岡山桃太郎空港
空港づくり基本構想

令和３年２月

岡 山 県

目次

１　はじめに.....－ 1 －
２　岡山桃太郎空港の概要.....－ 1 －
３　岡山桃太郎空港の現状、課題及びポテンシャル.....－ 3 －
（１）岡山桃太郎空港の現状.....－ 3 －
（２）岡山桃太郎空港を取り巻く環境の変化.....－ 3 －
（３）課題及びポテンシャル.....－ 6 －
４　岡山桃太郎空港の将来像.....－ 7 －
（１）全体像.....－ 7 －
（２）具体的な姿.....－ 7 －
５　将来像の実現に向けた戦略.....－ 8 －
（１）エアポートセールス戦略.....－ 8 －
（２）情報発信・魅力向上戦略.....－ 9 －
（３）空港機能強化戦略.....－ 9 －
（４）管理運営戦略.....－ 12 －
６　進め方.....－ 16 －
参考資料.....－ 18 －

１　はじめに

岡山桃太郎空港を取り巻く社会情勢は、開港当初と比べ、グローバル化の進展や国の観光施策の取組の推進に伴い訪日需要が増加する一方で、人口減少社会の到来による国内需要の鈍化や近隣空港でのコンセッション方式の導入により空港間の競争が激化するなど、大きく変化している。

また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、国内線・国際線ともに航空需要が見通しづらい状況ではあるが、岡山桃太郎空港が、様々な課題に対処し、県内企業の企業活動を支え、県民にとって利便性の高い空港であり続け、県内はもとより近隣エリアの方々にも利用される空港として、持続的に発展するよう、概ね20年後を見据えた将来像を描き、その実現に向けた戦略を取りまとめるものである。

２　岡山桃太郎空港の概要

岡山桃太郎空港は、昭和63（1988）年３月、2,000メートルの滑走路を備える岡山県管理の地方管理空港（当時の第３種空港）として開港した。

その後、国際線施設や3,000メートル滑走路などの施設整備や運用時間の延長などにより、国際化の一層の推進や増加する航空需要に対応してきた。

【沿革】

年月	内容
S63(1988). 3	開港（滑走路 2,000m、運用時間 8:30～18:30）
S63(1988). 7	運用時間延長（8:30～20:00）
H5(1993). 3	滑走路 2,500m供用開始
	国際線旅客ターミナルビル供用開始
H5(1993). 7	運用時間延長（7:30～20:30）
H13(2001). 10	滑走路 3,000m供用開始
H16(2004). 7	運用時間延長（7:30～21:30）
H17(2005). 6	国内線ターミナル増築供用開始
H18(2006). 4	運用時間延長（7:00～21:30）
H23(2011). 7	第１駐車場有料化
H28(2016). 10	運用時間延長（7:00～22:00）
H30(2018). 3	愛称を「岡山桃太郎空港」に決定

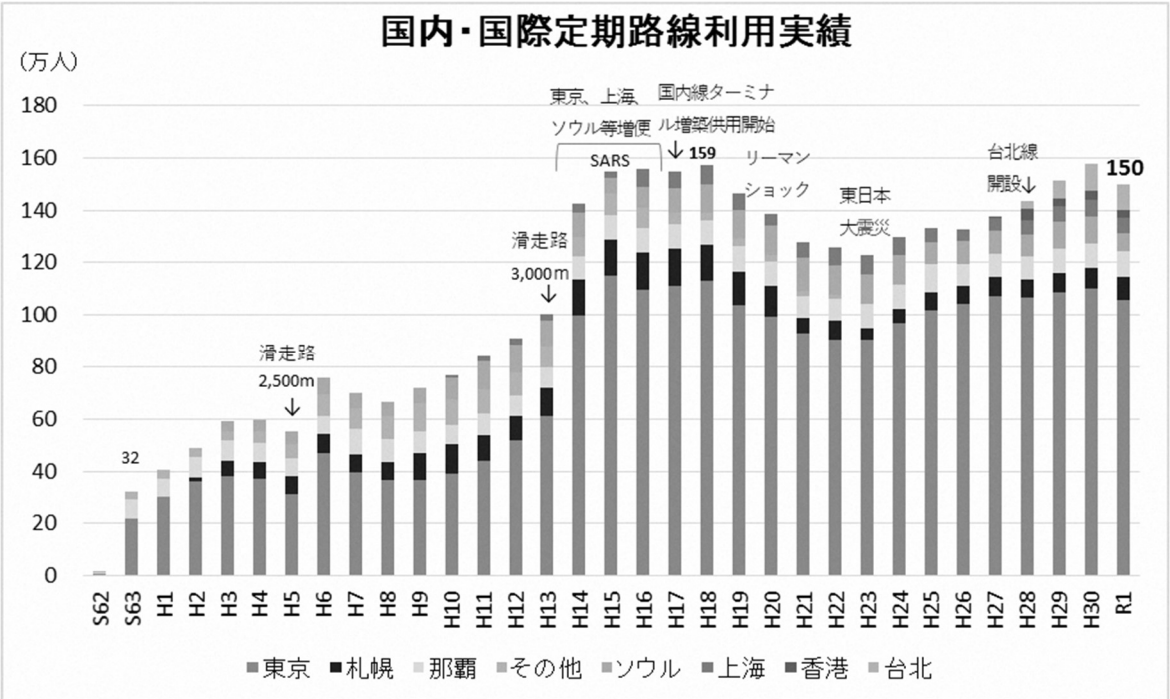
【基本情報】

空港の種別	地方管理空港
設置管理者	岡山県
旅客数（国内／国際）	約150万人（124万人／26万人）　※令和元（2019）年度
貨物取扱量	5,275ｔ　※令和元（2019）年度
運用時間	７:00～22：00
滑走路	長さ3,000m、幅45m
誘導路	長さ3,621m、幅23～30m
エプロン	79,608㎡ 大・中・小型ジェット機用：７バース 小型機用：６バース
敷地面積	187.2ha
旅客ターミナルビル施設面積	15,974㎡ ・国内線エリア8,813㎡ ・国際線エリア7,161㎡

【利用者数及び路線状況】

令和元（2019）年度の岡山桃太郎空港の利用者数（定期便及びチャーター便）は、1,503,792人となっている。

なお、令和３（2021）年２月現在、国内定期便３路線（東京線、札幌線、那覇線）と国際定期便４路線（ソウル線、上海線、香港線、台北線）の合計７路線が就航している。



出典：国土交通省「平成 30 年度　空港管理状況調書」ほか

３　岡山桃太郎空港の現状、課題及びポテンシャル

（１）岡山桃太郎空港の現状

岡山桃太郎空港は、グローバル化の進展などから、開港当初と比べ利用者数は約５倍に増え、大きく成長している。その一方で、空港間の競争の激化や人口減少の進行、更に新型コロナウイルス感染症への対応などが求められている。

