



# 高松空港と地域の活性化 ローリングプラン2019

高松空港エアライン誘致等協議会

2019年3月26日

## 目次

---

### 1. 2018年度の振り返り...p3～6

- i. 旅客利便性向上の具体的な取り組み例
- ii. 誘致活動・利用促進の具体例
- iii. 旅客数実績等

### 2. 2019年度の取り組み...p7～22

- i. 現状を踏まえた対策の強化
- ii. ビジネス（アンケート結果分析と対策）
- iii. 観光（インバウンド）

## 1. 2018年度の振り返り（主な施策・活動①）



### 旅客利便性向上施策の具体例

#### エアライン誘致

- ソウル線デイリー化（10月）、台北線デイリー化（3月）
- エアライン誘致等協議会立ち上げ（6月）
- World Routes（9月）、Routes Asia（3月）での商談会
- エアライン誘致の成果：新規・増便、機材大型化、チャーター便の造成を航空会社と協議中。2019年のGWにベトナムチャーター便運航が決定。
- ビジネス需要の把握を目的としたアンケートの実施（11月）

#### 高松空港の利用促進 （受入環境整備）

- ターミナルビルの利便性向上  
観光案内板（4月）、免税店の拡張（4月）  
国内線待合エリアの拡張・ソファの設置（4月）
- ホームページの多言語化（日本語含む5か国語）（5月）
- エアラインとの合同キャンペーン
- バスラッピングや懸垂幕によるPR
- 高松空港利用者のパスポート取得促進キャンペーン
- 税関の常駐化（7月）

民営化前  
（2017年冬期）

国内線  
3路線112便／週

国際線  
4路線20便／週

民営化後  
（2019年夏期）

国内線  
3路線115便／週

国際線  
4路線23便／週

観光案内版



待合エリア拡張



## 1. 2018年度の振り返り（主な施策・活動②）



### 利用促進・エアライン誘致への取組みの具体例

#### 高松空港を起点とする地域の魅力向上

- 隣県等と連携した欧米豪、香港、台湾向け広域周遊プロモーションへの取組
- 「NEOHENRO | 四国ネオ遍路」キャンペーン
- 高松空港と祖谷および高知を結ぶ定期路線バスを活用した訪日外国人向け広域観光ルートのプロモーション
- 「Raphaキャラバン瀬戸内」、シェアサイクリング「HELLO CYCLING」による空港を起点としたサイクリングツーリズム振興
- 高松空港の民営化に関する広告が第48回四国新聞広告賞を受賞
- HPやSNSを通じた情報発信
- 観光キャンペーン「ようこそ四国へ！PRキャラバン」
- #upTAKの展開、外国人観光客歓迎表示「WELCOMEマーク」の作成

NEOHENRO



民営化広告



#### 高松空港を起点とする交通アクセスの充実

- 定期バス路線開設 祖谷・琴平（7月）、高知駅（10月）
- 従業員用駐車場設置（7月）、立体駐車場着工（12月）
- 駐車場の事前精算機2台を設置（4月）、出口を増設（8月）
- パークアンドバスライド（GWおよび年末年始）
- 小豆島行きバス・フェリー往復割引チケット販売（10月）
- カーシェアリングの導入（4月）

祖谷バス



立体駐車場



## 1. 2018年度の振り返り（旅客数）



旅客数は2017年度を約80,000人上回り、5年連続で過去最高を記録する見込み

### 対前年・対計画

	2018年度 (見込み)	2017年度 (実績)	対前年度	2018年度 (当初計画)	対計画
国内線	176.0万人	169.8万人	+3.6%	186万人	-5.4%
国際線	31.8万人	29.8万人	+6.7%	30万人	+6.0%
旅客計	207.8万人	199.6万人	+4.1%	216万人	-3.8%
貨物	0.6万トン	0.6万トン	-	0.6万トン	-

- 国内線：成田線の増便や堅調なビジネス需要に支えられ好調を維持
- 国際線：ソウル線のデイリー化や堅調なインバウンド需要に支えられ、全路線で前年を上回る見込み

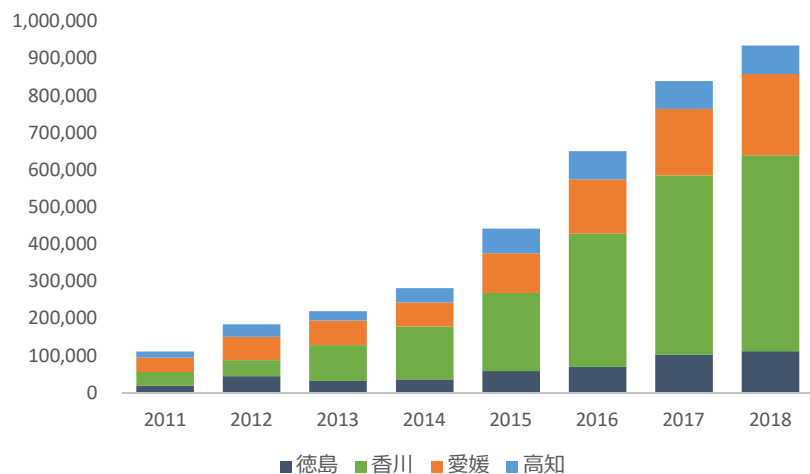
出所：高松空港株式会社  
2月まで実績、3月は予測値 人数は千人以下四捨五入

## 1. 2018年度の振り返り（外国人宿泊者数）



四国に泊まる訪日客の数は順調に増加している

### 外国人宿泊者数



出所：観光庁宿泊旅行統計調査（2018年、速報値）

	外国人延べ 宿泊者数 (単位：万人泊)	前年比	延べ宿泊者数 (単位：万人泊)
徳島県	11.2	+8.9%	221
香川県	52.7	+9.3%	399
愛媛県	21.9	+22.5%	428
高知県	7.6	+0.9%	287
四県計	93.4	+11.3%	1,335

出所：観光庁宿泊旅行統計調査（2018年、速報値）

- 四国のうちでは、国際線の最も多い高松空港のある香川県が外国人延べ宿泊者数でトップ。
- 前年からの伸び率は、2016年が+47.2%、2017年が+29.1%、2018年が+11.3%で、年々低減している。

## 2. 2019年度の目標値及び取り組み



### 2019年度の目標

#### 事業計画

	2018年度 (見込み)	2019年度 (目標)
<b>旅客数</b>	<b>207</b> 万人	<b>222</b> 万人
<b>国内</b>	<b>176</b> 万人	<b>186</b> 万人
<b>国際</b>	<b>31</b> 万人	<b>36</b> 万人
<b>取扱貨物量</b>	<b>0.6</b> 万トン	<b>0.7</b> 万トン

#### 具体的な取り組み

項目	内容
エアライン誘致	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新着陸料体系運用導入</li> <li>■ 台湾桃園国際空港との提携協定締結、成田空港との共同キャンペーン</li> <li>■ 高松空港スタッフ増員による営業力向上</li> <li>■ 空港と地域の連携を強化し、新規路線を誘致</li> </ul>
高松空港の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ ターミナルビルの改修（事務所棟建設、ターミナル増築着工等）</li> <li>■ 代表企業のリソースを活用した首都圏での需要喚起施策</li> <li>■ 免税店商品のラインアップ改善</li> <li>■ 就航路線の認知度向上に向けたPR活動や利用促進キャンペーン</li> </ul>
高松空港を起点とした地域の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ エアラインやDMOとタイアップしたプロモーション</li> <li>■ 就航先空港と連携したプロモーション（桃園・成田）</li> <li>■ 瀬戸内国際芸術祭の開催</li> <li>■ ラグビーWC等で訪日した外国人観光客向けプロモーション</li> <li>■ 観光コンテンツの充実（サイクリング誘客、ナイトコンテンツ造成支援、ユニークベニューにおける地域伝統芸能の実施等）</li> </ul>
高松空港を起点とする交通アクセスの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 四国中央市（高速観音寺、高速善通寺、高速丸亀経由）からの定期路線バスの開設（路線認可申請中、運行開始は本年夏頃を予定）</li> <li>■ 立体駐車場の供用開始（4月下旬予定）</li> </ul>

## 2. 2019年度の取り組み



目標に向けた対策を強化する

### 環境分析 (SWOT)

強み	弱み
<ul style="list-style-type: none"><li>■ 地域をあげた官民連携による誘致体制</li><li>■ 充実した観光コンテンツ</li><li>■ 堅調なビジネス需要</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 知名度の低さ（特に海外）</li><li>■ 空港アクセス</li><li>■ 伸び悩むアウトバウンド需要</li></ul>
機会	脅威・課題
<ul style="list-style-type: none"><li>■ 航空会社の新機材導入</li><li>■ 旺盛なインバウンド需要</li><li>■ 四国、瀬戸内エリアでの広域連携</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ 地域間競争の激化</li><li>■ 新規・増便に備えた受け入れ環境</li><li>■ 景気減速</li></ul>



