



第1回 庄内空港機能強化検討会議

令和7年11月27日

山形県

庄内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. 庄内空港の概要

II-1. 庄内空港の概要①〔施設と経緯〕	15
②〔定期便運航状況〕	16
③〔東北地方の空港就航状況〕	17
④〔庄内空港の就航率〕	19
⑤〔ターミナルビルと空港アクセス〕	20
⑥〔空港駐車場〕	21

III. 空港の利用状況

<国内定期便>

III-1. 空港利用者数の推移	22
III-2. 路線別利用者数	23
III-3. 空港利用者の特徴①〔利用者住所及び県内発着地点〕	24
②〔利用目的及び空港アクセス〕	25

<国際チャーター便>

III-4. 庄内空港の国際チャーター便就航状況①〔運航実績〕	26
②〔観光訪問地〕	27
③〔利用者数の推移〕	28
④〔他空港就航状況〕	29

<航空貨物>

III-5. 庄内空港の航空貨物輸送の状況	31
-----------------------	----

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	32
<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	33
IV-3. 空港ビルサービスの強化や空港の賑わいの創出	34
<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〕	36
②〔就航可能範囲〕	37
③〔滑走路延長イメージ〕	38
④〔事業プロセス〕	39
(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	40
⑤〔空港整備事業〕	41
⑥〔他空港の状況〕	43
IV-5. 旅客ターミナルビル動線分離	44
IV-6. 空港駐車場の混雑への対応	46
IV-7. 物流機能の充実	47
<安全安心の確保>	
IV-8. 庄内空港の冬期安定就航に向けた検討①〔乱気流対策〕	48
②〔航空保安施設〕	49
③〔他空港の事例〕	50

<環境施策>

IV-9. 空港の脱炭素化推進	51
-----------------	----

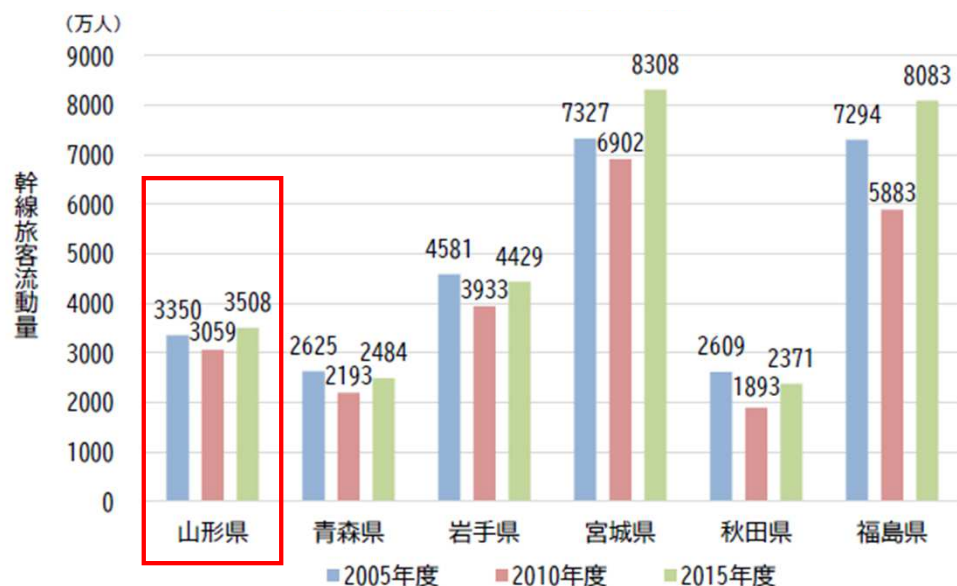
V. 令和6年度空港将来ビジョン検討会での意見

(参考) 他空港の将来ビジョンの例	54
-------------------	----

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〕

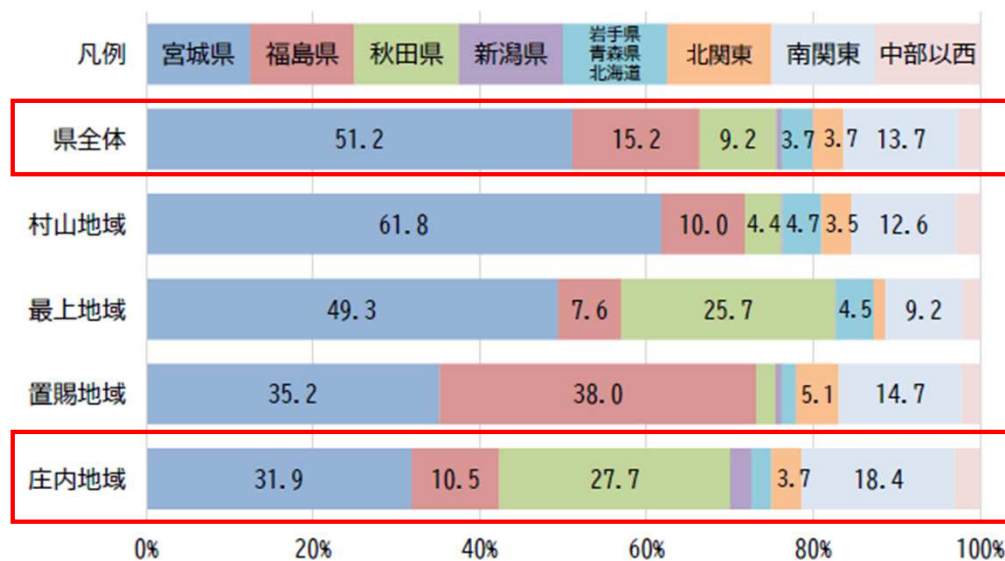
- 山形県を発着する都道府県間の旅客流動は、2015年度で約3,508万人である。
- 都道府県別では、宮城県からの流動量が最も多く5割以上を占め、県内の各地域とも隣接県からの流動が多いほか、東北以外では関東との往来が1～2割程度ある一方で、中部以西は約3%程度にとどまっている。
- 庄内地域では宮城県のほか、隣接する秋田県からの流動量が多い傾向である。

■ 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

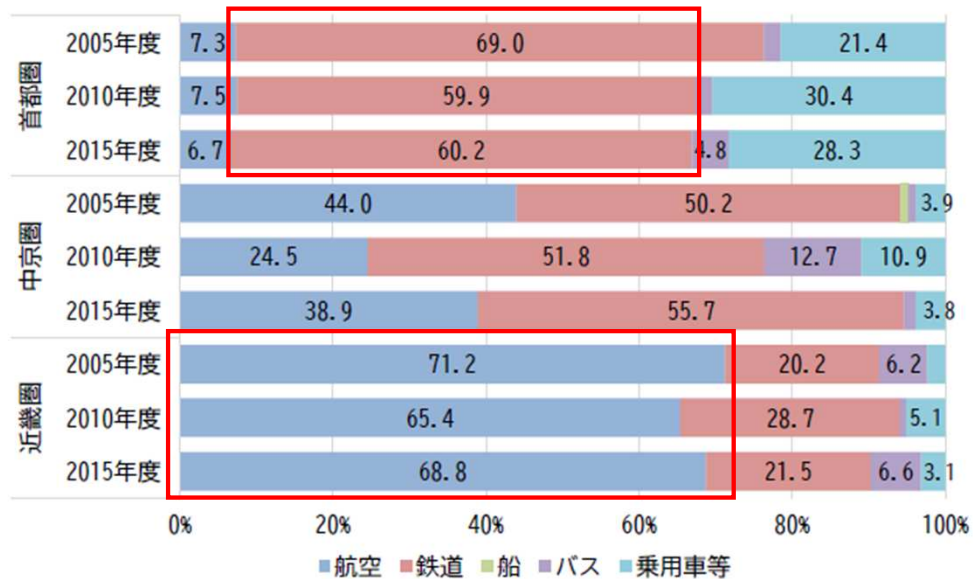


出典：2015 年度全国幹線旅客純流動調査（国土交通省）

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〕

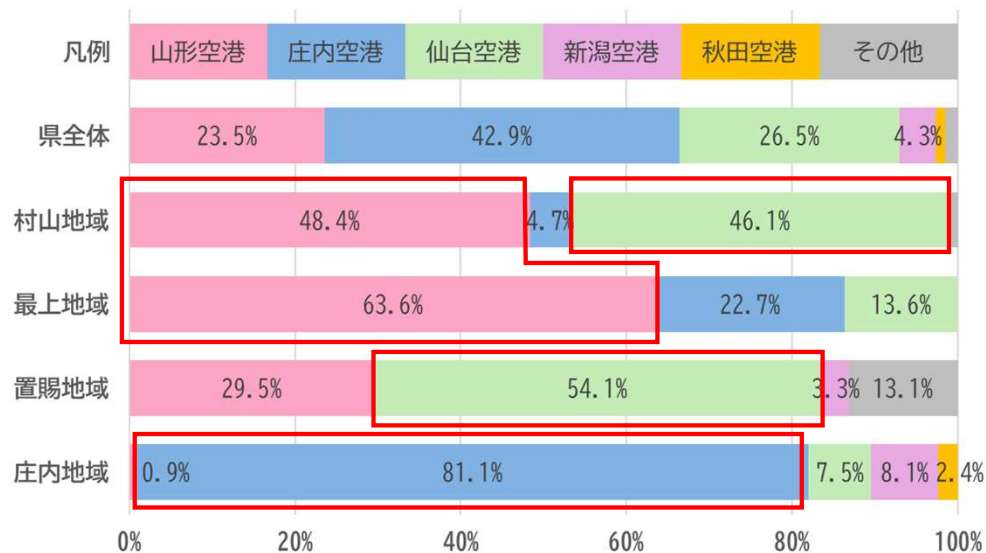
- 山形県と三大都市圏との移動における代表交通機関は、本県から近い首都圏との往来では鉄道が約6割を占め、最も遠い近畿圏との往来では航空が約7割を占める。
- 山形県を発着地とする場合の利用空港を地域別にみると、村山、最上は山形空港が多く、置賜では仙台空港が最も多く6割を占める。庄内では8割以上が庄内空港を利用している。

■ 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）

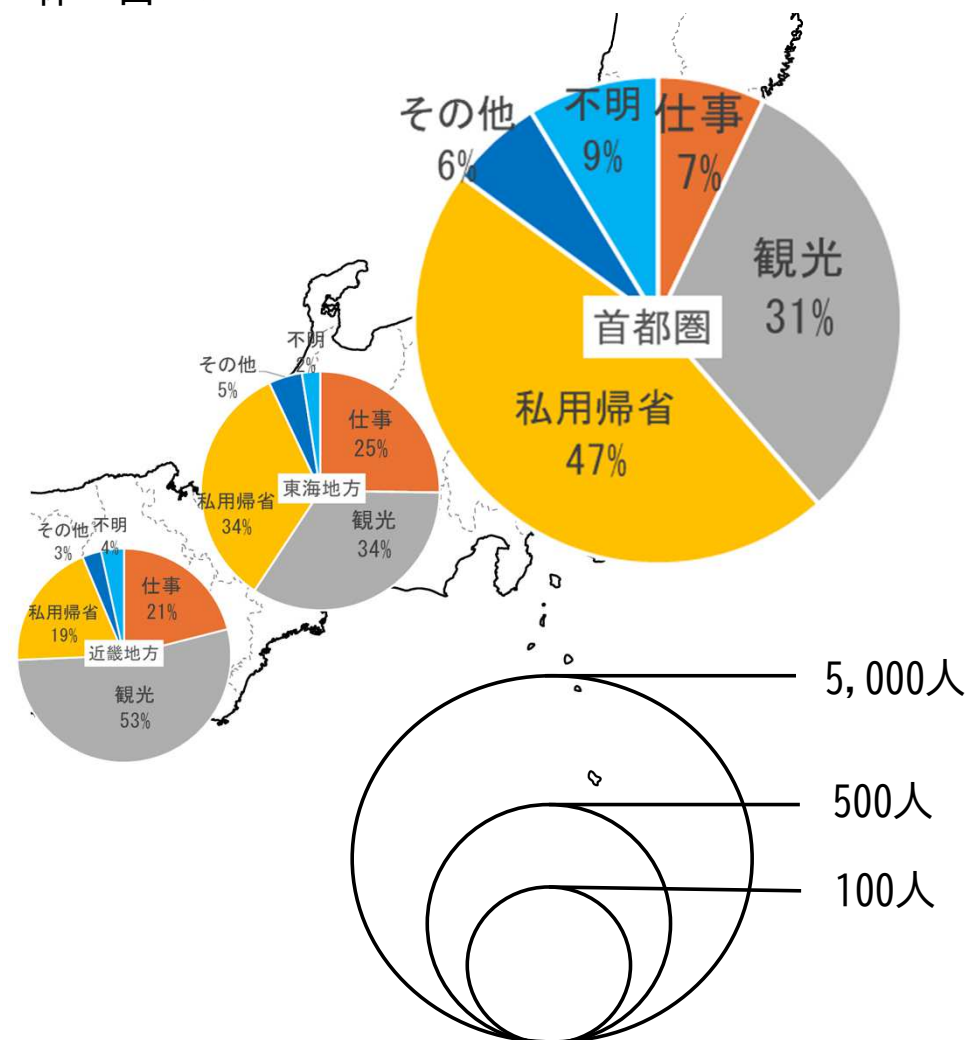
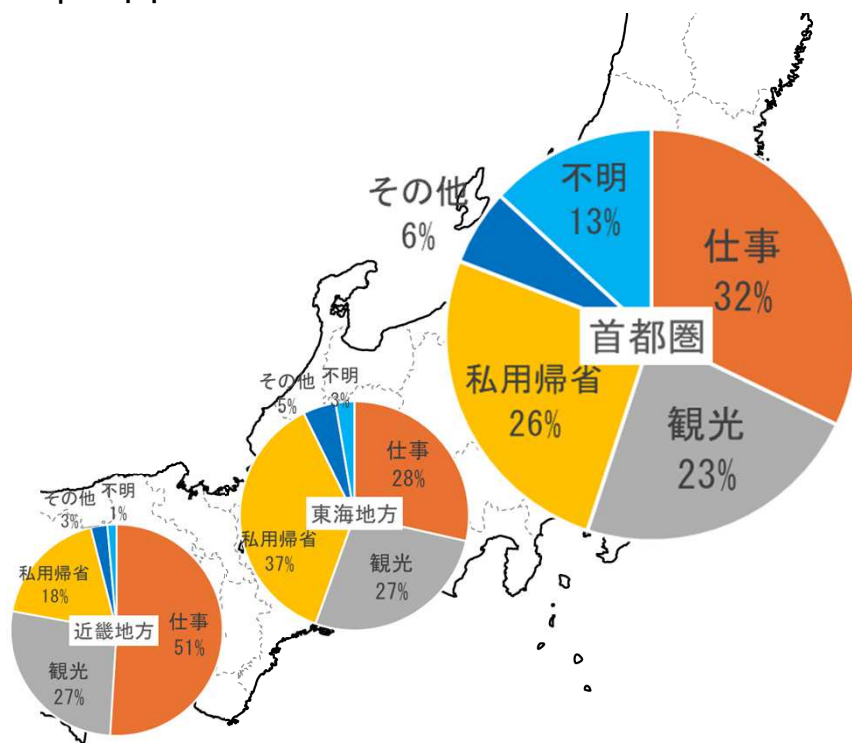
I - 1. 国内の人と物の移動の現状③〔都道府県間の移動目的(1)〕

- 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）

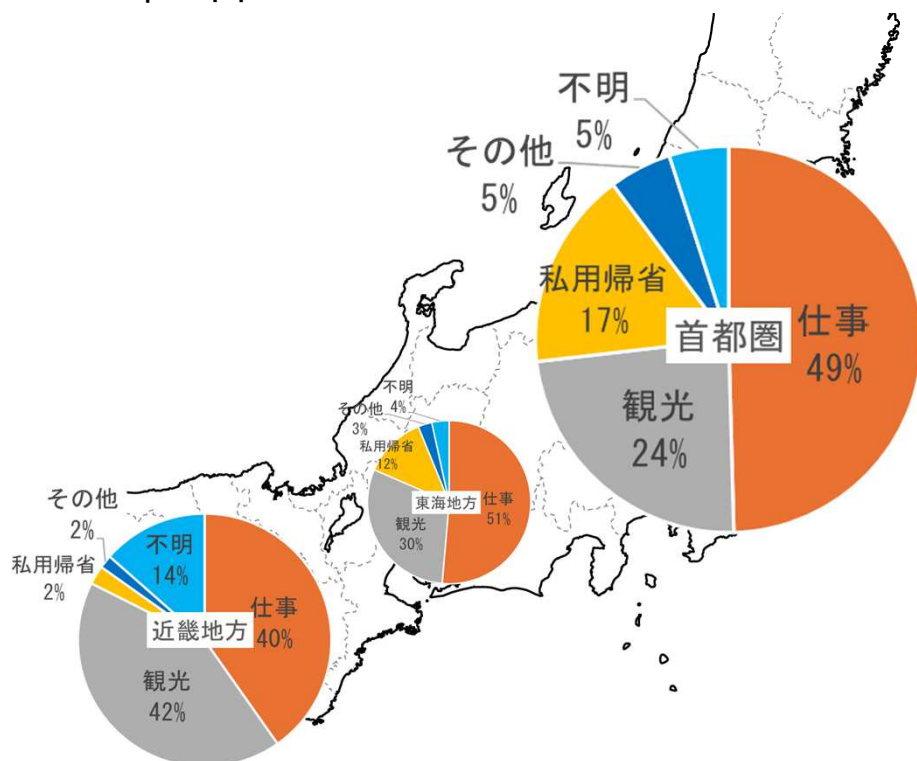
近畿地方：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県（2府4県）

