

コウノトリ但馬空港のあり方懇話会 最終報告（案）

1 検討の背景

開港から 30 年を経過した但馬空港が、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（第 5 回会議以降は 15 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 コロナ禍を経た環境変化

本懇話会では、これまで多様な視点で議論・検討を行ってきたが、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」）は、国内外の社会経済活動に長期的に影響を及ぼし、空港利用者の激減により航空会社の経営に大きな打撃を与えた。このため、令和 4 年に検討内容を一旦総括した上で、後年の環境改善と継続検討に備える必要から、中間報告を行った。

令和 5 年 5 月に新型コロナウイルス感染症が 5 類感染症に移行し、但馬空港発着便を含む国内の定期航空旅客数がコロナ禍前の水準に回復したことから、令和 7 年 11 月に本懇話会を再開し、コロナ禍前後の航空業界や周辺地域の環境変化について確認した。

(1) 航空業界の環境変化

国内空港の利用状況については、令和 6 年度の国際線旅客数および国内定期航空旅客数がともにコロナ禍前より増加した。しかし、オンライン会議の普及等を背景に比較的高単価のビジネス目的の旅客数が回復せず、目的別占有率はコロナ禍前後でビジネスと観光が逆転している。

航空会社の経営状況については、世界的な物価高や円安の影響による燃料費、整備費等の外貨建てコストの増大等を背景に、国内線事業の営業費用は大幅に上昇し、営業利益率が回復しておらず、厳しい状況にある。

国内のプロペラ機の運航状況については、機材更新が進み、但馬空港に離着陸可能な ATR42 型機の就航空港数、同機を保有する航空会社数、機材数が令和元年 3 月時点から倍増し、西日本中心であった就航空港が北日本まで広がっている。

空港の整備費用等に関し、国土交通省航空局の一般空港等^{※1}への歳出については、近年概ね 800～1,000 億円と横ばいで推移しており、最近の航空機事故を踏

^{※1} 一般空港等：東京国際（羽田）、成田国際、関西国際、大阪国際（伊丹）、中部国際空港を除いた空港

まえた安全・安心対策や令和 6 年能登半島地震を踏まえた防災・減災対策等を重視した配分となっている。

次世代の空の移動手段である「空飛ぶクルマ」（eVTOL）の実現については、官民が一堂に会し技術開発や制度整備等を協議する「空の移動革命に向けた官民協議会」が設立され、社会実装に向けた新たなロードマップが示される（令和 8 年 3 月）など、検討が進んでいる。

（2）周辺地域の環境変化

但馬・京丹後地域の道路網については、北近畿豊岡自動車道、山陰近畿自動車道の整備が進捗しており、但馬空港へのアクセス道路に但馬空港インターチェンジ（IC）、豊岡出石 IC（令和 6 年 9 月開通）で直結している。一方で、道路の開通による但馬空港の利用者数への大きな影響はみられない。

観光面については、豊岡市の外国人宿泊者数が約 10.2 万人（令和 7 年）となり 14 年間で 90 倍を超え、直近ではアメリカ、カナダ、イギリス、オーストラリアなど欧米豪からの宿泊者数の伸び率が高くなっている。

また、令和 3 年に開学した芸術文化観光専門職大学や令和元年以降毎年開催されている豊岡演劇祭などにより、新たな移動目的が生まれている。

近隣の空港については、神戸空港において令和 7 年 4 月にアジアを中心に国際チャーター便の運航が開始され、令和 12 年には国際定期便の運航開始が予定されている。

3 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 14 万人で全県の約 3 % となっている。高齢化率が県平均約 30 % に比して約 40 % 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約 73%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約 8 %となっており、今後、拡大の余地がある。

(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もの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、コロナ禍を経て顕在化した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、交流人口の拡大に資する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

開港から 30 年が経過し、航空業界や周辺地域など但馬空港を取り巻く環境が変化しており、利用状況、二次交通、防災機能、空港施設・設備等について、次に示す課題が生じており、その解決が必要である。

