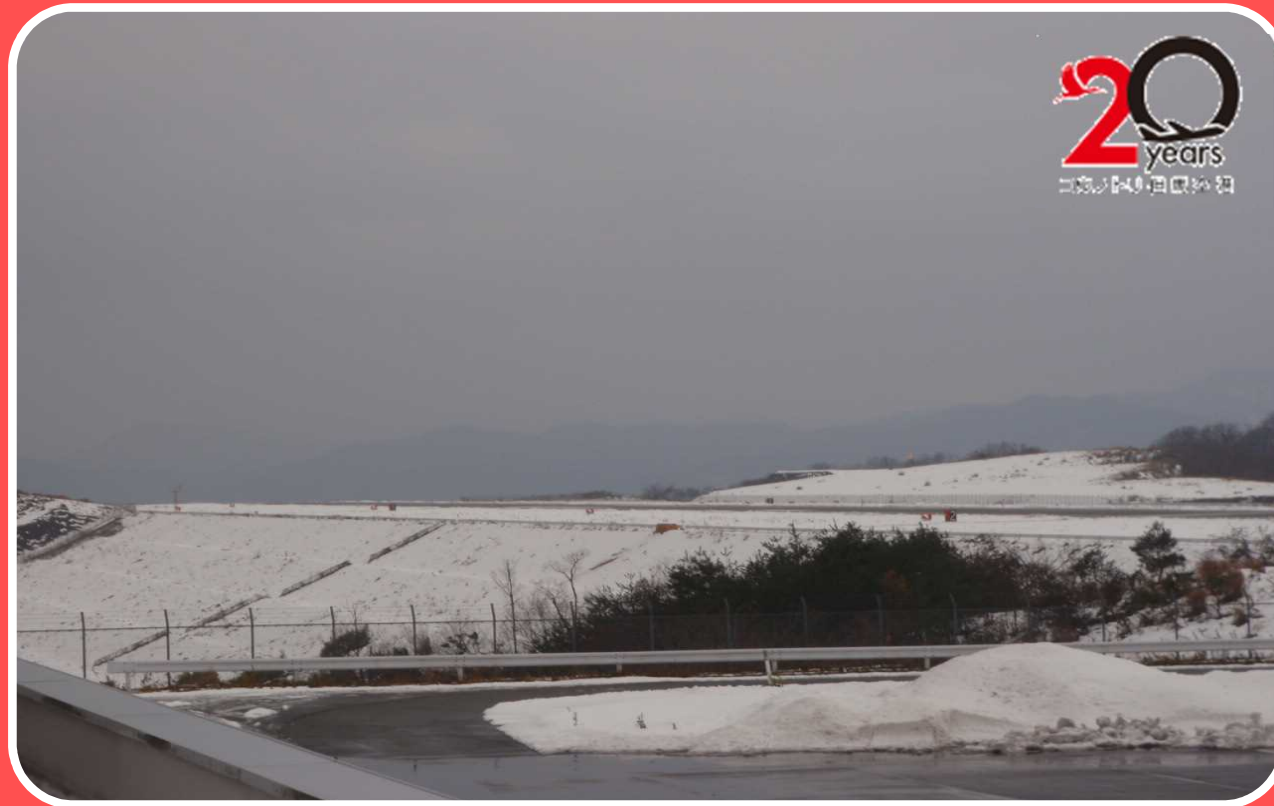


コウノトリ但馬空港 第3回利活用検討会議



平成26年12月22日（月）



兵庫県

目次

コウノトリ但馬空港 第3回利活用検討会議

1. 住民アンケート調査の概要
2. 伊丹便運航継続の意義
3. 路線展開の可能性
4. 空港の多面的利用

1 住民アンケート調査の概要

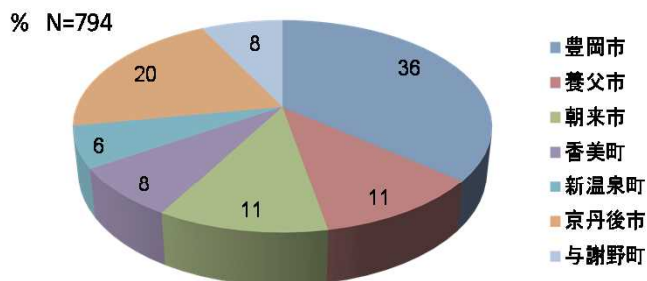
【住民アンケート】 調査方法

	但馬空港背後圏居住者	関東居住者
調査対象	<p>但馬空港背後圏*に居住する20歳～65歳の男女</p> <p>*豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町、京丹後市、与謝野町 (H26年7月1日人口推計により割り付けを実施)</p> <p>*対象者は、住民基本台帳から無作為に抽出</p>	<p>過去5年以内に但馬空港背後圏への訪問経験を有する関東居住者*</p> <p>*東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県 (H22年度全国幹線旅客純流動調査に基づく但馬地域との都県別旅客数に基づき割り付けを実施)</p> <p>*事前調査として、但馬空港背後圏への過去5年以内の訪問経験を調査した上で調査対象者を抽出</p>
必要サンプル数	<p>400</p> <p>*母数=251千人 (H26年7月推計人口)</p> <p>*要求精度=5%、信頼率=95%</p>	<p>400</p> <p>*母数=94千人 (H22年全国幹線旅客純流動調査)</p> <p>*要求精度=5%、信頼率=95%</p>
調査方法	郵送配布・郵送回収	インターネット調査
回収数	805 (発送数 2,237枚、回収率 36.0%)	400
調査期間	平成26年11月14日～11月30日	平成26年11月25日～26日
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 但馬空港の利用経験 <input type="checkbox"/> 大阪・阪神・神戸方面への訪問状況 <input type="checkbox"/> 関東方面への訪問状況 <input type="checkbox"/> 但馬空港から羽田直行便が開設された場合の利用意向、望ましいダイヤ <input type="checkbox"/> 関西、関東方面以外への訪問状況 <input type="checkbox"/> 飛行機の利用や送迎以外での但馬空港への訪問状況 <input type="checkbox"/> 防災・救難拠点としての但馬空港の役割の認知度、必要性 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 但馬・京丹後地域の観光資源等の認知度 <input type="checkbox"/> 但馬空港背後圏を訪問した時の状況 (交通手段、訪問地、目的、宿泊数) <input type="checkbox"/> 羽田空港から直行便が開設された場合の利用意向、望ましいダイヤ <input type="checkbox"/> 但馬空港の就航率に対する抵抗感 <input type="checkbox"/> 直行便開設後に但馬空港背後圏を訪問する場合の宿泊日数の変化 <input type="checkbox"/> 現行の交通体系での再訪意向と、直行便が開設された場合の再訪意向

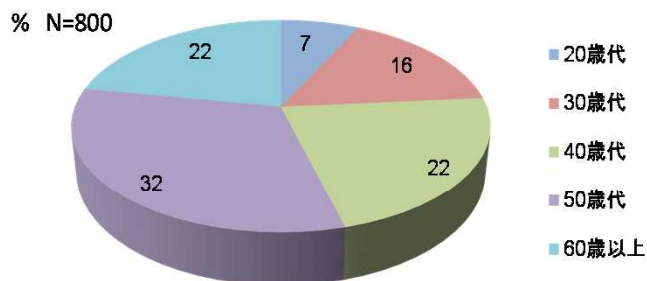
【住民アンケート】属性

■ 但馬空港背後圏居住者

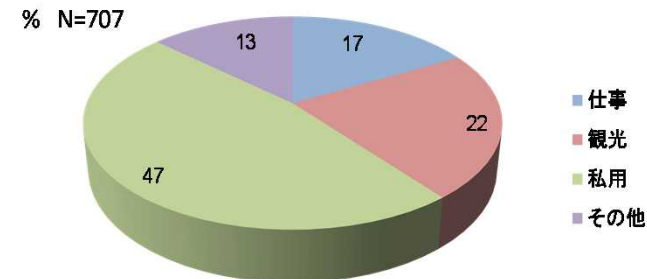
現住所



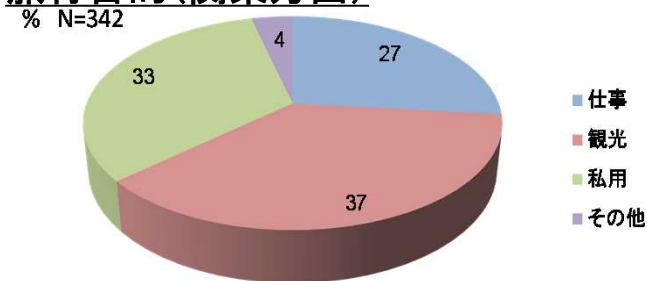
年齢



旅行目的(関西方面)

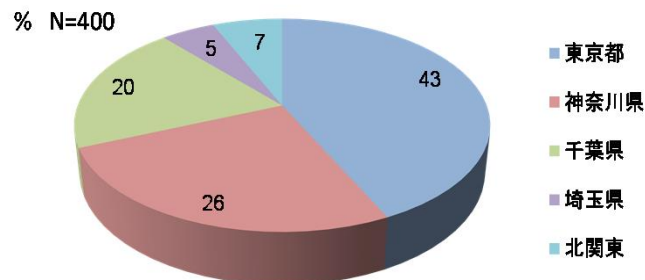


旅行目的(関東方面)

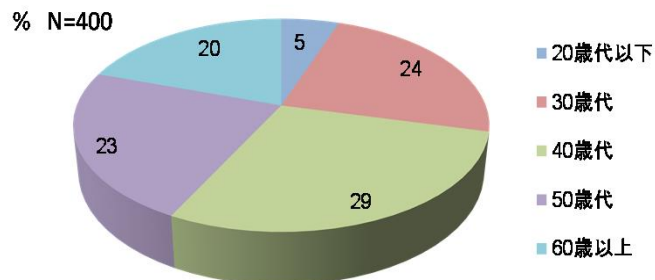


■ 関東居住者

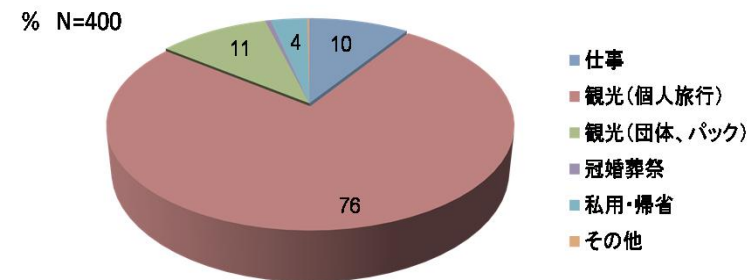
現住所



年齢



旅行目的(但馬・京丹後)



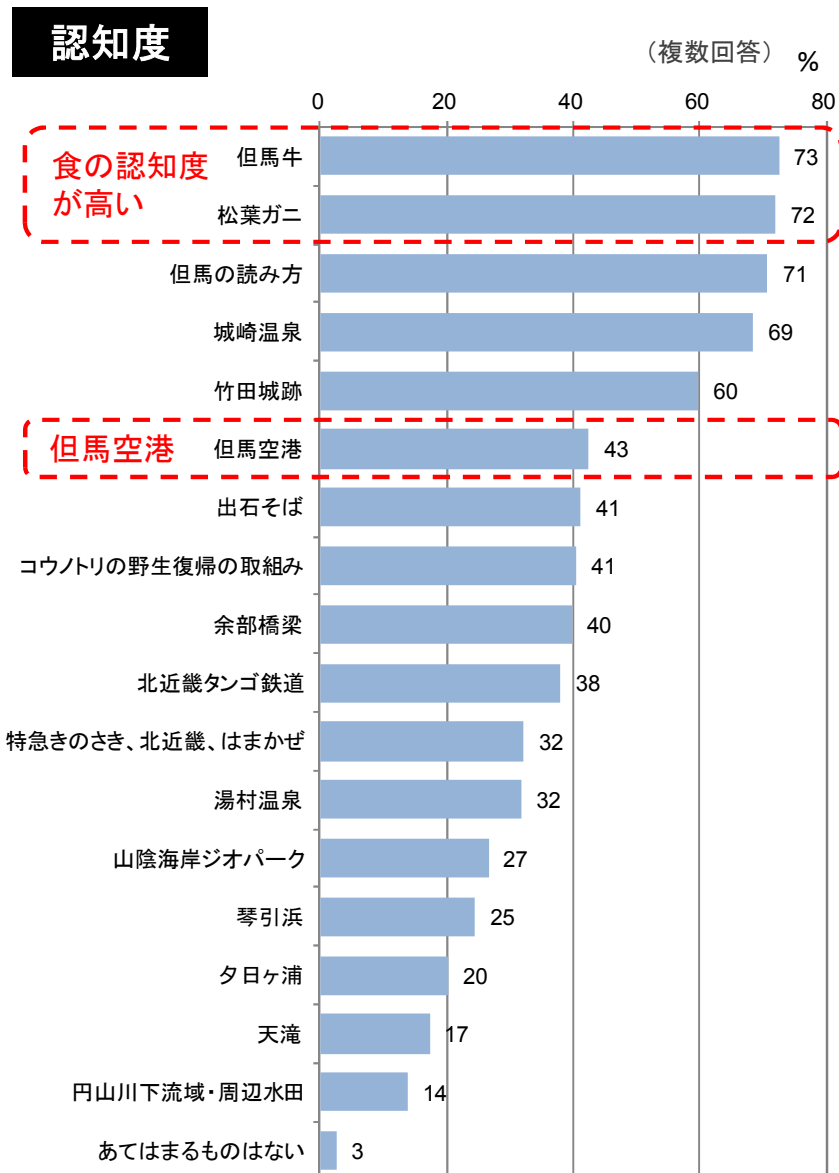
※北関東＝茨城県・栃木県・群馬県

【住民アンケート】 関東居住者の但馬・京丹後地域の認知度

■ **関東居住者** *過去5年以内に但馬空港背後圏への訪問経験を有する関東居住者

※「但馬・京丹後地域」の定義
豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町、京丹後市、与謝野町

(設問)但馬地域について以下のことを知っていますか？知っているものをすべてお答え下さい。



但馬・京丹後地域の観光資源の分布

- ①松葉ガニ: 但馬での水揚げ量は全国シェア約30%を誇る
- ②山陰海岸ジオパーク: 2010年に世界ジオパークネットワークへ加盟認定
- ③余部橋梁: 旧橋梁は明治時代に建設された日本一の鉄橋。現在でもその一部が保全されている
- ④城崎温泉: 2012年「ミシュラングリーンガイド」で2つ星を獲得。文章 志賀直哉「城崎にて」の舞台。七つの外湯めぐり
- ⑤円山川下流域・周辺水田: 2012年ラムサール条約湿地に登録。生きものの豊かさやコウノトリ野生復帰の取組みが、世界の宝として認められた。
- ⑥夕日ヶ浦: 日本の夕陽百選の一つ、最寄りには木津温泉がある
- ⑦琴引浜: 鳴き砂で世界的にも有名な琴引浜。日本で最初の禁煙ビーチ
- ⑧出石そば: 江戸時代より続く、歴史ある郷土料理。小皿に分けた独特のスタイル、多彩な薬味とダシにこだわったつゆが特徴
- ⑨竹田城跡: 霧海に包まれた姿や竹田城から見下ろす風景は、天空に浮かぶ城を思わせ、「天空の城」「日本のマチュピチュ」とも呼ばれる
- ⑩天滝: 落差98メートル、兵庫県内一の落差を誇り、「日本の滝100選」に選ばれている
- ⑪但馬牛: 神戸牛や松坂牛の素牛として有名。全国の黒毛和牛の母牛99.9%が但馬牛の子孫

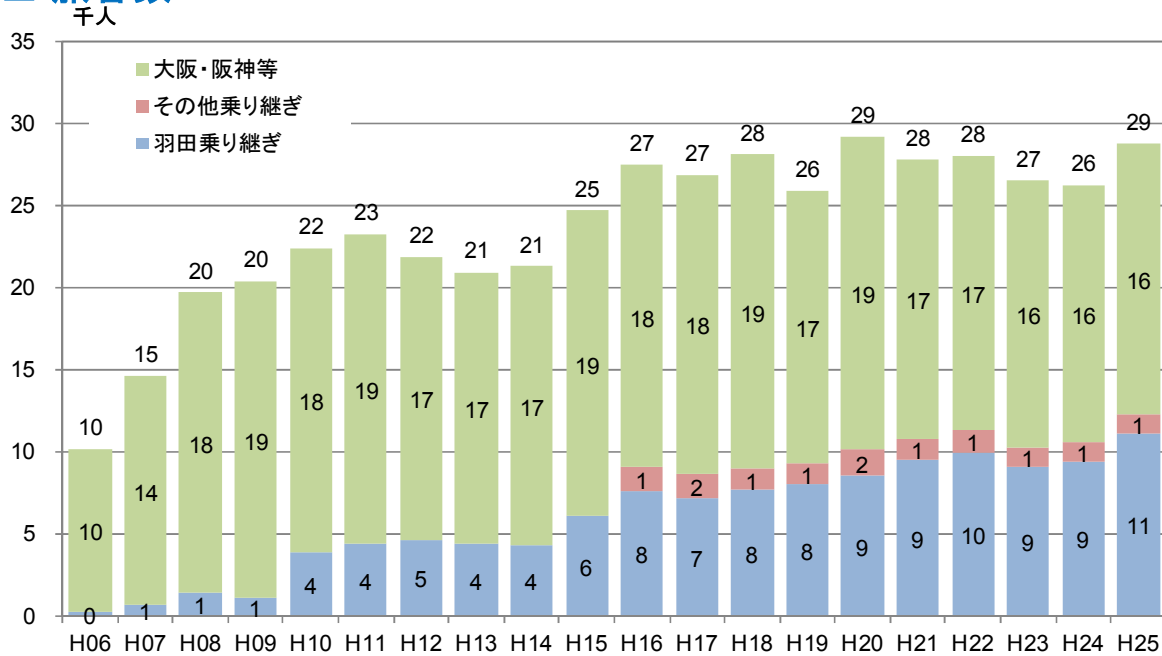
○“食”(但馬牛、松葉カニ)に関する認知度が7割以上と非常に高い
 ○城崎温泉、竹田城跡の認知度も6~7割と高い。
 ○但馬空港の認知度は、4割程度。

