

東北北海道の地方空港と観光地を結ぶ
公共交通の利便性向上策に関する調査

報告書

令和8年3月

国土交通省北海道運輸局

【報告書目次】

第1章 調査概要	1
1-1 調査名	1
1-2 調査目的	1
1-3 調査内容	1
1-4 調査フロー	6
1-5 調査実施スケジュール	7
第2章 東北海道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査	8
2-1 調査実施概要	8
2-2 調査結果の整理	9
2-3 現状調査結果のとりまとめ	33
第3章 東北海道の地方空港を利用した旅行者の移動実態・ニーズ調査等	35
3-1 旅行者等の移動実態・ニーズ把握調査実施概要	35
3-2 旅行者等の移動実態・ニーズ把握調査結果の整理	38
3-3 旅行者等の移動実態・ニーズ把握調査結果のとりまとめ	46
第4章 地方空港からの2次交通整備等に係る先進事例調査	50
4-1 先進事例調査実施概要	50
4-2 先進事例調査結果の整理	51
4-3 広島空港現地調査結果の整理	60
4-4 先進事例調査結果のとりまとめ	64
第5章 東北海道の地方空港から観光地へのアクセス改善方策の検討	67
5-1 勉強会開催概要	67
第6章 本調査の取りまとめ	81
6-1 本調査の分析結果を踏まえた2次交通検討の重要な視点	81
6-2 モデルケースとしての2次交通整備の方向性	82
6-3 東北海道の地方空港における2次交通整備の方向性（総括）	84

第1章 調査概要

1-1 調査名

東北北海道の地方空港と観光地を結ぶ公共交通の利便性向上策に関する調査

1-2 調査目的

本調査は、東北北海道の地方空港から観光地・アクティビティ拠点へ至る2次交通の利便性向上が道内の周遊行動へ与える影響及び既存公共交通の利用促進に資する可能性を検証し、その成果を踏まえて、各空港における持続可能な2次交通整備のあり方を提示することを目的とする。

なお、目的達成に向け、現状把握/課題抽出/先進事例の把握/利便性向上策の検討といった段階的・論理的プロセスを探り、主にとがち帯広空港・女満別空港（両空港と関係性の強い旭川空港を含む）を対象に、旅行者アンケート調査・関係者ヒアリング及び人流データ等のエビデンスに基づき、実装可能な施策パッケージの取りまとめを行う。

1-3 調査内容

3-（1）東北北海道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北北海道に位置する地方空港（釧路空港、女満別空港、根室中標津空港、とがち帯広空港、オホーツク紋別空港）を対象に、各空港を発着地とする2次交通の実態（運行形態、運行回数等）に加え、就航路線や空港利用者数などの基礎データを収集し、空港ごとの特性を整理する。

基礎データ収集は、2つの観点での整理を想定しており、路線網等のハード面に係るデータとして、交通事業者が公表する各種情報や GTFS（標準的なバス情報フォーマット）などのデジタルデータから、各空港における2次交通の構成やアクセス特性（2次交通を活用した主要観光地等へのアクセス性、乗り継ぎ時間等の航空機と2次交通の接続状況）などの基礎データを収集・整理する。

また、情報提供体制や利用促進等のソフト面に係るデータとして、交通予約サービスの制約状況（「えきねっと」は日本語のみ対応）や乗り放題バス（ひがし北海道エクスプレスバス等）の利用エリアなども整理する。加えて、これら基礎データの収集時には、必要に応じて関係者へのヒアリングや現地踏査等も交え、データの補完を行うこととする。

各種情報の収集・整理後は、GIS（地理情報システム）を活用して、2次交通網や空港周辺のアクセス状況等を視覚的に表現し、交通利便性や改善の余地を直感的に把握できる資料として取りまとめ、検討可能性のある論点を抽出する。

表 1-1 各種データ調査収集内容

区分	調査項目	想定する収集データ	想定される収集方法
空港概要	基本情報	空港名称/立地状況/空港種別/施設管理者/就航路線 等	各空港 HP/空港管理状況調書 等
	利用状況	利用者数/月別利用者数	空港管理状況調書/旅客動態調査 等
2次交通	運行情報	運行主体/運行区間/交通モード/運行回数/運賃/所要時間 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP/GTFS-JP 等
	接続状況	航空機発着地時間との乗り継ぎ時間 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP/GTFS-JP 等
	サービス環境	多言語環境の有無/キャッシュレス導入状況/事前予約への対応状況 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP 等
	環境	多言語環境の有無/キャッシュレス導入状況/事前予約への対応状況 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP 等
情報提供/利用促進	サービス内容	多言語環境の有無、利用料金 等	各交通事業者 HP/サービス提供事業者 HP 等

3-(2) 東北地方の地方空港を利用した旅行者の移動実態・ニーズ調査等

女満別空港・とちぎ帯広空港・旭川空港の3空港の利用者を主な対象に、インターネット上で回答できる「WEB アンケート調査」を現地及び据付による調査を実施し、旅行者等の2次交通に関する移動実態やニーズを把握する。

また、調査結果は、対象空港ごとに旅行者の交通利用実態や意識傾向を集計・整理し、主要な傾向や課題を可視化した上で、交通利便性に関する改善の方向性を検討するための資料とする。

なお、旅行者等の属性や行動パターン、交通利用状況との関係性を多角的に分析し、2次交通における課題類型や検討論点を整理し、空港別・地域別の改善提案や施策検討の方向性を明らかにする。

加えて、日本人旅行者と比較し回答数を収集しにくいインバウンドのニーズをさらに把握することを目的に、日本に旅行を来ているかに関係なく、海外居住者を対象としたインターネットアンケート調査を実施する。

表 1-2 現地調査実施概要

調査時期	令和7年10月
調査対象	女満別空港/とちぎ帯広空港/旭川空港の発着航空機の利用者
調査箇所	出発口/荷物受取場所
調査体制	多言語対応調査員を含めた4名を各空港に配置
調査方法	WEB アンケート調査（回答用 QR コード用紙の配布）
留意事項	・調査票等の多言語対応（日本語/英語/中国語（繁体字・簡体字）/韓国語） ・トラブル防止のため、多言語対応監督員を配置 ・回収率向上を目的として、現地での調査協力後の御礼品を贈呈

表 1-3 据付調査実施概要

調査時期	令和7年10月～令和8年2月
調査対象	オホーツク管内及び十勝管内を来訪する観光客等
調査箇所	各空港の総合案内所の他、管内のご協力いただける宿泊施設等
調査体制	各施設スタッフから回答用 QR コード用紙を配布
調査方法	WEB アンケート調査（回答用 QR コード用紙の配布）
留意事項	・ 調査票等の多言語対応（日本語/英語/中国語（繁体字・簡体字）/韓国語） ・ 回収率向上を目的として、回答者の中から抽選で御礼品を贈呈

表 1-4 インバウンドアンケート調査実施概要

調査時期	令和8年2月
調査対象	海外に居住する外国人
調査方法	インターネットを通じたアンケート調査

表 1-5 調査内容及びアウトプットイメージ

調査項目	調査設問	アウトプットイメージ	調査方法	
			現地	インターネット
今回の旅行	旅行期間/主な訪問地/同行者構成/訪問目的 等	旅行タイプ別の訪問エリア分布/目的別の移動携行、手段の選択傾向 等	○	×
移動手段	空港からの移動手段/移動手段選択理由/移動に要した費用負担/発着の空港を選択した理由 等	空港ごとの交通モード傾向/所要時間・コストのばらつき/満足度との相関分析 等	○	×
2次交通	満足度（便数・時刻・情報周知等）/観光地アクセスの困難性/改善希望点 等	評価項目別満足度スコア/改善ニーズの傾向把握/断念地点の可視化（マッピング）/アクセス困難エリアの抽出 等	○	×
地方空港利用ニーズ	地方空港利用のニーズ/交通案内のわかりにくさ/移動の不安/決済環境の不満 等	地方空港の利用活性化に向けたニーズの整理/空港利用に対する心理的・物理的障壁の整理と類型化 等	○	○
その他	手荷物預かりへのニーズ 等	手荷物を空港で預かり、ホテル等へ配送するサービスへのニーズを把握 等	○	○

3-（3）地方空港からの2次交通整備等に係る先進事例調査

東北海道の地方空港と旅客規模や地域特性が類似する空港を中心に事例を選定し、2次交通の導入・改善に関する先進的な取組みを調査する。

また、地域の実情に即した持続可能な交通確保のあり方の検討に向け、国外事例も含め、実効性・適用可能性の高い事例から得られる知見をもとに、東北海道における交通施策の方向性を整理する。

事例調査にあたっては、運行形態やサービス内容、他業種との連携、費用負担状況など、2次交通の持続的な運営を支える要素について、導入の背景とともに整理し、とちち帯広空港及び女満別空港への応用可能性を検討する基礎データとする。

表 1-6 調査実施概要

調査対象	コンセッション方式により運営される国内空港及び国外事例
調査方法	- インターネット調査を通じた事前調査 - 必要に応じて関係機関へのヒアリング調査を実施
調査内容	- 空港概要（旅客規模、就航路線 等） 2次交通の運行概要（実施主体、運行区間、利用対象者、運行便数 等） 2次交通の利用方法（利用方法 等）

3-（4）東北海道の地方空港から観光地へのアクセス改善方策の検討

本調査で対象とする東北海道における地方空港として、とちち帯広空港及び女満別空港を選定し、各空港からの2次交通の利便性向上策について勉強会を立ち上げ、それぞれの空港周辺におけるアクセス改善方策を検討する。

表 1-7 勉強会体制

会議名	メンバー（当初）	役割
とちち帯広空港2次交通利便性向上検討勉強会	北海学園大学 鈴木雄教授/北海道エアポート株式会社/十勝バス株式会社/北海道拓殖バス株式会社/公益社団法人北海道観光機構/十勝観光連盟/一般社団法人帯広観光コンベンション協会/一般社団法人音更町十勝川温泉観光協会/北海道十勝総合振興局/帯広市	とちち帯広空港離発着のインバウンド需要等の十勝管内及び道内波及に向けた2次交通利便性向上策を検討
女満別空港2次交通利便性向上検討勉強会	北海学園大学 鈴木雄教授/北海道エアポート株式会社/網走バス株式会社/斜里バス株式会社/阿寒バス株式会社/公益社団法人北海道観光機構/一般社団法人ひがし北海道自然美への道 DMO/一般社団法人網走市観光協会/知床斜里町観光協会/網走市/斜里町	知床地域における観光需要のさらなる回復に向けた2次交通利便性向上策を検討

以下に、勉強会の各回の開催時期とテーマ案を整理する。また、それらのテーマに合わせて報告する資料案及び協議の論点についても示す。

表 1-8 勉強会ごとの開催時期・テーマ/協議の論点・報告資料

No.	開催時期	テーマ	協議の論点	報告資料
1	9月上旬	勉強会と調査分析の方向性を決める	・調査分析の「方向性」について ・2次交通利便性向上策の「方向性」について	・現状整理資料 ・調査設計案
2	12月上旬	調査結果を踏まえて、各地域の2次交通利便性向上策の方向性を決める	【とちぎ帯広空港勉強会】 ・十勝-旭川間における広域的な移動利便性向上策の検討 【女満別空港勉強会】 ・年間を通じた観光客等が地域交通で知床地域を含む広域的な移動ができる環境整備の検討	・分析報告書
3	3月上旬	協議内容を踏まえて、次年度以降の動きを決める	・「勉強会意見」の取りまとめ ・「次年度以降の動き」の整理	・最終取りまとめ案

1-4 調査フロー

本調査の調査フローについて、下図に整理する。

ステップ1	現状把握 (基礎情報の収集)	▶ 空港別の2次交通網、アクセス特性、交通結節機能を調査・整理 ▶ 地域の現状構造を客観的に把握	勉強会の議論方向性 【認識共有フェーズ】 ✓ 現状・問題点を共有し、議論の基礎を構築
ステップ2	移動・利用実態の把握 (旅行者の視点) ※アンケート調査で把握	▶ 実際の利用動向やニーズ、不便箇所を把握 ▶ 現場視点からの課題の抽出と論点の明確化	【課題抽出フェーズ】 ✓ 移動実態やニーズ等の整理による課題の明確化 ✓ 先進事例等を参考にした検討の幅の拡大
ステップ3	道外事例の収集 (各地域の先進組)	▶ 類似規模空港での制度・仕組み・連携形態の工夫を収集 ▶ 議論の幅と深みを与える先進事例を収集	
ステップ4	2次交通利便性向上策提案 (検討・方向性の提示)	▶ 各フェーズの成果を統合的に分析 ▶ 地域特性に即した2次交通利便性向上策を検討 ▶ 議論の熟度を踏まえた具体的方向性を提示	【施策検討フェーズ】 ✓ 現実的な2次交通利便性向上策・体制の検討
まとめ	取りまとめ	▶ 報告書及び概要書の作成	

図 1-1 調査フロー

1-5 調査実施スケジュール

本調査の実施スケジュールについて、以下に整理する。

表 1-9 調査工程 (1/2)

項目	内容	9月	10月	11月	12月
(1) 現状調査	現状調査	●	●		
	各種分析		●	●	
(2) 移動実態・ニーズ調査	実態調査	●	●	●	●
	各種分析			●	●
(3) 先進事例調査	先進事例調査		●	●	●
	各種整理			●	●
(4) アクセス改善 方策の検討	資料作成		●現状整理資料 ●調査設計案	●分析報告書	
	勉強会		●勉強会①		
打合せ・協議		●			●
照査	レビュー(1)	●			
	検証(1)				●

表 1-10 調査工程 (2/2)

項目	内容	1月	2月	3月
(2) 移動実態・ニーズ調査	実態調査			
	各種分析	●	●	
(3) 先進事例調査	先進事例調査			
	各種整理	●	●	
(4) アクセス改善 方策の検討	資料作成		●最終とりまとめ案	●最終とりまとめ ●報告書
	勉強会	●勉強会②		●勉強会③
打合せ・協議				●
照査	レビュー(2)			●
	妥当性確認			●
	最終確認			●

第2章 東北北海道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

2-1 調査実施概要

東北北海道の地方空港（釧路空港、女満別空港、根室中標津空港、とかち帯広空港、オホーツク紋別空港）と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査の実施概要について、以下に整理する。

1-（1）調査目的

東北北海道の地方空港における2次交通の運行状況及び多言語対応等の状況を把握することを目的に、現状調査を実施する。

1-（2）調査対象空港

釧路空港、女満別空港、根室中標津空港、とかち帯広空港、オホーツク紋別空港の5空港を対象に現状調査を実施した。

1-（3）調査方法

インターネットを通じた調査を実施した。

1-（4）調査内容

調査内容については、下表に整理する項目を中心に現状調査を実施した。

表 2-1 各種データ調査収集内容

区分	調査項目	想定する収集データ	想定される収集方法
空港概要	基本情報	空港名称/立地状況/空港種別/施設管理者/就航路線 等	各空港 HP/空港管理状況調書 等
	利用状況	利用者数/月別利用者数	空港管理状況調書/旅客動態調査 等
2次交通	運行情報	運行主体/運行区間/交通モード/運行回数/運賃/所要時間 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP/GTFS-JP 等
	接続状況	航空機発着地時間との乗り継ぎ時間 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP/GTFS-JP 等
	サービス環境	多言語環境の有無/キャッシュレス導入状況/事前予約への対応状況 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP 等
	環境	多言語環境の有無/キャッシュレス導入状況/事前予約への対応状況 等	各交通事業者 HP/各自治体 HP 等
情報提供/利用促進	サービス内容	多言語環境の有無、利用料金 等	各交通事業者 HP/サービス提供事業者 HP 等

2-2 調査結果の整理

調査結果について、各空港の整理結果を整理する。

2-（1）釧路空港

（1）-1）釧路空港現状調査結果の整理



図 2-1 釧路空港の現状調査結果 (1/7)

東北北海道の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 釧路空港 その2



● 空港からの二次交通マップ



出典:国土地理院標準地図、GTFS-JP、交通事業者HP

P.2

図 2-2 釧路空港の現状調査結果 (2/7)

東北北海道の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 釧路空港 その3



● 釧路市街地拡大図



出典:国土地理院標準地図、GTFS-JP、交通事業者HP

P.3

図 2-3 釧路空港の現状調査結果 (3/7)

第2章 東北地方の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - 釧路空港 その4



● 空港からの2次交通詳細【バス交通】

路線名	運行主体	運行区間	交通モード	運行便数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便乗継対応	運賃情報周知体制	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法(車内)	決済方法(車外)	Web購入	事前予約	多言語対応	反映Googleへの
釧路空港連絡バス	阿寒バス	釧路空港⇨釧路市内	空港連絡バス	12往復/日	毎日	45分前	10分～25分	○	電話HP SNS	空港⇨釧路駅前ターミナル:45分/¥950	空港⇨フィッシャー・マンズ・ワーフMOO:55分/¥950	現金	乗車券券売機(釧路空港設置・釧路駅前バスターミナル設置)現金のみ				
阿寒エアポートライナー	阿寒バス	釧路空港⇨阿寒湖温泉	空港連絡バス	1便/日	毎日		遅延対応最大20分	○	電話HP SNS	空港⇨阿寒湖バスセンター:1時間15分/¥950		現金	乗車券券売機(釧路空港設置)現金のみ	阿寒バス旅行サービスサイト	Web予約	○阿寒バス自社サイト	○
		阿寒湖温泉⇨釧路空港	空港連絡バス	1便/日	毎日	接続保証なし		○	電話HP SNS	阿寒湖バスセンター⇨空港:1時間20分/¥950		現金	阿寒湖バスセンター・クレジットカード決済				
スターライナー(釧路号)	中央バス(くしろ)阿寒バス	釧路駅前ターミナル⇨札幌駅前	都市間連絡バス	4便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	釧路駅前ターミナル⇨札幌駅前:5時間15分/¥6,000		×	釧路駅前ターミナル窓口・クレジットカード決済	バスがらぎ発車オンラインネット Japan Bus Online	電話予約(窓口支払) Web予約	○中央バスgoogle翻訳 ×くしろバス ○阿寒バス自社サイトからJapan Bus Online	△サービス名非表示
		札幌駅前⇨釧路駅前ターミナル	都市間連絡バス	4便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	札幌駅前⇨釧路駅前:5時間35分/¥6,000		×	札幌駅前案内所・中央バス札幌ターミナル窓口・クレジットカード決済				
釧路特急ニュースター号	北海道バス	釧路駅前ターミナル⇨市電すすきの前	都市間連絡バス	2便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	釧路駅前⇨市電すすきの前:5時間30分/¥6,000		×		JTバス高速バス、ワイルドワンズ・コンビニ決済	電話予約(乗車時現金払い) Web予約	○Google翻訳	○
		市電すすきの前⇨釧路駅前ターミナル	都市間連絡バス	3便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	市電すすきの前⇨釧路駅前:5時間36分/¥6,000		×					
		釧路駅前ターミナル⇨福住駅前⇨市電すすきの前	都市間連絡バス	1便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	釧路駅前⇨市電すすきの前:5時間44分/¥6,000	釧路駅前⇨福住駅前:10分/¥6,000						

P.4

図 2-4 釧路空港の現状調査結果 (4/7)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - 釧路空港 その5



● 空港からの2次交通詳細【バス交通】

路線名	運行主体	運行区間	交通モード	運行便数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便乗継対応	運賃情報周知体制	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法(車内)	決済方法(車外)	Web購入	事前予約	多言語対応	反映Googleへの
釧路特急ニュースター号	北海道バス	釧路駅前ターミナル⇨市電すすきの前	都市間連絡バス	1便/日(夜行)	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	釧路駅前⇨市電すすきの前:6時間19分/¥6,000	白糠駅前⇨市電すすきの前:5時間7分/¥5,400	×	JTB高速バス、ワイルドワンズ・コンビニ決済	発車オンラインネット	電話予約(乗車時現金払い) Web予約	○Google翻訳	○
		市電すすきの前⇨白糠駅前⇨釧路駅前	都市間連絡バス	1便/日(夜行)	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	市電すすきの前⇨白糠駅前:5時間16分/¥6,000	市電すすきの前⇨釧路駅前:5時間11分/¥5,400						
サンライズ号	阿寒バス	阿寒バス本社⇨道北バス北見バス	都市間連絡バス	2便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	阿寒バス本社⇨道北バス北見バス:7時間50分/¥6,700	阿寒バス本社⇨道北バス北見バス:4時間45分/¥4,200	タッチ決済(道北バスのみ)	阿寒バス釧路営業所・北見バスターミナル・クレジットカード決済	バスがらぎ発車オンラインネット	電話予約(窓口・コンビニ決済) Web予約:バスがらぎ発車オンラインネット・コンビニ	△Google翻訳時刻表情報日本語PDFのみ	○
サンファイ号	阿寒バス	道北バス本社⇨旭川駅前⇨北見バス北見バス	都市間連絡バス	2便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	道北バス本社⇨旭川駅前:7時間35分/¥6,700	道北バス本社⇨旭川駅前:4時間45分/¥4,200		道北バス旭川駅前営業所・北見バスターミナル・クレジットカード決済			Japan Bus Onlineに時刻表情報有	
特急なほ号	根室交通	くしろバス本社⇨根室駅前⇨根室交通有隣営業所	都市間連絡バス	平日2便/日 土・日・祝1便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	くしろバス本社⇨根室駅前:3時間20分/¥2,290		現金	釧路駅前ターミナル窓口・クレジットカード決済	WILLER TRAVEL	×	○Google翻訳	×
特急なほ号	根室交通	根室交通有隣営業所⇨根室駅前⇨くしろバス本社	都市間連絡バス	平日2便/日 土・日・祝1便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話HP SNS	根室交通有隣営業所⇨くしろバス本社:3時間20分/¥2,290			根室駅前ターミナル窓口・クレジットカード決済				

P.5

図 2-5 釧路空港の現状調査結果 (5/7)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - 釧路空港 その6



● 空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線名	運行主体	運行区間	交通モード	運行便数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便乗継対応	運行情報周知媒体	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法車内	決済方法車外	Web購入	事前予約	多言語対応	反映MG
ホワイトピリカ号	阿寒バス	釧路駅前→屈斜路湖・摩周湖 →阿寒湖温泉 →釧路空港→釧路プリンスホテル	定期観光バス	1便/日	2026/1/10～3/29の開毎日	接続なし	接続なし	なし	電話HP SNS	釧路駅前→釧路空港: 8時間50分/¥7,500	釧路駅前→釧路プリンスホテル: 9時間35分/¥8,000	×	×	阿寒バス旅行サービス	Web予約	○ Google翻訳	×
ひがし北海道エクスプレス 釧路5号	阿寒バス	ウトロ温泉→野付半島→中標津空港→摩周湖→阿寒湖→釧路空港→釧路プリンスホテル	ツアーバス	1便/日	2026/1/18～3/15の開毎日	接続なし	接続なし	なし	電話HP SNS	ウトロ温泉→釧路空港	ウトロ温泉→釧路プリンスホテル	×	×	エクスプレスバス個人予約センター(オンライントラベル株式会社)	電話 Web予約	○	×

P.6

図 2-6 釧路空港の現状調査結果 (6/7)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - 釧路空港 その7



● 空港からの二次交通詳細【タクシー】

路線名	運行主体	運行区間	交通モード	運行便数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便乗継対応	運行情報周知媒体	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法車内	決済方法車外	Web購入	事前予約	多言語対応	反映MG
空港送迎 定期タクシー	金星釧路ハイヤー	空港→釧路市中心部	定期タクシー	毎日	毎日					空港→釧路市内/¥6,700(普通) ¥10,600(大型)		会社毎に異なる	×	電話	×		
観光タクシープラン	金星釧路ハイヤー	阿寒湖・摩周湖→釧路市内・空港 釧路市内→空港 釧路市内→市内観光→釧路市内・空港	観光タクシー	毎日	毎日					1時間30分: ¥10,950～	7時間: ¥51,100～	PayPay クレジットカード ICカード	×	電話	×		
観光タクシープラン	釧路交通	釧路空港→釧路原原展望台→和商市場 釧路空港→摩周湖→阿寒湖温泉	観光タクシー	毎日	毎日					釧路空港→和商市場/4時間30分 ¥32,850(税込み)	釧路空港→摩周湖→阿寒湖温泉 6時間30分 ¥47,450(税込み)	現金 クレジットカード 各種Pay ICカード	×	電話 Web	○		
観光タクシープラン	釧路日交タクシー	釧路空港→釧路原原→阿寒湖 釧路空港→厚岸	観光タクシー	毎日	毎日					釧路空港→釧路原原・阿寒湖/8時間00分～ ¥58,400	釧路空港→厚岸/4時間～ ¥29,200～	現金 クレジットカード 各種Pay ICカード	×	電話 FAX メール	×		
観光タクシープラン	第一共栄交通	釧路空港発の設定情報なし	観光タクシー	毎日	毎日					丹頂鶴自然公園～和商市場/2時間 ¥14,600～	厚岸霧多布尾尾森特定公園一周コース ¥43,800	現金 クレジットカード 各種Pay	×	電話	×		
観光タクシー	小嶋交通	情報なし	観光タクシー	毎日	毎日					情報なし	情報なし	現金	×	電話 メール	×		
観光タクシー	まりも交通	情報なし	観光タクシー	毎日	毎日					普通車 ¥3,650/30分 特定大型車 ¥5,170/30分	8時間 料金要確認	現金 キヤッシュレス決済	×	電話	○		

P.7

図 2-7 釧路空港の現状調査結果 (7/7)

(1)-2) 釧路空港現状調査のとりまとめ

釧路空港は、釧路市中心部から北西約20kmに位置する国管理の拠点空港であり、道東地域における航空交通の主要な玄関口の一つとなっている。航空便は東京（羽田）との路線を中心に、札幌（新千歳・丘珠）との道内路線が運航されており、名古屋（中部）及び大阪（伊丹）への路線は季節運航として設定されている。

空港利用状況を見ると、コロナ禍以前は年間80万人規模で推移していたが、令和2年から令和3年にかけて利用者数が大きく減少した。その後は回復傾向にあり、令和6年には70万人台まで回復している。現状では定期国際線の運航はなく、利用者の大半は国内線利用者となっている。月別利用状況を見ると、夏季を中心に利用者数が増加する傾向が確認されている。

