

**インフォメーションパッケージ**

## インフォメーションパッケージの目的

---

- 宮島路線運行実証実験の公募にあたり、広島空港とのアクセス需要についての基礎情報と、想定される直行アクセスの利用者の見込みを提供することを目的とする。
- 本資料で提示する運行ダイヤ・運行パターン・車両サイズ・運賃はあくまで参考値である。

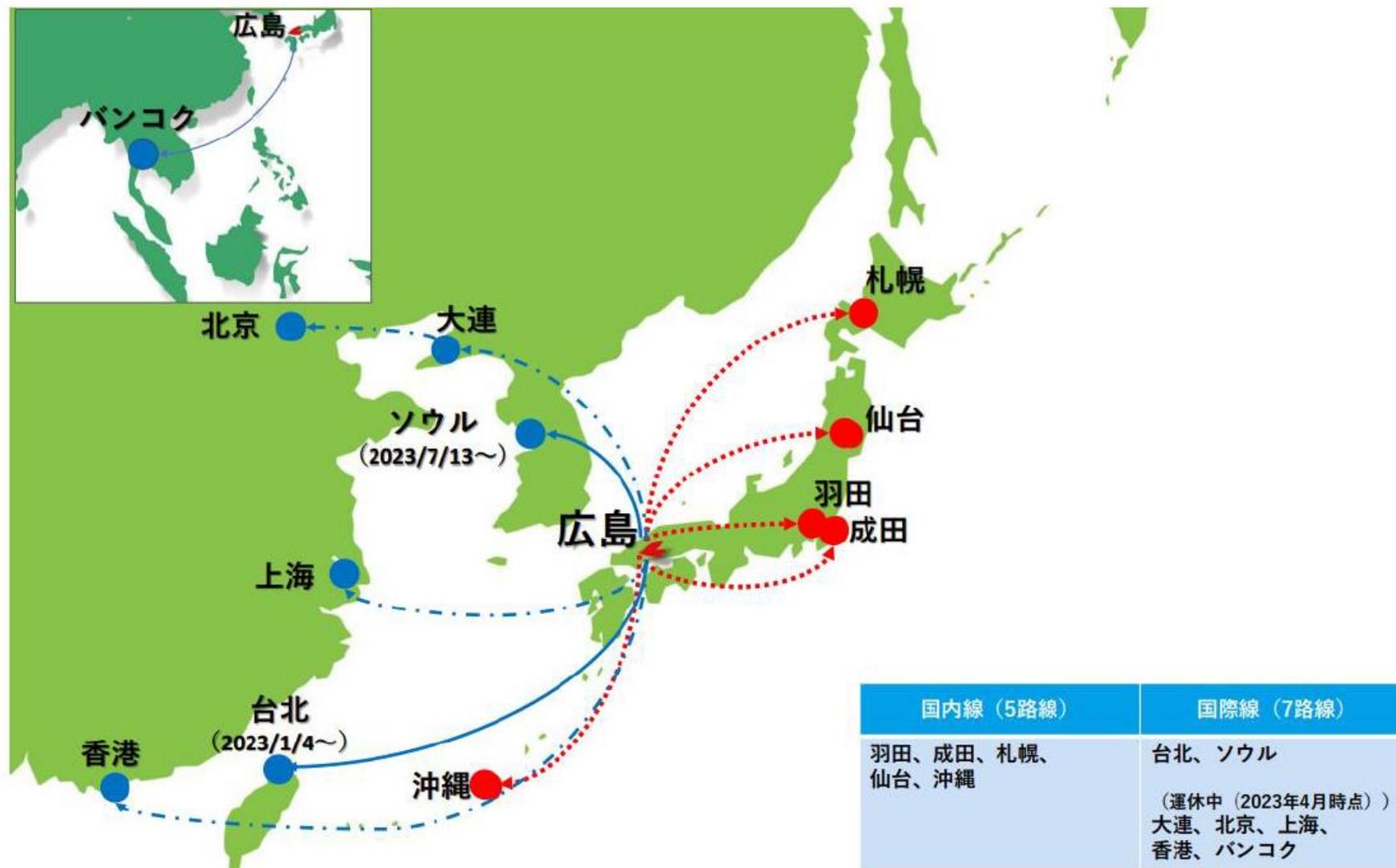
<b>1. 基礎情報</b>	.....	3
<b>2. 検討概要</b>	.....	10
<b>3. セグメンテーション分析</b>	.....	14
<b>4. 最適な運行のあり方</b>	.....	44
<b>5. 渋滞状況・渋滞対策</b>	.....	67
<b>6. 企業アンケート</b>	.....	74
<b>7. 宮島観光アンケート</b>	.....	81
<b>8. 住民アンケート</b>	.....	91

# 1. 基礎情報

---

## 就航路線

現在の就航状況 国内線 5 路線 国際線 2 路線 (8/25より大連・北京線復便予定)



## 航空便の発着ダイヤ・機材・座席数（2023年8月 7時-14時）

## ▼広島空港の到着

7				8				9				10				11				12				13				14																			
時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数																
				08:25	HND	JAL	252	09:10	NRT	春秋	189	10:35	HND	ANA	194	11:15	HND	JAL	252	12:05	HND	ANA	335	13:40	HND	JAL	165	14:35	HND	ANA	270																
				08:35	HND	ANA	335	09:30	仁川	チェジュ	189																																				
								09:35	HND	ANA	395																																				
								09:40	SDJ	IBEX	70																																				
								09:50	HND	JAL	165																																				

## ▼広島空港の出発

7				8				9				10				11				12				13				14			
時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数																				
07:35	HND	ANA	270	08:05	CTS	ANA	166	09:05	HND	JAL	252	10:10	SDJ	IBEX	70	11:00	仁川	チェジュ	189	12:05	HND	JAL	252					14:25	HND	JAL	165
07:35	HND	JAL	252					09:25	HND	ANA	335	10:20	HND	ANA	395	11:15	OKA	ANA	194	12:50	HND	ANA	335					14:40	大連	中国国際	159
								09:30	台北	中華航空	180	10:35	CTS	JAL	165																
								09:55	NRT	春秋	189																				

## 航空便の発着ダイヤ・機材・座席数（2023年8月 15時-22時）

## ▼広島空港の到着

15				16				17				18				19				20				21				22																																											
時刻	出発地	航空会社	席数	時刻	出発地	航空会社	席数																																																																
15:40	HND	JAL	252	16:15	HND	ANA	270	17:55	NRT	春秋	189	18:15	OKA	ANA	194	19:15	HND	JAL	252	20:50	HND	ANA	270	21:15	HND	JAL	252					15:40	SDJ	IBEX	70	16:55	CTS	JAL	165					18:50	SDJ	IBEX	70	19:25	HND	ANA	270	20:50	台北	中華航空	180	21:55	HND	ANA	166					20:55	CTS	ANA	166				

## ▼広島空港の出発

15				16				17				18				19				20				21				22																																			
時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数	時刻	行先	航空会社	席数																												
15:20	HND	ANA	270	16:10	SDJ	IBEX	70	17:05	HND	ANA	270	18:00	HND	JAL	165	19:20	SDJ	IBEX	70	20:05	HND	JAL	252	21:35	HND	ANA	166									16:20	HND	JAL	252					18:45	NRT	春秋	189	20:10	HND	ANA	270					18:55	HND	ANA	194				

## 月別旅客数（2017~2022年度）

人

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度計
2017年度	国内	206,873	224,303	214,212	216,566	260,581	224,612	244,106	236,422	216,291	185,887	184,061	229,207	2,643,121
	国際	26,569	25,855	23,788	25,133	29,326	26,909	28,603	30,732	30,594	27,006	25,737	34,025	334,277
2018年度	国内	214,239	225,955	212,866	157,653	249,836	221,339	247,842	247,469	222,410	201,439	197,648	250,268	2,648,964
	国際	31,681	30,269	29,345	25,948	34,232	30,884	30,376	29,476	30,687	27,293	23,243	30,265	353,699
2019年度	国内	223,688	242,955	224,721	229,018	267,944	248,004	250,171	254,661	230,559	212,892	199,428	109,729	2,693,770
	国際	30,421	28,532	28,265	27,315	31,464	28,273	31,327	29,001	30,097	25,212	13,225	3,079	306,211
2020年度	国内	20,133	11,832	38,487	58,342	63,356	74,598	101,916	135,843	89,834	37,277	36,177	69,517	737,312
	国際	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2021年度	国内	72,608	56,467	47,736	73,120	72,722	54,992	96,046	124,251	141,677	87,377	51,227	105,930	984,153
	国際	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2022年度	国内	116,140	146,567	128,990	152,035	184,881	157,600	191,910	196,783	196,990	172,082	177,123	215,219	2,036,320
	国際	0	0	0	0	3	0	0	7	0	3,111	3,577	4,358	11,056

# 広島空港と広島方面との現状のアクセス条件

## ▼アウトレット（広域公園前駅）

所要時間：61分  
運賃：1,820円



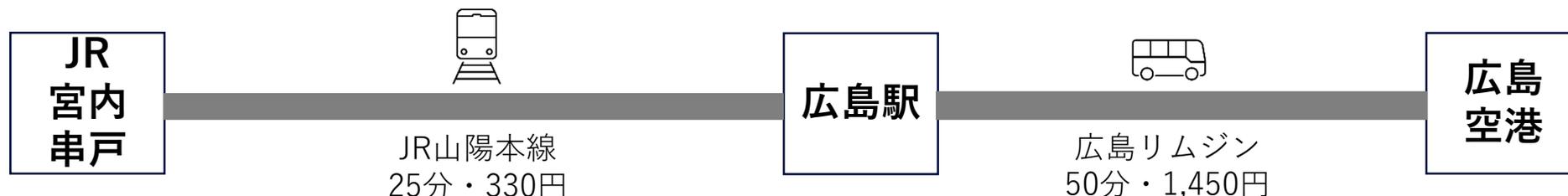
## ▼五日市駅

所要時間：70分  
運賃：1,690円



## ▼宮内串戸駅

所要時間：75分  
料金：1,780円



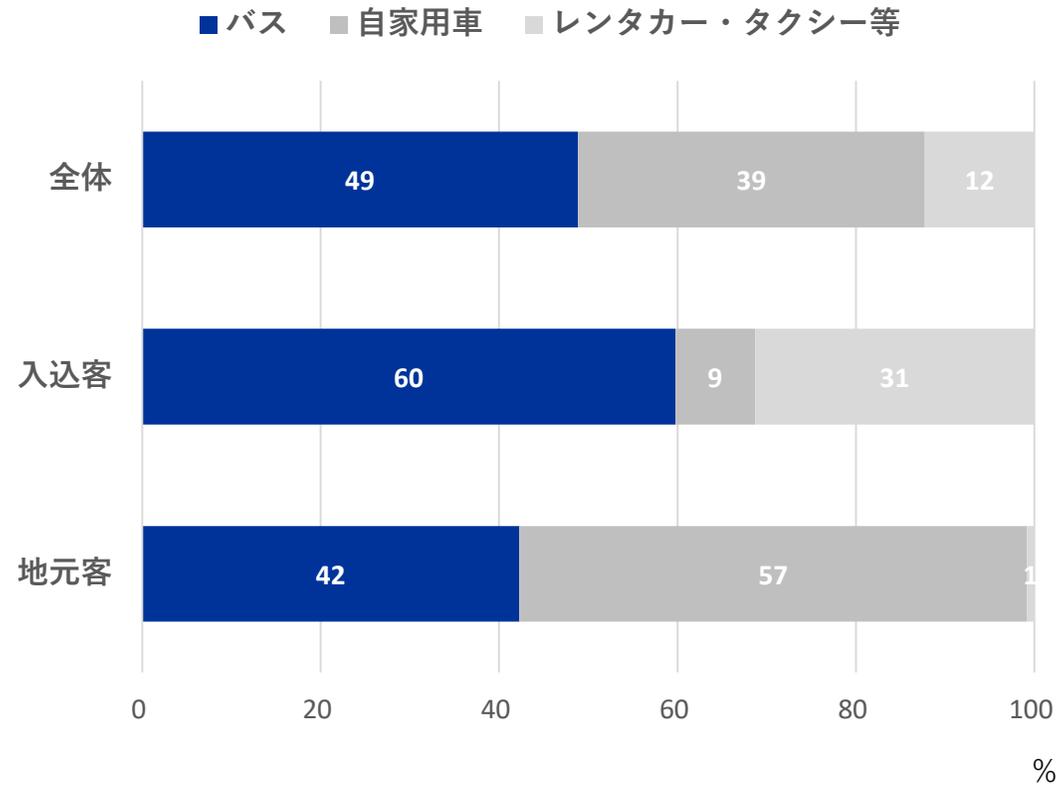
## ▼宮島口駅

所要時間：87分  
料金：1,870円

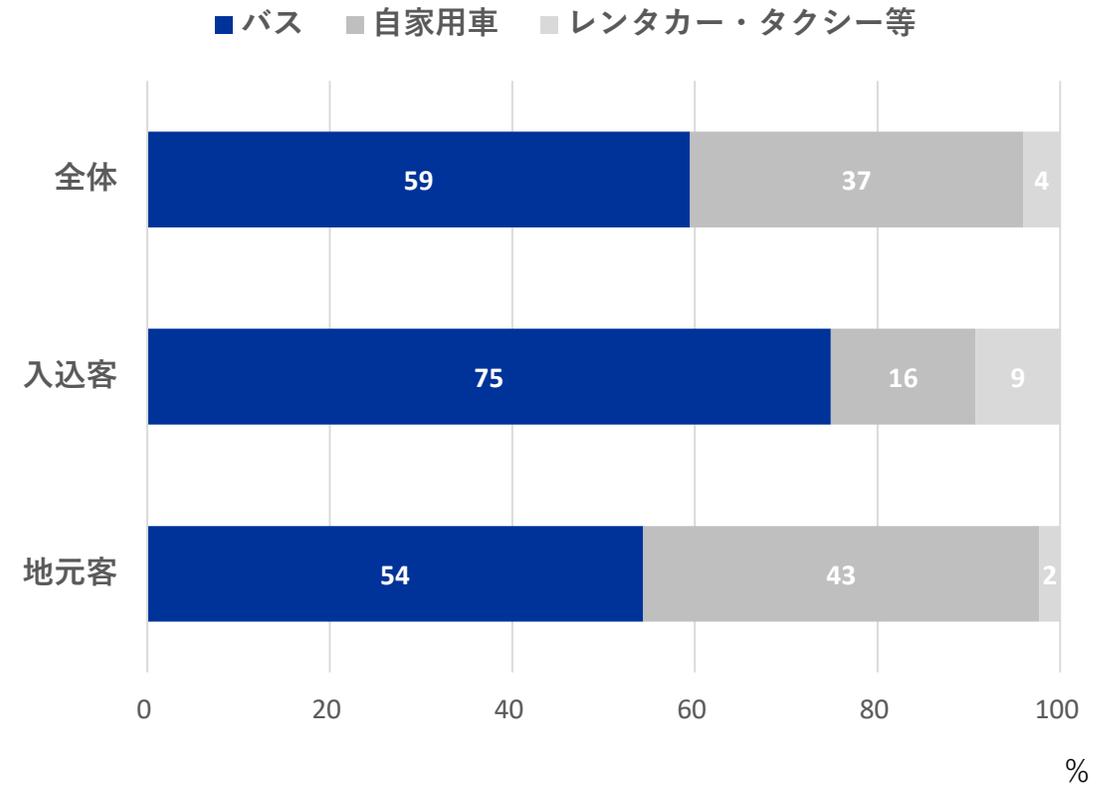


# 広島空港との現状のアクセス分担率

## ▼廿日市方面



## ▼広島市西部3区方面



## 2. 検討概要

---

## 市場分析に基づく 新規拡充対象路線の選定

□ 広島県内、中四国の都市（10地点）を対象にロジットモデルを用いてシミュレーションを実施。

▶ 直行バスの利用者が多く、国内旅客の割合が高い、**宮島方面**（宮島口＋アウトレット）、**松江**、**今治**、**浜田方面**（北広島＋浜田）を選定。

## 新規拡充対象路線の 優先順位付け

□ 抽出した方面のバス・タクシー事業者にヒアリングを実施（13社）。

▶ 地点間の需要、車両・乗務員、採算性の観点から、優先順位付けを行い、**宮島方面**を実証実験の最優先候補地に選定。

## 運行実証実験に向けた 課題整理

□ **論点1** 実証実験に参加する運行事業者の選定条件等

▶ **発注者側から利用者のセグメンテーション分析を行い、想定される利用者の仮説を開示し、それに基づいて事業者に提案してもらう方法がよい。**

□ **論点2** 実証実験中の認知度向上対策（広報、プロモーション）

□ **論点3** 実証実験中の運行モニタリング・調査

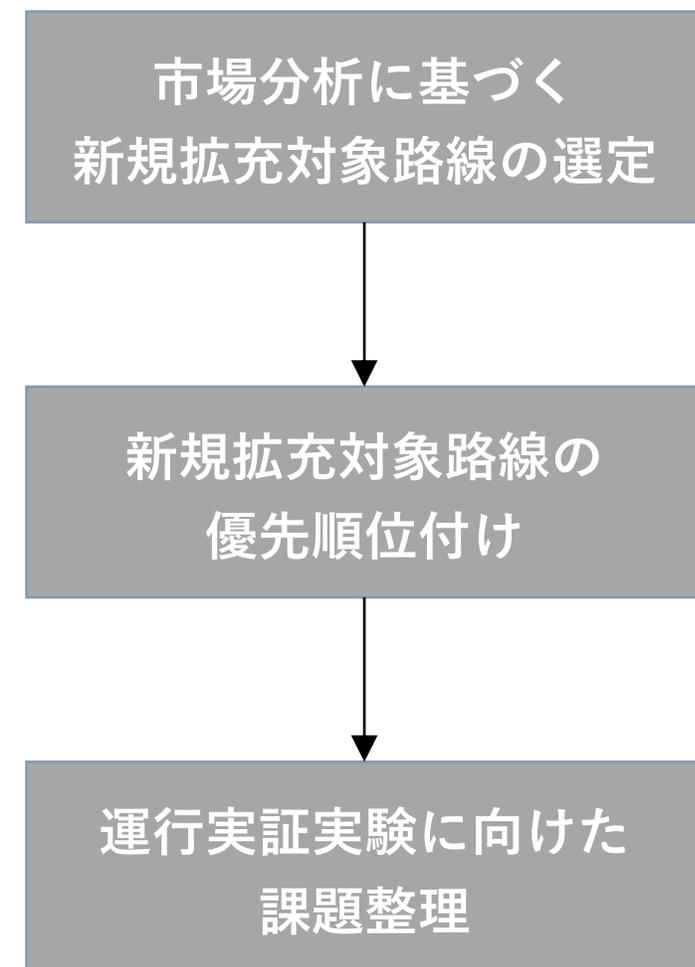


## ➤ セグメンテーション分析に基づく路線需要の把握

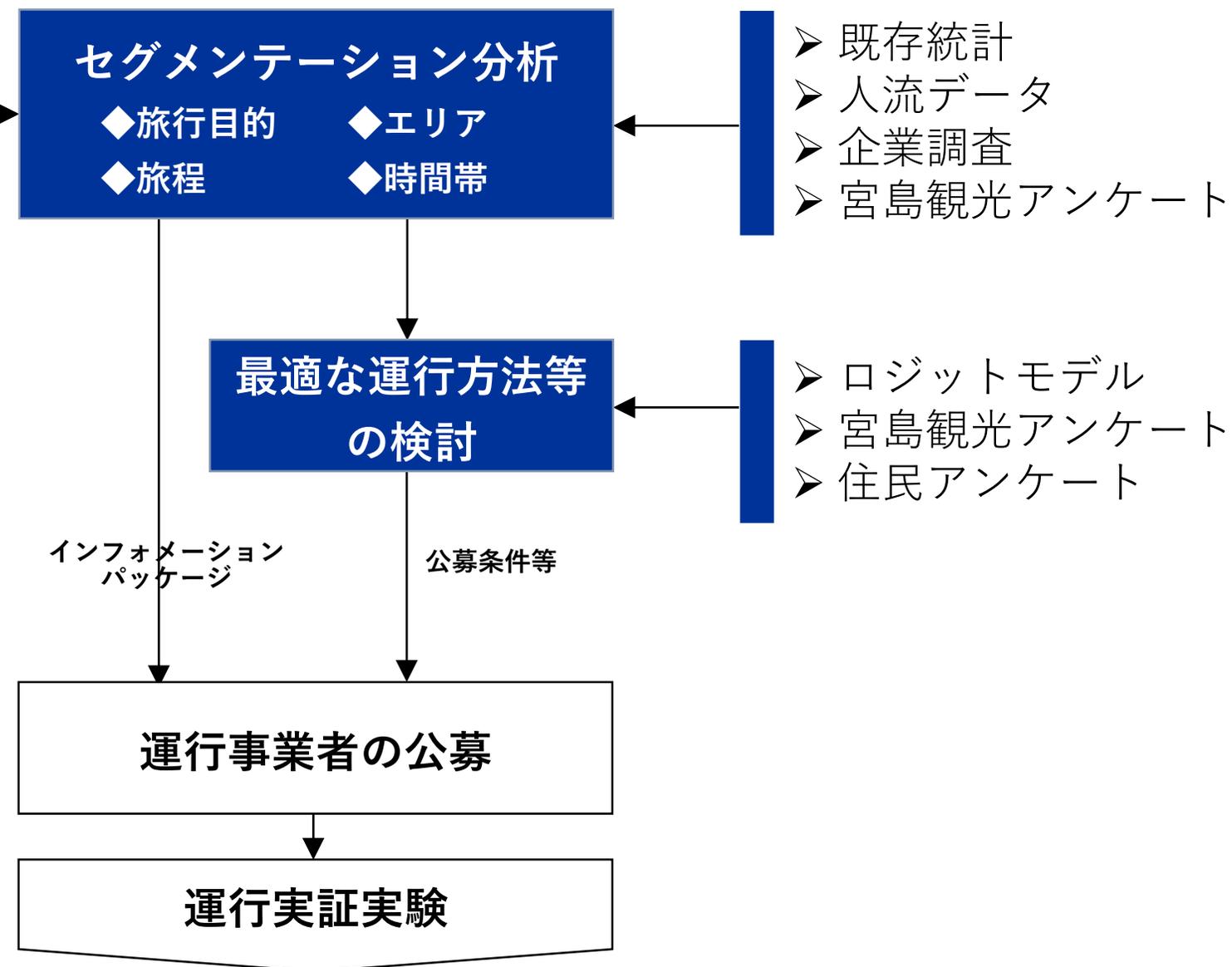


- 運行事業者の公募の際に、分析結果（セグメント別の路線需要等）を、インフォメーションパッケージとして提示。
- 分析結果を基に、事業採算性の観点から最適な運行方法等を検討し、公募条件等の検討に活用。

## ▼令和4年度



## ▼令和5年度



### 3. セグメンテーション分析

---

直行アクセスの選択率に差異が生じると想定されるセグメントで潜在需要を区分する。



## 国土交通省の実態調査と、ソフトバンクの位置情報に基づく人流データを使用

## ▼既存統計



元データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空旅客 2019年度航空旅客動態調査（平日、休日） 2日間調査</li> <li>鉄道旅客 2015年度全国幹線旅客純流動調査</li> </ul>
年間拡大処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空旅客 実態調査の回答数と、<b>空港ごとの年間旅客数</b>の比で拡大係数を設定し集計（受託者による推計）</li> <li>鉄道旅客 実態調査の回答数と、<b>列車別駅間旅客実績</b>に基づいて年間拡大を実施（国土交通省による推計）</li> </ul>

## ▼人流データ



元データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ソフトバンクの携帯電話利用者の位置情報に基づく1kmメッシュの人流データ（広島市、廿日市市）</li> <li>2022年11月、2023年4月の平日、休日（計4日間）</li> <li><b>15分以上の滞在でトリップが途切れる仕様</b>（ただし、空港での滞在は途切れないように処理）</li> </ul>
年間拡大処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空旅客 空港利用者の位置情報と、航空旅客動態調査（1日）で拡大係数を設定（ソフトバンクによる推計）</li> <li>鉄道旅客 駅利用者の位置情報と、駅別乗降客数（1日）で拡大係数を設定（ソフトバンクによる推計）</li> <li>購入した4日間の人数を、月当たりの<b>平日、休日の日数を考慮し月間旅客数に拡大</b>（受託者による推計）</li> <li><b>月変動の偏りを考慮し、年間値を集計</b>（受託者による推計）</li> </ul>

## 背後圏企業、住民、宮島の観光客向けにアンケート調査を実施。

### ▼企業調査

#### 調査概要

- 東京商工リサーチから購入した以下の企業に依頼状を郵送。依頼状記載のQRコードからオンラインで回答。
- 792社に送付し、140社（広島市西部88社、廿日市・大竹52社）の回答を得た。回収数 18%
- 出張時の起点、年間出張者数、来訪者数、駐車場ごとの利用意向を調査。
- 出張需要が多い企業（コベルコ建機、いすゞ自動車、ヒロテック、ウッドワン）へは個別ヒアリングを実施。

### ▼住民アンケート

#### 調査概要

- 廿日市市、広島市西部3区（一部）の居住者へインターネットによるアンケート調査を実施。
- 382票を回収。
- 駐車場ごとの直行アクセスの利用意向、移動時間帯、待ち時間の許容範囲等を調査。

### ▼宮島観光客アンケート

#### 調査概要

- 宮島栈橋広場にて、宮島から帰る観光客に回答用QRコードを配布し、その場でオンラインでアンケートに回答。
- 5/2（火）、6/12（土）の2日間実施し、515票を回収。
- 調査内容 | 宮島に到着した時間、出発地した時間、前後訪問地、直行アクセスの利用意向 など

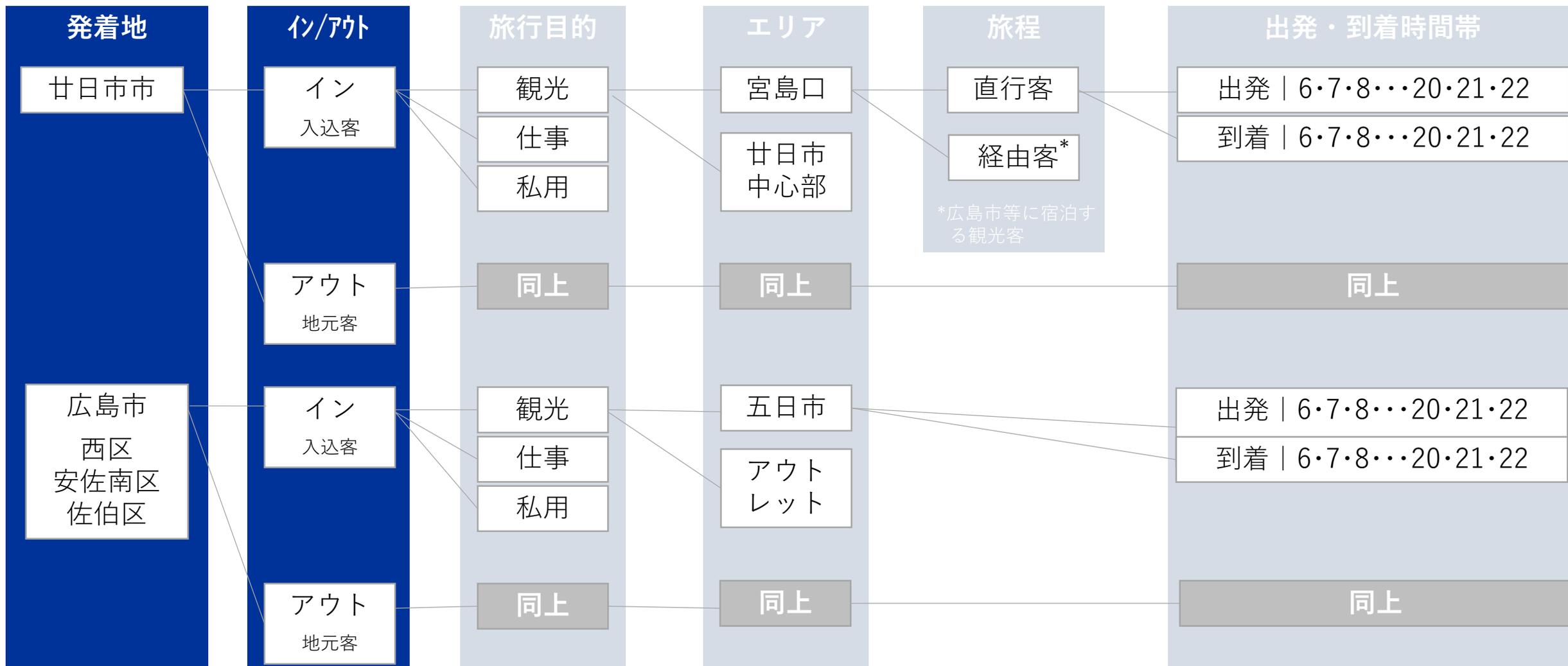
既存統計は旅行目的、人流データは検討地点・時間帯の把握ができる。

	発着地	イン/アウト	旅行目的	エリア	旅程	時間帯
既存統計	○ 年間旅客に基づく推計	○ 年間旅客に基づく推計	○	-	-	△ 推計は可能
人流データ	○	○	-	○ 1kmメッシュ	-	○ 1kmメッシュへの出入り時間
企業調査	○	アウト	仕事	-	○	-
住民アンケート	-	アウト	○	-	-	○
宮島観光客アンケート	-	イン	観光	-	○	○

## 発着地・居住地

昨年度のマーケティング分析

今年度のセグメンテーション分析



## 発着地・イン／アウト

➤ 広島空港の就航方面との年間旅客数は、廿日市市で約**49**万人、広島市西部で**169**万人。

※実態調査に含まれている広島県不明（市町村を無回答）、広島市不明（区を無回答）データを案分して推計。

万人／年

		廿日市市	広島市西部				合計
			西区	安佐南区	佐伯区	3区計	
航空	イン	3	10	6	5	21	24
	アウト	5	11	11	7	29	34
鉄道	イン	25	16	7	5	28	53
	アウト	15	41	33	16	91	106
合計	イン	<b>28</b>	26	14	9	49	77
	アウト	20	53	44	24	120	140
	合計	<b>49</b>	78	57	33	<b>169</b>	217

