

「福島空港に関する有識者会議」提言書

平成24年12月27日

福島空港に関する有識者会議

第1章 提言に至る背景

国内航空は、昭和27年の航空法制定以来、昭和61年の「45・47体制」¹の廃止を始め段階的に規制緩和が行われ、平成12年の改正航空法施行により、需給調整規制の廃止や運賃の認可制から事前届出への移行が行われた。これにより、新規参入による事業者数が増加するとともに、各社から多様な割引運賃が登場し、航空事業者間の競争を生み出した。その結果、それまで航空会社は幹線等高需要路線の黒字で地方等低需要路線の赤字を内部補填しながら国内ネットワークを維持してきたが、このシステムが崩壊し、地方路線の廃止、縮小につながった。

このような航空政策の変化は福島空港にも大きな影響を及ぼした。福島空港の利用者数は平成11年度の75万人をピークに、就航航空各社の路線見直しや機材小型化の影響により年々減少傾向が続いているが、平成21年1月に日本航空株（以下、「JAL」という。）が撤退することとなり、路線ネットワークが大幅に縮小した。加えて、平成23年3月に発生した東日本大震災（以下、「震災」という。）や、それに伴う原子力発電所事故の影響により、福島空港の国際定期路線である上海及びソウル路線の運休が現在まで続いている。利用者数のピークであった平成11年度と比較して平成23年度は約3分の1までに落ち込んだ。

また、空港の運営改革という観点から、国においては平成22年度より「空港運営のあり方に関する検討会」が設置され、国管理空港について、航空系事業と非航空系事業の経営一体化（上下一体化）や、空港運営について民間の知恵と資金の導入（所有権を国に残し、経営権を民間に委託＝コンセッション方式）といった方向性が示されたところである。これを受け、国は、平成24年第180回通常国会へ「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律案」を提出したが、平成24年11月の衆議院解散により、当該法案は廃案となった。

法案は廃案になったものの、このような国管理空港の運営改革の流れに対し、福島空港の取るべき方向性について、議論が求められるところである。

¹ 昭和45年閣議了解及び昭和47年運輸大臣通達により、我が国の航空会社間の過当競争を排し、その共存共栄を図るとの観点に立ち、日本航空（国内幹線及び国際線）全日本空輸（国内幹線及びローカル線）及び東亜国内航空（国内ローカル線）各社の概ねの事業分野を定めた我が国航空会社の運営体制のこと。昭和61年運輸政策審議会答申により廃止。

一方、福島空港は震災発生直後から、救援のための人員や物資の輸送拠点として、さらには寸断された新幹線や高速道路といった広域交通ネットワークの代替として大いに活用され、震災被害の応急復旧に大きな役割を果たし、改めて福島空港の存在を内外に示したところである。

福島県では、こうした経緯を踏まえ、福島空港のあり方について大所高所から議論するため、「福島空港に関する有識者会議」(以下、「有識者会議」という。)を平成23年12月に設置した。有識者会議は、福島県から平成24年内を目指として、以下のテーマに沿った提言をするよう求められたところである。

福島空港の更なる利活用に向けた方策の検討 ネットワークの拡大、利用者増に向けた取組み 防災機能、物流機能といった震災を踏まえた新たな機能の強化
福島空港のより効率的な運営方策の検討 更なる経費節減に向けた方策 上下一体化や民間的手法の導入といった抜本的改革の検討

有識者会議では、福島空港が県土の発展と県民にとって必要不可欠なインフラであるという主張を検証しつつ、現実として震災時の応急復旧で大きな役割を果たした実績を踏まえ、県から与えられたテーマに沿って、課題を抽出するとともに、それについての方策を検討することとした。

第2章 福島空港の現状について

1 航空行政の変遷と福島空港の推移

(1) 開港からピークへ

福島空港は、県中央部の須賀川市と石川郡玉川村にまたがる阿武隈山系の丘陵地に、平成5年3月20日、福島県管理の第三種空港として開港した。

当初は、札幌、大阪、名古屋の国内3路線であったが、その後福岡、函館、沖縄、帯広、広島、さらには、上海、ソウルと順次路線を拡大し、平成11年度には、国内7路線、海外2路線、利用者数も757,625人となり、ピークを迎えた。

国内航空を見ても、羽田空港の限られた発着枠を活用するため、ボーイング747型旅客機（B747）に象徴される大型輸送機による高速大量輸送時代が到来しており、福島空港でも当時は、B767といった中型機が主体で運航されていた。

(2) 航空行政の大変革と大量輸送時代の終焉

このまま順調に100万人空港として発展を続けると見られていた福島空港であるが、国内航空行政では、昭和27年の航空法制定以来、昭和61年の「45・47体制」の廃止を始め段階的に規制緩和が行われ、平成12年の改正航空法施行により、需給調整規制の廃止や運賃の認可制から事前届出への移行が行われた。これにより、新規参入による航空事業者数が増加するとともに、各社から多様な割引運賃が登場し、航空事業者間の競争を生み出した。その結果、それまで航空会社は幹線等高需要路線の黒字で地方等低需要路線の赤字を内部補助しながら国内ネットワークを維持してきたが、このシステムが崩壊し、地方路線の廃止、縮小、機材の小型化へとシフトした。

福島空港もその例にもれず、B767からB737へと機材の小型化が進むとともに、函館、帯広、福岡、広島、名古屋と路線が縮小され、平成20年度の利用者数は、427,769人と、ピーク時の約半分まで落ち込んできた。

(3) JALの撤退

福島空港への影響が最も大きかったのは、平成21年1月のJAL撤

退である。大型機、中型機では採算の合わない地方路線を維持してきたJALが、結果として近年の航空業界の競争の中で、JAL自体の経営悪化を招き、平成22年1月には会社更生法の適用を申請したことは記憶に新しいところである。

福島空港もこのあたりを受け、JALの撤退とともに、B737による伊丹便・関西空港便、沖縄便を失うことにより、平成21年度には、利用者数が283,014人まで落ち込むこととなった。

このため、空港設置者である県は、危機的状況を迎えた福島空港の立て直しを図るため、航空会社への支援として着陸料の大幅な減免や、空港利活用対策費の増額措置を図り、残った路線の安定化と利用者増加対策に取り組まざるを得なくなった。

加えて、全国的にも空港の収支の問題が取りざたされることとなり、福島空港についても、県民や県議会から空港の収支について疑問を投げかけられるなど、福島空港の置かれた状況は非常に厳しいものとなった。

