



第1回 山形空港機能強化検討会議

令和7年11月27日

山形県

山形空港機能強化検討会議 資料目次



I. 山形県の現状

I-1. 国内の人と物の移動の現状①〔都道府県間の旅客流動量〕	2
②〔都道府県間の移動手段〕	3
③〔都道府県間の移動目的〕	4
④〔国内貨物〕	6
I-2. 海外との交流①〔インバウンドの現状〕	7
②〔アウトバウンドの現状〕	13
③〔県内の外国人居住者〕	14

II. 山形空港の概要

II-1. 山形空港の概要①〔施設と経緯〕	15
②〔山形空港の位置づけ〕	16
③〔定期便運航状況〕	18
④〔東北地方の空港就航状況〕	19
⑤〔山形空港の就航率〕	21
⑥〔ターミナルビルと空港アクセス〕	22
⑦〔空港駐車場〕	23

III. 空港の利用状況

<国内定期便>

III-1. 空港利用者数の推移	24
III-2. 路線別利用者数	25
III-3. 空港利用者の特徴①〔利用者住所及び県内発着地点〕	26
②〔利用目的及び空港アクセス〕	27

<国際チャーター便>

III-4. 山形空港の国際チャーター便就航状況①〔運航実績〕	28
②〔観光訪問地〕	29
③〔利用者数の推移〕	30
④〔他空港就航状況〕	31

<航空貨物>

III-5. 山形空港の航空貨物輸送の状況	33
-----------------------	----

<東日本大震災時>

III-6. 東日本大震災時の山形空港の活用	34
------------------------	----

IV. 空港機能強化の取組み

IV-1. 空港機能強化に向けた取組み一覧	35
-----------------------	----

<ソフト施策>

IV-2. 既存路線の利用拡大やアクセス交通の充実強化	36
IV-3. 空港ビルサービスの強化や空港の賑わいの創出	37

<ハード施策>

IV-4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討①〔必要滑走路長〕	39
②〔就航可能範囲〕	40
③〔滑走路延長イメージ〕	41
④〔事業プロセス〕	42
(参考) 航空分野における費用対効果分析に関する検討委員会	43
⑤〔空港整備事業〕	44
⑥〔他空港の状況〕	46

IV-5. 旅客ターミナルビル動線分離	47
IV-6. 空港用地上支援車両の導入	48
IV-7. 空港駐車場の混雑への対応	49
IV-8. 物流機能の充実	50

<安全安心の確保>

IV-9. 山形空港の就航率向上に向けた検討①〔航空保安施設〕	51
②〔他空港の事例〕	52
IV-10. 災害時における空港の活用①〔能登地震時における空港の活用〕	53
②〔防災拠点に必要な施設・機能〕	54
③〔広域防災拠点〕	55
④〔医療機関との連携〕	57

<環境施策>

IV-11. 空港の脱炭素化推進	58
------------------	----

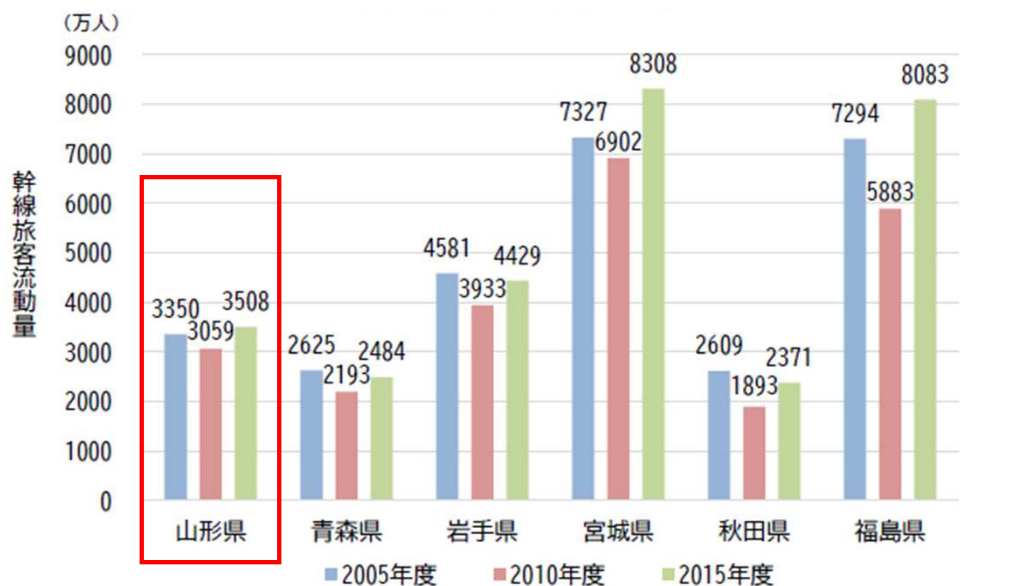
IV. 令和6年度空港将来ビジョン検討会での意見

(参考) 他空港の将来ビジョンの例	61
-------------------	----

I - 1 . 国内の人と物の移動の現状①〔都道府県間の旅客流動量〕

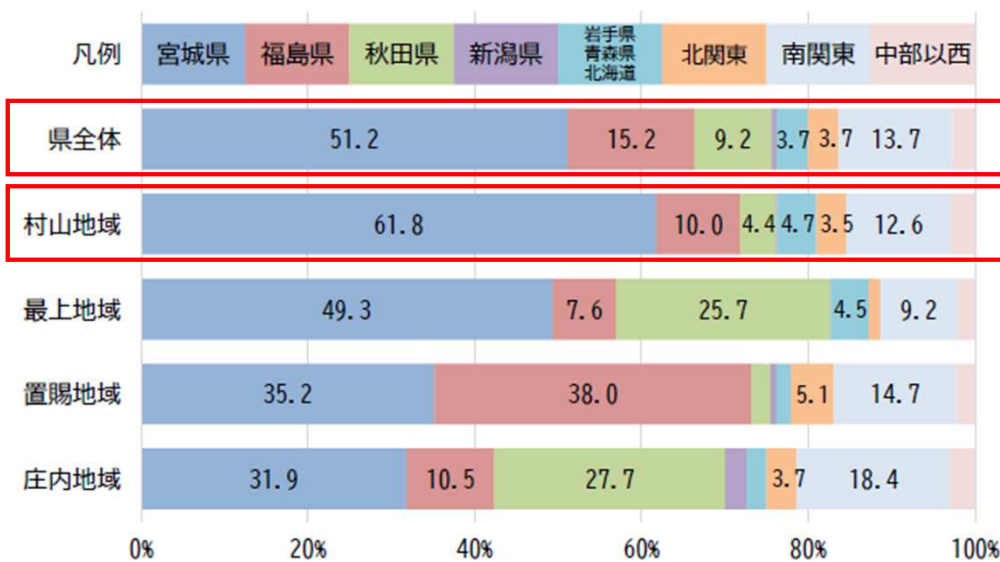
- 山形県を発着する都道府県間の旅客流動は、2015年度で約3,508万人である。
- 都道府県別では、宮城県からの流動量が最も多く5割以上を占め、県内の各地域とも隣接県からの流動が多いほか、東北以外では関東との往来が1～2割程度ある一方で、中部以西は約3%程度にとどまっている。
- 村山地域では宮城県からの流動量が6割以上であり、県内の他地域よりも特に多い傾向である。

■ 東北各県の都道府県間旅客流動量



出典：全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）

■ 県内地域別の旅客流動量

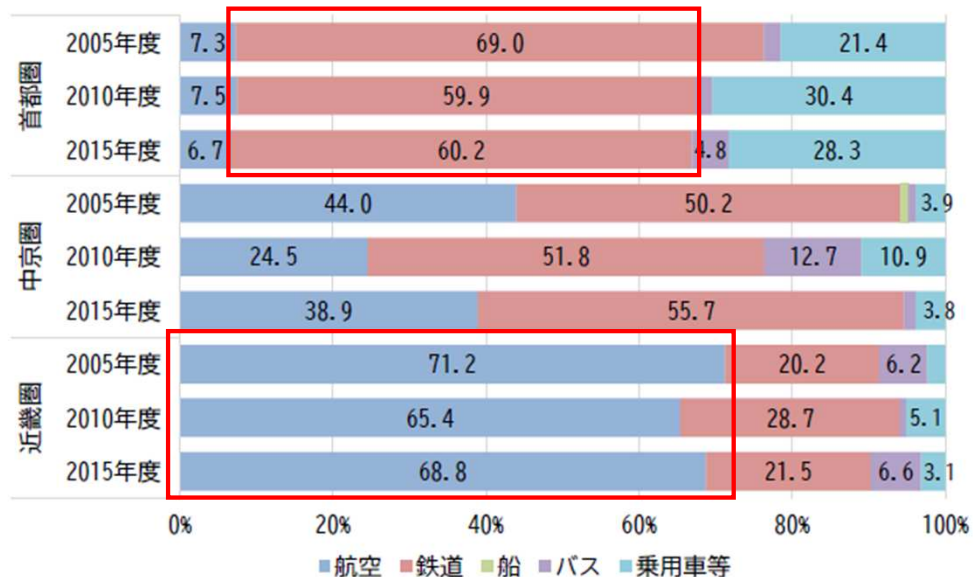


出典：2015 年度全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）

I - 1. 国内の人と物の移動の現状②〔都道府県間の移動手段〕

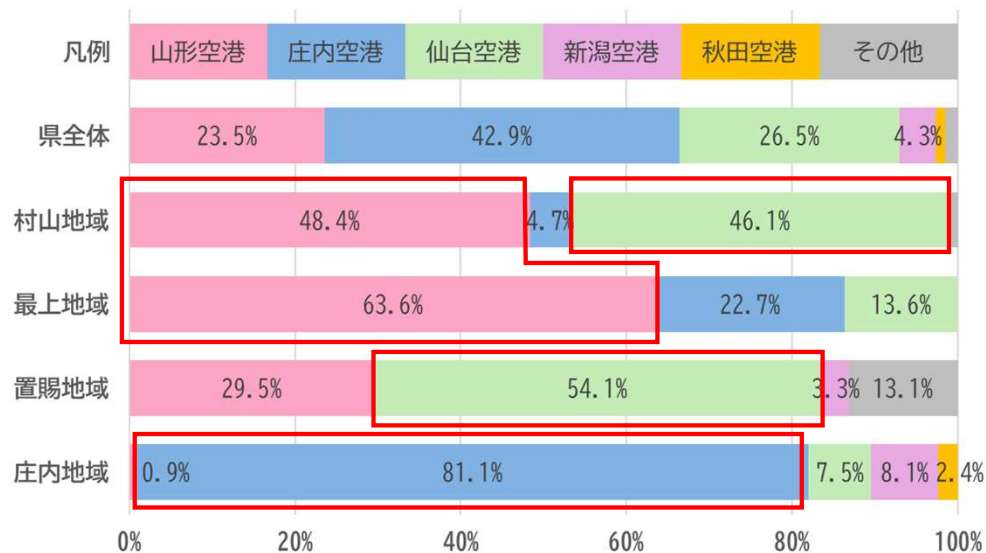
- 山形県と三大都市圏との移動における代表交通機関は、本県から近い首都圏との往来では鉄道が約6割を占め、最も遠い近畿圏との往来では航空が約7割を占める。
- 山形県を発着地とする場合の利用空港を地域別にみると、村山は山形空港と仙台空港がそれぞれ4割以上、最上は山形空港が6割以上、置賜では仙台空港が最も多く5割以上、庄内では庄内空港を8割以上が利用している。

■ 山形県と三大都市圏の代表交通機関分担率



資料：全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）

■ 県内を発着地とする旅行者の利用空港（平日）



資料：2023年度航空旅客動向調査（国土交通省）

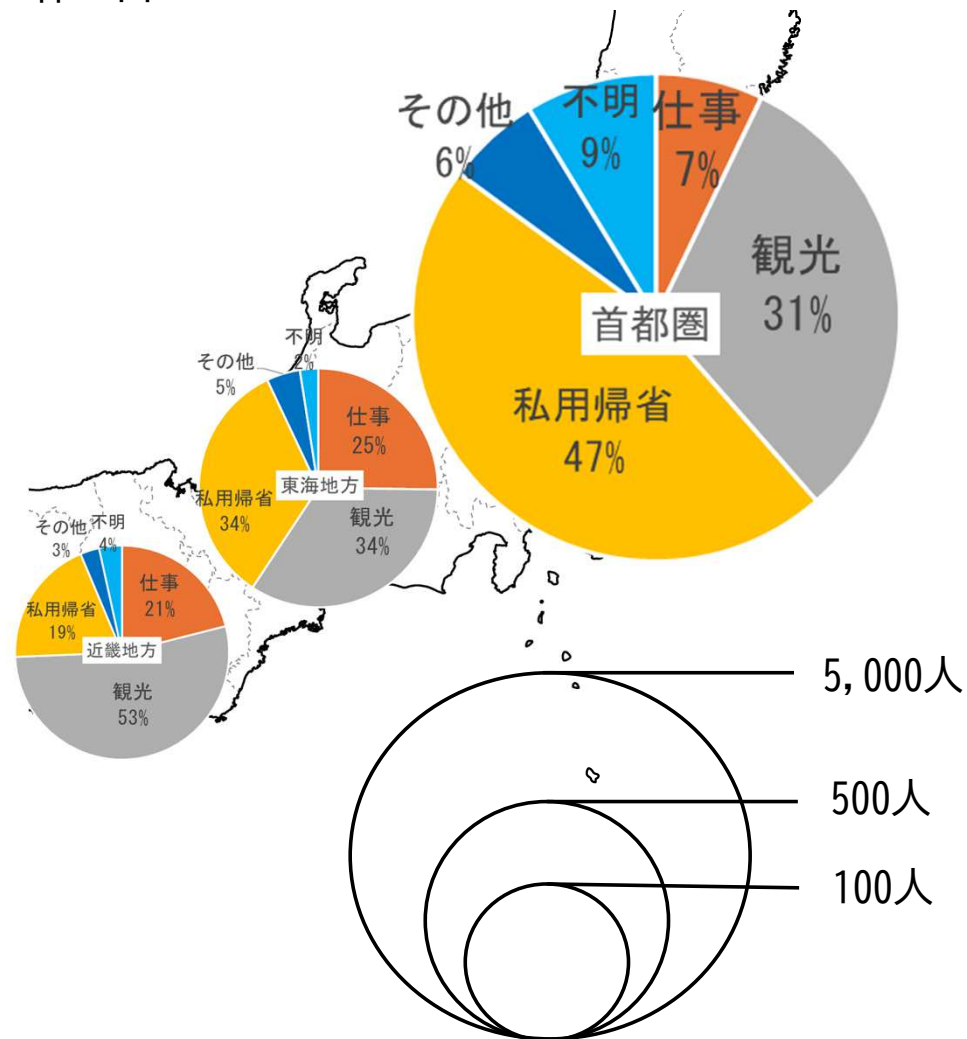
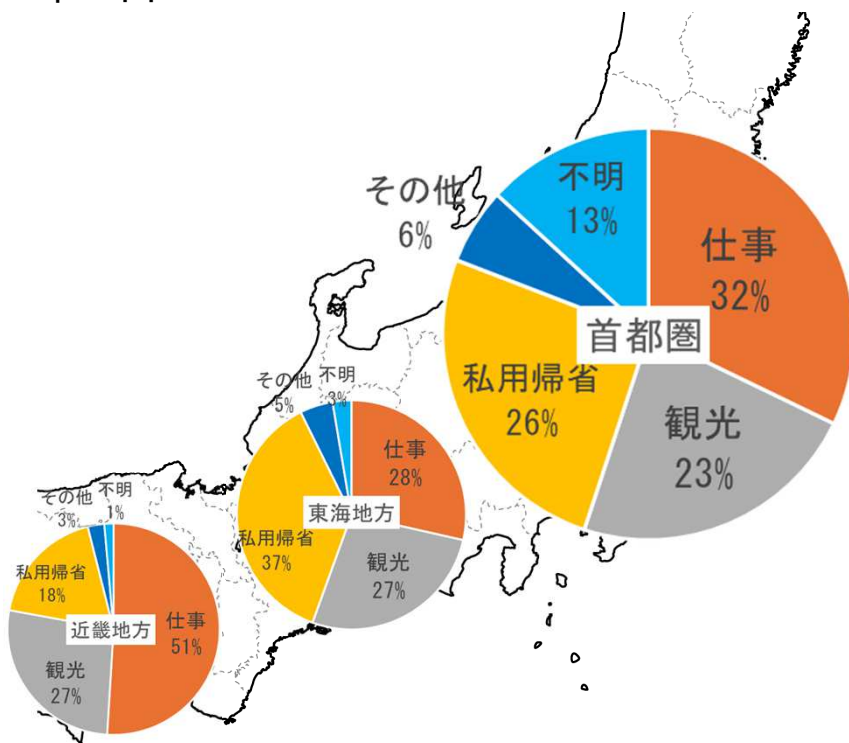
I - 1 . 国内の人と物の移動の現状③〔都道府県間の移動目的(1)〕

- 三大都市圏の居住者が山形県に旅行する目的として、平日は、首都圏では「仕事」「観光」「私用(帰省)」が同程度の割合である一方で、近畿地方では「仕事」が約5割を占めている。
- 休日では、各地方とも「観光」「私用帰省」が占める割合が多い。また、山形県から遠い都市圏ほど「観光」の割合が増加する傾向にある。

■ 山形県を訪れる旅行者の旅行目的別流動量

< 平 日 >

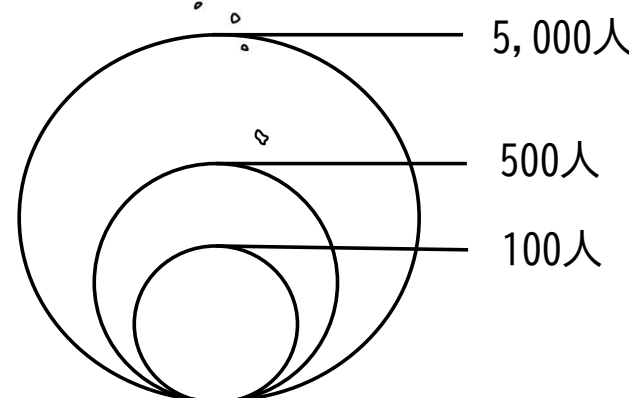
< 休 日 >



首都圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県（1都3県）

東海地方：静岡県、愛知県、三重県、岐阜県（4県）

近畿地方：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（2府4県）

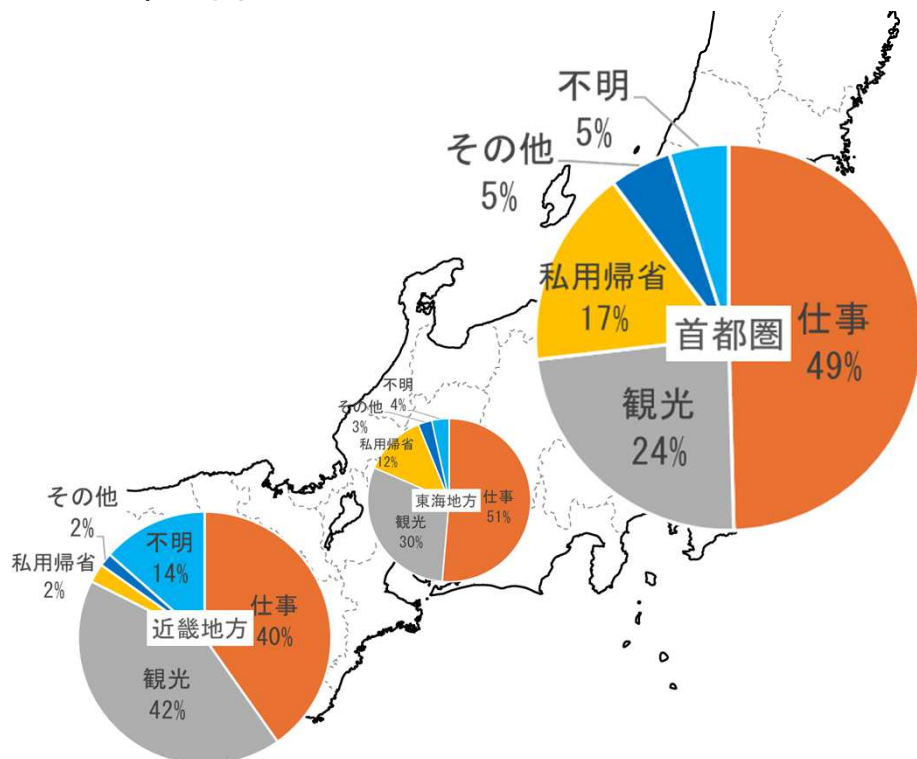


I - 1 . 国内の人と物の移動の現状③〔都道府県間の移動目的(2)〕

- 山形県の居住者が三大都市圏に旅行する目的として、平日は、各都市圏とも「仕事」の割合が高く40～50%を占める。また、山形県から遠い都市圏ほど「観光」の割合が増加する傾向にある。
- 休日では、各地方とも「観光」「私用帰省」が占める割合が多い。また、平日と同様、山形県から遠い都市圏ほど「観光」の割合が増加する。

■ 山形県居住者の県外への旅行目的別流動量

< 平 日 >

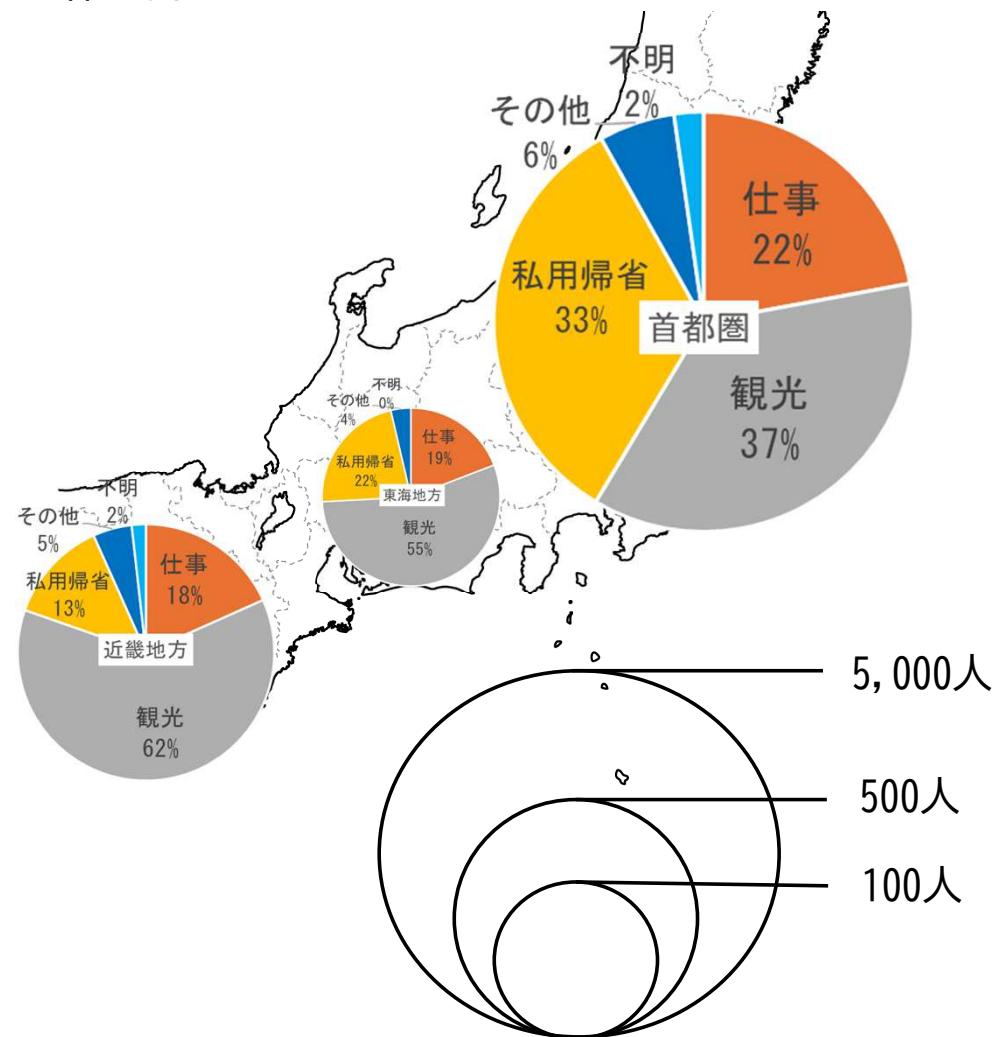


首都圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県（1都3県）

東海地方：静岡県、愛知県、三重県、岐阜県（4県）

近畿地方：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（2府4県）

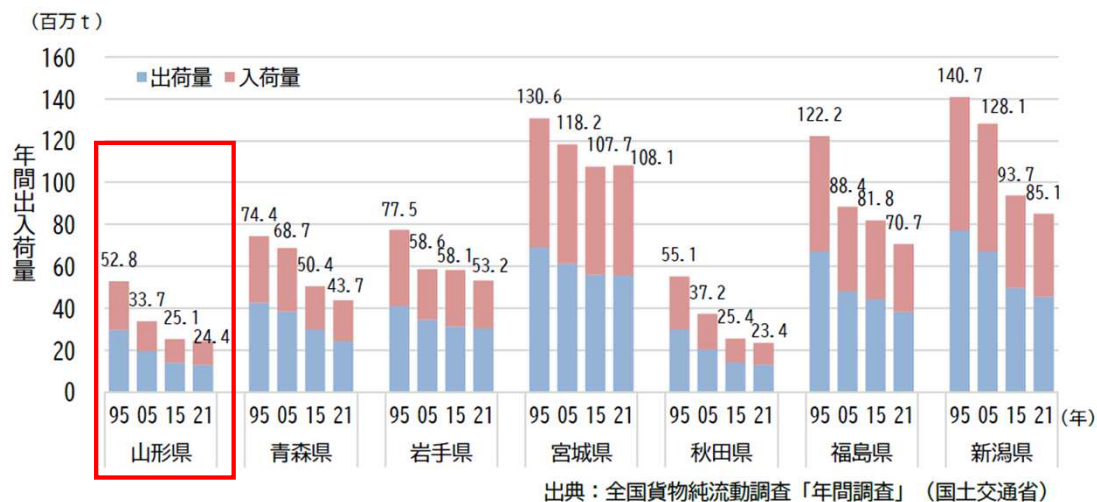
< 休 日 >



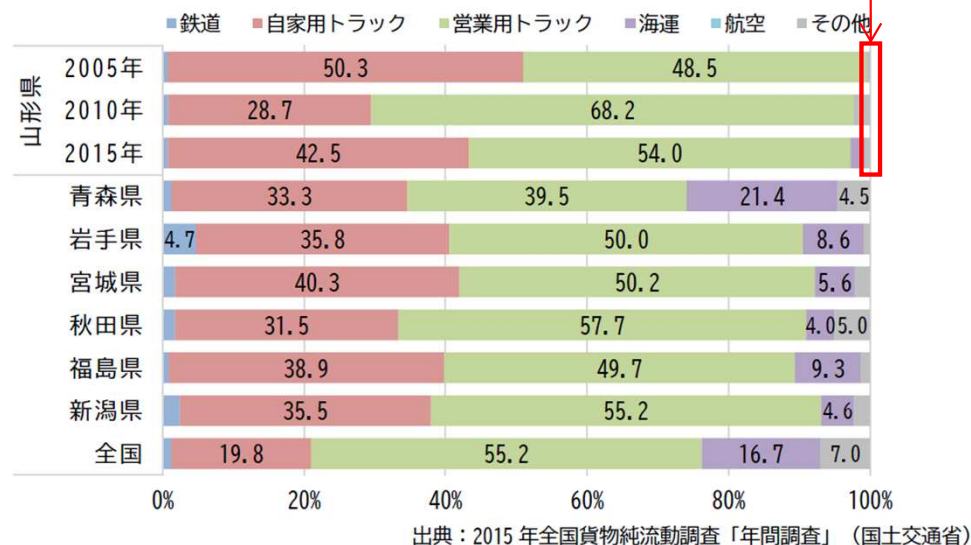
I - 1 . 国内の人と物の移動の現状④〔国内貨物〕

- 国内貨物の年間貨物量は、近年減少傾向にあり、山形県の貨物量は東北各県・新潟県と比較して少ない傾向。
- 山形県においては、ほとんどが自家用トラックと営業用トラックであり、貨物輸送における航空の利用率は0.1%未満である。（貨物取扱量についてはⅢ－５を参照）

