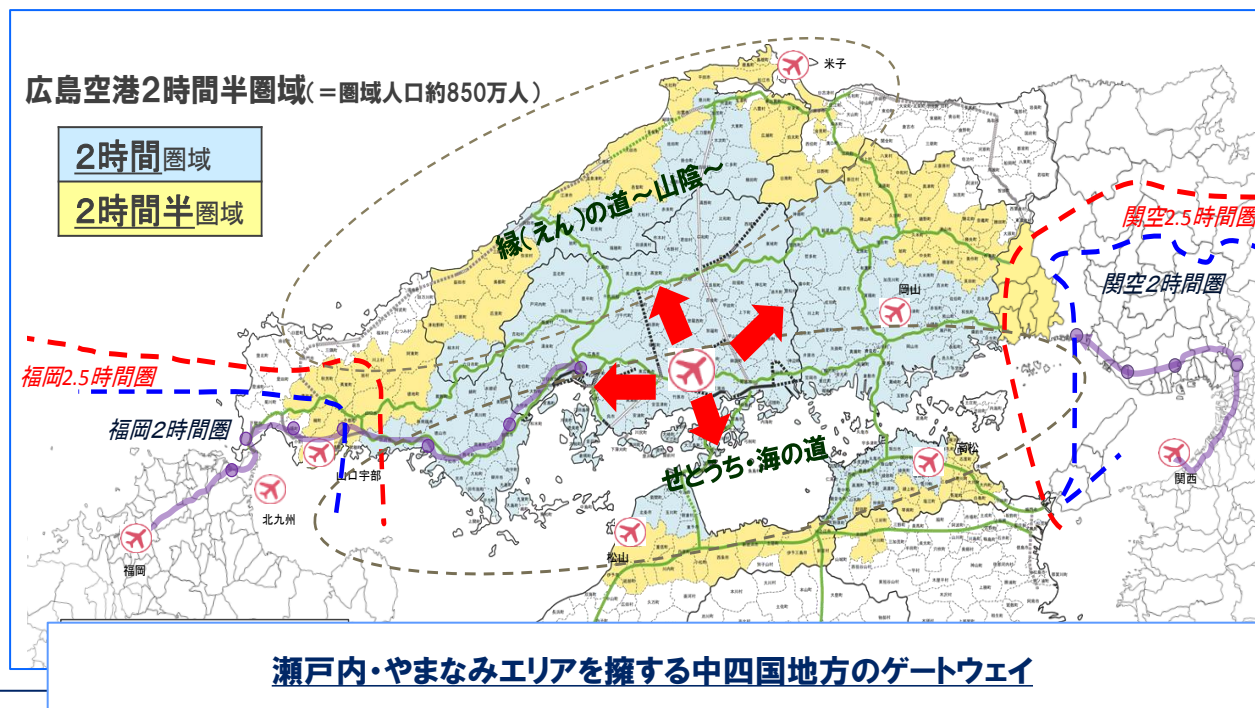


＜将来目標＞ 空港経営改革を通じて、目指すべき**広島空港の将来像を表すもの**

＜将来目標を策定する主な意義・効果＞

- 運営権者から地域のニーズを踏まえた積極的な事業提案を誘引
- 地域として需要創出等に取り組み、運営権者とともに連携して空港活性化を図るという意思表示
- 目標を共有することで、関係者の主体的かつ連携のとれた取組を促進（機運醸成）

＜将来像イメージ＞



440～500万人を目標値のターゲットゾーンとして議論。



将来目標値の考え方(案)

