第５回　但馬空港の利活用検討会議　議事要旨

１　**開催日時**　　平成 27 年 3 月 17 日（火）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）**

（1）**構成員**

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）
齋藤　哲也（豊岡市　副市長）　※中貝宗治(豊岡市長）代理
田中　　稔（但馬空港ターミナル㈱　代表取締役社長）
西岡　安雄（但馬区長会連合会　会長）
ひうら　さとる（漫画家）
藤村　信行（京丹後市企画総務部　次長）　※中山泰(京丹後市長）代理
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提出された意見等の概要とこれに対する考え方
②利活用方策（案）
③その他（路線活性化方策、関西国際空港の現況など、空港の多面的利用）

（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）
p6「県が但馬～伊丹路線と同様、運航事業者に対し機材を無償貸与すると赤字でない運航が可能である」と記載されているが、その機材は兵庫県による購入を前提としているのか。	羽田直行便の運航機材にかかる費用負担について、現段階では何も決まっていない。
但馬～伊丹便の運航機材であるサーブ機の退役を考えると、伊丹便を継続するための後継機も羽田に乗入れ可能な機材の購入が前提となっているのか。	羽田直行便の実現に向けた取り組みを念頭に置くと、羽田に乗入れ可能な機材がよいのではないかと考えている。
但馬～神戸路線の検討を行わなかったのはなぜ。	神戸空港は発着枠の規制があることや需要と収支に課題（伊丹路線と同様に近距離路線であり、また、伊丹空港と比較しても全国各地への路線数が大幅に少ない等）があると考えており路線展開の可能性として今回検討を行わなかった。

意　見

１　意見

＜但馬～伊丹路線＞

○日本では飛行機を乗継いで旅行するという発想が少ないが、世界では乗継ぎを利用する旅行者が非常に多く、伊丹空港から福岡、鹿児島、札幌、新潟など全国各地への乗継ぎ利用者の増加による需要の喚起が必要。

○伊丹空港と繋がることにより、全国各地の路線網と接続できるため、但馬～伊丹路線は、但馬・京丹後地域にとって重要な位置づけになっている。

○飛行機利用客を増加させ、空港の存在価値を出すためには、但馬～伊丹路線の魅力づくりが大事。

○伊丹発着枠の制限という課題はあるが、但馬～伊丹路線の増便により、羽田乗継ぎ利便性のみならず、国内のその他路線の乗継ぎ利便性も上がる。

○但馬空港を利用して一番困るのが、霧等の視界不良で着陸しない頻度が高いことで、就航率の改善には力を入れてほしい。例えば、朝早い時間帯に霧が発生する可能性が高いので、午前便は、但馬空港到着時間を１時間後にずらす等ダイヤを変えることも可能性としてあるのではないか。

＜但馬～羽田路線＞

○羽田直行便は、地域活性化のためには有効な手段であり、需要予測されているように今後の需要も見込める。しかしながら、運航事業者の確保、機材回し、羽田発着枠の獲得等実現に向けた課題があり、引続き検討することが必要。

○羽田直行便があれば活用できる、但馬空港はジェット化にならないのか、という地元意見を頻繁に聞く。また、羽田直行便が実現すれば、もっと搭乗率は上がる。

○地元にとって羽田直行便は一番の希望。2022 年に北陸新幹線が敦賀まで延伸したら、京丹後の住民は皆東京方面を向き、北近畿地方が置き去りになってしまうことを一番危惧

している。羽田直行便の実現に向けた課題をクリアする仕組みを早急に考える必要がある。

＜但馬～関西国際空港路線＞

○但馬地域から海外に行くのは観光ではなくビジネス利用の方が多く、関西国際空港までのアクセスは自家用車利用。直接、自家用車で行く場合や神戸空港に駐車してそこから高速船で関西国際空港に行っている状況であり、利便性が悪いので、関西国際空港との直行便が実現すればありがたい。

○関西国際空港便は、国際線や LCC と繋ぐという点で一定の効果が見込まれる。また、羽田空港に比べると発着枠は獲得しやすく、追求する価値は十分ある。

＜利用促進＞

○航空券の購入方法や乗継ぎ方法など基本的なことを住民に知らせることによって、選択肢として飛行機を利用しようということになるのではないか。

○需要をいかに創るかが重要。また、路線や便数が増えた時に持続可能な路線とするため、何をすべきかを継続的に議論する必要がある。

○乗継ぎ割引などの経済的な便益だけではなく、山形空港の“サポーターズクラブ”のような地元に愛される心理的な結び付きが可能となる制度を作るなど、心理的な便益を提供することが必要。また、運賃助成ではなく、地元企業が東京出張の際に、必ず何割は飛行機を利用するというような“宣言”があってもいいのではないか。

○もはや、国内旅行での大手旅行会社への依存率は 20 数%程度しかないので、個人客の動きをとらえることが重要。

○地元の観光推進組織が旅行業の資格を取得し、大手旅行会社が手を出さない地元発着の旅行商品を多品種、小ロットでつくる“地元主導の商品開発”が必要。また、旅行商品を発信できるルートを確保することも重要。

○空港と空港をどう繋ぐかのみではなく、人を動かすことを考える場合には、街から街へ繋ぐ円滑な交通手段を同時に考えていくことが利活用促進につながる。

○海外旅行はタイムイズマネーであり、限られた日数でより多くの所を回れるか、そのためには移動時間を極力短くするのが秘訣。但馬空港を利用して来但され、鳥取空港や関西国際空港を利用して帰っていただく周遊ルートの形成も一つの方策。

＜その他＞

○但馬～伊丹路線では、座席数が少なく往復満席になっても数字的な効果は小さいかもしれないが、地元の利用促進という努力の結果であれば、非常に大きな成果と言える。

○とりまとめた利活用方策をどう実行するかが次のステップ。県、地元市町、協議会の役割分担を明確にすることによって、実効性が高まる。

○利活用方策の実施にあたっては、方策の難易度や時間軸を考慮したアクションプログラムを詰めていく必要がある。

○空港運営は必ずしも黒字である必要はなく、空港の存在が地域に経済波及効果をもたらすのであれば、空港という社会資本は無駄なものではない。

○但馬地方に若者が定住するためには、ビジネス目的では首都圏に短い時間で移動でき、文化や情報収集も日帰りで行えることが必要で、空港は重要な“道具”である。

２　その他

○本日の意見を踏まえた「コウノトリ但馬空港の利活用方策」の最終的な文案は、座長一任とする。

【以上】