

コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 最終報告

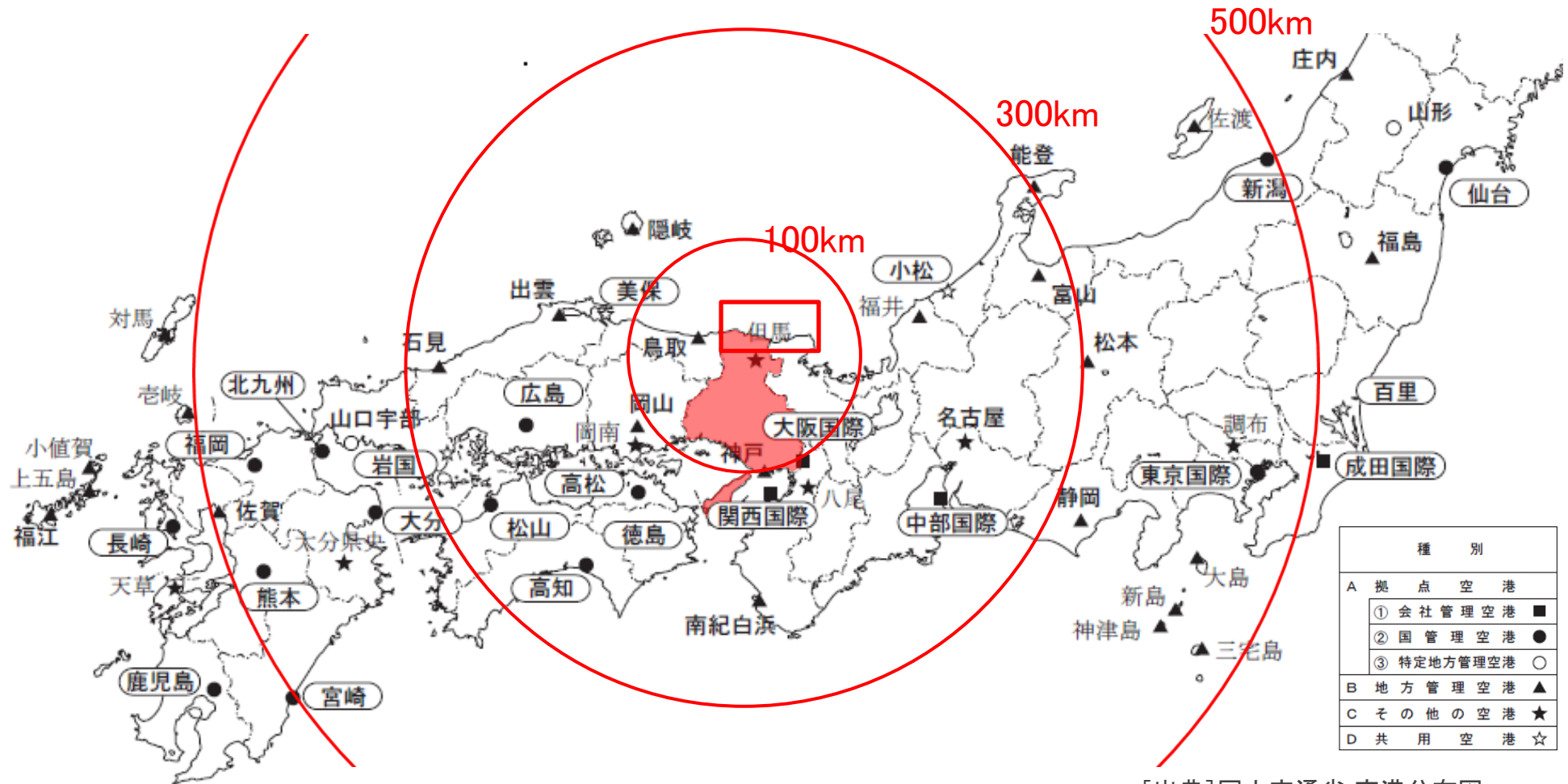
参考資料

1. 但馬空港の概要
2. コロナ禍を経た環境変化
 - (1) 航空業界の環境変化
 - (2) 周辺地域の環境変化
3. 周辺地域、但馬空港が直面する課題
 - (1) 周辺地域が抱える課題
 - (2) 但馬空港が直面する課題
4. 取組方策

1. 但馬空港の概要

1. 但馬空港の概要〔但馬空港の位置・目的〕

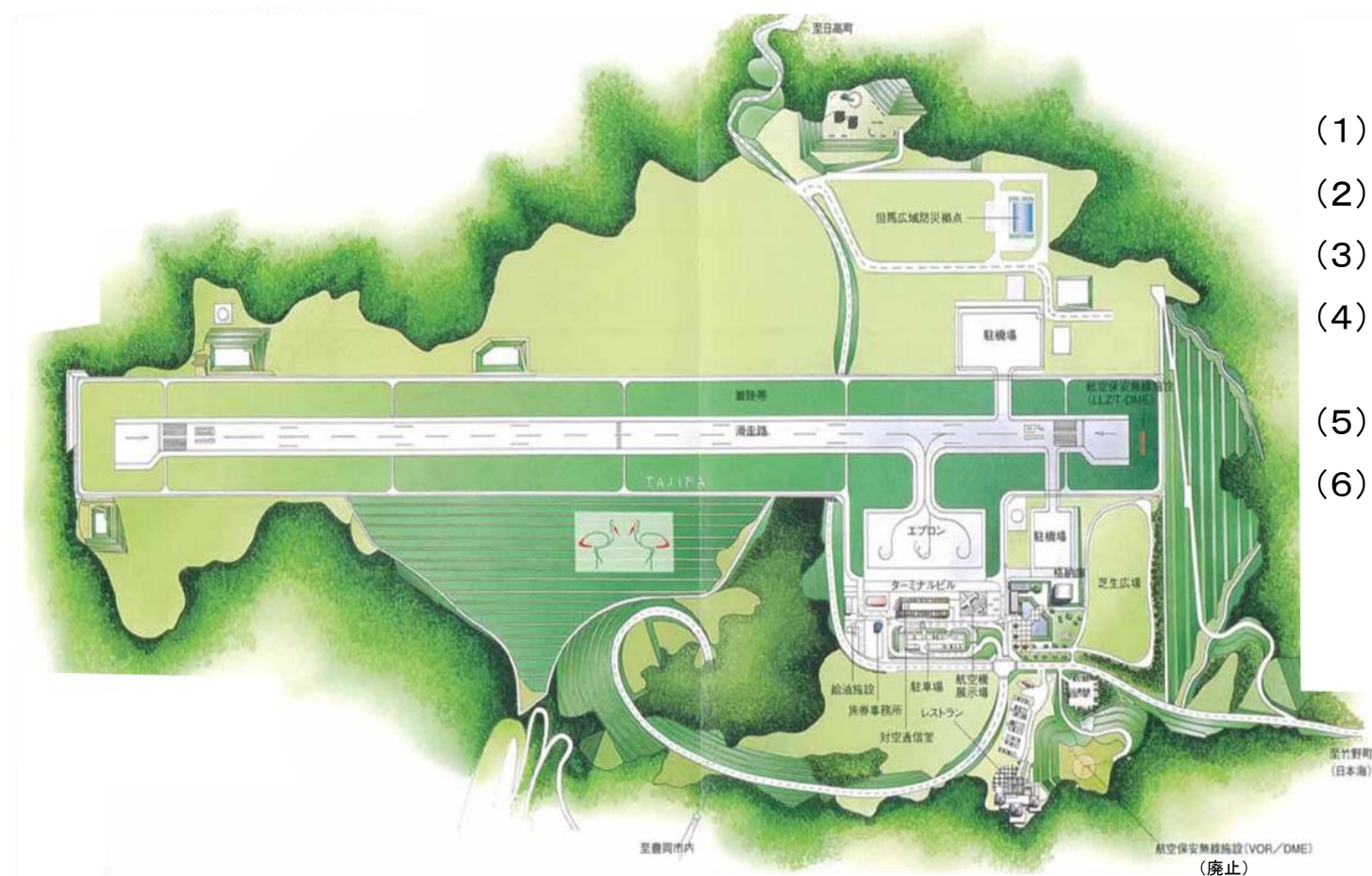
- 【位置】兵庫県の日本海側 兵庫県豊岡市
- 【目的】高速交通の空白地解消のため開港（平成6年）



[出典]国土交通省 空港分布図

1. 但馬空港の概要〔諸元〕

- 空港の種別：その他空港（共用空港以外の空港のうち、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）
- 開港：平成6年5月18日
- 設置者：兵庫県
- 運営権者：但馬空港ターミナル(株)（T A C）



- (1)運用時間：8時30分～18時30分
- (2)標高：176.1m
- (3)滑走路：長さ1,200m、幅30m
- (4)エプロン：奥行き65m、幅150m
(小型機3バース)
- (5)無線施設：LOC/T-DME 等
- (6)事業費：約179億円

1. 但馬空港の概要 [施設概要]

① 広域防災拠点

：兵庫県地域防災計画において但馬地域唯一の「ブロック拠点」、「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画（R5.5.23 中央防災会議幹事会）」において、「被災地内の航空搬送拠点候補地」

② SCU

：「航空搬送拠点臨時医療施設」に位置付け

③ 給油施設

：継続した飛行活動が可能となる
航空機燃料用給油施設が設置済

④ 高機能消防車

：周辺の消火救難活動を援助

⑤ 豊富な基本施設

：3つのエプロン、格納庫、1,200m滑走路

⑥ 広大な空き地

：空港公園1.9ha、臨時駐車場1.8ha

⑦ 浸水安全地帯

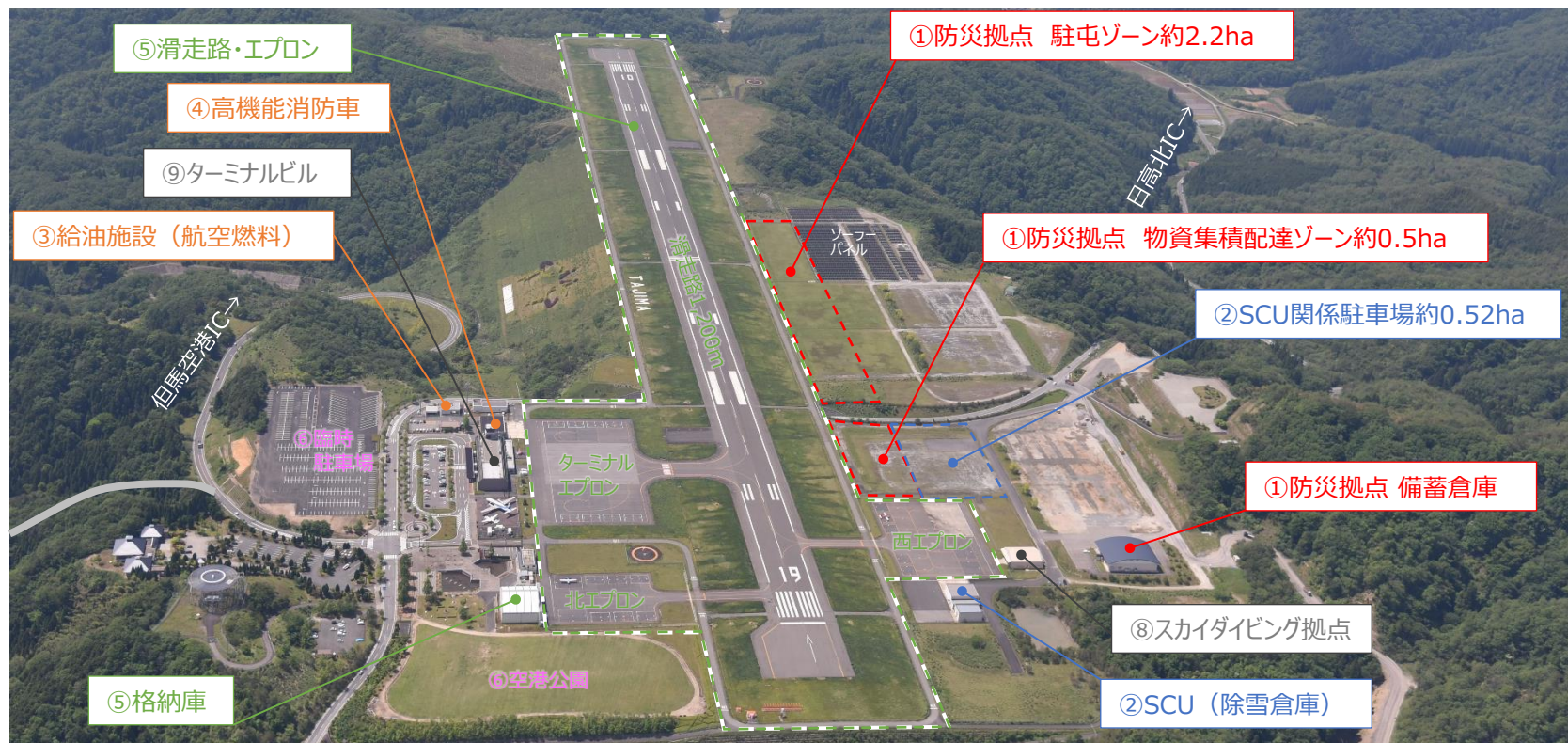
：標高176mの高台に位置

⑧ スカイダイビング拠点

：西日本唯一のスカイダイビング拠点

⑨ ターミナルビル

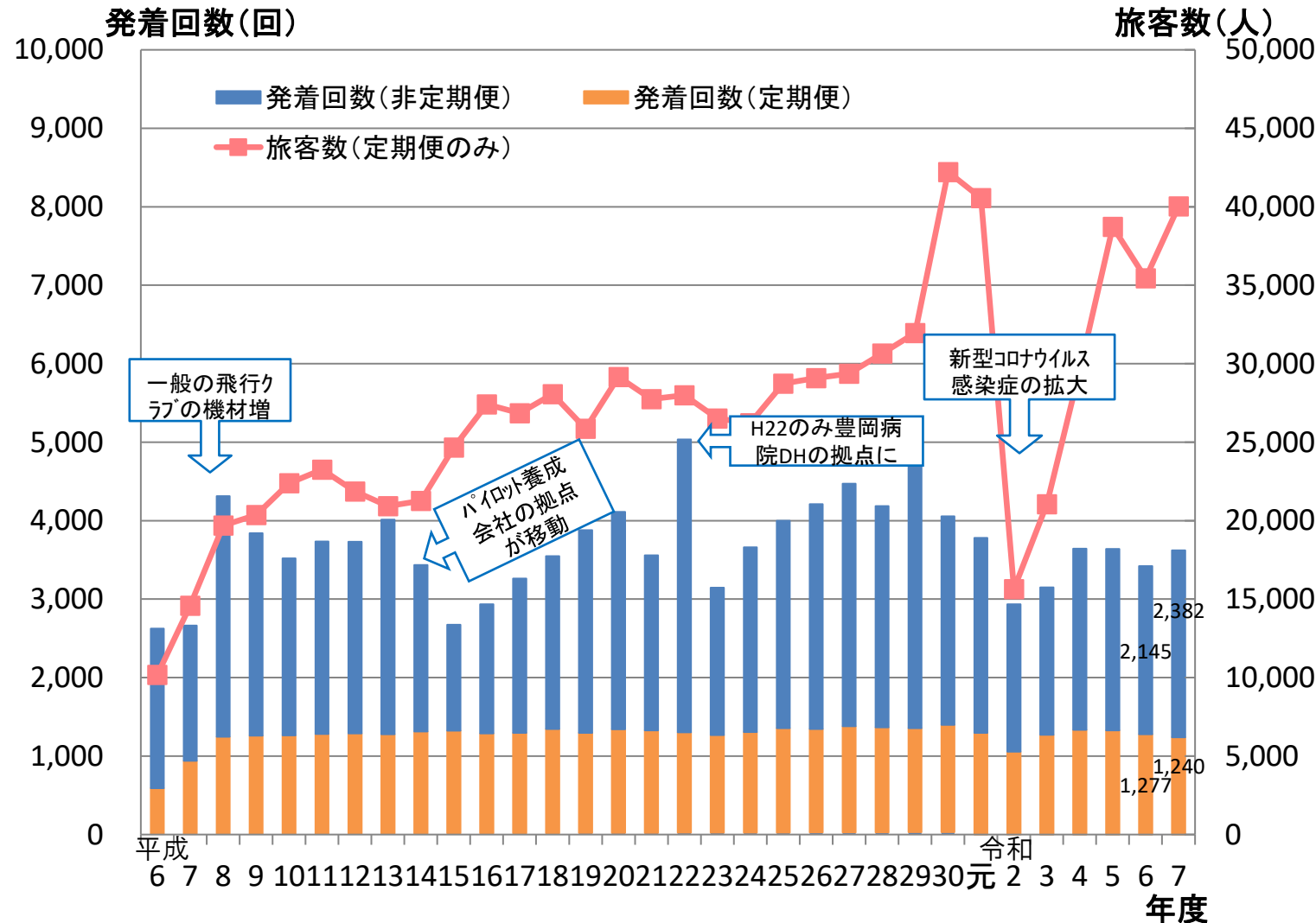
：多目的ホール、中会議室、特別会議室を設置し、
各種イベント・会議が開催可能



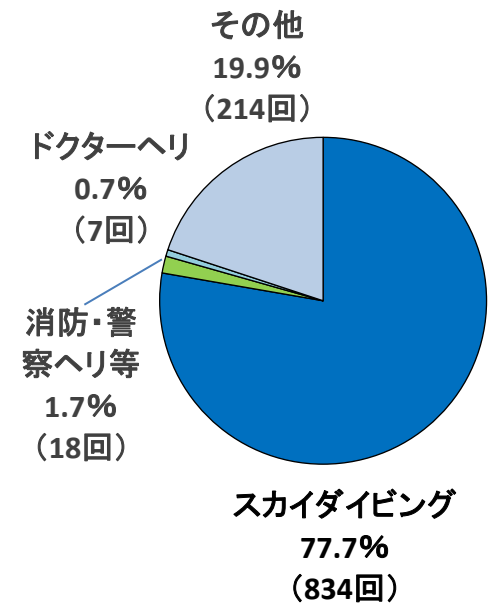
↓ 至 竹野

1. 但馬空港の概要 [発着回数]

- 令和6年度の発着回数は定期便1,277回、非定期便2,145回(スカイダイビングの利用が多い)
- 令和7年度の発着回数は定期便1,240回、非定期便2,382回
- 近年、定期便は概ね1,000～1,300回、非定期便は1,800回～2,500回にて推移



〔非定期便の着陸回数内訳〕
(R6年度)



