

第5回コウノトリ但馬空港のあり方懇話会

説明資料

1. これまでの懇話会での検討内容
2. コウノトリ但馬空港を取り巻く現在の状況
3. 中間報告（R4.5）以降のこれまでの取組み

1. これまでの懇話会での検討内容

(1) 懇話会の開催概要

(2) 中間報告の内容

1. (1)懇話会の開催概要

◆ コウノトリ但馬空港のあり方懇話会

《開催目的》

- 但馬空港が今後の地域振興のために果たすべき役割等を検討するために開催

《構成員》

- 構成員 : 14名〔学識（5名）、航空会社（1名）、マスコミ（1名）、地元（7名）〕
- 特別構成員 : 1名〔学識（1名）〕（第5回より）

《これまでの開催概要》

- 令和2年2月に設置し、計4回開催

- | | |
|-----------------|--|
| ・ 第1回（R2. 2. 6） | 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（R2. 7.13） | 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（R3.11.29） | 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（R4. 3.24） | 中間報告（案） |

- 令和4年5月に中間報告を公表

1.(2)中間報告の内容

◆ コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 中間報告

➤ 令和4年5月に公表

新型コロナウイルス感染症の社会経済活動への影響が国内外で長期化している状況を踏まえ、検討内容を一旦総括した上で、今後の環境改善と継続検討に備える必要から、中間報告を実施

《中間報告の構成》（抜粋・要約）

1. 検討の背景

2. 但馬空港整備の経緯と課題

(1)空港整備の経緯

(2)但馬地域が抱える課題

(3)公共交通に期待される役割

(4)但馬空港が直面する課題

3. 但馬空港のあり方

(1)今後の但馬空港の役割

(2)取組方策

①短期（さらなる利活用の促進）

③中長期（望ましい機能の確保）

②中期（国際的な安全基準への適応）

4. 今後の進め方

- 今後、航空需要の回復とともに、国内航空会社の経営状況も改善し、豊富な地域資源を活用した地域創生が進展してきた時点で、検討を深める必要がある
- それまでの間は、航空需要の回復を図る取り組みとして、3（2）①で示すような但馬・京丹後地域の振興に資する空港の活性化に県と地元が一体となり取り組むことが求められる。

- 但馬空港は貴重な高速交通インフラ。これを活用し、販路拡大、誘客により交流人口を拡大し、活力を維持することが地域創生を実現する上で重要である。
- インバウンドの誘致にあたっても、直接又は間接的に他空港と繋がる意義は大きく、成長が見込まれる海外の活力を地域に取り込むため、存在価値を発揮する必要がある。
- 大規模災害時には陸路の寸断が想定されることから、空路による救援や物資輸送の拠点(広域防災拠点)としての役割も期待される。

1.(2)中間報告の内容

◆ コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 中間報告

《取組方策》 (抜粋)

①短期 (さらなる利活用の促進)

(ア)旅客増加の取組み

- ・ 相互交流の利用促進や地元での認知度の向上
- ・ 地方移住や芸術文化活動等の新たな動きと活力の取り込み
- ・ 近隣府県と連携した広域観光モデルルートの設定
- ・ 地場産品等関連事業者の視察等ビジネス客の利用促進
- ・ スローツーリズムの活用

(イ)新たな路線展開

- ・ チャーター便運航の取組み

(ウ)空港の賑わいづくり

- ・ 空港内公園や観光飛行機等により
住民の方に親しんでもらえる空港づくり

(エ)災害時の防災拠点としての活用

- ・ 広域防災拠点、SCUの確実な運用

②中期 (国際的な安全基準への適応)

滑走路端安全区域 (RESA) の国際基準への適応のため、期限 (R9.3.31) までに実施設計に着手のうえ、安全上必須の対応として、当該基準への適応を図る。

③中長期 (望ましい機能の確保)

滑走路の延長には大規模な投資を伴うことから、費用対効果はもとより、航空会社の状況等も十分に踏まえ、中長期的な視点の下、実施時期や必要な長さを検討する必要がある。

《検討内容》

(ア) 就航率の向上

- ・ 衛星による飛行方式 (SBAS) の導入や、進入灯の整備

(イ) 滑走路延長

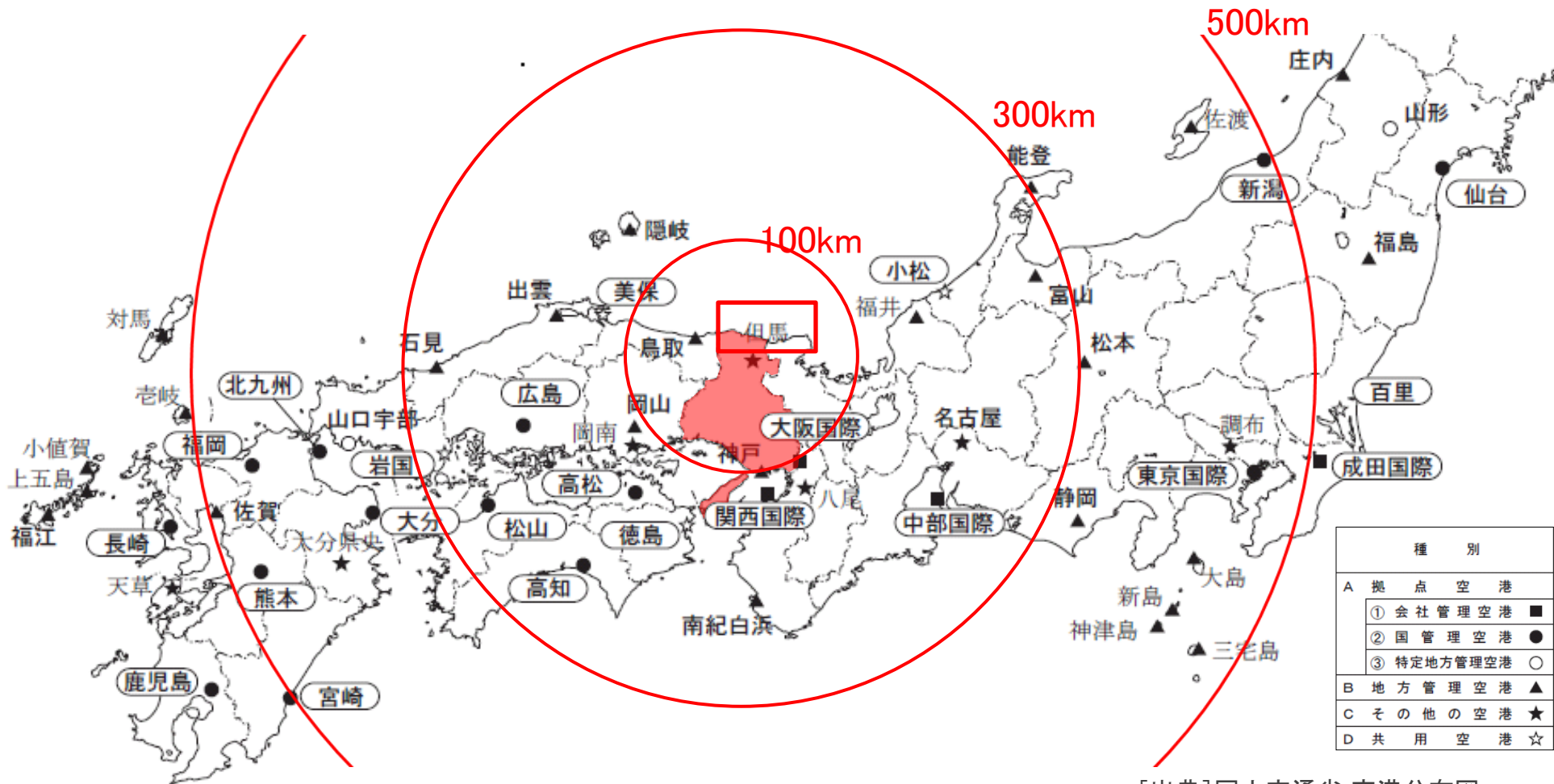
- ・ 主力ジェット機の安定運航が可能な2,000m又は1,800m滑走路の整備

2. コウノトリ但馬空港を取り巻く現在の状況

- (1) 但馬空港の概要・利用状況
- (2) 航空業界の環境変化
- (3) 周辺地域の環境変化

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [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

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 〔日本海側の空港と港湾〕

- 但馬空港から東側の120km圏内には空港が立地していない「空港空白地帯」
- 兵庫県の日本海側には、重要港湾なし



※120km圏域:

R6能登半島地震での事例に基づく、
被災地内と被災地外の空港の救急・救命活動、緊急物資等輸送活動の連携範囲の目安

〔参考資料〕 空港における自然災害対策に関する検討委員会 検討委員会分科会（第2回）（R7.3.10 航空局）

	: 空港
	: 重要港湾
	: 地方港湾（避難港）
	: 地方港湾

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 〔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

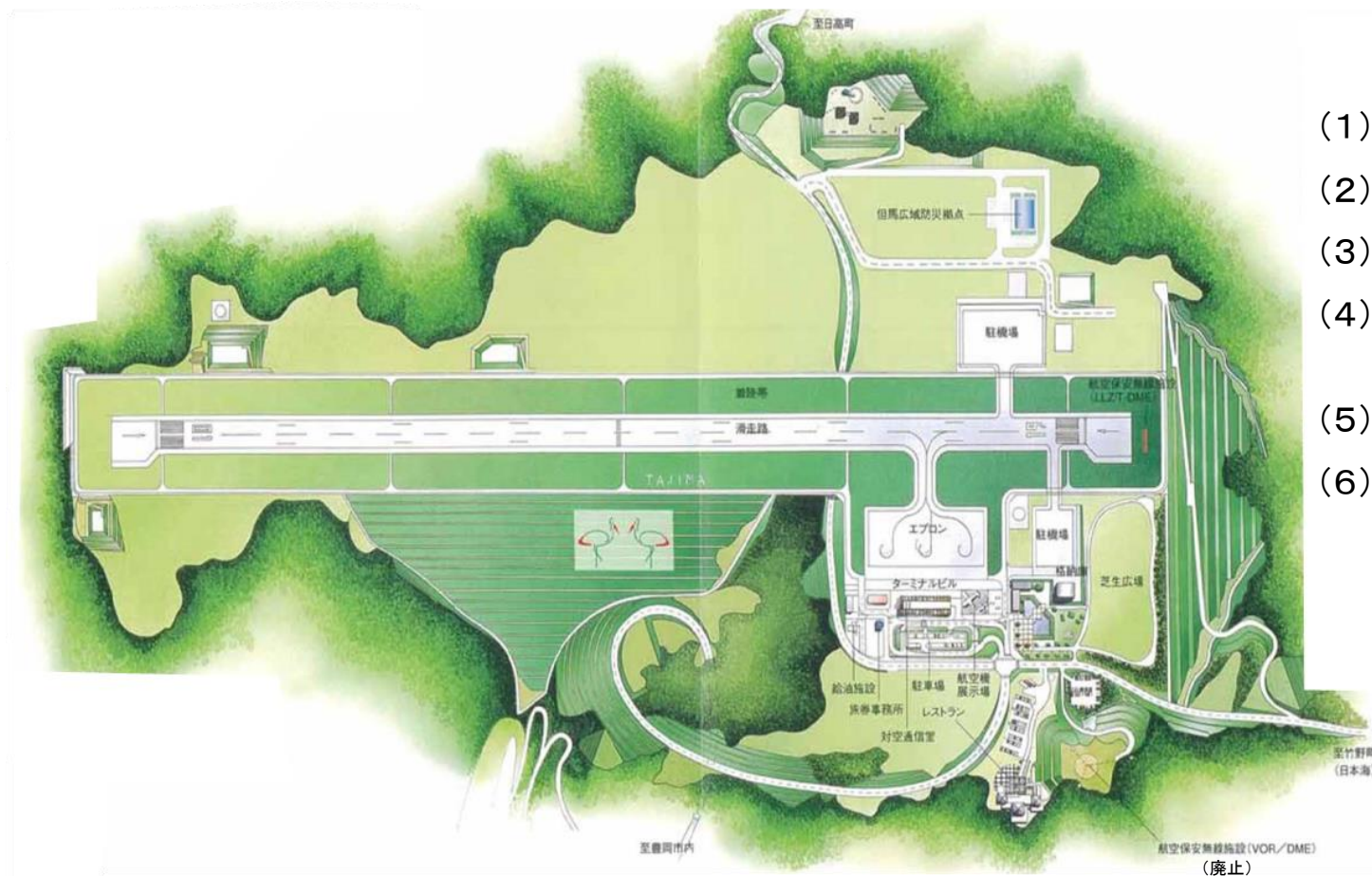
※豊岡出石 I C、但馬空港 I C、日高北 I C

- 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. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [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

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 〔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

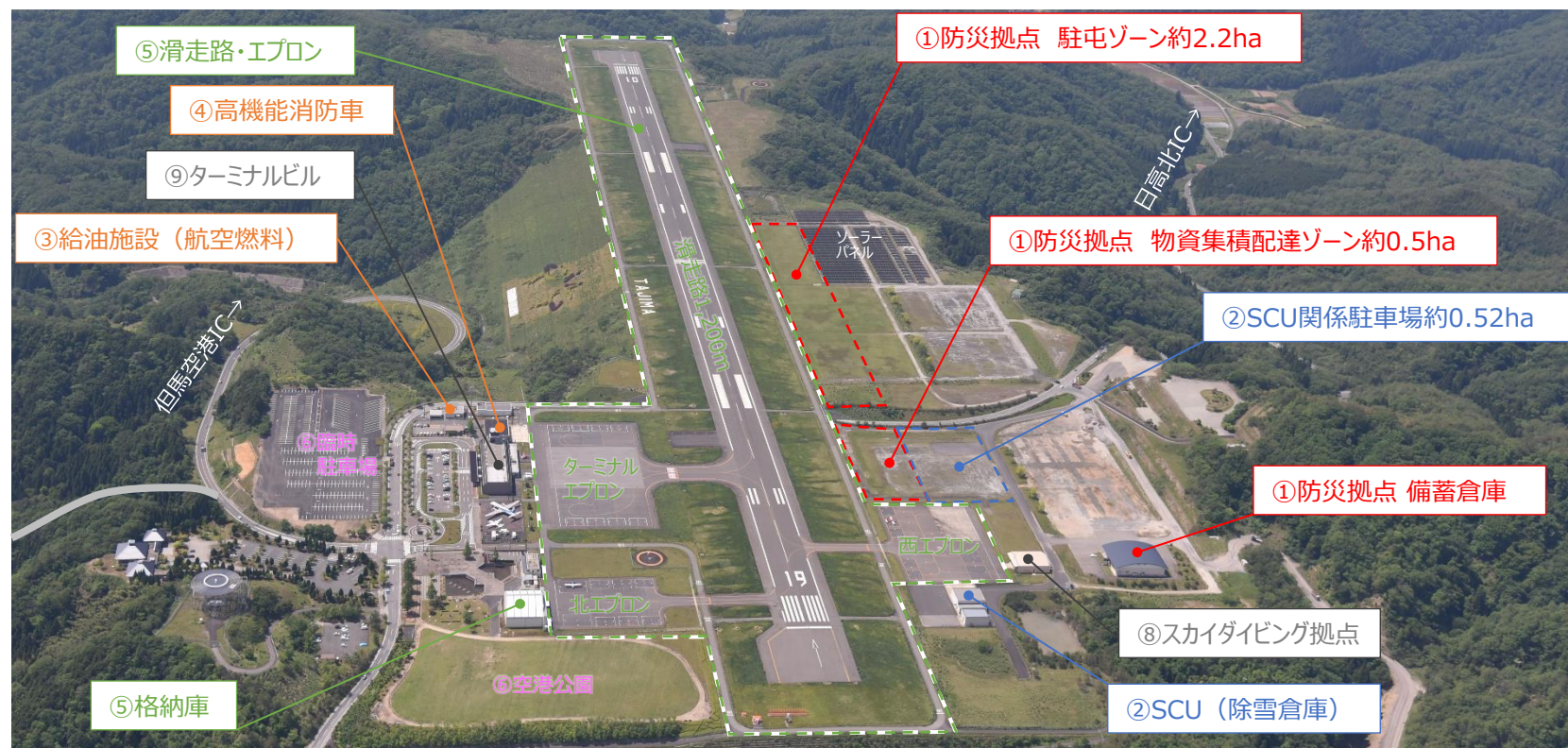
：標高176mの高台に位置

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



2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [運航路線]