■ 国内貨物の年間貨物量の推移



■ 国内貨物の代表輸送機関別分担率



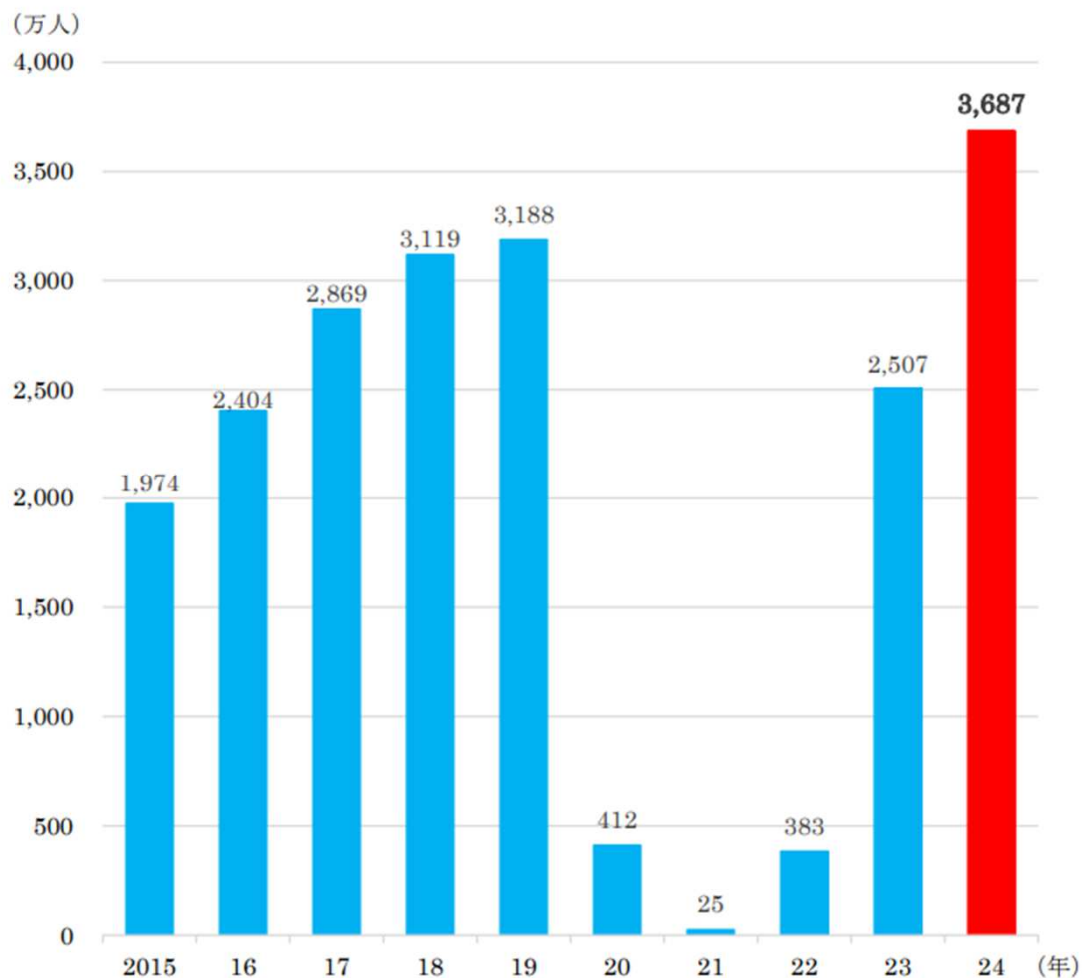
「航空」の割合

2005年 0.03%
2010年 0.01%
2015年 0.03%

I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(1)]

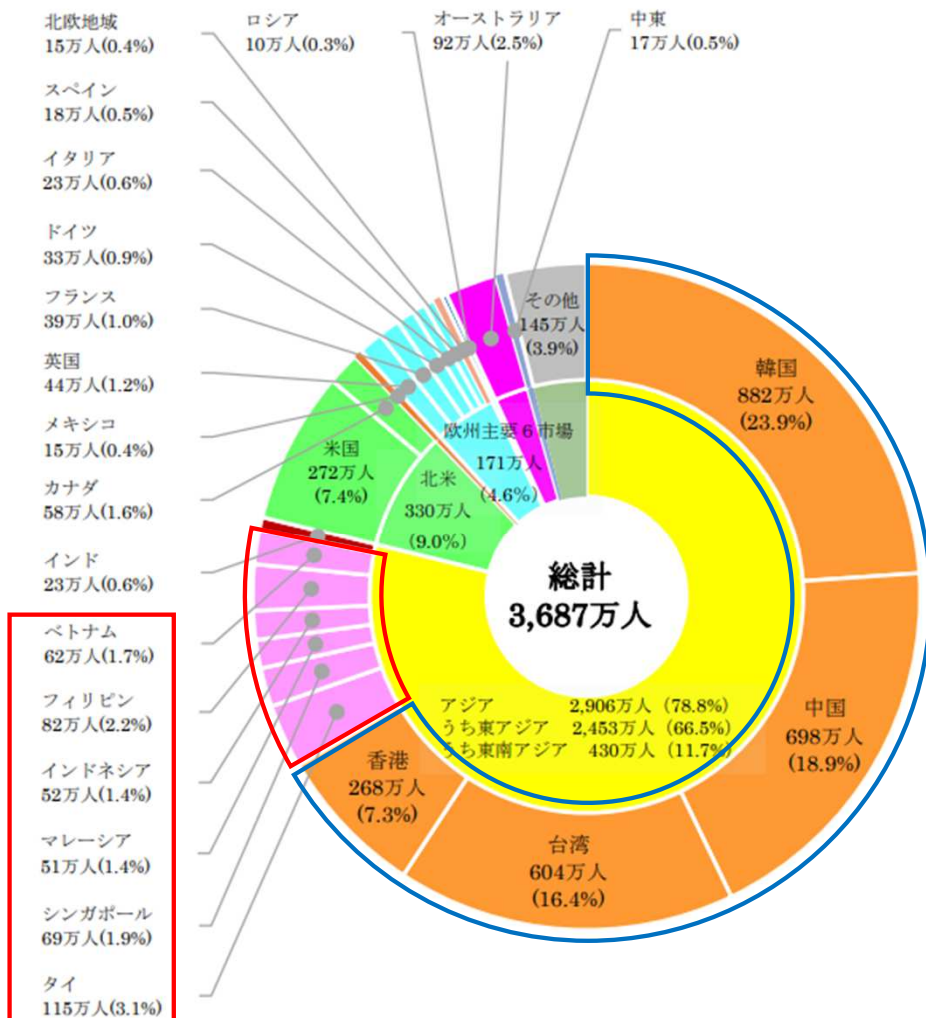
- 政府目標である2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人を目指すなか、インバウンド客はコロナ渦以前よりも増大し2024年には3,687万人に達しているほか、今年度は9月までで3,165万人となり、最速で3,000万人を突破している。
- インバウンド客の内訳では、近隣国の韓国、中国、台湾、香港が6割以上、ASEAN地域が約1割を占める。

■ 訪日外国人旅行者数の推移



資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成。

■ 訪日外国人旅行者の内訳



資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成。

注1：（ ）内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア。

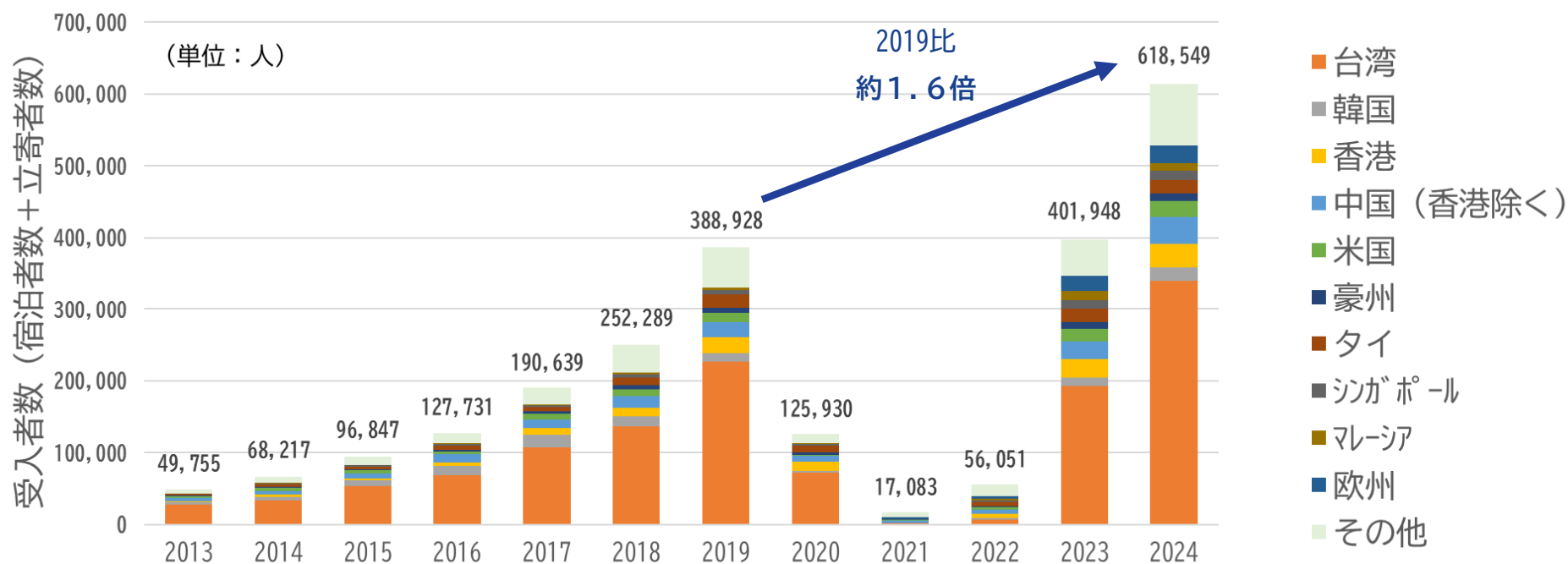
注2：「その他」には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

注3：四捨五入した値を表示しているため、個々の数値の合計は必ずしも総数と一致しない。

I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(2)]

- 山形県の外国人受入実績（宿泊＋立寄、入国手段は問わず）は2023年に約40万人となり、コロナ禍前の2019年を上回った。さらに、2024年には2019年の約1.6倍と大幅に増加し、過去最大となった。
- 市場別ではほとんどの市場でコロナ禍前の水準を上回る状況である。

外国人旅行者の受入実績推移

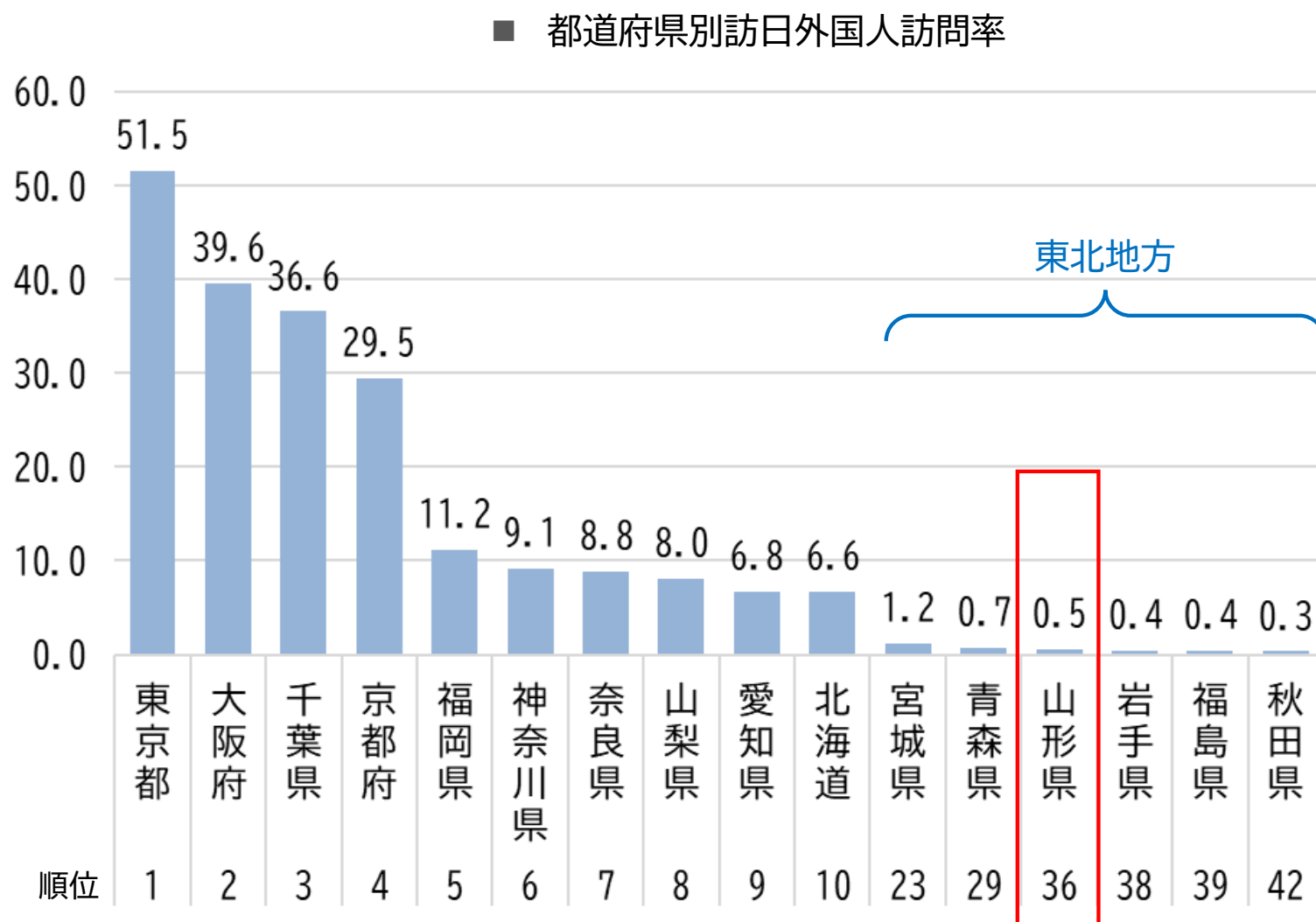


本県の外国人旅行者受入実績（宿泊＋立寄、入国手段は問わず）は、2024年に約60万人となり過去最大となった。

市場別では、ほとんどの市場でコロナ禍前を上回っている。

I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(3)]

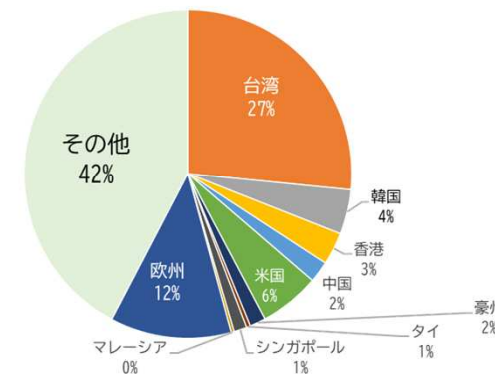
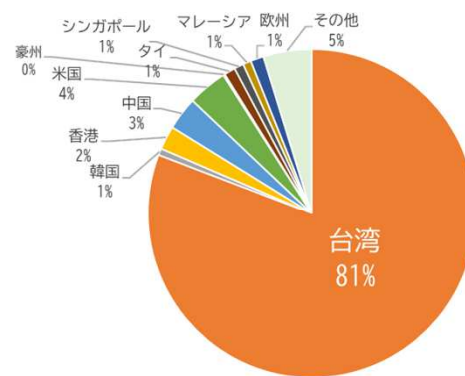
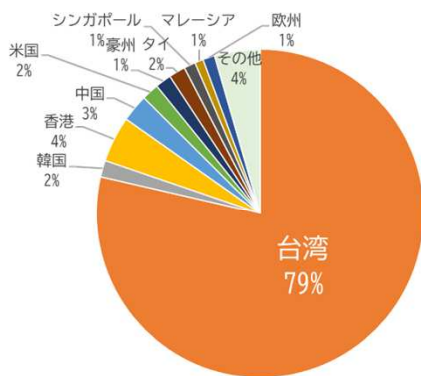
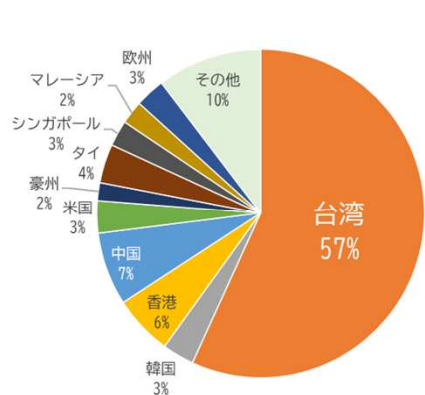
- 都道府県別のインバウンド客の訪問率では、関東や関西の大都市圏が多く、東北地方は全国的に少ない。
- 山形県は東北で3番目に多いが、全国では36番目であり訪問率が約0.5%と非常に少ない。



I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(4)]

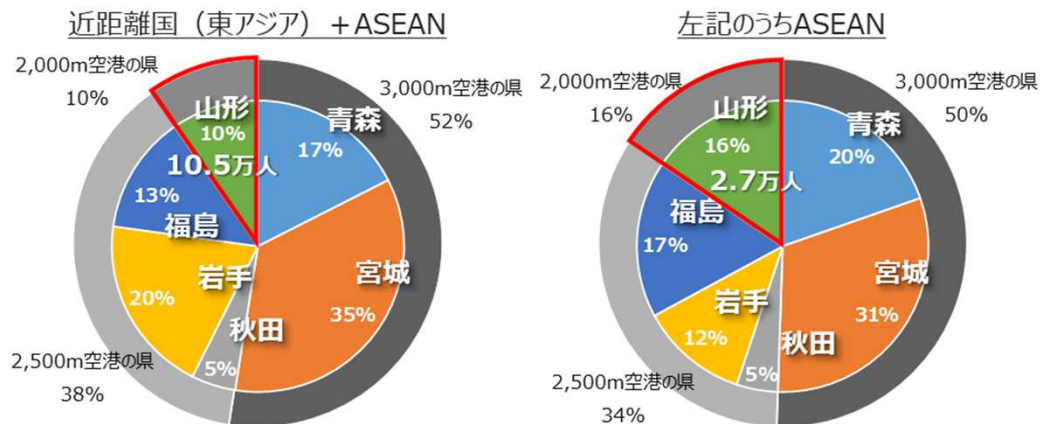
- 県内への延受入数(宿泊者数+立寄者数)は台湾が多くを占める。庄内では他地域に比べ欧州などの割合が高い。
- 東北各県への外国人宿泊者数のうち、近隣諸国とASEAN地域からの宿泊者数の割合は、山形県が約10%である。
- ASEAN地域に限定すると、2,500m以上の空港を持つ他県と比べても山形県の割合が高い。

【村山地域】延受入数：367,581人 【最上地域】延受入数：28,614人 【置賜地域】延受入数：74,504人 【庄内地域】延受入数：85,923人



資料：外国人旅行者県内受入実績調査（山形県）

■ 東北各県への外国人宿泊者数



本県の空港は滑走路長2,000mだが、2,500m以上の空港を持つ他県と比較しても、ASEAN地域からの宿泊者の割合が多い傾向

対象国
東アジア：韓国、中国、台湾、香港
ASEAN：フィリピン、ベトナム、マレーシア、タイ、シンガポール、インドネシア

資料：R5宿泊旅行統計調査（観光庁）より作成

I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(5)]

- インバウンド客はコロナ前後に関わらず、蔵王温泉や銀山温泉など特定の観光スポットに集中する傾向がある。

■ 海外旅行者のスポット別訪問状況（全国籍）



☞ コロナ禍前及びコロナ後のいずれも、蔵王温泉や銀山温泉など、特定の観光スポットに集中している傾向がある。いかに県内の他エリアへの周遊に繋げていくかが課題。

（参考）主なスポットの状況

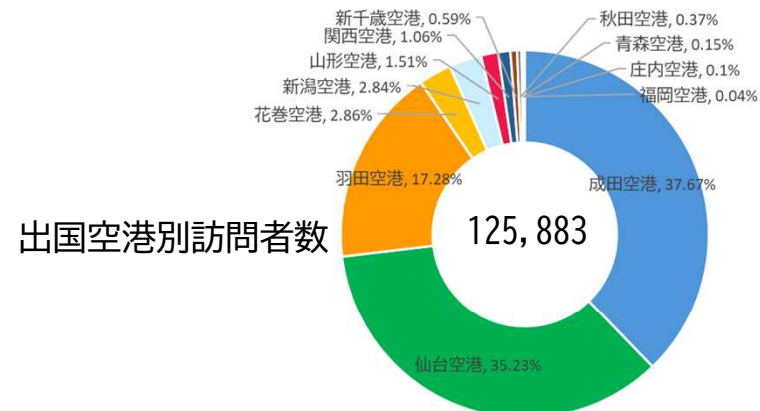
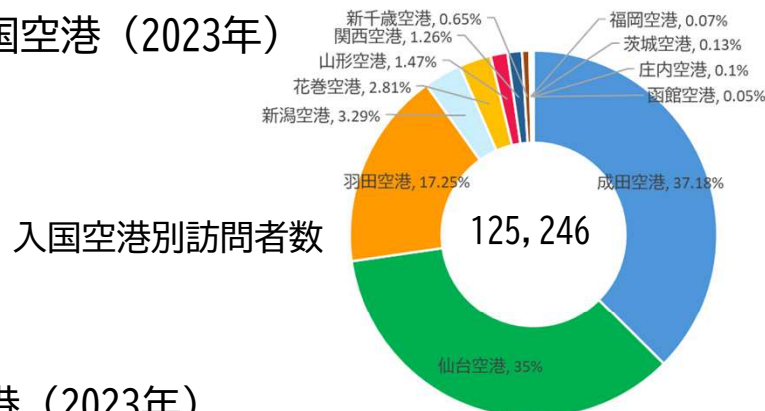
（単位：人）

地点名	R 元	R 5	R 5 - R 元
蔵王温泉（樹氷高原周辺）	39,167	45,757	6,590
銀山新畑（銀山温泉）	35,072	58,023	22,951
山形駅東口	34,463	49,830	15,367
米沢城跡（上杉神社、上杉博物館等）	879	1,595	716
山居倉庫周辺	576	1,110	534
最上峡芭蕉ライン周辺	712	861	149
（参考）仙台駅前西側	63,644	82,015	18,371

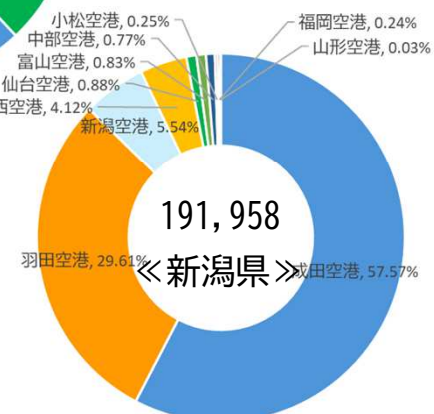
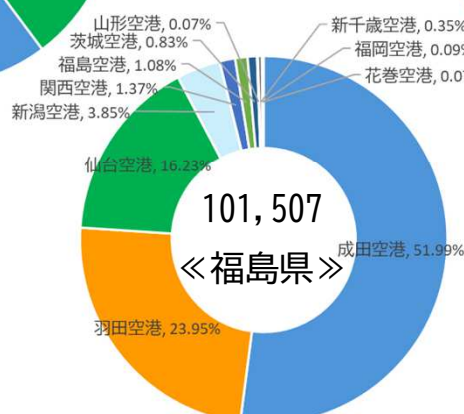
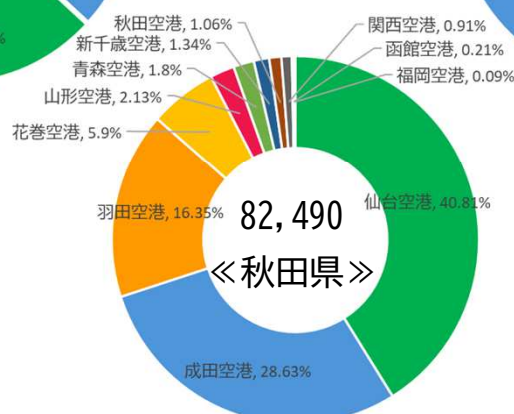
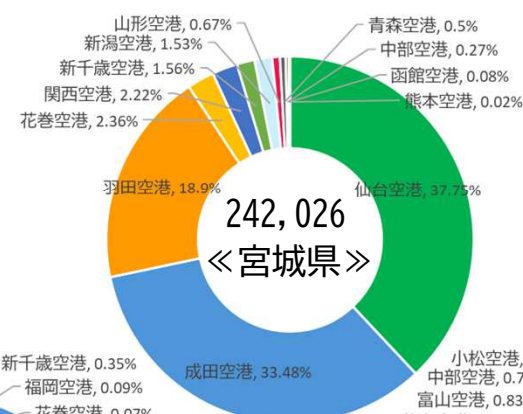
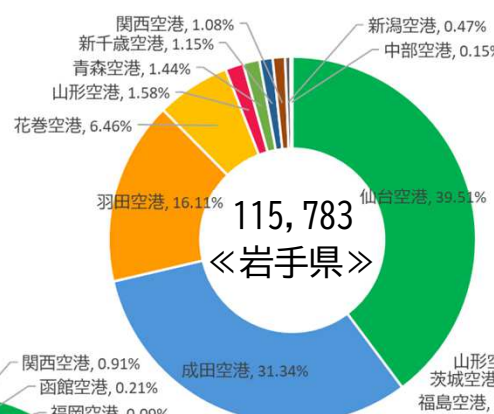
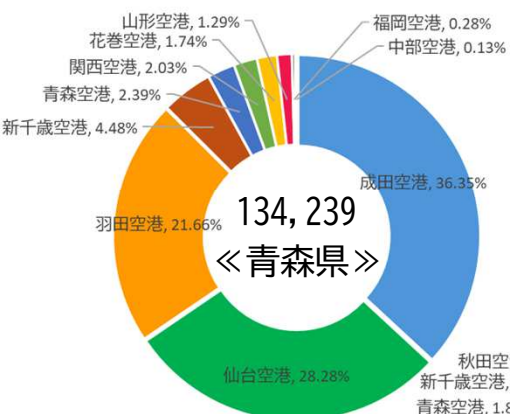
I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(6)]

- 山形県を訪れる外国人旅行者の約9割が、成田・仙台・羽田の3空港からの出入国となっている。
- 特に、仙台空港の割合は最多である成田空港とほぼ同水準の規模である。

■ 山形県旅行者の出入国空港（2023年）

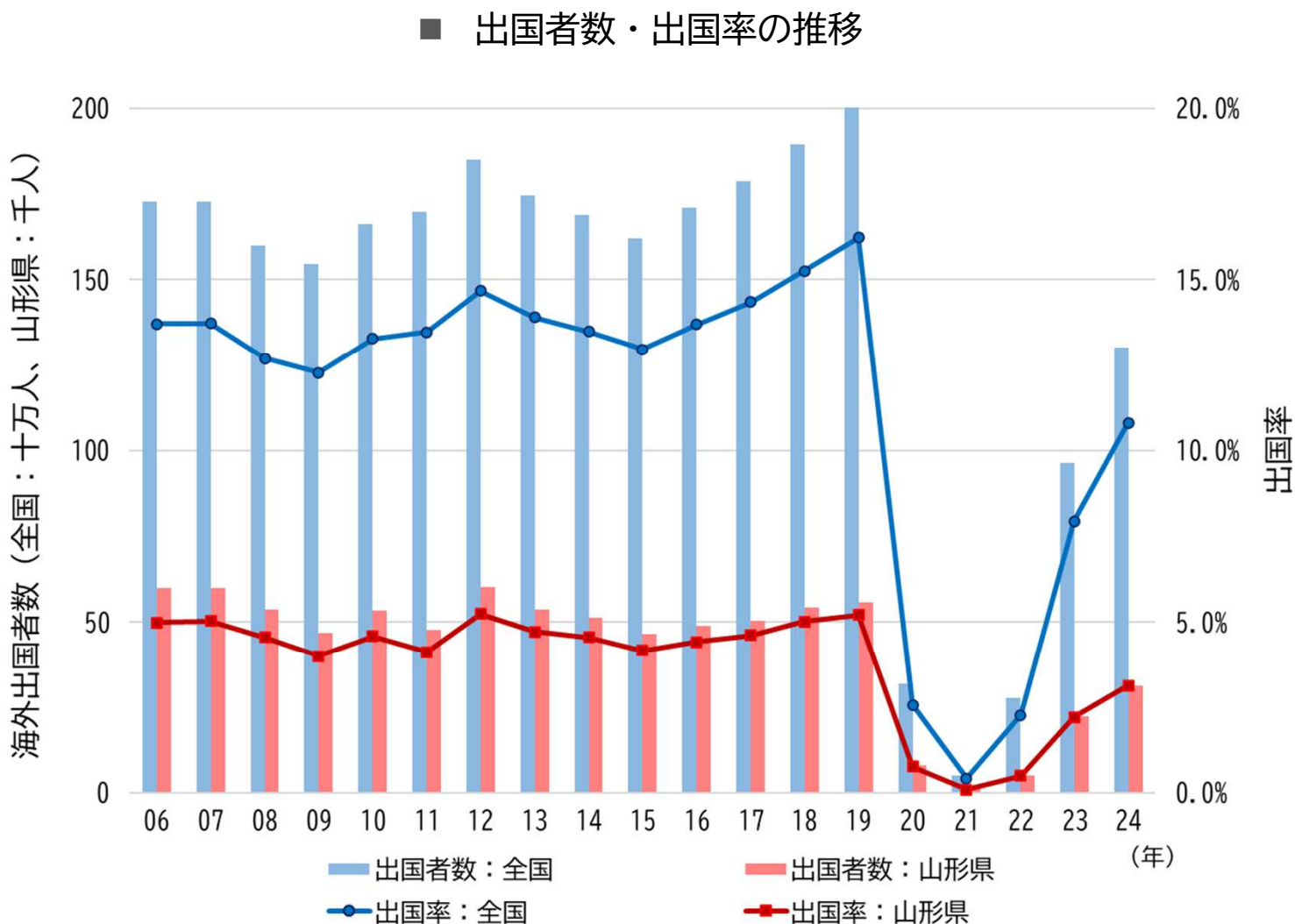


■ 周辺各県の出入国空港（2023年）



I - 2. 海外との交流② [アウトバウンドの現状]

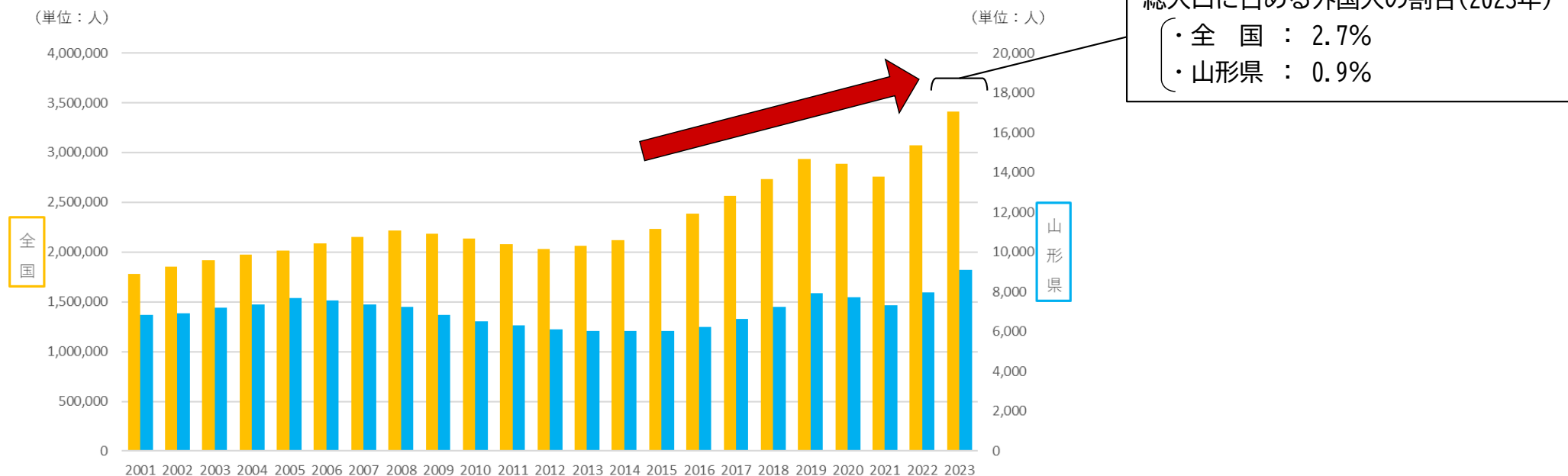
- 全国のアウトバウンド客は、コロナ渦以降増加傾向にあるが、2024年時点でコロナ渦前の水準には至っていない。
- 山形県のアウトバウンド客は、全国に比べるとコロナ渦後の伸び率が低い。



