

コウノトリ但馬空港の利活用方策 付 録



平成27年5月

 兵庫県

目次

コウノトリ但馬空港の利活用方策 付 録

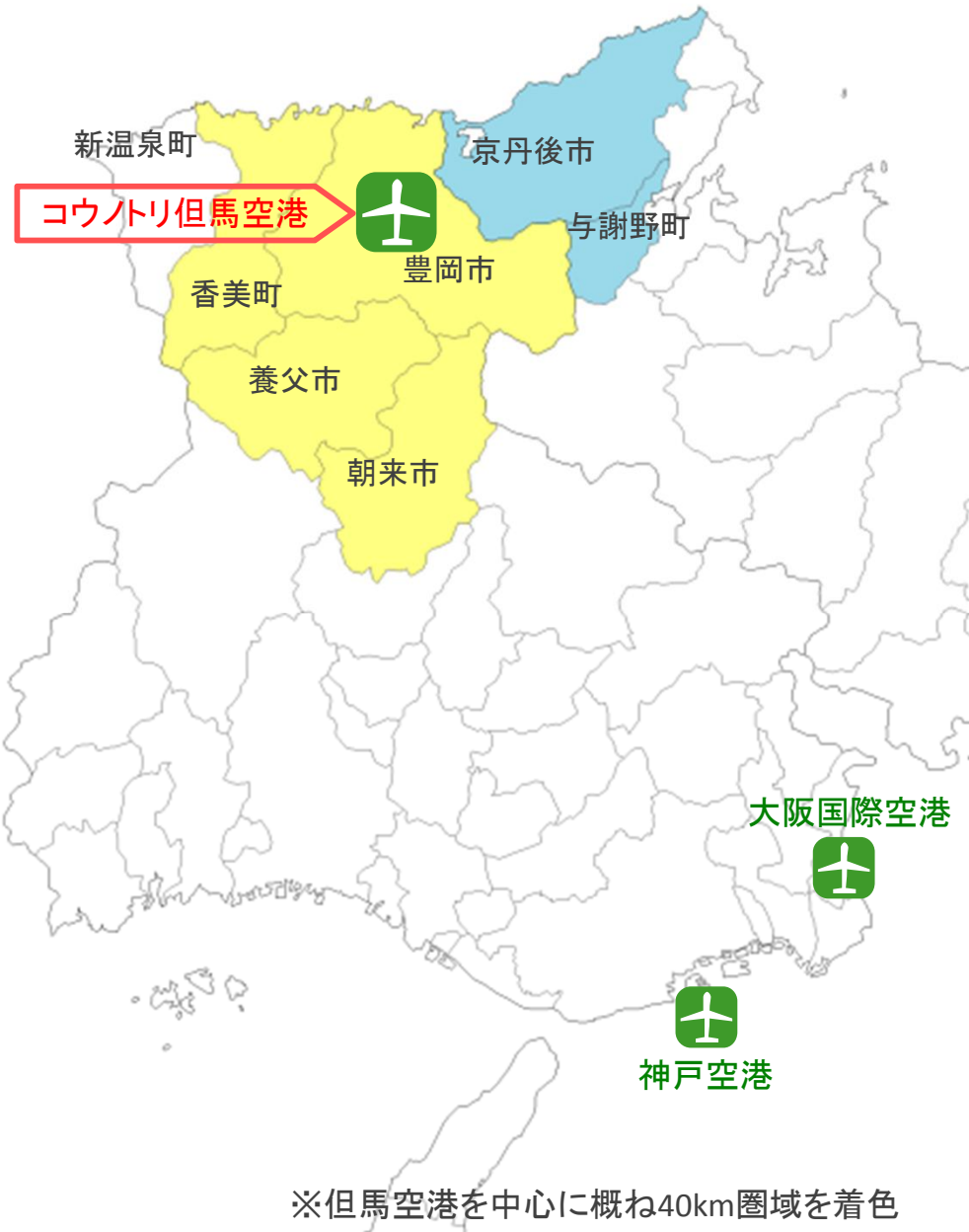
1. コウノトリ但馬空港の概要・現状
2. 但馬空港を取り巻く環境の変化
3. 但馬～伊丹路線継続の意義と活性化方策
4. 新たな路線展開の可能性
5. 空港の多面的利用

[参考] アンケートの概要

1. コウノトリ但馬空港の概要・現状

コウノトリ但馬空港の背後圏の概要(人口等)

■ 人口(平成26年4月1日人口推計)



※但馬空港を中心に概ね40km圏域を着色

[但馬]

市町名	人口(人)
豊岡市	82,726
養父市	24,730
朝来市	31,299
香美町	18,408
合計	157,163
(参考)新温泉町	15,008

[京都府北部]

市町名	人口(人)
京丹後市	56,122
与謝野町	22,382
合計	78,504

合計 235,667人

■ 大阪からのアクセス(大阪府庁～豊岡市役所)

(「Yahoo! 路線情報」の検索結果に駅及び空港における乗継ぎ時間を考慮)

- [鉄道] 約3時間40分(大阪駅～豊岡駅(特急こうのとり) 2時間48分)
- [自動車] 約3時間(舞鶴若狭自動車道→北近畿豊岡自動車道→R312)
- [飛行機] 約2時間40分(伊丹空港～但馬空港 40分)

■ 地場産業(出典(財)但馬地域地場産業振興センターHP)

- 靴産業(豊岡市、全国の約7割のシェア、“豊岡靴”をブランド化)
- 金属バネ(朝来市和田山町)
- 竹田家具(朝来市和田山町)
- 出石焼(豊岡市出石町)
- 丹後ちりめん(京丹後市)

コウノトリ但馬空港の背後圏の概要(観光資源)



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城崎温泉

・2012年「ミシュラングリーンガイドジャポン」で2つ星
・まち全体でおもてなし



⑩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



④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り組みが、世界の宝として認められた。



⑨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



⑤夕日ヶ浦

・日本の夕陽百選の一つ、最寄りの木津温泉は足湯があるなど温泉地でもある



⑧竹田城跡

・雲海に包まれた姿や竹田城から見下ろす風景は、まさに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



⑦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



⑥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

空港に関する主な経緯

- 「コウノトリ但馬空港」は、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とともに、但馬地域の地域振興に資するために整備

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型機により定期便の運航開始(但馬-大阪路線:1便)
平成 7年10月	但馬-大阪路線 2便化開始
平成13年10月	ローライザー(LZZ)※ 供用開始
平成14年 1月	「コウノトリ但馬空港」に愛称決定
平成16年 4月	定期便利用客「20万人」達成
平成23年 7月	定期便利用客「40万人」達成
平成26年 2月	東京乗継利用 年間「1万人」達成
平成27年 2月	定期便利用客「50万人」達成

※ローライザー(LZZ) :

計器着陸装置の一つで、航空機が滑走路の中心から左右に、どの程度ずれているかを示し、視界が悪い時でも安全に滑走路上まで誘導する設備



但馬空港全景



開港式典(平成6年5月)



- (1) 空港の種別：その他空港
(空港のうち、拠点空港、地方管理空港及び公共用ヘリポートを除く空港)
- (2) 設置管理者：兵庫県
- (3) 設置場所：豊岡市・日高町
- (4) 運用時間：8時30分～18時30分
- (5) 滑走路：長さ1,200m、幅30m
- (6) エプロン：奥行き65m、幅150m
(小型機3ハース)
- (7) 無線施設：VOR/DME(超短波全方向式無線標識施設/距離測定装置)
LLZ/T-DME(ローカライザー/ターミナル距離測定装置)等
- (8) 照明施設：進入角表示灯、滑走路灯、滑走路末端識別灯等
- (9) 敷地面積：約37.9ha
- (10) 事業費：約179億円
- (11) ターミナルビル：建物延べ床面積2,255m²
(鉄骨2階建て)
- (12) 駐車場：2,030m²(約58台) ※無料



レストラン



ロビー・チェックインカウンター



ターミナルビル



航空保安無線施設(LLZ/T-DME)



航空保安無線施設(VOR/DME)

空港の立地状況



- JR豊岡駅から直線で南西に約4km、標高176mの場所に立地
- 主な公共交通手段は、路線バス(H26年8月現在)
(JR豊岡駅から空港まで約15分、大人310円)
 - ◇城崎温泉駅 → JR豊岡駅 → 空港
8:51 → 9:15 → 9:30
16:56 → 17:20 → 17:35
※但馬→大阪(伊丹)便の約30分前に但馬空港に到着
 - ◇空港 → JR豊岡駅 → 城崎温泉駅
9:45 → 10:00 → 10:24
17:45 → 18:00 → 18:24
※大阪(伊丹)→但馬便の到着約10分後に但馬空港を出発

定期便の概要

平成27年2月1日現在

(1) 就航路線 : コウノトリ但馬空港～大阪国際空港
(区間距離175km)

(2) 便数 : 2便/日

(3) 航空会社 : 日本エアコミュニティ株(JAC)

(4) 運航機材 : サーブ340B(座席数 36席)

(5) 運賃

- ①大人普通 14,000円
- ②小児普通 7,000円
- ③特便割引(全便適用・予約は前日まで) 8,100～9,200円
- ④先得割引(適用便限定・予約は28日前まで) 7,100円

(6) 運航ダイヤ

[夏ダイヤ] H26.3.30～10.25

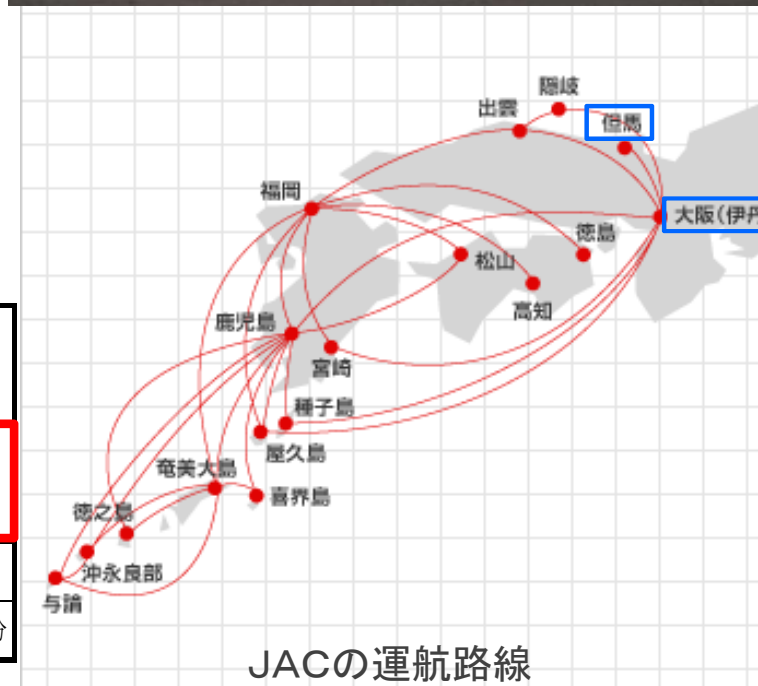
羽田	7:30	12:40	15:30	20:40
大阪	8:35	11:30	16:35	19:30
大阪	8:55	10:40	17:00	18:45
但馬	9:35	10:00	17:40	18:05
～大阪	40分	40分	40分	40分
～羽田	2時間5分	2時間40分	2時間10分	2時間35分

[冬ダイヤ] H27年2月ダイヤ

羽田	7:30	12:35	15:30	20:35
大阪	8:40	11:30	16:40	19:30
大阪	9:15	11:00	17:00	18:45
但馬	9:55	10:20	17:40	18:05
～大阪	40分	40分	40分	40分
～羽田	2時間25分	2時間15分	2時間10分	2時間30分



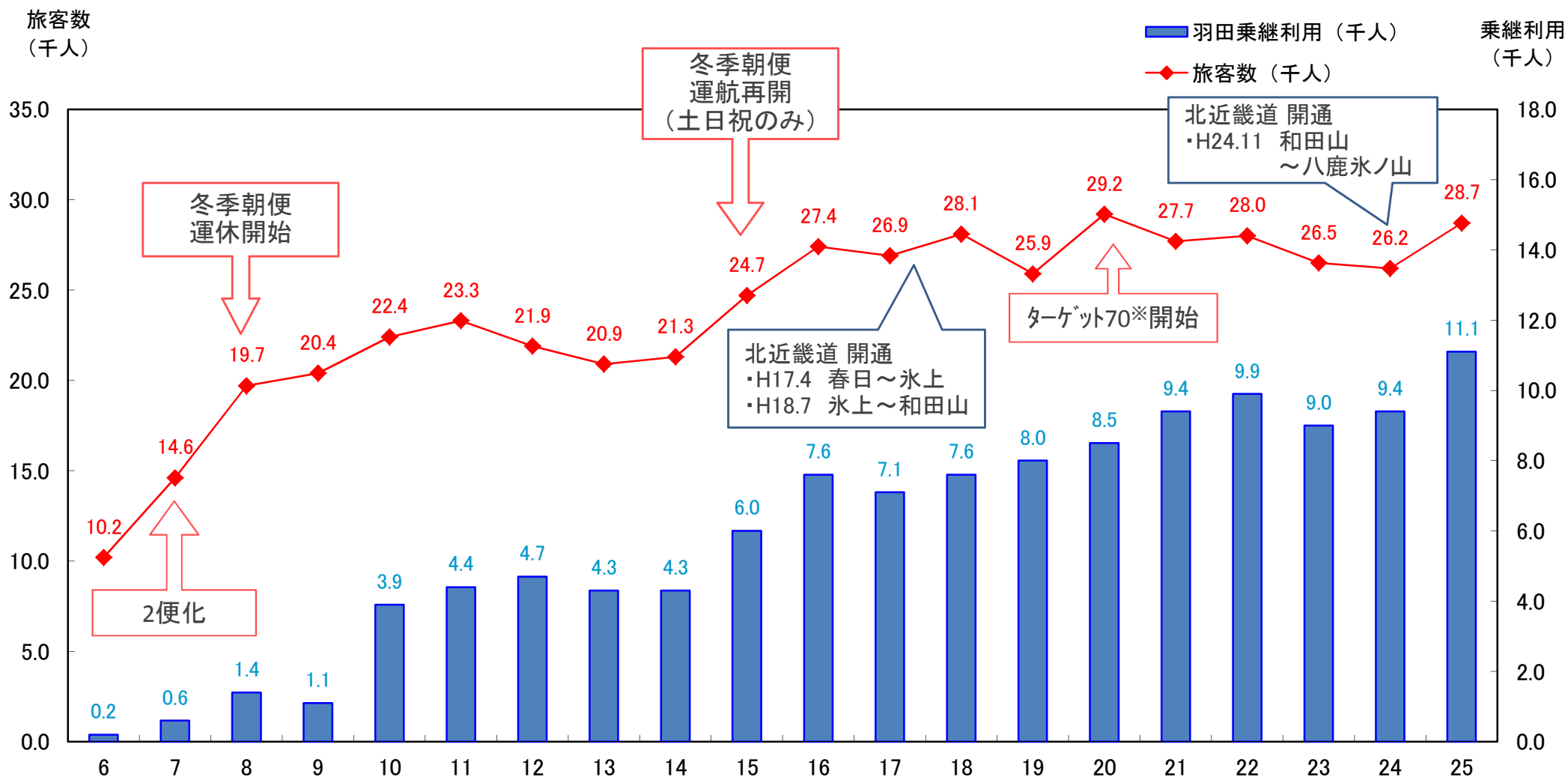
但馬空港における降機状況



JACの運航路線

定期便の利用状況(利用者数の推移)

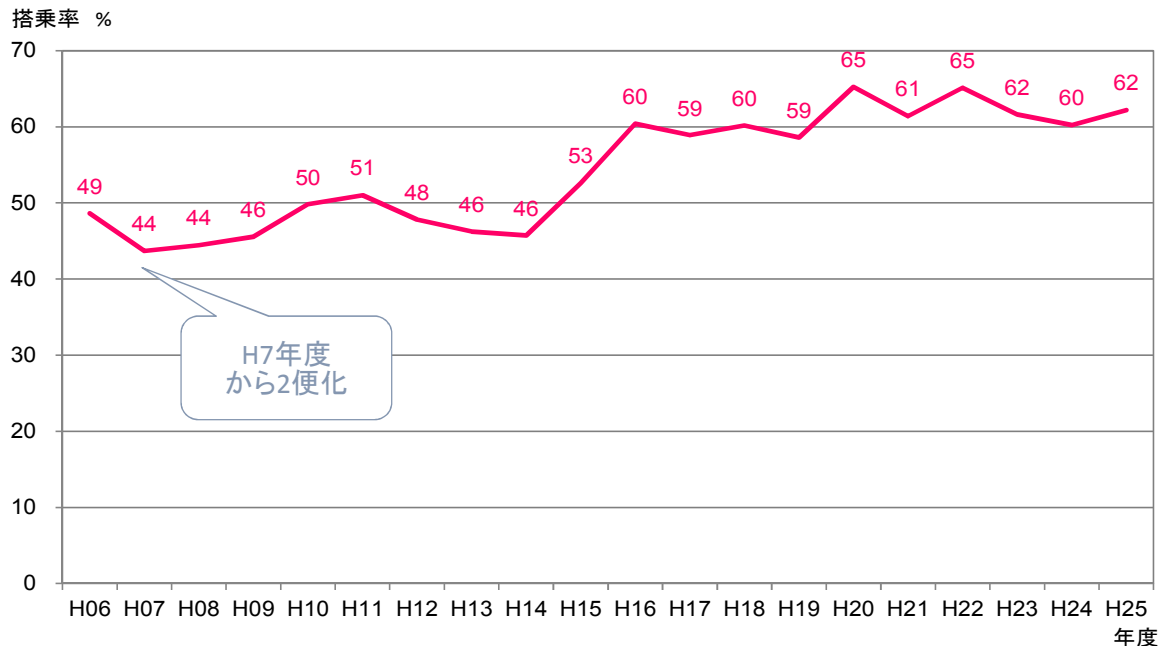
- 開港以来、2便化した平成7年10月以降、概ね2万人台で右肩上がりに増加
(過去最高の利用者数=29,161人(平成20年度))
- 平成25年度は過去2位に回復(28,726人)、初めて東京乗継ぎ利用者が1万人を突破(11,113人)
- 利用率(搭乗率)の直近5年平均値は62.1%(H21~H25=60.2~65.1%)



※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

定期便の利用状況(搭乗率・就航率の推移)

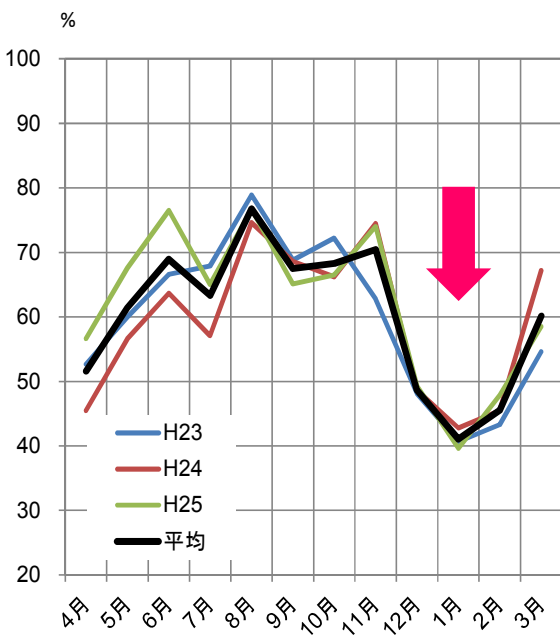
■ 搭乗率



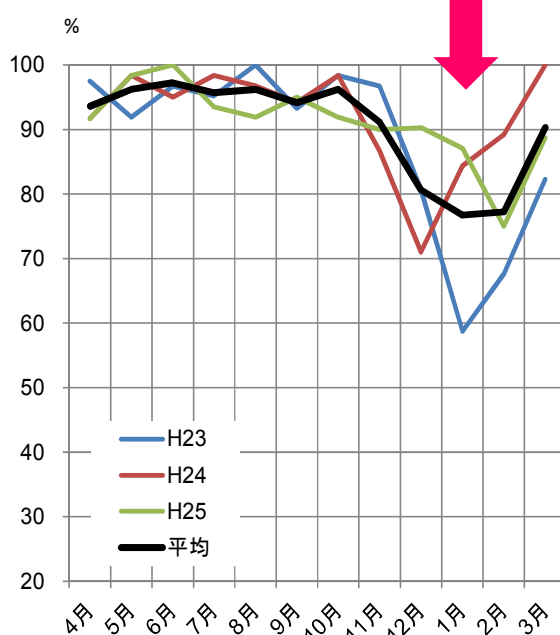
- 搭乗率は平成15年度以降の乗継客の増加に伴って60%台に向上。それまでは50%前後で推移。

(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。

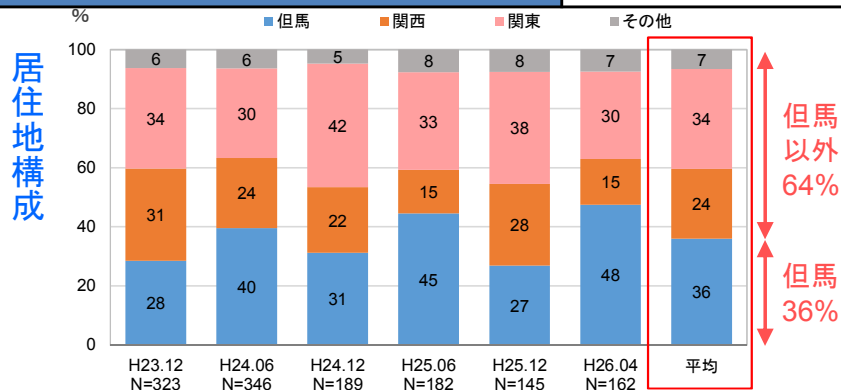
- 冬期の搭乗率の落ち込みは、雪や霧による欠航の発生(就航率の低下)と関連性が高い。

3~11月 平均就航率95.1% 100回に5回欠航

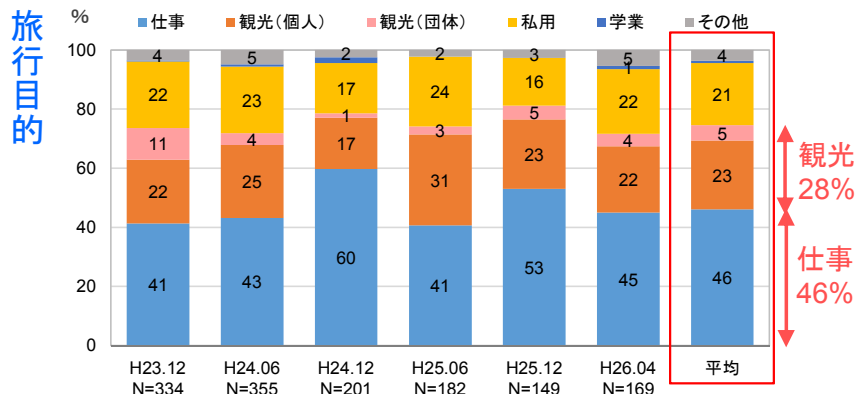
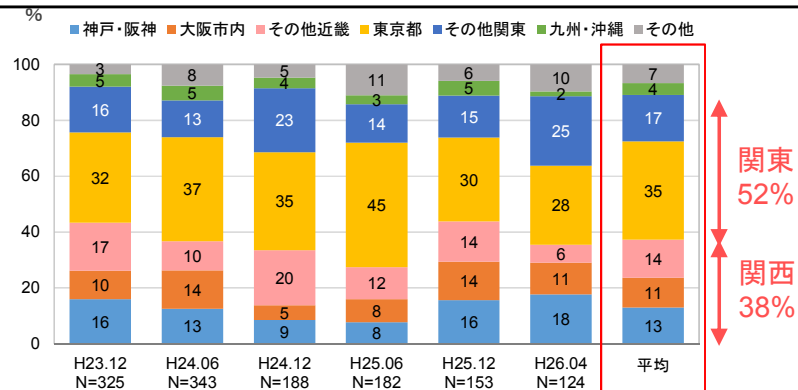
12~2月 平均就航率79.9% 100回に20回欠航

