

# コウノトリ但馬空港の利活用方策

平成27年5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 |
| 8 | おわりに                    | 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、引き続き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。

本方策は、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<sup>※1</sup>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<sup>※2</sup>（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<sup>※3</sup>）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（平成 26 年 11 月～平成 29 年 3 月）]

##### ①旅行商品の企画・販売（平成 27 年度から実施）

新たな旅行商品（舞台芸術鑑賞＋宿泊）の開発による新規旅客の開拓

##### ②外国人への情報発信（平成 27 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（平成 27 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（平成 27 年 5 月から実施）

ウ キャビンアテンダントによる観光案内（平成 27 年 1 月から実施）

エ 但馬の魅力 PR する機体ラッピング（平成 27 年 3 月から実施）

##### ④地域周遊の促進（平成 26 年 12 月から実施）

空港レンタカー利用者に但馬内の観光施設（236 箇所）の割引クーポンを提供

##### ⑤欠航代替乗合タクシーの運行（平成 26 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（500 円/人）を運行

※但馬発便に対する欠航代替バス（伊丹空港・JR 新大阪駅行き、3,000 円/人）は平成 7 年から運行

※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（平成 27 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（平成 26～28 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客の増加

【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。

城崎温泉の外国人宿泊者数は平成 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客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～伊丹路線は国内外からの誘客を促進し、交流人口の拡大による地域活性化はもとより、観光産業を中心とした産業振興や雇用拡大を目指し、地域創生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上で重要である。
- 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 空港につながり、国内はもとより海外からの誘客に重要な高速交通手段である（平成 26 年 10 月現在）。

また、伊丹空港は、平成 32 年の東京オリンピックに向け、ターミナルビル改修が進められていることに加え、コンセッション（民間への運営権譲渡）により、民間のノウハウを活かした多様なサービスの提供が期待される。

#### 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<sup>※4</sup>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<br>(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 |

・平成 18 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（平成 16 年度は播但連絡自動車道・中国自動車道経由、平成 19 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。

<sup>※4</sup> 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

航空機の優位性（時間短縮）を活かし、路線の利便性・信頼性を向上させることに加え、新規旅客の開拓に向けた利用促進 PR や旅行商品の開発等を進めることにより、利用者の増加を図る。

### ➤ 交通手段別の移動時間の比較（空港・駅までのアクセス及び乗継ぎ時間を含む）

| 区間              | 航空機（伊丹経由）   | 鉄道          |
|-----------------|-------------|-------------|
| 豊岡市役所～東京（東京都庁）  | 約 4 時間 10 分 | 約 5 時間 50 分 |
| 豊岡市役所～福岡（福岡市役所） | 約 3 時間 40 分 | 約 5 時間 40 分 |

### ➤ 定着した利用者（定期利用者アンケート）

【参考 5、8】

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・京丹後居住者アンケート） 【参考 7】

- 利用し慣れていない 42%
- 欠航しないか不安 27%

## ①利便性・信頼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<sup>※5</sup>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
  - ・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
  - ・進入灯の設置や ILS（計器着陸装置）の導入

## ②需要拡大に向けた取組み

- (ア) 外国人観光客の誘客促進
  - ・山陰海岸ジオパークのユネスコ認定(平成 27 年 11 月予定)を契機としたプロモーション強化
  - ・京都府・兵庫県・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の形成
  - ・国際的に注目を集める「城崎国際アートセンター<sup>※6</sup>」を活用した舞台芸術ツーリズムの創生
- (イ) 首都圏向け利用促進 PR の実施
- (ウ) 着地型<sup>※7</sup>旅行商品の開発
- (エ) 飛行機を利用した経験がない住民への PR を強化
  - ・航空チケット購入方法や利用方法の周知
- (オ) 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
- (カ) サポーターズクラブの設立等地元支援体制の整備

<sup>※5</sup> 「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、但馬空港の平成 21～24 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。

