

松山空港からの新たな定期航空路線の将来展望

－ 空港機能拡充に伴う国内線と国際線を予測する －

(公財)えひめ地域政策研究センター 所長 脇水 宏



[要 旨]

今年4月、愛媛県から松山空港の機能拡充が発表され、2024（令和6）年度からの国際線同時2便対応と、国内線施設の拡充に向けて動き始めたことから、新たな国内・国際定期航空路線について、将来の予測を展望してみた。

国内線の候補として「富士山静岡空港」、国際線の候補として可能性が高い順に「バンコク・スワンナプーム国際空港」、「シンガポール・チャンギ国際空港」、「香港・チェックラップコク国際空港」を予測する。

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響から人々の行動が変化し、新しい生活様式が定着し始め、今後、航空需要の構造が大きく変わる可能性もあるが、交流人口の更なる拡大や、県内経済の発展に向けて、松山空港からの新たな定期航空路線が実現することを願っている。

1. はじめに

愛媛県においては、今年1月、松山空港利用者数の将来目標、これに対応した国際線旅客ターミナルビルの施設計画等についての「松山空港将来ビジョン」を策定するため、CIQ関係・空港関係・二次交通関係・経済関係・自治体関係者で組織する「松山空港将来ビジョン検討会」を設置した。

今年4月には、松山空港の機能拡充について、駐機スポットの増設と国際線旅客ビルの拡張計画の素案が発表された。松山空港は駐機スポットが6つしかなく、新たな路線開拓ができない問題を抱えていたが、国の令和2年度予算において、新たに松山空港の駐機スポット新設に係る費用が計上され、事業化が決定した。

また、国際線旅客ターミナルビルについては、今年6月までに検討会を3回開催し、4案のうち現行の国際線ビル西側を活用し、段階的に新たなビルを整備する案に決定された。想定事業費が約46億円と最も高いが、他の案と異なり、空港の将来目標で想定する2024（令和6）年度からの国際線同時2便対応と、国内線施設の拡充を一緒に実

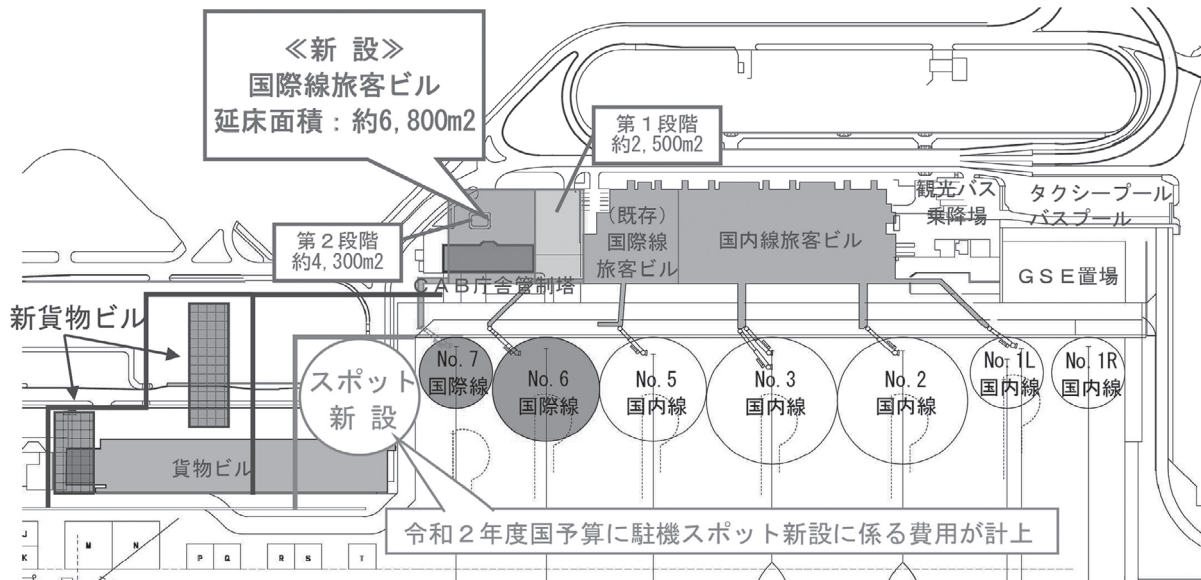
現できる点が考慮された。今後、国と整備に向けた協議に入る予定となっている。

本稿では、中国四国地方最大の乗降客数を誇る松山空港の新たな国内・国際定期航空路線について、乗降客数、定期航空路線の方面別便数、訪日外客数、県内企業の海外進出状況等を基に、将来の予測を展望してみた。

