

第1部 茨城空港の概要および観光の状況、アンケート調査結果

第1章 茨城空港整備事業の概要

1. 事業目的

茨城県をはじめとする地域の航空需要に対応し、首都圏の航空需要の一翼を担う役割を果たすとともに、本県のさらなる発展を支える陸・海・空の広域交通ネットワークの形成に資する。

首都圏3番目の空港として、今後ますます空港需要の増加が予想される羽田空区・成田空港を補完する役割を担う。

2. 事業主体、事業費等

事業主体は国土交通省であり、飛行場の種類は共用飛行場となる。事業費は約250億円であり、茨城県負担額は約80億円程度である。その負担割合は、基本施設（滑走路、着陸帯、誘導路、エプロン等）は国2/3、県1/3となり、附帯施設（管理庁舎、無線施設等）は国10/10となっている。既存の自衛隊の飛行場を利用するため、同規模の空港に対して半分程度の全体事業費で整備が可能になる。

3. 飛行場の名称、位置、設備、就航予定航空機

名 称：百里飛行場（愛称：茨城空港）

位 置：茨城県小美玉市

茨城県のほぼ中央に位置している

（水戸市から約21km、つくば市から約35km、鹿島市から約31km）

施設整備：新滑走路（新設） 長さ：2,700m 幅：45m

現滑走路（補強） 長さ：2,700m 幅：45m

エプロン（駐車場）、調整池等

就航予定航空機：中型ジェット機（B767クラス、およそ200～300人乗り）

小型ジェット機（B737クラス、およそ130人乗り）

4. 空港利用促進の取り組み

茨城空港利用促進等協議会が発足され、協議が行われている。橋本県知事が会長となり、副会長を島田小美玉市長、加藤水戸市長、関茨城産業会議議長の3名、そして市町村および市町村議会、32団体で構成されている。県庁内には、茨城県企画部空港対策課が設置され、調査分析、県民へのピーアール等に積極的に取り組む体制が整っている。

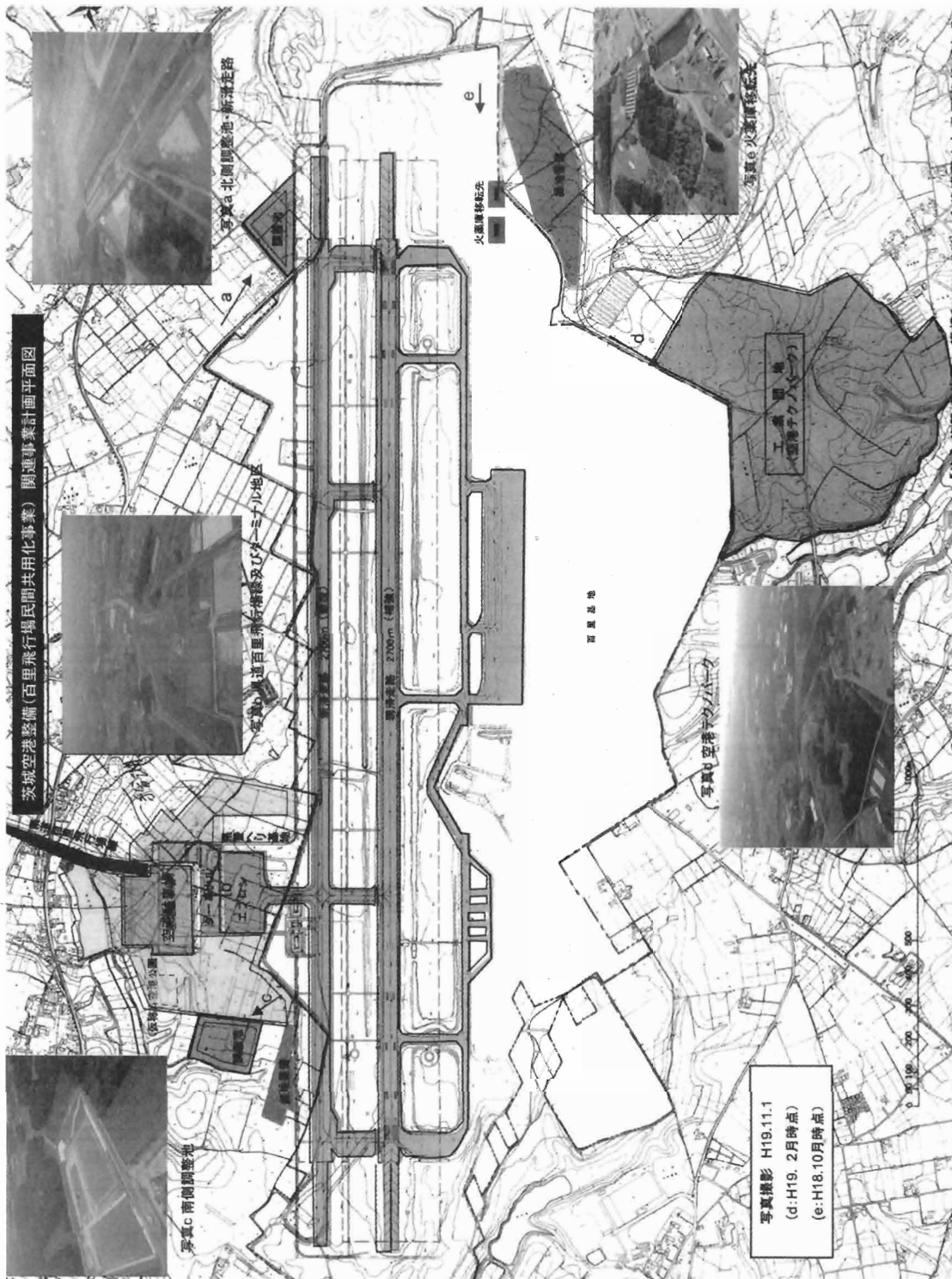
さらに、「百里飛行場利用促進検討委員会（委員長：石田東生筑波大学教授）」を設置し、修学旅行など団体旅行の誘致、百里飛行場を活用した観光商品の企画、効果的なPR方策など、様々な利用促進方策を「百里飛行場利用促進プログラム」として取りまとめている。今後は、プログラムに基づき空港整備の進捗に応じて様々な利用促進のための取り組みを進めている。

