

# 但馬空港概要と環境変化等(補足資料)

## 【目次】

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| 1. 但馬空港の概要                        |    |
| ①但馬空港の背後圏                         | 3  |
| ②空港設置経過                           | 4  |
| ③但馬空港で就航可能な機材                     | 5  |
| ④但馬空港の計器着陸装置                      | 6  |
| ⑤TACの経営状況                         | 7  |
| ⑥県補助金の推移                          | 8  |
| 2. 空港・航空分野の環境変化                   |    |
| ①インバウンドの活況                        | 11 |
| ②国際線LCCの動向                        | 12 |
| ③新規路線展開の状況                        | 13 |
| ④地域航空会社によるLLP設立                   | 14 |
| ⑤滑走路延長の検討事例(丘珠空港)                 | 15 |
| ⑥滑走路延長の検討事例(屋久島空港)                | 16 |
| ⑦滑走路延長が利用者増に繋がっていない事例             | 17 |
| ⑧滑走路端安全区域(RESA)対応                 | 18 |
| ⑨GBASの概要                          | 19 |
| ⑩SBASの概要                          | 20 |
| 3. 但馬・京丹後地域の変化                    |    |
| ①但馬地域の観光入数                        | 23 |
| ①世界レベルで注目される特産品                   | 24 |
| ②世界に貢献する地域                        | 25 |
| ③地域の将来像                           | 26 |
| 4. 2025年但馬空港の利活用方策(H27.5)のフォローアップ |    |
| ①利活用検討会議でのとりまとめ                   | 29 |
| ②利便性・信頼性の向上                       | 30 |
| ③需要拡大に向けた取り組み1                    | 31 |
| ④需要拡大に向けた取り組み2                    | 32 |
| ⑤新たな路線展開の可能性1                     | 33 |
| ⑥新たな路線展開の可能性2                     | 34 |
| ⑦空港の多面的利用                         | 35 |
| ⑧賑わいの創出の取り組み1                     | 36 |
| ⑨賑わいの創出の取り組み2                     | 37 |
| ⑩賑わいの創出の取り組み3                     | 38 |
| ⑪開港25周年事業(記念式典、スカイ・ライナー)          | 39 |
| ⑫開港25周年事業(スカイ・ジェット、スカイ・ビター)       | 40 |
| 5. 近隣空港との比較                       | 41 |

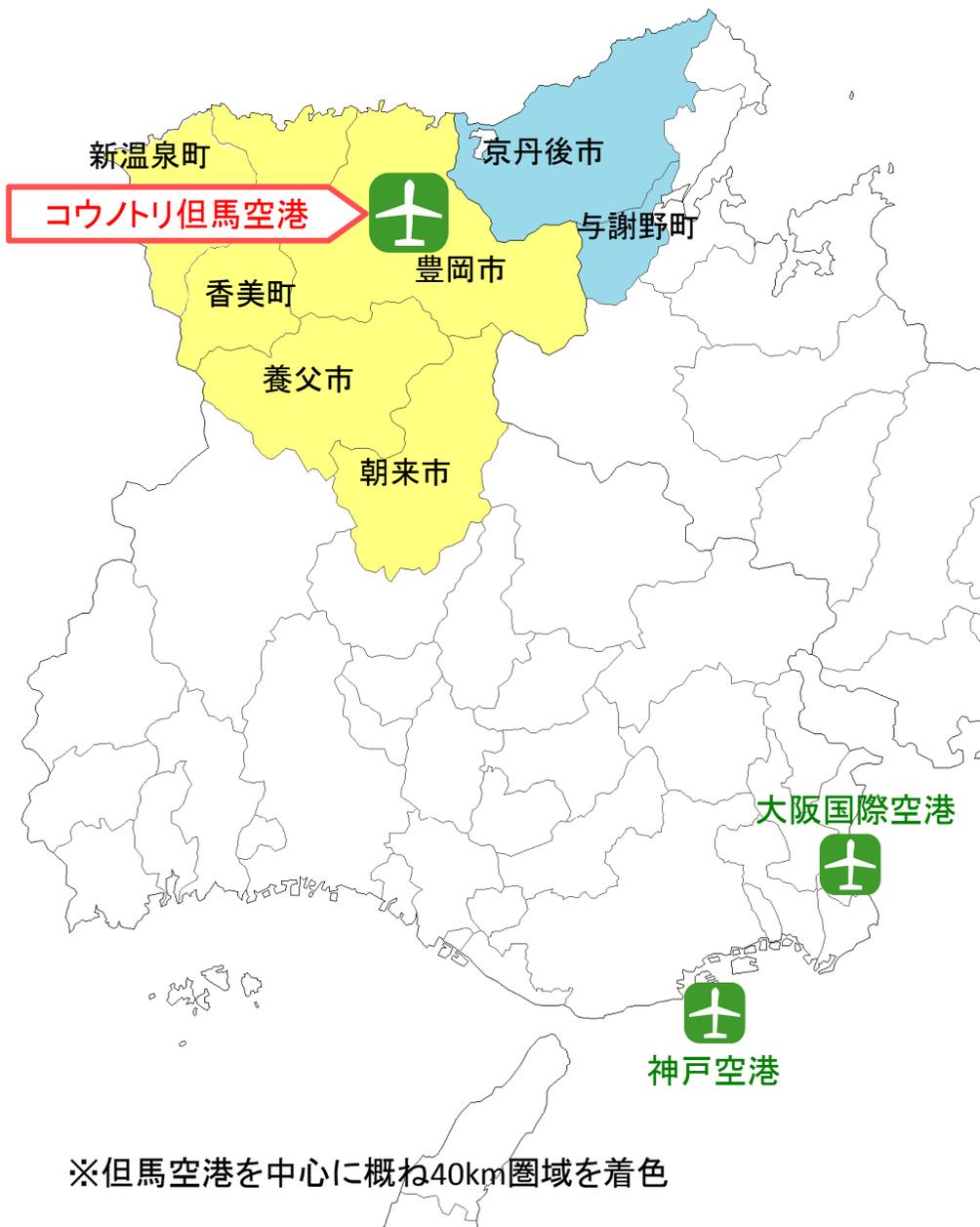


# 1. 但馬空港の概要

# 但馬空港の背後圏

## ■但馬地域＋京都府北部の人口

# 23.6万人



[但馬]

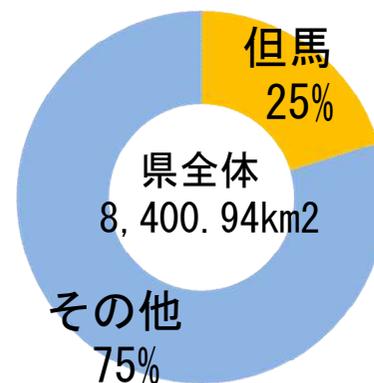
| 市町名  | 人口(万人) |
|------|--------|
| 豊岡市  | 7.9    |
| 養父市  | 2.3    |
| 朝来市  | 3.0    |
| 香美町  | 1.7    |
| 新温泉町 | 1.4    |
| 合計   | 16.3   |

[京都府北部]

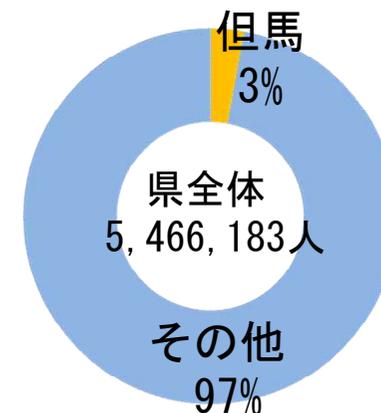
| 市町名  | 人口(万人) |
|------|--------|
| 京丹後市 | 5.3    |
| 与謝野町 | 2.0    |
| 合計   | 7.3    |

(平成30年10月1日人口推計)

①県内面積比率



②県内人口比率



# 空港設置の経過

## 【整備の目的】

- ・但馬地域の高速交通の空白状態を解消し、交通の利便性を高める
- ・但馬地域の地域振興に資するため

| 年月          | 概要  |
|-------------|---|
| 昭和56年 3月    | 兵庫県「21世紀の生活文化社会計画」の中で地域航空システムの導入を決定             |
| 昭和62年 6月    | 空港基本計画を策定                                       |
| 昭和62年 8月    | 現地測量・空港基本設計調査を開始                                |
| 平成 元年 2月    | 設置許可  |
| 平成 2年10月    | 本体用地造成工事着手                                      |
| 平成 6年 5月18日 | 開港 日本エアコミュニティ(株)がサーブ340Bにより定期便の運航開始(但馬－大阪路線:1便) |



但馬空港全景



開港式典(平成6年5月)

# 但馬空港で就航可能な機材

現滑走路長1,200mでは、運航できる機材が限定

1,200m以下

SAAB  
(36名)



ATR42  
(48名)



Q300  
(39名)



1,500m~

ATR72  
(70名)



Q400  
(70名)



スペースジェット  
(70~96名)



1,800~2,000m

ERJ  
(95名)



B737  
(165名)



A320  
(166名)



# 但馬空港の計器着陸装置

## ■ 進入方式別の滑走路の分類

| 対象とする進入方式        |              | 滑走路の分類           |
|------------------|--------------|------------------|
| <u>計器飛行による進入</u> | 精密進入         | 精密進入用滑走路         |
|                  | <u>非精密進入</u> | <u>非精密進入用滑走路</u> |
|                  | 計器飛行によらない進入  | 非計器着陸用滑走路        |

