

## ◆委員からの意見・提案

取組の方向性	項目	意見・提案内容
総論	総論	・中四国地方における拠点空港としての地位確立を目指し更なる官民連携を図ることが必要 ・「広島空港」、「中四国地域」、「広島県」のそれぞれの発展には共通利益は相当部分で存在するが、優先順位については議論が必要(特に「広島県」の発展)。この場合の視点として「広島県」の発展を最優先に「西部」、「東部」、「南部」、「北部」のそれぞれの地域インフラとしての重要性を考慮すべき。その意味で4方面からの企業や各種団体の要望・提案を十分に吸収する機会が一層求められる
ネットワークの更なる充実	国内線の拠点性確保	・今後期待されるMRJなど小型機材による国内航空路線の拠点となり、中国地方全域へのハブ&スポーク機能を保有
	国際線新規路線誘致	・既存航空会社、LCCに関わらず新規路線の拡大は必須 ・観光だけでなく、経済面からも、バンコク・シンガポール路線などの誘致
	LCC誘致	・広域集客の観点からLCC就航促進 ・広島空港では平成27年度からLCC導入に力を入れ意外な効果を生むなど今後LCCを軸に大きく成長可能。国際線においてはアジアとの距離感の優位性等期待が持てるが、現状の国際線比率(10%)を高めるKPI(重要業績評価指標)を設定するかどうか議論となる
	新たな航空サービス	・ビジネスジェットの可能性の検討
	空港運用時間の拡大	・LCCの活用やインバウンドの取込みのためには運用時間の拡大という要望が必ず出てくると思うが、地元対策への慎重な対応が必要
圏域の拡大	圏域の拡大	・しまなみ・やまなみ街道を活用した広域集客 ・インバウンド拠点としての魅力向上のため、旅行会社とも連携し空港起点の観光バス等のアクセス利便性を向上や、LCC就航の促進、県内はもとより中国地方の観光地を巡るツアー客の取込み
空港アクセスの改善	総論	・二次交通のネットワーク化 ・公共交通機関の連携によるアクセス強化(JR新幹線で1時間圏域からのアクセス利便性を高め広島空港とのセット利用を促進/(まずは道路網、将来は軌道系又はガイドウェイバス等による多頻度化)
	道路ネットワークの整備・拡充	・山陰地方を含む広域的な周遊型観光に資する、広島中央フライトロード等の高速道路ネットワークの構築 ・中国横断自動車道尾道松江線から分岐して広島空港へつながる自動車専用道路の整備 ・最大規模の利用者を擁する広島都市圏とのアクセス利便性向上に資する広島高速5号線の早期整備
	軌道系アクセス・JRとの連携	・JR西日本との連携強化※広島～白市間にエアポート快速を運行し、空港～白市間のバスも増便しトータル45分以内のアクセスを実現 など ・白市駅からのシティ電車の三原駅までの延伸 ・軌道系アクセスの整備は不可欠の課題。例えばファンドを活用するなどして早期整備を検討すべき ・広島空港利用者のJRレールバスの利便性向上
	リムジンバス	・観光客には広島駅・BCまでのアクセスも負担。広島駅を経由地とし、主だったホテルなど複数の起終点を設け利便性向上を図るべき ・高速リムジンバス料金の低廉化 ・公共交通機関によるアクセスの空白地域である県北、山陰地方への新規路線 ・JR西条駅を起点とした新規路線 ・到着便(特にLCC)と接続するバスダイヤの設定の改善 ・交通系ICカードの共通化やクレジットカード利用対応等の県外・海外の利用客の利便性の向上
	観光バス	・ツアー企画会社との連携等により広島空港を起点とした観光バス等のアクセス性向上
	駐車場	・駐車場の無料化は一体運営の有無にかかわらず可能であり早急な対応が必要 ・空港民営化の中で駐車場無料化を検討することとしてはどうか ・無料化の検討は必要だが、民間事業者への影響の考慮が必要