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 >

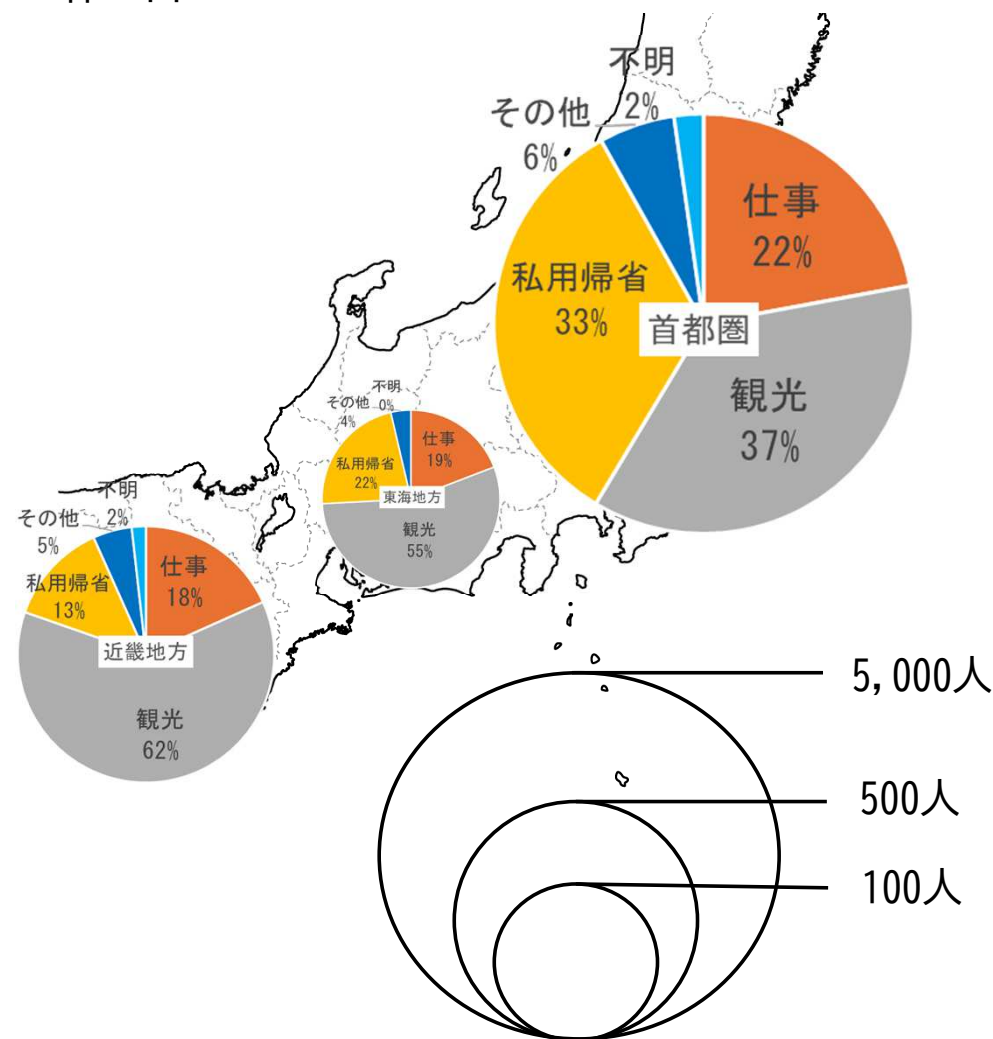


首 都 圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県（1都3県）

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 >



5,000人

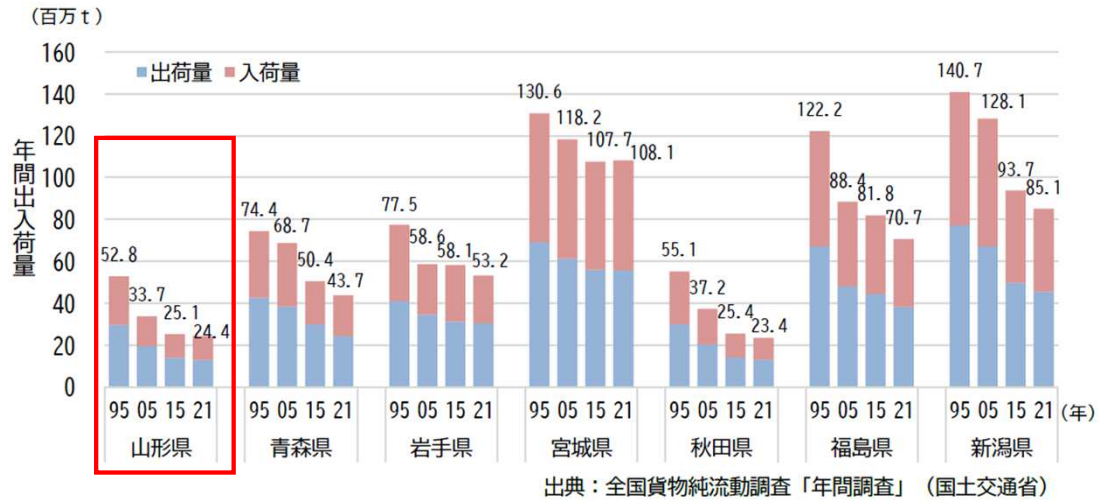
500人

100人

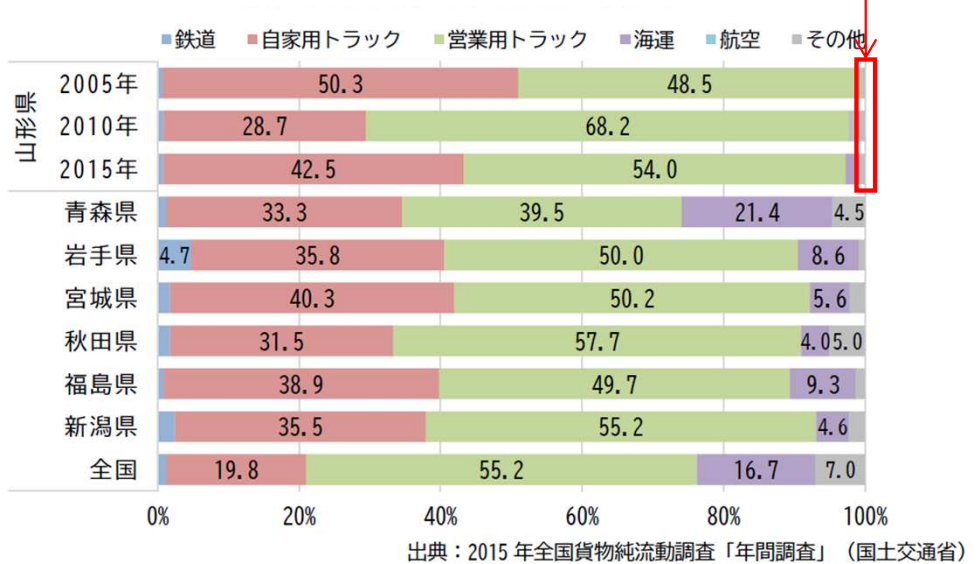
I - 1 . 国内の人と物の移動の現状④〔国内貨物〕

- 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



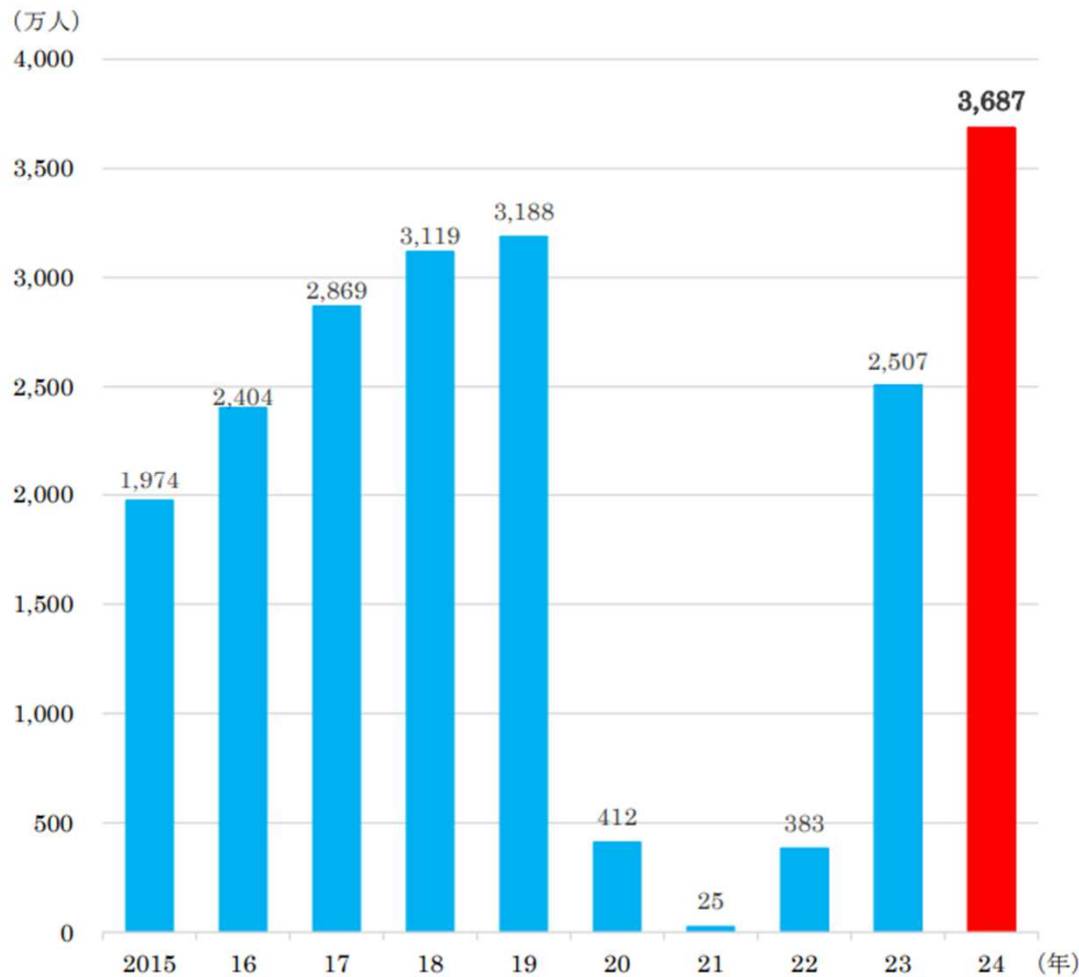
「航空」の割合

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)]

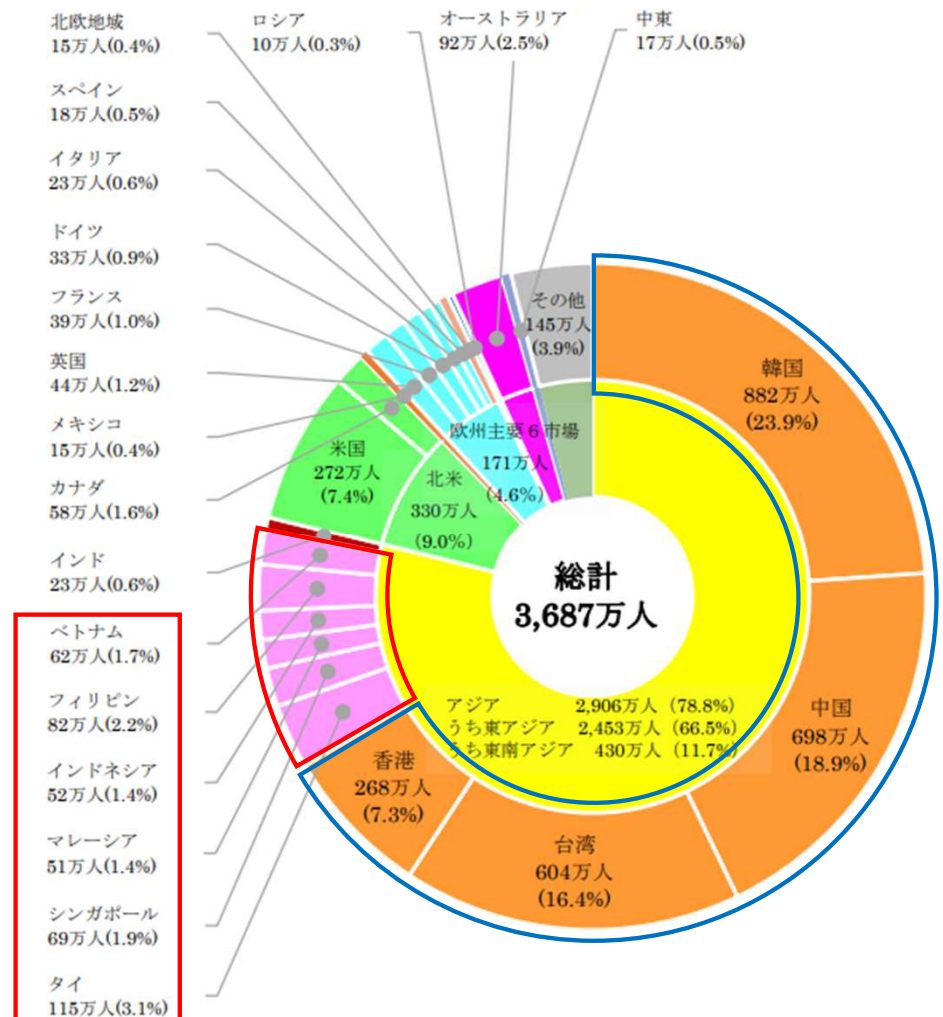
- 政府目標である2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人を目指すなか、インバウンド客はコロナ渦以前よりも増大し2024年には3,687万人に達しているほか、今年度は9月までで3,165万人となり、最速で3,000万人を突破している。
- インバウンド客の内訳では、近隣国の韓国、中国、台湾、香港が6割以上、ASEAN地域が約1割を占める。

■ 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。

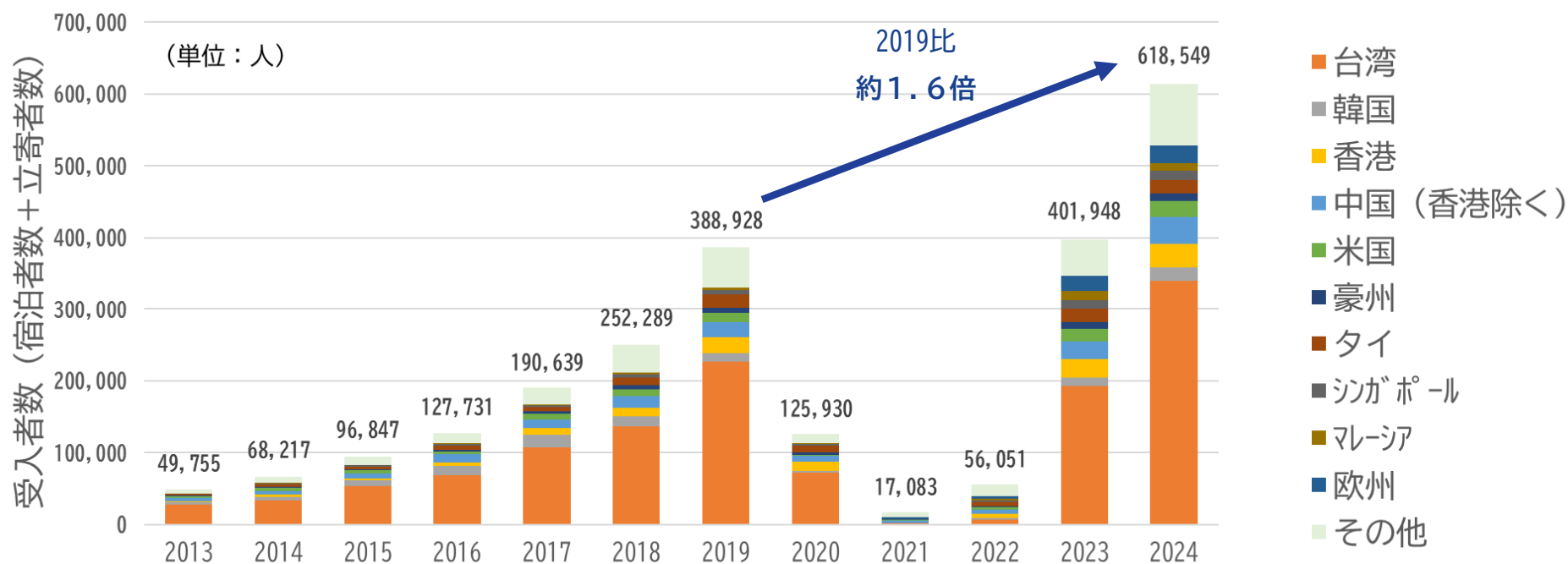
注2：「その他」には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

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

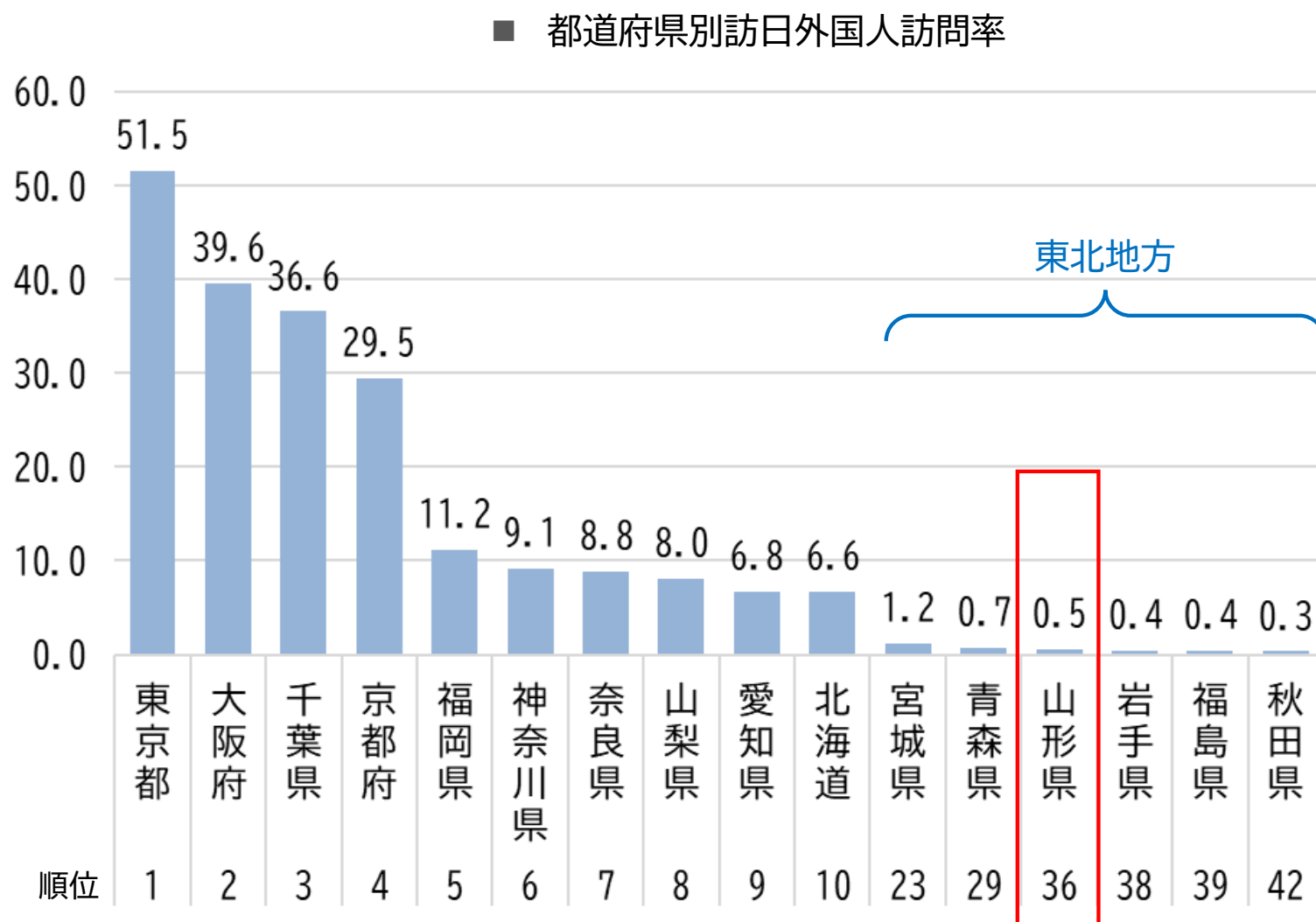


☞ 本県の外国人旅行者受入実績（宿泊＋立寄、入国手段は問わず）は、2024年に約60万人となり過去最大となった。

☞ 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)]

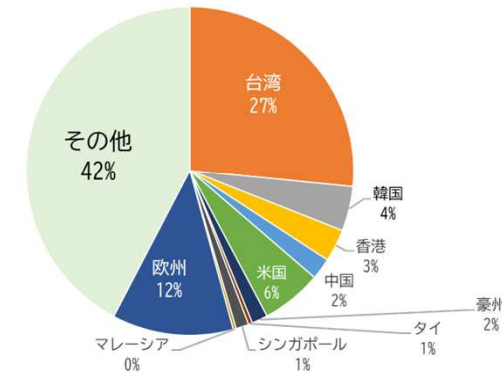
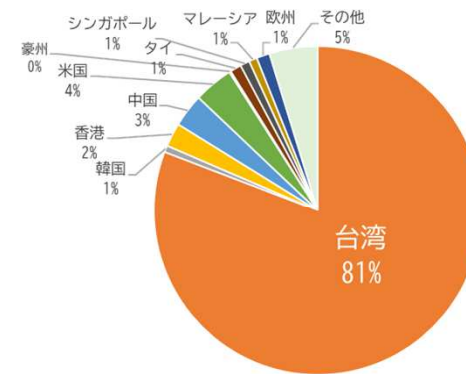
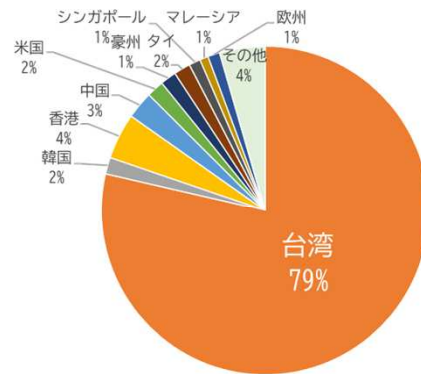
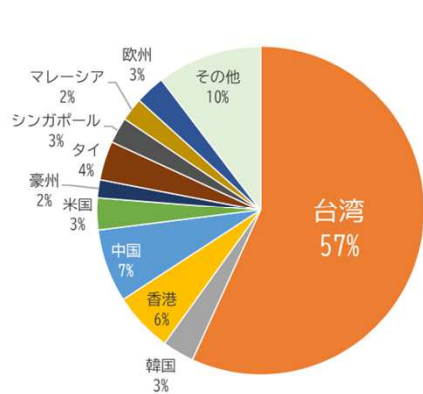
- 都道府県別のインバウンド客の訪問率では、関東や関西の大都市圏が多く、東北地方は全国的に少ない。
- 山形県は東北で3番目に多いが、全国では36番目であり訪問率が約0.5%と非常に少ない。



I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(4)]

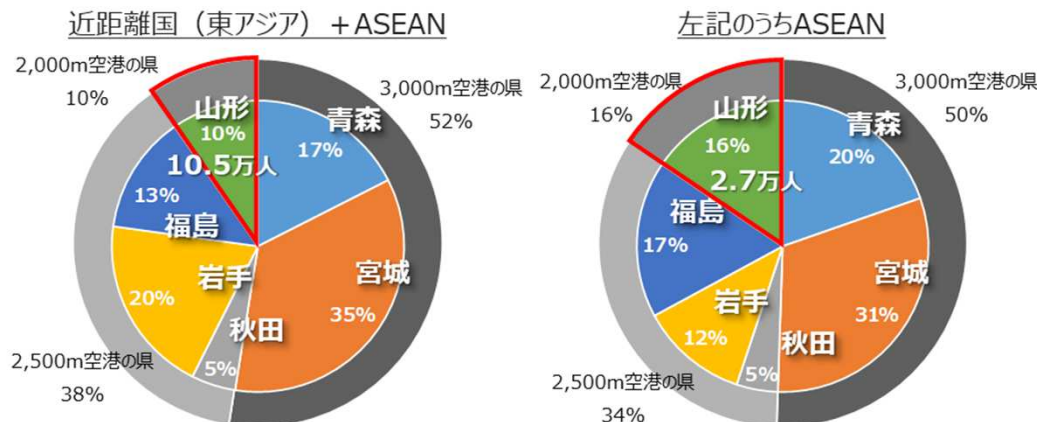
- 県内への延受入数(宿泊者数+立寄者数)は台湾が多くを占める。庄内では他地域に比べ欧州などの割合が高い。
- 東北各県への外国人宿泊者数のうち、近隣諸国とASEAN地域からの宿泊者数の割合は、山形県が約10%である。
- ASEAN地域に限定すると、2,500m以上の空港を持つ他県と比べても山形県の割合が高い。

【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

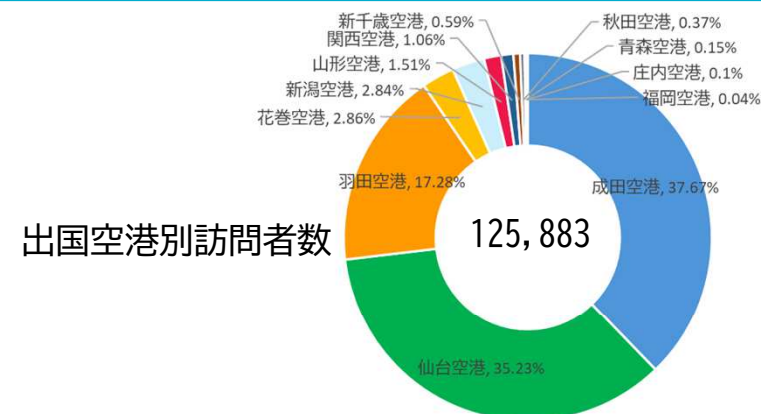
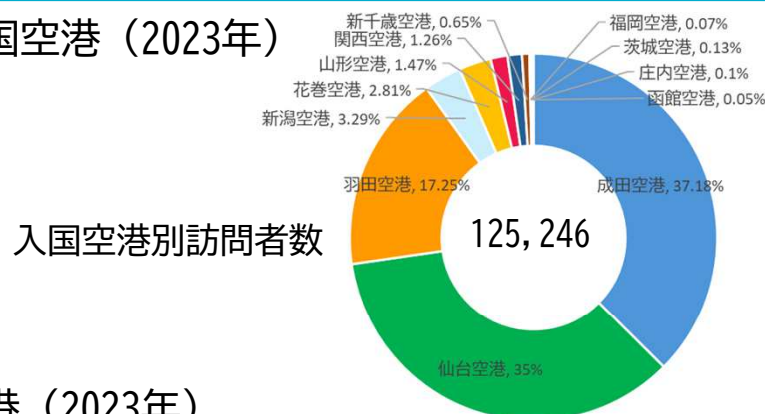
（単位：人）