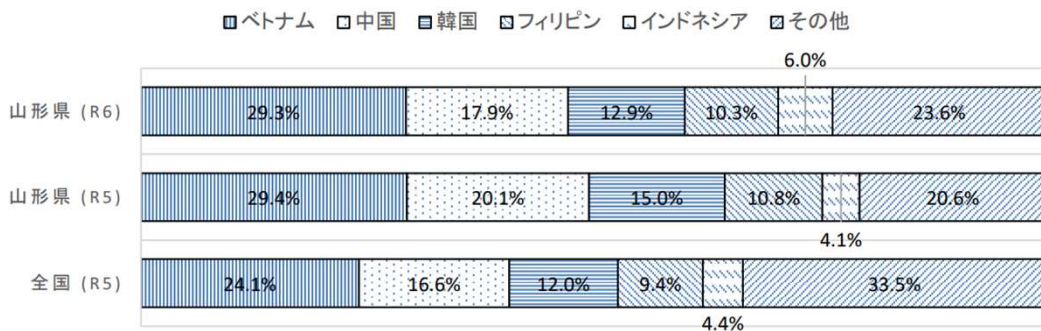
I - 2. 海外との交流③〔県内の外国人居住者〕

- 全国、山形県ともに、外国人居住者は増加傾向にある。
- 総人口（県人口）に占める外国人居住者の割合は、2023年で全国が約2.7%である。山形県は約0.9%と全国に比べて少ないものの、30年前(1994年：0.2%)と比べ4倍になっている。
- 本県の国籍別外国人は、ベトナムが最も多く約3割を占め、次いで中国、韓国、フィリピンと続く。

■ 外国人居住者の推移



■ 国籍別外国人人口の割合



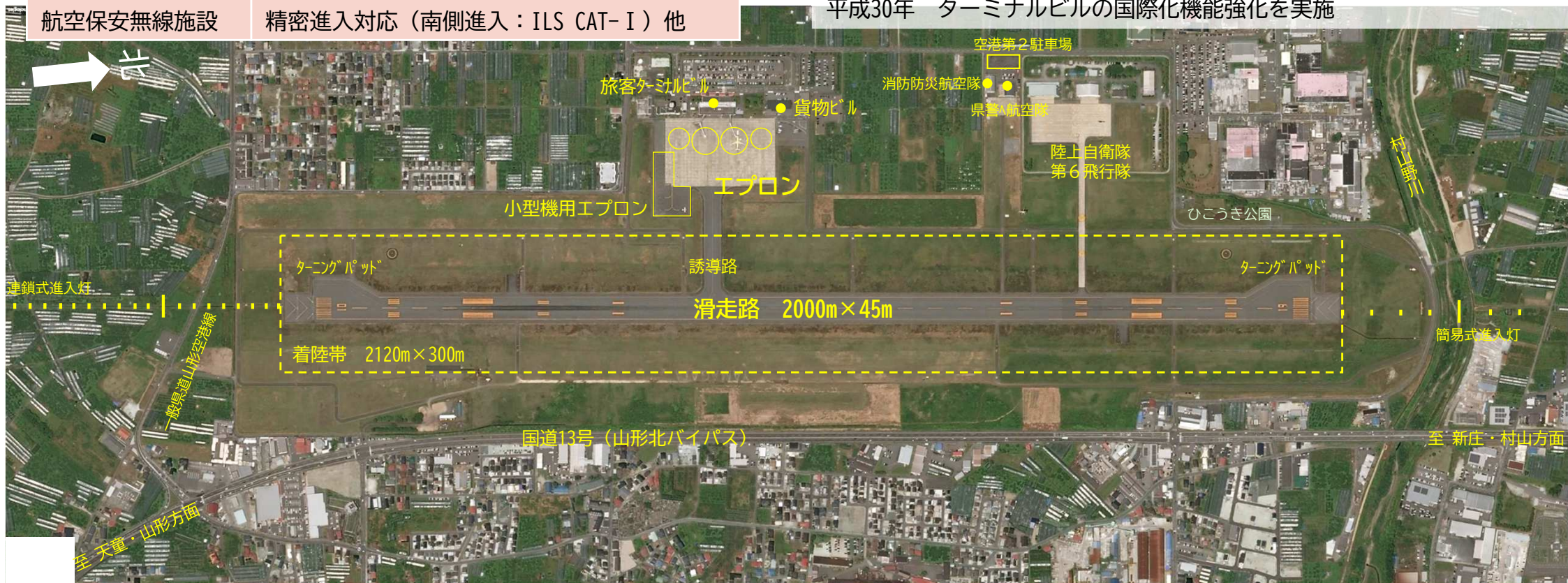
Ⅱ－１．山形空港の概要①〔施設と経緯〕

- 山形空港は神町空港として昭和39年より東京便が運航開始。以後、滑走路の延長や中型ジェット機対応など、時代に対応して強化されてきた。平成30年には旅客ターミナルの国際線対応力が強化されている。

項目	内容
設置管理者	設置者：国土交通大臣 管理者：山形県（特定地方管理空港）
空港運用時間	8時～20時
滑走路・着陸帯	2,000m×45m（2,120m×300m）
エプロン	4バース（中型ジェット2・小型ジェット2） 及び 小型機用6バース
航空保安無線施設	精密進入対応（南側進入：ILS CAT-I）他

○整備経緯

昭和17年 旧海軍練習飛行場として開設着手
昭和39年 神町空港として滑走路長1,200mにて供用開始（東京便就航）
昭和40年 山形空港に名称変更
昭和48年 滑走路長1,500mに延長・供用開始
昭和56年 滑走路長2,000mに延長・供用開始
昭和61年 滑走路強度を中型ジェット機対応に強化
平成23年 東日本大震災への対応
平成26年 小型機駐機場の運用開始
平成30年 ターミナルビルの国際化機能強化を実施



Ⅱ－１．山形空港の概要②〔山形空港の位置づけ(1)〕

- 山形空港は、拠点空港のうち「特定地方管理空港」として位置づけられている。
- 「特定地方管理空港」は全国に5空港あり、そのうち山形空港のみ滑走路長が2,000mとなっている。

■ 特定地方管理空港

- ・ 国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港
- ・ 国土交通大臣が設置し、地方公共団体が管理
- ・ 山形空港、旭川空港、帯広空港、秋田空港、山口宇部空港の5空港が指定されている

特定地方管理空港の滑走路長

空港	滑走路長
山形空港	2,000m
旭川空港	2,500m
帯広空港	2,500m
秋田空港	2,500m
山口宇部空港	2,500m

特定地方管理空港の中で、山形空港だけが滑走路長が2,000m

飛行場一覧表

種別	設置・管理者	名称	数	備考
拠点空港 <small>（国際航空輸送網の拠点又は国内航空輸送網の拠点となる空港）</small>	会社管理空港	成田国際空港株式会社	1	公共用
		新関西国際空港株式会社	2	
		中部国際空港株式会社	1	
	国管理空港	国土交通大臣	19	公共用
	特定地方管理空港	国土交通大臣 地方公共団体	5	
地方管理空港	地方公共団体	庄内、利尻、礼文、奥尻、中標津、紋別、女満別、青森、花巻、大館能代、福島、大島、新島、神津島、三宅島、八丈島、佐渡、富山、能登、福井、松本、静岡、神戸、南紀白浜、鳥取、隠岐、出雲、石見、岡山、佐賀、対馬、小値賀、福江、上五島、壱岐、種子島、屋久島、奄美、喜界、徳之島、沖永良部、与論、粟国、久米島、慶良間、南大東、北大東、伊江島、宮古、下地島、多良間、新石垣、波照間、与那国	54	公共用
共用空港	防衛大臣	札幌、千歳、百里、小松、美保、徳島	6	公共用施設の指定
	米軍	三沢、岩国	2	日米合同委員会の合意
その他の空港	地方公共団体	調布、名古屋、但馬、岡南、天草、大分県央	6	公共用
	国土交通大臣	八尾	1	
空港合計			97	

Ⅱ－１．山形空港の概要②〔山形空港の位置づけ(2)〕

- 山形空港は、平成８年に閣議決定された「第７次空港整備５箇年計画」で滑走路延長が位置づけられた経緯がある。
- 同時に位置付けられた青森空港、花巻空港、岡山空港は滑走路延長整備が完了している。

■ 第７次空港整備５箇年計画

平成８年１２月に閣議決定（計画期間：平成８年から平成１２年）

- ▶ 山形空港は、花巻空港など５空港と並び、「地域振興の観点から行われる地方公共団体が管理する空港の高質化のための滑走路延長」を行う空港として位置づけられた
- ▶ このうち、青森空港(2,500m→3,000m)、花巻空港(2,000m→2,500m)、岡山空港(2,500m→3,000m)の滑走路延長は整備が完了。

■ 閣議決定（H8.12.13）の資料より

第７次空港整備５箇年計画の事業規模 （単位：億円）

	第６次空港整備五箇年計画	第７次空港整備五箇年計画
	平成３年度～７年度	平成８年度～１２年度
空 港 の 整 備	16,100	20,220
大 都 市 圏 拠 点 空 港 の 整 備	10,800	14,400
一般空港等の整備	5,300	5,820
民間出資関連事業 (関西国際空港の整備)	8,450	5,740
空港周辺環境対策 事 業 の 推 進	2,650	3,370
航空保安施設の整備	3,000	4,670
小 計	30,200	34,000
調 整 費	1,700	2,000
合 計	31,900	36,000

一般空港等の整備計画

２．地方空港及び離島空港

東京国際空港の将来の能力の限界に対応した就航機材の大型化のため、南紀白浜空港の滑走路延長を行うとともに、高速交通ニーズへの対応の観点から、能登空港の新設を図るほか、航空輸送が民生の安定に不可欠な離島において、現在使用中のプロペラ機の退役の動向等を踏まえ、隠岐空港及び八丈島空港の滑走路延長並びにその他の離島空港のジェット化等のための所要の整備を行う。

民間空港の機能を代替・補完する共用飛行場については、当面の航空需要に対応する観点から、百里飛行場の共用化について引き続き関係者と調整を行うこととし、結論を得た上で所要の整備を図るほか、東京国際空港の将来の能力の限界に対応した就航機材の大型化のため、徳島飛行場の滑走路延長を行うとともに、関連プロジェクトの動向を踏まえ、美保飛行場の滑走路延長について調査検討し、必要に応じその整備をめざす。

さらに、空港の高質化を図るため、札幌飛行場等の空港の整備について調査検討し、必要に応じその整備を図る。

なお、地域振興の観点から行われる地方公共団体が管理する空港の高質化のための滑走路延長については、国と地方の役割分担を見直した上で、地域が主体的に進めることができる新たな事業として位置づける（青森空港、秋田空港、花巻空港、山形空港、福島空港（現在実施中の滑走路延長事業の進捗状況等を見て判断）、岡山空港の滑走路延長）。

Ⅱ－１．山形空港の概要③〔定期便運航状況〕

- 現在、東京・大阪・札幌・名古屋の４路線（計１４便／日）が就航中。日本航空（ジェイエア）とフジドリームエアラインズ（FDA）の２社が運航している。
- 就航機材はリージョナルジェット機と呼ばれる１００席未満の旅客機が運航されており、主要都市との航空ネットワークがつけられている。

【山形到着便】

相手空港	便名	機種	相手発	山形着
羽田	JAL175	E190	7:20	8:25
大阪/伊丹	JAL2233	E190	8:05	9:20
名古屋/小牧	FDA381 /JAL4441	E175	9:15	10:20
札幌/新千歳	FDA603 /JAL4490	E175	12:40	14:00
大阪/伊丹	JAL2235	E170	14:05	15:15
大阪/伊丹	JAL2237	E170	16:30	17:40
羽田	JAL179	E190	17:30	18:30

【山形出発便】

相手空港	便名	機種	山形発	相手着
大阪/伊丹	JAL2234	E190	9:00	10:25
羽田	JAL174	E190	9:50	11:00
札幌/新千歳	FDA602 /JAL4491	E175	10:55	12:05
名古屋/小牧	FDA286 /JAL4446	E175	14:45	16:00
大阪/伊丹	JAL2236	E170	15:45	17:05
大阪/伊丹	JAL2238	E170	18:10	19:30
羽田	JAL178	E190	19:15	20:25



エンブラエル190（E90：95席）
全長 36.2m × 全幅 28.7m



エンブラエル170（E70：76席）
全長 29.9m × 全幅 26.0m

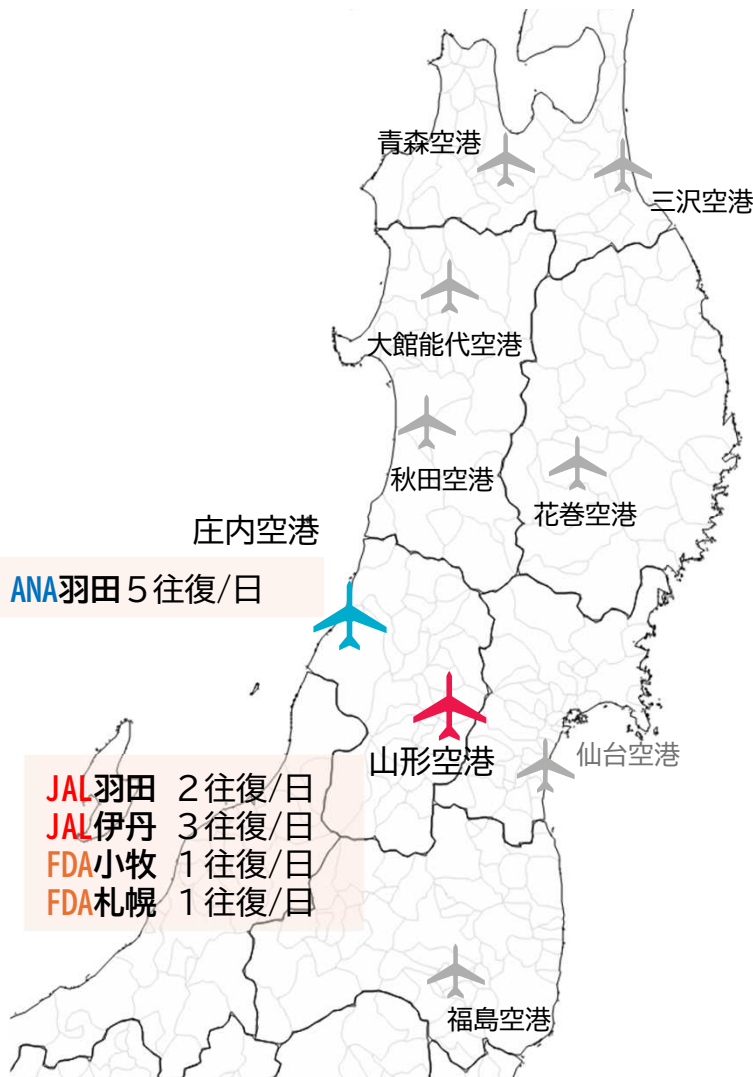


エンブラエル175（E75：84席）
全長 31.7m × 全幅 26.0m

Ⅱ－１．山形空港の概要④〔東北地方の空港就航状況(1)〕

- 東北地方の各空港の国内線は、東京・大阪・名古屋・札幌の主要都市圏との路線が就航している。
- 国際線は台湾路線（福島空港／花巻空港／秋田空港／青森空港）とソウル路線（青森空港）が再開。
- この他、仙台空港では香港・上海・バンコクなどの路線も再開した。

■ 定期便就航状況（国内・国際）



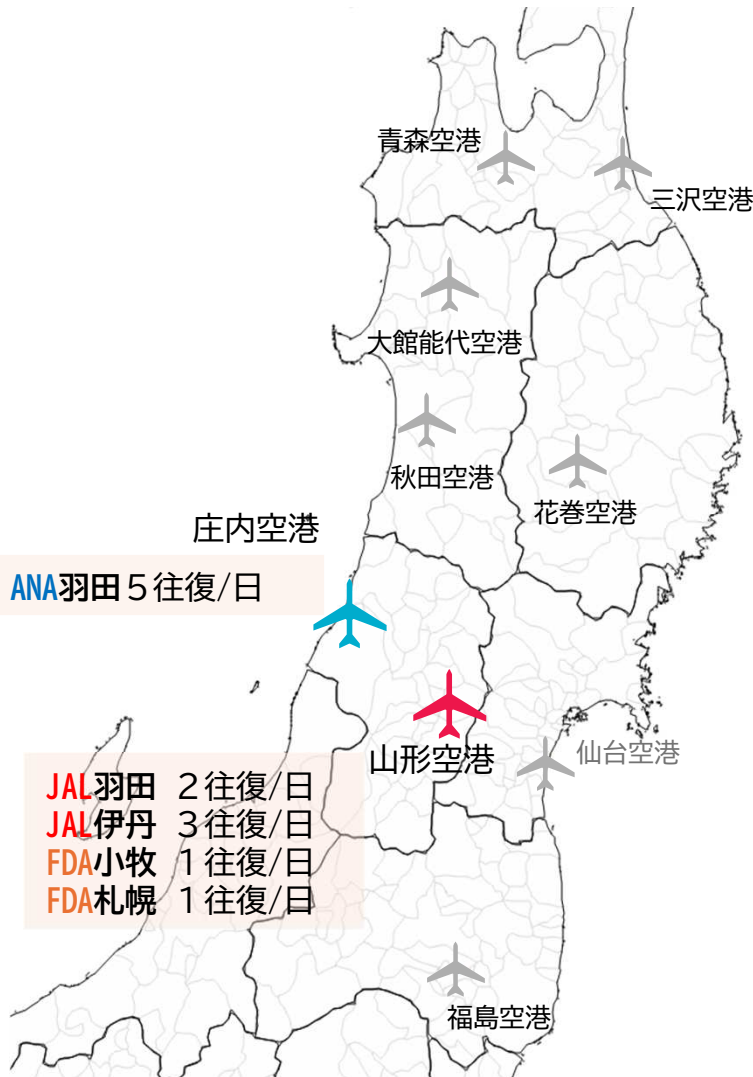
空港	行き先		航空会社	運航便数
青森空港 (滑走路3,000m)	東京	羽田	JAL	6往復/日
	札幌	新千歳	JAL	3往復/日
			ANA	2往復/日
	大阪	伊丹	ANA	3往復/日
			JAL	3往復/日
	名古屋 神戸	小牧	FDA	3往復/日 1往復/日
三沢飛行場 (滑走路3,050m)	ソウル	仁川	KAL	3往復/週（水、金、日）
	台湾	台北桃園	EVA	3往復/週（火、木、土）
	東京	羽田	JAL	4往復/日
	大阪	伊丹	JAL	2往復/日
秋田空港 (滑走路2,500m)	札幌	丘珠	JAL	1往復/日
	東京	羽田	ANA	5往復/日
			JAL	4往復/日
	札幌	新千歳 丘珠	ANA	2往復/日
			JAL	2往復/日
	大阪	伊丹	ANA JAL	3往復/日 3往復/日
大館能代空港 (滑走路2,000m) 花巻空港 (滑走路2,500m)	名古屋	中部国際	ORC/ANA	2往復/日
	台湾	台北桃園	TTW	2往復/週（木、日）
	東京	羽田	ANA	3往復/日
	札幌	新千歳	JAL	2往復/日
山形空港	名古屋	小牧	FDA	3往復/日
	大阪	伊丹	JAL	4往復/日
	神戸		FDA	(運休中) 1往復/日
	福岡		FDA/JAL	1往復/日
	台湾	台北桃園	TTW	2往復/週（水、土）
	中国	上海浦東	CES	(運休中) 2往復/週（火、土）

※2025年11月時点の運航ダイヤによる

Ⅱ－１．山形空港の概要④〔東北地方の空港就航状況(2)〕

- 東北地方の各空港の国内線は、東京・大阪・名古屋・札幌の主要都市圏との路線が就航している。
- 国際線は台湾路線（福島空港／花巻空港／秋田空港／青森空港）とソウル路線（青森空港）が再開。
- この他、仙台空港では香港・上海・バンコクなどの路線も再開した。

■ 定期便就航状況（国内・国際）



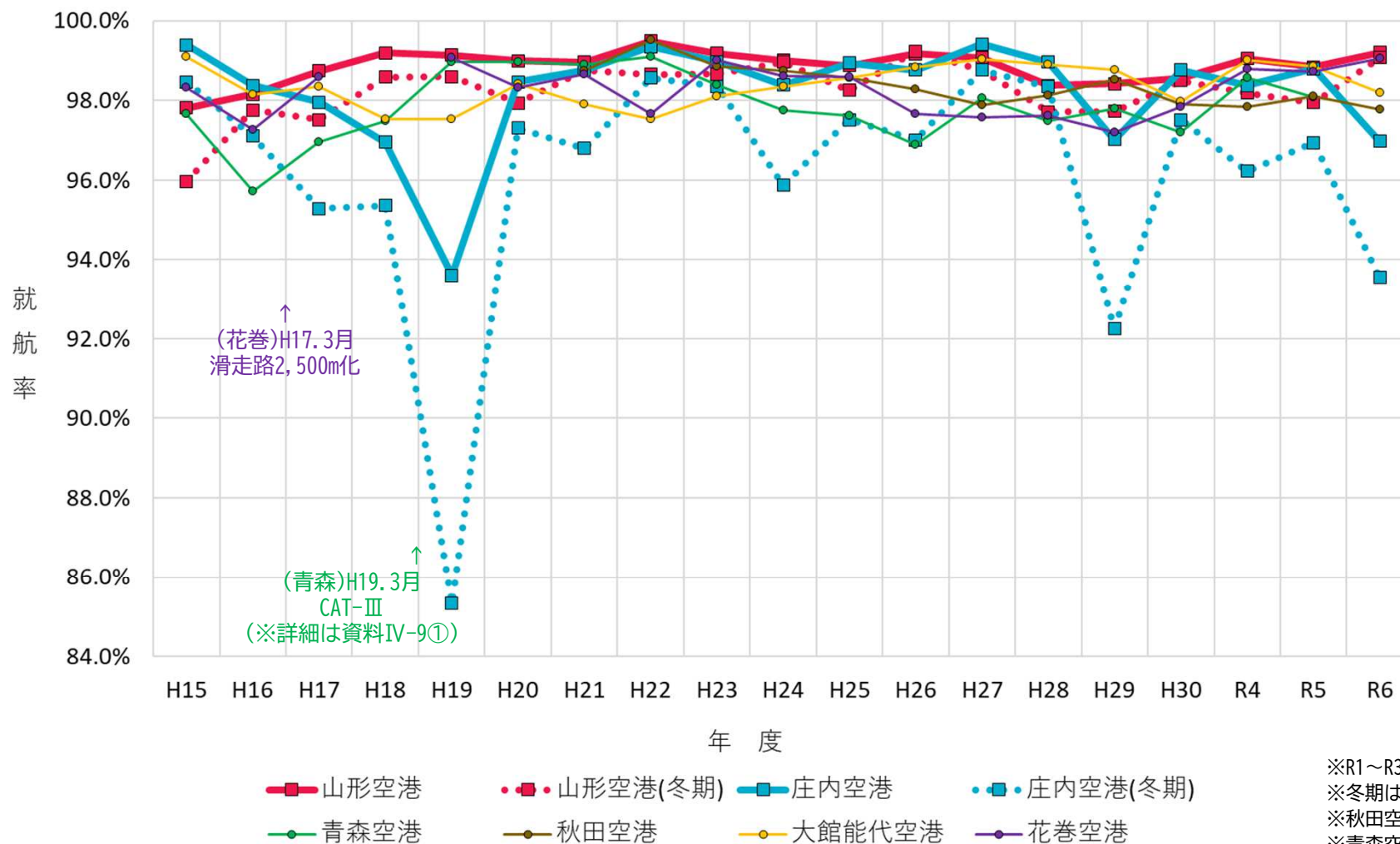
※2025年11月時点の運航ダイヤによる

空港	行き先		航空会社	運航便数
仙台空港 (滑走路3,000m)	札幌	新千歳	JAL	5往復/日
			ANA	2往復/日
			IBEX	3往復/日
			AIR DO	3往復/日
			Peach	2往復/日
	名古屋	中部国際	ANA	2往復/日
			IBEX	3往復/日
			Peach	1往復/日
	大阪	伊丹	JAL	7往復/日
			ANA	5往復/日
	大阪 神戸 広島	関西国際	IBEX	2往復/日
			Peach	3往復/日
			SKY	2往復/日
	福岡		IBEX	3往復/日
			FDA	2往復/日
			SFJ	2往復/日
	沖縄		ANA	1往復/日
	ソウル	仁川	AAR	5往復/週（月、火、水、金、日）
	中国	上海浦東	CCA	2往復/週（火、土）
	台湾	台北桃園	EVA	1往復/日
			SJX	1往復/日
			TTW	3往復/週（火、木、日）
	香港	高雄	TTW	3往復/週（月、水、土）
			HKE	5往復/週（火、水、金、土、日）
福島空港 (滑走路2,500m)	バンコク		HGB	4往復/週（月、火、金、土）
			TAX	4往復/週（月、水、金、日）※12/1～
	大阪	伊丹	ANA	2往復/日
			IBEX	2往復/日
	札幌	新千歳	ANA	1往復/日
	台湾	台北桃園	TTW	2往復/週（火、金）

Ⅱ－１．山形空港の概要⑤〔山形空港の就航率〕

- 年間就航率は、各空港とも 97%以上で推移している。
- 山形空港の就航率は、東北の各空港の中でも上位に位置し概ね 98%以上で推移しているが、冬期の就航率では 98%を下回る年度もある。

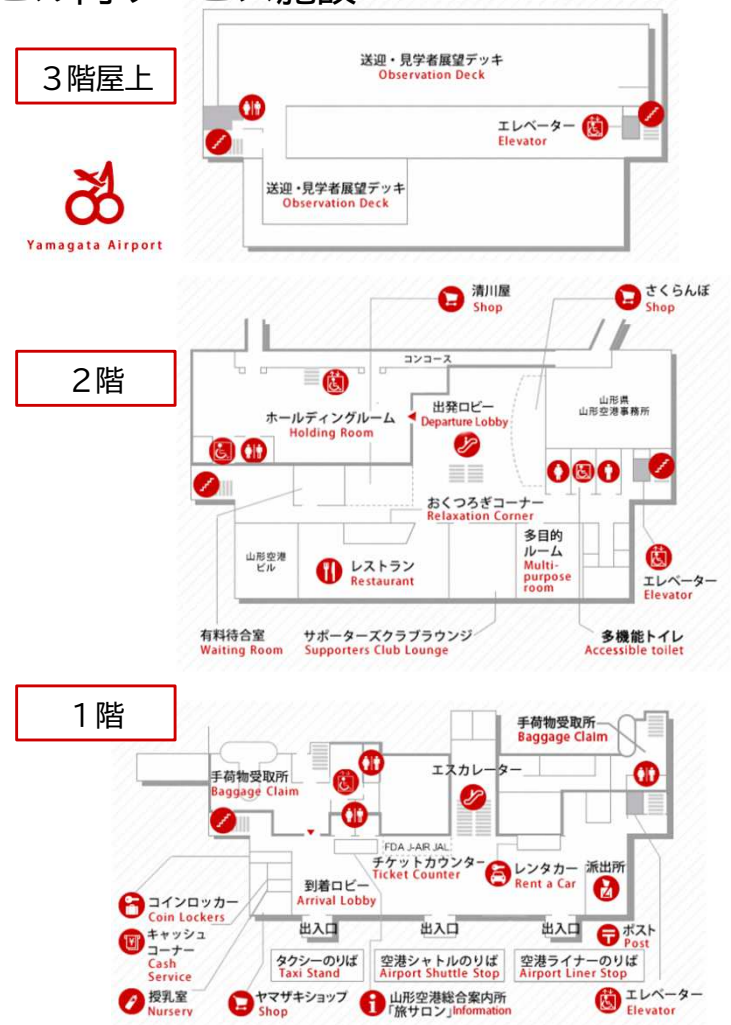
■ 東北地方の各空港の就航率



Ⅱ－１．山形空港の概要⑥〔ターミナルビルと空港アクセス〕

- 山形空港のターミナルビルは3階が展望デッキとなっており、主要機能は1階・2階に集約されている。
- 空港のアクセスは山形市内や銀山温泉とを結ぶシャトルバスが運行されているほか、予約制の乗合タクシーやレンタカーがある。また、空港近くにはさくらんぼ東根駅があり、山形新幹線のダイヤに合わせた乗合タクシーが運行している。
- 空港駐車場は無料となっているほか、東根ICまで車で約3分など、車アクセスが便利な位置にある。

