

「福島空港に関する有識者会議」提言書

令和2年6月4日

福島空港に関する有識者会議

目次

第1章	第二次提言の背景と目的	2
第2章	福島空港の現状	5
1.	福島空港を取り巻く環境の変化	5
2.	福島空港の路線の現状	7
3.	福島空港の運営について	8
第3章	空港ストックの有効活用	10
1.	空港のストック効果	10
2.	競争と協調による利活用促進	10
3.	防災・減災拠点としての活用	11
第4章	福島空港の展望と課題	13
1.	路線・便数の維持・拡充	13
2.	インバウンド旅客の誘致と国際便へのインセンティブ	14
3.	首都圏空港と福島空港との連携	16
4.	空港アクセスの充実	18
5.	空港運営の体制	19
6.	空港の賑わいと利便性	20
7.	福島空港の愛称付与	21
8.	地元産業と連携した空港の利活用	21
第5章	提言	23

第1章 第二次提言の背景と目的

福島県は、平成24年12月に福島空港の位置づけ、利活用策および効率的運用を内容とした提言をとりまとめた（以下、「第一次提言」という）。第一次提言の内容は、県の航空・空港政策として大阪（伊丹）路線の機材大型化のように、実現されて利用者増につながったものもあるし、国内新規路線の開設や国際線の再開など、まだ道半ばのものもある。

加えて、第一次提言から7年が経ち、わが国だけではなく世界情勢は大きく変化した。平成19年に発表された「アジアゲートウェイ構想」¹において示されたオープンスカイ政策を端緒とする東アジアからのインバウンド旅客は平成25年ごろから急激に増加し、令和元年の訪日外国人数は3,188万人まで増加し、このままの推移で行けば2020（令和2）年の政府目標である4,000万人の達成も実現味を帯びてきた。とりわけ、LCCの伸長は著しいうえ、クルーズによる入国者もここに加わり、各地では「インバウンド消費」に対する期待は高まっている。

また、国内航空の路線や便数は、アメリカの金融危機や日本航空経営破綻の前後において減少し、航空旅客数は頭打ちか微減の傾向にあったが、現在は、微増傾向に転じている。好況が長期的に持続するとともに、本邦LCCが新たな航空需要を掘り起こし、平成30年の航空旅客は1億人を突破したからである。また、大手以外の航空会社によるチャーター輸送（不定期輸送）も航空需要の増加に寄与している。

他方、平成23年のPFI法の改正によって、既存の公共施設における民間運営を可能にする「コンセッション」が可能となり、以降、空港にも導入されている。わが国の空港は歴史的経緯もあり、国管理空港では滑走路やエプロンなどの基本施設、空港ターミナルビルおよび駐車場は、それぞれ異なる主体が設置管理者となっていた。空港におけるコンセッションは、土地と基本施設は国が持ちつつも、それらの一体的な運営を民間事業者が長期間にわたり委託するカタチの民営化である。仙台空港、関西国際・大阪国際空港、高松空港および福岡空港ではすでに民間事業者による運営が始まった。関西国際空港を除けば、これらのいずれもが国管理空港であるが、県管理空港のなかでも但馬空港、静岡空港、南紀白浜空港では民間事業者による運営が始まり、鳥取空港でも5年後の民間運営に向け、滑走路、国際会館等の管理が空港ビル会社に運営が委託された。

首都圏に目を転じると、令和2年には羽田空港の国際線の発着回数が3万9千回、1日当たりおよそ50便増加する。昼間帯の飛行ルートの変更による空港容量の増加を目指し、住民に対する説明会が続いている。羽田路線を有する空港の地元は、直行便誘致のほかに、羽田乗り継ぎによるインバウンド旅客を取り込む方策を立案、実行しつつある。また、成田空港には、2020年代には第三滑走路が整備されることになってお

¹ アジアなど海外の成長や活力を取り込むため、人・モノ・資金・文化・情報の流れにおいて、日本がアジアと世界の架け橋となることを目指すため、平成19年5月に政府が発表した構想。

り、首都圏空港の取扱量は現在の75万回から、将来は100万回に達する見込みである。

福島県内においても新たな交通ネットワークや拠点施設の整備が進展しているほか、震災と原発事故によって深刻な被害を受けている浜通りでは、失われた産業基盤の再構築や雇用の回復を目指す「福島イノベーション・コースト構想」²が国家プロジェクトとして進められ、廃炉やロボット、再生可能エネルギーに関する拠点整備と研究開発が進められている。

以上のように、第一次提言以降の明らかな情勢の変化は、LCCに象徴される国内・国際旅客の拡大、各地域の魅力がインバウンド旅客を呼び、その消費に対して各地域が大いなる期待を寄せるようになってきたことである。したがって、空港関係者はこれまで以上に地域経済がグローバル経済の一員であることを意識し、経済変動が地域経済にも影響をもたらすことを前提に、日本経済だけではなく、世界各地の経済状況や航空・空港の状況、あるいはわが国の他空港の状況に留意する必要がある。

また、福島空港は東日本大震災直後から、物資の輸送拠点や広域交通ネットワークの代替手段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、「防災拠点」としての機能に対する認識を新たにした。空港インフラが、東日本大震災に至らないまでも台風や地震などの自然災害と不可分の関係にあり、その災害時の対応や使用に関する計画が不可避であることが証明されたといつて良いであろう。

こうした状況を踏まえ、グローバルな視点から福島空港の現状と展望を取りまとめ、今後の県の航空・空港政策を提言することにした。

本提言は5章からなっている。第1章の背景と目的を受け、第2章では、①福島空港を取り巻く環境の変化、②福島空港の路線の現状、③福島空港の運営という3つの視点から、福島空港の現状をまとめる。第3章と第4章は提言の核となる部分であり、その構成は以下のとおりである。

第3章では、福島空港のストック効果に関わる提言である。一般に、空港などの交通社会基盤の評価は、空港経営の採算性だけで行われるものではなく、地域に空港が存在することによるストック効果からの評価も重要である。福島空港のストック効果として特筆すべきことは、東日本大震災の避難や応急対応からも明らかになった「防災・減災拠点としての効果」である。加えて、郡山市を中心とした県中地域の製造業拠点や、日光や鬼怒川などの北関東圏を巻き込んだ滞在型交流観光圏を支える役割も空港の持つ重要なストック効果である。

第4章は、福島空港の今後の展開に関わる提言である。国内外のビジネス需要やインバウンド需要などを増加させるための方策として、①路線や便数の拡充、②急増するインバウンド客の取り込み、③2020年の首都圏空港容量拡大に合わせた首都圏空港と福島空港の連携、④圏域拠点と空港を結ぶ2次アクセスのサービス向上、⑤空港運営を安定させる方策として、民間の経営ノウハウの取り込みの検討の開始、⑥空港の賑わいと利便性、⑦海外の観光客の目的地選択の過程で原発事故を想起させないため