資料2

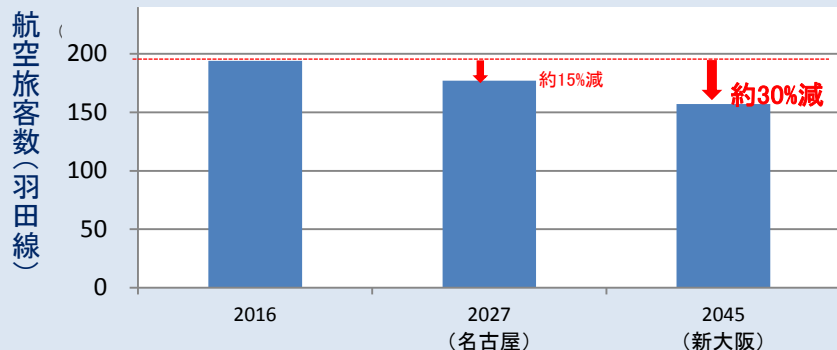


		シナリオ	2016	2050頃			算出の考え方		
				A	B	C			
旅客	国内	利用者 (乗継外国人 以外)	リニア開通減 (-30%)	-	○	○	○	首都圏路線のリニア開通による減(約30%減) (2010幹線旅客純流動調査等から感度分析, H22広島空港アクセス鉄道事業検討結果より試算) ▲60万人	
			地方間路線 (LCC就航)	-	×	○	○	既存路線へのLCC就航(60%増)31万人×0.6=20万人 (国総研698号「小型機材の活用又はLCCによる新規国内航空路線の成立可能性に関する調査研究」より試算) +20万人	
			首都圏路線	-	×	×	○	首都圏FSC(リニア減)をLCC等による価格優位性で需要取り込み +60万人	
				-	255	190	210	270	地方間路線の人口減少を加味(36万人×0.85=31万人) ▲5万
		乗継外国人 (羽田・成田)	-	2	10	10	10	~2030:訪日増(政府観光ビジョン訪日6000万人)「2.5倍」 ~2050:世界名目GDP成長予測 2.6%/年[1.7倍] ※H26県調査より試算	
		合計	-	257	200	220	280		
		国際	アウトバウンド (日本人)	利用率向上	-	×	○		広島空港利用率をさらに向上(短距離アウト:70%→85%) ※低位と福岡の中間値, 中・長距離も同倍率で試算 +10万人
				-	13	40	50	50	■広島県居住者の広島空港利用率(37→70%) [1.9倍] (短距離 2016:37%, 2012:70%, 70÷37=1.9, 中・長距離も同倍率を適用) ■IATA航空需要成長予測 1.3%/年[1.6倍]
			インバウンド (外国人)	利用率向上	-	×	○		広島空港利用率をさらに向上(短距離イン:63%→80%) ※低位と福岡の中間値, 中・長距離も同倍率で試算 +30万人
				-	18	140	170	170	~2030 ■訪日増(政府観光ビジョン訪日6000万人)「2.5倍」 ■短距離アウト利用率が70%の場合のイン利用率=70×0.9=63%(36%→63%) [1.75倍] (アジアとの距離がほぼ同一の福岡空港のインアウト比率より試算, 中・長距離も同倍率を適用) ~2050 ■世界名目GDP成長予測 2.6%/年[1.7倍] ※H26県調査より試算
	合計	-	31	180	220	220			
	総計	-	288	380	440	500			
	貨物(万t)	-	1.8	~		2.0	上記旅客数による機材を仮定し, 積載可能容量を試算		

リニア開通により航空の時間的優位性が低下することで、特に羽田線へのネガティブな影響(約30%)が懸念される。

＜過去調査からの試算＞

羽田線の旅客数は**約30%の減少**が見込まれる
(航空分担率29%→21%)



平成22年度広島空港アクセス鉄道事業検討に係る基礎調査より試算

リニア条件		備考
所用時間	約70分短縮	新大阪での乗換15分と仮定。発着地点、便によって所要時間は異なる。
料金	+1000円	
運行頻度	新幹線と同様	
想定地域	広島～東京都	最大需要値である広島地域を代表値として採用。

