれた空港

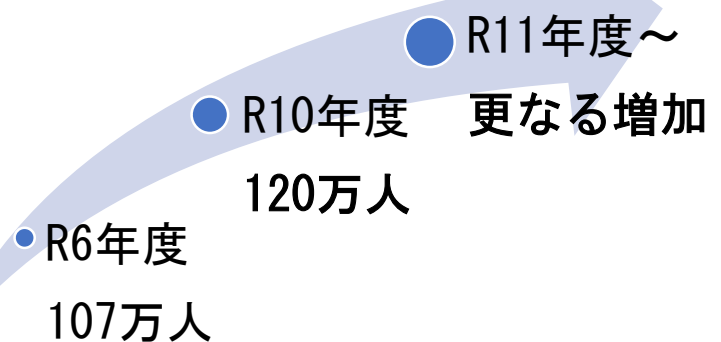
【徳島新未来創生総合計画KPI（～R10年度）】

徳島阿波おどり空港の利用者数：120万人

【利用実績】

R5年度：1,054,468人

R6年度：1,072,241人



【今後の徳島阿波おどり空港が果たすべき役割】

1. 本県地域経済の発展や豊かな生活を支える国内外を繋ぐ

観光・ビジネスや地域の「広域交通ネットワーク拠点」

航空ネットワークの維持・充実により交流人口の拡大を図り、国内外から人が行き交う徳島の玄関口としての役割強化を図る。

2. “人・食・物産・イベント”等の施設機能を新次元のアップグレードを図り、 空港の魅力が最大化された徳島のにぎわう「交流・発信拠点」

航空機を利用しない人でも空港に訪れたい「新たなにぎわいの拠点」としてにぎわい創出を図るとともに、空港利用者の更なる利便性向上に向けた施設機能の強化を図る。

3. 旅行者のニーズにきめ細かに対応できるよう、多様な交通モードとの連携等で 利便性が向上した「広域周遊観光拠点」

二次交通を充実させ、来県者がスムーズに移動できる環境整備を行うとともに、駐車場の利便性向上による更なるアウトバウンド需要の創出に取り組むことで、イン・アウトそれぞれの利用者増加を図る。

Ⅳ 今後の取組の方向性

目指すべき将来像を実現するために、今後取り組むべき施策を次のとおり示す。

なお、「◎」をつけている14項目については、令和10年度の利用者数120万人を達成するために、短期的に直ちにに取り組むべき重点項目と位置づける。

1. 航空ネットワークの維持・拡充

(1) 既存路線の利用促進

◎ ① 国内誘客プロモーションの強化

航空会社との連携を強化し、首都圏での集中的な誘客プロモーションを行うとともに、路線就航地である福岡・札幌での認知度向上プロモーションの継続的な実施に取り組む。

◎ ② 国際定期便の定着と増便を見据えた利用促進施策の展開

韓国線利用者の更なる増加に向けて、ロケーション誘致やインフルエンサーを通じた情報発信などインバウンド誘客に向けた戦略的プロモーションの展開を図る。

◎ ③ 徳島発便の利用促進施策の展開

県民のアウトバウンド利用につながる旅行商品造成への支援や情報発信等による利用喚起、周辺地域(東讃や淡路島等)からの利用拡大に向けたPRを行う。

④ 羽田乗継による誘客強化

羽田経由での乗継利便性(ダイヤ)の良い空港(北海道、東北等)と連携した相互PRや欧米豪などインバウンドの誘客に向けた取組の強化を図る。

⑤ リピーター増加に向けた取組

観光客が「また来たい」と思えるような空港の魅力度・利便性の向上や利用回数に応じた特典制度等の検討を行う。

⑥ 他空港や近隣県との連携強化

四国他3空港・県や東讃エリア・淡路島等と連携した広域観光PRを展開する。

(2) 新規路線の誘致

◎ ① 利用者アンケート結果や近隣空港の就航状況等を踏まえた戦略的な路線誘致ニーズ調査や利用実態等の需要分析を踏まえた誘致ターゲットの設定を行う。

② LCC誘致による需要の拡大

県民の旅行の選択肢を増やすとともに、国内外への航空ネットワークを充実し、空港利用の需要をさらに拡大する。

(3) 受入体制の強化

◎ ① グランドハンドリング等の充実

増便による従業員の増加等を見据えた空港事業者が行う採用活動や新規採用者の教育訓練への支援の充実、職場環境の改善・満足度向上に取り組む。

② 共用空港としての自衛隊との連携

既存路線の増便や利便性向上、新規路線の誘致に向けた自衛隊との連携強化を図る。

2. 空港施設の機能強化・魅力向上

(1) 空港の魅力最大化に向けた取組

◎ ① 県産品や空港限定商品等の物販の充実

県内各地の特産品や伝統工芸品を空港に集約し、徳島をまるごと体感できる施設化や、それを目当てに空港に訪れたいくなるような、空港でしか買えない限定商品の販売等に取り組む。

