

令和4年4月18日
建設常任委員会資料

企業庁 新任幹部職員紹介

○ . . . 新任幹部職員

公 営 企 業 管 理 者	水 埜 浩
○ 企 業 庁 次 長	成 田 徹 一
○ 企 業 庁 次 長	多 田 欣 也
○ 総 務 課 長	葉 山 琢
総 務 課 事 業 戦 略 官	宮 永 暢 良
○ 水 道 課 長	茨 木 徹 雄
○ 水 道 課 水 道 企 画 官	富 田 慶 一
○ 企 業 誘 致 課 長	三 宅 堂 之
企 業 誘 致 課 分 譲 企 画 官	高 瀬 正 考
○ 地 域 整 備 振 興 課 長	太 田 宜 伸

建設常任委員会資料
令和4年4月18日

行政組織の改正について

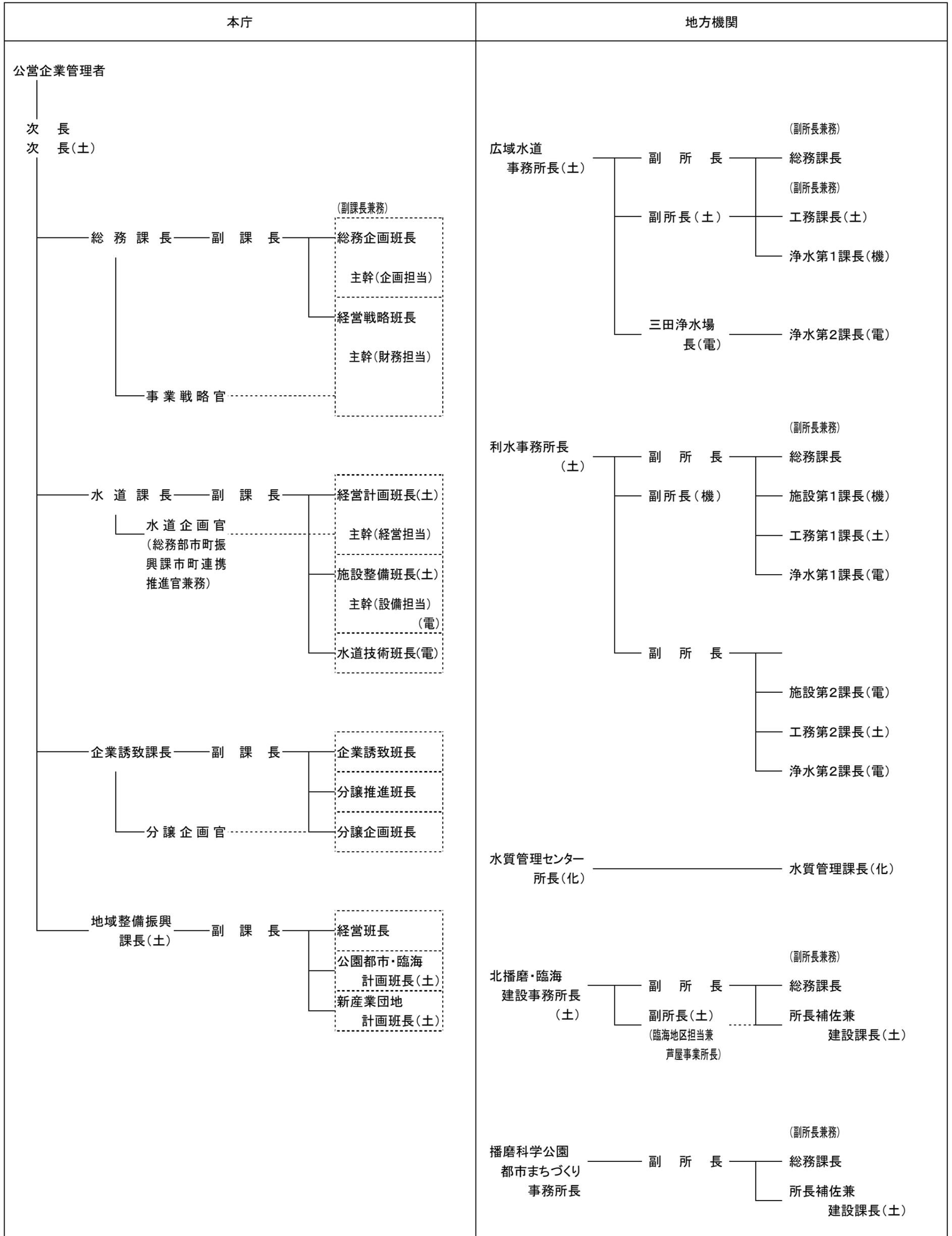
令和4年度 企業庁の組織改正について

1 水道課水道企画官の設置

各地域・事業者の実情に応じた水道事業の広域連携の取組の推進に向け、水道課水道企画官を設置

※広域連携の推進にあたっては、各市町との連携・調整が多岐にわたることから、総務部市町振興課市町連携推進官が兼務

1 令和4年度企業庁組織図



令和 4 年 4 月 18 日
建設常任委員会資料

まちづくり部 新任幹部職員紹介

・・・新任幹部職員

まちづくり部長	西	谷	一	盛
まちづくり部次長	岡			誠
まちづくり部次長	柴	田	和	弘
まちづくり部参事(園芸・公園担当)兼 公園緑地課長	北	村	智	顕
まちづくり部総務課長	長	友	幸	一
まちづくり部都市政策課長	松	浦		純
まちづくり部都市計画課長	松	井	雅	伸
まちづくり部住宅政策課長	吉	田		良
まちづくり部公営住宅整備課長	近	都		学
まちづくり部公営住宅管理課長	吉	田	昌	弘
まちづくり部建築指導課長	吉	田	安	弘
まちづくり部建築指導課土地調整官	岡	田	知	見
まちづくり部営繕課長	福	澤	静	司
まちづくり部設備課長	菅		雄	二

