

公共交通・航空ネットワークの 整備・推進について

土 木 部

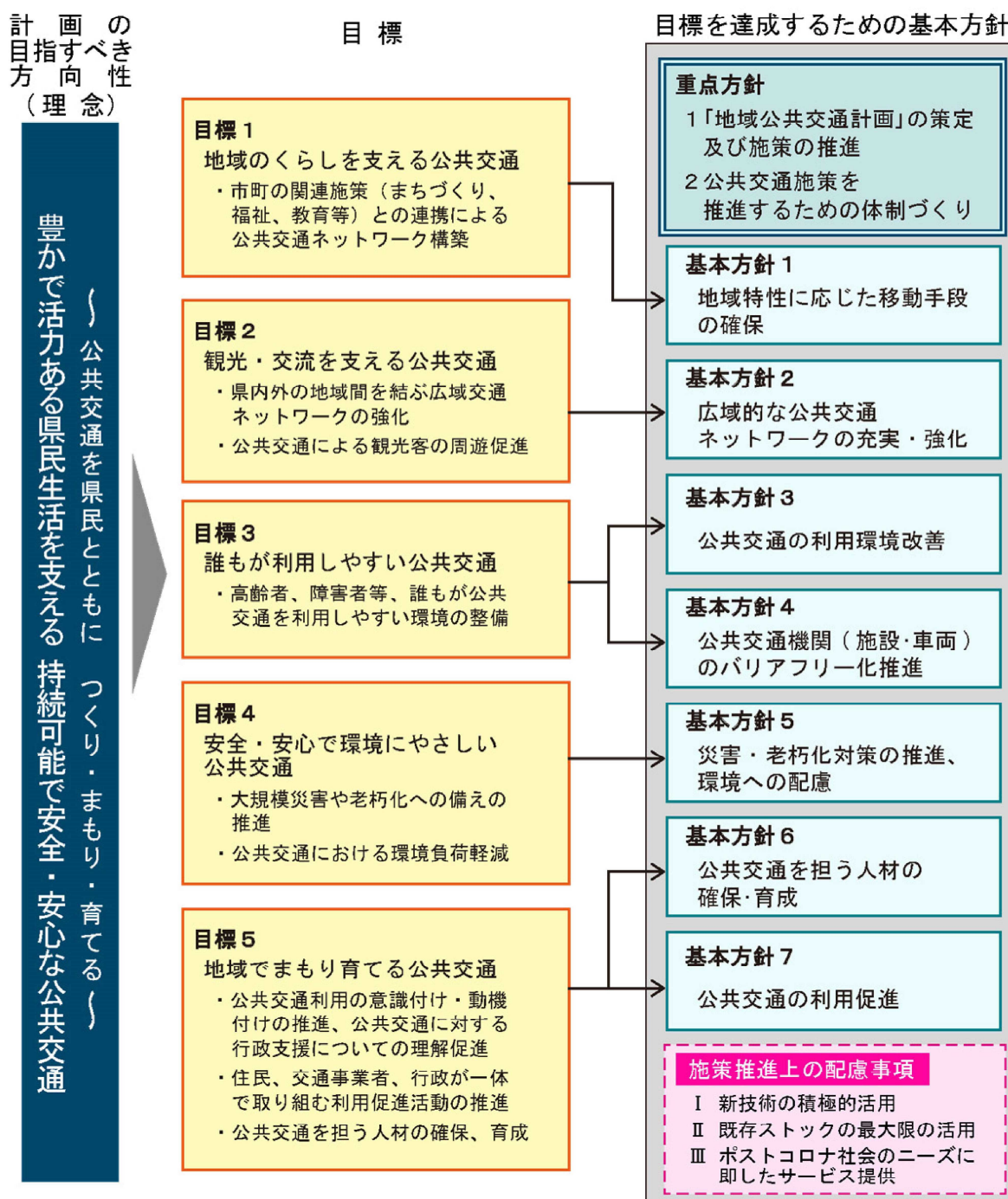
目 次

<u>I 公共交通の維持・活性化について</u>	
1 「ひょうご公共交通10カ年計画」の推進	3
2 鉄道の維持・活性化	4
(1) 鉄道事業者に対する支援	
(2) JRローカル線の維持・利用促進	
3 生活交通の維持・活性化	10
(1) 路線バス等の運行等に対する支援	
(2) 地域公共交通の再編促進	
(3) 地域公共交通事業者の人材確保支援	
<u>II 航空ネットワークの整備・推進について</u>	
1 関西3空港	14
(1) 3空港の強みと運用	
(2) 関西3空港の最大活用に向けた取組	
(3) 関西国際空港	
(4) 大阪国際空港（伊丹空港）	
(5) 神戸空港	
2 コウノトリ但馬空港	24
(1) 概要	
(2) 利用状況	
(3) 利用促進の取組	
(4) 空港施設の維持保全	

I 公共交通の維持・活性化について

1 「ひょうご公共交通10カ年計画」の推進

本県の公共交通施策を推進していく上での指針「ひょうご公共交通10カ年計画」(R3～R12年)に基づき、持続可能で安全・安心な公共交通ネットワークの構築を促進する。



【施策体系】

2 鉄道の維持・活性化

輸送サービスの維持・確保、安全性向上のための施設整備等を支援する。

(1) 鉄道事業者に対する支援

① 老朽化対策

各事業者が国庫補助制度を活用して行う鉄道施設の老朽化対策を支援。

[令和6年度の主な取組]

ア 神戸電鉄(株)

- ・事業内容:線路・電路・車両設備等の更新
- ・事業費:808百万円(うち県補助額:135百万円)
- ・負担割合:国 1/3、県 1/6、関係市^{*}1/6、事業者 1/3
※ 神戸市・三木市・小野市・三田市

イ 北条鉄道(株)

- ・事業内容:線路・電路・車両設備等の更新
- ・事業費:47百万円(うち県補助額:8百万円)
- ・負担割合:国 1/3、県 1/6、関係市^{*}1/6、事業者 1/3
※ 加西市・小野市



【枕木交換(イメージ)】

② 駅耐震対策

各事業者が国庫補助制度を活用して行う駅耐震対策を支援。

[令和6年度の主な取組]

ア 山陽電気鉄道(株)

- ・事業箇所:山陽垂水駅
- ・事業内容:柱の補強
- ・事業費:634百万円(うち県補助額:106百万円)
- ・負担割合:国 1/3、県 1/6、市 1/6、事業者 1/3

イ 阪神電気鉄道(株)

- ・事業箇所:阪神住吉駅
- ・事業内容:柱の補強
- ・事業費:108百万円(うち県補助額:18百万円)
- ・負担割合:国 1/3、県 1/6、市 1/6、事業者 1/3



【柱の補強(イメージ)】

③ 豪雨対策

各事業者が国庫補助制度を活用して行う豪雨対策を支援。

[令和6年度の主な取組]

ア 神戸電鉄(株)

- ・事業箇所:神戸市北区有馬町（有馬口駅～五社駅間）
神戸市北区山田町（花山駅～大池駅間）
- ・事業内容:法面の補強
- ・事業費:100百万円（うち県補助額:17百万円）
- ・負担割合:国 1/3、県 1/6、市 1/6、事業者 1/3

イ 能勢電鉄(株)

- ・事業箇所:川西市平野（平野駅～一の鳥居駅間）
- ・事業内容:法面の補強
- ・事業費:30百万円（うち県補助額:5百万円）
- ・負担割合:国 1/3、県 1/6、市 1/6、事業者 1/3



【法面の補強(イメージ)】

④ 利便性向上対策

公共交通利用時の利便性向上、インバウンド受入環境を整備するため、各事業者が国庫補助制度を活用して行う交通系 IC カード等のキャッシュレス決済システムの導入を支援。

[令和6年度の主な取組]

ア 北条鉄道(株)

