

参考資料 目次

参考資料 1 (議事概要)

第 1 回懇話会	1
第 2 回懇話会	3
第 3 回懇話会	6

参考資料 2 (懇話会での主な資料)

第 1 回懇話会	1
○但馬空港の概要	
○空港・航空分野の環境変化	
○但馬・京丹後地域の環境変化	
○但馬空港の課題	
○近隣空港との比較	
第 2 回懇話会	18
○羽田直行便等、多様な路線展開を可能とする空港機能強化の方策	
○需要予測の手法(考え方)	
第 3 回懇話会	30
○コロナ禍が及ぼす航空需要への影響	
○今後の但馬地域が目指す方向	
○利用回復及び但馬空港の活性化に向けた取組み	

第1回コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 議事概要

日 時：令和2年2月6日（木）15:00～17:00

会 場：但馬空港ターミナルビル 2階中会議室

[テーマ①]

○但馬・京丹後地域が描く将来像の実現に向け、但馬空港をどのように利用したいか。どうあってほしいか。

[意見]

①但馬、京丹後地域の活性化のために、羽田を始め国内の他都市や世界と直接つながる新たな路線展開を望む。

- ・地元は首都圏直行便を飛ばしたいという強い思いでいる。小型機で困難であれば、ジェット化すべき。
- ・但馬の観光は関西への依存度が高い。関西圏の人口が減少していることから関東圏とつながる意味がある。
- ・豊岡市は小さな世界都市を目指しており、世界との窓口である羽田への就航を目指したい。
- ・例えば名古屋、高知、福岡などへ週2日程度、また海外へは韓国だけでも路線ができればずいぶん地域が活性化するのではないか。
- ・ビジネス面ではかばん業界を中心に海外とのつながり、関空へのアクセスを望んでいる。理想は但馬から直接海外と繋がることである。
- ・神戸空港を国際化し、神戸-但馬を繋ぎ但馬から世界へつながるべきだ。但馬だけの問題に留めずオール兵庫の大きな視点で考えていくべきだ。

②就航率の改善、就航便数の増加等による利用者の利便性向上や災害時の拠点としての機能強化を望む。

- ・定時の離着陸で目的地にも時間どおりに着けば安心感がある。
- ・便数の少なさ、就航率の悪さが改善されればビジネスに活かせる。
- ・災害時の救援拠点としての整備を望む。
- ・機能強化の検討にあたっては、費用対効果を見極め、合理的な投資であるかの検討をお願いしたい。
- ・京丹後市の発展にとって但馬空港は不可欠。今後もインバウンドの獲得に取り組みたい。

[テーマ②]

- 空港・航空業界の動向を踏まえ、将来の但馬空港はどうあるべきか。
- 地域が望む但馬空港の姿を実現するために検討すべき事項は何か。
- 今後の検討の参考にすべき空港はどこか。

[意見]

①但馬と京丹後地域が連携し、遠くから行ってみたいと思わせる仕掛けで人を呼び込むよう努めるべきである。地域に人を呼びこむことが航空需要増に繋がる。

- ・城崎温泉を利用する外国人が4.5万人いるので、いかに空港利用に繋げるかを考えていくとよい。
- ・人口減少が進む中、但馬と京丹後地域は連携し、但馬・丹後・若狭の玄関口としてより多くの人を呼び込むよう努めるべきである。航空利用者は地域にお客を呼べば自然と増える。
- ・航空事業者は、人口減少の中では外国人利用者の取り込みや、観光交流人口を増やさないと路線を維持できない。+α行く理由が必要である。その一つとなるのが専門職大学や演劇の街であり、遠くから行ってみたいと思わせる仕掛けで需要の増に繋げることが必要である。

②東京との繋がりにこだわらず、世界と繋がるべきである。国際線に対するフィーダー機能を持たせることで、利用者増を図ることも考えられる。

- ・関西空港、成田空港と結んで外国人を呼び込み、首都圏とも繋がる方法もある。

③空港機能強化の検討にあたっては、コストに見合うメリットや、空港に求める機能は何かを慎重に検討する必要がある。

- ・滑走路延長などの機能強化は非常に大きなプロジェクト。コストに見合うメリット等を議論する必要がある。
- ・小規模空港でも運営方法によって希少性を高めることができ、魅力的な空港になる。大きな空港ではできない小さい空港ゆえの利用方法もある。
- ・南海トラフ地震等の自然災害に対するバックアップ機能を確保するという観点から機能強化策を検討するべきである。
- ・自動車の自動運転、空飛ぶ自動車、リニア新幹線等、今後10年程で人の輸送に係わる技術革新が大きく進展する。これらの動きを視野に入れ、空港に求める機能とは何か見直す時期にある。

④その他

- ・コウノトリという素晴らしい愛称を体現化し、環境に優しく自然と共生する空港運営を目指すべきである。
- ・福島空港では、震災ツーリズムやクラフト教室等の取り組みを空港で行い、また魅力的な空港レストランも充実し、賑わいが創出されている。地域と一体となった空港運営方法について、福島空港の事例を参考にすると良い。
- ・リニアが供用すれば航空と鉄道の分担率は変わる。羽田への乗り入れはノーチャンスではない。
- ・但馬空港と地域とのアクセスについては、豊岡演劇祭で開発している先端的なモビリティの活用と結びつけることが肝要である。

第2回 コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 議事概要

日 時 令和2年7月13日(月) 14:00~16:00

場 所 但馬空港ターミナルビル1階 多目的ホール

1 羽田直行便等、多様な路線展開を可能とする空港機能強化の方策

(1) 滑走路延長

ジェット化する場合の滑走路長として、エアラインの確保や多様な路線展開を図る上では2,000mが望ましいが、地形的な特徴を考慮し1,800mか2,000mかは費用対効果を含め慎重な検討が必要である。

- ・費用のかかるプロジェクトなので、滑走路延長を検討するにあたってはどこに飛ばすのかを先に考え、路線展開や費用対効果など総合的に考えるべきだ。
- ・滑走路長は長ければ長い方が良いが、但馬空港は地形的な特性により、延長が100m違えば盛土量が膨大に変化する。1,800mか2,000mかは慎重に検討すべき。1,500mは非常に中途半端で止めた方が良い。
- ・一定の座席制限を課しながら就航させることもできる。かつて、1,800mでジェット機が就航していた空港も結構あったが、2,000mの方が安全性が高まるのでなくなってしまった。
- ・1,800mでもB737-800が地形や気象条件によっては飛んでいる実績はある。
- ・2,000mあれば中型機も飛べ、相当汎用性が上がる。世の中の多くの空港が2,000mなのはそのためである。

(2) 就航率向上

就航率向上策については、着陸帯幅を拡幅する必要があるなど課題を踏まえ、進入灯、ILS、衛星航法システムに絞って今後検討を深める。

- ・就航率向上にSBASやILS等は有効な方策であるが、着陸帯幅も広げると相当の土工量が必要となることを十分考慮すること。
- ・ILSの設置検討にあたっては、過去の欠航となったデータを分析し、北側、南側のどちらの進入に有効に働くのかをよく検討した方が良い。
- ・設置に伴う費用や地形との兼ね合いも考慮するべきである。

(3) 新たな路線展開

首都圏直行便は不可欠である。中長期的視点に基づいた路線選定が必要である。

- ・首都圏については今の空港の状況を考えると成田でもという意見があるが、滑走路がいつ延長されるのかも念頭に置いて議論すべき。来年の就航先を検討しているのではなく、RESA拡張期限の2026年度末まで時間もあるので、どこに飛びたいのかということを計画のベースにすべき。
- ・最大人口の関東圏と結びつくべきであり、地元としては羽田という目標を掲げたい。
- ・首都圏と結ぶなら地域にどういったお客が来ているのか、呼びたいのか、どう空港を機能させたいのかの「絵」が必要。フリンジマーケット*の観点で羽田よりは成田

や百里（茨城）をターゲットとした方がよい。地方路線を組込むのが現実的で、FDAはFRINGEマーケットを開拓。プロペラ機は厳しくやはりジェット機が必要。

* 周辺市場。現在中心になっているものの周り（直接的ではないにしろ関係がある）まだメジャーになっていないところ。

- 首都圏空港については、アクセスが改善されており、LCCも集約されている成田への就航も考えたらどうか。
- エアラインが路線展開を検討する場合、現状の総流動、将来の流動が増える要素、例えば工場誘致による需要増や確実な観光入込みを考慮する。また、旅客需要と交通手段の供給のバランスも考慮する。交通手段が供給過多となると航空チケットを安売りせざるを得なくなる。
- 純流動結果で但馬・京丹後地域と人の移動が多い愛知県については、自動車産業や航空産業でのつながりが多いのではないか。
- 京丹後地域は愛知県よりも首都圏との流動が圧倒的に多い。愛知県とは製造業、観光関連でのつながりが多いのではないか。
- 圏域内のビジネスは頭打ちの状況にあり、圏外にビジネスを求めている。そのうえで空港には定時性、安全性を期待している。
- 但馬地域の靴産業や観光業の関東とのつながりは非常に大きいですが、コロナ禍においては、関東圏だけでなく、地方と地方のつながりも必要であることを感じている。
- 国際線については、機材やコストの面からも直行便を飛ばすよりも成田空港とつながり、首都圏のビジネスを取込みつつ外国人旅客も取込むという方法が良いのではないか。

2 需要予測の手法（考え方）

需要予測は四段階推計法で行うことになるが、予測値の精査が必要である。

- 四段階推計法で行うことになるが、離島と同様に但馬・京丹後地域は需要が小さく予測値の精査が必要。
- 四段階推計法の精度は上がっている。全国旅客流動の予測が正確であれば四段階推計は妥当な結果となる。
- 石垣空港では小さく予測された需要でターミナルを建設したが、国際線が開設されターミナルは容量をオーバーした。

3 全体を通じた意見

- RESA 対応が求められている今が滑走路延長、就航率向上、東京直行便の実現へのチャンスである。
- 人口の動向、国内最大のマーケットであること等から、東京とつながる意味があると考えている。現在、観光では豊岡は圧倒的に関西に依存しているが、2040年までに関西は14%人口が減少する。一方、東京の減は4%にとどまる。
- 東京から逆に人を吸い上げる気概で取り組んでいきたい、その上で空港が必要である。
- 海外へ行くときも羽田空港が便利である。ほとんど関西空港は使わない。
- 羽田とつながることは重要なので、但馬空港の機能強化について大いに期待してい

- る。
- ・演劇を通じた新たな需要の掘り起こしは確実に観光の発展につながる。是非、夢を持ってこの計画を進めていただきたい。
 - ・観光振興の観点から首都圏と短時間で結ばれることを望んでいる。
 - ・養父市から東京へ行くには車で姫路へ行き、姫路から新幹線を利用している。但馬空港から羽田空港への直行便が欲しい。
 - ・但馬空港の機能強化については、但馬地域の活性化の観点だけでなく県全体あるいは但馬から舞鶴・福井まで含む日本海沿岸で必要だという整理が必要である。
 - ・2026年度頃になるとリニアも形が見えてくるし、新幹線もスピードを上げてくると、航空需要にも相当違いが出てくるので、チャンスがある。
 - ・神戸空港や福岡空港は空港が都市部から近いから利用する。成田空港から都心部へのアクセスは良くなっていると言われるものの羽田の方が便利。

第3回 コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 議事概要

日 時 令和3年11月29日(月) 14:00~16:00

場 所 但馬空港ターミナルビル1階 多目的ホール

1 コロナ禍が及ぼす航空需要への影響

- ・コロナ禍の影響により、現状では航空需要は安定していない。特にアジアはシビアで先を見通すことは難しく、楽観できない。
- ・今後、航空需要は全体としては急速に回復していくものと考えられる。しかしながら、需要の回復過程で全ての航空路線が均一に回復基調をたどるとは限らず、回復に偏りが生じる可能性もある。
- ・但馬空港の利用者数のうち、今年度の10月、11月の2019年度比については国内線全体の平均を上回っている。これは、私用による移動、生活需要の客が多い路線のためだと考えられる。全国的にも同様の路線は回復が早い傾向がある。生活路線では医者や通院の客も多く、回復が顕著である。
- ・航空事業者はこの回復傾向を受け、減便を少しずつなくし、元の姿に戻そうとしている。

