

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、新型コロナウイ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、国がコピューター航空（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」が中心である。

※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、存在価値を発揮する必要がある。
- ・ 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。
- ・ 豊岡鰯、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ト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発揮し、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 睦生 (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 暁	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 (株)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 ○今後の但馬地域が目指す方向 ○利用回復及び但馬空港の活性化に向けた取り組み
第4回	令和4年3月24日	○中間報告

第5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7年11月14日（金）14:45～17:00

場所 但馬空港ターミナルビル1階 多目的ホール

1 地域活性化や観光振興等のために但馬空港が果たす役割は、コロナ禍を経た今でも大きい

- ・ 但馬空港は、伊丹空港を経由し、首都圏だけでなく地方へもアクセスが便利で、靴・製造業等ビジネスにおいて不可欠なインフラである。
- ・ ビジネス利用が多く、日帰りの大阪研修等でも活用している。路線を維持しておくことは但馬地域にとって役に立つ。
- ・ ビジネス需要は、コロナ禍によるオンライン会議の進展で世界的にも減少傾向。今は観光需要が増えている。空港利用は派生需要（交通手段）であり、移動意欲を促す取組みなど根本的な解決が必要。
- ・ 少子高齢化が進む但馬地域では、豊富な観光資源による地域外からの誘客で交流人口を増やすことが必要で、鉄道やバスと共に、空港という選択肢があることが重要。
- ・ 山陰近畿自動車道の整備により東西軸の整備も進む。空港を中心に、道路を使った新たな広域観光商品の開発も考えられる。京丹後地域との連携も進めており、これから更に重要になってくる。アウトバウンドの面でも、山陰近畿道、北近畿豊岡道の整備によりアクセスが良くなり、利用者増につながると期待。
- ・ 芸術文化観光専門職大学の開学により、オープンキャンパス、入試、学会など、様々な機会に空港を利用する人が増えており、以前になかった需要が生まれている。
- ・ 東日本の人は、高付加価値化が進む城崎に一度来てみたかったが、きっかけがなかったという人が多い。豊岡演劇祭が来訪のトリガーになっており、6～7割がリピーターになっている。そういう人たちにとって、飛行機という移動手段があることが大きい。
- ・ 大学ができ、演劇祭が盛んになり、但馬地域に夢が生まれている。夢や可能性を広げるために空港や交通事業者が果たすアクセス面での役割は大きい。
- ・ 但馬空港は観光の玄関口として、安全性と利便性を維持しつつ発展してほしい。最近の観光客は時間価値を重視する傾向で、空港はその価値を高めるツール。
- ・ コロナ禍を経て、災害時の対応や観光の玄関口、潜在需要である外国人旅行者の移動手段、空港ならではの需要創造など空港の存在価値は高まっている。
- ・ 航空路線の存在により交流人口は拡大し、地域の発展にも繋がる。今年度、若年層を対象とした運賃の利用者も多く、但馬地域の学生利用にもつながっている。

2 能登半島地震を契機として、空港が果たすべき防災面での役割がクローズアップされており、但馬空港についても、より一層防災機能に着目する必要がある。

- ・ 地域に何か起こったときに使える空港であることが重要。中山間地域が多い但馬地域では、ドローン等新しい手段を使い、地域防災や物流での活用を検討し、コンパクト+ネットワークという形で地域に資する空港になるのではないかな。
- ・ 第3次医療機関である豊岡病院と連携した広域防災拠点として更なる強化に期待している。大規模災害時の物資集積・輸送拠点として、また、滑走路を活用した被災地への迅速な救援物資輸送・搬送拠点として活用すべき。
- ・ 防災拠点の強化は、地域住民にとって「もしもの時の拠り所」が明確になることで、安全安心なまちづくりに直結すると考えている。
- ・ 空港が災害時に果たす使命は大きい。東日本大震災や熊本地震等で地上交通が寸断されたときは、点と点を結ぶ拠点網として機動力を活かした。

3 空港がその役割を果たすには、法令で定められた RESA 整備が欠かせないが、大きな財源が必要。地元を中心とした利用促進活動の現状を確認し、今後どのように進めていくのが重要課題である。