■ ビル内サービス施設



■ 空港でのイベント

○夏のおいしいプレゼントキャンペーン〔2025/6/19～8/28〕
山形空港到着便利用者に対し、各市町村の特産品等をプレゼント。



○おいしい山形空港フェスティバル
〔2025/9/28〕



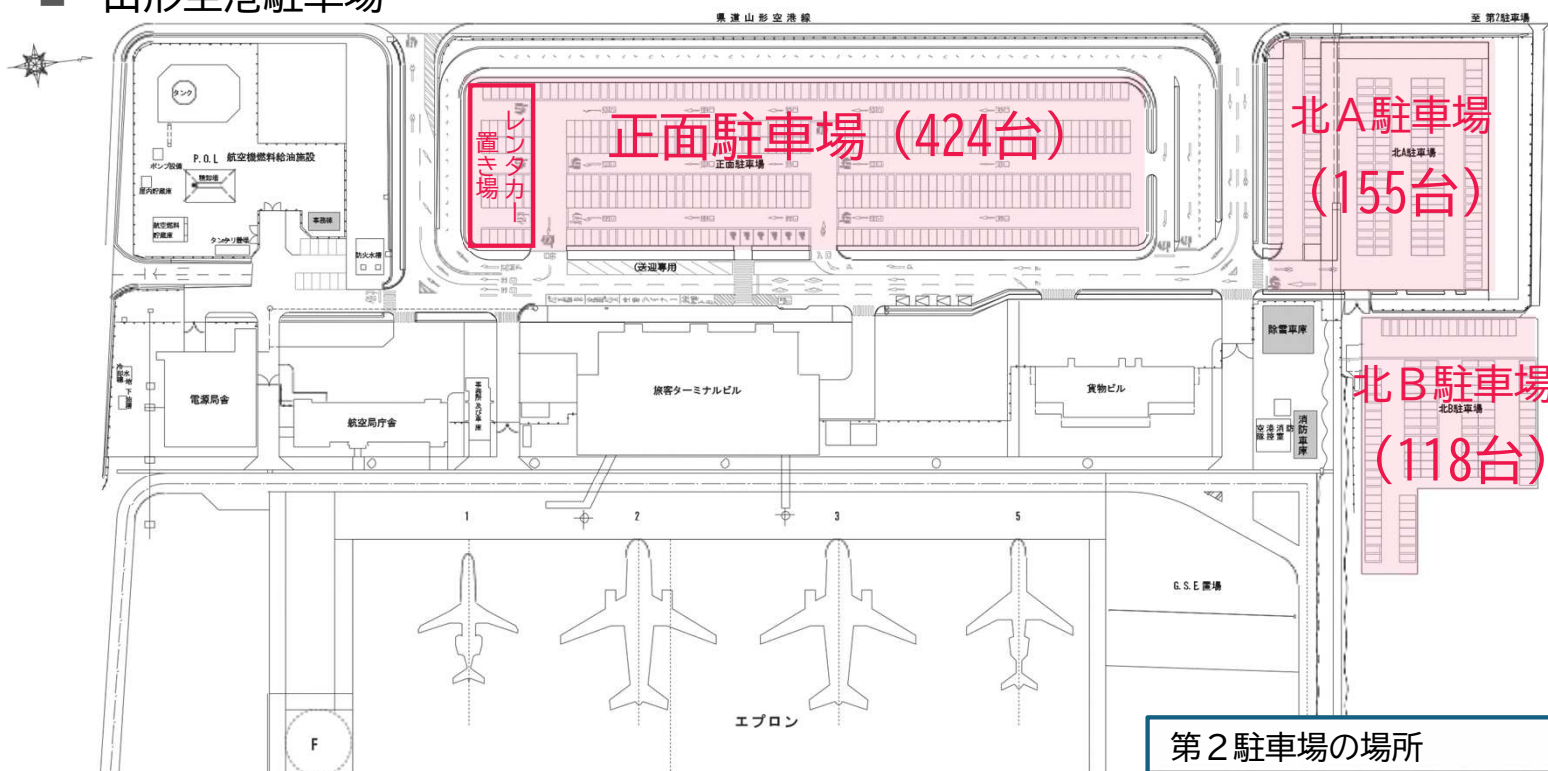
■ 空港アクセス交通

バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港シャトル（山形駅 35分/1500円） ・ おいしい山形観光バス（銀山温泉 75分/2000円）
乗合タクシー 〔要予約〕	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港ライナー（東根/天童/村山/寒河江/河北エリア） ・ おいしい山形空港観光ライナー（尾花沢/銀山温泉/蔵王温泉/肘折温泉） ・ 月山ライナー（月山志津温泉） ・ おいしい山形空港乗合ライナー（鶴岡）
レンタカー	5社（トヨタ・日産・ニッポン・オリックス・タイムズ）
タクシー	6社（空港周辺）
車	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無料駐車場／約760台 利用時間 5：40～23：00 ・ 最寄りIC 東根IC（東北中央道）まで約3分
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新幹線駅 さくらんぼ東根駅（山形新幹線） ・ 空港より北東約2km／車で約7分

Ⅱ－１．山形空港の概要⑦〔空港駐車場〕

- 山形空港の駐車場は、ターミナル地域に697台（正面＋北A＋北B）のほか、第2駐車場に62台分確保されている。
- 利便性のよいターミナル正面駐車場は慢性的に混雑している状況。約600m離れた第2駐車場も活用することで、すべての駐車場が満車になる状況を辛うじて回避している。

■ 山形空港駐車場



【正面駐車場の様子】



【駐車場利用時間】

5：40～23：00（夜間はゲート閉鎖）

【駐車可能台数】

正面駐車場	424台	計 759台
北A駐車場	155台	
北B駐車場	118台	
第2駐車場	62台	



【繁忙期の構内道路の様子】



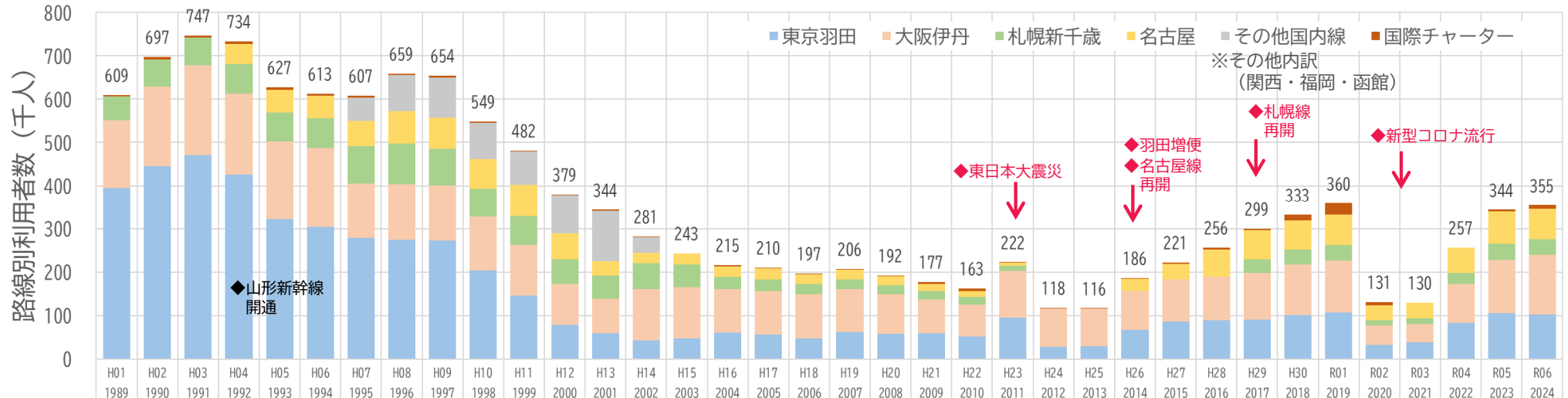
【繁忙期のターミナル地区の様子】



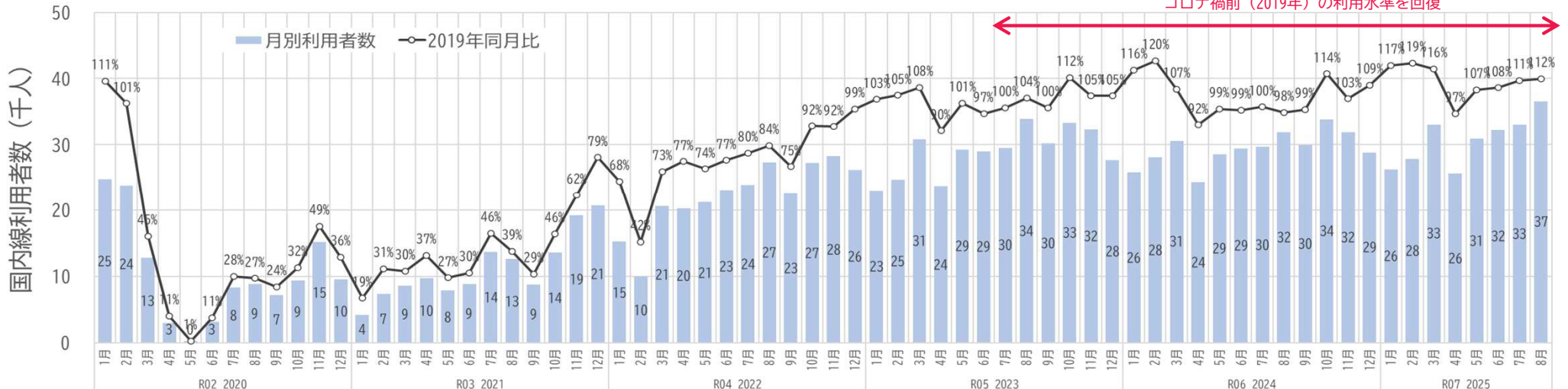
Ⅲ－１．空港利用者数の推移

- 山形空港の利用者数は山形新幹線の開通（1992年）以降減少傾向にあったが、2014年には名古屋路線が再開（F D A就航）、羽田路線も1⇒2往復に増便。2016年には名古屋路線1⇒2往復に増便。2017年には札幌路線も再開するなど利用者数は増加傾向であった。
- コロナ禍により2020年以降利用者数が減少したが、現在までに国内線はコロナ前の利用者水準を回復している。

■ 年間利用者数の推移（暦年）



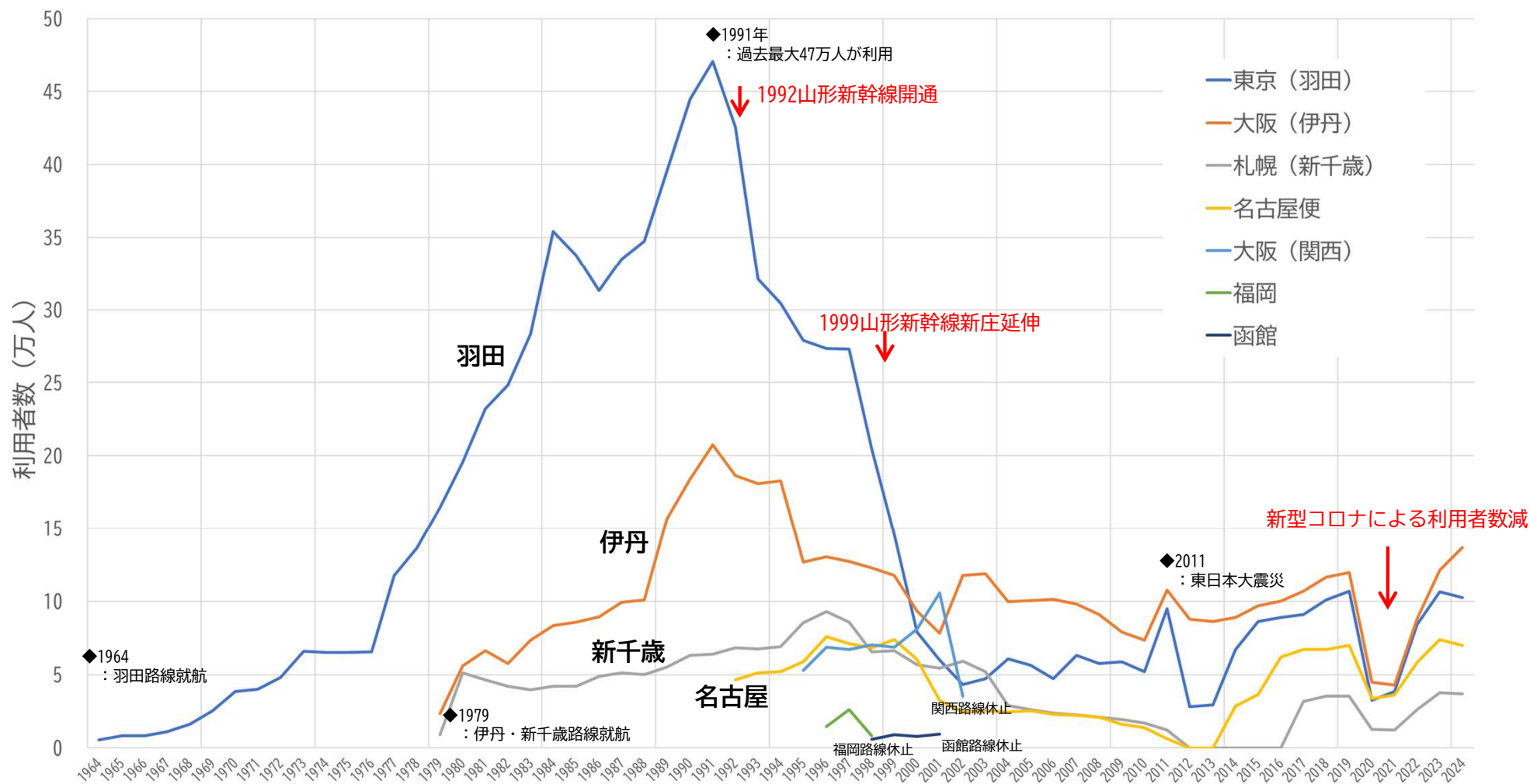
■ コロナ禍以降の動向（2020年～・月別）



Ⅲ－２．路線別利用者数

- 定期路線の羽田路線は1992年の山形新幹線開業により激減し、2024年は約10万人の利用者数となった。
- この他、2024年の利用者数は、伊丹路線は約14万人、名古屋路線は約7万人、新千歳路線は約4万人の利用者数となっている。このほか、関西・福岡・函館路線は一時就航したものの、現在も運休中である。

■ 国内線利用者数（路線別）

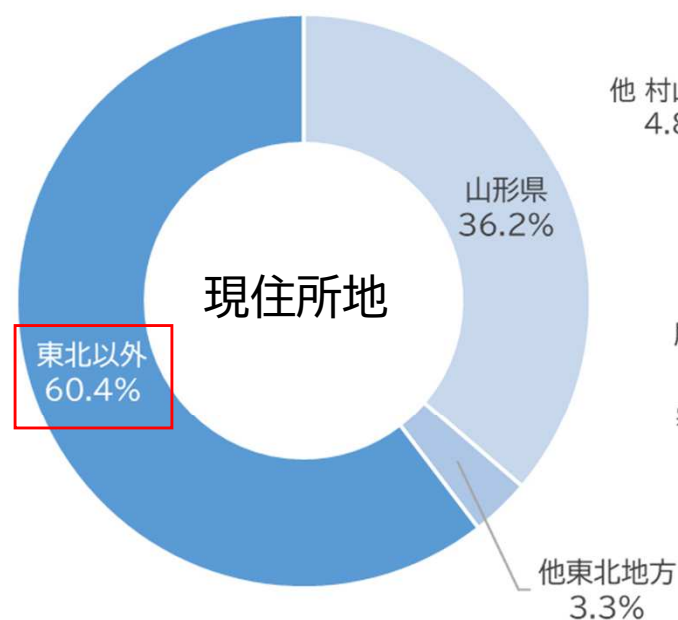


Ⅲ－３．空港利用者の特徴①〔利用者住所及び県内発着地点〕

- 利用者の約６割は東北地方以外の居住者であり、県外からの入込客の利用が多い状況となっている。
- 空港背後圏の利用は山形市や東根市、天童市をはじめとする村山地域が約８割を占めている。
- 就航先の新千歳・羽田・小牧・伊丹の４空港との利用のほか、乗り継ぎにより福岡や那覇などとの移動にも利用されている。

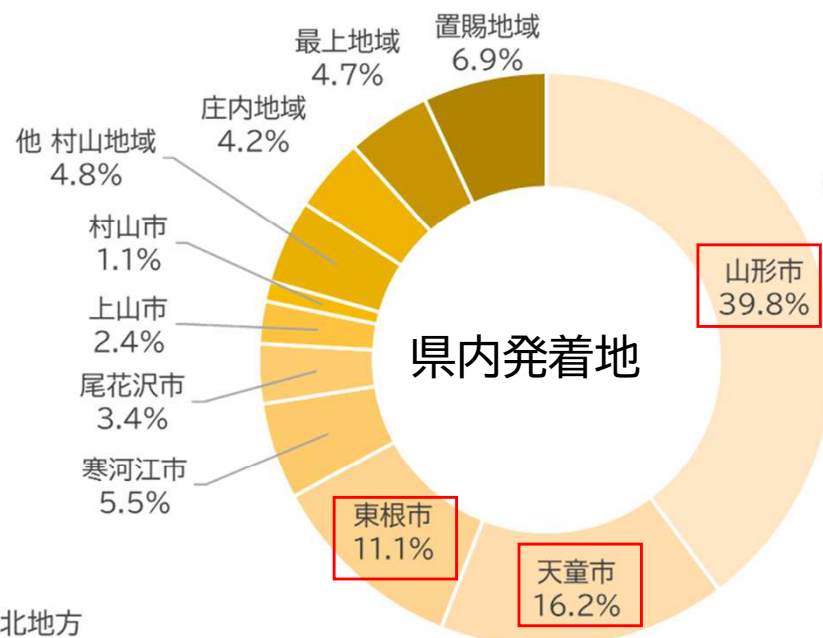
■ 現住所地／県内発着地／相手先空港

どこの人が使っている？



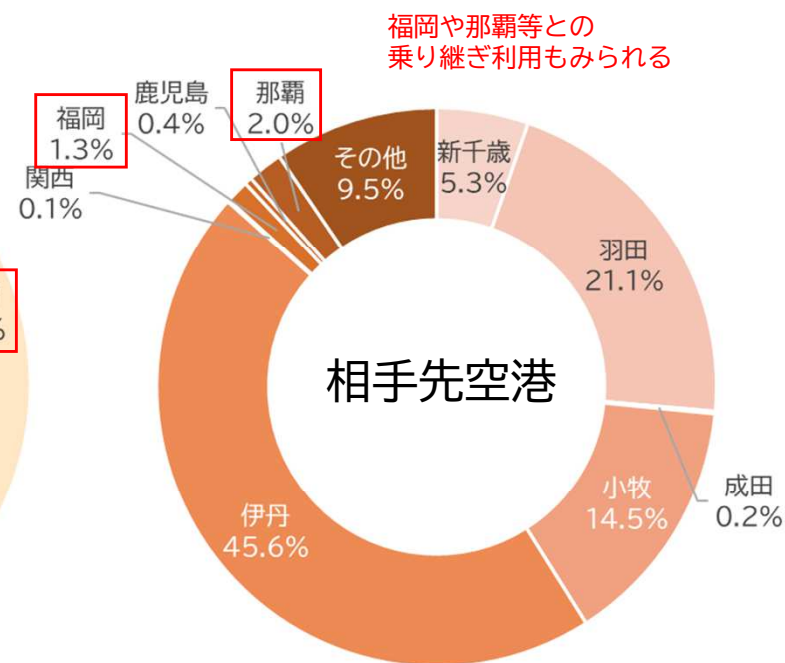
入込客の利用が主となっている

どこから山形空港へ来た？
山形空港からどこへ行った？



山形市や空港近隣の利用が多い

どの空港から山形空港へ？
山形空港からどの空港まで？

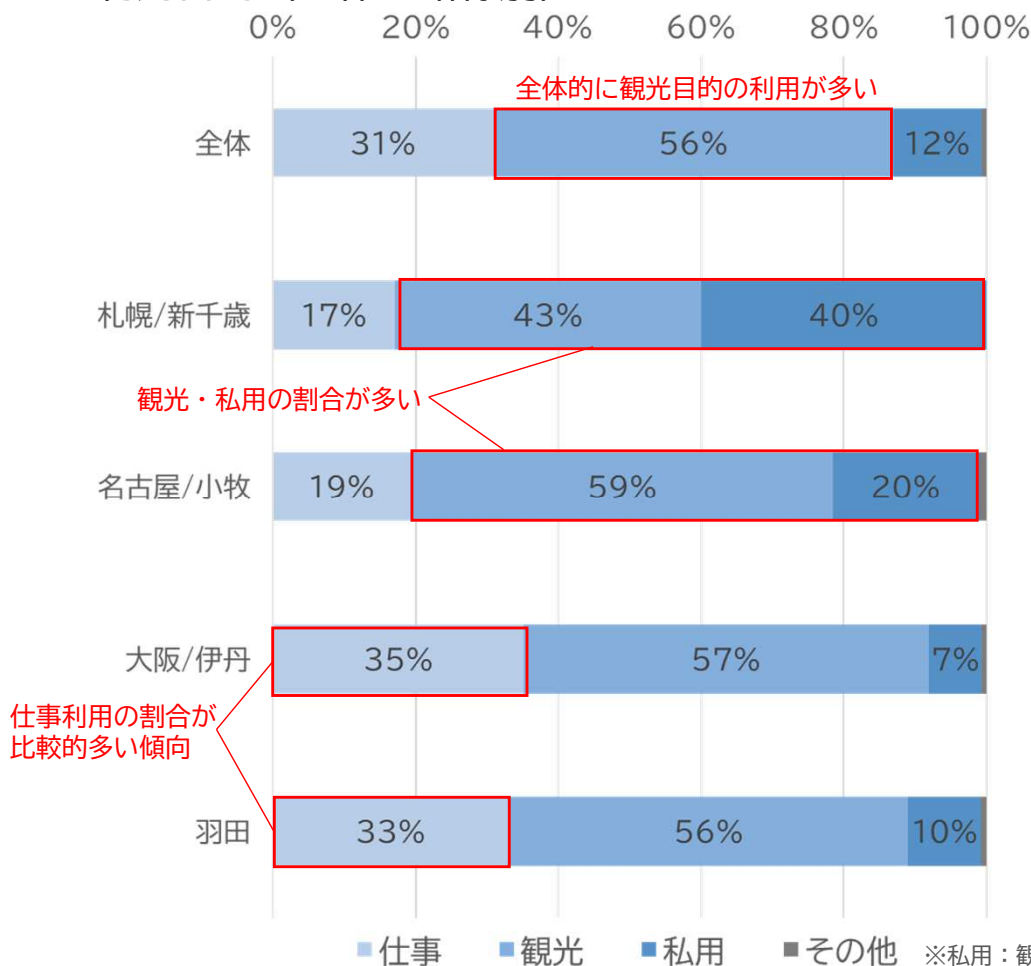


福岡や那覇等との
乗り継ぎ利用もみられる

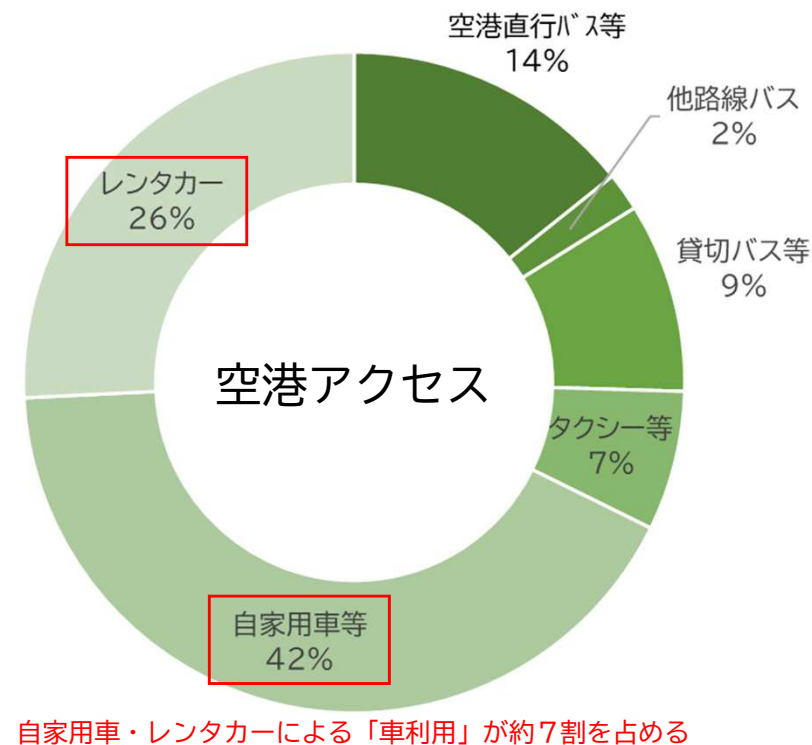
Ⅲ－３．空港利用者の特徴②〔利用目的及び空港アクセス〕

- いずれの路線も観光目的での利用が多い状況にある。路線別では、札幌路線や名古屋路線は観光・私用目的の利用が多く、伊丹・羽田路線は仕事目的の利用が比較的多くなる傾向がある。
- 空港アクセスは自家用車やレンタカーなど車利用が約7割を占めており、空港アクセスバス利用は1割強となっている。

■ 利用目的（全体・路線別）



■ アクセス利用状況

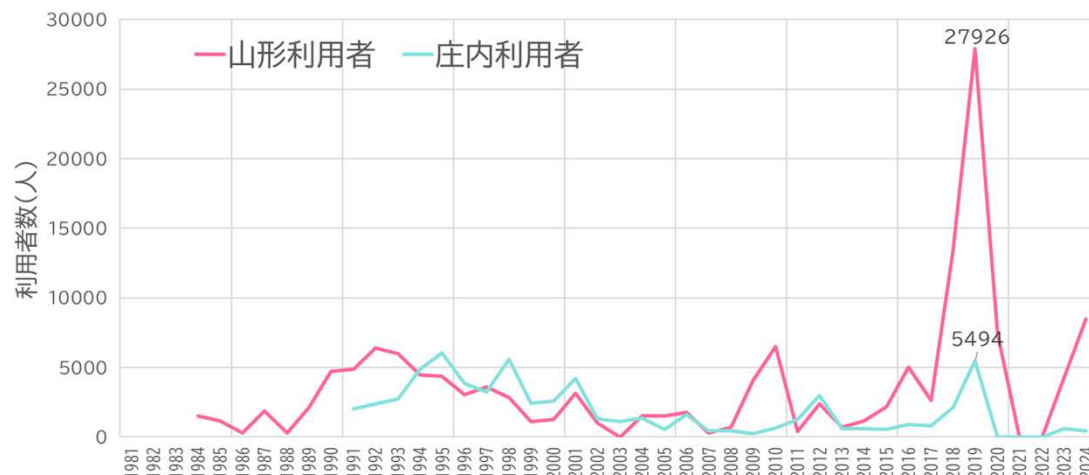
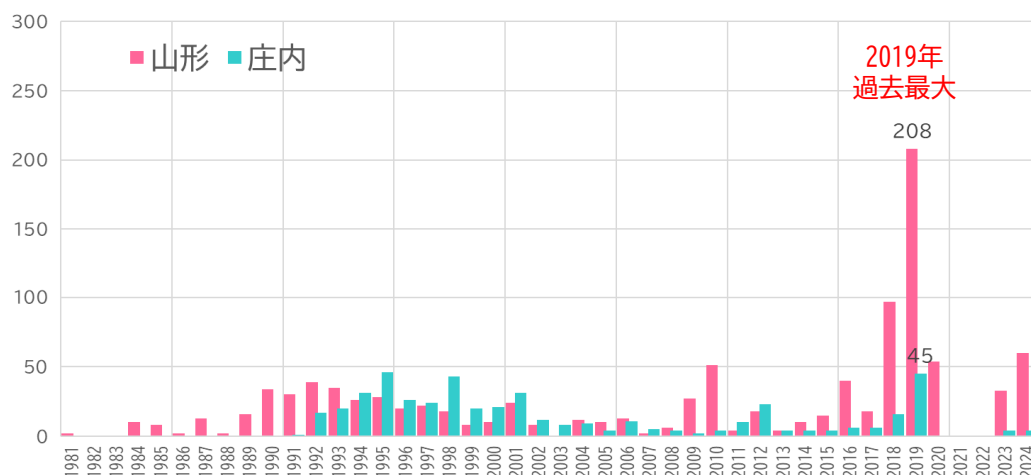


自家用車・レンタカーによる「車利用」が約7割を占める

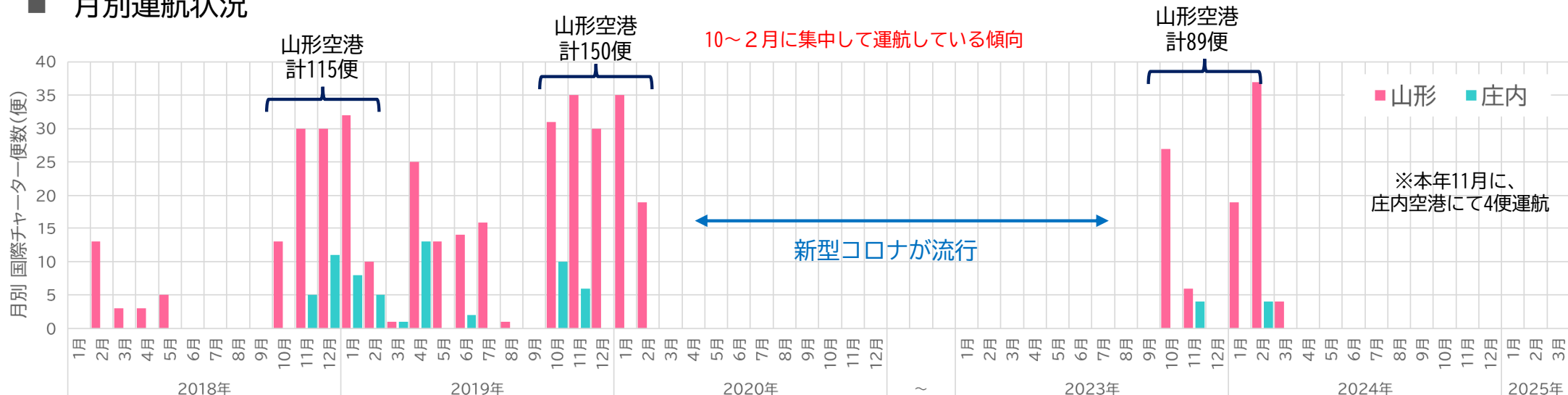
Ⅲ－４．山形空港の国際チャーター便就航状況①〔運航実績〕

- 県内空港の国際チャーター便は、近年訪日外国人客の増加の影響を受け、2019年に過去最大の運航便数となり、山形空港・庄内空港ともに多くの利用があった。
- 月別の運航状況を見れば、特に10月～2月頃の秋季・冬季に集中している状況にある。

