

第2部 利用客100万人構想に向けて

第1章 需要予測と当面の目標設定

1. 利用客数の見通し

茨城空港の利用客数は、当初（1999年時点）は年間81万人と見込まれていたが、「開港数年後に69万人」に下方修正された（2007年12月8日毎日新聞調べ、国土交通省）。就航路線毎の内訳は、新千歳24.7万人、大阪12.4万人、福岡22.2万人、那覇10.2万人とされている。

この予測は発着客数の合計人数を示すものであるが、出発者数と到着者数の内訳は明らかにされていない。単純に考えれば、県内人口約300万人の約1割が、年に1回、往復で茨城空港を利用すれば、それだけで年間60万人が利用することになる。千葉県北部や栃木県等を含む空港までの1時間圏内には約310万人、さらに他空港よりもアクセス時間が有利な圏域の人口は約1,200万人存在すると推測されており、アクセス路の整備や利便性・経済性の高い就航路線等が実現すれば、69万人の需要を達成することは比較的容易な条件を満たしている。

2. 国内空港網の整備状況と利用状況

国内には建設中の空港（静岡、茨城）を含めて100の飛行場があり（表2-1-1参照）、開港時期（静岡空港平成21年3月予定、茨城空港平成22年3月予定）を勘案すると茨城空港は日本で100番目の空港になる。

空港の種別は、日本を代表する成田空港や関西空港などの主として国際航空路線を担う「第一種空港」、国が設置し（国あるいは地方自治体が管理する）主要な国内航空路線を担う「第二種空港」、地方自治体が設置・管理し主として地方の航空路線を担う「第三種空港」、「その他の飛行場」（自衛隊との共用飛行場を含む）の4種類に分類され、茨城空港は共用飛行場である小松空港（石川県）や三沢空港（青森県）等と同様に「その他の飛行場」に区分されている。

<表2-1-1：国内空港の整備状況>（図2-1-1全国空港 配置図参照）

	第一種空港 (国際路線)	第二種空港 (主要な国内路線)	第三種空港 (地方空港)	その他飛行場	合計 (利用客100 万人超)
北海道		(A)新千歳、稚内、釧 路、函館 (B)旭川、帯広	利尻、礼文、奥尻、 中標津、紋別、女満 別	丘珠(共)、千歳(共)、 旭川(共)	15 (4)
東北		(A)仙台 (B)秋田、山形	青森、花巻、大館能 代、庄内、福島	三沢(共)	9 (3)
関東	羽田、成田			調布 茨城空港(共)(建 設中)	4 (2)
伊豆諸島			大島、新島、神津島、 三宅島、八丈島		5
中部	中部(セントレア)	(A)新潟	佐渡、富山、能登、 福井、松本、静岡(建 設中)	名古屋 小松(共)	10 (4)
近畿	大阪、関西	(A)八尾	神戸、南紀白浜	但馬	6 (3)
中国		(A)広島 (B)山口宇部	鳥取、隠岐、出雲、 石見、岡山	岡南、広島西 米子(共)	10 (2)
四国		(A)高松、松山、高知		徳島(共)	4 (3)
九州		(A)福岡、北九州、長 崎、熊本、大分、宮崎、 鹿児島	佐賀、対馬、小値賀、 五島福江、上五島、 壱岐	天草、大分県央、枕 崎、薩摩硫黄島	17 (7)
薩南諸島			新種子島、屋久島、 奄美大島、喜界、徳 之島、沖永良部島、 与論		7
沖縄		(A)那覇	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、石垣、 波照間、与那国		13 (31)
合計 (利用客100 万人超)	5 (5)	24 (18)	54 (7)	17(うち(共)8) (1)	100 (31)

(注) 第二種空港のうち、(A)は国が設置して管理する空港、(B)は国が設置し地方自治体が管理
 その他空港のうち、(共)は自衛隊との共用飛行場
 【網掛け】は、年間100万人以上の利用実績のある空港

(出典) 国土交通省航空局データより分析

国内空港のうち、年間100万人以上の利用客がある空港は31箇所であり、国内空港総数の約3分の1を占めている(表2-1-2参照)。

最も利用客数が多い空港は羽田空港で年間約6,700万人の利用客があり、次いで成田空港が約3,200万人の利用となっており、首都圏の2つの空港で約1億人の旅客数となっている。首都圏に次いで旅客数が多い空港は、新千歳空港と福岡空港であり、それぞれ北と南の玄関口である。

関西圏では大阪空港と関西空港が国内線と国際線を分担しており、それぞれ1,600万人超の利用があるが、特徴的な点は、神戸空港が第15位の270万人超の旅客数がある点にあり、関西圏では大阪・関西・神戸空港の3つの空港が機能分担を図りながら存在しているといえる。同様のことは福岡圏にも見られ、福岡空港と近接する北九州空港でも年間約130万人の利用がある。ちなみに神戸空港、北九州空港ともに平成17年度に開港した新しい空港である。

その他の100万人以上の利用がある空港は地方都市の主要空港あるいは北海道や沖縄等の大型観光・レジャースポットを後背地に持つ空港であり、そのほとんどが首都圏・関西圏との路線を持つ空港である。

<表2-1-2：年間100万人以上の乗降客がある空港（平成18年度）>（単位：万人）

順位	空港名	旅客合計	国内線	国際線	種 別
1	羽 田	6,688	6,527	161	第一種
2	成 田	3,202	115	3,087	第一種
3	新千歳	1,854	1,777	77	第二種(A)
4	福 岡	1,812	1,589	224	第二種(A)
5	大 阪	1,684	1,684	0	第一種
6	関 西	1,645	546	1,099	第一種
7	那 覇	1,450	1,422	28	第二種(A)
8	中 部	1,172	653	520	第一種
9	鹿児島	571	563	8	第二種(A)
10	仙 台	339	305	34	第二種(A)
11	広 島	334	298	35	第二種(A)
12	熊 本	317	312	5	第二種(A)
13	宮 崎	308	301	7	第二種(A)
14	松 山	275	269	6	第二種(A)
15	神 戸	274	274	0	第三種
16	長 崎	267	261	6	第二種(A)
17	小 松	256	247	9	その他
18	函 館	201	188	12	第二種(A)
19	石 垣	198	198	0	第三種
20	大 分	188	185	3	第二種(A)
21	岡 山	160	139	21	第三種
22	高 松	152	148	4	第二種(A)
23	高 知	149	149	0	第二種(A)
24	秋 田	132	128	4	第二種(B)
25	富 山	129	116	13	第三種
26	旭 川	128	119	9	第二種(B)
27	北九州	127	124	3	第二種(A)
28	青 森	126	121	5	第三種
29	新 潟	126	102	24	第二種(A)
30	宮 古	111	111	0	第三種
31	女満別	108	107	1	第三種