2. 松山空港の現状

松山空港は、松山市西部の伊予灘に面した海岸線に位置し、拡張時に海面を埋め立てて建設され、2,500mの滑走路を有する四国地方最大級の国管理空港で、航空機騒音に配慮して、海側から航空機が進入して海側へ飛び立つ優先滑走路方式が採用されている。

2020（令和2）年3月現在、国内線定期便として5つの航空会社による札幌、東京羽田、東京成田、中部、大阪伊丹、福岡、鹿児島、沖縄の8路線、また、国際線定期便として3つの航空会社による上海、ソウル、台北の3路線が運航されている。松山空港はアクセスが良い空港として知られ



松山空港の機能拡充計画の素案（2020年6月）

（出所 愛媛県ホームページ）

ており、リムジンバスを使うと、JR松山駅まで約15分、伊予鉄道松山市駅まで約20分、道後温泉まで約40分となっている。

2018（平成30）年度の年間乗降客数は約312万人に達し、中国四国地方の空港では最多、全国でも15位となっており、5年連続で過去最高を更新し、特に国際線の伸びが大きくなっている。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の影響により、今年2月頃から、上海、台北、ソウルと全て

の国際線が運休し始め、国内線についても、基幹路線である東京羽田線、大阪伊丹線を中心に減便を余儀なくされ、2019（令和元）年度1年間の乗降客数は約294万人、過去最高を記録した2018（平成30）年度に比べ、約18万人の減少となった。

2018（平成30）年度の路線別乗降客数は、国内線が前年度比2%増の約302万3,000人、国際線が同118%増の約10万2,000人であった。国内線では、東京羽田線が前年度比2%増の約168万8,000人と

表1 松山空港の定期航空路線（国内線、2020年3月）

就航地	航空会社（1日当たり便数）
札幌	アイベックスエアラインズ（1）
東京羽田	全日本空輸（6）、日本航空（6）
東京成田	ジェットスター・ジャパン（2）
中部	全日本空輸（2）、アイベックスエアラインズ（1）
大阪伊丹	全日本空輸（9）、日本航空（3）
福岡	日本航空（4）
鹿児島	日本エアコミューター（1）
那覇	全日本空輸（1）

表2 松山空港の定期航空路線（国際線、2020年3月）

就航地	航空会社（1週当たり便数）
上海	中国東方航空公司（2）
ソウル	チェジュ航空（3）
台北	エバー航空（4）

表3 松山空港の輸送実績（2014～2018年度）

（単位：人）

	2014 （平成26）年度	2015 （平成27）年度	2016 （平成28）年度	2017 （平成29）年度	2018 （平成30）年度
国内線	2,765,288	2,799,319	2,841,432	2,966,132	3,022,686
国際線	39,552	41,790	29,178	46,716	101,781
計	2,804,840	2,841,109	2,870,610	3,012,848	3,124,467

（出所 松山空港ホームページ）

全体の54%、大阪伊丹線が前年度比5%増の約59万1,000人と全体の19%を占めたほか、2018（平成30）年3月から新たに就航した札幌線が約3万5,000人となっている。一方、国際線では、ソウル線が前年度比4.5倍の約7万3,000人、上海線が前年度比2%増の約1万7,000人となり、ソウル線が大きな伸びを記録した。

3. 松山空港の利用者数目標

愛媛県は、今年1月に「松山空港将来ビジョン検討会」の初会合を開催し、2018（平成30）年度に312万人だった利用者数について、15年後の2034（令和16）年度には387万人まで増やす目標案を示している。

また、今年2月に発表された愛媛県の2020（令和2）年度当初予算において、松山空港の更なる利用拡大に向けて、航空会社や県外の自治体などに新規就航・増便を働きかけるエアポートセールス専門スタッフ1名配置、県・市・愛媛DMO（愛媛県観光物産協会）などで構成するエアポートセールス・ワーキングチーム（仮称）も立ち上げ、戦略の共有や実施方策の検討などを行うとしている。

