

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

I 公共交通の維持・活性化について

- 1 県内の公共交通の現状 1
- 2 鉄道の維持・活性化 4
- 3 生活交通の維持・活性化 7

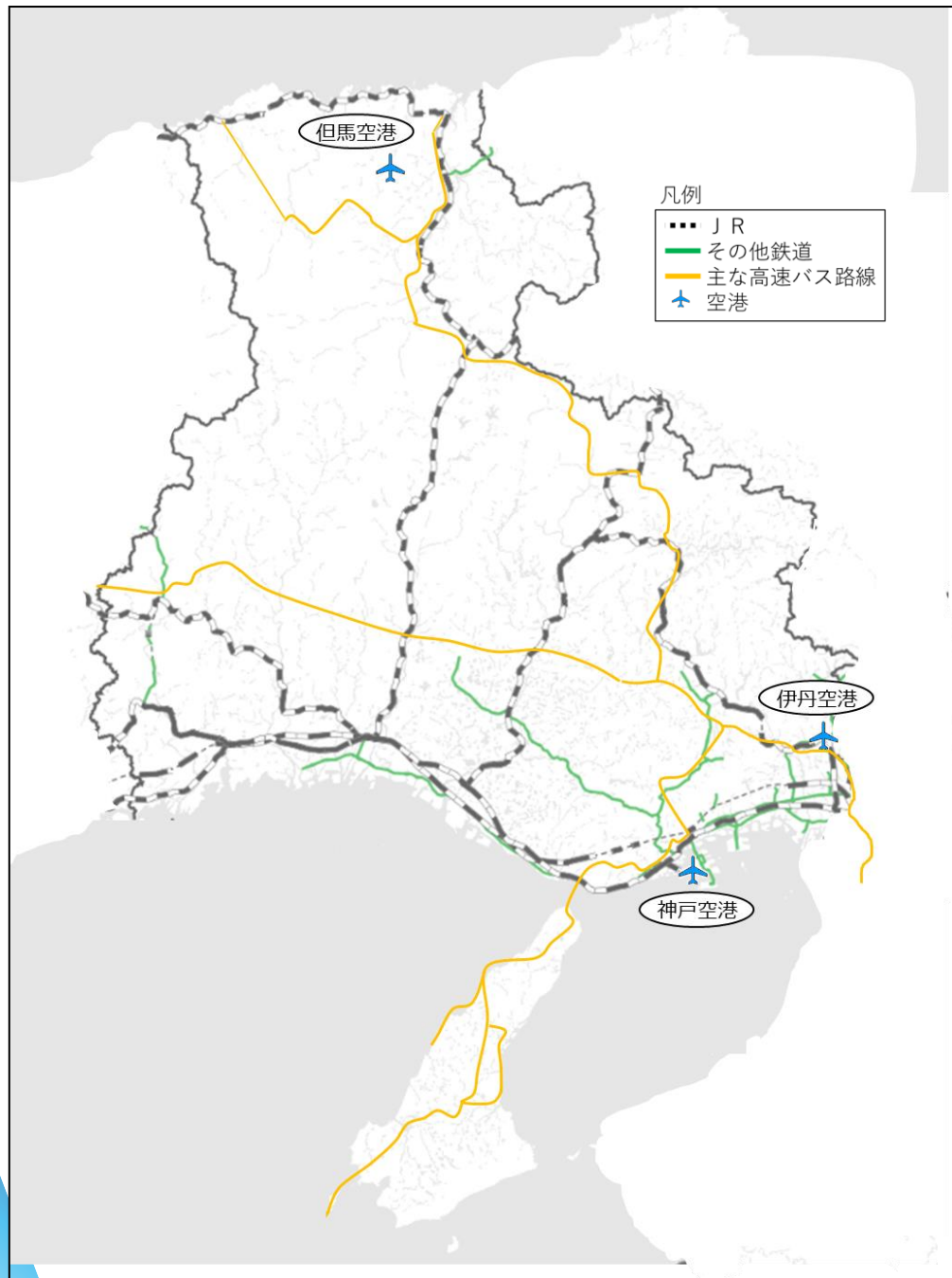
II 航空ネットワークの整備・推進について

- 1 関西3空港 12
- 2 コウノトリ但馬空港 23

公共交通の維持・活性化について

1 県内の公共交通の現状

(1) 公共交通ネットワークの概要



鉄道



(JR加古川線)

高速バス



(淡路交通)

路線バス



(神姫バス)

コミュニティバス



(朝来市 デマンド型乗合交通・あさGO)

鉄道	営業キロ (km)	電化率 (%)	複線化率 (%)
J R	630.7	78.0	48.1
公営	38.1	100.0	100.0
第3セクター	73.9	32.7	29.2
民鉄	223.0	100.0	76.5
計	965.7	80.5	55.2

県内の鉄道 (R7年度)

バス	走行キロ (千km)
路線バス・ コミュニティバス	99,589

県内のバス (R6年度)

1 県内の公共交通の現状

(2) 「ひょうご公共交通10ヵ年計画」の推進

本県の公共交通政策を推進していく上での指針となる「ひょうご公共交通10ヵ年計画」(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推進する。

