



福島空港利用促進 アクションプラン (2023年度～2026年度)

令和5年4月1日

福島県観光交流局空港交流課

はじめに

福島空港は平成5年3月20日に運用が開始され、令和5年3月20日に開港30周年を迎えました。

開港後は、順次路線が拡大し、平成11年には、国内7路線、国際2路線が運航され、75万人を超えるお客様にご利用いただきました。その後、航空自由化の流れや長引く景気の低迷などの影響で路線数、利用者数ともに減少が続き、平成23年3月11日の東日本大震災と原子力発電所事故の影響で国際線が運休となって以降、現在まで大阪、札幌の国内2路線の運航にとどまる状況が続いています。

そのような中、平成24年12月の第一次提言の後、福島県の航空・空港政策についてどのような取組が必要かを検討するため、平成30年度に「福島空港に関する有識者会議」を設置し、複数回の会議、ワーキンググループの開催を経て令和2年6月に提言（第二次）をとりまとめていただきました。

この提言を受けて、今後福島空港が取るべき具体的な施策を検討する予定でした。しかし、令和2年からの新型コロナウイルス感染症の世界的感染拡大により航空業界は甚大な影響を受け、福島空港でも運休・減便が相次ぎ、一時は大阪1往復のみの運航となるなど、令和2年度の利用者数は、68,355人に激減、開港後最低の利用者数となり、また、コロナ禍の長期化が見込まれ、航空業界への影響について見通すことが困難な状況となったことから、検討を保留せざるを得ませんでした。

その後、ワクチン接種の普及やウィズコロナの流れにより、国内線の航空需要は回復傾向となり、国際線は、入国制限や厳しい水際対策が取られ、羽田、成田などの一部空港でのみ運航される状況が長らく続いてきたものの、令和4年に入り入国制限、水際対策が緩和され、6月から団体ツアーが、10月からは個人旅行も解禁され、インバウンド需要回復に向けた動きが広がり始めています。

この新型コロナウイルス感染症からの需要回復期において、また福島空港が開港から30周年を迎える節目の時期に、今後の空港交流課が福島空港の利用促進に関して取るべき方針、施策について、令和2年6月の有識者会議提言（第二次）も踏まえて検討し、令和8年(2026年)までの目標を設定して、今後の施策に反映させていくため、「福島空港アクションプラン」としてまとめるものです。

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。

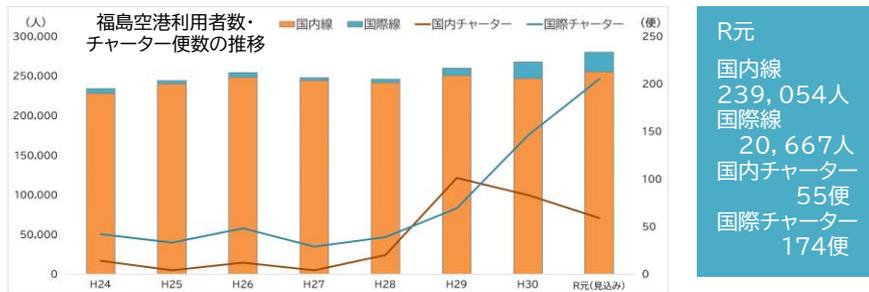
- 東アジアからのインバウンド旅客の急増
- チャーターやLCC(※)による国内航空需要の増加
- 空港民営化の「コンセッション方式」の導入 など

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。

(※)Low Cost Carrier(格安航空会社)

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

(1) 航空業界及び福島空港を取り巻く環境

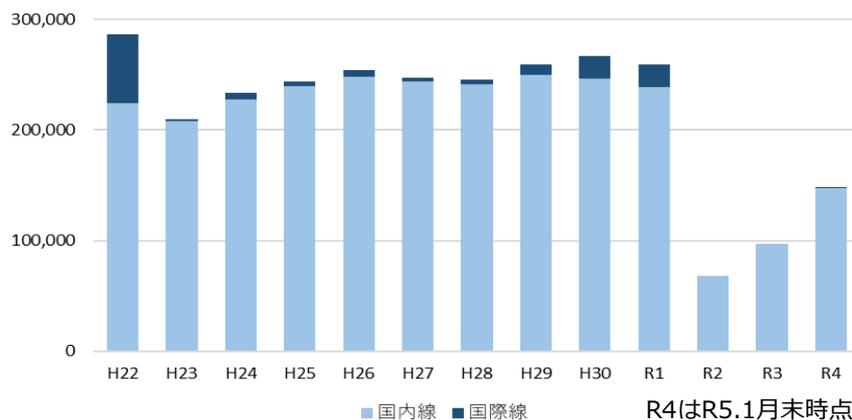
新型コロナウイルス以前（～令和元年度）

- ・ **LCCやチャーター便**により新たな航空需要が掘り起こされ、**航空需要が増加**。
- ・ 空港民営化の「**コンセッション方式**」の導入により、地方管理空港も民営化が進む。
- ・ 羽田空港の発着回数の増、成田空港の第3滑走路の整備計画により、**首都圏空港の取扱量が増加**。
- ・ 国内は人口減少がすすむ中、海外からの**インバウンド旅客が増加**。

新型コロナウイルス以後（令和2年度～）

- ・ 新型コロナウイルスの世界的拡大による各国の入国制限・検疫体制の強化により、近年増加していた**国際線の運航が大幅に減少**。
 全空港 令和元年度 9,270万人 → 令和2年度 167万人(▲98%)、令和3年度 294万人(▲97%)
 福島空港 " 2万人 → " 0人(▲100%)、" 0人(▲100%)
- ・ **国内線**も、緊急事態宣言下の定期便の運休、人流の自粛要請、リモートワークの普及などにより**大きく減少**。
 全空港 令和元年度 2億1,882万人 → 令和2年度 7,121万人(▲67%)、令和3年度 1億1,622万人(▲47%)
 福島空港 " 24万人 → " 7万人(▲71%)、" 10万人(▲58%)
- ・ 令和5年2月現在、ワクチン接種が進んだことなどにより、**国内線については回復傾向**にある。**国際線は基幹空港を中心に拡大が見られ、地方空港の再開も順次再開が見込まれるものの検疫や地上業務・保安業務などの人員不足や不透明な需要動向などから大きく広がっていない**。

福島空港利用者数（震災前から現在まで）



	H22	H23	H24	H25	H26	H27
国内線	224,125	207,971	227,882	239,722	248,101	244,038
国際線	62,250	1,724	5,810	4,046	6,098	3,668
合計	286,375	209,695	233,692	243,768	254,199	247,706