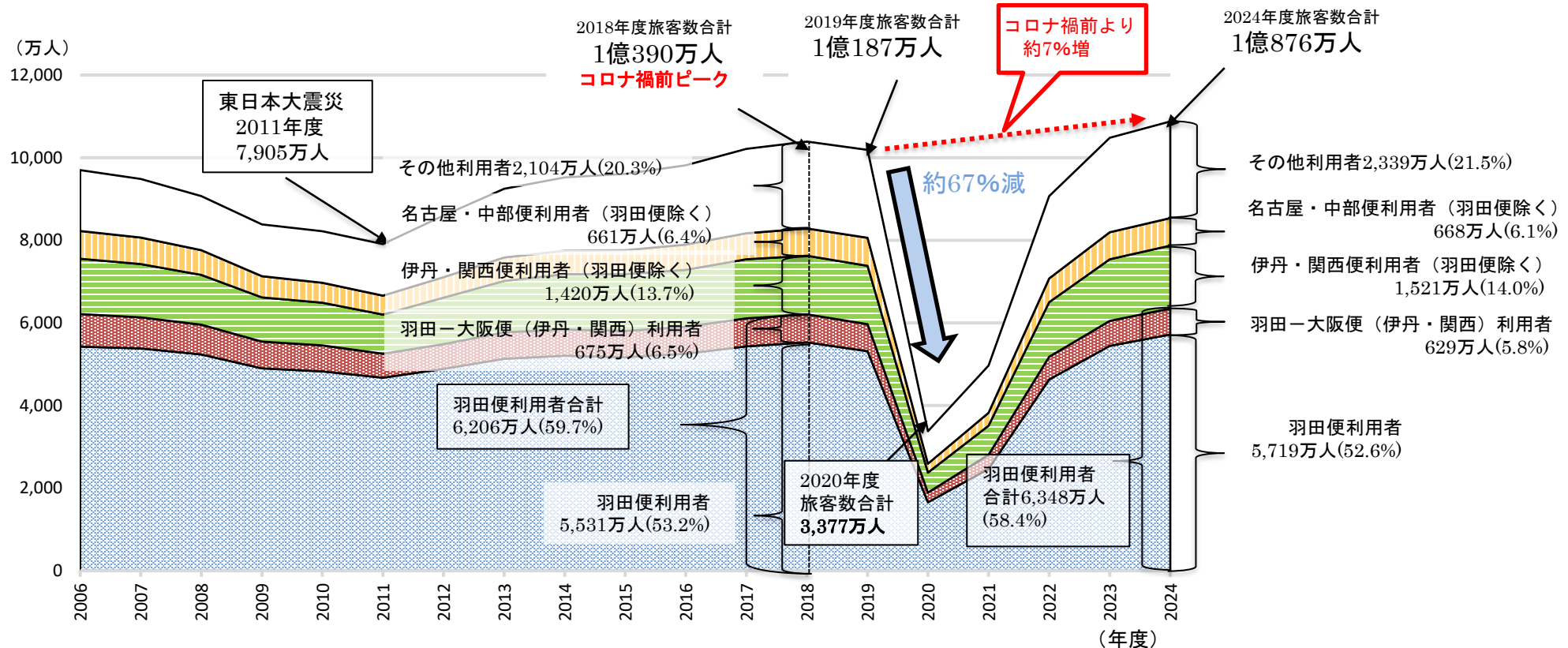
2. コロナ禍を経た環境変化

- (1) 航空業界の環境変化
- (2) 周辺地域の環境変化

2. (1) 航空業界の環境変化 〔国内航空旅客数の推移〕

- 国内の定期航空旅客数は、2012年度からLCC参入等により増加
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、2020年度において対前年比で約67%減と大きく減少
- 2024年度の旅客数は2019年度よりも約7%増加となり、コロナ禍前の旅客数に回復

■ 国内定期航空輸送の旅客数の推移

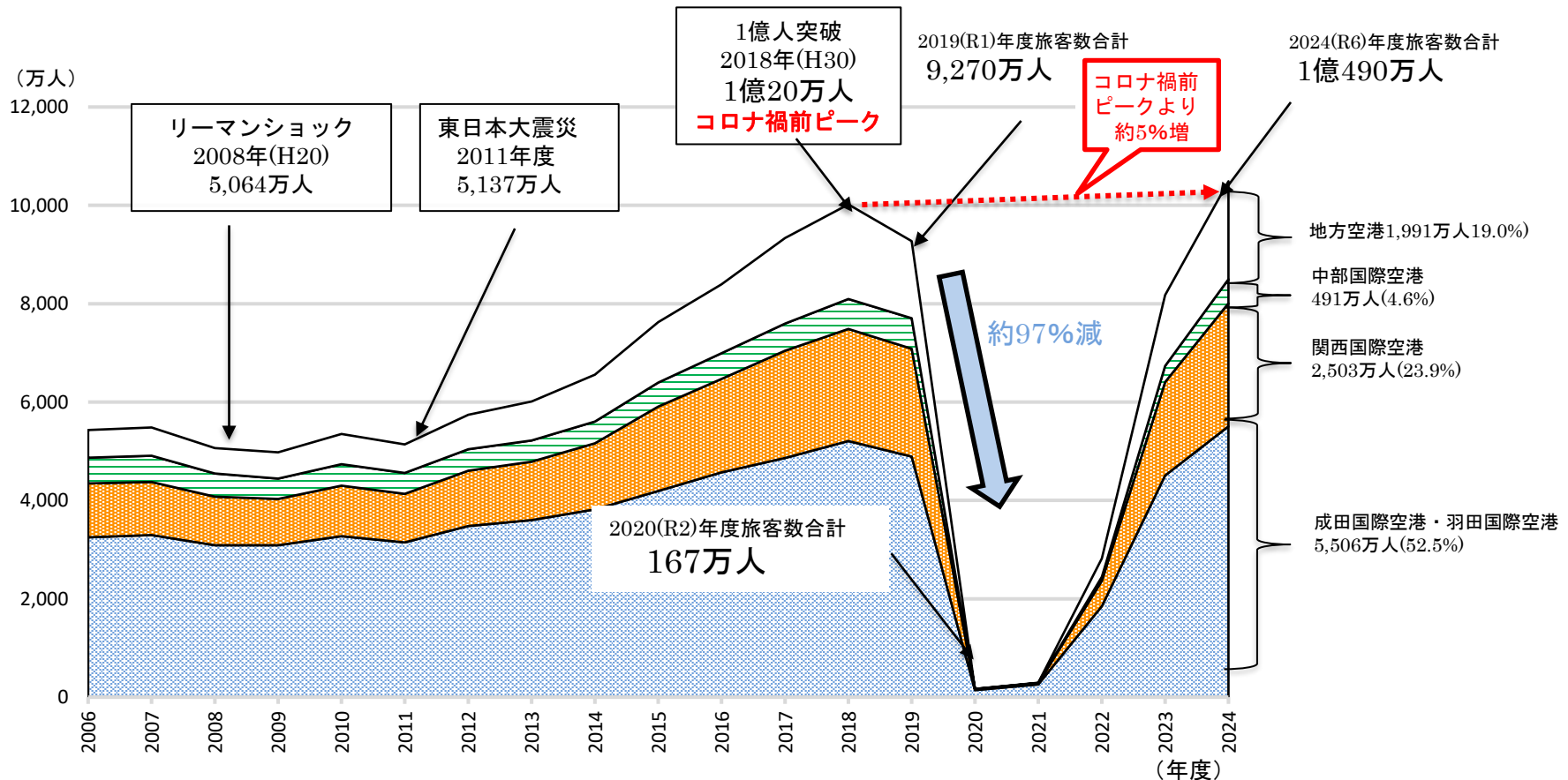


〔出典〕 航空輸送統計年報を基に作成

2. (1) 航空業界の環境変化 〔国内航空旅客数の推移〕

- 国内空港における国際線旅客数は増加傾向で推移し、2018年度に過去最多を記録
- 新型コロナウイルス感染症の拡大により、2020年度において対前年比で約97%減と大きく減少
- 2024年度の旅客数は2018年度よりも約5%増加となり、コロナ禍前の旅客数に回復

■ 国内空港における国際線の乗降客数の推移

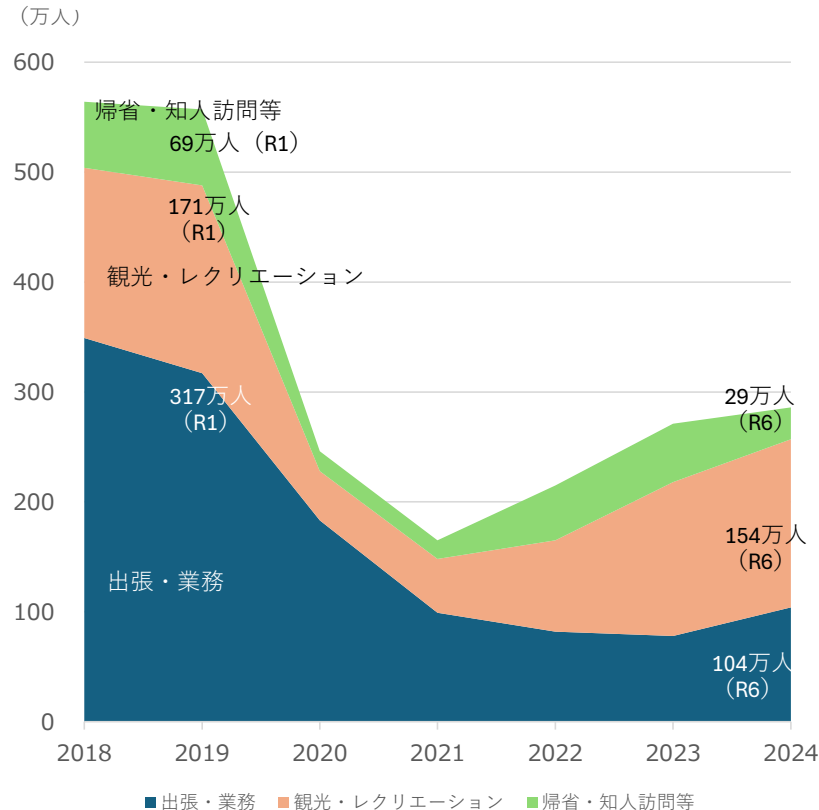


[出典] 空港管理状況調書(国土交通省航空局)を基に作成

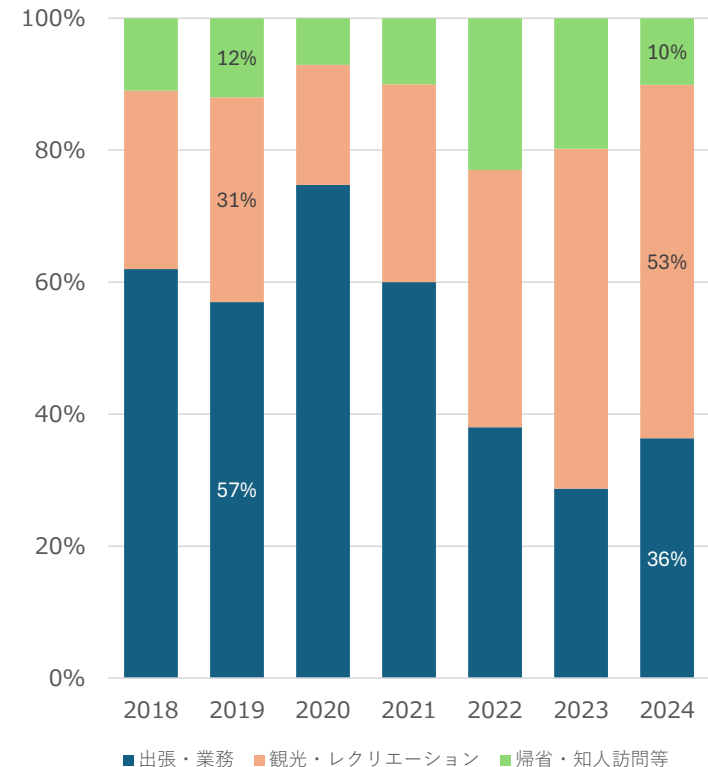
2. (1) 航空業界の環境変化 〔国内線の目的別の航空利用状況〕

- コロナ禍を契機に需要構造が変化し、比較的高単価の出張・業務（ビジネス）目的の旅客が減少したまま、依然としてコロナ禍前の水準にまで回復していない。
- 目的別占有率について、コロナ禍前後で「ビジネス」と「観光」が逆転
 [ビジネス] 57% (2019) → 36% (2024) [観光] 31% (2019) → 53% (2024)

《日本人延べ国内旅行者数（日帰り旅行）》
うち「航空」を利用したもの

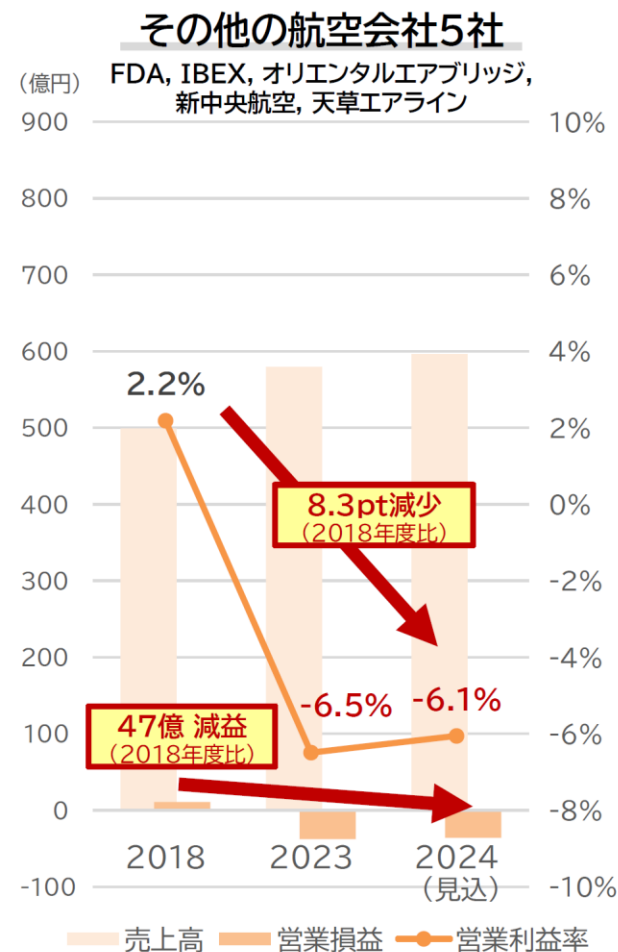
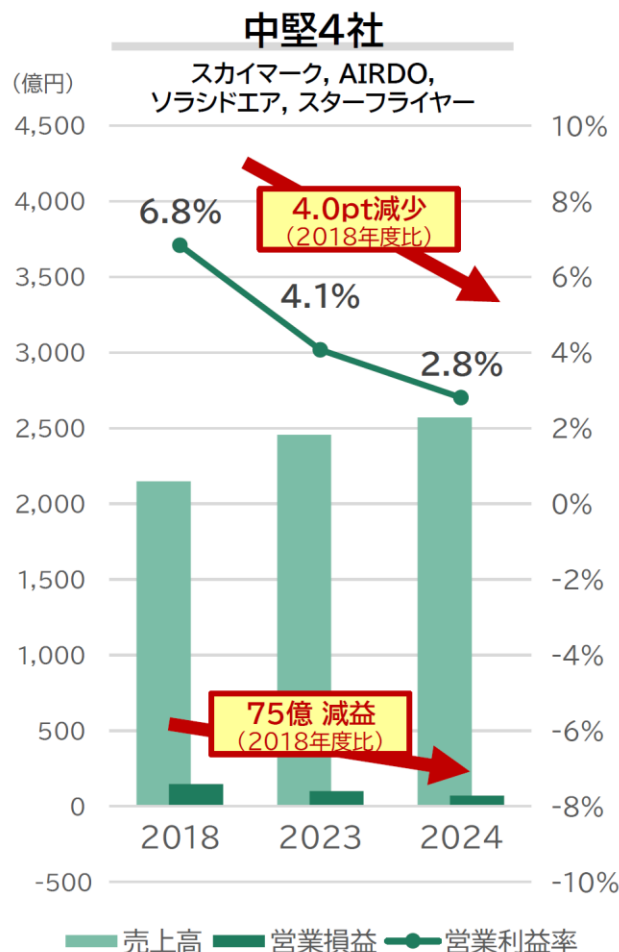
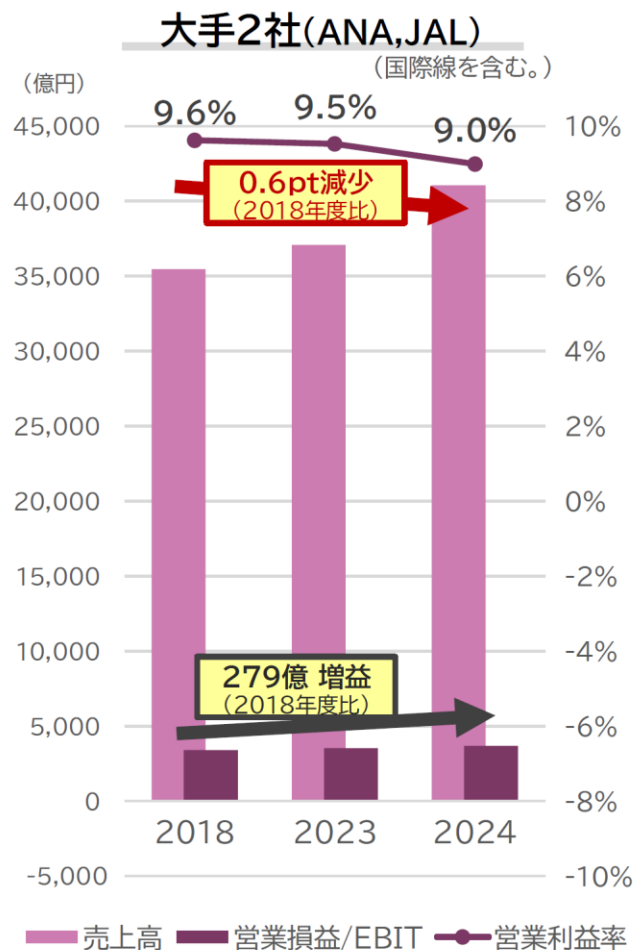


《国内旅行者（日帰り旅行）の目的別占有率》
うち「航空」を利用したもの



2.(1)航空業界の環境変化〔本邦航空会社の経営状況〕

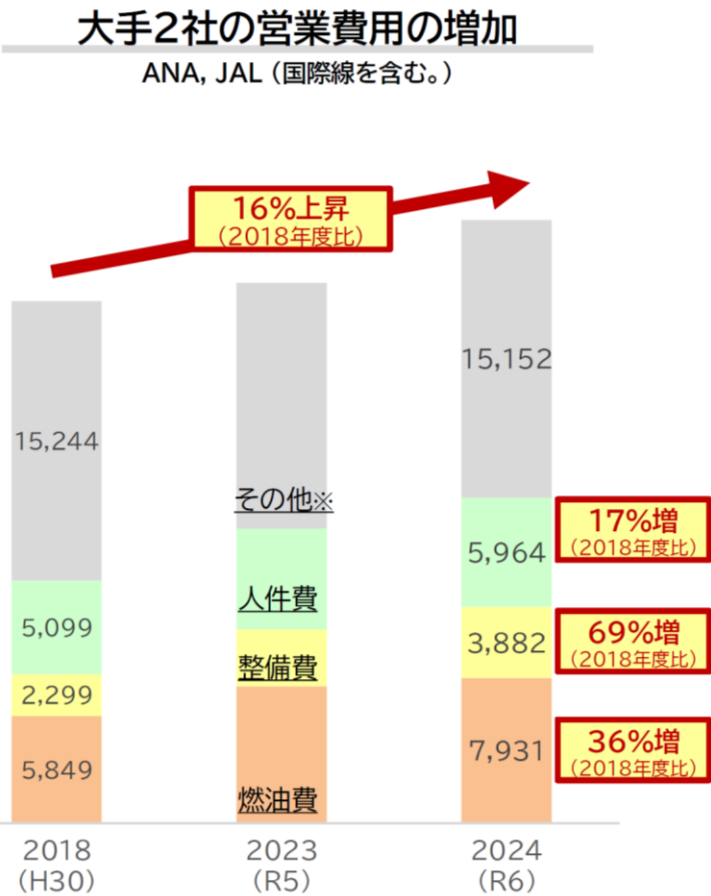
- 主要6社では、依然として、営業利益率がコロナ前の水準まで回復していない。特に、主に国内專業の中堅4社では、営業利益率はコロナ禍前の半分程度にとどまっている状況
- 主要6社以外の国内定期航空運送事業者も、コロナ禍後は、特に厳しい状況にある