（出典）国土交通省航空局 空港管理状況調書

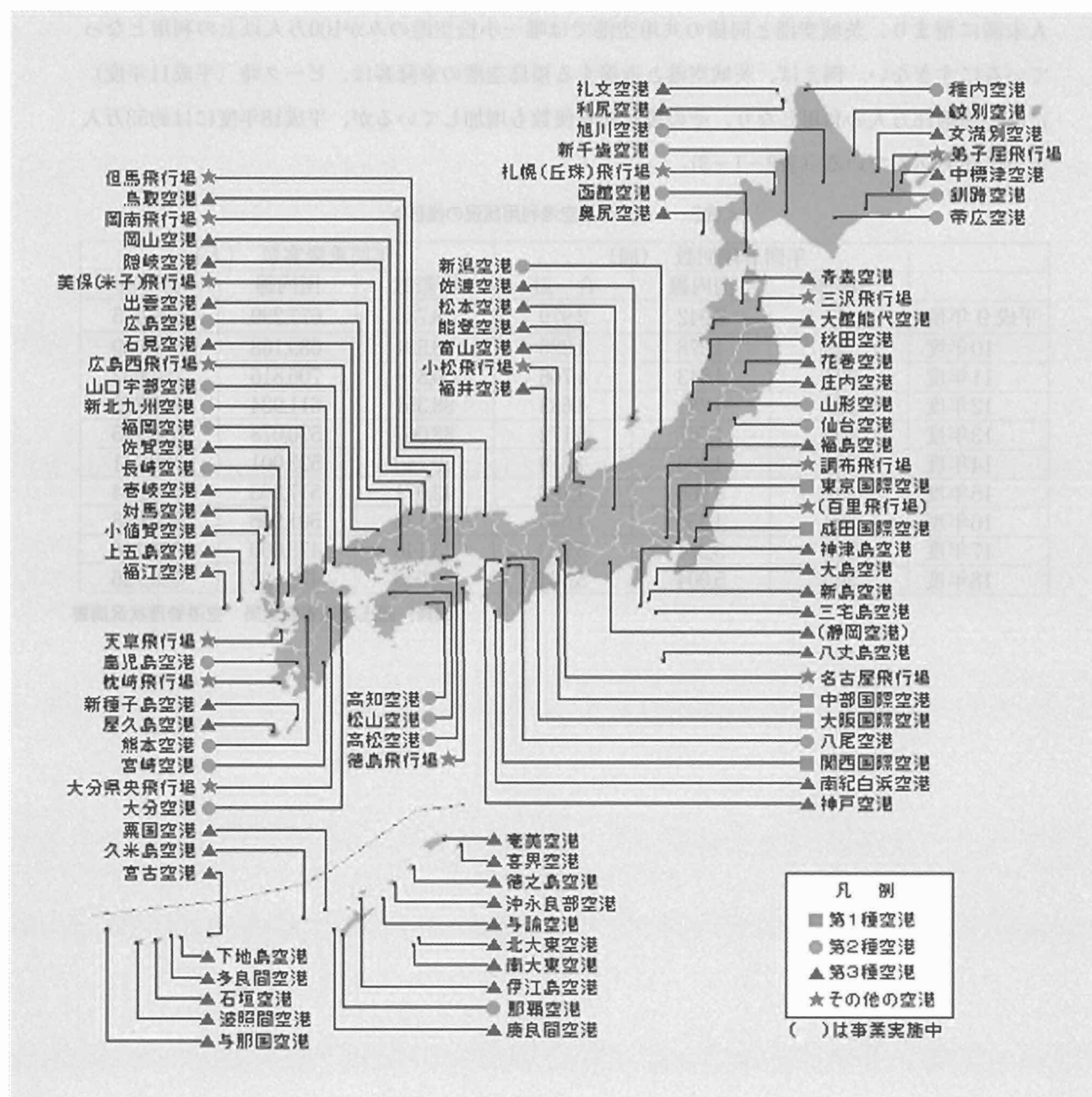
一方、地方空港と呼ばれる「第三種空港」や「その他の飛行場」の多くは年間利用客が100万人未満に留まり、茨城空港と同様の共用空港では唯一小松空港のみが100万人以上の利用となっているにすぎない。例えば、茨城空港と近接する福島空港の乗降客は、ピーク時（平成11年度）には年間約76万人の利用となり、その後は発着便数も増加しているが、平成18年度には約53万人までに落ち込んでいる（表2-1-3）。

＜表2-1-3: 福島空港利用状況の推移＞

	年間着陸回数（回）			年間乗降客数（人）		
	国際線	国内線	合 計	国際線	国内線	合 計
平成9年度	37	2,942	2,979	8,736	677,299	686,035
10年度	48	4,278	4,326	8,521	689,168	697,689
11年度	223	4,543	4,766	50,816	706,816	757,632
12年度	352	4,281	4,633	88,351	611,924	700,275
13年度	405	4,767	5,172	88,067	570,078	658,145
14年度	313	4,206	4,519	69,740	523,001	592,741
15年度	232	3,966	4,198	42,071	517,263	559,334
16年度	289	4,356	4,645	63,132	501,906	565,038
17年度	356	5,214	5,570	73,146	473,000	546,146
18年度	360	5,004	5,364	90,043	439,683	529,726

（出典）国土交通省航空局 空港管理状況調書

<図2-1-1：全国空港配置図>



<出典>国土交通省航空局ホームページより
http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/01_haichi/index.html

3. 茨城空港のポテンシャル

茨城空港が活性化していくためには、自らの機能を単なる「地方空港」、あるいは「共用飛行場」と位置付けるだけでは展望は拓けない。関西圏で近接する大阪・関西・神戸空港の3つの空港が機能分担を図りながら存在しているように、首都圏において羽田・成田・茨城空港が共生していくことが重要なポイントといえ、「首都圏空港」としての存在意義を高めていく必要がある。

しかしながら、自衛隊との「共用飛行場」としての性格を持ち、1日当たりの離着陸数等の規制を受けることも事実であり、滑走路数や離着陸数、稼働時間等を踏まえながら茨城空港のポテンシャルを想定しなければならない。ただし、1日あたりの離着陸数や稼働時間等は明らかとなっていないため、他の空港の事例から類推することとする（分析対象空港は、同じく共用空港である小松空港、大阪・関西空港と隣接する神戸空港、茨城空港と相対的に近接し羽田との路線を持たない仙台空港、新潟空港、福島空港の5空港とする）。

表2-1-4の通り、仙台と新潟空港には小型機用の滑走路を含めて2本の滑走路があるが、共用空港である小松空港、および神戸空港、福島空港の滑走路数は1本であり、茨城空港の予定滑走路規模（2700m×45m）とほぼ同等である。稼働時間は小松空港・仙台空港で1日14時間、神戸空港15時間、新潟空港13時間、福島空港11.5時間となっている。1日当たり離着陸数は、2本の滑走路を持つ仙台空港・新潟空港の本数が多くなるが、滑走路1本の1時間当たりの離着陸数では仙台空港（4.7便）・神戸空港（3.9便）の稼働率が高いといえる。なお、茨城空港の稼働率の推定にあたり、小松空港と同様の1時間当たり3便程度の稼働率、12～14時間の稼働時間と仮定すれば、1日当たり離着陸数は36～42便を確保できる計算になる。