(4) 東日本大震災の発生と空港の防災対応

平成23年3月11日に発生した東日本大震災により、福島県は、地震、津波だけでなく、原子力災害、風評被害といった四重の苦難に立たされた。

このような中、福島空港は、航空機の運航に支障を生ずるような被害を受けることもなく、津波で被害を受けた仙台空港の代替として、さらには、被災地に向かた国内外からの救援物資の受け入れ拠点として、また、自衛隊や災害派遣医療チーム（D-MAT）といった救援活動部隊の活動拠点として、その役割を国内外に知らしめたところである。

当時、福島空港では、震災の応急復旧に向けた災害救援機等の受け入れに対応するため、3月11日当日から空港の運用時間を24時間に延長する措置を行った。その後、福島空港における災害派遣医療チーム（D-MAT）の活動終了や他の公共交通機関の再開を受けて、4月20日から5月13日まで期間については、運用時間を16時間とする対応がとられた。

空港の運用時間を延長した3月11日から5月13日までの間において、旅客や救援物資人員等の輸送及び防災、報道ヘリ等により2,878回の離発着があり、また、津波による仙台空港の閉鎖や新幹線、高速道路の不通などに対応するため、3月12日から4月10日までの間、延べ290便の臨時便が運航されたところである。このため、震災直後には最大で1日あたり約2,800名の利用者があり、キャンセル待ち

の人や避難してきた人が、最大330名程度、夜間も空港ターミナルビル内に留まった。

航空機離発着回数 (3月11日～5月13日)	2,878回	(旅客機以外)1,794回
臨時旅客便運航 (3月12日～4月10日)	290便 20,476人	新千歳 76便 3,377名 伊丹 48便 3,734名 羽田 104便 11,022名 名古屋 62便 2,343名

(5) 東日本大震災に伴う国際線の運休

福島空港国際定期路線である上海便(中国東方航空)及びソウル便(アシアナ航空)については、震災と原子力発電所事故及びそれに伴う風評被害の影響から運休が続いている。現在まで再開の見通しが立っていない。このため、平成23年度の福島空港利用者数は209,695人と、ピークである平成11年度の約3分の1まで減少した。

路線の再開に向けては、知事を始めとしたトップセールスなどが行われた。上海便については、平成24年9月に中国東方航空による上海チャーター便が運航された。ソウル便については、同年7月に韓国における福島県への渡航制限が緩和され、同年12月にはアシアナ航空による震災後初めてのチャーター便が運航された。このように、一部明るい兆しがあったものの、中国、韓国との領土問題が大きく影響し、上海路線を運航していた中国東方航空は、同年10月末をもって福島支店を閉鎖し、当面の運航停止を発表するなど、引き続き厳しい状況が続いている。

2 福島空港の路線の状況について

(1) 国内定期路線(札幌便、大阪便)について

札幌便は、(株)AIRDO(以下、「ADO」という。)と全日本空輸(株)(以下、「ANA」という。)との共同運航により、ADOのボーイング737-500型機(126人乗り)が1日2往復運航している。路線の傾向として、北海道という日本有数の観光地とを結ぶ便であり、福島

県民の観光利用が中心で季節繁閑が激しく、特に冬場の利用者数が落ち込む傾向にある。

大阪便は、アイベックスエアラインズ株(以下、「IBEX」という。)とANAとの共同運航によりIBEXのボンバルディアCRJ-100・200型機(50人乗り)が1日4往復、ANAの単独運航によりボンバルディアDHC-8-Q400型機(74人乗り)が1日1往復、計5往復が運航されている。路線の傾向として、福島県に立地する関西系企業を中心にビジネスでの利用が見られ年間を通じて安定した需要を維持しているが、機材が小型のため、朝晩の便の混雑や、団体での利用が難しいといった状況にある。

23年度の国内定期路線利用状況

	利用者数 (前年同期)	前年比増減	搭乗率 (前年同期)	増減
札幌便	89,169 (94,951)	5,782 6.1%	55.5% (49.7%)	+5.8%
大阪便	115,334 (116,327)	993 0.9%	68.5% (66.2%)	+2.3%

(2) 国際定期路線(上海便、ソウル便)について

上海便は、中国東方航空により主にエアバスA319型機(119人乗り)が週2往復(日・木)運航されていた。傾向としては、上海に進出している企業等のビジネス利用や、上海への旅行客の利用が多く、日本人と中国人の比率は約8対2であった。

ソウル便は、アシアナ航空により、エアバスA320型機(141人乗り) 同321型機(177人乗り) ボーイング767型機(250人乗り)といった機材で週3往復(月・木・土)運航されていた。傾向としては、ゴルフを目的とした韓国人の利用が多く見られ、日本人と韓国人の比率は約3対7であった。

2路線とも、震災や原子力発電所事故の影響により、震災直後から運休となっている。

2 2 年度の国際定期路線利用状況

	利用者数 (前年同期)	前年比増減	搭乗率 (前年同期)	増減
上海便	14,582 (14,169)	413 2.9%	58.7% (56.1%)	+2.6%
ソウル便	36,421 (35,409)	1,012 2.9%	63.3% (62.7%)	+0.6%

3 福島空港の収支の状況について

福島空港の置かれる状況が厳しくなるとともに、全国的に空港の収支の問題が取りざたされる中、福島空港の収支差を赤字と捉え、これを行政の無駄と指摘する県民の声もある。

福島空港は現在、滑走路、誘導路等の基本施設、駐車場については、空港管理者である福島県が管理運営を行っており、航空会社、レストラン、売店等が入居している旅客ターミナルビル及び貨物ターミナルビルについては、福島空港ビル株式会社が管理運営を行っている。

福島県が管理する空港施設に関する管理予算については、県の財政状況や公共事業を取り巻く厳しい環境の下、委託業務の統合発注や管理水準の見直し等により、平成17年度と平成22年度決算額の比較で、約2割、1億円程度の経費節減を実現した。

航空機という安全性を問われる輸送手段を安定的に運航するためには、法令等に基づいた滑走路等空港施設の保全管理やそれに必要な人員配置は当然に求められるところであり、経費支出が一定以下になることはない。

一方で、収入の基本となるのが着陸料である。しかし、着陸料は空港の置かれた外的環境の激変に対応するため、政策的に減免措置が行われてあり、現状では、支出に見合うだけの収入を得られていない。

航空を取り巻く環境変化への対応、路線の維持やLCCといった新規航空会社の路線誘致等を行うには、現行の着陸料減免の政策判断は否定されるものではない。

加えて、このような努力によって就航先側の利用者数も当然に存在し、メリットは就航先を中心に広範囲に及ぶ。つまり、空港は福島県のみなら

ず、我が国全体の交通流動の一端を支えている。

交通インフラはこのように広域的な視点で捉えるのが正しい見方である。

【参考1 福島空港の収支の状況】

平成22年度収支状況 (単位:百万円)

