

松山空港将来構想

令和7年3月

松山空港将来構想検討会

1.	はじめに.....	1
2.	松山空港の概要	2
	（1） 空港の沿革	2
	（2） 空港施設の運営状況	2
	（3） 空港の利用者数と航空ネットワーク	2
3.	松山空港の将来像.....	4
	（1） 松山空港への期待	4
	（2） 将来像.....	4
4.	松山空港の現状と課題.....	5
	（1） 松山空港の現状	5
	（2） 松山空港の将来像と現状を踏まえた課題	10
5.	将来像の実現に向けた取組みの方向性	12
	（1） 将来像の実現度を測るための指標	12
	（2） 将来像の実現に向けた取組みの方向性	12
6.	将来像の実現に向けた今後の進め方	14

1. はじめに

松山空港は、愛媛県（以下、「県」という。）の空の玄関口として地域経済の発展を支え、人との交流拠点として重要な役割を担っている。国内線・国際線合わせて10路線を有し、年間利用者数約300万人にのぼる。特に国際線では近年、韓国路線を中心に新規就航や増便が相次ぎ、四国・中国地方における最大規模の空港としての地位を確立している。

空港の施設面では、新型コロナウイルスの感染拡大収束後を見据えた機能拡充が行われており、例えば、駐機場の増設や国際線旅客ビルの拡張により国際線の2便同時運用が可能となるなど、受入体制が強化されている。しかし、今後の航空需要に対応するためには、さらなる施設の拡充と利便性の向上が求められており、引き続き、関係者が連携しながら、松山空港ターミナル地区を着実に整備する必要がある。

政府は令和12年までに訪日外国人旅客数を年間6,000万人とすることを目標に掲げ、観光を経済成長の重要な柱と位置付けている。こうした国の戦略を背景に、松山空港も国際交流拠点としてのいっそうの発展が期待されている。

しかし、日本全体として人口減少や少子高齢化が進み、航空需要の構造も変化しつつある。コロナ禍を経てWEB会議が普及し、生活様式も変化した。ビジネス需要は減少し、今後の国内需要の成長も限定的と考えられる。くわえて、他空港との競争は激化し、地上支援業務の人材が不足するなど、環境は大きく変化している。また、コロナ禍後には従前以上の地球温暖化対策が求められ、災害対応力を向上させるといった持続可能な空港運営が求められている。

このような状況の中、松山空港が引き続き地域の発展を牽引する存在であり続けるためには、松山空港の将来像を明確にし、現状と課題を整理したうえで、運営体制のあり方も含めた中長期的な取組みの方向性を検討する段階にある。

そこで、このたび松山空港利用促進協議会に、学識経験者、県、市町、経済や観光団体、交通や物流事業者、松山空港ビル株式会社で構成する「松山空港将来構想検討会」を立ち上げ、松山空港の持続的な発展に向けた将来像と、その実現に向けた取組みの方向性を取りまとめたものである。

2. 松山空港の概要

(1) 空港の沿革

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る。昭和31年に開港され、昭和47年には四国・中国地方で初のジェット機が就航する空港となった。そして、平成3年には2,500メートルの滑走路が供用され、現在では県ならびに四国・中国地方の重要な空の玄関口として利用されている。

沿革

昭和16年	旧海軍航空基地として建設開始	昭和54年4月	初の国際チャーター便（香港）が就航
昭和33年2月	空港整備法により第2種空港として指定	平成3年12月	2,500m滑走路の供用開始
昭和35年10月	1,200m滑走路の供用開始		新旅客ビルの供用開始
昭和47年4月	2,000m滑走路の供用開始	平成6年12月	国際線旅客ビルの供用開始
	中四国地方で初めてジェット機が就航	令和6年4月	国際線旅客ビル拡張工事完成・供用開始

(2) 空港施設の運営状況

空港に関連する各施設について、滑走路等の空港基本施設は国土交通省、旅客ターミナルビルは松山空港ビル株式会社、駐車場は一般財団法人空港振興・環境整備支援機構が運営している。

松山空港の概要

	 空港基本施設 (滑走路等)	 旅客ターミナル ビル	 駐車場
所有者	国土交通大臣	松山空港ビル株式会社	一般財団法人空港振興・環境整備支援機構
主要施設概要	開港	昭和31年	駐車台数 計1,803台 第1駐車場 1,482台 第2駐車場 151台 第3駐車場 170台
	空港種別	国管理空港	
	滑走路	1本 (2,500m × 45m)	駐車料金 30分まで無料 (以降、有料)
	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)	
運用時間	7時～22時	営業時間 6時～21時45分	営業時間 0時～24時 (有人対応時間： 7時～21時50分)

