

青森空港活性化ビジョン

～未来へ世界へ広がる北東北のゲートウェイをめざして～

平成25年3月
青森空港活性化検討委員会

青森空港活性化ビジョン

～ 目 次 ～

1	本ビジョン策定の趣旨	1
1.1	策定の目的	1
1.2	ビジョンの位置づけ.....	2
1.3	ビジョンの期間.....	2
1.4	目標指標.....	2
2	青森空港の現状.....	3
2.1	青森空港の事業.....	3
2.2	事業主体.....	3
2.3	利用実績.....	4
2.4	青森空港の課題.....	8
2.5	青森空港の役割.....	11
3	活性化ビジョン	12
3.1	基本理念.....	12
3.2	政策.....	13
4	管理運営体制.....	19
4.1	管理運営体制の現状と課題.....	19
4.2	今後の方向性.....	20
5	進行管理.....	22
6	資料編.....	24
6.1	青森空港活性化検討委員会設置要綱.....	24
6.2	青森空港活性化ビジョン策定までの経緯.....	26
6.3	青森空港概要.....	27
6.4	青森空港の利用者数の将来見込み.....	32
6.5	「青森空港の管理運営のあり方に関する提言」概要	33
6.6	取組一覧表	34
6.7	用語の解説.....	37

1 本ビジョン策定の趣旨

1.1 策定の目的

青森空港は青森県が設置・管理する空港であり、国内外とのビジネス展開や交流人口の拡大等、産業・観光振興を図る上で地域にとって必要不可欠な社会基盤です。

青森空港の航空需要は昭和 62 年の新空港の開港以来、順調に増加し、それに応じて施設の拡充を図ってきました。開港当時、年間約 30 万人であった利用者数は、12 年後の平成 11 年度には約 166 万人（昭和 62 年度の約 5.5 倍）に上りピークを迎えました。

その後、人口減少や経済の低成長などの社会経済状況、新幹線の延伸、航空会社の経営効率化などの外部環境の変化に伴い、青森空港の利用者数は年々減少し、平成 23 年度には東日本大震災の影響もあって約 80 万人に落ち込みました。

平成 17 年度には滑走路の 3,000m 化、平成 18 年度には計器着陸装置及び航空灯火の高カテゴリー化の整備を終え、青森空港の主要な施設は高度化されています。こうした中、青森空港が交通結節点としての機能のみならず、国内外との観光交流拠点、情報発信拠点としての役割を果たしていくことを目指し、青森県では利用促進団体等関係機関と共同で「青森空港を核とした観光交流促進プログラム」（平成 18 年 11 月）を策定し、空港の利用促進策に取り組んできました。

また、青森空港に関する政策がこれまでの「整備」から「運営」へと大きくシフトし、利用者が減少傾向にある中、青森空港が今後も地域の社会基盤としての役割を担い、持続可能な運営がなされていくためには、一層の管理運営の効率化と利用促進を図る必要があります。このため、青森県では平成 23 年度に有識者による「青森空港の管理運営のあり方に関する検討会」を設置し、同検討会から「青森空港の管理運営のあり方に関する提言」（平成 24 年 3 月）を受けたところです。この提言では、「持続可能な空港運営の実現」を基本方針とし、「真に魅力ある空港の実現」と「県民負担の軽減」の二項目が方向性として示されました。

この「青森空港活性化ビジョン」は同検討会から受けた提言を踏まえて、策定するものです。

青森空港の管理運営に携わっている青森県、青森空港ビル株式会社、利用促進団体など空港関係者が目的意識を共有し、連携を強化することにより、今後青森空港が持続可能で真に魅力ある空港に発展するための指針となるものです。

1.2 ビジョンの位置づけ

本ビジョンは、「青森県基本計画未来への挑戦（2009-2013）」を上位計画としながら、「青森空港の管理運営のあり方に関する提言」及び「青森空港を核とした観光交流促進プログラム」の内容を踏まえたものです。（本ビジョンの策定に伴い「青森空港を核とした観光交流促進プログラム」は廃止します。）

「青森県基本計画未来への挑戦」とは、青森県の目指す姿を示す上位の基本計画です。青森県の目指す将来像を「生活創造社会」とし、「暮らしやすさではどこにも負けない地域づくりをめざすこと」という、常に創造・発展を志向する社会のことです。

基本計画の施策体系として、「産業・雇用分野」（仕事づくりと所得の向上） 「安全・安心、健康分野」（命と暮らしを守る） 「環境分野」（低炭素・循環型社会の形成） 「教育、人づくり分野」（生活創造社会の礎）の4分野により構成されています。

青森空港については、の「産業・雇用分野」における「地域資源を最大限活用した産業基盤の強化と県外・海外との取引拡大」と「『観光力』の強化による国内外との交流の拡大」の施策として位置づけられます。

1.3 ビジョンの期間

本ビジョンにおける計画期間は、平成 25（2013）年度から平成 29（2017）年度までの5年間とします。

1.4 目標指標

青森空港の利用客は平成 23 年度で年間約 80 万人であり、既存路線のみの就航を前提とした場合、今後人口減少や地上交通機関のサービス向上等により更に減少することが見込まれています。このため、本ビジョンの理念を青森空港に関係する各組織・機関が共有し、効果的に施策を実施していくことにより、計画最終年度に当たる平成 29（2017）年度において年間 100 万人以上の利用客を目指します。

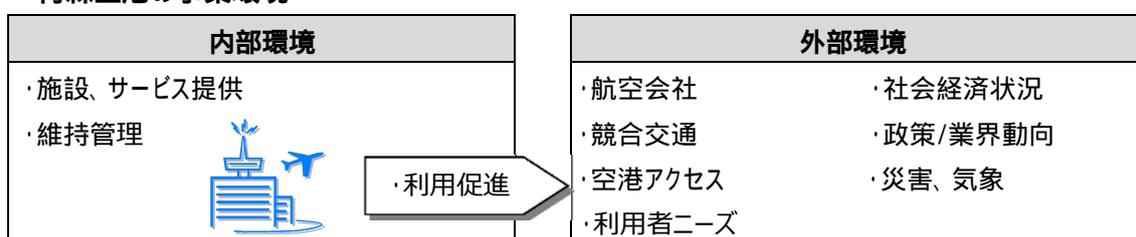
2 青森空港の現状

2.1 青森空港の事業

青森空港の基本的な事業は、利用者への空港施設の提供、及びこれら施設を維持管理することです。青森空港の事業環境を内部環境（県が制御できる環境）と外部環境（内部環境以外）に分類すると下図のように整理されます。空港の利用促進活動は、外部環境に働きかける活動（マーケティング・アンド・プロモーション活動）と位置づけられます。

青森空港の事業は航空会社、競合交通、人口減少等の社会経済状況などに大きく影響を受けることとなります。

青森空港の事業環境



2.2 事業主体

(1) 管理運営

青森県が管理運営を行っているのは、空港の滑走路、航空灯火、駐機場（エプロン）、駐車場の各施設です。空港ターミナルビルは、青森県の第三セクターである青森空港ビル株式会社が青森県から土地を賃借して、施設の建設、管理運営を行っています。また、管制塔や航空機の離着陸に必要な無線施設は国土交通省の所管施設です。

(2) 利用促進

空港の利用促進は、青森県に加え、青森空港振興会議（事務局：青森市）、青森空港国際化促進協議会（事務局：青森県商工会議所連合会）の利用促進団体が連携して、旅行商品の造成支援、各種プロモーションなどを実施しています。

青森空港に関わる事業主体

主要業務	青森県	外郭団体・外部組織
管理運営 維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・県土整備部 港湾空港課 ・青森空港管理事務所 	<ul style="list-style-type: none"> ・青森空港ビル株式会社
利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・企画政策部 交通政策課 ・観光国際戦略局 観光交流推進課 	<ul style="list-style-type: none"> ・青森空港ビル株式会社 ・青森空港振興会議 ・青森空港国際化促進協議会 ・青森県観光連盟

*青森空港ビル株式会社は、管理運営、利用促進の両事業に関わっています。

*上表は主要業務に係る分類です。着陸料の減免措置などの利用促進策は施設を管理する港湾空港課の所掌です。

2.3 利用実績

(1) 交通量

旅客数

青森空港の平成 23 年度の旅客数は約 80 万人で、ピーク時（平成 11 年度）の半分以下の需要規模となっています。旅客需要の減少の主な要因は、新幹線の延伸（平成 14 年 12 月八戸駅まで延伸、平成 22 年 12 月新青森駅まで延伸）や航空会社の撤退（平成 15 年度 ANA 撤退、スカイマーク就航・撤退）など羽田路線の減少にあります。が、羽田路線以外の旅客数も緩やかに減少しています。

貨物量

定期便の貨物取扱量は平成 20 年度までは 7,000 トン前後で推移してきましたが、平成 23 年度には半減しています。その要因は、機材の小型化に伴い、輸送容量が限定されることによるものです。航空貨物の品目としては、精密機器、半導体、生鮮品、宅配便が多い状況です。

発着回数・就航率

発着回数は平成 16 年度以降、年間約 9,000 回で推移しています。就航率は CAT 運用開始後の平成 19 年度以降は大幅に改善されていますが、小型の機材については CAT が使用できないため、濃霧や積雪に起因する欠航が見られます。

座席提供数

航空会社が提供する航空機の座席数は、機材の小型化に伴い、大幅に減少し、ピーク時（平成 11 年度）の半分以下となっています。なお、平成 23 年 3 月から羽田路線の一部の便で中型ジェット機 B767 が就航したことにより座席提供数は漸増しつつあります。