利用促進プログラムの概要



茨城県 ホームページより

5. 茨城空港イメージ図（全体像）



6. これまでの経緯

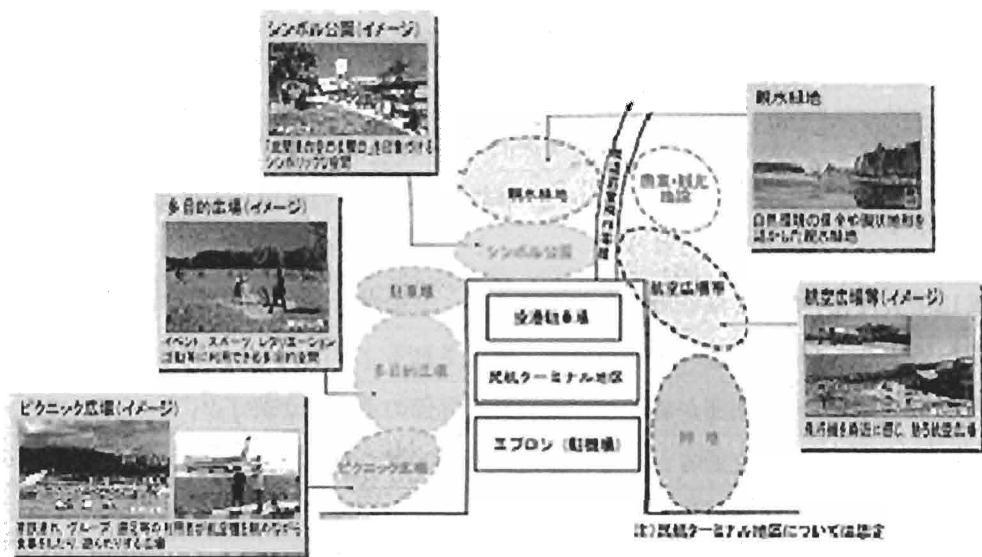
茨城空港は、平成21年度中の開港に向けて、着々と準備が進んでいる。これまでの経緯は次のとおりである

年 月	経緯等
平成5年6月	県に対し、「百里基地民間共用化を軸とした旧小川町の活性化推進に関する要望書」を提出。
平成5年10月	旧小川町および同議会からの要望を受け、「百里飛行場民間共用化可能性調査」を県が実施。
平成7年8月	茨城県が「百里飛行場民間共用化構想」を発表。
平成12年4月	運輸省（当時）において、事業着手のための平成12年度事業費（1億円）が予算化される。
平成12年7月	航空整備法施行令改正により、共用飛行場として指定される。
平成16年12月	環境影響評価書が公告・縦覧される。
平成17年1月	縦覧期間が終了し、環境影響評価の手続きが終了。
平成17年4月	国土交通省百里飛行場事務所が設置される。
平成17年7月	百里飛行場民間共用化事業起工式を開催。
平成19年1月	百里飛行場の愛称が一般公募により「茨城空港」にしたことを発表。
平成19年4月	国土交通省において、平成19年度事業費46.4億円が予算化される。
平成19年9月	新滑走路（2,700m）工事着工。
平成19年10月	旅客ターミナルビル営業者として「（財）茨城県開発公社」が選定される。

7. 空港公園の整備

賑わいのある交流空間を創出し、地域の活性化が図られるよう、ターミナル周辺地区の特性を活かした公園の整備を行う。事業主体は茨城県、事業規模は約19haである。現時点では、スポーツ施設の隣接やピクニック広場のような休日に家族で時間を過ごすことができる施設の整備なども検討している。

【空港公園イメージ図】 小美玉市役所ホームページより

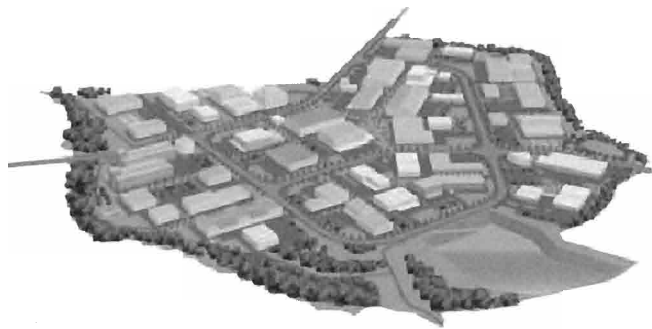


8. 空港テクノパークの整備

地域住民の雇用の拡大、空港関連産業や流通産業等の企業誘致による地域活性化を図るため、臨空型の産業団地「空港テクノパーク」の整備を進めている。総面積51.7ha、分譲面積37.2haであり、注文造成による分譲を進めている。

茨城空港に隣接しており、東関東自動車道を利用することによって、首都圏、北関東へ容易なアクセスが可能になる立地条件である（東関東自動車道茨城町南ICへ約6km、常磐自動車道岩間ICへ約15km、常陸那珂港へ約30km、鹿島港へ約40km）。

【空港テクノパークイメージ図】 茨城県ホームページより



9. 空港までのアクセス

茨城空港への主要なアクセスは、自家用車が主体となるものと考えられる。

「空港までの道路状況」

現在の茨城空港へのアクセス道路の整備状況は以下の通りである

主要都市からの アクセス時間	ルート名	経路	整備状況	写真
水戸市→31分 宇都宮→65分 日光市→103分 前橋市→115分 (北関東道全線開通)	東関東自動車道水戸線 (仮称) 茨城町南ICルート	(主) 茨城鹿島線～ (一) 紅葉石岡線～ (一) 百里飛行場線	開港までに整備予定 (H18.5.14起工式)	[2] [3] [4] [5] [6] [7]
日立市→55分	常磐自動車道岩間ICルート	(一) 上吉影岩間線～ (一) 紅葉石岡線～ (一) 百里飛行場線	開港までに整備予定	[9]
つくば市→43分 土浦市→37分 東京方面→	常磐自動車道千代田石岡ICルート	国道6号千代田石岡バイパス(6km)～ (国) 355号線～ (一) 紅葉石岡線～ (一) 百里飛行場線	将来計画 (H16.7.31起工式)	[8]
鹿島市→40分	従来ルート	(一) 茨城鹿島線～ (国) 354号線～ (一) 水戸神栖線～ (一) 小川鉾田線～ (一) 大和田桧浦停車場線 (一) 百里飛行場線	現在計画なし ※ 東関東水戸線 (仮) 鉾田IC～ 潮来IC間 平成20年夏都市計画決定目標	[10]

※ (一)；一般道路 (主)；主要地方道 (国)；国道

※茨城空港ホームページより掲出

※ただし、市役所を出発起点とし、車利用の場合は時速設定を高規格幹線道路100km/h、地域高規格道路60km/h、一般道40km/hとする。鉄道は在来線利用とする。