<表2-1-4：分析対象空港の稼働状況>

空港名	滑走路数	滑走路規模(m)	稼働時間	1日当たり着陸数(平均値)			1日当たり離着陸数	1時間当たり離着陸数 ()滑走路当
				国際線	国内線	合計(A)		
小松	1本	2,700×45	7:30-21:30	1.6	19.4	21.0	42.0	3便
神戸	1本	2,500×60	7:00-22:00	0.0	29.1	29.1	58.2	3.9便
仙台	2本	3,000×45 1,200×45	7:30-21:30	3.7	61.9	65.6	131.1	9.4便 (4.7便)
新潟	2本	2,500×45 1,314×45	7:30-20:30	3.2	37.4	40.5	81.1	6.2便 (3.1便)
福島	1本	2,500×60	8:30-20:00	1.0	13.7	14.7	29.4	2.5便

（出典）国土交通省航空局 空港管理状況調書・空港概要資料から筆者加工。なお、1日当たり離着陸数は着陸数の2倍とした。

次に、乗降客数の状況（表2-1-5）を見ると、国内線では東京（羽田）向け路線を持つ小松空港と神戸空港の年間利用客数は多く、それぞれ約250万人、270万人の規模にあり、また、東北の玄関口であり政令指定都市である仙台空港では300万人を超えている。仙台空港では羽田路線

を持たないものの、西日本の主要都市との路線網が整備されている。1 便当たり平均乗客数を見ると、羽田路線を持つ小松空港・神戸空港では多いものの、仙台・新潟・福島空港では相対的に少なく、新潟・福島空港では50人を割っている。もっとも1 便当たり平均乗客数は就航旅客機の収容能力に左右される。例えば、福島空港発の国内線では150席収容のB737が最大規模の旅客機であり、就航機の約3分の1は50人乗りの小型機となっている（表2-1-6）。なお、福島空港では、大阪路線の充実を図り、大阪空港（伊丹）と関西空港の2路線を就航させ、関西空港から国際線乗継をアピールすることにより、東北南部地域の海外旅行客の誘致を図る戦略が見られる。

国際線では仙台・新潟・福島空港では国際線の乗り入れによって乗降客数の増加を図っている様子が見られる。新潟空港ではロシア向け（イルクーツク、ハバロフスク、ウラジオストック）の路線に特徴があり、ロシア路線への乗継のために国内線利用客が増えるという相乗効果も想定される。また、仙台空港では、アジア向け路線が充実しており、東北地区におけるアジアとの交流拠点としての性格を有しているといえる。福島空港では国内線の大幅な乗客数減少分を国際線の活性化によって緩和させる努力が見られる（表2-1-3）。

<表2-1-5：分析対象空港の乗降客数>

空港名	年間乗降客数（18年度）			平均搭乗客数/1 便		主要路線	
	国際線	国内線	合計	国際線	国内線	国際線	国内線
小松	88,589	2,468,256	2,556,845	76	174	ソウル、上海	東京、成田、札幌、仙台、福岡、沖縄
神戸	53	2,742,951	2,743,004	—	129	—	東京、沖縄、鹿児島、札幌、石垣、仙台
仙台	339,508	3,047,955	3,387,463	127	67	ソウル、グアム、北京、上海、大連、長春、広州、台北、香港	札幌、成田、小松、名古屋、神戸、大阪、広島、福岡、沖縄
新潟	238,713	1,019,290	1,258,003	104	37	ロシア(3)、ハルビン、ソウル、上海、グアム、ホノルル	札幌、佐渡、名古屋、大阪、神戸、福岡、沖縄
福島	90,043	439,683	529,726	125	44	ソウル、上海	沖縄、札幌、大阪、関西空港

（出典）国土交通省航空局 空港管理状況調書、各空港ホームページ資料から筆者加工

<表2-1-6：福島空港出発便の使用機種と座席数>（20年1月）

行先	便数	機種	座席数	行先	便数	機種	座席数
大阪(伊丹)	3 便	CRJ	50	沖縄	1 便	B737	133
	1 便	DH4	74	札幌	2 便	B737	133
	1 便	B737	133				
大阪(関西)	1 便	B737	133	合計	9 便	—	平均99席

（出典）福島空港ホームページより（国内線出発 2008/1/1～1/31）

以上の分析から茨城空港のポテンシャルを推測する。まず、一日当たりの就航便数を離着陸合わせて36～42便程度とする。就航する旅客機の大きさは、小型ジェット機（約130人乗）と中型ジェット機（約200～300人乗）が予定されており、平均的に150人乗のジェット機が就航すると仮定する。その場合の1便当たりの平均ロードファクター（座席利用率）を50％程度（1便平均75人の利用）とすると、1年間の乗客数は概ね100万人規模と想定できる。

$$\text{離着陸数} 36 \sim 42 \text{ 便/日} \times \text{平均座席数} 150 \text{ 人} \times \text{座席利用率} 50\% \times 365 \text{ 日} = 985,500 \sim 1,149,750 \text{ 人}$$

（参考）羽田空港の平均ロードファクター 65.4％（平成11年度）

1日当たりの離着陸数は限界があることから、利用客数確保のためには平均搭乗者数やロードファクター（座席利用率）を充実させる必要があり、そのための魅力ある就航路線を開発しなければならない。

（参考）福島空港の国内線平均ロードファクターを推測する。表2-1-5から国内線の1便当たり平均搭乗者数44人、表2-1-6から1便当たり平均座席数は99席であることから、平均ロードファクターは45～50％程度と推測できる。

4. 利用客100万人構想の骨子

茨城空港のポテンシャルは、潜在的な市場規模（1時間圏内人口など）や空港・航空機の稼働率等を勘案すれば、年間100万人の利用は十分に見込める水準と想定できる。この目標を達成するために茨城空港活性化の方向性や戦略骨子を検討する。

(1) SWOT分析

茨城空港の現時点におけるSWOT分析の概略は表2-2-1の通りである。

<表2-2-1: 茨城空港のSWOT分析>

S（強み）	W（弱み）
・潜在的市場の大きさ ・首都圏に隣接 ・北関東圏域等とのアクセス（無料駐車場整備含む） など	・アピール不足による認知度の低さ ・域内観光資源開発の不足（誘致力が低い） ・東京とのアクセスは必ずしもよくない ・自衛隊との共用に伴う規制 など
O（機会）	T（脅威）
・航空需要の拡大（特に国際路線） ・羽田、成田空港が非常に混雑 ・アジア・ゲートウェイ構想 など	・羽田空港の拡張工事の完了（平成22年度） ⇒現在の1.4倍の能力に拡充（国際定期便の新規就航を含む） ・航空業界の寡占化（大手2大グループの存在⇒ローコストキャリア（低価格航空会社）の参入障壁） など