## 2. 2019年度の取り組みービジネス

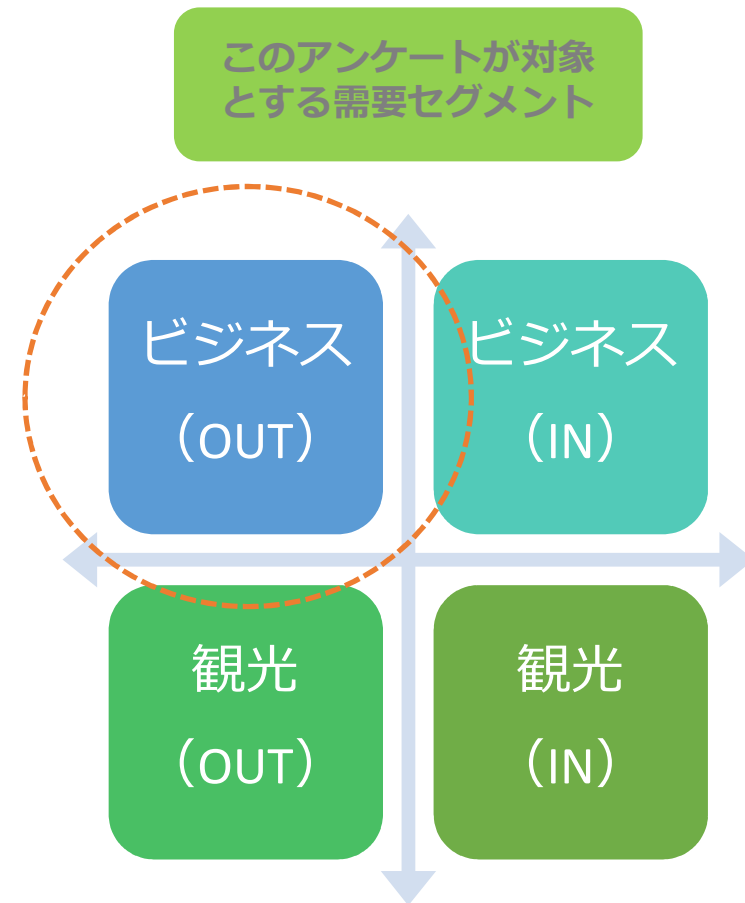
### ビジネス：アンケート結果をもとに施策を検討

香川県を中心とした四国4県の企業に対して、高松空港の利用に関するアンケートを行った。

- ◆ 調査期間：2018年11月1日～12月10日
- ◆ 有効回答数：1,445

高松空港のビジネス需要：80万人／年

※東京線（羽田・成田）の利用者数160万人の半数がビジネス需要と想定。



## 2. 2019年度の取り組みービジネス（アンケート概要）



主なアンケート結果から得られた課題をもとに施策を検討する（別紙に詳細分析）

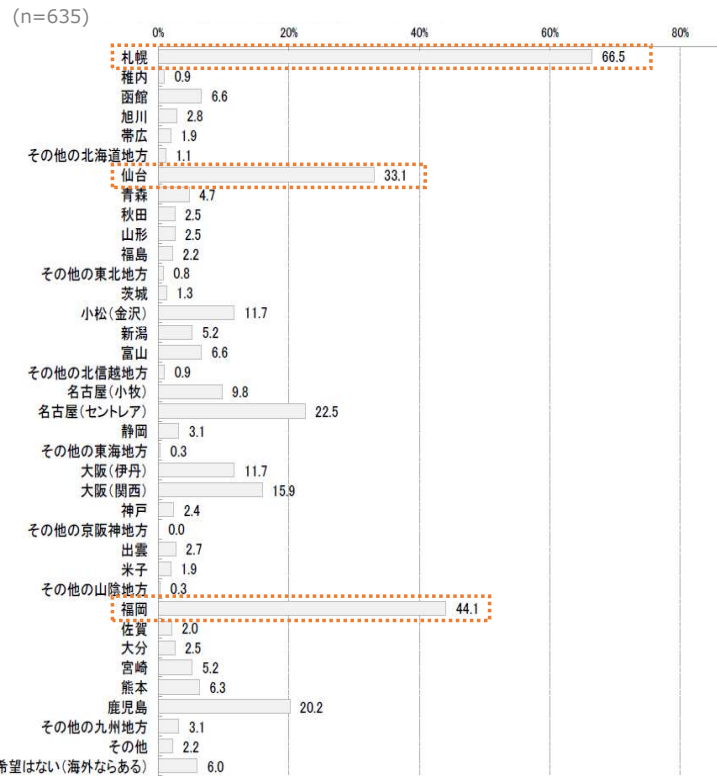
項目	サマリー	関連ページ
新幹線との分担率	東京へのビジネスでの移動需要の86%は航空が担っている	別紙 1、2
航空利用促進のために必要なこと	空港アクセスの強化 運航便数の多頻度化、ダイヤ改善、路線ネットワーク強化 需要喚起施策および利便性向上のPR	別紙 3 – 5
希望路線	国内) 札幌、福岡、仙台 海外) シンガポール、バンコク、北京、ベトナム	別紙 6
空港アクセス	路線バスのないエリアへの路線開設 高松駅～空港間リムジンバスの改善 駐車場容量拡大	別紙 7
航空貨物	関係者を巻き込んだ「航空貨物の商流構築」が必要	別紙 8

## 2. 2019年度の取り組みービジネス（アンケート概要）

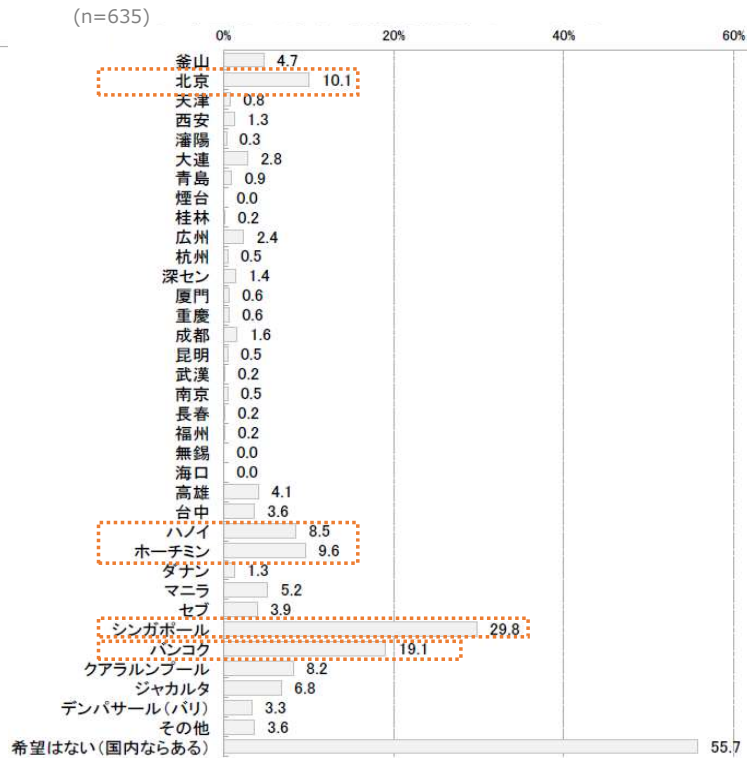


企業活動上、高松空港からの新規路線を要望する多くの声を反映した路線誘致活動を行う

### 企業活動上希望する目的地（国内）



### 企業活動上希望する目的地（海外）



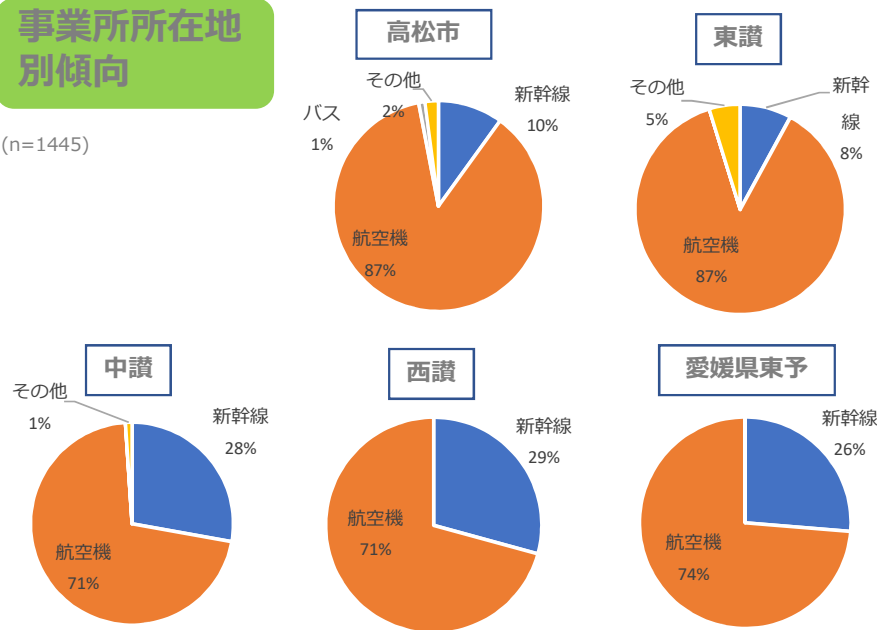
- 【国内】東京以外にもビジネス需要が存在。「札幌」が最も多く、「福岡」「仙台」と続く。
- 【国際】「シンガポール」が29.8%で最も多く、「バンコク」が19.1%で続く。北京、ベトナムも希望が多いが、その一方「希望はない」(55.7%)も多い。