- ・ 山陰地方に位置し、後背人口などの立地条件が類似する鳥取、米子、出雲空港は、但馬空港の約 10～30 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、潜在需要が十分に発掘されていない可能性がある。
- ・ 天候要因や機材要因を理由とする欠航があり、就航率が全国平均値を大きく下回っている^{※2}。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。
- ・ 但馬地域を訪れる外国人観光客が増加しているが、但馬空港を利用する外国人はあまり見られない。全国的にもインバウンドの国内移動は地上交通の利用が多い。
- ・ 但馬空港を利用する観光客の半数以上が、二次交通に路線バスを利用しているが、但馬空港発着の路線バスは 1 路線のみで、発着数が限られている。その他、レンタカーやタクシーの利用があるものの、二次交通の改善が望まれている。
- ・ 令和 6 年能登半島地震の教訓や発生が迫る南海トラフ地震を踏まえ、災害時に空港が果たすべき災害対応拠点機能や災害支援機能が十分発揮できるよう、防災機能の向上が望まれている。
- ・ 開港から 30 年が経過し、ターミナルビル等の設備の老朽化が進んでおり、求められる機能に応じた設備面の改善が必要である。

^{※2} 国内定期航空運送を行っている特定本邦航空事業者(客席数が 100 席又は最大離陸重量が 5 万 kg を超える航空機を使用して航空運送事業を経営)の全便の就航率は令和 6 年度 98.7% (出典：第 6 回国内航空のあり方に関する有識者会議 資料 R8.5.22 国土交通省航空局)。但馬一伊丹路線の就航率は 87.5% (令和 6 年度、兵庫県調べ)。

- ・ 但馬空港の現在の滑走路端安全区域（RESA）の長さは建設時の基準である滑走路両端各 40m であり、その後の基準改正により全ての空港において国際基準である現行基準への適応が求められ、但馬空港では両端に各 50m（合計 100m）の拡張が必要である。

4 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とあるべき姿を確認した上で、それらの実現に向けた具体的な取組方策を検討した。

(1) 今後の但馬空港の役割とあるべき姿

但馬空港が果たすべき役割には、高速交通インフラ、交通結節点、防災拠点、交流拠点等があり、次に示すものが挙げられる。

- ・ 県内都市部の約 4 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。首都圏のほか地方へも伊丹との定期便からの乗継利用による利便性が確保されており、但馬地域と他地域を結ぶ広域ネットワークのハブとしての機能を有している。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製品の販路拡大、ユネスコ世界ジオパークに認定された山陰海岸ジオパークをはじめ豊富な観光資源やイベント等による地域外からの誘客、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、拡大にあたっては、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、地域の持つポテンシャルを発揮する必要がある。
- ・ 地域の中心かつ高速道路へのアクセス性が良い立地を活かし、飛行機と高速バス、路線バス等との交通結節点として機能することが期待される。
- ・ 観光、生活利便、医療、防災面等に寄与し、未来志向の地域社会づくりのモデルケースになりうる空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組みが但馬地域でも始まっており、その離着陸拠点や整備拠点が必要となっている。同じ空路を担う但馬空港との機能の連携が期待される。
- ・ 中山間地域が多く、大規模災害時には陸路の寸断が想定されることから、他空港や地域防災拠点施設などの点と点を空路で結ぶことにより、代替輸送や支援要員受入のための旅客輸送、物資輸送・集積の拠点（広域防災拠点）、病院と連携した輸送の拠点（SCU：航空搬送拠点臨時医療施設、発災時に県が設置）としての役割も期待される。
- ・ 但馬空港には多目的ホール・空港公園等の施設、西日本で唯一のスカイダイビング拠点としての利用があり、これらを活用したイベント開催やスポーツツーリズム、市民交流等の拠点として機能することが期待される。

これらの但馬空港の役割を踏まえ、以下の今後のあるべき姿が想定される。

- 人とモノと地域をつなぐ空の玄関口
- 地域の多様なモビリティの結節点
- 地域の安全安心を支える防災拠点
- 地域に開かれた賑わい、ワクワク感を体験できる空港