茨城空港の最大の強みは、潜在的な市場規模の大きさと、首都圏との距離や北関東圏・上信越圏域とのアクセスにある。1時間圏内の人口（310万人）や他空港よりも時間距離が短い圏域人口（1,200万人）の存在は魅力的なものである。アンケート調査結果からも相応の需要は期待でき、茨城空港利用の基盤は確保しやすいものと考えられる。また、茨城空港への就航路線の開拓にあたっては、航空需要の拡大や首都圏空港である羽田・成田空港の混雑度合（特に成田空港における国際線）、アジア・ゲートウェイ構想によるアジアとの航空自由化などがフォローの風といえる。

一方、弱みとしては、現時点における認知度の低さが挙げられる。アンケート調査結果では茨城県民でさえも「聞いたことはある」という程度の認知度であり、ましてや就航予定先の北海道・大阪・福岡・沖縄における認知度は想像に難くない。平成22年度の開港まで2年足らずの時間において、地元における認知度や地域住民、企業等からの支持を集めていくことは重要な課題である。また、茨城県内の観光資源等の実態からは、就航予定先や全国からの観光客等の誘致も十分に期待できる現状とは言い難い。

次に、北関東自動車道をはじめとした道路網の整備によって北関東圏域とのアクセスは格段の向上が期待できるものの、東京とのアクセスを考えた場合には輸送手段やアクセス時間などで必ずしも好条件とはいえない。常磐高速道路を活用したバス路線が整備されたとしても、都心に入るまでの慢性的な渋滞を踏まえれば最低でも2時間程度を覚悟しなければならない状況にある。また、鉄道網については、鹿島鉄道が廃線となり、最寄駅（水戸駅、羽鳥駅、石岡駅）まではバス路線を利用しなければならない。首都圏空港としての一翼を担っていくには、都心とのアクセス面においてハンディがあることは否定できない状況にある。

加えて、首都圏空港への展望にあたっては、羽田空港の拡張計画が脅威といえる。羽田空港は滑走路3本を有し、国内航空市場の約6割を占める国内最大規模、かつ航空路線の最大ハブ拠点となっている。一方、現状では騒音問題・増便規制・小型機乗り入れ禁止といった発着枠問題を抱えており、乗入れを制限された地方空港からの不満が高まっている。その受け皿として茨城空港の存在価値が期待できるのであるが、現在、羽田空港では滑走路の増設などの拡張工事が進められており、平成22年10月（予定）の供用開始時の能力は1.4倍に拡大する（年間発着能力は29.6万回から40.7万回に拡充される）。これによって当面の発着枠問題が解消することに加え、その余力をアジア向けの国際定期便に振り向ける計画（約3万回分）も予定されている。航空会社にとっては、こうした計画の存在が、需要が不明確な茨城空港への就航を躊躇する一因になっているものとも考えられる。

さらに航空業界においては、JALグループとANAグループによる寡占化が進むことにより、新規参入による航空運賃引き下げや多様な路線網整備などの利便性の向上が阻害されているといわれている。新規参入した航空会社にはスカイマーク（東京）、スターフライヤー（北九州）、

AirDo（北海道）、スカイネットアジア航空（九州）の4社があげられるが、いずれも主として羽田と主要地方都市を結ぶ路線の運行にとどまり、保有機体数や整備施設等のインフラも含めて経営基盤は盤石とはいえない状況にある。したがって、茨城空港の就航航空会社の選定にあたっては、新規参入会社との交渉には大きな期待は持てず、JALとANAの意向が鍵を握っていると考えられる。

(2) 活性化の方向性と戦略の骨子

茨城空港が首都機能の一環として羽田空港発着枠の“おこぼれを拾う”という戦略は消極的であり、努力もあまり必要としない戦略にすぎない。もっとも茨城空港開港年度と同じくして羽田空港の拡張工事が完成することから、この戦略は成算しない可能性が高い。さらには、発着枠の確保や就航路線・航空会社の誘致は極めて政治・行政レベルの問題であり、外的要因が大きすぎる。地域社会や住民が主体的に参加して茨城空港を活性化していく正攻法は、茨城空港の後背地である茨城県や北関東圏の魅力度を地道に高めていくことにあり、「茨城に行きたい」「茨城空港を利用するほうが便利である」という環境を長期的に作り出していくことである。以下では、茨城空港の国内就航路線の選定等の問題は取り扱わず、茨城空港に乗客を誘致する長期的な戦略を検討していくこととする。

これまでの茨城空港の利用は、どちらかといえば「発地型」（アウトバウンド）で考えられてきた。すなわち、「県内住民の1割が年1回利用すれば年間乗降客は60万人」という発想である。確かに潜在的な市場規模は大きく、一定規模の乗客数の確保は十分に可能であろう。この発想は有効であるし、就航路線やアクセス等の利便性や認知度が高まれば、さらに需要は高まるかもしれない。しかしながら、長期的視点から空港と地元の発展性を考えれば、やはり「着地型」（インバウンド）の発想が不可欠である。すなわち、「全国から茨城に来てもらう」発想である。また、現在、羽田空港を利用している北関東方面の旅行者に対しては「茨城空港のほうが便利である」という印象や羽田空港利用よりも低価格を実現させて経済的な優位性を与えることである。

以上を踏まえ、対象とするターゲットとしては、首都圏・北関東圏（東北南部も含む）の観光や旅行を目的とした団体・個人客を想定する。首都圏でのビジネス客の取り込みは、都心とのアクセス性を踏まえれば競争力は相対的に弱い。茨城空港を「首都圏・北関東圏への観光や旅行を主体としたゲートウェイ」とすることを戦略の第一の柱とし、当面の目標として需要予測値（69万人）とほぼ同数の70万人、長期的には国内だけで100万人超の獲得を目標としたい。

一方、国際線は国内線とはやや状況が異なる。近接する成田空港はほぼ満杯の状況にあり、今後拡大が見込まれる海外、特にアジア地域からの首都圏への入国便の受け皿になれる可能性は高い。羽田空港でもアジア向け定期便の増枠が計画されているが、比較的近距離地域が対象となるとされている。茨城空港では、広域的な視点からアジアからの誘致を図ることが考えられる。「アジアから首都圏へのゲートウェイ」を戦略の第二の柱とし、長期的に30万人程度の目標としたい。

＜戦略の視点＞ 「着地型」（インバウンド）乗客の積極的な誘致

＜戦略のポイントと旅客獲得目標＞

国内路線…首都圏・北関東圏への観光や旅行を主体としたゲートウェイ	利用者70～100万人
海外路線…アジアから首都圏へのゲートウェイ	利用者30万人

第2章 国内線利用客（インバウンド）の獲得に向けて

1. 国内旅行の現状と課題

茨城空港の基盤として国内旅客数の確保が最重要の課題である。発地型の利用は相応の需要が見込まれ、空港やその周辺に賑わいをもたらすにしても、地元経済への貢献は限定的である。長期的な視点で空港の活性化と地元経済の発展に貢献するためには着地型の利用を促進していく必要がある。着地型利用の促進にあたり、最初に、国内旅行・旅行業界の現状や今後の対応の方向性を検討する。