定期便の利用者特性(定期便利用者アンケート)

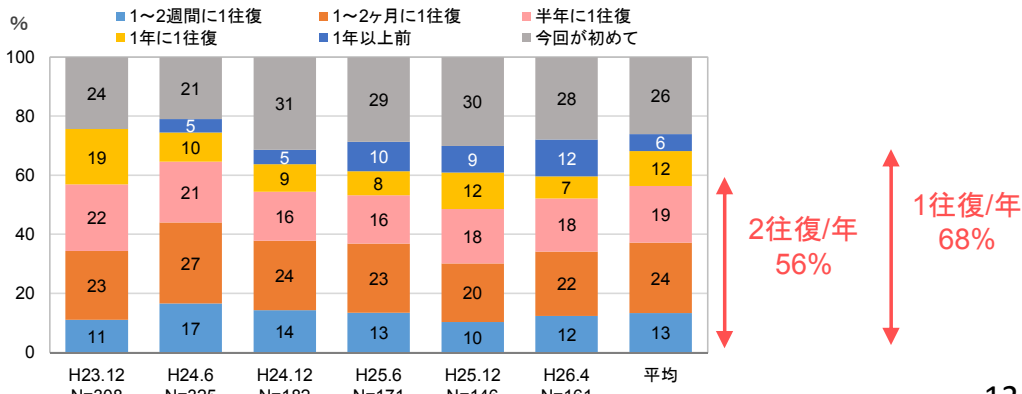
利用者特性	
居住地	➤ 但馬居住者に比べ、関西、関東居住者の比率が高い(入込客の比率は約64%)。
出発地・目的地	➤ 近畿圏を出発地・目的地とする利用者は全体の約40%であり、その他は関東方面が約50%で、残りが九州など ➤ 近畿圏では神戸・阪神、大阪市、大阪市北部など伊丹空港周辺に集中している。
旅行目的	➤ 旅行目的では仕事が約半数を占める。
利用頻度	➤ 利用頻度は1年に2往復(半年に1往復)の利用者の割合は56%、1年に1往復の利用者の割合は68%。 ➤ 多頻度利用者(1年に6往復(2ヶ月に1往復))は37%を占める。



伊丹空港側の発着地



利用頻度

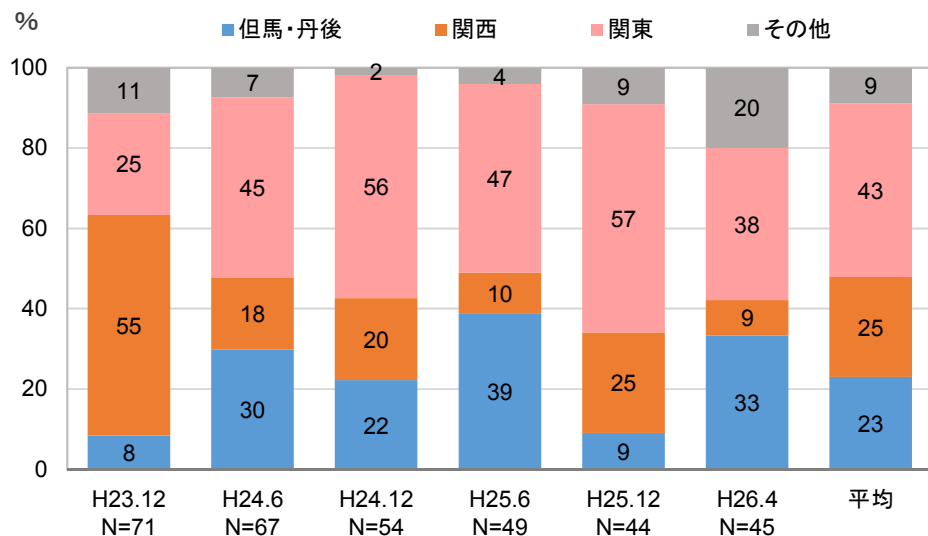


＜資料＞但馬～伊丹路線では2回/年の頻度で但馬～伊丹便の利用者アンケートを実施し、旅客特性を把握。

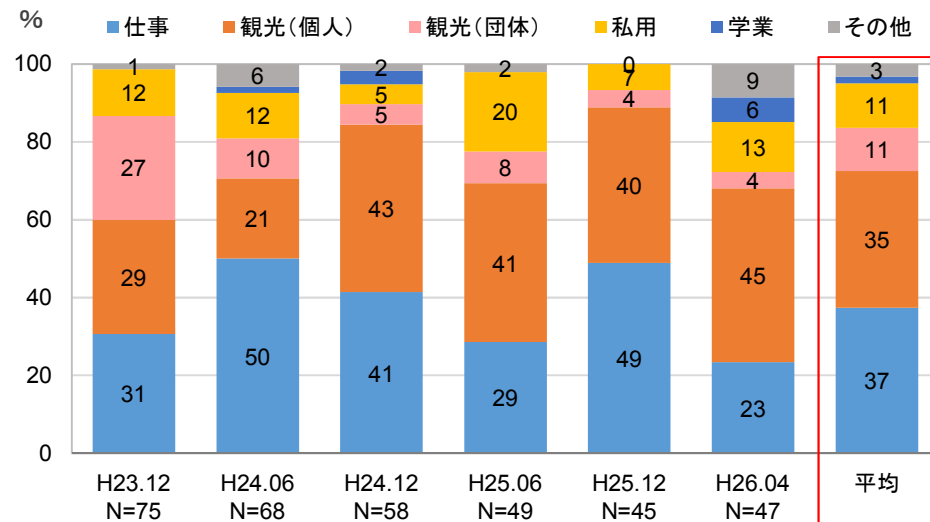
定期便の利用者特性(定期便利用者アンケート) 利用頻度別の特徴

- 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。

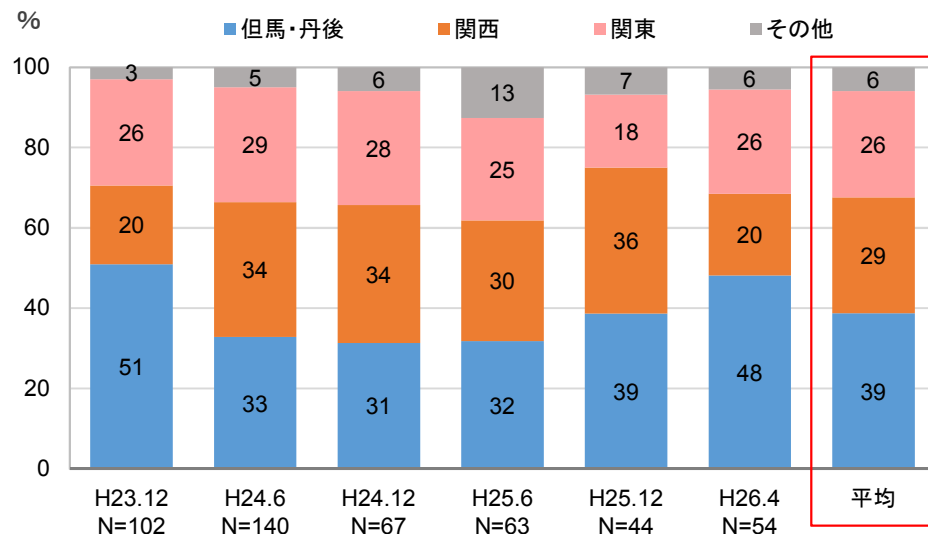
初めての利用者の居住地



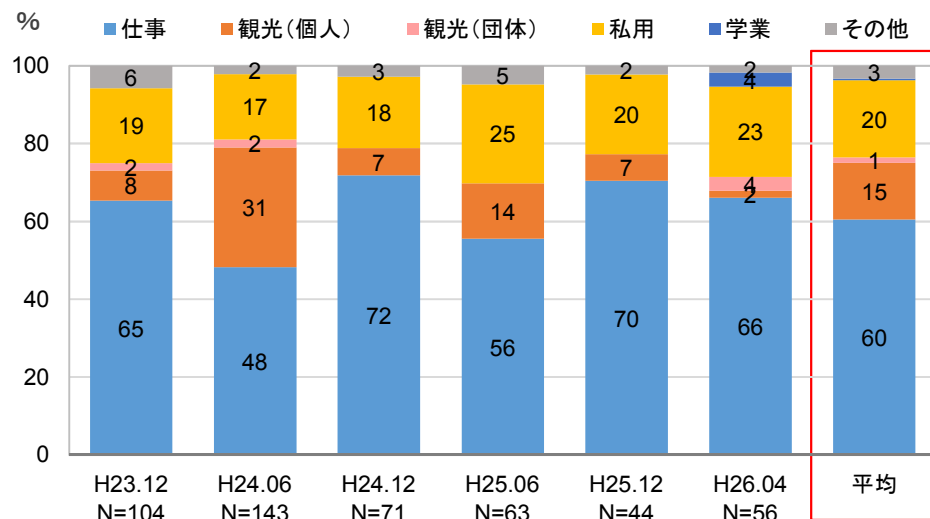
初めての利用者の旅行目的



多頻度利用者の居住地



多頻度利用者の旅行目的

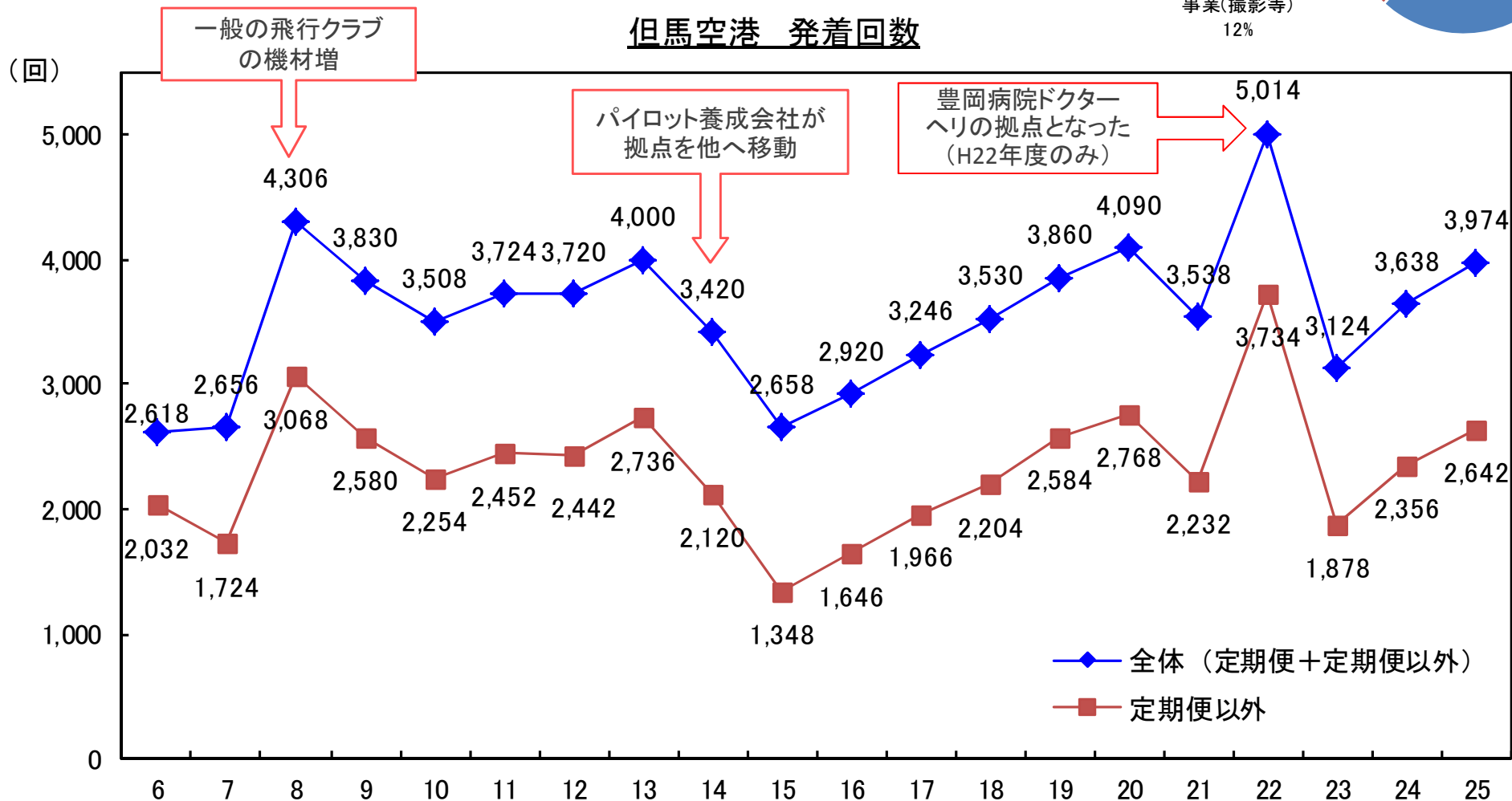
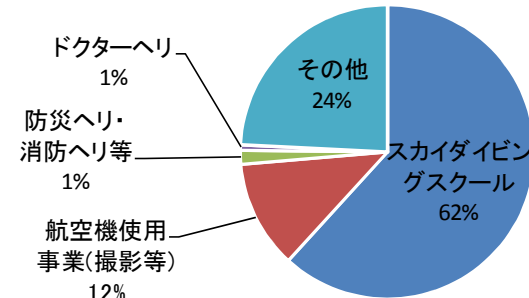


但馬空港の発着回数

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

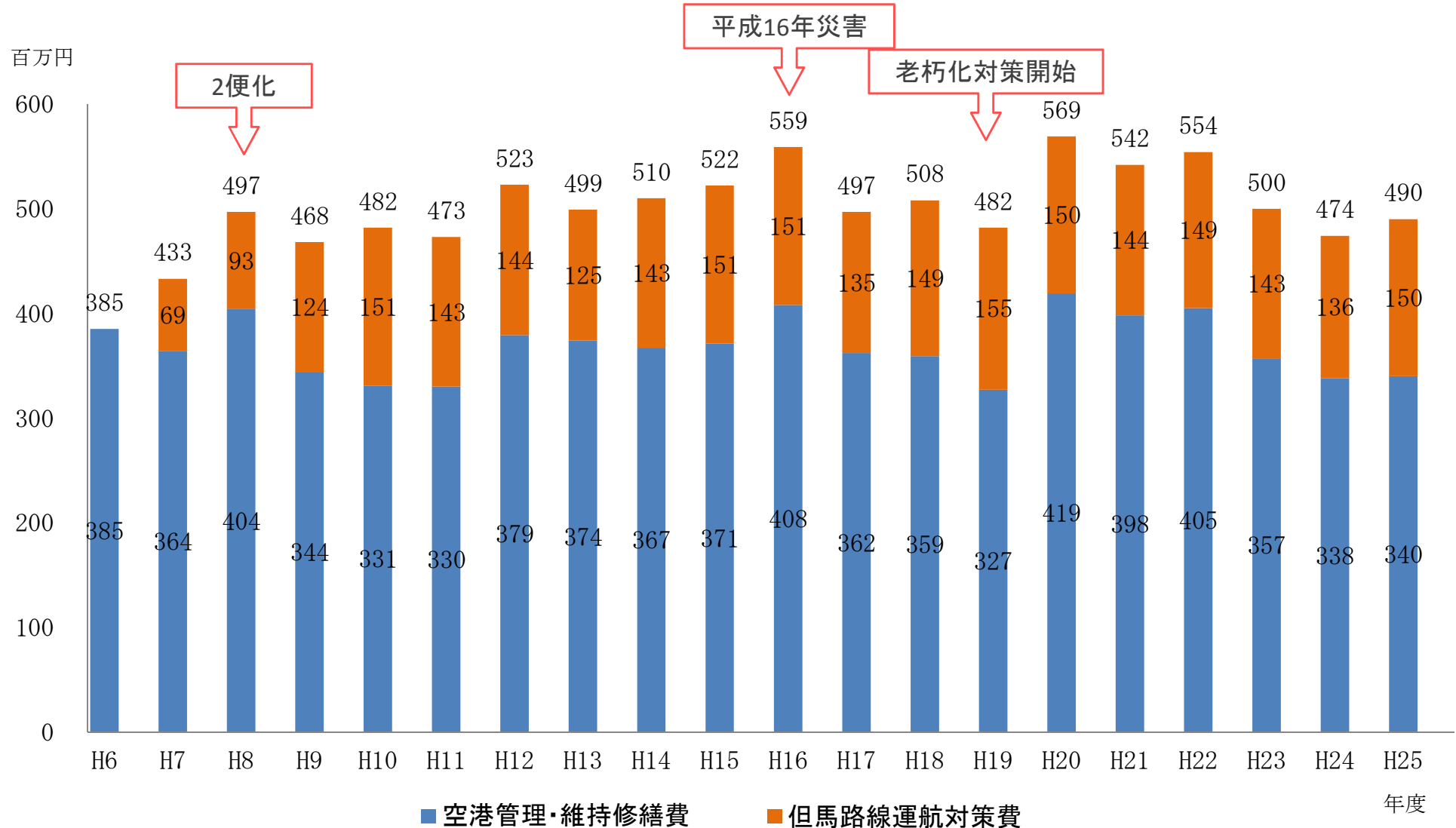
※発着回数は、到着、出発をそれぞれ1回と計上(1機の1回飛行につき、2回と計上)

[定期便以外の発着内訳(H25年度)]



空港に関する県の支出状況の推移

- 但馬路線運行対策費は、2便化以降、約140百万円で推移
- 空港管理・維持修繕費は、平成19年度から開始した老朽化対策により、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
- 現在、ぎりぎりの人員配置で管理・運営しており、現状では更なる経費削減は困難



※空港管理・維持修繕費に管理事務所人件費は含まない。

<p>PR活動・ 旅行商品</p>	<p>①但馬空港PRキャンペーン(H25年度:延べ23日間開催) ・阪神地域、首都圏でのPR活動</p> <p>②広報媒体による空港,旅行商品PR(H25年度:197回実施) ・情報誌、新聞、ラジオ、ムマガ等11媒体で実施</p> <p>③旅行商品(H25年度:2,484人利用) ・JALパック、読売旅行と提携し、首都圏発、大阪発、但馬発の旅行商品を8種販売</p> <p>④空港イベント ・但馬空港フェスティバル(H25年度:46,000人集客)、但馬空の自然教室(H25年度:1,000人集客)</p>
<p>アクセス</p>	<p>①但馬空港アクセス路線バス ・城崎温泉⇄豊岡駅⇄但馬空港を、地元バス会社の協力を得て運行 ・運行経費の一部を推進協議会が助成</p>
<p>利便性向上</p>	<p>①Air & Bus プラン(H25年度:226人利用) ・往路は但馬発伊丹行き航空機、帰路は大阪、神戸から特急バス。 ・航空便のダイヤの少なさを特急バスでカバーする旅行商品</p> <p>②但馬発便欠航代替バス(H25年度:313人利用) ・但馬空港からJR新大阪駅経由伊丹空港行きの代替バスを地元バス会社の協力を得て運行。 (急な欠航に対応) ・運行経費の一部を推進協議会が助成</p>
<p>運賃助成</p>	<p>①運賃助成サービス(H25年度:15,310人利用) ・地元住民等への航空運賃の一部を地元市町と推進協議会が助成。 利用者負担は、概ね鉄道特急並み(参考:鉄道特急料金4,750円[JR豊岡駅→JR大阪駅])</p> <p>特割1の場合 運賃8,100円－助成金4,000円＝利用者負担4,100円</p> <p>普通料金の場合 運賃14,000円－助成金7,800円＝利用者負担6,200円</p>
<p>その他</p>	<p>毎年2回航空機利用者アンケートを実施し、顧客ニーズを把握。</p>

※但馬空港推進協議会 : 地元3市2町をはじめ、商工会、自治会、婦人会等102団体で構成されており、地域をあげて空港の利用促進を実施。

利用促進の取組み(地方航空路線活性化プログラム)

- 事業主体 : 但馬空港推進協議会、JAC
- 事業費 : H26年度 3,600万円(全額国費負担)

- 事業期間 : H26年11月～H29年3月
- ※H27、28年度 : 国が前年度の取組み効果を踏まえて決定

旅行商品の企画・販売

①新たな旅行商品

「パフォーミング・アーツ・ツーリズム※」の開発

- ・但馬地域の観光やグルメに加え、宿泊地でアーティストとの交流を楽しむ、新しい旅行商品を開発
- ・航空機の強みである「早さ」を活かし、首都圏から1泊2日でも十分に但馬を満喫できる旅行プランを立案

従来の観光
「見る」「食す」

+

アーツ・ツーリズム
「体感」「共感」「参加」「交流」

※演劇、ダンス等の舞台芸術の創作及び芸術家と交流するツーリズム

②情報発信

- ・アーティストと市民の両方にスポットをあてたプロモーション映像、ウェブサイト、PRイベント、雑誌等で情報発信し、3年間の実証期間中に、全国に浸透させる。
- ・アンケート調査を行い、効果的な情報発信戦術を検討し、取組みに反映する。



城崎国際アートセンター



舞台芸術イメージ

外国人への情報発信

- ①但馬の観光資源について、世界26地域をカバーするJALの訪日外国人向け情報サイト「JAL Guide to Japan」に掲載。
(H27. 2. 27～公開中)
- ②JALホームページを活用したキャンペーンを実施。但馬特産品やボーナスマイル等を抽選でプレゼント。
- ③「トリップアドバイザー」に、航空機利用を伴う旅行・宿泊情報等を掲載。

「JAL Guide to Japan」HPでの但馬特集



(URL) <http://www.world.jal.com/world/en/guidetojapan/destination/hyogo/>

機内での観光PR

- ①航空機内での地元銘菓の配布
- ②座席ヘッドカバーを利用した観光PR、企業広告
- ③キャビンアテンダントによる観光情報案内
- ④但馬の魅力をPRする機体ラッピング

「配布中の地元銘菓(上)と同封の観光案内リーフレット(下)」

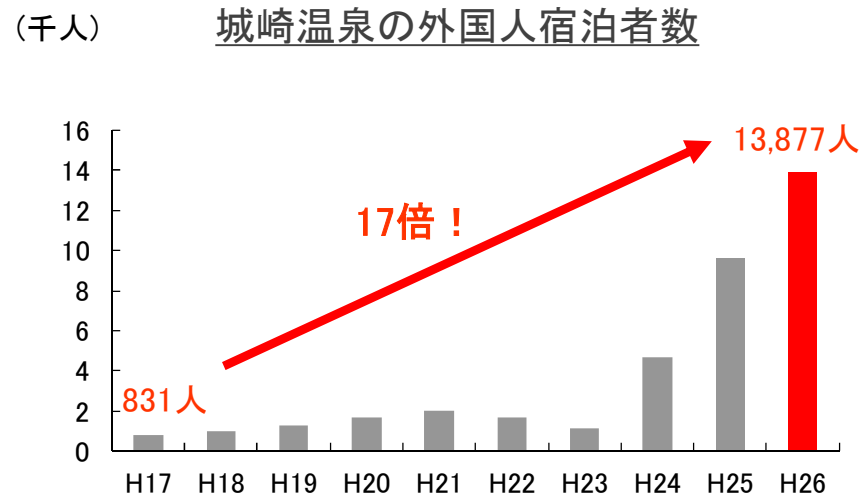


2. 但馬空港を取り巻く環境の変化

外国人旅行者の増加【観光需要動向】

外国人旅行者の動向

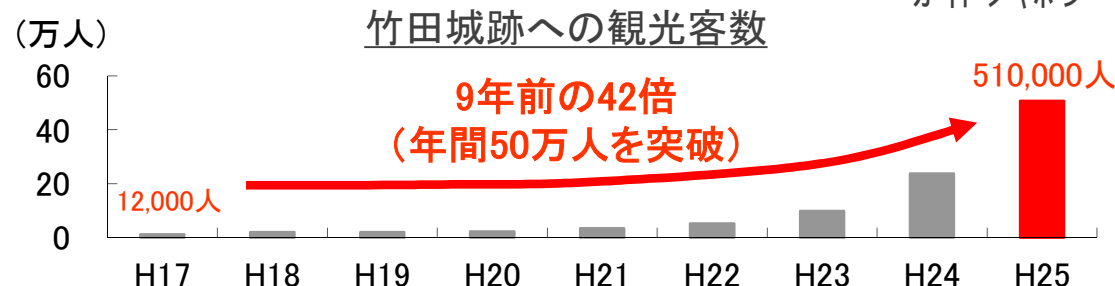
- ①10年前に比べ、城崎温泉の外国人宿泊者数は17倍と急増。
(H17年:831人 → H26年:13,877人)
- ②平成25年、旅行ガイドブック「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」(フランス語版)に、城崎温泉が、二つ星(寄り道をして訪れるべき場所)として掲載。
- ③但馬空港の外国人利用はほとんど見られない(年間30人程度)。→ 航空機利用の伸びしろは大きい。