- ・事業内容:システム構築
- ・事業費:57百万円（うち県補助額:9百万円）
- ・負担割合:国 1/3、県 1/6、市 1/6、事業者 1/3

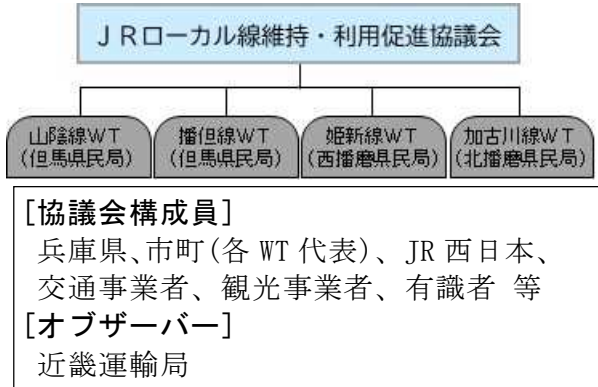


【キャッシュレス決済導入(イメージ)】

(2) JRローカル線の維持・利用促進

通勤・通学、通院、買物等の日常生活や観光・交流による地域活性化に欠くことのできないJRローカル線を維持・活性化するため、「JRローカル線維持・利用促進検討協議会」において取りまとめた利用促進策を推進する。

※令和5年度からは名称を「JRローカル線維持・利用促進協議会」に改定



【JRローカル線維持・利用促進協議会】



【県内のJRローカル線】

※赤色は輸送密度2,000人/日未満の4路線6線区

【令和5年度 各ワーキングチームの利用促進の取組(例)】

	日常利用の促進	観光利用の促進
山陰線WT	<ul style="list-style-type: none"> 山陰線利用助成 特急はまかぜ利用助成 特急はまかぜ利用者専用駐車場 等 	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクル利用助成 JR山陰本線スタンプラリー 等
播但線WT	<ul style="list-style-type: none"> 播但線利用助成 特急はまかぜ利用助成 遠距離通勤・通学利用助成 等 	<ul style="list-style-type: none"> 播但線団体利用助成 レンタサイクル利用助成 等
姫新線WT	<ul style="list-style-type: none"> 姫新線利用助成 大学生等通学定期券購入助成 駅周辺駐車場等使用料助成 等 	<ul style="list-style-type: none"> 沿線高校生による車内路線図製作 イベント列車の運行 等
加古川線WT	<ul style="list-style-type: none"> 通学定期券購入助成 通学自転車を乗せるサイクルトレイン実証実験 等 	<ul style="list-style-type: none"> 夏祭り開催時の車両増結・運賃助成 ぐるっと満喫北播磨ARスタンプラリー 等

【参考:姫新線】龍野北高校の生徒が製作した車内路線図



Topics 1

加古川線(西脇市駅～谷川駅間)の取り組み (例)

○乗って残そう乗車デー

時 期：令和5年10月15日(日)
区 間：西脇市駅～谷川駅
利 用 者：752人
輸送密度：615人/日



【当日の車内の様子】

○リレーマルシェ

[久下村夜市]

時 期：令和5年8月22日(火)
場 所：久下村駅
来 場 者：約600人 (うち加古川線利用：約270人)

[谷川夜市]

時 期：令和5年12月22日(金)
場 所：谷川駅
来 場 者：約470人 (うち加古川線利用：約120人)

[黒田庄マルシェ]

時 期：令和6年2月25日(日)
場 所：黒田庄駅
来 場 者：約1,200人 (うち加古川線利用：約240人)



【久下村夜市の様子】

○加古川線やめられま線プロジェクト

時 期：令和5年12月21日(木) 開始
内 容：利用者や沿線で働く人々の想いや魅力を
特設サイト、ポスターで広く周知。



【特設WEBサイト】



【ポスター4種】

Topics 2

地域公共交通活性化再生法の改正※

※R5. 4. 21 可決、R5. 10. 1 施行

概要

- 地方公共団体又は鉄道事業者は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な線区（特定区間）について、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- 国土交通大臣は、関係地方公共団体に意見を聴取し必要と認める場合、再構築協議会を組織。

【ローカル鉄道の再構築のフロー】

(新設)



【改正法の概要】

Topics 3

芸備線（岡山・広島）の動向

芸備線再構築協議会の設置に係る経緯



令和5年

- 10月 3日** JR西日本が、地域交通法に基づき、備中神代駅～備後庄原駅間における再構築協議会の設置を要請
- 10月13日** 要請区間をその区域に含む自治体である岡山県・広島県・新見市・庄原市に対し、再構築協議会の設置に関する意見聴取を実施
- 11月27日** 一度の期限延長を経て、意見聴取を実施した2県2市が、それぞれ意見を提出（国が再構築協議会を設置する場合には参加するとの2県2市の意見）
- 11月30日** 広島県からの「庄原市以外の全沿線市とも芸備線の広域的な取組について議論したい」との意見を受け、三次市・安芸高田市・広島市に対し、再構築協議会への参加意向に関する意見聴取を実施
- 12月11日** 安芸高田市が意見を提出
- 12月15日** 三次市・広島市が意見を提出

令和6年

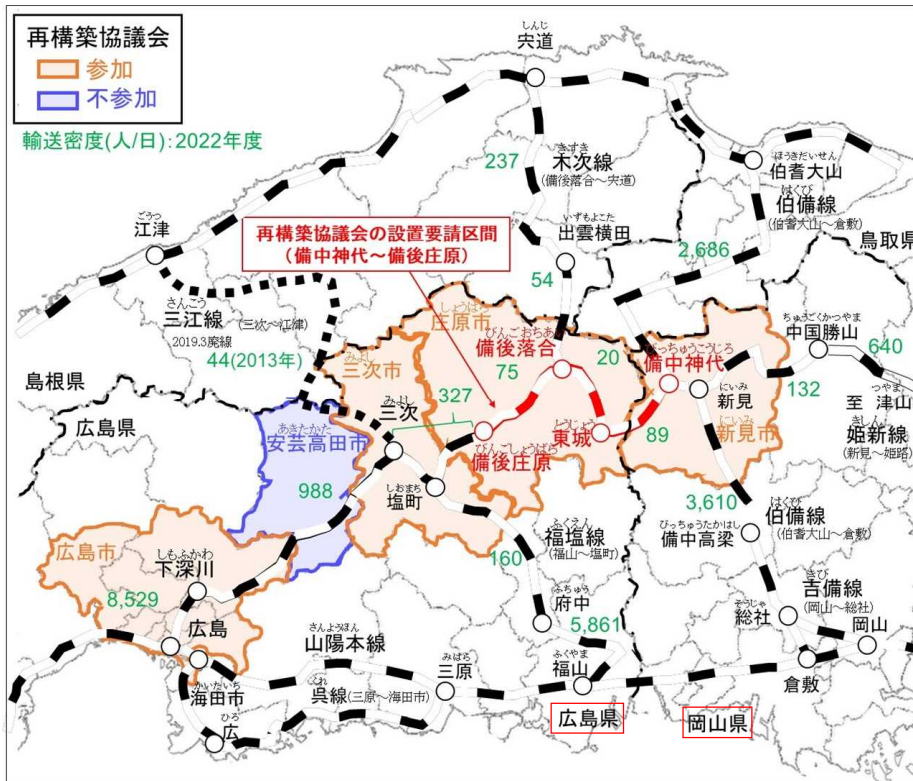
- 1月12日** 中国運輸局は、要請区間を特定区間とする芸備線再構築協議会の設置を決定
- 2月 2日** 第1回芸備線再構築協議会を3月26日に開催することを発表
- 3月26日** 第1回芸備線再構築協議会開催