(2) 取組方策

但馬空港はコロナ禍を経た現在でも様々な役割を有しており、今後のあるべき姿の実現に向けてさらに取組みを進める必要がある。一方で、航空業界を取り巻く厳しい環境下では、現空港をまずは最大限活用し、現実的な利活用と地道な取組みの積み重ねにより、機能確保と価値向上を図るべきである。その観点から、取組方策を「①着実に取り組むこと」、「②将来に向けて研究すること」に区分して以下のとおり整理した。なお、取組方策の実施にあたっては、経済性や財務面等を踏まえたより最適な手法を取り入れることが求められる。

①着実に取り組むこと

(ア) 旅客増加の取組み

但馬空港においては開港以来、地元商工会議所、区長会、観光協会、市町等 91 団体で構成する「但馬空港推進協議会」を中心に利用促進活動に取り組んでいる。今後も空の玄関口として機能し続けるため、引き続き現在の取組みを継続するとともに、移動意欲や相互交流の促進につながる以下の新たな利用促進に積極的に取り組むことにより、航空路線の需要を盤石なものとする必要がある。

- ・ 人口の多い地域からの一方通行では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、地元住民の利用にも配慮した形での利用促進に取り組むとともに、但馬・京丹後地域内における、高速交通基盤としての空港や航空路線の認知度や役割を高める必要がある。
- ・ 首都圏における城崎温泉への注目が高まっており、こうした動向を好機と捉え、乗継利用による全国とのアクセス利便性の高さを観光客、地元住民の双方に PR し、航空機利用を促進する取組みも必要である。
- ・ 地方移住やワーケーション需要、豊岡演劇祭の活発化、芸術文化観光専門職大学開学などによる新たな交通需要を確実に取り込むため、様々な主体が開催するイベント・フェア等と連動した PR 活動などの方策を検討、実施すべきである。
- ・ 但馬・京丹後地域においては、南北軸の北近畿豊岡自動車道に加え、東西軸の山陰近畿自動車道の整備が進んでおり、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。
- ・ 但馬空港を中心とした新たな広域観光商品の開発や、近隣府県とも連携した広域観光モデルルートの設定、旅行目的地として選んでもらうためのマーケティング活動に取り組むことが重要である。

- ・ 但馬空港には地域を結ぶ広域ネットワークのハブ機能としての役割が期待されている。但馬空港を利用する観光客の二次交通として路線バス、レンタカー、タクシーの利用が多いことから、これらの利便性向上、乗継案内の強化及び航空便のダイヤにあわせた旅の行程の提示、バス鉄道等乗継により到達可能な多様な観光地の周知等を行い、航空機利用が増えるように取り組むことが必要である。
- ・ 豊岡鞆、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仕掛けが必要である。例えば、これまでもひょうごフィールドパビリオン等の体験ツアーが実施されており、豊岡の地場産業である鞆産業等の地域一体型オープンファクトリー（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）の取組みに合わせた誘客も考えられる。また、青年会議所等の全国団体との交流に際して、過去にもチャーター便の運航実績があることから、今後、そうした機会を捉えた臨時チャーター便の活用も考えられる。
- ・ 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できるなど、一つの地域に長く滞在し、その土地の自然、食、文化、人との交流を楽しむ「スロートーリズム」に最適な環境を活かす必要がある。
- ・ 「空の駅」（道路でいう「道の駅」）として空港の隣接地を活用することも、空港の玄関口としての機能を高めることにつながりうる。

〔現在実施中の主な利用促進活動〕

- コウノトリ但馬空港サポートクラブの会員向けサービスの提供（メールマガジン等の情報発信、会員限定イベント、協賛店割引サービスの実施）
- 但馬－伊丹路線未利用者を対象としたツアーの造成
- 但馬発伊丹着便で初めて他空港へ乗継利用する方を対象としたツアーの造成
- 子供を対象とした飛行機体験ツアーの造成
- 航空機利用旅行商品の造成
- 首都圏等での但馬空港、但馬観光及び旅行商品の PR
- 25 歳以下・当日予約限定の JAL スカイメイト運賃を活用した若年層の誘客
- 但馬空港アクセス路線バス（城崎温泉駅～但馬空港）の運行助成
- 欠航代替バス、代替乗合タクシーの運行助成
- はじめての利用者向けガイドブックの作成・配布
- 地元小学生等への無料航空券配布、体験搭乗
- 航空運賃助成（対象者：住民、移住・定住者、大学在学学生、ビジネス利用等）