計画の目指すべき方向性（理念）

豊かで活力ある県民生活を支える 持続可能で安全・安心な公共交通
～公共交通を県民とともに つくり・まもり・育てる～

目標 1

地域のくらしを支える公共交通

目標 2

観光・交流を支える公共交通

目標 3

誰もが利用しやすい公共交通

目標 4

安全・安心で環境にやさしい公共交通

目標 5

地域でまもり育てる公共交通

目標を達成するための基本方針

重点方針

- 「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進
- 公共交通施策を推進するための体制づくり

基本方針 1

地域特性に応じた移動手段の確保

基本方針 2

広域的な公共交通ネットワークの充実・強化

基本方針 3

公共交通の利用環境改善

基本方針 4

公共交通機関(施設・車両)のバリアフリー推進

基本方針 5

災害・老朽化対策の推進、環境への配慮

基本方針 6

公共交通を担う人材の確保・育成

基本方針 7

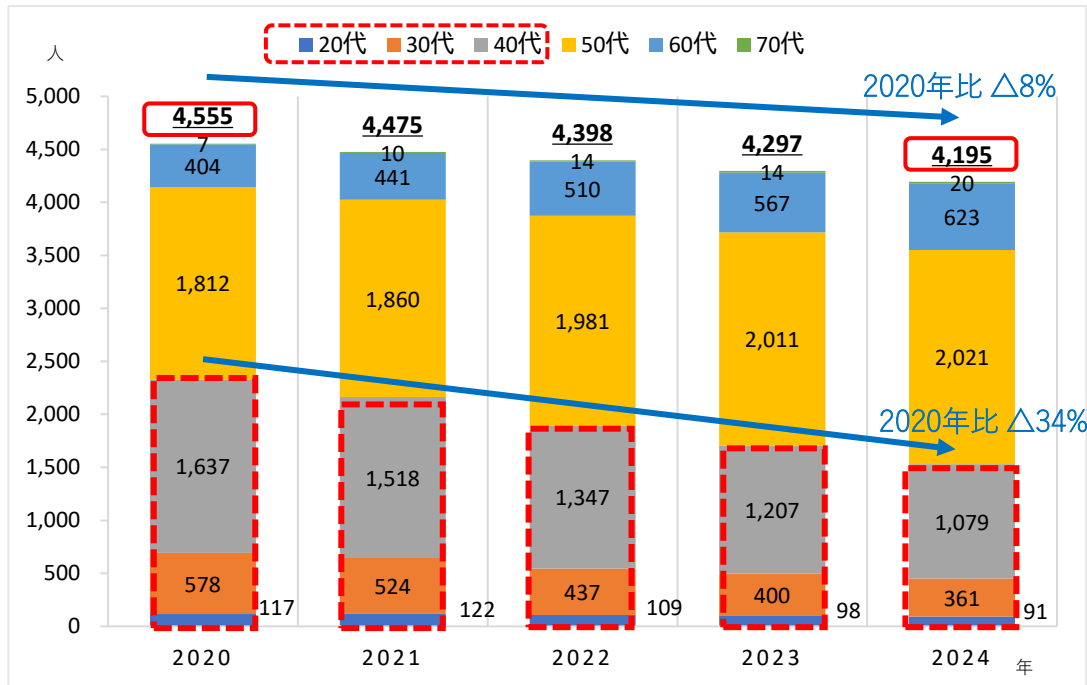
公共交通の利用促進

1 県内の公共交通の現状

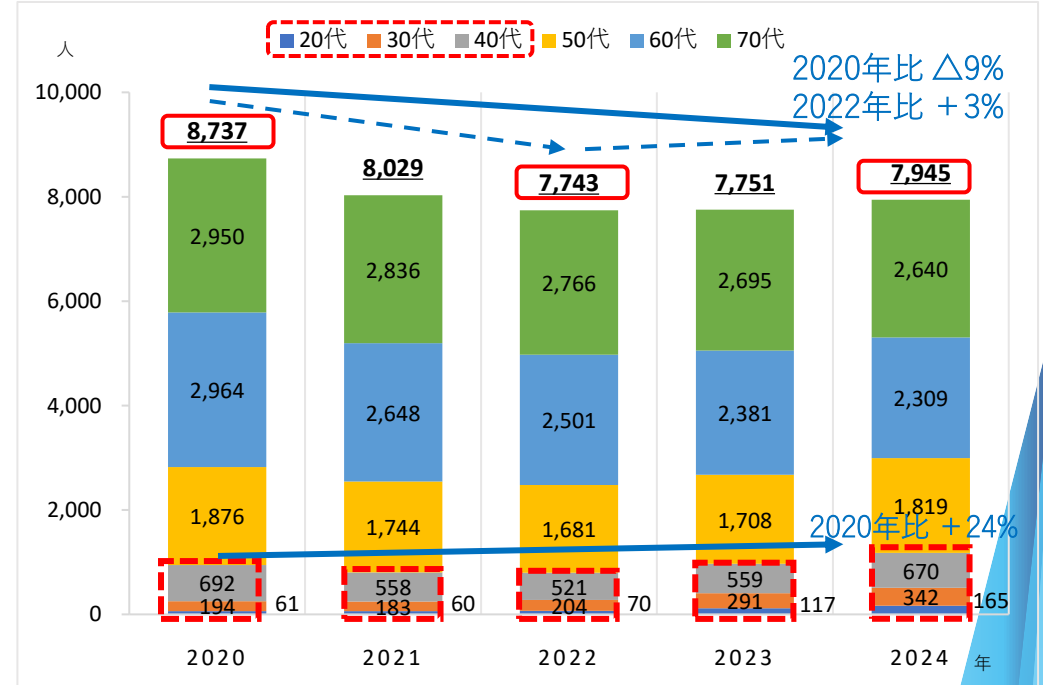
(3) 県内の運転士の状況

バス運転士は減少が続いており、特に20代から40代までの減少率が大きく、急速に高齢化が進展。
タクシー運転士は直近2年はわずかに回復傾向にあるが、60代・70代が全体の約6割を占めるなど依然として高齢化が顕著。

① 路線バス



② タクシー



2 鉄道の維持・活性化

(1) 鉄道事業者に対する支援（令和8年度の主な取組）

各事業者が国庫補助制度を活用して行う対策を支援

※いずれも補助率は1/6（国：県：市：事業者＝2：1：1：2）

① 老朽化対策

事業者	事業内容	事業費
神戸電鉄(株)	線路・変電設備・車両設備等の更新	1,711百万円 (うち県補助：285百万円)
北条鉄道(株)	線路・踏切保安設備・車両の更新	200百万円 (うち県補助：33百万円)
能勢電鉄(株)	トンネル補修・線路・変電設備等の更新	114百万円 (うち県補助：19百万円)

② 駅耐震対策

事業者	事業内容	事業費
阪神電気鉄道(株)	阪神御影駅 柱の補強	24百万円 (うち県補助：4百万円)

③ 豪雨対策

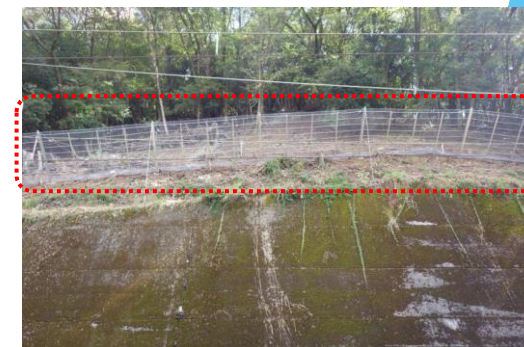
事業者	事業内容	事業費
神戸電鉄(株)	有馬口駅～五社駅間 法面補強	16.5百万円 (うち県補助：2.75百万円)
能勢電鉄(株)	平野駅～一の鳥居駅間 落石対策	25百万円 (うち県補助：4.17百万円)



【新造車両】



【柱の補強(イメージ)】

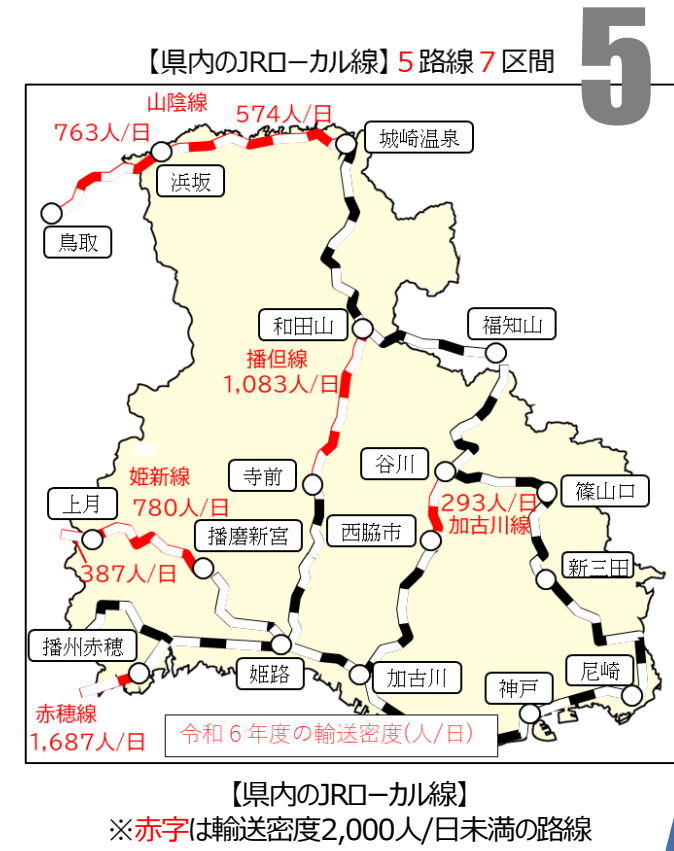
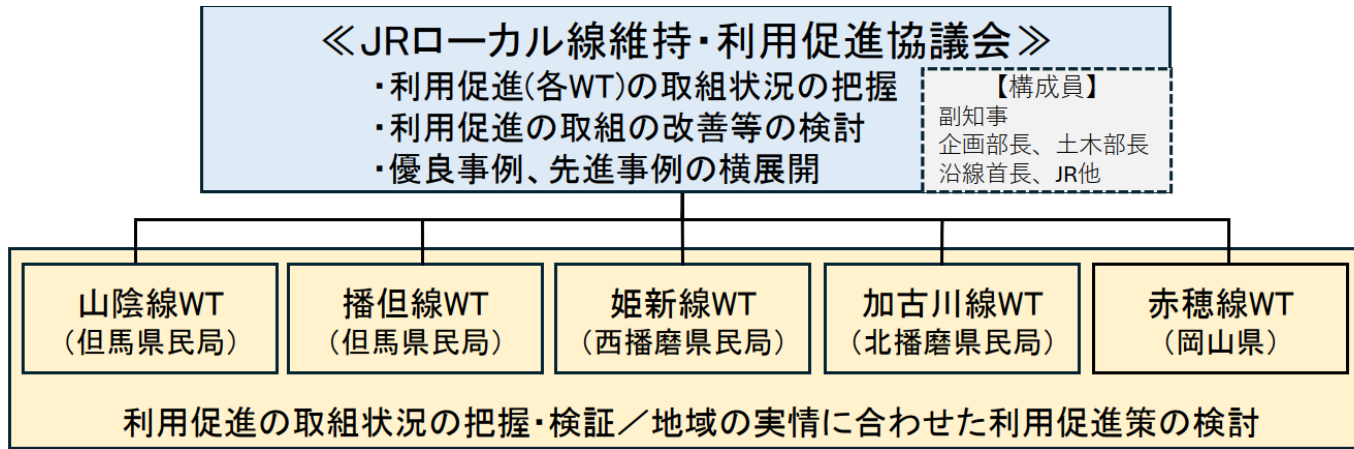