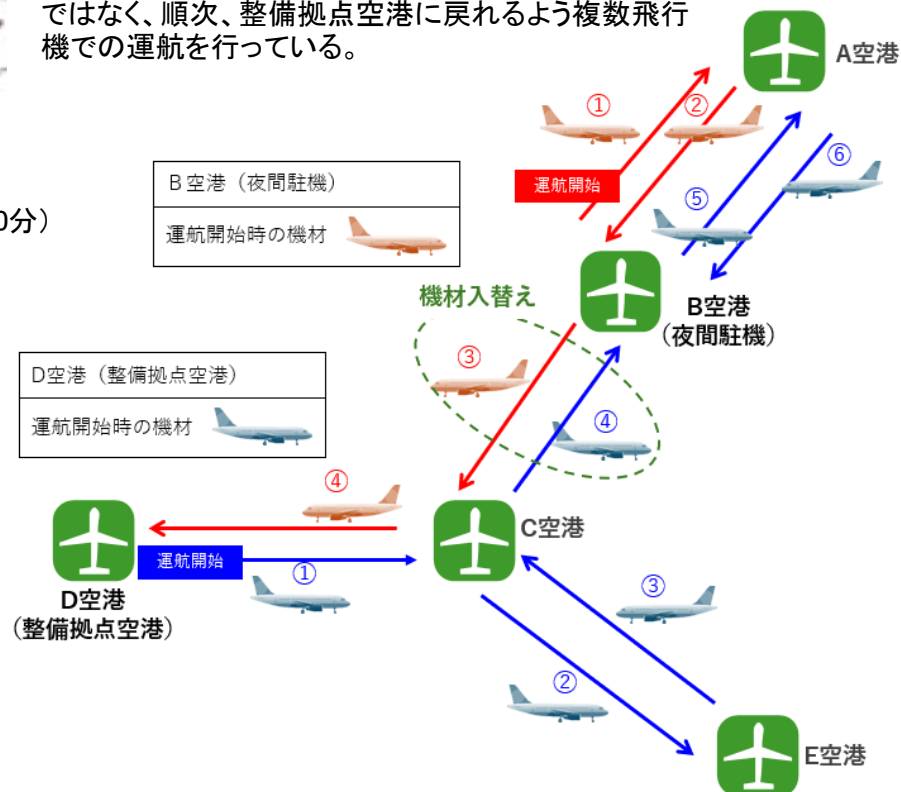
- 定期便・就航路線： 但馬空港～伊丹空港
・航空会社： 日本エアコミュータ(株) (J A C)
・運航機材： ATR42-600 (座席数48席) ※H29まではサーブ340B (36席)

(JACの運航路線)



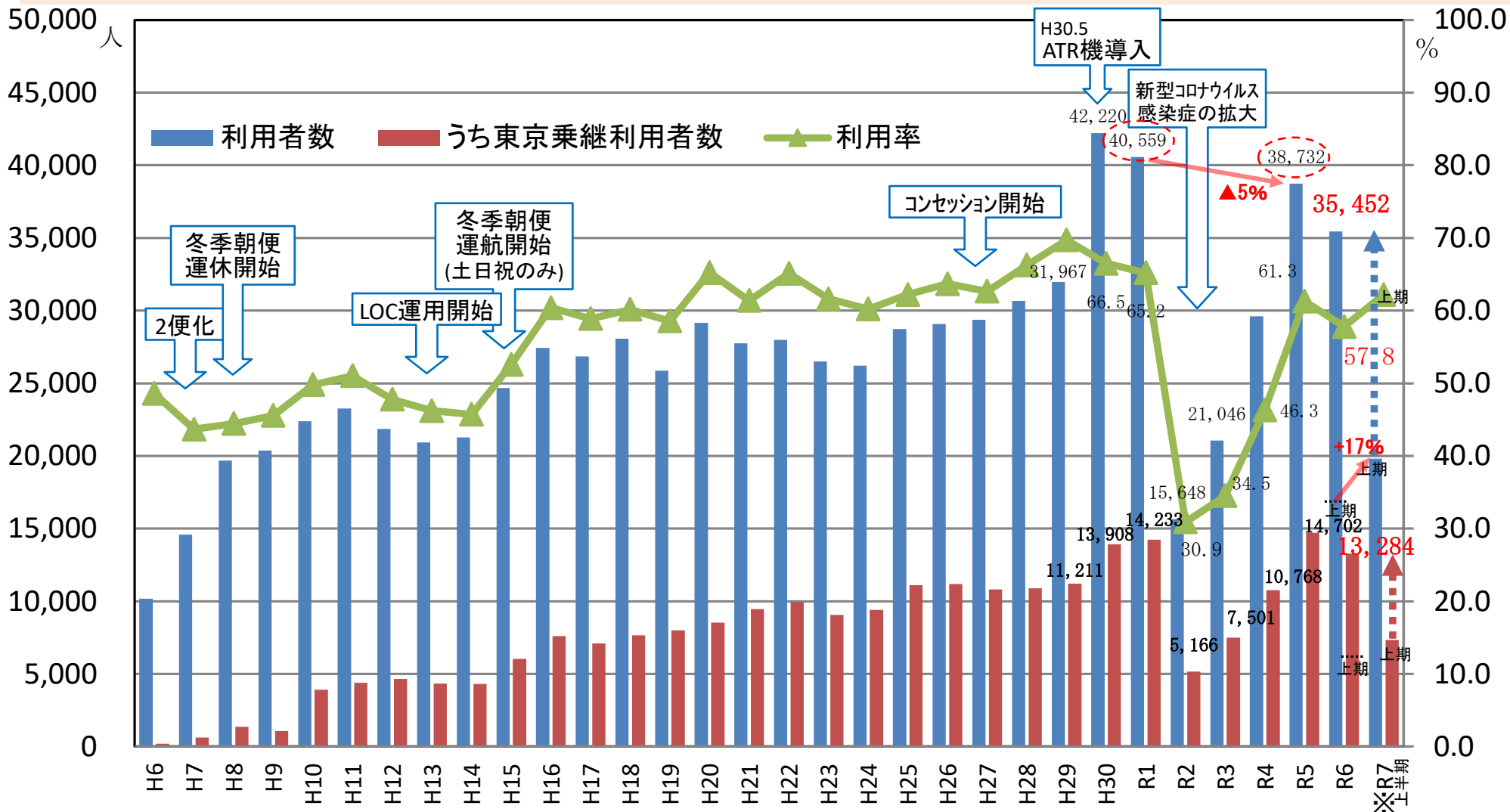
(機材の回航について)

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、整備拠点空港に戻るよう複数飛行機での運航を行っている。



2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [開港以来の年度別利用者数・利用率]

- R2年度の利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響によりR元年度の約39%に減少
- R5年度の利用者数はR元年度の約95%まで回復。R6年度は前年より減。R7年度上半期はR6年度上半期の約117%



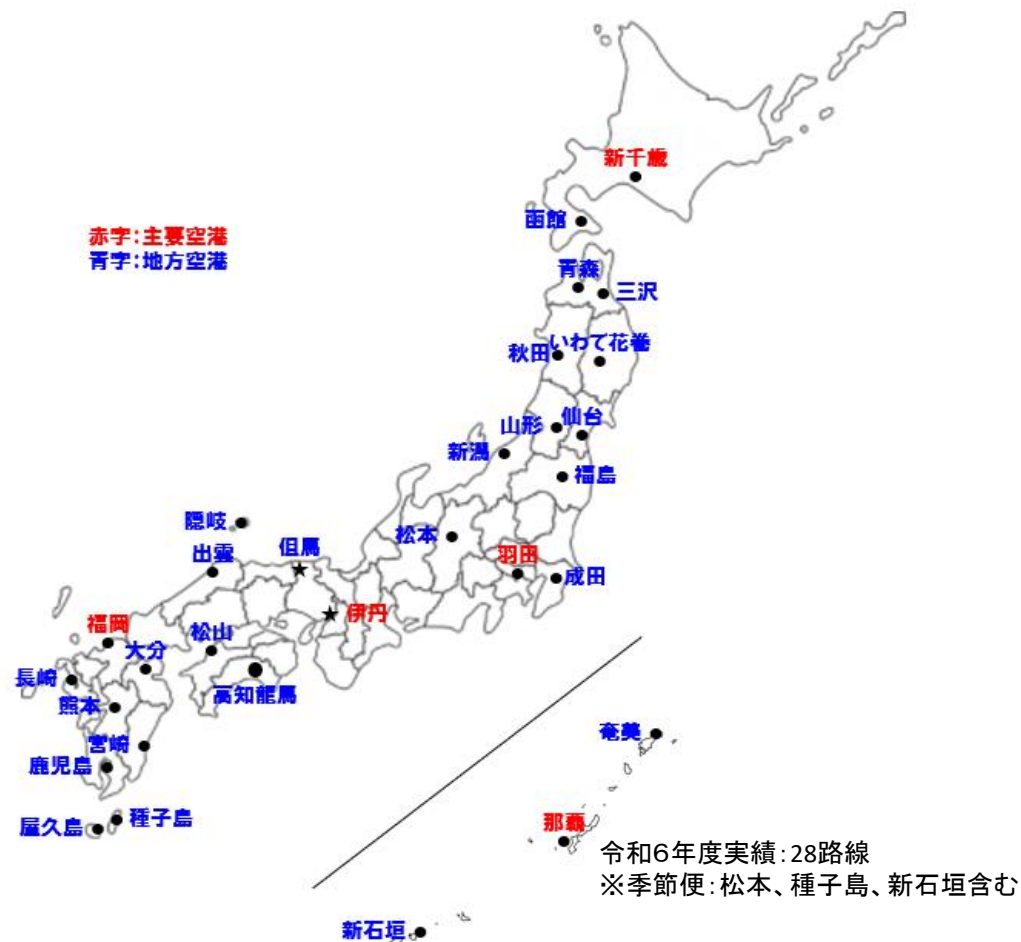
2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [乗継利用]

- 但馬空港は、首都圏をはじめ全国各地と但馬とを短時間で結ぶ長距離・高速交通の拠点
- 但馬路線の利用者のうち、約5割が伊丹空港で乗継ぎ（羽田便乗継が最も多い）

- 但馬－伊丹 35分
(参考: 鉄道 豊岡－大阪 2時間40分)
- 但馬－羽田乗継利用 2時間
(参考: 鉄道 豊岡－東京 4時間40分)
- 伊丹経由で全国28空港と接続
⇒ 乗継利用者数16,132人(R6)
(但馬－伊丹の全利用者数35,452人の5割)

乗継利用者数 (上位10空港)

空港名	利用者数		増減
	H30年度	R6年度	
羽田	13,910	13,274	▲ 636
福岡	636	531	▲ 105
新千歳	206	445	239
那覇	252	265	13
鹿児島	172	211	39
仙台	279	179	▲ 100
青森	25	175	150
出雲	21	144	123
いわて花巻	51	101	50
大分	41	99	58
全乗継利用者数	16,714	16,132	▲ 582



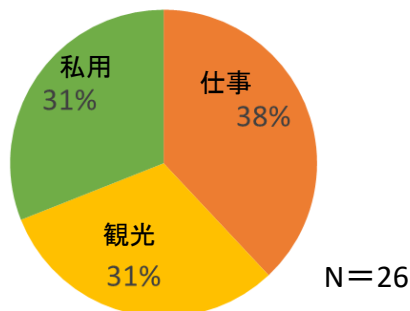
2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 【利用目的割合】

➤ 但馬路線の利用目的割合は、仕事：観光：私用が概ね3割：4割：3割

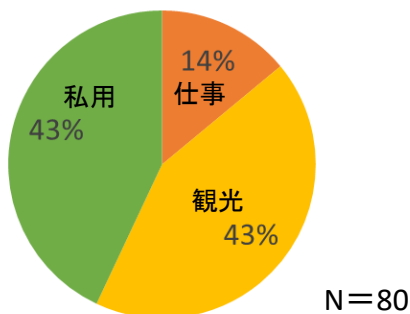
コロナ禍前

[H30年5月 機材更新（S A A B 36席→A T R 48席）以降]

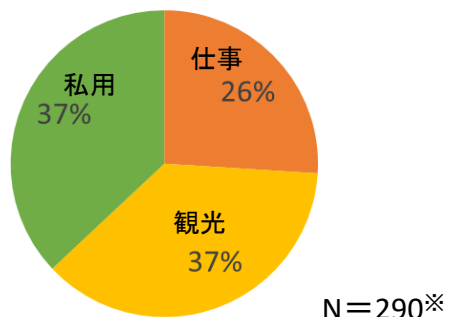
平日



休日



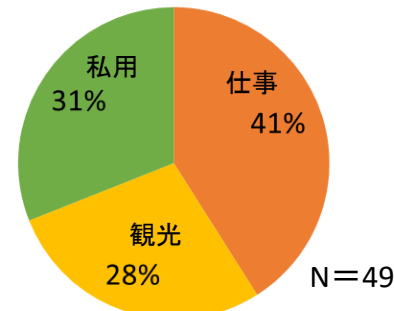
【週間】



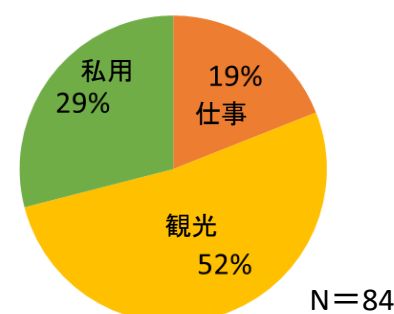
コロナ禍後

[新型コロナが5類感染症へ移行したR5年5月8日以降]

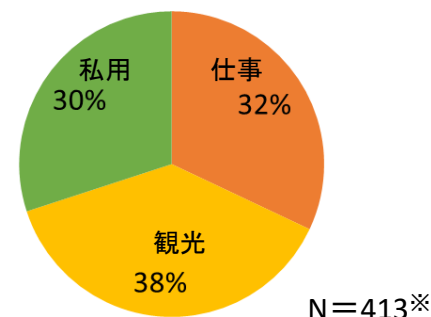
平日



休日



【週間】



※一週間は、平日調査×5日＋休日調査×2日とし、7日間(1週間)当りで算出

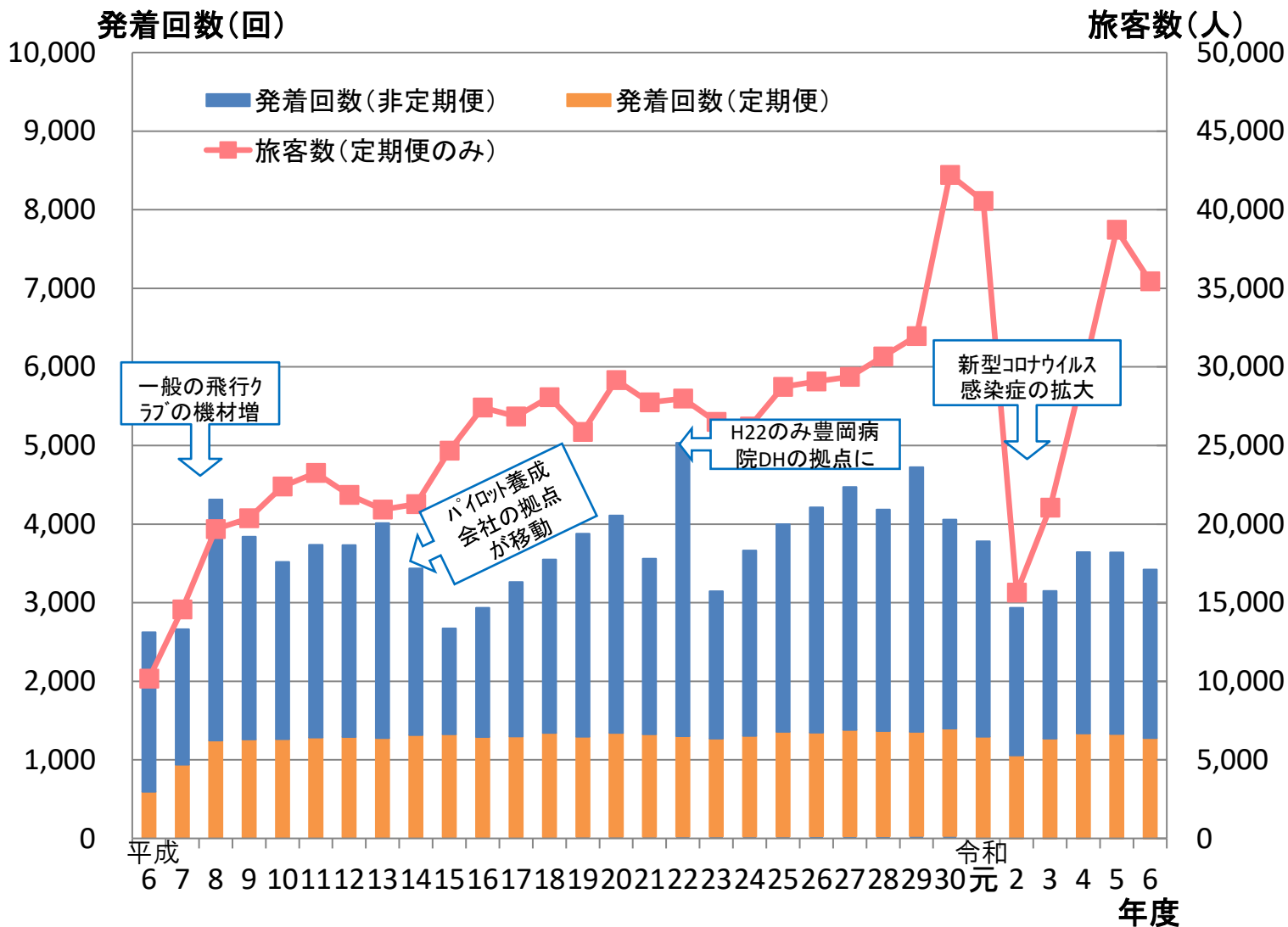
[出典] 令和元年度 航空旅客動態調査(国土交通省 航空局)

