

# コウノトリ但馬空港 第2回 利活用検討会議



平成26年10月17日（金）



兵庫県

# 目次

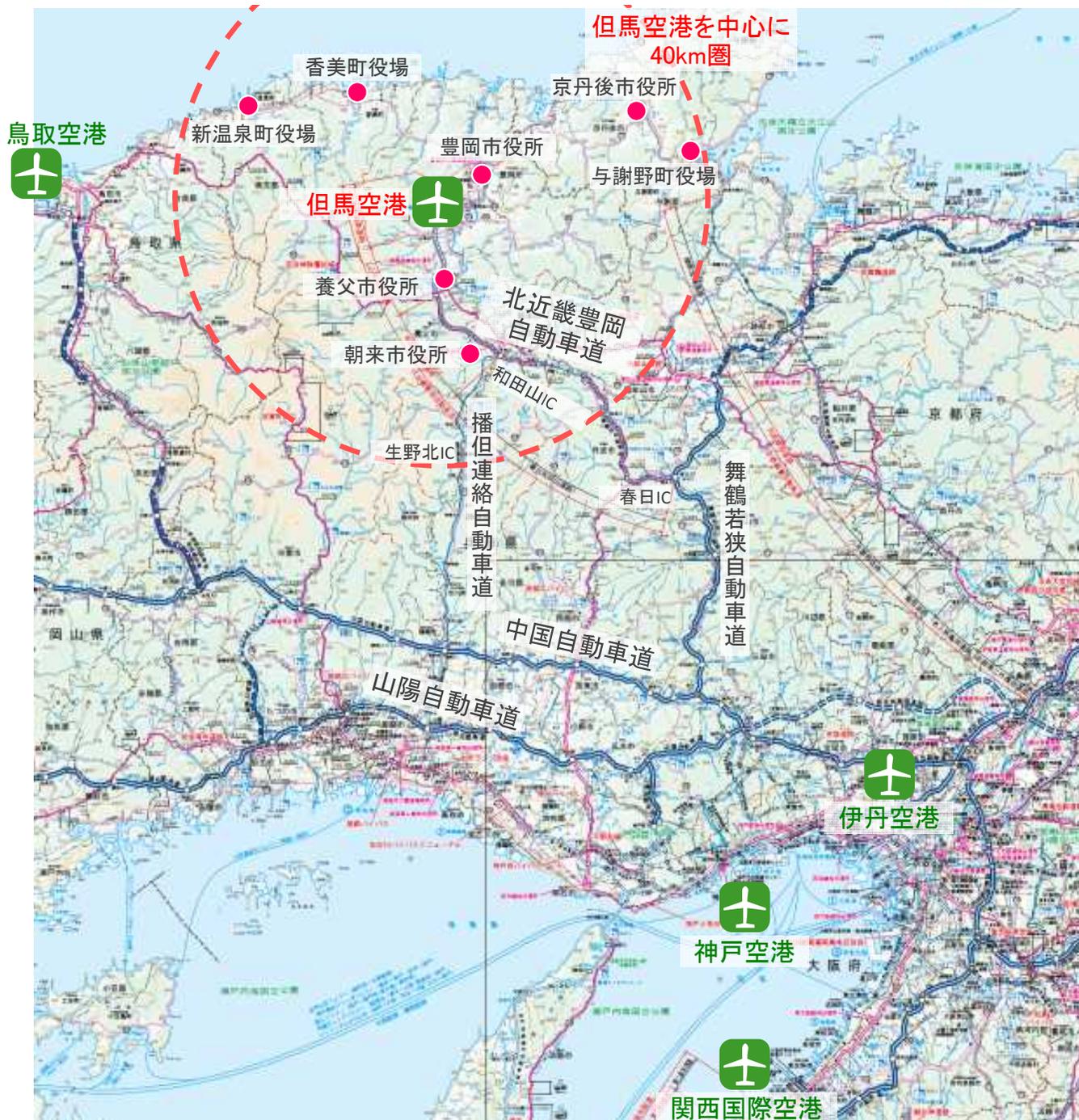
## コウノトリ但馬空港

### 第2回 利活用検討会議

- 1 但馬空港を取り巻く環境の変化
- 2 地域における空港の役割
- 3 路線展開の方向性（現状分析と検討内容）
- 4 空港の多面的利用

# 1 但馬空港を取り巻く環境の変化

# 【高速道路網】 現在の高速道路網図

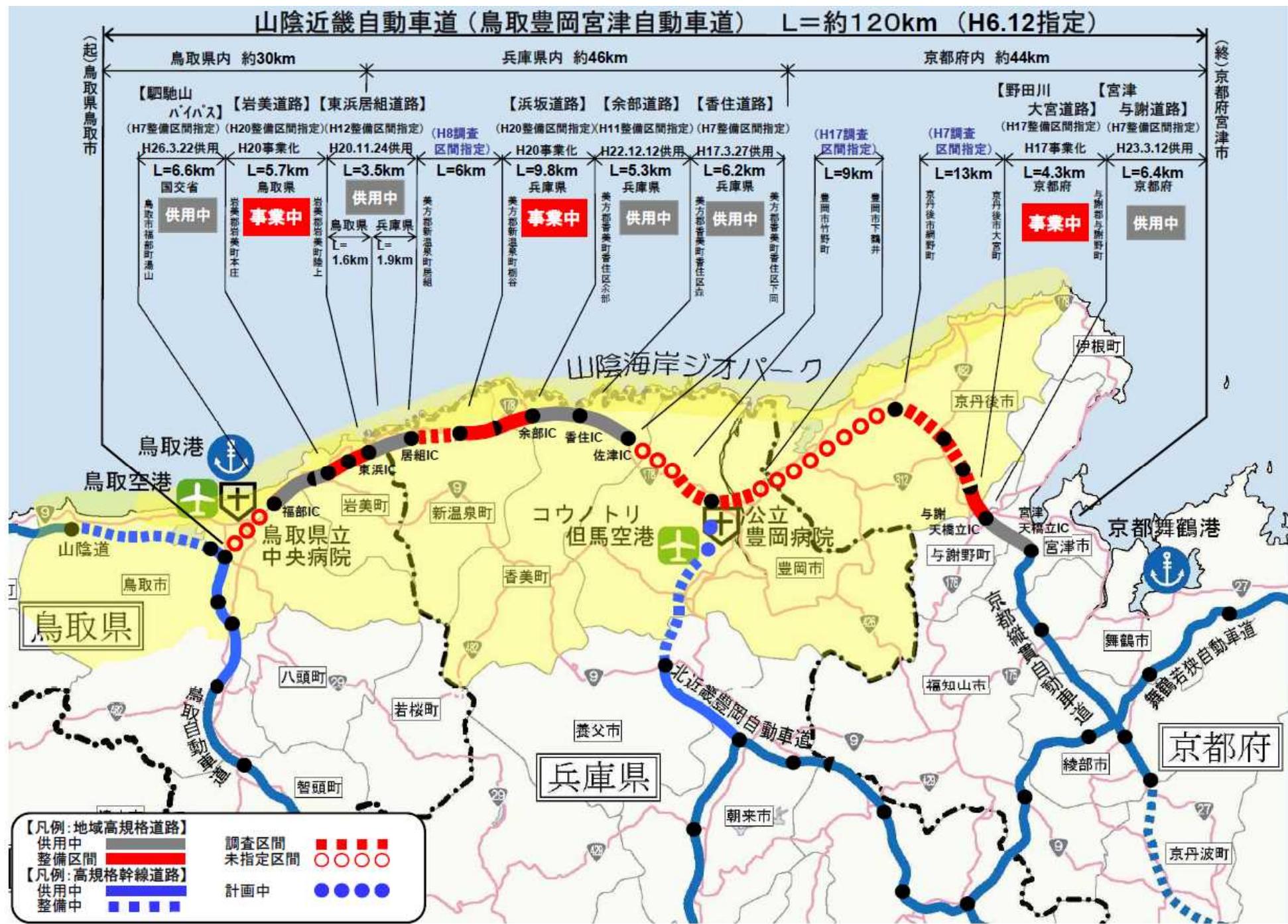


[参考]豊岡市役所から各空港への現在の利用経路(最短経路)

- 但馬空港
  - 一般道路
- 鳥取空港
  - 一般道路
  - 山陰近畿自動車道
  - 一般道路
- 伊丹空港
  - 一般道路
  - 北近畿豊岡自動車道
  - 舞鶴若狭自動車道
  - 中国自動車道
- 神戸空港
  - 一般道路
  - 北近畿豊岡自動車道
  - 舞鶴若狭自動車道
  - 中国自動車道
  - 六甲北有料道路
  - 阪神高速道路
- 関西国際空港
  - 一般道路
  - 北近畿豊岡自動車道
  - 舞鶴若狭自動車道
  - 中国自動車道
  - 阪神高速道路



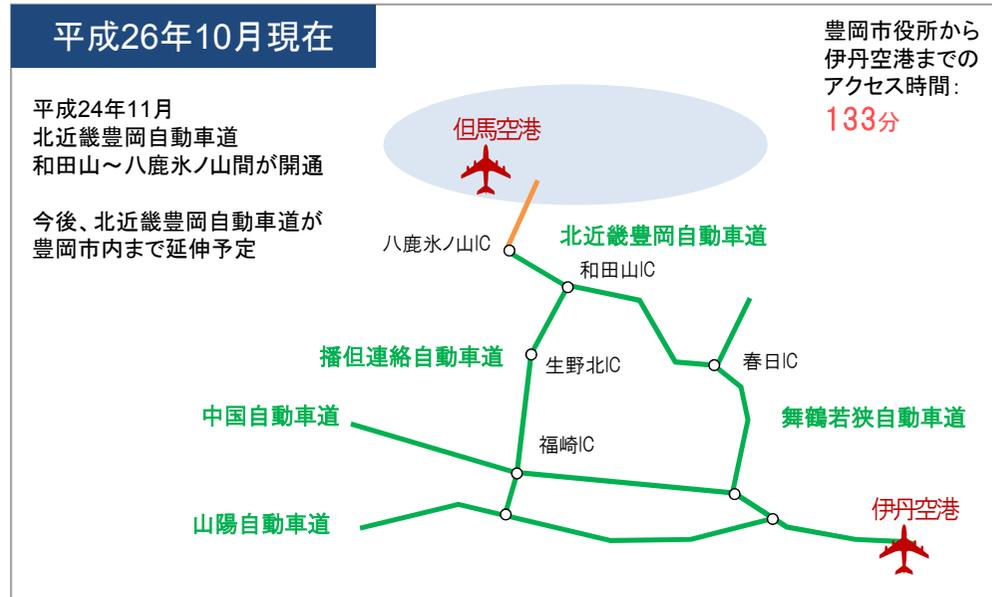
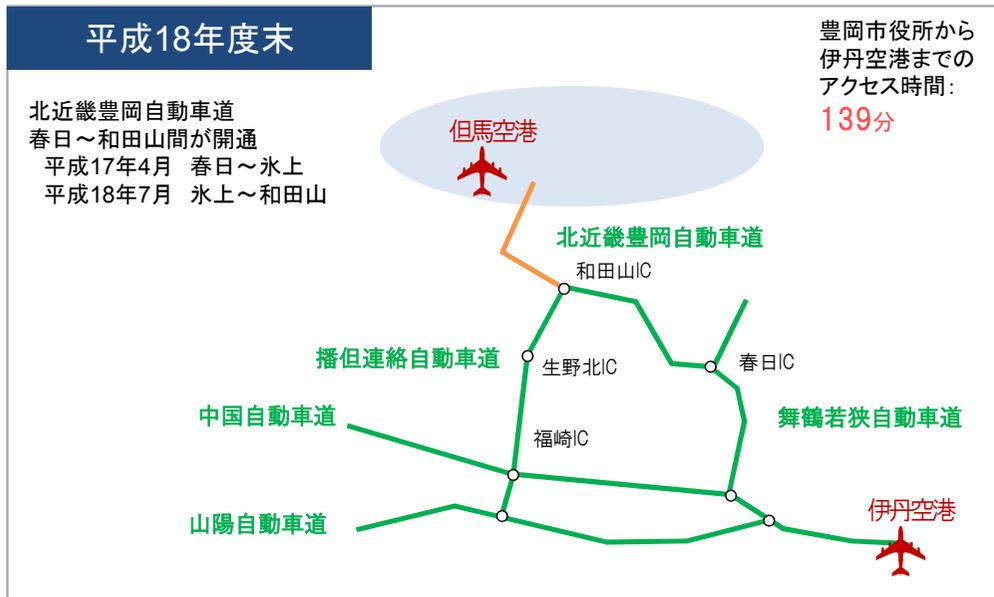
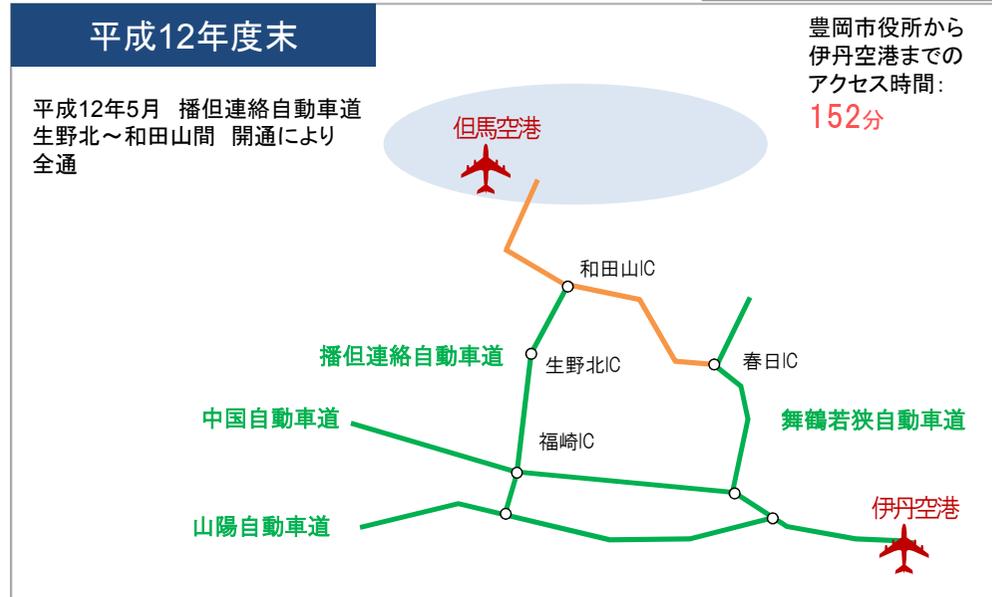
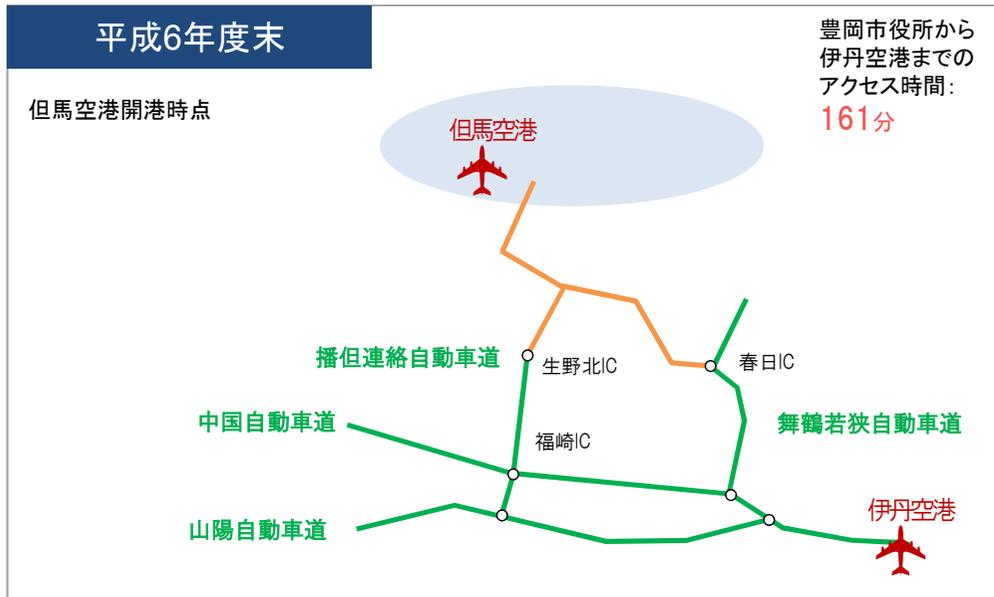
# 【高速道路網】山陰近畿自動車道の整備状況



# 【高速道路網】これまでの整備変遷

- 北近畿豊岡自動車道が開通するまでは、播但連絡自動車道が京阪神方面への最短時間ルート。
- 高速道路網が整備され、現在は伊丹空港へのアクセス時間が161分から133分に短縮(約28分)。

— : 一般道路  
— : 高速道路



※ 空港アクセス時間は、道路種別ごとに走行速度を設定することにより算定。(一般道路=40km/h、高速道路は北近畿豊岡自動車道・山陰近畿自動車道・播但連絡自動車道(和田山～生野北)は70km/h、播但連絡自動車道(生野北～福崎)60km/h、左記以外の高速道路は80km/h)

# 【高速道路網】 今後の空港アクセス時間の変化

平成26年(現在)

平成30年度

更に約10年後【参考】



・空港アクセス時間(自動車)

	兵庫県					京都府	
	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	京丹後市	与謝野町
但馬	13分	27分	42分	37分	62分	58分	75分
伊丹	133分	101分	93分	163分	172分	127分	106分
鳥取	97分	114分	129分	66分	40分	142分	162分

開通区間(想定)  
 ・八鹿氷ノ山～豊岡南  
 ・余部～浜坂、東浜～岩美  
 ・与謝天橋立～大宮森本



・空港アクセス時間(自動車)  
 ※現在事業中の区間が供用すると仮定した場合

	兵庫県					京都府	
	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	京丹後市	与謝野町
但馬	13分	21分 (6)	37分 (5)	37分	53分 (9)	58分	75分
伊丹	120分 (13)	101分	93分	152分 (11)	168分 (4)	119分 (8)	106分
鳥取	85分 (12)	110分 (4)	125分 (4)	54分 (12)	37分 (3)	130分 (12)	151分 (11)



・空港アクセス時間(自動車)

	兵庫県					京都府	
	豊岡市	養父市	朝来市	香美町	新温泉町	京丹後市	与謝野町
但馬	13分	21分 (6)	37分 (5)	36分 (1)	52分 (10)	49分 (9)	62分 (13)
伊丹	117分 (16)	101分	93分	142分 (21)	159分 (13)	119分 (8)	106分
鳥取	78分 (19)	93分 (21)	109分 (20)	47分 (19)	37分 (3)	118分 (24)	131分 (31)

※1 空港アクセス時間は、道路種別ごとに走行速度を設定することにより算定。(一般道路=40km/h、高速道路は北近畿豊岡自動車道・山陰近畿自動車道は70km/h、それ以外は80km/h)  
 ※2 市役所・町役場から最短のアクセス時間の空港を薄黄色で色付けをしている。  
 ※3 平成30年度及び更に約10年後の( )は平成26年時点からの短縮時間を示している。

# 【高速道路網】 但馬空港へのアクセス時間の変化

平成26年(現在)



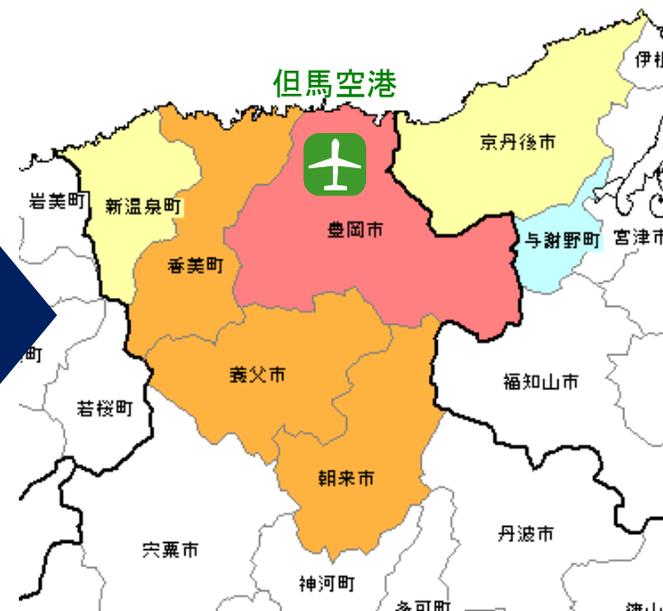
平成30年度

- 開通区間(想定)
- ・北近畿豊岡自動車道  
八鹿水ノ山～豊岡南
  - ・山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)
  - ・余部～浜坂、東浜～岩美  
与謝天橋立～大宮森本

※現在事業中の区間が供用すると仮定した場合



更に約10年後【参考】



## ■ 平成30年度

但馬・京丹後地域の大部分(与謝野町を除く)が空港アクセス時間が1時間圏内となり、但馬空港へのアクセス性が向上

## ■ 平成30年度から更に10年後(参考)

平成30年度時点と同様の状況

<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:red; border:1px solid black;"></span>	20分未満
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange; border:1px solid black;"></span>	20分以上40分未満
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:yellow; border:1px solid black;"></span>	40分以上60分未満
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:lightblue; border:1px solid black;"></span>	60分以上



