

松山空港将来構想策定

## 第1回検討会

### 松山空港の現状と課題について

2024年7月18日（木）

松山空港将来構想検討会

# 松山空港の現状と取り巻く環境



# 松山空港の現状

## 松山空港の概要

- ▶ 松山空港は、国土交通大臣が設置・管理する国管理空港であり、1956年の開港以降、中四国地方で初のジェット機が運航する等、愛媛県の重要な空の玄関口として利用されている
- ▶ コロナ禍前の旅客数は300万人を超え、中四国地方で最大の利用者数を誇っており、今後の新規路線の就航や増便を見据え、国際線旅客ビルの第2期整備に向けたターミナル地域の整備工事が進められている

## 空港の沿革※1

1941年	旧海軍航空基地として建設開始
1958年2月	空港整備法により第2種空港として指定
1960年10月	1,200m滑走路の供用開始
1972年4月	2,000m滑走路の供用開始 中四国地方で初めてジェット機が就航
1979年4月	初の国際チャーター便（香港）が就航
1991年12月	2,500m滑走路の供用開始 新旅客ビルの供用開始
1994年12月	国際線旅客ビルの供用開始
2024年4月	国際線旅客ビル拡張工事完成・供用開始

## 空港概要※2※3

空港種別	拠点空港（国管理空港）
設置管理者	国土交通大臣
面積	135ha
滑走路	2,500m × 45m
エプロン	25バース（大型ジェット機用4バース、中型ジェット機用2バース、小型ジェット機用1バース、小型機用18バース）
アクセス	JR松山駅より約6km（車利用で約15分）
定期路線 ※運休路線除く ※R6.6.1時点	国内線   羽田、成田、伊丹、中部国際、福岡、鹿児島、那覇 国際線   ソウル、釜山、台北
運用時間	7:00 ~ 22:00
CIQ施設 （国際線運航時のみ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>財務省神戸税関松山税関支署</li> <li>法務省高松出入国在留管理局松山出張所</li> <li>厚生労働省広島検疫所松山出張所</li> <li>農林水産省神戸植物防疫所坂出支所松山出張所</li> <li>農林水産省動物検疫所神戸支所四国出張所</li> </ul>

※1：国土交通省四国地方整備局港湾空港部「松山空港」[https://www.pa.skr.mlit.go.jp/general/status/outline/airport\\_matsuyama.html](https://www.pa.skr.mlit.go.jp/general/status/outline/airport_matsuyama.html) を基に作成（2024年6月21日アクセス）

※2：松山空港「松山空港とは」[www.matsuyama-airport.co.jp/about/](http://www.matsuyama-airport.co.jp/about/) を基に作成（2024年6月21日アクセス）

※3：国土交通省「松山空港供用規程（令和6年4月1日改定）」[www.cab.mlit.go.jp/wcab/file/2ce8f486b5b3adef72a0b47740abbd7ad1594c87.pdf](http://www.cab.mlit.go.jp/wcab/file/2ce8f486b5b3adef72a0b47740abbd7ad1594c87.pdf)（2024年6月21日アクセス）

# 松山空港の立地・空港アクセス

- ▶ 松山空港は愛媛県松山市西部に位置し、市内から約6kmと交通利便性が高く、JR松山駅までは車で約15分である
- ▶ JR松山駅、伊予鉄松山市駅、道後温泉方面へはリムジンバスが運行している
- ▶ 2024年2月に松山外環状道路空港線が延伸したことにより、更なる周辺道路の混雑緩和や所用時間の短縮が図られている
- ▶ その他市外（新居浜市や西条市等）には、予約制乗り合いタクシーの運行がある（所要時間1時間30分前後）
- ▶ 宇和島市等の南予方面には空港から直接の二次交通が少なく、自家用車またはJR松山駅でのバス乗継が必要である

松山空港の立地図※1



松山空港へのアクセス※2



- JR松山駅から松山空港まで車で約15分
- 松山市駅から松山空港まで車で約20分
- 道後温泉から松山空港まで車で約40分
- 松山観光港から松山空港まで車で約20分
- 松山空港からJR松山駅までリムジンバスで約15分
- 松山空港から松山市駅までリムジンバスで約20分
- 松山空港から道後温泉までリムジンバスで約40分

※1：国土地理院「地理院地図」 [maps.gsi.go.jp/#9/33.662639/133.662415/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1](https://maps.gsi.go.jp/#9/33.662639/133.662415/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1)（2024年6月21日アクセス）

※2：松山空港「交通・アクセス」 [www.matsuyama-airport.co.jp/access/index.html](http://www.matsuyama-airport.co.jp/access/index.html)（2024年6月21日アクセス）

# 就航路線・便数

- ▶ 現在、国内線7路線、国際線3路線の計10路線が運航している（上海線は運休中）
- ▶ 就航路線の特徴として、中四国地方のその他空港と比べ、国内線の就航先が多様であることが挙げられる
- ▶ 2024年度は、国際線の運航便数が過去最多（17便/週）となっている

運航路線※1

羽田	ANA JAL	12便	ソウル	チイジ1	12便/週
成田	JJP	3便	釜山	エアプサ	3便/週
伊丹	ANA JAR	11便	台北	エバー	2便/週
福岡	JAR	4便	国際線 計	3路線	週17便
中部	ANA	3便			
鹿児島	JAC	1便			
那覇	ANA	1便			
国内線 計	7路線	35便			

路線ネットワーク図※3



参考 | 中四国近隣空港運航路線数※2

	松山	高松	高知	徳島	広島	岡山	山口
国内線	7	3	6	2	5	3	1
国際線	3	4	1	0	5	3	0

※1：愛媛県集計値

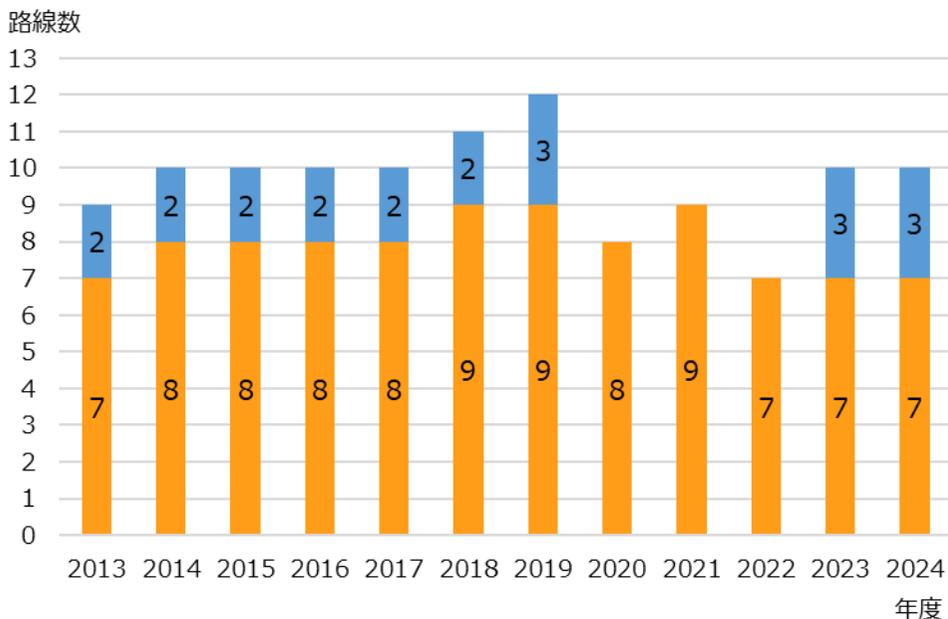
※2：各空港HP情報より、運休路線は除く（2024年7月現在）

※3：Great circle Mapperにより作成

# 就航路線・便数の推移

- ▶ 過去には、現在の国内7路線に加え、関西線（ピーチアビエーション）、札幌線（アイベックスエアラインズ）、仙台線（アイベックスエアラインズ）が就航していた
- ▶ 2013年度時点で1日あたり8便が就航していた福岡線は、近年4便に減少している
- ▶ 2024年度はソウル線が前年度から増加（+5便/週）し12便/週、10月より台北線の増便（+1便/週）が決定している

年度別路線数推移※1



年度別運航便数推移（最大値）※2

年度 空港	国内線：便/日 国際線：便/週											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
東京	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
伊丹	12	12	12	12	12	12	12	12	12	11	11	11
成田	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
関西国際	2	2	2	1	1	1	1					
中部国際	3	3	4	4	4	3	3	3	2	3	3	3
福岡	8	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
鹿児島	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
那覇	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
札幌					1	1	1	1	1			
仙台									1			
国内線	42	40	39	38	38	38	38	37	37	35	35	35
ソウル	3	3	3	3	3	5	3			5	7	12
釜山											3	3
上海	4	2	2	2	2	2	2					
台北							2				2	2
国際線	7	5	5	5	5	7	7	0	0	5	12	17

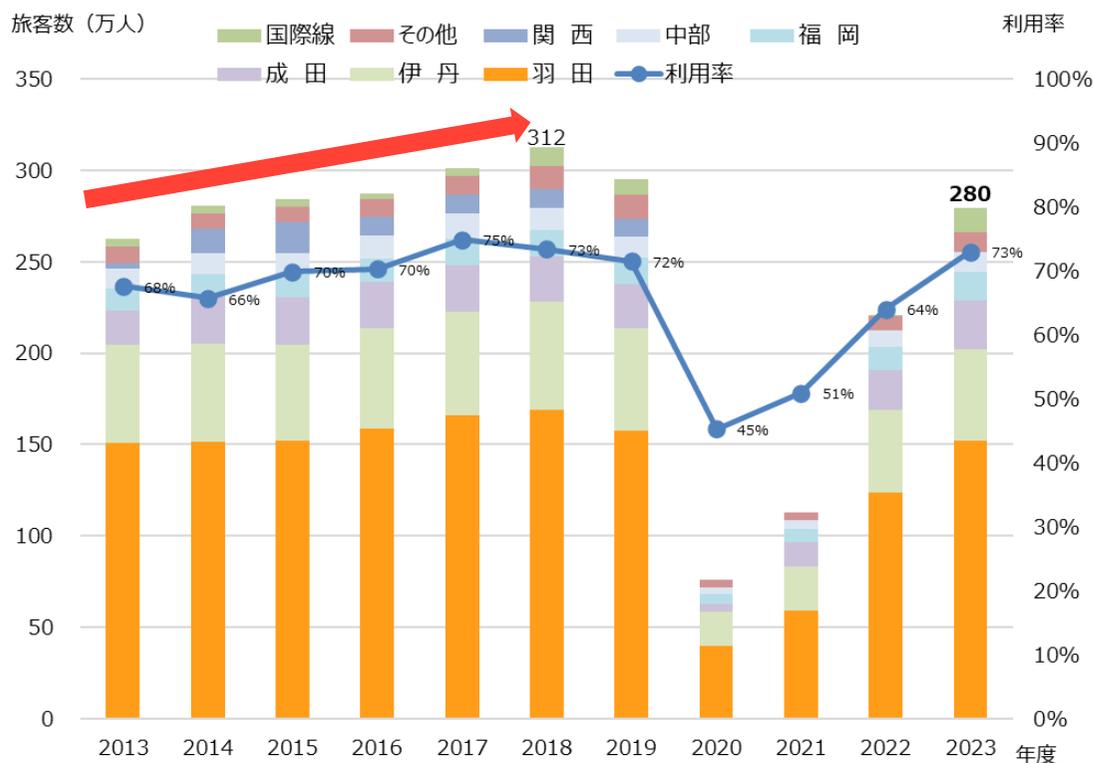
※1：松山空港HP「時刻表」を基に作成

※2：愛媛県集計資料を基に、各路線における運航便数は年度内（4/1～3/31）の期間運航を含む最大便数を記載しており、国内線・国際線の運航便数は各年度内の最大運便数を指すため、各路線の運航便数の合計値と必ずしも一致しない。2024年度は4/1～7/18現在の最大便数を記載。

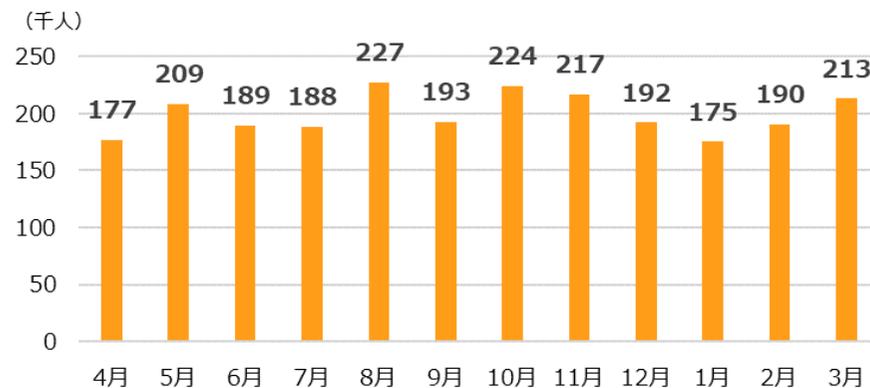
# 旅客数

- ▶ 松山空港の近年の旅客数はコロナ禍前まで一貫して増加傾向にあり、2018年度は過去最高の312万人を記録した
- ▶ 2023年度の旅客数は約280万人となっており、コロナ禍前の9割程度まで回復している
- ▶ 国際線の増便やインバウンド旅客の増加により、2023年度の国際線旅客数は過去最高の約13.6万人となっている
- ▶ 国内線の月別旅客数をみると、4月及び冬場に若干の減少がみられるものの、1年を通じて大きな繁閑差はみられない

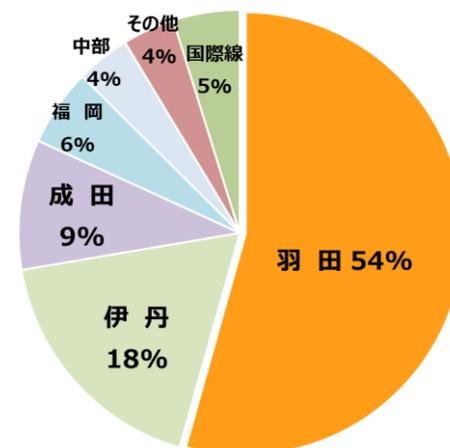
年度別旅客数推移※1



2023年度国内線月別旅客数※1



路線別旅客数構成比(2023年度)※1



備考：2023年度成田路線旅客数は速報値

※1：愛媛県提供資料、グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

# 旅客数

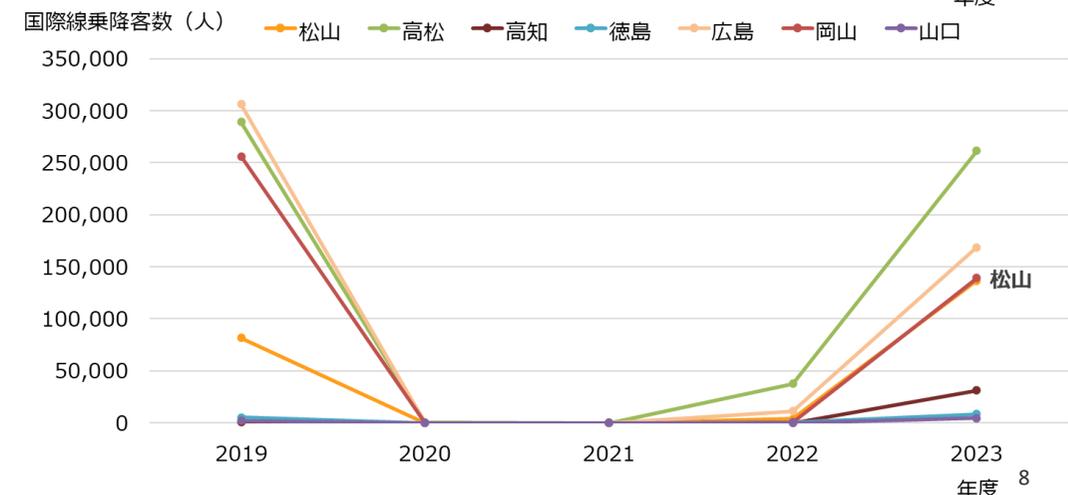
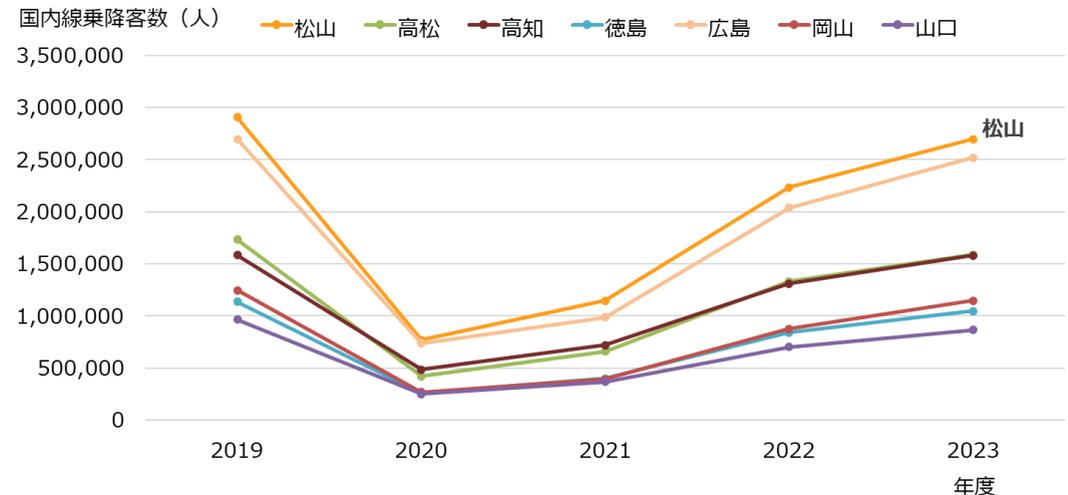
- ▶ 松山空港はアフターコロナにおいて国内線・国際線ともに順調な回復を見せている
- ▶ 国内線旅客について、対2019年度比で93%まで回復しており、他の中四国近隣空港と比較して遜色ない水準となっている
- ▶ 国際線旅客について、旅客数が近似する高松空港や広島空港と比較した場合、両空港は2023年度時点でコロナ禍前の水準に回復していない（特に広島空港は苦戦）一方、松山空港は対2019年度比で167%と既にコロナ禍前の水準を上回っている

### 中四国近隣空港の旅客数回復率(2019年度比)

国内線	2020	2021	2022	2023
松山	26%	39%	77%	93%
高松	24%	38%	77%	92%
高知	31%	46%	83%	100%
徳島	23%	35%	74%	92%
広島	27%	37%	76%	93%
岡山	21%	32%	70%	92%
山口	26%	38%	73%	90%

国際線	2020	2021	2022	2023
松山	0%	0%	5%	167%
高松	0%	0%	13%	90%
高知	0%	0%	0%	3990%
徳島	0%	0%	9%	164%
広島	0%	0%	4%	55%
岡山	0%	0%	0%	54%
山口	0%	0%	0%	209%

