

～広島空港の現状～

◆これまでの成長モデル

- ➔ 主力路線として、全国の国内線路線で旅客数が第7位(平成26年度)の羽田線を有する。
- ➔ 国際線は、アウトバウンド需要を強みとして全国の空港で第8位の利用者数を誇っている。

◆近年の動向・課題

- ➔ 主力路線である羽田線の対新幹線の競争力低下
- ➔ アウトバウンド利用を中心として国際線の伸び悩み
- ➔ 訪日需要が拡大する中、インバウンドの取込みが不足(県への外国人観光客の増加幅ともギャップ)
- ➔ 国際線においてネットワーク・便数の豊富な近隣大規模空港に利用客が流出
- ➔ 道路系のアクセス手段に依存し、定時性等に課題のある空港アクセス
- ➔ ハブ空港への貨物集約化の流れなどから、貨物取扱量がピーク時の約1/4に減少

◆将来のリスク

- ➔ 将来の人口減やリニア中央新幹線の開通による、国内線利用の低迷リスク
- ➔ インバウンドの取込みにおける全国の空港の二極化(近隣大規模空港への利用流出の加速の懸念)

◆生かすべき強み・機会

- ➔ 旺盛な首都圏との流動
- ➔ 底堅いアウトバウンド需要
- ➔ 成長著しいアジアに近い地理的優位性
- ➔ LCCによる新規需要(成田線・香港線など)
- ➔ 進みつつある観光分野の広域連携の取組み(加速する「瀬戸内」のブランド化の取組み等)
- ➔ 平成26年度に形成された県境を越える井桁状の高速道路ネットワークによるアクセス環境の向上
- ➔ 新たな航空ビジネスの可能性(地方間路線、チャータービジネス、ビジネスジェット等)
- ➔ 羽田、那覇の貨物ハブ拠点化

国内線市場の将来的な頭打ちや、成長が見込まれるインバウンド市場を背景に、空港間競争が激化する中、強みを生かしつつ新たな環境に対応するため、これまでの成長モデルを再考すべき時期を迎えている。

～広島空港の将来像～

◆基本理念

地域との緊密な連携のもと、中四国地方の拠点空港として多様なネットワークを提供することで、内外のビジネス・観光等の交流を拡大する交流・連携基盤として機能する空港を実現すること。

◆担うべき役割

○グローバルゲートウェイ

従来のアウトバウンド利用に加え、瀬戸内のブランド化など地域の広域的な観光連携の取組みと連携して訪日需要を取込む、中四国地方の交流拠点としての役割

○様々なニーズに応える空港

航空サービスが多様化する中、LCCや地方間路線、ビジネスジェットなどの新たな利用者ニーズにも対応するバリエーション豊かな手段を提供する役割

○首都圏との交流基盤

首都圏と地域を多頻度で結び、ビジネス需要やハブ空港へのアクセス需要など、首都圏との相互交流や県民の利便性を将来に渡って支える基盤としての役割

○交通結節点

他の様々な交通モードと円滑に接続し、シームレスな移動を実現する利便性の高い交通結節点としての役割

○地域の魅力の発信基地

地域ブランドの輸出や、空港を媒介に地域の魅力作りに向けた様々な主体の連携を誘引するプラットフォームとして、地域の魅力発信に貢献する役割

○緊急・防災機能

大規模災害等により陸上交通が寸断された場合など、緊急時に対応できる航空輸送機能及び避難機能を有する緊急・防災拠点としての役割

～実現に向けた新たな取組み～

◆ネットワークの更なる充実

○インバウンドの取込み強化

- ➔ ハブ空港とのネットワークを活用した乗継ぎ需要の拡大
- ➔ インバウンドダイヤの増便や東・東南アジアを中心とした新規誘致

○LCCを活用した需要拡大

- ➔ 首都圏路線の強化、近距離国際線LCCの誘致
- ➔ 地方拠点化を進めつつあるLCCの誘致

○新たな航空ビジネスの活用

- ➔ チャーター便の活発化、リージョナルジェットによる地方間路線の新規誘致
- ➔ 空港間連携による相互利用促進
- ➔ ビジネスジェットの可能性の検討(MICE誘致等)

○新規需要を見据えた空港機能強化

- ➔ 路線拡充を見据えた施設整備(駐機スポット、待合施設の拡充等)
- ➔ インバウンドに対応する施設やサービスの拡充
- ➔ 空港の運用時間の検討

◆空港アクセスの改善

○速達性・定時性の強化

- ➔ 広島高速5号線の早期整備、東広島・安芸バイパスの早期整備
- ➔ 白市ルートの強化
- ➔ 新たな軌道系アクセスの整備検討等(中長期の抜本対策)

○駐車場・レンタカーの利便性向上

- ➔ 駐車場料金の見直し
- ➔ レンタカーサービスの向上、カーシェアリングの導入

○インバウンド向けサービス

- ➔ リムジンバス等のサービスの高度化(乗降場所の多数化(ホテル等)、交通系ICカード全国共通化やクレジットカード利用への対応等)
- ➔ 広島空港利用者のJRレールパスの利便性向上
- ➔ 空港起点の観光バスサービスの検討

○二次交通のネットワーク化

- ➔ 公共交通機関の連携強化(航空ダイヤとの接続の改善等)

○圏域広域化への対応

- ➔ アクセスバスネットワークの拡充(瀬戸内エリア、北部・山陰エリア)
- ➔ 空港と高速道路網を結ぶ広域交通ネットワーク(道路)の構築

◆圏域の拡大

- ➔ 利用促進活動の広域的な展開(県外旅行会社との連携等)
- ➔ 広域的な観光連携による周遊型・滞在型観光の促進(広域観光周遊ルートを念頭にいた広島空港利用インバウンド商品の拡大等)

◆国内貨物ハブ拠点の活用

- ➔ 新たな国内貨物ハブ拠点(羽田、那覇)を活用した貨物拡大

◆空港の魅力づくり

- ➔ 空港及び周辺エリア全体のランドデザインの構築と共有
- ➔ ターミナルビルの集客施設としての魅力向上・周辺施設との連携強化
- ➔ 積極的な情報発信(空港発の話題づくり)
- ➔ 周辺地域との連携・共生

◆緊急・防災機能

- ➔ 災害時の航空機による広域搬送の拠点