※集計結果は無回答を除く。

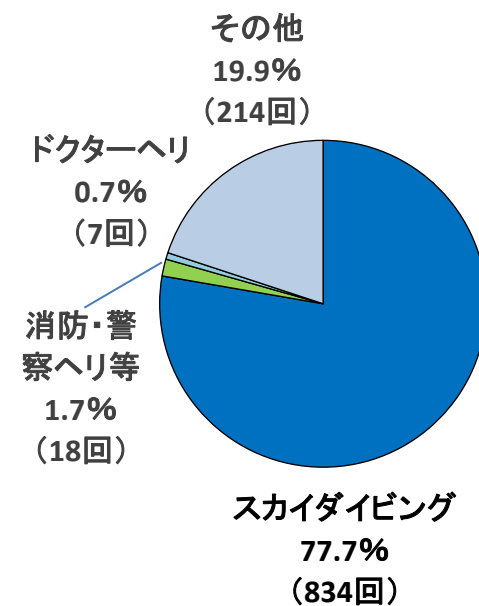
[出典] 令和5年度 航空旅客動態調査(国土交通省 航空局)

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [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)
- 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

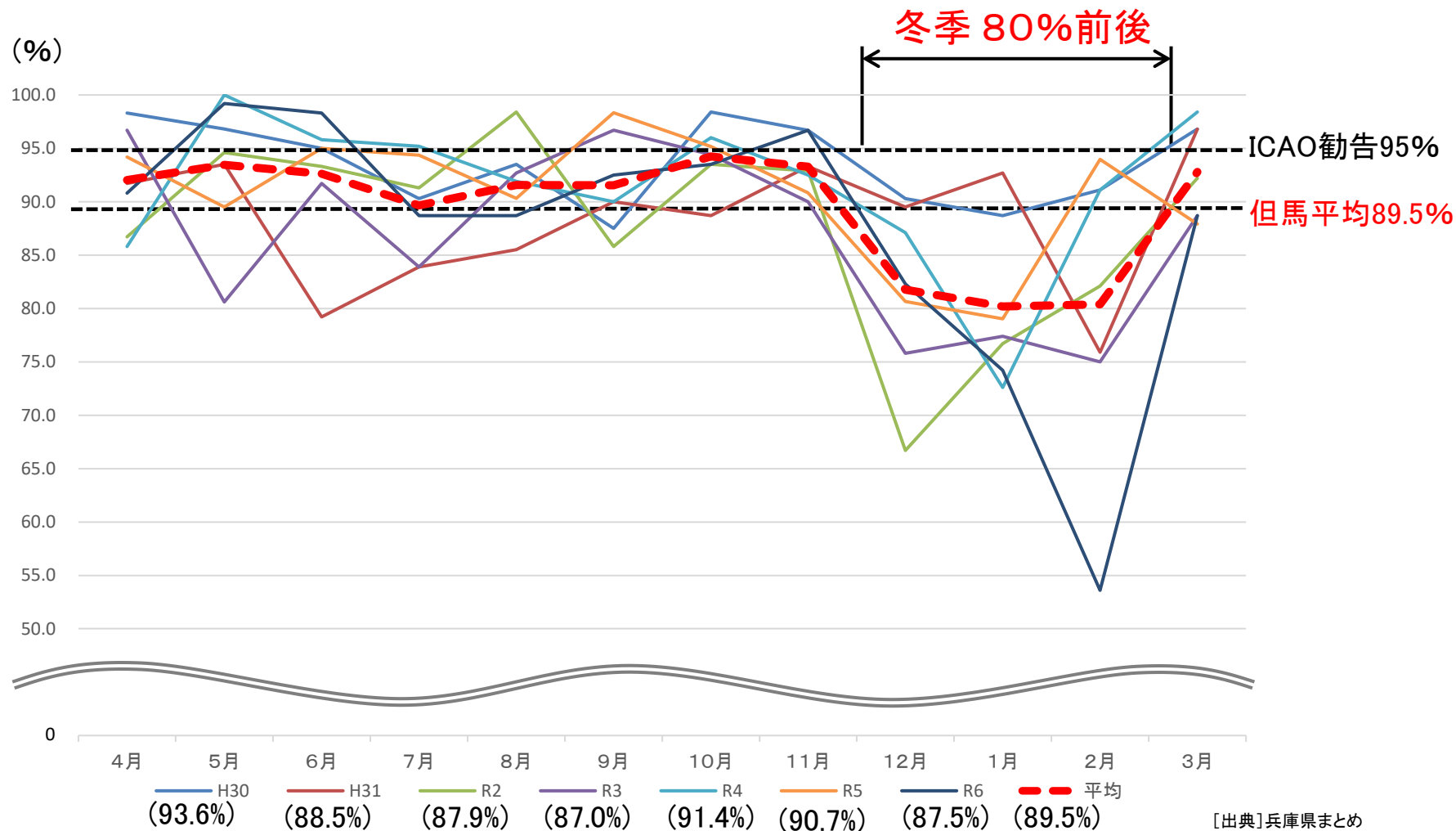


[非定期便の着陸回数内訳]
(R6年度)



2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [就航率]

- 過去7年間（平成30～令和6年度）の平均就航率は89.5%
- 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



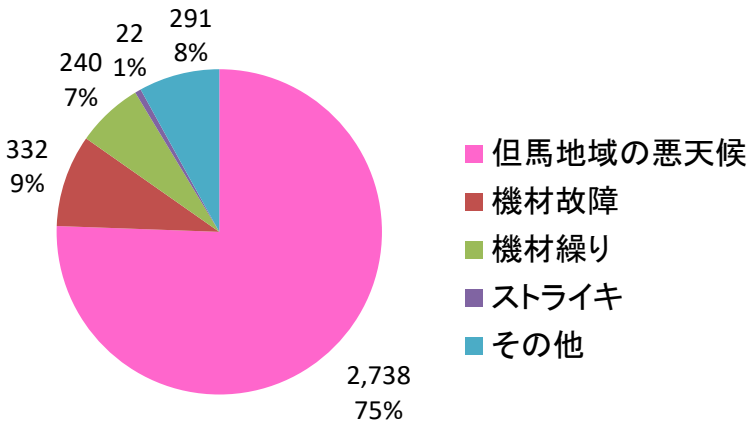
2. (1)但馬空港の概要・利用状況 〔主な欠航理由〕

➤ 欠航理由は「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	24	118
H17	96	(70)	1	7	0	5	109
H18	44	(4)	7	3	0	8	62
H19	89	(38)	4	14	0	6	113
H20	42	(18)	0	12	8	0	62
H21	72	(30)	1	5	0	2	80
H22	94	(54)	0	12	0	0	106
H23	124	(78)	7	4	0	10	145
H24	80	(40)	8	15	0	4	107
H25	94		28	0	0	6	128
H26	108	(42)	18	0	0	16	142
H27	76	(16)	19	11	0	8	114
H28	98	(26)	17	6	0	4	125
H29	105	(44)	7	16	0	8	136
H30	50	(10)	0	19	0	24	93
H31	68	(8)	33	32	0	36	169
R02	98	(46)	28	4	0	15	145
R03	131	(60)	29	16	0	14	190
R04	82	(24)	20	6	0	18	126
R05	86	(12)	27	14	0	9	136
R06	118	(56)	20	21	0	24	183
累計	2738	(708)	332	240	22	291	3623

／は未集計

欠航理由の割合(H6～R6)



「但馬地域の悪天候」欠航理由詳細(H30、R6)

分類	H30	R6
霧で視程不良	24	24
航路上の天候不良	12	14
雪	10	56
強風	4	24
合計	50	118

〔出典〕兵庫県まとめ

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [来訪者の目的地]

➤ 定期便利用者の但馬・京丹後地域への訪問先は、豊岡市に集中

R6年12月調査 ()内は構成割合 【 】内はR元年12月調査の構成割合

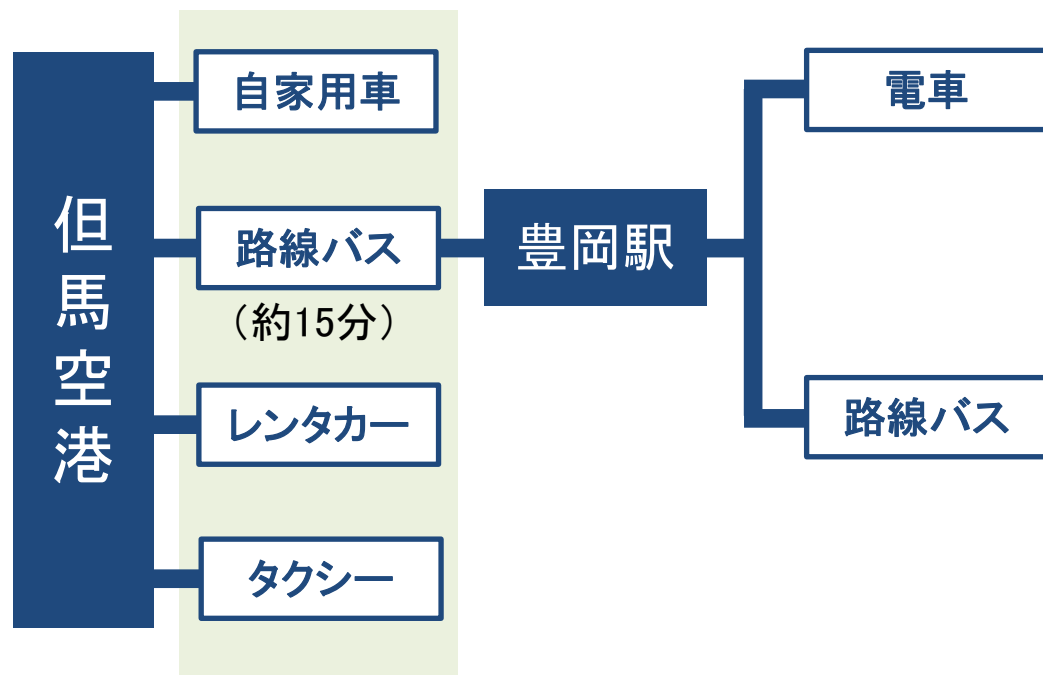
市町	計	地域名	集計	市町	計	地域名	集計
豊岡市	112 (77%) 【82%】	豊岡地域	32	香美町	2 (1%) 【2%】	香住区	2
		城崎地域	29			村岡区	0
		竹野地域	2			小代区	0
		日高地域	2	新温泉町	0 (0%) 【1%】	温泉地域	0
		出石地域	5			浜坂地域	0
		但東地域	1	丹後地域	18 (12%) 【8%】	京丹後市	6
		但馬空港	41			宮津市	7
養父市	6 (4%) 【4%】	養父地域	2			伊根町	3
		八鹿地域	1			与謝野町	2
		大屋地域	2	その他	2 (1%) 【1%】	鳥取県	1
		関宮地域	1			舞鶴市	1
朝来市	6 (4%) 【2%】	朝来地域	3			総計	146
		和田山地域	1				
		生野地域	1				
		山東地域	1				

※複数回答あり
※端数処理により構成割合の合計が100%とならない場合がある

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 [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

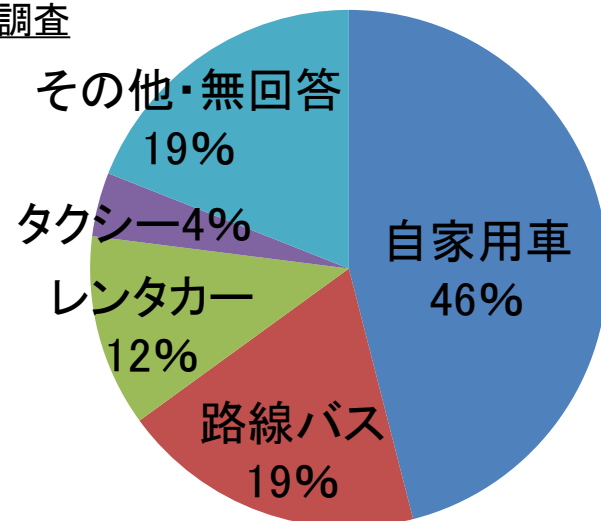
■ 想定される交通手段



■ 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〕

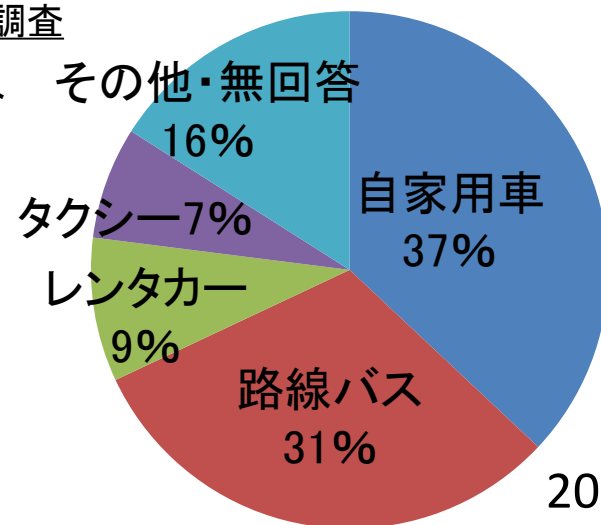
R元年7月・12月調査

回答者数582人



R6年7月・12月調査

回答者数222人

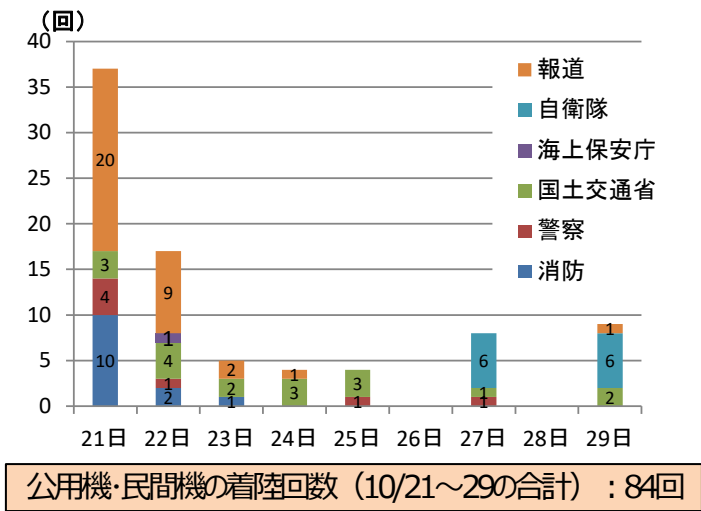


2. (1)但馬空港の概要・利用状況 [災害時の活用事例]

