

第4回 コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 議事概要

日 時 令和4年3月24日(木) 15:00~16:30

場 所 但馬空港ターミナルビル1階 多目的ホール

1 結果

- ・中間報告案に対する構成員からの意見については、構成員の提案に沿って事務局で作業を行い、修正等の最終の確認は座長一任とする。

2 意見等

(1) 中間報告案の記載内容の修正等

①防災拠点としての活用を推進することを追記

- ・但馬空港は広域防災拠点として、大規模災害時に空路による救援や物資輸送の拠点となっている。また、航空医療搬送拠点臨時医療施設(但馬空港 SCU)にも位置づけされ、災害によって多数の傷病者が発生した場合や、医療施設が被災した場合に、患者を航空機で搬送するための救護所としての機能を担う。このような但馬空港の防災施設としての役割が確実に果たせるよう、平時から関係機関と連携し、訓練・研修会等への参画を図り、災害時の防災拠点としての活用を推進すべき。この旨を取り組みの中に記載することを提案する。

②今後の進め方を追記

- ・中間報告案の第3章の後に「今後の進め方」を加えることを提案する。コロナの収束見通しが今なお不透明であることから、今後、航空需要の回復とともに航空会社の経営状況も改善し、豊富な地域資源を活用した地域創生が進展してきた時点で、中長期的な視点の下、航空需要予測に応じた望ましい機能の確保について検討を深める必要がある。それまでの間は、県と地元が一体となって航空需要の回復を図ることが必要。

③機能強化の検討時期

- ・滑走路延長は中長期的な取り組みでは遅く、RESA整備と同時進行で取り組んでいくべきと考える。それに向かって、県と国がどう動いていただけるか、地元としてどう動くべきかが重要。
- ・2,000m級の滑走路延長の実現は、中期と中長期を切り分けず、RESA整備と一体的に取り組むよう表現すべき。もっと言えば、短中期で検討することを希望する。
- ・但馬、丹後、若狭、周辺エリアが一体となって連携すれば、地方創生につながるので、滑走路延伸は、短中期の検討として、RESAに間に合うタイミングで検討をお願いしたい。

- ・2,000mへ延伸しないということにはなっていない。中長期とは、中期と一緒の意味なので、これらを加味し、可能性を残す非常によく考えられた、表現である。
- ・2,000mに延伸すべきとは感じているが、短期、中期に位置づけしようとする、一方で費用分担の話が必ずでてくる。目標として RESA と一緒に延伸するかは、あり方というよりは、実務的な話と感じる。
- ・中長期との表現は、非常に工夫されている。地元の方々の思いを「中」が入ることによって具現化しているのではないかと感じている。

④その他

- ・但馬地域が抱える課題として、「来訪者の80%が関西圏で人口減少に伴い縮小が見込まれる」とあるが、これは見方を変えれば、「人口減少が比較的少なく国内最大のマーケットである関東圏からの伸びしろが大きい」とも言える。
- ・直面する課題として、鳥取、米子、出雲空港と比較しているが、就航先によって集客を見込めるエリアが異なるため単純に比較できないのではないかと。
- ・但馬空港は需要を発掘できていないのではなく、伊丹路線は運航距離が短く、他の交通手段に対する時間距離の優位性が相対的に低く、需要に繋がっていないと言える。
- ・鳥取、米子、出雲空港とは日本海側で隣接しているが、都市としての条件や就航路線も異なることで航空需要の差が生じている。
- ・運輸を専門とする立場からみて、中間報告の内容は、至極、妥当な内容と判断する。それ以上でもそれ以下でもない。
- ・中間報告の修正内容については、座長の最終確認の前に全委員に共有してほしい。

(2) その他の意見

①東京直行便の実現

- ・但馬ー東京間の需要は、年々高まっている。ポテンシャルを發揮するためにも、東京直行便が必要である。
- ・経済界としては、滑走路の延長、東京直行便の実現が、全ての課題を解決する唯一の解決策だと考える。

②就航率の向上

- ・航空に求める機能は、早く、確実に目的地に着くことである。速達性、就航率の高さを但馬空港に求めたい。
- ・利用者の立場からは、就航率が高く、目的地に確実に到着できることが重要と考える。
- ・就航率の向上には、信頼性向上のために航空会社としても尽力したい。