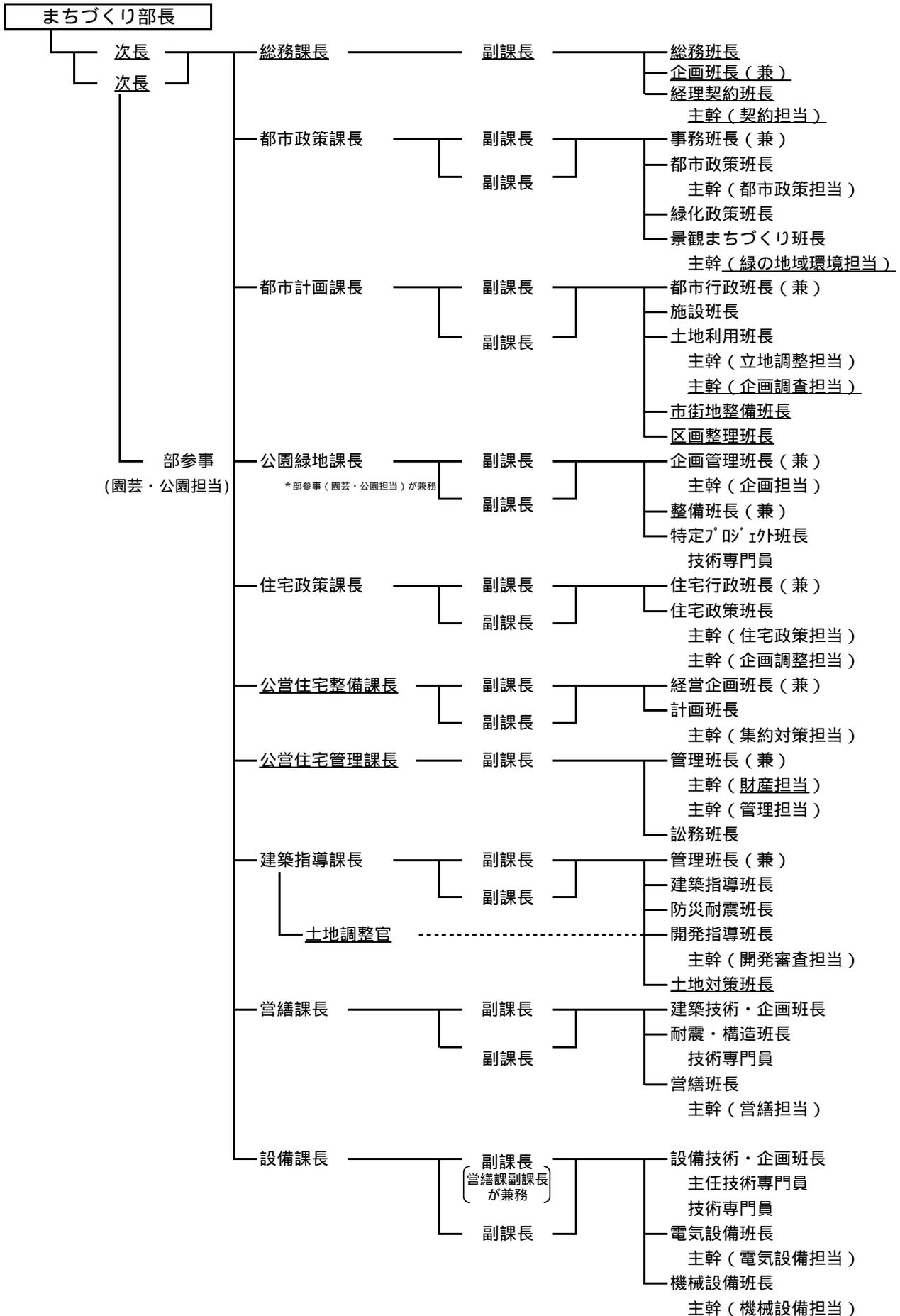
令和 4 年 4 月 18 日
建設常任委員会資料

行政組織の改正について

まちづくり部

まちづくり部組織図

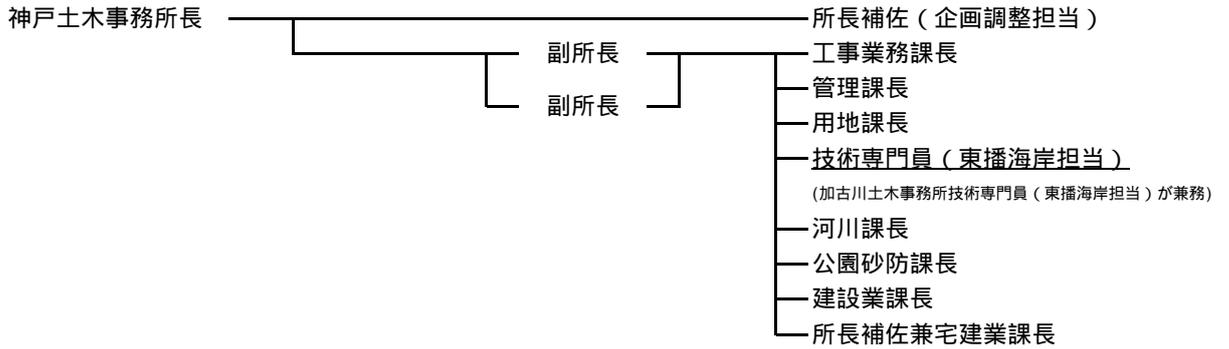
R3 R4 変更箇所を下線・ゴシック体で記載



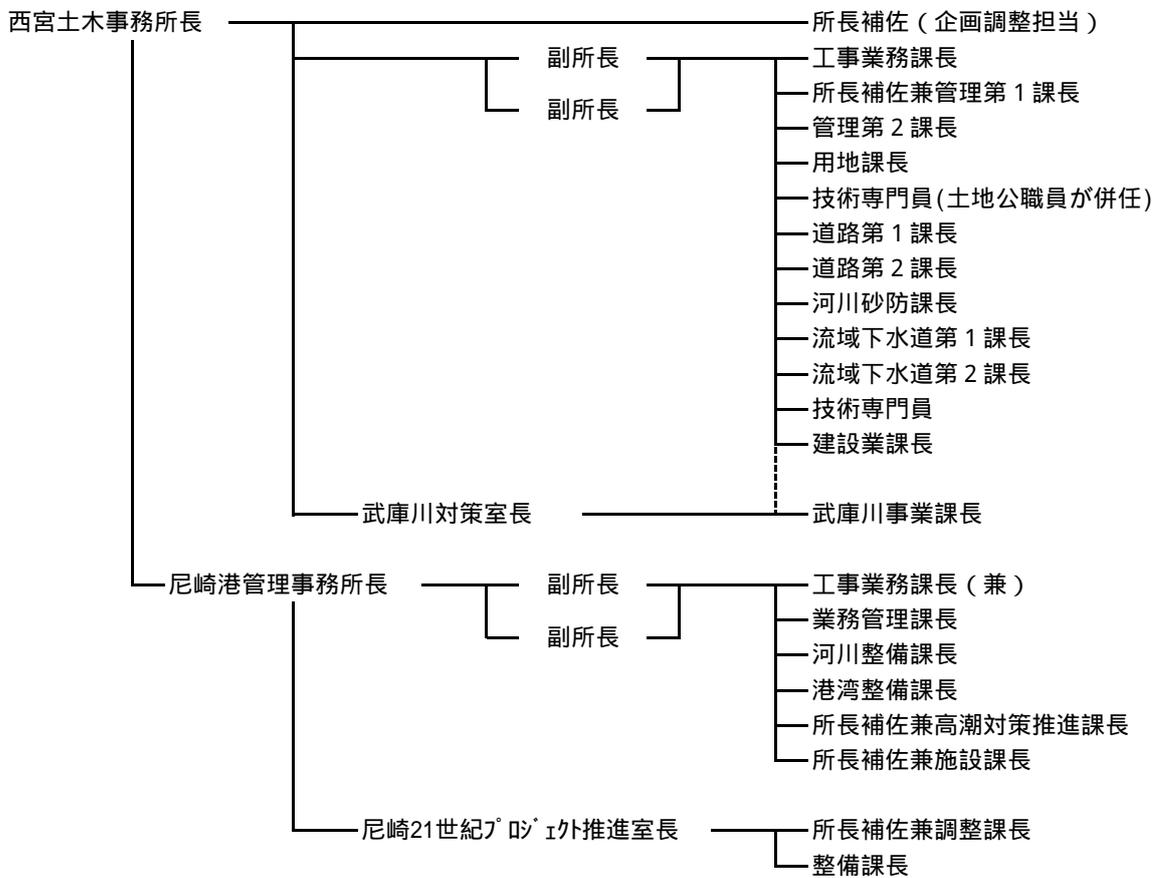
土木事務所等組織図

* 再任用短時間除き

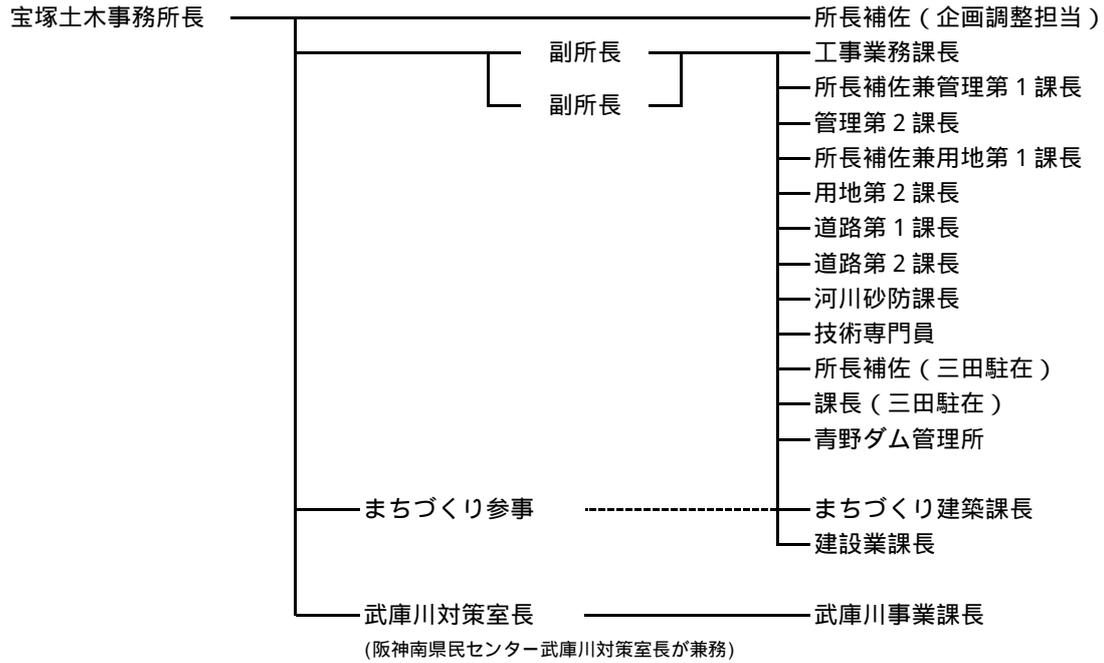
神戸県民センター



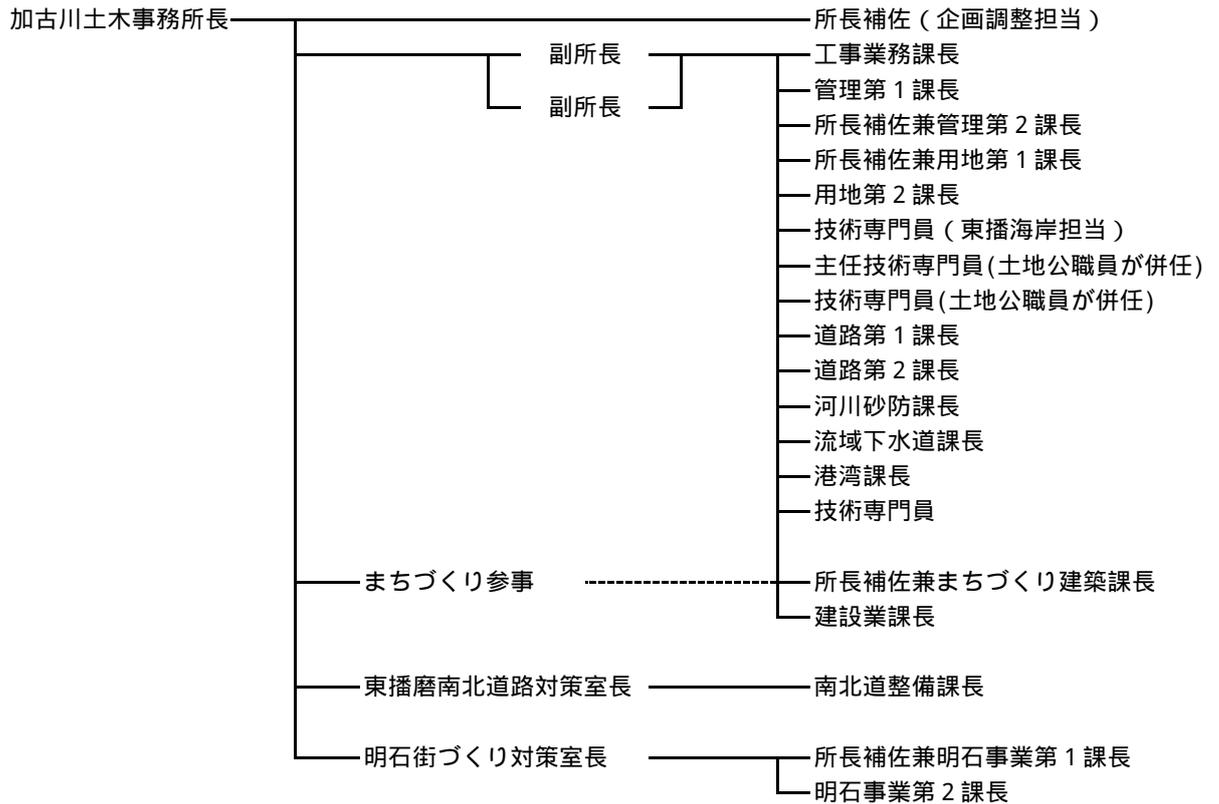
阪神南県民センター



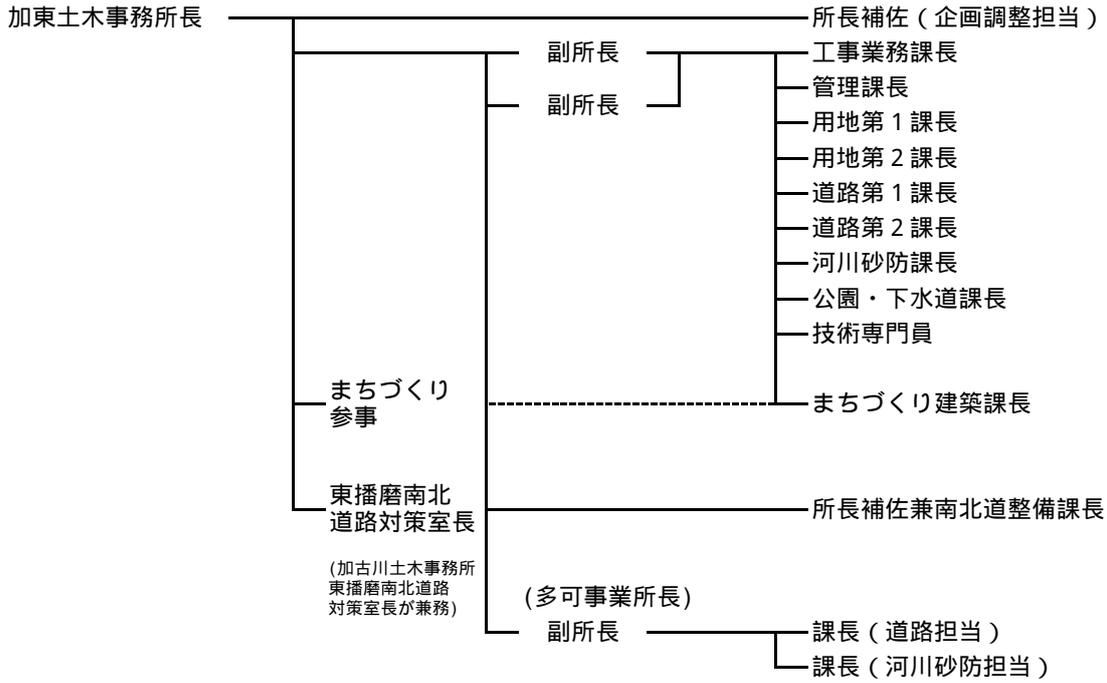
阪神北県民局



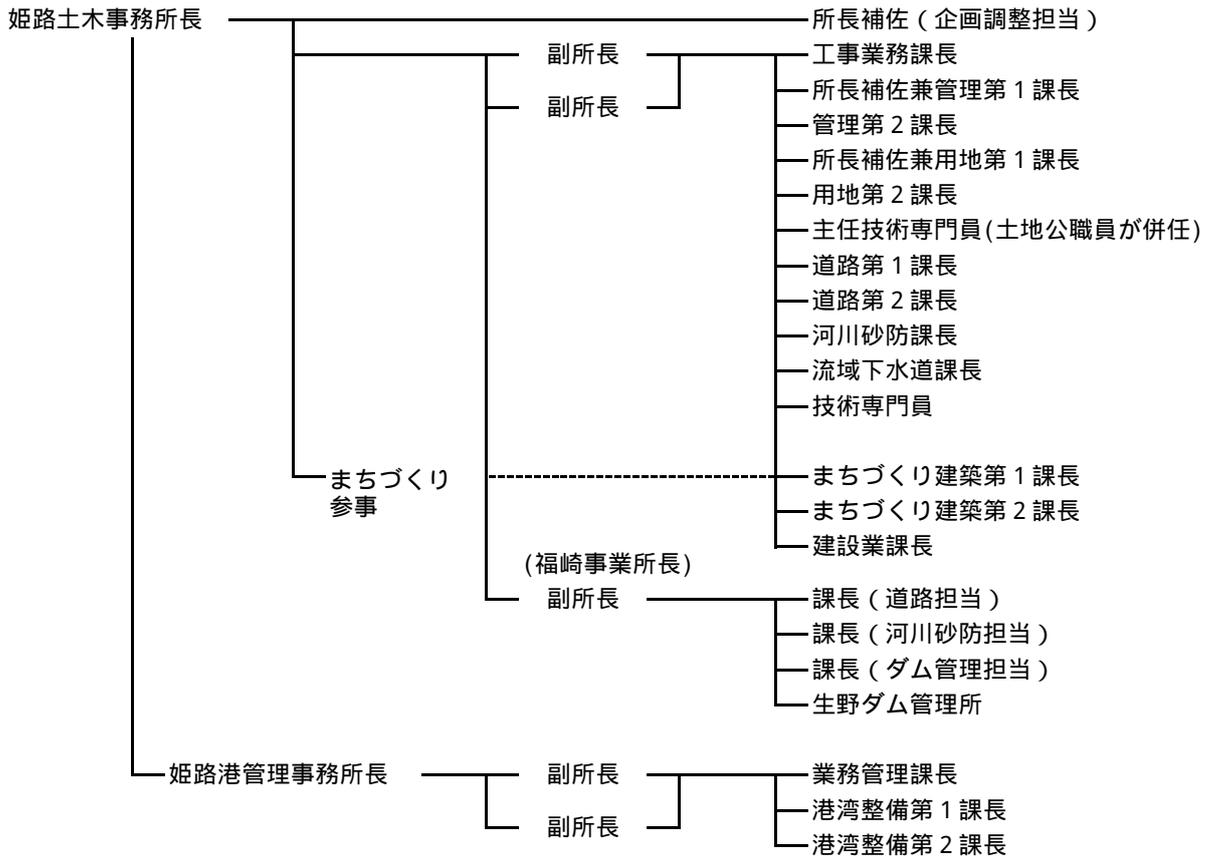
東播磨県民局



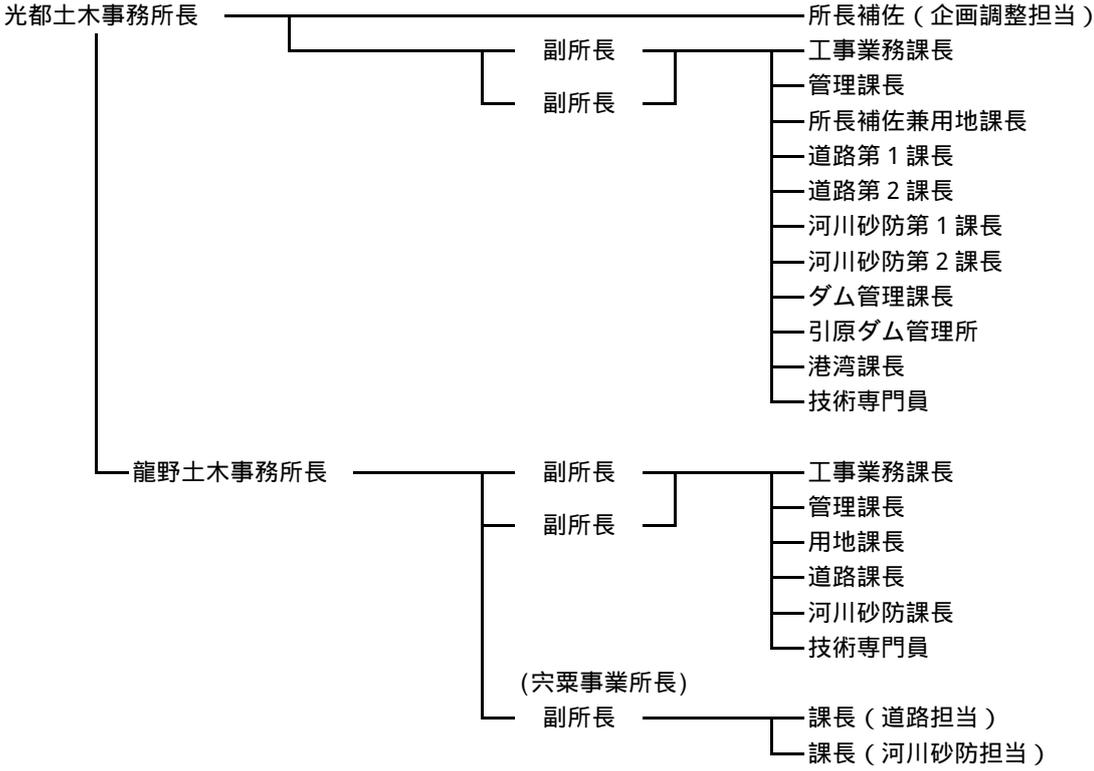
北播磨県民局



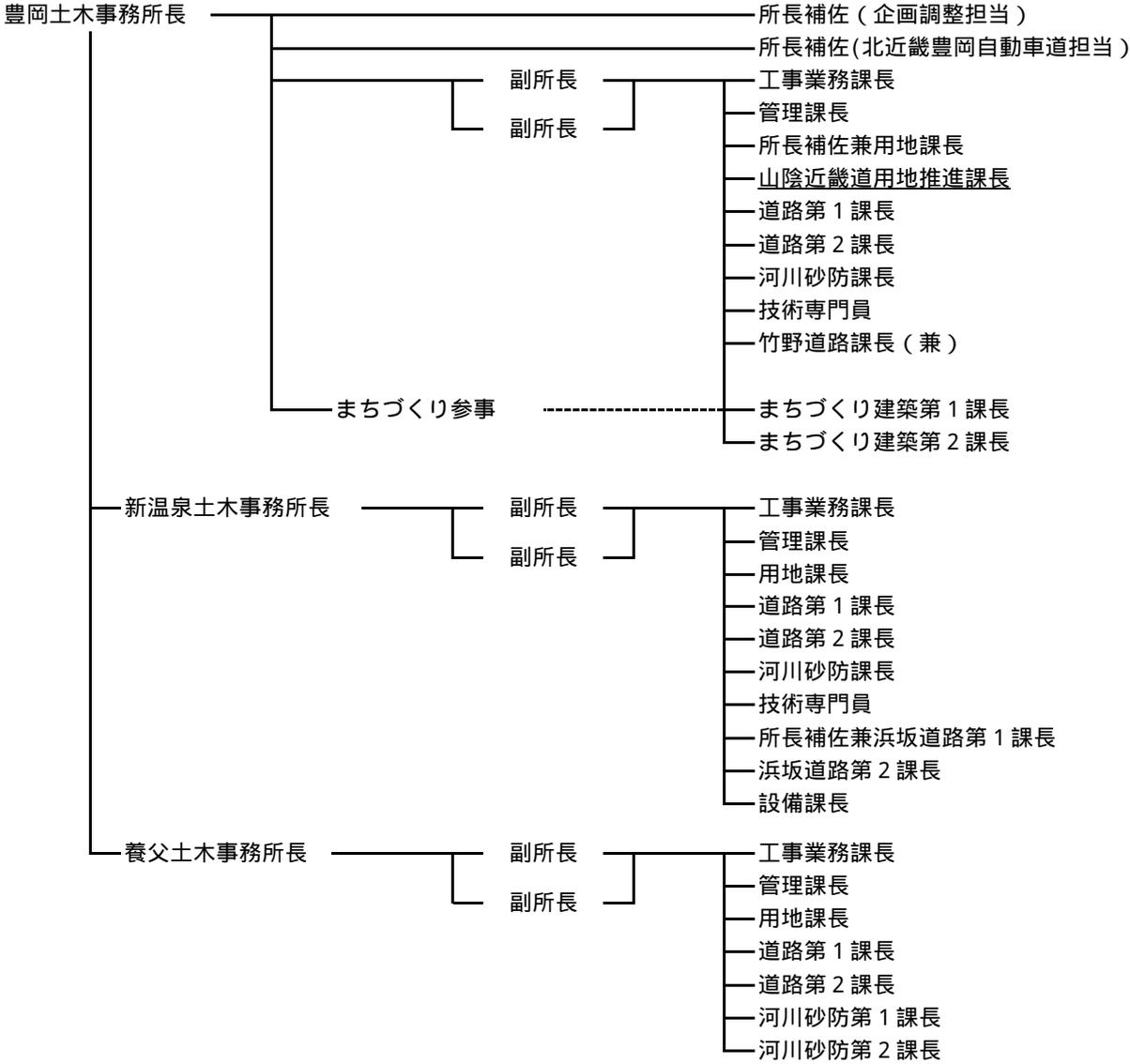
中播磨県民センター



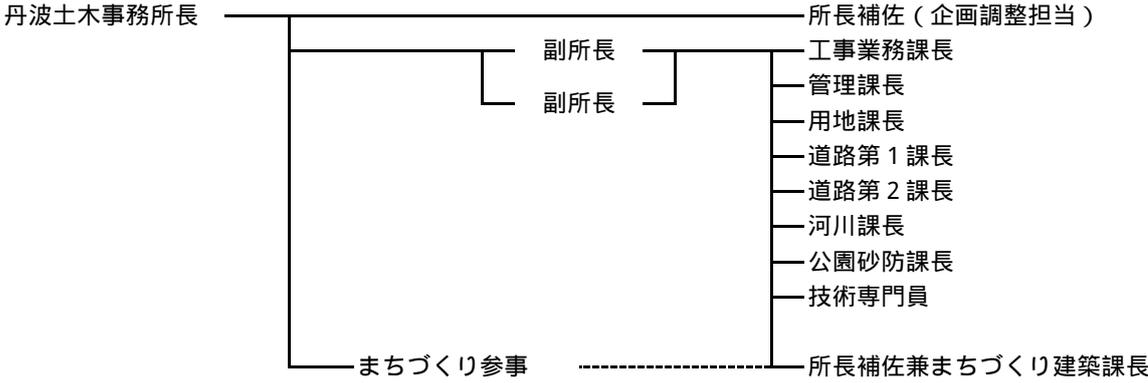
西播磨県民局



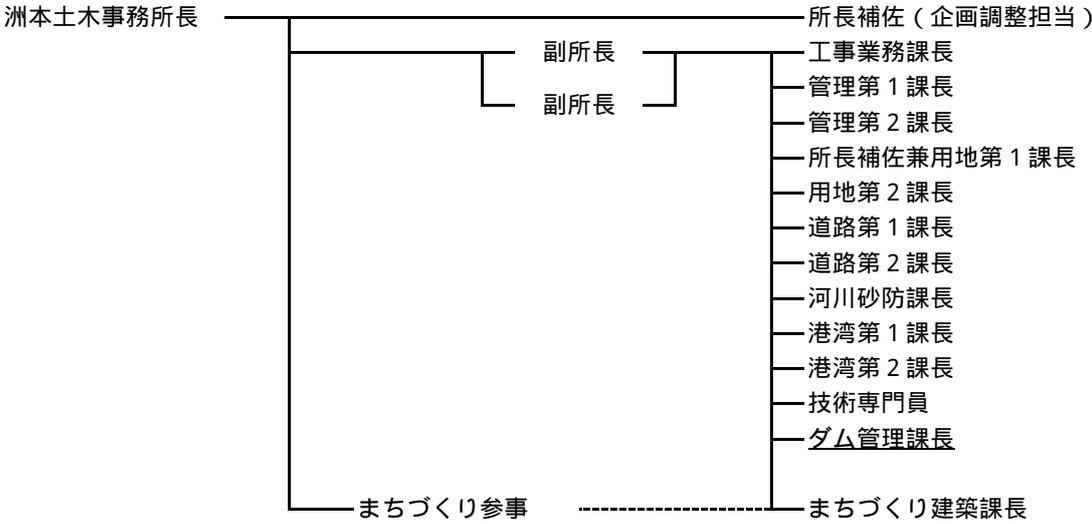
但馬県民局



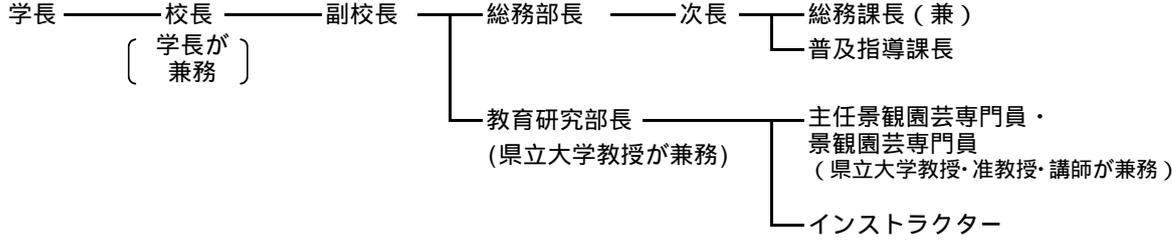
丹波県民局



淡路県民局



県立淡路景観園芸学校



令和4年4月18日
建設常任委員会資料

県立都市公園のあり方検討会（仮称）の設置について

県立都市公園の自然環境保全や活性化のあり方について、地元住民や自治体、有識者など幅広い関係者の意見を踏まえて検討を行うため、「県立都市公園のあり方検討会（仮称）」を設置する。

1 検討対象