【落石対策(イメージ)】

2 鉄道の維持・活性化

(2) JRローカル線の維持・利用促進

令和4年4月にJR西日本が輸送密度2,000人/日未満の区間の収支を開示。兵庫県では、JRローカル線を維持・活性化するため、「JRローカル線・維持利用促進協議会」と路線ごとの「ワーキングチーム」により、市町とともに地域の実情に合わせた利用促進に取り組んでいる。



各路線における利用促進の取り組み

<p>山陰線 (城崎温泉駅～鳥取駅)</p>	<p>播但線 (寺前駅～和田山駅)</p>	<p>姫新線 (播磨新宮駅～上月駅)</p>	<p>加古川線 (西脇市駅～谷川駅)</p>	<p>赤穂線 (播州赤穂駅～長船駅)</p>
----------------------------	---------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

日常利用の拡大に向けた施策

- | | | | | |
|-------------|-------------|----------------|------------|------------------|
| ○特急はまかぜ利用助成 | ○特急はまかぜ利用助成 | ○大学生等通学定期券購入助成 | ○定期券購入全額助成 | ○通勤定期 モーター利用調査 |
| ○往復利用助成 | ○駅周辺駐車場料金助成 | ○駅周辺駐車場料金助成 | ○団体利用助成 | ○ハード整備(トイレ・駅前広場) |

観光需要の増加・気運醸成に向けた施策



地元市町等による観光列車のお出迎え



地元自治会等が紅葉ウォーキング等を開催



地元企業と高校生がカフェを共同開催



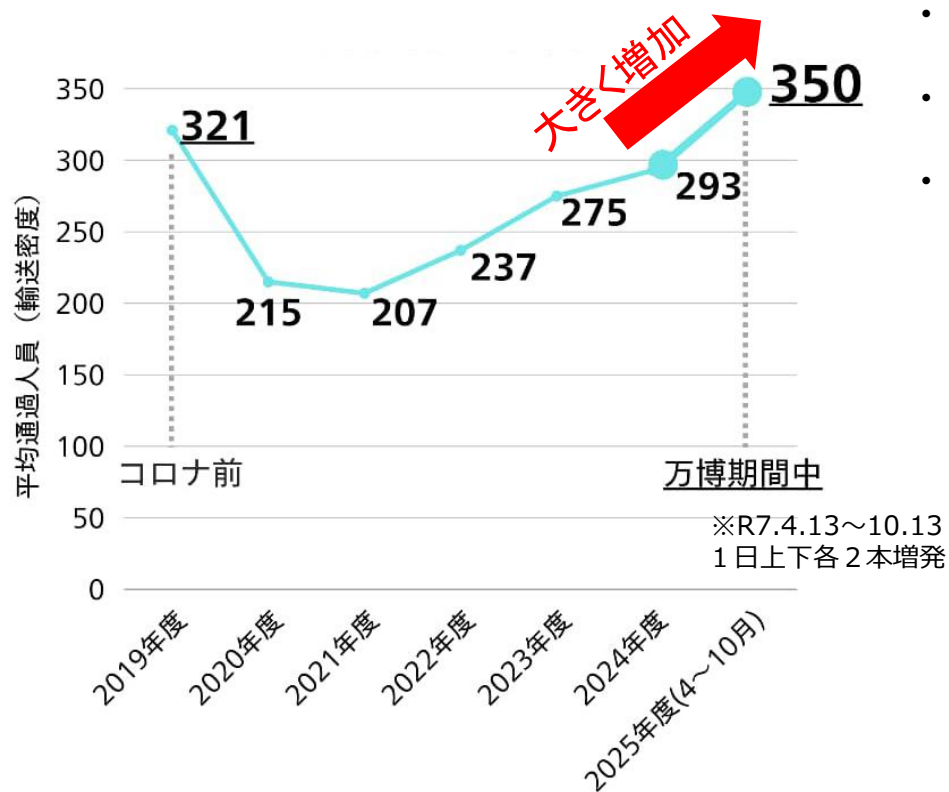
沿線住民等が駅前マルシェを開催



SNSを活用したフォトコンテストの開催

兵庫県および県内のJRローカル線沿線10市町の12月議会で、JRローカル線維持に向けた国の支援を求める意見書が採決されたことに伴い、令和8年1月29日に県および沿線市町の首長等により、国土交通省への要望活動および意見交換会を実施しました。

万博期間終了(R7.10)までの 加古川線の輸送密度の推移



○要望先等

- ・ 酒井国土交通副大臣、鉄道局 田島官房審議官、高橋鉄道事業課長

○要望事項

- ・ 全国的な鉄道ネットワークや内部補助のあり方の明確化、国の責務による路線維持
 - ・ JRローカル線の利便性向上に対する国の積極的関与（ICOCA対応等にかかる財政支援等）
 - ・ JR側の一方的事情による安易な存廃・再構築議論の要請に対する国からの厳格指導
 - ・ 再構築制度*の検証における地域の実情反映
- ※国設置の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会(第2期)(R7.10~)」



意見交換会

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。

① 路線バスに対する支援

	運行支援		車両購入支援
	国庫協調支援 (S47年度～)	県単独支援 (H7年度～)	
支援対象	広域的な幹線 44系統 (R8)	広域的な準幹線 70系統 (R8)	国庫協調支援系統の運行に供する車両
対象経費(注)	運行経費と収入の差額		車両購入費 (減価償却費及び金融費用)
支援要件	輸送量 15人以上/日 等	輸送量 2人以上/日 等	国庫協調支援系統の運行に使用 等
県予算額(R8)	41百万円	57百万円	6百万円
負担割合	現市町域間 県：市町 = 2 : 1	旧市町域間 県：市町 = 1 : 2	県：市町 = 2 : 1