## ■廿日市市 入込客（イン）の検証（2019年度）

来島者数（フェリー乗車数）466万人 × 就航先方面居住者の割合（約30%<sup>\*1</sup>）  
= 140万人

就航先方面居住者 140万人 × 往復換算（2倍） × 直行往復利用者（約10%<sup>\*2</sup>）  
= **28**万人

\*1 宮島観光アンケート及び広島県観光客数の動向

\*2 宮島観光アンケート

参考	人口	11	19	24	14	57	69
	旅客数/人口	1.8	2.8	1.8	1.7	2.1	2.0

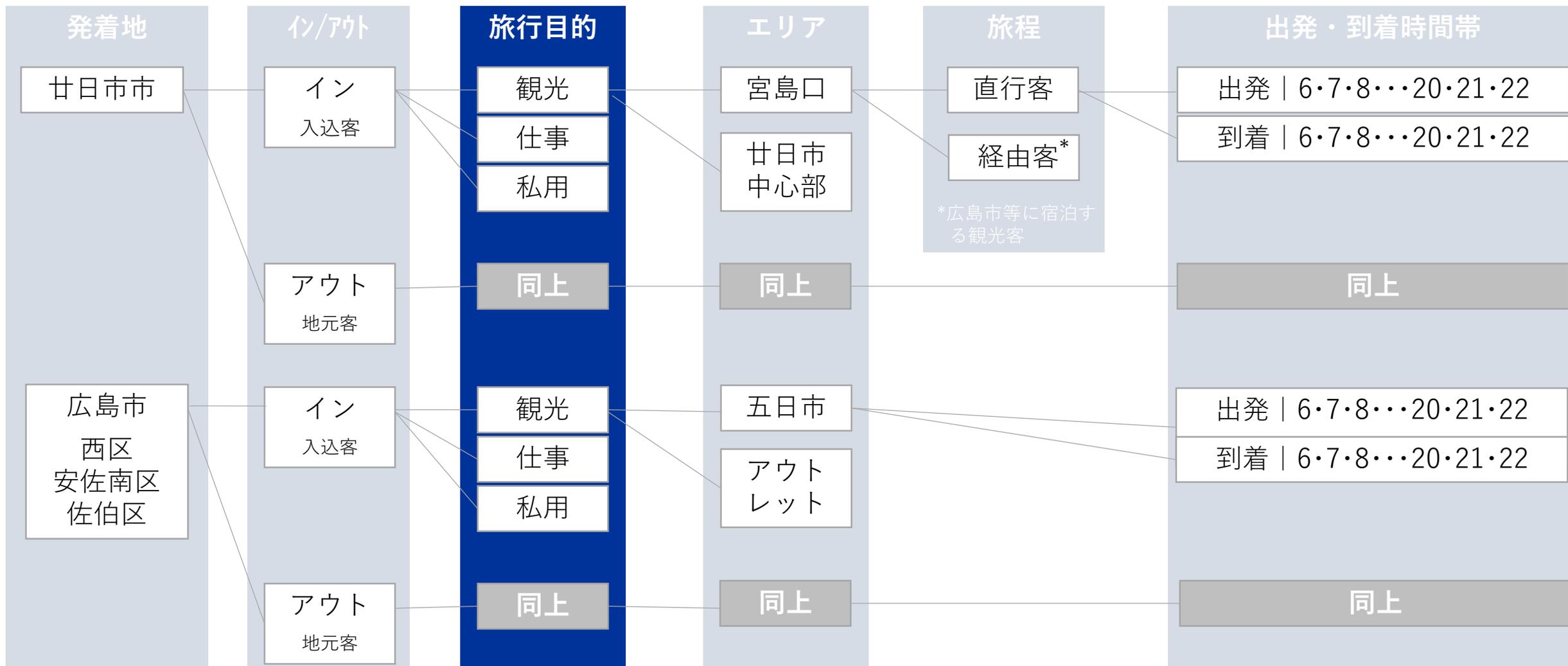
## ■地元客（アウト）の検証

人口当たりの旅客数は概ね2人（1往復）

## 旅行目的

昨年度のマーケティング分析

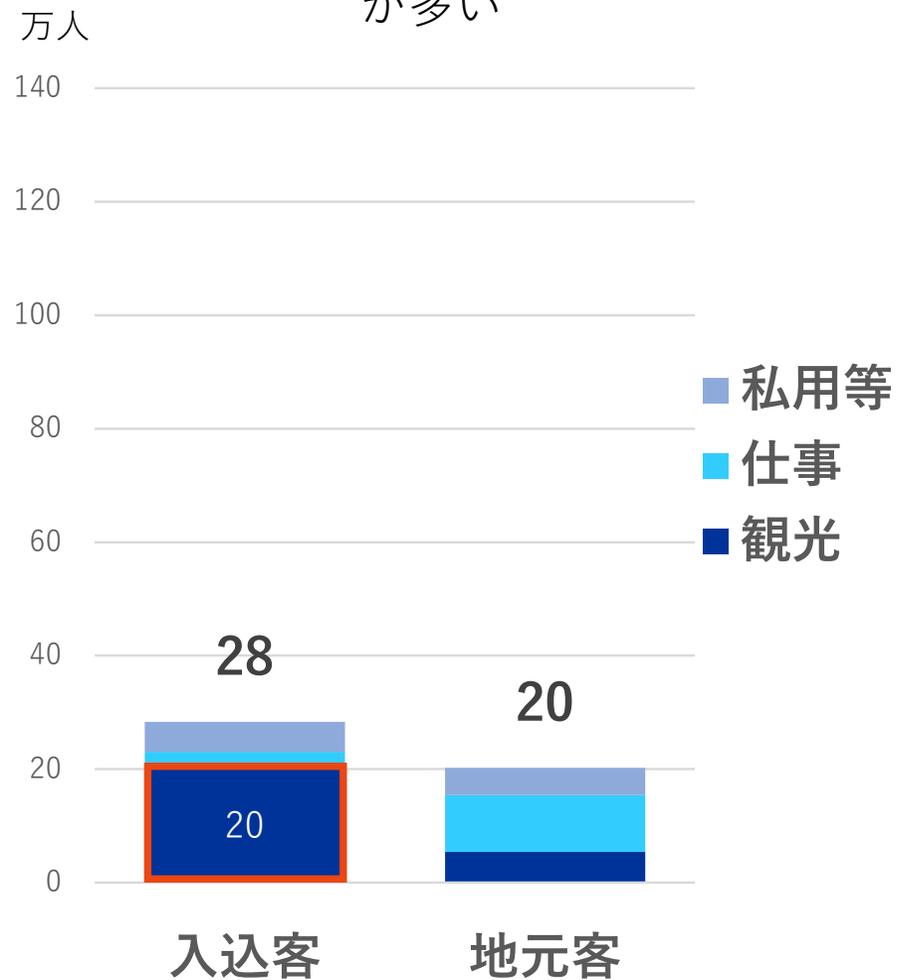
今年度のセグメンテーション分析



## 旅行目的

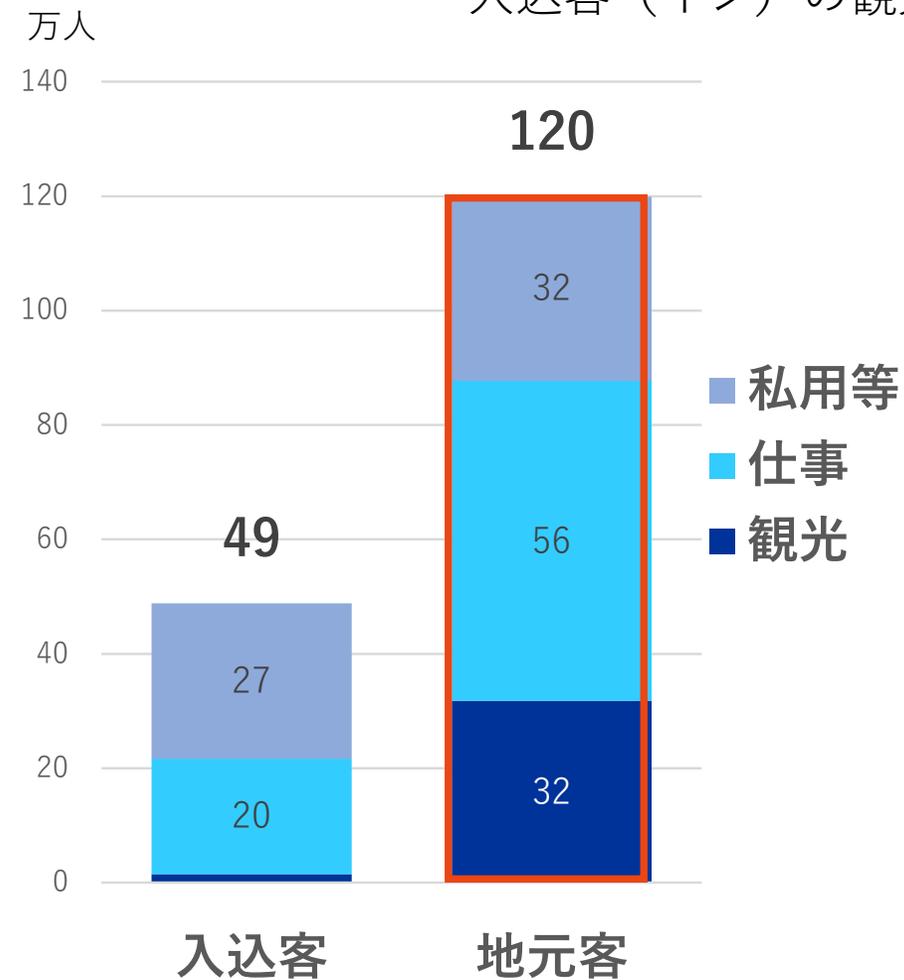
## ▼廿日市

入込客（イン）の観光が多い



## ▼広島市西部3区

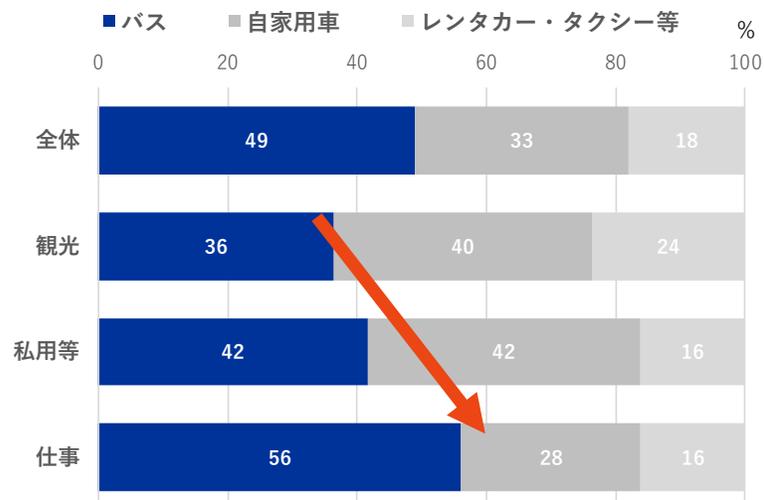
地元客（アウト）が中心  
入込客（イン）の観光は少ない



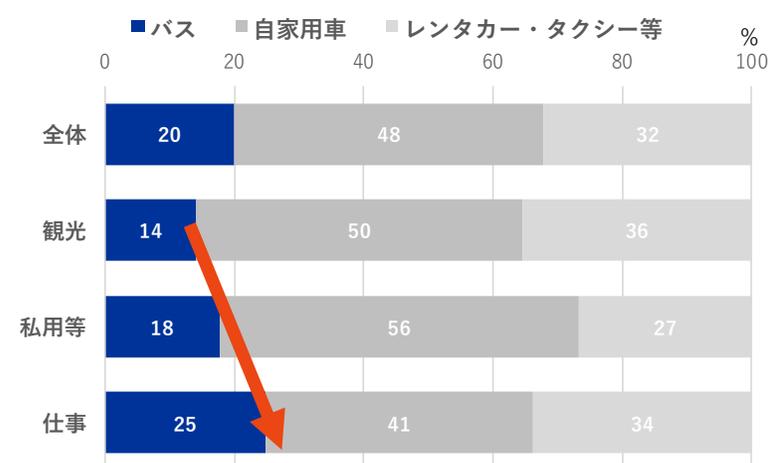
## 旅行目的

## ▼目的別空港アクセス手段

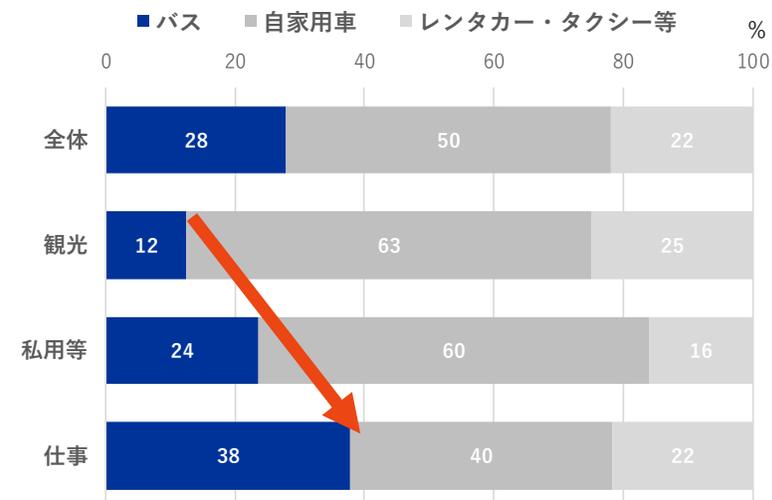
## 広島



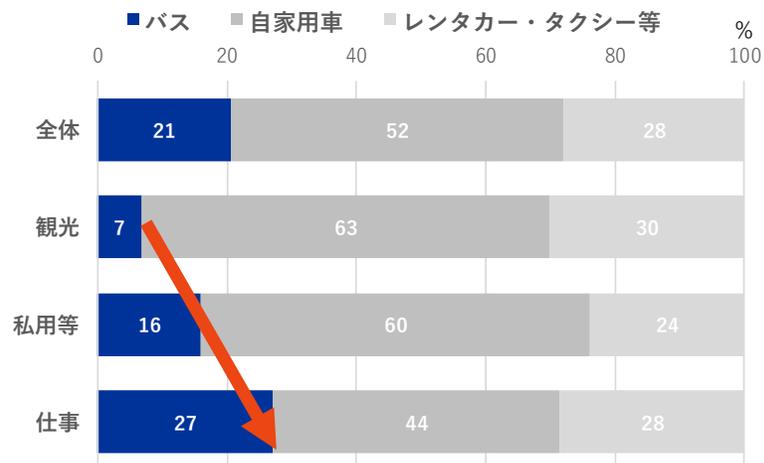
## 岩国



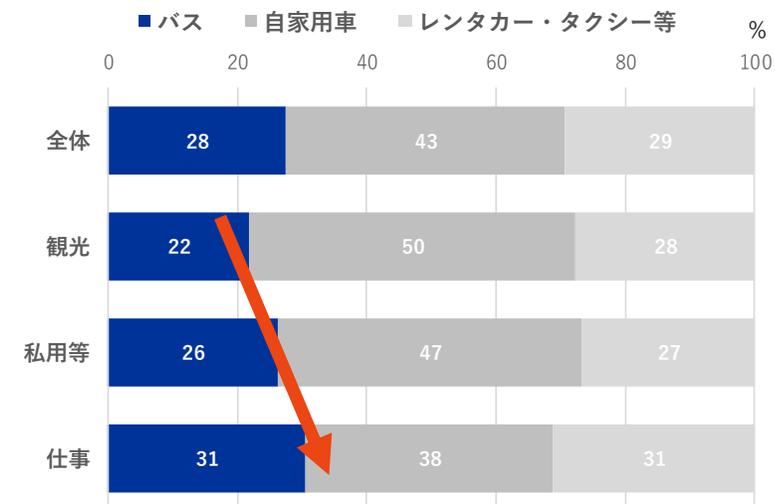
## 岡山



## 山口宇部



## 松山

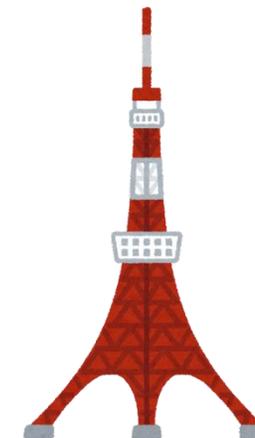


仕事、私用、観光の順でバスの利用者が多い。

## 旅行目的

## ▼出張時のパターン（企業調査結果） | アウト

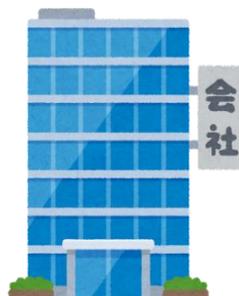
自宅

約**80%**が自宅から出発

駅や空港まで自動車の利用を認めていない企業が多い。

一方、自動車通勤は認めているため、パークアンドライドは支障はない。

事業所

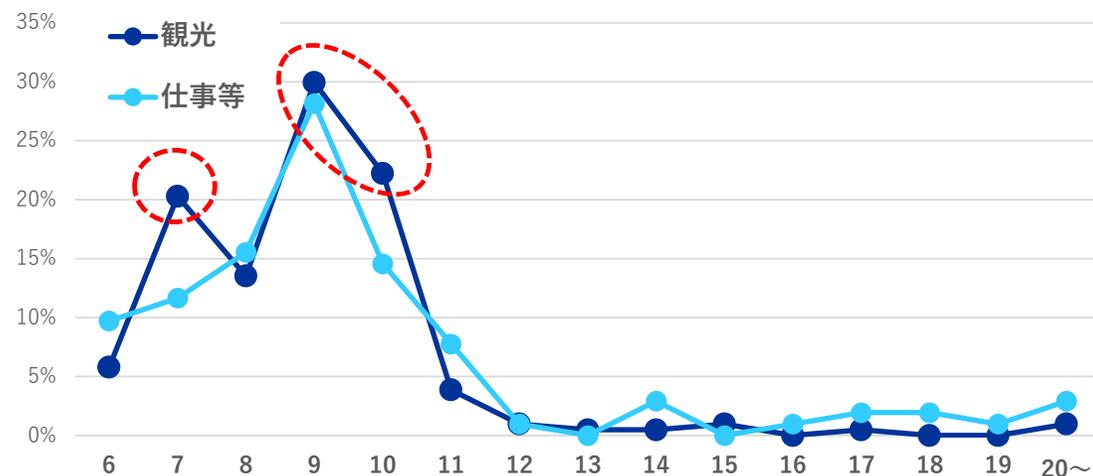


午後の会議への出席のため早朝出発、あるいは前日入りのため夕方出発の 2パターン

## 旅行目的

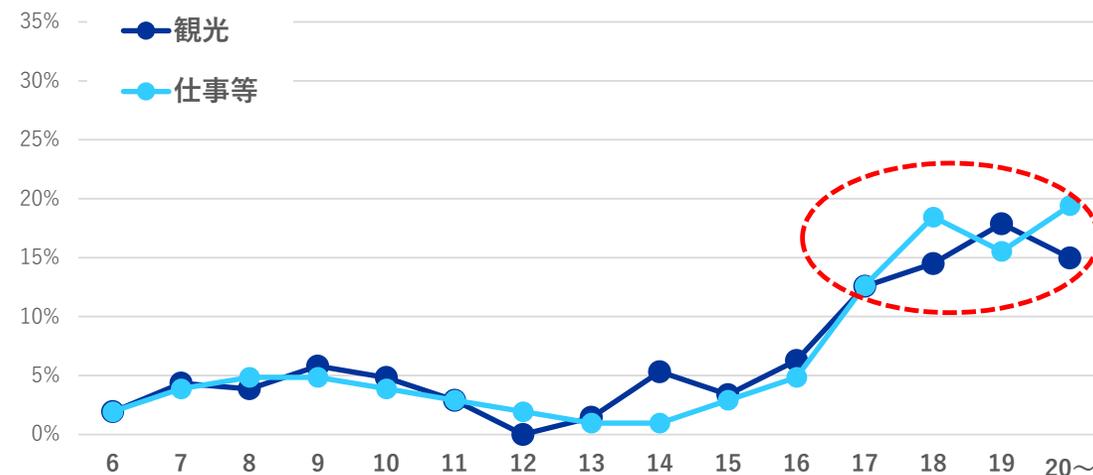
## ▼広島空港 希望時間帯（住民アンケート結果） | アウト

## 出発



- 観光は7時、9時、10時の出発に分散
- 仕事等は9時の出発に集中

## 到着

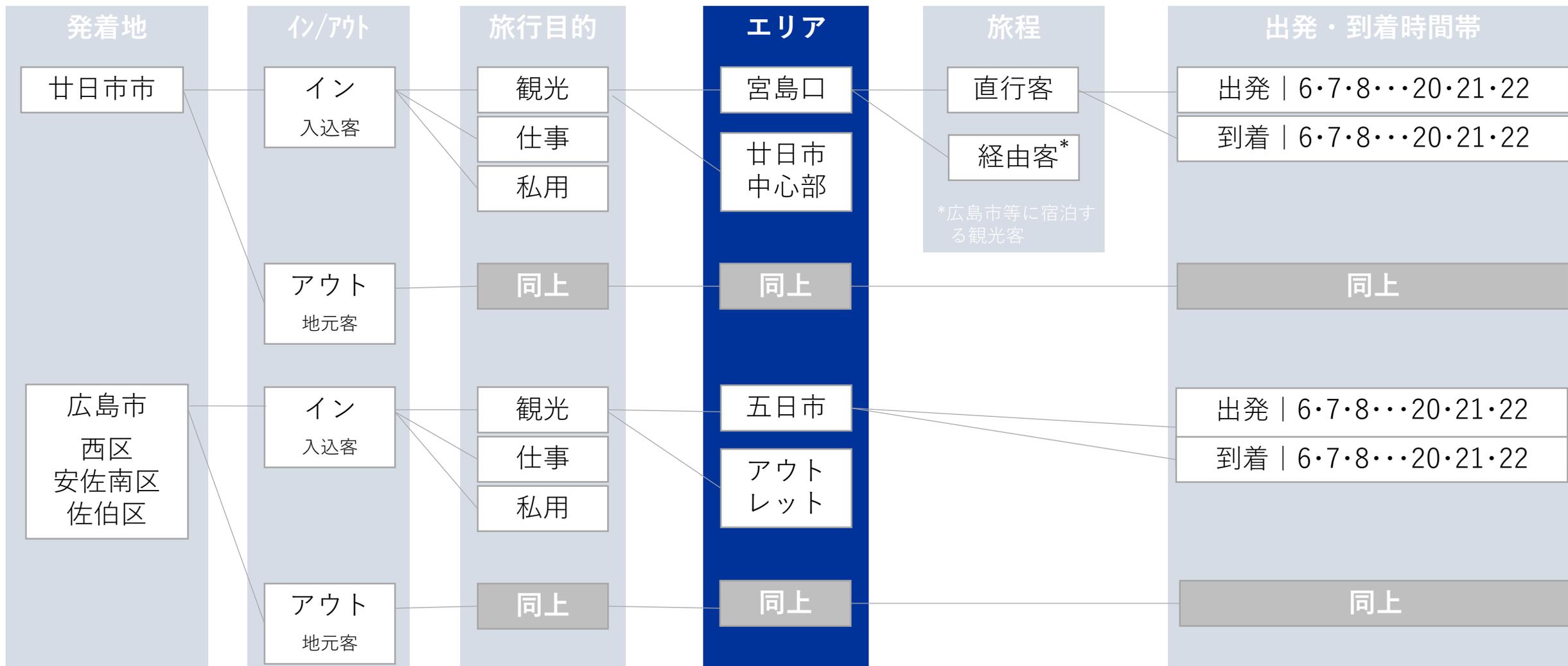


- 観光、仕事等ともに17時以降

## エリア

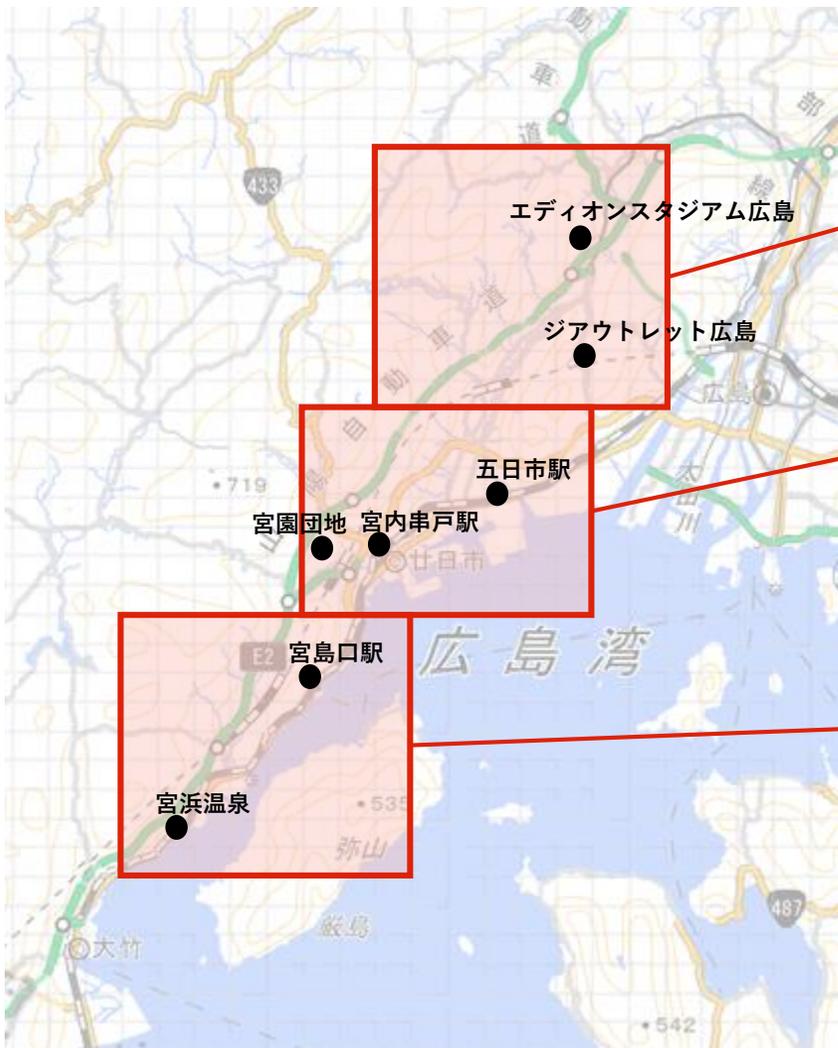
昨年度のマーケティング分析

今年度のセグメンテーション分析



## エリア

- ソフトバンクの1kmメッシュの人流データに基づいて、エリアの背後圏が重複しないように設定。
- 行政区（区・市）に占める設定したエリアの人数の比率を設定し、エリア内の旅客数を推計。

➤ **アウトレット** 9×8kmメッシュ

- ・広島市 佐伯区・安佐南区・西区にまたがる地域

➤ **廿日市・五日市** 7×8kmメッシュ

- ・廿日市市中心部
- ・五日市駅周辺

➤ **宮島口** 9×8kmメッシュ

- ・宮島
- ・宮島口周辺の大型ホテル
- ・宮浜温泉

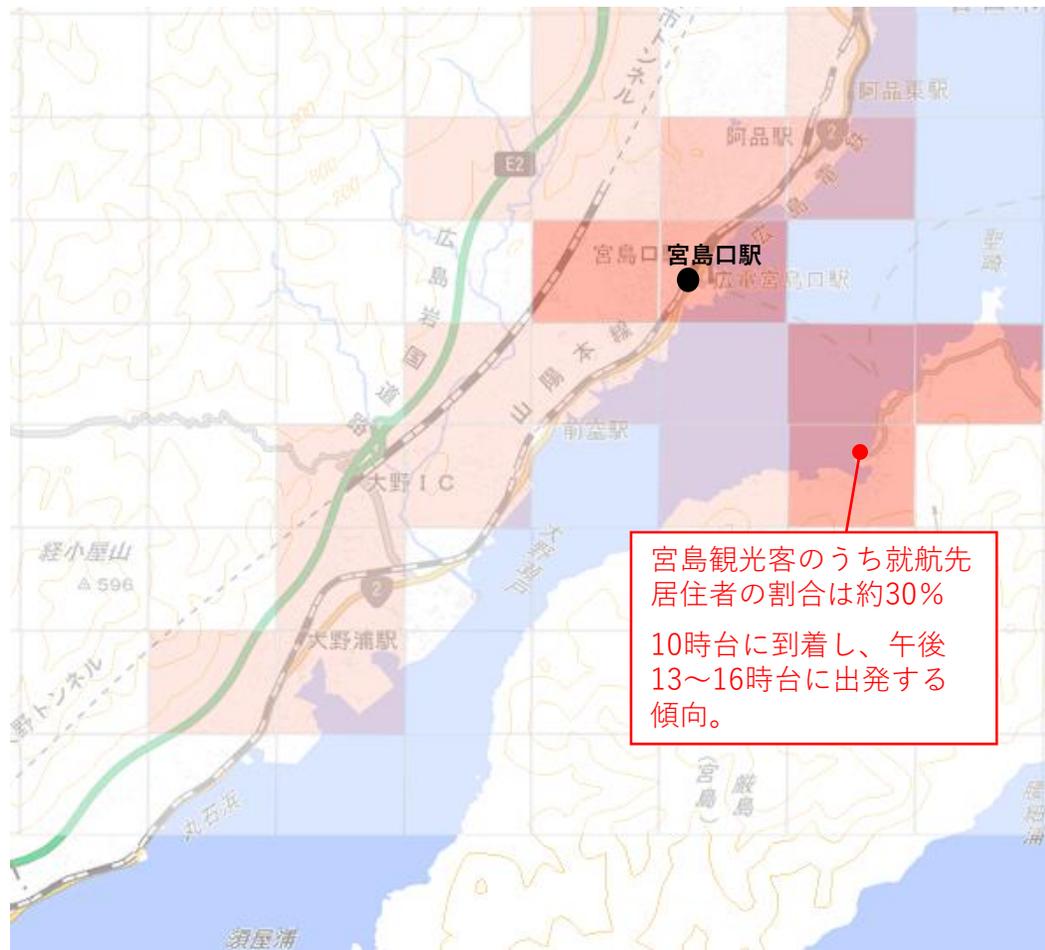
企業調査の結果、五日市周辺に立地する企業の出張需要が多かったことから追加で検討

## セグメンテーション分析③

## エリア：宮島口（航空）



## ▼ イン（入込客）



宮島口の航空旅客数

= 廿日市市の航空入込客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

= 29,408人/年 × 84% = **24,703人/年**

## ▼ アウト（地元客）



宮島口の航空旅客数

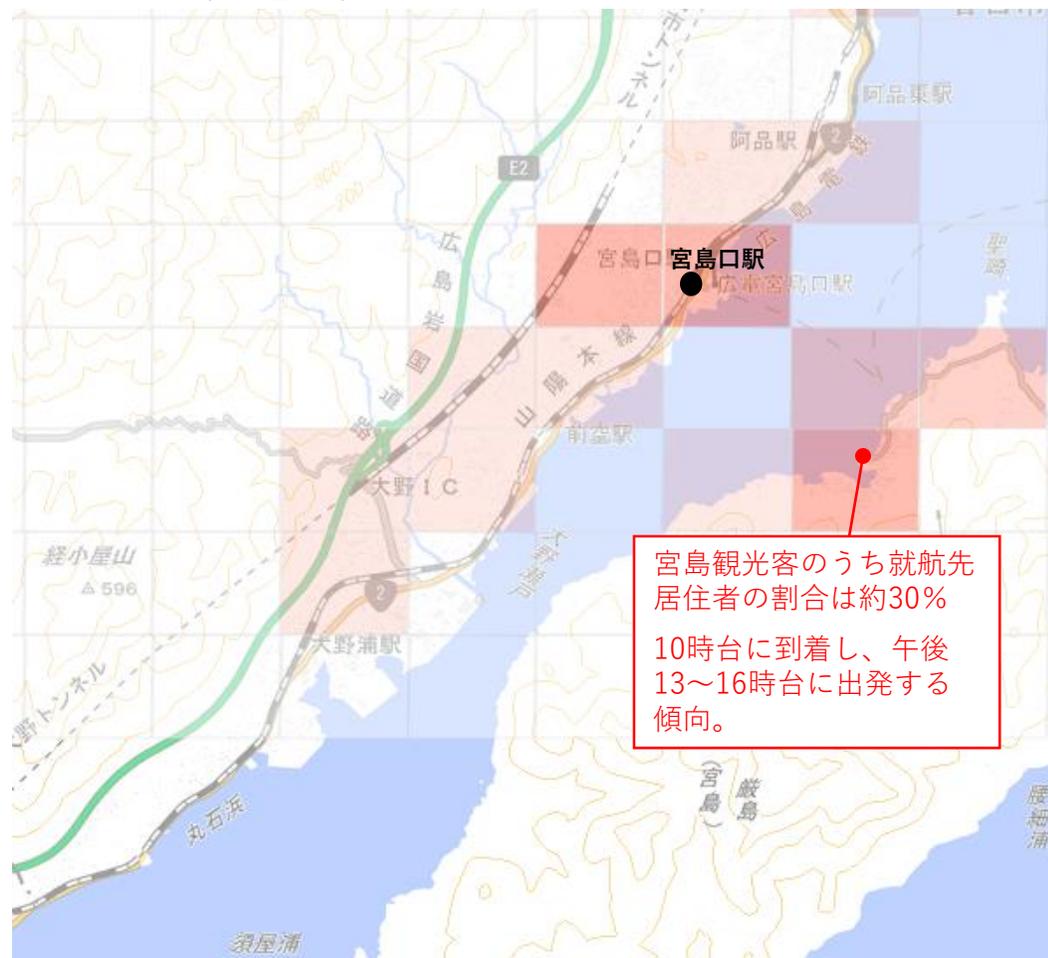
= 廿日市市の航空地元客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