県立都市公園

2 検討内容

(1) 県立都市公園の自然環境保全のあり方

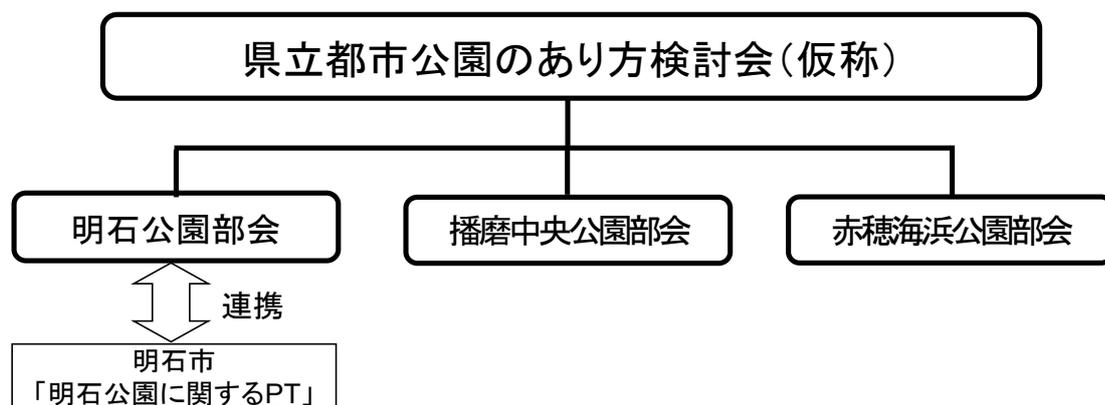
- 自然環境の保全と公園利用者の安全とのバランスの考え方
- 樹木管理に関する合意形成の進め方
- 公園管理に関する情報発信のあり方

(2) 県立都市公園の活性化のあり方

- 今後の公園の管理運営の進め方
- Park-PFI など新たなパークマネジメントの導入の進め方 等

3 体制イメージ

公園毎に部会を設置し、各公園の管理運営方針の検討や、地元市町や利用者からの意見聴取を行う。



4 スケジュール

- | | | |
|-----|----|-------------|
| R4. | 5月 | あり方検討会の設置 |
| | 6月 | 各部会の設置、検討開始 |
| | 8月 | あり方検討会の中間報告 |
| R5. | 3月 | とりまとめ最終報告 |

令和 4 年 4 月 18 日
建設常任委員会資料

土木部 新任幹部職員紹介

○ . . . 新任幹部職員

○ 土 木 部 長	杉 浦 正 彦
○ 土 木 部 次 長	釜 江 義 明
○ 土 木 部 次 長	上 田 浩 嗣
○ 総 務 課 長	福 井 昌 樹
契 約 管 理 課 長	中 野 啓 介
○ 用 地 課 長	佐 藤 信 治
用地課収用委員会調整官兼 収用委員会事務局長	山 田 晋
交 通 政 策 課 長	鴨 川 義 宣
○ 空 港 政 策 課 長	大 戸 満 成
○ 技 術 企 画 課 長	黒 坂 公 晶
○ 道 路 企 画 課 長	草 野 真 一
道 路 街 路 課 長	田 中 秀 典
道 路 保 全 課 長	金 川 正 敏
河 川 整 備 課 長	勝 野 真
○ 総 合 治 水 課 長	志 茂 大 輔
○ 砂 防 課 長	八 尾 昌 彦
下 水 道 課 長	長 田 二 郎
○ 港 湾 課 長	家 永 薫
○ 港 湾 課 港 湾 企 画 官	藤 原 大 輔

