

コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 中間報告

本懇話会の設置から2年以上が経過し、この間、多様な視点で議論・検討を行ってきたが、新型コロナウィルス感染症の社会経済活動への影響が国内外で長期化している。空港利用者数は依然として従前への回復に至らず、航空会社の経営にも大きな打撃を与えている。また、但馬空港の将来のあり方検討に重要な航空需要予測値を算定することが困難な状況となっている。

このような状況を踏まえ、これまでの検討内容を一旦総括した上で、今後の環境改善と継続検討に備える必要から、中間報告を行うものである。

1 検討の背景

- ・ 開港25年を迎えた但馬空港が、但馬・京丹後地域の発展に資するためには、次の四半世紀を見通し、望ましい空港機能の検討、空港アクセスの改善、空港の賑わいづくりに関係者が一丸となって取り組むことが必要である。
- ・ 兵庫県では、拡大する航空需要、高規格道路の供用などの環境変化や地域が直面する課題を踏まえ、但馬空港が今後の地域振興のために果たすべき役割等を検討するため、令和2年2月に学識者、地元関係者等14名からなる「コウノトリ但馬空港のあり方懇話会」を設置した。

2 但馬空港整備の経緯と課題

(1) 空港整備の経緯

- ・ 但馬空港は、兵庫県の北部に位置する但馬地域の高速交通の空白を解消し、地域経済の活性化など地域活力の向上に寄与することを目的として、平成6年5月に開港した。
- ・ 空港整備にあたっては、県内各地に小型空港又はヘリポートを整備し、阪神等の中核都市や主要空港と地方都市とを小型機で結ぶ「県内地域航空システム導入構想」に基づき、滑走路長1,000mで計画された。空港本体工事着手後、運航会社の変更に伴い、同社の就航機材に対応するため滑走路長を1,200mに変更し、現在もその諸元で運用されている。
- ・ なお、整備費は、国がコミューター航空（座席数50席未満のプロペラ機による地方の小型空港を利用した短距離定期運送）の必要性を認識した結果、昭和62年の「第4次全国総合開発計画」に但馬空港が盛り込まれ、助成制度の創設とともに予算化された。

(2) 但馬地域が抱える課題

- ・ 但馬地域の面積は全県の1／4を占めるが、その人口は約16万人で全県の3%となっている。高齢化率が県平均29%に比して37%と高く、若者の多くが大学進学や就職を機に転出するなど毎年1,000人以上の転出超過（社会減）が継続している。
- ・ 観光面では、豊岡市への来訪客の80%は近距離関西圏で、今後の人口減少に伴い縮小が見込まれる。一方、人口減少が小幅で国内最大のマーケットである関東圏は3%にとどまっており、今後、拡大の余地がある。
- ・ インバウンドは、アジア圏に比べ消費意欲の高い欧米豪の比率が24%（全国16%）

を占めるが、滞在期間が短く「立ち寄り」を中心である。

※高齢化関連数値は令和3年現在、観光関連数値は平成29年現在

(3) 公共交通に期待される役割

- ・ 人や物の移動を支える道路や鉄道といった交通インフラは、都市部では当たり前にある物として利用されているが、安定的な利用者が見込めない地域では経済性の観点から民間での整備が進みにくい。一方、求められる機能として、定時性、高速性への期待がますます高まっている。
- ・ また、令和2年の始まりとともに世界的に拡大した新型コロナウイルス感染症の影響(以下、「コロナ禍」)により顕在化する地方移住や二地域居住、ワーケーション需要といった人の動きに的確に対応する機会が拡大している。豊かな観光資源や食材を有する但馬・京丹後地域の活力維持には、交流人口の拡大に向け、公共交通インフラの果たす役割が重要となっている。

(4) 但馬空港が直面する課題

- ・ コロナ禍による影響で利用者数が激減している。コロナ禍前の令和元年度比で、令和2年度は6割減、令和3年度は5割減となる中、需要回復が急務となっている。
- ・ 山陰地方に位置し、立地条件が類似する鳥取、米子、出雲空港は、コロナ禍前において但馬空港の約10~25倍もの利用者数があることから、就航路線の相違はもとより、陸上交通機関に対する優位性が異なることもあり、後背人口に応じた潜在需要が十分に発掘されていない可能性がある。
- ・ 空港周辺や航路上の悪天候を理由とする欠航が冬期に多く、就航率が全国平均値を大きく下回っている。交通機関としての信頼性が十分でないため、利用者に敬遠されやすい。

