

～ § 3 空港振興～



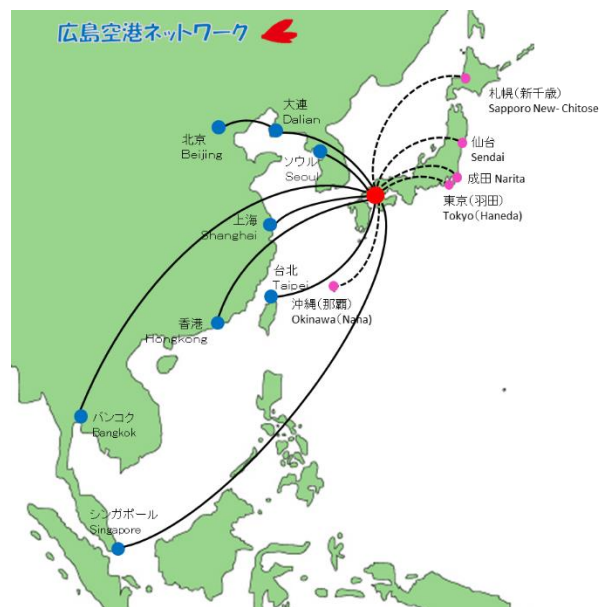
I プランの方針

1 空港を取り巻く環境・状況変化

- ▶ 少子高齢化・人口減少社会の進展や、新幹線等との激しい競争下での航空の優位性の低下などにより、長期的に国内の航空需要は低迷するリスクを抱えている一方、東アジア・東南アジアの経済成長、国際的な観光需要の高まりを背景に、訪日外国人旅行者数の増加が見込まれており、今後も成長が想定される国際線市場において、地方空港間での路線誘致競争が激化している。
- ▶ 広島空港においては、国内線では将来的なりニア新幹線開通により、基幹路線である東京線（羽田線）の利用者の低迷が危惧されており、国際線では中四国地方では最も充実した航空ネットワークを有しているものの、路線数・便数が豊富な近隣の大空港へ利用者が流出している。
- ▶ 令和3年7月から、空港運営の民間委託が開始されることによって、民間ノウハウの活用により、より効率的な運営の実現が期待されている。また、地域一体となって空港活性化を進めていくため、地域と空港運営権者の積極的な連携が求められている。今後は、新たな空港運営権者や関係機関と協働して、拡大するインバウンド需要や、LCCなどによる新規需要を獲得するため路線ネットワークを拡充していくことが期待されている。
- ▶ こうした中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、世界的な人的往来の抑制などにより、特に国際線の航空旅客需要が激減しており、新型コロナウイルス感染症の収束状況や各国政府による渡航制限、検疫措置の緩和等にもよるが、航空需要が新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に回復するには一定の期間を要すると予測されている。また、感染防止対策など、安心・安全な移動環境の提供や、新しい生活様式の変化等に伴う航空旅客ニーズへの対応が求められている。

◇ 広島空港のネットワーク

	路線	航空会社	運航計画
国内線	札幌(新千歳)	全日本空輸 日本航空	2便/日
	仙台	IBEXエアラインズ	2便/日
	東京(羽田)	全日本空輸 日本航空	17便/日
	成田	IBEXエアラインズ Spring Japan	2便/日
	沖縄(那覇)	全日本空輸	1便/日
	計		24便/日
国際線	ソウル(仁川)	エアソウル	運休
	大連・北京	中国国際航空	2便/週
	上海(浦東)	中国東方航空	7便/週
	台北	チャイナエアライン	7便/週
	香港	香港エクスプレス	4便/週
	シンガポール	シルクエアー	運休
	バンコク(ドンムアン)	ノックエア	3便/週
計		23便/週	

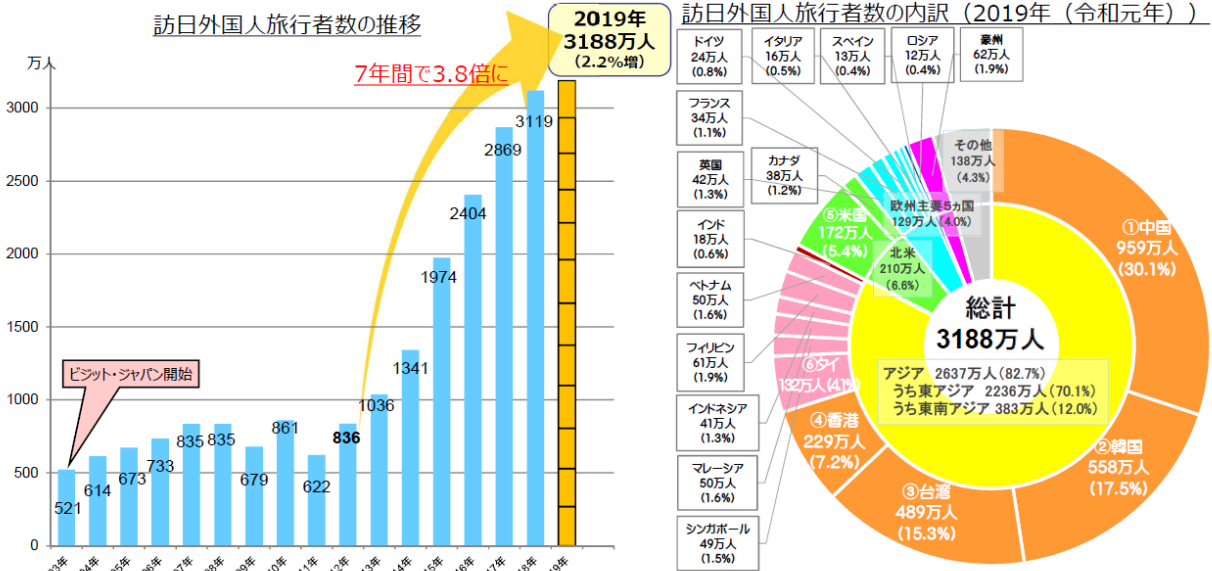


(令和3年2月末時点)

◇ 訪日外国人旅行者数の推移と航空需要の予測

1. 訪日外国人旅行者数の推移

- 2019年(令和元年)の訪日外国人旅行者数は、**3,188万人(対前年比2.2%増)**と昨年に続き3,000万人を突破し、過去最高を記録した。(外国人旅行者受入数: **世界で11位、アジアで3位に相当※**)
※ 2018年またはそれ以前の数値との比較で暫定順位であり、変動があり得る。
- 訪日外国人旅行者数の内訳は、アジア全体で2,637万人(全体の82.7%)となった。また、中国では950万人を、欧米豪では400万人を、東南アジアでは350万人をそれぞれ初めて突破した。

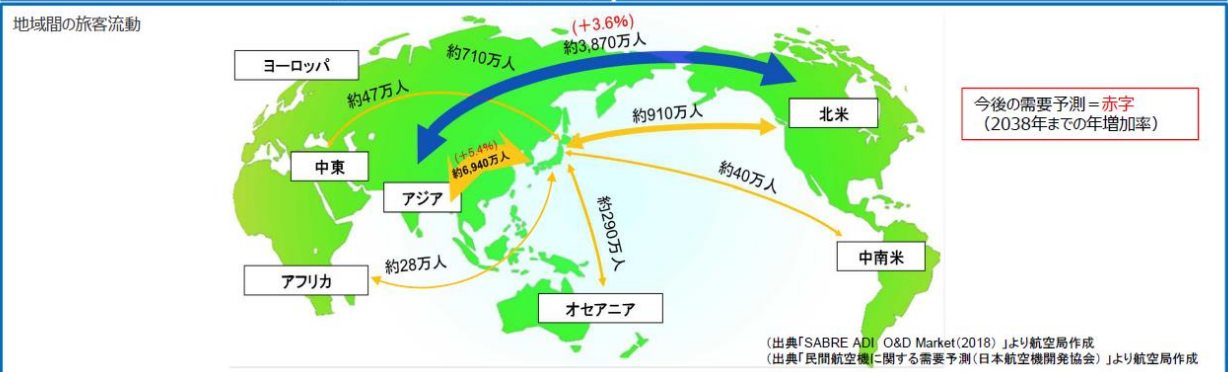
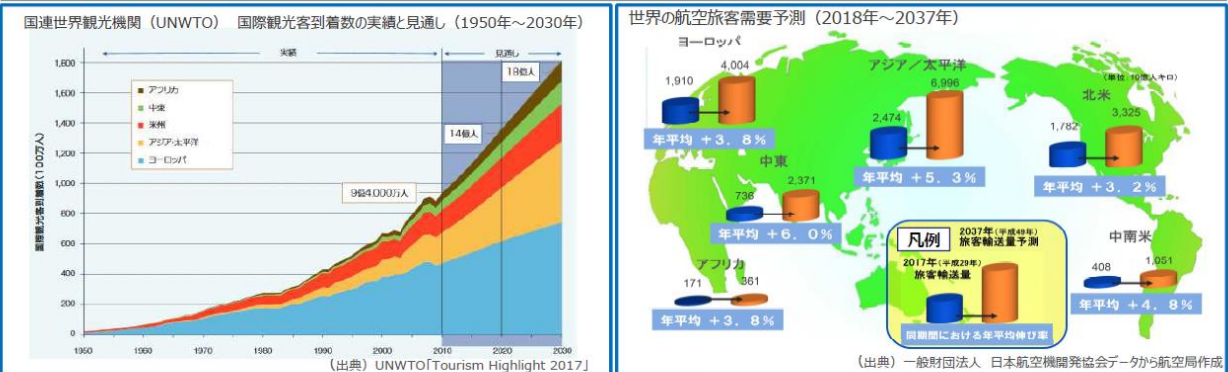


