

コウノトリ但馬空港の利活用方策 (案)

平成27年3月

兵庫県空港政策課

【目次】

1	はじめに	1
2	但馬空港の現状	1
	(1) 定期便の利用状況	
	(2) 定期便以外の利用状況	
	(3) 利用促進の状況	
3	但馬空港を取り巻く環境の変化	2
	(1) 乗継ぎ利用者の増加や外国人旅行客の増加	
	(2) 空港の一体的な運営	
	(3) 高速道路整備の進捗	
4	検討の方向性	2
	(1) 但馬～伊丹路線	
	(2) 新たな路線展開	
	(3) 空港の多面的利用	
5	但馬～伊丹路線継続の意義と活性化方策	3
	(1) 但馬～伊丹路線継続の意義	
	(2) 路線活性化の方策	
6	新たな路線展開の可能性	5
	(1) 但馬～羽田路線	
	(2) 但馬～関西国際空港路線	
7	空港の多面的利用	8

—— 参考 ——

- [資料1] 検討会議における主な意見
- [資料2] 寄せられた主な意見
- [資料3] 但馬空港の利活用検討会議 構成員名簿
- [資料4] 但馬空港の利活用検討会議 開催経緯
- [資料5] 参考資料

1 はじめに

県では、開港 20 年をむかえた但馬空港が、これからも地域の発展に資するよう、学識者や地元関係者等から成る「但馬空港の利活用検討会議（以下、「検討会議」という。）」を設置し、これからの時代に対応した利活用方策を検討することとした。

本案は、これまで 5 回の検討内容及び中間とりまとめ（案）（平成 27 年 2 月公表）に対する県民意見を踏まえとりまとめたものである。

2 但馬空港の現状

(1) 定期便の利用状況

【参考 1、2】

平成 25 年度の利用者数は前年度を大きく上回り過去 2 位に回復（28,726 人）、内約 4 割（11,113 人）は伊丹空港で乗継ぐ但馬空港～羽田空港間の利用者である。

また、平成 27 年 2 月には開港以来の利用者が 50 万人に達した。

利用者へのアンケートによると、利用者の構成は、但馬・京丹後^{※1}居住者が 36%、その他関西居住者が 24%、関東居住者が 34%である。また、利用者の 46%はビジネス目的、28%は観光目的となっている。

(2) 定期便以外の利用状況

スカイスポーツや航空写真撮影等の拠点として、また、大規模災害時における自衛隊の活動拠点や海上保安庁による海難救助の中継拠点として活用されている。

平成 25 年度からは、豊岡市が但馬空港西側広場の一部を活用し、「コウノトリ但馬空港地場ソーラー」による太陽光発電事業を行っている。

(3) 利用促進の状況

但馬空港推進協議会^{※2}（以下、「推進協議会」という。）が中心となり、但馬の魅力を活かした大阪圏・首都圏発の旅行商品の企画、各種キャンペーン活動やイベントの実施、地域在住者等への運賃助成等を行っている。

平成 26 年 9 月には、推進協議会と運航事業者による利用促進に向けた共同提案が国のモデル事業（地方航空路線活性化プログラム^{※3}）に採択され、新規旅客の開拓など更なる利用促進に取り組んでいるところである。

[地方航空路線活性化プログラムの取組み内容（H26 年 11 月～H29 年 3 月）]

①旅行商品の企画・販売（H27 年度から実施）

新たな旅行商品（舞台芸術鑑賞＋宿泊）開発による新規旅客の開拓

②外国人への情報発信（H27 年 2 月から実施）

JAL の外国人向け情報サイトを活用した但馬空港の PR

③機内での観光 PR

ア 地元銘菓の配布（H27 年 1 月から実施）

イ 座席ヘッドカバーを利用した観光案内、企業広告（H27 年度から実施）

ウ キャビンアテンダントによる観光案内（H27 年 1 月から実施）

エ 但馬の魅力をもつ機体ラッピング（H27 年度から実施）

④地域周遊の促進（H26 年 12 月から実施）

空港レンタカー利用者に但馬内 200 以上の観光施設の割引クーポンを提供

⑤欠航代替乗合タクシーの運行（H26 年 11 月から実施）

欠航時（伊丹発便）に、JR 宝塚駅行きの乗合タクシーを運行

※1 但馬地域は、兵庫県豊岡市・養父市・朝来市・香美町・新温泉町。京丹後地域は、京都府京丹後市・与謝野町

※2 地元市町や経済会等 100 団体（H27 年 2 月現在）で構成されており、昭和 58 年に設立

※3 地方航空路線において協議会等が実施する利用促進の新たな取組みについて、効果の検証を行い、全国にそのノウハウを波及させる国の取組み（H26～H28 年度）で但馬～伊丹路線をはじめ 8 路線が選定された。

3 但馬空港を取巻く環境の変化

(1) 乗継ぎ利用者の増加や外国人旅行者の増加

【参考3】

近年、伊丹空港で乗継ぐ但馬・羽田間の利用者が増加しており、平成25年度は年間で1万人を初めて突破した。

また、平成26年の訪日外国人旅行者は1,300万人を突破し、政府ではH32年に「訪日外国人旅行者数2,000万人」の高みを目指している。但馬・京丹後地域においても、城崎温泉での外国人宿泊者数が平成17年831人から平成26年13,877人へと急増するなど地域への外国人旅行者は年々増加している。

