

## 第2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2年7月13日(月) 14:00~16:00

場所 但馬空港ターミナルビル1階 多目的ホール

### 1 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

#### (1) 滑走路延長

ジェット化する場合の滑走路長として、エアラインの確保や多様な路線展開を図る上では、2,000mが望ましいが、地形的な特徴を考慮し、1,800mか、2,000mかは費用対効果を含め慎重な検討が必要である。

- ・費用のかかるプロジェクトなので、滑走路延長を検討するにあたってはどこに飛ばすのかを先に考え、路線展開や費用対効果など総合的に考えるべきだ。
- ・滑走路長は長ければ長い方が良いが、但馬空港は地形的な特性により、延長が100m違えば盛土量が膨大に変化する。1,800mか、2,000mかは慎重に検討すべき。1,500mは非常に中途半端で止めた方が良い。
- ・一定の座席制限を課しながら就航させることもできる。かつて、1,800mでジェット機が就航していた空港も結構あったが、2,000mの方が安全性が高まるのでなくなってしまった。
- ・1,800mでも B737-800 が地形や気象条件によっては飛んでいる実績はある。
- ・2,000mあれば中型機も飛べ、相当汎用性が上がる。世の中の多くの空港が2,000mなのはそのためである。

#### (2) 就航率向上

就航率向上策については、着陸帯幅を拡幅する必要があるなど課題を踏まえ、進入灯、ILS、衛星航法システムに絞って今後検討を深める。

- ・就航率向上に SBAS や ILS 等は有効な方策であるが、着陸帯幅も広げると相当の土工量が必要となることを十分考慮すること。
- ・ILS の設置検討にあたっては、過去の欠航となったデータを分析し、北側、南側のどちらの進入に有効に働くのかをよく検討した方が良い。
- ・設置に伴う費用や地形との兼ね合いも考慮するべきである。

### (3) 新たな路線展開

首都圏直行便は不可欠である。中長期的視点に基づいた路線選定が必要である。

- 首都圏については今の空港の状況を考えると成田でもという意見があるが、滑走路がいつ延長されるのかも念頭に置いて議論すべき。来年の就航先を検討しているのではなく、RESA 拡張期限の 2026 年度末まで時間もあるので、どこに飛びたいのかということ計画のベースにすべき。
- 最大人口の関東圏と結びつくべきであり、地元としては羽田という目標を掲げたい。
- 首都圏と結ぶなら地域にどういうお客が来ているのか、呼びたいのか、どう空港を機能させたいのかの「絵」が必要。FRINGEマーケット\*の観点で羽田よりは成田や百里（茨城）をターゲットとした方がよい。地方路線を組込むのが現実的で、FDA はFRINGEマーケットを開拓。プロペラ機は厳しくやはりジェット機が必要。
  - \* 周辺市場。現在中心になっているものの周りがある（直接的ではないにしろ関係がある）まだメジャーになっていないところ。
- 首都圏空港については、アクセスが改善されており、LCC も集約されている成田への就航も考えたらどうか。
- エアラインが路線展開を検討する場合、現状の総流動、将来の流動が増える要素、例えば工場誘致による需要増や確実な観光入込みを考慮する。また、旅客需要と交通手段の供給のバランスも考慮する。交通手段が供給過多となると航空チケットを安売りせざるを得なくなる。
- 純流動結果で但馬・京丹後地域と人の移動が多い愛知県については、自動車産業や航空産業でのつながりが多いのではないかな。
- 京丹後地域は愛知県よりも首都圏との流動が圧倒的に多い。愛知県とは製造業、観光関連でのつながりが多いのではないかな。
- 圏域内のビジネスは頭打ちの状況にあり、圏外にビジネスを求めている。そのうえで空港には定時性、安全性を期待している。
- 但馬地域の靴産業や観光業の関東とのつながりは非常に大きいですが、コロナ禍においては、関東圏だけでなく、地方と地方のつながりも必要であることを感じている。
- 国際線については、機材やコストの面からも直行便を飛ばすよりも成田空港とつながり、首都圏のビジネスを取込みつつ外国人旅客も取込むという方法が良いのではないかな。

## 2 需要予測の手法（考え方）

需要予測は四段階推計法で行うことになるが、予測値の精査が必要である。

- ・四段階推計法で行うことになるが、離島と同様に但馬・京丹後地域は需要が小さく予測値の精査が必要。
- ・四段階推計法の精度は上がっている。全国旅客流動の予測が正確であれば四段階推計は妥当な結果となる。
- ・石垣空港では小さく予測された需要でターミナルを建設したが、国際線が開設されターミナルは容量をオーバーした。

## 3 全体を通じた意見

- ・RESA 対応が求められている今が滑走路延長、就航率向上、東京直行便の実現へのチャンスである。
- ・人口の動向、国内最大のマーケットであること等から、東京とつながる意味があると考えている。現在、観光では豊岡は圧倒的に関西に依存しているが、2040年までに関西は14%人口が減少する。一方、東京の減は4%にとどまる。
- ・東京から逆に人を吸い上げる気概で取り組んでいきたく、その上で空港が必要である。
- ・海外へ行くときも羽田空港が便利である。ほとんど関西空港は使わない。
- ・羽田とつながることは重要なので、但馬空港の機能強化について大いに期待している。
- ・演劇を通じた新たな需要の掘り起こしは確実に観光の発展につながる。是非、夢を持ってこの計画を進めていただきたい。
- ・観光振興の観点から首都圏と短時間で結ばれることを望んでいる。
- ・養父市から東京へ行くには車で姫路へ行き、姫路から新幹線を利用している。但馬空港から羽田空港への直行便が欲しい。
- ・但馬空港の機能強化については、但馬地域の活性化の観点だけでなく県全体あるいは但馬から舞鶴・福井まで含む日本海沿岸で必要だという整理が必要である。
- ・2026年度頃になるとリニアも形が見えてくるし、新幹線もスピードを上げてくると、航空需要にも相当違いが出てくるので、チャンスがある。
- ・神戸空港や福岡空港は空港が都市部から近いから利用する。成田空港から都心部へのアクセスは良くなっていると言われるものの羽田の方が便利。