(1) 国内旅行の動向と質的变化

(社)日本旅行業協会の調査（「更なる国内旅行振興にむけて－新時代の旅行業の役割－」2004年2月(社)日本旅行業協会国内旅行委員会報告書）によれば、国内旅行者数は1990年までは増加傾向にあったものの、その後は伸び悩んで停滞傾向にあるとともに、長期に及ぶデフレ経済の影響や価格志向の変化を背景として国内旅行平均消費額（1993年39,190円、2003年35,866円）は減少している。

日本の国内旅行は、長い間、団体旅行が中心であり、宿泊施設もバブル期には団体旅行獲得に向けた積極的な投資が行われてきたほか、温泉地などに見られるように観光地の歓楽街化が進められてきた。しかしながら、バブル崩壊後は、企業の職場旅行などの団体旅行需要が大きく減少し、修学旅行においては、国内旅行から海外旅行へのシフトや、観光地周遊型旅行から体験型学習を取り入れた教育プログラム色のより強い旅行へのシフトなどの質の変化が進んでいる。

個人旅行においては、「消費の二極化」に見られるように、2万円を割るような航空機を利用した低価格商品や一泊3万円を超えるような高級旅館を目的とした旅行などの二極化が進んでいる。また、単に有名な観光地を巡るだけではなく、テーマや目的を明確にし、参加型・体験型の旅行の人气が高まっており、自分だけのオリジナリティのある旅行を計画する傾向が見られ、旅行に対するニーズやスタイルは多様化が進んでいる。さらに、高齢化社会の進展の結果、これまで旅行や観光にあまり積極的でなかった高齢者や障害者が旅行を楽しむようになり、観光におけるバリアフリー化の対応が求められている。今後の旅行市場においては、個人あるいは少人数グループに対し、そのニーズに沿ったサービスを提供していくことが重要となっている。

一方、旅行業界では、従来は団体旅行をメインの顧客として捉えるとともに、団体旅行を収容可能な観光地や宿泊旅館等の供給源の囲い込みによる大量生産型の商品開発を行ってきた。旅行会社営業所や販売店では、こうした商品を販売することに主眼が置かれ、発地型の集客数・販売数が評価基準とされてきた。また、宿泊旅館や航空会社・鉄道等の輸送機関にとっても、旅行会社主導のビジネスモデルに組み込まれることによってマーケティングコストが低廉となり、win-

win関係のメリットを享受してきたといえる。しかしながら、団体旅行の減少、個人旅行ニーズの多様化の中で、従来のビジネスモデルの有効性は大きく薄れてきており、旅行需要の質的变化への対応が観光地、宿泊施設、旅行業者等に求められている課題となっている。すなわち、観光地や宿泊施設のコンセプトの明確化や戦略の再構築、オーダーメイド型・多品種少量型の旅行商品の開発、顧客との接点の拡充や的確な情報発信等を進めていく必要がある。

(2) 地域観光資源の現状と課題

こうした国内旅行の全体的傾向の中で、(社)日本旅行業協会の調査（前掲）によると、地域観光の現状と課題について、下記4点の指摘がなされている。

① 地域に開かれた観光地

従来の観光地では、宿泊旅館や娯楽施設等の観光関連業者が観光客を独占的に受け入れ、地域社会に対しては閉じた対応が見られた。例えば、大規模宿泊施設では、館内需要を取り込むために様々なサービスを独自で提供するなどの事例も見られる。しかしながら、旅行ニーズが多様化する中で、訪れた地域全体の自然や生活文化を楽しみたい傾向も強まっている。観光関連施設が地域に対して開かれ、地域全体が観光客を受け入れることにより、地域全体の活性化と経済効果を享受するというあり方を目指す観光地が増えるものと予測されている。

② 新たな観光スタイルの開発

多様な旅行ニーズに応えるためには、大量生産・消費型の旅行商品ではなく、学びや癒し、参加型・体験型等のニーズに応じた新しい観光スタイルの開発が求められている。自然や景観、温泉などに恵まれる観光地の多くは、農山漁村に位置し、それらの地域では過疎化、高齢化が深刻な問題となっている。こうした地方において地域外から観光客を誘致することは、生活・経済の両面から活性化に繋がる。政府も観光立国のスローガンにおいて「住んでよし、訪れてよし」を掲げ、観光振興を基軸にした地域づくり、街づくりを提唱している。

③ 生かしきれていない「観光資源」

地域には様々な観光資源が埋もれている。ただし、従来の観光資源（景観、温泉、娯楽、大規模ホテル等）という概念から外れるため、地域にとっては観光資源としての価値を見出すことが難しい面もある。地域にとっては当たり前のことも、他の地域や訪問者からすれば新鮮で魅力のある資源である場合も少なくはない。こうした地域資源を発掘・開拓していくことが求められ、地方自治体においても観光振興推進に向けて様々な取組が見られる。しかしながら、ノウハウ・スキル不足のために十分に対応できていない現実もあり、旅行会社やコンサルタントなどの外部

との連携を強化し、魅力ある観光資源を開発していくことが課題となっている。

④ 観光情報の重要性

旅行商品はサービス財であり、その場に行って体験しないと良さがわからないという性質を持つ。旅行商品のマーケティングにおいて情報の持つ重要性は極めて大きく、多くの自治体は、各種広告宣伝媒体を通じたパブリシティ、全国各地への観光キャラバン派遣、ガイドブックへの掲載などの様々な取組を行っている。しかしながら、高度情報社会の中で情報が溢れ、消費者が欲しい情報がなかなか見つからないという問題や、観光地がターゲットとする潜在的な顧客に情報が到達しないなどの問題もある。多様なニーズを持つ個人やグループに情報を届けるためには、従来のように旅行関連業者によるマーケティング等に依存することには限界もある。観光地がターゲットとする対象層の明確化を図り、そのターゲットに応じた適切な情報媒体を見つけることが重要である。例えば、田舎体験を観光資源とする場合には、田舎暮らしの専門雑誌等を活用していくなどの方策である。

2. 国内旅行者（インバウンド）獲得に向けて

このような国内旅行や地域観光における現状と課題を踏まえて、国内旅行者獲得の方向性について検討する。

(1) 県内観光資源の再開発

茨城県は首都圏と隣接する地域ではあるが、海、山、川などの自然に恵まれ、農業生産も全国有数の規模にあるとともに、水戸徳川家などの歴史的資産、筑波研究学園都市やJ-PARC（ジェイパーク。高エネルギー加速器研究機構と日本原子力研究開発機構が東海村に共同で建設を進めている世界的規模の大強度陽子加速器施設）などの学術・科学技術拠点をはじめとして様々な観光資源に恵まれていることは周知の事実である。本県ではこれらの資源を活用した観光振興に積極的に取り組んでおり、様々なキャンペーンなどを展開している。今後は、それぞれの観光資源の特徴やセールスポイント、対象とする顧客層などを明確にして対応していくことが重要である。