# 【高速道路網】 今後の整備に伴う変化

## ■平成30年度時点の変化 ※現在事業中の区間が供用すると仮定した場合

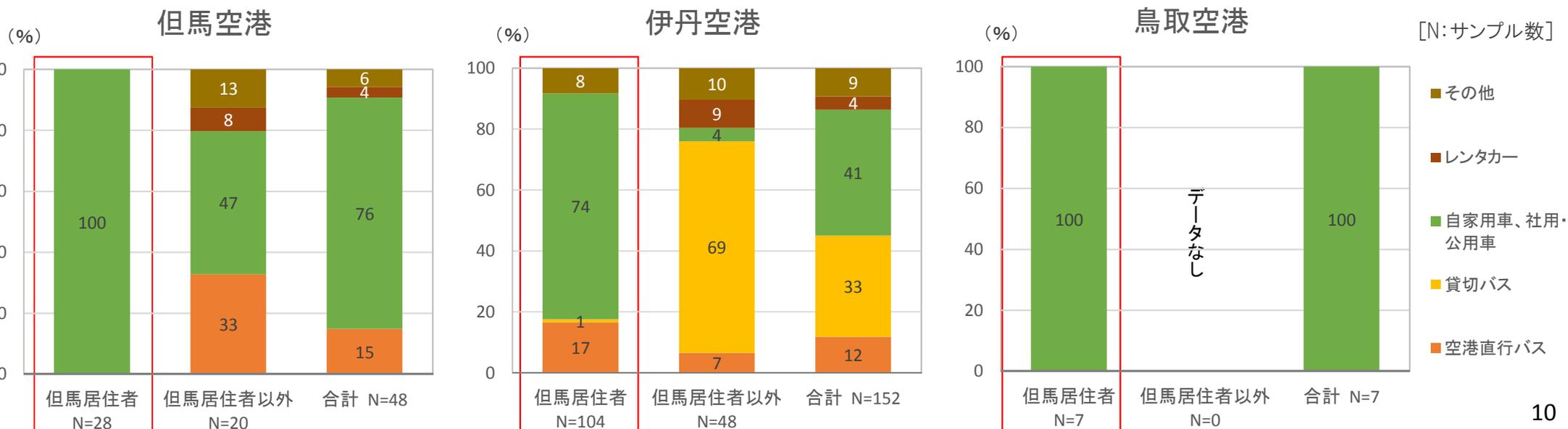
- 北近畿豊岡自動車道 豊岡南ICまでの開通に伴い、豊岡市内から伊丹空港までの移動が13分短縮されるが、約2時間のアクセス時間がかかる。養父市、朝来市から伊丹空港までのアクセス時間の変化はなし。
- 山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)のうち、浜坂道路、岩美道路(鳥取県内)の開通に伴い、但馬空港背後圏から鳥取空港へのアクセス時間が約10分短縮される。
- 香美町は但馬空港と鳥取空港へのアクセス時間が17分差となる。(但馬空港 37分、鳥取空港 54分)

## ■平成30年度時点から更に約10年後の変化【参考】

- 北近畿豊岡自動車道 豊岡ICまでの開通に伴い、豊岡市、香美町、新温泉町内から伊丹空港までのアクセス時間が短縮されるが、約2時間以上のアクセス時間がかかる。養父市、朝来市から伊丹空港までのアクセス時間の変化はなし。
- 山陰近畿自動車道(鳥取豊岡宮津自動車道)の京都府内が一部開通すると、**但馬空港背後圏の大部分(与謝野町除く)からのアクセス時間が1時間圏**となる。

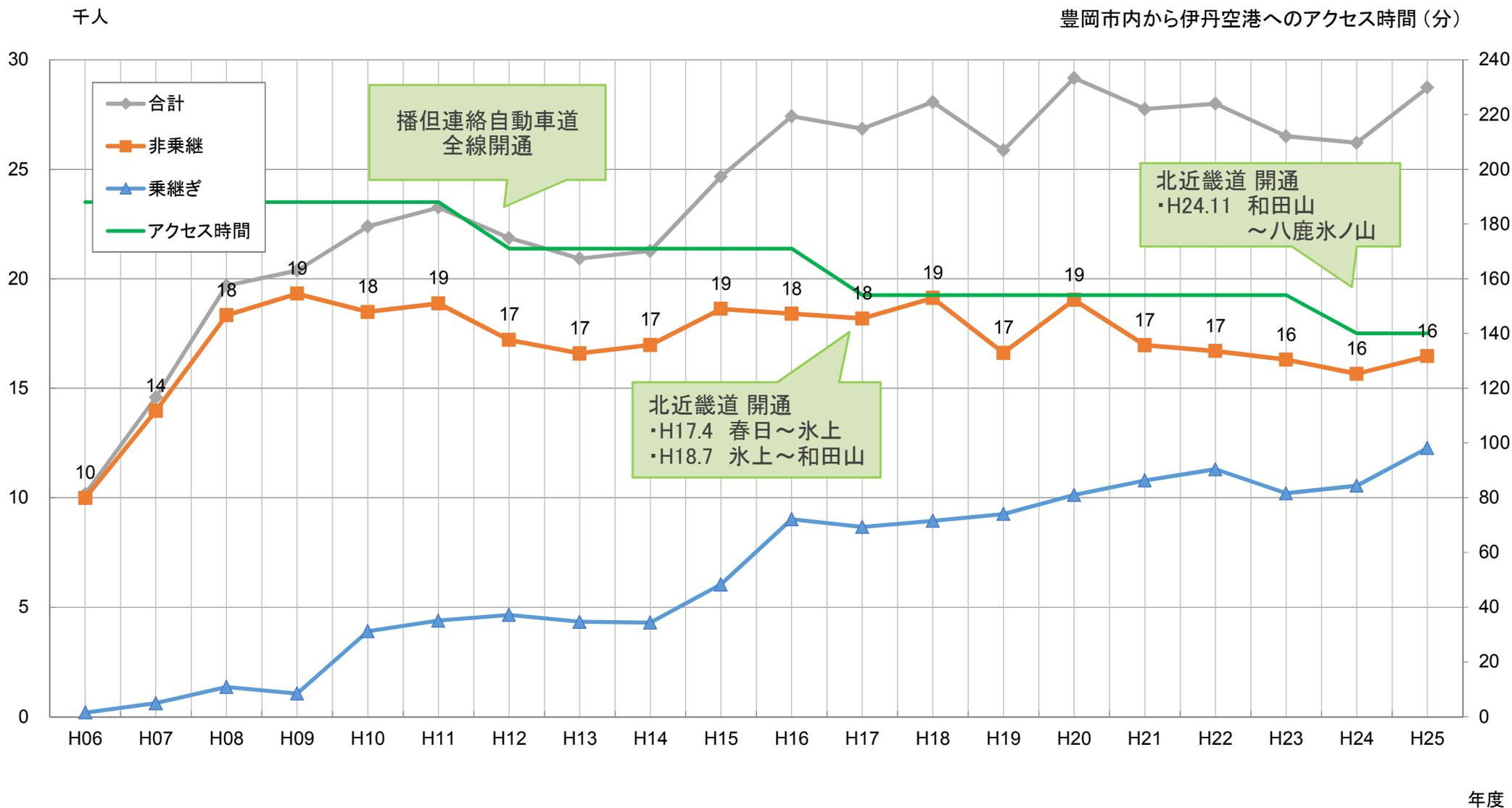
## ■現況における但馬空港背後圏から各空港へのアクセス手段 [出典]航空旅客動態調査(H23 国土交通省航空局)

- 但馬空港背後圏の居住者は、空港アクセスの手段として主に自家用車等を利用。



# 【高速道路網】 高速道路網の変遷と但馬-伊丹便利利用者の変化

- 高速道路網の整備に伴う、伊丹便利利用者の「非乗継利用者」の変化に、明確な相関関係は見られない(大きな変化はない)
- 伊丹便利利用者のうち「乗継ぎ利用者」が増加傾向にある。



# 【旅客流動】 人口推移

■H2年度とH22年度を比較すると、人口は約13%(約4万人)減少。

■但馬・京丹後地域の人口は全国以上に減少傾向にあり、今後30年間で約3割減少と推計。

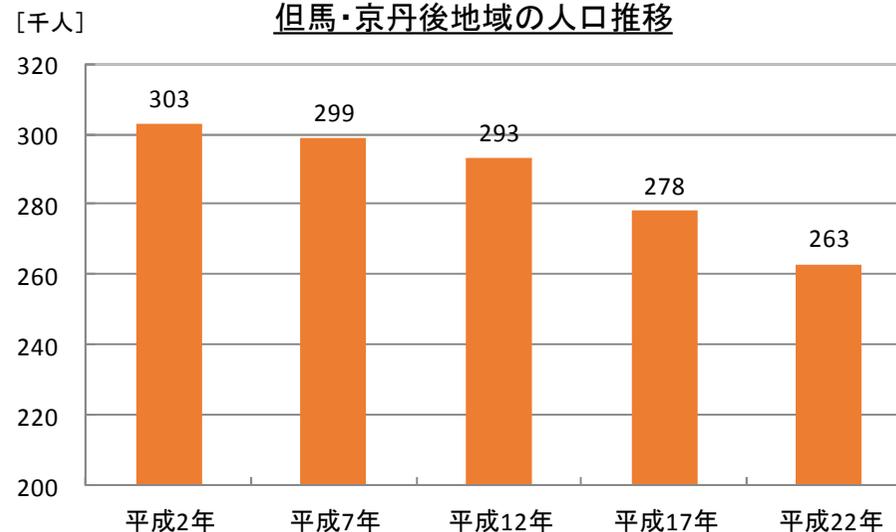
## 但馬・京丹後地域の人口変遷(これまで)

資料: 兵庫県、京都府推計人口  
(千人)

	市町名	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
但馬	豊岡市	94	94	93	89	86
	養父市	32	31	30	28	27
	朝来市	37	37	36	35	33
	香美町	25	24	23	21	20
	新温泉町	20	20	19	17	16
京丹後	京丹後市	69	67	66	63	59
	与謝野町	26	26	26	25	23
	合計	303 (100)	299 (99)	293 (97)	278 (92)	263 (87)

※( )は、平成2年を100とした時の指数

## 但馬・京丹後地域の人口推移



## 但馬・京丹後地域の将来人口(今後)

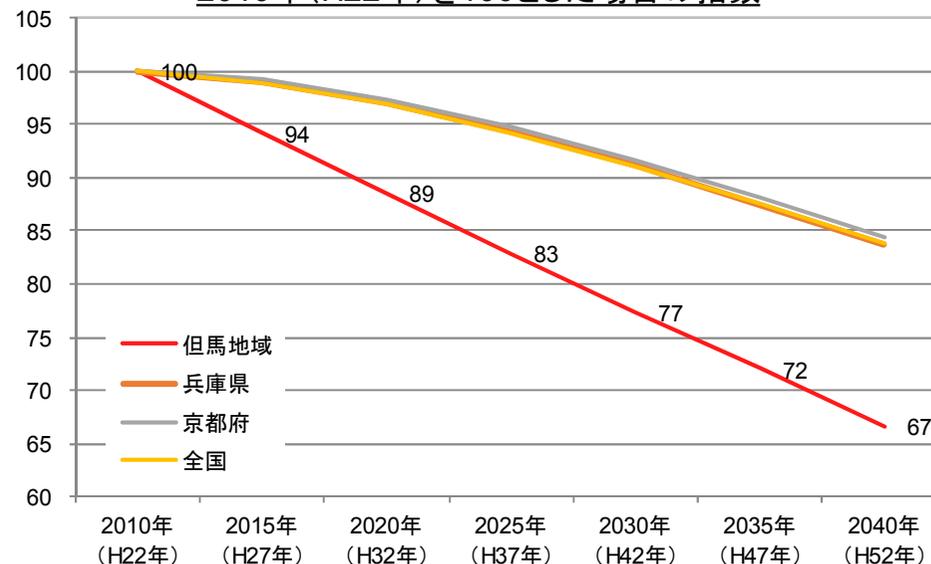
資料: 国立社会保障・人口問題研究所  
(人)

		2010年 (H22年)	2015年 (H27年)	2020年 (H32年)	2025年 (H37年)	2030年 (H42年)	2035年 (H47年)	2040年 (H52年)
但馬	豊岡市	86	82	78	74	70	66	62
	養父市	27	25	23	22	20	19	17
	朝来市	33	31	29	27	26	24	22
	香美町	20	18	17	15	14	13	12
	新温泉町	16	15	14	12	11	10	9
京丹後	京丹後市	59	55	52	48	45	41	38
	与謝野町	23	22	21	19	18	16	15
	合計	263 (100)	248 (94)	233 (89)	218 (83)	204 (77)	189 (72)	175 (67)

兵庫県	5,588 (100)	5,532 (99)	5,422 (97)	5,269 (94)	5,088 (91)	4,888 (87)	4,674 (84)
京都府	2,636 (100)	2,615 (99)	2,567 (97)	2,499 (95)	2,418 (92)	2,325 (88)	2,224 (84)
全国	128,057 (100)	126,597 (99)	124,100 (97)	120,659 (94)	116,618 (91)	112,124 (88)	107,276 (84)

※( )は、2010年を100とした時の指数

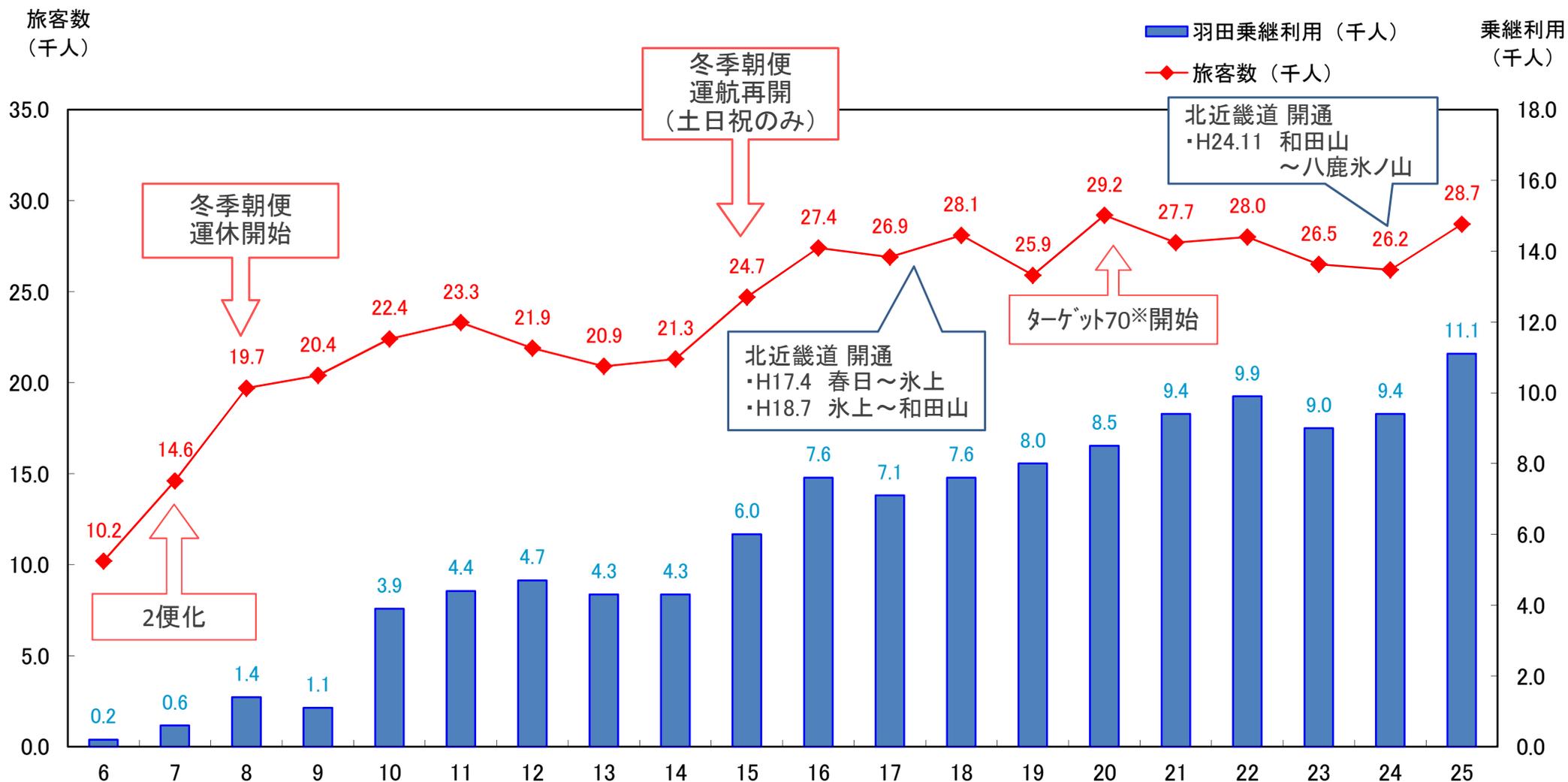
## 2010年(H22年)を100とした場合の指数



# 【旅客流動】 但馬－羽田乗継利用者の増加状況

- 開港以来、2便化した平成7年10月以降、概ね2万人台で右肩上がりに増加  
(過去最高の利用者数=29,161人(平成20年度))
- 平成25年度に、初めて東京乗継ぎ利用者が1万人を突破(11,113人)
- 利用率(搭乗率)の直近5年平均値は62.1%(H21～H25=60.2～65.1%)

※第1回会議資料を再掲



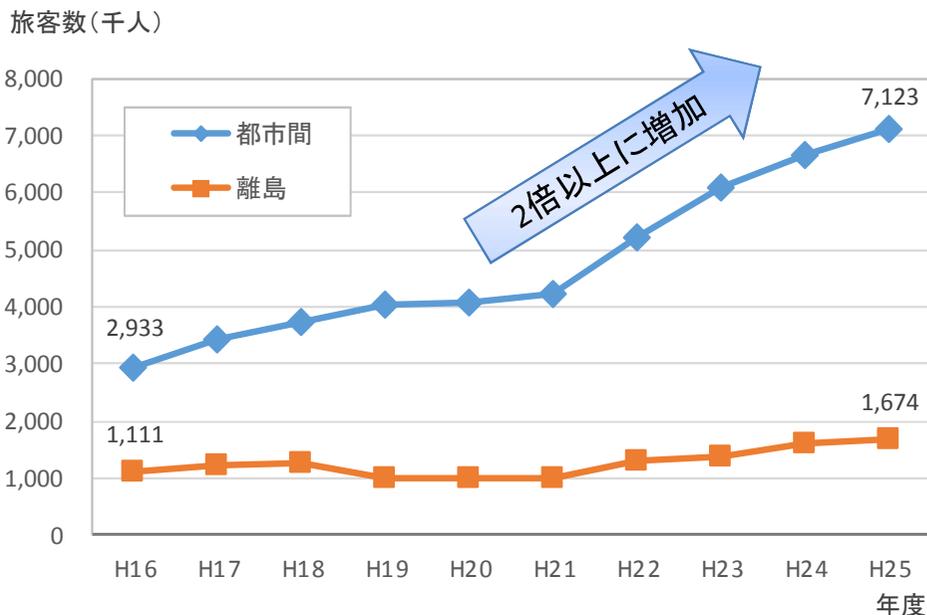
※ターゲット70: 年間利用率(搭乗率)70%達成に向けた、但馬空港推進協議会を主体とした取り組み

平成

# 【最近の航空情勢】 コミューター航空の動向

- 都市間における通勤航空による旅客輸送は近年増加傾向(10年前に比べ2倍以上に増加)。
- 羽田空港においても100席以下の航空機(ジェット機)が乗り入れ。
- 航空会社各社は近年、通勤航空機材の更新計画を発表。(機材の更新時期)

## 通勤航空機材による旅客輸送量の推移



資料: 全国地域航空システム推進協議会

### 背景

○金融危機や燃油高騰による航空会社の経営効率化による 受給適合の推進



○機材のダウンサイズやネットワークの再構築

※通勤航空の定義

客席数が100以下、又は最大離陸重量が50トン以下の航空機を使用する航空運送事業(参考: 全国地域航空システム推進協議会)

## 羽田空港への100席以下の機材の乗り入れ(2014年冬ダイヤ)

- ・三沢 E70 1往復/日
- ・山形 E70 2往復/日
- ・南紀白浜 E70 3往復/日
- ・宮崎 E70 1往復/日

いずれもJALグループによる運航

E70: エンブラエル(76人乗り)

## 航空会社の通勤航空機材の動向

### ジェット機

#### 【ANAグループ】

- ・2015年からMRJ90を導入(15機+OP10機) ※10/18に試験用初号機お披露目

#### 【JALグループ】

- ・エンブラエル27機(うちOP12機)を新たに2015年から導入(CRJの代替)。
- ・次世代リージョナル機としてMRJを32機導入。2021(平成33)年中を目途に国内線での運航を計画。

#### 【その他】

- ・フジドリームエアラインズ 2015年から毎年1機ずつERJ175(84席)を増機(確定3機+OP3機)
- ・アイベックスエアラインズ 2014年から順次CRJ100/200を退役させ、CRJ700に機材を統一

### プロペラ機

#### 【ANAグループ】

- ・2014年3月 Q300(56席)退役

#### 【その他】

- ・天草エアライン: ATR42-600(46~50席)を2015年に導入予定
- ・オリエンタルエアブリッジ: 2016年に機材更新計画を発表予定。ATR42を導入検討中。
- ・第一航空: DHC-6ツインオッター(19席)を2015年初頭に2機導入。