### 中四国近隣空港の旅客数推移



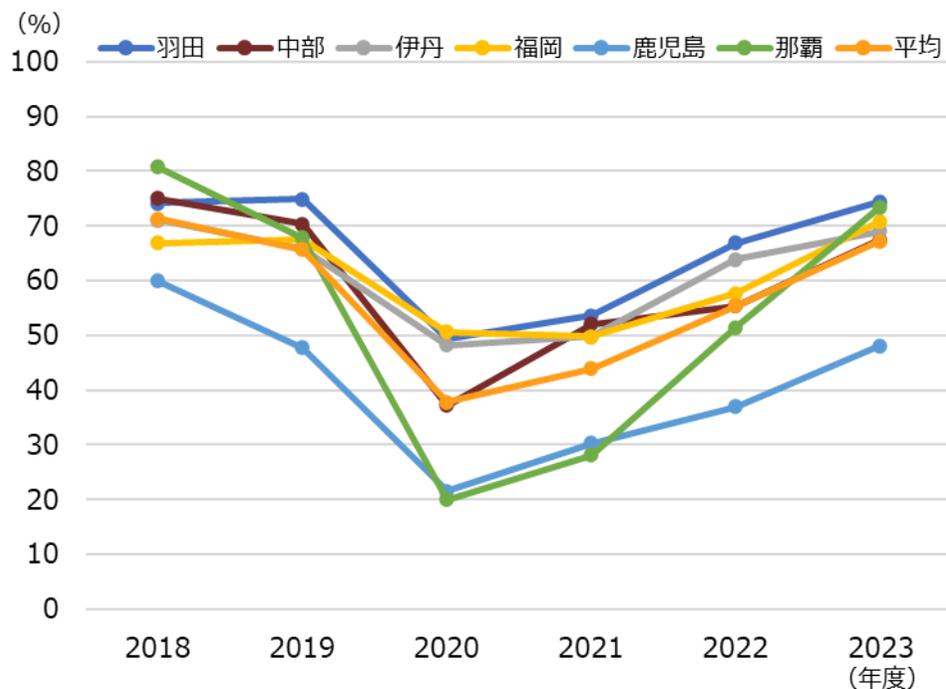
備考：2019年度～2022年度は国土交通省航空局公表の「暦年・年度別空港管理状況調査」の確定値、2023年度は国土交通省大阪航空局公表の利用実績速報、グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

# 国内線 路線別搭乗率

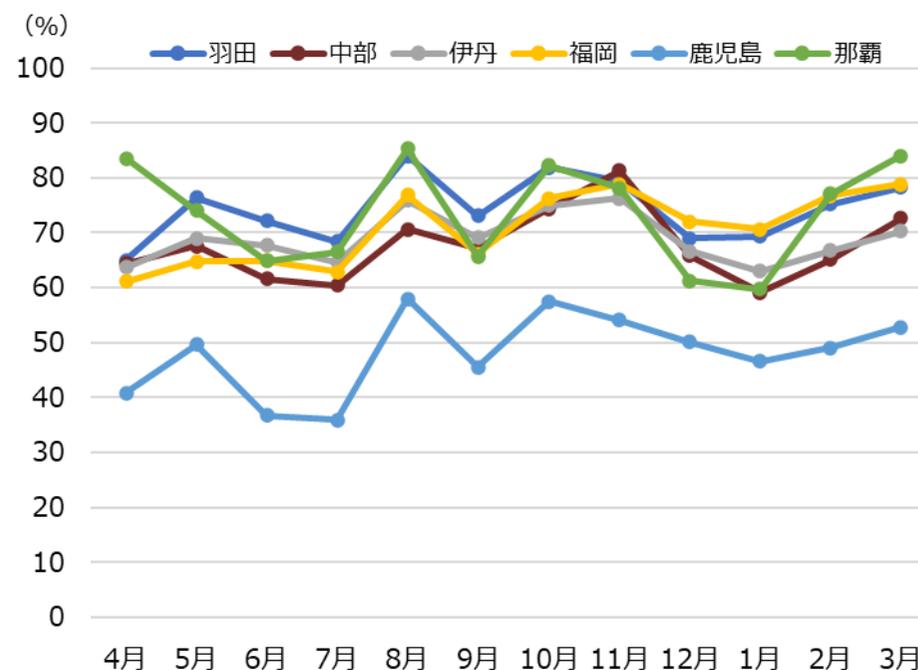
- ▶ 鹿児島線を除きコロナ禍前の年平均搭乗率は約70%であり、近年は概ねいずれの路線においてもコロナ前の水準に回復している
- ▶ 2023年度は、羽田線の搭乗率が最も高く（約74%）、次いで那覇線（約73%）、福岡線（約71%）となっている
- ▶ 鹿児島線は年平均・月別いずれにおいても搭乗率が60%を下回っており、2023年度は約50%と厳しい搭乗率が継続している
- ▶ 2023年度の月別平均搭乗率をみると、いずれの路線も特に8～11月にかけて高い搭乗率となっている

搭乗率推移（国内線） ※1

年度別推移



2023年度月別

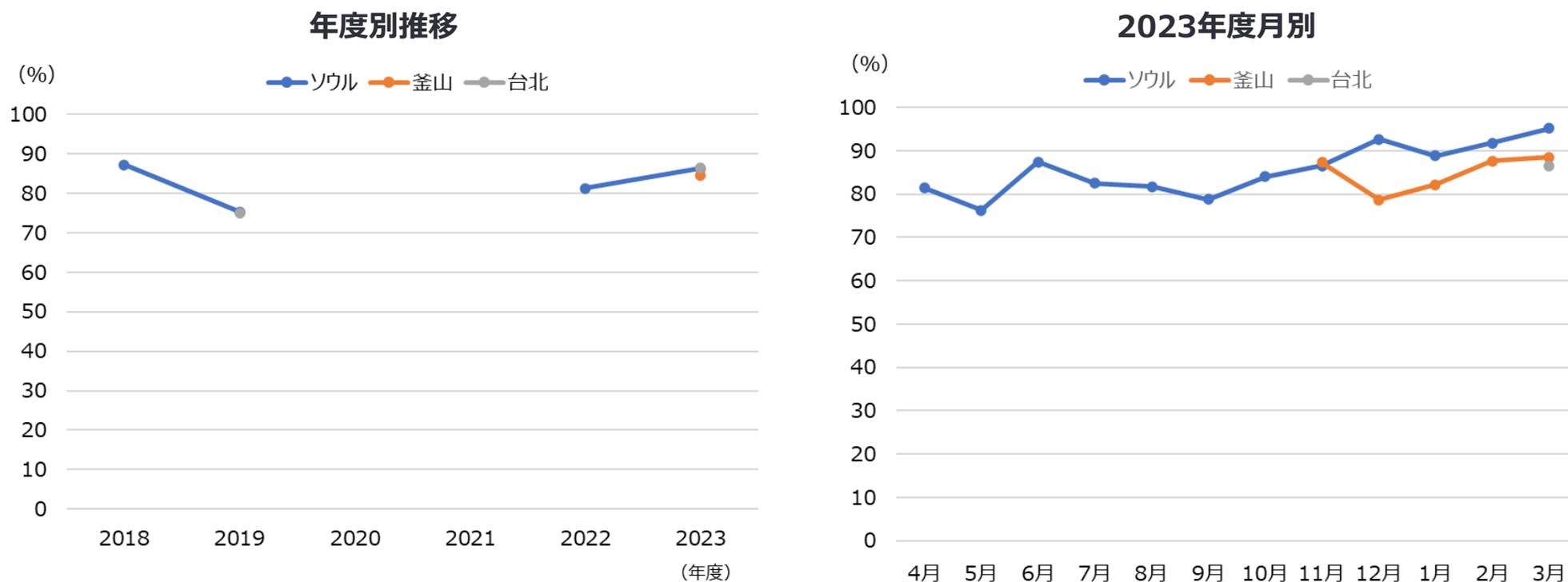


備考：成田路線の搭乗率は非公表、グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値  
 ※1：松山空港「2023年度 松山空港の利用状況の推移」を基に作成

## 国際線 路線別搭乗率

- ▶ ソウル線はコロナ禍前、2019年の日韓関係悪化に伴い搭乗率が下落傾向にあったが、それまでは80~90%と高い搭乗率を維持していた。また、2022年度の運航再開後も80%超と高い水準を維持している
- ▶ 釜山線は2023年11月の就航後、月別でいずれも80%超と高い搭乗率を維持している
- ▶ 台北線は2019年度の就航後、コロナ禍で運休していたが、2023年度の運航再開後、80%を超える搭乗率となっている
- ▶ 2023年度の月別平均搭乗率では、いずれの路線も一年を通じて概ね80%を超える水準となっている

搭乗率推移（国際線） ※ 1



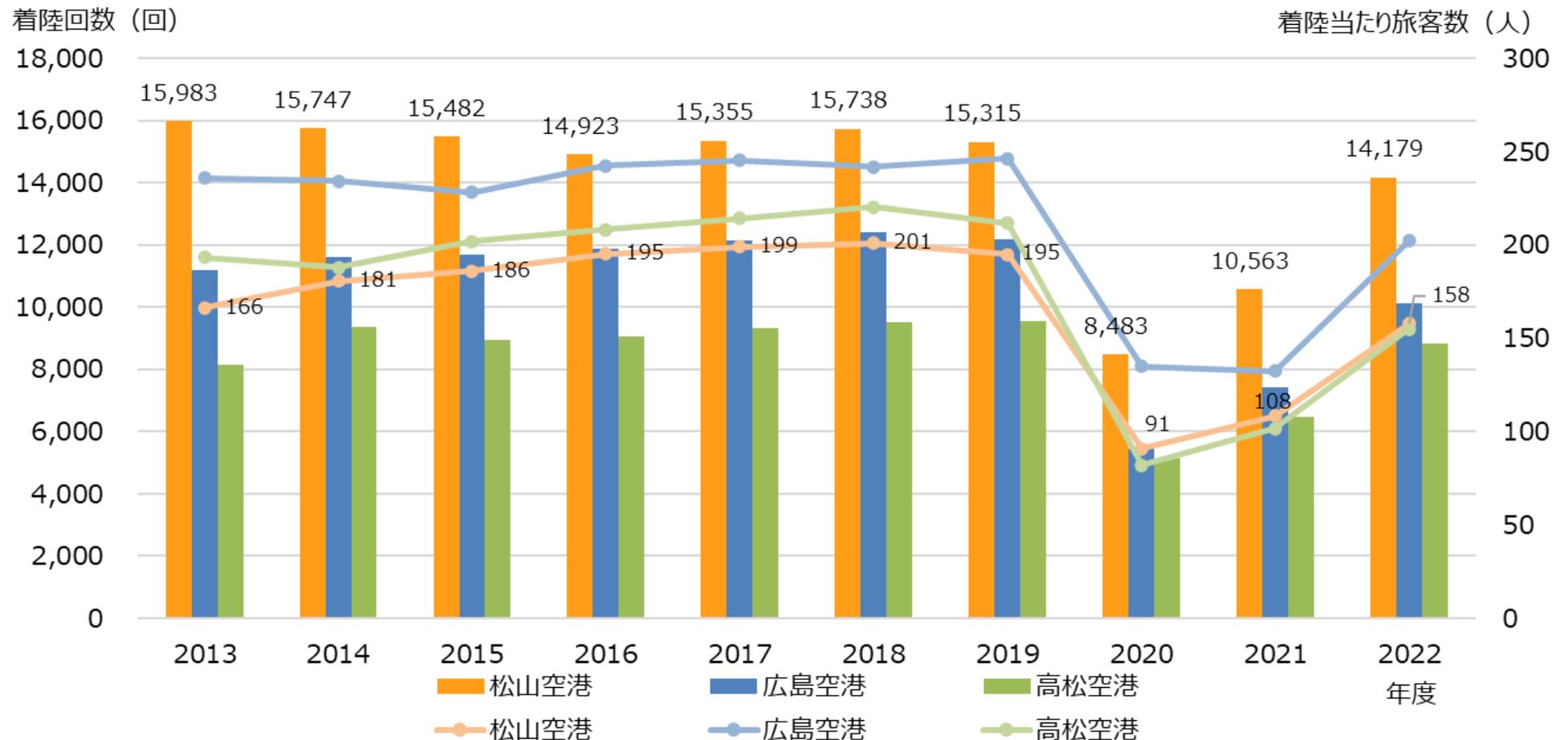
備考：現在運航している路線のみグラフ化。コロナ禍中、国際線は運航していない。2023年度において釜山線は2023年11月より就航、台北線は2024年3月より運航再開。

※ 1：愛媛県提供資料より作成、グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

## 着陸回数

- ▶ コロナ禍前（2013～2019年度）の年間着陸回数は平均15,500回であり、1日当たり平均約42回の着陸実績がある
- ▶ コロナ禍前（2013～2019年度）の着陸あたり旅客数は平均190人である一方、広島空港や高松空港では200人を超えている
- ▶ 松山空港は、広島空港や高松空港と比較すると着陸回数が多い一方、着陸あたり旅客数は総じて少なくなっており、伊丹線や福岡線、鹿児島線などでターボプロップなど小型機の就航が多いことが要因であると思われる

着陸回数及び着陸あたり旅客数※1



# 参考：空港の施設・利用状況等（国管理・主要な地方空港間の比較）

項目		空港								
		松山空港	高松空港（※◎）	広島空港（◎）	大分空港	長崎空港	熊本空港（◎）	宮崎空港	仙台空港（◎）	
施設	滑走路	2,500m	2,500m	3,000m	3,000m	3,000m	3,000m	2,500m	3,000m/1,200m	
	運用時間	15時間 (7:00-22:00)	15時間 (7:00-22:00)	15時間 (7:30-22:30)	15時間 (7:30-22:30)	15時間 (7:00-22:00)	14時間 (7:30-21:30)	14時間 (7:30-21:30)	14.5時間 (7:30-22:00)	
	面積	135ha	154ha	198ha	148ha	174ha	178ha	177ha	241ha	
	スポット数	7	6	9	9	11	11	10	46 (含固定・回転翼用)	
	駐車場収容台数	1,803台	1,393台	2,369台	931台	1,051台	2,161台	1,075台	1,594台	
利用状況等	路線数	国内線	7路線	3路線	5路線	4路線	9路線 (静岡線は運休)	7路線	10路線 (成田線は運休)	
		国際線	4路線 ソウル・釜山・上海・台北 (上海線は運休)	4路線 ソウル・上海・台北・香港	7路線 大連,上海,台北,香港,バンコク,ソウル,ハノイ (香港・バンコク線は運休)	1路線 ソウル (R5.6.22~4年ぶりに再開)	2路線 上海・香港 (香港線は運休)	4路線 ソウル・台北・高雄・香港 (高雄線は運休)	2路線 ソウル・台北 (台北線は運休)	4路線 ソウル・台北・大連/北京・上海 (一部台北線・バンコク線は運休)
	便数	国内線	35便/日	17便/日	24便/日	25便/日	39便/日 (離島路線あり)	38便/日	47便/日	53便/日
		国際線	17便/週	28便/週	26便/週	5便/週	2便/週	23便/週	3便/週	28便/週
		5年度利用者数	2,660,793	1,565,142	2,517,026	1,781,372	2,858,378	2,623,904	2,568,026	3,175,930
	空港利用者数全国順位	国内線	2,796,750	1,825,384	2,685,689	1,838,506	2,862,228	2,642,798 ※令和4年度実績	2,574,511 ※令和4年度実績	3,549,626
		合計	16位	21位	17位	19位	14位	12位	13位	11位
	県の人口（順位）		1,306千人 (28位)	934千人 (38位)	2,760千人 (12位)	1,106千人 (34位)	1,283千人 (30位)	1,718千人 (23位)	1,052千人 (35位)	2,301千人 (14位)

・ 令和4年度実績値で利用者数が130万人～300万人の国管理空港を抽出。(高知空港(22位)省略)  
 ・ 空港利用者数の全国順位は、令和4年度実績による。滑走路数は、仙台空港を除き1本。運用時間、路線数、便数は、令和6年7月3日現在(臨時便は除く。また、新型コロナウイルス感染拡大に伴う減便は除く)。利用者数について、熊本空港及び宮崎空港は令和4年度実績。仙台空港利用者数は、仙台国際空港(株)HPの速報値。国際線の便数については、実際に運航している便数を記載している(経由便は除く)。駐車場収容台数は、空港振興・環境整備支援機構が運営する駐車場(高松、広島空港は同機構が運営していた駐車場)に限る。ただし仙台空港はパーク24(株)プレスリース(2017年6月15日) <https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000246.000008705.html>より。県の人口は令和2年度国勢調査人口速報集計結果による。

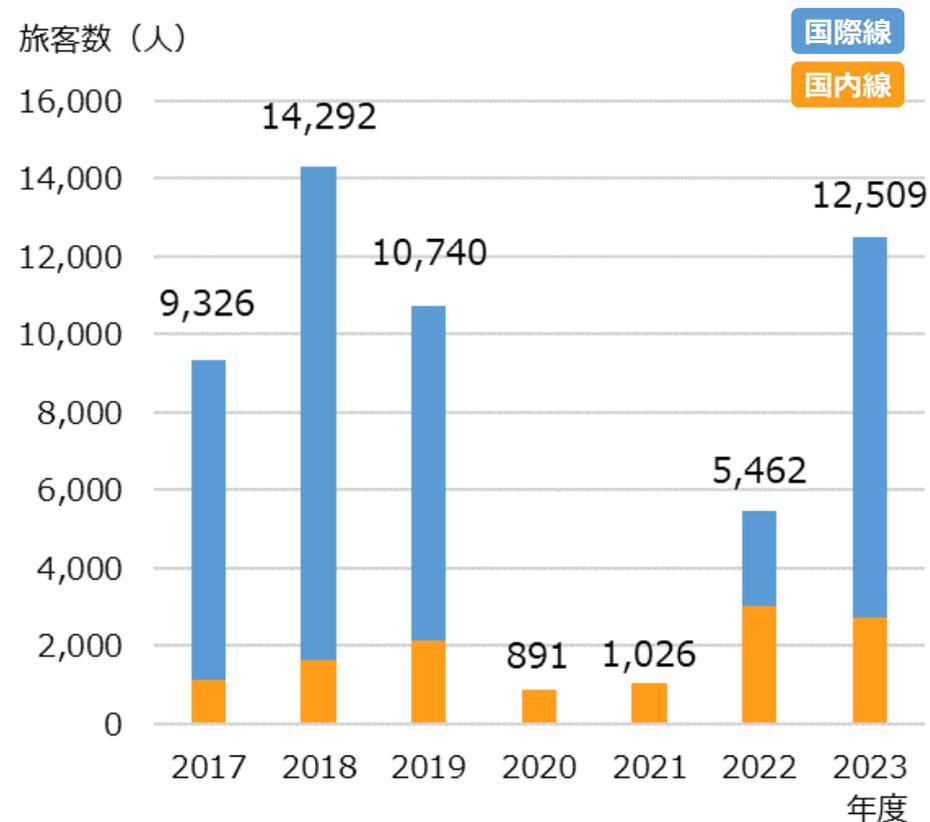
※高松空港：運営権者(高松空港(株))が、駐車場の拡大(1017台→1393台)を実施したほか、スポットの拡張(6→8)、空港ビルの増改築(テナント拡充のため搭乗待合室を17.5倍、免税店を3.8倍)、事務所棟の新設を計画