■ チャーター便運航実績



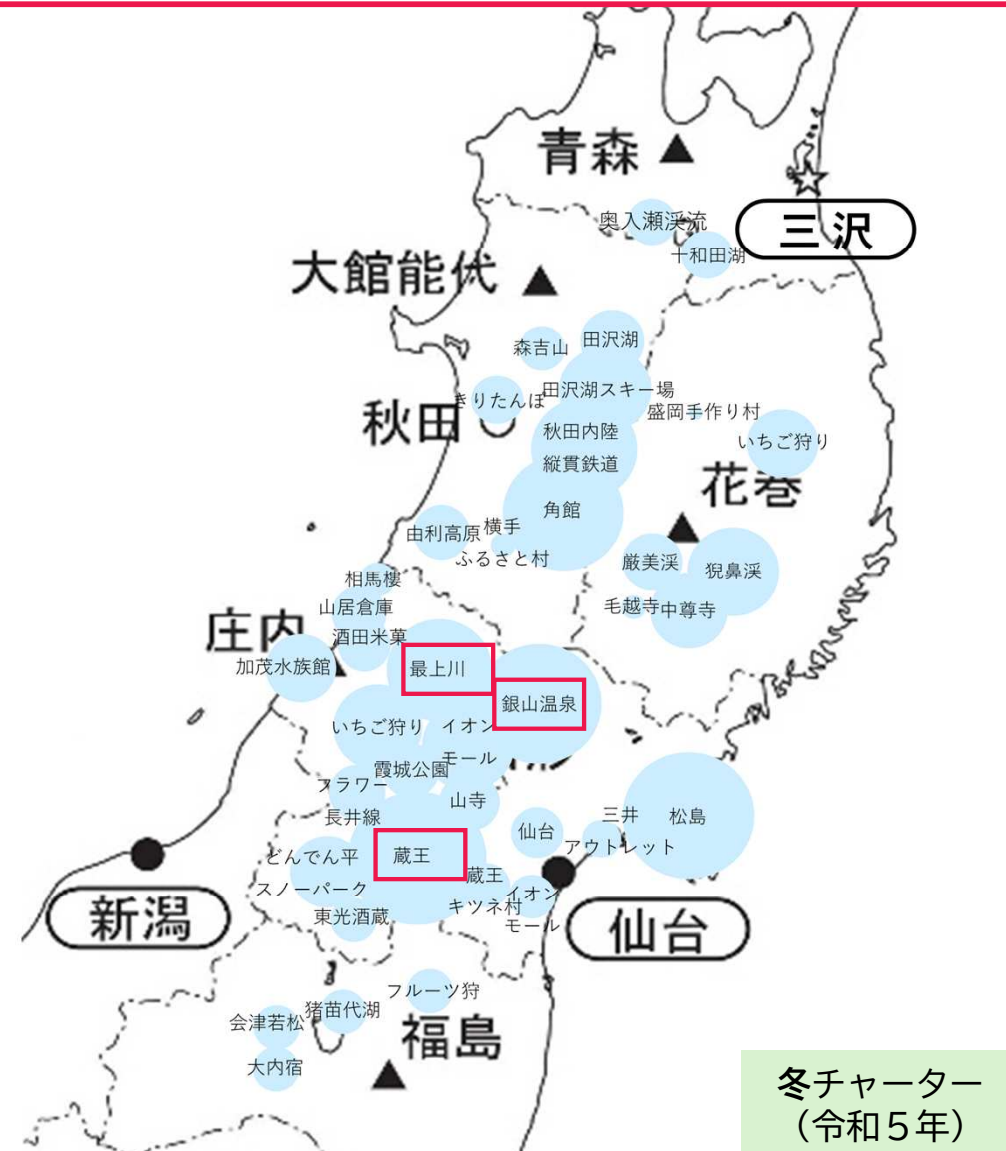
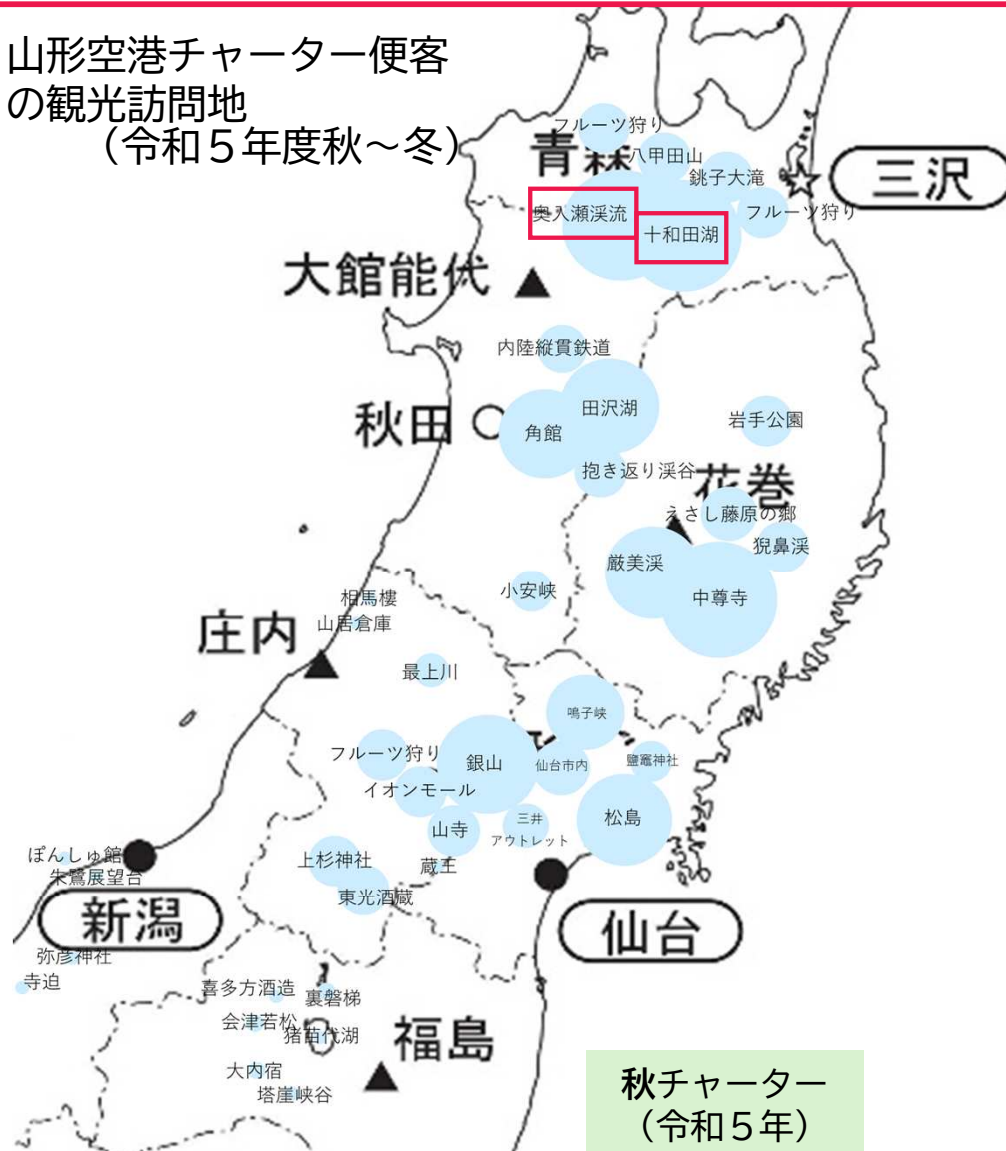
■ 月別運航状況



Ⅲ－４．山形空港の国際チャーター便就航状況②〔観光訪問地〕

- 国際チャーター便（台湾・山形空港発着）によるツアー訪問地は、秋季シーズンは県内に限らず、青森県や岩手県まで広がっている。
- 冬季シーズンには、蔵王や銀山温泉をはじめ県内観光スポットを訪問するツアーが増えている。

■ 山形空港チャーター便客の観光訪問地 (令和5年度秋～冬)

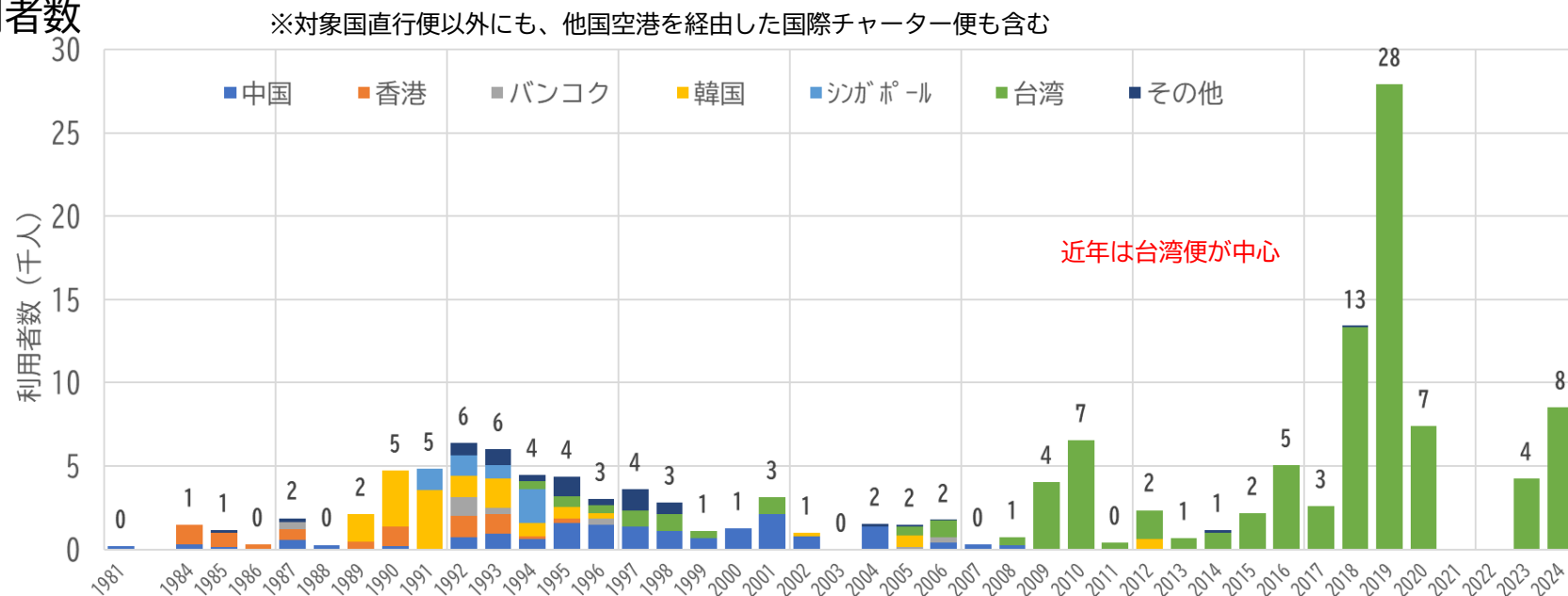


※山形県調べ。●の大きい観光地ほど、ツアーでの訪問回数が多い。

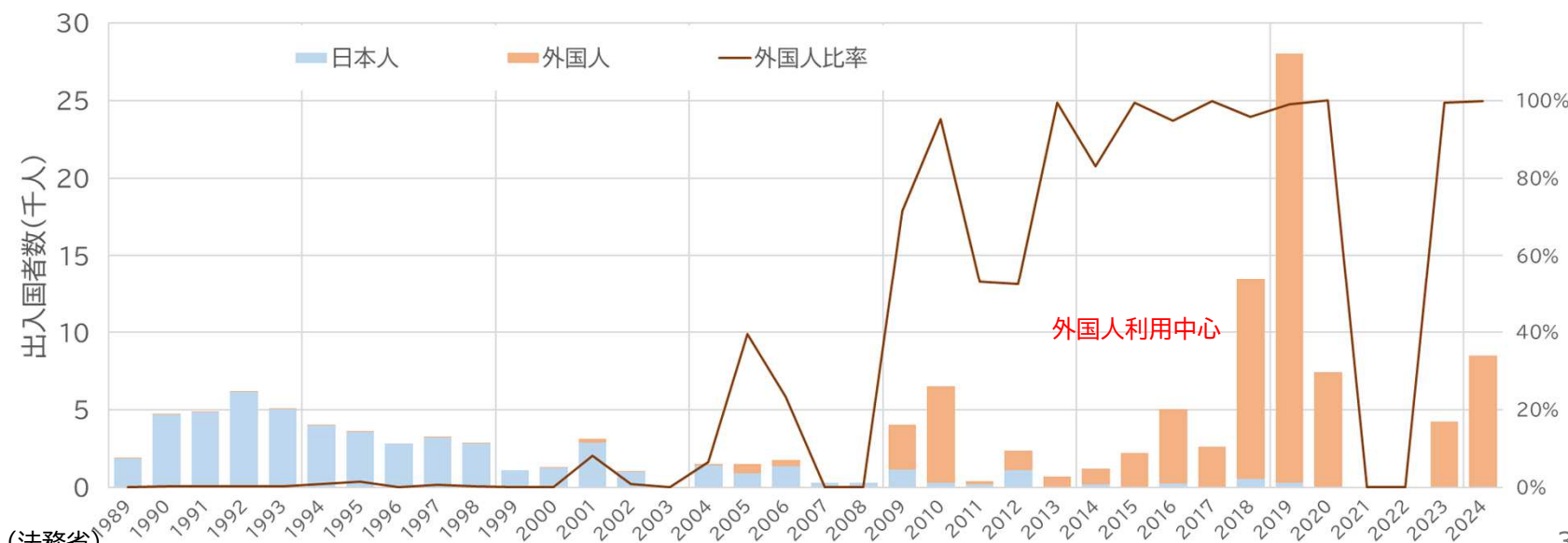
Ⅲ－４．山形空港の国際チャーター便就航状況③〔利用者数の推移〕

- 国際チャーター便は1981年より運航があり、近年は台湾便の利用者が主となっている。また、就航当時は日本人の利用が大半であったが、現在では外国人の利用が主となっている。

■ 国際チャーター便利用者数 (海外方面別)



■ 出入国者比率 (日本人・外国人)

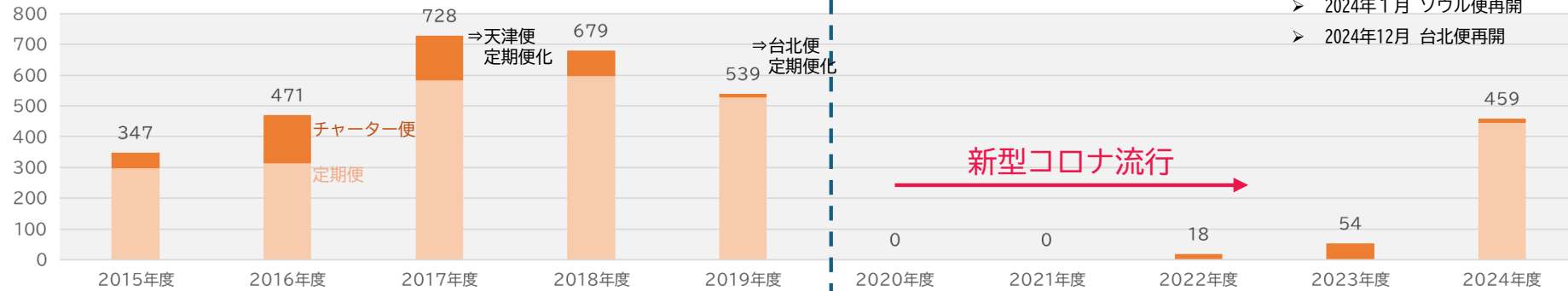


Ⅲ－４．山形空港の国際チャーター便就航状況④〔他空港就航状況(1)〕

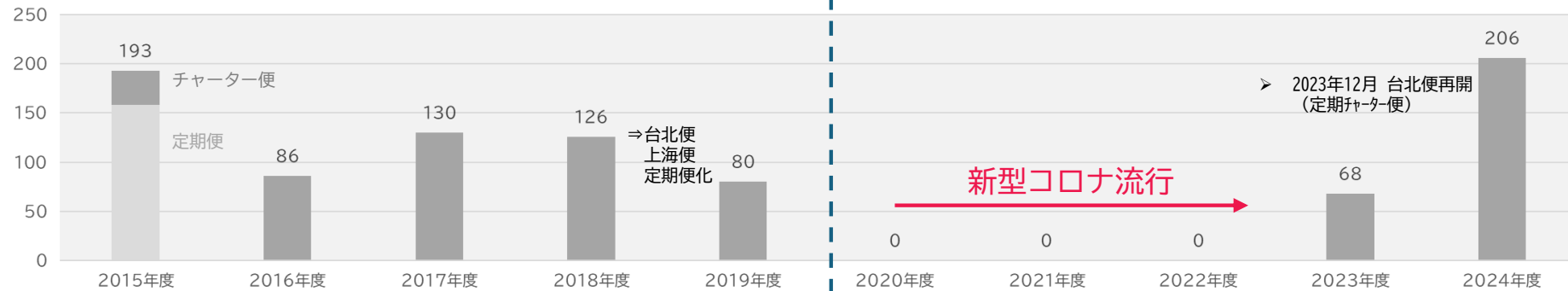
- コロナ禍を経て、周辺空港では国際チャーター・定期便の運航が再開、運航規模は回復しつつある。

■ 運航便数実績

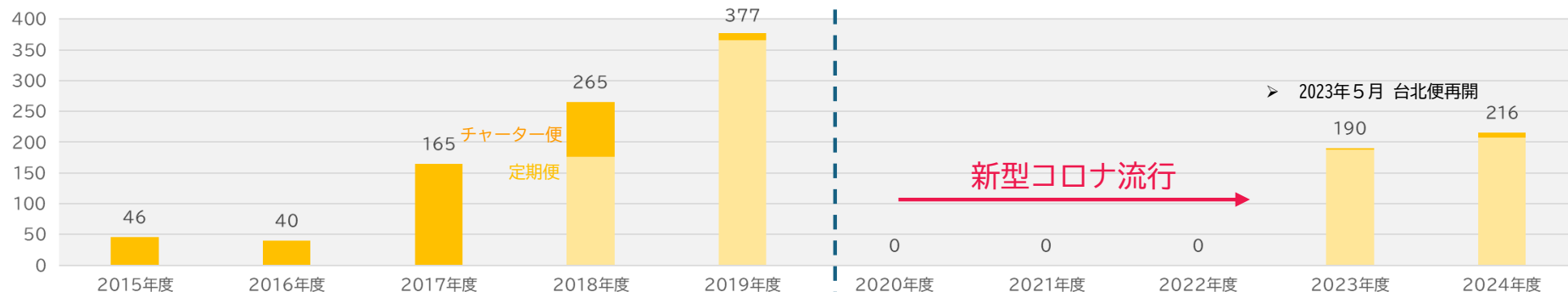
青森空港



秋田空港



花巻空港

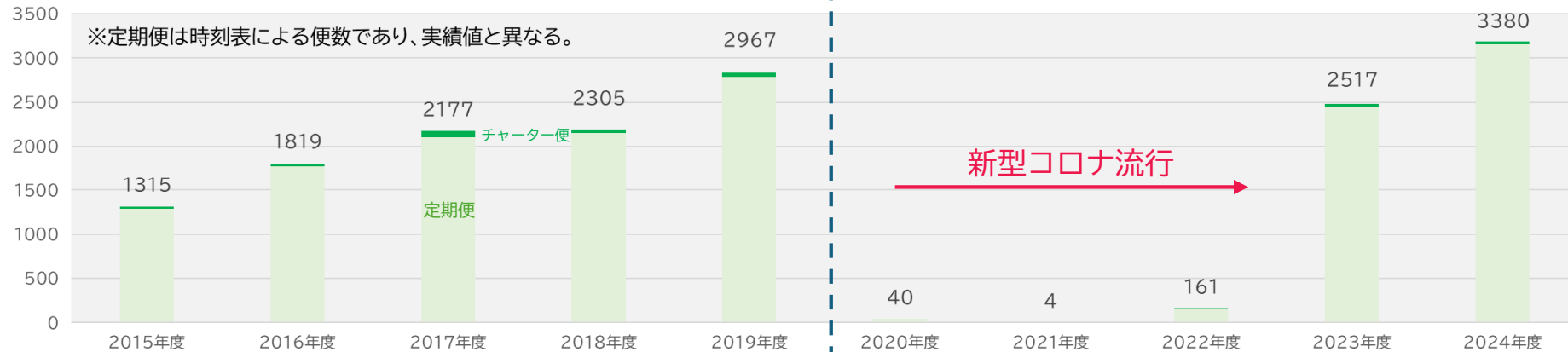


Ⅲ－４．山形空港の国際チャーター便就航状況④〔他空港就航状況(2)〕

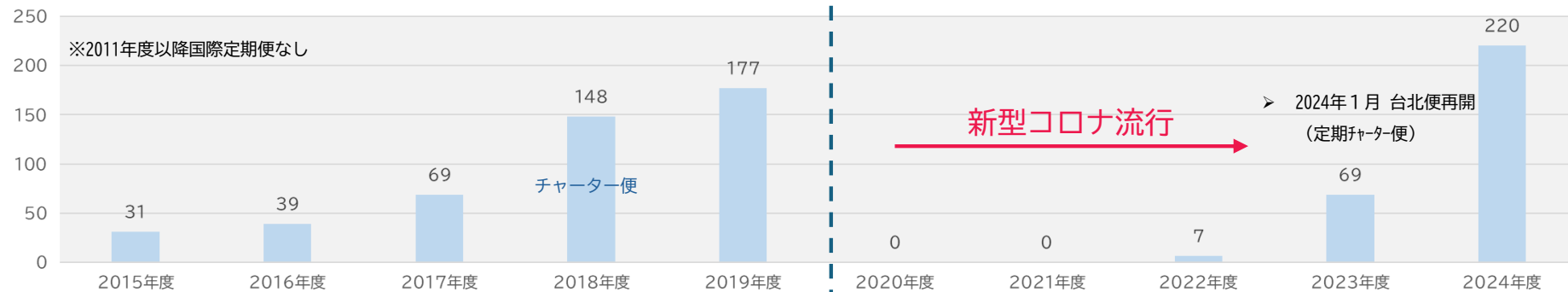
- コロナ禍を経て、周辺空港では国際チャーター・定期便の運航が再開、運航規模は回復しつつある。

■ 運航便数実績

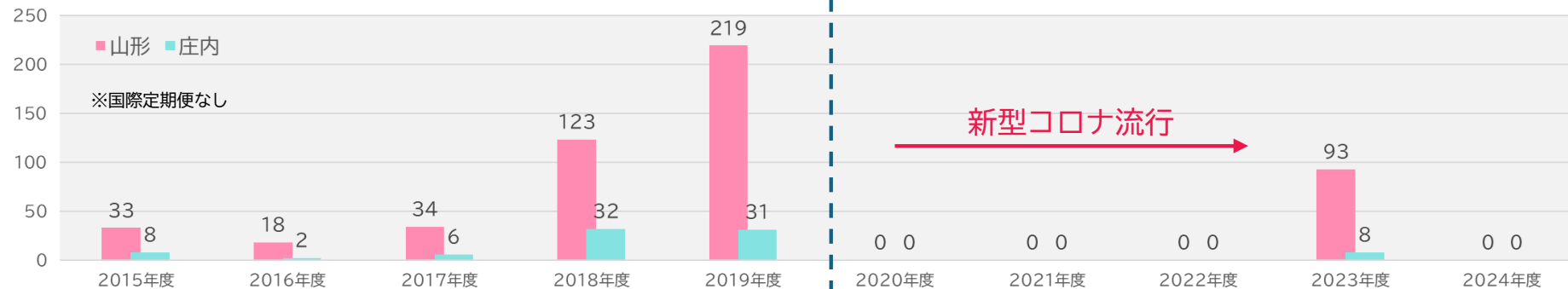
仙台空港



福島空港



山形空港 庄内空港



Ⅲ－５．山形空港の航空貨物輸送の状況

- 山形空港では、さくらんぼの最盛期を迎える時期に、羽田便と伊丹便で航空貨物としてさくらんぼを含む一般貨物を輸送している。貨物量は年々減少傾向にある。

■ 対象便

日本航空（JAL） 山形－羽田便、山形－伊丹便

■ 積載量

E 190（95席、羽田便2便、伊丹便1便）：1便あたり最大450kg

E 170（76席、伊丹便2便）：1便あたり最大300kg

■ 貨物取扱量の推移（R元～R6年度）

	R元年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
実施期間 ※（ ）内は貨物取扱 のあった日数	21日(20日) 【6/10～6/30】	21日(15日) 【6/10～6/30】	21日(14日) 【6/10～6/30】	22日(16日) 【6/9～6/30】	22日(12日) 【6/7～6/22】
山形空港発	15,113	14,286	12,669	11,305	6,149
①さくらんぼ	15,113	14,286	12,669	11,283	6,149
羽田便	4,567	5,376	1,470	381	704
伊丹便	10,546	8,910	11,199	10,902	5,445
②一般貨物 （精密機器、動物等）	0	0	0	22	0
山形空港着	0	1	0	11	3
発着合計	15,113	14,287	12,669	11,316	6,152

※令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により中止

（単位：kg）



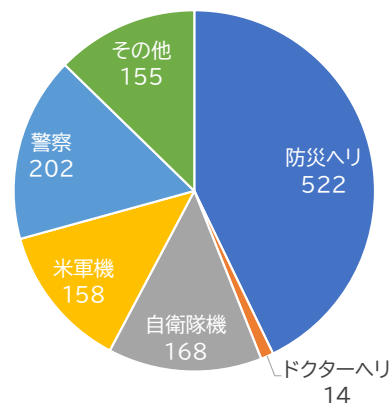
R6年度の状況

Ⅲ－6．東日本大震災時の山形空港の活用

- 2011年3月の東日本大震災では、太平洋側で大きな被害が生じる中で、24時間運用を行い他県から多数のヘリコプターや旅客機を受け入れ、災害対応機の活動拠点として機能した。
- また、新幹線の寸断や仙台空港の津波浸水などの幹線交通網の寸断に対し、臨時便の運航や通常より座席数の多い機体への変更など、各地との輸送力の強化により代替空港としての役割を果たした。

東日本大震災時 救援機発着実績

3/12～5/31
計 1,219回



ヘリの受入れ状況

就航機材の大型化

- 普段はリージョナル機が運航していた羽田便も、利用ニーズに対応するため中型ジェットも運航



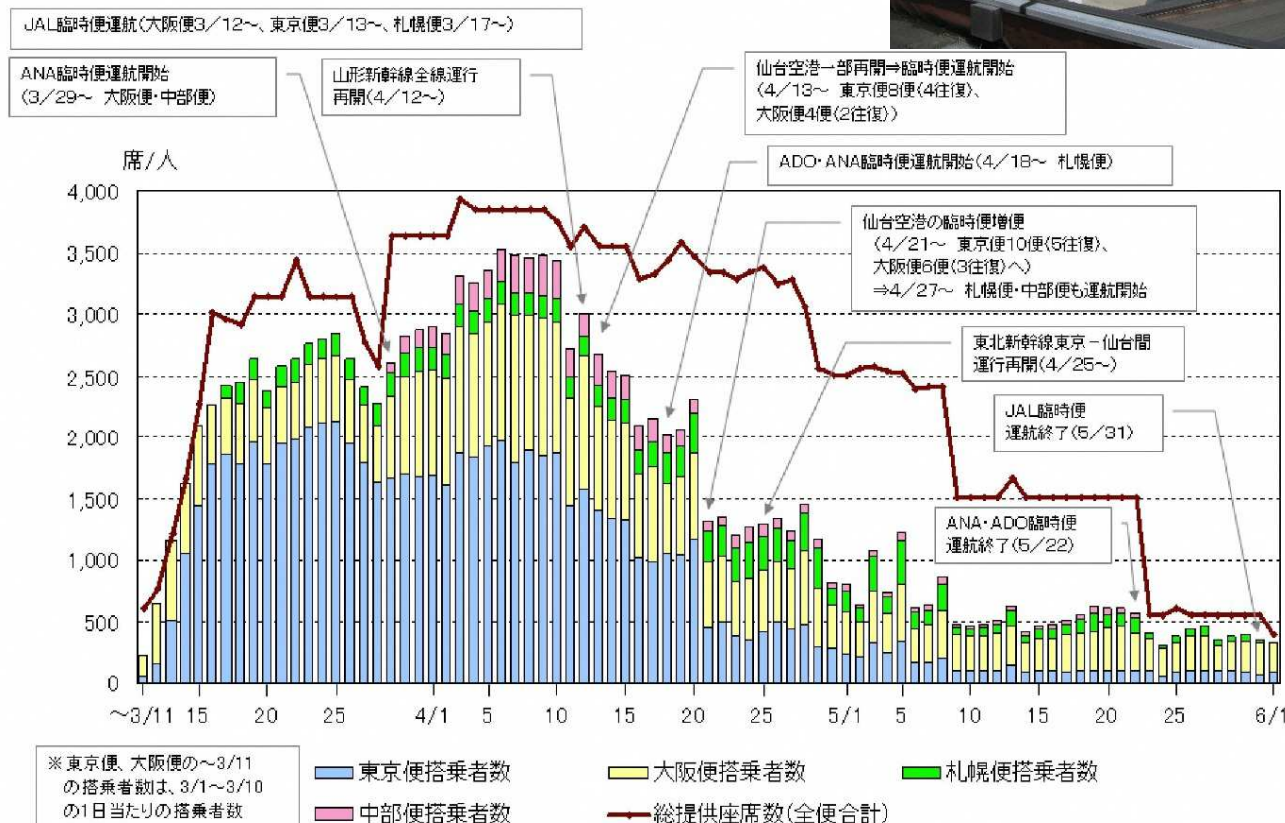
リージョナルジェット機
CRJ200(50席)