② コミュニティバスに対する支援

	運行支援	ライドシェア等立ち上げ支援
支援目的	公共交通不便地域等の解消を目指し、市町等が運行するコミュニティバスの運行経費に対して支援。	事業者へ運行を委託する方法に比べ初期経費の負担が大きいことを考慮し、住民等が運行するコミュニティバスに対しては立ち上げに要する経費も支援。
支援対象	31市町・502系統 (R8)	6地域 (R8予定)
対象経費(注)	運行経費 (標準収支不足単価×実車走行キロ)	認定講習受講費、自動車保険加入費、車体表示作成費等、車両購入費 (更新を含む。)
支援要件	市町等が主体となって運行していること等	
県予算額(R8)	92百万円	3百万円
負担割合	県：市町 = 1 : 2	(地域立法指定区域等は県：市町 = 1 : 1)

(注) ①、②いずれも特別交付税措置を除く市町の実質負担額に対する支援

3 生活交通の維持・活性化

(2) 地域公共交通の再編促進、リ・デザイン推進

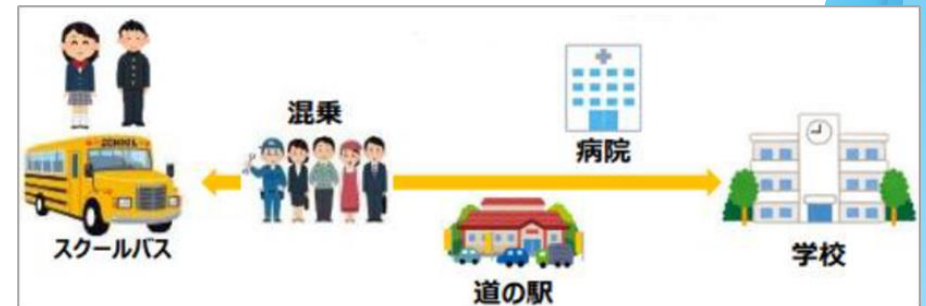
限られた輸送資源を最大限活用しながら、地域の実情に応じた公共交通ネットワークにリ・デザインを図るための分野間・地域間共創の取組を対象に、令和8年度から新たな支援メニューを創設。

	【新】地域公共交通リ・デザイン推進事業 (R8～)	生活交通ネットワーク再編等実証事業 (R2～、R7拡充)
支援対象	分野間・地域間連携により、公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高める取組（実証実験）	①生活交通ネットワーク再編にかかる実証実験（R7拡充） ②MaaSシステム利用のデマンド型交通にかかる実証実験
対象経費	・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費 ・実証事業に要する経費	同左
県予算額(R8)	15,000千円	8,000千円
補助上限	3,000千円	1,000千円
補助割合	○原則：特別交付税措置後の市町実質負担額に対し県1/3、市町2/3 ○中山間地域等：特別交付税措置後の市町実質負担額に対し、県1/2、市町1/2	
活用が想定される事業	他分野連携：スクールバスの混乗・空き時間活用 病院等の施設送迎車両の活用 地域間連携：複数市町を跨るコミュニティバス	・既存路線のデマンド化 ・デマンド型乗合交通の新規導入 ・新規路線バスの実証実験

他分野共創の分類例



<例> スクールバスへの混乗



3 生活交通の維持・活性化

(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・確保するため、公共交通事業者の人材確保にかかる取組を支援。

	公共交通事業者の人材確保支援 (R6～)	ドライブレコーダー導入支援 (R7～)
支援対象	県内の路線バス・タクシー事業者	県内のタクシー事業者
対象経費	<ul style="list-style-type: none"> ・大型2種免許取得費用 ・受験資格特例教習受講費用 ・AT限定解除講習費用 	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタル式運行記録計・映像記録型ドライブレコーダー一体型（通信機能あり）※導入費用 ※事業者が既保有のデジタル式運行記録計と併用する場合はドライブレコーダー（通信機能を有する）単体のみの整備も対象とするなど、R8に対象を一部見直し
補助要件 (主なもの)	<ul style="list-style-type: none"> ・採用計画の作成 ・補助金を活用する人材を採用後3ヶ月以上継続雇用 	—
県予算額(R8)	29,000千円	3,000千円
補助上限	【バス】 150千円/人 【タクシー】 100千円/人	【デジタル式運行記録計・映像記録型ドライブレコーダー一体型（通信機能あり）の場合】 1事業者あたり600千円 （車載器50千円/1機器、事務所用機器65千円/1機器）
補助率	1/4（国：県：事業者＝2：1：1）	1/6（国：県：事業者＝2：1：3）
R7活用実績	【バス】 7社・89人 【タクシー】 51社・373人	1社

3 生活交通の維持・活性化

(4) 交通DX等労働生産性向上への支援

2024年問題の影響を受ける物流・交通事業者が行う効率性・労働生産性向上に資する取組を支援し、経営負担の軽減や事業継続を確保。

支援対象	県内の路線バス、タクシー、トラック、生活航路・地域鉄道の各事業者
主な対象経費	【バス・タクシー】キャッシュレス決済機器の導入・更新 【生活航路・地域鉄道】キャッシュレス決済機器の導入・更新 【トラック】車両の効率化設備（テールゲートリフター等）の導入 運行管理・経営管理に関するシステムの導入
県予算額 (R7・2月補正)	451,000千円（R8に全額繰越）
補助上限	【バス】420千円/台 【タクシー】1,500千円/者 【生活航路・地域鉄道】30,000千円/者 【トラック】50千円～4,000千円/台（導入設備ごとに設定）
補助率	キャッシュレス1/6（国：県：市町：事業者＝2：1：1：2）※市町任意随伴 車両効率化設備1/6（国：県：事業者＝1：1：4） 運行等管理システム1/4（国：県：事業者＝2：1：1）



キャッシュレス決済機器



テールゲートリフター

3 生活交通の維持・活性化

(5) 新交通系IC共通プラットフォーム整備事業 96百万円

県内共通規格のプラットフォーム※を構築し、1枚のICカードでスムーズに移動できる環境を整備。

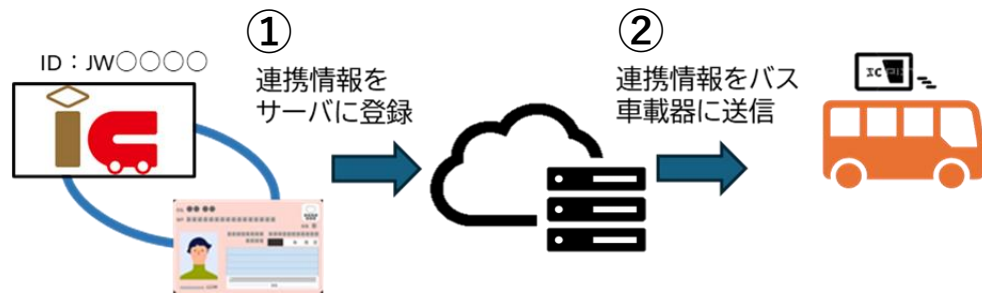
※県、市町、事業者等で構成する協議会が主体となり、共通サーバを整備

※協議会参画事業者は神姫バス、神姫ゾーンバス、ウイング神姫、全但バス、淡路交通

[背景]