2 今後の但馬地域が目指す方向

- ・但馬の豊かな観光資源や食が産業振興の大きな柱であったが、コロナ禍はもちろんのこと、ここ10~20年来の過疎化、少子高齢化、若者の都市部への転出による人口減少等々で地域経済は非常に大きな影響を受けてきている。
- ・但馬の経済活性化に向け、手を打ってきているがなかなか容易ではない。その中で、但馬空港があることのメリットを活かす戦略がこれからは必要。
- ・観光資源を活用した関係人口を増やしていくことが重要。
- ・チャーター便によるツアーを北近畿エリアだけでなく、鳥取も含めるなど、広域の観光ルート設定ができれば良い。
- ・大都市圏は人口が多くターゲットは多いが、地方間の交流も狙っていくべきではないかと考えている。今後、地方から地方への宣伝もしていきたい。
- ・ビジネス利用の観点では、オンライン、テレワーク、ワーケーション等のキーワードが出てきており、交流人口、関係人口が増加することは良いことだが、それを受け止める側の人口がいなくなるとは将来的に対応できなくなる。但馬地域の最大の問題は人口減少である。そこで、移住、Uターンしていただける方もターゲットにし、その中で東京、地方を行き来していただくという利用も活発化させていかなければならない。

3 利用回復及び但馬空港の活性化に向けた取組み

(1) 旅客の増加への取組み

① 需要の開拓

- ・但馬空港推進協議会ではビジネス向けの利用促進施策を色々考えている。できるだ

- け早く実効性あるものを打ち出していきたい。
- ・首都圏から豊岡へは製造業の工場視察というニーズもある。
 - ・青年会議所は全国で600を超える地域団体や、韓国の青年会議所との交流もあり、交流の機会に航空機をうまく活用すれば、但馬空港の今後のあり方も見えてくる。
 - ・何回も但馬に通ってくれるような人、何回も但馬空港を利用して訪れてくれるような但馬ファンを増やしていくことが大事。
 - ・養父市や新温泉町でワーケーション事業の取組みが始められており、多拠点の居住という流れをうまく取り込むことが必要。
 - ・今年11月に鹿児島島のチャーター便のツアーが実施されたが、初日は姫路、2日目は生野銀山、竹田城、3日目は天橋立方面を観光している。北近畿豊岡自動車道開通により但馬地域はもとより、播磨地域までも空港からの着地型ツアーのエリアに入ってきている。ツアー客からは伊根町の観光要望もあった。山陰近畿自動車道や北近畿豊岡自動車道もどんどん延伸されてきており、今後、観光の対象範囲は北近畿全域に広がっていくのではないかと。
 - ・但馬空港の利用促進について、今後、ビジネス関係、専門職大学の学生や家族への助成も行い空港利用に拍車がかかる方法を考えていく。
 - ・航空路線は相互の交流が大事で、どうしても人口の多い地域からの往来が多くなる。これからは、但馬空港から出発する利用者をどのように増やしていくかにも踏み込んでいきたい。
 - ・山陰近畿自動車道の整備が進んでおり、舞鶴、宮津、福知山、綾部の京都府北部30万人の圏域が利用のターゲットとなる。福井県西部も空港がないため困っていると聞いている。高速道路を利用すれば但馬空港利用の圏域に入ってくる。
 - ・高速道路網の整備が着々と進んでおり、空港を利用する後背圏人口も増えていると感じている。今まで空港を利用していなかった人が、空港に近くなり、そこから短い時間でどこかに行けることをPRできる。
 - ・今すぐできることとして、チャーター便や遊覧飛行など、地元のみなさんに、まず飛行機に親しんでいただくこと、空港に来る動線、空港で航空機に乗る体験をしていただくことは非常に意味があること。
 - ・但馬地域周辺の人にも空港利用を呼びかけていけば、但馬地域がメリットを受けることになるのではないかと。
 - ・利活用促進については、離島でやっている手法が使える。幼少期に(離島留学等で)2年間ぐらい離島で過ごす、小さいときに離島と関係を持ったということで、後々リピートして訪れている例がある。
 - ・利用促進のために運賃補助する取組みには限界がある。キャンペーンが終われば乗らなくなる。運賃補助のような経済的な便益だけでなく、行ってみたいくなるような情緒的な便益を同時に仕掛ける必要がある。
 - ・観光客は飛行機で但馬空港に降り立った後、必ずしも便利な移動を望んでいるわけではない。ビジネスの観点とは異なる特殊性もある。道中に見られる景色、意外な発見、出会いを楽しみ、ワクワクやドキドキを連続させながら、ジオパークや城崎温泉に到着することを望んでいる。

- ・芸術性の高い街の空気をゆっくり楽しみながら、環境に優しい交通手段で移動するスローツーリズムは大きな魅力である。
- ・飛行機に乗ることを目的化するなら観光列車のような「観光飛行機」を運航するのも面白い取組み。
- ・芸術文化観光専門職大学の学年定員は80名。4年後には320名となり、教員職員も80名程いる。彼らの8割以上は県外の出身者。航空機の利用に抵抗のない若い世代が市内に住むことになるので、彼らの地元との往来はもとより、家族の訪問時にも航空機の利用が中心。活発な利用につなげたい。
- ・豊岡演劇祭が本格展開できれば、全国から但馬地域に観客が集うことになる。昨年度は5千人の観客が訪れ、今年はコロナ禍で中止されたが1万人を見込んでいた。当面は伊丹経由での往来となるが、航空機利用は時間距離が縮まり、演劇祭の活性化につながる。
- ・時間距離が縮まることで体の負担軽減にも繋がるので、約200人の劇団員は月40～50人が東京・但馬間の移動に航空機を利用している。航空路線があればその速達性から、拠点と活動の場を一緒にする必要がない。
- ・将来的には世界中からアーティスト、観客を呼び込む。但馬空港を利用した移動利便性の一層の向上に期待している。

②多様な路線展開

- ・青年会議所では、過去にチャーター便事業を実施し、空港の利活用促進に取り組んできた。チャーター便は一定数の利用者が広いエリアを移動でき、非常に魅力がある。
- ・但馬空港から直行でなくとも海外に向けた速い交通手段が望まれる。
- ・需要を高めていくためには、輸送サービスを便利に、行き先を多彩にすることが必要。
- ・但馬－伊丹路線の需要を高めながら、東京直行便をはじめ多彩な行き先をどう確保していくかも検討してほしい。
- ・新規就航先として首都圏を目標にするのであれば、まずは就航可能な空港へ就航し、実績を積むのが良い。
- ・チャーター便で来られた方は姫路にも行っている。福井県西部の方の利用も考えられる。但馬空港に羽田直行便ができれば、丹波、播磨地域からの需要も見込めるので、但馬空港の利用者数は増えていくのではないかと。

③空港サービスの改善

- ・ビジネス需要については、滞在時間延長や就航率向上によって、まだまだ伸ばせる余地がある。
- ・仕事で首都圏から但馬に帰ってくる場合、東京出発が15時になり、東京での滞在時間が短いために日帰りが難しい。また、一泊した場合でも翌日の午前中で仕事を切り上げないといけないため、せめて東京17時発にならないかという声が多い。
- ・航空機が利用できていても現状では乗り継ぎが必要だったり、到着時間帯が限られるためなかなか来てもらいにくい状況にある。それらが解決されると、利用促進につな

がっていくのではないか。

- ・国内法に規定される滑走路端安全区域（RESA）の整備を実施するとともに、最新の航空保安システムを活用した就航率の改善策についても、投資効果を見極めたいうえで、積極的に講じることが望まれる。安全性及び信頼性の確保・向上は、航空需要増を図っていく上で、欠くことの出来ない基本要件。

④その他

- ・ビジネス需要については、今後、働き方改革の一環でワーケーションの需要が少しずつ増えてくるのではないか。
- ・2025年の大阪・関西万博が需要回復の大きな契機となる。但馬地域が日の目を見て前進するきっかけとなるように努力する。
- ・但馬空港においては、全国の需要回復の動きに取り残されることがないように、地域主導による積極的な需要拡大策を講じていくことを期待。

(2) 空港の賑わいづくり

- ・芝生広場を活用してグランドゴルフ大会の開催も良いのではないか。グランドゴルフ大会は高齢者だけではなく、小学生から参加ができ、ファミリー層での交流ができるため、地域の賑わいづくりに繋がる。
- ・但馬空港から飛行機で、大阪の市場に但馬のカニや野菜を飛行機を使って持って行く。高速道路で行くのと比べ、時間距離の短縮にはならないかもしれないが、飛行機でということだけでも箔がつくのではないか。

(3) その他の意見

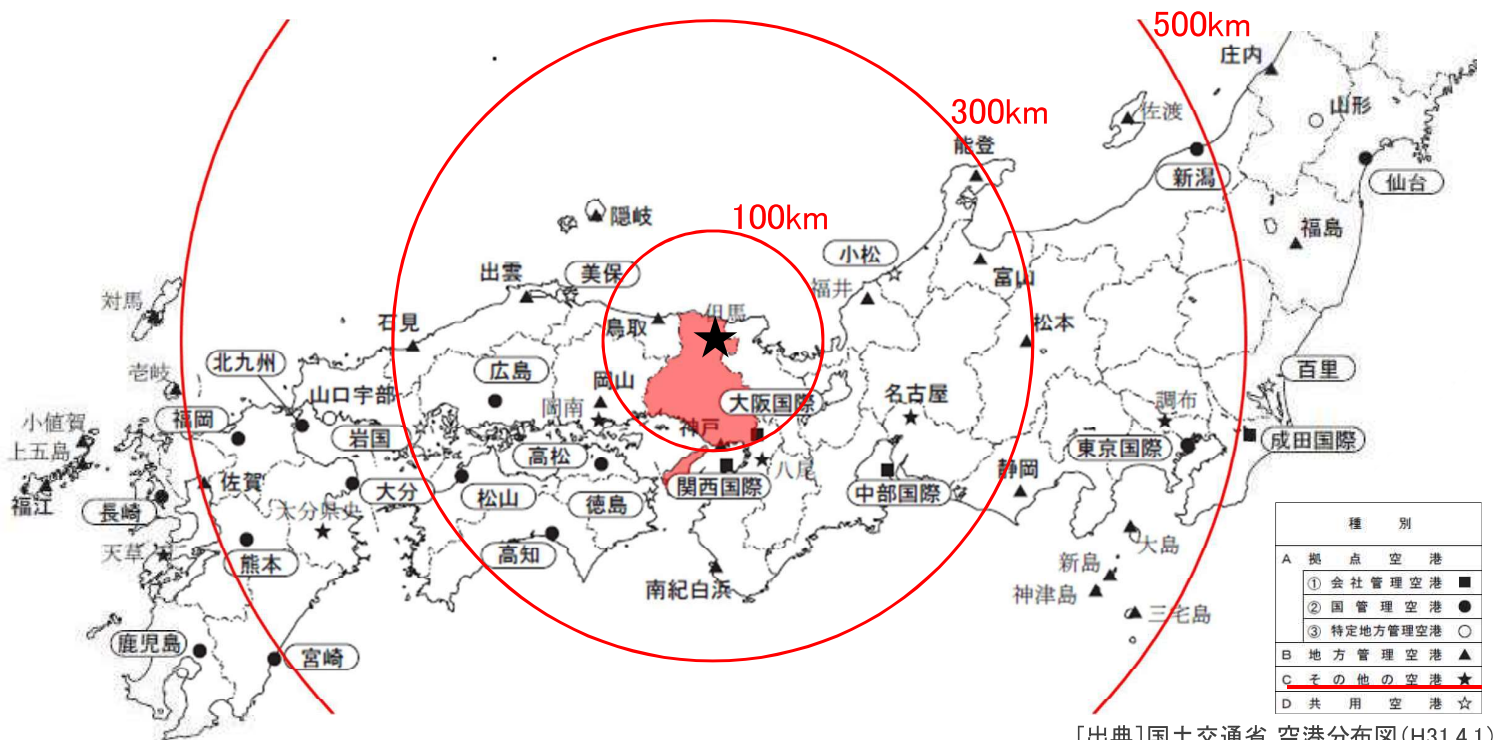
- ・但馬路線のビジネス利用については、多いのは鞆関係の業者、大手企業、銀行、会計事務所、酒造会社や大学関係者。
- ・香美町の水産物の知名度は、北陸や北海道に比べ低く、首都圏でのPR強化の必要性を感じている。
- ・今年11月に東京での展示会に参加したが、その際に航空機を利用した。航空機は、速く安く楽ができる移動手段。物流についても早く物が届けられる。商談においては対面することが大事である。
- ・ビジネス客の速く、安く、確実な移動要求に応えるためにも滑走路延長、ジェット機の就航、東京直行便の実現を但馬地域の経済界は望んでいる。
- ・2,000m級への滑走路延長については、ぜひ実現して欲しい。

第1回懇話会での主な資料

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(H31.4.1)