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H26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)
⇒H26年度下半期、世界6ヶ国の25組から利用の応募。
- ②H26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



1 民活空港運営法の概要

<法律の概要>

- ①従来は、空港本体の管理は空港の設置・管理者である県に限られていた。
- ②今後は、P F I 法に基づく手続きを踏まえた場合に限り（公共施設等運営権の設定）、県が施設を保有したまま民間が空港本体を運営できる。⇒空港本体とターミナルビルの一体的な運営が可能。

民活空港運営法（H25年6月成立、7月施行）

従 来：空港の管理・運営は官（空港の設置管理者）が実施
 成立後：運営権を設定すれば（改正PFI法）、民間事業者が空港を管理・運営できる

改正PFI法（H23年5月成立、9月施行）

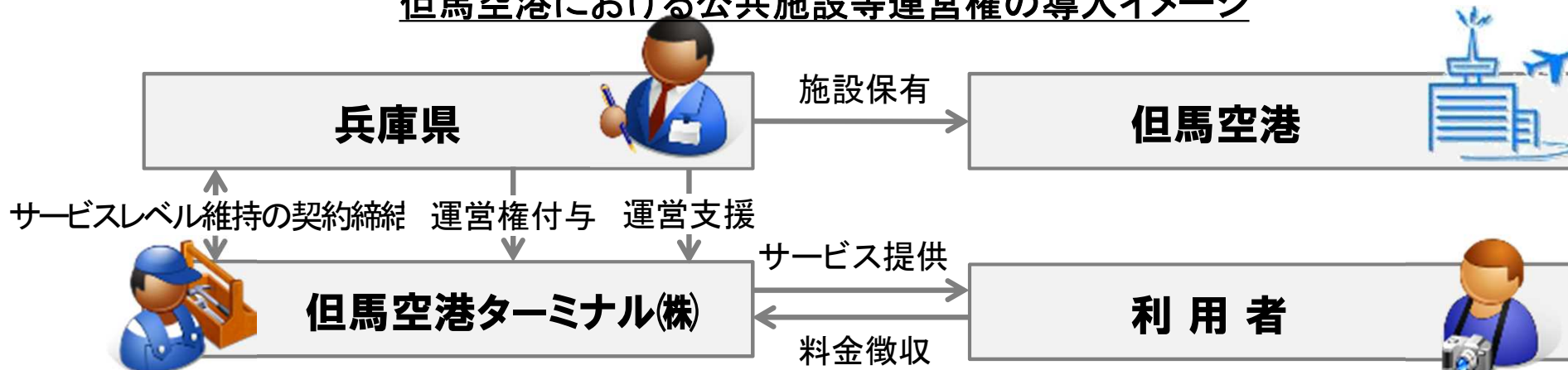
従 来：サービス内容・利用料金は官（施設管理者）が決定
 改正後：上記を民間事業者が決定（運営権を設定）



民間による空港の一体経営が可能

- ・ 経営の効率化
- ・ 多様なサービスの提供、収益力の強化
- ・ 地域経済の活性化

但馬空港における公共施設等運営権の導入イメージ

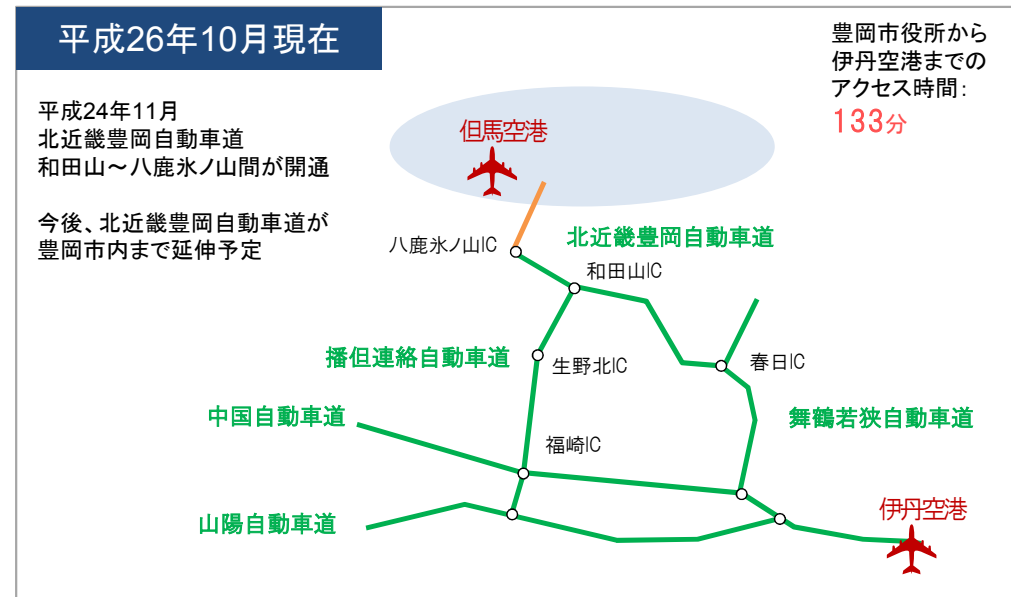
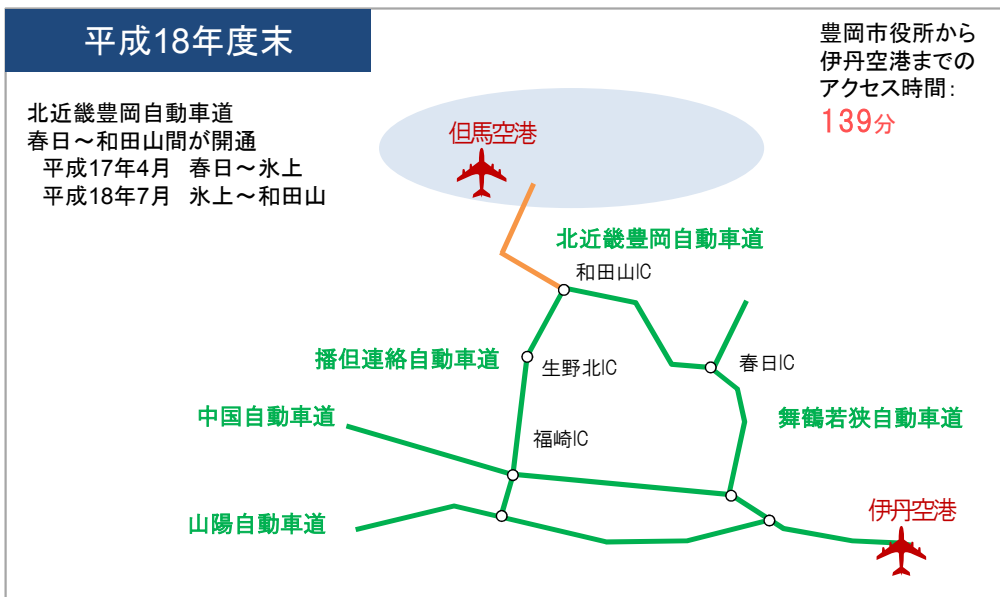
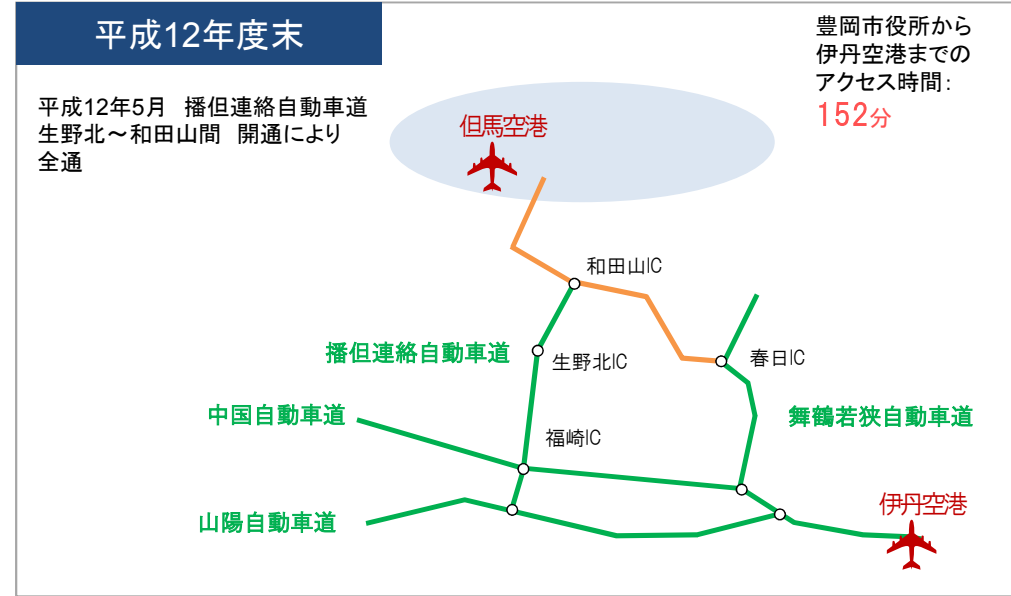
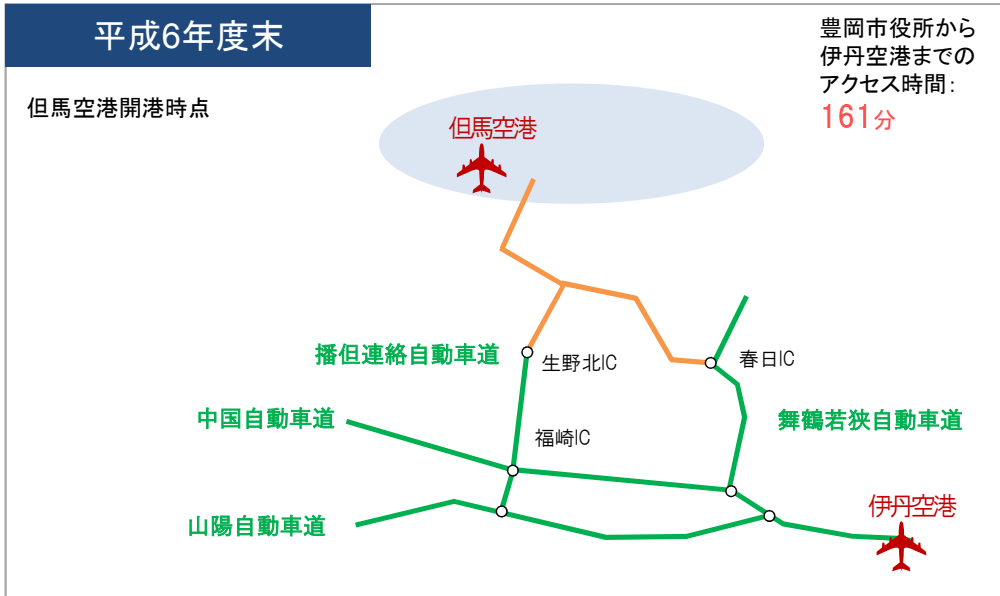


2 公共施設等運営権の概要

項 目	公共施設等運営権の概要
1 目 的	但馬飛行場の空港基本施設と空港周辺施設の一体的な運営体制を整備し、空港運営の効率化を図る
2 公共施設の名称	兵庫県立但馬飛行場（但馬空港）
3 公共施設等運営権者	但馬空港ターミナル株式会社
4 公共施設等運営権の存続期間	平成26年6月11日から平成32年3月31日まで (事業開始日は平成27年1月1日)
5 対象施設等	滑走路、ターミナルビル、駐車場、空港公園など、空港用地にある全ての施設とその土地
6 運営等の内容	<p>(1) 空港運営事業 空港の維持管理業務、空港の運営業務、着陸料等の設定及び 国土交通大臣への届出並びにその收受</p> <p>(2) 空港航空保安施設運営事業 空港航空保安施設の維持管理業務、空港航空保安施設の運営業務、空港航空保安施設の使用料金を設定する場合、国土交通大臣及び 県への届出並びにその收受</p> <p>(3) 環境対策業務</p> <p>(4) その他附帯する事業 運営権者が実施義務を負う事業（ターミナルビル事業等）、運営権者が任意で行う事業、利用料金の設定及びその收受</p>

高速道路整備の進捗【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)。



※ 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)

高速道路整備の進捗【今後の空港アクセス時間の変化】

平成26年(現在)



・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

平成30年度



・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)

更に約10年後【参考】

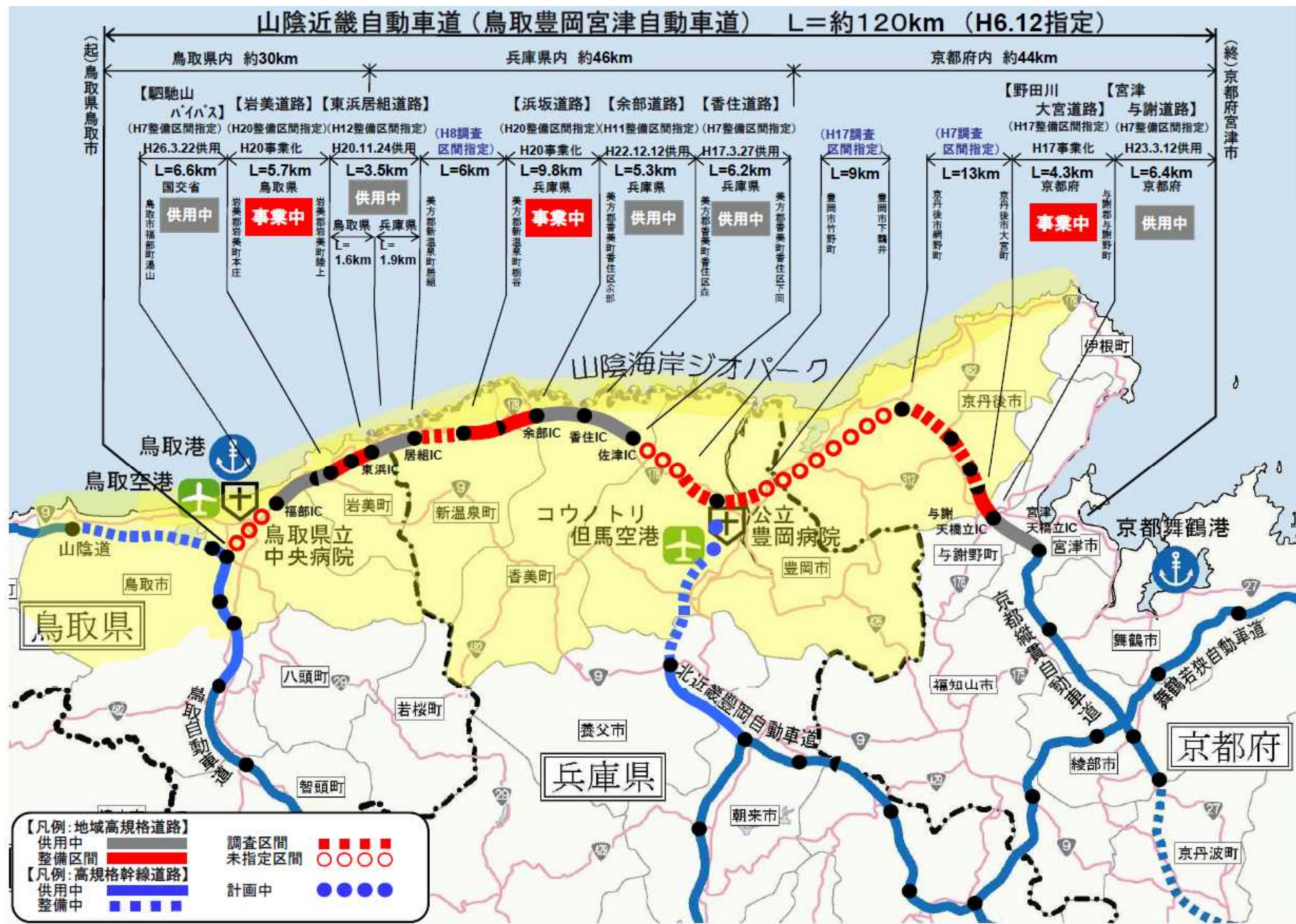


・空港アクセス時間(自動車)


	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	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。

高速道路整備の進捗 【山陰近畿自動車道の整備状況】



最近の航空情勢【コンピ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	1,322m *	1,178m	1,402m	1,165m	1,333m
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"> ・日本エアコミューター(JAC) ・北海道エアシステム(HAC) ※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"> ・琉球エアコミューター(RAC) ・航空局検査機 	<ul style="list-style-type: none"> ・ANA ・日本エアコミューター(JAC) 	<ul style="list-style-type: none"> ・天草エアライン(AMX) ※2015年導入予定 ※天草空港の滑走路長は1,000m <ul style="list-style-type: none"> ・オリエンタルエアブリッジ(ORC)※検討中 	

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【コンピューター航空機の諸元・性能(リージョナルジェット機)】











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	1,770m	1,644m	1,450m	1,490m
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	・JAL ・アイベックスエアラインズ (IBX)	・JAL ・フジドリームエアラインズ (FDA)	・JAL	・JAL ・ANA

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	
○ サーブ(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〕 国内線2万回を増枠	27万回 〔1日当たり約750回 1時間当たり最大64回〕	68万回
以降、首都圏空港を含めたオープンスカイを実施			
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〕 国際線3万回を増枠	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"> 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 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 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
経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・H25.9.4～10.15 募集期間 ・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) ・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) ・H26. 3.30～ H28.3.26 コンテスト枠使用期間(2年間)
応募要件	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 ④ 枠の使用期間：2年間(平成26.3.30～平成28.3.26)
コンテスト枠の見直し等	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年夏～秋頃(予定) ・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

3. 但馬～伊丹路線継続の意義と 活性化方策

【伊丹路線】 伊丹空港等の航空ネットワーク

伊丹空港

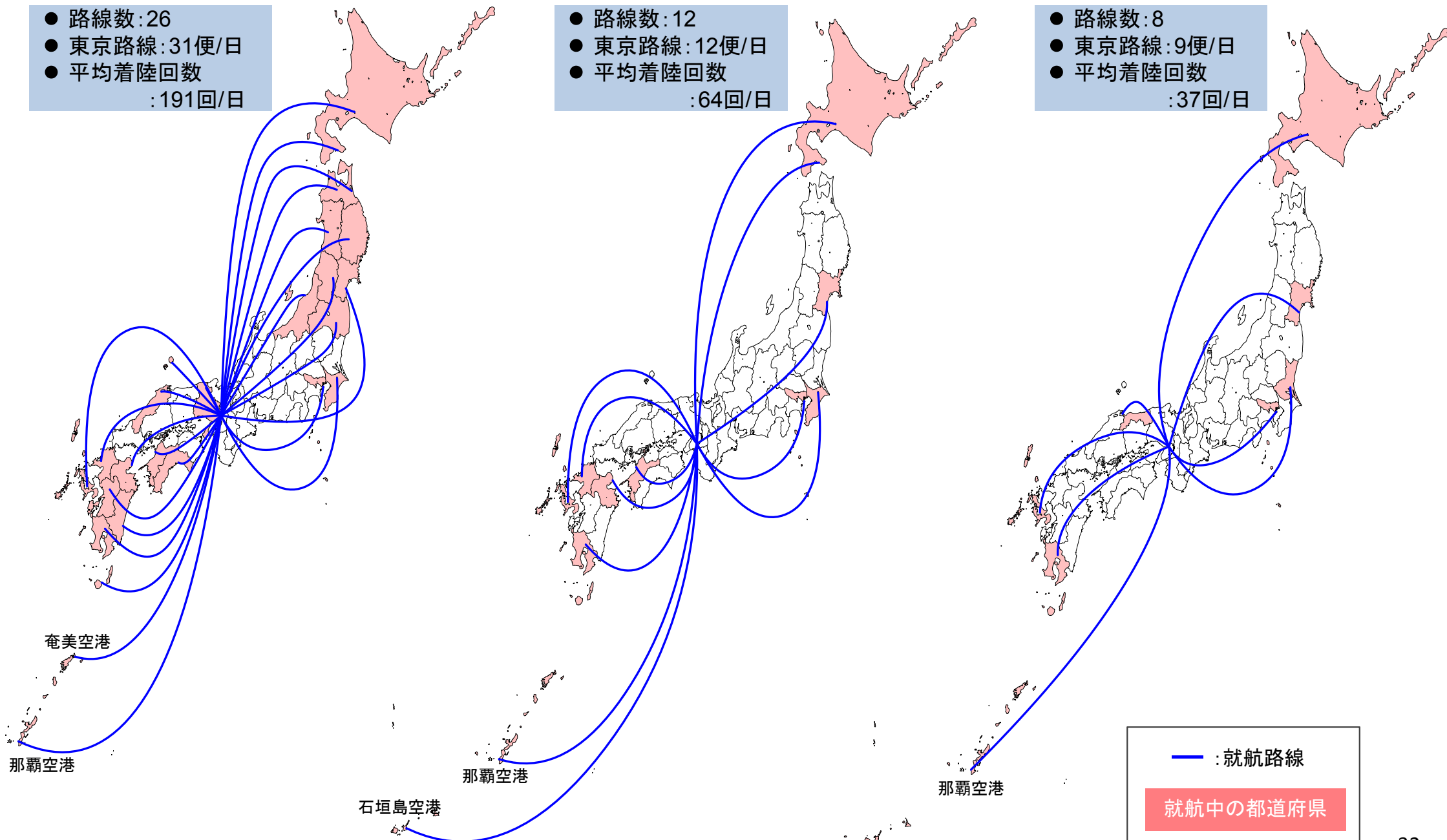
- 路線数:26
- 東京路線:31便/日
- 平均着陸回数
:191回/日

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



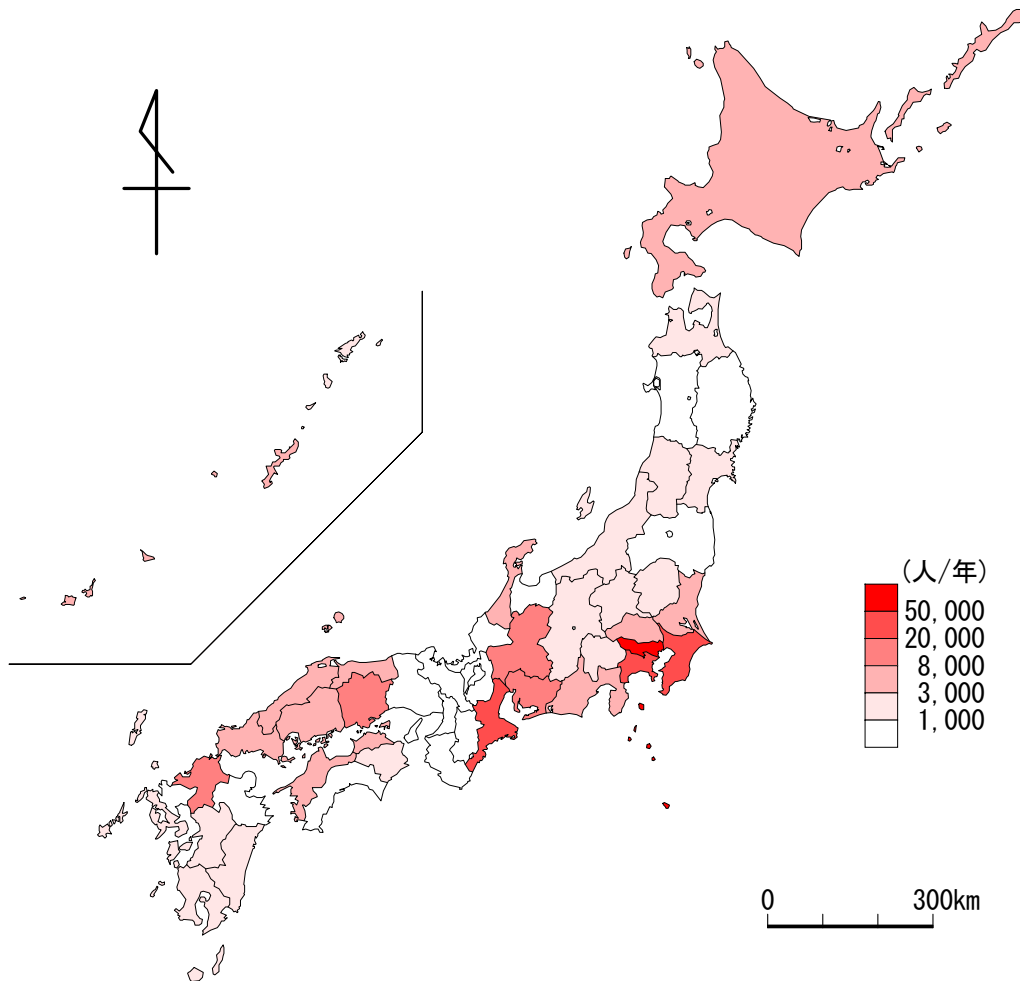
※ 平成26年10月現在のネットワーク、平均着陸回数は平成25年度の年間着陸回数を365で除して算出。