# 【最近の航空情勢】 コミューター航空機の諸元・性能(プロペラ機)

製造会社名	サーブ社	ボンバルディア社		ATR社	
機種名	SAAB340B	DHC8-Q300	DHC8-Q400	ATR42-600	ATR72-600
機体イメージ					
全長	19.73m	25.7m	32.83m	22.67m	27.166m
全幅	22.75m	27.4m	28.42m	24.57m	27.050m
全高	6.97m	7.5m	8.34m	7.59m	7.650m
最大離陸重量	13.2t	19.5t	29.3t	18.6t	22.8t
必要離陸滑走路長	<b>1,322m</b> ※	<b>1,178m</b>	<b>1,402m</b>	<b>1,165m</b>	<b>1,333m</b>
必要着陸滑走路長	1,065m	1,041m	1,287m	964m	914m
航続距離	1,611km	1,558km	2,522km	1,483km	1,528km
最大巡航速度	282kt (522km/h)	285kt (528km/h)	360kt (667km/h)	300kt (556km/h)	275kt (510km/h)
座席数	36名	56名	74名	50名	70名
生産状況	生産終了(1998年)	生産終了(2009年)	生産中	生産中	生産中
但馬空港への就航	○(就航中)	○	×	○	×
運航中の航空事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本エアコミューター(JAC)</li> <li>・北海道エアシステム(HAC)</li> </ul> ※但馬～伊丹路線は運航距離が短く、搭載燃料が少ないため1200mの滑走路長で運航可	<ul style="list-style-type: none"> <li>・琉球エアコミューター(RAC)</li> <li>・航空局検査機</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ANA</li> <li>・日本エアコミューター(JAC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天草エアライン(AMX)</li> </ul> ※2015年導入予定 ※天草空港の滑走路長は1,000m <ul style="list-style-type: none"> <li>・オリエンタルエアブリッジ(ORC)※検討中</li> </ul>	

資料: 航空機メーカーホームページ、機体価格は財団法人日本航空機開発協会航空機関連データ集

注) 上表の各数値は、ある一定の条件における参考値のため、実際の就航可能性については詳細な検討が必要

# 【最近の航空情勢】 コミューター航空機の諸元・性能(リージョナルジェット) 20 years



製造会社名	ボンバルディア社	エンブラエル社	三菱航空機	
機種名	CRJ100/200	E170	MRJ70	MRJ90
機体イメージ				
全長	26.8m	29.90m	33.4m	35.8m
全幅	21.2m	26.00m	29.2m	29.2m
全高	6.2m	9.85m	10.5m	10.5m
最大離陸重量	23.1t	36.0t	36.9t	39.6t
必要離陸滑走路長	<b>1,770m</b>	<b>1,644m</b>	<b>1,450m</b>	<b>1,490m</b>
必要着陸滑走路長	1,480m	1,273m	1,430m	1,480m
航続距離	3,050km	3,892km	1,530km	1,670km
最大巡航速度	464kt (859km/h)	528kt (977km/h)	M0.78 (956km/h)	M0.78 (956km/h)
座席数	50名	76名	70名～80名	86名～96名
生産状況	生産終了	生産中	製造中	製造中
但馬空港への就航	×	×	×	×
運航中の航空事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JAL</li> <li>・アイベックスエアラインズ (IBX)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JAL</li> <li>・フジドリームエアラインズ (FDA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JAL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JAL</li> <li>・ANA</li> </ul>

資料: 航空機メーカーホームページ、機体価格は財団法人日本航空機開発協会航空機関連データ集

注) 上表の各数値は、ある一定の条件における参考値のため、実際の就航可能性については詳細な検討が必要

# 【最近の航空情勢】 地域航空会社の機材更新について

■地域航空会社が使用する小型機は、今後、順次機材の更新時期を迎えるが、現行機材の製造中止により代替機材の導入を行う必要がある。(国土交通省)

機材	座席数	主な航空会社・機齢	後継機材
○ ボンバルディア(DHC-8-200)  16.5t	39	>会社名 オリエンタルエアブリッジ(株)(ORC) >機数(機齢) 2機(登録時期:平成13年) >路線 長崎=壱岐、長崎=福江 等	48~50席規模  18.6t ATR42-600
○ ボンバルディア(DHC-8-100)  15.7t   14.9t	39	>琉球エアコミューター(株)(RAC) >機数(機齢) 4機(登録時期:平成9~15年) ※その他、DHC-8-300(1機) >路線 多良間=宮古、与那国=那覇 等  >天草エアライン(株)(AMX) >機数(機齢) 1機(登録時期:平成12年) >路線 福岡=天草、熊本=天草 等	
○ サープ(SAAB340B)  12.9t   13.0t	36	>日本エアコミューター(株)(JAC) >機数(機齢) 11機(登録時期:平成4~11年) ※その他、DHC-8-400(11機) >路線 喜界=奄美、徳之島=奄美 等  >(株)北海道エアシステム(HAC) >機数(機齢) 3機(登録時期:平成10~11年) >路線 利尻=丘珠、奥尻=函館 等	・天草エアラインで導入決定 ・オリエンタルエアブリッジにおいても導入検討中 (DHC-8-100~300、SAAB340B製造中止)
○ ドルニエ(Do228)  6.4t	19	>新中央航空(株)(CUK) >機数(機齢) 4機(登録時期:平成11~22年) >路線 調布=神津島、調布=大島 等	19席規模  ドルニエ(Do228) 6.4t (新中央航空が使用中)
○ アイランダ(BN-2B-20)  3.0t	9	>第一航空(株)(DAK) >機数(機齢) 3機(登録時期:平成12~21年) >路線 粟国=那覇、沖永良部=那覇 等	19席規模  ツイン・オッター(DHC-6) 5.7t (過去にエア-北海道が使用していた)

# 【最近の航空情勢】 これまでの羽田空港発着回数の推移

■首都圏空港の発着枠は、空港整備の進展等に伴い、順次拡大している。羽田空港の発着枠は慢性的に不足しており、平成26年夏ダイヤ(平成25年度末～)における国際線枠の配分により再拡張事業で増加した発着枠の配分は終了。

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
H22.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回 〔1日当たり約800回 1時間当たり63回〕	22万回 〔1日当たり約600回 1時間当たり最大54回〕	52.3万回
H25.3.30 まで	39万回 (6万回) 〔1日当たり約1,050回 1時間当たり70回〕	25万回 〔1日当たり約700回 1時間当たり最大58回〕	64万回
現在 (H25.3.31 以降)	41万回 (6万回) 〔1日当たり約1,100回 1時間当たり74回〕 <b>国内線2万回を増枠</b>	27万回 〔1日当たり約750回 1時間当たり最大64回〕	68万回
<b>以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施</b>			
最終形 (羽田:H25年度末 成田:H26年度中)	44.7万回 (9万回) 〔1日当たり約1,200回 1時間当たり80回〕 <b>国際線3万回を増枠</b>	30万回 〔1日当たり約800回 1時間当たり:調整中〕	74.7万回

\*1. いずれも年間当たりの回数である。

\*2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。

\*3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

\*4. 1日当たりの回数は、年間発着回数を365で除した参考値。

\*5. 1時間当たりの回数は、羽田空港については昼間時間帯の一般的な出発到着合計回数を、成田空港については1時間当たりの出発到着合計回数の最大値を示す。

# 【最近の航空情勢】 羽田発着枠政策コンテスト

- 発着枠の配分に競争性を高める視点を導入するため、地域がスロット活用策を競うコンテストを導入(3枠/日)。
- 平成25年度に選定手続きを実施。4地域からの提案があり、石見、山形、鳥取の3空港が2年間限定で枠を獲得。
- 今後、平成27年夏ダイヤ中途までの取組、成果等を検証し、継続使用又はコンテストの再実施等が検討される予定。

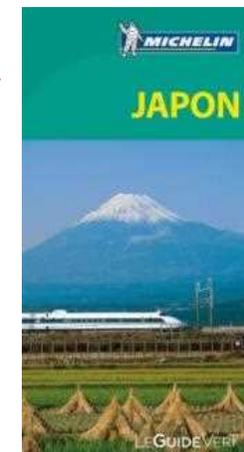
区分	内 容
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 首都圏へのアクセシビリティ改善を通じた住民生活の利便性向上、地域の活性化</li> <li>② 路線充実に向けた地域の取組へのインセンティブの付与、地域間競争の要素を通じた地域の取組の高度化</li> <li>③ 航空会社の自助努力のみに頼らない、地域の主体的な取組みによる地方路線の充実を図る</li> </ul>
経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H24.11.28 「羽田発着枠配分基準検討小委員会報告書」 ※地方路線維持のための政策コンテストの導入を提言</li> <li>・H25. 7.29 「第1回羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」 ※コンテストの対象は、3便分の発着枠 ※羽田発着枠政策コンテストの評価基準等に係る議論</li> <li>・H25.9.4～10.15 募集期間</li> <li>・H25.11. 6 「第2回羽田発着枠政策コンテストの評価等に関する懇談会」 ※提案者からのヒアリング： 石見空港(ANA)、山形空港(JAL)、鳥取空港(ANA)、佐賀空港(ANA)</li> <li>・H25.11.26 (報道発表)羽田発着枠政策コンテストの評価結果について ※枠配分路線の決定： 石見空港(ANA)、山形空港(JAL)、鳥取空港(ANA)</li> <li>・H26. 3.30～ H28.3.26 コンテスト枠使用期間(2年間)</li> </ul>
応募要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 対象機材： 限定無し ◀ プロペラ機も可能 ※但し、羽田空港に離発着可能な機材など諸条件をクリアする必要あり</li> <li>② 応募主体： 地公体又は地公体を含む協議会等と航空運送事業者との共同提案</li> <li>③ 対象路線： 1便又は3便ルール※対象路線の増便又は新規路線の開設 ※3便以下の路線の減便分の振替えは、4便以上の路線には不可</li> <li>④ 枠の使用期間： 2年間(平成26.3.30～平成28.3.26)</li> </ul>
コンテスト枠の見直し等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成27年夏～秋頃(予定)</li> <li>・平成28年3月27日以降のコンテスト枠の扱いについては、平成27年夏ダイヤ中途までの取組、成果等を検証し、継続使用又はコンテストの再実施等が検討される予定</li> </ul>

# 【観光需要】 観光需要の動向

※第1回会議資料を再掲

## ■ 外国人旅行客の動向

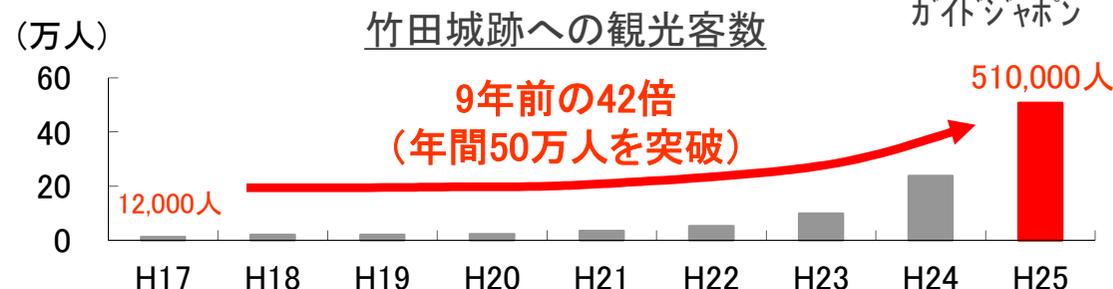
- ①9年前に比べ、城崎温泉の外国人宿泊者数は13倍と急増。  
(H17年度:800人 → H25年度:約1.1万人)
- ②平成25年、旅行ガイドブック「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」(フランス語版)に、城崎温泉が、二つ星(寄り道をして訪れるべき場所)として掲載。
- ③但馬空港の外国人利用はほとんど見られない(年間30人程度)。 → 航空機利用の伸びしろは大きい。



ミシュラングリーンガイドジャポン

## ■ 急増する観光客

9年前に比べ、竹田城跡への観光客数は約42倍と急増  
(H17年度:2,000人 → H25年度:510,000人)



## ■ 新たな観光需要のきざし「アーティスト・イン・レジデンス」(豊岡市)

- ①世界に向けたアーティスト・イン・レジデンス「城崎国際アートセンター」が今年4月26日城崎温泉にオープン。  
(国内外から各種の芸術創作活動を行う芸術家を招へいし、作品制作の環境を提供)  
⇒今年度下半期、世界6ヶ国の25組から利用の応募。
- ②今年6月12日～15日、日本劇作家大会を「城崎国際アートセンター」で開催(集客数:延べ7,400人)
- ③既存の観光資源に、芸術・文化を組込んだ、今後の新たな観光需要に期待大

城崎アートセンター



## 2 地域における但馬空港の役割

## 空港の基本的な機能

… 航空機の離着陸機能、地上交通との結節点機能



### 航空機の種類

### 地域への役割

定期航空、チャーター便

**旅客・貨物輸送**

警察、消防、海上保安庁、自衛隊

**救難・災害支援**

航空測量、報道、写真撮影、レジャー航空

**産業・観光振興**

### 航空輸送が果たす役割

1. 国際交流の拡大, 観光立国の推進
2. 地域間交流の拡大, 地域の活性化
3. 都市の再生
4. 我が国の経済社会の活性化・国際競争力の向上

資料: 国土交通省航空局

## ■ 空港の効果



### 利用者効果(旅客・貨物)

旅行・輸送時間の短縮  
 旅行・輸送費用の軽減  
 定時性の向上・就航率の向上  
 運航頻度の増加  
 安全性の向上

### 地域企業・住民効果

**観光入込客の増加(交流人口)**  
 空港来訪者の増加  
 雇用機会の拡大  
 地域所得の増大  
 企業生産の増大  
 税収上昇  
 空港周辺の土地利用の促進  
 空港跡地の有効活用  
 資産価値の増大  
 騒音などの変化  
 均衡のとれた国土形成への寄与  
 地域シンボルの形成  
**地域安全性の向上(防災拠点)**

### 供給者効果

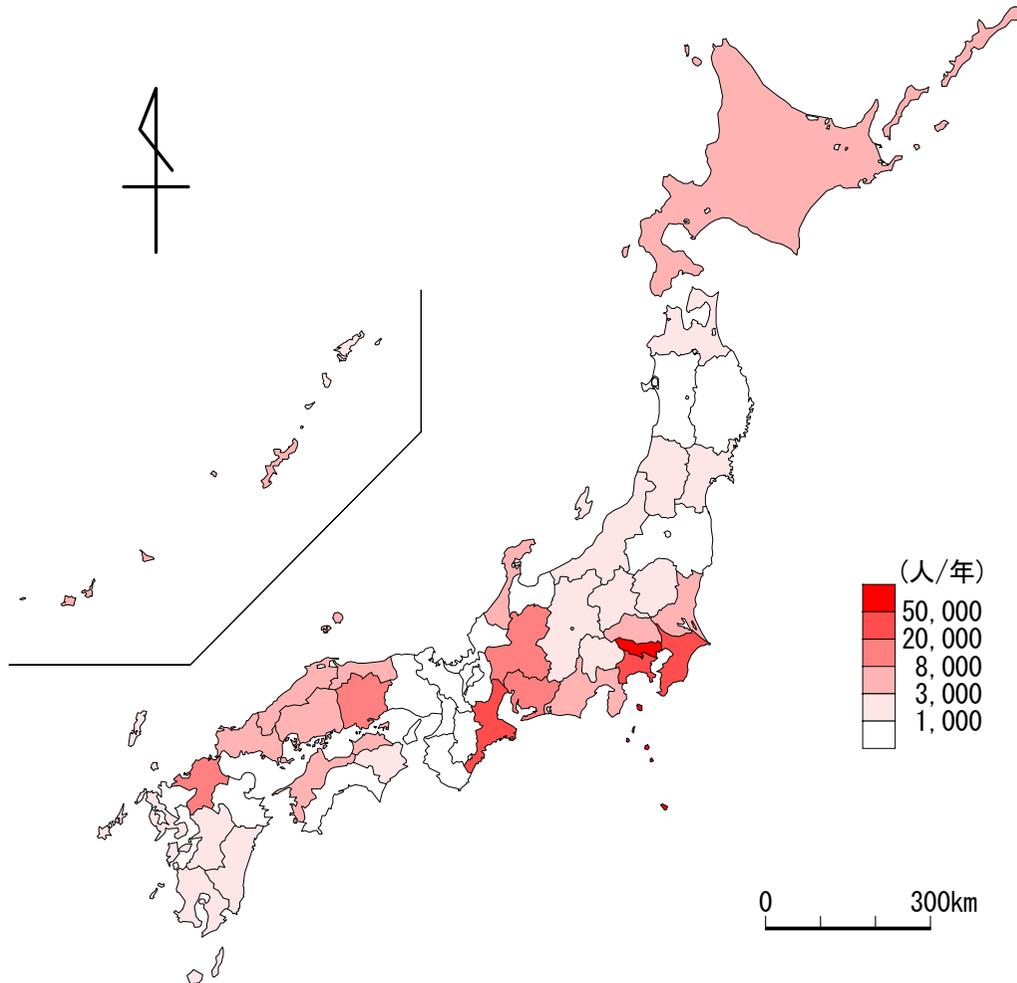
空港管理者の収益増加  
 ターミナルビル管理者の収益増加  
 アクセス交通機関事業者の収益など増加  
 エアラインの収益増加

# 但馬・京丹後地域と日本各地との旅客流動量

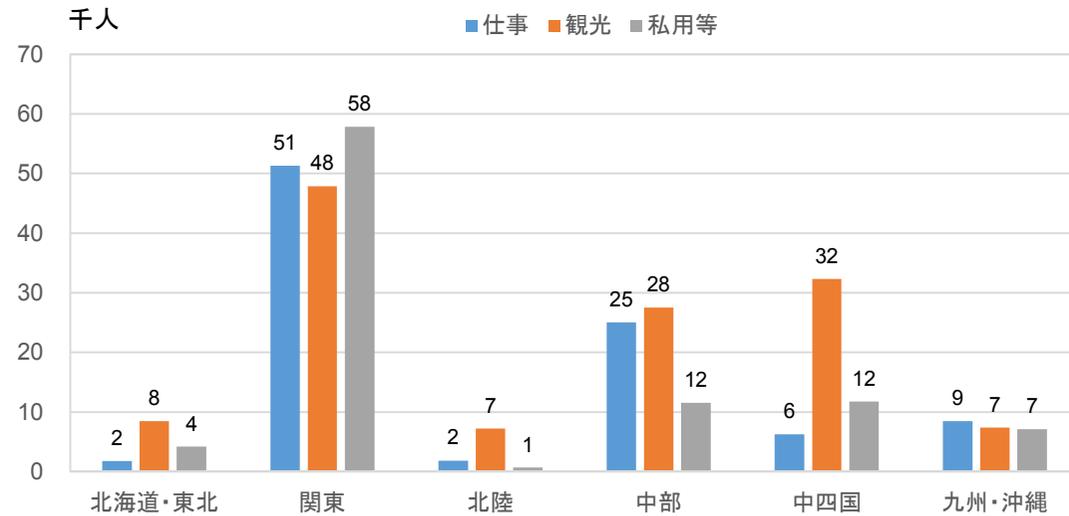
■旅客流動は全国に分布。特に関東との流動が最も多い。

■関東、北海道・東北、九州・沖縄方面の航空分担率が高く、飛行機は全国各地と繋がる手段であり、交流人口の拡大を実現。

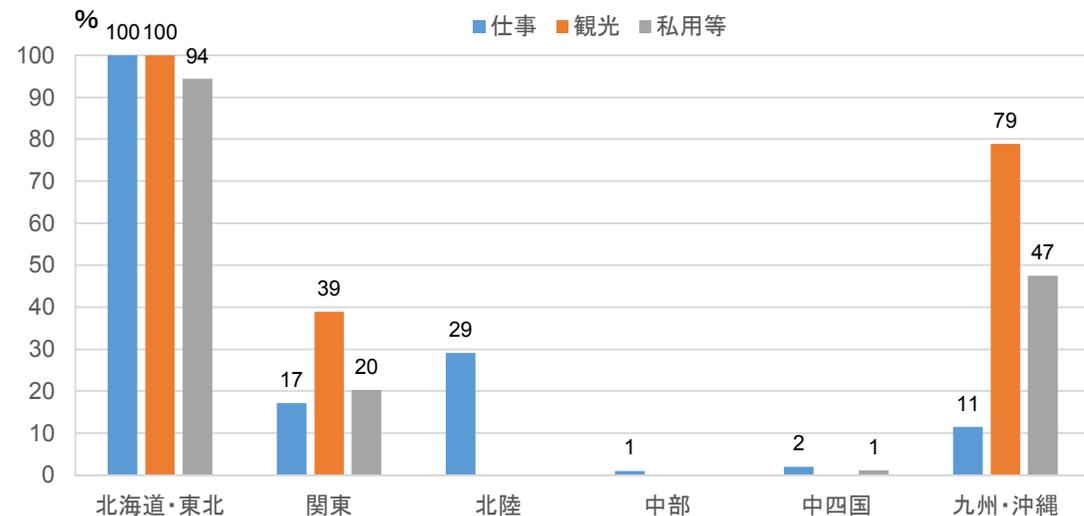
## 但馬・京丹後地域と都道府県間の旅客流動 (航空+鉄道)



## 目的別旅客流動 (航空+鉄道)



## 目的別航空分担率



資料:平成22年度 全国幹線旅客純流動調査(国土交通省)