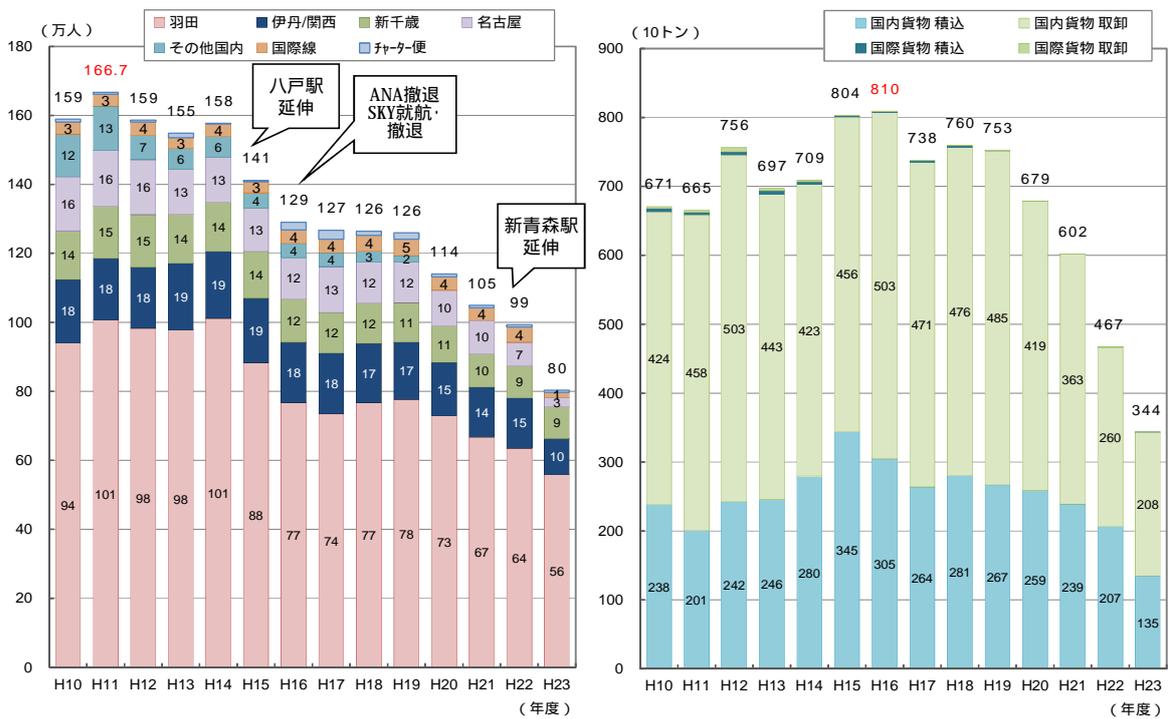


図1 青森空港の旅客数・貨物量の推移

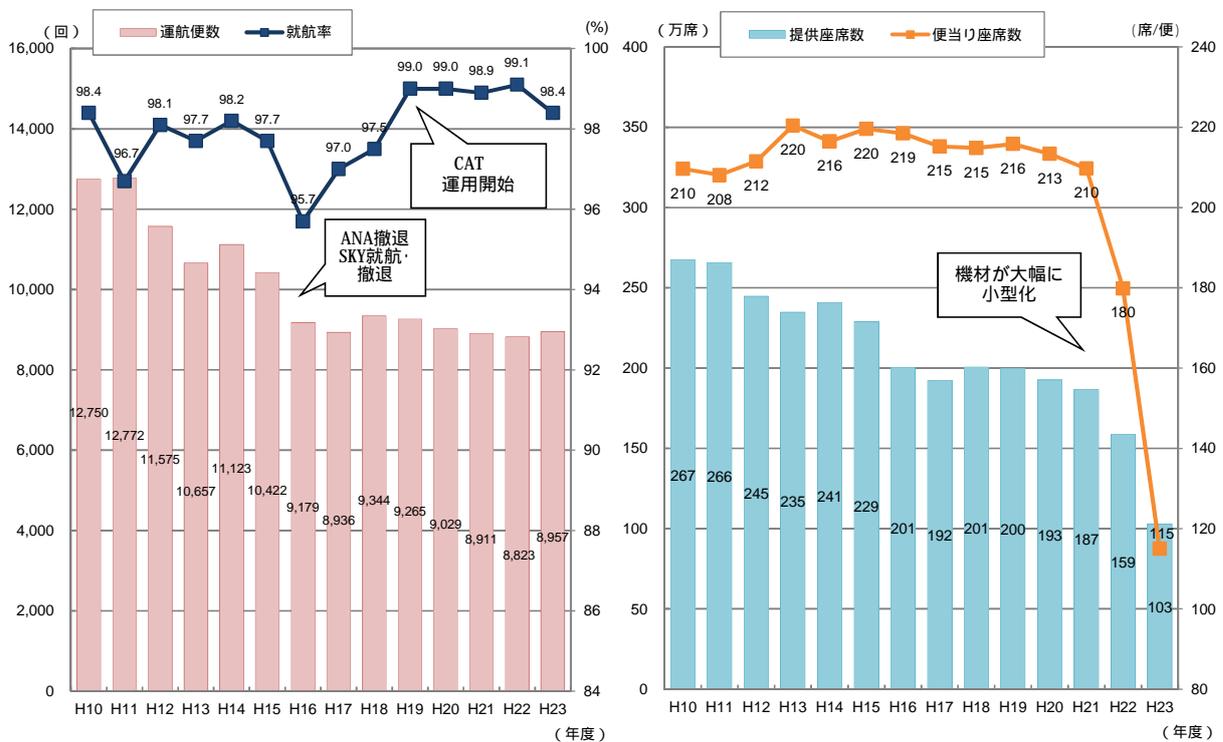


図2 青森空港の運航便数・就航率・提供座席数・便当たり旅客数の推移

(2) 航空路線の現状

平成 25 年 1 月現在、青森空港の国内線は 4 路線、14 往復、国際線はソウル路線が週 3 往復しています。国内線について、東京路線以外は 100 席以下の小型機です。名古屋路線以外、いずれも JAL による運航となっています。

また、かつて国内線は福岡、関西路線などや、国際線はハバロフスク路線が就航していました。

青森空港の航空路線（平成 25 年 1 月現在）

路線	航空会社	便数	機材
青森 - 東京	日本航空	1 日 12 便（6 往復）	B767-300、B737-800
青森 - 大阪（伊丹）	日本航空	1 日 6 便（3 往復）	E170、CRJ200
青森 - 札幌	日本航空	1 日 6 便（3 往復）	CRJ200
青森 - 名古屋（小牧）	フジドリームエアラインズ	1 日 4 便（2 往復）	E170、E175
青森 - ソウル（仁川）	大韓航空	週 6 便（3 往復）	B737 900、B737 800

- ・ 中型ジェット機 …………… B767-300 250 席クラス
- ・ 小型ジェット機 …………… B737-800、B737-900 150 席クラス
- ・ リージョナルジェット機 …………… E170、E175、CRJ200 100 席以下（E170・E175 は約 70 席、CRJ200 は 50 席）

(3) 収入・支出の状況

収入額

青森空港は、利用者から料金を徴収し、支出の一部に充当しています。主な収入は、航空会社からの着陸料と駐車場利用者からの使用料金です。また、青森空港は地方管理空港であり、空港法第 8 条に基づき、施設の新設・改良に際して国庫支出金を受け取ることができます。

着陸料、駐車場の料金体系は、青森空港条例により定められています。着陸料は、航空機の重量に応じて加算される料金体系となっているため、機材の小型化は収入額の減少に直接つながります。また、近年は、空港の利用促進を図るため、着陸料の減免措置を実施したりしています。

支出額

青森空港は除雪に多くの費用を要します。除雪関連経費は毎年の降雪状況によって変動しますが、年間約 5～6 億円の費用を要しています。除雪に関する委託費は、除雪に要した時間に応じて支払っているため、大型の除雪車両を導入し、作業時間を短縮するなどの効率化を図ってきました。

また、委託費は航空灯火の保守、消防、警備業務など空港の安全・安心な運用に必要な費用です。保安確保に関しては、保安検査機器やその運用に当たっての航空会社への負担金として支出しています。

平成 19 年度以降は、CAT の運用開始に伴う空港機能の強化により、人件費、灯火関係の委託費、需用費（部品等）が増加しました。

青森空港に関する支出は、青森空港の収入と連動しない固定費がほとんどです。

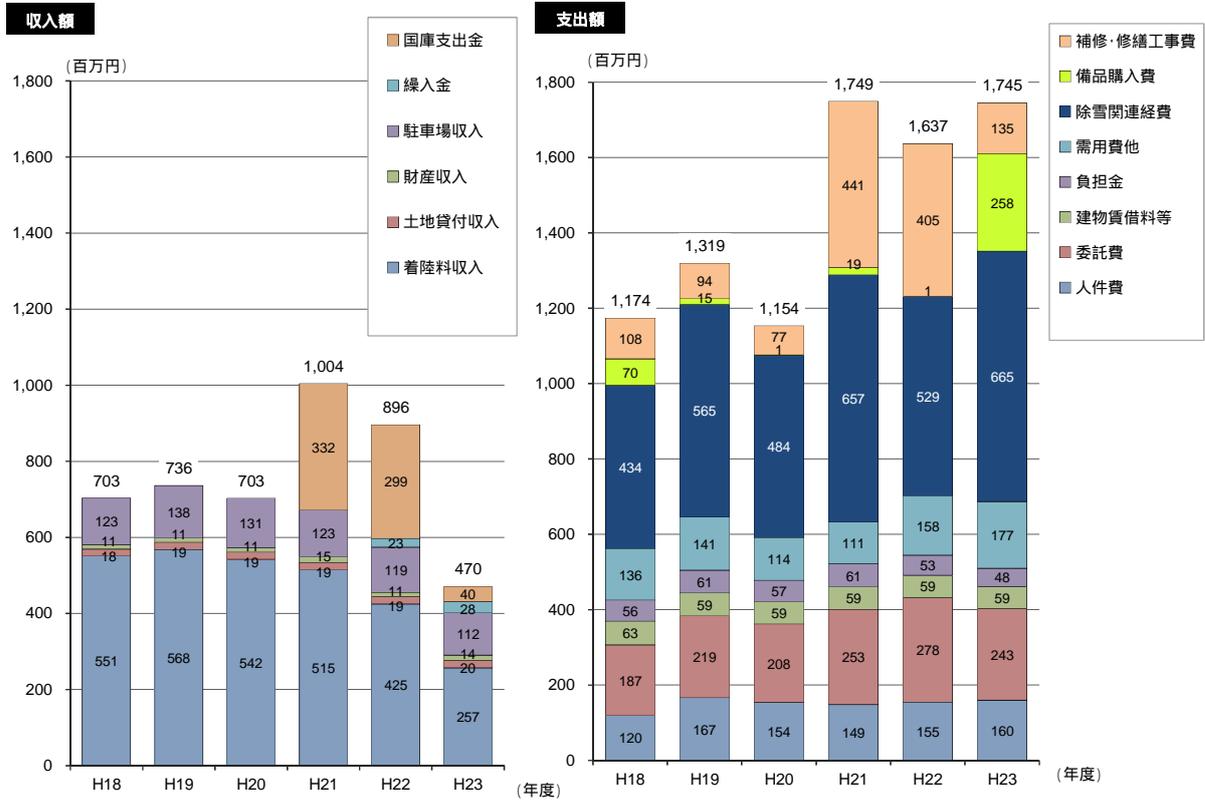


図 3 青森空港の収入額・支出額の推移

2.4 青森空港の課題

(1) 外部環境

事業環境が大きく変化する中、青森県及び各利用促進団体は、青森空港の航空サービスの向上を図るため、航空会社への働きかけや、各種キャンペーン、PR、誘致事業を実施してきました。これまでの利用促進活動の成果を踏まえて各関係者がこれまで以上に連携を強化し、事業環境を的確に把握しながら、必要な施策を着実に具体化していくことが必要です。

航空環境の変化への対応

我が国の国内航空ネットワークは、平成 12 年 2 月の改正航空法の施行以降、それまでの需給調整規制が廃止され、路線設定、増減便、運賃が、原則航空会社の経営判断に委ねられることとなり、青森空港の航空ネットワークの形成にも少なからず影響を及ぼしました。

航空会社は国内外での競争の激化の中でコスト削減や経営合理化等を迫られていることから、空港側は航空会社にとって就航しやすい環境づくりをすることが必要となります。

新幹線との共存

青森県においては新幹線が整備され（平成 14 年八戸駅まで延伸、平成 22 年新青森駅まで延伸）、東京方面との移動において航空と新幹線が競合することとなりました。

