

第7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8年7月14日（火）14:15～15:45

場 所 但馬空港ターミナルビル1階 多目的ホール

最終報告（案）について

1 全体

- ・ 最終報告（案）は、現状を踏まえると、懇話会での議論や意見が概ね妥当にまとまっている。
- ・ 但馬空港だけでなく、その周辺も含めて潜在力があり、それを顕在化させる方向で取りまとめられている。
- ・ 地方空港に期待される役割は、飛行機が離着陸する場所というだけではなく、人・モノ・情報が結ばれ、地域全体が賑やかになる地域共創・創生拠点。中小規模の空港ならではの機動力、身近さ、手軽さが売りになってくる。そうした要素が報告書の中にエッセンスとして表現されている。
- ・ 中間報告の「短期・中期・中長期」の時間軸を「着実に取り組むこと」と「将来に向けて研究すること」に整理されたことで、すぐに取り組まなければならないことと、すぐには難しいが忘れてはいけないこと、今後も社会環境の変化や技術の進歩による新たなチャンスをつかむ必要があることが分かりやすくまとまる形になった。
- ・ 但馬空港が地域の重要な交通結節点であることに加え、防災拠点空港としての位置づけの明確化や、インバウンド対応、二次交通、空飛ぶクルマなど、近未来での空港利用という多様な空港活性化の取組に向けた全体像を示すことができた。
- ・ 空港は施設そのものが目的ではなく、その施設を手段としてどう活かすか、何をするか、その目的を明確にすることが大事である。また、但馬空港の一層の活性化には航空関係者、行政、地域の方々の協力、行動、知恵の結集が欠かせない。その行動指針が報告書に反映されている。
- ・ 最終報告（案）を最終報告書とするにあたり、その最終確認を座長と事務局に一任することが承認された。

2 旅客増加の取組み

- ・ 但馬空港から乗継利用により全国とのアクセス利便性が高いことをアピールしていくことが記載されているのが良い。
- ・ 豊岡演劇祭などのイベント開催と連動した空港利用のPR、但馬空港を中

心とした周遊観光や、京丹後地域を含めた府県をまたぐ観光企画商品の検討が記載されているのが良い。

- ・ 豊岡演劇祭は海外からの応募が大幅に増えており、アジアを代表する演劇祭の一つになってきている。観光・文化と空港は互いに成長し合う好循環を生み出す関係となる必要があり、空港行政単体で考えるのではなく、観光や文化等の施策と連動させて考えていくべきである。
- ・ 豊岡市を訪れる外国人延べ宿泊者数は 10 万人を超えているが、但馬空港の利用は少なく、但馬空港を選んでもらうための具体的なアプローチが必要。現在、航空会社と連携し、但馬空港を拠点として地域の食文化をテーマとする滞在型コンテンツなどのインバウンド向けツアーの開発を進めている。
- ・ 令和 7 年度の但馬伊丹線において利用率が約 7 割、つまり 3 割が空席であることも踏まえ、新しい需要の確保や一人当たりの利用回数の増加等、利用者数を増やす取組みにまずは注力していくべき。

3 新たな路線展開

- ・ 首都圏直行便への期待はあるが、一足飛びにはいけないため、前段階としてチャーター便が首都圏へ飛ぶことを期待している。
- ・ 京丹後地域は、東京から最も時間的距離が遠い地域の一つであり、東京直行便が実現すれば大きく状況が変わると考えている。
- ・ 神戸空港の国際チャーター便を利用して、韓国などから神鍋のゴルフ場にゴルファーを呼び込む取組が始まっている。観光、ビジネスにも但馬から神戸空港を経由し、アジア方面に行けるなら大きなメリットになる。
- ・ 神戸空港の国際定期便就航が予定されているが、但馬空港を中心とした但馬観光にも活用できるよう検討いただきたい。
- ・ 国際線がある空港から但馬空港への乗継があれば、旅行会社もインバウンド向け旅行商品を造成しやすいのではないかと。
- ・ インバウンドは鉄道利用が多い。国際線と国内線の乗継ぎをワンチケットで来てもらうようなことが必要。