一方、滑走路延伸について要望があったが、財源等の観点から現実的ではないのではないかなという意見もあった。

- ・ 但馬空港の利用促進策や新たな利活用方法の検討にあたっては、定期便運航が大前提。兵庫県においては、滑走路端安全区域（RESA）の対応を適切に行ってほしい。
- ・ 利用促進については、これまで地元が実施している運賃助成をはじめ、新たな利用促進施策にも積極的に取り組むことにより、但馬伊丹路線の需要を盤石なものにしたい。
- ・ RESA 整備は着手期限が決まっているので、着実に進めていただきたい。開港時、切土と盛土のバランスをよく考えて工事しており、100m 伸ばすには、工学的な工夫を凝らし、RESA 対応による空港の安全確保を進めてほしい。
- ・ 但馬空港は写真を見ても大変な地形で、RESA 対応は相当な予算がかかると思われる。100m 拡張のみとするのか、延伸も考えるのか、費用対効果を見ながら検討してはどうか。
- ・ RESA 整備を滑走路短縮で対応するとなると、座席数の制限など運航上の制約が発生する。
- ・ 2,000m 級の滑走路の実現に期待している。今の滑走路を前提とした活性化案は京丹後地域では限定的。滑走路を延伸すれば、首都圏やアジアとの連携が直接図れる。
- ・ 滑走路延長は大きな可能性を持っているが、大きな予算措置が必要であり、当面は乗継を前提とした利便性を追求すべきではないかな。

4 就航率を高め、安定的に就航することが重要である。

- ・ ビジネス客がやや減ってきている印象。最近では天候によらない欠航も多いと聞いており、機材繰りによる欠航は信頼度が低くなるので、定時性確保と安定的な運航を望む。
- ・ 但馬空港の就航率は非常に厳しい。天草空港もほぼ同じ 90%。青森空港は高台や降雪など環境は似ているが、就航率が高い。それは、3,000m の滑走路長で、カテゴリ-3 対応の計器着陸装置（ILS）がある等インフラが非常に充実しているからである。

- ・ いかに就航率を上げていくかが肝要。滑走路延伸は現実的ではないので、ナビゲーション技術の向上やシステムの実用化、導入について、機材など航空会社の協力を得ながら課題に対応する必要がある。
- ・ 運賃助成や小学生社会見学の搭乗体験などにより空港の利用促進に取り組んでいる。若年層への利用促進は将来への需要にも繋がるので、欠航でそうした機会が失われることがないよう望む。

5 東京便実現への期待がある一方、神戸・関空・成田等、新たな路線拡大の可能性を考えるべきではないかという意見もあった。

- ・ 地元の悲願が東京直行便。また、国際化が進む神戸空港との路線が実現すれば、ビジネス利用の利便性が上がる。
- ・ 現行は朝夕2便なので、間にもう一便あれば、ビジネス時間が増加するなど、利便性が上がる。また、国際チャーター便の運航が始まり、海外とつながった神戸空港など伊丹便以外の路線もあればよい。
- ・ 但馬地域の交通ネットワークは進化を続けている。開港時、伊丹空港とのネットワークは重要だったと理解しているが、今後も就航先として最適かは検討を続けることが大切。
- ・ コロナ禍前からの環境変化である「インバウンド」、「神戸空港の国際化」等を考慮すると、伊丹便から神戸便への切り替えも検討してはどうか。羽田就航を望む声は理解できるが、東京間のアクセス性が向上した成田空港への就航がいいのではないかと。
- ・ 長期的に日本人の人口は減少傾向であり、国内マーケットは縮小が見込まれる観光業では、インバウンド獲得が必要。関空とか神戸空港と結び、インバウンドを獲得することも重要なポイント。但馬空港には、地域の観光の玄関口としての機能を高めていっていただきたい。