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
国内線	241,106	250,385	246,939	239,054	68,355	97,250	147,036
国際線	4,894	9,233	20,417	20,667	0	0	340
合計	246,000	259,618	267,356	259,721	68,355	97,250	147,376

(2) 福島空港の国内線の現状

平成21年1月以降の沖縄路線(JAL)の撤退以降、**札幌(新千歳)便、大阪(伊丹)便の2路線のみ**にとどまっている。

札幌便

- 札幌便については、平成27年3月までAIRDOによる2往復が運航されていたものの、路線の運航状況などから航空会社と便数の見直しが行われ、**現在はANAによる1往復のみ**となっている。
- 新型感染症拡大後、使用機材もB737-500(126席)から**Q400(74席)に小型化**している。
- 福島側からの利用者が多いこと、夏期の北海道への観光利用が多く、**冬季の利用者数が少ない**。

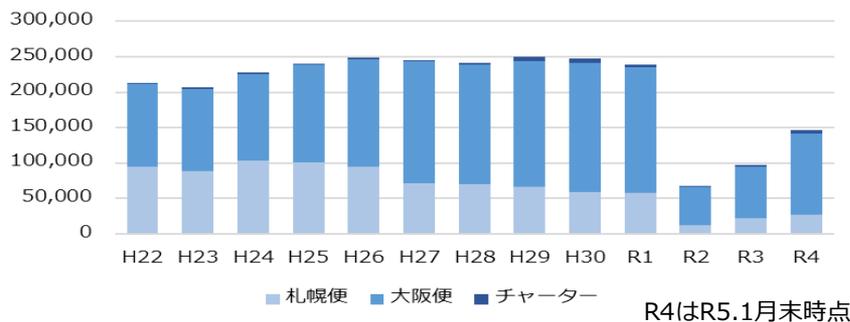
大阪便

- 大阪路線については、IBEX2往復(CRJ700(70席))、ANA 2往復(B737-500(126席))、B737-800(166席))の**計4往復**となっていたが、新型感染症拡大後は、ANA使用機材が2往復とも**Q400(74席)に小型化**され、令和4年ウインターダイヤから1往復がB737-800に戻ったものの、1往復は小型機材のままとなっている。
- 関西圏との間の**ビジネス利用が多く**、季節変動が少ない。
- 四国、九州、沖縄への乗継も比較的利用されている。

チャーター便の増加

- 近年、FDA、JTAなどによる**チャーター便運航が増加**。
- 令和4年度には、5月にANAによる沖縄連続チャーター、10月にはSFJによるチャーター便初就航、11月にはSNAによる熊本絆チャーターなど、新たな取組も始まった。
- 定期路線が2路線にとどまる中、九州、沖縄などを中心とした**地域との交流拡大に繋がっている**。

福島空港国内線利用状況（震災前から現在まで）



	H22	H23	H24	H25	H26	H27
札幌便	94,951	89,169	102,879	101,477	94,867	71,803
大阪便	116,327	115,334	122,766	137,678	151,017	171,883
チャーター	1,148	1,802	2,237	567	2,217	352

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
札幌便	69,815	66,453	58,575	58,317	12,197	22,256	27,510
大阪便	169,356	177,337	182,520	177,363	54,174	54,770	114,117
チャーター	1,935	6,595	5,844	3,374	1,576	1,806	5,392

(3) 福島空港の国際線の現状

東日本大震災以前は、上海便、ソウル便の2路線が運航されていたが、震災とその後の原発事故の風評により、両路線とも運休されたまま、**再開が見通せない状況**が続いている。

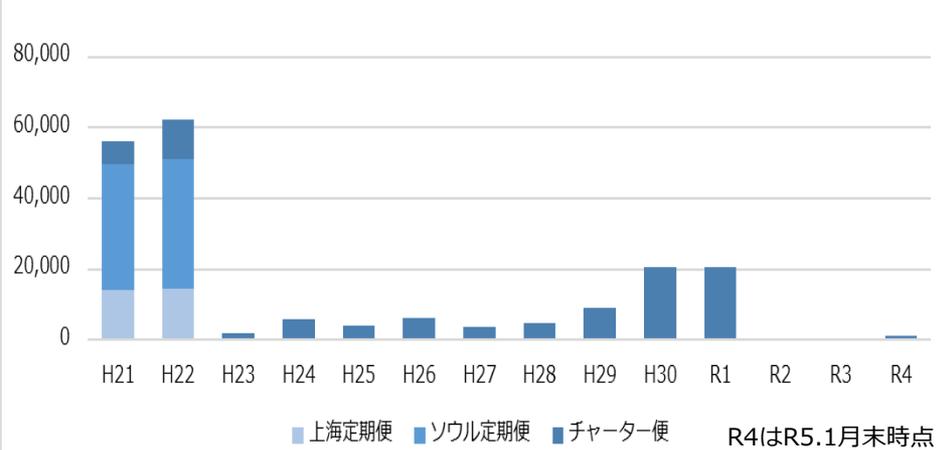
東アジアからの国際チャーター便の増加

- ・比較的風評の少ない、**台湾、ベトナム、タイなどの東アジアからのチャーター便が増加**。
- ・台湾とは、遠東航空により、平成30年度に連続チャーターが、平成31年4月から定期チャーターが運航され、インバウンドだけでなく、アウトバウンドの利用も増えていた。（台湾定期チャーターは2年間の運航予定であったが、遠東航空の経営破綻により令和元年12月中止となった。）
- ・ベトナムとは、ベトジェット航空、ベトナム航空など、タイとは、タイエアアジアX、タイ国際航空などによるチャーター便、連続チャーター便が運航され、近年インバウンド旅客の増加が目立っていた。

新型コロナウイルスの影響

- ・新型コロナウイルス拡大以前は、ベトナム、タイなどへのチャーター便が計画されていたが、令和2年3月以降の国際チャーター便は全てキャンセルとなり、以降、**入国制限及び検疫体制の強化により再開できない状態が続いていたが、令和4年10月から入国制限及び検疫体制が緩和されたことにより国際線の再開に向け受け入れ態勢の準備が進められ、令和5年1月にベトナムからのチャーター便が再開された。**

福島空港国際線利用状況 (H21年度以降)



	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
上海定期便	14,169	14,582	-	-	-	-	-
ソウル定期便	35,409	36,421	-	-	-	-	-
チャーター便	6,594	11,247	1,724	5,810	4,046	6,098	3,668
合計	56,172	62,250	1,724	5,810	4,046	6,098	3,668

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
上海定期便	-	-	-	-	-	-	-
ソウル定期便	-	-	-	-	-	-	-
チャーター便	4,894	9,233	20,417	20,667	0	0	340
合計	4,894	9,233	20,417	20,667	0	0	340