例えば、茨城県（財茨城県化学技術振興財団）では、「つくばサイエンスツアーオフィス」の設置や「つくばサイエンスツアーバス」の運行などにより、県内外からの多数の見学者等を筑波研究学園都市に集積する研究機関等に誘致するための様々な取組を行っている。また、筑波大学には全国から学生が集まるとともに、高校生の大学訪問等が活発に行われており、近年では、九州や西日本各地を含めて毎年100校近くの高校からの大学訪問や修学旅行の受入を行っている。修学旅行等の団体や学会・シンポジウム等への参加者等の受入環境を整備するとともに、学術・科学技術拠点を活用した魅力ある体験型ツアーの開発や、近隣の筑波山周辺の伝統的文化資産や

田舎体験などを組み合わせた滞在型の観光スタイルを開発していくことなどが考えられる。こうした試みを通じて、研究機関と周辺の地域住民との交流や、最先端科学と伝統的地域文化・日本文化との交流などを進め、「住民にとって暮らしやすい都市」、「世界的にも魅力のある都市」を整備していくことも重要といえる。

また、県北地域には奥久慈に代表される豊かな自然と日本の原風景である里山文化が残されている。(財)常陽地域研究センター顧問の西野虎之介氏によれば、奥久慈地域には、地域資源として「照葉樹林文化」(ヒマラヤから日本にかけての暖温帯に茂る常緑のカシやシイの森で生み出された特有の文化)の諸要素－モチ、ソバ、麴酒、ナットウ、コンニャク、茶、養蚕、漆、紙、習俗、儀礼、などが、残欠を含めセットになって残っている(20年1月16日常陽新聞記事より)。県北のグリーンふるさと振興機構では、こうした資源を用いて体験交流を総合的に推進するために「さとやま楽校」(注)を設置して振興を図っている。こうした観光資源を有機的に結合し、さとやま体験型観光スタイルを開発していくことなどが期待される。

(注)圏域の各地域で行われているそば打ちやこんにゃく作りなど風土から生まれた食の体験や古くから伝わる漆塗り体験などをねらいに設置された体験教室。さとやま生活文化楽科、ヘルシーフード楽科、暮らしの匠楽科、ネイチャーアート楽科、さとやま悠遊楽科、リーダー養成楽科などがある。詳細http://www.greenful.jp/cgi-bin/upsys/view_hp.cgi参照

なお、(社)日本旅行業界調査(前掲)では、市場ニーズ対応型の商品のアイデア(表2-2-1)が示されており、参考までに掲載する。

＜表2-2-1：市場ニーズ対応型商品開発の切り口＞

＜ライフスタイル提案型旅行＞
・ 自然に触れる(エコツアー) ・ 農林漁業や「いなか生活」を体験する(グリーンツーリズム) ・ 海や渚、漁村の生活や文化・自然を体験する(マリンツーリズム) ・ 地方の伝統文化や生活に触れ、体験する ・ 地域での生活を擬似体験し、地域の人々と交流する ・ 本場の美術・芸術を鑑賞し、創作体験する ・ その地域ならではの「食」を体験する ・ ボランティア活動、NPO活動に参加する
＜カルチャー旅行＞
・ 世界遺産や文化遺産をたずねる ・ 歴史的人物の足跡をたどる ・ 趣味を深める ・ 学ぶ、スキルを習得する
＜健康・美容追求の旅行＞
・ きれいになる(エステツアー) ・ ダイエットする ・ 治療目的や健康増進のヘルスツーリズム ・ リラックスする ・ 介護ストレスを解消し、心身をリフレッシュする
＜自分史振り返りの旅行＞
・ 自分の足跡をたどる ・ 若い頃やった事に再挑戦する ・ 旧交を温める

(出典) (社)日本旅行業協会国内旅行委員会報告書「更なる国内旅行振興にむけて」より

(2) 隣接地域との連携の強化

北関東自動車道への整備が完了（平成23年度に関越自動車道と接続）すれば、茨城・栃木・群馬・長野を結んだ北関東圏・上信越圏を一体とした観光資源の開発も可能である。

例えば、阪急交通社が九州地区（福岡発）で販売している旅行商品のヒット商品を見ると、20年1月のランキングに「関東人気の観光地と2大温泉宿泊！草津・鬼怒川2大温泉めぐり3日間」が4位に、「2大名湯！草津・塩原と美しき富士3日間」が6位に入っている。

後者の観光ルートでは、

福岡⇒羽田⇒水戸偕楽園⇒袋田の滝⇒塩原温泉⇒日光⇒中禅寺湖⇒華嚴の滝⇒世界遺産(日光)⇒草津温泉⇒諏訪湖⇒河口湖⇒羽田⇒福岡
--

となっており、茨城から栃木、群馬、長野を周遊している。同様のツアーは北海道発も準備されている。このルートであれば、羽田空港よりも茨城空港を利用したほうが利便性は高く、また、航空料金等の設定によっては低価格での提供も可能といえる。

このように、全国から北関東を周遊する観光コースはすでに開発されており、全国からの誘致の下地はできている。今後は、茨城空港起点のコースを設定すべく、航空会社や旅行業者との交渉・連携が必要となるほか、隣接地域の観光諸団体と茨城県内の観光諸団体等との連携を深め、より魅力的な商品開発を進めていくことが重要となる。

(3) 地域住民参加型の地域おこしと情報発信

こうした観光資源の開発にあたっては、行政や観光地・旅行業者にのみ頼るのではなく、地域住民を巻き込んだ官民一体型の地域おこしが重要といえる。(社)日本旅行業界調査(前掲)によれば、「地域住民を巻き込んだ観光関連のNPOが各地で設立され、観光をベースとした地域活性化への地道な取組」が行われている。県内でも県北地域ではグリーンふるさと振興機構による取組みが活性化しており、(NPOではないものの)地域住民が主体となった体験「楽校」の設立が見られる。また、真壁や筑波地区では、筑波大学との産学連携による地域再生・まちおこしなどの取組も見られる。今後とも、行政と一体となり、地域住民主体の地域おこしが活性化していくことが望まれる。

政府の観光立国構想においては、観光立国の総合的な戦略の確立にあたり、「己を知る」「他人に学ぶ」「住んでよし、訪れてよしの国づくり」を掲げている。自らの地域の魅力を十分に分析・認識し、地域を愛し、地域社会に誇りを持つことが出発点である。また、成功している地域をつぶさに分析し、事例に学ぶことも必要である。例えば、九州にある由布院や黒川温泉では、独自のコンセプトに沿った街づくりや観光資源開発・保全を地域住民が一体となってい、住みやすい街づくりと全国からの集客に成功している（「住んでよし、訪れてよし」）。