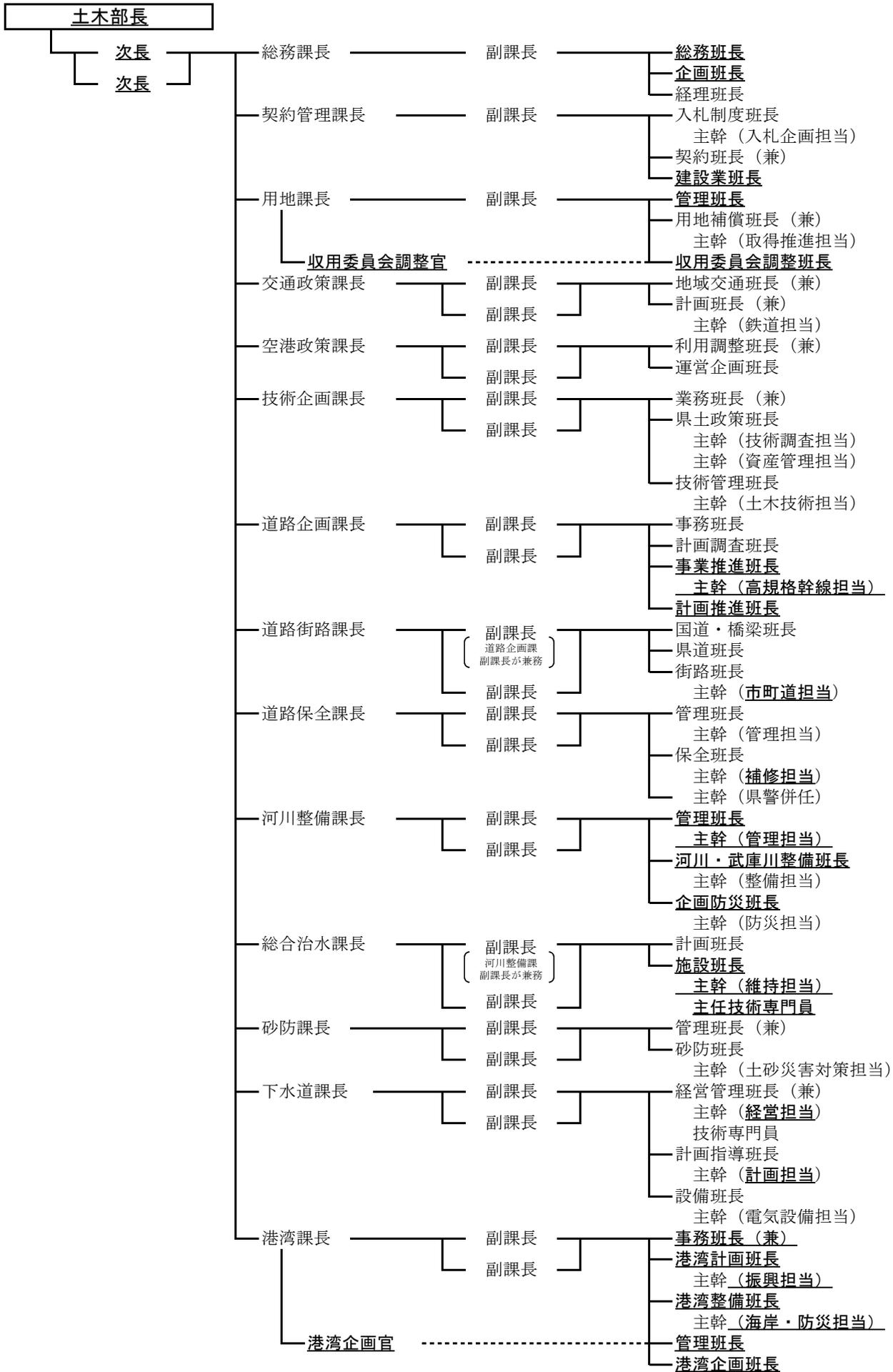
令和4年4月18日
建設常任委員会資料

行政組織の改正について

土 木 部

土木部組織図（本庁関係）

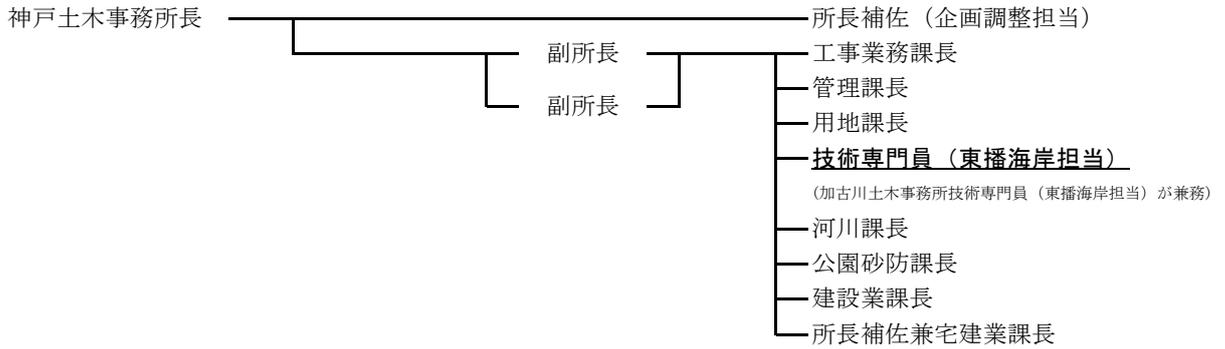
※R3 → R4 変更箇所を下線・ゴシック体で記載



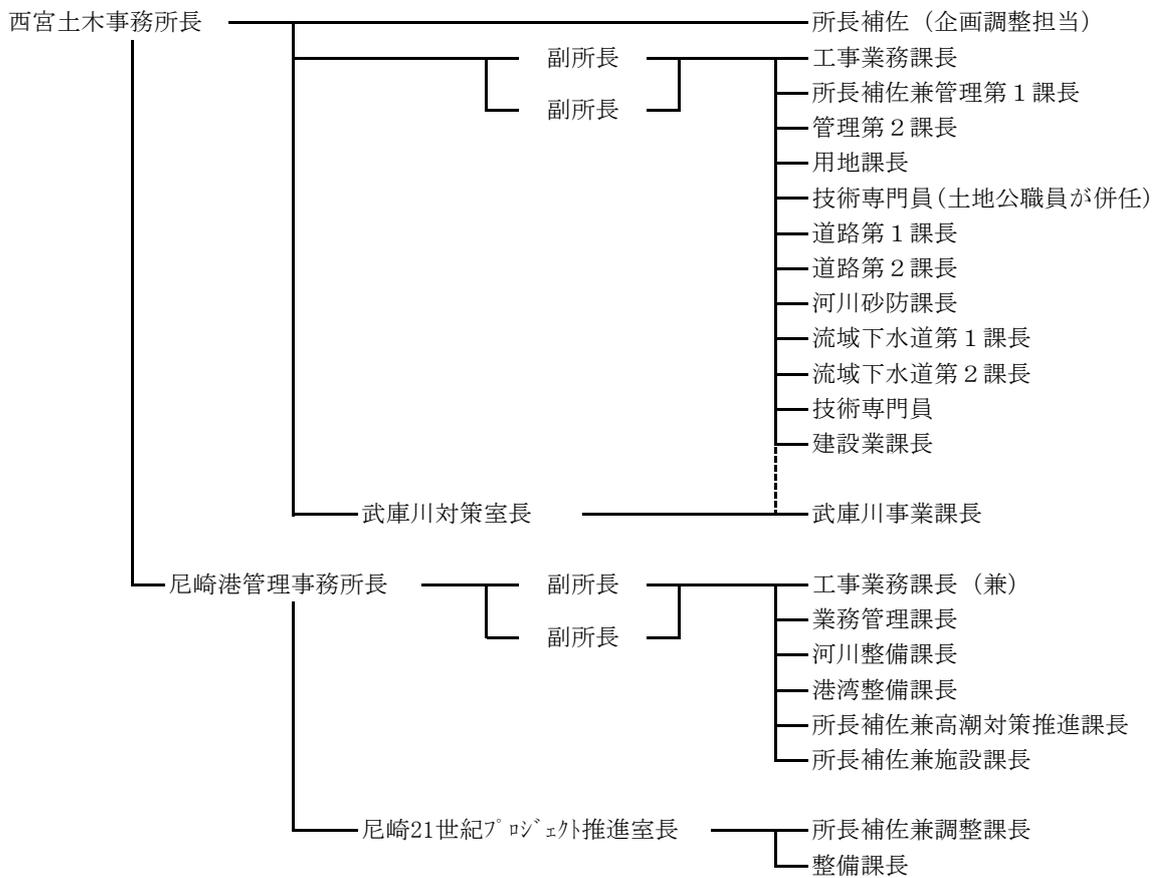
土木事務所等組織図

*再任用短時間除き

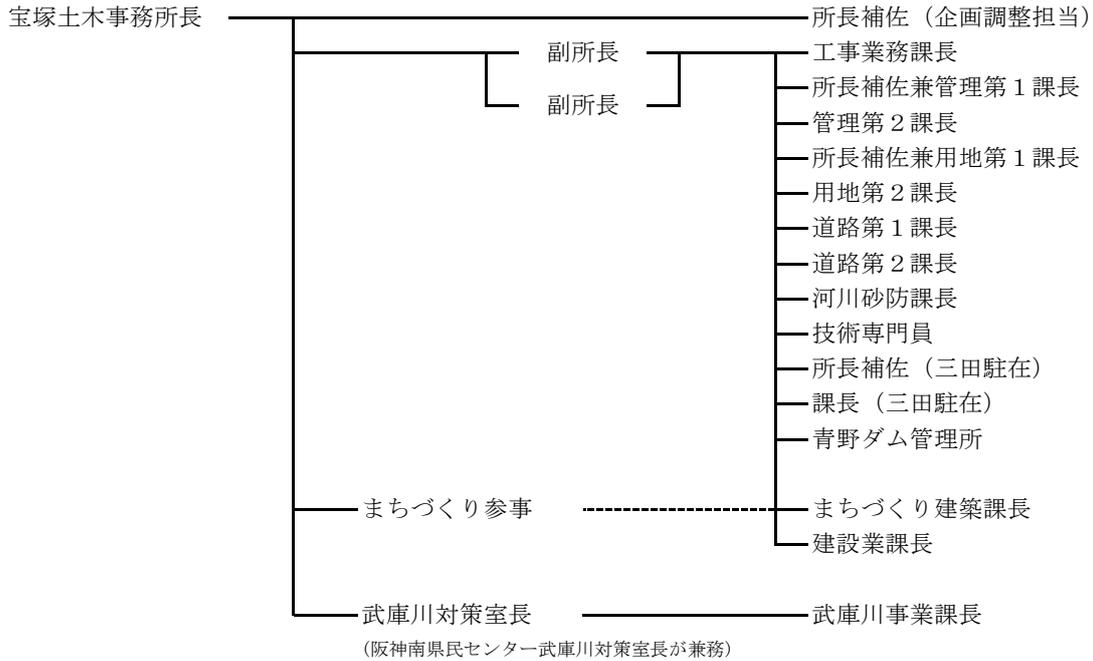
神戸県民センター



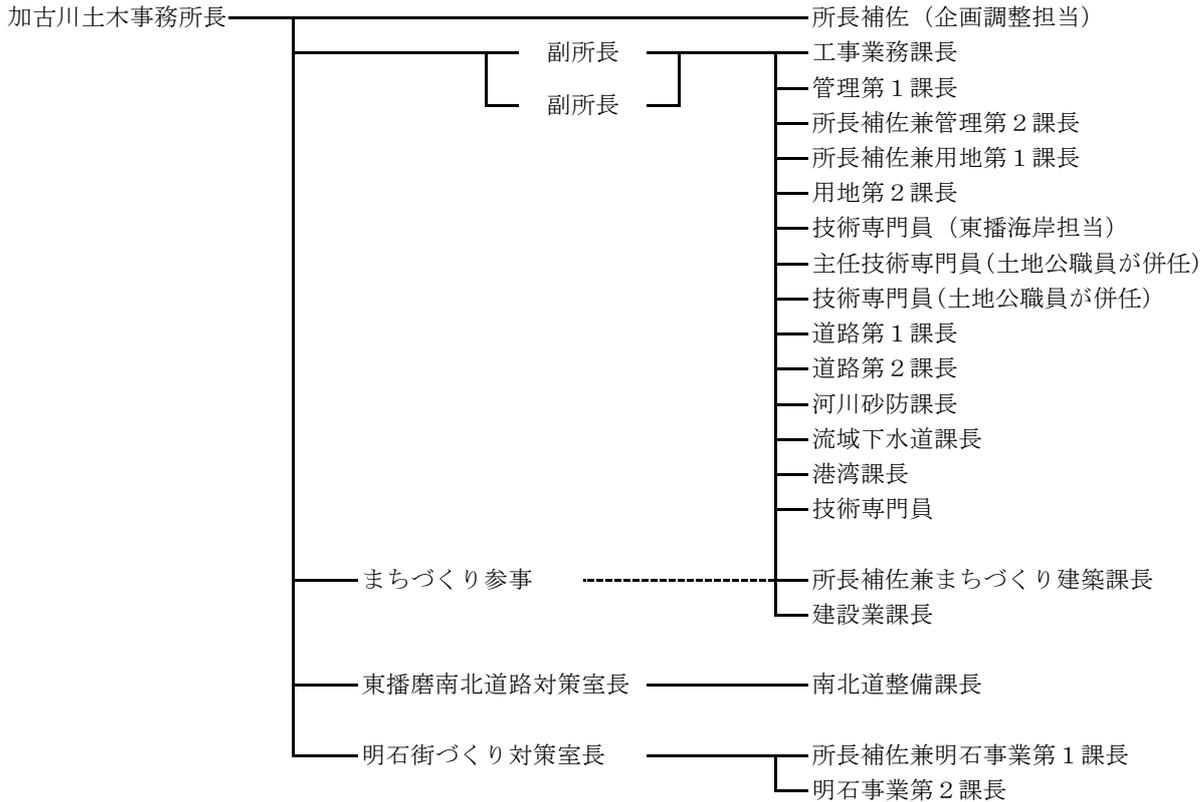
阪神南県民センター



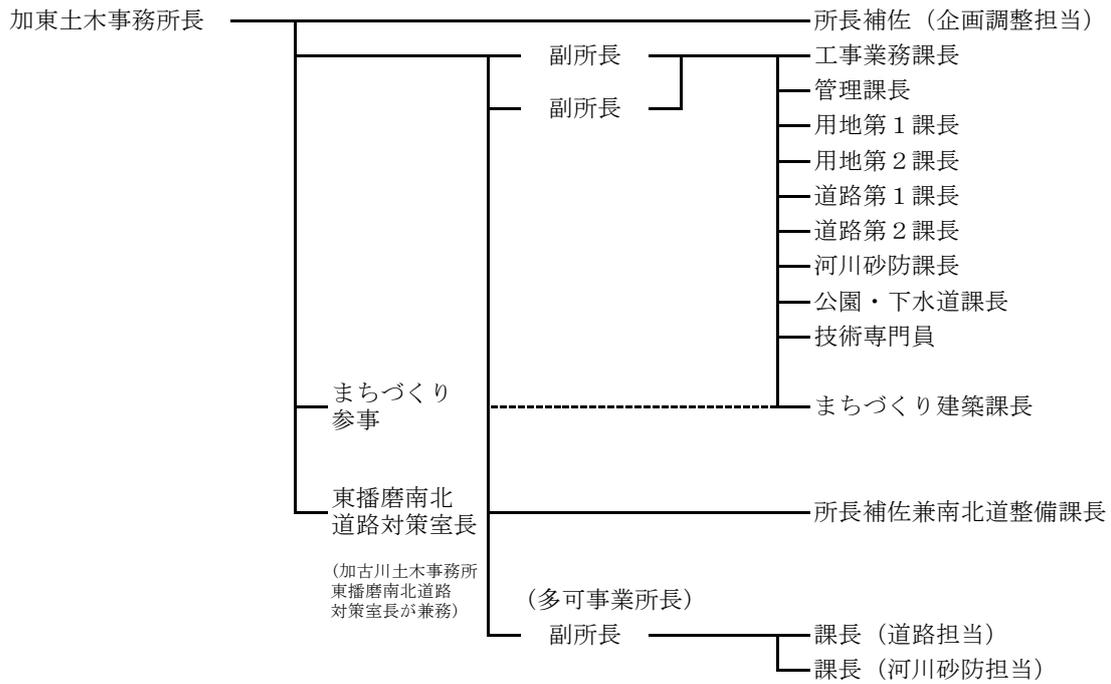
阪神北県民局



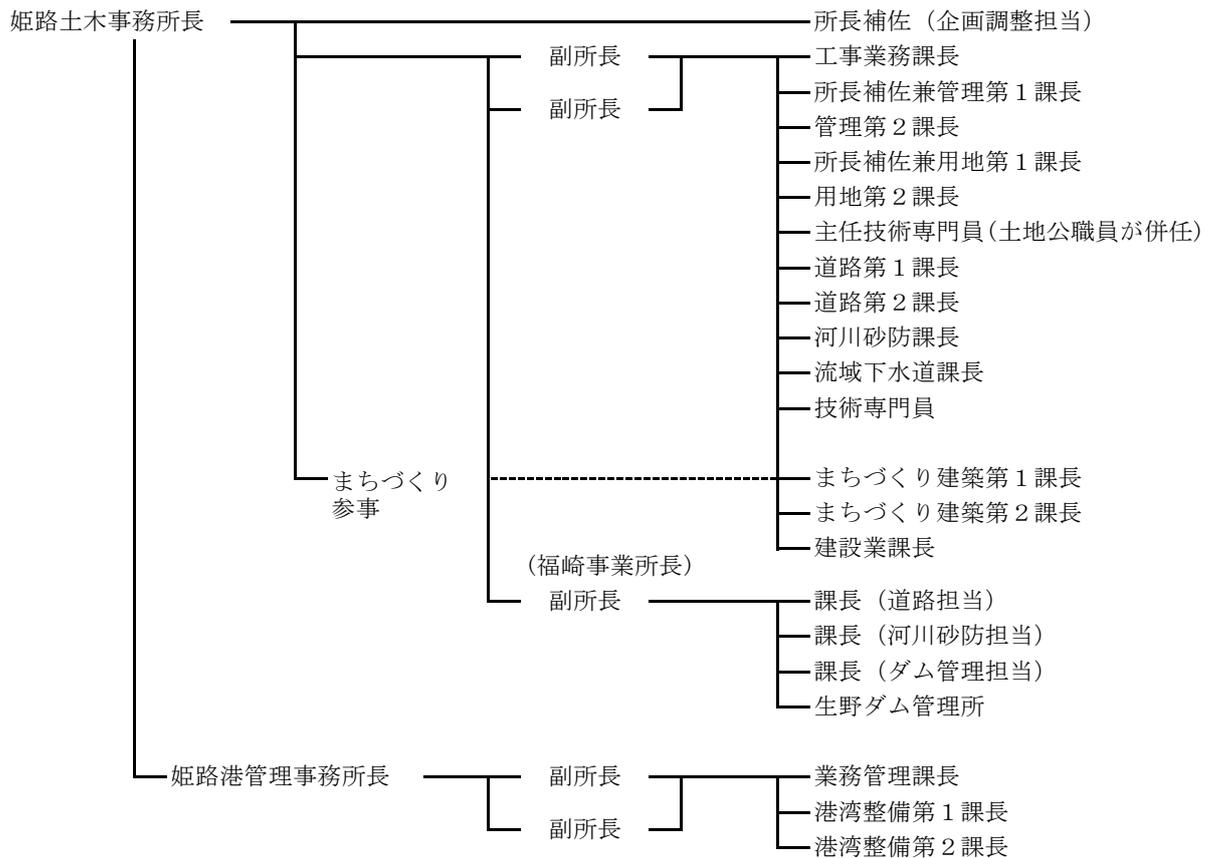
東播磨県民局



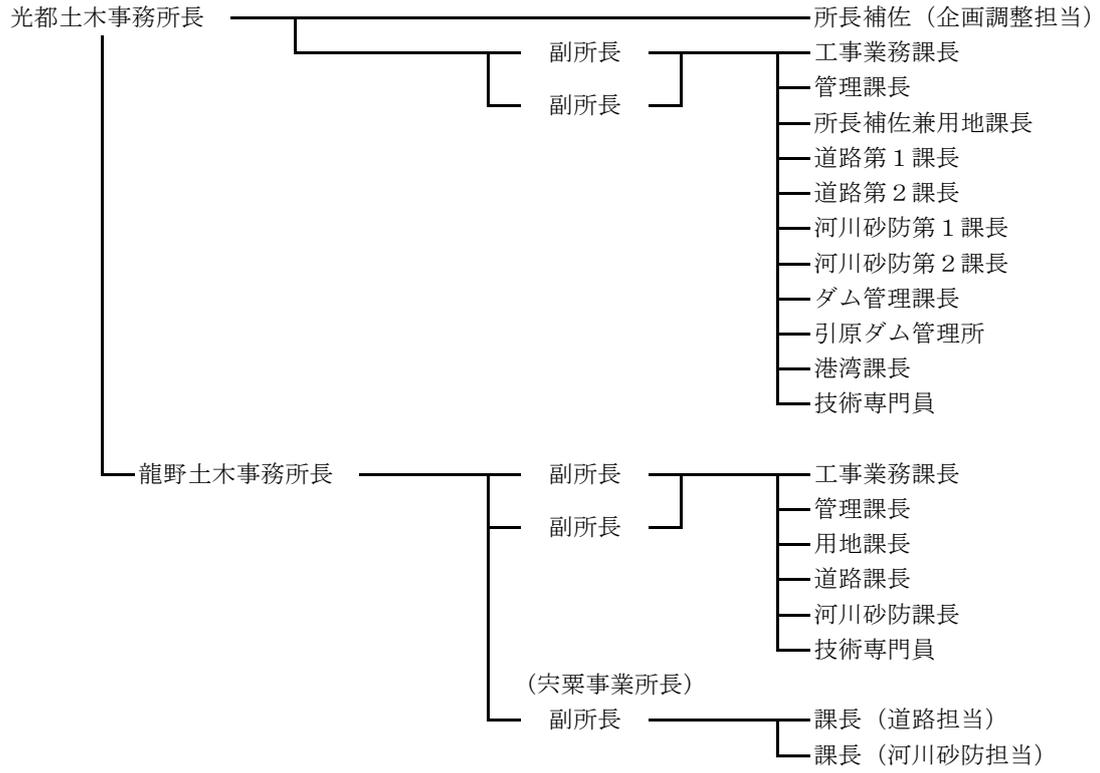
北播磨県民局



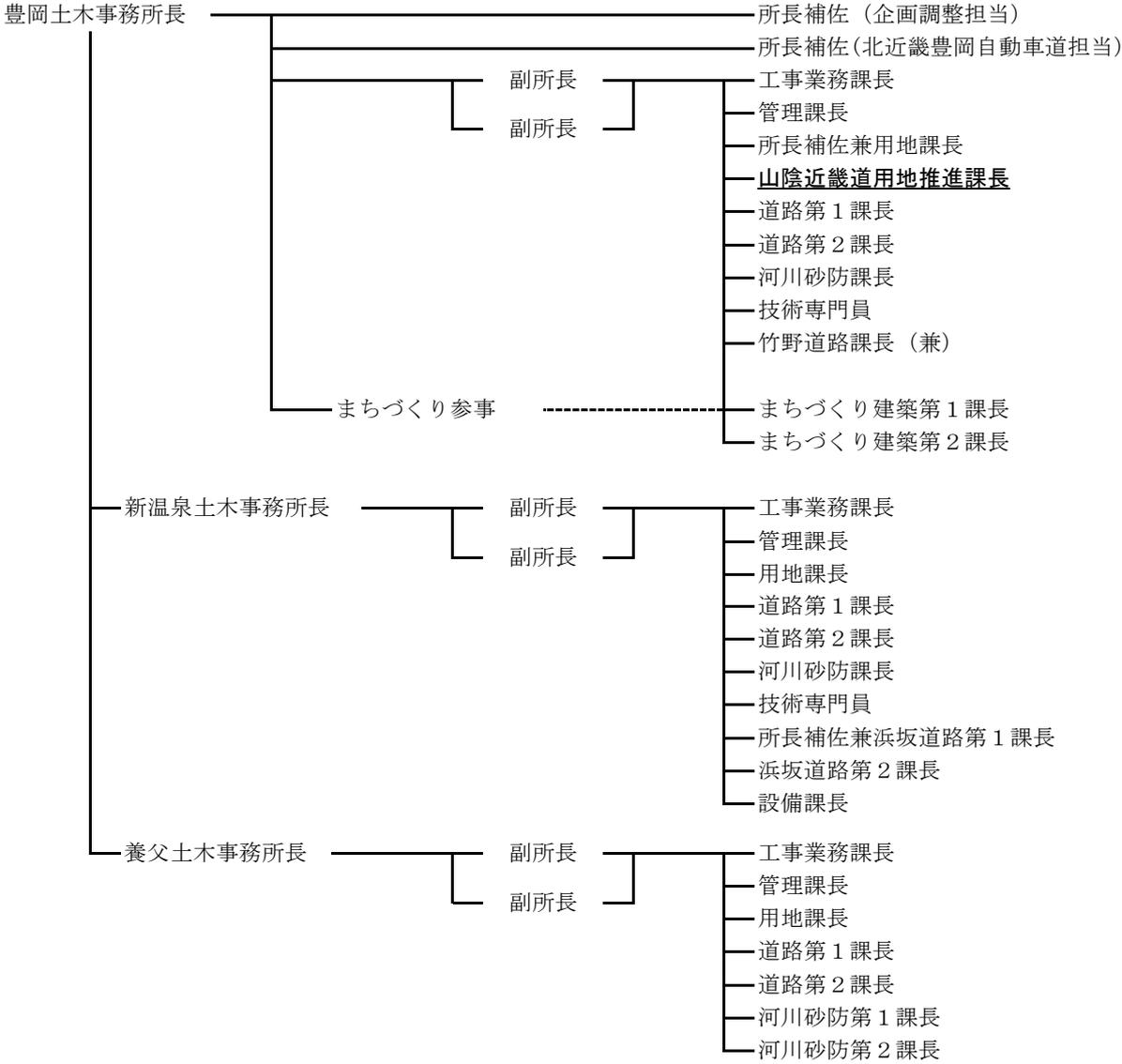
中播磨県民センター



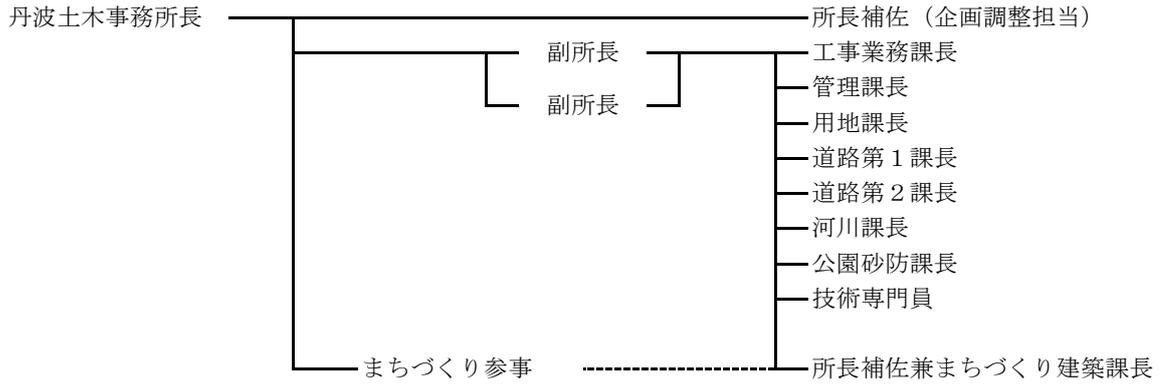
西播磨県民局



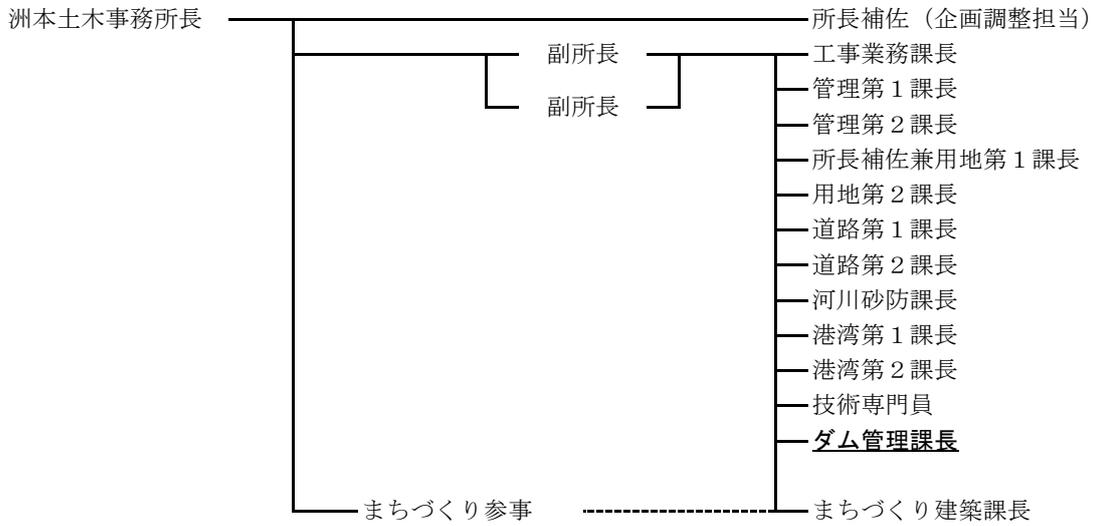
但馬県民局



丹波県民局



淡路県民局



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・確保について

1 「ひょうご公共交通 10 カ年計画」の推進	3
(1) 「ひょうご公共交通 10 カ年計画(2021-2030)」の改定	
(2) 「但馬地域公共交通計画」の推進	
2 地域公共交通の再編	4
(1) 地域公共交通の最適化	
(2) コミュニティバスの広域運行の促進	
3 MaaS (マース) の導入促進	5
(1) MaaS	
(2) 地域の公共交通の乗換案内アプリへの対応	
4 バス等の運行支援	6
(1) 路線バスに対する支援	
(2) コミュニティバスに対する支援	
(3) 生活交通 MaaS の導入支援 (デマンド型乗合交通の実証実験)	
5 鉄道に対する支援	8
(1) 安全・安心に向けた取組	
(2) 利便性向上の取組	
(3) 各路線での取組	
6 公共交通の観光利用	1 2
(1) 観光施策と連携したバスの利用促進	
7 新型コロナウイルス感染症対策への支援	1 3
(1) 交通事業者の現状	
(2) 国への支援要請	
(3) 県の支援	

II 航空ネットワークの整備・推進について

1 関西 3 空港	1 4
(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り組み	
(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	2 3
(1) 概要	
(2) 利用状況	
(3) 利用促進の取り組み	
(4) 空港の機能強化の検討	
(5) 新たな路線展開	
(6) 空港施設の維持保全	

I 公共交通の維持・確保について

1 「ひょうご公共交通 10 年計画」の推進

(1) 「ひょうご公共交通 10 年計画(2021-2030)」の改定

① 趣旨

本県の公共交通施策を推進していくうえでの指針として、「ひょうご公共交通 10 年計画」を策定し、公共交通の維持・活性化に取り組んできた。昨今の高齢者の運転免許返納の増加による日常生活における移動手段確保の重要性の高まりや AI、IoT 等の技術革新による新技術の台頭、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正等の社会情勢の変化を踏まえ、令和 3 年 3 月に改定した。