今後、航空と新幹線は競合するのではなく、下表に掲げる航空・空港のそれぞれの特徴を活かしながら共存していく必要があります。

航空サービス・鉄道サービスの特徴

	航空・空港	鉄道・鉄道駅
立地	郊外、人口集積少ない	市街地
輸送頻度	少ない	多い
滞留性	乗り継ぎが多く、各所で待ち時間が発生する。鉄道にはない保安検査も必要。（空港アクセスの利便性、空港での過ごし方が重要）	市街地に立地するためアクセスは空港に比べて容易。待ち時間も少ない。
非日常性	長距離輸送が基本であり、旅行、出張など非日常性が高い。	通勤、通学、買物など生活に密着した利用が多く、乗り慣れている。

LCC 需要の掘り起こし

国内の航空需要が、人口減少の中で頭打ちとの見方が国土交通省¹や大手航空会社²の中にありますが、格安航空会社（LCC）など新たな事業モデルの航空会社が出現し、低運賃・多頻度運航により新たな需要を創出することが期待されています。国際需要は、近年成長が著しいアジアの活力を地域に取り込むことが課題です。近年、オープンスカイの進展等の政策が実施された結果、地方空港への国際線の充実が進み空港間競争が激化しています。

利用者サービスの向上（レンタカー需要の取り込み）

利用者の旅行形態が、従来の貸切バスを利用した団体行動から個人・小グループ単位での旅行に変化してきています。これを受けて青森空港ビル株式会社では、平成 23 年 11 月に貨物ターミナルの一部をレンタカーターミナルに改装し、利用者の利便性向上を図りました。この試みは全国的に見ても先進的であり、レンタカー利用者は増加しており、さらに需要を取り込んでいくことが必要です。

二次交通の改善（連絡バスの利便性向上）

青森空港の利用者の減少に伴い、空港連絡バスの五所川原線が平成 24 年 11 月末で運休となりました。また、札幌到着便と弘前市内方面とを結ぶ連絡バスの待ち時間の短縮、青森市内方面連絡バスの運行本数や料金面の改善など、新幹線との共存を意識したサービスの向上が必要です。

二次交通の改善（乗合タクシーの導入）

青森県の場合、来県者は冬期間雪道走行となることからレンタカーの利用に対する不安があり、目的地まで直行できる乗合タクシーを望む意見も多くあり、導入を検討する必要があります。

有料道路利用者へのインセンティブ

青森空港利用者の多くは青森空港有料道路を利用することとなるので、その負担軽減に資するような取り組みが求められます。

機材の大型化

利用者の特性の大きな傾向としては、個人・小グループ単位での旅行にシフトしつつありますが、旅行商品の造成や修学旅行等の団体客の利用促進においては、機材の

¹ 平成 25 年度航空局関係予算概算要求概要（平成 24 年 9 月）P23

² 2012~2016 年度 JAL グループ中期経営計画（2012 年 2 月 15 日）P9

大型化が必要となります。現在、大阪路線、札幌路線、名古屋路線は 100 席以下のリージョナルジェット機で運航されており、搭乗率が高い水準で混雑している状況です。座席提供数の増加を図るためには、大型の機材の就航を進めていくことが必要です。

防災拠点としての役割

防災面では、平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災の発生時において青森空港は被災地への物的・人的支援や代替輸送の要として活用される等、空港が有する防災拠点としての役割を強く認識させる契機となりました。

青森空港が地域の安全・安心を向上させるための防災拠点としてより一層の役割を担っていくことが必要です。

(2) 内部環境

管理運営体制

青森空港を含め、我が国の空港の多くは滑走路、駐機場（エプロン）などの空港基本施設と空港ターミナルビル等の運営主体が分離しています。航空・空港を取り巻く外部環境が目まぐるしく変化する中、国管理空港では、民間の能力を活用した空港ターミナルビルも含めた一体的な経営（機動的な空港運営）による「地域活性化の核となる真に魅力ある空港の実現」に向けた法整備等の検討が進んでいます。

青森空港の運営体制のあり方については、平成 23 年度に検討会から提言を受けており、各提言の内容が地域の社会経済に与える影響を見極め、青森空港が今後も持続可能な魅力ある空港として発展するような体制を構築することが課題となっています。

施設の維持管理

青森空港は適切なサービスを提供する上での主要な施設が整ったとはいえ、今後、経年劣化に伴い長期的・計画的な施設の更新が必要となっています。

2.5 青森空港の役割

(1) 青森空港に期待するもの

青森空港は航空輸送の結節点として、航空機を直接的に利用することによって得られる所要時間の短縮効果等の便益、あるいは航空会社から得る着陸料等の収入以外にも多くの社会的経済的効果を地域にもたらすものです。

国土交通省では「航空輸送の果たす役割」として、国際交流の拡大・観光立国の推進、地域間交流の拡大・地域の活性化、都市の再生、我が国の経済社会の活性化・国際競争力の向上の四点を挙げています。とりわけ、「観光立国の推進」は、21世紀の我が国の発展のための国家的課題とされており、「新成長戦略」(平成22年8月)、「東日本大震災からの復興の基本方針」(平成23年7月)、「日本再生戦略」(平成24年7月)等のそれぞれにおいて重要な施策に位置付けられています。

また、青森県基本計画の産業・雇用分野において、県外・海外との取引拡大、観光力の強化による国内外との交流拡大の施策を掲げ、青森空港の活用・機能強化に言及しています。

実際、青森県を訪れる観光客の消費による県内経済への波及効果は大きく、また、地域の直接的な雇用にも寄与しています。今後の各種施策は空港単体だけではなく、地域への効果も念頭に置き実施する必要があります。

(2) 青森空港の目指すもの

青森空港の活性化は最終的には地域活性化を目指すものであり、空港運営のあり方や利用促進等の取り組みは、青森空港が地域の発展にいかに関与できるかという点を考えて進める必要があります。

本検討委員会では、

- ・国内外の地域と航空路線で結ばれることによる交流促進
- ・来訪者等の消費による地域経済の成長・活性化

の二つを実現するための公共インフラとして位置づけ、本ビジョンに示す基本理念を達成するため、各政策に基づき各種施策を講じていきます。

3 活性化ビジョン

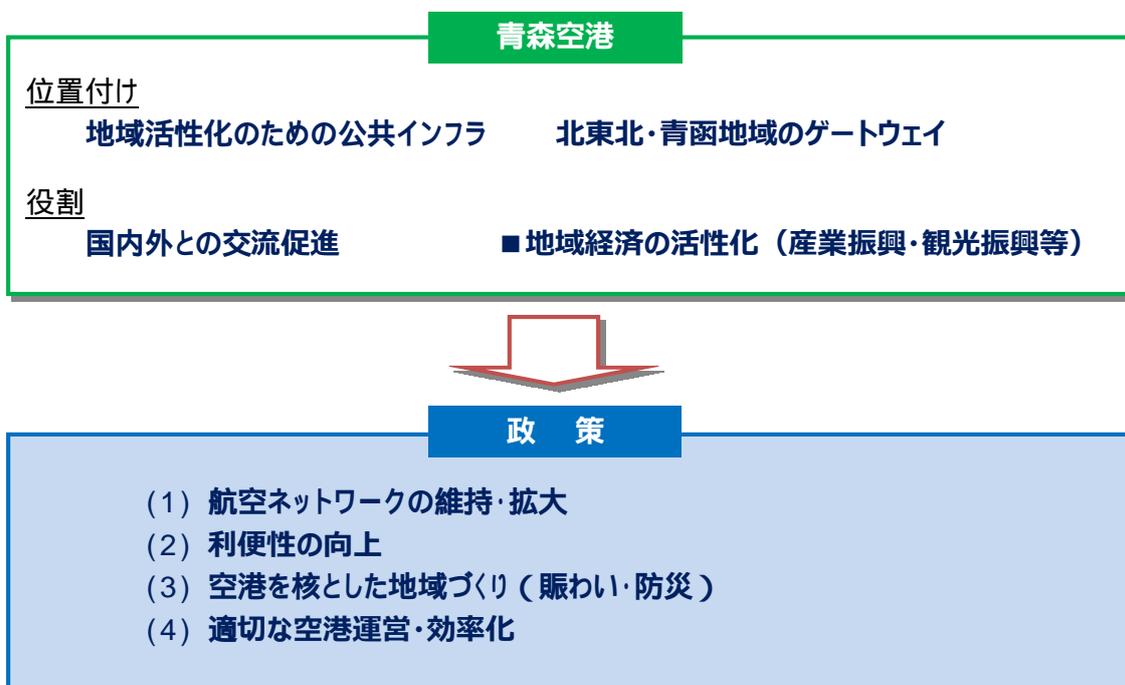
3.1 基本理念

地域の将来計画に基づき、青森空港が北東北・青函地域のゲートウェイとして、国内外との交流促進、地域経済の活性化（産業振興、観光振興等）に資するため、顧客目線に立ち、真に魅力ある空港として発展するよう全力を尽くします。

青森空港は地域活性化のための公共インフラであり、管理運営する上での基本理念は、青森空港が地域の活性化に資するような空港として発展することです。このため、基本理念は青森空港を「北東北・青函地域のゲートウェイ」と明示し、地域活性化に向けた役割として「国内外との交流促進」と「地域経済の活性化（産業振興、観光振興等）」の二点を掲げます。本検討委員会では、上記の基本理念を空港関係者が共有することにより、今後、各種施策を行っていくこととします。

また、青森空港を取り巻く外部環境が変化する中、各種施策の推進に当たっては、顧客満足度を高めることを意識し、地域の活性化につながる効果的な取り組みを検討します。（青森空港にとっての主な顧客：航空会社、航空旅客、地域住民・企業）

そして、基本理念にしたがって、以下の4項目の政策を設定します。



3.2 政策

(1) 航空ネットワークの維持・拡大

地域のゲートウェイとして機能するためには、航空ネットワークの維持・拡大が不可欠であり、青森空港の顧客である航空会社が就航しやすい空港づくりを通じ、地域が必要とする航空サービス（路線、便数、機材、ダイヤ）の実現を目指します。

施 策

既存路線の利用拡大

現在就航している路線の利用拡大に向け、限られた予算範囲で、「選択と集中」の考え方に基づいて、地域への効果が大きいと見込まれる取り組みから順に実施します。また、航空会社への働きかけに際しての交渉を実効あるものとするため、県職員や地元企業社員が出張の際には青森空港を極力利用する取り組みが必要となります。

【取組】

- ・継続的なキャンペーン、インセンティブ、プロモーションの実施
- ・各種取り組み（キャンペーン、インセンティブ、プロモーション）の効果の検証
- ・新幹線利用との差別化、航空機利用の特性を活かした取り組み
- ・乗り継ぎ利用（羽田、仁川）の促進、公務員や地元企業社員等の利用喚起