区分・項目	金額
収入 A	57
着陸料等	42
土地建物等貸付料	7
航空機燃料譲与税	8
支出 B	595
空港管理費	444
人件費	151
収支差 (A - B)	538

空港管理費の推移(決算額) (単位:百万円)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22
空港管理費	540	488	494	470	451	444
対H17	-	0.90	0.91	0.87	0.84	0.82

県内の公共土木施設管理費(国及び県管理)における空港管理費の状況

空港管理費	461百万円
県内公共土木施設管理費計	22,624百万円

管理費が公表されている平成21年度当初予算額を記載。

国管理費(道路・河川・ダム): 東北・北陸地方整備局ホームページ(直轄事業の事業計画)より引用。

県管理費(道路・河川・ダム・砂防・港湾・漁港・空港等): 福島県ホームページ(土木部予算)より引用

【参考2 着陸料減免の状況】

福島空港が収入として計上しているは、航空機の着陸料、土地建物等貸付料、航空機燃料譲与税等である。このうち最も大きなウェイトを占めるのは着陸料であるが、福島空港においては、就航路線の維持・拡充を図るため、平成11年度から着陸料の減免措置が取られている。

平成 11 年度～	着陸料を 2 / 3 に減じて徴収	
平成 14 年度～	着陸料を 1 / 3	“
平成 17 年度～	着陸料を 1 / 2	“
平成 21 年度～	国内線着陸料を 1 / 4 に減じて徴収	
	国際線着陸料を 1 / 15 に減じて徴収	

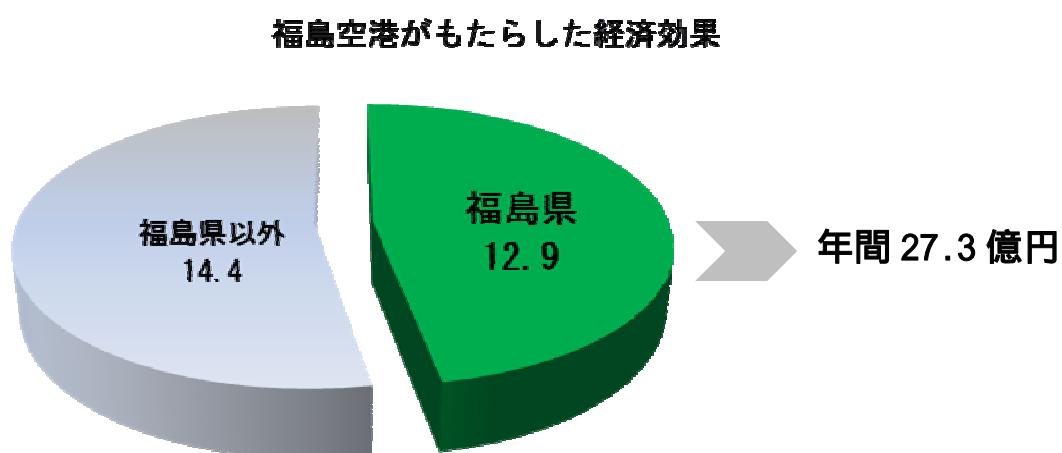
【参考3 福島空港に関する利活用促進費の支出状況】 (単位:百万円)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22
利活用促進費	203	159	140	123	341	273

4 福島空港の経済効果について

空港がもたらす経済効果は、航空機の搭乗者や空港利用者が空港周辺で支払う金額からのみ生じるものではない。航空ネットワークが整備されることによって、航空路線で結ばれた両地域のビジネス環境が変わり、取引の拡大やひいては新たな産業立地に繋がり、産業構造の変化をもたらす。空港利用者の物品購入も重要であるが、このような効果こそ長期的に持続するものであり、地域にとって重要である。

福島空港が存在することによって全国 47 都道府県にもたらした経済効果は、約 27 億円 / 年 (平成 17 年価格による評価額) であり、うち約 13 億円 / 年は福島県が享受したことになる。



実際に、福島空港の周辺地域である「県中・県南地域」の製造品出荷額等は、年間約2兆円に達する。福島空港は人流・物流の拠点としてこうした生産活動を支えており、これだけの産業集積に対して一定の貢献があったといえる。

航空輸送は企業活動を支える役割を果たし、企業の競争力の一翼を担う。そして、空港は航空のターミナルであるが、アクセスやイグレス²などの陸上交通や商業活動をはじめとする多様な経済活動の場となっている。しかも、その効果は国内外に及ぶ。今後、企業間の国際競争はますます激化し、人とモノのグローバル化も一層進むであろう。とりわけ、成長著しいアジアも航空ネットワークの起終点の一つであり、福島空港とは対の関係にある。いわば、航空はアジアの成長の果実を福島にもたらす手段である。以上のことから、福島空港は福島県の産業ビジョンの実現のために不可欠なインフラと位置付けられる。

² ある目的地へ移動するため複数交通手段を利用する場合、主な交通手段（この場合空港）に至るまでの交通を「アクセス交通」、主な交通手段利用後に（空港から）目的地に至るまでの交通を「イグレス交通」という。

第3章 福島空港の存在意義

1 交流拠点としての福島空港

福島空港は相次ぐ路線の縮小、震災や原子力発電所事故の影響による国際定期路線の運休が続くなど厳しい状況に置かれているが、平成24年2月には開港からの利用者が1,000万人を超える多くの利用者にとって広域間移動のための貴重なインフラとなっている。自治体や民間団体等の事例を見ても、就航先との経済や観光だけでなく、文化交流や青少年交流、国際交流といった様々な交流の拠点として活用されていることは事実である。

特に現在の人口減少下における経済発展にはグローバル化が必要である。平成11年(1999年)以降、経済成長をしていない状況にあって国内の需要は下がり続けている。国際関係がなければ地域間競争に生き残れない現実を認識すべきで、空港はその地域間競争を支える基盤である。福島空港国際線の存在は、福島県と中国との活発な経済交流はもとより、韓国人ゴルフ客をはじめとした海外インバウンドを誘導し、福島県さらには周辺東北地域にもたらしてきた効果は非常に大きい。このように福島空港は福島と世界を結ぶインフラとして重要な役割を果たしてきた。現時点では震災の影響により国際定期便は休止となっているが、中長期的な視点に立てば必要不可欠なインフラとして位置づけられる。