### 【非精密進入用滑走路】

最低降下高(MDH)が75m(250ft)以上の計器進入方式を提供する視覚援助施設及び非視覚援助施設を備えた滑走路

## ■ 但馬空港の無線施設

- ・但馬VOR/DME ※今後廃止し、宮津VOR/DMEで代替予定
- ・LOC/T-DME

# TACの経営状況

## ■ 平成17年以降は、黒字基調を堅持

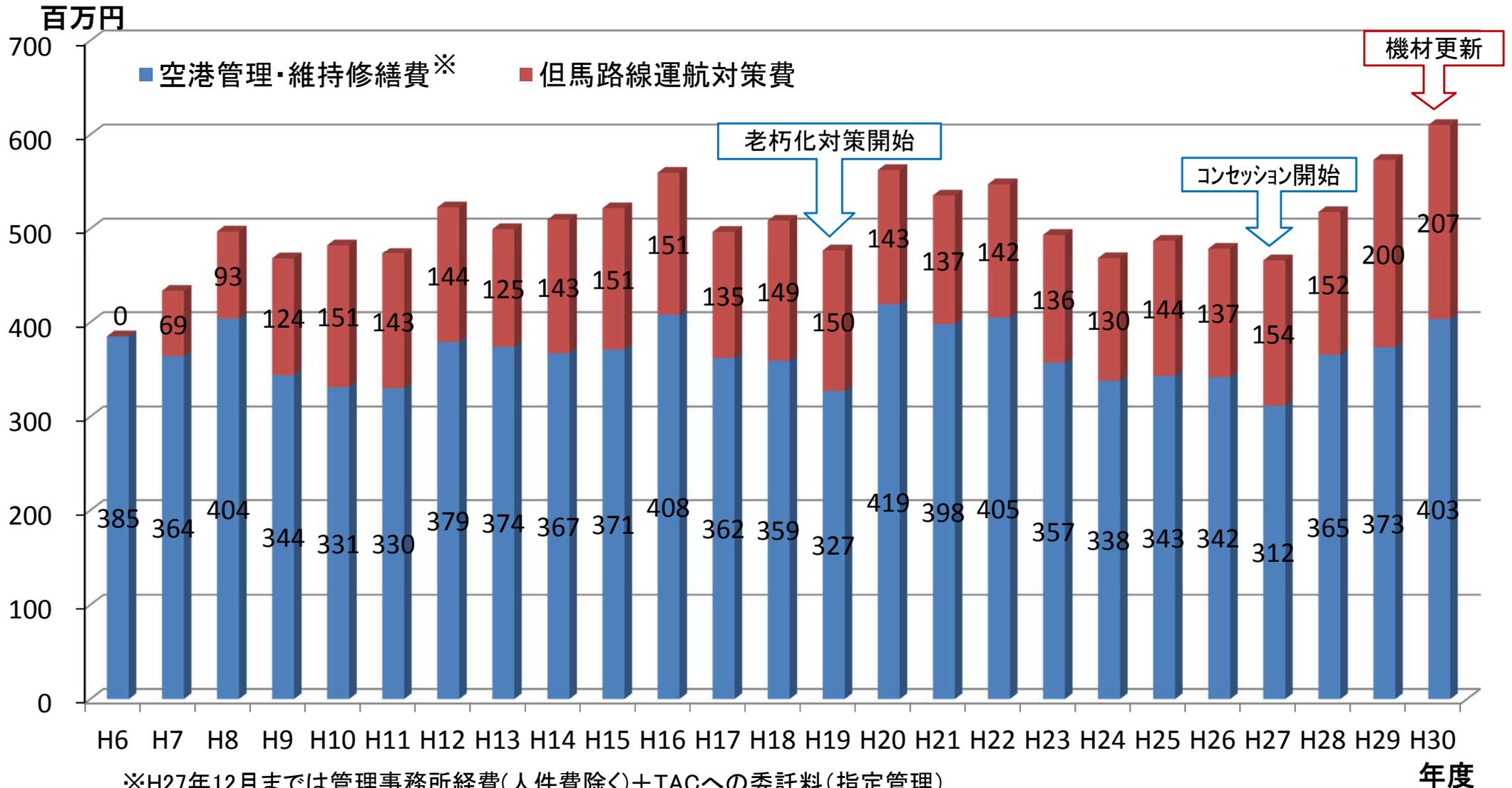
### 損 益 計 算 書

自 平成30年 4月 1日 至 平成31年 3月31日 (単位:千円)

| 科 目              | 金 額     | 参考(計上項目)              |
|------------------|---------|-----------------------|
| 売 上 高            | 538,650 |                       |
| 燃料販売収入           | 17,658  |                       |
| 着陸料・停留料収入        | 1,606   |                       |
| 空港運営収入(県補助金)     | 403,370 |                       |
| 航空機リース収入(H30年度～) | 87,199  | 県補助金(機材購入費)+JACリース料   |
| その他テナント料収入等      | 28,817  | テナント料、物販、受託事業、イベント料 等 |
| 売 上 原 価          | 329,426 | 燃料等仕入、共益費、空港運営、受託事業 等 |
| 売上総利益金額          | 209,224 |                       |
| 販売費及び一般管理費       | 206,827 | 人件費、減価償却費 等           |
| 営業利益金額           | 2,397   |                       |
| 営業外収益            | 20,984  | 県補助金(機材購入にかかる社債補填) 等  |
| 営業外費用            | 20,580  | 社債                    |
| 経常利益金額           | 2,801   |                       |
| 特別利益             | 220,000 | 機材購入にかかる前払金の圧縮記帳によるもの |
| 特別損失             | 220,000 | 機材購入にかかる前払金の圧縮記帳によるもの |
| 税引前当期純利益金額       | 2,801   |                       |
| 法人税、住民税及び事業税     | 1,540   |                       |
| 当期純利益金額          | 1,261   |                       |

# 県補助金の推移

■ 開港から25年を迎え、今後、施設の経年化による維持修繕費増が見込まれる



※H27年12月までは管理事務所経費(人件費除く)+TACへの委託料(指定管理)

H27年1月からはTACへの補助金

※H6およびH28以降の機材更新にかかる費用は未計上

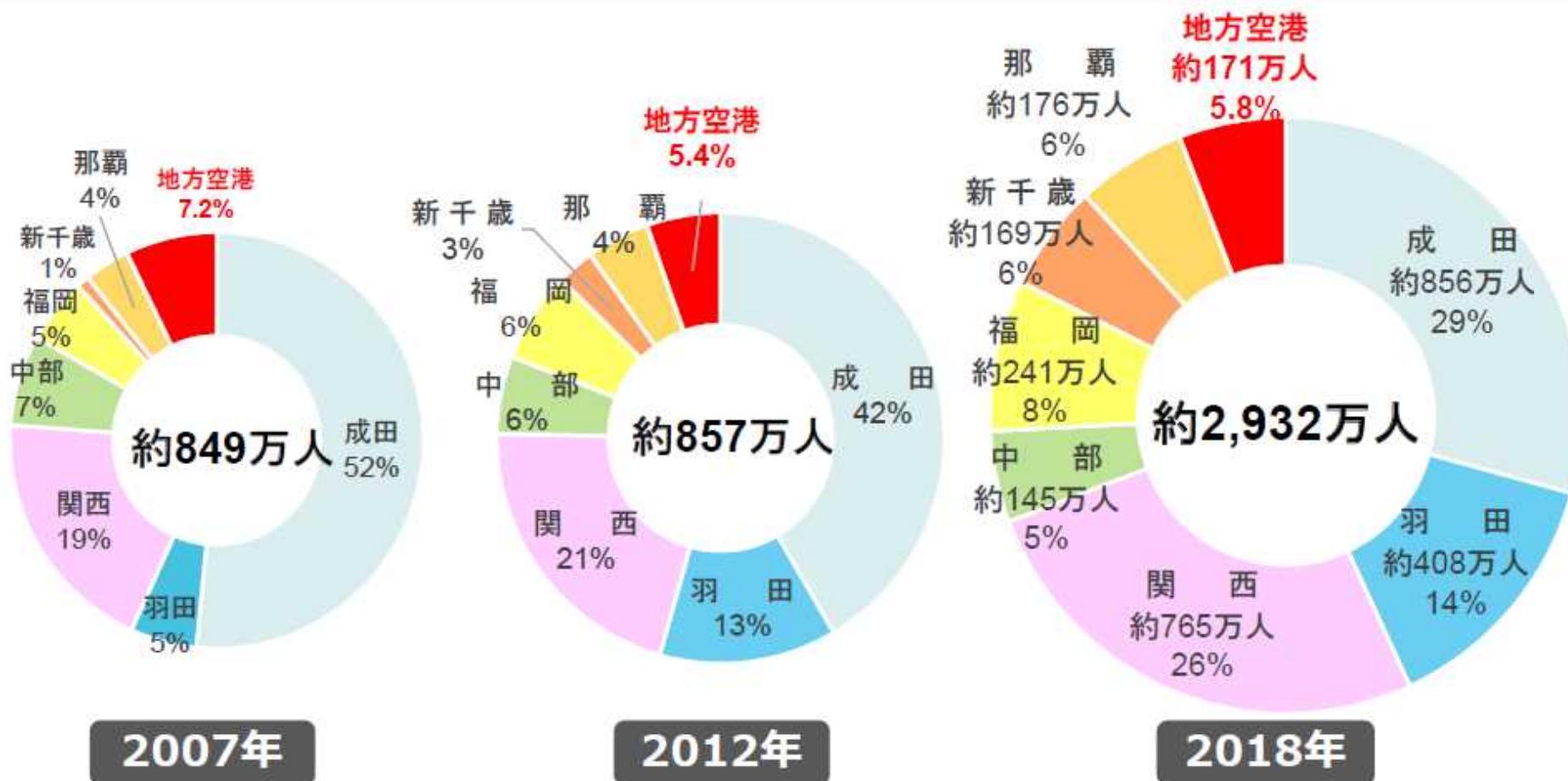


## 2. 空港・航空分野の環境変化

# インバウンドの活況(入国外国人:全空港)

※地方空港＝主要7空港(羽田、成田、関空、中部、新千歳、福岡、那覇)を除く空港

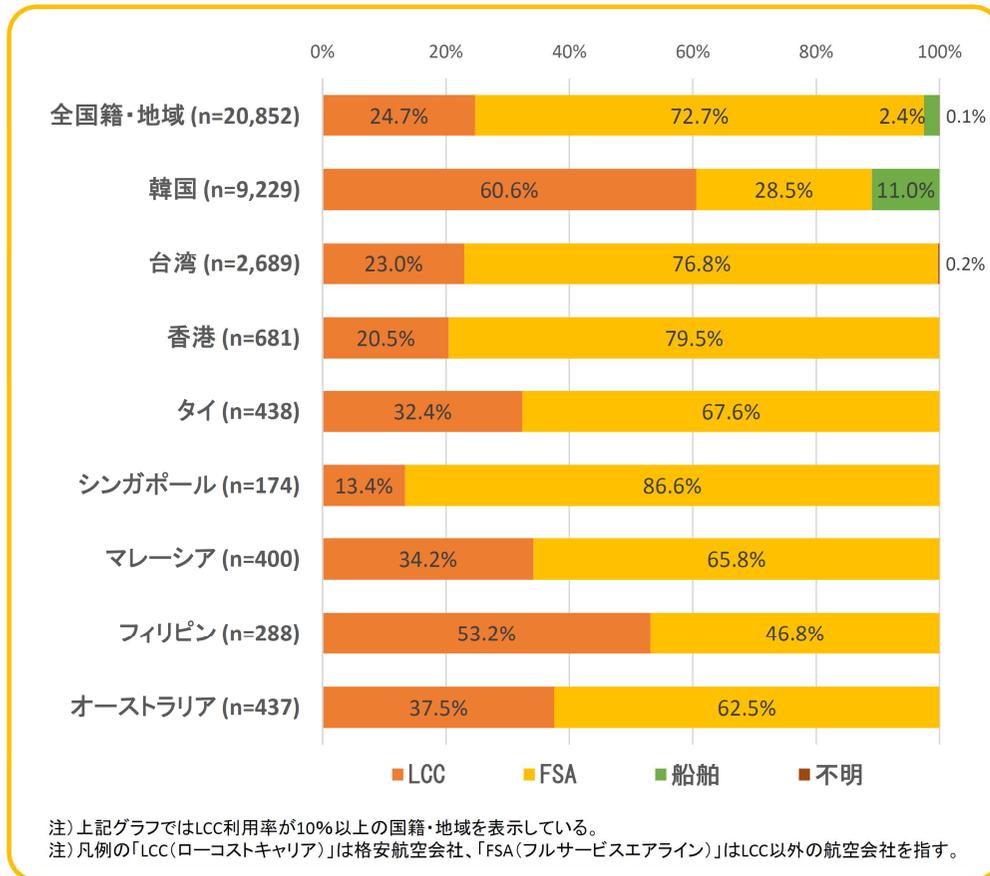
- インバウンド拡大のなか、関西空港をはじめとする首都圏空港以外のシェアが拡大。
- 地方空港のシェアは、インバウンドが拡大するこの10年で、わずかながら低下。



