

調査

厳しい環境が続く福島空港

～必要な県民・企業の支援～

1. 運航状況

福島空港は、平成5年3月20日に一番機が就航してから、今年で開港15年目を迎えた。現在の運航状況は、国際線がソウル（週3便）、上海（週2便）の2路線、国内線（毎日運航）が沖縄1便、大阪5便（関西空港1便、伊丹4便）、札幌2便の3路線・8便となっている。週5便運航されていたソウル便は、平成18年9月に週3便に減便されたが、今年の5月22日から10月25日まで週5便に復活する予定である。

平成12年のピーク時には、札幌、函館、帯広、名古屋、大阪、福岡、沖縄の7路線あった国内線は、平成13年3月に帯広が休止して広島が加わったものの、平成14年3月にはその広島と函館が休止、平成18年3月には福岡が休止、平成19年11月に名古屋が休止され、現在の3路線に至っている。

休止された国内線の搭乗率推移をみると、函館便は、平成6年に運航開始され、通年運航の平成7年度は74.2%と高い搭乗率を示したが、平成12年度には55.7%まで低下し、平成13年度に59.8%と回復したものの同年度で休止された。

帯広便は、平成7年に運航開始され、通年運航当初の平成8年度は65.3%と6割以上を確保したものの、平成12年度には46.8%まで低下し休止された。帯広便の休止に伴って運航開始された広島便は、平成13年度の運航初年度より搭乗率が33.9%と低く、13年度のみで休止された。

開港当初に運航開始された福岡便は、通年運航

の平成6年度搭乗率が45.4%と運航当初より低く、路線維持が懸念される出発であったが、以後56%台の搭乗率を維持するも不安定な状態で推移し、平成12年度頃から再び50%を切る搭乗率に低迷し、平成17年度の41.8%で休止された。

福岡便と同様に開港当初から運航開始された名古屋便は、通年運航の平成5年度搭乗率が58.0%とまずまずのスタートであったが、以後この数字を上回ることなく50～56%台で推移し、平成14年度には47.7%に低下し翌年度に一時休止、平成16年度に再開されたものの30%台に低迷し、平成19年度で休止された。

現在運航されている3路線の搭乗率推移をみると、運航当初から平成19年度までの累計搭乗率では、札幌便が58.7%、大阪便が61.2%、沖縄便が59.8%と、ほぼ安定的に推移しており、休止された路線と現在運航されている路線の搭乗率には、大きな乖離が存在していた。

ソウル便の使用機材は260席のボーイング767であったが今年の3月31日から177席のエアバス321に変更され、また、毎日5便が運航されていた伊丹線が今年の4月に1便減便されるなど、福島空港は、不採算路線の休止、減便と使用機材の小型化という厳しい環境が続いている。

2. 福島空港の利用圏域と航空需要

福島県は、平成12年に福島空港の利用圏域と近隣生活圏の航空需要を調査している。この調査は、

福島県内と近隣4県の各生活圏を出発地として行われた航空移動についての空港選択状況と、各生活圏の航空移動流動数により航空需要等を分析している。ただし、調査書では「平成12年の調査であり、就航便数の変化や空港アクセスの変化によって、福島空港の実情は更に厳しくなっているものと考えられる」としている。

平成12年の秋期平日（1日）に、県内の各生活圏を出発地として行われた航空移動について、どの空港が出発空港として選択されたかをまとめたのが次の表である。

県内生活圏別空港選択比率（平成12年秋期・平日）

（単位：%）

生活圏	福島空港	成田空港	東京(羽田)	仙台空港	その他
県北	21.5	0.0	35.1	36.8	6.6
県中	42.7	0.0	47.8	8.3	1.2
県南	47.2	0.0	52.8	0.0	0.0
会津	25.4	17.9	29.4	6.9	20.4
相双	2.3	0.0	1.2	96.5	0.0
いわき	50.9	0.0	48.2	0.9	0.0
県全体	30.6	6.0	34.7	19.2	9.5

*福島県企画調整部情報統計領域アナリーゼふくしまNo16より当研究所が作成

県全体で最も利用されていた空港は東京国際空港（以下、羽田空港）であり、次いで福島空港、仙台空港となっており、福島空港の選択比率は県全体で30.6%となっている。

県北地域は、仙台空港と羽田空港が高く、福島空港は2割程度となっているが、仙台空港アクセスの利便性が高まっていることから、現状では仙台空港の選択比率が更に上昇している可能性があり、県北地域が福島空港の利用圏域から徐々に離れていることも考えられる。

県中、県南、いわきは、地理的条件から福島空港の利用圏域内と言えるが、いずれの地域も羽田空港の選択比率が高くなっており、旅行目的によって福島空港と羽田空港を使い分けしている。利用圏域内にあるこの地域の福島空港選択比率を上げ

