

(3) 観光交通アクセス・インフラ等に関する課題

本県への観光のための交通アクセス・インフラ等に関する空路、陸路及び海路は震災後、地震被害、津波被害に加え、原発事故被害と風評被害により現在においても休止、不通等の障害が生じており、本県観光利用状況の復興に重大な影響を与えている。そこで、空路、陸路、海路につき、本県観光復興を加速するための課題を検証する。

① 空路

i) 国際路線

- ・福島ーソウル間の定期便が震災後直ちに休止し、現在も休止中である。
なお、福島ーソウル間のチャーター便は震災後に実施されてきたが、福島原発汚染水問題の発生以後に再度中止となった。
- ・福島ー上海間の定期便も震災後直ちに休止し、現在も休止中である。なお、チャーター便は平成 24 年 9 月に実施されたが、日中間の関係悪化により、その後は実施されていない。
- ・福島台湾間の定期便は現在ないが、チャーター便は震災後も継続して実施され現在に至っている。
- ・東南アジア、米国ハワイ、欧州などへの震災後のチャーター便は随時運航されているが、本県の平成 26 年 3 月 12 日発表によると 5 月中に福島ーハノイ（ベトナム）のチャーター便が運航されるとのことである。

参考：福島空港以外の台湾及びバンコクとの現在における定期便路線を掲げてみると次のとおりである。

・台湾との定期便の路線

(主に地方空港)

旭川ー台北（桃園）、函館ー台北（桃園）、釧路ー台北（桃園）、静岡ー台北（桃園）、小松ー台北（桃園）、富山ー台北（桃園）、高松ー台北（桃園）、鹿児島ー台北（桃園）、宮崎ー台北（桃園）、石垣ー台北（桃園）など

(地方空港以外)

東京（成田）、東京（羽田）、大阪（関西）、名古屋（中部）、福岡、札幌、仙台、新潟、岡山、広島、沖縄と台北（桃園）又は台北（松山）などに定期便の路線がある。

・タイとの定期便の路線

地方空港には定期便の路線はないが、東京（成田）、東京（羽田）、大阪（関西）、名古屋（中部）、福岡、札幌、仙台との間にはバンコクとの定期便の路線がある。

(意見)

本県観光の復興のシンボルとして、現在休止中の国際路線の再開に向けた努力を継続する必要がある。さらに、新規の国際便ルートの開拓を行うとともに、国際チャーター便の運航のための努力を引き続き行うべきである。

ii) 国内路線

現在運航している定期便は大阪便、札幌便である。

本県観光の復興を加速するため、沖縄などへのチャーター便の計画を積極的に検討する必要がある。また、利用状況がいまだ回復していない教育旅行の復興のために、チャーター便の利用も積極的に検討すべきである。さらに、平成 24 年 12 月の福島空港に関する有識者会議において、既に提言されている格安航空会社（LCC）導入による路線計画も早急に検討する必要がある。

(意見)

本県観光の復興の加速のため、新規の国内定期便のルートの開拓を行うとともに、チャーター便の増便のための努力を引き続き行うべきである。

② 陸路

i) 鉄道

J R 東日本の東北新幹線、東北本線、磐越西線、磐越東線及び水郡線は現在、不通箇所はない。

なお、J R 東日本の震災後の現在における不通箇所は次のとおりである。

・常磐線沿線の不通箇所

仙台—いわき間のうち、津波被害により相馬—浜吉田（相馬—亘理間でバス代行輸送中）、原発事故により原ノ町—広野の区間が不通となっている。

・只見線の不通箇所

会津若松—小出（新潟県）間のうち、平成 23 年 7 月に発生した新潟・福島豪雨の被害により一部不通となり、会津川口—只見間は現在バス代行輸送中である。

(意見)

只見線の復旧再開事業は、本県観光復興のシンボルとなり得る極めて重大な事案であり、県のみならずこの地域住民の悲願でもある。国、隣県、関係市町村、民間関係団体などとの関係協議会の更なる努力により復旧実現を目指すべきである。

ii) バス

本県のバス路線は次のとおりである。

- ・長距離バス（主な県外から県内への路線バス）

東京都内（浜松町、東京、上野）—郡山、東京都内（東京）—福島、東京都内（新宿）—郡山・福島、東京都内（新宿）—会津若松・喜多方・埼玉（新越谷）—郡山、東京都内（東京）—いわき、名古屋—郡山、大阪・京都—郡山・福島、大阪・京都—いわき、仙台—福島、仙台—会津若松、仙台—郡山・須賀川、仙台—いわき、新潟—会津若松、新潟—郡山など