機材の大型化・増便

機材の小型化による予約が取りにくい状況（新千歳、伊丹、名古屋路線）を解消するため、 の既存路線の利用拡大を通じた機材の大型化・増便を目指します。

【取組】

- ・既存路線の利用拡大（ と関連）航空会社への働きかけ
- ・航空サービス拡充に向けた環境の整備（インセンティブの付与も含む）

チャーター便の増加

海外ビジネスの推進、国際観光の推進に資するため、台湾、香港などアジア地域を中心とした国際チャーター便の誘致活動を継続・強化します。

【取組】

- ・トップセールスの実施
- ・航空会社、旅行会社との継続的な交渉
- ・近隣県・地域との連携強化
- ・観光地の受け入れ態勢の強化

新規乗り入れ航空会社の誘致

青森空港の航空ネットワークの拡大、航空サービス向上に資するため、新規航空会社（LCCを含む）の乗り入れに向けた誘致を継続・強化します。

【取組】

- ・ハンドリング業務や新規乗り入れに伴う初期投資に係る支援
- ・航空会社へのセールス、課題解決に向けた取り組み、試験運行の実施等
- ・航空機共同保有機構に係る研究

航空貨物の利用促進

県産品の流通促進を図るため、東京便を中心に航空貨物の利用促進を図ります。

【取組】

- ・農水産品の輸送促進（関連部署との連携）
- ・荷主への利用喚起
- ・機材大型化に向けた航空会社への働きかけ（ と関連）
- ・物流プラットフォーム事業

(2) 利便性の向上

新幹線との共存を図り、シームレスで質の高い交通サービスの提供を図るため、青森空港と地域を繋ぐアクセスの改善、駐車場の利便性向上、観光地や空港等における案内標識・情報提供の充実、快適な待ち時間を過ごすための空間づくりを目指します。

施策

二次交通の充実、駐車場の利便性向上

青森空港から県内各地へのアクセス改善のため、二次交通サービスの充実について取り組みます。また、駐車場については、青森空港利用者の利便性向上のほか、次項で掲げる「空港を核とした地域づくり」に資することをも目的に、サービスの向上に取り組みます。

【取組】

- ・ 空港バスの券売機の設置、往復割引切符の導入（車内精算時間の短縮）
- ・ 空港バスの増発、ダイヤ調整等利便向上に向けた支援
- ・ 空港バスの運行委託（行政支援による二次交通の維持）
- ・ 乗合タクシーの導入、支援
- ・ レンタカー利用促進に向けた支援
- ・ 柔軟な駐車場料金の設定（重点路線利用者、長期利用者、国際線利用者、有料道路利用者、空港ビル内での買物客に対するインセンティブ等）

情報提供の充実・案内標識の整備

ホームページ等の情報コンテンツの充実を図り、青森空港の利便性向上、知名度向上を推進します。また、県内各地から青森空港への円滑な移動や県内での知名度向上を図るため、案内標識を整備します。

【取組】

- ・ ホームページの内容充実 [観光地案内、旅行商品の案内、就航先での乗継案内等]
- ・ 空港管理事務所と青森空港ビル株のホームページの統合
- ・ 空港での出来事（航空機、除雪風景、売店・レストラン）、イベント情報、青森空港利用体験記等、定期的な情報発信
- ・ Facebook 等の SNS による情報発信
- ・ 案内誘導サインの充実
- ・ 青森空港何でも相談室の開設（チケットの購入方法や欠航状況の問合せ対応等）
- ・ 羽田空港からのバスの時刻表掲載、京急・モノレールの切符販売

快適な待ち時間を過ごすための空間づくり

航空機利用は空港での待ち時間が生じることが特徴です。新幹線と共存するためには、空港で快適な待ち時間を過ごすための空間づくりが重要であり、また、航空機を利用する以外の来訪者にとっても魅力のある空港とするために、快適な時間を過ごせるようなターミナルビル等の環境整備について取り組みます。

【取組】

- ・ レストラン・売店の質向上（品揃え、接客）
- ・ 空港限定商品・季節限定商品の開発・PR
- ・ 公衆無線 LAN の充実
- ・ 読書コーナーや図書室の設置
- ・ 送迎デッキの利活用
- ・ ビジネスブースの設置

(3) 空港を核とした地域づくり（賑わい、防災）

青森空港ファンを増やし、空港に対する親近感を醸成するため、航空機を利用する以外の空港利用者の増加を目指し、定期的なイベント等を開催します。また、周辺地域の施策との連携により、防災機能の強化を目指します。

施 策

空港用地・施設の最大活用

青森空港ファンを増やすとともに、航空機利用者以外の利用者を増加させるため、空港周辺の未利用地の有効な利用方法について検討し、賑わい空間の創出を目指します。

【取組】

- ・「道の駅」的な集客施設（地元製品の販売、観光案内）、公園の整備
- ・再生可能エネルギー事業の導入

空港でのイベント・催事の開催

利用者にとって親しみやすい空港とするため、賑わいの創出となるようなイベント・催事の開催に取り組み、地域の活性化を目指します。

【取組】

- ・季節折々のイベントの実施の恒例化
- ・青森空港ファンクラブの創設

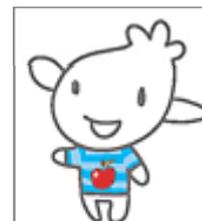
知名度の向上

青森空港の知名度向上に向けた方策について取り組みます。

【取組】

- ・青森空港のキャラクター「ひこりん」の商標登録、グッズ作成・販売
- ・愛称の公募と活用
- ・フォーラム等の開催

青森空港マスコット
キャラクター「ひこりん」



防災機能の強化

青森空港が有する防災能力を検証し、地域の防災拠点としての機能強化を図ります。また緊急時における空港の事業継続計画を策定します。

【取組】

- ・青森空港の防災能力の検証と機能強化 [空港自体の防災性能（耐震性等）、支援活動範囲、オープンスペース機能（駐機場、物資の一時集積所等）、備蓄倉庫機能等]
- ・空港の事業継続計画（BCP）の策定

(4) 適切な空港運営・効率化

安全・安心の確保、法令・規制の遵守、青森空港の機能維持を大前提として、行政負担の軽減と各ビジョンを実現する空港運営体制を目指します。

施 策

安全・安心の確保

青森空港の管理運営に当たっては、「安全」が何よりも優先されます。青森空港が公共インフラとして、利用者の安全・安心が確保されるよう空港を管理運営していきます。また、効率的な除雪作業の検討や、予防保全的な考えに基づく施設の効率的な維持・更新を進めていきます。

【取組】

- ・青森空港の適正な管理運営（安全・安心の確保、機能維持）
- ・効率的な管理運営方法の実施（除雪、予防保全的な施設の維持・更新）

空港運営の可視化、空港関係者の連携強化

空港の管理運営の公正性と透明性を確保し、関係者のコスト意識を徹底するため、空港運営に関する積極的な情報公開に取り組みます。

【取組】

- ・空港運営に係る年次報告書の作成・公表
- ・青森空港活性化検討委員会の継続的・定期的な開催による状況報告と意見交換、施策の進行管理と連携強化

日常の維持管理費の削減

の安全・安心の確保を大前提として、空港の維持管理に係る支出について見直しを進めます。

【取組】

- ・委託業務の包括化、複数年契約の実施
- ・光熱水費の省エネルギー化
- ・有料道路と駐車場の一体管理の検討・協議

管理運営体制の見直しに向けた検討

国管理空港における経営改革の動向を注視しながら、青森空港における管理運営体制について検討します。

4 管理運営体制

4.1 管理運営体制の現状と課題

(1) 「整備」から「マネジメント」へ

空港政策の重点は、これまでに国内における空港の「整備」が一通り終え、今後は「運営」へとシフトしていくことから、「全体最適」「持続可能」の考え方に基づいた空港全体をマネジメント（経営）する観点が求められています。

青森空港は行政機関である青森県が中心となって管理運営を行っている関係上、定期人事異動等により、高度で専門的なオペレーションとマネジメントを継続しにくい事業環境にあります。また、空港の料金体系が条例に定められていることから、外部環境の変化に対する即応性の面で機動的・柔軟的な対応が難しいこと、単年度の予算執行が基本となるため中長期的戦略に基づく取り組みが難しいなどの課題があります。

これらは、我が国の会社管理空港（成田、関西、中部）を除くその他の空港全般に共通する課題です。国管理空港を対象とした「空港運営のあり方に関する検討会」（国土交通省）では、以下の二点を課題として整理しています。

- ・各空港の特性を活かし、地域の関係者と連携して行う戦略的な誘致活動や、これと併せた機動的で柔軟な料金設定等の取り組みが進んでいない。
- ・空港施設そのものの集客力・収益力等の魅力向上に向けた取り組みが十分でない。

これらの解決策として、航空系事業と非航空系事業の経営一体化の推進、民間の知恵・資金の導入とプロの経営者による空港経営の実現などの方向性が示されています。

(2) 新たな事業スキームの構築

民間に管理運営を委託する場合、事業者にとっての収益性が参入を検討する上で重要となります。

青森空港は、除雪関連経費が多額であることや今後施設の更新が必要となるなどの特殊個別事情を抱えています。これらの費用は固定費であるため、民間委託（各事業を一体化）した場合においても直接的な経費削減に結びつかないことや、空港が有する社会基盤としての役割を考慮すると、空港管理者である青森県が継続的に一定程度の費用を負担することはやむを得ないものと考えます。

このような青森空港の事業環境に適合するような事業運営スキーム（青森空港モデル）の構築が課題となります。

(3) あり方検討会の提言を踏まえて

青森空港については昨年度の検討会において、空港全体の集客力と収益力を高めるた

めには、航空系事業と非航空系事業を一体化し、一つの事業者が主体的・機動的に管理運営を行っていくことや、民間のノウハウを活用していくことが有効であるとの提言を受けています。

今後は、この提言を踏まえ、かつ国の法整備等の動向を注視しながら、重要な課題として事業運営スキームの構築について検討していく必要があります。

検討会では、今後の管理運営方法として、空港施設の所有権は青森県としたまま、航空系事業と非航空系事業を一体的に運営する権利（公共施設等運営権）を民間事業者に付与する「コンセッション方式」が有効な手法の一つとしています。その上で、青森空港の事業環境に適合する事業スキームとして以下の二つのパターンを示したところです。

青森空港ビル株式会社に運営権を付与

青森空港の事業環境に精通している同社に運営権を付与することによりスムーズな事業の移行を図ることができます。

着陸料の柔軟な設定による収入のインセンティブを与えることや航空系事業と非航空系事業との一体化により企業としての戦略的な経営とトータルコストの削減を可能にします。

運営事業者の公募

ターミナルビルを含めた施設を運営する事業者を公募することにより、幅広い民間事業者の参入を促し、民間資金とノウハウの活用が期待できます。

航空系・非航空系事業の一体化に当たって、空港ターミナルビル等の施設の所有者が青森空港ビル株式会社であるため、同社を資産保有会社に改組することや青森県の所有とした上で施設の運営権を付与します。

4.2 今後の方向性

(1) 民間活力の導入と一元的管理運営体制への移行

民間の活力・ノウハウを導入し空港の管理運営を可能な限り民間事業者に一元化することにより、空港の全体最適の実現に向けた戦略的な投資や自立的経営体制の確立に向けた自助努力等の効果が期待できます。

