

2023年11月30日

各 位

新型コロナを経て回復する国際観光需要

～ 松山空港の利用状況と取組み ～

株式会社いよぎん地域経済研究センター（略称IRC、社長 矢野 一成）は、このたび標記の調査結果をとりまとめましたので、その概要をお知らせします。

なお、詳細は2023年12月1日発行の「IRC Monthly」2023年12月号に掲載予定です。

記

【調査概要】

- ・ 2020年に新型コロナの感染が急拡大し、観光需要は激減した。昨年以降、徐々に落ち着きを取り戻し、全国旅行支援などの需要喚起策の効果もあり、足元ではコロナ前と同水準まで回復してきた。
- ・ 旅行消費も回復しているが、人口減少のなかで日本人による旅行消費が今後増加し続けることは望みにくい。観光産業活性化のカギは、インバウンドのさらなる取り込みを行っていくことだろう。
- ・ 旅行における主要な交通手段は空路だが、松山空港の利用者数は中四国で最も多い。しかし、国際線の利用者は高松空港や広島空港が勝る。海外渡航経験のある県民へのアンケートによると、国際線を利用したことがある空港は関西国際（52.8%）が最も多く、成田国際（41.0%）、松山（34.0%）と続く。
- ・ 松山空港の国際線が利用されないのは、県民が利用したい路線がないことが圧倒的な理由だ（79.7%）。松山空港の駐機スポットは近隣他港に比べ少ないため、新規路線を開拓するにも制約が多いことが原因と考えられる。この問題を解決するため、県は「松山空港将来ビジョン検討会」を設置し、駐機スポットや旅客ビル増設などの機能拡充を進めている。
- ・ 空港の機能拡充と並行して、松山—ソウル線のデイリー化と釜山線の定期便運航が実現した。これにより年間約48億円の経済効果が見込まれるが、運航の事実を認知している県民は半分に満たなかった（ソウル線：48.2%、釜山線 25.8%）。今後、認知度向上のための施策をより強化し、アウトバウンドも増加させることが望まれる。
- ・ アンケートで、松山空港で新設・拡充してほしい国・地域として最も多かったのは「ハワイ・オセアニア」（47.6%）で、現在運休が続く台湾（43.0%）が続く。人口減少が進むなか、地方の経済を維持発展させるには交流人口の拡大が欠かせない。愛媛においても、今回の定期便就航をきっかけに、国内外の路線整備が活発になるとともに、経済的な恩恵がさらに拡大することを期待したい。

以上

はじめに

コロナ禍を経て経済活動が正常化に向かうなか、観光需要も回復の兆しを見せている。今回は、統計データやアンケートなどをもとに、松山空港の利用状況や足もとの取組みを紹介する。

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	2023年10月27日～30日
有効回答	500人
回答者属性	
性別	男性:55.0% 女性:45.0%
年齢	10～20代:20.0% 30代:20.0%
	40代:20.0% 50代:20.0% 60代以上:20.0%
	居住地	東予:33.2% 中予:59.8% 南予:7.0%

1. 観光需要の回復状況

(1) 宿泊者数はコロナ前の水準にまで回復

2020年1月に日本で新型コロナの感染者が初めて確認されて以降、感染が急拡大し観光需要は激減した。全国で緊急事態宣言が発出された20年3月から5月にかけて、のべ宿泊者数は約8割落ち込むなど影響は大きかった。しかし、昨年以降は徐々に落ち着きを取り戻し、昨年10月以降の全国旅行支援などの需要喚起策の効果もあり、コロナ前と同水準まで回復してきた。

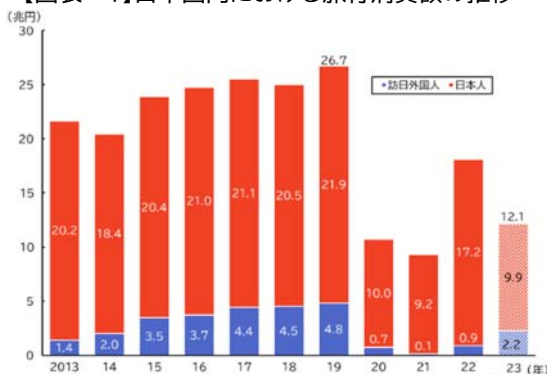
(2) 消費額の回復も顕著に

旅行消費額をみると、コロナ前の日本人の国内旅行消費は20兆円前後で推移している(図表-1)。

コロナの水際対策が緩和された昨秋以降、消費も回復してきた。今年は半年間で12.1兆円(日本人9.9兆円、インバウンド2.2兆円)が消費され、ピークと同水準まで回復する勢いだ。