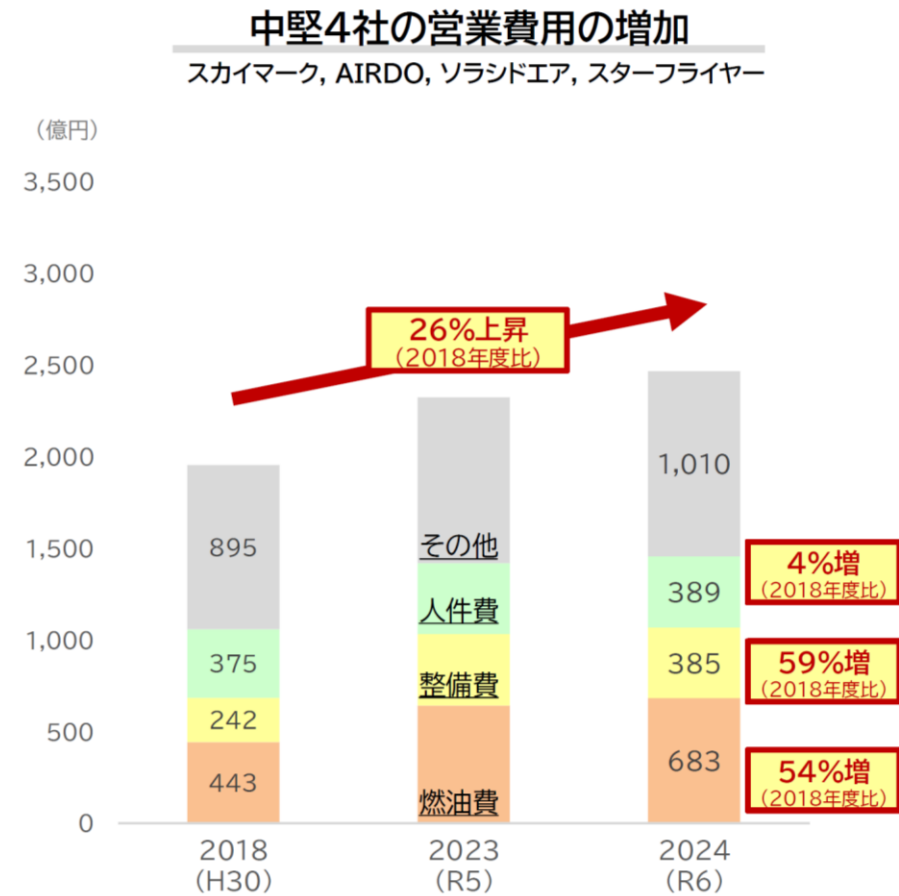
(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成

2. (1) 航空業界の環境変化 [本邦航空会社の営業費用の推移]

➤ 世界的な物価高や円安の影響による燃料費、整備費等の外貨建てコストの増大等を背景に、国内線事業の費用は大幅に上昇



※その他は機材・リース費、委託費等



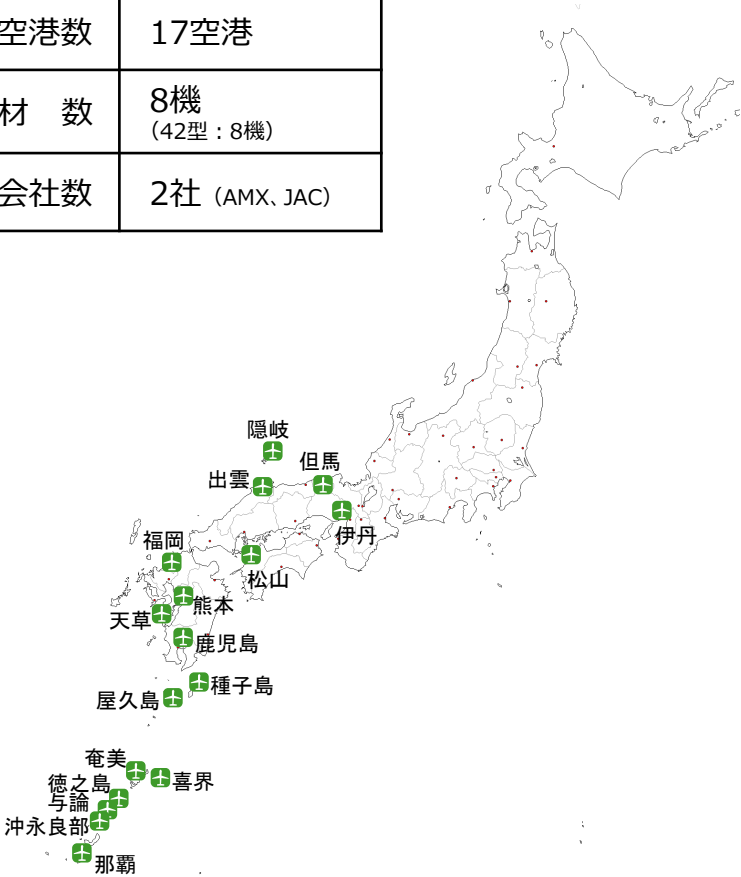
(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。大手は国際線を含む。

2. (1) 航空業界の環境変化 [運航機材の動向]

➤ 全国でプロペラ機の機材更新が進み、但馬空港に就航可能なATR42型機の就航空港や、同機を保有する航空会社、機材数がコロナ禍前から倍増

《R1年3月時点》

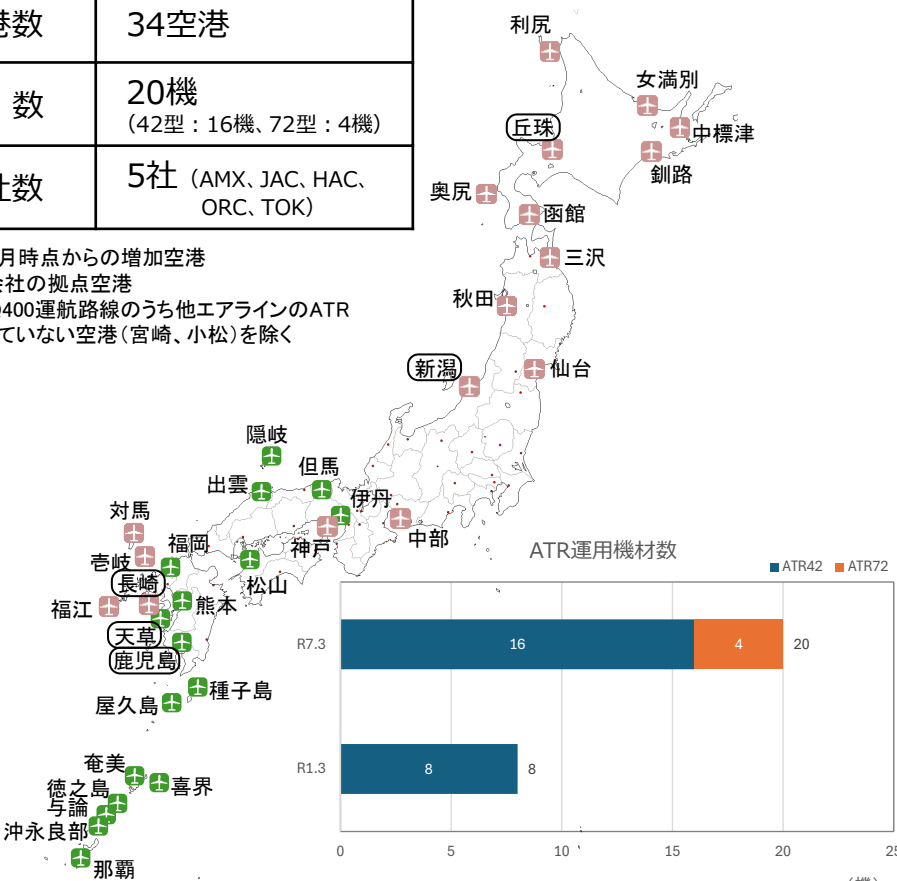
就航空港数	17空港
機材数	8機 (42型：8機)
運航会社数	2社 (AMX、JAC)



《R7年3月時点》

就航空港数	34空港
機材数	20機 (42型：16機、72型：4機)
運航会社数	5社 (AMX、JAC、HAC、ORC、TOK)

■：R1年3月時点からの増加空港
○：運航会社の拠点空港
※ORCのQ400運航路線のうち他エアラインのATRが就航していない空港(宮崎、小松)を除く



[出典] 兵庫県まとめ

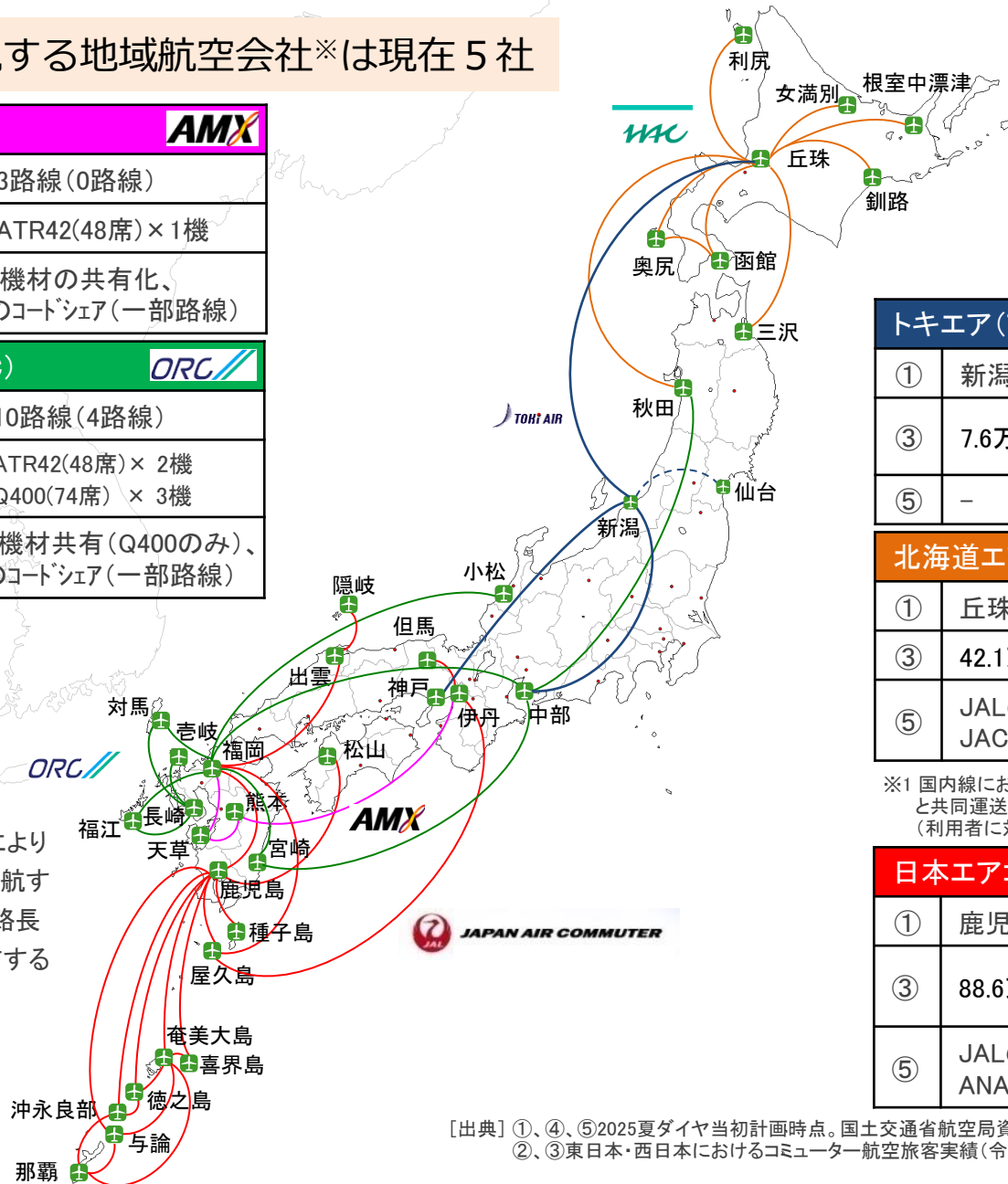
2. (1) 航空業界の環境変化 [地域航空会社の状況]

➤ プロペラ機を運航する地域航空会社※は現在 5 社

天草エアライン (AMX)				
①	天草空港	②	3路線 (0路線)	
③	5.6万人	④	ATR42(48席) × 1機	
⑤	JACと協力関係、JACとの機材の共有化、JALとのコードシェア、ANAとのコードシェア (一部路線)			

オリエンタルエアブリッジ (ORC)				
①	長崎空港	②	10路線 (4路線)	
③	68.6万人	④	ATR42(48席) × 2機 Q400(74席) × 3機	
⑤	ANAと協力関係、ANAとの機材共有 (Q400のみ)、ANAとのコードシェア、JALとのコードシェア (一部路線)			

※主に30～70席程度のプロペラ機により離島、その他の地域航空路線に就航する会社のうち、但馬空港の現滑走路長1,200mで離着陸できる機材を保有する会社を掲載



凡 例	
①	拠点空港
②	路線数 (うち離島路線数)
③	R6年度利用者数 (無償旅客含む)
④	使用機材
⑤	大手航空会社の支援

トキエア (TOK)				
①	新潟空港	②	3路線	
③	7.6万人	④	ATR72(72席) × 2機 ATR42(46席) × 1機	
⑤	-			

北海道エアシステム (HAC)				
①	丘珠空港	②	9路線 (3路線)	
③	42.1万人	④	ATR42(48席) × 4機	
⑤	JALの子会社、JALが共同引受※1、JACとの機材共有化			

※1 国内線において、本邦航空運送事業者が他の本邦航空運送事業者と共同運送を行う場合、旅客または荷主に対して、連帯して運送責任 (利用者に対する損害賠償責任を含む) を負うことをいう。

日本エアコミューター (JAC)				
①	鹿児島空港	②	21路線 (17路線)	
③	88.6万人	④	ATR42(48席) × 9機 ATR72(70席) × 2機	
⑤	JALの子会社、JALが共同引受※1、ANAとのコードシェア実施 (一部路線)			

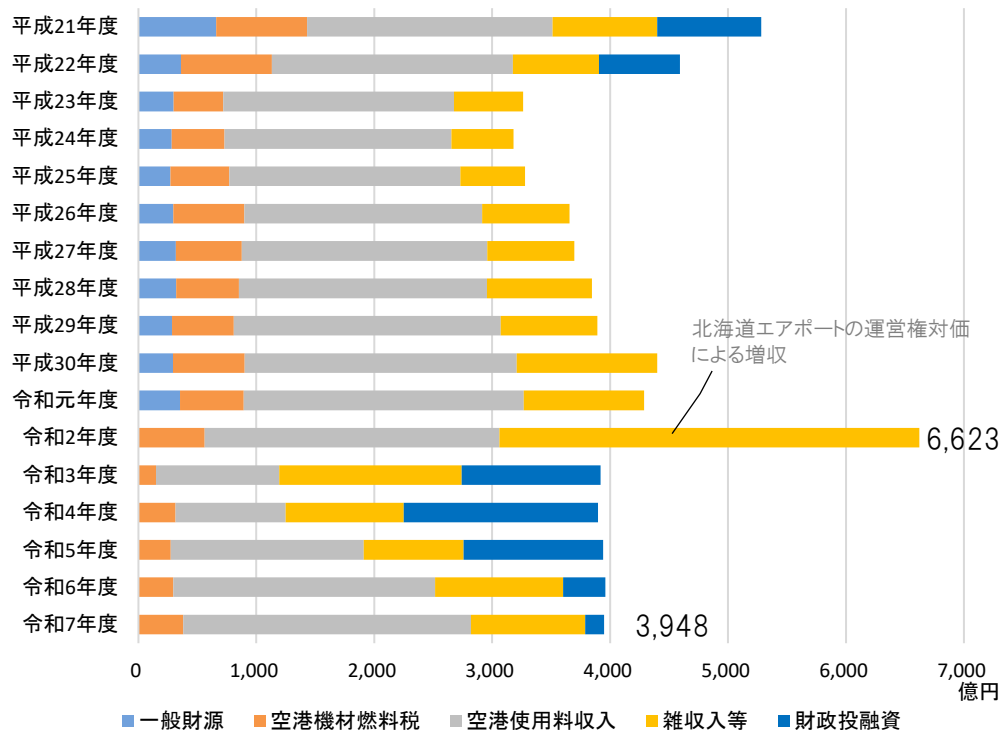
[出典] ①、④、⑤2025夏ダイヤ当初計画時点。国土交通省航空局資料を基に作成
②、③東日本・西日本におけるコミューター航空旅客実績 (令和6年度) (国土交通省東京・大阪航空局)

2. (1) 航空業界の環境変化 [国土交通省航空局関係予算の推移]

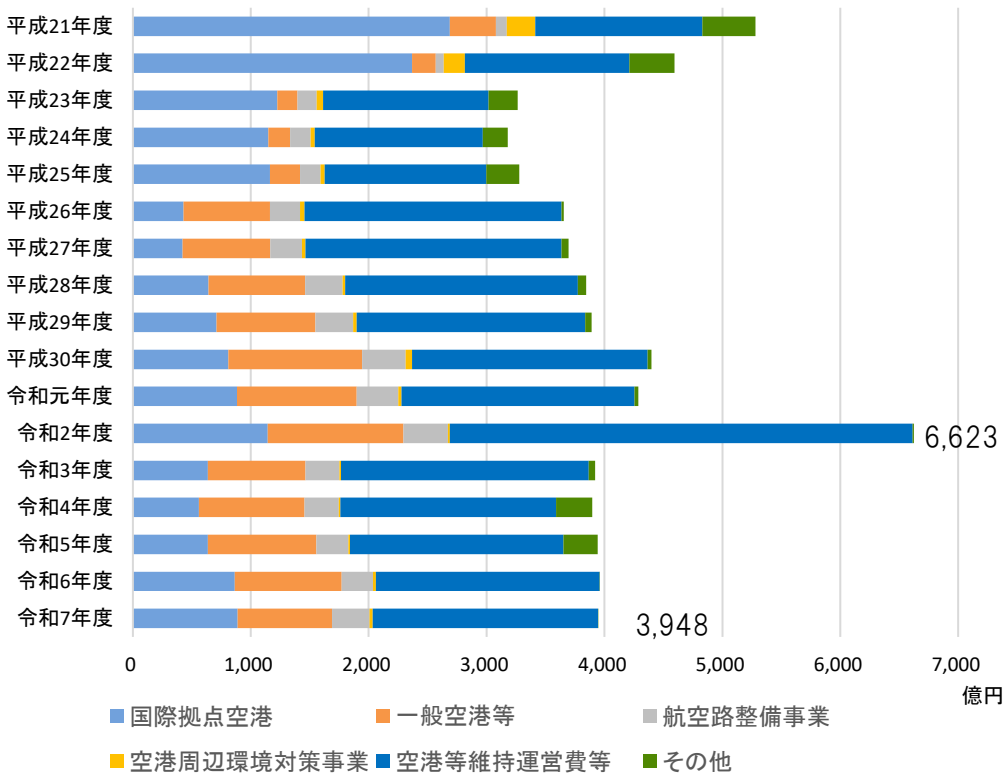
- R7年度の予算は、4,000億円規模
- コロナ禍においては航空機燃料税、空港使用料の収入が大幅に減少。財政投融资を活用(R3～R7)
- 一般空港等への歳出は、R7年度は801億円。近年、概ね800～1,000億円で推移