(2) 空港の一体的な運営

平成25年7月に民活空港運営法が施行され、民間による空港基本施設の運営が可能となった。県では、効率的・機動的な空港運営を図るため、平成27年1月から但馬空港ターミナル(株)による空港の一体運営を開始したところである。

(3) 高速道路整備の進捗

但馬空港が開港した平成6年度以降、播但連絡自動車道、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道など高速道路の整備が進められている。

北近畿豊岡自動車道が豊岡市内（(仮称)豊岡IC）まで開通すれば、豊岡市役所から伊丹空港間の車での所要時間は、現状と比べ約16分の短縮が図られる。

4 検討の方向性

(1) 但馬～伊丹路線

近年の利用動向や利用環境の変化（北近畿豊岡自動車道の延伸）を踏まえ、但馬～伊丹路線継続の意義を確認するとともに路線活性化の方策を検討

(2) 新たな路線展開

近年増加する伊丹空港で乗継ぐ但馬～羽田空港間の利用者への対応や外国人旅行者の取り込みに効果的な新たな路線展開について可能性を検討

(3) 空港の多面的利用

地域における安全安心の拠点として、また、地域の交流拠点としての空港の利活用方策を検討

5 但馬～伊丹路線継続の意義と活性化方策

- 但馬～伊丹路線は但馬・京丹後地域における高速交通手段として、交流人口を拡大し地域活性化を図る上で今後も重要な役割を担う路線である。
- 伊丹空港と繋がることは、関空・伊丹のコンセッションにより更なる活性化が期待される同空港の賑わいを地域に取込むうえで重要である。
- 但馬・京丹後地域と首都圏との交流ニーズは高いため、空港の利便性や信頼性の向上を図ることにより、但馬～伊丹路線の活性化を図ることができる。

(1) 但馬～伊丹路線継続の意義

① 全国各地とつながる伊丹空港との接続

【参考 4】

但馬～伊丹路線は、伊丹空港を経由して全国 26 空港につながる貴重な高速交通手段である（平成 26 年 10 月現在）。

また、現在手続きが進められている関空・伊丹のコンセッション（民間への運営権譲渡）により、伊丹空港は民間運営会社による最適活用が進み、更なる活性化が期待される。

② 但馬～伊丹路線利用者の定着

【参考 5】

定期利用者へのアンケート結果によると利用者の約 7 割が 1 年に 1 回以上利用し、地域の高速交通手段として利用者が定着している。

③ 地域と首都圏との交流ニーズ

【参考 6】

「全国幹線旅客純流動調査（平成 22 年度）」によると、但馬・京丹後地域と全国各地（関西圏除く）を航空又は鉄道を利用して行き交う人達は約 31.9 万人。このうち、首都圏と行き交う人達は約 15.7 万人（約 5 割）と多い。

④ 定期便（但馬～伊丹路線）がもたらす地域への経済効果

但馬～伊丹路線利用者が但馬・京丹後地域へもたらす経済効果^{※4}は、年間 1.5 億円に上る。

⑤ 北近畿豊岡自動車道延伸による利用者数への影響

北近畿豊岡自動車道の豊岡 IC までの延伸（豊岡市役所から伊丹空港間の車での所要時間が 16 分短縮）が航空利用者数に与える影響は、過去の実績から軽微と想定される。

[北近畿豊岡自動車道の延伸による影響（実績）]

但馬～伊丹路線利用者数は、春日～和田山 IC 供用直後に減少したが、1 年後には元に戻っている。

	H16年度	H19年度	H20年度
北近畿 開通区間	—	春日～和田山IC	—
車での所要時間 (豊岡市役所～伊丹空港)	152分	139(▲13)分	139分
但馬～伊丹路線利用実績	2.74万人	2.59(▲0.15)万人	2.92(+0.33)万人

・H18 年 7 月：春日～和田山 IC 開通

・車での所要時間は最短時間を計上（H16 年度は播但連絡自動車道・中国自動車道経由、H19 年度以降は北近畿豊岡自動車道・舞鶴若狭自動車道・中国自動車道経由）

※国交省需要推計モデルやアンケート結果では、▲0.16 万人～▲0.27 万人の減少が推定されるが、過去の実績から一時的な減少と見込まれる。

^{※4} 但馬・伊丹路線利用者のうち但馬来訪者が但馬地域で消費する宿泊・食事等費用を設定し、「平成 22 年但馬地域内産業連関表・雇用表（平成 26 年 10 月 兵庫県）」を使用して算出

(2) 路線活性化の方策

【参考 7、8】

路線活性化には、利用者の増加を目指し、利便性・信頼性の向上や潜在需要の顕在化を図る必要がある。

このためには、伊丹空港を經由して羽田空港を始めとする全国 26 空港とつながっている長所を生かし、既に定着しつつあるビジネス旅客への利便性・信頼性の確保・向上に加え、新規旅客の開拓に向けた空港・路線の PR や新たな旅行商品の開発等が有効である。

➤ 伊丹空港と繋がることによる移動時間短縮

[豊岡市役所～目的地までの所要時間]

目的地	鉄道	飛行機（伊丹経由）
東京（東京都庁）	約 5 時間 50 分	約 4 時間 10 分
福岡（福岡市役所）	約 5 時間 40 分	約 3 時間 40 分