3 但馬空港のあり方

但馬空港を取り巻く環境をはじめ、現状及び課題を踏まえ、本懇話会では、「但馬空港のあり方」について、将来の地域振興に必要な但馬空港の役割を確認した上で、具体的な取組方策を検討してきた。

(1) 今後の但馬空港の役割

- ・ 県内都市部の約3倍のスピードで人口減少が進む但馬地域にとって、但馬空港は貴重な高速交通インフラである。これを活用し、季節ごとに産出される鮮度の高い食材や歴史と伝統に根ざした地場産品の販路拡大、隣接府県を含む広域周遊観光への誘客により交流人口を拡大し、活力を維持することが地域創生を実現する上で重要である。
- ・ インバウンドの誘致にあたっても、直接又は間接的に他空港と繋がる意義は大きく、成長が見込まれる海外の活力を地域に取り込むため、存在価値を發揮する必要がある。
- ・ また、大規模災害時には陸路の寸断が想定されることから、空路による救援や物資輸送の拠点(広域防災拠点)としての役割も期待される。

(2) 取組方策

①短期(さらなる利活用の促進)

(ア) 旅客増加の取組み

- ・ 航空路線は相互の交流が大事なため、人口の多い側からの往来だけでなく

相互の交流を促すような利用促進策が必要である。地元が一体となり、但馬・京丹後地域内において、高速交通基盤としての空港や航空路線の認知度を高める必要がある。

- ・ 地方移住やワーケーション需要の高まり、芸術文化活動の活発化、専門職大学開学など未来に繋がる複数の新たな動きと活力を確実に取り込む方策を検討、実施すべきである。
- ・ 但馬・京丹後地域においては、空港を中心に高速道路の整備が見込まれることから、2次アクセスの充実も兼ねて、道路網の活用による近隣府県と連携した広域観光モデルルートの設定に取り組むことが重要である。
- ・ 高速道路整備により、舞鶴、宮津、福知山、綾部など京都府北部30万人の居住圏域や福井県西部までもが利用のターゲットとなる可能性がある。
- ・ ビジネス利用者向けの実効性のある利用促進策（製造業の工場視察等）を検討する必要がある。また、青年会議所等の全国団体との交流に際して、定期便の利用に加え、過去にも実績があるチャーター便活用が考えられる。
- ・ 豊岡駒、但馬牛、コウノトリ育むお米、松葉ガニなど但馬が誇る地場産品や農水産物の生産に直接携わる体験ツアーや視察ツアーとの組み合わせにより、観光客に加えビジネス客を誘引する必要がある。
- ・ 芸術性の高い街の空気をゆっくり楽しみながら、環境に優しい交通手段で移動するスローツーリズムも大きな魅力となりうる。
- ・ これらの取り組みを地元が積極的かつ主体的に推進することが旅客増加につながる。

(イ) 新たな路線展開

- ・ 豊かな自然と滋味あふれる食材がセットとなった観光資源に近接するローカル空港の強みを活かすため、チャーター便運航を皮切りに多様な路線展開に取り組む必要がある。
- ・ 地元の悲願である羽田直行便の実現には、空港機能の確保とは別に、航空会社の確保、羽田枠の獲得など困難な課題を解決する必要がある。まずは、首都圏の就航可能な空港へ就航し、実績を積むことも大切である。

(ウ) 空港の賑わいづくり

- ・ 空港施設とターミナルの一体運営によるメリットを最大限に發揮し、地域に希少な公園、レジャー空間としての利用開放等により、空港に対する住民の認知度を高める取り組みは有効である。
- ・ チャーター便や遊覧飛行など、飛行機に乗ることを目的化するような「観光飛行機」など、飛行機に親しんでもらうことで新たな需要の創出に取り組むべきである。