〔1〕 空港道路建設看板 現在建設中道路に設置



〔2〕 一般道路 紅葉石岡線（空港方面）



〔3〕一般道路 紅葉石岡線（水戸方面）



〔4〕一般道路 百里飛行場線（紅葉石岡線方面）



[5] 一般道路 百里飛行場線（空港方面）



[6] 東関東自動車道水戸線（仮）茨城町J.C.T方面



〔7〕 東関東自動車道水戸線（空港方面）



〔8〕 国道6号千代田石岡バイパス（恋瀬橋付近）



〔9〕 国道6号より市道への現在の案内表示（上古影岩間線交差点付近）



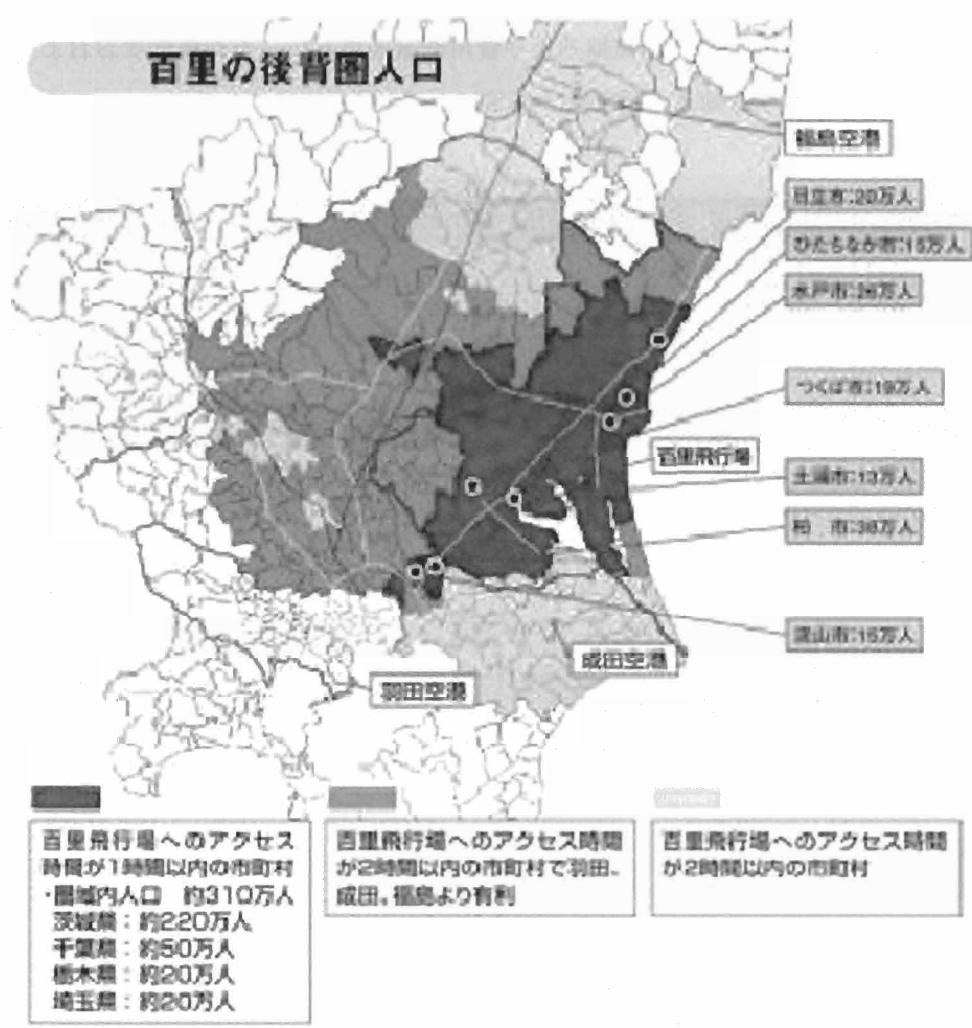
〔10〕 大和田線での現在の道路標識

10. 空港利用者の見込み

茨城県としては、開港時に約81万人の利用者予想を発表している。これまでは、茨城県は最寄りの空港まで2～3時間要するという不便な状況であった。茨城空港の開港によって、アクセス1時間以内である市町村には310万もの人々が生活している。310万人の内訳は、一部を除く茨城県全域220万人、千葉県北東部50万人、栃木県の一部20万人、埼玉県の一部20万人となっている。310万人の商圏人口の10%が茨城空港を利用すると仮定すると、 $310万人 \times 10\% \times 2$ （往復）で算出され、62万人の利用が見込める。さらに、他空港よりもアクセスが便利になる人口は、1,200万人にもなる。

なお、平成21年3月開港予定の静岡富士山空港は、開港時に国内4路線で106万人、海外9路線で32万人を見込んでいる。

茨城空港が持つ後背圏人口を見ると、81万人を越えるための十分な人口があることが分かる。



茨城県ホームページより

11. 経済波及効果

(1) 経済効果

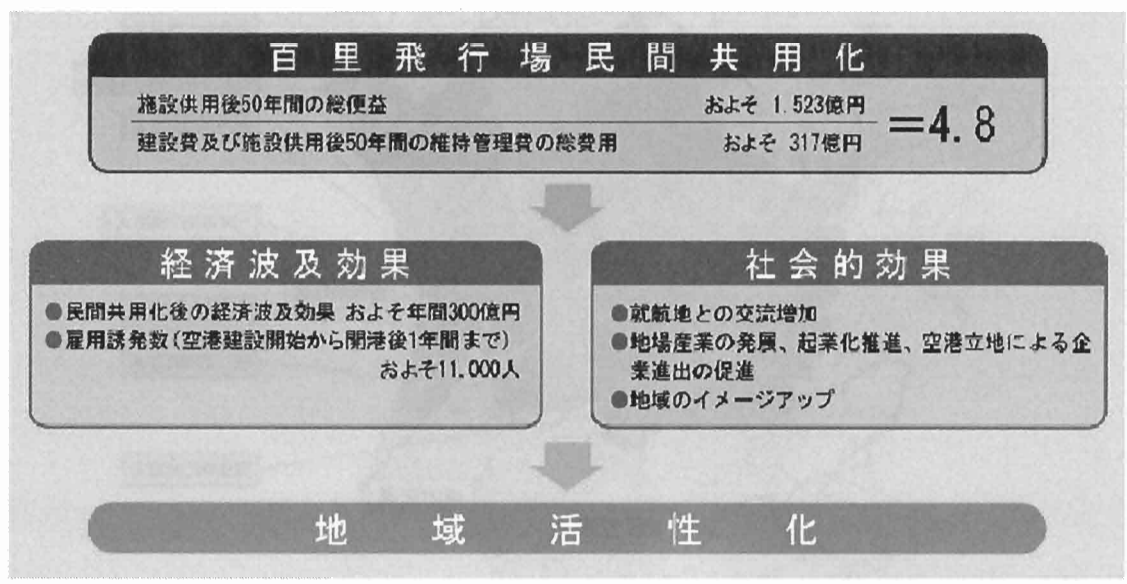
建設投資による経済波及効果は、おおよそ1,820億円。さらに、航空事業の開始、ターミナルビル運営、観光客増加などの民間共用化後の経済波及効果がおおよそ年間300億円、空港建設開始から開港後1年間までの雇用誘発数としておおよそ11,000人が見込まれている。

(2) 社会的効果

茨城空港整備（民間共用化）に伴う社会効果として、就航地との交流の増加、地場産業の発展、起業化推進、空港立地による企業進出の促進、地域のイメージアップなどが期待されている。

(3) 費用対効果

茨城空港整備（民間共用化）に伴う建設費と開港後50年後の維持管理費は、おおよそ317億円、これに対し、開港後50年間の時間短縮効果や費用低減効果といった利便性はおおよそ1,523億円と推計され、投資に対する効果の割合は、4.8倍に上ると見込まれている。