【伊丹路線】 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。

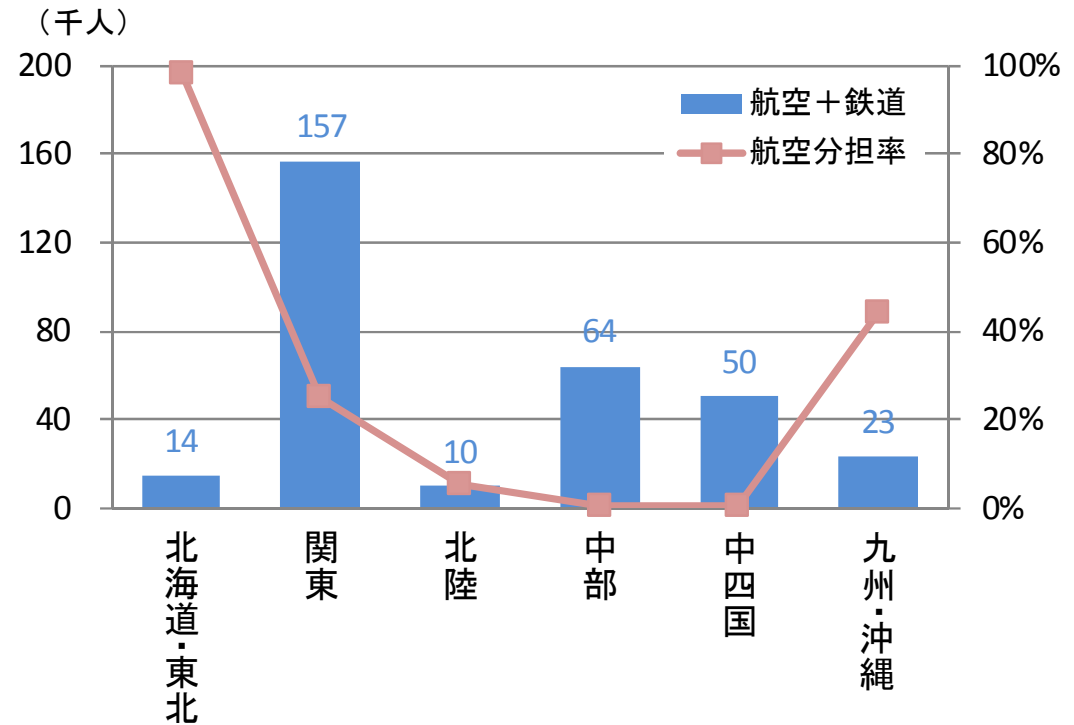
但馬・京丹後地域と都道府県間の旅客流動 (航空+鉄道)



旅客流動 (航空+鉄道)

○但馬・京丹後地域と全国との全体旅客流動は、約31.9万人

○その内首都圏との流動は15.7万人と約5割を占める



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

【伊丹路線】 但馬・京丹後地域と首都圏との旅客流動量

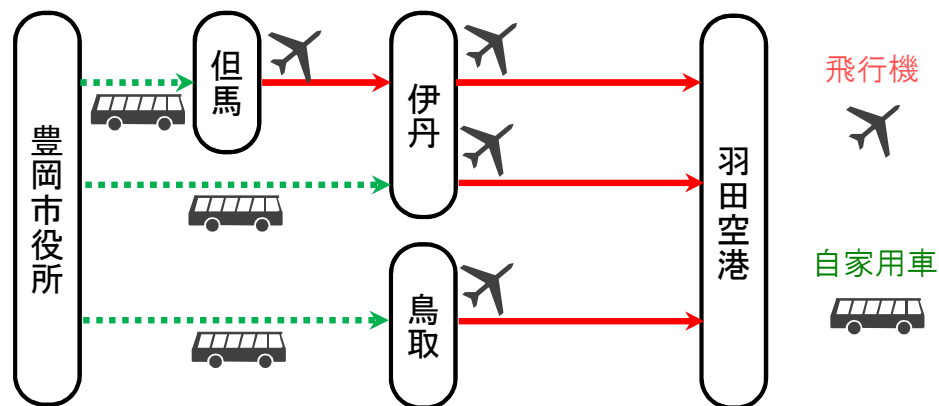
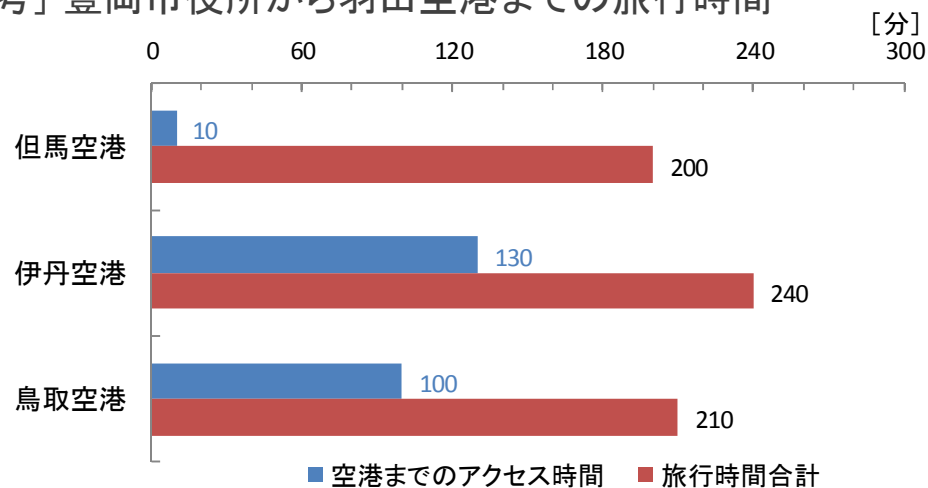
- 但馬空港へのアクセス性が他空港より勝るにもかかわらず、利便性が低いため（乗継ぎ利用が必要、便数が朝夕2便）、航空利用者は但馬空港ではなく他空港を利用。

◇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

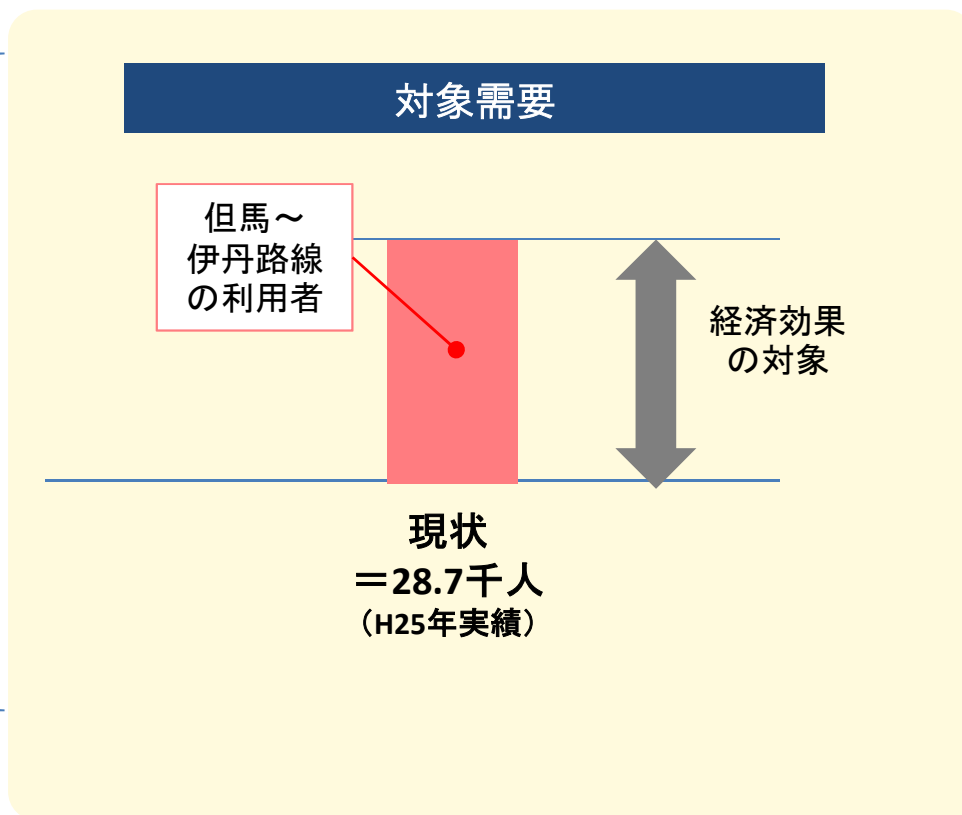
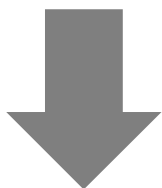
【伊丹路線】 航空利用者が地域に及ぼす消費効果

■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

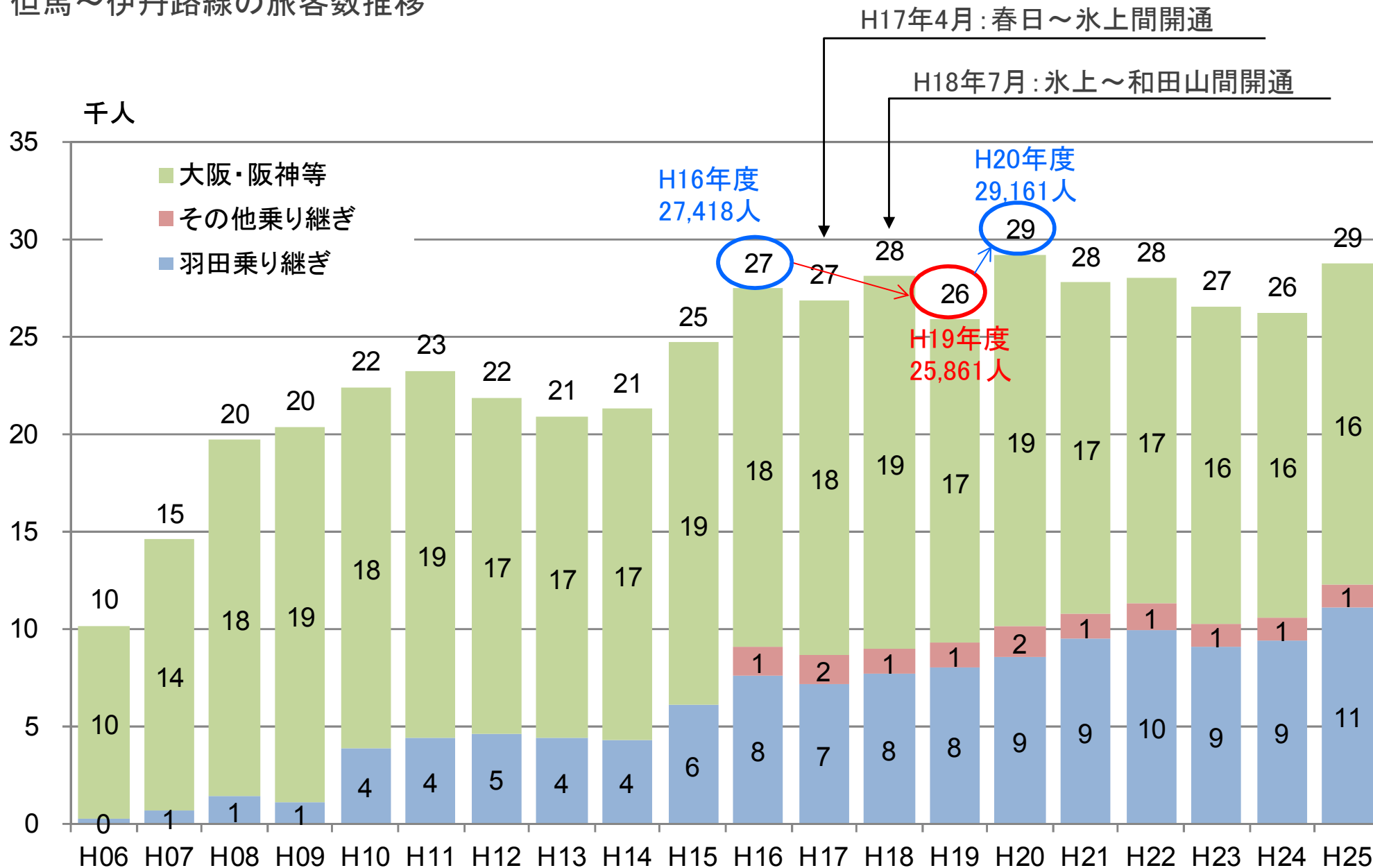
参考

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

【伊丹路線】 北近畿道延伸による利用者数への影響

■ 但馬～伊丹路線の旅客数推移



※「その他乗継ぎ」は、H15年度以前は「大阪・阪神等」に含めて集計

【伊丹路線】 但馬・京丹後住民の利用実態(居住者アンケート)

■ 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

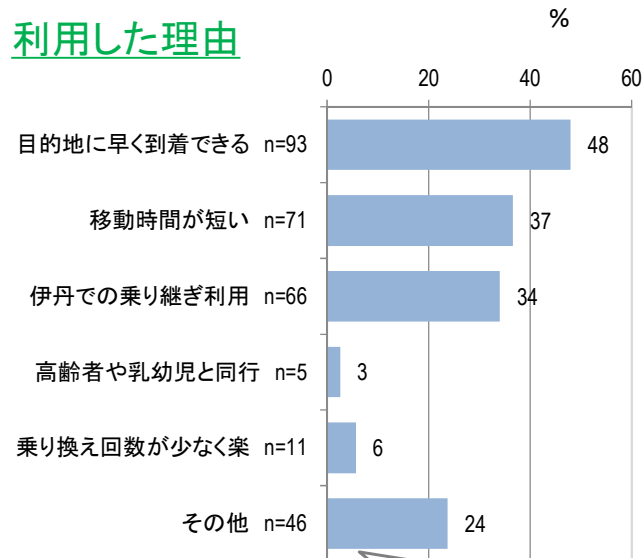
高速交通手段、遠方への交通手段としての利用が定着

■ 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、「料金が安い」、「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

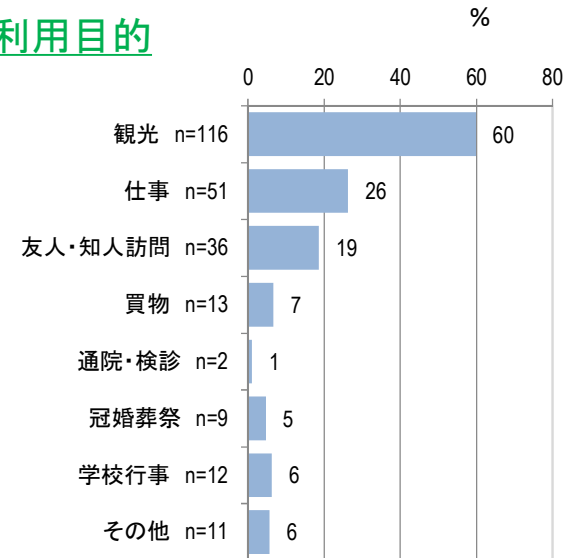


[その他の例]

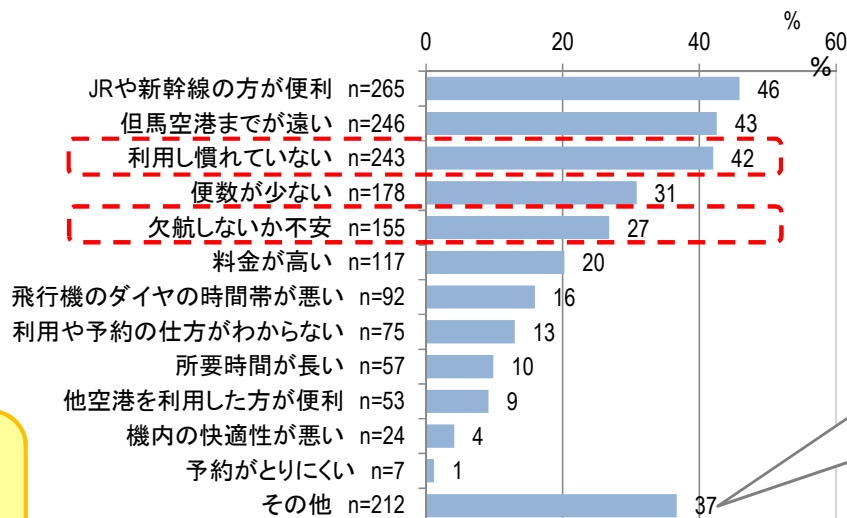
- 一度乗ってみたかった
- 運賃助成や無料の航空券があったため
- 子供を飛行機の乗せたかった
- 学校の行事のため

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)

【路線活性化の方策】 広域観光交流圏の形成

京都府・兵庫県・鳥取県の広域観光交流圏（案）



鳥取県

- 鳥取砂丘
- 白兔海岸
- 浦富海岸
- 岩井温泉
- 鹿野温泉

兵庫県

- 城崎温泉
- 湯村温泉
- こうのとりの郷公園
- 竹野浜
- 竹田城跡

京都府

- 天橋立
- 伊根浦舟屋群
- 舞鶴赤れんがパーク
- 夕日ヶ浦温泉
- 福知山城

周遊

周遊

■ 就航率の改善

①欠航要因の詳細分析(時間帯等)

②新しい航路を検討

パイロットが着陸を判断する最低降下高を下げる事ができれば滑走路視認性が高まり、視界不良による欠航が低減



信頼性が向上

■ 但馬～伊丹路線の増便

①増便により旅客数は、以下のとおり増加。

	増便	旅客数	利用率
他路線の実績	2→3便	+12%～+45%	▲17%～+2%
国交省需要予測モデル	2→3便	+19%	▲12%
	3→4便	+13%	▲7%

②但馬～伊丹路線においても利便の高いダイヤの設定等利用者ニーズと合致すれば 旅客数が増加するとともに、座席利用率も増加するポテンシャルがある。

※増便後、同規模の機材による運航にもかかわらず、座席利用率が増加した路線もある

【増便による効果】

① 便の選択肢が増加

② 昼間時間帯に増便することにより、欠航が発生しやすい午前便のバックアップ便(代替便)としての役割を果たす



利便性が向上

【路線活性化の方策】 就航率の改善に向けた取組み

■ 就航率の現状・低い要因

[現状] 92% (H21~25年度平均) < 国際民間航空機関(ICAO)勧告=95%

※本土空港の中で下から2番目に低い

[低い要因] 霧や雪による視程不良

<H25年度> 全欠航回数128回のうち、53%(68回)が視程不良による欠航

■ これまでの取組み

○H13年10月~ ローライザー(LOC)^{※1}の供用開始

⇒ 冬期(12~2月)の平均就航率が改善

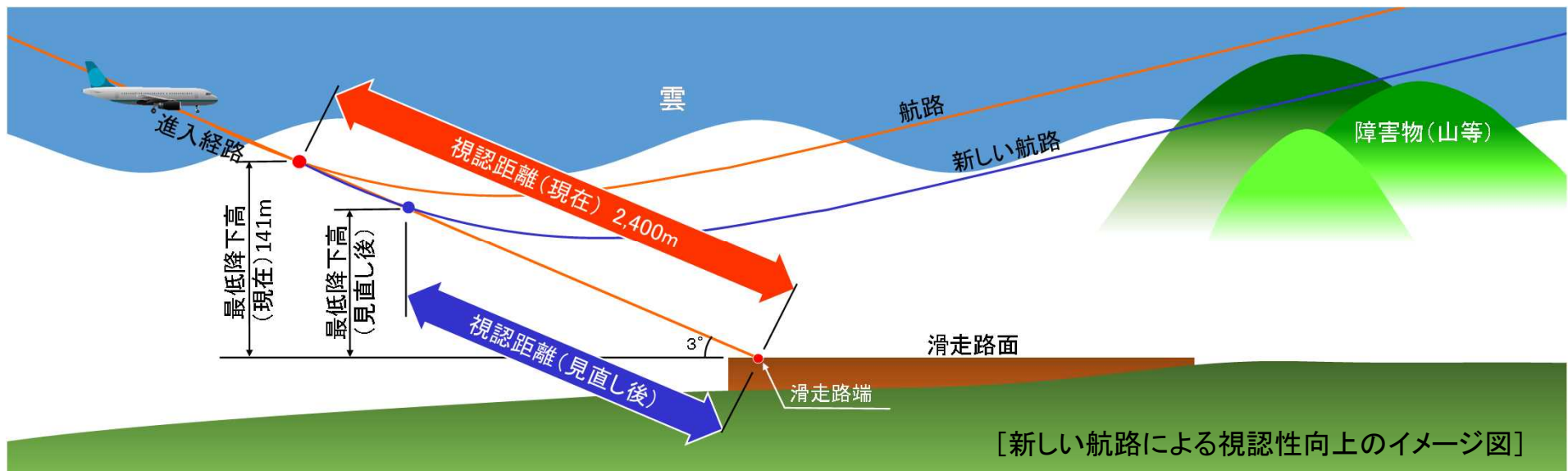
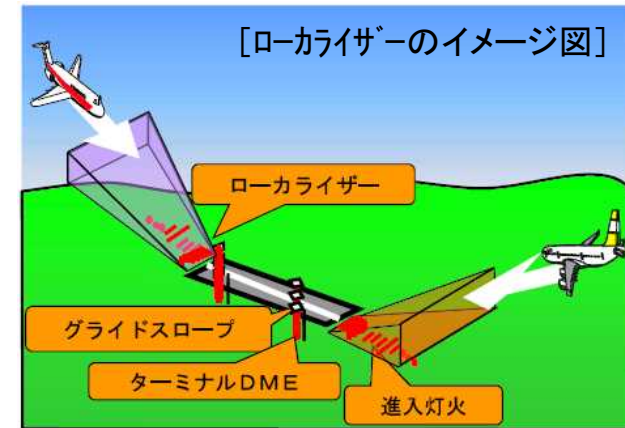
LOC供用前^{※2} 80% → LOC供用後 83%

※1 ローライザー(LOC): 計器着陸装置の一つで、航空機が滑走路の中心から左右に、どの程度ずれているかを示し、視界が悪い時でも安全に滑走路上まで誘導する設備。但馬空港では南側からの進入に対して設置。

※2 供用前=H6~12年度冬期の平均値、供用後=H14~25年度冬期の平均値

■ 今後の取組み

○新しい航路を検討:パイロットが着陸を判断する最低降下高を下げることにより滑走路視認性を高め、視界不良による欠航を低減させる。 ※但し、現行サブ機では必要な機材を搭載していないため、搭載可能な機材での運航が必要



【路線活性化の方策】 但馬～伊丹路線の増便(需要予測)

■ 但馬～伊丹路線の需要推計(増便によるケーススタディー)

[前提条件]

- ① 現行ダイヤ(冬ダイヤ:朝1便、夕1便)を前提に、昼間時間帯に増便
- ② 国交省需要予測モデルによるH30年度時点での予測値(便数のみを変動)