今年3月には、「第6次愛媛県長期計画 長期ビジョン編・愛媛の未来づくりプラン～第3期アクションプログラム編～（推進期間：2019（令和元）年度～2022（令和4）年度）」を改訂し、広域・高速交通ネットワークの整備施策の一つとして、松山空港の年間利用者数を2017（平成29）年度の

基準値301万人から2022（令和4）年度には320万人としている。松山空港の機能強化を図るため、利用者ニーズに応じた国内・国際定期航空路線の維持・拡充と、利便性の高いダイヤ編成の実現に努めるとともに、航空路線の拡大に対応できる空港整備と運営を推進するなど、利便性の高い交通拠点としての機能確保を図っている。

4. 国内定期航空路線の将来展望

松山空港の国内定期航空路線の将来展望を行うに当たり、国土交通省が2019（令和元）年度に公表した「第6回全国幹線旅客純流動調査」を利用することとした。この調査は、我が国の幹線交通機関における旅客流動の実体を定量的かつ網羅的に把握することを目的とした調査で、5年に1回の頻度で実施されている。幹線交通機関（航空、鉄道、幹線旅客船、幹線バス、乗用車等）を利用して都道府県を越える旅客流動を調査対象とし、幹線交通機関の輸送実績を整理する他の流動調査とは異なり、個々の旅客に着目することで、その旅行行動全体を捉えている。

調査結果の概要は、次のとおりである。

- ・年間旅客流動量は約18億人で、国民1人当たりでは年間約14回に相当。
- ・300km未満の近距離帯では乗用車等、300～700kmの中距離帯では鉄道、700km以上の長距離帯では航空を主に利用。
- ・平日の流動量は仕事目的と観光目的がそれぞれ約3割で拮抗。休日の流動量は観光目的が約6

表4 都道府県間流動者数（2015年度、愛媛県⇄他県）

（単位：千人／年）

道北	道東	道央	道南	青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島	茨城	栃木	群馬	馬
10	14	72	11	6	18	44	6	11	42	50	29	27	
埼玉	千葉	東京	神奈川	新潟	富山	石川	福井	山梨	長野	岐阜	静岡	岡	愛知
137	279	1,091	299	22	19	69	29	10	22	38	67	201	
三重	滋賀	京都	大阪	兵庫	奈良	和歌山	鳥取	島根	岡山	広島	山口	徳島	
31	79	217	1,261	474	45	22	34	79	622	1,478	99	2,721	
香川	高知	福岡	佐賀	長崎	熊本	大分	宮崎	鹿児島	沖縄				計
9,954	7,305	316	33	39	31	246	28	26	86				27,844

（出所 国土交通省ホームページ）

割、私用・帰省目的が約3割。

本調査について、愛媛県から他の都道府県へ移動した人数と、反対に、他の都道府県から愛媛県へ移動した人数を合計したものが表4の「都道府県間流動者数」である。これを見ると、最も愛媛県と往来があったのが香川県9,954千人／年、次いで高知県7,305千人／年、徳島県2,721千人／年と四国の他県が上位3位に入り、続いて、広島県1,478千人／年、大阪府1,261千人／年、東京都1,091千人／年となっている。

公表されている松山空港の路線別乗降客数は2018（平成30）年度が直近となっており、この数値に空港所在県の都道府県間流動数を記載してみると、表5のような傾向が推測される。

松山空港からの航空路線空白地方は、東北、甲信、東海、北陸地方であるが、これらの地方と愛媛県との都道府県間流動者数は、多い順に石川県69,000人／年、静岡県67,000人／年、宮城県44,000人／年、福島県42,000人／年、福井県29,000人／年、新潟県22,000人／年、長野県22,000人／年となる。

一般的な採算ラインとして、大手航空会社FSC（フルサービスキャリア）は搭乗率60%、低価格帯の格安航空会社LCC（ローコストキャリア）では搭乗率80%といわれている。現在、FSCが一部の地方路線で使用しているボンバルディ

アDHC8-Q400やCRJ700、エンブラエルE90やE70は75席程度のため、45席以上が埋まらないと厳しいということになる。

したがって、75席程度の航空機が就航すると仮定した場合、乗降客数は1日当たり往復で90人、年間にすると32,850人が採算ラインとなる。流動者数のうち航空路線を使う割合は、松山空港発の場合、東京羽田線や那覇線を除くと最大でも60%程度のため、実際には54,750人以上の流動者数が必要になる。