福島空港の利用促進中期目標（2023（R5）年度～2026（R8年度）

国内定期路線の
維持、利用促進



コロナ禍前の
利用者数に回復

2021年度 97,250人 → 2026年度 267,000人

国内新規路線
の誘致



定期便誘致
(沖縄、福岡)

2021年度 国内2路線 → 2026年度 国内3路線

国際新規路線、
チャーター便
の誘致



期間限定便誘致
(台湾、ベトナム、タイ)

2021年度 国際0路線 → 2026年度 国際1路線

空港の
にぎわいづくり



来館者数を
コロナ禍前以上に

2021年度 269,364人 → 2026年度 350,000人

二次アクセス
の拡充



空港直通バス
路線の増加

2026(R8)年度数値目標

国内線 24万6千人

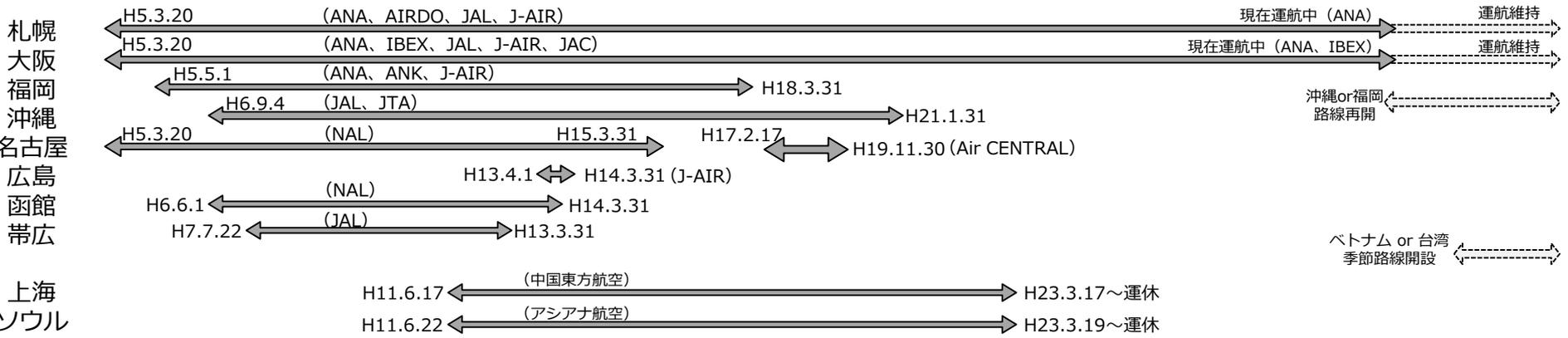
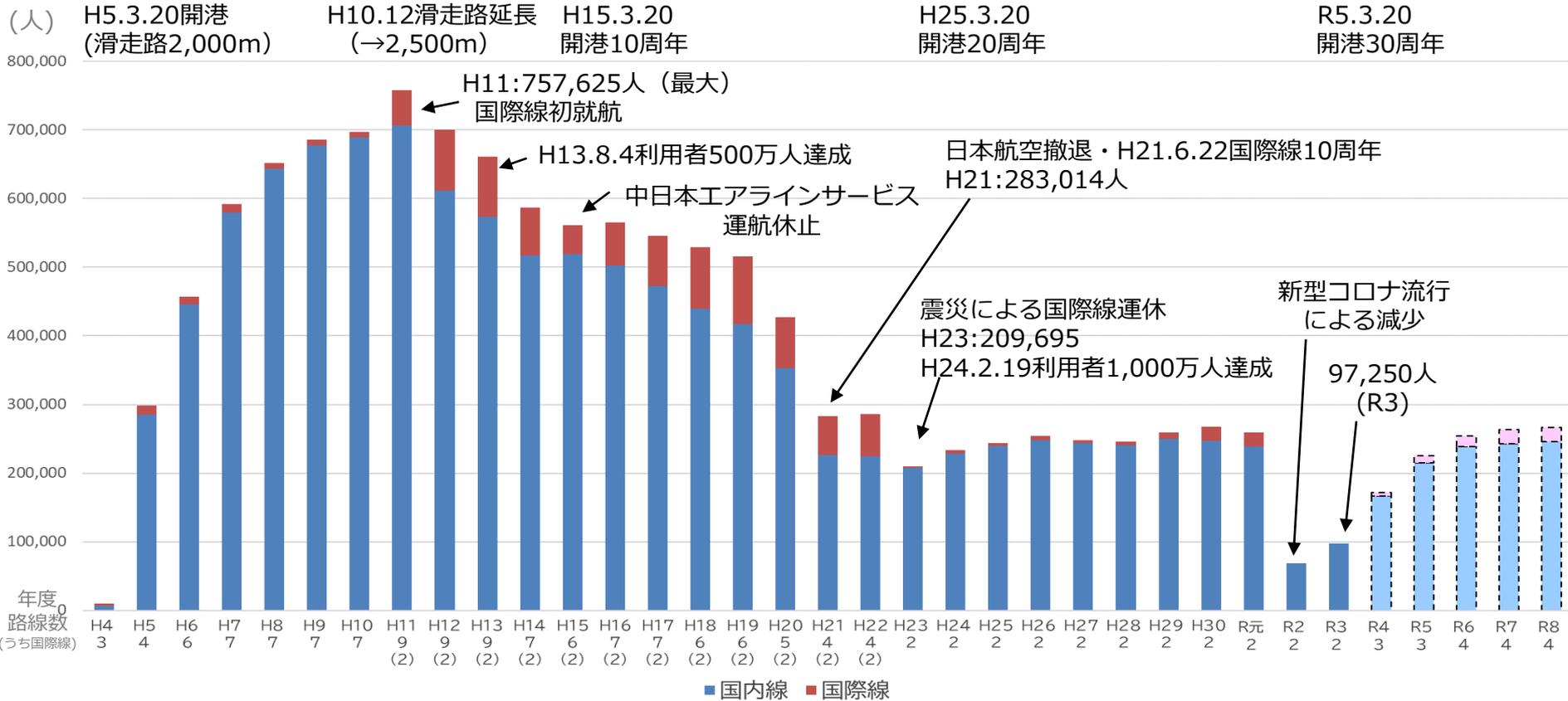
国際線 2万1千人

旅客数計 26万7千人

※福島県総合計画（令和3年10月策定）と同じ

- 新たな国内・国際定期路線を誘致し、空港の利便性を向上させ、県民に、より利用される空港に
- 国際定期路線を誘致することで、増加が見込まれるインバウンド旅客を県内観光地に呼び込む
- 既存路線の利用促進と、新規路線の誘致により利用者数を増加させることで、二次交通の充実につなげ、更なる利用者数増に
- 国際定期路線の運航により、国際貨物の取扱を再開させる