- ・長距離バス（主な県内から県内への路線バス）

福島—会津若松、福島—いわき、福島—郡山、いわき—郡山—会津若松、福島—相馬、福島—南相馬など

iii) 高速道路

本県高速道路は東北道、磐越道及び常磐道があり、本県高速道路の震災後の現在における不通箇所は次のとおりである。

- ・常磐道

原発事故により広野 I C—常磐富岡 I Cの区間が不通となっていたが、平成 26 年 2 月に再開通した。なお、工事区間のうち浪江 I C—南相馬 I C、相馬 I C—山元 I Cの両区間は平成 26 年度内の開通予定。東京電力福島第一原子力発電所に最も近い常磐富岡 I C—南相馬 I Cについても国交省などは平成 26 年度から大幅に遅れない時期での開通予定が公表されている。

常磐道の三郷 I C（埼玉県）—亘理 I C（宮城県）の全線が平成 26 年度から大きく遅れない時期に開通し、供用開始されれば震災後の浜通り地方のみならず本県全体の復興の加速につながるものと期待される。

iv) 一般道路

本県一般道路の震災後の現在における不通箇所は、避難指示区域における交通制限のある道路など一部である。

③ 海路

福島県には、貨物便の国際航路及び国内航路はあるが、貨物便以外に旅客便の国際航路、国内航路はない。なお、旅客便の国際航路及び国内航路の開設計画予定も現在ない。

参考：国際航路及び国内航路（主な連絡船、長距離フェリー、クルーズ船及び高速船など）を掲げると次のとおりである。

- ・国際航路

稚内—コルサコフ、大阪、神戸—上海、大阪—釜山、境港—ウラジオストク、

- 下関—青島、下関—釜山、博多—釜山、対馬—釜山ほか
- ・国際航路乗場
稚内、大阪、神戸、境港、下関、博多、対馬ほか
- ・国内航路（連絡船、長距離フェリー及びクルーズ船）
仙台—苫小牧、大洗—苫小牧、名古屋—仙台—苫小牧、小樽—新潟—舞鶴ほか
- ・国内航路乗場（主な連絡船、長距離フェリー及びクルーズ船）
苫小牧、仙台、大洗、東京、名古屋、大阪、神戸、函館、青森、八戸、大間
小樽、新潟、舞鶴、秋田、敦賀ほか

＊福島県においては旅客便の国際航路及び国内航路はないため、本県への船旅による観光は不可能である。国際貨物船及び国内貨物船が停泊する小名浜港の岸壁を延長するなど旅客便の航路設定の調査研究などは、将来の本県観光復興の上で必要ではないのか。せめて、原子炉が廃炉とされているだろう頃までには検討すべきである。

（４）観光庁共通基準による観光客入込数統計データ算定上の課題

本県の観光行政の動向を判断する統計データは様々あるが、観光庁共通基準による観光客入込数統計データが重要なものの一つである。

この観光庁共通基準による観光客入込数統計データは、平成 21 年 12 月に共通基準を策定し、平成 25 年 3 月に共通基準の運用について改善し現在に至っているが、大阪府以外の都道府県において採用されている。

なお、観光庁共通基準による調査は、調査地点の分類方法は統一されているが、集計方法などは都道府県に任されており、その精度は第三者の検査、審査が特になく、正確性、信頼度に課題があるとの指摘もあるが、同一県において時系列比較により、対前年度比、対計画目標数値比など観光行政のおおよその傾向を把握する方法としては極めて有用である。

今回のアンケート調査の回答においても、観光庁共通基準による調査に観光庁からの予算措置もなく人員確保に困窮している旨の意見もあったが、そもそも調査の主体が県であり、市町村との連携を図りながら調査作業を行うに当たり、いかにこの統計データの精度の確保を維持するのか。特に、行祭事・イベントなど屋外で実施される祭、大会などの入込数の集計が困難な場合の対応はどうするのか、確かに実施者等に月別に報告を求め調査すると定められてはいるが、より高い精度確保のためのルール