² 東日本大震災及び原子力災害によって失われた浜通り地域等の産業を回復するため、当該地域の新たな産業基盤の構築を目指す国家プロジェクト。

の空港呼称の変更(愛称付与)、⑧地元産業と連携した空港の利活用を取り挙げている。

そして、第5章では、提言のまとめを行うとともに、多岐に渡る提言を押し進めてゆく上での4つの留意点についてまとめた。

第2章 福島空港の現状

1. 福島空港を取り巻く環境の変化

平成24年12月に立案された福島県総合計画「ふくしま新生プラン」³では、福島空港に関連した以下の3つの施策を行うとしている。

- ・ 福島空港の利用促進に関する取組として、福島空港のビジネス利用、団体利用、修学旅行利用、県内・隣県での利用のPRなど、福島空港の利用促進を図る
- ・ 福島空港の利便性と機能強化に関する取組として、福島空港の国内線・国際線の充実を図るとともに、国際チャーター便の誘致を図ること、C I Q体制（入国審査・税関・検疫）の充実を図ること、さらに、東日本大震災の対応を踏まえて広域的防災機能の強化を図る
- ・ 福島空港の航空貨物取扱の促進に関する取組として、福島空港の貨物取扱機能のPRなどにより、航空貨物の利用促進を図る

以上により、福島空港利用者数を平成23年度の21万人を平成32年度には30万人に拡大するとしている。また、国際航空貨物取扱量も平成23年度のゼロトンから平成32年度には60トンに拡大するとしている。

平成26年6月には、復興庁と経済産業省・県が中心となって浜通り地域等に新たな産業の創出を目指す「福島イノベーション・コースト構想」を取りまとめた。そこでは、福島ロボットテストフィールド等の拠点整備を含めた主要プロジェクトの具体化に加え、産業集積の実現、教育・人材育成、生活環境の整備、交流人口の拡大等に向けた取り組みを進めるとしている。その中に福島空港に関わる『浜通りの各種拠点と中通りを繋ぐ幹線道路の整備（福島空港や新幹線駅へのアクセス向上）』が明記されている。

平成27年10月には、新しい国土形成計画を受けて全国10ブロックで広域地方計画が策定された。その中の東北圏広域地方計画では、広域連携プロジェクトとして『四季の魅力溢れる東北を体験できる滞在型交流観光圏の創出プロジェクト』が決められ、空港に関わる記述が示されている。

- ・ 東北圏への直接のアクセス機能の強化等 ；①地方航空路線の維持・拡大、②北関東・磐越地域、F I T地域⁴における交通アクセスネットワークの活用推進、③

³ 東日本大震災・原子力災害などにより福島県を取り巻く社会経済情勢が大きく変化したことから、平成24年12月にこれまでの福島県総合計画を全面的に改定し、「ふくしま新生プラン」を策定した。計画の期間は平成25年度から平成32年度まで。

⁴ 首都・東京に近接し、新しい時代にふさわしい・人々をひきつけてやまない地域づくりに向けたポテンシャルを豊富に有する福島（F）・茨城（I）・栃木（T）の県際地域が、これまで培ってきた交流・連携をもとにさらなる広域交流圏としてさらなる発展を目指す地域構想のエリア。3県で13市16町7村が加盟している。

チャーター便の活用や航空路線を利用した観光、空港アクセス改善等の空港利便性向上のPR等の促進

- ・ 官民一体となった効果的なプロモーション活動等 ；①県境を越えた連携により、西日本や東アジアを主たるターゲットとした旅行業者、旅行雑誌等現地メディアへのプロモーション活動の推進

平成30年からはじまった国土交通省の重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定では、東北ブロックの『新広域道路交通ビジョン中間とりまとめ』として、日本海側と太平洋側とを結ぶ「災害時における多重性・代替性を確保するネットワークの構築」が強調されており、新潟港・新潟空港⇄福島空港⇄小名浜港を結ぶ道路網の重要性が指摘されている。

東日本大震災以降、国際定期路線である上海便（中国東方航空）及びソウル便（アジアナ航空）は、震災と原子力発電所事故及びそれに伴う風評の影響から運休が続いており、平成23年度の空港利用者数は209,695人と、ピークを記録した平成11年度の757,625人の約4分の1まで減少した。その後、震災からの復興需要などもあり、大阪（伊丹）便の機材大型化などにより、平成26年度は25万人台を回復した。しかしながら、平成27年のサマーダイヤ改正により、札幌（新千歳）便が減便となったことから、再び25万人台を割り込み、その後25万人台前後を推移する状況が続いている。

国内線においては、主に地方空港間を結ぶ路線を運航している（株）フジドリームエアラインズ（以下、「FDA」という。）が福島空港と全国各地を結ぶチャーター便の運航を開始し、国際線においては新たな新規路線開設に向け、風評の比較的少ない地域において官民一体となったセールスを実施し、平成31年4月から2年間、台湾の遠東航空による定期チャーター便の運航が始まった。

一方、福島空港を取り巻く動きとして、2020（令和2）年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定し、福島県内においても野球、ソフトボールの競技が開催されることは、復興五輪として東日本大震災からの復興を全世界に発信する機会となる。近年では、訪日客の増加により、旅行先も広がりを見せている。

そうした中、平成29年7月、国土交通省が訪日客誘致の取り組み拡大に向けた「訪日誘客支援空港」⁵を発表し、福島空港は「継続支援型」に認定された。しかしながら、「継続支援型」は旅客の受入環境の高度化が対象ではあるが、国際定期便をもつ空港のための支援であることから、現在は対象となる事業がない。今後、定期便化を実現し、CIQ施設の整備など「拡大支援型」の支援メニューを活用した誘客促進を図ることが期待される。

⁵ 訪日外国人旅行者数2020年4000万人等の目標達成に向けては、国際線就航による地方イン・地方アウトの誘客促進が大変重要となることから、国では平成29年7月に全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、当該空港に対し、新規就航・増便への支援や旅客受入施設整備への支援等を実施している。

2. 福島空港の路線の現状

(1) 国内線について

①定期路線（札幌（新千歳）、大阪（伊丹））について

札幌（新千歳）便は、震災後も(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往復していたが、札幌からの利用の低迷と航空会社の見直しにより平成27年のサマーダイヤから1日1往復に減便となり、ANAによるボーイング737-800型機（166、167人乗り）（現在はボーイング737-500型機（126人乗り））の単独運航となった。路線の特徴として、北海道という日本有数の観光地と福島を結ぶ便であり、福島県民の観光利用が中心のため季節繁閑が激しく、特に冬場の利用者数が落ち込む傾向にある。平成24年度以降、前年を下回る厳しい利用状況が続いている。

大阪（伊丹）便は、震災後、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往復運航されていたが、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り、また復興需要から利用者も増加傾向にあったため、順次機材の大型化が図られた。現在はANAによりボーイング737-500型機（126人乗り）及び同737-800型機（166人、167人乗り）が1日2往復、IBEXによりCRJ-200型機（70人乗り）が1日2往復、計4往復運航されている。

路線の特徴として、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、福島からの利用に比べ、関西からの利用が少ない傾向にあり、その利用促進が課題となっている。