兵庫県内の3つの空港



【伊丹空港】

- ・国内線基幹空港

【神戸空港】

- ・神戸とその周辺地域の空港

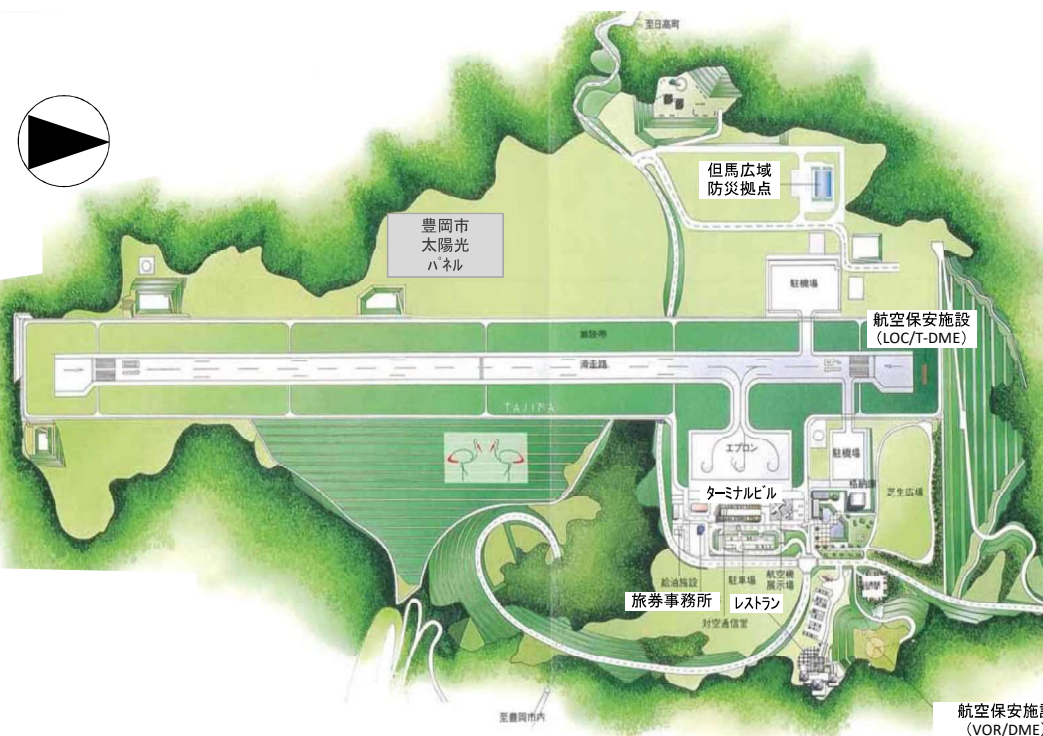
【但馬空港】

- ・全国初の通勤ターミナル空港
- ・日本海交流の拠点
- ・大阪、神戸、東京、名古屋、福岡などの都市への就航を目標
- ・但馬空港と伊丹空港 L=175Km

0 30km

但馬空港の諸元

滑走路長1200m



- (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) 設置者：兵庫県
- (3) 開港：平成6年5月18日
- (4) 運営権者：但馬空港ターミナル(株) (TAC)
- (5) 運用時間：8時30分～18時30分
- (6) 標高：176.1m
- (7) 滑走路：長さ1,200m、幅30m
- (8) エプロン：奥行き65m、幅150m (小型機3バース)
- (9) 無線施設：VOR/DME
LOC/T-DME 等
- (10) 事業費：約179億円

運航路線

■ 定期便

就航路線：但馬空港～伊丹空港

便数：1日往復2便

航空会社：日本エアコミュニタ(株)(JAC)

運航機材：ATR42-600(座席数48席)

※H29まではサブ340B(36席)

(JACの運航路線)



本土で最も短い路線
(区間距離175km/約40分)

マイル修行僧が多い!

■ 機材更新(ATR42-600の導入)

⇒機材の経年化に伴い、運航の更なる安定を目指してH30に更新



(H30.5.7 ATR機初就航セレモニー)



(H30.7.20 TAC保有機調印式)



(H30.10.6「コウノトリ号」就航セレモニー)

但馬オリジナルのコウノトリのラッピング塗装で、各就航地で但馬やコウノトリをPR!

但馬空港の利用状況

■ 開港からH14までは、利用者数:約2万人(利用率:約45%)

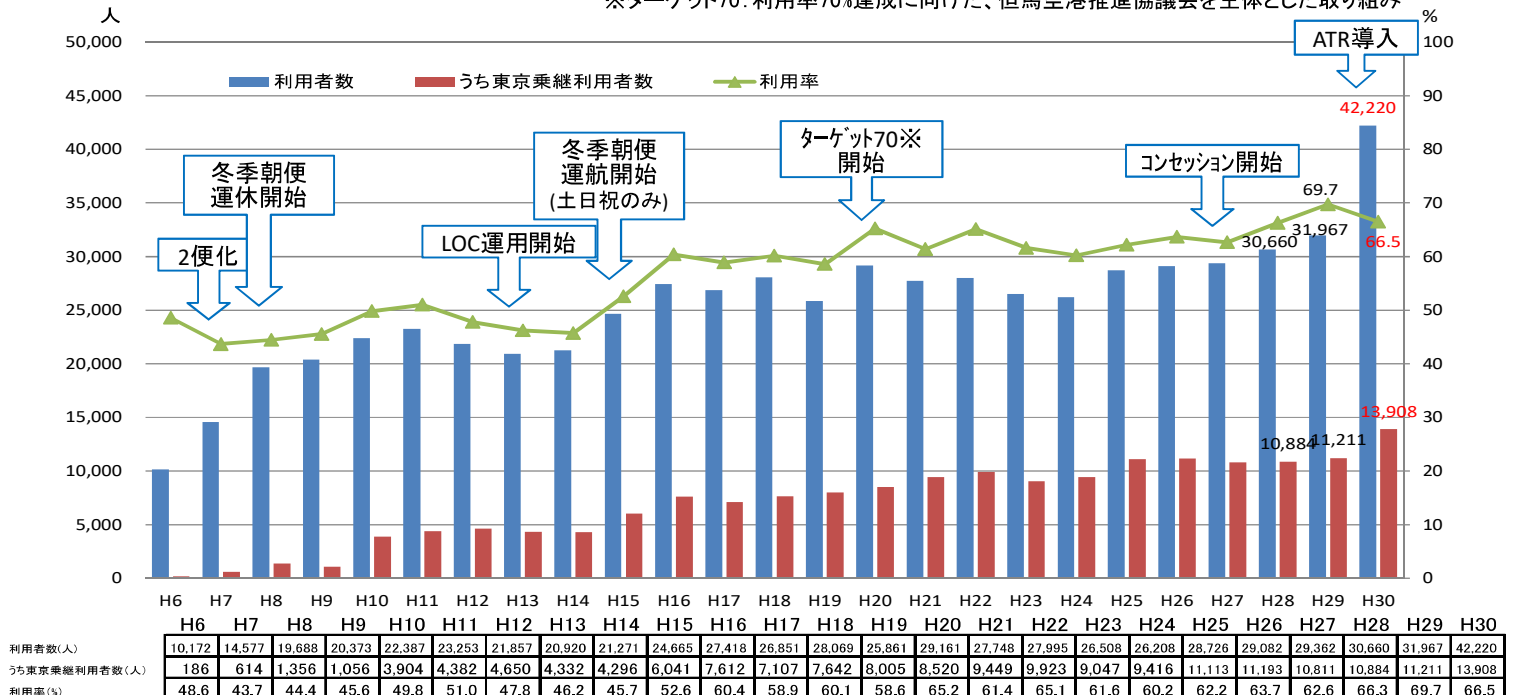
H16から冬季朝便を運航開始し、利用者数:約3万人(利用率:約60%)

H30年度は、ATR機導入により、約1.3倍(4.2万人)の利用者数を記録

■ H25年度以降、伊丹での東京乗継ぎ利用者は、1万人以上

[利用者数の推移]

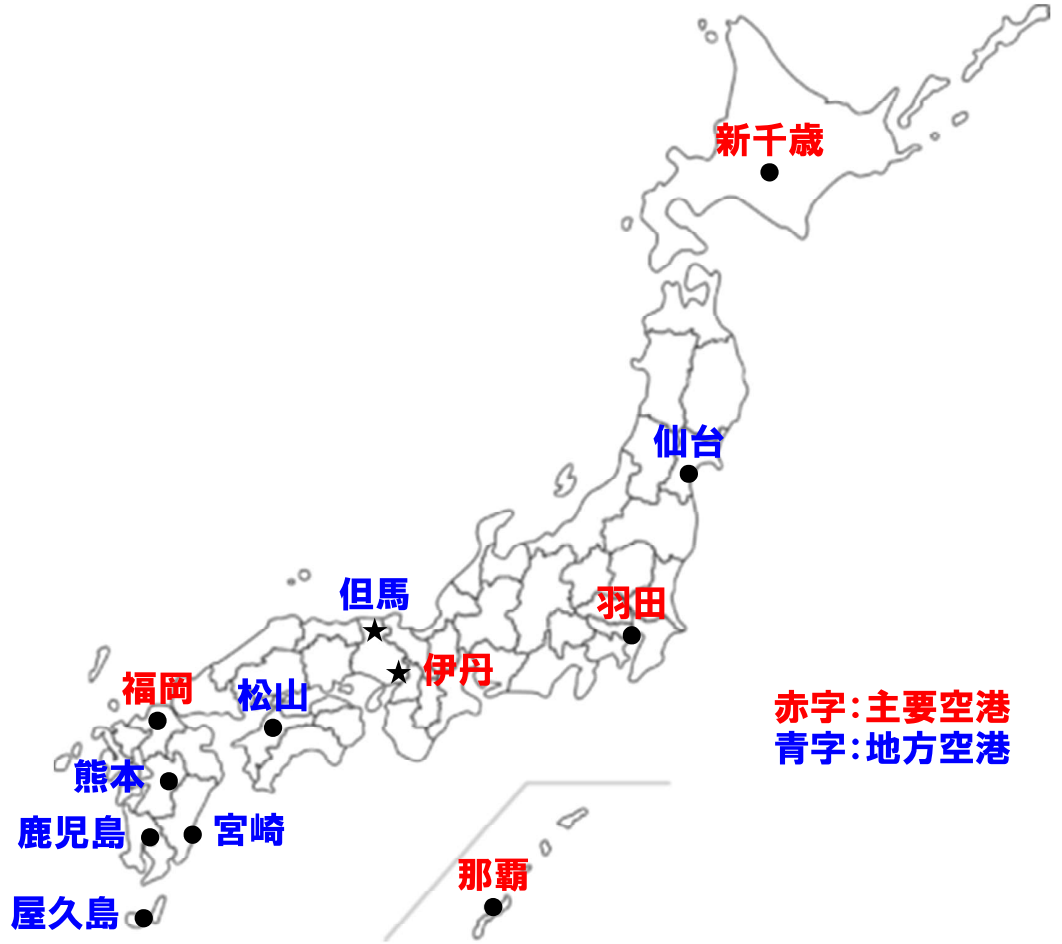
※ターゲット70:利用率70%達成に向けた、但馬空港推進協議会を主体とした取り組み



但馬便の伊丹空港での乗継利用者数

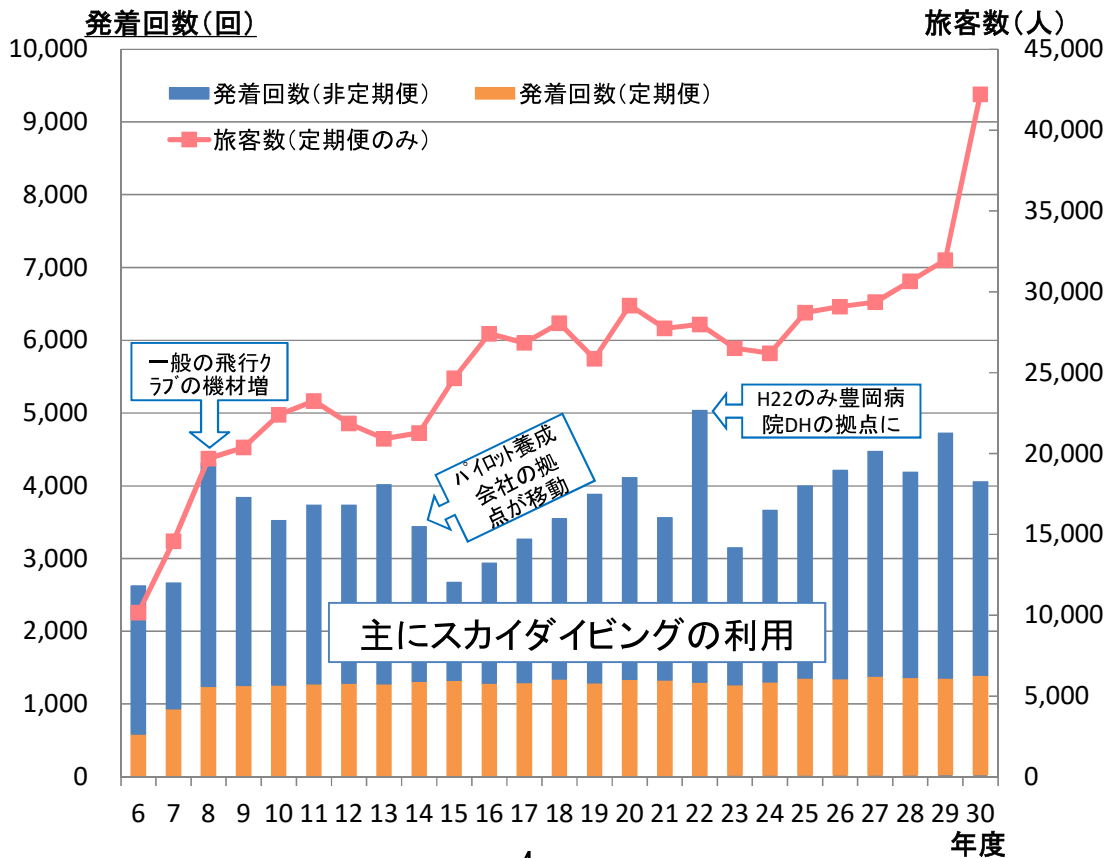
■乗継利用者数(H30年度)