(参考)リニア開通前後の所要時間 ※発着地点、便により異なる

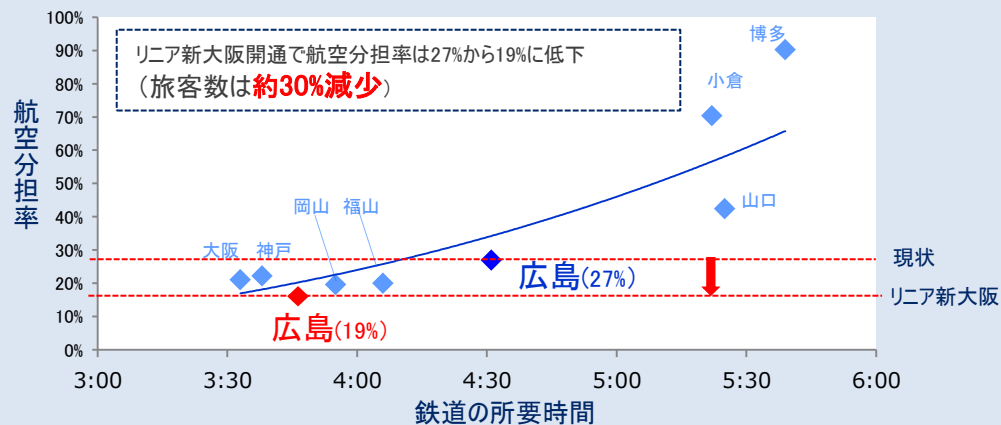
リニア開通区間	所用時間						計	短縮(現状比)
	新宿	(乗換)	品川	新大阪	(乗換)	広島		
2045年 新大阪	19分	(15分)	67分 <リニア区間>		(15分)	90分	206分	68分
現状	—	19分	(15分)	240分			274分	—

＜検証＞

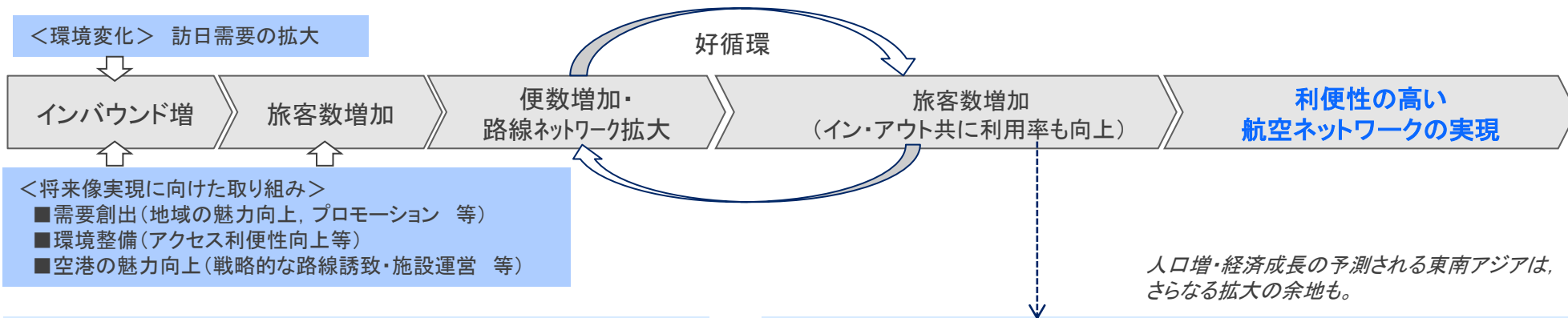
全国幹線旅客純流動調査に基づく試算においても、**約30%の減少**が見込まれる。

	現状との差分	地上時間	航空分担率	旅客増減率
現状		4:31	27%	
リニア開通(新大阪)	0:50	3:41	19%	▲30%
<参考>リニア開通(名古屋)	0:27	4:04	25%	▲7%

(前提)東京側の起点は新宿駅、時間価値3102円/時、料金+1000円、乗換15分。



インバウンドの取り込みをテコに、ネットワークを拡充することで、路線数・便数の増加が、さらなる利便性向上と旅客数増加といった好循環を生み出す。



<訪日外国人旅行者数と広島空港利用者数の関係>

→全国の訪日需要の拡大に伴う成長が期待できる。

	H26年	H27年	H28年	26年比
訪日外国人	13,413,467	19,737,409	24,039,700	179%
広島空港(入国者)	54,234	70,579	97,596	180%

H28.3.30策定「明日の日本を支える観光ビジョン」

訪日外国人旅行者数

2020年: **4,000万人** (2015年の約2倍) 2030年: **6,000万人** (2015年の約3倍)

<国際線の広島空港利用率> (※)

	広島 (2016)	低位 (2012実績ベース)	高位	参考値 (福岡)	
		アウト	イン		
アウト	短距離 (北東アジア)	37%	70%	85%	96%
	中距離 (ASEAN)	18%	34%	42%	84%
	長距離・その他	2%	4%	5%	48%
	全体	23%	44%	53%	77%
イン	短距離 (北東アジア)	36%	63%	80%	89%
	中距離 (ASEAN)	2%	4%	5%	70%
	長距離・その他	1%	2%	3%	28%
	全体	10%	18%	23%	83%