2 伊丹便運航継続の意義

【伊丹路線】 利用実績の推移

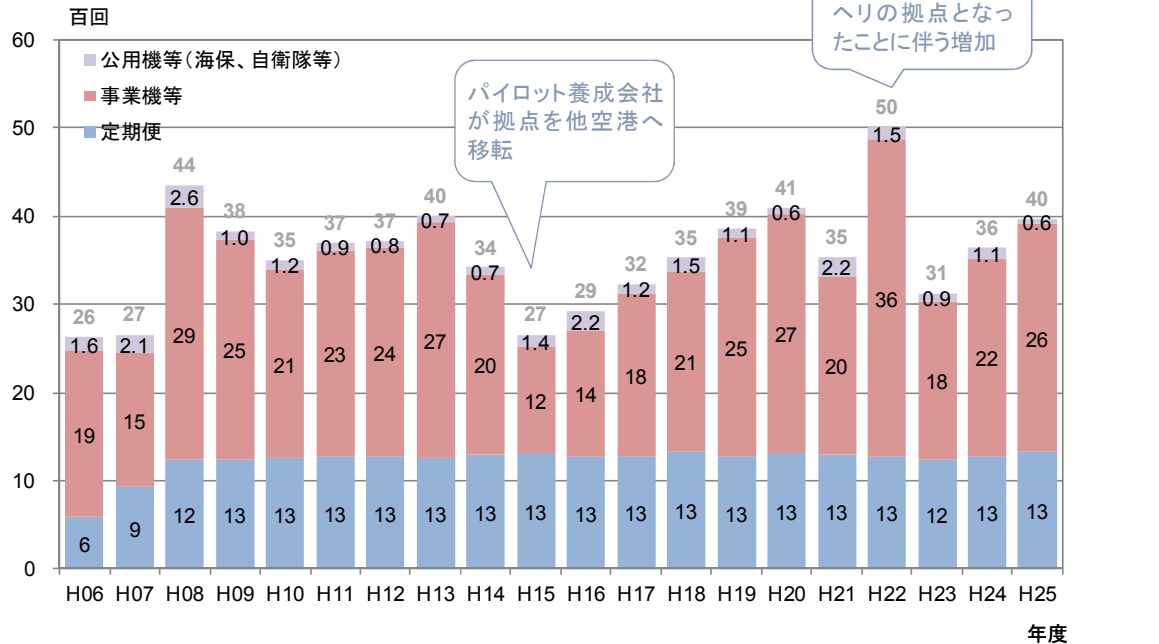
■ 旅客数

※平成15年以前のその他乗継は“大阪・阪神等”に含まれる



- 平成6年の路線開設以来、景気の変動等を受けつつも、順調に利用者数が増加し、近年は25～29千人の間で推移。
- 利用者の内、羽田への乗継ぎ利用者が増加傾向。増加の要因としては以下が想定される。
 - 平成15年4月の日本航空と日本エアシステムの経営統合による時刻表への乗継便の記載
 - 航空規制緩和(H12年航空法改正)による割引運賃の充実
 - インターネットの普及による予約しやすさ、チケットレス化による利用しやすさの向上

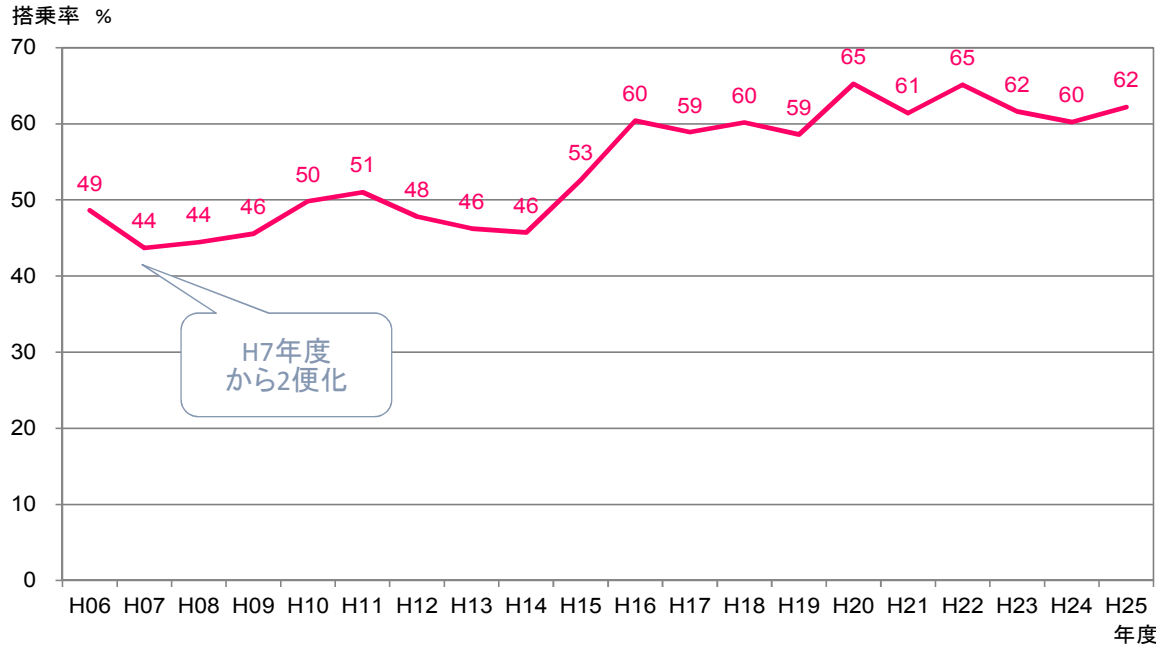
■ 発着回数



- 近年の発着回数は、年による変動があるものの年間3,500～4000回程度。
- 定期便の発着回数は年間約1,300回(2往復/日)。
- 定期便以外にも、スカイダイビングスクール、航空機使用事業(撮影等)、防災・消防ヘリ、海上保安庁、自衛隊等、様々な航空機の発着に活用されている。

【伊丹路線】 利用実績の推移(搭乗率、就航率)

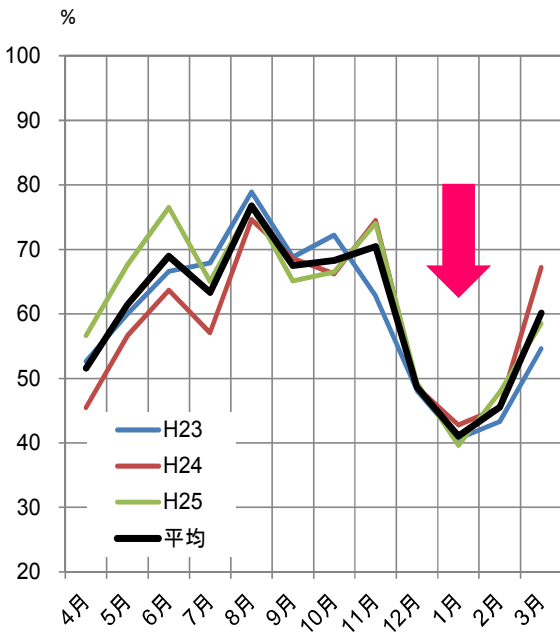
■ 搭乗率



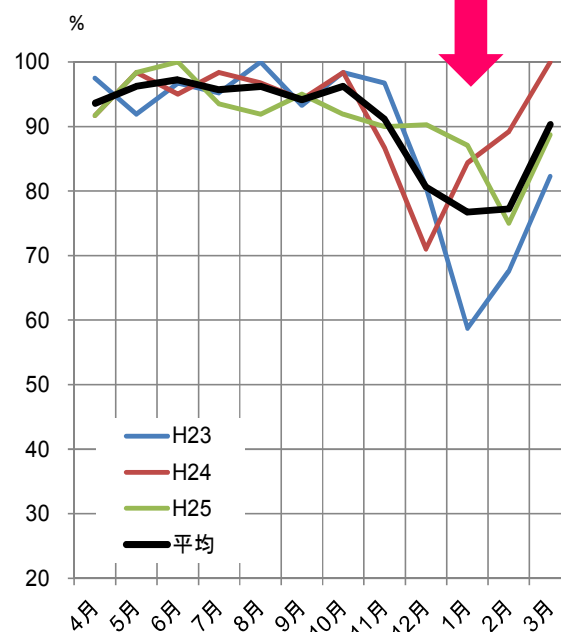
- 搭乗率は平成15年度以降の乗継客の増加に伴って60%台に向上。それまでは50%前後で推移。

(平成25年度 搭乗率の全国平均=64.4%)

■ 月別搭乗率



■ 月別就航率



- 月別搭乗率は、需要がピークとなる8月では80%近くまで上昇するものの、冬期の12~2月には40%台まで落ち込む。

※H25年度冬ダイヤにおける但馬発時刻は15時45分と早かったが、H26年度冬ダイヤは、夏ダイヤと同時刻となったことから、冬季の搭乗率の増加が期待される。

- 冬期の搭乗率の落ち込みは、雪や霧による欠航の発生(就航率の低下)と関連性が高い。

3~11月 平均就航率95.1% 100回に5回欠航

12~2月 平均就航率79.9% 100回に20回欠航

【伊丹路線】 但馬・京丹後住民の利用実態(住民アンケート)

■ 但馬～伊丹路線の利用経験(過去1年間)

- 過去1年間に限定すると、利用経験者は全体の6%となる。
- 空港が立地する豊岡市でも但馬空港の利用経験者は11%に留まる。



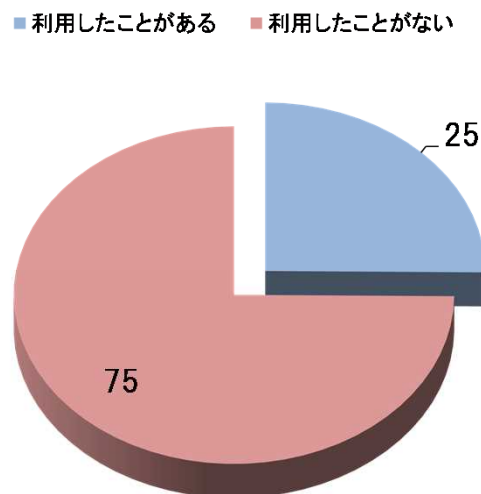
N=767

%



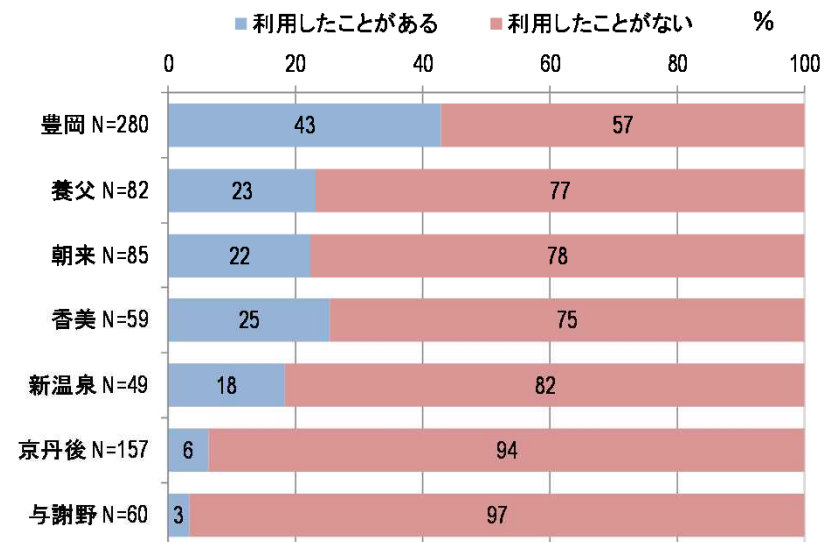
■ 但馬～伊丹路線の利用経験(これまで)

- 但馬空港背後圏全体では25%の住民が但馬～伊丹路線の利用経験がある。
- 市町別には豊岡市が43%と最も多い。
- 京丹後市、与謝野町の利用者は、但馬地域の住民に比べると少ない。



N=767

%



「過去1年間」の定期便の利用客は限定的であり、また、「これまで」の定期便の利用客は、住民の1/4程度いることから、利用促進により利用者数が増加する可能性がある。

※定期便利用者アンケートにおいても、1往復/年以上の利用者が68%を占める

【伊丹路線】 但馬・京丹後住民の利用実態（住民アンケート）

■ 利用した理由・目的

- 目的地に早く到着できる、移動時間が短いと言った飛行機が有する速達性が主な理由となっている。
- 伊丹空港での乗継利用も多い。
- 飛行機の利用を経験したいとのニーズもある。
- 旅行目的は観光が多い
*定期便利用者アンケートの傾向とは傾向が異なる

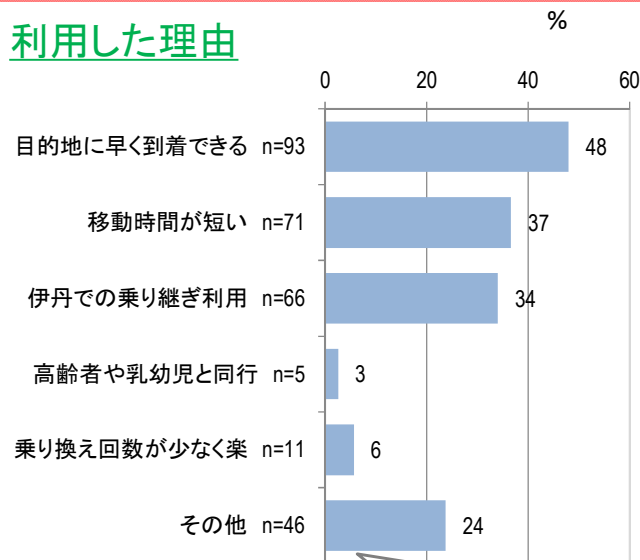
高速交通手段、遠方への交通手段としての利用が定着

■ 利用したことがない理由

- 鉄道や自動車など他の交通手段の方が便利、但馬空港まで遠いとの回答が多い。
- 航空サービスに関する事項としては、「便数が少ない」が最も多く、「料金が低い」、「ダイヤが悪い」が続く。
- 「利用し慣れていない」との意見も多い。

但馬～伊丹便の利便性が良くないとの意見が多い一方、利用しなれていない人が42%を占めるなど、増加するポテンシャルも持ち合わせている。

利用した理由

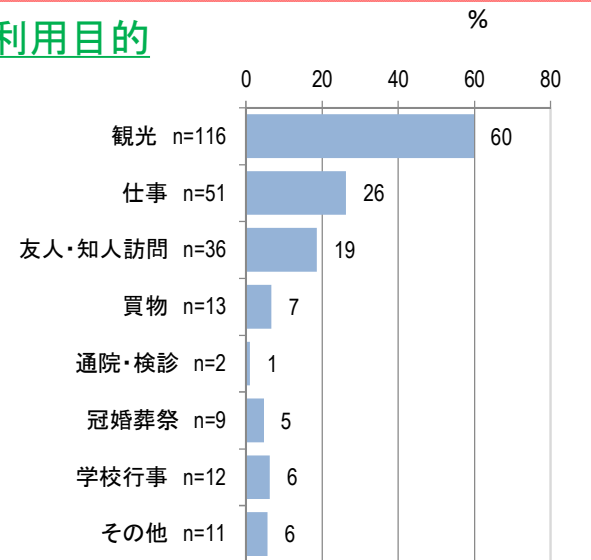


[その他の例]

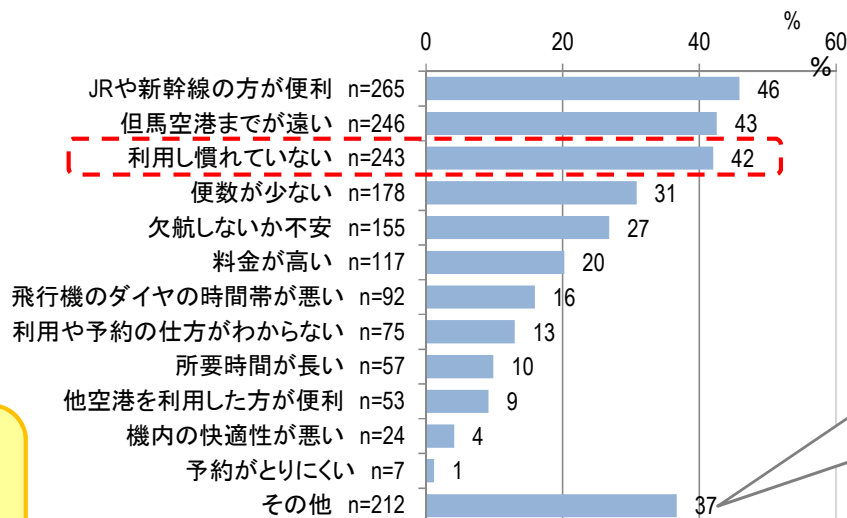
- 一度乗ってみたかった
- 運賃助成や無料の航空券があったため
- 子供を飛行機の乗せたかった
- 学校の行事のため

N=194 (複数回答)

利用目的



N=194 (複数回答)



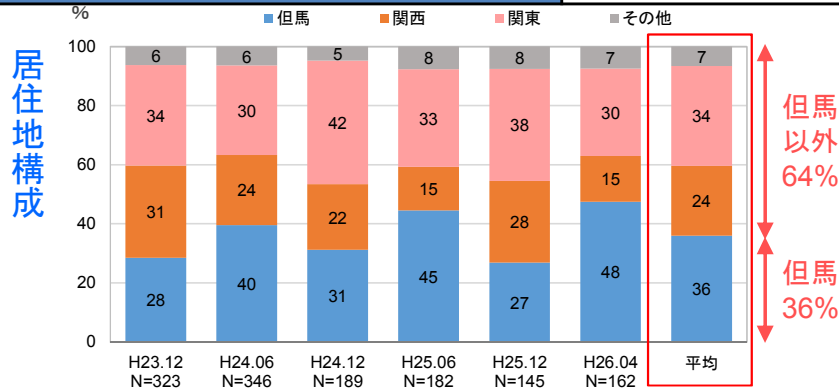
[その他の例]