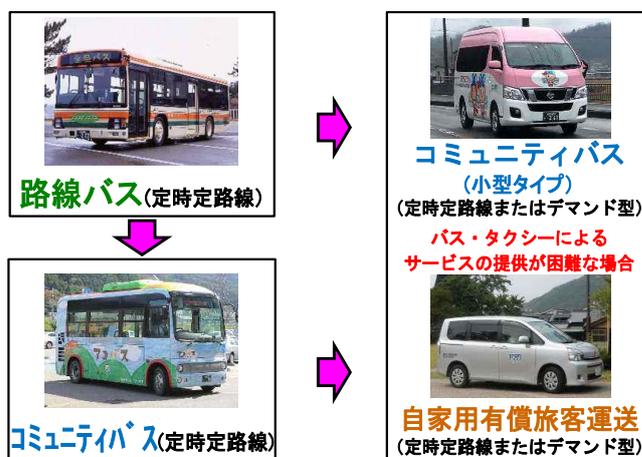
② 目指すべき方向性（理念）

『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～

③ 内容

持続可能で安全・安心な公共交通を実現するために、「地域の暮らしを支える公共交通」等の 5 つの目標を設定している。

これらの目標を達成するために、2 つの重点方針「地域公共交通計画の策定及び施策の推進」と「公共交通施策を推進するための体制づくり」、それから「地域特性に合わせた地域公共交通の再編」等の 7 つの基本方針からなる 50 の具体施策で構成している。



具体例 施策⑦車両サイズ最適化のイメージ

④ 計画の進捗状況

●総合評価指標の進捗状況

指標	基準値	進捗	目標値	評価
公共交通の県民満足度	56%	56%	60%	○
県民一人当たりの公共交通利用回数	243 回	241 回	250 回	▲
公共交通分担率	21%	※R5 に評価	25%	—

●重点方針の進捗状況

指標	基準値	進捗	目標値	評価
地域公共交通計画 策定市町数	17 市町	23 市町	41 市町	○
地域公共交通利便増進事業認定事業数	0 事業	0 事業	5 事業	▲

(2) 「但馬地域公共交通計画」の推進

利用者減少等により公共交通の存続が課題となっている但馬地域では、通勤・通学、買物・通院等の日常の移動が複数の市町にまたがることが多く、また、観光面でも広域的な移動を伴っている。

このため、県と但馬 3 市 2 町が作成主体となり、住民アンケートやバス実証運行等により住民ニーズや利用実態の把握を行い、令和 4 年 3 月に広域の地域公共交通計画(2022～2031)を策定した。この計画は改正地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画となっている。

(2) コミュニティバスの広域運行の促進

病院の統廃合・機能集約、スーパー、金融機関、高校学区再編等による生活圏の拡大を踏まえたコミュニティバスの広域運行を支援する。

Topics 1

福崎町・市川町連携コミバス (増便により利用者の利便性を向上)

住民の生活圏に合わせて、隣接する町内の商業施設や医療機関への移動手段を確保するため、福崎町・市川町間で連携コミバスを運行している。令和4年4月からは、利用者のニーズを踏まえ神崎総合病院への便等を拡充。

区分	月	火	木	金
市川町コミバス (市川町役場～神崎総合病院)	4便→ 6便	4便→ 7便	4便→ 6便	4便→ 7便
福崎町・市川町連携コミバス (福崎町役場～市川町役場)	0便→ 8便	5便→ 8便	5便→ 8便	0便→ 8便



3 MaaS (マース) の導入促進

(1) MaaS*

地域や観光地における移動手段の確保・充実や公共交通の維持・活性化等の解決に資するMaaSの導入を促進する。MaaSアプリ上での情報提供を目指し、市町が運行するコミュニティバスの運行情報のデータ整備やデマンド型交通のICT化を支援する。

※MaaS (Mobility as a Service) とは、既存の公共交通 (鉄道、バス等) に加え、デマンド型交通やシェアリングサービスなどの新たな移動手段を組合せ、一連の移動サービスとして提供することにより、移動に関する諸課題を解決し、利用者の利便性を大幅に高めようとする考えに基づく取り組み。