◎：コンセッション導入空港

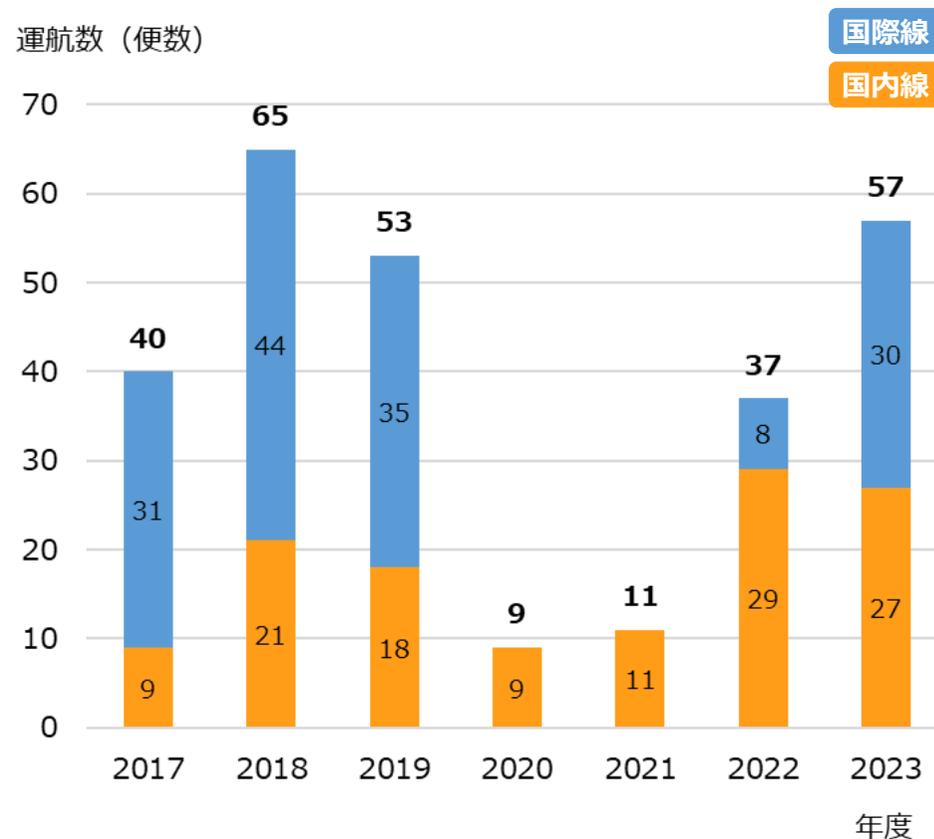
# チャーター便

- ▶ チャーター便の旅客数をみると、国際線利用者が全体の約80%を占めている（コロナ禍を除く）
- ▶ コロナ禍前後におけるチャーター便運航数は2018年度の65便が最大であり、この年の松山空港の旅客数は過去最高を記録している

チャーター便旅客数※1



チャーター便運航数※1

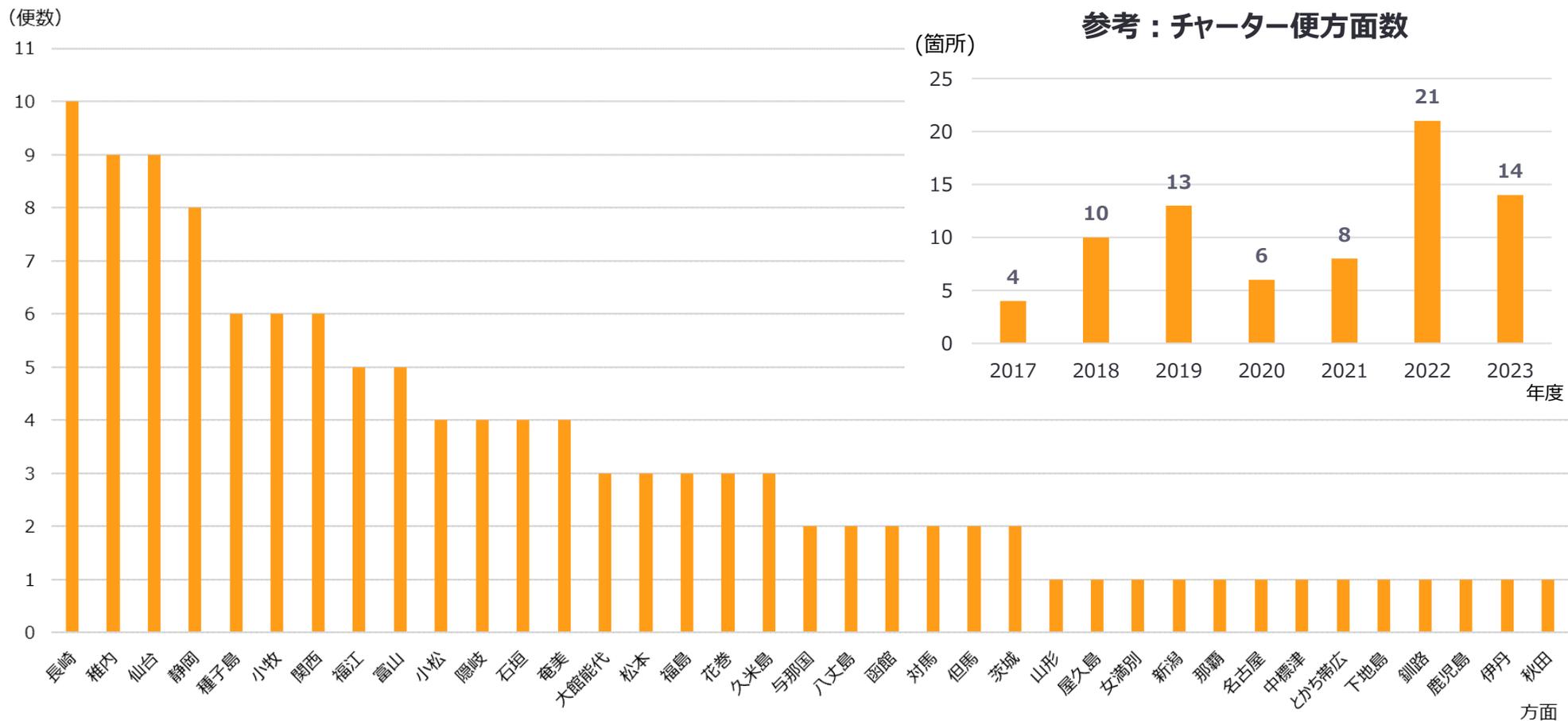


※1：愛媛県集計値をもとに作成

# チャーター便

- ▶ 2017～2023年度の国内線のチャーター便実績をみると、就航先としては「長崎」が最も多く、次いで「稚内」「仙台」が多い
- ▶ チャーター便は(株)フジドリームエアラインズによる運航が多い（愛媛県庁へのヒアリングより）

2017～2023年度方面別チャーター便数※1

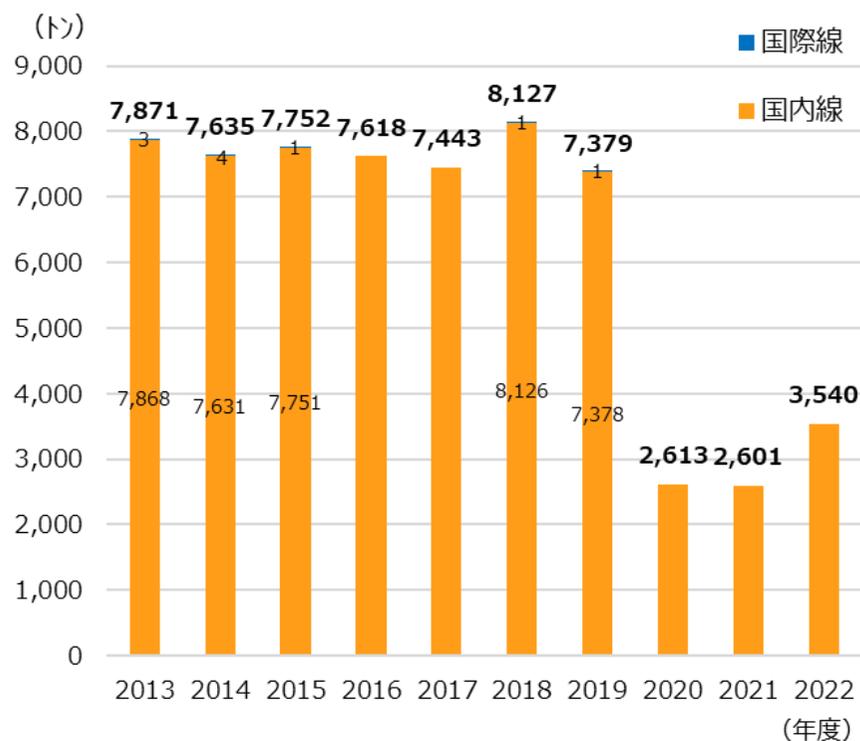


※1：愛媛県集計データを基に作成

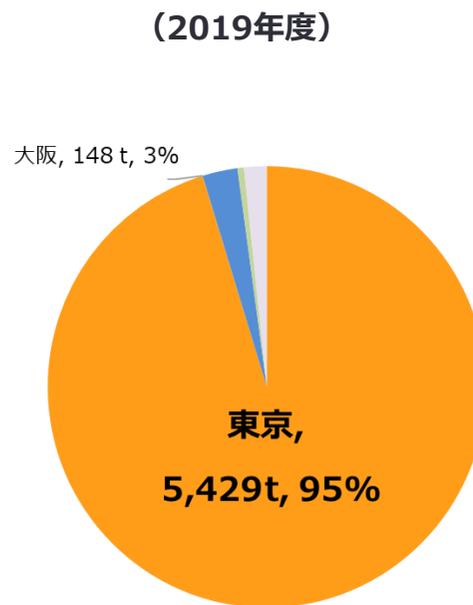
# 貨物

- ▶ 貨物取扱量（国内線）は、2013～2019年度において平均7,700トンである
- ▶ 2022年度の貨物取扱量（国内線）は約3,500トンであり、運航便数は回復傾向にあるがコロナ禍前の半分程度である
- ▶ 貨物取扱量の多くは国内線であり、コロナ禍前の国際線の取り扱い量が占める割合は最大で0.05%程度である
- ▶ 航空貨物の府県間輸送トン数（2019年度）は、「東京」との間の輸送量が約95%と圧倒的に多い
- ▶ 松山空港発の発送品目では、「製造食品・飲料」が最大の取扱量となっており、次いで「水産品」「その他の機械部品」が続いている

貨物取扱量（積卸合計） ※1※2



府県相互輸送トン数※3



発送量重量及び品目※4

(空港別の発送重量とその品目別構成) 上位5位

順位	品目	kg
1位	製造食品・飲料	2,972
2位	水産品	2,854
3位	その他の機械部品	1,721
4位	宅配便 (トラック運送)	1,239
5位	書類・印刷物	617

※1：空港管理状況調書より作成

※2：数字は国内線・国際線の積卸合計値

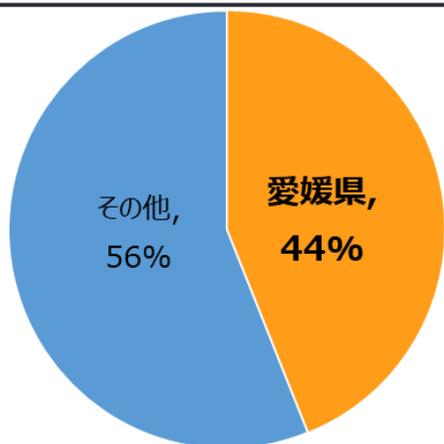
※3：2019年度 貨物地域流動調査「府県相互輸送トン数表（航空）」より作成、グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

※4：2018年度 航空貨物動態調査（詳細結果表）より作成

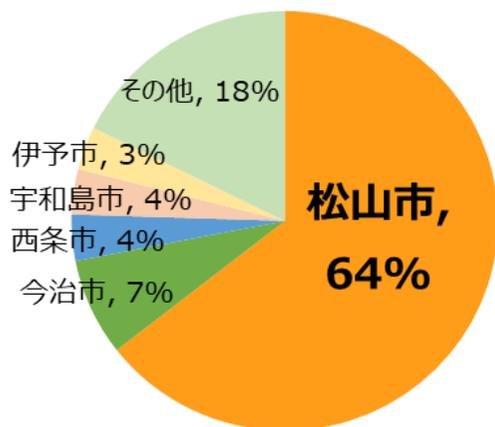
# 松山空港利用者の需要特性（国内旅客）

- ▶ 松山空港の国内線利用者の約44%を愛媛在住者が占め、その内松山市内からの利用が約64%を占めている
- ▶ 利用目的は、羽田・伊丹・福岡・中部で「仕事」の割合が半数超、那覇・新千歳（現在運休中）では「観光」の割合が高い
- ▶ 松山空港へのアクセス手段は、平日・休日問わず「乗用車」の割合が最も高く、「タクシー」や「レンタカー」と合わせて6割超を占めており、公共交通を利用したアクセスは「空港バス」と「路線バス」の合計でも26%と全体の4分の1程度となっている

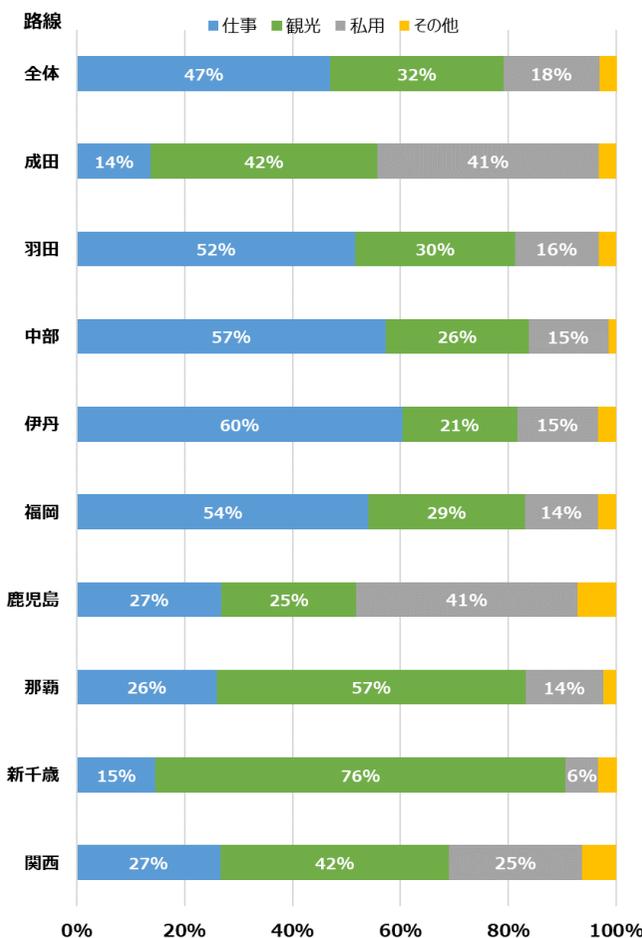
利用者の現住所（県内外） ※ 1



利用者の現住所（県内割合） ※ 1



利用目的（路線別） ※ 1 ※ 2



空港へのアクセス手段 ※ 1



備考：グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

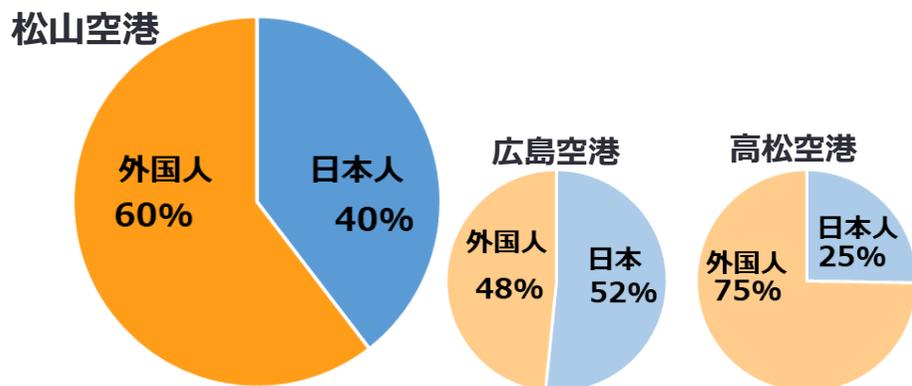
※ 1：2019年度航空旅客動態調査より作成、平日・休日データについて平日5日・休日2日で加重平均して試算。

※ 2：新千歳路線、関西路線は運休中（2024年6月時点）

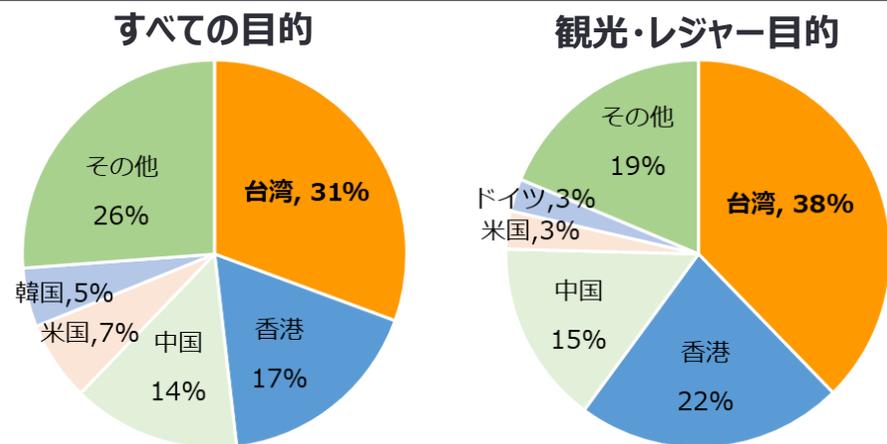
# 松山空港利用者の需要特性（国際旅客）

- ▶ 松山空港の国際線利用者のうち、外国人が60%を占めているが、日本人も40%と底堅い需要が存在していると思われる
- ▶ 愛媛県への国・地域別訪問者は、「すべての目的」「観光・レジャー目的」ともに「台湾」の占める割合が最も大きい、「すべての目的」の場合には、「観光・レジャー目的」上位3か国の割合が10%程度減少し、米国の割合が増加する
- ▶ 国際線利用者の旅行目的について、全国平均と比べ、外国人の「業務」「研修・学会等」の旅行目的が多いことも特徴である

日本人・外国人割合※1



愛媛県 国・地域別訪問者数（2019年）※2

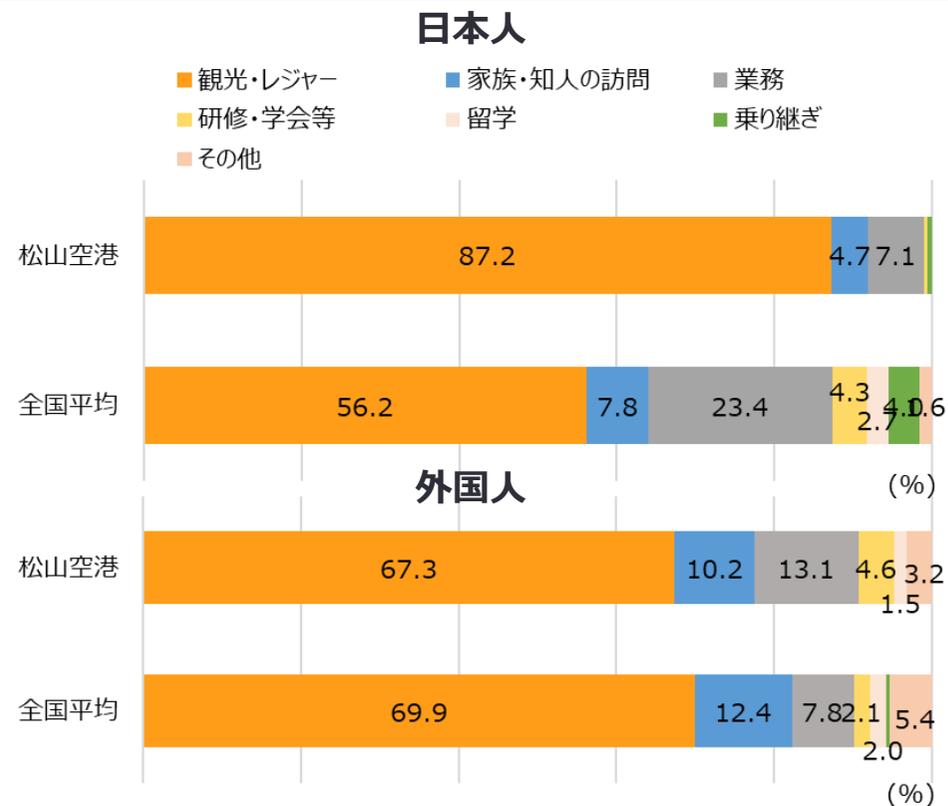


備考：グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

※1：2019年度 国際航空旅客動態調査より試算

※2：観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局「訪日外客数」より作成

旅行目的※1



備考1：「すべての目的」には、観光・レジャー目的、親族・知人訪問、企業ミーティング、研修等が含まれる。

備考2：すべての目的は、「地域別の訪日外客数 = 地域別の訪問率 × 訪日外客数」による推計

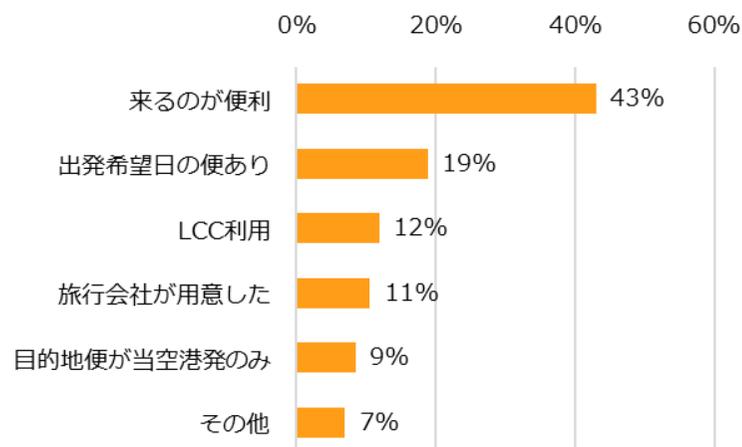
備考3：観光・レジャー目的は、「地域別の訪日外客数 = 地域別の訪問率 × 訪日外客数 × 旅行目的別構成比」による推計