空港からの2次交通については、釧路市街地へのアクセスを中心としたバス交通及びタクシー交通が主な交通手段となっている。釧路市街地とのアクセスについては、阿寒バスによる空港連絡バスが運行されており、釧路駅前バスターミナルやフィッシャーマンズワーフ M00 など市街地の主要拠点と空港を結んでいる。所要時間は概ね45～55分程度であり、1日12往復程度の運行が確保されている。

観光地へのアクセスとしては、阿寒湖温泉方面への空港連絡バス（阿寒エアポートライナー）が運行されており、空港から阿寒湖温泉まで概ね1時間15分程度で移動することが可能となっている。この路線は1日1往復程度の運行であるが、航空便の到着時間や阿寒湖温泉地域の宿泊施設のチェックイン・チェックアウト時間を踏まえたダイヤ設定となっており、観光客の利用を想定した交通サービスとなっている。一方で、このような運行形態は車両や乗務員の稼働効率の観点からは必ずしも効率的とは言えず、観光需要への対応と運行効率の両立が課題となる場合がある。

また、釧路駅前バスターミナルを起点として、札幌方面、旭川・北見方面、根室方面などへの都市間バスが運行されているが、これらは空港からの直接接続ではなく、市街地を経由した乗り継ぎが必要となる。

2次交通に関する情報提供については、各交通事業者のホームページや時刻表、予約サイト等を通じて情報が提供されているものの、情報は事業者ごとに分散しており、空港利用者が目的地までの移動手段を一体的に把握することは必ずしも容易ではない。また、時刻表情報の多くは日本語を中心とした情報提供となっており、インバウンドが利用する際には情報取得が難しい場合もある。

以上のように、釧路空港における2次交通は、釧路市街地への空港連絡バスを基軸として都市間バスやタクシー等の交通手段が組み合わさる構造となっている。一方で、空港から主要観光地への直行交通は限定的であり、多くの場合、市街地での乗り継ぎが必要となる。また、交通情報が複数の媒体に分散していることや多言語情報が限定的であることから、空港利用者、特にインバウンドにとっては移動手段を把握することが必ずしも容易ではない状況にある。

2-(2) 女満別空港

(2)-1) 女満別空港現状調査結果の整理



図 2-8 女満別空港の現状調査結果 (1/6)

東北道の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 女満別空港 その2



空港からの二次交通マップ

- ◆ 女満別空港周辺観光地
- JR北海道鉄道路線
- 網走バス 女満別空港連絡バス(空港～網走)
- 北見バス 女満別空港連絡バス(空港～北見)
- 知床エアポートライナー(空港～網走～知床)
- 千歳オホーツクエクスプレス(網走～北見～足寄～新千歳空港)
- ドリーミントオホーツク号(網走～北見～札幌)
- ひがし北海道エクスプレス 網走3号
- (北見・網走～摩周～阿寒～女満別空港～北見・網走)
- ひがし北海道エクスプレス ウトロ4号(網走～阿寒～美幌～女満別空港～ウトロ)
- ひがし北海道エクスプレス 北見8号
- (北見～女満別空港～網走市内観光地～能取岬～網走駅～女満別空港～北見駅)
- ひがし北海道エクスプレス 網走9号(網走～女満別空港～北見)



出典:国土地理院標準地図、GTF5-JP、交通事業者HP

P.2

図 2-9 女満別空港の現状調査結果 (2/6)

東北道の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 女満別空港 その3



空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線 名	運行 主体	運行 区間	交通 モード	運行 回数	運行 日	出発 便乗継 時間	到着 便乗継 時間	航空 便乗継 対応	運 行 情 報 掲 載 知 体	乗① 所要 時間	乗② 所要 時間	決 算 方 法 (車 内)	決 算 方 法 (車 外)	W e b 購 入	事 前 予 約	多 言 語 対 応	反 映 レ バ ー ル
女満別空港 連絡バス	北見バス	女満別空港 ⇄ 空港 連絡バス	空港 連絡バス	11 往復 /日	毎日	43分 ～ 1時間3 分前	5分 ～ 1時間	○	電話 HP	空港⇄北見/ スターミナ ル:42分 /¥1,600		現金 MOBIRY DAYS(IC)	空港内自動 券売機 クレジットカード 電子マネー QRコード	×	×	×	Google翻訳 時刻表日本 語検索結果 のみ
女満別空港 連絡バス	網走バス	女満別空港 ⇄網走駅前 ⇄網走バス ターミナル	空港 連絡バス	10 往復 /日	毎日	35分 ～1時 間15分 前	5分 ～1時 間5分	○	電話 HP SNS	空港⇄網走/ スターミナ ル:35分 /¥1,050		現金 クレジットカード カードタッチ 決済 QRコード	空港内自動 券売機 クレジットカード 電子マネー QRコード	○ 多言語対応	×	×	Google翻訳 時刻表日本 語PDFのみ
知床 エアポート ライナー	斜里バス 網走バス	女満別空港 ⇄斜里バス ターミナル ⇄ウトロ温泉バ スターミナル	空港 連絡バス	2 往復 /日	季節運 行	52分 ～ 57分 前	9分	○	電話 HP SNS	空港⇄ウト ロ:2時間13分 ～2時間30分 /¥3,500	空港⇄斜里/ バスターミナ ル:1時間24分 ～1時間27分 /¥2,300	現金	空港案内所 現金のみ	○ 多言語対応	×	△ Google翻訳 時刻表英語 記載あり 運賃表日本 語のみ	
千歳 オホーツク エクスプレス	網走バス	網走/バスター ミナル⇄新千 歳空港⇄南 千歳駅	都市間 連絡バス	1便 /日	土日祝 および 休前日 年末年始・夏季 期間	接続 なし	接続 なし	△	電話 HP SNS	網走/バスター ミナル⇄新千 歳空港:7時 間15分 /¥6,500	網走/バスター ミナル⇄南千 歳駅:7時間 30分 /¥6,500	×	×	バスNAVI 北海道	Web予約	バスNAVI 北海道の Google翻訳	
千歳 オホーツク エクスプレス	網走バス	新千歳空港 ⇄網走バス ターミナル	都市間 連絡バス	1便 /日	土日祝 および 休前日 年末年始・夏季 期間	接続 なし	接続 なし	△	電話 HP SNS	新千歳空港⇄ 網走/バスター ミナル: 6時間10分 /¥6,500		×	×	バスNAVI 北海道	Web予約	バスNAVI 北海道の Google翻訳	
ドリーミント オホーツク 号	中央バス 北見バス 網走バス	網走/バスター ミナル⇄札幌 駅前	都市間 連絡バス	6便 /日	毎日	接続 なし	接続 なし	△	電話 HP SNS	網走/バスター ミナル⇄時計 台前:6時間 20分 /¥6,510～ ¥7,970		×	網走・北見バ スターミナル クレジットカード カード決済	バスプラザ 発車オーライ ネット WILLER TRAVEL スカイチケット	電話予約 (窓口決済) コンビニ予約 Web予約	Google翻訳	
ドリーミント オホーツク 号	中央バス 北見バス 網走バス	札幌駅前⇄ 網走/バスター ミナル	都市間 連絡バス	6便 /日	毎日	接続 なし	接続 なし	△	電話 HP SNS	札幌駅前⇄ 網走/バスター ミナル:6時 間5分 /¥6,510～ ¥7,970		×	中央バス札 幌ターミナル クレジットカード カード決済	バスプラザ 発車オーライ ネット WILLER TRAVEL スカイチケット	電話予約 (窓口決済) コンビニ予約 Web予約	Google翻訳	

P.3

図 2-10 女満別空港の現状調査結果 (3/6)

第2章 東北地方の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北地方の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 釧路空港 その4



空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線名	運行主体	運行区間	交通モード	運行便数	運行日	出発便乗降時間	到着便乗降時間	船便運送対応	運行情報周知媒体	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法③	決済方法④	Web購入	事前予約	多言語対応	反映ロゴ等
御路空港連絡バス	阿寒バス	御路空港⇨御路市内	空港連絡バス	12往復/日	毎日	45分前	10分〜25分	○	電話HP SNS	空港⇨御路駅前・タミナル: 45分/¥950	空港⇨フィッシャー・マンズ・ワー・MOO: 55分/¥950	現金	乗車券券未渡(御路空港設備・御路駅前・バスターミナル設置)現金のみ				
阿寒エアポートライナー	阿寒バス	御路空港⇨阿寒湖温泉	空港連絡バス	1便/日	毎日	遅延対応最大20分	/	○	電話HP SNS	空港⇨阿寒湖バスセンター: 1時間15分/¥950	/	現金	乗車券券未渡(御路空港設備)現金のみ	阿寒バス旅行サービスサイト	Web予約	○阿寒バス自社サイト	○
		阿寒湖温泉⇨御路空港	空港連絡バス	1便/日	毎日	接続保証なし	/	○	電話HP SNS	阿寒湖/バスセンター⇨空港: 1時間20分/¥950	/	現金	阿寒湖/バスセンター・クレジットカード決済				
スターライት御路号	中央バス/しろく阿寒バス	御路駅前・タミナル⇨札幌駅前	都市間連絡バス	4便/日	毎日	接続なし	接続なし	/	電話HP SNS	御路駅前・タミナル⇨札幌駅前: 5時間15分/¥6,000	/	×	御路駅前・タミナル窓口クレジット決済済	バスばらざ発車オンラインネット Japan Bus Online	電話予約(窓口支払) Web予約	○中央バス google翻訳 <しろく>バス 阿寒バス 自社サイトから Japan Bus Online	△サービス非表示
		札幌駅前⇨御路駅前・タミナル	都市間連絡バス	4便/日	毎日	接続なし	接続なし	/	電話HP SNS	札幌駅前⇨御路駅前・タミナル: 5時間35分/¥6,000	/		札幌駅前・中央バス札幌・タミナル窓口クレジットカード決済				
御路特急ニースター号	北海道バス	御路車庫⇨御路駅前・タミナル⇨市電すすきの前	都市間連絡バス	2便/日	毎日	接続なし	接続なし	/	電話HP SNS	御路車庫⇨市電すすきの前: 5時間30分/¥6,000	/	×					
		市電すすきの前⇨御路駅前・タミナル御路車庫	都市間連絡バス	3便/日	毎日	接続なし	接続なし	/	電話HP SNS	市電すすきの前⇨御路駅前: 5時間36分/¥6,000	/	×	JTB高速バス、ウェルネット・コンビニ決済	発車オンラインネット	電話予約(乗車時現金払い) Web予約	○Google翻訳	○
		御路車庫⇨御路駅前・タミナル⇨福住駅⇨市電すすきの前	都市間連絡バス	1便/日	毎日	接続なし	接続なし	/	電話HP SNS	御路車庫⇨市電すすきの前: 5時間44分/¥6,000	御路車庫⇨福住駅: 5時間10分/¥6,000						

P.4

図 2-1-1 女満別空港の現状調査結果 (4/6)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 釧路空港 その5



空港からの二次交通詳細【バス交通】

ササレる 路線名	運行 主体	運行 区間	交通 モード	運行 便数	運行 曜日	出 発 便 離 離 時間	到 着 便 離 離 時間	船 便 運 送 対 応	制 運 情 報 知 体	① 所 要 船 間 運 賃	② 所 要 船 間 運 賃	決 算 方 法 重 心	決 算 方 法 重 心	W e b 購 入	票 見 易 性	多 H P 語 等 の 対 応	M e d i a 等 の 対 応
銚路特急 ニュース 号	北海道 バス	銚路駅前→銚 路駅前→タ ミナル→白 帆駅前→市 電すずきの の前	都市間 連絡 バス	1 便/日 (夜行)	毎日	接続 なし	接続 なし		電話 HP SNS	銚路車庫→市 電すずきの 前:6時間19 分/¥6,000	白帆駅前→市 電すずきの 前:5時間7 分/¥5,400	×	JTB高速バス、 ウェルネット コンビ二決済	発車オーライ ネット	電話予約(乗 車時現金払) Web予約	○ Google翻訳	○
サンライズ 号	阿寒バス 道北バス 北見バス	阿寒バス本社 札幌→銚路 駅前→北見バ スターミナル 旭川駅前→道 北バス本社	都市間 連絡 バス	2 便/日	毎日	接続 なし	接続 なし		電話 HP SNS	阿寒バス本社 →北見バス ターミナル:3 時間45分/¥ 6,700	阿寒バス本社 →北見バス ターミナル:3 時間45分/¥ 4,200	タッチ決 算(道北バス のみ)	阿寒バス銚 路営業所・北 見バスターミ ナルクレジッ トカード決済	バスがらぎ 発車オーライ ネット	電話予約 (窓口・コンビ二 決済) Web予約(バ スがらぎ) 発車オーライ ネット コンビ二	△ Google翻訳 時刻表情報 日本版PDFのみ	○
アンファイ 号	阿寒バス 道北バス 北見バス	道北バス本社 →旭川駅前 →北見バス ターミナル→ 銚路駅前→ 阿寒バス本 社	都市間 連絡 バス	2 便/日	毎日	接続 なし	接続 なし		電話 HP SNS	道北バス本社 →北見バス ターミナル:3 時間45分/¥ 6,700	道北バス本社 →北見バス ターミナル:3 時間45分/¥ 4,200		道北バス旭 川駅前営業所・北 見バスターミ ナルクレジッ トカード決済	バスがらぎ 発車オーライ ネット	Japan Bus Online:時 刻表情報有		
特急な わろ	根室交通	くしろバス本 社→銚路駅前 →根室駅前→ タミナル→ 根室交通有 限営業所	都市間 連絡 バス	平日 2便/日 土・日・祝 1便/日	毎日	接続 なし	接続 なし		電話 HP SNS	くしろバス本 社→根室交通 有線営業所: 3時間20分 /¥2,290		現金	銚路駅前タ ミナル窓口・ク レジットカード 決済	WILLER TRAVEL	×	○ Google翻訳	×
特急な わろ	根室交通	根室交通有 限営業所→ 銚路駅前→ タミナル→ くしろバス本 社	都市間 連絡 バス	平日 2便/日 土・日・祝 1便/日	毎日	接続 なし	接続 なし		電話 HP SNS	根室交通有 限営業所→く しろバス本社 :3時間20分 /¥2,290			根室駅前タ ミナル窓口・ク レジットカード 決済				

P.5

図 2-12 女満別空港の現状調査結果 (5/6)

第2章 東北道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北道の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - 釧路空港 その6



● 空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線名	運行主体	運行区間	交通手段	運行便数	運行日	出発便離港時間	到着便離港時間	航空便遅延対応	運行情報提供	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法(内)	決済方法(外)	Web購入	事前予約	多言語対応	MG等への反映
ホワイトビリカ号	阿寒バス	釧路駅前→屈斜路湖・摩周湖 ⇒阿寒湖温泉 ⇒釧路空港⇒釧路プリンスホテル	定期観光バス	1便/日	2026/1/10～3/29の開毎日	接続なし	接続なし	△	電話HP SNS	釧路駅前⇒釧路空港・8時間50分/¥7,500	釧路駅前⇒釧路プリンスホテル・9時間35分/¥8,000	×	×	阿寒バス旅行サービス	Web予約	○ Google翻訳	×
ひがし北海道エクスプレス 釧路5号	阿寒バス	ウトロ温泉⇒野付半島⇒中標津空港⇒摩周湖⇒阿寒湖⇒釧路空港⇒釧路プリンスホテル	ツアーバス	1便/日	2026/1/18～3/15の開毎日	接続なし	接続なし	△	電話HP SNS	ウトロ温泉⇒釧路空港	ウトロ温泉⇒釧路プリンスホテル	×	×	エクスプレスバス個人予約センター(オンライントラベル株式会社)	電話 Web予約	○	×

P.6

図 2-13 女満別空港の現状調査結果 (6/6)

(2)-2) 女満別空港現状調査のとりまとめ

女満別空港は、網走市中心部から南西約17kmに位置する地方管理空港であり、オホーツク地域における航空交通の拠点として機能している。設置者及び管理者は北海道であり、空港運営は北海道エアポート株式会社が担っている。航空便は東京（羽田）との路線を中心に、札幌（新千歳・丘珠）との道内路線が運航されており、大阪（伊丹）や名古屋（中部）への路線は季節運航として設定されている。

空港利用状況を見ると、コロナ禍以前は年間80万人規模で推移していたが、令和2年から令和3年にかけて大きく減少した。その後は回復傾向にあり、令和6年には約77万人程度まで回復している。月別利用状況を見ると、夏季を中心に利用者数が増加する傾向が確認されている。

空港からの2次交通については、網走・北見方面を中心とした空港連絡バスが基幹交通として機能している。網走方面は1日10往復程度、北見方面は1日11往復程度の運行が確保されており、所要時間はそれぞれ約35分、約42分程度となっている。これらの路線により、周辺主要都市との基本的なアクセスは一定程度確保されている。

一方で、知床（ウトロ）方面へのアクセスについては「知床エアポートライナー」が季節運行で1日2往復程度に限られており、観光地への直行交通は限定的である。また、札幌方面など広域移動については網走・北見等での乗り継ぎが必要となる構造となっている。

さらに、観光周遊を目的としたツアーバスや観光タクシーが運行されているものの、これらは季節運行や事前予約型のサービスが中心であり、空港到着後に即時利用できる交通手段は限定的である。

2次交通に関する情報提供については、各交通事業者のホームページや時刻表等により提供されているが、情報は事業者ごとに分散しており、空港から目的地までの移動手段を一体的に把握することは必ずしも容易ではない。また、時刻表は日本語中心の情報提供が多く、インバウンドにとっては理解が難しい場合がある。さらに、Google マップ等への反映や多言語対応の状況は路線ごとにばらつきがあり、情報取得環境に差が生じている状況が見られる。

以上のように、女満別空港における2次交通は、網走・北見方面へのアクセスについては一定の利便性が確保されている一方で、知床等の主要観光地へのアクセスや広域移動においては乗り継ぎが必要となる構造となっている。また、交通情報が分散していることや多言語対応の不足等により、特に観光客やインバウンドにとって移動手段の把握が容易ではない状況にある。

2-(3) 根室中標津空港

(3)-1) 根室中標津空港現状調査結果の整理



図 2-14 根室中標津空港の現状調査結果 (1/4)

東北道の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 根室中標津空港 その2



● 空港からの二次交通マップ



P.2

図 2-15 根室中標津空港の現状調査結果 (2/4)

東北道の地方空港と周辺観光地等の二次交通の現状 - 根室中標津空港 その3



● 空港からの二次交通詳細【バス交通】

サ ル ノ ミ ネ	運 行 主 体	運 行 区 間	交 通 手 段	運 行 便 数	運 行 日	出 発 便 乗 降 時 間	到 着 便 乗 降 時 間	航 空 便 運 送 対 応	運 行 情 報 周 知 体 制	① 所 要 時 間 運 賃	② 所 要 時 間 運 賃	決 算 方 法 (車 内)	決 算 方 法 (車 外)	W e b 購 入	事 前 予 約	多 H P 語 等 対 応	反 M G O o p e n i n g
中標津 空港線	根室交通	中標津空港⇔ 根室駅前バスターミナル	空港 連絡 バス	4 往復/日	毎日	46分 ～ 51分前	30分	×	電話 HP SNS	空港⇔中標津 町交通セン ター:10分 /¥240	空港⇔根室駅 前バスターミ ナル: 2時間9分 /¥1,920	現金	空港券売機 (現金のみ)	阿寒バス旅行 サービスサイト WILLER 空港・中標津バ スターミナル・ 根室発着のみ	Web予約	△ ブラウザ翻訳 チケット販売 サイトリンク (英語、簡体字、 繁体字)	○
オーロラ号	根室交通	根室駅前バスターミナル⇔中 標津トヨグランドホテル ⇔札幌駅前	都市間 バス	1 便/日	水・金・ 日曜日 運行	接続 なし	接続 なし	/	電話 HP SNS	根室駅前バスターミ ナル⇔中標津ト ヨグランドホテル:9 時間10分 /¥8,200	中標津ト ヨグランド ホテル⇔札幌 駅前:7時間 20分 /¥8,200	× 原則事前 決済 根室発のみ、車内で 現金支払 対応	根室駅前バスターミ ナル キャッシュレス 券売機(クレ ジットカード決 済、QRコード 決済)	バスNAVI 北海道	電話予約 Web予約 根室駅前バ スターミナル 券売機予約	△ ブラウザ翻訳 Web予約リン ク日本語のみ	×
オーロラ号	根室交通	札幌大通バスターミナル⇔中 標津バスターミナル ⇔根室駅前バスターミナル	都市間 バス	1 便/日	水・金・ 日曜日 運行	接続 なし	接続 なし	/	電話 HP SNS	札幌大通バスターミ ナル⇔中標津バ スターミナル:7時 間5分 /¥8,200	中標津バ スターミナル⇔根 室駅前:8 時間45分 /¥8,200	×	札幌大通バスターミ ナル (クレ ジット決済、QR コード決済)	バスNAVI 北海道	電話予約 (北越交通札 幌予約 センター) Web予約	△ ブラウザ翻訳 Web予約リン ク日本語のみ	×
ひがし 北海道 エクス プレス 釧路5号	阿寒バス	ウトロ温泉⇔野 付半島⇔中標 津空港⇔阿寒 湖温泉⇔釧路 駅前⇔釧路 プリンスホテル	ツアー バス	1便 /日	2026/ 1/18～ 3/15の 間毎日	接続 なし	接続 なし	/	電話 HP SNS	ウトロ温泉⇔ 中標津空港: 5時間15分 /¥4,487	中標津空港⇔ 釧路プリンス ホテル:5時間 28分 /¥5,187	×	×	エクスプレスバ ス個人予約セン ター (オンラインラ ベル株式会 社)	電話 Web予約	○	×

P.3

図 2-16 根室中標津空港の現状調査結果 (3/4)

第2章 東北北海道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北北海道の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - 根室中標津空港 その4



● 空港からの2次交通詳細【タクシー】

サービス名	運行主体	運行区間	交通モード	運行便数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便遅延対応	運行情報周知体制	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法①	決済方法②	Web購入	事前予約	多言語対応	反Google
観光貸切ハイヤー	日東ハイヤー	空港⇄ウトロ、網走、阿寒湖、釧路市内、根室	観光タクシー	/	毎日	/	/	/	/	6時間～7時間 料金要確認	/	現金	要確認	×	電話予約	×	/
タクシー	北都ハイヤー	空港⇄営業区域内	貸走タクシー	/	毎日	/	/	/	/	/	/	現金	×	/	電話	×	/

P.4

図 2-17 根室中標津空港の現状調査結果 (4/4)

(3)-2) 根室中標津空港現状調査のとりまとめ

根室中標津空港は、中標津町市街地の北西約4kmに位置する地方管理空港であり、道東地域のうち根室・釧路東部圏の航空交通を担う拠点となっている。設置者及び管理者は北海道であり、空港運営は根室中標津空港ビル株式会社が担っている。航空便は東京（羽田）への路線が1日1便、札幌（新千歳・丘珠）への路線が複数便運航されており、道内及び首都圏とのアクセスが確保されている。

空港利用状況を見ると、コロナ禍以前は年間20万人規模で推移していたが、令和2年から令和3年にかけて大きく減少した。その後は回復傾向にあり、令和6年には20万人台まで回復している。月別利用状況を見ると、夏季を中心に利用者数が増加する傾向が確認されている。

空港からの2次交通については、根室方面及び中標津市街地への空港連絡バスが主な公共交通手段となっている。根室方面へは1日4往復程度が運行されており、所要時間は約2時間程度、中標津市街地へは約10分程度でアクセス可能となっている。これにより、周辺地域への基本的なアクセスは確保されている。

一方で、主要観光地への直接アクセスは限定的であり、知床、阿寒湖、摩周湖等の観光地へはバスの直行便が常時運行されているわけではなく、季節運行のツアーバスやタクシー利用が中心となっている。また、札幌方面への広域移動についても、都市間バスは週数便程度の運行に限られており、利便性は限定的である。

さらに、観光周遊を目的としたツアーバスは季節運行・事前予約型のサービスが中心であり、空港到着後に即時利用できる交通手段は限られている。タクシーについても観光利用は可能であるが、事前手配が前提となるケースが多い。

2次交通に関する情報提供については、各交通事業者のホームページや予約サイト等を通じて提供されているものの、情報は事業者ごとに分散しており、空港から目的地までの移動手段を一体的に把握することは容易ではない。また、多言語対応については一部ブラウザ翻訳や外部予約サイトへのリンクに依存している状況が見られ、インバウンドにとっては情報の理解や利用が必ずしも容易とは言えない。さらに、Googleマップ等への反映状況やデジタルでの情報提供の充実度にもばらつきが見られる。

以上のように、中標津空港における2次交通は、中標津市街地及び根室方面へのアクセスについては一定程度確保されている一方で、主要観光地へのアクセスや広域移動の利便性は限定的であり、季節運行や予約型交通への依存が大きい。また、交通情報が分散していることや多言語対応の不足等により、特に観光客やインバウンドにとって移動手段の把握が容易ではない状況にある。

2-（4）とかち帯広空港

（4）-1）とかち帯広空港現状調査結果の整理



図 2-18 とかち帯広空港の現状調査結果 (1/9)



図 2-19 とかち帯広空港の現状調査結果 (2/9)