## 2. 2019年度の取り組みービジネス（アンケート概要）

### ✈️ 航空機利用の低いエリアへの対策と、航空機利用の利便性PRが必要

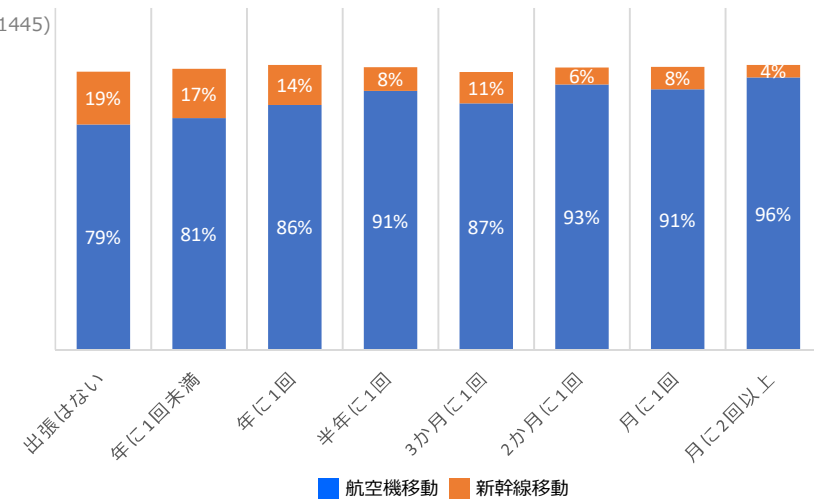
#### 事業所所在地別傾向

(n=1445)



#### 出張頻度と利用交通機関の関係

(n=1445)



- エリアによって航空機利用に差があり、西に行くほど新幹線利用が多くなる。
- 出張が多いほど航空機利用が多くなる傾向にある。

## 2. 2019年度の取り組みービジネス（アンケート結果分析と対策）

### 高松空港の商品としての位置づけと発展の方向性

#### 商品・サービス (路線、アクセス、ターミナル商業等)

市場  
(ユーザー、エリア)

	既存	新規
	<b>市場浸透</b>	<b>新商品開発</b>
<b>既存</b>	What : 市場シェアの拡大 (利用頻度増大) Where : 高松市等 Who : 既存ユーザー How : リムジンバス増便 駐車場容量拡大	What : 既存ユーザーの利用促進 Where : 高松市等 Who : 既存ユーザー How : 新規路線・増便・ダイヤ変更 空港の付加価値づくり
	<b>市場開発</b>	<b>多角化</b>
<b>新規</b>	What : 新規市場開拓 (地域的拡大) Where : 中讃、西讃、愛媛県東予 Who : 新規ユーザー How : 新規バス路線 駐車場容量拡大	What : 非ユーザーや空港からのアクセスが不便な地域へのアプローチ Who : 新規ユーザー How : 新規路線・増便・ダイヤ改善 航空貨物の商流開拓 空港の付加価値づくり

#### ビジネス需要からみた 発展の方向性

- 航空ネットワーク強化に向けた航空会社との協業
- ゲートウェイとしての空港アクセス強化
- 商業や飲食店の充実による空港の付加価値づくり

## 2. 2019年度の取り組みービジネス（参画機関との連携強化）



ビジネス需要増進のため、協議会参画機関との連携強化を模索する

### ①新たなビジネス需要の創出

- ・ 航空貨物需要掘り起こし
- ・ ビジネス需要創出に寄与する事例の研究

### ②参画機関を通じた空港施策の周知

- ・ 新規バス路線
- ・ 駐車場容量増加

### ③空港利用特典

- ・ 空港施設（ラウンジ、会議室のビジネス利用）
- ・ 空港の協賛店の特典利用
- ・ 代表企業の施設の特典利用

## 2. 2019年度の取り組みー観光

 観光（インバウンド）：地域への直接的な効果をもたらすためには、直行便の誘致が必要

### 直行便のインパクト

外国人延べ宿泊者数

	全国			四国			
	2012	2018 (速報値)	伸び率	2012	2018 (速報値)	伸び率	
直行便のあるエリア	韓国	2,889,350	11,258,330	3.9	24,550	119,840	4.9
	中国	4,038,040	20,942,080	5.2	15,780	127,730	8.1
	台湾	3,797,970	11,467,200	3.0	25,530	198,330	7.8
	香港	1,617,020	5,944,150	3.7	4,920	136,770	27.8
計	12,342,380	49,611,760	4.0	70,780	582,670	8.2	
直行便のないエリア	全国			四国			
	タイ	812,090	2,885,870	3.6	3,320	4,350	1.3
	シンガポール	618,560	1,876,410	3.0	5,490	7,460	1.4
	計	13,773,030	54,374,040	3.9	79,590	594,480	7.5



地域へのインバウンド効果を最大化するためには直行便の誘致が必須。

(観光庁：「宿泊旅行統計調査（従業者数10人以上の施設）」より)

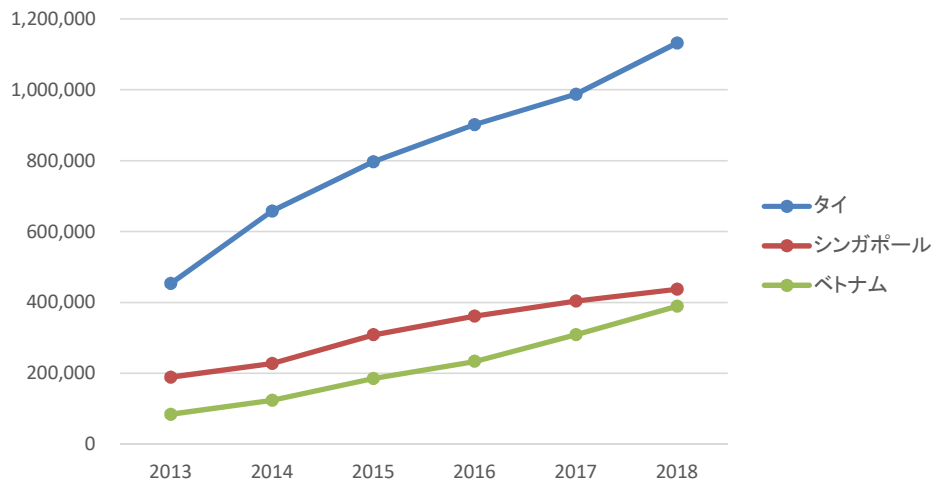
- 高松空港の就航先からの、四国における延べ宿泊者数の過去6年間の伸び（8.2倍）は全国平均（4.0倍）を大きく上回る。
- **「直行便効果」**が四国全体の外国人宿泊者数の増加に大きな役割を果たしている。