# 国際線LCCの動向

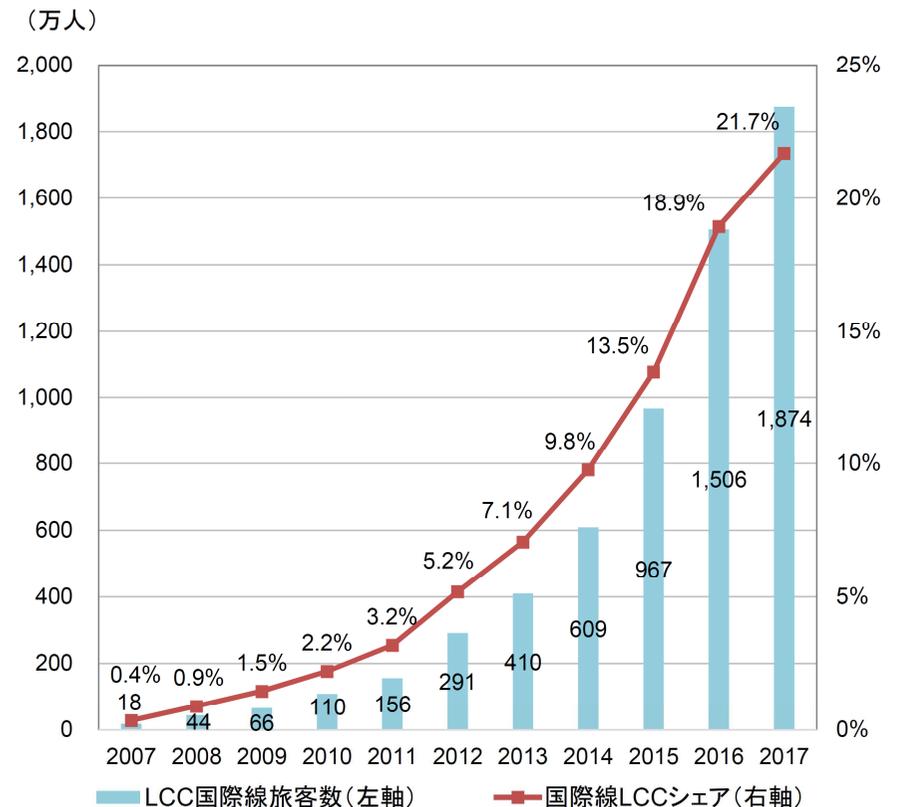
国際線LCCの利用率は東アジアの訪日外国人を中心に高くなっており、国際線におけるLCC旅客数・シェアともに右肩上がりで増加している。  
 国際線LCCは、2019年現在27社日本に就航しており、地方空港では11社の直行便が就航している。(週1便以上を集計)

国籍地域別にみる訪日観光客のLCC利用率(2017年)



出典: 訪日外国人消費動向調査2017年暦年(観光庁)

国際線LCC旅客数推移\*



出典: 我が国におけるLCCの参入促進(国土交通省航空局) 12

# 新規路線展開の状況

## 【近年就航(再開含む)した地方空港間路線】

- 神戸空港(SKY)

茨城路線(神戸－水戸間移動)

陸路:4時間43分、19,000円

→空路:4時間22分、15,800円

- 名古屋空港(FDA)

花巻路線(名古屋－盛岡間移動)

陸路:4時間21分、23,230円

→空路:3時間34分、36,330円

青森路線(名古屋－青森間移動)

陸路:5時間33分、25,670円→空路:4時間49分、42,910円

出雲路線(名古屋－松江間移動)

陸路:4時間32分、15,390円→空路:3時間8分、25,850円

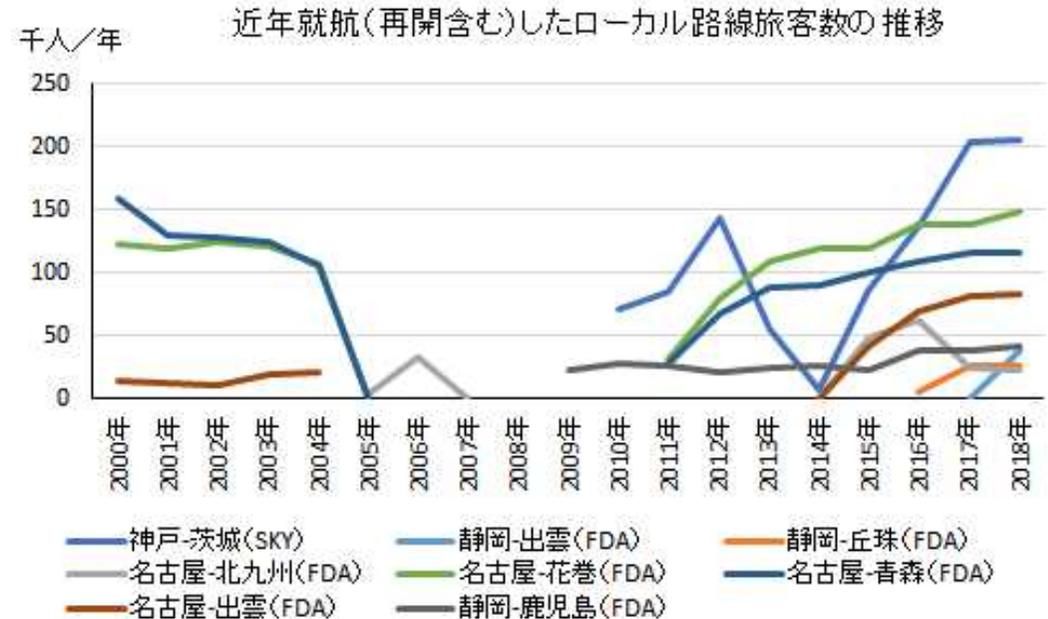
- 静岡空港(FDA)

出雲路線(静岡－松江間移動)

陸路:6時間22分、17,940円→空路:3時間43分、32,450円

鹿児島路線(静岡－鹿児島間移動)

陸路:6時間29分、28,110円→空路:5時間28分、41,370円



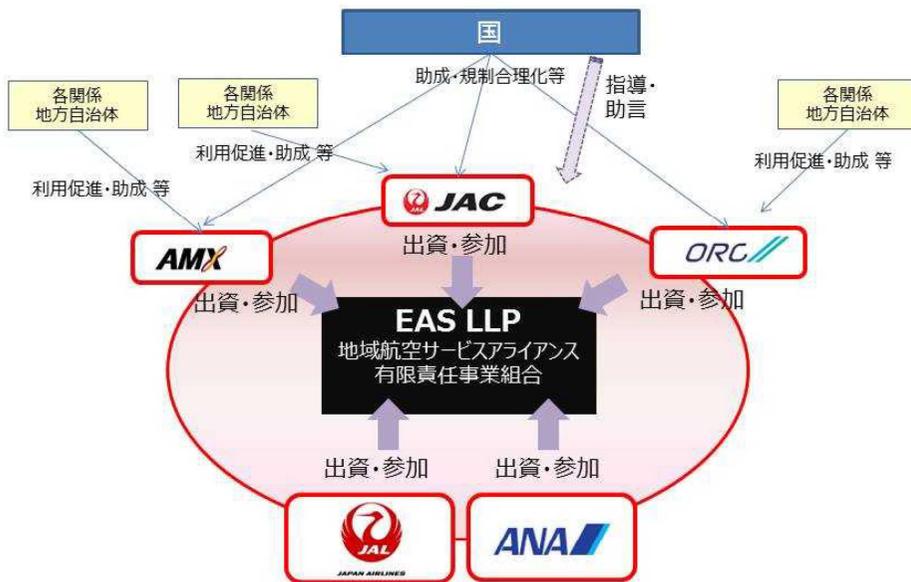
出典: 航空輸送統計年報より整理

# 地域航空会社によるLLP設立

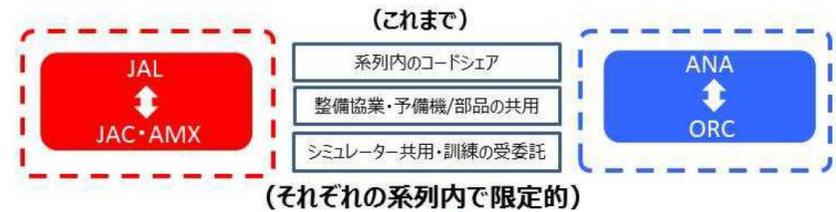
## 【EAS LLP】

離島やそれに準じる地域の生活に重要な役割を果たす路線を接続可能とするために、地域航空会社の経営の独立性は維持しつつ、安全推進体制の確立と安定的な運航確保ならびに効率化を目指したあらゆる協業深化の取り組みを、大手2社の協力を得つつ早期に促進していくことを目的としている。

【EAS LLP の構成イメージ】



【EAS LLP で取り組む施策の体系イメージ】



出典:「地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合」の設立について(国土交通省報道発表資料)

# 滑走路延長の検討事例(丘珠空港)

## ■丘珠空港特有の制約要因

- 丘珠空港は、防衛省が設置・管理する共用空港であること、積雪寒冷地に位置する空港であること、都心部から近い都市型空港であることから、その利活用には複合的に関係する以下の制約がある。これら4項目の調査・検討結果を記す。
  1. リージョナルジェット機やメディカルウイング（患者搬送用の固定翼機）が通年運航できない1,500mという滑走路長の制約
  2. 自衛隊の訓練、地域への騒音、管制上の条件による発着枠の制約
  3. 市街地に隣接していることから地域への騒音による運用時間の制約
  4. 冬期の除雪対応や降雪時の低視程下での着陸対応などの雪による制約

## 【滑走路長の制約】

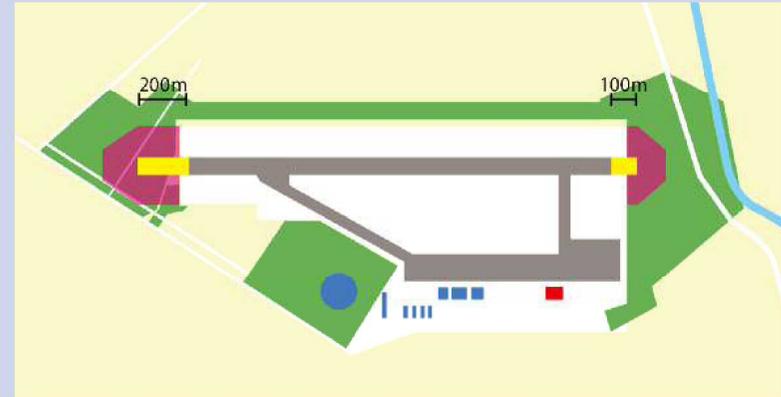
【丘珠空港の条件下での滑走路長と就航可能機種の関係】

| 機 種       | 1,500m | 1,800m | 2,000m |
|-----------|--------|--------|--------|
| SAAB340B  | ○      | ○      | ○      |
| ERJ-170   | ○   ×  | ○      | ○      |
| ERJ-175   | ◇   ×  | ○   ◇  | ○      |
| ATR42-600 | ○      | ○      | ○      |
| DHC8-Q400 | ×      | ○      | ○      |
| B737-800  | ×      | ×      | ◇   ◇  |
| A320-200  | ×      | ○   ×  | ○   ×  |