(エ) 災害時の防災拠点としての活用

- ・ 広域防災拠点や但馬空港SCU（航空医療搬送拠点臨時医療施設、発災時に県が設置）の確実な運用に向け、平時より関係機関と連携し、訓練・研修会等への参画を図る必要がある。

②中期（国際的な安全基準への適応）

- 平成31年4月の航空法省令の改正に伴い、滑走路端安全区域（RESA）の国際基準への適応期限が令和9年3月31日と明示された。但馬空港のRESAは建設時の基準である滑走路両端各40mであり、基準適応のためには両端に各50m（合計100m）の拡張が必要となっている。
- このため、期限までに実施設計に着手の上、安全上必須の対応として、当該基準への適応を図ること。

③中長期（望ましい機能の確保）

- 開港以来、世界的な航空需要の高まりや機材の高性能化など取り巻く環境が変化する中、現代の標準的な空港が有する機能にまで底上げを図ることが望ましく、地元の期待も大きい。
- ただし、コロナ禍からの航空需要の回復はもとより、就航意欲のある航空会社の確保や、国の補助要件の確保など、クリアすべき課題を地元はじめ関係者が十分に理解、共有したうえで取り組む必要がある。
- 滑走路の延長には大規模な投資を伴うことから、費用対効果はもとより、航空会社の意見や保有機材の状況、新機材の開発見通しも十分に踏まえ、中長期的な視点の下、実施時期や必要な長さを検討する必要がある。

（検討内容）

（ア）就航率の向上

空港周辺の視界不良への対応として、国が開発を進める衛星による飛行方式（SBAS）の導入や、パイロットと乗客双方の信頼性を高める進入灯の整備

（イ）滑走路延長

主力ジェット機の安定運航が可能な2,000m又は1,800m滑走路の整備

- 乗継ぎ需要の多い羽田はじめ首都圏や主要都市
- 新規需要が見込める地方都市
- インバウンドの取り込みが期待できる国際空港 等への就航を検討

4 今後の進め方

- コロナ禍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、国内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、航空需要の回復を図る取り組みとして、3（2）①で示すような但馬・京丹後地域の振興に資する空港の活性化に県と地元が一体となり取り組むことが求められる。

資料 1

コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 構成員

氏名	所属等
池垣 瞳生 (坂本 高洋)	豊岡青年会議所 理事長
◎ 上村 敏之	関西学院大学経済学部 教授
岡本 慎二	豊岡商工会議所 会頭
柏木 千春	大正大学社会共生学部 教授（前 流通科学大学 人間社会学部 教授）
川瀬 雄大 (伊藤 雄介)	日本航空(株) 路線統括本部 路線事業戦略部 部長(国内路線計画担当)
関貫 久仁郎 (中貝 宗治)	豊岡市長
桐山 徹郎 (西村 肇)	但馬観光協議会 会長
○ 竹林 幹雄	神戸大学大学院 海事科学研究科 教授
中村 曜	但馬地域商工会振興協議会 会長
中山 泰 (三崎 政直)	京丹後市長
平田 オリザ	芸術文化観光専門職大学 学長、大阪大学 CO デザインセンター 特任教授、 劇作家・演出家
藤井 洋一	(株)神戸新聞社丹波総局 総局長（前 櫻神戸新聞社 論説委員）
傍士 清志	一般財団法人 港湾空港総合技術センター 業務執行理事
宮岡 秀司 (和田 祐之) (西村 充春)	但馬区長会連合会 会長

◎座長、○副座長、五十音順、()：懇話会設置期間中に異動等により変更があった
旧の構成員

資料 2

コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 開催状況

	開催日	内容
第1回	令和2年2月 6日	○但馬空港の概要 ○空港・航空分野の環境変化 ○但馬・京丹後地域の環境変化 ○但馬空港の課題 ○近隣空港との比較
第2回	令和2年7月 13日	○羽田直行便等、多様な路線展開を可能とする空港機能強化の方策 ○需要予測の手法(考え方)
第3回	令和3年11月 29日	○コロナ禍が及ぼす航空需要への影響 ○今後の但馬地域がを目指す方向 ○利用回復及び但馬空港の活性化に向けた取組み
第4回	令和4年3月 24日	○中間報告