## 2. 2019年度の取り組みー観光

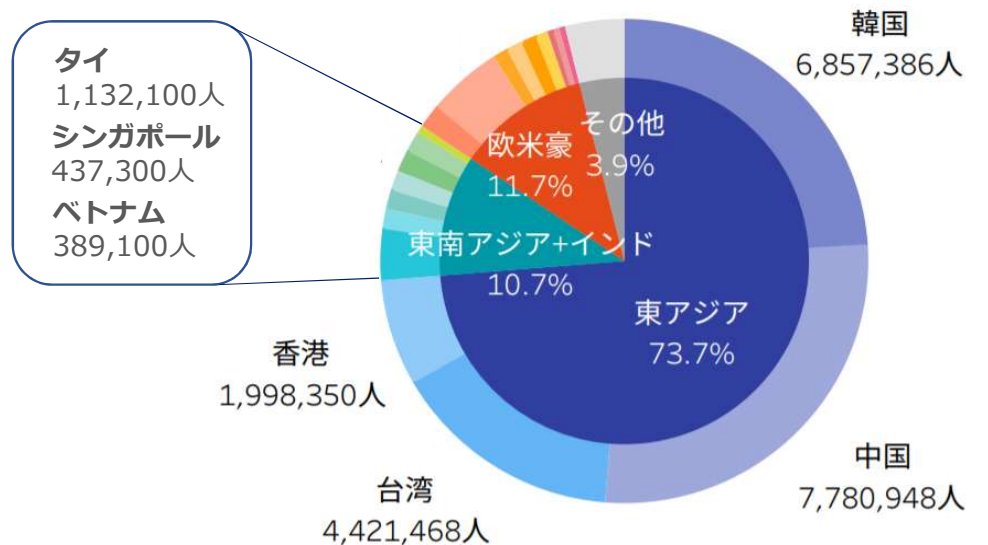


観光（インバウンド）：近年日本への訪日需要が旺盛なエリア（タイ、ベトナム、シンガポール、中国華北・東北部）を中心にアプローチする。

ターゲット国からの訪日客数



エリア別訪日客数



出典：日本政府観光局（JNTO）

- ターゲットエリアからの訪日客数は近年著しく伸びているが、高松空港からの路線がある韓国、中国、台湾、香港からの訪日客数と比べ、まだ市場規模が小さい。



四国・瀬戸内エリアでの「広域連携」によって受け入れ対象を拡大した上で誘客に取り組む。

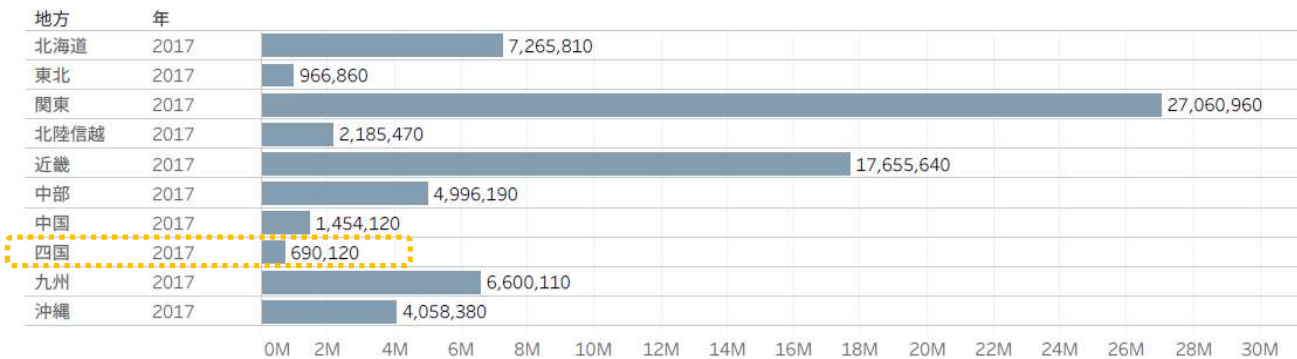


## 2. 2019年度の取り組みー観光



観光（インバウンド）：四国・瀬戸内にはまだ開拓余地がある

### 地方ブロック別 外国人延べ宿泊者数



出典：日本政府観光局（JNTO）

- 訪日外国人の数は近年急増しているが、四国への宿泊者数は全国の1%に過ぎず、まだ**市場開拓の余地**があると言える。
- 四国の認知度は、直行便のある地域とない地域で大きく異なる。認知度を上げ、訪日外国人を更に増やすうえで直行便は不可欠。

### 四国の認知度

	1 2 カ 国 ・ 地 域	アジア全体								
		韓国	中国	台湾	香港	タイ	シンガポール	マレーシア	インドネシア	
上段：サンプル数 下段：パーセンテージ										
サンプル数	6,283	4,134	536	544	502	500	516	518	506	512
四国	835 13.3	697 16.9	50 9.3	102 18.8	210 41.8	192 38.4	47 9.1	32 6.2	33 6.5	31 6.1
高松／香川	372 5.9	303 7.3	23 4.3	55 10.1	70 13.9	60 12.0	24 4.7	28 5.4	24 4.7	19 3.7
直島	272 4.3	193 4.7	25 4.7	32 5.9	21 4.2	25 5.0	30 5.8	18 3.5	21 4.2	21 4.1
松山／道後	315 5.0	255 6.2	38 7.1	48 8.8	57 11.4	38 7.6	22 4.3	20 3.9	14 2.8	18 3.5
しまなみ海道／ せとうち	237 3.8	193 4.7	11 2.1	46 8.5	67 13.3	42 8.4	9 1.7	6 1.2	3 0.6	9 1.8
徳島	446 7.1	339 8.2	47 8.8	46 8.5	83 16.5	63 12.6	31 6.0	23 4.4	25 4.9	21 4.1
高知	435 6.9	328 7.9	19 3.5	52 9.6	103 20.5	73 14.6	27 5.2	21 4.1	16 3.2	17 3.3

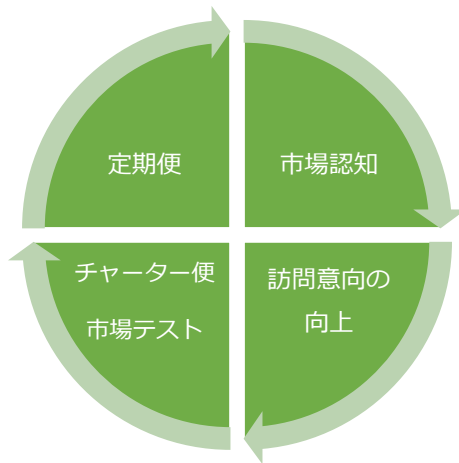
出典：日本政策投資銀行：「訪日外国人旅行者の四国に関する意向調査（2018年調査）」

認知度を向上させることで四国・瀬戸内エリアへの訪問需要の増加が期待できる。

## 2. 2019年度の取り組みー観光

 観光（インバウンド）：路線誘致に至るまでには地道なエリアセールスと誘客活動が必要

### 市場成熟サイクル



### 四国訪問はリピーター層が多い

■香港、台湾における訪日経験別の四国各地への往訪意欲

(%)

	台湾			香港		
	①訪日経験なし	②訪日経験2回以上のリピーター	①と②の差	①訪日経験なし	②訪日経験2回以上のリピーター	①と②の差
サンプル数	87	313	-	92	330	-
四国	3.4	16.3	12.8	3.3	16.7	13.4
高松／香川	1.1	4.8	3.6	0.0	4.2	4.2
直島	0.0	1.9	1.9	0.0	0.9	0.9
松山／道後	1.1	1.9	0.8	1.1	2.1	1.0
しまなみ海道／せとうち	1.1	7.3	6.2	1.1	3.9	2.9
徳島	0.0	6.4	6.4	0.0	3.9	3.9
高知	0.0	4.5	4.5	0.0	3.0	3.0

出典：日本政策投資銀行：「訪日外国人旅行者の四国に関する意向調査（2018年調査）」

- 定期便就航の前に、対象市場に「認知」され、「訪問意向」を掻き立てる施策が必要。
- 訪日経験がある層ほど、四国の認知度があがる傾向にある。
- 「香川」や「高松」など個別の観光地よりも、「四国」というエリアへの訪問意向が高い。

## 2. 2019年度の取り組みー観光（タイ、ベトナム）



観光（インバウンド）：訪日需要が旺盛なエリアに対し、中期的観点でアプローチする。

### タイ

#### 訪日客数等の現状

- ① 訪日客数：113万人、対前年14.7%（2018年）
- ② 四国の延べ宿泊者数：3,330人泊
- ③ 訪問率ランキング：徳島35位、愛媛37位、香川39位、高知41位

#### 主な都市と定期路線が就航している国内空港

バンコク ⇒ 成田、羽田、関空、中部、福岡、新千歳、那覇

#### 現状分析と路線誘致に向けた方針

- 3か国のうち最も訪日客数が多く、今後は複数回訪日経験のあるリピーター層に向けてゴールデンルート以外の新しい destinations として瀬戸内・四国の魅力を発信し、需要を喚起することで、航空路線の誘致につなげる。

### ベトナム

#### 訪日客数等の現状

- ① 訪日客数：39万人、対前年26.0%（2018年）
- ② 四国の延べ宿泊者数：1,850人泊
- ③ 訪問率ランキング：香川28位、愛媛35位、高知38位、徳島46位

#### 主な都市と定期路線が就航している国内空港

ハノイ ⇒ 成田、羽田、関空、中部、福岡  
ホーチミン ⇒ 成田、羽田、関空、中部、福岡

#### 現状分析と路線誘致に向けた方針

- 3か国のうち最も訪日客数は最も少ないが、四国エリアへの2017年の延べ宿泊者数は2016年から倍増。
- 訪問目的は3割が観光、2割が商用である一方、5割が留学生や技能実習生などの「その他」。
- リピーターが増加傾向であり、ゴールデンルート以外の地域を訪れる商品の販売が拡大している。

KEY

旅行博出展、セミナーや商談会の実施、旅行会社・航空会社の招へいなどの認知度向上施策を通じ、定期便の誘致につなげる。

出展：日本政府観光局（JNTO）

## 2. 2019年度の取り組みー観光（シンガポール、中国華北・東北部エリア）



観光（インバウンド）：訪日需要が旺盛なエリアに対し、中期的観点でアプローチする。

### シンガポール

#### 訪日客数等の現状

- ① 訪日客数：44万人、対前年8.2%（2018年）
- ② 四国の延べ宿泊者数：5,490人泊
- ③ 訪問率ランキング：高知27位、香川29位、愛媛38位、徳島45位

#### 主な都市と定期路線が就航している国内空港

シンガポール ⇒ 成田、羽田、関空、中部、新千歳、那覇、広島

#### 現状分析と路線誘致に向けた方針

- 3か国のうち一人当たりGDPが最も大きく、安定した訪日需要が見込まれる
- 四国エリアへの認知度が低いため、プロモーション活動を行い、知名度の向上を図る。
- 後背地域であるマレーシア、インド、中東などからシンガポールを経由して訪日する需要も見込む。また、広島空港に定期路線が就航していることから中国エリアとの連携も図りながら、新規就航を目指す。