(広島空港利用率)

※2012年「短距離アウトにおける利用率実績70%」の場合の「イン利用率」=70×0.9=63% (アジアとの距離がほぼ同じの福岡のインアウト比率より算出)

※高位は、「低位」と「福岡」の中間値(短距離)を採用。低位、高位ケースともに、中・長距離も短距離と同倍率(2016比)で向上するものとして試算



仙台空港（運営権者の提案目標）

		現在	5年後	30年後	
		2014	2020	2044	
旅客	合計	324万人	410万人	550万人	←県目標600万人
	国内	307万人	362万人	435万人	
	国際	17万人	48万人	115万人	←約7倍（30年）
貨物		0.6万 t	1.0万 t	2.5万 t	

高松空港（運営権者の提案目標）

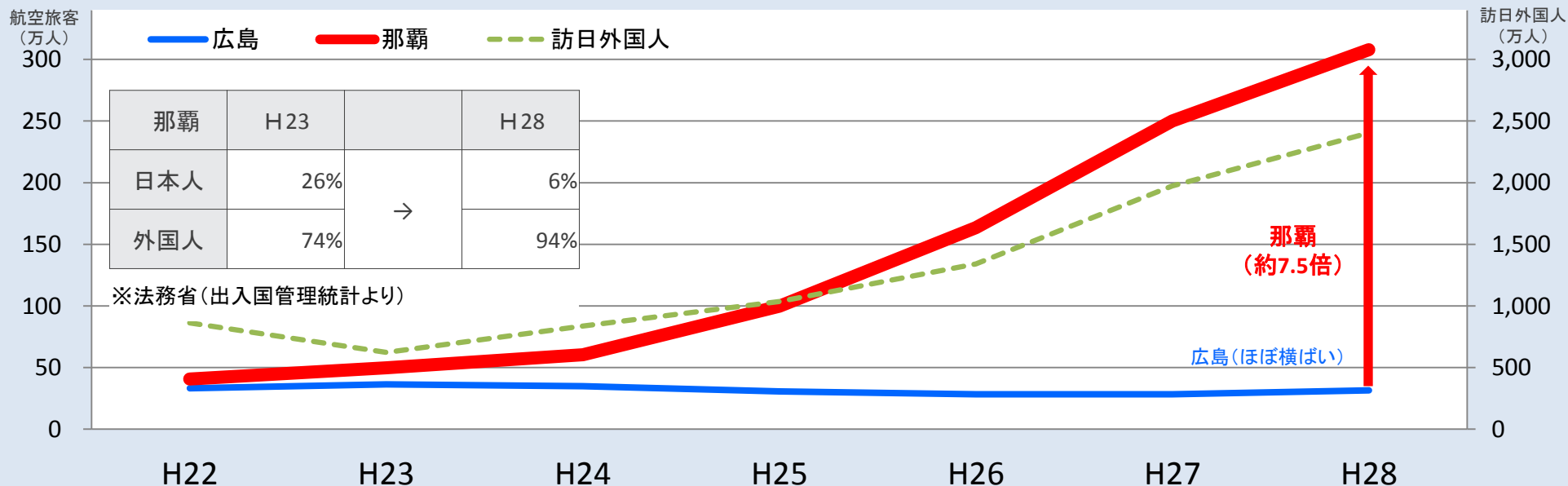
		現在	5年後	15年後	
		2015	2022	2032	
旅客	合計	180万人	260万人	307万人	←県目標250万人
	国内	165万人	209万人	225万人	
	国際	15万人	51万人	82万人	←約6倍（15年）
貨物		0.6万 t	1.3万 t	1.7万 t	

<那覇空港の国際線旅客数の実績>

- ・H22までは広島空港と同規模（約40万人）だったが、数年で急成長
- ・訪日需要拡大の契機をとらえ、東アジアに近い地理的特性を生かし、需要獲得（台湾、韓国、中国が中心（約9割））
- ・豊富な観光資源を強みに、従前からの地道な観光施策（プロモーション等）の強化・推進が効果。