【凡例】 ○：就航可、◇：重量制限で就航可、×：就航不可、（夏期|冬期）

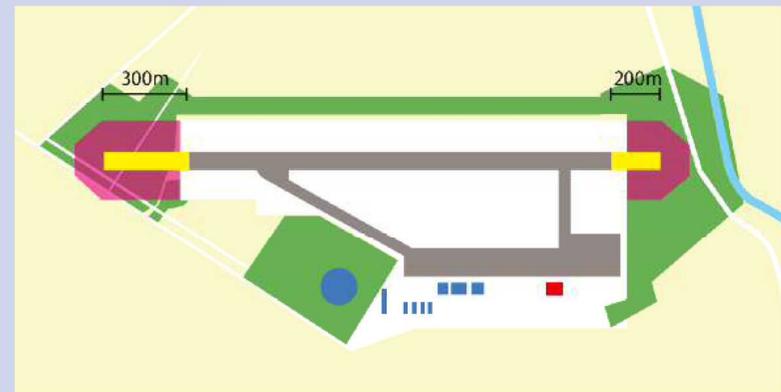
- 滑走路を300m延伸し、1,800mとした場合
  - 両方向（北西・南東）へ振り分けて延伸する場合のみ、大規模な支障物件移転は発生しない。
  - 想定概算事業費は約100億円～400億円。（延伸方向、制限表面抵触物件の対策の考えにより変動する。）
  - DHC8-Q400、ERJ-170/175（ERJ-175は冬期のみ重量制限付き）が通年就航可能となる。

【滑走路長 1,800mの施工範囲図（両方向へ延伸の事例）】



- 滑走路を500m延伸し、2,000mとした場合
  - どの方向へ延伸する場合でも、大規模な支障物件移転が発生する。
  - 想定概算事業費は約250～550億円。（延伸方向、制限表面抵触物件の対策の考えにより変動する。）
  - DHC8-Q400、ERJ-170/175が通年就航可能、B737-800が重量制限付きで通年就航可能となるが、LCC汎用機であるA320-200は通年運航できない。

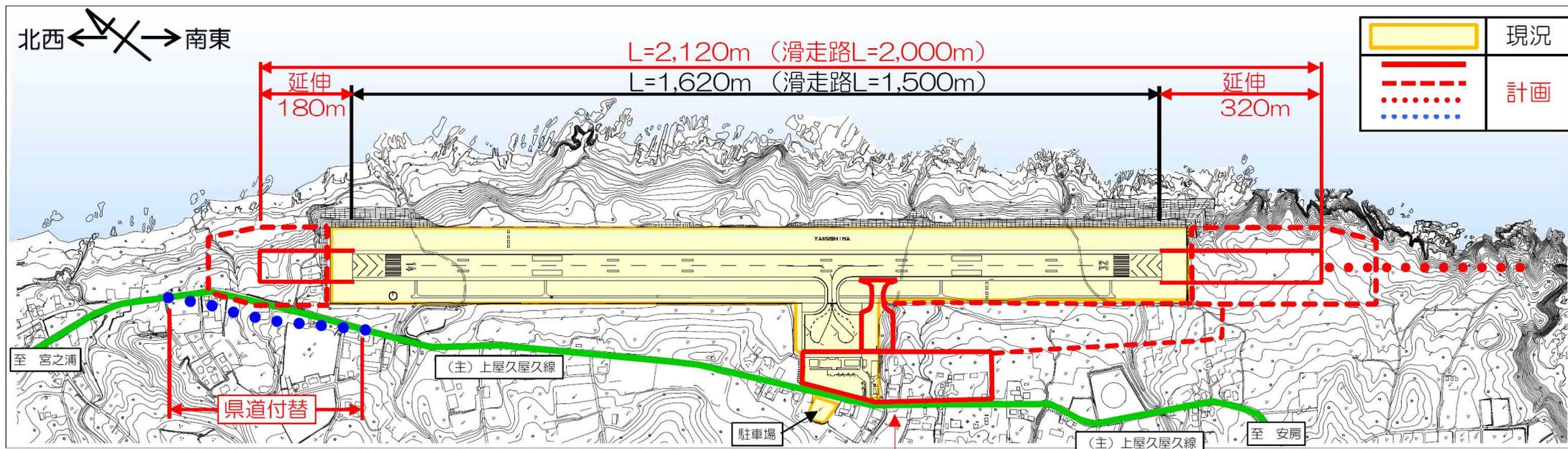
【滑走路長 2,000mの施工範囲図（両方向へ延伸の事例）】



# 滑走路延長の検討事例(屋久島空港)

屋久島には関東から航空機を利用して来島する方が多く、この場合、主に鹿児島空港を経由する必要があります。仮に関東から直接屋久島に乗り入れが可能となれば、利便性が高まり、更なる来島者も期待されます。また、関東と屋久島間の航空機の運航は、一般的にプロペラ機では困難と考えられ、ジェット機によるものと想定されます。

そこでジェット機が離着陸可能な滑走路長2,000mへの延伸を目指しています。



出典:屋久島空港滑走路延伸に係る基本計画案について(鹿児島県土木部港湾空港課/R1)

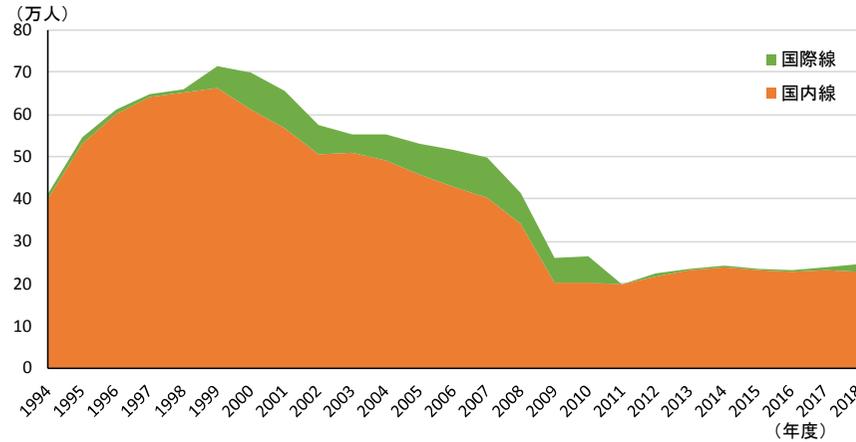
- ・佐賀、山形、庄内等でも国際線就航を目的とした滑走路の延伸検討がされている。(2,000m→2,500m)

# 滑走路延長が利用者増に繋がっていない事例

- 福島空港

1995年に滑走路長2,000mから2,500mへ延伸

→旅客数は延伸後、約70万人まで増加したが、現在では約25万人となっている

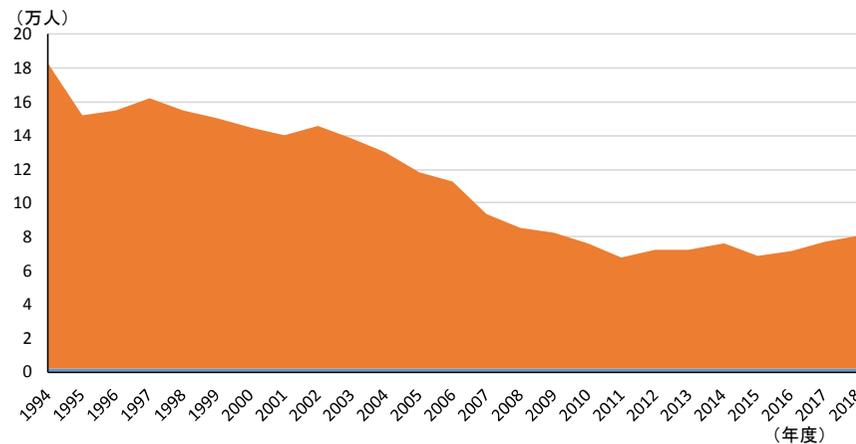


資料: 航空輸送統計年報、空港管理状況調書より作成

- 種子島空港

2006年にジェット機乗り入れを可能とするため滑走路長1,500mから2,000mの新空港へ移転

→旅客数は移転後は減少が続き、現在では約8万人となっている



資料: 航空輸送統計年報より作成

# 滑走路端安全区域(RESA)対応

航空法施行規則の改正(H31.4)に伴い、令和9年3月までに対策が必要

- 滑走路端安全区域(RESA※)とは、航空機が離着陸する際に滑走路を超えて走行し停止する「オーバーラン」または航空機が着陸時に滑走路手前に着地してしまう「アンダーシュート」を起こした場合に航空機の損傷を軽減させるため、着陸帯の両端に設けられる区域
- 国内の多くの既存空港は、旧基準であるRESA長40mで整備されてきたが、平成22年のICAO USOAP(安全監視監査プログラム)の勧告を受け、平成25年に基準を改正し、既存空港も含む全ての空港に同基準を適用することとした。
- なお、RESAの長さおよび幅がRESAの最小値を満たしていない場合は、RESAの現状評価及び対策の実施により、RESAの性能を満足するための対策を順次実施することとしている。

※ Runway End Safety Areaの略称

## ● RESA に関する国際基準と国内基準

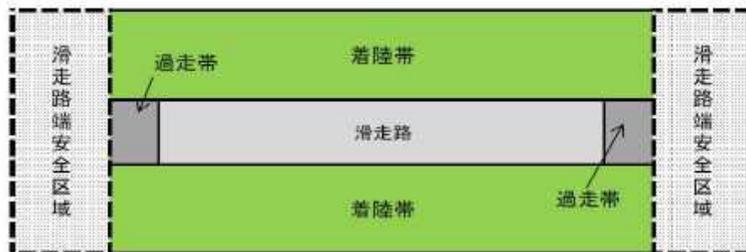
・計器用滑走路1,200m以上の場合

| 項目 | 国際基準<br>(ICAO Annex14) |         | 国内基準<br>(空港土木施設の設置基準) |                                     |                                     |   |
|----|------------------------|---------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
|    | 基準改正                   | 平成11年※1 | 昭和57年                 | 平成13年※2                             | 平成25年                               | 平成28年                                     |
| 長さ | 原則                     | 90m以上   |                       | 90m以上                               | 90m以上                               | 90m以上最大限の長さ                               |
|    | 標準                     | 240m以上  | 40m(可能な場合240m以上)      | 240m以上                              | 240m以上                              | 240m以上                                    |
| 幅員 | 原則                     | 滑走路幅の2倍 |                       | 着陸帯幅<br>着陸帯より40m以遠の区域は滑走路幅の2倍まで縮小可能 | 着陸帯幅<br>着陸帯より40m以遠の区域は滑走路幅の2倍まで縮小可能 | 着陸帯幅<br>着陸帯より40m以遠の区域は滑走路幅の2倍(最小)以上で最大限の幅 |
|    | 標準                     | 着陸帯幅    | 着陸帯幅                  | 着陸帯幅                                | 着陸帯幅                                | 着陸帯幅                                      |