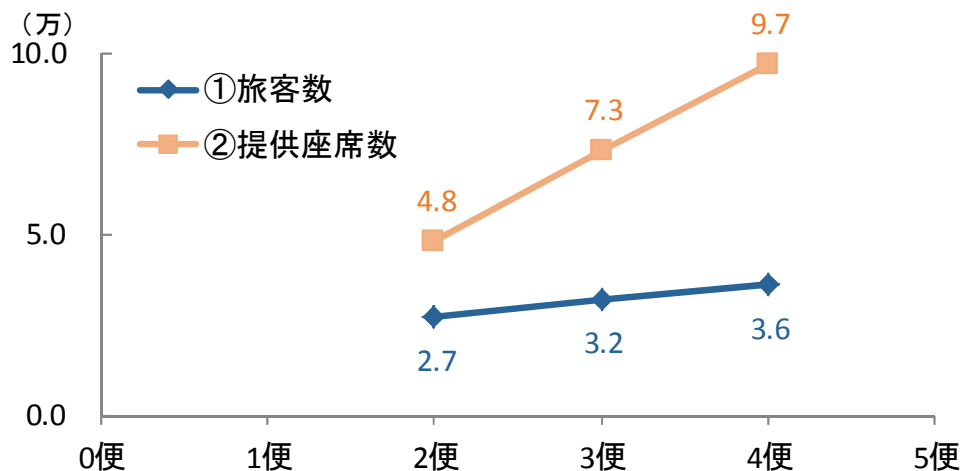
[試算結果]

○ 提供座席数の増加率(+33%～+50%)に対し、旅客数の増加率は、+13%～+19%

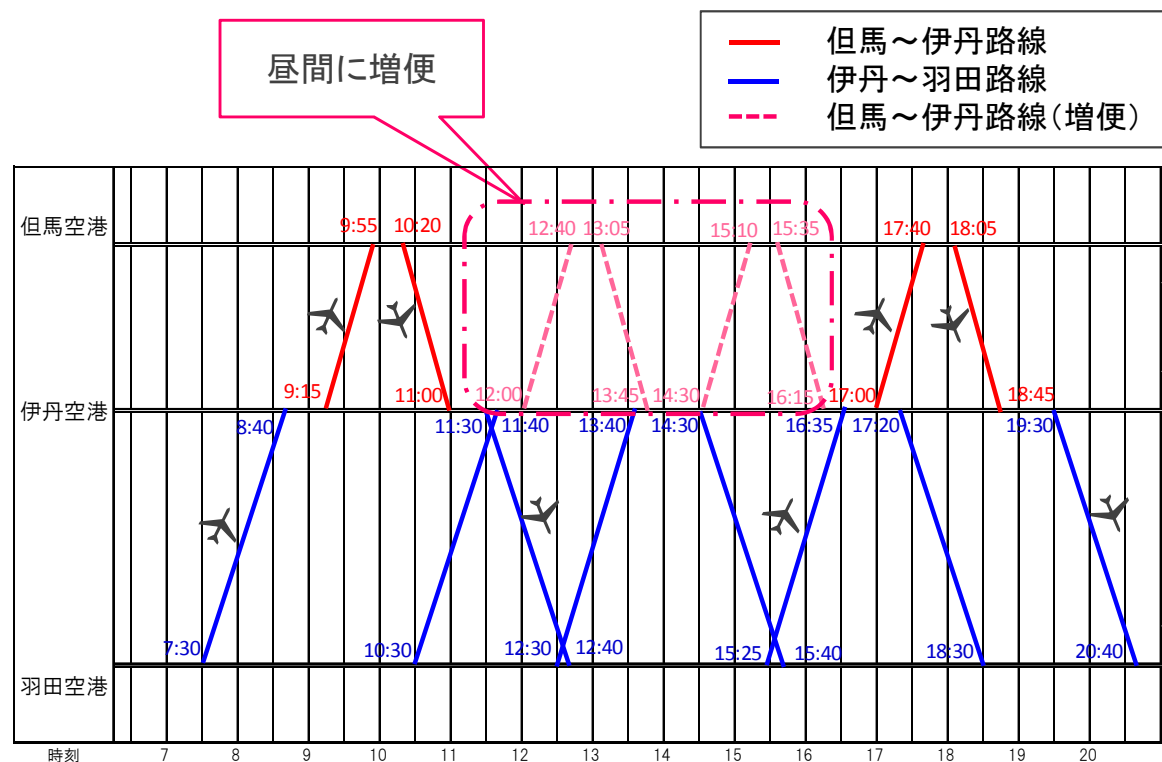
- ① 2便→3便 : 提供座席数増加率=+50% 旅客数の増加率=+19%
- ② 3便→4便 : 提供座席数増加率=+33% 旅客数の増加率=+13%

<便数による旅客数の変動> ():増減率

	2便	3便	4便
①旅客数 (万人)	2.7	3.2 (+19%)	3.6 (+13%)
②提供座席数 (万席)	4.8	7.3 (+50%)	9.7 (+33%)
搭乗率(%) ①÷②	56%	44% (▲12%)	37% (▲7%)



<想定ダイヤ>



※提供座席数(席/便)=サーブ機(36席)×2×365日×92%(就航率)=24,178(席/便)
 ※座席数は、但馬空港離陸時の座席数制限(H25年4～11月は28～35席に制限)を考慮していない。

※ダイヤは、平成26年11月現在のダイヤを記載

【路線活性化の方策】 増便後の需要変化事例(事例①)

■ 増便による旅客数の変化傾向 【昼間の中間時間帯に増便した場合】

○2便から3便の増便による旅客数の伸び率

福岡－出雲＝＋12% 福岡－静岡＝＋35%

○増便後、多くの路線で座席利用率が低下しているが、増便に伴い機材の小型化を行っている路線(福岡－小松路線)は、座席利用率を維持

[増便による旅客数等の変化事例(中間時間帯に増便)]

路線	運航距離 (km)	便数 (便/日)		旅客数 (千人)		座席数 (千席)		座席利用率 (%)		比較対象
		変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	
福岡－出雲	415	2	→ 3 (+1便)	17	→ 19 (+12%)	26	→ 39 (+50%)	66.0	→ 49.4 (▲17%)	(前)H25上期 (後)H26上期
福岡－静岡	876	2	→ 3 (+1便)	40	→ 54 (+35%)	55	→ 83 (+52%)	73.3	→ 65.6 (▲8%)	(前)H24上期 (後)H25上期
福岡－小松	802	2	→ 4 (+2便)	127	→ 138 (+9%)	225	→ 248 (+10%)	56.5	→ 55.8 (▲1%)	(前)H24 (後)H25
伊丹－花巻	870	3	→ 4 (+1便)	125	→ 131 (+5%)	178	→ 218 (+23%)	70.1	→ 60.3 (▲10%)	(前)H24 (後)H25
東京－鳥取	667	4	→ 5 (+1便)	161	→ 164 (+2%)	249	→ 292 (+18%)	64.8	→ 56.0 (▲9%)	(前)H25上期 (後)H26上期
東京－佐賀	1,130	4	→ 5 (+1便)	79	→ 95 (+20%)	124	→ 156 (+25%)	63.7	→ 61.0 (▲3%)	(前)H25.7～9 (後)H26.7～9
鹿児島－屋久島	194	5	→ 6 (+1便)	105	→ 110 (+4%)	198	→ 209 (+6%)	53.3	→ 52.6 (▲1%)	(前)H24 (後)H25

※東京路線で増便された路線(鳥取、佐賀)に加え、小型機で運航されている地方間の少便数路線から例示
 ※福岡－静岡はH24年11月から増便となったため、半期単位で比較
 ※東京－佐賀はH26年7月から増便

[出典] 日当たり便数:時刻表、旅客数・座席数・座席利用率:航空輸送統計年報(国交省航空局)

[増便のダイヤ事例]○増便前

福岡	出雲	機材	出雲	福岡	機材
09:40	10:45	SA	11:10	12:25	SA
17:30	18:35	SA	17:10	18:25	SA

福岡	静岡	機材	静岡	福岡	機材
10:00	11:20	E70	8:00	9:30	E70
18:35	19:55	E70	16:30	18:00	E70

○増便後

福岡	出雲	機材	出雲	福岡	機材
08:30	09:35	SA	11:55	13:10	SA
13:55	15:00	SA	15:45	17:00	SA
17:35	18:40	SA	19:05	20:20	SA

福岡	静岡	機材	静岡	福岡	機材
09:35	10:55	E70	07:40	09:10	E70
11:40	13:00	E70	13:25	14:55	E70
18:40	20:00	E70	15:40	17:10	E70

福岡	小松	機材	小松	福岡	機材
08:10	09:25	A3	10:00	11:20	A3
17:00	18:10	A3	18:45	20:05	A3

福岡	小松	機材	小松	福岡	機材
07:45	09:10	Q4	09:40	11:15	Q4
11:40	12:55	B3	13:25	14:45	B3
13:50	15:15	Q4	15:45	17:20	Q4
17:40	19:05	Q4	19:35	21:10	Q4

伊丹	花巻	機材	花巻	伊丹	機材
08:25	09:50	E70	10:20	11:50	E70
11:10	12:35	E70	13:05	14:35	E70
16:55	18:20	E70	18:50	20:20	E70

伊丹	花巻	機材	花巻	伊丹	機材
08:15	09:35	E70	10:05	11:35	E70
10:35	11:55	E70	12:25	13:55	E70
13:30	14:20	E70	14:50	16:20	E70
16:50	18:10	E70	18:40	21:10	E70

東京	鳥取	機材	鳥取	東京	機材
06:40	07:55	B3	07:05	08:20	A3
10:55	12:10	A3	08:40	09:55	B3
16:00	17:15	A3	12:55	14:10	A3
19:40	21:00	A3	17:45	19:00	A3

東京	鳥取	機材	鳥取	東京	機材
06:55	08:10	B3	07:05	08:20	B3
10:45	12:00	B3	08:50	10:05	B3
12:30	13:45	B3	12:45	14:00	B3
15:55	17:10	A3	14:35	15:50	B3
19:25	20:40	B3	17:55	19:10	A3

東京	佐賀	機材	佐賀	東京	機材
07:20	09:10	A3	06:35	08:15	B3
12:35	14:25	B3	09:45	11:30	A3
16:05	17:55	A3	15:20	17:00	B3
18:30	20:25	B3	18:30	20:10	A3

東京	佐賀	機材	佐賀	東京	機材
07:20	09:10	A3	06:35	08:15	B3
09:40	11:30	A3	09:45	11:30	A3
13:05	14:55	B3	12:25	14:05	A3
15:55	17:45	A3	15:35	17:15	B3
19:10	21:05	B3	18:45	20:25	A3

鹿児島	屋久島	機材	屋久島	鹿児島	機材
08:30	09:05	Q4	08:30	09:05	Q4
10:55	11:30	Q4	10:55	11:30	Q4
14:25	15:05	SA	14:25	15:05	SA
15:45	16:25	SA	15:45	16:25	SA
17:00	17:35	Q4	17:00	17:35	Q4

鹿児島	屋久島	機材	屋久島	鹿児島	機材
08:30	09:05	Q4	09:30	10:05	Q4
09:50	10:30	SA	10:55	11:30	SA
10:40	11:15	Q4	12:20	12:55	Q4
14:40	15:20	SA	14:40	15:15	SA
15:45	16:25	SA	16:50	17:25	SA
16:55	17:30	Q4	17:55	18:30	Q4

※SA:36席、Q4:74席、E70:76席、B3:165~176席、A3:166席

【路線活性化の方策】 増便後の需要変化事例(事例②)

■ 増便による旅客数の変化傾向【初便や最終便に増便する場合】

- 増便によりダイヤの利便性が向上するため、昼間時間帯の増便と比べると、旅客数の伸び率が高い
- 花巻ー小牧路線は、利用率が増加しており、H26年夏ダイヤから通年3便化
- 東京ー山形路線はダイヤの利便性向上に加え、活発な利用促進により、利用者数は+165%(2.6倍)

[増便による旅客数等の変化事例(初便や最終便に増便)]

路線	運航距離 (km)	便数 (便/日)		旅客数 (千人)		座席数 (千席)		座席利用率 (%)		比較対象
		変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	変化前	変化後	
東京ー山形	441	1	→ 2	14	→ 38	28	→ 56	51.6	→ 67.9	(前)H25上期 (後)H26上期
			(+1便)		(+165%)		(+101%)		(+16%)	
東京ー石見	907	1	→ 2	40	→ 52	62	→ 106	64.5	→ 49.3	(前)H25上期 (後)H26上期
			(+1便)		(+30%)		(+70%)		(▲15%)	
仙台ー小松	601	1	→ 2	27	→ 47	35	→ 74	74.9	→ 62.8	(前)H24 (後)H25
			(+1便)		(+75%)		(+109%)		(▲12%)	
鹿児島ー松山	377	1	→ 2	7	→ 10	14	→ 26	45.2	→ 37.4	(前)H24上期 (後)H25上期
			(+1便)		(+51%)		(+82%)		(▲8%)	
青森ー小牧	785	2	→ 3	29	→ 40	39	→ 56	75.5	→ 72.0	(前)H24.7~10 (後)H25.7~10
			(+1便)		(+37%)		(+43%)		(▲4%)	
花巻ー小牧	704	2	→ 3	51	→ 74	71	→ 101	71.3	→ 73.0	(前)H24.4~10 (後)H25.4~10
			(+1便)		(+45%)		(+42%)		(+2%)	

※ 東京路線で増便された路線(山形、石見)に加え、小型機で運航されている地方間の少便数路線の例
 ※ 鹿児島ー松山は、H25年1月から減便(2→1便)となったため、半期単位で比較
 ※ 青森ー小牧、花巻ー小牧は季節増便(青森:7~10月、花巻:4月~10月)

[出典] 日当たり便数:時刻表、旅客数・座席数・座席利用率:航空輸送統計年報(国交省航空局)

[増便のダイヤ事例]○増便前

東京	山形	機材	山形	東京	機材
14:25	15:20	E70	12:45	13:50	E70

東京	石見	機材	石見	東京	機材
11:15	12:45	B3	13:45	15:15	B3

仙台	小松	機材	小松	仙台	機材
13:35	14:40	CRJ	12:00	13:00	CRJ

鹿児島	松山	機材	松山	鹿児島	機材
08:05	09:05	SA	12:10	13:15	SA

青森	小牧	機材	小牧	青森	機材
12:45	14:10	E70	10:55	12:15	E70
20:05	21:30	E70	18:15	19:35	E70

花巻	小牧	機材	小牧	花巻	機材
09:15	10:30	E70	07:30	08:45	E70
16:15	17:35	E70	14:30	15:45	E70

○増便後

東京	山形	機材	山形	東京	機材
08:10	09:10	E70	08:55	10:00	E70
17:25	18:25	E70	18:55	20:00	E70

東京	石見	機材	石見	東京	機材
11:15	12:45	B3	13:45	15:15	B3
16:25	17:55	B3	18:25	19:55	B3

仙台	小松	機材	小松	仙台	機材
13:25	14:30	CRJ	11:55	12:55	CRJ
17:00	18:05	CRJ	18:35	19:35	CRJ

鹿児島	松山	機材	松山	鹿児島	機材
08:00	09:00	SA	12:05	13:10	SA
15:50	16:50	SA	18:55	20:00	SA

青森	小牧	機材	小牧	青森	機材
11:35	12:20	E70	07:45	09:00	E70
12:40	13:25	E70	10:35	11:50	E70
20:30	21:15	E70	18:15	19:30	E70

花巻	小牧	機材	小牧	花巻	機材
08:55	10:10	E70	07:15	08:25	E70
16:20	17:35	E70	14:40	15:50	E70
19:00	20:15	E70	17:20	18:30	E70

※SA:36席、Q4:74席、E70:76席、B3:165~176席、A3:166席

■ 山形空港における利用促進の取り組み ※平成26年夏ダイヤから、羽田便の朝夕2往復化と名古屋便が復活

- 企業やビジネスパーソンの山形空港の利用拡大を図るため、「山形空港サポーターズクラブ」(入会金・年会費無料)を設立。(山形空港利用拡大推進協議会)

全会員共通特典	企業会員限定特典
<ul style="list-style-type: none"> 山形空港ビジネスラウンジの無料利用(フリードリンク、雑誌、新聞) ※ラウンジは利用促進に併せて新設 レンタカーの割引(最大30%) ※期間限定 	<ul style="list-style-type: none"> 航空出張トライアル・キャッシュバック(20回以上の利用で5万円キャッシュバック) 羽田空港エアポートラウンジの無料利用 名古屋空港~名古屋駅間のアクセスバス片道無料 山形空港の有料待合室、会議室、広告スペースの割引利用

4. 新たな路線展開の可能性

【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

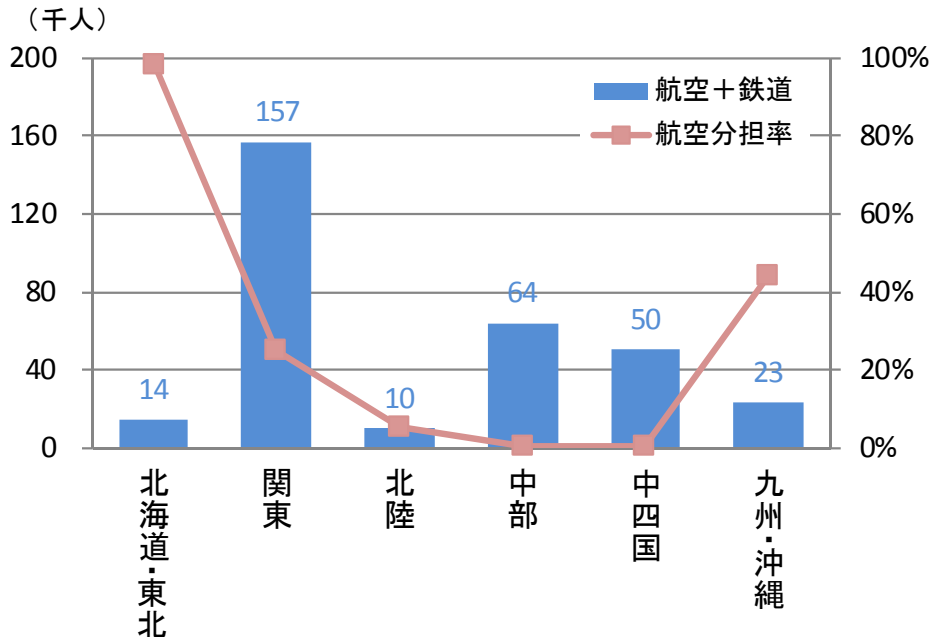
国内旅客

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)] ※新温泉町含む



資料: H22年全国幹線旅客純流動調査(国土交通省)

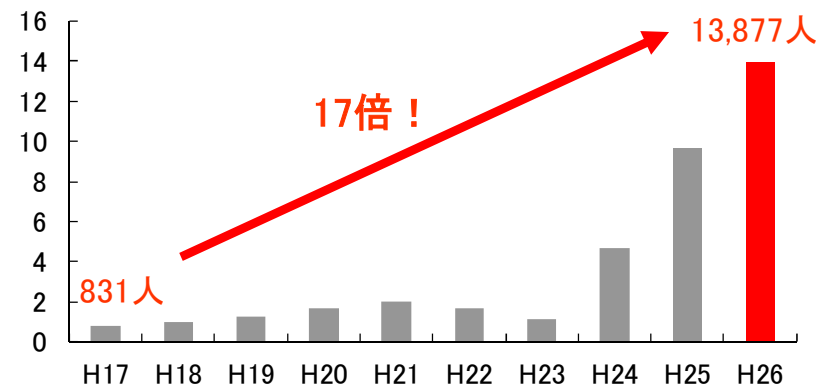
国際旅客

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10年前に比べ 17倍と急増。(H17年: 831人→H26年:13,877万人)
- 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

城崎温泉の外国人宿泊者数

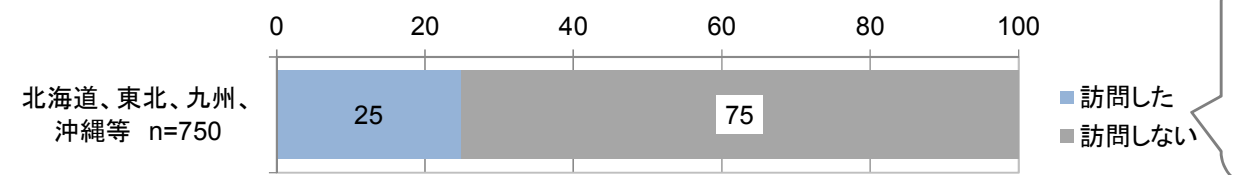
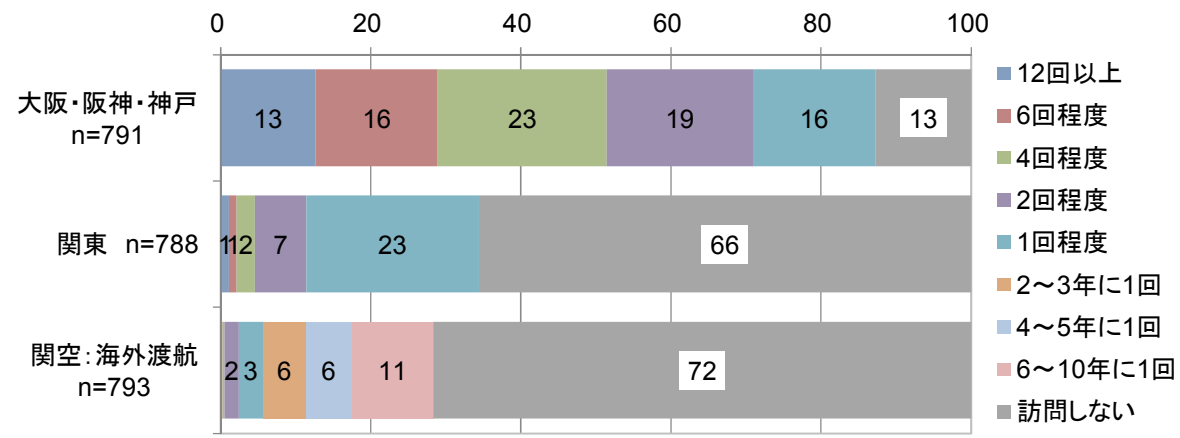


【路線展開】 但馬・京丹後地域住民の移動頻度(アウトバウンド)