また、開港から30年以上が経過しており、空港基本施設及びターミナルビルについて、今後、適切な維持管理や設備・施設の更新が必要である。特に、国際線エリアにおいて､遅延などにより２便の出発時間や到着時間が近接することとなった際、混雑が生じており、施設の狭隘化が懸念事項となっている。

昨年度、県と空路利用を促進する会が実施したアンケート[1]では、空港の全体的な評価は約７割が満足、やや満足であったが、個別の項目の評価は、土産品やチェックイン手続、飲食店などで、不満、やや不満の割合が高くなっており、さらに、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、令和２（2020）年度の岡山桃太郎空港の利用者数は大きく減少している。

このため、収束後の需要の回復と拡大を見据え、感染症対策（「航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン」[2]に沿った対応の強化、搭乗手続における非接触化の推進、検疫スペースの確保など）や更なる利便性向上に向けた空港施設の改善が求められている。

（２）岡山桃太郎空港を取り巻く環境の変化

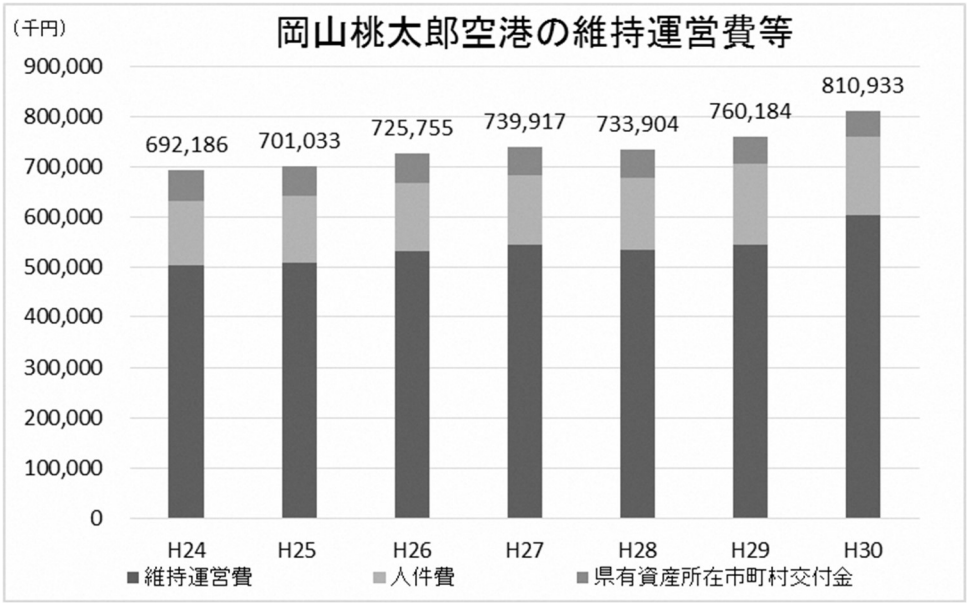
【主要な内部環境の変化】

① 施設の老朽化

開港から30年以上が経過し、維持運営費が増加傾向にある。また、今後、多くの設備・施設が更新時期を迎える見込みである。

[1] 岡山県・空路利用を促進する会「岡山桃太郎空港　国際線の利用者に関するアンケート調査報告書」（令和元年８月）

[2] 定期航空協会、（一社）全国空港ビル事業者協会により策定されたガイドライン。



② 利用者数の増加

新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の岡山桃太郎空港の利用者数は、概ね増加傾向にあり、直近３か年は、年間約150万人前後で推移している。国際定期路線については、訪日需要の増加により、平成３（1991）年度の約４万人（ソウル線）から、平成30（2018）年度には約30万人（ソウル線、上海線、香港線、台北線）へと、利用者数、路線数とも大幅に増加している。

③ 新型コロナウイルス感染症など感染症対策

新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、航空・空港業界に大きな影響をもたらしている。今後、空港には、新たな検疫検査場の確保やソーシャルディスタンスを十分に確保することが可能なスペースを有する施設規模など、更なる感染症対策が求められる。

【主要な外部環境の変化】

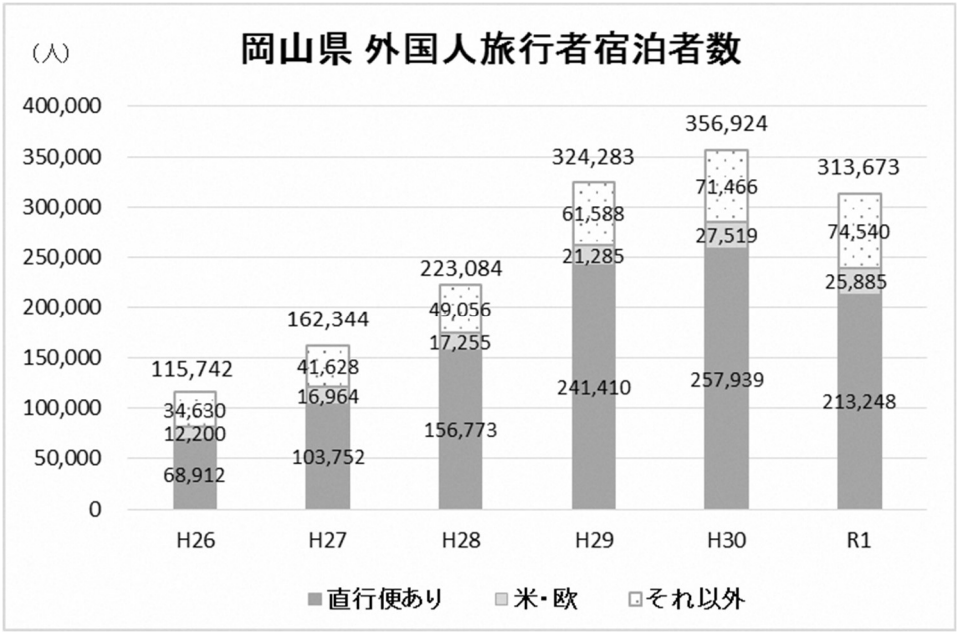
① 人口動態の変化

本県の人口は、平成17（2005）年の約196万人をピークに減少が続いており、令和２（2020）年には約189万人となっている。将来人口についても、国立社会保障・人口問題研究所の地域別将来推計によると、令和22（2040）年には約168万人まで減少すると推計されている。