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

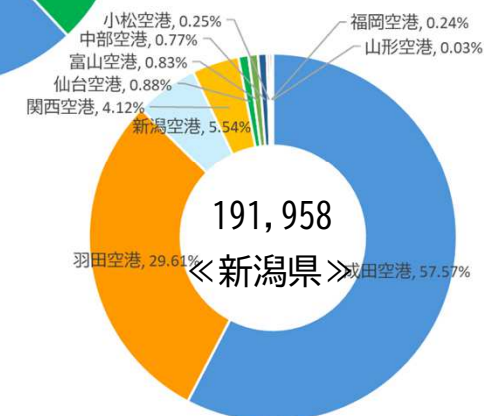
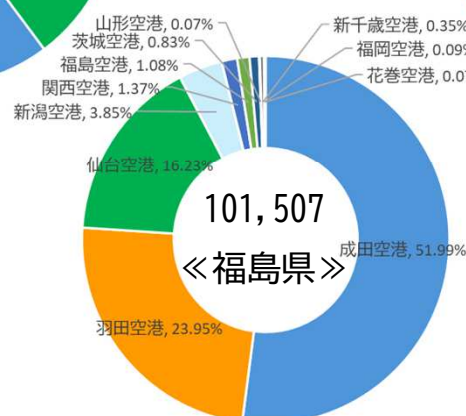
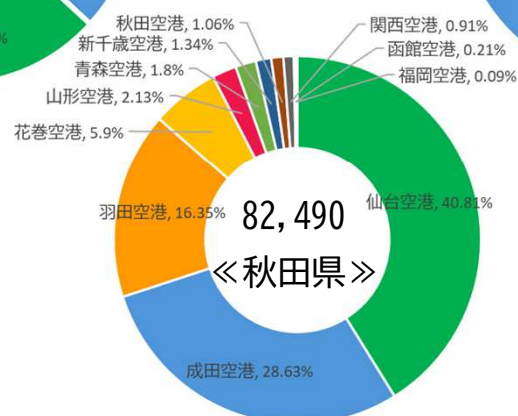
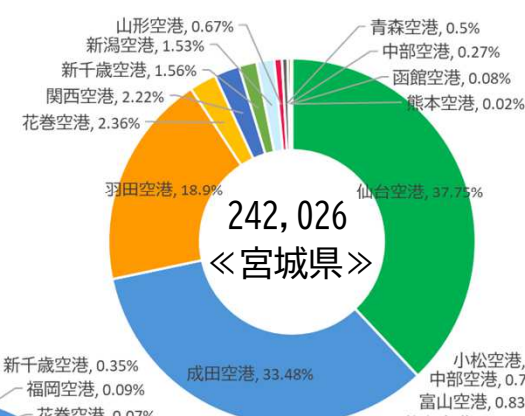
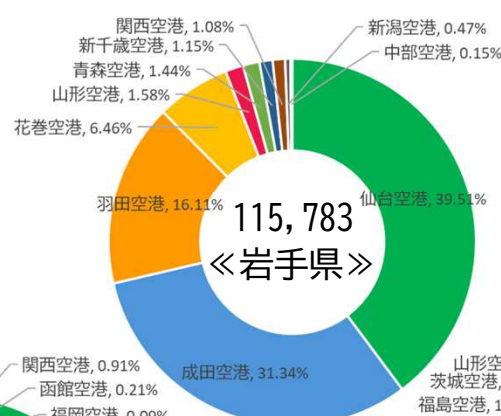
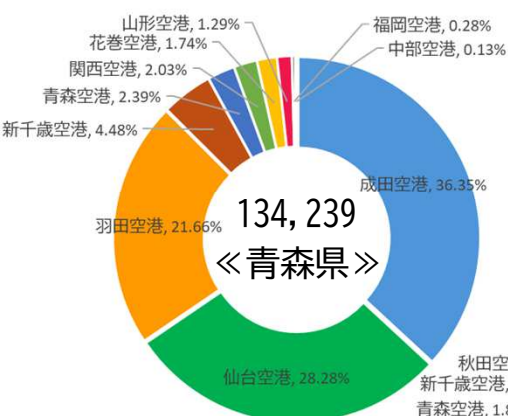
I - 2. 海外との交流① [インバウンドの現状(6)]

- 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）

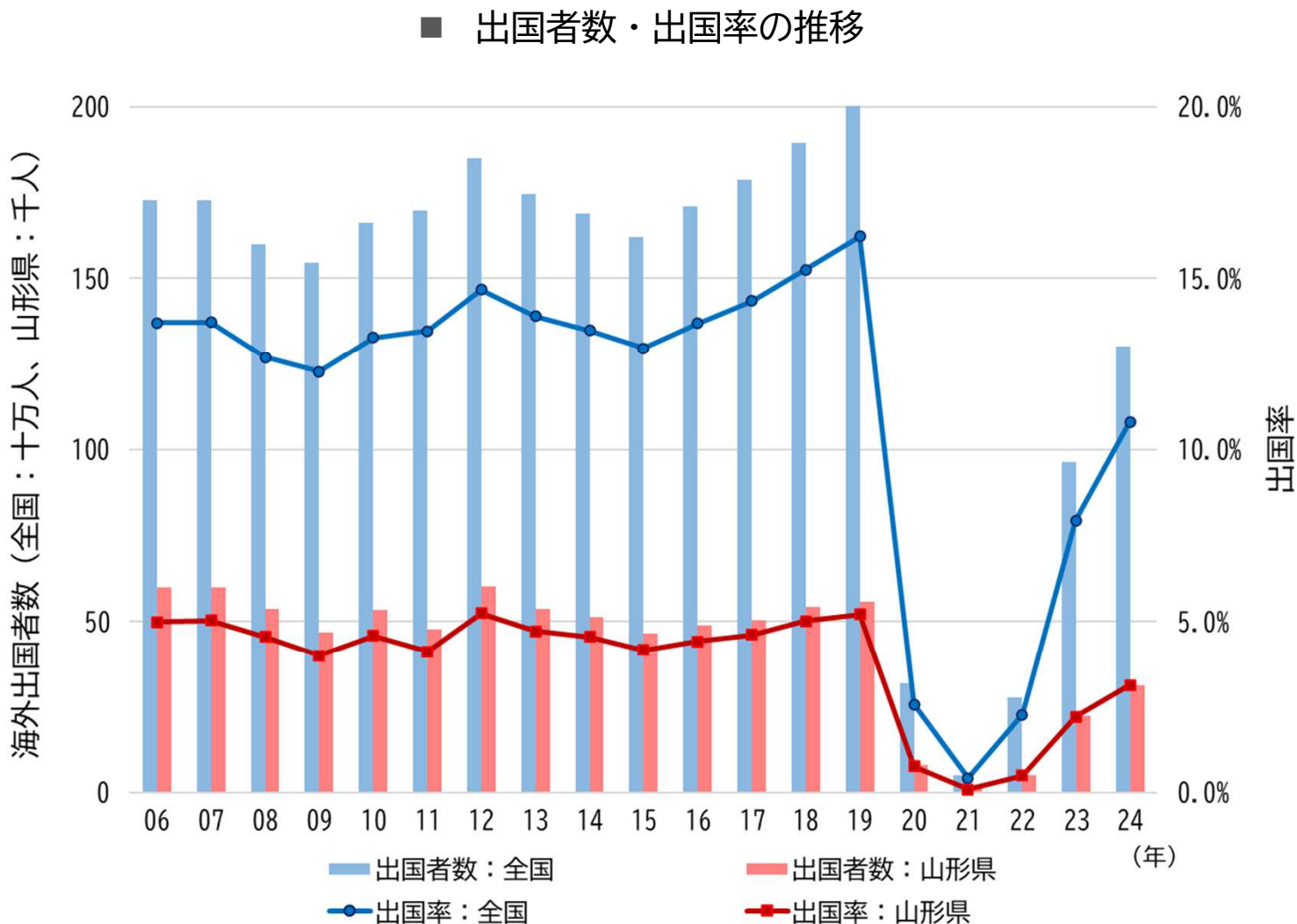


■ 周辺各県の出入国空港（2023年）



I - 2. 海外との交流② [アウトバウンドの現状]

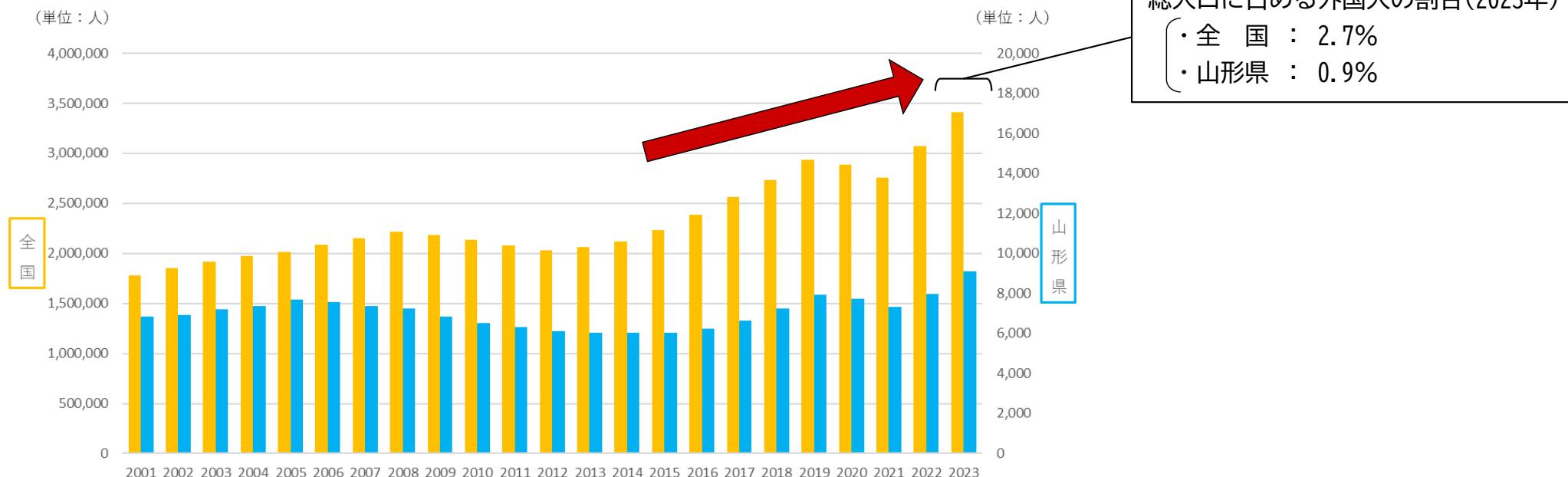
- 全国のアウトバウンド客は、コロナ渦以降増加傾向にあるが、2024年時点でコロナ渦前の水準には至っていない。
- 山形県のアウトバウンド客は、全国に比べるとコロナ渦後の伸び率が低い。



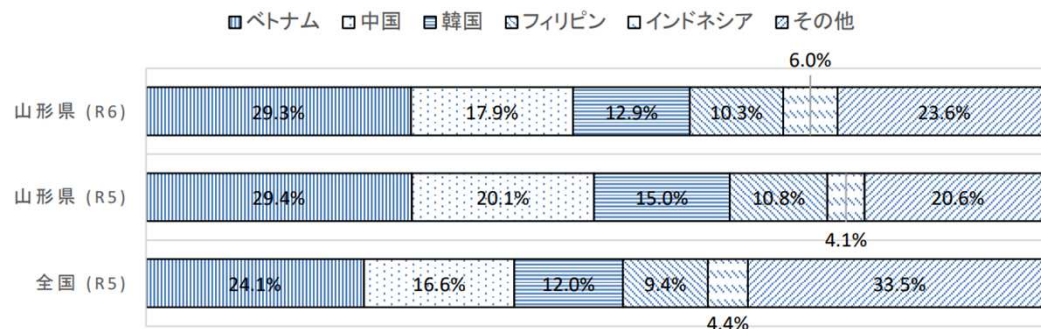
I - 2. 海外との交流③〔県内の外国人居住者〕

- 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．庄内空港の概要①〔施設と経緯〕

- 庄内空港は、山形県管理の地方管理空港として平成３年に開港。庄内地域の玄関として長さ2,000mの滑走路を有し、中型ジェット機が駐機可能な規格で整備された。緩衝緑地として空港の周囲に整備された公園が特徴である。

項目	内容
設置管理者	山形県（地方管理空港）
空港運用時間	7時～22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3・小型ジェット1）
航空保安無線施設	精密進入対応（海側進入：ILS CAT-I）他
事業費	総事業費 約219億円（当時）

○整備経緯

昭和55年 庄内14市町村の議会にて「庄内空港建設促進に関する決議」を可決
 昭和61年 第5次空港整備五箇年計画にて位置づけ・閣議決定
 平成3年 10月開港（東京・大阪路線 各1往復／日 運航開始）
 平成6年 ターニングパッド、誘導路拡幅、エプロン拡張（第1期工事）
 平成7年 エプロン拡張（第2期工事）
 平成10年 旅客ターミナルビル増改築工事
 平成16年 航空灯火改修、滑走路嵩上げ工事
 平成18年 運用時間変更（7時～22時拡大・東京便夜間駐機開始）



Ⅱ－１．庄内空港の概要②〔定期便運航状況〕

- 現在、ANA羽田路線が就航中。2023年より時期によって羽田便が1往復期間増便されて5往復／日で運航されている。就航機材は「A320（146席）」や「A321（194席）」が主に運航されている。
- 庄内着の最終便（ANA399）はそのまま庄内空港にて夜間駐機し、翌日の庄内発初便（ANA394）となることで、東京側での滞在時間拡大（より早く／遅くまで）に寄与している。

【庄内到着便】

相手空港	便名	機種	相手発	庄内着
羽田	ANA 393	A321	7:15	8:15
羽田	ANA 395	A320	10:40	11:40
羽田	ANA1071 (増便中)	A320	12:25	13:25
羽田	ANA 397	A321	15:55	16:55
羽田	ANA 399	A320	20:15	21:20 (夜間駐機)

【庄内出発便】

相手空港	便名	機種	庄内発	相手着
羽田 (夜間駐機)	ANA 394	A320	7:10	8:15
羽田	ANA 396	A321	8:55	10:00
羽田	ANA 398	A320	12:20	13:25
羽田	ANA1072 (増便中)	A320	14:10	15:15
羽田	ANA 400	A321	17:40	18:45



エアバスA320 （32P：146席・国際線仕様）
全長 37.6m × 全幅 35.8m



エアバスA321 （A321：194席）
全長 44.5m × 全幅 35.8m

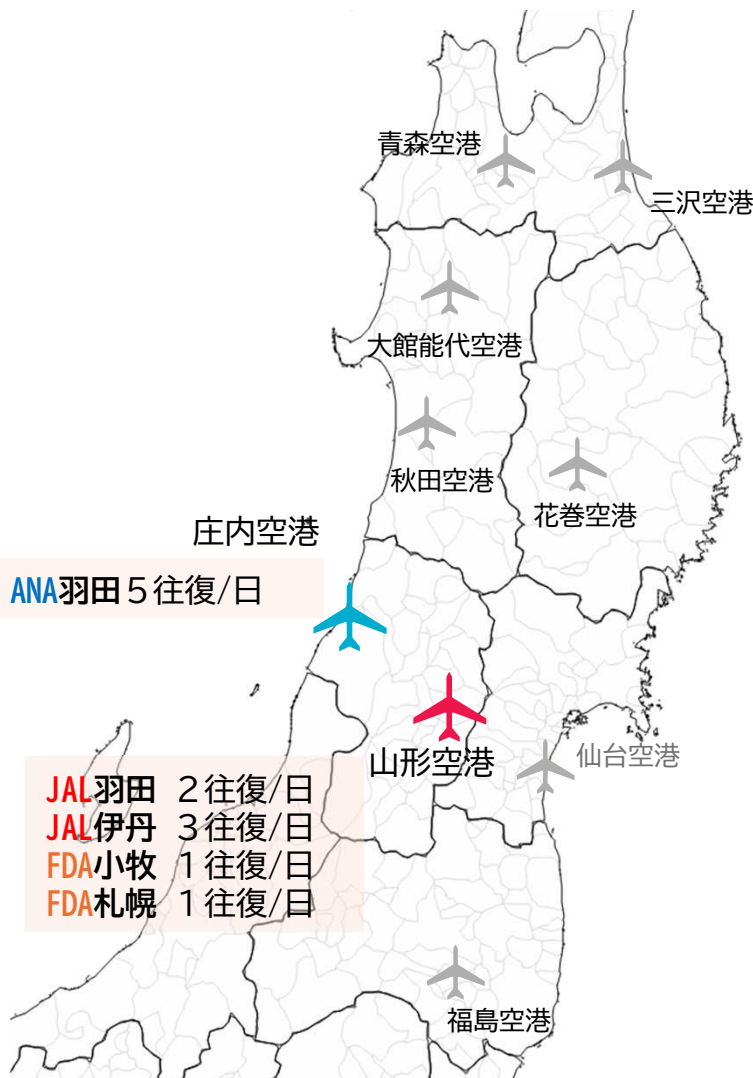


ボーイング737-800 （738：166席）
全長 39.5m × 全幅 35.8m

Ⅱ－１．庄内空港の概要③〔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）



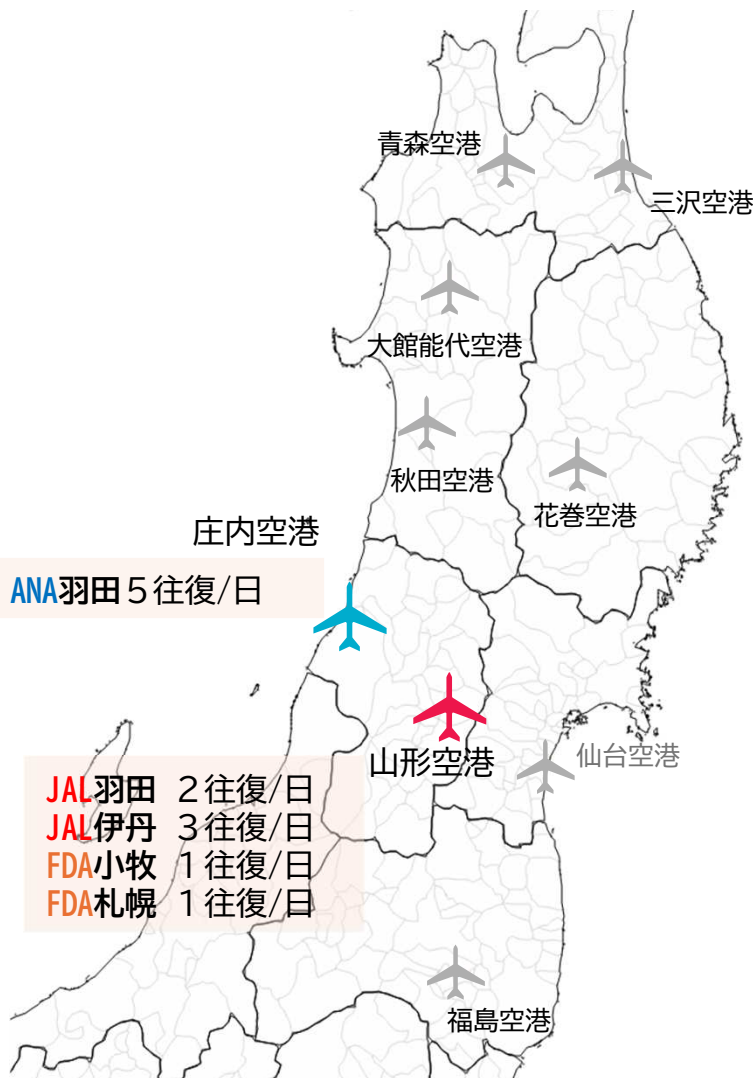
空港	行き先		航空会社	運航便数
青森空港 (滑走路3,000m)	東京	羽田	JAL	6往復/日
	札幌	新千歳	JAL	3往復/日
			ANA	2往復/日
	大阪	伊丹	ANA	3往復/日
			JAL	3往復/日
	名古屋 神戸	小牧	FDA	3往復/日
			FDA	1往復/日
	ソウル	仁川	KAL	3往復/週（水、金、日）
三沢飛行場 (滑走路3,050m)	台湾	台北桃園	EVA	3往復/週（火、木、土）
	東京	羽田	JAL	4往復/日
	大阪	伊丹	JAL	2往復/日
	札幌	丘珠	JAL	1往復/日
秋田空港 (滑走路2,500m)	東京	羽田	ANA	5往復/日
			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	3往復/日
			JAL	3往復/日
	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）
大館能代空港 (滑走路2,000m) 花巻空港 (滑走路2,500m)	東京	羽田	ANA	3往復/日
	札幌	新千歳	JAL	2往復/日
			FDA	3往復/日
	名古屋	小牧	FDA	3往復/日
	大阪	伊丹	JAL	4往復/日
			FDA	(運休中) 1往復/日
	神戸		FDA	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．庄内空港の概要③〔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）



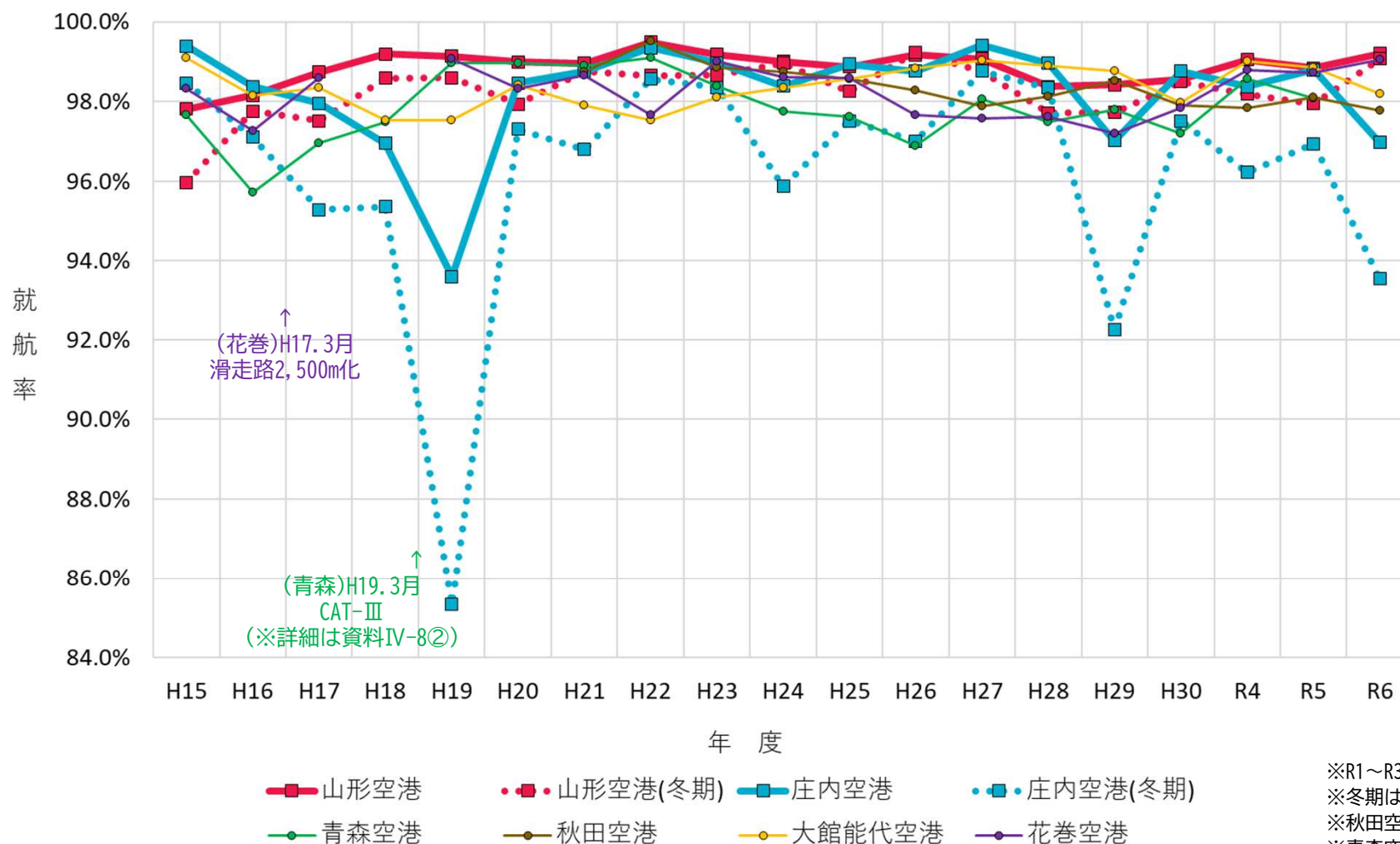
※2025年11月時点の運航ダイヤによる

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
	沖縄		SFJ 2往復/日
	ソウル	仁川	ANA 1往復/日
	中国	上海浦東	AAR 5往復/週（月、火、水、金、日）
			CCA 2往復/週（火、土）
福島空港 (滑走路2,500m)	台湾	台北桃園	EVA 1往復/日
			SJX 1往復/日
			TTW 3往復/週（火、木、日）
	高雄		TTW 3往復/週（月、水、土）
			TTW 3往復/週（火、木、日）
	香港		HKE 5往復/週（火、水、金、土、日）
			HGB 4往復/週（月、火、金、土）
	バンコク		TAX 4往復/週（月、水、金、日）※12/1～
			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．庄内空港の概要④〔庄内空港の就航率〕

- 年間就航率は、各空港とも９７％以上で推移している。
- 庄内空港の年間就航率は、年度によっては９８％を下回るときがあるほか、冬期の就航率は吹雪による視界不良等により９２％台まで下がる年度がある。
- なお、欠航理由には、雪、横風、機材繰りなど様々な原因があるため、詳細な分析が必要である。

■ 東北地方の各空港の就航率



※R1～R3はコロナ渦のため除外
※冬期は12月～3月
※秋田空港と大館能代空港は暦年のデータ
※青森空港のR6実績はHPに未掲載
※花巻空港のH18実績はHPに未掲載

Ⅱ－１．庄内空港の概要⑤〔ターミナルビルと空港アクセス〕

- 庄内空港のターミナルビルは4階が展望デッキとなっており、2～3階は吹き抜け構造となっている。
- 空港のアクセスは、酒田・鶴岡方面に2つのバス路線があり、乗合タクシー路線も設けられている。
- 空港駐車場は無料となっているほか、庄内空港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

- ・ ターミナルビル内を活用して、物産展をはじめ、空港全体で多数のイベントを行う「空の日フェスタ」など、交流の場として様々なイベントが開催されている。



北海道フェア in おいしい庄内空港

北から届いた自慢の味覚を

2025 7/26土～27日・8/2土～3日
10:00 開場～17:00 閉場
おいしい庄内空港 1階特設会場
主催：庄内空港ビル株式会社
詳細情報はこちら→ [リンク](#)

特設会場以外にも多数商品取り揃えております!!
数量限定のため、お早めにお買い求めください!!