注)近畿地方は、上記調査において、1つのゾーンとして扱われるため数値なし

# 但馬・京丹後地域と首都圏との旅客流動量

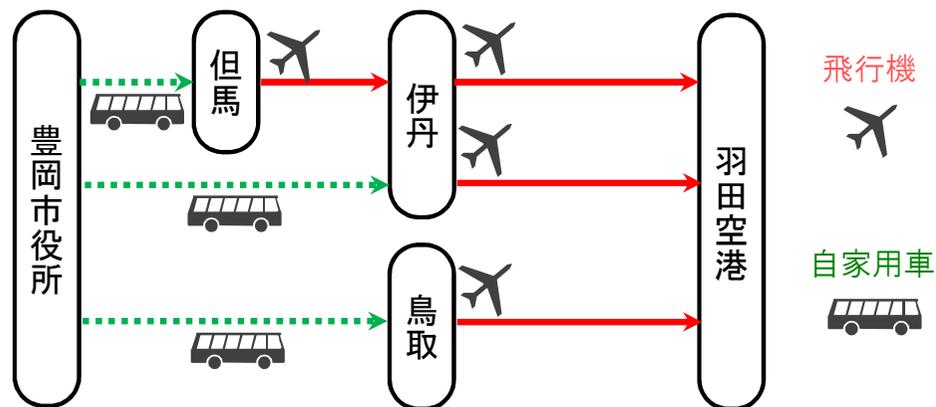
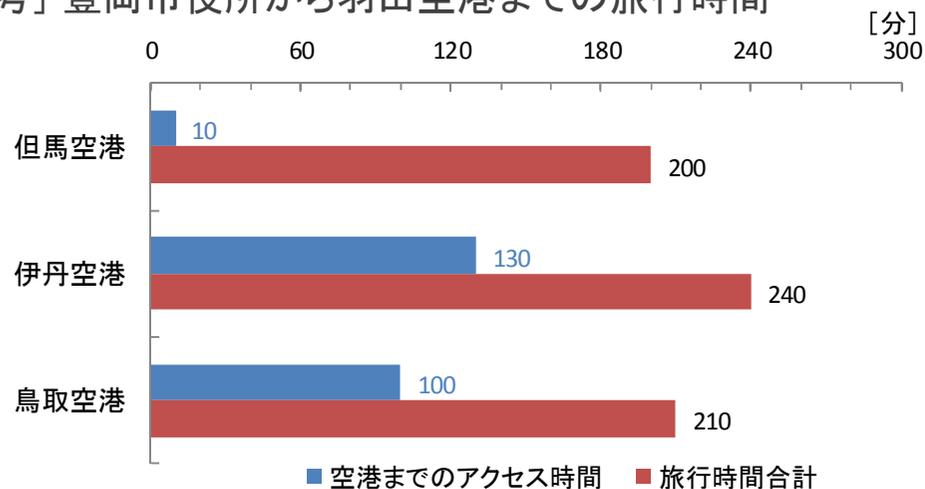
- 但馬空港へのアクセス性が他空港より勝るにもかかわらず、利便性が低いため（乗継ぎ利用が必要、便数が朝夕2便）、航空利用者は但馬空港ではなく他空港を利用。

◇但馬・京丹後地域と首都圏の年間旅客流動（平成22年度 全国幹線旅客純流動調査（国土交通省））

発着地	交通手段							合計
	航空						鉄道	
	但馬	伊丹	鳥取	神戸	その他	小計		
豊岡市	9,724	14,204	1,546	990	0	26,464	64,211	90,675
養父市	0	2,179	266	0	0	2,445	1,959	4,404
朝来市	0	881	0	492	0	1,373	11,896	13,269
香美町	1,172	370	910	0	0	2,452	6,774	9,226
京丹後市	0	2,120	0	0	597	2,717	28,131	30,848
与謝野町	1,144	0	0	0	0	1,144	4,501	5,645
合計	12,040	19,754	2,722	1,482	597	36,595	117,471	154,066
	※H25実績 約1.1万人	周辺空港利用者合計 約2.4万人				(24%)	(76%)	(100%)
(参考) 新温泉町	0	0	2,533	0	0	2,533	381	2,914

※H26年現在、新温泉町は但馬空港と比較して鳥取空港の方が近いため、参考の取り扱い

[参考] 豊岡市役所から羽田空港までの旅行時間



※旅行時間は10分単位で四捨五入  
 ※空港での搭乗時間は40分を計上、降機時間は考慮しない  
 ※伊丹空港での乗継ぎ時間は35分を計上

■但馬空港は広域防災拠点(ブロック拠点)に指定されており、災害時には救難・救助や物資の輸送拠点としての役割を担う。

## 兵庫県地域防災計画

○広域防災拠点・・・大規模災害時に救援・救護、復旧活動等の拠点となる

[但馬地域の広域防災拠点]

	要員宿泊 出動機能	物資集積 配送機能	備蓄機能
但馬広域防災拠点(但馬空港内)	○	○	○
但馬ドーム	○	○	×
朝来市中央文化公園	○	○	×

[防災拠点(ブロック拠点)の機能]

- ①被災者用物資、被災者用資機材、救助用資機材の備蓄機能
- ②地域内外からの援助物資等の集積・配送拠点機能
- ③救援・復旧活動に当たる応急活動要員の終結・宿泊拠点機能

[その他]

- ・但馬空港の備蓄倉庫・・・823m<sup>2</sup>(平成13年8月供用)
- ・但馬空港の災害時の活用を図るため、定期的に緊急空路輸送を想定した防災訓練を実施。



防災拠点



訓練状況

## 他空港の事例

東日本大震災時の花巻空港SCU  
患者搬送(3/12~3/15)



花巻空港SCU(広域搬送拠点臨時医療施設)：花巻空港ヘリコプタースポットに隣接した消防車庫内に開設し、災害派遣医療チームが活動。



御嶽山の捜索拠点として活用されている長野県の松本空港

# 3 路線展開の方向性 (現状分析)

# 但馬～伊丹路線への利用者アンケート

■但馬～伊丹路線では2回/年の頻度で但馬～伊丹便の利用者アンケートを実施し、旅客特性を把握。

## 調査状況

調査時期		期間		発着回数	回収票数	利用者数	回収率	
平成23年	12月調査	12月5日(月)～11日(日)	7日間	28回	335	445	75%	
平成24年	6月調査	6月4日(月)～10日(日)	7日間	25回	357	524	68%	
	12月調査	12月3日(月)～9日(日)	7日間	20回	198	242	82%	
平成25年	6月調査	6月10日(月)、12日(水)、16日(日)	3日間	12回	183	289	63%	
	12月調査	12月9日(月)、11日(水)、15日(日)	3日間	12回	146	184	79%	
平成26年	4月調査	4月21日(月)、23日(水)、27日(日)	3日間	12回	163	229	71%	
6調査計				30日間	109回	1,382	1,913	72%

## 調査内容

- 属性：性別、年齢、住所、職業
- 旅行特性：目的、訪問地、日数、同行者数、利用頻度、アクセス交通手段
- 実証実験(代替タクシー)や利用促進に関する認知度

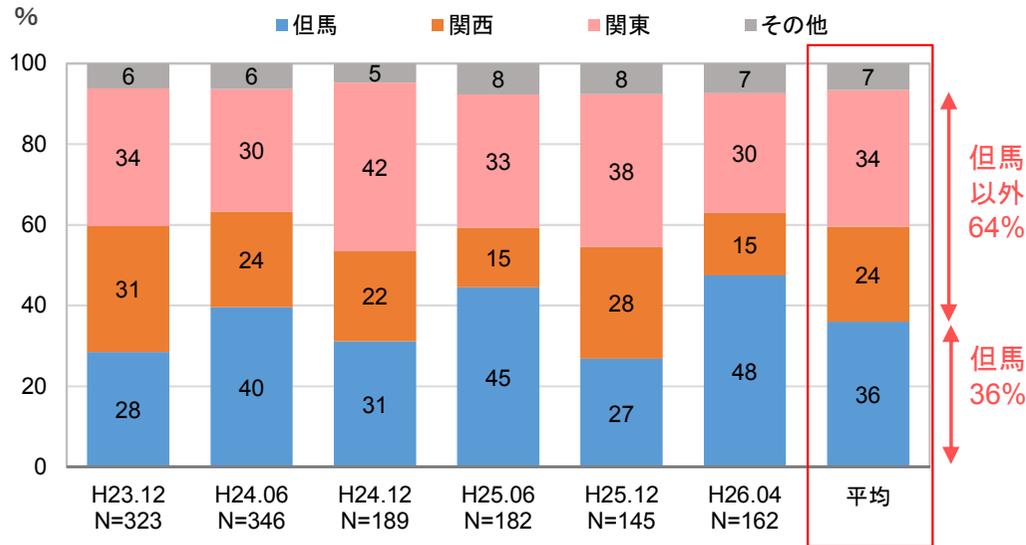
## 調査方法

- 伊丹発但馬行(2321便、2323便)利用者については、伊丹空港搭乗口にてJAL職員がアンケート用紙を配布し、但馬空港ターミナルビル出口にて但馬空港ターミナル(株)・但馬空港管理事務所職員が回収。
- 但馬発伊丹行(2322便、2324便)利用者については、搭乗待合室にて但馬空港推進協議会職員がアンケート用紙を配布し、郵送等で回収。

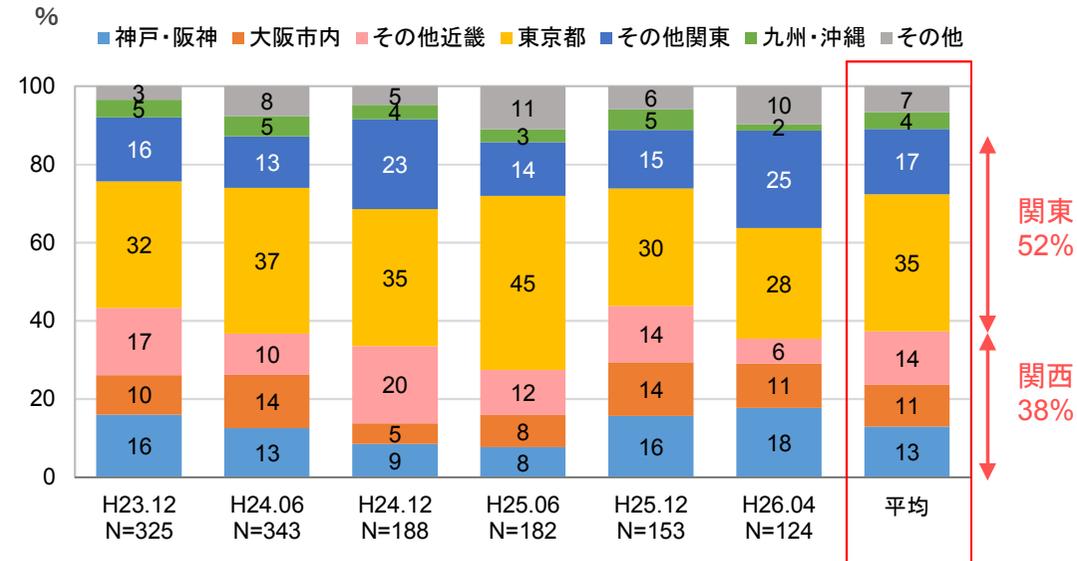
# 但馬～伊丹路線利用者の流動特性

- 但馬居住者に比べて、入込客の利用が多い(平均64%)。入込客の居住地は関西よりも関東が多い。
- 伊丹空港側の発着地は関西が半数以下(平均38%)であり、その多くは関東方面。
- 但馬空港側の発着地は75%が豊岡市に集中。

## 居住地構成



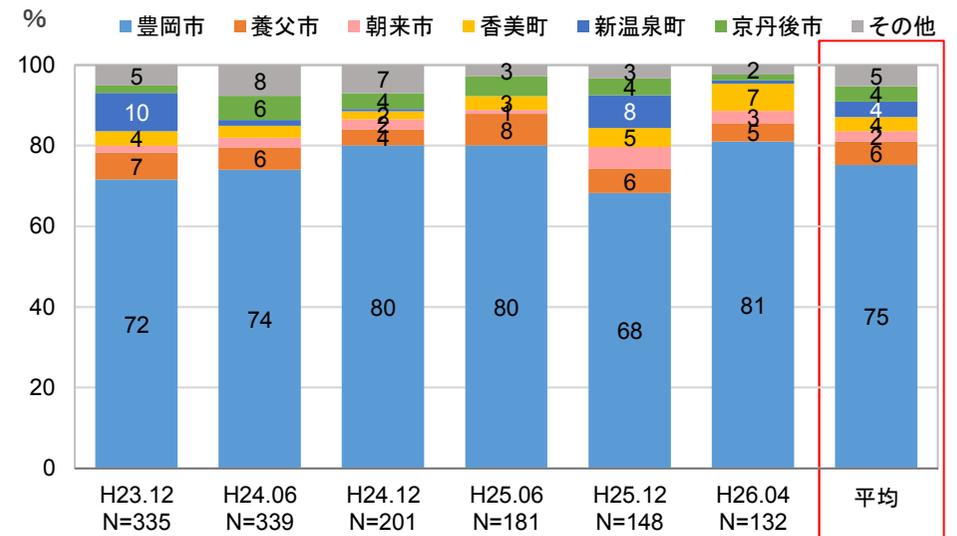
## 伊丹空港側の発着地(但馬居住者の旅行先+但馬以外の旅行者の居住地)



## 但馬空港周辺の市町



## 但馬空港側の発着地(但馬居住者の居住地+但馬旅行者の旅行先)



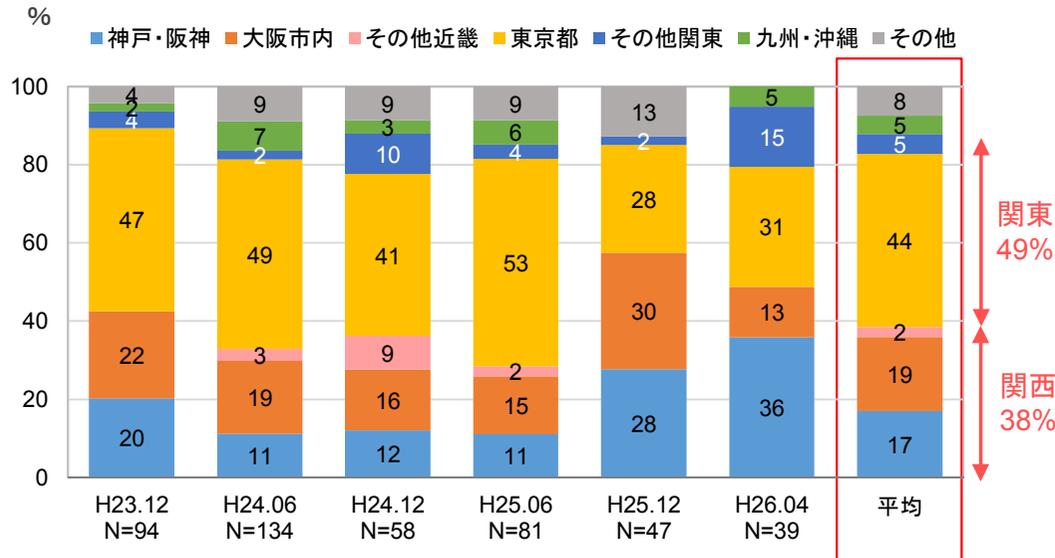
# 但馬～伊丹路線利用者の居住地別の流動特性

- 但馬居住者の旅行先は、神戸・阪神、大阪市内、東京都が中心。
- 但馬旅行者の居住地は、但馬居住者の旅行先に比べて広範に分布。(その他近畿、その他関東の割合)
- 但馬旅行者の旅行先は、豊岡市に集中。