また、福島空港に国際線が就航して13年余りであるが、これまでの中華人民共和国、韓国との交流の積み重ねは、福島県が持続発展するための礎であり、今後の福島県の復興にとっても必要不可欠なものである。このような意味からも福島空港の国際線の一時も早い再開が望まれるとともに、台湾や中国が急成長し親日でもあるタイ、ベトナム、さらにはカンボジア、ミャンマーなど広くアジアを見渡した上で、新たな交流先の開拓も必要である。

2 防災拠点としての福島空港

震災発生時、福島空港の所在する須賀川市では震度6強、玉川村では震度6弱が観測されたが、福島空港の施設としては航空機の運航に支障のあるような被害はなく、震災直後から臨時便の運航や救援人員・物資の受け入れ拠点としての機能を発揮し、災害に強い空港であることが証明された。

被災地の復旧・復興に、福島空港が大きな役割を果たしたという事実は、福島県における福島空港の必要性を改めて示したと考えられる。

加えて防災面からも、今後、福島空港について、防災拠点としての明確な位置づけや必要な施設等の整備を行うことにより、将来、発生が予測される首都圏直下型地震や東南海地震等の広域的な大規模災害時の応急復旧、さらには首都圏空港の代替空港として、国全体の危機管理の中においても、重要な役割を果たすことが期待されるし、また、そうなるべきである。

3 福島空港の更なる可能性

JAL再生の一つの要因として、特にローカル路線において機材を小型化することにより輸送効率を上げ、結果的には安定した利用率を生み出しているという実態がある。これは逆に、従前、中型機で運航されたため採算に合わなかった路線でも、小型機であれば路線を復活させる可能性があり得るということである。今後、各航空会社は幹線以外の機材の小型化を進めることは間違いない、日本初の国産ジェット機であるMRJも受注が順調であるという背景からも、ますます小型機の投入に拍車がかかるであろう。これを追い風と捉え、福島空港においても、九州、中国地方といった地域との間で、十分路線を再開できるものと考えられる。

また、近年は国内外においてLCCの動きが活発化しているが、首都圏空港には高コストや発着枠の問題があることから、今後一層地方も含めた路線展開が見込まれるところであり、福島空港への就航の可能性もあり得るところである。

第4章 福島空港をめぐる課題について

有識者会議がテーマに沿って整理した課題は以下のとおり。

《有識者会議における検討テーマ》
福島空港の更なる利活用に向けた方策の検討 ネットワークの拡大、利用者増に向けた取組み

1 路線の維持、拡充について

国内線、国際線ともに、福島県への直接的効果として、インバウンドの一層の推進が求められている。特に福島空港の基幹路線である大阪伊丹路線については、機材が小さいことから、観光インバウンドに対応できる輸送能力確保が課題である。

2 ビジネスでの利用について

福島空港の利用者数や航空貨物の取扱量の増加、さらには航空会社の安定的な路線運航のためには、季節繁閑や景気変動にあまり左右されないビジネスシーンでの利用が必要であり、更なる企業の利用が求められる。

3 観光の振興について

平成25年1月からNHK大河ドラマ「八重の桜」の放映が開始されるところから、これを契機として一層の誘客促進に取り組む必要がある。

4 空港と空港周辺地域の魅力づくりについて

空港利用者だけでなく、日頃から空港を訪れる人を増やし、空港自体に活気が出るよう、空港や周辺地域の付加価値を高める必要がある。

5 就航先自治体等の交流について

就航先自治体や関係団体との交流を通じて、震災時に多大な支援を受けることができ、早期の復旧・復興につながったという事実経過もあったことから、空港の利用促進という側面とあわせ、日頃からの就航先との交流の重要性が再認識されたところである。

6 空港利用者の利便性向上について

アウトバウンド対策として、福島空港の特徴、強みをより活かした利用促進を図るため、各利用者圏域ごとのマーケティング分析とそれに対応した需要開拓が必要である。

また、インバウンド対策としては、利用者が実際に求める、利用者の視点に立った二次交通を提供する必要がある。特に、空港からの広域的な移動や、個人客に対応した移動手段の確保の検討が求められる。

7 原子力災害への対応について

原子力災害による風評被害を払しょくするためには、福島空港単独での情報発信ではなく、県全体として、さらには国等関係機関と連携しての、福島県の正しい姿を全世界に向けて発信する取組みが必要である。

《有識者会議におけるテーマ》

福島空港の更なる利活用に向けた方策の検討

防災機能、物流機能といった震災を踏まえた新たな機能の強化

1 防災・物流拠点としての機能について

震災後に福島空港が果たした役割についての評価をした上で、福島空港の防災・物流拠点としてのあり方、位置づけについての検討が必要である。

また、他地域との連携により、国内での大規模災害が発生したときに対応するための体制整備についての検討も求められる。

《有識者会議におけるテーマ》

福島空港のより効率的な運営方策の検討

更なる経費節減に向けた方策

上下一体化や民間的手法の導入といった抜本的改革の手法

1 空港のより効率的な運営方策の検討について

空港施設の管理運営における更なる経費節減策や、指定管理者制度の導入等について検討する必要がある。

また、現状では空港施設、空港ターミナルビル施設等の各管理主体において、個別に運営が行われているが、これらを統合した一体的運営について検討が求められる。

さらに、運営を効率化するためには民間的手法の導入についても検討される必要がある。

その他の課題等について

1 県民意識の醸成について

震災時に福島空港が防災・物流拠点として果たした役割及び福島県の復興が進む中で福島空港が広域交通ネットワークの拠点として果たしている役割を踏まえ、福島空港が県民にとって重要な広域交通インフラであるということについて、県民全体の理解の深化を図ることが求められる。また、県民に対する意識醸成については、それぞれの地域の自治体や関係団体等において、意識的な利用促進など率先した役割も求められるところである。

2 県の体制について

福島空港に携わる県関係部署が、誘客、送客、空港管理において縦割りになっていることや、空港から離れた県庁に位置していることなどについて、より効率的な空港の活用という観点から、組織のあり方等県の体制について検討が求められる。

第5章 課題解決に向けた取組みについて

福島空港の更なる利活用に向けた方策の検討 ネットワークの拡大、利用者増に向けた取組み

福島空港のネットワークの拡大、利用者増をめぐる諸課題に対応していくためには、中長期及び短期の時間軸を設定し、戦略的に推進する必要がある。

《中長期的に必要な取組み》

1 企業の誘致について

ビジネスでの空港利用者の確保は、季節的な需要の変動要因も少なく、路線の安定的な利用確保につながることから、国内外からの積極的な企業誘致を図る。

特に福島県は、今後、除染や廃炉といった放射能関連産業や最先端医療など新たな技術と産業の集積が十分に期待されるところであり、原子力災害に対する風評払拭や福島県の真の復興のためにもこれらを進めていく必要がある。