② 訪日需要の増加

新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の岡山県の外国人旅行者宿泊者数は、全国的な訪日需要の増加を背景に、増加傾向にある。岡山桃太郎空港からの直行便が

就航している国・地域からの来県者が全体の約７割前後と最も多いが、近年は欧米からの来県者数も増加傾向にある。



出典：岡山県「令和元年度岡山県観光客動態調査報告書」

③ 空港運営におけるコンセッション方式の導入

平成25（2013）年に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」が成立し、コンセッション方式による空港運営が可能となり、国管理空港、地方管理空港合わせて、19か所の空港で導入されている[3]。中国・四国地方では、鳥取空港、広島空港及び高松空港で導入されている。

④ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う航空需要への影響

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、国内線・国際線とも、移動や観光の自粛により航空需要が大きく減少している。国内においては、リモートワークの浸透により、航空需要が減少する一方で、ワーケーション[4]の利用の増加や首都圏と地方の二拠点化による新たな航空需要の可能性も見込まれている。

今後の航空需要の見通しは不透明であるが、IATA（国際航空運送協会）の客観的な分析[5]では、将来的には回復するとされており、収束後の需要回復と拡大を見据えた検討を行っていく必要がある。

---

[3] コンセッション方式の導入により空港の管理者である国等が基本施設等の所有権を留保しつつ、運営権を設定することで、民間事業者が航空系事業と非航空系事業を一体的に経営することが可能。コンセッション導入空港数は令和３年２月現在。

[4]「Work（ワーク）」と「Vacation（バケーション）」を組み合わせた造語で、観光地などでリモートワークを行いながら休暇を取る過ごし方を指す。

[5] 新型コロナウイルス感染症により急減した航空需要について、令和元(2019)年の航空需要の水準に回復する時期を、令和２（2020）年７月時点で、国内線は令和４（2022）年、国際線は令和６（2024）年までと見込んでいる。なお、各年度の航空需要への影響水準は、適宜見直し（下方修正）が行われている。

（３）課題及びポテンシャル

【主な課題】

① 施設の維持管理・更新への対応

開港から30年以上が経過し、今後増嵩することが想定される空港基本施設及びターミナルビルの維持管理や更新を、適切かつ効率的に実施する必要がある。

② 新型コロナウイルス感染症への対応

利用者が、安心して空港、航空機を利用することができるよう、ウィズ・コロナ、アフター・コロナを見据え、適切な感染症対策を実施する必要がある。

③ 施設の利便性向上と機能強化

利用者の満足度を高めるとともに、将来の需要の増加に向けて、施設の利便性向上と機能の強化を図る必要がある。また、災害時において支援の拠点として機能する災害に強い空港づくりが必要である。

④ 競争力の確保

新型コロナウイルス感染症の収束後の訪日需要や国内の旅行需要の獲得に向け、各地方空港で誘致や利用促進に向けた取組が一層強化されることが想定されるとともに、コンセッション方式が導入された民間運営の空港との競争が激化することが懸念されるため、他空港に対する競争力を確保する必要がある。

⑤ 認知度の向上

国内外の就航先からの利用促進や新型コロナウイルス感染症の収束後の訪日需要の獲得に向け、岡山県の認知度などを一層向上させていく必要がある。

【主なポテンシャル】

① 豊かな観光資源

本県は、豊かな自然環境を有し観光資源も豊富であり、観光資源の積極的なＰＲや誘客に向けた取組を実施することにより、新たな航空需要を生み出す可能性がある。

② 県内企業の海外進出

アジア地域を中心に県内企業の海外進出が進んでいる。特に東南アジアは進出企業も多く、新たな航空需要を生み出すポテンシャルを有する。

③ 3,000メートルを有する滑走路

地方管理空港では最長の3,000メートルの滑走路を有し、大型機の離着陸が可能であることから、欧米からの旅客輸送や旅客機内の貨物スペースを活用した貨物輸送においても拡充の可能性がある。

④ 中四国の交通の要衝

本県は、岡山桃太郎空港以外にも、縦横に延びる高速道路網や、新幹線、JR岡山駅から東西南北に７本の在来線が交わる鉄道網が整備されるなど、交通基盤が充実しており、需要の後背圏が拡大する可能性がある。

４　岡山桃太郎空港の将来像

岡山桃太郎空港が、県内企業の企業活動を支え、県民にとって利便性の高い空港であり続け、また、中国・四国地方をはじめ、近隣エリアからも利用される空港として競争力を確保し、持続的に発展していくため、令和 22（2040）年を見据えた将来像を、全体像と具体的な姿として、次のように定める。

（１）全体像

地域を支え、国内そして世界とつながる私たちの国際空港

（２）具体的な姿

①　地域経済の活性化やグローバル化を支える空港

- アジアを中心にグローバルに事業展開する県内企業を支える空港
- ものが集積し、国内外への販路拡大の拠点となる空港

②　ひとが行き交い、交流の拠点となる空港

- 県民が国内外どこへでも気軽に訪問できる空港
- 国内外の観光客が利用し、賑わう空港

③　優れた拠点性を活かし、バックアップ機能を担う空港

- 大規模災害等が発生した際、広域支援の拠点となる空港
- 耐震化や感染症対策などに取り組む、安全・安心な空港

５　将来像の実現に向けた戦略

将来像の実現に向けて必要な取組事項を、４つの戦略として取りまとめる。

（１）エアポートセールス戦略

航空ネットワークの拡充により利用者の利便性向上を図り、より多くの方に利用される空港づくりを進める必要がある。

これまでも航空ネットワークの拡充に向けた取組を実施してきたものの、県民の利用割合が高い一方で、就航先から本県へ来県する旅客数が少ないといった課題があることから、関係者がより一体となって既存路線の利用拡大及び新規就航に向けたエアポートセールスに取り組む。

また、航空貨物については、平成 14（2002）年度をピークに減少傾向にあるものの、岡山桃太郎空港は、航空貨物の大量搭載が可能な大型機が就航できるだけの十分な滑走路を有していることから、航空貨物取扱量の増加に向けた取組を強化するなど、そのポテンシャルの最大化に取り組む。

①　既存路線の利用拡大

- 就航先における岡山県への旅行需要創出のため、情報発信やプロモーションを航空会社等と連携して実施
- 県内企業のビジネス利用や県民の観光利用の促進のため、プロモーションを航空会社等と連携して実施
- 航空貨物利用促進のための県内企業への働き掛けやキャンペーン、旅客機の貨物スペースの空き状況の情報提供等を実施