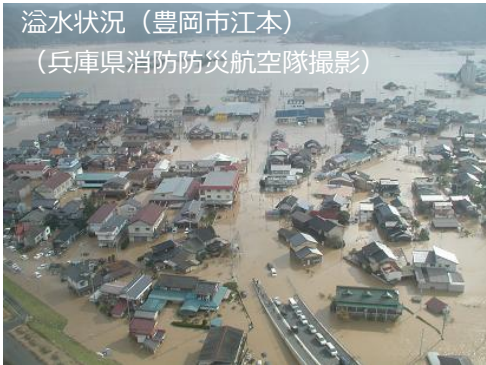
➤ 災害発生時において、救援活動・情報収集や代替輸送手段として活用されている

台風23号（H16年10月）

- 市街地が浸水被害を受け、救援活動や情報収集で利用された。

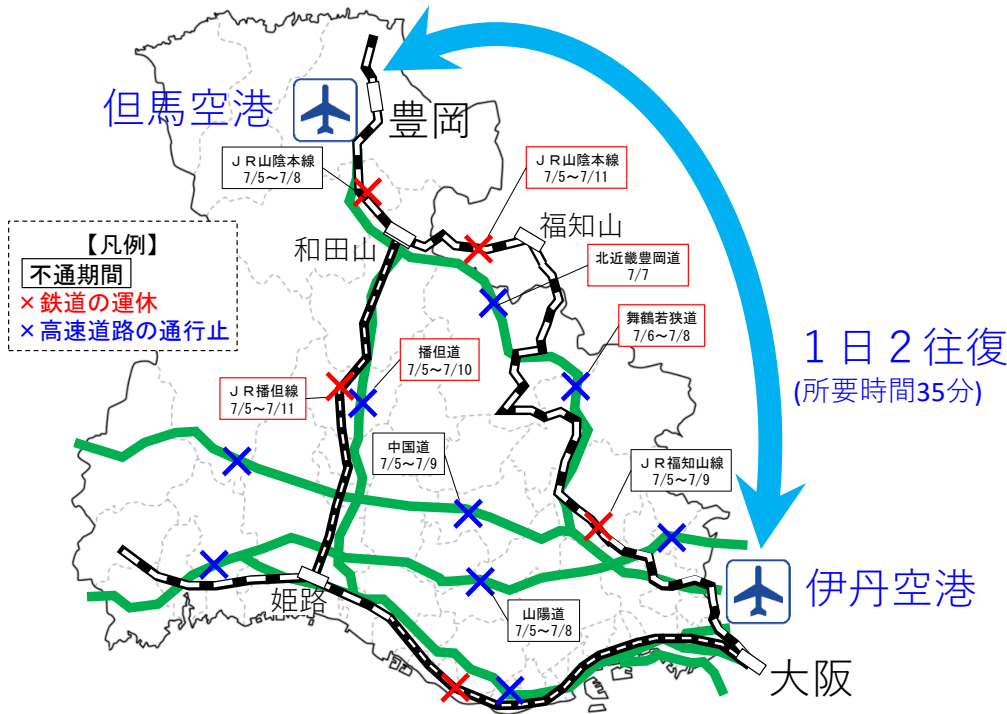


	計
民間機	33
公用機	12
報道	1
自衛隊	18
海上保安庁	7
国土交通省	13
警察	84
消防	



西日本豪雨（H30年7月）

- 但馬～大阪間において、鉄道が運休、高速道路が通行止となる中、点と点を結ぶ航空路の強みを最大限に発揮。
- 大雨による影響が長期化する中、航空路は、ほぼ通常どおり運航



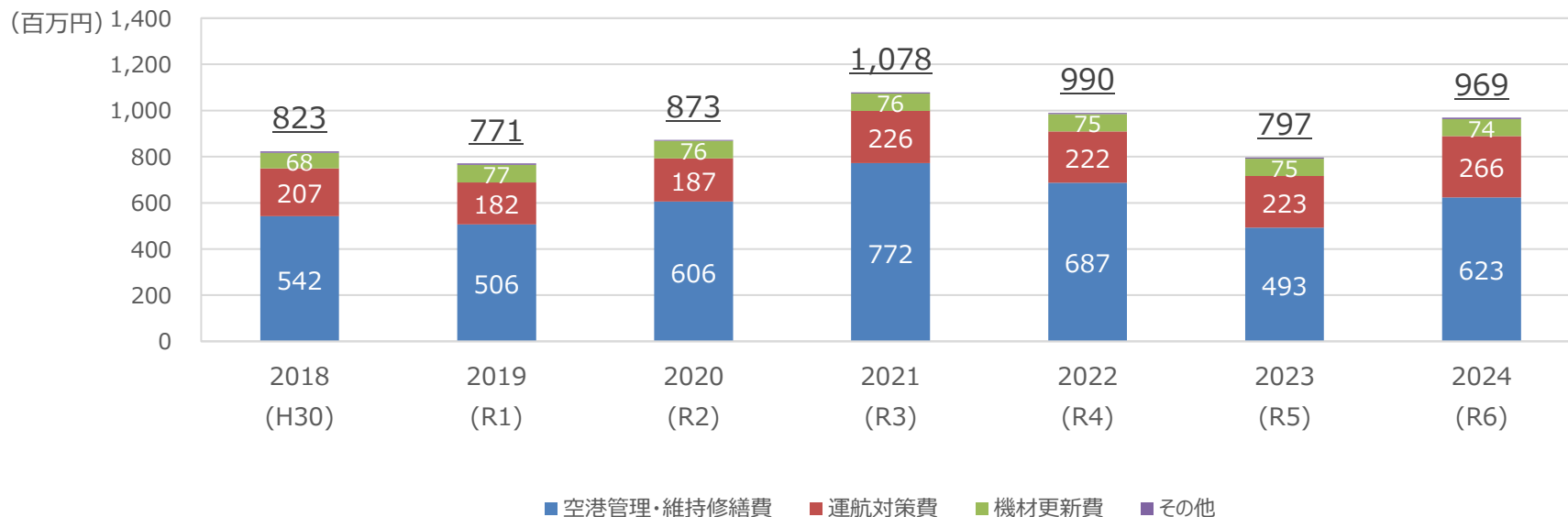
【出典】平成30年7月豪雨の概要と主な事業効果事例（H30.10 兵庫県）

【出典】兵庫県まとめ

2. (1) 但馬空港の概要・利用状況 〔県の支出状況の推移〕

- 空港管理・維持修繕費は、老朽化対策や施設更新（空港車両やローカライザーの更新）等により、年度毎にばらつきがあるが、年間約5～8億円で推移
- 運航対策費は、コロナ禍による旅客収入減少に伴いR3（R2運航分）～R5（R4運航分）は上昇、R6（R5運航分）は円安等による整備費増加に伴い高止まり傾向が継続

※運航対策費は、前年度分を翌年度にJACへ補助（例、R3の運航対策費はR2運航分）



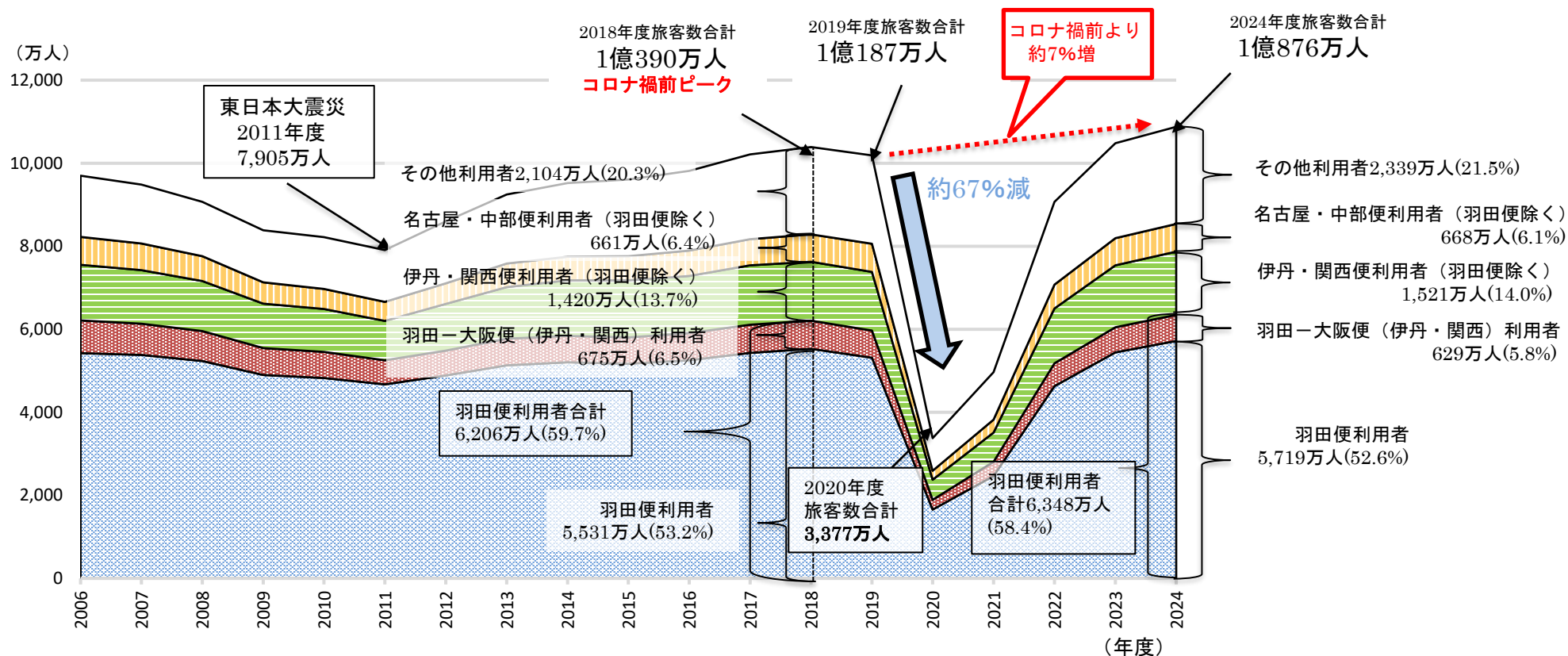
- ・空港管理・維持修繕費：委託費（航空灯火、消防、飛行場管理、管制、無線、気象業務など）、管理運営費、空港維持修繕、老朽化対策
- ・運航対策費：但馬伊丹路線の運航経費の不足分をJACへ補助
- ・機材更新費：但馬空港ターミナル(株)が保有する機材（H30購入）への購入費補助
- ・その他：東京直行便推進事業への負担金

[出典] 兵庫県まとめ

2. (2) 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

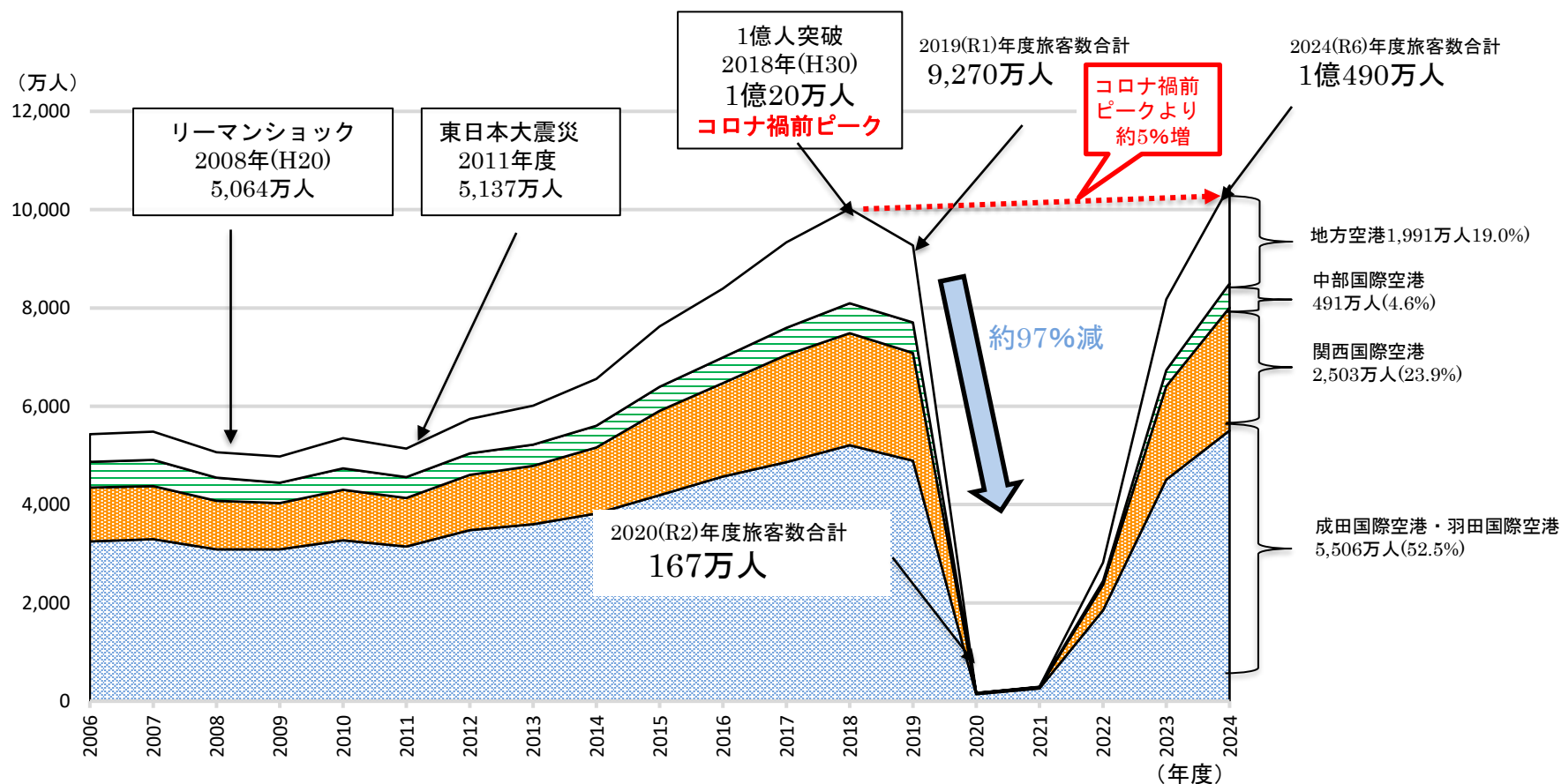


〔出典〕 航空輸送統計年報を基に作成

2.(2)航空業界の環境変化〔国際航空旅客数の推移〕

- 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

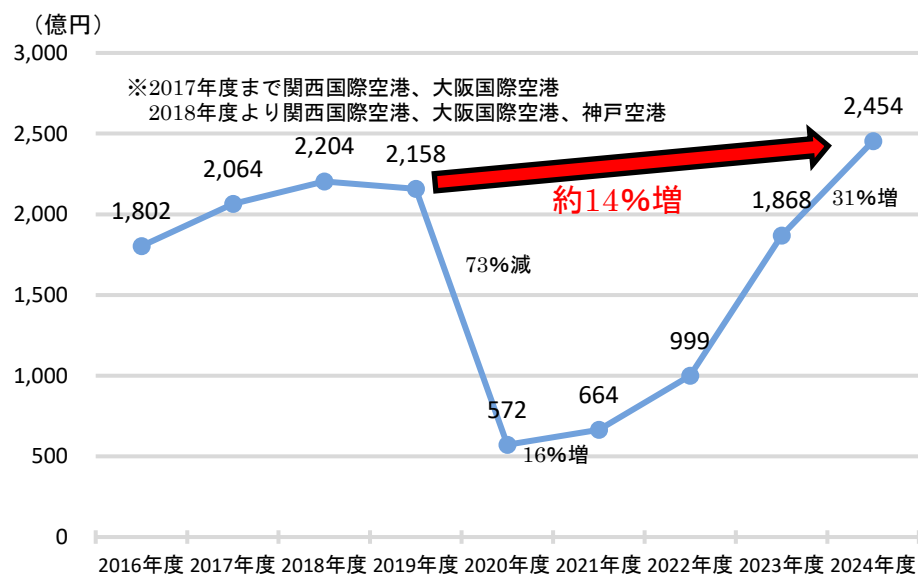


[出典] 空港管理状況調書(国土交通省航空局)を基に作成

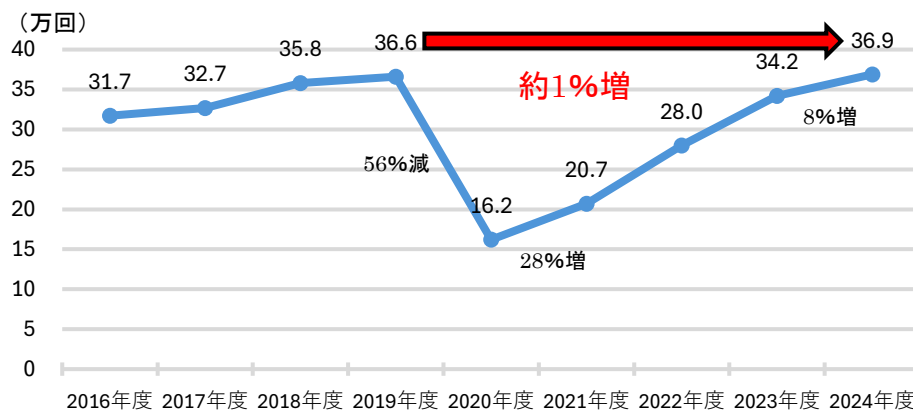
2.(2)航空業界の環境変化〔関西・伊丹・神戸 3空港の状況〕

- 2020年度の営業収入は新型コロナウイルス感染症の影響等により2019年度比73%減収
- コロナ禍前2019年度に比べ、2024年度の営業収入は14%、発着回数は1%、旅客数は6%増加