この数値を松山空港からの航空路線空白地方である東北、甲信、東海、北陸地方で、都道府県間流動者数が多い県に当てはめた結果は表6のとおりである。利用が想定される近隣県も含めて採算ラインとなる年間54,750人を超えているのは、石川、静岡、宮城、福島、福井の5県となる。

これら5県が新たな航空路線の候補となるが、石川県と宮城県については過去に就航実績があり、いずれも2年程度で路線が廃止されている。また、福井県については県単独で年間流動者数が29,000人しかなく、福井空港に定期航空路線は設定されていない。これら3県を除くと、県単独で流動者数が多いのは静岡県67,000人と福島県42,000人であるが、近隣県も含めると福島県97,000人、静岡県77,000人と逆転する。新たな航空路線という観点から、静岡県と福島県に絞っ

表5 松山空港の路線別乗降客数、流動者数、利用が多数想定される地方

（単位：人）

路線名	2018（平成30） 乗降客数	空港所在地県 流動者数	利用が多数想定される都道府県・地方
羽 田	1,688,408	1,091,000	東京都をはじめ関東、甲信、東北、北海道地方、海外
伊 丹	591,462	1,261,000	大阪府をはじめ近畿、北陸地方、海外
関 西	102,502		
成 田	248,457	279,000	千葉県をはじめ関東、甲信、東北地方、海外
福 岡	147,512	316,000	福岡県をはじめ九州北部地方
中 部	118,174	201,000	愛知県をはじめ東海、北陸地方
那 覇	73,973	86,000	沖縄県
札 幌	34,749	107,000	北海道
鹿児島	15,799	26,000	鹿児島県をはじめ九州南部、奄美地方
チャーター	1,650		
計	3,022,686		

表6 松山空港から国内定期航空路線がない県間流動者数と過去の就航実績

(単位：人)

県名	2015年 流動者数	利用が想定される 近隣県と流動者数	計	過去の就航実績
石 川	69,000	富山19,000、福井29,000	117,000	小松空港 (1997.12～1999.6)
静 岡	67,000	山梨10,000	77,000	
宮 城	44,000	岩手18,000、山形11,000	73,000	仙台空港 (1996.9～1998.12)
福 島	42,000	宮城44,000、山形11,000	97,000	
福 井	29,000	石川69,000	98,000	
新 潟	22,000	山形11,000	33,000	
長 野	22,000		22,000	松本空港 (1998.6～2001.7)

て、その可能性を検討してみた。

はじめに、富士山静岡空港は、牧之原市と島田市に跨る地方管理空港で、静岡市からリムジンバスで約40分の場所にあり、2009（平成21）年6月に開港した比較的新しい空港である。国内線は、全日本空輸（NH）がボーイング737（約170席）を使って札幌、那覇へ、フジドリームエアラインズ（JH）がエンブラエル170と同175（約80席）を使って、札幌丘珠、出雲、北九州、福岡、鹿児島へ定期便を就航させている。国際線は、チェジュ航空（7C）がソウルへ、チャイナエアライン（CI）が台北へ、中国東方航空（MU）が上海、杭州等へ定期便を就航させている。

松山空港において定期航空路線がないフジドリームエアラインズ（JH）は、2009（平成21）年7月に運航を開始した地域航空会社で、富士山静岡空港と名古屋飛行場、神戸空港を拠点にしている。2019（令和元）年には神戸⇄松本、出雲、高知線を開設するなど地方空港への新規路線開拓に積極的な会社である。

次に、福島空港は、玉川村と須賀川市に跨る地方管理空港で、郡山駅までリムジンバスで約40分、福島駅まで新幹線又は高速道路を利用して約1時間10分となっている。国内線は、全日本空輸（NH）がボーイング737（約170席）を使って札幌、大阪伊丹へ、アイベックスエアラインズ（FW）がボンバルディアCRJ700（約70席）を使って大阪伊丹へ定期便を就航させている。国際線は、現在のところ定期就航路線はない。