= 53,191人/年 × 41% = **21,808人/年**

## エリア：宮島口（鉄道）



## ▼ イン（入込客）



宮島口の鉄道旅客数

= 廿日市市の鉄道入込客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

= 253,866人/年 × 66% = **167,552人/年**

## ▼ アウト（地元客）



宮島口の鉄道旅客数

= 廿日市市の鉄道地元客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

= 149,259人/年 × 36% = **53,733人/年**

## エリア：廿日市・五日市（航空）



## ▼ 入込客（イン）

※1往復を1人とカウント



廿日市中心部の航空旅客数

= 廿日市市の航空入込客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

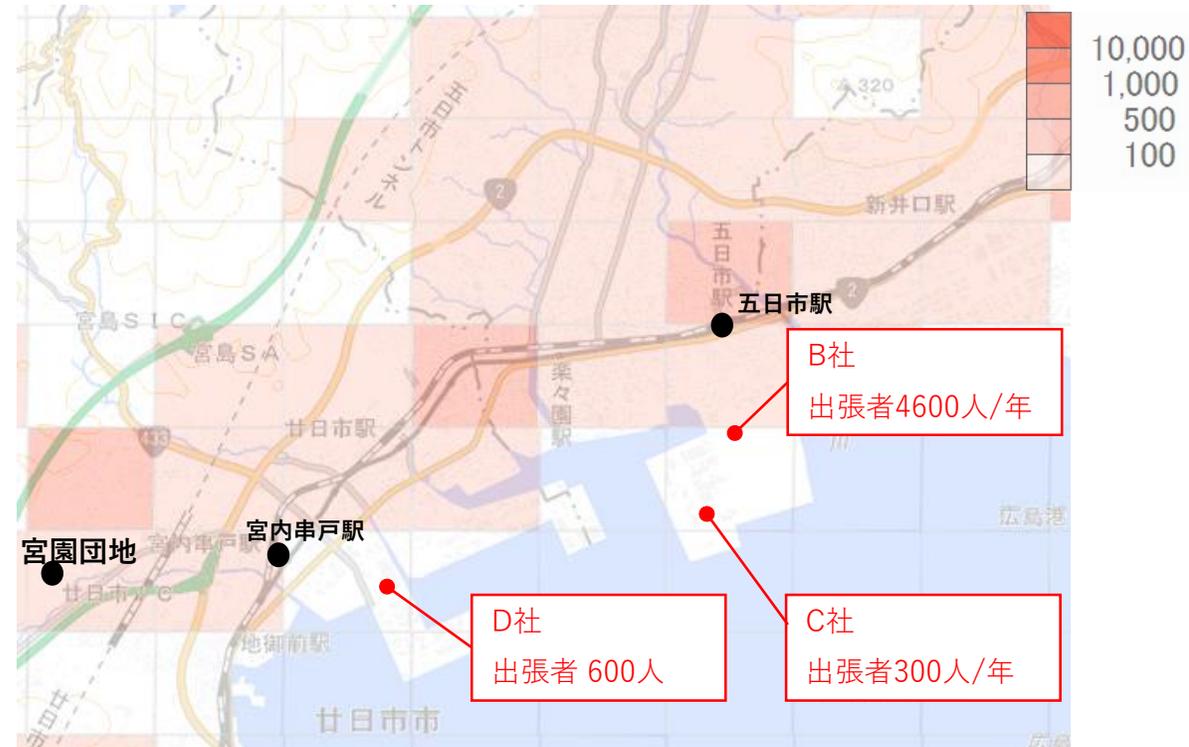
= 29,408人/年 × 12% = **3,529人/年**

五日市周辺の航空旅客数

= 佐伯区の航空入込客数 × 佐伯区に占める上記範囲の割合

= 45,213人/年 × 38% = **17,181人/年**

## ▼ 地元客（アウト）



廿日市中心部の航空旅客数

= 廿日市市の航空地元客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

= 53,191人/年 × 44% = **23,404人/年**

五日市周辺の航空旅客数

= 佐伯区の航空地元客数 × 佐伯区に占める上記範囲の割合

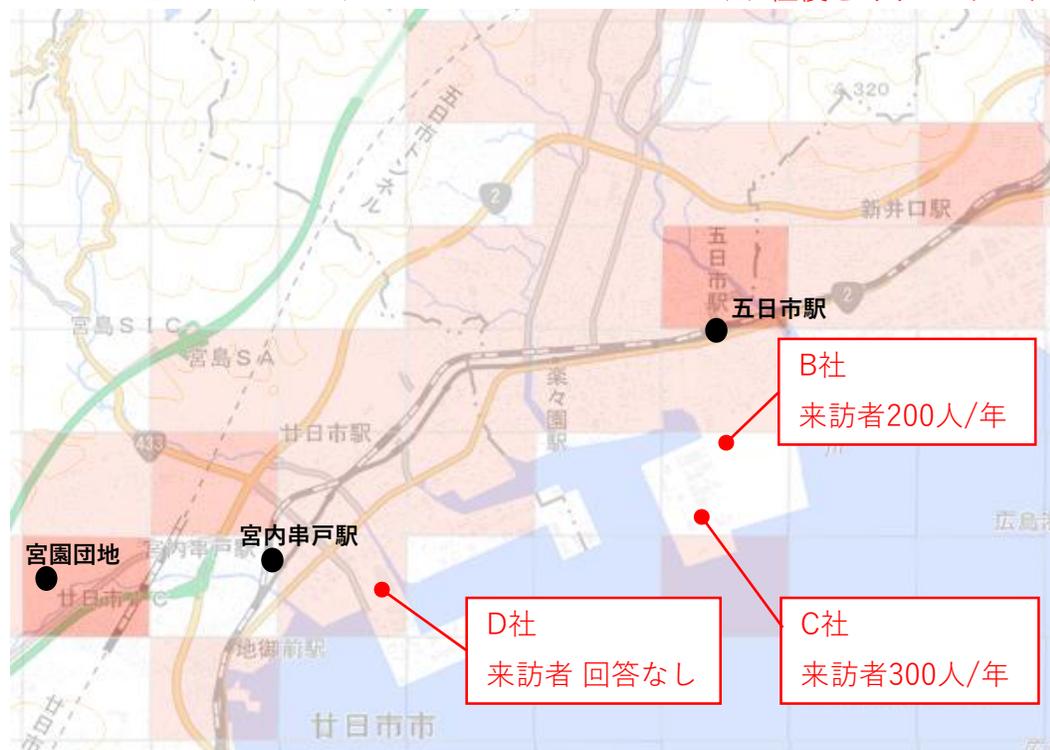
= 70,745人/年 × 54% = **38,202人/年**

## エリア：廿日市・五日市（鉄道）



## ▼ 入込客（イン）

※1往復を1人とカウント



廿日市中心部の鉄道旅客数

= 廿日市市の鉄道入込客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

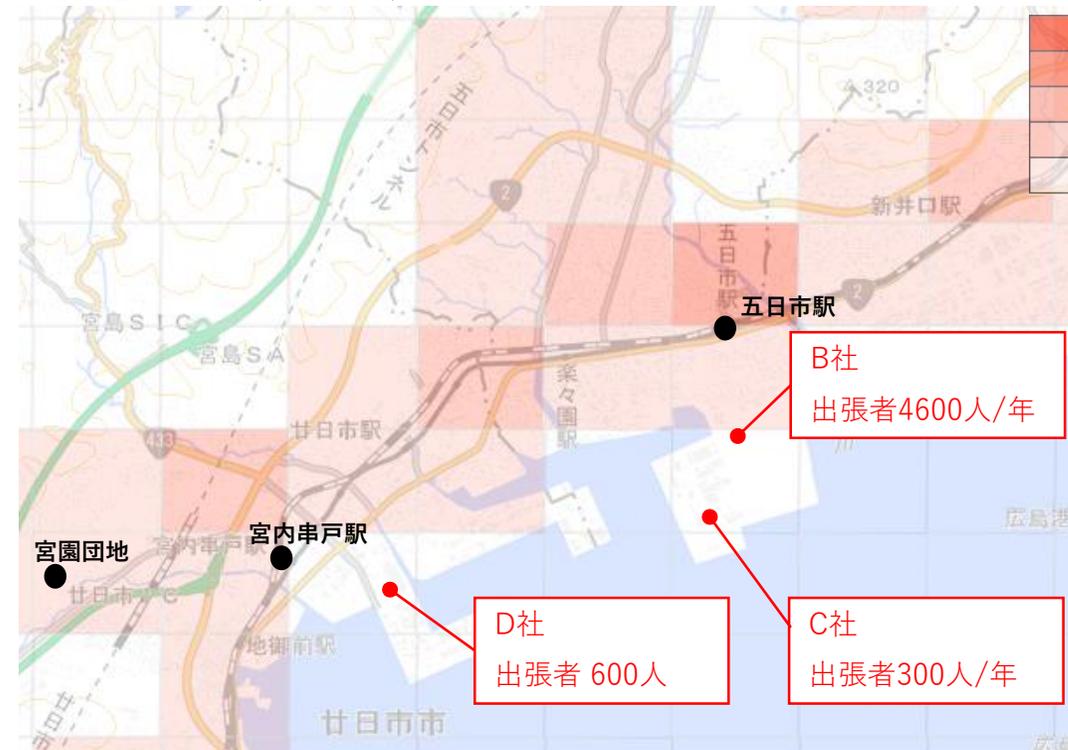
= 253,866人/年 × 66% = **167,552人/年**

五日市周辺の鉄道旅客数

= 佐伯区の鉄道入込客数 × 佐伯区に占める上記範囲の割合

= 49,531人/年 × 45% = **22,289人/年**

## ▼ 地元客（アウト）



廿日市中心部の鉄道旅客数

= 廿日市市の鉄道地元客数 × 廿日市市に占める上記範囲の割合

= 149,259人/年 × 36% = **53,733人/年**

五日市周辺の鉄道旅客数

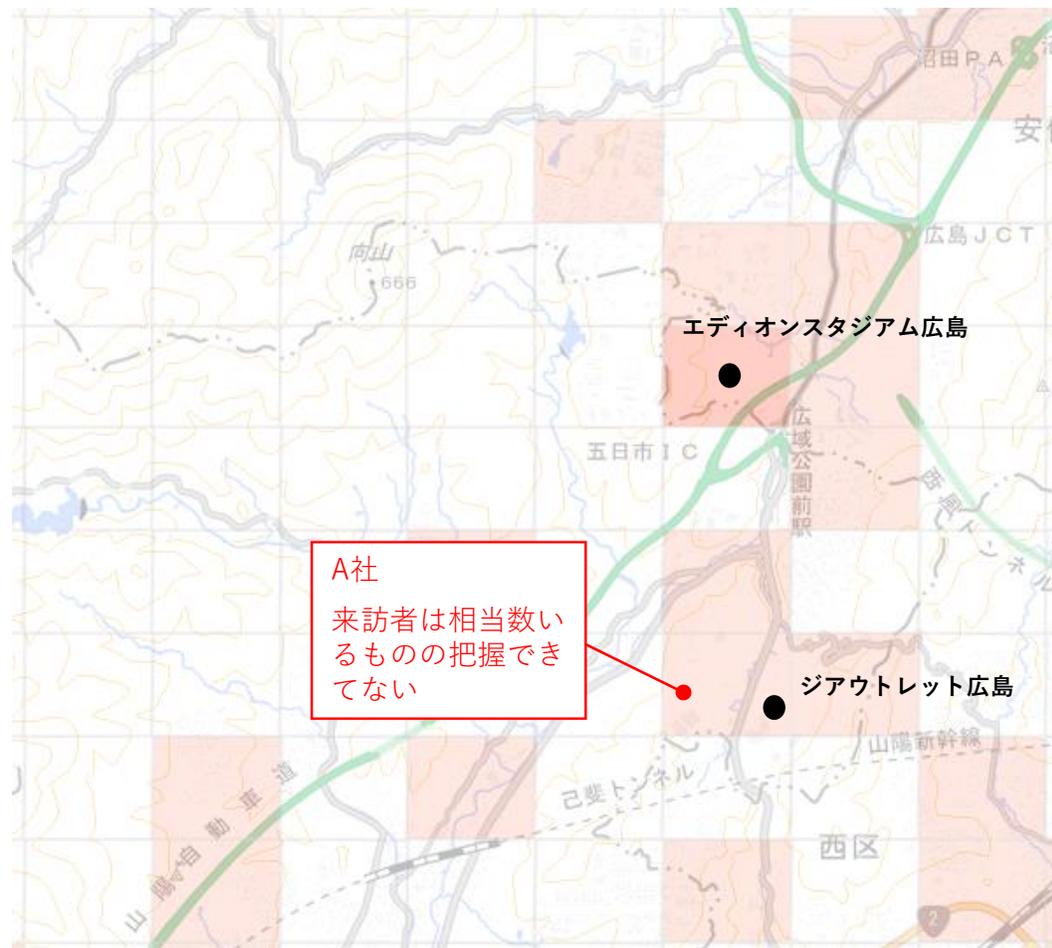
= 佐伯区の鉄道地元客数 × 佐伯区に占める上記範囲の割合

= 164,644人/年 × 76% = **125,130人/年**

## エリア：アウトレット周辺（航空）

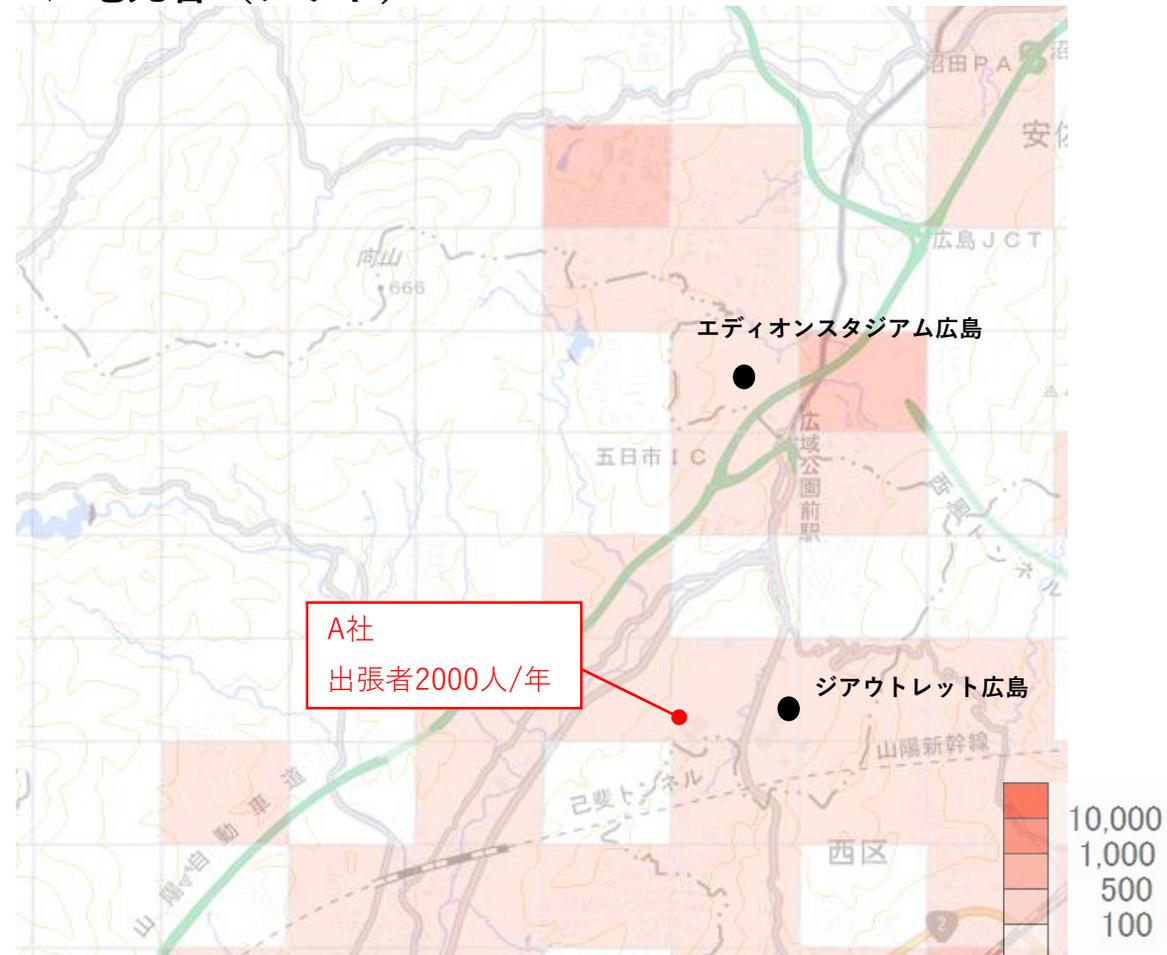


## ▼ 入込客（イン）



アウトレット周辺の航空旅客数  
 = 広島市西部3区の航空入込客数 × 3区に占める上記範囲の割合  
 = 210,811人/年 × 23% = **48,487人/年**

## ▼ 地元客（アウト）

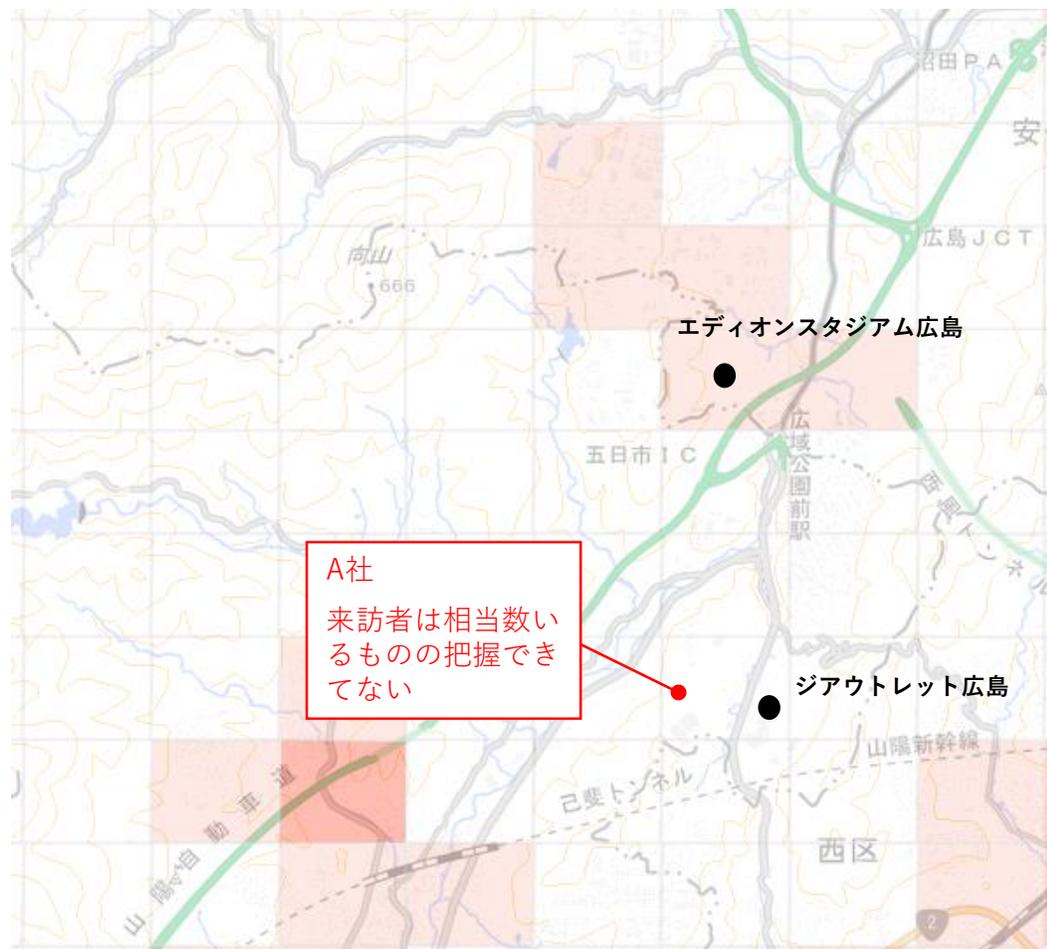


アウトレット周辺の航空旅客数  
 = 広島市西部3区の航空地元客数 × 3区に占める上記範囲の割合  
 = 290,554人/年 × 18% = **52,300人/年**

## エリア：アウトレット周辺（鉄道）



## ▼ 入込客（イン）

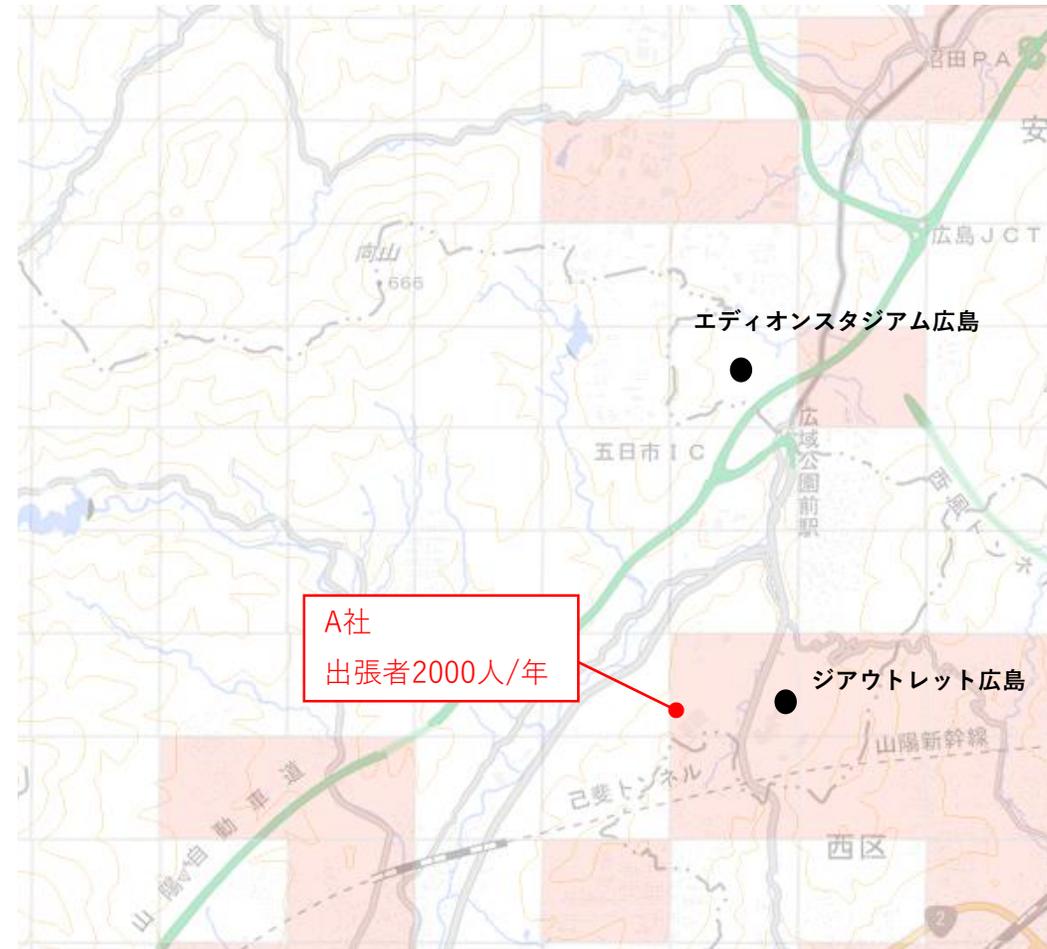


アウトレット周辺の鉄道旅客数

= 広島市西部3区の鉄道入込客数 × 3区に占める上記範囲の割合

= 277,438人/年 × 24% = **66,585人/年**

## ▼ 地元客（アウト）



アウトレット周辺の鉄道旅客数

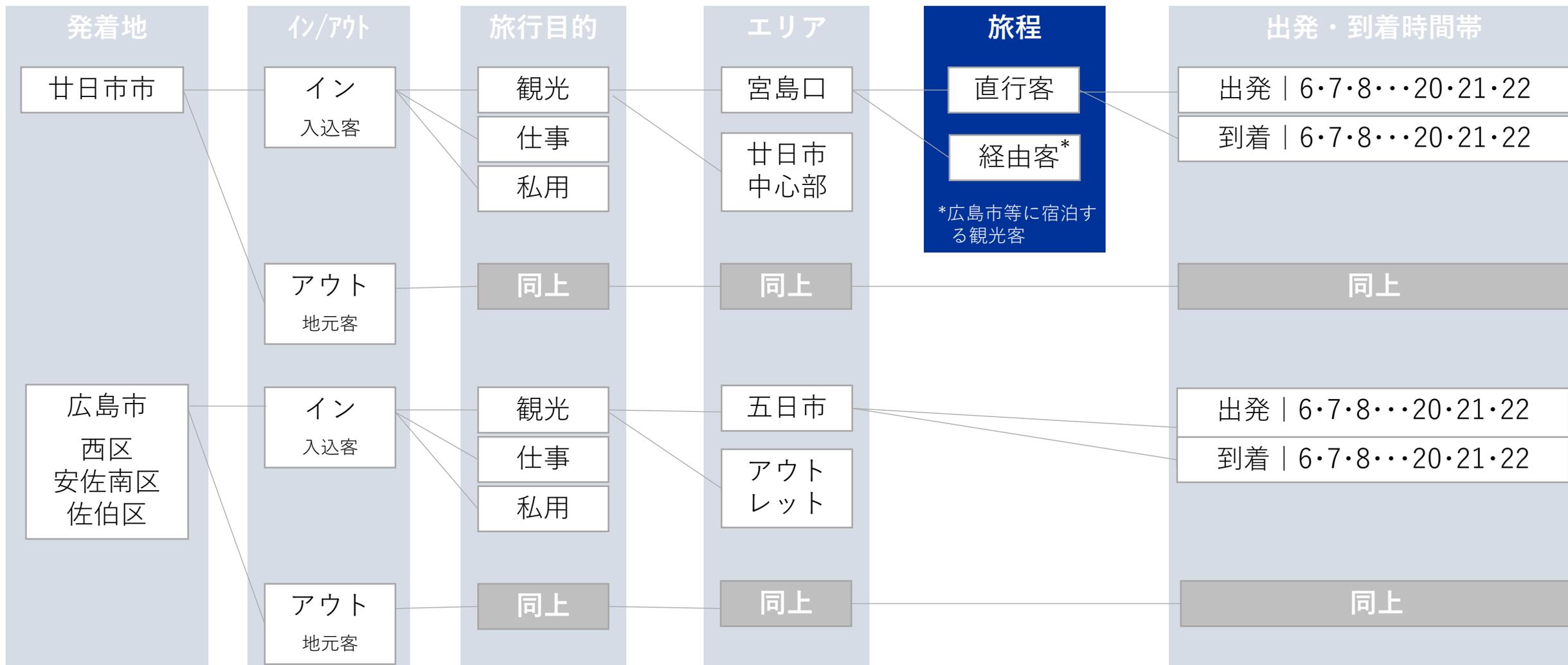
= 広島市西部3区の鉄道地元客数 × 3区に占める上記範囲の割合

= 908,196人/年 × 12% = **108,984人/年**

## 旅程

昨年度のマーケティング分析

今年度のセグメンテーション分析



## 旅程 | 宮島観光アンケート

➤ 宮島への観光客の旅程や直行バスの利用意向を把握するため、アンケート調査を実施。

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮島棧橋広場にて、<b>宮島から帰る観光客</b>に回答用QRコードを配布し、その場でオンラインでアンケートに回答。</li> <li>アンケート票は日本人用と外国人用（英語）の2種類を用意。</li> </ul>
調査日時	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023年5月02日（火）9:00～17:30 GW中</li> <li>2023年6月10日（土）9:00～17:30</li> </ul>
回数票数	<ul style="list-style-type: none"> <li>5/02 日本人 <b>319票</b> 外国人 <b>21票</b> 計<b>340票</b></li> <li>6/10 日本人 <b>163票</b> 外国人 <b>12票</b> 計<b>175票</b></li> </ul>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>滞在場所</b>   宮島に来る前に滞在していた場所、宮島の後に滞在する予定の場所</li> <li><b>直行バスの利用意向</b>   宮島口～広島空港に直行バスが運行された際の利用意向（※調査結果は後述）</li> </ul>



### 宮島観光アンケート

Tourist Survey at Miyajima

もれなくその場で今治タオルプレゼント!  
All applicants are given a free gift!