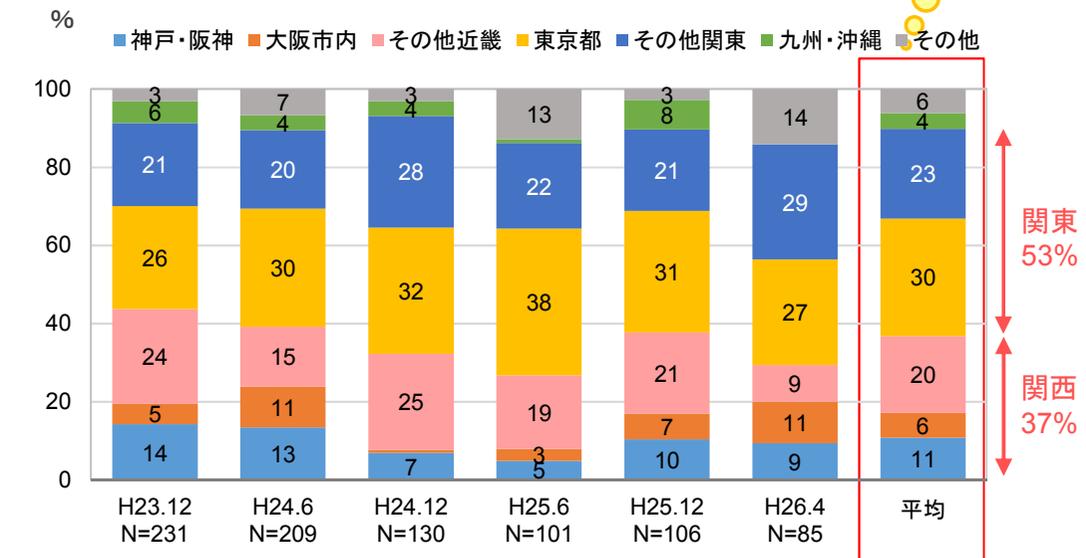
資料: 但馬～伊丹便の利用者アンケート調査 ※集計結果は無回答を除く

その他近畿は大阪北部(空港周辺)が中心

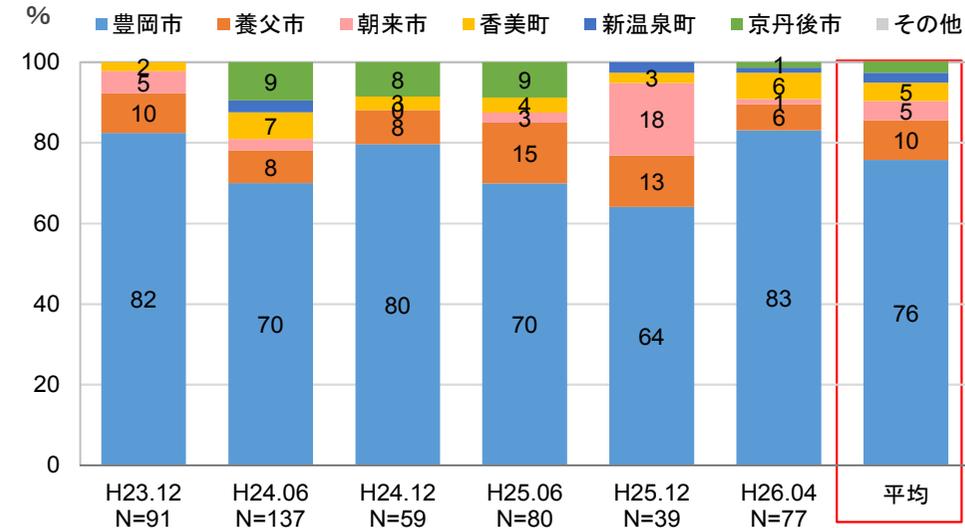
## 但馬居住者の旅行先



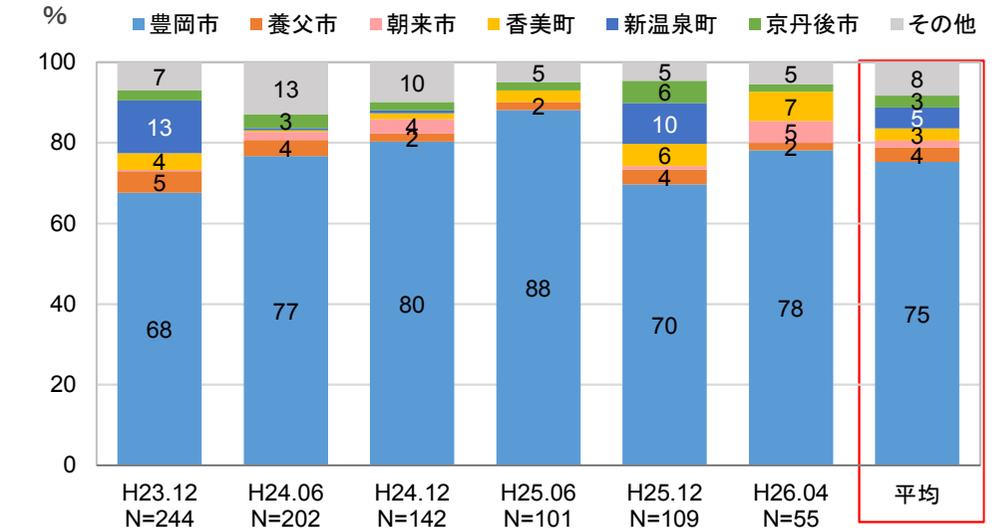
## 但馬旅行者の居住地



## 但馬居住者の居住地



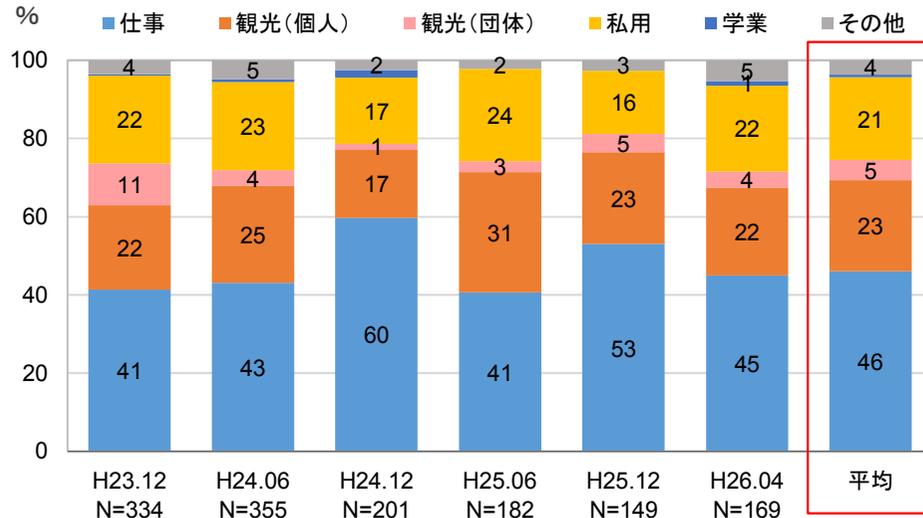
## 但馬旅行者の旅行先



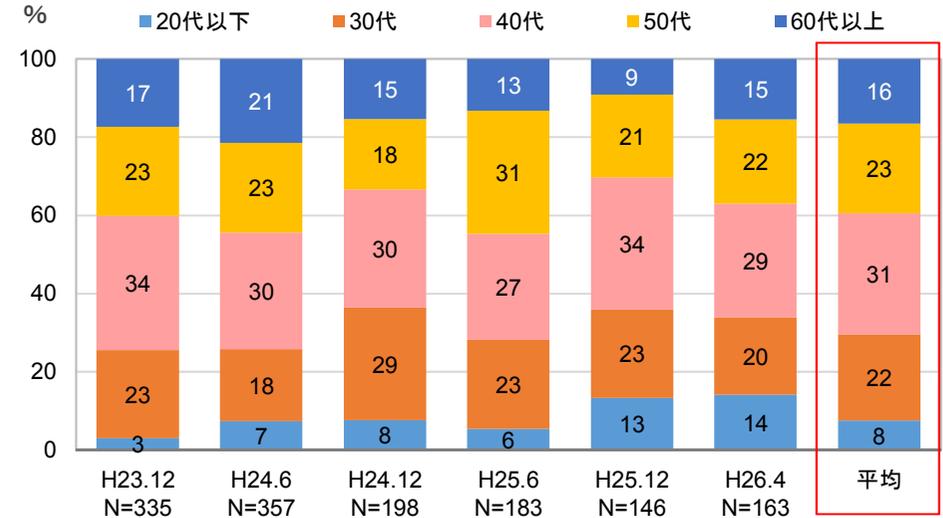
# 但馬～伊丹路線利用者の旅客特性

- 旅行目的は約半数が仕事目的。団体の観光客は少ない。年齢層は30～50代が中心。
- 宿泊状況は平均約6割が宿泊客。豊岡市全体の4分の3が日帰り客※の中、航空路利用者は比較的宿泊客が多いと言える。  
※豊岡市総合計画 後期基本計画(平成24年3月)
- 利用頻度として2ヶ月に1回以上利用する旅客が全体の37%を占め、固定客を獲得している。
- 利用頻度では、初めての利用者が約1/4を占めており、固定客化による利用者増が見込まれる。

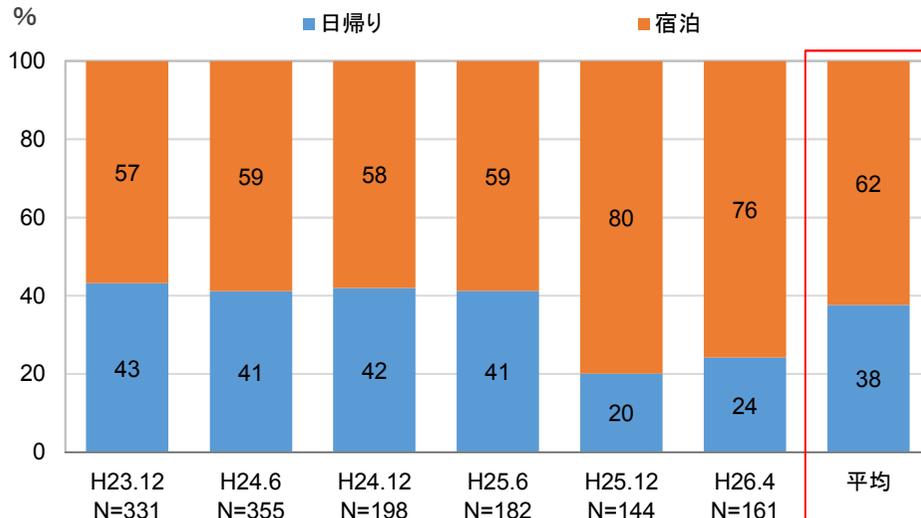
## 旅行目的



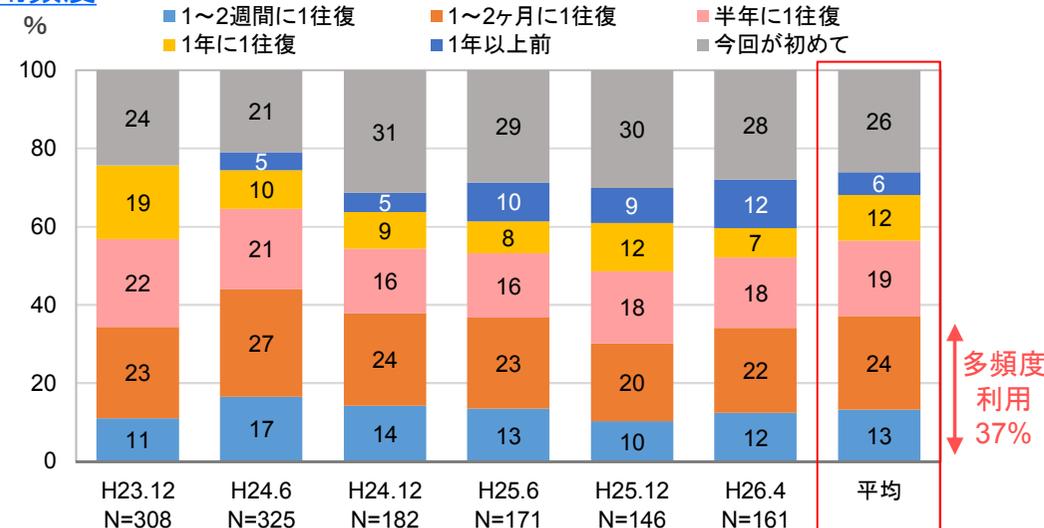
## 年齢層



## 宿泊状況



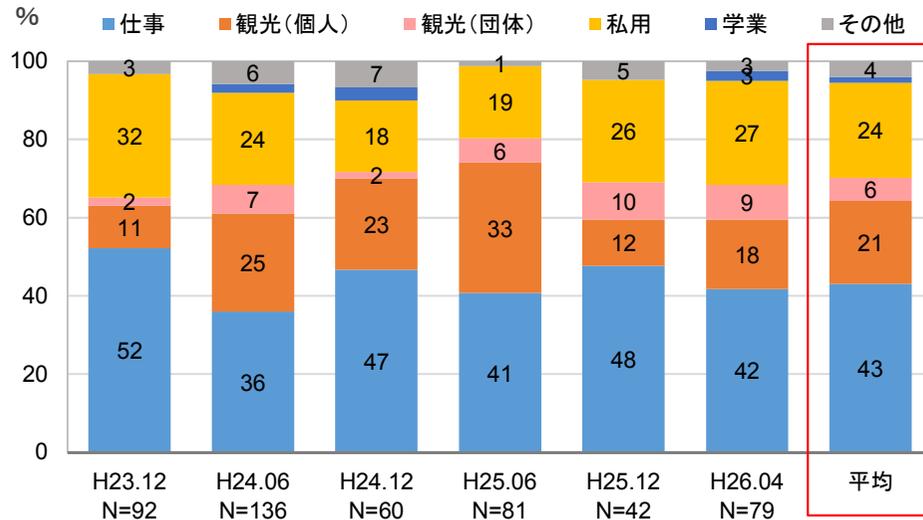
## 利用頻度



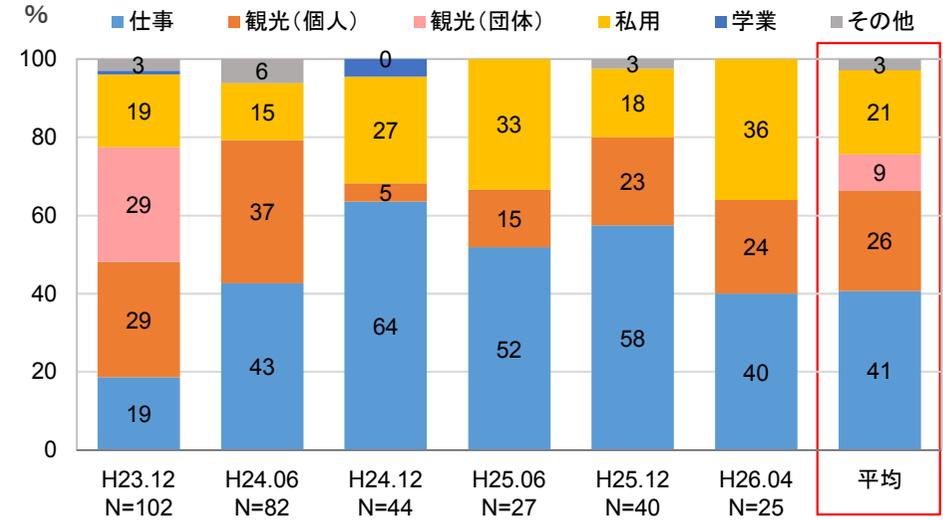
# 但馬～伊丹路線利用者の居住地別旅行目的

- 居住地別にみると、関東居住者は、但馬・京丹後や関西居住者と比べて仕事目的の移動がやや多い。
- 仕事目的の訪問先業種では、観光・旅行・宿泊関係、医療・福祉・教育関係が多い。

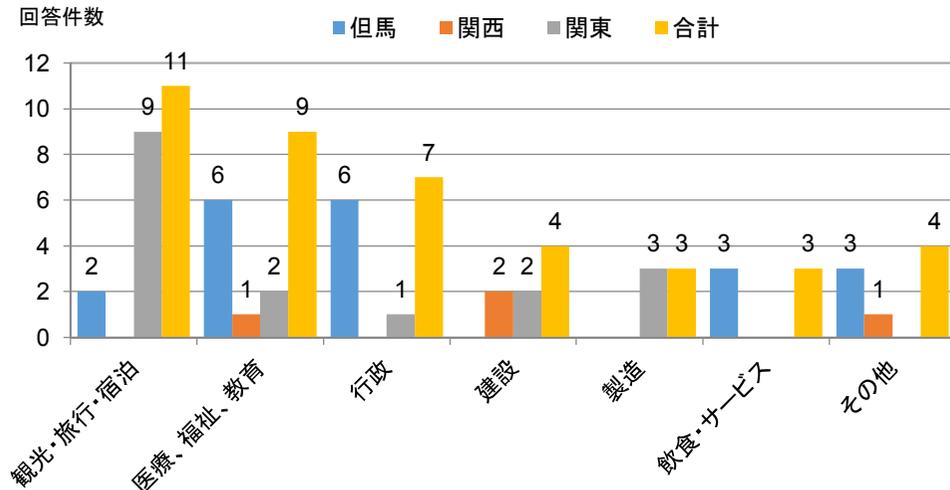
## 但馬・京丹後居住者



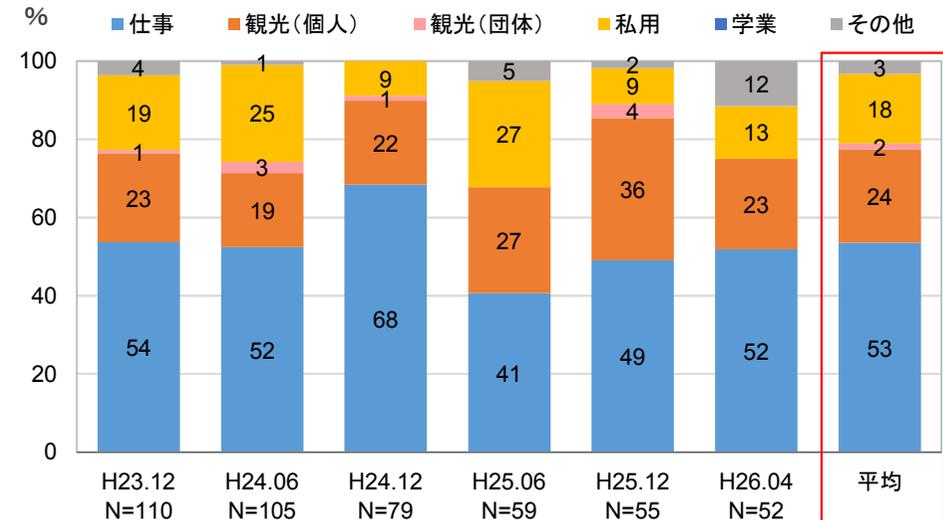
## 関西居住者



## 仕事目的の訪問先業種(H26.4月調査)(居住地別)



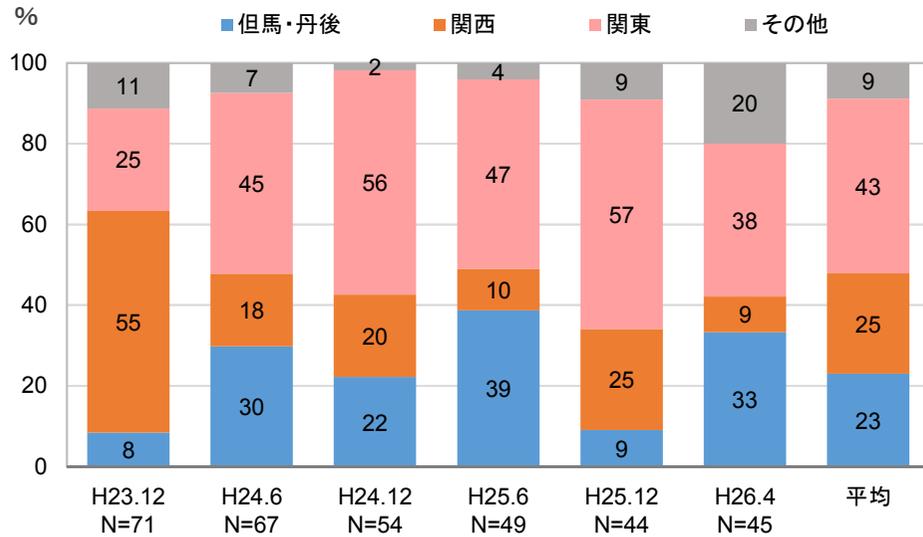
## 関東居住者



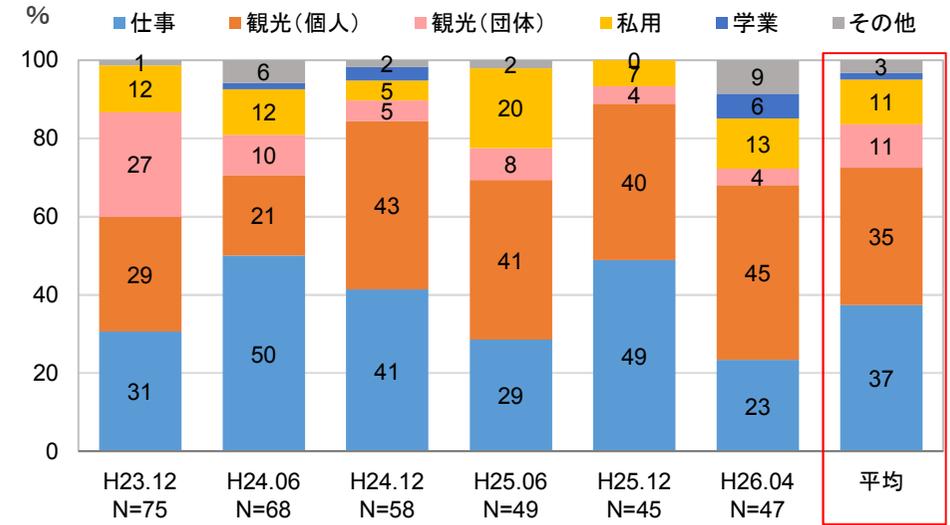
# 但馬～伊丹路線利用者の利用頻度別の特徴

- 初めての利用者の居住地は関東が多く、今後の需要の掘り起しが期待できる。旅行目的としては観光(個人)が多い。
- 多頻度利用者の居住地は但馬・京丹後が比較的多い。旅行目的としては仕事が約60%を占める。

