

2019年5月29日

No. 19-152

株式会社いよぎん地域経済研究センター

## 地方空港の国際線の現状と今後の方向性

～松山空港国際線の利用促進に向けた実需創出を目指して～

株式会社いよぎん地域経済研究センター（略称 IRC、社長 重松 栄治）では、このたび、地方空港の国際線の現状と今後の方向性について取りまとめましたので、下記のとおりお知らせいたします。

なお、詳細は2019年6月1日発行の「IRC Monthly」2019年6月号に掲載いたします。

### 記

#### 【調査概要】

- ・ インバウンドは地域活性化の鍵を握る存在であり、政府は訪日外国人の地方誘客を重要課題の一つとして掲げている。地方空港の誘客機能を高めることが、そのための近道となる。
- ・ 松山空港の2018年度の乗降客数は2019年2月までで約9.2万人と前年度を大きく上回った。2018年度の松山空港の取り組みはソウル線の増便や台北線の誘致などにより、「訪日誘客支援空港の認定等に関する懇談会」において最高ランク（Sランク）の評価を受けている。
- ・ 航空機で海外への渡航経験がある県内在住者を対象に、松山空港や国際線利用に関するアンケートを実施した。松山空港の国際線を利用したことがあるのは全体の32.4%と少数派で、利用したことがない理由としては「利用したい路線がなかったため」という回答が最も多かった。
- ・ 他空港の動向をみると、高松空港は県を中心に国際線の振興に取り組み、昨年为民営化を機にさらなる国際線の拡充とともに、ターミナルビルのリニューアルや二次交通の充実を図っている。広島空港はアウトバウンドが多いほか、中四国で唯一シンガポール線を有している。九州では各県が連携し相互の空港を利用してもらうことで、周遊旅行を促進する動きがみられる。
- ・ 松山空港の国際化を推進するには、①航空実需の創出と差別化、②ターゲットの明確化、③空港間の広域連携体制の構築が必要と考えられる。国際線の利用促進を通じて、松山空港がさらなる発展を遂げ、地域活性化の立役者となることに期待したい。

以上

## はじめに

インバウンドは地域活性化の鍵を握る存在である。外国人のほとんどは空路で入国するため、地方空港の誘客機能を高めることがインバウンドを呼び込む近道となる。

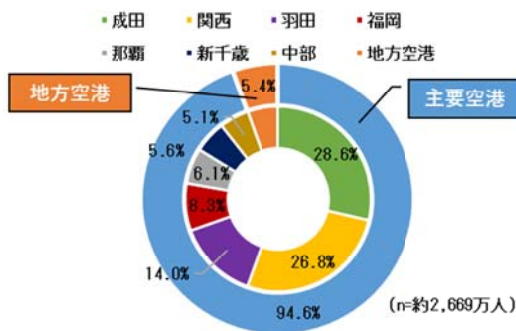
松山空港では7月からエバー航空による台北線の就航が予定されているが、地方空港間の国際線誘致競争は激しさを増している。ここでは西日本を中心に地方空港の現状を踏まえ、松山空港の国際線振興・活性化につなげるための方向性をまとめた。

## 1. 全国の空港の動向

### (1) 地方空港からの入国はわずか

空路での入国外国人数は着実に増加しているが、空港別に入国外国人数をみると主要空港<sup>1</sup>からの入国が約 95% (図表-1) を占めており、地方空港を利用して日本を訪れる外国人の割合はまだまだ小さい。

図表-1 空港別入国外国人数の割合 (2017年)



資料：法務省「出入国管理統計表」

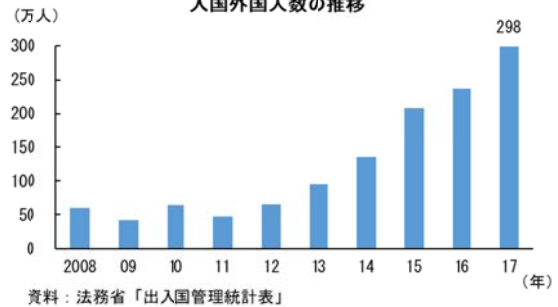
注：小数点を四捨五入しているため、内側の円グラフは合計が100%となっていない

### (2) 政府による地方空港への支援

こうしたなか政府は訪日外国人旅行者数の増加目標の達成や地方への外国人誘客を促進するため、2017年に全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港

として認定した。訪日誘客支援空港では、新規就航・増便をした際に支払う着陸料などで国から支援を受けることができる。2017年の訪日誘客支援空港の入国外国人数は前年比25.9%増の約298万人 (図表-2) で、政府による支援が国際線誘致の一助となっている。