QRコードをスマホで読み込んで**3分以内**で終了

日本語



English



調査主体：広島県空港振興課  
受託業者：株式会社日本空港コンサルタンツ

## 旅程 | 宮島観光アンケート

## ▼宮島到着時の旅程

※広島空港就航先居住者

自宅



宮島



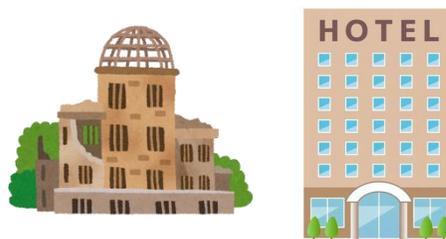
直行需要 **28%**

※既存統計で把握できる旅客数

経由需要 **72%**

うち広島市 **54%**

広島市内等

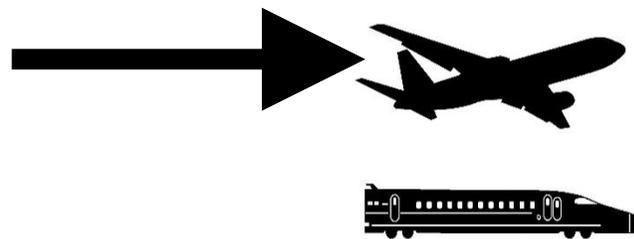


## 旅程 | 宮島観光アンケート

## ▼宮島出発時の旅程

※広島空港就航先居住者

宮島



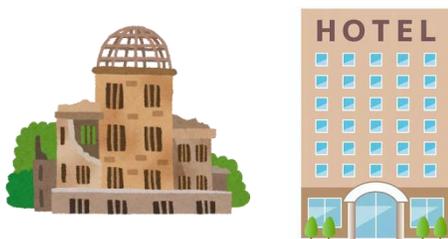
自宅



直行需要 **19%**

※既存統計で把握できる旅客数

広島市内等



経由需要 **81%**

うち広島市 **56%**

## 旅程 | 宮島観光アンケート

## ▼ 経路需要の取り込み可能性

## 広島市内等を経由する理由

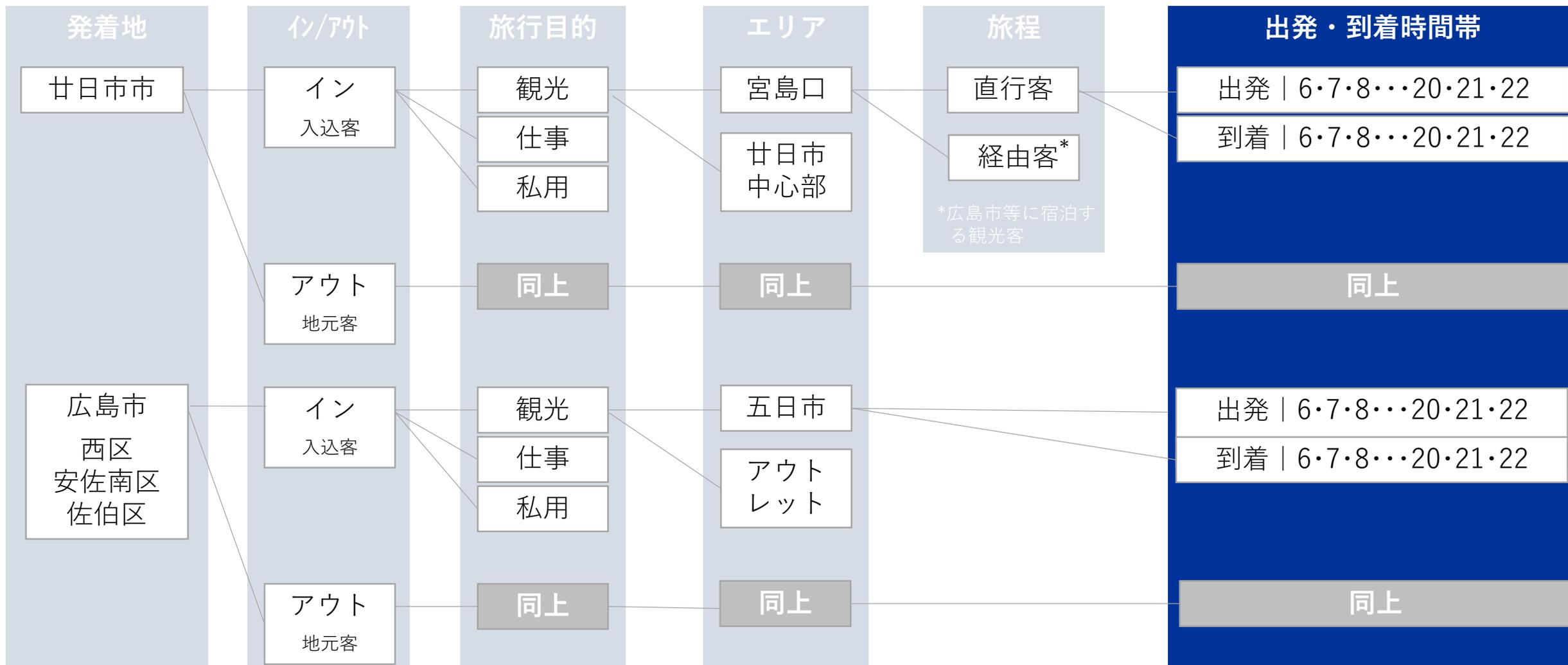


➤ 残りの経路需要の40%は、交通条件に応じて直行需要に転換する可能性があるとは仮定。

## 時間帯

昨年度のマーケティング分析

今年度のセグメンテーション分析



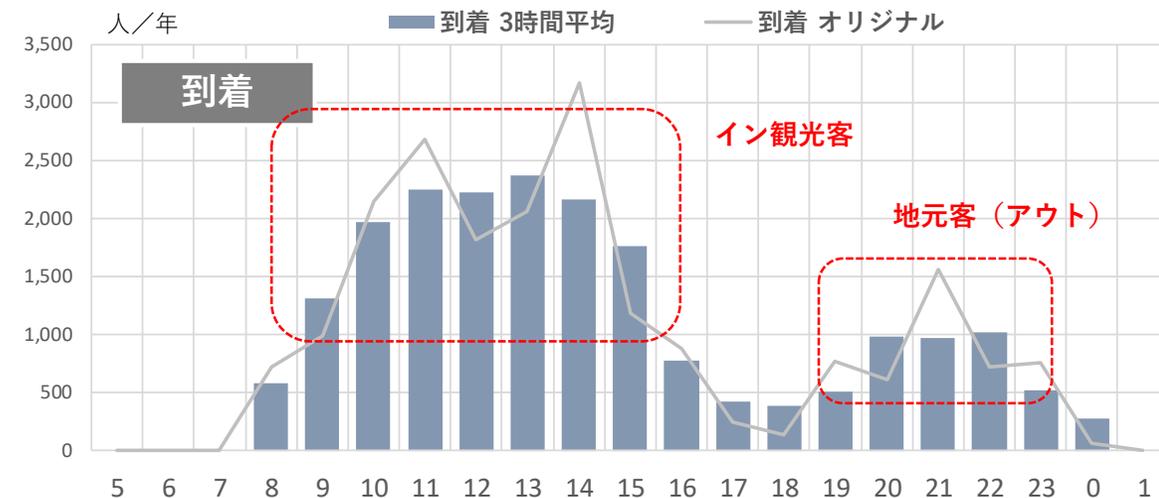
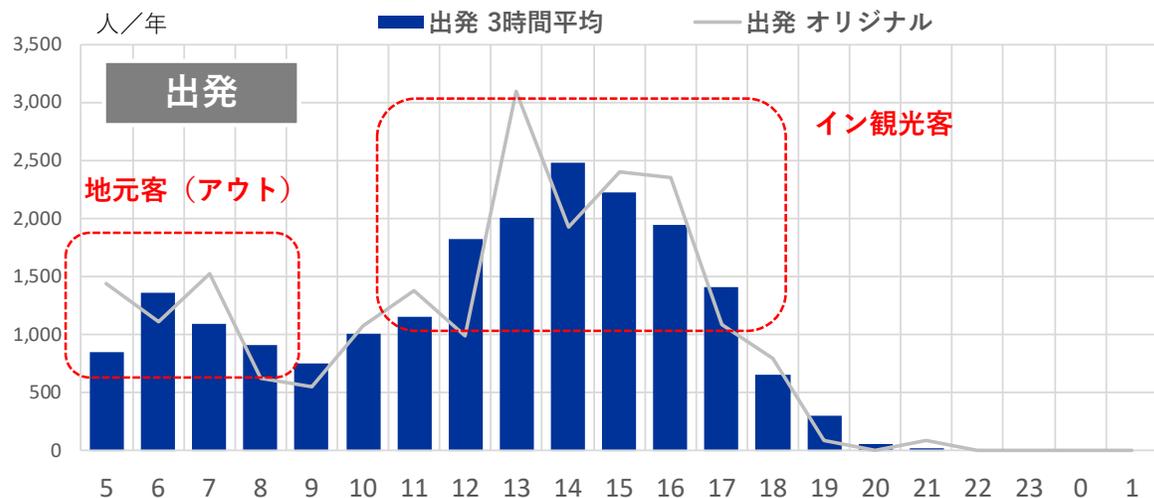
## セグメンテーション分析⑤

## 時間帯 | 宮島口

※時間帯ごとの変動が大きいことから、3時間平均値を算出

## 航空旅客

※東日本方面との移動需要



## 鉄道旅客



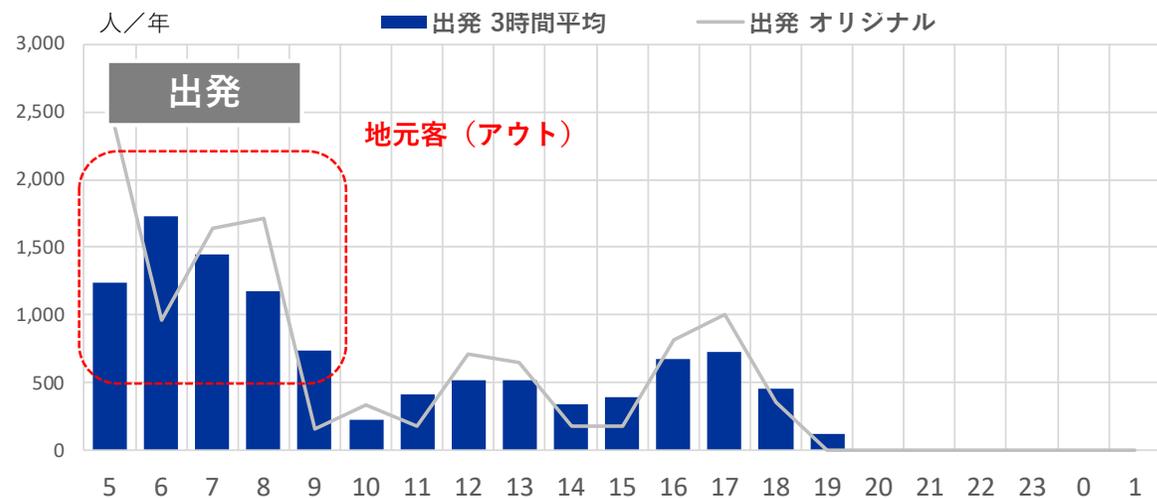
## セグメンテーション分析⑤

## 時間帯 | 廿日市

※時間帯ごとの変動が大きいことから、3時間平均を算出

## 航空旅客

※東日本方面との移動需要



## 鉄道旅客



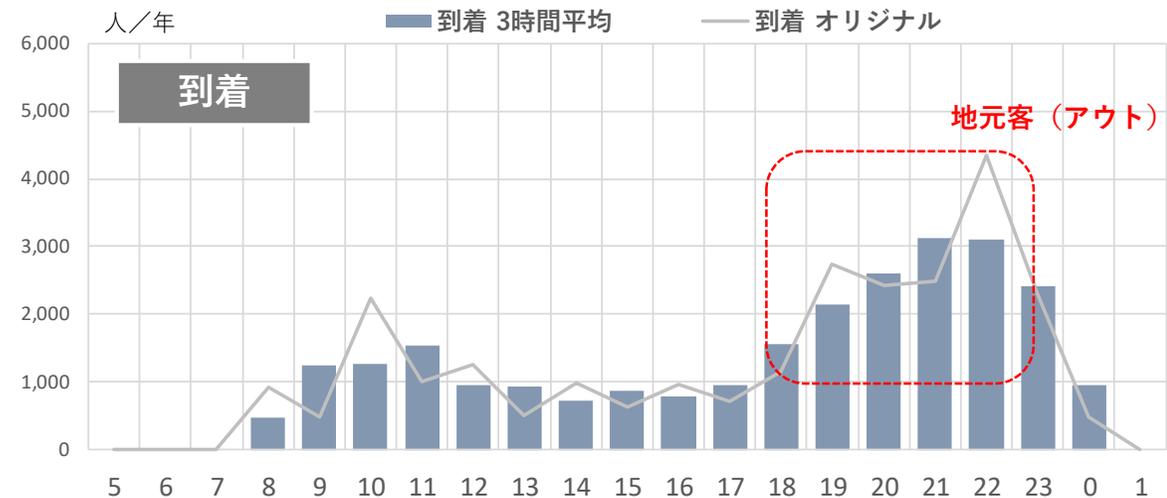
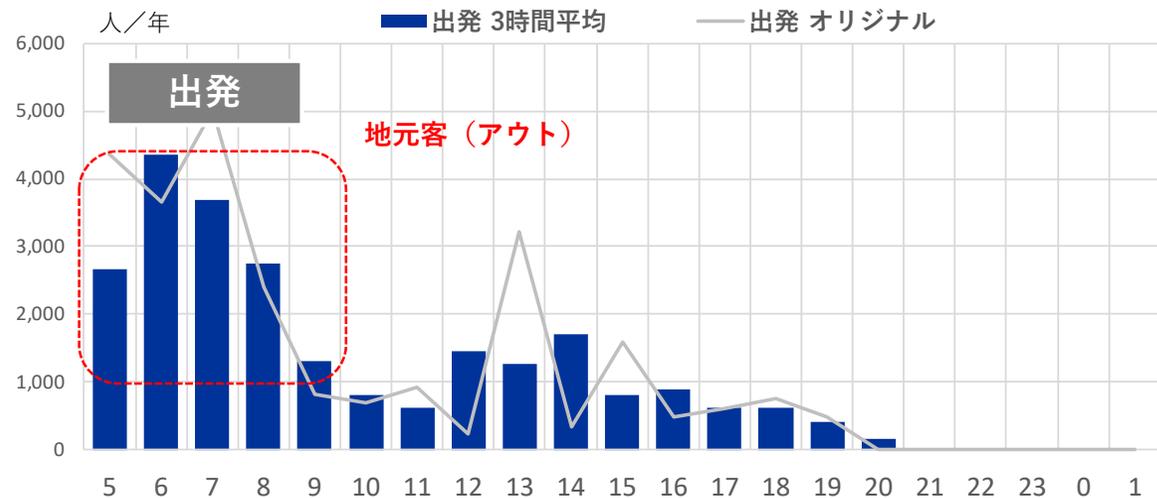
## セグメンテーション分析⑤

## 時間帯 | 五日市

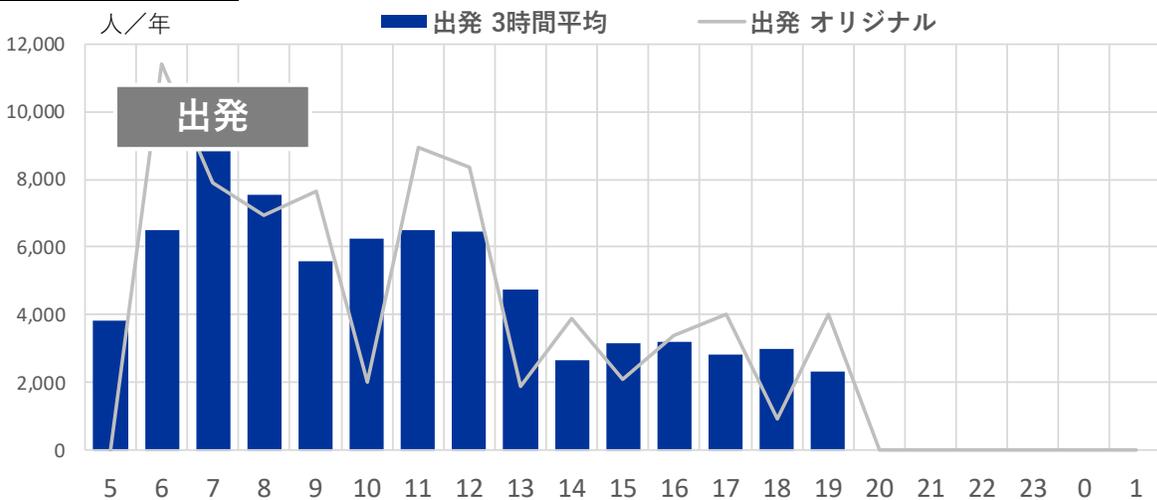
※時間帯ごとの変動が大きいことから、3時間平均を算出

## 航空旅客

※東日本方面との移動需要



## 鉄道旅客



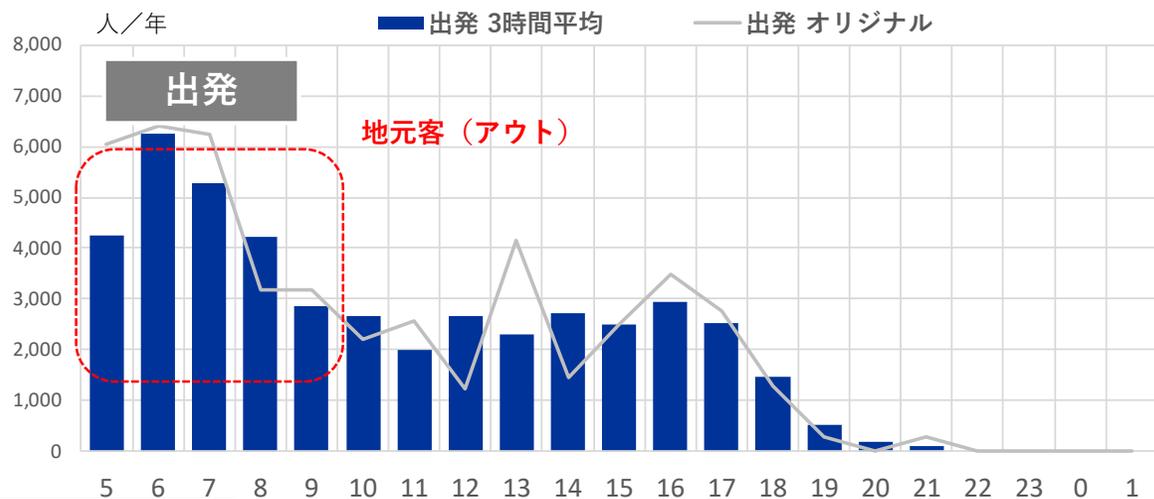
## セグメンテーション分析⑤

## 時間帯 | アウトレット

※時間帯ごとの変動が大きいことから、3時間平均を算出

## 航空旅客

※東日本方面との移動需要



## 鉄道旅客

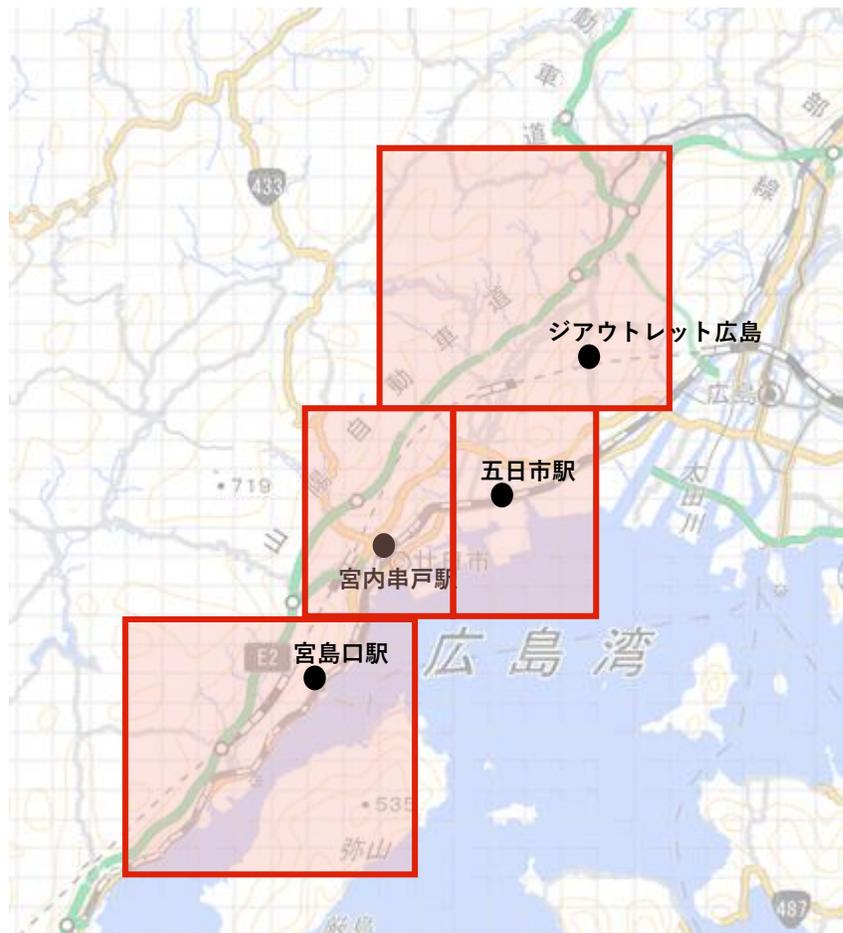


## 4. 最適な運行のあり方

---

## 運行地点の設定

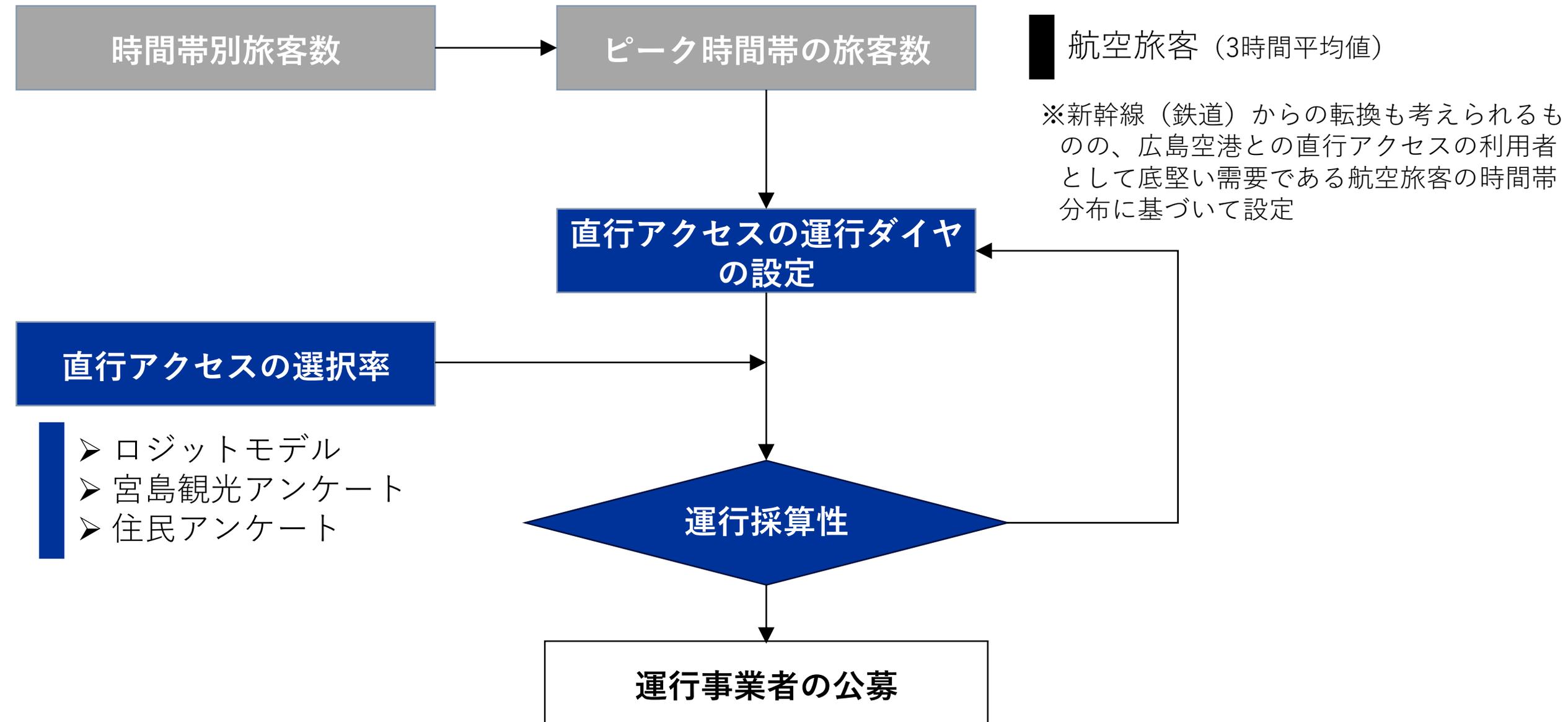
➤ 運行地点は、広域的な集客や緊急時における代替手段の確保の観点から交通結節点を想定する。



### 運行地点

- ジアウトレット広島 (パークアンドライドを想定)
- 五日市駅
- 宮内串戸駅
- 宮島口駅

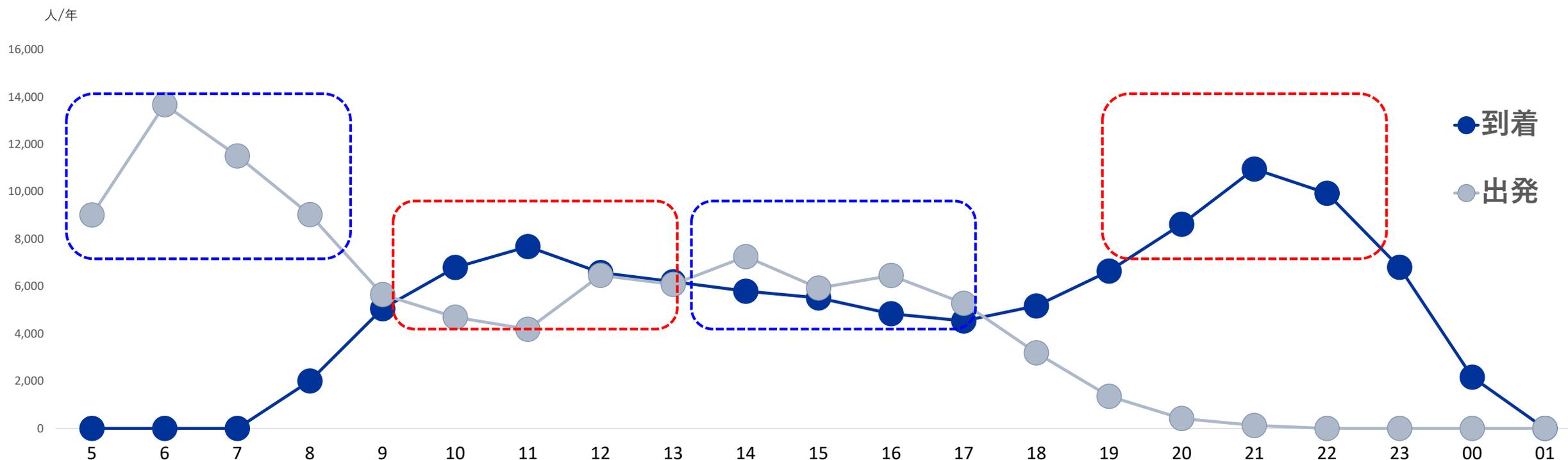
## 運行ダイヤの考え方



## 運行ダイヤの考え方

- 出発、到着ともに、**旅客が集中する時間帯が2つある**ため、それぞれの時間帯に便を設定する。
- 1日あたりの便数として、2往復、4往復、6往復のケースを検討。