○第1回 芸備線再構築協議会

【日程】 令和6年3月26日（火）

【内容】 芸備線再構築協議会規約、芸備線再構築協議会の設置、芸備線の現状、構成員からの意見等

【構成員】 国土交通省：中国運輸局長（議長）、中国地方整備局長
 沿線自治体：岡山県副知事、広島県副知事、新見市副市長、庄原市副市長、三次市副市長、広島市副市長
 鉄道事業者：JR西日本岡山支社長・広島支社長
 交通事業者：岡山県バス協会専務理事、広島県バス協会専務理事
 公安委員会：岡山県警察本部交通部長、広島県警察本部交通部長
 学識経験者：呉工業高等専門学校 神田佑亮教授



【位置図】

3 生活交通の維持・活性化

(1) 路線バス等の運行等に対する支援

通勤・通学、通院、買物等の日常生活に不可欠な路線バス、コミュニティバス、デマンド型乗合交通の維持・活性化を図るため、運行等の経費を支援する。

① 路線バスに対する支援

広域的な幹線を維持・確保するため、事業者が運行する路線バスの運行経費に対して支援。

[令和6年度の取組]

ア 国庫協調支援

- ・ 支援対象者: 市町
- ・ 支援対象路線: 広域的な幹線 43 系統
- ・ 支援要件: 系統当たりの輸送量 15 人以上/日
- ・ 県補助額: 42 百万円
- ・ 負担割合[※]: 県 : 市町 = 2 : 1 (旧市町間の系統は県 : 市町 = 1 : 2)

イ 県単独支援

- ・ 支援対象者: 市町
- ・ 支援対象路線: 広域的な幹線 76 系統
- ・ 支援要件: 国庫協調支援の要件に満たない輸送量 2~14 人/日
- ・ 県補助額: 64 百万円
- ・ 負担割合[※]: 県 : 市町 = 2 : 1 (旧市町間の系統は県 : 市町 = 1 : 2)

② コミュニティバスに対する支援

[令和6年度の取組]

ア 運行支援

公共交通空白地の解消を目指し、市町等が運行するコミュニティバス等の運行経費に対して支援。

- ・ 支援対象者: 市町
- ・ 支援対象路線: 30 市町 416 路線
- ・ 県補助額: 87 百万円
- ・ 負担割合[※]: 県 : 市町 = 1 : 2 (中山間地域等は県 : 市町 = 1 : 1)

イ 立ち上げ支援

事業者への運行委託に比べ初期経費の負担が大きいことを考慮し、住民等が運行する自家用有償旅客運送に対しては、立ち上げに要する経費を支援。

- ・ 支援対象者: 市町
- ・ 支援対象費: 自動車保険加入料、大臣認定講習受講料、車両購入費等の立ち上げ経費
- ・ 県補助額: 3 百万円
- ・ 負担割合[※]: 県 : 市町 = 1 : 2 (中山間地域等は県 : 市町 = 1 : 1)

※特別交付税措置(80%)を除く市町実質負担額に対する割合

ウ デマンド型乗合交通の導入に対する支援

公共交通の利便性向上や公共交通空白地の解消を目指し、ICT を活用したデマンド型交通の実証実験に要する経費を支援。

- ・ 支援対象者: 市町
- ・ 支援対象費: 運行予約システム料、車両借上料等
- ・ 県補助額: 4百万円
- ・ 負担割合[※]: 県:市町=1:2 (中山間地域等は県:市町=1:1)

※特別交付税措置(80%)を除く市町実質負担額に対する割合

Topics 4

自家用有償旅客運送制度の拡充

(1) 概要

項目	改正内容
導入可能範囲の考え方 (交通空白地の明確化)	○半径1km以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域。 ○当該地域における公共交通事業者の営業時間外。
運賃	○対価の目安をタクシー運賃の約8割に引き上げ。 (現行) 約5割 → (改正) 約8割

(2) 改正日

令和5年12月28日

(2) 地域公共交通の再編促進

地域の実情に合わせた地域公共交通の再編を図るため、市町による「地域公共交通計画」の策定を促進する。

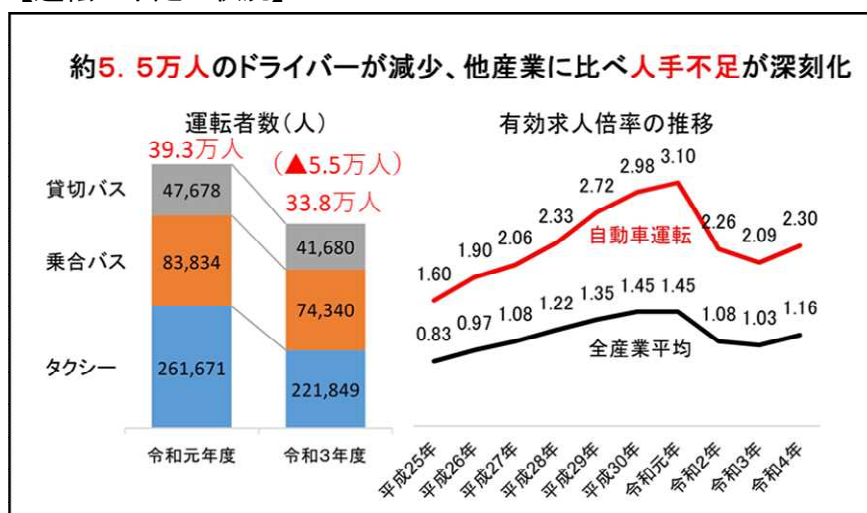
また、バス・タクシー運転士不足による公共交通への影響や、国のライドシェア等の動向を踏まえつつ、地域の実情に即した持続可能で安全・安心な地域公共交通のあり方を検討する。

(3) 地域公共交通事業者の人材確保支援

公共交通ネットワークを維持するため、人材確保に取り組む路線バス・タクシー事業者の第2種免許取得費用及び受験資格特例教習受講費用の一部を支援する。

- 対象者：県内の路線バス・タクシー事業者
- 対象経費：第2種免許取得費用、受験資格特例教習受講費用
- 負担割合：国：県：事業者＝2：1：1
- 補助上限：バス：150千円/人、タクシー：100千円/人

【運転士不足の状況】



出典：令和5年5月「自動車DX・GX及びび担い手確保の現況・取組について」
国土交通省自動車局

Topics 5

バス運転士の魅力発信・広報の展開

(1) 啓発ポスターの作成

県バス協会と連携し、啓発ポスターを作成。市町やハローワーク等の関係機関やバス事業者に配布し、バス運転士のやりがいや魅力を発信。

(2) バス運転体験会の動画配信

「地域交通を支える～バス運転士確保に向けた取組～」をテーマに、バス事業者が実施するバス運転体験会などの取組を県広報番組「ひょうご発信！」で紹介。

(令和5年2月4日放送、以降YouTubeで配信)



Topics 6

自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が一部地域で開始

地域交通の担い手不足に対応するため、国は、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う有償運送を可能とする制度を創設した。

（1）概要

- ・運行管理：タクシー会社
- ・運行範囲：タクシーが不足する地域・時期・時間帯に限定
- ・運賃：タクシーと同じ

対象区域	事業開始
4 区域 ・特別区・武三交通圏(東京都) ・京浜交通圏(神奈川県) ・名古屋交通圏 ・京都市域交通圏	令和6年4月～
8 区域 ・札幌交通圏 ・仙台市 ・県南中央交通圏 (埼玉) ・千葉交通圏 ・大阪市域交通圏 ・神戸市域交通圏※ ・広島交通圏 ・福岡交通圏	令和6年5月～

「日本版」ライドシェアのイメージ



タクシー不足の地域、時期、時間帯

[出典：R5. 12. 21 静岡新聞]

※神戸市、尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、宝塚市、川西市、明石市、川辺郡（猪名川町）池田市・豊中市のうち大阪国際空港の区域