②チャーター便について

静岡空港、県営名古屋空港等を拠点とするFDAが平成27年度に熊本から福島へチャーター便を運航し、初就航した。その後、北海道や東海、四国、九州、沖縄など全国各地を結ぶチャーター便を運航し、平成30年度は82便が運航された。特に四国・福島間のチャーター便は戦時中の歴史的なエピソードも添えられて話題となった。

また、平成30年3月には(株)ソラシドエアが福島空港に初就航し、福島・那覇間を双方向で運航したほか、同年6月には日本航空(株)が8年7ヶ月ぶりに福島・那覇間を運航した。国内チャーター便の運航は、定期路線の新規開設だけでなく、地域間交流を促進するものとしても、地域の期待が寄せられている。

(2) 国際線について

上海便及びソウル便は震災と原子力発電所事故の影響により、震災直後から運休が続いている。そうした中、台湾とベトナムからのチャーター便が増加傾向にあり、台湾については平成 31 年 4 月から 12 月まで週 2 便の定期チャーター便が運航された。国際チャーター便は、シンガポール、モンゴル、バリ島（インドネシア）、ハワイ、カンボジア、ロシアから運航されており、単発であれば、アジア各国・地域への送客が見込まれる。

放射線不安等に起因した本県への根強い風評の払拭や震災前の民間、青少年の交流を再開するためにも、粘り強く福島の正確な情報を発信しながら、さらに情報を収集し、定期路線の再開に向けた糸口を探る必要がある。

3. 福島空港の運営について

福島空港の整備に際しては、新幹線だけでなく日本全国、世界へ直結する公共交通網の充実を目的として、公共事業の一環として国の支援を受けながら整備した経緯がある。したがって、その管理運営は基本的には公共部門が責任をもってその任に当たる必要がある。

福島空港は、現在、滑走路、誘導路等の基本施設、駐車場を、空港設置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。官民が力を合わせて空港の運営に力を注いでいる。福島県が管理する空港施設の運営については、福島空港の置かれた厳しい状況から、管理業務の統合発注や管理水準の見直し等による経費削減に努めてきた。

しかし、航空機の安全運航と定時性を確保するため、法令等に基づいた空港施設の保守管理やそれに必要な人員配置が必要である。また東日本大震災以降の情勢変化や労務単価の上昇、平成 30 年 3 月で開港から 25 年を経過し、様々な施設・設備の老朽化により修繕や更新費用が増加するなど、管理費は年々増加している。つまり、空港として最も大事な航空機の安全運航と定時性を確保するためには、施設の保守管理や人員配置も要する経費を大幅に縮小させることは困難である。

他方、空港運営において、収入の基本となるのは着陸料等の空港使用料であるが、着陸料等は空港の置かれた外的環境の激変に対応するため、政策的に減免措置を行っていることもあり、支出に見合うだけの収入は得られていない。しかし、これからも空港を取り巻く環境変化に対応し、路線を維持・拡充するためには、空港使用料の減免措置を継続していく必要がある。

上述のように福島空港は、地域を全国各地、世界へ繋ぐ公共交通の拡充を目的として整備されたものである。空港の収支状況をみれば非常に厳しい状況が続いているものの、福島空港の価値に対する評価は空港の収支のみで判断すべきものではない。なぜなら、防災等の安全・安心の効果や生活の質の向上、生産性向上効果を包括する「ストック効果」や県・地域全体における経済波及効果等、生産・雇用・消費等が派生的に

創出されるからである。さらには航空業界における世界的な乗務員不足に 대응するためのパイロット養成による社会的貢献など、今後の空港利活用を促進し、県・地域を支える基盤として、引き続き経営の効率化に努めながら、空港機能を適正に確保していく必要がある。

第3章 空港ストックの有効活用

1. 空港のストック効果

福島空港は県が管理する地方管理空港として、多様な役割を担っている。空港は、単に空港周辺の人々だけにとどまらず、当然、就航先の空港圏域からの人々の利用もある。そして、ビジネス・観光いずれであっても、航空利用者数の拡大とともに地域の産業振興にも役立つ。加えて、空港の直接的な利用以外にも、たとえば防災・減災の観点からも担うべき大きな役割がある。

今日、交通インフラのストック効果が強調されるようになっており、ストックとしての空港をどのように使うのかという点に知恵を絞らなければならない。空港インフラの評価指標として従来から利用されてきたのは産業連関分析による経済波及効果であり、第一次提言時にも福島空港の経済効果は27億円と試算された。こうした効果に誤りはないが、近時は、整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果としての「ストック効果」を重視する傾向にある。

これらのストック効果を十分活用していくには、福島空港の最大の利用圏域である郡山市を始めとする県中地域の利用拡大が必須である。福島空港はかつては国内7路線、国際2路線で約76万人の利用者があったことを踏まえると、そのポテンシャルは今なお高いと考えられる。官民が一体となって需要を喚起し、利用拡大に取り組んでいく必要がある。その視点として、競争と協調、および防災・減災拠点という2点を指摘したい。

2. 競争と協調による利活用促進

第1に、競争と協調の観点から空港政策を立案・実行することである。福島空港の周辺には仙台空港があり、以前から県北地域は、アクセス時間や路線数や便数などの経済合理性から、仙台空港を利用する住民は多い。さらに、民間事業者が仙台空港を運営するようになり、バスを中心とした他地域からのアクセスを拡充し、福島市や会津若松市への路線開設も行なっており、空港の利用圏域を拡大している。

会津地域は伝統的に新潟との流動が活発であり、今日でも新潟空港を利用する傾向が強く、令和元年9月からは会津若松からの直行バスの運行が開始された。また、山形市には仙台空港から高頻度のバス路線があるため、山形県民は国際線に関しては仙台空港を利用する傾向があり、地元自治体もそれを促進している。それとは別に、国内線の増便対策には積極的であり、羽田空港の1便ルールを用いた既存便だけではなく、航空会社と協力し、第2便目を開設したことから利便性が増し、航空流動が大幅に伸びた。

仙台空港や新潟空港には、福島空港にはない路線が運航されており、福島県はこのように他県の空港の勢力圏を念頭において、県民にとって合理的な施策を実行すべきである。しかし、福島空港から定期路線のある2地域との流動については、福島空港の

利用を促進し、さらに空港の勢力圏を拡大する努力が必要である。つまり、空港間の競争と協調を考慮した空港利用である。

さらに以前運航していた那覇線、名古屋線、福岡線といった路線の再開についても、航空会社と共に需要の裏付けを探りながら、再開に向けて努力することが望まれる。

福島空港には 2,500 メートルの滑走路があり、一部の大型機を除けばほとんどの機材が就航可能である。しかし、後述するように空港アクセスの利便性は十分とはいえず、空港はイベント時を除けば、航空旅客だけのものとなり、住民の活動圏域に入っていない。航空旅客数が少ないため、アクセス交通機関の採算をとることも容易ではなく、民間会社であるバス事業者の新規参入を見込むのは難しい。反対にアクセス手段が不十分であるため、空港の利便性が落ち、航空利用者も減じるという相互作用的な悪循環が利用者の伸び悩みの要因となっている。その意味で、利便性の高い二次交通を公的部門が提供したり、補助金によって持続することは、空港政策の柱の一つとなる。