資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成
 注）2018年以前の値は確定値、2019年1月～10月の値は暫定値、2019年11月～12月の値は推計値、%は対前年同月比

資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成
 注1：（ ）内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
 注2：「その他」には、アジア、欧州等各地域の国であっても記載のない国・地域が含まれる。

1-① 増加する航空需要・観光需要

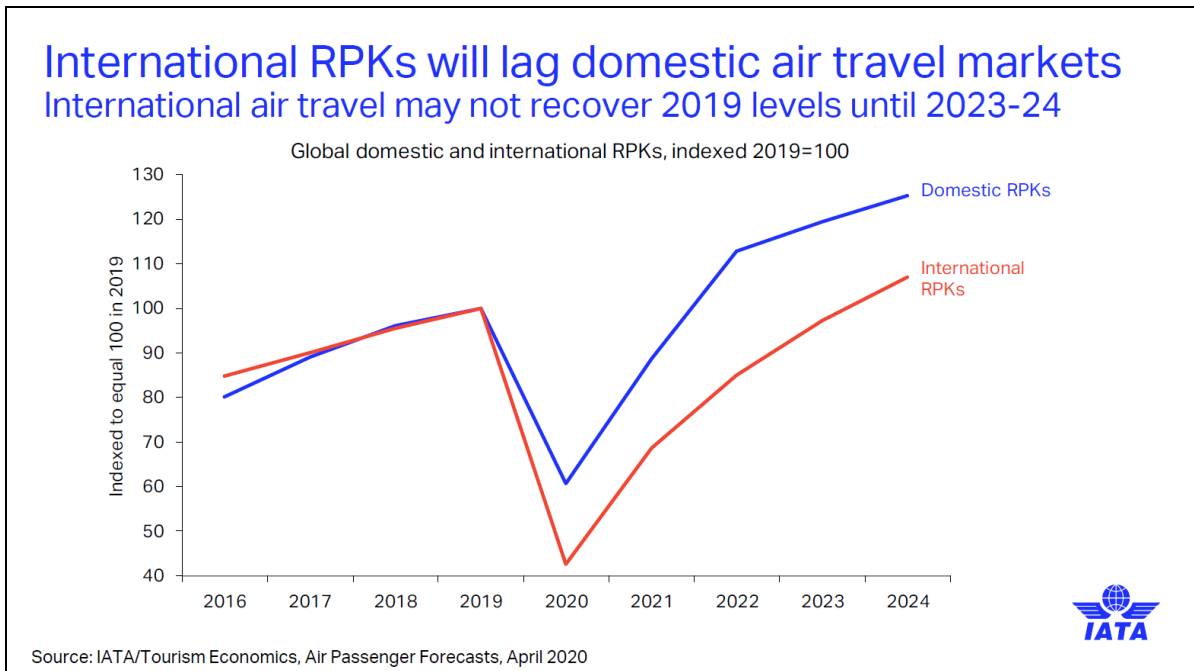
- 国際機関等の各種予測において、今後も航空需要・観光需要は堅調な伸びが予測され、特にアジア太平洋地域は高い伸びとされている。



(出典)SABRE ADI「O&D Market(2018)」より航空局作成
 (出典)「民間航空機に関する需要予測(日本航空機開発協会)」より航空局作成

◇ 新型コロナウイルス感染症収束後の旅客輸送の需要予測

新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に航空需要が回復するのは2024年（令和6年）と見込む。（国内線は2023年（令和5年））



（出典）国際航空運送協会（IATA）HP

2 広島空港の現状（強みと弱み）

□広島空港の「強み」

- 国内航空路線で利用客数第6位を誇る広島～羽田線
- 成長著しいアジアに近い地理的優位性
- 欧米豪からの割合が多いインバウンド需要
- 中四国地方で最大の国際線ネットワーク
- 人口、産業集積を背景とした観光及びビジネスによる底堅い国際線アウトバウンド需要
- 中四国地方の中心に位置する地理的優位性（高速道路網に至近な立地環境）
- 後背圏である瀬戸内、山陰エリア全体に広がる豊富な観光資源
- 空港運営の民間委託により、民間のノウハウを活用した空港及び周辺地域の活性化

◇ 令和元年度路線別輸送実績

順位	路線別	令和元年度		平成30年度		旅客数 R1/H30
		旅客数(人)	座席利用率	旅客数(人)	座席利用率	
1	東京(羽田)-新千歳	9,416,816	75.7%	9,007,372	74.8%	104.5%
2	東京(羽田)-福岡	8,811,944	77.7%	8,647,386	78.0%	101.9%
3	東京(羽田)-沖縄(那覇)	6,105,371	79.6%	5,919,365	78.8%	103.1%
4	東京(羽田)-大阪	5,541,344	76.7%	5,496,982	78.3%	100.8%
5	東京(羽田)-鹿児島	2,466,061	70.1%	2,506,276	70.2%	98.4%
6	東京(羽田)-広島	1,957,044	67.0%	1,878,286	68.3%	104.2%
7	東京(羽田)-熊本	1,954,387	67.4%	1,971,891	69.4%	99.1%
8	福岡-沖縄(那覇)	1,922,691	75.5%	1,869,893	74.5%	102.8%
9	東京(成田)-新千歳	1,915,466	83.7%	1,829,795	82.4%	104.7%
10	東京(羽田)-長崎	1,742,018	68.3%	1,764,870	70.6%	98.7%

出典：国土交通省「航空輸送統計調査 速報（年度）」

◇ アジアに近い地理的優位性（往復9時間半圏内の都市）



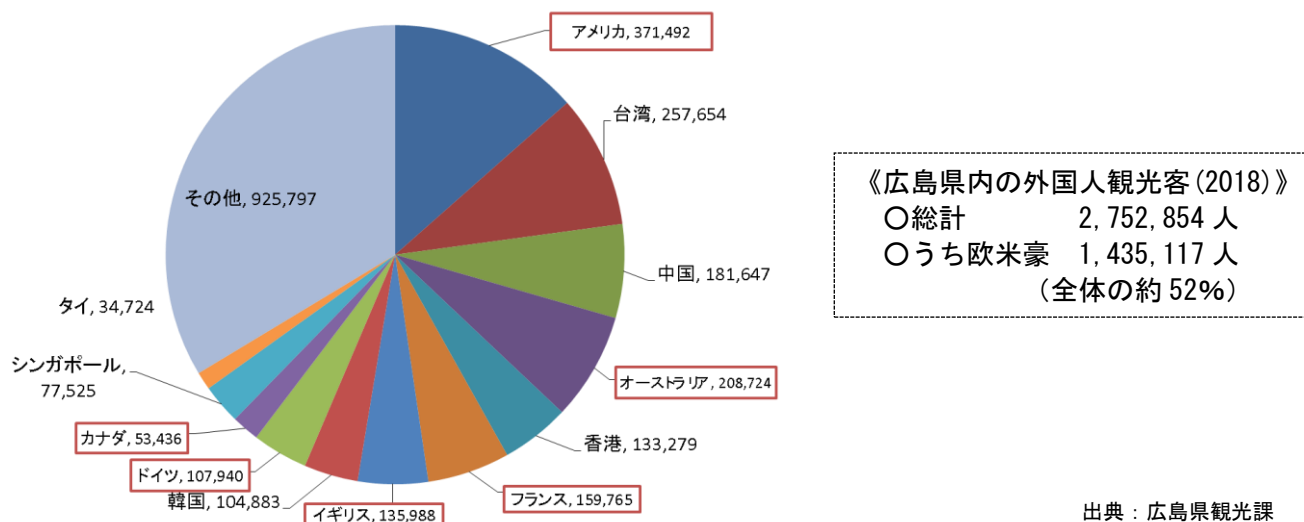
（出典）Great Circle Mapper，広島県作成
（国土交通省作成資料を参考に往復9時間半圏内をLCCの就航可能エリアとして設定）

◇ アジア主要都市との標準的なフライト時間

	広島	東京(羽田・成田)	北海道(新千歳)	大阪(関空)	福岡
ソウル	1時間35分	2時間40分	3時間20分	2時間	1時間20分
上海	2時間20分	3時間15分	4時間10分	2時間25分	2時間10分
台北	2時間40分	3時間40分	4時間30分	3時間10分	2時間25分
香港	4時間	5時間	5時間25分	4時間20分	3時間50分
シンガポール	6時間25分	7時間30分	8時間15分	6時間30分	6時間15分

