

■ 第2回利活用検討会議における意見と対する考え・対応

番号	意 見	意見に対する考え・対応
1	但馬～伊丹定期便利用者が増加しているのは、鉄道等の利便性が落ちたことから相対的に増加したのかもしれない。その状況を把握しておく必要がある。	平成11年以降、JR特急（豊岡～大阪）の本数はやや増加、時間はほぼ変わっていないため、鉄道の利便性は低下していないと考えられる。 （豊岡～大阪間のJR特急本数H11:20本、H16:27本、H21:27本、H26:27本）
2	羽田便については、事業者の機材繰りについて考える必要がある	運航事業者に働きかける中で、実状に応じて調整を図っていく。
3	関空便について検討すべき。アジア人であれば、羽田経由ではなく、関空経由で但馬を訪問することが考えられる。	第3回検討会議で説明する
4	収支の問題、機材回しの問題、空港の制約など直行便の可能性を検討しつつ課題の整理が必要。	運航事業者に働きかける中で、実状に応じて調整を図っていく。
5	但馬～羽田定期便の搭乗率が65%にとどまっている。なぜ、定期便が使用されないのか理由を教えてください。	第3回検討会議で説明する
6	羽田空港は混雑空港であるため、発着枠の問題について、乗り越えられる方策が必要。	発着枠獲得に向け、国に対しあらゆる機会を通じて、政策枠コンテストの再実施などを求めている。
7	インバウンドや他地域から人を呼び込むために、観光施策展開をどう考えているのか。	鳥取県、京都府と連携し、日本海側の観光資源をネットワーク化した広域観光周遊ルートの形成による国内外からの誘客促進や城崎アートセンターを活用したテーマ性を持った旅行商品の開発に取り組んだところである。
8	アンケートについては、具体的なデータを提示したうえで設問を設計すること（交通手段の所要時間、運賃）	第3回検討会議で説明する
9	観光を目的とした人を考えた時に、鳥取空港を競合空港として捉えるのではなく、連携して取り組んでいくことも考えられる。	鳥取県、京都府と連携した広域観光周遊ルートの形成の中で但馬空港と共に鳥取空港や米子空港の活用に取り組むこととしている。