◎ ② 来県者への効果的な情報発信

空港を「情報発信の拠点」として、案内表示や館内広告のデジタルサイネージ化による発信力強化や、視認性が高い場所での案内表示の配置に取り組む。

◎ ③ 航空機を利用しない人も行きたくなるようなコンテンツづくり

空港を「新たなにぎわいの拠点」と位置づけ、子育て世代や地域の人から親しまれる魅力あるイベントやフォトスポットの充実を官民連携で推進する。

④ 徳島らしさを感じられる飲食の充実

キッチンカーや県内人気店のポップアップ出店など、豊かな自然・食を活かした徳島の魅力が体感できる飲食等を充実させる。

(2) 空港の機能強化

◎ ① 利用者目線によるロビー等の配置適正化

混雑している到着ロビー等における利用者目線による動線の見直しを行う。

◎ ② 国内外からの観光・ビジネス利用客に対する利便性の向上

多言語対応やキャッシュレス化などのインバウンド対応や空港設備の老朽化対応等、利用者ニーズを踏まえた機能強化を図る。

③ 将来的な利用者増加を見据えた空港ビル施設の増築

既に逼迫している現状や今後の新規路線の誘致を見据え、空港利用者数増加に対応した空港ビル施設の増築を検討する。

④ 航空貨物の利用促進

工業製品や新鮮な県産品等、航空貨物のさらなる販路拡大に向けて、関係者とともに利用促進の取組を展開する。

(3) リスクマネジメント力強化

① 災害時等のリスク対応力の強化

関係機関との連携強化により、災害時の円滑な支援に資する施設としての役割強化を図る。

3. 二次交通・利便性向上

(1) 二次交通の充実

◎ ① 空港から主要観光地等へのアクセス向上

既存の交通モードとの連携・アクセス情報の充実に加えて、旅行者ニーズを踏まえた空港と県内観光地等を結ぶ新たな路線の検討を行う。

◎ ② インバウンド客への対応強化

交通系ＩＣ等のキャッシュレス決済の導入や多言語対応、ユニバーサルデザインタクシーの導入や配車アプリの導入を推進する。

③ 周辺県との広域連携

周辺県・自治体との連携による、東讃エリア・淡路島等とのアクセス向上に取り組む。

④ レンタカー・カーシェアニーズの対応

ターミナル近辺でのレンタカー・カーシェア設置スペースの確保など、利用者の更なる利便性向上を図る。

⑤ 交通ＤＸの推進

配車アプリやMaaSの導入、自動運転技術の導入を推進する。

(2) 駐車場の利便性向上

◎ ① 利用者増加を見据えた区画拡張や立体駐車場化などの利便性向上の検討

国や運営事業者と連携し、事前精算機の導入や、駐車区画の拡張を実施するとともに、空き枠誘導システムの導入、将来を見据えた立体駐車場の建設など、駐車容量の拡大に向け抜本的な対策を講じる。

② 関係機関が一体となった利用促進に向けたキャンペーン等の実施

周辺県からの利用に対する割引等による利用圏域の拡大を図る。

(3) 誘導サイン・乗り場の利便性向上

◎ ① 案内表示の視認性向上や動線の見直し

二次交通への円滑な誘導を図るため、フロアや各施設の多言語化、わかりやすい誘導サインの整備、新たなレンタカーカウンターの設置等に取り組む。

② バス・タクシー・送迎車両等の円滑な導線確保

アプリ配車による予約タクシー乗り場の設置等に取り組む。

V

将来像の実現に向けた今後の進め方

今後、徳島阿波おどり空港が担うべき役割を果たし、将来像を実現するため、県が主体となり、次の事項を進めていくことが求められる。

1. 空港の各施設の一体化に向けた民間活力・知見の導入手法の検討

民間のノウハウや資金を活用し、滑走路・ターミナル・駐車場を一体的に運営する手法である「コンセッション方式」は、現在、全国 19 空港において導入されており、民間活力を活かして、精力的な路線誘致、積極的な設備投資やイベント開催などにより、空港の魅力向上や利用者の増加に大きく寄与している。

本県においても、空港の更なる機能強化や利便性向上、経営効率化を図り、将来像の実現につなげるため、空港の各施設の管理・運営を一体化し、民間事業者が効果的に実施できる「コンセッション方式」の導入可能性について、具体的に検討を進めていくことが必要であると考えられる。

なお、共用空港である徳島阿波おどり空港においては、コンセッション方式を導入する場合、防衛省が所管する滑走路等は運営権の対象外とされるため、国において、一体的な空港運営等の確保や事業性の確保に配慮した事業スキームの構築が必要である。

そこで、県は、コンセッション方式の導入可能性を判断するため、国土交通省に対し、防衛省の所管する施設を除く各施設の一体化に向けた手法の検討に必要な調査を要望し、民間活力・知見の導入手法の検討を進めることが望ましい。

2. 県全体の機運醸成

県民や地元企業にとって、空港が身近で魅力ある施設であると捉えてもらうために、県主導で県全体の機運醸成や合意形成を進めていくことが望ましい。

そのための取組として、地元企業向けの勉強会や県民向けのイベント、SNS等での情報発信に取り組む必要がある。

3. 関係団体との連携強化

将来的な取組の方向性を具体化し、地域と空港のさらなる活性化を図るためには、関係事業者とより一層、連携・協力して進めることが望ましい。

また、今後の空港利用の活性化に向けて、共用空港としての就航面での条件や特性など、引き続き、他空港の状況も参考にしながら、防衛省や国土交通省その他関係者と連携して取組を進めていく必要がある。