出典：JTB時刻表(時刻表に記載されたダイヤを元に平均フライト時間を算出)

◇ 欧米豪からの割合が多いインバウンド需要(広島県内の外国人観光客動向 2018)



出典：広島県観光課

◇ 主な地方空港の国際定期路線の状況(令和3年1月末時点)

空 港	路 線 数	週間運航便数	就 航 先
福 岡	21	295	ソウル, 釜山, 大連・北京, 青島・北京, ホーチミンシティ, 広州, 上海, 香港, バンコク(ドンムアン), 大邱, クアラルンプール, 深圳, 台北, 高雄, バンコク(スアンナプーム), マカオ, ホノルル, マニラ, ハノイ, シンガポール, グアム
札 幌 [新千歳]	17	147	ソウル, 釜山, 北京, 上海, 香港, 台北, バンコク(ドンムアン), マニラ, ホノルル, ユジノサハリンスク, バンコク(スワンナプーム), クアラルンプール, 青島, 南京, 深圳, シンガポール, 無錫
沖 縄 [那覇]	11	109	ソウル, 北京, 上海, 天津, 杭州, 香港, 台北, 重慶, 台中, 高雄, シンガポール
広 島	7 【5】	29 【23】	(ソウル), 大連・北京, 上海, (シンガポール), バンコク, 香港, 台北
仙 台	5	10	ソウル, 上海, 台北, バンコク, 大連・北京
新 潟	1	2	上海
静 岡	5	21	ソウル, 上海, 杭州, 寧波, 南昌
岡 山	4	23	ソウル, 上海, 香港, 台北
松 山	3	7	ソウル, 上海, 台北
高 松	4	24	ソウル, 香港, 上海, 台北
米 子	3	7	香港, 上海, ソウル

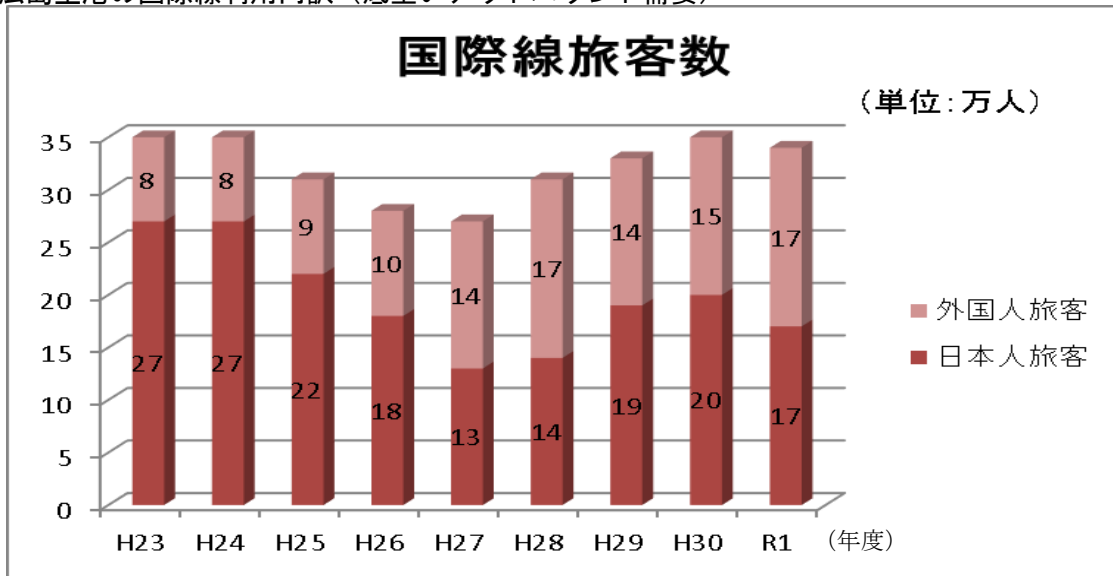
※ 他空港の就航先のゴシックは広島空港に就航していない国際定期路線 ※ ()は運休中, 【 】は運休路線を除いた数

出典：JTB国際線時刻表, 空港振興課調べ

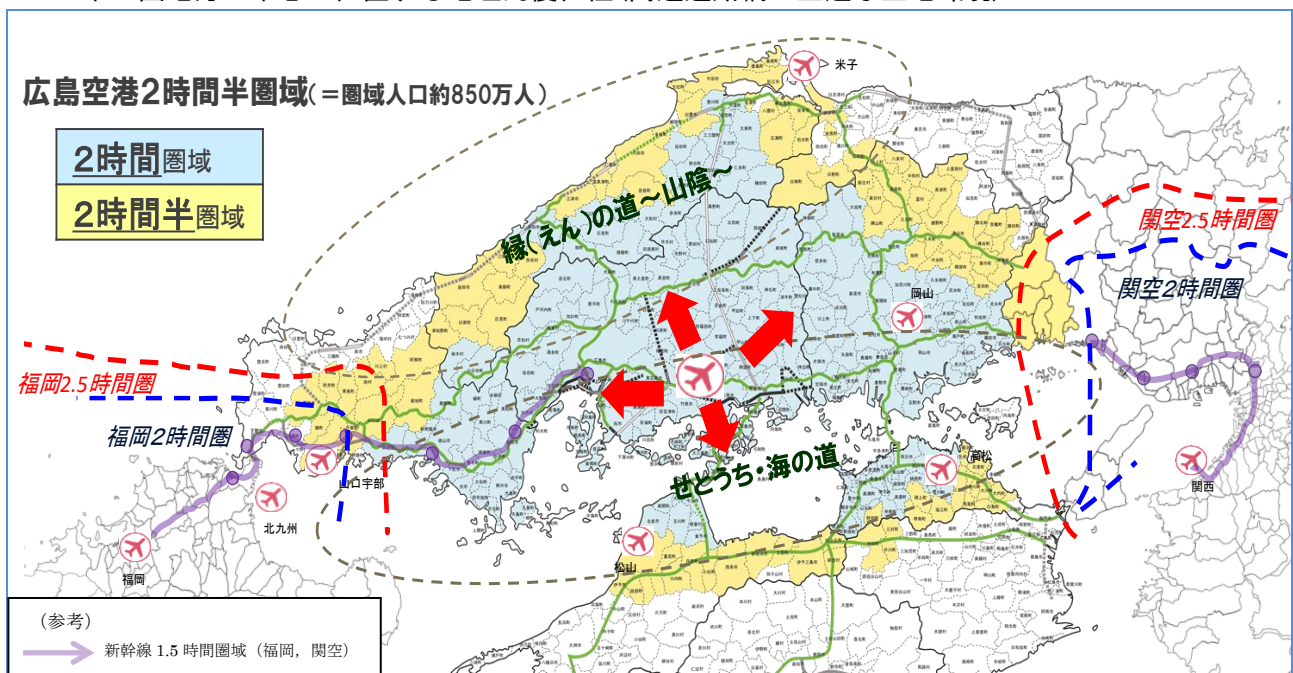
◇ 令和元年度空港別旅客数（国際線）

空港名	順位	国際線(人)	対前年度比
成田国際空港	1	34,771,149	104.0%
関西国際空港	2	24,826,050	111.1%
東京国際空港	3	18,537,482	103.2%
中部国際空港	4	6,783,526	115.0%
福岡空港	5	6,398,065	93.7%
新千歳空港	6	3,866,519	103.8%
那覇空港	7	3,680,830	95.8%
鹿児島空港	8	411,671	106.3%
仙台空港	9	393,043	127.0%
広島空港	10	345,496	96.1%

◇ 広島空港の国際線利用内訳（底堅いアウトバウンド需要）



◇ 中四国地方の中心に位置する地理的優位性(高速道路網に至近な立地環境)



◇ 県境を越える井桁状の高速道路ネットワーク



◇ エリア全体に広がる魅力ある観光資源（歴史・自然・アート・スポーツなど多様なコンテンツ）

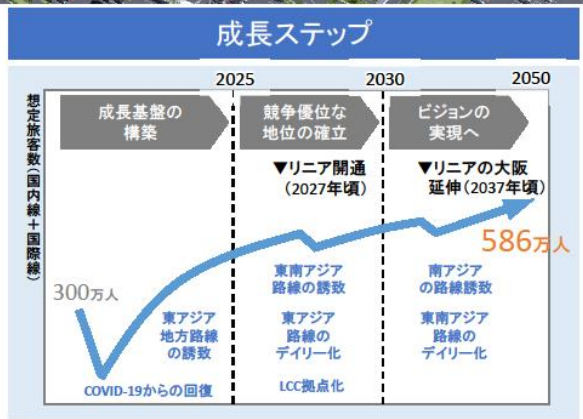


— しまなみサイクリングロード
 (楽天トラベル「サイクリングに人気の旅行先ランキング」第一位)
 (CNNのサイトで「世界で最も素晴らしいサイクリングコース」の一つとして紹介)