(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し、交流人口の拡大と新たな航空需要創出を実現するため、多様な路線展開に取り組む必要がある。

- ・ まずは、チャーター便の運航により、地域の魅力や但馬空港の PR を図るとともに、航空会社との連携・交流を行い、運航実績に基づいた航空需要を示した上で就航意欲を高めてもらうことが大事である。
- ・ 乗継ぎ需要が多い羽田をはじめ、成田等の首都圏や主要都市、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神戸、関西等の国際線の就航空港等との接続に向けた取組みが必要である。但馬空港に離着陸可能な ATR42 型機の就航空港が全国に広がっている状況も踏まえ、大規模な投資を伴う滑走路延長にとらわれない方策を検討していくべきである。
- ・ 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、羽田発着枠の獲得など困難な課題を解決する必要がある。まずは、羽田や成田といった首都圏の就航可能な空港へチャーター便で就航し、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組みは有効であり、定期便が発着しない時間帯も楽しんでいただけるような、さらなる空港の賑わいづくりが必要である。

- ・ 空港公園（芝生広場）等を活用した子育て世代を対象とした交流施設の設置、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機能が考えられる。
- ・ 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。
- ・ スカイダイビングの拠点として利用されている状況を発展させ、スカイスポーツのほか、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活用できる可能性がある。
- ・ ターミナルビル等の施設の老朽化が進んでおり、賑わいの拠点、交流の拠点としての快適な環境づくりのための設備改善が必要である。

〔現在実施中の主な取組み〕

- 空の日スペシャルイベント（遊覧体験、滑走路見学、制服体験、お仕事講演等）の開催
- 但馬空港まるごと見せちゃいますツアー（空港見学）の実施
- 滑走路早朝ジョギングの実施
- 空港公園のキャンプ利用（期間限定）
- 空港コンサートの開催
- 季節イベント（七夕・星空観察会）の開催

- 豊岡演劇祭の会場としての活用
- ボルデメ（VOR/DME※³）展望台の見学会の開催
- 映画・ドラマ・CMなどの撮影利用
- ターミナルビル多目的ホール・会議室の利用
- 西日本で唯一のスカイダイビングができる拠点
- 航空機（YS-11）の展示

（エ）防災拠点としての機能強化

但馬空港は広域防災拠点や SCU の位置付けを有し、航空機の駐機や給油も可能であることから、空路による物資・支援要員等の受け入れ機能を有しており、平時より関係機関と連携し、訓練・研修会等へ参画している。令和 6 年能登半島地震では道路網が途絶し、空港機能が支援物資や被災者等の輸送に極めて重要な役割を果たしたことから、中山間地域での空路の役割が大きいことを改めて認識させられた。このため、災害時においても、但馬空港が担う防災、医療搬送、受援等の各拠点機能を十分に発揮できるよう、機能強化を図る必要がある。

- ・ 北近畿地域における災害対応拠点として、滞留者・避難者の安全確保、応援者の常駐場所の確保、救援活動のための給油体制の確保を行うため、ターミナルビル等の防災機能の向上が必要である。また、南海トラフ地震など大規模災害時における災害支援機能が発揮できるよう、空路による旅客輸送・代替輸送機能を確保するなど、空港機能の維持が必要である。
- ・ 防災拠点空港として活用するためには、接続する道路網が災害時にも機能するよう防災対策を行うなど地域全体の交通インフラ整備にも留意する必要がある。
- ・ 第 3 次医療機関である公立豊岡病院と連携した、広域防災拠点としてのさらなる強化も期待される。

（オ）国際的な安全基準への適応

但馬空港の利活用にあたっては、定期便運航を前提とした空港機能を維持するため、RESA の国際的な安全基準への対応を適切に行うことが必要である。

- ・ RESA への対応としては、現行の定期便使用機材の運航上の制約（提供座席数の減等）が生じ、地域の需要にこたえられる滑走路短縮ではなく、用地拡張を進めることが妥当である。一方で、事業化に当たってはコスト抑制と安全確保の両立を図ることが求められる。