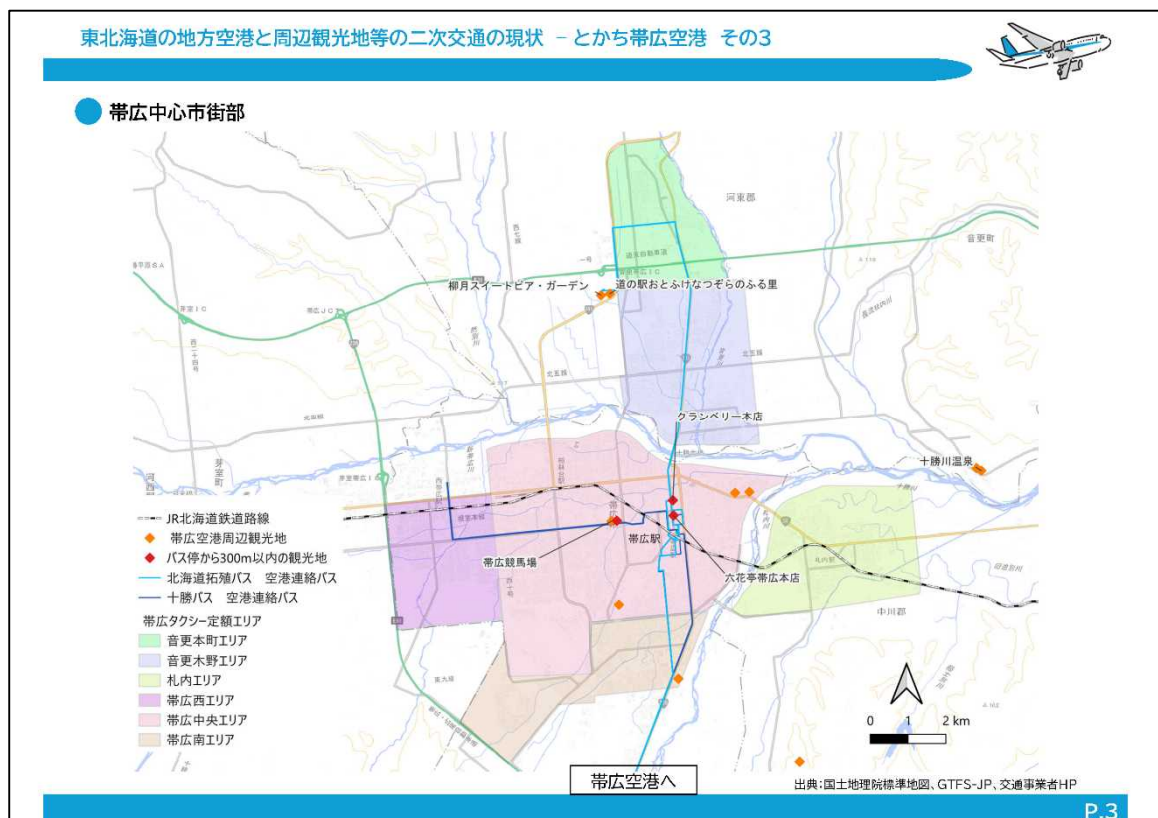


図 2-20 とかち帯広空港の現状調査結果 (3/9)

第2章 東北道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北道の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - とかち帯広空港 その4



● 空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線 バス名	運行 主体	運行 区間	交通 手段	運行 回数	運行 日	出発 便乗時間	到着 便乗時間	航空 便乗時間	運行 情報周知 体制	①所要 時間 運賃	②所要 時間 運賃	決済 方法 車内	決済 方法 車外	Web 購入	事前 予約	多 言 語 対 応	反 映 さ れ て い る
帯広空港 連絡バス	十勝バス	帯広空港⇔ 帯広駅前 十勝バス本社	空港 連絡 バス	7 往復/日	毎日	52分 ～ 57分 前	9分	○	電話 HP SNS	空港⇔帯広バ スターミナ ル:38分 /¥1,000	空港⇔十勝バ ス本社: 1時間3分 /¥1,000	現金 PayPay	空港券売機 (現金のみ)	トカチ	Web予約	○	
とかち 帯広空港 ⇔帯広 空港連絡 バス	十勝バス	帯広空港⇔ 十勝川温泉	空港 連絡 バス	1 往復/日	国際線 運行日	2時間 7分前	40分	○	電話 HP SNS	空港⇔十勝川 温泉:38分 /¥1,600		現金 PayPay	空港券売機 (現金のみ)	トカチ	Web予約	○	
帯広空港 連絡バス	北海道 拓殖バス	帯広空港⇔ 市内ホテル 木野・音更	空港 連絡 バス	7 往復/日	毎日	52分 ～ 57分 前	9分	○	電話 HP SNS	空港⇔帯広市 内ホテル:35 ～46分 /¥1,000	空港⇔道の駅 おとふけ:1時 間28分 /¥1,200	現金 クレジット タッチ 決済 (拓殖バス のみ)	空港券売機(現 金のみ)、道の 駅おとふけ自 動販売機(クレ ジット/QR決 済)、各ホテル フロント	HP WILLER TRAVEL JAL MaaS	Web予約	○	
韓国便 空港 連絡バス	北海道 拓殖バス	帯広空港⇔ 市内ホテル	空港 連絡 バス	1 往復/日	国際線 運行日	2時間 7分前	40分	○	電話 HP SNS	空港⇔帯広市 内ホテル:35 ～46分 /¥1,000		現金	空港券売機 (現金のみ) 各ホテル フロント	WILLER TRAVEL JAL MaaS	Web予約	○	
ノース ライナー	北海道 拓殖バス	帯広駅前⇔ 狩勝峠経由 旭川駅前	都市間 連絡 バス	5 便/日	毎日	接続 なし	接続 なし	電話 HP SNS	帯広バスター ミナル⇔寛良 野: 2時間39分 /¥6,900	旭川駅前⇔帯 広バスターミ ナル:4時間 10分 /¥3,600	旭川駅前⇔帯 広バスターミ ナル:4時間 10分 /¥3,600	×	帯広駅・上土 幌・拓殖バス本 社PayPay可	発車オーライ ネット(クレジッ トカード・キャリ ア決済・コンビ ニ決済・PayPay)	電話予約 (窓口決済) Web予約	△ 道北バス 未対応 ○ 拓殖バス Google購 入	○
	道北バス 十勝バス	旭川駅前⇔ 狩勝峠経由 帯広駅前		5 便/日	毎日	接続 なし	接続 なし										
ノース ライナー	北海道 拓殖バス 道北バス 十勝バス	帯広駅前⇔ 旭川駅前	都市間 連絡 バス	1 便/日	毎日	接続 なし	接続 なし	電話 HP SNS	帯広バスター ミナル⇔帯 広市:2時間 44分/¥2,500	帯広バスター ミナル⇔旭川 駅前:4時間 25分/¥3,600		×	帯広駅・旭川 駅・上土幌・ぬ かびら温泉・帯 広バス本社 PayPay可	発車オーライ ネット(クレジッ トカード・キャリ ア決済・コンビ ニ決済・PayPay)	電話予約 (窓口決済) Web予約	△ 道北バス 未対応 ○ 拓殖バス Google購 入	○

P.4

図 2-21 とかち帯広空港の現状調査結果 (4/9)

東北道の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - とかち帯広空港 その5



● 空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線 バス名	運行 主体	運行 区間	交通 モード	運行 回数	運行 日	出 発 便乗 時間	到 着 便乗 時間	航 空 便乗 延対応	運 行 情 報 周 知 体 制	① 所 要 時 間・運 賃	② 所 要 時 間・運 賃	決 算 方 法 (車 内)	決 算 方 法 車 外	W e b 購 入	事 前 約 定	多 H P 語 等 の 対 応	反 映 さ れ て い る
ノース ライナー	北海道 拓殖バス 道北バス 十勝バス	旭川駅前→ 三回峠経由→ 帯広駅前	都市間 連絡 バス	1 便/日	毎日	接続 なし	接続 なし	電話 HP SNS	電話 HP SNS	旭川駅前→十 勝三線:1時 間56分 /¥2,400	旭川駅前→帯 広バスターミ ナル:4時間 10分 /¥3,600	×	旭川駅・上土 幌・ぬかびら 温泉・拓殖バス 本社PayPay 可	発車オーライ ネット(クレジ ットカード・キャ リア決済・コンビ ニ決済・PayPay)	電話予約 (窓口決済) Web予約	△ 道北バス 未対応 ○ 拓殖バス Google購 入	○
ポテト ライナー	北海道 中央バス 北都交通 JR北海道 バス 十勝バス 北海道 拓殖バス	帯広駅→道の 駅おとふけ→ 札幌駅前 帯広駅→道の 駅おとふけ→ 札幌駅前→中 央バス札幌ター ミナル 帯広駅→芽室・ 御影・清水→大 谷地駅→札幌 駅前 札幌駅前→大 谷地駅→清水・ 御影・芽室→帯 広駅 札幌駅前→道 の駅おとふけ→ 帯広駅 札幌駅前→道 の駅おとふけ	都市間 連絡 バス	10 便/日	毎日	接続 なし	接続 なし			電話 HP SNS	札幌駅前→帯 広駅:3時間 45分～3時 間55分(冬 期積雪時10 分遅延)/¥4,110	御影・清水→ 札幌駅前:3 時間7分～2 時間55分 (冬期積雪時 10分遅延)/ ¥3,820	×	帯広駅・ クレジット カード可	発車オーライ ネット(クレジ ットカード・キャ リア決済・コンビ ニ決済・PayPay) バスぶらざ	電話予約 (窓口決済) Web予約:発 車オーライネッ ト・日本旅行高 速バスドットコ ム・楽天トラ ベル コンビニ予約	○ 北都交通 サイト9か 国語対応

P.5

図 2-22 とかち帯広空港の現状調査結果 (5/9)

第2章 東北地方の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - とかち帯広空港 その6



● 空港からの2次交通詳細【バス交通】

路線名	運行主体	運行区間	交通手段	運行回数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便運送対応	運行情報周知体制	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法(車内)	決済方法(車外)	Web購入	事前予約	多言語対応	反MGU等の対応
とかちミルキーライナー	おびろん観光 北都交通	帯広駅⇒おびろん観光前⇒新千歳空港⇒南千歳駅	都市間連絡バス	6便/日	毎日	接続なし	接続なし	/	電話HP SNS	帯広駅⇒新千歳空港:2時間45分～2時間55分/¥4,600	十勝川温泉⇒新千歳空港:3時間25分/¥4,600	×	帯広駅⇒おびろん観光本社・十勝川温泉富士ホテル内フロント クレジットカード可	バスNAVI北海道(クレジットカード)	電話予約(窓口決済) Web予約	○北都交通サイト9か国語対応	×
		十勝川温泉⇒帯広駅⇒道の駅おとふけ⇒新千歳空港⇒南千歳駅															
		帯広駅⇒道の駅おとふけ⇒新千歳空港⇒南千歳駅		6便/日	毎日	接続なし	接続なし			新千歳空港⇒帯広駅:2時間45分～2時間55分/¥4,600	新千歳空港⇒十勝川温泉:3時間15分～3時間25分/¥4,600	×	新千歳空港カウンター クレジットカード可				
		南千歳駅⇒新千歳空港⇒道の駅おとふけ⇒帯広駅⇒おびろん観光															
		南千歳駅⇒新千歳空港⇒道の駅おとふけ⇒帯広駅⇒十勝川温泉															
		南千歳駅⇒新千歳空港⇒おびろん観光⇒帯広駅⇒十勝川温泉															
		南千歳駅⇒新千歳空港⇒道の駅おとふけ⇒帯広駅⇒十勝川温泉															
		南千歳駅⇒新千歳空港⇒おびろん観光⇒帯広駅															

P.6

図 2-23 とかち帯広空港の現状調査結果 (6/9)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - とかち帯広空港 その7



● 空港からの2次交通詳細【バス交通】

路線 名	運行 主体	運 行 区 間	交 通 手 段	運 行 便 数	運 行 日	出 発 便 乗 継 時 間	到 着 便 乗 継 時 間	航 空 便 運 送 対 応	運 行 情 報 周 知 体 制	① 所 要 時 間・ 運 賃	② 所 要 時 間・ 運 賃	決 算 方 法 (車 内)	決 算 方 法 (車 外)	W e b 購 入	事 前 予 約	多 言 語 対 応	H P 等 の 対 応	M G U 等 の 対 応
帯広特急 ニュース ター号	北海道 バス	帯広営業所→ 帯広駅前→芽 室駅→札幌駅 前→市電すす きの前	都市間 連絡 バス	6便/日	毎日	接続 なし	接続 なし	/	電話 HP SNS	帯広駅前→札 幌駅前:3時 間28分 /¥4,000	御影・清水→ 札幌駅前:2時 間59分:¥3, 800	現金	JTB高速バス、 ウエルネット コンビニ決済	発車オーライ ネット(レジッ トカード・d払 い・PayPay)	電話予約(乗車 時現金払い) Web予約	○ Google翻 訳		○
		帯広営業所→ 帯広駅前→御 影・清水→札幌 駅前→市電すす きの前								札幌駅前→帯 広駅前:3時 間28分 /¥4,000	御影・清水→ 札幌駅前:2時 間59分:¥3, 800							
		帯広営業所→ 帯広駅前→芽 室駅→札幌本 社前→豊平郵 便局前→札幌 駅前→市電すす きの前		6便/日	毎日	接続 なし	接続 なし			札幌駅前→帯 広駅前:3時 間35分～3 時間41分 /¥4,000	札幌駅前→御 清水・御影:2 時間48分 /¥3,800							
		市電すすきの 前→札幌駅前 →芽室駅前→ 帯広営業所								市電すすきの 前→札幌駅前 →清水・御影→ 帯広駅前→帯 広営業所								

P.7

図 2-24 とかち帯広空港の現状調査結果 (7/9)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - とかち帯広空港 その8



空港からの二次交通詳細【タクシー】

路線名	運行主体	運行区間	交通手段	運行回数	運行日	出発・到着時刻	到着便乗時間	航空便乗時間	運行情報周知体制	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法(車内)	決済方法(車外)	Web購入	事前予約	多言語対応	MCO等の利用
空港送迎 定額タクシー	十勝地区 ハイヤー 協会加盟 会社	空港⇄帯広市 中心部	定額 タクシー		毎日					空港⇄帯広市 /¥7,500～ (冬期変動)			会社毎に 異なる	×	会社毎に 異なる	×	×
観光 タクシー プラン	大正 交通	空港⇄帯広市 内近郊 帯広市内近郊 ⇄帯広市内近郊	観光 タクシー		毎日					2時間: ¥13,600 ～	7時間: ¥54,400 ～	Pay Paay クレジットカード 電子マネー	×	Webクレジット 決済対応	Web予約 電話	×	×
観光 タクシー プラン	まいも ハイヤー	空港⇄帯広市 内近郊 空港⇄喜良 野・旭川	観光 タクシー		毎日 (季節)					2時間 料金要確認	8時間 料金要確認	QR クレジットカード 電子マネー	×	×	電話	×	×
観光 タクシー プラン	金星 御路 ハイヤー	帯広市 中心部 ⇄帯広市 内中心部	観光 タクシー		毎日 (季節)					2時間10分 ¥13,000 ～	3時間40分 ¥21,000 ～	Pay Paay クレジットカード	×	×	電話	×	×
値タク旅	帯広 個人 タクシー 協会	帯広市内 中心部 ⇄帯広市 内中心部	観光 タクシー		毎日 (季節)					1時間30分 ¥10,200 ～	6時間30分 ¥44,200 ～	現金	×	×	電話	×	×
リゾート 送迎 定額 タクシー	大正 交通	空港⇄サホロ リゾート・トマ ムリゾート	定額 タクシー		毎日 (季節)					空港⇄サホロ リゾート /¥22,500 (小型) ¥32,500 (大型) + 高速代	空港⇄トマ ムリゾート /¥24,500 (小型) ¥35,000 (大型) + 高速代	現金	×	Webクレジット 決済対応	Web 電話	×	×

P.8

図 2-25 とかち帯広空港の現状調査結果 (8/9)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - とかち帯広空港 その9



多言語対応の状況見える化

<十勝バス>
「空港連絡バスページ」から「韓国便接続バス案内」をリンク



とがち帯広空港→韓国 臨時便運航
空港連絡バス時刻表はこちら 詳しく見る >

とがち帯広空港→韓国 臨時便運航 空港連絡バス時刻表はこちら 詳しく見る >



帯広空港～韓国 空港連絡バス時刻について

○ビートル 公航-韓国 公航 リウジン バス 時間に 関係

↓ 2026/1/6～運行時間は以下の通りです ↓

↓ 2026/1/6부터 운행 시간은 다음과 같습니다. ↓

●とがち帯広空港→韓国

●帯広市 空港連絡バス 時刻表

月・水・金・日	帯広市	仁川 (인천)
帯広市 空港	14:35	11:50
帯広市 空港	14:37	11:52
帯広市 空港	14:40	11:55
帯広市 空港	14:43	11:58
帯広市 空港	14:45	12:00
帯広市 空港	15:15	12:30
帯広市 空港	15:53	13:08

●韓国→とがち帯広空港

●帯広市 空港連絡バス 時刻表

月・水・金・日	帯広市	仁川 (인천)
帯広市 空港	14:00	11:50
帯広市 空港	16:35	14:20

【注意】

とがち帯広空港	帯広市	仁川 (인천)
帯広市 空港	17:10	15:00
帯広市 空港	17:48	15:38

この時刻は帯広市(仁川)の時刻は、
帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

帯広市(仁川)の時刻は、帯広市(仁川)の時刻は、

【料金について】(요금에 대하여)

とがち帯広空港→帯広市(仁川) 1,000円

帯広市(仁川)→帯広市(仁川) 1,000円

とがち帯広空港→帯広市(仁川) 1,000円

とがち帯広空港→帯広市(仁川) 1,000円

十勝バス株式会社 (도카치 버스 주식회사)

【料金について】[요금에 대하여]

とがち帯広空港→帯広市(バスターミナル) 1,000円
帯広市(バスターミナル)→帯広市(バスターミナル) 1,000円
とがち帯広空港→帯広市(バスターミナル) 1,600円

十勝バス株式会社 (도카치 버스 주식회사)

P.9

図 2-26 とかち帯広空港の現状調査結果 (9/9)

(4)-2) とかち帯広空港現状調査のとりまとめ

とかち帯広空港は、帯広市中心部から南へ約25kmに位置する特定地方管理空港であり、十勝地域における航空交通の拠点として機能している。設置者は国土交通大臣、管理者は帯広市であり、空港運営は北海道エアポート株式会社が担っている。航空便は東京（羽田）への路線が複数便運航されているほか、名古屋（中部）への季節運航便が設定されている。また、韓国（清州・仁川）への国際チャーター便も季節的に運航されている。

空港利用状況を見ると、コロナ禍以前は年間60万～70万人規模で推移していたが、令和2年から令和3年にかけて大きく減少した。その後は回復傾向にあり、令和6年には約64万人程度まで回復している。月別利用状況を見ると、夏季を中心に利用者数が増加する傾向が確認されている。

空港からの2次交通については、帯広市街地への空港連絡バスが基幹交通として機能しており、帯広駅・市内ホテル方面へ1日7往復程度の運行が確保されている。所要時間は約35～40分程度であり、市街地とのアクセスは比較的高い利便性が確保されている。また、十勝川温泉方面への直行バスも運行されており、観光地へのアクセスも一定程度確保されている。

さらに、帯広駅を起点として、札幌方面（ポテトライナー等）、旭川方面（ノースライナー等）、新千歳空港方面（とかちミルキーライナー等）への都市間バスが高頻度で運行されており、道内主要都市との広域移動ネットワークが形成されている。一方で、これらの都市間交通は空港からの直行ではなく、市街地を経由した乗り継ぎが基本となる構造となっている。

観光目的の交通としては、観光タクシーやリゾート送迎タクシー等が運行されており、トマムやサホロなどのリゾート地へのアクセスも可能であるが、多くは事前予約型のサービスとなっている。

2次交通に関する情報提供については、各交通事業者のホームページや予約サイト、MaaS サービス等を通じて提供されており、Web予約やキャッシュレス決済への対応も進んでいる。一方で、情報は事業者ごとに分散しており、空港から目的地までの移動手段を一体的に把握することは必ずしも容易ではない。また、多言語対応については一部路線やWebページで対応が進んでいるものの、全体としては統一的な情報提供には至っていない状況が見られる。特に、国際線利用者向けには、専用ページへのリンク等により情報提供が行われているが、情報の所在が分かりにくいケースも見られる。

以上のように、とかち帯広空港における2次交通は、帯広市街地へのアクセス及び道内主要都市との広域ネットワークについては比較的高い利便性が確保されている一方で、観光地へのアクセスや空港起点での広域移動は市街地での乗り継ぎが前提となる構造となっている。また、交通サービス自体は一定程度充実しているものの、情報が分散していることや多言語対応のばらつきにより、利用者にとって最適な移動手段の把握が必ずしも容易ではない状況にある。

2-(5) オホーツク紋別空港

(5)-1) オホーツク紋別空港現状調査結果の整理

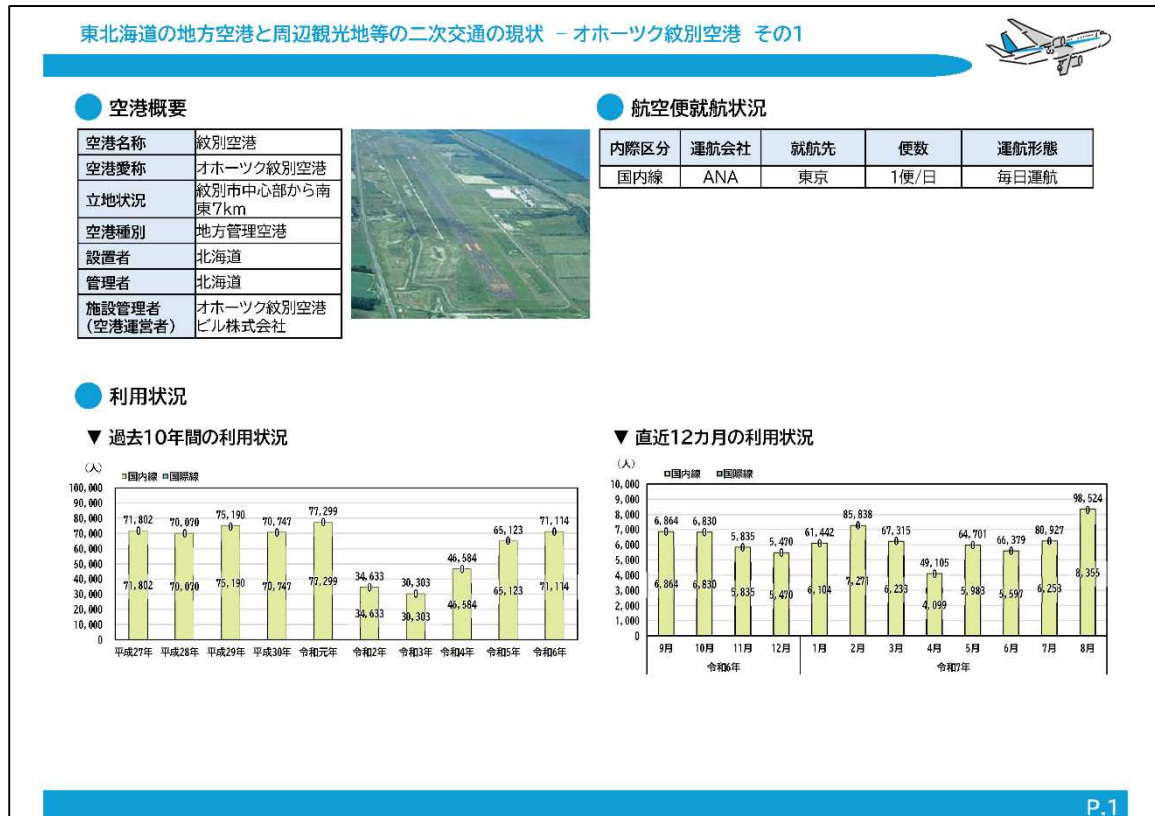


図 2-27 オホーツク紋別空港の現状調査結果 (1/4)



図 2-28 オホーツク紋別空港の現状調査結果 (2/4)

東北地方の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - オホーツク紋別空港 その3

空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線名	運行体	運行間隔	交通モード	運行回数	運行日	出発時刻	到着時刻	航空便送迎対応	運行情報周知体制	①所要時間(運賃)	②所要時間(運賃)	決済方法(車内)	決済方法(車外)	Web購入	事前予約	多言語対応	反MG
紋別空港 無料送迎バス	紋別観光振興公社	紋別空港⇄紋別市街方面	空港連絡バス	1 往復/日	毎日	1時間30分	15分	○	電話 HP SNS	空港⇄紋別バスターミナル:17分/無料						○ブラウザ 翻訳機能	○
紋別空港 無料送迎バス	紋別観光振興公社	紋別空港⇄遠軽	空港連絡バス	1 往復/日	毎日	1時間40分	15分	○	電話 HP SNS	空港⇄遠軽バスターミナル:1時間10分/無料						○ブラウザ 翻訳機能	×
流水もんべつ号	中央バス 北紋バス JRバス 道北バス	紋別バスターミナル⇄札幌駅前	都市間連絡バス	3 便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話 HP SNS	紋別ターミナル⇄札幌駅前:4時間40分(冬期間20分延長) ¥5,600		×	紋別ターミナル 現金・クレジットカード	バスぶらざ 発車オンライン ネット JTB HP	電話予約 (窓口決済) Web予約 コンビニ予約 (ローソン・ミニストップ)	○ブラウザ 翻訳機能	○
流水もんべつ号	中央バス 北紋バス JRバス 道北バス	札幌駅前⇄紋別ターミナル	都市間連絡バス	3 便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話 HP SNS	紋別ターミナル⇄札幌駅前:4時間40分(冬期間20分延長) ¥5,600		×	中央バス札幌ターミナル 現金・クレジットカード	バスぶらざ 発車オンライン ネット JTB HP	電話予約 (窓口決済) Web予約 コンビニ予約 (ローソン・ミニストップ)	○ブラウザ 翻訳機能	○
特急オホーツク号	中央バス 北紋バス JRバス 道北バス	紋別ターミナル⇄旭川駅前	都市間連絡バス	2 便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話 HP SNS	紋別ターミナル⇄旭川駅前:3時間 ¥3,600		×	紋別ターミナル 現金・クレジットカード	バスぶらざ 発車オンライン ネット	電話予約 (窓口決済) Web予約	×日本語 PDFのみ	○
特急オホーツク号	中央バス 北紋バス JRバス 道北バス	旭川駅前⇄紋別ターミナル	都市間連絡バス	2 便/日	毎日	接続なし	接続なし		電話 HP SNS	旭川駅前⇄紋別ターミナル:3時間 ¥3,600		×	旭川駅前営業所 現金・クレジットカード	バスぶらざ 発車オンライン ネット	電話予約 (窓口決済) Web予約	×日本語 PDFのみ	○
ウトロ1号	ひがし北海道エクスプレスバス 旭川バスセンター	紋別市内各ホテル⇄ウトロ温泉各ホテル	ツアーバス 乗車条件有	1 便/日	2026年1/30～3/1の毎週日	接続なし	接続なし		×	紋別⇄網走⇄旭川⇄ウトロ温泉各ホテル:7時間45分 ¥5,887	紋別⇄ウトロ温泉各ホテル:7時間 ¥7,487	×	×	エクスプレスバス 個人予約センター (オンライン・メール・電話)	電話予約 Web予約	○	×