中型ジェット機
B767 (261席)

山形空港での輸送力の強化

- 東京路線を中心に輸送力強化。
- 発災前、5往復/日だった運航数は、最大17往復/日（4月3日）に増大した。
- 3月12日の臨時便就航以降、5月末までに133,896人が利用。



IV－１．空港機能強化に向けた取組み一覧

- これまで検討した山形空港の機能強化において、空港が目指す将来像の実現に向けて考えられる取組をまとめた。
- 特に、空港施設等に関する取組(下部赤字)については次ページ以降のとおり。

◆航空ネットワークの維持拡大

(１) 既存路線の利用拡大

☞ SNS等を活用した多様な情報発信、既存路線のインセンティブ策 等

(２) 国内新規路線の拡大

☞ 航空会社への働きかけ、新規路線のインセンティブ策 等

(３) 国際チャーター便等の増加

☞ トップセールスの実施（台湾、タイ等）

東北各県と連携したインバウンド誘致策の検討

グランドハンドリング等受け入れ体制確保に向けた調整、支援 等

◆空港施設機能の強化

(１) 増便・新規受け入れの能力強化

☞ 誘導路やエプロンなど空港施設の整備・拡張 等

(２) インバウンドの受入能力強化

☞ 国際線の中・大型機対応に向けたエプロンスポットの整備

中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討 → 資料IV－４ 等

(３) 旅客ターミナルビルの受入対応強化等

☞ 旅客ターミナルビル動線分離等 → 資料IV－５ ※平成29年度実施例

空港用地上支援車両の導入 → 資料IV－６ ※現在事業中

物流機能の充実に向けた検討 → 資料IV－８

空港の脱炭素化推進 → 資料IV－11 ※R7計画策定済み

C I Q検査スペースの整備 等

◆空港利用者サービス強化

(１) 空港ビルサービスの強化

☞ 空港内案内所の多言語観光案内、空港の情報発信充実 → 資料IV－２

資料
IV－２

チェックイン、手荷物返却、搭乗待合室等の改善 → 資料IV－３ 等

(２) アクセス交通の充実強化

☞ 空港と駅・県内観光地を結ぶ二次交通の充実 → 資料IV－２

空港駐車場の混雑への対応 → 資料IV－７ 等

(３) 空港の賑わいの創出

☞ 地域・地元企業と連携したイベント・キャンペーン → 資料IV－３

「空の日」をはじめとした空港でのイベント開催 → 資料IV－２ 等

◆安全・安心の確保強化

(１) 航空機安全運航の強化

☞ 滑走路端安全区域（RESA）整備 ※R7整備完了

安全性向上に向けた検討（航空保安施設） → 資料IV－９ 等

(２) 災害時における空港の活用に向けた検討

☞ 災害時における空港の活用に向けた検討 → 資料IV－10 等

(３) 老朽化対策等

☞ 老朽化した施設、消防・除雪車両の更新

「山形空港における自然災害に対する業務継続計画」 等

IV－２．既存路線の利用拡大やアクセス交通の充実強化

- 山形空港の利用拡大については、県、市町村、経済団体等により構成する山形空港利用拡大推進協議会が中心となって取組みを進めている。

■ 助成・補助関係

（１）修学旅行・部活動等応援ツアー支援助成

- 地域単位の団体等による航空利用を促進し当面の利用者増加を図るとともに、児童期の航空機利用により将来の航空需要の創出に繋げていく。

（２）近隣空港との連携事業（空港間のレンタカー活用に対する助成）

- 仙台空港や庄内空港との連携を図り、当該区間の二次交通の拡充を図ることにより、山形空港の利用拡大に繋げていく。

（３）リピーター助成

- 空港を多く利用する企業・個人に対して助成し、空港利用に積極的な企業・個人を増やしていく。

（４）リージャスエクスプレス ラウンジ等利用助成

- 羽田空港到着後又は出発前の待ち時間を活用した会議や仕事などのビジネス利用を支援し、羽田便利用に積極的な企業を増やしていく。

■ 二次交通への支援

<山形空港からのバス・ライナーの運行支援>

- 山形空港シャトル／山形空港ライナー／観光バス／観光ライナー

<他空港との相互利用促進>

- 仙台空港と連携し、二次交通としてレンタカーの相互乗り捨てに対する支援
- 羽田便が運航する庄内空港と連携した共同キャンペーンの実施や二次交通の整備（例：レンタカーの相互乗り捨てに対する支援）、周遊モデルルートの特典など、相互インアウトの拡大に向けた取組みを実施

■ インバウンド対応

- 多言語で観光や二次交通等に対応する総合案内窓口の継続
- 外国語に対応した二次交通Web予約システムの運用
- インバウンド需要の取り込みに向け、JAL海外支店等と連携した海外現地での広報活動や乗継利用旅行商品造成の支援等を実施

■ イベント関係

（１）第11回日本各地の名産・観光巡りフェア（FDA就航地フェア）

期 日：令和7年4月12日～13日
会 場：オアシス21（名古屋市）
内 容：FDA便を利用した山形県への誘客を図るため、本県の観光と名古屋便のPR及び物産の販売を実施。



（２）夏のおいしいプレゼントキャンペーン

期 日：令和7年6月19日～8月28日
会 場：山形空港
内 容：山形空港到着便利用者に対し、各市町村の特産品等をプレゼント。

（３）山形空港就航地フェア

期 日：令和7年10月13日
会 場：やまぎん県民ホールイベント広場
内 容：航空会社、山形空港の就航先・乗継就航先の自治体がPRブースを設置し、ステージ上で路線や就航先のPRを実施。

IV-3. 空港ビルサービスの強化や空港の賑わいの創出(1)

- 山形空港ビル(株)では館内スペースを利用して、地域と連携した館内展示・イベント等の実施や、設備更新・ユニバーサルデザイン対応等に取り組んでいる。

■ 地域連携・館内展示

- 空港ビルを活用し、四季折々の様々な花きや伝統工芸品の展示、伝統文化、お祭りなど、地域に根差した様々な発表・PRの場として地域連携を実施している。

【活用事例】

- ・ 地元学生の活動展示
- ・ 自治体の花き・観光PR
- ・ 一般団体・個人の作品展
- ・ 地元オーケストラの音楽活動 など



〔村山産業高校 Welcomeボード〕



〔県内酒蔵と連携した新酒フェア〕



〔東北芸工大「願いハナガサプロジェクト2024」〕



〔舟越俊雄「空港への想い」油絵展〕



〔山形交響楽団ミニコンサート〕



〔紅花/紅花資料館等〕

■ 空港内施設・設備

・ ユニバーサルデザイン対応

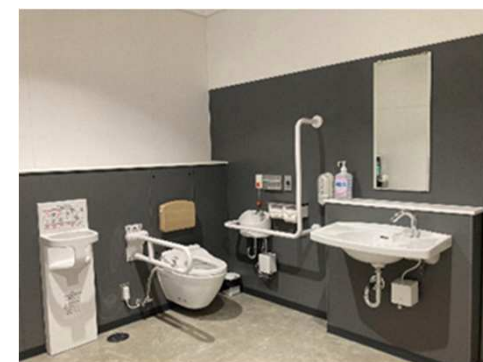
- 館内エレベーターの更新やバリアフリースイレへの改装、アクセシブルツアーへの協力など、設備の更新やUD対応に取り組んでいる。

・ 館内の木質化

・ 省エネ・SDGs対応



バリアフリー対応のエレベーターに更新



2階搭乗待合室内の喫煙所を、バリアフリースイレに改装

IV－3. 空港ビルサービスの強化や空港の賑わいの創出(2)

- 他空港の例では、賑わい創出として、道の駅と一体となった空港や温泉地としての特徴を活かした空港内での足湯設置をしている事例もある。
- また、空港内において特産品の製造と販売を行い、出来立ての特産品を提供している空港もある。

■ 空港と道の駅の併設

○全国の道の駅1,230駅中、空港と道の駅が一体となっているのは、大館能代空港（秋田県）と、能登空港（石川県）の2か所のみ

（1）道の駅「大館能代空港」

- ・1998年7月に空港が開港し、2010年9月に道の駅として登録
- ・「忠犬ハチ公」にちなんで毎月「8」のつく日にお客様を秋田犬がお出迎え



（2）道の駅「のと里山空港」

- ・2003年7月に空港が開港し、同年8月に道の駅として登録
- ・2021年防災と災害支援拠点としての「防災道の駅」として選定（石川県内では唯一）
- ・2024年レストラン棟「NOTOMORI」オープン。
被災地域で高いニーズを得ていた6つの飲食店が軒を連ねるとともにコワーキングスペースも整備。



■ 空港内での温泉施設

（1）大分空港 足湯

特徴：別府温泉と同じ単純泉が源泉掛け流しで楽しめ、ハーブやゆずを用いた「イベント湯」も定期的の実施。更衣室を備え、靴下やストッキングを履いたままでも入浴できるビニールソックスを無償提供。



（2）鹿児島空港 天然温泉足湯おやっとなさあ

特徴：「おやっとなさあ」は、鹿児島弁で「お疲れ様」、「ご苦労様」という意味。足湯のコンセプトは、「鹿児島らしい」・「温かみのある」・「人にやさしい」施設。桜島や霧島をイメージした石製の山から温泉が注ぎ、屋根や梁・柱等の木造部分には県産材を使用



■ 空港での特産品の製造・販売

○那覇空港内ヘリオス那覇エアポートブルワリー

- ・泡盛、クラフトビール、ウィスキー等を製造するヘリオス酒造(株)が、2022年10月に那覇空港内にビール醸造所を開設し、ビール製造とともに、レストランをオープン。
- ・醸造タンクを眺めながら目の前で作られる出来立てのおいしいビール（ゴーヤなどの沖縄らしいフレーバーもある）と地元の料理を楽しむことができる。



IV－4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討①〔必要滑走路長〕

- 日本から遠く離れた海外から山形空港へ航空機を受け入れるためには、航続距離の長い大型の航空機が必要となり、大型の航空機が離発着するためには長い滑走路が必要となる。
- タイやシンガポールなどから来る航空機は、山形空港の滑走路長(2,000m)では離発着できない場合が多い。

■ 東南アジア航空会社の代表的な航空機による必要滑走路長

<div>フィリピン 3,270km</div> <div>カンボジア 4,540km</div>								
機 材	座席数 (席)	最大離陸 重量(t)	航続距離 (km)	香港 3,070km	ベトナム 3,820km	タイ 4,760km	シンガポ ール 5,530km	インドネシア 6,040km
B737-900	189	74.4	5,080	2,600	2,800	3,000	—	—
B737-800	177	70.5	6,260	1,800	2,000	2,200	2,500	2,500
A321neoLR	206	97.0	7,400	1,750	1,900	2,100	2,300	2,400
B737MAX8	178	82.2	6,570	1,800	1,800	1,900	2,100	2,100
A321neo	220	97.0	5,950	1,750	1,850	1,950	—	—
A320neo	165	79.0	6,300	1,600	1,700	1,800	2,000	—
				貨物ありの場合に滑走路2,000mで就航可能な国 ←		貨物なしの場合に滑走路2,000mで就航可能な国 ←		

※この検討結果は、航空機メーカーの公表資料にある標準的な状況下で試算したものであり、実際には気象条件や、航空機のエンジンタイプ、整備員の重量、さらに航空会社各社の運航基準など様々な条件の変化によって必要滑走路長は異なる。(条件：旅客満席、貨物なし、飛行条件は30℃の検討結果)

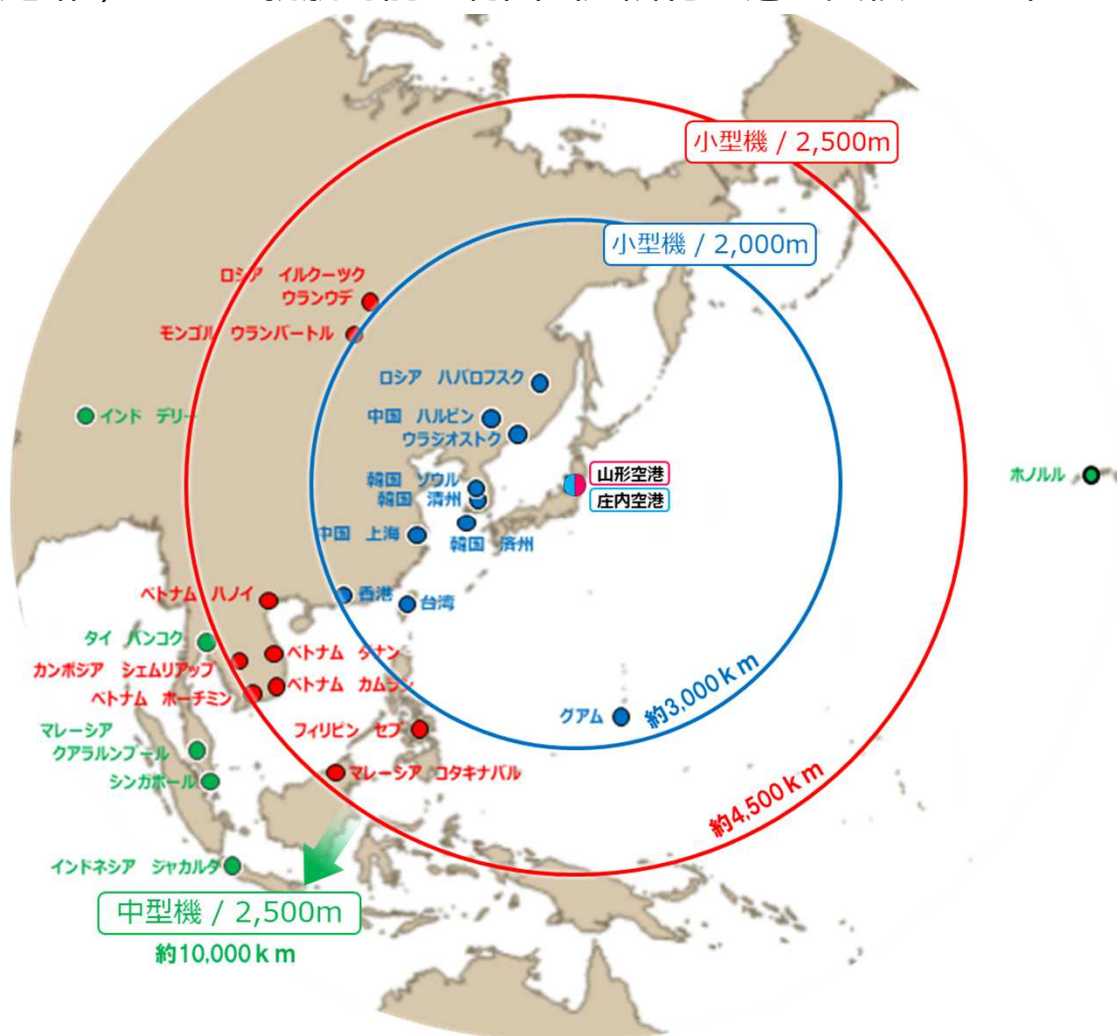
※「—」は最大旅客数の場合に、航続距離が短くなり運航不可であることを示す。

⇒ ASEANなどの中長距離国は、航続距離が長くなるため、搭載燃料が増え、大型の航空機が必要となる。

IV－4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討②〔就航可能範囲〕

- 本県空港へのチャーター機(小型機)は、台湾など近距離国に留まるが、滑走路2,500mでは、その圏域はベトナムやフィリピン等まで拡大する。
- また、滑走路2,500mでは、就航距離の長い中型機も就航も可能となり、ASEAN全域、さらにはホノルルまでを圏域とすることが可能。

■ 滑走路2,500mで就航可能な範囲（近隣他空港の実績による）



空港	就航実績
秋田空港	ベトナム、カンボジア、タイ、ホノルル
花巻空港	ベトナム、タイ、ホノルル
福島空港	ベトナム、カンボジア、モンゴル、タイ、シンガポール、インドネシア、ホノルル
新潟空港	ベトナム、カンボジア、モンゴル、フィリピン、マレーシア、タイ、ホノルル、イタリア

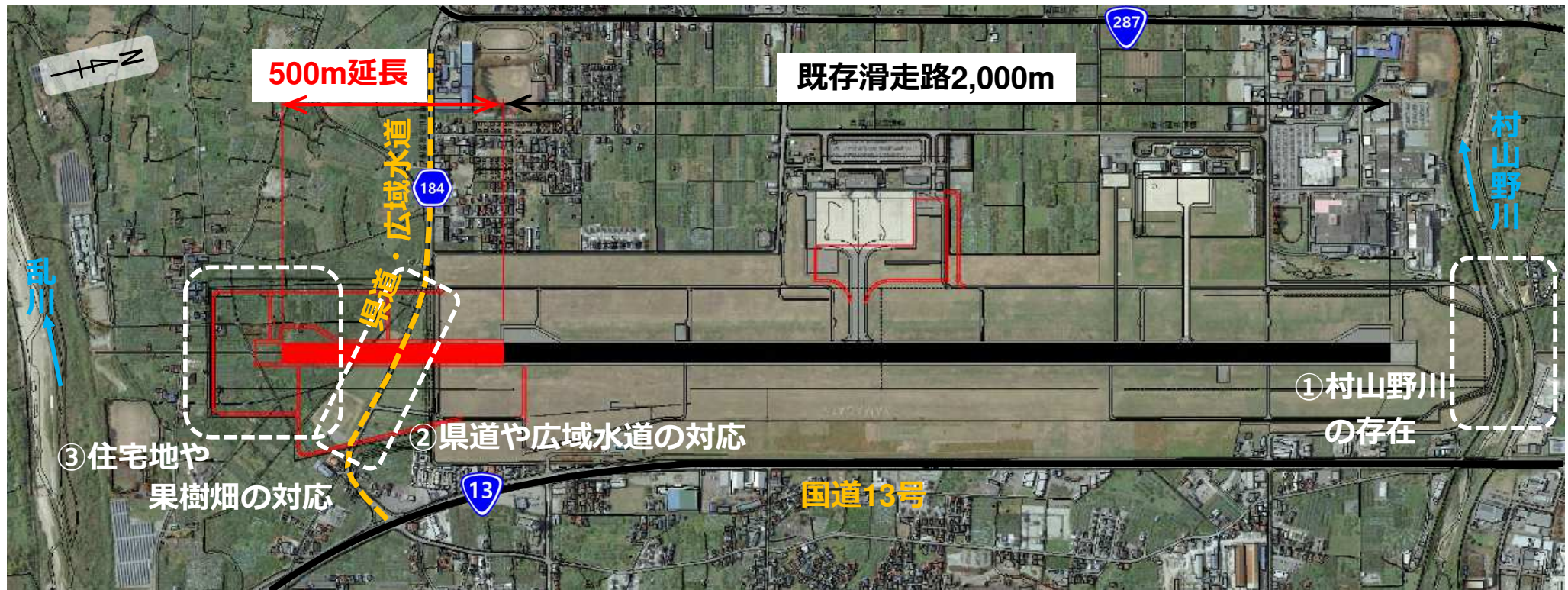
IV-4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討③〔滑走路延長イメージ〕

R6検討会で提示



- 山形空港の滑走路延長に際し、北側にある村山野川や南側にある県道(管径500mmの広域水道が埋設)、住宅(天童市向原地区)や果樹畑を考慮しなければならない。
- 村山野川の存在から南側へ延長することとした場合、県道は地下化、広域水道は付替え、住宅地や果樹畑は補償対応することが考えられ、概算事業費は210億円と推計される。

■ 500m延長のイメージ



■ 滑走路延長に要する全体事業費

用地取得及び補償：用地取得・物件移転補償、果樹補償、騒音補償、周辺環境整備、送電鉄塔補償

補償工事：県道地下化、広域水道付替え、雨水排水付替え

本工事：滑走路延長

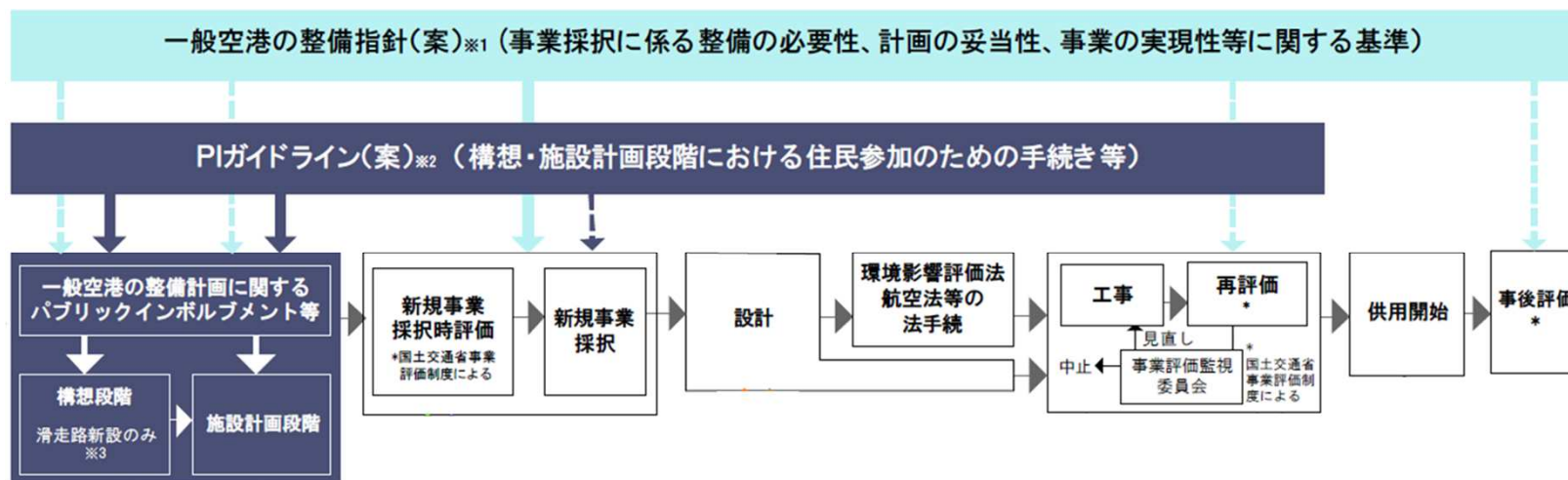
建築工事：消防車庫、除雪車庫

約210億円

IV-4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討④〔事業プロセス〕

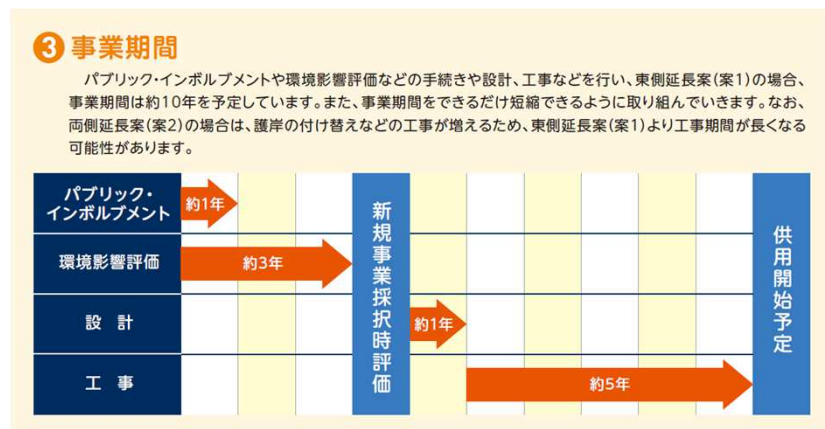
- 滑走路延長に向けては、パブリックインボルブメント（PI）や環境影響評価の実施を踏まえ、新規事業採択時評価を実施するプロセスを経る必要がある。
- 滑走路延長を検討している他空港では、PI実施から供用開始まで6～9年の事業期間を想定している。

■ 滑走路延長事業の一般的なプロセス



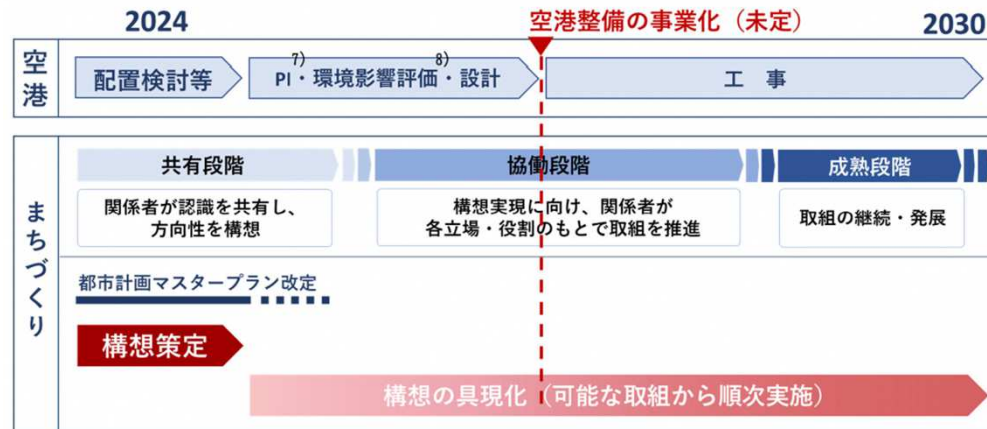
資料：一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)（国土交通省）

■ 他空港の事例①（佐賀空港）



資料：佐賀空港PIレポート（佐賀県）

■ 他空港の事例②（丘珠空港）



資料：札幌丘珠空港と周辺地域の共生に関する基本構想（札幌市）

(参考) 航空分野における費用対効果分析に関する検討委員会

- 国土交通省では、航空分野における費用対効果分析に関する検討会を、令和7年度から開催している。
- 関係マニュアルの改定について、急激なインバウンド需要の増加等による社会情勢の変化やニーズに対応するべく、多角的な視点で検討を行うこととしている。



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和7年11月6日
航空局 総務課 企画室
航空ネットワーク部 空港計画課
交通規制部 交通規制企画課

第1回 航空分野における費用対効果分析に関する 検討委員会の開催について

航空局においては、空港整備事業・航空路整備事業ごとに費用対効果分析マニュアルを策定・改定し、公共事業評価を行ってきました。
このたびの公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針の改定を踏まえ、関係マニュアルを改定すると共に、急激なインバウンド需要の増加等による社会情勢の変化やニーズに対応するべく、多角的な視点で検討を行うため、「第1回航空分野における費用対効果分析に関する検討委員会」を開催します。

1. 日 時：令和7年11月10日（月）10：00～12：00（WEB形式と対面形式の併用）
 2. 場 所：合同庁舎2号館 低層棟共用会議室1
（東京都千代田区霞が関2丁目1番2号）
 3. 構成員：別紙のとおり
 4. その他：
 - 傍聴は、報道関係者に限り可能です。会場でのカメラ撮りは会議冒頭（委員長挨拶まで）のみ可能とします。
 - 会場でのカメラ撮り又はWEBでの傍聴を希望される方は、11月7日（金）15時まで以下のとおり電子メールにて登録願います。
- 【連絡先】 hqt-jcabanpd-kikaku★gxb.mlit.go.jp（「★」を「@」（半角）に置換）
 【件 名】（傍聴希望）航空分野における費用対効果分析に関する検討委員会
 【本 文】社名、氏名（ふりがな）、連絡先（メールアドレス、電話番号）、
 傍聴の方法（会場又はWEB）、撮影機材（テレビカメラ等）
 ※ 取得した個人情報は適切に管理し、必要な用途以外に利用しません。
 ※ WEBでの傍聴は、通信設備の都合により1社につき1回線とします。

<問合せ先>

航空局 総務課 企画室 眞田、菅原

TEL：03-5253-8111（内線49-636、48-190）、03-5253-8695

別 紙

航空分野における費用対効果分析に関する検討委員会

委員名簿

【委員】

<学識経験者> ※五十音順、敬称略

大串 葉子	同志社大学大学院ビジネス研究科 教授
加藤 一誠	慶応義塾大学商学部 教授
加藤 浩徳	東京大学大学院工学系研究科 教授
轟 朝幸	日本大学理工学部 教授
平田 輝満	茨城大学大学院 教授
眞中 今日子	中央大学経済学部 准教授
屋井 鉄雄	東京科学大学 特任教授

<行政関係者>

魚谷 憲	国土交通省大臣官房技術審議官（航空）
早川 哲史	国土交通省大臣官房公共事業調査室長
後藤 暢子	国土交通省航空局総務課企画室長
楠山 哲弘	国土交通省航空局航空ネットワーク部空港計画課長
金籠 史彦	国土交通省交通規制部交通規制企画課長
勝谷 一則	国土交通省国土技術政策総合研究所空港研究部長

IV-4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討⑤〔空港整備事業(1)〕

- 特定地方管理空港の整備には、通常の補助事業(55%)と地方空港整備特別事業(40%)がある。

■ 空港整備事業費における国の負担率及び補助率一覧表

空港の分類		設置・管理者	負担・補助等の別	施設	新設又は改良					災害復旧	地方空港整備特別事業
					一般	北海道	離島	奄美	沖縄		
国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港	東京国際空港	国土交通大臣	負担	基本施設	100 (%)	—	—	—	—	100	—
			〃	附帯施設	100	—	—	—	—	100	—
	上記空港を除く国管理空港	国土交通大臣	負担	基本施設	2/3	85	80	—	95	80	—
			〃	附帯施設	100	100	100	—	100	100	—
	特定地方管理空港 (山形空港)	(設置) 国土交通大臣	負担	基本施設	55	2/3	80	—	90	80	—
		(管理) 地方公共団体	補助	附帯施設	55以内	2/3以内	80	—	90	80以内	40以内 0
国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港	地方管理空港 (庄内空港)	地方公共団体	負担	基本施設	50	60	80	80	90	80	—
			補助	附帯施設	50以内	60以内	80	80	90	80以内	40以内 0
自衛隊共用空港		防衛大臣	負担	基本施設	2/3	85	—	—	—	80	—
			〃	附帯施設	100	100	—	—	—	100	—
通勤ター空港		地方公共団体	補助		40						