同時に、公的部門は空港の利用にも注意を向けるべきである。たとえば、石川県は羽田ー能登路線に搭乗率保証制度を採用しているが、県の政策はそれだけにとどまらない。能登空港の利用者を増やすために県庁の出張所を空港に設置し、県庁職員があえて能登空港を利用するといった利用促進策を全県的に実行している。こうした施策は人為的なものであるとはいえ、空港利用者を増やし、それが能登空港唯一の航空路線である羽田便の維持につながっている。県が路線を維持し、航空路線を重要視する姿勢は、県民に対する意思表示となり、また、航空会社に対する意思表示ともなっている。航空路線の維持には目標を設定するだけでなく、それを達成するための日常的な政策の積み重ねが重要であるという好例である。

羽田ー能登路線は、人口減少にともなう首都圏への利用者の減少を首都圏からの利用者の増加で補っているのが実情である。首都圏からの利用者は空港から周遊ツアーに出かけ、高齢化の進む地域にお金を落としてくれる。このツアーは空港がなければ生じなかったし、何よりも、首都圏との路線がなければ、石川県民の首都圏への所要時間は長くなる。移動時間が長くなるほど、生産機会を奪われることになり、地域の生産効率は落ちるのである。こうした一連の効果こそが、県の施策が県民に是認される理由である。福島県においても、例えば県中地方振興局の一部の機能を空港に移管すれば、路線の維持に役立つだけでなく、県中地域全体の活性化、雇用基盤としての役割が強化されると期待される。また、通勤需要を取り込むことによって、ひいては二次アクセスの充実にもつながると考えられる。

3. 防災・減災拠点としての活用

第2に、防災・減災拠点としての空港活用である。福島県においては平成29年に地域防災計画において、「緊急支援物資等受入れ空港」として福島空港が位置付けられたところである。また、同年10月には警視庁と県の間で全国に先駆けて「富士山等の噴火時の退避場所確保に関する覚書」が取り交わされ、富士山等が噴火又は噴火警報が

発表された際に、警察用航空機の退避場所として福島空港を使用する場合の協力関係が明文化された。福島空港は内陸部にあり津波等の被害も受けず、空港機能を維持し救援活動の拠点にもなった。このように、福島空港は災害に強い空港であることは東日本大震災において証明されたところである。また、東日本に甚大な被害をもたらした令和元年10月の台風第19号においても、災害支援等のため自衛隊機や防災ヘリなどが頻繁に福島空港を利用⁶し、災害対応の拠点となったところである。

福島空港は首都圏にも近いことから、県内での災害だけでなく、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の大規模な災害が発生した場合に、防災・減災拠点として果たす役割は大きく、今後もこうした特性を活かし、救援物資の受入れ、自衛隊、災害派遣医療チーム（DMAT）、支援団体等人員の受入れ、救援ヘリコプターの臨時離着陸などといった、広域災害に対応できる拠点として活用できる。

空港は航空機の離発着するオープンスペースであると同時に、商業スペースや公共交通とのアクセスもあるいわば小さな都市空間である。本県の特殊性から、すでに空港のBCP（事業継続計画）は策定されたが、近時の災害は激甚化する傾向にあり、そのような場合、空港の、都市としての機能を持続させるため、つねに、計画の再検討ならびに投資を怠ってはならない。こうした投資の効率性は決して高くないが、県民の安全・安心に必要なものであり、効率性とは別に考えられるべきものである。

⁶ 自衛隊、国交省、他県、警視庁、報道関係者により28回の利用がなされた。

第4章 福島空港の展望と課題

空港は何より航空利用者の利便に供する必要があるが、航空利用者が感じる利便性には様々な要因がある。国は国管理空港を対象に「空港満足度調査」を実施し、第1回では、以下の点を調査した。すなわち、①情報入手のしやすさ、②アクセス交通手段の利用のしやすさ、③空港内での移動の円滑さ、④空港内での手続きの円滑さ、⑤案内のわかりやすさ、⑥空港内の飲食店の満足度、⑦空港内の物販店の満足度、⑧ターミナル内の快適さ、⑨空港内の施設・サービスの満足度、⑩航空路線の利便性、そして空港の総合満足度である。これらを空港で質問し、回答者の満足度を分析している。

調査においては①～⑩のうち、特に⑩航空路線の利便性、②アクセス交通手段の利用のしやすさ、⑨空港内の施設・サービスの満足度は、空港の総合満足度に対して大きな影響を与えていることが示された。また、要因ごとの満足度と空港利用者数との関係を見れば、⑩航空路線の利便性、⑥飲食店の満足度、⑦物販店の満足度は、利用者数が多い空港ほどその値が大きくなるという傾向がある。他方、③移動の円滑さや④手続きの円滑さは、利用者数の少ない空港ほど満足度が高い。

県が管理する福島空港は調査対象ではなかったが、現時点において航空路線の利便性に対する高評価は望めない。しかし、福島空港はコンパクトな空港として、移動の円滑さ、手続きの円滑さに対する満足度は高いと思料され、この点を一つの強みとすべきである。以上のような事柄を念頭に置き、福島空港の展望と課題を述べる。

1. 路線・便数の維持・拡充

国内路線は第一次提言時と比べ、大阪（伊丹）便の便数は維持され、さらに大型化された便がある。それに対し、札幌（新千歳）便は1日2便から1便へと減少した。この大きな理由は、2つあると考えられる。一つは、東日本震災以降、県全体の活力を奪いかねない人口の減少が続いていることであり、これは福島からの航空需要が伸びない大きな要因となっている。もう一つには、福島の基幹産業ともいえる農林水産業および観光業に対する風評がある。このことは航空政策を単独で考えるのではなく、商工労働、観光、農業関係部局をはじめ、県のあらゆる部局が連携して対応することが必要であることを物語る。

このように福島空港は他県からの誘客強化が大きな課題であるが、誘客にとって重要なことは、就航先におけるプロモーションだと言われる。これまでも、地元の経済界を中心に大阪（伊丹）便の就航地との交流を、5年連続して行っているし、北海道においては毎年、県産桃のトップセールスが行われている。平成30年7月には、福島県と沖縄県の官民が一体となった連携組織「うつくしま・ちゅらしま交流・福島空港利用促進連絡会」を設立し、大阪（伊丹）便を乗り継ぎ利用の促進に力を注いでいる。こうした動きは人口減に直面する地域社会に活力を与えるものであり、また定期路線の維持・拡充につながると期待される。

しかしながら、札幌からの利用者の低迷が減便につながったことから、結果として福島県の魅力を十分アピールできていないことを示唆しており、福島県向け誘客対策は営業ベースの活動は十分ではないと言わざるを得ない。このことは、公的部門の努力不足、限界とも言え、他地域ではこれを空港の民間委託で解決しようとする事例も見られる。こうした動きは全国各地でも生まれており、航空会社もさまざまな方策を練って航空需要の掘り起こしや維持に努力している。したがって、札幌（新千歳）便、大阪（伊丹）便の維持・拡充のため、これまでのプロモーション活動をPDC Aのサイクルに乗せて、常に評価し見直していく努力を継続していく必要がある。