加えて、今後は、地域の観光資源の情報を全国に発信していく取組も重要となろう。全国的に茨城県やその周辺地域の魅力を発信していくためには、周辺地域との連携によるPRが不可欠である。また、観光資源ごとに対象となる顧客層を明確にし、その対象に対してピンポイントで情報を発信していくなどの工夫が求められる。例えば、県内の学術・科学技術拠点への集客を図るためには、大学や研究機関等との連携を深めながら商品開発を行うとともに、科学技術情報提供機関や学術雑誌などと提携しながら情報発信していくことなどが考えられる。

第3章 国際線利用客（インバウンド）の獲得に向けて

1. 国際線利用の現状と課題

(1) 海外からの利用客見込み

2006年の外国人の訪日人数は約733万人であり、観光白書によると、2007年≒830万人、2008年≒900万人、2009年≒1,000万人に増加すると予想されている。その内訳を見ると、アジアからの訪日人数は約525万人で全世界からの訪日人数の71.5%を占めるに至っている。

その中でもアジア圏内の国別訪日人数をみると（表2-3-1）、上位4ヶ国で459万人、87.6%のウェートを占めている状況下であり、今後アジアの発展、特に中国のめざましい活力を踏まえると、益々の増加が予想される。

<表2-3-1：アジアにおける主要国別訪日人数>

国名（市場）	訪日人数（約、単位万人）	アジア圏内に占めるシェア
韓国	212	40.4%
台湾	131	25.0%
中国	81	15.5%
香港	35	6.7%
合計	459	87.6%

（出典）国土交通省総合政策局

茨城空港の開港が始まる2010年（平成22年3月）には全世界から1,000万人以上の訪日が予想されている。特に韓国・中国を中心に往来が活発化することが予想され、前記4ヶ国からの訪日人数が約630万人以上見込めるものと想定される。

(2) 国内空港の国際線利用客の状況

国際線の乗降客数は、成田空港3,087万人を筆頭に上位10空港で5,281万人を占めている。（表2-1-2）。そのうち3,248万人（61.5%）の利用者が関東圏に集中している状況にある。

今後、国際線航空需要が拡大する中で、関東圏における国際線受入空港（特にアジア地区航路）の整備を図ることが課題の一つといえる。

(3) 首都圏における国際線受入空港

茨城空港を国際線における首都圏第二空港として位置付け、増加する国際線利用客、特にアジア諸国の需要の受け皿となることが茨城空港の存在価値を高める重要な戦略になると考えられる。

現在、日本国内の空港数（表2-1-1）は100空港であるが、関東地区にはわずか4空港しかない状況にある。国際線については、成田空港・羽田空港ともかなり過密ダイヤの運行状況にあり、新規路線の就航や受入については苦慮している状況下にある。

今後益々国際線利用者が増加するとなると、茨城空港の首都圏第二空港としての位置付けが重要性を増してくるものと推察できる。

2. 国際線（インバウンド）利用客30万人計画

(1) アジア地区からの利用促進

JTBの見通しによると、2009年のアジア主要4ヶ国からの訪日人数を約626万人と予測している（表2-3-2）。首都圏空港利用者を61.5%とすると、約385万人が成田空港又は羽田空港を利用することになる。そのうち、約30万人（7.8%）の利用客を茨城空港に誘致していくことを目標とする。

<表2-3-2：アジアからの訪日人数予想>

国名（市場・地域）		人数（単位：万人）
中	国	111
韓	国	290
台	湾	177
香	港	48
合	計	626

(2) アジア地域からの地域別訪日利用客・就航計画のシミュレーション

仮に下表の5地域との国際線航路を開設した際の就航計画をシミュレーションすると、概ね一日当たり3～4便の着陸数で年間約30万人の利用が見込まれる。

<表2-3-3：航空便航路として1日（週）あたり就航計画（茨城空港使用便数の制限内）>

国および 主要都市	便 数	年間利用客予測（人） （日本客数含まず）	1便当り利用客（人） {年間利用客予測÷365日÷2 （往復）}
韓 国	1（往復）	139,200	190
台 湾	1（往復）	84,960	116
香 港	週3便（往復）	23,040	80
北 京	週3便（往復）	28,800	100
上 海	週3便（往復）	24,480	85
合 計		300,480	1日当り≒900人

就航予定航空機：中型ジェット機および小型ジェット機（訪日外国客での計算）
 （出典）国土交通省航空局空港管理状況調書、各空港ホームページ資料から筆者加工

(3) 実現への可能性

① アジア・ゲートウェイ構想の後押し

平成19年5月に行われたアジア・ゲートウェイ戦略会議にて「最重要項目10のポイント」で1番目に挙げられている「『航空自由化（アジア・オープンスカイ）』に向けた航空政策の転換」の中で、「地方空港も自由化を進め、手続も、安全の確認等を除いて実質的に届出で可能とする」等の提言がなされていることから、茨城空港の立地を最大限に生かし、速やかに国際線乗り入れ計画を具体的に検討していくことが重要といえる。

すでに羽田空港は発着時間の規制緩和で羽田―香港間が平成20年4月から就航の見通しがつき、国際化への促進が図られてきている（読売新聞平成20年1月6日）。また、羽田空港拡張後には国際線の増枠計画も検討されている。茨城空港としては、羽田空港との棲み分けも睨みながら国際航路の開拓を検討していく必要があるだろう。

② 茨城空港利用のメリット

国際航路開拓にあたっては、乗入航空会社や利用客等に対して成田空港や羽田空港にはない十分なメリットを提供していく必要がある。茨城空港利用のメリットを列挙すると以下の通りであり、これらを実現していくことが課題といえる。

- 1) 首都圏の玄関口として東京に隣接しているため、ビジネスおよび観光に便利
- 2) 首都圏最大の観光地ディズニーランド・ディズニーシーに隣接する空港立地
- 3) 茨城空港を拠点とした北関東観光地（世界遺産日光等）めぐり
- 4) 筑波研究学園都市やJ-PARCなどの学術・科学技術関係拠点への訪問
- 5) 茨城を中心とした海・山・川の自然を利用した様々な体験や“食”の提供
- 6) ホスピタリティの向上によるアジア諸国等との友好関係の構築
など

第4章 今後の課題

第1章から第3章まで、茨城空港の需要予測やポテンシャルの分析を行い、年間100万人の利用を目指した戦略の視点について検討してきた。空港後背地の市場規模を勘案すれば発地型（アウトバウンド）の需要は底堅いと思込られるが、さらなる活性化と地域経済への寄与のためには着地型（インバウンド）の利用客を誘致していくことが重要であるとの認識に基づき、国内利用客および海外利用客の誘致に向けた戦略のポイントをまとめてきた。

以下では、これらの戦略を実現していくための課題を整理することとしたい。

1. 茨城空港利用促進プログラムの着実な実施と成果の確保

これまで検討してきた事項の多くは、すでに「茨城空港利用促進等協議会」において検討が進められている。同協議会は平成17年10月に設置され、県知事を会長として関係市町村の首長や関係諸団体の長で構成されている。また、同協議会の具体的な協議・検討組織として「茨城空港利用促進懇話会」（会長：石田東生筑波大学教授）が置かれ、航空会社関係者、県内主要企業、観光業者、運送機関、国土交通省、自衛隊等から委員が選出されている。平成19年7月に開催された懇話会では、空港整備の現況や利用促進取組状況等が審議された。利用促進協議会では、すでに利用促進プログラム（表2-4-1）を策定して順次具体的な活動を展開している。