(3) 空港の利用者数と航空ネットワーク

現在は国内線7路線・国際線3路線が就航しており、年間利用者数300万人前後と四国・中国地方で最も多くの利用者数を有する空港である。

国内線は、四国・中国地方の他空港と比べ就航先が多様であることが特徴として挙げられる。

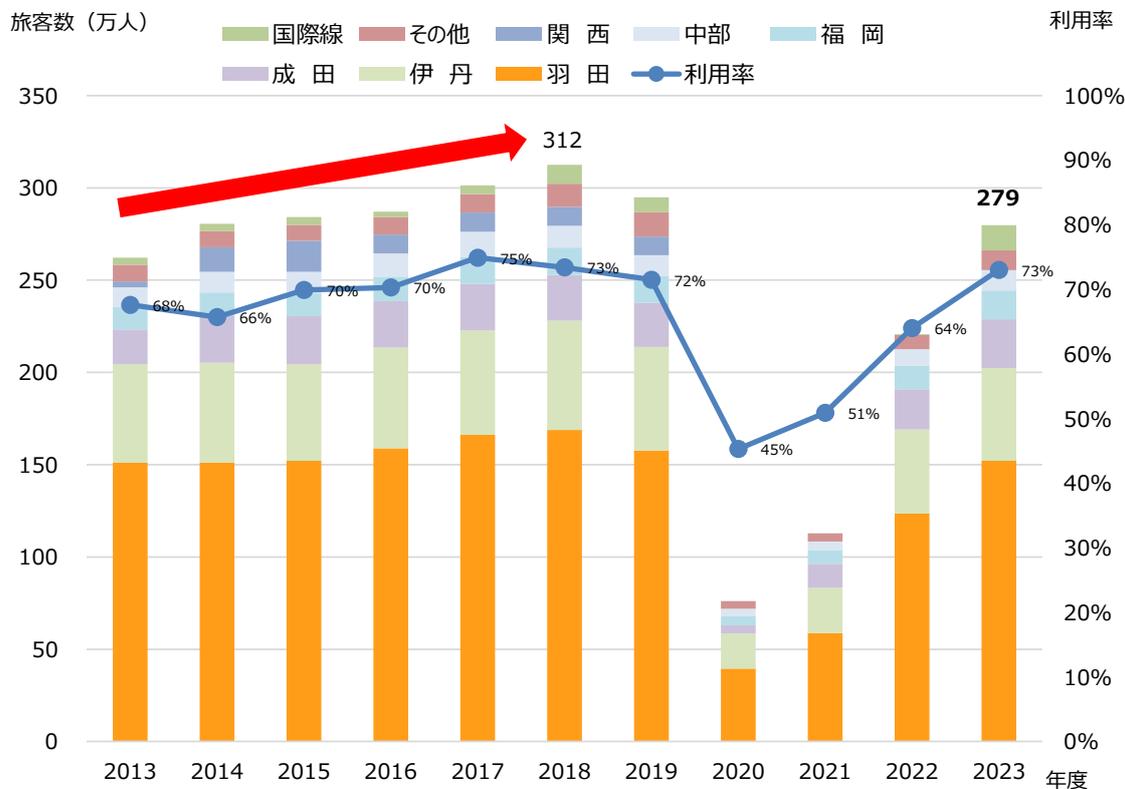
国際線は、韓国線が四国・中国地方で最大の便数を有するなど、運航便数が大きく増加しており、台北線を含む週 23 便¹は、松山空港における過去最大の便数となっている。

松山空港の航空ネットワーク

羽田	ANA/JAL	12便
成田	JJP	3便
伊丹	ANA/JAR	10便
福岡	JAR	4便
中部	ANA	3便
鹿児島	JAC	1便
那覇	ANA	1便
国内線 計	7路線	34便
ソウル	フィジ	14便/週
釜山	エアプ	6便/週
台北	イー	3便/週
国際線 計	3路線	週23便



松山空港の利用者数



¹ 令和 7 年 3 月 1 日現在。

3. 松山空港の将来像

(1) 松山空港への期待

松山空港は国内外の多くの都市を結び、人とももの交流を生み出す拠点となっており、県経済の発展にも不可欠な社会基盤である。松山空港の路線や便数が増えれば利用者の快適性・利便性が向上し、同時に地域活性化にも寄与する。今後もこのような効果をもたらす松山空港の航空ネットワークの充実が期待される。