➤ 定着した利用者（定期利用者アンケート）

利用者の 37%が 2 ヶ月に 1 回以上利用しており、そのうち、ビジネス目的が 60%、私用目的が 20%であり個人利用が中心となっている。

➤ 但馬－伊丹路線を利用したことがない理由（但馬・京丹後地域住民アンケート）

- 利用し慣れていない 42%
- 欠航しないか不安 27%

① 利便性の向上に向けた取組み

- (ア) 利用しやすい運航ダイヤの設定
 - ・ 目的地での滞在時間の確保
 - ・ 乗継ぎ利便性の向上
- (イ) 輸送力の強化
 - ・ 但馬～伊丹路線の増便（繁忙期の社会実験）
 - ・ 運航機材の大型化
- (ウ) 就航率^{※5}の改善に向けた検討
 - ・ 滑走路の視認性が高まる飛行航路の設定
 - ・ 進入灯の設置
 - ・ ILS（計器着陸装置）の導入

② 需要拡大に向けた取組み

- (ア) 京都府・兵庫県・鳥取県における広域観光交流圏の形成
 - ・ 山陰海岸ジオパークエリアや近隣観光資源をネットワーク化
 - ・ 鳥取空港、米子空港と連携し、首都圏や外国人観光客の誘客促進
- (イ) 飛行機を利用した経験がない住民への PR を強化
- (ウ) 羽田空港以外への乗継ぎ利用者の拡大に向けた広報等の実施

^{※5} 「就航率」とは、実際に運航した便数を本来飛ぶ予定だった便数で割った数字。国際民間航空機関（ICAO）では 95%以上の就航率を勧告しているが、但馬空港の H21～24 年度の平均就航率は 92%と本土空港では下から 2 番目に低い

6 新たな路線展開の可能性

- 人・もの・情報が集積する首都圏との交流を促進し、但馬・京丹後地域の競争力を強化するには、羽田への路線展開が必要。
- 但馬～羽田路線は、一定の利用と収益が見込まれ実現可能性は高い。
- アジアを中心とした外国人旅行客の取込みによる地域活性化には、関西国際空港への路線展開が有効。

(1) 但馬～羽田路線

①意義

(ア) ビジネスチャンスの拡大

商談機会・商談時間の拡大や情報の速達性による地場産業の成長

(イ) 首都圏や海外からの誘客

首都圏や羽田空港・成田空港入りの外国人観光客の誘客による地域活性化

(ウ) 広域観光交流圏の形成

鳥取空港との連携による山陰海岸ジオパークエリアの周遊性向上

☒ 地域の若手経営者の意見

- ▶ 東京と直接繋がることにより、格段に情報が東京や世界に発信されやすくなる。
- ▶ 交流人口を増やすにしてもそれを支える働き手がいらない。羽田直行便が実現すれば、心理的なハードルが下がって、首都圏への求人活動も可能になるのではないかと。
- ▶ 東京との時間距離が短い地域ほど明らかにビジネスのスピードが速い。但馬に企業を立地・存続させるには、東京との時間距離を縮めないとしんどい部分がある。
- ▶ 羽田直行便が実現することで、海外のお客様（靴販売業者）が東京から豊岡までスムーズに行けるということであれば、（現地の製造現場でより具体的なセールスを行うことができ）海外に販売網が広がるチャンスがある。

☒ 寄せられた住民意見

- ▶ コウノトリ但馬空港は二時間半で東京在住の娘家族と繋がる心の拠り所。羽田直行便が実現すれば、もっと心の拠り所が大きくなるため、羽田直行便の実現を願っている。（豊岡市 女性）
- ▶ 現状の但馬～伊丹路線のみでは、道路網が整備される中、自動車より優位に立つのは不可能に近い。但馬空港の存在が認められるのは羽田直行便のみ。（養父市 男性）

②需要と採算性

- 一定の利用が確保され収益が見込まれる。
- 運航事業者の就航判断※が得られ、羽田発着枠を確保することができれば、但馬～羽田路線の新規就航は実現可能。

※現段階では運航事業者の判断は得られていない。今後、羽田発着枠の確保とともに運航事業者へ具体的に働きかけることが必要。

(ア) 羽田直行便の需要

【参考 9】

羽田直行便に対し、年間 2.7～5.9 万人の需要が発生する。

[年間需要推計 (H30 年度)]

以下の 3 手法により需要を推計

- a) 鉄道及び他空港からの転換を考慮した推計^{※6} = 2.7～5.6 万人
- b) アンケート結果からの推計^{※7} = 2.9～5.9 万人
- c) 国交省需要予測モデルによる推計^{※8} = 4.1～5.1 万人

(イ) 利用者及び採算性

但馬・羽田両空港に乗入れ可能な機材の制約(定員 50 人)及び直行便 1 便と仮定すると年間利用者は 2.4 万人となる^{※9}。県が但馬～伊丹路線と同様、運航事業者に対し機材を無償貸与すると赤字でない運航が可能である^{※10}。

羽田直行便 1 便の輸送力を越える需要に対しては、利用状況を見極めながら直行便の 2 便化についても検討する必要がある。

[羽田直行便の運航収支 (試算)]

	便数	収入		支出	収支
		利用者	平均運賃		
羽田直行便	1	5.0億円	2.4万人 2.1万円	3.6億円	1.4億円

③実現に向けた課題と取組み

課 題	取組み
(ア) 需要の拡大	①乗継割引制度の導入等による但馬～伊丹路線の利用拡大 (首都圏との航空移動の顕在化)
(イ) 運航事業者の確保	①羽田に乗入れ可能な機材の調達 ②就航判断を促す知見の検討・提供 ・需要及び収支見込み (必要に応じ社会実験を実施)
(ウ) 羽田発着枠の獲得	・効果的な機材運用 ・バランスの取れた整備基地配置 ③政策コンテストへの応募 (運航事業者と共に応募)