る施策、羽田空港から福島空港を選択させる施策が最優先課題である。

会津地域は、この調査書によると「会津地域は各空港へのアクセスの点で利便性が特に高い空港はない」と位置づけ、羽田空港、福島空港、新潟空港と、旅行目的によって利用が分散していると分析しているが、羽田空港と新潟空港（*その他に記載）の選択比率が高い点には留意する必要がある。特に新潟空港は、磐越自動車道から新潟市内のアクセス向上により今後とも利用が増加する可能性があり、会津地域が福島空港の利用圏域から離れる脅威として捉えるべきである。

相双地域は、仙台空港選択率が96.5%となっており、完全に仙台空港の利用圏域内である。

こうしてみると、県内全域で見た福島空港の利用度合いには地域別に濃淡があり、県内一律の施策によって福島空港の選択比率を上げるには限界がある。利用圏域内にある県中、県南、いわき地域への対策と、仙台空港の圏域内に入りつつある県北地域向けの対策、新潟空港へ流れる会津地域、各地域の県民のニーズ・声を反映した施策が必要である。

各生活圏は、立地、交通機関の状況、人口規模、経済規模などが異なるため、航空需要も一概でないが、福島県がまとめた各地域の航空需要は次の通りである。

航空流動数（人/平成12年）

生活圏	航空流動数	生活圏	航空流動数
県北	133,632	仙台	878,742
県中	208,048	山形	273,308
県南	35,735	庄内	208,945
会津	158,425	石巻	95,089
相双	41,798	那須	52,832
いわき	42,744	米沢	40,272

*福島県企画調整部情報統計領域アナリーゼふくしまNo16より当研究所が作成

近隣3県の平成12年1年間の航空流動数（航空需要）をみると、流動数が多い地域は仙台生活圏

の878千人、山形生活圏273千人、庄内生活圏208千人などとなっており、それぞれの生活圏には仙台空港、山形空港、庄内空港があり、各生活圏は各空港の利用圏域となっている。近隣3県から福島空港に航空需要を呼び込もうと考えるのは現実的ではない。

県内の航空流動数をみると、県中地域が208千人で最も多く、会津地域158千人、県北地域133千人などとなっており、これらの航空流動数に空港選択比率を併せて判断すると、県中地域が福島空港にとって最も重要な地域と位置づけられ、会津地域や県北地域の利用を高めることが次の課題として浮上する。

3. 利用客の動向

(1) 福島空港

福島空港の利用客を平成8年度から平成18年度までみると、上海やソウルの国際便が就航した平成11年度の757千人をピークに利用客は減少傾向にあり、平成18年度の利用客は国内線・国際線合計で529千人と、ピーク時から▲228千人減少している。特に、国内線の減少は大きく、ピーク時から▲267千人減少している（減少率▲37.8%）。

福島空港 (単位：人)

区分年度	国内		国際		合計	
	人数	指数	人数	指数	人数	指数
8	643,725	100	8,390	100	652,115	100
9	677,299	105	8,736	104	686,035	105
10	689,168	107	8,521	102	697,689	107
11	706,816	110	50,816	606	757,632	116
12	611,924	95	88,351	1,053	700,275	107
13	570,078	89	88,067	1,050	658,145	101
14	523,001	81	69,740	831	592,741	91
15	517,263	80	42,008	501	559,271	86
16	501,906	78	62,994	751	564,900	87
17	473,000	73	73,164	872	546,164	84
18	439,683	68	90,043	1,073	529,726	81

* 国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

直近の動向をみると、平成19年4月から平成20年1月までの利用客は、合計で433千人となっており、前年同期と比較し15千人減少している。

内訳では、国内線が353千人で前年同期比▲16千人、国際線が80千人で前年同期比+1千人となっている。国内線は名古屋便の減便などが影響し、国際線は台湾や中国へのチャーター便が寄与している。

平成19年4月から平成20年1月までの搭乗率を前年同期と比較してみると、国内線は、札幌便（前年同期60.5%→直近56.8%）と沖縄便（65.4%→63.7%）の搭乗率が低下傾向を示し、大阪便（53.9%→59.3%）が5.4%ポイント上昇している。沖縄便は1.7ポイント低下しているものの60%以上を確保して安定的に推移しているが、札幌便が56.8%に低下している点については県民の利用が一巡したことも考えられるので留意する必要がある。

同様に、平成19年4月から平成20年1月までの国際線の搭乗率を前年同期と比較してみると、上海便（前年同期74.1%→直近58.9%）の搭乗率が大きく低下しており原油高騰による航空運賃の上昇や食品安全の問題などが影響していると推測される。一方、ソウル便（76.4%→74.0%）は韓国からのゴルファー客等によって高い搭乗率を維持している。

この期間に143便あったチャーター便の搭乗率は80.2%であり、行き先別にみると、香港57便の搭乗率が86.7%、台湾56便74.7%、中国18便81.3%となっている。