しかし、人口減少のなかで日本人による旅行消費

【図表-1】日本国内における旅行消費額の推移



資料:観光庁「旅行・観光消費動向調査」「訪日外国人消費動向調査」をもとに IRC 作成
注:2022年までは確定値、2023年は速報値

が今後大幅に増加し続けることは望みにくい。観光産業活性化のカギは、インバウンドのさらなる取り込みを行っていくことだろう。

2. 空港の利用状況

続いて、旅行における主要な交通手段となる空港の利用状況を、松山空港および松山空港と規模に近い高松・広島両空港とを比較しながらみていく。

(1) 松山空港は中四国最大の利用者数を誇る

愛媛は大都市圏からの距離が遠く、新幹線網もない。このため、空路が有効なアクセス手段となっている。また、愛媛には多様な産業があり、ビジネス目的での往来も活発で、松山空港の利用者は中四国で最も多い(図表-2)。

【図表-2】旅客乗降客数順位(国内線+国際線、2018年度)

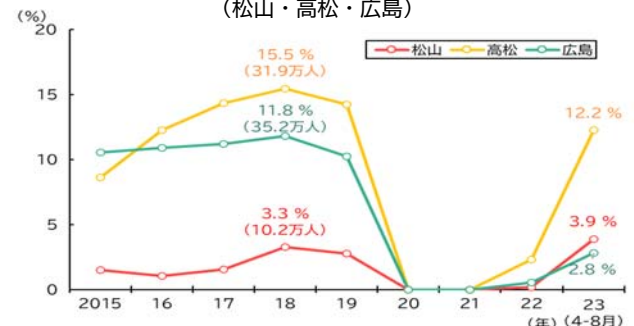
順位	空港	旅客数(人)	順位	空港	旅客数(人)
1	東京国際(羽田)	86,051,079	15	松山	3,164,652
2	成田国際	41,238,477	16	広島	3,002,663
3	関西国際	29,308,156	...	...	...
4	福岡	24,845,458	18	高松	2,092,395
5	新千歳	23,634,288	...	...	...
6	那覇	21,547,380	24	岡山	1,602,761
...	...	...	25	高知	1,553,300
9	鹿児島	6,066,626	...	...	...
...	...	...	28	徳島	1,184,979

資料:国土交通省「2018年度空港別乗降客数順位」をもとに IRC 作成

(2) 高松・広島は国際線の利用者が多い

松山は、先述のとおり大都市圏との往来を主体としているため、国内線の利用者が多い。一方、高松や広島は、国際線の利用者がピーク時(2018年度)は30万人を超えており、松山空港の3倍以上の規模になっている(図表-3)。

【図表-3】空港利用者に占める国際線利用者比率(松山・高松・広島)



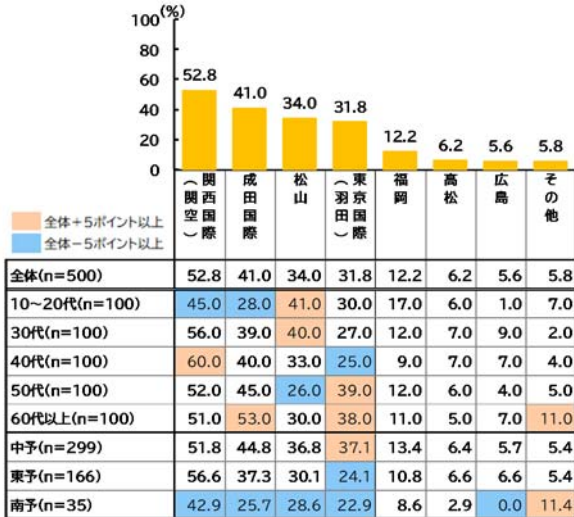
資料:松山空港利用促進協議会「松山空港の利用状況の推移」、香川県ホームページ、広島県ホームページをもとに IRC 作成

(3) 県民は関空、成田の乗り継ぎ利用が多い

空港利用者数を増加させるためには、国際線を充実させることがポイントの1つだ。海外渡航経験がある県民に、国際線を利用したことがある空港を尋

ねたところ「関西国際（関空）」（52.8%）が最も多く、「成田国際」（41.0%）が続く（図表－4）。松山空港は34.0%で、年代別では30歳代以下の利用割合が比較的高い。東予エリア在住者は関西空港を多く利用する傾向にある（56.6%）。