(2) 将来像

本検討会は、松山空港への期待をもとに「松山空港が担うべき役割」を再定義し、これらを含む基本指針としての「松山空港の将来像」を取りまとめた。

■ 松山空港が担うべき役割

① 地域間競争の牽引役となる空港

- ・ 国内外を結ぶ空の玄関口として愛媛県及び四国・中国地方の魅力を発信し、地域の競争力向上に貢献する

② 人とももの交流拠点となる空港

- ・ 愛媛県に根付くおもてなしの心、豊かな自然や食といった愛媛らしさを体現し、空の玄関口として国内外との交流を促進する

③ 旅行者の円滑な移動を支える空港

- ・ 旅行者のニーズにきめ細かに対応できるように、多様な交通モードとの連携等により利便性を向上させ、県内外への広域周遊観光の拠点となる

④ 持続可能な地域づくりに貢献する空港

- ・ 大規模災害時の広域支援物資拠点としての機能を果たすとともに、脱炭素化社会に向けた取組みの推進により地域と共に持続的な成長を果たす

■ 松山空港の将来像

地域の賑わいを創出する えがお 愛顔あふれる空港

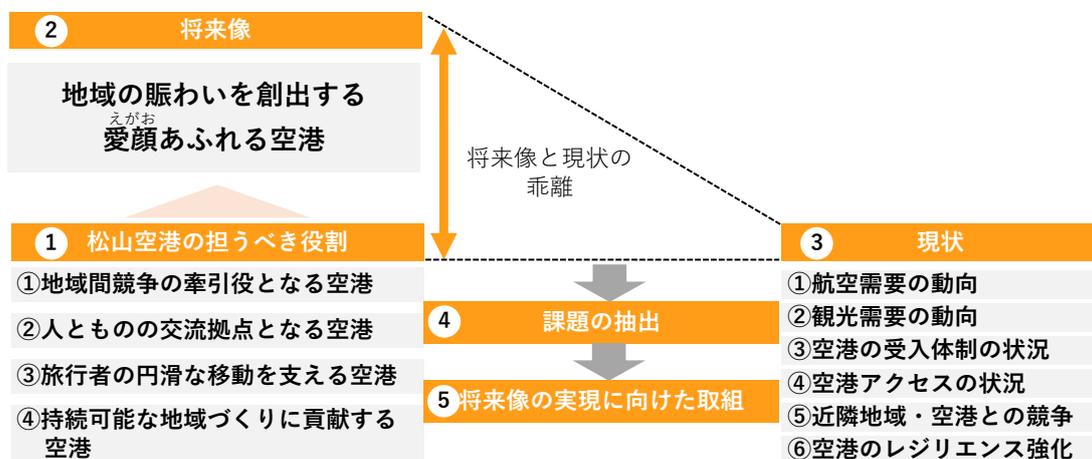
4. 松山空港の現状と課題

松山空港の利用者数は、コロナ禍以前には一貫して増加傾向にあり、平成30年度は過去最高の312万人を記録した。コロナ禍により令和2年度には76万人まで減少したが、令和5年度にはコロナ禍前の約9割である279万人まで順調に回復している。

航空需要の構造変化、地域間競争の激化、地上支援業務の人材不足をはじめ、航空・空港業界を取り巻く環境は大きく変化しており、航空・空港は新たな局面を迎えている。その中で今後も空港の役割を果たし、将来像を実現する必要がある。

ここでは松山空港における航空需要・観光需要・空港の受入体制等の現状を整理したうえで、担うべき役割や将来像との乖離を把握し、空港の課題を抽出することとした。

将来像を踏まえた松山空港の現状と課題抽出の流れ



(1) 松山空港の現状

松山空港が役割を果たし将来像を実現するにあたって対処すべき課題を明らかにするため、空港の現状を整理する。

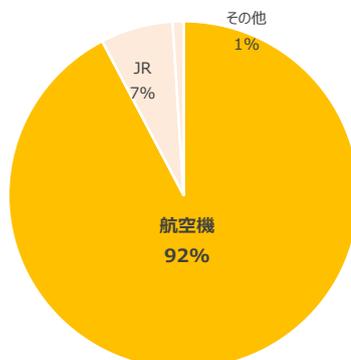
① 航空需要の動向

航空需要の特性	
首都圏への移動における安定した航空需要	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 東京着の92%が航空機を利用（令和4年度） ▶ 航空機以外では鉄道を乗り継いで約6時間を要する
多様な国内線ネットワークによる利便性の高さ	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 主要都市との定期路線を中心に国内7路線は中四国最多 ▶ 地方都市間の定期路線も数多く就航
ビジネス需要の減少と航空需要の多様化	<ul style="list-style-type: none"> ▶ コロナ禍により生活様式が変化し、ビジネス需要が減少 ▶ 移住者などの関係人口やインバウンドによる航空需要が増加

四国は国内唯一の新幹線空白地帯であり、本県は、その立地特性上、国内主要都市との間で航空機と他の公共交通機関との競合が少なく、安定した航空需要を有して

いる。そのため、松山空港には、羽田線・伊丹線・中部線・福岡線といった国内主要都市との定期路線が維持されている。

愛媛県発－東京都着の交通分担率



出典：国土交通省「貨物・旅客流動調査」（令和4年度）より作成

一方、コロナ禍を経て、空港を取り巻く環境が大きく変化する中で、全国的にWEB会議の浸透により出張等のビジネス目的での航空需要が減少しており、松山空港の国内線でも同様の傾向がみられる。また、本県では全国平均よりも速いスピードで人口減少が進んでいることから、アウトバウンド需要の減少も懸念される。

国際線は、近年、韓国路線を中心に新規就航・増便が顕著である。ゴルフや温泉という観光資源が本県に豊富であることが直接的な誘因になっていると考えられる。

② 観光需要の動向

観光需要の特性

回復傾向にある国内需要

▶ コロナ禍や西日本豪雨災害等の影響で一時減少したが、旅行需要は回復傾向（対令和元年度比で約85%）

インバウンド需要の 多国籍化

▶ 好調な韓国・台湾等を中心とした東アジアからの需要
▶ 東南アジアや欧米豪方面の需要が増加傾向

県への観光入込客数は、平成28年に過去最高の2,700万人を記録し、その後、コロナ禍や西日本豪雨災害等により一時的に減少したものの、回復傾向にある。また、訪日外国人の来県需要は、韓国・台湾をはじめ直行便が就航する東アジアを中心に増加傾向にあり、加えて、近年は、東南アジアや欧米豪からの来県もあり、国籍も多様化している。