◇ 空港運営権者「広島国際空港(株)」が提案した30年後の広島空港「将来ビジョン」



- ### 戦略的事業方針
- 中四国で唯一無二の航空ネットワークの構築
 - 中四国で唯一の国際路線
 - 本邦LCC・リージョナルキャリアの拠点化
 - アジア主要路線のデ일리化
 - 全旅程において旅客の期待を上回る感動体験の提供
 - 中四国全域の航空需要を取り込む交通拠点化
 - 旅を彩る新たな商業体験の提供
 - 臨空エリアと一体で中四国の魅力を発信する観光拠点化
 - 観光・ビジネス双方によるインバウンド・アウトバウンド需要の創造と獲得
 - 中四国観光の課題解決により、世界に選ばれる目的地へ
 - 構成員自らによる需要創造と空港の利用促進



航空ネットワーク



- ### 目指す航空ネットワーク像
- | | |
|-----|---|
| 国内線 | <ul style="list-style-type: none"> LCCの拠点化による低廉な路線の拡充 地方路線の拡充 |
| 国際線 | <ul style="list-style-type: none"> アジア主要路線のデ일리化 東アジアの地方都市や、東南・南アジア路線の誘致 |
- ### エアラインマーケティング
- | | |
|---------|---|
| 就航・増便促進 | <ul style="list-style-type: none"> 専門性と地域との強固なネットワークを有する誘致体制 地域の「草の根」レベルの航空需要の集約 内線共用を含むスポットの増設による受入体制整備 グランドハンドリングの体制・容量強化 |
| 料金施策 | <ul style="list-style-type: none"> 就航コストや固定費の低減 復便や新規就航を促す割引・インセンティブ 就航後も路線採算性向上を支援する料金施策 |

交通アクセス



- ### 空港アクセス
- | | |
|-----|--|
| バス | <ul style="list-style-type: none"> 広島市内方面バスの大幅増便 東広島駅へのバス路線新設による新幹線への接続強化 直行バス路線の拡充(9路線⇒17路線) |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> 交通モードの多様化(7モード新規追加) |
- ### 中四国全域の交通ネットワーク
- | | |
|------|---|
| 連携強化 | <ul style="list-style-type: none"> 中四国の広範な交通事業者(鉄道・バス・船舶等)との連携強化によるシームレスな移動の実現 |
|------|---|

空港施設等の運用

2階 制限エリア



内陸旅客動線と商業エリアの刷新

- 需要拡大に合わせて、段階的に増築
- 搭乗直前まで快適な時間を過ごせるよう、制限エリアの店舗を拡充
- “地域”を訴求するショーケース化
- 免税店の充実・ウォークスルー化

2階 保安検査場



内陸ファストトラベルの推進

- 内陸の保安検査場の拡張
- スマートセキュリティの導入による搭乗手続き時間の改善
- デジタル技術やWebを活用した利便性・満足度向上

1階 バス待合スペース

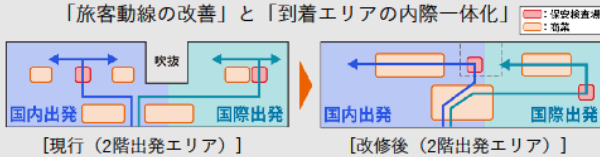


交通機能の強化

- 駐車場容量の増強と多様な利用者のニーズに応える駐車場料金体系
- 国内線・国際線到着エリアの一体化、バス待合スペースの屋内化
- レンタカーステーションの新設

ターミナルビルの改修方針（案）

国内線と国際線を分断する吹抜部の屋内化による「旅客動線の改善」と「到着エリアの内陸一体化」



地域連携・地域共生

空港の利用促進・需要創造

利用促進のための連携イメージ



- 発地側におけるdestinationマーケティングによる中四国の観光目的地としての認知度向上
- 地域の観光事業者等との連携による中四国周遊需要の創造
- 中四国の法人利用の促進やビジネス需要創造のための「サポーターズ倶楽部」の組成
- 強固な官民連携による地域一丸となったエリアプロモーション・エアライセンサーズ

地域共生

- 地域共生の専門部署の設置や、周辺地域との従前以上の対話機会
- 地域共生事業の確実な実施と、地域活性化への貢献
- 空港内事業者（グラハン事業者、テナント等）の採用支援・人材定着支援

安全・安心

事業実施体制

- 社長トップを中心に空港関係者が一丸となって安全・保安を確保する体制構築・風土醸成
- 運用関係者を集約した「オペレーションセンター」の設置による情報の一元化と運用の高度化



管制	グラハン
エアライン	CIQ
テナント	委託先
交通機関	自治体

モニタリング

- 「業務執行部門」「社内の独立部門」「社外の専門家等」の3段階のモニタリング体制

◇ 広島国際空港(株)の概要

○特別目的会社「広島国際空港株式会社」

OR2.11.18 設立 HIAP(Hiroshima International Airport)

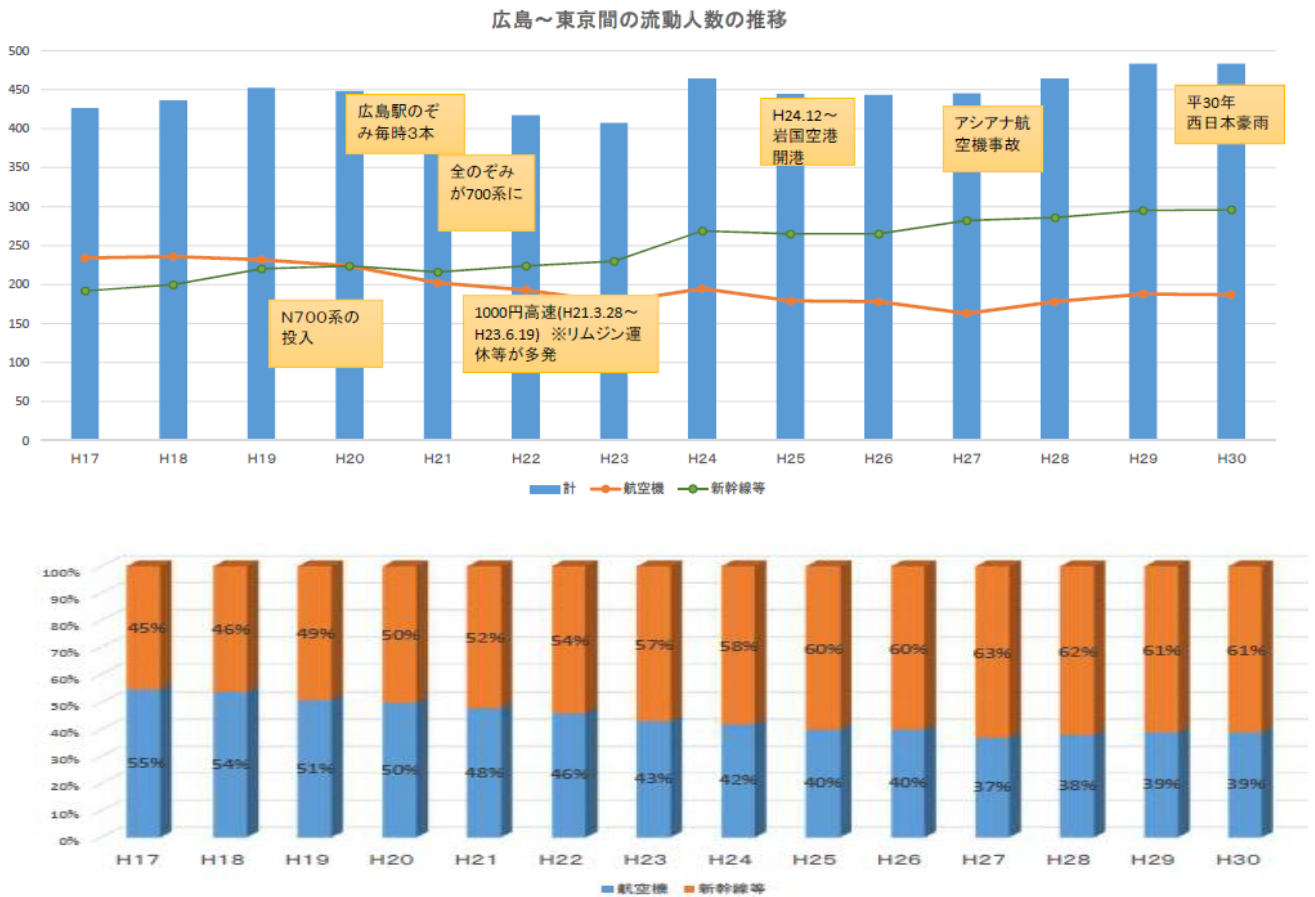
○出資企業：16社

三井不動産株式会社，東急株式会社，株式会社広島銀行，ひろぎんキャピタルパートナーズ株式会社，広島電鉄株式会社，九州電力株式会社，中国電力株式会社，株式会社中電工，株式会社エネルギー・コミュニケーションズ，マツダ株式会社，福山通運株式会社，株式会社広島マツダ，広島ガス株式会社，住友商事株式会社，東急建設株式会社，株式会社東急コミュニティー

