

第2回 但馬空港の利活用検討会議 議事要旨

1 開催日時 平成26年10月17日（金）15：10～17：10

2 開催場所 但馬空港ターミナルビル2階中会議室

3 出席構成員（敬称略、五十音順）

岩見 宣治（東京空港冷暖房㈱ 副社長）

上村 敏之（関西学院大学経済学部 教授）

柏木 千春（流通科学大学サービス産業学部 教授）

神田 武（但馬地域商工会振興協議会 会長）

黒田 勝彦（（財）関空調査会 理事長）

田中 稔（但馬空港ターミナル㈱ 代表取締役社長）

登日 幸司（豊岡市技監） ※中貝 宗治（豊岡市長）代理

中山 泰（京丹後市長）

西岡 安雄（但馬区長会連合会 会長）

本田 俊介（日本航空㈱国内路線事業本部 国内路線事業部長）

宮垣 和生（豊岡商工会議所 会頭）

4 議事

（1）会議の公開・非公開の別 公開

（2）資料説明

県土整備部県土企画局空港政策課から、以下の内容について説明を行った。

①但馬空港を取り巻く環境の変化

②地域における空港の役割

③路線展開の方向性（現状分析と検討内容）

④空港の多面的利用

（7）意見交換 下記5「主な意見・質問」を参照

5 主な質問・意見の概要

質疑・応答

質 問	回 答（空港政策課）
<但馬空港を取り巻く環境の変化><地域における空港の役割>	
但馬空港の利活用をどう進めていくか議論すると思っていたが、直行便前提の話なのか。	首都圏との繋がりが強いため、まずは、但馬と首都圏との流動にスポットをあてて説明させていただいた。他の路線を置いておいて羽田直行便だけの議論をしようとしているわけではない。
飛行機の利用と比較するのであれば、高速道路ではなく鉄道や高速バスの変化をとらえておく必要があるのではないか。	今後整理させていただく。
平成6年に但馬空港が開港して以降、各交通モードで所要時間がどう変化してきたか整理する必要があるのでは。	説明資料 p38 の鉄道の所要時間と航空分担率の関係ですが、所要時間が4時間を越えると、航空分担率が50%以上となっている。
<路線展開の方向性><空港の多面的利用>	
県や市の財政負担、空港維持のための財政負担がどうなっているのか、次回資料をお願いしたいと思います。	但馬路線、伊丹便の欠損補てんが年間約1億3000万円、その他に維持・管理費を県が負担している。
P42の仮定ダイヤが伊丹拠点となっているのはなぜか。	但馬伊丹路便の運航事業者の基地が伊丹空港あるため、現実的と考え、伊丹空港を拠点としてダイヤを仮定した。ただ、東京からのビジネス客が多い中で、伊丹始発がお客様の利便にあったダイヤかどうかは検討が必要だと考えている。
P38のグラフ見ると、山形というのは山形新幹線があるため、山形空港があっても非常に航空利用率が低くなっている。但馬と石見の間に出雲というのがあるんですが、出雲の空港の利用率が何パーセントぐらいなのか。	出雲空港の航空分担率は、86%となっている。
現行の但馬・伊丹便の搭乗率がだいたい65%ぐらいで席が空いている状態。なぜ、飛行機を使わないかということをお願いしたい。運賃なのか、ダイヤなのか、それとも就航率が原因なのか。	～次回の資料で提示～

意見

<路線展開の方向性>

- 但馬空港の活用の仕方を色々と検討することが必要。羽田直行便は、その選択肢の1つではないか。
- 航空交通を考える場合には、運航頻度を抜きで考えるのは、あまり意味がない。
- 羽田直行便については、運航事業者の機材繰りを考えることが必要。
- 羽田直行便に限らず、他の空港との繋がりの可能性も探った方がよい。個人的には、関空便について検討すべきだと考えている。外国人旅行者が増えており、アジア人であれば、羽田空港ではなく関西空港に来港することが想定されるため、関空展開はあり得るのではないか。
- 羽田直行便のダイヤについて、朝方、羽田空港から但馬空港に来て、夕方に羽田に帰るダイヤとすると、関東の方は非常に利便性が高くなる。
- 現在の但馬伊丹便の運航事業者の基地は、羽田空港にはない。羽田空港に基地を作る時に費用がかかるという問題があるため、考え方として悪くないがコスト的要素が懸念される。
- 羽田直行便については、収支の問題、機材回しの問題、実効性という部分で、空港の制約もある。羽田直行便の可能性を検討しつつも、実現するためにどういった課題があるかということの整理が必要。
- 地元としては是非とも羽田直行便の実現をお願いしたいが、羽田直行便ありきの議論ではなく、但馬空港が存続できる可能性を色々と検討し、より緻密で具体的な分析や検討を進めていってほしい。
- ダイヤは運航会社が決めるものであり、賛同するかどうか難しい問題であるが、ダイヤは具体性を持って検討する必要がある。
- 羽田空港の発着枠の問題で、ジェット機の間プロペラ機を入れるということは、発着枠1枠をとるのではなくて、恐らく3枠ぐらいを取ってしまわないとプロペラ機は入らない。
- 伊丹空港乗り継ぎは非常に利便性が良く、乗り継ぎはあるが、時間的な面からするとそれほど直行便にシフトしなければならない状況ではないという感じがするが、乗換のプレッシャーというのは旅行者にとっては辛いので、直行便の魅力はある。
- 関空便は、空港周辺に内需がそれほどはないが、外国人のインバウンドを但馬に持ってくるという点では、今後の観光政策の展開が重要。

<アンケート>

- アンケートには、具体的な条件を提示するとともに、メリット、デメリットをきちんと提示すること。
- アンケートは、架空の世界（羽田直行便就航）を質問するので、但馬のことをあまり知らない東京の人に対し、設問をどれだけ現実近づける選択をしてもらうための条件提示を丁寧に行うこと。

<その他>

- 羽田直行便が就航すれば、空路を使った観光や企業誘致など様々な取組みが可能となる。
- 航空の必要性を考える時には、経済効果、波及効果がどうなるのか把握することが重要。
- 鳥取空港を競合空港として捉えるだけでなく、鳥取空港と連携する施策を考えた方が、需要を喚起できる。

【以上】