加えて、国内だけでなく、海外、特に東アジアとの経済交流を一層進めていくという視点を持ちながらの誘致活動も求められる。

また、企業進出が進むことにより、ビジネスジェットの利用の可能性も出てくることから、企業誘致の段階からビジネスジェット利用についてもPRに努める必要がある。

2 空港と空港周辺地域の魅力づくりについて

福島空港が搭乗客だけではなく、多数の人々で常にぎわっていることができるよう様々なイベント等をより積極的に展開していくべきである。あわせて、空港ビル内で行われているサービス内容についても、より魅力的で利用者のニーズにあったものを提供する努力が求められる。

空港周辺地域についても魅力づくりを進め、来場者の増加を図ることは、県民の福島空港への関心、理解を高めることになり、ひいては更なる利用促進につながることが期待される。そのため、福島空港周辺地域にある施

設等と連携しながら、より一層の魅力創出と賑わいづくりに努める必要がある。

また、空港周辺の未利用地等を活用し、将来を担う子どもたちの学習の場として、また多様な文化とふれあう交流の場として、再生可能エネルギー施設や海外の領事館などを誘致するなど、地域一体となった魅力づくりを進めるための検討も必要である。

《短期的に必要な取組み》

1 航空路線の維持・拡充について

福島空港は、震災直前には国内線2路線、国際線2路線を有していたが、福島空港の広域ネットワークの機能を果たしていくためには、これらの路線を最低限維持していくことが大前提となる。

福島空港の国際定期路線は震災と原子力発電所事故の影響により運休となっているが、福島県の経済・産業、観光の復興のためには、一刻も早い路線の再開に向けて最優先で取り組む。そのため、航空会社等に対して正確な情報提供に努めながら、風評被害の払拭を図るとともに、チャーター便の運航を通じ、福島空港の需要について航空会社等に対してPRを図っていく。

次に、国内定期路線である大阪伊丹路線については、関西国際空港と伊丹空港の経営統合に当たり、現行のプロペラ機発着枠を低騒音ジェット機に拡大するなど伊丹空港の発着枠の見直しが行われる。これは、福島空港にとって機材の大型化を図る絶好の機会であることから、その実現に向け、伊丹空港周辺の自治体などと連携しながら、より強く関係機関に働きかけていかなければならない。

札幌路線については、福島県の復興と利便性の確保を図るためにも現在の2往復体制の維持が必要である。そのため、航空会社や旅行代理店等と一緒に連携し、閑散期の利用促進対策を行っていく。

加えて、乗り継ぎ便を利用することにより、新千歳空港から道内各地へ、伊丹空港から四国、九州、沖縄へつながっていることについて、更に周知を図る必要がある。

また、福島空港の利便性向上を図るために、国内外における新たな路線開設が必要であり、定期路線開設に向けたエアポートセールス活動が不可欠である。海外では、震災後にチャーター便が運航された台湾、

また、国内においては、かつて路線が就航し、現在でも交流事業が続いている沖縄、ビジネス需要も期待される福岡などが候補となる。航空会社については、大手エアラインを含め、路線の開設を働きかけていくとともに、国内外のLCCも視野に入れてよい。

あわせて、ポンバルディア社CRJ、DHC-8-Q400、エンブラエル社ERJといった70席クラスの航空機による中核都市との新たな路線展開についても検討が必要である。

福島空港の路線の維持や新たな路線の開設のためには、航空会社と継続的な交渉を行っていかなければならないが、対策として、試験的に一定期間、着陸料、停留料等航空会社の負担が一切発生しないよう支援する取組みを通じて、新たな路線誘致を目指すなど、一步踏み込んだエアポートセールスなども検討する。

2 誘客を中心とした交流人口の拡大について

国内外に向けて、復興が着実に進んでいる姿を見てもらうために、福島県に来てもらい、現地において交流を深める取組みが必要である。

福島県においては、再生可能エネルギー産業や放射線医療を始めとする高度先端医療産業の集積が進められているが、誘客の分野においても、これらを新たな資源として活用するなどにより、医療ツーリズム、産業ツーリズムを展開していく。

また、例えばダボス会議のような毎年定期的に開催される国際会議の誘致に努力すべきである。特に不幸にも原子力災害を被った被災県として、原子力の今後を協議するような常設機関を誘致することや、平成24年12月に開催された「原子力安全に関する福島閣僚会議」など、毎年、原子力に関連する国際会議を開催することも有意義である。国内外の会議や芸術文化・スポーツ等の大会・イベントを積極的に誘致していくべきである。この会議等の開催に当たっては、参加者に対してビジネスジェットの利用など福島空港についてPRすることで福島空港の利用が期待される。

喫緊の取組みとしては、NHK大河ドラマ「八重の桜」が平成25年1月から放映されることから、これを契機として、県内の多くの観光事業者や関係者が連携しながら、就航先も含め全国からの観光誘客を進めしていく。

さらには、福島空港の開港以来、空港地元民間団体や自治体では就航先の関係機関との相互交流を図ってきたところであるが、これが今回の震災における復興支援につながったことを踏まえ、今後も、良好な関係を保持

し、更に発展させることが重要である。この取組みにより、様々な場面において福島空港の応援団になることが期待されることから、より一層の交流を深めていく。

入込観光客の拡大のためには、福島県単独での取組みではなく、隣接県、東北全体と広域的な連携を図ることが効果的である。そのため、その体制づくりや他地域の空港と連携した誘客対策を進めていくことも必要と考えられる。

3 二次交通対策について

福島空港の二次交通としては、郡山市、いわき市との間でリムジンバスが運行されているが、近年、一人での予約運行と低料金を実現した乗合タクシーが利用者数を伸ばしている状況にある。

アウトバウンドについては、空港へのアクセス手段として利用者のほとんどが自家用車を利用している実態を踏まえ、福島空港の強みである駐車場無料という利便性について、より一層PRしていく。

インバウンドについては、引き続き、リムジンバス等の移動手段を確保していくことが必要であるが、加えて、ビジネス利用者や個人旅行客など、少人数の移動における利便性向上を図るため、乗合タクシーの一層の周知とレンタカーの利用促進について検討を行う必要がある。