3. 福島空港利用者数と定期路線数の変遷



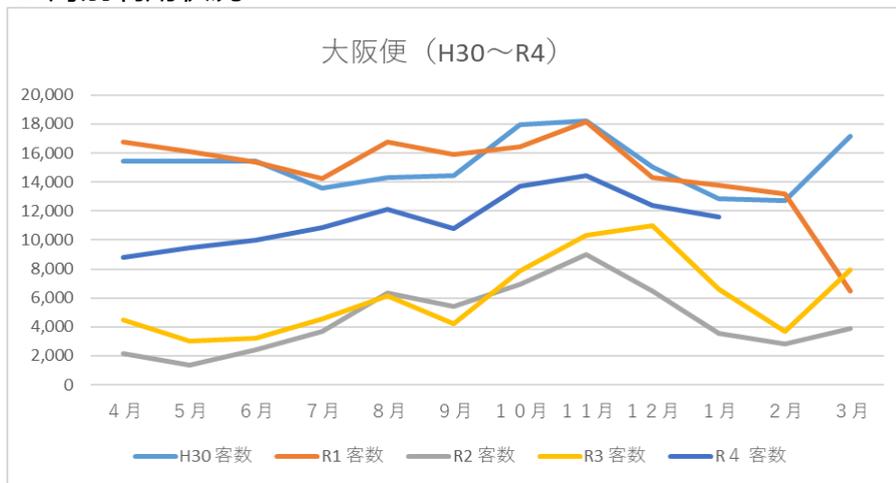
(1) 大阪便の課題と目標

● 搭乗者・搭乗率の年度推移

大阪便	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
搭乗者	169,356	177,337	182,520	177,363	54,174	72,991	114,142
搭乗率	56.7%	57.1%	59.0%	57.3%	46.9%	46.1%	59.5%

● 月別利用状況

R4はR5.1月末時点



◎ 従来からの課題

- ・大阪側からの利用割合が少ない。
- ・他空港に比べ**ビジネス利用が少なく**、季節変動の影響を受けにくい、ベースとなりうる利用者が少ない。
(航空局令和元年度調査)
大阪便：**福島44.9%**、仙台54.4%、新潟58.5%
- ・午前の便が少なく、乗継利用もしづらい。
- ・利用圏域住民が仙台空港、新潟空港に流れている。

◎ コロナ禍の課題

- ・移動自粛が広がり観光需要が落ち込んでいる。
- ・リモートワーク・リモート会議が普及し出張の機会が減少し、**ビジネス需要が落ち込んでいる**。
- ・観光需要・ビジネス需要ともに利用回復が路線維持の上で必須。
- ・利用者数回復には、コロナ禍で小型となったままの機材について、**大型機材への回復が必要**。(小型機材のため、修学旅行等の団体利用がしにくい。)

短期 (2023 (R5) 年度) 目標

● 目標

大阪便の利用回復 ⇒ 路線・便数の維持

● 指標

大阪便の年間搭乗者数 159,000人

※2019 (R1) 年度の大阪便利用者数 (177,363人) の約9割までの回復を目指す

中期 (2026 (R8) 年度) 目標

● 目標

コロナ前の利用状況以上に回復
⇒ 機材の大型化、路線・便数維持

● 指標

大阪便の年間搭乗者数 182,000人

※2019 (R1) 年度の大阪便利用者数 (177,363人) より約2%の増を目指す

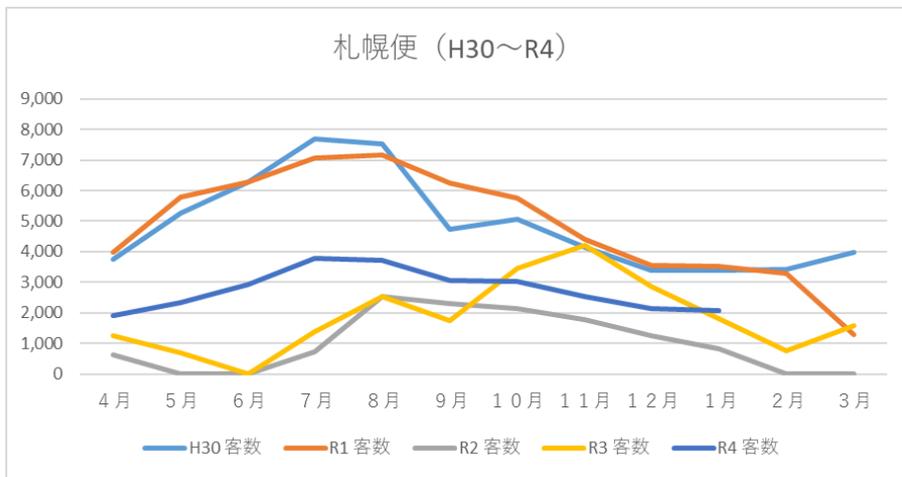
(2) 札幌便の課題と目標

● 搭乗者・搭乗率の年度推移

札幌便	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
搭乗者	69,815	66,453	58,575	58,317	12,197	18,117	27,510
搭乗率	59.4%	60.3%	64.2%	63.6%	36.9%	40.3%	60.7%

● 月別利用状況

R4はR5.1月末時点



◎ 従来からの課題

- ・朝福島発、夕方福島着の1往復しかなく、運航時間の関係から**北海道側からの利用割合が少ない**。
- ・北海道の観光シーズンの夏期の利用は多いものの、**冬季の利用が低迷**する。
- ・他空港に比べ**ビジネス利用が少なく**、季節変動の影響を受けにくいベースとなりうる利用者が少ない。
(航空局令和元年度調査)
札幌便：**福島36.4%**、仙台46.8%、新潟32.7%
- ・2030年度末には北海道新幹線が札幌まで延伸予定であり、利用者が一定数流れる可能性がある。

◎ コロナ禍の課題

- ・移動自粛が広がり**観光需要が落ち込んでいる**。
- ・リモートワーク・リモート会議が普及し出張の機会が減少し、**ビジネス需要が落ち込んでいる**。
- ・全て小型機材(70~74席)の運航となっており、利用者数回復には**機材の大型化が必要**。(小型機材の場合、修学旅行等の団体利用がしにくい。)

