

## 第3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12月22日(月) 14:30~17:00

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)

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

木村 嘉充(京丹後市企画政策部長) ※中山 泰(京丹後市長)代理

西岡 安雄(但馬区長会連合会 会長)

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

※路線の収支検討及び利用者便益・波及効果は但馬空港の利活用検討会議開催要綱第5条(1)に基づき非公開

#### (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住民アンケート調査の概要

②伊丹便運航継続の意義

③路線展開の方向性

④空港の多面的利用

⑤中間とりまとめ(案)

#### (3) 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）
<b>&lt;住民アンケート調査の概要&gt;</b>	
アンケート調査で提示している運賃（例えば伊丹空港だと 19,000 円）は、どのような前提となっているのか（資料-4 p30）。	特割の航空運賃に空港アクセス・イグレス費用を含めた金額を提示している。
アンケートでは、前提条件を色々提示しているが故に、結果にバイアス（偏り）が掛かっているかないか。	できる限り具体的な条件を示すことによって、回答者は判断しやすくなっていると考えている。
<b>&lt;伊丹便運航継続の意義&gt;</b>	
就航率が低いことが課題であり、ICAO 勧告の就航率95%を目指すこととなっているが、具体的にどう取組んでいくのか（資料-4 p16）。	これまで就航率の改善に向け、平成 13 年度にローカラーザーを設置する等できる限りの対策を行ってきた。今後は、現行サーブ機の後継機は未定であるが、精度が高い航行が可能となる飛行機によって最低降下高を下げることによって就航率が改善できないかと考えている。
但馬・伊丹便が欠航した場合、但馬空港、伊丹空港それぞれでの対応はどうなっているのか。	但馬空港を出発する便が欠航した場合は、伊丹空港まで代替バスを運行している。また、伊丹空港を出発する便が欠航した場合は、最寄りの JR 宝塚駅まで代替タクシーを運航している。代替タクシーは、昨年秋に採択を受けた「地方航空路線活性化プログラム」における取組みの一つである。
但馬・伊丹便欠航時の代替交通手段は、利用者に周知されているのか。	欠航代替タクシーについて、定期利用者に対しアンケート調査を行う予定。アンケート結果について次回提示する。
<b>&lt;路線展開の可能性&gt;</b>	
需要予測モデルでは、新しく就航する路線のダイヤを考慮しているのか。	需要予測モデルにおいて、ダイヤは訪問先の滞在時間という要素で考慮している。
需要予測モデルは、往復ともに航空機を使用するという前提条件になっていないか。鉄道と合わせて交通利便性が上がれば、航空の利用も増えるのではないか。	需要予測モデルでは、片道ごとのトリップでパラメータ推定しており、必ずしも往復とも同じ交通機関を乗る前提とはなっていない。
需要予測モデルにおけるパラメータ推計の対象路線はどのような路線を選択しているのか。また、モデルにおける便数感度がどの程度なのか教えてほしい。100 便が 101 便になっても利用者数はほとんど変化しないが、1 便が 2 便になると大幅に増加する。	パラメータ推計時の対象路線は、便数が多い路線から少ない路線まで幅広く選択している。便数による感度分析は、次回提示する。

但馬・伊丹便を1便増便することに何か障害はあるのか。	伊丹空港の発着枠数に制限があり、現在満杯の状態である。また、但馬・伊丹路線は運航距離が短い路線のため高コスト構造となっており、現在でも採算性が厳しく欠損補助を行っている状況である。
現行のサブ機の耐用年数は後どれぐらいあるのか。後継機については運航事業者が考えることであるが、どのような時間軸で考えているのか。	運航事業者がいつ機材を更新するのかわからない。耐用年数は飛行時間や発着回数により決まり、後5～10年程度の運航が可能と言われているが、想定の外をでない。
<b>&lt;空港の多面的利用&gt;</b>	
現在但馬空港に展示している飛行機(YS-11)は、見学することができるのか。	以前は幼稚園、小学校に対しては公開していたが、機内の状態を考え、現在は毎年5月のイベント時に公開しており、常時開放は行っていない。
天草空港のマルシェが事例として掲載されているが、同様のイベントを行うスペースは但馬空港にはあるのか。	空港北側に芝生広場があり、地元のサッカーチームが練習や試合に使用している。但し、車両は進入できない状況である。
「空のフェスティバル」はいつから実施していて、なぜ今年で終了することになったのか。	平成6年の開港以来、毎年行っていた。地元市が主体となっていたが、20年という節目を迎えたことと、財政状況が厳しいことも一因ではないかと想定される。
<b>&lt;中間とりまとめ(案)&gt;</b>	
中間とりまとめ(案)の県民意見募集は、インターネットで行うのか。	兵庫県空港政策課のホームページで公表し、意見募集を行う予定。あわせて、但馬・丹後地域全9万世帯に配布している広報誌「ソラツナゴ」の第3号で中間とりまとめ(案)の概要と意見募集について掲載する予定。

## 意見

### <伊丹便運航継続の意義>

- 就航率を上げるということはロードファクター（有償座席利用率）が上がるということになるので、就航率の改善が最大の課題である。
- 空港管理費の金額規模を表現するのに、例えば豊岡から大阪までの道路管理にどれだけの費用がかかっているのかも併せて整理した方がよい。
- 欠航時の代替交通手段について利用者が納得できる内容であれば、欠航する可能性があったとしても、但馬・伊丹便を利用しようという気になる。

### <路線展開の方向性>

- 羽田空港が混雑空港であり、発着枠の確保等が困難であることを考えると、伊丹空港での乗継ぎを前提として、但馬・伊丹便の利便性を向上させることも重要。例えば、但馬・伊丹便を増便する等の検討も必要。
- 需要予測モデルによる推計では、但馬・伊丹便を増便すれば、乗継ぎの不便さはあるものの、利用客数が増加する可能性はある。
- 羽田直行便の実現には、羽田発着枠の確保など色々な要素のタイミングが合う必要がある。

### <空港の多面的利用>

- 宮崎空港では、航空大学校の不要となった訓練機を常設展示し、最近3～4年で20万人の見学者が訪れた。また、子供がパイロットの制服を着て記念撮影ができ、行列ができている状況。但馬空港にも飛行機が展示されており、人を呼び込むポテンシャルを持っている。

### <その他>

- 運航の固定収入源はビジネス目的の利用者であり、ビジネス需要の底上げを図る必要がある。観光目的での利用者数は、経済環境で増減するので、ビジネス目的の利用者の上積みと考えた方がよい。

【以上】