□ 広島空港の「弱み」

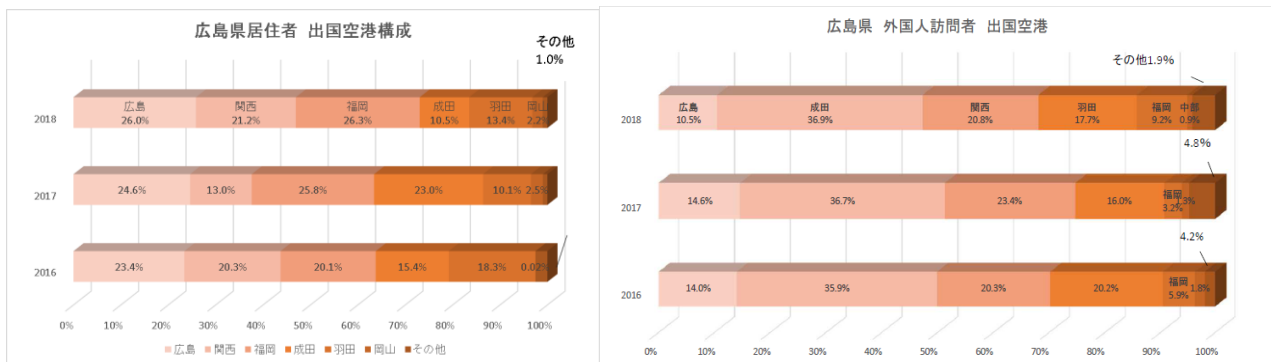
- 主力路線である羽田線と新幹線との厳しい競争環境
- 国際線誘致競争が激化する中、国際線利用者の近隣大規模空港への流出
- 全国と比較して低いLCC就航率
- 全国の訪日需要の増加に比較して、取り込みが少ない国際線利用者数
- 県内の主要都市圏とのアクセスの定時性、多重性
- 自然災害や山陽自動車道の事故等による渋滞により、空港リムジンバスの運休や遅延が発生

◇ 新幹線と航空機の競合状況



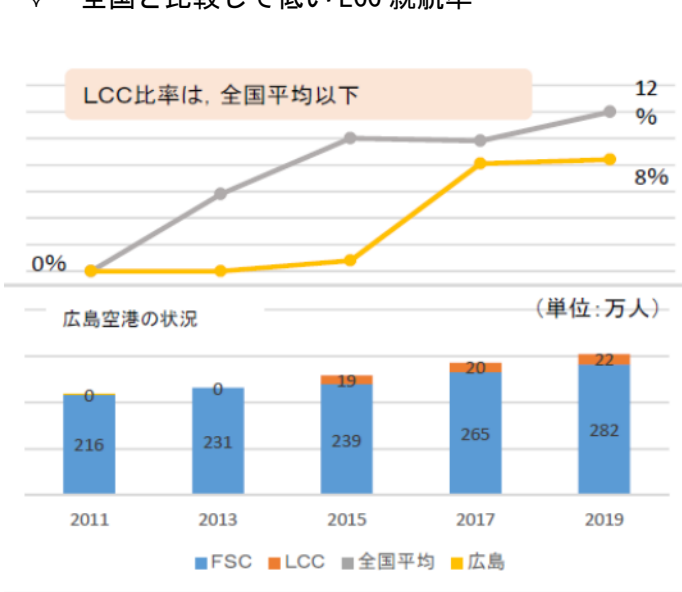
出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査(府県相互間旅客輸送人員表)」から作成