Ⅱ 航空ネットワークの整備・推進について

1 関西3空港

2025年大阪・関西万博を見据え、今後拡大する関西の航空需要を的確に捉えるため、関西3空港の最大活用を推進する。

(1) 3空港の強みと運用

空港名	運営権者	強み	運用
関西国際空港	関西エアポート(株)(H28.4~)	首都圏空港と並ぶ2大国際ハブ空港	運用時間：制限無(24時間) 発着回数：制限無 国際チャーター便：制限無
伊丹空港		市街地に位置する高利便の都市型空港	運用時間：7時~21時 発着回数：370回/日 国際チャーター便：オウユース※のみ
神戸空港	関西エアポート神戸(株)(H30.4~)	アクセスに優れた理論上24時間運用可能な海上空港	運用時間：7時~23時 発着回数：80回/日 国際チャーター便：オウユース※のみ

※ オウユース：企業や個人が自己使用のために料金を全額負担し、貸切で運航する臨時便

(2) 関西3空港の最大活用に向けた取組

① 関西3空港懇談会の開催と発着容量拡張に向けた動き

ア 関西3空港懇談会（以下、「懇談会」という。）

・懇談会の設置趣旨

国による関西3空港の位置付けのもと、関西全体の立場から、3空港が都市基盤施設として相互に最も効果的に機能していくようなあり方を考える。

・構成団体

構成団体	自治体	京都府、大阪府、兵庫県、和歌山県、大阪市、堺市、神戸市
	経済界	大阪商工会議所、神戸商工会議所
	空港会社	新関西国際空港(株)、関西エアポート(株)
	事務局	関西経済連合会
オブザーバー		国土交通省

・直近の懇談会等の開催経緯

開催日	主な確認事項
第9回3空港懇談会 (R元.5.11)	短期(2021年)・中期(2025年)の取組で合意(神戸空港の規制緩和等)
第12回3空港懇談会 (R4.9.18)	2030年前後を目途に3空港全体で年間50万回(※)の容量確保を目指し、国に対して関西空港および神戸空港の飛行経路見直しを要請
第13回3空港懇談会 (R5.6.25)	飛行経路見直し検討結果を確認、環境検証委員会を設置し、妥当性を検証していくこととした。
3空港懇談会幹事会 (R6.2.5 / 3.27)	(2/5)検証委員会のとりまとめに基づき国に対して生活環境への負担を軽減できるよう要請 (3/27)要請に対する国からの回答

※発着容量の想定 現行 40万回 →見直し後 50万回)

・関西空港	23万回	→	30万回
・伊丹空港	14万回	→	14万回
・神戸空港	3万回	→	6万回

イ 環境検証委員会

・開催経緯と主な議題

懇談会からの要請以降、国において専門家を交えた委員会において飛行経路見直し案が検討され、令和5年6月13日に中間とりまとめ案を議論、第13回3空港懇談会にて検討結果が示された。（見直し案の抜粋は次ページ）

新飛行経路案に関して、客観的・科学的な見地から経路妥当性の検証を実施するため、大阪府・兵庫県・和歌山県が設置。第3回委員会で中間とりまとめがされた。

	日時	主な議題
第1回	R5. 8. 3	経路見直し検討結果、騒音の現状、検証作業の進め方
第2回	R5. 11. 6	各地域の状況、騒音予測結果、環境監視の現状
第3回	R6. 1. 29	中間とりまとめ、住民説明結果等

・中間とりまとめにおける国への要請事項（3空港懇談会幹事会資料より）

1 地域における取組みについて

3府県及び関西エアポート社、空港設置管理者、関西3空港懇談会など地域の関係者において適切な役割分担の下、「地元への真摯な対応」、「環境監視体制等の強化」、「空港と共生し、ともに発展する地域づくり」に取り組む。

2 国に対する要請について

国に対し、安全性の確保を大前提とした上で、空港と地域経済の発展に配慮しつつ、住民の生活環境への負担をできる限り軽減できるよう、次のとおり要請する。

(1)海上空港における基本理念の遵守

- ・「公害のない空港」として建設された関西空港、神戸空港の基本理念を引き続き遵守すること

(2)新飛行経路の運用時間の制限

- ・新しい飛行経路の運用は6時～23時の間とし、早朝の飛行経路の切り替えについては、引き続き、6時台の後半に切り替えるよう努力すること
- ・上記時間帯を除く深夜・早朝時間帯は、関西空港への出入りを明石海峡及び紀淡海峡に限定させる経路を用いること。なお、今後の運用にあたっては、安全性を確保する範囲において、深夜等における住民の生活環境へ配慮すること

(3)高度を引き上げる運用努力

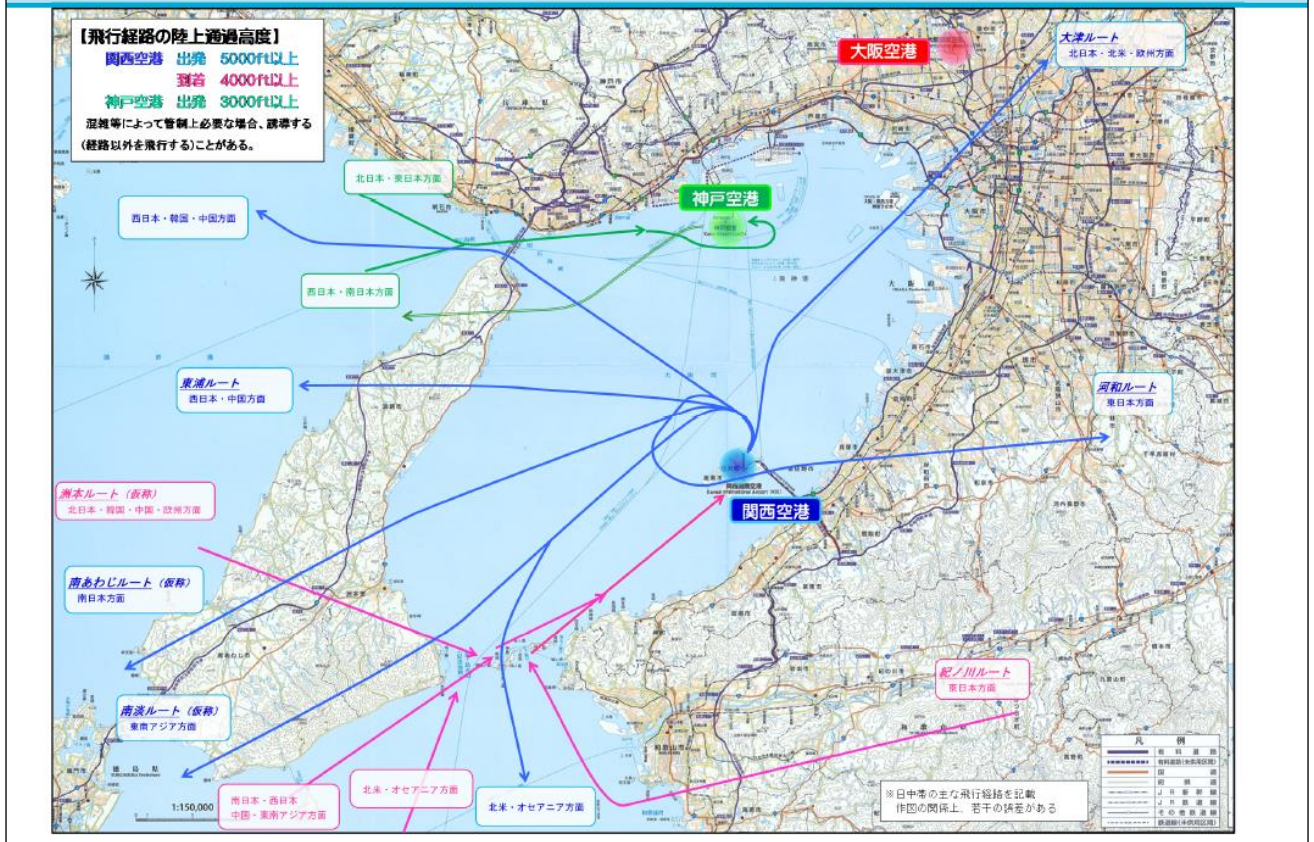
- ・出発便、到着便ともに、安全性を確保する範囲において、住民の生活環境に配慮し、陸域上空の飛行高度が上がるよう運用を行うこと
- ・特に、関西空港到着便と交差する神戸出発便の一部において、3千フィートの陸域飛行が予想されることから、その頻度を可能な限り抑制するよう、高度を指定する地点を海上に設定するなど、運用上の工夫を行うこと