また、これらの効果は民間事業者の事業活動を通じて一元的に検証できるため、民間事業者の事業活動を通じて空港全体の情報の可視化が促進されます。

(2) 県財政・県民負担の軽減

民間事業者に空港の管理運営を一元化することによって、これまで重複が見られた事務事業の解消、人的資源の有効活用、戦略的投資の実現等民間事業者の創意工夫の結果、顕在化するコスト削減効果が期待されます。これにより、県財政の負担軽減への寄与、

県民負担の軽減につながることとなります。

これらの効果は、民間事業者の自立的経営による採算性向上とコスト削減によって生み出される期待効果です。空港運営を担う民間事業者には、安定的な経営状況を維持していくことが求められるので、実現に向けての経営改善策を講じ、安定的かつ維持可能な経営体制を確立しようとする経営努力が必要となります。

(3) 公的支援の必要性

青森空港の収支は、料金収入に対し支出が大幅に超過している状況です。このような財務状況の中で、すべての事業を民間事業者に運営させることは、民間事業者の経営を著しく圧迫することになります。

そこで、除雪関連経費や施設更新に係る一定程度の費用部分については引き続き青森県の財政支援を前提とした民間委託の方向性を検討する必要があります。併せて、将来的には段階的に青森県の財政支援を軽減していくことを検討する必要があります。

以上のことから、今後の課題として、

- ・ 航空系事業と非航空系事業の一体化の手法
- ・ 民間委託の範囲（段階的な民間委託移行プロセスの導入等も視野に入れた現実的な全体像の方向性の構築）
- ・ 公的支援のあり方
- ・ 公的支援を前提とした場合の民間事業者による空港経営の効率性追求へのインセンティブ確保
- ・ 既存職員の活用方法

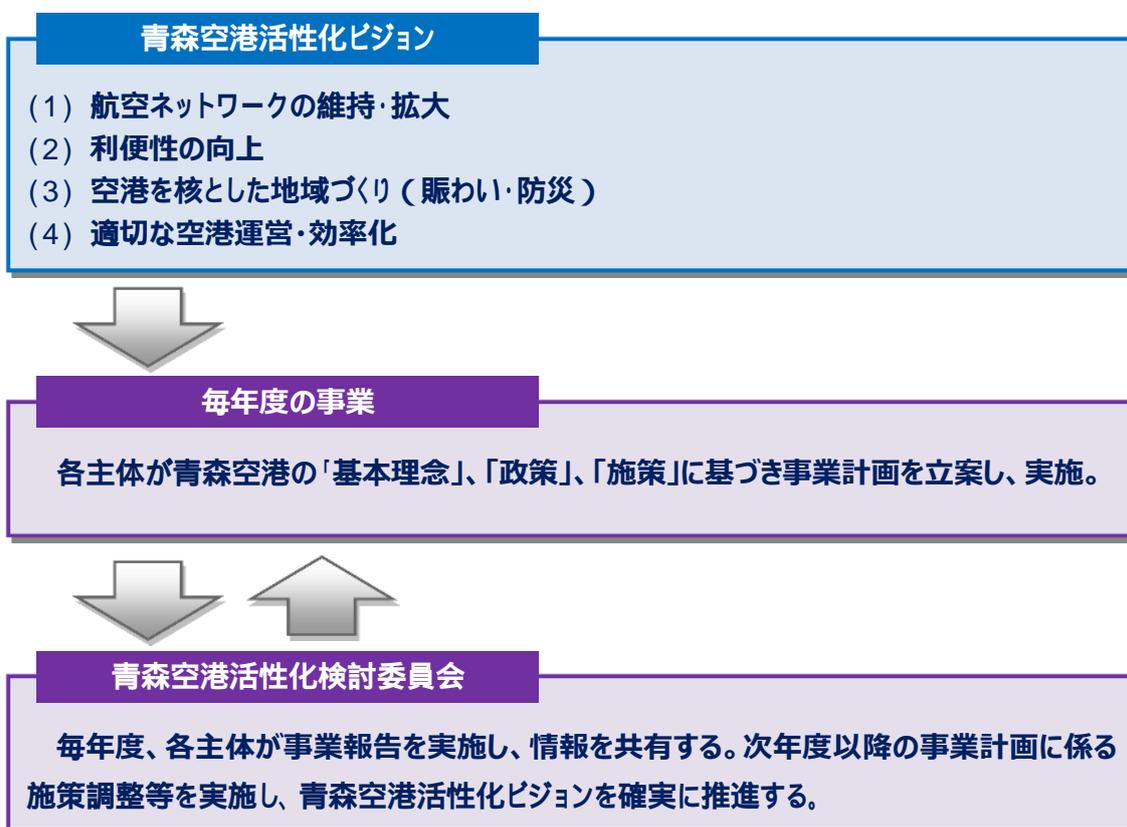
が浮き彫りになりましたが、青森空港関係者は今後、国管理空港の動向や関係者の意見を踏まえ、民間活力の導入によって空港全体の価値向上や地域の活性化に資する効率的な運営体制、及び民間事業者が参入しやすい事業環境の整備を目指して検討を進めていきます。

5 進行管理

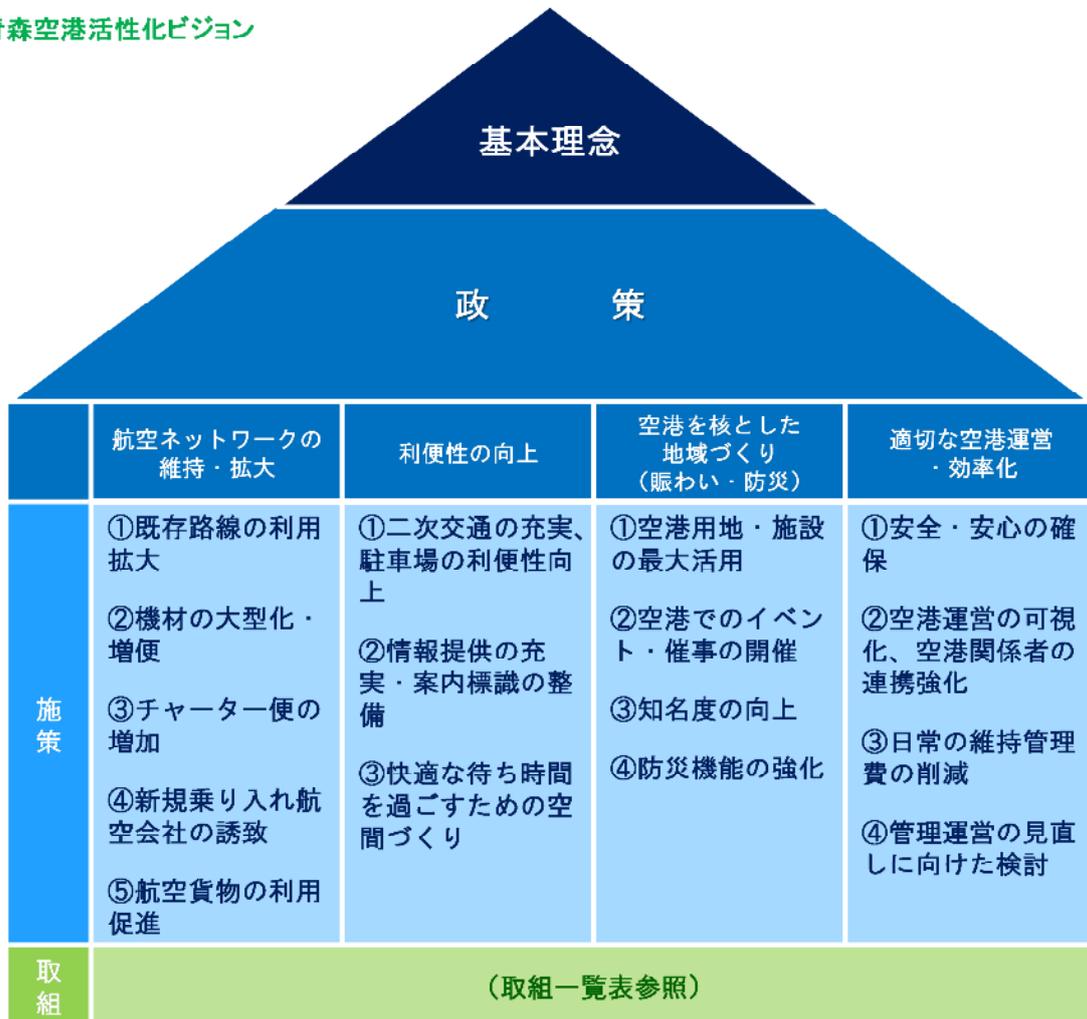
「青森空港活性化ビジョン」は、青森空港関係者で構成する「青森空港活性化検討委員会」を新たに組織し、計6回の会議（委員会3回、ワーキンググループ3回）を経て取りまとめたものです。

今後は、これら関係者がそれぞれ主体性を持って本ビジョンの基本理念及び政策の内容を共有し、施策を具体化するよう取り組みを進めていくこととします。

また、このビジョンでの取り組みをフォローアップするため、当検討委員会を毎年開催することとし、各主体が取り組み状況等の報告を行うことにより的確な進行管理と評価・検証などを行い、確実に推進していくこととします。



青森空港活性化ビジョン



ビジョンに基づき事業計画を立案

必要に応じて見直し

各課・組織

毎年9月上旬

青森空港活性化ビジョン検討委員会

毎年9月下旬

事業計画(案)

報告
反映

協議・調整

事業計画

報告

情報共有

事業結果の評価・検証

報告

総合評価・検証
結果公表

図4 青森空港活性化ビジョンと各課・組織・検討委員会の位置付け

6 資料編

6.1 青森空港活性化検討委員会設置要綱

(目的)

第1条 青森空港の適正な管理運営、利用促進及び地域活性化を図り、持続可能で真に魅力ある空港の実現について検討するため、青森空港活性化検討委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1)「青森空港活性化ビジョン」の策定
- (2)「青森空港活性化ビジョン」に基づく施策等の進行管理
- (3)その他青森空港の活性化に関して必要な事項

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長、副委員長及び委員は別表に掲げる者とする。
- 3 委員長は、委員会の会議を総括する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長が不在の時は、その職務を代理する。

(会議)

第4条 委員会の会議は、委員長が必要に応じて招集する。

- 2 委員長は、委員からの求めに応じ、委員を代理する者を会議に出席させることができる。
- 3 委員会の会議には、必要に応じて委員以外の者を出席させることができる。

(ワーキンググループ)

第5条 委員会において検討する事項に関し、事前に調査検討するため、委員会にワーキンググループを置く。

- 2 ワーキンググループは、別表に掲げる所属長が指名する単独又は複数の者によって構成する。
- 3 ワーキンググループに座長、副座長を置く。
- 4 座長、副座長は、それぞれ委員長、副委員長の所属する組織の者をもって充てる。
- 5 座長は、ワーキンググループの会議を総括する。
- 6 副座長は、座長を補佐し、座長が不在の時は、その職務を代理する。
- 7 ワーキンググループの会議は、委員長が必要に応じて招集する。
- 8 ワーキンググループには、必要に応じて、構成員以外の者を出席させ、意見又は説明を求めることができる。

(事務局)

第6条 委員会の事務局は、青森県県土整備部港湾空港課に置く。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は委員長が別に定める。