- 大阪への自動車の利用が便利
- 旅行する機会がなかった
- 飛行機が怖い
- 手続きが難しい
- 利用する路線がない
- 伊丹空港周辺への用事がない

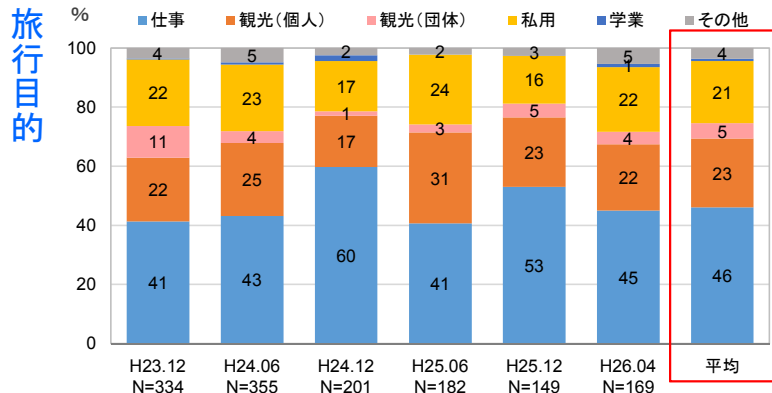
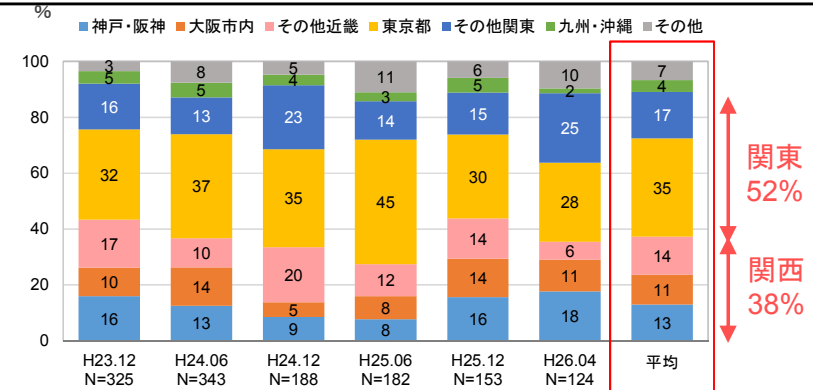
N=578 (複数回答)

【伊丹路線】 利用者特性(定期便利用者アンケート)

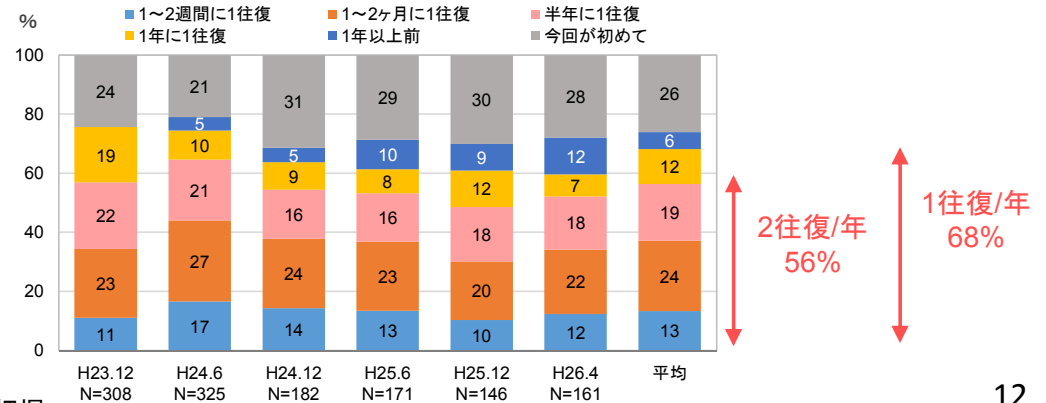
利用者特性	
居住地	➤ 但馬居住者に比べ、関西、関東居住者の比率が高い(入込客の比率は約74%)。
出発地・目的地	➤ 近畿圏を出発地・目的地とする利用者は全体の約40%であり、その他は関東方面が約50%で、残りが九州など ➤ 近畿圏では神戸・阪神、大阪市、大阪市北部など伊丹空港周辺に集中している。
旅行目的	➤ 旅行目的では仕事が約半数を占める。
利用頻度	➤ 利用頻度は1年に2往復(半年に1往復)の利用者の割合は56%、1年に1往復の利用者の割合は68%。 ➤ 多頻度利用者(1年に6往復(2ヶ月に1往復))は37%を占める。



伊丹空港側の発着地



利用頻度

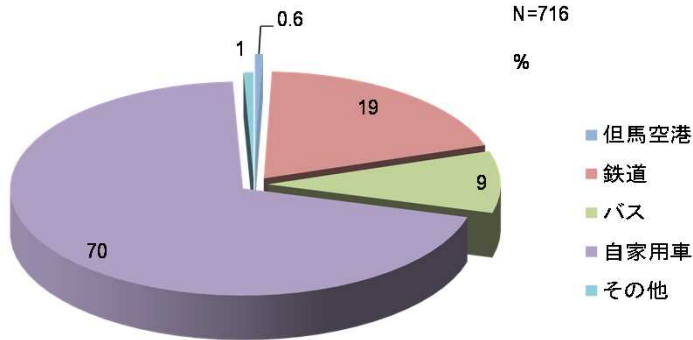


＜資料＞但馬～伊丹路線では2回/年の頻度で但馬～伊丹便の利用者アンケートを実施し、旅客特性を把握。

【伊丹路線】 他の交通手段との競合状況（住民アンケート）

■ 関西域内(大阪、阪神・神戸)

大阪・阪神・神戸への交通手段(但馬空港背後圏住民)



● 関西域内

約70%が自動車利用であり、航空の分担率は1%未満。

豊岡市役所～大阪府庁までの所要時間

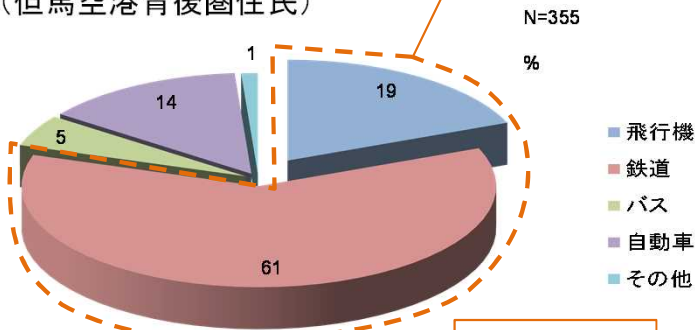
- 但馬空港 約2時間40分
- 鉄道 約3時間40分
- バス 約3時間50分
- 自家用車 約3時間

※但馬空港利用時は搭乗前40分、降機時10分の待ち時間を見込む
※自家用車は平均的な速度を設定して算出。

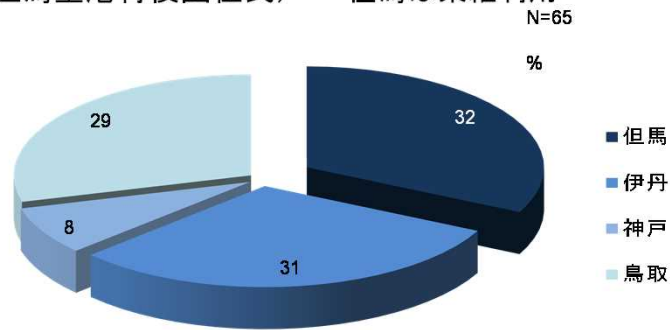
■ 関東方面

関東方面への交通手段(但馬空港背後圏住民)

飛行機:鉄道 = 24%:76%



飛行機利用者の利用空港の内訳(但馬空港背後圏住民) *但馬は乗継利用



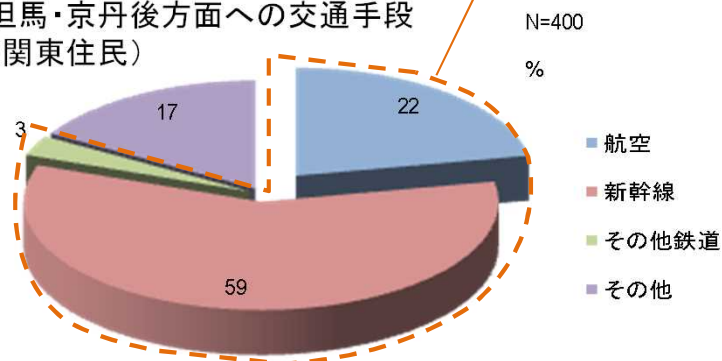
● 関東方面、但馬・京丹後方面

鉄道の割合が約6割で最も多い。航空と鉄道のみでの割合では航空が約1/4。航空利用者の空港選択は分散しており、但馬空港の利用は約2～3割。

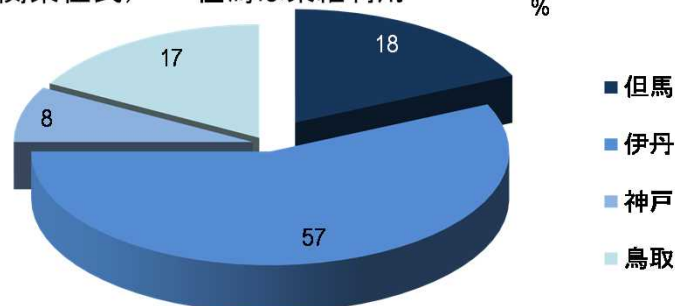
■ 但馬・京丹後方面

但馬・京丹後方面への交通手段(関東住民)

飛行機:鉄道 = 26%:74%



飛行機利用者の利用空港の内訳(関東住民) *但馬は乗継利用



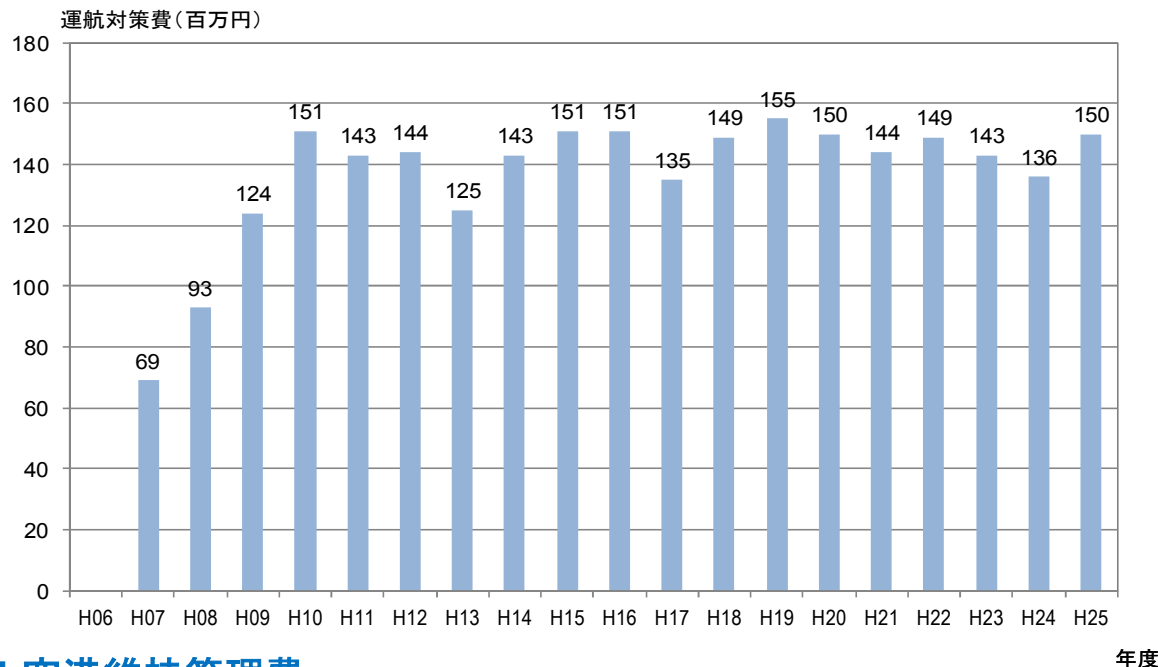
新宿駅～豊岡駅までの所要時間

- 但馬空港 約4時間20分
- 伊丹空港 約5時間10分
- 神戸空港 約5時間50分
- 鳥取空港 約4時間40分
- 新幹線 約5時間20分

※空港までの交通手段は自家用車を想定。飛行機の搭乗前の待ち時間40分、降機時の乗り継ぎ時間20分を見込む。

【伊丹路線】 県の支出状況

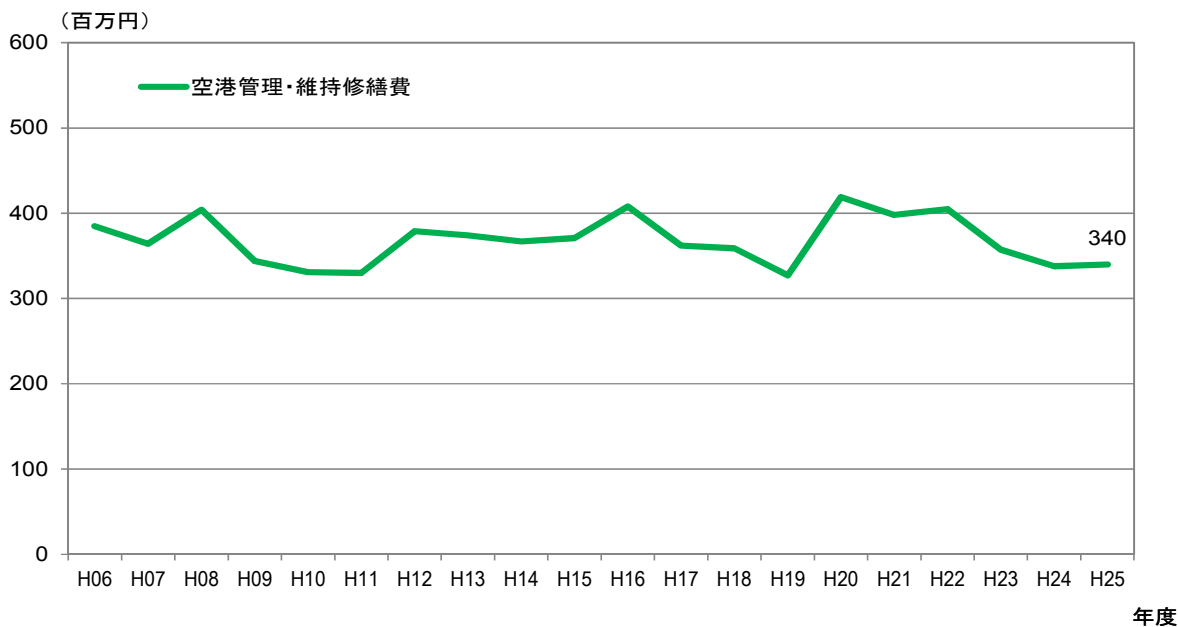
■ 運航対策費



- 但馬～伊丹路線は、運航距離が175kmと短く、高コスト構造にならざるを得ない。
- 運航対策費として兵庫県から年間1億4千万円程度支出している。

※地元市町は運賃助成を実施＝約80百万円(H25年度実績)

■ 空港維持管理費



- 平成19年度から開始した老朽化対策により一時的に支出が増加したが、業務改善等に取り組んだ結果、近年は減少傾向。

※平成27年1月1日より、公共施設等運営権を活用して但馬空港の運営を但馬空港ターミナル(株)に委託。

【伊丹路線】 環境変化に伴う利用者数の変化

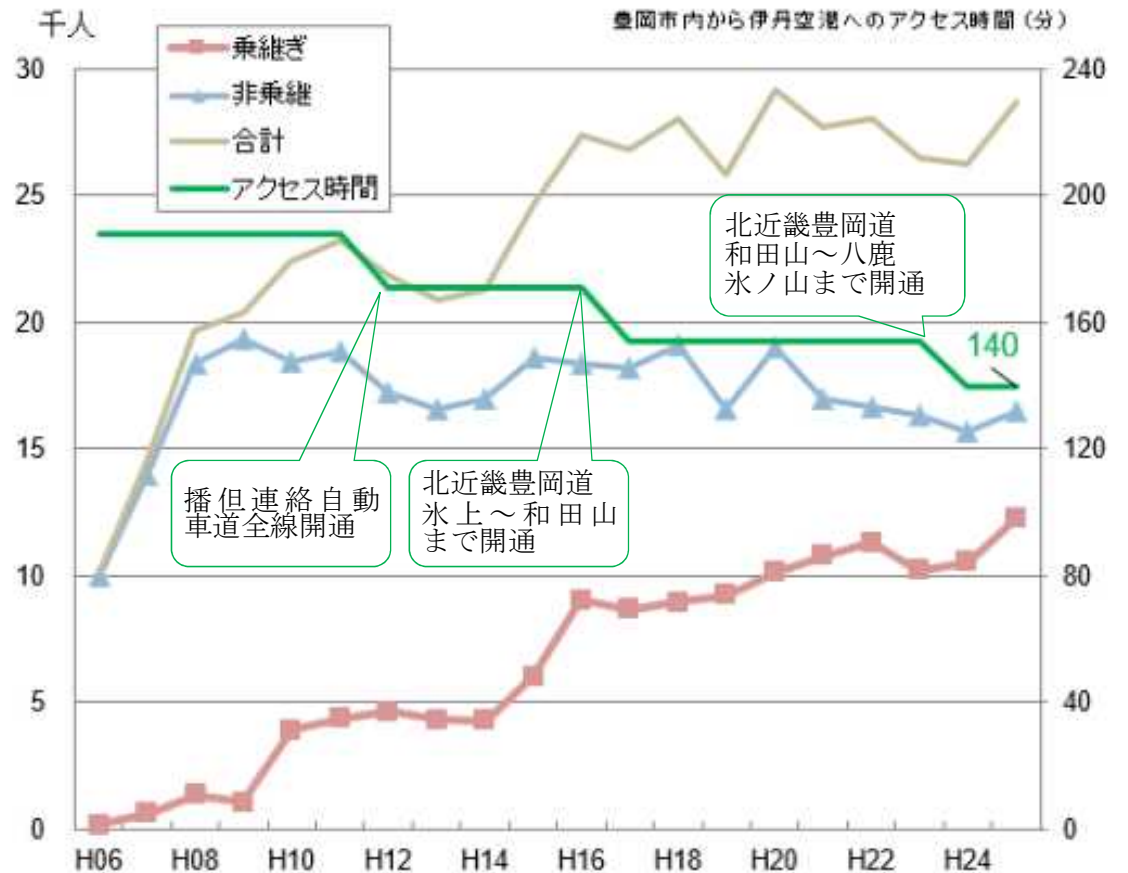
■ 道路整備の進捗(H26年度以降)