以上のことから、松山空港から新たに就航する可能性があるところは、「富士山静岡空港」となり、その理由は次のとおりである。

- ・愛媛県と静岡県の間流動者数は年間67,000人で、静岡県単独で採算ラインとなる年間54,750人を超えていること。
- ・四国地方から静岡県への定期航空路線は開設されていないため、近隣県からの新たな需要が見込めること。
- ・松山空港から定期航空路線の経由便を利用するとしても福岡空港経由となるため、富士山静岡空港への直行便開設の意義は時間面、運賃面で大きいこと。
- ・富士山静岡空港から出雲空港への定期便が就航しているため、仮に松山就航が実現すれば、瀬戸内しまなみ海道、中国やまなみ街道経由の南北ライン周遊プランが販売可能になり、航空会社をはじめ旅行会社や個人にとってもメリットになること。

5. 国際定期航空路線の将来展望

松山空港の国際定期航空路線の将来展望を行うに当たり、国土交通省と日本政府観光局が取りまとめた「2019年夏ダイヤ国際定期便（3月31日～4月6日、直行便）就航状況」と「2018年訪日・出国者数」を利用することとした。国際定期便就航状況調査は、国土交通省が年2回行っているが、新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大している現下において、全体運航便数は旅客便・貨物便合計で前年同期比85%の減少となっているた

表7 2019夏ダイヤ国際定期便（3/31～4/6、直行便）と2018訪日・出国者数

地域	国	都市	1 週当たり便数	所要時間	2018年訪日・出国者数(人)
アジア	韓国	ソウル	874.5	1 : 30	8,533,124
アジア	台湾	台北	524.5	2 : 30	6,859,753
アジア	中国	上海	427.0	2 : 00	12,284,056
アジア	香港	香港	414.5	4 : 00	3,142,984
アジア	韓国	釜山	249.0	1 : 30	8,533,124
アジア	タイ	バンコク	241.5	6 : 00	2,974,973
アジア	フィリピン	マニラ	146.5	4 : 00	1,244,935
アジア	中国	北京	137.0	3 : 30	12,284,056
アジア	シンガポール	シンガポール	137.0	6 : 30	1,321,928
北米	米国	ホノルル	137.0	8 : 00	5,217,174
アジア	韓国	大邱	97.0	1 : 30	8,533,124
アジア	台湾	高雄	95.0	3 : 00	6,859,753
アジア	ベトナム	ハノイ	70.0	5 : 00	1,321,725
北米	米国	グアム	70.0	4 : 00	5,217,174
アジア	ベトナム	ホーチミン	67.0	5 : 30	1,321,725
アジア	マレーシア	クアラルンプール	65.5	6 : 00	896,132
アジア	中国	広州	64.0	4 : 00	12,284,056
アジア	中国	大連	58.5	2 : 30	12,284,056
アジア	中国	天津	55.5	3 : 00	12,284,056
アジア	インドネシア	ジャカルタ	49.0	7 : 00	943,352

(出所 国土交通省ホームページ)

め、昨年のものである。また、訪日・出国者数については直近のものである。航空各社は年2回、大きなダイヤ改正を行っており、春から秋にかけては「夏ダイヤ」、秋から春にかけては「冬ダイヤ」と呼ばれている。

同調査の結果概要は、次のとおりである。

- ・日本との国際定期便が多い都市は、ソウル（1週当たり874.5便）をはじめ、台北、上海、香港、釜山、バンコク、マニラの順で、アジア地域が上位7位までを占め、8位（同137便）として、北京、シンガポールとともにホノルル。
- ・日本からの所要時間は、最短がソウル、釜山、大邱（1時間30分）、最長がホノルル（8時間）。
- ・訪日者数と出国者数が多い国は、中国（約1,200万人）をはじめ、韓国、台湾、米国、香港、タイ（約300万人）。

次に、2019年夏ダイヤ国際定期便を中国四国地方の空港に限って整理したものが表8で、概要は次のとおりである。

- ・中国四国地方の空港のうち、国際定期便が就航

表8 2019夏ダイヤ中国四国空港からの国際定期便（3/31～4/6、直行便）

空港	国	都市	航空会社	1 週当たり便数
岡山空港	韓国	ソウル	大韓航空	7
	香港	香港	香港航空	2
	台湾	台北	タイガーエア台湾	7
	中国	上海	中国東方航空	7
計				23
広島空港	シンガポール	シンガポール	シルクエアー	3
	韓国	ソウル	エアソウル	3
	香港	香港	香港エクスプレス	3
	台湾	台北	中華航空	7
	中国	上海	中国東方航空	7
計				23
高松空港	韓国	ソウル	エアソウル	7
	香港	香港	香港エクスプレス	4
	台湾	台北	中華航空	7
	中国	上海	春秋航空	5
計				23
米子空港	韓国	ソウル	エアソウル	6
	香港	香港	香港航空	2
計				8
松山空港	韓国	ソウル	済州航空	3
	中国	上海	中国東方航空	2
計				5