附則

この要綱は、平成24年10月29日から施行する。

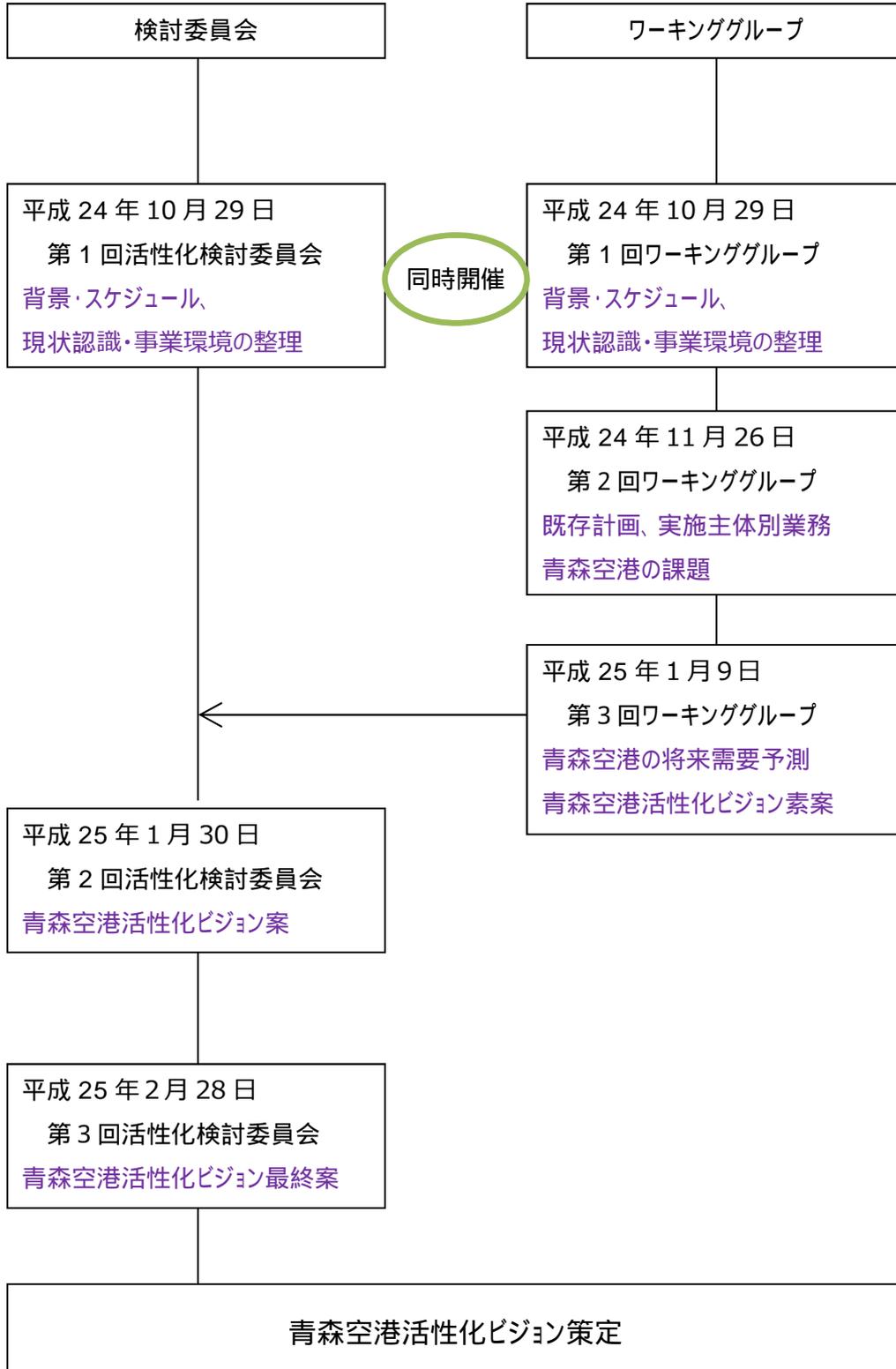
附則

この要綱は、平成24年11月26日から施行する。

委員構成

	組織・団体名	役職	備考
1	青森県県土整備部港湾空港課	課長	委員長
2	青森県企画政策部交通政策課	課長	副委員長
3	青森県観光国際戦略局観光交流推進課	課長	
4	青森県県土整備部青森空港管理事務所	所長	
5	青森空港ビル株式会社	企画経営部長	
6	青森空港振興会議	常任理事	
7	青森商工会議所 (青森空港国際化促進協議会)	理事事務局長	
8	公益社団法人青森県観光連盟	観光振興 グループマネージャー	

6.2 青森空港活性化ビジョン策定までの経緯



6.3 青森空港概要

(1) 主な経緯

青森空港は昭和 39 年 11 月に開港し、昭和 40 年 6 月に東京便（YS-11 型機）、昭和 44 年 7 月には札幌便、昭和 51 年 7 月には大阪便が就航しました。昭和 57 年 10 月には増加する航空需要に対応するため、大型ジェット機が就航可能な新青森空港の建設に着手し昭和 62 年 7 月に供用開始、その後、滑走路の延長や計器離着陸装置の高カテゴリー化を整備するなどして現在に至っています。

区分	年月	経緯
旧空港	昭和 37 年 8 月	飛行場設置許可、同 9 月 1 日工事着手
	昭和 39 年 11 月	第 3 種空港（滑走路 1,200m）として供用開始
	昭和 46 年 4 月	滑走路延長供用開始（1,200m→1,350m）
	昭和 47 年 4 月	滑走路拡幅供用開始（30m→45m）
	昭和 48 年 4 月	滑走路延長供用開始（1,350m→1,400m）
新空港	昭和 57 年 10 月	新青森空港起工式
	昭和 62 年 7 月	空港休止（新空港移転）
		新空港 1 期供用開始（滑走路 2,000m×60m）
	平成 2 年 3 月	新空港 2 期全面供用開始（滑走路 2,500m×60m）
	平成 7 年 4 月	大韓航空就航
	平成 9 年 11 月	駐車場有料化開始
	平成 14 年 7 月	ナイトステイ（東京線）開始
	平成 17 年 4 月	滑走路 3,000m 供用開始
	平成 17 年 12 月	有料駐車場内の立体駐車場が供用開始
	平成 19 年 3 月	計器着陸システム「CAT-Ⅲa」供用開始
	平成 23 年 7 月	フジドリームエアラインズ 青森～名古屋（小牧）便就航
平成 24 年 7 月	計器着陸システム「CAT-Ⅲb」運用開始	

(2) 施設概要

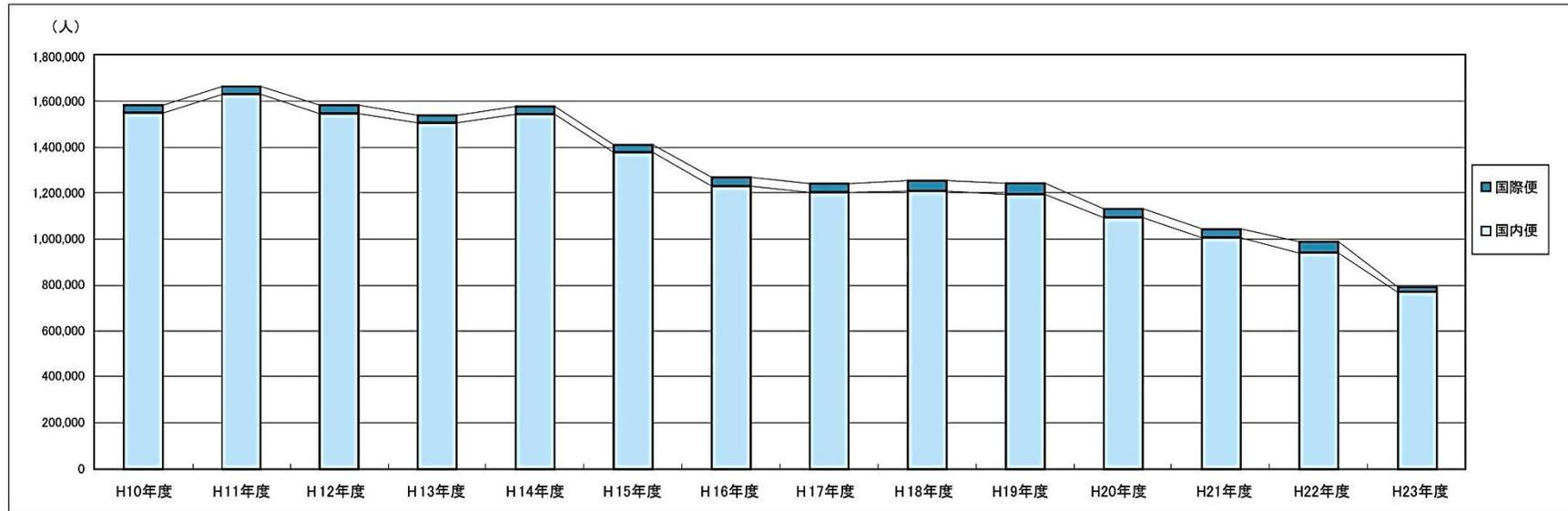
名 称	青森空港
設置管理者	青森県
所在地	青森県青森市大字大谷字小谷 1-5
種類	地方管理空港
運用時間	7時30分～22時00分 [14.5時間]
基本施設	面積2,413,964 m ² 着陸帯 3,120m×300m 滑走路 3,000m×60m 誘導路 3,506m×9m～30m エプロンの面積 71,595 m ² (6 パース) 小型機エプロンの面積 9,898 m ² (13 パース)
ターミナル施設	空港ターミナルビル 鉄筋コンクリート造 2 階建 1 部 3 階建 11,011.89 m ² ボーディングブリッジ 4 基 貨物ターミナルビル・レンタカーターミナルビル 鉄骨造平屋建 1,348.64 m ²
駐車場	面積26,800 m ² (1,530 台、うち立体部 1,076 台)
航空灯火	進入灯、滑走路灯、誘導路灯、エプロン照明灯等
無線施設	ILS (計器着陸装置) CAT-Ⅲb VOR/DME (全方向式無線標識 / 距離測定装置) SSR (二次監視レーダー装置)
保有機械	除雪車両 28 台 大型化学消防車 3 台 救急医療資機材搬送車 1 台 パッセンジャーステップ車 1 台

(3) 就航路線

路線	航空会社	便数	機材
青森 - 東京	日本航空	1日12便 (6往復)	B767-300、B737-800
青森 - 大阪(伊丹)	日本航空	1日6便 (3往復)	E170、CRJ200
青森 - 札幌	日本航空	1日6便 (3往復)	CRJ200
青森 - 名古屋(小牧)	フジドリームエアラインズ	1日4便 (2往復)	E170、E175
青森 - ソウル(仁川)	大韓航空	週6便 (3往復)	B737 900、B737 800