<居住者アンケート(但馬・京丹後地域)>

- 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

平均回数
3.9回/年
0.7回/年
0.1回/年

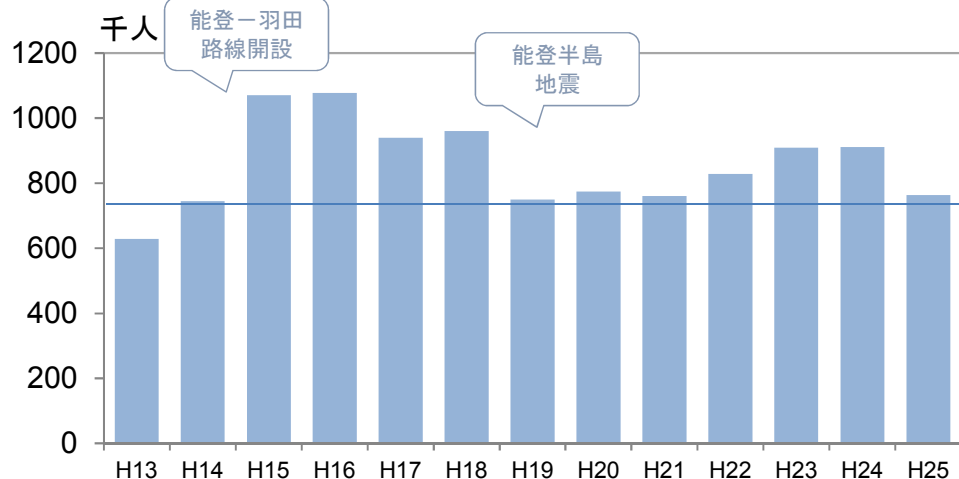


訪問先の内訳
1 九州(36%)
2 沖縄(30%)
3 北海道(22%)
4 東北(12%)
の順が多い

【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

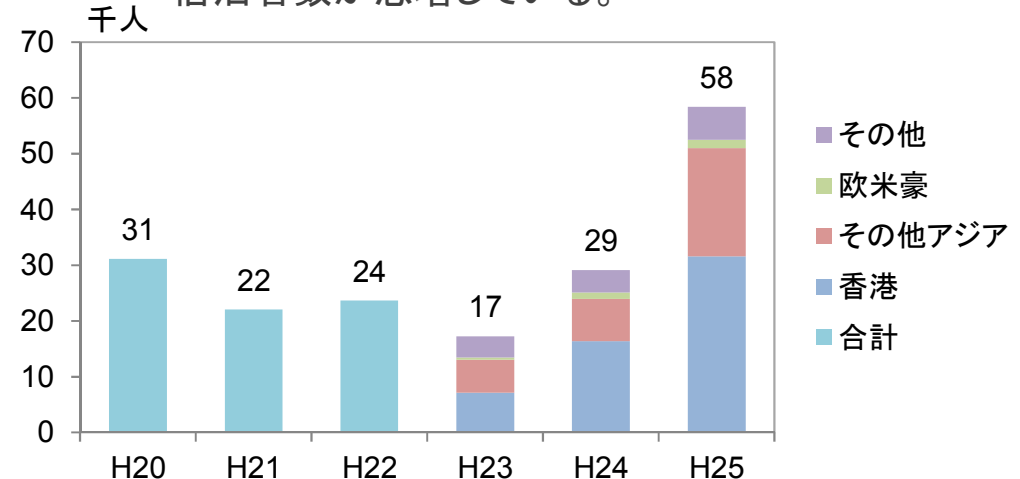
■石川県(能登地域): 羽田線開設後、関東からの観光客数が増加。



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

①鉄道及び他空港からの転換を考慮した推計

- 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)

②居住者アンケート結果からの推計(関東及び但馬・京丹後居住者)

※関東居住者＝過去5年以内に但馬・京丹後地域への訪問経験者

- アンケートでは、鉄道、飛行機など交通手段別の利用条件を具体的に提示。
- 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。

※欠航頻度に対する抵抗感が高い回答者は、直行便の利用意向があると回答しても、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

③需要予測モデルによる推計

- 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。
- 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

※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

【需要推計①】 鉄道及び他空港からの転換を考慮した推計

■ 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

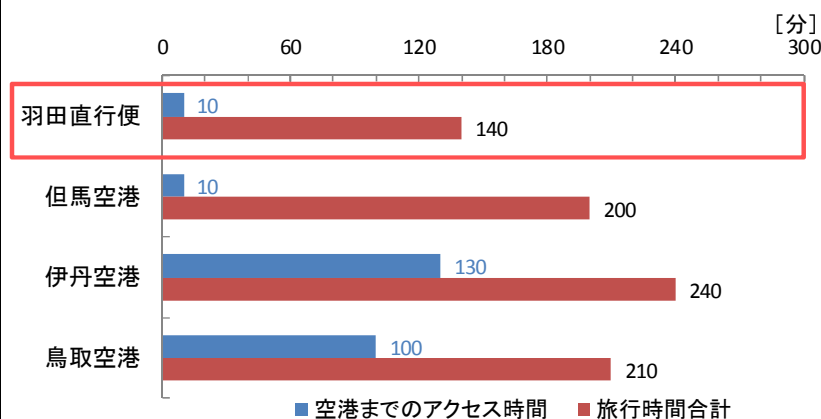
◇ 但馬・京丹後地域と首都圏の年間旅客流動

(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 ※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

◇ 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①】 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

空港を含む生活圈ゾーン(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

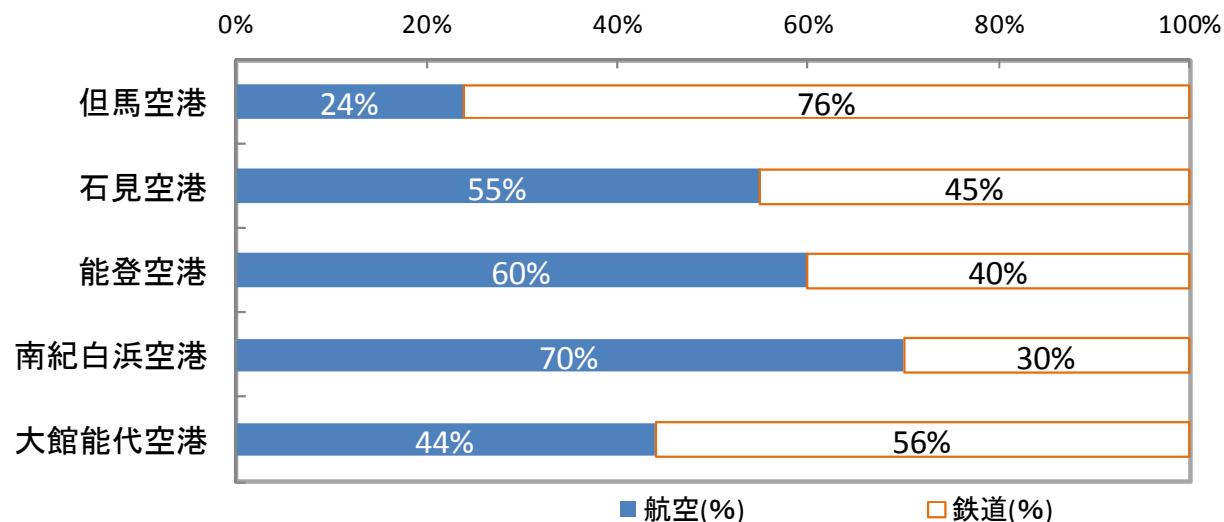
※類似空港の定義: 新幹線が通過しておらず背後圏人口が概ね同規模の本州の空港

※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]

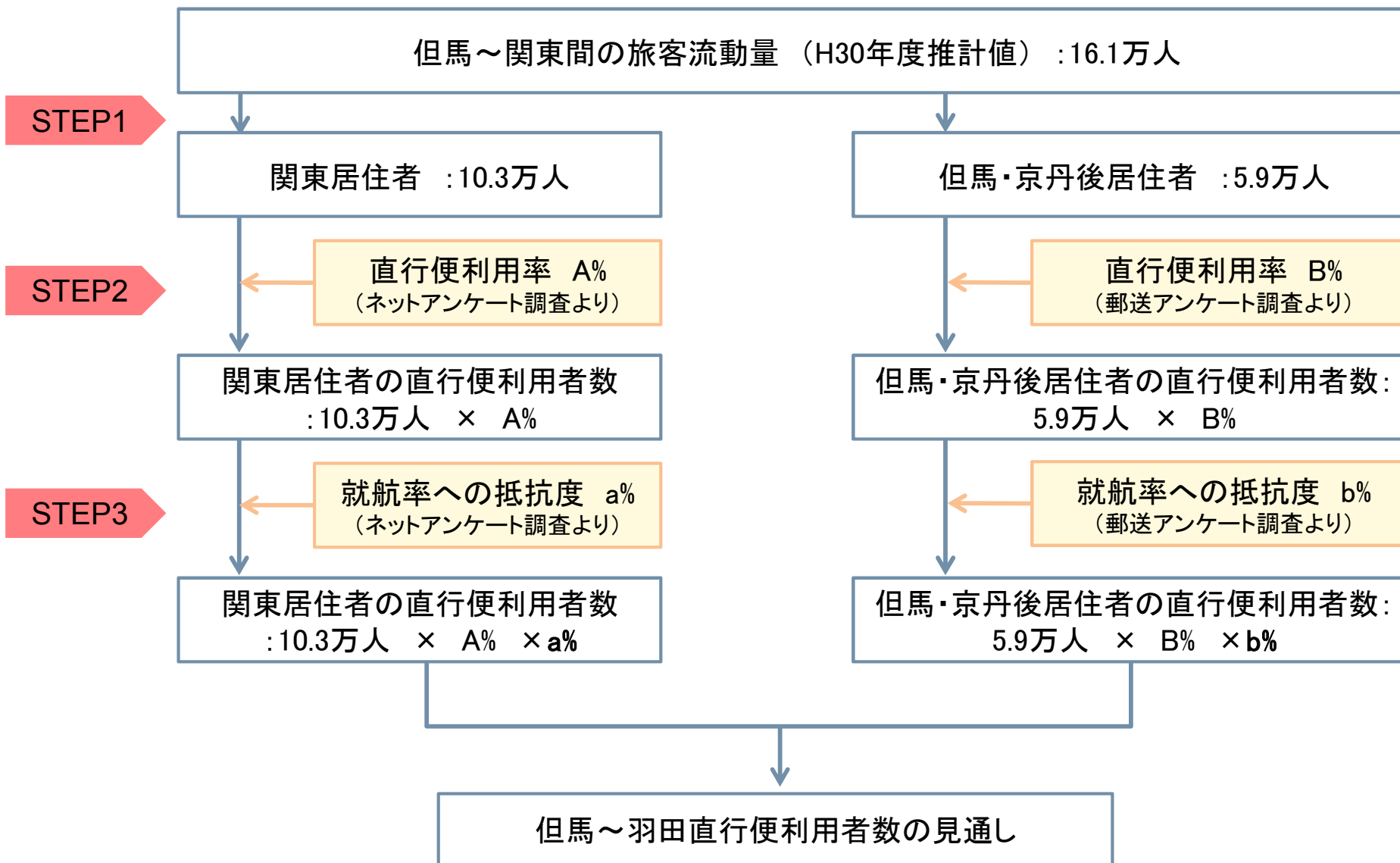


【需要推計②】 アンケート調査による推計方法

[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



【需要推計②】 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					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を想定。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

※新宮駅、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②】 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②】 アンケート調査による意向調査(結果)

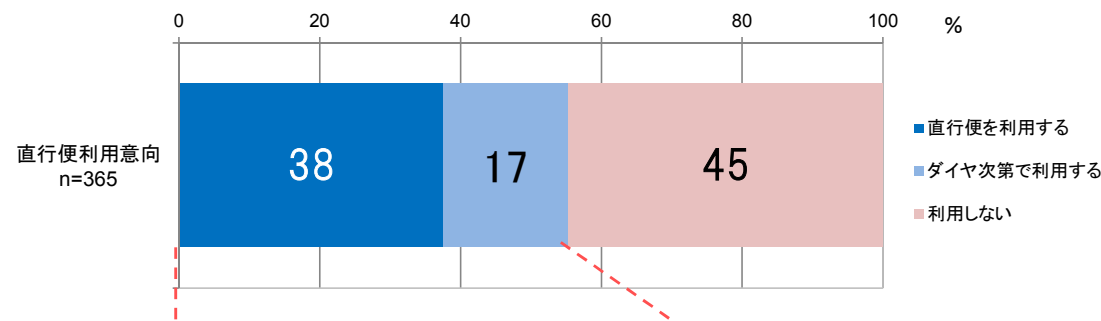
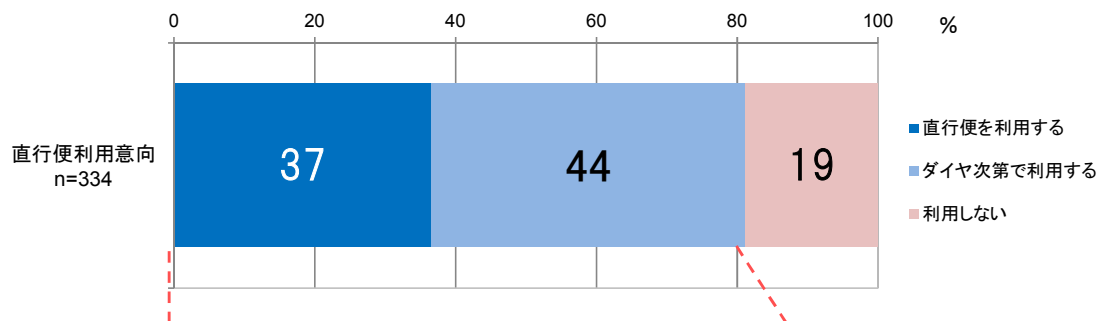
○羽田直行便の利用意向と但馬空港の低い就航率に対する利用抵抗感

- ・「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。

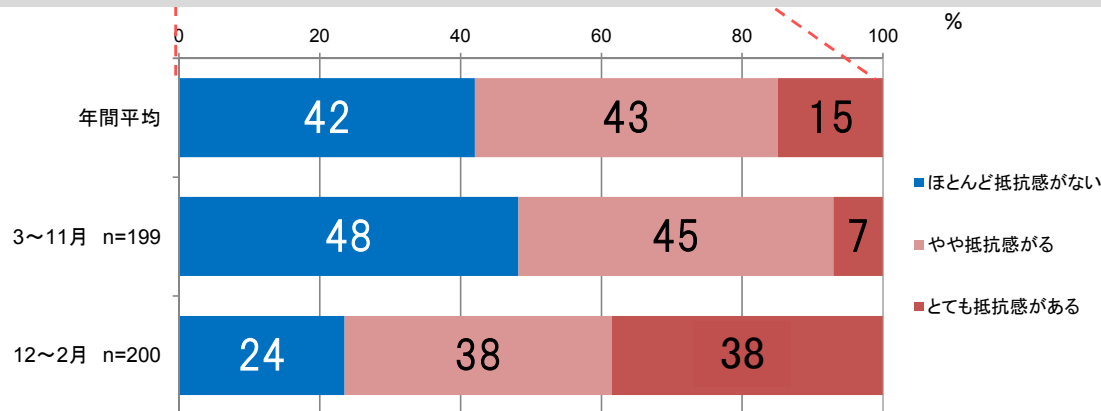
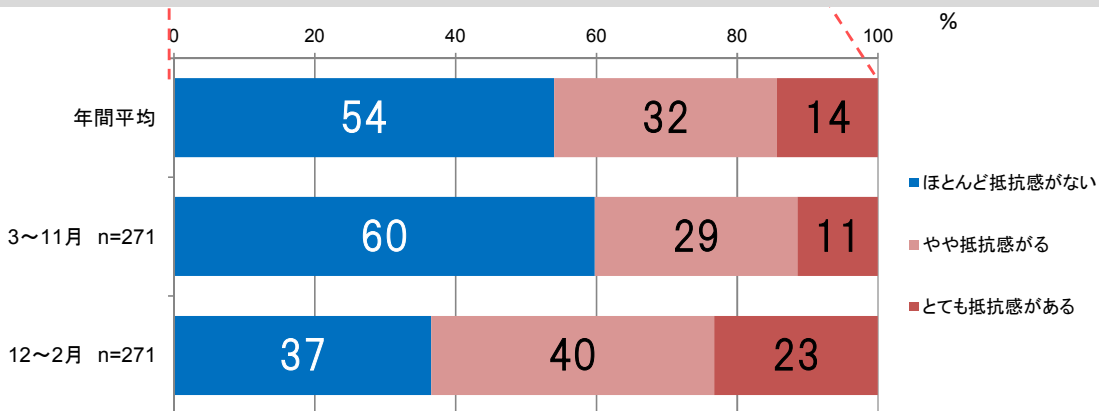
■ 関東居住者

■ 但馬・京丹後居住者

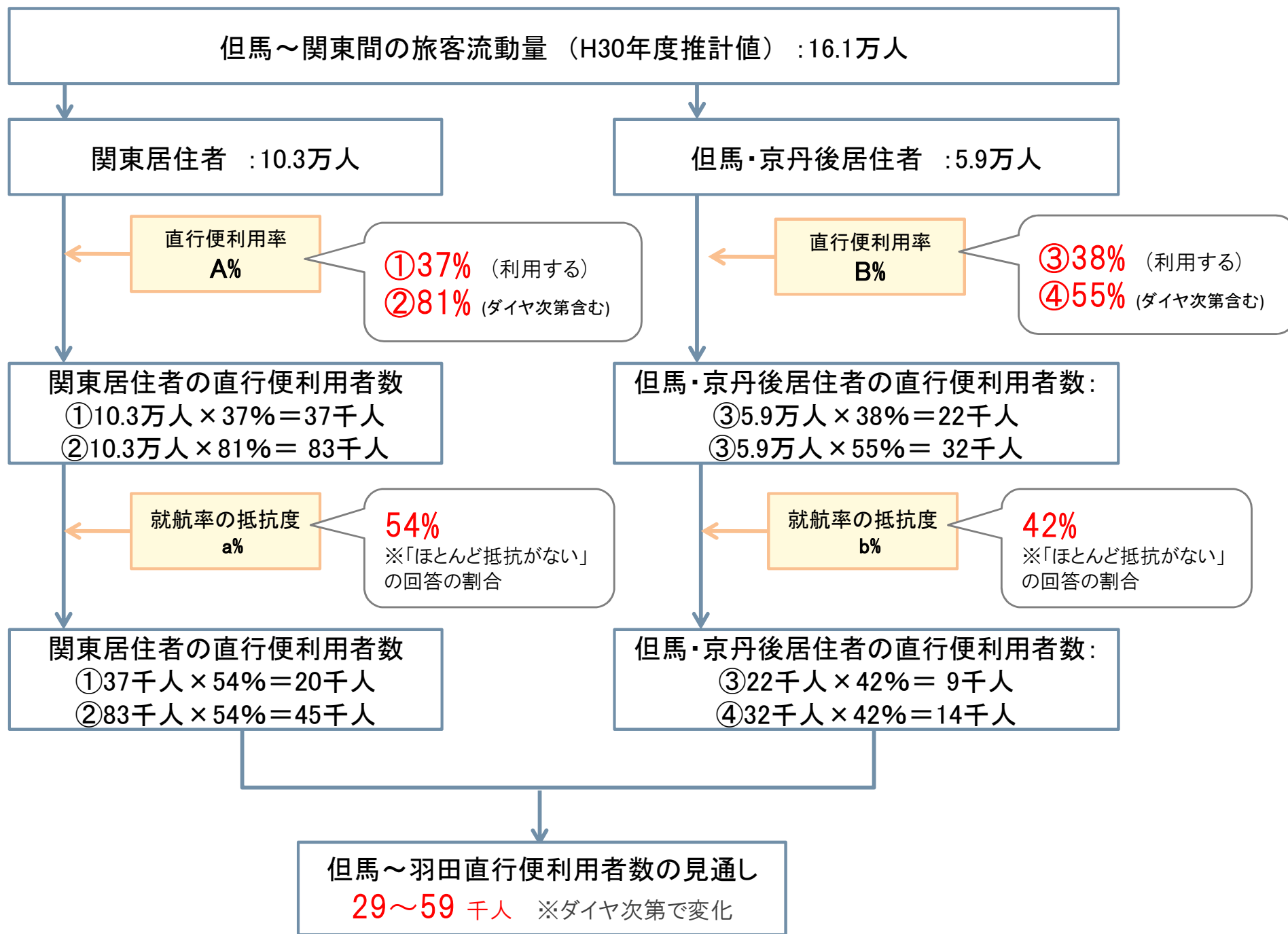
羽田直行便の利用意向



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

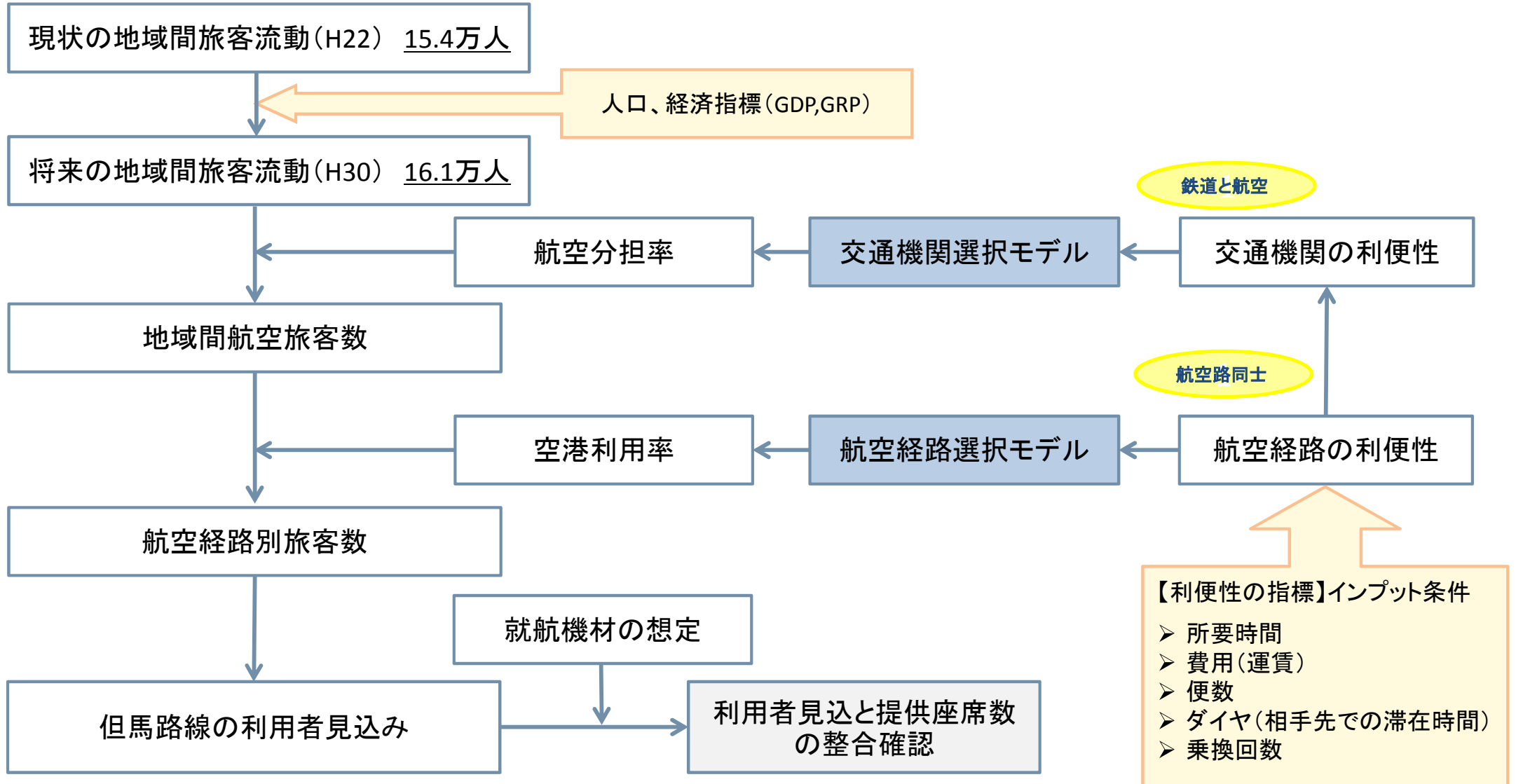


【需要推計②】 アンケート調査による推計結果



【需要推計③】 需要予測モデルによる推計方法

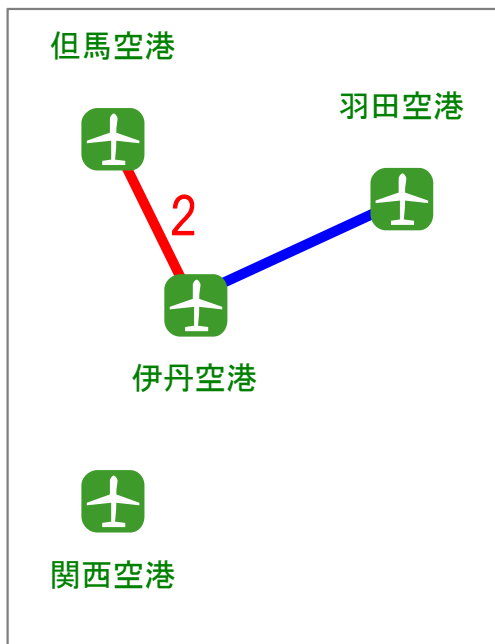
- H22年度全国幹線旅客純流動調査を活用し、交通機関ごとの利便性の指標(所要時間、費用等)に基づき、但馬・京丹後地域における交通利用の実態に即したモデル式を構築。航空経路の選択では乗換回数も変数として適用。
- 現状の実態から構築したモデル式に、将来の条件(例えば、高速道路の開通、新規航空路の開設等)を入力することにより、将来条件を踏まえた航空分担率、空港利用率を算出。