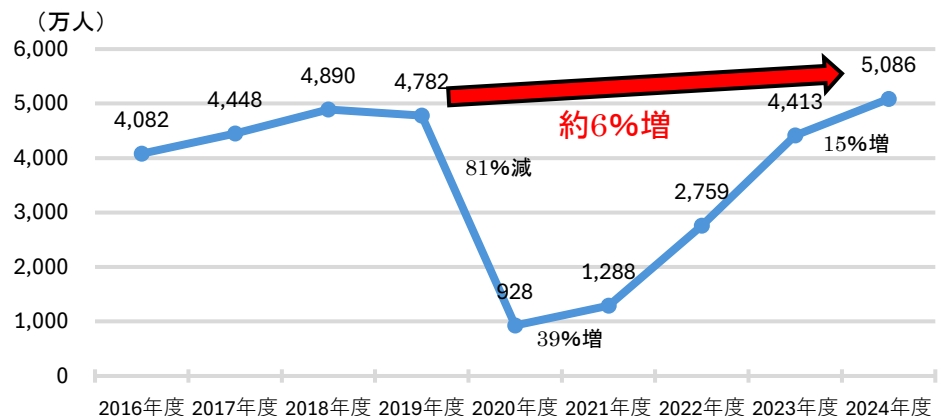
■営業収入の推移



■発着回数の推移



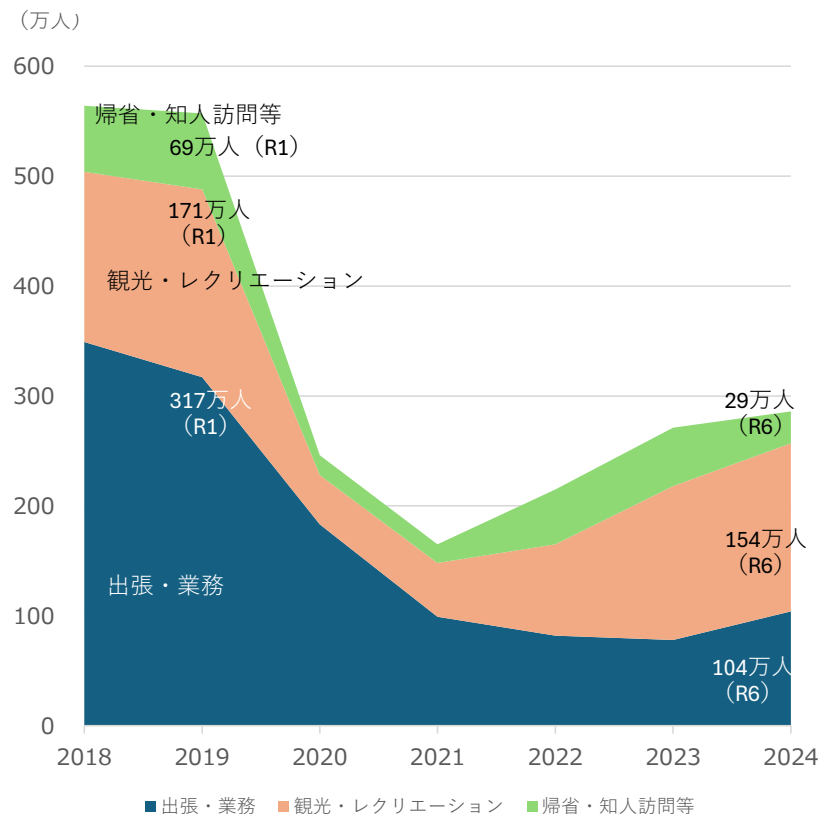
■旅客数の推移



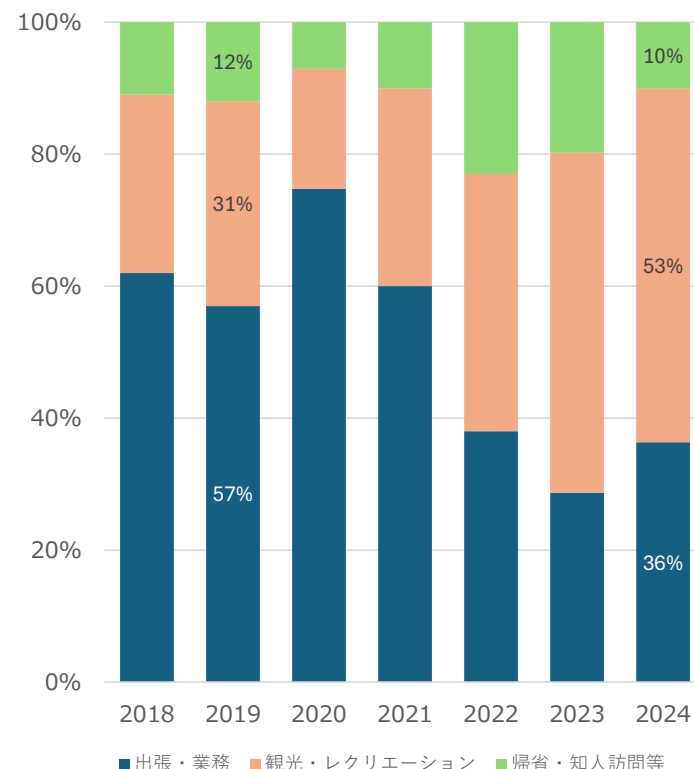
2.(2)航空業界の環境変化〔国内線の目的別の航空利用状況〕

- 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

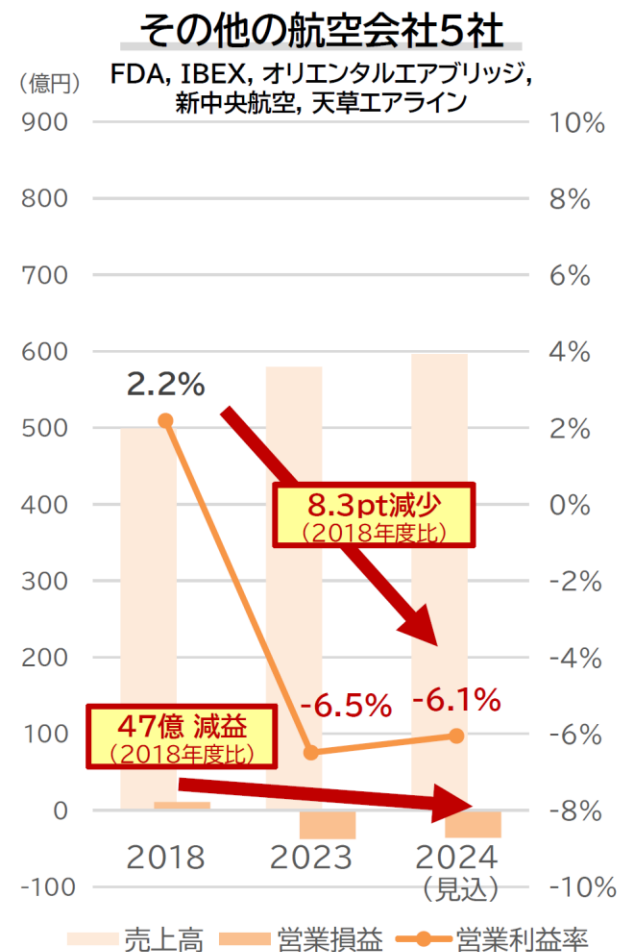
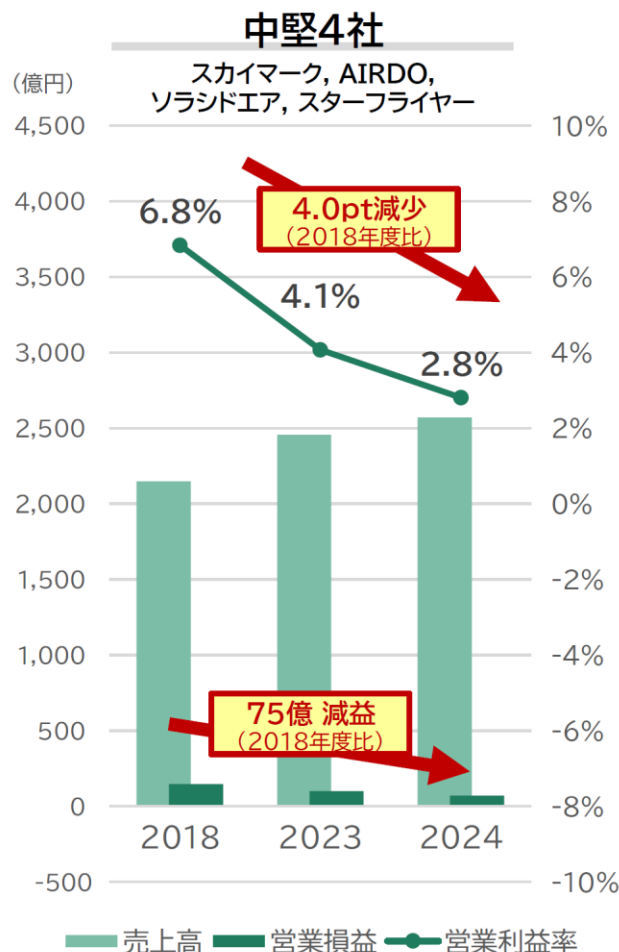
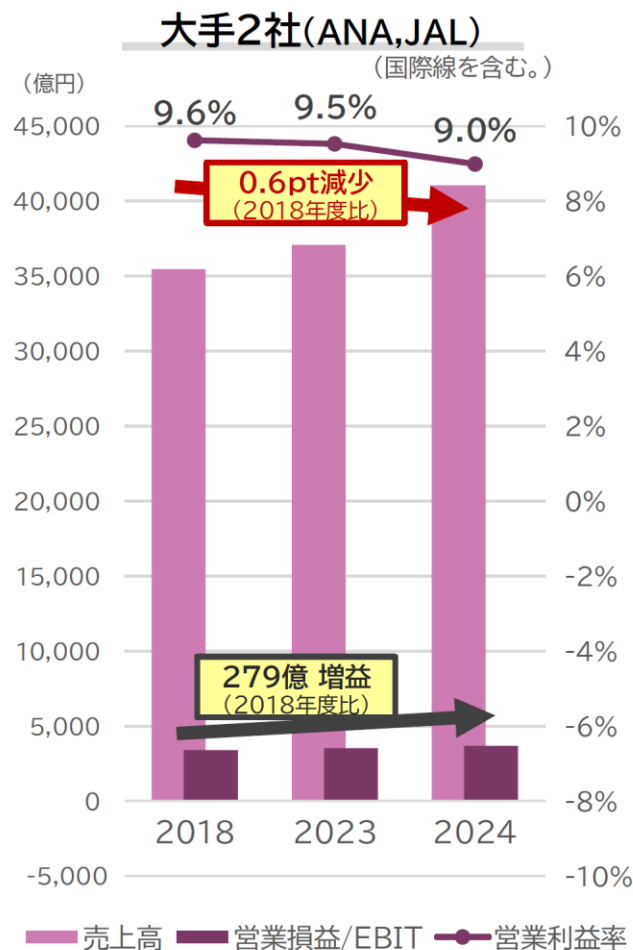


《国内旅行者（日帰り旅行）の目的別占有率》
うち「航空」を利用したもの



2.(2)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。



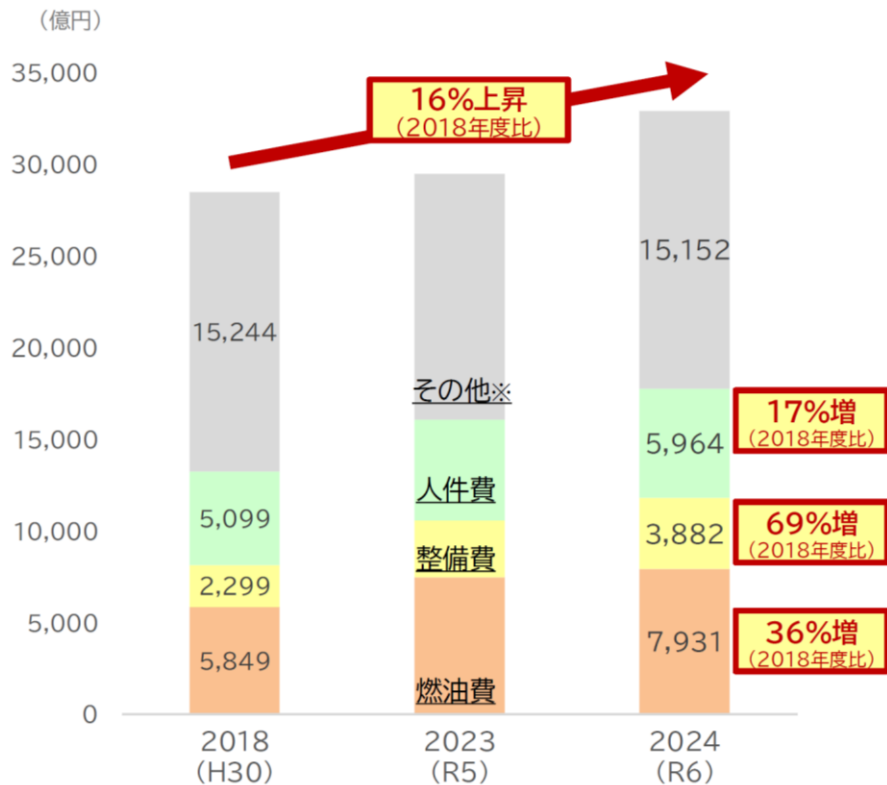
(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成

2. (2) 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。

大手2社の営業費用の増加

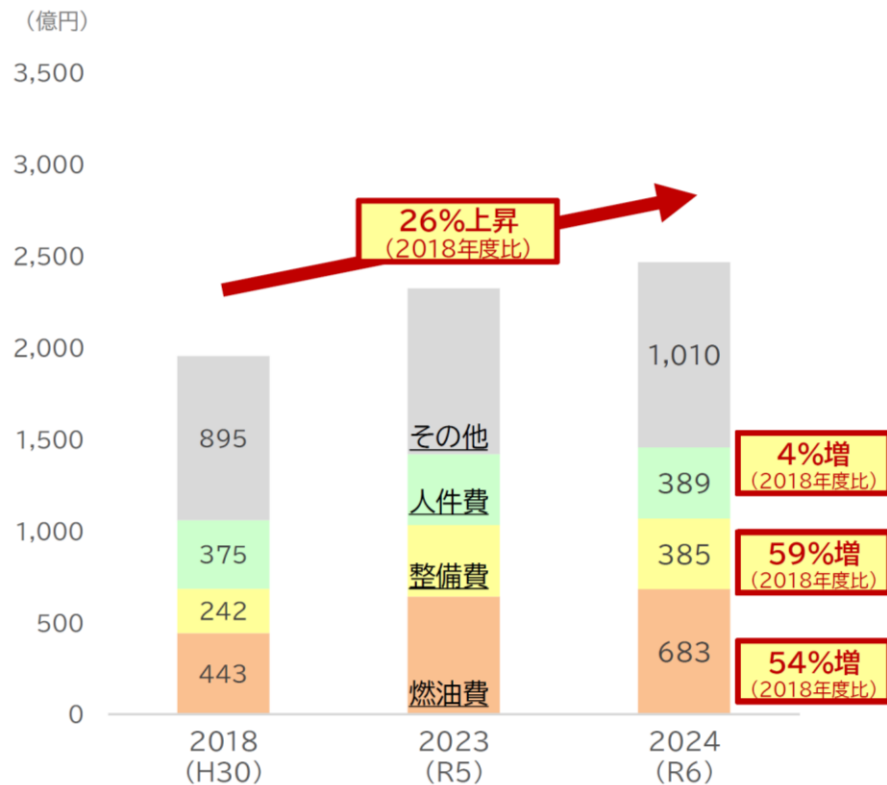
ANA, JAL (国際線を含む。)



※その他は機材・リース費、委託費等

中堅4社の営業費用の増加

スカイマーク, AIRDO, ソラシドエア, スターフライヤー



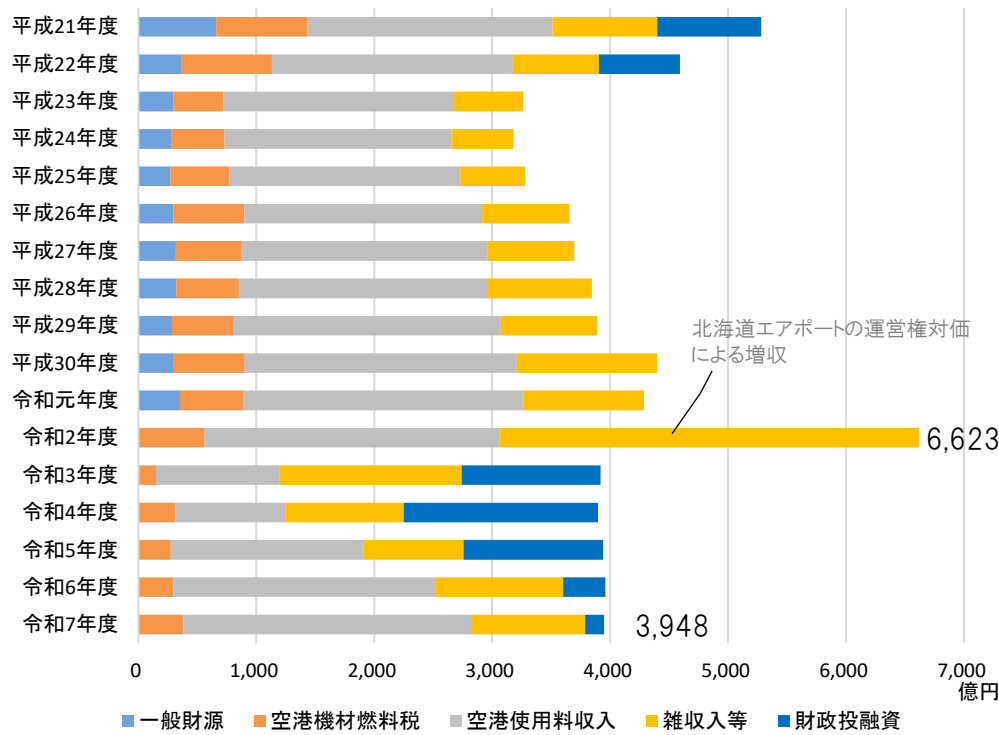
(出典) 決算資料や聞き取り結果に基づき航空局作成。大手は国際線を含む。

2. (2) 航空業界の環境変化 [国土交通省航空局関係予算の推移]