図 2-29 オホーツク紋別空港の現状調査結果 (3/4)

第2章 東北道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

東北道の地方空港と周辺観光地等の2次交通の現状 - オホーツク紋別空港 その4



● 空港からの二次交通詳細【バス交通】

路線名	運行主体	運行区間	交通モード	運行回数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便運送対応	運行情報周知体制	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法(車内)	決済方法(車外)	Web購入	事前予約	多言語対応	反映MG
紋別2号	東北道バス	ウトロ温泉各ホテル⇒紋別市内各ホテル	ツアーバス乗車条件有	1便/日	2026年1/30～3/1の間毎日	接続なし	接続なし	×	×	ウトロ⇒網走駅:2時間20分/¥4,387	ウトロ⇒紋別市内各ホテル:7時間/¥7,487	×	×	エクスプレスバス個人予約センター(オンラインラベル株式会社)	電話予約Web予約	○英語・繁体字HP	×

● 空港からの二次交通詳細【タクシー】

路線名	運行主体	運行区間	交通モード	運行回数	運行日	出発便乗継時間	到着便乗継時間	航空便運送対応	運行情報周知体制	①所要時間・運賃	②所要時間・運賃	決済方法(車内)	決済方法(車外)	Web購入	事前予約	多言語対応	反映MG
タクシー	紋別交通網	空港⇄営業エリア	貸走タクシー	毎日	毎日					空港⇒ガリヤ地区:約1,500円		現金			電話予約	×HPなし	
タクシー	紋別観光ハイヤー課	空港⇄営業エリア	貸走タクシー	毎日	毎日					空港⇒ガリヤ地区:約1,500円		現金			電話予約	×HPなし	

P.4

図 2-30 オホーツク紋別空港の現状調査結果 (4/4)

（５）-２）オホーツク紋別空港現状調査のとりまとめ

オホーツク紋別空港は、紋別市中心部から南東約7kmに位置する地方管理空港であり、北海道が設置・管理を行う地域空港である。航空便は東京（羽田）との路線が1日1便運航されており、道東オホーツク地域における航空アクセスの拠点として機能している。

空港利用状況を見ると、コロナ禍以前は年間7万人前後で推移していたが、令和2年から令和3年にかけて大きく減少した。その後は回復傾向にあり、令和6年には約7万人規模まで回復している。月別利用状況を見ると、冬季を中心に利用者数が増加する傾向が見られ、流氷観光等の季節的な観光需要との関連が示唆される。

空港からの2次交通については、紋別市街地への無料送迎バスが運行されており、空港から紋別バスターミナルまで約17分でアクセス可能となっている。また、遠軽方面への無料送迎バスも運行されているが、いずれも1日1往復程度の運行に限られており、航空便に対応した最低限の交通手段として位置づけられる。

紋別バスターミナルを起点として、札幌方面への都市間バス（流氷もんべつ号：1日3便）、旭川方面への都市間バス（特急オホーツク号：1日2便）が運行されており、道内主要都市との広域移動手段は一定程度確保されている。ただし、これらは空港からの直結ではなく、市街地での乗り継ぎが前提となる構造となっている。

観光目的の交通としては、ウトロ温泉（知床）や網走方面へのツアーバス（ひがし北海道エクスプレスバス）が季節限定で運行されているが、運行期間や利用条件が限定されており、常時利用可能な交通手段とはなっていない。

2次交通に関する情報提供については、各交通事業者のホームページや予約サイト等を通じて提供されているが、情報は事業者ごとに分散しており、空港から目的地までの移動手段を一体的に把握することは容易ではない。また、多言語対応については、無料送迎バスはブラウザ翻訳機能に依存するケースが多く、都市間バスにおいても日本語PDFのみの情報提供にとどまるものが見られるなど、統一的な対応には至っていない。さらに、タクシーについてはホームページ自体が存在しない事業者もあり、インバウンドにとっては情報取得のハードルが高い状況となっている。

以上のように、オホーツク紋別空港における2次交通は、航空便に対応した最低限のアクセス手段として市街地との接続は確保されているものの、運行頻度や交通手段の選択肢は限定的であり、広域移動や観光地アクセスにおいては市街地での乗り継ぎや季節限定サービスへの依存が大きい構造となっている。また、交通サービスの提供自体に加え、情報提供の面においても分散性や多言語対応の不足が見られ、利用者が円滑に移動手段を選択できる環境は十分とは言えない状況にある。

2-3 現状調査結果のとりまとめ

3-（1）空港から周辺都市・観光地へのアクセス

東北北海道の地方空港における2次交通の現状を整理すると、各空港の規模や就航状況、周辺都市・観光地との位置関係に応じてサービス水準に違いは見られるものの、全体として空港から周辺都市へのアクセスは一定程度確保されている状況にある。

一方で、主要観光地や広域的な観光周遊においては、空港からの直行する交通は季節限定などの制約があり、市街地や交通結節点を経由した乗り継ぎを前提とする交通体系となっている。

3-（2）観光需要への対応と運行上の課題

観光需要への対応という観点では、阿寒湖温泉方面や知床方面、十勝川温泉方面など、一部で観光地への直行便や観光客を意識したダイヤ設定が見られるものの、このような交通は季節運行や少便数である場合が多く、常に安定的に利用できる交通手段とはなっていない。

また、2次交通の時刻表は、航空便の発着時刻や宿泊施設のチェックイン・チェックアウト時間に合わせた運行となっており、観光客の利便性向上に資する。一方で、特に宿泊施設のチェックイン・チェックアウト時間に合わせた運行は、宿泊施設側で待ち時間が発生あるいは回送が発生するなど、交通事業者の運行効率の観点からは必ずしも効率的とは言えない場合もあり、観光需要への対応と持続可能な運行との両立が課題となっている。

3-（3）情報提供の課題

情報提供の面では、各交通事業者のホームページ、時刻表、予約サイト等を通じて一定の情報提供は行われているものの、その多くは事業者ごとに分断されており、空港から目的地までの移動手段を一体的に把握することは必ずしも容易ではない状況にある。

特に、複数の交通手段を組み合わせる必要がある場合には、利用者自らが複数の情報媒体から情報を収集し、乗り継ぎや所要時間、予約方法等を個別に確認する必要がある。

3-（4）日本人旅行者・インバウンド双方における情報取得上の課題

日本人旅行者に対しても、交通情報が各事業者単位で整理されていることから、空港到着後に「どこへ、どのように行けるのか」を直感的に把握しにくい状況となっている。加えて、インバウンドに対しては、多言語対応が路線や事業者によって異なり、ブラウザ翻訳機能に依存する例や、日本語PDFのみの情報提供にとどまる例も見られるなど、情報取得環境にはばらつきがある。

このため、特にインバウンドにとっては、交通サービスそのものの有無に加え、利用可能な交通手段を理解し、安心して利用するための情報環境が十分とは言えない状況にある。

3-（5）現状調査結果の総括

東北北海道の地方空港における2次交通は、各空港において市街地や周辺主要都市へのアクセスは一定程度確保されているものの、観光地への直行性、広域周遊への対応、情報提供の一体性、多言語対応といった面で共通の課題を有していることが明らかとなった。

今後、地方空港を起点とした観光周遊や広域移動を促進していくためには、交通サービスそのものの充

第2章 東北海道の地方空港と周辺主要観光地等との2次交通の現状調査

実に加え、乗り継ぎを含めた移動全体を分かりやすく示す情報提供機能の強化や、観光需要と交通事業者の運行効率を両立する仕組みの検討が重要である。

第3章 東北北海道の地方空港を利用した旅行者の移動実態・ニーズ調査等

3-1 旅行者等の移動実態・ニーズ把握調査実施概要

1-(1) 調査目的

女満別空港・とかち帯広空港・旭川空港※の3空港の利用者を対象に、実際に現地に訪れている旅行者等の2次交通に関する移動実態やニーズを把握することを目的に、据置でのアンケート調査を実施する。

また、インバウンドの観光地選択等の状況を把握することを目的に、WEBでのアンケート調査を実施する。

※ 旭川空港での調査は、とかち帯広空港～旭川空港間の2次交通検討に資することから実施する。

1-(2) 現地アンケート調査

(2)-1) 調査実施日時・場所

現地アンケート調査の実施日時及び場所について、以下の通り整理する。

表 3-1 現地アンケート調査実施日時・場所

調査空港	調査実施日時	備考
とかち帯広空港	令和7年10月17日(金) ～令和8年2月28日(土)	とかち帯広空港での調査実施は10月17日(金)であり、これ以降、とかち帯広空港やノースライナー号・空港連絡線車内、観光施設、宿泊施設等において「据置」でのアンケート調査を継続的に実施
旭川空港	令和7年10月7日(火) ～令和8年2月28日(土)	旭川空港での調査実施は10月7日(火)であり、これ以降、旭川空港やノースライナー号・空港連絡線車内において「据置」でのアンケート調査を継続的に実施
女満別空港	令和7年10月14日(火) ～令和8年2月28日(土)	女満別空港での調査実施は10月14日(火)であり、これ以降、女満別空港や知床エアポートライナー車内、観光施設等において「据置」でのアンケート調査を継続的に実施

(2)-2) 回答方法及び回収状況

現地アンケート調査の回答方法は、WEB での回答のみとした。また、回収状況について、以下の通り整理する。

表 3-2 現地アンケート調査の回収状況

調査空港	回収総数	うち道内旅行者	うち道外旅行者	うちインバウンド
とかち帯広空港	679 票	225 票	336 票	118 票
旭川空港	348 票	124 票	186 票	38 票
女満別空港	526 票	179 票	308 票	39 票

(2)-3) 現地アンケート調査項目

現地アンケート調査の調査項目について、以下の通り整理する。

表 3-3 現地アンケート調査項目

調査項目	調査設問
今回の旅行	個人属性/旅行期間/主な訪問地/訪問目的/空港からの移動手段/ 観光地を選択した理由/情報収集方法 等
2 次交通	地域公共交通と連動した 2 次交通の需要/観光地アクセスの困難性/ 改善希望点 等
地方空港利用ニーズ	交通案内の分かりにくさ/移動の不安/決済環境の不満 等

1-(3) WEB アンケート調査

(3)-1) 調査実施日時

WEB アンケート調査の実施日時について、令和 8 年 2 月 17 日（火）から令和 8 年 3 月 4 日（水）まで実施した。

(3)-2) 回答方法及び回収状況

WEB アンケート調査について、アイブリッジ株式会社によるアンケートサービス「FreeasyGlobal」を利用し、WEB 上においてアメリカ、中国、台湾、韓国の各国内全域に対し調査実施した。

回収状況については、以下の通り整理する。

表 3-4 WEB アンケート調査回収状況

対象空港	回収総数	うちアメリカ	うち中国	うち台湾	うち韓国
とかち帯広空港	1,600 票	400 票	400 票	400 票	400 票
旭川空港	1,600 票	400 票	400 票	400 票	400 票
女満別空港	1,600 票	400 票	400 票	400 票	400 票

(3)-3) WEB アンケート調査項目

WEB アンケート調査の調査項目について、以下の通り整理する。

表 3-5 WEB アンケート調査項目

調査項目	調査設問
東北北海道地域の認知 及び訪問意向	個人属性/旅行経験/旅行形態/各空港周辺観光地の認知及び訪問意向
旅行選択要因 (地域公共交通)	交通条件/交通利便性/情報提供/多言語対応/季節対応
観光魅力	季節/食/アクティビティ/景観/滞在環境/地域文化
地域の2次交通	空港連絡の交通/交通改善効果/交通選択

3-2 旅行者等の移動実態・ニーズ把握調査結果の整理

各種アンケート調査結果について、結果概要を以下に整理する。

2-（1）とかち帯広空港・旭川空港

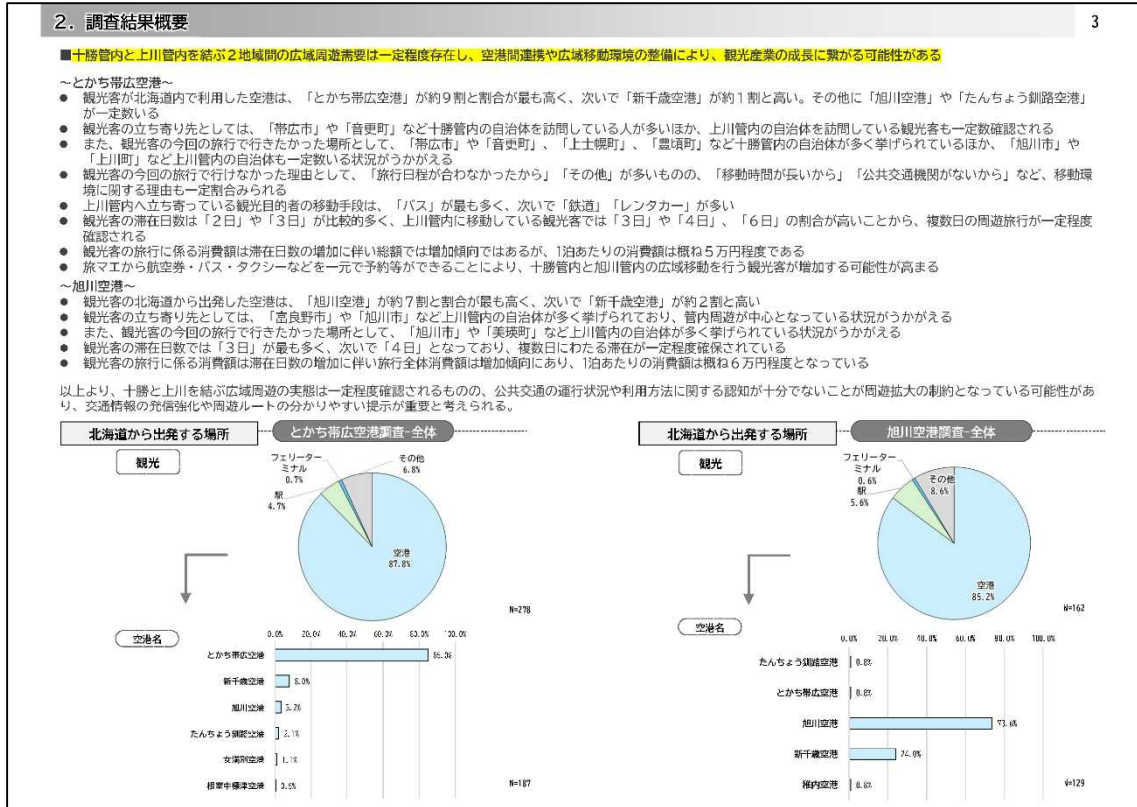


図 3-1 とかち帯広空港・旭川空港調査結果（1/9）

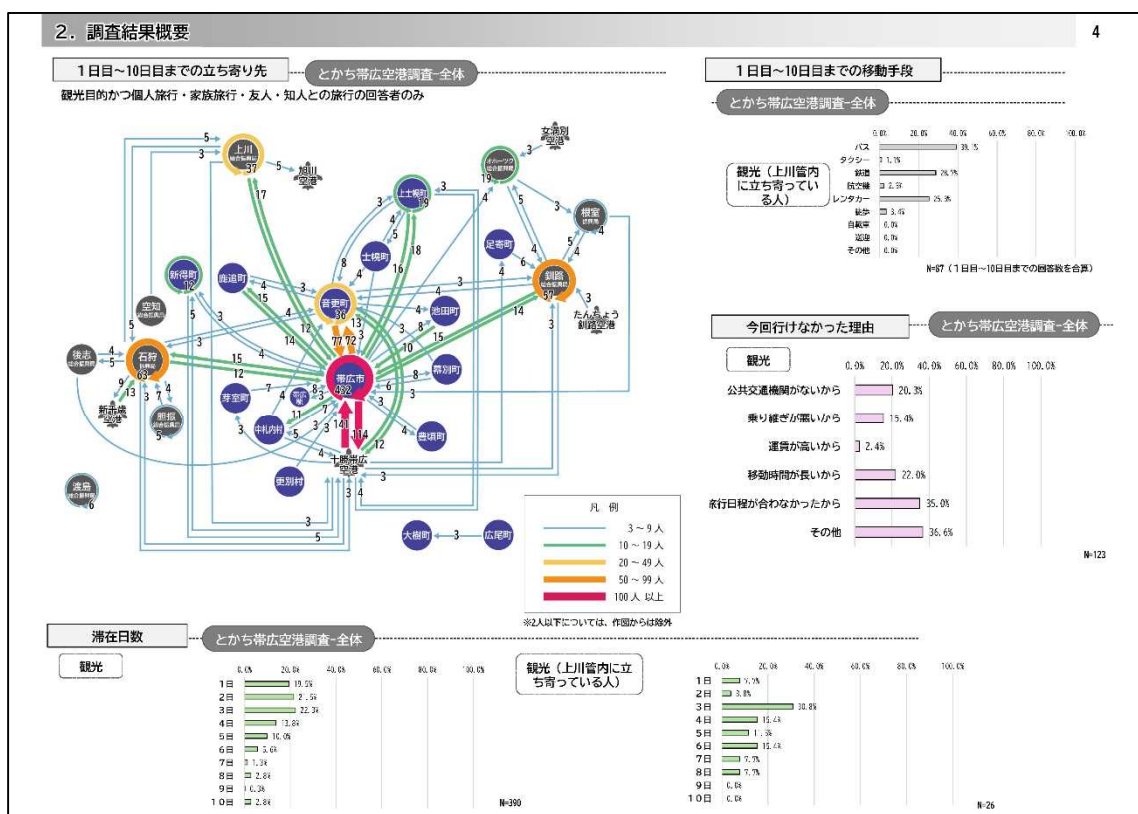


図 3-2 とかち帯広空港・旭川空港調査結果 (2/9)

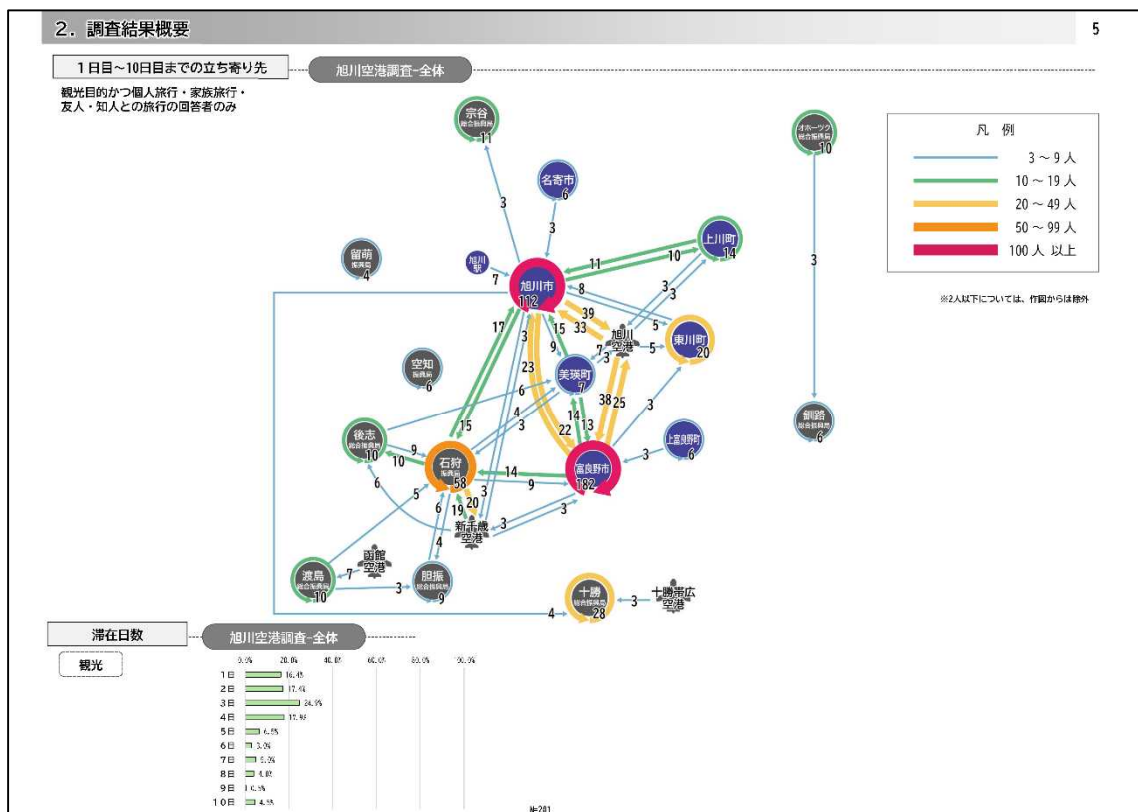


図 3-3 とかち帯広空港・旭川空港調査結果 (3/9)

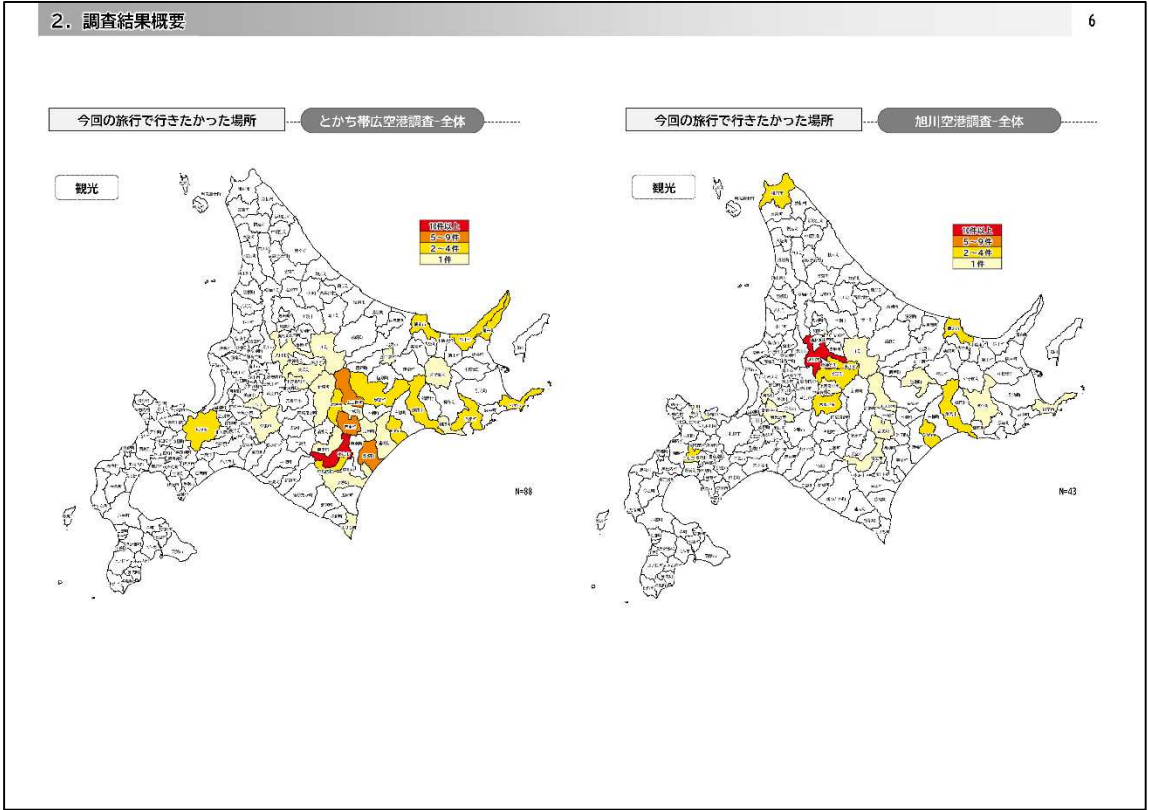


図 3-4 とかち帯広空港・旭川空港調査結果 (4/9)

2. 調査結果概要

7

1日目～10日目までの消費金額 とかち帯広空港調査-全体 観光

	1泊2日	2泊3日	3泊4日	4泊5日	5泊6日	6泊7日	7泊8日	8泊9日	9泊10日	10泊11日	平均値	回答者数	1泊あたりの消費額
宿泊費	35,150	40,542	56,490	60,295	44,884	62,667	119,831	12,000	86,400	311,989	83,025	256	20,389
飲食費	14,733	15,349	26,597	28,723	34,405	16,375	35,264	23,900	28,000	93,480	31,683	293	9,218
交通費	20,432	19,551	16,118	19,319	23,382	20,000	27,491	128,000	5,000	43,400	32,269	272	8,109
観光・娯楽費	13,365	9,768	15,947	11,924	6,500	18,700	9,600	16,000	5,000	64,000	17,080	169	4,673
買い物(お土産含)	14,154	18,575	16,824	17,599	25,167	8,500	32,800	0	0	91,125	22,474	233	8,186
その他	0	0	0	1,000	28,667	0	0	0	0	0	2,967	10	3,387
合計	97,835	103,785	131,976	138,860	163,005	126,242	224,985	179,900	124,400	603,994	189,498	1,233	53,963

1日目～10日目までの消費金額 旭川空港調査-全体 観光

	1泊2日	2泊3日	3泊4日	4泊5日	5泊6日	6泊7日	7泊8日	8泊9日	9泊10日	10泊11日	平均値	回答者数	1泊あたりの消費額
宿泊費	13,091	37,831	87,868	36,750	60,133	117,925	148,421	90,500	0	315,778	90,830	140	24,838
飲食費	7,124	13,658	28,706	23,946	14,900	42,701	47,736	101,500	0	111,243	39,151	155	8,750
交通費	11,264	14,232	32,105	16,464	30,150	16,603	112,507	18,450	0	13,221	26,500	146	9,494
観光・娯楽費	6,955	13,766	21,600	18,568	28,000	15,275	43,925	4,000	0	92,700	24,479	110	6,586
買い物(お土産含)	5,044	11,602	16,357	14,311	3,500	8,133	22,501	4,000	0	30,700	11,615	118	4,574
その他	18,000	10,000	40,000	20,000	0	10,000	0	0	0	10,850	10,885	11	4,282
合計	61,479	101,089	226,636	130,040	136,683	210,637	375,089	218,450	0	574,492	203,460	680	58,524