(出所 国土交通省ホームページ)

しているところは、岡山空港、広島空港、高松空港が1週当たり23便、米子空港が同8便、松山空港が同5便。

- ・中国四国地方との国際定期便が多い都市は、ソウル（1週当たり26便）をはじめ、台北（同21便）、上海（同21便）、香港（同11便）、シンガポール（同3便）。

航空会社において、新たな国際路線を開設するに当たっては、①就航する都市間に直行便需要があるか、②就航先の都市にハブ機能（ある航空路線網内での、乗換えの中心的な役割を担う空港）があるかで判断するといわれている。

1点目の就航都市間の直行便需要について、大手航空会社FSCは比較的高い運賃を支払うビジネスクラスのニーズに注目するが、低価格帯の格安航空会社LCCでは、ビジネス客や観光客のリピーターがどの程度見込めるかについてマーケティングを行う。

ビジネス客の利用見込みについては、愛媛県内企業の海外進出状況が参考となる。日本貿易振興機構（ジェトロ）愛媛貿易情報センターと愛媛県産業貿易振興協会が取りまとめた「2020年版愛媛県内企業の貿易・投資等実態調査結果」によると、中国（92拠点）、ベトナム（25）、インドネシア（20）、米国（19）、タイ（14）、韓国（11）、台湾（11）、シンガポール（10）、香港（9）、カンボジア（9）の順となっている。

また、海外旅行ガイドブックを発刊している株式会社ダイヤモンド社の地球の歩き方ホームページでは、昨年11月、毎年恒例の「今年はこちらに行きたい！ 人気旅行先ランキング」を公表した。それによると、2020年の人気海外旅行先ランキングにおいて、日本から国際定期便が多数就航している地域に限ると、ハワイ（1位）、台湾（2位）、タイ（6位）、韓国（9位）、シンガポール（11位）、グアム（12位）、ベトナム（12位）、中国（12位）、インドネシア（16位）の順となっている。

2点目のハブ機能については、直行便需要のあ

る路線は限られてくるため、就航先の空港からトランジットでさらに別の都市へ乗り入れられる路線があるかは重要な点となる。

イギリスに本社を置くグローバルな旅行データプロバイダーであるOAG（オフィシャル・エアライン・ガイド）は、昨年11月、「OAGメガハブ指標2019」を公表した。この指標は、各空港から出発するフライトの目的地数と国際線定期便数とを比較して算出されたものであるが、日本から国際定期便が多数就航している地域のうち、松山空港から国際定期航空路線があるソウル、上海、台北を除く都市の状況は次のとおりである。

メガハブ指標が最も高いシンガポール・チャンギ国際空港からは、アジア21か国、北米1か国、ヨーロッパ13か国、オセアニア4か国、中東3か国、アフリカ3か国の計45か国、147路線が就航している。続いて、香港・チェクラップコク国際空港は144路線、バンコク・スワンナプーム国際空港は142路線、クアラルンプール国際空港は110路線、北京首都国際空港は98路線が就航している。

これらにより、松山空港から新たに国際定期航空路線が就航する可能性がある都市として、直行便需要、愛媛県内企業の進出状況、旅行人気度、ハブ機能を総合的に考慮すれば、香港、バンコク、シンガポールが候補となる。

これら3都市の新規就航の可能性について、次のとおり検討してみた。

はじめに、香港は中華人民共和国の南部にある特別行政区で、人口が約740万人である。東アジアから多くの観光客を引き付ける世界有数の観光都市で、150年以上のイギリス植民地の歴史で世界に知られており、貿易、金融、不動産、観光、流通などのサービス産業がGDPの90%以上を占めている。既に、岡山、広島、米子、高松の各空港から香港への定期便が1週当たり11便就航している。