短期 (2023 (R5) 年度) 目標

● 目標

札幌便の利用回復 ⇒ 路線・便数の維持

● 指標

札幌便の年間搭乗者数 52,000人

※2019 (R1) 年度の札幌便利用者数 (58,317人) の約9割までの回復を目指す

中期 (2026 (R8) 年度) 目標

● 目標

コロナ前の利用状況以上に回復
⇒ 機材の大型化、路線・便数維持

● 指標

札幌便の年間搭乗者数 60,000人

※2019 (R1) 年度の札幌便利用者数 (58,317人) より約2%の増を目指す

(3) 国内定期路線に関する施策

施策の方向

【施策の方針】

- ・ コロナの収束とともに航空需要は回復傾向にあるが、その影響はしばらく続くものと見込まれ、回復までには相当の期間を要する。
- ・ もともと需要が伸び悩んでいた福島空港においては、減便、路線廃止の危機に直面していると認識し、路線の維持につながる航空会社に対する支援や観光、ビジネスなどのターゲットを意識した利用促進策などの取組に力を入れていく。
- ・ コロナ前の利用者数への回復には、機材の大型化や利便性の高い運航時間などが必要であるため、利用促進を図りつつ、利便性の高い運航内容について航空会社に求めていく。
- ・ 2025年大阪・関西万博では約350万人のインバウンド誘客が見込まれていることから、福島への誘客と伊丹路線の活用を図っていく。

【施策の概要】

路線維持に関する航空会社支援

- ◎ 定期便運航に伴う航空会社の固定費を軽減

航空会社との連携

- ◎ 航空会社と連携した利用促進の取組
- 航空会社への機材大型化、運航時間改善への働き掛け

定期便の利用促進

- ◎ ビジネス利用の促進
- ◎ 旅行会社による旅行商品造成促進、団体、教育旅行の利用促進
- ◎ 乗り継ぎ利用の促進
- ◎ 大阪・関西万博を契機とした訪日外国人の利用促進
- 北海道便の冬季利用の促進
- ◎ ワラントバルージェット（OTA）による販売促進
- 利用圏域及び就航先での福島空港定期便の認知度向上の取組
- ◎ メディア、SNSやWEBを活用したプロモーションの強化

二次交通対策

- リムジンバス、乗合タクシーの利用促進と利便性向上
- レンタカー利用の促進

- ◎・・・優先度の高い施策
- ・・・取り組む施策

2023（R5）年度 利用促進事業内容

航空会社支援

- ・ 空港ビル賃料一部補助
- ・ 着陸料、停留料の一部減免（土木部）

航空会社との連携

- ・ ANAとの人事交流
- ・ ANA、IBEXと連携した利用促進キャンペーン

利用促進

- ・ 修学旅行利用支援
- ・ 団体旅行利用支援
- ・ 栃木県民団体利用支援
- ・ 伊丹路線乗継利用支援
- ・ （新）旅行会社による伊丹路線大型機材利用支援
- ・ （新）関西圏での伊丹路線認知度拡大事業
- ・ 北海道への冬季送客支援
- ・ ビジネス利用拡大キャンペーン
- ・ ビジネス利用拡大試乗キャンペーン
- ・ 就航先・乗継先旅行エージェント招請
- ・ OTAと連携した旅行商品造成
- ・ 訪日外国人乗継利用拡大
- ・ テレビ・ラジオ広報
- ・ WEB、SNS等による情報発信

二次交通対策

- ・ 乗合タクシー運行支援
- ・ MaaS(※)による利便性向上

(※)Mobility as a Service あらゆる交通機関をIT技術によりシームレスにつなぎ、効率的に、また便利に使えるようにするシステム。

(1) 国内新規路線誘致の現状・課題と目標

● 国内チャーター便数・搭乗者の年度推移

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
便数	28	108	85	57	24	34	84
搭乗者	1,935	6,595	5,844	3,374	1,576	1,698	5,392

R4はR5.1月末時点

● 伊丹定期便の乗継実績

	松山	高知	福岡	長崎	熊本	宮崎	鹿児島	沖縄
平成30年度	1,550	691	2,813	1,436	1,114	775	1,226	4,938
令和2年度	601	285	936	312	462	173	515	170
令和3年度	764	364	1,319	536	567	404	642	479
令和4年度	1,553	826	2,844	714	1,299	696	1,844	2,017

R4はR5.1月末時点

● 国内線誘致に向けた主な動き

H27 FDAによるチャーター便初就航

H29 国内発着チャーター便への支援制度創設

H30 JALによる那覇チャーター便が約8年7か月ぶりに運航
うつくしま・ちゅらしま交流・福島空港利用促進連絡会立上

R1 沖縄双方向チャーターへの支援額を1.5倍に増額

R2 チャーター支援1.5倍増額を九州、名古屋などまで拡大

R3 チャーター旅行商品広報支援制度創設

R4 ANA沖縄連続チャーター運航、SFJチャーター初就航など

◎ 現状

- 定期路線が2路線しかなく、選択肢が少ないため、利用者が仙台、新潟、羽田などに流れている原因にもなっている
- かつて定期便が就航しており乗継利用も多い**沖縄、福岡への就航を求める声が多い。**
- 近年、FDAによるチャーター便を誘致し、全国各地に直行チャーター便が運航されてきている。

◎ 従来からの課題

- 定期路線の利用者数が少ないこと、四国、九州、沖縄への乗継利用が一定数あるものの定期路線に十分な数とは言えず、新規路線新設への十分な需要予測を示せていない。
- 定期便及び乗継利用の利便性、認知度を向上させ、他空港、他交通機関の利用者を福島空港に引き付け、**対象地域との交流人口を拡大させる必要がある。**
- 就航先からの需要も喚起する必要がある。

● コロナ禍の課題

- 感染拡大により、運休やチャーターキャンセルなどが生じ、航空券や旅行商品の販売に与える影響が大きい。

短期（2023（R5）年度）目標

● 目標

ウインターダイヤからの定期便誘致
(沖縄、福岡)

● 指標

定期便の路線数 1路線増

新規路線誘致を目指す

中期（2026（R8）年度）目標

● 目標

定期便の運航（沖縄、福岡）、維持

● 指標

定期便の路線数 1路線増

新規路線誘致を目指す

(2) 国内定期路線誘致に関する施策

施策の方向

【施策の方針】

- ・ 航空会社が新規路線を検討するには、就航後に一定の需要が見込めることが必要となるため、既存定期便の利用を促進させ、福島空港利用者数を増加させていく。
- ・ また、新規就航を目指す九州、沖縄地域などとの交流を拡大させていくために、定期便の乗継利用の拡大とチャーター便の運航の増加を図っていく。特に、かつて定期便が就航しており、乗継利用も多く、新規就航希望の声も多い福岡、沖縄を重点地域として取り組む。
- ・ 沖縄など新規就航を目指す地域との民間レベルでの交流拡大に取り組む。
- ・ 福島空港の利点を整理し、積極的なセールスを展開していく。