# 松山空港利用者の需要特性（国際旅客）

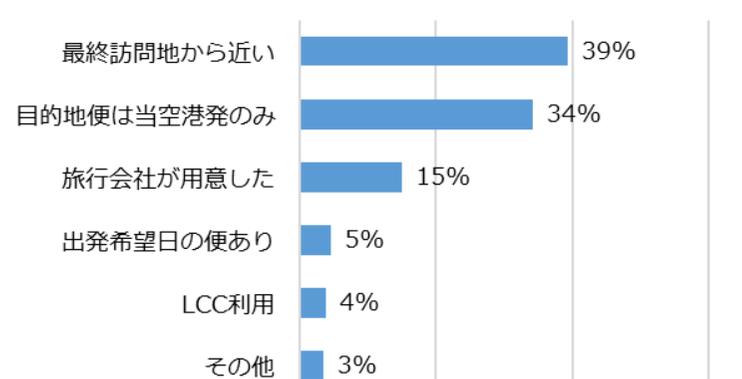
- ▶ 出国に際し松山空港を利用する日本人の最大の選択理由は、「来るのが便利」で約43%を占めており、松山市内や県内主要都市からの利便性の高さが松山空港の選択率に寄与していると考えられる
- ▶ 出国に際し松山空港を利用する外国人の選択理由は、「訪問地から近い」ことや「目的地便は当空港発のみ」との回答が多数である
- ▶ 旅行日数は、日本人・外国人いずれも「4～6日」の回答割合が高いが、外国人の場合には「7日～9日」または「10日以上」と長期の旅行日数を回答した割合が約25%となっており、日本人と比べて高い傾向にある

松山空港の選択理由※1

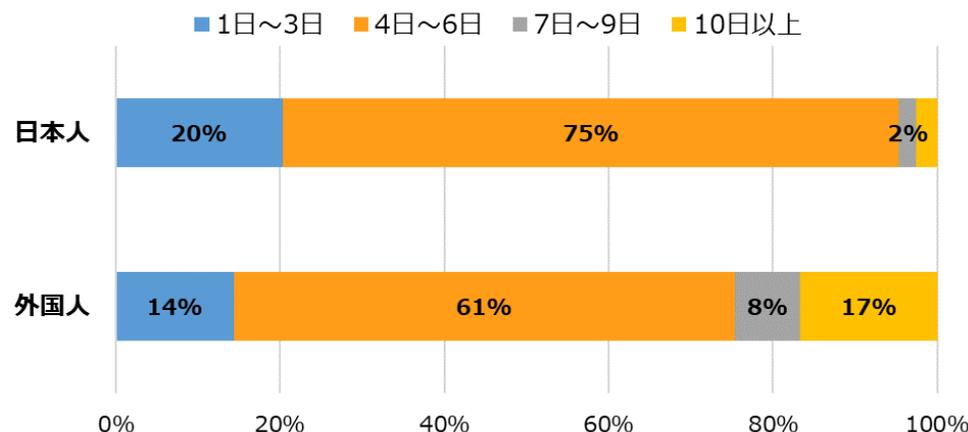
## 日本人



## 外国人



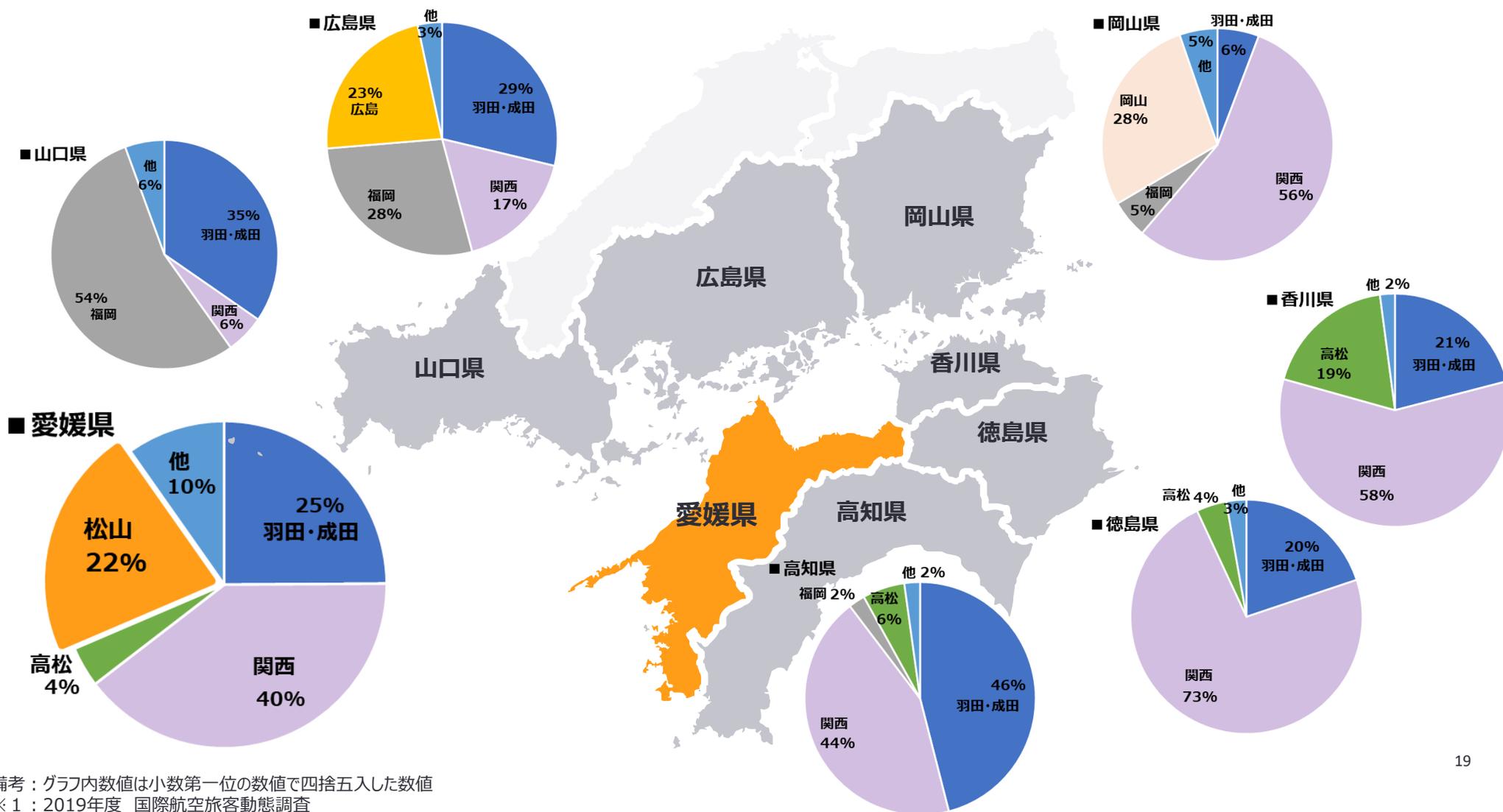
旅行日数※1



※1：2019年度 国際航空旅客動態調査より試算、グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

# 潜在需要（中四国における出国時の利用空港：日本人）

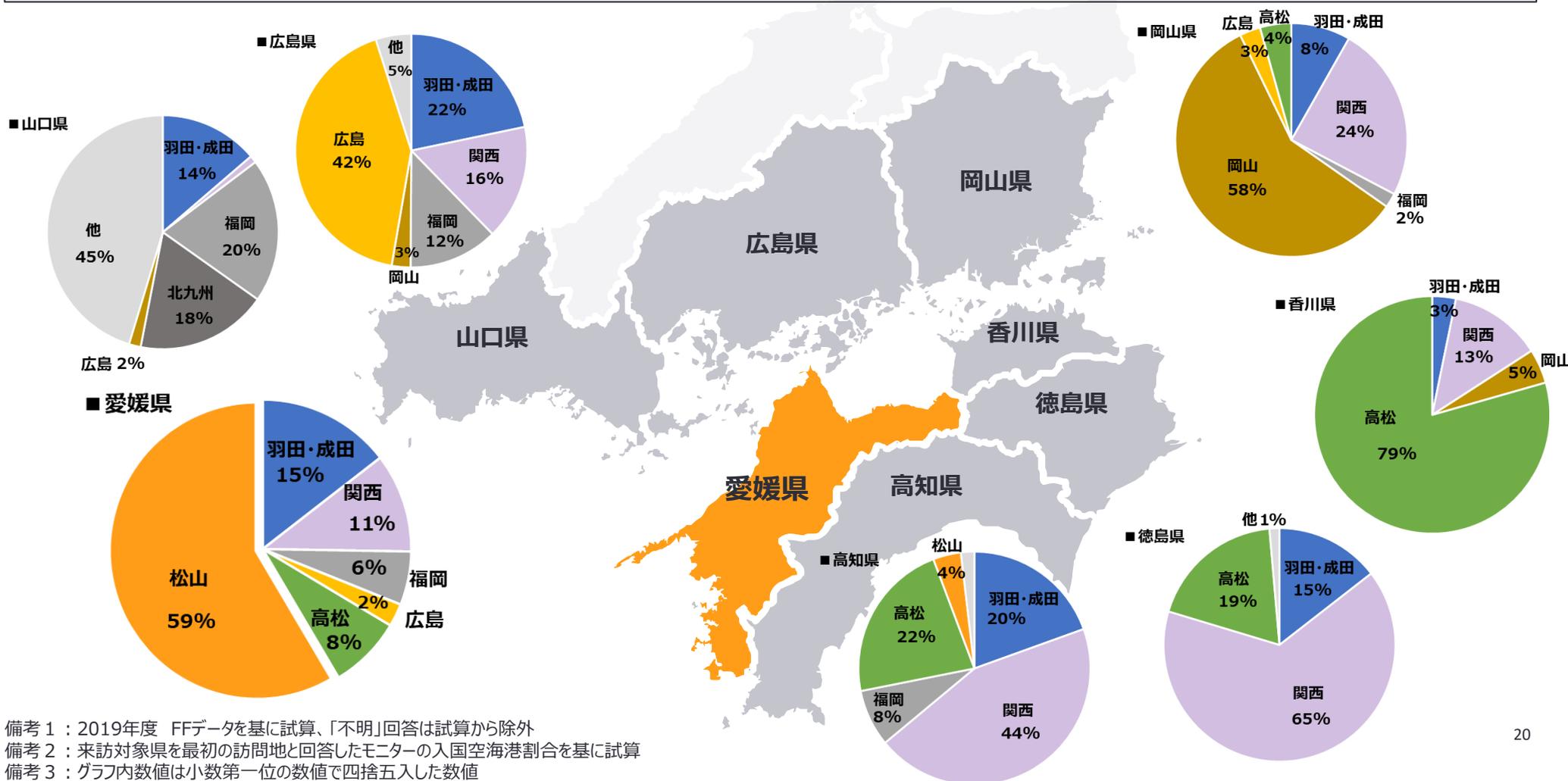
- ▶ 2019年度、各県から日本人が出国する際に利用する空港の割合は以下の通り（松山-関西線の廃止により、愛媛県の出国時利用空港の割合は当時から変化している可能性があり、直近の動向については最新版のデータに基づき分析が必要）
- ▶ 愛媛県から出国する際に最も利用されているのは関西国際空港（約40%）だが、松山空港も約22%に利用されていた
- ▶ 四国4県から日本人が出国する際は各県とも高松空港が一定割合利用されていた



備考：グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値  
 ※ 1：2019年度 国際航空旅客動態調査

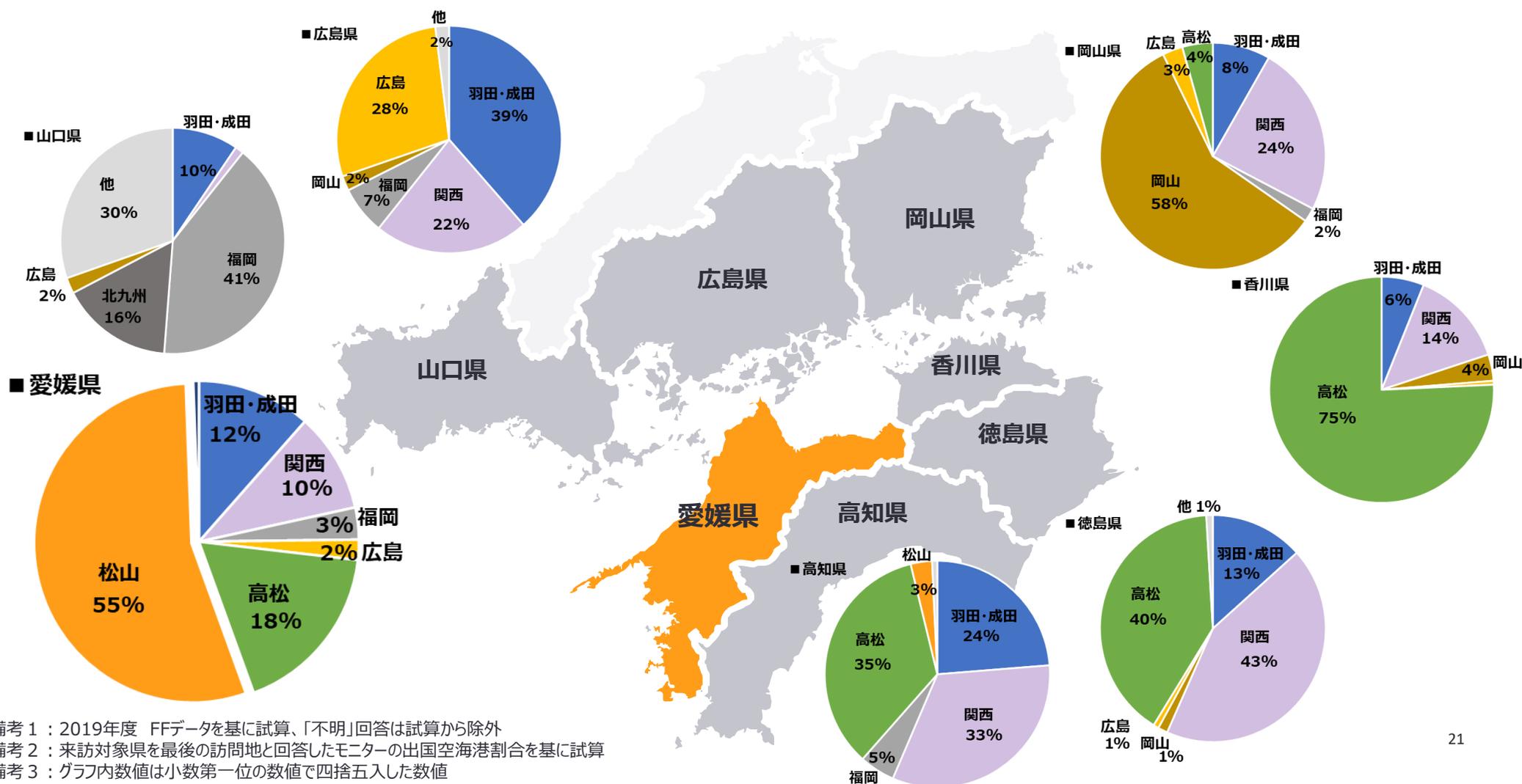
## 潜在需要（中四国における各県別の入国空港：訪日外国人）

- ▶ 2019年度、訪日外国人が最初の目的地として各県に来県する際の入国空港は以下の通り（松山-関西線の廃止により、愛媛県の出国時利用空港の割合は当時から変化している可能性があり、直近の動向については最新版のデータに基づき分析が必要）
- ▶ 愛媛県を最初の目的地として来県する際の入国空港は、松山空港の利用が約59%と最大であるが、近隣空港（広島・高松）を利用して来県する割合も約10%程度存在することから、松山空港からの漏出需要があると思われる
- ▶ 最初の目的地として四国4県に訪日外国人が来県する際、各県で高松空港の利用が一定割合存在し、特に高知県や徳島県を最初に訪問する場合には高松空港が20%程度の割合で利用されている



# 潜在需要（中四国における各県別の出国空港：訪日外国人）

- ▶ 各県を最終目的地として出国する場合の訪日外国人の利用空港は以下の通り（松山-関西線の廃止により、愛媛県の出国時利用空港の割合は当時から変化している可能性があり、直近の動向については最新版のデータに基づき分析が必要）
- ▶ 愛媛県来県後、出国空港として利用する空港は松山空港が最大（約55%）であるが、近隣空港（広島・高松）の利用も約20%程度あり、松山空港からの漏出需要があると思われる
- ▶ 高知県・徳島県は来県後、高松空港を利用して出国する割合が40%程度ある



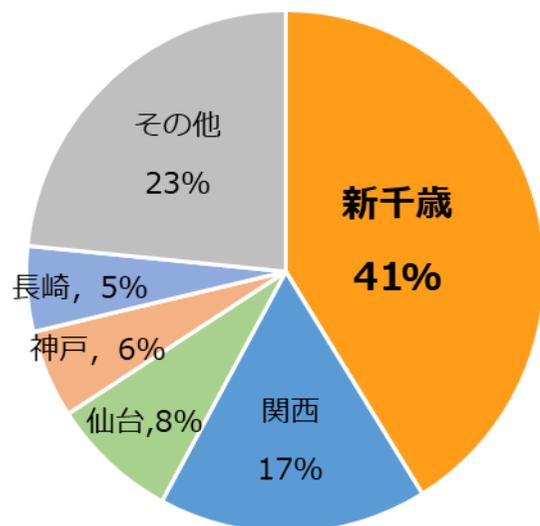
備考1：2019年度 FFデータを基に試算、「不明」回答は試算から除外  
 備考2：来訪対象県を最後の訪問地と回答したモニターの出国空港割合を基に試算  
 備考3：グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