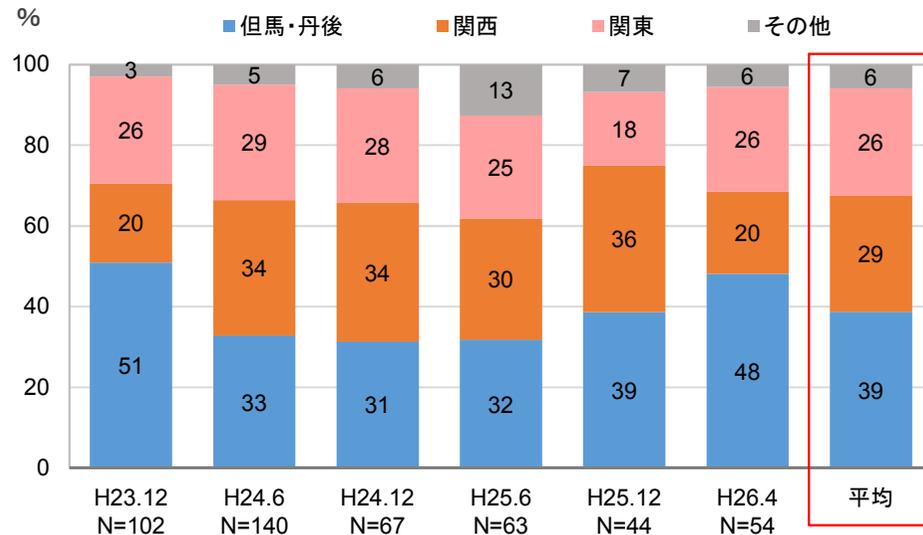
## 初めての利用者の居住地



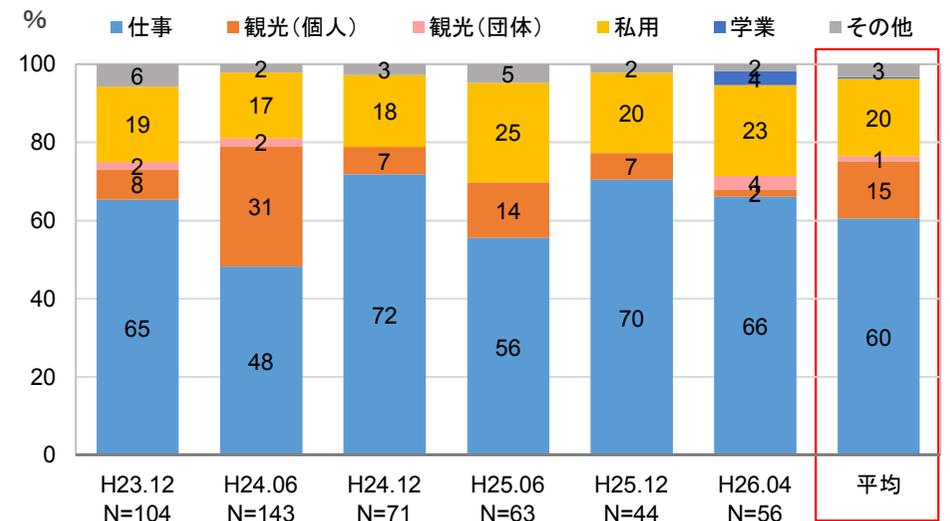
## 初めての利用者の旅行目的



## 多頻度利用者の居住地



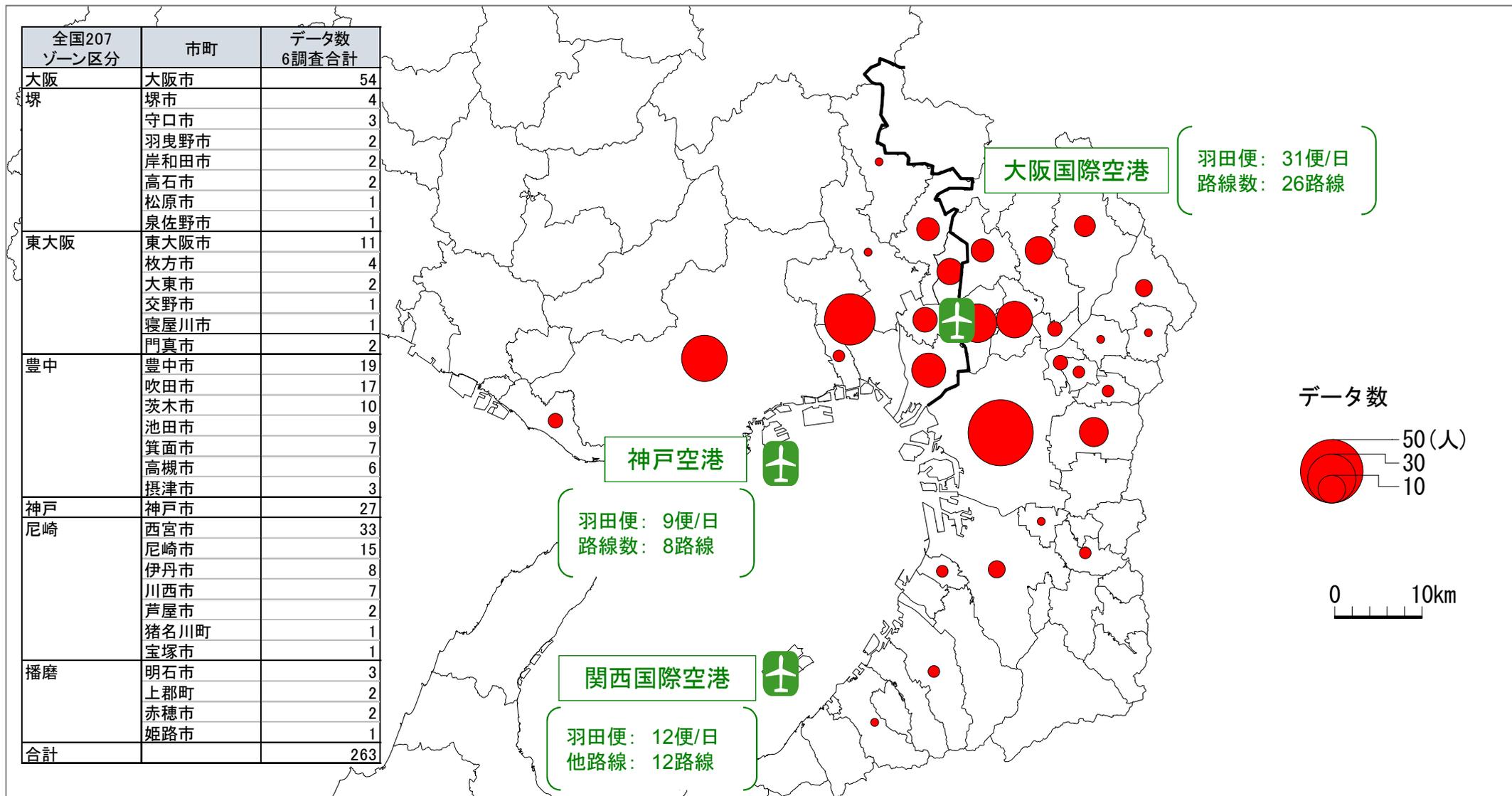
## 多頻度利用者の旅行目的



# 但馬～伊丹路線利用者の居住地分布(飛行機)

■但馬～伊丹便利用者のうち関西地域の居住者は、伊丹空港周辺に集中。 ※但馬～伊丹路線利用者アンケート調査結果

■各空港のネットワークを比較すると、伊丹空港と繋がることが全国からの観光客の誘致にも寄与。



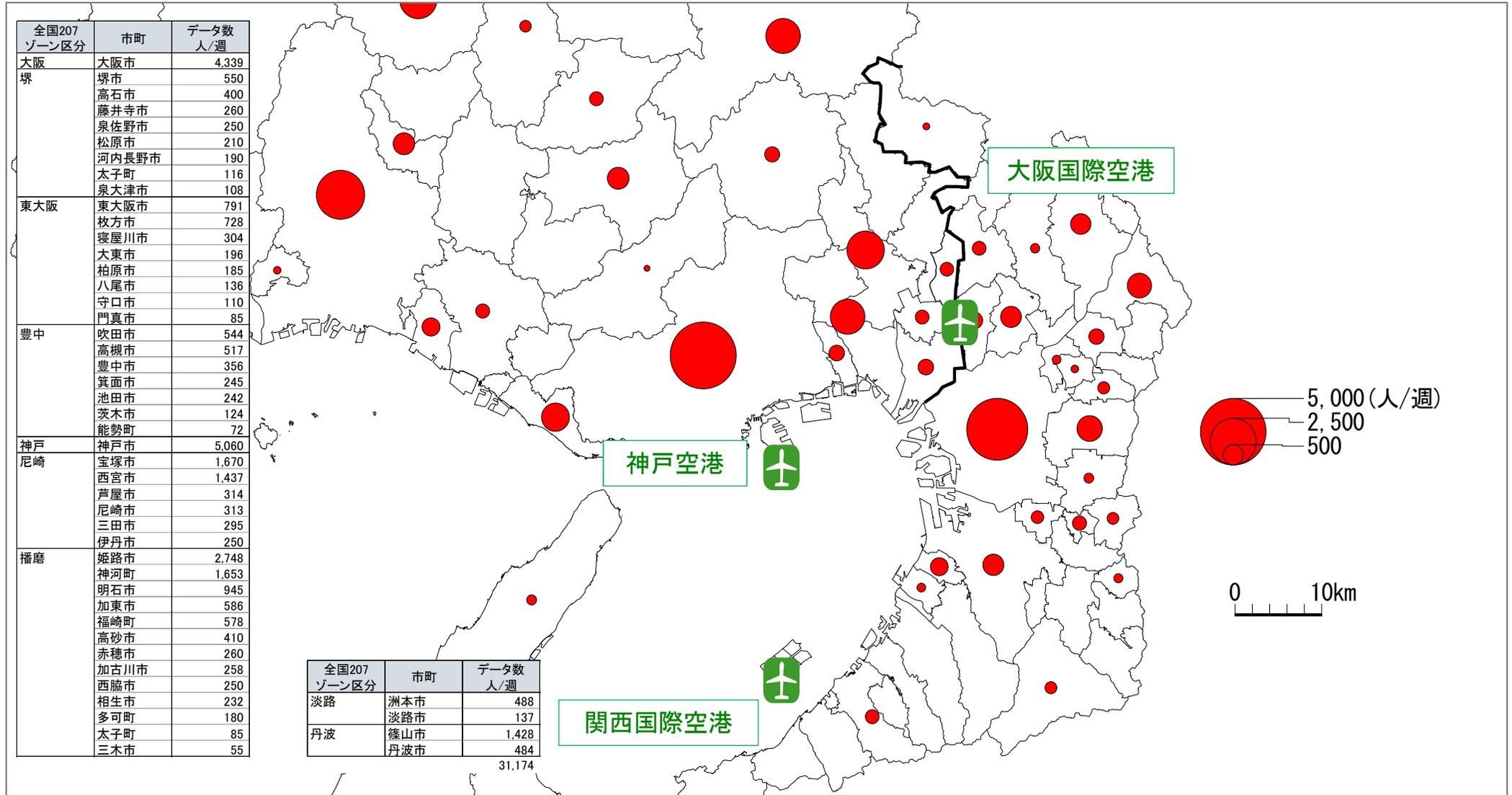
[参考] 国際線利用者数

・関西国際空港 : 1,004千人/月 (H25年度平均)

・羽田空港 国際線利用者数 934千人/月 (H26年度平均)

# 但馬・京丹後地域と近畿圏内の移動者の居住地分布(鉄道+バス)

■ 鉄道及びバスの利用者は、大阪市、神戸市、阪神地域との流動が多い。 ※H22年度近畿圏パーソントリップ調査



\* パーソントリップ調査は平日、休日の2日間調査であるため、平日を5日、休日を2日を仮定し週換算値として集計。鉄道及びバス利用者数を図示。

利用者特性	但馬～伊丹路線の意義
<p>但馬居住者に比べ、関西、関東居住者の比率が高い(入込客の比率は約74%)。</p>	<p>但馬～伊丹の航空路は入込客を誘致するには重要なインフラである。</p>
<p>近畿圏を出発地・目的地とする利用者は全体の約40%であり、その他は関東方面が約50%。 残りが九州など。</p>	<p>但馬～伊丹路線は近畿圏との移動のみならず、全国との流動に活用されている。</p>
<p>近畿圏では神戸・阪神、大阪市、大阪市北部など伊丹空港周辺に集中。</p>	<p>上記の全国的な流動に活用されていることも踏まえ、関西3空港(伊丹、関西、神戸)の中では伊丹空港が最も利便性が高い。</p>
<p>旅行目的では仕事が約半数を占める。</p>	<p>安定的なビジネス需要がある。今後、観光客を掘り起こせる可能性がある。</p>
<p>利用頻度は半年に1往復の利用者の割合は約57%。 また、2ヶ月に1往復の多頻度利用者は37%を占める。</p>	<p>固定客の存在が窺える(一般客の利用は限定的だが、特定の需要層が利用している)。 緊急時、急ぎの用務・用事の際に利用されていると思われる。</p>

# 関西3空港の航空ネットワーク

## 伊丹空港

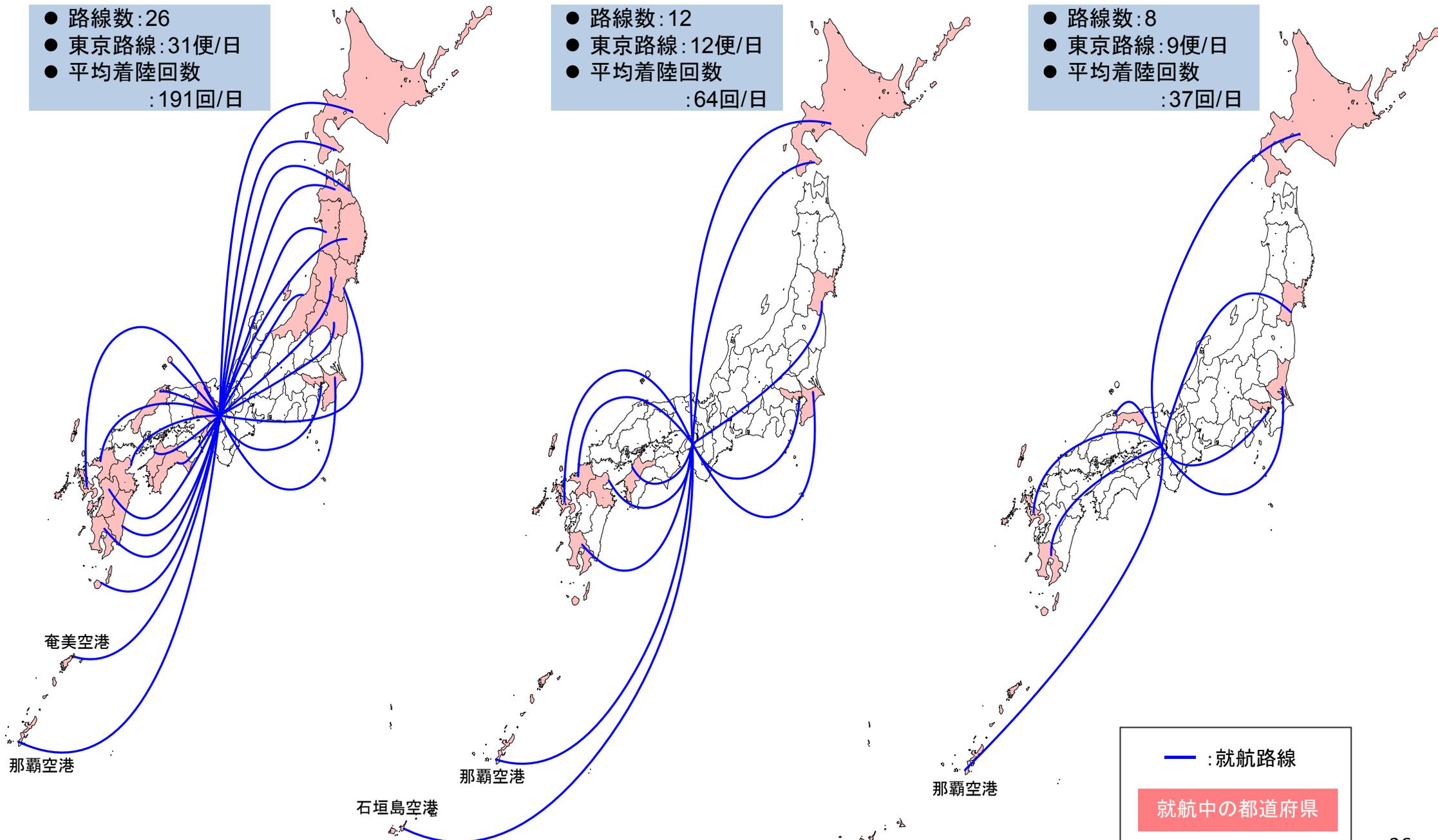
- 路線数:26
- 東京路線:31便/日
- 平均着陸回数  
:191回/日

## 関西空港

- 路線数:12
- 東京路線:12便/日
- 平均着陸回数  
:64回/日

## 神戸空港

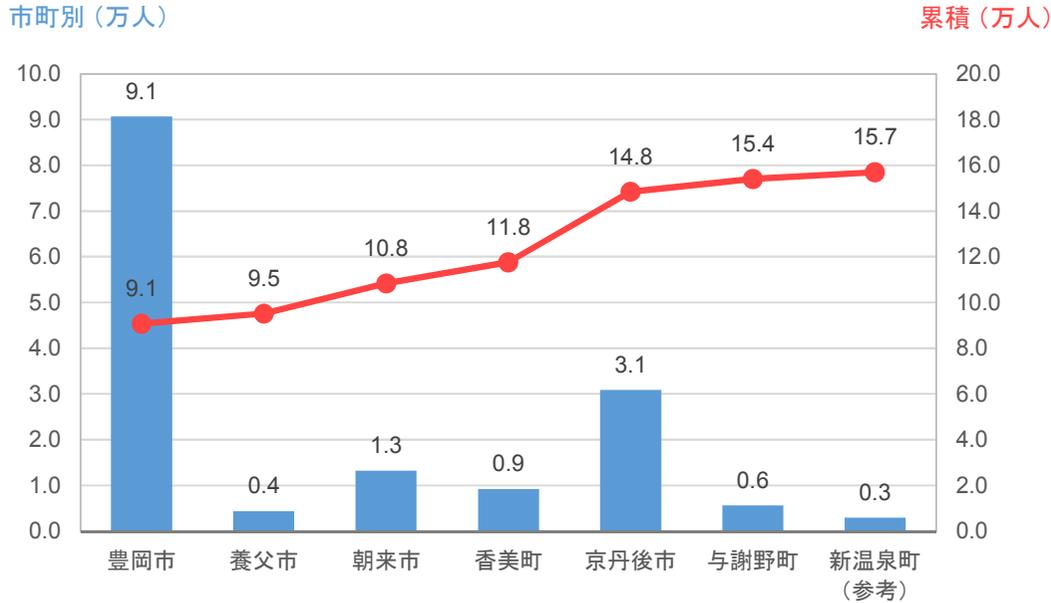
- 路線数:8
- 東京路線:9便/日
- 平均着陸回数  
:37回/日



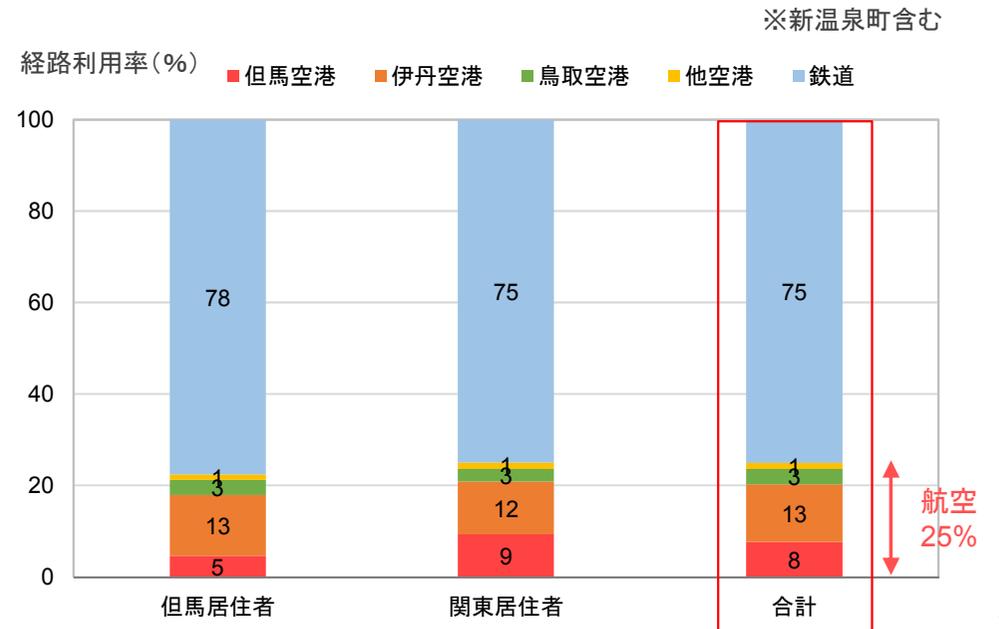
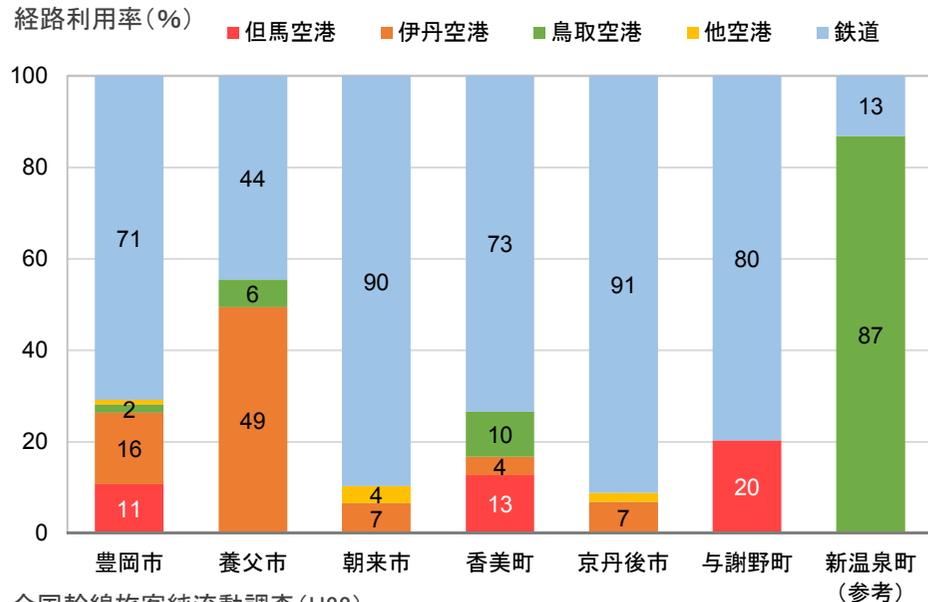
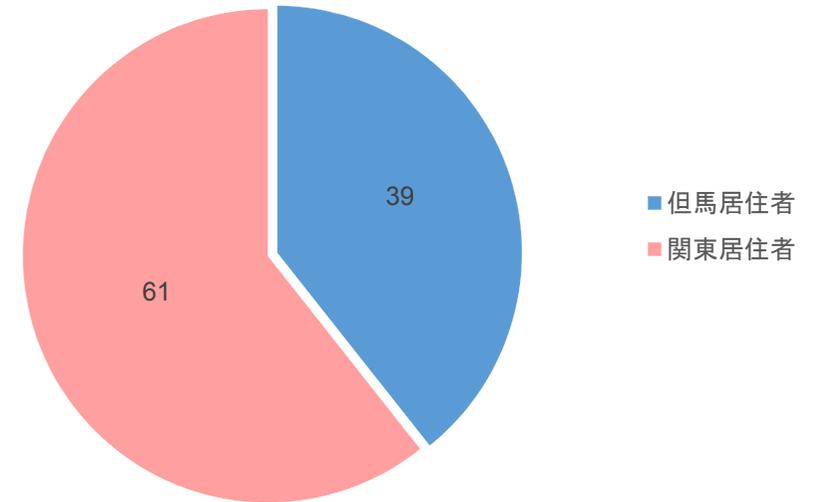
※ 平成26年10月現在のネットワーク、平均着陸回数は平成25年度の年間着陸回数を365で除して算出。

# 首都圏との旅客流動特性

- 但馬空港背後圏と関東圏との旅客流動(約15.4万人)のうち、約9.1万人(約60%)は豊岡市の発着。
- 但馬居住者に比べ、関東居住者(入込客)の割合が多い。
- 75%の旅客が鉄道を利用している。航空は但馬空港に比べ伊丹空港の利用が多い。



居住地構成(%)