②　新規就航に向けたエアポートセールス

- 県内企業や県民のニーズを踏まえたチャーター便の誘致や定期便化に向け、プロモーションを実施
- 新規就航便の定着までのインセンティブを実施
- 着地での岡山県の認知度向上を図るため、キャンペーンなどを実施
- 関係団体との連携強化による一体的なエアポートセールス活動体制を充実

③　空港のポテンシャル活用

- 3,000メートル滑走路を活かし、ロングチャーター便や貨物積載量の多い大型機を誘致
- 国際線施設などの柔軟な運用により、利便性の高い路線を誘致

（２）情報発信・魅力向上戦略

賑わいを創出し、航空機利用者はもとより、それ以外の方々が訪れたくなる魅力のある空港づくりを進める必要がある。

空港自体の魅力を高め、また、その魅力をより多くの人に知っていただけるよう、情報発信と魅力向上に取り組む。

①　情報発信

- デジタルコンテンツなどを活用した情報発信を実施
- 県内イベントと連動したＰＲや催事など、効果的な情報発信を実施
- 観光関係者と連携した、就航先などでの利用促進イベント・情報発信を実施

②　魅力向上

- 土産品に加え、岡山らしい商品の品揃えの拡充など飲食及び物販店舗を充実
- 空港・航空機の魅力を体験できるレストスペースを充実
- 二次交通の利便性向上（キャッシュレス化、アクセス環境の改善等)、ダイヤの見直し、観光地との接続や周遊観光ルートの創出を、関係者と連携して実施

（３）空港機能強化戦略

県内企業の企業活動を支え、県民にとって利便性の高い空港であり続けるため、あらかじめターミナルビル等の拡張の可能性などを検討し、施設整備の方向性を定め、空港機能の強化を図る必要がある。

また、施設の安全性の向上、感染症対策を進める必要がある。

①　国際線施設の強化

- 国際線施設を、同時に２便が出発や到着ができるよう増築・改修等の実施
- 安全・安心な空港の実現を目指し、新型コロナウイルス感染症への対応など、CIQ 施設の機能強化の実施

②　現状の課題解決と長寿命化による施設の強化

- 岡山らしさを表す到着エリア内の内装改修や設備の老朽化の改善
- バリアフリーに一層配慮した、より利用しやすい空港の実現
- 旅客の空港内での移動を円滑にする旅客動線の適正化
- ICT、AIなど先端技術の活用

③　旅客の利便性向上のための施設改善

- 飲食及び物販店舗の再配置や送迎デッキの活用などによる賑わい空間の創出
- 遊休スペースを活用した国内線出発エリアの拡張等の実施
- 搭乗待合室の拡張や設備の改善
- ターミナルビルに近接した駐車場の増設など

④　より快適な旅の始まり、円滑な移動を提供できる施設整備

- 利用者にわかりやすい到着案内機能の強化
- 来県者に向けた、観光・産業・文化・歴史などの案内機能の向上
- バス、タクシーの乗場やレンタカー施設の再配置による動線の円滑化

【施設整備に係る対策】

項目	対策	概要
① 国際線施設の強化	既存国際線エリア改修	搭乗待合室の拡張、到着コンベアの増設、保安検査場の拡張、CIQ検査場の改修、爆発物検査機器のインライン化、入国審査ゲート増設、搭乗待合室内トイレ新設
	コンコース増築	出到着分離コンコース増築
	CIQ 棟増築	CIQ事務室などの整備、旧貨物ビル撤去、制限フェンス付替
② 現状の課題解決と長寿命化による施設の強化	到着エリア内装改修	内装改修
	ロビー床仕上げ改修	セラミックタイル床の改修
	エスカレーターエリア改修	下りエスカレーターの増設、エスカレーターの掛替、階段の掛替、ロビー拡張整備、エレベーターかごの入替
	到着動線逆流防止	フラッパーゲートの設置
	国内線手荷物受取所の配置見直し	ベンチ、カート置場などの見直しによる快適化
③ 旅客の利便性向上のための施設改善	飲食及び物販店舗再編	飲食及び物販店舗の集約、店舗区画の再編、設備改修
	３階空間の改善	照明の見直し、床材の更新
	国内線保安検査場最適化	保安検査場の移設・拡張、トイレ移設
	国内線搭乗待合室改修	搭乗待合室の拡張、搭乗待合室内トイレ新設
	駐車場整備	立体駐車場の設置、庭園・外構・車路等の再整備
	駐車場連絡通路整備	連絡通路の設置
	駐車場管理システムの導入	第２駐車場～第４駐車場への管理システムの導入
④ より快適な旅の始まり、円滑な移動を提供できる施設整備	到着エリア改修	案内・レンタカーカウンターの配置改善、派出所の移転、風除室の一部撤去
	車寄せエリアの施設配置の最適化	構内道路及び外構の撤去・改修、スロープの改修、トラフィックペイントの改修、サイン移設
	車両動線誘導サインの改善	サインの追加

（４）管理運営戦略

災害や感染症などのイベントリスクに強い空港づくりに向け、利用者が安全に、安心して利用できる体制・施設づくりを進める。また、管理コストの縮減に取り組むとともに、管理運営手法ごとのメリット・デメリットを整理し、引き続き、これからの管理運営の在り方について検討を進めることとする。

①　利用者が安全に、安心して利用できる体制・施設づくり

- 備蓄品の確保等の環境整備や関係者との定期的な訓練など、事業継続計画（A2－BCP）[6]の実効性を高める取組を実施
- 災害時における救助・救急、広域医療搬送、救援物資・人員輸送の拠点としての機能を確保するため、老朽化、耐震化に適切に対応した整備を実施
- FAST TRAVELの導入による非接触化・非対人化の推進など、新型コロナウイルス感染症など感染症対策を実施
- 滑走路について十分な滑走路端安全区域（RESA）[7]を確保するなど、国際基準に対応した改修等を実施

②　持続的な管理運営

岡山桃太郎空港が抱える課題を踏まえ、持続的な運営を行っていく上で、今後対応を検討すべき項目（下記A～E）及びこれに係る管理運営手法ごとのメリット・デメリットを整理する。

【管理運営手法ごとのメリット・デメリット】

A)　エアポートセールスの強化

比較項目＼手法	直営	コンセッション (独立採算/混合型)
(ア)体制	・県が主体。 ・庁内関係課や関係団体などと連携してエアポートセールスに取り組む。	・主に民間が主体。 ・民間事業者のネットワークや営業力を活かしたエアポートセールスが可能であるが、関係構築のため、特に事業期間当初の県のサポートが必要。