- 高速道路の整備が進捗(浜坂道路の供用、北近畿豊岡自動車の豊岡市内まで延伸)
 - 豊岡～大阪方面の自動車によるアクセス時間が約13分短縮*

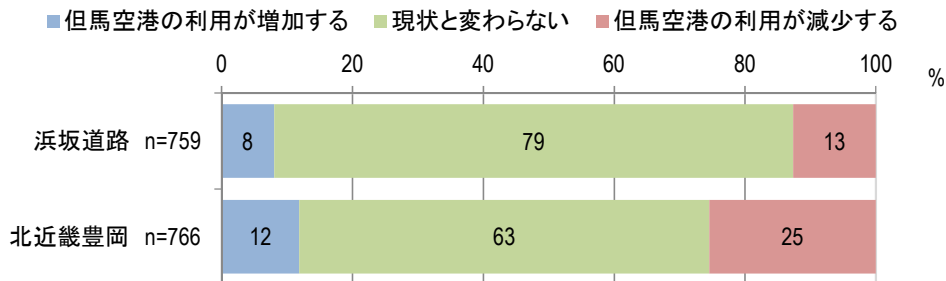
*旅行速度:一般道路=40km/h、高速道路=70km/hの場合



■ 高速道路整備に伴うアクセス時間の短縮と利用者数の関連性



■ 住民意向 (住民アンケート調査結果)



アンケート結果から想定される但馬空港利用者は、北近畿豊岡自動車道が豊岡市内まで延伸することによりアクセス時間の短縮により、13%減少※すると推計されるが、これまで利用者数が増加している現状を踏まえると、北近畿豊岡自動車道が豊岡市内まで延伸しても、利用者数への影響は軽微。

※ +12% + (-25%) = -13% (減少)

伊丹路線の意義

- 但馬～伊丹の航空路は、但馬・京丹後地域にとって、**入込客を誘致する重要な社会基盤**。
- 但馬～伊丹路線は近畿圏との移動のみならず、**全国と繋がる高速交通手段**として利用が定着。
- 関西3空港(伊丹、関西、神戸)の中では伊丹空港が路線数、便数が最も多く、利便性が高い。
- **安定的なビジネス需要**がある。また、定期便利用者の1/4が初めての利用*であり、住民アンケートでは、利用し慣れていない住民が4割を占めることから、今後、**新たな利用客を掘り起こせる可能性**がある。
*定期便アンケート結果(H23～26の平均)によると、1/4が初めての利用者
- これまでの高速道路開通による利用者数への影響は、ほとんどみられず、飛行機利用と自動車利用の**住み分けが既になされている**。

課題	<p>■ 就航率が低い 就航率が92%(H21～25年度平均値)と本土空港の中で下から2番目に低く、定期便利用者の定着を妨げる要因の一つとなっている。</p>	取組み	<p>国際民間航空機関(ICAO)の勧告する就航率95%以上を目標として、就航率を改善する方策について検討を進める。</p>
	<p>■ 羽田空港以外への乗継ぎ利用者が少ない 羽田空港以外への乗継ぎ利用者は、年間1,000～1,500人と、羽田空港乗継ぎ利用者に比べて少ない。</p>		<p>伊丹空港から全国各地へ接続していることについて認知度を向上させる。</p>
	<p>■ 運航機材の更新時期を迎えつつある 機材故障が増加するなど、運航機材の更新時期を迎えつつある</p>		<p>但馬空港は滑走路長が1,200mと短く、就航機材が限定されるため、機材更新時期、後継機種等について、常に運航事業者の意向・動向を確認する。</p>
	<p>■ 利用促進への取組みが必要 新たな路線展開を推進に先立ち、まず現行の但馬伊丹路線の利用を拡大することが重要。</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・運賃助成の継続や助成金申込み手続きの簡素化 (Web上での手続き等) ・欠航時の代替バス、代替タクシーの運航 ・利用者へ配慮した待合スペースの改善 ・羽田空港以外への乗継ぎ利用の促進 ・冬季ダイヤの通年安定化を運航会社に要請 ・JR豊岡駅での空港連絡バスと北近畿タンゴ鉄道との接続利便性の向上 ・ホームページの充実

3 路線展開の可能性

【路線展開】 路線展開の検討

■ 路線展開の検討背景

- 伊丹路線利用者のうち、乗り継ぎ需要の増加（特に東京方面）
- 但馬・京丹後地域における観光客数の増加（城崎温泉、竹田城跡）

■ 路線展開の必要性

- 人口減少が見込まれる中、交流人口の拡大が必要
- 観光需要は回復基調にあり、今後、訪日外国人も増加する見込み
- 成長地域の活力を取り込み、地域の活性化を図っていく必要がある

■ 但馬・京丹後地域の旅客流動を踏まえた検討

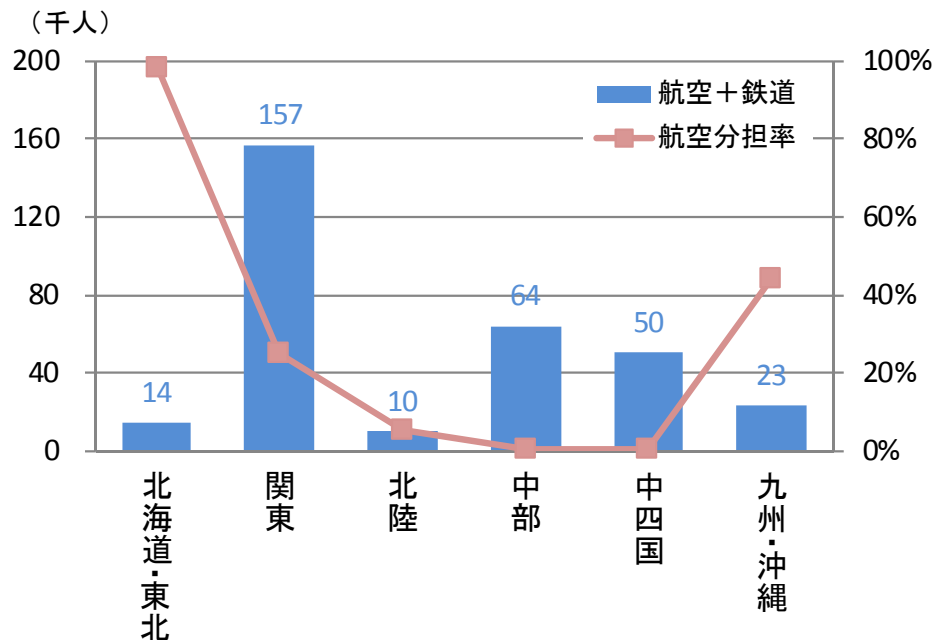
国内旅客

羽田路線

既存需要への対応・
利便向上

- 伊丹路線を利用した東京方面への乗り継ぎ需要が増加している
- 但馬・京丹後地域は、関西以外では関東との流動が最も多い。
- 北海道・東北、関東、九州・沖縄方面の航空分担率が高い。

[年間旅客流動(航空+鉄道)]



国際旅客

関西路線

将来需要への対応

- 城崎温泉の外国人宿泊者数は9年前に比べ 13倍と急増。(H17年度: 800人→H25年度: 約1.1万人)
- 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(寄り道をしてでも訪れるべき場所)として掲載。
- 現状では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) → 航空機利用の伸び代は大きい



資料: H22年全国幹線旅客純流動調査(国土交通省)

【路線展開】 但馬・京丹後地域住民の移動頻度(アウトバウンド)

<但馬空港背後圏住民アンケート>

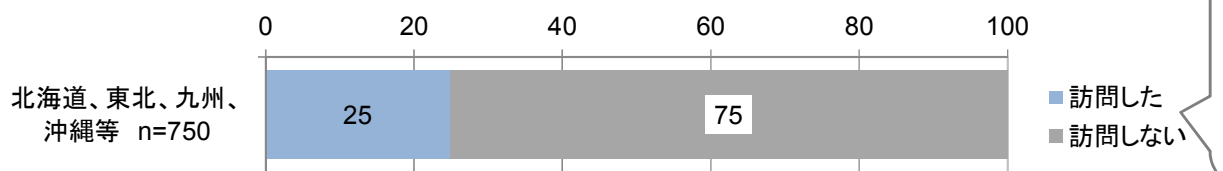
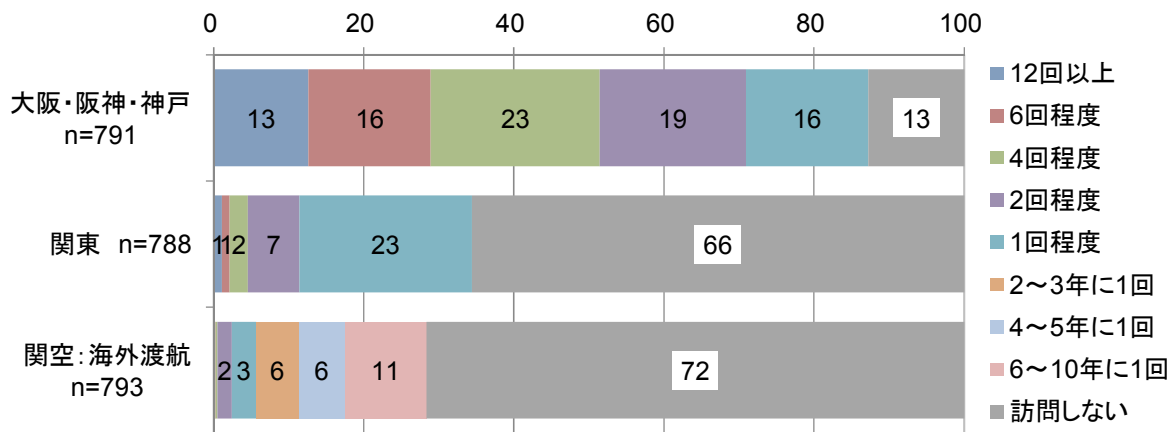
平均回数

3.9回/年

0.7回/年

0.1回/年

- 大阪・阪神・神戸: 平均移動回数は3.9回/年である。年に1回以上訪問する住民は87%
- 関東: 平均移動回数は0.7回/年。年に1回以上訪問する住民は34%
- 関空利用(海外): 平均移動回数は0.1回/年。年に1回以上訪問する住民は約6%
- 北海道・沖縄等過去3年間の訪問率は25%。訪問先は九州が多い

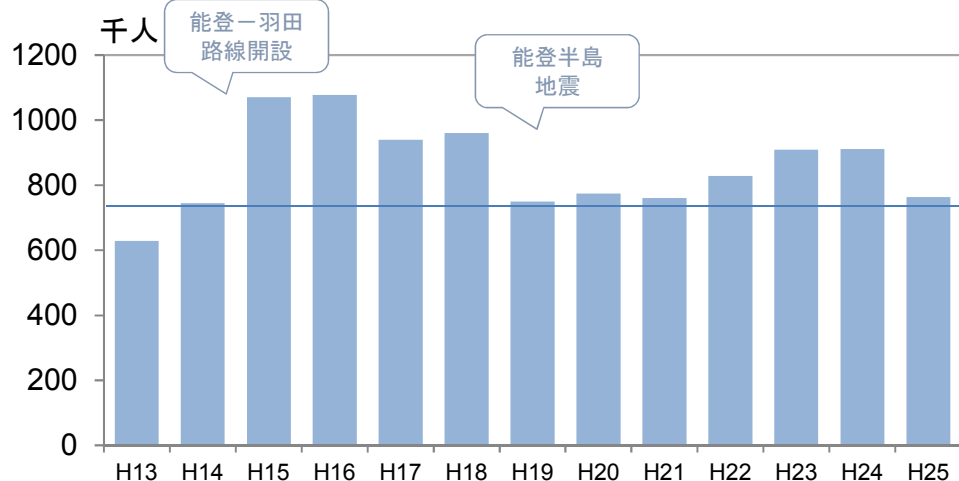


訪問先の内訳
 1 九州(36%)
 2 沖縄(30%)
 3 北海道(22%)
 4 東北(12%)
 の順が多い

【路線展開】 インバウンド需要に関する他地域の事例

国内旅客

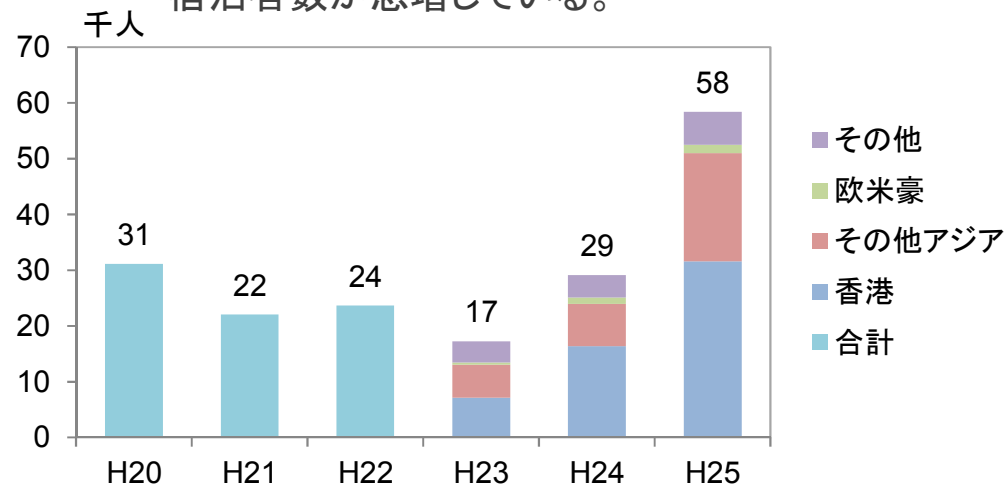
石川県(能登地域): 羽田線開設後、関東からの観光客数が増加。



資料: 統計からみた石川県の観光

国際旅客

和歌山県(白浜温泉・椿温泉) 近年、外国人宿泊者数が急増している。

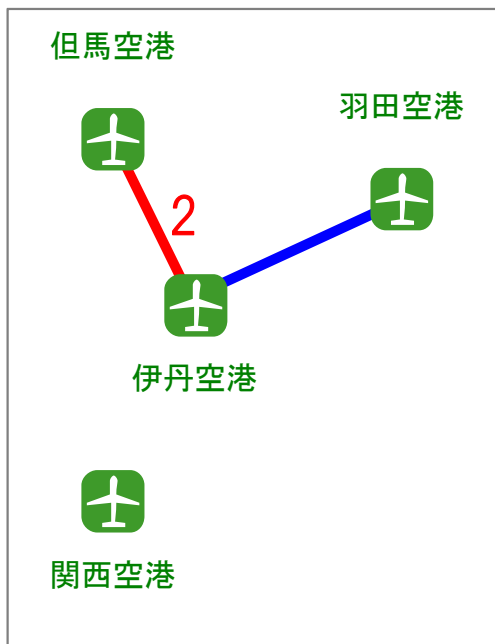


資料: 和歌山県観光客動態調査報告書 ※平成22年以前は国籍区分なし

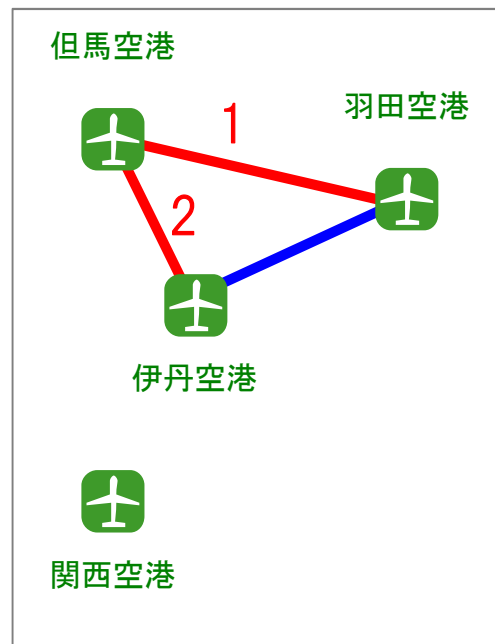
【路線展開】 運航計画・ネットワークの前提条件

航空機材	但馬空港で離発着可能な、ATR42-600(50席)を想定する。 ※SAAB機では、必要な装備がないため、羽田空港への乗り入れができない
航空路線	但馬～伊丹路線は維持する。増大する需要へ対応するため羽田空港への路線展開を柱とし、羽田路線は発着枠の確保が困難であることから1日1便とする。
航空会社	1つの航空会社が但馬空港発着路線を運航することを想定。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤは、今回の試算用に設定したものであり、運航事業者の整備地点、機材運用により異なってくる。 但馬空港の運用時間(8:30～18:30)外に運航するものと仮定し、乗継便の利用は同一航空会社グループとする。 機材の入替え(整備基地への回航するための機材入替え)については、特段の考慮をしていない。

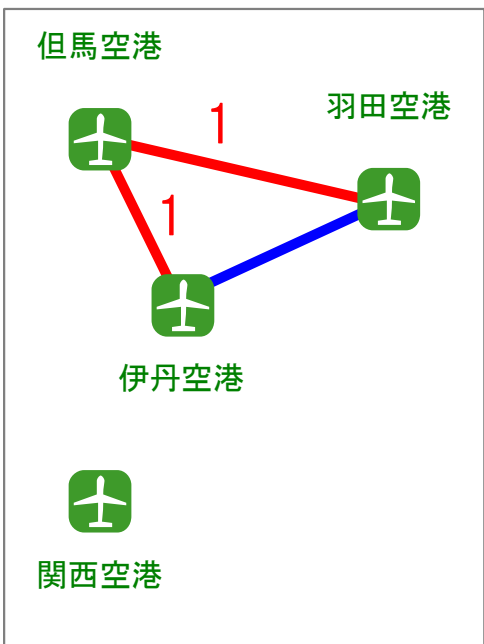
現状



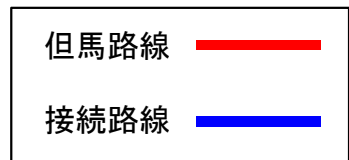
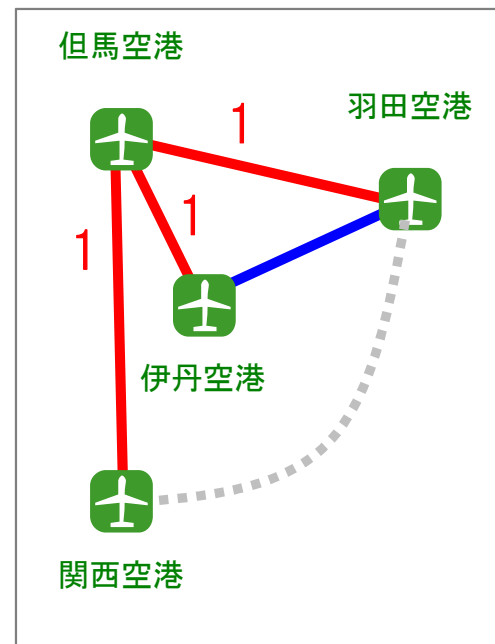
ケース1～3