■ 空港整備勘定の歳入・歳出の推移

空港整備勘定の歳入の推移(当初予算ベース)



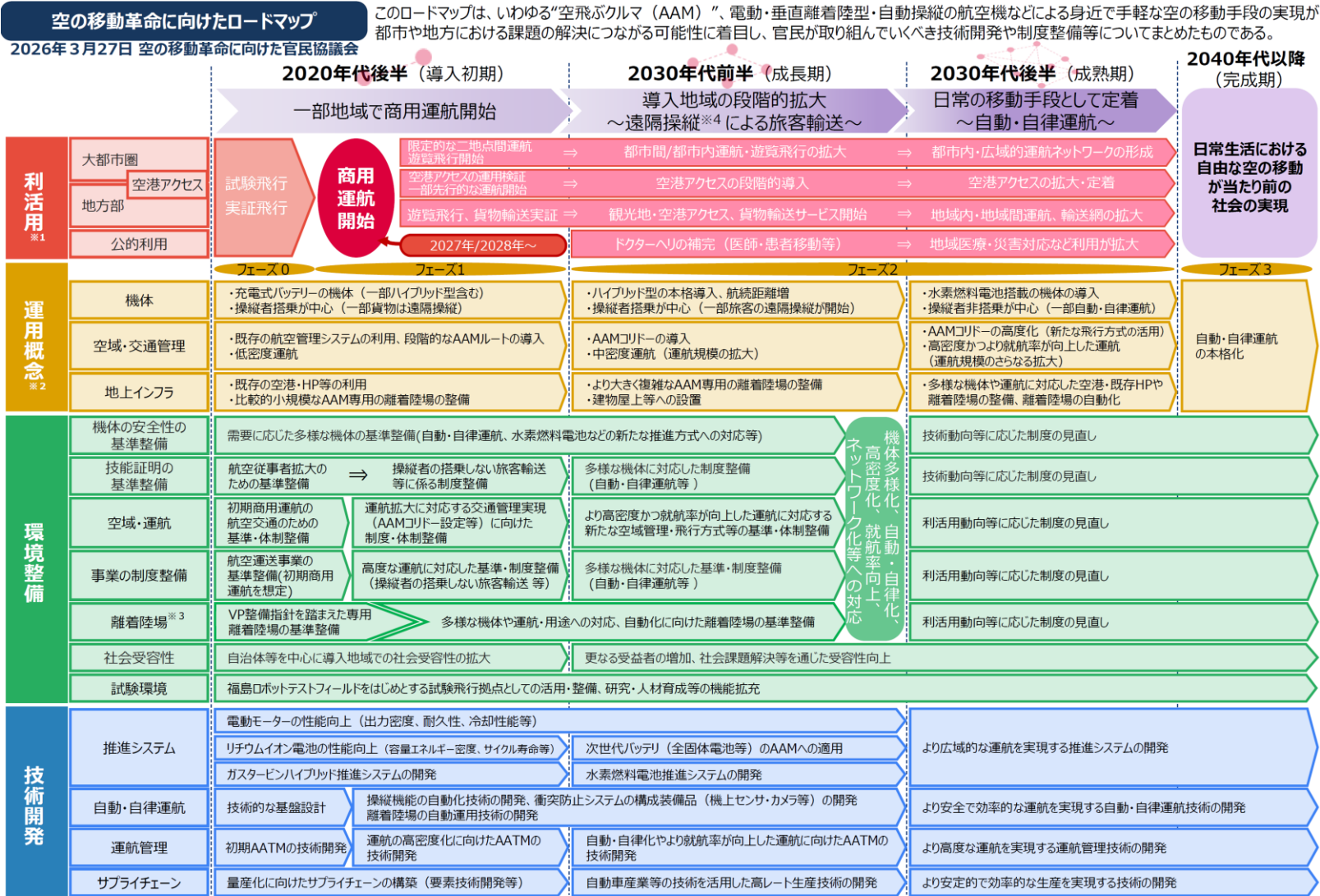
空港整備勘定の歳出の推移(当初予算ベース)



[出典]「平成21年度～令和7年度航空局関係予算概要(国土交通省航空局)」を基に作成

2. (1)航空業界の環境変化 [空飛ぶクルマ 国の動き]

- 国では「空の移動革命に向けた官民協議会」が開催されており、技術開発や制度整備を協議
- 令和8年3月27日の第12回会合では、「空の移動革命に向けたロードマップ」が改訂された

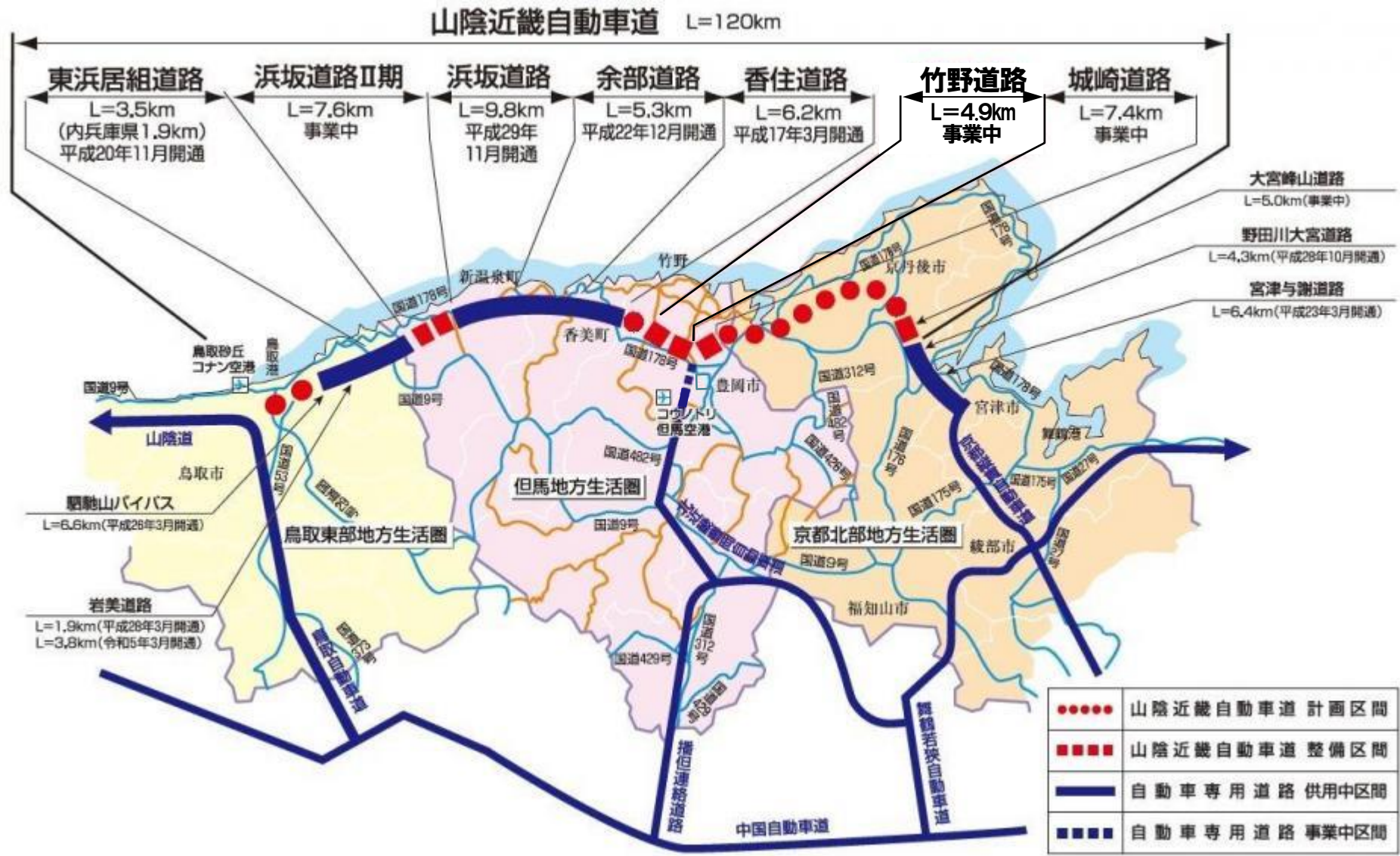


出典：経済産業省・国土交通省
ホームページ

※1 自家用運航については、商用運航に合わせて普及することが見込まれる
※2 運用概念：空飛ぶクルマ（AAM）の主要な構成要素や段階的な導入のフェーズ
※3 離着陸場には、規模や役割等に応じて充電施設や格納庫等が併設される
※4 自動化・自律化レベルに関係なく、操縦者が搭乗していないこと

2. (2) 周辺地域の環境変化 [高速道路の整備状況①]

➤ 山陰近畿自動車道は豊岡市内においても竹野道路、城崎道路が事業化されるなど、整備が進捗

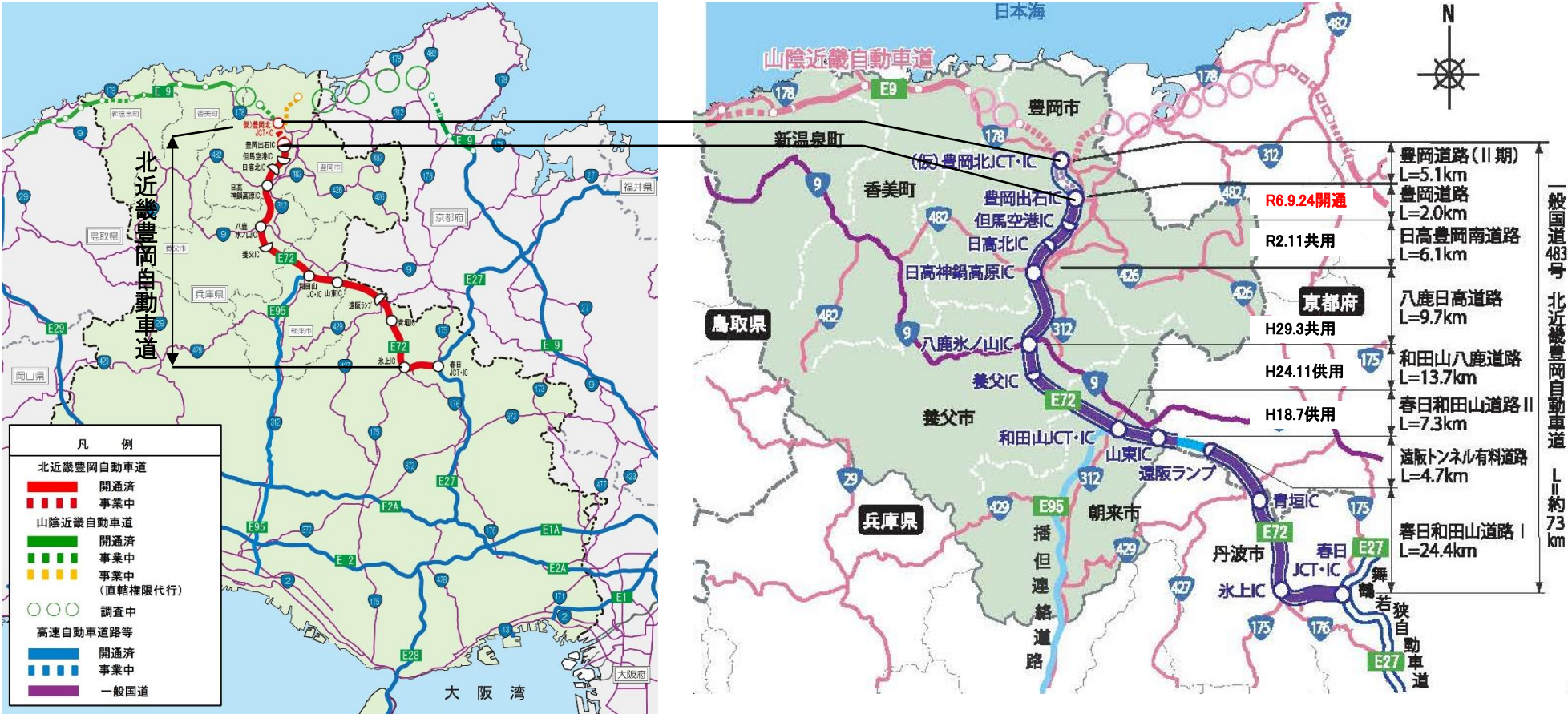


[出典]兵庫県ホームページ山陰近畿自動車道『竹野道路』を加工

2. (2) 周辺地域の環境変化 [高速道路の整備状況②]

➤ 但馬空港へのアクセス道路である北近畿豊岡自動車道の豊岡道路は、令和6年9月24日に開通

■北近畿豊岡自動車道の整備状況



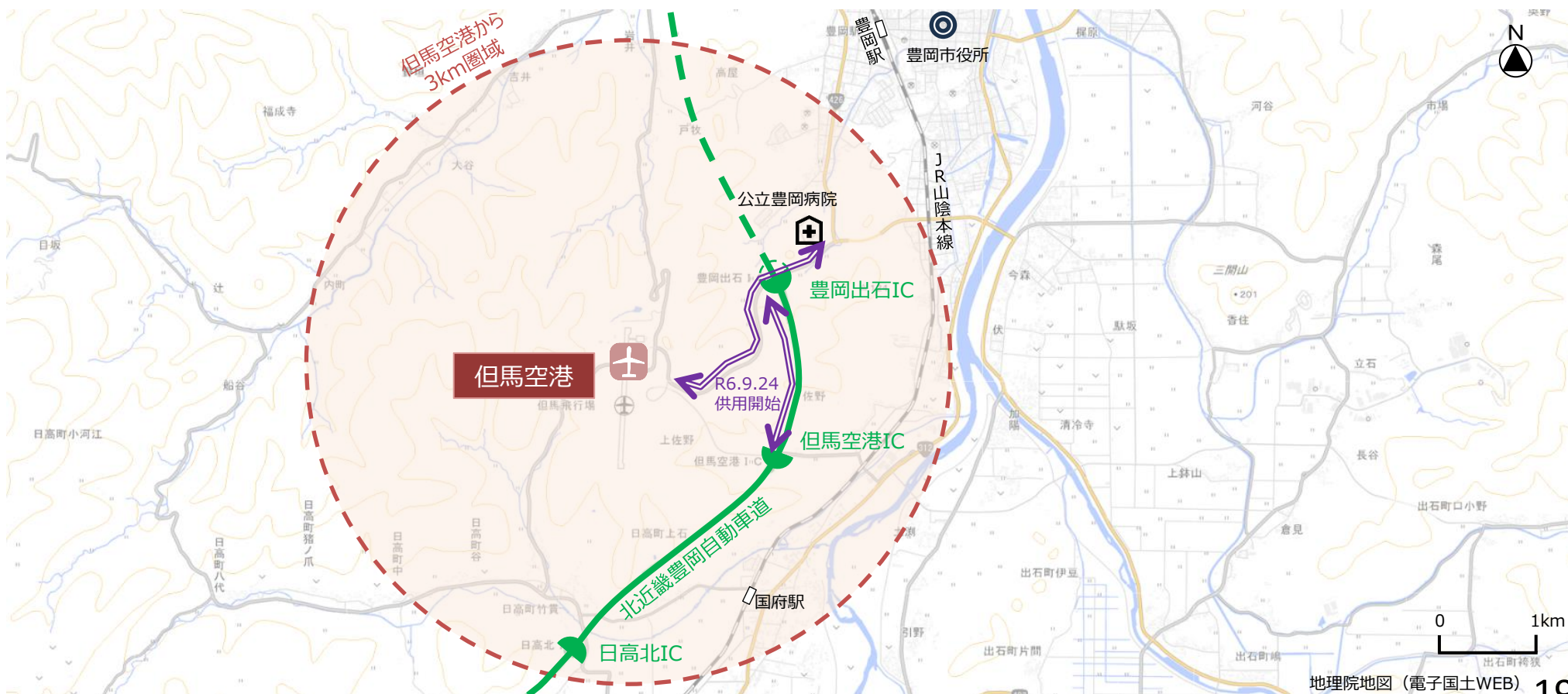
[出典]近畿地方整備局 事業評価監視委員会資料を抜粋

2.(2)周辺地域の環境変化〔但馬空港のアクセス性〕

- 自動車専用道路「北近畿豊岡自動車道」の I C が直線 3 km 圏内に 3 箇所※あり、アクセス性が良好

※豊岡出石 I C、但馬空港 I C、日高北 I C

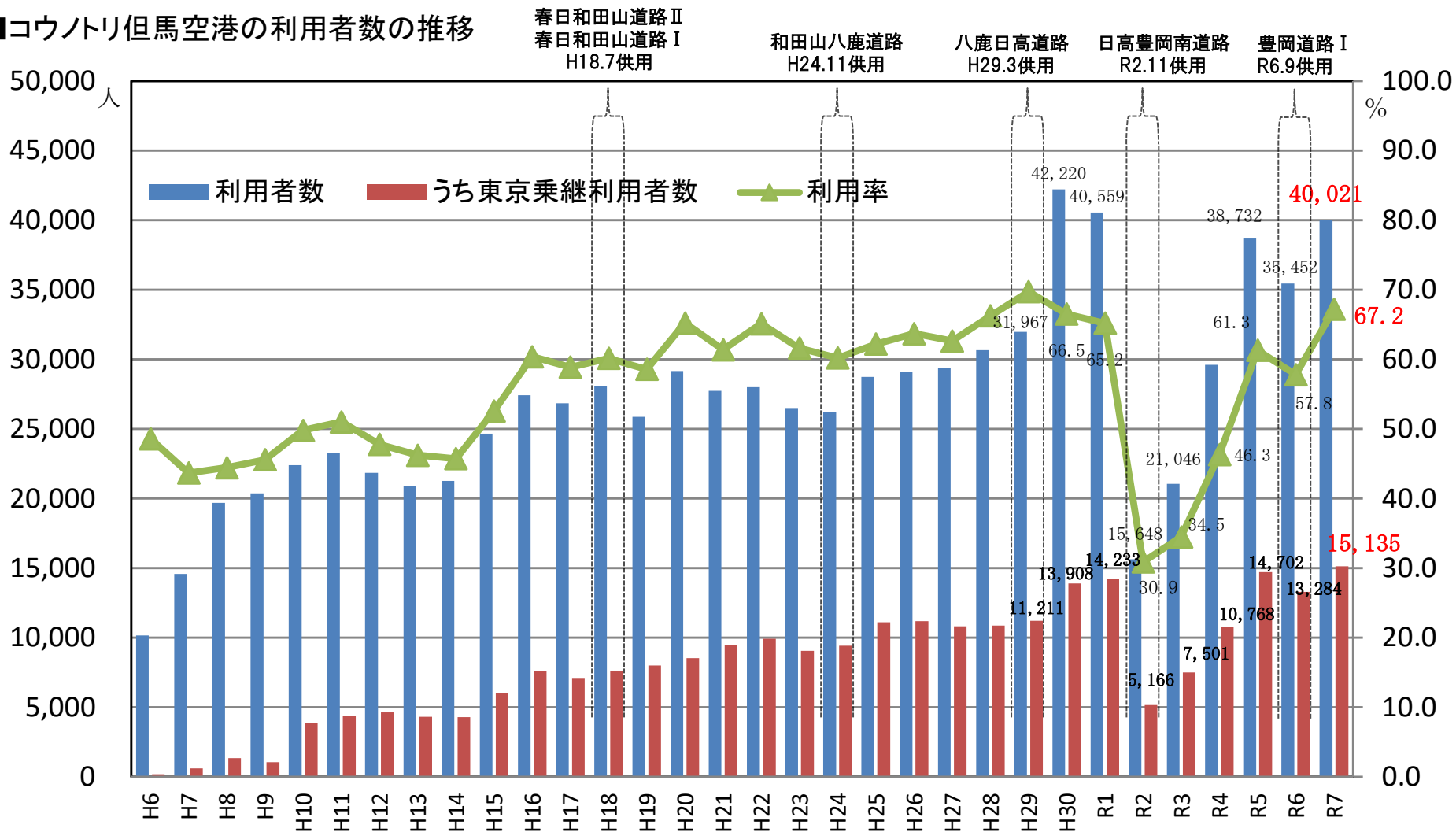
- 第 3 次医療機関「公立豊岡病院」から直線で 2 k m、豊岡市役所から直線で 4km と市街地に近接
- 令和 6 年 9 月に豊岡市中心部から豊岡出石 I C を経由し但馬空港に至る新たなルートが開通