プログラムはA～Gまでの7つの柱で構成され、

- 「A. ターゲットに応じた効果的なPRの実施」
- 「B. 親しまれる空港をめざしたイメージづくり」
- 「C. 多彩な観光資源を活かした誘客方策の実施」
- 「D. 各種団体・修学旅行など大口需要の取り込み策の実施」
- 「E. 便利でわかりやすいアクセスの提供」
- 「F. 多様なニーズに応える航空サービスの提供」
- 「G. 空港周辺の賑わいの創出」

をテーマに具体的な検討や関係諸団体との協議、キャンペーンや広報活動などの取組が行われている。その中では、これまで検討してきた国内旅行者の誘致活動や国際線就航に向けた協議等も既に実施されている。今後は、このアクションプログラムに掲げられた事項を確実に実行し、成果の検証を行いながら実効を上げていくことが課題といえる。

2. 県内外での関係諸団体等の連携強化と地域住民の巻き込み

本調査で実施したアンケート結果では、茨城空港の認知度において「聞いたことはある」が71.4%を占めるものの、「詳しく知っている」はわずか6%に過ぎず、「はじめて聞いた」は20%

に達している。つまり、「聞いたことはある」という程度の認知度しかなく、県民に茨城空港開港が十分に浸透しているとはいえない状況にある。

茨城空港利用促進協議会は、これまでは自治体を中心となって運営されていたが、現在では企業からの参加を広く促進している。こうした取組を受けて、県内経済4団体（経営者協会、商工会議所連合会、商工会連合会、中小企業団体中央会）も活動を開始しており、平成19年11月には日本航空と全日空に対して路線開設の要望書を提出している（19年11月21日茨城新聞）。今後とも官民一体となった取組に注力するとともに、北関東圏域の自治体や関係諸団体等との連携を強化していくことも重要であろう。さらには地域住民を巻き込み、茨城空港の有効活用と地域経済の活性化に向けた盛り上がりを多方面に醸成していくことも課題である。

3. 首都圏空港としての位置付けの明確化

茨城空港の利用を促進していく上では、自らを「地方空港」と位置付けてしまっては将来の展望も拓き難い。よって、「首都圏空港」としての位置付けと機能を高めていくことが重要である。関西圏では、大阪空港、関西空港、神戸空港がそれぞれ役割分担を図りながら共生している。また、ロンドンやニューヨーク等の諸外国の主要都市においても、複数の空港が役割分担をして機能している。「国際線の成田空港」、「国内路線の主要拠点である羽田空港」、「両空港の機能を補完し、かつ、北関東圏域の市場を担う茨城空港」の三空港がそれぞれ機能を分担し、共存していく姿が将来的なビジョンといえる。

そのためには、茨城空港と他空港とのアクセスのさらなる改善が必要である。特に、茨城空港と成田空港を直結する東関東自動車道の整備が望まれる。現時点では潮来IC以北の整備はスケジュール化されていない。北関東自動車道と東関東自動車道、さらには首都圏中央連絡自動車道が直結し、3つの空港を取り巻くアクセス網が多面的に整備されることで、首都圏の空港網の存在価値が高まり、将来の航空需要のさらなる拡大にも対応できるであろう。

茨城空港と鉄道網との接続も課題である。鹿島鉄道の廃線によって、空港付近からJR線へ乗り入れる路線がなくなっている。その補完手段として、現在、鹿島鉄道の線路跡を活用して石岡－小川間をバス専用道とする構想が提言されている（日本経済新聞 平成20年1月12日）。都心とのアクセス性を高めるために、将来的には、茨城空港から都心まで1時間程度でアクセス可能な鉄道網を整備していくことも望まれる。

＜表2-4-1：茨城空港利用促進プログラムの概要＞

施策の柱	平成19年度	平成20～21年度
A. ターゲットに応じた効果的なPRの実施	・新滑走路工事着手等の機会を捉えた広報活動 ・企業・各種団体等への説明、定期的な情報提供 ・現地見学会の実施 ・情報誌の発行・充実 ・用途別パンフレットの作成	・連続的なイベント開催 ・集中的な利用促進キャンペーンの実施（就航想定先） ・訴求力のある各種広報の展開 ・効果的な広報の実施 ・「空港・観光ガイドマップ」の作成
B. 親しまれる空港をめざしたイメージづくり	・スカイスポーツイベントやエアショー等航空関係大規模イベントの誘致検討 ・交流イベントの検討	・空港整備イベント等の開催 ・交流イベントの開催 ・ロゴマークキャラクターの検討 ・茨城空港ファンクラブの結成・特典付き会員証の発行検討
C. 多彩な観光資源を活かした誘客方策の実施	・広域観光等ルートの検討、PR ・広報宣伝 ・旅行商品企画の要請	・大規模な観光キャンペーンの実施 ・広域的な観光キャンペーンの実施 ・旅行商品の造成 ・観光地への二次交通、案内標識等の充実 ・ホスピタリティ向上の取組
D. 各種団体・修学旅行など大口需要の取込み策の実施	・企業・研究機関・各種団体等への利用要請、需要掘起し ・教育委員会・修学旅行協会・旅行業界等への働きかけ ・チャーター便就航可能性の検討 ・税関・入管・検疫機関との調整	・修学旅行商品の企画・売り込み ・全国規模のイベント、会議、学会等の誘致促進
E. 便利でわかりやすいアクセスの提供	・高速道路・アクセス道路の整備 ・スマートICの設置検討 ・無料駐車場の整備 ・公共交通システムの方針検討・決定 ・交通アクセスサイン計画の具体化	・高速道路・アクセス道路の整備 ・レンタカー会社の進出促進 ・円滑な乗り換え方策の検討 ・アクセス検討（他空港との連携アクセス） ・航空機との連携ダイヤ編成 ・アクセス運賃、タクシー、レンタカーの割引運賃等の研究
F. 多様なニーズに応える航空サービスの提供	・航空会社参入条件の検討、就航要請 ・多面的な空港利用の検討（小型ジェット、国際チャーター便、ビジネスジェット、ローコストキャリアなど） ・航空貨物取扱可能性の検討	・就航航空会社決定後の就航内容の充実（便数増、就航時間帯等）
G. 空港周辺の賑わいの創出	・空港周辺地域における空港を核とした地域づくりの検討・取りまとめ ・ターミナルビルでの地域情報・観光情報の発信やイベント内容等の検討 ・空港テクノパーク（工業団地）の整備および企業誘致の推進 ・空港公園の整備	・地域活性化策の推進 ・ターミナルビル内や空港公園でのイベント開催 ・県内小学生等の遠足コースへの組み入れ

（出典）茨城空港利用促進懇話会（平成19年7月6日開催）資料より