また、福島県には自動車や航空機の部品等を扱う輸送用機械関連産業が多く集積しており、東海地方とのビジネス上のつながりは太く、福島県と東海地方が空路で結ばれることは、そのつながりが強化されることにもつながる。そうした中で、F D Aは県営名古屋空港を拠点に東北地方にも路線を展開しており、福島空港にもチャーター便を数多く運航している。現在は観光客の需要の取り込みにとどまっている面は否めないが、定期便化に向けてビジネス客の取り込みに取り組むことが不可欠である。

このような福島空港の利用客の特性を考慮すると、これまでのような福島県にある空港ゆえ福島県全域からの利用促進を図るという考え方は適当ではない。時間と利便性を重視するビジネス客については、産業集積のある郡山を中心とした県中エリアの企業およびこれらの企業を訪問する関西方面からの出張者を対象とするなど利用促進活動を集中化させるべきである。

一方、広域を周遊する観光客については、会津、いわき、栃木県那須、日光方面まで勢力圏を拡大し、これらの地区からの旅行需要、あるいは関西方面からこれらの地域を周遊する観光客の利用促進に対応したプロモーション活動を展開する。また、周遊観光客については新潟、仙台、山形、茨城空港といった隣接する空港と手を組んだ周遊ツアーを組成することも一考に値する。

これまでのプロモーション活動も結果的には同様なスタイルであったかもしれないが、潜在旅客も含めた航空旅客のニーズを調査、把握し、徹底的に分析することによって利用者の目的意識、ニーズを明確にし、対象を絞り込んだうえで課題を解決することによって、より効果のある需要喚起プロモーションを展開していくことが重要である。

2. インバウンド旅客の誘致と国際便へのインセンティブ

① インバウンド旅客の効果

一般に時間的にも資金的にも余裕のある高齢者に対する期待は小さくないが、遠い将来にわたり同レベルの期待を抱くことは楽観的と言わざるを得ない。また、少子高齢化により生産年齢人口が減少している事実は、将来の地域における生産力や活力にはネガティブな影響を及ぼすことが想定される。

このようななかで、ほとんどの自治体がインバウンド旅客に注目している。訪日客の消費は各地方自治体にとっても大きな力となっている。訪日外国人1人当たり旅行支出額は15.8万円で、日本全体の総額は4.8兆円（令和元年）であった。訪日客の消

費は外国人の消費であり、わが国からの輸出と同じ意味を持つ。当然、これは地域の生産・販売額の増加につながるため、住民の雇用機会が増加し、所得の増加、自治体の税収の増加要因にもなる。

日本政府もこのような効果を認めており、訪日客を2020（令和2）年に4,000万人、2030（令和12）年に6,000万人に増加させ、消費額も2030年（令和12）には15兆円という目標を立てている。これは取りも直さず、政策目標が輸出の促進であることを意味し、日本政府は航空のオープンスカイ協定⁷の締結やビザ取得の緩和をはじめ、多くの施策を実施してきた。

② 国際チャーター便誘致の基本方針

福島県は早くから国際線に注目した自治体の一つとして、国際線の誘致に取り組んできたが、現在の福島空港の国際定期路線は原発事故による風評のため運休している。そのような中、ベトジェットエアによるベトナムとのプログラム・チャーター便は、久しぶりに明るい話題となった。平成30年、31年にそれぞれ2月から5月にかけてベトジェットエアの連続チャーター便が就航し、令和2年はベトナム航空による連続チャーター便の運航が、1月から5月まで、運航されることとなった。⁸

福島県とベトナムのつながりは長い。「ふくしま・ベトナム友好協会」が民間レベルで30年近く交流を継続しており、福島県からベトナムに進出している企業もある。また、県内で働く外国人の中で最も多いのもベトナム国籍である。少子高齢化が進み、人手不足が深刻化する農業、医療、介護などの分野では、ベトナムからの人材が不可欠となり、産業を支えるまでになっている。このように、ベトナムとのつながりは多様化し、さらなる深化が望まれる。

また、台湾との交流については白河市や玉川村、三島町など市町村レベルでも様々な交流が続けられており、多様な航空会社がチャーター便を運航している。近年では、平成28年度に遠東航空による運航が始まり、平成29年度には連続チャーター便となり、平成31年度からは2年間の定期チャーター便が決定し、令和元年12月中旬まで運航されていたが、航空会社の経営悪化により、急遽運航停止となった。搭乗率は75%と堅調に推移し、特に台湾側の利用は90%を超えていたことから、マーケット的には十分成り立っていたと考えられ、早期の再開が望まれる。そのような中ではあるが、国際線ターミナルは上海、ソウル路線の運休以来、久々に賑わいを取り戻している。前述のベトナム連続チャーター便のほか、今年2月から4月にかけては、タイ・エアアジアXによるタイ連続チャーター便が運航され、多くのタイ人が福島空港を利用して観光に訪れることとなった⁹。今後は、台湾便の再開を目指しながら、ベトナムを始め、訪日客が増加しているタイ、香港、人口3億人に迫ろうとするインドネシアなどを含

⁷ 航空会社が2ヶ国間あるいは、地域内の各国において空港の発着枠、航空路線、便数などを決められる航空協定。

⁸ コロナウイルスの影響により、3月から5月までの運航計画が全てキャンセルとなった。

⁹ コロナウイルスの影響により、2月の一部と3月、4月の運航計画が全てキャンセルとなった。

めたアジアとの新規路線の開設に向けた持続的な努力が望まれる。

また、中国、韓国においては放射線等に起因した本県への根強い風評の払拭や震災前の民間、青少年の交流再開のためにも、粘り強く福島の正確な情報を発信しながら、さらに情報を収集し、定期路線の再開に向けた糸口を探る必要がある。

③ 国際チャーター便の誘致方策

インバウンド旅客が増加し始めた平成 25 年当時、訪日客の目的地は、東京～富士山～京都といういわゆるゴールデンルートに限られていたが、近年はリピーター客も増え、訪問地は徐々に多様化している。これに呼応するように、空港が立地する自治体も訪日客を増やすべく多様な誘客策を実施している。わが国の各空港の地元自治体は、県管理空港であれば使用料を割り引いている。そして、空港関係者や自治体関係者が各国の航空会社や旅行会社を訪問し、インバウンドツアーを組成してもらうのである。国管理空港の場合、国はすでに一部の空港を除いて着陸料を引き下げているが、それに加え、地元自治体は外国航空会社やツアー会社に報奨金を支払い、インバウンド旅客を誘致している。

航空会社や旅行会社に支払う報奨金はツアーのためのインセンティブであり、空港利用促進策である。こうした施策は、地域にとってはインバウンド旅客を誘致するために必須となっており、近年、自治体間競争の様相を呈している。これはインバウンド旅客が地域内で消費をしたりして地域経済に貢献することを期待しているからである。