※6 但馬・京丹後地域と首都圏間を移動する旅客の内、近隣空港(伊丹・鳥取・神戸)や鉄道利用者の一部が、羽田直行便利用に転換するとして推計(転換率は類似空港の鉄道と航空の分担率等を参考に設定)

※7 但馬空港の欠航頻度を提示した上で、「直行便を利用する」、「ダイヤ次第で利用する」と回答した人の割合を、但馬・京丹後地域と首都圏間の年間旅客数に乗じて推計

※8 全国の飛行機、鉄道、自動車等を使用した旅客の動き(実績)をもとに、羽田直行便就航後の運賃、便数、所要時間等から但馬・京丹後地域と首都圏間の鉄道と航空の分担率、羽田直行便の選択率を推計し、これを同地域間の年間旅客数に乗じて算定

※9 羽田空港は混雑空港であり、地方路線が発着枠を獲得することは困難なため 1 便と仮定
年間利用者 = 50 席 × 2 × 365 日 × 92% (但馬空港の平均就航率) × 70% (想定搭乗率) = 23,506 人

※10 兵庫県が独自にダイヤや運航機材等を仮定した上で、平均運賃はプロペラ機で運航する全国 21 路線の距離単価をもとに設定し、支出単価は既存文献(市販)等から標準的な単価を採用し算出した概算額

(2) 但馬～関西国際空港路線

①意義

(ア) インバウンド^{※11}の拡大

急増するアジアを中心とした外国人観光客の誘客による地域活性化

(イ) LCC（格安航空会社）^{※12}との接続

急増する国際及び国内線 LCC 旅客の取込みによる需要拡大

②今後の取組み

【参考 10、12】

関西国際空港は、平成 26 年には、開港以来、国際線の年間利用者が初めて 1,300 万人を突破し、山陰海岸ジオパーク等の観光ルート形成や旅行商品の開発を進めることで但馬・京丹後地域に外国人旅行客を取り込む見込みがある。

城崎温泉への外国人旅行客の旅行手段は、宿泊者アンケートによれば、運賃が安く利便性が高いことから、鉄道利用が約 9 割を占め、飛行機利用は 1%にとどまっている。

このため、路線開設の検討に当たっては、外国人旅行者へのアンケート等により運賃、運航時間等に対するニーズを把握した上で、需要見込みや採算性検討を行い、可能性を判断する必要がある。

➤ 関西国際空港の“強み”

- アジア各都市（特に中国）との国際線ネットワークが充実
（43 都市、うち中国 23 都市） ※ [参考] 成田空港：45 都市、うち中国 16 都市
- 羽田空港、成田空港を経由した欧州、北米とのネットワーク確保
関空～羽田路線：11 便/日・関空～成田路線：8 便/日
- LCC 国内線ネットワークの西日本における拠点空港（11 路線）

☒ 寄せられた住民意見

- 海外のお客様を取り込むための最大のネックは大阪からのアクセスの悪さ。関西国際空港からの直行便ができればアクセスがシンプルになる。便利になった空港を利用して来られる新たなお客様へおもてなしができる日を心待ちにしています。（朝来市 男性）

※11 外国人旅行者を自国へ誘致することを指し、逆に海外旅行をアウトバウンドという

※12 効率的な運営により低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社。H24 年 3 月からピーチ・アビエーションが関空を拠点として、H24 年 7 月からジェットスター・ジャパンが成田を拠点（H24 年 10 月から関空を第二拠点空港化）として運航を開始

7 空港の多面的利用

- 但馬空港は、防災拠点など地域の安全・安心に資する社会基盤である。
- 空港の一体運営の開始を契機とした機動的で柔軟な対応により、空港における賑わいの創出や航空関連の利活用を促進し、空港の更なる活性化が期待できる。

(1) 安全安心の拠点

【参考 11】

但馬空港は平成 16 年の台風 23 号水害等被災により陸路が遮断された際には、被災状況の調査、人員・物資の集積・備蓄等、防災拠点として被災地の早期救援・復旧に不可欠な役割を担った。海難救助の中継機能もあわせ、今後も引続き安全安心の拠点としての機能を堅持する必要がある。

(2) 空港の活性化方策

【参考 13】

平成 27 年 1 月からの但馬空港ターミナル棟による空港の一体運営により機動的で柔軟な対応が可能となり、空港の更なる活性化が期待できる。

①賑わいの創出

[事例]

- ・定期的なイベントの開催（「空の自然教室^{※13}」の拡充や季節イベント等）
- ・展示飛行機（YS-11^{※14}）の常設観覧
- ・芝生広場や備蓄ゾーンでのイベント開催等の周辺用地の有効活用
- ・利用者目線に立ったターミナルビルレイアウトの見直し
- ・情報コーナー「空の駅但馬空港」の設置
- ・空港レストランの認知度向上や活用

②航空関連の利活用促進

空港という特性を活かし、スカイダイビングなど航空事業の利用促進に加え、プライベートジェットの利用、小型航空機の試験飛行場としての活用、パイロット養成学校の誘致等、航空関連の産業や教育・訓練利用の可能性を探ることが必要である。