レベル	MaaSのレベル定義	サービスの内容	R1	R2	R3	R4以降
0	統合なし	各交通事業者がバラバラで提供する公共交通サービス				
1	情報の統合	Google MapsやYAHOO! NaviTimeなどで最適な移動手段を示すことができる 【移動の最適化】		県内のコミバス対応 (GIFS=JPデータ整備、R2~)		
2	予約・決済の統合	アプリで予約・決済が可能でシームレスに交通を利用することができる 【移動のストレスフリー化】	タクシー 単独の予約・決済 (Go, DiDi, Uber) 【一部地域で導入済】 ※Go, DiDiは、Google Mapsと連携済	市町デマンド交通 生活交通MaaS実証実験 県内各地域 (R2~)	統合型アプリ 実証実験 京丹後 但馬地域 (WILLER MaaS, R1~)	段階的導入 統合型アプリ
3	サービス提供の統合	料金の統一・統合や定額制の導入 【移動の低コスト化】		企画乗車券・回数券・定期券等の電子化 乗車券アプリ	段階的導入 統合型アプリ	
4	政策の統合	国や自治体の政策と連携したサービスの提供 【移動の政策的誘導】				

MaaSのレベル定義と推進のイメージ

(2) 地域の公共交通の乗換案内アプリへの対応

① 標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) の整備

コミュニティバスの運行情報を Google Maps 等のスマートフォンアプリで検索可能にすることにより公共交通の利便性を向上させるため、県及び県内全市町で構成する「兵庫県地域公共交通 MaaS 推進協議会」を令和 2 年 4 月に立ち上げ、運行情報のデータ整備、オープンデータ化に取り組んでいる。

バス運行情報のデータ整備は、MaaS の普及に不可欠な基盤整備であり、データ整備が遅れている県内のコミュニティバスを対象に支援を行い、令和 4 年 3 月には、県内全 30 市町のコミュニティバスのデータ整備が完了した。

①検索結果表示



②経路情報



③バス停から目的地までの経路



Google マップによる経路検索は、出発地と目的地による検索のため、最寄りの駅やバス停の名称がわからなくても公共交通機関での移動が可能になる。また、英語での検索にも対応しており、訪日外国人観光客も公共交通機関での移動がしやすくなる。

Google Maps における経路検索の事例 (洲本バスセンター～のじまスコラ)

4 バス等の運行支援

(1) 路線バスに対する支援

広域的な幹線の維持確保のため、国の補助制度に県単独の支援制度を加え、沿線市町とも協調して支援する。

なお、県政改革方針による負担割合の見直し(令和 6 年度目途)にあたっては、県民の移動手段確保のため、市町の意向を丁寧にヒアリングのうえ、市町負担を考慮した支援を検討する。

① 国庫協調支援 (昭和 47 年度～)

- ・ 支援対象者 市町
- ・ 支援対象路線 広域的な幹線 37 系統 (R 4)
- ・ 支援要件 系統当たりの輸送量 15 人以上/日 等
- ・ 予算額 29 百万円 (R 4)
- ・ 負担割合 県 : 市町 = 2 : 1 (旧市町間の系統は県 : 市町 = 1 : 2)
(注) 国庫補助及び特別交付税措置を除く市町実質負担割合

② 県単独支援（平成7年度～）

- ・ 支援対象者 市町
- ・ 支援対象路線 広域的な準幹線 80 系統（R 4）
- ・ 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 等
- ・ 予算額 64 百万円（R 4）
- ・ 負担割合 県：市町＝2：1（旧市町間の系統は県：市町＝1：2）
（注）特別交付税措置を除く市町実質負担割合

（2）コミュニティバスに対する支援

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する。

① 運行支援（市町主体：平成16年度～ 住民等主体：平成30年度～）

- ・ 支援対象者 市町
- ・ 支援対象路線 29 市町のコミュニティバス 412 系統（R 4）
- ・ 支援要件 市町が主体となって運行していること 等
- ・ 予算額 71 百万円（R 4）
- ・ 負担割合 県：市町＝1：2（地域立法指定区域等^{*}は県：市町＝1：1）
※過疎地域、辺地、振興山村地域、離島地域、特定農山村地域及び中山間地域
（注）特別交付税措置を除く市町実質負担割合

② 立ち上げ支援（平成20年度～、車両購入 平成29年度～）

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。

- ・ 支援対象者 市町
- ・ 支援対象 6 地域（R 4 予定）
- ・ 支援対象経費 運行経費・大臣認定講習受講料等（上限10万円/地域）、車両購入費（上限50万円/台）等のコミュニティバスの立ち上げに対して市町が支援した額
- ・ 予算額 4.1 百万円（R 4）（運行経費等60万円（6地域）、車両購入：350万円（7台））
- ・ 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）特別交付税措置を除く市町実質負担割合

（3）生活交通 MaaS の導入支援（デマンド型乗合交通の実証実験）

公共交通の利便性向上や交通不便地域の縮小等を図るため、ICT を活用したデマンド型交通の実証実験に取り組む市町を支援。

- ・ 支援対象者 市町
R2：4 市町（三田市、加古川市、西脇市、稲美町）
R3：3 市町（加古川市、稲美町、三木市）
R4：5 市町（予定）
- ・ 支援対象経費 運行予約システムリース費や車両借上費等のデマンド型交通の実証実験に対して市町が支援した額
- ・ 補助限度額 1,000 千円（地域あたり）
- ・ 予算額 5 百万円（R 4）
- ・ 負担割合 県：市町＝1：2



導入支援を活用し R3.7 から本格運行している「あいのり1号」（三田市）

（地域立法指定区域等は県：市町＝1：1）

（注）特別交付税措置を除く市町実質負担割合

5 鉄道に対する支援

(1) 安全・安心に向けた取組

① 施設整備

国や沿線自治体とともに、国庫補助事業を活用し、施設の整備を進めている。
北近畿タンゴ鉄道では、老朽化した車両7両の更新などを進めている（H30～R5）

ア 神戸電鉄(株)

- ・事業内容 線路設備（レール交換）、電路設備（電柱）等の更新
- ・事業費 634 百万円（R 4）
- ・負担割合 国 1/3、県 1/6、関係市^{*}1/6、事業者 1/3
※関係市（神戸市・三木市・小野市・三田市）

イ 北近畿タンゴ鉄道(株) ※対象 宮津線

- ・事業内容 車両更新、線路設備（枕木）、電路設備（通信柱）等の更新
- ・事業費 682 百万円（R 4）
- ・負担割合 財政力指数が 0.46 以上の自治体（兵庫県、京都府、舞鶴市、福知山市）
国 1/3、地方 2/3（事業者負担含む）
財政力指数が 0.46 未満の自治体（豊岡市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）
国 1/2、地方 1/2
※本県の負担割合：7.6%（府県按分）×1/2（県市按分）×1/3



線路設備更新（枕木、砕石交換）



車両更新(北近畿タンゴ鉄道(株))

ウ 北条鉄道(株)

- ・事業内容 線路設備（枕木）、踏切保安設備等の更新
- ・事業費 39 百万円（R 4）
- ・負担割合 国 1/3、県 1/6、関係市^{*}1/6、事業者 1/3
※関係市 加西市・小野市

② 豪雨対策、駅耐震対策

各事業者が国庫補助制度（防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策）を活用して行う豪雨災害事前防災対策や駅耐震対策を支援する。

- ・事業内容 法面对策 : 法面防護
駅耐震対策 : 駅構内柱の補強
- ・事業主体 神戸電鉄(株)、阪急電鉄(株)、
山陽電気鉄道(株)
- ・事業費 257 百万円（R 3 経済対策補正予算）
- ・負担割合 国 1/3、県 1/6、市 1/6、事業者 1/3



法面对策の事例(阪急電鉄)

(2) 利便性向上の取組

① 北神急行線市営地下鉄化補助（令和2年度～）

北神急行線は、広域交通網の一部を担う路線であることから、広域交通網の利便性向上のため、北神急行線の市営化（令和2年6月1日）に対して支援する。

- ・ 支援総額 20億円（神戸市取得額200億円×市外利用者割合10%）
- ・ 事業費 5億円（R4）

(3) 各路線での取組

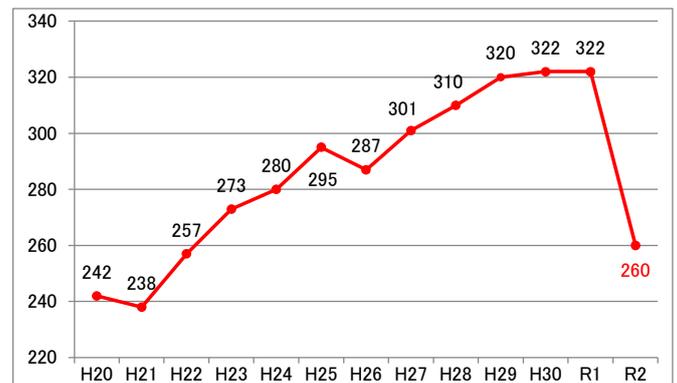
① JR姫新線

県、沿線市町による高速化の支援、沿線市町による駅の橋上化・区画整理・パーク＆ライド（P&R）駐車場の駅前整備等を行い、「姫新線利用促進・活性化同盟会」を中心に積極的な利用促進活動を展開した結果、令和2年度はコロナ禍の影響を受け、乗客数は減少したものの、平成21年度には年間238万人であった乗客数が、目標300万人を上回り、令和元年度には322万人に増加した。

令和4年度は乗車人員300万人の回復に向け、ポストコロナの需要回復を目指し同盟会を中心にJRと連携しながら、地域イベントの開催、企画列車の運行、広域時刻表（携帯版）の配布など、継続して取り組む。

（単位：万人/年）

- H19.2～H22.3 輸送改善事業
軌道改良
新型ディーゼル車両の導入
- H22.3～H24.3 増便社会実験
H24.3以降も増便継続
- H22.3～ 利用促進活動の展開



② JR山陰本線・播但線

鉄道の利便性向上、利用者数の増加の取組を一層強化し、地域の持続的な発展に寄与することを目的とした「但馬地域鉄道利便性向上対策アクションプログラム」（H30.3月策定）に基づき、利用促進活動に取り組む。

アクションプログラムに位置づけられた主な利便性向上策

時期	利便性向上策	実施主体
R4実施 予定	新野駅バス待合所の設置	神河町
	高校生バス・JR通学定期券補助	養父市
	e通勤プロジェクト	豊岡市
	職員e-出張事業	新温泉町
R5以降 検討	和田山駅自由通路整備	朝来市
	八鹿駅前待合駐車場整備および駅前道路整備	養父市
	鉄道利用者対象の公営施設利用料金の割引	豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町、神河町
	免許返納者に対する回数券配布、補助等	豊岡市、養父市、朝来市、香美町、新温泉町、神河町

Topics 2 地域鉄道活性化の取り組み（北条鉄道）

- 1 地域住民、鉄道ファンに支えられている鉄道
北条鉄道は、利用者減少に歯止めがかからない地方部の第三セクターが多い中、イベント列車の運行や地域住民や鉄道ファンと連携した取り組み等により、コロナ禍を除き、昭和60年の三セク開業時からの利用者数を維持している。



イベント列車(サンタ列車)

- 2 列車行違い設備の整備による利便性向上
全長 13.6 kmの全区間が単線の北条鉄道は、1時間に1往復の運行しかできなかったため、中間駅の法華口駅に行違い設備を整備。(供用R3.3)
この結果、30分に1本の運行が可能となり、朝夕の時間帯に増便を行い、利便性が大幅に向上。
事業費約1億8千万円のうち、会社負担分(1/3)については、加西市の企業版ふるさと納税により資金調達を行った。



法華口駅 列車行違い設備

- 3 クラウドファンディングを活用した車両導入
安定運行、沿線地域の活性化、観光事業の強化を図るため、青森・秋田両県を結ぶ JR 五能線を昨年3月まで走っていた旧国鉄のディーゼル車両「キハ40形気動車」の導入を計画。
車両の改造費、輸送費に必要な経費の一部を補うことを目的にクラウドファンディングを実施。
目標額300万円に対し、目標の4倍を超える1,302万円の寄付が集まった。(運行開始 R4.3)



導入された「キハ40形気動車」

6 公共交通の観光利用

(1) 観光施策と連携したバスの利用促進

① 「バス旅ひょうご 2021」の実施

観光客への路線バス等の利用を促すため、バス事業者及び沿線市町と連携し、地域別のバスの乗り放題切符の販売、バスを活用した観光モデルルートでのPR等の取組に参画している。

平成28年度は、県バス協会が中心となって取り組む社会実験に対し、全体企画、調査分析の費用を県が負担。平成29年度以降は、県バス協会が自主事業として実施し、県は実施エリアの拡大に向けた新たな事業者の参加促進、事業のPR等を支援している。

- ・実施主体 (公社)兵庫県バス協会
- ・実施期間 通年
- ・実施地域

但馬地域	城崎温泉、湯村温泉等の観光地を結ぶバス
丹波篠山地域	篠山城下町、清水寺等の観光地を結ぶバス
西播磨地域	姫路城、ちくさ高原等の観光地を結ぶバス
北淡路地域	花の名所、北淡路地域の観光地を結ぶバス
南淡路地域	渦潮の名所、南淡路地域の観光地を結ぶバス



南淡路バス乗り放題きっぷパンフレット

② 高速バス新路線「北淡路西海岸ライン」の運行開始

播磨灘の美しい景観を活かしたカフェやレストラン等の立地が進む淡路島では、観光客の公共交通によるアクセス改善が課題となっていたことから、県の調整のもと、パソナグループ及びバス事業者が連携し、これまで神戸側から直通の高速バス路線が無かった北淡路西海岸エリアに新たな高速バス路線が昨年12月1日に運行開始した。



ラッピング車両のデザイン



運行開始セレモニーの状況

7 新型コロナウイルス感染症対策への支援

(1) 交通事業者の現状

交通事業者は、外出自粛要請に伴い利用者が大幅に減少する中でも事業活動を継続してきたことから、安定的な経営継続に支障をきたしている。本県の交通事業者においても、この2年間、利用者数がコロナ前の実績を下回る状況(令和元年度の概ね7～9割)が続いており、今もなお厳しい経営状況に直面している。

(2) 国への支援要請

新型コロナウイルス感染症による交通事業者への影響は全国的な問題であるため、国に対し、「令和3年度国の予算編成に対する提案(令和2年11月)」において既存の補助要件の緩和を含めた国制度の改善等を要望した結果、令和4年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金について補助要件が緩和されることとなった。

(3) 県の支援

	事業名	対象者	対象経費	補助実績
1	バスにおける感染症防止対策への支援 【令和2年度6月補正】	民営バス事業者	①運転席ビニールカーテン等 ②非接触型体温計(貸切バスのみ)	① 7事業者 ② 3事業者
2	船舶における感染症防止対策への支援 【令和2年度6月補正】	①旅客船事業者 ②観光船事業者	喚気設備、サーモグラフィ、非接触型体温計、アクリルボード等	7事業者
3	地域公共交通新型コロナウイルス対応型運行の支援 【令和2年度9月補正】 【令和3年度6月補正】 【令和3年度9月補正】	①地域鉄道事業者 ②路線バス事業者 ③航路事業者 (生活航路)	車内等の密度に配慮した運行に要する経費(燃料費、人件費等)	① 3事業者 ② 14事業者 ③ 4事業者
4	京都丹後鉄道への運行支援 【令和2年度9月補正、2月補正】 【令和3年度2月補正】	WILLER TRAINS(株)	・定期外運輸収入の減収額(令和2年3月～令和3年10月) ・車両貸出料収入の減収額(令和2年5月～6月) (令和2年12月～令和3年3月)	—
5	タクシー事業者感染防止対策の支援 【令和3年度6月補正】 【令和3年度9月補正】	県内タクシー事業者	①高性能な空気清浄機導入等の感染防止対策に要する経費 ②消毒液購入費等の感染防止対策に要する経費に対し、7,000円/台を補助	①199台(6社) ②2,944台(255社)