空港から観光地への交通サービス利便性向上等による地域選択意向に影響する要因

影響要因	影響度	影響するか否か
バス運賃	大	運賃が安くねばるほど、地域を選択する可能性が高まる
バス便数	中	便数が多くなれば(運行間隔を短くすればするほど)、地域を選択する可能性が高まる
手荷物サービス(宿泊先まで輸送)	中	宿泊先までの手荷物輸送があると、地域を選択する可能性が高まる
バス予約(航空券とバス・観光タクシープラン等を一括予約)	小	航空券とバス・観光タクシープラン等を一括予約ができるようになると、地域を選択する可能性が高まる

【分析結果の解釈】 ※本分析は観光地選択の意向を分析したものであり、影響度の大中小が利用者数に直接つながるものではない

- 空港と観光地を結ぶ交通サービスの利便性向上等による地域選択意向を高めるためには、バス運賃(料金水準)、バス便数(運行頻度)、荷物配送サービス(次の宿泊先までの輸送まで実施)といった要素が重要であり、これらのサービス向上について検討を進める必要がある。

図 3-5 とかち帯広空港・旭川空港調査結果 (5/9)

2. 調査結果概要

8

■十勝を核とした周辺管内への観光周遊需要は潜在的に存在しており、広域移動を支える交通環境の整備により、さらなる需要顕在化が期待される

- 観光客の立ち寄り先としては、「帯広市」や「音更町」など十勝管内の自治体を訪問している人が多く、十勝管内を中心とした観光行動が確認される
- また、音更町の「十勝川温泉」や鹿追町の「然別湖」など、拠点間を移動する観光行動も一定程度みられる
- 観光客の今回の旅行で行きたかった場所としても、「帯広市」や「音更町」、「上士幌町」、「豊頃町」など十勝管内の複数の自治体が挙げられており、管内周遊の潜在需要がうかがえる
- 一方で、行けなかった理由としては「旅行日程が合わなかった」「その他」が多いものの、「移動時間が長い」「公共交通機関がない」「乗り継ぎが悪い」など、移動環境に関する要因も一定程度みられる

以上より、広域観光移動においては交通手段の整備に加え、移動方法や交通情報を分かりやすく提供することが重要である。今後は、旅マエから観光地の魅力発信とあわせて交通・アクセス情報を一体的に提供するとともに、旅ナカにおいても周遊ルートを分かりやすく提示することにより、観光客が広域移動を把握しやすい環境を整備し、観光周遊の促進を図ることが重要と考えられる。

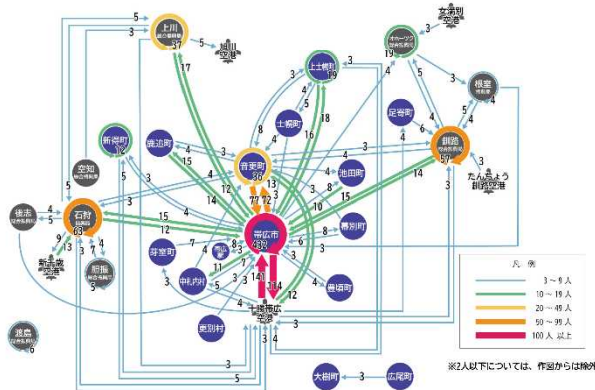
1日目～10日目までの立ち寄り先

とち帯広空港調査-全体

1日目～10日目までの移動手段

とち帯広空港調査-全体

観光目的かつ個人旅行・家族旅行・友人・知人との旅行の回答者のみ



今回行けなかった理由

とち帯広空港調査-全体

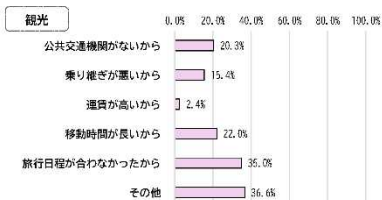


図 3-6 とち帯広空港・旭川空港調査結果（6/9）

2. 調査結果概要

9

今回の旅行で行きたかった場所

とち帯広空港調査-全体

観光

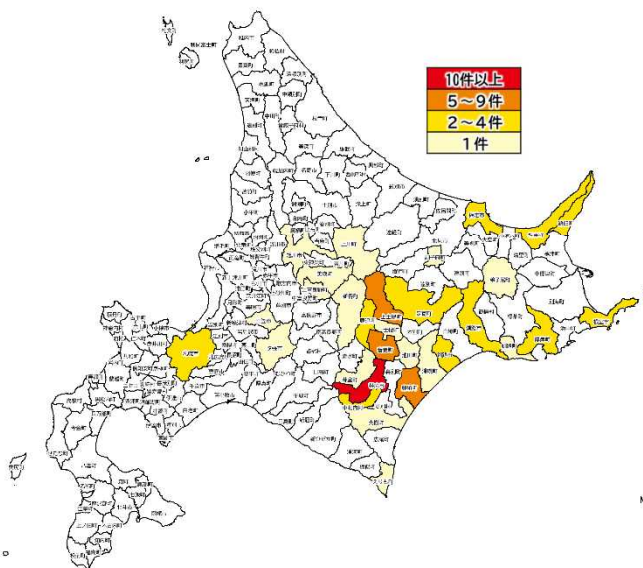


図 3-7 とち帯広空港・旭川空港調査結果（7/9）

2. 調査結果概要

10

■交通・アクセス情報の不足は広域観光移動の障壁となっており、情報発信の強化により観光周遊需要の拡大が期待される

- 観光客が今回の旅行で行けなかった理由として、「旅行日程が合わなかったから」「その他」が多いものの、「移動時間が長い」「公共交通機関がない」「乗り継ぎが悪い」など、移動環境に関する要因も一定程度みられる
- 外国人は、空港から観光地までの移動情報の分かりやすさについて、「とても重視する」と「重視する」を合わせて約8割が重視しており、空港と観光地を結ぶ移動情報の提供が重要な要素となっていることがうかがえる。
- 一方で、「ノースライナー（帯広市～旭川市）」については、約6割が「知らない」と回答しており、広域移動を支える交通手段の認知が十分に広がっていない状況が確認される。

以上より、十勝管内では観光拠点間の移動需要が一定程度確認されるものの、移動時間や交通利便性などの要因により周遊行動が十分に広がっていない可能性がある。今後は、拠点間のアクセス向上や周遊ルートの分かりやすい提示などにより、観光周遊の促進を図ることが重要と考えられる。

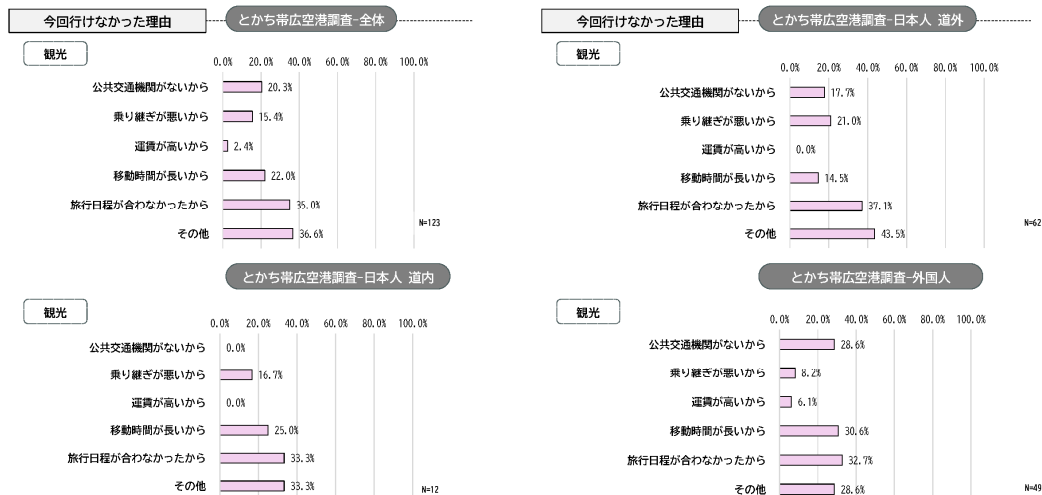


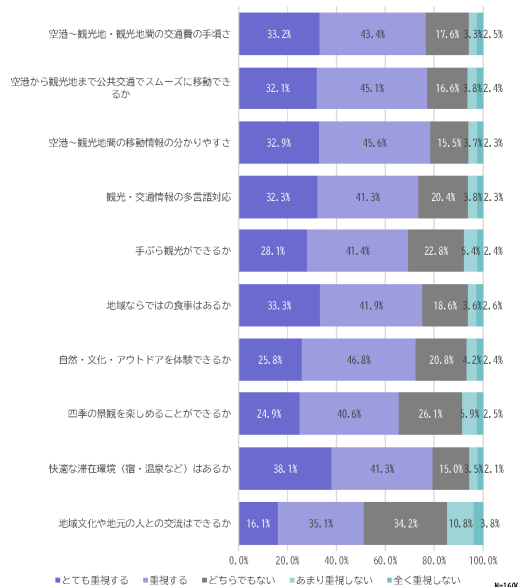
図 3-8 とかち帯広空港・旭川空港調査結果（8/9）

2. 調査結果概要

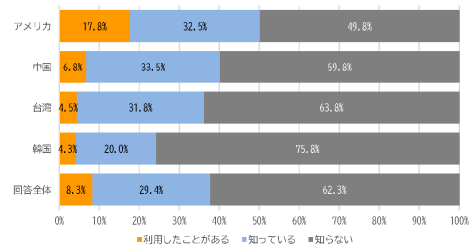
11

観光地選択の重要要素

回答全体



ノースライナー認知状況



利便性向上によるノースライナー利用意向

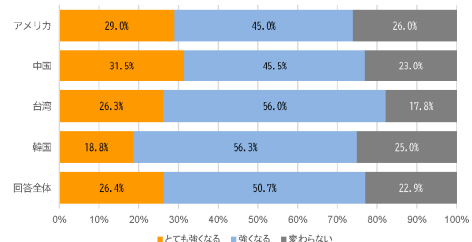


図 3-9 とかち帯広空港・旭川空港調査結果（9/9）

2-（2）女満別空港

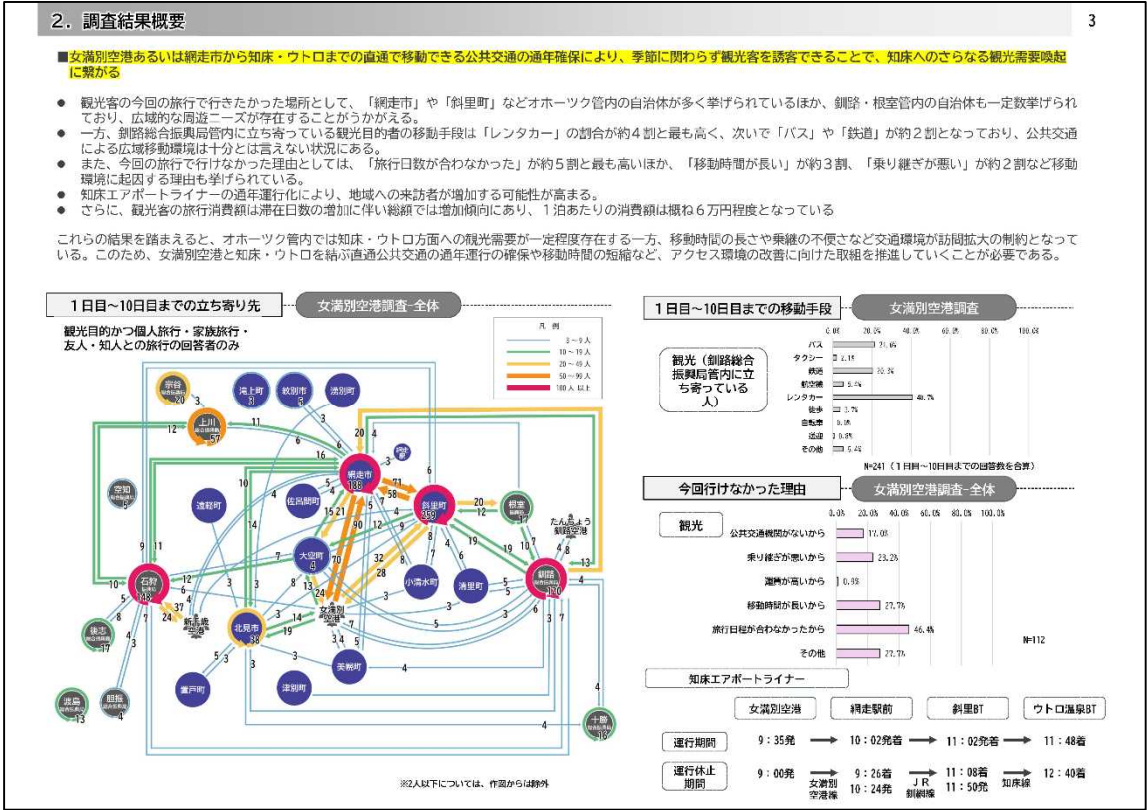


図 3-10 女満別空港調査結果（1/6）



図 3-11 女満別空港調査結果（2/6）

2. 調査結果概要

5

■オホーツク管内と釧路・根室管内を移動する広域周遊の需要は存在し、地域間を結ぶ公共交通の確保や空港間連携等により観光産業の成長に繋がる

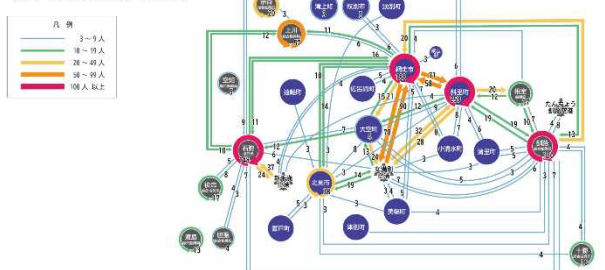
- 観光客が北海道に到着した空港は「女満別空港」が約7割と最も高く、「新千歳空港」や「たんちよう釧路空港」からの来訪も一定数みられる。
- 北海道から出発した空港も「女満別空港」が約7割と最も高く、空港利用は女満別を中心として、他空港との組み合わせ利用も確認される。
- 立ち寄り先としては、「網走市」や「斜里町」などオホーツク管内の自治体が多い一方、釧路・根室管内の自治体への訪問も一定数みられる。
- また、今回の旅行で「行きたかった場所」としても、オホーツク管内の自治体に加え、釧路・根室管内の自治体も挙げられており、地域間の周遊意向が確認される。
- 一方で、行けなかった理由としては「旅行日数が合わなかった」が約5割と最も多く、「移動時間が長い」が約3割、「乗り換えが面倒」が約2割と続き、広域移動環境が制約要因となっている。
- 釧路管内へ立ち寄った観光客の移動手段は「レンタカー」が約4割と最も多く、「鉄道」「バス」がそれぞれ約2割となっている。
- 観光客の滞在日数は「3日」が約3割と最も多く、次いで「2日」や「4日」が約2割であり、釧路管内へ移動している観光客では「3日」「4日」が多く、複数日滞在が一定程度確保されている。
- 旅行消費額は滞在日数の増加に伴い総額は増加する傾向がみられるが、1泊当たりの消費額は概ね6万円程度となっている。

これらの結果を踏まえると、オホーツク管内と釧路・根室管内を結ぶ広域周遊は一定の潜在需要が存在する一方、移動時間の長さや乗継環境の不便さが周遊拡大の制約となっている。このため、空港間連携の強化や広域交通ネットワークの利便性向上など、広域移動環境の改善に向けた取組を推進していくことが必要である。

1日目～10日目までの立ち寄り先

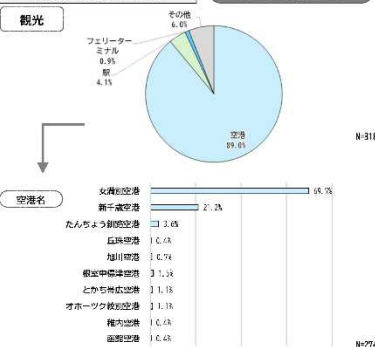
女満別空港調査-全体

観光目的かつ個人旅行・家族旅行・友人・知人との旅行の回答者のみ



北海道内に到着した場所

女満別空港調査-全体



北海道から出発する場所

女満別空港調査-全体

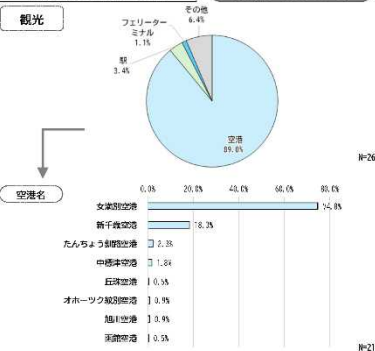


図 3-1 2 女満別空港調査結果 (3/6)

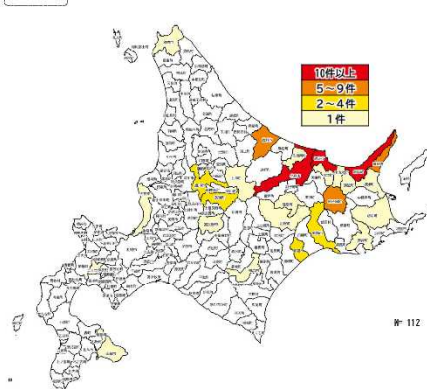
2. 調査結果概要

6

今回の旅行で行きたかった場所

女満別空港調査-全体

観光



滞在日数

女満別空港調査-全体

観光



観光 (釧路総合振興局管内に立ち寄っている人)



1日目～10日目までの移動手段

女満別空港調査

観光 (釧路総合振興局管内に立ち寄っている人)



今回行けなかった理由

女満別空港調査-全体



1日目～10日目までの消費金額

女満別空港調査-全体

観光

	1泊2日	2泊3日	3泊4日	4泊5日	5泊6日	6泊7日	7泊8日	8泊9日	9泊10日	10泊11日	平均値	回答者数	1泊あたりの消費額
宿泊費	21,519	53,320	71,242	79,607	108,594	134,701	50,000	107,000	241,003	184,989	105,197	250	22,966
飲食費	7,919	12,323	19,364	20,495	27,067	32,500	32,500	29,750	52,191	52,060	28,617	260	6,784
交通費	15,933	20,899	28,000	26,443	29,597	54,056	53,250	88,500	34,097	55,777	40,655	254	11,847
観光・娯楽費	11,845	24,196	11,104	23,133	26,615	22,714	7,750	21,000	25,499	57,239	23,110	194	6,934
買い物(お土産含)	8,775	12,444	15,632	25,778	20,300	12,600	20,750	1,500	49,000	39,438	20,622	196	6,373
その他	8,159	15,816	21,439	26,450	30,750	37,487	27,375	41,167	61,520	59,119	32,928	8	2,359
合計	74,150	138,999	166,781	201,907	242,922	294,058	191,625	288,917	463,309	448,621	251,129	1,162	57,263

図 3-1 3 女満別空港調査結果 (4/6)

2. 調査結果概要

7

■交通・アクセス情報の不足は広域観光移動の障壁となっており、情報発信の強化により観光周遊需要の拡大が期待される

- 今回の旅行で行けなかった理由として、「旅行日数が合わなかったから」が約5割と最も高く、次いで「移動時間が長いから」が約3割、「乗り継ぎが悪いから」が約2割となっている。
- 外国人は、空港から観光地間の移動情報の分かりやすさについて、「重視する（『とても重視する』＋『重視する』）」の割合が約8割と高い。
- 一方で、「知床エアポートライナー」の運行については、「知らない」の割合が約6割と高く、交通手段の認知が十分に広がっていない状況がうかがえる。

これらの結果を踏まえると、交通運行状況や所要時間等の情報不足、乗り継ぎの分かりにくさは観光移動の制約となっており、特に外国人観光客にとって移動情報の分かりやすさは重要な要素となっている。一方で、知床エアポートライナーの認知度は低く、交通手段が十分に認識されていない状況も確認された。このため、直通交通の整備とあわせて、交通・アクセス情報を観光情報と一体的に発信することにより、広域観光移動の利便性向上と周遊拡大につなげていくことが必要である。

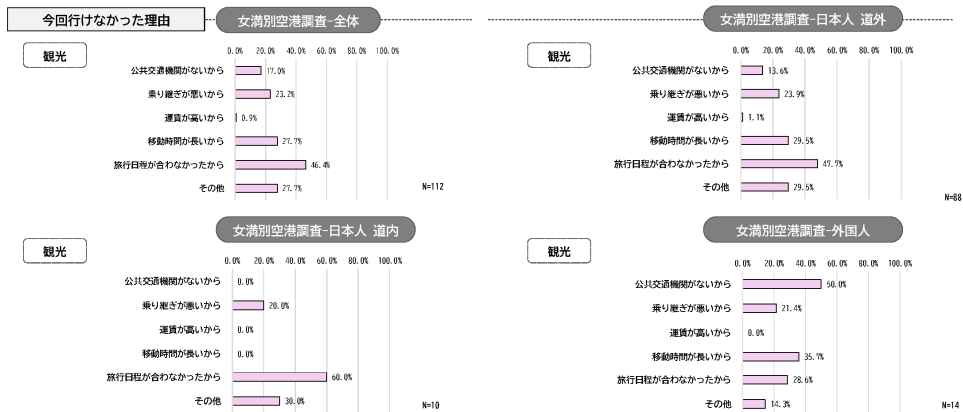


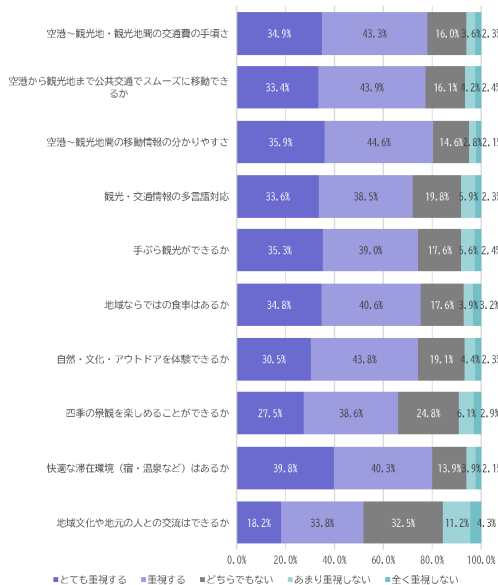
図 3-14 女満別空港調査結果 (5/6)

2. 調査結果概要

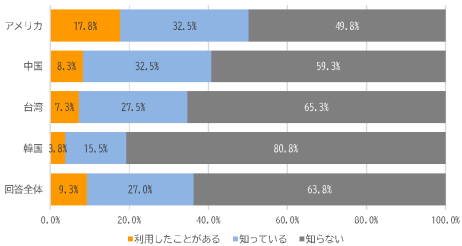
8

観光地選択の重要要素

回答全体



知床エアポートライナー認知状況



利便性向上による知床エアポートライナー利用意向

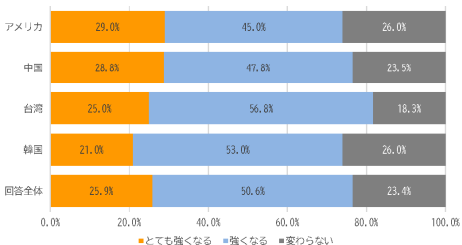


図 3-15 女満別空港調査結果 (6/6)

3-3 旅行者等の移動実態・ニーズ把握調査結果のとりまとめ

調査結果概要を踏まえ、各空港（とかち帯広空港・旭川空港、女満別空港）の取りまとめを以下に整理する。

3-（1）とかち帯広空港・旭川空港

（1）-1）広域周遊需要

とかち帯広空港及び旭川空港を利用する旅行者の行動は、単一地域内で完結するものに限らず、複数地域を組み合わせた周遊行動が一定程度確認された。

とかち帯広空港利用者の訪問先は十勝管内が中心であるものの、旭川市、美瑛町、富良野市など上川管内への立ち寄りもみられる。また、旭川空港利用者についても、旭川市、富良野市、美瑛町など上川管内を中心とした訪問が多い一方で、十勝管内への立ち寄りも確認されている。

さらに、北海道内で利用した空港として、とかち帯広空港及び旭川空港に加え、新千歳空港を組み合わせた回答もみられ、複数空港を利用した旅行行動が一定程度存在している。立ち寄り先分布においても、十勝管内及び上川管内にまたがる移動がみられ、地域間を横断する周遊行動が行われている状況が確認された。

「今回の旅行で行きたかった場所」の回答では、実際の訪問先より広い範囲の地域が挙げられており、行程や交通条件によって訪問先が制約されている可能性が示唆される。また、滞在日数は3～4日程度が多く、複数地域を巡る行程が成立している状況にある。滞在日数の増加に伴い旅行消費額が増加する傾向も確認されており、周遊範囲の拡大は観光消費額の増加につながる可能性がある。

（1）-2）十勝管内周遊需要

とかち帯広空港利用者の訪問先は、帯広市を中心に音更町、上士幌町、鹿追町、豊頃町など十勝管内の自治体が多く挙げられており、十勝管内における観光行動は一定の広がりを持っている。

立ち寄り先の分布をみると、帯広市を拠点としながら周辺自治体へ移動する行動がみられ、複数の観光地を組み合わせた域内周遊が行われている状況が確認された。また、「今回の旅行で行きたかった場所」としても十勝管内の複数自治体が挙げられており、実際の訪問先に加えて潜在的な訪問ニーズの存在が示唆される。

一方で、訪問できなかった理由として、「移動時間が長い」「公共交通機関がない」「乗り継ぎが悪い」など、交通環境に関する回答もみられる。移動手段についてはレンタカー利用の割合が高いものの、バスや鉄道など公共交通の利用も一定程度確認されており、複数の移動手段を組み合わせた旅行行動が行われている。