<sup>※6</sup> 劇作家、俳優等が長期滞在しながら作品制作に取り組むことができる舞台芸術の拠点施設。

<sup>※7</sup> 旅行者を受入れる側の地域（着地）側が、その地域ならではの観光資源を基にした旅行商品や体験プログラムを企画運営し、旅行者は現地集合、現地解散する新しい観光形態。従来は、都市部（発地）にある旅行会社が企画し旅行者を目的地へ連れて行く「発地型観光」。

## 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、羽田発着枠が確保できれば実現可能。
- 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発信力の強化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ふことであれば、（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

- ▶ 但馬～伊丹路線を利用すれば但馬空港から羽田空港まで約二時間半で行けることから、コウノトリ但馬空港は東京在住の娘家族と繋がる心の拠り所となっている。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

### (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（平成 30 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<sup>※8</sup> = 2.7～5.6 万人
- b) アンケート結果からの推計<sup>※9</sup> = 2.9～5.9 万人
- c) 国交省需要予測モデルによる推計<sup>※10</sup> = 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<sup>※11</sup>。県が但馬～伊丹路線と同様に運航事業者に対し機材を無償貸与すると、採算を確保した運航が可能である<sup>※12</sup>。

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但馬～伊丹路線の利便性・信頼性の向上<br>②首都圏向け利用促進PRの実施                        |
| (イ) 運航事業者の確保 | ①羽田に乗入れ可能な機材の導入<br>②就航判断を促す知見の検討・提供                           |
| (ウ) 羽田発着枠の獲得 | ・需要及び収支見込み<br>・効果的な機材運用（整備基地配置含む）<br>③政策コンテストへの応募（運航事業者と共に応募） |

※8 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)。

※9 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。

※10 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。

※11 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

※12 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<sup>※13</sup>の誘客

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<sup>※14</sup>の拠点である関西国際空港との接続

低運賃の国内外ネットワークを有する関西国際空港とつながり、利用者の多様なニーズを充足

### ②課題と今後の取組み

【参考 10、12】

関西国際空港では平成 26 年に、国際線の外国人旅行者が開港以来初めて 600 万人（前年比 136%）を突破し、今後も旺盛な訪日需要が予想される<sup>※15</sup>。

城崎温泉においても、同年の外国人宿泊者は約 14,000 人（前年比 145%）と急増しており、今後、山陰海岸ジオパーク等の観光ルート形成など魅力的な旅行商品の開発を進めることで、さらに多くの外国人旅行者を但馬・京丹後地域に取り込める可能性がある。

一方、訪日外国人向けの安価な鉄道周遊券が普及していることから、現状では城崎温泉へのアクセス手段の 9 割が鉄道となっている。

そのような中、但馬～関西国際空港路線の開設にあたっては、アンケート調査により旅行者のニーズを把握した上で、需要見込みや採算性を慎重に検討する必要がある。

#### ➤ 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）
- 国際旅客便に占める LCC の便数割合：22.4%（平成 26 年冬ダイヤ）  
※ [参考] 成田空港：7.2%

#### ☒ 寄せられた住民意見

- 海外のお客様を但馬地域へ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）

※13 自国への外国人旅行者を指し、逆に自国からの海外旅行者をアウトバウンドという。

※14 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（格安航空会社）。平成 24 年 3 月からピーチ・アビエーションが関空を拠点として、平成 24 年 7 月からジェットスター・ジャパンが成田を拠点（平成 24 年 10 月から関空を第二拠点空港化）として運航を開始。

※15 政府では観光立国の推進を図るため、東京オリンピック・パラリンピックが開催される平成 32 年に全国の訪日外国人 2,000 万人の高みを目指しており、平成 26 年には 1,300 万人を突破した（前年比 129%）。

## 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空港の利活用等を促進し、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、今後も引き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㈱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<sup>※16</sup>」の拡充や季節イベント等）
- ・展示飛行機（YS-11<sup>※17</sup>）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「空の駅コウノトリ但馬空港」の設置
- ・空港レストランの認知度向上や活用