【図表－4】国際線を利用したことがある空港（複数回答）



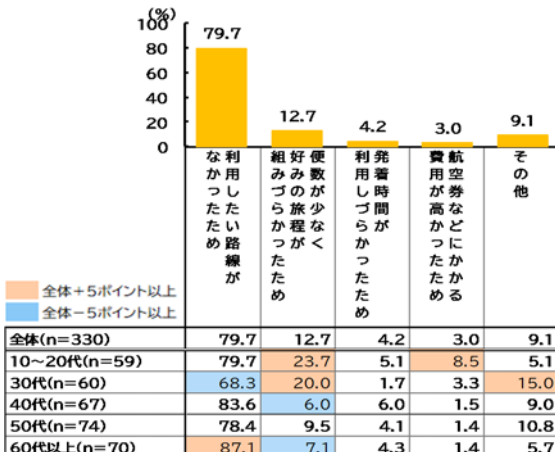
（4）松山空港は駐機スポットが少ない

松山空港の国際線利用増加を妨げる原因の1つとして、設備の問題が考えられる。

松山空港の駐機スポットは近隣の他港に比べて少ないため、新規路線を開拓するにも発着の調整がつかない、調整ができては早朝便しか飛ばせない、などの制約が生じていた。また、国際線旅客ビルも、現行では小型機1機分の発着しか対応できない規模だ。

これらのことが、県民が松山空港の国際線を利用したことがない理由につながっている（図表－5）。中身を見ると、「利用したい路線がなかったため」（79.7%）の割合が最も高く、「便数が少なく好みの旅程がなかったため」（12.7%）が続く。

【図表－5】松山空港の国際線を利用しない理由（複数回答）



2. 空港の取組み

（1）機能を拡充し増便に対応

では、コロナを経ての松山空港の戦略、取組みがどうなっているかをみってみる。

県は2020年、「松山空港将来ビジョン検討会」を設置し、中長期的な視点にもとづいた松山空港のあり方を検討した。そして、駐機スポットと旅客ビルの増設を行い、機能を拡充する計画を発表するとともに、2034年度の年間利用者数を387万人とする目標を設定した。

機能拡充は段階を分けて行われる。「新貨物ビル」は2023年1月に、「スポット新設」部分は同5月に供用を開始した。「第1段階」部分は2024年春に完成、運用を開始する予定で工事が進んでいる。

（2）ソウル線の増便と釜山線の新規就航

ソウル線（LCC、チェジュ航空）については、今年3月に週5便で運航を再開、平均搭乗率は80%を超え好調だ。これを受け、10月29日にソウル線を増便、松山空港の国際線としては初めての毎日運航が実現した。

さらに11月10日には、新たに釜山線（LCC、エアプサン）が週3便で就航した。松山空港における国際線の新規路線運航は4年ぶり、かつ釜山との定期便は中四国の空港では唯一となる。釜山は韓国第2の都市で、周辺都市を含めると商圏人口が約800万人にのぼる。また、世界有数の貿易港があり、愛媛とは海運関係でのつながりが深い都市で、ビジネス利用も期待される。滑り出しは非常に好調で、ほぼ満席の搭乗率となっているようだ。

（3）経済効果は約48億円

定期便の新規就航につながったのは、愛媛の魅力を積極的に発信した結果だろう。日本の地方都市に関心の高い韓国の20～30代の女性をターゲットに、空港から松山中心部まで近いことや市街地がコンパクトで観光・買い物がしやすいことを、SNSなどのデジタルコンテンツでPRしてきた。

また、韓国ではゴルフ熱が高まっている。それに伴い、プレー費は日本の2～3倍あまりに高騰して

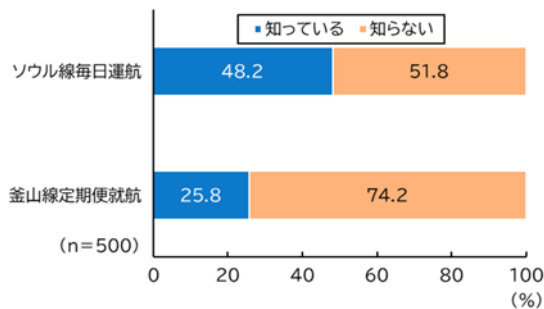
いる。ゴルフをフックに、旅行をセットにするニーズが増えており、「韓国人客は明らかに増えており、多い時には予約客の8割が韓国人客のこともある」と話すゴルフ場関係者もいるほどだ。