（1）-3）情報提供に関する状況

旅行者が訪問できなかった理由として、「旅行日程が合わなかった」といった行程上の制約に加え、「移動時間が長い」「公共交通機関がない」「乗り継ぎが悪い」など、交通環境に関する回答が一定程度みられる。

また、観光地選択にあたり重視する要素として、「空港から観光地までの移動のしやすさ」「公共交通によるアクセス性」「移動情報の分かりやすさ」「交通費の手頃さ」などが挙げられている。特にインバウン

ドにおいては、移動情報の分かりやすさや多言語対応を重視する傾向がみられる。

さらに、広域移動に関する交通手段については公共交通も一定程度利用されているものの、認知状況としては認知されていない回答もみられ、広域移動に関する交通手段の存在が十分に認識されていない可能性が示唆される。

3-（2）女満別空港

（2）-1）広域周遊需要

女満別空港を利用する旅行者の訪問先はオホーツク管内を中心としつつ、釧路・根室管内を含めた道東エリア内での広域的な移動が一定程度確認された。

北海道内に到着した空港としては「女満別空港」が最も多く、他空港との組み合わせ利用は限定的である。一方で、立ち寄り先としては網走市、斜里町などオホーツク管内の自治体に加え、釧路市、中標津町、標津町など釧路・根室方面の自治体も一定程度挙げられており、道東エリア内における広域的な移動が行われている。

また、「今回の旅行で行きたかった場所」としても、オホーツク管内に加え釧路・根室方面の自治体が挙げられており、実際の訪問先より広い範囲での周遊意向が確認された。

旅行日数は3日程度の割合が高く、複数日にわたる滞在が一定程度みられる。滞在日数の増加に伴い旅行消費額が増加する傾向も確認されており、訪問地数の増加を伴う広域周遊は観光消費額の増加につながる可能性がある。

移動手段についてはレンタカーの割合が高い一方で、バスや鉄道の利用も一定程度確認されている。知床方面への移動を想定した場合、知床方面まで直行する交通手段として知床エアポートライナーが運行されているものの、季節運行に限られており、通年ではバスや鉄道を乗り継ぐ必要があるなど、移動利便性の面で課題があると考えられる。

（2）-2）知床方面及び地域内周遊需要

女満別空港利用者の訪問先は、網走市、斜里町を中心としたオホーツク管内の自治体が多く挙げられており、知床エリアを含む地域内周遊が一定程度確認された。

立ち寄り先分布をみると、網走市を起点として斜里町や知床方面へ移動する行動がみられるほか、北見市、美幌町など周辺自治体への移動も一定程度確認されている。また、「今回の旅行で行きたかった場所」としても知床方面を含む複数自治体が挙げられており、地域内における周遊意向が存在している。

一方で、訪問できなかった理由としては、「旅行日数が合わなかった」が最も多いものの、「移動時間が長い」「乗り継ぎが悪い」「公共交通機関がない」など交通環境に関する回答も一定程度みられる。特に知床方面への移動については、移動時間の長さや交通手段の選択肢が訪問行動に影響している可能性がある。

移動手段はレンタカー利用の割合が高く、広域移動及び地域内移動の双方において自動車利用への依存が大きい傾向がみられる。一方で、公共交通の利用も一定程度確認されており、移動手段の選択肢として一定の役割を担っている状況にある。

(2) - (3) 情報提供に関する状況

旅行者が訪問できなかった理由として、「旅行日数が合わなかった」に加え、「移動時間が長い」「乗り継ぎが悪い」「公共交通機関がない」など交通環境に関する要因が一定程度みられる。

また、観光地選択において重視する要素として、「空港から観光地までの移動のしやすさ」「移動情報の分かりやすさ」「公共交通によるアクセス性」などが挙げられている。特にインバウンドにおいては、移動情報の分かりやすさを重視する割合が高い傾向がみられる。

知床エアポートライナーについては認知度が十分に高いとは言えず、交通手段が存在している場合でも、利用方法や運行情報が十分に把握されていない可能性がある。また、乗り継ぎ方法や所要時間などの情報が分かりにくいことが、移動手段の選択に影響している可能性も考えられる。

3 - (3) 調査結果の総括

本調査では、とちぎ帯広空港・旭川空港及び女満別空港を対象として、旅行者の訪問先、移動手段、滞在日数、情報取得状況等を把握し、地方空港を起点とした周遊行動の実態を整理した。その結果、いずれの空港においても、単一地域内の移動にとどまらず、複数地域を組み合わせた周遊行動が一定程度確認され、地方空港を起点とした広域的な移動が行われている状況が把握された。

広域周遊の状況をみると、とちぎ帯広空港及び旭川空港では、十勝管内と上川管内を組み合わせた移動が確認され、複数空港を組み合わせた旅行行動も一定程度みられるなど、地域間を横断する周遊行動が行われている。一方、女満別空港では他空港との組み合わせ利用は限定的であるものの、オホーツク管内を中心としつつ釧路・根室管内を含む道東エリア内での移動が確認され、空港を起点とした広域的な周遊行動が一定程度存在している。いずれの空港においても、「今回の旅行で行きたかった場所」は実際の訪問先より広い範囲に分布しており、交通条件や行程の制約により訪問先が限定されている可能性が示唆される。

滞在日数については3～4日程度の割合が高く、複数地域を組み合わせた行程が一定程度成立している状況が確認された。また、滞在日数の増加に伴い旅行消費額が増加する傾向も確認されており、周遊範囲の拡大は観光消費額の増加につながる可能性がある。

地域内周遊の状況をみると、とちぎ帯広空港では帯広市を中心に音更町、上士幌町、鹿追町等への移動が確認され、拠点都市を基点とした周遊行動が行われている。女満別空港においても、網走市を中心として斜里町や知床方面への移動がみられるほか、北見市、美幌町等への移動も確認されており、拠点都市を起点とした地域内周遊が一定程度存在している。一方で、「移動時間が長い」「乗り継ぎが悪い」「公共交通機関がない」といった理由により訪問できなかった観光地もみられ、交通条件が訪問範囲に影響している可能性が示唆される。

移動手段についてはレンタカー利用の割合が高いものの、バスや鉄道など公共交通の利用も一定程度確認されており、複数の移動手段を組み合わせた旅行行動が行われている状況が確認された。

情報提供に関する状況をみると、観光地選択において「空港から観光地までの移動のしやすさ」「公共交通によるアクセス性」「移動情報の分かりやすさ」などが重視されていることが確認された。特にインバウンドにおいては、移動情報の分かりやすさや多言語対応に対する関心が相対的に高い傾向がみられる。また、広域移動に係る交通手段については一定程度利用されているものの、交通手段の存在や利用方法、乗り継ぎ方法等が十分に認識されていない可能性が示唆される。さらに、所要時間や運行頻度、

予約方法等の情報が分かりにくいことが、訪問行動に影響している可能性がある。

以上より、地方空港を起点とした観光周遊の促進にあたっては、空港から主要観光地へのアクセス確保に加え、複数地域を組み合わせた広域的な移動を支える交通ネットワークの形成及び分かりやすい情報提供環境の整備が重要であると考えられる。

第4章 地方空港からの2次交通整備等に係る先進事例調査

4-1 先進事例調査実施概要

2次交通の導入・改善に関する先進的な取組事例調査の実施概要について、以下に整理する。

1-(1) 調査目的

東北海道の地方空港における2次交通のあり方検討にあたり、道外事例における2次交通の導入・改善に関する先進的な取組事例を収集する。

1-(2) 調査対象

コンセッション方式による運営される国内空港を対象とする。

1-(3) 調査方法

- インターネットを通じた調査を実施
- 必要に応じて関係機関へのヒアリング調査を実施

1-(4) 調査内容

調査内容については、下表に整理する項目を中心に現状調査を実施した。

表 4-1 各種データ調査収集内容

調査項目		調査内容
空港概要		旅客規模/就航路線 等
2次交通	運行概要	実施主体/運行区間/利用対象者/運行便数 等
	利用方法	利用方法 等

4-2 先進事例調査結果の整理

2- (1) 仙台空港

空港概要		旅客規模	3,810 千人（2024 年度実績）
		就航路線	【国内線】 新千歳空港/中部国際空港/大阪国際空港/関西国際空港/ 神戸空港/広島空港/福岡空港/那覇空港 【国際線】 ソウル/大連/北京/上海/台北/高雄/香港/バンコク
2 次交通の 運行概要	運行種別		電車/バス/タクシー/レンタカー/カーシェア
	電車	実施主体	仙台空港鉄道株式会社
		運行区間	仙台駅-仙台空港
		利用対象者	制限無し
		運行便数 （空港発）	（仙台駅方面）44 便、（空港方面）45 便
		運行時間帯 （空港発）	5 時台-23 時台
		利用方法	乗車券/IC カード
		延べ利用者数	2,110,331 人/年（2024 年実績/仙台空港）
		平均乗車人数	5,782 人/日（2024 年実績/仙台空港）
	バス	実施主体	山交バス株式会社/庄内交通株式会社/大新東株式会社/ 仙台バス株式会社/株式会社ミヤコーバス
		運行区間	山形駅方面（山交バス株式会社） 酒田・鶴岡方面（庄内交通株式会社） 名取方面（大新東株式会社） 岩沼方面（仙台バス株式会社/株式会社ミヤコーバス）
		利用対象者	制限無し
		運行便数 （空港発）	山形駅方面（3 便/日） 酒田・鶴岡方面（9 便/日） 名取方面（11 便/日） 岩沼方面（16 便/日）
		運行時間帯 （空港発）	山形駅方面（10 時台-23 時台） 酒田・鶴岡方面（7 時台-19 時台） 名取方面（9 時台-20 時台） 岩沼方面（6 時台-20 時台）
		利用方法	乗車券/IC カード
備考		● 山形駅方面及び酒田・鶴岡方面は、地元交通事業者 と連携のための協議を行い、空港と周辺都市、観光 地を直接結ぶバス路線を運行	

第4章 地方空港からの2次交通整備等に係る先進事例調査

2次交通の 運行概要	タクシー	実施主体	いなりタクシー/増田タクシー/なとり川交通/ きくやタクシー
	レンタカー	実施主体	株式会社トヨタレンタリース/ 株式会社日産カーレンタルソリューション/ オリックス自動車株式会社/ ニッポンレンタカーサービス株式会社/ タイムズモビリティ株式会社/ 株式会社イデックスオート・ジャパン/ 名取ニューホンダ/
	カーシェア	実施主体	オリックス自動車株式会社/ 株式会社トヨタレンタリース/ 三井不動産リアルティ株式会社/ 楽天グループ株式会社/ 株式会社日産カーレンタルソリューション/

2-(2) 高松空港

空港概要		旅客規模	2,135 千人（2024 年度実績）
		就航路線	【国内線】 羽田国際空港/成田国際空港/那覇空港 【国際線】 ソウル/上海/台北/香港/台中
2次交通の 運行概要	運行種別		バス/タクシー/レンタカー/カーシェア/レンタルバイク
	バス	実施主体	ことでんバス株式会社/有限会社琴空バス/ 西讃観光株式会社/四国交通株式会社
		運行区間	高松市内方面（ことでんバス株式会社） 琴平方面（有限会社琴空バス） 綾川・坂出・宇多津・丸亀方面（有限会社琴空バス） 丸亀・善通寺・観音寺・四国中央方面（西讃観光株式会社） 阿波池田方面（四国交通株式会社）
		利用対象者	制限無し
		運行便数 （空港発）	高松市内方面（29 便/日） 琴平方面（6 便/日） 綾川・坂出・宇多津・丸亀方面（9 便/日） 丸亀・善通寺・観音寺・四国中央方面（7 便/日） 阿波池田方面（4 便/日）
		運行時間帯 （空港発）	高松市内方面（5 時台-18 時台） 琴平方面（9 時台-19 時台） 綾川・坂出・宇多津・丸亀方面（8 時台-21 時台） 丸亀・善通寺・観音寺・四国中央方面（9 時台-21 時台） 阿波池田方面（9 時台-17 時台）
		利用方法	乗車券/IC カード

第4章 地方空港からの2次交通整備等に係る先進事例調査

2次交通の 運行概要	タクシー	実施主体	空港タクシー有限会社/有限会社香川タクシー/ 三共タクシー有限会社/株式会社トキワタクシー/ 有限会社綾南交通/グリーン交通株式会社/ 琴参タクシー株式会社/有限会社レインボータクシー/ 平成レッグス株式会社/有限会社ハロータクシー/ 有限会社元山タクシー/大川タクシー株式会社/ 錦町相互タクシー株式会社/東讃交通株式会社/ 株式会社せとうちタクシー/平井タクシー株式会社/ 有限会社金星タクシー/有限会社丸一タクシー/ 日新タクシー株式会社/相互タクシー株式会社/ 第一タクシー株式会社/ことでんバス株式会社/ 有限会社屋島タクシー
		備考	● 高松空港と高松市内中心部を結ぶタクシー運送を実施（定額運賃制）
	レンタカー	実施主体	株式会社トヨタレンタリース ニッポンレンタカーサービス株式会社 タイムズモビリティ株式会社 株式会社日産カーレンタルソリューション オリックス自動車株式会社 スカイモビリティサービス株式会社 株式会社イデックスオート・ジャパン 平成レンタカー株式会社
	カーシェア	実施主体	オリックス自動車株式会社 スカイモビリティサービス株式会社 タイムズモビリティ株式会社 株式会社トヨタレンタリース 株式会社日産カーレンタルソリューション
	レンタル バイク	実施主体	株式会社 Full Throttle

2-(3) 広島空港

空港概要	旅客規模		2,869千人(2024年度実績)
	就航路線		【国内線】 新千歳空港/仙台空港/羽田国際空港/成田国際空港/ 那覇空港 【国際線】 ソウル/清州/上海/台北/大連/北京/香港/バンコク/ ハノイ
2次交通の 運行概要	運行種別		バス/乗合タクシー/レンタカー
	バス	実施主体	広島電鉄株式会社/株式会社中国バス/ 芸陽バス株式会社/JRバス中国株式会社/ 大平交通株式会社
		運行区間	広島バスセンター(広島電鉄株式会社) 広島駅新幹線口(広島電鉄株式会社) 呉駅前(広島電鉄株式会社) 福山方面(株式会社中国バス) 三原方面(株式会社中国バス) 西条駅(芸陽バス株式会社/JRバス中国株式会社) 白市駅(芸陽バス株式会社) 尾道駅(大平交通株式会社)
		利用対象者	制限無し
		運行便数 (空港発)	広島バスセンター(33便/日) 広島駅新幹線口(51便/日) 呉駅前(9便/日) 福山方面(6便/日) 三原方面(4便/日) 西条駅(10便/日) 宮島口(18便/日) 尾道駅(6便/日)
		運行時間帯 (空港発)	広島バスセンター(8時台-21時台) 広島駅新幹線口(8時台-22時台) 呉駅前(8時台-21時台) 福山方面(8時台-21時台) 三原方面(10時台-20時台) 西条駅(7時台-21時台) 宮島口(7時台-21時台) 尾道駅(8時台-20時台)
		利用方法	乗車券、ICカード

2次交通の 運行概要	乗合 タクシー	実施主体	株式会社安全タクシー/ ひろでんモビリティサービス株式会社/ 株式会社山陽タクシー/アサヒタクシー株式会社
		運行区間	竹原方面（株式会社安全タクシー） 宮島口（ひろでんモビリティサービス株式会社） 五日市駅北口（ひろでんモビリティサービス株式会社） 忠海駅（株式会社山陽タクシー） 福山駅（アサヒタクシー株式会社）
		利用対象者	制限無し
		運行便数 （空港発）	竹原方面（8便/日） 宮島口（6便/日） 五日市駅北口（1便/日） 忠海駅（事前予約制、土日祝日のみ） 福山駅（8便/日）
		運行時間帯 （空港発）	竹原方面（8時台-20時台） 宮島口（8時台-12時台） 五日市駅北口（7時台） 忠海駅（9時台-18時台） 福山駅（5時台-19時台）
		利用方法	現金、クレジットカード
		備考	● 福山駅までの乗合タクシーのみ、バスとの競合区間 を運行 ※ 令和7年度国土交通省補助事業「共創モデル実証運 行事業」にて実証実験を踏まえ、令和8年2月から 本格運行を開始
	レンタカー	実施主体	オリックス自動車株式会社 タイムズモビリティ株式会社 株式会社トヨタレンタリース 株式会社日産カーレンタルソリューション ニッポンレンタカーサービス株式会社 株式会社カーエース広島 J-net レンタリース株式会社

2-(4) 富士山静岡空港

空港概要		旅客規模	645 千人（2024 年度実績）
		就航路線	【国内線】 新千歳空港/丘珠空港/出雲空港/福岡空港/熊本空港/ 鹿児島空港/那覇空港 【国際線】 ソウル/プサン/ハノイ/上海/青島
2次交通の 運行概要	運行種別		バス/乗合タクシー/タクシー/レンタカー/カーシェア
	バス	実施主体	しずてつジャストライン株式会社/ 株式会社大鉄アドバンス
		運行区間	JR 藤枝駅方面（しずてつジャストライン株式会社） JR 島田駅方面（しずてつジャストライン株式会社） 新静岡駅方面（しずてつジャストライン株式会社） 金谷駅方面（株式会社大鉄アドバンス）
		利用対象者	制限無し
		運行便数 （空港発）	JR 藤枝駅方面（6 便/日） JR 島田駅方面（2 便/日） 新静岡駅方面（8 便/日） 金谷駅方面（14 便/日）
		運行時間帯 （空港発）	JR 藤枝駅方面（9 時台-19 時台） JR 島田駅方面（10 時台-13 時台） 新静岡駅方面（10 時台-21 時台） 金谷駅方面（8 時台-19 時台）
		利用方法	乗車券、IC カード、タッチ決済、QR コード決済
	乗合 タクシー	実施主体	静岡空港リムジンタクシー/ 富士山静岡空港シャトルタクシー
		運行区間	浜松市内（静岡空港リムジンタクシー） JR 掛川駅方面（富士山静岡空港シャトルタクシー）
		利用対象者	制限無し
		運行便数 （空港発）	浜松市内（9 便/日） JR 掛川駅方面（8 便/日）
		運行時間帯 （空港発）	浜松市内（9 時台-20 時台） JR 掛川駅方面（9 時台-20 時台）
		利用方法	現金、QR コード決済

2次交通の 運行概要	タクシー	実施主体	【牧之原区方面】 東海タクシー株式会社/御前崎タクシー株式会社 【葵区・駿河区方面】 アサヒ交通株式会社/安全タクシー株式会社/ 株式会社アンビ・ア静岡/井川タクシー株式会社/ うど交通株式会社/静岡タクシー有限会社/ 静岡中央タクシー株式会社/ 静岡ひかりタクシー株式会社/ 静岡平和タクシー株式会社/静鉄タクシー株式会社/ 株式会社駿河交通/第一タクシー株式会社/ 株式会社大栄タクシー/大東交通株式会社/ 辰巳タクシー株式会社/千代田タクシー株式会社/ 羽衣タクシー株式会社/不二タクシー株式会社/ 大和タクシー株式会社 【清水区方面】 イハラ観光株式会社/うど交通株式会社/ 蒲原タクシー合同会社/共栄タクシー株式会社/ 光成タクシー株式会社/株式会社さくらタクシー/ 静鉄タクシー株式会社/島崎タクシー株式会社/ 合同会社清水第一タクシー/株式会社静清交通/ 株式会社東明タクシー/南急観光株式会社/ 日の丸交通株式会社/港タクシー株式会社/ 有限会社美春タクシー 【富士・富士宮区方面】 岳南自動車株式会社/富士タクシー株式会社/ 鷹岡タクシー株式会社/芝川タクシー合同会社/ 石川タクシー富士株式会社/ 石川タクシー富士宮株式会社/篠原タクシー有限会社/ 株式会社須走タクシー/富士宮交通株式会社/ ホンダタクシー株式会社/シンフジハイヤー株式会社/ トンボ交通株式会社/株式会社平和タクシー/ 田子の浦タクシー株式会社/富士交通株式会社/ 東海交通株式会社 【沼津・三島区方面】 伊豆観光タクシー株式会社/伊豆箱根タクシーグループ/ 函南タクシー株式会社/大国タクシー株式会社/ 沼津第一交通株式会社/原町タクシー株式会社/ 富士急伊豆タクシー株式会社/富士交通株式会社/
---------------	------	------	---

第4章 地方空港からの2次交通整備等に係る先進事例調査

2次交通の 運行概要	タクシー	実施主体	三島合同タクシー株式会社/平和タクシー株式会社/ ベルタクシー株式会社/トンボ交通株式会社/ 株式会社平和タクシー/田子の浦タクシー株式会社/ 東海交通株式会社
		備考	● 運行方面に応じて定額制を導入
	レンタカー	実施主体	ニッポンレンタカーサービス株式会社 株式会社トヨタレンタリース オリックス自動車株式会社 株式会社日産カーレントラルソリューション
	カーシェア	実施主体	タイムズモビリティ株式会社
		備考	● 富士山静岡空港株式会社とパーク 24 グループの提携により、駐車場予約サービス及びカーシェアリングサービスを実施

4-3 広島空港現地調査結果の整理

3-（1）現地調査の概要

4-2 で整理した先進事例調査のうち、既存交通と競合関係にありながら、共存関係を構築している広島空港の乗合タクシーについて、現地調査を実施した。その結果を以下に整理する。

表 4-2 現地調査実施概要

現地調査実施日時	令和8年2月12日（木） 13：30-
先方対応者	広島国際空港株式会社 長尾部長、中川シニアマネージャー 広島県庁 空港振興課 杉原様
当方参加者	北海道運輸局 山崎次長、中野専門官、佐々木専門官 日本データーサービス株式会社 東本取締役、斉藤課長、高田主任技師
現地調査項目	● リムジンバスと乗合タクシー（福山エアポートライナー）の利用者属性 ● 他交通（定額タクシー等）への影響把握 ● 利用者数の変化（リムジンバスとライナー合算） ● 需要検討に用いたデータ・モデル ● 需要予測と実績の乖離要因（認知・プロモーション） ● リムジンバス減便の背景、事業者判断、路線別の濃淡 ● 運行事業者（アサヒタクシー）の位置づけ ● 運行データの収集・分析と役割分担（行政・事業者・空港運営） ● ルート・停車地（福山西部取り込み、所要時間短縮） ● 県と HIAP の役割、自治体の関与のされ方 ● 空港経営（非航空系収入）と駐車場料金 ● 新幹線との競合認識（広島～東京等）

3-(2) 現地調査結果の整理

広島国際空港株式会社様及び広島県庁様との現地調査を通じて得られた調査結果について、以下に整理する。

- リムジンバスと乗合タクシー（福山エアポートライナー）の利用者属性
 - ✓ 広島県は、実証運行にあたり利用者アンケートを実施し、現在集計中。目的別・属性別で福山リムジンバスとの明確な差は、現時点で把握できていない。
 - ✓ 一方、高額運賃となる乗合タクシー利用層は、若年層より年齢が高い層が相対的に多い可能性はあるが、分析はできていない。
- 他交通（定額タクシー等）への影響把握
 - ✓ 実証運行前から、他のタクシー事業者より「定額タクシーの利用者を取られるのではないか」との懸念が出ていた。
 - ✓ 定額タクシーは月次の統計データを把握していないため、定量的な影響検証は難しく、事後ヒアリングにより定性的（感覚的）に状況を把握する予定。
- 利用者数の変化（リムジンバスとライナー合算）
 - ✓ 広島県は、福山リムジンバス単体では前年から「5～6 ポイント程度」低下した一方、リムジンバスとエアポートライナー合算では「2～3 ポイント程度」増加しており、広島空港の2次交通サービスとしてのトータル利用は増えていると認識。
- 需要検討に用いたデータ・モデル
 - ✓ 広島県は、福山路線のリムジンバス利用者数がコロナ禍前より半減した点を課題として認識しており、他の交通手段に変化している実態を把握している。失われた需要に着目し、今回の実証運行を実施。
 - ✓ 価格・運行時間・運行頻度を変数とするロジットモデルを作成し、利用者数の見込みを推計し、その推計に基づき実証運行を実施。
 - ✓ ロジットモデルの補正に、アンケートや国の基幹統計を用いた。
- 需要予測と実績の乖離要因（認知・プロモーション）
 - ✓ 広島県は、当初推計では利用者を多く見込んでいたが、実績が伸び悩んだ要因とし路線の認知が大きいと推察している。
 - ✓ ロジットモデルは「全員が路線を認知している」前提であるため、実証運行が「3 か月」に限られ、事前の認知促進プロモーションも十分に実施できず「11 月 1 日から」開始したことが影響と捉えている。
- リムジンバス減便の背景、事業者判断、路線別の濃淡
 - ✓ 広島空港の利用はコロナ禍前比で 90～95%程度まで回復している。
 - ✓ 路線別で利用者数に濃淡があり、広島駅方面は一部の路線で 100%を超える路線がある一方、福山・三原等で利用半減の路線がある。
 - ✓ 利用者減少路線では便数も減少し、便数と利用者数に相関がある。
 - ✓ 減便背景として、運転手不足の中でバス事業者が市内交通などの維持を優先せざるを得ず、空港アクセス便を減便。