- ・航空機が欠航すると、利用者にトラウマを生んでしまう恐れもあるため、就航率の向上は大きな課題である。

③多様な路線展開

- ・各地にある青年会議所のネットワークを活かし、地域間を結ぶ実績を作っていききたい。
- ・人口減少が進む中で、資源に恵まれた但馬地域の観光産業は、重要産業の1つであり、観光産業の活性化には、公共交通の整備促進が欠かせない。
- ・但馬地域にとっては、関東圏との繋がり、公共交通の中でも空港が担う機能と考える。
- ・関東圏を始め、多様な路線展開に期待したい。
- ・観光面においては、中国でのアンケート調査結果では、コロナ後に行きたい国として日本が45%で断トツの第一位となっている。第二位のタイは10%。コロナ禍を通じて、安心、安全、清潔な日本がイメージとして定着した。そして、訪日客のリピーターは、次は地方都市に興味を示している。滑走路が延伸されれば、今後、上海、ソウル等から富裕層を取り入れることも十分可能ではないか。

④空港機能強化に向けた取組み

- ・今後、中間報告から次のステップを考える場合、どのようにもっていくかと考えている（機能強化の検討に向け、どのように取り組んでいくか考えるべき）。
- ・但馬空港が現状の施設規模にとどまっていることが多くの課題を生んでいる。
- ・現状の滑走路を100m拡張するRESA整備だけでは効果は限定的。
- ・首都圏へのジェット機就航、国内主要地域やアジア地域への直行便も含めて検討できるよう早期に滑走路を2000m級へ拡張できれば、需要は自ずと高まる。
- ・但馬空港の機能強化には、京都府北部エリア、通常は小松空港を利用する福井県エリアも強い関心を持っている。実現すれば、利用需要は観光を含め自ずと創出される。
- ・高速道路数キロ分で2,000m級が実現できる。そうなれば、効果は確実。是非、滑走路延伸に向けて検討をお願いしたい。そうでない中で利用需要を伸ばすことには限界がある。
- ・コロナ対策で多くの税金が使われている。県財政は非常に逼迫している。中長期でも延伸の話が良く残ったと感じている。県政改革方針において、大規模投資事業が軒並み凍結扱いとなる中、「但馬空港の機能強化は、懇話会での議論を踏まえ、引き続き慎重に検討する」旨記載され、かなり余地が残された。
- ・まずは整備が進む高速道路を活用して県中部へも需要を拡大させるなど、需要の回復・拡大に努め、そのことによって中期・中長期に位置づけされたものが前倒しになる一歩になるのではないか。

- ・産官学をあげて利用促進に努め、地元が、本当に羽田直行便が欲しいことを強く示していく必要がある。なんとなくでは実現しない。
- ・RESA の整備は待ったなしで、必ず実現しないとイケない。
- ・「鶏（滑走路延伸）を先につくれば、卵（需要）は自然と生まれる」というのは難しい。まずは、卵を温めて育てると、鶏もふ化するという発想に立つべき。

⑤今後の航空需要の見通し

- ・航空需要の現状は、ようやくコロナ禍前の需要と比較して、国内線で半分程度に回復したに過ぎない。コロナ禍前を基準として永続的なビジネスを考えると5割では厳しい。国際線では10%程度である。国内需要がインバウンドにも支えられていることを考えると、依然として、今後の回復は不透明である。

⑥需要回復に向けた取組み

- ・次世代に誇れる文化を築き上げるために、空港の活性化に尽力していく。
- ・需要回復の取組みには、JAL グループ全体で総力を挙げ、自治体と連携して取り組む。
- ・豊岡に大学ができたことにより、全国から受験生とその保護者が集まったり、学会を誘致したり、今までになかった人の流れが発生している。
- ・オンリーワンのものをつくれば全国から人はやってくる。
- ・高速道路の開通はライバルの様に思われがちだが、空港利用者の圏域を広げる効果もある。
- ・コウノトリの郷公園を訪問したが、係員の方がコウノトリを見てもらうだけではなく、コウノトリで象徴しているものを感じてもらえると嬉しいと言っていた。多くの人々に但馬・京丹後地域の魅力に気づき、触れてもらい、それが広がるのには時間がかかる。地域のファンをじわじわと広げれば、滑走路延伸の話も出てくるかもしれない。これらの取組み方策を粛々と進めていくことが重要である。

⑦空港の防災機能の強化

- ・災害時の話は、実感をしている。先日の東北地震で新幹線の復旧には1箇月以上かかることから、「ポイント to ポイント」の航空は、非常に力を発揮している。