（参考）

- ・台湾・香港はリピーターも多い（約25%）
- ・FITの増加（約50%）
- ・修学旅行受入（台湾36校、香港10校）
- ・20代、30代が75%を占める 等



◆従前より旅客規模の大きい福岡、新千歳においてもさらに拡大（福岡250万 → 520万人、新千歳100万 → 280万人）

※航空局「空港管理状況調査」、JINTO公表の「年別 訪日外客数、出国日本人数の推移、平成28年度外国人観光客実態調査報告書より作成

広島空港の今後の成長イメージ

◆現在



◆成長イメージ



アジアに近く、LCCや小型機材での就航可能エリアが広い (今後の発展が見込まれる東南アジアや中国内陸部も十分視野に入る距離感)

- LCCは一般的に4時間程度までの短距離便が中心
- 小型機材は現状では広島～シンガポール間が目安



※4時間圏域は香港(3時間50分)、6時間圏域はシンガポール(6時間15分)の現状フライト時間を基準に作成したもの
※就航可能範囲は、機材性能、搭乗人員数、風向きなどの諸要因により変動する

人口・産業集積に支えられた底堅い需要

- ・アジアへの進出企業数は全国でも上位
- ・他の地方空港を大きく上回る業務渡航比率
→空港利用率の向上がキーポイント

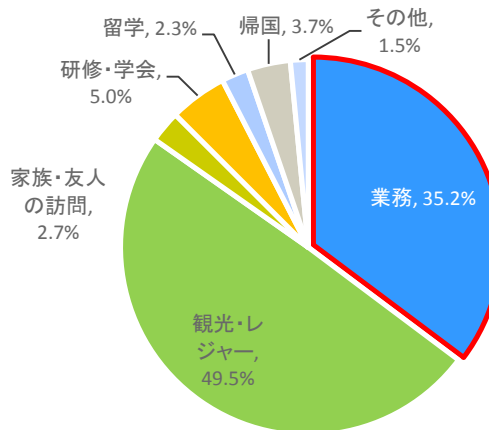
アジアへの進出企業数

順位	中国		ASEAN	
	都道府県	進出企業数	都道府県	進出企業数
1	東京	4,743	東京	3,908
2	大阪	2,096	大阪	1,462
3	愛知	1,103	愛知	1,004
4	神奈川	651	神奈川	593
5	兵庫	496	静岡	429
6	埼玉	452	兵庫	378
7	静岡	350	埼玉	351
8	京都	338	京都	256
9	岐阜	302	長野	227
10	広島	251	広島	218
11	福岡	249	福岡	195
12	長野	225	岐阜	188
13	千葉	242	千葉	182
14	岡山	219	群馬	137
15	新潟	175	岡山	131

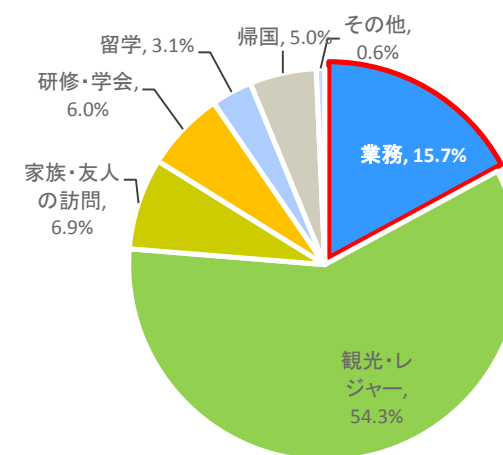
(出典) 株式会社データバンク「第4回中国進出企業実態調査(2016.10.14)」
及び「ASEAN進出企業実態調査(2016.5.17)」から作成