図表-2 訪日誘客支援空港における入国外国人数の推移



資料：法務省「出入国管理統計表」

## 2. 松山空港の国際線の現状

### (1) 国際線の概況

松山空港の国際線は、現在 (2019年4月時点) チェジュ航空によるソウル線が週3便、中国東方航空による上海線が週2便で運航されている。

国際線の乗降客数 (アウトバウンド含む) の推移をみると、2016年度は元々ソウル線を運航していたアジアナ航空の運休により落ち込んだものの、2017年度にはチェジュ航空のソウル線再開や、上海線の乗降客数増加で持ち直している (図表-3)。

図表-3 松山空港国際線乗客数の推移



資料：国土交通省「周年・年度別空港利用状況調査」

2018年度の国際線の乗降客数は、ソウル線が一時

<sup>1</sup> ここでは成田、関西、羽田、中部、新千歳、福岡、那覇の7空港を指す。

増便になったこともあり 2019 年 2 月までで前年度を大幅に上回る約 9.2 万人となっている。また県や経済団体などの誘致活動が結実し、2019 年 7 月からはエバー航空による台北線が週 2 便で就航する。こうした 2018 年度の松山空港の取り組みは「訪日誘客支援空港の認定等に関する懇談会」において、最高ランク（Sランク）の評価を受けている。

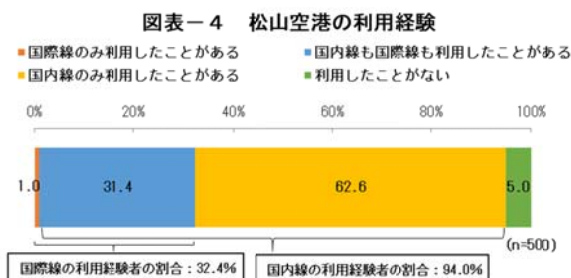
### （3）松山空港国際線に関するアンケート

持続的かつ安定的な路線の維持・拡大には、インバウンドのみに頼るだけでなく、アウトバウンドとのバランスを取ることが重要となる。そこで、航空機で海外渡航経験がある県内在住者を対象に、松山空港や国際線利用に関するアンケートを実施した。

調査概要	
調査対象	愛媛県内在住の海外渡航経験者
調査方法	インターネット調査
調査時期	2019年4月下旬
有効回答	500人
回答者属性	
性別	男性：51.0% 女性：49.0%
年齢	20代：4.2% 30代：19.0% 40代：26.0% 50代：25.8% 60以上：19.0% 70代：6.0%
居住地	中予：57.8% 東予：32.0% 南予：10.2%

#### ～国際線の利用経験は全体の3割～

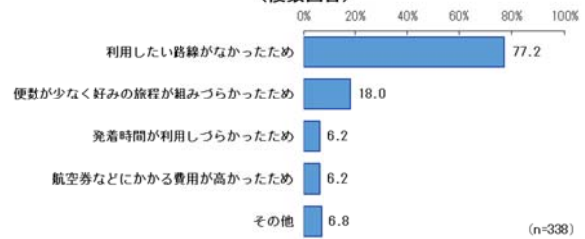
松山空港の利用経験について尋ねたところ、国内線を利用したことがある割合が全体の 94.0%とほとんどを占めているのに対し、国際線の割合は 32.4%となっている（図表-4）。海外渡航経験者でも、松山空港の国際線を利用する人は少数派のようだ。



#### ～利用したい路線がないとの声～

松山空港の国際線を利用したことがないと回答した人にその理由を尋ねたところ、「利用したい路線がなかったため」という回答が 77.2%と最も多かった。また「便数が少なく好みの旅程が組みづらかった」という回答も 2 割近くを占めている（図表-5）。