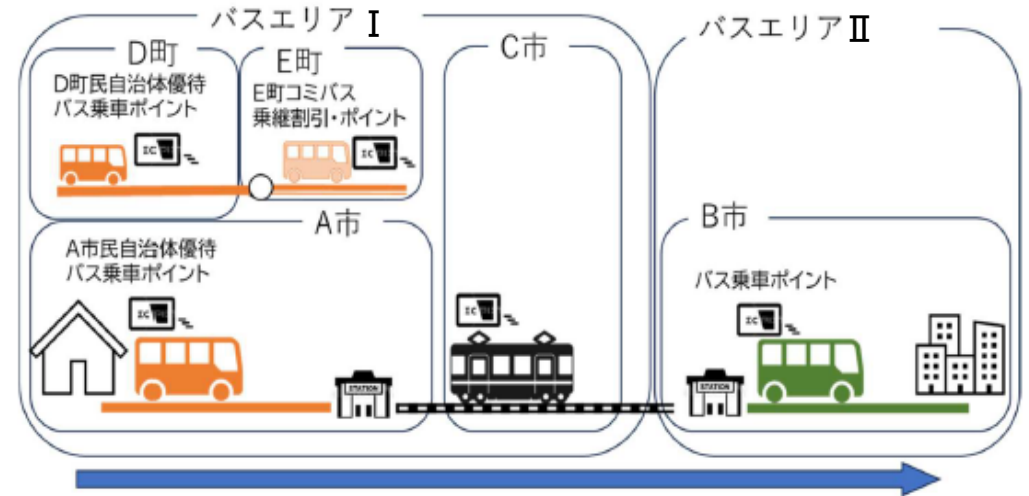
- ✓ 交通系ICカードの相互利用が進む中、一部のバス事業者は独自カード使用やキャッシュレス決済が未対応
- ✓ 従来、一部エリアでは、住民優待サービス向けの専用ICカード（バス）、定期券情報を搭載した通常のICカード（バス）、鉄道への乗り換えのためのICカード（鉄道）など利用者がICカードを複数保有する場合あり

[登録・利用・決済の流れ]



- ①交通系ICカードのIDと利用者情報、定期券情報等を紐づけて、クラウド上のサーバに登録
- ②車載器ではICカードのIDを読み取り、サーバで管理する利用者情報と照合

[移動の利便性向上]



1枚のICカードでのシームレスな移動を実現

1 関西3空港

(1) 各空港の概要

① 各空港の特徴

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
大阪国際(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：最大370回/日 国際チャーター便：オウンユース(※)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 国内線発着回数：最大120回/日 国際チャーター便：制限無

※オウンユース：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

1 関西3空港

(1) 各空港の概要 ②関西国際空港

【空港の概要】

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)
運営権者	関西エアポート(株) (H28.4～R42.3)
設置場所	泉佐野市、泉南市、泉南郡田尻町
滑走路長	2本（3,500m、4,000m）
面積	1,068ha
開港	H6.9
事業費	2兆4,522億円

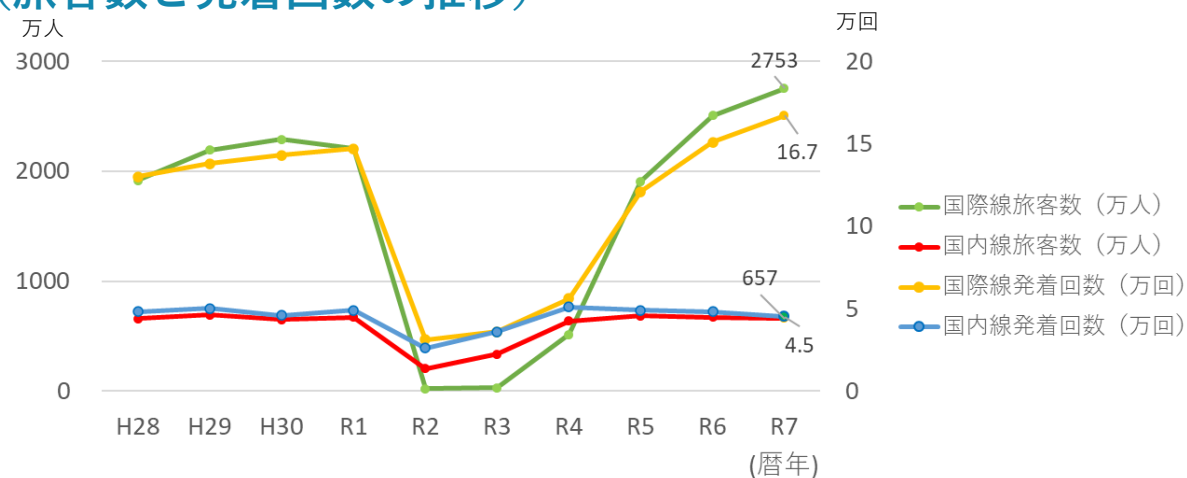


【関西国際空港】

【利用状況】

路線等 (R8.4)	国際線	22か国48都市 1,202.8便/週	
	国内線	14都市 54.7便/日	
旅客数 (R7年)	3,410万人	うち	国際線 2,753万人 (前年比 115%)
			国内線 657万人 (前年比 117%)
発着回数 (R7年)	21.2万回	うち	国際線 16.7万回 (前年比 115%)
			国内線 4.5万回 (前年比 94%)

(旅客数と発着回数の推移)



1 関西3空港

(1) 各空港の概要 ③大阪国際（伊丹）空港

【空港の概要】

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)
運営権者	関西エアポート(株) (H28.4~R42.3)
設置場所	伊丹市、豊中市、池田市
滑走路	2本 (3,000m、1,828m)

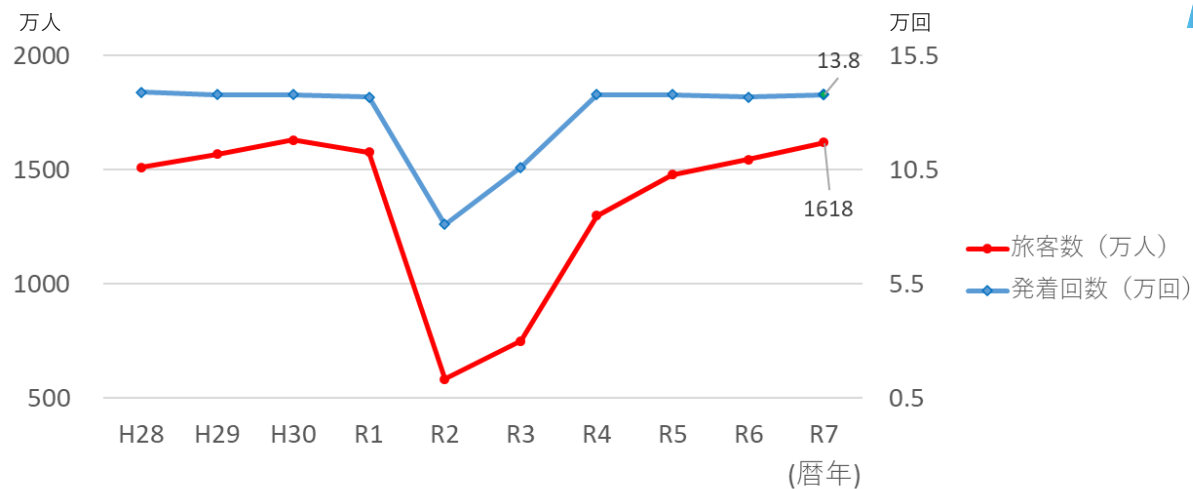
【利用状況】

路線数 (R8.4)	35都市 185便/日
旅客数 (R7年)	1,618万人 (前年比107%)
発着回数 (R7年)	13.8万回 (前年比101%)



【伊丹空港】

(旅客数と発着回数の推移)



