

「ターゲット70」の実績(中間)について

1. H20.4～6月の利用実績

		H19	H20		過去最高		本年度 記録更新
			対前年比	数値	年度		
4月	利用率	43.0	49.2	114.4	46.6	H17	
5月	利用率	48.2	63.2	131.1	57.1	H17	
6月	利用率	58.4	65.5	112.2	61.3	H17	
計	利用率	49.8	59.1	118.9	55.0	H17	

2. 主な取り組み内容

- (1) 市職員の出張時の利用促進(出張で1,500件/年の目標を設定し、各部ごとに目標数値を割当て)
- ・JALとのオンライン契約により、都市整備課が一括予約発券する仕組みを構築し、チケットレス化
4月～6月で延べ294人の職員等が利用(各種委員、契約業者等含む)
- (2) 小学校社会見学事業の拡大〔H19申込実績 24校578名に対し、300名の上積み目標を設定(6月末現在申込実績:655名)〕
- ・市内小学生が飛行機を利用した場合、児童及び引率教諭の飛行機代を全額負担<既存制度>
 - ・さらに、他の公共交通を利用した場合、1/2の補助率・上限5万円の範囲内で補助<既存制度>
 - ・学校-但馬空港間の移動について市マイクロバスの利用要請があったため、公共交通を原則としながらも極力対応<新規>
- (3) 飛行機を利用した旅行商品の提案
- ・但馬空港推進協議会が企画しJALツアーズから販売される「但馬発 東京 2日間・3日間」などの旅行商品のPRを行うとともに当該商品を利用する市民に対し助成(7,000円/人) <既存制度>
 - ・但馬空港を利用した旅行モデルプランを企画・提案し、市内販売店の協力を得て利用促進(買物プラン、吉本プラン、海遊館プラン、大阪ナイトプラン等) <計画中>
- (4) 老人会や子ども会等団体利用の促進
- ・市民で構成する8人以上の団体(政治、宗教又は営利を目的とする団体を除く)が飛行機を利用する場合、居住地から但馬空港間の移動手段について、1/2の補助率・上限3万5千円の範囲内で補助。ただし、300件の利用を予算の上限 <新規>
 - ・8人以上の団体飛行機利用の場合、通常の助成額に加え、1,000円/人の助成を上乗せ <既存制度>
 - ・走る県民教室との併用の可能性を検討し、子ども会等にモデルプランを提示する。
 - ・市内全児童に無料航空券引換券(往復分)を配布しており、これを利用すれば引率者の負担分のみで往復利用が可能<既存制

(5) 市内事業所の飛行機利用促進

- ・ 市長自らトップセールス（5/17、豊岡商工会議所総会に出席ほか。また商工会議所会報5/10号に「ターゲット70」のチラシを同封）。
- ・ その他様々な会議や団体総会の場で市幹部職員がセールス
- ・ 社用や商談、各種会議等ビジネスでの来豊者も助成の対象＜既存制度＞知られていないので、事業所を回り、積極的にPR

(6) 帰省者への利用拡大

市内在住又は在勤者のほか、豊岡市出身者の帰省も助成対象＜既存制度＞知られていないので、同窓会等で積極的にPR

ビジネス・帰省等による空港利用助成

【事前助成】

親戚や取引先等市内在住者が代理で搭乗者分の航空券を市内旅行代理店（助成取扱店）で購入し、郵送等により搭乗者に渡す。

搭乗日及び搭乗便の決定し、市内在住者に連絡

市内在住者が市内取扱店で助成申請（市内住所を記入）

航空券を代理購入（事前助成）

航空券を搭乗者に郵送

予約便に搭乗

【事後助成】

搭乗後に搭乗券の半券を市役所又は総合支所に提出し、助成額を後日指定口座で受取る方法。次回来豊時に助成を受ける方法もあるが、親戚や取引先等市内在住者が代理で申請したり、郵送により申請をすることもできる。

< 代理申請 >

予約便に搭乗

搭乗券の半券を保存

市内在住代理申請者に半券を郵送し、指定口座を知らせる。

代理申請者が市役所又は総合支所に半券を持参し助成申請（市内住所を記入）

申請後約1ヵ月後に指定口座に振込み（事後助成）

< 郵送申請 >

予約便に搭乗

搭乗券の半券を保存

市役所ホームページから助成申請書をダウンロード

口座番号及び市内住所（実家や取引先等）等必要事項を記入

搭乗券の半券を同封し市役所都市整備課へ郵送

申請後約1ヵ月後に指定口座に振込み

3 . 羽田空港拡張に関する国の情勢 [2008/6/17 「時事通信社」]