四国・中国地方には、広島県を目的地とする欧米豪からの訪日客や、近隣空港を經由して入国する東アジアからの訪日客が広域を周遊している。特に、欧米豪からの訪日客は瀬戸内全域、台湾・香港からの訪日客は四国、韓国からの訪日客は県内（特に松山市内）を周遊する傾向があり、国籍ごとにニーズが明確に異なっている。

③ 空港の受入体制の状況

空港の受入体制の特性

空港の機能拡充のための 拡張工事

- ▶ 国際線 2 便同時運用や搭乗手続きの利便性向上
- ▶ ビル内の混雑解消に寄与

地上支援業務の人材不足

- ▶ 今後の人口動態を踏まえると人材確保は一層困難に

県主体での受入体制強化 に向けた取組み

- ▶ 県は空港の直接の運営者でないが、受入体制強化に向けた取組みを中心となって実施

令和 2 年 11 月より新規路線の誘致・増便に向けて機能を拡充するための工事が進められてきた。当該工事により、新たな駐機場が設置され、国際線旅客ビルも拡張されたことから、国際線は 2 便を同時に運用できる。さらに、チェックインカウンター、手荷物返却台、入国審査カウンターの増設、バイオカート²の導入により、これまで課題とされていた国際線旅客ビル内の混雑が緩和され、訪日外国人を円滑に受け入れる施設が整備された。また、令和 3 年度には貨物取扱施設が建設されている。

今後は庁舎管制塔の移転や国際線旅客ビルの第 2 期整備など、利用者の利便性をより高めるための取組みが予定されている。

受入体制面では、コロナ禍の影響で空港を支える地上支援業務の人材が不足しており、今後、増便や新規就航が期待される中、路線の維持・拡充を円滑に実現させるため、県が中心となって就業環境の改善や空港で働く魅力の発信、合同採用イベントの開催など受入体制の強化に取り組んでいる。

なお、空港運営を民間委託している近隣空港では、空港運営会社が主体となり、多様な関係者を巻き込んだ様々な取組みが行われている。

松山空港の機能拡充に向けた第 1 期拡張工事

(令和 6 年 4 月より国際線 2 便同時運用が可能となったターミナルビル)



² 上陸審査待ち時間を活用した個人識別情報を取得するための機器。これによって審査に係る時間を短縮し、訪日外国人の入国手続きを迅速に行うことができる。

④ 空港アクセスの状況

空港アクセスの特性	
交通利便性の高さ	<ul style="list-style-type: none">▶ 市内中心部から約6km、JR松山駅まで車で約15分▶ 松山駅・松山市駅・道後温泉方面へリムジンバス運行
東予・南予方面や県外とのアクセスの脆弱性	<ul style="list-style-type: none">▶ 東予・南予方面へのアクセス手段が限定的▶ 空港と近隣県を含む観光地との連携が不足
駐車場の容量不足	<ul style="list-style-type: none">▶ 県民の主要なアクセス手段が自家用車である中、駐車場の容量が不足▶ 航空機利用者の利便性低下を防ぐため、一般利用者の来港機会は限定的

松山空港は、松山市内中心部から距離が近く、アクセスの利便性に恵まれた空港である。JR 松山駅、伊予鉄道松山市駅、道後温泉方面へは空港からリムジンバスが運行されており、近年は、空港周辺道路の混雑緩和やアクセス向上のための道路も整備されている。

一方で、松山空港から東予・南予・県外への交通手段は限定的であり、空港による経済効果が県内全域に十分に波及しているとは言い難い。

加えて、現在、松山空港への主たるアクセス手段となっている自家用車については、駐車場の容量不足や混雑に伴う車寄せエリアの利便性低下に対する意見が寄せられている。駐車場の容量不足により、空港利用者の利便性は低下し、空港内でのイベント開催も困難になっており、駐車場が空港の満足度向上に向けたボトルネックになっている。

⑤ 近隣地域・空港との競争

近隣地域・空港との競争環境の特性	
全国的な観光産業への期待	<ul style="list-style-type: none">▶ 国内の航空需要の減少分をカバーするため、観光によるインバウンド需要の喚起に向けた取組み
四国・中国地方の各県に空港が立地	<ul style="list-style-type: none">▶ 近隣空港の利用促進に向けた積極的な取組みによる需要漏出の懸念
近隣空港における競争力の向上	<ul style="list-style-type: none">▶ 路線誘致等における官民連携による体制強化▶ キャッチメントエリアの拡大のためのアクセス検討

全国的に人口減少が進み、国内の航空需要の増加余地は限られる。その中で、国は観光を経済回復に向けた重要な成長分野と位置付けており、多くの地域で観光を中心とした需要を外から取り込んで地域経済を活性化させる取組みが行われている。

松山空港でも、松山空港ビル株式会社を中心となり、旅客ターミナルビル内で、「みきゃんのデザインラッピング」「みきゃんモニュメント」を設置するなど、「愛媛らしさ」を表現することで、利用者の満足度向上を図る取組みが実行されている。

県は、空港を国内外との交流拠点として機能させ、地域経済の活性化につなげるため、航空ネットワークの維持・拡充、利用促進施策の実施、受入体制強化等に努めている。一方で、県が主体となる取組みには制度上の制約条件が存在している。例えば、単年度予算や人事ローテーションの硬直化が典型であり、こうした要因が制約となって柔軟な取組みが難しい状況にある。