③空港用地の活用等

今後、但馬空港と北近畿豊岡自動車道豊岡インターチェンジを直結するバイパスが豊岡インターチェンジ開通にあわせ整備される予定であり、高速道路と一体となって空港へのアクセス性が向上する。

空港における空きスペースを有効に活用するため、高速道路とのアクセス利便性を活用した施設誘致や航空物流の可能性を探ることが必要である。

[事例]

- ・流通施設
- ・植物工場（完全人工光型植物工場^{※15}）
- ・付加価値の高い地域特産品の輸送

※13 飛行機や但馬空港を身近に感じてもらうため、推進協議会が主体となって毎年開催。セスナ体験飛行や航空教室、紙飛行機教室、空港施設見学会、子ども制服写真撮影会など様々な催しを実施

※14 第二次世界大戦後に初めて日本のメーカーが開発した国産旅客機であり、平成 11 年 5 月から但馬空港において常設展示を実施。YS-11 は、日本国内の民間定期路線からは退役している

※15 施設内で植物の生育環境（光、温度、湿度、二酸化炭素濃度、養分、水分など）を人工的に制御し、季節や場所に関係なく、野菜等の植物の周年・計画生産が可能な栽培施設を植物工場という。そのうち、太陽光を利用せず、蛍光灯や LED 等の人工光を使用する施設

検討会議における主な意見

1 但馬～伊丹路線の継続

- ①羽田空港が混雑空港であることを考えると、伊丹空港での乗継ぎを前提として、但馬～伊丹路線の利便性を向上させることが重要。例えば、但馬～伊丹路線をもう1便増やすなどの検討が必要。
- ②就航率が低いことが最大の課題。就航率が上がれば、搭乗率も上がる。就航率を改善することが重要。

2 路線展開の可能性

(1) 共通

- ①鳥取空港を競合空港として捉えるだけではなくて、鳥取空港と連携する施策を考えた方が、需要を喚起できる。

(2) 羽田直行便

- ①関東居住者にビジネス目的が多く、関東居住者が但馬地域でできるだけ長い時間滞在できるダイヤがいいのではないかと考えている。羽田直行便のダイヤについて、朝方、羽田空港から但馬空港に来て、夕方に羽田に帰るダイヤとすると、関東の方は非常に利便性が高くなる。
- ②羽田直行便については、その可能性を検討する中で、実現するための課題（効率的な機材回し、基地整備等）の整理が必要。
- ③東京と直接繋がることにより、情報発信という面でとても有効。また、首都圏への求人活動も可能になるのではないかと考えている。交流人口の増加を支える定住人口、働き手を確保しないと高齢化進行に伴い地域活力が衰退する。

(3) 関西国際空港路線

- ①羽田直行便に限らず、他の空港との繋がり可能性も探った方がよい。関西国際空港については、外国人旅行者が増えており、アジア人であれば、羽田空港ではなく関西国際空港に来港することが想定されるため、関西国際空港への路線展開はあり得るのではないかと考えている。
- ②城崎温泉は若い人が増えてきており、東京や北海道から関西圏に来て、城崎に行くにはLCCとの接続が一つのポイントとなる。関西国際空港と結ぶ場合は、国際旅客もさることながら、LCCとの接続についても考慮した方がよい。

3 空港の多面的利用

- ①宮崎空港では、航空大学校の練習機を常設展示し、見学できるようにしており、行列ができています。また、子どもがパイロットの制服を着て写真撮影ができ、2年半の間に約20万人の見学者があった。但馬空港にも飛行機が展示されており、工夫の余地がある。
- ②但馬空港には広い土地があるので、物流の観点から空港の利活用の可能性があるのではないかと考えている。
- ③空港の一体的な運営により、多面的利用が進展するということを記載すべき。せっかくの民営化が人件費を減らすだけにならないように、その民間の組織を活用した運用の仕方というのが非常に重要。

寄せられた主な意見

1 路線展開の可能性

- ①コウノトリ但馬空港は二時間半で東京在住の娘家族と繋がる心の拠り所。羽田直行便が実現すれば、もっと心の拠り所が大きくなるため、羽田直行便の実現を願っている。(豊岡市 女性)
- ②現状の但馬～伊丹路線のみでは、道路網が整備される中、自動車より優位に立つのは不可能に近い。但馬空港の存在が認められるのは羽田直行便のみ。但馬を創生するには、沢山の人を呼び込む方法を持つこと。(養父市 男性)
- ③会社までのアクセスが悪いため関東の取引先の重役に来訪してもらえずビジネスチャンスを逃すことも多く、羽田直行便を実現してほしい。(朝来市 男性)
- ④海外のお客様を取り込むための最大のネックは大阪からのアクセスの悪さ。関西国際空港からの直行便ができればアクセスがシンプルになる。便利になった空港を利用して来られる新たなお客様へおもてなしができる日を心待ちにしています。(朝来市 男性)

2 多面的利用

- ①但馬空港と全国各地を結ぶ情報コーナーをつくり、これを「空の駅但馬空港」としてPRしてはどうか。また、ホームページでも積極的にPRすべき。(香美町 男性)
- ②但馬の旬野菜、魚、肉、カニ等の特産品の販売場所を設置してはどうか。また、但馬の食が空港で食べることができることも重要で、レストランが活性化しつつあるのは悦ばしいことであるが、レストランの位置がわかりにくく、案内看板を充実してほしい(最近近くにレストランがあることを知った)。(豊岡市 女性 他)
- ③レジャー施設をつくるなど、空港を市民が行ってみたい場所にすべき。子どもを連れて遊べることや見学できたり、食事の心配をしないようになれば楽しく利用できる。(豊岡市 男性 他)