- 運行事業者（アサヒタクシー）の位置づけ
 - ✓ アサヒタクシーが県東部で「最も大きなタクシー会社」であり、観光事業だけでなく通常の乗合事業も展開し、子会社に島嶼部のバス会社（因島）を有している。
 - ✓ 京都にもタクシー会社を持ち観光タクシー事業を展開していること、南紀白浜空港の2次交通にも関与していることから、空港アクセスや観光の足としての役割や社会的な責務といった理解がある。
 - ✓ 厳しい実績のなか、実証運行後も運行を継続している点は、地域に対して観光の足として自らが果たさなければいけない採算度外視でご協力いただいている。
- 運行データの収集・分析と役割分担（行政・事業者・空港運営）
 - ✓ 広島県は、実証運行のデータ・分析は運行事業者へ提供を考えているが、それ以後の継続的な収集・分析については特に考えていない。
 - ✓ 役割分担として、運行事業者が行政・HIAPに期待するのは、首都圏を中心とした認知向上・プロモーション協力であり、広島県として来年度は、プロモーションを支援する方向。
- ルート・停車地（福山西部取り込み、所要時間短縮）
 - ✓ 現行ルート・停車地は「広島空港利用で来訪する県外客向け」に設定され、当初狙った福山市西部居住者の利便性に配慮した乗降場所になっていない。
 - ✓ 実証運行後の事業者との協議で、改善ポイントとして福山市西部の取り込み（交通結節点への乗降場所設定等）を課題認識として聞いている。
 - ✓ 所要時間について、現在は65分となっており、仮に福山駅～広島空港間でホテル等に無停車であれば、50分弱で行き来できる。現状はホテル「5か所」停車のため、表示上60分となっている。ホテルへの乗降を限定することで50分といった速達性をプロモーションできるのではないかと考えている。
 - ✓ 福山SA（サービスエリア）等を活用した西部居住者のアクセス向上の可能性についても検討している。
- 県とHIAPの役割、自治体の関与のされ方
 - ✓ 広島県が音頭を取って自治体へアプローチするやり方をしており、広島県が働きかけなければ、自治体から空港アクセス改善の動きをされることはあまりない。
 - ✓ 民営化時に広島県とパートナーシップ協定を締結し、空港アクセスに対しては、広島県が実施する役割分担をしている。また、周辺自治体のうち呉市・東広島市等は自治体主導でバス委託や国庫補助を活用する例がある一方、福山・尾道は新幹線（福山駅にのぞみ停車）等の背景から空港アクセスへの関心はなかったが、広島県からのアプローチで実証運行に繋がっている。
- 空港経営（非航空系収入）と駐車場料金
 - ✓ 空港系収入は儲からないため、非航空系で収益を確保する必要がある。（HIAP）
 - ✓ 駐車場料金を上げることで公共交通へ誘導する可能性（価格弾力）については、広島県は駐車場運賃を上下できる権限がなく、HIAPの経営判断に委ねている。
 - ✓ 公共交通サービスの維持は一定の利用者数が必要であるため、バランスを取りながら検討する必要がある。

➤ 新幹線との競合認識（広島～東京等）

- ✓ 広島から東京へ行く際の交通手段については、新幹線利用が多い。
- ✓ 朝であれば4～5便が運行しており、東京を20時に出ても広島に帰宅が可能。

4-4 先進事例調査結果のとりまとめ

4-(1) 道外コンセッション空港における2次交通のバリエーション

先進事例調査の結果、道外コンセッション空港における2次交通は、単一の交通手段に依存するのではなく、空港の立地条件、旅客規模、背後圏人口、周辺都市や観光地との位置関係等に応じて、多様な交通手段を組み合わせで構築されている。

例えば、仙台空港では、仙台空港アクセス鉄道を基軸としつつ、周辺都市や観光地へ向かうバス路線、タクシー、レンタカー、カーシェア等を組み合わせることで、空港からの移動手段の選択肢を幅広く確保している。また、高松空港では鉄道接続がない中で、高松市内方面の高頻度バスに加え、琴平方面や丸亀方面など複数方面への直行バス、定額タクシー、レンタカー、カーシェア、レンタルバイク等が整備されており、空港から各方面への面的なアクセスが構築されている。

さらに、広島空港及び富士山静岡空港では、バスに加え、乗合タクシーを導入することで、バスではカバーしきれない方面や需要規模に対応している。特に広島空港では、既存のリムジンバスが減便・需要減少している地域に対して乗合タクシーを導入し、新たな需要の取り込みや移動手段の再構成を図っている。富士山静岡空港でも、複数方面へのバスに加えて、浜松市内や掛川駅方面への乗合タクシー、方面別の定額タクシーを組み合わせることで、鉄道駅や広域生活圏との接続性を高めている。

このように、道外コンセッション空港における2次交通は、鉄道、空港連絡バス、広域路線バス、乗合タクシー、定額タクシー、レンタカー、カーシェア等を空港ごとの特性に応じて組み合わせることにより、多様な移動需要に対応している点が特徴である。

4-(2) 2次交通検討にあたって重要視すべき点

先進事例を踏まえると、地方空港の2次交通を検討する際には、単に交通手段を増やすのではなく、空港利用者の移動実態や需要構造に応じて、どの手段で、どの区間を、どの程度の水準で担うのかを整理することが重要である。

特に、旅客規模が比較的大きい空港では、高頻度のバスや鉄道などの定時性・大量輸送性を有する交通手段が基幹交通として位置づけられる一方、それだけでは対応しきれない方面や時間帯、需要規模の小さい区間については、乗合タクシーや定額タクシー等の柔軟な交通手段を組み合わせることが有効である。広島空港の事例は、既存のリムジンバスの減便等を受け、移動需要に対応することが難しくなったことから、既存リムジンバスと乗合タクシーを並列で運行させる、新たな交通サービスの形を模索している。

また、交通サービスの検討にあたっては、観光客の利用だけでなく、地域住民やビジネス利用者を含めた利用者層の違い、目的地までの所要時間、運賃、運行頻度、乗り継ぎの有無などを踏まえ、需要に見合った交通手段を設計する必要がある。

4-(3) 広島空港現地調査結果から見えた視点

(3)-1 既存交通との役割分担・競合調整の視点

先進事例の中でも特に重要な視点として、既存交通との競合関係をどのように整理し、役割分担を図るかが挙げられる。広島空港の乗合タクシーの事例では、実証運行前から既存の定額タクシーやリムジンバスとの競合が懸念されていたが、結果としては、リムジンバスの運行便数減少等の要因により利用が

減少する一方、乗合タクシーとの合算では空港アクセス交通全体の利用が増加しており、空港2次交通全体としての利用促進につながる可能性が示された。

このことから、地方空港における2次交通の検討にあたっては、個別交通機関ごとの利用者数の増減のみを見るのではなく、空港アクセス交通全体としての利便性向上や利用者確保にどのように寄与しているかを捉える視点が重要である。

(3)-2) 需要把握・効果検証の視点

2次交通の導入・改善を検討する上では、需要を的確に把握し、導入後の効果を検証する仕組みをあらかじめ組み込むことが重要である。広島空港の事例では、リムジンバス利用者数の減少を課題として捉えた上で、価格、所要時間、運行頻度等を説明変数とする推計モデルを構築し、アンケートや基幹統計等を活用して需要を推計したうえで、実証運行を実施している。

(3)-3) 空港運営会社・自治体・交通事業者の役割分担の視点

先進事例調査からは、2次交通の整備・改善を持続的に進めていくためには、空港運営会社、自治体、交通事業者の役割分担を明確にすることが重要であることが確認された。広島空港の事例では、広島県が主導的に自治体や関係者へ働きかけ、空港運営会社は空港経営全体との関係を踏まえて連携し、交通事業者は実際の運行を担うという役割分担が形成されている。また、交通事業者は、行政や空港運営会社に対して、認知向上やプロモーション面での支援を期待している。

さらに、空港アクセス交通は、空港そのものの利便性向上のみならず、地域観光や広域周遊の促進にも関わることから、交通部局だけでなく観光部局や関係自治体との連携も重要となる。特に、自治体単独では空港アクセス改善への取り組みを進めにくいと、都道府県や空港運営会社が全体調整役となり、関係者をつなぐ体制を構築することが重要である。

(3)-4) 情報提供・プロモーションの視点

先進事例からは、交通サービスの導入・改善そのものに加え、それをどのように認知させ、利用につなげるかが重要であることも明らかとなった。特に広島空港の事例では、需要予測と実績の乖離要因として、路線の認知不足が大きいと整理されており、短期間の実証運行だけでは十分な認知形成が難しいことが示されている。

このことから、2次交通の整備にあたっては、サービスを設定するだけでなく、空港利用者に対して「どこへ、どのように行けるのか」「既存交通と何が違うのか」「どのような利用場面に適しているのか」を分かりやすく伝える情報提供とプロモーションを一体的に実施する必要がある。特に、地方空港では交通手段が多様である一方、情報が分散しやすいと、空港起点で一体的に交通情報を示す仕組みの重要性が高い。

4-(4) 先進事例調査結果の総括

以上のように、道外コンセッション空港における先進事例からは、地方空港の2次交通は、空港ごとの需要規模や立地条件に応じて、鉄道、バス、乗合タクシー、定額タクシー、レンタカー、カーシェア等を適切に組み合わせて構築されていることが確認された。また、2次交通の検討にあたっては、交通手段の

追加そのものではなく、利用者需要に応じた機能分担、既存交通との役割整理、需要把握と効果検証、空港運営会社・自治体・交通事業者の役割分担、情報提供・プロモーションの実施が重要であることが明らかとなった。

特に、広島空港の乗合タクシーの事例は、既存交通と競合し得る交通手段であっても、空港アクセス全体の利便性向上という観点から役割分担を図ることで、新たな需要の掘り起こしやサービス全体の改善につながる可能性を示している。東北海道の地方空港における2次交通のあり方を検討する上でも、こうした先進事例を踏まえ、交通供給の拡充だけでなく、需要に応じた柔軟な交通手段の組み合わせ、情報提供の強化、関係者の役割分担を含めた総合的な仕組みとして整理していくことが重要である。

第5章 東北北海道の地方空港から観光地へのアクセス改善方策の検討

5-1 勉強会開催概要

本調査では、東北北海道の地方空港から観光地へのアクセス改善方策の検討にあたり、「とかち帯広空港 2 次交通利便性向上勉強会」及び「女満別空港 2 次交通利便性向上勉強会」の 2 つの勉強会を立ち上げ、モデルケースとしてアクセス改善方策の検討を行った。

以下に両勉強会の開催記録を整理する。

表 5-1 とかち帯広空港 2 次交通利便性向上勉強会開催概要

開催回	日時	開催場所	議題
第 1 回	令和 7 年 9 月 16 日 13:30-	TKP 帯広ガーデン シティ帯広駅前 2 階 すずらんの間	● 東北北海道の空港と観光地を結ぶ公共交通の利便性向上策の検討について ● 調査の進め方について ● 情報共有、意見交換 ● その他
第 2 回	令和 7 年 12 月 9 日 14:00-	とかちプラザ 4 階 研修室 403	● 帯広空港/旭川空港アンケート調査結果（速報）について ● 調査結果を踏まえた 2 次交通利便性向上の取組の方向性（たたき台）について ● 意見交換 ● 今後の予定について ● その他
第 3 回	令和 8 年 3 月 11 日 10:00-	とかちプラザ 3 階 会議室 304	● 帯広空港/旭川空港アンケート調査結果（中間とりまとめ）について ● 第 2 回勉強会を踏まえた次年度に向けた取組案について ● 意見交換 ● その他

表 5-2 女満別空港2次交通利便性向上勉強会開催概要

開催回	日時	開催場所	議題
第1回	令和7年9月26日 10:00-	女満別空港 2階 MTG ルーム	● 東北北海道の空港と観光地を結ぶ公共交通の利便性向上策の検討について ● 調査の進め方について ● 情報共有、意見交換 ● その他
第2回	令和7年12月23日 14:00-	オホーツク・文化交流センター 3階 学習室A・B	● 女満別空港アンケート調査結果（速報）について ● 調査結果を踏まえた2次交通利便性向上の取組の方向性（たたき台）について ● 意見交換 ● 今後の予定について ● その他
第3回	令和8年3月10日 10:00-	斜里町役場 2階 大会議室	● 女満別空港アンケート調査結果（中間とりまとめ）について ● 第2回勉強会を踏まえた次年度に向けた取組案について ● 意見交換 ● その他

1-(1) とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会開催記録

(1)-1) 第1回 とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会での議論内容の整理

第1回 とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会では、「地域の現状認識」を共有した上で、「事務局提案の仮説」を出発点として、「仮説の妥当性・発展可能性・その他新たな仮説の創出」について議論を行った。

以下に、勉強会で議論された内容について整理を行う。

1)-イ) 広域周遊（十勝－上川連携）に関する方向性

【現状認識】

- とかち帯広空港利用者は、十勝管内で滞在が完結する傾向がみられる。
- 上川管内は観光ブランド力・認知度が高く、広域周遊先としてのポテンシャルを有している。
- 旭川－十勝間には幹線交通が存在するものの、観光動線として十分に活用されている状況にはない。
- インバウンド市場では、オープンジョー型旅程への一定の需要が見込まれる。
- 道内空港間には競合関係が存在しており、空港選択段階での差別化が論点となっている。

【議論から見てきた方向性】

- 十勝単独滞在型から、十勝と上川を組み合わせた広域周遊型への転換可能性を検証する必要がある。
- 空港間連携は、交通接続のみならず、広域観光商品の造成と一体で検討する必要がある。
- 広域周遊の提示を、とかち帯広空港を選択する理由の強化につなげる必要がある。
- 実際に成立する旅程かどうかについて、活動ベースで検証する必要がある。

1)-ロ) 十勝管内及び周辺地域における周遊促進の方向性

【現状認識】

- とかち帯広空港利用者は、帯広市周辺や十勝川温泉を中心に滞在している。
- 十勝地域には、体験型コンテンツや自然資源など、評価の高い観光資源が存在している。
- 周辺管内への移動は限定的であり、広域回遊は十分に生まれていない。
- 既存のバス商品、タクシープラン、宿泊特典等は個別に存在するが、横断的な設計には至っていない。
- 公共交通単独では、広域移動が完結しづらい実態がある。

【議論から見てきた方向性】

- 十勝を滞在拠点とする放射型周遊動線を構築する必要がある。
- 交通資源の絶対量ではなく、直行性・接続性・分かりやすさの改善を優先的に検討する必要がある。
- 既存交通商品の再編集やパッケージ化により、追加的投資を抑えつつ回遊拡大を図る必要がある。
- 公共交通とレンタカーを組み合わせたハイブリッド型移動モデルを検討する必要がある。
- 交通整備は、商品造成・観光コンテンツ設計と一体で進める必要がある。

1) -ハ) 情報提供・情報基盤に関する方向性

【現状認識】

- 公共交通情報は媒体ごとに分散しており、一元的に把握しにくい状況にある。
- 多言語対応、予約可否、乗り継ぎ方法の明確性に課題がある。
- 延長便等の既存交通サービスが十分に認知されていない可能性がある。
- 旅行者は「行きたい場所」を起点に情報収集する傾向にある。
- 移動不安（乗り継ぎ、言語、時間遅延等）が行動範囲を限定している可能性がある。

【議論から見えてきた方向性】

- 物理的供給量だけでなく、情報不足・認知不足への対応を重点的に進める必要がある。
- 検索連動型情報提供や多言語化を強化する必要がある。
- 「どう行けばよいか」が直感的に理解できる情報設計を行う必要がある。
- 情報戦略について、短期間で検証可能な施策から着手する必要がある。

(1) - 2) 第2回 とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会での議論内容の整理

第2回 とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会では、アンケート調査結果（速報）及び既存広域バス（ノースライナー）の利用実態を踏まえ、事務局より提示した2次交通利便性向上の方向性（たたき台）を基に、課題の具体化及び施策の実現可能性について議論を行った。

議論では、広域周遊需要の実在性と実需の乖離、既存交通の活用不足、情報提供の課題、データ活用の必要性などが指摘され、第1回で整理された仮説が実態データにより具体化された。

以下に、勉強会で議論された内容について整理を行う。

2) -イ) 広域周遊（十勝－上川連携）に関する方向性

【現状認識】

- 帯広空港利用者の一部には上川方面への移動意向が、旭川空港利用者には十勝方面への移動意向がみられる。
- 一方で、実際の移動は富良野周辺までにとどまり、十勝まで到達する流動は限定的である。
- 十勝－上川間にはノースライナー等の既存交通が存在するが、利用者は1便あたり数人～10人程度にとどまっている。
- 広域移動は時間的・心理的負担が大きく、交通手段が存在していても利用につながっていない状況がある。

【議論から見えてきた方向性】

- 広域周遊の潜在需要を、観光商品や情報提供と一体で実需へ転換する必要がある。
- 新規路線の整備よりも、既存の広域交通（ノースライナー等）の活用を前提とした施策を検討する必要がある。
- 広域周遊について、「行ける」ことに加え、「行く理由（観光価値）」を提示する必要がある。
- 潜在需要と実需のギャップを埋めるため、モデルルート等による検証を行う必要がある。

2) -ロ) 十勝管内及び周辺地域における周遊促進の方向性

【現状認識】

- 帯広市、十勝川温泉を中心とした滞在が多く、十勝管内での滞在は一定程度成立している。
- 一方で、上士幌、足寄、然別湖など周辺地域への周遊は限定的である。
- 観光客は「行きたい場所」を持っているものの、「どう行くか」が分からず移動を断念している可能性がある。
- 既存の交通や観光資源は存在するが、個別に分断されており、周遊として十分に機能していない。

【議論から見えてきた方向性】

- 周遊促進にあたっては、新規交通の整備よりも既存交通・観光資源の再編集を進める必要がある。
- 観光客の行動データを基に、「行きたかったが行けなかった動線」を優先的に整備する必要がある。
- 広域周遊と地域内周遊を一体的に捉え、段階的に動線を強化する必要がある。
- 交通と観光コンテンツ、滞在設計を連動させて検討する必要がある。

2) -ハ) 情報提供・情報基盤に関する方向性

【現状認識】

- 観光客は旅行先選定において交通アクセス情報を重視している。
- 特に外国人観光客に対して、多言語での交通情報提供が不足している。
- 既存の交通サービスが存在していても、検索や Web 上で発見されにくく、利用につながっていない。
- 情報が分散しており、「どう行けばよいか」が直感的に理解できない状況にある。

【議論から見えてきた方向性】

- 利便性向上に向けて、「行き方が分かる」状態を構築する必要がある。
- 多言語対応及び検索連動型の情報整備を進める必要がある。
- 観光情報と交通情報を一体的に整理し、デジタル上で発見可能な形で発信する必要がある。
- AI・検索時代を前提に、情報が選択肢に入るための整備を進める必要がある。

2) -ニ) データ活用に関する方向性

【現状認識】

- アンケートにより、観光客の移動実態、訪問先、消費行動などのデータが取得されている。
- 一方で、インバウンドのサンプル数が少なく、分析精度には課題がある。
- 「どこに行ったか」だけでなく、「なぜ行かなかったか（断念行動）」の把握が不十分である。
- 施策と経済効果（消費額等）の関係が明確に整理されていない。

【議論から見えてきた方向性】

- 移動実態だけでなく、断念行動や意思決定プロセスまで踏み込んだ分析を行う必要がある。
- データを活用し、「1人増加による価値」を把握し、施策の優先順位付けを行う必要がある。
- インバウンドデータは継続的に収集し、分析精度を高める必要がある。
- データをモデルルート設計や施策検証に活用する必要がある。

2) -ホ) 2次交通の検討・実現に向けた体制構築の方向性

【現状認識】

- 利便性向上施策の中には、交通事業者単独では導入メリットが見えにくいものがある。
- 利用者利便と事業者収益が一致しないケースがある。
- キャッシュレス化やデジタル化は利用者増に直結しないが、運用効率化には寄与する。
- 観光・交通・行政の連携は進みつつあるが、役割分担は明確ではない。

【議論から見えてきた方向性】

- 施策ごとに役割分担を明確化し、交通・観光・行政が連携した推進体制を構築する必要がある。
- 交通事業者に過度な負担を求めない仕組みを検討する必要がある。
- 利便性向上は、利用者視点だけでなく、運行現場や地域全体の利益を踏まえて設計する必要がある。
- 広域的なデータ基盤や情報発信については、観光機構等との連携を進める必要がある。

(1) -3) 第3回 とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会での議論内容の整理

第3回 とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会では、第2回までの議論及びアンケート調査結果（中間とりまとめ）を踏まえ、仮説の妥当性の再確認に加え、次年度に向けた具体的な取組みの方向性、実施主体の役割分担、優先的に取り組むべき施策について議論を行った。

また、地域関係者から現場の課題や取組状況が示され、実装に向けた論点整理が行われた。

以下に、勉強会で議論された内容について整理を行う。

3) -イ) 広域周遊（十勝－上川連携）に関する方向性

【議論のポイント】

- 十勝－上川間の広域周遊については一定の可能性が認められる一方、ターゲットによって成立性が大きく異なる。
- 欧米系旅行者は広域移動への抵抗が少ない一方、国内旅行者は短期滞在が多く、広域移動のハードルが高い。
- 空港間連携は有効な方向性であるが、交通整備単独ではなく、観光商品と一体で設計することが論点となった。

【実装に向けた論点】

- ターゲット市場（欧米・アジア・国内）ごとの戦略設計を行う必要がある。
- 双方向（旭川→十勝、十勝→旭川）の流動として捉える必要がある。
- 優先施策として位置づけるかは、他施策とのバランスを踏まえて整理する必要がある。

3) -ロ) 十勝管内及び周辺地域における周遊促進の方向性

【議論のポイント】

- 十勝川温泉や帯広市を拠点とした滞在は存在するが、そこからの周遊が十分に生まれていない。
- 観光客からは「1日で移動できるか」「どう行けるか」といった具体的な移動に関する問い合わせが多い。
- 観光地間（例：十勝川温泉～池田町、然別湖等）への移動ニーズは存在するが、交通手段が不足している。
- 既存の交通サービスは存在するものの、事業者ごとに分断されており、有効に活用されていない。

【実装に向けた論点】

- 新規交通の整備だけでなく、既存交通の再編集・パッケージ化を進める必要がある。
- 需要規模を踏まえ、運行頻度や運行日を柔軟に設計する必要がある。
- ターゲットの明確化（国別・目的別）に応じた商品設計を行う必要がある。
- 交通整備はコストとの両立を前提とした持続可能な仕組みとする必要がある。

3) -ハ) 情報提供・情報基盤に関する方向性

【議論のポイント】

- 交通手段の不足以上に、「行き方が分からない」ことが大きな課題となっている。
- 実際には移動可能であっても、情報不足により移動が断念されているケースが存在する。

- インバウンドが交通情報を把握できず、現地で迷う事例がある。
- 一部施設での情報提供（デジタルサイネージ等）はあるが、面的な整備には至っていない。

【実装に向けた論点】

- モデルルートや移動可否を直感的に示す情報設計を行う必要がある。
- 多言語対応及び検索連動型の情報提供を強化する必要がある。
- 情報提供は短期的に効果が期待できる施策として優先的に取り組む必要がある。

3) -二) 実施体制・役割分担に関する方向性

【議論のポイント】

- 2次交通の整備は、単一の主体では実施が困難であり、関係機関の連携が不可欠である。
- 空港、交通事業者、観光団体、自治体等が関与する体制は構築されているが、具体的な役割分担は未整理である。
- データ活用やプロモーションについては、広域的な枠組み（観光機構等）との連携が論点となった。

【実装に向けた論点】

- どの主体が何を担うかを明確にした実施フローを整理する必要がある。
- データ収集・分析・活用を担う枠組みを構築する必要がある。
- 地域分科会等の仕組みを活用し、継続的な議論・実装体制を構築する必要がある。

3) -ホ) データ活用及び今後の検討の進め方

【議論のポイント】

- 今後は、勉強会段階から具体的な施策検討・実装段階へ移行することが論点となった。
- データを活用した需要把握や施策検証の重要性が指摘された。
- 宿泊税等の新たな財源を活用した施策展開の可能性が示された。

【実装に向けた論点】

- データ活用を前提とした政策形成（EBPM）を推進する必要がある。
- 成功事例の創出と横展開を見据えたモデルケースを構築する必要がある。
- 調査・分析・施策実装を一体的に進める体制を整備する必要がある。

1-（2）女満別空港2次交通利便性向上勉強会開催記録

（2）-1）第1回 女満別空港2次交通利便性向上勉強会での議論内容の整理

第1回 女満別空港2次交通利便性向上勉強会では、「地域の現状認識」を共有した上で、「事務局提案の仮説」を出発点として、「仮説の妥当性・発展可能性・その他新たな仮説の創出」について議論を行った。

以下に、勉強会で議論された内容について整理を行う。

1）-イ）広域周遊（オホーツク・知床・道東圏連携）に関する方向性

【現状認識】

- 女満別空港利用者は、網走・知床・阿寒摩周・紋別など複数地域を組み合わせた広域周遊を行う傾向にある。
- 訪問先の組み合わせは季節によって異なり、特に知床・網走を軸とした周遊が多い。
- インバウンドはJRや都市間バスを活用した広域移動が一定程度見られる一方、日本人はレンタカー利用が中心である。
- 空港利用者は増加傾向にあるが、流氷シーズン等の繁忙期には航空・地上交通ともにキャパシティが逼迫している。
- 複数空港（女満別・中標津・釧路等）を組み合わせた移動も存在し、空港間の関係性は競合と補完の両面を有している。

【議論から見てきた方向性】

- 女満別空港を起点とした広域周遊について、知床・阿寒摩周等との連携を前提に検討する必要がある。
- 空港間連携は交通接続にとどまらず、広域観光ルートの造成と一体で検討する必要がある。
- 広域周遊の提示を、女満別空港を選択する理由の強化につなげる必要がある。
- 実際に成立する周遊ルートについて、季節性やターゲット別特性を踏まえて検証する必要がある。

1）-ロ）網走・知床を中心とした地域内及び周辺地域における周遊促進の方向性

【現状認識】

- 女満別空港利用者は、網走市内や知床地域を中心に滞在しているが、地域内の移動や周辺地域への回遊は限定的である。
- 観光地間移動（例：ウトロ地域内、網走～知床、知床～紋別等）において、公共交通による移動は必ずしも十分ではない。
- ラストワンマイル（ホテルアクセス、荷物輸送等）や観光地内移動に課題がある。
- 既存のオンデマンド交通や観光交通、MaaS等の取組みは存在するが、利用者数は限定的である。
- レンタカー利用が主流である一方、公共交通を利用できない・利用しない層も存在している。

【議論から見てきた方向性】

- 網走・知床を拠点とした周遊動線を構築し、地域内及び周辺地域への回遊拡大を図る必要がある。
- 交通資源の絶対量ではなく、接続性や分かりやすさ、利用しやすさの改善を進める必要がある。
- 既存交通（路線バス、オンデマンド交通、観光交通等）の再編集や一体化を進める必要がある。