なお、近隣空港では、空港基本施設、旅客ターミナルビル、駐車場等を一体的・戦略的に運営するコンセッション方式が導入され、新たな航空需要の創出・獲得に向けたキャッチメントエリアの積極的な拡大が図られている。その結果、地域を跨いだ民間事業者同士の連携強化による旅行商品の造成や観光周遊ルートの形成等の動きが機動的に進められている。

⑥ 空港のレジリエンス強化

空港のレジリエンス強化に関する特性

防災機能強化の取組み

- ▶ 県と松山空港ビルは令和5年度に災害時連携協定を締結
- ▶ 自然災害に強い空港づくりに向けたA2-BCPを策定（国）

空港脱炭素化の取組み

- ▶ 空港管理者を中心に「空港脱炭素化計画」、県は「愛媛県地球温暖化対策実行計画」を策定し取組み推進

県と松山空港ビル株式会社は、近い将来発生が予想される南海トラフ地震等の大規模災害に備え、令和5年度に災害時連携協定を締結し、発災時の広域医療搬送拠点設置のために貨物ビル内のスペースを確保するなど、災害時対応を強化している。

脱炭素化社会の実現に向けては、県は、令和6年1月に「愛媛県地球温暖化対策実行計画」を策定し、運輸部門において、令和12年度までに二酸化炭素を平成24年度比で35%削減し、令和32年に脱炭素社会を目指すこととしている。また、令和6年4月には空港管理者である国土交通省が中心となって「松山空港脱炭素化推進計画」を策定し、再生可能エネルギーの導入促進や省エネルギー化、バイオ燃料の活用に取り組むことで、松山空港として令和12年度までに平成24年度比で46%以上削減し、令和32年度までにカーボンニュートラルを目指すこととしている。

(2) 松山空港の将来像と現状を踏まえた課題

「(1) 松山空港の現状」では、松山空港の将来像や担うべき役割に対し、空港運営を取り巻く現状を整理した。その結果を踏まえ、本項では松山空港が担うべき役割(期待値)と現状との乖離を基に、将来像の実現に向けて対処すべき課題を整理する。

① 新たな航空・空港需要の創出

交流基盤として地域活性化に貢献する空港を目指すにあたっては、国内の航空需要が頭打ちとなり、コロナ禍を経て需要構造が変化し、ニーズが多様化している現状を踏まえ、環境の変化に適切に対応しながら、航空需要の増加に向けた取組みを強化する必要がある。

また、多くの地域で観光需要の取り込みに向けた取組みが進められる中、本県が有する文化・歴史・自然といった豊かな観光資源を競争力の源泉として活用し、航空需要を創出していくことが求められる。

加えて、訪日外国人の来県状況や流動特性を踏まえたうえで、競合する地域・空港と適切に連携し、広域的な誘客促進を図ることも重要である。

② 空港の魅力・利便性向上

空港に賑わいを創出し、旅行者の円滑な移動を支える空港を目指すためには、駐車場の容量不足の改善や、愛媛らしさを活かした空港の魅力を向上させる取組みを強化する必要がある。

しかし、現在、駐車場を含む各施設の運営主体が異なるため、駐車場の容量が不足しているにもかかわらず、柔軟な対応が困難である。また、駐車場の容量不足により、非旅客を含む空港利用者の来訪機会の増加に向けた取組みを行うことが難しくなっており、その結果、空港のさらなる活性化が困難になっている。

長期的な視点では、空港内での愛媛らしさや地域の魅力発信を強化し、ターミナルビルの課題となっている飲食・物販店舗の充実を含む利用者の利便性向上に取り組むことが求められる。これにより、県内の商業施設や近隣空港とサービス面での差別化を図り、利用促進につなげることが重要である。

また、多様な情報が容易に取得できる現代において、利用者から選ばれる空港になるためには、多様化するニーズに適切に対応し、誰にとっても利用しやすいサービスの提供が求められる。

加えて、南海トラフ地震の発生が予想される中、空港の防災機能を高めることで地域のレジリエンス機能の強化に貢献する視点も必要である。

③ 専門的な誘致体制の構築

人との交流を活性化するためには、航空ネットワークの維持・拡充に向けて、県の制度上の制約に縛られず、機動的かつ柔軟な施策展開が可能な路線誘致体制を構築する必要がある。

また、空港全体の路線ポートフォリオを踏まえたリスク分散の視点から、航空路線の利用実態などの客観的なデータを活用し、長期的な視点で松山空港の安定的・持続的な成長につながる路線誘致戦略を構築し実行していくことが求められる。

④ 円滑な受入体制の整備

航空ネットワークを維持・拡充し、空港の競争力を高めていくためには、就航要請に適切に応えられる受入体制を整備する必要がある。

そのためには、まず、地上支援業務の人材確保に向け、採用情報の一元管理や採用イベントの開催等において関係者を取りまとめ、様々な取組みを戦略的かつ機動的に推進する主体が求められる。また、今後、人材の獲得競争が一層厳しくなることが予想されるため、働き手にとっての空港の魅力を、ハード・ソフトの両面で高めていくことも重要である。