[6] A2(Advanced/Airport)-BCP。自然災害時において、空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や役割分担を明確化したもの。令和２年３月に策定。

[7] Runway End Safety Area の略称。滑走路端安全区域とは、航空機が離着陸する際に滑走路を超えて走行し停止する「オーバーラン」または航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまう「アンダーシュート」を起こした場合に航空機の損傷を軽減させるため、着陸帯の両端に設けられる区域。

(イ) 着陸料	・着陸料の設定は条例に基づくが､運航費用の支援など戦略的なエアポートセールスを実施。	・民間事業者による商業部門の売上増を原資とした戦略的な着陸料の設定が可能。売上減少の場合は、戦略的な着陸料の設定は困難。
(ウ) 県の他施策との関係	・県の他施策との整合を図りやすい。	・民間事業者に経営を委ねるため、県の他施策との整合を図りづらい。
(エ) 機動的な営業	・単年度予算の制約がある。必要な予算は確保。	・単年度予算に制約されず、機動的にエアポートセールス活動経費を執行しやすいが、経営状況に影響を受ける。

B) 空港の活性化に向けたコーディネート機能の強化

比較項目＼手法	直営	コンセッション (独立採算/混合型)
(ア) 企画・営業	・単年度予算の制約がある。必要な予算は確保。	・単年度予算に制約されず、機動的に予算執行しやすいが、経営状況の影響を受ける。
(イ) 関係者間の調整	・空港活性化に向けた取組には､多くの主体が関与し､県が関係者間の調整を担う。 ・県の他施策との整合を図りやすい。	・多くの主体との調整役を民間事業者が担う。 ・民間事業者に経営を委ねるため、県の他施策との整合を図りづらい。

C) 経営基盤の強化

比較項目＼手法	直営	コンセッション (独立採算/混合型)
(ア) コスト縮減	・複数年度契約などによるコスト縮減を図る。	・空港基本施設とターミナルビルの一体管理によるコスト縮減が可能。
(イ) 収益力の改善	・ターミナルビル経営の基盤強化に向け、岡山空港ターミナル株式会社が収益力の改善に取り組む。	・民間ノウハウの活用範囲が広がり、従来のサービスをより安価に受けられる可能性がある。

	・第１駐車場以外の駐車場は無料であり、セールスポイントとしている。	・収益重視により、従来、無償のサービスが有償化される可能性がある。
(ウ)県の人員体制	・業務量に応じた人員を配置。管理業務の専門的知見、ノウハウを維持することが可能。	・空港基本施設とターミナルビルの一体的管理による業務の減に伴い、管理業務に従事する県職員を削減できる。 ・民間事業者のモニタリング業務に従事する県職員や、業務継続不能リスクへの対応が必要になる。

D) 施設整備に係る対策の実現や施設の維持・更新

手法 / 比較項目	直営	コンセッション (独立採算/混合型)
施設整備に係る対策の実現や施設の維持・更新	・施設整備に係る対策の実現などに向け、県が関係者間の調整を行う。	・施設整備に係る対策の実現に必要な資金調達を民間事業者が行うことも可能だが、岡山桃太郎空港の施設規模等を踏まえた検討が必要。

E) イベントリスクへの対応

手法 / 比較項目	直営	コンセッション (独立採算/混合型)
イベントリスクへの対応	・大規模災害や新型コロナウイルス感染症のような不測の事態が生じた場合であっても、県の責任において継続して管理・運営する。	・大規模災害や新型コロナ感染症のような不測の事態が生じた場合において、民間事業者の事業継続が難しくなる可能性がある。

③ 管理コストの縮減

岡山桃太郎空港における管理運営業務の課題及び他空港等における事例を踏まえ、管理コスト縮減策を検討・実施する。

【管理コスト縮減策】

縮減策	具体策	内容
民間委託可能な業務の見直し	民間委託を行っていない業務を中心に民間委託が実施可能かどうか検討	下記の業務について民間委託が可能かどうか検討 ・第２～第４駐車場の管理、一部エリアの植栽管理 ・他空港において実施されている簡易補修の一括委託
	既に民間委託を行っている業務について、仕様の見直しや新技術の活用によりコスト縮減が可能な項目がないか精査	委託仕様書における点検回数や人数配置の規定の見直しを検討
委託業務の発注形態の更なる見直し	委託業務の包括化	類似業務の更なる包括化を検討 ・除草業務 ・修景管理業務 ・保安業務 ・空港内車両誘導業務
	複数年度発注	単年度契約となっている業務の複数年度発注の実施可能性を検討
省エネルギー化、省力化に向けたICT技術の活用等	新技術に関する内容の情報収集や従来技術との比較	他空港での新技術活用の事例収集を進めるとともに、技術開発を行う企業からの情報収集、従来とのコスト等の比較検討 ・ドライブレコーダーを活用した滑走路等の点検 ・自動運転草刈り機
	新技術活用の数値目標の設定等により、活用促進のための取組を推進	コスト削減に資する取組施策の実現に向けて、重要業績評価指標（KPI）といった数値目標を設定し活用促進を図る。

６　進め方

エアポートセールス戦略、情報発信・魅力向上戦略及び空港機能強化戦略に掲げる具体的な方策については、今後、関係者で協議し、その実現に取り組むこととする。

なお、空港機能強化戦略の実行・着手については、令和３（2021）年度以降、この戦略をベースに、財政状況や利用者動向を踏まえ、必要性を認識しながら、予算措置など県議会や関係方面と協議の上、具体的な施設整備を目指す。

また、管理運営戦略のうち「持続的な管理運営」については、整理したメリット・デメリットや先行事例の状況、運営主体となる民間事業者の動向などを踏まえ、引き続き検討することとする。

【取組主体の整理】

戦略	主な関係者（順不同）
エアポートセールス戦略	・県 ・岡山空港ターミナル株式会社 ・航空会社 ・空路利用を促進する会 ・公益社団法人岡山県観光連盟　等
情報発信・魅力向上戦略	・県 ・岡山空港ターミナル株式会社 ・航空会社 ・空路利用を促進する会 ・公益社団法人岡山県観光連盟 ・バス事業者　等
空港機能強化戦略	・県 ・岡山空港ターミナル株式会社 ・航空会社 ・CIQ官庁　等