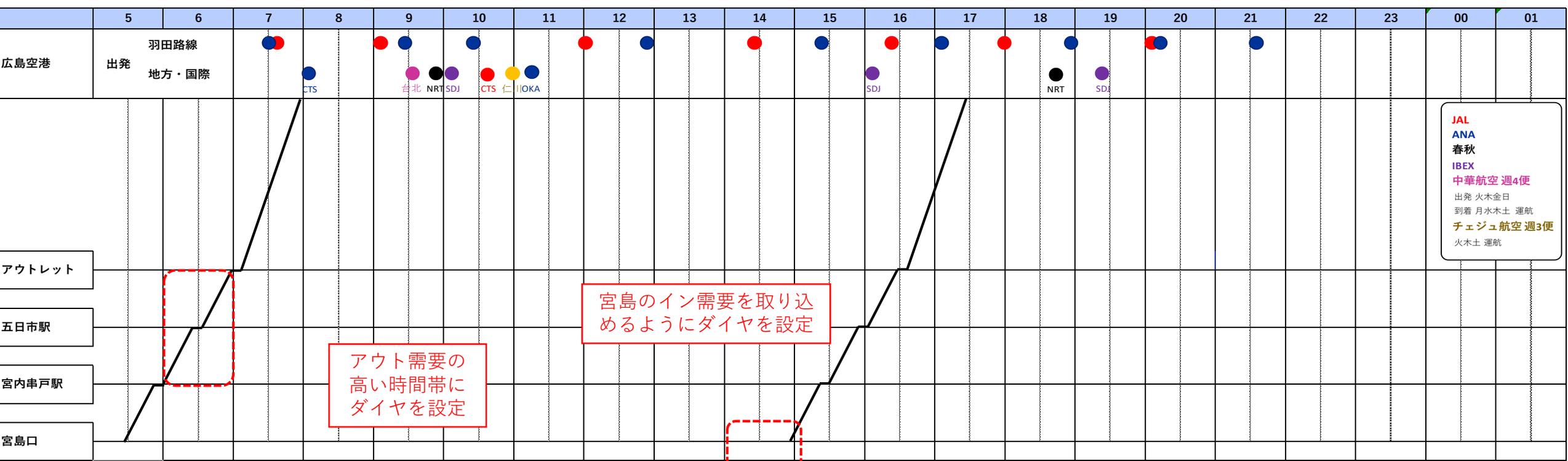
## ▼東日本方面への時間帯別航空旅客



時間帯別旅客数・運行ダイヤ

ダイヤ（2往復） | 出発

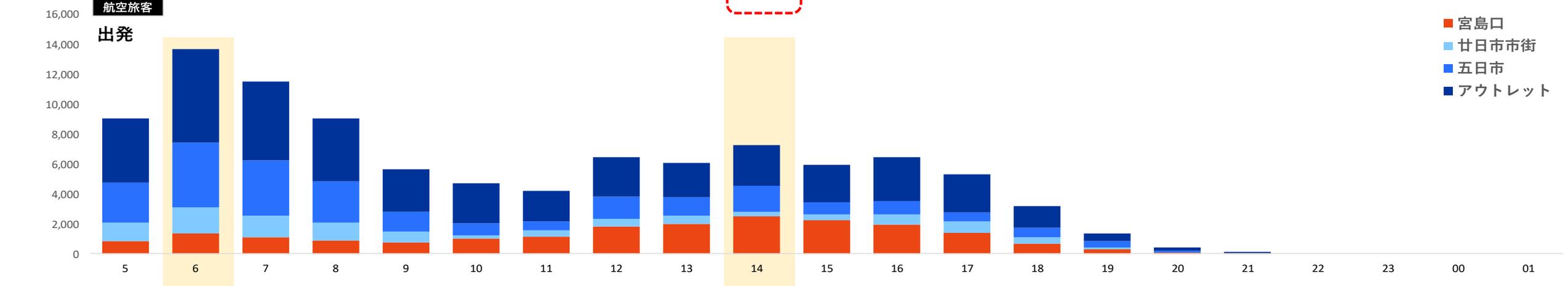
※旅客が多い時間帯が朝夕2回あることを踏まえ、それぞれに便を設定。



JAL  
ANA  
春秋  
IBEX  
中華航空 週4便  
出発 火木金日  
到着 月水木土 運航  
チェジュ航空 週3便  
火木土 運航

アウト需要の  
高い時間帯に  
ダイヤを設定

宮島のイン需要を取り込  
めるようにダイヤを設定



ダイヤ（2往復） | 到着

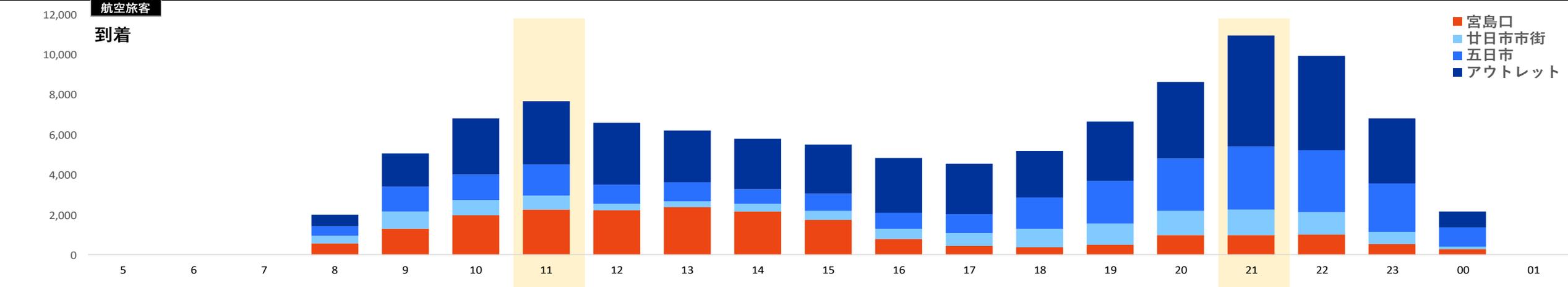
※旅客が多い時間帯が朝夕2回あることを踏まえ、それぞれに便を設定。



JAL  
ANA  
春秋  
IBEX  
中華航空 週4便  
出発 火木金日  
到着 月水木土 運航  
チェジュ航空 週3便  
火木土 運航

宮島のイン需要を取り込めるようにダイヤを設定

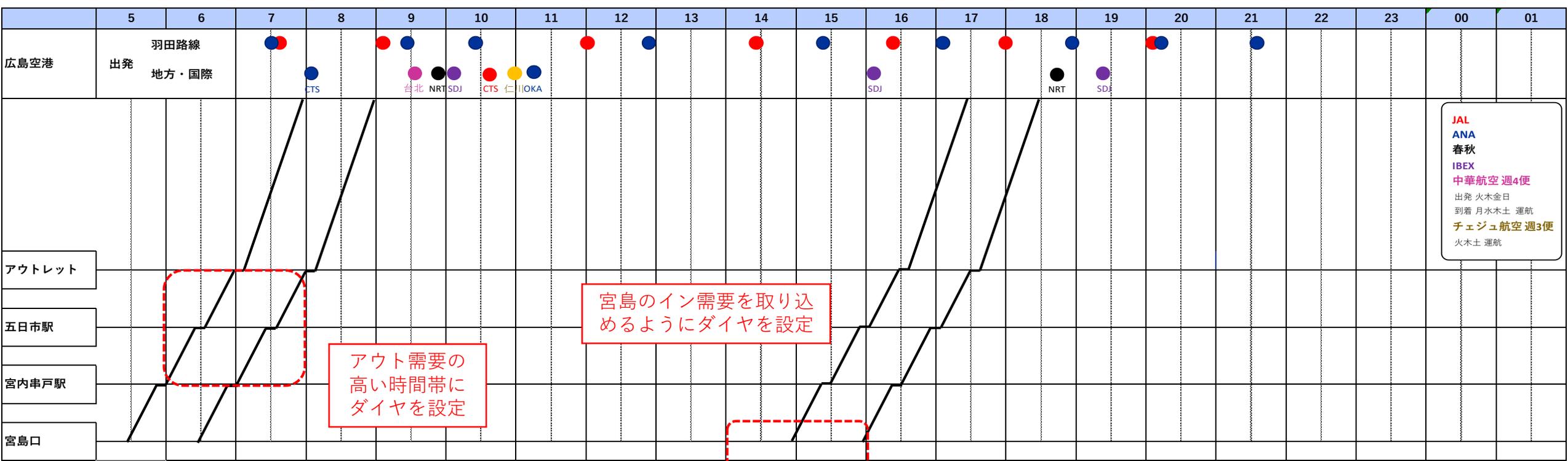
アウト需要の高い時間帯にダイヤを設定



宮島口  
廿日市市街  
五日市  
アウトレット

時間帯別旅客数・運行ダイヤ

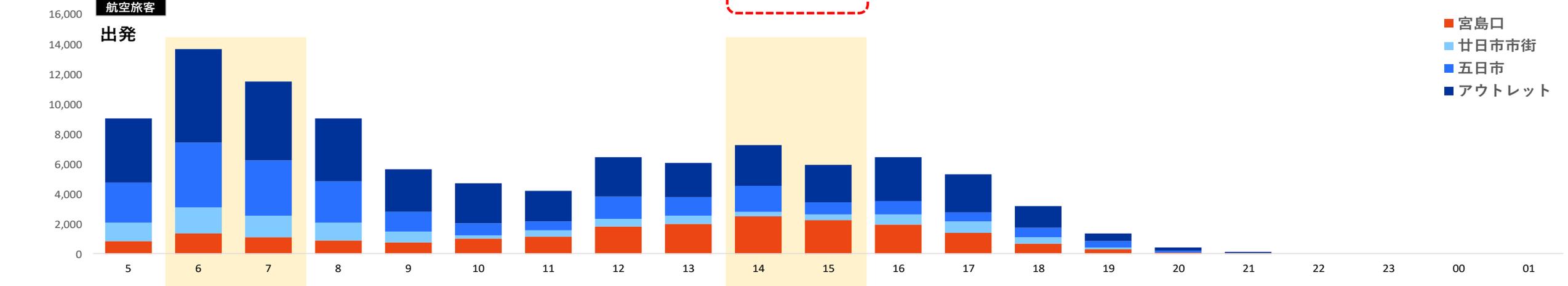
ダイヤ（4往復） | 出発 ※旅客が多い時間帯の前後の時間帯で、もう1便設定（計4便）。



**JAL**  
**ANA**  
 春秋  
**IBEX**  
 中華航空週4便  
 出発 火木金日  
 到着 月水木土 運航  
 チェジュ航空週3便  
 火木土 運航

アウト需要の  
高い時間帯に  
ダイヤを設定

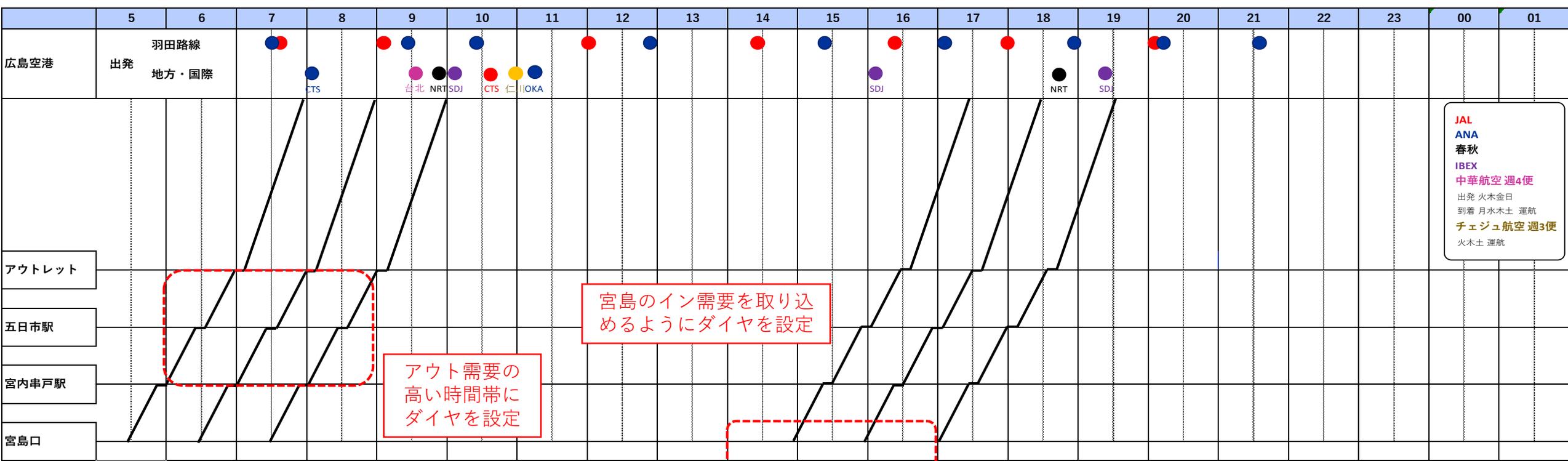
宮島のイン需要を取り込  
めるようにダイヤを設定





時間帯別旅客数・運行ダイヤ

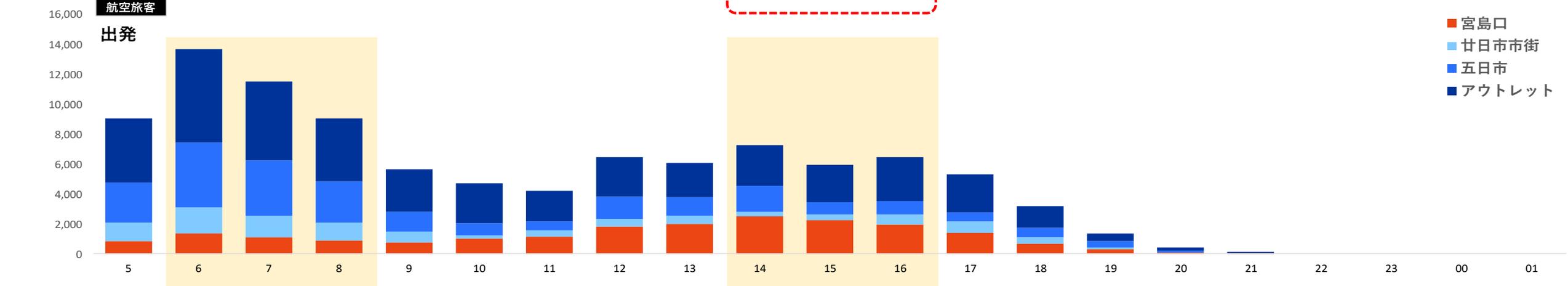
ダイヤ（6往復） | 出発 ※旅客が多い時間帯の前後の時間帯で、もう1便設定（計6便）。



**JAL**  
**ANA**  
 春秋  
**IBEX**  
 中華航空週4便  
 出発 火木金日  
 到着 月水木土 運航  
 チェジュ航空週3便  
 火木土 運航

アウト需要の  
高い時間帯に  
ダイヤを設定

宮島のイン需要を取り込  
めるようにダイヤを設定

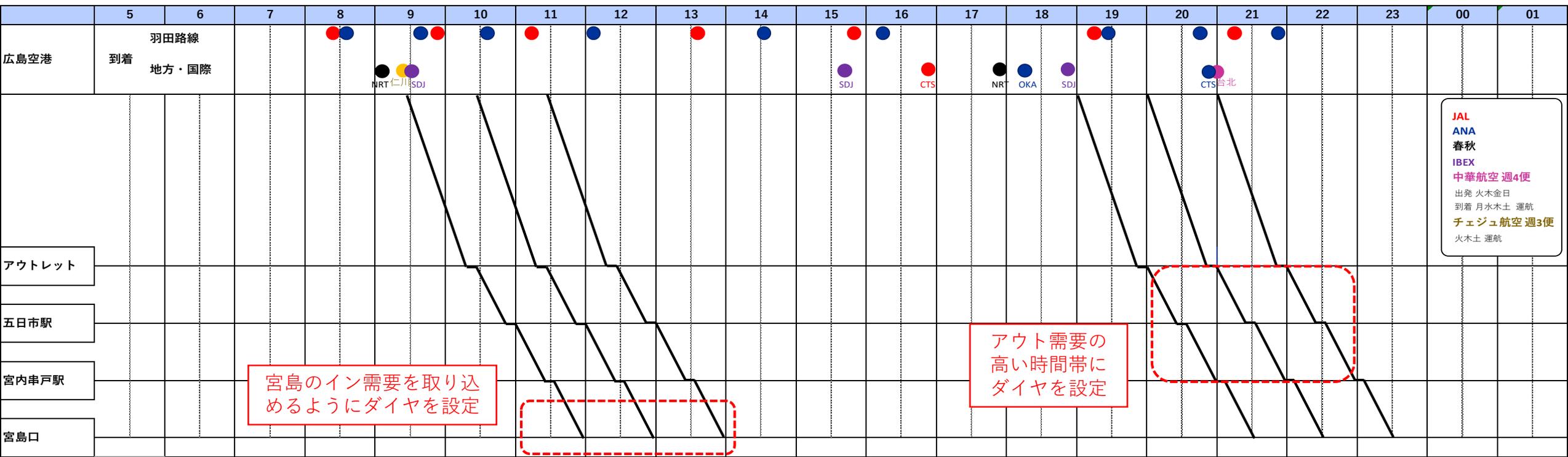


- 宮島口
- 廿日市市街
- 五日市
- アウトレット

時間帯別旅客数・運行ダイヤ

ダイヤ（6往復） | 到着

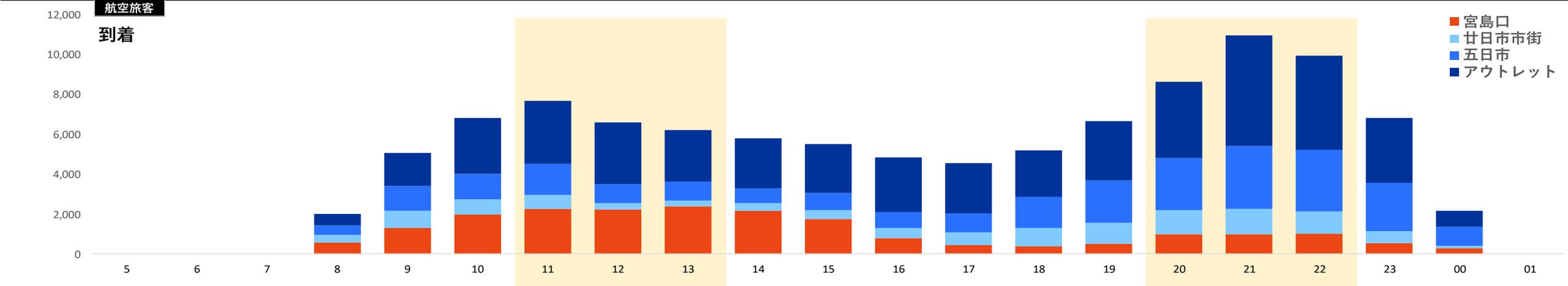
※旅客が多い時間帯の前後の時間帯で、もう1便設定（計6便）。



JAL  
ANA  
春秋  
IBEX  
中華航空 週4便  
出発 火木金日  
到着 月水木土 運航  
チェジュ航空 週3便  
火木土 運航

宮島のイン需要を取り込めるようにダイヤを設定

アウト需要の高い時間帯にダイヤを設定



## 採算性の考え方

- ▶ 実証実験にあたり様々なサイズの車両が想定される。

## ▼運行手段

## ■大型バス | 約45席



出典：広島バス

## ■中型バス | 27席



出典：廿日市交通

## ■ジャンボタクシー | 9席



出典：ひろでんモビリティサービス

## 採算性の考え方

▼運行費用に基づく検討 …設定した運賃に応じて運行費用とバランスする**平均乗車人数**を算出し採算性を確認。

$$\text{平均乗車人数} = \frac{\text{運行費用}}{\text{運賃}} = \frac{\text{運行原価 (km/円)} \times \text{距離}}{\text{運賃}}$$

**運行原価 393.70円/km** 国交省資料に基づく、山陽地域における**乗り合いバス事業**の平均運行原価(2019年度)

▼運賃に応じた損益分岐となる平均乗車人数 …運賃が高くなるにつれて、平均乗車人数が減少する。

	運行距離 km	運行原価 円/km	運行費用 円/便	運賃①   大型バス想定		運賃②   中型バス想定		運賃③   ジャンボタクシー想定	
				円/人	平均乗車人数 人/便	円/人	平均乗車人数 人/便	円/人	平均乗車人数 人/便
アウトレット	58	393.7	22,835	¥1,600		¥2,400		¥3,200	
五日市	63		24,803	¥1,700		¥2,550		¥3,400	
廿日市	70		27,559	¥1,900		¥2,850		¥3,800	
宮島口	78		30,709	¥2,000		¥3,000		¥4,000	
全体	78		30,709	<b>平均 ¥1,800</b>	<b>17.1</b>	<b>平均 ¥2,700</b>	<b>11.4</b>	<b>平均 ¥3,600</b>	<b>8.5</b>

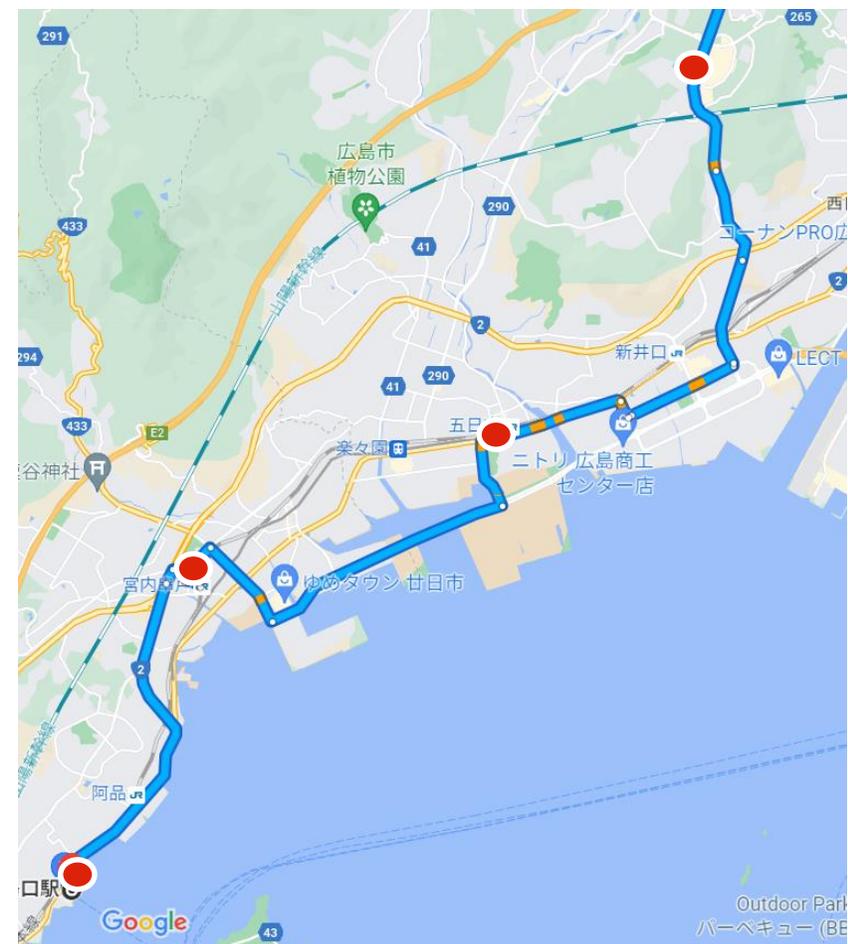
運賃①の1.5倍

運賃①の2倍

## 利用条件の設定

➤ 検討対象の4地点を全て停車する条件で設定。 ※乗車人数が最大となる条件

		区間所要時間		空港からの 所要時間	運賃①	運賃②	運賃③	便数 便/時
		乗車時間	停車時間					
広島空港	中国自動車道	38						
五日市IC	県道71号	7						
アウトレット	県道71号	14	3	45	¥1,600	¥2,400	¥3,200	1
五日市駅	広島南道路	15	3	62	¥1,700	¥2,550	¥3,400	1
宮内串戸駅	国道2号	12	3	80	¥1,900	¥2,850	¥3,800	1
広電宮島口駅				95	¥2,000	¥3,000	¥4,000	1



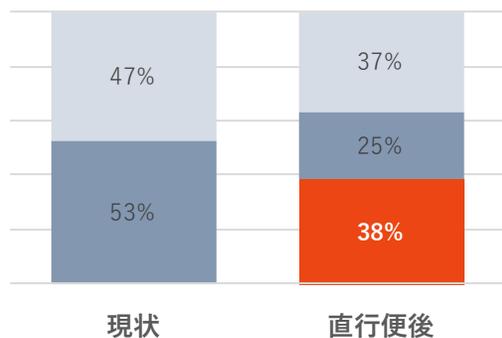
## 直行便（直行アクセス）の選択率 | 運賃①

➤ 昨年度に構築したロジットモデルに利用条件を代入し、直行便の選択率を算出

宮島口駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

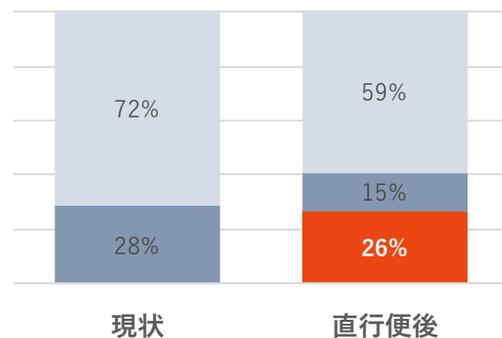
▼ロジットモデルによる計算値



宮内串戸駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

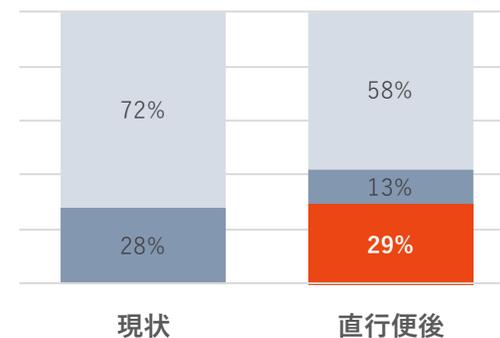
▼ロジットモデルによる計算値



五日市駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

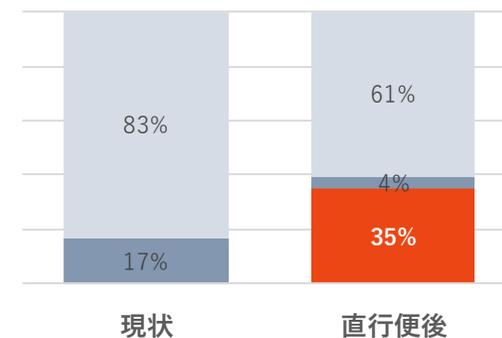
▼ロジットモデルによる計算値



ジアウトレット広島

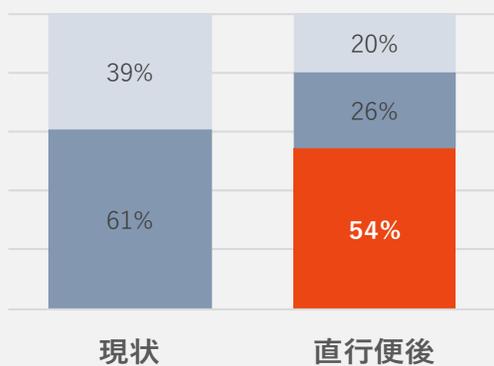
■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

▼ロジットモデルによる計算値

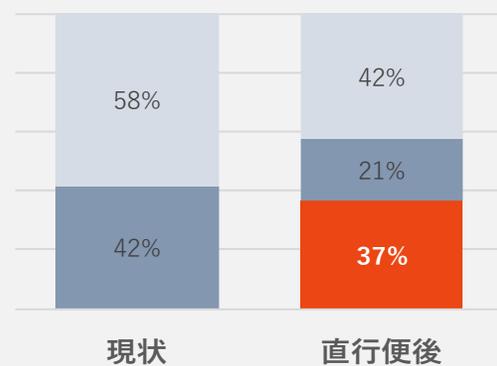


### 参考

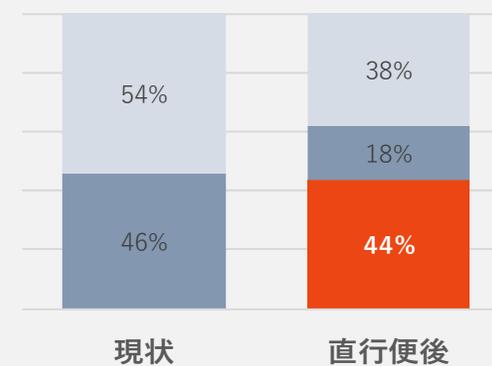
▼宮島観光アンケート



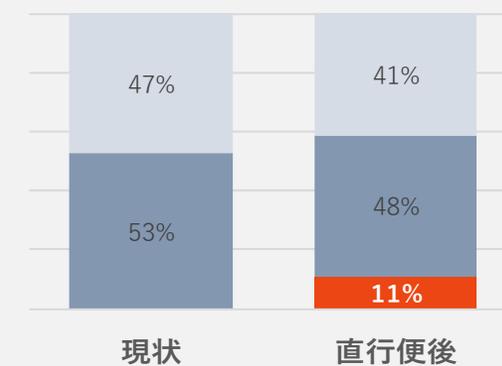
▼住民アンケート



▼住民アンケート



▼住民アンケート



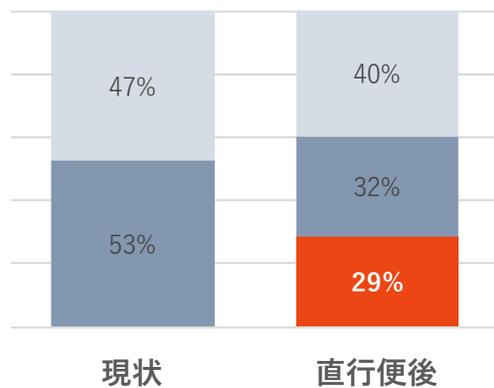
## 直行便（直行アクセス）の選択率 | 運賃②

➤ 昨年度に構築したロジットモデルに利用条件を代入し、直行便の選択率を算出

宮島口駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

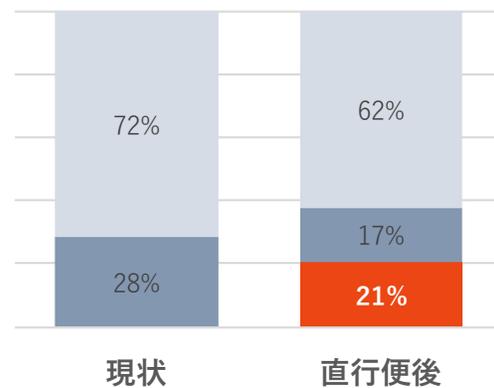
▼ロジットモデルによる計算値



宮内串戸駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

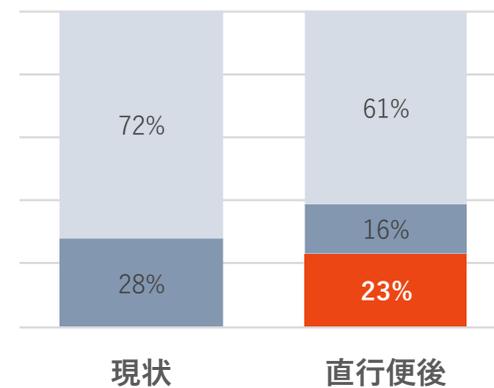
▼ロジットモデルによる計算値



五日市駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

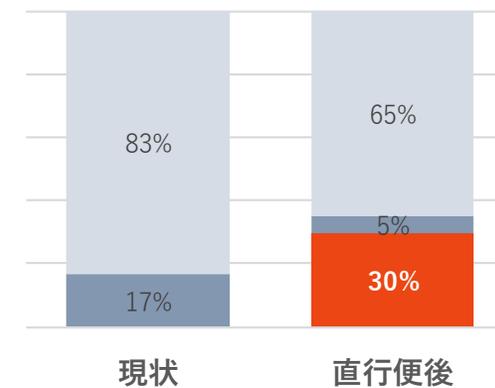
▼ロジットモデルによる計算値



ジアウトレット広島

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

▼ロジットモデルによる計算値



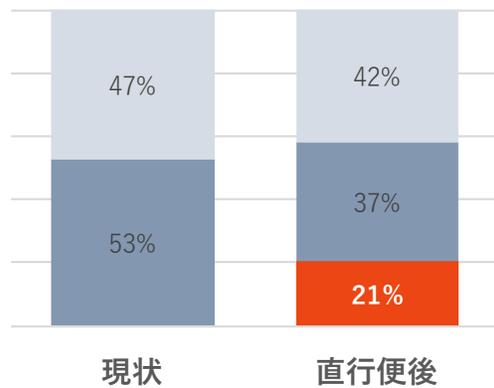
## 直行便（直行アクセス）の選択率 | 運賃③

➤ 昨年度に構築したロジットモデルに利用条件を代入し、直行便の選択率を算出

宮島口駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

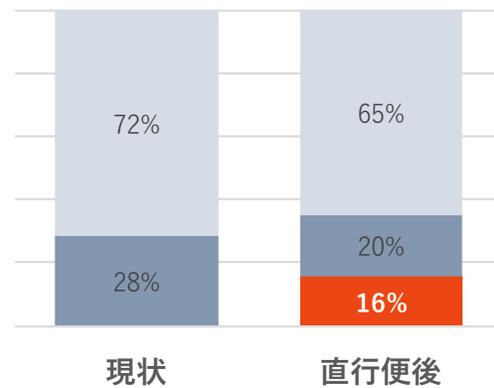
▼ロジットモデルによる計算値



宮内串戸駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

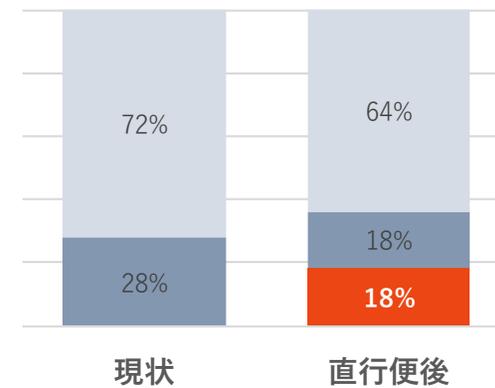
▼ロジットモデルによる計算値



五日市駅

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

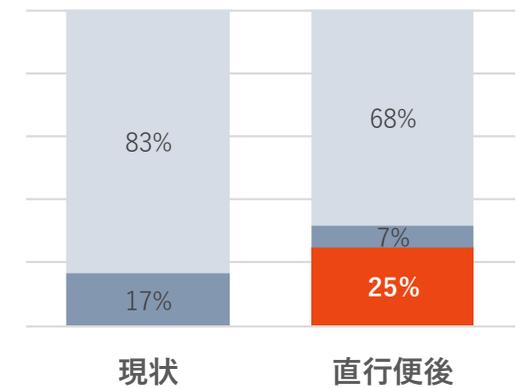
▼ロジットモデルによる計算値



ジアウトレット広島

■ 直行便 ■ 既存バス ■ 自動車等

▼ロジットモデルによる計算値



## 便あたり旅客数 | 運賃①

採算ライン 17.1人/便

- 潜在需要に広島空港選択率、直行便（アクセス）選択率を乗じて旅客数を算出。
- 年間旅客を365日で割ることで便あたり旅客数を算出。

## 2往復

	出発			到着			出発			到着			人/便 平均									
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		17	18	19	20	21	22	23	00	01
ジ アトレット		6					3			3							6					4.5
五日市		1					1			1							4					1.8
廿日市		1					1			1							3					1.5
宮島口		2					4			7							3					4.0
合計		10					9			12							16					11.8

## 4往復

	出発		出発		到着		到着		出発		出発		到着		到着		人/便 平均					
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		21	22	23	00	01
ジ アトレット		6	6				3	3		3	3						6	5				4.4
五日市		1	1				1	1		1	1						4	3				1.6
廿日市		1	1				1	1		1	1						3	3				1.5
宮島口		2	2				4	4		7	10						3	3				4.4
合計		10	10				9	9		12	15						16	14				11.9

