

# 第7章 空港



広島空港



## 1 広島空港の概要

### (1) 広島空港の現状

広島空港は、3,000mの滑走路、9つのスポットを有するエプロンや最新鋭の設備とともに、31,000㎡の旅客ターミナルビル、3,900㎡の貨物ターミナル施設などを備えた中国・四国地方最大の空港である。

航空路線としては、旅客数が全国で6番目の東京線をはじめとする、国内定期路線5路線と、アジア・太平洋地域7都市につながる国際定期路線6路線を有している。国際定期路線は、全国第8位である週30便のネットワークを誇り、ソウル、上海、大連の3都市にデイリーでアクセスが可能である。

今後も広島空港は中国・四国地方の地域拠点空港として、広島県及び近隣地域の国際化と地域振興に大きく寄与するものと期待されており、引き続き利便性の向上や機能の一層の充実に努める。

#### [広島空港の概要]

設置管理者	国土交通大臣			
飛行場の種類	空港法第4条第1項第5号に掲げる空港			
供用開始日	平成5年10月29日(3,000m滑走路供用：平成13年1月25日)			
施設	告示年月日	平成12年12月28日(運輸省告示414号)		
	管理面積	1,948,484㎡		
	基本施設 (ターミナル拡張計画を含む。)	着陸帯	長さ	3,120m×幅 300m
		滑走路	長さ	3,000m×幅 60m
		誘導路	総延長	3,290m
エプロン	120,300㎡(サブターミナルを含む。)			
概要	航空灯火	進入灯,進入角指示灯,中心線灯,滑走路灯,誘導路灯,エプロン照明灯等		
	通信施設	遠隔空港対空通信施設,飛行場情報放送業務施設		
	航空保安無線施設	ILS(計器着陸装置),ASR(空港監視レーダー), SSR(二次監視レーダー) VOR/DME(超短波全方向無線標識装置/距離測定装置)		
	気象観測施設	滑走路視距離測定器,風向風速観測装置,雲高測定器等		
飛行場運用時間	14時間(利用時間：7時30分から21時30分まで)			

### (2) 広島空港計器着陸施設高度化(CAT-a)整備事業

広島空港は、季節により霧、雲に覆われることが多く、視程不良による欠航、ダイバート(目的外空港への着陸)、遅延等が発生しており、その改善が強く求められてきた。

このため、平成15年度に国土交通省の事業として計器着陸施設の高度化事業が新規採択され、平成16年度から本格的に工事着手し、平成20年6月に運用を開始した。また、平成21年6月からより高度なCAT-bに移行し運用を開始した。

(3) アクセスの充実

広島空港へのアクセスとして、広島、三原、福山からリムジンバスが、JR白市駅から空港連絡バスが、竹原からは乗合タクシーが運行されている。

また、平成10年末から山陽自動車道高坂パーキングエリア内の高坂バスストップでの福山リムジンバス乗り換えにより、甲奴、府中、因島(尾道)、岡山、今治方面からバスによる空港アクセスが可能となっている。

平成21年3月から導入された、高速道路料金の休日割引の実施等により、ゴールデンウィークなど休日における山陽自動車道の渋滞によるリムジンバスの運休等の状況を踏まえ、平成22年度に広島空港アクセス対策ワーキング部会(広島県空港振興協議会)を設置し、広島空港へのアクセス対策を総合的に検討し、「広島空港アクセスの基本的考え方」のとりまとめを行った。

今後は、同報告書に掲げたアクションプログラムに基づき、整備、改善、関係機関への要請等を行い、空港アクセスの充実を図っていく。

(4) 航空路線の拡充

広島空港は、平成5年の開港以来、中国・四国地方の地域拠点空港として着実に成長している。

引き続き、羽田空港拡張による発着枠拡大に向けた東京線の輸送力増強や国内地方間路線の維持・拡充を働きかけるとともに、アジア・太平洋地域等への国際航空ネットワークの充実に向けた取組みを積極的に展開していく。