#### ②空港の利活用促進

空港という特性を活かし、スカイダイビングなど航空関連事業の推進に加え、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、空港利用の新たな可能性を探ることが必要である。

#### ③空港用地の活用

今後、県道但馬空港線の整備により、空港と北近畿豊岡自動車道豊岡インターチェンジが直結されることから、空港用地(空地)の有効活用を図るため、流通施設や航空関連企業等の誘致の可能性を探ることが必要である。

## 8 おわりに

今回とりまとめた利活用方策は、多分野にわたるため、県、地元市町、推進協議会等のそれぞれの主体が、適切な役割分担のもと各施策を効果的に推進していくことが求められる。

このため、県は各主体と連携し、利活用方策の推進計画をとりまとめるとともに、随時、進捗状況を確認するなどフォローアップを行っていく。

<sup>※16</sup> 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。

<sup>※17</sup> 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。

## 検討会議における主な意見

### 1 但馬～伊丹路線

- 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。
- ③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。
- ④日本では飛行機に乗継いで旅行するという発想が少ないが、世界では乗継ぎを利用する旅行者が非常に多く、伊丹空港から福岡、鹿児島、札幌、新潟など全国各地への乗継ぎ利用者の増加による需要の喚起が必要。
- ⑤航空券の購入方法や乗継ぎ方法など基本的なことを住民に知らせることによって、選択肢として飛行機を利用しようということになるのではないかと。
- ⑥地元の観光推進組織が旅行業の資格を取得し、大手旅行会社が手を出さない地元発着の旅行商品を多品種、小ロットでつくる“地元主導の商品開発”が必要。また、旅行商品を発信できるルートを確保することも重要。

### 2 路線展開の可能性

#### (1) 但馬～羽田路線（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。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羽田直行便は、地域活性化のためには有効な手段であり、需要予測されているように今後の需要も見込める。しかしながら、運航事業者の確保、機材繰り、羽田発着枠の獲得等実現に向けた課題があり、引き続き検討することが必要。

## (2) 但馬～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の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。
- 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関西国際空港便は、国際線や LCC と繋ぐという点で一定の効果が見込まれる。また、羽田空港に比べると発着枠は獲得しやすく、追求する価値は十分ある。

## 3 空港の多面的利用

- ①宮崎空港では、航空大学校の旧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。
- 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記事を記載すべき。せっき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。

## 4 その他

- ①但馬～伊丹路線では、座席数が少なく往復満席になっても数字的な効果は小さいかもしれないが、地元の利用促進という努力の結果であれば、非常に大きな成果と言える。
- ②とりまとめた利活用方策をどう実行するかが次のステップ。県、地元市町、協議会の役割分担を明確にすることによって、実効性が高まる。
- ③空港運営は必ずしも黒字である必要はなく、空港の存在が地域に経済波及効果をもたらすのであれば、空港という社会資本は無駄なものではない。
- ④但馬・京丹後地域と全国各地との広域的な交流状況を踏まえれば、輸送力増強や路線拡大の制約<sup>\*18</sup>となっている滑走路の延伸など、将来的な航空需要に対応した検討を行うことも必要である。

---

<sup>\*18</sup> 但馬空港の滑走路長は 1,200m のため、就航機材は小型（50 席程度）で他路線との機材繰りが難しいプロペラ機しか離着陸できない。

## 寄せられた主な意見

## 1 路線展開の可能性

- ①但馬～伊丹路線を利用すれば但馬空港から羽田空港まで約二時間半で行けることから、コウノトリ但馬空港は東京在住の娘家族と繋がる心の拠り所となっている。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、沢山の人の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海外のお客様を但馬地域へ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「空の駅コウノトリ但馬空港」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、但馬の食を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