福島空港の更なる利活用に向けた方策の検討 防災機能、物流機能といった震災を踏まえた新たな機能の強化

1 防災・物流拠点としての機能について

災害に強い空港の特性を活かし、救援物資の受入れ、自衛隊、災害派遣医療チーム（D M A T）支援団体等人員の受入れ拠点、救援ヘリコプター臨時離着陸場などといった、広域災害に対応できる拠点として、福島空港を県地域防災計画において明確に位置づける。あわせて、福島空港が物流・防災拠点として機能を発揮するために必要な食料・燃料等の備蓄施設や救援活動を展開するための施設の整備等について検討を行う必要がある。また、県内での災害だけではなく、今後想定される首都圏直下型地震や東南海地震など県外で大規模な災害が発生した場合には、福島空港が被災地域や首都圏空港の機能を代替し、復旧のための人員、物資の受入れ拠点となり得る。他の自治体や他空港との連携を模索しながら、その役割、機能の分担について検討を行うとともに、国が福島空港を大規模災害対応拠点として位置づけることや、それに必要な施設等について国が整備するよう、強く要望すべきである。

福島県は地震、津波だけでなく原子力災害までも受けた唯一の県である。この震災で得られた貴重な体験を基に、現場における体制の見直し、改善を行うとともに、今後の大規模災害を見据えた陸海空にわたる国家的な総合防災訓練を福島空港で実施するなどの取組みを通じ、我が国の防災の一翼を担う拠点として活用されることが望まれる。

2 航空物流の機能強化について

福島空港における航空物流は、国際線のベリースペース³を活用した輸出入が行われているが、これ以上の機能拡大は効果的ではない。

本格的に航空貨物に取り組むためには、コンテナ輸送が可能な大型旅客機、貨物専用機の運航が必要となるが、近年は航空会社も幹線以外の路線には小型航空機の使用が多くなってきており、貨物専用機等の受け入れには、滑走路の延長や空港運用時間の拡大など課題が大きく、そこまでのコスト負担を伴っても、成田空港の機能を代替できるとは考えにく

³ 航空機の客室の床下スペース

い。那覇空港では東アジアの中心に近いという地理的な優位性を生かして、日本全国とアジア各国を中継する貨物ハブ空港として運用を開始したが、未だ発展段階である。また、他の地方空港においても航空物流の取組みが大きく成功している例はあまりない。このような状況からも、福島空港においては、多種多様な利活用方策の一環として、現行のベリースペースを活用した輸出入に取り組むことが望ましいと考えられる。

福島空港のより効率的な運営方策の検討
更なる経費節減に向けた方策
上下一体化や民間的手法の導入といった抜本的改革の手法

1 更なる経費節減について

部分的な委託業務の統合発注や管理水準の見直し等による節減は、これまで実施されてきており、これ以上の大きな節減は期待できない状況にある。我が国の他の空港を見ても支出が収入を上回っていることがほとんどであり、その中で見れば、福島空港は経費節減の努力を続けてきている。それでもなお、県民負担を軽減するためには、空港を更に効率的に運営することを忘れてはならない。

2 より効率的な空港運営について

国は国管理空港において空港運営の民間委託（コンセッション）を進めているが、この根拠となる法案（「民間の能力を活用した国管理空港等の運営に関する法律（案）」：第180回通常国会提出済み）は、平成24年1月の衆議院解散により現在は廃案となっている。しかし、空港運営改革の方向性は政権交代後も引き続き継続されることは十分予想される。ところが、仮に今後当該法案が成立した場合において、福島空港が更なる経費削減の努力を尽くしたとしても、福島空港の乗降客数の規模では民間事業者が運営を希望することは考えにくい。このため、直接的な民間運営や民間委託（コンセッション）は福島空港にはなじまず、むしろ、福島県が空港管理者として留まることが適している。

しかし、このことは「空港経営」の放棄を意味しない。管理者である福島県が行う経費節減も経営努力であり、常に利用者の視点を忘れず、民間的な発想で経営されるべきである。米国の空港は、市、郡等の地方政府又は地方政府に関連した公的組織によって民間企業方式で効率的に運営されている。公的主体が運営したとしても民間的手法を取り入れてより効率的な運営の実現を目指さなければならない。

そのためには、福島県が管理する滑走路などの基本施設とターミナルビルなどの空港施設の一体的な運営も、理論上、人件費をはじめ共通する費用を節減できることから、選択肢として視野に入れてよい。

もっとも、一体的運営を目的に、これまで福島空港で行われてきた部分

的な委託業務の統合発注を更に進めた総合的業務委託や指定管理者制度を福島空港に適用する場合、他空港の事例を見ても課題は多い。航空法等現行法令上では、委託できる業務の範囲が、点検や清掃、料金徴収といった事実行為に限定されるからである。このため、業務の統合による経費節減効果もごく一部に留まるであろうし、受託者が空港経営に対し創意工夫を持って取り組むことができるほどの余地に乏しいことは容易に想像できる。

しかしながら、トヨタ方式に代表されるように乾いた雑巾をさらに絞つて作業の効率化、経費削減に努める「カイゼン」が国際公用語として世界の民間企業に通用する時代である。この方面で最も遅れているのが日本の行政分野である。従って、今後、福島県が空港管理者として、より効率的に空港運営を行うためには、上記の総合的業務委託や指定管理者制度における現行制度上の問題点や課題について国に改善を主張しながら、その導入について検討していく必要がある。

さらに、効率的な空港運営を実現するためには、単に作業の効率化、費用低減を求めるだけでなく、官民一致協力してより多くのお客様に利用して頂き、収入を増やすという、民間的なセンスを備えたマネージメントの視点が非常に重要なポイントとなる。そのためには、役所のローテーションに従った人事に固執せず、庁内や外部から有用な人材を抜擢して、空港運営のエキスパートを同時に育成する必要がある。このエキスパートは、空港運営の責任者を務めるため、関係者との信頼関係を構築しながら、路線や施設の誘致に大きな力を発揮することになる。これが空港経営である。福島県は、今後、空港だけでなく、空港運営を担うエキスパートの育成ということも視野に入れるべきであろう。

3 収入の確保、増加を図る取組みについて

現在、わが国の空港は、一部を除いて着陸料には大幅な割引が導入されており、就航便数が増えてもそれほど大きな収入とはならない。そのため、航空系だけでなく、航空系以外の収入についても増加を図っていくべきである。

航空系の収入の確保・増加を図る取組みとしては、飛行機の操縦訓練を行っている（株）アルファーアビエイションの福島空港への立地実績を踏まえ、パイロット養成課程を有する大学や航空専門学校等の福島空港への誘致を図ることが考えられる。これらの誘致が図られれば、学生・生徒等の増加により、地域経済への好影響も期待される。