札幌道庁 北海道チーズスタルト 柳月 三方六 Boco 飲むヨーグルト
すみれ 味噌ラーメン プチシェール やぎミルクの生ソフトクリームアイス
信濃光産 鮭ルイイ漬け 有楽製菓 白いブラックサンダー ふらの雪だんごチーズケーキ

おいしい庄内空港 空の日フェスタ2025
9/21(日) 11:30～15:00
会場 庄内空港駐機場内特設会場 庄内空港ターミナルビル・貨物ビル前 庄内空港緩衝緑地

入場無料 事前申込不要 参加自由

駐機場内特別会場

- ★オープニング
- ★定期便お出迎え・お見送り
- ★商品プレゼント
- ★商品抽選
- ※14:30まで裏面会場案内図3に集合
- ★子供用制服の着用体験 (ANA・庄内空港・ボレーショ)
- ★GS E車両展示と乗車体験 (ANA・庄内空港・ボレーショ)
- ★ANA航空整備士ブース (ANA)
- ★マスコットキャラクターとのふれあい
- ★まめうさぎグッズ販売 (庄内空港ビル前)
- ★小型機デモフライトと展示 (山形県航空協会)
- ★航空機展示とPRブース (海上保安庁・自衛隊)
- ★消防隊へりによる救出救助訓練 (山形県消防防災航空隊)
- ★空港ではたらくるま (除雪車、消防車、パトカー等)の展示
- ★羽田空港乗り継ぎキャンペーンPR (庄内空港利用委員会)

ターミナルビル内

- ★フライトシミュレータ体験 (山形県航空協会) ※先着約20名
- ★貨物ビル前
- ★福祉事業所製品の展示販売 (福祉事業所)
- ★緩衝緑地公園内
- ★ツリークライミング体験会 (庄内緑化園芸)
- ★クラフトづくり体験 (庄内緑化園芸)

■ 空港アクセス交通

庄内空港連絡バス

- ・ 酒田方面 (酒田駅：約35分/880円)
- ・ 鶴岡方面 (鶴岡駅：約30分/780円)

乗合タクシー〔要予約〕

- ・ 乗合タクシー月山号 (～鶴岡旧市街)
- ・ 庄内空港乗合タクシー (～酒田市街)
- ・ 庄内空港にかほGO (～仁賀保駅)

レンタカー

- 4社 空港レンタカーターミナル内 (ニッポン、トヨタ、日産、オリックス)

タクシー

- 酒田・鶴岡の市内に複数社

車

- ・ 無料駐車場/871台 利用時間 5:00～23:00
- ・ 最寄りIC 庄内空港IC (日本海東北道) まで約3分

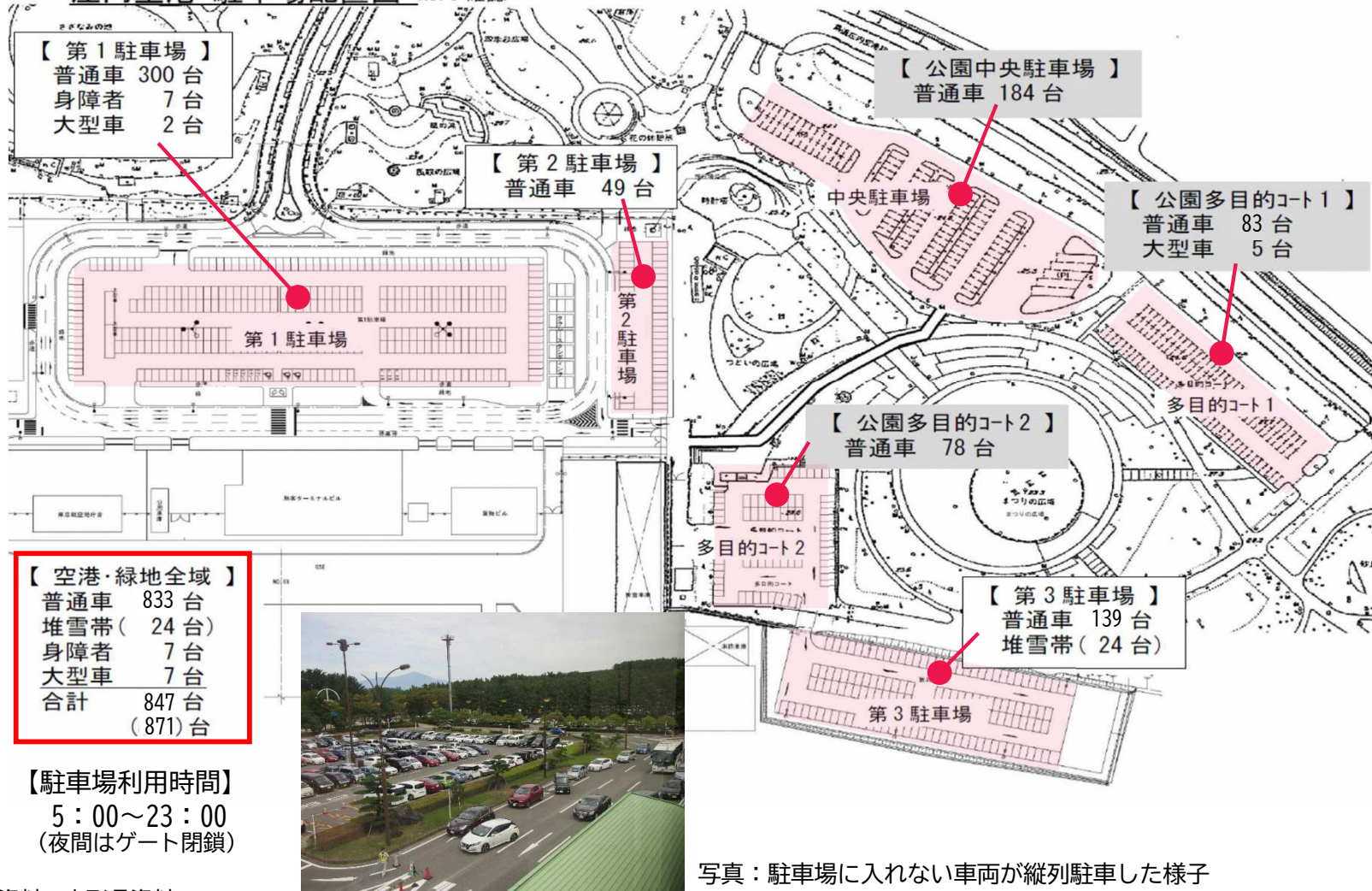
Ⅱ－１．庄内空港の概要⑥〔空港駐車場〕

- 駐車場台数は開港当初276台でスタートしたものの、航空需要が伸びると容量の不足が顕著となり、駐車場の拡大が続けられてきたが、特にターミナルビル前面の第1駐車場は現在でも満車が多い。
- 空港の周囲は緩衝緑地となっており、新たな駐車場スペースの確保が困難となっている。

■ 空港駐車場の拡張整備

○ 駐車場整備の経緯

庄内空港 駐車場配置図 R3.5 確認



【H3年10月（開港時）】
⇒ **276** 台（バス含む）

【H9年度（乗客数約42万人）】
⇒ **423** 台（バス含む）

- ・ 第1駐車場の区画割見直しと職員車両を移し、利用枠増を図る

【H18年度（乗客数約42万人）】
⇒ **695** 台（バス含む）

- ・ 第1駐車場の区画割再見直しを実施

【H23年度（乗客数約35万人）】
⇒ **807** 台（バス含む）

- ・ 制限区域内に第3駐車場を整備

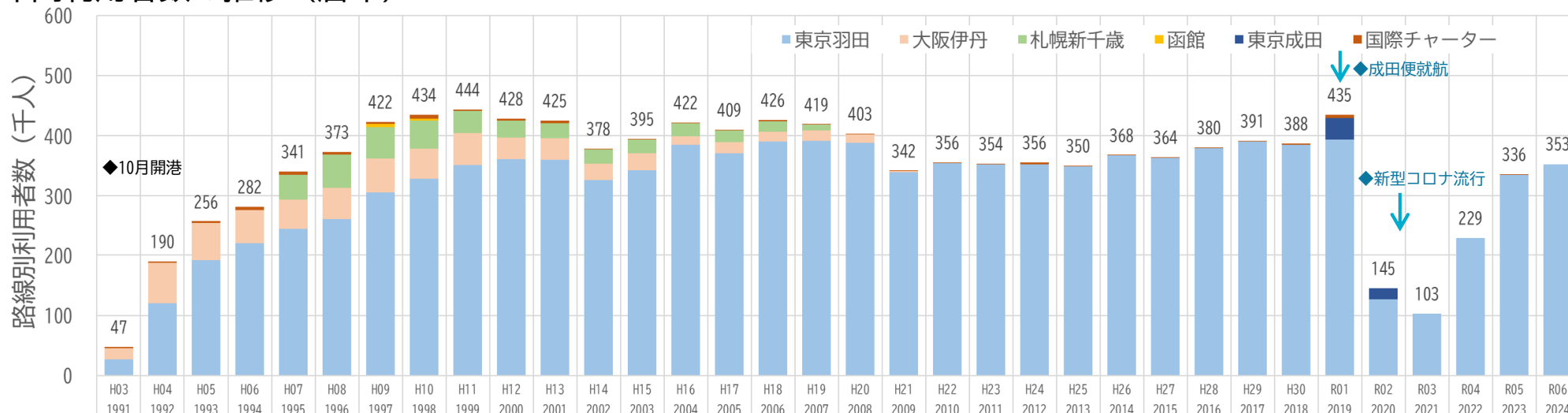
【令和元～3年度】
⇒ **871** 台（バス含む）

- ・ 舗装補修にあわせ区画割を見直し整備

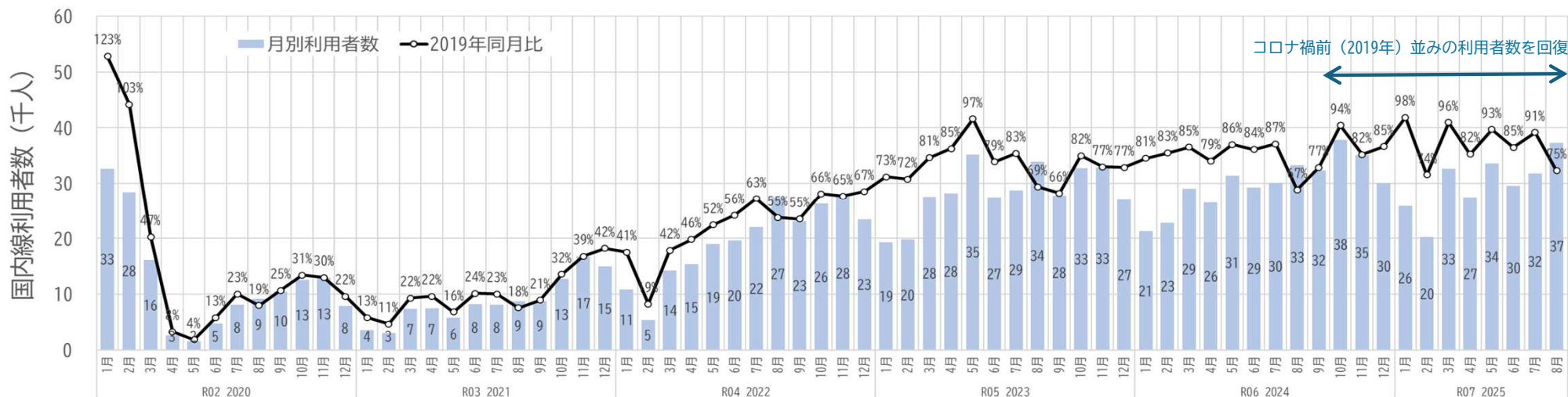
Ⅲ－１．空港利用者数の推移

- 庄内空港の利用者数はほぼ横ばいの状況が続いており、現在はANA羽田路線のみとなっている。2019年には成田便が就航し、1999年に次ぐ過去2番目の利用者数が記録されたが、直後にコロナ禍もあり利用者数は減少した。
- コロナ禍前の利用者数には届いていないものの、2023年より利用者数は回復してきている。

■ 年間利用者数の推移（暦年）



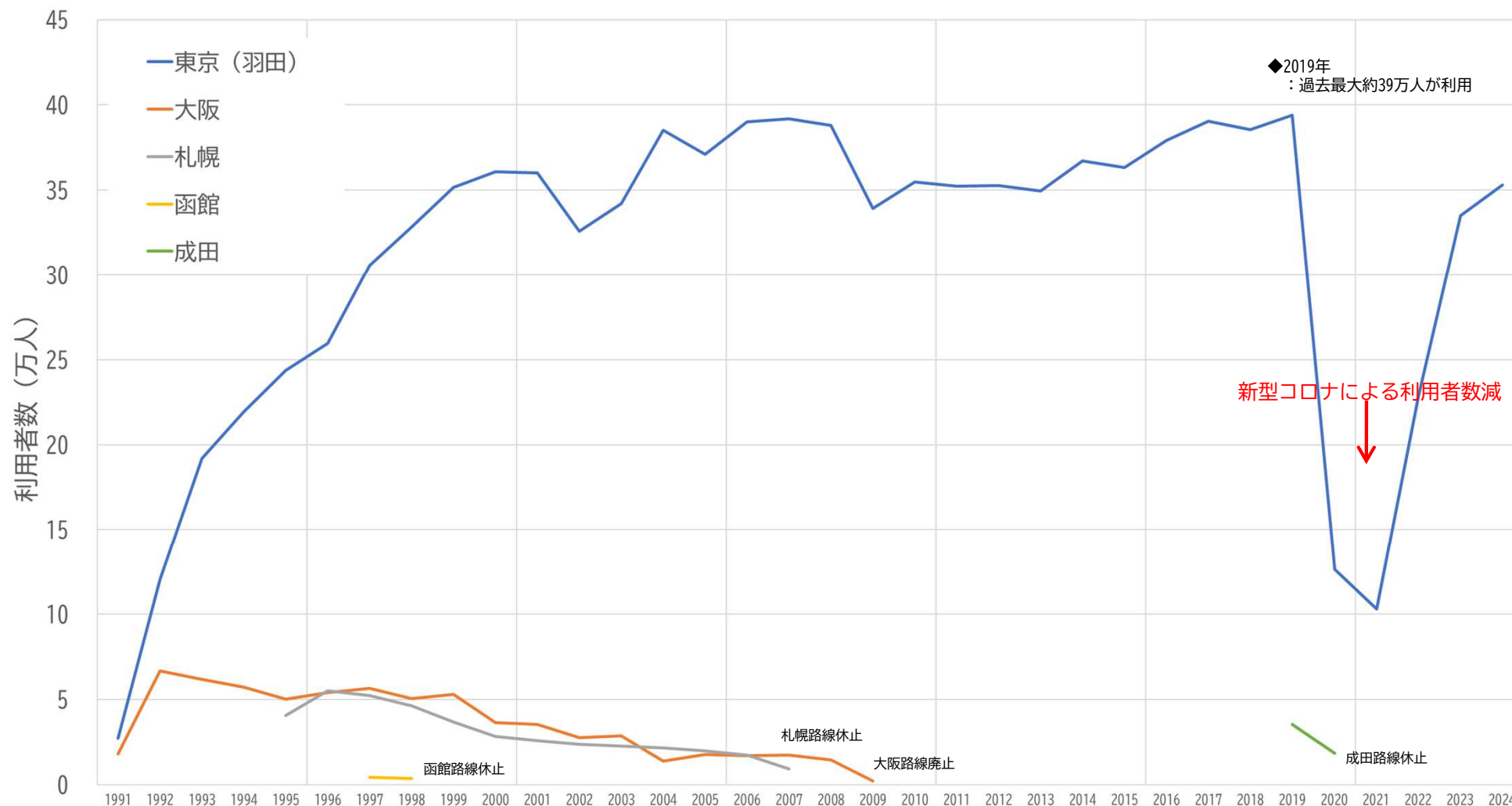
■ コロナ禍以降の動向（2020年～・月別）



Ⅲ－２．路線別利用者数

- 開港時に羽田路線／大阪（伊丹）路線が就航。羽田路線の利用者は増加が続き、年35～40万人規模の利用者数があり、2019年に過去最大の利用者数を記録した。2024年は約35万人の利用者数である。
- 過去には大阪（伊丹）・札幌・函館・成田路線の運航があったが、いずれも廃止・休止となっている。

■ 国内線利用者数（路線別）

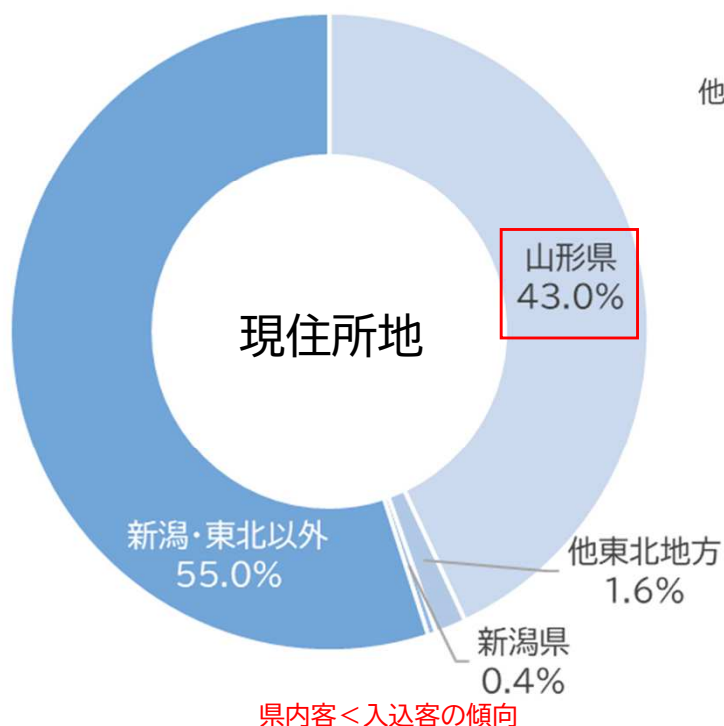


Ⅲ－３．空港利用者の特徴①〔利用者住所及び県内発着地点〕

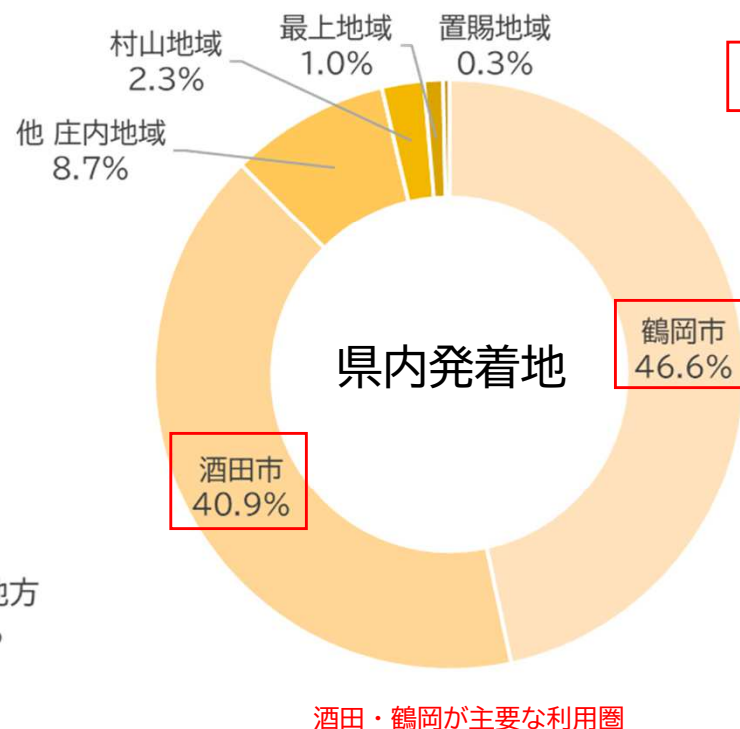
- 庄内空港利用者のうち山形県居住者は約43%であり、就航先からの入込客の方が多い傾向にある。
- 空港背後圏の利用は鶴岡市・酒田市の2市が二分する状況であり、庄内地域の利用が強い傾向がみられる。
- 調査時点で就航していた相手先空港は、羽田が全体の8割を占めるほか、乗り継ぎにより伊丹・福岡などとの移動にも利用されている。