づくりは必要ではないか。

平成 25 年の入込数の公表は、例年どおりであれば平成 26 年 7 月下旬となる。

ちなみに、平成 24 年の入込数の公表は、平成 25 年 7 月 29 日であり、この公表結果が予算措置などに活用されるのは翌年の平成 25 年度からではなく、翌々年度の平成 26 年度となり、利用価値が薄れることとなる。

(意見)

観光地点を管理している市町村、民間管理者などとの連携を強化し、観光客入込数統計データのより高い精度の確保に努めるとともに、観光客入込数統計データ作成業務を自動化するなどし、作成の迅速化に努めるべきである。

なお、主要観光地点については、せめて速報値の公表を四半期ごとにできないか検討すべきである。

(5) 観光経済波及効果の制度化へ向けた課題

本県においては、重要な経済施策を実施するに当たりその都度、企画調整部情報統計総室統計課による経済波及効果を試算し、アナリーゼふくしまとして取りまとめ公表している。

例えば、観光分野の施策に関連しては、ふくしま海洋科学館（アクアマリンふくしま）建設・開館に伴う経済波及効果、福島空港—その環境と利用者による経済波及効果、会津鉄道会津線・野岩鉄道会津鬼怒川線の誘客効果、県内での旅行・観光消費がもたらす経済波及効果などであるが、県が公表している過去のアナリーゼふくしまの観光に関連するものを示すと以下のとおりである。

アナリーゼふくしま No. 20	ふくしま産業復興企業立地補助金を活用した企業の投資がもたらす県内への経済波及効果、旅行・観光消費がもたらす県内経済への波及効果
アナリーゼふくしま No. 18	県内での旅行・観光消費がもたらす経済波及効果
アナリーゼふくしま No. 17	会津鉄道会津線・野岩鉄道会津鬼怒川線の誘客効果～会津地域と首都圏を結ぶ懸け橋～
アナリーゼふくしま No. 16	福島空港—その環境と利用者による経済波及効果
アナリーゼふくしま No. 13	県内の旅行・観光消費の経済波及効果分析
アナリーゼふくしま No. 12	ふくしま海洋科学館（アクアマリンふくしま）建設・開館に伴う経済波及効果、産業関連表からみた平成 7 年と平成 10 年の県経済構造の比較

平成 25 年 3 月に公表されたアナリーゼふくしま No. 20 によれば、平成 22 年と平成 23 年の本県における旅行・観光消費がもたらす県内経済への波及効果、東日本大震災前と震災時の両年を比較することによる複合災害後の本県旅行・観光消費に与えた経済的な影響の分析、平成 25 年の NHK 大河ドラマ「八重の桜」の放映及び「東北六魂祭」の実施に伴う県内経済への波及効果を推計し、「新生ふくしま」の実現に向けた取組の効果を試算している。

本県観光復興のための取組は平成 26 年度から福島県全域を対象とした大型観光キャンペーン「デスティネーションキャンペーン」（以下「DC」という。）のプレDCから開始され、平成 27 年度DCと平成 28 年度のアフターDCと長期間にわたり実施される。また、平成 26 年度以降も様々な観光プロジェクトやイベントが行われることが予定されているため、県内の経済波及効果を定期的に算定し、時系列比較することにより復興に向けた取組や地域再生への活動の参考とすべきである。

（意見）

旅行・観光消費がもたらす県内経済への波及効果の算定は、復興に向けた取組や地域再生への活動の参考となるため、毎年定期的かつ継続的に行われるべきであり、制度として実施されるよう検討すべきである。

（6）観光振興条例制定へ向けた課題

本県は観光分野を地域経済における基幹産業の重要な一つとして位置付け、行政運営を行ってきたところであるが、東日本大震災後、観光客入込数が約 4 割と大幅に減少するなど状況が著しく悪化したため、利用状況改善のために総合計画、復興計画及び商工業振興基本計画を大幅に見直し改訂し、観光の復興を加速するための重要な施策の一つとして積極的に推進している。