(2) 隣県空港の状況

仙台空港は、国内線が札幌、成田、小松、名古屋、神戸、大阪、広島、福岡、沖縄の9路線、国際線がソウル、グアム、北京、上海、大連、長春、台北の7路線あり、東北の基幹空港となっている。

仙台空港

(単位：人)

区分 年度	国内		国際		合計	
	人数	指数	人数	指数	人数	指数
8	2,628,534	100	442,452	100	3,070,986	100
9	2,803,163	107	417,806	94	3,220,969	105
10	2,836,773	108	401,982	91	3,238,755	105
11	2,964,603	113	420,032	95	3,384,635	110
12	2,774,526	106	471,699	107	3,246,225	106
13	2,853,545	109	392,043	89	3,245,588	106
14	2,857,099	109	395,479	89	3,252,578	106
15	2,892,773	110	251,103	57	3,143,876	102
16	2,916,016	111	307,151	69	3,223,167	105
17	2,955,977	112	288,515	65	3,244,492	106
18	3,047,955	116	339,508	77	3,387,463	110

*国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

昨年3月にはJR仙台駅と空港を結ぶアクセス鉄道が開通し、利便性が高まっている。

青森空港は、国内線が羽田6便、札幌2便、大阪2便、中部国際2便の4路線、国際線がソウル週4便あり、国内線ではハブ空港化が進む羽田空港に接続しているメリットは大きく底堅く推移している。

国際線ではソウル便の搭乗率が60%を超えており、韓国人観光客が増加している。

青森空港

(単位：人)

区分 年度	国内		国際		合計	
	人数	指数	人数	指数	人数	指数
8	1,268,477	100	45,818	100	1,314,295	100
9	1,356,413	107	37,899	83	1,394,312	106
10	1,546,147	122	43,492	95	1,589,639	121
11	1,612,606	127	39,971	87	1,652,577	126
12	1,542,731	122	43,634	95	1,586,365	121
13	1,504,046	119	41,839	91	1,545,885	118
14	1,557,957	123	39,393	86	1,597,350	122
15	1,376,178	108	34,522	75	1,410,700	107
16	1,230,496	97	59,557	130	1,290,053	98
17	1,203,305	95	64,846	142	1,268,151	96
18	1,207,826	95	54,082	118	1,261,908	96

*国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

秋田空港

(単位：人)

区分 年度	国内		国際		合計	
	人数	指数	人数	指数	人数	指数
8	1,454,196	100	16,140	100	1,470,336	100
9	1,330,045	91	10,001	62	1,340,046	91
10	1,265,364	87	3,001	19	1,268,365	86
11	1,219,204	84	9,873	61	1,229,077	84
12	1,235,553	85	11,619	72	1,247,172	85
13	1,325,066	91	24,206	150	1,349,272	92
14	1,286,050	88	38,437	238	1,324,487	90
15	1,315,784	90	27,481	170	1,343,265	91
16	1,311,034	90	35,015	217	1,346,049	92
17	1,304,403	90	38,606	239	1,343,009	91
18	1,282,222	88	42,514	263	1,324,736	90

*国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

秋田空港は、国内線が羽田7便、札幌2便、大阪3便、名古屋（小牧）2便、中部国際1便、関西空港1便の6路線、国際線がソウル週3便ある。国内線は新幹線との競合や高速道路網の整備で利用客が減少傾向にある。

国際線のソウル便は、平成19年の搭乗率が57.3%と低迷し運休の危機に立たされている。

4. 福島空港の収支状況

福島空港の平成18年度決算額は、収入が189百万円、支出が488百万円となっており、差し引き▲299百万円の赤字となっている。しかし、福島空港は福島県における高速交通体系を担う重要な施設として公共性を有しており、その運営を収支のみによって評価することは適当でない点に留意したい。

収入の主なものは157百万円の空港使用料であるが、ピーク時の約3分の1にまで減少している。この主な理由として空港使用料の減免措置があり、福島空港では空港使用料を平成11年から平成13までは3分の2まで減免、平成14年から16年までは3分の1まで減免、平成17年からは2分の1まで

減免している。

減免の背景としては、航空運賃や路線への参入・撤退が自由化した平成12年の航空法改正がある。この自由化によって航空会社間の競争が激化したため、不採算路線の多い地方空港は切り捨てられる恐れがあり、路線を維持するため空港使用料の減免を行っている。

空港使用料は、基本的に着陸する飛行機のトン数と停留時間によって決まるが、減便と使用機材の小型化、短時間の停留という現状から増収は望めず、また大幅な原油高は航空会社の収益を直撃しているため、空港使用料を改定することは困難であり、主たる収入である空港使用料での収支改善は期待できない状況に置かれている。