2.(2)周辺地域の環境変化〔高速道路の開通と但馬空港の利用状況〕

➤ 北近畿豊岡自動車道が豊岡市内まで開通したが、但馬空港の利用者数への大きな影響は見られない

■コウノトリ但馬空港の利用者数の推移

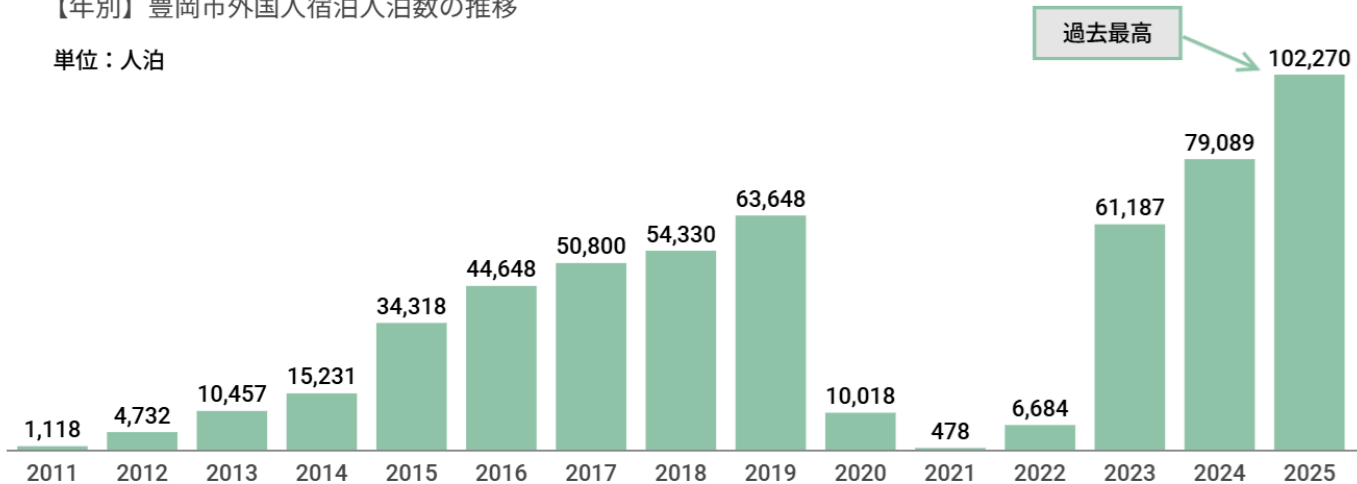


2. (2) 周辺地域の環境変化 [豊岡市へのインバウンド来訪客]

- 豊岡市の外国人宿泊者数は、2025年に102,270人泊となり、2011年の1,118人泊から約91倍に増加
- R7の国別人泊数はアメリカが最も多く、前年からの伸び率が約+60%

【年別】豊岡市外国人宿泊人泊数の推移

単位：人泊



豊岡市統計より豊岡観光イノベーショングラフ作成

【豊岡市人泊数年間(2025年1月-12月)の上位10市場】

豊岡市順位	国・地域	単位：人泊		伸び率	訪日順位
		2025年1-12月	2024年1-12月		
1位	アメリカ	21,039	15,073	+60.4%	4位
2位	台湾	14,704	13,119	▲2.4%	3位
3位	オーストラリア	5,787	7,322	+41.7%	7位
4位	カナダ	5,406	4,662	+77.1%	10位
5位	中国	5,219	4,084	+11.9%	2位
6位	香港	5,041	3,823	▲31.2%	5位
7位	タイ	4,880	3,261	+27.6%	6位
8位	イギリス	4,348	3,053	+51.8%	14位
9位	フランス	4,051	2,865	+41.4%	15位
10位	シンガポール	3,397	2,864	+4.2%	9位

[出典]：豊岡観光イノベーションHP

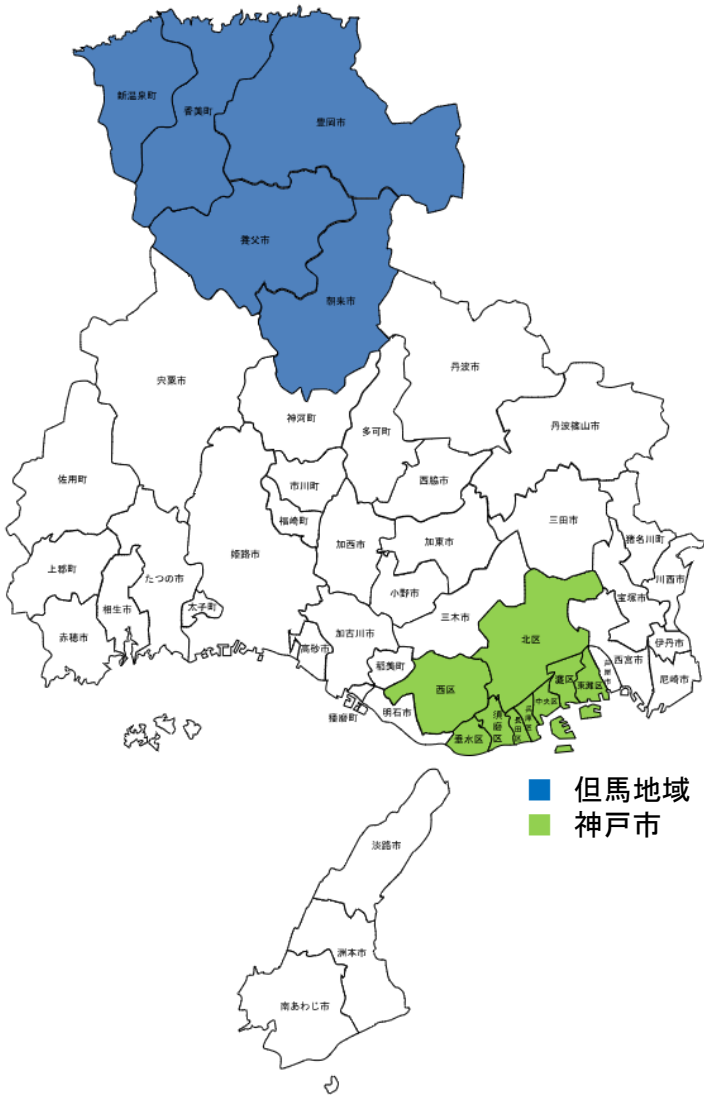
訪日順位は、訪日外客数で順位を算出している（出典：JNTO）

3. 周辺地域、但馬空港が直面する課題

- (1) 周辺地域が抱える課題
- (2) 但馬空港が直面する課題

3. (1) 周辺地域が抱える課題 [但馬地域の人口の推移]

- 但馬地域の面積は、全県の1/4を占める
- 但馬地域の人口は約14万人で、人口比率は全県の約3%



	兵庫県	神戸市	但馬地域
面積(km ²)	8400.82	556.93	2133.30
面積比率(%)		7%	25%

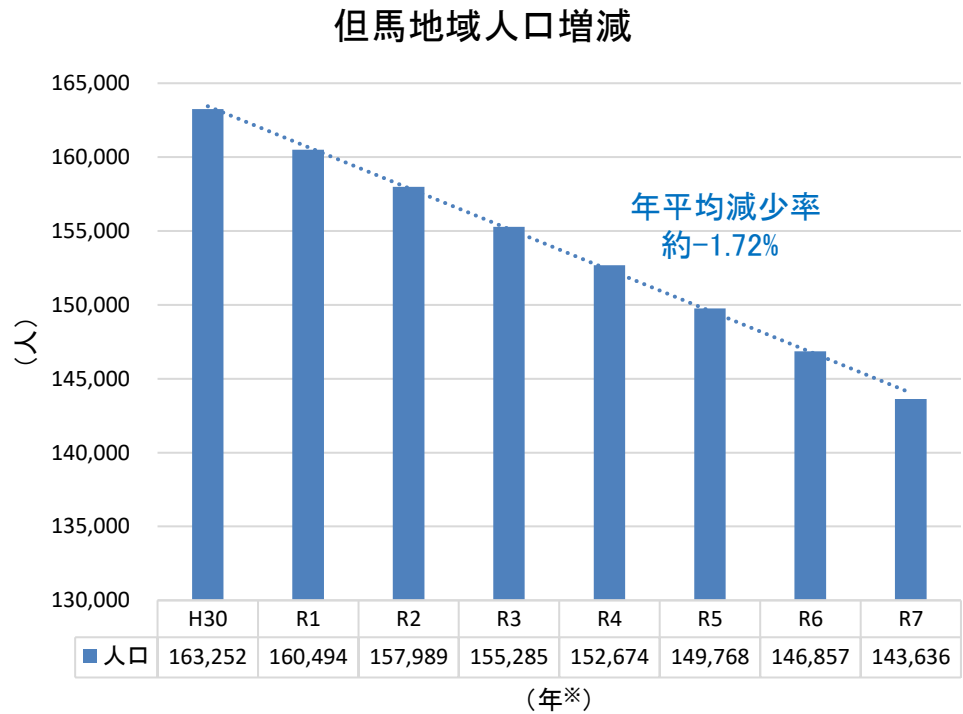
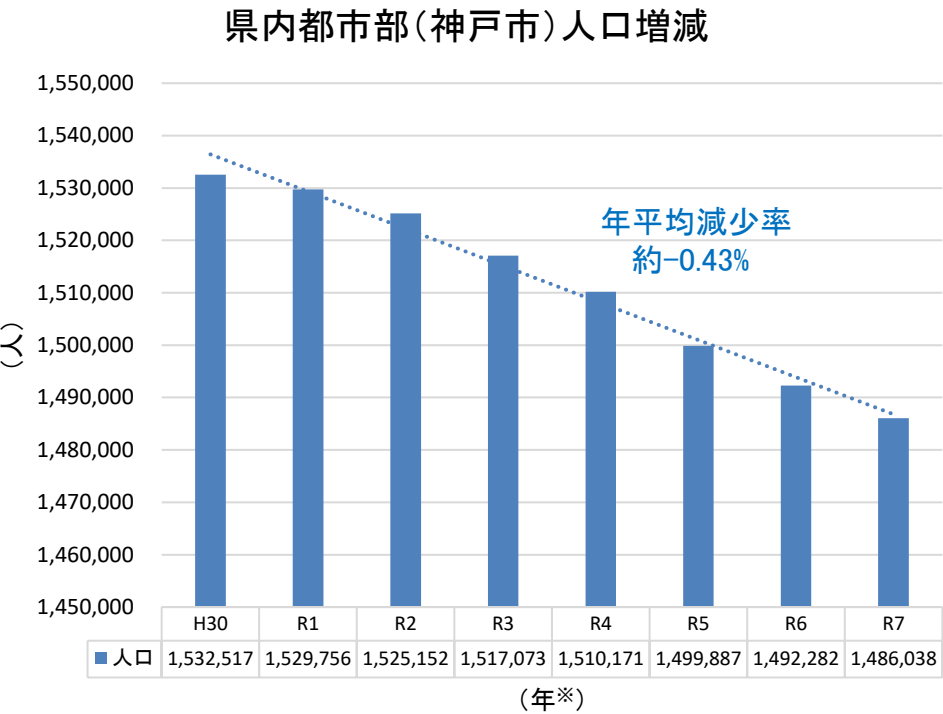
	兵庫県	神戸市		但馬地域	
		人口	比率	人口	比率
H30	5,499,121	1,532,517	27.87%	163,252	2.97%
R1	5,484,485	1,529,756	27.89%	160,494	2.93%
R2	5,465,002	1,525,152	27.91%	157,989	2.89%
R3	5,432,573	1,517,073	27.93%	155,285	2.86%
R4	5,403,819	1,510,171	27.95%	152,674	2.83%
R5	5,369,834	1,499,887	27.93%	149,768	2.79%
R6	5,336,665	1,492,282	27.96%	146,857	2.75%
R7	5,306,818	1,486,038	28.00%	143,636	2.71%

※国勢調査実施時期である、10月の数値

[出典] : 兵庫県HP「推計人口」

3. (1) 周辺地域が抱える課題 [人口減少スピード]

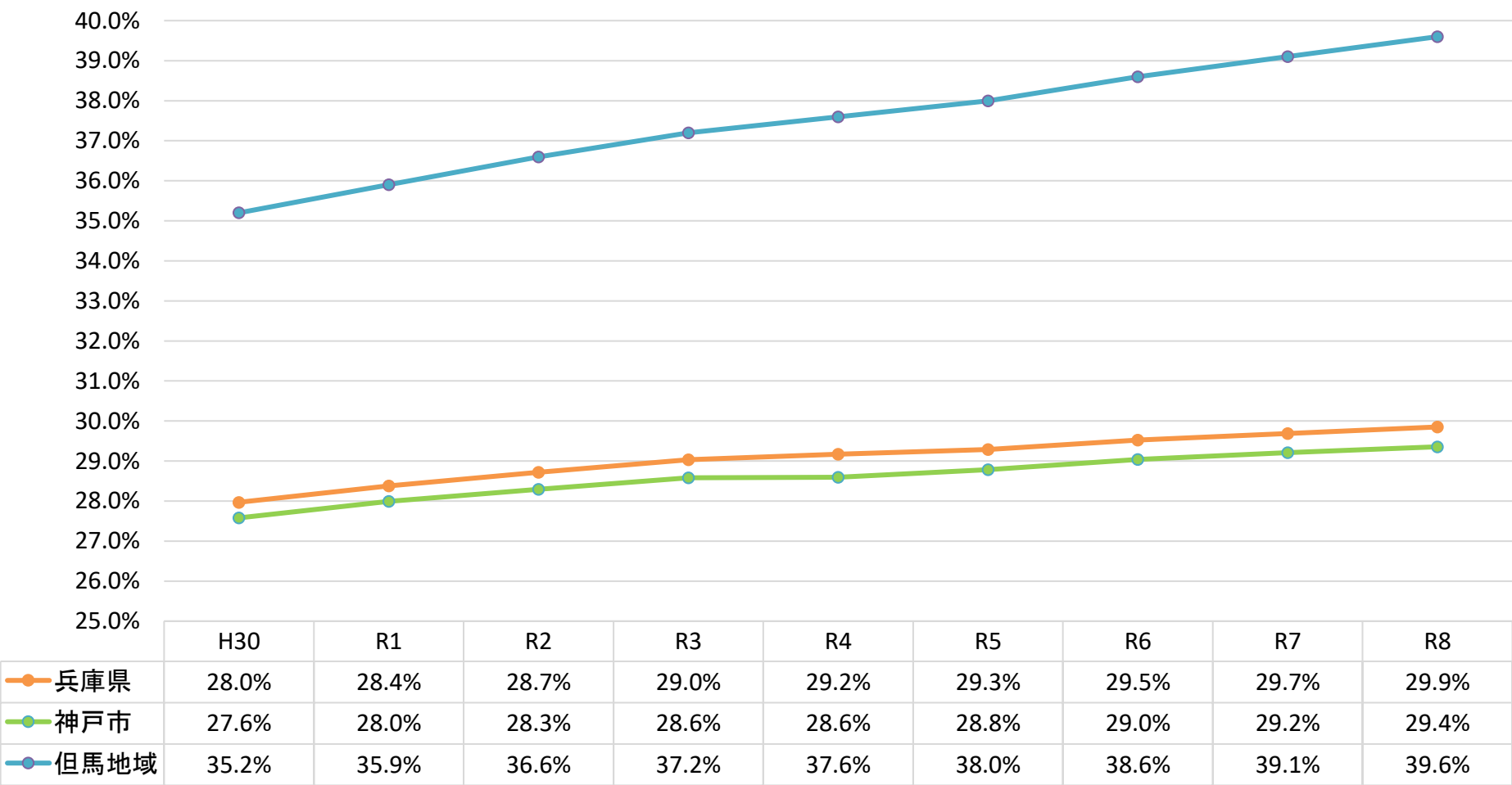
➤ H30～R7の7年間の人口減少率は、神戸市で約3.0%（年平均0.43%）、但馬地域で約12.0%（年平均1.72%）であり、但馬地域の人口減少は神戸市の約4倍の速度で進行



※国勢調査実施時期である、10月の数値

3. (1) 周辺地域が抱える課題〔但馬地域の高齢化率〕

➤ 令和8年の高齢化率は、但馬地域で39.6%、兵庫県全体で29.9%



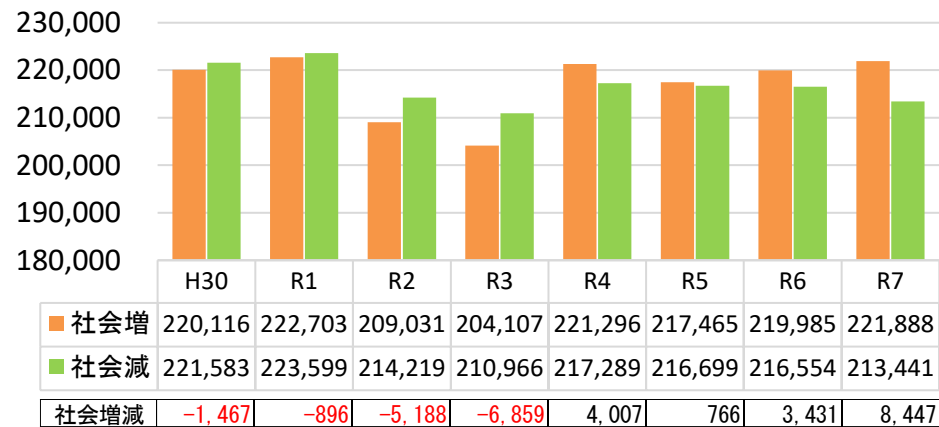
(各年2月1日現在)

[出典] : 兵庫県HP 高齢者保健福祉関係資料(高齢化率)