地方路線の扱い検討 = 羽田発着枠配分で懇談会 - 国交省

2010年10月の羽田空港拡張に向けて、国土交通省が地方路線の取り扱いなどをテーマに国内線発着枠の配分ルールを検討することが17日、明らかになった。政府の「規制改革推進3カ年計画」に基づき、今年中に有識者の懇談会を設置する。

羽田空港は4本目の滑走路の運用開始に伴い、現在年30万回の発着枠が当初4万5000回増える。このうち1万5000回、1日約20往復を国内線に充てる。

検討する主要テーマは、地方路線の維持や新規航空会社の優遇・競争促進、コミューター機乗り入れなど。中でも

(1) 1日1～3往復の羽田と地方を結ぶ路線を廃止・減便して、新千歳や福岡など主要路線に振り替える場合の規制を維持するか

(2) 佐渡空港(新潟県)や但馬空港(兵庫県)で運航中の60席未満のコミューター機の乗り入れを認めるか

- が焦点となりそうだ。

懇談会は研究者や自治体の首長など10人前後で構成する。

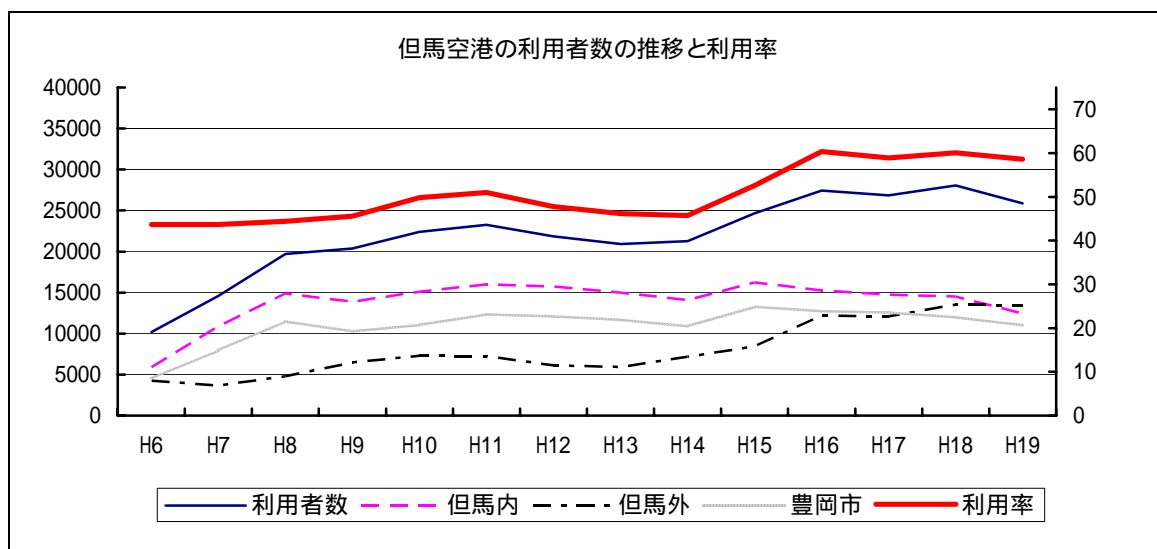
【参考：5月市長定例記者会見資料】
 空港利用促進「ターゲット70」

1. 趣旨

市では、東京直行便を目指し様々な取組みを行ってきたが、羽田空港の再拡張を控えた本年度を直行便実現のための最重要年度と位置づけ、但馬 伊丹便の目標搭乗率を70%とする「ターゲット70（ナナマル）」と題したコウノトリ但馬空港利用促進大作戦を展開する。

2. 現況と課題

- (1) ダイヤの改善や就航率の向上等により、平成18年度は利用人数が過去最高（28,069人）を記録し、特に、東京乗り継ぎ利用者や但馬外からの利用者の増加が顕著になり、平成19年度も同様の傾向で推移している。
- (2) 一方、但馬地域の利用者の減少傾向（豊岡市内の利用者も動揺の傾向で減少している）には歯止めがかからず、東京乗継利用による増加を相殺し、平成19年度は全体で対前年比2,200人程度の減少となった。
- (3) 将来的には、近畿豊岡自動車道の北伸などにより陸路との競争力が相対的に低下することとなり、さらに空港利用者の減少傾向が強まることが予想される。



3. 東京直行便実現の必要性

- (1) 観光を中心とした産業振興など地域活性化の切り札
- (2) 首都圏との交流人口拡大のための高速交通基盤の確保
- (3) コウノトリ但馬空港の永続的な存続