(4)環境監視体制等への参画と協力

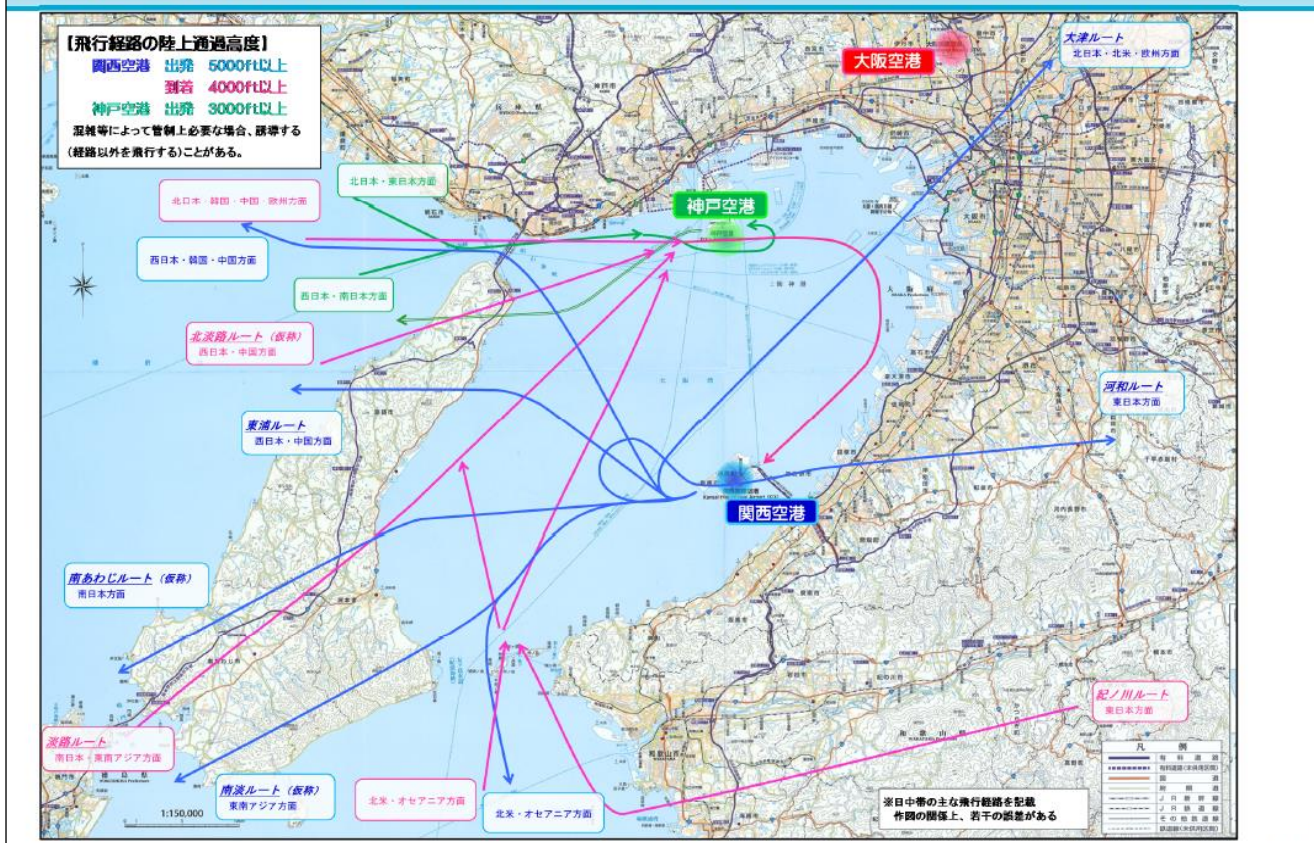
- ・今後、地域側で検討、整備される環境監視体制等に対し、参画、協力すること

【飛行経路見直し（案）】

関西空域の飛行経路見直し(案)【北風時】



関西空域の飛行経路見直し(案)【南風時】



② 就航路線の利用拡大

各空港の利用促進協議会に参画し、就航路線の周年イベントや就航都市でのプロモーション等を通じた利用拡大を図る。また、就航先自治体が本県で観光PRを行うような働きかけを行うなど、就航先との相互送客の取組を進める。

③ 地元気運の醸成

関西3空港の最大活用について考えるセミナーの開催を通じ、3空港の魅力や可能性を広く発信することで最大活用に向けた地元気運の醸成を図る。

Topics 7

関西3空港の最大活用について考えるセミナー

令和5年11月に開催したセミナーでは、最近の航空業界を取り巻くトピックスをテーマとして、有識者や航空会社による講演を行った。

- ・「ポストコロナにおける旅客需要の回復と課題」
(株)日本空港コンサルタンツ 国内業務本部
計画部副部長 錦織 剛 氏
 - リモートワーク等の普及により、減った利用者は完全には戻らないことも考えられ、利用促進等で新たな需要を作っていくことが求められる。空港・航空会社・自治体の関係強化が重要。
- ・「JALグループによる地域活性化」
(株)ジェイエア 代表取締役社長 本田 俊介 氏
 - 「移動」を通じて人・物の移動、社会的な繋がりをつくることで、社会的・経済的価値を創出し、従来の旅行概念にとらわれず、空港を玄関に地域が一体化し、体制を運営していくことが重要。
- ・「空飛ぶクルマ実装に向けた SkyDrive の挑戦」
(株)SkyDrive エアモビリティ事業部 事業開発グループ
事業開発チームリーダー 金子 岳史 氏
 - 交通インフラを作っていくという視点で、夢物語先行ではなく、公的な位置づけも見せながら、ある程度時間をかけて課題を認識、解決することで空飛ぶクルマのネットワークを広げていきたい。



(3) 関西国際空港

① 概要

関西国際空港は、国際線 68 都市、国内線 13 都市(2024 年夏ダイヤ)とのネットワークを持つ、24 時間運用の海上空港である。

令和 5 年(暦年)の旅客数は、令和 4 年 10 月以降の水際対策の大幅緩和や全国旅行支援等により昨年度に引き続き国際線・国内線とも顕著な増加傾向を示した。国内線については、概ねコロナ禍前の水準に戻る一方、国際線については、コロナ禍比約 66%にとどまった。

- ・ 空港の種別 : 拠点空港 (会社管理空港)
- ・ 設置管理者 : 新関西国際空港株式会社
- ・ 運営権者 : 関西エアポート株式会社
(2016(H28).4.1~2060(R42).3.31)
- ・ 設置場所 : 泉佐野市、泉南市、泉南郡田尻町
- ・ 滑走路長 : 3,500m 1本、4,000m 1本
- ・ 面積 : 1,068ha
- ・ 開港 : 平成 6 年 9 月
- ・ 事業費 : 2 兆 4,522 億円