KEY

旅行博出展、セミナーや商談会の実施、旅行会社・航空会社の招へいなどの認知度向上施策を通じ、定期便の誘致につなげる。

### 中国華北・東北部エリア

#### 主な都市と定期路線が就航している国内空港

北京 ⇒ 成田、羽田、関空、中部、福岡、新千歳、那覇、仙台、広島  
大連 ⇒ 成田、羽田、関空、中部、福岡、広島、富山  
天津 ⇒ 成田、羽田、関空、中部、新千歳、那覇、青森  
瀋陽 ⇒ 成田、関空、中部  
ハルビン ⇒ 成田、関空、中部、新潟

#### 現状分析と路線誘致に向けた方針

- 上海エリアと比較して一人当たりの消費額が大きいと言われる。
- 人口規模が大きく、日本の他エリアとは多くの航空路線が就航している。
- 四国・瀬戸内エリアの認知度が低いため、プロモーション活動を行い、知名度の向上を図る。

## 2. 2019年度の取り組みー観光（参画機関との連携強化）



観光需要増進のため、協議会参画機関との連携強化を模索する

### ①観光プロモーション

（海外でのプロモーション）

- ビジットジャパン事業を活用した海外でのプロモーション

### ②観光プロモーション

（首都圏を中心とした国内でのプロモーション）

- ラグビーWC等大型イベントで来日した外国人観光客の取り込み
- 首都圏の観光案内所やホテル等での観光プロモーション

### ③観光プロモーション

（アウトバウンド）

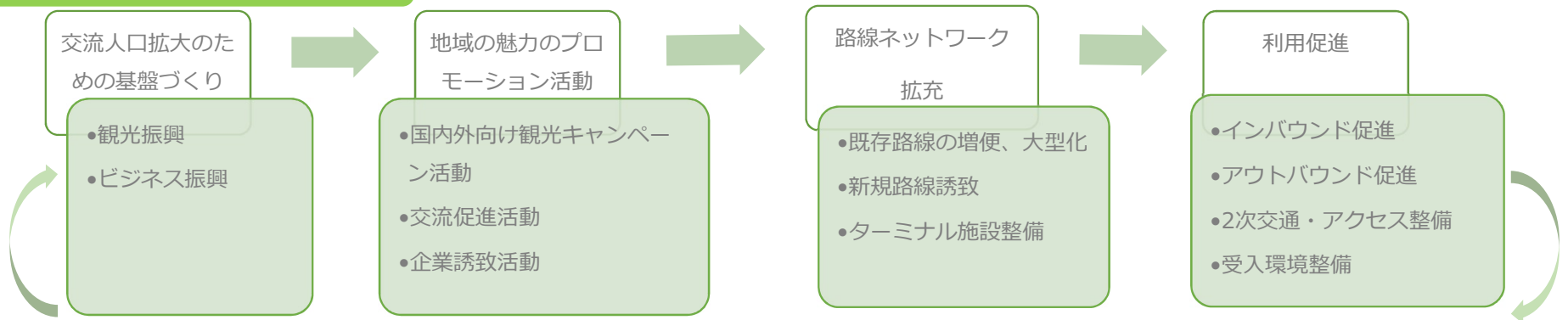
- 学生需要の創出
- リピーター増に向けた取り組み

## 今後のプランの進め方（活性化プランからの再掲）



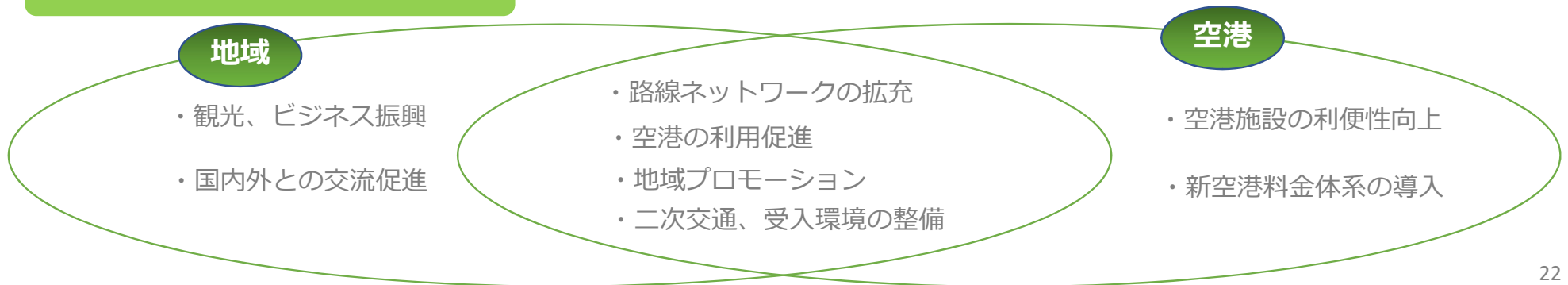
地域と高松空港は、各自の分野において交流人口拡大や航空需要の増加に取組み、連携・協力が  
必要な分野では官民連携の相乗効果を最大限発揮する。

### 交流人口拡大と航空需要の増加のサイクル



### 地域と空港の取組み

地域と空港で連携・協力することとなった取組みについては、事前に調整の上進める



## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

### ✈️ 東京への出張手段としては航空機が最も多い

#### 東京出張時の交通手段

- 85.8%が東京出張時に航空機を利用している。

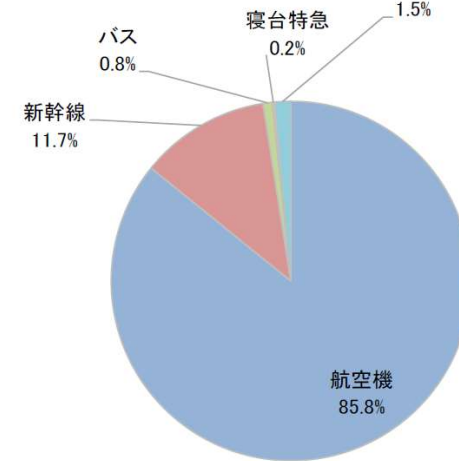
#### 航空機を選択する理由

- 航空機を利用する理由は「移動時間の早さ」が95.1%と圧倒的に多い。

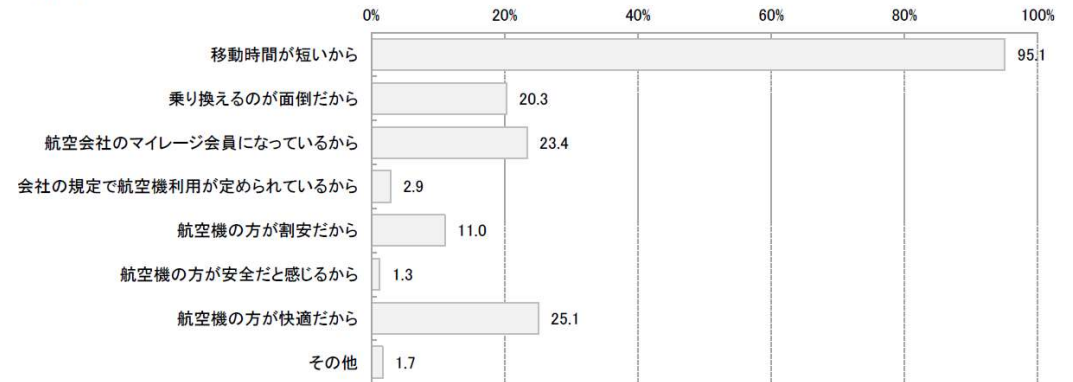
KEY

空港までのアクセスを含めたトータルの移動時間短縮

東京への出張時に主に利用する交通手段は次のうちどれですか。(n=1445)



航空機を選択する理由は次のうちどれですか。(n=1240)



(別紙 1)

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

### ✈️ 東京への出張手段としては航空機が最も多い

#### 新幹線を選択する理由

- 新幹線を利用する理由は「本数の多さ」が50.9%で最多、「高松空港の場所が不便」が42.0%で続く。

#### 事業所所在地による傾向

- 高松市より西にいくほど新幹線利用が増加する(図1)
- 高松市10%、中讃28%、西讃29%、愛媛県東予26%、東讃の新幹線利用は8%
- 東讃の新幹線利用は8%

新幹線を選択する理由は次のうちどれですか。  
(n=169)