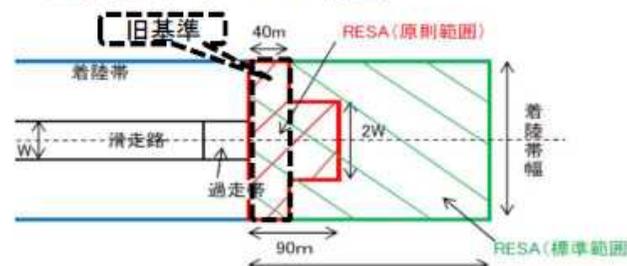
※1 ICAOでは、昭和51年にRESAの概念を導入した後、その基準値について何度か改定を行い、徐々にその大きさを拡大。

※2 当該規定は、平成15年4月1日以降に公示される滑走路の新設及び延長の変更に係るものに限る旨補足。

### <RESAの位置>



### <国内基準のRESA範囲>



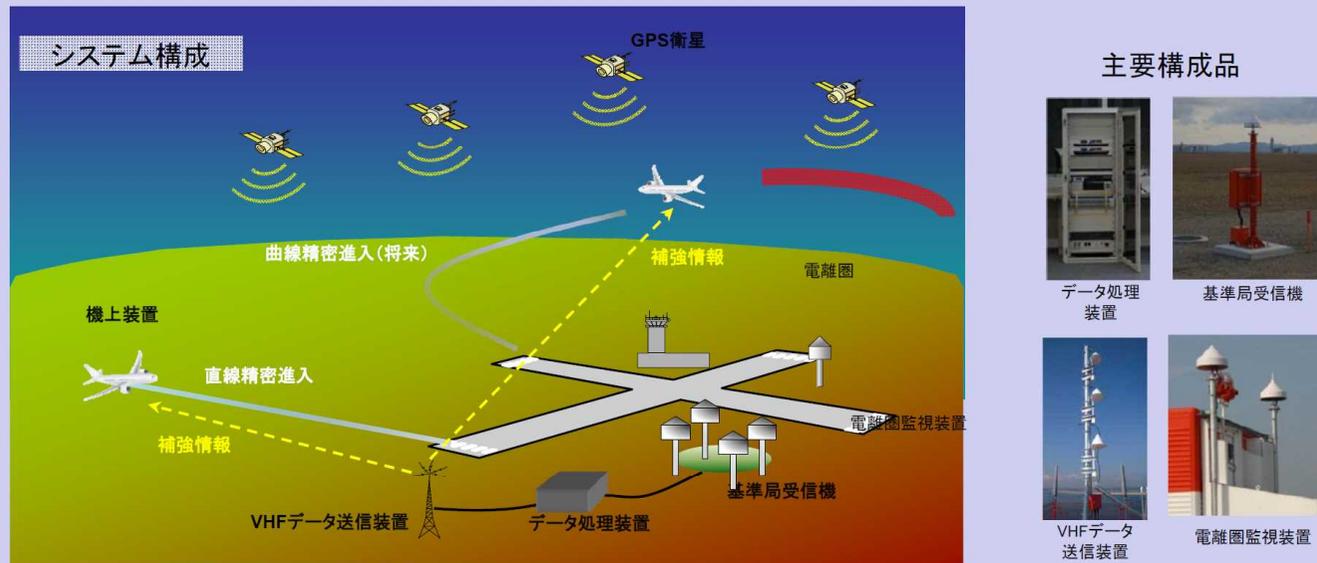
### <オーバーラン事故>



# 航空技術の進歩(GBASの概要)

- 施設用地をほとんど必要としない地上施設により、衛星航法を補強し、ILS相当の精度を維持できる。
- 地上施設を設置することにより日本では羽田空港で運用開始予定で、対応機材はB787やA350等の一部の機材のみとなっている。

GBAS (Ground-Based Augmentation System: 地上型衛星航法補強システム)  
地上からGPS (Global Positioning System) の精度や安全性を向上させる補強信号や航空機の進入降下経路情報を送信し、航空機を安全に滑走路へ誘導するためのシステムです。



## GBASが送信する補強情報

### ①補強信号

- ・GPSの精度向上 基準局でのGPSの誤差を測定し、誤差補正值情報をリアルタイム送信
- ・安全性の向上 GPS衛星信号を監視し衛星の故障・状況の情報をリアルタイム送信

### ②進入降下経路

空港の各滑走路への進入降下経路情報を送信

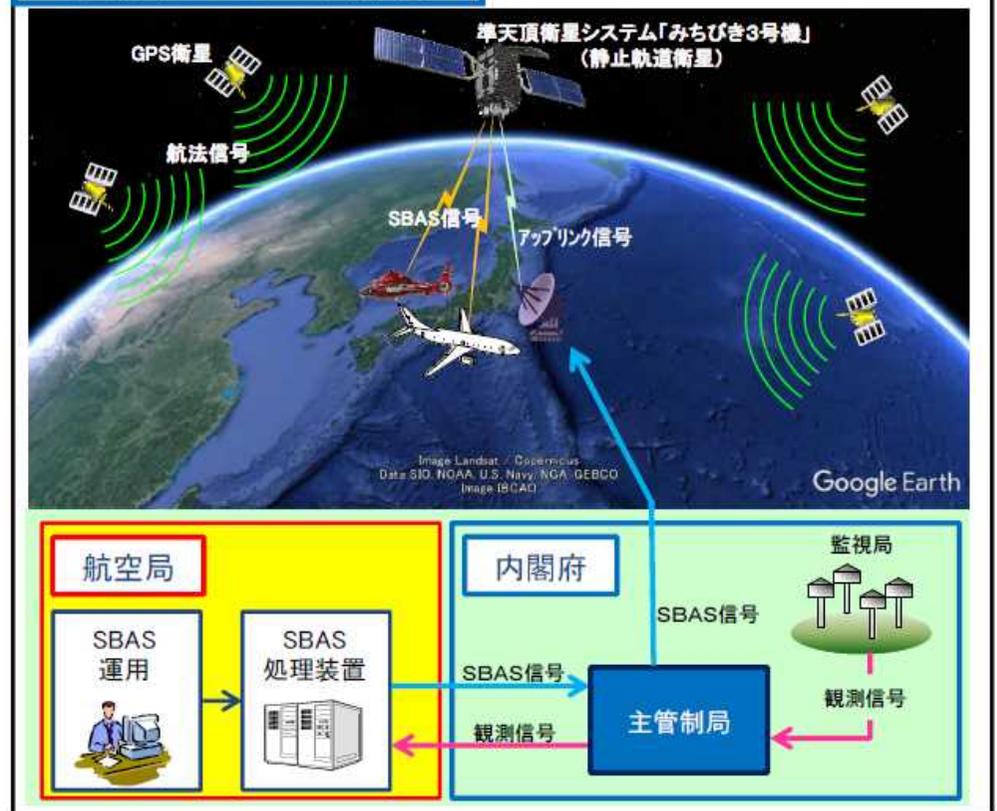
# 航空技術の進歩(SBASの概要)

- 地上施設は必要なく、準天頂衛星と航空機による航法補強システム。
- 対応している機材は多く、欧米では多く実用化されているが日本では未実装。

## 事業概要・目的

- 航空局は現在、運輸多目的衛星 (MTSAT) を用いて、航空用の衛星航法システム (SBAS) による測位補強サービスを提供しています。SBASとは、GPS信号の誤差や異常を地上で監視し、誤差補正情報や異常情報を静止軌道衛星により航空機へ送信するシステムです。航空機はGPS測位にSBASを利用することで、安全かつ確実な航法が可能となります。
- 準天頂衛星システム「みちびき3号機」は、MTSATと同様にSBAS信号の送信機能を有する静止軌道衛星であり、MTSATが退役した後の平成32年度からは、「みちびき3号機」を利用した測位補強サービスを提供する予定です。
- 航空局では、GPSの誤差補正情報等を生成するSBAS処理装置の整備を進めています。

## 事業イメージ・具体例



出典: 準天頂衛星を利用したSBAS整備(国土交通省航空局)

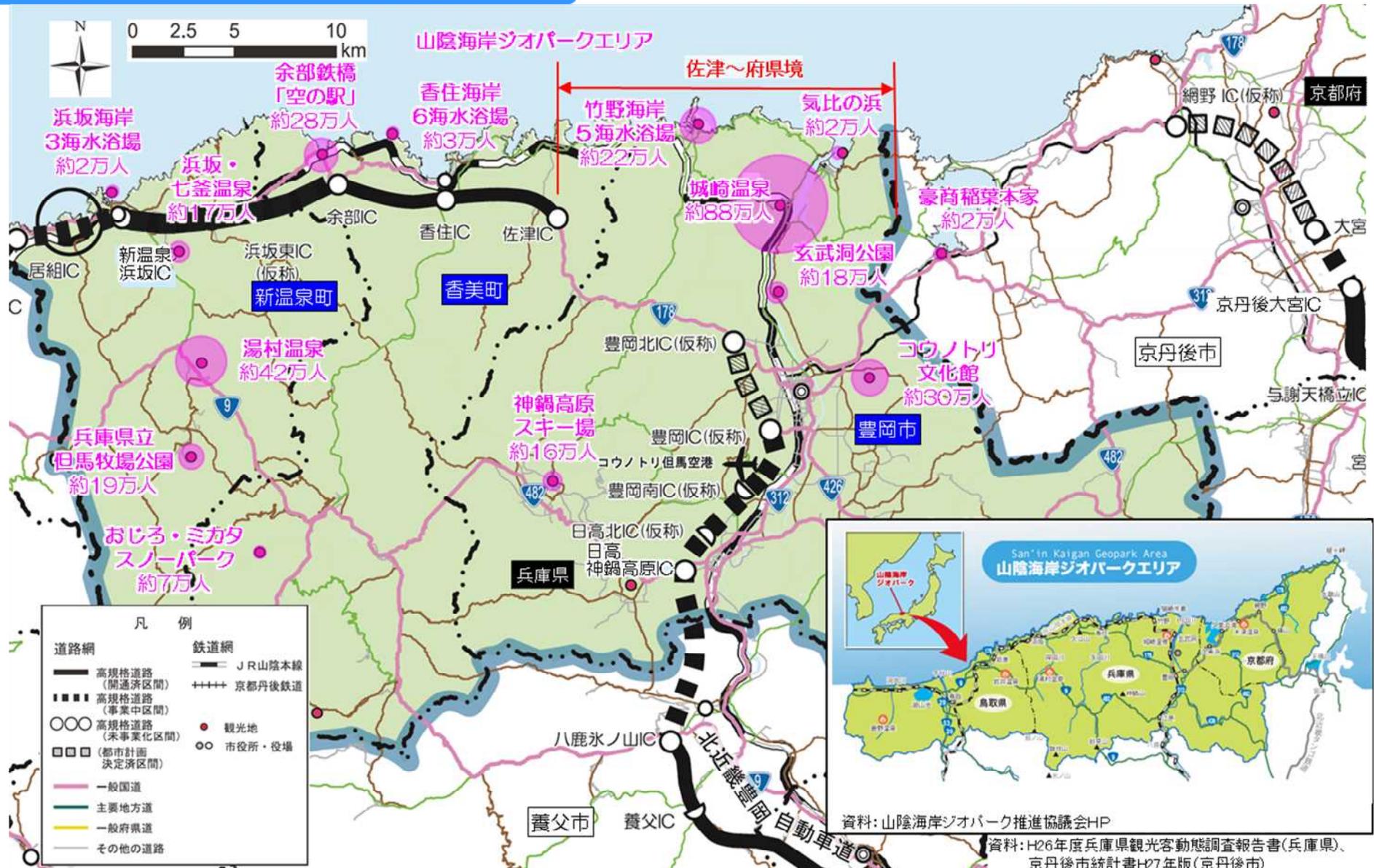


### 3. 但馬・京丹後地域の変化

# 但馬地域の観光入込客数

## 年間 約1000万人

● 対象地域及びその周辺の主要観光施設と入込客数(H26年度)