ケース4



ケース5



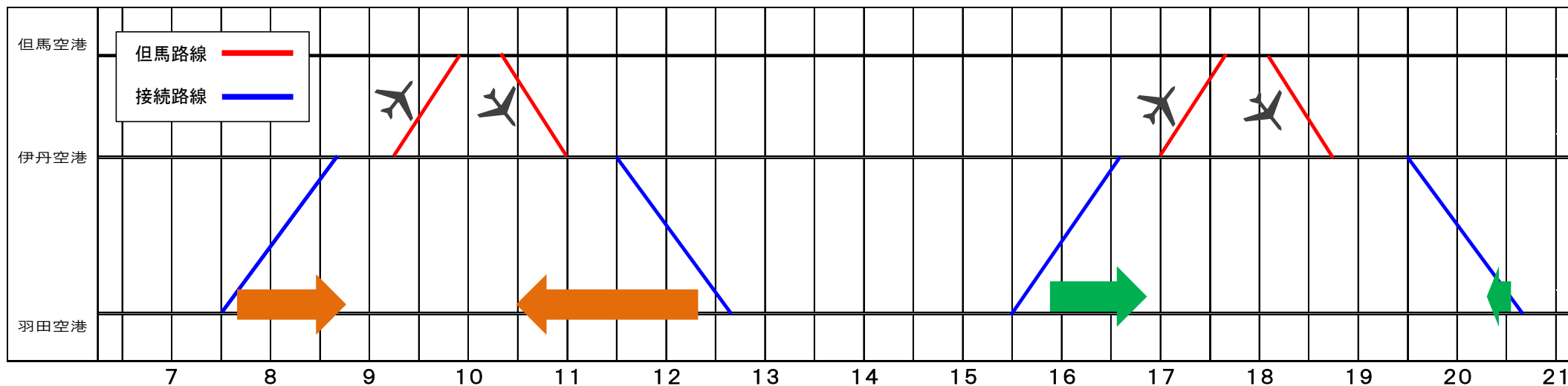
- 現状の伊丹路線に加え、羽田空港との直行便を開設
- 航空会社の基地空港(伊丹、但馬、羽田)に応じケース1～3に分類

- 現状の伊丹路線を1便に減便した上で、羽田空港との直行便を開設
- トータルの便数は現状と変化なし

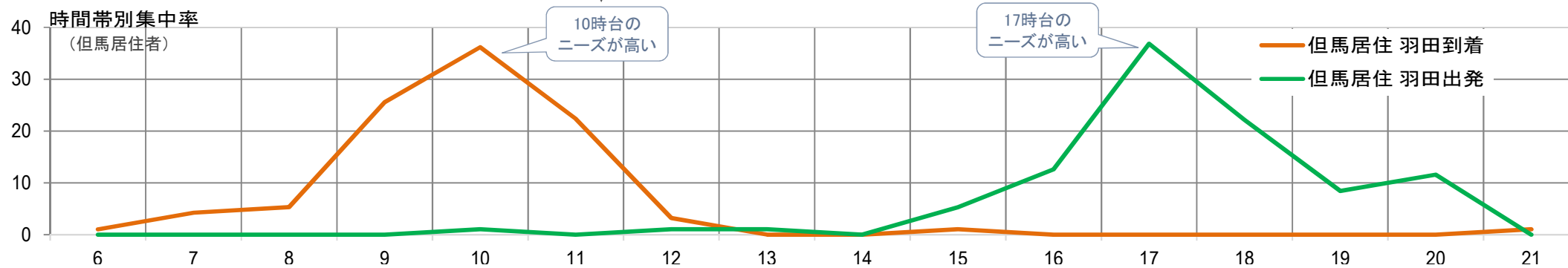
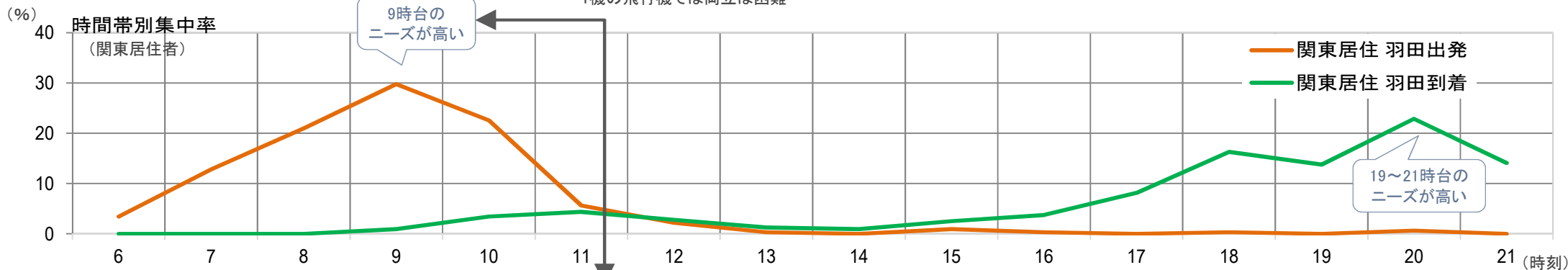
- ケース4に加えて、関西路線を開設
- 現在のダイヤでは関空経由での羽田便の利用は接続が悪い。

【運航計画】 但馬路線の運航ダイヤ(現状)

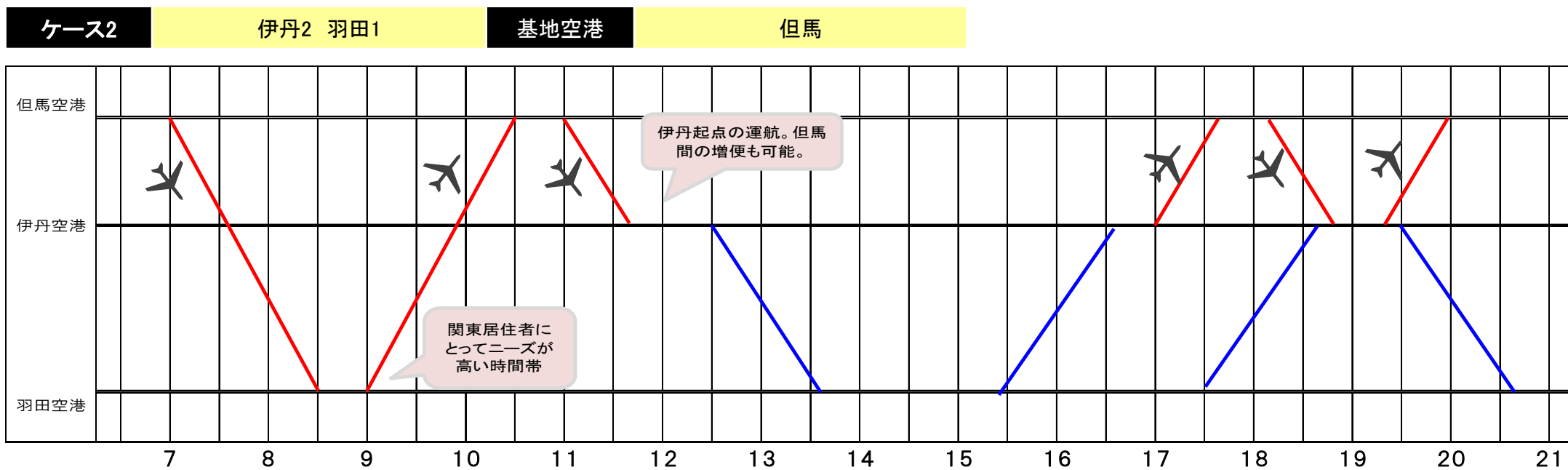
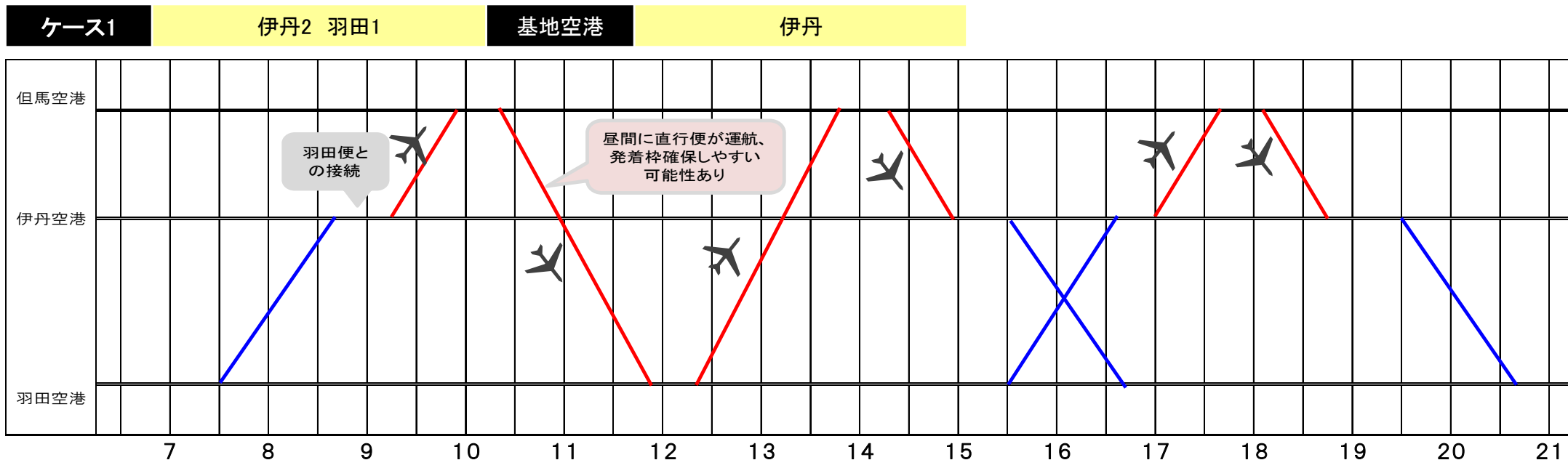
■ 運航ダイヤの現状



■ アンケートにおけるニーズ

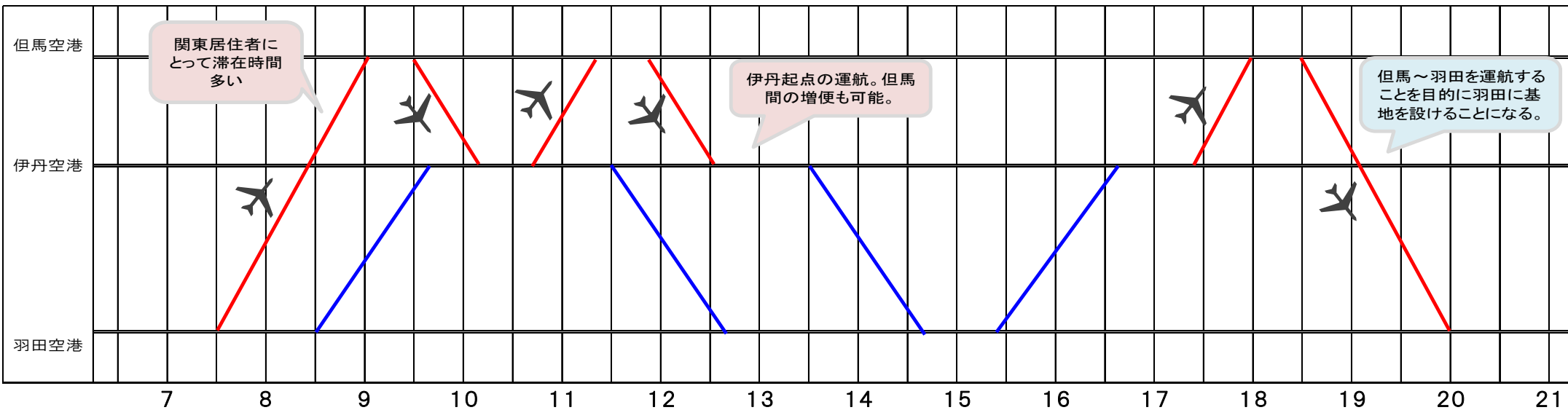


【運航計画】 運航ダイヤ(想定)

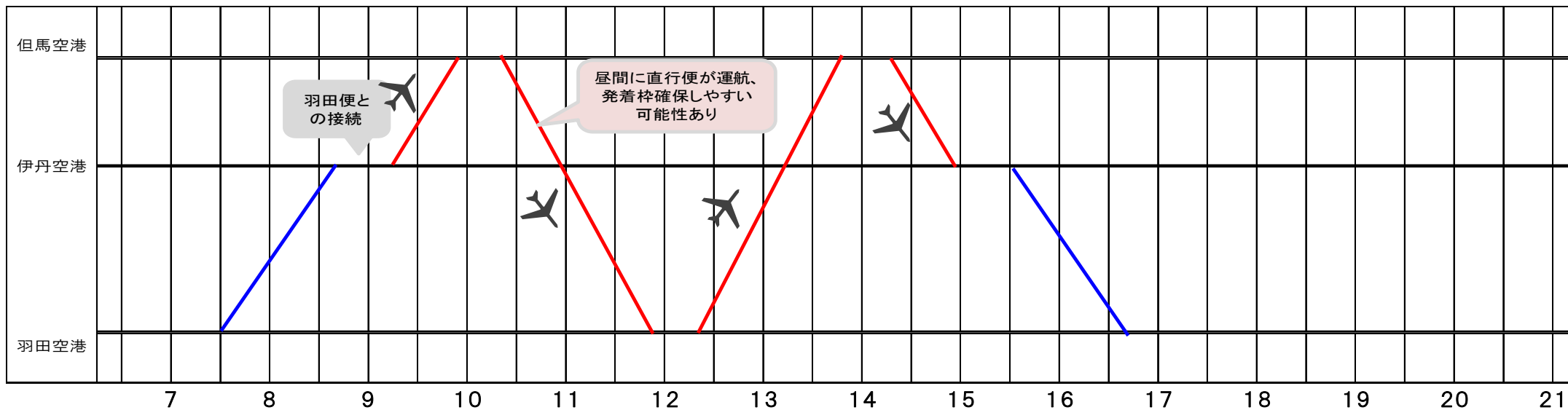


【運航計画】 運航ダイヤ(想定)

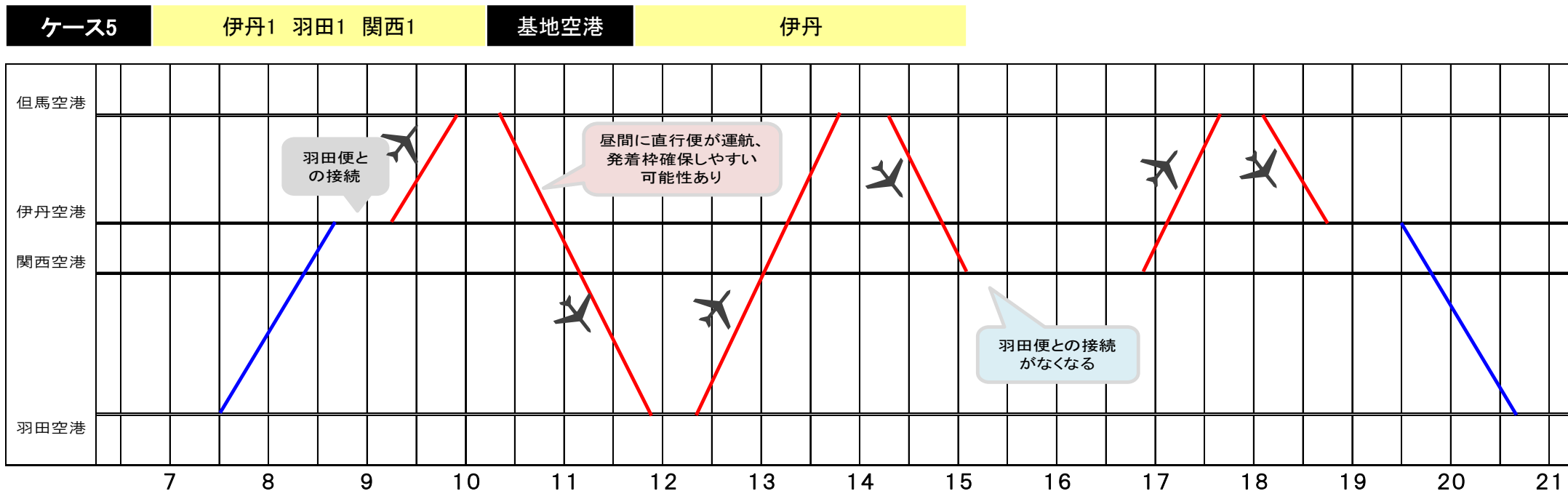
ケース3 伊丹2 羽田1 基地空港 羽田



ケース4 伊丹1 羽田1 基地空港 伊丹



【運航計画】 運航ダイヤ(想定)



■ 運航ダイヤの特徴

		現状	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
路線・便数		伊丹:2便	伊丹:2便 羽田:1便			伊丹:1便 羽田:1便	伊丹:1便 羽田:1便 関西:1便
(便数変化)			(+1便)			(±0便 変化なし)	(+1便)
基地空港		伊丹	伊丹	但馬	羽田	伊丹	伊丹
特徴	羽田便	—	昼間往復	昼間往復	朝夕往復(片便づつ)	昼間往復	昼間往復
	その他	—	—	—	—	—	関空便の就航

①需要予測モデルによる推計

- 需要予測モデルに、将来の羽田便開設時の交通条件を入力することで交通機関や経路選択率を算出。
- 需要予測モデルはH22年度全国幹線旅客動態調査(国土交通省)を使用し、但馬・京丹後地域～関東間の流動特性を再現できるように構築した。

※国土交通省航空局モデルに説明変数として乗換回数を追加

②住民アンケート(関東居住者・但馬・京丹後地域居住者)調査に基づく推計

- 住民アンケートでは、羽田直行便の利用意向を調査。調査では鉄道、飛行機など、交通手段別の利用条件を具体的に提示した。
- 直行便の利用意向の回答結果と、実際の行動の整合性を高めるために、但馬空港の冬期における低い就航率の抵抗感を把握。
- 就航率に対する抵抗感が高い回答者は利用意向があると回答しつつも、実際は利用しない可能性が高い(顕在化しない)ことを考慮。
- 直行便開設後の旅行回数の変化や、旅行先の転換意向の回答結果に基づき新規需要の可能性を把握。

【需要推計】 但馬・京丹後～関東間の旅客流動の現状

- 需要推計に用いる旅客流動量は、H22年全国幹線旅客純流動調査に基づく流動量。
- 但馬・京丹後と首都圏間の年間旅客流動は、15.5万人。
そのうち、但馬・京丹後居住者6.0万人、関東居住者9.5万人
- 需要推計では、航空経路は但馬空港、伊丹空港、鳥取空港の3空港で代表。

■ 但馬・京丹後地域と首都圏との年間旅客流動

[単位:人]