◇ 国際線の他空港への流出状況



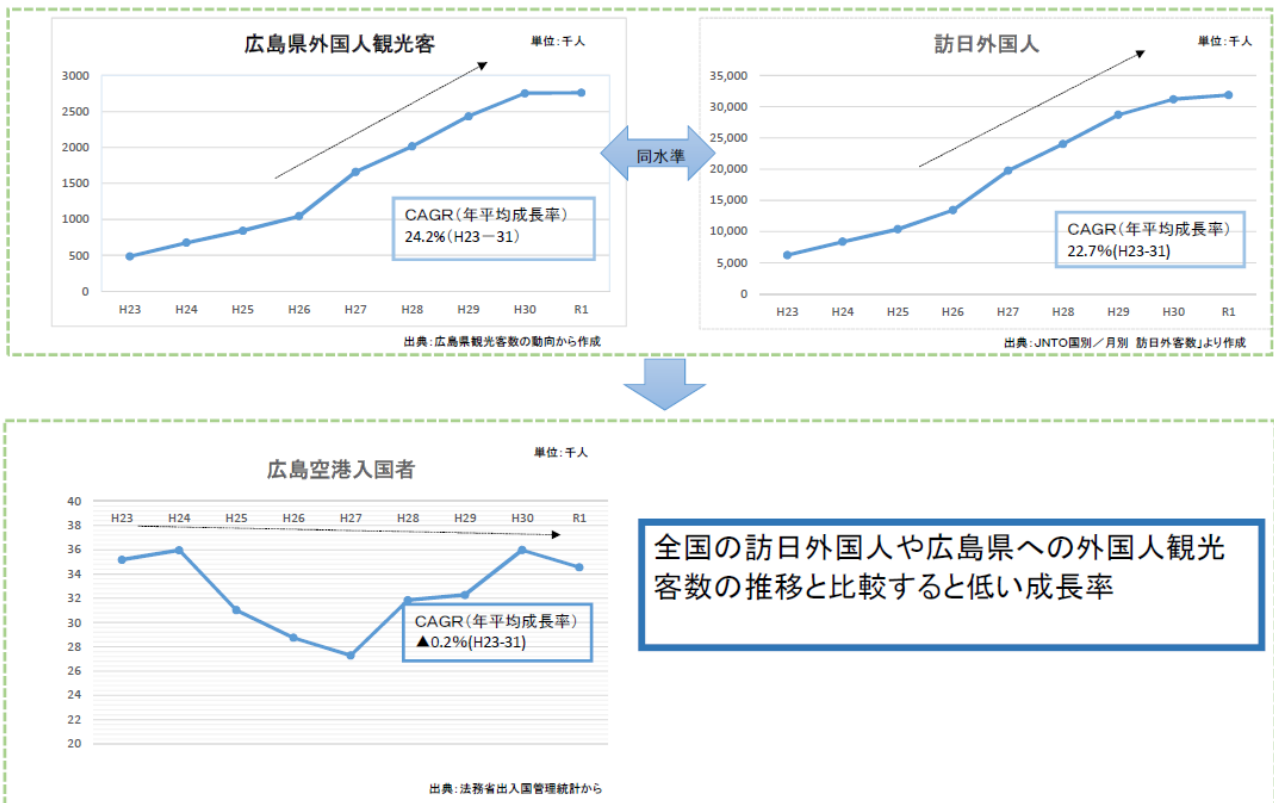
出典：国際航空旅客動態調査

◇ 全国と比較して低いLCC 就航率



出所:国土交通省「国内輸送実績」等より作成

◇ 訪日外国人の状況と広島空港のインバウンドの取込のギャップ

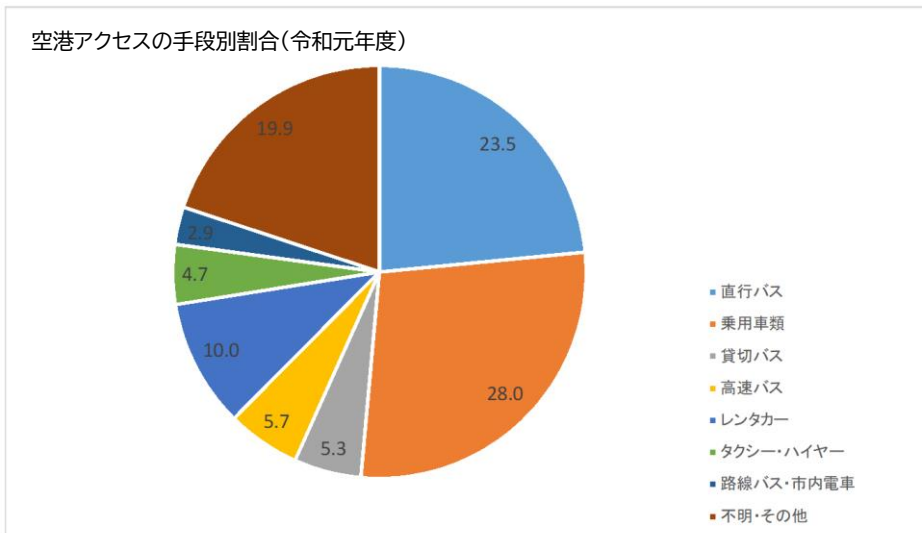


◇ 立地環境と空港アクセス

空港アクセスの概略図

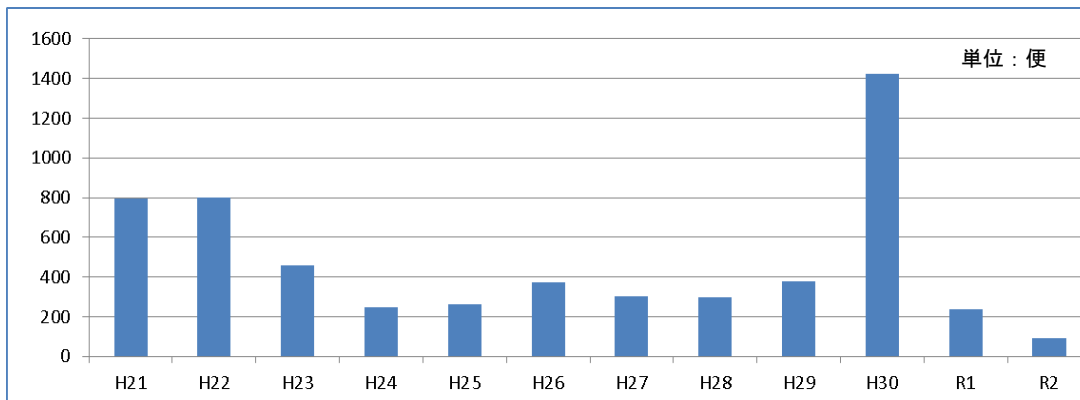


空港アクセスの手段別割合(令和元年度)



国土交通省 令和元年度航空旅客動態調査から作成

◇ 自然災害や山陽自動車道の事故渋滞等による空港リムジンバス（広島駅・広島バスセンター）の運休状況



空港振興課調べ

※1 高速道路の休日特別割引(いわゆる千円高速)は、平成21年3月28日から平成23年6月19日まで実施

※2 平成30年度は平成30年7月豪雨災害により、約1週間運休

3 広島空港が担う「目指す県土の将来像」 ～10年後の社会資本の姿～

【県の強みを生かした県土づくり】～交流・連携を支えるネットワークの充実・強化～ 集客・交流機能の強化とブランド力向上

- 広島空港の航空路線の拡充など、ビジネスや観光、日常生活において、それぞれの目的に応じた最適な交通ネットワークにより、便利で快適な移動ができ、国内のみならず世界との交流や連携が活発に行われています。

4 広島空港の取り組むべき課題

課題1 新型コロナウイルス感染症の影響

- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、空港利用者数が激減している中、感染症収束後の需要回復を見据えて、国内線、国際線ともに航空ネットワークを維持していく必要がある。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえながら、空港運営権者、広島県空港振興協議会、観光部局等の関係機関と一体となって、減退している旅客需要の掘り起こしを迅速かつ効果的に行う必要がある。
- ・ 国際線の復便に当たっては、空港における水際対策を強化することが不可欠であり、空港運営権者や地元関係機関と連携して、検疫体制の強化に向けた環境づくりに努めるとともに、検疫の実施主体である国へ必要な働きかけを行っていく必要がある。
- ・ また、空港利用者の需要が見通せない状況においても、適正なバス運行を確保するなど、新型コロナウイルス感染症収束後の需要回復も見据えながら、空港利用者の利便性を確保していく必要がある。

◇ 広島空港利用者数（R2.4～R3.2の対前年度比）

国内旅客

路線	区分	令和2年4月～令和3年2月	平成31年4月～令和2年2月	対前年度比
東京	搭乗者数	519,588	1,957,597	26.5
	搭乗率	51.0	72.2	
成田	搭乗者数	20,741	234,105	8.9
	搭乗率	40.4	80.6	
札幌	搭乗者数	31,049	163,968	18.9
	搭乗率	35.3	74.2	
仙台	搭乗者数	40,341	72,970	55.3
	搭乗率	45.2	79.6	
沖縄	搭乗者数	46,183	128,521	35.9
	搭乗率	40.9	71.9	
その他国内	搭乗者数	3,695	4,083	90.5
	搭乗率	63.3	66.6	
国内線合計	搭乗者数	661,597	2,561,244	25.8
	搭乗率	48.4	73.2	

国際旅客

路線	区分	令和2年4月～令和3年2月	平成31年4月～令和2年2月	対前年度比	
ソウル	搭乗者数	0	36,563	0.0	
	搭乗率	0.0	84.2		
中国路線	大連・北京	搭乗者数	0	33,612	0.0
		搭乗率	0.0	50.7	
	上海	搭乗者数	0	57,604	0.0
		搭乗率	0.0	73.7	
	(小計)	搭乗者数	0	91,216	0.0
		搭乗率	0.0	63.1	
台北	搭乗者数	0	83,540	0.0	
	搭乗率	0.0	77.7		
香港	搭乗者数	0	41,878	0.0	
	搭乗率	0.0	81.6		
シンガポール	搭乗者数	0	33,293	0.0	
	搭乗率	0.0	72.1		
バンコク	搭乗者数	0	4,933	-	
	搭乗率	0.0	40.9		
合計	搭乗者数	0	291,423	0.0	
	搭乗率	0.0	72.0		
その他海外	搭乗者数	0	9,919	0.0	
	搭乗率	0.0	81.2		
国際線合計	搭乗者数	0	301,342	0.0	
	搭乗率	0.0	72.2		

旅客合計

路線	区分	令和2年4月～令和3年2月	平成31年4月～令和2年2月	対前年度比
旅客合計	搭乗者数	661,597	2,862,586	23.1
	増加人数	▲ 2,200,989		

◇ 定期路線の運航状況（新型コロナウイルス感染症拡大前（R元冬ダイヤ）とR3.1～2の比較）

路線	航空会社	運航状況		
		運航計画 (R元冬ダイヤ)	R3.1～2の運航状況	
国内線	東京 (羽田)	全日本空輸	1日10往復	1日3～7往復
		日本航空	1日8往復	1日2～4往復
	<小計>	2社	1日18往復	1日5～11往復
	成田	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	1日1往復	運休
		春秋航空日本	1日2往復	1日0～1往復
	<小計>	2社	1日3往復	1日0～1往復
	札幌	全日本空輸	1日1往復	運休
		日本航空	1日1往復	1日0～1往復
	<小計>	2社	1日2往復	1日0～1往復
	仙台	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	1日2往復	1日2往復
那覇	全日本空輸	1日1往復	1日1往復	
5路線	4社	1日26往復	1日8～15往復	
国際線	ソウル	エアソウル (アジアナ航空)	週3往復	運休
	大連・北京	中国国際航空 (全日本空輸)	週4往復	
	上海	中国東方航空 (日本航空)	週7往復	
	<小計>	2社	週11往復	
	台北	チャイナエアライン (日本航空)	週7往復	
	香港	香港エクスプレス	週3往復	
	シンガポール	シルクエア (シンガポール航空)	週3往復	
	バンコク	ノックエア	週3往復	
7路線	7社	週30往復	全路線運休	

※ソウル線はR元.12.17から運休、バンコク線はR元.12.18に就航

◇ 広島空港連絡バスの運行状況

	コロナ以前 (R2. 1. 1)	R2上半期終了時点 (R2. 10. 1)	最新 (R3. 2. 1)
広島駅	93便 〔 空港行：50便 空港発：43便 〕	42便 〔 空港行：21便 空港発：21便 〕	58便 〔 空港行：29便 空港発：29便 〕
広島 バスセンター	57便 〔 空港行：28便 空港発：29便 〕	13便 〔 空港行：6便 空港発：7便 〕	27便 〔 空港行：13便 空港発：14便 〕
呉駅	18便 (9往復)	6便 (3往復)	4便 (2往復)
福山駅	24便 (12往復)	運休	10便 (5往復)
三原駅	22便 (11往復)	14便 (7往復)	14便 (7往復)
尾道駅	9便 〔 空港行：4便 空港発：5便 〕	運休	運休
竹原駅	15便 〔 空港行：8便 空港発：7便 〕	運休	10便 (5往復)
白市駅	51便 〔 空港行：26便 空港発：25便 〕	32便 〔 空港行：15便 空港発：17便 〕	32便 〔 空港行：15便 空港発：17便 〕
西条駅	20便 (10往復)	運休	運休
三次駅	6便 (3往復)	路線廃止 ※R2. 9. 30	

課題2 空港経営改革の導入

- ・ 空港経営改革導入後は、広島県空港振興協議会の枠組みの活用など、地域と空港運営権者が広島空港の将来像を共有し、より連携を図りやすい体制の構築が必要となっている。