理想的には、長期的な視点から地域の魅力づくりが必要ではある。しかし、自治体間競争は激化すれども、緩和される心配がなく、短期的にはインセンティブを是認せざるをえない。また、定期便がない現在、将来の定期便を育てるためには、チャーター便へのインセンティブから始めざるを得ず、当面は福島への乗り入れを希望する国・地域へのインセンティブを継続する以外の施策はないだろう。ただし、このような施策にはスピードが要求されてもおり、特定の国・地域に絞るのではなく、支払先を柔軟に変えていくという柔軟さも求められる。

問題は自治体の支払った費用の対価は自治体に戻るべき、という誤った地域主義にある。観光資源が持続的になり、かつ観光関連産業が発展するためには、当該地域だけではなく周辺を含めた広域観光が必要条件でもある。それは、自治体間あるいは関係機関の協力によって成立することを忘れてはならない。

また、国際チャーター便の連続運航や定期便化の実現には、インバウンド旅客の誘致を行うとともに、福島県内はもとより北関東を含む広い利用圏域内から、アウトバウンドを増やす取り組みも欠かすことはできない。

3. 首都圏空港と福島空港との連携

① 首都圏空港利用客の誘致

2020（令和 2）年の首都圏空港の容量拡大は、すべての地域にとって大きなチャン

スである。羽田空港の拡大する容量は国際線に振り向けられるため、国際線比率は大幅に上昇する。そのため、現在、羽田路線を有する自治体は、直行便に加えて国内線への乗り換え需要の取り込みに知恵を絞っている。

しかし、福島空港には羽田直行便はないため、羽田での乗り換え需要を直接取り込むことはできない。とはいえ、首都圏の高速道路網の整備にともない、首都圏の2つの空港からの時間距離は大幅に短縮された。福島県とその関係者は首都圏空港に国際線で来日した外国人をバスで県内だけでなく、北関東や東北地方に誘客することを考えてもよい。つまり、首都圏空港からのバスツアーの組成の働きかけである。

また、当地への訪問客が観光を終えた後、大阪（伊丹）便で関西地方に移動してもらい、関西空港から帰国するという商品の組成を働きかけることは十分考えられる。すでに圏央道の成田空港への接続によってバスツアーの増加が成田空港のストック効果として報告されていることを踏まえると、福島空港を使ったインバウンド旅行者の大阪（伊丹）便等の利用は立派なストック効果であるし、実際に福島空港を発着する路線の利用増にも貢献する。

そして、2030（令和12）年までに羽田空港と東京駅間の鉄道アクセスが整備されることから、羽田空港から東京駅を経由し新幹線を使ったインバウンド旅客が増えることも想定しておくべきであろう。新幹線駅の立地する郡山市にはMICE¹⁰をはじめ、多様な効果が生じよう。当然、福島空港～郡山～首都圏というルートやその逆のルートをたどる旅客を念頭に置くこともできる。このことは、郡山市が福島空港とともに首都圏空港の後背地になることと同時に、同市発展に福島空港の役割が大きくなることをも意味する。県内経済を牽引する同市を発着する潜在的な利用者への働きかけは、航空流動の活性化のカギを握っていると言っても過言ではないのである。そのためには、現在リムジンバスしかない福島空港と郡山間のアクセスの改善が必須である。

② ビジネスジェットの誘致

また、福島空港は首都圏と近いため羽田路線を有していないが、混雑した首都圏空港への乗り入れが困難なビジネスジェットの誘致は選択肢の1つである。諸外国の都市圏には容量に余裕のある第二空港においてLCC中心の運用がなされていることはよく知られている。また、ビジネスジェットをはじめ、報道用航空機、空中撮影機、自家用機、会社保有機、農業用の薬剤散布機など、「ジェネラル・アビエーション（GA）」という定期航空を除く広義の航空利用事業による空港利用にも注目が集まっている。先進国の都市圏近郊では、LCCのほか、GAがおもに利用している空港も少なくない。GA機能は単に乗降のためにとどまらず、ビジネスジェットの格納庫や整備施設としての利用も含まれる。このような形で複数空港が多様な目的で利用されることは、空港システムという概念で認識されており、これを適用すれば、福島空港を含めた首都圏空港シス

¹⁰ マイス。企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition /Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

テムが構築されることになる。

しかし、そのためには施設整備に加え、整備関係者の確保が必要になるが、現状ではGA事業における収支は償わない。そのため、ビジネスジェットを使用するような企業トップや富裕層へのセールスが不可欠で、福島空港の営業活動を行うスタッフの増員も求められよう。そもそも、県庁職員は職務の特性上、空港営業のためのビジネス・マインドを持ちにくいのが、他空港・他地域との競争が激化している実情を踏まえれば、地域の営業という観点からその資質向上に取り組むのは当然である。

4. 空港アクセスの充実

福島空港利用実態調査（平成29年度、福島県）によると、福島空港利用者のアクセス手段は自家用車が83%、リムジンバスが7%、観光バスと乗合タクシーがともに3%ずつとなっており、福島空港の強みである駐車場無料という利便性が、自家用車の高い利用割合に反映されている。

一方、福島空港と県内主要都市を結ぶリムジンバスは現在、郡山市との間を1日5往復するのみであり、いわき市との間を1日2往復していたリムジンバスは、乗務員不足等により平成29年10月より運休が続いている。会津若松市では、従来、新潟駅までであった都市間高速バスが令和元年9月から新潟空港まで延長運行され、新潟空港へのアクセスの利便性が向上された。福島空港においても会津一郡山間の高速バスを福島空港まで延長するなど、利用者目線に立った方策が必要である。

空港利用者に占める乗合タクシーのシェアはここ数年、3~4%台で推移している。国土交通省の「航空旅客動態調査」によると、地方空港のほとんどのアクセス手段は、バス（リムジン、路線）、タクシーであることを踏まえると、乗合タクシーの利用は低迷していると言わざるを得ない。路線の利用目的とともに、誰に対して親切な空港づくりをしていくのかというターゲットを絞っていく必要がある。福島・大阪路線のビジネス利用のシェアは、全国の他路線と比べて少ない。これはビジネス客自らが選んだ結果、シェアが小さいのか、それともアクセスが不便なためビジネス客に選ばれないのかを考えるべきである。

また、全国の地方空港ではレンタカーの増加傾向が顕著である。このことは、福島空港でかつて実施したレンタカー利用者への補助制度が好評だったことと整合的である。しかし、補助制度は打ち切られており、県には望ましいアクセス対策とは何かをいま一度見直してもらいたい。

また、目的地としての魅力を高めることも必須であり、郡山市においては現在、医療関連産業の集積を目指すメディカルヒルズ構想が計画され、医療関連施設の視察、体験などを通じた産業観光の誘致が進められているほか、世界遺産の日光や国内有数の観光地である那須との連携は欠かすことができない。しかし、現状は路線・便数に勝る茨城空港の後塵を拝しており、原因分析を含め大胆な強化策が必要である。

福島空港の2次アクセスは開港以来の課題であるが、全国で既存交通機関をスマホ・

アプリでつなぎ、利用者の利便性を高める日本版のMaaS¹¹(Mobility as a Service)に対する取り組みが進められている。福島空港を起点に旅客利便性を高めるための実証実験等の研究を行い、必要な対策を講じていくべきである。