		航空				鉄道	合計
		但馬空港	伊丹空港	鳥取空港	小計		
兵庫県	豊岡市	8,014	14,508	1,579	24,100	65,584	89,684
	香美町	966	379	934	2,279	6,947	9,226
	養父市		2,179	266	2,445	1,959	4,404
	朝来市		881		881	11,896	12,776
	新温泉町			2,533	2,533	381	2,914
京都府	京丹後市		2,120		2,120	28,131	30,251
	与謝野町	943			943	4,702	5,645
合計		9,923	20,067	5,311	35,301	119,600	154,901

経路分担率 6% 13% 3% 23% 77% 100%

資料:第5回(H22)全国幹線旅客純流動調査。但馬空港合計値はH22年度実績データ。
※神戸空港、その他空港利用者はそれぞれ経路選択率が1%未満であったため、需要推計の対象外とした。

■ 但馬・京丹後地域と首都圏との年間旅客流動(居住地別)

[単位:人]

		但馬・京丹後居住者					関東居住者					合計
		東京都	神奈川県	千葉県	埼玉県 北関東	小計	東京都	神奈川県	千葉県	埼玉県 北関東	小計	
兵庫県	豊岡	24,156	4,159	2,440		30,756	24,043	13,385	15,324	6,176	58,928	89,684
	香美	5,256				5,256	3,804	166			3,970	9,226
	養父	1,981				1,981	1,366	1,058			2,424	4,404
	朝来	2,942				2,942	2,180	4,848	1,177	1,629	9,834	12,776
	新温泉	1,476				1,476	948	247		244	1,438	2,914
京都府	京丹後	10,274	2,494	724	1,261	14,752	7,547	4,533	2,048	1,371	15,499	30,251
	与謝野	3,052				3,052	2,593				2,593	5,645
合計		49,137	6,653	3,164	1,261	60,215	42,479	24,237	18,549	9,421	94,686	154,901

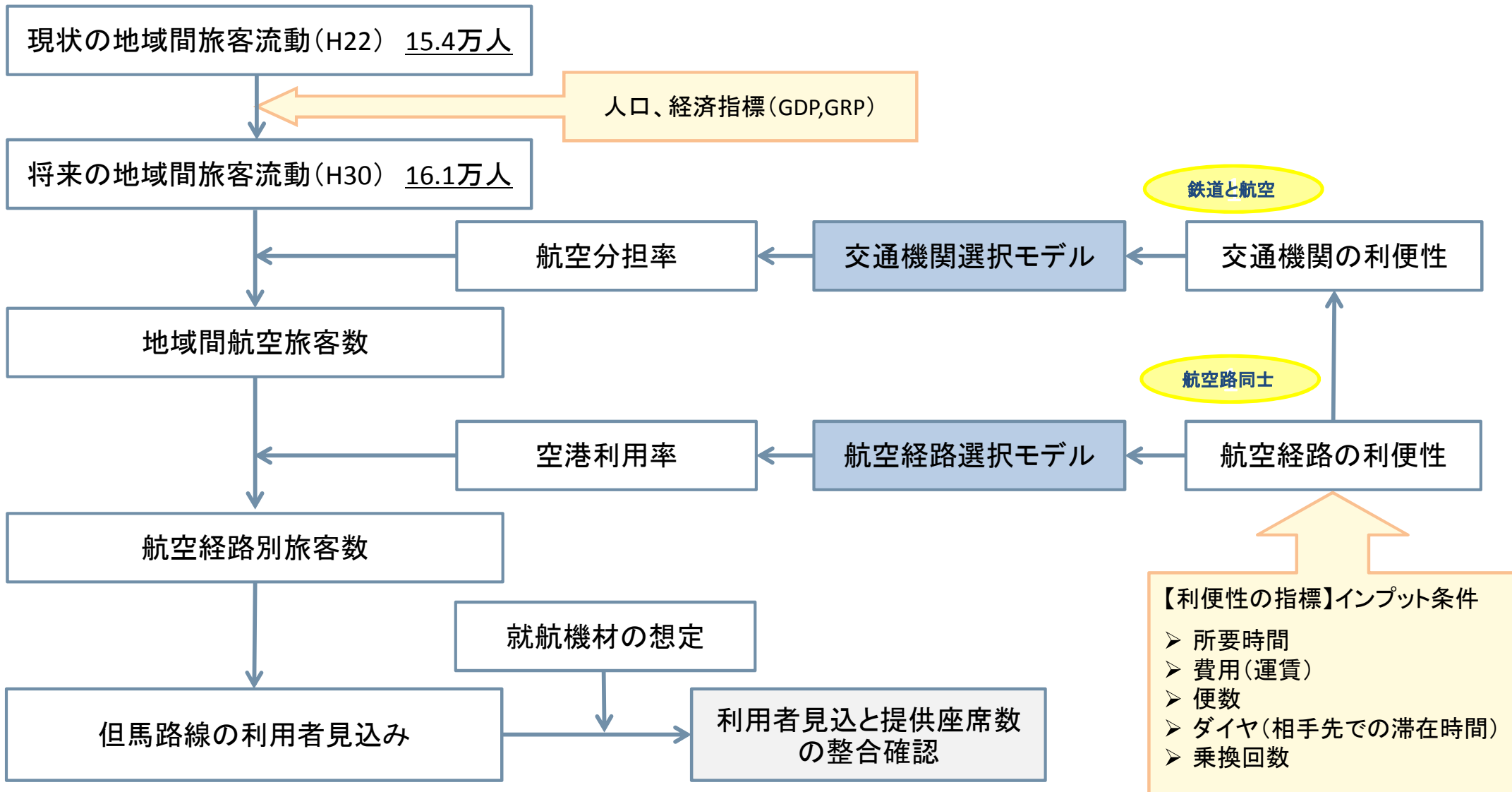
住所地比率

39%

61%

【需要推計】 需要予測モデルによる推計方法

- H22年度全国幹線旅客純流動調査を活用し、交通機関ごとの利便性の指標(所要時間、費用等)に基づき、但馬・京丹後地域における交通利用の実態に即したモデル式を構築。航空経路の選択では乗換回数も変数として適用。
- 現状の実態から構築したモデル式に、将来の条件(例えば、高速道路の開通、新規航空路の開設等)を入力することにより、将来条件を踏まえた航空分担率、空港利用率を算出。



【需要推計】 需要予測モデルによる推計結果

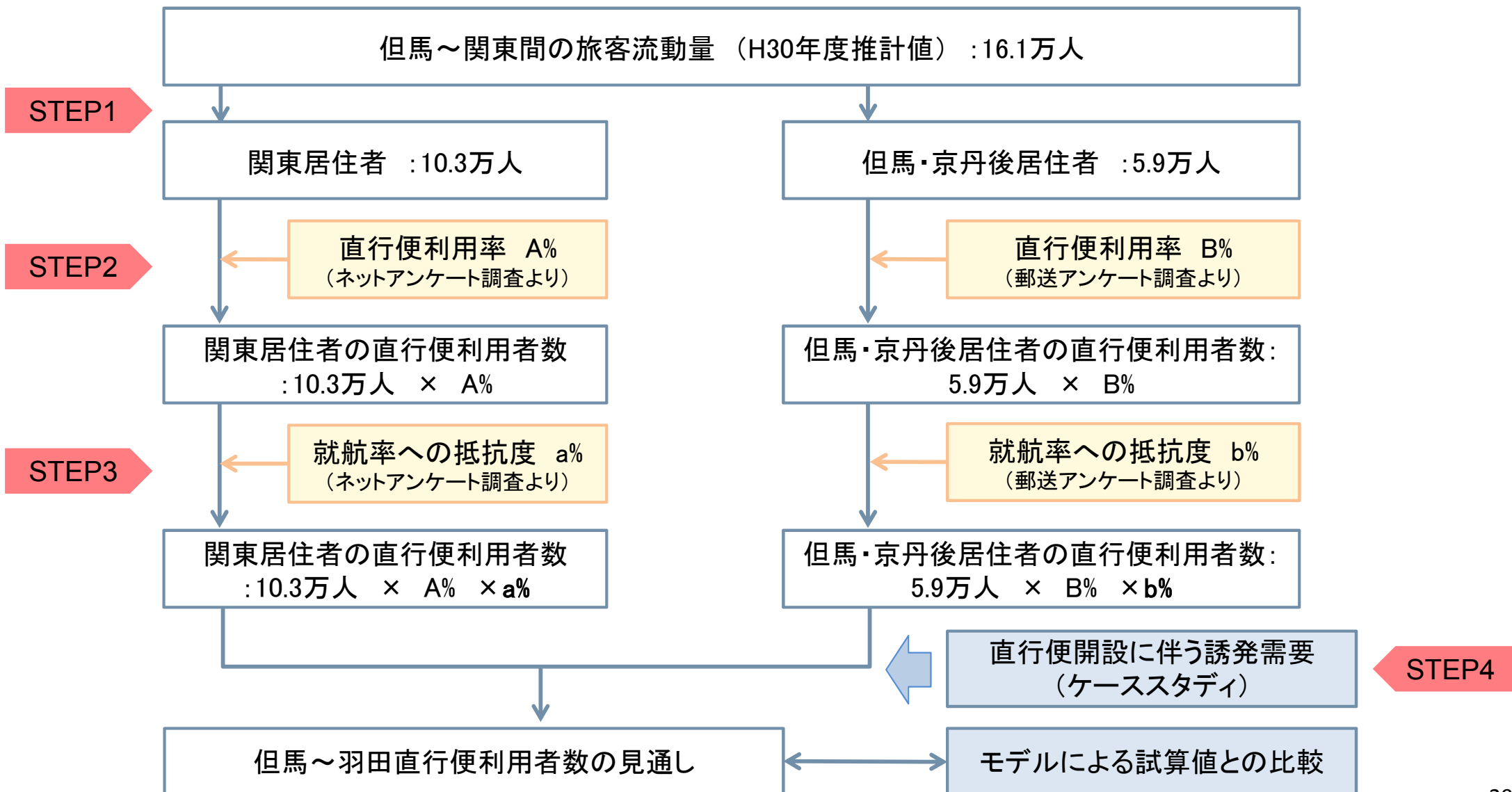
- 羽田直行便が開設すると、但馬空港全体では現状の2.8万人(H22年度)に対して、5.6~6.8万人の需要が見込まれる。
- 羽田便は、4.1~5.1万人の利用者が見込まれるものの、想定運航機材の提供座席数*以上であるため、利用者数が限られる。
*年間提供座席数=50席×365日×2×92%(但馬空港のH21~25年度の平均就航率)=33,580席
- ケース1~3は基地空港のみが変化し、ダイヤの利便性(滞在時間)に応じ、伊丹便、羽田便の利用者が変動。

	現況 (H22)	北近畿豊岡道 豊岡市内まで延伸	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
路線・便数 (便数変化)	伊丹:2便	伊丹:2便	伊丹:2便 羽田:1便 羽田 新設 (+1便)			伊丹:1便 羽田:1便 伊丹 減便 羽田 新設 (±0便 変化なし)	伊丹:1便 羽田:1便 関西:1便 伊丹 減便 羽田 新設 関西 新設 (+1便)
基地空港	伊丹	伊丹	伊丹	但馬	羽田	伊丹	伊丹
需要推計結果 [万人] *小数点以下の処理で 合計が一致しない場合 がある	伊丹:2.8	伊丹:2.7	伊丹:2.1 羽田:4.1	伊丹:1.8 羽田:4.1	伊丹:1.7 羽田:5.1	伊丹:1.4 羽田:4.2	伊丹:1.3 羽田:4.2 関西:0.3 *国際含まず
	計 2.8	計 2.7	計 6.2	計 5.9	計 6.8	計 5.6	計 5.8
搭乗率上限を 設定(70%) [万人] *小数点以下の処理で 合計が一致しない場合 がある	伊丹:2.8	伊丹:2.7	伊丹:2.1 羽田:2.4	伊丹:1.8 羽田:2.4	伊丹:1.7 羽田:2.4	伊丹:1.4 羽田:2.4	伊丹:1.3 羽田:2.4 関西:0.3 *国際含まず
	計 2.8	計 2.7	計 4.5	計 4.2	計 4.1	計 3.8	計 4.0

*羽田便はATR42(50席)で1往復する場合の提供座席数を上回る旅客数が計算上見込まれる。現状の他の羽田便のうち需要が供給を上回っていると思われる路線の搭乗率を参考に、上限値を設定 例)羽田~岩国 68.5%(4便/日)、羽田~奄美 69.6%(1便/日)、羽田~石垣 73.8%(3便/日) これに基づく但馬~羽田便の旅客数の上限値は 50席×70%(搭乗率)×92%(平均就航率:但馬空港H21~25平均)×2×365日 =23,506人

【需要推計】 アンケート調査による推計方法

- [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利用率を算出。
- [STEP3] 直行便の利用意向の顕在化度を反映させるため、但馬空港利用の課題となっている就航率への抵抗度を反映。
- [STEP4] 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。



*小数点以下の処理の関係で合計が一致しない場合がある。

【需要推計】 アンケート調査による意向調査

■ 直行便の利用意向に関する設問と選択肢

関東居住者	<p>(過去に訪問経験がある住民に対して調査)</p> <p>現状経路に加えて、羽田空港と但馬空港の間に直行便(飛行機)が1往復開設されたと仮定します。 羽田空港～但馬空港の直行便の利用条件は右図のとおりとします。</p> <p>以前と同じ旅行目的で但馬地域を訪問する場合、過去利用された交通手段に変えて、羽田空港～但馬空港の直行便(飛行機)を利用しますか？</p> <p>【選択肢】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 直行便を利用する 2 直行便をダイヤ次第で利用する 3 以前利用した交通手段を利用する
但馬・京丹後居住者	<p>(過去に訪問経験がある住民に対して調査)</p> <p>但馬空港から羽田空港への直行便(飛行機)が開設されたと仮定します。 但馬空港から羽田空港への直行便(飛行機)開設後、以前と同じ目的で関東方面を訪問する場合に直行便を利用しますか？</p> <p>【選択肢】 関東居住者と同じ</p>

■ 但馬・京丹後居住者への提示条件

	飛行機	飛行機				鉄道
	但馬空港(直行便)*想定	但馬空港(伊丹空港乗継)	伊丹空港	鳥取空港	神戸空港	
所要時間	3時間30分	4時間20分	5時間10分	4時間40分	5時間50分	5時間20分
所要費用	23,000円	23,500円	19,000円	24,500円	17,500円	16,500円
便数	1便/日	2便/日	31便/日	5便/日	9便/日	93本/日

*但馬・京丹後居住者は空港までのアクセス手段は自動車想定。一方、関東居住者は公共交通機関を想定しているため、条件が一致しない。公共交通機関の所要時間には実際のダイヤに基づく待ち時間を含む。

■ 関東居住者への提示資料

鉄道、飛行機の具体的な所要時間、費用を提示し、アンケート調査を実施



主な交通手段	経路	所要時間	費用	1日当たり便数
新幹線	1. 新幹線(東京～京都) + 鉄道・バス・車等	5時間20分	16,500円	93往復
飛行機	2. 飛行機(羽田～伊丹) + 鉄道・バス・車等	5時間30分	18,500円	31往復
飛行機	3. 飛行機(羽田～鳥取) + 鉄道・バス・車等	6時間10分	26,500円	5往復
飛行機	4. 飛行機(羽田～神戸) + 鉄道・バス・車等	6時間40分	18,500円	9往復
飛行機【乗継ぎ】	5. 飛行機(羽田～伊丹～但馬)	3時間50分	23,500円	2往復
飛行機【直行便】	6. 飛行機(羽田～但馬)	3時間20分	23,000円	1往復

※新宿駅、豊岡駅を起終点とした場合の条件。所要時間には待ち時間を含む。航空運賃は割引運賃を利用した場合。※所要時間は10分単位、費用は500円単位で四捨五入。便数は経路1は新幹線のみ、その他は航空路線の便数。

【需要推計】 アンケート調査による意向調査

■ 就航率に対する抵抗感を把握

直行便の利用意向の精度を上げるため、但馬空港の就航率を提示したうえで、利用抵抗感を把握

関東居住者

現状経路に加えて、羽田空港と但馬空港の間に直行便（飛行機）が開設されたと仮定します。

但馬空港は雪や霧の発生に伴い欠航が発生することがあります。

季節的な欠航頻度は以下のとおりですが、羽田空港～但馬空港の直行便（飛行機）を利用することに抵抗感がありますか？

①3～11月（春夏秋） 100回に5回欠航

②12～2月（冬） 100回に20回欠航

季節ごとにお答え下さい。

	とても抵抗感がある	やや抵抗感がある	ほとんど抵抗感がない
①3～11月(春夏秋)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
②12～2月(冬)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

但馬・京丹後居住者

羽田空港と但馬空港の間に直行便（飛行機）が開設されたと仮定します。

但馬空港の季節ごとの平均的な欠航頻度は以下のとおりですが、羽田空港との直行便の利用に抵抗感がありますか？

【「①3～11月（春夏秋）」、「②12～2月（冬）」それぞれについて、1つに○】

①3～11月	100回に5回欠航	1. とても抵抗がある	2. やや抵抗がある	3. ほとんど抵抗がない
②12～2月	100回に20回欠航	1. とても抵抗がある	2. やや抵抗がある	3. ほとんど抵抗がない

【需要推計】 アンケート調査による意向調査(結果)