# 世界レベルで注目される特産品

## ～世界へPR～

### ■ 但馬のブランド米「コウノトリ育むお米」の海外販路開拓 (豊岡市・JAたじま)

- ・H30年に農産物生産工程管理の国際基準「G-GAP(グローバルギャップ)」を取得し、2020年東京オリ・パラ大会での食材採用に向けた積極的な働きかけも
- ・H30年8月末時点でアメリカ、香港、シンガポールなどで16,012.5kgを輸出  
(豊岡市資料より)



### ■ 朝倉山椒(原産地:養父市)

- ・パリの世界最大規模の国際食品見本市SIAL2016に出展



【特長】鮮やかな緑色、柔らかい、フルーティで爽やかな辛み、刺激が後を引かない等

### ■ 豊岡かばん

- ・江戸時代より発展していた杞柳産業が基盤
- ・2018年に東京駅前の商業施設「KITTE」で初の旗艦店がオープン
- ・2019年3月に香港大規模展示会に出展



# 世界に貢献する地域

## ■ ドイツボート連盟とのパートナーシップ契約を締結(豊岡市)

- ・東京2020 オリンピック競技大会に向け、円山川城崎漕艇場で事前合宿
- ・ドイツボート連盟の活動趣旨に賛同、支援することを通じ、イメージ向上

### 内容

- ・男子スカルチーム(オールを一人2本持って漕ぐ種目)のウェア、用具への広告掲載
- ・ドイツボート連盟および男子スカルチームのロゴ使用権



※イメージ(ロゴ添付)(出典:豊岡市)



※選手の左胸に大きく「Kinosaki」ロゴ(出典:豊岡市)

# 地域の将来像

| 市町   | 市町総合計画に定める目標   |
|------|--|
| 豊岡市  | <p>小さな世界都市<br/>           =Local &amp; Global City=</p>                                |
| 養父市  | <p>響きあう心 世界へ拓く結の郷やぶ<br/>           ～学びと交流と居住のまち～</p>                                   |
| 朝来市  | <p>未来へつなぐ 兵庫中央交流都市<br/>           「あなたが好きなまち・朝来市」</p>                                  |
| 香美町  | <p>こどもたちに夢と 未来をつなぐまち<br/>           ～美しい山・川・海 人が躍動する<br/>           交流と共生のまちをめざして～</p> |
| 新温泉町 | <p>海・山・温泉 人が輝く 夢と温もりの郷<br/>           ～ふるさとの未来へ“つなぐ”まちづくり～</p>                         |
| 京丹後市 | <p>市民と地域がキラリと“光輝く”まちに<br/>           ～“あるもの探し”のまちづくりへ～</p>                             |
| 与謝野町 | <p>人・自然・伝統<br/>           与謝野で織りなす新たな未来</p>  |



## 4. コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)」 のフォローアップ

# コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)

## 利活用検討会議でのとりまとめ

### 1 但馬～伊丹路線継続の活性化方策

- (1) 利便性・信頼性の向上
- (2) 需要拡大に向けた取り組み

### 2 新たな路線展開の可能性

- (1) 但馬～羽田路線
- (2) 但馬～関西国際空港路線

### 3 空港の多面的利用

- (1) 安全安心の拠点
- (2) 空港の活性化方策

# コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)

## 1 但馬～伊丹路線継続の活性化方策

### (1) 利便性・信頼性の向上

| 利活用検討会議でのとりまとめ  | その後の取り組み状況  |
|---|---|
| <p>① 利用しやすい運航ダイヤの設定</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・目的地での滞在時間の確保</li><li>・乗継ぎ利便性の向上</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li>・但馬便、伊丹便とも目的地での滞在時間が15分延長された。<br/>但馬：8時間35分、伊丹：6時間25分(現ダイヤ)</li><li>・羽田－但馬を最短2時間で運航(R1年夏ダイヤ)</li></ul>  |
| <p>② 輸送力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・但馬－伊丹路線の増便</li><li>・運航機材の大型化</li></ul>   | <ul style="list-style-type: none"><li>・増便は、継続的に運航事業者に働きかけるが、実現できていない。</li><li>・H30.5機材更新<br/>SAAB機(36人乗り)→ATR機(48人乗り)</li></ul>   |
| <p>③ 就航率改善に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・滑走路の視認性が高まる飛行航路の設定</li><li>・但馬空港の気象特性(霧)を考慮した但馬発着便のダイヤ設定</li><li>・進入灯の設置やILSの導入</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・RNAV飛行方式の導入 H30年度～</li><li>・H27・28年冬ダイヤで但馬発午前便11:00で設定(H29年冬ダイヤから廃止)</li><li>・R1冬ダイヤから、屋久島→伊丹の折り返し時間を通常35分→55分に延長</li><li>・進入灯、ILS等の導入は未対応</li></ul> |

# コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)

## 1 但馬～伊丹路線継続の活性化方策

### (2) 需要拡大に向けた取り組み

| 利活用検討会議でのとりまとめ   | その後の取り組み状況   |
|--|--|
| <p>①外国人観光客の誘客促進</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・山陰海岸ジオパークのユネスコ認定を契機としたプロモーション強化</li><li>・京都・兵庫・鳥取県の日本海側における長期滞在型の広域観光周遊ルートを作成</li><li>・「城崎国際アートセンター」を活用した舞台芸術ツーリズムの創生</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・ユネスコ再認定(H31.2)に伴い、一層のプロモーション強化</li><li>・広域観光周遊ルート「美の伝説」(関西広域連合、関西経済連合会、関西観光本部)が認定(H27.6)。京都・兵庫・鳥取県の日本海側ルートが、「KANSAI～世界遺産と絶景 伝統と自然の美の競演～」コースに設定。</li><li>・「城崎国際アートセンター」を活用したパフォーミング・アーツ・ツーリズムの実施(旅行造成、PR活動 H28)</li><li>・TACホームページ英語版作成</li><li>・ターミナルロビーの多言語化(予定)</li></ul> |
| <p>②首都圏向け利用促進PR</p>  | <ul style="list-style-type: none"><li>・首都圏発但馬旅行ツアー造成(JALパック、リロクラブ)</li><li>・東京但馬会などの在京同郷会等でのPR</li></ul>   |
| <p>③着地型旅行商品の開発</p>   | <ul style="list-style-type: none"><li>・(一)豊岡観光イノベーション設立(H28.6)により外国人旅行者向けのプロモーションや受入を強化</li></ul>  |

# コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)

## 1 但馬～伊丹路線継続の活性化方策

### (2) 需要拡大に向けた取り組み

| 利活用検討会議でのとりまとめ              | その後の取り組み状況  |
|-----------------------------|---|
| ④飛行機を利用したことがない 住民へのPR強化     | <ul style="list-style-type: none"><li>・ビギナーズブック リニューアル H30.12</li><li>・初乗り応援ダイヤルの開設 R1.6</li><li>・ハッピーフライト R1.6～10<br/>初飛行機利用など記念日に但馬空港を利用される方を対象に、抽選で賞品をプレゼント</li><li>・初乗りチャレンジャー R2.1～3<br/>但馬在住で初めて但馬空港を利用する方を対象に、「初乗り応援講習会」、「大阪での施設見学ツアー」を実施。</li></ul> |
| ⑤羽田空港以外への乗継ぎ利用者拡大に向けた広報等の実施 | <ul style="list-style-type: none"><li>・全国49空港及び航空会社が共同で乗継ぎキャンペーンを実施</li></ul>   |
| ⑥サポーターズクラブの設置等 地元支援体制の整備    | <ul style="list-style-type: none"><li>・東京直行便実現に向けた賛同者(但馬、丹後地方の企業等810団体)への継続的な情報提供</li></ul>   |

# コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)

## 2 新たな路線展開の可能性

### (1) 但馬－羽田路線

#### 利活用検討会議でのとりまとめ

- ① 需要拡大
  - ・但馬－伊丹路線の利便性・信頼性の向上
  - ・首都圏向け利用促進PRの実施
- ② 運航事業者の確保
- ③ 羽田発着枠の獲得
  - ・羽田に乗入れ可能な機材の導入
  - ・就航判断を促す知見の検討・提供
  - ・政策枠コンテストへの応募

#### その後の取り組み状況

・但馬空港に乗入れ可能な機材を保有する航空会社に対して羽田発着枠政策コンテストへの共同提案を働きかけたが、就航判断を得るに至っていない。

#### 【羽田発着枠政策コンテストの概要】

- ・配分枠数 5枠(現行3枠:山形、鳥取、岩見空港)
- ・配分期間 当初期間3年とし、その間の効果検証を行い2年間延長
- ・運航開始時期 2020年10月末～(2020年冬ダイヤ)

# コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)

## 2 新たな路線展開の可能性

### (2) 但馬－関西空港路線

#### 利活用検討会議でのご意見

- ①アンケート調査により旅行者ニーズを把握
- ②需要見込みや採算性を慎重に検討

#### その後の取り組み状況

・但馬－関空便について、関西空港や城崎温泉で訪日外国人に対するアンケート調査を実施し、実現性の検討を行った(H28年度)。

| 関西空港  | 城崎温泉  |
|---|---|
| 関空経由で入出国する外国人旅行者<br>・インターネットアプリを利用<br>・474人<br>・8～11月 | 城崎温泉を訪問する外国人旅行者<br>・対面ヒアリング<br>・416人<br>・9月 |

(結果)

・関空便を開設しても1便あたりの利用者数の増加は見込めない。

| 現 状(H28)               | ケース①                    | ケース②                    |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 伊丹－但馬 2便               | 伊丹－但馬 なし<br>伊丹－関空 2便    | 伊丹－但馬 2便<br>伊丹－関空 2便    |
| 3.1万人<br>(1便あたり1.55万人) | 2.95万人<br>(1便あたり1.48万人) | 5.15万人<br>(1便あたり1.29万人) |

(理由)

・関西空港に到着した外国の方々には、安価なレールパスや借り上げバスを利用することが多い。

・また、城崎温泉への関心は高いが、大阪、神戸、姫路など各地を周遊したいとの志向が強い。

・このため、関空－但馬便への転換志向が低い。

# コウノトリ但馬空港の利活用方策(H27.5)

## 3 空港の多面的利用

### 利活用検討会でのご意見

#### (1) 安全安心の拠点

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

H27.1からのコンセッション契約を契機に、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を期待。

①賑わいの創出、②空港の利活用促進(小型航空機の試験飛行場、パイロット養成学校の誘致等、新たな可能性を探る)、③空港用地の活用(県道但馬空港線整備により空港と豊岡インターチェンジが直結されることから、流通施設や航空関連企業誘致の可能性を探る)