また、欧米・オセアニア方面については、成田、ソウル、上海、台北など国際ハブ空港からのネットワークを利用した国際線乗り継ぎの利便性強化を図る。

(5) エアカーゴ対策の推進

広島空港は、中国地方の中央部に位置しており、山陽自動車道に直結するなど、貨物の流通拠点としてのポテンシャルを有している。

また、周辺にはIT関連を中心とした輸出企業が多く立地している。

今後、既設路線の輸送力の増強(増便・機材の大型化)や新規路線の開設に合わせて、広島空港への集荷促進対策を推進する。

(6) 空港の振興

官民一体となって空港の振興策を推進するため、平成6年3月に設立した広島県空港振興協議会(会長:広島県商工会議所連合会会頭、構成:県、市町、経済団体等)を中心に、就航路線の利用促進や路線誘致などの活動を展開する。

(7) 平成23年度事業の内容

(単位:千円)

区 分	予 算 額	事 業 内 容
直轄空港建設費等負担金	42,167	広島空港の耐震対策、施設更新
空港建設促進事業	8,025	周辺県有地の管理 等
空港周辺対策事業	31,000	空港周辺の環境対策 等
空港県営駐車場管理費	31,208	空港県営駐車場の管理費用
広島空港航空ネットワーク拡充事業	44,123	官民一体による利用促進、新規路線の誘致活動 等
合 計	156,523	

(経緯)

- 平成47年7月 広島県及び広島市が、広島空港の航空需要・施設能力等を明らかにするために広島空港基本調査を実施
- 昭和58年7月 広島空港問題連絡会議(四者会議)において、新空港候補地として用倉地区を選定
- 昭和61年4月 新広島空港整備基本計画決定
- 9月 新広島空港設置告示(航空法第40条)
- 10月 第二種空港としての政令指定
- 昭和63年11月 新広島空港本体工事起工式
- 平成3年11月 滑走路3,000m化について、第六次空港整備5ヵ年計画への組み入れ(閣議決定)
- 平成5年9月 新広島空港の範囲の変更と供用開始日の公示  
新広島空港旅客ターミナルビル完成
- 10月 新広島空港開港
- 平成6年1月 新広島空港より広島空港へ名称変更
- 平成7年7月 広島空港整備基本計画策定(滑走路延長)
- 平成8年3月 施設変更告示(滑走路500m延長・航空法第40条)
- 11月 滑走路500m延長工事着手
- 平成10年2月 施設変更告示(誘導路T1~T5拡幅・航空法第46条)
- 平成11年10月 施設変更告示(ターミナル地区拡張計画・航空法第40条)
- 平成13年1月 滑走路3,000m供用開始
- 平成15年4月 計器着陸施設の高度化(CAT-a)整備事業採択
- 平成16年3月 ターミナル地域拡張事業完了
- 平成16年10月 計器着陸施設の高度化(CAT-a)整備事業工事着手
- 平成16年11月 国際線利用客、開港後300万人を突破
- 平成18年10月 総利用客、開港後4,000万人を突破
- 平成19年11月 国際線利用客、開港後400万人を突破
- 平成20年6月 高度計器着陸施設(CAT-a)運用開始
- 平成21年6月 高度計器着陸施設(CAT-b)運用開始
- 平成21年12月 総利用客、開港後5,000万人を突破
- 平成23年2月 国際線利用客、開港後500万人を突破