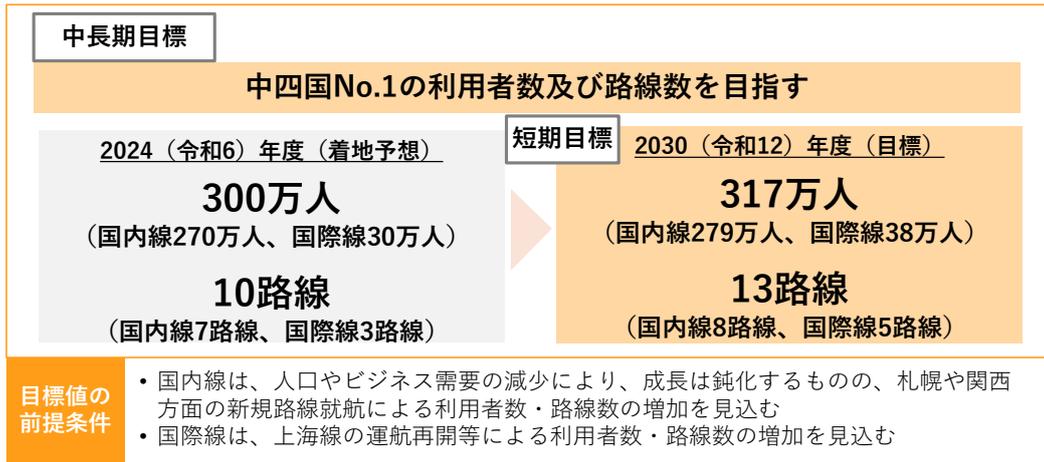
加えて、中長期的な視点では、人材不足が恒常化することが想定されるため、外国人材の活用や人手に頼らない新技術の導入等、根本的な仕組みを変えていく必要がある。

5. 将来像の実現に向けた取組みの方向性

以上を踏まえ、将来像実現のための取組みの方向性を示す。

(1) 将来像の実現度を測るための指標

四国・中国地方最大の利用者数及び路線数を目指すため、その実現度を測る指標 (KGI: Key Goal Indicator) を以下のとおり設定した。まず、当面の目標として令和12年度までに年間利用者数 317 万人、就航路線数 13 路線の実現を目指すこととする。