【関西国際空港】

② 利用状況

- ・ 路線(2024 夏ダイヤ) : 国際線 : 23 ヶ国(地域)68 都市 1,392 便/週
国内線 : 13 都市、67 便/日

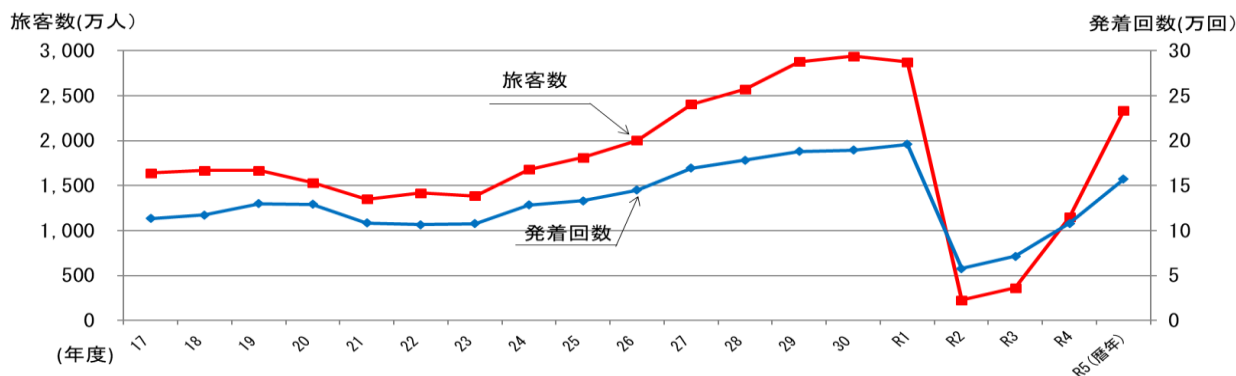
※LCC 占有率 : 国際線便数の 44.0%(21 社)、国内線便数の 55%(2 社)

- ・ 旅客数(R5 年) : 2,335 万人

国際	1,642 万人	R 元年比 65.9%
国内	693 万人	R 元年比 99.3%
- ・ 発着回数(R5 年) : 15.7 万回/年

国際	10.7 万回	R 元年比 67.7%
国内	5.0 万回	R 元年比 102.0%

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度	R元年度	R4年度	【参考:暦年(1~12月)】					
				R4/R元	R元	R4年	R5年	R5	
								R5/R元	R5/R4
旅客数 (万人)	国際線	2,206	514	23.3%	2,493	235	1,642	65.9%	698.7%
	国内線	671	635	94.6%	698.0	559	693	99.3%	124.0%
	計	2,877	1,149	39.9%	3191.0	794	2,335	73.2%	294.1%
発着回数 (万回)	国際線	14.7	5.7	38.8%	15.8	4.5	10.7	67.7%	237.8%
	国内線	4.9	5.1	104.1%	4.9	4.8	5.0	102.0%	104.2%
	計	19.6	10.8	55.1%	20.7	9.3	15.7	75.8%	168.8%

③ 利用促進の取組

地元自治体や経済界等で構成する関西国際空港全体構想促進協議会において、コロナ後の旅客需要の早期回復や立地効果波及のための取組などを実施している。

ア 国際線旅客需要の早期回復

関空国際線の旅客需要回復のため、乗継便の販売促進などを目的に航空会社と連携した取組を行う。

イ 関空の立地効果波及推進事業

近隣地域と空港の共存共栄に向け、関空立地の経済効果が享受できていない地域を中心に、その効果を波及させていくための取組を実施。

Topics 8

関西国際空港 第1旅客ターミナルリノベーション

関西エアポート㈱は、関西国際空港の中核施設である第1旅客ターミナル(T1)において、開港以来、初となる大規模改修を実施している。国際航空旅客の増加に対応するため、国際線キャパシティの拡大、国際線出発エリアの充実を図り、より早く、より快適にストレスなく手続きできるターミナルを目指している。

【工事完了】

- 新国内線エリア増築・改修
- 新国際線到着同線の増築
- 税関エリアレイアウト変更 (CIQ)
- 国際線出発フロア商業エリア(中央)



【保安検査後の商業エリア】



【ラウンジ KANSAI】



【WHILL 自動運転サービス】



暦年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	
主な施設の運用開始				新国内線エリア	2F国際線出発フロア 商業エリア(中央)	2F国際線出発フロア 商業エリア(中央)	3F国際線ラウンジ (空港機能完成)	新保安検査場	2F国際線 出発フロア 商業エリア拡張
新国内線エリア増築・改修 本館3F国際線到着動線の増築 税関エリアレイアウト変更 (CIQ)	設計・調整		Phase 1						
2F国際線出発フロア(商業エリア)新設 2F一般エリア商業の新設 3F中央出国審査場の新設 (CIQ)				Phase 2					
4F保安検査場エリアの増築 3F国際線ラウンジエリアの新設 3F入国審査場の新設 (CIQ)					Phase 3				
2F国際線出発フロア(商業エリア拡張)新設							大阪 関西 万博	Phase 4	

【リノベーションスケジュール】

(4) 大阪国際空港(伊丹空港)

① 概要

伊丹空港は、国内27都市とのネットワークを有し、都市に近接する利便性の高い国内基幹空港として、安定した旅客数を確保してきた。

令和5年(暦年)の旅客数は、昨年に引き続き増加傾向を示し、1,475万人となり、コロナ禍前の水準まで回復しつつある。

- ・ 空港の種別 : 拠点空港(会社管理空港)
- ・ 設置管理者 : 新関西国際空港株式会社
- ・ 運営権者 : 関西エアポート株式会社
(2016(H28).4.1~2060(R42).3.31)
- ・ 設置場所 : 伊丹市、豊中市、池田市
- ・ 滑走路 : 2本(3,000m、1,828m)
- ・ 面積 : 312ha

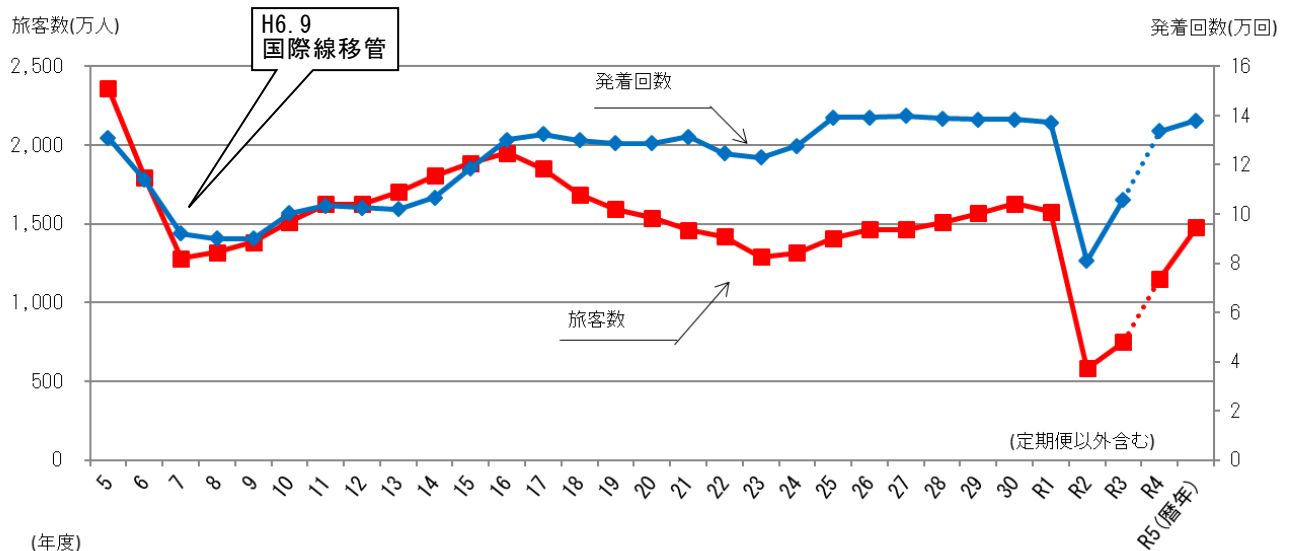


【伊丹空港】

② 利用状況

- ・ 路線等(R6.4月): 27都市185便/日
- ・ 旅客数(R5年): 1,475万人 (R元年比89.4%)
- ・ 発着回数(R5年): 13.8万回/年 (R元年比100.0%)