茨城県ホームページより

第2章 観光の状況

1. 世界における観光の状況

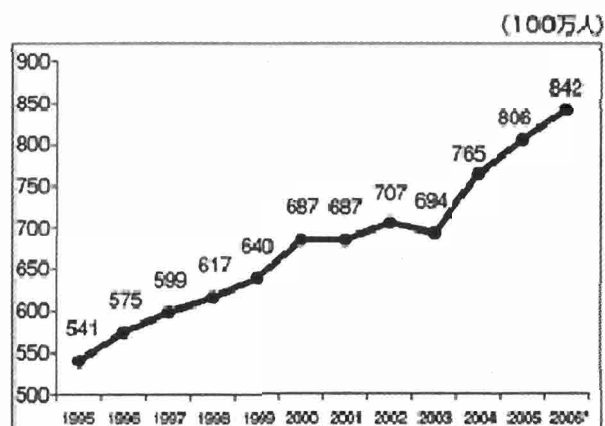
(1) 国際観光の動向

世界観光機構（UNWTO）によれば、2006年における国際観光客数は8億4,200万人を超え、前年比約4.5%の伸びを示している。観光業にとっては、テロリズム、鳥インフルエンザ、原油高騰、食料衛生上の不安などのマイナス要因があったにもかかわらず、持続的な成長を遂げている。

国際観光の現状は、欧州、アメリカ、アジアの先進国が中心である。しかし近年は、国際経済の成長によって、アジア各国、中央ヨーロッパ、東ヨーロッパ、南アフリカ地域などの振興経済国の多くが急速な成長を見せている。

この傾向は今後も続くことが予想されることから、国際観光客数は2010年に10億人、2020年には16億人の数値が予想されている。

<グラフ1-2-1：国際観光客数の推移>



出典：世界観光機構（UNWTO）

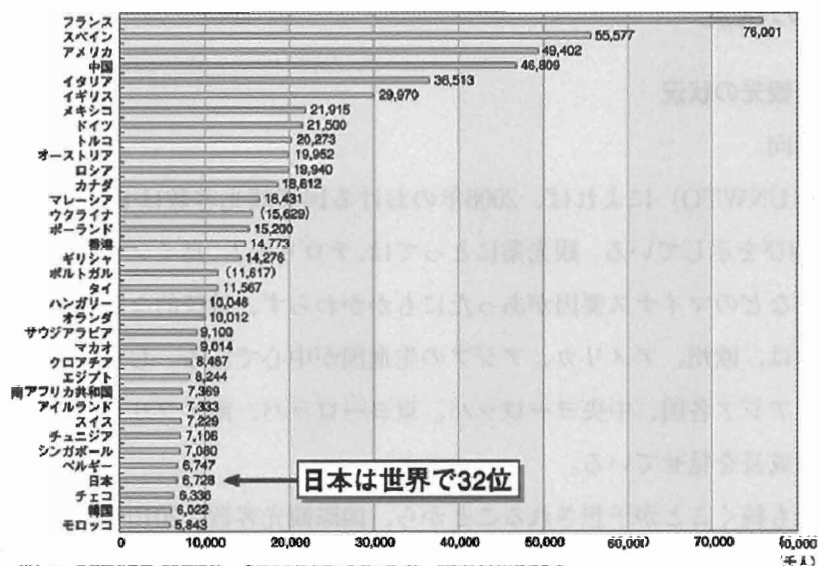
(2) 国際観光客到着数の状況

日本の国際観光客到着数順位は、32位という結果である。上位3カ国は、フランス、スペイン、アメリカとなっており、中国が第4位につけているが、上位国の大半が欧米諸国である。アジア圏としては、中国に続いてマレーシア、香港、タイ、マカオ、日本、韓国という順番である。

国際観光の拡大が期待される中、各国は自国の魅力を再確認し、国外へアピールするための取り組みに力を入れている。

また、国際収支統計月報調査（日本銀行）によれば、平成18年の日本の国際旅行収支（旅客輸送含む）は受取13,359億円に対し、支払43,791億円となり、30,432億円の収支赤字となっている。

<グラフ1-2-2：諸外国の外国人旅行者受入数の国際ランキング（平成17年）>

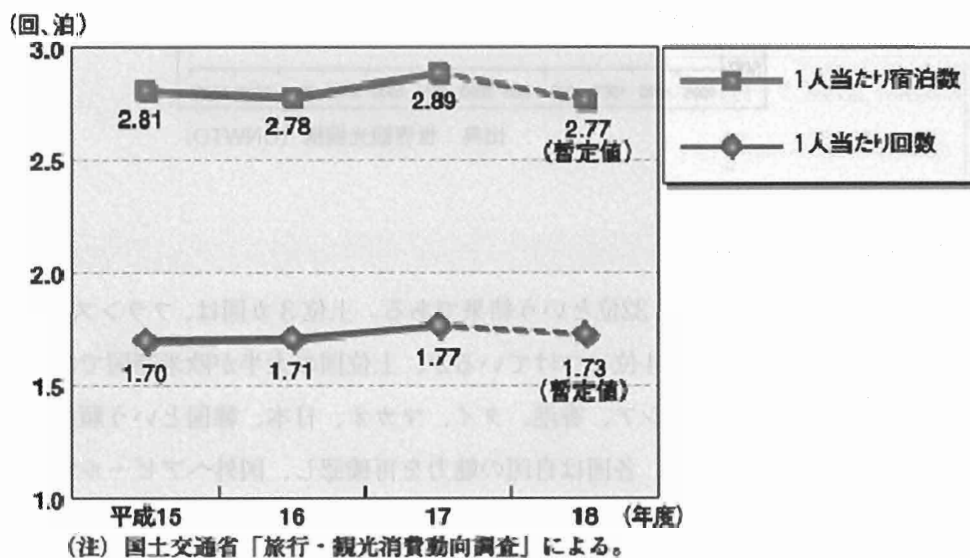


(注) 1 世界観光機関 (UNWTO)、各国政府観光局の資料に基づき、国際観光振興機構作成。
 2 本表の数値は2007年3月時点の暫定値である。アラブ首長国連邦など一部諸国の数値は不明である。
 3 () は2005年の数値が公表されていないため、2004年の数値を利用した。

2. 国民の観光の動向

平成18年度における国民一人当たり国内宿泊観光回数は、1.73回と推計され、対前年度比で2.3%減となった。また、国民宿泊観光旅行宿泊回数は、2.77回と推計され、対前年度比4.2%減となった。平成15年からの推移を見ても、ほぼ横ばいとなっている。

<グラフ1-2-3：国民宿泊観光旅行の回数および宿泊数の推移>

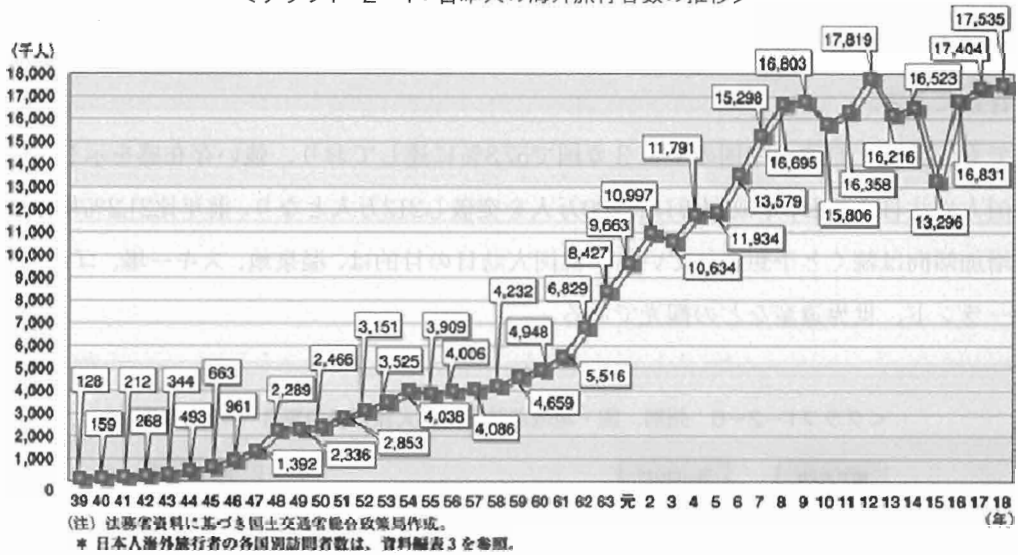


3. 日本人の海外旅行の動向

(1) 海外旅行者数の推移

日本人の海外旅行者数は、平成18年は17,535千人となり、平成12年の17,819千人に次ぐ2番目の人数となった。前年に比べて約13万人の増加で、対前年比0.8%増加である。