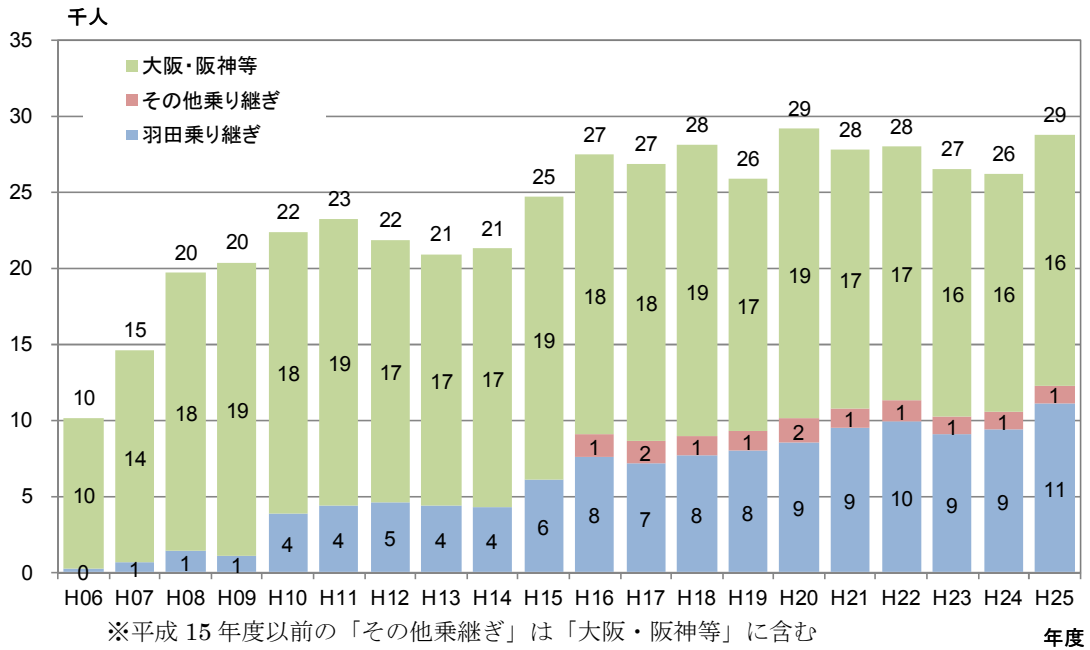
| 回数  | 開催日            | 検討内容  |
|-----|----------------|---|
| 第1回 | 平成26年<br>8月26日 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○現地視察</li> <li>○但馬空港の概要・現状</li> <li>○検討の視点</li> <li>○意見交換</li> </ul>   |
| 第2回 | 10月17日         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○但馬空港を取り巻く環境の変化</li> <li>○地域における空港の役割、</li> <li>○路線展開の方向性（現状分析・検討内容）</li> <li>○空港の多面的利用</li> <li>○意見交換</li> </ul>      |
| 第3回 | 12月22日         | <ul style="list-style-type: none"> <li>○路線展開の方向性</li> <li>○空港の多面的利用</li> <li>○中間とりまとめ（案）</li> <li>○意見交換</li> </ul>  |
| 第4回 | 平成27年<br>2月17日 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○中間とりまとめ（案）</li> <li>○特別構成員（地域の若手経営者）との意見交換</li> <li>○但馬～伊丹路線の活性化方策</li> <li>○欠航時の代替交通手段</li> <li>○空港の多面的利用</li> </ul> |
| 第5回 | 3月17日          | <ul style="list-style-type: none"> <li>○利活用方策（案） のとりまとめ</li> <li>○意見交換</li> </ul>   |