図表-5 松山空港の国際線を利用したことがない理由（複数回答）

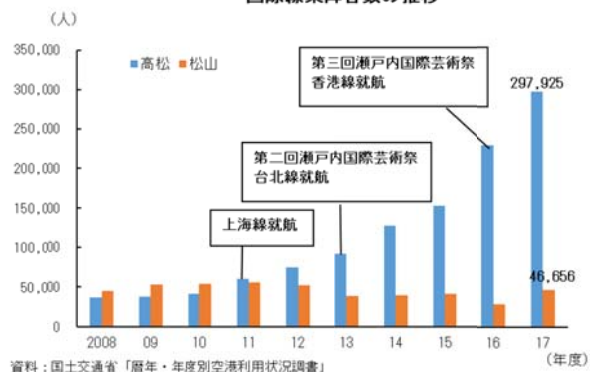


### 3. 県外空港の状況

訪日需要が高まるなか、全国の自治体が国際線の誘致に力を入れ、海外の航空会社も地方路線をさらに開拓しようとしている。

国際線の乗降客数が増加している高松空港は（図表-6）、県を中心に国際線の振興に取り組み、昨年の民営化を機にさらなる国際線の拡充とともに、ターミナルビルのリニューアルや二次交通の充実を図っている。広島空港はアウトバウンドが多いほか、中四国で唯一シンガポール線を有している。九州の空港の国際線の乗降客数は、5年前に比べ大きく伸びている空港が多く（図表-7）、各県が連携し周遊旅行を促進する動きもみられる。

図表-6 高松空港と松山空港の国際線乗降客数の推移



図表-7 地方空港の国際線乗降客数2012年度からの増減率

空港名	2012年度 の乗降客数	2017年度 の乗降客数	2012年度から の増減率
石垣	12,046	85,691	611.4%
大分	23,414	134,382	473.9%
佐賀	34,142	156,254	357.7%
熊本	34,711	156,161	349.9%
高松	74,546	297,925	299.7%
鹿児島	107,981	335,221	210.4%
北九州	94,838	283,491	198.9%
米子	31,031	77,966	151.3%
函館	77,668	188,400	142.6%
青森	38,981	93,522	139.9%
宮崎	63,670	111,317	74.8%
長崎	31,590	53,562	69.6%
静岡	192,712	294,695	52.9%
仙台	186,421	280,667	50.6%
旭川	40,356	56,354	39.6%
小松	151,080	203,519	34.7%
富山	90,269	118,644	31.4%
岡山	211,583	261,870	23.8%
茨城	99,490	106,846	7.4%
広島	348,826	334,277	-4.2%
松山	52,311	46,656	-10.8%
新潟	175,693	112,502	-36.0%

資料：国土交通省「暦年・年度別空港利用状況調査」

注：2018年3月25日～31日時点で国際定期便が就航していた地方空港を対象とした

#### 4. 松山空港国際線の利用促進に向けて

松山空港の現状や県外空港の動向を踏まえ今後の方向性についてまとめたい。

##### 方向性① 航空実需の創出と差別化

国際線の維持・確保、新規就航・増便を図る場合、航空会社に対する着陸料などの優遇措置を講じるケースが多い。しかし持続的かつ安定的な路線の運航には、補助金への過度な依存ではなく、実需の喚起に注力することが重要である。

例えば台北線は中四国で唯一エバー航空が運航することになるが、エバー航空はそのサービスや安全性の高さから世界的に評価されており、そのブランド力を活かすことが可能だ。また松山空港は国内の多くの主要空港と直行便があることから、国内線の乗り継ぎで外国人の誘客を図ることもできよう。

##### 方向性② ターゲットの明確化

###### A. インバウンド向けのプロモーション強化

松山空港の国際線の利用者はインバウンドが7割を占めている。インバウンドに関しては、引き続きプロモーション活動の展開など観光振興に努めることが重要だ。特に道後温泉やしまなみ海道は愛媛特有の強みであり、海外の航空会社や旅行代理店と連携強化しながらアピールしていくことが求められる。

###### B. アウトバウンドの利用促進

修学旅行や社内旅行、研修旅行などの機会を増やしていくことがアウトバウンド増加の近道となる。また県外からの利用者が多い広島空港では近県への国際線のPRを実施しているが、松山空港も県外からの利用促進を図ることでアウトバウンドを増やせるのではないかな。

##### 方向性③ 空港間の広域連携体制の構築

広域連携によって四国や瀬戸内圏域における訪日外国人旅行者数のパイを増やすことができれば、相互の空港の乗降客数が増加し、Win-Win の関係を構築できるのではないだろうか。

国際線誘致に関しても戦略的に協力して取り組むことができれば、実際に路線が就航した際に、相互の空港の利用を増やしインバウンドの恩恵をさらに拡大させることにつながるだろう。

##### おわりに

かつて国際線就航は地方空港のステータスと呼ばれていた。新規就航・増便の動きは国際情勢の影響を受け、一時は鳴りを潜めていたこともあったが、再び全国の地方空港で活発となっている。

松山空港は年間約300万人超が利用する中四国有数の空港であるが、国際線については潜在力を発揮する余地がまだまだある。他空港との差別化を図りつつ、連携体制を構築することで、松山空港がさらなる発展を遂げ、地域活性化の立役者となることに期待したい。

(渡辺 勇記)