## 6往復

	出発			到着			到着			出発			出発			到着			到着			人/便 平均
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	
ジ アトレット		6	6	5			3	3	3	3	3	3				5	6	5				4.3
五日市		1	1	1			1	1	2	1	1	1				3	4	3				1.7
廿日市		1	1	1			1	1	1	1	1	1				3	3	3				1.5
宮島口		2	2	2			4	4	5	7	10	9				3	3	3				4.5
合計		10	10	9			9	9	11	12	15	14				14	16	14				11.9

※便あたり旅客数は小数点以下を切上げて算出

## 便あたり旅客数 | 運賃②

採算ライン 11.4人/便

- 潜在需要に広島空港選択率、直行便（アクセス）選択率を乗じて旅客数を算出。
- 年間旅客を365日で割ることで便あたり旅客数を算出。

## 2往復

	出発					到着			出発					到着					人/便 平均			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	00	01
ジアウトレット		5					2			3							6					4.0
五日市		1					1			1							3					1.5
廿日市		1					1			1							3					1.5
宮島口		2					3			5							3					3.3
合計		9					7			10							15					10.3

## 4往復

	出発		出発		到着			到着		出発		出発		到着			到着		人/便 平均			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		23	00	01
ジアウトレット		5	5				2	2		3	2						6	5				3.8
五日市		1	1				1	1		1	1						3	3				1.5
廿日市		1	1				1	1		1	1						3	3				1.5
宮島口		2	2				3	3		5	7						3	2				3.4
合計		9	9				7	7		10	11						15	13				10.1

## 6往復

	出発			出発			到着			到着			出発			出発			到着			到着		人/便 平均
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01			
ジアウトレット		5	5	5				2	2	3	3	2	3				5	6	5				3.8	
五日市		1	1	1				1	1	1	1	1	1				3	3	3				1.5	
廿日市		1	1	1				1	1	1	1	1	1				2	3	3				1.4	
宮島口		2	2	2				3	3	4	5	7	7				2	3	2				3.5	
合計		9	9	9				7	7	9	10	11	12				12	15	13				10.3	

※便あたり旅客数は小数点以下を切上げて算出

## 便あたり旅客数 | 運賃③

採算ライン 8.5人/便

- 潜在需要に広島空港選択率、直行便（アクセス）選択率を乗じて旅客数を算出。
- 年間旅客を365日で割ることで便あたり旅客数を算出。

## 2往復

	出発		到着					出発					到着					人/便 平均				
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		22	23	00	01
ジ アトレット		4					2			2							5					3.3
五日市		1					1			1							3					1.5
廿日市		1					1			1							2					1.3
宮島口		2					2			4							2					2.5
合計		8					6			8							12					8.5

OK

## 4往復

	出発		出発		到着		到着		出発		出発		到着		到着		人/便 平均					
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20		21	22	23	00	01
ジ アトレット		4	4				2	2		2	2						5	4				3.1
五日市		1	1				1	1		1	1						3	3				1.5
廿日市		1	1				1	1		1	1						2	2				1.3
宮島口		2	1				2	3		4	5						2	2				2.6
合計		8	7				6	7		8	9						12	11				8.5

OK

## 6往復

	出発		出発		到着			出発			出発			到着			到着			人/便 平均		
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		00	01
ジ アトレット		4	4	4			2	2	2	2	2	2				4	5	4				3.1
五日市		1	1	1			1	1	1	1	1	1				2	3	3				1.4
廿日市		1	1	1			1	1	1	1	1	1				2	2	2				1.3
宮島口		2	1	1			2	3	3	4	5	5				2	2	2				2.7
合計		8	7	7			6	7	7	8	9	9				10	12	11				8.4

※便あたり旅客数は小数点以下を切上げて算出

## 時間帯別路線別直行アクセスの利用者見込み | 運賃①

➤ 潜在需要に広島空港選択率、直行便（アクセス）選択率を乗じて旅客数を算出。

## ▼到着客

人/便・年間

到着時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
シ アウトレット				72	414	694	794	778	862	1,040	1,147	1,150	1,110	1,099	1,477	1,774	2,156	1,721	1,498	907	
五日市				39	167	252	288	283	370	459	516	561	693	796	965	1,013	1,175	1,093	1,047	667	
廿日市				29	118	204	254	321	324	457	510	647	815	877	856	867	993	988	713	396	
宮島口				159	640	892	1,331	1,371	1,681	1,314	1,304	1,220	1,136	880	903	891	927	732	619	420	
合計				299	1,338	2,043	2,666	2,754	3,237	3,270	3,477	3,578	3,753	3,652	4,201	4,544	5,251	4,535	3,877	2,391	

## ▼出発客

人/便・年間

到着時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
シ アウトレット	1,212	1,897	1,914	1,788	1,356	1,451	1,256	1,396	1,030	895	827	885	899	632	468	26					
五日市	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288	288
廿日市	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254	254
宮島口	439	633	601	508	614	840	1,230	1,419	1,929	2,336	3,324	3,271	4,276	3,524	2,924						
合計	2,192	3,072	3,057	2,837	2,511	2,833	3,028	3,357	3,501	3,773	4,693	4,697	5,717	4,698	3,933	568	542	542	542	542	542

## 時間帯別路線別直行アクセスの利用者見込み | 運賃②

➤ 潜在需要に広島空港選択率、直行便（アクセス）選択率を乗じて旅客数を算出。

## ▼到着客

人/便・年間

到着時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
シ アウトレット				58	347	582	670	660	740	907	1,002	1,006	970	961	1,292	1,550	1,886	1,506	1,316	795	795
五日市				29	130	199	229	228	302	381	429	467	577	663	804	842	979	911	875	557	557
廿日市				21	89	155	195	251	257	366	410	522	657	708	691	699	802	798	577	320	320
宮島口				117	473	660	991	1,027	1,269	1,017	1,016	958	893	693	713	695	730	575	488	331	331
合計				225	1,039	1,597	2,085	2,165	2,569	2,671	2,857	2,952	3,098	3,024	3,501	3,787	4,398	3,789	3,256	2,003	2,003

## ▼出発客

人/便・年間

到着時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01	
シ アウトレット	1,063	1,664	1,676	1,561	1,177	1,251	1,078	1,195	876	759	702	751	768	541	397	23						
五日市	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229	229
廿日市	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195	195
宮島口	345	496	469	392	470	634	922	1,058	1,434	1,735	2,472	2,430	3,178	2,617	2,168							
合計	1,832	2,584	2,568	2,377	2,071	2,308	2,424	2,677	2,734	2,918	3,597	3,606	4,370	3,582	2,989	447	424	424	424	424	424	424

## 時間帯別路線別直行アクセスの利用者見込み | 運賃③

➤ 潜在需要に広島空港選択率、直行便（アクセス）選択率を乗じて旅客数を算出。

## ▼到着客

人/便・年間

到着時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
シアウトレット				46	286	481	557	551	629	782	867	870	839	831	1,119	1,340	1,633	1,304	1,143	689	
五日市				21	100	153	178	180	242	310	350	382	473	543	659	689	802	745	719	457	
廿日市				14	64	114	146	192	199	287	323	412	519	559	546	551	634	631	457	253	
宮島口				81	331	463	701	732	915	762	767	732	685	532	549	526	560	439	376	254	
合計				162	781	1,211	1,582	1,655	1,985	2,142	2,307	2,397	2,515	2,464	2,874	3,107	3,629	3,119	2,695	1,653	

## ▼出発客

人/便・年間

到着時間帯	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	00	01
シアウトレット	923	1,445	1,452	1,348	1,011	1,066	914	1,010	736	635	587	629	648	457	333	20					
五日市	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178
廿日市	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146	146
宮島口	264	377	354	293	346	456	658	750	1,011	1,222	1,744	1,713	2,241	1,843	1,523						
合計	1,511	2,146	2,130	1,965	1,681	1,846	1,896	2,084	2,071	2,181	2,654	2,666	3,213	2,624	2,181	344	324	324	324	324	324

## まとめ

- **出発、到着**ともに、**旅客が集中する時間帯**がそれぞれ**2つ**ある。
- **旅客が集中する時間帯**は1時間だけではなく、**複数の時間帯に分散**している。
- 2往復、4往復、6往復と**増便**すると、**1便当たりの旅客数が減少**する。
  - ➔ 旅客が集中する時間帯の路線需要を確実に取り込んでいくためには、可能な限り多くの便数を運行することが望ましいが、採算ラインを確保できるのは**4往復（8便）**以下。
- **大型バス**や**中型バス**の運行では、**採算ライン**に達する乗客を確保するのが**難しい**。
- **採算ライン**を確保するためには、**1人当たりの運賃単価を上げる**必要がある。
  - ➔ **ジャンボタクシー**等による乗合タクシーの運行が適している可能性がある。

## 5. 渋滞状況・渋滞対策

---

# 広電宮島口駅＝廿日市IC 所要時間

## 区間



## 傾向

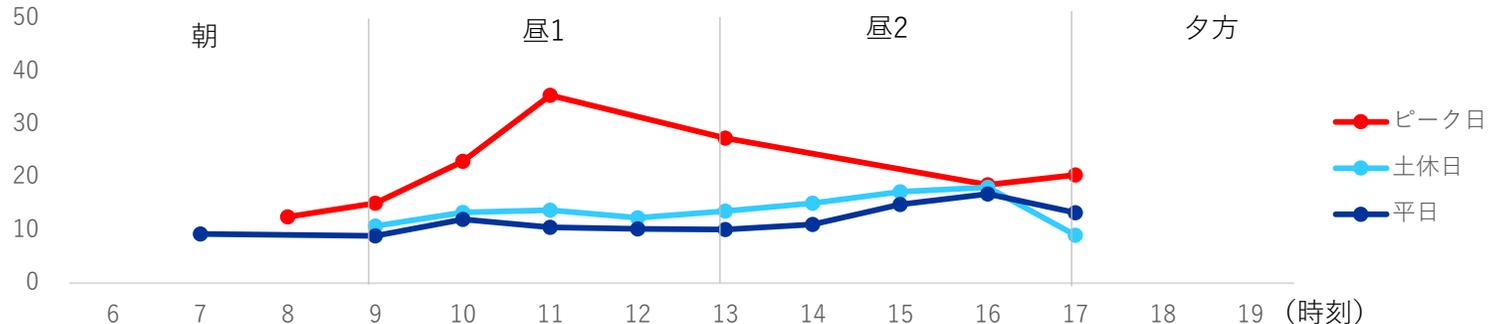
- ピーク日は日中時間帯に継続的に渋滞が発生。
- ピーク日は平日に比べ平均 +約**10分** 最大+約**30分**

## 所要時間

広電宮島口駅→  
廿日市IC

	平均	最大
平日	9分	12分
土休日	10分	14分
ピーク日	17分	40分

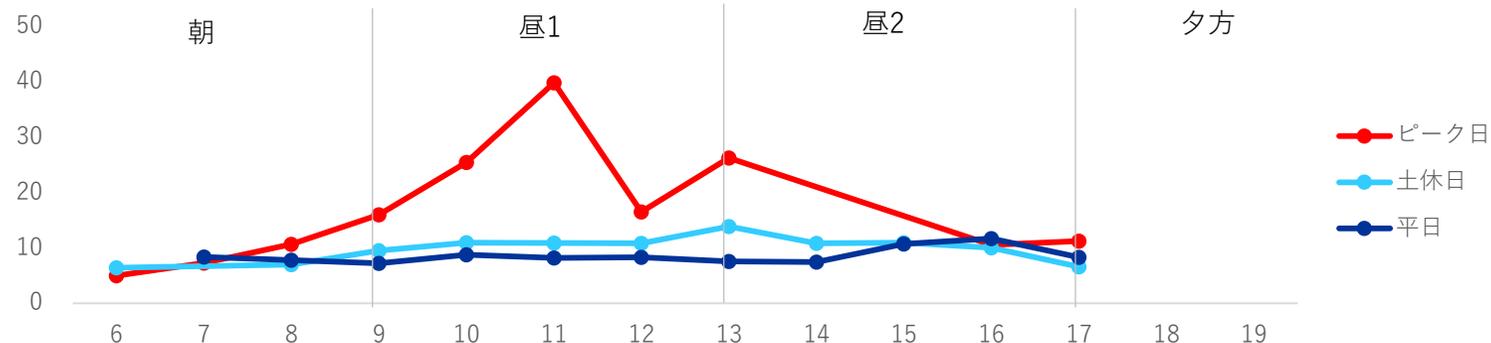
(所要時間：分)



廿日市IC→  
広電宮島口駅

	平均	最大
平日	12分	17分
土休日	14分	18分
ピーク日	22分	36分

(所要時間：分)



## 広電宮島口駅＝廿日市IC 現在実施されている渋滞対策（パークアンドライド）



場所	実施時期	アクセス方法	実施主体
① ゆめタウン廿日市駐車場	繁忙期のみ	シャトルバス	廿日市市
② フジグランナタリー	繁忙期以外	広電阿品駅から 広電	広島電鉄
③ ちゅーピーパーク駐車場	繁忙期のみ	シャトルバス	廿日市市
④ K駐車場	常設	前空駅からJR	廿日市市
⑤ 前空駅前パーク	常設	前空駅からJR	廿日市市

## 廿日市IC＝宮島SIC 所要時間

## 区間



## 傾向

- ピーク日は平日に比べて平均 +**5分** 最大+約**20分**
- ピーク日は午前中に集中し、午後は比較的分散

## 所要時間

廿日市IC→  
宮島SIC

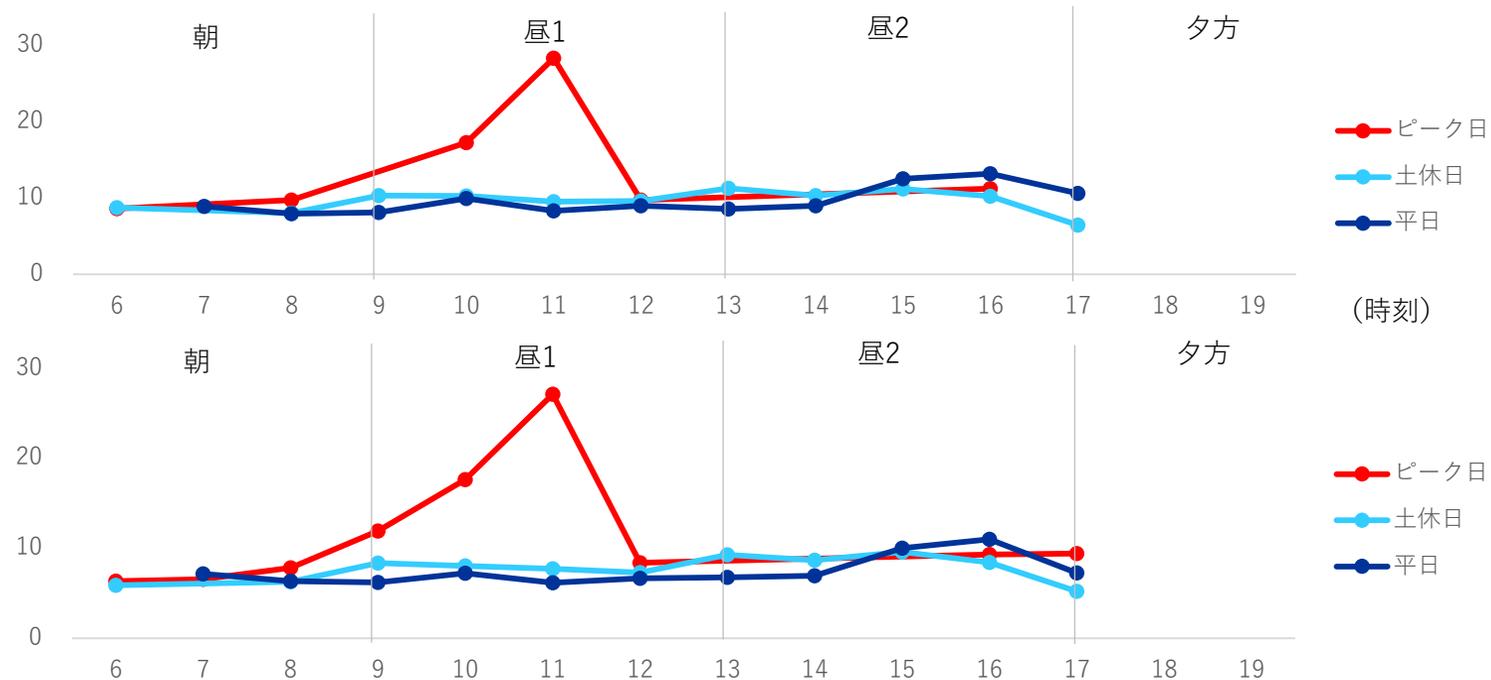
	平均	最大
平日	10分	13分
土休日	10分	11分
ピーク日	14分	28分

(所要時間：分)

宮島SIC→  
廿日市IC

	平均	最大
平日	7分	11分
土休日	8分	10分
ピーク日	12分	27分

(所要時間：分)



## 五日市IC＝ジアウトレット広島 所要時間



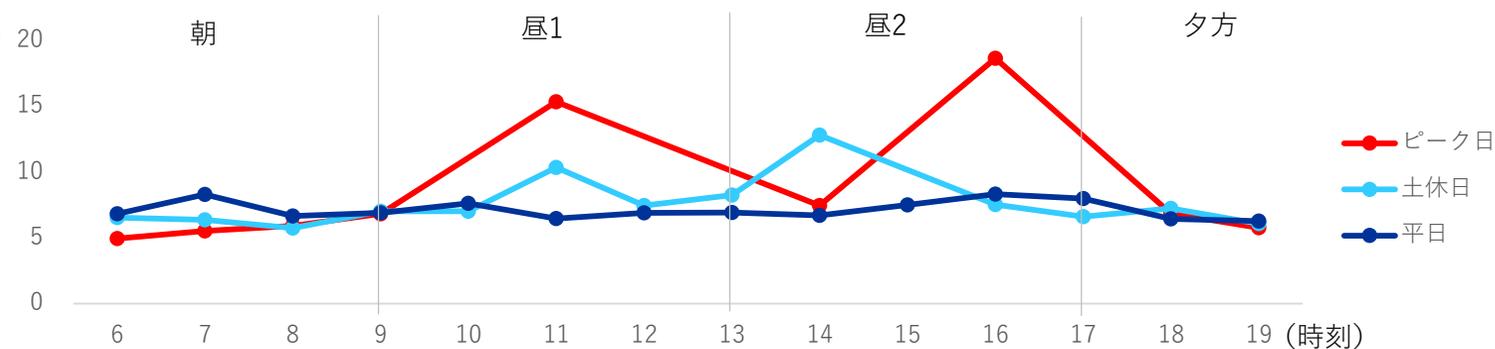
- 五日市IC＝ジアウトレット広島の走行時間は往復約**15分**
- ピーク日は平日に比べて平均+約**2分**、**最大+約12分**
- 土休日は平日に比べて最大+**6分**
- 五日市IC→ジアウトレット広島の方が混雑。

## 所要時間

五日市IC→  
ジアウトレット広島

(所要時間：分)

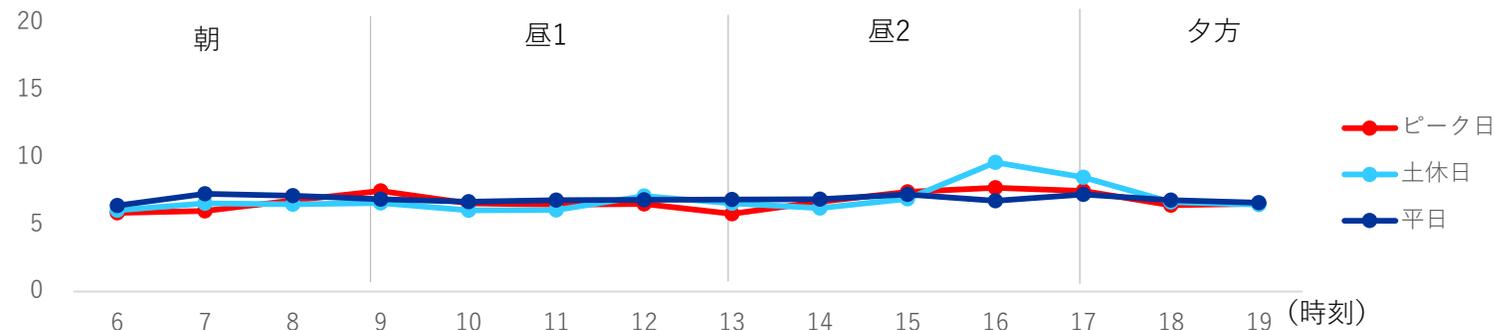
	平均	最大
平日	7分	8分
土休日	8分	13分
ピーク日	9分	19分



ジアウトレット広島→  
五日市IC

(所要時間：分)

	平均	最大
平日	7分	7分
土休日	7分	10分
ピーク日	7分	8分



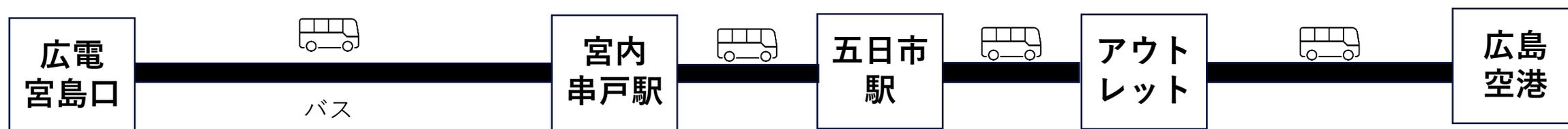
## まとめ

区間	渋滞状況	対策の必要性
<b>広電宮島口駅＝廿日市IC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ピーク期（GW）の<b>日中時間帯に継続的に渋滞</b>が発生。</li> <li>➤ 上下線ともに混雑。</li> <li>➤ 平日に比べ最大+30分。</li> <li>➤ 混雑対策としてパークアンドライドが実施されている。</li> </ul>	必要
<b>廿日市IC＝宮島SIC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ピーク期（GW）の10時、11時台に平日に比べて最大20分の混雑が発生。</li> <li>➤ それ以外は平日と同様であり、混雑していない。</li> </ul>	不要
<b>五日市IC＝ジアウトレット広島</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ピーク期（GW）の平日に比べて最大12分の混雑が発生。</li> <li>➤ 観測データが少なく、一時的なものである可能性あり。</li> </ul>	不要

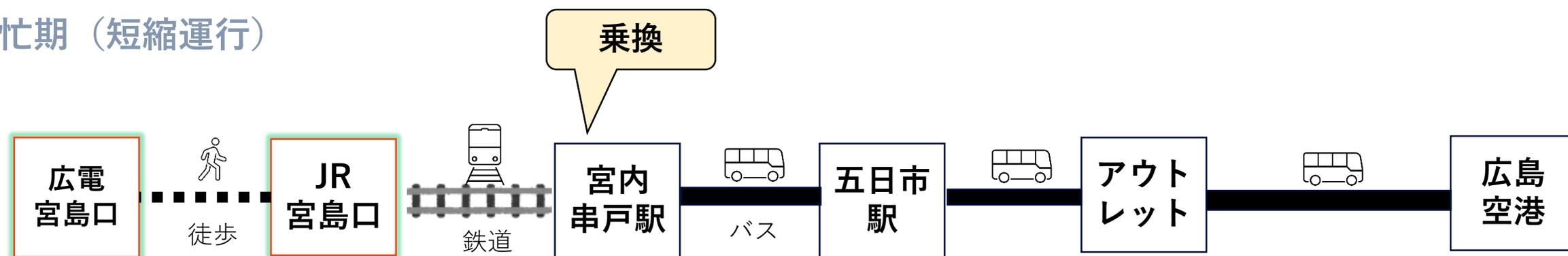
## 渋滞時における対応策 | 宮内串戸駅からの短縮運行

- 宮島口周辺の混雑対策として、宮内串戸駅からの短縮運行が想定される。

### ▼通常時



### ▼繁忙期（短縮運行）



## 6. 企業アンケート

---

## 調査目的

- 企業ごとの出張ニーズの把握

## 調査方法・対象

- 東京商工リサーチから購入した以下の企業に依頼状を郵送。依頼状記載のQRコードからオンラインで回答。

**A地域：広島市安佐南区・佐伯区・廿日市市・大竹市**

**B地域：東京、宮城、北海道、沖縄、神奈川県、千葉県、埼玉県**

本社の従業員が50人以上

- (1) 本社が広島A地域で事業所がB地域・・・本社：**46**件
- (2) 本社が広島A地域で取引先（販売先または仕入れ先）がB地域・・・本社：**154**件
- (3) 本社がB地域で事業所が広島A地域・・・事業所：**637**件　本社：400件

重複調整

本社：**155**件

発送件数

**792**件

## 広島空港の出張需要に関するアンケート調査へのご協力をお願い

令和5年6月

広島空港アクセス拡充路線検討プロジェクトチーム

拝啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素は、広島空港の振興に格別のご理解、ご高配を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、広島空港アクセス拡充路線検討プロジェクトチーム（事務局：広島県 空港振興課）では、広島空港と広島県西部地域との空港アクセスの改善に向けて、直行アクセス（バス、乗合タクシー等）の実証実験を検討しており、その基礎資料として広島県西部に立地する企業（事業所）の出張需要を把握したいと考えております。

つきましては、ご多忙中恐縮ではございますが、下記アンケート調査にご協力下さいますようお願い申し上げます。

敬具

### アンケート調査の実施要領

本調査は、以下のQRコードまたはURLからアンケート調査票にアクセスいただき、オンライン上で回答していただく方法で実施します。

アンケートへの回答は、**令和5年6月16日（金）**までをお願いいたします。

また、ご回答いただいた内容につきまして詳細をお伺いしたい場合には、調査委託先より改めてご連絡させていただく場合がございますので、あらかじめご了承ください。

なお、ご回答いただいた内容につきましては、本目的以外に利用することはありません。

広島市佐伯区・安佐南区の企業（事業者）用	廿日市市・大竹市の企業（事業者）用
	
<a href="https://forms.gle/xieDjBEyfyKSCpN8">https://forms.gle/xieDjBEyfyKSCpN8</a>	<a href="https://forms.gle/ut6uXf4VADRaA6Jj6">https://forms.gle/ut6uXf4VADRaA6Jj6</a>

### 本調査に関するお問い合わせ先

調査実施主体：広島空港アクセス拡充路線検討プロジェクトチーム（事務局：広島県空港振興課）  
 担当：杉原・原田 電話：082-513-4014 E-MAIL: dokukou@pref.hiroshima.lg.jp

調査委託先：株式会社日本空港コンサルタンツ 国内業務本部計画部  
 東京都中央区勝どき 1-13-1 イヌイビル・カチドキ  
 担当：錦織・赤澤 電話：03-6221-2386 E-MAIL: y-akazawa@jacinc.jp

## 出張需要アンケート 調査内容

※詳細はウェブサイトをご確認ください

### セクション1

- Q1. 貴企業（事業所）名を教えてください。  
 Q2. 貴企業（事業所）の所在地を教えてください。  
 Q3. 貴企業（事業所）の従業員数を教えてください。

### セクション2

東日本方面（関東、東北、北海道）との出張者・来訪者についてお聞きします。

- Q4. 過去1年間の貴企業（事業所）からの出張者のおおよその人数（延べ出張者数）を教えてください。  
 Q5. 過去1年間の貴企業（事業所）への来訪者のおおよその人数（延べ来訪者数）を教えてください。  
 Q6. 貴企業（事業所）の出張者の出発地は、貴企業（事業所）と、従業員の自宅のどちらが多いですか？

### セクション3

広島市西部から広島空港への直行アクセス（バス、乗合タクシーなど）の充実を検討しています。

- Q7. 以下の地点から広島空港への直行アクセスが運行された場合、どの程度利用すると思いますか？  
 Q8. 新たに広島空港への直行アクセスが運行される場合の乗降場所についてお聞きします。貴企業（事業所）の従業員が出張する際に、利便性が高いと思われる乗降場所があればお答えください。

### セクション4

ご回答いただいた方のご所属、連絡先を教えてください。

- Q9. ご回答いただいた方のご所属  
 Q10. ご回答いただいた方の電話番号  
 Q11. ご回答いただいた方の氏名（任意）  
 Q12. ご回答いただいた方のメールアドレス（任意）

以上

# 回答結果

- 回収数 140社（広島市西部88社、廿日市・大竹52社） 回収数 18%

## 広島市西部

### ▼延べ出張者数・来訪者数

	出張者			来訪者			合計
	関東	東北	北海道	関東	東北	北海道	
1000人以上	2			1			3
500～1000人							
200～500人	1			1			2
100～200人	1			1			2
50～100人	6	1		4			11
20～50人	7		1	10			18
10～20人	7	4	2	15	4	3	35
10人未満	42	17	19	38	20	15	151
なし	22	66	66	18	64	70	306
合計	88	88	88	88	88	88	528

### ▼広島空港直行アクセスの利用意向（10段階評価）

	広域公園前	ジ アウトレット	廿日市駅	宮内串戸駅
平均スコア	2.8	2.3	2.3	1.7

### ▼出張時の起点

	回答数	構成比
自宅から出発することが多い	28	32%
どちらかと言えば自宅から出発することが多い	38	43%
どちらかと言えば事業所から出発することが多い	16	18%
事業所から出発することが多い	6	7%
合計	88	100%

約**75%**が自宅から出発することが多いと回答。

# 回答結果

- 回収数 **141社**（広島市西部88社、廿日市・大竹53社） 回収数 18%

## 廿日市・大竹

▼延べ出張者数・来訪者数

	出張者			来訪者			合計
	関東	東北	北海道	関東	東北	北海道	
1000人以上	1						1
500～1000人							
200～500人	1			1			2
100～200人	1			1			2
50～100人	3			3	1	1	8
20～50人	4		1	6	1	2	14
10～20人	5	1		6	1	1	14
10人未満	18	12	11	21	10	8	80
なし	20	39	40	13	39	40	191
合計	53	52	52	51	52	52	312

▼広島空港直行アクセスの利用意向（10段階評価）

	廿日市駅	宮内串戸駅	阿品駅	宮島口駅	前空駅	大野浦駅
平均スコア	4.0	3.7	2.0	2.5	1.9	2.1

▼出張時の起点

	回答数	構成比
自宅から出発することが多い	20	38%
どちらかと言えば自宅から出発することが多い	23	43%
どちらかと言えば事業所から出発することが多い	7	13%
事業所から出発することが多い	3	6%
合計	53	100%