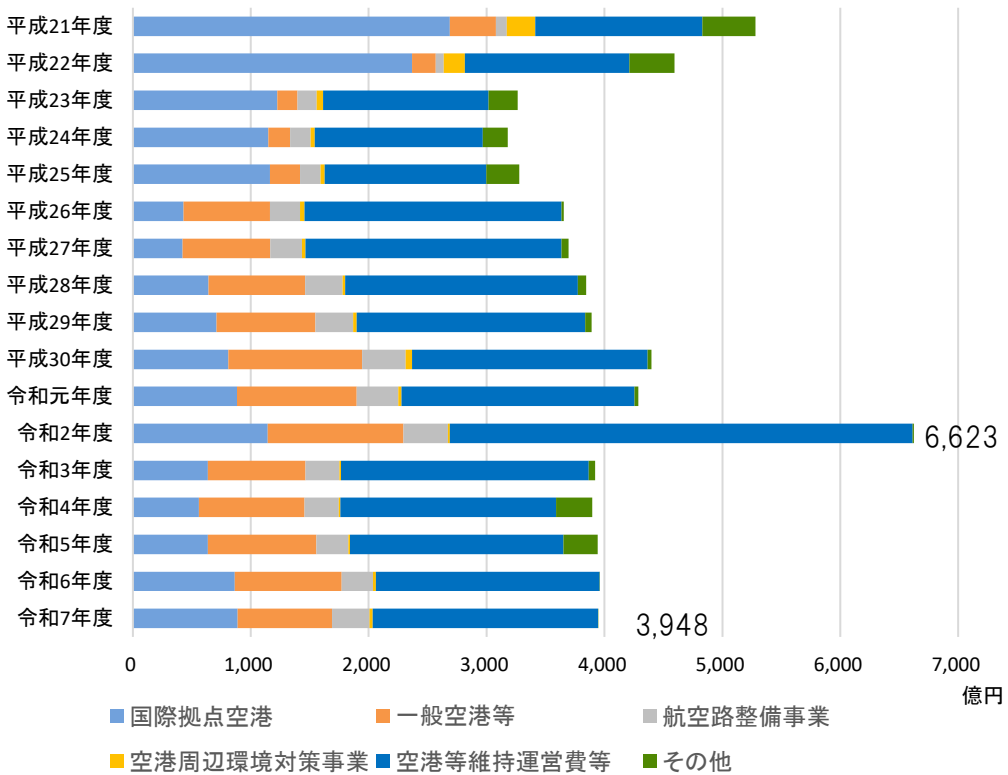
- R7年度の予算は、4,000億円規模
- コロナ禍においては航空機燃料税、空港使用料の収入が大幅に減少。財政投融资を活用(R3～R7)
- 一般空港等への歳出は、R7年度は801億円。近年、概ね800～1,000億円で推移

■ 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.(2)航空業界の環境変化 [R7年度国土交通省航空局関係予算の配分]

- 国の航空局予算は、最近の航空機事故を踏まえた安全・安心対策や令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策等、以下の配分方針に沿って重点的に配分。

■令和7年度航空局関係予算の配分方針

(1) 航空の安全・安心の確保

- ① 羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進
- ② 令和6年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策

(2) 持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現

- ① 人材確保・育成等の取組の推進
 - ・ グランドハンドリングにおける人材確保・育成等
 - ・ 保安検査の量的・質的向上の推進
 - ・ 操縦士・整備士の養成・確保対策
- ② FAST TRAVEL 等空港業務 DX の推進
 - ・ FAST TRAVEL の推進等
 - ・ 空港業務の体制強化に資する先進技術の導入促進
- ③ 空港整備事業等
 - ・ 国際拠点空港や地方空港等の機能強化、防災・減災・国土強靱化等
 - ・ 空港経営改革の推進
 - ・ 航空路整備事業
 - ・ 空港周辺環境対策事業
- ④ 地方航空路線維持・活性化の推進

(3) 航空分野における革新技术の社会実装の推進

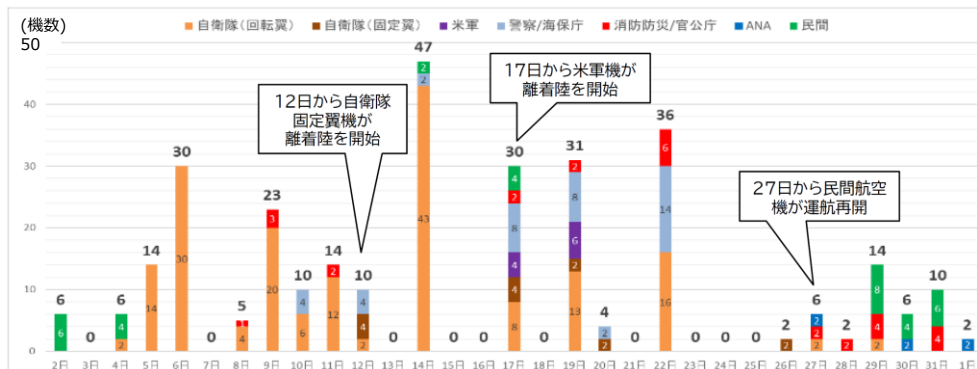
- ① 運航分野・空港分野における脱炭素化の推進
- ② 空飛ぶクルマ・ドローンの安全対策

[出典] 令和7年度 航空局関係予算配分概要 令和7年4月 より抜粋

令和6年能登半島地震時の能登空港

- ・ 滑走路に大きな段差が発生
- ・ 発災翌日から被災地の救援活動拠点として機能
- ・ 並行して民航機の運航再開に向けて機能回復の取組

救援機(ヘリ・輸送機等)の離着陸回数 (1/2～2/1の合計:308回)[航空局データ]



[出典] 令和6年度「空港における自然災害対策に関する検討委員会 検討委員会分科会 (R6.7.31 航空局)

⇒防災拠点としての役割を担う空港の早期機能確保に向けた課題の整理が行われている

1. 空港の防災機能を強化するための検討
2. 能登空港の被災状況を踏まえた「滑走路の損傷対策」
3. 地上走行中の航空機の津波避難対策

- 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。

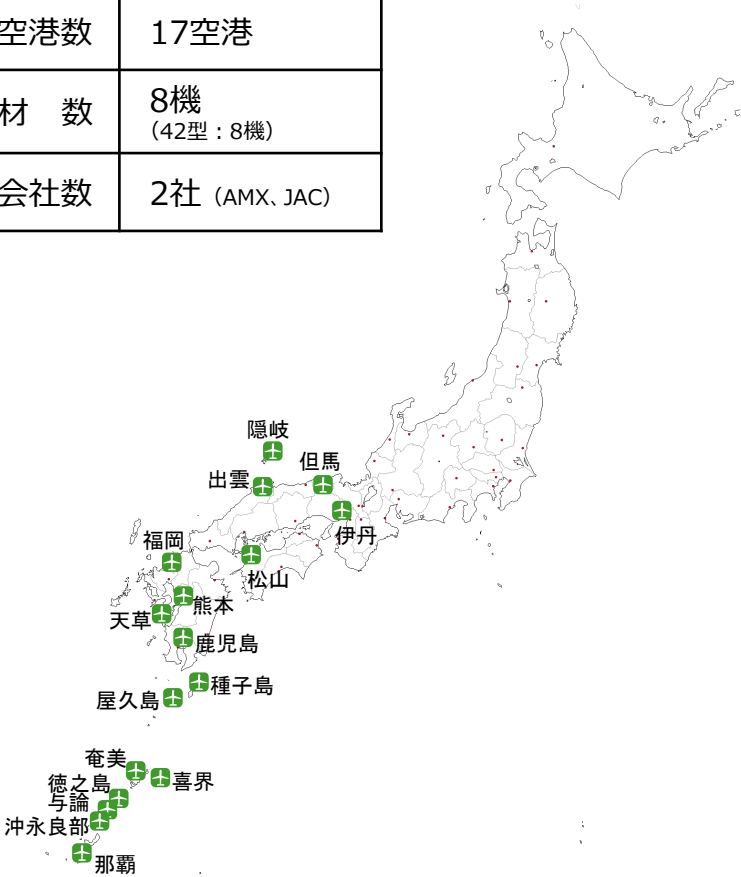
[出典] 「空港における自然災害対策に関する検討委員会」令和7年度 検討委員会 国土交通省国空局 R7.5.29 資料より

2. (2) 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》

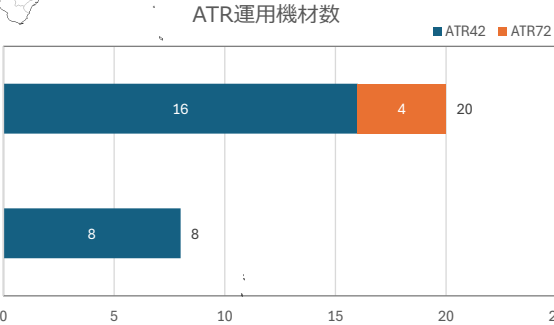
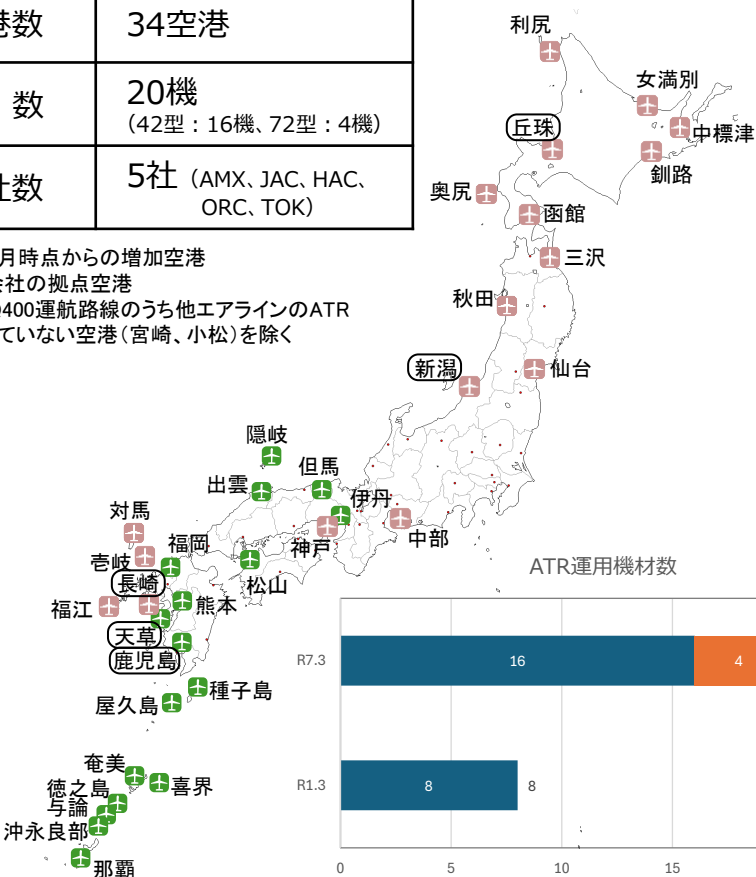
就航空港数	17空港
機材数	8機 (42型：8機)
運航会社数	2社 (AMX、JAC)



《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

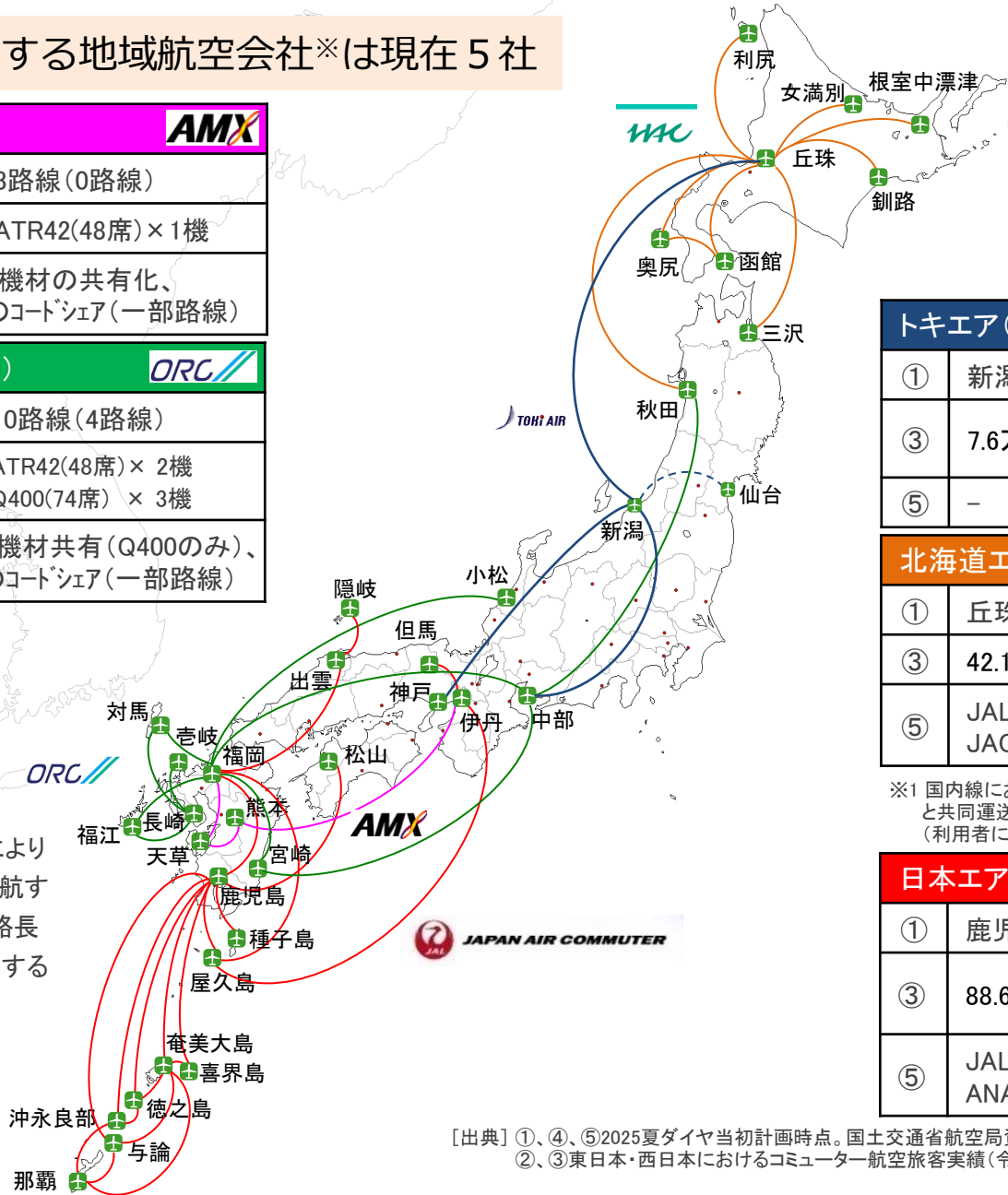
2. (2) 航空業界の環境変化 [地域航空会社の状況]