II 航空ネットワークの整備・推進について

1 関西3空港

新型コロナウイルス感染症の収束後を見据え、回復後の拡大が期待される航空需要を関西全体で取り込み、関西経済を浮揚させていくため、人的交流と物流の拠点として、関西3空港の最大活用を目指す。

(1) 3空港の強みと運用

区分	関西国際空港	伊丹空港	神戸空港
運営権者	関西エアポート(株)(H28.4~)		関西エアポート神戸(株)(H30.4~) (関西エアポート(株)100%子会社)
強み	・首都圏空港と並ぶ2大国際ハブ空港 ・完全24時間空港	市街地に位置する利便性の高い都市型空港	市街地からのアクセスに優れ、理論上は24時間運用可能な海上空港
運用	運用時間：制限なし(24時間) 発着回：制限なし 国際チャーター便：制限なし	運用時間：7時~21時(14時間) 発着回：370回/日 国際チャーター便：オウンユース※限定	運用時間：7時~23時(16時間) 発着回：80回/日 国際チャーター便：オウンユース※限定

※ 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

(2) 関西3空港の最大活用に向けた取り組み

① 関西3空港懇談会の開催

令和4年1月、大阪・関西万博を見据え、関西国際空港の発着容量の拡張に関する検討、神戸空港のあり方の検討などを着実に進めていくことを確認した。

(確認事項)

- ・ 関西国際空港については、将来の航空需要予測の精査を継続する。
- ・ 伊丹空港については、都市型空港として、地域社会との共生を基本に、環境改善と利用者の利便性向上に努める。
- ・ 神戸空港については、関空・伊丹を補完する観点からの国際化を含む空港機能のあり方について、関係団体の協力の下、関西エアポート及び神戸市による検討を深める。

ア 懇談会の設置趣旨

国の航空政策における関西3空港の位置付けのもと、関西全体の立場からみて、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。

イ 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

ウ 令和元年5月11日開催懇談会の合意事項

(2025年頃までの中期の視点に立った取組)

- ・ 関西国際空港：旅客処理能力の拡大継続、環境影響調査の検証、将来需要に応じた発着容量の拡張可能性に関する検討、国際拠点空港としての競争力強化と需要拡大
- ・ 神戸空港：国際化を含む空港機能のあり方の検討

(上記以外の課題)

- ・伊丹空港 ○存続協定を尊重し、地元関係者と対話しながら取組を進めることが重要
 - 運用時間外の発着便や代替着陸便等の発生に対し、定時運航率向上などに取り組み、周辺環境改善への努力と利用者利便の向上を図る。
 - 上記の課題解決を図った上で、存続協定や国の経営統合方針、地元の意向、短中期の取組等を踏まえ、また、将来の大幅な需要変動を見据えて、国際便の就航可能性を含めた今後のあり方について、状況に応じて議論

(その他の取組)

- ・大阪・関西万博など国際イベントの臨時的対応は、懇談会でその時々議論

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、(公社)ひょうご観光本部と連携し、国内線就航先DMOとの相互送客ネットワークの構築を図る。

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・フォーラムの開催を通じ、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を醸成する。

Topics 4

関西3空港の最大活用について考えるセミナー

令和3年10月に開催したセミナーでは、学識者や航空会社から「ポストコロナ時代」の新たな展開を共通テーマとする講演を行った。

- ・「ローカル to ローカルによる地域間交流の拡大」
北九州市立大学大学院 幕 亮二 氏
 - 都市間路線の基礎需要拡大のため、国内地方都市間のビジネスマッチングの促進が必要。これまでの単なる工場等企業誘致だけでなく、首都圏からの移住者予備軍も含めた起業者等、ワーキングパーソン個々の「緩やかな繋がり」を重視。
- ・「空路の活性化がもたらす『関係人口』の時代」
ひょうご観光本部 江藤 誠晃 氏
 - 交流人口と定住人口の間に位置する関係人口内における「空の人」市場の活性化で、地域との関わりや思いが強いツーリスト層を作り出すことができる。この層は地域課題の解決を目指すSDGsの取組と紐付けることで持続可能な社会を実現するキーマンになる。
- ・「コロナ禍における地域と連携したPeachの取組」
Peach Aviation(株) 木下 栄一 氏
 - ワーケーションや多拠点ワークなど新しいライフスタイルに対応する路線ネットワークがどういったものがあるかという観点から、積極的に新規路線拡充を図った。



(3) 関西国際空港

① 概要

関西国際空港は、国際線 91 都市、国内線 17 都市(令和元年冬ダイヤ)とのネットワークを持つ、24 時間運用の海上空港である。

LCC(格安航空会社)の就航により、旅客数はインバウンドを中心に好調に推移してきたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和3年の国際線旅客数は25万人、国内線と国際線を合わせた総旅客数は307万人と、開港以来最低水準(暦年)となった。

- ・ 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(R元冬ダイヤ) : 国際線 : 25ヶ国(地域)91都市 1,553便/週 (過去最高の便数)
国内線 : 17都市、70便/日

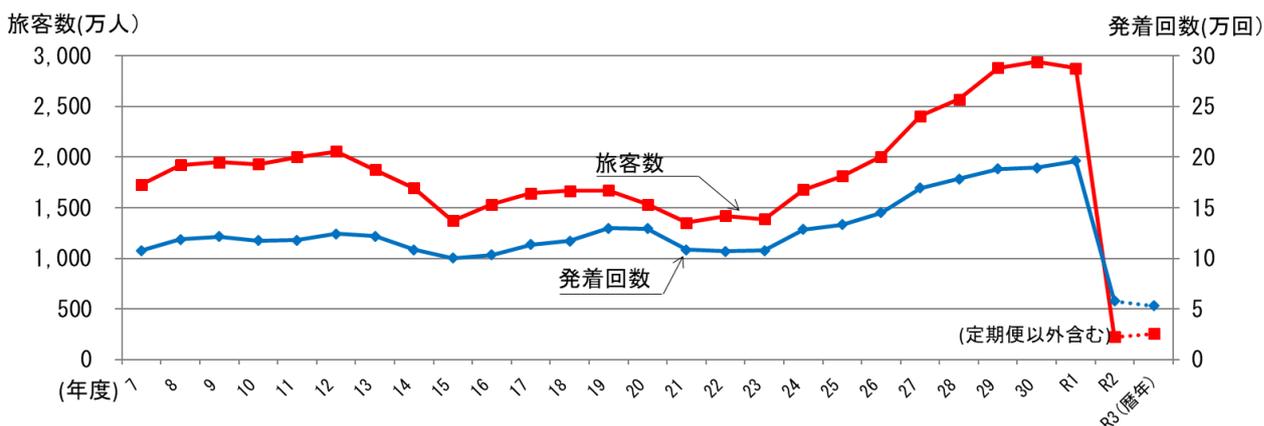
※LCC占有率 : 国際線便数の32.6%(21社)、国内線便数の57.1%(3社)

- ・ 旅客数(R3年) : 307万人

国際	25万人	R元年比	99.0%減
国内	282万人	R元年比	59.7%減
- ・ 発着回数(R3年) : 6.7万回/年

国際	3.5万回	R元年比	77.8%減
国内	3.2万回	R元年比	35.6%減

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度	30年度	R元年度	R2年度	前年度比	【参考:暦年(1~12月)】				
						R元年	R2年	R3年	R元年比	R2年比
旅客数 (万人)	国際線	2,290	2,206	21	▲99.1%	2,493	351	25	▲99.0%	▲92.9%
	国内線	651	671	205	▲69.4%	698	305	282	▲59.7%	▲7.7%
	計	2,941	2,877	226	▲92.1%	3,191	656	307	▲90.4%	▲53.3%
発着回数 (万回)	国際線	14.3	14.7	3.1	▲78.9%	15.8	5.0	3.5	▲77.8%	▲30.7%
	国内線	4.7	4.9	2.6	▲53.1%	4.9	3.3	3.2	▲35.6%	▲3.8%
	計	19.0	19.6	5.7	▲70.9%	20.7	8.3	6.7	▲67.8%	▲20.1%

③ 発着容量の拡張に向けた検討

令和元年度の年間発着回数は19.6万回（令和元年暦年で20.7万回）に到達し、平成10年度の環境影響評価時の想定発着回数23万回に迫っている。このため、第11回関西3空港懇談会(R4.1.13)において、2025年万博開催時とその後の成長に適切に対応できるよう、国土交通省に対し、現行空域における最大発着回数の検証を依頼した。

④ 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、以下の取組を実施している。また、航空会社のプロモーション活動への支援などコロナ収束後の速やかな航空需要の回復に向けた取組を強化することとしている。

ア 旅客需要の早期回復

旅客者数の約8割（令和元年度）を占める国際線について、入国規制が緩和されたタイミングを捉え、東アジア・東南アジアを中心としたインバウンド復活のための取組を支援する。

イ 地域振興の推進

関西国際空港に近接していながらインバウンドによる経済効果が十分に得られていない淡路島等における観光振興施策を支援する。

Topics 5

関西国際空港 防災機能強化対策事業の実施

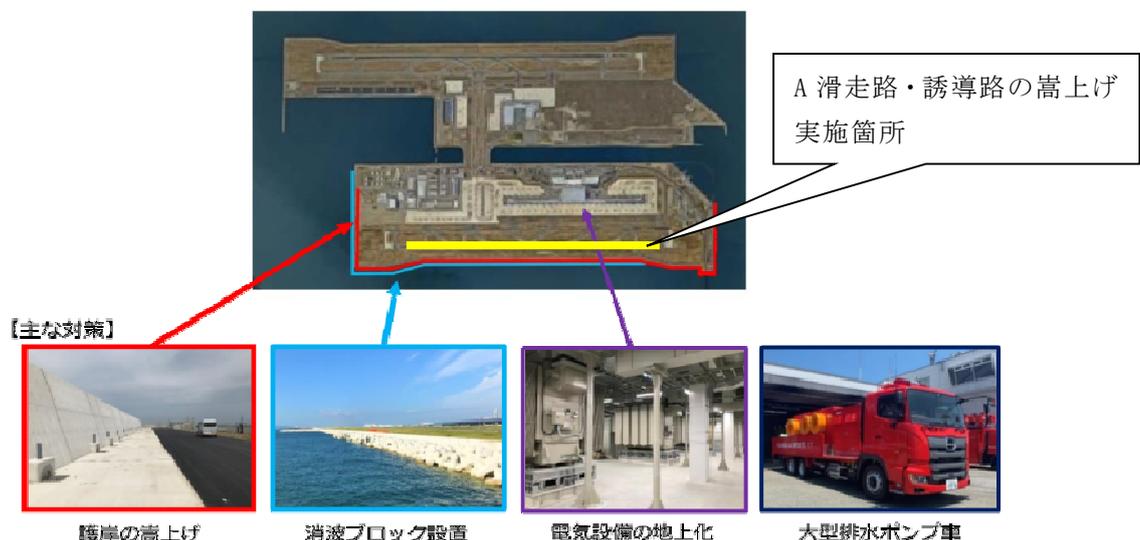
関西エアポート(株)は、平成30年9月の台風21号による被災を受けて防災機能強化対策事業に取り組んでいる。この事業により、台風21号クラスの巨大台風に対しても浸水量を大幅に低減させ、空港機能を維持することができる。また、ハード面の対策に加え、BCPに基づいたソフト面の対策を既の実施している。

【工事完了】

- 越波防止対策（南側護岸・北側護岸の嵩上げ 等）
- 浸水被害防止対策（電気設備等の地上化 等）
- 排水機能確保対策 等（排水ポンプ施設のシェルター化 等）

【工事中】

- 東側護岸嵩上げに伴うA滑走路・誘導路の嵩上げ（令和4年8月完了予定）



【関西エアポート(株) 【2021年10月記者発表資料】

(4) 大阪国際空港(伊丹空港)

① 概要

伊丹空港は、国内26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。

昨年に引き続きコロナ禍の影響を受け、令和3年の旅客数は677万人と、国際線が移管された平成6年以降で最低水準(暦年)となった。

- ・ 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 : 伊丹市、豊中市、池田市
- ・ 滑走路 : 2本(3,000m、1,828m)
- ・ 面積 : 312ha

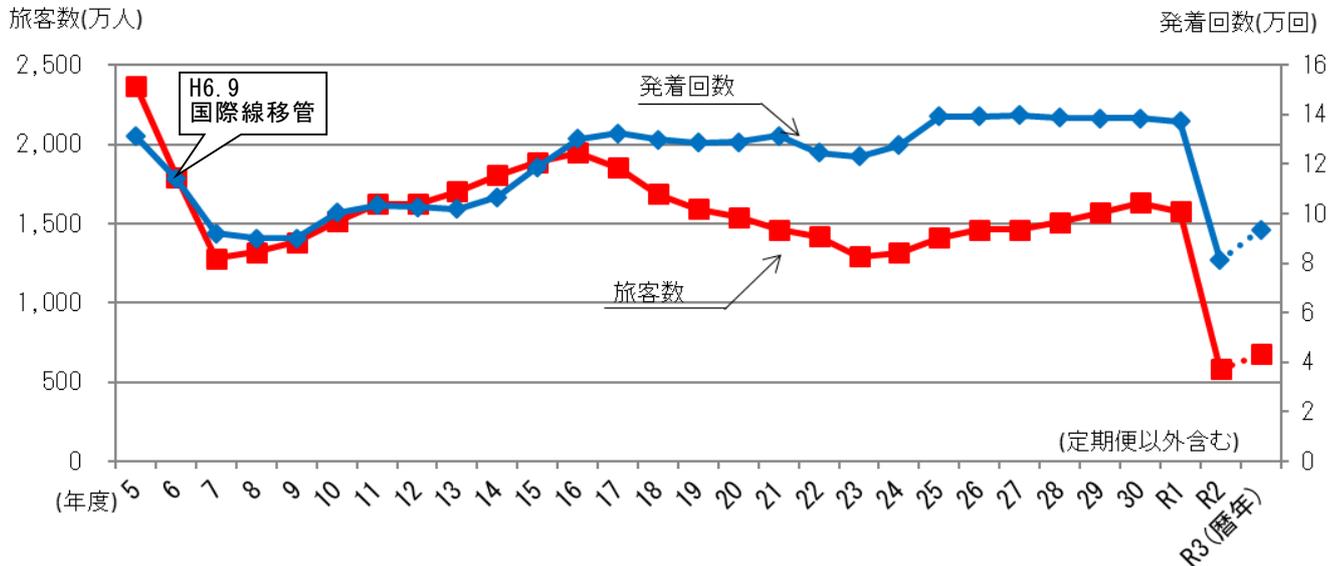


【伊丹空港】

② 利用状況

- ・ 路線等(R3.4月): 26都市185便/日
- ・ 旅客数(R3年): 677万人 (R元年比59.0%減)
- ・ 発着回数(R3年): 9.3万回/年 (R元年比32.5%減)

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度	30年度	R元年度	R2年度	前年度比	【参考:暦年(1~12月)】				
						R元年	R2年	R3年	R元年比	R2年比
旅客数 (万人)		1,630	1,577	581	▲63.1%	1,650	767	677	▲59.0%	▲11.8%
発着回数 (万回)		13.8	13.7	8.1	▲41.0%	13.8	9.6	9.3	▲32.5%	▲2.8%