支出をみると、航空灯火などの空港維持管理費や空港事務所運営費は、原油高による維持経費の上昇や施設の経年磨耗による支出増などによって増加基調にあり、また、セキュリティチェックの強化は空港管理運営費の増大をもたらしており、支出面での費用削減は困難視される。

空港収支の赤字額▲299百万円は県の一般会計から穴埋めされるが、このまま赤字補填が続けば県財政圧迫の要因にもなりかねず、収支面での改善が困難視される状況下で今後とも福島空港を維

持するためには、行政のみにその対策を委ねるのではなく、県民や企業が一体となった福島空港支援策が必要であろう。福島空港を利用できない、利用しない理由を見つけるのではなく、どうしたら福島空港を利用できるのか、それぞれの立場で考え、実行することが重要である。

5. 航空貨物の現状

これまでの航空輸送は旅客便中心に考えられてきたため、航空貨物は、旅客機のベリースペース（旅客座席の床下スペース）を利用して運ぶベリール輸送が一般的であり、旅客機の大きさや便数で貨物輸送量は制限されてきたが、近年では、IT関連製品などの航空需要が拡大し、ベリール輸送では対応しきれないことから、貨物専用機の比重が高まっている。

地方空港における貨物専用便の運航状況を見ると、貨物専用便のある地方空港は、新千歳空港、仙台空港、岡山空港、小松空港、佐賀空港、北九州空港、那覇空港などがあり、新千歳空港は羽田空港と関西空港に、岡山空港と北九州空港と那覇空港は羽田空港に、佐賀空港は羽田空港と関西空港に、それぞれ貨物便が運航しており、仙台空港

福島空港

(単位：トン)

区分 年度	発 貨 物				着 貨 物				合 計				合 計	
	国 内		国 際		国 内		国 際		国 内		国 際		合 計	
	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	
8	2,673	100	0	—	2,417	100	0	—	5,090	100	0	—	5,090	100
9	2,839	106	0	—	2,482	103	0	—	5,321	105	0	—	5,321	105
10	1,434	54	0	—	1,289	53	0	—	2,723	53	0	—	2,723	53
11	1,266	47	16	100	1,276	53	19	100	2,542	50	35	100	2,577	51
12	1,103	41	147	919	1,884	78	7	37	2,987	59	154	440	3,141	62
13	920	34	28	175	1,626	67	13	68	2,546	50	41	117	2,587	51
14	924	35	10	63	1,198	50	12	63	2,122	42	22	63	2,144	42
15	969	36	12	75	1,172	48	24	126	2,141	42	36	103	2,177	43
16	856	32	20	125	1,098	45	16	84	1,954	38	36	103	1,990	39
17	667	25	71	444	758	31	8	42	1,425	28	79	226	1,504	30
18	694	26	77	481	640	26	11	58	1,334	26	88	251	1,422	28

*国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

と小松空港は国際貨物便が運航している。

福島空港の航空貨物は、ボーイング737を利用したベリール輸送であり、約2トンまでの積載が限度と言われ、コンテナでの積込みは不可能なためバラ積みしている。ベリール輸送は使用機材と便数に左右されるため、機材の小型化と減便によって、福島空港の国内貨物取扱量は平成8年度の約4分の1にまで減少している。

福島空港の国際貨物は、平成11年の国際路線開設と同時に開始されたが、ソウル便の使用機材がコンテナ積み可能なボーイング767から737へと変

更されたため、平成13年から16年には36トン台と低迷している。平成17年度から767に戻されたため国際貨物も回復したが、今年度から小型のエアバスに変更されたため、国際貨物の減少は避けられないであろう。

参考までに、仙台空港と青森空港、秋田空港の航空貨物取扱量を記載した。

仙台空港は、国内貨物が平成8年度と比較し2割程度減少しており、国際貨物も同4割減とやや低調に推移している。仙台空港は、国際貨物便の運航により直接海外向け輸出を行っているが、伊

仙台空港

(単位：トン)

区分 年度	発 貨 物				着 貨 物				合 計				合 計	
	国 内		国 際		国 内		国 際		国 内		国 際			
	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	
8	14,047	100	1,332	100	11,464	100	2,546	100	25,511	100	3,878	100	29,389	100
9	12,438	89	2,083	156	10,816	94	2,594	102	23,254	91	4,677	121	27,931	95
10	11,551	82	1,362	102	10,253	89	1,890	74	21,804	85	3,252	84	25,056	85
11	12,598	90	2,535	190	11,355	99	3,036	119	23,953	94	5,571	144	29,524	100
12	12,605	90	2,088	157	12,905	113	3,687	145	25,510	100	5,775	149	31,285	106
13	10,451	74	1,916	144	11,967	104	3,305	130	22,418	88	5,221	135	27,639	94
14	9,692	69	1,665	125	10,238	89	2,585	102	19,930	78	4,250	110	24,180	82
15	9,611	68	1,844	138	10,074	88	2,276	89	19,685	77	4,120	106	23,805	81
16	9,627	69	1,324	99	10,095	88	1,995	78	19,722	77	3,319	86	23,041	78
17	9,185	65	1,109	83	10,732	94	1,728	68	19,917	78	2,837	73	22,754	77
18	9,306	66	871	65	11,067	97	1,382	54	20,373	80	2,253	58	22,626	77