(2) 将来像の実現に向けた取組みの方向性

以下の方向性のもと、県をはじめとした関係者は松山空港の将来像を実現するためのさまざまな施策に取り組む。

① 航空ネットワークの維持・拡充									
取組の方向性	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center; font-weight: bold;">全体</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 交流拠点としての利用圏拡大やインバウンドの県内市町への誘客促進に向け、四国・中国地方の他空港や県内外の地方公共団体、観光関係者等との連携強化 LCCを活用した需要の拡大、LCC誘致に向けたビル施設機能の強化 路線の復便・増便に向けた受入体制の強化 官民連携でのエアポートセールス体制の構築 県民利用の喚起、インバウンド旅客の周遊観光利用を促進 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-weight: bold;">国内</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 札幌・仙台・関西・九州方面の新規路線の誘致活動 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-weight: bold;">国際</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> リスク分散を考慮した戦略的な路線誘致活動 東南アジア (ベトナム) 等の新規路線開設に向けた誘致活動 </td> </tr> </table>	全体	<ul style="list-style-type: none"> 交流拠点としての利用圏拡大やインバウンドの県内市町への誘客促進に向け、四国・中国地方の他空港や県内外の地方公共団体、観光関係者等との連携強化 LCCを活用した需要の拡大、LCC誘致に向けたビル施設機能の強化 路線の復便・増便に向けた受入体制の強化 官民連携でのエアポートセールス体制の構築 県民利用の喚起、インバウンド旅客の周遊観光利用を促進 	国内	<ul style="list-style-type: none"> 札幌・仙台・関西・九州方面の新規路線の誘致活動 	国際	<ul style="list-style-type: none"> リスク分散を考慮した戦略的な路線誘致活動 東南アジア (ベトナム) 等の新規路線開設に向けた誘致活動 		
全体	<ul style="list-style-type: none"> 交流拠点としての利用圏拡大やインバウンドの県内市町への誘客促進に向け、四国・中国地方の他空港や県内外の地方公共団体、観光関係者等との連携強化 LCCを活用した需要の拡大、LCC誘致に向けたビル施設機能の強化 路線の復便・増便に向けた受入体制の強化 官民連携でのエアポートセールス体制の構築 県民利用の喚起、インバウンド旅客の周遊観光利用を促進 								
国内	<ul style="list-style-type: none"> 札幌・仙台・関西・九州方面の新規路線の誘致活動 								
国際	<ul style="list-style-type: none"> リスク分散を考慮した戦略的な路線誘致活動 東南アジア (ベトナム) 等の新規路線開設に向けた誘致活動 								
取組施策のイメージ	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center; font-weight: bold;">新規需要創出</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 周遊観光利用促進に向けたオープンジョーでの旅行商品造成、交通モードの連携の多様化 欧米豪旅客の国内移動需要の取り込みに向けたプロモーション及び観光ルート形成、旅行商品造成に向けた関係者間の連携、欧米豪・中国等の富裕層向けの新たな旅行商品造成の検討 REP※の有効活用による就航地ニーズ把握とそれを踏まえた旅行商品造成・プロモーション実施 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-weight: bold;">既存路線の利用促進</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 既存国内ハブ空港との就航便を活かした乗継利用促進のプロモーション及びエアラインとの連携強化 県・国内外を含む関係者間への松山空港及び愛媛県に関する情報発信強化 REPの有効活用による就航地ニーズ把握とそれを踏まえた旅行商品造成・プロモーション実施 (再) </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-weight: bold;">路線誘致</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 運休路線 (上海線) の早期再開に向けたエアポートセールスの実施 路線ポートフォリオのリスク分散を意識したデータ分析に基づく戦略的なターゲットの設定 公共の信頼性と民間の機動力を活かした路線誘致体制の強化と専門的な知見の蓄積が可能な体制構築 着陸料等の料金やインセンティブ制度の設定による戦略的な誘致 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; font-weight: bold;">受入体制</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 地上支援業務人材採用・受入機能強化に向けた、関係者間の連携 新規就航・増便に円滑に対応できる受入体制の構築 採用力強化に向けた空港内サービスの充実 </td> </tr> </table>	新規需要創出	<ul style="list-style-type: none"> 周遊観光利用促進に向けたオープンジョーでの旅行商品造成、交通モードの連携の多様化 欧米豪旅客の国内移動需要の取り込みに向けたプロモーション及び観光ルート形成、旅行商品造成に向けた関係者間の連携、欧米豪・中国等の富裕層向けの新たな旅行商品造成の検討 REP※の有効活用による就航地ニーズ把握とそれを踏まえた旅行商品造成・プロモーション実施 	既存路線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 既存国内ハブ空港との就航便を活かした乗継利用促進のプロモーション及びエアラインとの連携強化 県・国内外を含む関係者間への松山空港及び愛媛県に関する情報発信強化 REPの有効活用による就航地ニーズ把握とそれを踏まえた旅行商品造成・プロモーション実施 (再) 	路線誘致	<ul style="list-style-type: none"> 運休路線 (上海線) の早期再開に向けたエアポートセールスの実施 路線ポートフォリオのリスク分散を意識したデータ分析に基づく戦略的なターゲットの設定 公共の信頼性と民間の機動力を活かした路線誘致体制の強化と専門的な知見の蓄積が可能な体制構築 着陸料等の料金やインセンティブ制度の設定による戦略的な誘致 	受入体制	<ul style="list-style-type: none"> 地上支援業務人材採用・受入機能強化に向けた、関係者間の連携 新規就航・増便に円滑に対応できる受入体制の構築 採用力強化に向けた空港内サービスの充実
新規需要創出	<ul style="list-style-type: none"> 周遊観光利用促進に向けたオープンジョーでの旅行商品造成、交通モードの連携の多様化 欧米豪旅客の国内移動需要の取り込みに向けたプロモーション及び観光ルート形成、旅行商品造成に向けた関係者間の連携、欧米豪・中国等の富裕層向けの新たな旅行商品造成の検討 REP※の有効活用による就航地ニーズ把握とそれを踏まえた旅行商品造成・プロモーション実施 								
既存路線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 既存国内ハブ空港との就航便を活かした乗継利用促進のプロモーション及びエアラインとの連携強化 県・国内外を含む関係者間への松山空港及び愛媛県に関する情報発信強化 REPの有効活用による就航地ニーズ把握とそれを踏まえた旅行商品造成・プロモーション実施 (再) 								
路線誘致	<ul style="list-style-type: none"> 運休路線 (上海線) の早期再開に向けたエアポートセールスの実施 路線ポートフォリオのリスク分散を意識したデータ分析に基づく戦略的なターゲットの設定 公共の信頼性と民間の機動力を活かした路線誘致体制の強化と専門的な知見の蓄積が可能な体制構築 着陸料等の料金やインセンティブ制度の設定による戦略的な誘致 								
受入体制	<ul style="list-style-type: none"> 地上支援業務人材採用・受入機能強化に向けた、関係者間の連携 新規就航・増便に円滑に対応できる受入体制の構築 採用力強化に向けた空港内サービスの充実 								

※REPとは、現地のメディアや旅行者に向けて、地方公共団体の代理としてセールスやプロモーションを行う事業者を指す

② 愛媛らしさによる空港の魅力向上

取組の方向性

- ・豊かな自然や食といった愛媛らしいコンテンツを意識した空港の魅力づくりにより、愛媛の魅力発信拠点化
- ・国際線旅客ビルの第2期整備を通じて魅力ある愛媛のアイデンティティを表現し、地域に愛される施設づくりを実現
- ・航空旅客の利便性とバランスを取りながら、空港における賑わいを創出
- ・情報のバリアフリー化や旅客手続きの効率化に向けた技術導入
- ・働き手を含む利用者のための旅客ビルの施設機能の改善

取組施策のイメージ

- ▶ FAST TRAVEL※の推進によるストレスフリーで快適な旅行環境の検討・実現
- ▶ 空港内の情報アクセシビリティの向上
- ▶ 地元住民向けの空港資産を活用したイベント等の開催
- ▶ 利用者ニーズを捉えた飲食店舗サービスの見直しや動線の改善
- ▶ 空港関係者の労働環境改善に向けた機能向上