参考資料

１　「岡山桃太郎空港　空港づくり基本構想検討委員会」について

２　需要予測

３　空港機能強化戦略における施設整備に係る対策の主な内容

参考資料１　**「岡山桃太郎空港　空港づくり基本構想検討委員会」について**

１　検討委員会の開催状況

岡山桃太郎空港　空港づくり基本構想の策定に向けた検討を行うため、「岡山桃太郎空港　空港づくり基本構想検討委員会」を設置し、次のとおり会議を開催した。

- 第１回会議　令和２（2020）年６月８日
- 第２回会議　令和２（2020）年８月24日
- 第３回会議　令和２（2020）年11月30日
- 第４回会議　令和３（2021）年２月２日

２　委員名簿

（区分別、五十音順）

区分	氏名	所属等
学識経験を有する者	西藤　真一	島根県立大学総合政策学部総合政策学科　准教授
	竹林　幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科　教授
関係団体の代表者等	渦古　　隆	一般社団法人日本旅行業協会中四国支部　岡山地区委員長
	岡田　和史	公益社団法人岡山県バス協会　専務理事
	神崎　浩二	岡山県経済団体連絡協議会　事務局長
	髙橋　邦彰	空路利用を促進する会　事務局長
	常木　尚隆	全日本空輸株式会社　岡山支店長
	野﨑　正志	公益社団法人岡山県観光連盟　専務理事
	前田　正俊	日本航空株式会社　岡山支店長
	水川　宏一	岡山空港ターミナル株式会社　代表取締役社長
関係行政機関の職員	田中　賢司	神戸税関宇野税関支署岡山空港出張所　所長
	福島　政春	大阪航空局岡山空港出張所　所長
岡山県	石原　晋	岡山県岡山空港管理事務所長
	伊藤　敦哉	岡山県県民生活部長
	万代　洋士	岡山県産業労働部産業戦略監

参考資料２　需要予測

（令和２（2020）年８月 24 日開催　第２回会議資料）

１　予測における前提条件

【共通】

- 予測期間は2021年～2040年までの20年間
- 国内線・国際線ともに、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮するため、IATA（国際航空運送協会）のシナリオ（2020年７月時点）や国内旅客数に対する過去のイベントリスクの影響、その他航空会社や金融機関の需要回復予測期間を踏まえて３ケースを設定（ケース①：上位、ケース②：中位、ケース③：下位）

【ケース①】

- 国内線：2021年度に現状水準（2019年）に回復し、2030年までは過去10年間のプラス成長時の岡山桃太郎空港の利用者数伸び率４％、その後はイベントによる影響（世界金融危機や東日本大震災）がない年の岡山桃太郎空港の利用者数の伸び率２％を採用し予測。
- 国際線：〈インバウンド〉IATA見通しより早期の2022年度に現状水準に回復し、その後、直近の岡山県の外国人宿泊者数の伸び率（13%）とUNWTO（国連世界観光機関）の国際観光需要予測の成長率（アジア成長率4.9%、世界全体の平均成長率3.3%）に基づき予測。

  〈アウトバウンド〉IATA見通しより早期の 2022年度に現状水準に回復し、その後は出国統計より直近５年の出国者数伸び率（3.6%）を採用し、2031年度以降は人口減少を踏まえた予測。

【ケース②】

- 国内線：2023年度に現状水準（2019年）に回復し、過去10年間のイベントによる影響（世界金融危機や東日本大震災）がない年の岡山桃太郎空港の利用者数伸び率２％を採用し予測。
- 国際線：〈インバウンド〉 2023年度に現状水準に回復し、それ以降は2030年に訪日外国人数6000万人を掲げる政府目標を踏まえ、全国の訪日外国人平均伸び率6.2%を採用、2031年以降は国土交通省の航空需要予測における国際旅客数の伸び率（2.4%）を採用し予測。

  〈アウトバウンド〉 2023年度に現状水準に回復し、それ以降はケース①よりも10%減を見込む（IATAが例年よりも10%程度の減少が継続することを想定しているため）。

【ケース③】

- 国内線：2024年度までは新型コロナウイルス感染症の影響を受けるものとし、それ以降は1.1%で成長するものとして予測（人口やGDP等の社会指標を踏まえて設定した旅客流動量を求める式と岡山県の航空利用実績を踏まえて推計。この推計上では2034年に現状水準に回復）。
- 国際線：〈インバウンド〉 2024年度に現状水準に回復し、それ以降は国土交通省の航空需要予測における国際旅客成長率（2.4%）を採用し予測。

  〈アウトバウンド〉 2024年度に現状水準に回復し、その後は国立社会保障・人口問題研究所の地域別人口推計（岡山県）の人口減少率予測を踏まえ、マイナス成長で予測。

２　結果概要

【ケース①】　2040年時点で272万人（対2018年度比1.7倍）の旅客数が見込まれる。

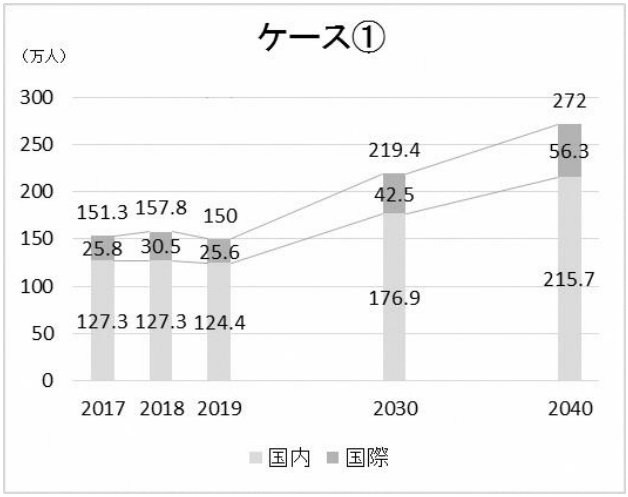
- 国内線： 2040年時点で216万人（対2018年度比1.7倍）
- 国際線： 2040年時点で56万人（対2018年度比1.8倍）

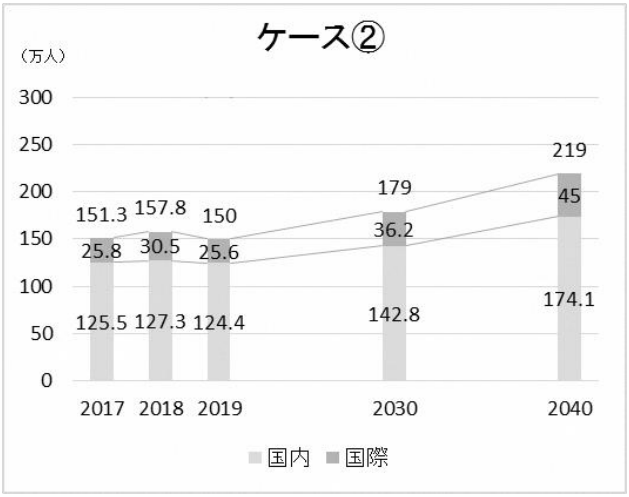
【ケース②】　2040年時点で219万人（対2018年度比1.4倍）の旅客数が見込まれる。