1 関西3空港

(1) 各空港の概要 ④神戸空港

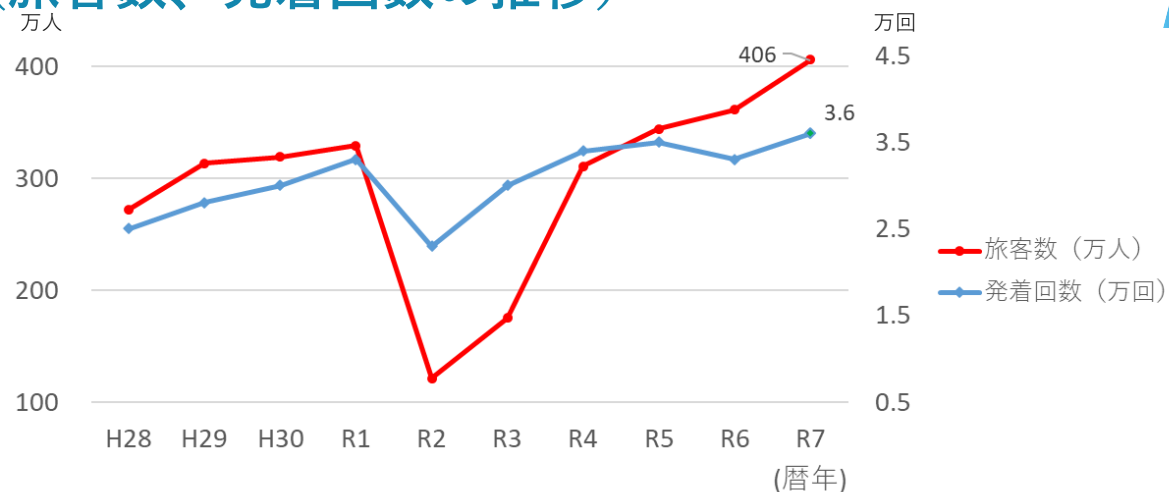
【空港の概要】

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) (H30.4.~R42.3)
設置場所	神戸市中央区
滑走路	1本 (2,500m)
面積	272ha (空港島全体)
開港	H18.2
事業費	584億円

【利用状況】

路線等 (R8.4)	国内線 国際チャーター便	12都市 37.8便/日 2ヵ国・地域 3都市28便/週
旅客数 (R7年)	国内線 国際チャーター便	406万人 (前年比114%) 365万人 (前年比102%) 41万人 (皆増)
発着回数 (R7年)	国内線 国際チャーター便	3.6万回 (前年比109%) 3.3万回 (前年比101%) 0.3万回 (皆増)

(旅客数、発着回数の推移)



【神戸空港】

1 関西3空港

(2) 関西3空港最大活用に向けた取組み

① 関西3空港懇談会への参画

関西3空港のあり方について意志を集約、中央に向け発信することを念頭に、関西経済連合会会長の呼びかけにより、H15.2に発足。同会長を座長とし、関係自治体や経済団体、空港運営会社などが参画し、現在までに15回開催。関西3空港の役割分担や関西空域の容量拡張のための新たな飛行経路などを合意した。

【開催経緯】

開催日	主な確認事項
第1回 (H15.2)	関西3空港の利用促進やアクセス向上について検討開始
第4回 (H17.11)	国際線の関空限定など3空港の役割分担合意 = 「地元合意」
H18.2 神戸空港開港	H19.8 関空2期事業限定供用 (第2滑走路、国際貨物エプロン等)
第7回 (H22.4)	関西3空港の10年先までのあり方について取りまとめ
H28.4 関西エアポート (株) によるコンセッション運営開始	
第9回 (R1.5)	短期・中期の取組合意 (神戸空港の規制緩和等)
第12回 (R4.9)	飛行経路見直しを国に要請
第14回 (R6.6)	関西空域の新たな飛行経路に合意 (※)
第15回 (R8.1)	神戸空港国際便定期化など万博後の中長期を見据えた方針の確認

※飛行経路見直し前後の各空港の離発着回数

関西国際空港 45回/時間 (23万/年) → 60回/時間 (30万回/年)

神戸空港 80回/日 (3万回/年) → 160回/日 (6万回/年)

(神戸空港の160回/日のうち、40回/日は2030年の国際定期便に適用)

1 関西3空港

(2) 関西3空港最大活用に向けた取組み

② 環境監視

新たな飛行経路の住民生活環境への影響をできる限り抑制するための監視体制として、騒音測定局増設などを実施。新たな飛行経路運用にかかる課題等を議論するため「関西国際空港及び神戸空港の飛行経路に係る淡路地域協議会」を設置した。

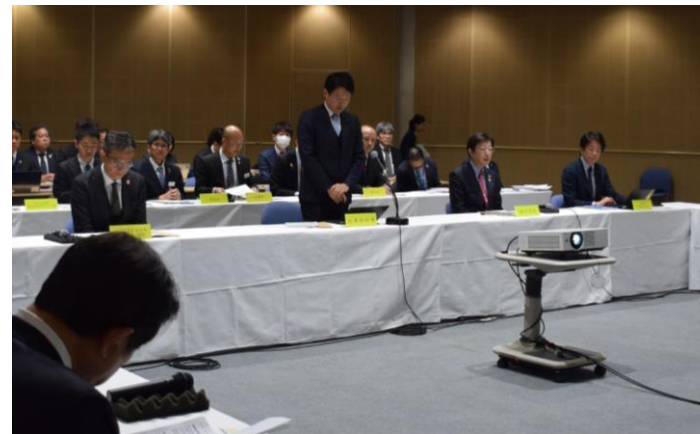
【監視体制】

	従 来	強化後
騒音測定	常時測定地点5箇所、 定期測定地点11箇所	常時測定地点3箇所、定期測定 地点7箇所を追加
新システム	常時測定地点の騒音 情報のみをHPで公開	騒音情報に加え、 便毎の飛行情報 を原則翌営業日にHP公開
相談体制	関空:24時間 (平日、夜間/土日で窓口異なる) 神戸:平日9時~17時半	両空港: 人員・回線を強化、 窓口一本化 関 空: 24時間対応 神 戸: 7~23時 (=運用時間)

【騒音の状況 (常時局、Lden,dB)】

測定局	予測レベル	実績(R7.4-R8.2)
岩屋	44~48	37~41
鵜崎		33~37
釜口		36~40
由良	40~44	32~36
中川原		27~34
福良	~40	29~33

→測定結果は
いずれも
事前予測を
下回る状況



【協議会の様子】

1 関西3空港

(2) 関西3空港最大活用に向けた取組み

③ 地域振興

関空/神戸と淡路島を結ぶアクセスと島内交通充実、空港利用者等を淡路島に誘客する観光関連施策推進のため、淡路島3市、淡路島観光協会、神戸市、関西エアポート(株)、兵庫県等で構成される協議会をR7.4に設置、事業を実施している。

【アクセス、島内交通事業の例】

事業名	概要
バスロケーションシステム整備	コミュニティバスに車載器を搭載、位置情報等の取得が可能となった
バス停標柱改修	利便性向上のため、標柱をナンバリングや多言語対応表示とした
ナンバリングルール策定	アルファベットや数字による運行系統ルールを策定、バス停標柱等へ反映



ナンバリングルール表示例

【誘客事業の例】

事業名	概要
インフルエンサー招聘事業	インフルエンサーがコンテンツ等を体験、記事制作やSNSでの発信を依頼
富裕層インバウンドAGT招聘 (FAMトリップ)	富裕層インバウンドを対象に活動するランドオペレーター会社を淡路島へ招聘
空港での広告掲出	各空港において、淡路島への訪問促進につながる広告を掲出



FAMトリップでの「線香づくり体験」の様子

1 関西3空港

(2) 関西3空港最大活用に向けた取組み

④ 各空港の利用促進の取組み

関西3空港の利用促進は、それぞれの協議会に参画して実施。

関西国際空港 [事務局：大阪府]

『関西国際空港全体構想促進協議会』に参画し、取組みを実施。

航空ネットワーク充実のためのFAMトリップや旅行商談会、プロモーション事業に加え、地域が行う観光施策への支援も実施。

また、空港のゲートウェイ機能強化策として、人材や予算確保のための国への要望や企業説明会への支援なども実施。



商談会の様子



要望活動



インフルエンサーを
活用した情報発信

1 関西3空港

(2) 関西3空港最大活用に向けた取組み

④ 各空港の利用促進の取組み

関西3空港の利用促進は、それぞれの協議会に参画して実施。

伊丹空港 [事務局：兵庫県]