### 【住民からの意見募集】

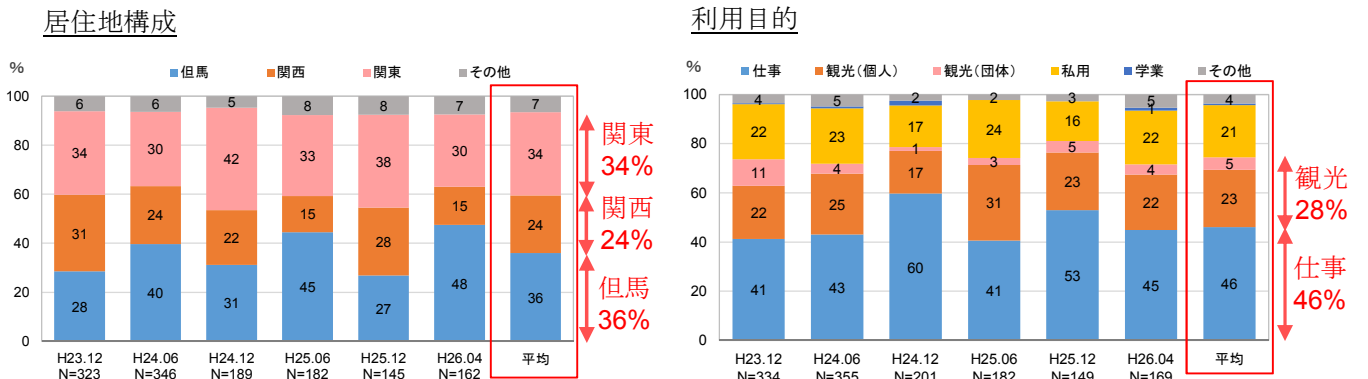
- 募集期間： 平成27年2月18日～3月3日
- 内 容： 「中間とりまとめ（案）」について、住民から意見募集を実施
- 意見数： 18人

参考資料

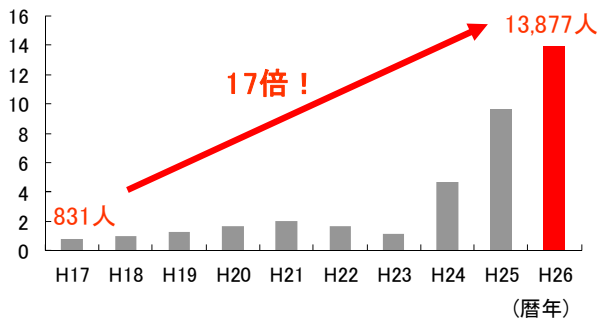
【参考 1】 但馬～伊丹路線の利用者数推移



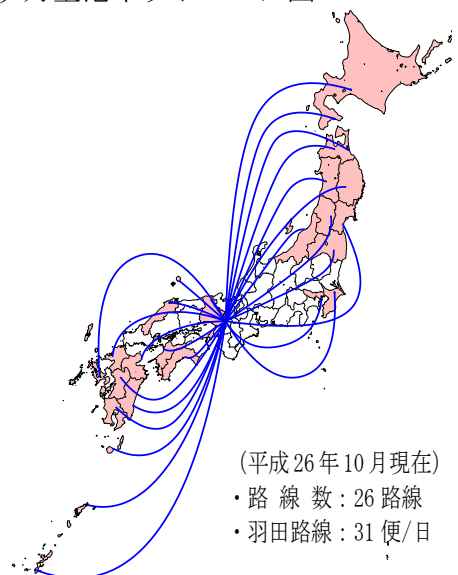
【参考 2】 居住地構成・利用目的 (定期利用者アンケート)