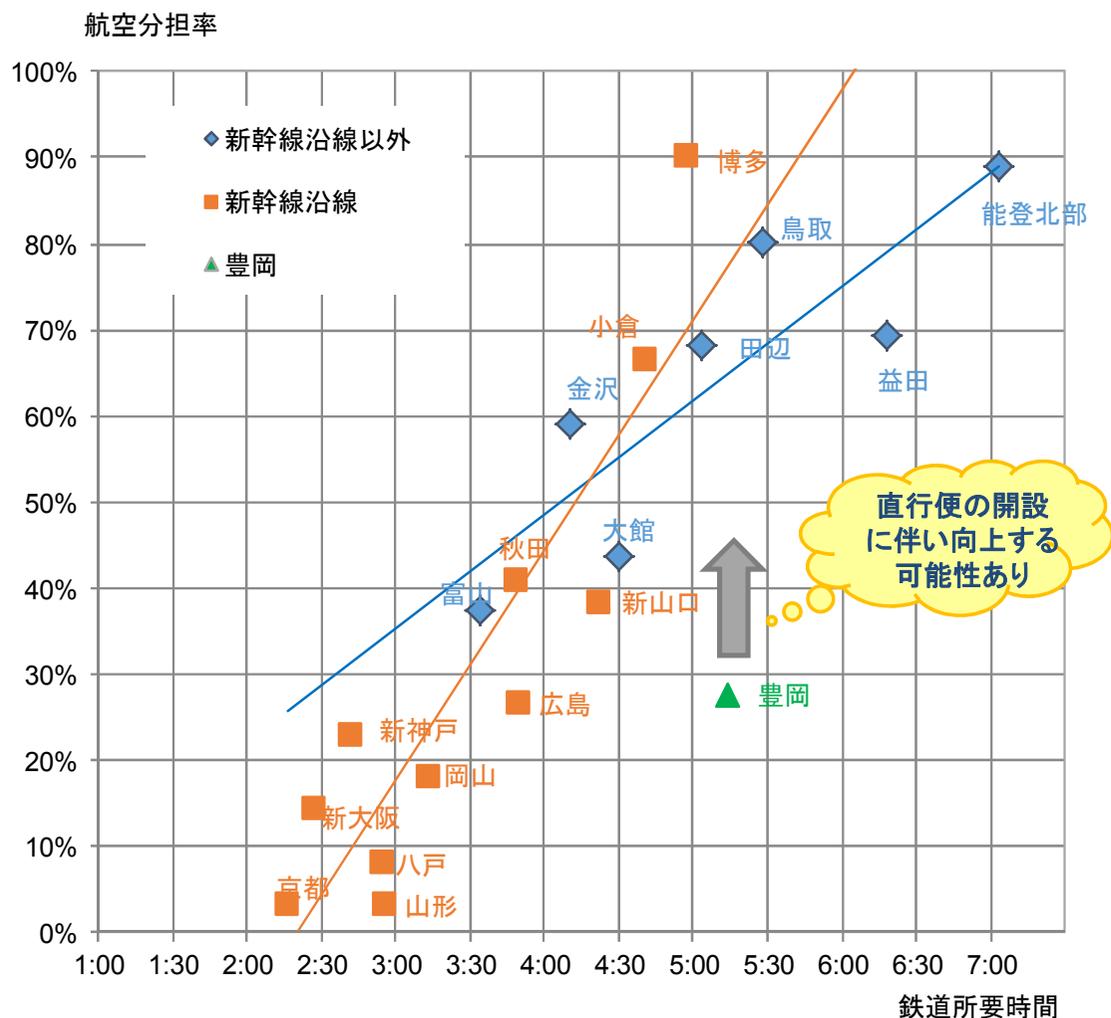
※ 全国幹線旅客純流動調査(H22)

# 首都圏とのつながりの事例検証

- 但馬地域の航空分担率は低く、羽田便が就航中の類似地域と比較すると、航空分担率が上昇する潜在需要がある。
- 地域間旅客流動としての新たな需要も創出されるポテンシャルを持っている。

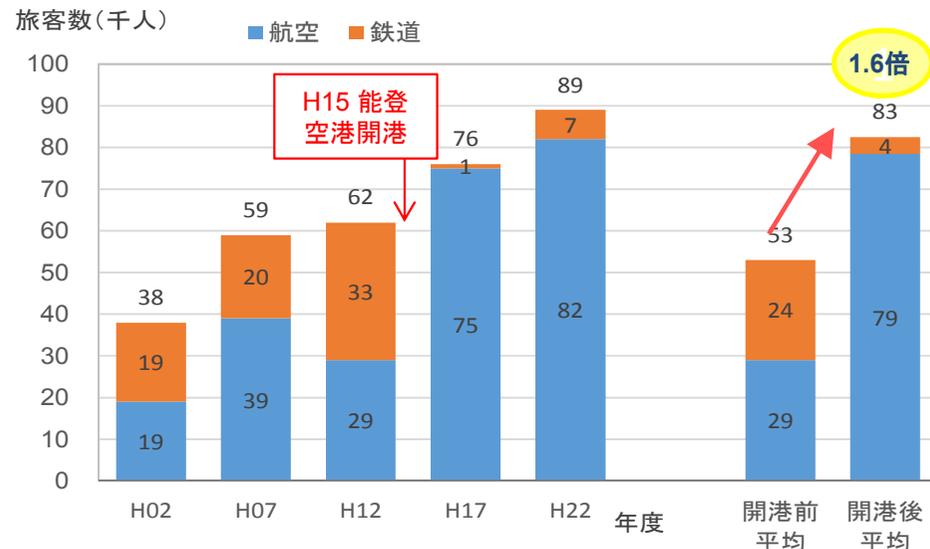
## 航空分担率

### 鉄道の所要時間と航空分担率の関係

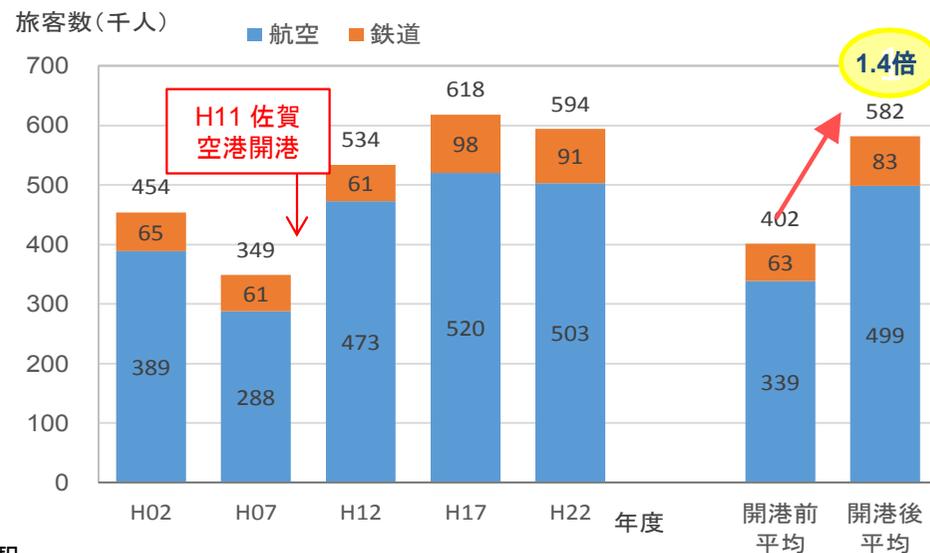


## 新規需要

### 関東～能登北部ゾーン:H15 羽田～能登路線開設



### 関東～佐賀ゾーン:H11 羽田～佐賀路線開設



資料:全国幹線旅客純流動調査(H22)

\*航空分担率は関東～鉄道駅立地ゾーン間(207生活圏)で算出

\*鉄道の所要時間は東京駅起点～鉄道駅

# 類似空港(羽田便就航空港)の状況

## ■ 空港を中心に概ね40km圏内の市町と首都圏の年間旅客流動

空港を含む生活圏ゾーン(概ね40km圏域)	圏域の中心空港	航空利用者	鉄道利用者	合計	[参考]
		(千人/年)	(千人/年)	(千人/年)	人口(千人)
豊岡市、養父市、朝来市、香美町 京丹後市、与謝野町	但馬空港 ※羽田便は未就航	37 (24%)	117 (76%)	154 (100%)	236
[益田]益田市、津和野町、吉賀町 [浜田]浜田市、江津市	石見空港 (1便/日)	71 (55%)	57 (45%)	128 (100%)	147
[能登北部]輪島市、珠洲市、穴水町、能登町 [能登中部]七尾市、羽咋市、志賀町、宝達志水町、中能登町	能登空港 (2便/日)	148 (60%)	98 (40%)	246 (100%)	198
[田辺]田辺市、みなべ町、白浜町、上富田町、すさみ町	南紀白浜空港 (3便/日)	87 (70%)	38 (30%)	125 (100%)	130
[米代川上流]大館市、鹿角市、北秋田市、小坂町、上小阿仁村 [米代川下流]能代市、藤里町、三種町、八峰町	大館能代空港 (2便/日)	102 (44%)	132 (56%)	234 (100%)	235

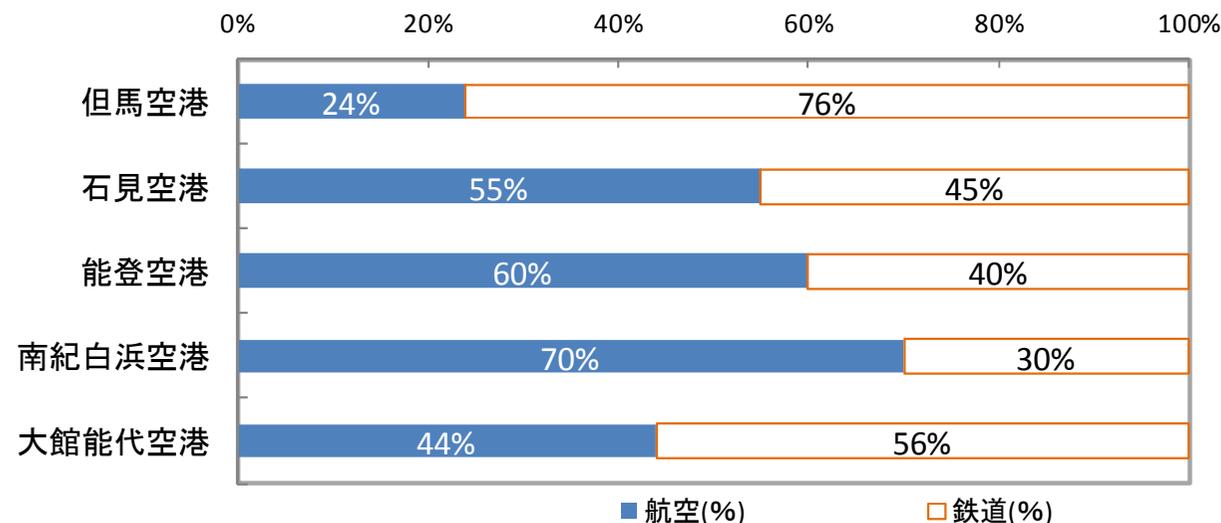
※類似空港の定義:新幹線が通過しておらず背後圏人口が概ね同規模の本州の空港

※出典:H22年度幹線旅客純流動調査

※便数はH22年度時点、( )は航空分担率

※人口は、推計人口(H26.4.1)

[首都圏との年間旅客流動に占める航空分担率]



# 但馬・京丹後地域における航空需要(試算)

## ■ 但馬・京丹後地域と首都圏との航空需要(試算)

$$\begin{matrix} \text{但馬・京丹後地域と首都圏との流動} \\ 15.4\text{万人} \end{matrix} \times \begin{matrix} \text{航空分担率} \\ 50\%^{※1} \end{matrix} \times \begin{matrix} \text{但馬空港選択率} \\ 0.66^{※2} \end{matrix} \times \begin{matrix} \text{伸び率} \\ 1.1^{※3} \end{matrix} = 5.6\text{万人}$$

※1 羽田直行便が1往復/日の石見空港における航空分担率(55%)と同程度とし、50%と設定

※2  $2.7\text{万人(H25年度羽田直行便利用者)} / (3.7\text{万人(H22年度但馬・京丹後市と首都圏間の航空利用者)}) \times 1.1^{※3} = 0.66$

※3 H22年度からH25年度にかけての全国航空旅客数の伸び率

## ■ 羽田直行便の航空需要(試算)

$$\begin{matrix} \text{伊丹羽田乗継ぎ利用者(H25年実績)} \\ 1.1\text{万人} \end{matrix} + \begin{matrix} \text{周辺空港から但馬空港への転換利用者} \\ 2.4 \times 60\%^{※1} \times 1.1^{※2} = 1.6\text{万人} \end{matrix} = 2.7\text{万人}$$

※1 周辺空港から但馬空港への転換率

※2 H22年度からH25年度にかけての全国旅客数の伸び率

➤ 一定の航空利用が見込まれるため、検討を深める意義がある

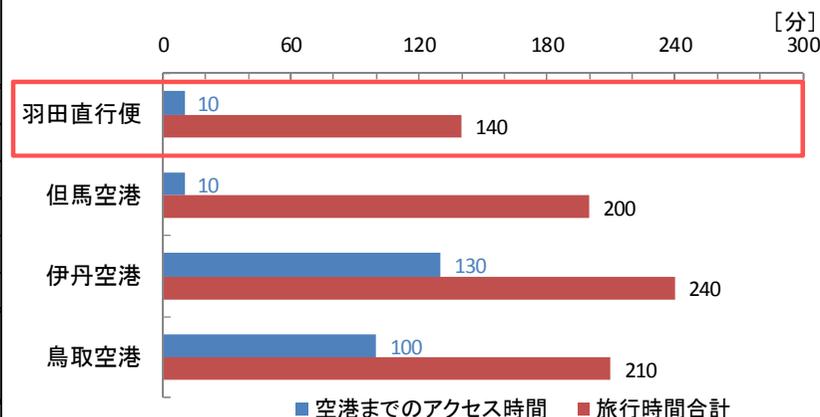
### ◇[再掲]但馬・京丹後地域と首都圏の年間旅客流動

(平成22年度 全国幹線旅客純流動調査(国土交通省))

発着地	交通手段							合計
	航空						鉄道	
	但馬	伊丹	鳥取	神戸	その他	小計		
豊岡市	9,724	14,204	1,546	990	0	26,464	64,211	90,675
養父市	0	2,179	266	0	0	2,445	1,959	4,404
朝来市	0	881	0	492	0	1,373	11,896	13,269
香美町	1,172	370	910	0	0	2,452	6,774	9,226
京丹後市	0	2,120	0	0	597	2,717	28,131	30,848
与謝野町	1,144	0	0	0	0	1,144	4,501	5,645
合計	12,040 ※H25実績 約1.1万人	19,754	2,722	1,482	597	36,595 (24%)	117,471 (76%)	154,066 (100%)
(参考) 新温泉町	0	0	2,533	0	0	2,533	381	2,914

### ◇[再掲]豊岡市役所から羽田空港までの旅行時間

※羽田直行便を追加



# 3 路線展開の方向性 (検討内容)

# 路線展開の方向性(検討内容)

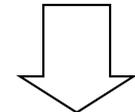
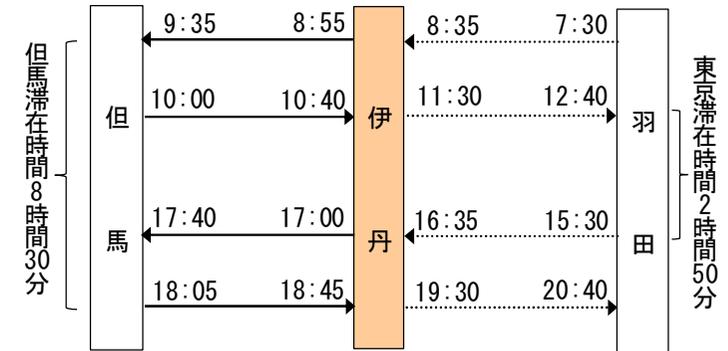
## ■ 検討ケース(案)

- 但馬～伊丹 2便
  - 但馬～伊丹 1便、但馬～羽田直行便 1便
  - 但馬～伊丹 2便、但馬～羽田直行便 1便
- ..... 現在の運航
  - ..... 羽田直行便を1便運航
  - ..... 乗継ぎ利便性を向上

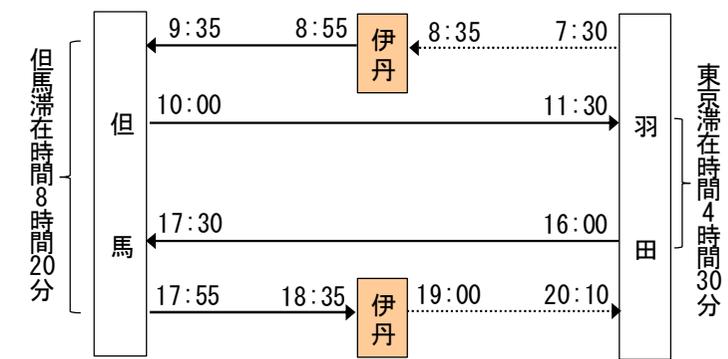
## ■ 検討の視点

- 航空旅客数の推計
  - ✓ 航空局需要予測モデルやアンケート調査による旅客数の推計
  - ✓ 北近畿豊岡自動車道の延伸の影響把握
- 運航収支
  - ✓ 当該路線の収支面での検討
- 航空利用者への効果(時間短縮効果)
  - ✓ 旅行時間が短縮することによる効果
- 航空利用者がもたらす地域経済への効果
  - ✓ 地域内消費額や波及効果など
  - ✓ 需要喚起による目標と効果
- 県の財政負担

(現行ダイヤ)



(仮定ダイヤ)