3 その他

- ①一度飛行機を使えば楽なことを実感するので、まず一度利用してもらおうようにもっと積極的に広報すべき。但馬空港は伊丹空港経由で東京だけでなく九州、北海道等全国各地と繋がっている “全国どこでもドア” であり、直行便でなくてもかまわない。(香美町 男性)
- ②難しいとは思いますが、あと 200m 滑走路を延伸してはどうか。ジェット発着も可能になり羽田直行便も実現する。(朝来市 男性)

「但馬空港の利活用検討会議」 構成員名簿

1 構成員（五十音順、敬称略） ◎は座長、○は座長代理

○岩見 宣治	東京空港冷暖房(株) 副社長（元 国土交通省大阪航空局長）
上村 敏之	関西学院大学経済学部 教授
柏木 千春	流通科学大学サービス産業学部 教授
神田 武	但馬地域商工会振興協議会 会長
◎黒田 勝彦	(財)関空調査会 理事長（神戸大学名誉教授）
田中 稔	但馬空港ターミナル(株) 代表取締役社長
中貝 宗治	豊岡市長
中山 泰	京丹後市長
西岡 安雄	但馬区長会連合会 会長
ひうら さとる	漫画家
本田 俊介	日本航空(株)国内路線事業本部 国内路線事業部長
宮垣 和生	豊岡商工会議所 会頭

2 特別構成員（五十音順、敬称略） ※地域の若手経営者

一ノ本 達己	(株)マックアース 代表取締役CEO
沖田 真奈美	(株)アウルコーポレーション 副社長
西村 総一郎	(株)西村屋 代表取締役社長
由利 昇三郎	(株)由利 代表取締役社長

「但馬空港の利活用検討会議」 開催経緯

回数	開催日	検討内容
第1回	H26. 8. 26	<ul style="list-style-type: none"> ○現地視察 ○但馬空港の概要・現状 ○検討の視点 ○意見交換
第2回	10. 17	<ul style="list-style-type: none"> ○但馬空港を取り巻く環境の変化 ○地域における空港の役割、 ○路線展開の方向性（現状分析・検討内容） ○空港の多面的利用 ○意見交換
第3回	12. 22	<ul style="list-style-type: none"> ○路線展開の方向性 ○空港の多面的利用 ○中間とりまとめ（案） ○意見交換
第4回	H27. 2. 17	<ul style="list-style-type: none"> ○中間とりまとめ（案） ○特別構成員（地域の若手経営者）との意見交換 ○但馬～伊丹路線の活性化方策 ○欠航時の代替交通手段 ○空港の多面的利用
第5回	3. 17	<ul style="list-style-type: none"> ○利活用方策（案） のとりまとめ ○意見交換