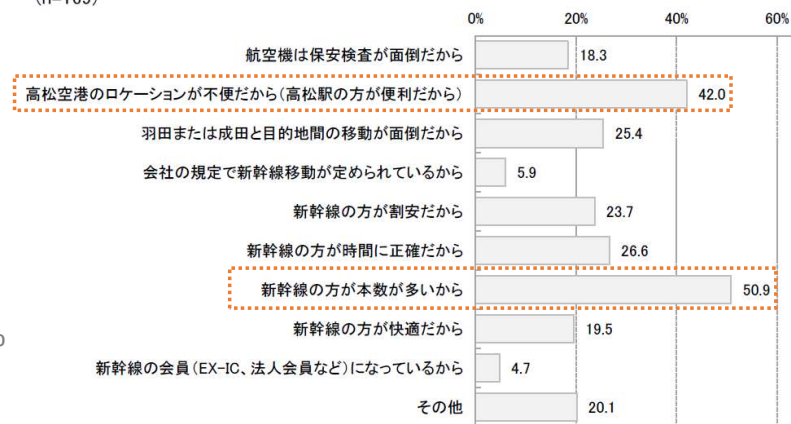
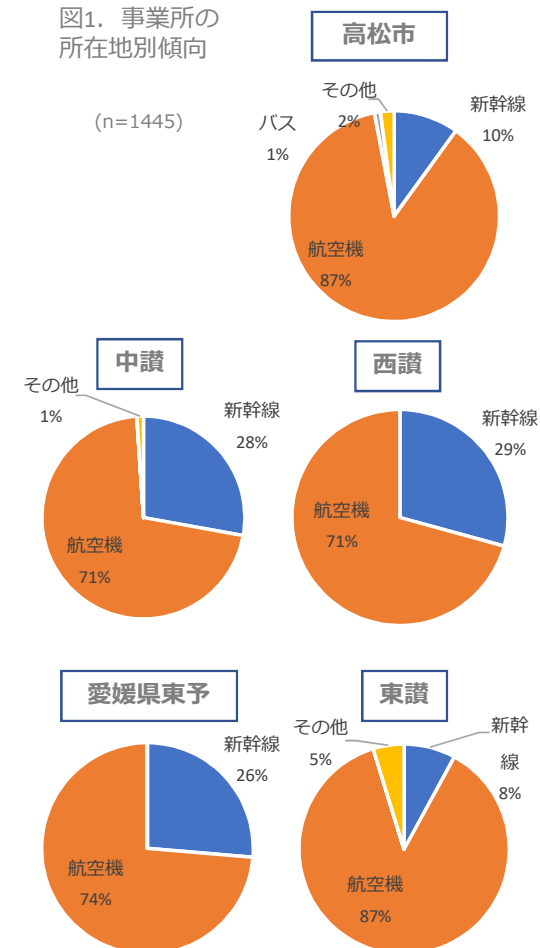


図1. 事業所の所在地別傾向



KEY

- 空港バス路線の増強、アクセス道路の整備
- 駐車場容量拡大
- 航空便数の多頻度化

(別紙2)



## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

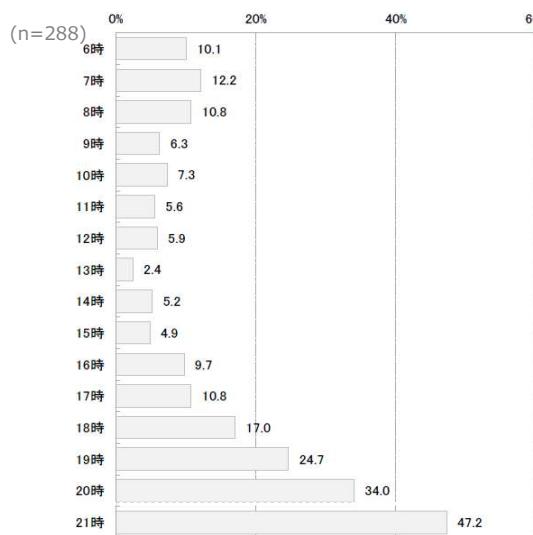
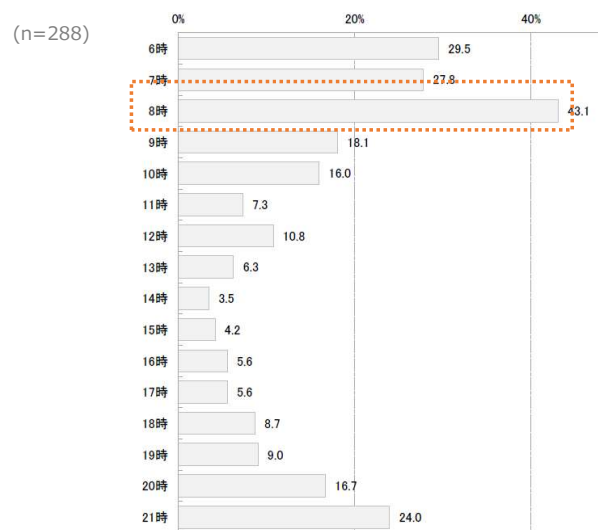
### ✈️ 東京線の空白の時間帯に関する希望が多い

#### 東京線の希望ダイヤ

- 高松空港発：8時が最も多く、6・7・21時が続く（図1）
- 高松空港着：時間が遅くなるにつれ増え、21時が最も多い（図2）
- 2社の羽田線の出発時間が近接していることに起因する保安検査場の混雑解消に対する要望も多い。

図1. 希望ダイヤ（高松空港発）

図2. 希望ダイヤ（高松空港着）



高松 Takamatsu		東京(羽田) Tokyo (Haneda)		高松 Takamatsu	
便名	機種	高松 ▶ 羽田	便名	機種	羽田 ▶ 高松
JAL474	738	7:25 ▶ 8:40	JAL475	738	7:40 ▶ 9:00
ANA532	76P	7:35 ▶ 8:55	ANA531	76P	7:45 ▶ 9:00
JAL476	738	9:40 ▶ 10:55	JAL477	738	9:20 ▶ 10:40
ANA534	76P	9:45 ▶ 11:05	ANA533	76P	9:40 ▶ 10:55
JAL478	738	11:30 ▶ 12:45	JAL479	738	12:00 ▶ 13:20
JAL480	738	14:00 ▶ 15:15	ANA535	321	12:05 ▶ 13:25
ANA536	321	14:05 ▶ 15:25	JAL481	738	13:40 ▶ 15:00
JAL482	738	15:45 ▶ 17:00	ANA997	73H	14:05 ▶ 15:20
ANA998	73H	16:05 ▶ 17:25	JAL483	738	15:40 ▶ 17:00
ANA538	76P	17:35 ▶ 18:55	ANA537	78P	17:35 ▶ 18:50
JAL484	738	17:40 ▶ 18:55	JAL485	738	18:00 ▶ 19:20
ANA540	78P	19:35 ▶ 20:55	ANA539	76P	20:00 ▶ 21:20
JAL486	738	20:10 ▶ 21:25	JAL487	738	20:00 ▶ 21:20

(2019.3.31現在)



- 運航ダイヤの分散
- 運航の多頻度化

(別紙3)

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

### 高松空港の国際線ダイヤはビジネスにはつかいづらい

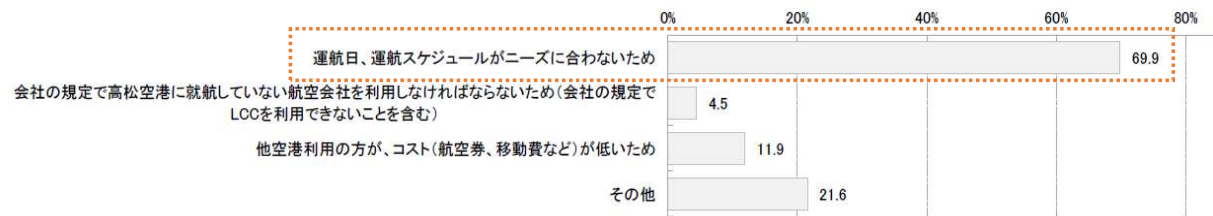
#### 高松空港の国際線が利用されない理由

- 4路線とも「運航日、スケジュールがニーズに合わない」が7割近くを占める。
- いずれの路線も需要の多くがインバウンド旅行客であり、日本発需要向けのダイヤ（オーバーナイトステイ）になっていない。

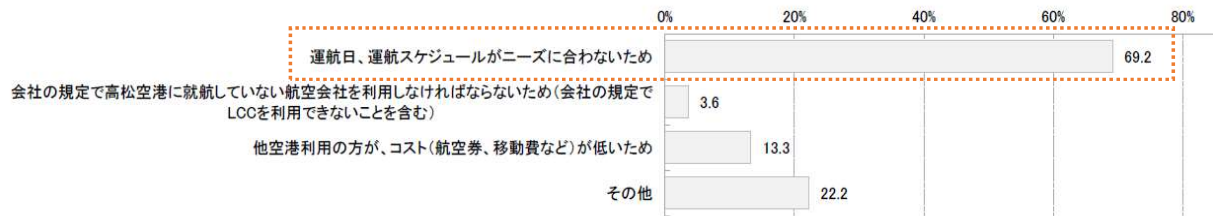
KEY

日本発のビジネス需要にダイヤを合わせると観光需要を逃す。

高松空港からの直行便がある4地域(韓国、台湾、香港、中国)への移動に、高松空港を利用しない場合の理由を教えてください。[韓国] (n=269)