## 潜在需要（松山空港からの就航希望先）

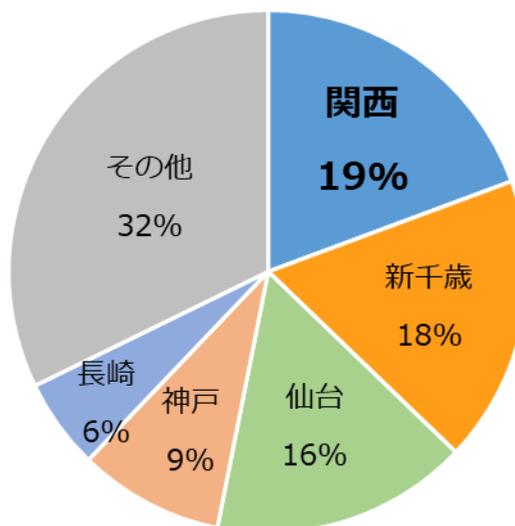
- ▶ 愛媛県が搭乗待合室で実施したアンケートによると、松山空港利用者の就航希望先として「新千歳空港」「関西国際空港」「仙台空港」の希望の割合が高い
- ▶ 「新千歳空港」「関西国際空港」「仙台空港」は、いずれも過去に定期便が就航していた空港であり、引き続き一定の需要があることがわかる
- ▶ 「長崎空港」はチャーター便実績が最も多い空港であり、路線認知度の高さに加えて一定の需要が存在することが確認できる

### 就航希望先（上位5位）※1

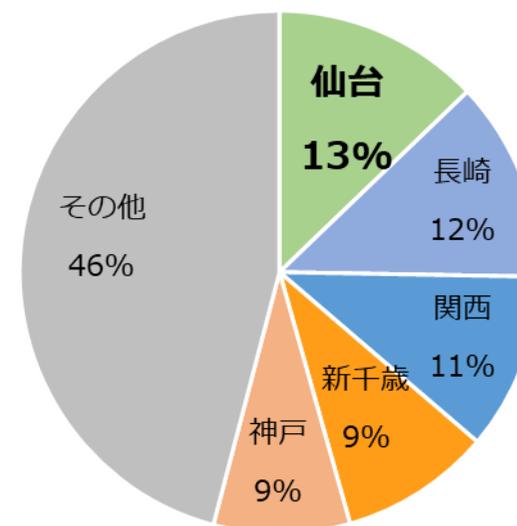
■ 第1希望（N=1,780）



■ 第2希望（N=1,780）



■ 第3希望（N=1,780）

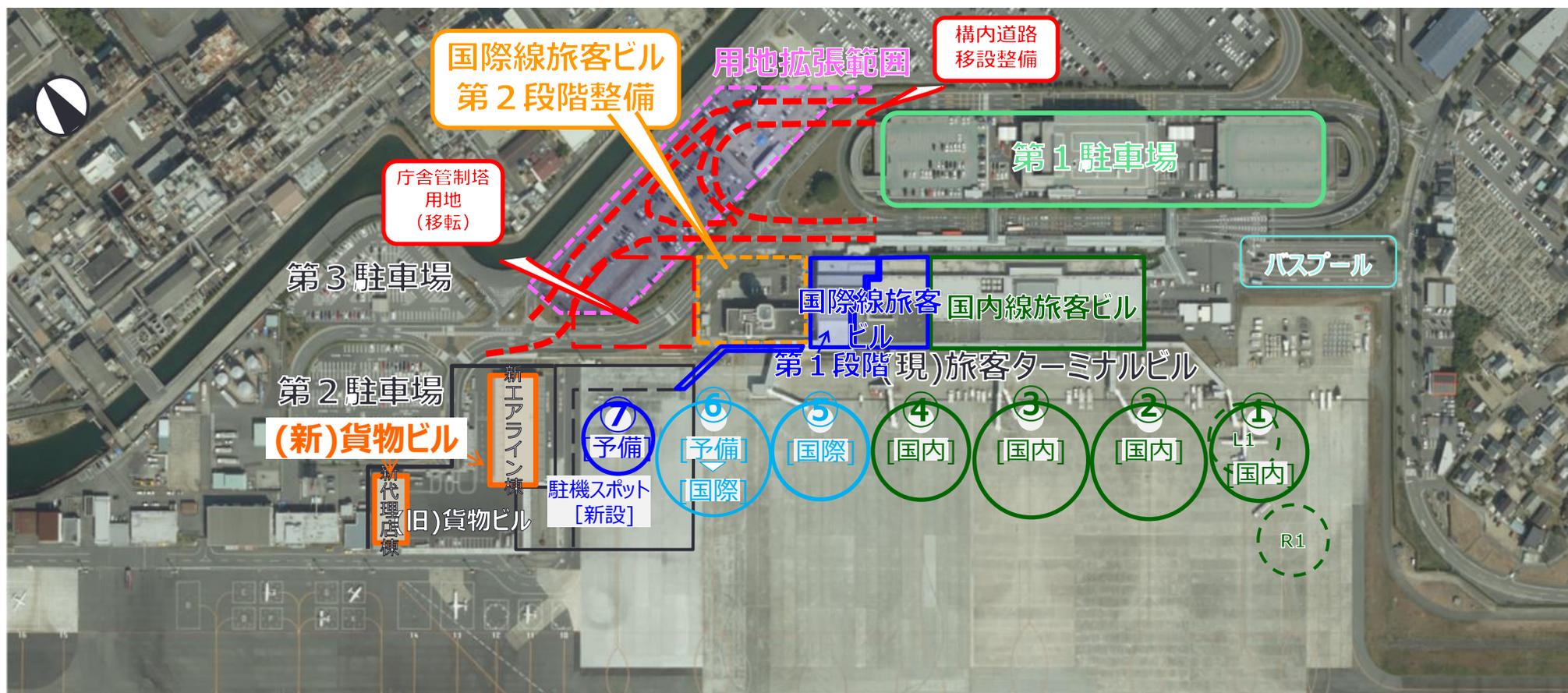


※1：令和5年度松山空港待合室アンケート結果より作成

# 空港の利便性向上に向けた取組概要

- ▶ 今後の新規路線の誘致・増便などを見据え、これらの需要に対応することを目的に、松山空港の機能拡充に向け2020年11月より拡張工事が進んでいる
- ▶ 現在は第1段階の拡張工事が完了し、2024年4月から国際線の同時2便運用が可能となっている
- ▶ 2037年度365万人（国内線320万人、国際線45万人）が計画容量であり※<sup>1</sup>、2023年度の旅客数に対して1.3倍程度である

## 松山空港ターミナル地域整備工事内容※<sup>2</sup>



※<sup>1</sup> : 松山空港ターミナル地域整備基本計画R4.7

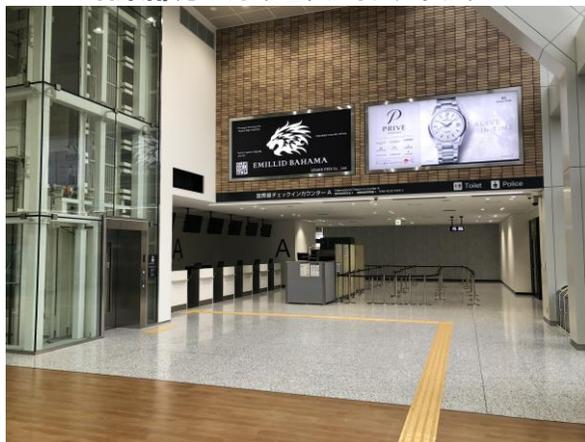
※<sup>2</sup> : 松山港湾・空港事務所写真提供

# 空港の利便性向上に向けた取組概要

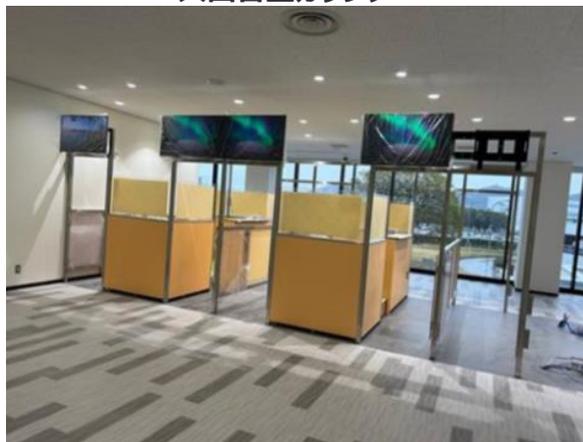
- ▶ 国際線旅客ビルの拡張工事に伴い、国内線を含む旅客ビルの延床面積は約1.2倍（国際線部分は約2倍）になっている
- ▶ ターンテーブルやチェックインカウンター、出国待合室の座席数、入国審査カウンター等が増設されたことにより、ビル内の混雑解消や訪日外国人のスムーズな受入れが可能になると期待されている

## 旅客ターミナルビル拡張による利便性向上※1

増築部分及びチェックインカウンター



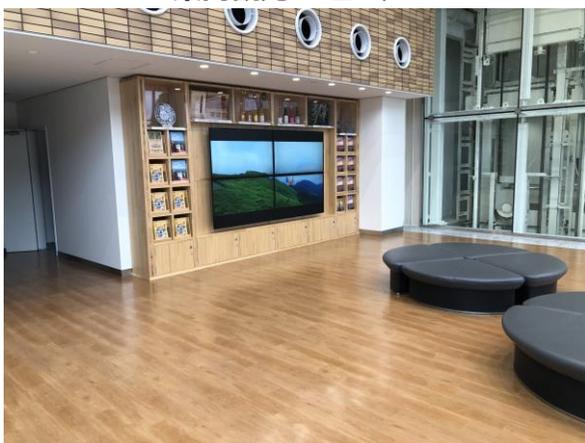
入国審査カウンター



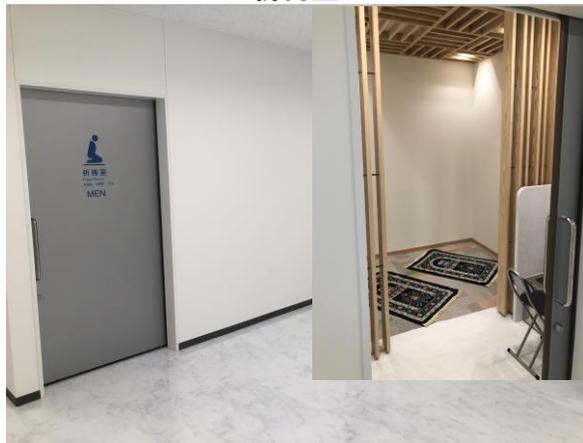
改修前後の設備数の変化

設備	現況	拡張工事後
チェックインカウンター	6カウンター	12カウンター
ターンテーブル	1基	2基
税関検査カウンター	5カウンター	8カウンター + X線検査レーン、 + 電子申請ゲート
保安検査レーン	1レーン	2レーン
出国待合室	192席	334席
出国審査カウンター	3カウンター	4カウンター
入国審査カウンター	6カウンター	9カウンター + 優先レーン

県内観光PRコーナー



祈祷室



※1：愛媛県提供資料

# 空港の利便性向上に向けた取組概要

- ▶ 松山空港は、2021年度に小規模空港部門の定時出発率において世界第1位を受賞しており、国内の地方空港で人手不足が深刻な中、定時性の確保等、高いサービス水準を維持している
- ▶ 2024年7月3日より、国際線を利用する外国人旅行者の入国審査待ち時間短縮に向けたバイオカートの運用を開始しており、混雑解消による一層の利便性向上が期待できる

## 2021年度定時出発率世界1位（小規模空港部門）※1※2

PRESS RELEASE MATSUYAMA Airport 松山空港

令和4年1月25日  
松山空港ビル株式会社

### 松山空港 2021年定時出発率世界1位(小規模空港部門)

松山空港は、英国の航空データ分析を提供するCIRIUMのThe On-Time Performance Awards 2021の小規模空港の部門で、定時出発率ランキング 世界第1位に認定されました。

#### 1 The On-Time Performance Awards 2021の概要

CIRIUMは、2021年定時運航率レビューを発表しましたが、このレビューは、航空会社と空港のパフォーマンスの世界的基準となるものです。航空会社は定時到着率、空港は定時出発率が評価されています。また、通常は1月から12月の1年を通して評価しますが、今年のレビューについては、フライト数が戻ってきた6月から12月の実績が反映されています。空港のカテゴリーについては(別紙「空港の評価基準」参照)、運航されたフライト総数における割合等により、グローバル空港、大規模空港、中規模空港、小規模空港の4つに分類されています。

#### 2 松山空港の状況

当空港は、小規模空港に分類されていますが、定時運航率は、98.05%と高い数値を示し、当カテゴリーで、第1位となりました。なお、定時出発は、予定ゲート出発時刻から15分未満での出発と定義されています。

(別紙 小規模空港ランク表 参照)

このような、世界的な認定を頂けたことは、就航するエアラインはじめ、管制、警備など当空港にかかわる皆様のご努力と、日頃ご利用いただいているお客様の定時運航へのご理解、ご協力のおかげです。

今後とも、定時性確保に取り組み、お客様の信頼に応えたいと考えております。



### ■ 松山空港ビル株式会社コメント

このような、世界的な認定を頂けたことは、就航するエアラインはじめ、**管制、警備など当空港にかかわる皆様方のご努力と、日頃ご利用いただいているお客様の定時運航へのご理解、ご協力のおかげです。**

## バイオカート運用による国際線利用者の利便性向上

- バイオカートの運用により、入国審査の待ち時間を活用して個人識別情報（指紋や顔写真）を事前取得することにより、審査時間の短縮を図る
- 参考：導入した空港では、導入前と比べ、審査時間が3割以上短縮されている※3

### バイオカート※3



※1：松山空港 「松山空港 2021年定時出発率世界1位（小規模空港部門）」 <https://www.matsuyama-airport.co.jp/pdf/siriumu.pdf>（2024年6月25日閲覧）  
 ※2：松山空港採用サイトHP <https://matsuyama-air-saiyou.jp/>（2024年6月25日閲覧）  
 ※3：法務省「法務省だより あかれんが Vol.57」（2017年5月） [法務省だより あかれんが Vol.57 \(moj.go.jp\)](https://www.moj.go.jp/press/press01/20170501_01.html)（2024年7月4日閲覧）

# 地域共生に向けた取組概要

- ▶ 空港周辺地域と空港の相互理解のもと発展を図るため、地元の代表者8名と愛媛県・松山市（7名）で構成される「松山空港地域活性化推進協議会」が設置されている
- ▶ 開港以来、地元との協議を重ねながら運用時間の延長を進めており、現在の運用時間は15時間（7時～22時）である
- ▶ 松山空港では空港周辺の住宅地等への航空機騒音配慮に伴い、海側からの離着陸を原則としている
- ▶ 地域共生の一環で、騒音対策のために買収した土地において市民農園や空港フラワー公園を設置している

## 運用制約事項

<b>運用時間</b>	<p><b>15時間（7:00～22:00）</b>                  ※ただし、定期便の遅延、空港の施設の工事又は地震災害等の緊急事態等のために必要と認められた場合にあつては、空港の運用時間を変更することができる。</p> <p>■ 参考   地元説明会の開催状況</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">                     第1回地元説明会                      （2016.2～2016.3）                      ・南吉田地区                      ・東垣生地区                      ・西垣生地区                      ・余戸地区                 </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;">                     第2回地元説明会                      （2016.8）                      ・南吉田地区                      ・東垣生地区                      ・西垣生地区                      ・余戸地区                 </td> </tr> </table> <p>■ 参考   松山空港の運用時間の変遷</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;">• 1968.7～</td> <td style="width: 50%;">11時間30分（8:00～19:30）</td> </tr> <tr> <td>• 1989.7～</td> <td>13時間（7:30～20:30）</td> </tr> <tr> <td>• 2005.7～</td> <td>14時間（7:30～21:30）</td> </tr> <tr> <td>• 2017.9～</td> <td>14.5時間（7:30～22:00）</td> </tr> <tr> <td>• 2017.10～</td> <td>15時間（7:00～22:00）</td> </tr> </table>		第1回地元説明会 （2016.2～2016.3） ・南吉田地区 ・東垣生地区 ・西垣生地区 ・余戸地区	第2回地元説明会 （2016.8） ・南吉田地区 ・東垣生地区 ・西垣生地区 ・余戸地区	• 1968.7～	11時間30分（8:00～19:30）	• 1989.7～	13時間（7:30～20:30）	• 2005.7～	14時間（7:30～21:30）	• 2017.9～	14.5時間（7:30～22:00）	• 2017.10～	15時間（7:00～22:00）
	第1回地元説明会 （2016.2～2016.3） ・南吉田地区 ・東垣生地区 ・西垣生地区 ・余戸地区	第2回地元説明会 （2016.8） ・南吉田地区 ・東垣生地区 ・西垣生地区 ・余戸地区												
• 1968.7～	11時間30分（8:00～19:30）													
• 1989.7～	13時間（7:30～20:30）													
• 2005.7～	14時間（7:30～21:30）													
• 2017.9～	14.5時間（7:30～22:00）													
• 2017.10～	15時間（7:00～22:00）													
<b>優先滑走方式</b>	<b>海側からの離着陸を原則</b>													

市民農園



フラワー公園



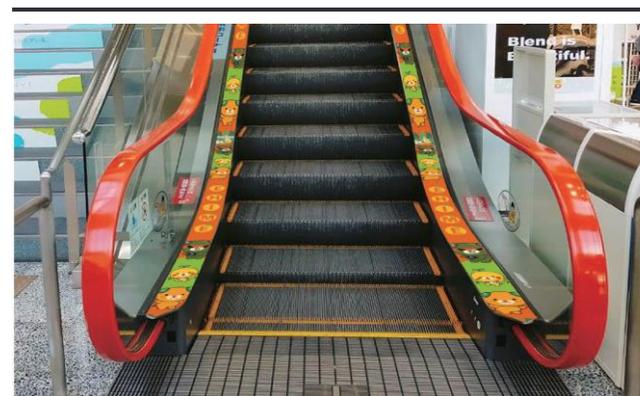
# 旅客ターミナルビル

- ▶ 空港ターミナルビルは1991年12月より供用開始し（国際線は1994年12月から）、松山空港ビル株式会社が維持管理・運営を行っている
- ▶ 近年、収入確保に向けた取組（アミューズメント施設の設置、新規広告主の開拓等）や、将来の旅客数・便数増加を見据えた施設整備（国際線旅客ビルの拡張工事等）や空港の魅力向上の取組（みきゃんモニユメントの設置）を進めている

## 松山空港ビル(株)の会社概要※1

会社名	松山空港ビル株式会社
所在地	松山市南吉田町2731番地
設立	1978年11月1日
資本金	11億2,500万円
代表者	代表取締役社長 清水 一郎
従業員数	34名（2024年1月31日現在）
役員数	16名
事業内容※2	<p>旅客ターミナルビル・貨物ターミナルビルの建物および諸設備を所有し、賃貸するとともに、売店の事業を実施。</p> <p>□ 主な事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 貸室ならびに施設の賃貸業</li> <li>② 物品販売業</li> <li>③ 広告営業</li> </ul>

## 魅力向上の取組例※2



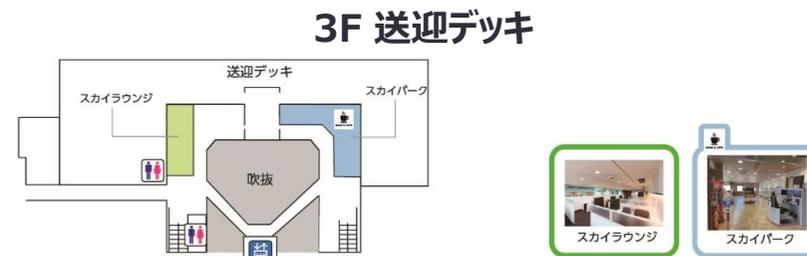
※1：愛媛県提供資料、令和5年度県出資法人経営評価検証シート（令和4年度事業分）

※2：愛媛県提供資料

# 旅客ターミナルビル

- ▶ 旅客ターミナルビルの営業時間は6時～21時45分となっている
- ▶ 松山空港利用促進協議会総会アンケートでは、旅客ターミナルビルに対し、「ターミナルビル内の飲食・物販店舗の充実や利便性向上」「駐車場の利便性向上」「空港利用促進のためのイベント開催増加」を望む意見が多く寄せられている