### その後の取り組み状況

以下の賑わいの創出の取り組みを推進

- ・但馬「空の自然教室」
- ・空港見学ツアー(H28～新規)
- ・滑走路マラソン(H29～新規)
- ・空港公園キャンプ(H29～新規)
- ・トイレリニューアルで賑わいづくり(H30)
- ・但馬空港オリジナルグッズの製作・販売

また、開港25周年事業として以下を実施(令和1年度)

■開港記念日式典(5月18日)

■スカイ・ライナー

京丹後地域と但馬空港を結ぶ空港バスを試験運行

■スカイ・ジェット

小型ジェット機で但馬～東京間の1往復を運航

■スカイ・ロビー

ターミナルロビーのリニューアル

# 賑わいの創出の取り組み①

## 但馬「空の自然教室」

- 但馬空港を身近に感じてもらうためのイベント(今年で23回目)
- 但馬空港推進協議会、兵庫県、但馬空港ターミナル(株)が共催



### 【実績】

H28 : 1,200人  
 H29 : 1,400人  
 H30 : 1,000人  
 R1 : 1,500人

## 空港見学ツアー

### 滑走路エリア ご案内

豊岡市のコウノトリ但馬空港を運営する但馬空港ターミナル会社が、空港見学ツアーの参加者を募集している。1日1組(5人まで)で、普段は立ち入ることができない滑走路エリアなどを職員のガイド付きで見学できる。

ツアーは3年目で、昨年度は夏の冬の一部で計127組(304人)の参加があった。今年の冬の一部は中止だが、11月30日までツアーを行う。

内容は空港内のパトロールカーに乗って滑走路エリアに入り、大阪(伊丹)空港との関連定期運航するATR機の午前便の着陸、離陸を滑走路そばから見学、格納庫や対空通信室(管制塔)などにも入ることができる。午前9時35分からの予約の予定。

料金は平日が大人5千円、小人2,500円。土、日曜と祝日は大人7千円、小人3,500円。小学生未満は無料。別料金(9,500円)の追加で、昼食付きのプランもある。表飾日の5日前までに申し込む。

大人には同空港オリシナルのトートバッグ(紺色)がプレゼントされる(なくなり次第終了)。担当者は「今年開港25周年を迎えた但馬空港のすべてを案内します」と誇りにしている。

問い合わせは同社(0796・26・1500)。

但馬空港見学ツアー 参加者募集

ツアーでは滑走路のそばから離着陸を見学できる(但馬空港ターミナル会社提供)

(R1.6.28 産経新聞)

### 【実績】

H28 : 41組(83人)  
 H29 : 103組(270人)  
 H30 : 126組(301人)  
 R1 : 90組(244人) ※10月末現在

## 賑わいの創出の取り組み②

# 滑走路マラソン



(H30.9.24 神戸新聞)

### 【実績】

H29 : 185人  
H30 : 154人  
R1 : 157人

(R1.9.29 参加者との集合写真)



# 空港公園キャンプ



キャンプの様子

### 【実績】

H29 : 6組  
H30 : 57組(139人)  
R1 : 15組( 55人)

※R1年度は週末の台風等に伴うキャンセルが増  
※R1年度は星空観察会も実施！

### 賑わいの創出の取り組み③

## トイレリニューアルで話題づくり 但馬空港オリジナルグッズ



個室を  
コックピットに！

パイロット気  
分が味わえる  
とネットでも話  
題に！



ランウェイタオル



モデルプレーン

## 開港25周年事業①

# 開港記念日式典

開港記念日式典(令和元年5月18日)

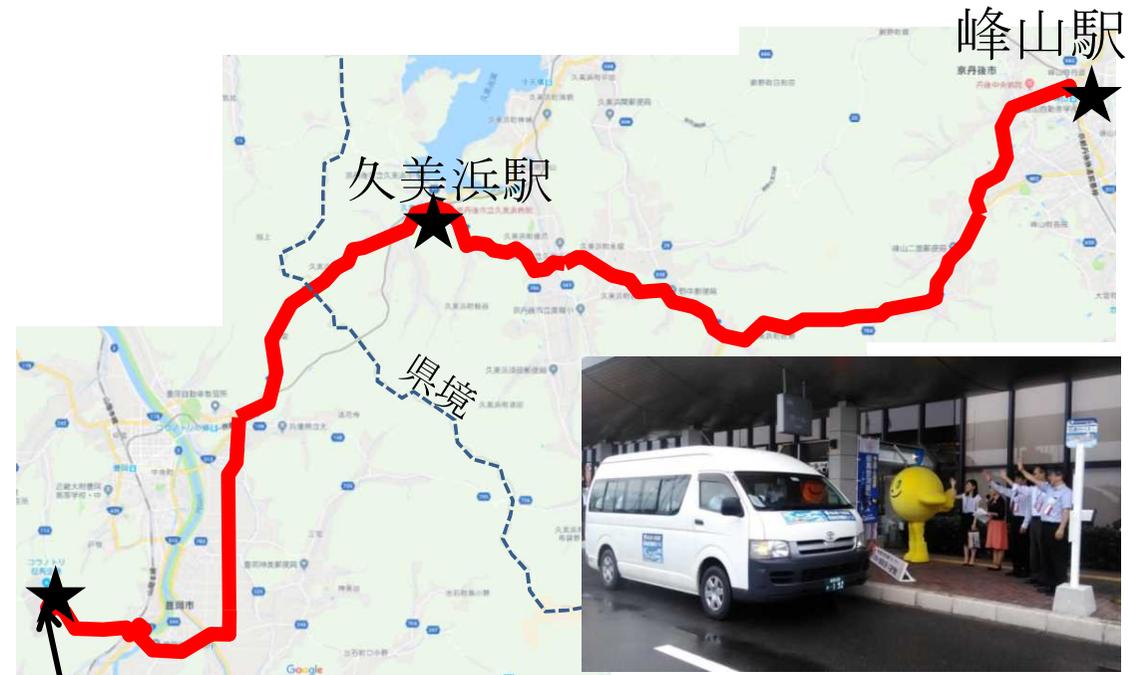
⇒式典を皮切りに各種記念事業をスタート



「コウノトリ号」をバックにした記念撮影

## スカイ・ライナー

(京丹後地域と但馬空港を結ぶ空港バスを試験運行)



但馬空港

運行ルート

## 開港25周年事業②

# スカイ・ジェット

(小型ジェット機で但馬～東京間の1往復を運航)



東京からは歌舞伎俳優の片岡愛之助さんをお出迎え

# スカイ・ロビー

(ターミナルロビーのリニューアル 2020年3月完成予定)

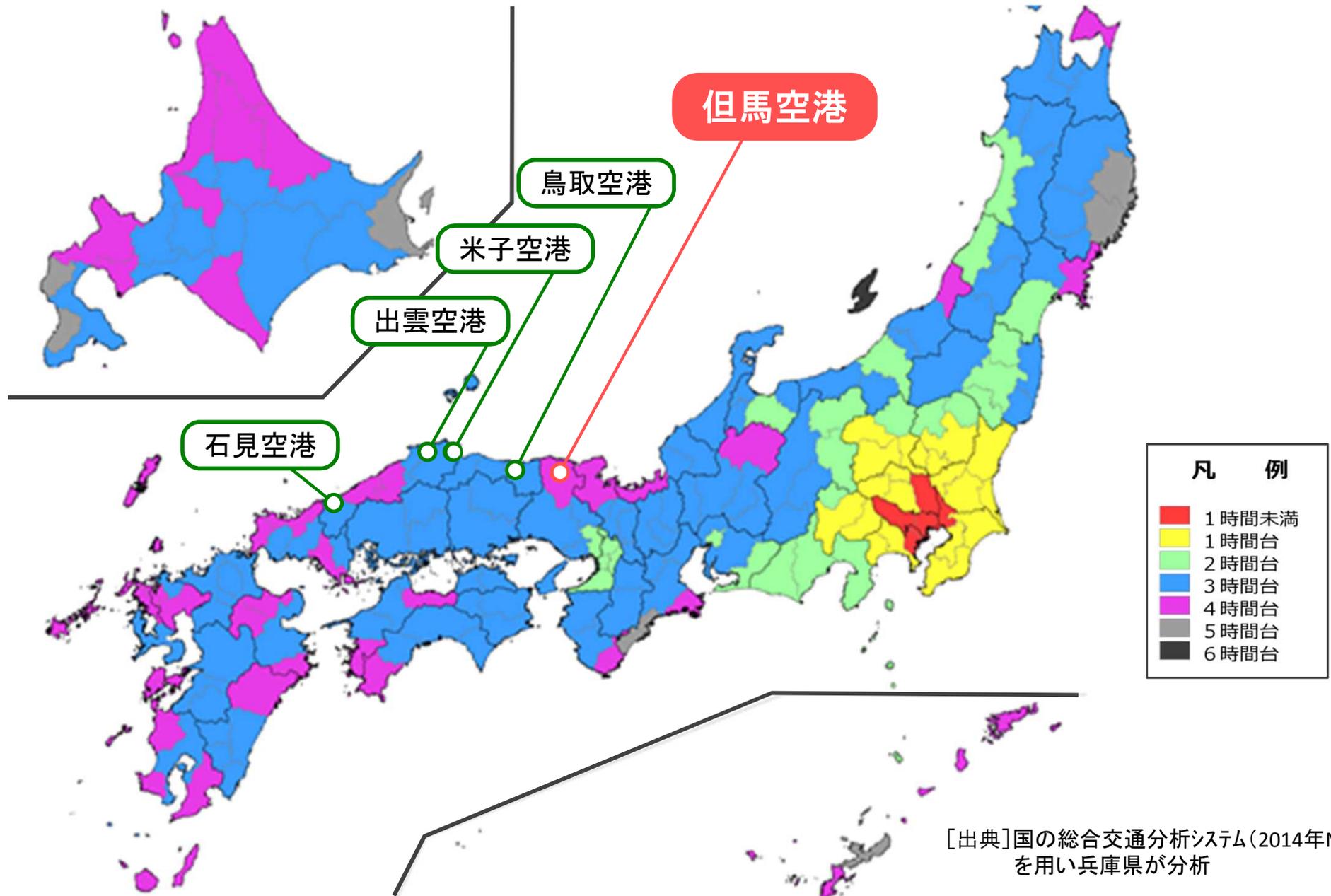




## 5. 近隣空港との比較

# 立地条件の近い周辺空港との比較

[東京都庁から地方都市役場までの時間距離]