*国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

青森空港

(単位：トン)

区分 年度	発 貨 物				着 貨 物				合 計				合 計	
	国 内		国 際		国 内		国 際		国 内		国 際			
	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	
8	2,374	100	7	100	4,081	100	7	100	6,455	100	14	100	6,469	100
9	2,475	104	11	157	4,120	101	12	171	6,595	102	23	164	6,618	102
10	2,387	101	62	886	4,170	102	63	900	6,557	102	125	893	6,682	103
11	2,427	102	38	543	4,159	102	32	457	6,586	102	70	500	6,656	103
12	2,422	102	45	643	5,035	123	62	886	7,457	116	107	764	7,564	117
13	2,455	103	54	771	4,534	111	35	500	6,989	108	89	636	7,078	109
14	2,752	116	38	543	4,302	105	27	386	7,054	109	65	464	7,119	110
15	3,450	145	14	200	4,563	112	12	171	8,013	124	26	186	8,039	124
16	3,048	128	12	171	5,026	123	11	157	8,074	125	23	164	8,097	125
17	2,866	121	22	314	4,710	115	6	86	7,576	117	28	200	7,604	118
18	2,807	118	24	343	4,764	117	5	71	7,571	117	29	207	7,600	117

*国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

秋田空港

(単位：トン)

区分 年度	発 貨 物				着 貨 物				合 計				合 計	
	国 内		国 際		国 内		国 際		国 内		国 際			
	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数	指数		
8	3,907	100	0	—	4,681	100	0	—	8,588	100	0	—	8,588	100
9	4,281	100	0	—	4,652	99	0	—	8,933	104	0	—	8,933	104
10	4,284	110	0	—	4,224	90	0	—	8,508	99	0	—	8,508	99
11	4,063	104	0	—	4,647	99	0	—	8,710	101	0	—	8,710	101
12	3,756	96	0	—	4,973	105	0	—	8,693	101	0	—	8,693	101
13	2,770	71	0	—	3,434	73	0	—	6,204	72	0	—	6,204	72
14	2,601	637	60	100	3,269	70	6	100	5,870	68	66	100	5,936	69
15	2,547	65	95	158	3,180	68	6	100	5,727	67	101	153	5,828	68
16	2,263	58	71	118	3,408	73	15	250	5,671	66	86	130	5,757	67
17	2,530	65	47	78	3,328	71	14	233	5,858	68	61	92	5,919	69
18	2,860	73	0	0	3,377	72	15	250	6,237	73	15	23	6,252	73

*国土交通省東北運輸局 東北の物流（平成19年版）より当研究所が作成

丹空港へ空輸した後に陸路で関西空港へ輸送し海外へ輸出している例なども見られる。

青森空港は、国内貨物、国際貨物とも堅調に推移している。特に国内貨物取扱量は安定しており、羽田空港6便、大阪2便、中部国際2便が陸路輸送の代役を果たしている。

秋田空港は、国内6路線16便あり、福島空港の4.6倍の国内貨物取扱量があるものの、近年は高速道路網の整備によってやや減少傾向にある。

6. 関西空港との連携

福島空港を取り巻く厳しい環境を打開するため、福島県では国際物流に活路を見出そうとして、関西国際空港(株)（以下、関西空港）と航空物流に関する「共同ビジョン」を今年2月に策定し発表した。

関西空港は、大規模な物流ハブを整備できるスペースを備え、複数滑走路を持つ国際空港で、成田や羽田と比べアジアへの輸送時間が短いという利点があり、深夜に離着陸できない成田と違い24時間離着陸可能な空港として深夜早朝に日本最多の貨物便が就航している。

関西空港を拠点とした東アジア地域への貿易拡大によって成田空港に対抗しようとする関西空港の戦略と、関西空港との連携によって航空貨物の増大を図りたい福島県の思惑が一致したものと思われる。

(1) 共同ビジョンの概要

共同ビジョンでは、次のような段階的な取り組みを予定し、近い将来に、福島空港と関西空港間に貨物便を運航する計画を立てている。

- ① 県内及び東北や北関東地域の企業に対するPR活動を強化し、関西空港を経由した海外貨物利用の拡大を図る。
- ② 24時間離着陸可能な関西空港の深夜・早朝便と連携するため、福島空港の運用時間延長を検討する。貨物便の就航を働きかける。
- ③ 東北や北関東の国際貨物を福島空港に集約化を図り、福島空港における物流施設を整備する。貨物便の就航を実現する。