また、一定の期間において、福島空港の利用者から復興支援金という名

目で施設利用料を徴収するシステムなども検討の余地がある。これを財源に、福島空港の物流・防災拠点として必要な施設整備を行うことも想定される。ただし、その徴収にあたっては、航空会社との十分な調整と利用者への十分な説明責任を果たすことが必要である。

航空系以外の収入の増加については、できる限り新たなコスト・リスクを発生させないような形で事業の多角化を図ることが必要である。例えば、福島空港の未利用地等を活用し、太陽光発電など再生可能エネルギー事業者を誘致することで土地使用料を得ることなども想定される。

直接的に収入につながるものではないが、政府専用機の駐機場誘致や航空会社のパイロット実地操縦訓練地としての活用なども考えられるところである。

その他の課題等について

1 県民の意識の共有について

福島空港の活用については、県内各地域で、県民意識の相違があるのが実態である。それぞれの地域の自治体や関係団体等と連携しながら、イベント、シンポジウム等を定期的に開催するなどにより、福島空港の利便性と空港が県民にとって重要なインフラであるという理解を、県民の共通意識として醸成することが必要である。

2 県の体制について

福島空港に関する様々な課題に対応するため、利用者のニーズを直接くみ取り、航空会社や地元関係機関等との密接な連携体制を構築するための組織のあり方について検討が必要である。

3 福島空港のイメージアップについて

福島にちなんだキャラクターを活用し、空港のネーミングも含めてイメージアップの方策を検討する。例えば、現在の福島空港においては、随所にウルトラマン関連の展示やイベントの実施がなされている。これは、空港の所在する須賀川市がウルトラマンの生みの親である円谷英二氏の出身地にちなんだものである。これにより、既に多くの県民に福島空港におけるウルトラマンが認知されていることから、これを更に進めるなどの方策も考えられるところである。

また、福島空港は他地域から訪れる人にとって、福島県の玄関口となることから、これにふさわしい情報発信体制の整備を進めることが必要である。

第6章 今後の福島空港のあり方について

我が国の経済動向は、平成11年（1999年）の経済危機以降、停滞し、平成21年（2009年）のリ・マンショックにより大きく後退した。このような状況は、我が国の人ロが減少期に入ったことも要因となって、福島県民のみならず国民の多くに、明るさの見えない閉塞感をもたらしている。加えて、平成23年3月に発生した東日本大震災は、福島県民の雇用と生活に計り知れないダメージを与えた。

この間、我が国の空港を取り巻く環境も大転換した。それは、平成12年の改正航空法施行による航空の自由化であり、平成20年の空港法施行による空港運営への民間活力の導入である。福島空港においては、平成21年のJALの撤退による路線の廃止・縮減を余儀なくされ、一部に空港存廃に関わる議論も聞かれる。

地域主権が進む中、今一度、福島空港のあるべき姿が問われている。福島県民が第一に考えるべきことは、震災の有無に関わらず経済成長方策とそれに伴う雇用確保についてである。その要点は、平成20年（2008年）の国土形成計画で示されたように、東京に依らず地域が自立して、韓国・中国・台湾、さらにはタイ、ベトナムなどを含めた東アジアとの経済交流を促進することである。その際、福島空港周辺に集積が進んでいた機械系製造業を中心に、県土の産業構造を国際的な視点から見直すことが重要である。また、大震災からの復興策として掲げられている再生可能エネルギー・産業や高度先端医療産業の集積のためにも、新しい地域間の繋がりを生み出す基盤と空港は位置づけられよう。

空港の運営において、これまでの福島空港のコスト削減努力は十分に評価できる。これからは、サ・ビスレベルを向上させて需要を喚起することであり、空港施設の一体運営や民間的手法の導入などで、需要を増加させ収入を向上させることが必要である。広域公共交通インフラである空港の維持管理については、道路や橋梁の管理と同様に、財政支出が発生するのはやむを得ないところであり、收支の問題を議論するよりも、県土の発展のため、空港をいかに活用するかについて注力すべきである。

福島空港のあり方の議論は、スピード感とリアリティ（現場感覚）を持って検討されるべきものであり、当有識者会議から提案された施策は、リスクは伴うが戦略性の高いものから実施されるべきである。

「福島空港に関する有識者会議」 委員

座長 田村亨 北海道大学大学院教授

加藤一誠 日本大学経済学部教授

小林茂 北海道糖業株式会社 常勤監査役

引頭雄一 関西外国語大学教授

瀬戸孝則 福島県市長会会長 福島市長

佐藤正博 福島県町村会会长 西郷村長

橋本克也 須賀川市長

石森春男 玉川村長

原正夫 県中地域福島空港活性化推進会議会長 郡山市長

丹治一郎 郡山市福島空港活用促進協議会会長 郡山商工会議所会頭

長谷部一雄 福島空港と地域開発をすすめる会会长 須賀川商工会議所会頭

菅野豊 ふくしまの翼を守る会会长 (株)ホテル華の湯代表取締役社長

松本修治 株式会社ANAエアサービス福島 代表取締役社長

宍戸修一 福島空港ビル株式会社 代表取締役副社長

「福島空港に関する有識者会議」 開催状況

第一回 有識者会議 平成23年12月28日(水)

「福島空港に関する有識者会議」の概要

福島空港の現状について

討議

第二回 有識者会議 平成24年4月23日(月)

第一回会議を踏まえた課題の整理

討議

今後の進め方について

(第1回 ワーキンググループ 平成24年5月26日)

(第2回 ワーキンググループ 平成24年6月9日)

第三回 有識者会議 平成24年7月9日(月)

福島空港に関する調査事業の概要について

提言に向けた骨子の検討

討議

(第3回 ワーキンググループ 平成24年8月31日)

第四回 有識者会議 平成24年9月21日(金)

提言の方向性について

討議

(第4回 ワーキンググループ 平成24年10月15日)

第五回 有識者会議 平成24年11月10日(土)

提言書案について

討議

第六回 有識者会議 平成24年12月27日(木)

提言書案について

討議

【参考資料】

【東日本大震災時の福島空港における主な経過等】

1 震災発生（平成23年3月11日）

- (1) 14:46 直ちに空港ビル内の被害状況確認
- (2) 14:55 滑走路・誘導路・エプロン点検、場周道路等の調査
- (3) 15:30 福島空港対策本部設置、スポット調整方針、照会対応等の確認
- (4) 23:30 国土交通省航空局と報道用ヘリとの取扱調整
- (5) 震災当日より、24時間運用を開始