6 その他意見（外国人観光客対応、バス・空飛ぶクルマ・ドローンの活用、マーケティングの強化、二次交通・ネットワークの強化、空港ターミナルビルの更なる利活用等）

- ・ 新たな需要の掘り起こしとして、主に城崎温泉を訪れる外国人観光客を取り込みたい。現状、外国人観光客の但馬空港利用はあまり見られないことから、まずは但馬空港を知ってもらうことから段階を踏んでいく必要がある。
- ・ インバウンドの多くが国内移動に地上交通を使っており、航空機がほとんど利用されていない。関西地区を訪れる多くのインバウンドを、空港を活用し各地に運ぶことも、大きな課題の一つ。
- ・ 但馬空港の新たな利活用として、飛行機・高速バス・路線バスの交通結節点として機能する可能性がある。
- ・ 但馬空港には、地域と他拠点を結ぶ広域ネットワークのハブとしてあり続けてほしい。
- ・ 二次交通は地元の方は車、地域外の方は路線バスを利用しており、城崎以外にもニッチであるが香住・京丹後・出石等にも需要があり、その対応が望ましい。将来的には、城崎への路線バス以外のアクセスとして空クルにも期待したい。発着場以外の利活用を考える

のであれば、二次交通は重要。

- ・ 関係機関による空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組みも進んでおり、その発着場所として、但馬空港を活用したい。また、但馬空港の芝生広場などを活用して、子育て世代を対象とした交流施設や公園等の設置を検討したい。
- ・ 但馬空港に到着した人の訪問先について、豊岡市が大半を占めることが課題。行政区域を超えた空港発着モデルコースの設定や、旅行目的地として選んでもらうマーケティング活動の強化等に取り組んではどうか。
- ・ ターミナルビル等の設備について、開港から 30 年が経ち老朽化が進んでいる。賑わいの拠点、交流の拠点として、快適な環境づくりが重要。空調の更新など設備面の改善も必要。
- ・ 空港が地域のミニテーマパークになるような、集客交流拠点としての魅力づくりが必要。また、通常より飛行高度が低い ATR 機に乗ること自体がアトラクションになるという発想を持つと面白い。
- ・ 西日本唯一のスカイダイビング拠点や、川・海・山でのスポーツの拠点としての活用など、スポーツツーリズムの拠点としても活用できるのではないか。
- ・ 但馬京丹後地域は金属加工業も盛んで、京丹後の業者は名古屋で仕事をしている。航空機産業により地元の産業に資するような空港の活用の仕方もあるのでは。
- ・ 豊岡演劇祭は、これまで但馬地域の観光需要が最も低かった 9 月に実施し、ホテルの予約が取れないなど活況を呈している。文化観光はシーズンを問わず、ターゲットを絞ることができ、アートはイメージ戦略としても非常に有効。

第6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2月16日（月）15:15～16:55

場 所 但馬空港ターミナルビル2階 中会議室

1 利用促進施策の検討

- ・ 若年層向け運賃施策（スカイメイト）の利用者が上半期で前年比約2倍、ほかにもタイムセール等の効果も着実に出てきている。
- ・ 靴産業等の地域一体型オープンファクトリー※の取組みに合わせて、全国からビジネス、観光客を誘客し、但馬の利用促進につなげていきたい。
※生産現場の公開や、来場者にもものづくりを体験してもらう取組み
- ・ 観光面では、城崎温泉について首都圏からの問合せが増加。但馬空港から伊丹空港乗継による全国へのアクセス利便性の高さは、住民・観光客双方にもっとPRをすべき。
- ・ 地域の子どもを対象とした体験搭乗・日帰りツアーなどは貴重な体験であり、利用促進と航空教育の観点で継続すべき。
- ・ 首都圏・阪神間からの誘客強化に向け、旅行会社による但馬伊丹便を利用した商品造成への助成を検討したい。
- ・ 空港の玄関口機能を高めるため、（道路でいう道の駅みたいに）「空の駅」のような隣接地活用も視野に置くべき。
- ・ 芸術文化観光専門職大学（学生・受験生・教職員）への周知や、オープンキャンパス・演劇祭などイベント時のピンポイントなPRも有効ではないか。
- ・ 但馬空港は利用促進の意識が高く、地域としての取組み姿勢が強み。