以上のような段階的取り組みにより貨物便の就航を目指す、としているが、貨物便は1機50トン程度積載可能であり、安定運航には週数便の運航が必要と思われ、貨物量の確保が重要な課題と

なってくる。そのため、福島県では、企業担当者を配置し、航空貨物の利用推進を図り、輸送コストの一部補助も検討しているが、ペリー輸送とは基本的に規模が異なるため航空貨物需要のある県内企業の協力体制が不可欠である。

福島県では「福島空港エアカーゴ（航空貨物）検討会」を設置し、本格的な物流体制を構築するため、県、航空会社、税関、物流各社が参加し航空貨物利用拡大を検討している。また、福島空港には現在、国内貨物用の小規模倉庫しかないため、利用拡大すれば、当然に、空調設備を備えた大規模な倉庫や荷役機械が必要となってくる。

(2) 福島空港を素通りする航空物流

次の表は、福島空港の発着貨物量と横浜税関福島空港出張所の通関額をみたものである。この通関額は、保税蔵置された輸出入貿易額であり、福島空港で積出、取卸された額を意味するものではなく、福島空港を単に通関場所として利用された額も含まれているため、発着貨物量とは相関しない。

発着貨物量と輸出入貿易額

年	発貨物 (トン)	輸出額 (百万円)	着貨物 (トン)	輸入額 (百万円)
12	147	995	7	16
13	28	6,402	13	25
14	10	11,906	12	35
15	12	15,679	24	76
16	20	10,981	16	65
17	71	8,373	8	165
18	77	572	11	159

*小名浜税関支署・輸出入貿易額年別推移（港別）、国土交通省東北運輸局・東北の物流により当研究所が作成

県内の航空物流は、郡山にある民間会社の物流センターが主力になっており、以前はその民間会社で集荷後に福島空港出張所で通関していたが、平成17年11月に同物流センターが建設され保税蔵置場（*通関手続きが行える保税倉庫）の許可を得た

ため、同物流センター内で通関手続きが完了する体制に変わってきている。ただ、福島県内にはインランドデポ（内陸通関物流基地）として許可された施設はなく、同物流センターがインランドデポ的な機能を有していると言っている。

この表をみると、平成14年から16年にかけて、福島空港の国際発着貨物量は20トン台に低迷していたが、通関額は平成14年が119億円、15年が156億円、16年が109億円と百億円台を超えており、福島空港出張所がインランドデポ的な通関拠点として利用されていた、と推測できる。平成17年11月に保税蔵置場となった同物流センターの管轄が小名浜税関支署に移り、福島空港出張所の管轄から外れたため、平成18年の輸出額は5億円と激減している。

同物流センターに集荷された航空貨物はその8割が成田空港にトラックで保税輸送されており、同物流センターのインランドデポ的な機能により、航空貨物は福島空港を素通りし、成田空港に直結した航空物流体制が形成されている。成田空港は航空貨物が一極集中するため通関に時間がかかり、予定便に搭載できないケースもあるため、同物流センターでの通関メリットは高い。

参考までに隣県のインランドデポをみると、宇都宮インランドデポの輸出入貿易額（通関額）は、平成18年で2,442億円（うち輸出額2,154億円）であり、実に福島空港出張所の488倍である。つくばインランドデポの輸出入貿易額（通関額）は、平成18年で3,498億円（うち輸出額1,896億円）となっており宇都宮より多い。

こうして見ると、県内の航空物流は同物流センターに、関東圏は宇都宮インランドデポやつくばインランドデポに集約されつつある。

(3) 必要な市場調査

現在の航空貨物は、東京という大消費市場を域

内に持つ成田空港の一極集中型となっており、成田空港は、世界中に張り巡らされたネットワークのハブ空港として、その圧倒的な利便性から対抗できる国内空港はない。関西空港の航空貨物取扱量は、国内シェア2割強を占めるが、東北・北関東からの貨物は少なく、福島県からの航空貨物の大部分は成田空港に集中している。

福島県の航空貨物需要を考えると、福島県は北関東圏の一部として工業生産拠点の一翼を担っており、平成17年の製造品出荷額は5兆5,686億円と東北第1位で、潜在的な航空貨物需要は強いと推測され、また、地方空港の域内には、その域内の工業集積、地方消費市場に合った航空貨物需要は必ず存在するはずである。このような航空貨物需要を福島空港に取り込むためには、ペリー輸送に代わる貨物便の就航が必要であり、ソウルや上海との路線拡充で利便性の高い関西空港との連携は重要である。