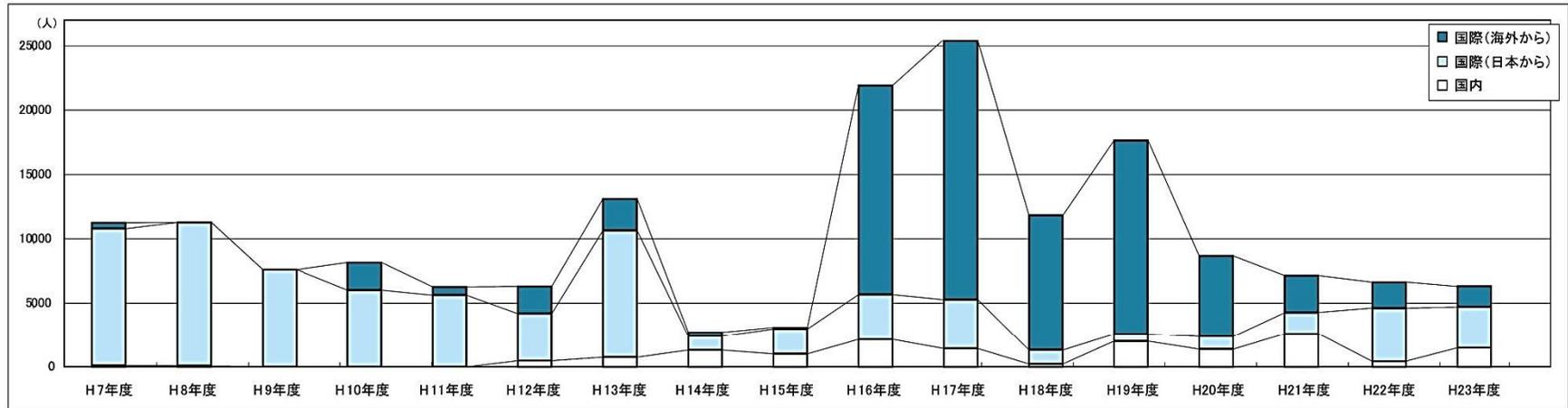
(4) 利用状況
定期便乗降客数の推移



区分		年度													
		H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
国内便	東京便	941,346	1,006,476	982,580	977,753	1,011,376	882,871	767,397	735,077	767,280	776,560	729,620	667,180	635,407	558,671
	大阪便	113,327	95,980	97,880	133,690	193,742	179,037	168,450	169,156	166,247	159,757	149,985	144,698	146,429	104,995
	札幌便	140,556	150,366	152,356	141,813	143,079	135,292	124,986	117,874	117,540	113,329	106,094	97,616	92,384	90,903
	名古屋便	157,281	161,876	159,156	130,022	129,318	125,684	120,142	132,944	117,674	117,886	103,072	96,232	67,913	28,558
	関西便	69,899	83,357	79,521	59,805	7,923	6,744	6,716	5,527	7,094	4,308	73	62		
	福岡便	46,609	42,575	44,507	47,856	45,556	44,603	40,496	39,797	33,184	18,813				
	広島便	23,127	14,691	10,442	11,907	11,635									
	沖縄便	20,333	17,789	16,011	4,621										
	仙台便	33,009	53,160												
	小計	1,545,487	1,626,270	1,542,453	1,502,846	1,539,327	1,375,410	1,228,215	1,201,564	1,207,452	1,193,439	1,093,079	1,005,799	942,195	783,127
国際便	ソウル便	29,802	29,386	31,801	26,857	30,080	26,343	33,905	34,779	42,375	46,601	37,843	36,393	44,374	13,661
	ハバロフスク便	5,184	5,105	5,896	5,393	5,088	6,056	5,484	4,469	2,511	1,464	591			
	小計	34,986	34,491	37,697	32,250	35,168	32,399	39,389	39,248	44,886	48,065	38,434	36,393	44,374	13,661
	計	1,580,473	1,660,761	1,580,150	1,535,096	1,574,495	1,407,809	1,267,604	1,240,812	1,252,338	1,241,504	1,131,513	1,042,192	986,569	796,788

注) 名古屋便は平成17年2月16日までは名古屋空港、平成17年2月17日から平成22年10月30日までは名古屋(中部)空港、平成23年7月2日からは名古屋(小牧)空港

チャーター便乗降客数の推移



目的地・出発地		年度																	
		H7年度	H8年度	H9年度	H10年度	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	
国際	日本から	韓国	1,730	2,379	2,017	921	1,298	1,851			484	868	744					310	822
		中国	1,980	1,042	681	2,779	2,194	1,523	9,976	767	644	795	589	432	242	823	901	1,101	731
		台湾	643	292			470	114	114				230	413	198	219	803	720	568
		米国(ハワイ)	2,534	2,252	2,113	950	766						1,899					910	
		米国(グアム)	1,518	2,172	1,877	486	546	266			258								234
		米国(ロサンゼルス)																341	
		ロシア	146					30		68	67							280	
		シンガポール	1,547																
		ハンガリー	796	755											320				
		タイ		914	282	270								476					
		オーストラリア				345													
		インドネシア		467	482		471												
		イタリア				334					287	385							
		カナダ		393		66													335
	スイス																	296	
	その他		754	332					300	272	1,333	271						745	
	計	10,894	11,420	7,784	6,151	5,745	3,784	10,090	1,135	2,012	3,611	3,916	1,106	562	1,042	1,704	4,293	3,278	
海外から	韓国	13				352	822				949	2,865	748	3,528			374	819	
	中国							174					583	440		1,325	830	504	
	台湾	466			2,188	306	1,331	2,345		111	15,608	17,663	9,416	11,443	6,410	1,616	656	560	
	タイ																		
	ロシア								324									256	
	計	479			2,188	658	2,153	2,519	324	111	16,557	20,528	10,747	15,411	6,410	2,941	2,116	1,883	
国内計		122	102				506	784	1,340	1,036	2,188	1,474	233	2,053	1,418	2,654	298	1,401	
合計		11,495	11,522	7,784	8,339	6,403	6,443	13,393	2,799	3,159	22,356	25,918	12,086	18,026	8,870	7,299	6,707	6,562	

6.4 青森空港の利用者数の将来見込み

(1) 手法

国内旅客

- ✓ 四段階推計法に基づき、発生量、分布交通量、交通機関別交通量、航空経路別交通量を予測。
- ✓ 発生量の予測における変数は人口と GDP とし、将来値は複数ケースを設定。
- ✓ 2015 年度末の北海道新幹線新函館駅開業を考慮。

国際旅客

- ✓ 日本全体の日本人、外国人別に過去の推移に基づき、将来の伸び率を設定（日本人：ほぼ横ばい、外国人：増加傾向）。
- ✓ 東北地方の居住率（日本人）、訪問率（外国人）を設定。
- ✓ 東北地方の日本人居住者、外国人訪問者のうち、青森空港を利用する割合（青森空港利用率）を設定。

(2) ケース設定

- ✓ 将来設定値の不確実性に対応するため、将来の条件について複数ケースを設定。

国内旅客のケース

	人口	GDP	航空サービス
High	出生高位死亡低位	成長戦略シナリオ	新規路線開設ケース
Base	出生中位死亡中位	慎重シナリオ	現況並みケース
Low	出生低位死亡高位	慎重シナリオの半分	便数減少ケース

国際旅客のケース

	全国の需要の伸び率		日本人		外国人	
	日本人	外国人	東北居住率	青森空港利用率	東北訪問率	青森空港利用率
High	過去の平均伸び率 (ケース毎の差異無し)		過去3年間の平均値 (ケース毎の差異無し)		誘客促進ケース	
Base					過去3年間の平均値に基づく設定値	
Low					誘客低調ケース	

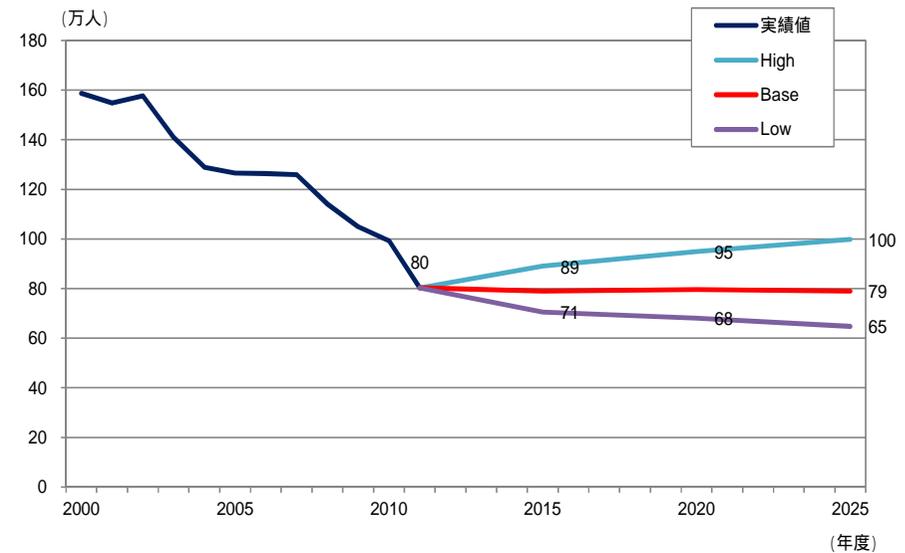
(3) 算定結果

【単位：万人/年度】

		2010 (H22)	2011 (H23)	2015 (H27)	2020 (H32)	2025 (H37)
実績値	国内線	94	78			
	国際線	4	1			
	合計	99	80			
High	国内線			84	89	92
	国際線			5	6	8
	合計			89	95	100
Base	国内線			75	74	73
	国際線			4	5	6
	合計			79	80	79
Low	国内線			67	64	60
	国際線			4	4	5
	合計			71	68	65

*小数点以下の数値により合計が一致しない場合がある。また、算定結果は、各ケースの設定に基づく試算値であるため、予期せぬ経済・社会情勢の変化により下振れする可能性を含んでいる。

青森空港の利用者数の将来見込み



6.5 「青森空港の管理運営のあり方に関する提言」概要

青森空港の管理運営のあり方に関する提言の概要 ～日本一の豪雪に負けない青森空港モデルの構築に向けて～

【現状と課題】

- (1) 利用者数の減少(平成11年度の166万人がピークで平成22年度は、99万人)
- (2) 航空系及び非航空系の事業主体が分離しており、両事業の一体化を通じた効率的な空港経営が必要
- (3) 航空系事業では、厳しい財政状況において、更なる効率化のため除雪をはじめとする個々の業務の見直しが必要
- (4) 非航空系事業では、空港ターミナルビルの機能充実と経営基盤の強化が必要
- (5) 継続した利用促進活動と空港ファンの増加等を通じた地域活性化が必要

【目指す姿】

青森空港の持つ役割と便益向上のため、路線、便数等の拡大や利用者数の増大による空港関係者・地域が相互にWin-Winとなる環境の整備を通じ、青森空港全体の利益増進並びに経営改善を図ることにより持続可能な青森空港の運営を実現する。

【青森空港の管理運営のあり方に関する提言】 (平成24年3月30日)