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度		【参考:暦年(1~12月)】						
	R元年度	R4年度	R4/R元		R元	R4年	R5年	R5/R元	
			R4/R元	R5/R元				R5/R4	
旅客数 (万人)	1,577	1,299	82.4%	1650.0	1,153	1,475	89.4%	127.9%	
発着回数 (万回)	13.7	13.8	100.7%	13.8	13.4	13.8	100.0%	103.0%	

③ 利用促進の取組

大阪国際空港利用促進協議会を構成する伊丹市とともに兵庫への誘客、兵庫からの送客を通じた利用拡大の他、空港アクセスの周知活動など航空路線の利用促進を図っている。

ア 就航路線の利用率向上

コロナ禍の影響等により、利用率の回復が遅い路線において、航空会社や(公社)ひょうご観光本部と連携し、兵庫と就航先との間で航空機を利用した誘客、送客を促し、利用率向上につなげる。



伊丹－山形線の PR
【山形駅前広場でのイベント (R5. 9)】



伊丹－新潟線の PR
【新潟商業施設内でのイベント (R5. 9)】

イ アクセス強化、周知活動

伊丹市交通局が運行している、JR 伊丹駅と伊丹空港を結ぶバスが 1 時間に 1～3 本程度、1 日約 40 往復している。

空港アクセスバスの利便性を周知するラッピングバスの運行のほか、PR チラシやグッズの配布により利用促進を図っている。



【ラッピングバスのデザイン①】



【ラッピングバスのデザイン②】

ウ 要望活動

国土交通省あて、航空需要のさらなる拡大に向けた取組、国際チャーター便や災害時の国際線バックアップ機能の付与等について要望を行っている。

(5) 神戸空港

① 概要

神戸空港は、ポートアイランド沖に整備された海上空港であり、神戸の中心地（三宮）まで8 km、18分と利便性が高い。

全国の地方管理空港（54空港）の中では最も旅客数が多く、就航先は東京、沖縄など全国12都市となっている。

令和5年（暦年）は、令和元年冬ダイヤ以降の国内線発着枠拡大（60回→80回/日）の効果がフルに発揮されたことで、発着回数が3.5万回、旅客数も343万人となり、コロナ禍前の令和元年（発着回数：3.1万回、旅客数：336万人）を上回り、過去最多の旅客数を記録した。

- ・ 空港の種別： 地方管理空港
- ・ 設置管理者： 神戸市
- ・ 運営権者： 関西エアポート神戸株式会社
(2018(H30).4.1~2060(R42).3.31)
- ・ 設置場所： 神戸市中央区
- ・ 滑走路： 1本(2,500m)
- ・ 面積： 272ha(空港関連用地を含めた空港島全体)
- ・ 開港： 平成18年2月16日
- ・ 事業費： 594億円

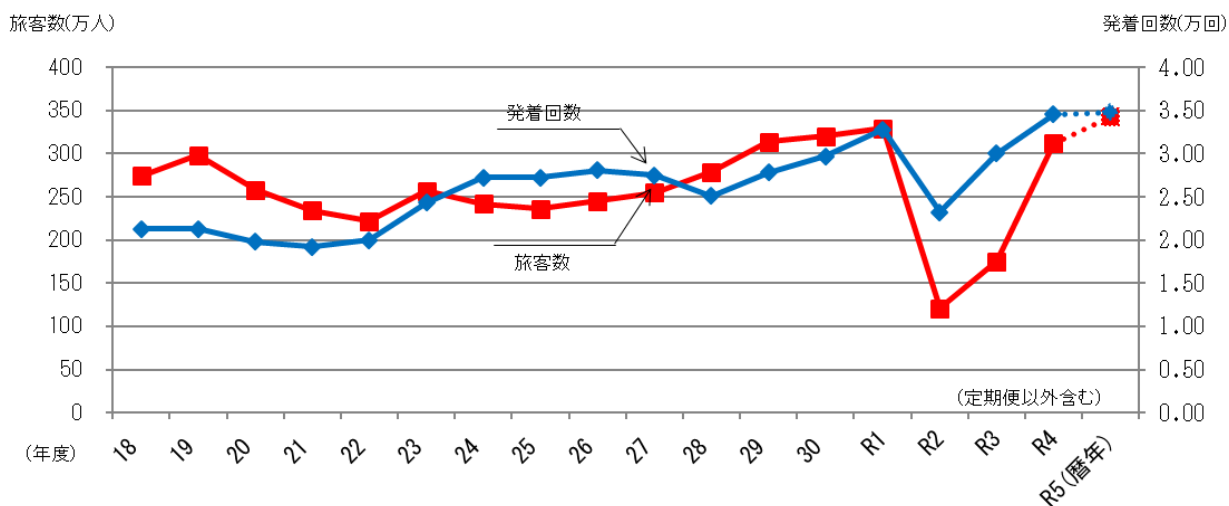


【神戸空港】

② 利用状況

- ・ 路線等（R6.4月）：12都市（※1）40便（※2）/日
(※1 高知は期間限定運航、※2 臨時便を含む)
- ・ 旅客数（R5年）：343万人（R元年比 104.2%）
- ・ 発着回数（R5年）：3.5万回/年（R元年比 111.2%）

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度		【参考:暦年(1~12月)】					
	R元年度	R4年度	R元		R4年		R5年	
			R4/R元	R元	R4年	R5年	R5/R元	R5/R4
旅客数 (万人)	3,293	3,109	94.4%	3,296	2,701	3,435	104.2%	127.2%
発着回数 (回)	32,825	34,463	105.0%	31,191	33,270	34,894	111.9%	104.9%

③ 利用促進の取組

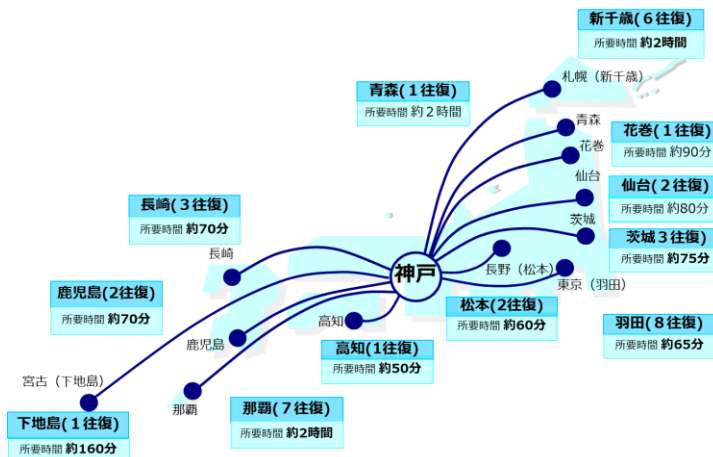
県と神戸市、神戸商工会議所のほか神戸観光局や地元企業で構成する神戸空港利用推進協議会を中心に、就航先自治体とも連携し、(公社)ひょうご観光本部による相互誘客の取組等により利用拡大を図る。

ア 就航路線の利用率向上

就航都市の旅行会社に対し、協議会で実施している旅行商品助成制度を紹介・PRするなど、団体利用を促進し、利用率向上につなげる。

イ 利用者向け広報活動

周年イベントとして、神戸ハーバーランド umie 及び神戸空港において、就航都市の観光PRや物産販売を実施予定。国内地方路線のハブ機能を備え、今後、国際化も予定されている神戸空港の魅力を幅広く周知する。



【神戸空港就航先】

ウ 神戸空港利用促進助成

各旅行会社が神戸空港を利用したバス旅行商品のバス借上げにかかる費用や、神戸空港に就航する航空会社・就航自治体が企画する物産・観光プロモーションに対し一部費用を助成。