5. 空港運営の体制

平成28年7月の仙台空港を皮切りに、関西国際・大阪国際と高松空港において民間事業者による運営が開始された。平成31年4月には福岡空港の民間事業者による運営が始まり、令和2年4月には熊本空港が民間運営となる。そのほかにも、北海道内7空港では優先交渉権者が決定し、広島空港が民営化の審査プロセスに入っている。これらの空港のうち北海道内の3つの空港を除けばすべては国管理空港であり、国が土地を所有しながら運営権を設定し、民間事業者は運営権対価を国に支払って長期間にわたり運営するという仕組みである。また、神戸市が設置管理者である神戸空港は、関西の2空港を運営している民間事業者が子会社を設立して運営にあたっており、事実上3空港を一体運用している。

しかし、第一次提言時に比べ大きく変化したのは、改正PFI法にもとづき国管理空港だけではなく、福島空港と同じ設置管理形態である地方管理空港においても公共施設等運営事業（コンセッション事業）が実現していることである。県が管理する地方管理空港である但馬空港や鳥取空港の民営化も始まった。鳥取空港に関しては鳥取県が平成30年7月、鳥取空港ビル(株)による令和6年3月までの運営を認めた。そして、静岡空港と南紀白浜空港も令和元年度から民間事業者による運営が始まった。

このように県管理空港のコンセッションが加速したのは、混合方式（混合型）と呼ばれる制度が導入されたからである。これは、上述の公共施設等運営事業と県が実施するサービス購入型PFI事業とを混合したという意味である。設置管理者である県が土地と基本施設を保有しつつ運営権を設定し、民間事業者は運営権対価を県に支払って長期間にわたり運営するという仕組みは、国管理空港のコンセッションと大差がない。大きな差異は、収入で不足する維持管理費等の公費負担が認められることになったことであり、上述の赤字は維持管理費に起因するものであるから、県が負担する。この負担は、民間事業者の実施する空港維持管理サービスを県が購入することを意味する。

民間事業者に運営を委託する最大の長所は、民間のもつ経営ノウハウや情報を空港運営に導入することであり、とりわけ、路線拡充や地域活性化方策に期待が集まる場所である。しかし、その場合も福島県の積極的な関与は不可欠であり、県は運営を担う民間事業者への丸投げはすべきではなく、リスク軽減に努めなければならない。

このことは、第一次提言において福島空港の設置者である県による管理が盛り込まれたことと矛盾するものではない。ただ、前述の通り混合方式によるコンセッションを

¹¹ マース。ICT（情報通信技術）を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

導入する環境が整いつつある現状を踏まえると、民間による空港利用者への効果的な営業活動を行うためのノウハウや機動力の活用にも期待が集まる。つまり、混合方式による空港コンセッションが各地の地方管理空港でも受容されている以上、新たな空港運営のあり方を研究すべき時期ではないかと考えられる。そして、コンセッションの導入の可否にかかわらず、あらためて空港運営の効率化はもとより利用者利便性の向上と利用者獲得等のための施策を総点検する必要がある。もちろん、コンセッションに対しては慎重な声があることを鑑み、全国のコンセッションの先行事例を含めて地方空港の情報を収集し、空港運営のあり方を検討する必要がある。

当然のことながら、空港運営は高度な専門的スキルを必要とする。同時に、国や航空会社と連絡・交渉し、空港を効率的に運営するための知識に加え、情報共有や認識の醸成を通じたさまざまな経験やノウハウを県に蓄積することが不可欠である。しかし、県職員は定期人事異動などによって数年ごとに担当が替わるため、政策や実務の一貫性に欠けることが少なくない。地域の航空・空港政策の機微に至るまで熟知するという無形の財産があることによって、政策の一貫性を保ちつつも臨機応変で柔軟な対応が可能となることを忘れるべきではない。空港の危機管理や非常時対応は、とりわけ知見やノウハウの蓄積が重要であり、その欠如が人命に危害をもたらすことを肝に銘じるべきである。福島県庁をはじめ、関係自治体や関係機関においても航空・空港政策を担う人材へのキャリア形成における配慮が必要である。

6. 空港の賑わいと利便性

近年、空港コンセッションの拡がりとともに、空港ビルを中心とした非航空系事業に注目が集まっている。国際線が就航する空港では回遊性をもたせた空港ビルのレイアウトによって旅客の購買意欲を刺激して旅客の購入単価を引き上げる努力を行っている。これによってインバウンド旅客の増加をいわゆる非航空系収入の増加につなげる戦略である。近年では、免税店収入が空港の収入の柱となっている。

また、空港は、航空機が安全に離着陸し、空港利用者の利便に供することが本来の機能であるが、その施設を街の賑わいの創出や、県内外への情報発信の拠点として活用するなど、期待される機能は多様化している。空港ビルは地域コミュニティに対するさまざまな拠点となりうることに留意すべきである。実際、住民が空港に親しんでもらうため、航空関連のイベントを実施することは全国各地で見られる。

そのなかでも、宮崎空港ビル株式会社の取り組みは福島空港にとって参考になる。同社は経営理念に、地域の発展に積極的に取り組むことや県民に愛されることを掲げ、さまざまな事業を実施している。愛称であるブーゲンビリアは、長年の地元貢献事業に基づくし、同社のオープンスペースではさまざまなイベントが継続的に開催されている。こうした事業は、地域コミュニティの拠点としての空港の役割の強化に繋がっており、事業が同社に収益をもたらすという好循環を生んでいる。これは、スタッフの育成をはじめ、地道で長期的な努力が結実した賜物であろう。旅客数の少ない福島空港ビル株式会社に同じことを求めるには無理があるが、福島空港ビル株式会社は長期的な視点に立

ち、何をもって地域コミュニティに寄与できるのかを考えるべきである。そして、福島県は県管理空港の設置管理者として、ビル会社とともに空港を地域コミュニティの拠点として利用する責務がある。

7. 福島空港の愛称付与

各地方自治体による中国、台湾、韓国、香港からの誘客は過熱しており、いわば都道府県による海外誘客競争の感を呈している。そのような現実の中で福島県には風評の影響があることは否定できない。海外の航空会社や旅行会社からも、「福島」という名称を変えるべきという意見が出ている。このことは、他自治体に比べて福島空港が不利な位置に置かれていることを意味する。

また、実務的には、地元を訪日客を受け入れるためには、たとえ海外航空会社のチャーター便であっても、航空会社の採算上は一定のアウトバウンド旅客が必要である。そのためには、インバウンド旅客の受入とともにアウトバウンド旅客の送客という地元の体制も必要である。こうした地元の体制は空港に対する県民の支援があつてこそ実現されるものである。しかし、現況からは福島空港のサポーターが拡がりを見せる中、残念ながら、現況からは福島県民すべてが福島空港を支援しているとは言い難いと判断せざるをえず、県民空港としての機運を一層高めていく必要がある。

こうした現況を打開するためのひとつの策が空港の愛称化にかかわる一連のプロセスである。全国的な事例で言えば、米子鬼太郎空港や出雲縁結び空港のように、地域に親しまれている名称を空港に付けて、地域と一体となって誘客に取り組む空港がある。