日本人旅客の業務渡航比率

広島空港



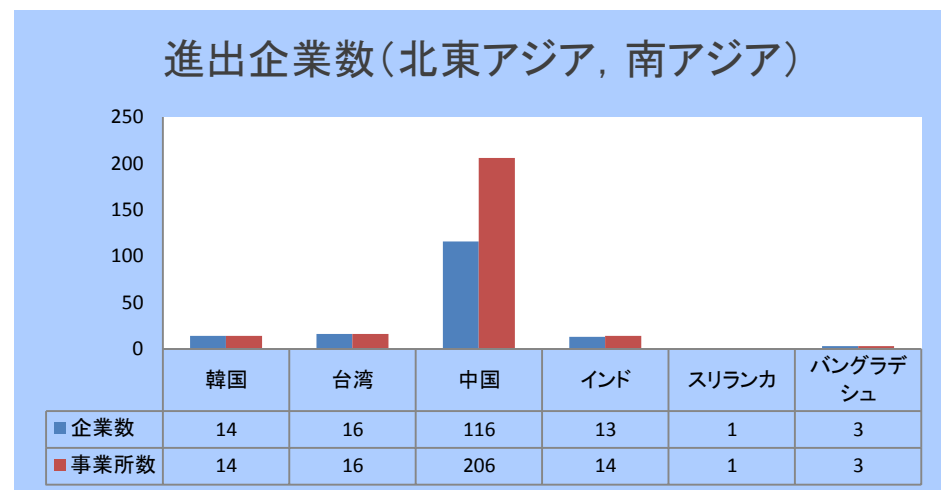
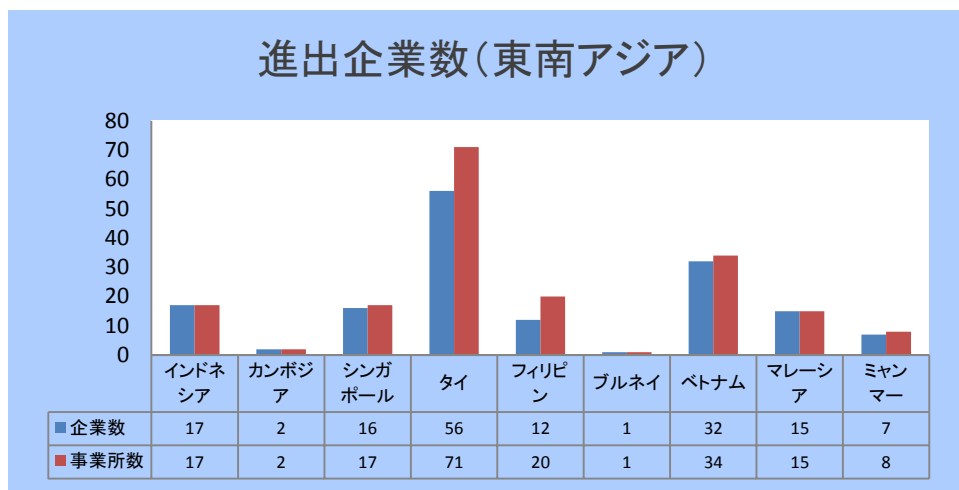
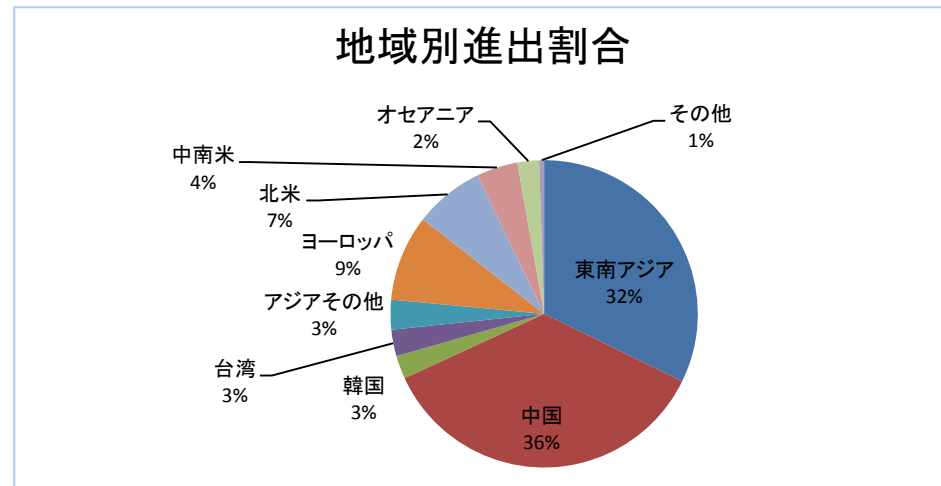
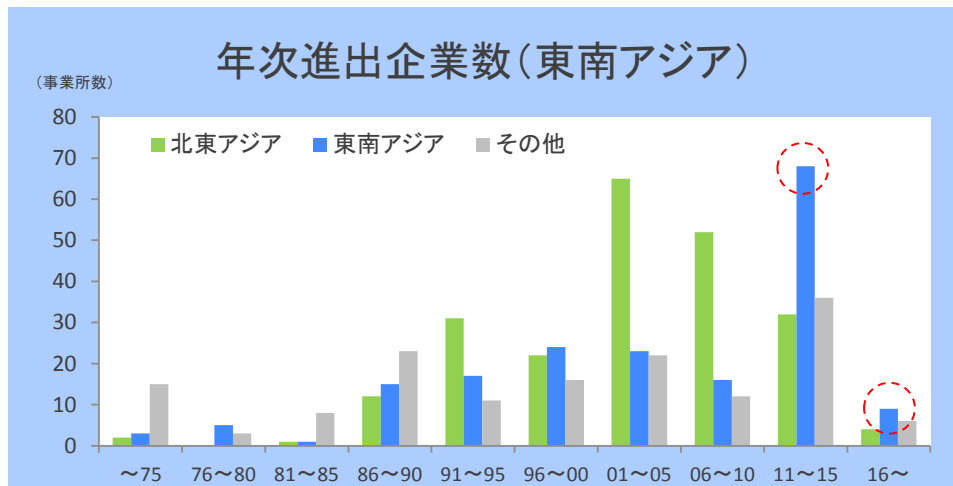
その他地方空港