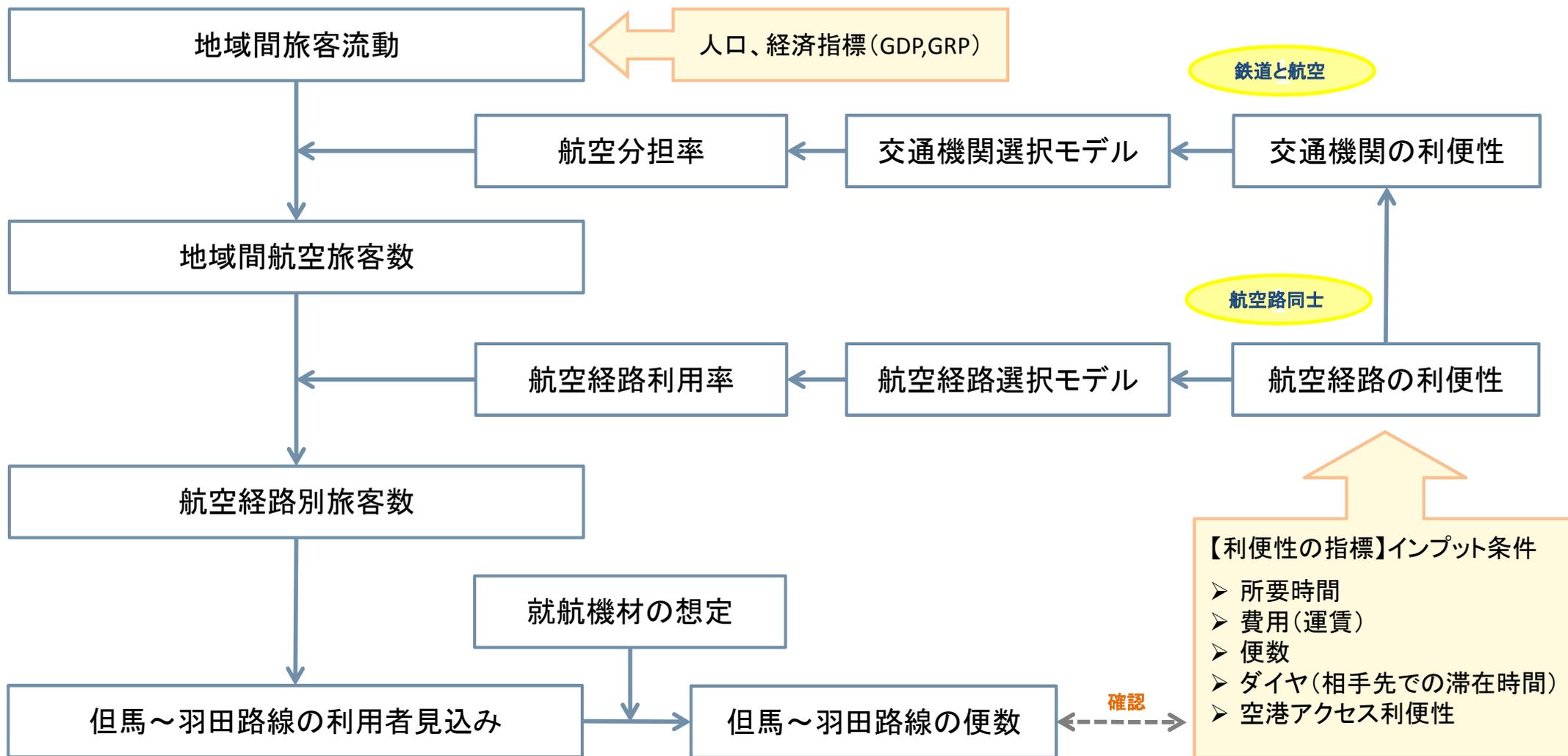


※仮定ダイヤは、検討用に仮定するダイヤのイメージの一例であり、今後検討が必要

※関西国際空港や神戸空港についても路線展開について検討

# 【今後の検討内容】 航空旅客数の推計①

■ [手法1] 国土交通省航空局の航空需要予測モデルによる推計



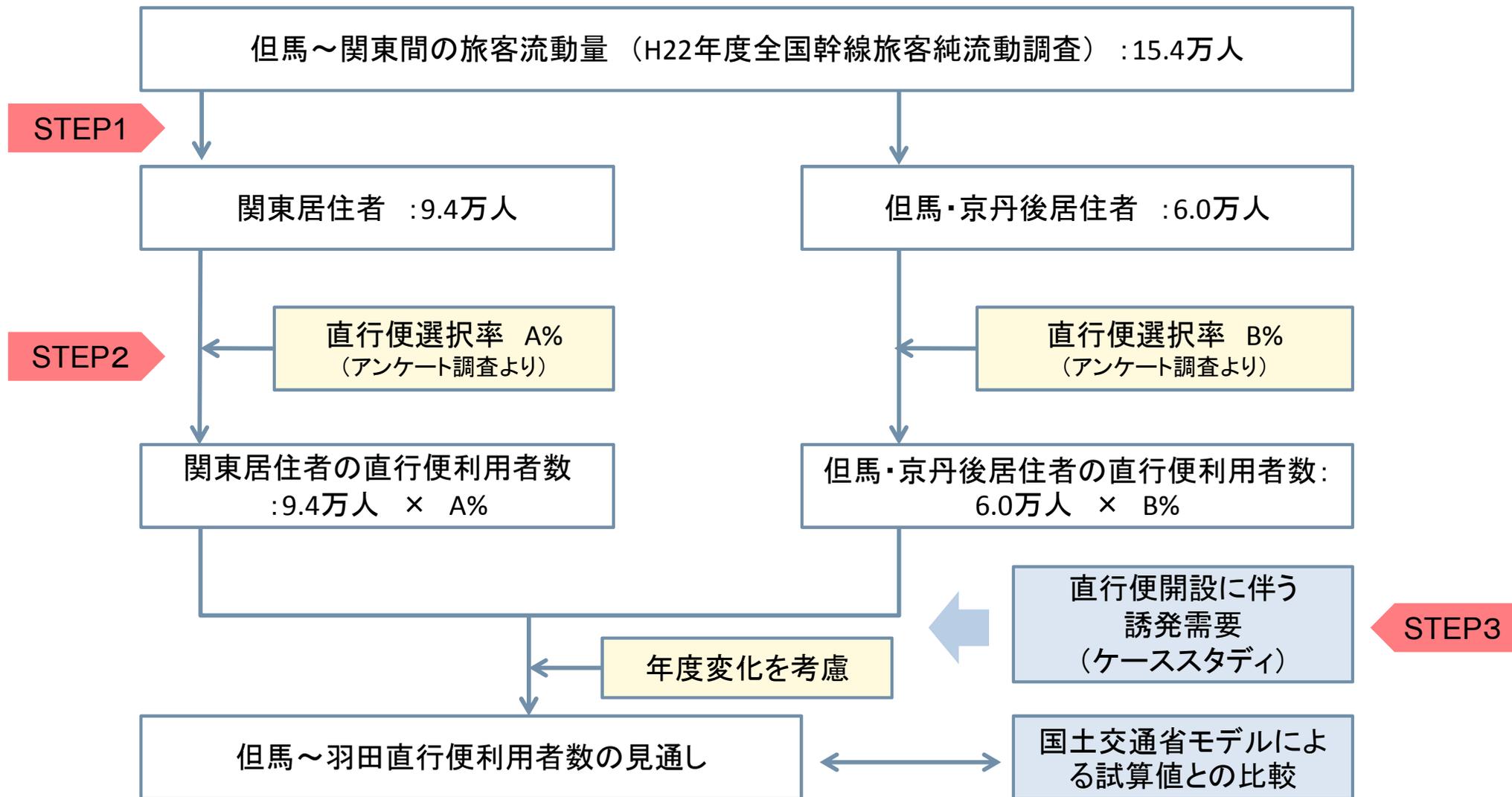
# 【今後の検討内容】 航空旅客数の推計②

## ■ [手法2] 全国幹線旅客純流動調査結果を活用したアンケート調査結果に基づく推計

[STEP1] 全国幹線旅客純流動調査から得られる但馬・京丹後～首都圏間の現在の旅客流動を居住地別に細分化。

[STEP2] 居住地別のアンケート調査結果に基づき、直行便開設後の直行便選択率を算出。

[STEP3] ケーススタディとして、直行便開設に伴う旅行意向や旅行回数の増加(誘発需要)を算出。



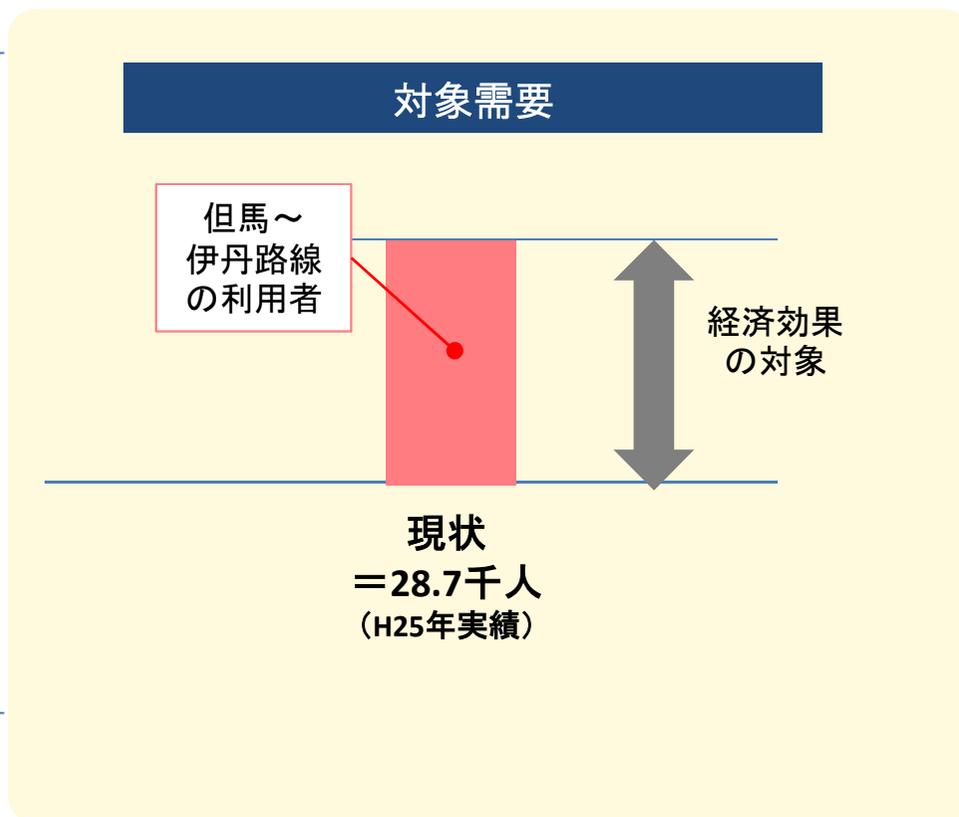
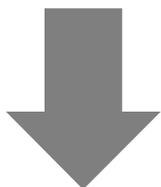
# 【今後の検討内容】 航空利用者が地域に及ぼす消費効果

■現在、但馬～伊丹路線を利用している旅客と1人当たりの消費原単位を用いて、消費効果を算出。

## ①直接効果

$$= \text{対象需要} \times \text{消費額}$$

\*産業分類別



## 消費額

- 消費額は旅客の行動についてモデルパターンを想定し、平均的な消費額を想定。
- その他、『旅行・観光消費動向調査』（観光庁）の調査結果を活用することも検討。
- 同調査では以下の区分で消費額の把握が可能。それに応じて対象需要を細分化

居住地 × 日帰り・宿泊 × 旅行目的

但馬居住者・・・旅行前後支出  
但馬居住者以外・・・旅行中支出

参考

## ②第一次間接波及効果（生産）

- 直接効果の需要を満たすために行われた生産活動の合計額
- 産業連関表から得られる投入係数等に乗じて算出



参考

## ③第二次間接波及効果（消費）

- 直接効果と第一次間接波及効果で誘発された生産活動を通じて発生した雇用者所得から生まれる消費需要
- 産業分野別の雇用者所得率、平均消費性向に乗じて算出

# 【今後の検討内容】 アンケート調査計画(案)

## ■ 目的

### (1)羽田直行便

- ①選択率の把握      ②誘発需要の把握

### (2)但馬伊丹便

- ①地域のニーズ(航空を利用する理由の把握)

## ■ 調査対象

- ・但馬・京丹後居住者及び企業
- ・関東居住者 ※但馬・京丹後地域訪問経験者

## ■ 調査方法(以下の方法を適宜採用)

- ・インターネットを利用したWeb調査
- ・郵送調査

## ■ 目標サンプル数

- ・300~400サンプル
- ・要求精度 ±5%
- ・信頼率 95%

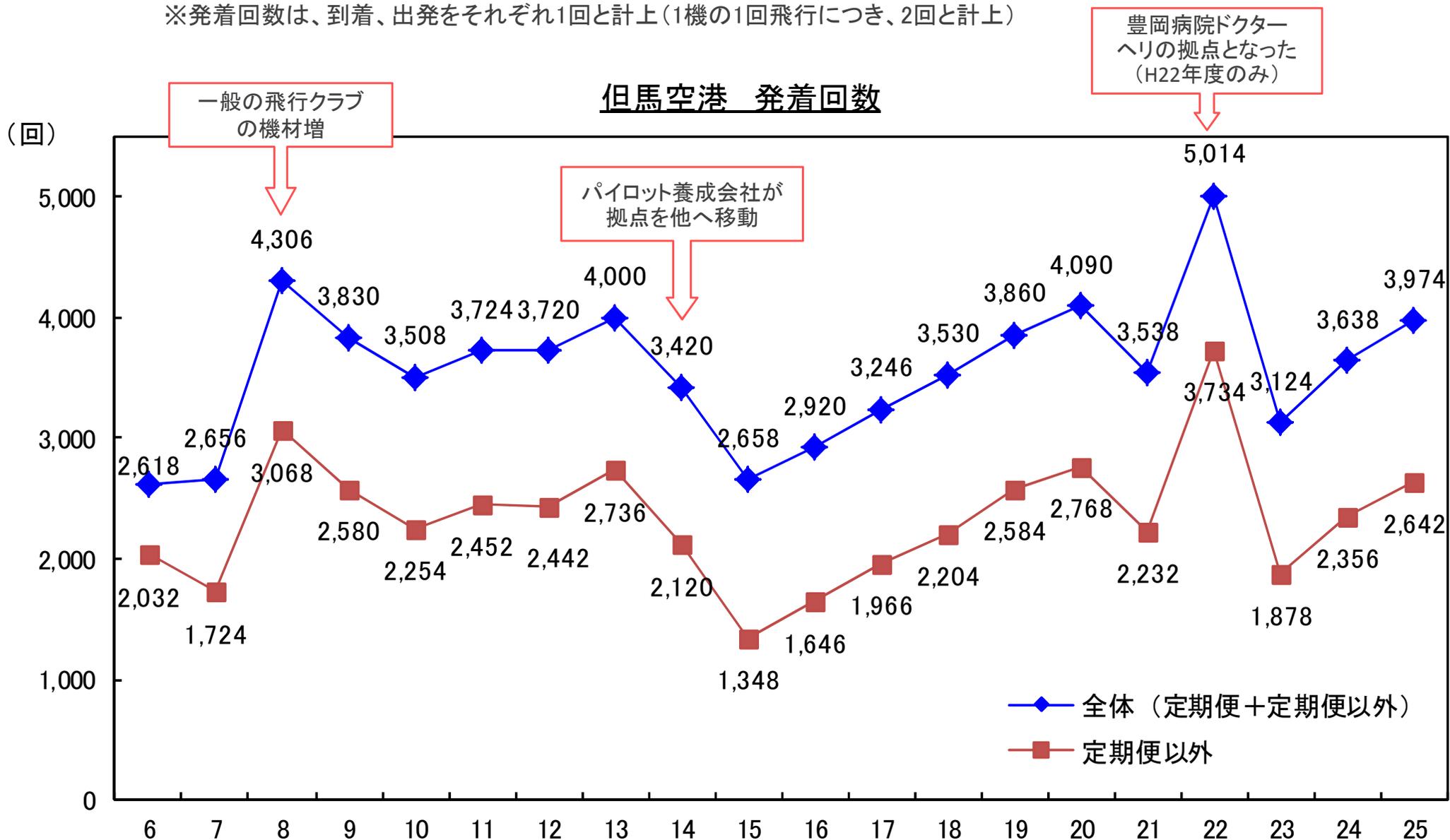
狙い	但馬・京丹後住民・企業	関東居住者
直行便選択率の把握	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 過去1年間における関東方面を目的地とする移動の回数について手段別に教えてください。</li> <li>➢ 直行便が開設されたら、関東方面への移動回数、経路は変化しますか？</li> <li>➢ 但馬空港は積雪や霧の発生で欠航することがあり、羽田空港に引き返すリスクが他空港に比べて高いですが、この状況でも直行便を利用しますか？</li> </ul> <p>→ 全体の回数と、経路別の回数を把握</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 過去に但馬・京丹後地域を訪問した際の交通手段、経路は何ですか？</li> <li>➢ 直行便が開設されたら、以前利用された経路に替えて直行便を利用したいと思いますか？(直行便の利用条件を提示)</li> <li>➢ 但馬空港は積雪や霧の発生で欠航することがあり、羽田空港に引き返すリスクが他空港に比べて高いですが、この状況でも直行便を利用しますか？</li> </ul>
誘発需要の把握		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 今後、1年以内に但馬・京丹後地域へ観光で旅行に行きたいと思えますか？</li> <li>➢ 羽田~但馬路線の直行便が開設されたら、今後、1年以内に但馬・京丹後地域へ観光で旅行に行きたいと思えますか？</li> </ul>

## 4 空港の多面的な利用

# 但馬空港の発着回数

■ H25年度実績は、定期便 1,332回＋ 定期便以外 2,642回＝3,974回

※発着回数は、到着、出発をそれぞれ1回と計上(1機の1回飛行につき、2回と計上)



# これまでの賑わい創出の取り組み

## 但馬空港フェスティバル（年1回）

2014年で終了

- スカイイベント ……小型航空機によるエアロバティック、デモフライト
- 体験イベント ……熱気球体験フライト、セスナ機遊覧フライト
- 地上イベント ……航空機展示、紙飛行機教室、プレイランド等
- 協賛イベント ……但馬グルメまつり

2014年の来場者 約54,000人



## 空の自然教室（年1回）

- セスナ体験飛行(有料 2000円/人)
- 航空教室:日本エアコミューター スタッフによる講座
- 紙飛行機教室
- 空港施設・ミニエアミュージアム見学会
- YS-11型旅客機、エアロコマンダー 一般公開
- 子供制服写真撮影会
- 「ゆるキャラ」写真撮影会
- コウノトリ但馬空港のあゆみ

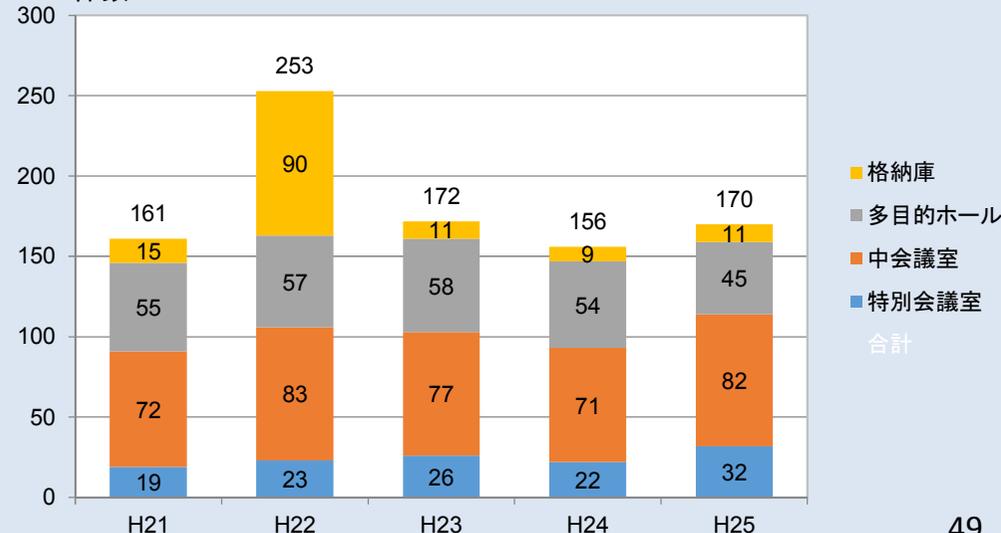


## 多目的ホールの活用

- 記念式典、シンポジウム
- 製品展示イベント
- 小売販売会
- 会議、研修会、講演会



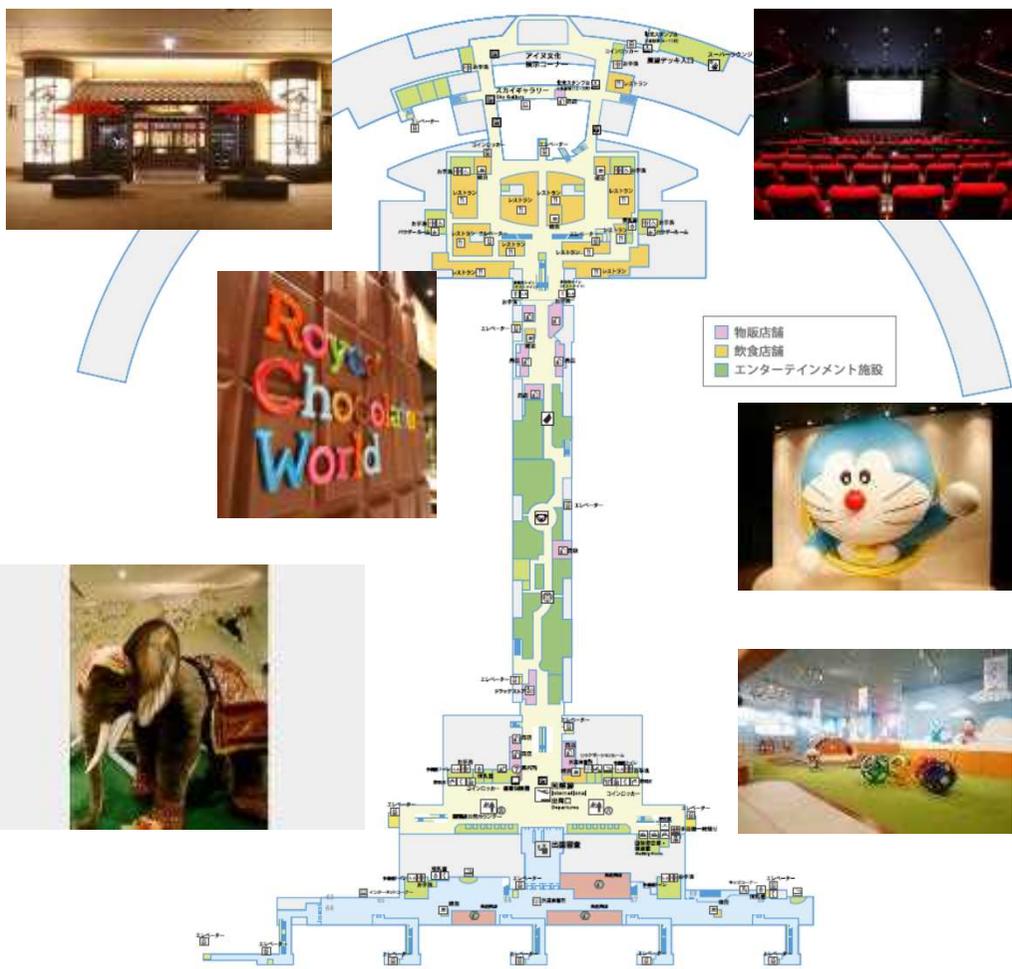
## ➤ 会議室等の年間利用件数



# 他空港における賑わい創出の取組み

## 新千歳空港

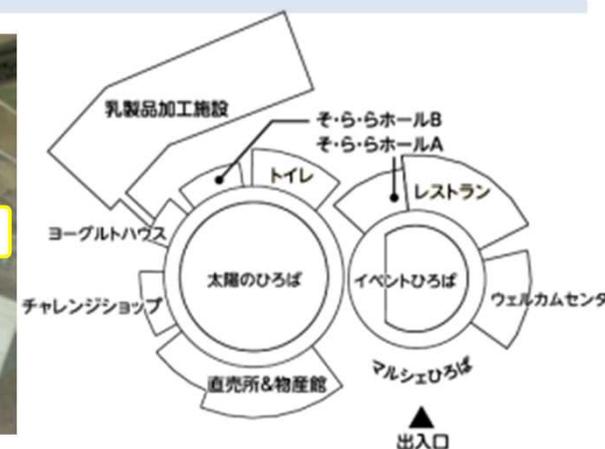
- 国内線と国際線の連絡通路に映画館、温浴施設、チョコレート工場等のエンターテイメント施設を整備。
- エンターテイメント施設は無料ゾーンもあり、小さな子供連れで賑わっている。



出典：新千歳空港ホームページ ※上記マップは施設3Fのもの。映画館、温浴施設は4Fに立地。

## 茨城空港

- 平成26年7月 茨城空港近傍に「空のえき そ・ら・ら」が開業。
- 直売施設、加工施設(乳製品)、レストラン施設、情報発信施設、体験農園等を整備。整備主体は小美玉市で事業費約17.5億円、敷地面積 25,788m<sup>2</sup>
- 飛行機利用者以外にも、地元の家族連れやシニアの利用、バス旅行の県外、市外の利用者も想定している。



## 天草空港

- 平成26年6月より毎月1回 天草産品を集めたマルシェを天草空港で開催(平成27年3月まで実施予定)。
- 天草市と地元のボランティアが中心となって開催。