課題3 空港アクセス

- ・ トリプルウェイの早期完成や広域的な道路網の整備など、広域道路ネットワーク展開に優位性があり、速達性向上・定時性確保に資する道路系アクセスの強化が求められている。
- ・ 訪日外国人観光客の増加などにより利用者ニーズは多様化しており、より多様で広域的なアクセス手段の確保が求められている一方で、リムジンバスネットワークは主要都市圏に限定されている。
- ・ 平成30年7月豪雨災害や新型コロナウイルス感染症の拡大など、大規模な災害等が頻発する中で、災害等の発生時に利用者にとって分かりやすく利便性が高いアクセスの確保が求められている。
- ・ 広島空港アクセス対策アクションプログラム（官民で構成する広島県空港振興協議会においてH23.3策定）について、策定後の環境変化を踏まえ、令和元年12月に見直したところであり、空港運営権者やアクセス事業者などの関係機関が連携してアクセス対策に取り組んでいく必要がある。

5 基本方針

次の2つの方針を基に今後5年間（令和3年度～令和7年度）の実施計画を策定し、事業を推進していきます。

□みなど・空港振興プランの基本方針

方針1 航空ネットワークの拡充

- 新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえ、既存路線の早期復便に向け、空港運営権者や関係機関と協働して需要回復に取り組む。
- 航空便利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致や旅客需要の拡大などに取り組むことにより、航空ネットワークの拡充を図る。

方針2 空港アクセスの利便性向上

- 広島高速5号線及び一般国道2号（東広島・安芸バイパス）の早期整備によるトリプルウェイの早期完成や、広域的な道路網の整備など速達性の向上や定時性の確保に取り組む。
- 県内外の主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設やデマンド交通、レンタカーの活用などによる多様なアクセス手段の確保など、アクセス利便性の向上に取り組む。
- 大規模災害等の発生時に、関係者が連携して利用者目線に立ったオペレーションを行うことで、利用者にとって使い勝手の良いアクセス確保が図られるよう取り組んでいく。
- 官民で構成する広島県空港振興協議会において、令和元年12月に見直した広島空港アクセス対策アクションプログラム（H23.3策定）について、空港運営権者やアクセス事業者等の関係機関と連携してプログラムを推進していく。

□計画策定における課題と基本方針の関係

社会資本未来プラン
 ~社会変化に適応した
 インフラマネジメントの推進~

広島空港の取り組むべき課題

広島県みなと・空港振興プラン 2021
 計画期間：R3~R7（5年間）

【目指す姿】
 ○県民が様々な場面において「安全・安心」や「サービス(利便性・快適性・生産性)」等の向上を実現できる社会

【施策体系】
【施策の柱】

施策Ⅰ
 ~安全・安心を支える
 総合的な県土の強靱化~
取組方針①
 防災・減災対策の充実・強化
取組方針②
 安全で快適な
 交通環境づくりの推進

施策Ⅱ
 ~交流・連携を支える
 ネットワークの充実・強化~
取組方針③
 経済物流を支える基盤の強化
取組方針④
 集客・交流機能の強化と
 ブランド力向上強化

施策Ⅲ
 ~魅力的で持続可能な
 社会を支える基盤形成~
取組方針⑤
 コンパクトで持続可能な
 まちづくりの推進
取組方針⑥
 環境保全と循環型社会の構築

共通施策
 ~社会資本の適切な
 維持管理の推進~

効果を高めるための施策
 デジタルトランス
 フォーメーション
 (広島デジフラ構想)の推進

課題1 新型コロナウイルス感染症の影響
 ・新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、空港利用者数が激減している中、感染症収束後の需要回復を見据えて、国内線、国際線ともに航空ネットワークを維持していく必要がある。
 ・新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえながら、空港運営権者、広島県空港振興協議会、観光部局等の関係者と一体となって、減退している旅客需要の掘り起こしを迅速かつ効果的に行う必要がある。
 ・国際線の復便に当たっては、空港における水際対策を強化することが不可欠であり、空港運営権者や地元関係機関と連携して検疫体制の強化に向けた環境づくりに努めるとともに、検疫の実施主体である国へ必要な働きかけを行っていく必要がある。
 ・また、空港利用者の需要が見通せない状況においても適正なバス運行を確保するなど、新型コロナウイルス感染症収束後の需要回復も見据えながら、空港利用者の利便性を確保していく必要がある。

課題2 空港経営改革の導入
 ・空港経営改革導入後は、広島県空港振興協議会の枠組みの活用など、地域と空港運営権者が広島空港の将来像を共有し、より連携を図りやすい体制の構築が必要となっている。

課題3 空港アクセス
 ・トリプルウェイの早期完成や広域的な道路網の整備など、広域道路ネットワーク展開に優位性があり、速達性向上・定時性確保に資する道路系アクセスの強化が求められている。
 ・訪日外国人観光客の増加などにより利用者ニーズは多様化しており、より多様で広域的なアクセス手段の確保が求められている一方で、リムジンバスネットワークは主要都市圏に限定されている。
 ・平成30年7月豪雨災害や新型コロナウイルスの感染拡大など、大規模な災害等が頻発する中で、災害等の発生時に利用者にとって分かりやすく利便性が高いアクセスの確保が求められている。
 ・広島空港アクセス対策アクションプログラム(官民で構成する広島県空港振興協議会においてH23.3策定)について、策定後の環境変化を踏まえ令和元年12月に見直したところであり、空港運営権者やアクセス事業者等の関係機関が連携してアクセス対策に取り組んでいく必要がある。

◆方針1 航空ネットワークの拡充
 ○新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえ、路線の早期復便に向け、空港運営権者や関係機関と協働して需要回復に取り組む。
 ○航空便利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致や旅客需要の拡大などに取り組むことにより、航空ネットワークの拡充を図る。

◆方針2 空港アクセスの利便性向上
 ○ 広島高速5号線及び一般国道2号(東広島・安芸バイパス)の早期整備によるトリプルウェイの早期完成や、広域的な道路網の整備など速達性向上・定時性確保に取り組む。
 ○ 県内外の主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設やデマンド交通、レンタカーの活用などによる多様なアクセス手段の確保など、アクセス利便性の向上に取り組む。
 ○ 大規模災害等の発生時に、関係機関が連携して利用者目線に立ったオペレーションを行うことで、利用者にとって使い勝手の良いアクセス確保が図られるよう取り組んでいく。
 ○ 官民で構成する広島県空港振興協議会において、令和元年12月に見直した広島空港アクセス対策アクションプログラム(H23.3策定)について、空港運営権者やアクセス事業者等の関係機関と連携してプログラムを推進していく。

II 実施計画

中四国における国内外のビジネス・観光等の交流の出入口であるグローバルゲートウェイとして、航空便利用者の多様なニーズに対応するため、広島空港の将来像を空港運営権者と共有し、官民で構成される広島県空港振興協議会や関係機関と連携し、航空ネットワークの拡充や空港アクセスの利便性向上に取り組みます。

◆方針1 航空ネットワークの拡充

新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえ、既存路線の早期復便に向け、空港運営権者や関係機関と協働して需要回復に取り組みます。

《国内線》

- ・基幹路線である羽田線について、ビジネス、観光等のターゲットに応じた需要回復策を実施するとともに、他路線については、就航先自治体等とも連携した需要回復策を実施し、新型コロナウイルス感染症拡大前の需要や便数の早期回復に努めます。

《国際線》

- ・新型コロナウイルス感染症の収束状況や、日本及び就航先政府の水際対策の状況等を踏まえながら、復便に向けた路線ごとの段階的なロードマップを空港運営権者と共有し、連携して早期の便数回復に努めます。
- ・復便に当たって不可欠な水際対策の強化に向け、空港運営権者や地元関係機関と連携し、ビル施設の改修等、検疫体制の強化に向けた環境づくりに努めるとともに、検疫の実施主体である国へ、検査人員確保等の必要な働きかけを行います。
- ・空港運営権者や観光部局、航空会社等と一体となって、各路線の復便段階ごとのターゲットに応じた需要回復策を実施し、早期の復便を後押しします。

航空便利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致や旅客需要の拡大などに取り組むことにより、航空ネットワークの拡充を図ります。

《国内線》

- ・インバウンドの取り込みを意識した首都圏空港との国際線乗継便としてのLCC便の拡充に取り組みます。
- ・既存の公共交通機関での往来に長時間を要する地方都市との間について、当該自治体とも連携し、リージョナルキャリアによる需要に応じた地方間路線の新規誘致に取り組みます。

《国際線》

- ・今後の経済発展等に伴う航空需要の拡大が見込まれ、県内企業の海外展開に伴うビジネスニーズが高まりを見せている東アジア・東南アジアの路線拡充に取り組みます。
- ・アジア域内ハブ空港との利用拡大を図り、路線を拡充することにより、乗継利便性の向上を図ります。
- ・後背圏である瀬戸内、山陰エリア全体に広がる豊富な観光資源を活かし、空港運営権者や観光部局とも連携し、中四国全域のインバウンド旅客をターゲットとした需要創出に取り組みます。