一方、観光庁は、観光立国推進基本法、観光立国推進基本計画により観光を 21 世紀における日本の重要な経済成長分野の一つとして明確に位置付け、観光立国への推進を目指し推進体制を強化しているところでもあり、本県に対しても平成 25 年 12 月 20 日に福島県観光戦略会議（観光庁観光地域振興部地域振興課内）を設置し、本県観光の復興への支援体制を強化しているところである。

本県観光による経済波及効果の裾野は広く、国と福島県の自治体、次世代を担う若手を含めた観光関係者、県とが密接に連携し、福島県の観光復興に向けた更なる観光戦略を検討することは地域経済の振興にとって有益である。

そのためには、県が主導的に国との調整を果たし、本縣市町村との連携を強化するとともに、民間の観光業者、交通関連事業者、県民との相互連携を強化する必要がある。本県の観光立県を目指す姿勢を積極的かつ明確に示すため、観光に特化した観光振興条例の制定は本県観光復興の迅速化にとって有効ではないか、既に 47 都道府県の

うち 23 の自治体が条例制定済みでもあり、早急に検討する必要がある。

平成 25 年 4 月 1 日現在の都道府県の観光振興条例制定状況観光庁公表によると次のとおりである。

- ・ 沖縄県 「沖縄県観光振興条例」(昭和 55 年 3 月 1 日施行)
- ・ 北海道 「北海道観光のくにつくり条例」(平成 13 年 10 月 19 日施行)
- ・ 高知県 「あったか高知観光条例」(平成 16 年 8 月 6 日施行)
- ・ 長崎県 「長崎県観光振興条例」(平成 18 年 10 月 13 日施行)
- ・ 広島県 「ひろしま観光立県推進基本条例」(平成 19 年 1 月 1 日施行)
- ・ 岐阜県 「みんなでつくろう観光王国飛騨・美濃条例」(平成 19 年 10 月 1 日施行)
- ・ 島根県 「しまね観光立県条例」(平成 20 年 3 月 21 日施行)
- ・ 千葉県 「千葉県観光立県の推進に関する条例」(平成 20 年 3 月 28 日施行)
- ・ 愛知県 「愛知県観光振興基本条例」(平成 20 年 10 月 14 日施行)
- ・ 富山県 「元気とやま観光振興条例」(平成 20 年 12 月 22 日施行)
- ・ 熊本県 「ようこそくまもと観光立県条例」(平成 20 年 12 月 22 日施行)
- ・ 新潟県 「新潟県観光立県推進条例」(平成 21 年 1 月 1 日施行)
- ・ 鹿児島県 「観光立県かごしま県民条例」(平成 21 年 4 月 1 日施行)
- ・ 徳島県 「もてなしの阿波とくしま観光基本条例」(平成 21 年 6 月 25 日施行)
- ・ 岩手県 「みちのく岩手観光立県基本条例」(平成 21 年 7 月 1 日施行)
- ・ 鳥取県 「ようこそようこそ鳥取観光振興条例」(平成 21 年 7 月 3 日施行)
- ・ 神奈川県 「神奈川県観光振興条例」(平成 22 年 4 月 1 日施行)
- ・ 和歌山県 「和歌山県観光立県推進条例」(平成 22 年 4 月 1 日施行)
- ・ 愛媛県 「えひめお接待の心観光振興条例」(平成 22 年 4 月 1 日施行)
- ・ 宮城県 「みやぎ観光創造県民条例」(平成 23 年 4 月 1 日施行)
- ・ 三重県 「みえの観光振興に関する条例」(平成 23 年 10 月 20 日施行)
- ・ 山梨県 「おもてなしのやまなし観光振興条例」(平成 23 年 12 月 22 日施行)
- ・ 埼玉県 「埼玉県観光づくり推進条例」(平成 24 年 3 月 27 日施行)

(意見)

本県の復興を更に加速し、観光立県を目指す基本姿勢を明確に示すため、観光振興条例制定へ向けた調査の検討をすべきである。

(7) 財政健全化と復興加速化に向けた人事上の課題

本県財政の現状を分析すると、東日本大震災前の平成 22 年度と同様に、震災後の平成 23 年度と平成 24 年度の財政の健全化を判断する指標の全てが早期健全化基準を下回っており、財政健全化が震災後著しく阻害されている状況にはない。すなわち、財