順位	空港名	利用者数(人)
1	羽田	13,908
2	福岡	636
3	仙台	279
4	那覇	252
5	松山	231
6	宮崎	231
7	新千歳	206
8	鹿児島	172
9	屋久島	111
10	熊本	107



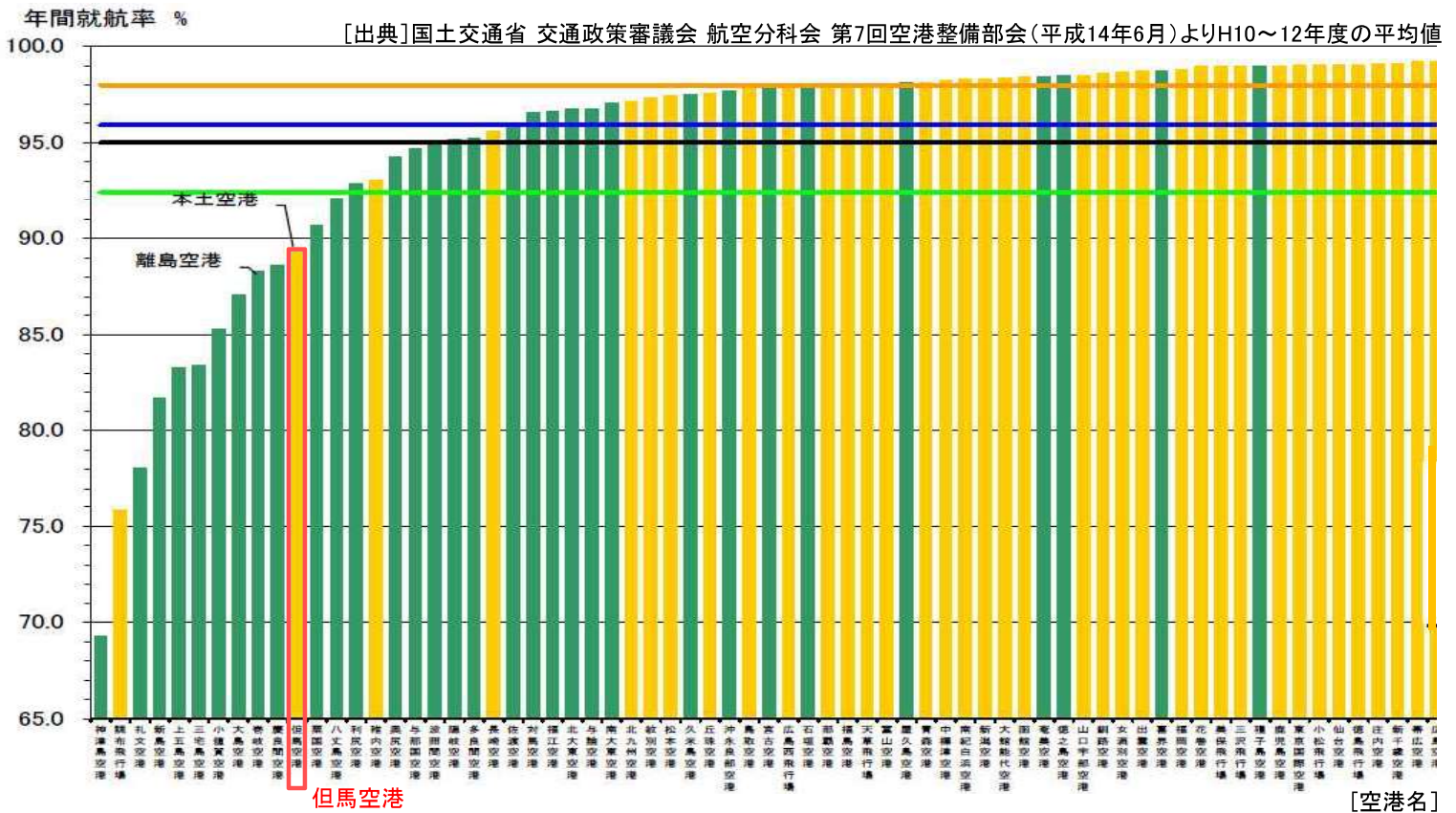
但馬空港における発着回数

■スカイダイビングなど非定期便の利用が多い



全国平均を大きく下回る就航率

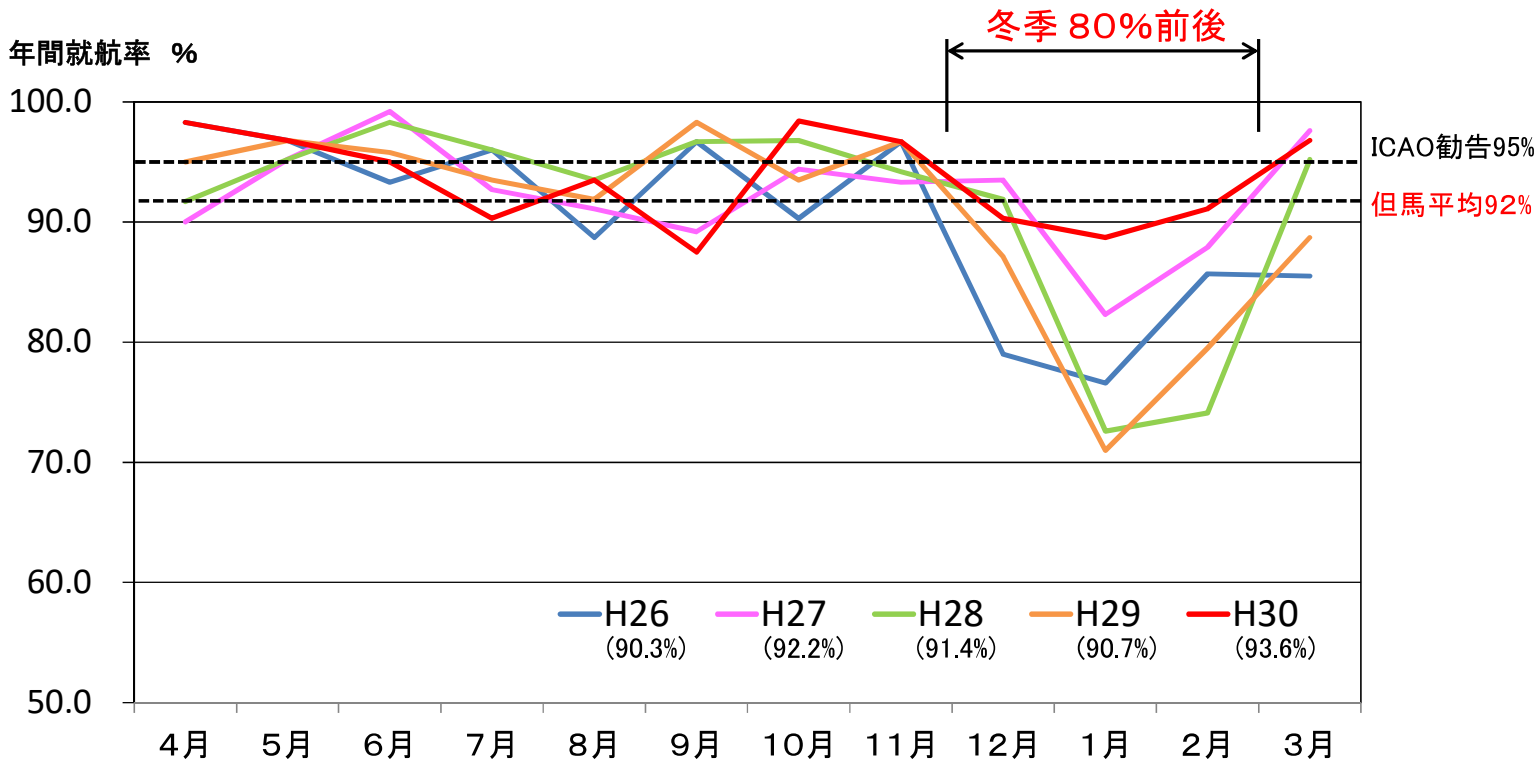
■ 全国の本土空港でみると、下から2番目の低い就航率



冬季の就航率は80%を下回る場合も

■ 過去5年間(H26~30年度)の平均就航率は92%

■ 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



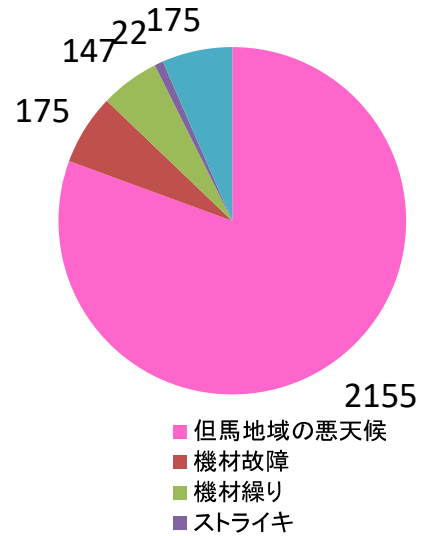
主な欠航理由

■ 「但馬地域の悪天候」によるものが特に多い

年度	欠航理由分類						合計
	但馬地域の悪天候 (うち雪が原因)	機体故障	機材繰り (手配不可)	ストライキ	その他 (台風など)		
H6	94	2	0	0	4	100	
H7	174	8	0	0	6	188	
H8	96	10	2	4	6	118	
H9	74	9	4	2	18	107	
H10	103	5	5	0	4	117	
H11	86	2	0	0	4	92	
H12	74	0	2	4	0	80	
H13	76	6	2	4	4	92	
H14	50	0	6	0	0	56	
H15	68	12	0	0	4	84	
H16	88	(32)	4	2	0	118	
H17	96	(70)	1	7	0	109	
H18	44	(4)	7	3	0	62	
H19	89	(38)	4	14	0	113	
H20	42	(18)	0	12	8	62	
H21	72	(30)	1	5	0	80	
H22	94	(54)	0	12	0	106	
H23	124	(78)	7	4	0	145	
H24	80	(40)	8	15	0	107	
H25	94	28	0	0	6	128	
H26	108	(42)	18	0	0	142	
H27	76	(16)	19	11	0	114	
H28	98	(26)	17	6	0	125	
H29	105	(44)	7	16	0	136	
H30	50	(10)	0	19	0	93	
累計	2155	(502)	175	147	22	175	2674

／は未集計

欠航理由の割合

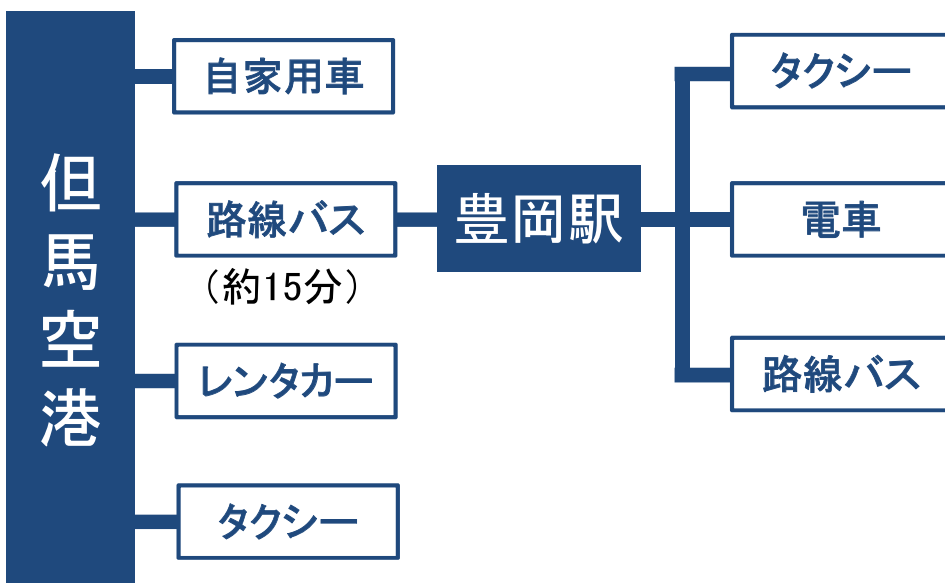


「但馬地域の悪天候」欠航理由詳細(H30)