① 基本施設とは、滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン、照明施設及び政令で定める空港用地をいう。

② 附帯施設とは、排水施設、護岸、道路、自動車駐車場及び橋をいう。

③ 一般及び北海道については、空港法及び同法施行令による。

④ 離島の特例は、離島振興法による。

⑤ 奄美群島の特例は、奄美群島振興開発特別措置法及び同法施行令による。

⑥ 沖縄の特例は、沖縄振興特別措置法及び同法施行令による。

⑦ 後進地域の地方公共団体については、後進地域の開発に関する公共事業に係る国の負担割合の特例に関する法律により、負担金の軽減又は補助金の嵩上げが行われる。

⑧ 地方空港整備特別事業とは、空港法附則第7条第2項の規定により国が40/100以内の補助を行うことができる滑走路延長事業、ILSの高カテゴリー化に伴う照明施設等を整備する事業をいう。

IV－4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討⑤〔空港整備事業(2)〕

- 法令上、輸送需要に応じた航空機材(例：中型機等)が発着できる滑走路長よりも長い滑走路を整備する場合、「①積雪凍結時の発着の制約緩和のため」「②国際交流による地域経済発展の施策実施のため」の場合は国から40/100の補助を受けることが可能とされている。

■ 空港法 附則第7条（地方管理空港における工事費用の負担等の特例）より

第1項 （略）

第2項 前項の規定により地方公共団体が工事を施行する場合には、国は、当分の間、予算の範囲内で、当該工事のうち空港の利用者の利便の向上又は地域経済の発展に特に資するものとして政令で定めるものに要する費用の百分の四十以内を当該地方公共団体に対して補助することができる。

第3項 （略）

■ 空港法施行令（政令） 附則第4条より

第1～2項 （略）

第3項 法附則第七条第二項の政令で定める工事は、次に掲げる工事とする。

- 一 一般公衆の利用に供する目的で当該空港と他の地点との間の路線における輸送需要に対応した輸送力を有する航空機が発着することができる長さを超えてその滑走路を延長する工事及び当該工事と併せて施行されるべき着陸帯、誘導路、エプロン若しくは照明施設の改良又は空港用地の造成若しくは整備の工事であつて、次に掲げるもの

- イ 積雪又は凍結の状態にある滑走路における航空機の出着の制約を緩和するために必要な工事

- ロ 国際交流の促進を通じた地域経済の発展を図るための施策を実施するために必要な工事

二 （略）

IV－4. 中・大型機受入に向けた滑走路延長の検討⑥〔他空港の状況〕

- 都道府県で管理している空港の滑走路長は2,000mの空港が多いが、東北では山形県以外の県が2,500m以上の滑走路を保有している。
- 富山空港、佐賀空港は滑走路長2,000mであるが、国際便(定期)の就航が多い。
富山空港:大連、上海 ※運休中:ソウル、台北 佐賀空港:台北、上海、ソウル ※運休中:西安〔令和6年11月時点〕

■ 地方管理空港（特定地方管理空港含む）における滑走路長と着陸回数・利用者数 ※青枠内は東北管内の空港

区分	都道府県	空港名	滑走路長	令和5年度着陸回数(回)			令和5年度利用者数(人)				令和元年度着陸回数(回)			令和元年度利用者数(人)		
				国際	国内	計	国際	国内	計	R元比	国際	国内	計	国際	国内	計
地方管理空港	青森県	青森空港	3,000	58	8,698	8,756	13,662	1,155,776	1,169,438	98.1%	272	8,142	8,414	63,046	1,129,318	1,192,364
地方管理空港	岡山県	岡山空港	3,000	507	5,021	5,528	139,115	1,144,615	1,283,730	85.6%	1,345	4,631	5,976	256,015	1,243,679	1,499,694
地方管理空港	岩手県	花巻空港	2,500	99	5,343	5,442	31,245	451,799	483,044	98.3%	194	5,407	5,601	43,412	447,768	491,180
特定地方管理空港	秋田県	秋田空港	2,500	36	8,930	8,966	11,208	1,197,360	1,208,568	91.9%	40	8,850	8,890	7,030	1,308,653	1,315,683
地方管理空港	福島県	福島空港	2,500	37	3,877	3,914	11,301	220,936	232,237	88.2%	92	4,303	4,395	20,707	242,582	263,289
地方管理空港	静岡県	静岡空港	2,500	376	4,587	4,963	107,011	418,620	525,631	69.8%	1,273	4,445	5,718	275,733	476,821	752,554
地方管理空港	兵庫県	神戸空港	2,500	8	17,337	17,345	17	3,443,779	3,443,796	104.6%	9	16,414	16,423	74	3,292,224	3,292,298
特定地方管理空港	山口県	山口宇部空港	2,500	13	4,161	4,174	4,443	865,501	869,944	90.2%	10	4,159	4,169	2,129	962,834	964,963
特定地方管理空港	山形県	山形空港	2,000	51	3,687	3,738	12,763	352,967	365,730	103.0%	118	3,952	4,070	29,505	325,737	355,242
地方管理空港	山形県	庄内空港	2,000	4	2,376	2,380	1,068	347,033	348,101	81.0%	18	2,262	2,280	3,823	426,046	429,869
地方管理空港	秋田県	大館能代空港	2,000	0	1,171	1,171	0	177,025	177,025	115.1%	0	794	794	0	153,743	153,743
地方管理空港	富山県	富山空港	2,000	184	3,284	3,468	41,341	329,183	370,524	68.0%	553	3,332	3,885	108,787	436,446	545,233
地方管理空港	石川県	能登空港	2,000	4	1,275	1,279	890	114,231	115,121	68.9%	7	1,551	1,558	1,615	165,493	167,108
地方管理空港	長野県	松本空港	2,000	0	4,057	4,057	0	259,436	259,436	165.2%	29	3,341	3,370	1,983	155,053	157,036
地方管理空港	和歌山県	南紀白浜空港	2,000	6	2,345	2,351	1,306	229,607	230,913	130.4%	0	2,422	2,422	0	177,135	177,135
地方管理空港	鳥取県	鳥取空港	2,000	5	2,633	2,638	1,011	374,088	375,099	94.6%	37	2,537	2,574	6,848	389,561	396,409
地方管理空港	島根県	出雲空港	2,000	2	6,510	6,512	620	1,014,527	1,015,147	99.9%	20	6,857	6,877	1,862	1,014,079	1,015,941
地方管理空港	島根県	石見空港	2,000	0	806	806	0	133,559	133,559	92.2%	0	866	866	0	144,814	144,814
地方管理空港	佐賀県	佐賀空港	2,000	312	3,367	3,679	99,021	443,505	542,526	74.2%	565	4,289	4,854	148,732	582,244	730,976

出典：数字でみる航空2020、2024（一般財団法人日本航空協会）

IV-5. 旅客ターミナルビル動線分離

- 国内線増便や国際チャーター便を多く受け入れるための対策として、平成29年度に空港ビルの機能強化(国際線と国内線の動線分離)を実施した。

■ 山形空港ビルの機能強化の背景

- ① 空港利用者が航空機に搭乗する際、ハイジャックやテロなどの行為を未然に防止するため保安検査を行っている。また、国際便の場合は、CIQ (Customs: 税関、Immigration: 出入国管理、Quarantine: 検疫) といった手続きが必要。
- ② 国内定期便がおおよそ1時間間隔で離着陸していたため、国内線利用客と同じ動線を利用する国際チャーター便については、離着陸できる時間帯が極めて限定されている状況にあった。
- ③ 海外の航空会社が希望するチャーター便の運航スケジュールの確保や、海外旅行会社による本県向けの旅行商品の造成が困難になるとの問題が顕在化しており、早急な対策を講じる必要があった。

■ 平成29年度に実施した対策

(1) 国際線と国内線の動線分離

- ① 保安検査装置の増設
- (2) 国内線施設についても必要な施設を整備
 - ① 国内線待合室の増設
 - ② エレベーター、階段の増設
 - ③ 国内線荷物受取所、ベルトコンベアの増設



写真. II-2-1

山形空港の保安検査装置



X線手荷物検査装置

X線を照射し画像に反映する装置

液体物検査装置

開封することなく容器内の液体種別を判定
※国内線、乗継検査場に設置



門型金属探知器

電磁場を利用し金属を検知



ボディスキャナー

ミリ波を利用し人体表面の異物を検知



図. II-2-1
保安検査装置

(国際線では原則としてボディスキャナーを使用)

国内線と国際線の動線が分離されていない場合、国際チャーター便の受入は13:40~16:05の間に限定される。

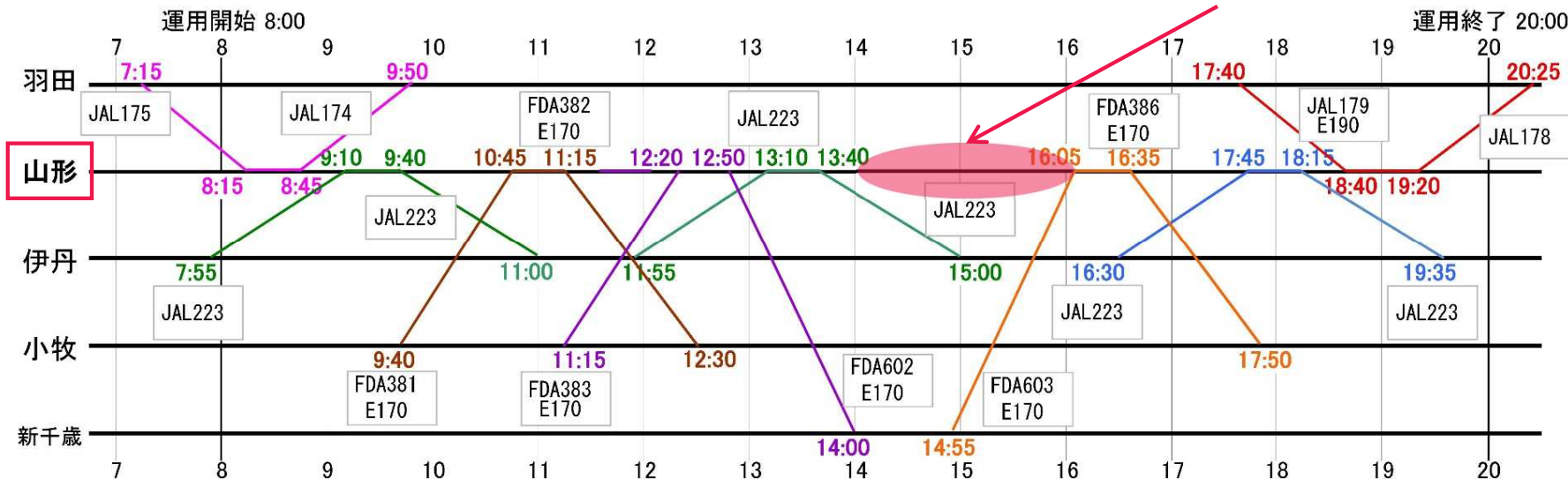


表. II-2-1 国際チャーター便受入可能時間帯 (平成30年3月ダイヤ: ビル対策時)

IV－6．空港用地上支援車両の導入

- 国際チャーター便の受入を円滑に進めるために、空港用地上支援車両(ハイリフトローダーやコンテナドーリー)の導入を進めることとしている。

■ 山形空港におけるハイリフトローダー導入の背景

①新型コロナ等の影響により、空港における人材が流出し、特に地上業務(グランドハンドリング業務)の従事者が不足している。

②このため、山形空港において業務の省力化に寄与する機材を導入することにより、生産性向上及び従事者の処遇改善を推進するとともに、国際チャーター便の誘致拡大に繋げ、加速化するインバウンド需要に対応する。

■ 取組内容

山形空港におけるG S E (Ground Support Equipment : 空港の地上業務に使用する機材の総称) を以下のとおり導入予定

- ・コンテナドーリー : 11月28日
- ・ハイリフトローダー : 1月下旬

■ 導入するG S E の概要

①ハイリフトローダー

貨物が入っているコンテナを航空機に搭載するための機材



②コンテナドーリー

貨物が入っているコンテナを運搬するための機材



IV－7. 空港駐車場の混雑への対応

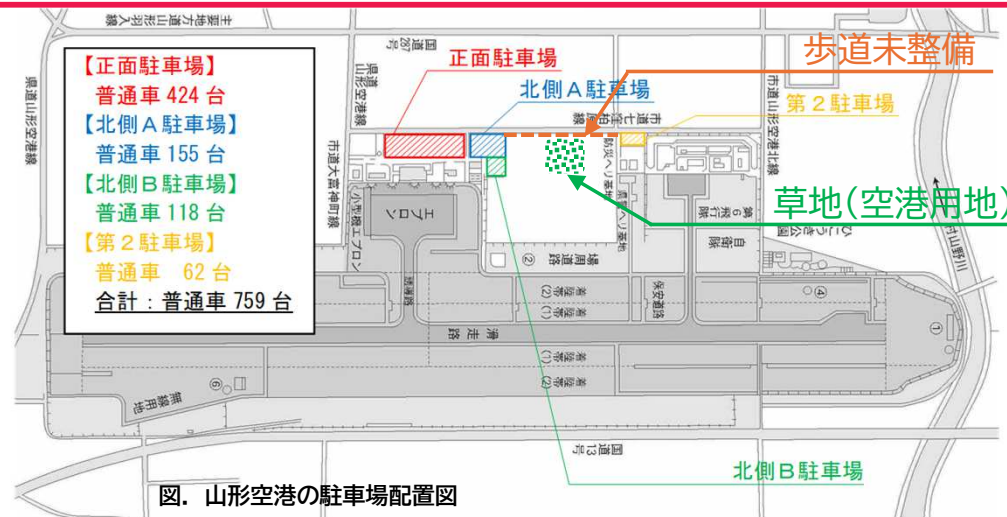
R6検討会で提示



- 近年の空港利用者の増加に伴い、土日祝日、特にゴールデンウィーク、お盆及び年末年始は駐車場が満車に近い状態となっている。今後の利用者数の更なる増加を考慮すれば、駐車場拡張などの対策が必要。

■ 空港駐車場に関する現在の課題

- ①ゴールデンウィーク、お盆及び年末年始の繁忙期は、空港に隣接した駐車場が満車になることもある。その場合は、第2駐車場（空港から徒歩約10分）や空港用地（草地）に駐車することになる。
- ②第2駐車場から空港までは市道を歩行することになるが、歩道が整備されていない。
- ③正面駐車場の南側一角が、レンタカー用駐車場として利用されている。



■ 課題に対する対策案

- ①駐車場の拡張 北A駐車場北側への拡張案
- ②立体駐車場の設置 正面駐車場への立体駐車場設置
- ③有料化、レンタカー駐車場の移設
- ④バス等の公共交通機関の利用促進



図. 駐車場対策案



写真. 繁忙期の正面駐車場

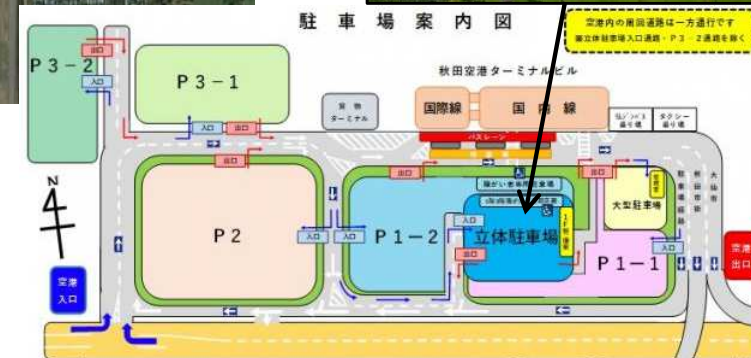


図. 秋田空港の立体駐車場配置図 出典：秋田県HP

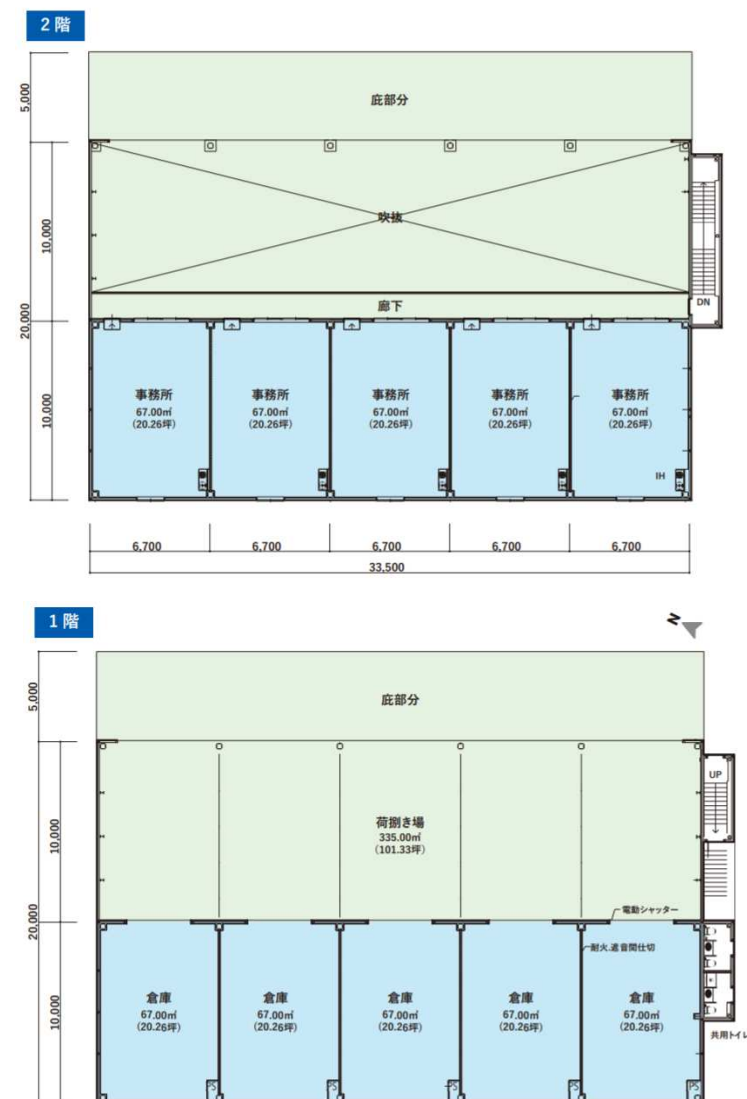
	階層	駐車台数	建築面積	延床面積
青森	3層4段	1,076台	—	22,070㎡
秋田	4層5段	955台	—	23,574㎡
名古屋	A棟：5層6段	A棟：575台	A棟：3,162㎡	A棟：15,511㎡
	B棟：5層6段	B棟：680台	B棟：3,548㎡	B棟：17,430㎡
松山	A棟：2層3段	A棟：350台	—	—
	B棟：5層6段	B棟：702台	—	—
	C棟：2層3段	C棟：396台	—	—
高松	3層4段	614台	3,911㎡	11,556㎡

表. 地方空港における立体駐車場の設置事例

IV－8. 物流機能の充実

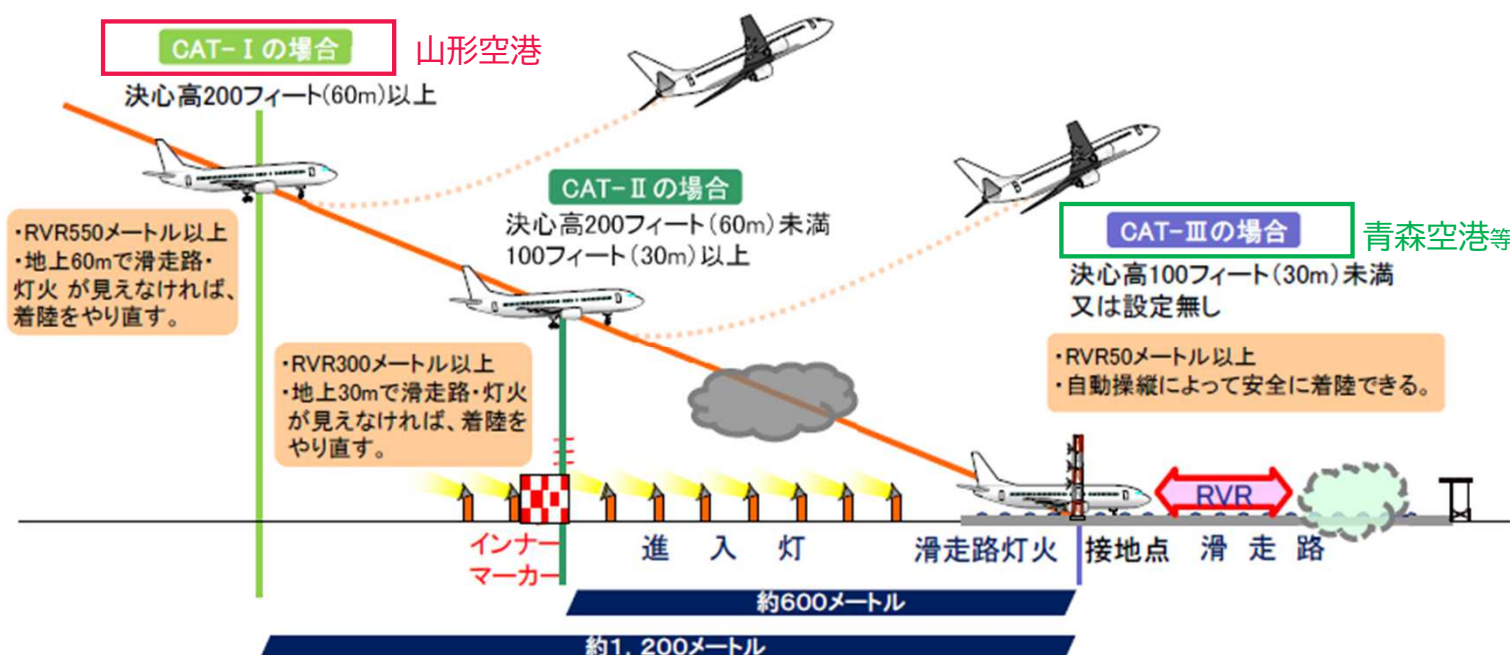
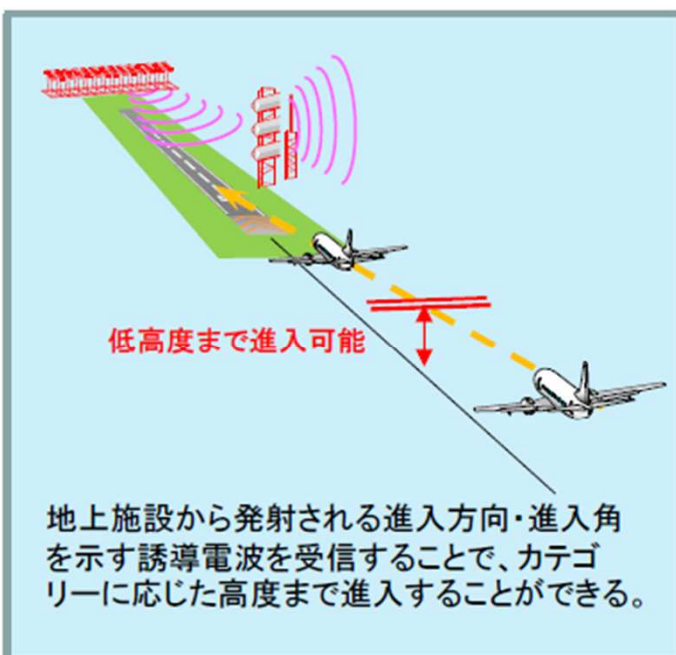
- 北九州空港は、今後の貨物需要を見据えて、物流機能を強化し受入体制を構築するため、2025年10月に航空貨物上屋の施設を供用開始。令和9年8月に滑走路を3,000mに延伸する計画があり、延伸後は、北米・欧州への大型貨物直行便の運航も可能としている。

名称：北九州エアカーゴターミナル（KKJACT）
場所：北九州市小倉南区空港北町 北九州空港内
規模：全 5 区画延べ床面積1,220㎡（事務所・倉庫・荷捌き場 各 335.00 ㎡）
用途：航空貨物上屋のフォワーダー事務所及び倉庫、荷捌き場、駐車場等
※倉庫は、定温倉庫に仕様変更可能
構造：鉄骨造 2 階建て
敷地面積：3,096.00㎡
工事期間：令和7年3月～令和7年9月
運用開始：令和7年10月
入居対象：国際貨物取扱業者、フォワーダー、通関業者、空港・航空関連事業者
運営主体：株式会社エアーワールド（北九州空港を管轄する大阪航空局が公募し選定）



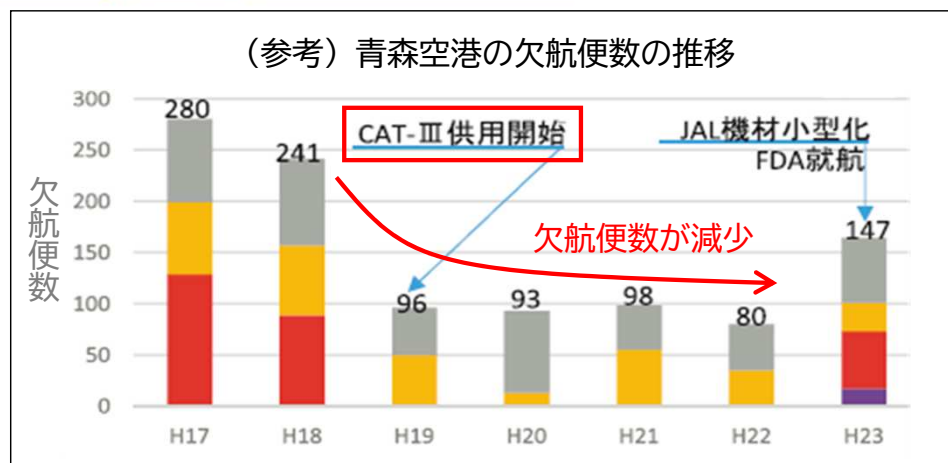
IV－9. 山形空港の安全性向上に向けた検討①〔航空保安施設〕

- 飛行機が計器進入方式(計器から発射される電波を利用した着陸方式)で着陸する場合、計器のカテゴリーによって、視界不良時に着陸の可否を判断する高度が変わる。
- 山形空港はカテゴリーⅠであるが、カテゴリーが大きくなるごとに低高度で判断することが可能となり、濃霧などの視界不良時の欠航回数の減少に繋がる。



カテゴリー区分	導 入 空 港
CAT-I	稚内 紋別 女満別 旭川 中標津 釧路 新千歳 帯広 函館 青森
	大館能代 秋田 花巻 山形 仙台 新潟 庄内 福島 百里 成田 東京
	静岡 中部 名古屋 能登 小松 関西 大阪 神戸 広島 岡山
	山口宇部 石見 美保 鳥取 高松 松山 高知 徳島 福岡 佐賀
CAT-II	北九州 長崎 大分 熊本 宮崎 鹿児島 種子島 奄美 那覇 宮古
	新石垣 下地島
CAT-III	新千歳 青森 成田 東京 中部 関西 熊本
CAT-III	新千歳 釧路 青森 成田 東京 中部 広島 熊本

令和7年4月1日現在

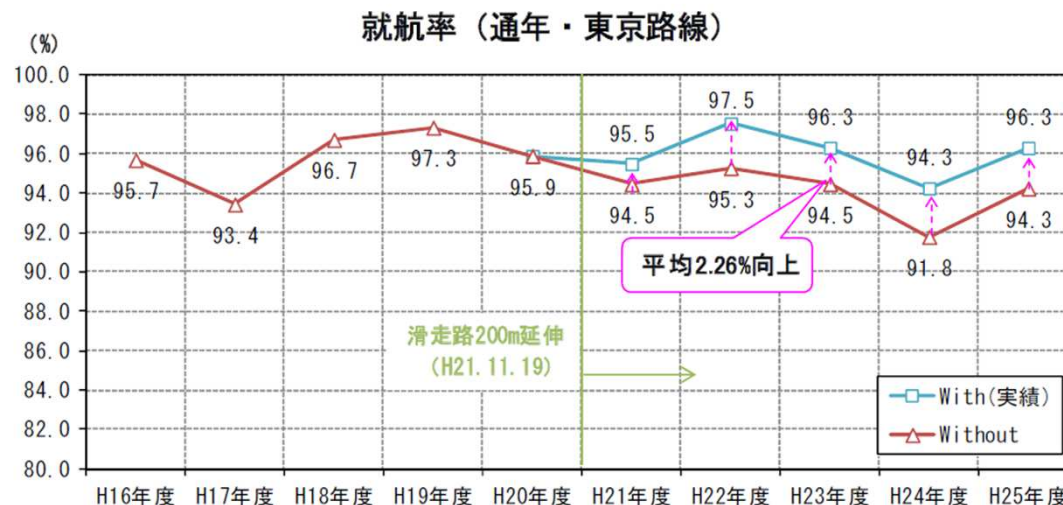
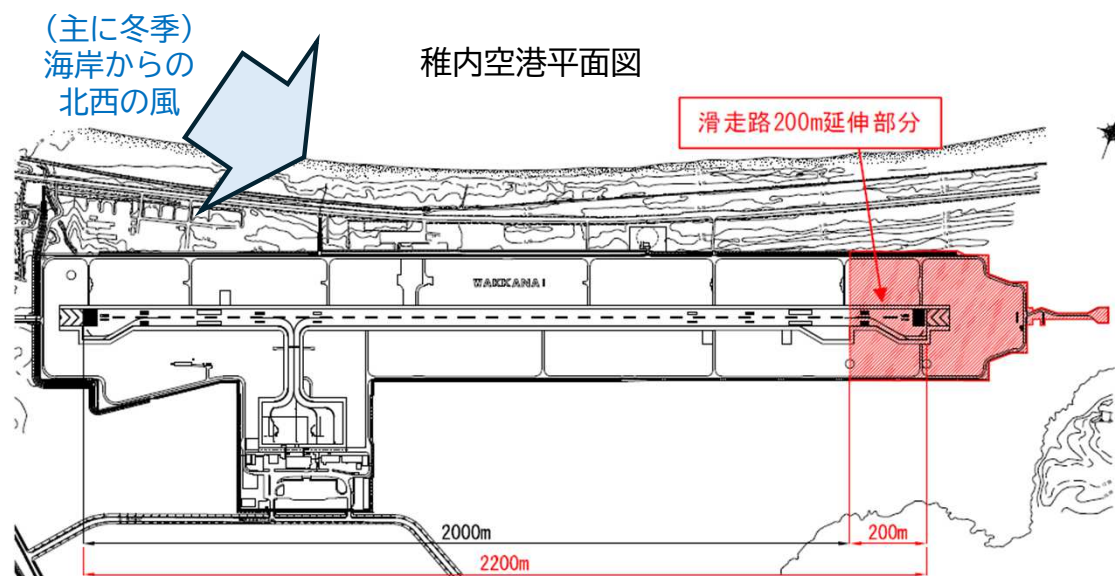