■ 現住所地／県内発着地／相手先空港

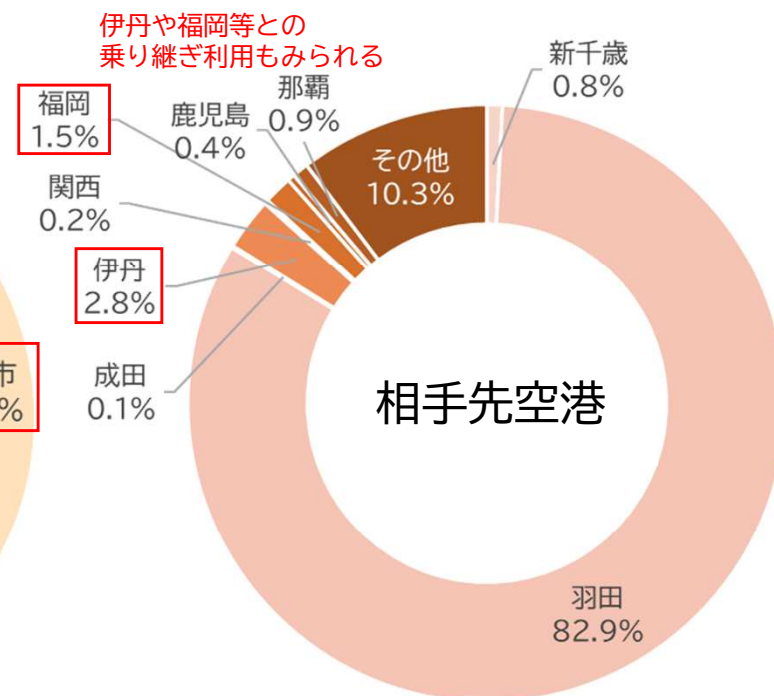
どこの人が使っている？



どこから庄内空港へ来た？
庄内空港からどこへ行った？



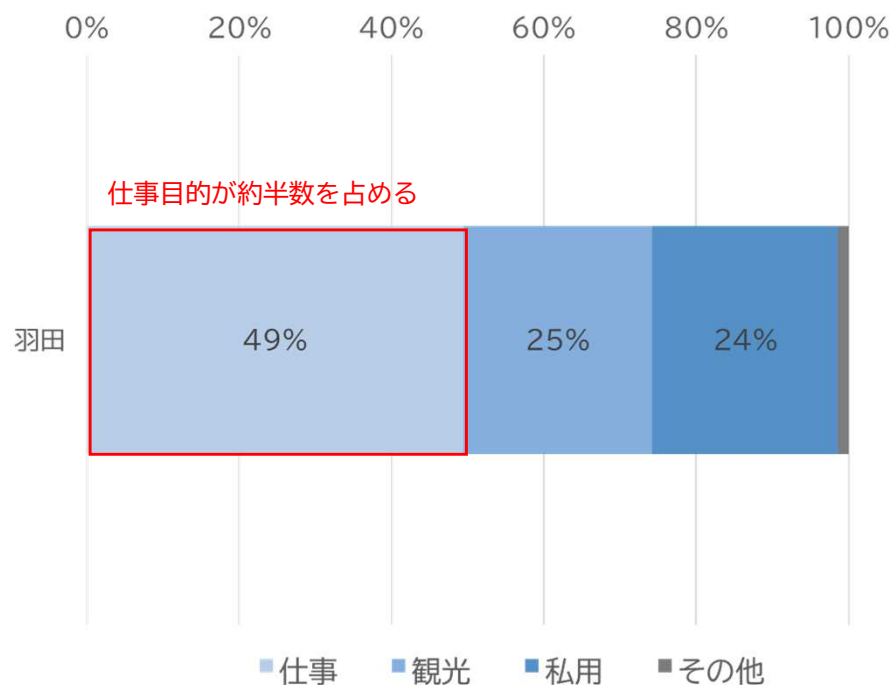
どの空港から庄内空港へ？
庄内空港からどの空港まで？



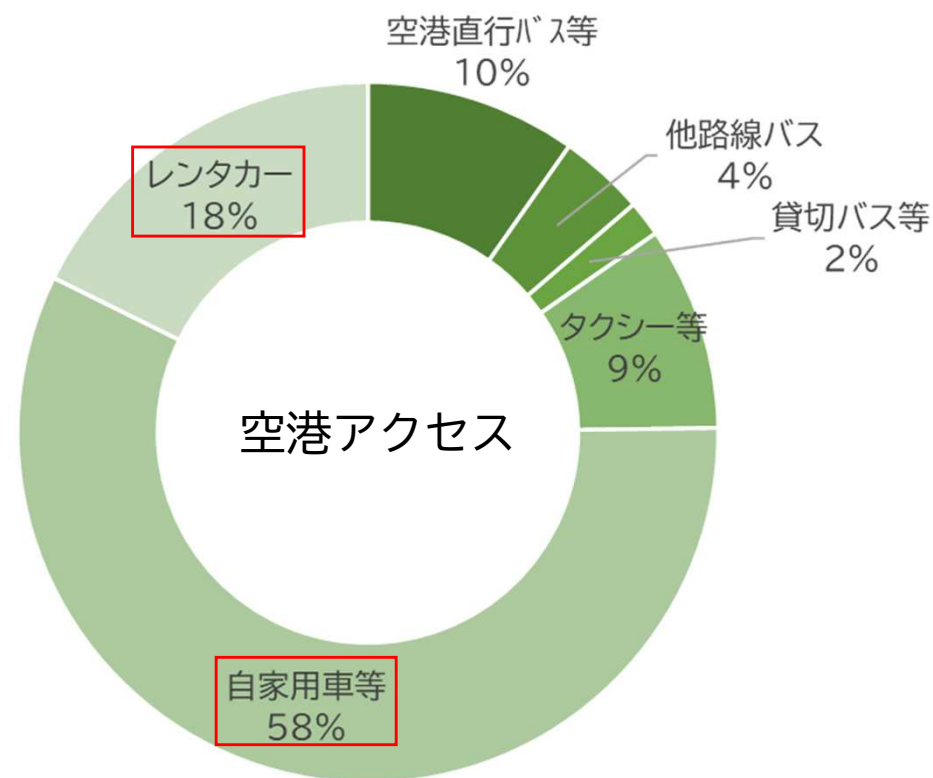
Ⅲ－３．空港利用者の特徴②〔利用目的及び空港アクセス〕

- 就航する羽田路線は約５割が仕事目的であり、ビジネス利用が主となっている。
- 空港アクセスは、自家用車とレンタカーの車利用で約８割弱を占めており、車での移動ニーズが大きい。空港アクセスバスの利用は約１割となっている。

■ 利用目的（全体・路線別）



■ アクセス利用状況



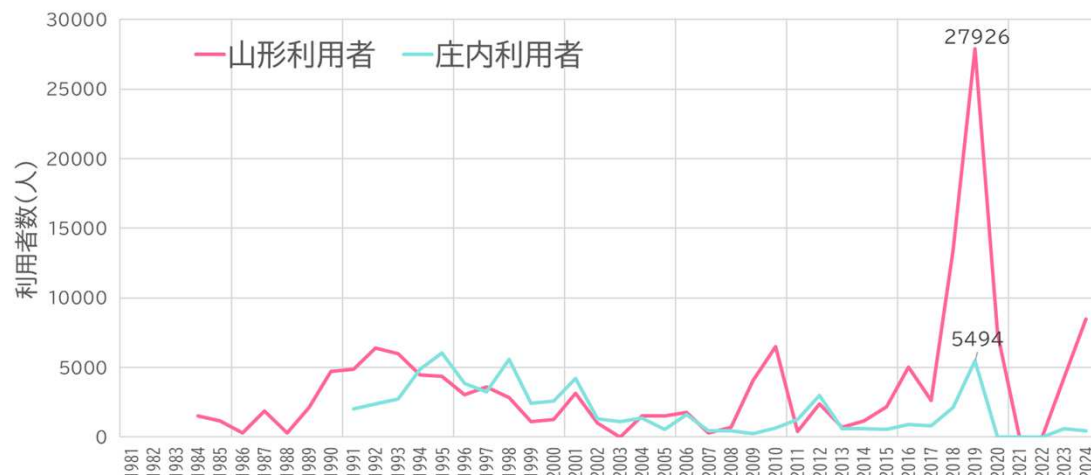
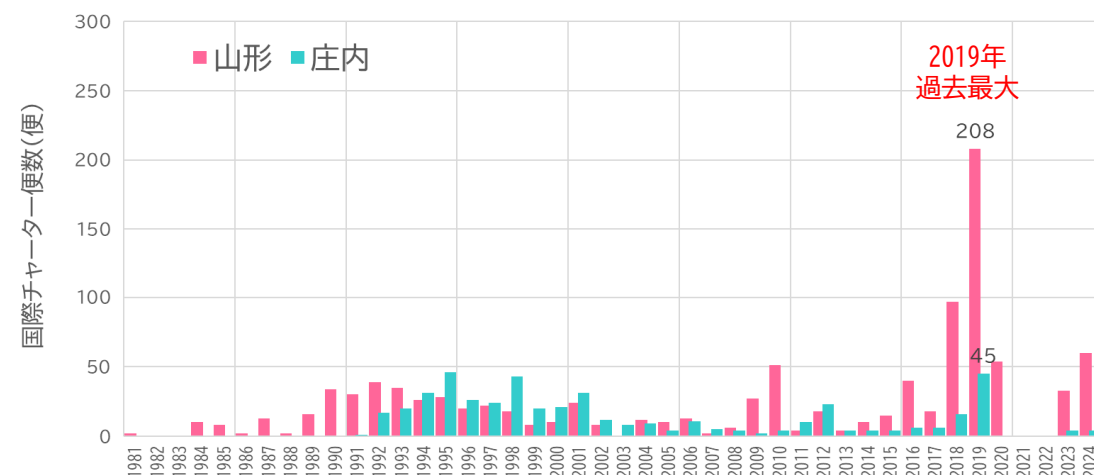
自家用車・レンタカーによる「車利用」が約８割を占める

※私用：観光以外の帰省や親戚友人等への訪問、冠婚葬祭等への出席、通院・介護等での利用

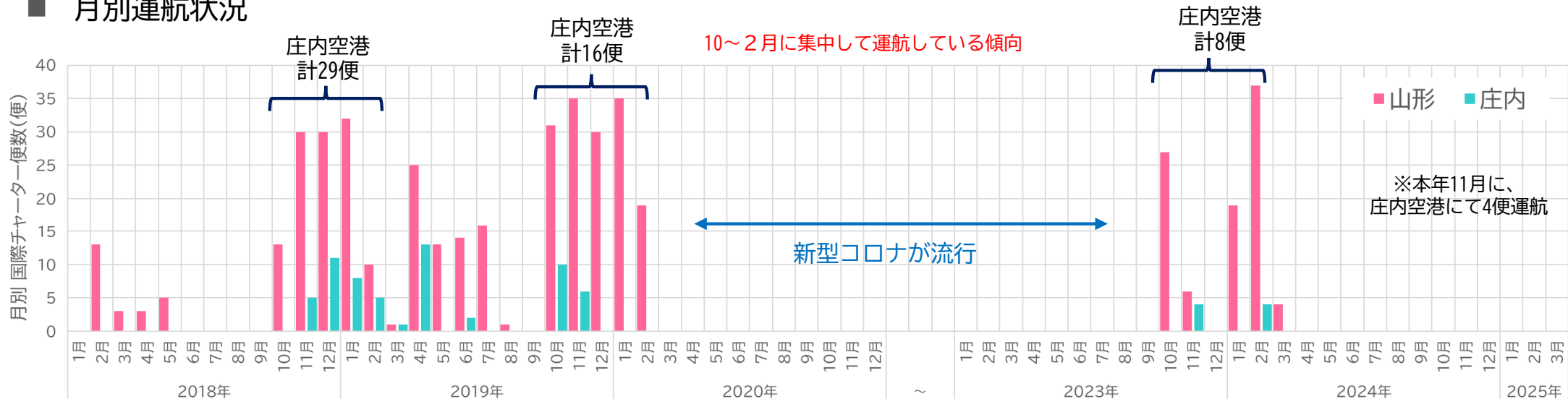
Ⅲ－４．庄内空港の国際チャーター便就航状況①〔運航実績〕

- 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．庄内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（韓国・庄内空港発着）によるツアー訪問地は、庄内地域では山居倉庫や相馬楼、内陸では銀山温泉、蔵王、最上川船下りを訪れるツアーが多い。
- 酒蔵や漬物屋など食に関するスポットを訪れるツアーも見られる。

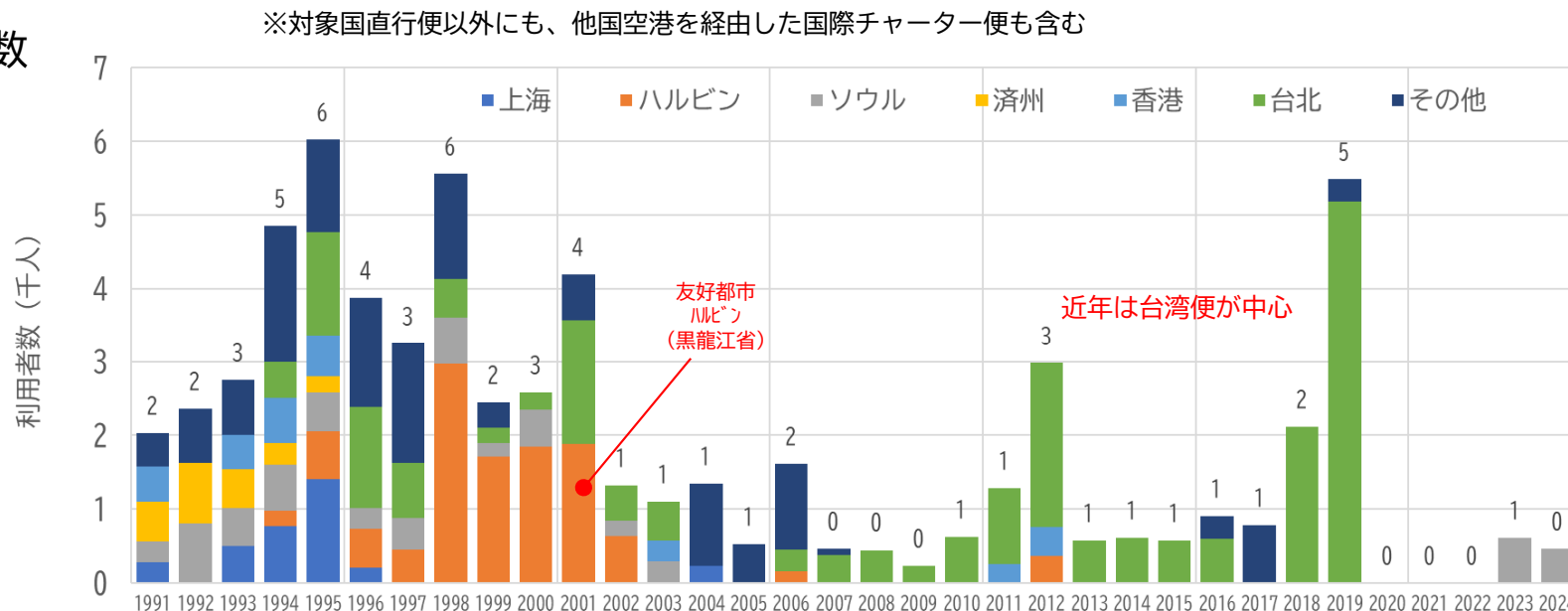
■ 庄内空港チャーター便客の観光訪問地 （令和５年度秋～冬）



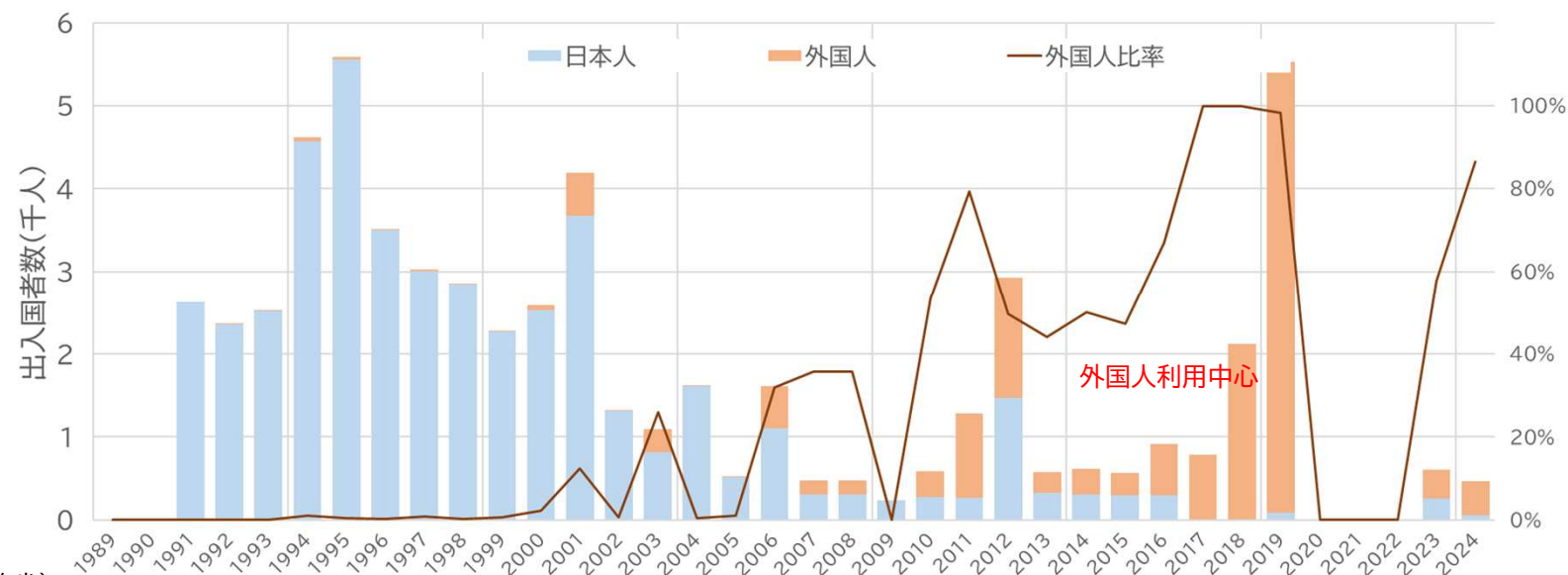
Ⅲ－４．庄内空港の国際チャーター便就航状況③〔利用者数の推移〕

- 国際チャーター便は、過去はハルビン便の利用(日本人)が多く、近年は台湾便の利用(外国人)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)

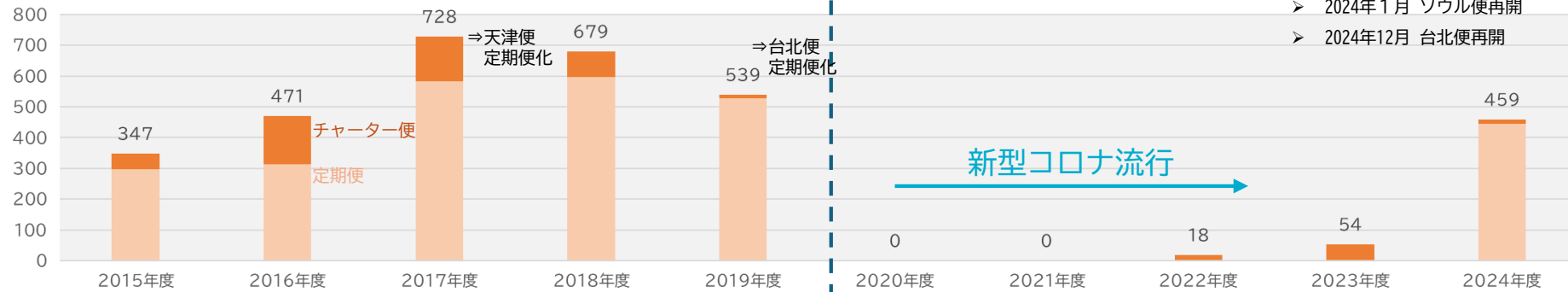


Ⅲ－４．山形空港の国際チャーター便就航状況④〔他空港就航状況(1)〕

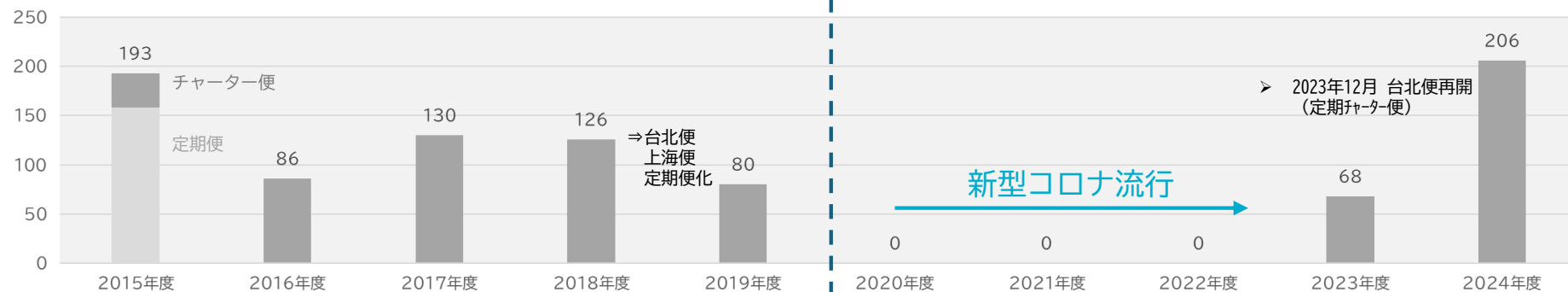
- コロナ禍を経て、周辺空港では国際チャーター・定期便の運航が再開、運航規模は回復しつつある。

