

4 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早期再開及び拡充

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、同制度の終了は復便や新規路線の誘致に影響を与えるものであることから、早期に再開するとともに、再開にあたっては、支援期間の拡大及び空港ごとの支援上限額の引き上げなど内容を拡充すること。

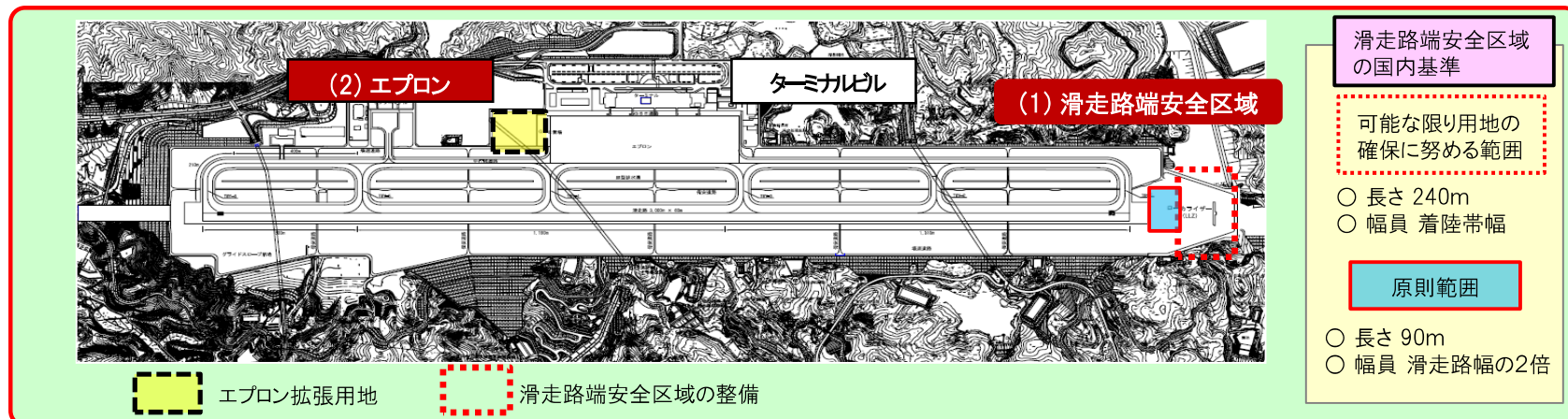
2 国際線の受入れに必要な体制確保に対する支援の継続及び拡大

令和5年度に新たに創設されたグランドハンドリング事業者等に対する支援制度について、令和7年度以降も継続するとともに、グランドハンドリング事業者等の人材不足の課題解決に資するよう、現在は対象となっていない人件費や通勤費など支援内容を拡大すること。

国への提案事項

3 空港機能を高める施設整備の着実な実施

- (1) 滑走路端安全区域の確保については、国において整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、早期に整備を完了すること。
- (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。



【提案先省庁：国土交通省】

4 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

現状/広島県の取組

【訪日誘客支援空港制度】

- 広島空港は、平成29年7月に「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、平成29年10月のシンガポール線、令和元年12月のバンコク線、令和5年7月のソウル線の就航が実現した。
- 令和4年度から復便路線も支援対象となったことを受け、この制度を活用し、令和5年度は大連・北京線や上海線の運航が再開した。

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、直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っていたが、令和5年度は支援額の上限や復便路線の支援期間が設定されたことにより、復便等に必要な支援実施が困難となり、さらに、同制度は令和5年度で終了となった。
- 一方で、燃料費の高騰及び全国的な空港人材の不足を背景とした人件費アップ等により、事業者における空港業務の受託経費が上昇しており、引き続き、運航コスト増加が航空会社の大きな負担となっている。

広島県の実施

【国際線受入に必要な人材確保】

- 空港運営会社が実施している「広島空港合同採用説明会」の開催情報の県雇用労働情報サイトへの掲載、地元市町(三原市、東広島市)と連携した求人情報の周知など、人材確保に向けた取組を行っている。

【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

【国際線受入に必要な人材確保】

- 国際線復便が進む中、全国的に空港での保安検査要員やグランドハンドリング要員の人材不足が顕在化しており、特に地方空港での国際線受入環境が厳しい状況が続いている。
- 広島空港でも、グランドハンドリング等空港業務に必要な人材が確保できず、復便が遅れている路線がある。

【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。