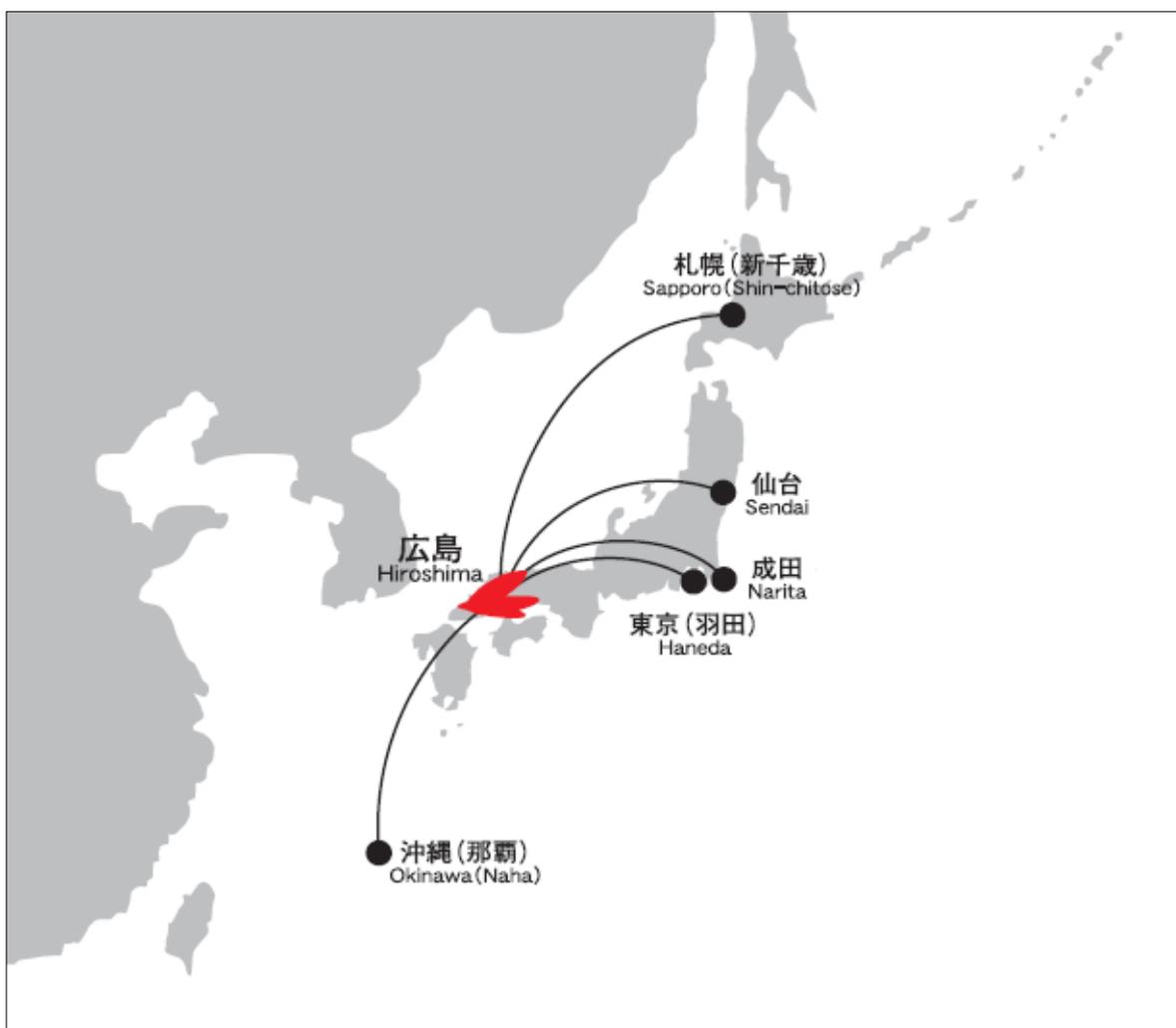
## (参考) 広島空港の定期航空路線の概要

### (1) 国内定期路線の現況

(H23.4.1現在)

地域	路線	航空会社	便数/日	使用機材	平成22年度旅客数	備考
北海道	札幌 (新千歳)	日本航空	1	MD90(150席)	106,715人	H 8. 8. 2~
東北	仙台	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	1	CRJ700(70席)	37,336人	H 4.10.25~
東京	成田	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	2	CRJ(50席) CRJ700(70席)	38,910人	H15. 8. 1~
	東京 (羽田)	全日本空輸	17	B777-200(405席) B767-300(270席) MD90(150席) B737-800(165席)	2,050,383人	S37.10.14~
日本航空		H2.7.21~ (S63.7.23~)				
沖縄	那覇	全日本空輸	1	A320(166席)	153,474人	S61. 4.26~
チャーター便					873人	
計	5路線	3社	1日 22便		2,387,691人	

国内航空路線図



(2) 国際路線の現況

(H23.4.1現在)

国・地域	路線	航空会社	便数/週	使用機材	平成22年度旅客数	備考
韓国	ソウル	アジアナ航空 (全日本空輸)	7	A321(177席)	95,806人	H3.6.21~
中国	大連・北京	中国国際航空 (全日本空輸)	5	B737-300(125席) B737-700(125席)	38,364人	H10.2.26~
	大連・天津	中国南方航空	3	A319(119席)	18,210人	H15.4.1~ (H23.3.29~ 天津延伸)
	上海	中国東方航空 (日本航空)	7	A320(156席)	77,377人	H8.2.6~
台湾	台北	チャイナエアライン	6	B737-800(158席)	70,837人	H16.6.2~
ミクロネシア	グアム	コンチネンタル航空	2	B737-700(124席)	17,201人	H17.4.7~
<定期便計>	6路線	8社	週30便	—————	317,795人	—————
チャーター便					9,365人	
<国際線合計>					327,160人	—————