2 新たな路線展開

- ・ インバウンド利用者を拡大する観点から、国際線の就航空港と接続する路線の価値は大きい。
- ・ 3月に但馬空港へのチャーター便を運航予定の新たな航空会社との連携・交流をいかに活用するかも大事。
- ・ 人の流れを呼び込むため、国際定期チャーター便が就航した神戸空港や、但馬地域から移動時間がかかる関空に就航すれば活性化するのは。
- ・ 北陸新幹線や山陰近畿道の延伸など北近畿全体の交通ネットワーク強化と合わせ2000m級滑走路を実現できれば、羽田直行便や東アジア便（韓国、台湾等）の誘致が可能となる。
- ・ 過去に釜山への国際チャーター便実績があり、国際線就航の可能性もあるのではないか。

3 防災機能の向上

- ・ 防災拠点空港として活用するには、空港単独では不十分で、道路網など地域全体の交通インフラ整備が不可欠。
- ・ 能登半島地震の教訓から、道路網が途絶した時には空輸機能が極めて重要となる。中山間地での空路の役割は大きい。
- ・ 但馬地域では令和5年の台風7号でも被害があった。新たな地域防災拠点施設も整備されているが、災害時には陸路途絶の恐れがある。但馬空港と地域防災拠点施設間の空路輸送があれば、より防災力が強化される。
- ・ 山間地に位置する但馬空港での土木事業は難度も高くコストもかかる。RESA 整備は法令に定められた国際基準に適合させるため不可欠。コスト抑制と安全確保の両立を図りつつ推進すべき。

4 就航率の向上

- ・ 今年度は、大雪や機材要因による欠航が増加している。航空機メーカー側のサポート強化や予防的な整備、機材繰りの工夫などが運航品質の改善に繋がる。
- ・ 一度でも欠航に遭った利用者は“代替手段”を意識することになるため、就航率改善の努力が必要。
- ・ 今後、LPV200（準天頂衛星を活用した高精度進入方式）の導入で天候起因欠航を低減できる可能性に期待。
- ・ 住民が安心して使える空港であることが地域の発展に不可欠。欠航便削減の努力を続けてほしい。

5 空飛ぶクルマ（eVTOL）の社会実装

- ・ 豊岡市の社会実装プロジェクトは観光・生活利便・医療・防災面で意義が大きい。但馬空港を活用したバーティポート整備の取組みを進め、未来志向の地域社会づくりのモデルケースを目指す。
- ・ 空飛ぶクルマは、物流での活用が最も現実的。飛行コスト面からも物資輸送の方が人流よりは先行可能性は高く、大規模災害時に役立つ。
- ・ 観光用途では城崎温泉が最有力の空飛ぶクルマの初期拠点。富裕層向けに短距離輸送で但馬空港と連携することで、2次交通の手段として活用可能性が広がり、将来的には但馬空港を起点に出石・香住・京丹後方面などへの展開も期待。
- ・ 観光アトラクション的な活用という新たな視点も可能。

6 二次交通の充実

- ・ アンケート結果によると、但馬伊丹便利用者のうち観光客の 56%が空港から路線バスを利用。その行き先は豊岡・城崎が 7 割で、現在の路線設定は妥当。バスから豊岡駅で鉄道やバスへ乗り継いで色々なところへ行けるという乗継情報の見える化・案内強化が必要。
- ・ 二次交通の利便性向上（レンタカー、レンタサイクル、タクシー等の利便性改善）の対策を考えた上で、現行の但馬伊丹便のダイヤの発着時間にあわせた但馬地域での過ごし方について、具体的な例を PR してはどうか。
- ・ 空飛ぶクルマへの期待は大きく、自動運転とセットで活用できれば空港からの二次交通の利便性が高まる。

7 その他

- ・ 論点が広いので、優先度や時間軸に沿った整理も必要。
- ・ 現空港を活用することをまず優先すべき。現実的な利活用と地道な取組みを積み重ね、空港維持と価値向上を図るべき。
- ・ 空港は地域の子どもに夢を与える存在。搭乗体験機会の継続が重要。
- ・ 国内航空事業は費用高騰などで厳しい経営状況であり、収益安定のためには収入増（利用拡大）とコスト抑制が欠かせない。

コウノトリ但馬空港のあり方懇話会開催要綱

（目的）

第1条 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、「コウノトリ但馬空港のあり方懇話会」（以下、「懇話会」という。）を開催する。