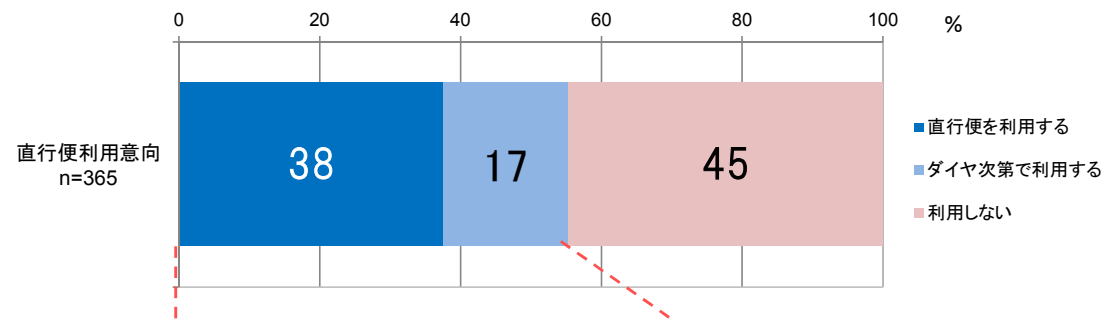
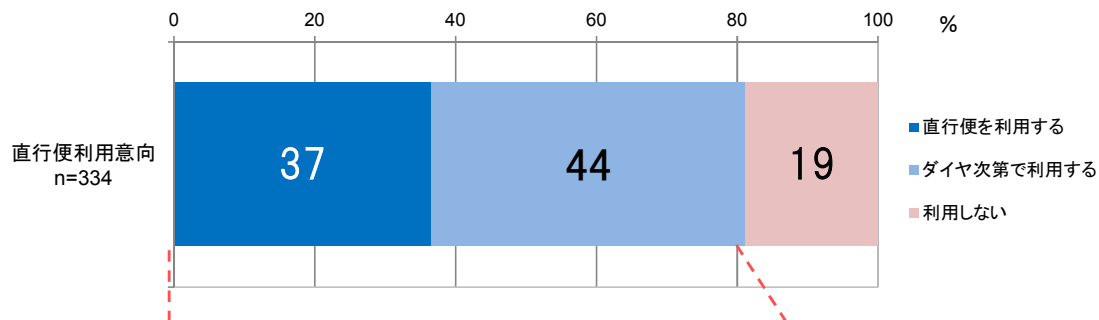
○羽田直行便の利用意向と但馬空港の低い就航率に対する利用抵抗感

- ・「直行便を利用する」と回答した住民は関東居住者で37%、但馬・京丹後居住者で38%である。
- ・関東居住者は「直行便をダイヤ次第で利用する」が44%。一方、但馬・京丹後地域居住者は「利用しない」が45%を占める。
- ・直行便を利用する可能性がある回答者(ダイヤ次第含む)のうち、但馬空港の就航率に対して「ほとんど抵抗感がない」のは、関東居住者で54%、但馬・京丹後居住者で42%。
- ・但馬・京丹後居住者は冬期における利用抵抗感が38%が多い。

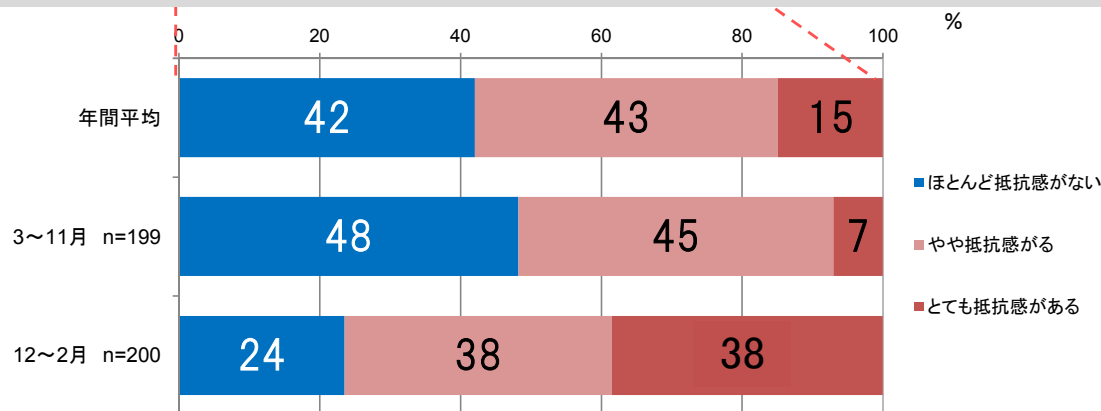
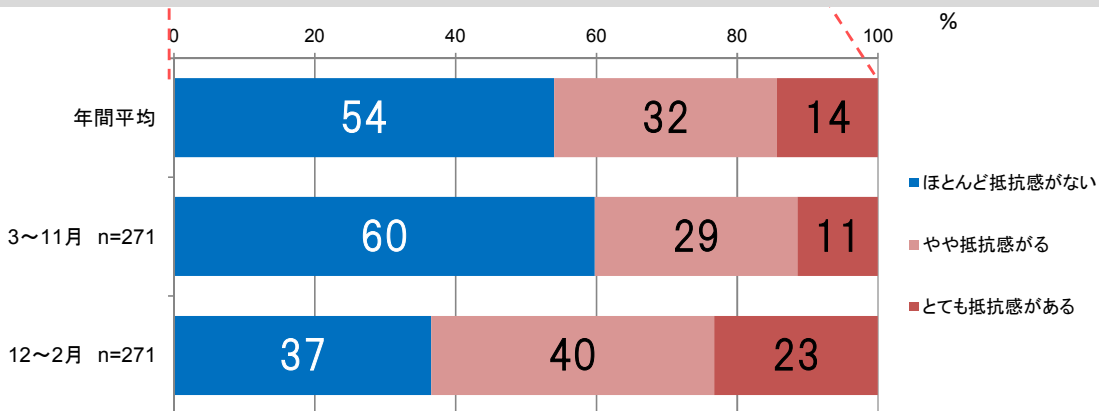
■ 関東居住者

■ 但馬・京丹後居住者

羽田直行便の利用意向



羽田直行便を利用する可能性がある回答者(「直行便を利用する」及び「ダイヤ次第で利用する」)の但馬空港の就航率に対する抵抗感



【需要推計】 アンケート調査による意向調査(誘発需要)

■ 旅行意向・旅行回数の変化

関東居住者	<p>① 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？ 【選択肢】</p> <ol style="list-style-type: none">1. 但馬・京丹後地域以外の方面へ旅行に行きたい2. どちらかという但馬・京丹後地域以外の方面へ旅行に行きたい3. どちらかという但馬・京丹後地域へ旅行に行きたい4. 但馬・京丹後地域へ旅行に行きたい <p>② 現状経路に加えて、羽田空港と但馬空港の間に直行便(飛行機が開設されたと仮定します)。 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？ 【選択肢】 ①と同じ</p> <p>→ ①の選択肢3.及び4.の回答数と ②の選択肢3.及び4.の回答数の増分を誘発率と想定</p>
但馬・京丹後居住者	<p>但馬空港と羽田空港間の航空路の条件がQ13の場合、関東方面への訪問回数は変化しますか？ 【選択肢】</p> <ol style="list-style-type: none">1. 変わらない2. 増加する →(具体的に)現状に比べ年間()回程度増加

■ 宿泊日数の変化(関東居住者のみ)

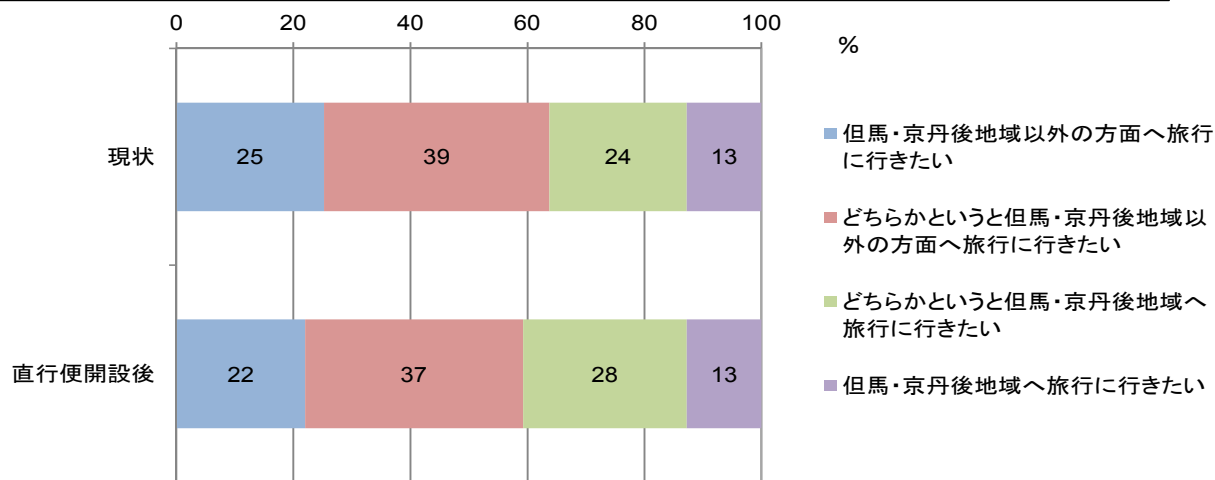
関東居住者	<p>羽田空港～但馬空港の直行便(飛行機)を利用して、以前と同じ旅行目的で但馬・京丹後地域を訪問する場合、 但馬・京丹後地域での宿泊日数は変化しますか？ 想定される宿泊日数をお答え下さい。</p> <p>【選択肢】</p> <ol style="list-style-type: none">1. 以前と同じ2. +1泊3. +2泊4. +3泊5. +4泊6. +5泊以上7. 宿泊日数は減少する
-------	--

【需要推計】 アンケート調査による意向把握(誘発需要)

■ 関東居住者の旅行意向の変化

回答数	現状	直行便開設後
但馬・京丹後地域以外の方面へ旅行に行きたい	101	88
どちらかという但馬・京丹後地域以外の方面へ旅行に行きたい	154	149
どちらかという但馬・京丹後地域へ旅行に行きたい	145 { 94	163 { 112
但馬・京丹後地域へ旅行に行きたい	51	51
合計	400	400

但馬・京丹後地域への旅行意向回答者 145 → 163
 増加比率 1.12



■ 関東居住者の宿泊日数の変化

- 半数以上(約53%)が羽田直行便開設後に宿泊日数が増加すると回答。
- 平均すると現在から+0.72泊増加。

[現在] 1.27泊 → [羽田直行便開設後] 1.98泊

■ 但馬・京丹後居住者の旅行回数の変化

直行便開設後の旅行回数の変化

	変わらない	増加する	合計
回答数	578	126	704
構成比	82%	18%	100%

旅行回数の変化

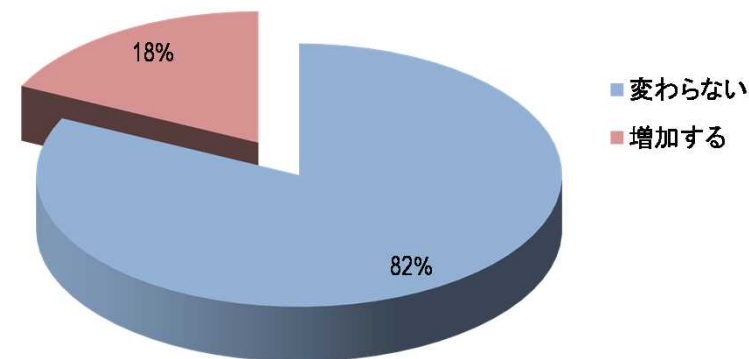
	変わらない	増加する	加重平均値
現状	0.7回	0.9回	0.7回
直行便開設後	0.7回	2.6回	1.0回

自由回答の集計結果

増加比率 1.43

[直行便開設後の旅行回数の変化]
(但馬・京丹後居住者)

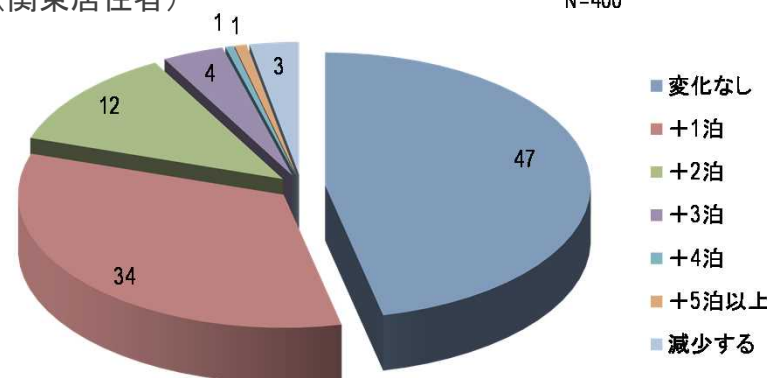
N=704



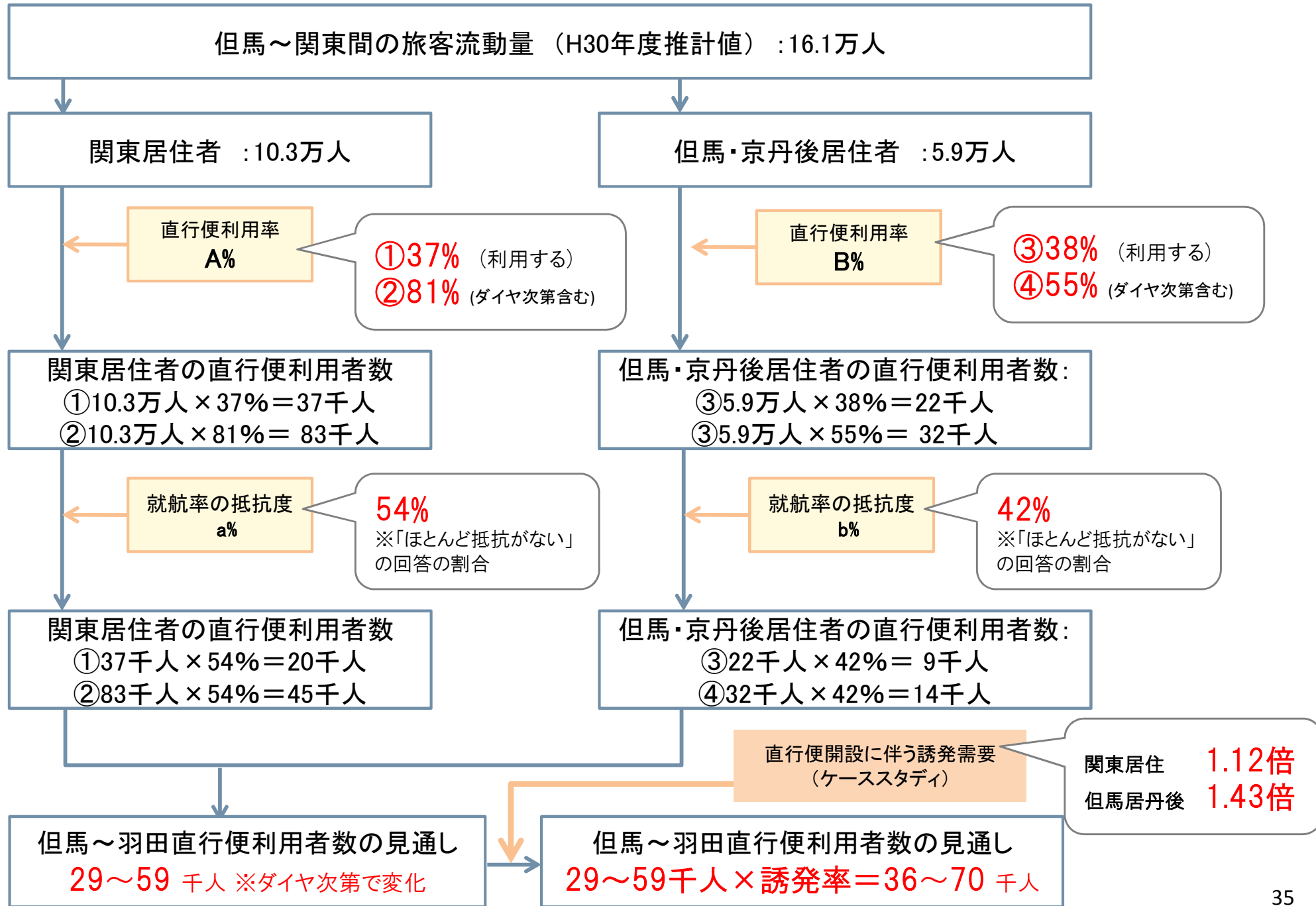
[宿泊日数の変化]

(関東居住者)

N=400



【需要推計】 アンケート調査による推計結果



【需要推計】 鉄道及び他空港からの転換を考慮した推計

※第2回検討会議資料再掲

■ 但馬・京丹後地域と首都圏との航空需要(試算)

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

※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)

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

※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

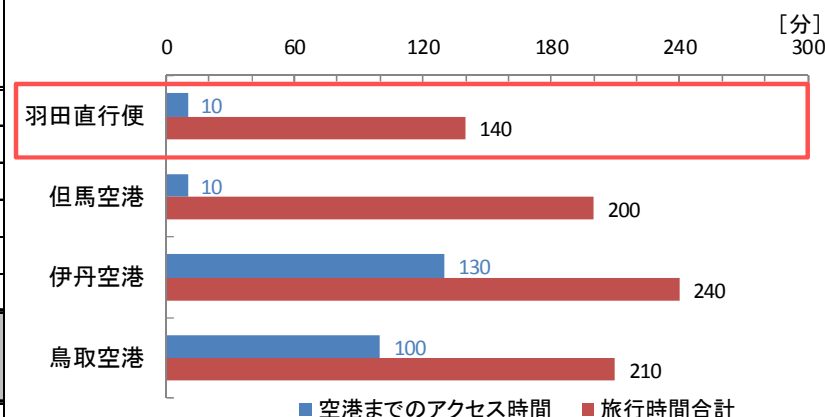
◇但馬・京丹後地域と首都圏の年間旅客流動

(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

◇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



【需要推計】 推計結果のまとめ

■ 羽田直行便利用者数の推計結果 : 2.7~5.9万人の需要が見込まれる

	ケース	路線:便数	基地空港	年間推計需要(万人)					
				2万人	3万人	4万人	5万人	6万人	7万人
国交省需要予測 モデルによる推計	ケース1	伊丹:2便 羽田:1便	伊丹			4.1			
	ケース2		但馬			4.1			
	ケース3		羽田				5.1		
	ケース4	伊丹:1便 羽田:1便	伊丹			4.2			
	ケース5	伊丹:1便 羽田:1便 関空:1便	伊丹			4.2			
アンケート結果から の推計	直行便を利用			2.9					
	直行便を利用+ダイヤ次第で利用						5.9		
鉄道及び他空港 からの転換を考慮 した推計	他空港からの転換を考慮			2.7					
	他空港からの転換を考慮 +鉄道からの転換を考慮						5.6		

【課題と取組み】羽田直行便など

■ 羽田直行便の実現に向けた課題と取組み

課題	■ 運航事業者の確保 但馬空港を発着可能な機材を保有した運航事業者を確保する必要がある。	取組み	羽田直行便の実現に向け、 運航事業者に働きかけを継続 する。
	■ 羽田発着枠の獲得 羽田空港は混雑空港であり、発着枠の獲得が困難。		・地方路線維持のために導入された 政策コンテスト枠(3枠)の獲得を目指す 。 ・次回コンテストに向けた共同提案者(運航事業者)の確保に努める。 ※H27年夏～秋頃にそれまでの取組み等を検証し、継続使用又はコンテストの再実施等が検討される予定
	■ 羽田乗入れが可能な機材による運航 羽田空港の乗入れに必要な計器を搭載していないため、現行のサブ機で羽田空港へ乗入れることはできない。		但馬空港は滑走路長が1,200mと短く、就航機材が限定されるため、機材更新時期、後継機種等について、常に 運航事業者の意向・動向を確認 する。[再掲]
	■ 利用促進による航空利用率の拡大 但馬～首都圏間の年間旅客流動は、15.4万人(H22年度)に上る一方、航空利用率は24%と近隣の類似空港に比べ低い ※航空利用の潜在需要は高い。		・隣接府県と連携した「 広域観光交流圏の形成 」 ・首都圏でのPRを強化 ・ 潜在需要を顕在化 させるための利用促進