	レンタカー	・インバウンド取込みのため、レンタカーの利便性向上 ・カーシェアリングの導入等のサービスの多角化
空港周辺エリアの活用 施設・周辺施設の機能強化 (地域の魅力発信)	総論	・インバウンドという視点で空港全体をマネージメントするとすれば空港周辺を含めた空港エリア全体のグランドデザインを作ることが重要
	ターミナルビル	・国際線到着ロビーへのインフォメーション設置。将来的には、着地型観光の拠点機能を備えた案内所の設置。 ・アクセス情報の充実 ・ターミナルビルの経年による老朽化が進む ・商業施設の物販の定期借地権(9年が基本)がリニューアルの観点からは変化に対応しにくい ・商業施設への大規模投資には戦略の明確化や投資回収方針などの期限を定めた動き方が重要
	賑わい創出	・山奥の不便な空港のイメージを逆手にとった話題作り※youtube等での定期的な情報発信。ペット空港長・空港アイドル・空港ブランドの日本酒など固有の価値を創出・発信 ・空港及び周辺地域の観光資源としての魅力向上 ・ターミナルビル内の店舗充実(有名店の誘致等)
	会議の誘致	・県内対象の会議をはじめ、飛行機で来訪可能な全国会議の誘致(特に、空港振興に関する会議については積極的な利用を検討すべき)
	空港周辺の開発	・広島エアポートホテルや中央森林公園など空港周辺施設の魅力向上 ・空港周辺にカジノ特区を設けるなどの思い切った施策展開についても検討すべき ・周辺施設の更なる活用促進及び周辺施設と連携した情報発信 ・空港に隣接した臨空産業団地への企業誘致による活性化 ・空港周辺の空き施設(例えば廃校など)へのベンチャービジネスの誘致、徒歩圏内へのアウトドアレジャー施設整備等
地域の魅力の発信	・空港が「着地型観光・地域産品販売」のタッチポイントとしての機能向上	
カーゴ	カーゴ	・国際航空貨物の観点ではワイドボディ機による就航でなければメリットとならないが、航空会社は旅客の需要を優先。カーゴビジネスを盛り上げるためにも、まずは旅客を増やすことが必要
緊急・防災機能	緊急・防災機能	・緊急時に対応できる航空輸送機能及び避難機能も必要
推進体制(空港運営・自治体のサポート等)	総論	・基本施設・ビル・駐車場を各主体が管理し、県が全体をサポートする現状の仕組みは部分最適の体制としては高いレベルで機能しているが、より一層の競争力強化には部分最適を超えた経営判断や行政判断が必要な局面もあり、一体運用を可能とするコンセッション方式には理解を示す ・空港の一体化や民営化は世界的な流れである ・空港経営改革が、「空港として目指す方向性を示して、その実現に資する空港運営の具体的な形を民間に提案してもらおう」ということであれば非常に可能性を感じるし、魅力的な話。民間参入に向けた条件整備をしてこれを進めていくのが望ましいのではないか。
	今後の役割分担	・従来以上に県・市町の支援体制(アクセス整備や路線誘致)が重要。空港運営会社には地域との合意形成や国際間のコミュニケーションなどより一層の役割分担をお願いしたい
	その他	・コンセッションが行われる場合の運営権対価は広島空港に全額還元してもらいたい。また予想される投資総額を超える場合はコンセッションと同時期に支援をお願いしたい
その他	その他	・広島空港圏域の旅客動態調査の実施、国・県管理駐車場の出入庫データ、リムジンバス、レンタカーなどの情報データベース化、関係者の情報共有 ・コンセッションまでの行程が見通せるなら、(設定時期は重要議題となるが)そこまでのKGI(重要目標達成指標)・KPI(重要業績評価指標)を設定することが望ましい。それが困難な場合は、現状を進歩させるKGI・KPを設定すると分かりやすい ・インバウンドをテーマとするものなど類似する会議との連携を図るべき