兵庫県・伊丹市で『大阪国際空港利用促進協議会』として、取組みを実施。

新たな需要の掘り起こしや空港の利用促進を目的とした就航先等でプロモーション活動や、ラッピングバスなどの利便性向上に向けた活動、航空需要の拡大のための施策の推進等について国への要望を実施。



ラッピングバス



就航先でのプロモーション



要望活動

1 関西3空港

(2) 関西3空港最大活用に向けた取組み

④ 各空港の利用促進の取組み

関西3空港の利用促進は、それぞれの協議会に参画して実施。

神戸空港 [事務局：神戸商工会議所]

神戸商工会議所、神戸市とともに『神戸空港利用推進協議会』の代表幹事として、関西エアポート神戸(株)と連携しながら、関係機関との相互広報やイベントでのブース出展など、神戸以西の需要開拓を中心として取組みを実施。

■ 式典開催やイベントへの出展



国際チャーター便就航 感謝の集い



神戸まつりへの空港PRブース出展



開港20周年サンクスフェス

■ 情報発信



情報を一元化したWEB媒体運営



県内観光案内所等への広報物配架



ノベルティ制作



TOPICS

航空業界を取り巻くトピックスセミナーの開催

関西3空港の最大活用に向け、空港の魅力や可能性を広く発信し、地元の気運醸成を図るため、関西3空港の最大活用について考えるセミナーをH23から開催。

R7は以下の内容で実施し、県内外の企業や関係団体、自治体等から262名（うちオンライン204名）が参加。

【R7セミナー&ミニフォーラムの概要】

	講師/コーディネーター	演題/概要
セミナー	吉川 忠行 (Aviation Wire(株))	「国内線・今そこにある危機」
	片山 敏宏 (成田国際空港(株))	「成田空港の「エアポートシティ」構想～地域と共生する空港づくり～」
	中島 佳世 (関西エアポート(株))	「大阪・関西万博後の関西3空港」
ミニフォーラム	加藤 一誠 (慶應義塾大学教授)	【冒頭講演】 「周辺環境の変化と空港の役割」
		【ディスカッション】（コーディネーター、セミナー講師3名） テーマ1：「国の動向を踏まえた今後の空港経営戦略」 テーマ2：「空港と地域の将来像」

■講師等からの意見など

- ・ビジネス客など高単価利用者の減により国内線が特に厳しい
- ・収益構造的な問題があり、搭乗率が高くても収益が上がらない
- ・観光客が多く来るだけでなく、地元が豊かになることも大事
- ・空港を活用した地域活性化には、2次交通の充実が重要
- ・近年、空港は地域にとって迷惑施設でなく、雇用などを生む活性化のきっかけとなっている



セミナー講師



加藤教授

2 コウノトリ但馬空港

(1) 概要

【空港の概要】

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) (TAC) (R7.4.1~R12.3.31)
設置場所	豊岡市 (JR豊岡駅から直線で約4 km)
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



【コウノトリ但馬空港】



【但馬空港ターミナル(株)の保有機材】

【但馬－伊丹便の運航】

但馬－伊丹便は、日本エアコミューター(株)(JAC)によりATR42-600(48席)の機材で運航。
JACのATR42型機による運航路線は9機体制で運航(予備機含む)。

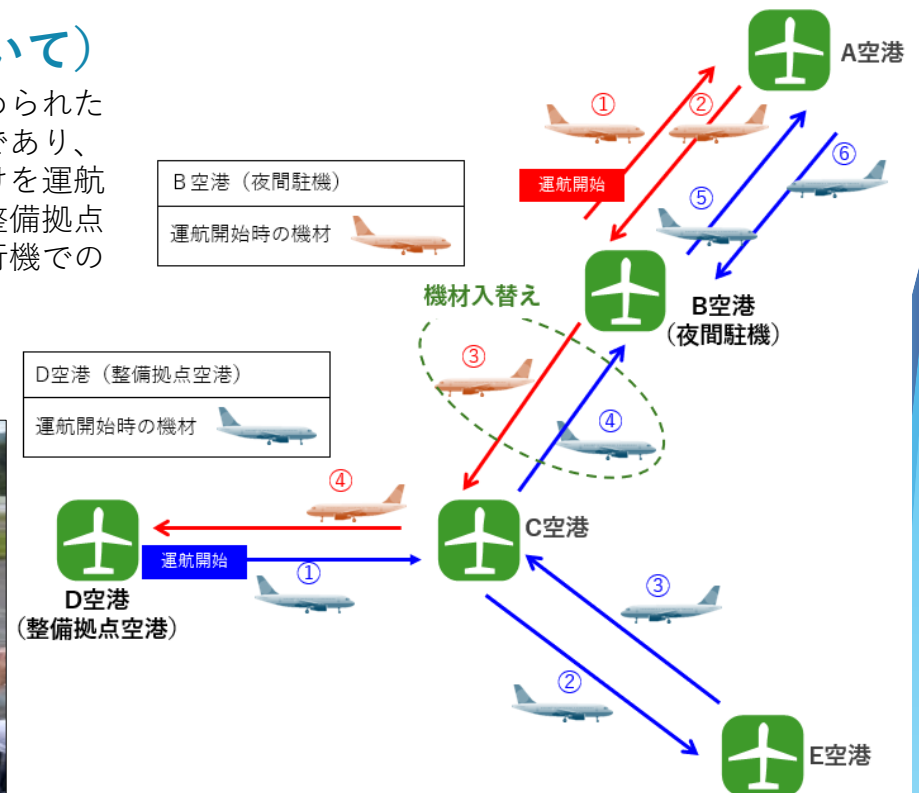
そのうち1機はTACが所有しJACに貸与。

県は、但馬路線分の機材調達費(使用料)とTACの社債発行に伴う利子負担に要する費用をTACに補助。

JACは、機材の効率的な運用のため但馬路線以外にも使用し、他路線運航分のリース料をTACに支払。

(機材の運用について)

一般的に飛行機は、定められた期間毎の整備点検が必要であり、同じ飛行機が同じ路線だけを運航するのではなく、順次、整備拠点空港に戻れるよう複数飛行機での運航を行っている。