■ 関西国際空港とのつながりに向けた課題と取組み

課題	■ 国内需要や但馬～伊丹路線の外国人利用者が少ない 関西国際空港周辺と但馬・京丹後地域の流動は、大阪市と比べると少ない。また、外国人の定期便利利用者数は、年間30人程度。	取組み	・但馬空港の情報を国内外へ発信する。 ・訪日外国人が使用しやすいように、乗継運賃割引の導入について検討する。 ・関西国際空港における路線展開の状況を注視するとともに、 増加するインバウンド(訪日外国人)の動向を注視 する。
	■ 全国との接続路線数が少ない 伊丹空港と比較すると路線数が少なく、現時点では優位性が低い		

4 多面的利用

【多面的利用】 但馬空港周辺の状況



【多面的利用】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

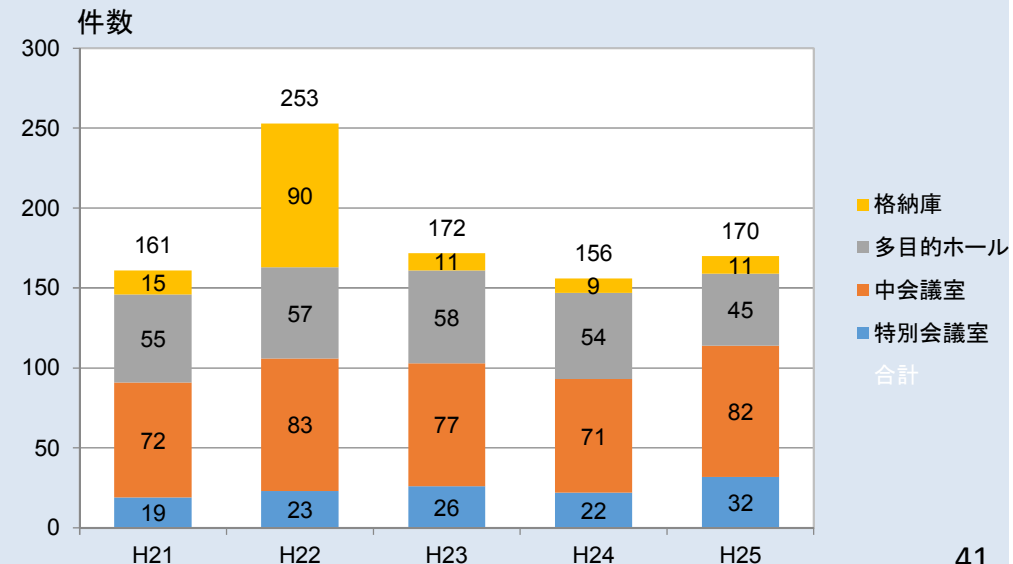


多目的ホールの活用

- 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



【多面的利用】 安全安心の確保

■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・・・823m²(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)



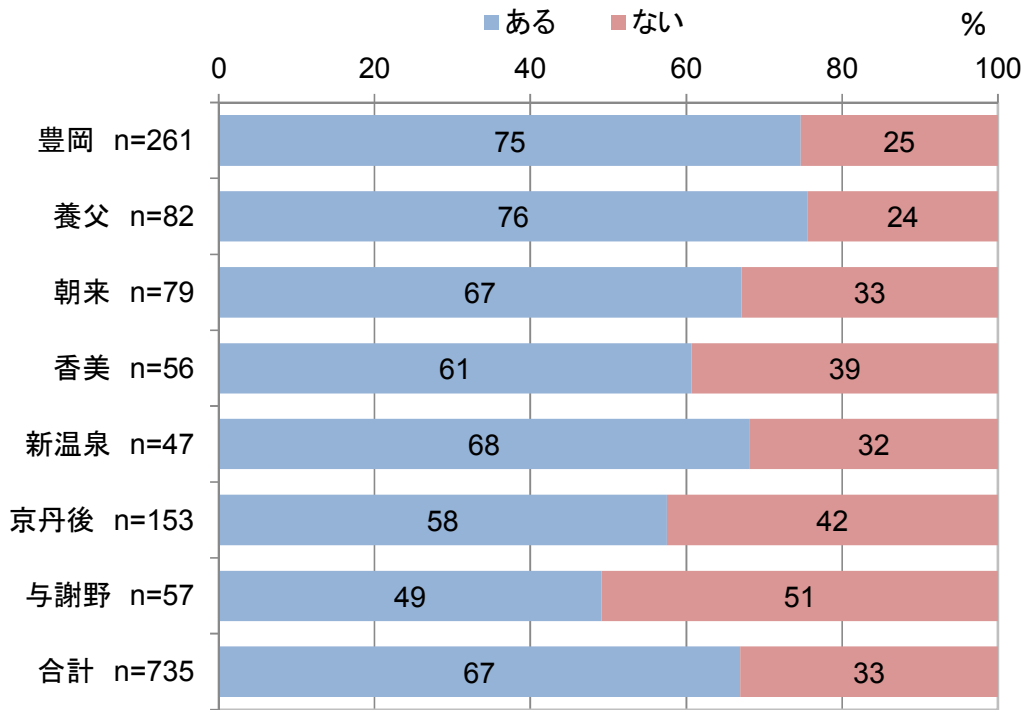
花巻空港SCU(広域搬送拠点臨時医療施設)：花巻空港ヘリコプタースポットに隣接した消防車庫内に開設し、災害派遣医療チームが活動。



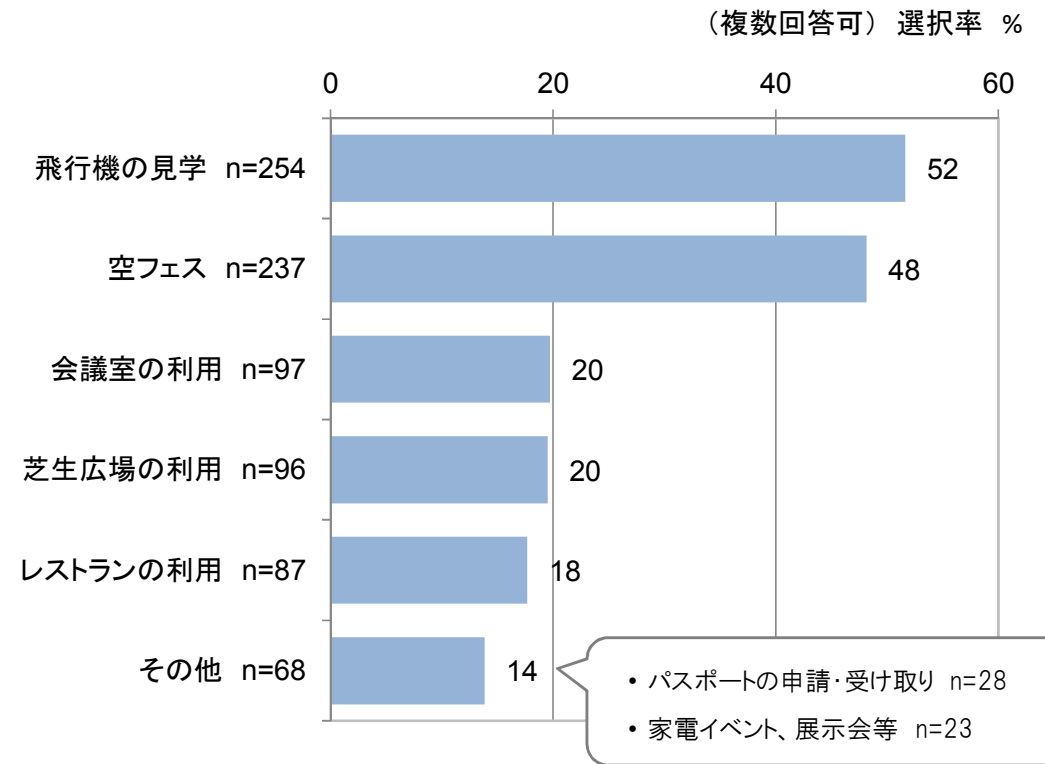
御嶽山の搜索拠点として活用されている長野県の松本空港

【多面的利用】 住民の利用実態・認知度 (アンケート調査結果)

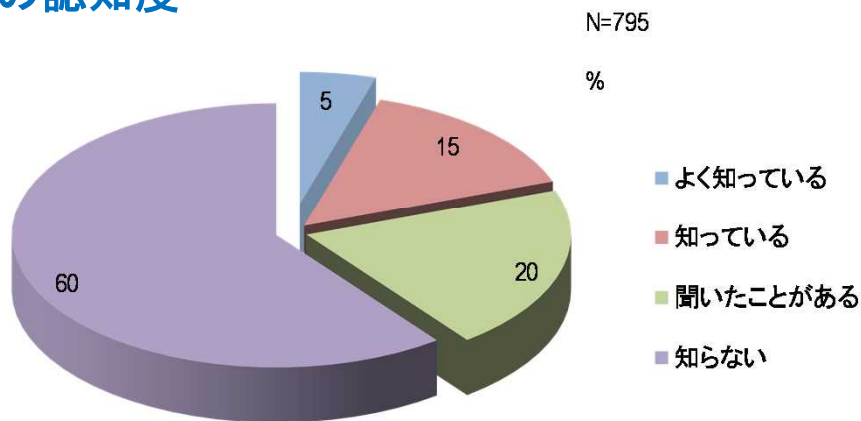
■ 飛行機利用や送迎以外での但馬空港の利用経験



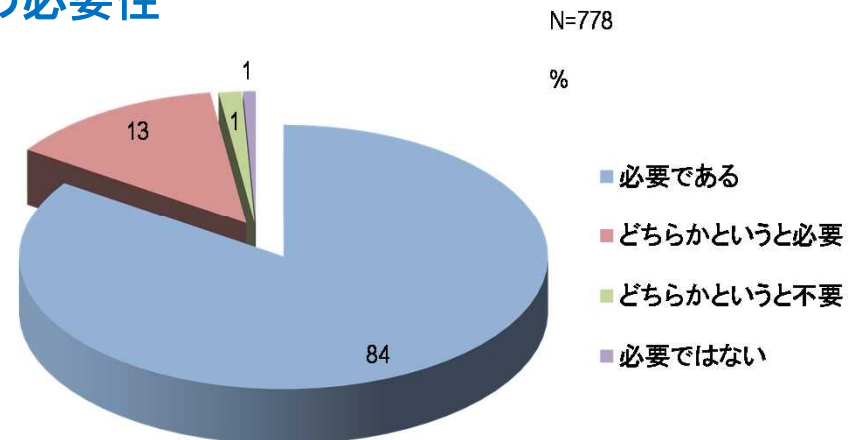
■ 利用目的 ※利用経験がある回答者のみ



■ 災害時の活動拠点、物資の備蓄・集積・搬送拠点の役割の認知度



■ 災害時の活動拠点、物資の備蓄・集積・搬送拠点の役割の必要性



【多面的利用】 旅客ニーズに合った施設提供、賑わい創出の例

■施設のレイアウト・提供するサービスの見直し

- 椅子とテーブルをセットにした配置
 - 飲食、購買しやすい環境
- コンセント、Wifiの提供
 - 待ち時間の有効活用(仕事等)
- 快適なラウンジの提供
 - 他モードとの差別化



秋田空港

■地域住民の利用促進

- 日本各地の物産展、ワゴン販売
- 定期的な催しの開催
- 子供向け施設の提供



快適なラウンジ(茨城空港)



物産展(静岡空港)



子供向け施設(福島空港)

12月21日(日)は 札幌丘珠空港へ

開催場所 札幌丘珠空港ビル2階出発ロビー

第59回産直市

11:30~コンサート終了まで~
オホーツク・網走・女満別 直送

【販売予定商品】 鱈の飯寿司、ほたてステーキ、
長いもだんご、ホタテチップス etc...

ロビーコンサート

12:30~13:00
ピアノ&ボーカルジャズライブ
出演: ヴォーカル 山本陽子 ピアノ 高島諭

13:10~13:45
マリンバ クリスマスコンサート
演奏: マリンバ 田嶋可奈子 ピアノ 文仙和子

第16回札幌丘珠空港寄席

14:00~終了まで
口演:
北海道大学落語研究会

丘珠キッチン
12/21だけの
特別メニューを
ご提供!

スカイショップおがだま
12/21限り今年最後の
5% OFF!
(新聞他一部除外)

札幌丘珠空港へは...

地下鉄東豊線「栄町」駅から	空港連絡バス(北都交通) または 中央バス(-栄21-)で	約5分
地下鉄南北線「麻生」駅から	中央バス(-麻26-)で	約15分
中央バスターミナルから	中央バス(-26-)で	約35分

お問合せ イベント 札幌丘珠空港ビル 011-785-7871
売店 スカイショップおがだま 011-785-5411

出典: 静岡空港シティニュース、秋田空港、福島空港、丘珠空港ホームページ

【多面的利用】 事例(天草空港のマルシェ)

天草空港

市の中心部から約6.0km 10分

- 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。



あまくさまるごと広場
島んもんマルシェ

**11月の天草空港マルシェは
ユカリシャスさんのライブがあるよ!
みんな来てね~!\(^o^)/**

天草空港マルシェ	島んもんマルシェ
開催: 11月9日(日) 9:30~15:30 毎月第2日曜日 ※小雨でも決行します♪	開催: 11月23日(日) 10:00~15:00 毎月第4日曜日 ※小雨でも決行します♪
場所: 天草市五和町城河原1丁目2080-5 (天草空港)	場所: 天草市本渡町広瀬 (大矢崎緑地公園)
駐車場: 第2~第5駐車場(1,200台)	駐車場: 敷地内駐車場
出店者: ※裏面をご覧ください	出店者: ※裏面をご覧ください

ユカリシャスさんライブ
 は、なんと無料ライブです!
 投げ銭ライブになりますので、お気軽にご来場ください!
 CD販売会もありますので、お楽しみに!

**今後も様々なイベントを企画しています!
 ご期待ください!**

※イベント募集※
 音楽や踊りなど発表の場をお探しのみなさまを募集しています。お問合せは実行委員会まで!
 (お問合せ: 0969-22-3443)

◇主催: 島んもんマルシェ実行委員会 ・天草空港利用促進協議会	◇主催: 島んもんマルシェ実行委員会 (お問合せ: 0969-22-3443)
◇後援: 熊本県・天草市・JAあまくさ ・天草エアライン	◇後援: 天草市・JAあまくさ

【多面的利用】 事例(鹿児島空港の足湯)

鹿児島空港

- 平成16年に近隣の温泉地からタンクローリーで運んだ温泉を使用して、空港での足湯イベントを実施(計4回 鹿児島空港ビルデング(株)の取り組み)
- イベントが好評であり、常設を望む意見が多数寄せられたことから、平成17年12月に設置。
- 国内有数の温泉地・鹿児島をPRできる効果的な施設となっている。

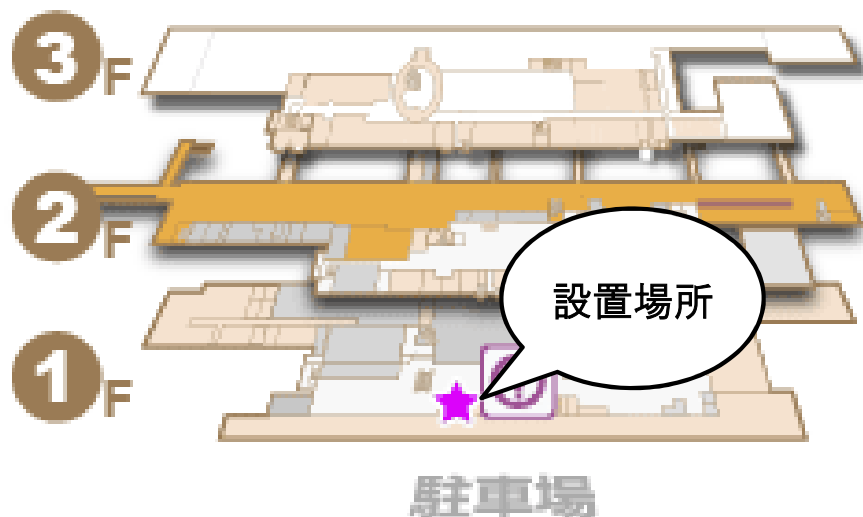
設置場所: 国内線ターミナルビル 1階前面道路

運用時間: 9:00 ~ 19:30

面積: 67.68m²

座席数: 20席

利用料金: 無料



鹿児島のおったかへい
天然温泉足湯をお楽しみください。

鹿児島空港
天然温泉足湯
おやっとさる
Hot spring in Kagoshima Airport

能登空港

- 平成15年の開港に合わせて日本航空学園(高校・専門学校)を誘致。
- 空港施設を利用し、実習教育が行われている。能登空港キャンパスでは、高校生・専門学校生・教職員を合わせ約950名の在籍者数がある。
- 実物教材を使った魅力ある実習教育を行い、航空整備士、航空技術者、パイロット、キャビンアテンダントに必要な技術を学んでいる。

- 能登空港の現金出納ベースの収支は平成23年度の歳入・歳出差額は約2億8000万円であるが、能登空港の開港の経済波及効果は年間41億円と試算されている。
- 経済波及効果のうち、航空学校の誘致に関する消費効果は13億円とされている。

◇能登空港開港による経済波及効果 年間41億円

首都圏観光客や国際チャーター便観光客等による消費効果 12億円

日本航空学園による消費効果 13億円

空港ハンドリング業務や企業進出などによる所得発生効果 5億円

その他空港でのイベント参加者による消費効果 など

資料:石川県

- 国土交通省では能登空港の事例を地域活性化の成功例として事例集にとりまとめている。
- 成功要因として、「空港」という施設の多面的利用を挙げており、行政センターの合築、地域交流拠点としての活用により、地域住民にとっても「自分たちの空港」としての意識醸成に役立っている。

資料:国土交通省 http://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudokeikaku_tk3_000012.html



出典:日本航空高等学校ホームページ