- レンタカーと公共交通を組み合わせた移動モデルを検討する必要がある。
- 交通整備は観光コンテンツや体験プログラムと一体で検討する必要がある。

1) -ハ) 情報提供・情報基盤に関する方向性

【現状認識】

- 交通情報と観光情報が分散しており、利用者が移動手段と観光行動を一体的に把握しにくい状況にある。
- 多言語対応や予約可否、乗り継ぎ方法等に関する情報が十分に整理されていない。
- 公共交通に対する不便認識が実際の利用状況以上に存在し、利用回避につながっている可能性がある。
- デジタルチケットや MaaS 等の取組みは進められているが、利用促進には至っていない。
- 季節によって利用動向が大きく異なるが、年間を通じたデータ把握が十分ではない。

【議論から見てきた方向性】

- 交通と観光を一体的に提供する情報基盤を構築する必要がある。
- 情報不足・認知不足への対応を重点的に進める必要がある。
- 検索起点での情報提供や多言語対応を強化する必要がある。
- 「どこへ、どう行けるか」を直感的に理解できる情報設計を行う必要がある。
- 交通施策と観光消費の関係を可視化するため、データの収集・分析・活用を進める必要がある。

(2)-2) 第2回 女満別空港2次交通利便性向上勉強会での議論内容の整理

第2回 女満別空港2次交通利便性向上勉強会では、アンケート調査結果(速報)を踏まえ、事務局より提示した2次交通利便性向上の方向性(たたき台)を基に、課題の具体化及び施策の実現可能性について議論を行った。

議論では、移動実態の裏付け、季節変動の影響、交通と観光の一体的な設計、データ活用の必要性などが指摘され、第1回で整理された論点がより具体的な課題として共有された。

以下に、勉強会で議論された内容について整理を行う。

2)-イ) 広域周遊(オホーツク・知床・道東圏連携)に関する方向性

【現状認識】

- 観光客は、網走・知床・札幌・旭川等を組み合わせた広域周遊を前提として行動している。
- 観光客の移動は季節により大きく異なり、特に冬季は流氷観光により需要が集中する。
- 繁忙期は航空便・地上交通ともにキャパシティが限界に近く、追加的な輸送余力が乏しい。
- 移動において複数回の乗り継ぎが必要な場合、観光客にとって大きな障壁となっている。
- 旅行会社等においても、交通が広域周遊の最大の課題となっている。

【議論から見てきた方向性】

- 広域周遊を前提とした交通設計を進める必要がある。
- 空港間連携や周遊ルート設計は、交通単体ではなく観光商品と一体で検討する必要がある。
- 繁忙期の輸送制約を踏まえ、観光分散や宿泊分散と連動した交通設計を行う必要がある。
- 乗り継ぎ負担の軽減や直行性の向上など、観光客目線で移動しやすい環境を整える必要がある。

2)-ロ) 空港～観光地及び地域内移動における2次交通の方向性

【現状認識】

- 空港から観光地へのアクセスに加え、到着後の地域内移動が大きな課題となっている。
- 特に冬季は観光客が集中し、歩行環境や移動手段の不足により安全性の課題も顕在化している。
- 夏季はレンタカー利用が中心である一方、冬季は公共交通利用が増加するなど、季節による需要構造の差が大きい。
- オンデマンド交通やデジタルチケット等の取組みは進められているが、利用は限定的であり、定着には至っていない。
- 往路・復路で異なる交通手段を組み合わせるなど、多様な利用形態がみられる。

【議論から見てきた方向性】

- 空港アクセスだけでなく、観光地到着後の移動(ラストワンマイル・域内移動)を含めた交通体系を構築する必要がある。
- 季節ごとの需要特性を踏まえた柔軟な交通サービスを設計する必要がある。
- 既存交通の組み合わせや再編集により、多様な移動ニーズに対応する必要がある。
- 公共交通について、「利用者数」だけでなく、「選択肢として存在する価値」も踏まえて評価する必要がある。
- 将来的には公共ライドシェア等も含めた交通体系を検討する必要がある。

2) -ハ) 観光体験と一体となった交通サービスの方向性

【現状認識】

- インバウンドを中心に、移動そのものが観光体験として評価される傾向がある。
- 特に富裕層など一部のセグメントでは、移動の質（快適性・体験性）が重視されている。
- 従来の「移動手段」としての交通では、観光価値の最大化に十分対応できていない。
- 体験や滞在と連動した交通設計が十分に行われていない。

【議論から見てきた方向性】

- 2次交通を単なる移動手段ではなく、観光体験の一部として設計する必要がある。
- 移動中の景観や体験価値を高める交通サービスを検討する必要がある。
- 観光コンテンツや宿泊と連動した交通商品（周遊ルート等）を構築する必要がある。
- ターゲット（富裕層、インバウンド等）に応じたサービス設計を行う必要がある。

2) -二) 情報提供・データ活用に関する方向性

【現状認識】

- アンケート結果は、従来認識されていた課題を裏付ける内容となっている。
- 季節による利用動向の差が大きく、単一時点の調査では全体像の把握が困難である。
- オンデマンド交通やデジタルチケット等によりデータ取得は進みつつあるが、移動全体の把握には課題がある。
- 交通と観光消費の関係性が十分に可視化されていない。

【議論から見てきた方向性】

- 季節横断的なデータ取得と分析により、実態把握の精度を高める必要がある。
- 移動データと観光消費データを統合し、施策効果を可視化する基盤を整備する必要がある。
- データ活用を調査にとどめず、施策立案・改善に直結させる必要がある。
- 情報提供とデータ活用を一体的に進めることで、利用促進につなげる必要がある。

2) -ホ) 2次交通の検討・実現に向けた体制構築の方向性

【現状認識】

- 交通事業者、空港、自治体、観光団体等がそれぞれ取組みを進めているが、全体最適の視点での連携は十分ではない。
- 2次交通の課題は交通分野単独では解決できず、観光・地域経済と密接に関係している。
- 宿泊税の活用など、新たな財源を活用した施策展開の検討が進められている。

【議論から見てきた方向性】

- 関係主体が連携し、役割分担を明確にした推進体制を構築する必要がある。
- 交通と観光を一体的に捉えた施策検討を進める必要がある。
- 地域全体としての合意形成を図りながら、段階的に施策を実装していく必要がある。
- 勉強会での議論を踏まえ、具体的な施策検討へ移行する必要がある。

(2)-3) 第3回 女満別空港2次交通利便性向上勉強会での議論内容の整理

第3回 女満別空港2次交通利便性向上勉強会では、第2回までの議論及びアンケート調査結果（中間とりまとめ）を踏まえ、仮説の妥当性の再確認に加え、次年度に向けた具体的な取組みの方向性、実施主体の役割分担、優先的に取り組むべき施策について議論を行った。

また、地域関係者から現場の課題や取組状況が示され、実装に向けた論点整理が行われた。

以下に、勉強会で議論された内容について整理を行う。

3)-イ) 広域周遊（オホーツク・知床・道東圏連携）に関する方向性

【議論のポイント】

- 女満別空港を起点とした広域周遊の需要は一定程度存在しており、網走・知床を中心に道東圏内での周遊可能性が確認された。
- アジア圏旅行者は短期滞在が多く、旅マエでの情報収集や予約環境が重要となる一方、欧米圏旅行者は旅ナカで柔軟に行程を決定する傾向がみられる。
- 知床、網走などはセットで訪問される傾向があり、自治体単独ではなく広域連携による観光動線の形成が重要である。
- 広域周遊の実現には、交通整備のみならず、観光地の認知向上やモデルルート提示と一体的に検討する必要がある。

【実装に向けた論点】

- ターゲット市場（アジア、欧米、国内）ごとの旅行特性を踏まえた交通サービス設計が必要である。
- 網走－知床を軸に、釧路・根室方面を含めた広域連携の可能性を検討する必要がある。
- 交通整備と観光商品造成、情報発信を一体的に設計することが重要である。
- 広域周遊施策の優先順位は、域内周遊や情報提供施策とのバランスを踏まえて整理する必要がある。

3)-ロ) 女満別空港～観光地及び地域内移動における2次交通の方向性

【議論のポイント】

- 空港から知床方面への交通は存在するものの、通年運行は需要面・採算面の観点から成立が難しい状況である。
- 知床地域では、ホテルアクセスや地域内移動の確保が課題となっている。
- 冬季には観光需要の増加に伴い、地域内移動不足が安全面や生活交通にも影響する可能性がある。
- 既存交通サービスは存在するものの、運行日や接続の調整など改善余地がある。

【実装に向けた論点】

- 繁忙期・閑散期の需要差を踏まえた柔軟な運行形態を検討する必要がある。
- 空港アクセスに加え、観光地到着後の域内周遊交通を含めた交通体系として整理する必要がある。
- 既存交通の活用・改善を優先し、新規路線は需要見通しを踏まえて検討する必要がある。
- 観光需要と生活交通の双方に配慮した持続可能な交通体系の構築が重要である。

3) -ハ) 情報提供・情報基盤に関する方向性

【議論のポイント】

- 交通手段の不足だけでなく、旅マエ・旅ナカにおける情報不足や認知不足が移動の障壁となっている。
- 利用可能な交通手段が存在していても、観光客に十分認知されていない状況がみられる。
- アジア圏では事前情報、欧米圏では現地での柔軟な情報取得への対応が重要である。
- 宿泊予約や観光情報と交通情報が連動していないことが課題である。

【実装に向けた論点】

- モデルルートや移動可否を分かりやすく示す情報設計が必要である。
- 旅マエ・旅ナカ双方を意識した情報提供手法を整理する必要がある。
- 交通・宿泊・観光が連携した情報発信の仕組みを構築する必要がある。
- 新規システム構築に限らず、既存サービスを連携させる取組みが重要である。

3) -ニ) 実施体制・役割分担に関する方向性

【議論のポイント】

- 2次交通の整備には、空港運営会社、交通事業者、自治体、観光団体等の連携が不可欠である。
- 観光機構や地域分科会との連携により、広域的な推進体制を構築する方向性が示された。
- 次年度以降の推進主体や事務局機能については整理が必要である。
- 補助制度活用にあたっては、継続的な事業化を見据えた枠組みが求められる。

【実装に向けた論点】

- 勉強会を基盤とした継続的な検討・実装体制の構築が必要である。
- データ分析、プロモーション、運行、商品造成等の役割分担を明確化する必要がある。
- 沿線自治体を含めた協議体の形成を進める必要がある。
- 地域主体で継続可能な体制の構築が重要である。

3) -ホ) データ活用及び今後の検討の進め方

【議論のポイント】

- アンケートや実証結果により、課題の一定の裏付けが得られている。
- 季節変動が大きく、継続的なデータ収集の必要性が指摘された。
- 観光消費や宿泊税を含めた財源活用の可能性が示された。
- 今後は具体的な事業化・実装段階への移行が必要である。

【実装に向けた論点】

- 継続的なデータ収集・分析を前提とした政策形成を進める必要がある。
- 分析目的を柔軟に見直しながら実務に活用できるデータ活用体制を構築する必要がある。
- 調査・分析・施策実装を一体的に進める仕組みが必要である。
- モデルルートや実証的取組みを通じて成功事例を創出し、横展開することが重要である。

第6章 本調査の取りまとめ

6-1 本調査の分析結果を踏まえた2次交通検討の重要な視点

1-(1) 2次交通を検討する上でのデータ活用の視点

地方空港を起点とした2次交通の検討にあたっては、交通サービスの供給状況のみを前提とするのではなく、旅行者の移動実態や周遊行動を踏まえた検討が重要である。旅行者の訪問先分布には、空港周辺地域にとどまらず、隣接地域を含めた移動が一定程度みられ、複数地域を組み合わせた周遊行動が確認されている。また、訪問を希望しながらも移動時間や乗り継ぎ条件、交通手段の有無等を理由として訪問に至らなかった事例もみられ、交通条件が訪問先の選択に影響している可能性が示唆される。

さらに、滞在日数が長いほど旅行消費額が増加する傾向がみられることから、訪問地数の増加や周遊範囲の拡大が地域内消費の増加につながる可能性がある。このため、交通施策の検討にあたっては、移動のしやすさが周遊行動や観光消費に与える影響も含めて捉えることが求められる。

移動手段の利用状況を見ると、レンタカーの利用割合が高い一方で、バスや鉄道等の公共交通も一定程度利用されており、複数の交通手段を組み合わせた移動が行われている。このことから、特定の交通手段の利用状況のみを評価するのではなく、空港を起点とした移動全体の利便性を把握する視点が重要となる。

以上を踏まえると、2次交通の検討にあたっては、交通サービスの供給状況に加え、旅行者の周遊行動や移動実態を把握し、潜在的な移動ニーズも含めて分析することにより、移動範囲の拡大や周遊促進につながる施策の検討を行うことが重要である。また、施策の検討にあたっては、導入後の利用状況や行動変化を把握しながら改善を行うことができるよう、継続的なデータ活用を前提とした検討が求められる。

1-(2) 2次交通の検討・実現していくための体制構築の視点

2次交通の検討にあたっては、交通事業者のみならず、観光関係者、自治体、空港運営関係者等が連携しながら検討を進める体制が重要である。地方空港を起点とした移動は観光行動との関係性が強く、交通サービスの設定のみでは利用が成立しない場合も多いことから、関係主体が連携し、移動環境の整備と利用促進を一体的に進めていく必要がある。

具体的には、交通事業者が運行内容や接続条件等の交通サービスの具体化を担うとともに、観光関係者が旅行商品造成や情報発信を行い、自治体や空港運営関係者が関係者間の調整や利用環境の整備を担うなど、それぞれの役割を踏まえた連携が求められる。

先進事例においても、空港運営会社や自治体が関係者間の調整機能を担い、交通事業者や観光関係者と連携しながら取組みが進められている事例がみられる。

以上より、2次交通の検討・実現にあたっては、交通分野と観光分野を含めた関係主体が役割分担のもとで連携し、継続的に検討・改善を進めることができる体制を構築することが重要である。

6-2 モデルケースとしての2次交通整備の方向性

2-(1) とかち帯広空港2次交通利便性向上勉強会

(1)-1) 広域的な2次交通の整備に向けた方向性

とかち帯広空港及び旭川空港の利用者には、十勝管内と上川管内を組み合わせた周遊行動が一定程度みられ、複数地域を連続的に訪問する旅行形態が成立している。一方で、現状の2次交通は都市部を経由した乗り継ぎを前提とする場合が多く、空港利用者にとって移動経路が分かりやすい構造とはなっていない。

また、空港アクセス交通は単一の交通手段のみで構成するのではなく、基幹的な交通手段と柔軟な交通手段を組み合わせることにより、広域的な移動需要に対応している事例がみられるとともに、交通手段の設定に加え、モデルルートや移動経路を分かりやすく示す取組が行われている。

勉強会においても、十勝－上川間の広域周遊については一定の可能性が確認されており、空港間の移動を含む広域的な観光動線の形成にあたっては、交通サービス単独での整備ではなく、観光商品や情報発信と連携した取組が必要であるとの認識が共有された。

以上を踏まえると、とかち帯広空港及び旭川空港における2次交通の検討にあたっては、空港から特定都市へのアクセス確保に加え、十勝管内と上川管内を結ぶ広域的な移動を支える交通体系を整理するとともに、周遊ルートや移動経路を分かりやすく示す情報提供を一体的に進めることが重要である。

(1)-2) 管内移動における2次交通の整備に向けた方向性

とかち帯広空港利用者の訪問先は帯広市を中心として音更町、上士幌町、鹿追町、豊頃町等、十勝管内の複数自治体に分布しており、帯広市を拠点としながら周辺地域へ移動する周遊行動が一定程度みられる。また、訪問意向のある観光地としても十勝管内の複数自治体が挙げられており、実際の訪問先に加えて、移動条件によっては訪問範囲が広がる可能性が示唆される。

一方で、訪問できなかった理由として「移動時間が長い」「公共交通機関がない」「乗り継ぎが分かりにくい」等が挙げられており、観光地間の交通条件が訪問行動に影響している可能性がある。また、移動手段についてはレンタカーの利用割合が高いものの、バスや鉄道等の公共交通も一定程度利用されており、複数の交通手段を組み合わせた移動が行われている状況がみられる。

このことから、十勝管内における2次交通の検討にあたっては、空港から帯広市内等へのアクセスに加え、帯広市や十勝川温泉等を拠点として周辺観光地へ移動する周遊行動を踏まえ、観光地間の移動を想定した交通体系を整理することが重要である。また、既存交通の活用や接続条件の改善を含め、移動のしやすさの向上により周遊範囲の拡大につながる可能性があることを踏まえた検討が求められる。

(1)-3) 上記を実現・促進する情報提供機能強化に向けた方向性

旅行者が観光地を選択する際には、「空港から観光地までの移動のしやすさ」「公共交通によるアクセス性」「移動情報の分かりやすさ」「交通費の手頃さ」など、移動に関する条件が観光行動に影響している状況がみられる。

また、広域移動に関係する交通手段は一定程度利用されているものの、交通手段の存在や利用方法が十分に認識されていない可能性があり、利用可能な交通手段があっても選択されていない状況がうかがえる。特に、乗り継ぎ方法や所要時間、運行頻度等の情報が分かりにくい場合、移動の実現可能性が判断し

づらく、訪問行動に影響している可能性がある。

さらに、インバウンドにおいては、移動情報の分かりやすさや多言語での情報提供が重視される傾向がみられ、情報の提示方法が移動手段の選択に影響している可能性がある。

以上を踏まえると、移動手段の確保に加え、空港から目的地までの移動経路や利用方法を一体的に把握できる情報提供を強化し、複数の交通手段を組み合わせた移動についても分かりやすく示すことが重要である。

(1) - (4) 上記を実現するための体制構築の方向性

広域的な移動及び地域内移動の双方を踏まえた交通体系を検討するにあたっては、交通事業者、観光関係者、自治体、空港運営関係者等が連携し、それぞれの役割に応じて取組を進める体制を構築することが重要である。

交通事業者は運行内容や接続条件等の交通サービスの具体化を担い、観光関係者は周遊ルートの整理や情報発信等の利用促進に関与することが想定される。また、自治体は関係者間の調整や地域施策との整合を図り、空港運営関係者は空港利用者の動線を踏まえた案内や情報提供の充実に関与することが考えられる。

空港を起点とした移動は観光行動との関係性が強く、交通サービスの検討に加え、周遊ルートの提示や情報提供と連携した取組を進めることが重要である。このため、関係主体が役割分担のもとで連携し、継続的に検討・改善を進めることができる体制を構築することが求められる。

2 - (2) 女満別空港2次交通利便性向上勉強会

(2) - (1) 女満別空港－知床間及び地域内移動における2次交通の整備に向けた方向性

女満別空港利用者の訪問先は、網走市、斜里町を中心として分布しており、知床方面を含む地域内での周遊行動が一定程度みられる。立ち寄り先の分布をみると、網走市を拠点として斜里町や知床方面へ移動する行動が確認されるほか、北見市、美幌町等への移動もみられ、地域内における複数の観光地を組み合わせた移動が行われている状況がみられる。

また、訪問意向のある観光地としても知床方面を含む複数自治体が挙げられており、移動条件によっては訪問範囲が広がる可能性が示唆される。一方で、「移動時間が長い」「乗り継ぎが分かりにくい」「公共交通機関がない」等の理由により訪問に至らなかった回答もみられ、観光地間の交通条件が訪問行動に影響している可能性がある。

移動手段についてはレンタカーの利用割合が高く、自動車利用への依存が大きい傾向がみられる一方で、バスや鉄道等の公共交通も一定程度利用されており、移動手段の選択肢として存在している状況がうかがえる。

以上を踏まえると、知床方面を含む地域内周遊は一定程度行われているものの、観光地間の交通条件が訪問範囲に影響している可能性があることから、網走市等の拠点から周辺観光地へ移動する周遊行動を想定した交通体系を整理することが重要である。

(2) - (2) 広域的な2次交通の整備に向けた方向性

女満別空港利用者の訪問先はオホーツク管内を中心としながら、釧路市、中標津町、標津町等を含む釧

路・根室管内への移動もみられ、道東エリア内における広域的な周遊行動が確認されている。また、訪問意向のある観光地としても釧路・根室方面の自治体が挙げられており、オホーツク管内と周辺地域を組み合わせた移動ニーズが一定程度存在している状況がうかがえる。

一方で、これらの地域間移動は鉄道やバス等を組み合わせた乗り継ぎを前提とする場合が多く、空港を起点とした移動経路が分かりやすい構造とはなっていない状況がみられる。

以上を踏まえると、女満別空港を起点とした２次交通の検討にあたっては、オホーツク管内に加え釧路・根室管内を含めた道東エリア内の広域周遊を想定し、地域間の移動を支える交通体系を整理することが重要である。

(２)-３) 上記を実現・促進する情報提供機能強化に向けた方向性

観光地選択にあたっては、「空港から観光地までの移動のしやすさ」「移動情報の分かりやすさ」「公共交通によるアクセス性」など、移動に関する条件が重視されている。特にインバウンドにおいては、移動情報の分かりやすさが観光地選択に与える影響が相対的に大きい傾向がみられる。

知床方面への移動に関係する交通手段として、知床エアポートライナー等のサービスが設定されているものの、交通手段の存在や利用方法が十分に認識されていない場合があり、利用可能な交通手段が選択されていない可能性がある。また、乗り継ぎ方法や所要時間、運行条件等の情報が分かりにくい場合には、移動の実現可能性が判断しづらく、訪問行動に影響している可能性がある。

以上を踏まえると、移動手段の確保に加え、空港から目的地までの移動経路や利用方法を一体的に把握できる情報提供を強化し、複数の交通手段を組み合わせた移動についても分かりやすく示すことが重要である。

(２)-４) 上記を実現するための体制構築の方向性

知床方面を含む地域内移動及び道東エリア内の広域的な移動を踏まえた交通体系を検討するにあたっては、交通事業者、観光関係者、自治体、空港運営関係者等が連携し、それぞれの役割に応じて取組を進める体制を構築することが重要である。

交通事業者は地域内移動及び広域移動に係る運行内容や接続条件等の具体化を担い、観光関係者は周遊ルートの整理や情報発信等の利用促進に関与することが想定される。また、自治体は沿線地域を含む関係者間の調整や施策との整合を図り、空港運営関係者は空港利用者の視点を踏まえた案内環境や情報提供の充実に関与することが考えられる。

空港を起点とした周遊行動は地域観光との関係性が強く、交通サービスの検討に加え、観光情報の提供や周遊ルートの提示と連携した取組を進めることが重要である。このため、関係主体が役割分担のもとで連携し、継続的に検討・改善を進めることができる体制を構築することが求められる。

6-3 東北道の地方空港における２次交通整備の方向性（総括）

3-(１) 地方空港を起点とした観光周遊の考え方

東北道の地方空港を利用する旅行者の行動は、空港周辺地域での滞在に加え、隣接地域を組み合わせた訪問が一定程度みられ、複数地域にまたがる移動が行われている。

とかち帯広空港及び旭川空港の利用者では、十勝管内と上川管内を組み合わせた訪問がみられるほか、

複数空港を組み合わせた利用も確認されており、空港選択の段階から複数地域を含む行程が想定されている状況がうかがえる。

また、女満別空港においても、オホーツク管内を中心としながら知床方面や釧路・根室管内を含む道東エリア内での訪問がみられ、空港周辺地域にとどまらない移動が行われている。このことから、空港を起点とした移動範囲は必ずしも単一圏域に限定されていない状況にある。

さらに、「今回の旅行で行きたかった場所」として挙げられた観光地は、実際の訪問先より広い範囲に分布しており、「移動時間が長い」「乗り継ぎが分かりにくい」「公共交通機関がない」などの理由により訪問に至らなかった回答もみられることから、交通条件が訪問先の選択に影響している可能性がある。

滞在日数は3～4日程度の回答が一定程度みられ、複数地域を組み合わせた行程が成立し得る状況にある。また、滞在日数の増加に伴い旅行消費額が増加する傾向もみられ、訪問地数の増加が観光消費の拡大につながる可能性がある。

以上を踏まえると、地方空港を起点とした2次交通の検討にあたっては、空港から特定観光地へのアクセスのみを対象とするのではなく、複数地域を組み合わせた周遊行動を前提とした移動環境として整理することが重要である。

3-（2）2次交通整備の今後の方向性

東北地方の地方空港における2次交通の現状を見ると、空港から中心市街地へのアクセスは一定程度確保されている一方で、観光地への移動や地域間移動については鉄道やバスの乗り継ぎを前提とする場合が多く、移動時間や接続条件が行程の制約となりやすい状況がみられる。特に地方空港周辺では観光地が広域に分布しており、観光地間の移動に時間を要するが多い。

アンケート結果においても、「移動時間が長い」「乗り継ぎが分かりにくい」「公共交通機関がない」といった理由により訪問に至らなかった回答がみられ、交通条件が訪問先の選択に影響している可能性がある。また、移動手段についてはレンタカー利用の割合が高く、自動車への依存がみられる一方で、バスや鉄道等の公共交通も一定程度利用されており、複数の移動手段を組み合わせた移動が行われている状況がみられる。

さらに、観光地選択にあたっては「空港から観光地までの移動のしやすさ」「移動情報の分かりやすさ」「公共交通によるアクセス性」が重視されており、特にインバウンドでは、多言語による情報提供や移動経路の分かりやすさへの関心が高い傾向がみられる。訪問意向のある観光地は実際の訪問先より広い範囲に分布しており、観光地間の移動方法や所要時間に関する情報が十分に共有されていない場合には、訪問範囲が限定される可能性がある。

以上を踏まえると、地方空港を起点とした2次交通の検討にあたっては、空港から観光地までのアクセスに加え、観光地間の移動も含めた交通環境として整理することが重要である。また、乗り継ぎを含めた移動経路を分かりやすく示す情報提供の充実や、多様な移動手段を組み合わせた交通環境の構築を進めることが求められる。

あわせて、これらの取組を進めるにあたっては、交通事業者、観光関係者、自治体、空港運営関係者等が連携し、観光地間の移動方法や所要時間を含めた周遊ルートの整理や情報発信を行うなど、関係主体が役割分担のもとで継続的に検討を進めることが重要である。