(出典) 国土交通省「平成27年度国際航空旅客動態調査」

アンケート調査でも広島県内企業の業務渡航先の7割超がアジア
(H28.11中国経済連合会「広島空港の利用に関する調査」)

- ・県内の海外進出企業の77%はアジアへ進出。
- ・近年では東南アジアの比率が拡大。



- 北東アジアは2030年頃を目途にピーク
- 東南アジアは2060年頃まで増加傾向

増加

減少

⇒ 人口増とともに経済成長も見込まれており、積極的に獲得を狙っていくべき

(単位:千人)

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年	2060年	2065年	
北東アジア	日本	127,975	126,496	124,310	121,581	118,500	115,212	111,923	108,794	105,805	102,747	99,543
	中国	1,397,029	1,424,548	1,438,836	1,441,182	1,433,509	1,417,473	1,394,361	1,364,457	1,328,501	1,288,707	1,248,118
	香港	7,246	7,548	7,769	7,987	8,127	8,199	8,234	8,253	8,267	8,276	8,272
	台湾	23,486	23,818	24,045	24,151	24,101	23,830	23,359	22,771	22,127	21,464	20,786
	韓国	50,594	51,507	52,219	52,702	52,806	52,409	51,586	50,457	49,132	47,721	46,315
東南アジア	カンボジア	15,518	16,716	17,809	18,798	19,724	20,592	21,370	22,019	22,541	22,942	23,230
	インドネシア	258,162	272,223	284,751	295,595	304,759	312,134	317,732	321,551	323,791	324,706	324,575
	ラオス	6,664	7,165	7,630	8,049	8,416	8,728	8,978	9,163	9,283	9,340	9,335
	マレーシア	30,723	32,869	34,950	36,815	38,381	39,668	40,761	41,729	42,560	43,194	43,581
	ミャンマー	52,404	54,808	57,001	58,916	60,431	61,489	62,105	62,359	62,334	62,077	61,609
	フィリピン	101,716	109,703	117,665	125,372	132,668	139,448	145,665	151,293	156,342	160,723	164,427
	シンガポール	5,535	5,935	6,157	6,342	6,480	6,563	6,592	6,575	6,517	6,432	6,329
	タイ	68,658	69,411	69,685	69,626	69,200	68,338	67,046	65,372	63,432	61,387	59,369
	ベトナム	93,572	98,360	102,764	106,284	108,988	111,229	113,145	114,630	115,518	115,728	115,323
	インド	1,309,054	1,383,198	1,451,829	1,512,985	1,564,570	1,605,356	1,636,496	1,658,978	1,673,078	1,678,568	1,675,744