## 松山空港フロアマップ<sup>※1</sup>



松山空港利用促進協議会総会アンケートにおけるコメント概要 <sup>※2</sup>	
店舗	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 店舗のさらなる充実（飲食店メニュー、禁煙、免税店、到着エリア）</li> <li>• 店の時間・営業時間の拡大（早朝時間帯）</li> </ul>
搭乗手続き	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 搭乗手続きの円滑化（国際線、早めに搭乗口を空けて渋滞解消）</li> </ul>
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 拡張してもなお駐車場が不足</li> <li>• 団体集合エリアの整備</li> <li>• 駐車場との連絡通路</li> <li>• 迎車の降車専用ラインでの駐車場の整理</li> <li>• 海外便の駐車料金のPR</li> <li>• 売店購入時の駐車場無料サービス</li> </ul>
就航時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 特に羽田便における航空会社ごとの発着時間をずらす</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 松山空港の認知度向上による利用促進につなげるため、各種イベントによる利用機運の醸成や県内外の企業への営業活動の実施</li> <li>• 空港でのイベント回数の増加</li> <li>• 航空機利用のハードルを低下させ、マーケットを醸成する必要性</li> </ul>

※1：松山空港HP フロア案内 <https://www.matsuyama-airport.co.jp/service/> (2024年6月25日アクセス) を加工

※2：2024年7月12日 松山空港利用促進協議会総会アンケート結果

# 空港駐車場

- ▶ 空港駐車場は計約2,300台分確保されており、ターミナルビル正面に約1,500台、近隣に約800台となっている
- ▶ 2023年度に第1～第3駐車場のすべてが満車となった日数は21日間、正面の第1駐車場が満車となった日数は68日間である※1

## 松山空港駐車場の概要※2※3

<b>収容台数</b>	第1駐車場 1,482台 第2駐車場 151台 第3駐車場 170台 合計 1,803台				
<b>営業時間</b>	24時間 年中無休 (有人対応時間 7:00-21:50)				
<b>駐車料金</b>	時間		P1	P2・3	
	時間料金	入場から	30分まで	無料	無料
			60分まで	100円	100円
			90分まで	200円	200円
			120分まで	300円	300円
	以降 1時間毎	150円	150円		
上限料金	24時間毎の最大 ※4日目以降は100円割引	900円	700円		
<b>管理者</b>	一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構				
<b>位置図</b>	<p>事前精算機 お帰りの際にご利用下さい。 ※第2駐車場及び第3駐車場 をご利用のお客様は出口で精算 ください。 (事前精算できません)</p>				

## コナンパーキング収容台数※4

<b>収容台数</b>	約500台	
<b>営業時間</b>	24時間	
<b>駐車料金</b>	1時間	150円
	24時間 (1日)	800円
	72時間以降 (3日)	700円
	※駐車時間5時間以上の場合100円割引	
<b>管理者</b>	株式会社 エムライフ地所	
<b>アクセス</b>	無料送迎有 (松山空港まで約500m・移動時間1分)	
<b>位置図※5</b>		

※1：愛媛県提供資料より (ターミナル地域の施設の状況 (R6.6))

※2：松山空港駐車場HP <https://www.aeif.or.jp/matsuyama/>

※3：松山空港HP <https://www.matsuyama-airport.co.jp/access/>

※4：コナンパーキングHP <https://conan-parking.com/>

※5：Google Maps

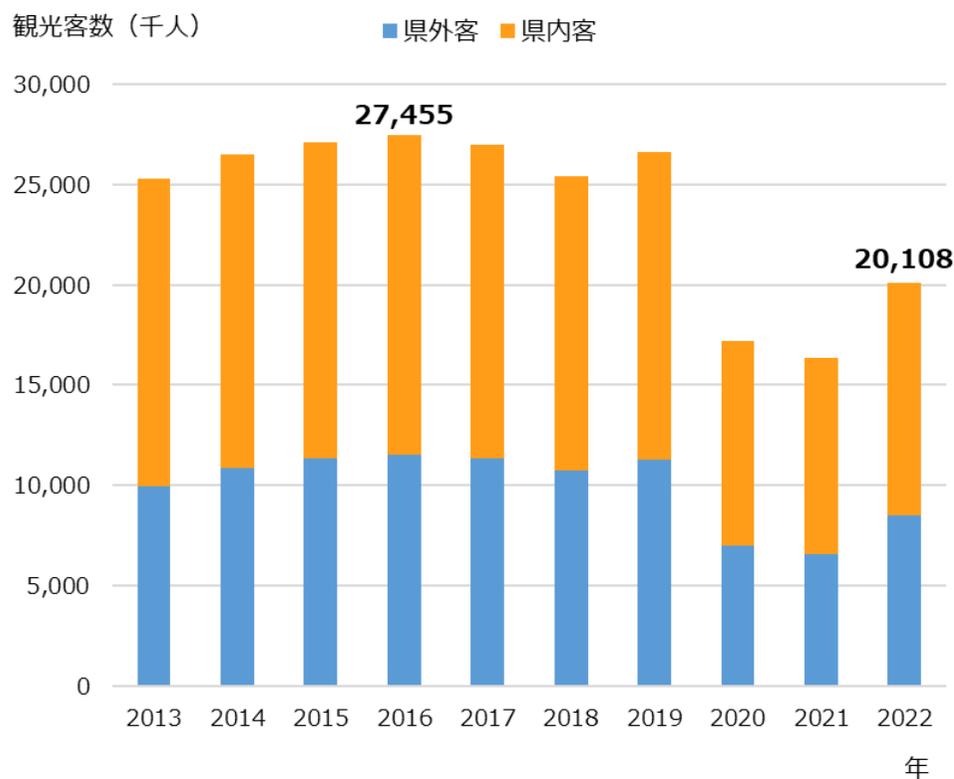


# 松山空港を取り巻く環境

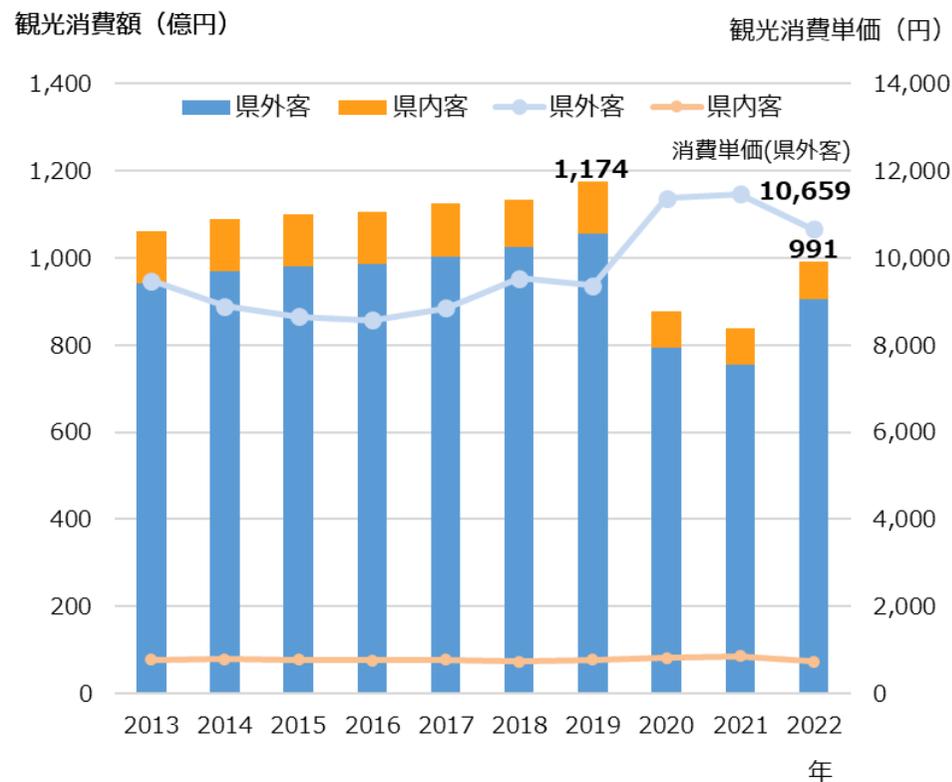
# 観光

- ▶ 愛媛県の観光入込客数は、2016年に「いやしの南予博」の開催等により過去最高の2,700万人を記録し、その後はコロナや西日本豪雨災害等により一時的な減少がみられたものの、回復途上にあり、2022年の観光入込客数は2,000万人強である。
- ▶ 観光消費額は県外客による消費額が平均して9割を占める
- ▶ 観光消費単価ベースでは、県内客は経年で変化が見られないが、県外客は国の観光政策（Go Toトラベル等）やコロナ5類感染症移行等の事象により、コロナ禍前と比較して増加している可能性があるため、丁寧な要因分析が必要である

愛媛県観光入込客総数※1



愛媛県観光消費額・消費単価※1



備考：観光消費単価は、愛媛県「観光客数とその消費額」の観光消費額を観光入込客数で除して計算

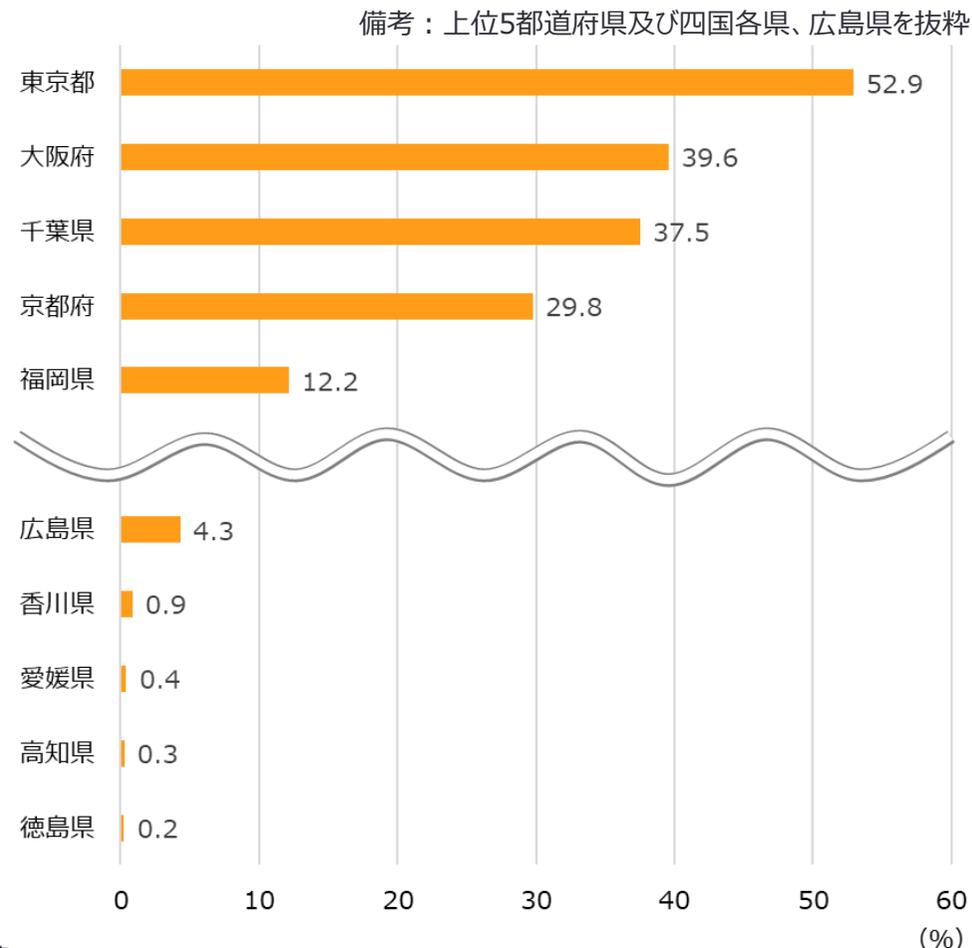
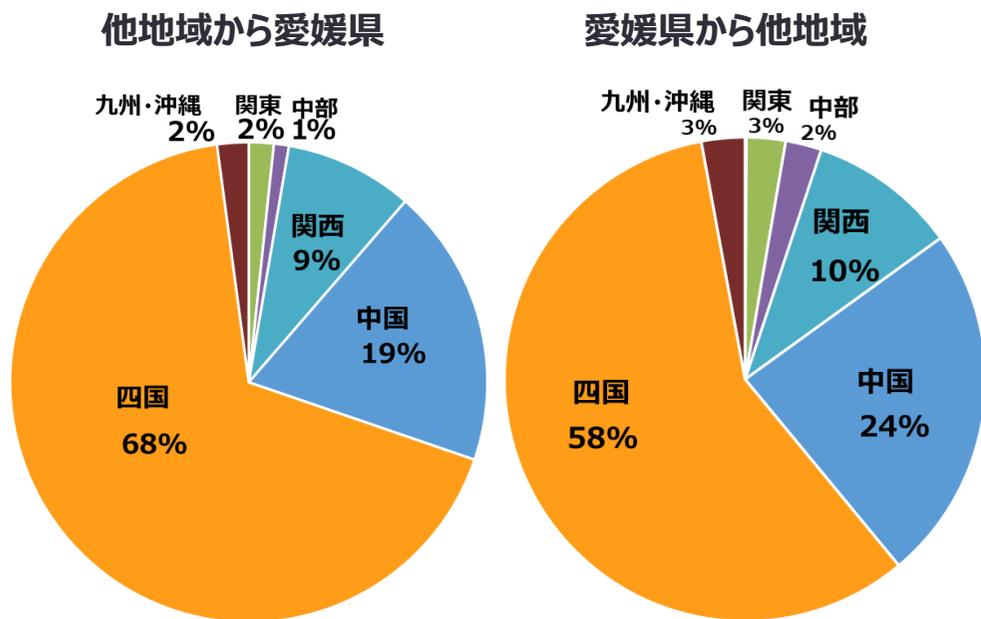
※1：愛媛県オープンデータカタログサイト「観光客数とその消費額」<https://www.pref.ehime.jp/opendata-catalog/dataset/dataland-266.html> を基に作成、観光客数は延べ人員

# 観光（訪日外国人）

- ▶ 愛媛県滞在前後の訪日外国人の訪問地域は「四国」が最大で60～70%、次いで「中国」、「関西」となっており、関東方面よりも近隣の四国・中国・関西地方を周遊して観光する訪日外国人が多いものと思われる
- ▶ 愛媛県の都道府県訪問率は、0.4%となっており、四国4県では香川県に次いで2位だが、広島県とは大きな差がついている

訪日外国人観光客愛媛県訪問前後地域別目的地※1

2023年都道府県別訪問率ランキング※2



※1：国土交通省2019年度 FFデータを基に作成、グラフ内数値は小数第一位の数値で四捨五入した数値

※2：観光庁「訪日外国人消費動向調査」より。本データは、集計期間2023年4～12月の集計データ。日本を出国する訪日外国人（1年以上の滞在者、日本に入国しないトランジット客、乗員を除く）を対象に行った聞き取り調査。

# 政治的要因：法令等の変更

- ▶ 世界規模での喫緊の課題である環境問題への航空分野での取組、アフターコロナにおける観光立国実現に向けた取組、国内の人手不足に対する担い手確保に向けた取組等、航空業界を取り巻く多様な分野での政策推進が行われている

## 航空脱炭素化推進に向けた空港法及び航空法の改正※1

- 両法の目的規定に脱炭素化の推進を位置づけ、**各事業者や各空港による主体的・計画的な取組**を推進（P.41参照）
- 推進に向けた主な取組内容として、「**持続可能な航空燃料（SAF）の導入促進**」や「**空港施設・空港車両からのCO2排出削減**」等が掲げられている

## 空飛ぶクルマの実用化に向けた航空法施行規則の改正

- 空飛ぶクルマの安全運航と普及を目指す法的枠組みとして2023年に航空法施行規則を改正
- 空飛ぶクルマやドローンは、**生産性向上や人手不足の解消に向けた新たなモビリティサービス**として活用が期待されている

## 観光政策の見直しと一層の推進※2

- 政府は「観光」を我が国の経済回復に向けた重要な成長分野と位置付け、観光立国の実現に向けた取組を推進（現在は「観光立国推進基本計画（第4次）」）
- アフターコロナの観光推進としてこれまでの観点から視野を広げた「新時代のインバウンド拡大アクションプラン」を策定し、**必ずしも「観光」の観点から重視されてこなかった多様な分野も含めたさらなる交流の拡大や効果の定着**を企図している

### 【国の方針】

- インバウンド需要のさらなる拡大と定着に向けた多様な方策の展開

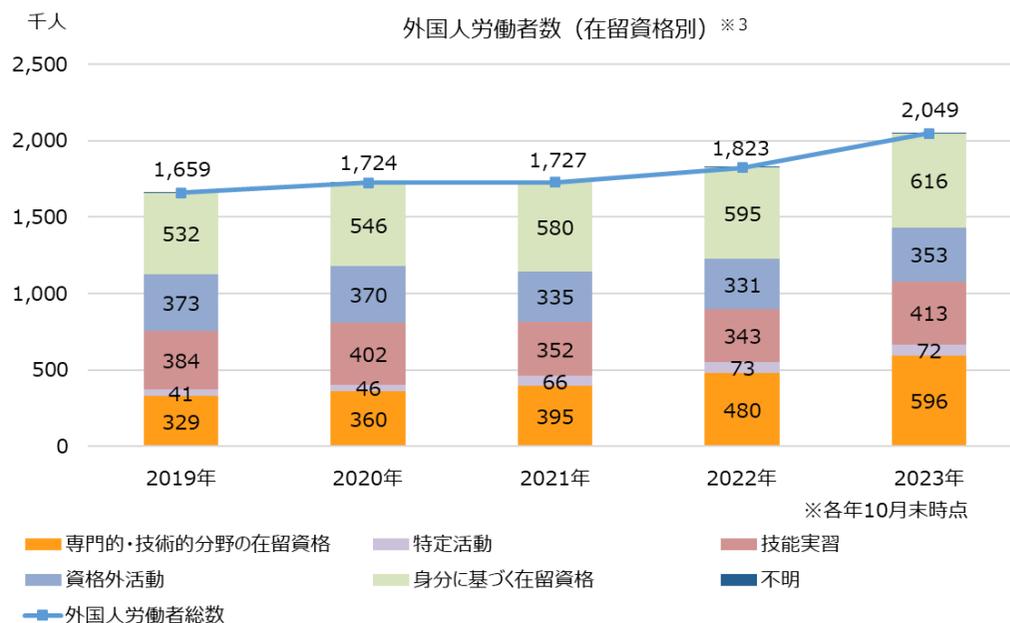


### 【愛媛県の方針】

- インバウンド需要の回復に向けた取組、他産業と観光の相乗効果拡大に向けた施策

## 人材確保・育成に向けた外国人材の受入拡大のための法改正

- 「出入国管理及び難民認定法及び法務省設置法の一部を改正する法律」の改正により、2019年4月から在留資格「特定技能」を新設。**航空分野においても本制度を活用した外国人材の受け入れが可能になった**
- 国内の人口減少に伴う労働人口の減少により、今後、さらに労働人口を支える外国人材の活用が期待されている※3
- 特にアフターコロナで急速に需要回復している航空分野をはじめ宿泊施設、「2024年問題」といわれる建設業や物流業の人材不足への対応策として外国人材は重要な存在である



※1：国土交通省「航空脱炭素化推進基本方針の策定について～空のカーボンニュートラルを目指して～」 [https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku08\\_hh\\_000039.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku08_hh_000039.html)

※2：観光庁「新時代のインバウンド拡大アクションプラン」 [810000991.pdf \(mlit.go.jp\)](https://www.mlit.go.jp/810000991.pdf)

※3：厚生労働省「外国人雇用状況」の届出状況表一覧（令和5年10月末時点） | 「外国人雇用状況」の届出状況まとめ（令和5年10月末時点） | 厚生労働省 (mhlw.go.jp)