高松空港からの直行便がある4地域(韓国、台湾、香港、中国)への移動に、高松空港を利用しない場合の理由を教えてください。[台湾] (n=279)



※掲載していない香港、上海も同様の傾向

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

 東京への出張頻度が高いほど航空機利用が多い

### 東京出張頻度との相関

東京出張の頻度が高いほど航空機利用率が高まる

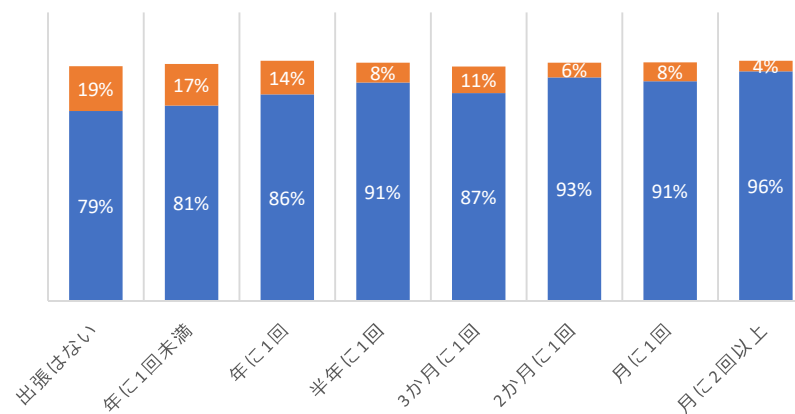
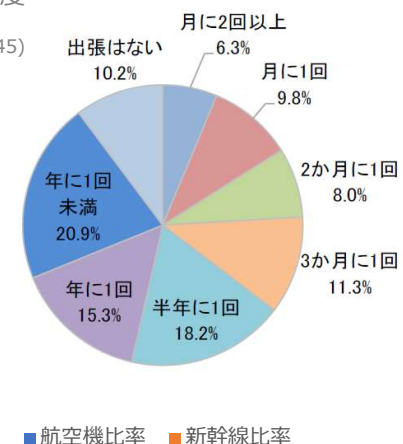


航空機移動の利便性が浸透していない層に対する需要喚起や利便性のPR

中讃、西讃、四国中央市の東京への出張需要は年間約60万人（同地域の就業者数にアンケートで得られた出張頻度を掛け合わせ、更にその半分程度の出張需要があると想定）  
1割が航空に転換すると仮定すると、約6万人の航空需要の創出が期待できるのではないか。

出張頻度

(n=1445)



(別紙5)

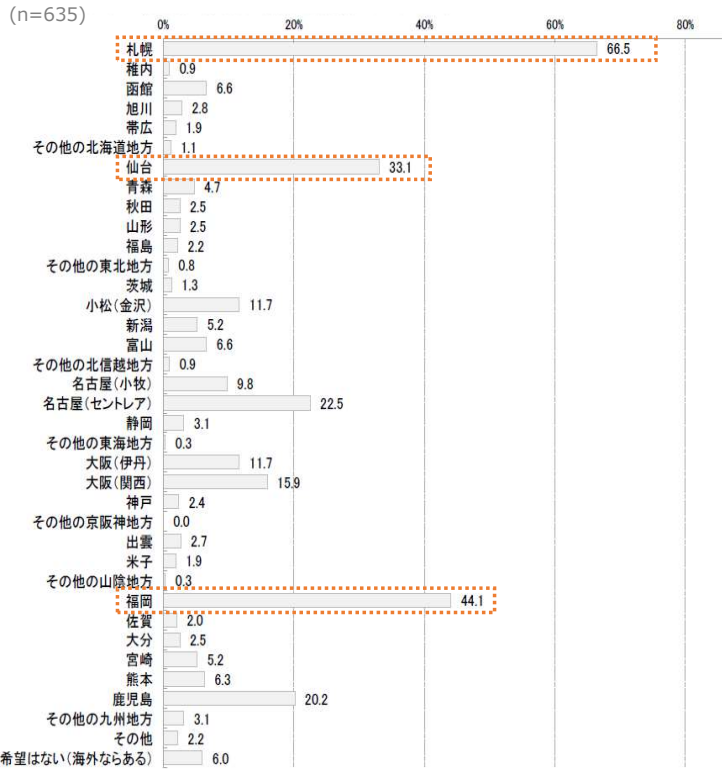
## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策



ビジネス上、新規路線を要望する声は大きい

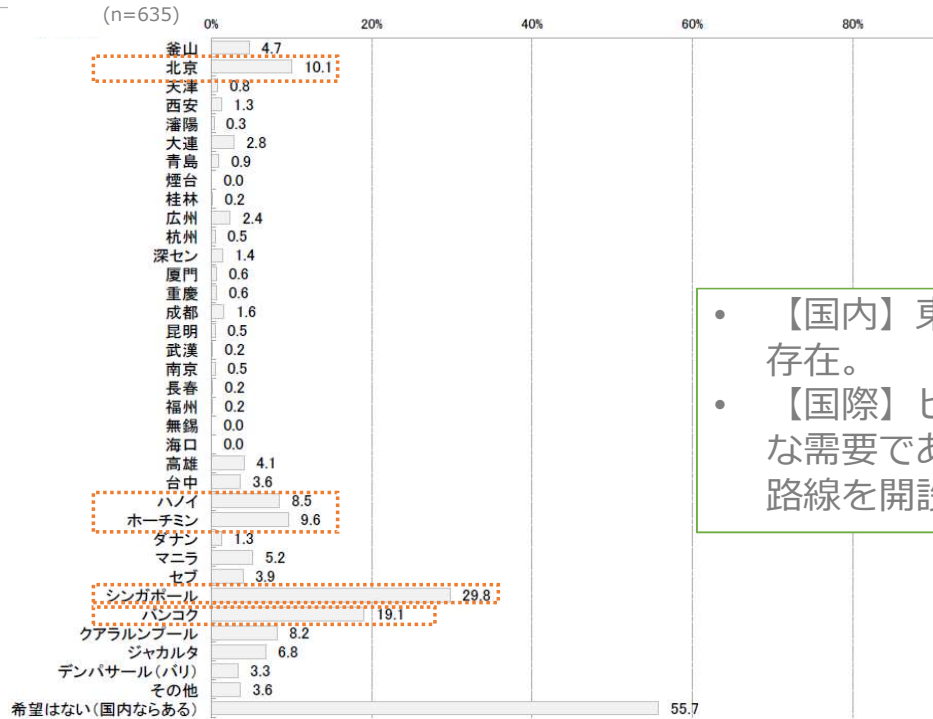
### 企業活動上希望する目的地（国内）

- 「札幌」が最も多く、「福岡」「仙台」と続く。



### 企業活動上希望する目的地（海外）

- 「シンガポール」が29.8%で最も多く、「バンコク」が19.1%で続く。北京、ベトナムも希望が多い。
- 「希望はない」が55.7%あり、海外出張需要が少ないことも窺える。



- 【国内】東京以外にもビジネス需要が存在。
- 【国際】ビジネス需要は路線の基礎的な需要であるが、それだけで新規国際路線を開設することは厳しい。

(別紙6)

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

### 高松空港への移動手段は自家用車とバス

#### 空港への移動手段

- 自家用車（自ら運転）が48.2%と最も多く、リムジンバス（高松市内）が41.4%で続く（図1）。
- 事業所所在地が高松空港から遠くなるほど、自家用車の比率が高まる。  
例) 高松市49%、中讃74%、西讃100%、東讃89%、愛媛県東予85%  
※自家用車（旅行者自らの運転）および家族や会社の送迎の合算値

#### 駐車場が満車だった経験

- 駐車場が満車だった経験は80.5%が「ない」と回答。「2018年4月以前」はやや割合が高かったが、「2018年4月以降」になると減少（図2）。



- 自家用車以外に手段のない地域へのバス路線開設。
- 既存リムジンバスについては、ダイヤや運行便数、琴電との接続等に対する改善。
- 立体駐車場の建設により駐車場のひっ迫は緩和される。

図1. 高松空港への主な移動手段

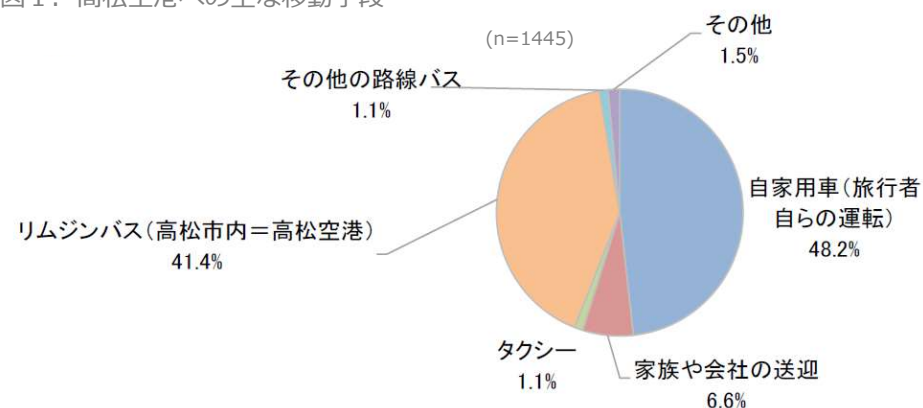
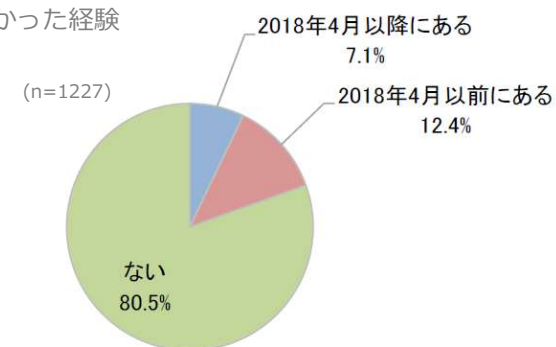