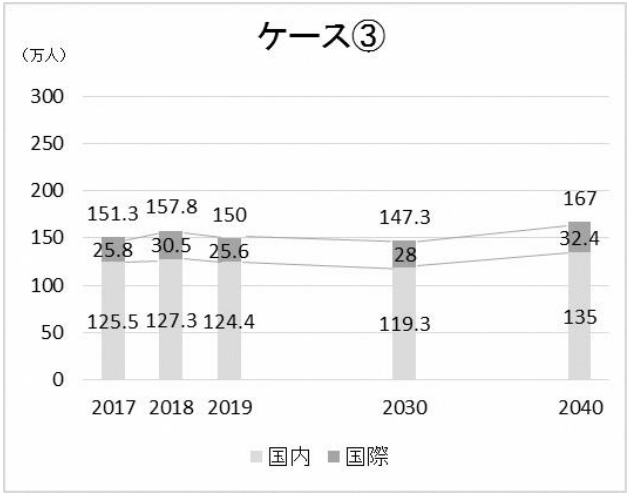
- 国内線： 2040年時点で174万人（対2018年度比1.4倍）
- 国際線： 2040年時点で45万人（対2018年度比1.5倍）

【ケース③】　2040年時点で167万人（対2018年度比1.1倍）の旅客数が見込まれる。

- 国内線： 2040年時点で135万人（対2018年度比1.1倍）
- 国際線： 2040年時点で32万人（対2018年度比1.1倍）







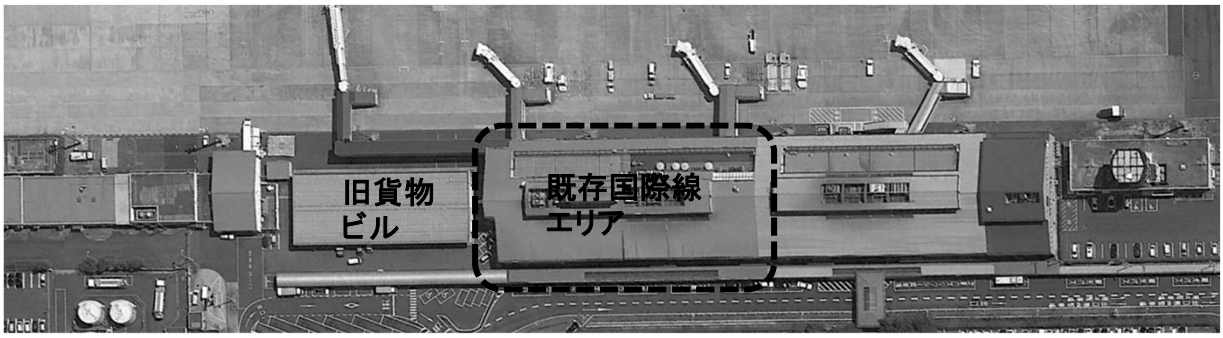
参考資料３　空港機能強化戦略における施設整備に係る対策の主な内容
（令和２（2020）年11月30日開催　第３回会議資料）

１　既存国際線エリアの改修など

○基本となる考え方

- 増改築により、同時に２便が出発や到着ができる施設規模とする。
- 旧貨物ビルは増築用地確保のため撤去する。
- 検疫検査スペースの確保など、感染症対策の充実した安全・安心な施設とする。
- スマートセキュリティや顔認証ゲートなど、新技術を活用した機器を設置することができるスペースを確保する。