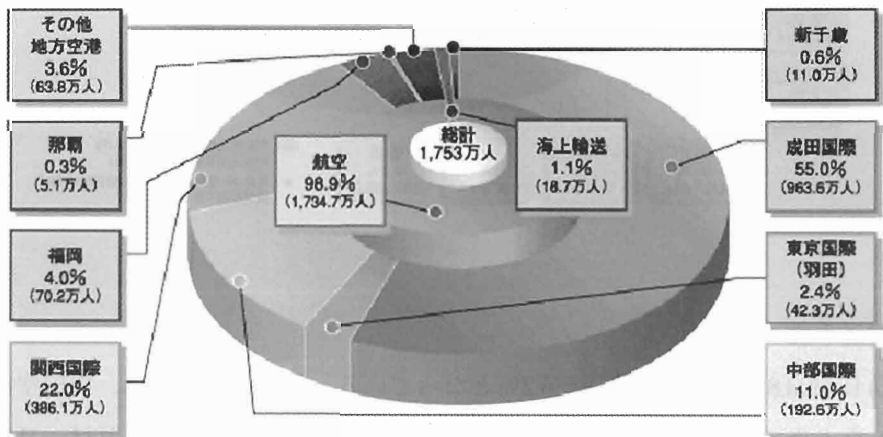
<グラフ1-2-4：日本人の海外旅行者数の推移>



(2) 海外への輸送手段

輸送手段としては、航空での移動が98.9%を占めており、1.1%が海上輸送となっている。具体的には、成田空港利用者が963.6万人と全体の55%を占め、次に関西国際空港が386.1万人で22%、中部国際空港が192.6万人で11.0%と続いている。そして、国内線を主体としている空港としては、福岡空港が70.2万人で4.0%、次に羽田空港が42.3万人で2.4%となり、その他は新千歳空港、那覇空港などの地方空港となっている。

<グラフ1-2-5：出国日本人の輸送手段>



4. 外国人の訪日動向

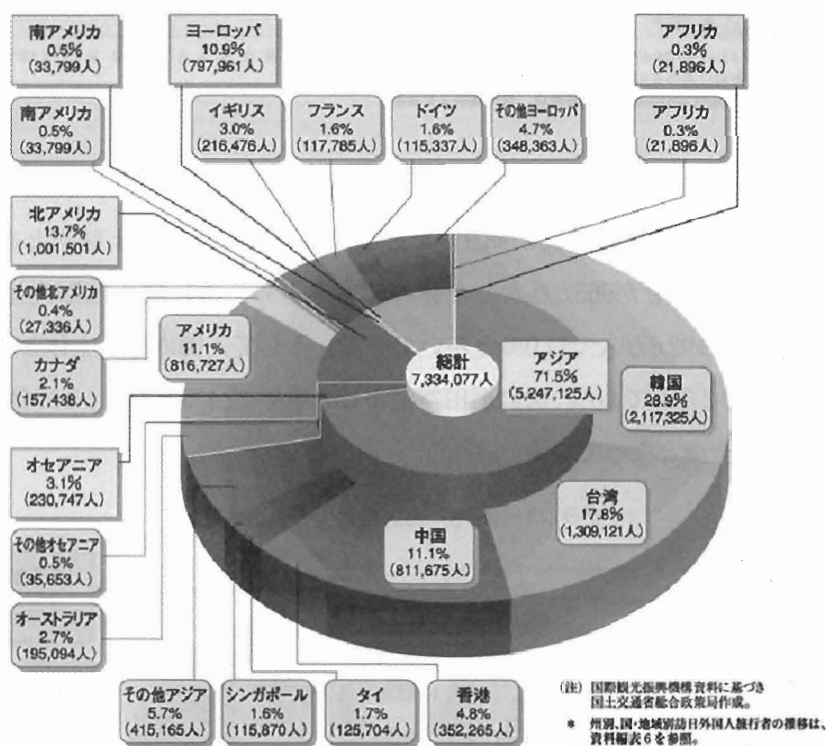
(1) 訪日客数

平成18年の訪日客は、約735万人となり過去最高を記録し、前年比約14%の伸びであった。この伸び率は、世界観光の伸び率4.5%を大きく上回っている。

観光客数は、為替相場や治安情勢、交通手段の整備状況などの要因に左右される。昨年、海外からの観光客が大きく増加した要因として、円安やアジア諸国の所得水準の向上、余暇の増加などが背景にある。

中でも、韓国・台湾・中国の上位3カ国で57.8%に達しており、強い存在感を示している。訪日韓国人に注目すると、平成18年には200万人を突破し212万人となり、前年比21.2%増となった。この増加傾向は続くと予想されている。韓国人訪日の目的は、温泉地、スキー場、ゴルフ場、ディズニーランド、世界遺産などの観光である。

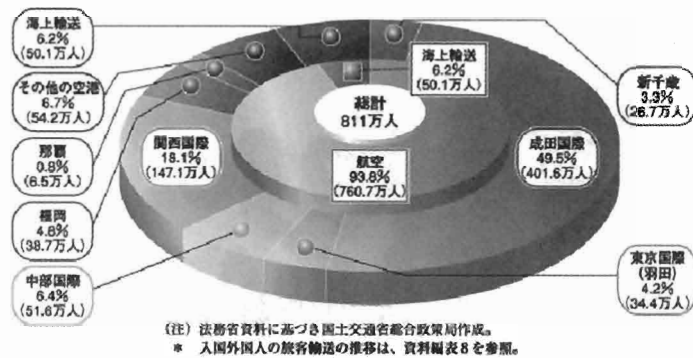
＜グラフ1-2-6：州別、国・地域別訪日外国人旅行者の割合（平成18年）＞



(2) 訪日の輸送手段

航空での訪日が93.8%で、海上輸送が6.2%となっている。航空については、成田空港利用者が全体の約50%を占めており、中部国際空港、関西国際空港と続いている。これは、日本人の海外移動手段と同様の傾向である。

<グラフ1-2-7：入国外国人の旅行輸送の状況>



※訪日外国人旅行者数は、国籍（出身地）に基づく法務省集計による外国人正規入国者（当該国発行の旅券を所持した入国者）から日本に居住する外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者の数であるため、本表の数値とは一致しない。