■ 運航便数実績

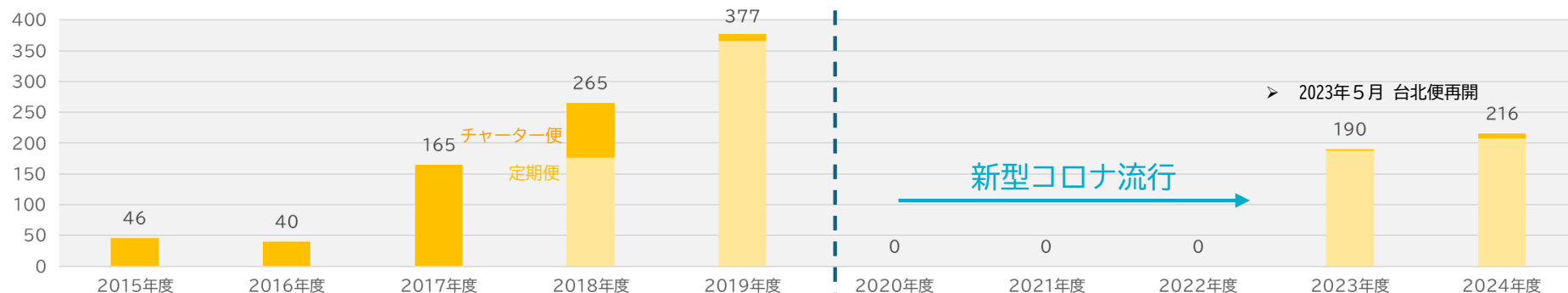
青森空港



秋田空港



花巻空港

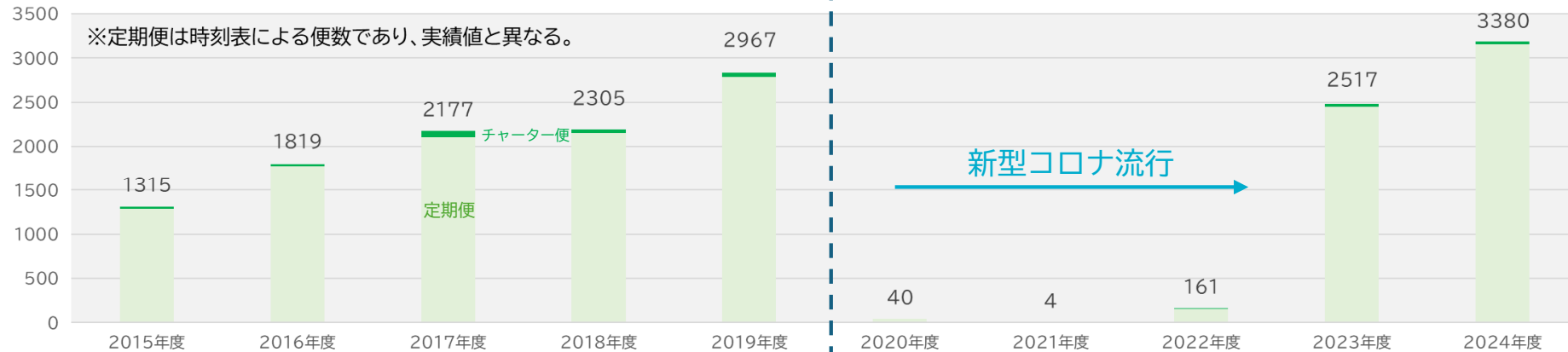


Ⅲ－４．山形空港の国際チャーター便就航状況④〔他空港就航状況(2)〕

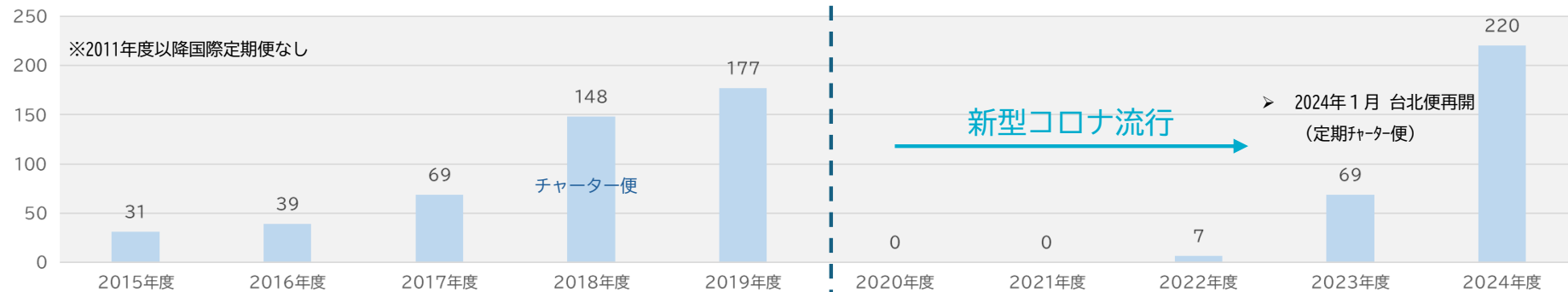
- コロナ禍を経て、周辺空港では国際チャーター・定期便の運航が再開、運航規模は回復しつつある。

■ 運航便数実績

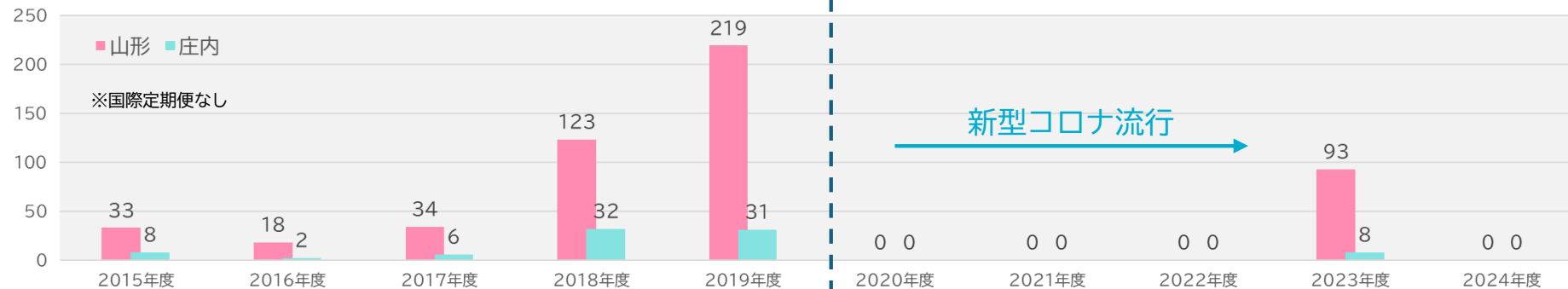
仙台空港



福島空港



山形空港 庄内空港



Ⅲ－５．庄内空港の航空貨物輸送の状況

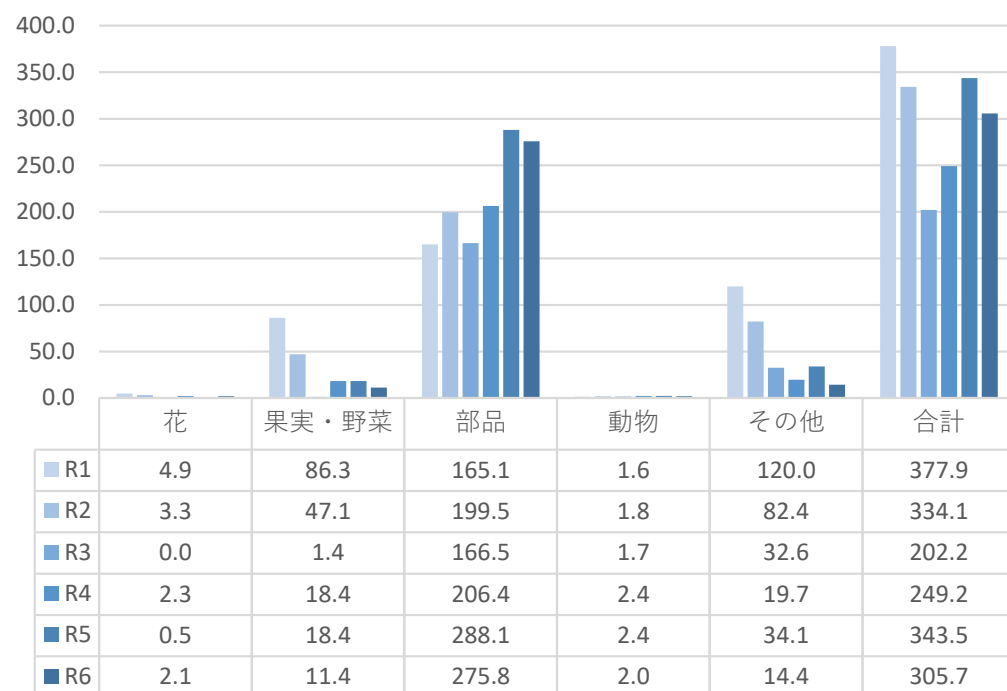
- 庄内空港では、積荷・おろし荷とも「部品」が占める割合が高い。また、積荷では「果実・野菜」、おろし荷では「花」が次に多い。過去には積荷の多くを「果実・野菜」が占めていたが近年は減少傾向にある。
- 総取扱量は、コロナ渦前の水準まで戻りつつある。

■ 対象便

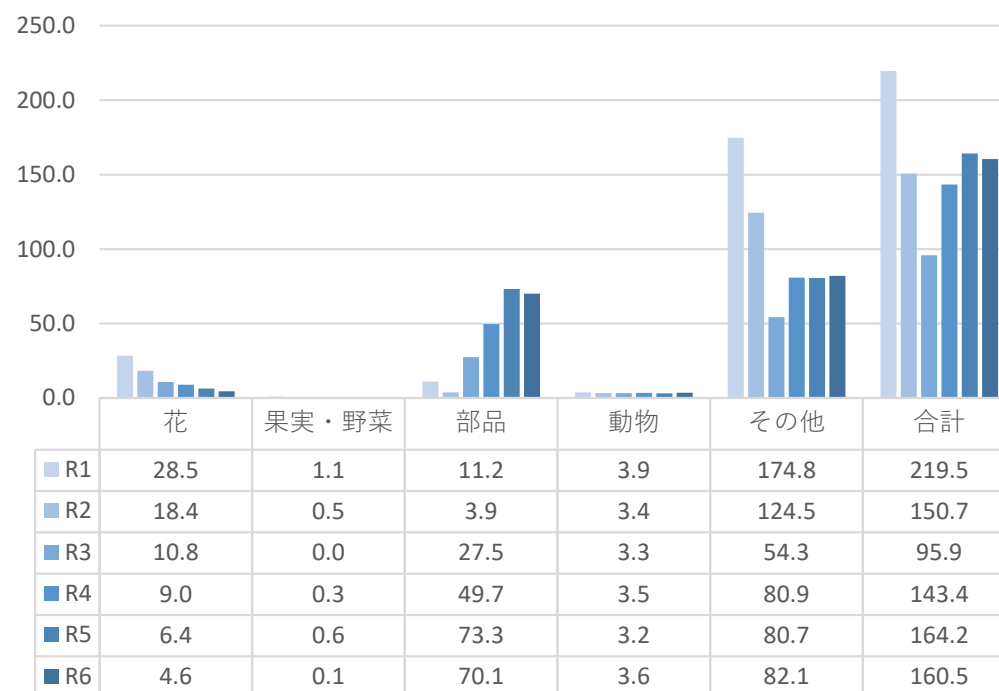
全日本空輸（ANA） 庄内－羽田便

■ 貨物取扱量の推移（R元～R6年度）

積荷（単位：t）



おろし荷（単位：t）



IV－１．空港機能強化に向けた取組み一覧

- これまで検討した庄内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、空港施設に関する取組(下青字)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の検討 → 資料Ⅳ－５

物流機能の充実にに向けた検討 → 資料Ⅳ－７

空港の脱炭素化推進 → 資料Ⅳ－９ ※現在計画策定中

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

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－６ 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

「空の日」をはじめとした空港でのイベント開催 → 資料Ⅳ－３ 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(R E S A)整備 ※R7整備完了

冬期の安定就航に向けた調査検討(乱気流対策、航空保安施設)

→ 資料Ⅳ－８ 等

(２) 空港業務継続計画(B C P)の強化

☞ 「庄内空港における自然災害に対する業務継続計画」

「避難誘導計画」や空港機能の継続に必要な空港施設の耐震化推進 等

(３) 老朽化対策等

☞ 老朽化した施設、消防・除雪車両の更新

「庄内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

- 庄内空港では、庄内空港利用振興協議会を中心に利用促進活動に取り組んでいる。令和7年度は羽田空港イベントや西日本での乗継利用促進プロモーション、新たな利用者層の開拓などにより、更なる利用拡大に取り組んでいる。

R7年度の重点的な取組み

取組みの柱1 増便期間を中心とする重点的な利用促進

- 庄内イン・アウトの旅行商品造成支援による乗継利用促進
- ANA宿泊付往復航空券割引クーポンの発行による、増便期間、早朝便、冬季間、他空港間連携による乗継の利用促進 **ANA連携**
- **[新]** オンライン旅行代理店(OTA)を活用した羽田便の割引クーポン発行による利用促進
- 特産品を活用した早朝便・冬季間のプレゼントキャンペーン
- 羽田空港での利用促進イベントの実施 **ANA連携**

取組みの柱2 ファンクラブ会員を対象にした利用促進

<会員数18,196人(11/3現在)>

- 会員限定ANA機体工場見学親子ツアーの実施 **ANA連携**
- ANA D P 割引クーポンの発行による、増便期間、早朝便、冬季間の利用促進(会員への割引額の増額) **[再掲]** **ANA連携**

取組みの柱3 持続的な航空需要創出に向けた支援

- 移住相談、就職活動、婚活、農業等就業、関係人口創出のために定期便を利用した方への航空運賃の助成
- 庄内空港での校外学習の受入れに対する支援 **ANA連携**
- **[新]** 体育・文化関係の全国大会に出場する学校等への支援
- **[新]** 庄内空港の賑わい創出イベント等への支援

取組みの柱4 インバウンドの拡大に向けた情報発信

- **[新]** デジタルサイネージを活用した空港内での映像コンテンツやデジタルマップ等による観光や食の魅力発信 **ANA連携**
- 羽田空港での利用促進イベントの実施 **[再掲]** **ANA連携**

取組みの柱5 二次交通の利便性向上

- 山形空港や隣県空港(秋田空港・大館能代空港)等とのレンタカー相互乗捨て支援
- 庄内空港発着乗合タクシーへの冬季間利用促進助成
- **[新]** 乗合タクシーMaaS予約者へのプレゼントキャンペーン

羽田空港でのプロモーションイベント



大阪での乗継利用促進プロモーション



OTAを活用した割引クーポン発行



他空港と連携した乗継利用促進キャンペーン



IV-3. 空港ビルサービスの強化や空港の賑わいの創出(1)

● 庄内空港ビル(株)では、館内スペースを利用した地域貢献活動・協力や利用者利便の向上などに取組んでいる。

■ 地域貢献活動・協力（空振協の事業を除く）

- ① VRドームシアターを活用した山形県・庄内の観光PR（NHK山形放送局、鶴岡市、酒田市：令和5年度）
- ② 花のまち酒田「華いっぱいプロジェクト」展示（酒田市農政課：令和5年度）
- ③ 「だだちゃ豆の日」ふるまい、のぼり設置（鶴岡市農政課：毎年）
- ④ 啓翁桜展示（山形県農林水産部：毎年）
- ⑤ 太宰府天満宮合格祈願特大絵馬設置（ANAと当社の共同企画：毎年）
- ⑥ 3階レストランでの農産物提供（山形県農林水産部：毎年）
- ⑦ 地元学校向け航空教室（ANA・庄交：毎年）
- ⑧ 庄内ひな街道展示（庄内観光コンベンション協会：毎年）
- ⑨ 地元酒蔵の酒瓶等の展示（インフォメーションコーナー：通年）
- ⑩ 地元小中学校生徒作成パンフレットの配置（インフォメーションコーナー：毎年）
- ⑪ 「空の日フェスタ」でのチャリティーバザー・募金（テナント連絡会：令和6年9月）
- ⑫ 「庄内砂丘メロン」PRイベント（山形県庄内総合支庁産業経済部地域産業経済課：令和7年度）
- ⑬ 「やまがたフラワーフェスティバル2025」に係る県産花きの展示（山形県庄内総合支庁農業振興課：令和7年度）



VRドームシアターを活用した
山形県・庄内の観光PR



花のまち酒田
「華いっぱいプロジェクト」展示



「やまがたフラワーフェスティバル
2025」に係る県産花きの展示



啓翁桜展示



太宰府天満宮合格祈願特大絵馬設置



庄内ひな街道展示



番外：花笠展示（尾花沢市）



機内食自販機コーナー設置



放射冷却素材とロールスクリーン

■ 利用者利便向上

- ① 出発旅客向け有料待合室営業（令和2年1月～）
＊カードラウンジとしてリニューアル（令和7年9月～）
- ② 機内食自販機コーナー設置（令和5年4月～）

■ 脱炭素化対策

- ① ガラス面への放射冷却素材の貼付（令和3～5年度）

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庄内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、庄内空港の滑走路長(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

機 材	座席数 (席)	最大離陸 重量(t)	航続距離 (km)	フィリピン 3,270km		カンボジア 4,540km		タイ 4,760km	シンガポ ール 5,530km	インドネシア 6,040km
				香港 3,070km	ベトナム 3,820km					
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)

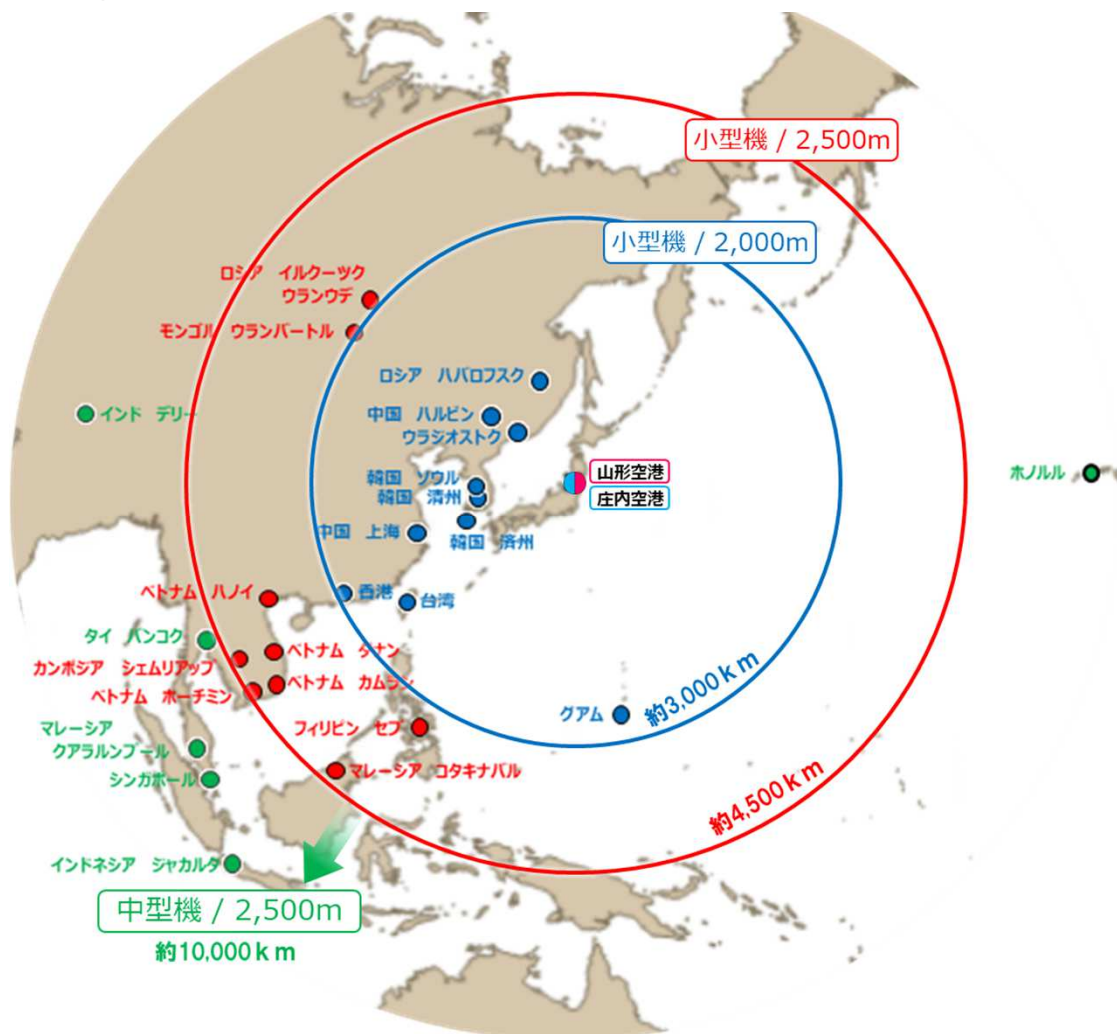
※「—」は最大旅客数の場合に、航続距離が短くなり運航不可であることを示す。

⇒ 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）

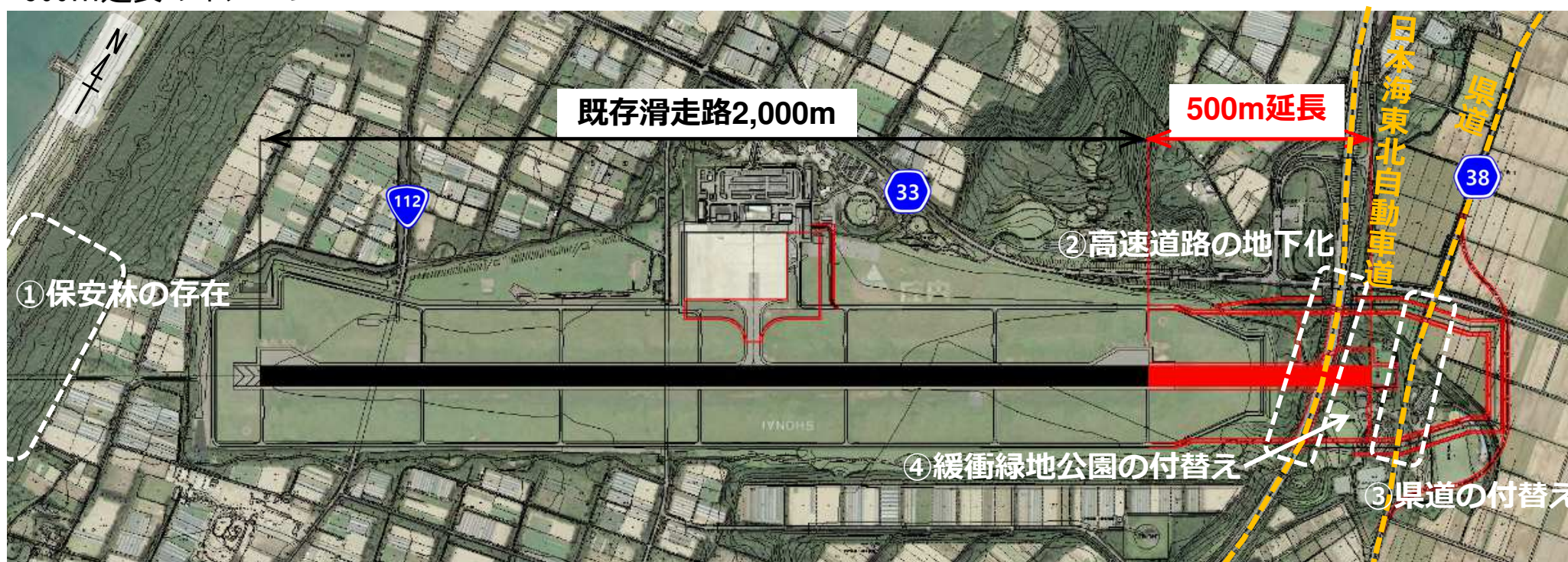


空港	就航実績
秋田空港	ベトナム、カンボジア、タイ、ホノルル
花巻空港	ベトナム、タイ、ホノルル
福島空港	ベトナム、カンボジア、モンゴル、タイ、シンガポール、インドネシア、ホノルル
新潟空港	ベトナム、カンボジア、モンゴル、フィリピン、マレーシア、タイ、ホノルル、イタリア

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〕

- 東南アジア等からの直行便就航を想定した場合、滑走路長を現在の2,000mから2,500mへ延長が必要である。
- 庄内空港の滑走路延長に際し、西側にある保安林や東側にある日本海東北自動車道、県道や庄内空港緩衝緑地を考慮しなければならない。
- 保安林の存在から東側へ延長することとした場合、日本海東北自動車道は地下化、県道及び庄内空港緩衝緑地は付替えることが考えられ、概算事業費は400億円と推計される。