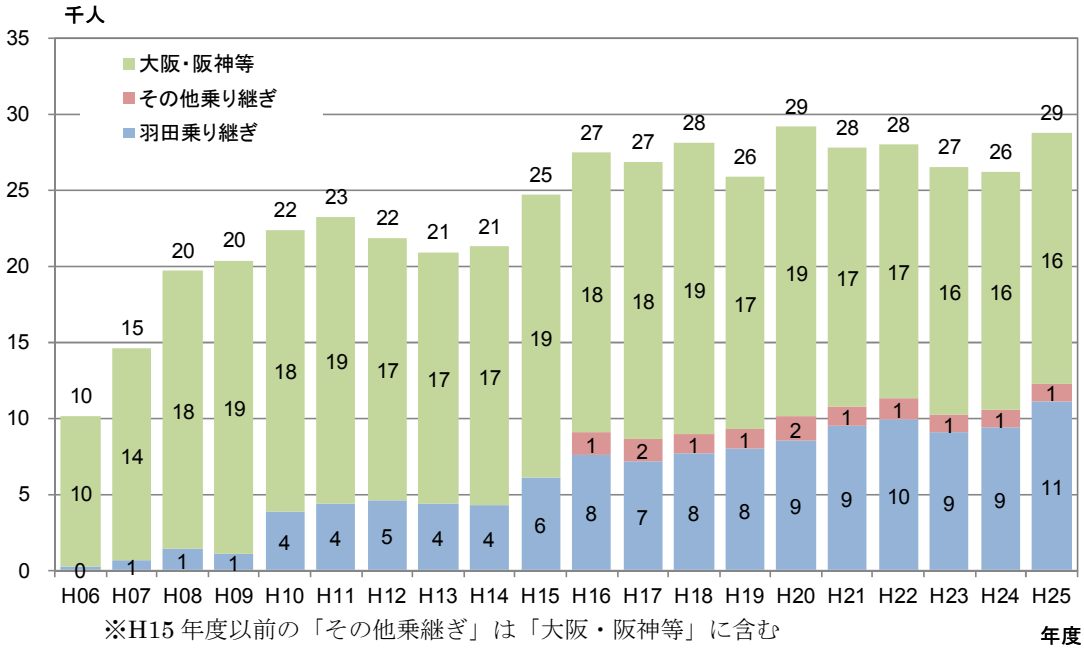
【住民からの意見募集】

- 募集期間： H27. 2. 18～H27. 3. 3
- 内 容： 「中間とりまとめ（案）」について、住民から意見募集を実施
- 意見数： 18人

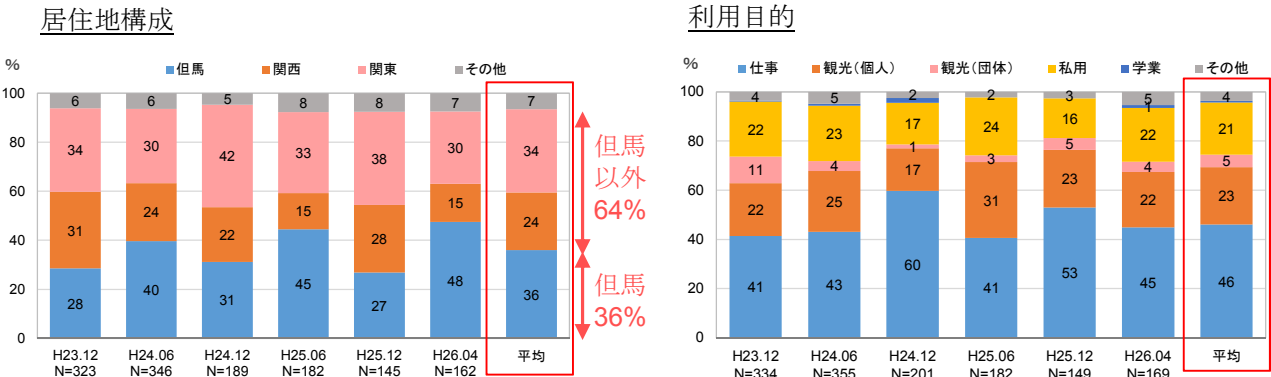
資料 5

参考資料

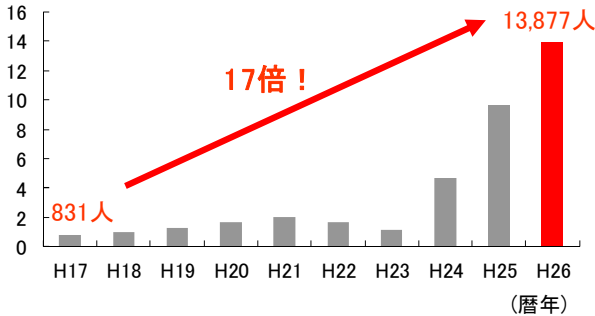
【参考 1】 但馬～伊丹路線の利用者数推移



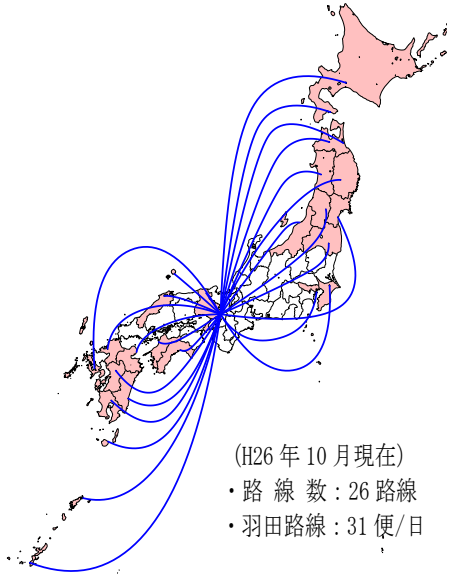
【参考 2】 居住地構成・利用目的 (定期利用者アンケート)



