

## 第4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2月17日(火) 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)

## (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)  
田中 稔(但馬空港ターミナル㈱ 代表取締役社長)  
中貝 宗治(豊岡市長)  
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)  
前林 保典(京丹後市 副市長) ※中山泰(京丹後市長) 代理  
宮垣 和生(豊岡商工会議所 会頭)

## (2) 特別構成員(地域の若手経営者)

一ノ本 達己(㈱マックアース代表取締役CEO)  
西村 総一郎(㈱西村屋 代表取締役社長)  
由利 昇三郎(㈱由利 代表取締役社長)

## 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 中間とりまとめ(案)
- ② 但馬～伊丹路線の活性化方策
- ③ 欠航時の代替交通手段
- ④ 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

#### 1 空港政策課への質疑応答

質問	回答（空港政策課）
＜中間とりまとめ（案）＞	
中間とりまとめ(案)p5の「主な意見」も公表されるのか。	公表します。

#### 2 その他の質疑応答

質問	回答
城崎温泉の外国人宿泊者の旅行ルートは把握しているのか。	旅館の外国人宿泊者へのアンケートでは、京都からのルートが多い。他には広島県宮島や姫路から来られる方もいる。また、宿泊者は、一番多いのがアメリカ、次がオーストラリア、台湾の順番。閑散期となる昨年4月の宿泊実績では4割が外国人。
JACの次の機材を想定した時に整備基地が変わるといふことはあるのか。	整備基地が鹿児島空港ということは変わらない。
飛行機が整備基地へ戻る頻度は。	機材整備のタイミングや機材の種類によっても異なるため一概に言えない。 ※後日確認したところ、但馬～伊丹路線で運行中のサーブ機の場合、4日に1度、整備のために主基地である鹿児島空港に戻す必要がある。

### 意見

#### 1 意見交換

##### ＜特別構成員の意見＞

- 豊岡市では2020年までに約6千人の人口減少が見込まれている。1人当たりの年間消費額を100万円とすると約60億円の消費額が減ることとなる。定住人口が減少する中、交流人口を増やして人口減少分をまかなっていくというのが一つの考え方。城崎温泉の観光客は現在年間60万人であるが、80万人まで増やすことができれば、観光客1人当たり2万5千円消費するとすれば、50億円の消費が増加するので、粗い試算であるが、減少分の消費をまかなえる。
- 空港にしかできない役割を担うべきであり、羽田直行便の実現を第一に挙げるべきである。（中間とりまとめ（案）の試算では）輸送力が2万人程度ということであるが、東京と直接繋がることにより、格段に情報が東京や東京から世界に発信されやすくなる。外

国人をはじめとする観光客に地方に来てもらうには、地域を認知していただく必要があり、東京と直接繋がることは、情報発信という面でとても有効。

- 最近人手不足が深刻な状況で、豊岡市のハローワークでは1.3～1.5倍の求人倍率。羽田直行便ができれば、心理的なハードルが少し下がって、首都圏への求人活動も可能になるのではないかと考えている。交流人口を増やすにしてもそれを支える定住人口、働き手がおらず、その状況を改善しないと高齢化の進行に伴う地域活力の衰退が危惧される。
- 羽田直行便の意義をもっと厚みを持って記載すべき。直行便の実現には、ハードルが色々あると思うが、地域活力を維持、高めていくためにもできるだけ早期に取り組んでいただきたい。
- 商売相手が東京に一極集中しており、羽田直行便が実現すれば、かなりの利用者が見込める。但馬から東京に飛んで、最低でも5時間ぐらいの滞在ができるのであれば、身体的にとっても楽な出張ができる。
- 最近、靴産業では“保冷バック”といって、生鮮食品や海産物等日本から海外に輸出する際に温度を低く保つバックの需要が多い。日本の食材を海外へ空輸するというニーズが増えており、但馬牛やカニがかなり高値で販売されている。但馬空港には広い土地があるので、物流の観点から空港の利活用の可能性があるのではないかと。
- 国内の靴生産地は、東京、大阪、名古屋、豊岡であるが、日本人縫製者が地域にいるのは豊岡だけ。海外では Made in JAPAN 商品の販売ニーズが非常に高く、日本で購買人口は減少していくので、海外に輸出して販売ができるかどうかということが死活問題になっている。そこに活路を見いだして東京に一極集中し、そこから香港、中国などを相手にしている状況。羽田直行便が実現することで東京から豊岡まで顧客が来やすくなれば、海外に販売網が広がるチャンスがある。
- 南但地方の住民は、但馬空港までのアクセス時間を考えると、伊丹空港に飛んでいるだけでは利用しようということにはなりにくい。但馬空港から羽田空港に飛べば、利用者のエリアは広がる。
- プライベートジェットを利用する人達が増えており、そういった飛行機を誘致して、但馬空港を利用して城崎温泉に来てもらうようなことを考えてみてはどうか。
- 北海道から広島まで事業所を展開しているが、インバウンドが猛烈な勢いで増加していることを実感している。アジアの人達が雪を見に来るのは、国によって訪問先がばらついており、例えば、台湾人はトナム、タイ人はキロロなど。マーケティング戦略によって変化しているので、戦略次第では、西日本にも雪見の外国人を誘客することもできる。外国人に来てもらうには、国際線が運航している羽田空港や関西国際空港と繋がる必要があるが、まずは羽田空港と接続すべきと考える。
- 東京との時間距離が短い地域ほど明らかにビジネスのスピードが速い。但馬に企業を立地・存続させるには、東京との時間距離を縮めないとしんどい部分がある。移動の時間距離が短いということは、情報の時間距離も短いということである。