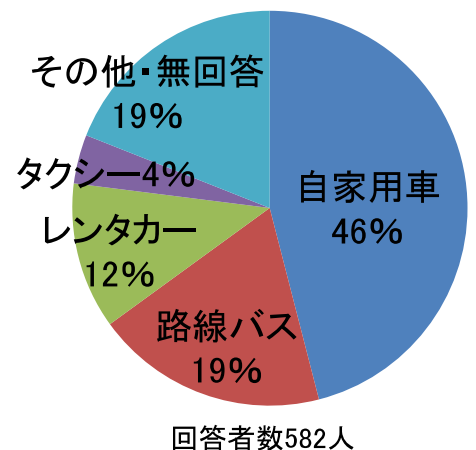
分類	理由	回数
「但馬地域の悪天候」	霧で視程不良	24
	航路上の天候不良	12
	雪	10
	強風	4
合計		50

2次交通の状況

■ 但馬～伊丹路線利用者の移動手段は、約半数が車利用



但馬空港まで(から)の交通手段
※R1年7月・12月定期便アンケート

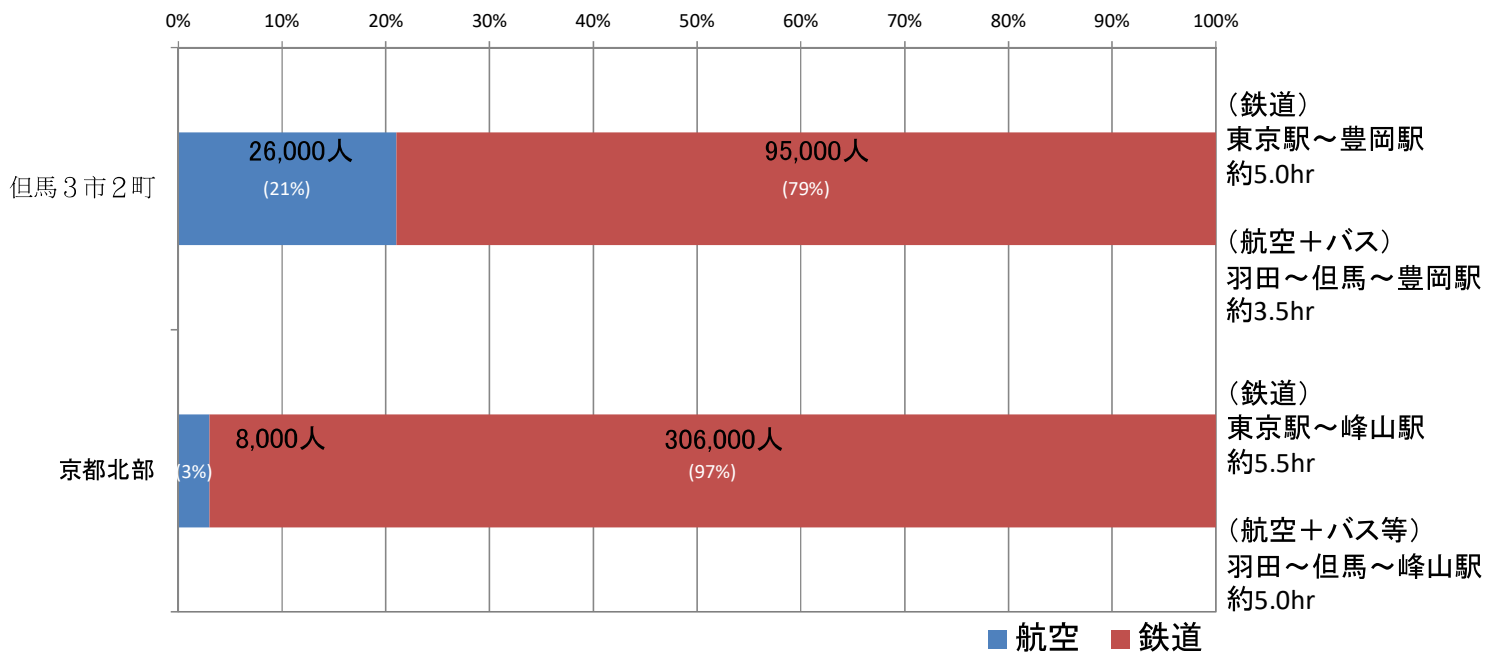


但馬来訪者の目的地(R1年12月定期便アンケート)

■ 但馬・京丹後への旅行先は、豊岡市に集中。

市町	地域名	集計	市町	地域名	集計
豊岡市	豊岡地域	84	香美町	香住区	5
	城崎地域	41		村岡区	1
	竹野地域	5		小代区	0
	日高地域	9		計	6
	出石地域	14	新温泉町	温泉地域	3
	但東地域	3		浜坂地域	0
	計	156		計	3
養父市	養父地域	9	丹後地域	京丹後市	4
	八鹿地域	2		宮津市	9
	大屋地域	0		伊根町	6
	関宮地域	0		与謝野町	1
	計	11		計	20
朝来市	朝来地域	1	その他	但馬空港	55
	和田山地域	2		-	3
	生野地域	1		計	58
	山東地域	0	総計		258
	計	4			

首都圏と但馬・京丹後地域の航空機分担率



出典：平成27年全国幹線旅客純流動調査(国土交通省)
 流動のゾーン単位は、全国207生活圈

※鉄道は乗換え時間を含む。
 航空は保安検査時間、バス乗換え時間を含む。

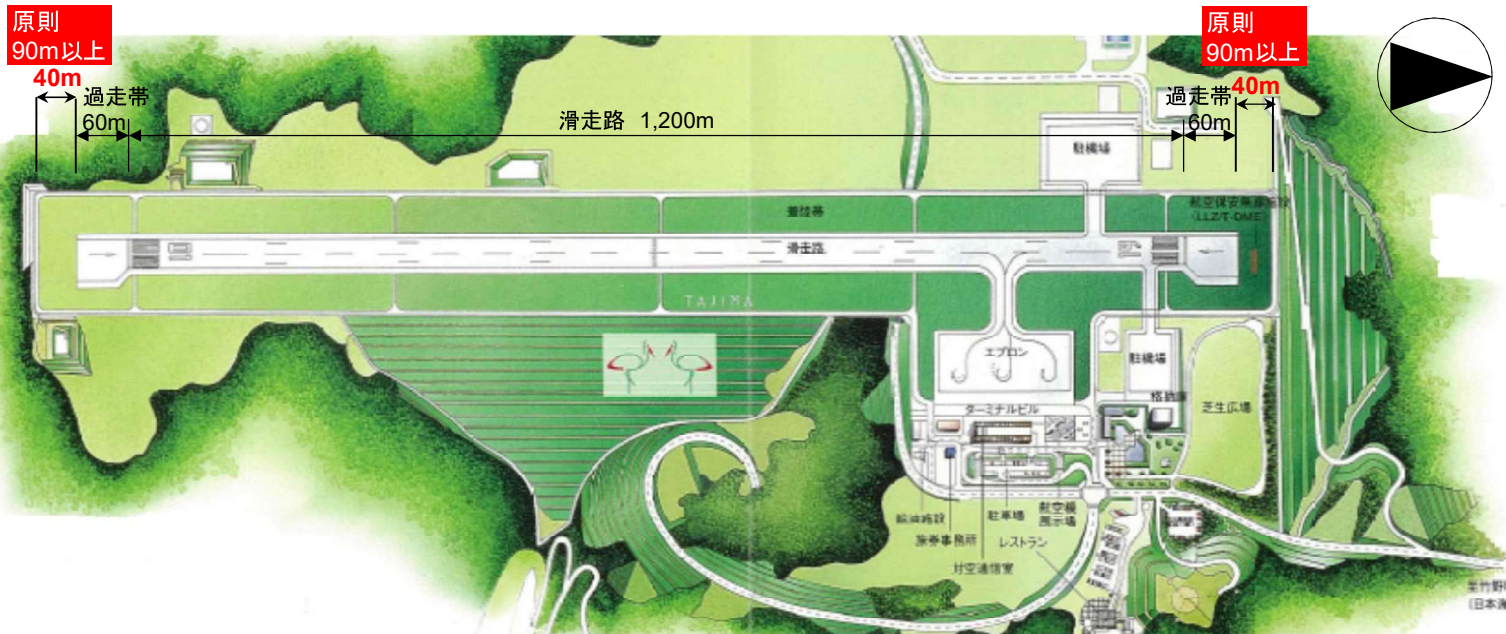
※京都府北部：福知山市、舞鶴市、綾部市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町

RESA (滑走路端安全区域) の拡張が求められる

■RESA対応 期限: 令和9年3月末

対応案

- ① 内側に100m滑走路短縮 ⇒ 座席制限が生じる
- ② 現範囲内にアレステイングシステムを導入 ⇒ 導入費、更新費が高額のため非現実的
- ③ 外側に100m拡張(用地買収含み) ⇒ **約40億円**

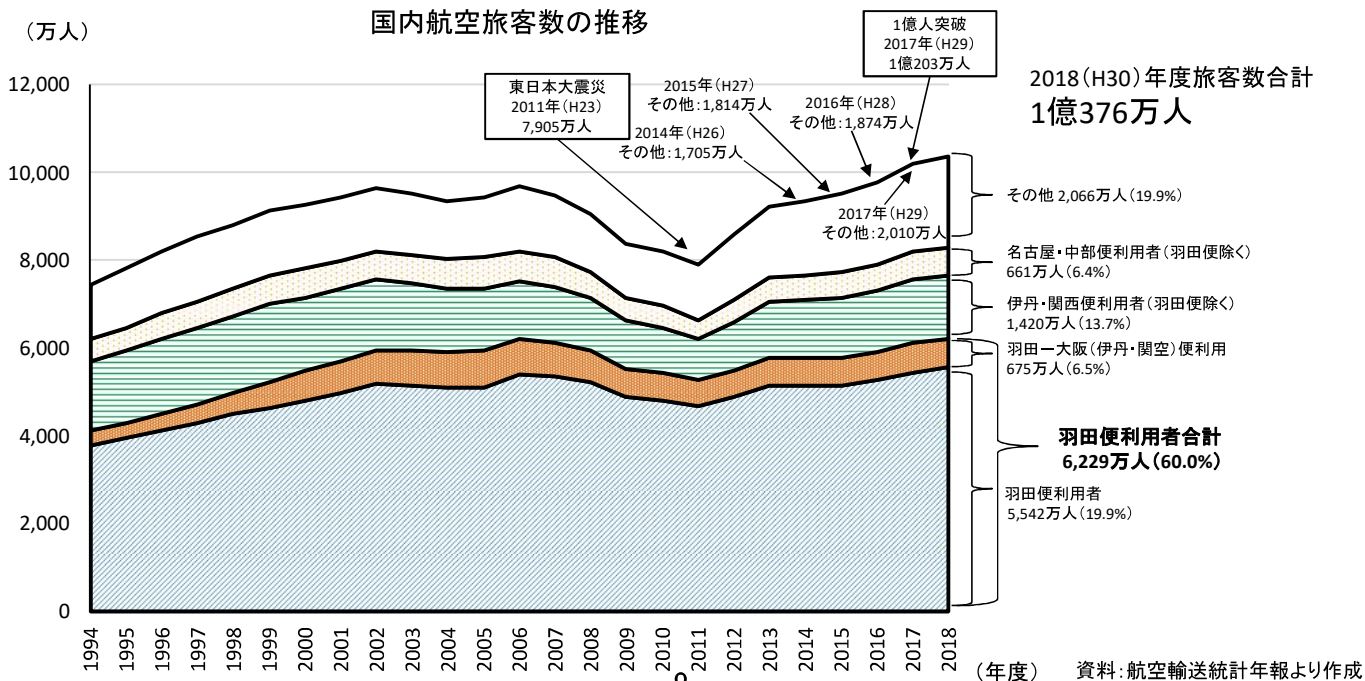


増加する航空需要(国内線)