IV－9．山形空港の安全性向上に向けた検討②〔他空港の事例〕

- 北海道の稚内空港では、冬季の厳しい気象条件に対応し、より安定した運航を可能とすることを目的として、滑走路延長の事業を実施した。
- 滑走路延長後、以前は着陸できなかった気象条件でも着陸が可能となり、就航率が約2.26%向上した

■ 稚内空港の滑走路延長事業の概要

- ・ 事業目的 : 冬期の厳しい気象条件の影響により、定期便の就航率が低下し、他の交通機関(鉄道等)を利用していたことから、運航の安定化を図る。
- ・ 整備効果 : 欠航便の救済による便益
旅客のキャンセル損失の回避
航空貨物の輸送機会損失の回避
観光事業の通年化
- ・ 滑走路長 : 2,000m → 2,200m (200m延長)
- ・ 事業期間 : 平成19年度～平成21年度
- ・ 総事業費 : 約23億円



IV-10. 災害時における空港の活用①〔能登地震時における空港の活用〕

- 令和6年1月1日に石川県の能登半島で最大深度7の地震が発生。能登空港では震度6強を観測し、滑走路や誘導路、灯火などに多数の亀裂や損傷が生じるなど甚大な被害があった。
- しかしながら、発災翌日から能登空港での救援ヘリコプターの受け入れを開始し、災害時の広域的な救援・物資輸送等の拠点としての機能を発揮した。

令和6年能登半島地震 能登空港の状況

国土交通省

- 発災翌日より、能登空港において救援ヘリコプターの受け入れを開始
- また、TEC-FORCEの派遣により、自衛隊固定翼機受け入れのための応急復旧や空港運用時間拡大等を支援し、災害救援活動の拠点として機能
- 並行して、民間航空機運航再開のための応急復旧を実施し、1/27より運航再開
- 大規模災害復興法に基づく石川県からの要請を受け、国土交通省が本格的な復旧工事を代行することを2/1に決定。本格的な復旧に向け、滑走路等の復旧工事を11/22に契約し、早期に現場着手する予定



これまでの経緯

- 1/2 ・救援ヘリの受け入れ開始
- 1/2～ ・空港施設の復旧支援のため
TEC-FORCE職員を派遣
- 1/3 ・滑走路の被災状況調査
- 1/4 ・石川県発表
 - ・仮復旧を施し、自衛隊機の離着陸は数日後に可能となる見込み
 - ・民航機が運航可能となるのは 早くとも3週間後(1/25)以降の見込み
- 1/9～ ・空港運用の支援のため
TEC-FORCE職員を派遣
- 1/10～ ・空港運用時間を拡大
(～2/4まで)
- 1/12～ ・自衛隊固定翼機が離着陸を開始
- 1/27～ ・民間航空機運航再開
- 2/1 ・大規模災害復興法の適用による権限代行を決定

全日空の当面の運航計画

※被災前は能登-羽田間を2往復/日 運航

- ・ 2024/1/27～2024/4/14 1往復/日 週3日(火・木・土)にて運航
- ・ 2024/4/15～2024/12/24 1往復/日 毎日にて運航予定
 - (10/27～12/24) 羽田08:55発→能登09:55着 能登10:40発→羽田11:45着
- ・ 2024/12/25～2025/3/29 2往復/日 毎日にて運航予定
 - (12/25～2/28) 羽田08:55発→ 能登09:55着 能登10:40発→羽田11:45着
羽田14:00発→ 能登15:00着 能登15:40発→羽田16:45着
 - (3/1～3/29) 羽田08:55発→ 能登09:55着 能登10:40発→羽田11:45着
羽田15:05発→ 能登16:05着 能登16:45発→羽田17:50着

ターミナルビル



主な被災箇所



○能登空港
設置管理者:石川県
滑 走 路:2,000m

航空灯火



国土地理院の空中写真

滑走路



着陸帯



場周道路



調節池



1/27 民間航空機運航時の様子



再開初便到着



能登空港出発ロビー

1/12 自衛隊輸送機による物資輸送



IV-10. 災害時における空港の活用②〔防災拠点に必要な施設・機能〕

- 能登半島地震を踏まえ、空港が災害時に防災拠点として機能するためには、基本施設や給油施設のほか、支援活動スペース、貯水タンク等の防災機能、非常用発電機能などが必要とされている。

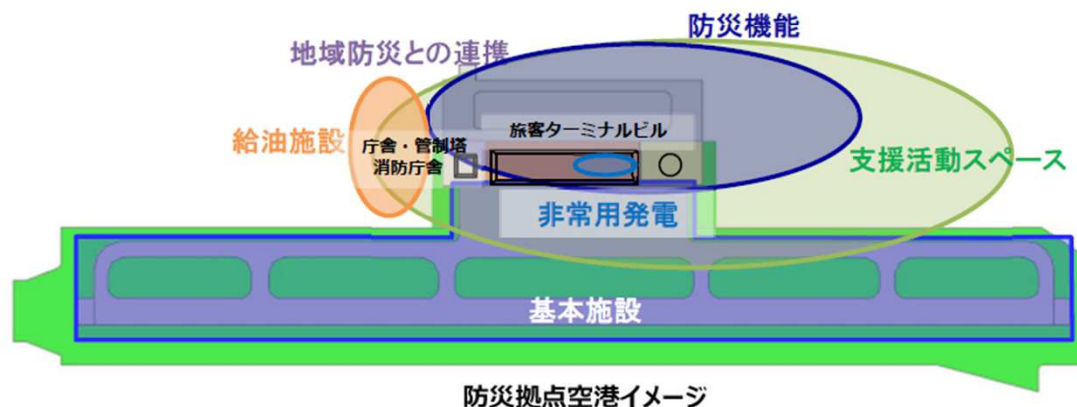
防災拠点に必要な施設・機能



- 能登半島地震を踏まえ、空港を災害時の広域的な救援・物資輸送等の拠点として位置付けて、災害時においても空港が輸送拠点等としてその機能を発揮できるようにすることが重要。

◆ 空港が災害時に防災拠点として機能するために必要となる施設等

基本施設等	基本施設(滑走路、誘導路、エプロン)、庁舎・管制塔、消防庁舎、旅客ターミナルビル等
給油施設	救援機(自衛隊、消防、警察、海保、ドクターヘリ等)に航空機燃料を供給する給油施設
支援活動スペース	救援機(自衛隊、消防、警察、海保、ドクターヘリ等)の駐機場所、支援車両の駐車場等
防災機能	空港を拠点に背後地を支援するための貯水タンク、支援物資やSCU(臨時医療施設)の倉庫等のスペース、防災トイレ等
非常用発電	滞留者や避難者が避難場所として使用する旅客ターミナルビル等の電源の確保
地域防災との連携	近隣地方自治体の地域防災計画との連携



IV－10. 災害時における空港の活用③〔広域防災拠点(1)〕

- 南海トラフ地震が発生した場合に、災害応援対策活動の広域応援を受ける防災拠点のうち、総合的かつ広域的に行う「大規模な広域防災拠点」として、3つの空港が指定されている。（他に、名古屋港と大分スポーツ公園が指定）
- 指定された空港では、航空機の救助活動拠点のほか、DMATの活動支援拠点、広域医療搬送を行う航空搬送拠点、空路による物資受け入れや搬送等の拠点としての役割を担うこととされている。

■ 大規模な広域防災拠点（空港）

拠点名	都道府県	主な役割（※空港により多少の違いあり）
静岡空港	静岡県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害応急対策に活用する航空機等が駐機、給油等を想定する救助活動拠点。 ・ D M A T の空路参集拠点として、ロジスティックチームを配置して参集した D M A T の活動を後方支援するための拠点。 ・ 広域医療搬送を行う航空搬送拠点であり、特に緊急度判定の機能を確保して、広域的に患者を積極的に受入れ近隣地域の医療機関の負担を軽減することを想定する拠点。 ・ 空路による物資の受入れ、仕分け、搬送に係る広域的な役割を担う拠点。
県営 名古屋空港	愛知県	
熊本空港	熊本県	

■ 大規模な広域防災拠点（港湾）

拠点名	都道府県
名古屋港	愛知県

■ 大規模な広域防災拠点（公園）

拠点名	都道府県
大分スポーツ公園	大分県

IV-10. 災害時における空港の活用③〔広域防災拠点(2)〕

- 愛知県では、県営名古屋空港の隣接する地区に「基幹的広域防災拠点」の整備を計画している。
- 平常時には運動施設や多目的公園、防災教育施設として利用され、災害時には広域的な防災拠点として、拠点指揮本部の設置や備蓄物資の保管場所として利用される。

位置図



「基幹的広域防災拠点」

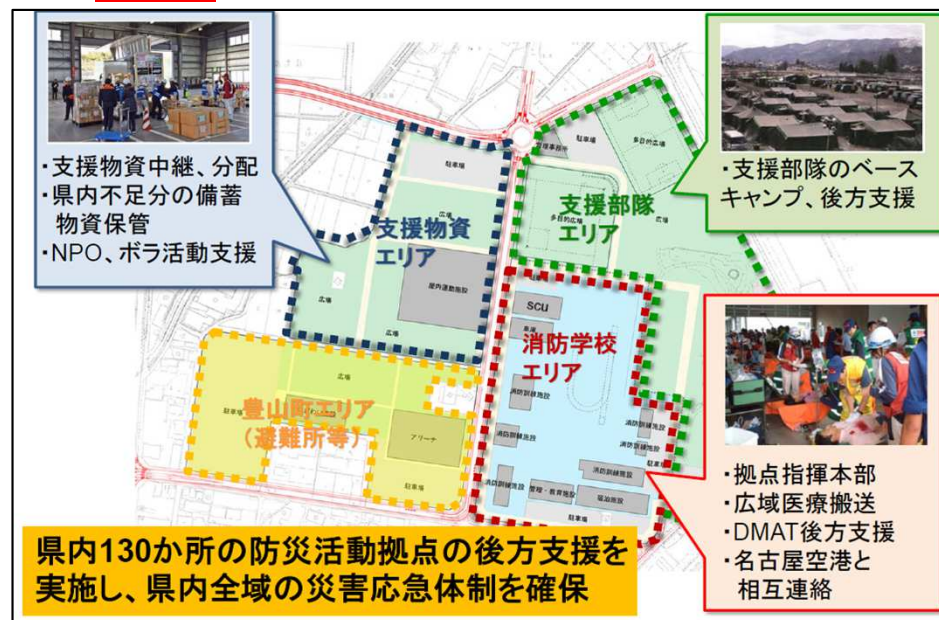
広域あるいは甚大な被害に対し、国及び地方公共団体が協力して応急復旧活動を行うとともに、平常時には人々が憩う魅力的な都市空間として有効に利活用される防災活動の拠点。

地区	施設名	面積	供用	機能
首都圏	有明の丘地区 (東京都江東区)	13ha	2010	<ul style="list-style-type: none"> ● 緊急災害現地対策本部 ○ 活動部隊ベースキャンプ基地 ○ 支援物資輸送中継基地 ○ 災害医療支援基地
	東扇島地区 (神奈川県川崎市)	16ha		
関西圏	堺泉北港堺2区 (大阪府堺市)	28ha	2012	

平常時の機能



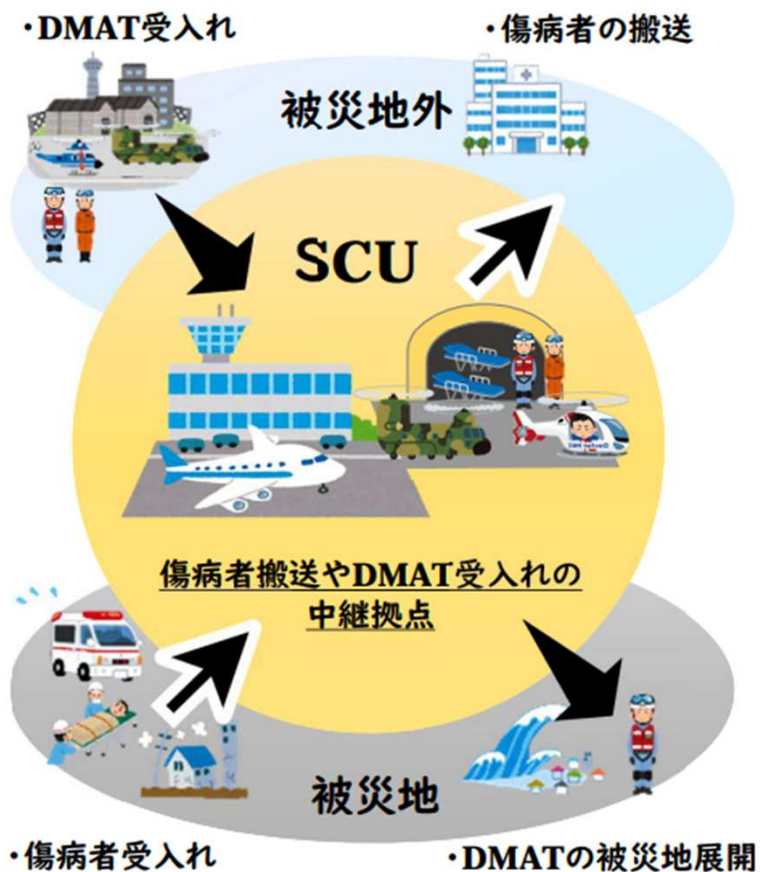
災害時の機能



IV-10. 災害時における空港の活用④〔医療機関との連携〕

- 本県では地域防災計画に基づき、災害時には山形空港や庄内空港に航空搬送拠点臨時医療施設(SCU)が設置されるため、その機能をあらかじめ整備することとしている。
- また、山形空港では業務継続計画(A2-BCP)を策定し、総合対策本部の構成員に空港周辺の医師会を含め、有事における医療機関との連携を構築している。

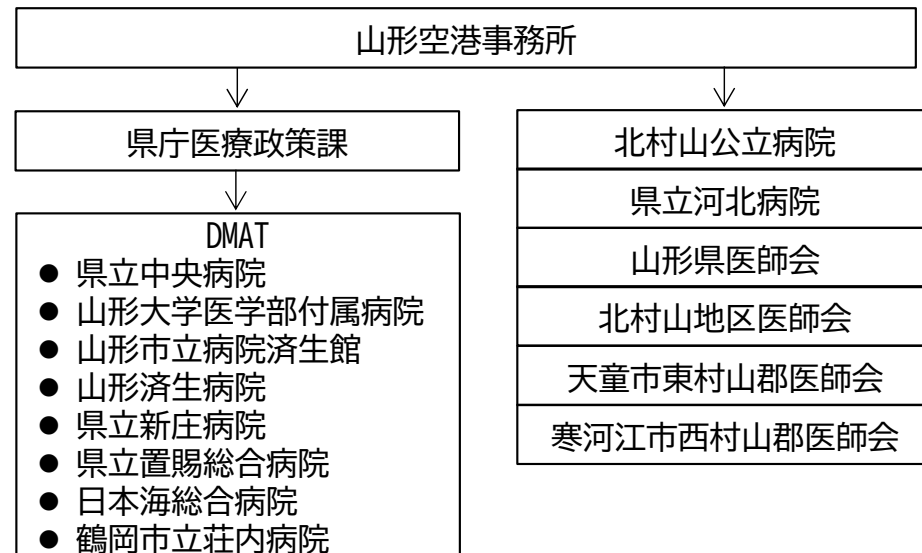
■ 航空搬送拠点臨時医療施設(SCU)の役割



■ 山形県の災害拠点病院

病院名	市町村	二次医療圏	備考
県立中央病院	山形市	村山	基幹災害拠点病院
山形市立病院済生館	〃	〃	地域災害拠点病院
山形済生病院	〃	〃	〃
県立新庄病院	新庄市	最上	〃
公立置賜総合病院	川西町	置賜	〃
日本海総合病院	酒田市	庄内	〃
鶴岡市立荘内病院	鶴岡市	庄内	〃

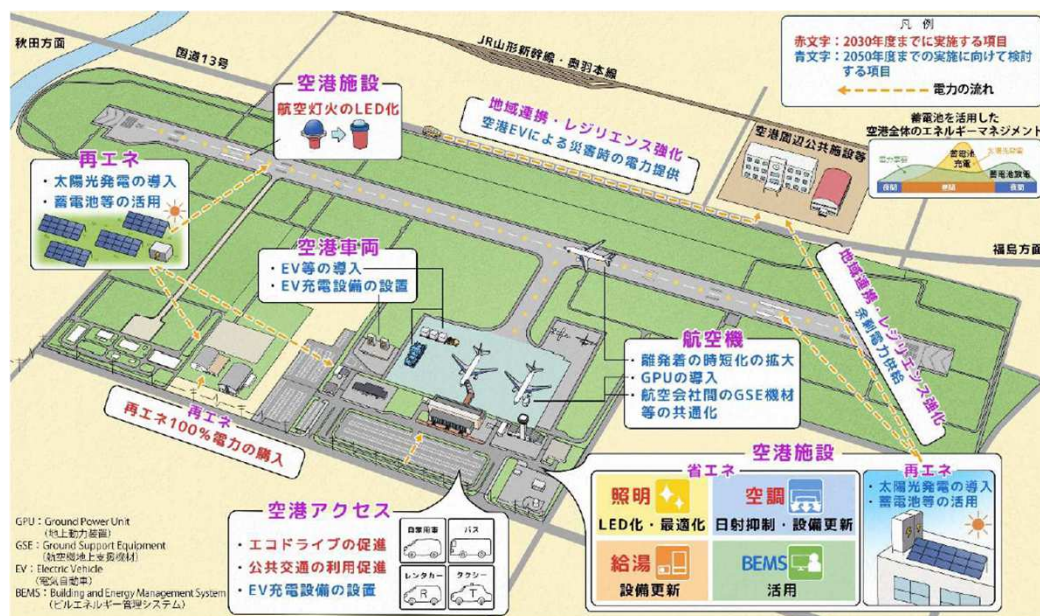
■ 山形空港A2-BCPの連絡網（医療機関関係）



IV-11. 空港の脱炭素化推進

- 国では空港脱炭素化の全体目標を次のように掲げている。
「2030年度までに、各空港で46%以上の削減(2013年度比)および再エネ等導入ポテンシャルの最大限活用により、空港全体でカーボンニュートラルの高みを目指す。」
- 山形空港でもこの目標達成を目指し、山形空港脱炭素化推進協議会を組織し、令和6年度末に「山形空港脱炭素化推進計画」を策定。推進計画は、令和7年8月5日に国土交通省から認定を受けた。

■ 空港脱炭素化に向けた対策イメージ



① 空港施設・空港車両からのCO2排出削減



② 地上航空機からのCO2排出削減



③ 再エネ拠点化



写真: 空港施設
(照明・灯火のLED)

■ 山形空港における取組内容

- ①「空港施設」空港には、航空機の運航を支援するための照明施設が設置されている。従来のハロゲン灯からLED灯へ更新を進める。また、建築施設の蛍光灯等をLED灯への切換えを進める。
- ②「空港車両」空港では大型化学消防車、除雪車、トーイングトラクターなど様々な車両が使われている。これらの車両のEV/HEVの導入及び充電設備の整備を検討する。また、FCV(水素等の燃料電池自動車)の導入を検討する。
- ③航空機駐機中の電源として、航空機エンジンによる発電APUから、外部電源であるGPUへの切り替えを検討する。
- ④空港の未使用地に太陽光パネルを設置することを検討する。

写真: 空港車両(左より化学消防車、除雪車、トーイングトラクター)

V. 令和6年度空港将来ビジョン検討会での意見(1)

- 新型コロナウイルスの収束に伴い、空港の定期便利用や県内のイン・アウトバウンドが回復している中、地域における空港の将来のあり方について検討するため、有識者、民間団体、学生など幅広い方々からご意見をいただいた。

■ 開催日：令和6年11月19日（火）

■ 参加者：学識経験者、商工・観光関係者、学生、関係市町

一般社団法人東根青年会議所

・私自身、書道などの芸術文化団体に所属しているが、山形空港での展示といった話が話題に上がったことがない。空港内の展示スペースを一般団体が利用しやすい環境を作ることに、馴染みのある山形空港になり、空港利用にもつながるのではないかと。

Turbine Blue

・観光地を訪れた方々に良かったといってもらえるように、うまくいっている事例を他の観光地に紹介してみてもどうか。
・宿泊業を営んでおり、県農林水産部の支援を受けて、長崎からの季節労働者を受け入れている。長崎からの移動の航空機では、乗り換えが多く非常に大変な思いをしているようである。九州への新規路線をお願いしたい。これは九州からのインバウンド誘客にもつながる。

山形大学理学部 学生

・山形空港にはニッチ（マニア）向けのコンテンツ、例えばアニメ・漫画・ゲームなどのストアを多く集めた秋葉原のようなブランド作りが有効だと考えた。これは、仙台などの都市とのパイの取り合いを避けることにもつながる。
・アニメやマンガは海外でも人気が高く、そのような観光施設が空港にあったら、外国人観光客の誘致に大きな期待ができる。

東北芸術工科大学 学生

・空港の賑わいづくりの観点から、山形空港を利用した人が書ける交換日記のような「旅日記」を提案する。
・山形空港を利用した旅の思い出を書いてもらうことにより、次に日記を書く人たちが新たな気付きやお得な情報を得ることができるのではないかと。また、SNS等を通じて「旅日記」の情報を発信した場合、空港への新規顧客獲得も見込めるかもしれない。

山形大学人文社会科学部 学生

・交通アクセスについて、専用シャトルバスがあるため小白川キャンパスに住んでいる友人は便利だが、米沢のキャンパスからは不便との意見。
・最寄りのさくらば東根駅からは道なりで3.3km離れており、駅と空港を繋ぐアクセスを強化すると便利になるのではないかと。
・行先や便数を増やすことと交通アクセスの向上が利用活性化には必要。

天童温泉協同組合

・海外からのインバウンドが増えており、滑走路延長による大型機の受入はもちろんだが、ぜひ海外からの定期便を増やしてほしい。
・ターミナルビルの動線分離は平成29年度に実施しているが、定期便利用者やインバウンドが増えたりするのであれば、更に快適に利用できるようにしてもらいたい。
・無料で利用できるラウンジを設けることにより、山形のモノや情報を発信できる。

株式会社DMC蔵王温泉ツーリズムコミッティ

・滑走路は長い方がいいが、最近の航空機は性能が向上し、短距離で止まれるものもある。すぐに滑走路延長できなければ、何を優先して行くかを長期的な視点で考えなければならない。
・山形空港は南東北のゲートウェイ、もう少し便数が増えれば、海外や国内便の乗り継ぎでも便利になる。
・チャーター便の最終的な形として、定期便化を目指すのかどうか、目標をはっきりすべき。

一般社団法人米沢観光コンベンション協会

・チャーター便は置賜にとっても影響が大きく、大変ありがたい。
・置賜の方にも二次交通を増やす企画を進め、置賜全体への効果波及を考えて行きたい。
・仙台空港では、ベガルタ仙台とがっちり絡んでPRしている。モンテディオ山形との連携により、スポーツツーリズム誘客につながるようなアウェイサポーターへの情報発信なども面白いのではないかと。

V. 令和6年度空港将来ビジョン検討会での意見(2)

最上峡芭蕉ライン観光株式会社

- ・空港の将来を考える上で、将来の人口減についても考えに入れるべき。
- ・東北におけるインバウンドの多くは羽田や成田を利用しており、チャーター便の定期便化は非常に難しい。将来の人口減を考えれば、もっと仙台空港を利用すべき。
- ・各地に空港が多数ある中、差別化を図らなければ衰退につながる。最終的には富裕層を取り込める観光地が生き残ると考えている。

山形商工会議所

- ・ヒトの流れとともに、モノの流れを考えることも重要である。
- ・航空小口貨物の機能についても、空港機能強化として施設検討に含めて欲しい。

天童商工会議所

- ・地元の中だけでの商売では経営が成り立たなくなっており、インバウンドの恩恵を受けられない商売も多い。EC（電子商取引）の普及に伴い、山形空港の利用方法も考え直すべき。山形の特産品が空を飛んで行ったといった話があっても面白い。
- ・山形の特色を発信し、ヒトとモノの交流拡大を目指していただきたい。

山形市

- ・二次交通の支援については、更なる利用促進により様々な面で相乗効果が発揮されると考えている。また、駐車場の有料化によって、その収益を二次交通の維持等に充てれば、更なる利便性向上が期待され、車利用の抑制は空港脱炭素化の流れにもつながる。
- ・山形市として、国際チャーター便の更なる誘致拡大を図りながら、国際定期便の就航を見据えた滑走路延長整備は必要と考える。

寒河江市

- ・寒河江市は海外の3都市と友好交流都市を締結しており、その一つが台湾の中部にある雲林県斗南鎮である。情報発信や誘客を進める上でも、海外から訪れやすい環境が必要である。チャーター便を含め、山形空港発着の国際便があれば、イン・アウトバウンドの誘客につながり、更には高校生の海外修学旅行によるグローバル人材育成にもつながる。

天童市

- ・滑走路延長については、地域住民の利便性と観光業を中心とした地域経済としても、また防災の面からも非常にメリットが大きいと考えている。
- ・ただし、滑走路延長しても飛行機が発着しなければ意味がないことから、搭乗者数を増加させる必要がある。山形空港内でオプションルツアーの予約が可能となれば楽しみ方も増える。
- ・滑走路延長に関して周辺住民への対応は丁寧に進めなければならない。

村山市

- ・山形空港が、インバウンドに対応した幅広い取り組みを進め、県全体の観光地化、活性化につなげてもらいたい。

東根市

- ・まずは空港機能を維持することが必要であり、それとともに将来に向けた利用拡大策により利便性を実感してもらい、好循環を創出することが必要と考える。
- ・滑走路を延長することにより様々な影響が考えられる。騒音については航空機の性能向上により昔ほどではないが、滑走路による県道・地域分断については住民対応を丁寧に行い、共存共栄できるよう検討を進める。

河北町

- ・河北町内でも最近ではインバウンドに対応する事業者も増えているが、県内でも特定の観光地に集中していることから、様々な場所に立ち寄っていただけるような対策が必要。
- ・河北町は空港まで非常に近い位置にあるため、レジャースポットのひとつのような位置付けにもなっている。空港内でお茶を飲めるような施設を充実することで、親しみやすい場所になってほしい。

茨城大学学術研究院応用理工学野 平田教授

- ・空港の検討を進める上で、多様な意見をオープンで聞くことは大事。
- ・東日本大震災時に山形空港が仙台空港のバックアップとなったことは、その後の空港事業継続計画づくりに影響を与えており、その機能維持は重要である。防災を考える上で、滑走路延長よりも駐機場のスペース確保が大事。その他、燃料供給や医療設備・物資の基地に関する計画も必要。
- ・将来人口が減少する中で、150人乗りの航空機ではなく70～80人乗りのリージョナルジェットが主役になる時代が来ると推測される。
- ・航空会社は、人材不足や環境対策といった課題から、路線選択はよりシビアになっている。地域で連携し、仙台空港を活用することが現実的。

山形大学人文社会科学部 山田教授

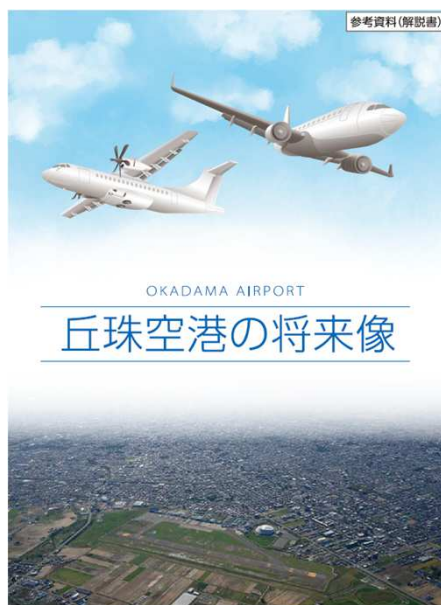
- ・施設を検討する上で、費用をだれが負担し、どれくらいの利益があるのかを把握することが大事である。
- ・南に乱川、北に村山野川があり、水害の危険性を考えなければならない。県道の地下化や乱川への影響など、様々なシミュレーションが必要になる。
- ・今後利用者数が増えれば駐車場の問題が大きくなるが、二次交通としてJRとの連携といった考えも出てくるのではないかと。神町駅を空港の一部として考え、ターミナルまで人が歩ける地下道を作れば、約1km徒歩15分でつながる。

(参考) 他空港の将来ビジョンの例

- 他空港でも空港将来ビジョン(空港の将来像)を策定しており、空港を取り巻く環境の変化などを踏まえ、空港が担う役割や将来像実現に必要な取り組みをまとめている。

■ 丘珠空港（札幌市）

「丘珠空港の将来像（R4. 11月）」



札幌市

札幌市HP：

<https://www.city.sapporo.jp/shimin/okadama/rikatsuyo/rikatsuyokento.html>

丘珠空港 将来像

検索



■ 佐賀空港（佐賀県）

「佐賀空港がめざす将来像2024（R6. 2月）」



佐賀県HP：

<https://www.pref.saga.lg.jp/airport/kiji00312704/index.html>

佐賀空港 将来像

検索



■ 茨城空港（茨城県）

「茨城空港将来ビジョン（R7. 7月）」



茨城県HP：

<https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/kutai/riyo/kyogikai/documents/arikata.html>

茨城空港 将来ビジョン

検索