【施策の概要】

- ◎・・・優先度の高い施策
- ・・・取り組む施策

定期路線の誘致活動

- ◎ 航空会社に対する積極的なセールス活動

定期乗継利用の促進

- 乗継先からの団体、教育旅行の利用促進
- ◎ 乗り継ぎ利用の促進
- ◎ 旅行会社による乗継利用旅行商品造成促進
- ◎ ウェイトラベルエージェント（OTA）による乗継利用販売促進

チャーター便の誘致・拡大

- ◎ 支援制度によるチャーター便旅行商品造成促進
- 連続チャーターの誘致
- ◎ 航空会社・旅行会社に対する積極的なセールス活動

機運醸成

- 新規路線就航に向けた地元及び航空会社等の機運醸成の取組

交流拡大の取組

- ◎ 福島と沖縄との間の相互交流活動拡大の取組

2023（R5）年度 利用促進事業内容

定期路線の誘致活動

- ・ 航空会社に対する積極的な誘致活動

定期便乗継利用の促進

- ・ 伊丹路線乗継利用支援
- ・ 修学旅行利用支援
- ・ 団体旅行利用支援
- ・ 栃木県民団体利用支援
- ・ （新）旅行会社による伊丹路線大型機材利用支援
- ・ 就航先・乗継先旅行エージェント招請
- ・ OTAと連携した旅行商品造成
- ・ 乗継先での乗継キャンペーンPR

チャーター便の誘致・拡大

- ・ チャーター便企画旅行会社への運航支援
- ・ チャーター便企画旅行会社への広報支援
- ・ メディアとタイアップしたPRによる旅行商品造成
- ・ 航空会社・旅行会社への積極的なセールス活動

機運醸成

- ・ 新規路線就航に向けた連絡会の開催

交流拡大の取組

- ・ 福島・沖縄間の交流拡大事業
- ・ （新）「うつくしま・ちゅらしま交流宣言」20周年記念イベント開催
- ・ 福島・沖縄小学生親善大使の相互交流

(1) 国際線の現状・課題と目標

● 国際チャーター便数・搭乗者の年度推移

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
便数	48	29	39	69	146	174	0	0	2
搭乗者数	6,098	3,668	4,894	9,233	20,417	20,667	0	0	340

● 国際線誘致に向けた主な動き

H30 台湾連続チャーター便運航 (遠東航空)

ベトナム連続チャーター便運航 (ベトジェットエア)

R元 台湾定期チャーター便運航開始(4月)～停止(12月) (遠東航空)

ベトナム連続チャーター便運航 (ベトナム航空等)

タイ連続チャーター便運航 (タイ・エアアジアX)

◎現状

- 東日本大震災以前は、上海便、ソウル便の2路線が運航されていたが、震災と原発事故の風評により、**両路線とも運休されたまま、再開が見通せない状況**が続いている。
- 近年は、比較的風評の少ない、**台湾、ベトナム、タイなどの東アジアからのチャーター便が増加**しており、特に台湾には、令和元年度に定期チャーターが運航された。
- コロナ禍でとまっていた国際チャーター便が、令和5年1月、ベトナムからのチャーター便より再開された。

◎従来からの課題

- 中国、韓国における根強い風評と国家間の関係性の悪化により、定期便の再開だけではなく、チャーター便の運航も困難な状況が続いている
- 台湾、ベトナムなどとのチャーター便では、インバウンドの利用の方が多く、**日本側からアウトバウンドの利用が低調**だった

●コロナ禍の課題

- 令和4年6月から外国人観光客の受け入れが再開され、同10月からは水際対策が大幅に緩和されたものの、**地方空港での受け入れ再開には、検疫、地上業務、保安業務の人員確保等の点で課題が残っている。**
- 海外旅行需要のコロナ禍以前までの回復は不透明。**

短期 (2023 (R5) 年度) 目標

● 目標

連続チャーター便の運航再開
(台湾、ベトナム)

● 指標

台湾、ベトナム間の連続チャーター便の運航

中期 (2026(R8)年度) 目標

● 目標

期間限定の定期便 (台湾、ベトナム、タイ)
の運航

● 指標

期間限定便の定期便路線数 1路線増

(2) 国際線誘致に関する施策

施策の方向

【施策の方針】

- ・コロナ前にチャーター便が多く運航していた国、地域（台湾、ベトナム、タイ）を中心に、国際連続チャーター便、定期チャーター便の再開を目指す。
- ・震災以前に定期便が運航されていた中国、韓国路線は、両国関係や風評の状況を見極めながら路線再開に向けて取り組む。
- ・航空会社、旅行会社の国内支店・代理店に対しセールスするとともに、台湾、ベトナムに設置している現地窓口を通じて、現地の航空会社、旅行会社へのセールスを実施。
- ・海外で福島観光のプロモーション、安心・安全のPRを実施し、旅行機運の醸成と風評の払拭に繋げるとともに、県内においても海外旅行への機運醸成も実施し、双方向で需要を創出する。
- ・定期便（期間限定）を誘致するため、チャーター便の運航実績や福島空港の利点を整理し、積極的なセールスを展開する。

【施策の概要】

◎・・・優先度の高い施策

●・・・取り組む施策

航空会社、旅行会社へのセールス

- ◎ 海外の航空会社、旅行会社への誘致活動
- ◎ 海外の航空会社、旅行会社の国内支店・代理店への誘致活動

国際チャーター便の誘致

- ◎ 支援制度によるチャーター便・定期チャーターの誘致（イン・アウト）

利用促進・機運醸成

- SNSやオンラインを通じた観光・安全、チャーター便旅行商品の情報発信（イン・アウト）
- イベント等で観光・安全、チャーター便旅行商品の情報発信（イン・アウト）
- インバウンドよりも利用が低調と見込まれるアウトバウンド利用の促進（アウト）

2023（R5）年度 利用促進事業内容

国際定期路線の誘致

- ・ 海外現地を訪問しての積極的なセールス
- ・ 航空会社・旅行会社の国内支店・代理店への積極的なセールス

国際チャーター便の誘致

- ・ 国際チャーター便利用旅行商品への支援（イン・アウト）
- ・ 海外現地を訪問しての積極的なセールス
- ・ 航空会社・旅行会社の国内支店・代理店への積極的なセールス
- ・ 現地窓口の設置。窓口を通じたセールス（台湾、ベトナム、タイ）

