

6 社会資本整備の推進

(7) 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

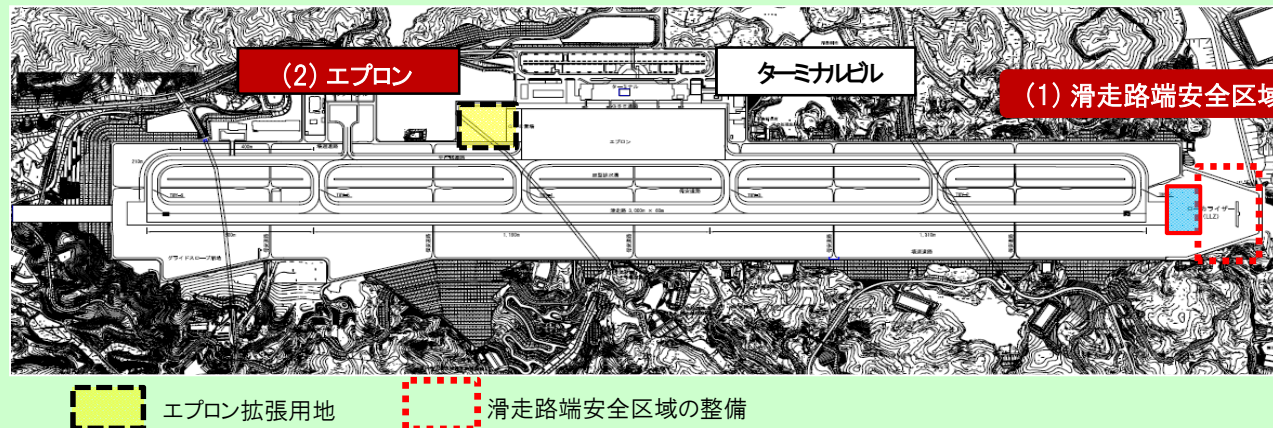
国への提案事項

1 訪日誘客支援空港制度の令和4年度以降の継続

地方空港における国際線の復便・新規就航等を推進する「訪日誘客支援空港制度」について令和4年度以降についても継続すること。

2 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

- (1) 滑走路端安全区域の確保については、国において整備に向けた準備が進められており、空港運営への影響が最小限となるよう配慮しつつ、早期に整備すること。
- (2) 新規路線の就航や増便に対応できるようにするため、エプロンが拡張されるよう、特段の配慮をすること。



滑走路端安全区域
の国内基準

可能な限り用地の
確保に努める範囲

- 長さ 240m
- 幅員 着陸帯幅

原則範囲

- 長さ 90m
- 幅員 滑走路幅の2倍

【提案先省庁：国土交通省】

6 社会資本の整備

(7) 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

現状/広島県の取組

【訪日誘客支援空港制度】

- 広島空港は、H29.7に「訪日誘客支援空港」に認定され、この制度を活用し、路線の就航時に国と連携して航空会社に支援を行うことで、H29.10のシンガポール線、R元.12のバンコク線就航が実現した。

【滑走路端安全区域の確保】

- 広島空港は、①社会的な影響度が高く②着陸回数が多い空港であり、優先的に整備を進める空港と位置づけられている。
- 滑走路西側で国内基準の範囲が確保されておらず、国は滑走路全体を東側に移設させる方針である。

課題

【訪日誘客支援空港制度】

- 訪日客の受入れ再開後においては、ただちに需要の回復が見込めないため、地方空港における国際線の復便や新規就航等には、当該制度が航空会社の復便等の後押しとなるが、制度の令和4年度以降の継続が明確となっていない。

【滑走路端安全区域の確保】

- 整備に当たっては、空港運用への影響を最小限に止める必要がある。

【エプロンの拡張】

- コロナの回復状況を踏まえながら、東南アジア・東アジアからの新規就航や、LCCの増便など国内外の航空ネットワーク拡充に取り組んでおり、エプロンの拡張が必要である。