（検討事項）

第2条

- （1）航空ネットワークの充実や空港機能の強化等但馬空港のあり方に関すること
- （2）前号に掲げるもののほか、但馬空港の活性化の推進に関し必要な事項

（運営）

第3条 懇話会の構成員は別表のとおりとする。

- 2 懇話会の開催に係る構成員の招集は、兵庫県土木部空港政策課長（以下、「空港政策課長」という。）が行う。
- 3 学識者を除く構成員は、事故その他やむを得ない理由により懇話会に出席できないときは、あらかじめ空港政策課長の承認を得て、代理人を出席させることができる。
- 4 空港政策課長は、必要があると認めるときは、構成員以外のものに懇話会への出席を求め、その意見を聴くことができる。

（座長）

第4条 懇話会の議事を進行するため、構成員の互選により、座長を選任する。

- 2 座長は、構成員の承認を得て、構成員の中から座長代理を指名することができる。
- 3 座長代理は、座長に事故があるときはその職務を代理する。

（会議の公開）

第5条 懇話会は、その運営に関する議事を除いて公開するものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合であって、構成員の協議により会議を公開しないとしたときは、この限りでない。

- （1）情報公開条例（平成12年兵庫県条例第6号）第6条各号に該当すると認められる情報を含む事項について報告を受け意見を述べる場合
- （2）会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に著しい支障を生ずると認められる場合

（議事録等）

第6条 懇話会は、次に掲げる事項を記載した議事録を作成する。

- （1）開催の日時及び場所
- （2）出席した構成員及び代理人の氏名

- (3) 議事の内容と要旨
- (4) その他会議において必要と認める事項
- 2 議事録は、会議を公開した場合は公開とし、会議を非公開とした場合は非公開とする。
- 3 原則として議事録とともに、懇話会資料を公開する。
- 4 ただし、前項、前々項の規定に関わらず、構成員の協議により特に必要と認めるときは、この限りでない。

(守秘義務)

第7条 構成員等は、個人を識別したり、個人の権利利益を害したりする恐れのある情報などを漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(謝金・旅費)

- 第8条 構成員（行政職員である構成員を除く。）、構成員の代理人（行政職員である構成員を除く。）及び構成員以外のもの（第3条第4項に基づく）が懇話会に出席等したときは、謝金及び旅費を支給する。
- 2 謝金の支給については、別に定める。
 - 3 旅費の額は、職員等の旅費に関する条例（昭和35年兵庫県条例第44号）の規定により算出した額に相当する額とする。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、懇話会の開催に関して必要な事項は、別に定める。

附 則

(施行期日等)

- 1 この要綱は、令和7年10月24日から施行する。
- 2 この要綱は、令和8年9月30日限り、その効力を失う。

附 則（令和8年 1月 1日改正）

(施行期日等)

- 1 この要綱は、令和8年 1月 1日から施行する。

附 則（令和8年 6月15日改正）

(施行期日等)

- 1 この要綱は、令和8年 6月15日から施行する。

コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 構成員名簿

構成員 (五十音順・敬称略)

氏 名	所属等
一ノ本 智毅	豊岡青年会議所 前理事長
上村 敏之※	関西学院大学 経済学部 教授
太田垣 修	但馬区長会連合会 会長
岡本 慎二	豊岡商工会議所 会頭
柏木 千春※	大正大学地域創生学部公共政策学科 教授
門間 雄司	豊岡市長
桐山 徹郎	但馬観光協議会 前会長
小林 耕太郎	日本航空(株) 路線事業本部 国内路線事業部 部長(ネットワーク担当)
竹林 幹雄※	神戸大学大学院 海事科学研究科 教授
中山 泰	京丹後市長
平田 オリザ※	芸術文化観光専門職大学 学長
藤井 洋一	(株)神戸新聞社 論説副委員長
傍士 清志※	中央工営(株) 代表取締役社長(元 国土交通省関西国際空港長)
山下 眞	但馬地域商工会振興協議会 会長

特別構成員

氏 名	所属等
野津 直樹※	芸術文化観光専門職大学 講師

※学識者