利用促進・機運醸成

- ・ 台湾現地窓口を通じたSNS発信（イン・アウト）
- ・ 台湾現地イベント出展（イン）
- ・ ベトナム現地でのメディア、SNS発信（イン・アウト）
- ・ ベトナム関係イベント出展（イン・アウト）
- ・ ベトナム現地航空会社、旅行会社、メディア招請（イン）
- ・ パスポート取得支援事業（アウト）

(1) 空港のにぎわいの現状・課題と目標

- 空港のにぎわいづくりの現状 (H29～R3空港ビル来館者数※搭乗者除く)

H30	R1	R2	R3
321,680	308,558	224,262	269,364

◎現状

- ・小学生を対象とした空港バックヤードツアーやウルトラヒーローを活用した集客イベントの開催等により、空港のにぎわいを創出

◎従来からの課題

- ・地域住民の**地域コミュニティの拠点として活用される空港にする**
- ・一つの観光地として**目的地となり得る空港**にしていくとともに、県内外への情報発信の拠点となる空港にしていくことで空港のにぎわいにつなげる

◎コロナ禍の課題

- ・空港において、感染症対策を徹底していく必要がある

短期 (2023 (R5) 年度) 目標

- 目標

開港30周年を契機としたにぎわいづくりに取り組み、来館者を増加させる

- 目標値

来館者302,000人

中期 (2026 (R8) 年度) 目標

- 目標

航空利用者以外の来館者も増加させ、いつも人で賑わう空港に

- 目標値

来館者350,000人

(2) 空港のにぎわいづくりに関する施策

施策の方向

【施策の方針】

- ・地域コミュニティ及び広域的な交流拠点として親しまれる空港とするための取組を感染症対策を講じながら推進していく

【施策の概要】

◎…優先度の高い施策

●…取り組む施策

福島空港のにぎわい

- ◎ 地元市町村・団体と連携したイベント・行事を開催
- 空港内で県内だけでなく、就航先、乗継先の情報を発信
- 空港の観光地化、サイクルツーリズムの拠点化

福島空港ファンクラブ

- ファンクラブの取組の活性化

2023 (R5) 年度 利用促進策

福島空港のにぎわい

- ・ ANAスタッフと巡るバックヤードツアー
- ・ 福島空港まつり (5月)
- ・ 空の日フェスティバル (9月)
- ・ ふくしま道の駅・空の駅まつり (秋季)
- ・ 空港イベントスペース、観光コーナー、売店などを活用した情報発信
- ・ (新) 開港30周年記念イベント

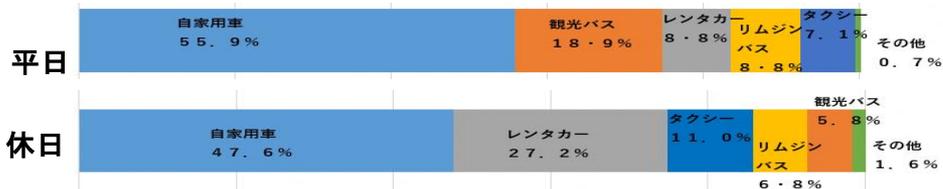
福島空港ファンクラブ

- ・ ファンクラブ会員への継続的な情報発信

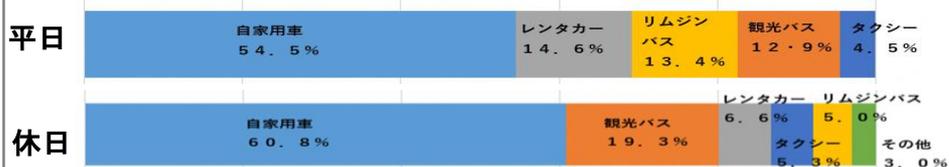
(1) 二次アクセスの現状と課題

● 出発便へのアクセス

※国土交通省 R1.11 航空旅客動態調査より



● 到着便から目的地へのアクセス



● 二次交通の利用実績

	乗合タクシー		リムジンバス	レンタカー	高速バス
	人数	台数	人数	台数	人数
R1	6,718	4,602	28,156	8,285	1,277
R2	2,151	1,638	9,755	5,491	493
R3	2,548	1,985	12,837	6,204	791

◎ 現状

- 自家用車の利用が半数以上を占めており、**リムジンバス、乗合タクシーの利用者数が少ない。**
 - ・自家用車 : 無料駐車場2,300台
 - ・リムジンバス : 郡山駅間、1日5往復
 - ・乗合タクシー : 県内各方部 (郡山・須賀川・玉川除く)、栃木県北部、茨城県北部
 - ・レンタカー : 4社利用可能

◎ 従来からの課題

- 航空機利用者の増加を図る上で、**公共交通機関による空港へのアクセスを改善する必要がある。**
- 乗合タクシー制度の参入会社、料金体系について、持続可能な制度としていく必要がある。

◎ コロナ禍の課題

- 乗り合いタクシーの個人 (1人) 利用が増加し、タクシー会社の負担が増加している。

短期 (2023 (R5) 年度) 目標

● 目標

乗合タクシー参入会社の増加 (会津地方)

● 指標

乗合タクシー新規参入会社数 2社増

中期 (2026 (R8) 年度) 目標

● 目標

公共交通機関によるアクセス向上

● 指標

バス路線の増加 (福島、いわき、須賀川の運航)

(2) 二次アクセスに関する施策

施策の方向

【施策の方針】

- ・現状半数以上の利用者が自家用車を利用しており、無料駐車場以外にも、より利便性を向上させることで利用者数の増加に繋げていく。
- ・直通の公共交通機関が現状郡山駅間のリムジンバスに限られており、より利便性を高めるためには、公共交通機関の充実が求められている。しかし、公共交通機関の安定的な運営のためには、まず、空港利用者数を増やす取り組みを進めていく。その上で、バス路線の運行範囲、路線数などを増やす取組も併せて検討していく。
- ・乗合タクシー制度について、料金体系や更なる新規参入会社の増加を図ることで、参入事業者の負担軽減につなげ、持続可能な制度としていく。

- ◎・・・優先度の高い施策
- ・・・取り組む施策

【施策の概要】

自家用車の利用促進

- ◎ 無料駐車場の継続など、自家用車使用による空港アクセスの利用促進

レンタカーの利用促進

- 利用者負担の軽減などによる利用促進
- 予約のアクセシビリティの向上
- レンタカー駐車位置などの利便性向上

乗合タクシー

- ◎ 持続可能な料金体系、運航環境の整備
- 予約のアクセシビリティの向上

リムジンバス・高速バス

- ◎ 県内主要都市を結ぶ直通バスの増加（福島・いわき・須賀川）

観光バス・タクシー

- 県内主要観光地を周遊するバス・乗合タクシーの検討

2023（R5）年度 利用促進事業内容

自家用車

- ・ 無料駐車場の継続

レンタカー

- ・ レンタカー利用支援事業
- ・ ANAと連携したMaas化の取組実施
ANAアクセスナビ及び福島空港HPから各社HPに連携
(トヨタ・日産・オリックス・タイムズ)

