

第二次提言の背景と目的

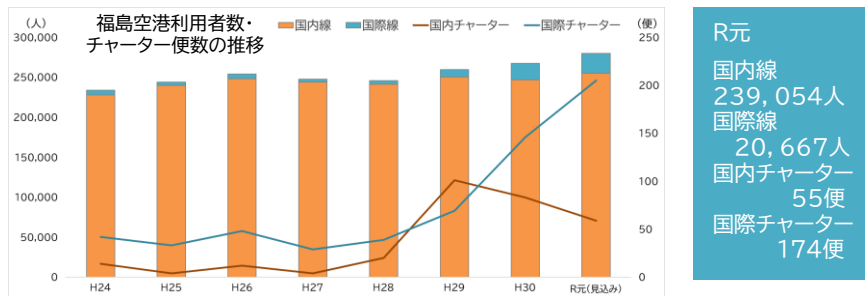
平成24年12月の第一次提言から7年が経ち、航空行政を取り巻く環境が大きく変化している。

- 東アジアからのインバウンド旅客の急増
- チャーターやLCCによる国内航空需要の増加
- 空港民営化の「コンセッション方式」の導入 など

こうした状況をふまえ、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、今後の福島県の航空・空港政策の提言を取りまとめるため、有識者会議を設置した。

第一次提言以降の取り組み（H24～R元）

- 大阪路線の機材大型化（福島始発・大阪最終便 166席など）
- 国内チャーター便の運航拡大（H24・14便→ R元・57便）
- 国際チャーター便の運航拡大（H24・42便→R元・174便）
- 台湾・ベトナム連続チャーター便の就航 など



第二次提言の概要

地域に空港が存在するストック効果(中長期的な経済効果)を評価した上で、以下の喫緊の取り組みが必要である。

- 国内定期路線の継続と新規路線の開設
- インバウンド客誘致の一環としての国際チャーター便誘致
- 首都圏空港と福島空港の連携
- 圏域拠点(県中地域の製造業拠点、北関東圏を巻き込んだ滞在型交流観光圏)と空港を結ぶ交通アクセスの向上
- 民間の経営ノウハウを活かした空港運営方策の検討
- 地域コミュニティの拠点としての活用
- 空港の愛称付与検討
- 地域間交流、経済交流等の促進による需要拡大
※イノベーション・コースト構想との連携も図っていく。

第二次提言を受けての今後の取り組み（R2～）

新型コロナウイルスの状況を見極めながら、国内定期路線運航会社の支援及び県内観光需要の喚起を念頭に、以下の各課題に取り組む

- 国内定期路線の利用拡大と新規路線誘致
- 国際チャーター便とインバウンド旅客の誘致
- レンタカー利用拡大による交通アクセスの向上
- 空港の愛称付与や空港運営のあり方の検討