# 政治的要因：航空政策

- ▶ 空港の一体経営による効率化・活性化を目指す空港経営改革や、羽田空港国内線発着枠配分の検討、人材不足解消に向けた取組等、地方空港への影響が大きい政策検討が進められている

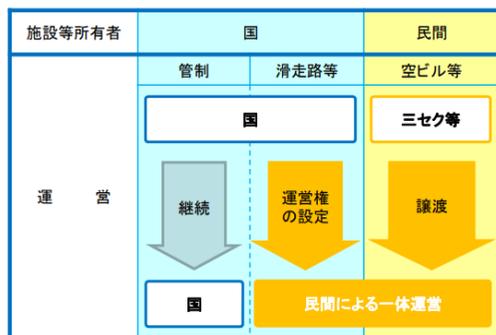
## 空港経営改革（コンセッション）の取組方針※1

- 管理主体が異なる滑走路等の基本施設やターミナルビル、駐車場について、一体的に民間事業者が維持管理を行うことで、民間の経営ノウハウや資金の活用を図り、路線誘致等を含めた空港や地域の活性化に結び付ける取組が推進されている
- 2024年7月現在、19空港でコンセッションが導入されている（**近隣では、広島空港や高松空港で導入済**）

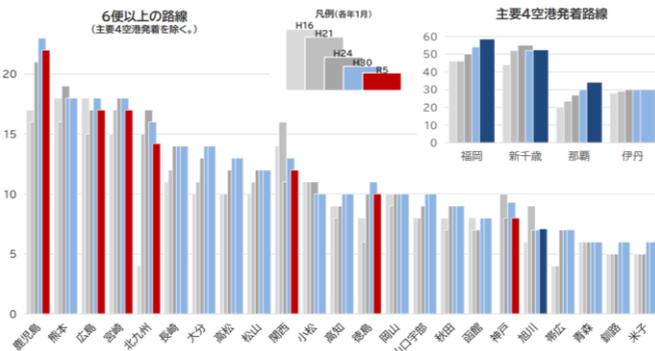
## 混雑空港に指定される羽田空港の国内線発着枠配分について※2

- 羽田空港の使用許可期限（2025年1月）に伴い、発着枠配分検討が行われてきたが、**現行配分の継続が決定**
- 次期の見直しでは、コロナ禍からの回復に向けた取組を評価するため2023年～2027年度を新たな評価期間としている

### コンセッション導入スキーム※1



### 過去の発着枠見直しに伴う羽田発着路線の便数の推移※2



## 航空分野の人材不足の解消に向けた取組

- 空港のグランドハンドリング業務や保安検査業務は、コロナ前から人材不足が懸念されていたが、コロナ禍の人材流出で深刻な人材不足に陥っている
- 人材不足により、航空会社からの増便や新規就航の要請に対して受入態勢が整わず就航できない空港が発生している
- 政府は**受入態勢強化のための支援策や航空分野における外国人材の受入れ**に向けた取組を推進している
- 航空会社側の昨今の取組として、委託先グランドハンドリング事業者が同じ空港において**グランドハンドリング作業資格の相互承認**を行うことで受入態勢の強化につなげている※3

### 作業資格の相互承認スキームイメージ※1



※1：国土交通省「空港経営改革の概要（コンセッションスキームの概要）」 [001462729.pdf \(mlit.go.jp\)](https://www.mlit.go.jp/001462729.pdf)（2024年7月3日閲覧）

※2：国土交通省「2025年以降の羽田空港の国内線発着枠配分について」[001751992.pdf \(mlit.go.jp\)](https://www.mlit.go.jp/001751992.pdf)（2024年7月3日閲覧）

※3：ANA HP「持続可能な空港グランドハンドリングに向け、ANAとJALが共同で具体的な取り組みの検討を開始しました」2023年11月24日プレスリリース（2024年7月4日閲覧）

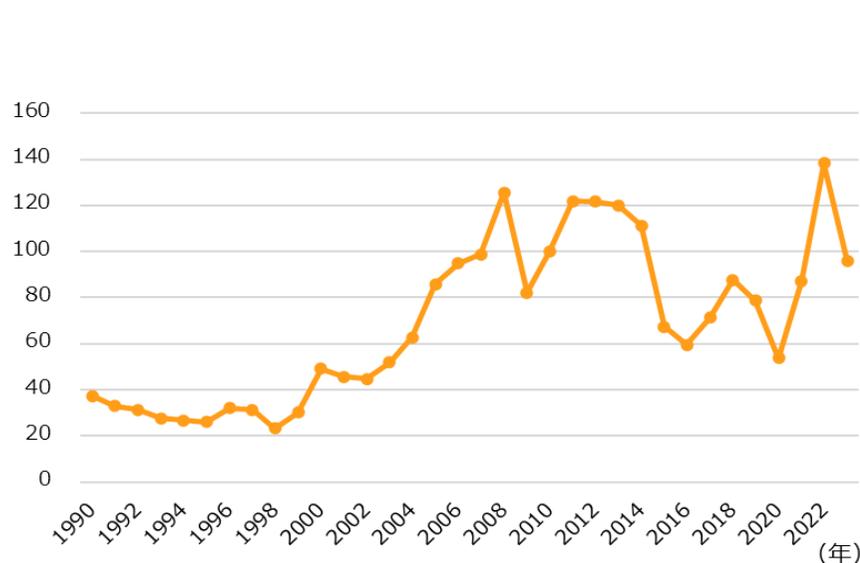
# 政治的要因：国際情勢

▶ 昨今のロシアによるウクライナ侵攻をはじめ、対中韓関係等の国際情勢により、航空需要や産業に大きな影響を及ぼしている

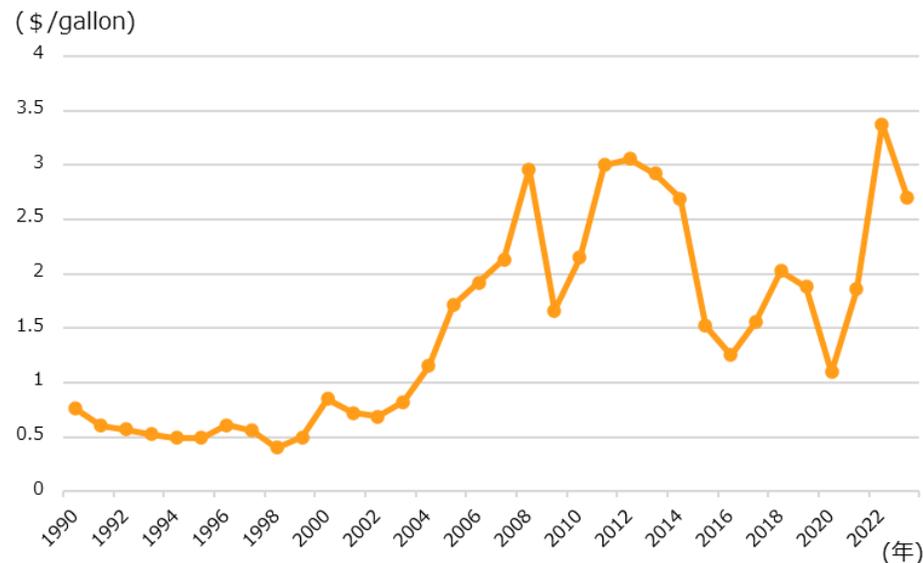
## 国際情勢に伴う航空業界への影響

- ロシアによるウクライナ侵攻やイランによるイスラエル攻撃を受けて、航空産業への影響が発生している
  - 安全面に配慮した飛行ルートにより、飛行時間が延び、燃料費が増加している
  - ロシアからの原油供給の停滞や中東での紛争によって、燃油価格が上昇傾向にある

一次産品市場（エネルギー）指数の推移※1



航空機燃料（ケロシン）価格推移※2



- 中国、韓国、台湾など近隣各国との関係
  - 近隣各国からの訪日需要は大きいものの、国家間の諸問題や各国の対外政策による航空需要への影響も大きい

※1：World Bank Group (2022), World Bank Commodity Price Data (The Pink Sheet)から作成。名目値、ドルベース、各指数は各項目のウェイトに基づき算出された指数。

※2：THOMSON REUTERS "U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Dollars per Gallon)"より作成

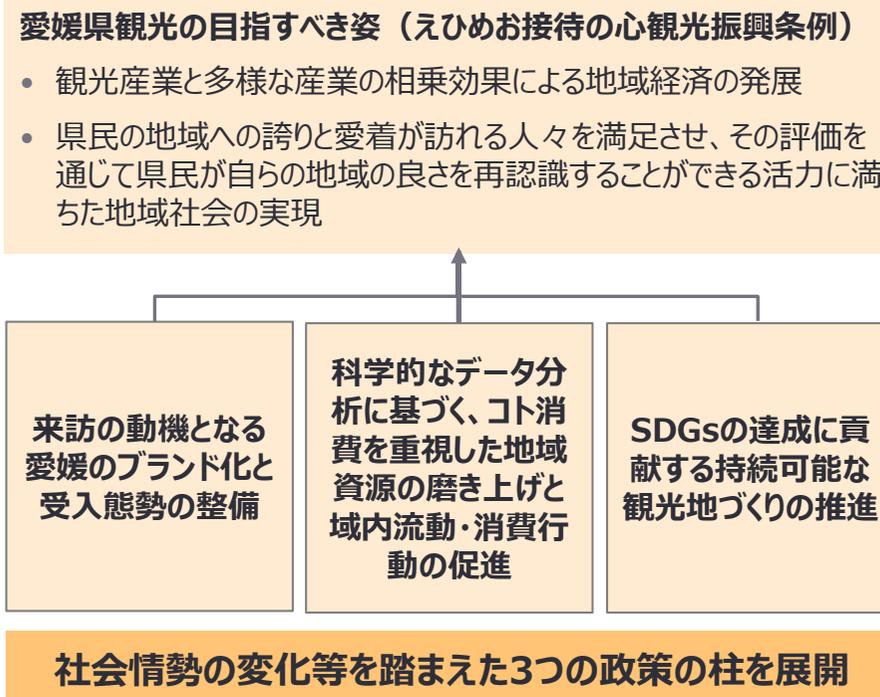
## 政治的要因：愛媛県の政策

- ▶ 主要な上位計画等では、松山空港に関して、特に国際線を中心としたインバウンド誘客への期待が大きい
- ▶ 観光に関して、2023～2027年度を対象期間とした「第3期観光振興基本計画」を策定し、アフターコロナの事業環境の変化を踏まえた持続可能な観光づくりに向けて取組を進めている
- ▶ 愛媛県観光の目指すべき将来像として、「観光産業と多様な産業との相乗効果による地域経済の発展への貢献」を掲げており、国の「新時代のインバウンド拡大アクションプラン」の方向性と合致するとともに、愛媛県のゲートウェイとして機能する松山空港を活用したさらなる県経済の成長に期待が寄せられている

### 松山空港の行政計画上の位置づけ

計画名	松山空港の各計画内での位置づけ
愛媛県総合計画 ※1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>インバウンド誘客による国外からの活力の取り込み</u>に向けた国際定期航空路線の早期再開と安定運航、新規航空路線を見据えたチャーター便の運航</li> <li>・ 魅力ある観光まちづくりの推進のための <u>広域交通ネットワークの維持・強化</u></li> </ul>
愛媛県観光振興基本計画 ※2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国際定期航空路線の維持拡大・成長市場からの新規航空路線の誘致により、<u>松山空港の利便性向上と県内経済の活性化</u>を目指す 等</li> </ul>
愛媛県地域公共交通計画 ※3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 限られた交通資源を快適に利用できるよう、<u>交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上</u>や、通信環境・待合環境等の改善を通して、公共交通を積極的に利用したいと思える環境整備を図る</li> </ul>

### 第3期愛媛県観光振興基本計画 体系図※4



※1：愛媛県総合計画 p83,85 <https://www.pref.ehime.jp/uploaded/attachment/19193.pdf>

※2：愛媛県観光振興基本計画 p21 [https://www.pref.ehime.jp/uploaded/life/68717\\_85460\\_misc.pdf](https://www.pref.ehime.jp/uploaded/life/68717_85460_misc.pdf)

※3：愛媛県地域公共交通計画 p34,49 <https://www.pref.ehime.jp/uploaded/attachment/120515.pdf>

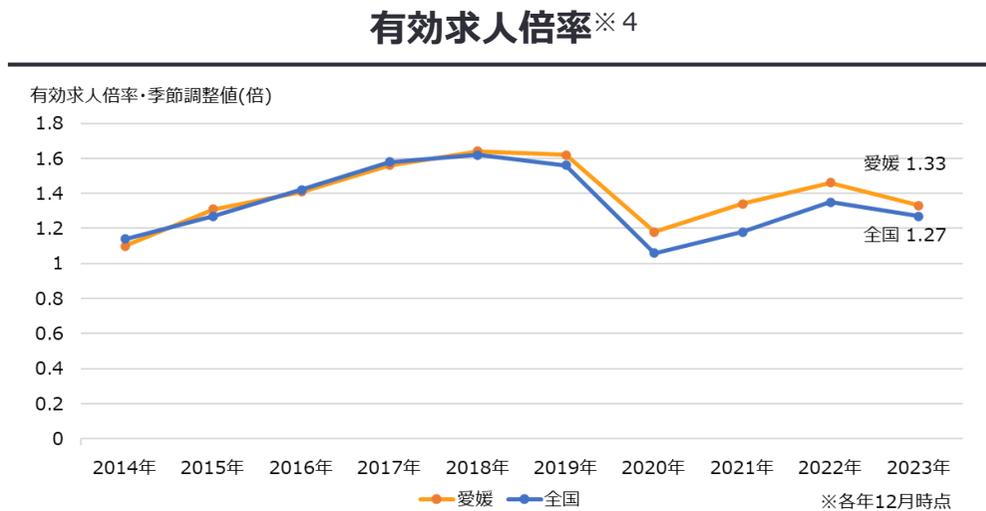
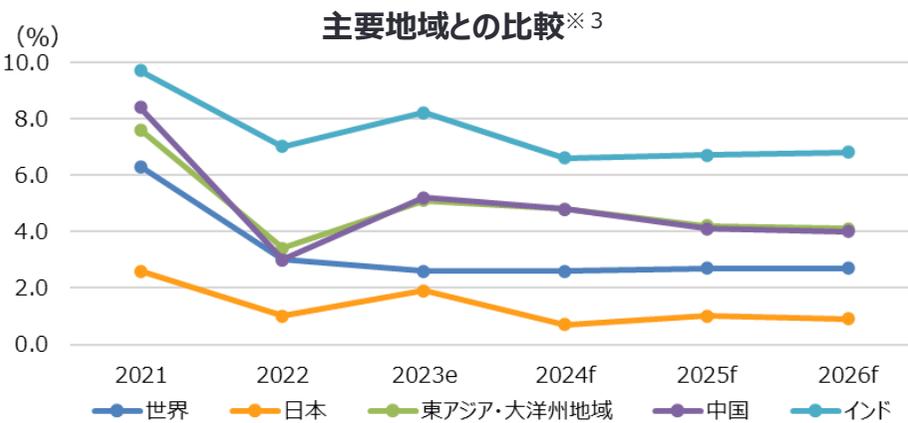
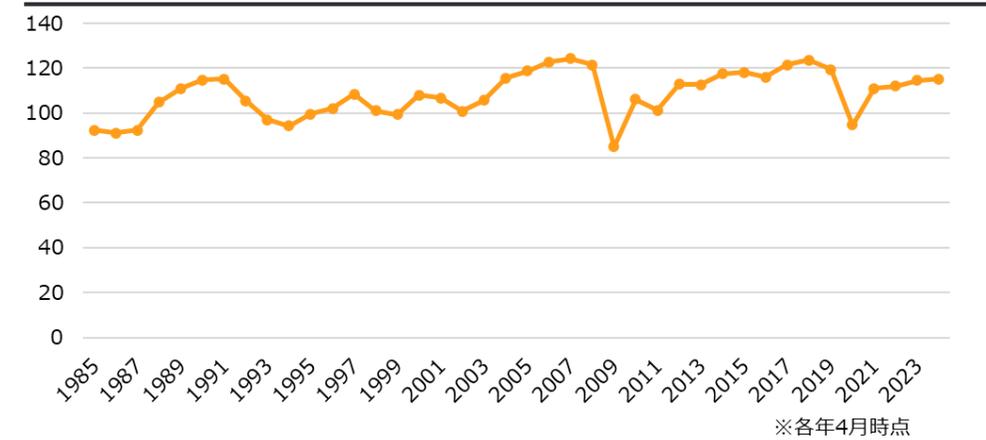
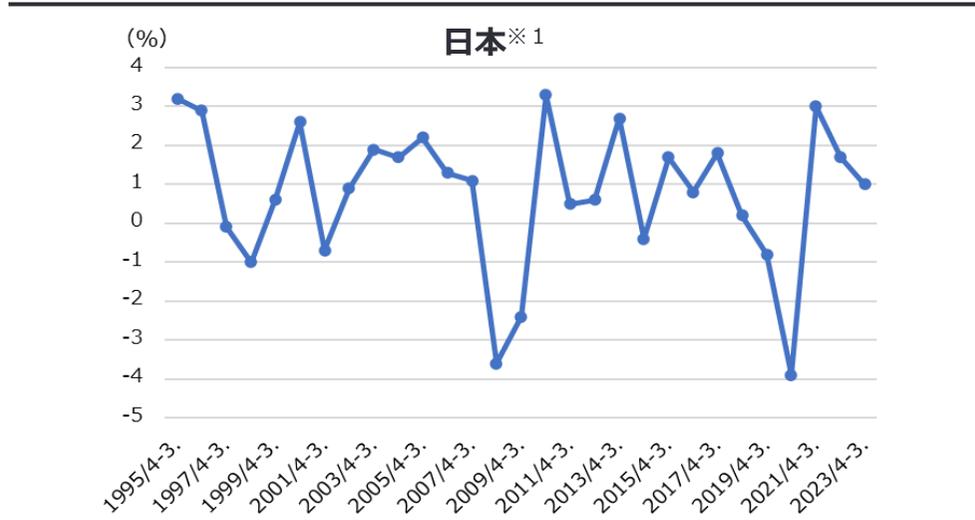
※4：第3期愛媛県観光振興基本計画 p17 [https://www.pref.ehime.jp/uploaded/life/68717\\_85460\\_misc.pdf](https://www.pref.ehime.jp/uploaded/life/68717_85460_misc.pdf)

# 経済的要因：経済動向

- ▶ 2023年度の実質GDP成長率は1.0%、景気動向指数も上昇傾向にあり、コロナ禍からの正常化に向け景気は回復傾向にある※1※2
- ▶ 近年経済成長が大きい主要各国や世界平均と比較した場合、日本のGDP成長率は低く推移している※3
- ▶ 愛媛県の有効求人倍率は1.33倍と前年を下回るが、依然として求人が求職を上回って推移しており、働き手が不足している※4

実質GDP成長率

景気動向指数※2



※1：内閣府「日本経済レポート（2023年度）」第1節 日本経済の動向と持続的な回復に向けた課題 - 内閣府 (cao.go.jp)