青森空港の管理運営のあり方に関する検討会

- 第1回検討会 平成23年11月14日
- 第2回検討会 平成24年2月13日
- 第3回検討会 平成24年3月29日

大橋 忠宏	弘前大学 人文学部 准教授
九戸 眞樹	社団法人 青森県観光連盟 専務理事
竹内 慎司	一般財団法人 青森地域社会研究所 地域振興部長
藤本 和夫	協同組合 青森総合卸センター 専務理事
屋井 鉄雄 (委員長)	東京工業大学大学院 総合理工学研究科 教授
山本 恭逸	青森公立大学 経営経済学部 教授

基本方針

方向性

提言内容(施策)

持続可能な空港運営の実現

真に魅力ある
空港の実現

県民負担の
軽減

空港運営の可視化

- 経営状況の可視化
- 将来ビジョンの策定

支出の見直し

～管理運営費の縮減～

- 除雪業務
- 賃借料
- 施設の更新
- 委託業務の見直し
- 有料道路と駐車場の関係

収入の見直し

～収入確保の方策～

- 着陸料の柔軟な設定
- 土地等の有効活用
- 施設使用料等の一部負担

管理運営の見直し

- 「青森空港モデル」による航空系事業と非航空系事業の一体化

利用促進と地域活性化

～魅力ある
空港をめざして～

- 航空サービスの拡充
- 二次交通の改善
- 青森空港有料道路利用者へのサービス
- 利用促進活動のための情報発信
- イベント等の開催

6.6 取組一覧表

政策	施策	取組	新規・継続	実施期間	効果	実施主体
(1)航空ネットワークの維持・拡大	既存路線の利用拡大	継続的なキャンペーン、インセンティブ、プロモーションの実施	継続	H25～H29	利用客の維持拡大	県・空ピ・振興・促進・観 連
		各種取り組みの効果の検証	新規	H25～H29	地域間交流の促進	
		新幹線利用との差別化、航空機利用の特性を活かした取り組み	新規	H25～H29	観光振興	
		乗り継ぎ利用(羽田、仁川)の促進	新規	H26～H29		
		公務員や地元企業社員等の利用喚起	新規	H26～H29	航空会社との交渉力UP	
	機材の大型化・増便	既存路線の利用拡大(と関連)、航空会社への働きかけ	継続	H25～H29	混雑解消、旅行機会の増加	
		航空サービス拡充に向けた環境整備	継続	H25～H29		
	チャーター便の増加	トップセールスの実施	継続	H25～H29	地域間・国際交流の促進	
		航空会社、旅行会社との継続的な交渉	継続	H25～H29	観光振興	
		近隣県・地域との連携強化	継続	H25～H29		
		観光地の受け入れ態勢の強化	継続	H25～H29		
	新規乗り入れ航空会社の誘致	ハンドリング業務や新規乗り入れに伴う初期投資に係る支援	新規	H26～H29	地域間交流の促進、航空会社間の競争促進	交通・振興・促進
		航空会社へのセールス、課題解決に向けた取り組み、試験運行の実施等	新規	H25～H29		
		航空機共同保有機構に係る研究	新規	H26～H29		港湾
	航空貨物の利用促進	農水産品の輸送促進	新規	H26～H29	産業振興、県産品の付加価値向上	県・空ピ・振興・促進
		荷主への利用喚起	新規	H26～H29		
機材大型化に向けた航空会社への働きかけ(と関連)		継続	H25～H29			
物流プラットフォーム事業		新規	H26～H29		港湾	

政策	施策	取組	新規・継続	実施期間	効果	実施主体
(2)利便性の向上	二次交通の充実、 駐車場の利便性向上	空港バスの券売機の設置、往復割引切符の導入	新規	H25～H29	利用客の維持拡大 新幹線との共存 地域間交流の促進	交通・振興・ 促進
		空港バスの増発、ダイヤ調整等利便向上に向けた支援	新規	H25～H29		
		空港バスの運行委託(行政支援による二次交通の維持)	新規	H26～H29		
		乗合タクシーの導入、支援	新規	H26～H29		
		レンタカー利用促進に向けた支援	新規	H26～H29		
		柔軟な駐車場料金の設定(重点路線利用者、長期利用者、国際線利用者、有料道路利用者、空港ビル内での買物客に対するインセンティブ等)	新規	H26～H29		
	情報提供の充実、案内標識の整備	ホームページの内容充実、統合	新規	H26～H29	効率的な情報発信	空管・空ビ
		定期的な情報発信、SNSによる情報発信	新規	H26～H29		
		案内誘導サインの充実	継続	H25～H29	不安の解消	県・空ビ 県・空ビ・振興・促進 空ビ
		青森空港何でも相談室の開設	新規	H26～H29		
		羽田空港からのバスの時刻表掲載、京急・モノレールの切符販売	新規	H25～H29		
	快適な待ち時間を過ごすための空間づくり	レストラン、売店の質向上	継続	H25～H29	利用客の維持拡大 新幹線との共存 来港者の増加	空ビ
		空港限定商品・季節限定商品の開発・PR	新規	H25～H29		
		公衆無線 LAN の充実	新規	H26～H29		
		読書コーナーや図書室の設置	新規	H25～H29		
		送迎デッキの利活用	新規	H26～H29		
		ビジネスブースの設置	新規	H25～H29		

政策	施策	取組	新規・継続	実施期間	効果	実施主体
(3)空港を核とした地域づくり (賑わい・防災)	空港用地・施設の最大活用	「道の駅」的な集客施設、公園の整備	新規	H26～H29	来港者の増加、地域の活性化	港湾・空管・空ビ
		再生可能エネルギー事業の導入	新規	H26～H29	環境負荷の軽減	港湾
	空港でのイベント・催事の開催	季節折々のイベントの実施の恒例化	新規	H26～H29	地域の活性化	県・空ビ・振興・促進・
		青森空港ファンクラブの創設	新規	H26～H29	利用客の維持拡大	
	知名度の向上	青森空港のキャラクター「ひこりん」の商標登録、グッズ作成、販売	新規	H26～H29	知名度、親近感の向上	
		愛称の公募と活用	新規	H26～H29		
		フォーラム等の開催	新規	H26～H29		
	防災機能の強化	青森空港の防災機能の検証と機能強化	新規	H26～H29	災害に強い地域づくり	港湾・空管・空ビ
		事業継続計画(BCP)の策定	新規	H26～H29		
	(4)適切な空港運営・効率化	安全・安心の確保	適正な管理運営(安心・安全の確保、機能維持)	継続	H25～H29	安全・安心の確保
効率的な管理運営方法の実施			継続	H25～H29	県民負担の軽減	空管・空ビ
空港運営の可視化・空港関係者の連携強化		年次報告書の作成・公表	新規	H25～H29	空港運営の可視化・関係者の連携強化	県・空ビ・振興・促進・観連
		青森空港活性化検討委員会の継続的、定期的な開催による状況報告と意見交換、施策の進行管理と連携強化	新規	H25～H29		
日常の維持管理費の削減		委託業務の包括化、複数年契約の実施	新規	H26～H29	県民負担の軽減	港湾・空管・空ビ
		光熱水費の省エネルギー化	新規	H25～H29		
		有料道路と駐車場の一体管理の検討・協議	新規	H25～H29		
管理運営体制の見直しに向けた検討		国管理空港における経営改革の動向を注視しながら、青森空港における管理運営体制について検討	新規	H25～H29	効率的な空港運営、魅力的な空港の実現	港湾・空管・空ビ

県：青森県（港湾：港湾空港課、交通：交通政策課、観光：観光交流推進課、空管：青森空港管理事務所）、空ビ：青森空港ビル(株)、振興：青森空港振興会議
 促進：青森空港国際化促進協議会、観連：青森県観光連盟

6.7 用語の解説

用語	解説
計器着陸装置	着陸進入中の航空機に対し、地上から誘導電波を発射し、安全に着陸を行わせる装置
航空灯火	灯光により航空機の航行を援助するための航空保安施設
滑走路	航空機が離着陸に際して使用する長く平滑な直線の路面
駐機場	航空機の乗客の乗降、貨物の積降、給油、係留を行うために、ターミナル前方の地面に舗装を施した区域
管制塔	航空交通管制業務のうち、主として飛行場管制業務を行うところ。通常空港内に設置された高い塔上にあり、離着陸する航空機や地上を移動する航空機、空港内の車両等に指示を与える。
無線施設	航空機の航行及び離着陸を安全・確実にするために地上に設置され、無線電波を発射する施設
保安検査機器	航空機に搭乗する前にハイジャックなどの防止を目的とした検査。金属探知機(人)、X線検査器(荷物)の総称。
需給調整規制	航空輸送産業の秩序ある発展を目的として、1951年に制定された航空法による規制。(参入規制、運賃規制、便数規制) 1986年以降、段階的に規制が緩和され、2000年の改正航空法の施行により撤廃された。
格安航空会社(LCC)	効率化やサービスの簡素化によって低い運航費用を実現し、低価格な航空輸送サービスを提供する航空会社
リージョナルジェット機	航続距離が短く、座席数が50～100席程度のジェット機
ゲートウェイ	Gateway 出入口
公共インフラ	公共サービスとしての社会基盤(電力・ガス・水道・交通など)
ハンドリング	航空輸送における地上業務の総称(カウンター業務、手荷物の受託・搭載、機内清掃、給水、航空機の誘導等)
物流プラットフォーム	物流促進に向け、輸出者と輸入者をワンストップでつなぐ機能(集荷、宅配、配送、商社等の機能)
SNS	ソーシャル・ネットワーキング・サービスの略称。人同士のつながりを促進・サポートするコミュニティ型の会員制のサービス。

用語	解説
公衆無線 LAN	無線 LAN を利用してインターネットへの接続環境を提供するサービス
ビジネスブース	外出先で仕事をするために用意された小スペース
事業継続計画	災害や緊急事態発生時に空港機能が停止した場合には、これらの機能の優先順位を踏まえて短期間で適切に回復するなど、事業を継続するために準備しておく対応方針。
予防保全	「傷む前に直して、できる限り長く使う」という維持管理手法。将来に亘る維持更新コストを最小化することを目的とする。
スキーム	事業計画、事業の仕組み等、枠組みをもった計画
コンセッション方式	公共施設等の管理者が所有権を保有したまま、民間事業者に対して施設等の運営を行う権利(公共施設等運営権)を長期間にわたって民間に付与する方式
公共施設等運営権	公共施設等の管理者が所有権を有する公共施設等について、運営を行い、利用料金を自らの収入として収受する事業を実施する権利
インセンティブ	ものごとに取り組む意欲を外部から刺激を与えること
フォローアップ	計画の実施状況について分析・検証し、必要に応じて指示、修正を行うこと
航空系事業	滑走路等の運営事業
非航空系事業	空港ターミナルビル、駐車場等の事業
航空機共同保有機構	複数の自治体が共同で機材を調達し、これを民間事業者である航空会社へ事業継続が可能な貸付料で貸し付けるというスキーム。産官学研究会である「持続可能な地域航空ネットワークを考える研究会」において議論され提案された考え。
再生可能エネルギー	太陽光、風力、水力、地熱、バイオマス等、一度利用しても資源が枯渇せず繰り返し利用可能なエネルギーのこと

問い合わせ先

青森県 企画政策部 交通政策課
青森県 県土整備部 港湾空港課

〒030-8570

青森県青森市長島1丁目1-1

電話 017-722-1111 (代表)