次に、バンコクはタイ王国の首都で、人口は約830万人、世界有数の大都市圏を形成している。

表9 松山空港から国際定期航空路線がない都市の各種データ

都市	1 週当たり 日本からの 便数	1 週当たり 中四国空港 からの便数	都市人口 (万人)	愛媛県内 企業の 海外拠点数	人気旅行先 ランキング	ハブ機能 国際線 路線数
香港	414.5	11.0	740	香港 9	(21位以下)	144
釜山	249.0	－	340	韓国11	韓国 9	37
バンコク	241.5	－	830	タイ14	タイ 6	142
マニラ	146.5	－	180	フィリピン 4	(21位以下)	55
北京	137.0	－	1,880	中国92	中国12	98
シンガポール	137.0	3.0	560	シンガポール10	シンガポール11	147
ホノルル	137.0	－	40	米国19	ハワイ 1	26

ASEAN 経済の中心地で、東南アジア屈指の世界都市でもある。交通と宿泊施設が整ったバンコクは多くの各国要人を招き、アジアで2番目に多くの国際会議が開かれる都市である。主な産業は農業であるが、製造業はGDPの約34%、輸出額の90%弱を占めている。日本との国際定期便就航数は香港の約60%であるが、訪日・出国者数は香港の約95%となっており、今後、航空需要の伸びが見込まれる都市である。

最後に、シンガポールは東南アジアのほぼ中心にあり、赤道直下に位置する世界屈指のグローバル都市で、人口が約560万人である。主な産業は、製造業、商業、運輸・通信業、金融サービス業で、外国為替市場の取引額では日本を上回り、世界第3位に浮上するなど、屈指の世界都市、金融センターになっている。日本との国際定期便就航数は香港の約33%、訪日・出国者数は香港の約42%で、広島空港からは週3便就航している。

以上のことから、松山空港から新たに国際線が就航する可能性がある都市は、順に「バンコク」、「シンガポール」、「香港」とした。その理由は次のとおりである。

- ・3都市のうち、バンコクは航空路線を利用する可能性がある人口や、愛媛県からの進出企業が最も多く、日本人の旅行人気が高いこと。
- ・バンコクへは、中国四国地方の空港から定期航空路線がなく、日本から約6時間と比較的近いこと。
- ・バンコクは、物価の安さ、食べ物の美味しさ、

観光スポットの面で、観光地の人気ランキングで常に上位にランクインしていること。

- ・シンガポールと香港を比較した場合、愛媛県からの進出企業数や、乗換え可能な国や路線数はほぼ同じであるが、日本人の旅行人気はシンガポールは11位で、香港は21位以下であること。
- ・中国四国地方から香港へは、岡山、広島、米子、高松の4空港から1週当たり11便が就航しているが、シンガポールへは広島空港の1週当たり3便のみで、近隣県から利用客を呼び込める可能性が高く、広島空港との連携により周遊型観光プランの販売も可能であること。

6. おわりに

本稿では、松山空港の新たな国内・国際定期航空路線について、乗降客数、定期航空路線の方面別便数、訪日外客数、県内企業の海外進出状況、旅行人気、ハブ機能等を基に、将来の予測を展望してみた。

現在、新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大している影響により、日本の大手航空会社は、国内線の旅客需要の回復を2020（令和2）年度末に見込むとともに、国際航空運送協会（IATA）は、国際線の旅客需要の回復を2024（令和6）年になるとの見込みを示している。新型コロナウイルス感染症の影響から人々の行動が変化し、新しい生活様式が定着しつつあり、今後、航空需要の構造が大きく変わっていく可能性もある。

松山空港のターミナルビルは、将来目標で想定

する2024（令和6）年度からの国際線同時2便対応と、国内線施設の拡充を一緒に実現できる方向で、今後、国と愛媛県が協議を進めることになっている。現在、コロナ禍という大変厳しい状況が続いているが、交流人口の更なる拡大や、県内経済の発展に向けて、本稿で示した松山空港からの新たな国内線と国際線の将来予測が1日でも早く実現することを心から願っている。

Profile 脇水 宏（わきみず ひろし）

公益財団法人 えひめ地域政策研究センター 専務理事・所長

1985年 愛媛県庁入庁

2016年 愛媛県大阪事務所次長

2018年 愛媛県社会教育課長

2019年 愛媛県人事課職員厚生室長

2020年 （公財）えひめ地域政策研究センター 専務理事・所長