○イメージ図



２　コンコース増築

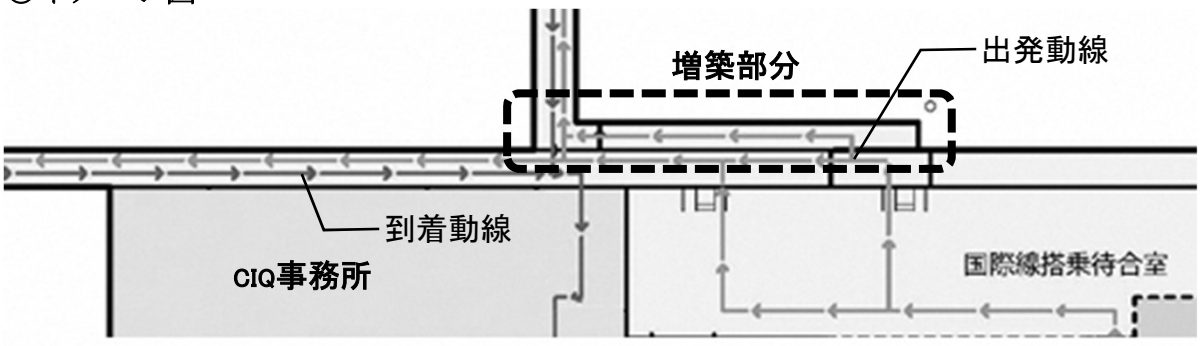
○基本となる考え方

- 同時に２便が出発や到着ができるようコンコースを増築する。

○対策の考え方

- 下記  部のコンコースを増築する。

○イメージ図



3　到着エリア内装改修など

○基本となる考え方

- 到着エリアの内装を、県産材を活用するなど、岡山らしい空間に改修する。

○改修イメージ

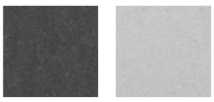
天井：白を基調に県産材を
アクセントに加える



参考）天井配色イメージ



床：汚れに配慮した色味の選定
明るい印象を加えるさし色



参考）床材配色イメージ

レンタカー受付カウンター
案内カウンター
：県産材をアクセントに用い、
立ち寄りやすい印象を加える。

参考）カウンターイメージ





観光案内コーナー
：岡山の名産品や観光地などを
岡山らしい内装で案内する。

参考）観光案内所イメージ



４　飲食及び物販店舗再編

○基本となる考え方

- 現在分散している２階の飲食及び物販店舗を集約する。
- 国際線、国内線双方の旅客が利用しやすい配置とする。

○対策の考え方

- 見通しのよい店舗配置とし、岡山らしさを生かした店舗エリアデザインとする。




見通しのよい店舗デザインイメージ




県産材を使用した店舗内装イメージ

- 国際線・国内線とも、既存吹抜部の一部に床を増設することにより、国際⇔国内エリア間のスペースを広げ、一体的な賑わい感が生まれやすい施設とする。





５　３階空間の改善

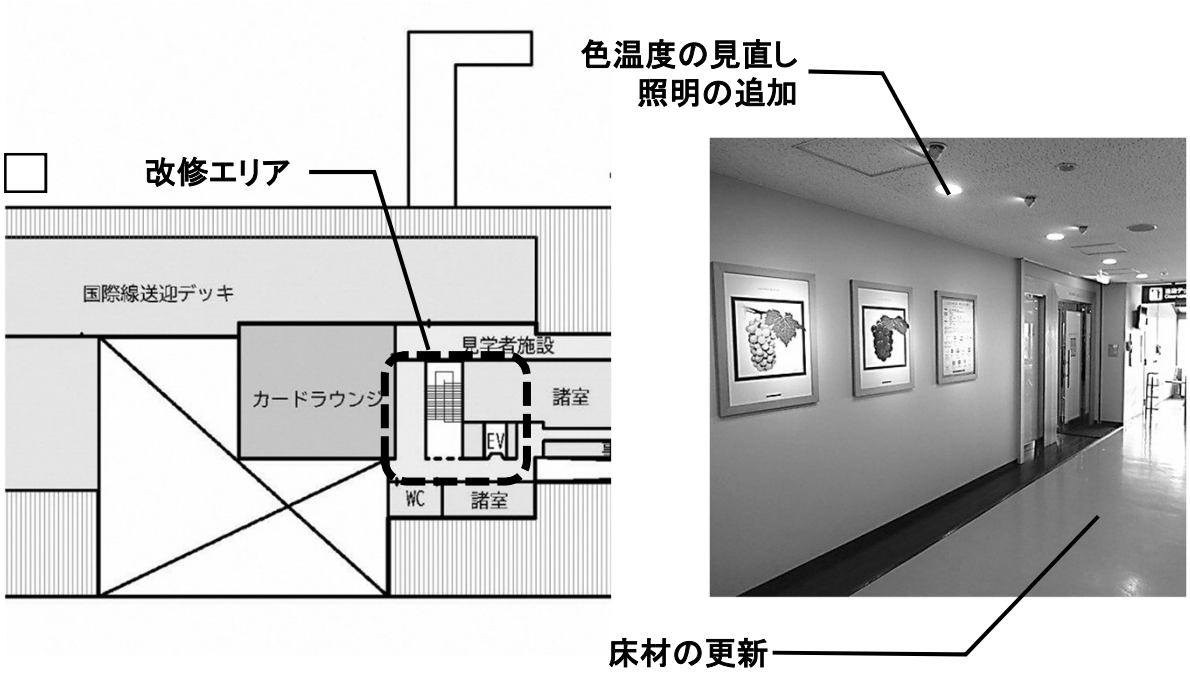
○基本となる考え方

- ３階の旅客エリアはエレベーターホール、カードラウンジ、見学者施設、送迎デッキとなっており、エレベーターホールのみが薄暗さを感じる。
- 送迎デッキは、マルシェやカフェなど賑わいを創出するスペースとしての活用が期待できるため、その動線となるエレベーターホールの空間の改善を行う。

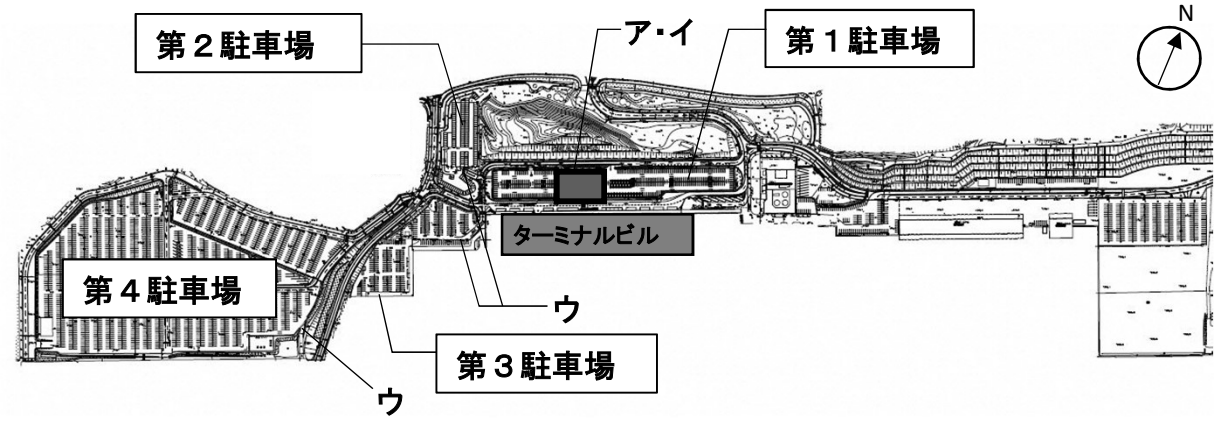
○対策の考え方

- 天井の改修を行い、照明の見直し（色温度の見直し、間接照明の追加等）を行うことで明るい空間とする。
- ラウンジ側壁面の黄色い壁が映えるよう、床仕上げ材はホワイトグレーカラー等、防汚性に配慮しながらも、明るい空間とする。

○イメージ図



６　駐車場整備など



ア）庭園スペースの活用

- 第１駐車場中央の庭園スペース（上図 ■ 部分）の有効活用を図る。



庭園

ウ）入出庫管理システムの導入

- 管理システムの導入により、駐車場管理業務の効率化、駐車場の利用効率の向上を図る。



第２駐車場現況

イ）立体駐車場及び連絡通路の設置

- 立体駐車場を設置し、ターミナルビルと連絡通路で接続する。
- ターミナルビルに近い常設駐車場を増やすことで、臨時駐車場設置に伴う作業負担を軽減し、また、送迎等の対応コストを縮減する。



臨時駐車場スペース

7　車寄せエリアの施設配置の最適化

○基本となる考え方

- 車道レイアウトを見直し、見通しをよくする。
- 駐車場歩道側の植栽撤去跡の遊休化スペースを、車寄せエリアの施設として活用する。
- レンタカー送迎場所の配置及び規模の見直しを図る。
- 歩道急勾配部に勾配調整スロープを設置し、バリアフリーに配慮する。

○イメージ図