なお、両路線がもたらす経済効果は年間約48億円と試算され、観光需要の増加に伴う効果が大きいことが分かる。

(4) 県民の半分以上が就航を知らない

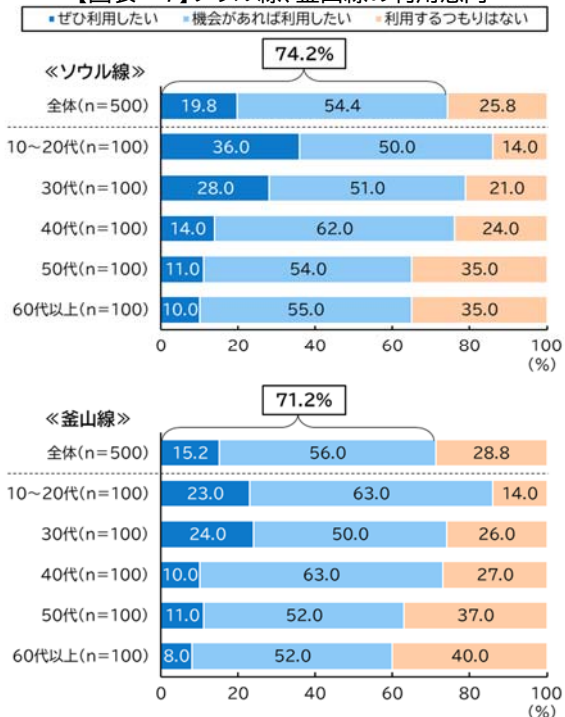
韓国へのプロモーションは成功したが、県民の認知度は今ひとつのようだ。ソウル線の毎日運航化、釜山線の定期便就航を「知っている」と答えた割合はいずれも半分に満たなかった(図表-6)。とくに釜山線の認知度は25.8%で、県民にはまだ十分に浸透していないことがうかがえる。

【図表-6】ソウル線毎日運航、釜山線定期便就航の認知度



一方で、ソウル線、釜山線の利用意向を尋ねたところ、「利用したい」(「ぜひ利用したい」+「機会があれば利用したい」)との回答がいずれも7割を超えた(図表-7)。また、若い世代ほど「ぜひ利用

【図表-7】ソウル線、釜山線の利用意向



したい」割合が高い傾向にある。

今後、認知度向上のための施策をより強化し、アウトバウンドを増加させることが望まれる。

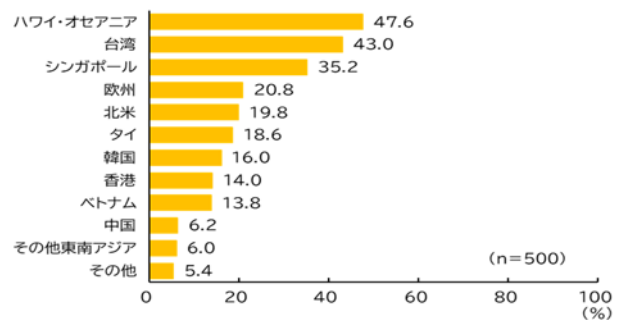
(5) 国際線の獲得競争はし烈を極める

国内の他の地方空港も、総じて国際線の新規開拓をめざして空港機能の拡張を図っている。

今後も、この流れは継続するものとみられ、国内における国際線の獲得競争はし烈を極めるだろう。そのなかでは、定番路線はもとより、近隣の空港にはない路線を獲得することで利用客を取り込むことが重要ではないだろうか。

愛媛県は、ソウル・釜山両路線のほか、ベトナムとのチャーター便を足掛かりとした定期便新規就航や、台湾など運休路線の再開を模索している。また、県民アンケートでは、松山空港で新設・拡充してほしい国・地域を尋ねた結果、海外旅行の定番である「ハワイ・オセアニア」(47.6%)が最多だった(図表-8)。現在運休が続く台湾(43.0%)が続ぎ、早期再開を望んでいることがうかがえる。これらも踏まえた取組みを一層進め、前述した空港利用者増加目標を達成したいところだ。

【図表-8】松山空港で新設・拡充してほしい国・地域(複数回答)



おわりに

関係者の熱意が実った松山空港のソウル・釜山両線就航であるが、今後はインバウンドを取り込みながらアウトバウンドに関する利用促進策でリピーターを確保するなど、維持・発展させていくことが重要となる。

人口減少が進むなか、地方の経済を維持発展させるには交流人口の拡大が欠かせない。愛媛においても、今回の定期便就航をきっかけに、国内外の路線整備が活発になるとともに、経済的な恩恵がさらに拡大することを期待したい。

(福田 泰三)