【機材運用のイメージ図】

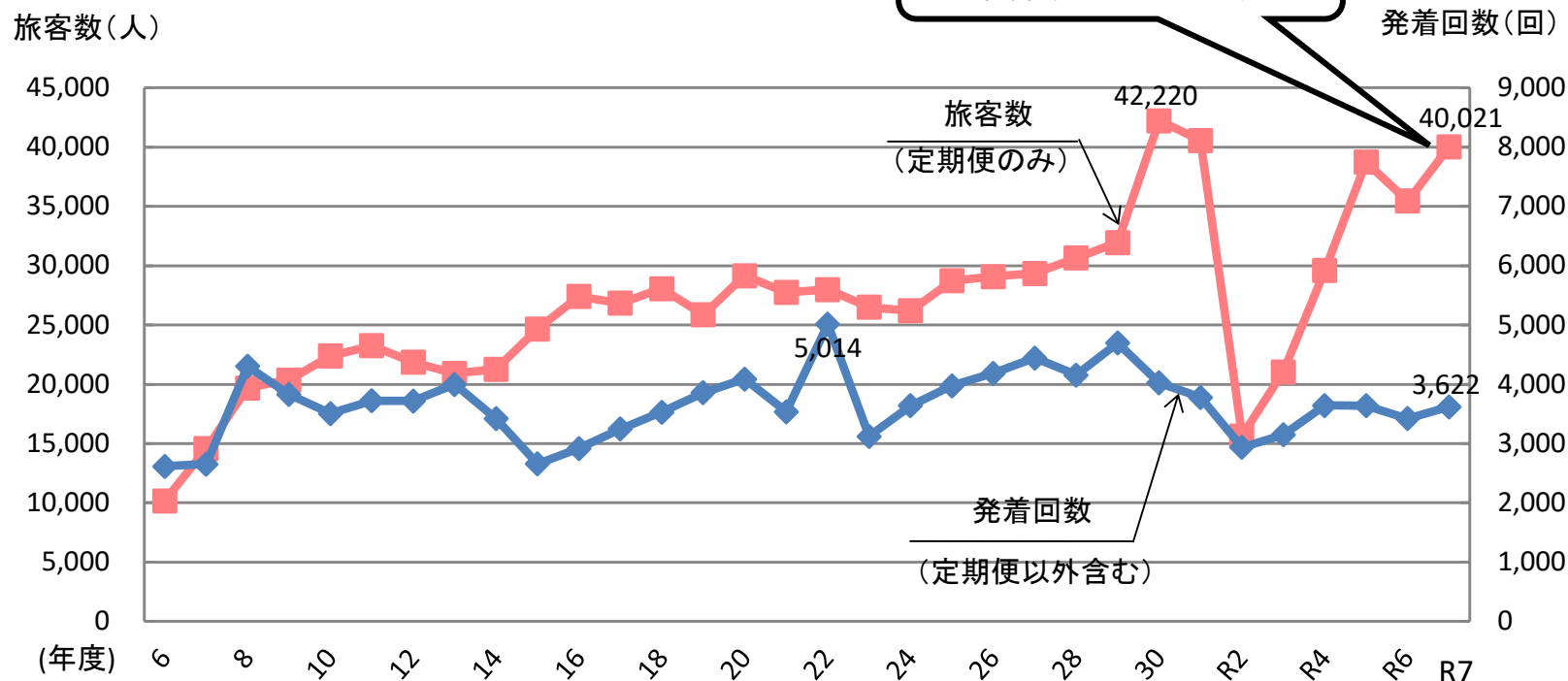
2 コウノトリ但馬空港

(1) 概要

【利用状況】

路線等 (R8.4)	コウノトリ但馬空港～大阪国際空港(伊丹) 2便/日 所要時間：最短35分 (但馬～東京国際空港(羽田)間は伊丹乗継で最短約2時間)
旅客数 (R7年度)	但馬～伊丹 40,021人 (前年度比 112.9%) うち東京乗継 15,135人 【過去最高】 (前年度比 113.9%) ※定期便のみ
発着回数 (R7年度)	3,622回 ※定期便以外含む

(旅客数と発着回数の推移)



2 コウノトリ但馬空港

(2) 主な取組

①コウノトリ但馬空港のあり方懇話会の開催

開港30年を経過した但馬空港が但馬の空の玄関口にふさわしい空港となるよう、コロナ禍を経た航空需要などの環境変化を踏まえ、今後の但馬空港のあり方について有識者や地元代表者等から意見を聴取するため、令和7年度に「コウノトリ但馬空港のあり方懇話会」を再開。

◆これまでの開催状況・今後のスケジュール

回数	開催日	内容
第1回	令和2年2月6日	<ul style="list-style-type: none"> ○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	令和2年7月13日	<ul style="list-style-type: none"> ○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	令和3年11月29日	<ul style="list-style-type: none"> ○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4回	令和4年3月24日	○中間報告(案)
令和4年5月30日 中間報告公表		
第5回	令和7年11月14日	○但馬空港の概要や取り巻く環境の変化など
第6回	令和8年2月16日	○第5回懇話会のご意見を踏まえた論点・課題の整理
今後	令和8年度予定	○最終報告(案)等について議論



第6回懇話会の様子（但馬空港ターミナルビル）

2 コウノトリ但馬空港

(2) 主な取組

② 防災機能の向上と空港機能の維持

コウノトリ但馬空港は、交流人口の拡大や地域活性化を支える高速交通基盤であると同時に、広域防災拠点やSCU（航空搬送拠点臨時医療施設）としての役割を有しており、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た、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としての機能充実、空港の機能維持に取り組んでいる。

ア 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

- 滞留者等の避難場所や災害応援者の常駐場所を確保するため、
ターミナルビルの設備等を更新・強化（非常用電源の確保、空調設備更新、吊天井対策）
〔R8年度実施設計着手〕
- 周辺地域の消防活動の支援にも寄与する**空港消防車を更新**
- 救援活動に際しての給油体制を確保するため、**給油施設・車両を更新**
- 空港内での救援機の整備を支援するため、**格納庫を修繕**

イ 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

- 日本海側の空港と連携し、空路による物資・支援要員等を受け入れできるように、空港機能（旅客輸送、代替輸送機能）を維持するため、整備等を実施
 - ・ **滑走路端安全区域(RESA)の整備**（国際基準・法令に基づき片側40⇒90mに拡張）
〔R8年度実施設計着手〕
 - ・ **除雪関係車両の更新**



ターミナルビル



空港消防車



給油施設

2 コウノトリ但馬空港

(2) 主な取組

③ 利用促進の取組

但馬3市2町、自治会、商工会・商工会議所、但馬空港推進協議会と連携し、さらなる利活用の促進に取り組む。

ア 旅客増加の取組

但馬伊丹路線の旅客数向上のため、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、旅行商品の開発や首都圏でのPR活動等による誘客に取り組んでいる。

イ 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」 等の実施



但馬空港 まるごと見せちゃいますツアー



空の日イベント（滑走路見学、ヘリコプター遊覧体験、ボルデメ展望台見学等）

2 コウノトリ但馬空港

(2) 主な取組

③ 利用促進の取組

ウ 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拡大と新たな航空需要創出を目指し、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も検討を進める。

◆近年のチャーター便運航実績

時期	就航先	航空会社	機材	乗客数 但馬発／就航先発
R2.12	長崎	ORC (オリエンタルエアブリッジ(株))	DHC-8-201(39人乗り)	29／23
R3.11	鹿児島	JAC (日本エアコミューター(株))	ATR42-600(48人乗り)	28／46
R4.11	鹿児島	JAC	ATR42-600(48人乗り)	24／29
R5.12	松山	JAC	ATR42-600(48人乗り)	32／18
R8.3	新潟	トキエア(株)	ATR42-600(46人乗り)	39／39

TOPICS 但馬空港-新潟空港チャーター直行便の運航！

新たな路線展開に向けた需要を掘り起こし、両県共通の資源を活用した連携を目的に、3月17日に但馬空港と新潟空港を結ぶチャーター直行便による双方向でのツアーを実施しました（新潟空港とのチャーター便の運航は、開港以来初）

【ツアーの概要】

日程	令和8年3月17日から令和8年3月19日の2泊3日	
主な旅行先	新潟発	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、かばんの館など
	但馬発	今代司酒造、弥彦山ロープウェイ、越後一宮 弥彦神社、岩室温泉、道の駅ながおか花火館・長岡花火ミュージアム、新潟せんべい王国、豪農の郷・北方文化博物館、月岡温泉、瓢湖水きん公園、新潟ふるさと村、朱鷺メッセなど
運航機材	トキエア（株）ATR42-600	
乗客数	新潟発の乗客数	39名（41名募集）
	但馬発の乗客数	39名（同上）



コウノトリ但馬空港での送迎

【全搭乗者アンケートの結果】：回答数78

- ・チャーター便の良かった点：乗り換えがない（71%）、早く着ける（65%）
- ・今後のチャーター便を活用したツアーへの参加意向：参加したい（82%）