図2. 高松空港の駐車場に駐車できなかった経験の有無

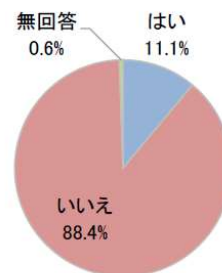


(別紙7)

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

### 一定の航空貨物需要があるが、利用につなげていない

図1. 高松空港を利用した航空貨物を希望するかどうか  
(n=1445)



### 航空貨物について

- 高松空港発着での航空貨物輸送希望は11.1%が「はい」と回答(図1)。
- 「高松空港発着(日本向け/海外向け)」ともに「生鮮品」「食品」が多い(図2、3)。

KEY

- 需要自体は大きくないが、一定の需要は存在。
- 関係者と連携したマーケットと販路の「商流構築」により恒常的な需要に転換。

図2. 高松空港発国内向け

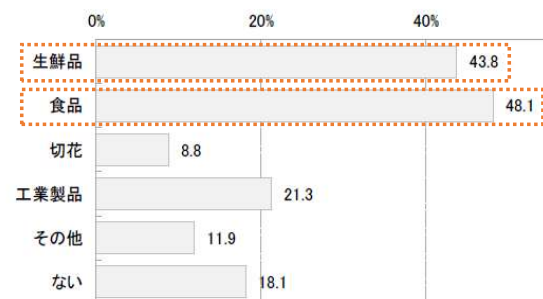
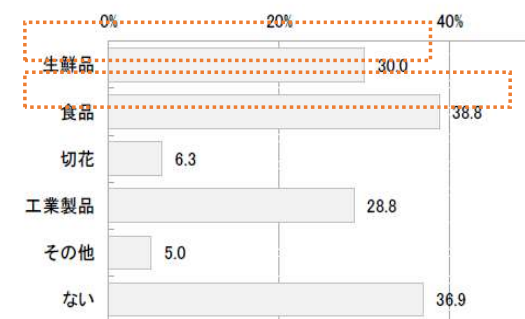


図3. 高松空港発海外向け



(別紙8)

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

---



アンケート結果から、高松空港の利用促進のソリューションは3つに大別される

「高松空港から航空機を今以上に利用するために希望すること」および自由回答による「希望・意見・要望」の結果は、主に右の3つのカテゴリーに分けられる。

それぞれのカテゴリーに対する要望と対応策をまとめる。

空港アクセス

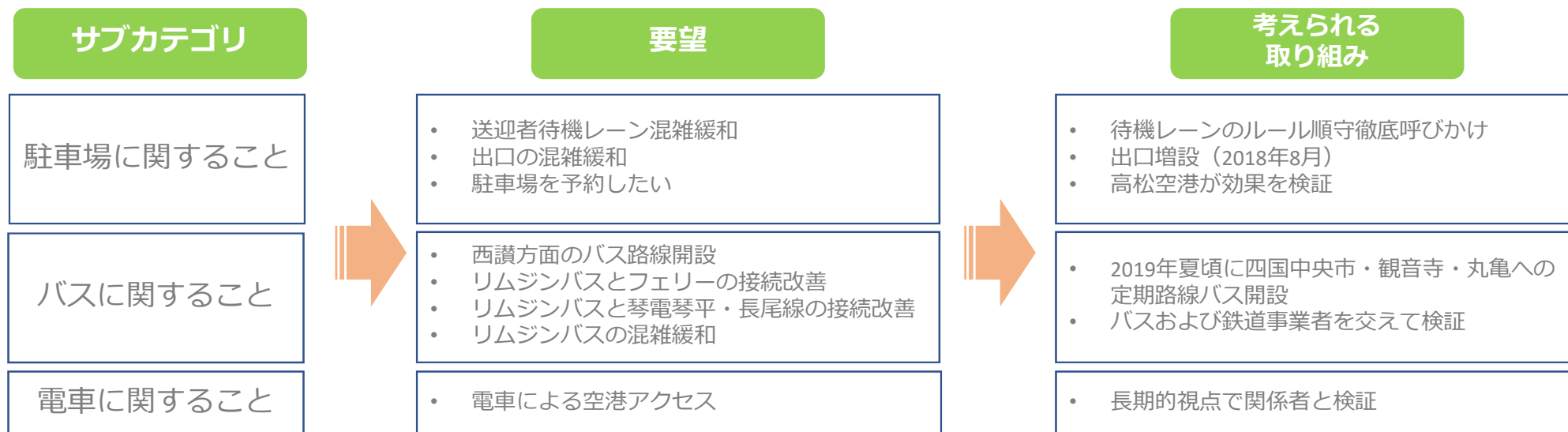
ターミナル施設

航空ネットワーク

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策



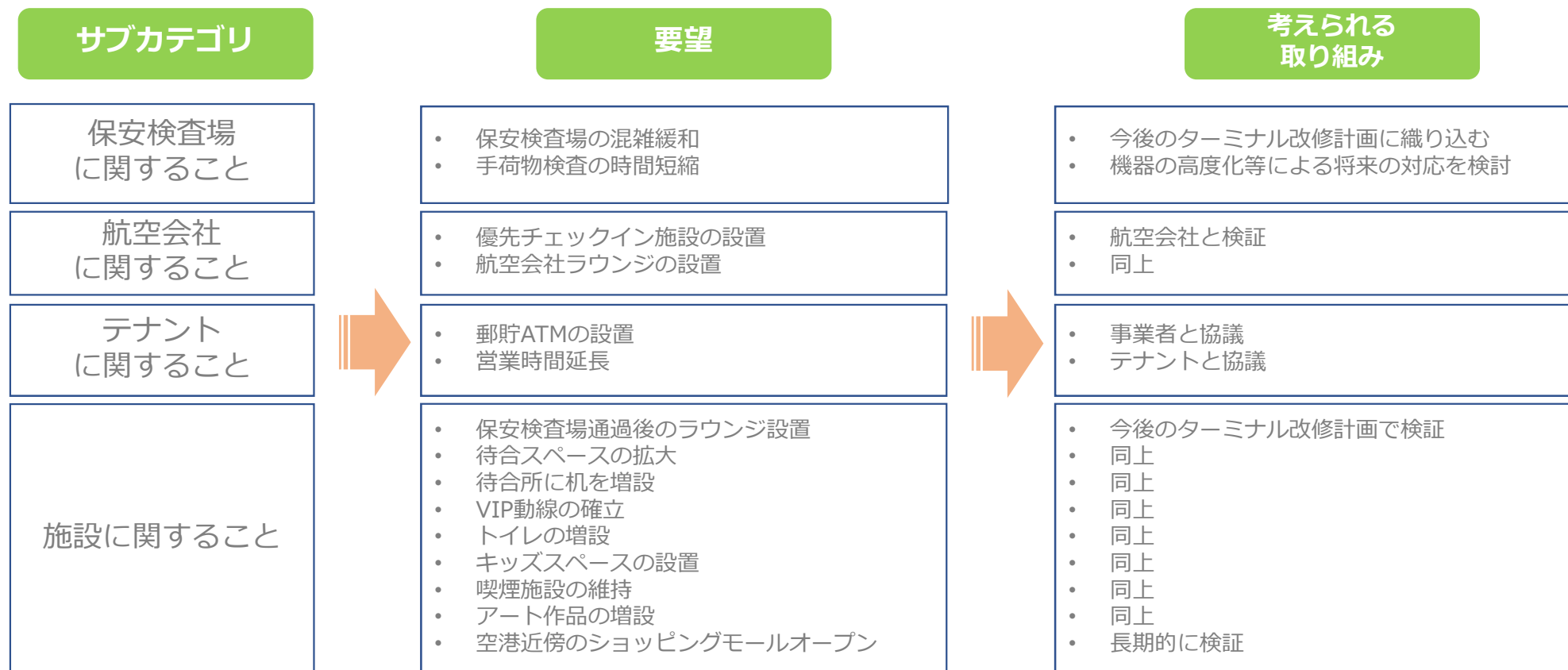
### 空港アクセスに関すること





## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

### ターミナル施設に関すること



(別紙11)

## (別紙) 主なアンケート結果分析と対策

### 航空路線ネットワークに関すること