◆方針2 空港アクセスの利便性向上

空港アクセスの利便性向上に向けて、空港運営権者や関係機関と連携して、速達性の向上や定時性の確保など総合的なアクセス対策を推進します。

空港アクセスに資する道路整備の推進

トリプルウェイの早期完成や広域的な道路網の整備などアクセス向上に資する道路整備などを推進します。

- ・ 広島都市圏とのアクセス
広島高速5号線及び一般国道2号(東広島・安芸バイパス)の整備によるトリプルウェイの完成
- ・ 備後圏とのアクセス
一般国道2号(福山道路)の整備

※ 広島中央フライトロードなど効率的な空港へのアクセスルートについて調査等を進める。



【参考】 将来の広域道路ネットワーク

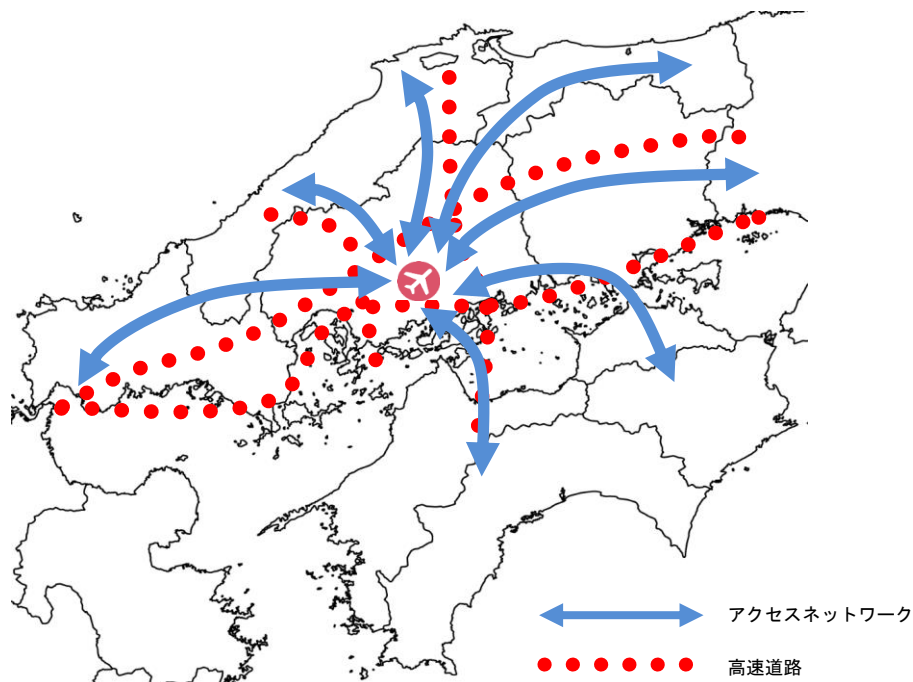
将来の広域道路ネットワーク



多様なニーズに対応したアクセス手段の確保

県内外の主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設やデマンド交通、レンタカーの活用などによる多様なアクセス手段の確保など、多様なニーズに対応したアクセス確保に取り組みます。

- ・ 県内外の主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設
観光地等への新たな空港アクセスバス路線の開設
高速バスの空港立ち寄り検討 など
- ・ 多様なアクセス手段の確保
デマンド交通の導入など柔軟なバス運行やレンタカーの活用促進
空港を結節点とした広域移動に係る MaaS の活用検討 など



災害等発生時の円滑なアクセス確保

大規模災害等の発生時に、関係機関が連携して利用者目線に立ったオペレーションを行うことで、利用者にとって使い勝手の良いアクセス確保が図られるよう取り組んでいきます。

- ・ 空港ホームページやデジタルサイネージでのリアルタイムな情報発信 など

広島空港アクセス対策アクションプログラムの推進

官民で構成する広島県空港振興協議会に設置した広島空港アクセス対策ワーキング部会において、令和元年12月に見直した広島空港アクセス対策アクションプログラム（H23.3策定）について、関係機関と連携してプログラムを推進していきます。

① 広島空港アクセス対策アクションプログラムの概要

- 広島空港アクセス対策ワーキング部会において、空港アクセスが抱える様々な課題への対応について協議し、平成23年3月に広島空港アクセス対策アクションプログラムとして取りまとめ、関係機関の連携・協力のもとで対策を進めてきました。
- これまでの取組状況や空港経営改革の導入などの状況変化を踏まえ、概ね10年後を目標として取組内容を整理し、具体的な対策について、令和元年12月に「広島空港アクセス対策アクションプログラム2019」として取りまとめました。

〔広島空港アクセス対策アクションプログラム2019の概要〕

区 分	項 目
定時性の向上のための対策	山陽自動車道の渋滞・事故の影響回避【新】
	山陽自動車道の渋滞・事故の発生防止、通過交通量の分散化
	一般道等における対策
速達性の向上のための対策	広島都市圏とのアクセス
	備後圏とのアクセス【新】
サービスの高質化・快適性向上のための対策	空港を結節点とした円滑な広域移動の実現に向けた検討【新】
	利便性や快適性向上のための対策
	多様な輸送手段の確保
広域的な拠点性向上のための対策【新】	広域のアクセスが容易となる道路網の整備【新】
	バスネットワークの広域化【新】
災害、渋滞、事故発生時の対策	大規模災害発生時のアクセスの確保【新】
	JR山陽本線等への円滑な誘導
	渋滞・事故時における関係機関との連携強化

【新】：従来のアクションプログラム（H23.3策定）には、位置付けられていない新規項目

〔主な新規の対応方策〕

- 山陽自動車道の最高速度引き上げの可能性検討の要請
- 空港と目的地を円滑に結ぶ移動手段の確立に向けた検討
- MaaS等の新たな交通モードを活用した諸施策の検討
- 広島空港からの広域バスネットワークの構築
- 大規模災害の発生により空港アクセスが途絶した場合のアクセス確保やオペレーション強化
- 利用者目線に立った渋滞・事故時のオペレーション強化

② 今後の予定

- アクセス部会の機能は継続し、プログラムの進行管理を毎年定期的に行うとともに、社会経済情勢の変化やプログラムの実施状況を踏まえ、必要に応じてプログラムを見直しながら、取組を進めていきます。

Ⅲ 成果目標

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる施策である「交流・連携基盤」の10年後の指標（ビジョン指標）の実効性を確保するため、5年後の到達点として次のとおり目標値を設定します。

項目	現状（R2）	目標値（R7）
広島空港利用者数	297万人/年（R1）	310万人/年
国際定期路線数・便数	5路線・26便/週	7路線・31便/週
広島空港と主要拠点を結ぶ公共交通ルート数	9ルート	12ルート

参考

広島ヘリポートの概要

1 ヘリポート施設の概要

- (1) 設置管理者 広島県
- (2) 飛行場の所在地 広島県広島市西区観音新町四丁目10番2号
- (3) 名称 広島ヘリポート
- (4) 種別 公共用ヘリポート
- (5) 供用開始日 平成24年11月15日
- (6) 施設の概要
 - 管理面積 112,939平方メートル
 - 基本施設
 - 着陸帯 長さ 35メートル 幅 30メートル
 - 滑走路 長さ 35メートル 幅 30メートル
 - 誘導路 延長 28メートル 幅 9メートル
 - エプロン 面積 20,574平方メートル
 - スポット 14バース
 - 大型 1スポット (直径26メートル)
 - 中型 13スポット (直径20メートル)
- (7) 運用時間 8時30分から19時00分まで (10時間30分)

2 管理体制等

令和2年度から令和6年度の5年間は、指定管理者制度の導入により、指定管理者及び共同事業者である広島市とも連携のうえ、安全・安心な施設を維持できるよう、適切な管理に努める。

- (1) 指定管理者 日本空港コンサルタンツ・大成有楽不動産連合体
- (2) 指定期間 令和2年4月1日から令和7年3月31日 (5年間)
- (3) 管理条例 広島県広島ヘリポート条例
- (4) 航空機への情報提供

運用時間中は、ヘリポートの標点から概ね半径5マイル (約9km) の範囲内で飛行している航空機に対して、情報提供を行っており、ヘリコプターの離着陸は、この情報などを基に操縦士の判断で行われる。

3 広島ヘリポートにおける常駐機の状況 (令和2年4月1日現在)

使用者		機数	備考
使用事業航空会社		12	報道取材, 送電線パトロール等
官公庁	広島県警察航空隊	2	パトロール, 捜索・救助等
	広島市消防局消防航空隊	1	消火, 救急・救助, 災害等
	ドクターヘリ広島	1	救急医療
計		16	

4 広島ヘリポートにおける離着陸実績 (令和元年度実績)

(単位; 回)

区分	常駐機		外来機		計	
	出発	到着	出発	到着	出発	到着
一般 (官公庁以外)	1,105	1,102	107	108	1,212	1,210
官公庁	1,058	1,058	38	38	1,266	1,096
計	2,144	2,142	164	164	2,308	2,306