## ＜構成員の意見＞

- 羽田直行便の運航収支の見通しが立ったとしても、羽田発着枠の確保や就航率の向上など、実現可能性について、今後、しっかりと見ていく必要がある。特に、現在、但馬～伊丹路線を運行中の JAC は鹿児島空港に基地があるため、一定期間毎に運航機材を鹿児島島に戻す必要があり、羽田直行便を運航しつつ鹿児島空港へ戻るためのダイヤ設定や整備基地の問題等の実効性を確認した上で、羽田直行便の検討を進める必要がある。
- これからの靴産業は豊岡が支えるというような兆候が出てきており、人手不足のため、縫製人材育成を国の補助制度を使って行っていた。しかしながら、労働力不足で仕事を断ってきている状況が起きており、豊岡の靴業界が力を合わせて人材を育てる学校を設立した。豊岡の靴産業がもっと盛んになった時に、東京と直接繋がっていることは非常に意味がある。
- 羽田発着枠に余裕があれば、国際線に使用するという理屈はわかるが、国際線や大都市と大都市を結ぶ路線だけに枠を配分するのではなく、人口減少に歯止めをかける地方創生を達成するため、地方が責任を持って発着枠の確保に努力したい。
- エアラインとしては、地方創生という観点で地域に協力するため、地方路線では、J-Air が他社競合路線を運航し、JAC が地方の生活路線を運航し、利益を追求するのではなく、地域のネットワークを地域の自治体と一緒に創っていく趣旨で考えている。
- 城崎温泉は若い人が増えてきており、東京や北海道から関西圏に来て、城崎に行くには LCC との接続が一つのポイントとなる。関西国際空港と結ぶ場合は、国際旅客もさることながら、LCC との接続についても記載した方がよい。
- 空港の多面的利用の中で、今年 1 月から始まった空港の民営化によって、多面的利用が進むという構想が書かれていたほうが良い。
- 羽田直行便については、地元の思いも熱く、最終とりまとめ案には、地元が要望する理由等を記載すべき。
- 城崎温泉で取り組んでいる「パフォーミングアーツ・ツーリズム」が盛況になれば、豊岡に来てみたいという“流れ”ができるのではないかと考えている。この最大のマーケットは東京であり、城崎に来ているパフォーミングアーツの劇団の中には、チケットが東京では売り切れてしまう劇団も沢山ある。羽田直行便は、東京から来てもらって、お金を地域で消費してもらって、場合によっては定住してもらってといったようなことを支えるツールになる。

## 2 資料 4 について

- 増便の需要推計において、提供座席が 50%増加すると、旅客数が 19%増加すると試算しているが、エアラインの見込みでもこれに近い数字で、提供座席数が 50%増加すると、その半分ぐらいの旅客数が増加すると見込んでいる。そこから、ダイヤによって旅客数は変動するので、今回使用しているモデルは現実に近い。
- 但馬～伊丹便を増便すると、東京へ繋がる便が増加する。乗継ぎ時間もあるが、30 分程度であり、但馬～伊丹便を増便するのは非常に有効な手法である。また、昼間時間帯に増便すれば、3 時間毎に 1 便運航することとなり、今より空港が人で賑わうようになる。

【以上】