政の健全化を判断する指標は4指標であり、「実質赤字比率」「連結実質赤字比率」「実質公債費比率」及び「将来負担比率」をいい、これらの比率は公表されているものであり、年度推移は以下のとおりである。

福島県健全化判断比率の年度推移

	実質赤字比率	連結実質赤字比率	実質公債費比率	将来負担比率
平成22年度	—	—	14.4%	183.4%
平成23年度	—	—	14.4%	166.2%
平成24年度	—	—	14.1%	156.4%
(参考) 早期健全化基準	3.75%	8.175%	25.0%	400.0%

注：「—」は、実質赤字額又は連結実質赤字額がなかったことを示す。

総務省の公表する全都道府県の主要財政指標によると、平成24年度の都道府県平均値は、実質公債費比率は13.7%、将来負担比率は210.5%を示し、本県の実質公債費比率は、都道府県平均値とほぼ同一水準ではあるが、早期健全化基準よりも低い状況にある。将来負担比率は都道府県平均値よりも低く、早期健全化基準よりかなり低い水準である。さらに、実質赤字比率、連結実質赤字比率においても実質赤字額、連結実質赤字額がなく、財政健全性に問題ないことを示している。なお、復興を支える財源を確保し、かつ、財政健全化を確保するという行政運営方針を今後継続することができれば、短期的に本県の財政が急激に悪化する状況にはないと判断できる。

本県観光交流課へは、平成25年度は2名の地方自治法による職員の派遣がなされているが、本県観光行政に直接影響する総合計画、復興計画及び商工業振興基本計画が大幅に見直し改定されたため、復興のための作業の質量が震災前の平時の状況から一変している。復興を加速させるために執行体制を強化する行財政運営方針を平成24年10月に本県行財政改革推進本部が公表しているが、観光分野を主に所管する観光交流課において復興作業が適切に行われているかを見てみる。

以下、観光交流課の歳出予算、歳出決算及び人員数の年度別推移を示す。

歳出予算

(単位：千円)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
・ 観光交流課主管				
商工費 観光費	620,870	1,199,777	1,201,466	1,373,381
内給料	81,107	83,744	76,381	75,688
内職員手当等	63,161	61,022	67,291	64,239
内委託料	156,310	543,587	472,507	602,851
内工事請負費	101,457	45,503	21,878	3,386
内負担金補助金 及び交付金	125,372	391,110	493,251	552,763

歳出決算

(単位：千円)

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
・ 観光交流課主管			
商工費 観光費	569,664	846,537	1,159,042
内給料	81,096	83,733	76,369
内職員手当等	60,106	60,862	66,935
内委託料	141,083	219,458	442,437
内工事請負費	77,676	22,533	21,845
内負担金補助金 及び交付金	124,749	389,536	486,493

人員数

(単位：人)

		平成 22 年度末	平成 23 年度末	平成 24 年度末	平成 25 年度末
職員数	課(東北観光推進機構派遣含む)	18	18	17	21
	内管理職	2	4	4	5
	内管理職以外の職員	16	14	13	16
	内自治法派遣職員等	1(市町村)	0	0	2(自治法)

歳出予算、歳出決算においても震災前の平成 22 年度と比較し、平成 23 年度、平成 24 年度の委託料、負担金補助金及び交付金が激増し、これらの業務に関する事務量が大幅に増加していることが予測できる。それに対して人員数は、平成 25 年度末においても震災前と比較して若干の増加にとどまり、職員一人当たりの事務量が増大していることが予想できる。なお、震災後職員の残業時間が平成 24 年度の観光交流課職員平均値（月当たり）が 54.4 時間と著しく増加し、慢性化している状況である。平成 25 年度もほぼ前年度と同様の残業状況が継続している。人員不足により復興のスピードが遅くならない

ように質量を含め、マンパワーのより一層の強化を必要としている状況にある。

(意見)

東日本大震災からの観光復興を加速するため、現時点では、復興交付金などで財源確保が図られているが、将来の財政の健全性に配慮しつつ、観光分野の執務体制の強化のため積極的に職員の増員を図るべきである。