4 空港の賑わいづくり

- ・ 空港の賑わいづくりについては、地方空港に共通する取組と、但馬空港ならではの特色を活かした取組を整理することで、より実効性が高まるのではないかと。
- ・ 利用者のタイプは多様であり、計画を実行に移す段階では、ターゲットごとに利用促進策や空港での体験価値を考えることが重要ではないかと。
- ・ 検討の際には未来につながるワクワク感や可能性、「コウノトリ但馬空港」という愛称に込められた意味を感じ取れるようなサービスや空間づくりの

視点が大切ではないか。

5 防災拠点としての機能強化

- ・ 令和6年能登半島地震を受けて、防災についてより踏み込んだ内容になった。機能強化にあたっては、様々な災害リスクをシミュレーションしながら空港が対応可能な項目を着実に増やしていくことが重要である。
- ・ ドクターヘリでも整備士不足により運休するという報道があるように、地方ではよく起こりうるので、運用体制等も考える必要がある。

6 国際的な安全基準への適応

- ・ RESA 対応が実現しないと定期便の運航継続が難しくなるため、着実に取り組む項目に位置付けられたことは但馬地域にとって良い。定期便がないとビジネスや観光での移動に大きな制約が出る。
- ・ RESA 整備は但馬空港を長く使い続けるために必要な投資であり、安全対策とコスト抑制の両立を兼ねた検討を期待したい。

7 就航率の向上（現空港の施設改築を伴わないもの）

- ・ 就航率向上は但馬空港にとって最大の課題であると認識している。
- ・ ビジネス利用では欠航や遅延が致命的であり、就航率向上に今後とも取り組んでいくべき。
- ・ 運航の安定化が重要な課題であり、機材繰りの工夫や予防的な整備計画など、できることを官民両方の知見で取り組みたい。
- ・ SBAS の導入は理想的だが、機材対応などの課題もあり、エアライン等と調整が必要。

8 空飛ぶクルマ（eVTOL）の活用

- ・ 城崎地域での離着陸場や、但馬空港を活用した機体の保管・整備拠点について、地元としても検討したい。
- ・ 但馬地域は全国でも空飛ぶクルマの検討が先進的に進んでいる地域の一つと評価されている。この地域から新たな活用モデルが生まれ、但馬空港がそのハブの一つとして機能することを期待している。

9 地域の交通結節点としての活用

- ・ 北近畿道や山陰近畿道が延伸している。飛行機と競合する交通手段ではなく、より広域的なアクセスが可能となる。空港周辺の用地を活用し、バス停留所や車庫スペースを集約することで、パークアンドライド機能を整備し、

但馬地域全体の公共的な交通利便性向上や維持の改善に寄与できる政策を進めるべき。

- ・ 観光需要を踏まえて、但馬空港を交通結節点として民間交通を整理していくことについて記載されたことは良いこと。
- ・ 現時点では、二次交通は非常に不便であるため、地域の交通結節点として取り組んでいくことが必要。
- ・ 豊岡市では今年度から自動運転バスの実証運行事業に着手されており、二次交通についても今後の技術革新の可能性があり得る。

10 就航率の向上（現空港の施設改築を伴うもの）

- ・ 進入灯については、費用対効果を見極めた上で進めるべき。

11 滑走路延長

- ・ 広域的な但馬・京丹後地域の活性化や東京との時間的距離短縮のため、2,000m 級滑走路の実現に期待しており、具体的な滑走路長の数値表現を残してほしい。
- ・ 滑走路延長について、最終報告（案）に記録されることで将来にわたって検討余地が残されていると感じている。
- ・ 滑走路延長には相当な投資と数年単位での空港の休止等が必要となることが想定される。ATR42 型機の就航空港や機材数が増えていることから、既存インフラを活用する考え方は賢明である。
- ・ 東京直行便は悲願であるが、滑走路延長など大きな投資が伴う話よりも、まずは定期便の就航率や搭乗率の改善などの現実的な話をしていくことが重要である。

12 その他

- ・ 子供たちの飛行体験やイベントの開催、防災拠点としての機能の整備、空港アクセスの整備などを並行して実施し、住民が交通手段の一つとして真っ先に但馬空港を選んでもらえるように、また、空港に愛着を持てるようになればよい。
- ・ 理想のあるべき姿を多様な関係者が共に抱え、社会環境の変化と技術の進歩を見据えてアップデートの可能性を考え続ける場があることが大事であり、今回の懇話会は重要。今後もこうした検討の場があれば良い。
- ・ 昨年度の旅客数が4万人を超えたことは、最終報告のスタートラインにふさわしい節目であると感じている。