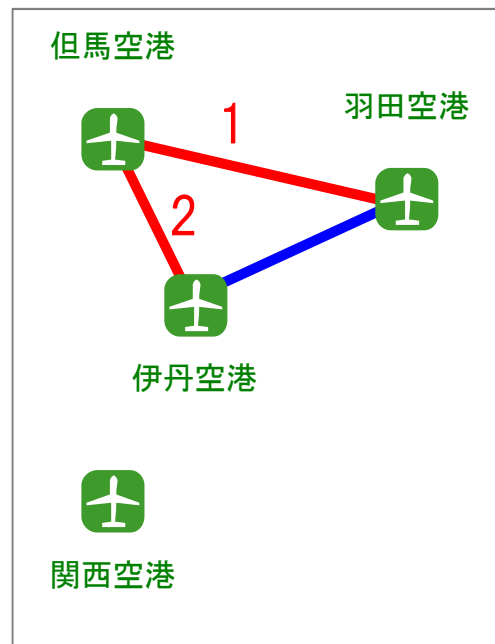
【需要推計③】 運航計画・ネットワークの前提条件

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。

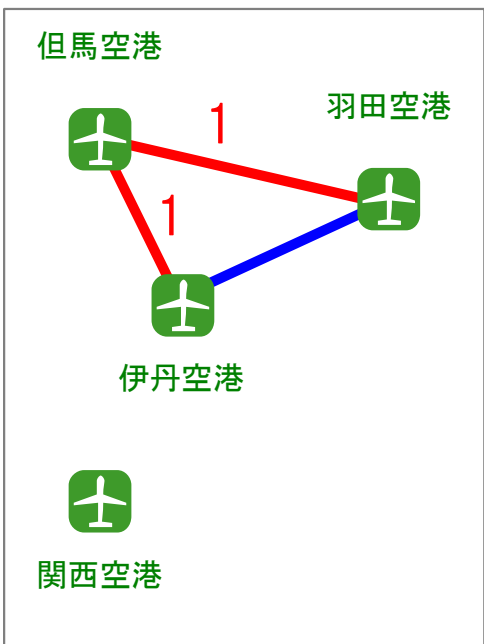
現状



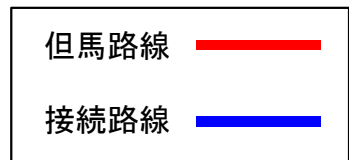
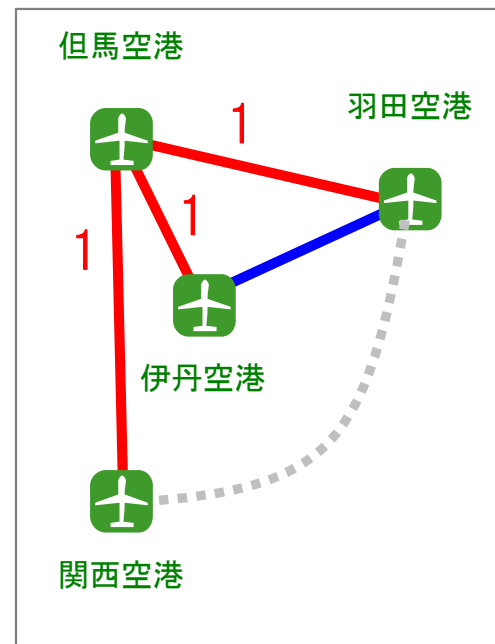
ケース1～3



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。

【需要推計③】 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③】 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

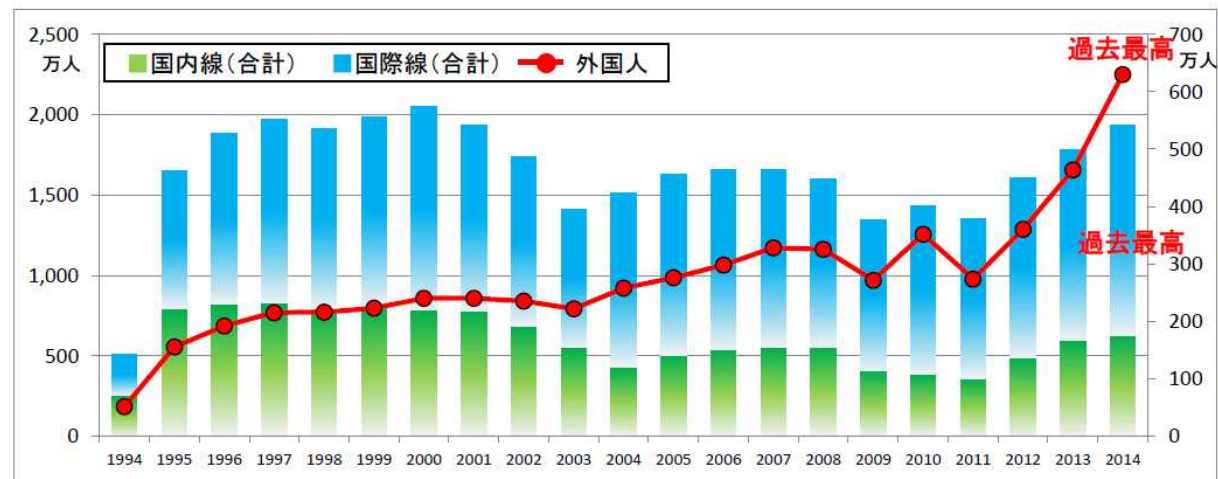
【需要推計】 推計結果のまとめ

■ 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
【需要推計①】 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		
【需要推計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		
【需要推計③】 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			

【関西国際空港】 運航路線状況(国際線)

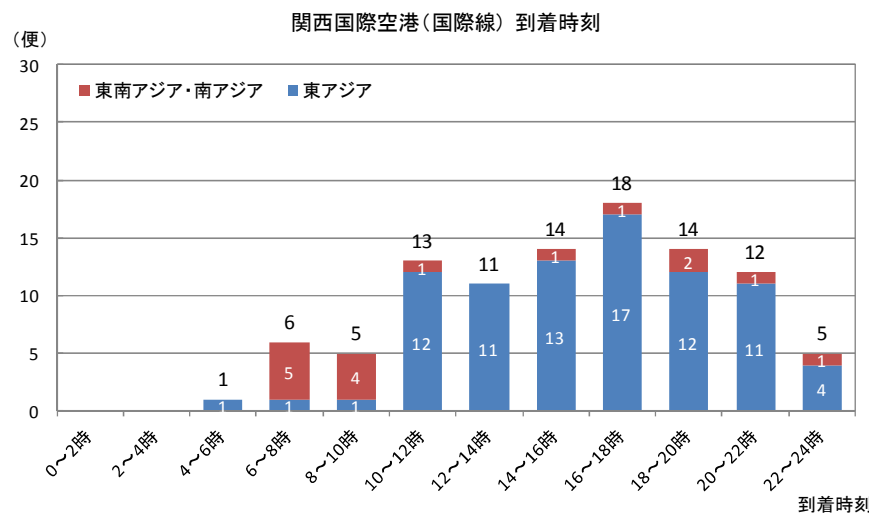
■ 関西国際空港旅客数の推移(暦年)



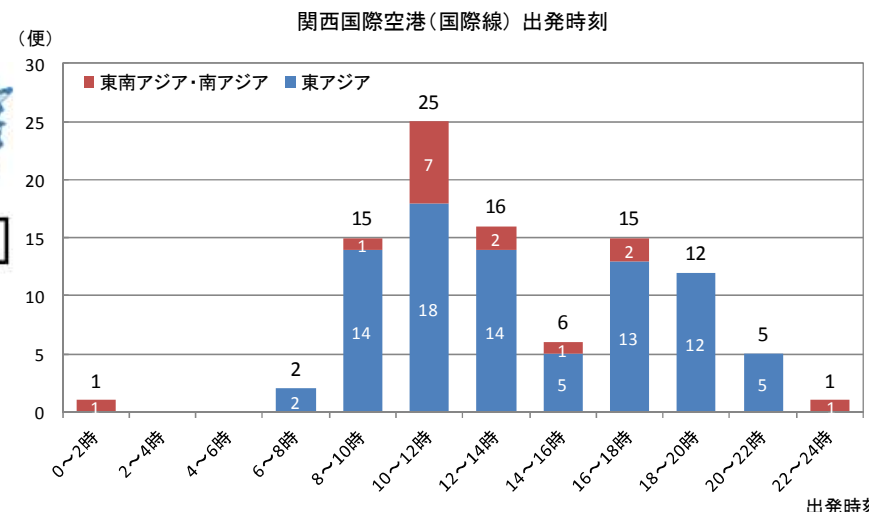
航空旅客	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	
(万人)	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	確定値	速報値
国際線	250	858	1,062	1,145	1,124	1,178	1,265	1,157	1,054	858	1,080	1,121	1,121	1,105	1,045	936	1,049	992	1,125	1,181	1,305	
(順位)	21	19	13	6	8	4	2	5	14	19	12	9	9	11	16	18	15	17	7	3	1	
うち外国人	52	156	192	216	216	223	240	241	236	222	258	276	299	328	326	272	352	274	361	464	630	
(順位)	21	20	19	17	17	15	13	12	14	16	11	8	7	5	6	10	4	9	3	2	1	
国内線	259	793	822	829	792	811	784	780	684	553	432	507	540	557	557	410	387	361	486	600	630	
(順位)	21	4	2	1	5	3	6	7	8	13	17	15	14	11	11	18	19	20	16	10	9	

[出典]プレス発表資料(H27.1.20 新関西国際空港(株))

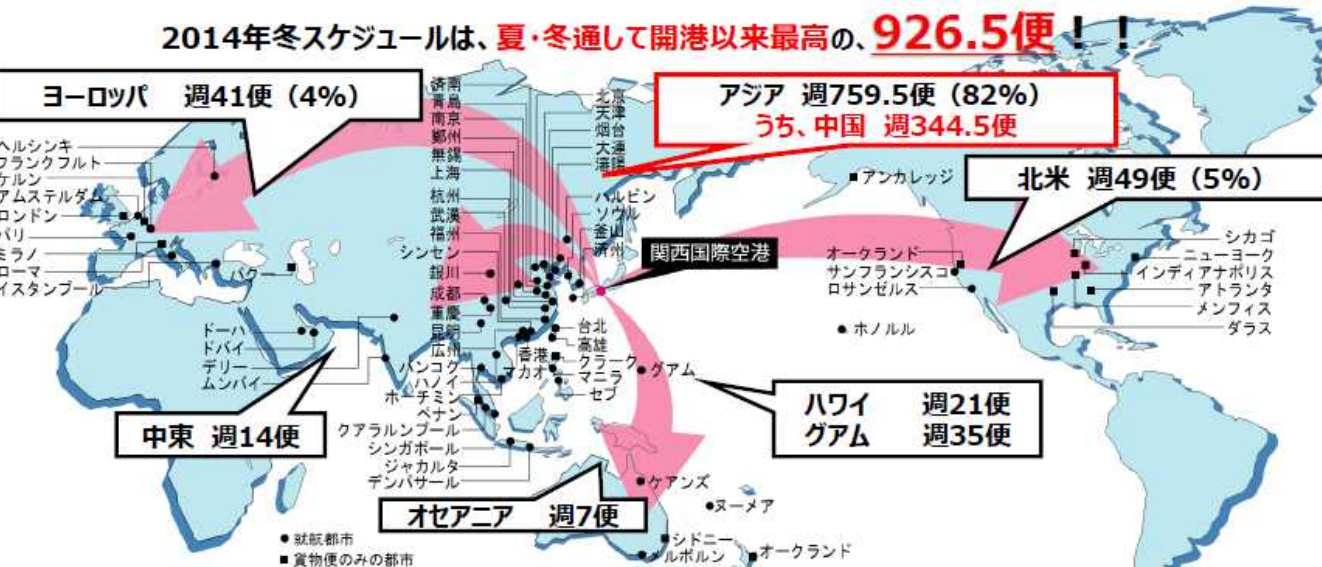
■ 関西国際空港(国際線)の到着時刻分布



■ 関西国際空港(国際線)の出発時刻分布



[出典]H27.3.13のフライト情報(関西国際空港HP)から兵庫県が作成(定刻時刻分布)



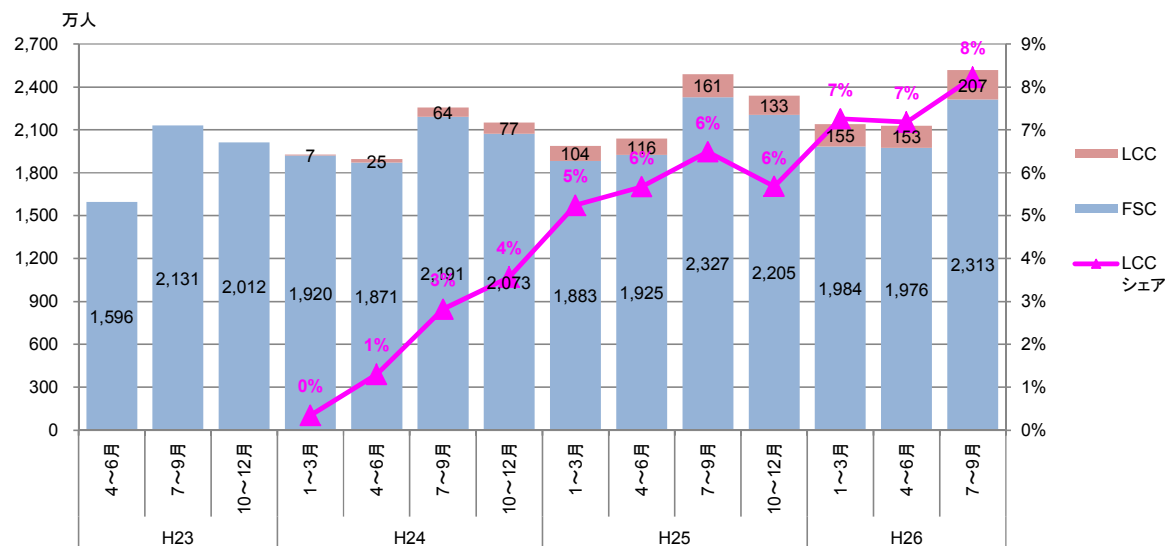
[出典]「2015年3月スケジュール 国際線フライトネットワーク(2014年冬期スケジュール3月計画)」(関西国際空港HP)

【関西国際空港】LCCネットワーク

- 国内線におけるLCCの市場シェアが急速に拡大
- 政府は平成32(2020)年までに国内外の航空輸送に占めるLCCの割合を欧米並み(2~3割)まで高める目標を掲げている
- 関西国際空港は、ピーチ・アビエーション、ジェットスター・ジャパンの拠点空港 ※春秋航空(海外LCC)も拠点化する予定

航空会社別国内航空旅客の推移

*関空以外も含む



資料: 航空輸送サービスに係る情報公開(国土交通省)

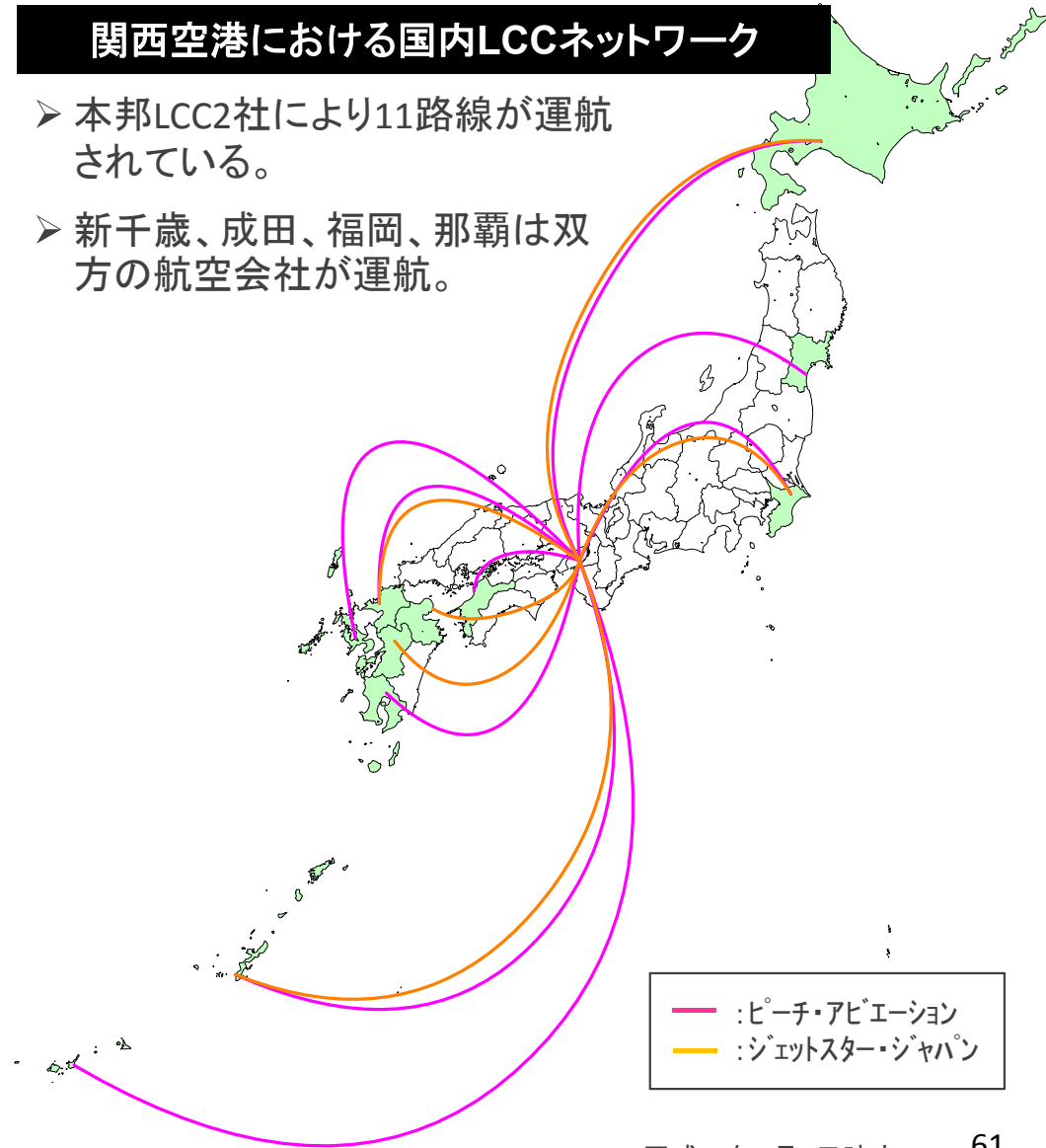
LCCの旅客特性

- 20代の旅客が多い。
- どの世代も観光目的が多いものの、年齢が上がるにつれ親族への訪問/ビジネス用途が多くなる。
- LCCの就航により旅行回数が増加し、新規需要を創出している。

資料: 我が国のLCCの現状(国土交通省航空局 平成25年10月30日)

関西空港における国内LCCネットワーク

- 本邦LCC2社により11路線が運航されている。
- 新千歳、成田、福岡、那覇は双方の航空会社が運航。



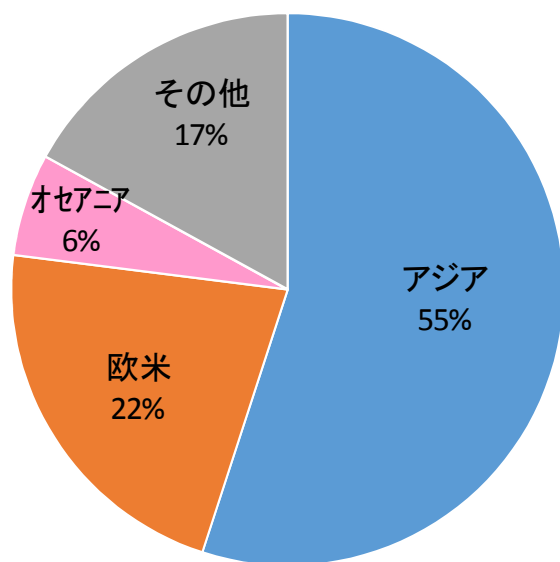
平成27年3月4日時点

外国人旅行者の動向(城崎温泉)①

国別分布(城崎温泉 全体)

・城崎温泉の全体外国人宿泊者数の国別分布
(H26年1月～12月)

N=13,877(人泊数ベース)



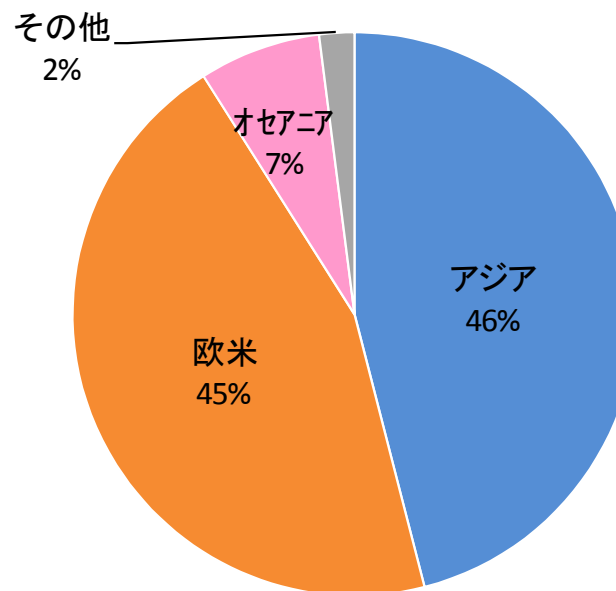
<上位10ヶ国>

- 1 台湾(15%)
- 2 香港(13%)
- 3 中国(8%)
- 4 アメリカ(8%)
- 5 オーストラリア(6%)
- 6 韓国(6%)
- 7 タイ(6%)
- 8 フランス(5%)
- 9 イギリス(4%)
- 10 シンガポール(4%)

国別分布(西村屋)

・西村屋本館とホテル招月庭の外国人宿泊者数の国別分布
(H26年2月～H27年1月)

N=3,105(人泊数ベース)



<上位10ヶ国>

- 1 アメリカ(11%)
- 2 香港(11%)
- 3 台湾(11%)
- 4 オーストラリア(7%)
- 5 フランス(7%)
- 6 イギリス(6%)
- 7 タイ(6%)
- 8 中国(6%)
- 9 韓国(5%)
- 10 スイス(5%)

[出典]豊岡市記者発表(H27.2.6)(城崎温泉旅館協同組合調べ)
※アジア、欧米の主要国以外は、「その他」で計上

[出典]西村屋宿泊統計
※アジア、欧米の主要国以外にもアジア、欧米に含む

[参考] 西村屋担当者へのヒアリング結果

○2013年11月・2014年11月に参加した「ワールド・トラベル・マーケット (WTM) in ロンドン」でプロモーションを実施し、その後、欧米のメディアで取り上げられた。

○成田空港から入国し、関西国際空港から出国している外国人が多い

○訪問地としては、ゴールデンルートの東京・京都が多く、その他の訪問地としては、世界遺産のある広島・奈良

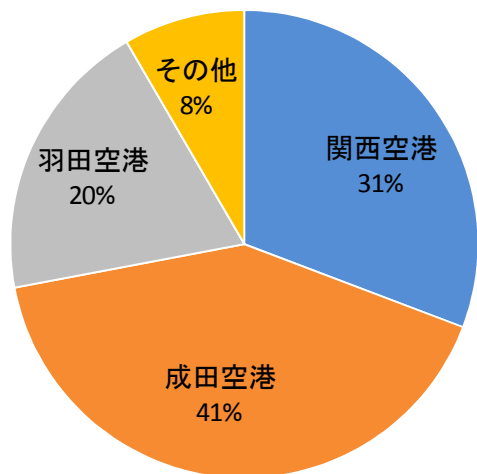
※2014年3月30日から羽田空港国際線が大幅増便

外国人旅行者の動向(城崎温泉)②

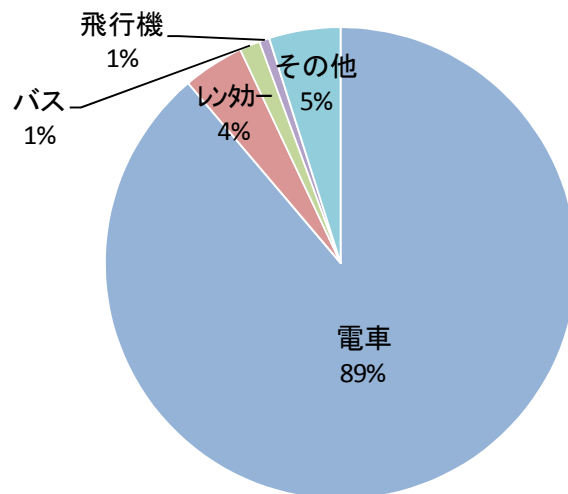
■ 城崎温泉 西村屋本館外国人宿泊者へのアンケート結果

[2014年2月～2015年1月]