燃油価格高騰の影響により平成19年度より減少に転じ、2008年のリーマン・ショック以降の世界的な景気後退、2011年の東日本大震災の影響を受け減少傾向であったが、2012年度からLCC参入による需要増等により増加。また、国内全体の利用者の約6割は羽田空港の利用者。

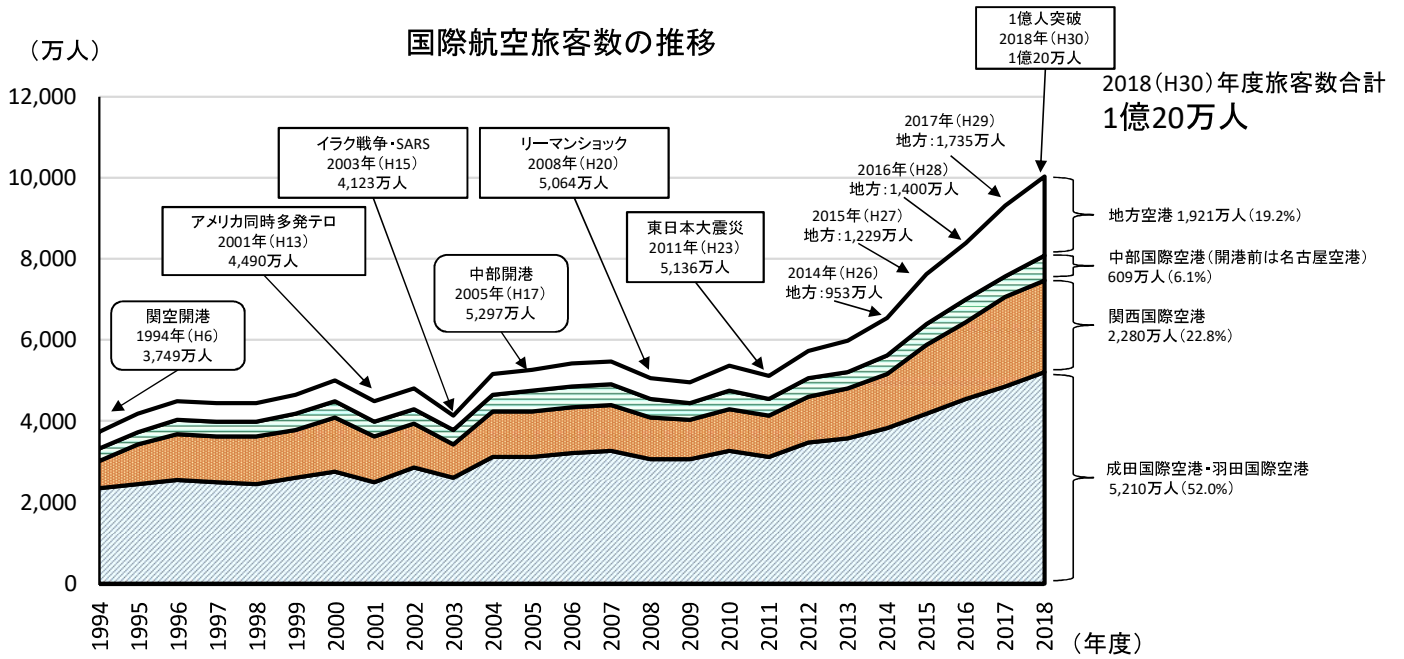
2014(H26)9,379万人→2018(H30)10,376万人(1.1倍)

うち「その他」*1,705万人→2,066万人(1.2倍) *羽田、関空、伊丹、名古屋、中部を除く利用者



増加する航空需要(国際線)

我が国の国際航空旅客需要は右肩上がり増加傾向。2018年度では、過去最多の旅客数。なお、2001年以降のテロ、紛争、景気後退、東日本大震災の発生毎に一時的に落ち込みがある。
 2014(H26)6,556万人→2018(H30)10,020万人(1.5倍)
 うち「地方空港」953万人→1,921万人(2.0倍)



資料: 航空輸送統計年報より作成

インバウンドの活況(訪日外国人)

○訪日外国人旅行者数は種々の施策の効果から、近年急激に拡大しており、2013年には1,000万人、2016年は2,000万人を超え、2018年は3,119万人に拡大。



注) 2017年以前の値は確定値、2018年1月～11月の値は暫定値、2018年12月～2019年1月の値は推計値、%は対前年同月比

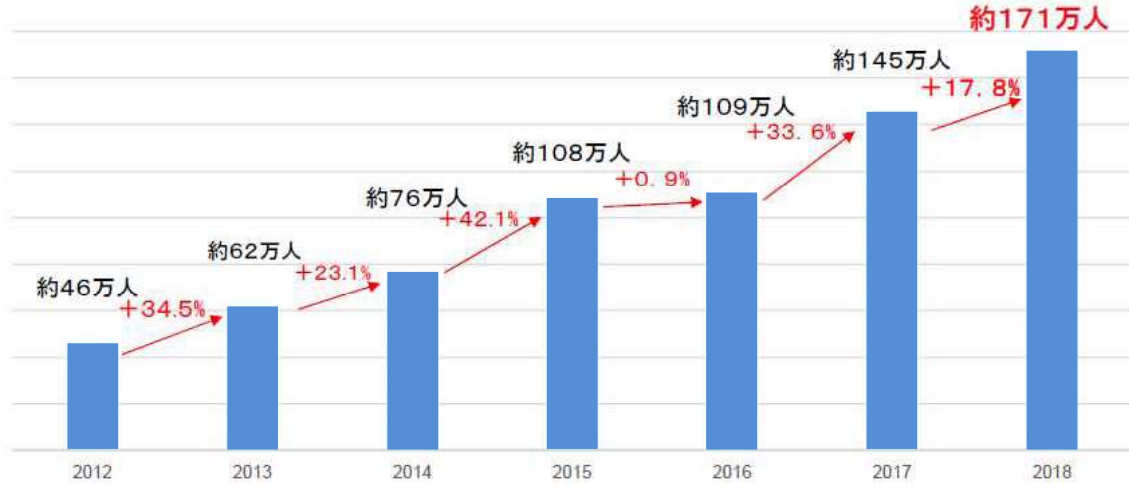
出典: 日本政府観光局(JNTO)

インバウンドの活況(地方空港の入国外国人)

- 地方空港の入国外国人数は2012年～15年の3年間で約2.4倍に拡大。
- 2016年は増加が一服し、入国外国人数は微増となるも、2017年以降は再び増加率が拡大。

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

地方空港の入国外国人数(推移)



出典: 訪日誘客支援空港の認定等に関する懇談会(平成30年度第1回フォローアップ)

LCCの動向

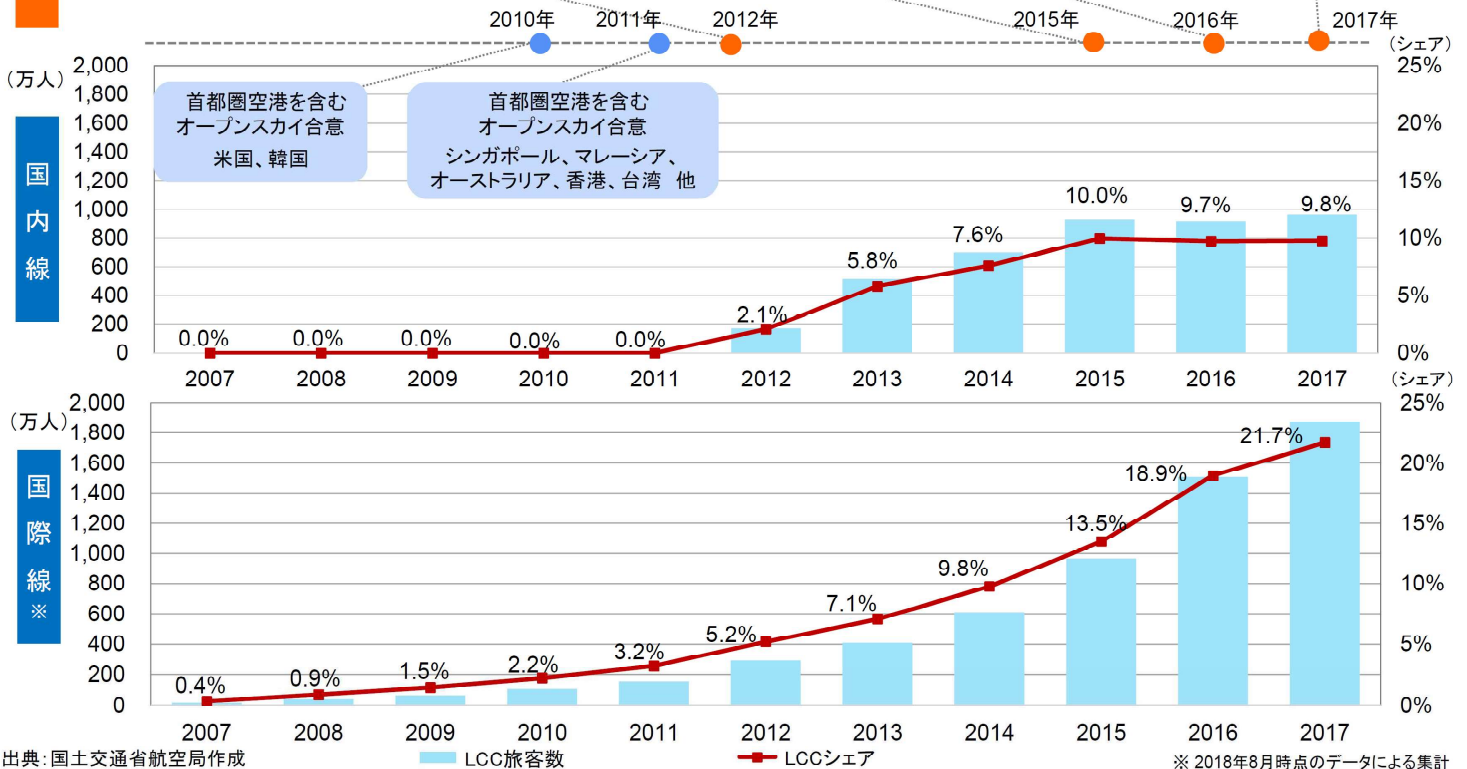
政策

4月 旅客在機中給油の実施
9月 実技試験のシミュレータ化
10月 関西空港LCC第2ターミナル(国内線)供用開始

4月 成田空港LCC第3ターミナル供用開始

1月 関西空港LCC第2ターミナル(国際線)供用開始
3月 中部空港エプロン拡張部供用開始

7月 全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」に認定



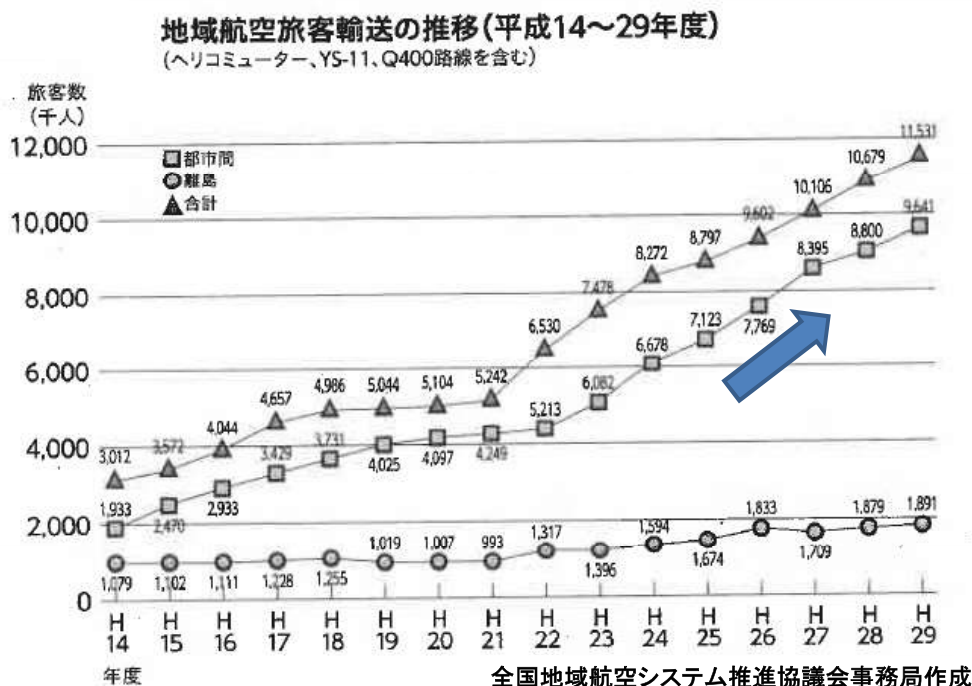
出典: 国土交通省航空局作成

※2018年8月時点のデータによる集計

出典: 我が国におけるLCCの参入促進(国土交通省航空局)