■ 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

補償工事：日本海東北自動車道函渠化、県道迂回、公園移設

本工事：滑走路延長

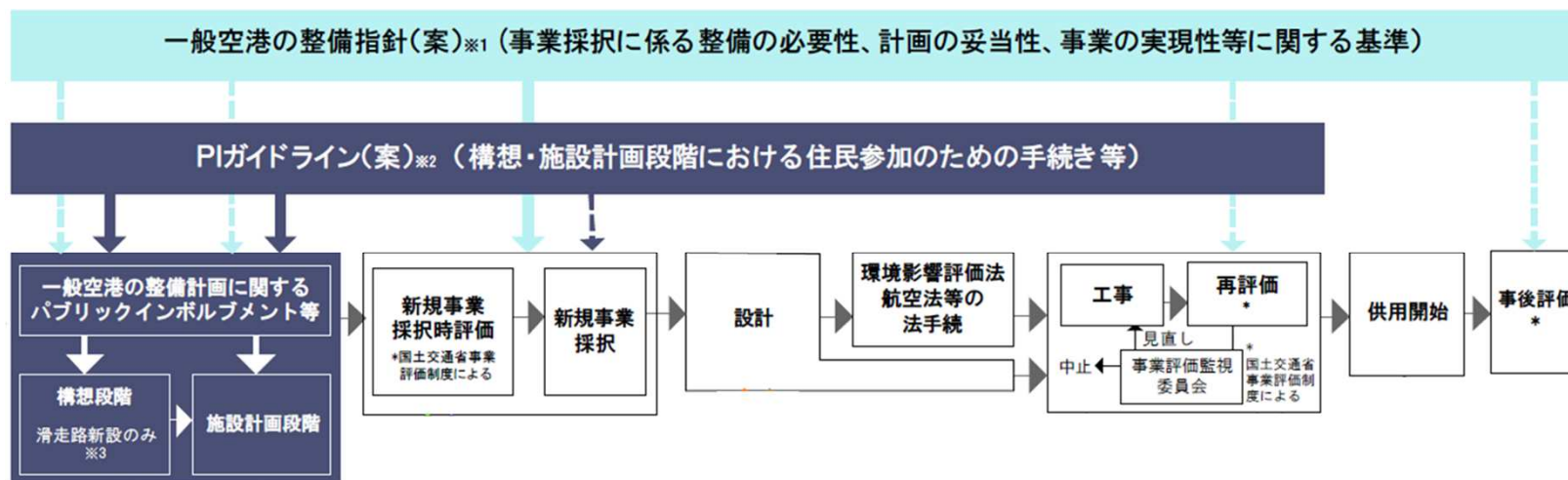
建築工事：消防車庫、除雪車庫

約400億円

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〕

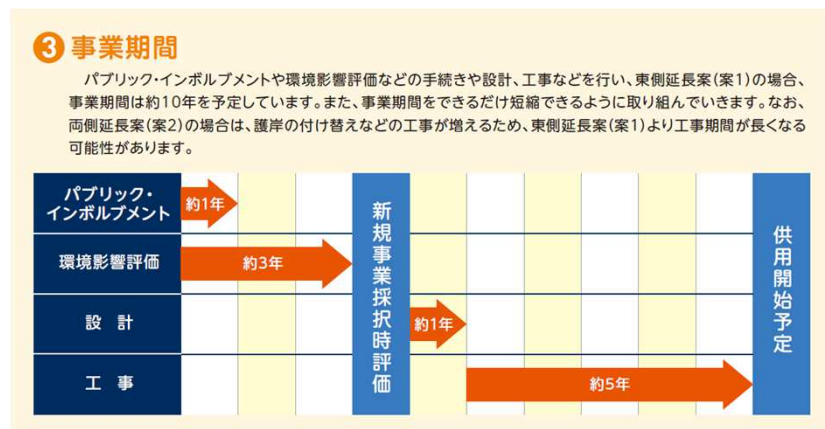
- 滑走路延長に向けては、パブリックインボルブメント（PI）や環境影響評価の実施を踏まえ、新規事業採択時評価を実施するプロセスを経る必要がある。
- 滑走路延長を検討している他空港では、PI実施から供用開始まで6～9年の事業期間を想定している。

■ 滑走路延長事業の一般的なプロセス



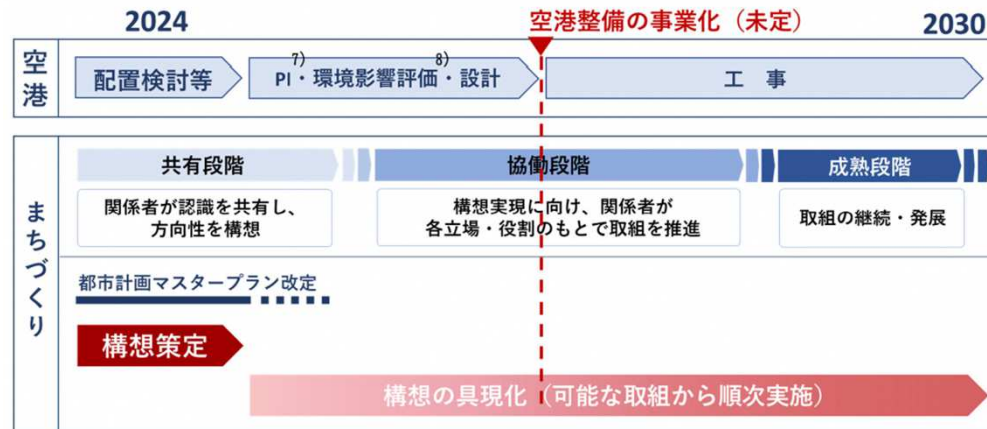
資料：一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)（国土交通省）

■ 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)〕

- 地方管理空港の整備には、通常の補助事業(50%)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 —	— 40以内
		(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	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 —	— 40以内
			補助	附帯施設	50以内	60以内	80	80	90	80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	—
コミューター空港		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 ※赤字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

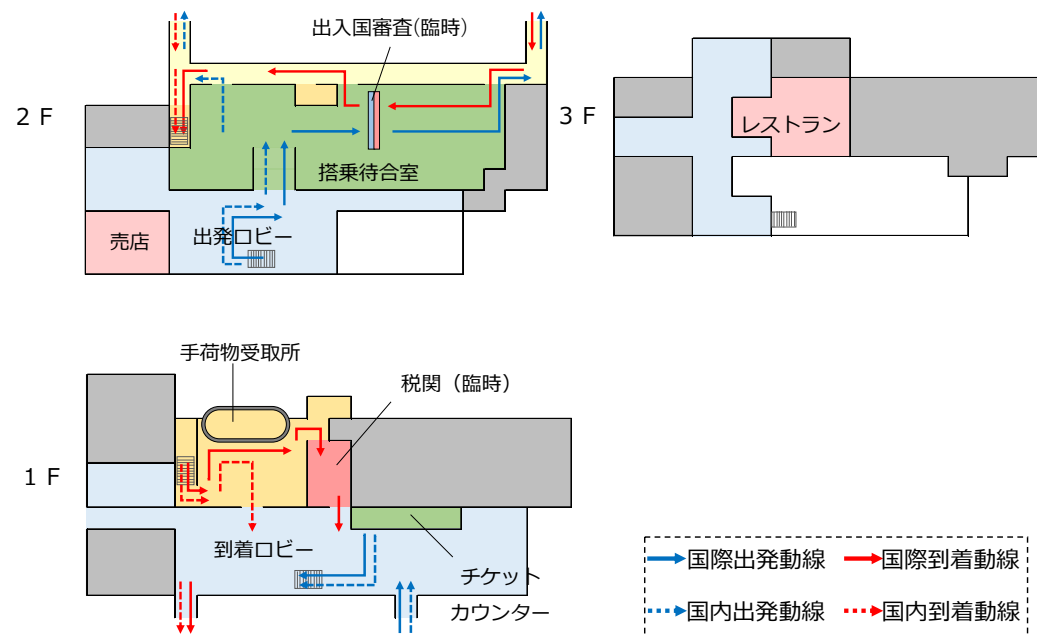
出典：数字でみる航空2020、2024（一般財団法人日本航空協会）

IV－5. 旅客ターミナルビル動線分離(1)

- 国際線を円滑に受け入れるための対策として、現在、空港ビルの機能強化(国内線と国際線の動線分離)の検討を進めている。

■ 庄内空港ビルの機能強化の背景

- ① 庄内空港の国際線の受け入れについては、国内線と国際線の動線が分離されていないことにより、国際線の受入可能時間が限定されている（下表のとおり）。
- ② また、出入国の際に必要なC I Q（Customs：税関、Immigration：出入国管理、Quarantine：検疫）施設が常設されていないため、仮設設置により対応を行っており、設置・撤収に時間と労力を要する状況。
- ③ このため、国内線と国際線の動線分離等の施設整備を行うこととし、令和6年度に基本計画を策定した。



図：庄内空港ビル現有施設平面図

表. 国際チャーター便受入可能時間帯〔令和7年度上期（5往復）ダイヤ〕

灰色：国内線運航時間帯

水色：空き時間帯

主な国際線受入可能時間帯



写真：庄内空港ビル現有施設写真

※期間増便により最大5往復の羽田便があるため、国際便を受け入れるための空き時間は限られている。

※庄内空港運用時間 7：00～22：00

IV－5. 旅客ターミナルビル動線分離(2)

- 令和6年度に策定した基本計画を基に、令和7年度は国庫補助の活用を含めた事業スキームの検討を行っている。

■ 施設整備計画の概要

(1) 整備計画検討の視点

次の3つの視点を踏まえ施設整備を計画

- ① 国内線と国際線の動線分離
(国際線の受入体制の整備)
- ② C I Qの国際線対応施設の整備
- ③ 国内線施設について、増築に伴う建築基準法、
バリアフリー法など各種現行法令への適法化

(2) 施設整備の内容

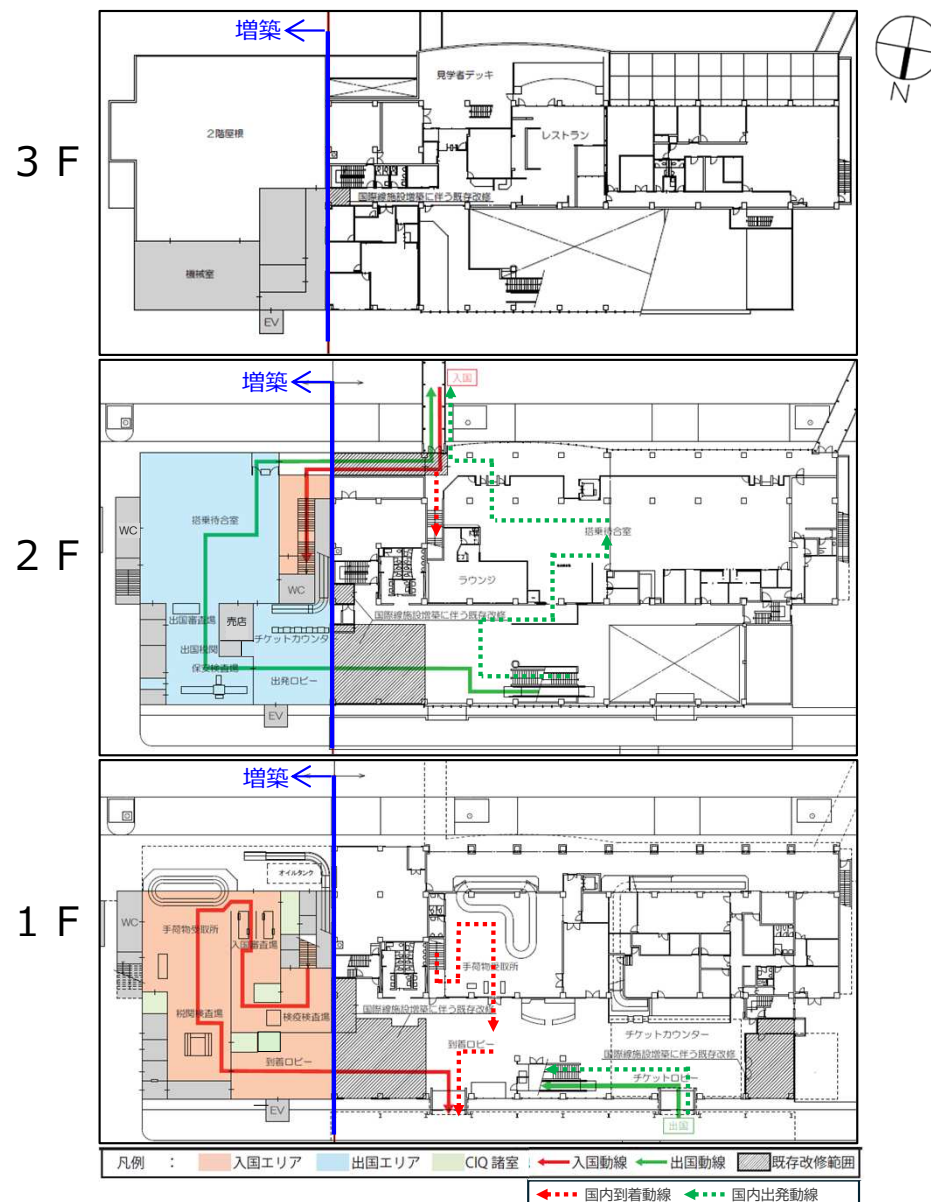
国内線と国際線を分離するため、ビルを東側に増築するとともに、既存の貨物ターミナルビルを西側に移設する。

【主要構造】鉄骨造3階建て（増築部分）

(3) 概算費用

約50億円

■ 現時点の想定配置(案)



IV－6．空港駐車場の混雑への対応

- 自動車の利用機会が多い山形県では、航空機利用の際も、空港までの交通手段としての自動車は欠かせない存在。
- 庄内空港では、緩衝緑地駐車場と合わせて、無料駐車場を約870台分確保してあるが、近年の空港利用者の増大に伴い、緑地利用者が多い土日祝日、特にゴールデンウィーク・お盆は駐車場が満車に近い状態となっている。

■ 空港駐車場に関する現在の課題

ゴールデンウィークやお盆等の繁忙期は、空港に隣接した空港駐車場及び緩衝緑地駐車場が満車になることがある。

■ 課題に対する対策案

- ①駐車場の拡張
- ②立体駐車場の設置
- ③駐車場の有料化
- ④バス等の公共交通機関の利用促進

■ 他空港における立体駐車場実施例

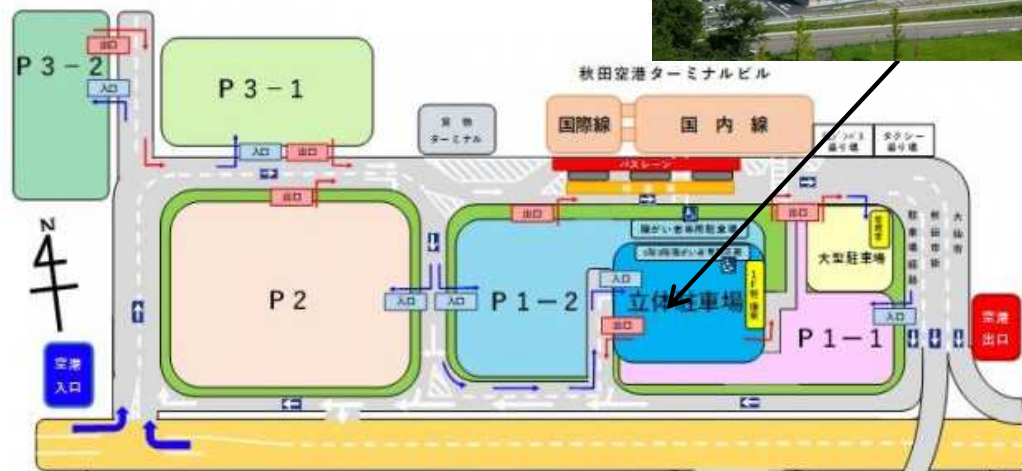


図. 秋田空港の立体駐車場配置図 出典：秋田県HP

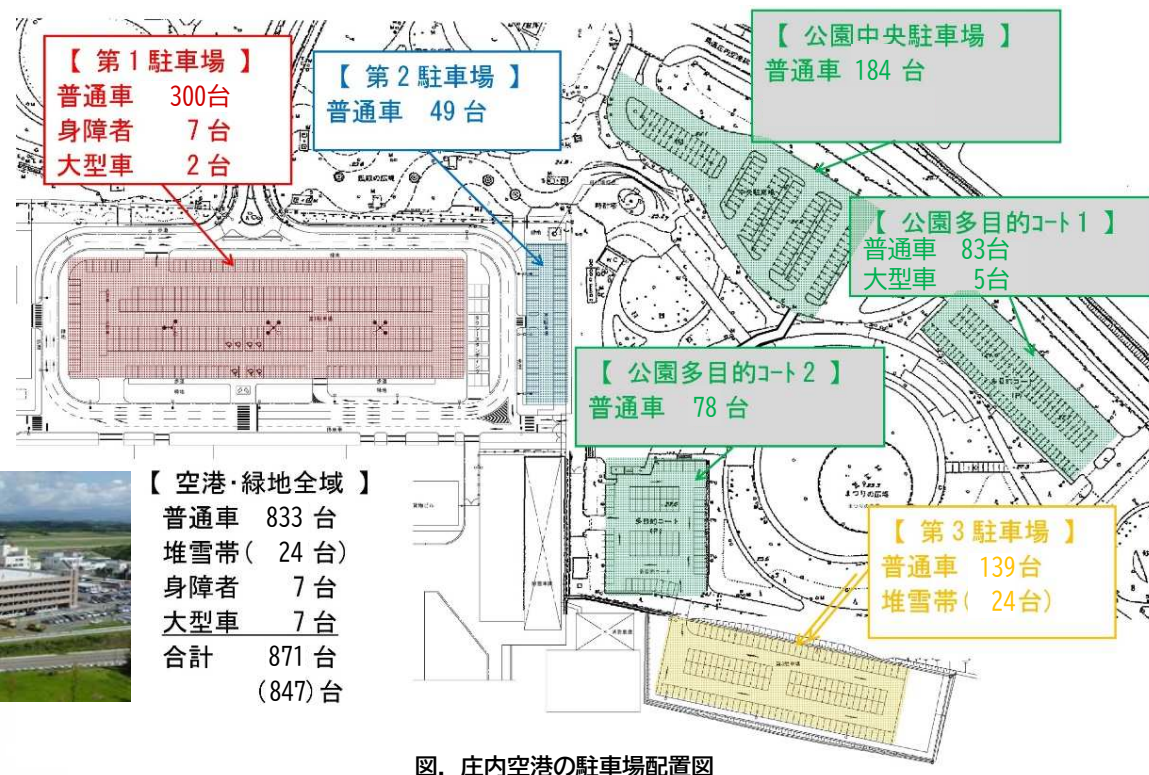


図. 庄内空港の駐車場配置図

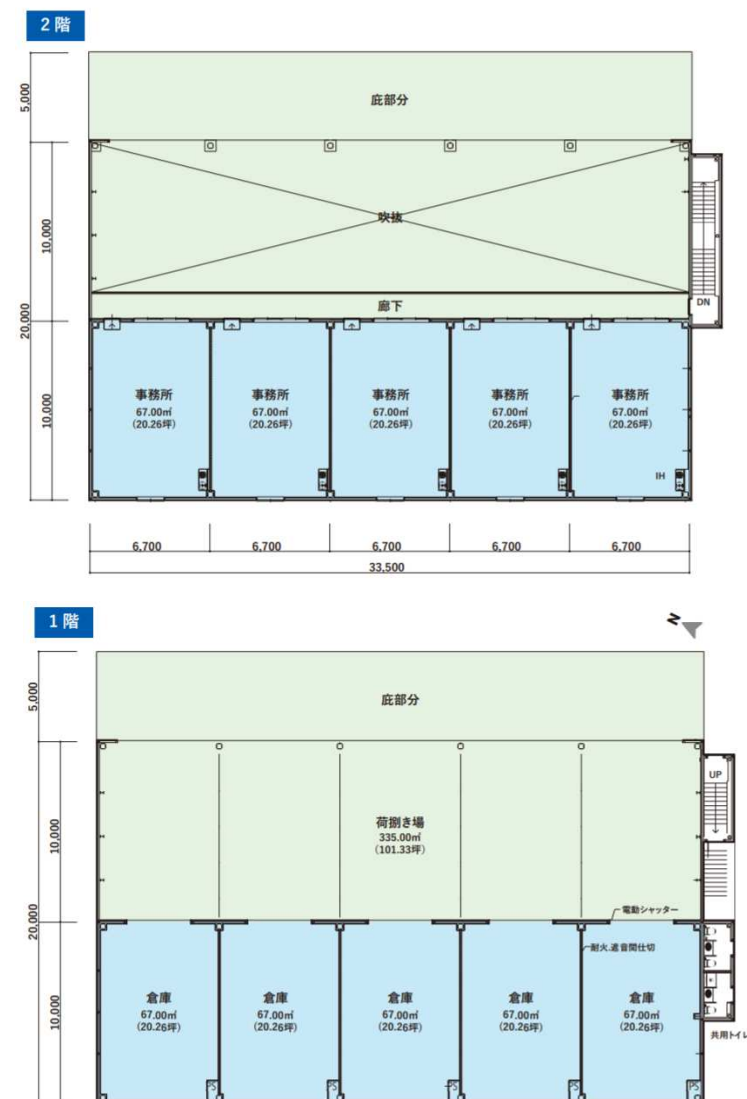
	階層	駐車台数	建築面積	延床面積
青森	3層4段	1,076台	—	22,070㎡
秋田	4層5段	955台	—	23,574㎡
名古屋	A棟：5層6段	A棟：575台	A棟：3,162㎡	A棟：15,511㎡
	B棟：5層6段	B棟：680台	B棟：3,548㎡	B棟：17,430㎡
松山	A棟：2層3段	A棟：350台	—	—
	B棟：5層6段	B棟：702台		
	C棟：2層3段	C棟：396台		
高松	3層4段	614台	3,911㎡	11,556㎡

表. 地方空港における立体駐車場の設置事例

IV－7. 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。

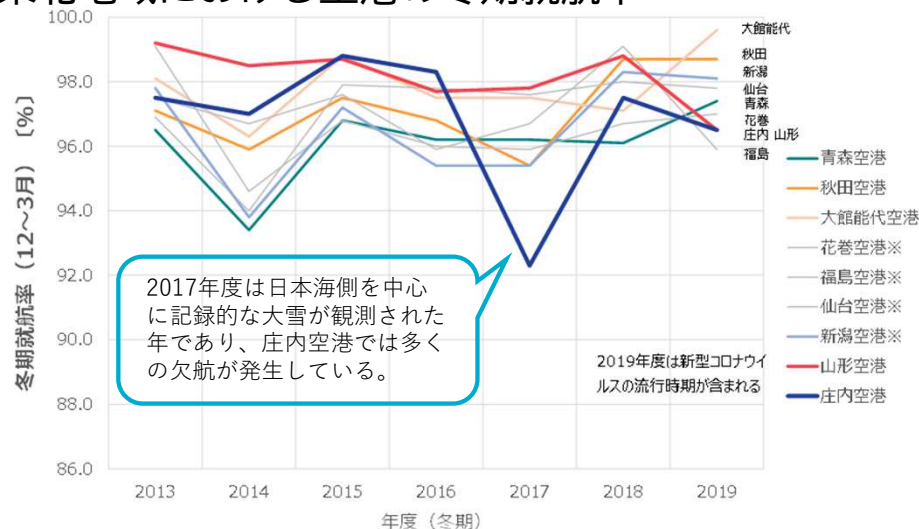
名称：北九州エアカーゴターミナル（KKJACT）
 場所：北九州市小倉南区空港北町 北九州空港内
 規模：全 5 区画延べ床面積1,220㎡（事務所・倉庫・荷捌き場 各 335.00 ㎡）
 用途：航空貨物上屋のフォワーダー事務所及び倉庫、荷捌き場、駐車場等
 ※倉庫は、定温倉庫に仕様変更可能
 構造：鉄骨造 2 階建て
 敷地面積：3,096.00㎡
 工事期間：令和7年3月～令和7年9月
 運用開始：令和7年10月
 入居対象：国際貨物取扱業者、フォワーダー、通関業者、空港・航空関連事業者
 運営主体：株式会社エアーワールド（北九州空港を管轄する大阪航空局が公募し選定）