国際線航空路線図



## 2 広島西飛行場の概要

### (1) 広島西飛行場の管理・運営

平成 22 年 10 月 30 日の定期路線の撤退により、現在は小型機専用飛行場として、航空機の運航及び利用者の安全確保に必要なサービスを行っているが、今後、平成 24 年秋のヘリポート化に向けた整備を進めていく。

#### [広島西飛行場の概要]

設置管理者	広島県		
飛行場の種類	その他公共用飛行場		
供用開始日	平成 5 年 10 月 29 日		
施設概要	管理面積	495,094 m <sup>2</sup>	
	基本施設	着陸帯	長さ 1,920 m × 幅 150 m
		滑走路	長さ 1,800 m × 幅 45 m
		誘導路	総延長 397 m × 幅 9 ~ 30 m
		エプロン	32,430 m <sup>2</sup>
	航空灯火	滑走路灯, 誘導路灯, エプロン照明等	
	通信施設	情報提供用対空通信施設, 対地通信施設, 対空通信施設	
要	航空保安無線施設	LLZ / T - DME (計器着陸進入方向誘導装置 / ターミナル用距離測定装置) VOR / DME (超短波全方向式無線標識施設 / 距離測定装置)	
	気象観測施設	風向風速観測装置, 雲高測定器等	
飛行場運用時間	12 時間 (利用時間: 8 時 30 分から 20 時 30 分まで)		

### (2) 平成 23 年度の事業内容

(単位: 千円)

区分	予算額	事業内容
広島西飛行場管理費	86,005	飛行場の管理・運営等 (平成 23 年 4 月 ~ 6 月)
計	86,005	

(経緯)

- 昭和59年4月 第2回西瀬戸経済圏関係知事会議において、コミューター航空の推進について申し合わせ
- 昭和62年4月 西瀬戸エアリンクが就航(広島～松山～大分)
- 平成3年4月 西瀬戸エアリンクを廃止
- 4月 ジャルフライトアカデミーが就航(広島～松山, 広島～大分)
- 11月 新規路線の開設(広島～小松, 広島～長崎)
- 平成5年10月 我が国初のコミューター専用空港, 広島西飛行場開港
- 平成6年3月 新規路線の開設(広島西～新潟)
- 9月 新規路線の開設(広島西～関西国際)
- 平成8年4月 広島西～長崎線の休止
- 6月 新規路線の開設(広島西～出雲)
- 8月 株式会社ジェイエア発足
- 10月 新規路線の開設(広島西～鳥取)
- 平成9年1月 新規路線の開設(広島西～南紀白浜)
- 10月 新規路線の開設(広島西～鹿児島(ジェイエア・日本エアコミューター))
- 平成11年4月 広島西～大分線, 広島西～松山線, 広島西～関西国際線の休止
- 4月 新規路線の開設(広島西～高知)
- 10月 広島西～鹿児島線の休止(ジェイエア)
- 平成12年3月 広島西～富山線の季節運航(3月～5月, 中日本エアライン)
- 11月 " (11月～5月, 中日本エアライン)
- 平成13年4月 広島西～南紀白浜線, 広島西～鳥取線, 広島西～出雲線の休止
- 4月 新規路線の開設(広島西～福島, 広島西～鹿児島(ジェイエア))
- 4月 新規路線の開設(広島西～仙台, 広島西～鹿児島(フェアリンク))
- 平成13年12月 広島西～仙台線, 広島西～鹿児島線の休止(フェアリンク)
- 平成14年4月 広島西～出雲線, 広島西～宮崎線の開設(ジェイエア)
- 4月 広島西～福島線, 広島西～小松線の休止(ジェイエア)
- 5月 広島西～札幌線の開設(ジェイエア)
- 9月 広島西～鹿児島線の休止(ジェイエア)
- 平成15年4月 広島西～札幌線の休止(ジェイエア)
- 7月 広島西～高知線の休止(ジェイエア)
- 9月 広島西～出雲線の休止(ジェイエア)
- 平成17年2月 広島西～新潟線の休止(ジェイエア)
- 平成22年10月 広島西～宮崎線の休止(日本エアコミューター)
- 広島西～鹿児島線の休止(日本エアコミューター)