地方空港と地方空港を結ぶ利用の増加

■近年、地方空港と地方空港を結ぶ利用者が増加。
 静岡―出雲(H29) 静岡―丘珠(H28) 名古屋―出雲(H26) 等が新たに就航



(地域航空事業者: 11社)
 新中央航空
 オリエンタルエアブリッジ
 日本エアコミューター
 琉球エアコミューター
 ジェイエア
 ANAウイングス
 東邦航空
 北海道エアシステム
 天草エアライン
 アイベックスエアラインズ
 フジドリームエアラインズ

新たな地域航空会社設立の動き

【Jcas(ジェイキャス)】

2021年秋に富山-関西路線を計画中

- 運航コストが安いターボプロップ機(70~80人)を使用する
- 関西国際空港、中部国際空港と地方空港(特に北陸・山陰地域)を結ぶ近距離路線網を構築し、地方空港の活性化を図る
- JRに比肩する運賃を提供し、時間的に優位な交通手段を提供する
- 多頻度運航による利便性向上と採算性の確保を実現する
- 人・物・情報の新たな流れを創造し新たな雇用を創出する
- インバウンド旅客を地方に誘引し観光立国に寄与する

出典: Jcas公式ホームページ

【新潟県】

- 「新潟空港活性化検討会」にて地域航空会社設立の意見も挙がっている。

航空機の短距離離発着性能の向上

■STOL(Short Takeoff and Landing)、VTOL(Vertical Takeoff and Landing)技術進展

ATR STOL機

- ・ATR42-600Sのローンチを発表(R1.10)
- ・最短800mの滑走路で離着陸可能



出典: ATR機者会見資料

JAXA VTOL機

- ・航空新分野創造プログラムの一つ
- ・垂直離発着が可能

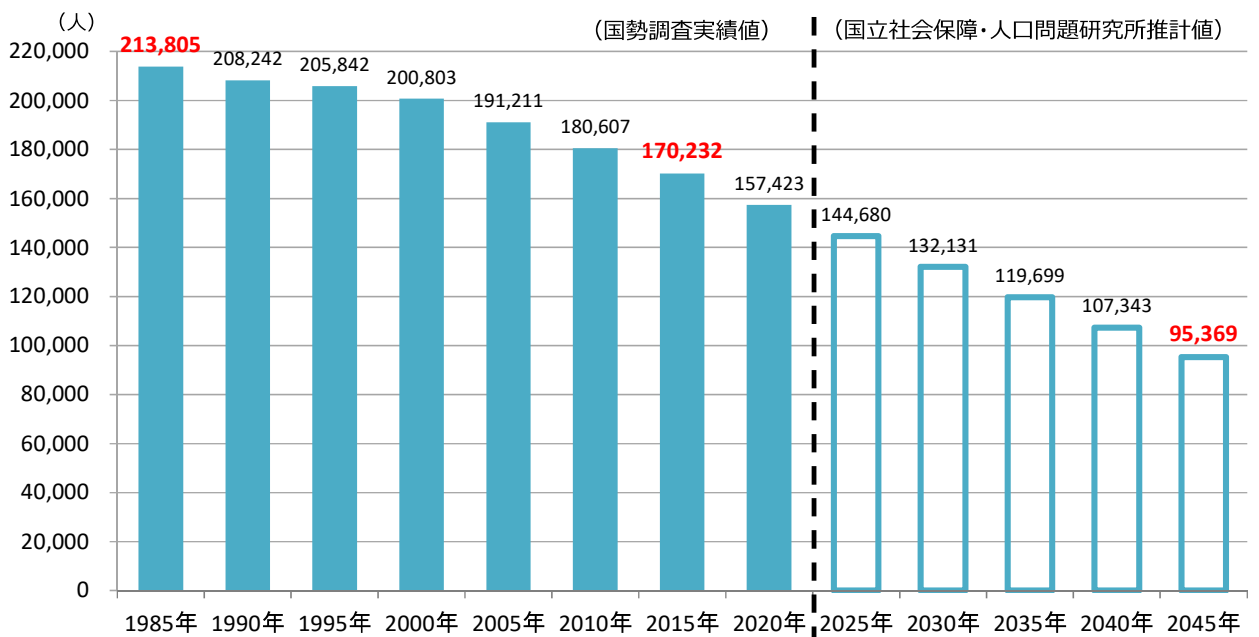


将来型4発ティルトウィング (QTW: Quad Tilt Wing) VTOL旅客機概念

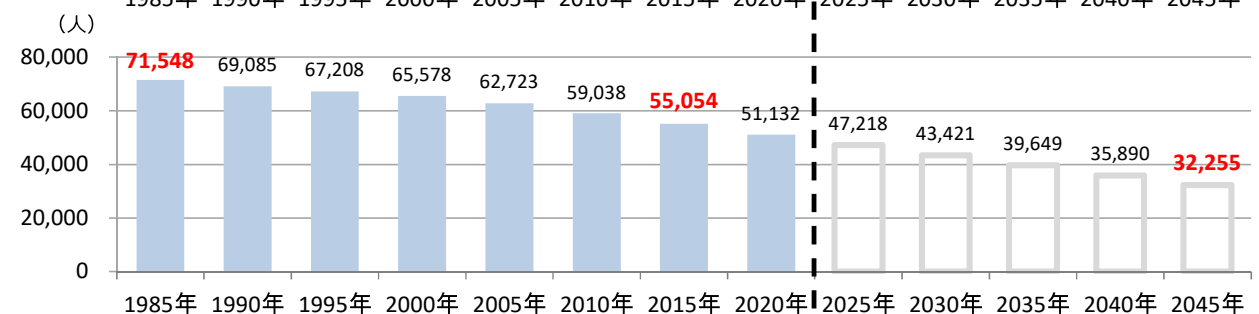
出典: JAXAウェブサイト

但馬地域と京丹後地域の人口の推移

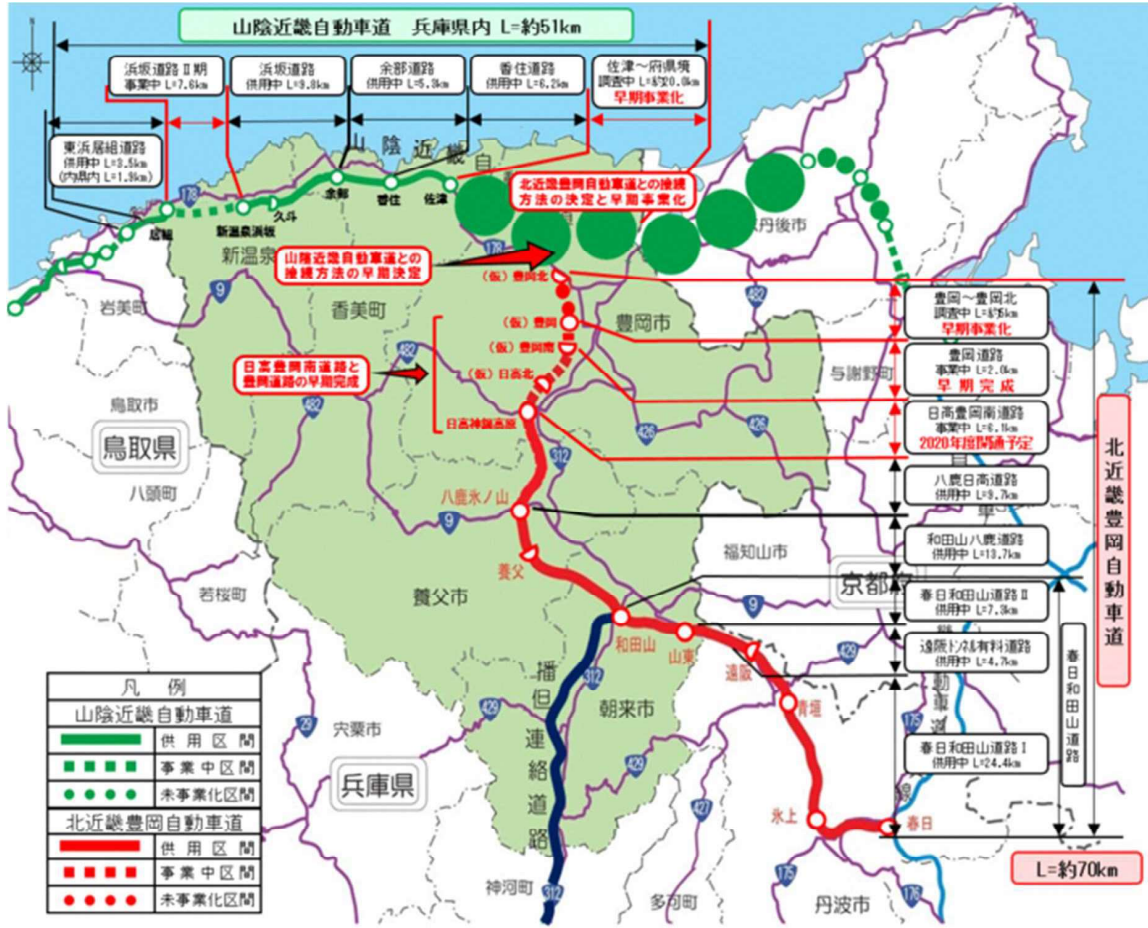
但馬地域



京丹後市



高速道路の整備推進



豊かな観光資源を活用した観光施策の展開



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加盟認定
・2014年から2018年まで再認定



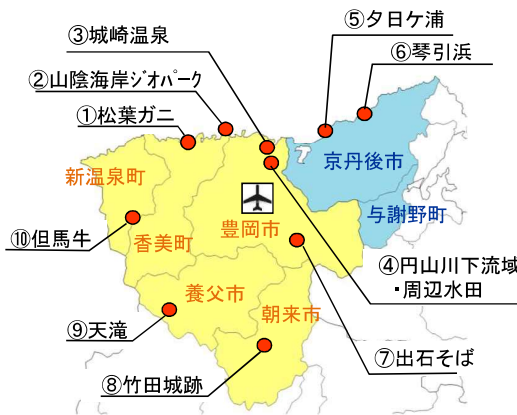
③城崎温泉

・2013年「シラネグレン」イデオロギン」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

・美しい夕日に有名な景勝地で、夏は水平線に沈む太陽が見られる
・温泉街としても知られ、夏は海水浴、冬はカニを楽しむ人々で賑わう



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

交流人口(ツーリズム人口)の推移

■ 観光入込客数

○但馬地域 ※約1,000万人で横ばい

【H17】996万人 ⇒【H25】1,062万人 ⇒【H29】1,009万人

(参考)城崎温泉の観光入込客数

【H17】98.3万人 ⇒【H25】79.7万人 ⇒【H29】86.4万人

○京丹後市

【H17】193万人 ⇒【H25】176万人 ⇒【H29】218万人



■ 外国人宿泊者数

○城崎温泉 ※急増している

【H17】0.08万人 ⇒【H25】1.1万人 ⇒【H29】4.5万人

- ・H25旅行ガイドブック「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン(仏語版)」に、城崎温泉が二つ星★★として掲載
- ・但馬空港の外国人利用はほとんど見られず年間100人未満程度 →航空機利用の伸び代は大きい



○京丹後市

【H17】0.1万人 ⇒【H25】0.13万人 ⇒【H29】0.4万人

先進的な地域の動き

■ 教育施設「国際観光芸術専門職大学」の開設(2021年4月予定)

演劇通じコミュニケーション力養成

世界に誇れる存在に 専門職大、学舎の起工式

豊岡市山町に2021年春に開学を予定している国際観光芸術専門職大学(仮称)の学舎建築予定地で30日、安全祈願祭と起工式が行われ、豊岡市、工事関係者ら約100人が集まった。式典に出席した学舎候補の劇作家並田オリザさんは「世界に誇れる、憧れを持ってもらえるような大学に育てたい。市民にも開かれた大学にしたい」と述べた。

豊岡市山町に2021年春に開学を予定している国際観光芸術専門職大学(仮称)の学舎建築予定地で30日、安全祈願祭と起工式が行われ、豊岡市、工事関係者ら約100人が集まった。式典に出席した学舎候補の劇作家並田オリザさんは「世界に誇れる、憧れを持ってもらえるような大学に育てたい。市民にも開かれた大学にしたい」と述べた。