【参考 3】 城崎温泉の外国人宿泊者数

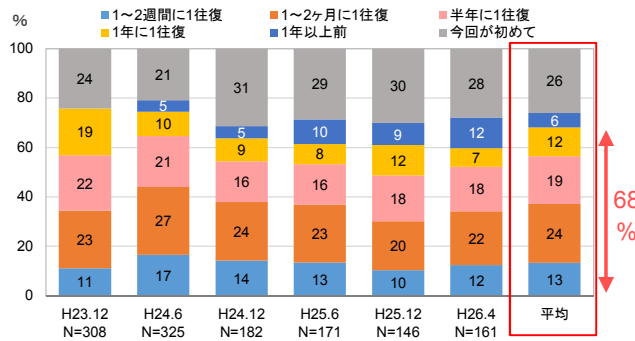


【参考 4】 伊丹空港ネットワーク図

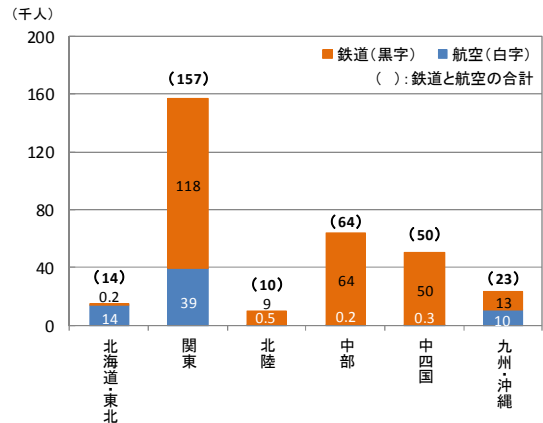




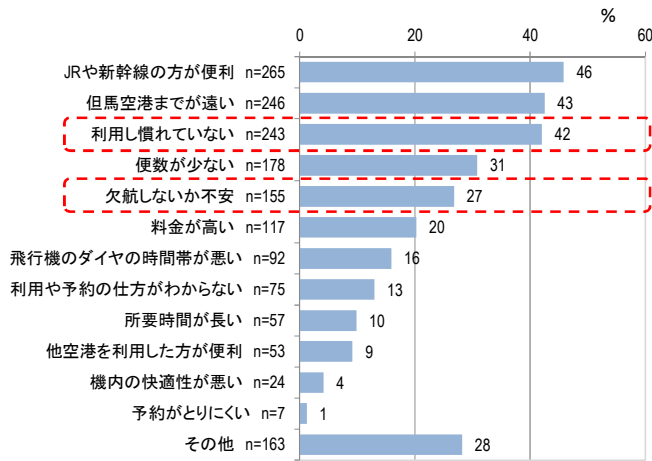
【参考 5】 利用頻度（定期利用者アンケート）



【参考 6】 但馬・京丹後地域と全国の流動量（航空+鉄道）

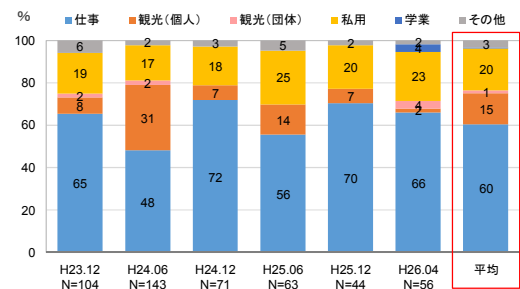


【参考 7】 但馬～伊丹路線を利用したことがない理由（但馬・京丹後居住者アンケート）



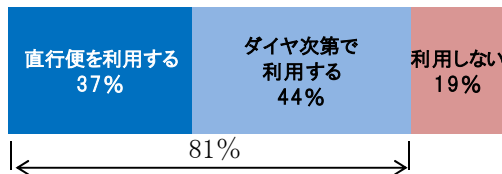
【参考 8】 多頻度利用者の利用目的（定期利用者アンケート）

※多頻度利用：1~2ヶ月に1回以上の利用者

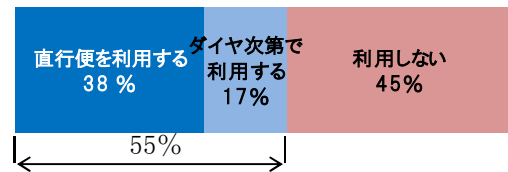


【参考 9】 羽田直行便の利用意向（居住者アンケート）

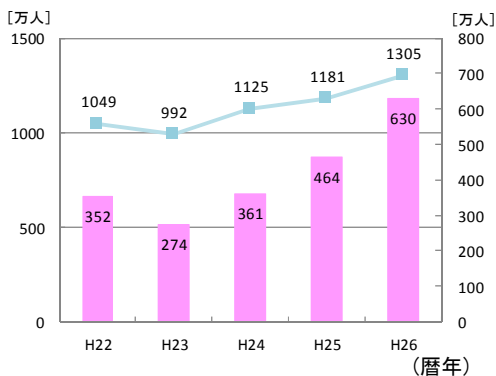
< 関東居住者 >



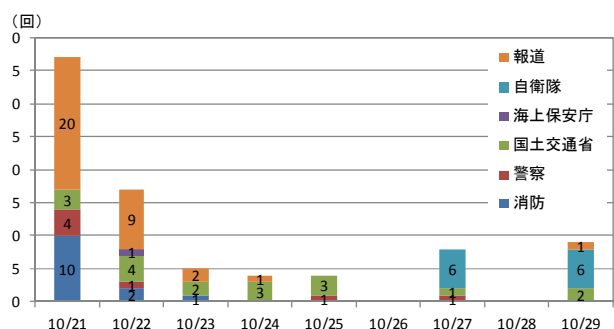
< 但馬・京丹後居住者 >



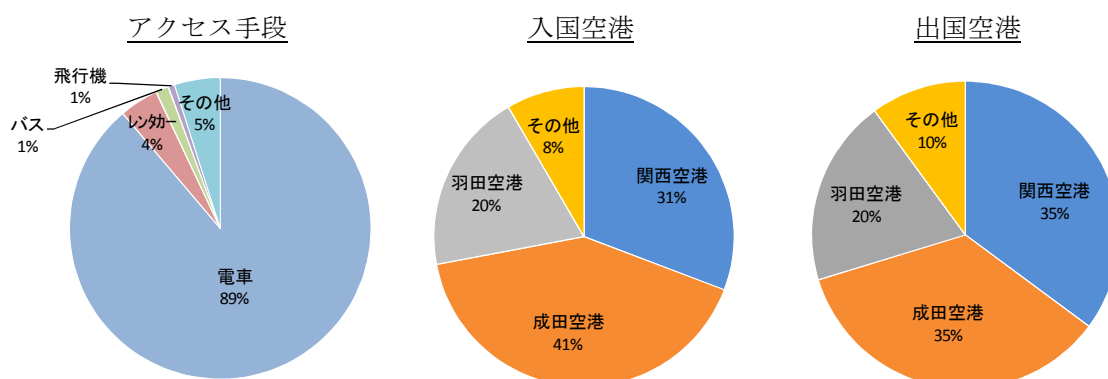
【参考 10】 関西国際空港の旅客数（国際線）



【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：西村屋本館統計平成26年2月～平成27年1月）



【参考 13】多面的利用状況（写真）



【参考 14】アンケート調査の概要

(1) 定期利用者アンケート（機内アンケート）

- ①調査頻度：年2回
- ②累計回収数：1,382通（回収率72%）

※これまで6回実施（平成23年12月、平成24年6・12月、平成25年6・12月、平成26年4月）（平成26年10月現在）

(2) 居住者アンケート

| 内容 \ 地域 | 但馬・京丹後                     | 関東                                   | 関西                                  |
|---------|----------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| 調査対象者   | 但馬・京丹後地域の居住者               | 関東1都6県の居住者のうち但馬・京丹後地域への訪問経験者（過去5年以内） | 大阪府・兵庫県（但馬地域除く）の居住者のうち伊丹～但馬路線の利用経験者 |
| 調査方法    | 郵送配布・郵送回収                  | インターネット調査                            | インターネット調査                           |
| 回収数     | 805通<br>(発送数2,237枚、回収率36%) | 400人                                 | 397人                                |
| 調査期間    | 平成26年11月14日～11月30日         | 平成26年11月25日～11月26日                   | 平成27年1月8日～1月15日                     |