※2：内閣府「景気動向指数」より作成。主に景気変動の大きさを確認するため、CI指数（一致指数）を採用。総務省統計局「消費者物価指数」をもとに作成

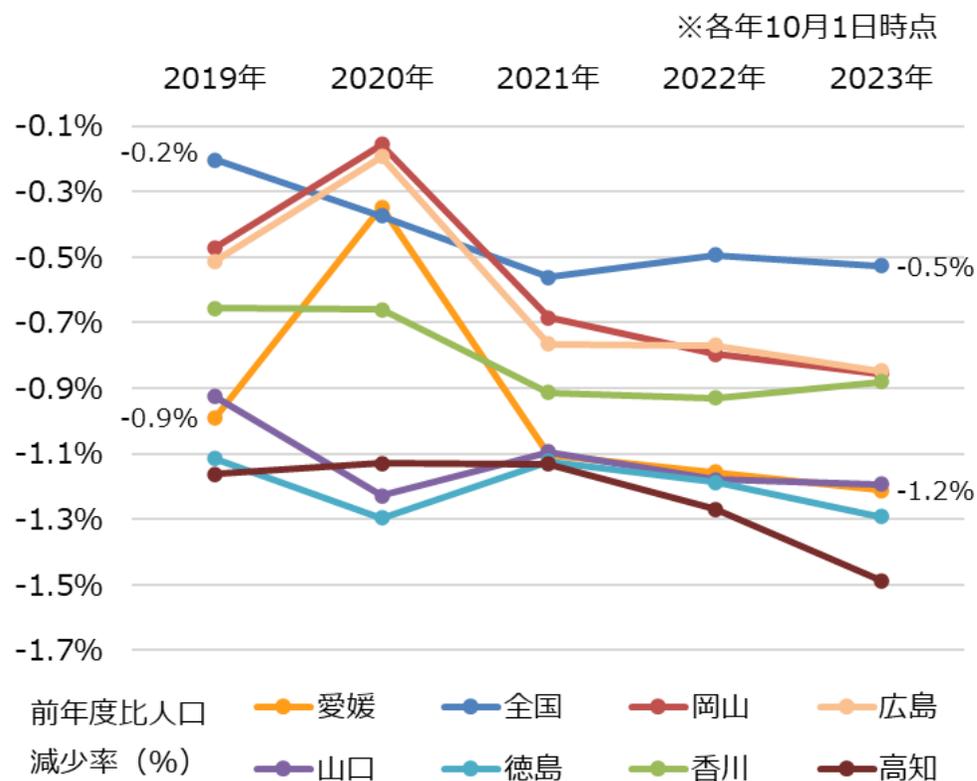
※3：World Bank Group 世界経済見通しより作成 世界経済見通し (worldbank.org) (2024年7月4日閲覧)。2023年推定値、2024～2026年予測値。

※4：厚生労働省「一般職業紹介状況（職業安定業務統計）」を基に作成。パートタイム含む季節調整値について、各年12月の数値を採用。

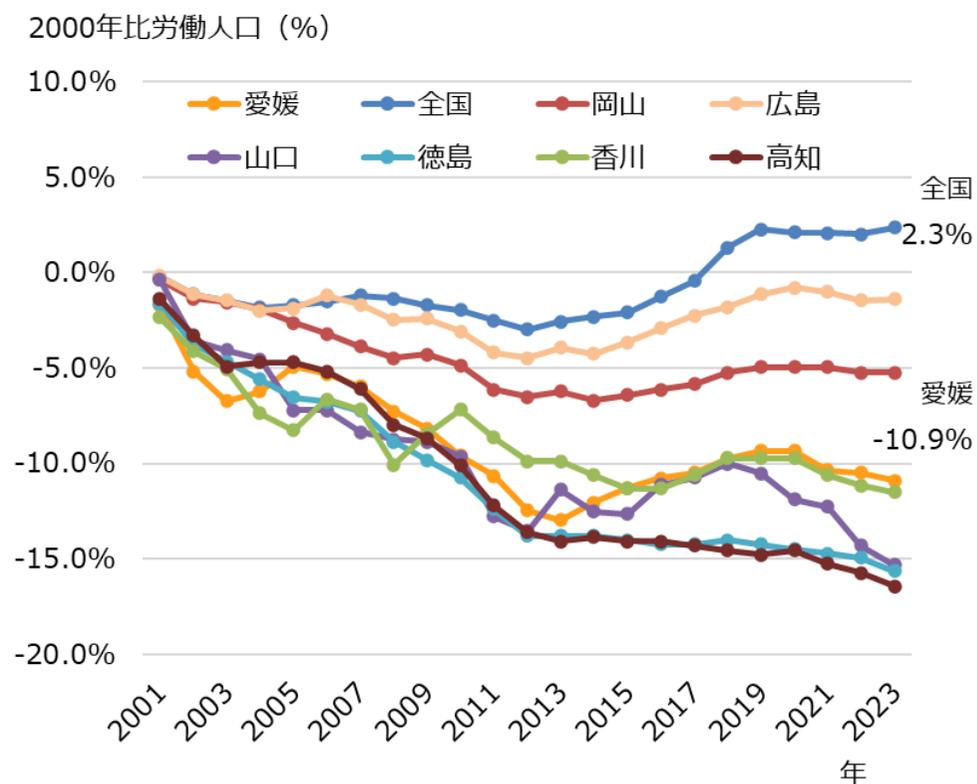
# 社会的要因：人口動態やライフスタイル

- ▶ 愛媛県は全国平均よりも早いスピードで人口減少が進んでおり、四国4県全てで中国地方と比べてその傾向が強い
- ▶ 愛媛県の労働人口は2000年を起点として減少傾向が継続しており、四国4県全てで同様の傾向となっている。また、広島県・岡山県の労働人口減少率は-5%程度と限定的であり、四国4県で労働人口減少の傾向が強くみられる

人口減少率（前年度比） ※1



労働人口増減率（2000年比） ※2



備考：人口に占める65歳以上人口割合を高齢者率とする、各県の労働人口数はモデル推計値

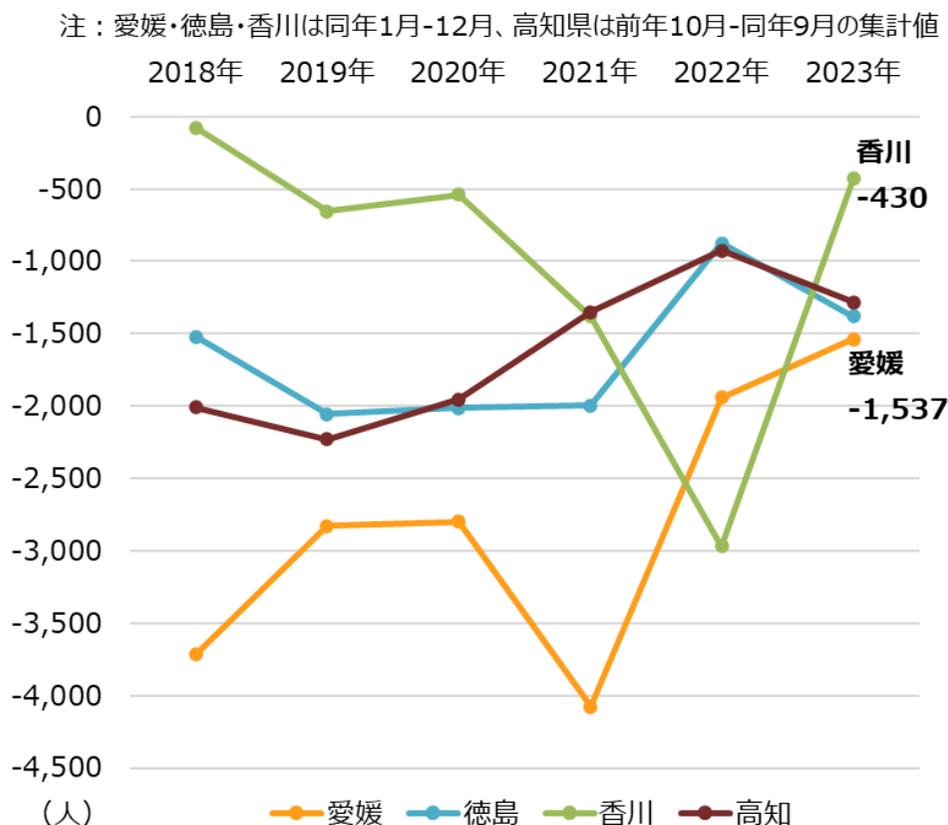
※1：総務省統計局「人口推計」を基に作成

※2：総務省統計局「労働力調査」を基に作成

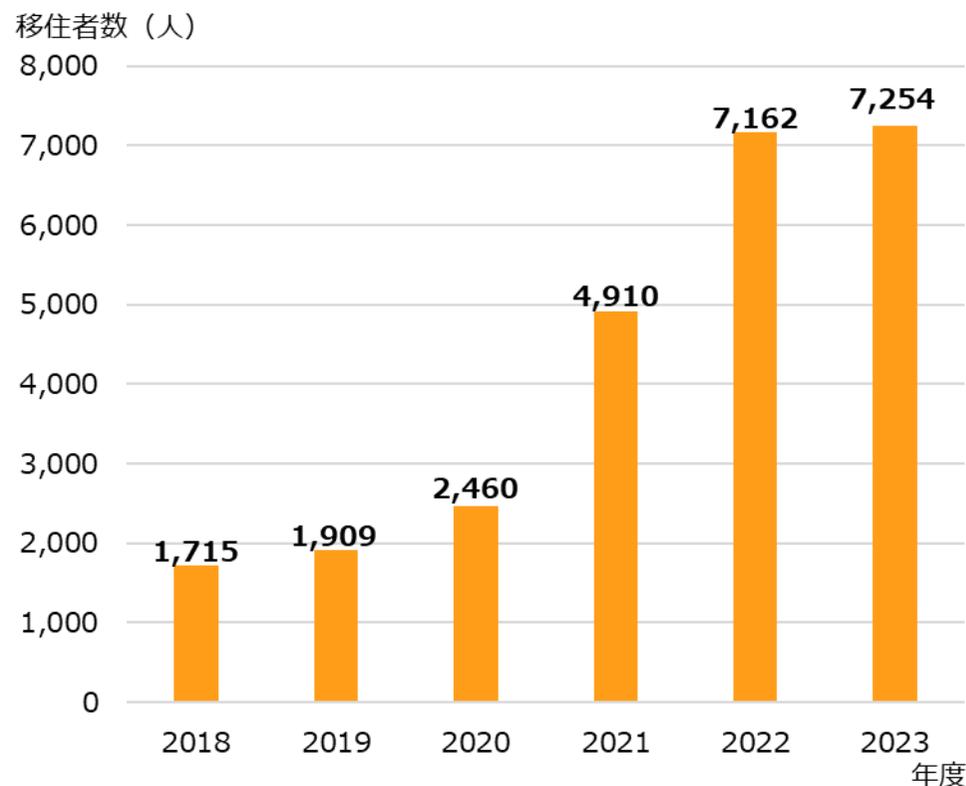
# 社会的要因：人口動態やライフスタイル

- ▶ 愛媛県の社会増減数（転入・転出差）は、近年、転出者数が横ばい、かつ転入者数が増加していることから改善傾向にある
- ▶ 愛媛県への移住者数は近年増加傾向にあり、2023年は過去最高の7,254人とコロナ禍以降で増加傾向が顕著になっている

四国各県の社会増減数推移※1



愛媛県内への移住者数推移※2



備考：社会増減は転入者数と転出者数の差により試算

※1：愛媛県「人口動態」高知県「高知県推計人口」香川県「香川県人口移動調査結果」徳島県「徳島県人口移動調査年報」を基に作成

※2：愛媛県プレスリリース「令和5年度の愛媛県への移住実績について」（令和6年5月23日）より作成

# 技術的要因：技術革新

- ▶ 航空分野の人手不足やアフターコロナのインバウンド需要のさらなる受入れ、環境問題やテロ等に対応すべく、航空分野での技術革新・活用に向けた動きがみられる
- ▶ 新たな物流・移動手段としてのドローンや空飛ぶクルマは、空港から中山間地域等を結ぶ二次交通としての活用可能性や新たな需要創出等に向けた可能性が考えられる

## 空港における先進技術

### ● 空港脱炭素化に向けた主な取組イメージ※1



### ● 地上業務における先進技術※2



## 新たな需要創出に向けた技術

### ● ドローンを活用した新たな輸送網※3※4



### ● 空飛ぶクルマの活用検討※5

- 愛媛県では「空飛ぶクルマ」の社会実装に向け、「愛媛県における空の移動革命実現に向けた推進ネットワーク」を立ち上げ、官民での推進体制を構築
- 四国初の空飛ぶクルマの有人飛行試験も実施



※1：国土交通省 第4回持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会「空港における先進技術の導入に向けた取組」（令和5年4月4日）より  
 ※2：空港グランドハンドリング協会「第1回空港グランドハンドリング業務の生産性向上に関する技術検討会発表会資料 グランドハンドリング作業概要」より  
 ※3：ANA Droneホームページより ※4：JALホームページ（奄美アイランドドローン） ※5：愛媛県ホームページより

## その他要因：自然災害

- ▶ 愛媛県では、東日本大震災や西日本豪雨災害を踏まえ、今後発生することが懸念されている南海トラフ巨大地震等に備えるため、「愛媛県業務継続計画（本庁版BCP）」（2021年3月改定）を策定している※1
- ▶ 空港施設は、過去の自然災害発生時に救助・救急活動や物資搬送等において有効に機能しており、重要なインフラといえる

### 昨今の国内の主な自然災害発生状況※2

- 震災：東日本大震災（2011年）、能登半島震災（2024年）



津波到達後の仙台空港周辺※3 救援活動に到着する米軍輸送機※3

- 大雨：西日本豪雨災害（2018年7月）



愛媛県内の被害状況※4

※1：国土交通省にて「松山空港A2-BCP」の策定あり

※2：内閣府「最近の主な自然災害について（阪神・淡路大震災以降）」 [最近の主な自然災害について（阪神・淡路大震災以降）](#)：防災情報のページ - 内閣府 ([bousai.go.jp](https://bousai.go.jp))（2024年7月5日閲覧）

※3：仙台国際空港「仙台空港の歴史」[仙台国際空港株式会社 | 仙台空港の歴史 \(sendai-airport.co.jp\)](#) (2024年7月5日閲覧)

※4：愛媛県「西日本豪雨災害の記録」[西日本豪雨災害の記録 - 愛媛県庁公式ホームページ \(pref.ehime.jp\)](#) (2024年7月5日閲覧)

※5：愛媛県「地域防災計画（風水害等対策編、地震災害対策編、津波災害対策編）」[地域防災計画（風水害等対策編、地震災害対策編、津波災害対策編） - 愛媛県庁公式ホームページ \(pref.ehime.jp\)](#) (2024年7月5日閲覧)

※6：愛媛県「愛媛県と松山空港ビル株式会社が災害時連携協定を締結しました」[愛媛県と松山空港ビル株式会社が災害時連携協定を締結しました - 愛媛県庁公式ホームページ \(pref.ehime.jp\)](#)

### 「愛媛県地域防災計画」における松山空港の位置づけ（風水害等対策編、地震災害対策編、津波災害対策編）※5

- 医療救護活動 8 負傷者の搬送 (6)  
広域医療搬送を実施する場合、県は、あらかじめ定めた計画に基づき、国や関係機関と連携し、広域医療搬送拠点や航空搬送拠点臨時医療施設（ステージングケアユニット：SCU）を松山空港に設置し、運営する。

### 愛媛県と松山空港ビル株式会社の災害時の連携※6

- 名称：広域医療搬送拠点に必要な資機材の保管等に関する協定
- 目的：近い将来発生が懸念される南海トラフ地震等の大規模災害に備え、重篤な患者を航空搬送する広域医療搬送拠点（SCU）の迅速な展開を行うこと
- 内容：松山空港ビル株式会社は、大規模災害時の臨時の医療施設である広域医療搬送拠点（以下、SCU）に関して次の協力を行う
  - 災害時は、県がSCUを松山空港ビル株式会社の倉庫（貨物ビル代理店棟）内に設置することを認める。
  - 平時は、当該倉庫内においてSCU資機材を保管するためのスペースを提供する。
  - 当該倉庫の使用料は、無償とする。



初期的分析に基づく課題抽出

## 初期的分析に基づく課題抽出

- ▶ 松山空港は国内線・国際線ともに空港の立地特性（競合する交通モードがない、市内からのアクセスが良い）等の利点もあり、需要回復が順調に進んでおり、コロナ禍前の旅客数・路線数に近づいている
- ▶ 愛媛県及び近隣県には恵まれた観光資源や産業集積があり、広域周遊や滞在型観光等の潜在的な需要増加の可能性はある
- ▶ 人手不足への対応、環境負荷の軽減、需要の掘り起こしにつながる技術進展があり、持続的な空港運営に向けて活用が期待される
- ▶ 他方、人口減少に伴う需要減への対応や空港の受入態勢の担い手の確保・育成、空港の脱炭素化等、喫緊の課題を抱えている

### プラス要因

### マイナス要因

#### 内部環境

#### 強み Strength

#### 弱み Weakness

- 充実した国内路線
- 四国・中国地方最大の旅客数
- アクセス利便性の高さ
- 県内及び近隣の魅力的な観光資源
- 訪日外国人の来県目的の多様性
- 施設面での受入環境整備や利便性向上
- おもてなしの心が根付く地
- 高レベルの空港サービス（世界1位の定時出発率）

- 主に訪日外国人からの愛媛県や松山空港の認知度
- 受入態勢（グラハン・二次交通・宿泊施設等）
- 県民からの就航路線の認知度
- 優先滑走路の設定等による空港運用上の制約
- 近隣空港と比較した際の国際線路線数
- 松山空港から県内観光地へのアクセス手段の不足

#### 機会 Opportunity

#### 脅威 Threat

#### 外部環境

- 移住者の増加
- 近隣県から来県する外国人・中四国との周遊ルート形成
- 空飛ぶクルマやドローン等の実用化に向けた規制緩和
- 自動化・省人化技術の進展
- グランドハンドリング資格共通化の動き

- 近隣空港及び近隣観光地との需要獲得競争（路線誘致）
- 人口動態の変化に伴う需要構造の変化
- ビジネス需要の減少
- 多発する自然災害
- 環境問題（空港脱炭素化）や最新技術導入の対応遅延による需要獲得機会の逸失

## 初期的分析に基づく課題抽出

- ▶ 人口減少に伴い国内の需要が減少する中では、空港の需要維持・拡大に向けて、愛媛県に根付くおもてなしの心と世界水準のサービス水準を活かしたイン・アウト両面での新たな需要創出、そのための関係者との連携強化・取り組み実施が一層求められる
- ▶ 松山空港の立地特性を活かした地域の交通拠点化により、新たな空港利用や地域活性化に資する空港を目指すことが考えられる
- ▶ 持続的な空港運営やインフラ機能の維持に向け、防災機能の維持・強化、空港の人材確保・育成による受入態勢の整備、先進技術の導入を柔軟に進めることで、喫緊の課題に迅速に対応していくことが肝要である
- ▶ 高松空港や広島空港の経営体制変更後の需要獲得や路線誘致に向けた取組を注視して、将来的な戦略を検討する必要がある

### 【検討会での検討の流れ】

検討会	開催時期	検討項目（想定）
第1回	本日	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 松山空港の現状と取り巻く環境 (データからの現状分析を踏まえた課題整理)</li> </ul>
<b>データ分析結果を踏まえ、関係各所からのヒアリングを実施（8月中）</b>		
第2回	9月上旬	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 松山空港の課題の共有 (検討会意見やヒアリングを踏まえた分析の深化)</li> <li>• 国内他空港の運営状況の共有 (対象空港の運営状況の分析を踏まえ松山空港の戦略を検討)</li> <li>• 松山空港に期待される役割に対する意見聴取</li> </ul>
第3回	11月～12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 松山空港将来構想（案）の中間報告 (素案に対する意見の聴取)</li> </ul>
第4回	年度内	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 松山空港将来構想（案）の策定                             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 松山空港将来構想最終案のとりまとめ</li> <li>② 将来構想の実現に向けたロードマップの確認</li> <li>③ 将来構想の実現に向けた空港運営の方向性の認識共有</li> </ol> </li> </ul>

### 松山空港将来構想の策定