この日の起工式で井戸敏三知事は、人口が減少する中で公立大学を建設することは難しく、「これからの時代に必要とされる人材の育成に貢献する」と述べた。

井戸敏三知事、豊岡市長、山町町長らが学舎の起工式に臨み、安全祈願祭と起工式が行われた。

2021年にオープン予定の国際観光芸術専門職大学のイメージパース。右が学舎、左が学生寮。

イメージパース

成として、この大学は大きな役割を果たしてくれるのではないかとあきまつた。

中良宗治市長は「日本や世界中から強い目的意識を持った若者がやってくる。豊岡をよりよい町にしていくうえで」と期待した。

羽田発着枠政策コンテスト

【コンテスト概要】

- ・配分枠数 5枠(現行3枠:山形、鳥取、岩見空港)
- ・配分期間 当初期間3年とし、その間の効果検証を行い2年間延長(現行)当初期間2年。その間の効果検証し、延長年数を決定。
- ・スケジュール
 - 募集期間 2019年12月中旬～2020年2月中旬
 - 選定結果公表 2020年3月末
 - 運航開始時期 2020年10月末～(2020年冬ダイヤ)
※2020年冬ダイヤまでの間は、既に配分されている山形、鳥取、岩見が使用

小型プロペラ機による羽田直行便は困難

(航空会社へのヒアリング結果)

■小型機を保有する航空会社

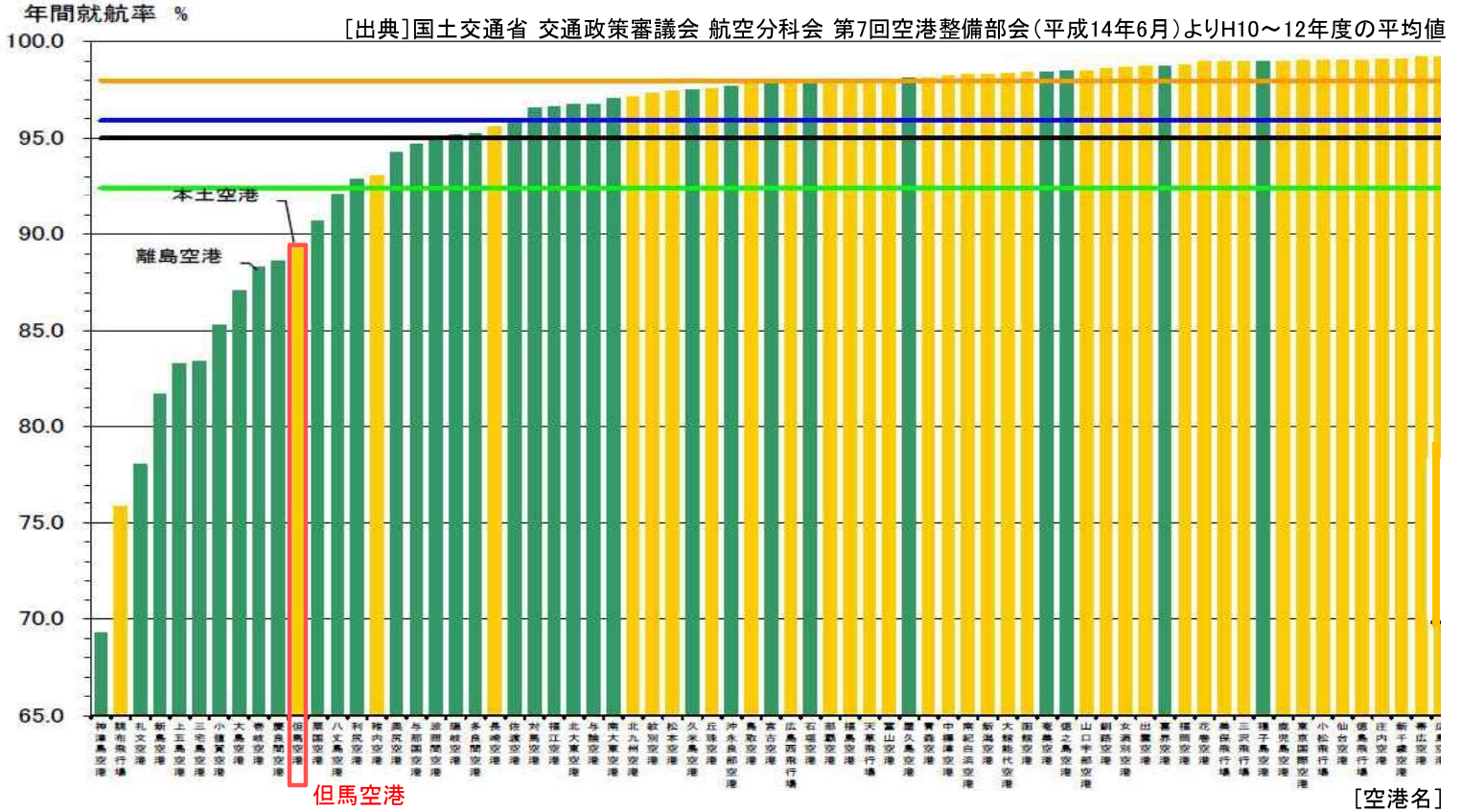
- ⇒現行路線を維持するための体制しかない
- 経営規模も小さく新たな路線展開は難しい
- 近年のパイロットや整備士等の人員不足により難色

■大手航空会社

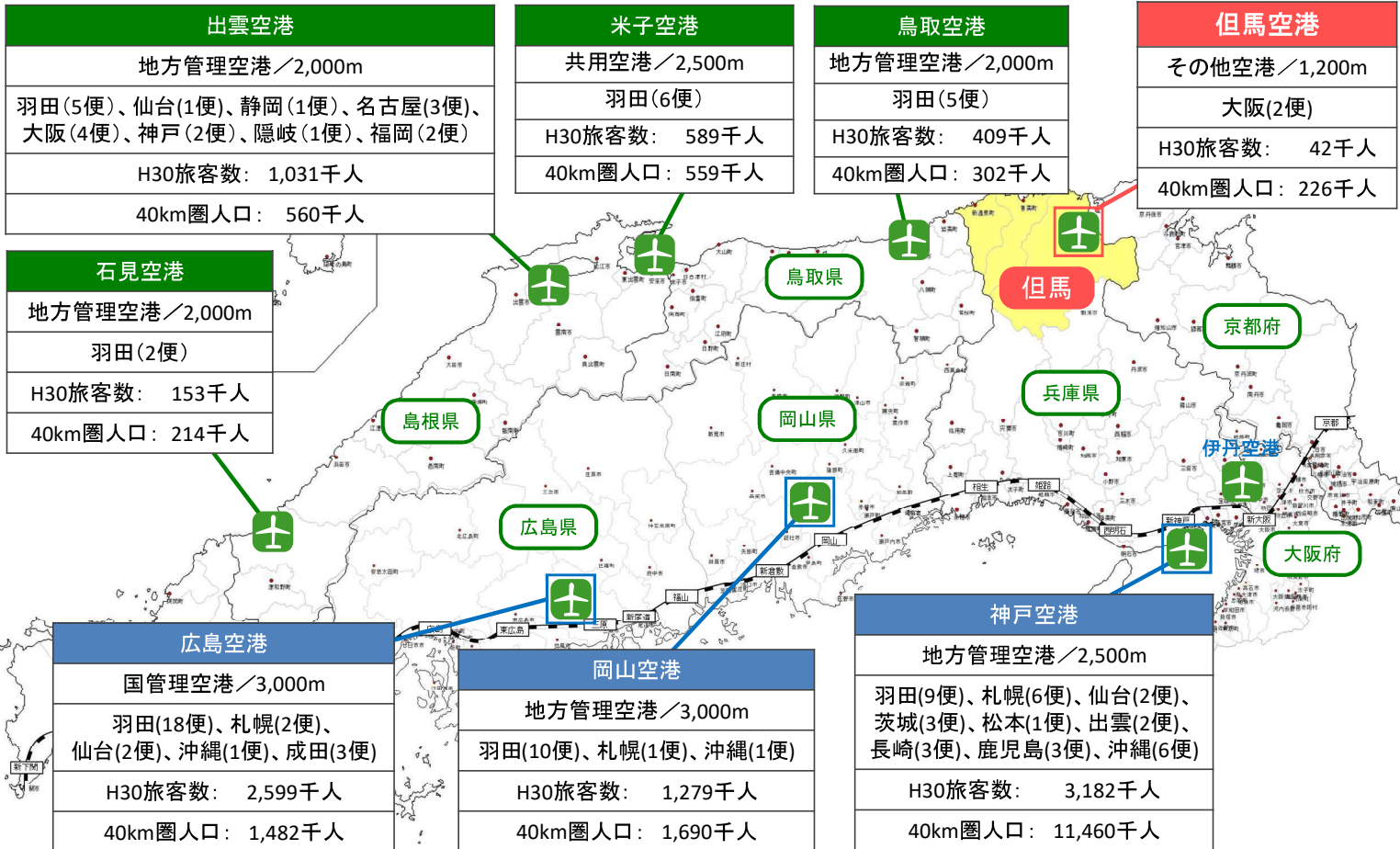
- ⇒新たな機種を導入し維持していく体制の整備が必要
- 利益率から小型機を運航する判断に至らない

就航率は本土空港ワースト2位 信頼性が低い

- 平成25～30年度の平均就航率は92%
- 全国の本土空港でみると、下から2番目の低い就航率

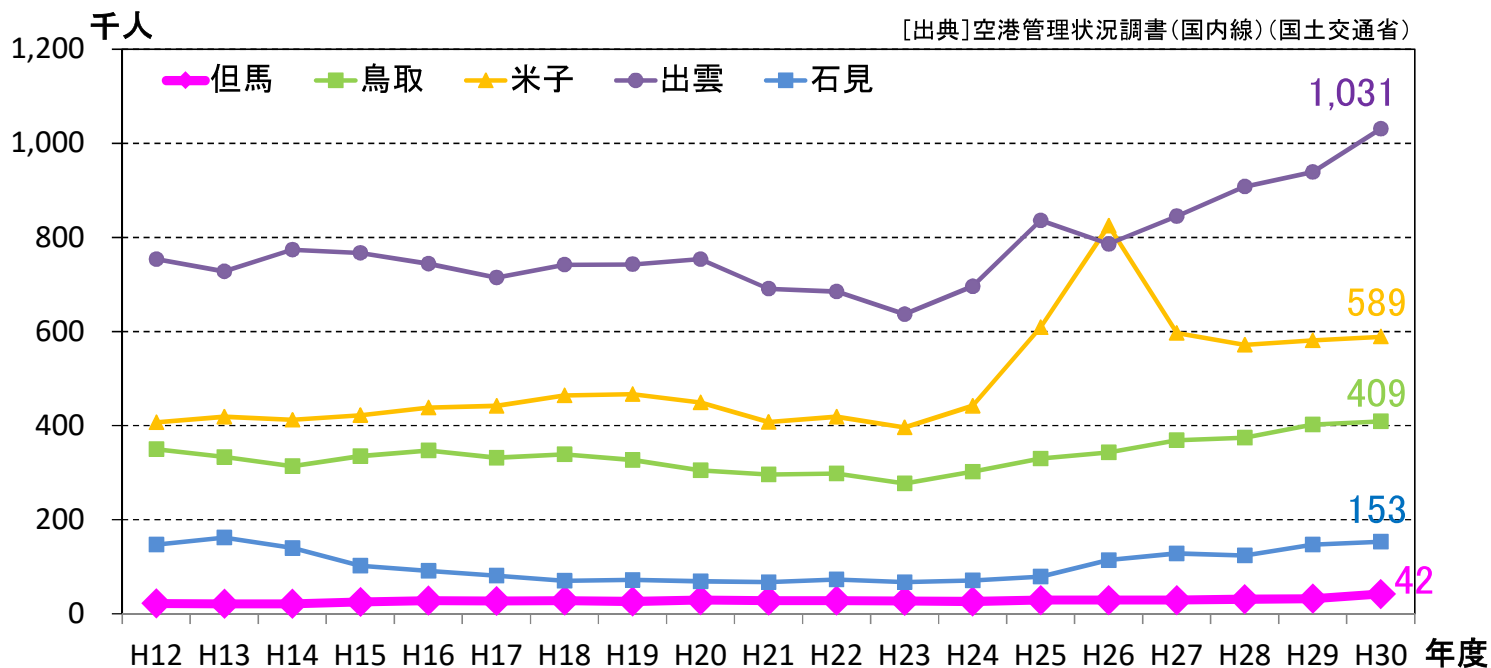


近隣空港の利用者数は但馬空港の10倍から100倍



近隣空港では増加基調が継続

[空港の利用状況の推移]



米子、出雲の増要因：① H25 出雲大社「平成の大遷宮」、② H27年7月 松江城の国宝指定

(その他) 米子：H25年10月から羽田便が5→6便に増便

H25年12月にスカイマークが新規就航(成田、神戸、茨城)、H27年8月に撤退

出雲：H27年3月にFDAが新規就航、現在、仙台、静岡、名古屋、神戸に就航

近隣空港の周辺観光地では観光客が増加

■ 但馬地域の観光入込客数は、“横ばい”

[観光入込客数の推移]