# 周辺空港との比較

■ 後背地人口が但馬より少ない地域でもジェット化された空港がある

[滑走路長2000mの本土空港の後背地人口]

| 空港名                 | 40km 圏人口※1     | H30 利用者数※2    | 路線数・便数※3        | 羽田便      |
|---------------------|----------------|---------------|-----------------|----------|
| 佐賀                  | 208.0 万人       | 80.0 万人       | 2 路線 6 便        | ○        |
| 山形                  | 122.3 万人       | 34.9 万人       | 4 路線 8 便        | ○        |
| 富山                  | 108.0 万人       | 57.3 万人       | 2 路線 5 便        | ○        |
| 松本                  | 93.3 万人        | 13.8 万人       | 3 路線 4 便        | —        |
| 出雲                  | 56.0 万人        | 103.2 万人      | 8 路線 19 便       | ○        |
| 米子<br>(滑走路長 2,500m) | 55.9 万人        | 69.3 万人       | 1 路線 6 便        | ○        |
| 鳥取                  | 30.2 万人        | 41.2 万人       | 1 路線 5 便        | ○        |
| 大館能代                | 28.4 万人        | 15.6 万人       | 1 路線 2 便        | ○        |
| 庄内                  | 28.0 万人        | 40.4 万人       | 2 路線 5 便        | ○        |
| <b>但馬</b>           | <b>22.6 万人</b> | <b>4.2 万人</b> | <b>1 路線 2 便</b> | <b>—</b> |
| 石見                  | 21.4 万人        | 15.3 万人       | 1 路線 2 便        | ○        |
| 南紀白浜                | 19.2 万人        | 16.2 万人       | 1 路線 3 便        | ○        |
| 能登                  | 16.3 万人        | 17.2 万人       | 1 路線 2 便        | ○        |
| 中標津                 | 6.0 万人         | 20.6 万人       | 2 路線 4 便        | ○        |
| 紋別                  | 4.5 万人         | 7.3 万人        | 1 路線 1 便        | ○        |

※1 車で1時間程度の距離にある人口

※2 国内線+国際線

※3 令和元年12月ダイヤ

# 周辺空港との比較

■ 但馬が開港した1990年代に、米子(美保)や出雲、鳥取は既にジェット機の就航が可能に

[滑走路延伸の変革]

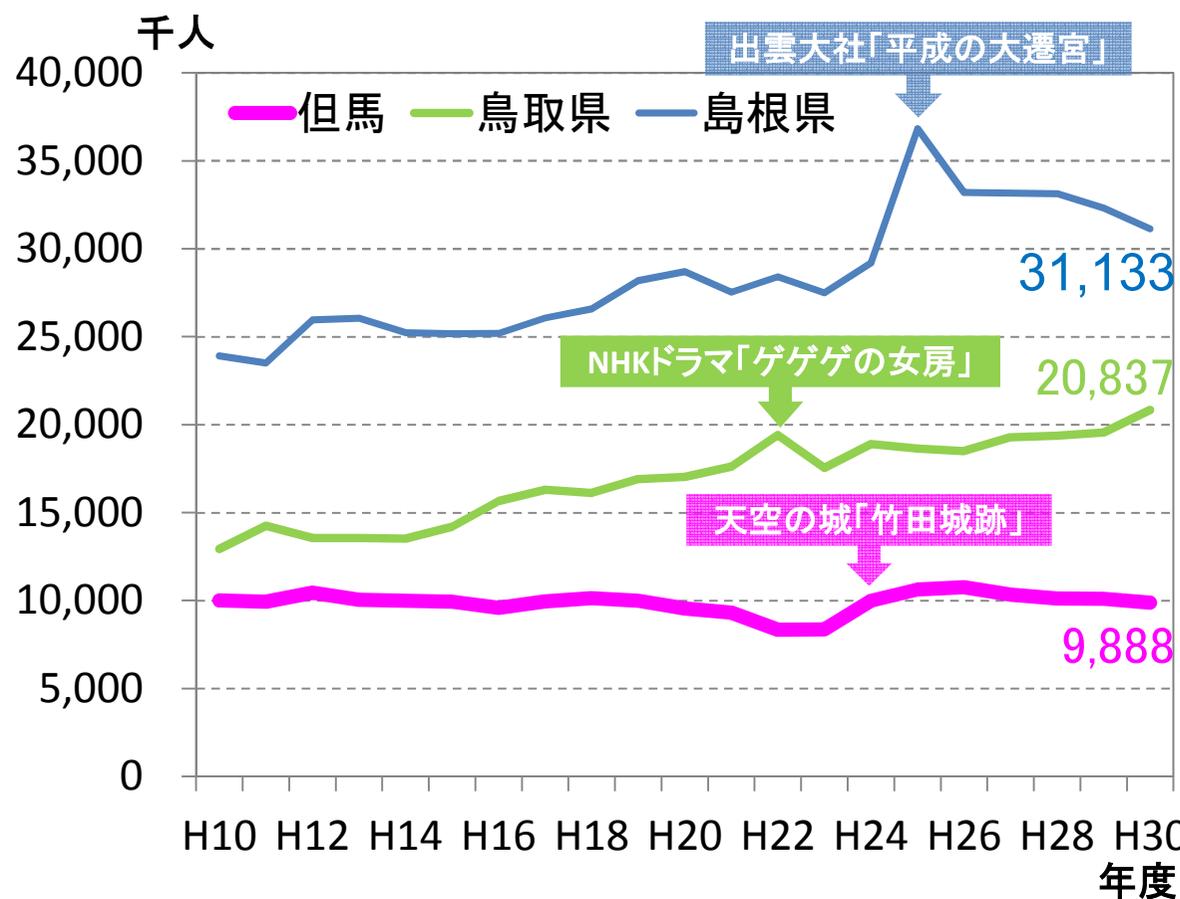
※岡山、広島、神戸、伊丹(A:A滑走路、B:B滑走路)は参考

| 年代    | 滑走路長     |           |          |           |          |          |           |
|-------|----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|-----------|
|       | 960m     | 1200m     | 1500m    | 1800m     | 2000m    | 2500m    | 3000m     |
| 1930~ |          | 米子(1938)  |          |           |          |          |           |
| 1940~ |          |           |          |           |          |          |           |
| 1950~ | 鳥取(1957) |           |          | 伊丹A(1958) |          |          |           |
| 1960~ |          | 旧広島(1961) |          |           |          |          |           |
|       |          | 旧岡山(1962) |          |           |          |          |           |
|       |          | 出雲(1966)  |          |           |          |          |           |
|       |          | 鳥取(1967)  |          |           |          |          |           |
| 1970~ |          |           | 出雲(1970) | 旧広島(1972) |          |          | 伊丹B(1970) |
|       |          |           | 鳥取(1972) |           |          |          |           |
|       |          |           | 米子(1973) |           |          |          |           |
| 1980~ |          |           |          | 鳥取(1985)  | 岡山(1988) |          |           |
| 1990~ |          |           |          |           | 鳥取(1990) |          |           |
|       |          |           |          |           | 出雲(1991) |          |           |
|       |          | 但馬(1994)  |          |           | 石見(1993) | 広島(1993) |           |
|       |          |           |          |           | 米子(1996) | 岡山(1993) |           |
| 2000~ |          |           |          |           |          | 神戸(2006) | 広島(2001)  |
|       |          |           |          |           |          | 米子(2009) | 岡山(2001)  |

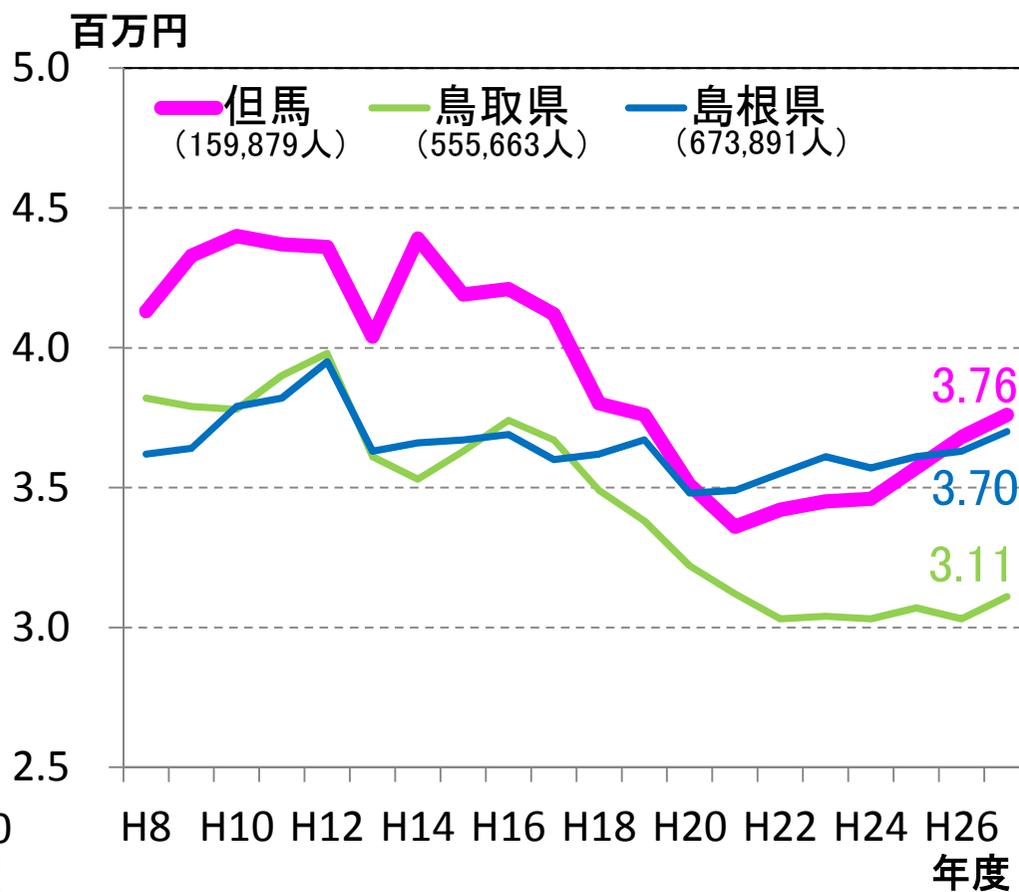
# 周辺空港との比較

■但馬地域の観光入込客数は、“横ばい”

[観光入込客数の推移]



[経済状況(一人当たりの域内総生産)]



[出典] 県民経済統計(内閣府)・兵庫県民経済計算(兵庫県)

| 種 別                 | 供 用 | 滑 走 路 長    | 未 供 用 |
|---------------------|-----|------------|-------|
|                     |     | 2,000 m 以上 |       |
| A 抛 点 空 港           | 28  | 28         | 0     |
| ① 会 社 管 理 空 港 ■     | 4   | 4          | 0     |
| ② 国 管 理 空 港 ●       | 19  | 19         | 0     |
| ③ 特 定 地 方 管 理 空 港 ○ | 5   | 5          | 0     |
| B 地 方 管 理 空 港 ▲     | 54  | 30         | 0     |
| C そ の 他 の 空 港 ★     | 7   | 1          | 0     |
| D 共 用 空 港 ☆         | 8   | 7          | 0     |
| 合 計                 | 97  | 66         | 0     |

- A 「抛点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）
- ①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
  - ②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
  - ③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。
- B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）
- C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「抛点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
- D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

（注）

- ・\*1 礼文空港は、平成21年4月9日から平成33年3月31日まで供用を休止。
- ・公共用ヘリポートは除く。
- ・図中の ○印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。
- ・空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。

# 空 港 分 布 図

平成31年4月1日現在