IV－8. 庄内空港の冬期安定就航に向けた検討①〔乱気流対策〕

- 冬期間、東北地方では強い北西の風や雪による視程障害により、航空機が離着陸できないこともある。特に庄内空港では、地形的な影響により乱気流が発生しやすく、その発生状況を的確に把握することが航空機の安全運航につながる。
- 庄内空港では、乱気流を把握するための装置であるSOLWIN(Sodar-based Low-Level Wind Infomation)の試験運用を実施している。

■ 東北地域における空港の冬期就航率



■ 低層風情報共有システム（SOLWIN）の活用検討

- SOLWINは、JAXAと株式会社ソニックが共同で開発したシステム。庄内空港では、平成30年12月より実証実験として設置され、試験運用が続いている。

【特徴】

- 全天候型の測風センサであるドップラーソーダー（音波レーダー）を使用
- 空港設置点上空の高度300ft までの気流を上昇下降流も含めて監視し、強いウィンドシアが発生した場合には地上運航関係者および操縦席に情報提供
- 設備価格が数千万円のためALWIN（羽田・成田空港で運用されているシステム）に比べて地方空港にも導入しやすい

■ 試験運用におけるパイロットの反応

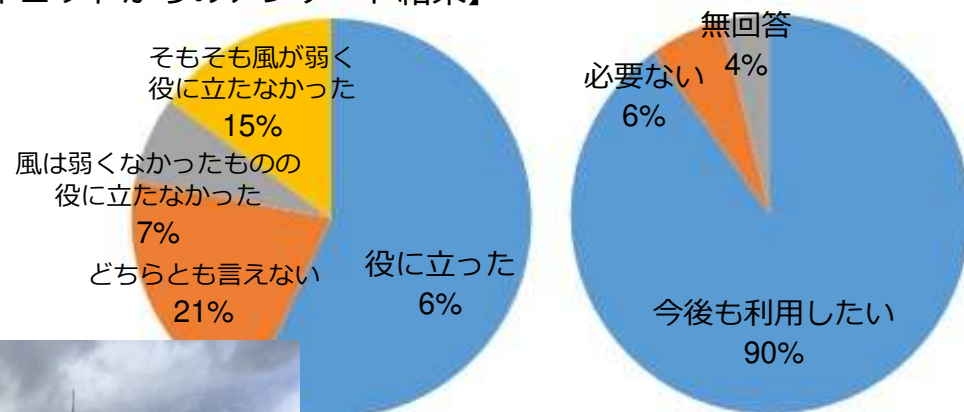
【パイロットからの意見】

- 条件付きの運航であったが、SOLWIN情報により事前にウィンドシアの高度が分かりその準備ができた。事前予測により速度の変化にすぐ対応でき、安定した進入、着陸をすることができた。
- 航空機の計器上（ND）からはわからない風の変化がわかる。
- 細かな風の情報を得ることができることで生まれる気持ちの余裕がある。

出典：「国内空港への低層風情報提供システムの整備に関する調査報告書（平成30年度）」

（JAXA・ATEC、令和元年8月）〔ソニック社資料による〕

【パイロットからのアンケート結果】



出典：「庄内空港 低層風情報提供システム運用評価結果」

（ANAハレーションホー・トセンター・ライトハレーション推進部、2020年7月9日）

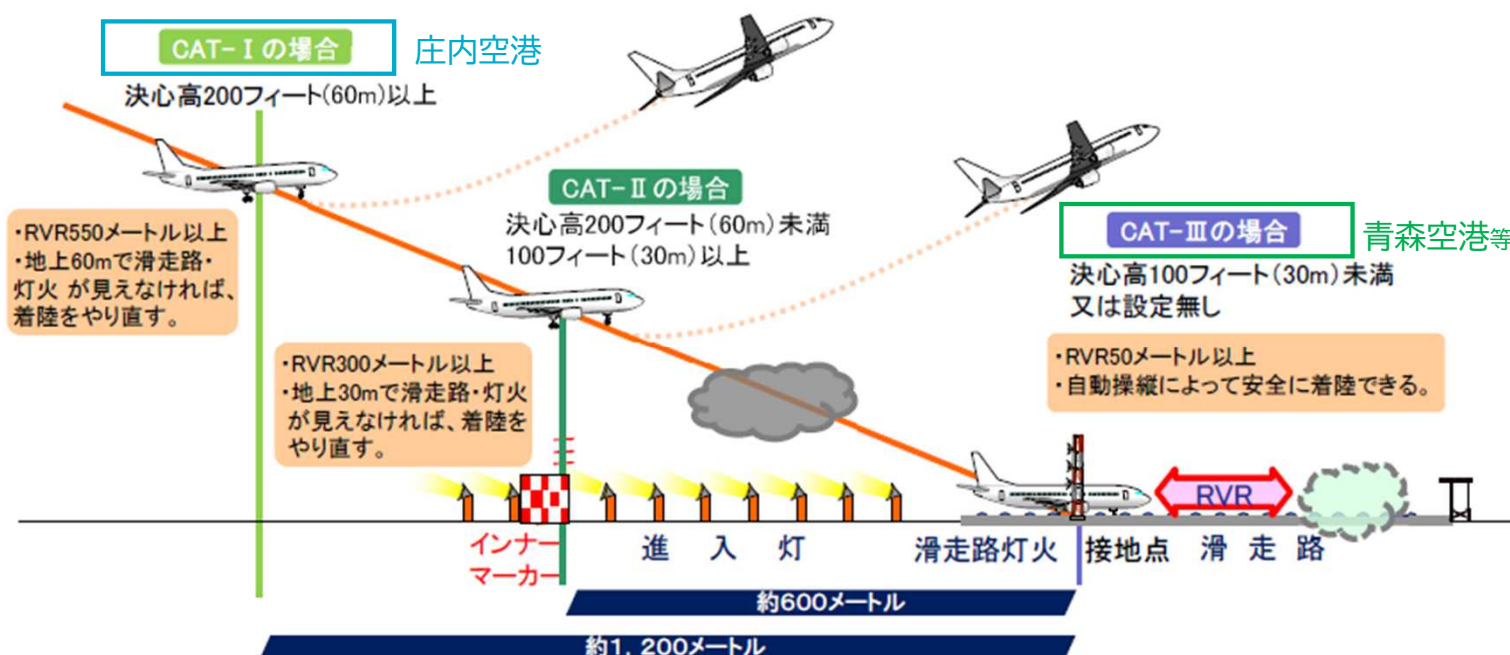
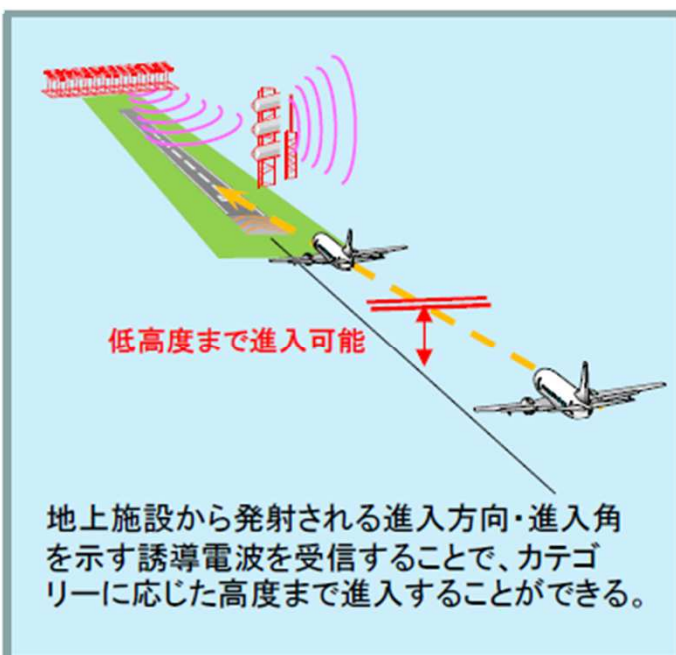
表. III-7-2 パイロットアンケート結果



写真. SOLWIN設置状況

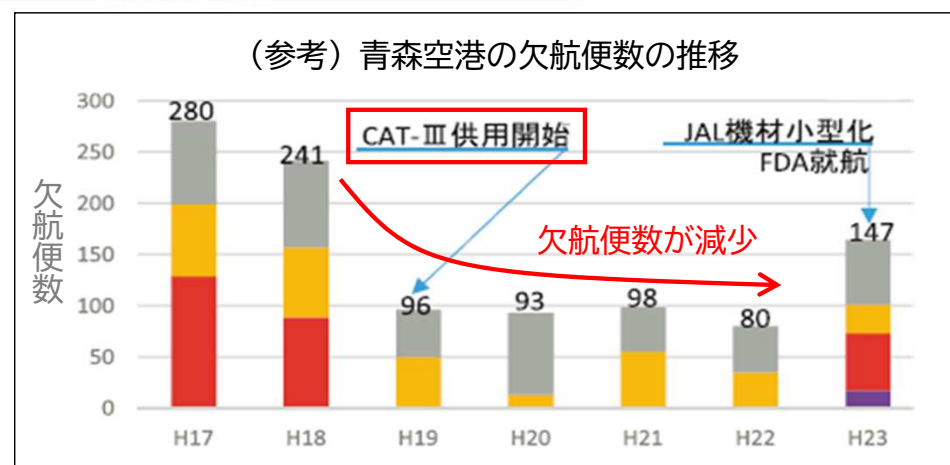
IV-8. 庄内空港の冬期安定就航に向けた検討②〔航空保安施設〕

- 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。
- 庄内空港はカテゴリー 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-II	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

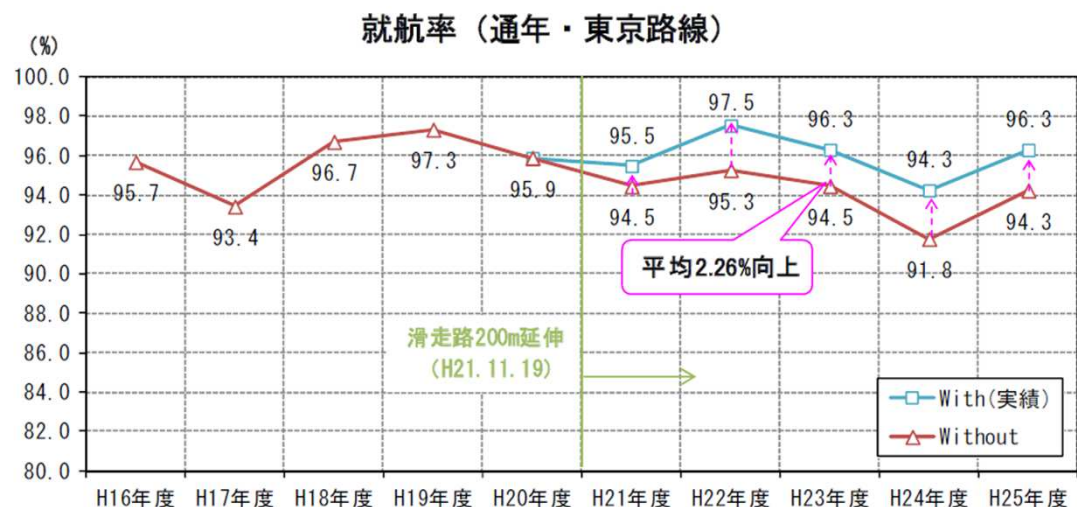
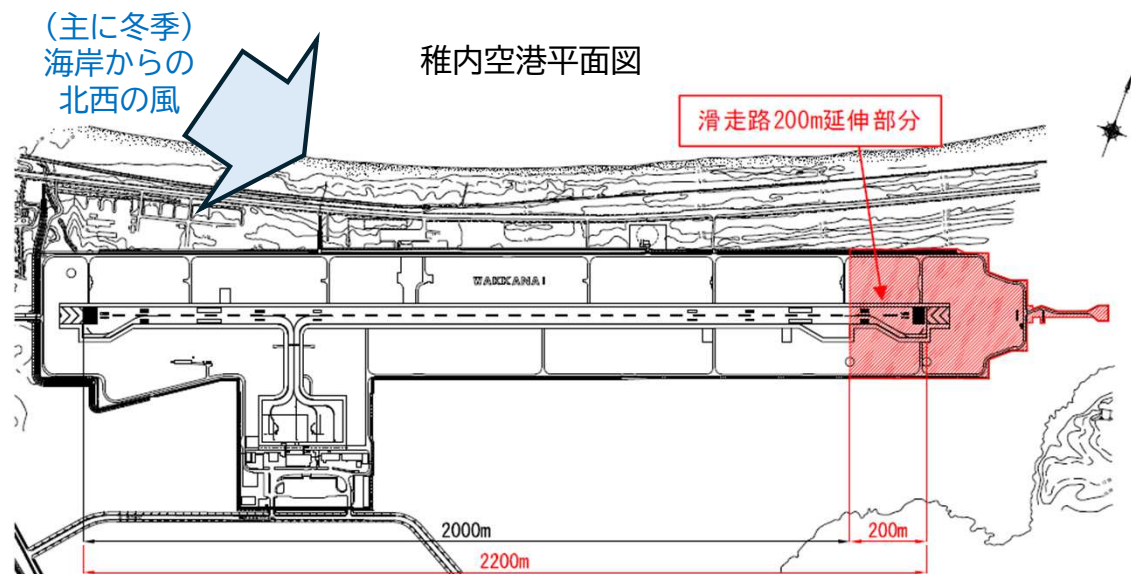


IV－8. 庄内空港の冬期安定就航に向けた検討③〔他空港の事例〕

- 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－9. 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。」
- 庄内空港でもこの目標達成を目指し、庄内空港脱炭素化推進協議会を組織し、令和7年度内の「庄内空港脱炭素化推進計画」を策定に向け協議を進めている。

■ 空港脱炭素化に向けた対策イメージ



■ 庄内空港における取組内容(※想定)

- 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。

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. 空港車両(左より化学消防車、除雪車、トーイングトラクター)



写真. 空港施設(照明・灯火のLED)

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

公益社団法人鶴岡青年会議所

・庄内の経済人にも大阪方面と仕事をしている人がかなりいる。伊丹便でも関空便でもいいので、大阪方面の新規路線をお願いしたい。

一般社団法人酒田青年会議所

・販路はどんどん広がっている傾向にあり、我々の活動エリアも変化している。関西方面への便を増やしてもらいたい。
・子供たちが滑走路やコックピットを見たり触れたりできるような、地域密着型の企画をお願いしたい。

慶應義塾大学先端生命科学研究所 訪問研究員

・県外への出張の際に、航空機の乗り継ぎや、新潟空港からの利用となってしまう。関西、九州方面への新規路線を希望。
・庄内空港1便目を利用する際、手土産や朝食を買える店が少ない。空港に早朝着いても必要なものを購入できる店が欲しい。また、子供が待てるようなキッズスペースがあると良い。

東北公益文科大学公益学部 学生

・今の庄内空港には魅力が少ないことから、空港利用者だけでなく、見送りに来た人、訪れる人全員が楽しいと思える空間になってほしい。
・これを実現するための提案として、足湯設置と加茂水族館とのコラボレーションを考えた。山形県は全ての市町村に温泉があり、空港を通じて庄内の温泉の魅力を世界に発信するとともに、クラゲ展示種類数世界一の加茂水族館とのコラボにより、空港利用者へ癒しの空間を提供できる。

東北公益文科大学公益学部 学生

・海外の航空大学へ留学した際の経験より、羽田から成田への空港乗り継ぎの際、電車やモノレールでの移動もあり、荷物が重く大変な思いをした。航空機を利用しやすい環境づくりとして、関西方面便の復活をお願いしたい。

東北公益文科大学公益学部 学生

・「酒田おもてなし隊」として戸沢村で活動したが、戸沢村では空港へのアクセスが不十分と感じた。
・中国への留学中、日本語を見聞きすると安心できた経験から、多言語ができる声を掛けやすいスタッフ配置や多言語での表示が欲しい。
・私たちが空港や海外に興味を持てる環境づくりとして、これまで空港で行っているようなイベントを引き続き開催してもらいたい。

湯野浜温泉旅館協同組合

・湯野浜温泉は空港に一番近い温泉地ということで、リラクゼーションやショッピングといった空港機能の一部を「湯野浜エアー温泉ターミナル」として温泉地内に構想。
・二次交通の施策として、貨客混載の二次交通システムの提案。旅客の他、温泉旅館従業員の移動、仕入れによる食材・物品の運搬を混載して行う。
・庄内空港は、この地域において世界とつながる唯一の生命線。

一般社団法人DEGAM鶴岡ツーリズムビューロー

・鶴岡市では今年3月に「鶴岡市中期観光戦略プラン」を策定し、「全ての道は出羽へ通ずる」を将来ビジョンとして掲げている。
・昨年行ったアンケートの結果、回答言語は8割が英語で、フランス、ドイツなど欧米の方々が多く、行先は、羽黒山、月山など出羽三山に因む場所が多い。これは、ガイドブック「ロンリープラネット」の影響が大きい。
・冬期間の安全で安定した就航が可能となる機能拡充をお願いしたい。

一般財団法人酒田DMO

・酒田舞妓、「舞妓」をキーワードにプロモーションを行っている。
・県の交通政策も含めて空港将来ビジョンを検討してもらいたい。
・山形県における空路における出入口を、山形空港から入り庄内空港から出る、或いは庄内空港から入り山形空港から出る、とすることにより県内を周遊できる仕組みを作れば、オーバーツーリズムの緩和にもつながる。

V. 令和6年度空港将来ビジョン検討会での意見(2)



The Hidden Japan合同会社

- ・欧米をターゲットとしたインバウンド旅行会社を経営。庄内に来る場合は、JR新潟経由で入り、庄内空港から空路で帰る客が多い。大阪から来る場合は、山形空港を利用する客が多い。山形空港は伊丹、札幌便もあるため、旅行会社としてはツアーを組みやすい。
- ・小さい頃、親に連れられて庄内空港へ飛行機を見に行ったが特別な存在であった。現在は身近な存在であるが、空港で楽しく過ごせるような仕掛けが欲しい。

鶴岡商工会議所

- ・庄内空港の大きな特色は、ビジネスと観光の双方の重視。
- ・酒田市の洋上風力発電、慶応義塾大学先端生命科学研究所以からの様々なベンチャー企業、好調の半導体関連、公益大の公立化などのビジネス需要から、空港需要の増大が見込まれる。
- ・最近では庄内便の予約が取りにくく、機材の大型化、安定就航を目指す必要がある。更には、インバウンドの面からも滑走路2500m化が必要。

酒田商工会議所

- ・中央や地方と闘っていくためには最低限の交通インフラが必要である。
- ・要望として、①滑走路2500m化と不足がちな駐車場の整備、②国内線と国際線の動線分離、CIQの整備、③羽田便の通年5便化
- ・特に滑走路の延長については、国内線の安定就航、国際チャーター便の誘致につながり、その利用者の拡大が見込める。

鶴岡市

- ・庄内空港によって、庄内や近隣に住む人たちが、国内の遠方や海外とつながることができる。人口減少の中、交流人口の拡大が必要。
- ・気象条件に左右されず、安定して離発着できることが重要である。
- ・空港があることにより、災害時には道路ネットワークと相互に補完しあって県民の安全安心確保につながる。
- ・空港の利活用や羽田便の利用促進を図り、通年5便化につなげたい。
- ・駐車場が手狭になっているので対応をお願いしたい。

酒田市

- ・庄内空港と山形空港、二つの空港の滑走路2500m化できればと感じている。
- ・山形空港は神町駐屯地があるので防災拠点として位置付けし、複数路線があることを利点として利用を促進すべき。
- ・今後の高規格道路の整備により、内陸の観光地へのアクセスが向上し、今後庄内の温泉地へのインバウンド効果も見込める。このような需要を見据えて滑走路を延長することは大変意義がある。

三川町

- ・滑走路を延長するには相当の時間と事業費を要することから、それまでの間は、国際便の就航に向けた地域としてできる取り組みを進め、実績を増やすことが必要。
- ・庄内空港の公園について、遊具を充実し、住民が来たくするような環境整備も必要。

庄内町

- ・「湯野浜温泉は、羽田に到着したお客様にとって、一番近い温泉」と聞いたことがある。これは庄内空港の魅力であり、強みでもある。
- ・利用者が減少したから事業を縮小するといった考え方ではなく、利便性を向上することにより利用者を増加に転じさせることが重要である。

遊佐町

- ・駐車場無料は庄内空港の強みである。ぜひ続けてほしい。
- ・空港内で手土産を買えることは非常にありがたい。できれば遊佐町の特産品などを置いて手土産として購入してもらいたい。
- ・遊佐町も人口減少の傾向にある。交流人口の拡大が非常に重要であり、遊佐町単独でできることは限られており、地域として協力しながら進めていきたい。

茨城大学学術研究院応用理工学野 平田教授

- ・国内の事例は少ないが、空港におけるマスタープラン（長期計画）を作ることは大事であり、庄内空港将来ビジョン策定につなげてもらいたい。
- ・航空産業全体として、人手不足や環境対策の面で厳しい状況にあり、航空路線の選定はシビアになっている。地方空港に長距離の新規路線を確保するのは困難な時代。東北全体で勝ちにいくような考えが必要である。滑走路2500m化についても冷静に考える必要がある。
- ・滑走路が短いことで生じる気象面での問題については、安全性確保につながる対策が必要。
- ・ターミナルの動線分離やCIQ整備については是非進めるべきである。
- ・駐車場について、差別化を図り有料化することも考えるべきで、二次交通の利用拡大になれば環境対策にもつながる。

山形大学人文社会科学部 山田教授

- ・保安林を外して滑走路延長を計画していることは賢明である。
- ・鉄道は、盲腸線が先に廃線となる傾向にある。空港も同様で、庄内空港から山形空港や仙台へ抜けるルートも重要である。
- ・人口減少や今後のインバウンド増加を考えれば、客単価を上げる工夫が必要である。例えばプライベートジェット、ビジネス客の観光客化も有効。
- ・「さくらんぼ東根駅」のように、名前はプロモーションに大きく影響。

(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