日通総合研究所の国際航空貨物輸送量の見直しによると、2008年度のアジア線における輸出額は、海上輸送へのシフトが懸念されるものの、IT・デジタル製品の在庫調整が一巡したことから2007年度比+6.1%の堅調な増加が見込まれ、輸入額は同+0.7%の横ばい見直しである。国内航空貨物量は、内需の大きな伸びが期待できないなかで、住宅投資などの戻りが期待できるため、2007年度比+1.1%の小幅な伸びとなる予想である。このように、国内航空貨物が期待できないなかで、アジア向け輸出は堅調に推移すると予想されており、その意味で、共同ビジョンの目指す方向性は正しいと言える。

しかし、長期的かつ安定的な貨物便の運航を目指すためにも、福島空港と関西空港間の航空貨物需要については、福島空港に対する企業の現実的な航空貨物のニーズがどの辺にあり、それがどのような内容になるのか、関西空港から福島空港へ

の復路の貨物需要はどのようなものか等、十分な市場調査を実施して予測すべきであろう。

7. 観光資源を活かす

(1) 主力は国内観光客

国交省が実施した直近の宿泊旅行統計調査（平成19年7月～9月）によると、この期間の福島県への宿泊客数は2,023,310人であり、全国で13位、東北地方では1位となっている。うち、県外からの宿泊客が72.4%を占めており、都会に近く自然豊かな本県の魅力が再確認された内容となっている。

都道府県別の宿泊者数（*従業員100人以上の施設について集計されている）をみると、東京都76,887人、埼玉県31,731人、宮城県27,337人、千葉県27,282人など首都圏や隣接県からの宿泊客が多くなっているが、福島空港と定期便のある道府県からの宿泊客数をみると、大阪府2,154人、北海道823人、沖縄61人と、国内線利用が一方通行となっている福島空港の実態が浮き彫りになっている。休止された福岡は342人おり、沖縄よりは多い。

福島県が伊丹空港、関西空港、福岡空港で実施した「福島空港就航先旅客動向調査」（*平成19年2月24日：民報新聞）によると、福島県の印象が「ある」と答えた割合は48%と5割に満たず、観光地別の認知度では、磐梯山、猪苗代湖、鶴ヶ城が高く、過去10年間に福島県を訪れた住民は大阪24%、福岡19%と低い結果になっている。

こうした状況を見ると、北海道、関西、九州などの国内観光客を福島県に誘致するために、認知度の比較的高い会津地域の観光資源をPRし、福島空港を利用させる施策が急務である。

この期間の外国人宿泊客数をみると、福島県に宿泊した外国人は28,500人おり、宮城県の36,890人に次いで東北地方では第2位である。1～3月

と7～9月の調査を比較してみると、福島空港に週3便運航されている韓国は▲4,790人減少となっており、台湾、香港はチャーター便の増減により順位が変動している。

東北地方第2位と言っても、外国人宿泊客数の比率は全体の僅か1.4%に過ぎず、頼みの綱の韓国客は季節的な変動がみられ、台湾・香港客はチャーター便に左右される等の不安定な実態を考えれば、圧倒的に分母の多い国内観光客を主力と考えるべきである。

順位	1～3月の外国人宿泊客数			7～9月の外国人宿泊客数		
	国名	人数	割合(%)	国名	人数	割合(%)
1	韓国	12,730	43.1	韓国	7,940	27.9
2	台湾	6,320	21.4	香港	5,380	18.9
3	香港	2,210	7.5	台湾	3,480	12.2
4	アメリカ	2,200	7.4	中国	2,830	9.9
5	中国	2,070	7.0	ドイツ	2,320	8.1
6	シンガポール	540	1.8	アメリカ	1,680	5.9
	その他	3,470	11.7	その他	4,870	17.1
	合計	29,540	100.0	合計	28,500	100.0

*国土交通省ホームページ 宿泊旅行統計調査より当研究所が作成

(2) 外国人観光客の動向

平成19年の1年間に福島県に宿泊した外国人観光客数は、前年に比べ28,584人(前年比+39.8%)多い100,382人となり、平成12年の調査開始以来、初めて10万人を突破した。官民一体となった外国人観光客誘致促進事業が成果を挙げている。

宿泊者を国別にみると、韓国が56,604人と全体の56.4%と半数以上を占め、台湾19.4%、香港13.2%、中国3%となっている。

宿泊した地域では、会津が57,096人と全体の56.9%を占めて人気が高く、特に48,029人が裏磐梯・猪苗代地域に宿泊しており、約6割弱の外国人が会津地方に宿泊している点は注目すべきである。これらの外国人宿泊客が、福島空港を利用しているのか、新潟空港を利用しているのか、福島空港活性化の観点からは掘り下げて把

握すべきである。新潟空港のソウル便は毎日運航されており、福島空港より利便性が高いため、新潟空港を利用した会津観光の可能性はある。

平成19年の外国人ゴルフ客数は58,059人で、前年より31,124人多く倍増となっており韓国人が大半を占めている。県南地域(61.2%)に韓国人ゴルファーが押し寄せており、11月、10月、8月が好調となっている。