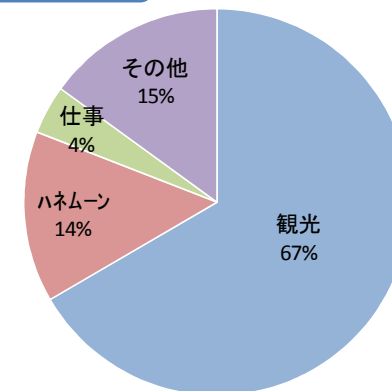
入国時の利用空港



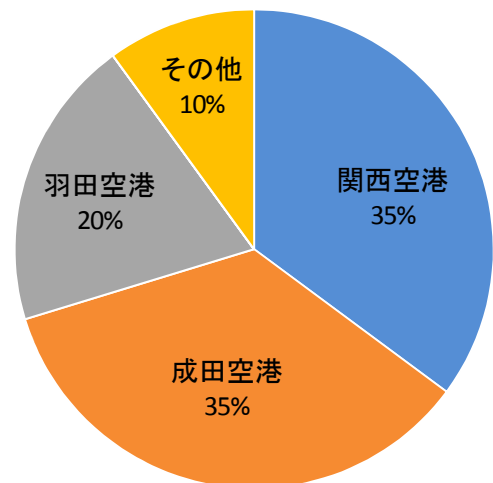
城崎温泉へのアクセス手段



旅行目的



出国時の利用空港

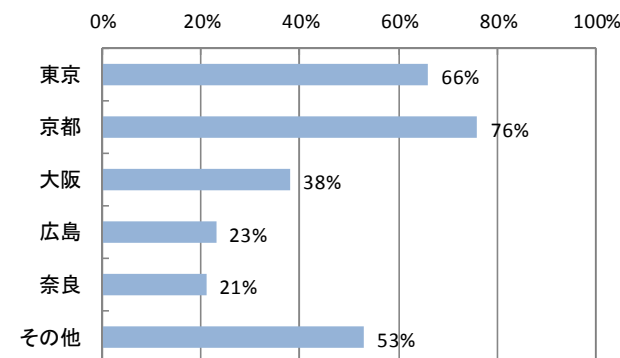


○JRのジャパンレールパス※等を利用し、京都から鉄道でアクセスしている旅行者が多い(西村屋担当者へのヒアリング)

※レールパス

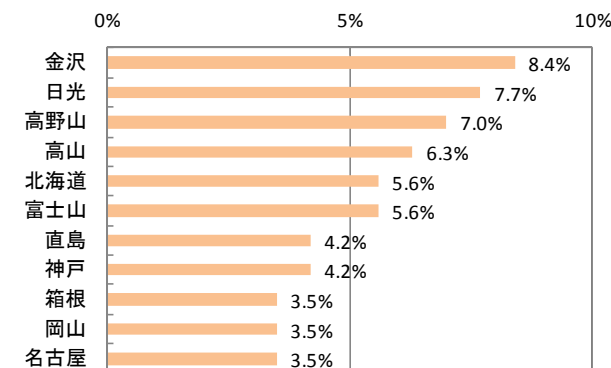
- ・ジャパンレールパス : 29,110円(7日間)
(新幹線(のぞみ、みずほ除く)、特急列車等が乗り放題)
- ・関西ワイドエリアパス : 8,500円(5日間)
(城崎温泉、岡山・倉敷、白浜温泉等までの新幹線、特急が乗り放題)

「主な訪問地」



(複数回答)

「その他の内訳」



(複数回答)

5. 空港の多面的利用

【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

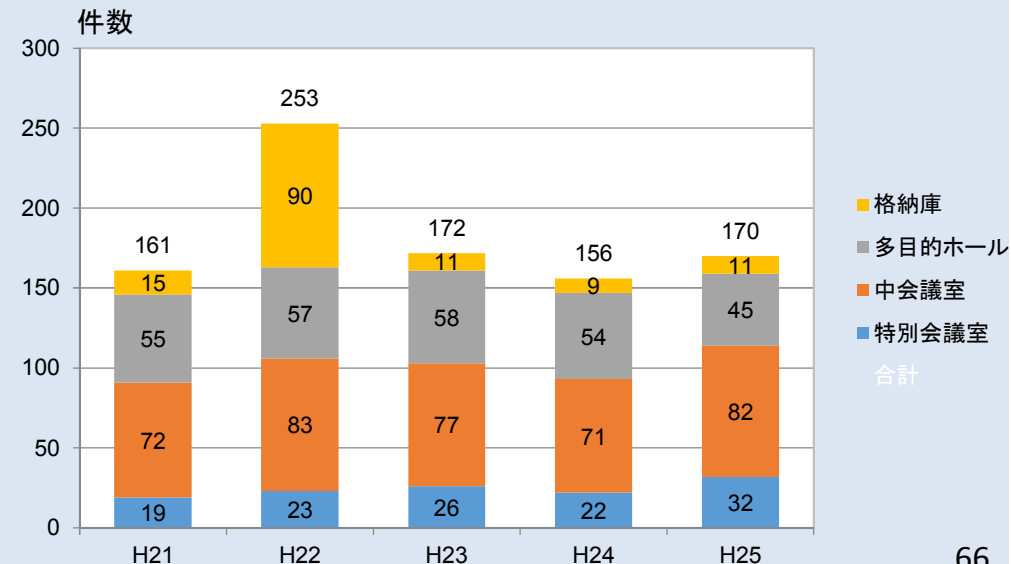


多目的ホールの活用

- 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】 これまでの賑わい創出の取り組み

■ 空の自然教室(航空教室)



■ 空の自然教室(紙飛行機教室)



■ 空港公園



■ YS11の常設展示



※戦後日本初の国産飛行機

■ プロペラ機の模型展示



※昭和初期に円山川で運航していた水上飛行機

■ コウノトリブロンズ像の展示



【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。

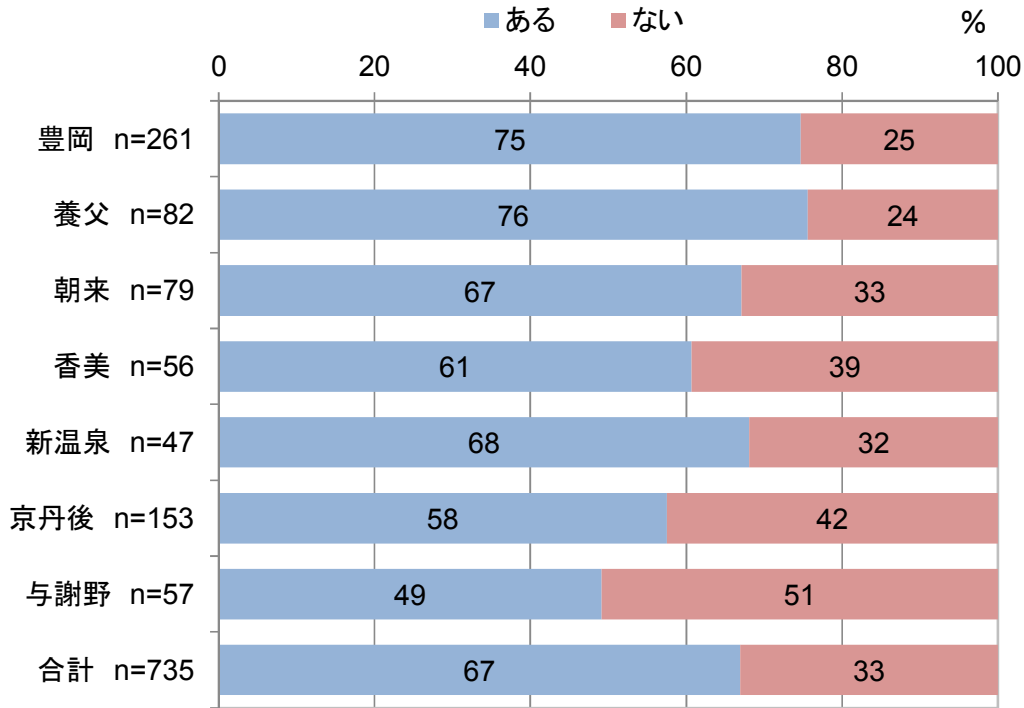


御嶽山の捜索拠点として活用されている長野県の松本空港

【多面的利用】 住民の利用実態・認知度

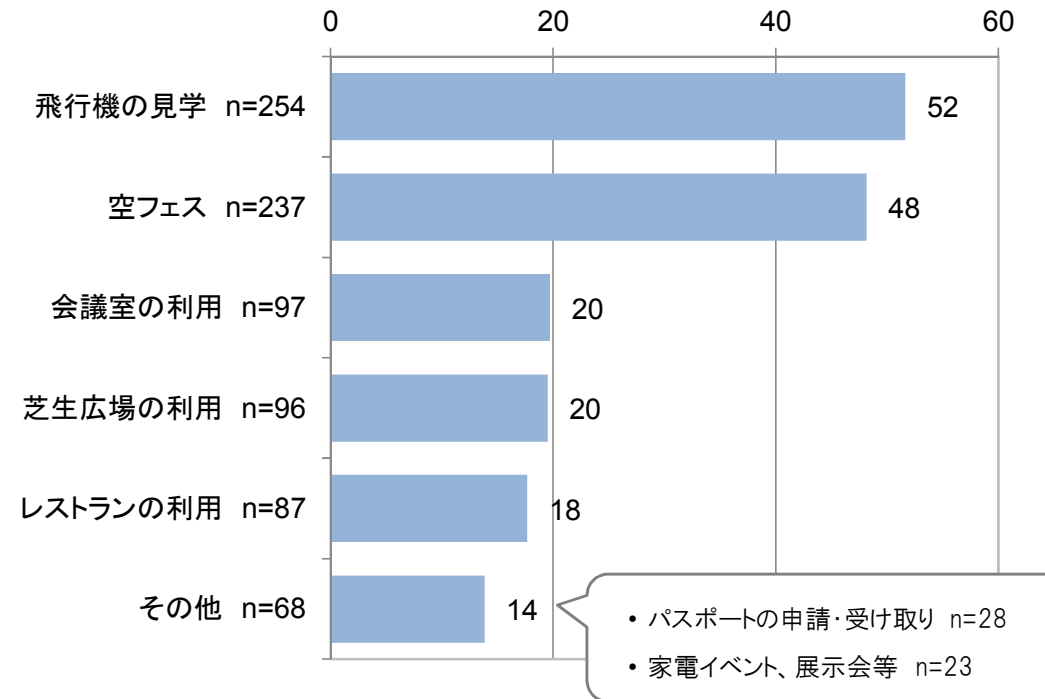
＜居住者アンケート(但馬・京丹後地域)＞

■飛行機利用や送迎以外での但馬空港の利用経験

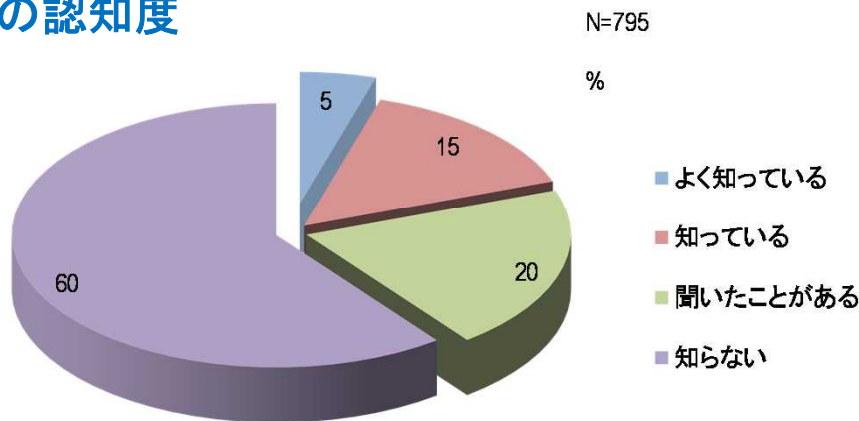


■利用目的 ※利用経験がある回答者のみ

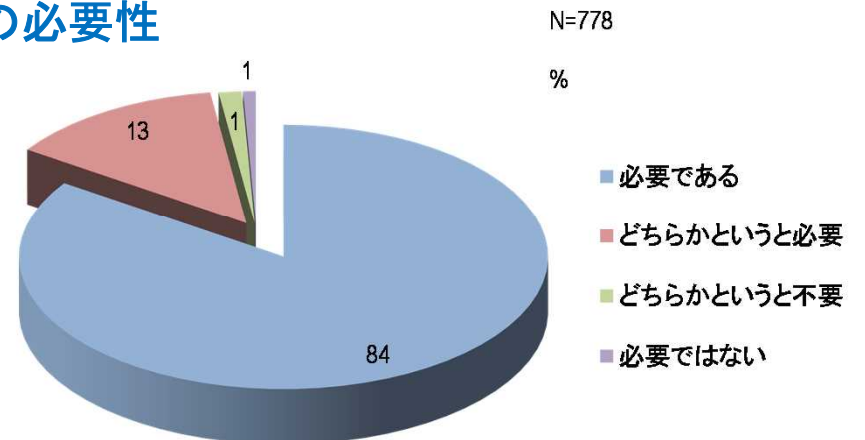
(複数回答可) 選択率 %



■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

次回イベント

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】 鱒の飯寿司、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: ウォーカ 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!
スカイショップおかだま
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(-帯21-)で 約5分
地下鉄南北線「麻生」駅から 中央バス(-帯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

札幌丘珠空港ビル
スカイショップおかだま 011-753-1871
011-756-5411

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

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



[参考] アンケートの概要

【定期便利用者アンケート】 調査概要

■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

(平成26年10月現在)

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。

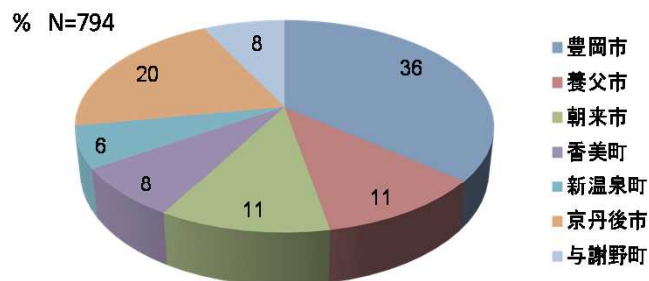
【居住者アンケート(但馬・京丹後、関東)】 調査概要

	但馬・京丹後地域	関東地域
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

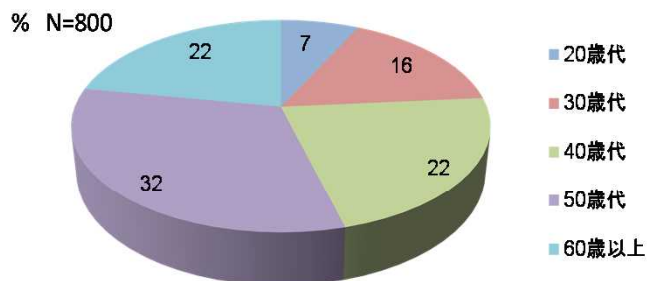
【居住者アンケート(但馬・京丹後、関東)】属性

■ 但馬・京丹後地域

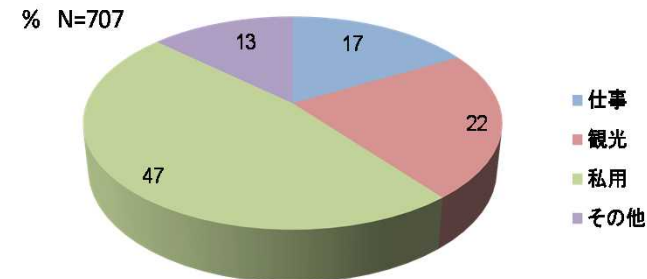
居住地



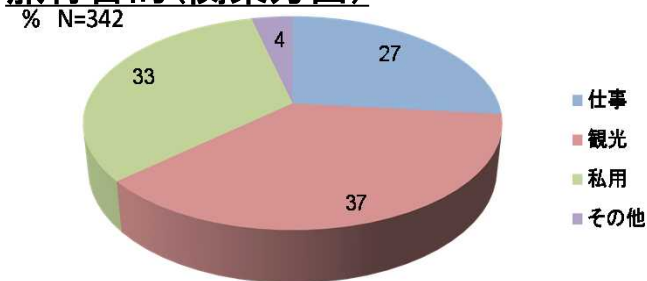
年齢



旅行目的(関西方面)

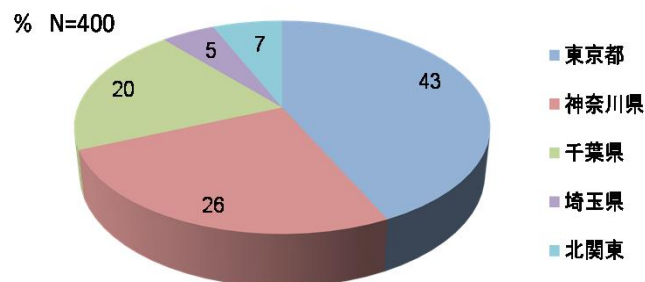


旅行目的(関東方面)

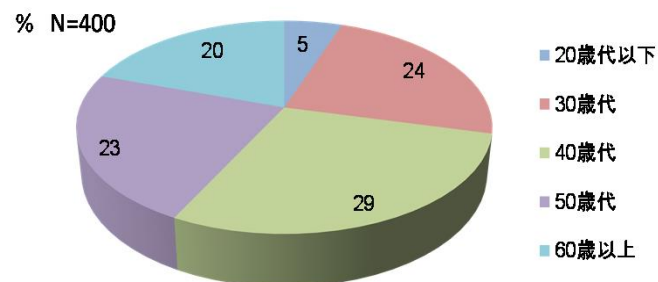


■ 関東地域

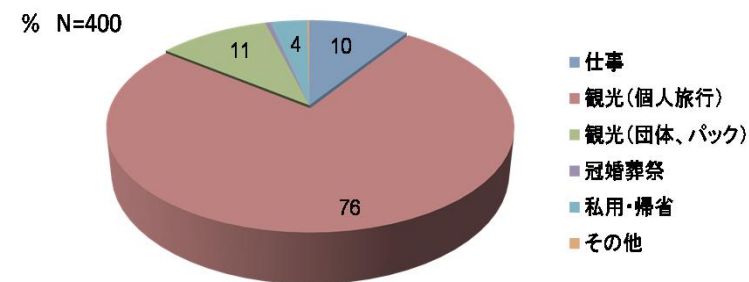
居住地



年齢



旅行目的(但馬・京丹後方面)



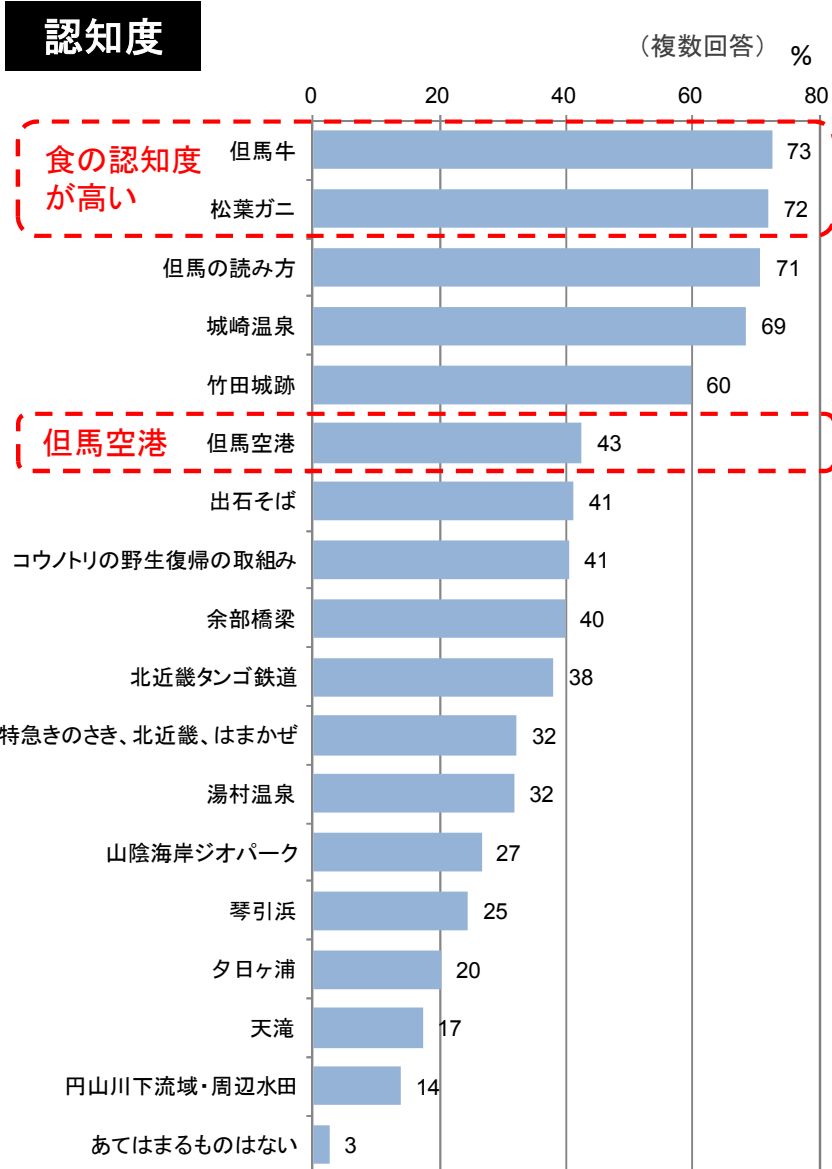
※北関東＝茨城県・栃木県・群馬県

【居住者アンケート(関東)】 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。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。

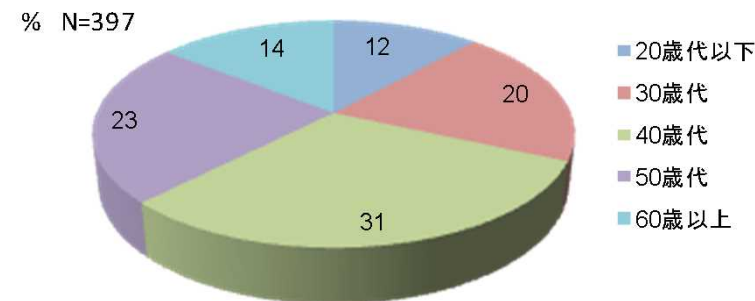
【居住者アンケート調査(関西)】 調査概要と属性

関西地域	
調査対象	<p>大阪府・兵庫県(但馬空港背後圏除く)居住者のうち、伊丹～但馬路線の利用経験者*</p> <p>*事前調査として、伊丹～但馬路線の利用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>376</p> <p>*母数=17千人(H25年度伊丹～但馬路線の非乗継ぎ利用者)</p> <p>*要求精度=5%、信頼率=95%</p>
調査方法	インターネット調査
回収数	397
調査期間	平成27年1月8日～1月15日
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> □ 伊丹～但馬路線の利用状況(利用時期、頻度、目的等) □ 但馬・京丹後地域の訪問状況(頻度、交通手段、目的) ※交通手段問わず □ 北近畿豊岡自動車道が豊岡市内まで開通した場合の交通手段の利用意向

■ 居住地



■ 年齢



■ 旅行目的(但馬・京丹後方面)