③ 利用促進、利便性向上に関する取組

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を通じた利用拡大、航空路線の利便性向上を図る。

ア 就航路線の利用率向上

鉄道との競合等により、長期的に利用率の低下が続く路線の就航先において、航空会社や(公社)ひょうご観光本部と連携し、航空機を利用した兵庫への旅行意欲を誘発し、利用率向上につなげる。



伊丹－長崎線の PR
【長崎空港 (R3. 10)】



伊丹－福島線の PR
【郡山市内イベント会場 (R3. 11)】

イ アクセス強化、周知活動

JR伊丹駅と空港を結ぶ直行バス便に、伊丹市が令和2年3月から「伊丹エアポートライナー」としてキャリーケース向けスペースを確保した専用車両を導入(コロナ禍の影響により運休中)。また、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、伊丹市バス車両への前幕広告や市内転入者へのポケット時刻表の配布等により利用促進を図る。



【伊丹エアポートライナー(専用車両)】



【ラッピングバスのデザイン】

ウ 要望活動

国土交通省あて、コロナ禍により落ち込んだ需要を喚起する施策、国際チャーター便や国内長距離便の運航制限の緩和、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う。

(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13都市となっており、近年増加傾向にある。

昨年に引き続きコロナ禍の影響を受け、令和3年の旅客数は163万人と、開港以来最低水準となった。

- ・ 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

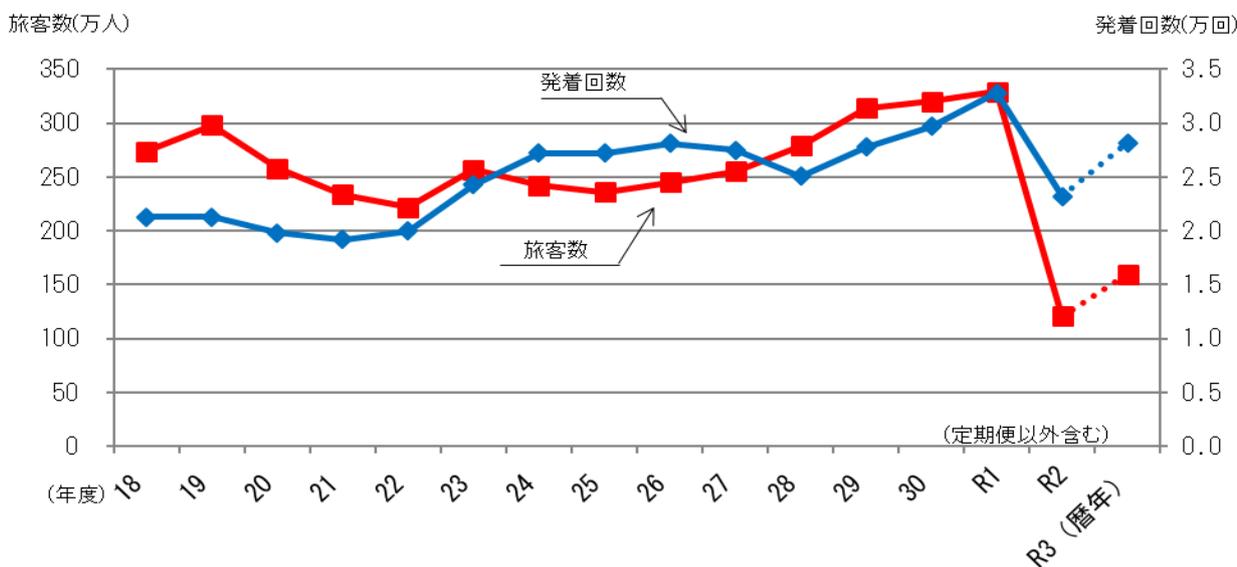


【神戸空港】

② 利用状況

- ・ 路線等 (R4.4月)： 13都市 38便/日
- ・ 旅客数 (R3年)： 163万人 (R元年比 50.7%減)
- ・ 発着回数 (R3年)： 2.8万回/年 (R元年比 19.4%減)

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度	30年度	R元年度	R2年度	前年度比	【参考: 暦年 (1~12月)】				
						R元年	R2年	R3年	R元年比	R2年比
旅客数 (万人)		319	329	121	▲63.1%	330	163	163	▲50.7%	0%
発着回数 (万回)		3.0	3.3	2.3	▲30.3%	3.1	2.6	2.8	▲19.4%	7.7%

③ 利用促進の取り組み

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、旅行商品助成制度の紹介をはじめ、兵庫・神戸の魅力を SNS 等通じ広報することにより、団体利用を促進し、利用率向上につなげる。

また、就航先自治体、DMO間の関係を強化し、相互誘客の仕組みを確立することで、安定的な利用者の確保を図る。

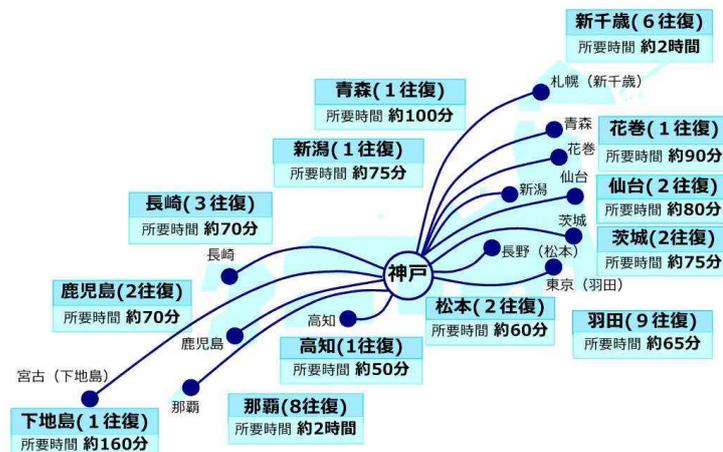
イ 利用者向け広報活動

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。

今後、本格的な需要回復に備え、国内地方路線のハブ機能を備えつつある神戸空港の魅力を幅広く周知する。



【神戸空港開港 15 周年イベント】



【神戸空港就航先】

ウ 海上アクセスの充実

神戸空港～関西国際空港間を約 30 分で結ぶ神戸－関空ベイシャトルを利用した旅行商品の造成、広報により利用拡大を図る。

【神戸－関空ベイシャトルの概要】

- ・運航：16 便/日（令和 2 年 2 月より）
- ・定員：110 名



【神戸－関空ベイシャトル】

Topics 6

神戸空港における多様な路線展開、アクセス強化の取組み

神戸空港の発着枠拡大を機に、フジドリームエアラインズ（FDA）、スカイマークが新規路線を順次就航し、潜在需要の高さが示された。

また、旅客数増加に対応するため、神戸市において空港島へのアクセス機能の強化も進められている。

1 新規就航

➤フジドリームエアラインズ（FDA）

令和元年10月27日～ 松本、出雲（～R3. 3. 27）

12月20日～ 高知

令和2年3月29日～ 青森

令和3年3月28日～ 花巻（岩手）

令和4年3月27日～ 新潟



【FDA機】

➤スカイマーク

令和2年10月25日～ 下地島（宮古島）



【スカイマーク機】



【新潟線就航式典（R4. 3）】



【下地島（宮古島）線就航式典（R2. 10）】

2 神戸市によるアクセス機能強化

➤生田川右岸線の機能強化（4→6車線化）：令和5年度末工事完了予定

➤空港連絡橋の拡幅（2→4車線）：令和5年度供用開始予定



【空港連絡橋】



【空港連絡橋入口】

2 コウノトリ但馬空港

(1) 概要

コウノトリ但馬空港は、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式会社が大阪国際空港(伊丹空港)との間を朝夕の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。

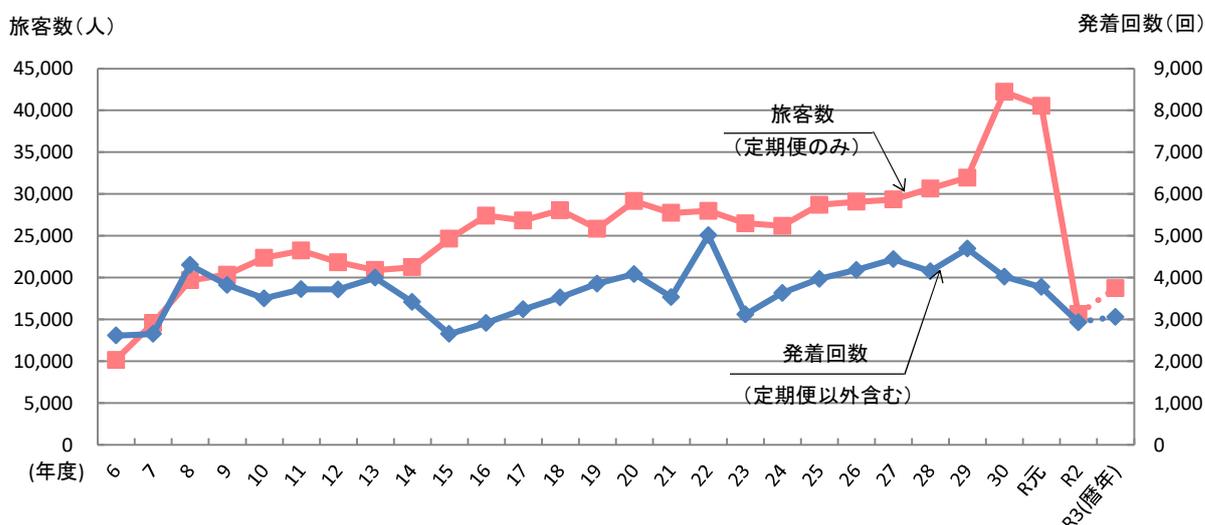
- ・ 空港の種別：その他の空港
- ・ 設置管理者：兵庫県
- ・ 運営権者：但馬空港ターミナル株式会社 (R2.4.1～R7.3.31)
- ・ 設置場所：豊岡市(JR豊岡駅から直線で約4km)
- ・ 滑走路：1本(1,200m)
- ・ 面積：37.9ha
- ・ 開港：平成6年5月18日
- ・ 事業費：179億円

(2) 利用状況

令和3年の但馬～伊丹路線利用者数は18,758人と、長期化するコロナ禍の影響を受け、令和元年比45%にとどまっている。

- ・ 旅客数(R3年)：18,758人(R元年比55.4%減)
- ・ 発着回数(R3年)：3,066回(R元年比22.5%減)

【旅客数、発着回数の推移】



区分	年度	30年度	R元年度	R2年度	【参考：暦年(1～12月)】					
					前年度比	R元年	R2年	R3年	R元年比	R2年比
旅客数(人)		42,220	40,559	15,648	▲61.4%	42,105	20,965	18,758	▲55.4%	▲10.5%
うち但馬-羽田利用者数		13,908	14,233	5,166	▲63.7%	14,388	7,012	6,616	▲54.0%	▲5.6%
発着回数(回)		4,026	3,780	2,936	▲22.3%	3,954	2,908	3,066	▲22.5%	5.4%
定期便		1,368	1,292	1,054	▲18.4%	1,302	1,144	1,214	▲6.8%	6.1%
定期便以外		2,658	2,488	1,882	▲24.4%	2,652	1,764	1,852	▲30.2%	5.0%
定期便利用率(%)		66.5	65.2	30.9	▲34.3ポイント	67.3	38.1	32.2	▲35.1ポイント	▲5.9ポイント

※R2.5/7～7/16：夕便(往復)運休、R3.2/1～3/11：朝便(往復)運休

(3) 利用促進の取り組み

但馬3市2町、自治会、商工会・商工会議所、観光協会など約90団体で構成する但馬空港推進協議会を中心に、利用者数の拡大と空港の利活用に取り組む。

① 利用者数の回復・拡大

感染症の収束期を見据え、利用者数を回復・拡大するため、但馬地域を中心に、未利用者へ初乗りを促す取り組み等を継続するとともに、旅行商品の開発等を通じた首都圏・関西圏からの航空便による誘客に取り組む。

また、地域航空会社等へのファムトリップを通じ、コロナ禍からの早期需要回復等に向けた空港活性化策を検討する。

② 但馬空港の利活用

ア 空港の賑わいづくり

- ・ 空港を見学する「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」の開催
- ・ 滑走路を利用した「滑走路往復 早朝ジョギング大会」
- ・ 賑わいを創出する「空港キャンプ」

イ 空港の多面的な活用

- ・ 大規模災害時における広域搬送拠点（SCU）をはじめ、救援・救護、復旧活動等の支援拠点としての活用
- ・ 空港西側広場の一部を活用した豊岡市による太陽光発電事業
- ・ 民間業者運営の小型機によるスカイダイビング



【芝生広場を活用した空港キャンプ】



【滑走路上で総合防災訓練】

(4) 空港の機能強化の検討

令和2年2月に「コウノトリ但馬空港のあり方懇話会」（有識者・地元代表者等14名）を設置し、開港25年を経た但馬空港が今後の地域振興に果たすべき役割を中長期的な視点で検討。引き続き、懇話会の議論を踏まえ、但馬地域の振興のために但馬空港において取り組むべき施策について慎重に検討する。

【コウノトリ但馬空港のあり方懇話会の実施状況】

- ・ 第1回懇話会 令和2年2月6日（但馬空港の概要、取り巻く環境の変化）
- ・ 第2回懇話会 令和2年7月13日（機能強化の方策、需要予測の手法）
- ・ 第3回懇話会 令和3年11月29日（利用回復及び但馬空港の活性化に向けた取組）
- ・ 第4回懇話会 令和4年3月24日（中間報告）

(5) 新たな路線展開

① 首都圏直行便

伊丹空港で乗継ぐ但馬～羽田利用者は、令和元年度に約1万4千人と旅客数の約4割を占め、首都圏への直行便にはビジネスと観光の両面での利用が見込まれる。

今後も、羽田直行便の実現に向け、羽田発着枠政策コンテストの活用を視野に、地元と連携しながら、国や航空会社への働きかけを行う。あわせて、広く首都圏の空港への乗り入れの可能性について検討を進める。

② 多様な路線展開

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とともに、新たな航空需要を創出するため、長崎空港や鹿児島空港への運航実績をもとに、需要が見込める国内地方空港との間において臨時チャーター便を運航する。

Topics 7

臨時チャーター便の運航

令和3年度は、日本エアコミューター(株)が運航する臨時チャーター便により、鹿児島県や但馬観光協議会等の協力も得て、直行便で結ぶ双方向のツアーを実施した。

- ・運航日 令和3年11月14日、16日
- ・チャーター機 ATR42-600(48人乗り)
- ・参加者数 但馬出発客：28名、鹿児島出発客：46名
- ・ツアーの内容 (鹿児島からの旅行者の訪問先)

[訪問先] 生野銀山、竹田城跡、コウノトリの郷公園、城下町出石、姫路城、天橋立

[宿泊] 城崎温泉、姫路市内

・参加者の声

[但馬客] 陸路で行きにくい地域へのチャーター便はとても便利。快適に移動することができた。

[鹿児島客] 機内から見えた日本海が美しかった。兵庫県の観光地は整備が行き届き、現地ガイドの案内が丁寧で見学しやすかった。



【鹿児島空港から到着した旅行者】



【旅行者で賑わうターミナルビル内】

(6) 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。