2 救難救助関係

- (1) 医療関係について（災害派遣医療チームの受け入れ）
 - ・ 3月12日～14日の期間 富山、鳥取県等の医療10チームを受け入れ
- (2) 救助関係について
 - ア 3月12日 シンガポール（隊員5名、捜索犬5頭）自衛隊機で到着、南相馬市へ
 - イ 3月14日 韓国（隊員・クルー125名、救援物資）韓国軍機で到着、仙台市へ
 - ウ 3月14日 ロシア（隊員・クルー35名、救援物資）ヘリコプターで到着、仙台市へ
 - エ 3月15日 ニュージーランド（民間レスキュー5名、通訳1名）民間旅客機で到着、宮城県利府町へ
- (3) 救援物資関係
 - ア 国際からの救援物資
 - 自衛隊機により、全国各地から毛布、水、食料等が輸送された。航空自衛隊が輸送・ハンドリングの対応を行い、陸上自衛隊が搬送・仕分けの対応を行った。
 - イ 民間からの救援物資
 - 全国の医療関係機関、ロータリークラブ等が、福島県内の医療施設等へ搬送を行った。
 - ウ 海外からの救援物資
 - (ア) 3月14日 アシアナ航空 毛布、水、カップ麺等（田村市へ）
 - (イ) 3月14日 韓国 救援物資（仙台市へ）
 - (ウ) 3月15日 ロシア 発電機、水、食料（仙台市へ）
 - (エ) 3月17日 光州市（韓国） 水18t（仙台市へ）

(4) 航空機利用

ア 定期便・臨時便

- (ア) 3月11日までは、国内線の利用者は300～600人程度であったが、翌日から急激に増加した。
- (イ) 3月12日から、札幌、伊丹の臨時便が発着
- (ウ) 3月13日から、羽田、中部の臨時便が発着
- (エ) 3月14日には、福島空港の利用者が2,582人のピークを記録
- (オ) 3月21日までは出発便の利用者が多かったが、その後は到着便の利用者が増加した。
- (カ) 4月に入ってからは、福島空港の利用者は800～900人で推移した。
- (キ) 国際定期路線の上海便（中国東方航空）は3月17日から、ソウル便（アシアナ航空）は3月19日から運休となった。

イ 小型機

- (ア) 報道関係を中心に、3月12日は36機の利用があり、ピークとなった。
- (イ) その後は1～3機の利用があった。

ウ 自衛隊、消防等

- (ア) 3月12日をピークとして、3月中には550機超が発着した。
- (イ) 3月中は毎日、自衛隊機による救援物資輸送があった。
- (ウ) 4月に入ってからは、自衛隊、消防、警察関係の人員輸送が主体となり、物資輸送はほとんどなかった。

(5) 駐車場利用

ア 航空機の出発利用の増加に伴い、3月17日～26日の期間はほぼ満車状態となつた。

イ 4月に入ってからは、到着便の利用者の増加に伴い、駐車場の利用者は減少傾向となつた。

【空港管理業務の委託可能範囲】

1 空港管理の基本的考え方

空港の管理は、安全確保の観点から一定の保安基準を満たし適切に施設を管理する能力を有することが求められ、航空法第47条に基づき、設置者が自ら管理しなければならないと規定されている。

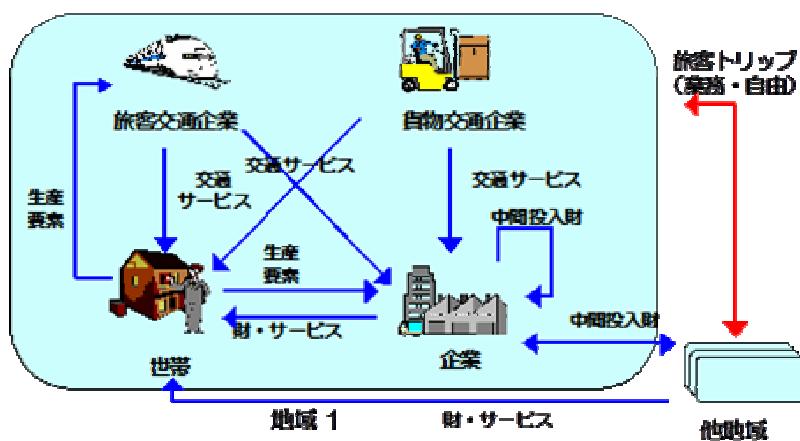
2 空港管理者が担うべき業務と委託可能な業務

空港管理者が担うべき業務 (航空法上の設置者責任に及ぶ空港本来業務)	指定管理者等に委託可能な管理業務 (航空法上の設置者責任に及ばない事実行為)
<p>航空機の安全運行確保のため設置管理者が自ら行う業務</p> <ul style="list-style-type: none">施設の補修や新設・改良の判断及び工事施工管理事故、災害時、ハイジャク等の体制整備及び維持 <p>航空法に定められた権限行使にあたるため、設置管理者が自ら行うべき業務</p> <ul style="list-style-type: none">運用時間、使用料金等の設定、国交省への申請 <p>公平性が求められるため設置管理者が自ら行うべき業務</p> <ul style="list-style-type: none">航空機騒音対策、周辺自治体との調整	<p>施設の点検、清掃、軽易な補修</p> <p>警備、消火救難、鳥害防除等の保安関係業務</p> <p>料金徴収等の出納業務、許可の申請受付や交付等の支援</p> <p>制限区域内安全管理、エプロン運用、安全対策の支援</p>

【福島空港の経済効果の算定について】

1 算定の考え方

本調査では、福島空港が産業立地に与える効果を分析することに主眼を置き、空間的応用一般均衡モデル（Spatial Computable General Equilibrium Model、以下SCGEモデル）を採用した。SCGEモデルは国土交通省においても空港や鉄道の経済効果分析に適用されており、近年急速に実務において普及している手法である。



2 算定結果

SCGEモデルによる分析の結果、福島空港の経済効果は全国合計で約27億円／年（2005年価格）となり、そのうち福島県が享受する経済効果は約13億円／年（1世帯あたり約1,800円／年）と推計された。1993年以降、この効果が毎年累積されたとすれば、開港以降18年間で福島県には約230億円の経済効果をもたらしてきたことになる。

地域	経済効果（年あたり）	経済効果（累計）
福島県	1,286（百万円/年）	23,150（百万円）
福島県以外	1,443（百万円/年）	25,973（百万円）
全国合計	2,729（百万円/年）	49,124（百万円）