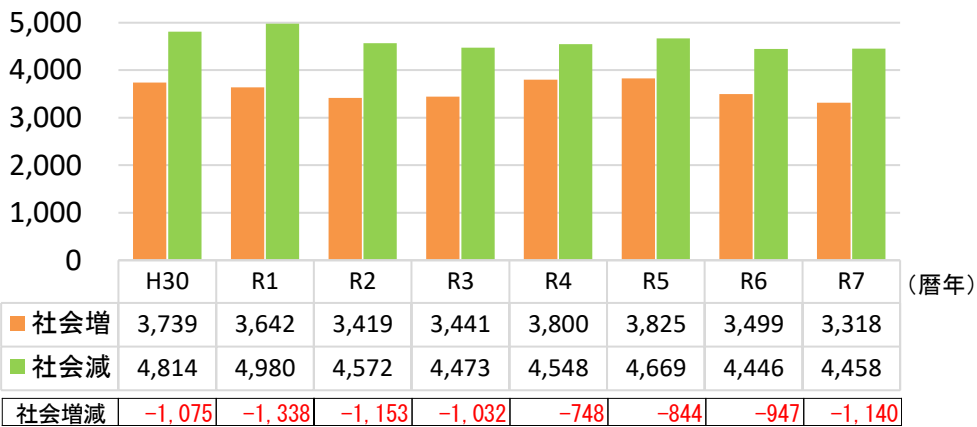
3. (1) 周辺地域が抱える課題〔但馬地域の社会増・減の推移〕

➤ 但馬地域ではH30からR7まで一貫して転出超過（社会減）が継続

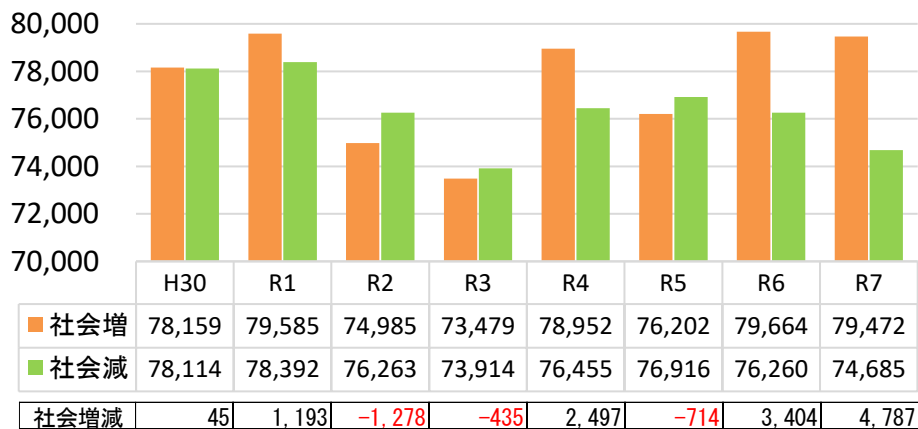
社会増－社会減(兵庫県)



社会増－社会減(但馬地域)



社会増－社会減(神戸市)



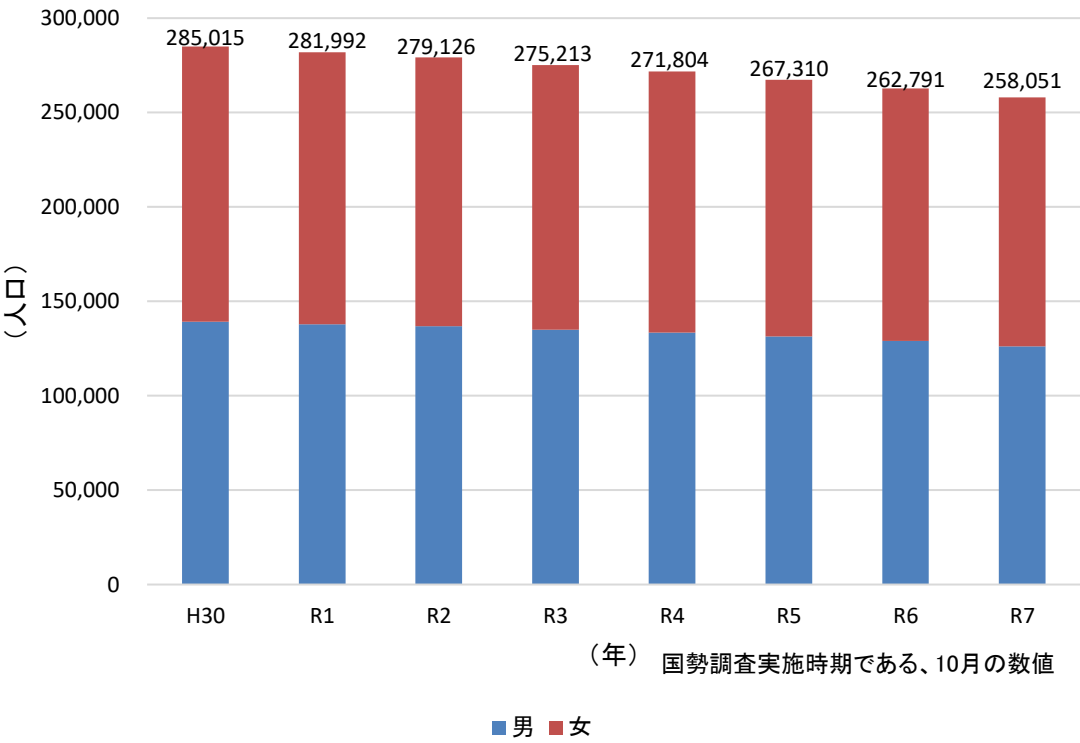
3. (1) 周辺地域が抱える課題 [京都府北部の人口の推移]

➤ 京都府北部のR7年10月の人口は約26万人

京都府北部(7市町)

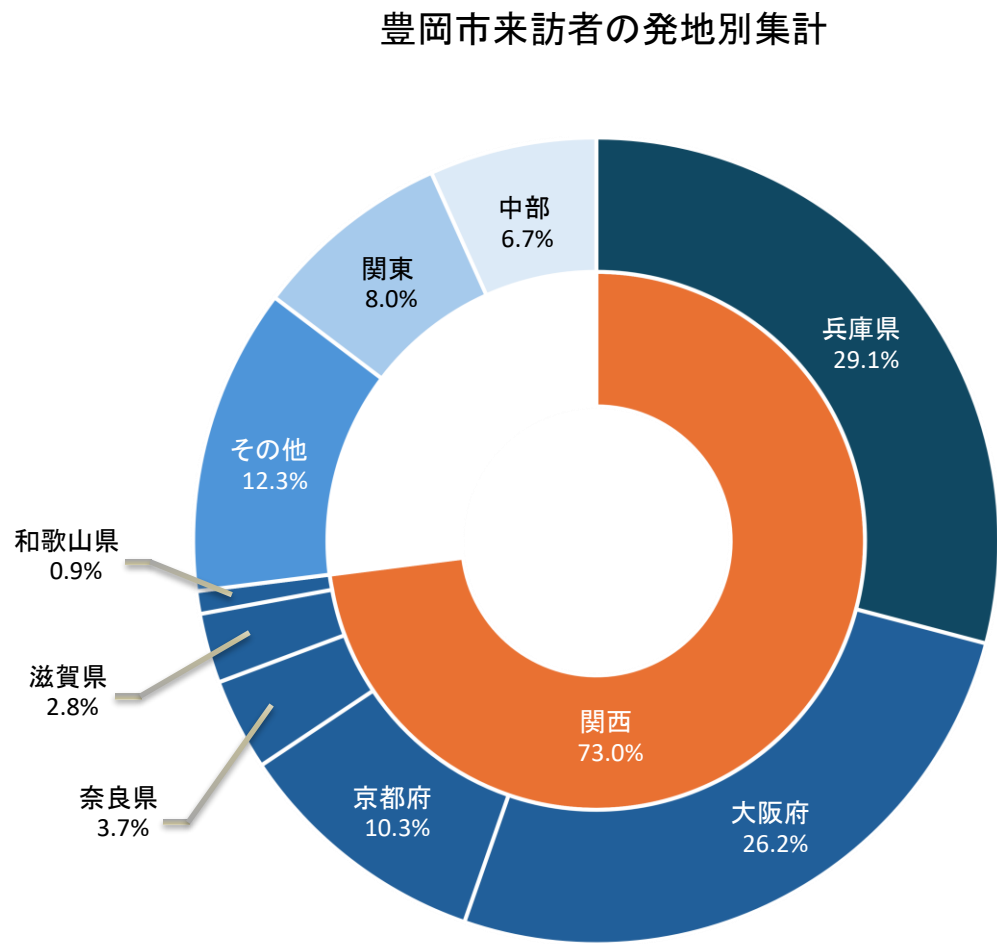


京都府北部の圏域人口



3. (1) 周辺地域が抱える課題 [豊岡市への観光目的での来訪者の圏域]

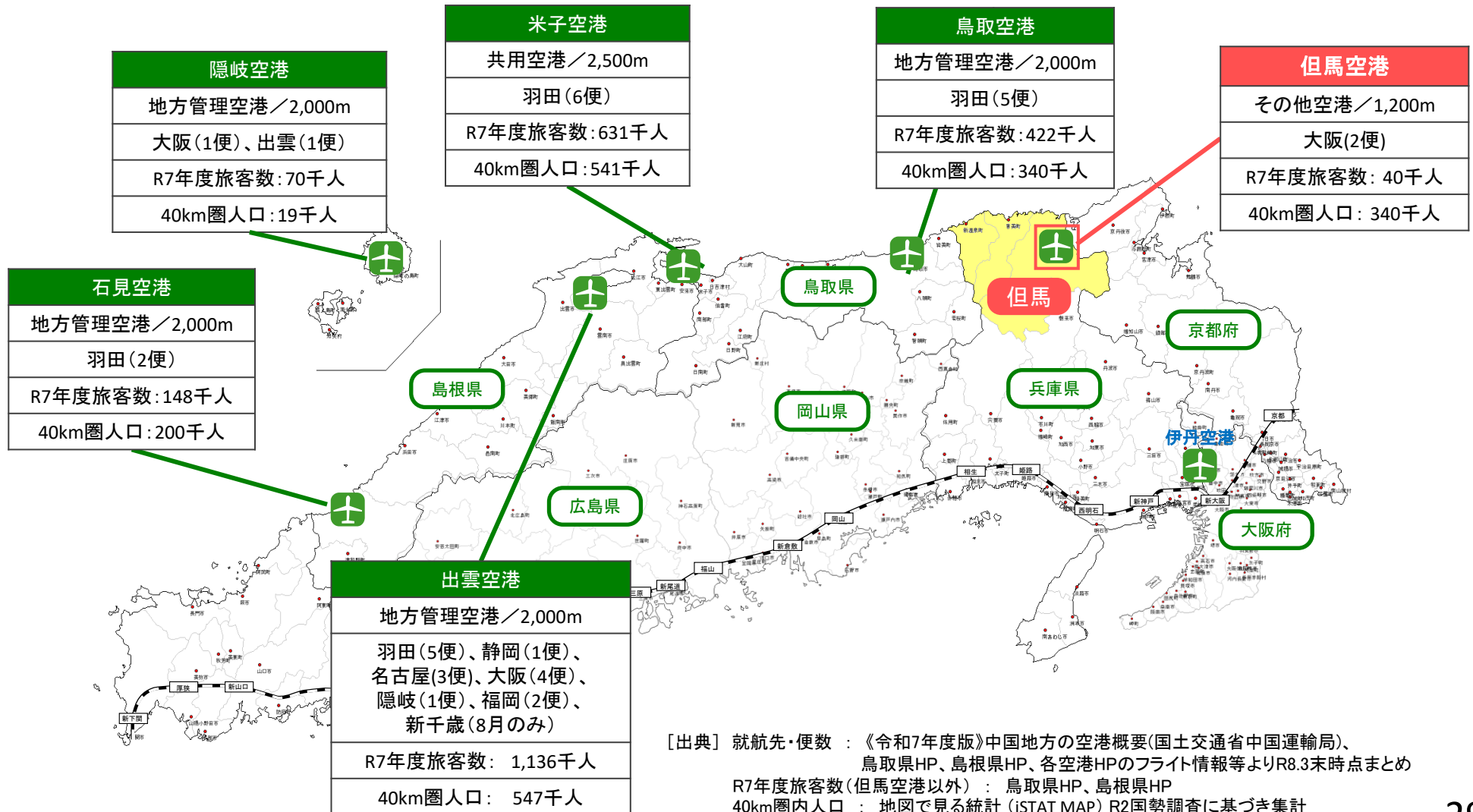
➤ 豊岡市への観光目的での来訪者は、関西圏から約73%、関東圏から約8%



[出典] : 豊岡市来訪者アンケート調査結果 (収集期間: 2023 (R5) 年4月1日~2024年3月31日) 一般社団法人豊岡観光イノベーションをもとに作成

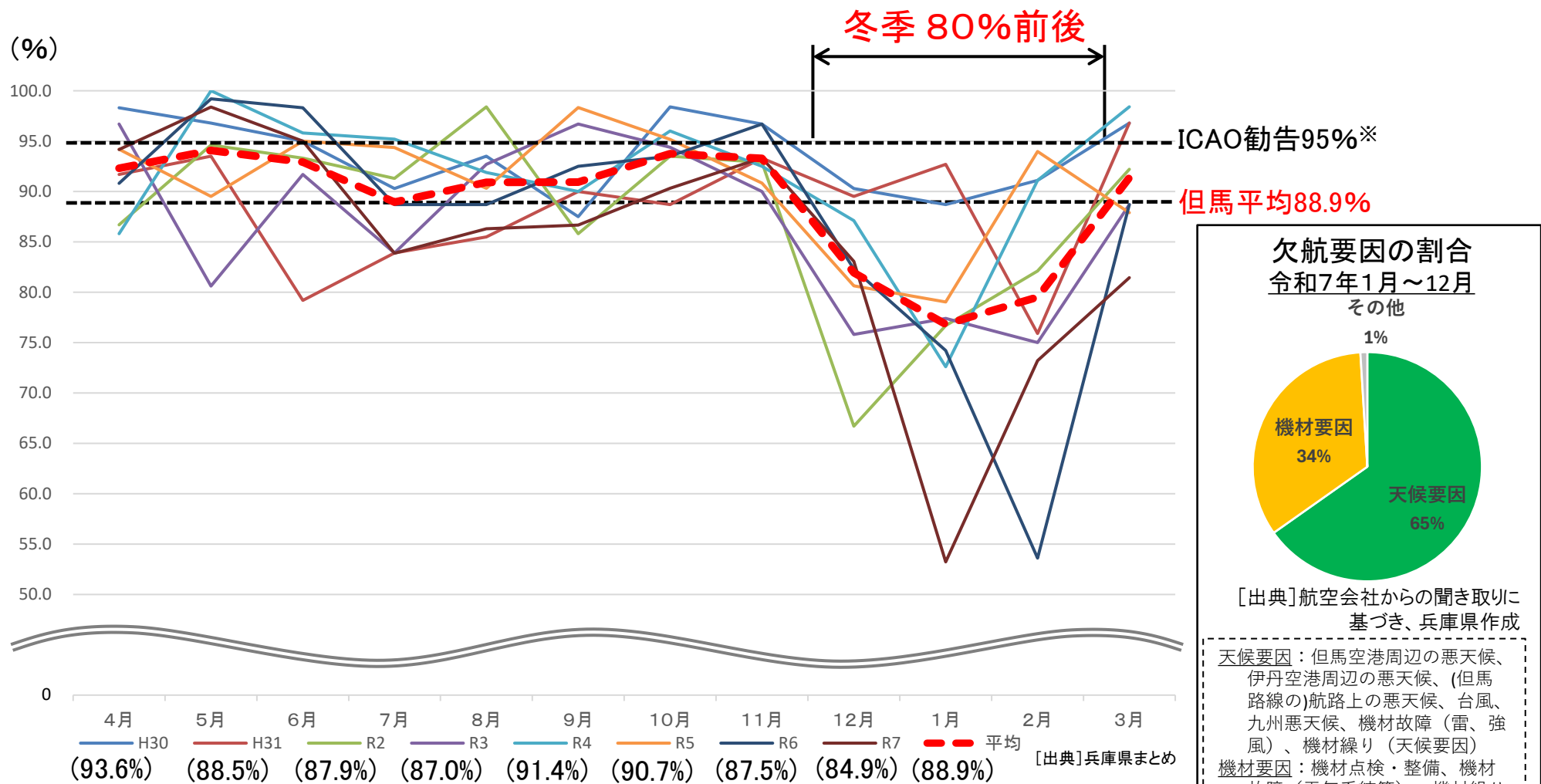
3.(2)但馬空港が直面する課題〔近隣空港の利用者数比較〕

- R7年度の旅客数は、但馬空港4万人に対し、近隣の3空港（鳥取、米子、出雲）は10～30倍
- 空港から40km圏内の人口は、但馬空港34万人に対し、近隣の3空港は1～1.6倍



3. (2)但馬空港が直面する課題 [就航率]

- 過去8年間（平成30～令和7年度）の平均就航率は88.9%
- 月別でみると、冬季の12～2月は降雪・霧等の影響で低くなる傾向

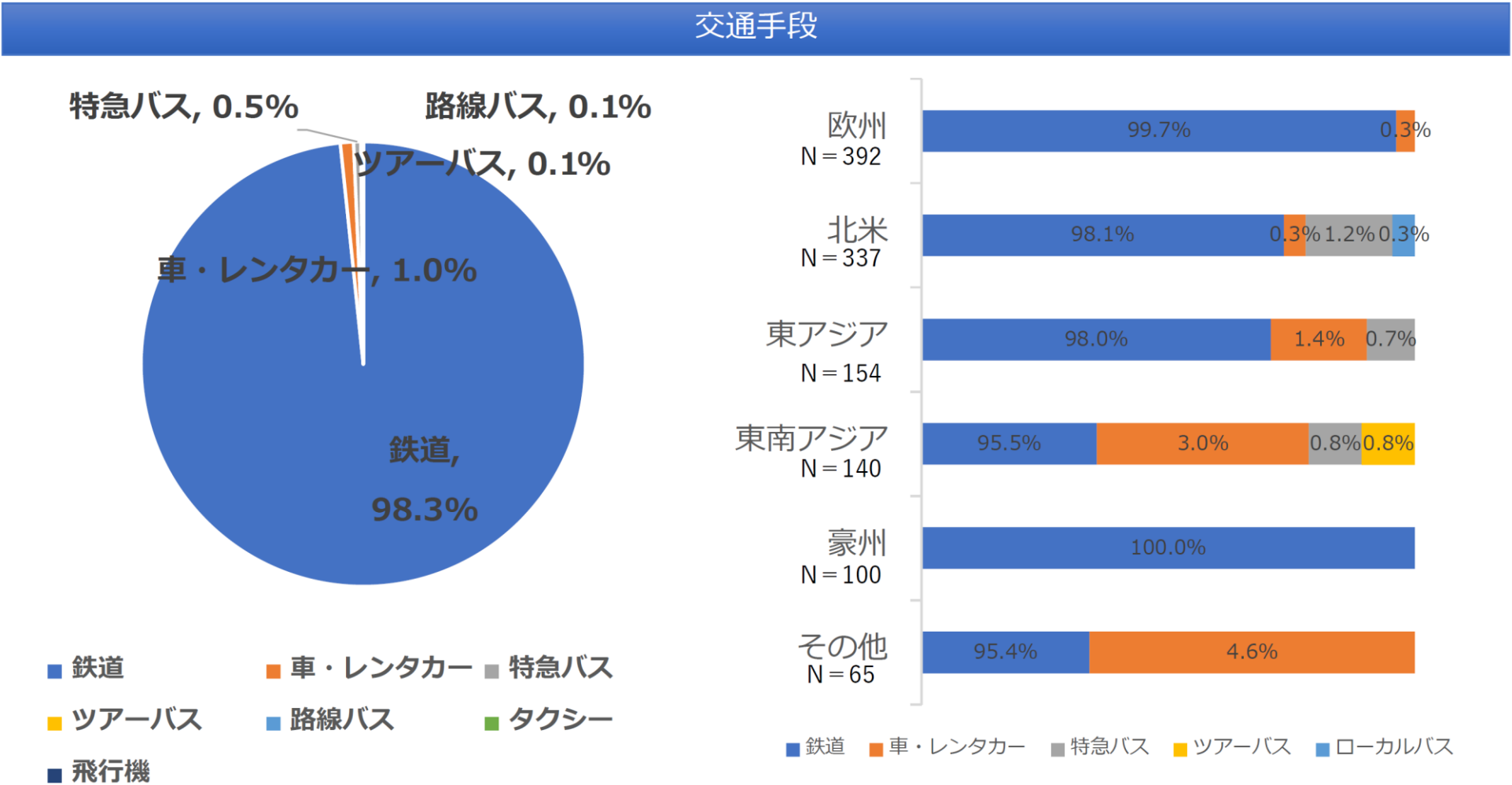


※ ICAO(国際民間航空機関)勧告では、「飛行場の滑走路の本数及び方位設定は、当該飛行場の使用が予定されている飛行機について、飛行場の予想就航率を95%以上とすべき」とされている。