④ 国際化に向けた取組

第12回関西3空港懇談会において合意された神戸空港の国際化実現に向けて、神戸市と連携して、神戸市以西の新たな航空需要の開拓に取り組むほか、神戸空港への広域的な陸上アクセスとなる、大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線、神戸西バイパスなどの高規格道路の整備促進に取り組んでいく。

⑤ 機能拡張

2025年の国際チャーター便、国内線発着枠増枠分(40回)に対応するため、神戸市が同年3月完成予定でサブターミナルを整備する。総事業費150億円、延べ1万8700㎡。また現行ターミナルにおいても、現在10の駐機スポットを、2025年万博までに5スポット追加整備、残り6スポットを2030年前後の国際定期便就航に向け、計21スポットまで増設予定。機能拡張に伴う総事業費は283億円。

2 コウノトリ但馬空港

(1) 概要

コウノトリ但馬空港は、平成6年5月18日に開港し令和6年で30周年を迎える。開港以来、但馬地域と神戸・阪神地域、さらに首都圏や全国各地とを短時間で結び、交流人口の拡大や地域の活性化に多大な役割を果たしている。

定期便として、日本エアコミューター(株)が大阪国際空港(伊丹空港)との間を朝夕2便運航し、但馬～伊丹間を35分、但馬～東京国際空港(羽田空港)間を伊丹乗継ぎにより最短約2時間で結んでいる。なお、(主)但馬空港線・(一)豊岡インター線が令和6年度に供用開始予定であり、空港から公立豊岡病院や豊岡市街地への一層のアクセス向上が見込まれる。

- ・ 空港の種別：その他の空港
- ・ 設置管理者：兵庫県
- ・ 運営権者：但馬空港ターミナル(株)
- ・ 設置場所：豊岡市
- ・ 滑走路：1本(1,200m)
- ・ 面積：37.9ha
- ・ 開港：平成6年5月18日
- ・ 事業費：179億円



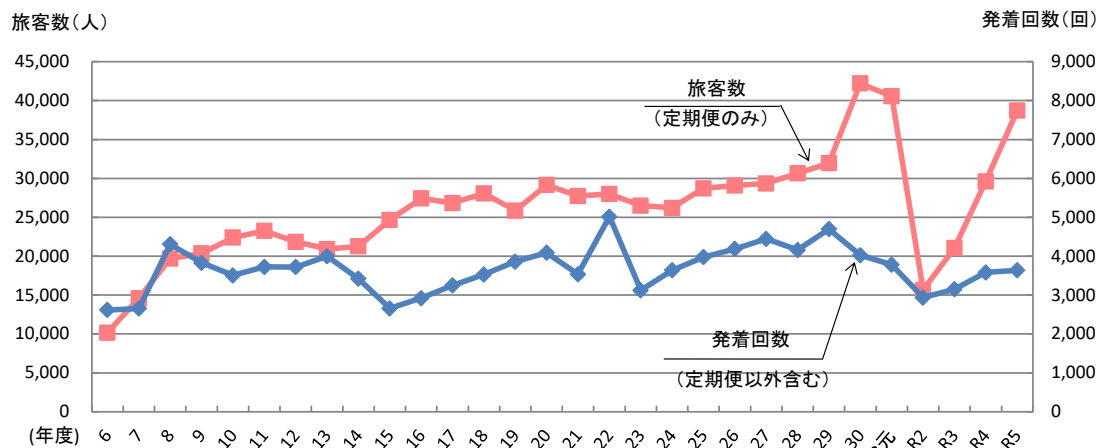
【但馬空港】

(2) 利用状況

令和5年の但馬伊丹路線の旅客数は38,732人と、新型コロナウイルスの影響から回復傾向にあり、令和元年比95.5%となった。

- ・ 旅客数(R5年)：38,732人(R元年比95.5%)
- ・ 発着回数(R5年)：3,638回(R元年比96.2%)

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度	R元年度	R4年度	【参考：暦年(1～12月)】					
				R4/R元	R元年	R4年	R5年	R5/R元	R5/R4
旅客数(人)		40,559	29,616	73.0%	42,105	27,578	38,404	91.2%	139.3%
うち但馬-羽田 利用者数		14,233	9,539	67.0%	14,388	10,214	14,561	101.2%	142.6%
発着回数(回)		3,780	3,582	94.8%	3,954	3,582	3,774	95.4%	105.4%
定期便		1,295	1,334	103.0%	1,304	1,310	1,326	101.7%	101.2%
定期便以外		2,485	2,248	90.5%	2,650	2,272	2,448	92.4%	107.7%
定期便利用率(%)		65.2	46.3	▲18.9ポイント	67.3	43.9	60.5	▲6.8ポイント	+16.6ポイント

(3) 利活用促進の取組

「コウノトリ但馬空港のあり方懇話会」中間報告（R4.5月公表）における「短期」の取組方策である「さらなる利活用の促進」について、但馬空港推進協議会、但馬3市2町、JAL、商工会・商工会議所、観光協会などと連携し取り組む。

また、30周年を記念し、例年秋頃開催している空の日イベントにおいて、県内小学生を対象とした、兵庫県全域を周遊する遊覧チャーターを実施する。普段住んでいる自分の町を上空から見るという特別な経験により、飛行機や但馬空港に対する愛着を持ってもらい、将来の空港利用に繋げる。

① 旅客増加の取組

新型コロナから回復途上にある但馬伊丹路線の旅客をさらに増加させるため、未利用者へ初乗りを促す取り組みや但馬地域の小学生を対象とした体験搭乗を継続するとともに、首都圏発の旅行商品の開発やPR活動等による誘客に取り組んでいる。

② 新たな路線展開

但馬地域の豊かな観光資源を活かした交流人口の拡大と新たな航空需要の創出を目指し、地方空港とのチャーター便運航に取り組む。また、首都圏空港への乗り入れの可能性について検討を進める。

③ 空港の賑わいづくり

- ・ 普段見られないところも見学できる「但馬空港 まるごと見せちゃいますツアー」
- ・ セスナ遊覧飛行やスカイダイビング体験など「空の日イベント」
- ・ 滑走路横の芝生広場を活用した飛行機が見られる「空港キャンプ」

④ 防災拠点としての活用

- ・ 兵庫県地域防災計画において、大規模災害を見据え救助用資機材を備蓄するほか、発災時に救援・救護、復旧活動等の拠点となる「広域防災拠点」として位置付けられている。
- ・ また、発災時には状況に応じて、負傷者に応急処置を施し、ヘリ等で搬送する拠点となるSCU(航空搬送拠点臨時医療施設)の設置が想定されている。

(4) 空港施設の維持保全

航空機の安全かつ安定航行のため、無線施設、照明施設など空港施設や除雪車両など空港運営に必要な設備の老朽化対策として、「ひょうごインフラ・メンテナンス10箇年計画」への位置付けの下、施設の点検、維持、修繕・更新を計画的に進める。

Topics 9

チャーター便の運航

令和5年度は、日本エアコミューター(株)が運航するチャーター便により、松山空港と但馬空港を直行便で結ぶ双方向のツアーを実施した。

- ・運航日 令和5年12月9日～11日
- ・チャーター機 ATR42-600(48人乗り)
- ・参加者数 但馬出発客：32名、松山出発客：18名
- ・ツアーの内容（松山からの旅行者の訪問先）
[訪問先] 余部鉄橋、城下町出石、城崎温泉、鳥取砂丘、天橋立
[宿泊] 城崎温泉、三朝温泉
- ・歓迎イベント
芸術文化観光専門職大学学生（9名）によるダンスパフォーマンス（ターミナルビル内）



【松山空港から到着した旅行者】



【但馬空港から出発する旅行者】



【芸術文化観光専門職大学生によるダンス】



【学生と松山客のコミュニケーション】