約**81%**が自宅から出発することが多いと回答。

# 出張需要が比較的多い企業等の立地



# 企業ヒアリング結果

企業名	ヒアリング概要
A社	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 関東方面への出張のほとんどは個人の判断で新幹線を利用している。海外出張の場合、広島空港から羽田便を利用し、羽田空港で国際線に乗り換えている。</li> <li>▶ 出張の出発地は自宅が多い（8割程度）。従業員の居住地は広島市西部および廿日市市（宮園団地周辺）が多い。出張時に自家用車を利用することは認めていない。</li> <li>▶ ほとんどの社員が自家用車で通勤している。アウトレットでのパークアンドライドは社内規定違反ではないと思われる。</li> </ul>
B社	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 関東方面への移動は、過半数は新幹線利用だと思われる。また、広島空港と岩国空港の使い分けについては、岩国空港の利用は少数派であり、広島空港の方が多く。</li> <li>▶ 出張の出発地は自宅が多い。従業員の居住地は3～4割が五日市、廿日市周辺であり、横川周辺まで含めると、5割くらいを占める。通勤時、出張時の自家用車の使用は認めていない。</li> <li>▶ 広島本社＝広島空港＝大和試験場（三原市）行きのバスを1日1往復（広島本社15:15発）で運行していたが、コロナ禍に広島空港の経路を廃止した。</li> </ul>
C社	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 関東方面への移動は新幹線の利用が中心である。次いで自家用車で岩国空港を使う人が多く、広島空港は少数派である。来訪者は比較的飛行機の利用が多く、広島空港と岩国空港で半々である。</li> <li>▶ 出張の出発地は自宅が多い。従業員の居住地は、佐伯区や廿日市市が多い。</li> <li>▶ ほとんどの社員が自家用車で通勤している。また、出張時の自家用車の使用も認めている。</li> <li>▶ 本社の近くに停留所があった場合、本社に車を停めて、仕事の後に出張でバスを利用することは可能性としてある。</li> </ul>
D社	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 関東方面への移動手段は飛行機と新幹線が50%ずつ。飛行機の50%のうち20%は岩国空港を利用しているイメージ。</li> <li>▶ 出張の出発地は自宅が多い。従業員の多くは廿日市市周辺に居住。出張時に自家用車を利用することは認めていない。</li> <li>▶ ほとんどの社員が自家用車で通勤している。本社の近くであれば、自家用車を本社に停めておけるので利用しやすい。「ゆめタウン」の駐車場でのパークアンドライドでも問題ない。ただし、有料駐車場を利用した場合は、自己負担となる。</li> <li>▶ 廿日市市内の鉄道駅であれば、宮内串戸駅がよい。</li> </ul>

## 7. 宮島観光アンケート

---

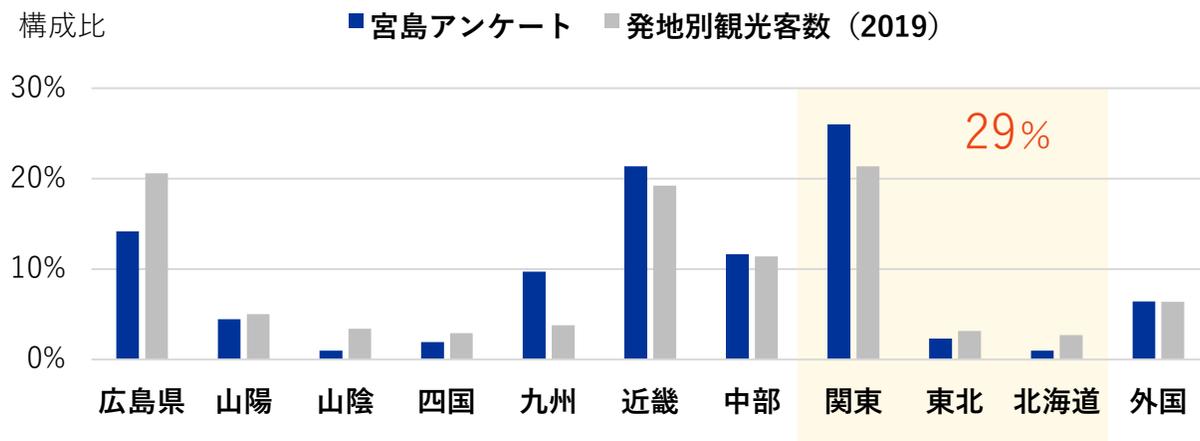
# 調査概要

## ▼調査概要

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮島栈橋広場にて、<b>宮島から帰る観光客</b>に回答用QRコードを配布し、その場でオンラインでアンケートに回答。回答者には謝礼としてミニタオルを贈呈。</li> <li>アンケート票は日本人用と外国人用（英語）の2種類を用意。</li> </ul>
調査日時	<ul style="list-style-type: none"> <li>2023年5月02日（火）9:00～17:30 GW中</li> <li>2023年6月10日（土）9:00～17:30</li> </ul>
回数票数	<ul style="list-style-type: none"> <li>5/02 日本人 <b>319票</b> 外国人 <b>21票</b> 計<b>340票</b></li> <li>6/10 日本人 <b>163票</b> 外国人 <b>12票</b> 計<b>175票</b></li> </ul>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>到着時間</b>   宮島周辺に到着した時間帯</li> <li><b>滞在場所</b>   宮島に来る前に滞在していた場所、宮島の後に滞在する予定の場所</li> <li><b>交通手段</b>   宮島周辺への交通手段、広島県到着時の交通手段（就航先居住者向け）</li> <li><b>渋滞情報</b>   宮島口周辺に到着した際の車の渋滞状況</li> <li><b>直行バスの利用意向</b>   宮島口～広島空港に直行バスが運行された際の、直行バスと広島空港の利用意向</li> </ul>

# 宮島観光アンケートの結果

## ▼回答者の居住地



- 広島空港就航先居住者の割合は、宮島アンケートで**29%**、「広島県観光客数の動向」では**27%**で概ね類似。

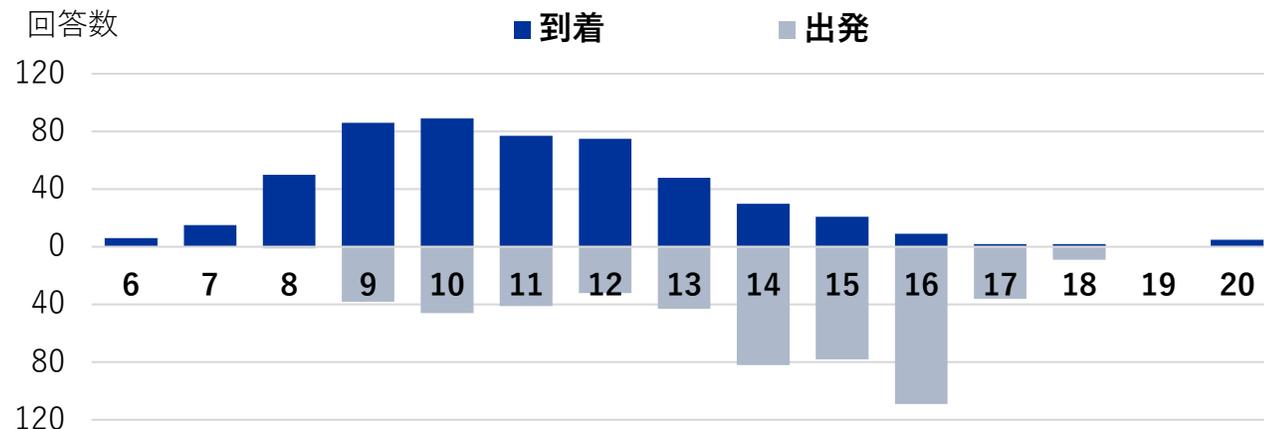
## ▼宮島周辺の到着日（宿泊状況）



- 宮島周辺への到着日は「本日」が約80%。
- 宮島から帰る観光客にアンケートを実施しているため、「本日」の回答は概ね日帰り観光客とみなせる。
- 宮島の観光客のうち、宮島周辺での宿泊客は約**20%**。

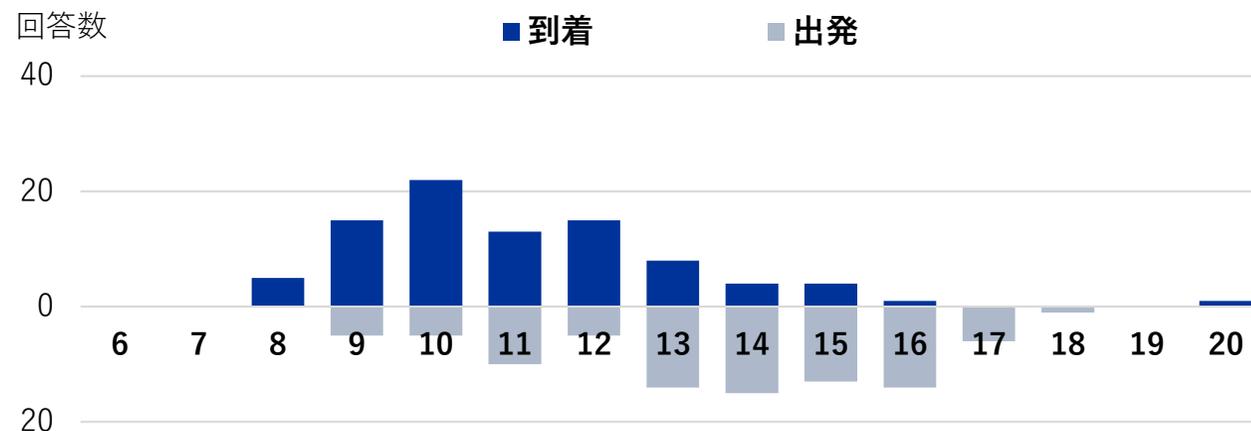
# 宮島観光アンケートの結果

## ▼宮島周辺の到着・出発時間帯（宮島来訪者計）



- 到着時間は12時台までが中心であり75%を占める。
- 出発時間は13～16時台が多い。17時台以降は少ない。

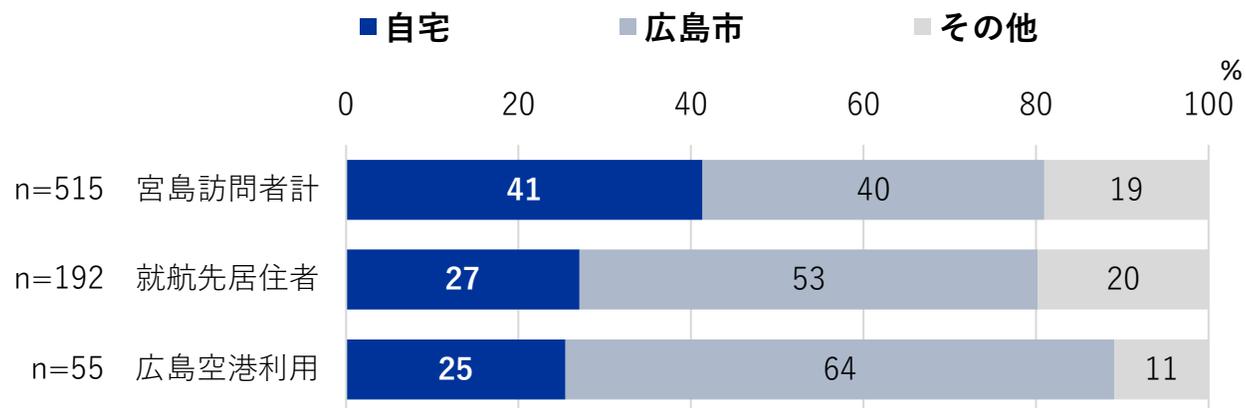
## ▼宮島周辺の到着・出発時間帯（広島空港利用）



- 広島空港利用者に限定すると、到着時間帯は10時台がピークである。広島空港に8時台に到着する羽田便利用者が中心と思われる。
- 宮島を出発する時間帯は、14時台がピークとなっている。広島空港を16～17時台に出発する便利用者ではないかと思われる。

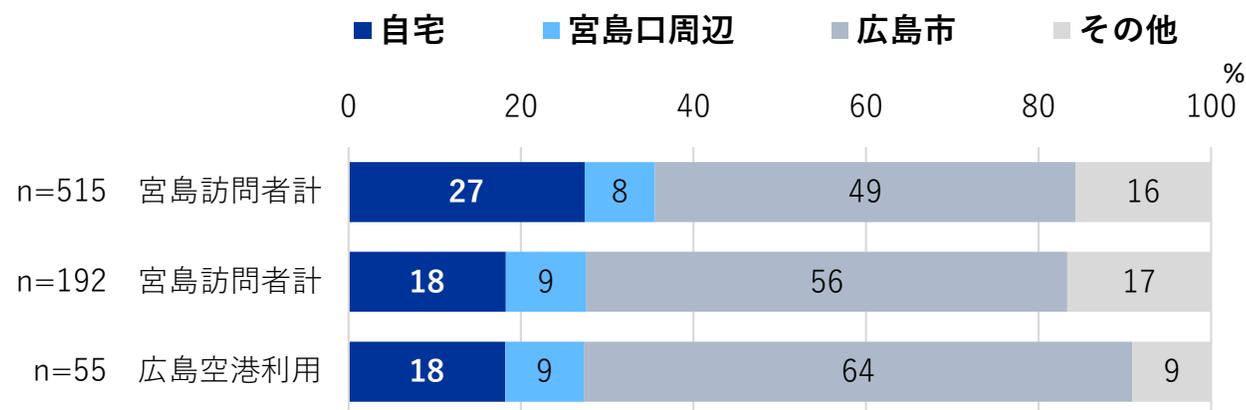
# 宮島観光アンケートの結果

## ▼宮島周辺に到着する前にいた場所



- 宮島周辺に到着する前にいた場所が「自宅」の回答者は、宮島周辺への“**直行需要**”と位置付けられる。
- 就航先居住者のうち宮島への直行需要は約**27%**。

## ▼これから向かう場所



- 「自宅」の回答者は、宮島周辺からの“**直行需要**”と位置付けられる。
- 就航先居住者のうち宮島から直接自宅に帰る旅客は約**18%**。

# 宮島観光アンケートの結果

## ▼宮島周辺を訪問前後の移動パターン（就航先居住者）

n=189

宮島の前にいた場所\これから向かう場所	自宅	宮島口周辺	広島市	その他	合計
自宅	10%	4%	11%	3%	28%
広島市	7%	4%	35%	8%	54%
その他	2%	2%	10%	5%	19%
合計	19%	10%	56%	16%	100%

- 宮島往復 **10%**
- 宮島片道 **23%**
- 広島市往復 **35%で最多**

## ▼宮島周辺を訪問前後の移動パターン（広島空港利用）

n=54

宮島の前にいた場所\これから向かう場所	自宅	宮島口周辺	広島市	その他	合計
自宅	6%	4%	11%	6%	26%
広島市	13%	6%	44%	2%	65%
その他	0%	0%	7%	2%	9%
合計	19%	9%	63%	9%	100%

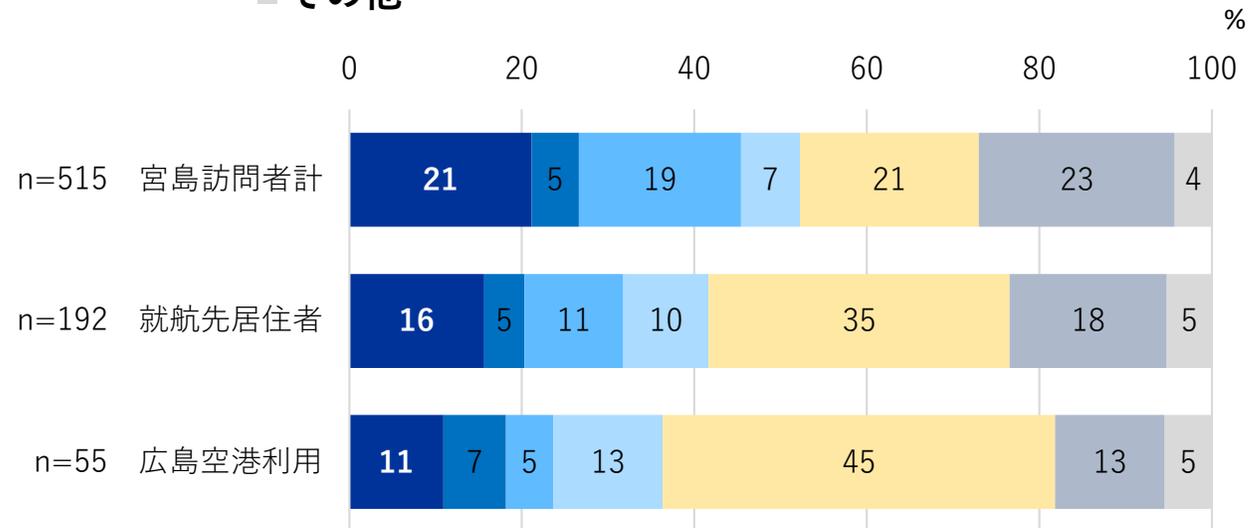
- 宮島往復 **6%**
- 宮島片道 **28%**
- 広島市往復 **44%で最多**

広島空港利用者の方が、広島市内に宿泊する傾向にある。

# 宮島観光アンケートの結果

## ▼旅行カバンやキャリーバックの状況

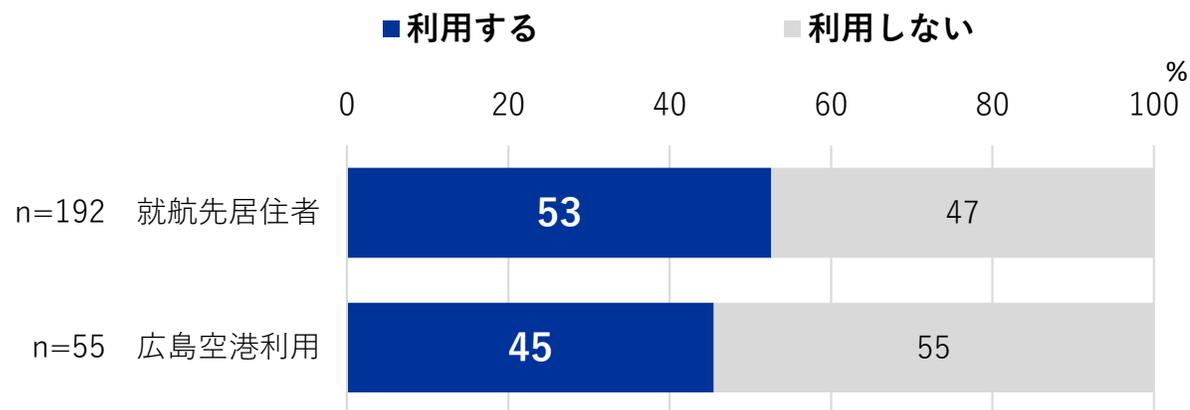
- 持ち歩いている
- 宮島口駅周辺に預けている
- 旅行カバン、キャリーバックはない
- ホテルや自宅までの配送サービスを利用
- これから向かう場所のコインロッカーやホテル
- 観光バスや自動車の中
- その他



- 旅行カバンやキャリーバックの状況は、宿泊地や旅程に影響すると考えられる。
- 旅行カバン等の状況は居住地や利用交通手段によって特徴がみられる。
- 広島空港利用者のうち45%は、旅行カバン等をこれから向かう広島市内等に預けている。

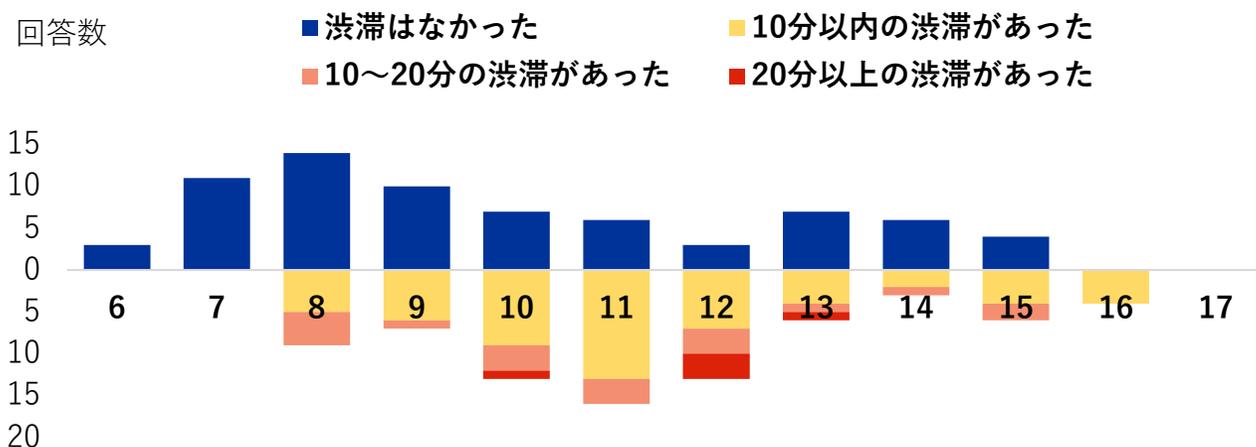
# 宮島観光アンケートの結果

## ▼広島空港から宿泊ホテルへの手荷物当日配送サービスの利用意向



- 就航先居住者の53%が、利用したいと回答。
- 広島空港利用者に限定すると45%が利用したいと回答。

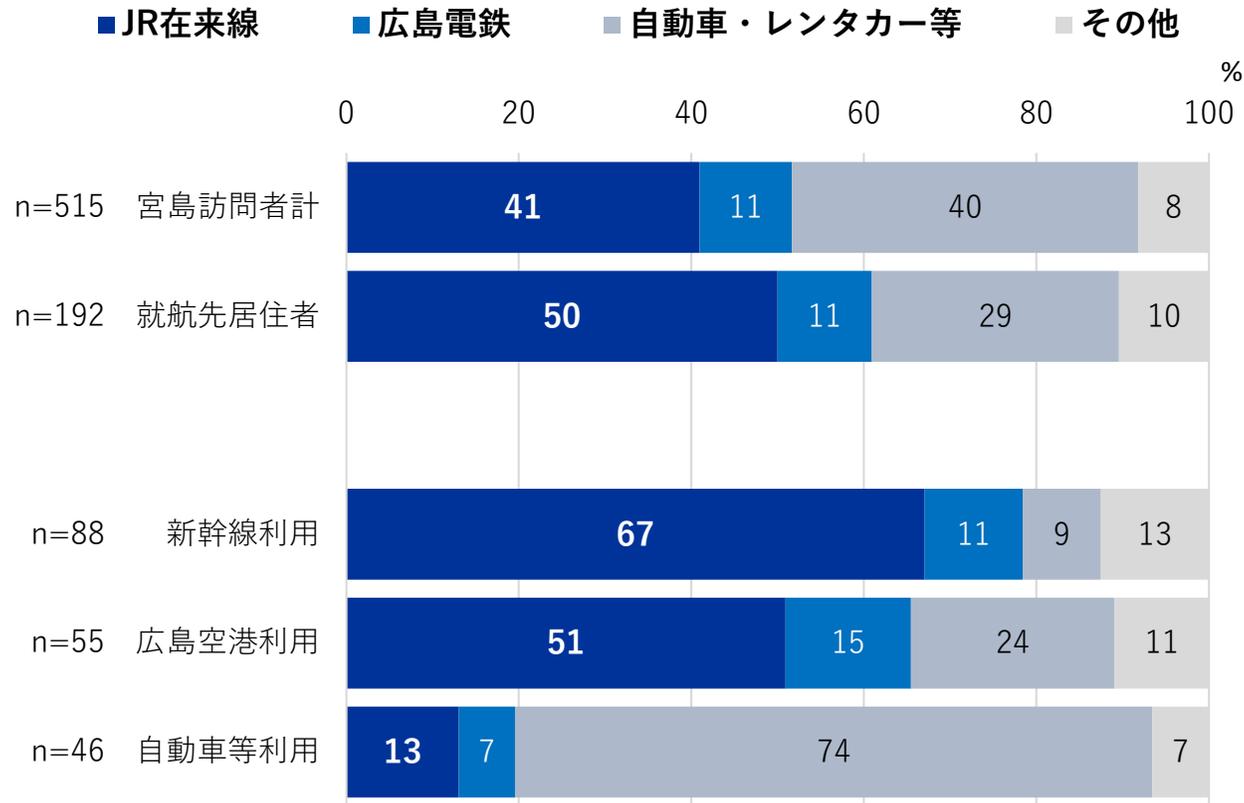
## ▼宮島周辺到着時の渋滞状況



- 自動車等で宮島周辺に到着した旅客に、**到着時の渋滞状況**を聞いたところ、渋滞があったとの回答は、11時台前後で回答が多くなっている。
- 11時台で渋滞が多かったとの回答は、別途整理している廿日市ICから宮島口までの平均旅行速度との傾向とも一致する。

# 宮島アンケートのポイント

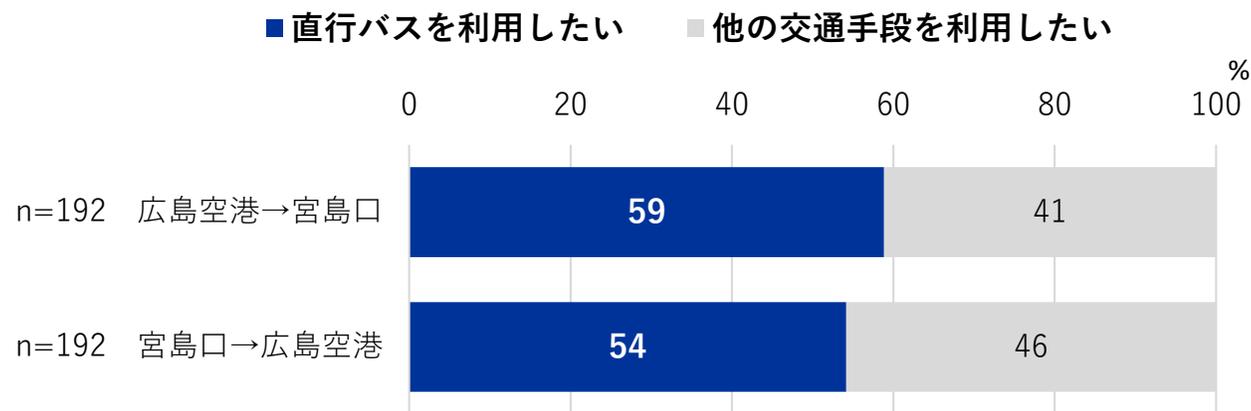
## ▼宮島周辺までの交通手段



- 宮島周辺までの交通手段は居住地や利用交通手段によって特徴がみられる。
- 就航先居住者は「自動車・レンタカー等」が減少し、「JR在来線」を利用している。
- 就航先居住者について広島県到着時の交通手段別にみると、新幹線利用者は宮島周辺までJR在来線を利用するのが67%で主流となっている。
- 広島空港利用者はJR在来線の利用が51%である。新幹線利用者に比べると「自動車・レンタカー等」を利用する比率が高い。

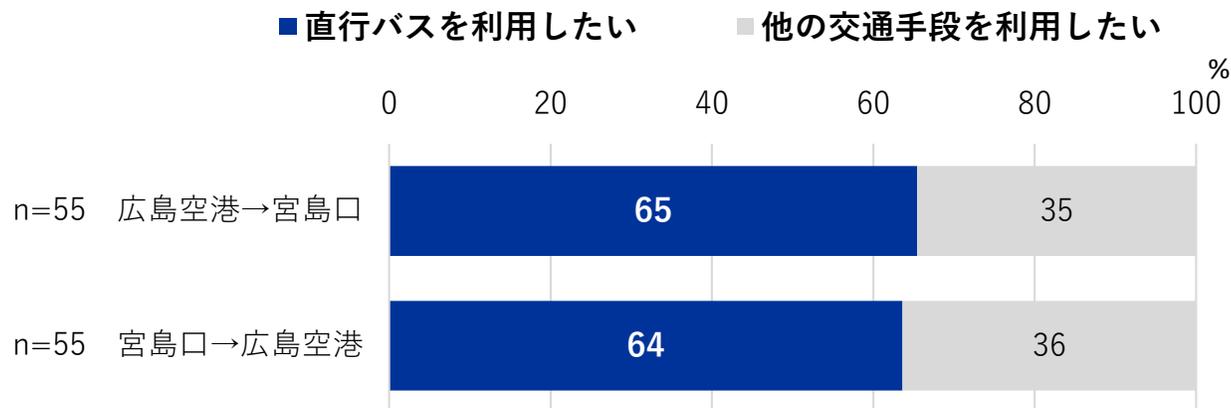
# 宮島観光アンケートの結果

## ▼直行バスの利用意向（就航先居住者）



- 就航先居住者に宮島口と広島空港の直行バスの利用意向を聞いたところ、**半数以上が利用したい**と回答。
- 広島空港発の方が利用意向がやや高く、宮島への直行需要として宮島到着客の割合が高かったこととも相関する。

## ▼直行バスの利用意向（広島空港利用）



- 広島空港利用者に限定してみると、直行バスの利用意向は65%程度まで高まる。
- 広島空港発、宮島口発ともに65%程度であり、向きによる差は小さい。

## 8. 住民アンケート

---

# 調査概要

## ▼調査概要

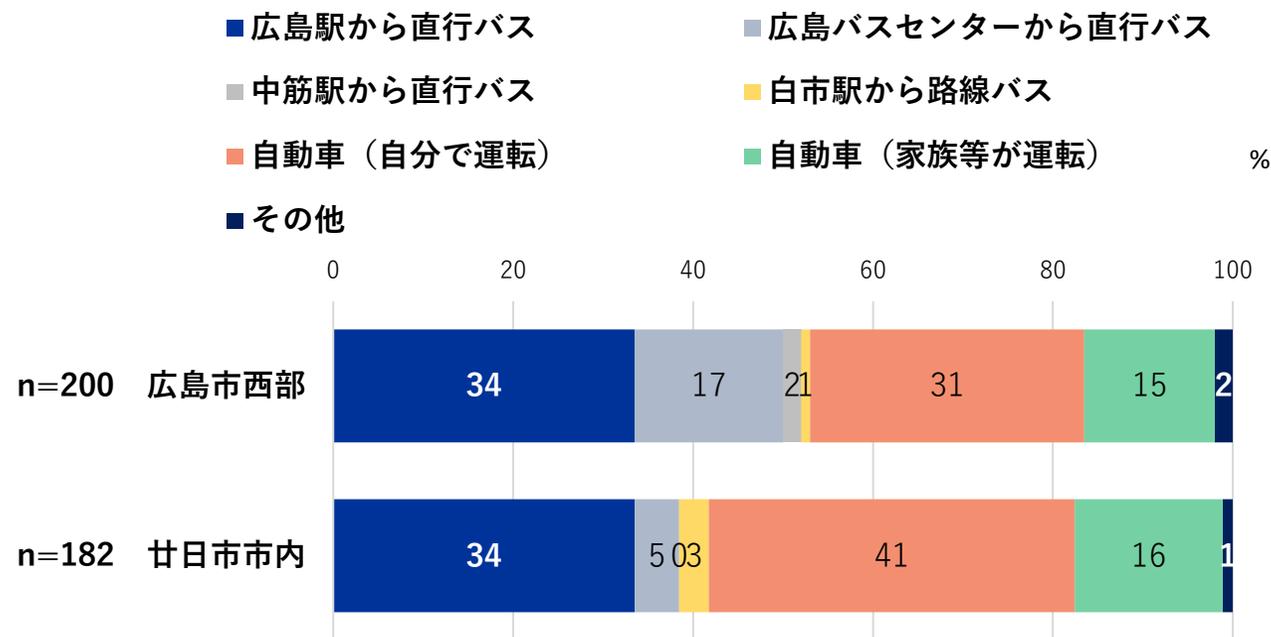
<b>調査方法</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>インターネットリサーチ会社にモニター登録している調査対象者にアンケートを配布し、ネット上で回答を回収。</li> <li>調査対象者は、広島市西部（一部）<sup>※</sup>と廿日市市の住民。</li> </ul>
<b>回数票数</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広島市西部（一部）：200票</li> <li>廿日市市：182票</li> <li style="text-align: right;">合計382票</li> </ul>
<b>調査内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅から広島空港までの交通手段</li> <li>広島空港を利用する際の主な旅行目的</li> <li>広島空港の出発便、到着便の希望時間帯（関東方面への移動）</li> <li>広島県内の各地点から広島空港への直行アクセスが運行された場合の利用意向</li> <li>目的地までの交通手段が複数ある場合、直行の交通手段を利用するために待つことができる時間</li> <li>直行アクセスの所要時間が30分増えた場合の、利用意向の変化</li> </ul>