3. (2)但馬空港が直面する課題 [インバウンドの城崎温泉へのアクセス手段]

➤ インバウンドの城崎温泉への訪問者の交通手段は鉄道が大半

● インバウンド 城崎温泉の前の訪問地からの交通手段

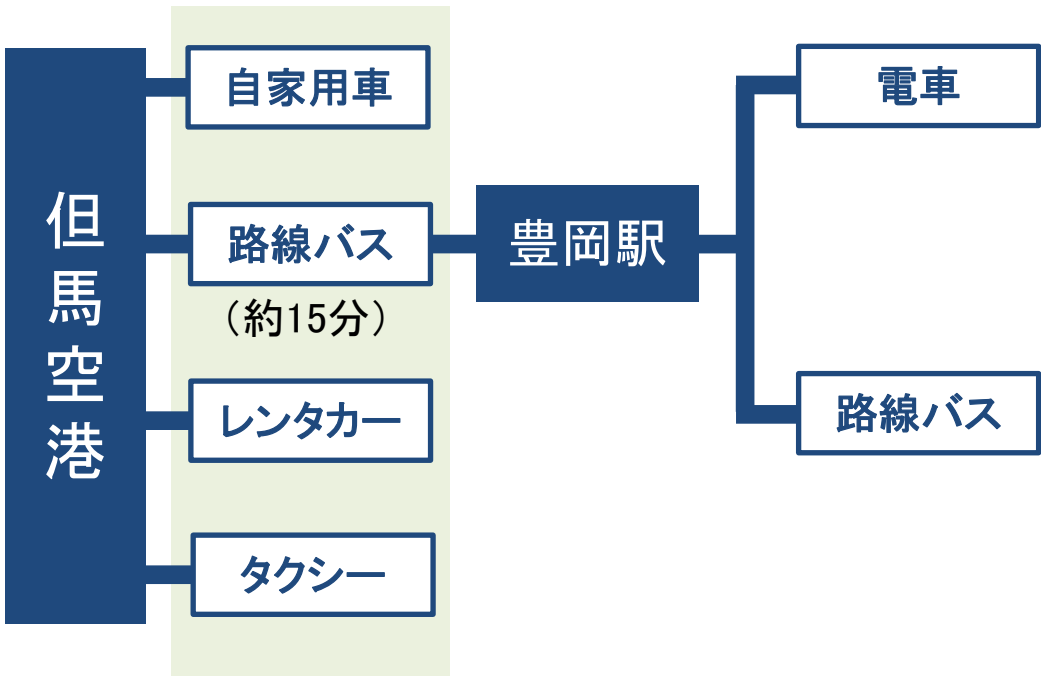


[出典] 一般社団法人 豊岡観光イノベーション 豊岡市来訪者アンケート調査結果(2023)より抜粋

3. (2)但馬空港が直面する課題 [2次交通の状況]

➤ 但馬～伊丹路線利用者の移動手段は、自家用車利用が4割前後、路線バス利用が2～3割

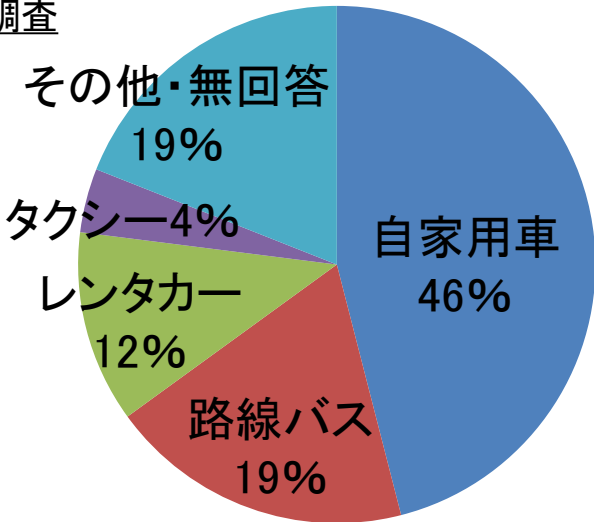
■ 想定される交通手段



■ 但馬空港まで(から)の交通手段
〔定期便利用者へのアンケート〕

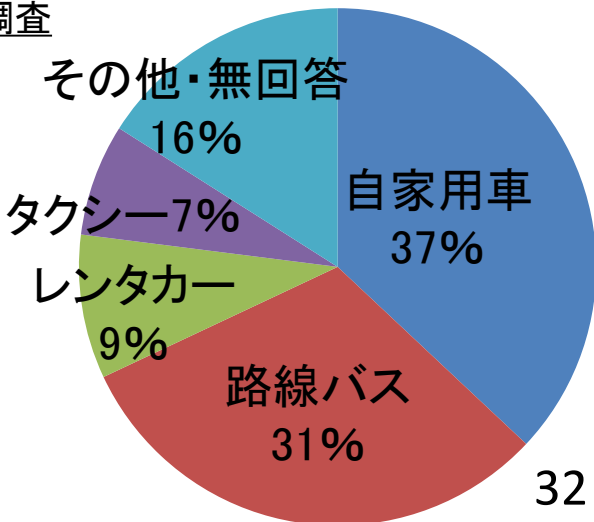
R元年7月・12月調査

回答者数582人



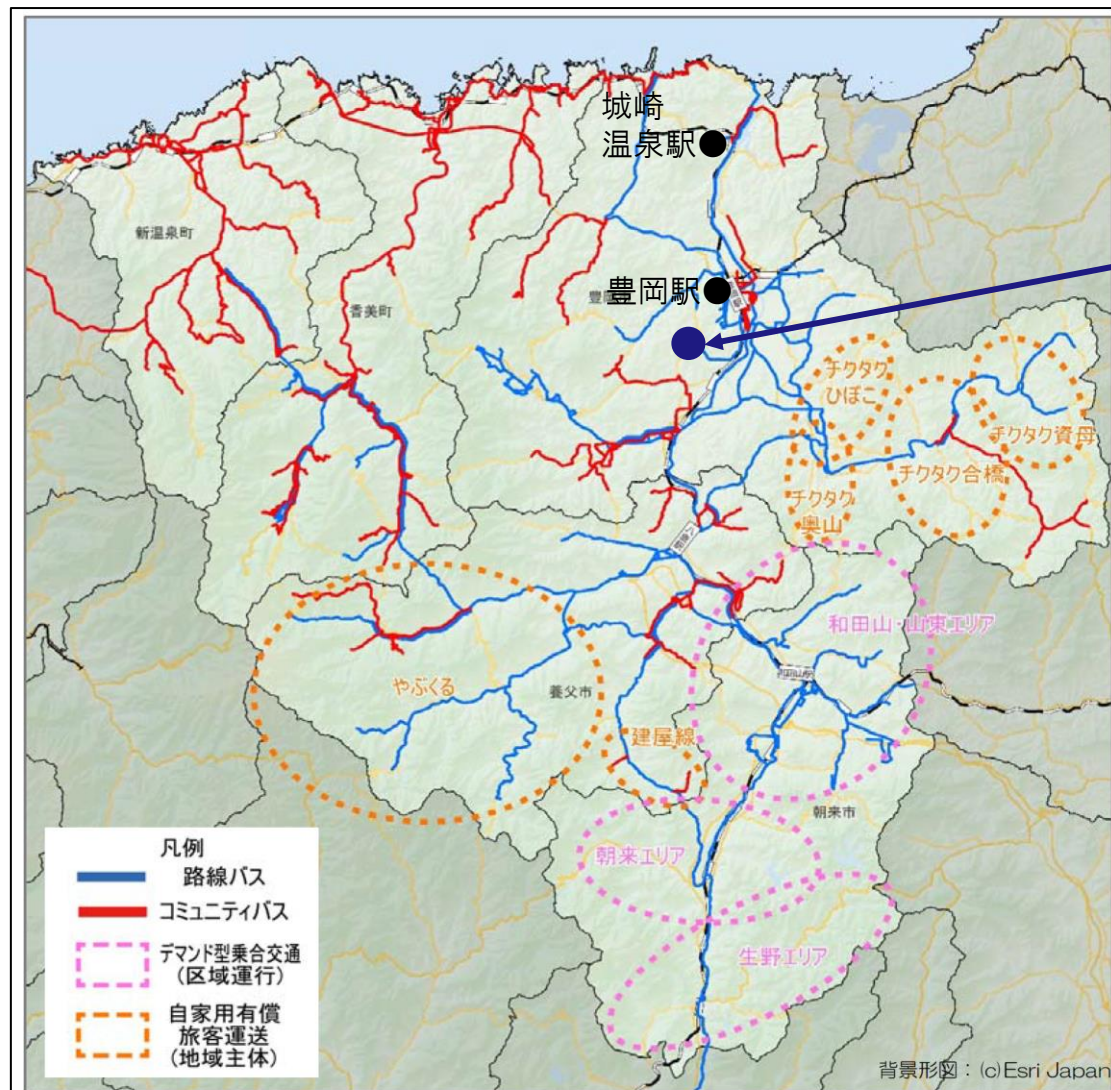
R6年7月・12月調査

回答者数222人



3.(2)但馬空港が直面する課題〔現状の交通ネットワーク(バス路線等)〕

➤ 現在、但馬空港を発着する路線バスは空港～豊岡駅～城崎温泉駅の1路線



コウノトリ但馬空港

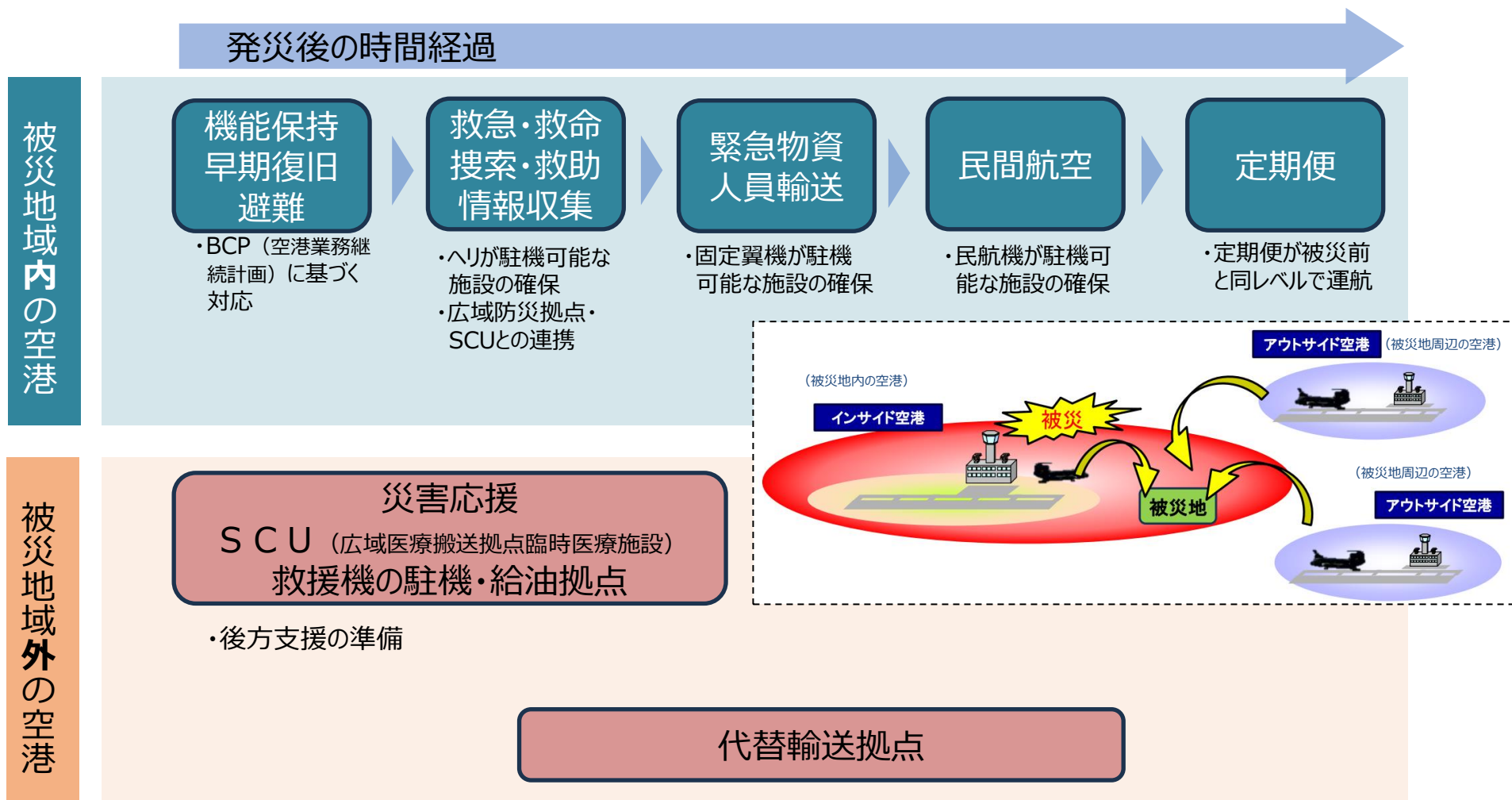
出典：バス路線情報（2021年8月）※朝来市のみ2025年4月

図4-7 バス路線網

[出典]：但馬地域公共交通計画
令和4年3月(令和7年6月一部改訂)を加工

3.(2)但馬空港が直面する課題〔発災時の空港の役割〕

- 災害発生時、被災地域内・被災地域外の空港ともに経過時間に応じた重要な役割が期待される



【出典】東日本大震災の空港の研究課題（H23年12月 国土技術政策総合研究所 空港研究部長 佐藤 清二）／空港における自然災害対策に関する検討委員会（R元年～ 航空局）を加工

3.(2)但馬空港が直面する課題〔防災拠点に必要な施設・機能〕

➤ 空港が災害時に防災拠点として機能するために必要な施設

✓ 但馬空港は、必要な施設を概ね有している

- 能登半島地震を踏まえ、空港を災害時の広域的な救援・物資輸送等の拠点として位置付けて、災害時においても空港が輸送拠点等としてその機能を発揮できるようにすることが重要。

◆ 空港が災害時に防災拠点として機能するために必要となる施設等

基本施設等

基本施設(滑走路、誘導路、エプロン)、庁舎・管制塔、消防庁舎、旅客ターミナルビル等

給油施設

救援機(自衛隊、消防、警察、海保、ドクターヘリ等)に航空機燃料を供給する給油施設

支援活動スペース

救援機(自衛隊、消防、警察、海保、ドクターヘリ等)の駐機場所、支援車両の駐車場等

防災機能

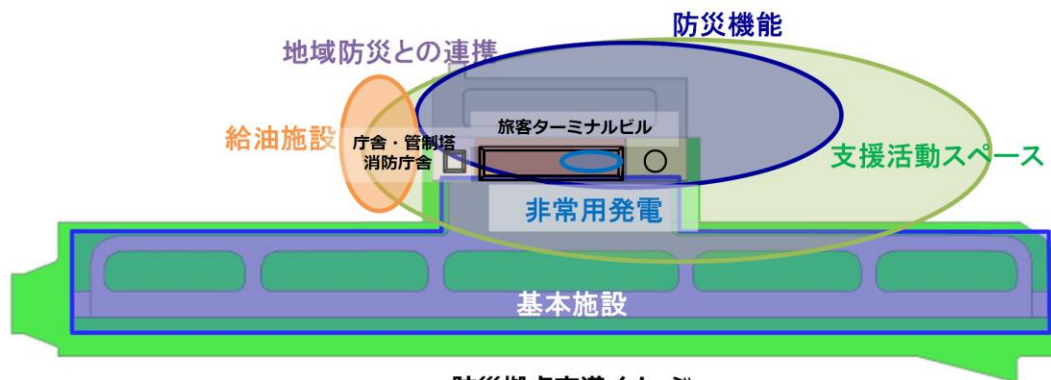
空港を拠点に背後地を支援するための貯水タンク、支援物資やSCU(臨時医療施設)の倉庫等のスペース、防災トイレ等

非常用発電

滞留者や避難者が避難場所として使用する旅客ターミナルビル等の電源の確保

地域防災との連携

近隣地方自治体の地域防災計画との連携



防災拠点空港イメージ

出典:「空港における自然災害対策に関する検討委員会」令和7年度検討委員会 国土交通省航空局 R7529 を加工

但馬空港の現有施設

⇒1,200m滑走路、3つのエプロン、格納庫、ターミナルビル

⇒航空機燃料用給油施設

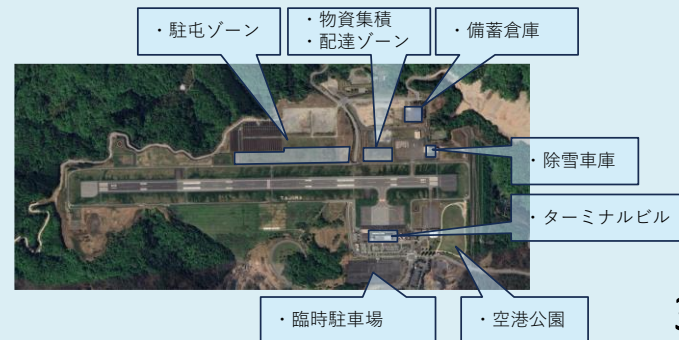
⇒防災拠点(駐屯ゾーン、物資集積配達ゾーン)、臨時駐車場1.8ha、空港公園1.9ha

⇒但馬広域防災拠点(備蓄倉庫)、但馬空港SCU(除雪車庫)

⇒航空灯火用自家発電設備

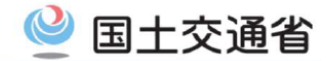
(ターミナルビル用非常用発電設備なし)

⇒兵庫県地域防災計画「ブロック拠点」
豊岡市地域防災計画「空路交通の確保」



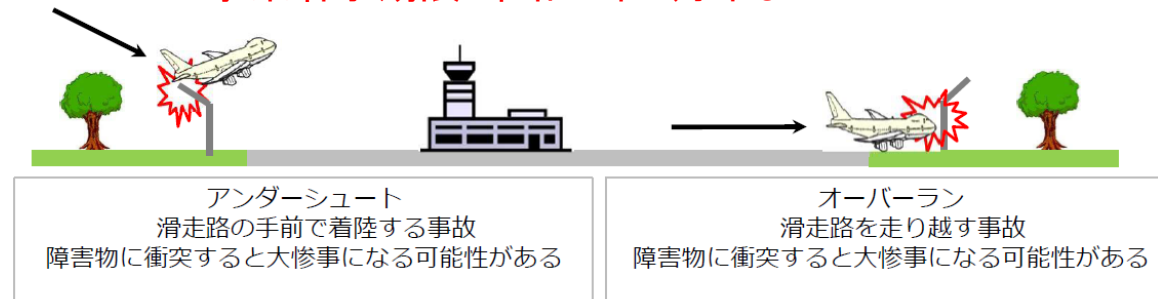
3. (2) 但馬空港が直面する課題 [滑走路端安全区域(RESA)整備の概要]