(3) 訪日客の旅行中の訪問地

訪日外客訪問調査によれば、平成17年度は東京都58.5%、大阪府22.6%。京都府19.1%、神奈川県18.9%、千葉県15.4%と続いている。

<グラフ1-2-8：訪問率上位都道府県の推移>

年度	平成13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
東京都	① 56.5	① 52.7	① 54.5	① 58.2	① 58.5
大阪府	② 25.2	② 27.8	② 27.0	② 21.6	② 22.6
京都府	③ 15.8	④ 14.7	④ 15.2	③ 17.4	③ 19.1
神奈川県	④ 15.6	③ 15.6	③ 15.8	④ 16.4	④ 18.9
千葉県	⑤ 11.2	⑤ 13.2	⑤ 12.1	⑤ 13.0	⑤ 15.4
延べ訪問率	204.4	210.7	198.2	209.0	220.7

- (注) 1 国際観光振興機構「JNTO訪日外客訪問地調査2005-2006」による。
2 訪問率とは、「今回の旅行中に当該地を訪問した」と答えた回答者数÷全回答者数×100により求めたもの。
3 延べ訪問率とは、各都道府県の訪問率を足し合わせたもの。

5. 日本の取り組み

日本としては、「2010年までに1,000万人の訪日外国人の誘致」を目標とし、国土交通省が主体となり「VISIT JAPANキャンペーン」を推進している。

その取り組みとして、「Yokoso! Japan」をキャッコピーとして、ポスターの作成、記念切手の販売、旅行会社と鉄道会社で共同開発した商品の提供、おみやげコンテスト2008などさまざまな取り組みを行っている

<図1-2-1：ロゴマーク>



さらに政府は、観光行政を専門に行う国土交通省の外局として、平成20年10月に「観光庁」を発足させることを決定した。観光産業の振興は、国内経済の成長鈍化を補い、地域の活性化に寄与する。観光庁は、日本の観光立国としての推進役として期待される。これまでの振興体制は、国土交通省のほか、文部科学省、経済産業省といった各省縦割り行政で実施されてきた側面がある。よって、国土交通省としては、観光庁設立の意義は「観光行政の総合的な推進体制が整い、観光立国推進のスピードを加速させる」にあるとしている。

観光の経済効果としては、2005年度の日本人と外国人を合わせた観光客が国内で飲食および宿泊に消費した金額は24兆円に達している。国際的には国際観光の増加傾向、アジア各国経済成長、国内においては団塊世代の退職、休暇・余暇の増大といった条件の中、訪日客を含めた観光立国への取り組みが期待される。

6. より身近なところでの取り組み

東京都秋葉原にある電気量販店の一部では、店内に「Yokoso! Japan」のポスターが貼られ、英語、中国語、韓国語に対応した案内版が掲示されている店舗も見られる。また、首都圏の鉄道各駅の案内板には、英語案内もされているところ多く見られる。県内においても、つくばエクスプレスの乗客案内は、開通時より英語での対応もされている。

より身近なところでは、県内の中堅スーパーマーケットでも広告品案内、営業時間のお知らせなどを日本語の後に英語と中国語でアナウンスする店舗も見られる。このような企業の取り組みが、私たちの身近なところで展開されている。

7. インバウンドに向けた課題

これまでの旅行観光業界は、日本から海外へというアウトバウンドに対して力を入れてきた傾

向が強い。旅行会社各社としては、パッケージツアーの種類増加や格安航空券の拡大に力を入れ集客力を発揮してきた。一方で、インバウンドについては積極的な姿勢は見られず、訪日観光客専門のセクションを設けているところも少ない状況である。

日本は、諸外国に比べて治安がよく、きれいな町並み、四季ある自然という特徴を有しており、観光庁を設置し観光振興を加速させるという国の取り組みは期待したい。

しかしながら、訪日客に対するサービス提供をするのは、民間旅行会社、航空会社、ホテル業界である。よって、訪日客1,000万人の実現には、各業界がインバウンドに対して力を入れた戦略への転換が必要となる。そして、インバウンド観光で活躍する人材の育成を進めていくことが課題である。

第3章 アンケート調査

1. 調査目的

茨城県民に対してアンケート調査を実施した。調査目的は、平成21年度中の開港を進めている茨城空港について、現時点での県民への浸透度や期待度、ニーズなどを把握することにある。

2. 調査期間

平成19年12月から平成20年1月にかけて調査を実施した。

3. 調査対象

茨城県民96人にご協力を頂き、その内訳は以下のとおりである。

性別 男41名 女53名 未回答2名（合計96名）

地域別では		年齢別では	
県北	3名	年齢 10代	1名
県央	9名	20代	6名
県南	60名	30代	24名
県西	15名	40代	29名
鹿行	2名	50代	18名
未回答	7名（合計96名）	60歳以上	16名
		未回答	2名（合計96名）

4. 調査結果

今回のアンケートでは、茨城空港の県民の認知度、就航希望地などのニーズ、期待する機能などを把握するための質問をさせていただいた。

(1) 茨城空港の県民認知度およびその媒体についての質問

茨城空港の開港について、どれぐらい情報を知っていますか。（いずれか一つに○）という問いに対して、次のような結果が得られた。

詳しく知っている 6人（6%）	聞いたことはある 71人（74%）	はじめて聞いた 19人（20%）
--------------------	----------------------	---------------------

さらに、「詳しく知っている」「聞いたことはある」と答えた方に対してその情報を得た媒体を

伺ったところ、次のような結果が得られた。

新聞	43名
テレビニュース	8名
友人関係	8名
ラジオ	3名
会社関係	3名
空港近隣の看板等	3名
ホームページ等	0名
その他	15名（複数回答可）

「詳しく知っている」と答えた方は6名、全体の約6%となった。そして、「聞いたことはある」と答えた方は71名、全体の約74%となった。これらを合わせると約80%となる。また、「はじめて聞いた」という方は19名、全体の約20%であった。この内、女性は17名であった。

情報を得た媒体については、新聞が43名と最も多く、そしてテレビニュース、友人関係が続く結果となった。現時点では、大半が新聞媒体から情報を得たという結果であった。

この質問は、複数回答を可とさせていただいているが、「友人関係」は8名、「会社関係」は3名となり、身近な話題としては取り上げられるのは、より詳しい情報が伝わってからになると思われる。また、「空港周辺の看板等」は3名、「ホームページ等」からは0名という結果であった。

(2) 県民の茨城空港の利用見込みおよび就航希望地

現在の羽田空港の利用状況を把握する質問をさせていただいた。まず、羽田空港の1年間の利用頻度は、次のような結果になった。

0回	1～2回	3～4回	5～6回	7～9回	10回以上
48人	42人	4人	1人	0名	0名

(1名未記入)

そして、茨城空港の主要都市（北海道、大阪、福岡、沖縄）への就航を前提とした利用頻度を予想して伺ったところ、次のような結果となり、利用目的や主な行き先は、北海道や沖縄などへの観光、大阪への出張などがあげられた。

0回	1～2回	3～4回	5～6回	7～9回	10回以上
34人	52人	6名	1名	0名	0名

(3名未記入)