一方で県は、「ふくしまプライド。」というフレーズを前面に出して県産農産物の生産から流通、消費に至るまでの総合的な対策に取り組むことにより、「ふくしま」の名前のブランド化を図っており、「ふくしま」の名前を変えるべきではないという声も出ている。

そうしたことから、まずは、県民に福島空港の愛称付与を含めて検討することが重要である。

8. 地元産業と連携した空港の利活用

航空路線の開設、維持に際しては一定の航空需要が必要となる。特に運賃単価が高く、安定的な需要を確保できるビジネス旅客を一定数確保することが重要となる。

福島空港周辺には医療機器関連産業の集積を進めている郡山市、石炭産業に発展の源を持ついわき市では化学工業、情報通信機械器具製造業、輸送用機械器具製造業等が集積しており、全国はもとより、世界とつながるグローバルな活動が見られる。このような地場産業と連携することによって高単価で安定的な航空需要を確保し、既存路線の利用者増大、新規路線の開設等、福島空港の利活用を促進させる戦略の策定が求められる。

加えて、福島県の浜通りでは、福島第一原子力発電所の廃炉を進めながら、最先端の技術・研究の集積を目指し、失われた産業基盤の再構築や雇用を回復することを通して福島の未来を創造する「福島イノベーション・コースト構想」が国家プロジェクトとし

て進められている。福島空港はこの構想において人・モノの移動を支える広域インフラとしての役割を期待されている。

このように、県中地域を中心としつつも、浜通りの地域産業を支えるインフラであることを再認識したうえで、利活用を検討すべきであろう。

第5章 提言

震災と原発事故から10年が過ぎようとしている福島県の浜通りにおいては、失われた産業基盤の再構築や雇用の回復を目指す「福島イノベーション・コースト構想（平成26年策定）」が国家プロジェクトとして進められている。この構想の中では、『浜通りの各種拠点と中通りを繋ぐ幹線道路の整備（福島空港や新幹線駅へのアクセス向上）』が明記されており、今後の展開が期待されている。

本提言では、福島県の航空・空港政策に関わる今後の具体的な取り組みに焦点を当て、第3章、第4章の中で記述した。喫緊に進めるべき部分をまとめると次のとおりである。

- 航空旅客のニーズを明らかにし、福島空港の課題解決を図ることによって国内定期路線の継続と、新規路線の開設に全力を尽くすこと。
- インバウンド客誘致方策の一環として国際チャーター便の誘致を推進する。
- 令和2年の首都圏空港容量拡大に合わせた首都圏空港と福島空港の連携を図る。
- そのためにも、圏域拠点と空港を結ぶ交通アクセスの向上として以下に示す2つを整備する。一つは、郡山市を中心とした県中地域の製造業拠点を支える多重性を持ったアクセス交通の整備。他の一つは、日光や鬼怒川などの北関東圏を巻き込んだ滞在型交流観光圏を支える多重性を持ったアクセス交通の整備。
- コンパクトな空港であるという利便性を生かし、会議・集会やイベントをはじめ地域コミュニティの拠点としての利用を促す。
- 外国人観光客の目的地選択において、原発事故を想起させないための空港の呼称を変更（愛称付与）する。
- 民間の経営ノウハウを生かした空港運営方策の検討を始める。
- 地域間交流、経済交流等の促進により、需要を拡大する。

最後に、本提言でまとめた多岐にわたる施策を進めるにあたっては、以下の点に留意して実施すべきである。

■ 誰にとっての空港か

県民一人ひとりにとって、ややもすれば日常生活において意識することすら無い「福島空港」という県民の活動を支える根幹的なインフラについて、県や郡山市をはじめとする地元市町村は地域への貢献度を周知させ、その機能向上や利活用について共に考えることで、他人事ではなく「自分事」として受け止めさせることが必要である。

■ 施策の評価

施策の評価については、様々な効果を確実に把握し、県民にどのように役立っているかを定量的・定性的に示すべきである。特に、ストック効果の発現期間を踏まえつつ、防災・減災拠点としての効果、郡山市を中心とした製造業の生産性を押し上げる効果、北関東を含めた広域観光圏の形成に資する効果などを、明確にすることが必要である。

■ 進展する情報技術の取り込み

空港での諸手続きや動線の円滑化（FAST TRAVELの推進）や地上支援業務の省力化・自動化など（航空イノベーション）の推進のための実用実験の場所として、また、サイバーテロ対策などセキュリティ向上の試験場所として、福島空港を使うことを要求すべきであろう。また、空港における車両の自動運転の実証実験のみならず、空港の2次アクセスの先進地域として『福島空港MaaS（Mobility as a Service）』に取り組むべきである。

■ 政府の航空政策への長期的、継続的フォローのための人材育成

今後も航空需要は堅調に推移し、地方空港のさらなる活用が期待される。航空政策を担う国土交通省航空局、内外エアライン、航空機整備産業などへの対応においては専門性が高く、グローバルな視点を持って活動できる人材の育成、活用が不可欠である。

東日本大震災による未曾有の事象ともいえる原子力発電所の被災を経験した福島県において交流組織として空港交流課の担う役割は大きい。福島県のみならず関係市町村、商工会議所など民間組織も含めて航空政策に関わる人材のもつ航空の専門スキルの向上や知見の蓄積、関係プレイヤーとの関係の維持や発展などが重要である。

福島県庁をはじめ、関係自治体や関係機関において航空・空港政策を担う人材を育成し、空港運営のノウハウを県組織の内部で、そして県内でも蓄積できるように、キャリア形成における配慮が必要である。

【留意点】

現在、コロナウイルスが世界的な拡がりを見せ、世界各国で出入国の規制、外出禁止令や自粛の措置がとられるなど移動が制限されており、提言内容の実施が難しい状況にある。福島県においては、コロナウイルスの状況に注視しつつも終息時には素早く新たな展開に対応できるよう、提言内容の実現に向けて、着実に取り組んでいくことを望む。

「福島空港に関する有識者会議」委員

座長	田村 亨	北海商科大学 教授
	加藤 一誠	慶應義塾大学 教授
	小林 茂	一般社団法人インフラ経営研究所 専務理事
	引頭 雄一	関西外国語大学 教授
	西藤 真一	島根県立大学 准教授
	川端 祥司	レインボウパブリッシング株式会社 代表取締役
	立谷 秀清	福島県市長会長 相馬市長
	小椋 敏一	福島県町村会長 北塩原村長
	橋本 克也	須賀川市長
	石森 春男	玉川村長
	品川 萬里	県中地域福島空港活性化推進会議会長 郡山市長
	滝田 康雄	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
	渡邊 達雄	福島空港と地域開発をすすめる会会長 須賀川商工会議所会頭
	菅野 豊	ふくしまの翼を守る会会長 (株)ホテル華の湯代表取締役社長
	堀 直人	株式会社ANAエアサービス福島 代表取締役社長
	飯塚 俊二	福島空港ビル株式会社 代表取締役副社長