※広島市西区、広島市安佐南区、広島市佐伯区のうち、太田川より西側の地域。

# 住民アンケートの結果

## ▼自宅から広島空港までの交通手段

広島空港を利用する場合を想定してお答えください。  
 ご自宅から広島空港までの移動に、どの交通手段（経路）を利用すると思いますか？  
 最も当てはまるものを一つ選んでください。

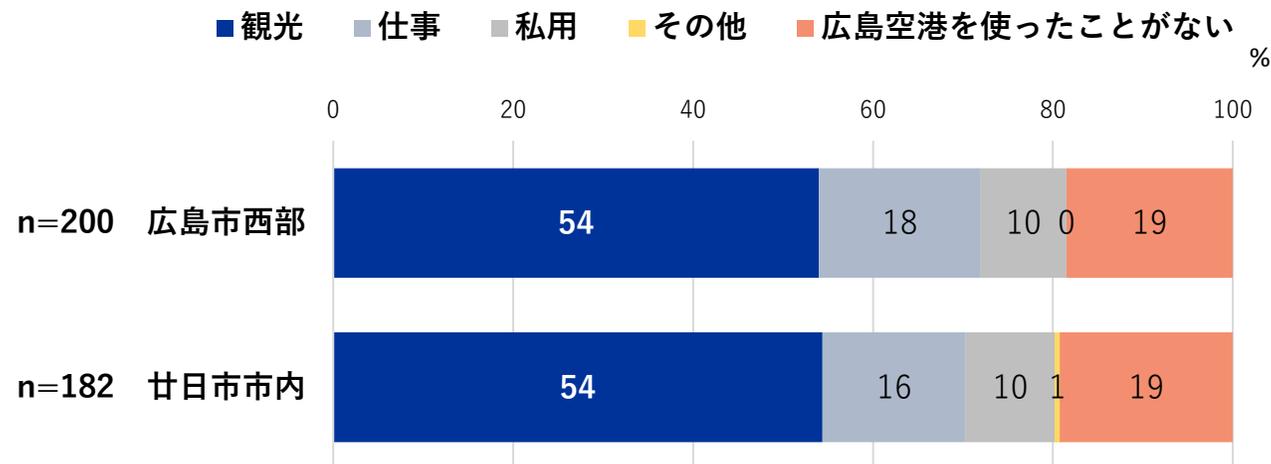


- 広島市西部の居住者は、空港アクセスバスの利用が54%を占める。
- 廿日市市の居住者は、空港アクセスバスが42%に留まり、自動車（自分で運転）の利用が多い。
- 中筋駅からの直行バスは、広島市西部の居住者の利用が多い。

# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港を利用する際の主な旅行目的

広島空港を使う際の旅行目的は、何が一番多いですか？  
最も当てはまるものを一つ選んでください。



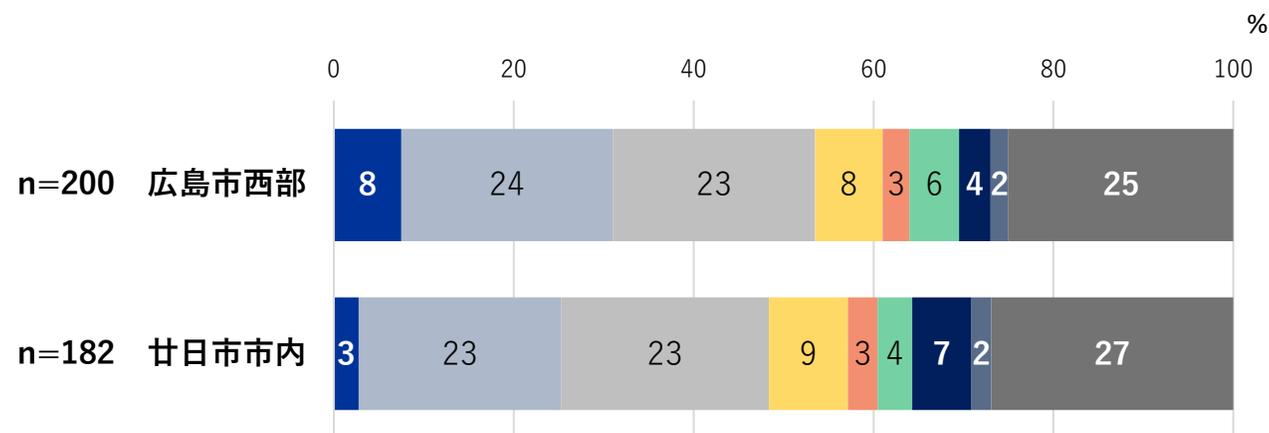
- 旅行目的は居住地別に違いはなく、観光目的で利用する人が54%を占める。
- 広島空港を利用したことが無い人は、いずれも19%を占める。

# 住民アンケートの結果

## ▼直行の交通手段を利用するために待つことができる時間

広島空港への直行アクセス（バス、乗合タクシーなど）を利用する場合を想定してお答えください。  
目的地までの交通手段が複数ある場合、目的地まで直行（乗換えなし）の交通手段を利用するために待つことができる時間はどのくらいですか？  
最も当てはまるものを一つ選んでください。

- 10分未満
- 20～30分未満
- 40～50分未満
- 1～2時間未満
- 目的地への到着時間が早い交通手段を選択
- 10～20分未満
- 30～40分未満
- 50～60分未満
- 2時間以上



- 待ち時間の長さにかかわらず、目的地への到着時間が早い交通手段を選択する人が最も多く、25～27%を占める。
- 直行アクセスを利用するために待つことができる時間は、10～20分未満、20～30分未満がそれぞれ23～24%を占める。

# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港の出発便、到着便の希望時間帯（関東方面への移動）

関東方面に移動する場合で、広島空港を利用するとします。  
 広島空港を出発する時刻、広島空港に到着する時刻として希望するのは何時台ですか？  
 最も当てはまるものをそれぞれ選んでください。

1

### ▼広島空港の発着便

出発便	出発時刻	到着便	到着時刻
東京（羽田）	7:35	東京（羽田）	7:05
東京（羽田）	7:35	東京（羽田）	7:15
札幌（新千歳）	8:05	成田	7:15
東京（羽田）	9:05	仁川	8:05
東京（羽田）	9:25	仙台	8:05
台北	9:30	東京（羽田）	8:15
成田	9:55	東京（羽田）	8:30
仙台	10:10	東京（羽田）	9:15
東京（羽田）	10:20	東京（羽田）	9:55
札幌（新千歳）	10:35	東京（羽田）	10:45
仁川	11:00	東京（羽田）	12:20
沖縄（那覇）	11:15	東京（羽田）	13:15
東京（羽田）	12:05	仙台	14:05
東京（羽田）	12:50	東京（羽田）	14:30
東京（羽田）	14:25	札幌（新千歳）	14:55
東京（羽田）	15:20	東京（羽田）	14:55
仙台	16:10	成田	16:10
東京（羽田）	16:35	沖縄（那覇）	16:25
東京（羽田）	17:05	仙台	17:15
東京（羽田）	18:00	台北	17:20
成田	18:45	東京（羽田）	17:55
東京（羽田）	18:55	東京（羽田）	18:10
仙台	19:20	札幌（新千歳）	18:55
東京（羽田）	20:05	東京（羽田）	19:30
東京（羽田）	20:15	東京（羽田）	19:50
東京（羽田）	21:35	東京（羽田）	20:35

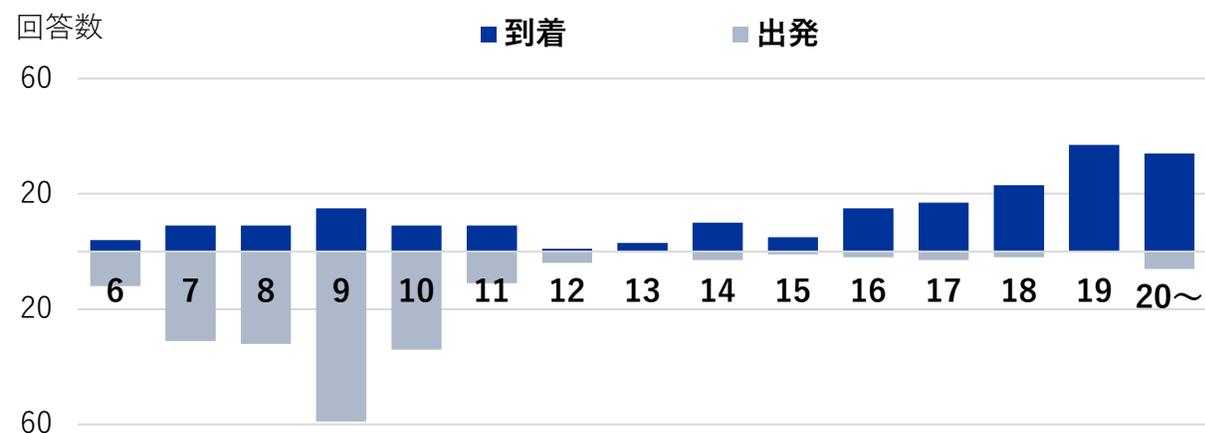
# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港の出発便、到着便の希望時間帯（関東方面への移動）

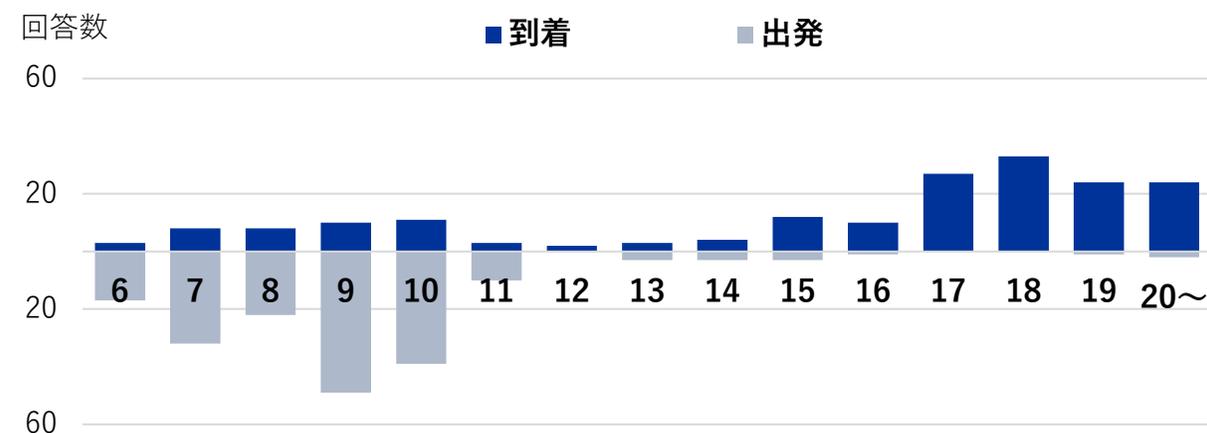
関東方面に移動する場合で、広島空港を利用するとします。  
 広島空港を出発する時刻、広島空港に到着する時刻として希望するのは何時台ですか？  
 最も当てはまるものをそれぞれ選んでください。

- 出発・到着の希望時間帯は、それぞれ居住地別に大きな違いはみられない。
- 出発は9～10時、到着は19時前後に希望が集中している。

### ▼広島市西部



### ▼廿日市市



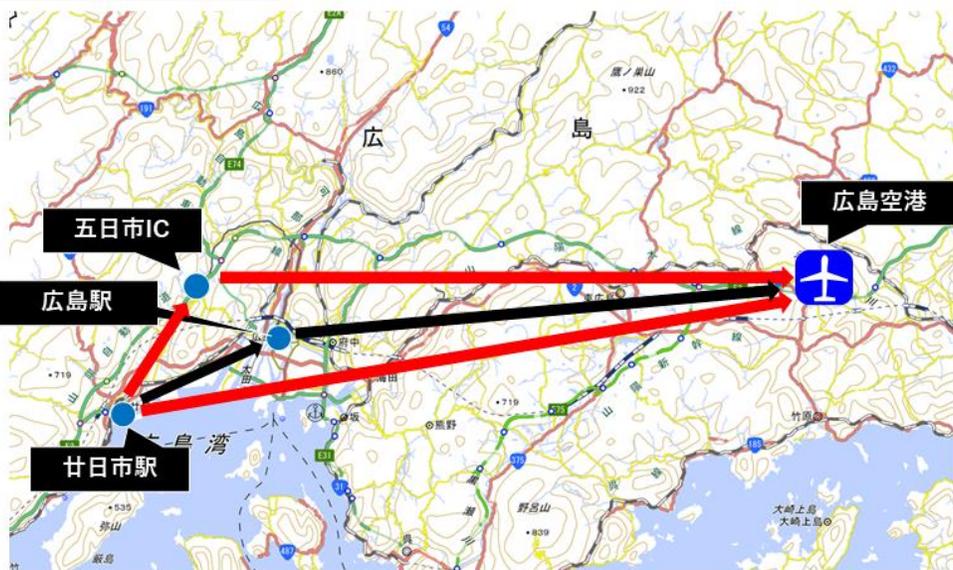
# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港への直行アクセスの利用意向

以下の地点から広島空港への直行アクセスが運行された場合、どの程度利用すると思いますか？

### ▼廿日市市

#### 広島空港へのアクセス



#### ▼広島空港へのアクセス条件の例

		所要時間
既存アクセス	廿日市市内～広島駅～（空港リムジンバス）～広島空港	1時間 25分
直行バス	廿日市市内～（新規広島空港直行バス）～広島空港	0時間 55分
直行バス （五日市IC周辺経由）	廿日市市内～（新規広島空港直行バス）～広島空港	1時間 25分

### ▼広島市西部

#### 広島空港へのアクセス



#### ▼広島空港へのアクセス条件の例

		所要時間
既存アクセス	五日市IC周辺～広島駅～（空港リムジンバス）～広島空港	1時間 50分
直行バス	五日市IC周辺～（新規広島空港直行バス）～広島空港	0時間 45分
直行バス （30分の渋滞）	五日市IC周辺～（新規広島空港直行バス）～広島空港	1時間 15分

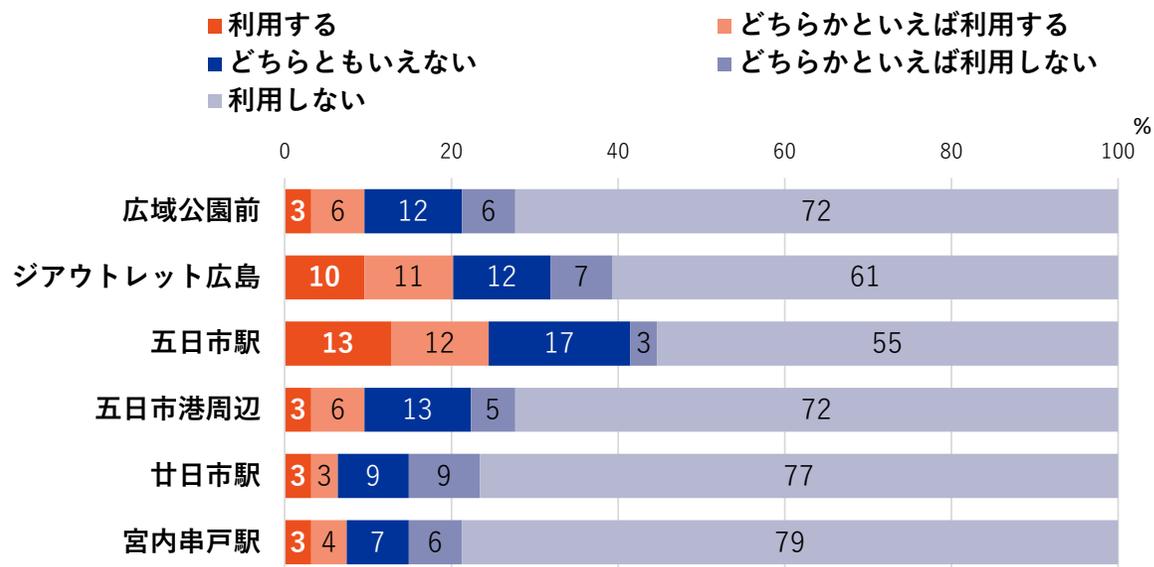
# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港への直行アクセスの利用意向（広島市西区）

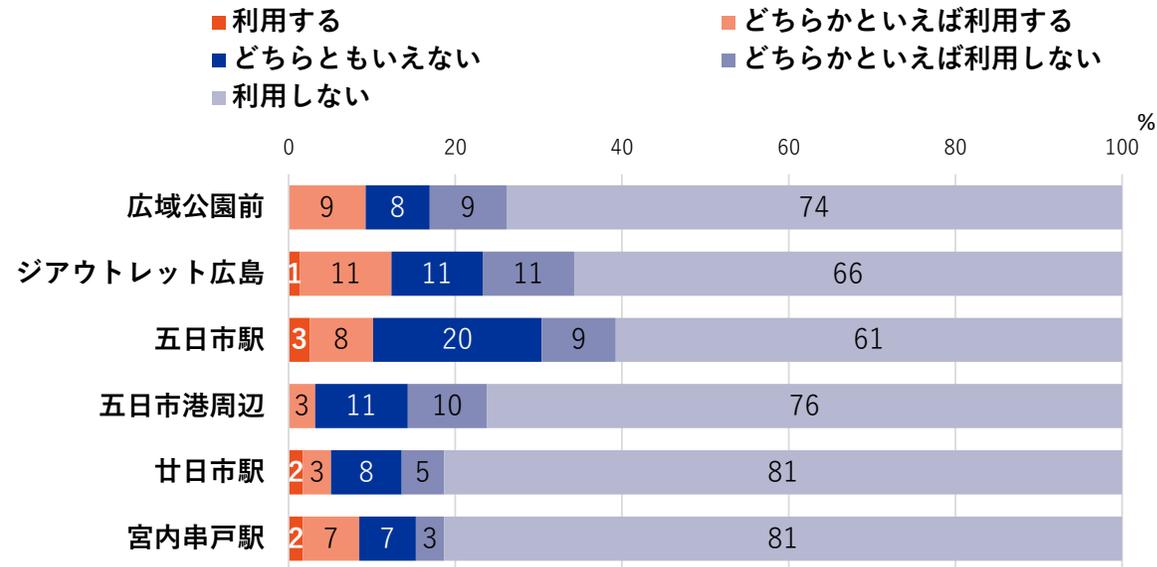
以下の地点から広島空港への直行アクセスが運行された場合、どの程度利用すると思いますか？

- 利用意向が最も高いのは五日市駅であり、次いでジアウトレット広島でのパークアンドライドである。
- 所要時間が30分増加した場合、五日市駅とジアウトレット広島の利用意向は大幅に減少する。

### ▼通常時



### ▼所要時間が30分程度増えた場合



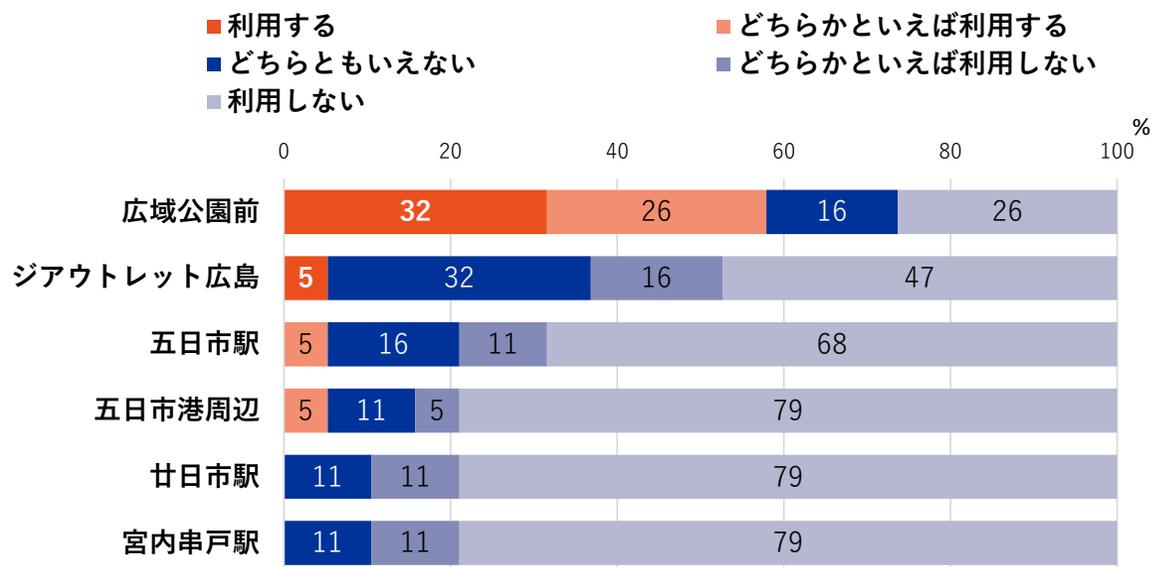
# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港への直行アクセスの利用意向（広島市安佐南区）

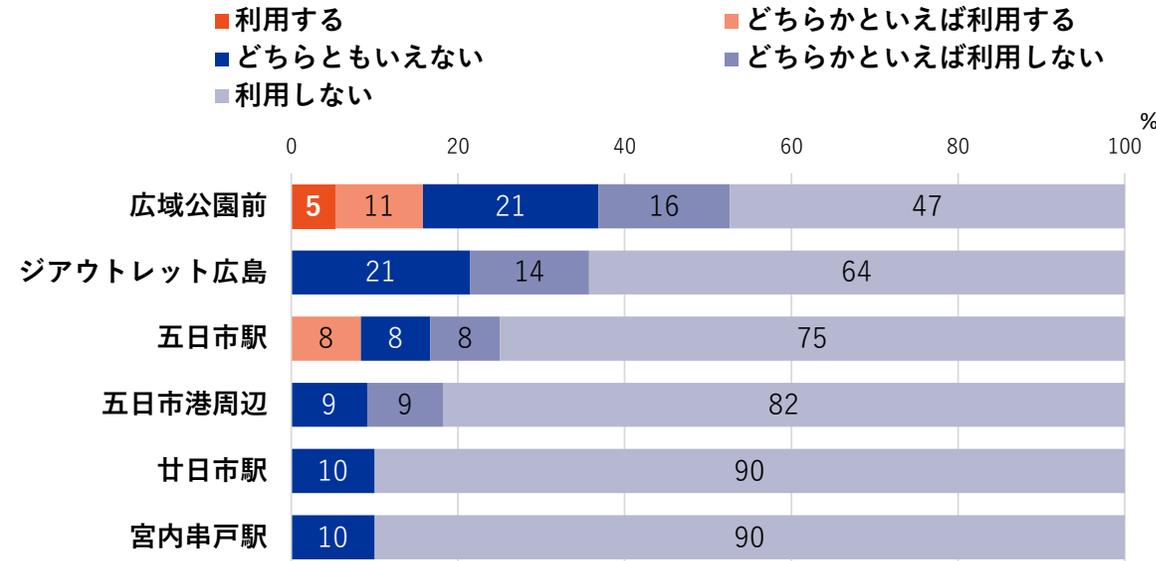
以下の地点から広島空港への直行アクセスが運行された場合、どの程度利用すると思いますか？

- 利用意向が最も高いのは広域公園前であり、その他の地点の利用意向はほとんどみられない。
- 所要時間が30分増加した場合、広域公園前の利用意向は32%から5%まで減少する。

### ▼通常時



### ▼所要時間が30分程度増えた場合



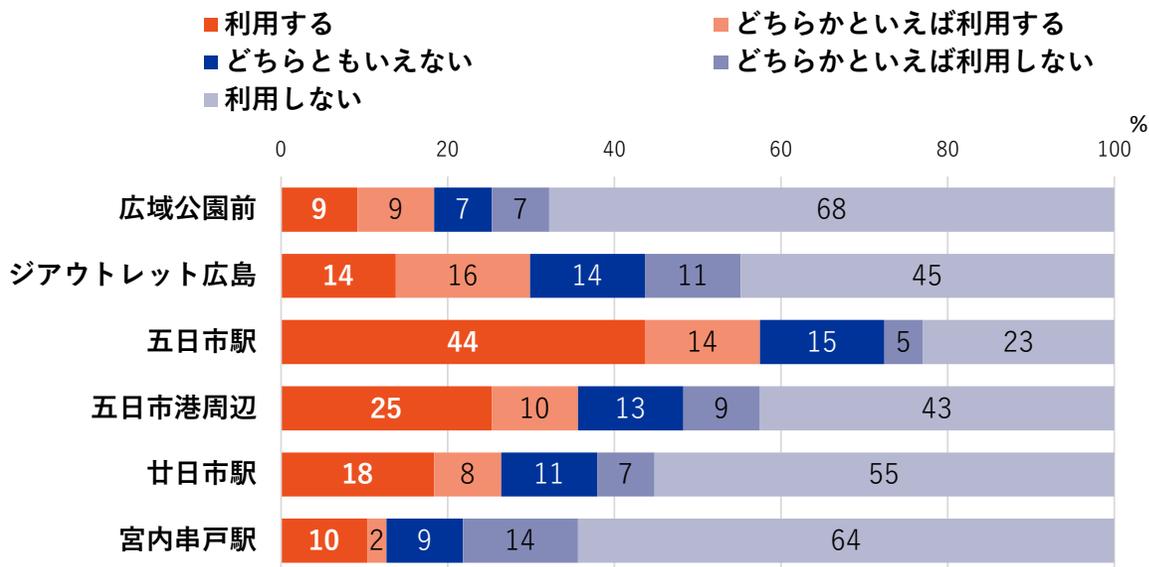
# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港への直行アクセスの利用意向（広島市佐伯区）

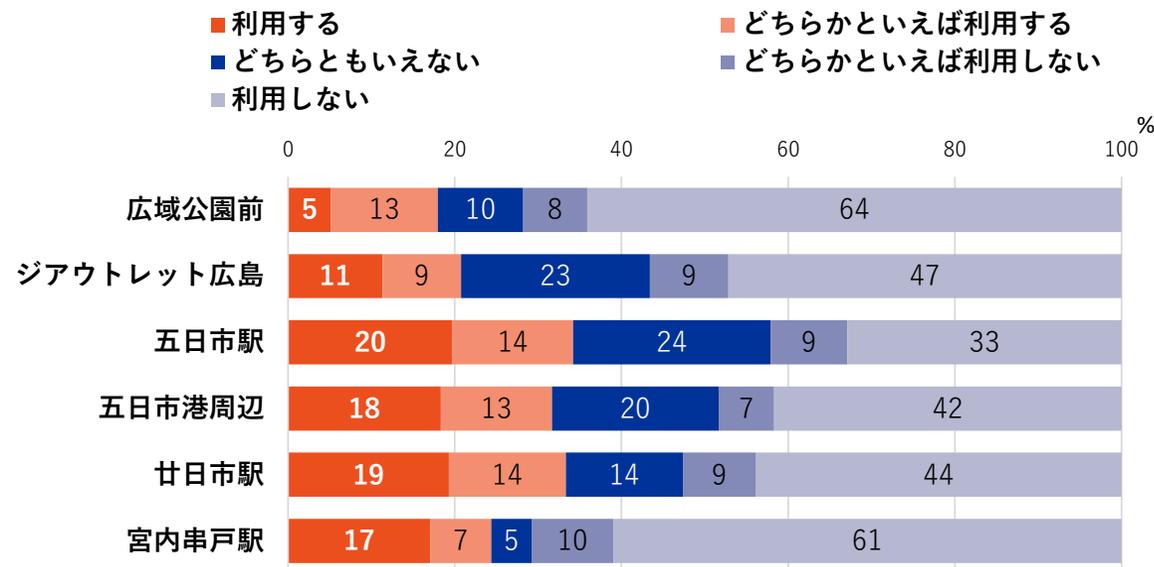
以下の地点から広島空港への直行アクセスが運行された場合、どの程度利用すると思いますか？

- 利用意向が最も高いのは五日市駅であり、次いで五日市港周辺である。
- 所要時間が30分増加した場合、五日市駅の利用意向は44%から20%まで減少する。
- 西区、安佐南区と比較すると、各地点の利用意向は高い。

### ▼通常時



### ▼所要時間が30分程度増えた場合



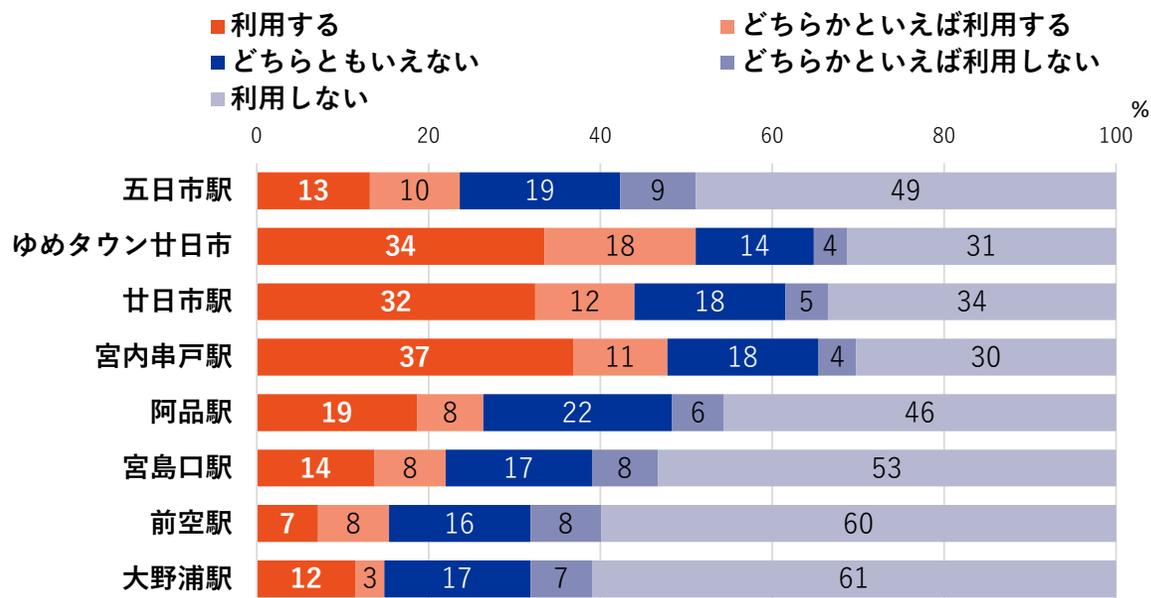
# 住民アンケートの結果

## ▼広島空港への直行アクセスの利用意向（廿日市市）

以下の地点から広島空港への直行アクセスが運行された場合、どの程度利用すると思いますか？

- 利用意向が最も高いのは宮内串戸駅であり、次いでゆめタウン廿日市、廿日市駅の利用意向が高い。
- 所要時間が30分増加した場合、利用意向は大幅に減少し、いずれの地点も11%以下となる。

### ▼通常時



### ▼所要時間が30分程度増えた場合