現在の羽田空港利用状況と茨城空港開港における利用頻度予測を比較した。現在の羽田空港利用0回と回答した48名に対して、茨城空港開港後の予測として0回利用が34名に減少し、1～2回利用者が増加する結果となった。この理由として、現状の水戸市から羽田空港までのアクセス時間153分に対して、開港によって31分にまで短縮されるという大幅な利便性の向上があることが考えられる。アクセス時間の短縮は、一部を除いた茨城県全域でも同様の効果が得られる。これまで空港を利用した観光を控えていた県民が、茨城空港開港にともなうアクセス時間の短縮などの利便性向上により、航空機を利用した旅行の動機づけとなり、潜在的な需要の掘り起こしとなることが期待できる。

また、羽田空港3～4回を超える利用者は合計5名であり、茨城空港の同条件では合計7名となっていることから、回数が多い利用者について大きな変化は見られなかった。

留意事項として、今回は成田空港を利用した海外渡航については調査対象外とした。よって、国際便が就航すると、これまで成田空港を利用していた県民の動向に対する調査が必要になってくる。

さらに、主要都市（北海道、大阪、福岡、沖縄）以外に就航を希望する地域として、次のような意見をいただいた。

国内線就航希望地 東北地方（青森）

北陸地方（富山、小松）

中部地方（名古屋）

近畿地方（神戸）

中国地方（広島、島根、出雲）

四国地方（松山）

九州地方（鹿児島、長崎、宮崎、大分、屋久島）

国際線就航希望地 アジア各国（韓国、中国各都市、香港、台湾、マレーシア、インドネシア、ベトナム）

南国リゾート（サイパン、グアム、ハワイ）

その他（ロシア）

茨城県としては、国内就航地として北海道、大阪、福岡、沖縄の4都市をベースと想定している。

その他の国内地域としては、上記の希望地を参考に県民のニーズを掴んだ就航地の決定が望まれる。これらの地域については、毎日運行が絶対条件となるとは限らないのではないだろうか。渡航先でのイベント、季節などから柔軟な対応が必要になると思われる。

国際線については、韓国、中国各都市への就航を望む声が多数みられた。韓流ブームや北京オリンピックなどの話題を通して、観光地としての認知度が高まっている結果といえる。

(3) 生活、家族に関連した質問

質問方法は、期待度が高い場合を5とし、期待度が下がるごとに数値が下がり、期待度が最も低い場合を1としている。その結果は次のとおりである。

あなたやご家族は、茨城空港の開港にどのようなことに期待しますか。

旅行、帰省頻度が増える	期待する	5	4	3	2	1	期待しない
		12人	13人	34人	9人	26名	平均2.76

新幹線・高速バスより便利	期待する	5	4	3	2	1	期待しない
		12人	20人	28人	12人	19人	平均2.93

親類・知人が茨城県へ来る機会が増える

期待する	5	4	3	2	1	期待しない
	8人	8人	32人	9人	31人	平均2.45

いずれも平均となる3を下回る結果となった。意見として、「帰省に利用したい」とう回答が多く見られた。また、「トータルコストで検討したい」という意見も見られた。

茨城空港の利用は、多くの県民の帰省手段として一躍を担う可能性を秘めている。実際の利用に向けては、新幹線・鉄道や高速バスとの価格比較や時間短縮などが選択のカギを握っていると考えられる。

(4) 会社に関連した質問

会社、勤務先の立場として、茨城空港開港に期待することを質問させていただいた。

出張しやすくなる	期待する	5	4	3	2	1	期待しない
		4名	15名	33名	15名	24名	平均2.56

物流の効率化	期待する	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1	期待しない	
		13名	18名	34名	10名	15名		平均3.04

イメージアップ	期待する	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1	期待しない	
		22名	34名	17名	9名	11名		平均3.51

「イメージアップに期待する」という項目が平均値3.51という高い結果となった。なお、性別で区分してみても、男女に大きな違いは見られなかった。つまり、女性としてもイメージアップに関して高い期待度を持っていることといえる。

出張に関しては、期待度が平均2.56と低くなっているが、この原因としてアンケート対象者を県民全体と広範囲にしたことがあると考えられる。アンケート対象者を研究機関従事者や鹿島臨海地区従事者などに限定すると異なる結果が得られる可能性がある。

意見として「茨城県から海外の仕事がしやすくなる」という内容がみられた。県内の中小企業にとってみても、アジアを中心とした海外との交流がますます盛んに行われるようになってくる流れからも、海外便の就航によってビジネスチャンスが拡大する企業が現れてくるとことに期待したい。

(5) 茨城空港およびその周辺に期待する機能についての質問

旅客ターミナルや隣接される予定の大規模公園（約19ha）、無料駐車場、工業団地について質問をさせていただいた。

特産品売場の設置	期待する	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1	期待しない	
		25名	30名	22名	3名	12名		平均3.58

観光情報の提供	期待する	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1	期待しない	
		25名	28名	25名	3名	11名		平均3.58

無料駐車場の整備	期待する	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1	期待しない	
		47名	18名	20名	2名	8名		平均3.99

空港周辺の賑わい	期待する	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1	期待しない	
		24名	23名	32名	0名	7名		平均3.57

スポーツなど多目的な活用 期待する ☐5 ☐4 ☐3 ☐2 ☐1 期待しない
19名 25名 31名 8名 9名 平均3.40

隣接する工業団地 期待する ☐5 ☐4 ☐3 ☐2 ☐1 期待しない
10名 12名 41名 14名 15名 平均2.87

茨城空港および周辺に期待する機能については、全体的に高い平均値となった。特に「無料駐車場の整備」については、最も高く平均値3.99となった。無料駐車場については、隣県である福島空港も無料駐車場を完備しており、来年度中に開港予定の静岡空港も同様に無料になる予定である。県民としては、都内までの交通料金および駐車料金のコストダウンという観点から、高い期待を示す結果となっている。

「観光情報の提供」については、平均値3.58と高い期待度が示されている。茨城県へのインバウンド（観光客の流入）を推進していくためにも不可欠な取組みである。

「空港周辺の賑わい」および「スポーツなど多目的な活用」についても高い平均値となり、県民の期待の高さが見て取れる。また、「隣接する工業団地」については、平均値2.87と他の項目より比較的低くなっているが、現時点の情報の少なさからやむ終えない面もある。今後、誘致活動が活発になり具体化していくことで、いっそう認知度および期待度が高まっていくと思われる。