滑走路端安全区域(RESA)整備の推進

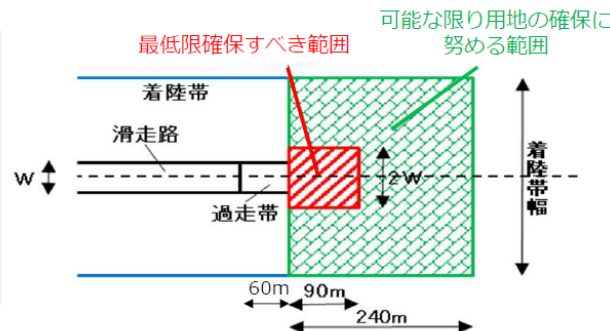


- 航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端に設けられた緩衝区域 ※ Runway End Safety Areaの略称
- 「陸上空港の施設の設置基準と解説(国土交通省航空局 H31.3月制定)」が規定するRESA
 - 長さ ・ 着陸帯終端から90m以上(非計器着陸用滑走路で滑走路長1200m未満については30m以上)を有するものであること。
 - ・ 可能な限り、着陸帯終端から240m(計器着陸用滑走路で滑走路長1200m未満については120m)の確保に努めるべきである。
 - 幅員 ・ 当該滑走路幅の2倍以上を有するものであること。
 - ・ 可能な限り、接続する着陸帯の幅の確保に努めるべきである。
- 平成22年6月のUSOAP(ICA Oが実施する安全監査)の勧告に基づき、全ての空港において遡及適用することになり、航空法施行規則を改正し、順次整備を進めている。

事業着手期限: 令和9年3月末まで



<RESAの範囲> ※滑走路の両端に設置



➤ 但馬空港では、
現況の片側各40mを
各90mに拡張する
必要がある



令和元年5月4日
大島空港オーバーラン事故



平成25年8月5日
新潟空港オーバーラン事故



平成25年7月6日
サンフランシスコ国際空港
アンダーシュート事故

4. 取組方策

4. 取組方策〔①(ア)旅客増加の取組み：中間報告以降の取組状況〕

中間報告に記載された取組方策		現在の主な取組内容(R4～R7)	備考
(ア)旅客増加の取組み	・人口の多い側からの往来だけでなく相互交流を促す利用促進策	・但馬空港サポートクラブ(メールマガジン、協賛店割引等)	
	・但馬・京丹後地域内において空港、航空路線の認知度を高める	・「初乗りチャレンジャー」(飛行機初利用者対象)ツアー造成	
		・こども飛行機体験ツアー造成	
		・「乗継チャレンジャー」(伊丹初乗継者対象)ツアー造成	
		・AIR&BUSプランの実施(往路航空機、復路大阪神戸発特急バス)	
		・航空機利用旅行商品の造成	
		・小学生等への無料航空券配布	
		・EXPO2025体験割	R7
	・地方移住、ワーケーション需要、芸術文化活動、専門職大学開学等の新たな動きと活力の取り込み	・移住・定住利用者・専門職大在学生等への航空運賃助成	
	・道路網の活用による近隣府県と連携した広域観光モデルルートの設定	・周遊バス「たじまわる」の但馬空港接続の活用	
	・高速道路整備により、京都府北部や福井県西部までもが利用ターゲットとなる可能性	・京丹後市での但馬ー東京乗継旅行商品のPR活動	
	・ビジネス利用者向けの実効性ある利用促進策(製造業の工場視察等)		
【その他の旅客増加につながる取組み】	・全国団体(青年会議所等)との交流に際して、定期便に加えチャーター活用		
	・地場産品や農水産物に関する体験・視察ツアーにより観光客に加えビジネス客を誘引	・ひょうごフィールドパビリオン体験in豊岡日帰りツアー (小学生対象、豊岡杞柳細工体験、野菜収穫体験を含む)	R7
	・環境にやさしい交通手段で移動するスロートーリズムの活用		
	・スカイメイト運賃を活用した若年層の誘客(R6～)	・但馬空港アクセス路線バス運行助成(城崎温泉駅～但馬空港)	
	・航空運賃助成(推進協、市町)	・欠航代替バス、代替乗合タクシーの運行助成	
	・こども飛行機応援割	・JR豊岡駅～但馬空港間タクシー運賃助成(欠航時の豊岡駅帰着者対象)(R5～)	
	・ふるさと応援割	・はじめてガイドブックの配布(旧:ビギナーズブック)(R6更新)	
		・里帰り利用のPR(東京在住但馬出身者)	
		・首都圏等での但馬空港、但馬観光及び旅行商品PR	

4. 取組方策〔①(ア)旅客増加の取組み：但馬地域周辺の観光入込客数〕

➤ 対象地域及びその周辺の主要観光施設と入込客数（令和5年度※）

年間 約1700万人

※【入込客数集計期間】

兵庫県：令和5年度

京都府:令和5年(暦年)

鳥取県:令和5年(暦年)



4. 取組方策〔①(ア)旅客増加の取組み:但馬・京丹後地域の主な観光資源〕



①松葉ガニ

カニ

・但馬での水揚げ量は全国シェア約30%と全国一位(H30)を誇る

もとよし素牛

・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



⑩但馬牛



てんだき
⑨天滝

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」に選定



⑧竹田城跡

山城

・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



②山陰海岸ジオパーク



奇岩

・2010年に世界ジオパークネットワークへ加盟認定
・2019年に2度目の再認定



③城崎温泉



④円山川下流域・周辺水田



⑤夕日ヶ浦



ことびきはま
⑥琴引浜

温泉

・2013年「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」で2つ星
・まち全体でもてなし

こうのとりの鶴

・2012年ラムサール条約湿地に登録
・生きものの豊かさやコウノトリ野生復帰の取組みが、世界の宝として認定。

夕日

・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

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



いしざき
⑦出石そば

ビーチ

・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

4. 取組方策〔①(イ)新たな路線展開：近年の臨時チャーター便の運航状況〕

●R2年度 長崎－但馬 R2.12/3～5

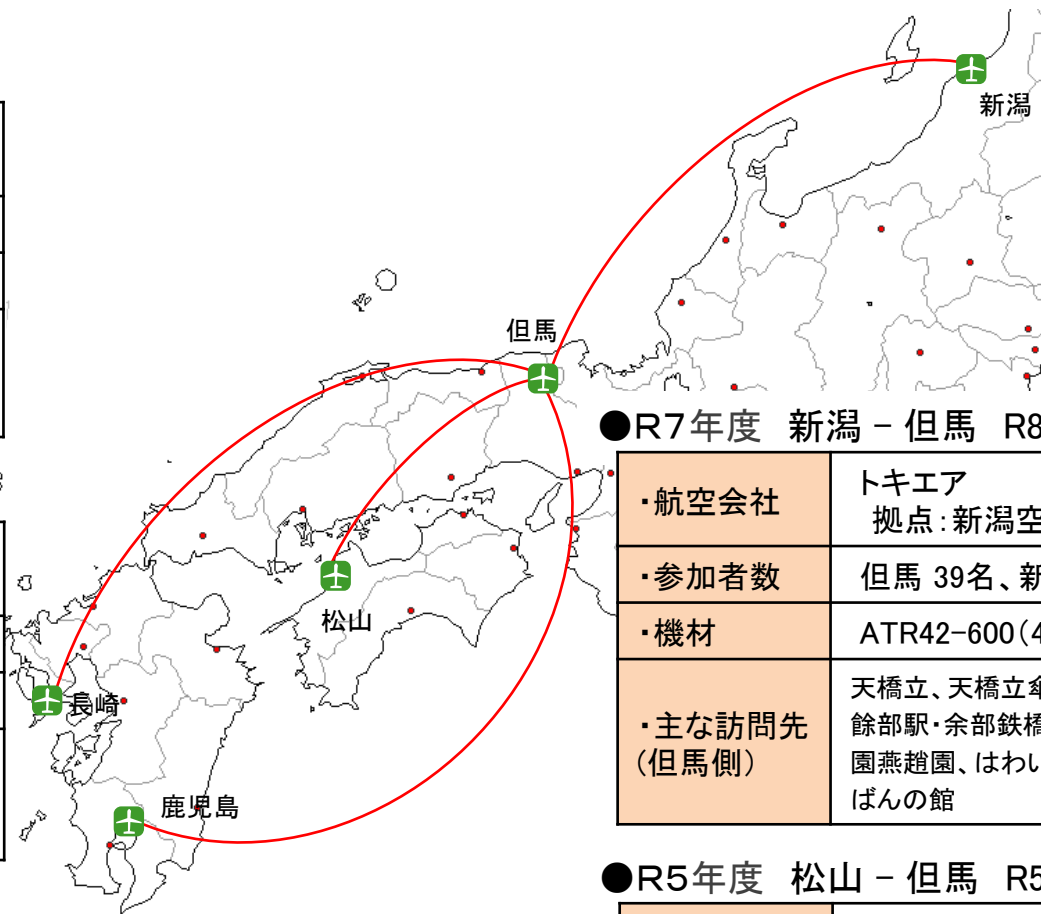
・航空会社	オリエンタルエアブリッジ(ORC) 拠点:長崎空港
・参加者数	但馬 29名、長崎 23名
・機材	DHC-8-201(39人乗り)
・主な訪問先 (但馬側)	玄武洞公園、余部鉄橋、湯村温泉、天橋立、神鍋高原、竹田城跡、出石城下町、コウノトリの郷公園、久々比神社

●R3年度 鹿児島－但馬 R3.11/14～16

・航空会社	日本エアコミューター(JAC) 拠点:鹿児島空港
・参加者数	但馬 28名、鹿児島 46名
・機材	ATR42-600(48人乗り)
・主な訪問先 (但馬側)	城崎温泉、竹田城跡、コウノトリの郷公園、生野銀山、出石城下町、天橋立、姫路城

●R4年度 鹿児島－但馬 R4.11/12～14

・航空会社	日本エアコミューター(JAC) 拠点:鹿児島空港
・参加者数	但馬 24名、鹿児島 29名
・機材	ATR42-600(48人乗り)
・主な訪問先 (但馬側)	城崎温泉、湯村温泉、竹田城跡、コウノトリの郷公園、余部鉄橋、出石城下町、玄武洞公園、鳥取砂丘



●R7年度 新潟－但馬 R8.3/17～19

・航空会社	トキエア 拠点:新潟空港
・参加者数	但馬 39名、新潟39名
・機材	ATR42-600(46人乗り)
・主な訪問先 (但馬側)	天橋立、天橋立傘松公園、城崎温泉、餘部駅・余部鉄橋、鳥取砂丘、中国庭園燕趙園、はわい温泉、竹田城跡、かばんの館

●R5年度 松山－但馬 R5.12/9～11

・航空会社	日本エアコミューター(JAC) 拠点:鹿児島空港
・参加者数	但馬 32名、松山18名
・機材	ATR42-600(48人乗り)
・主な訪問先 (但馬側)	城崎温泉、余部鉄橋、出石城下町、鳥取砂丘、三朝温泉、天橋立、伊根の舟屋

➤ 地方と地方を結ぶ航空路線を介した但馬地域の交流人口拡大を目指し、新たな航空需要を創出するため、令和2年度より、国内地方空港との間において、双方向のチャーター便運航事業を実施。

4. 取組方策〔①(ウ)空港の賑わいづくり:中間報告以降の取組状況〕

中間報告に記載された取組方策	現在の主な取組内容(R4～R7)	備考
(ウ)空港の賑わいづくり	公園、レジャー空間としての利用開放等により住民の認知度を高める取組み	
		R4
		R4
		R7
		R7
	映画・ドラマ・CMなどの撮影による利用	
	空港ターミナルビル多目的ホール、会議室の活用	
	チャーター便や遊覧飛行等の「観光飛行機」など飛行機に親しんでもらうことで新たな需要創出	スカイダイビングの利用
	セスナ体験飛行、ヘリコプター遊覧体験	
	開港30周年記念遊覧チャーター(小学生対象、悪天候により機内体験)	R6
	航空機(YS-11)の展示	



30周年セレモニー開催(R6)



滑走路見学



ヘリコプター遊覧体験



ボルデメ展望台の見学



空のお仕事講演

空の日スペシャルイベント(R7)

4. 取組方策〔①(エ)防災拠点としての機能強化:令和8年度からの取組み〕

➤ 令和8年度より、コウノトリ但馬空港の防災機能向上に着手。併せて滑走路端安全区域整備を実施

Hyogo Prefecture

兵庫県 令和8年度当初予算(案) (主要施策) 令和8年2月12日 より

【新】 ■コウノトリ但馬空港の防災機能向上 160,000千円

- 能登半島地震の教訓や発生が迫る南海トラフ地震を踏まえ、大規模災害時の空路による物資・支援要員等の受入れ拠点等となる但馬空港の防災機能向上事業を実施
- 併せて、空港機能維持のため、滑走路端安全区域 (RESA) 整備事業を法定基準に基づき実施

①但馬・北近畿地域における災害対応拠点としての機能充実

(1) 滞留者・避難者の安全確保、応援者の常駐場所確保

○A2-BCPに基づく滞留者等の避難場所や災害応援者の常駐場所となるターミナルビルの施設機能を確保

- ・ターミナルビルの更新・強化等実施設計 C=60,000千円
(非常用発電の確保、空調設備更新、吊天井対策)

(2) 周辺地域の消防活動支援

- ・空港消防車更新

(3) 救援活動のための給油体制確保

- ・給油施設の更新
- ・車両更新 (給油車)

(4) 救援機の整備支援 (格納庫を活用)

- ・格納庫修繕



空港消防車



給油施設



格納庫

令和8年度当初予算 主要施策

II 安全安心な暮らしを守る

財源内訳

国庫	特定	起債	一般
40,000	0	119,800	200

61

②南海トラフ地震など大規模災害時における災害支援機能の発揮

(1) 旅客輸送 (代替輸送) 機能の確保

○発災時には、日本海側の被害の少ない空港と連携し、空路による物資・支援要員等を受入れ

○但馬空港を離着陸可能なATR42を最大活用するため、RESAを片側40⇒90mに拡張

- ・RESA実施設計 C=100,000千円



(2) 離着陸機能の継続

- ・車両更新 (除雪関係車両)
- ・LOC移設

4. 取組方策〔①(オ)国際的な安全基準への適応:RESA整備の対応案〕

RESA基準に適合するための対策

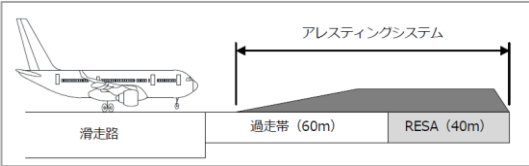
➤ 現在、対策方法の検討を進めており、但馬空港で採用可能な対策は「用地拡張」のみ



NO

アレスティングシステム※の導入

※脆弱な材料で舗装し、オーバーランした機体の損傷を軽減させるシステム



滑走路の短縮 (1200m→1100m)

但馬空港に採用する場合の評価

- **アンダーシュート※には対応していない**
※着陸時に滑走路手前に着地
- **維持管理や更新に多大なランニングコストが発生**
(20年毎に更新(再設置)が必要)
- **一度使用すると再利用できず再設置が必要**



- **STOL(短距離離着陸)型ATR42-600Sは開発中止(R6.11公表)**
- **現行のATR42では最大定員での運航が不可 ⇒ 定期便廃止につながる**
- **災害時、自衛隊主力輸送機C-130にほとんど物資を積めない**

×

×

4. 取組方策〔①(力)就航率の向上(現空港の施設改築を伴わないもの):SBAS〕

- 国内の空港において、静止衛星を用いた衛星航法補強システム(SBAS)によるSBAS信号を使用した「LP/LPV進入方式」の導入が国土交通省航空局により進められている

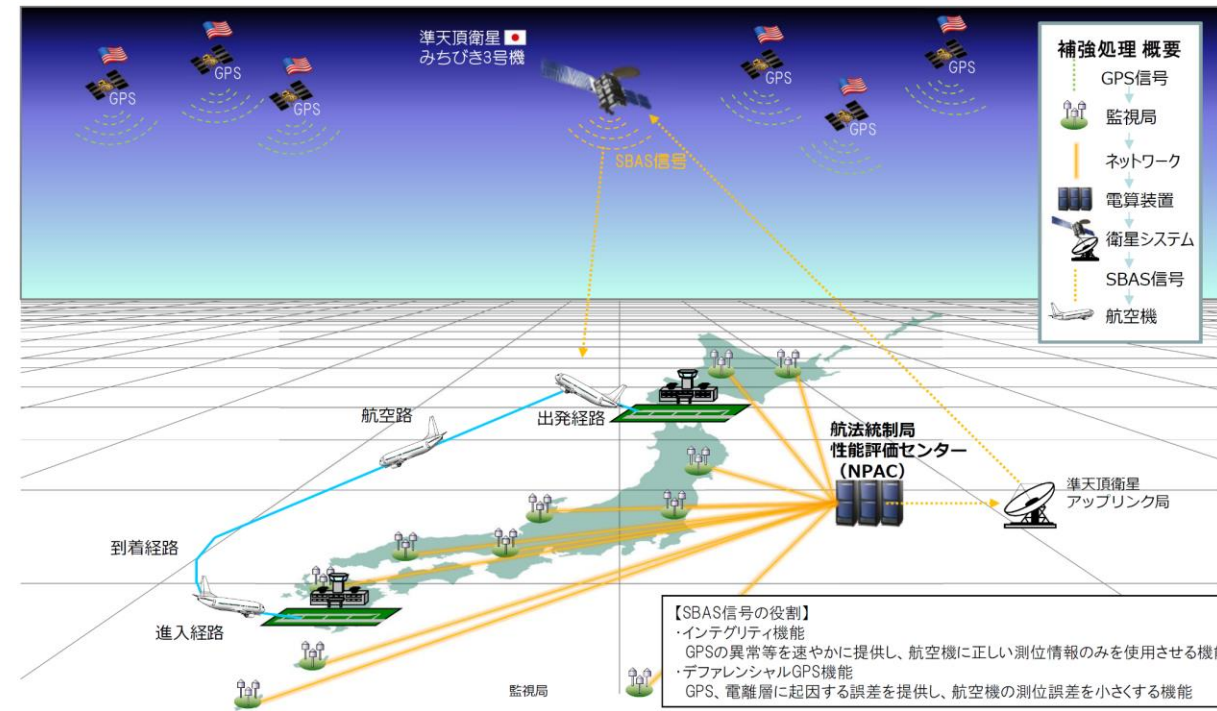
【LP/LPV進入方式の概要】

- RNP進入方式のうち最終進入部分の垂直方向ガイダンスにSBAS信号を使用
- R3年度から順次運用開始され、R7年8月時点で25空港にSBAS信号を使用したLP/LPV進入方式を導入
(現在はLPV250進入方式が運用)
- SBASに利用される静止衛星(準天頂衛星みちびきのうち静止軌道に位置するもの)が3基体制となった後、より測位精度が向上したLPV200進入方式が導入される予定
- LP/LPV進入方式の導入に際し、空港内への新たな施設整備は不要

※ 現在、但馬空港ではLPV250は導入されていない(現在のRNP、LOC進入方式と比べ効果が見込まれない)

SBAS(Satellite Based Augmentation System:衛星経由送信型衛星航法補強システム)

SBASは、監視局を用いGPS衛星の測位誤差や異常を監視し、その情報(SBAS信号)を静止衛星経由で航空機へ送信して、航法を補強するシステムである。航空機は、SBAS信号により測位性能が向上し、正しい情報のみを使用されることで、出発から到着まで衛星航法によるより安全な航行が可能となる。



出典: 航空保安業務の概要(2025) 国土交通省航空局交通管制部

- SBAS : Satellite Based Augmentation System (衛星経由送信型衛星航法補強システム)
- LP : Localizer Performance
- LPV : Localizer Performance with Vertical Guidance