韓国人ゴルファーの大半が福島空港のソウル便を利用している点については疑いの余地はないが、千葉の房総から福島に流れたように、将来的には、仙台空港や新潟空港を起点とした低価格なゴルフパックツアーの出現も考えられ、韓国客の奪い合いが起これるので、過度の依存は避けるべきであろう。

県内31施設がまとめた平成18年12月から19年4月までの外国人スキー客宿泊者数は、台湾が1,567人と最も多く、次いで韓国の891人、香港167人などとなっている。台湾では雪が降らないため、雪に対する憧れをもっている観光客が多い。韓国からのスキー客は前年に比べ5.7倍の伸びとなっている。しかし、スキー客についても、暖冬の影響による雪質の変化によって北海道や北東北のスキー場が好まれる傾向にあるため、ゴルフ客同様の見極めが求められる。

以上のように、10万人を突破したことは非常に喜ばしいことであるが、国内観光客を主力として位置付け、北海道、関西、九州などからの観光客を福島県に誘致する施策も強化すべきであろう。

(3) 県民の利用促進

福島県が行っている外国人観光客誘致促進事業は海外マスコミや外国エージェントを通じて、ゴルフ場やスキー場など県内観光資源の情報発信やイベント事業の実施、ツアー商品と連携した支援事業などにより、豊富な観光資源をPRし外国人

観光客誘致をめざしている。教育旅行促進事業では、韓国からの教育関係者は、喜多方市・会津若松市・本宮市・福島市を訪れ、学校交流、ソバ打ち、アサヒビール見学、民宿体験などを行い、台湾からは、会津若松市・猪苗代町・福島市を訪れ、鶴ヶ城見学、弓道体験、温泉入浴などを行い、中国からは、福島市・猪苗代町・会津若松市・下郷町などを訪れ、学校交流やスキー場視察、新幹線体験、花見山見学、イチゴ狩りなどを行っている。海外の教育関係者は、県内の豊富な観光資源に注目している。

このような努力が実を結び、平成19年度の教育旅行誘致件数は、台湾12校470名、韓国1校350名、中国1校43名、香港1校31名の計15校894名となっており、前年度と比較し11校増加し、大きな成果を挙げている。

しかし、一方で、修学旅行で飛行機を利用した県内の学校について福島空港の利用度を見た場合、福島空港を利用していない比率は、中学校で31.3%、高校で56.8%に上っている。

	平成18年度			平成19年度			
	飛行機を利用した学校	うち福島空港を利用した学校	福島空港を利用した割合	飛行機を利用した学校	うち福島空港を利用した学校	福島空港を利用した割合	
中学校	91	65	71.4	中学校	99	68	68.7
高校	76	31	40.8	高校	74	32	43.2
合計	167	96	57.5	合計	173	100	57.8

* 福島県企画調整部空港交流グループからの聞き取りにより当研究所が作成

当然ながら、旅行目的によって出発空港が異なるのは当たり前であり、地理的・時間的な制約から仙台空港や新潟空港を利用する事も理解できるが、官民一体となって福島空港の利用促進を図り、海外からの教育旅行誘致で大きな成果を挙げている時でもあり、地元福島空港がある県内の中学校・高校には、福島空港を選択して応援して欲しい。

修学旅行の一例を挙げて福島空港の利用促進を訴えたが、県民がそれぞれの立場で“どうしたら福島空港を利用できるのか”考えることが、利用客増加を図る近道であり、第一歩である。

さいごに

今年3月、自動車部品メーカー国内最大手のデンソー（東証一部）が、関東以北に立地する6つの自動車組立工場への製品納入拠点として、田村西部工業団地（田村市・三春町）へ進出することとなった。また、平成6年に矢祭町工業団地に進出した空圧制御機器で世界首位のSMC（東証一部）は、規模拡大のため昨年2月に17.7ヘクタールの造成地を取得し工場建設の予定である。SMCは釜石にも工場を有しており、大規模工場になる矢祭町工場との連携が期待される。

デンソーやSMCの福島県進出の背景には、高速道路網や新幹線、福島空港など高速交通体系が整備された本県の「立地条件の良さ」がある。他の企業においても、カントリーリスクの高まりや食品安全への不信感などから、海外生産拠点を数カ国に分散する動きや重要な生産ラインを日本国内に戻す動きが見られており、これからも福島県が進出先として選択されるためには、高速交通体系の維持・発展が必要と考える。

（担当：小島）

<参考資料>

- 福島県「福島空港と関西国際空港との航空物流に関する共同ビジョン」
- 福島県企画調整部空港領域「福島空港利用状況」「福島空港にかかる収支状況」
- 福島空港ビル管理㈱「乗降客数・搭乗率実績」
- 福島県観光グループ「外国人客の宿泊状況調査」「外国人ゴルフ利用状況調査」