自由意見として、

「茨城県を中心として関東一円の活性化につながることを期待する」

「特産品や観光で茨城県がアピールできればよい」

「アウトレットモールのような大規模ショッピングセンターの隣接を望む」

「スポーツジムは利用者がいるのではないか」

「フットサル場、テニスコートなどの施設があってもよい」

「圏央道の早期開通を望む」 という内容を頂いている。

(6) 茨城県への影響についての質問

茨城県への影響について質問させていただいた。

茨城県への観光客の増加 期待する ☐5 ☐4 ☐3 ☐2 ☐1 期待しない
18名 36名 23名 8名 6名 平均3.57

県内企業・農業の活性化 期待する ☐5 ☐4 ☐3 ☐2 ☐1 期待しない
22名 26名 30名 6名 6名 平均3.58

また、県外から来て頂くために、アピールできるスポット、資源、活用方法等について質問させていただいたところ次のような意見を頂いた。

自 然 袋田の滝、筑波山、霞ヶ浦、大洗海岸などの海水浴

構造物 偕楽園、大洗水族館、笠間陶芸の森、名門ゴルフコース、J-PARK（東海村）

ひたち海浜公園（全国から観客が集まるロックフェスタ）

その他 つくば市内の研究機関、土浦市花火大会、鹿島アントラーズ

野球球団ゴールデンゴールズ

さらに、茨城県の魅力を満喫していただく内容として、

「豊かな農産物を活用した観光コース」

「グリーンツーリズムによる農家民宿体験」

「食・農産物・農業体験等の自然派体験コース」

「30名程の団体客ではなく、数名の観光客が求めるニーズに対応した観光」

「今だけ、私だけ、特別をテーマにした観光」

「研究学園都市との連携」

「つくば大学との連携」

「奥久慈しゃも、常陸野ネクストビールという高品質の食を提供するコース」

などをいただいている。

主流であるパッケージツアーといった同一的観光ではなく、「観光資源を活かし特別な体験ができる」ことを実現することで茨城県への観光客の増加、活性化につながるという内容の意見をいただいた。

(7) その他の自由意見

その他の自由意見としては、次のような意見をいただいた。

「新幹線、空港の無い県から利便性が高い県へ」

「交通手段が車なので、道路を整備してほしい」

「空港、その他の施設が魅力不足だと、逆にイメージダウンすることになるので、利用しやすい、人が集まる、活性化する期待の持てる施設づくりをしてほしい」

「本当に必要なか理由が分からない」

「利用見込みの根拠が分からない」

「空港に対するイメージが大切になってくる」

「名称を他にすることは考えられないか」

「古河地区の場合、福島空港を利用する場合がある」
「大手旅行会社のパッケージツアーを多く出してほしい」
「欽ちゃん球団とタイアップできないか」
「県西、県南の利用者をいかに増やすかが課題」
「医療ヘリポートと筑波大学の連携」
「こんなもんかい、にならないようにしてほしい」

5. アンケートから把握できる成果

平成21年度中の開港を控え、アンケート対象者96名の約80%が認知しているという結果になった。現時点での情報提供量から判断すると、認知していない県民が20%存在するという結果もやむ終えない側面がある。

利用見込みについては、茨城空港開港における利用頻度を伺ったところ、全体の約63%が1回以上利用するという結果が得られた。今後、就航路線が決定され、より現実味を帯びてくることによって、潜在的な需要がいつそう表面化してくる流れに期待したい。

アクセス時間について水戸市を例にとると、羽田空港まで153分かかっていたところ、約30分で到着することが可能になる。これまでは、北関東に位置しながらも交通手段が乏しい県として認識されていたが、開港によって利便性の向上が大きく実現されることになる。

就航希望地については、国内線のみではなく韓国、中国各都市への路線決定を望む声を多く聞くことができた。また、訪日客に目を向けると、韓国からの訪日は年間約200万人を超え、台湾約130万人、中国約50万人と続いている。国としても、年間訪日客1,000万人の目標を設定しており、茨城空港はその役割を担うという観点からも、アジア各国との路線就航が望まれる。

空港に期待する機能については、「無料駐車場」に大きな期待が寄せられた。アクセス時間の短縮そして駐車料金が無料というのは、選択する際の良好な判断材料になってくる。また、「特産品売場の設置」「観光情報の提供」「空港周辺の賑わい」についても高い期待を示した結果となった。よって、県民としては茨城空港に対して単なる移動手段として認識しているのではなく、より広義の存在感を期待しているといえる。

また、「観光客の増加」「県内企業・農業の活性化」について、きっかけになるものと認識していることが分かる。茨城県内の「観光資源」や「魅力を満喫できる内容」についての意見も頂いている。茨城県は、自然、農産物といった多彩な観光資源に恵まれており、これを期に県民としても観光資源を見直し、全国へアピールできる取り組みの一助を担うべきである。

6. アンケートから分析する今後の課題

課題として、①県民の認知と周知方法、②県民の期待の具現化の二つがあげられる。

(1) 県民の認知と周知方法

茨城空港に関する情報を得た媒体は、大半が新聞であり、近隣地域等のより身近なところの情報に触れる方は少ない結果となった。空港の概要や開港までのスケジュール、就航路線などの骨子の周知には、高い信頼性を持つ新聞媒体が効果的である。また、イメージの伝達や潜在需要の掘り起こしのためには、私たちの生活にとって身近なところでの伝達が有効になってくる。

実際には、空港周辺には開港に向けた看板が設置され、地元小美玉市では月1回の見学会を開催している。さらに、茨城空港という名称は公募で決定しており、茨城県としてもホームページを開設しているなど様々な取組みがなされている。しかしながら、県民へのアピールとしてはやや弱いと判断できる。今後さらに、地元市町村の触れ合いを通した取り組みやホームページを活用した情報提供およびニーズの把握という双方向ネットワークの展開が需要喚起、開港に向けた県民の期待度向上につながっていく。

平成21年度中の開港に向けて、県民への周知を展開していく上では「茨城空港の良好なイメージの定着」を重要なテーマとすべきである。

アンケートでは、「空港に対するイメージが大切になってくる」「名称は他にすることは考えられないか」「本当に必要なのか理由が分からない」という意見を頂いている。つまり、開港に対する不安感を抱いている県民がいるということである。

では、茨城空港の外部環境に目を向けると、開港に対して十分な後背人口、訪日客の増加傾向、首都交通機能の一役を担う役割など恵まれた状況にある。したがって、戦略的な周知によるイメージづくり、県民の意識向上がポイントである。

そのためには、イメージキャラクターなどを利用した一貫性のある広告、そして県民の需要喚起には、「無料駐車場の完備」「アクセス時間（利便性の向上）」「周辺機能の整備」などがキーワードとなる。

そして、信頼感を得るためにも、早い段階での就航路線の決定および県民への周知が重要な課題である。これらのことが県民の意識の向上につながり、次の段階として、県民のニーズの吸上げや地元地域の取り組みの活性化につながってくる。

開港後は、路線やアクセス、周辺機能などのニーズを満たすことをとおして、「また利用したい」という実感を持っていただき、次の利用につながっていくことを期待する。

(2) 県民の期待の具現化

茨城空港開港によってこれまで旅客機を利用していなかった県民の利用が進むことが予想される。

そして、「特産品売場の設置」「空港周辺の賑わい」などに対して期待する声も多く集められた。しかしながら、現調査段階では具体的な決定がされていない状況である。

同様に、「茨城県への観光客の増加」「企業・農業の活性化」についてもパンフレットには載せられているが、具体策が見えてきていない。

茨城県としても観光資源の見直しを図り、広域な観光ルートの調査・研究を行っているところである。確かに、全国区として名を轟かしている観光地には恵まれていない状況であるが、茨城県は豊かな自然（海・山・湖）、農産物、研究学園都市、豊かな人間性を持っている県である。したがって、地名による誘致にこだわるのではなく、意見としていただいた「豊かな農産物を活用した観光コース」「食・農産物・農業体験等の自然派体験コース」というようにハードとソフトを組み合わせ提供でいる形にしていく取り組みが必要である。