※FAST TRAVELとは、先端技術の活用等により、地方空港も含め、旅客が行う諸手続きや空港内外の動線等を抜本的に革新し、空路の利用に係る一気通貫での円滑化等を通じた旅客満足度の向上を図ることを指す

③ 多様な空港アクセスの実現による利便性向上

取組の方向性

- ・空港活性化に向けた駐車場の混雑の解消
- ・空港リムジンバスと県内外各方面への異なる交通モードとの乗継利便性を向上させ、円滑な旅行を提供
- ・県民の空港アクセス利便性を向上し、公共交通機関の利用促進により脱炭素化社会へ貢献
- ・将来需要や利用実態を踏まえたハード・ソフト両面での柔軟な施策改善に取組み空港利用者の利便性を向上
- ・愛媛県における空飛ぶクルマの社会実装に向けて空港の役割を明確化

取組施策のイメージ

- ▶ 長期的な需要予測に基づく駐車場容量拡大やレンタカーポート整備による利便性向上の検討
- ▶ 円滑な旅行提供に資する多様な交通モード間の乗継利便性向上に向けた関係者間の連携強化・MaaS構築
- ▶ 空港アクセスにおける公共交通機関の利用促進に向けた空港ビルとの連携
- ▶ 空飛ぶクルマの技術活用に向けた関係者との検討

④ 地域のレジリエンス強化への貢献

取組の方向性

- ・大規模災害時に滞留者の安全・安心を確保し、空港機能を早期に回復させ、支援拠点として適切に機能すべく、定期訓練を通じた「松山空港A2-BCP」の実効性の向上
- ・令和32年度のカーボンニュートラルの達成に向けて、「松山空港脱炭素化推進計画」に従い、空港基本施設を中心に進められている脱炭素化の取組みを関係者が一体となって推進

取組施策のイメージ

- | | |
|------|---|
| 防災機能 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 発災時の空港機能の早期回復と拠点機能の発揮に向けた、A2-BCPに沿った定期的な訓練の実施 ▶ 空港関係者間の防災に関する意識醸成と地域住民への災害時の空港における取組みの共有 ▶ 国際線旅客ビル第2期整備における空港の安全・安心機能向上に向けた検討 |
| 脱炭素 | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 空港車両の共用化及びEV/FCV化、バイオ燃料の活用、地理的特徴（日照時間の多さ）を利用した太陽光発電による二酸化炭素排出量の削減 ▶ 空港ビル等における省エネルギー化の取組推進 |

6. 将来像の実現に向けた今後の進め方

松山空港は、これまで県や国土交通省、松山空港ビル株式会社等の関係者が連携し、地域経済の発展を支える重要な社会基盤として順調に成長してきた。しかし、空港を取り巻く環境が大きく変化し、新たな競争環境の中で、様々な課題に機動的かつ柔軟に対応することがますます重要になってきている。

中長期的な視点において、「地域の賑わいを創出する 愛顔あふれる空港」を実現するためには、様々な施策に戦略的に取り組むことはもちろんのこと、現在運営主体が異なる空港基本施設・旅客ターミナルビル・駐車場の運営のあり方そのものについても検討し、これまでに以上に関係者が緊密に連携できる体制の構築が重要と考える。

そこで、現状を踏まえ、松山空港の将来像実現に向けた今後の進め方について、運営体制の変更を含む抜本的な検討の必要性も考慮したうえで取りまとめた。

(1) コンセッション方式の導入可能性の確認

松山空港が「担うべき役割」を果たし、「将来像」を実現していくためには、以下の点を重視した推進体制が求められる。

- ① 空港利用者のニーズを的確に捉え、柔軟な施策展開が可能な運営体制づくり
- ② 専門的かつ機動的で官民双方の強みが活かされた路線誘致体制づくり
- ③ 空港と地域の連携により、双方の活性化に向けた相乗効果を高めることが可能な体制づくり

このような体制を構築するにあたって、現在分散している空港の各施設の運営主体を一体化し、民間事業者がこれを効果的に運営できるコンセッション方式は、松山空港の将来像を実現するための有効な手段であると考えられる。

そこで、県は、コンセッション方式の導入可能性を判断する材料として、空港管理者である国土交通省に対し、空港の各施設の資産価値や各事業の事業価値を確認する調査を要望し、コンセッション方式の導入について検討を進めることが望ましいと考える。

(2) 将来像の実現に向けた機運醸成と合意形成

本構想に示した松山空港の将来像の実現に向けては、「地域のために空港をどのように活用すべきか」という視点をもって、県が(1)の検討を進めることが求められる。このような視点に立って、地域と空港の一層の活性化のために必要な関係者の連携体制の構築や、地域全体の機運醸成や合意形成を促進することが不可欠である。

そこで、県は、空港と観光等の関連施策を総合的に検討できる庁内外の環境作りや、地域の要望や期待事項の整理、関係者が担う役割の意識付けに取り組む必要がある。また、将来的な取組みの方向性を具体化し、それを主体的かつ着実に進めることが望ましい。さらに、こうした検討を進める中で、県には、コンセッション事業の効果が最大限発揮されるように努めることが求められる。