➤ 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			

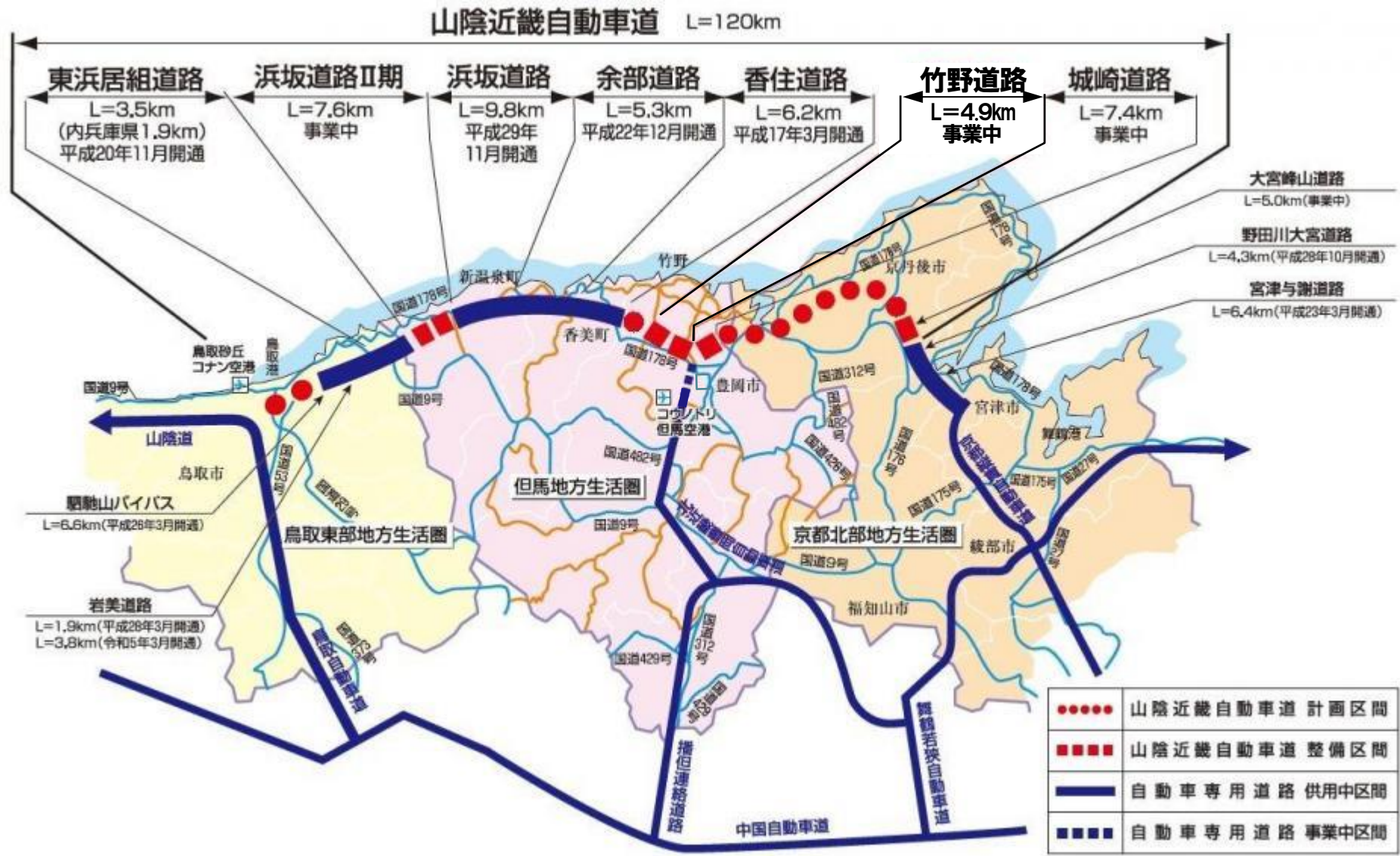
※1 国内線において、本邦航空運送事業者が他の本邦航空運送事業者と共同運送を行う場合、旅客または荷主に対して、連帯して運送責任 (利用者に対する損害賠償責任を含む) を負うことをいう。

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. (3) 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。

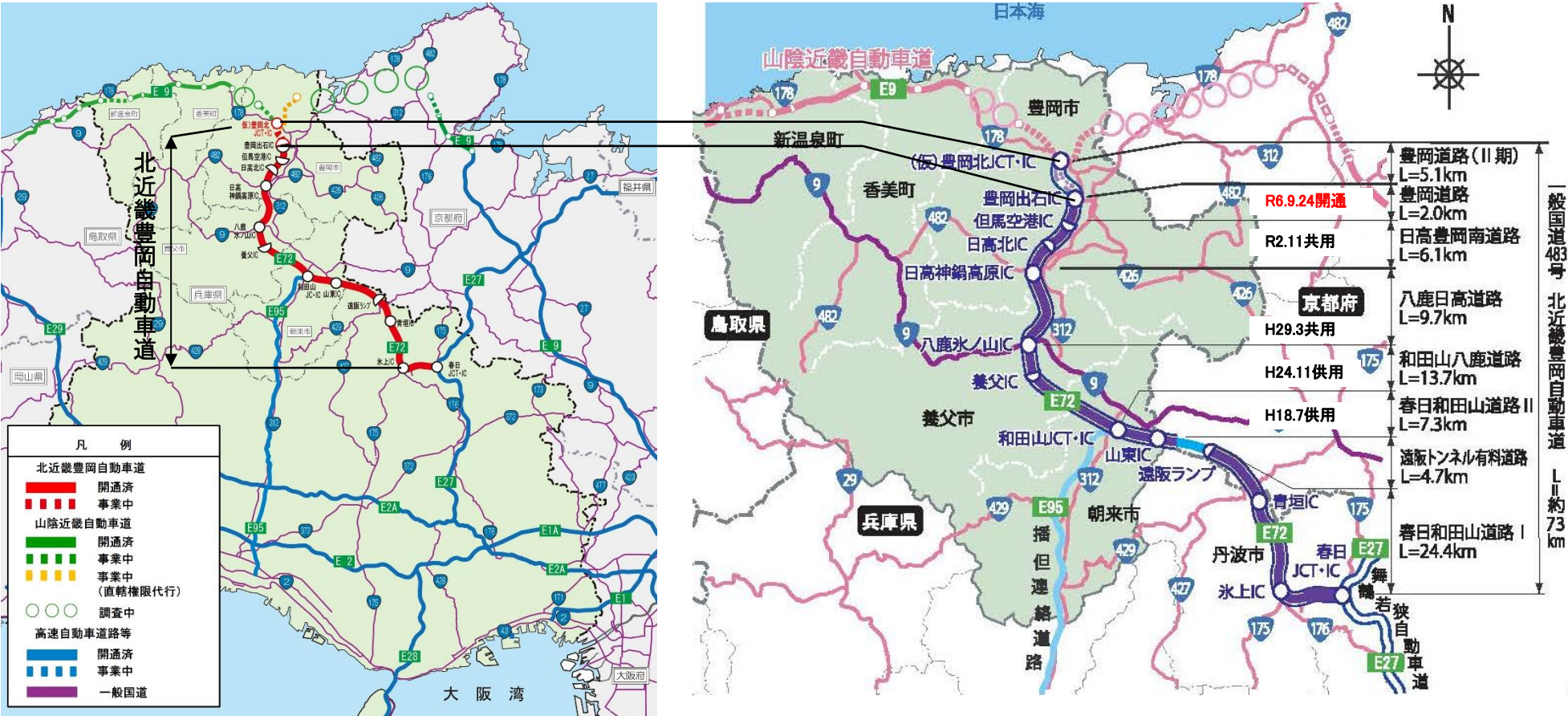


[出典]兵庫県ホームページ山陰近畿自動車道『竹野道路』を加工

2. (3) 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。

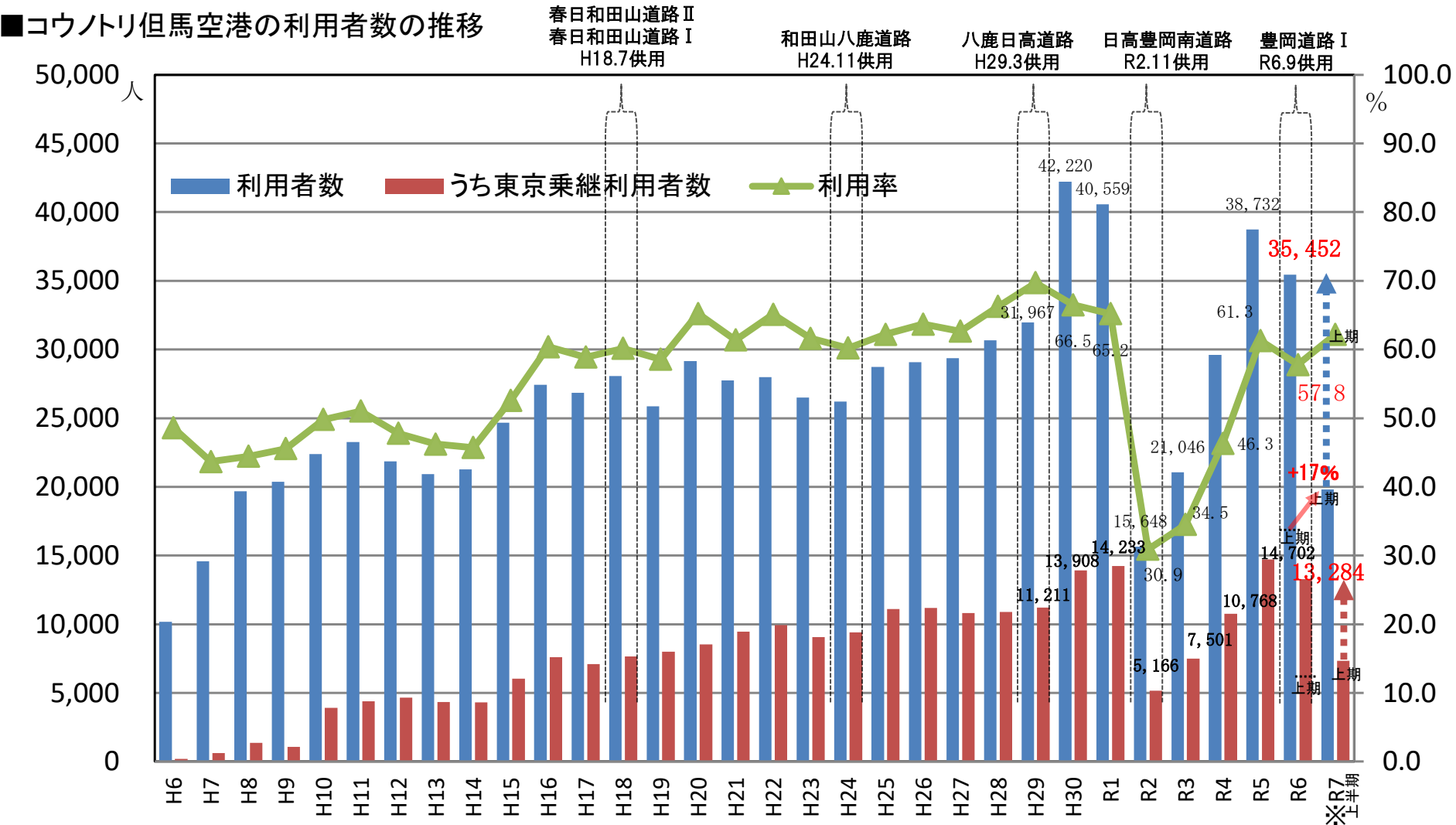
■北近畿豊岡自動車道の整備状況



[出典]近畿地方整備局 事業評価監視委員会資料を抜粋

2. (3) 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。



[出典]兵庫県資料と近畿地方整備局 事業評価監視委員会資料を基に作成

2. (3) 周辺地域の環境変化 [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）



2.(3)周辺地域の環境変化〔観光需要の動向〕

■ 外国人旅行客の動向

- ①城崎温泉は、外国人宿泊者数が**13年で50倍超**
(H23:1,118人→H29:約4.5万人→**R6:約6.5万人**)
- ②H25年、旅行ガイドブック「ミシュラン・グリーンガイド・ジャポン」
(フランス語版)に、城崎温泉が、二つ星として掲載。
- ③ただ、但馬空港の外国人利用はほとんど見られない
・年間100人未満程度 → **航空機利用の伸びしろは大きい**

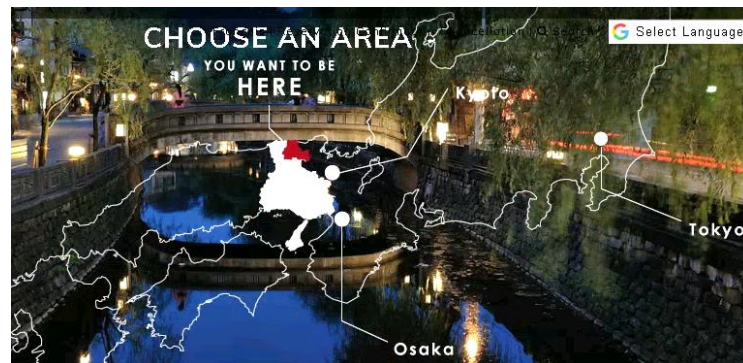
(参考) **R5:776千人**(城崎温泉の観光入込客数)

■ 急増する観光客

- ①竹田城跡への観光客数はテレビCM等の影響で急増
(H17:2千人→R1:174千人→R2:102千人→**R5:120千人**)
 - ②余部橋梁「展望施設『空の駅』」の開設(H25年)
エレベーター「余部クリスタルタワー」の設置(H29年)
(H19:209千人→R1:314千人→**R2:214千人→R5:257千人**)
- ※R2観光客は、新型コロナ感染拡大の影響で、対前年度比▲44.9%

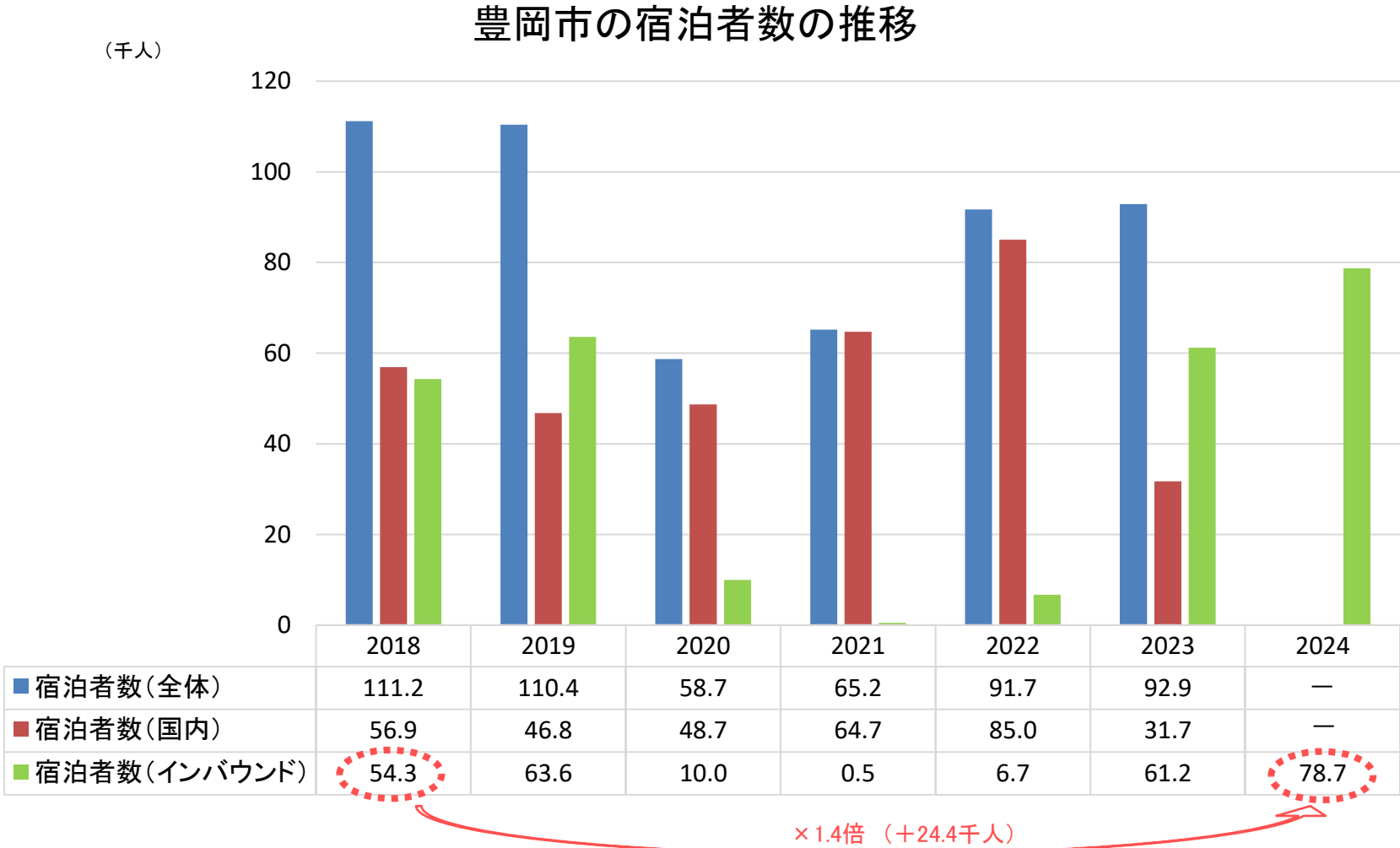
■ 豊岡演劇祭の開催

- ①R元年から開催
・R元年 第0回(9/6~8、延べ来場者数 約1,400人)
・**R6年 第5回(9/6~23、延べ来場者数 約36,225人)**
- ②劇団「青年団(平田オリザ氏主宰)」の拠点として「江原河畔劇場」が
開館(R2.4)
- ③**R7年は但馬地域全域で開催。但馬空港ターミナルエプロン内においても「0471 Acro Physical Theatre『Duo』」上演**



