

コウノトリ但馬空港の利活用方策 中間とりまとめ(案)

平成27年2月

兵庫県空港政策課

1 はじめに

県では、開港 20 年をむかえた但馬空港が、これからも地域の発展に資するよう、学識者や地元関係者等から成る有識者会議を設置し、これからの時代に対応した利活用方を検討することとしました。

「中間とりまとめ（案）」は、これまで 3 回の検討内容を中間的に取りまとめたものであり、この案について広く県民の意見を求め、更なる検討を加えた上で最終案とする予定です。

2 但馬空港の利用状況

(1) 定期便の利用状況

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す。

利用者へのアンケートによると、利用者の構成は、但馬・京丹後^{※1}居住者が 36%、その他関西居住者が 24%、関東居住者が 34%です。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ます。

(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、また大規模災害に備える広域防災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ます。

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

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ました。

また、城崎温泉で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ます。

(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りました。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ました。

(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ます。

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 分の短縮が図られます。

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を検討

^{※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。

5 但馬～伊丹路線継続の意義と活性化方策

- 但馬～伊丹路線は但馬・京丹後地域における高速交通手段として、交流人口を拡大し地域活性化を図る上で今後も重要な役割を担う路線である。
- 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

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

②但馬～伊丹路線利用者の定着

定期便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

「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^{※2}は、年間 1.5 億円に上る。

⑤北近畿豊岡自動車道延伸による利用者数への影響

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

〔北近畿豊岡自動車道の延伸による影響（実績）〕

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

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

・H18 年 7 月：春日～和田山 IC 開通

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

(2) 路線活性化の方策

但馬・京丹後地域への住民アンケートによると、但馬～伊丹路線を利用したことがない理由として、「利用し慣れていない」が 42%、「欠航しないか不安」が 27% を占めるなど、利用者利便の向上により利用者の増加が期待できる。

今後、更なる利用者の増加を目指し、利用しやすい運航ダイヤの設定、但馬～伊丹路線の増便、低い冬季就航率^{※3}の改善等利便性の向上を図る必要がある。

※2 但馬・伊丹路線利用者のうち但馬來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。

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

6 新たな路線展開の可能性

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

(1) 但馬～羽田路線

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

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

①羽田直行便の需要

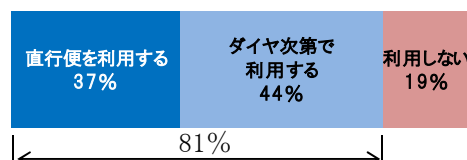
羽田直行便に対し、年間 2.7～5.9 万人の需要が発生する。

[年間需要推計（H30 年度）]

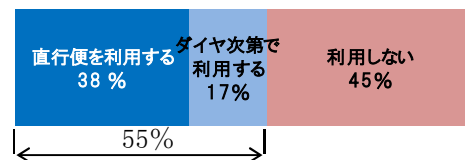
以下の 3 手法により需要を推計

- ア) 鉄道及び他空港からの転換を考慮した推計^{※4} = 2.7～5.6 万人
- イ) アンケート結果からの推計^{※5} = 2.9～5.9 万人
- ウ) 国交省需要推計モデルによる推計^{※6} = 4.1～5.1 万人

＜利用意向（関東居住者アンケート）＞



＜利用意向（但馬・京丹後居住者アンケート）＞



②利用者及び採算性

但馬・羽田両空港に乗り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^{※7}。県が但馬～伊丹路線と同様、運航事業者に対し機材を無償貸与すると赤字でない運航が可能である^{※8}。

	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

(2) 但馬～関西国際空港路線＜検討中＞

外国人旅行客の流動状況を踏まえ利用者数の推計、採算性等の検討を深める。

^{※4} 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）

^{※5} 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

^{※6} 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

^{※7} 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

^{※8} 兵庫県が独自にダイヤや運航機材等を仮定した上で、平均運賃はプロペラ機で運航する全国 21 路線の距離単価をもとに設定し、支出単価は既存文献（市販）等から標準的な単価を採用し算出した概算額

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。
- 空港における賑わいの創出や航空関連の利活用を促進することにより、空港の更なる活性化が期待できる。

(1) 安全安心の拠点

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場合の重要な輸送拠点であり、人員・物資の集積・備蓄等被災後の早期救援・復旧に不可欠な施設である。

(2) 空港の活性化方策

ア 賑わいの創出

- ・展示飛行機（YS-11^{※9}）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 等

イ 航空関連の利活用促進

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



防災備蓄倉庫



常設展示している YS-11



芝生広場



空の自然教室

^{※9} 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。

資料 第1回～第3回検討会議における主な意見

1 但馬～伊丹路線の継続

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

2 路線展開の可能性

(1) 共通

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

(2) 羽田直行便

- ①関東居住者にビジネス目的が多く、関東居住者が但馬地域でできるだけ長い時間滞在できるダイヤがいいのではないかと。羽田直行便のダイヤについて、朝方、羽田空港から但馬空港に来て、夕方に羽田に帰るダイヤとすると、関東の方は非常に利便性が高くなる。
- ②羽田直行便については、その可能性を検討する中で、実現するための課題（効率的な機材回し、基地整備等）の整理が必要。

(3) 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。

3 空港の多面的利用

- ①宮崎空港では、航空大学校の練習機を常設展示し、見学できるようにしており、行列ができています。また、子供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。

【参考】検討会議の開催経緯 ※（ ）は予定

回数	開催日	検討内容
第1回	H26. 8. 26	現地視察、但馬空港の概要・現状、検討の視点
第2回	10. 17	但馬空港を取り巻く環境の変化、地域における空港の役割、路線展開の方向性(現状分析・検討内容)、空港の多面的利用
第3回	12. 22	路線展開の方向性、空港の多面的利用
第4回	H27. 2. 17	地域の若手経営者との意見交換
(第5回)	(3. 17)	(利活用方策(案)とりまとめ)