※³ VOR/DME：超短波全方向式無線標識施設および距離測定装置のことであり、航空機に対し方位や距離の情報を提供する航空保安無線施設。但馬空港では令和 3 年 3 月に廃止し装置を撤去しており、鉄塔のみが残っている。

(カ) 就航率の向上（現空港の施設改築を伴わないもの）

利用者が欠航による代替手段を意識することなく、安心して搭乗できる定時制の確保と安定的な運航が求められおり、そのためには以下の就航率の向上に向けた取り組みが必要である。

- ・ 空港周辺の視界不良への対応として、国が導入を進める、静止衛星を用いた衛星航法補強システム（SBAS）による SBAS 信号を使用した「LP/LPV 進入方式」※⁴の但馬空港への適用。
- ・ 機材要因による欠航を減らすため、航空機メーカーのサポート強化や予防的な整備、航空会社の機材繰りの工夫などによる運航品質の改善。

②将来に向けて研究すること

(ア) 空飛ぶクルマ（eVTOL）の活用

北近畿地域における空飛ぶクルマの社会実装に寄与し、未来志向の地域社会づくりにつなげるため、官民が連携し但馬空港を活用したバーティポート（離着陸場）、格納庫等の拠点整備について検討すべきである。

この地域では観光用途として城崎温泉が初期拠点として最有力であり、富裕層向けの短距離輸送での但馬空港との連携、2次交通の手段としての活用可能性も期待できる。また、観光アトラクションとして体験できる用途としての活用もありうる。

(イ) 地域の交通結節点としての活用

北近畿豊岡自動車道但馬空港 IC、豊岡出石 IC 及び県道但馬空港線、豊岡出石インター線の供用により向上した但馬空港のアクセス性を活かすことで、飛行機や高速バス、路線バスといった多様な交通の結節点として活用できる可能性がある。

(ウ) 就航率の向上（現空港の施設改築を伴うもの）

空港周辺の視界不良への対応として、夜間や悪天候時にパイロットへ滑走路の位置や進入方向を正確に視覚誘導する「進入灯」の整備が望ましい。施設整備にあたっては、設置に伴う費用や効果について検討すべきである。

(エ) 滑走路延長

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主力ジェット機の安定運航が可能な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、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、解決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。

※⁴ LP/LPV 進入方式：衛星信号（GPS）の情報を利用する進入方式のうち、最終進入部分の垂直方向ガイダンスに SBAS 信号を使用したものである。導入により最低降下高を現状より下げることができる可能性がある。

また、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勘案する必要がある。

5 今後に向けて

但馬空港の今後のあるべき姿の実現に向けて、本報告書が示す取組方策を基に、県、空港運営会社、地元の「但馬空港推進協議会」、京丹後地域等がより一層連携を強め、時代の変化にあわせた空港機能の最大活用を図り、空港を核とした地域の発展と交流人口の拡大に向けた取組みが求められる。

本報告書が将来にわたり地域とともに成長する空港づくりの指針となり、持続可能で魅力ある地域社会の実現につながることを期待したい。

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
一ノ本 智毅 (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
太田垣 修 (宮岡 秀司) (和田 祐之) (西村 充春)	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 (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
小林 耕太郎 (川瀬 雄大) (伊藤 雄介)	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 (三崎 政直)	京丹後市長
野津 直樹※	芸術文化観光専門職大学 講師
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 (中村 暁)	但馬地域商工会振興協議会 会長

◎座長、○座長代理、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

※ : 特別構成員 (第5回～第7回)

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組み
第4回	令和4年3月24日	○中間報告（案）
令和4年5月30日 中間報告 公表		
第5回	令和7年11月14日	○コロナ禍を経た但馬空港を取り巻く環境変化
第6回	令和8年2月16日	○第5回懇話会を踏まえた論点・課題の整理
第7回	令和8年7月14日	○最終報告（案）