2. (3) 周辺地域の環境変化 [豊岡市の宿泊者数の推移]

➤ 2024年の豊岡市のインバウンド宿泊者数は2018年比1.4倍（+約2万4千人）、コロナ禍前より増加

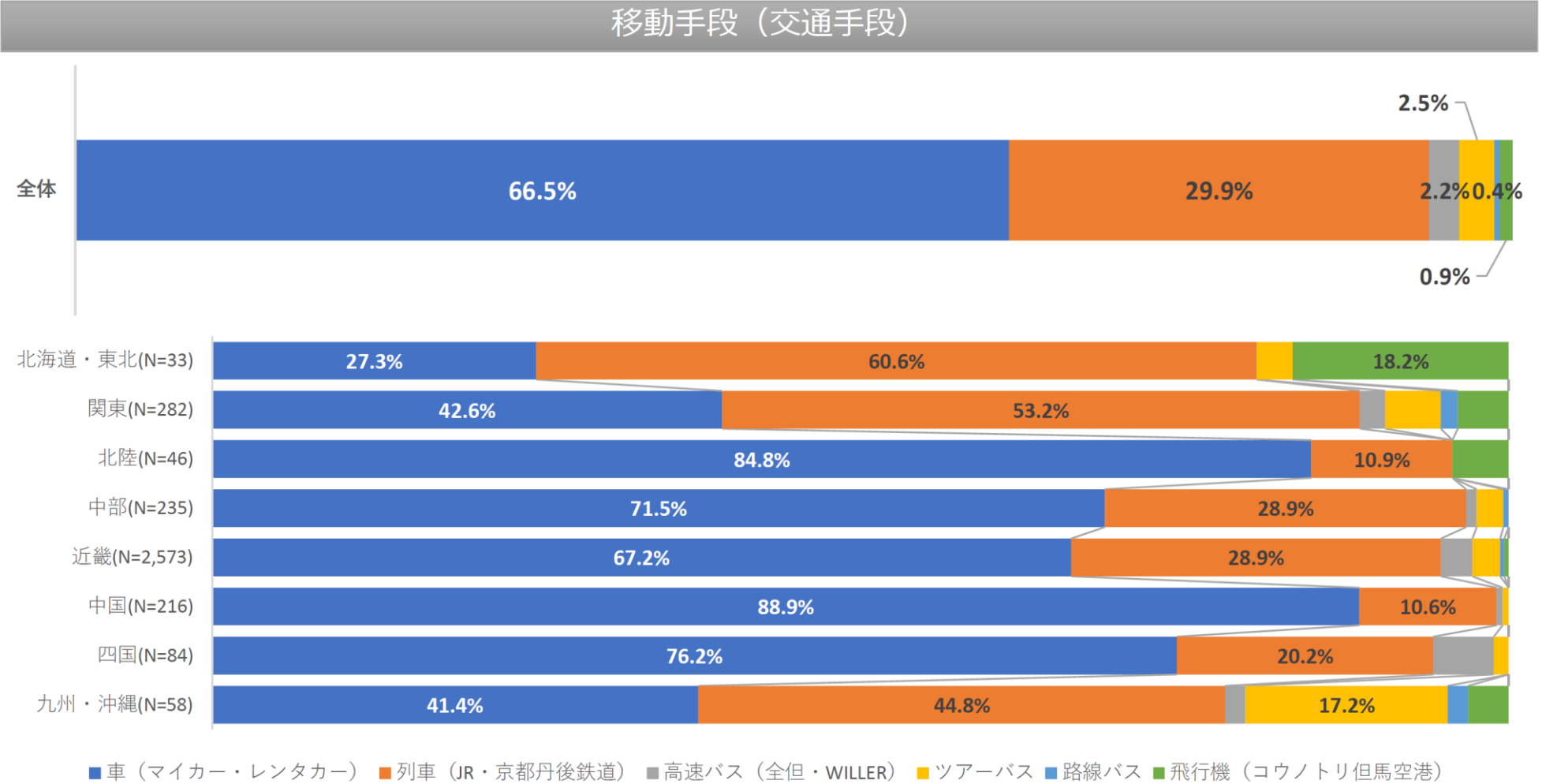


[出典] 宿泊者数(全体) : 兵庫県観光客動態調査報告書
宿泊者数(インバウンド) : 一般社団法人 豊岡観光イノベーション RESEARCH LAB を基に作成

2. (3) 周辺地域の環境変化 [国内からの豊岡市来訪者の交通手段]

- 国内からの観光目的での豊岡市来訪者の交通手段は車・鉄道が大半
- 遠方の北海道・東北からの来訪者の約2割は飛行機利用

● 国内/観光目的 豊岡市への交通手段(複数回答)

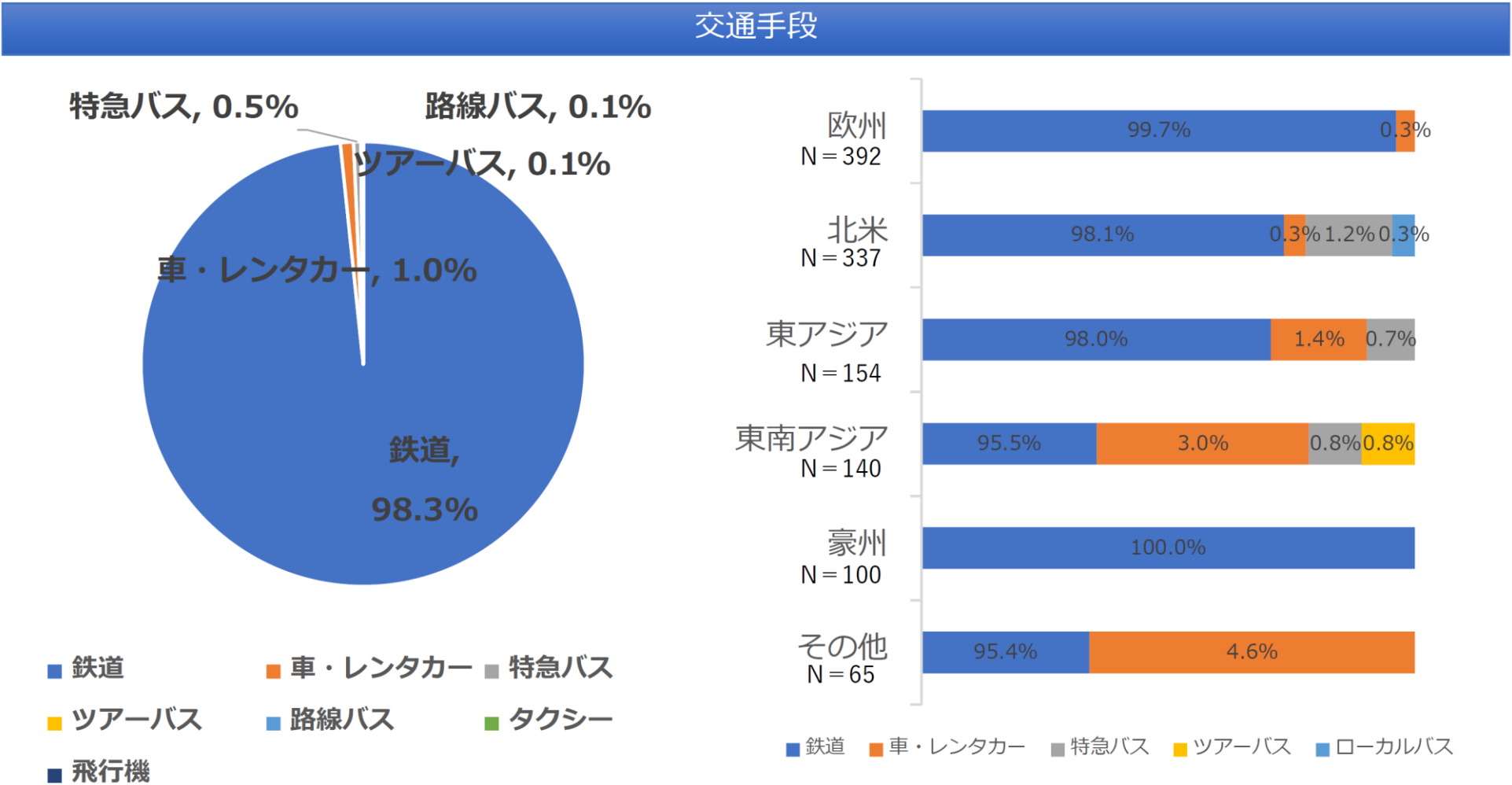


[出典] 一般社団法人 豊岡観光イノベーション 豊岡市来訪者アンケート調査結果(2023)より抜粋

2. (3) 周辺地域の環境変化 [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. 中間報告(R4.5)以降のこれまでの取組み

(1) 短期(さらなる利活用の促進)の取組方策の状況

中間報告 取組方策の要約

(ア) 旅客増加の取組み

- ・ 相互交流の利用促進や地元での認知度の向上
- ・ 地方移住や芸術文化活動等の新たな動きと活力の取り込み
- ・ 近隣府県と連携した広域観光モデルルートの設定
- ・ 地場産品等関連事業者の視察等ビジネス客の利用促進
- ・ スローツーリズムの活用

(イ) 新たな路線展開

- ・ チャーター便運航の取組み

(ウ) 空港の賑わいづくり

- ・ 空港内公園や観光飛行機等により
住民の方に親しんでもらえる空港づくり

(エ) 災害時の防災拠点としての活用

- ・ 広域防災拠点、SCUの確実な運用

(2) 中期(国際的な安全基準への適応)の取組方策の状況

中間報告 取組方策の要約

滑走路端安全区域（RESA）の国際基準への適応のため、期限（R9.3.31）までに実施設計に着手のうえ、安全上必須の対応として、当該基準への適応を図る。

3.(1)短期の取組方策の状況〔中間報告以降の取組状況①旅客増加の取組み〕

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)		
(ア)旅客増加の取組み	・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		
	【その他の旅客増加につながる取組み】		
	・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	

3. (1)短期の取組方策の状況 [中間報告以降の取組状況③新たな路線展開]

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
路線展開 (イ)新たな	・チャーター便運航の取組み	・チャーター便運航(但馬－鹿児島(R4)、但馬－松山(R5))	R4、R5
	・羽田直行便の実現には、航空会社確保、羽田枠獲得など課題解決が必要		
	・まずは首都圏の就航可能な空港へ就航し、実績を積むことも大切		

■近年の臨時チャーター便の運航状況

●R2 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 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



➤ 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。

●R5 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

●R4 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

3. (1)短期の取組方策の状況 [中間報告以降の取組状況④空港の賑わいづくり]

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	・空の日スペシャルイベント	
		・但馬空港まるごと見せちゃいますツアー	
		・滑走路早朝ジョギング	
		・空港公園キャンプ	
		・季節イベント(七夕・星空観察会)	
		・空港コンサート(おんぷの祭典 街角コンサート)	
		・FLY & RIDE OUTDOOR FESTIVAL (JAL & TOYOTA GAZOO Racingコラボ企画)	R4
		・豊岡グッドローカル農業大会「軽トラ市」& GLAマルシェ開催	R4
		・豊岡演劇祭(ターミナルエプロン内での開催)	R7
		・ボルデメ展望台の完成・見学会	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)

3. (1)短期の取組方策の状況 [中間報告以降の取組状況⑤災害時の活用]

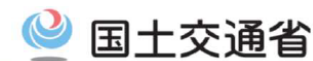
中間報告に記載された取組方策		現在の取組内容(R4～R7)
(エ)災害時の防災拠点としての活用	・広域防災拠点、但馬空港SCU(航空医療搬送拠点臨時医療施設)の確実な運用に向け、平時より関係機関と連携、訓練・研修会等に参画	・広域防災拠点
		・防災訓練の実施



総合防災訓練

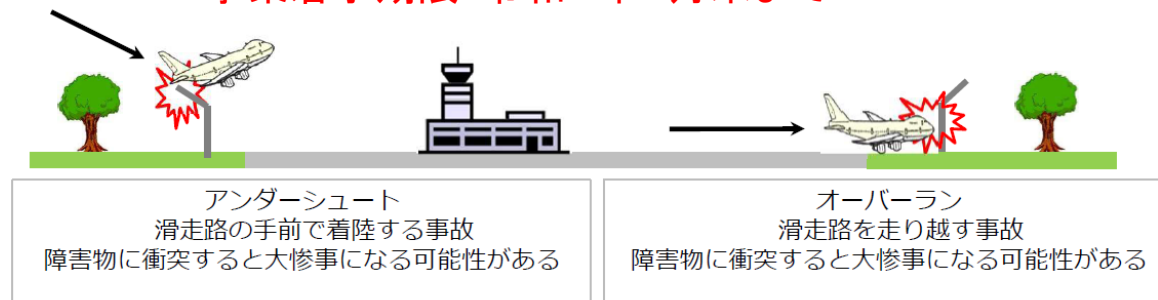
3. (2) 中期の取組方策の状況 [滑走路端安全区域(RESA)整備の概要]

滑走路端安全区域(RESA)整備の推進

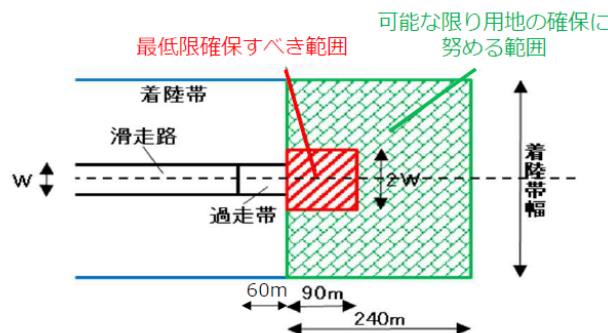


- 航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端に設けられた緩衝区域 ※ Runway End Safety Areaの略称
- 「陸上空港の施設の設置基準と解説（国土交通省航空局 H31.3月制定）」が規定するRESA
 - 長さ ・ 着陸帯終端から90m以上（非計器着陸用滑走路で滑走路長 1200m未満については30m以上）を有するものであること。
 - ・ 可能な限り、着陸帯終端から240m（計器着陸用滑走路で滑走路長1200m未満については120m）の確保に努めるべきである。
 - 幅員 ・ 当該滑走路幅の2倍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（ICAO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

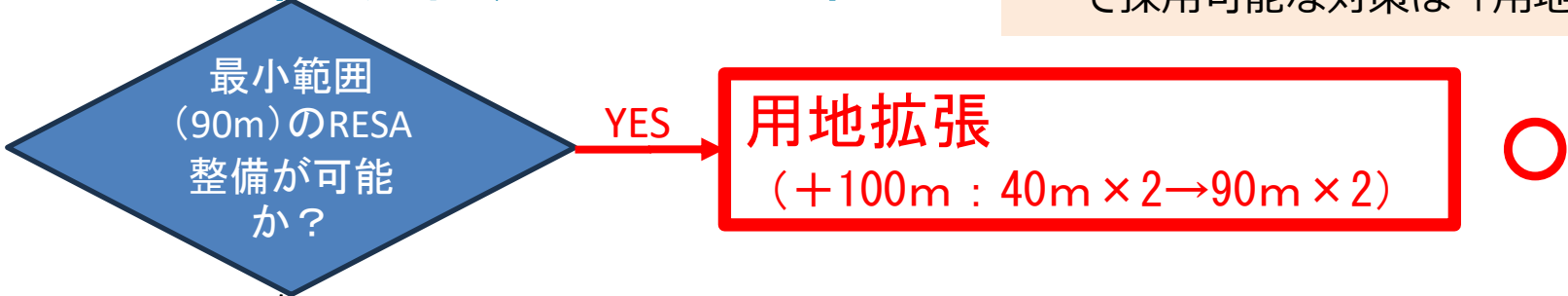


平成25年7月6日
サンフランシスコ国際空港
アンダーシュート事故

3. (2)中期の取組方策の状況 [滑走路端安全区域(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 過走帯 (60m) RESA (40m)

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**

✗

【参考】 但馬空港の航空写真 〔南から〕



南から見た但馬空港

【参考】 但馬空港の航空写真 〔北から〕



北から見た但馬空港