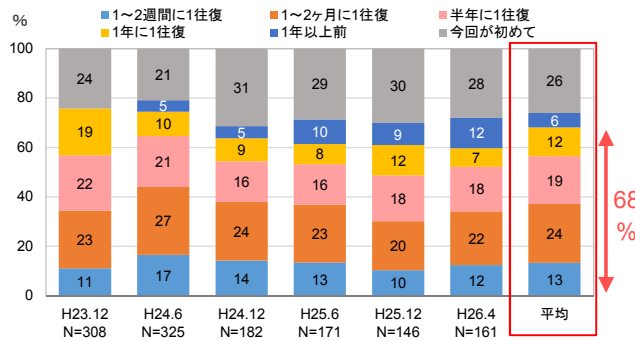
【参考 3】 城崎温泉の外国人宿泊者数



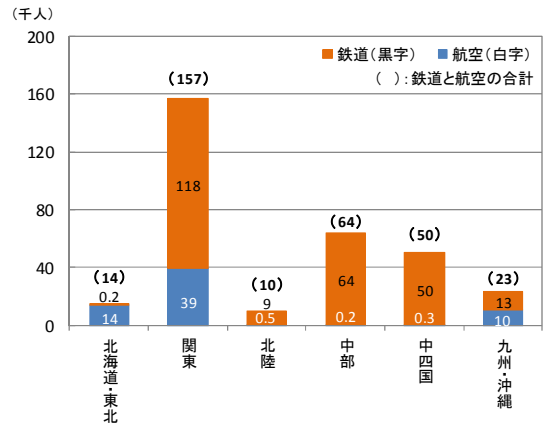
【参考 4】 伊丹空港ネットワーク図



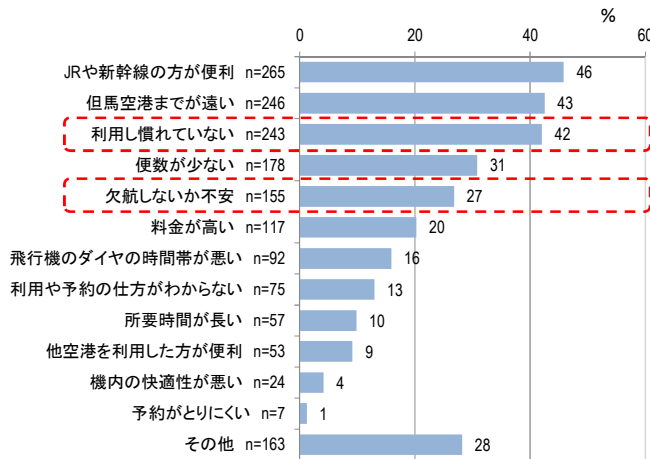
【参考 5】 利用頻度（定期利用者アンケート）



【参考 6】 但馬・京丹後地域と全国の流動量（航空+鉄道）

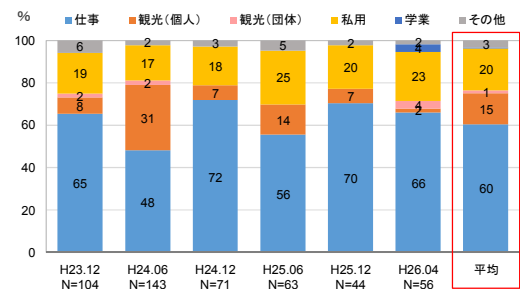


【参考 7】 但馬～伊丹路線を利用したことがない理由（但馬・京丹後居住者アンケート）

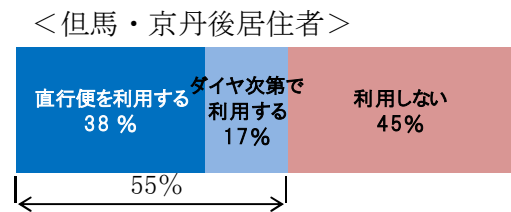
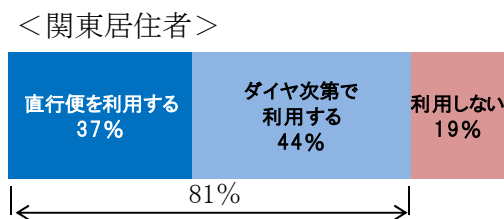


【参考 8】 多頻度利用者の利用目的（定期利用者アンケート）

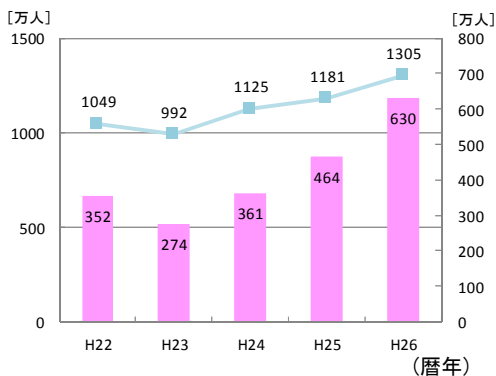
※多頻度利用：1～2ヶ月に1回以上の利用者



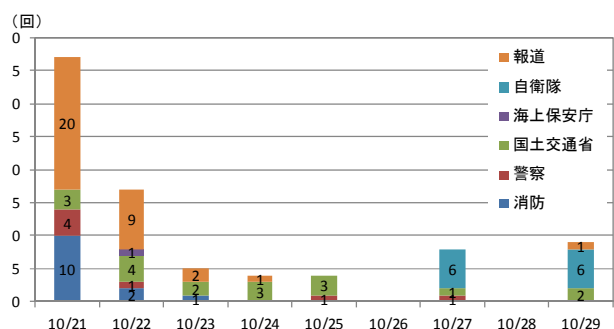
【参考 9】 羽田直行便の利用意向（居住者アンケート）



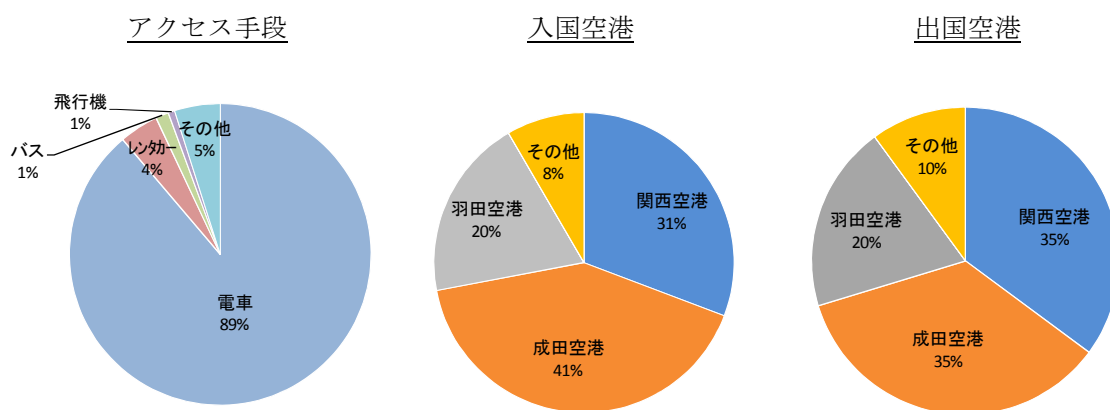
【参考 10】 関西国際空港の旅客数（国際線）



【参考 11】 平成 16 年台風 23 号後の公用機・報道の着陸回数



【参考 12】 城崎温泉の外国人宿泊者の動向（出典：西村屋本館統計H26年2月～H27年1月）



【参考 13】 多面的利用状況（写真）