乗合タクシー

- ・ 乗合タクシーの運行支援制度の改善
- ・ 乗合タクシー運行事業者の増加、運行エリアの拡大
- ・ ANAと連携したMaas化の取組実施
ANAアクセスナビ及び福島空港HPからメール予約可能
(9事業者)

リムジンバス・高速バス

- ・ 会津若松－郡山－福島空港の乗継助成の実施
- ・ ANAと連携したMaas化の取組実施
ANAアクセスナビ及び福島空港HPから乗車券購入可能
(福島交通・会津乗合・新常磐交通)

(1) 空港の運営体制の検討

◎現状

- ・ 空港の土地と基本施設を国や地方公共団体が保有したまま、その運営を民間事業者にも長期間にわたって委託・経営することで、効率的な経営を行う「コンセッション方式」の導入が全国の空港で進められている。
- ・ そのメリットは、滑走路、ターミナルビル、駐車場などを一体的に経営することで重複したコストの削減が行えるなど、効率的な経営を行えること、民間の持つ経営ノウハウや情報を空港運営に導入でき、路線拡充や利用促進、サービスの向上や地域活性化などにつながる事が期待される。
- ・ 国管理空港では、関西国際空港・伊丹空港、仙台空港、高松空港、福岡空港、北海道内4空港、熊本空港、広島空港が民間事業者にも委託して空港の運営を始めている。
- ・ 地方管理空港では、但馬空港、神戸空港、鳥取空港、静岡空港、南紀白浜空港、北海道内3空港が民間委託を開始しており、青森空港、秋田空港、富山空港、松本空港、佐賀空港が導入可能性の調査を開始している。

◎従来からの課題

- ・ 福島空港の収支状況は、赤字が続くなど厳しい運営状況が続いている中、今後の空港運営の効率化、利便性の向上、利用促進などの観点から、「福島空港に関する有識者会議」の提言においてもコンセッション方式について先行事例を含めた各空港の情報を収集し、空港運営のあり方を検討する必要性がある旨提言されている。

◎今後の施策の方向性

- ・ 民間事業者が運営を受託するため、空港運営による採算性や成長性が求められるが、運航路線数、旅客利用者数が少ない現状のままでは課題が多いものと認識しており、今後の効率的な空港運営をどのように図っていくべきか、他空港の事例を調査するなど、継続して検討を続けていく。

(2) 空港の愛称付与の検討

◎現状・課題

- ・ 全国の空港では、正式名称の他に、その土地の文化や歴史を感じられるような愛称を付与している空港が多数存在する。
- ・ 「福島空港に関する有識者会議」の提言において、福島県の風評を鑑みて今後訪日客を増やしていくには「福島」という名称を使用しない方が良いとの意見があること、また地域・県民が一体となって空港利用を広げていくためにも県民空港としての機運醸成の一つの方策としての空港の愛称付与の検討が提言されている。

◎今後の施策の方向性

- ・ 有識者会議の提言内容と合わせて、「福島空港」という名称が定着していること、また、福島県では、「ふくしまプライド。」というフレーズで農産物のPRを実施しており、「ふくしま」という名称のネガティブなイメージの払拭、ポジティブなイメージへのブランド化を図っていることも踏まえながら、今後、愛称付与に関する県内の機運、施策全体の状況なども総合的に勘案しながら調査、検討を継続していく。

進行管理の考え方（PDCAマネジメントサイクル）

アクションプランを着実に推進し、福島空港を発展させていくために、PDCAマネジメントサイクルにより、プランの進捗状況の確認と検証を実施し、定期的に施策の方向性を検討する。

● 指標の設定

「2.福島空港の目指す姿」にて設定した目標毎に、各年度毎の指標を設定して、評価、検証を行うことで次年度の施策、事業の改善に取り組み、目標の着実な実行を推し進める。

● 評価、検証の時期

年度終了後、第1四半期（4～6月）中に、指標の進捗を確認し、第2四半期（7～9月）中に評価、検証を実施し次年度事業に構築に反映させる。

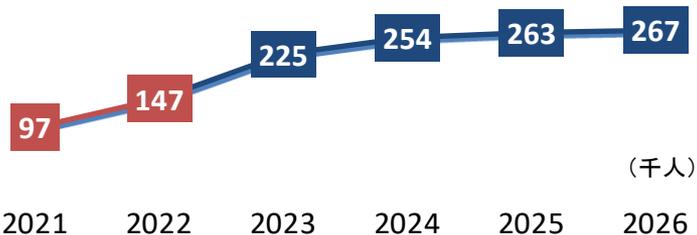


指標一覧

国内定期路線の維持、利用促進

● 指標名：福島空港利用者数 ※2021,2022(1月末)は実績値

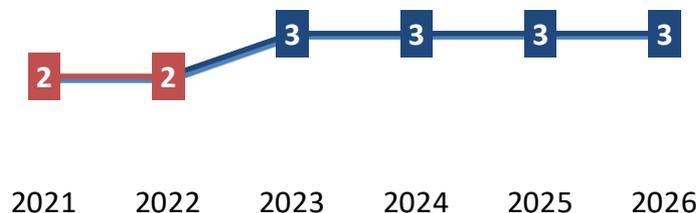
年度	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
目標値	97千人	147千人	225千人	254千人	263千人	267千人



国内新規路線の誘致

● 指標名：福島空港国内線路線数 ※2021,2022(1月末)は実績値

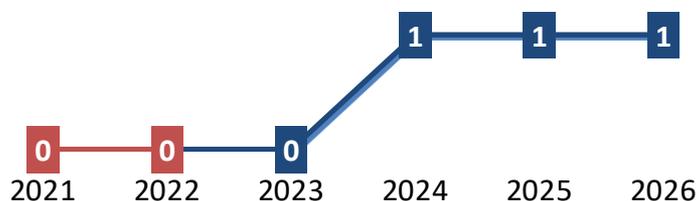
年度	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
目標値	2	2	3	3	3	3



国際新規路線、チャーター便の誘致

● 指標名：福島空港国際線路線数 ※2021,2022(1月末)は実績値

年度	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
目標値	0	0	0	1	1	1



空港のにぎわいづくり

● 指標名：福島空港ビル来館者数 ※2021,2022(1月末)は実績値

年度	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)
目標値	269	286千人	302千人	318千人	334千人	350千人

