

広島空港の現状及び将来に向けた課題について

1 広島空港の概要

- ・広島空港の概況 1
- ・広島空港の基本施設及び周辺施設 2
- ・広島空港の路線ネットワーク 3

2 広島空港の現状と課題

- ・利用状況の推移(旅客) 4
- ・利用状況の推移(貨物) 5
- ・取り巻く環境の中長期的展望 6
- ・近年の利用動向の全国との比較 7
- ・新幹線との競合状況 8
- ・広島空港におけるインバウンド需要の動向 9
- ・航空機事故後の利用状況 10
- ・近隣空港の状況(中四国及び近隣大規模空港) 11
- ・国際線における二極化 12
- ・国際線の拡大に向けた課題 13
- ・地方間ネットワークの可能性 14
- ・空港アクセスの概要 15
- ・広島空港リムジンバスネットワーク 16

1 広島空港の概要

- ✈️ 広島空港は広島県のほぼ中央に位置し、広島市の東約50kmの三原市本郷町に設置された国管理空港であり、3,000mの滑走路と9つのスポット、高カテゴリーの計器着陸装置(CAT-Ⅲ)を有している。
- ✈️ 年間利用者数270万人超(うち国内線約240万人／国際線約30万人)の中四国地方最大級の国際空港として、国内外の各都市との流動を支える空の玄関口として大きな役割を果たしている。

広島県位置図



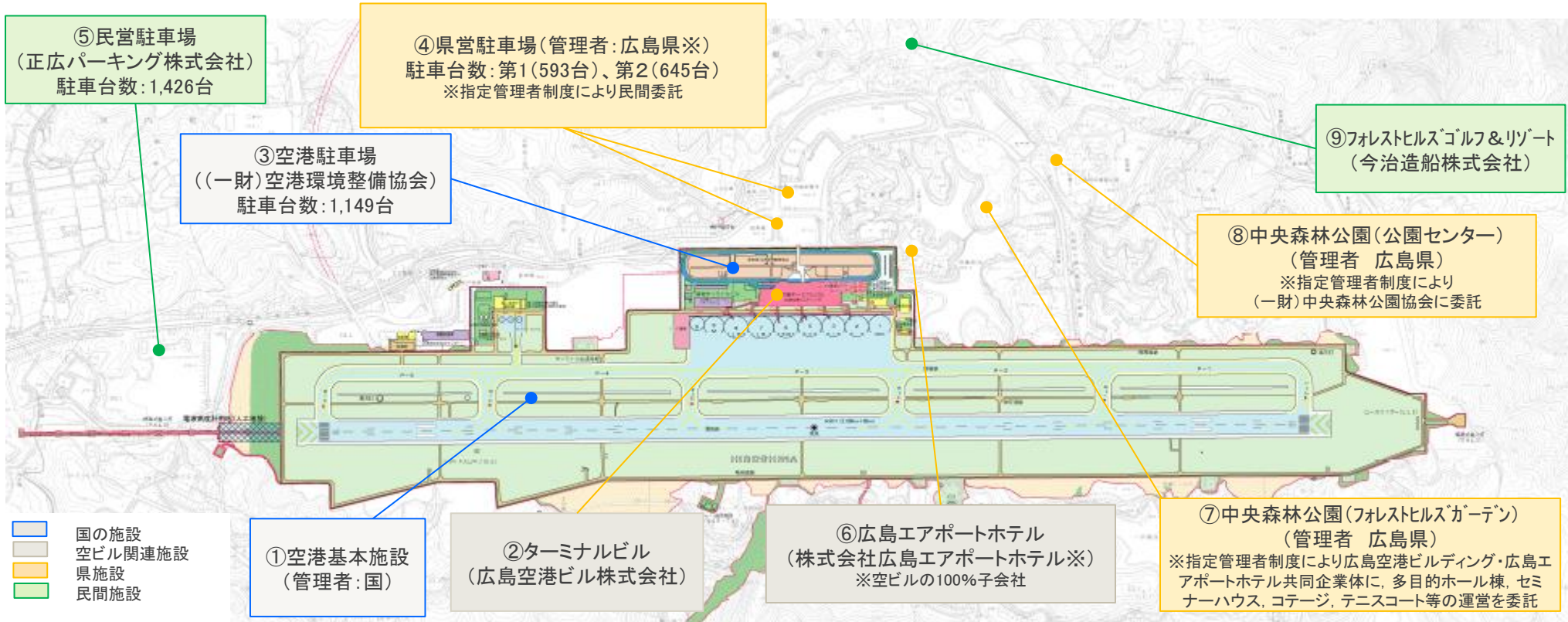
広島県の道路2015 広島県道路管内図を元に作成

- 【沿革】**
- 平成5年新広島空港供用開始(滑走路2,500m), 旅客ターミナルビル供用開始
 - 平成6年広島空港へ名称変更
 - 平成13年滑走路延長(3,000m)
 - 平成20年計器着陸装置CAT-Ⅲ供用開始

所在地	広島県三原市
空港の種類	国管理空港
総面積	198ha
運用時間	14時間(7:30-21:30)
滑走路	1本(3,000m×60m)
スポット	大型ジェット機 7バース 中型ジェット機 1バース 小型ジェット機 1バース 外
計器着陸装置	CAT-Ⅲ
定期路線 (H27.10末時点)	【国内線(5路線)】 羽田, 成田, 新千歳, 仙台, 那覇 【国際線(5路線)】 ソウル, 台北, 大連(北京), 上海(成都), 香港
旅客者数 着陸回数 (H26年度)	約272万人／年 約12,000回／年

広島空港の基本施設及び周辺施設

- ➔ 広島空港には、滑走路等の基本施設(国管理)、ターミナルビル(広島空港ビルディング(株)管理)、国・県・民間の3種類の駐車場が整備されている。
- ➔ 周辺施設としてエアポートホテル、フォレストヒルズガーデンなどテニスコートやプール、ジム等を備えた宿泊施設が営業しているほか、広島県が県立中央森林公園として整備したエリアにはサイクリングロードや日本庭園(三景園)、運動広場、ゴルフ場が設置されている。



国の進める空港経営改革においては、①～③を一体化し、民間委託することが基本的な仕組みとして想定されている。

- ✈ 羽田線を中心に数多くの路線が就航し、国内線5路線、国際線5路線(7都市)のネットワークを有している。
- ✈ 平成26年8月に春秋航空日本が新規就航した他、平成27年1月にはチャイナエアラインが増便し、平成27年度には香港路線が2路線開設されるなど、新たな航空需要であるLCCやインバウンドを中心としたネットワークの拡充も進みつつある。

	路線	航空会社	運航便数
国内線	札幌	ADO (ANA) JAL	2便/日
	仙台	IBEX (ANA)	2便/日
	羽田	ANA, JAL	17便/日
	成田	IBEX (ANA) 春秋航空日本	3便/日
	那覇	ANA	1便/日
国際線	ソウル	アジアナ航空	5便/週
	大連・北京	中国国際航空	5便/週
	上海・成都	中国東方航空	7便/週
	台北	チャイナエアライン	9便/週
	香港	香港ドラゴン航空	2便/週
香港エクスプレス		2便/週	



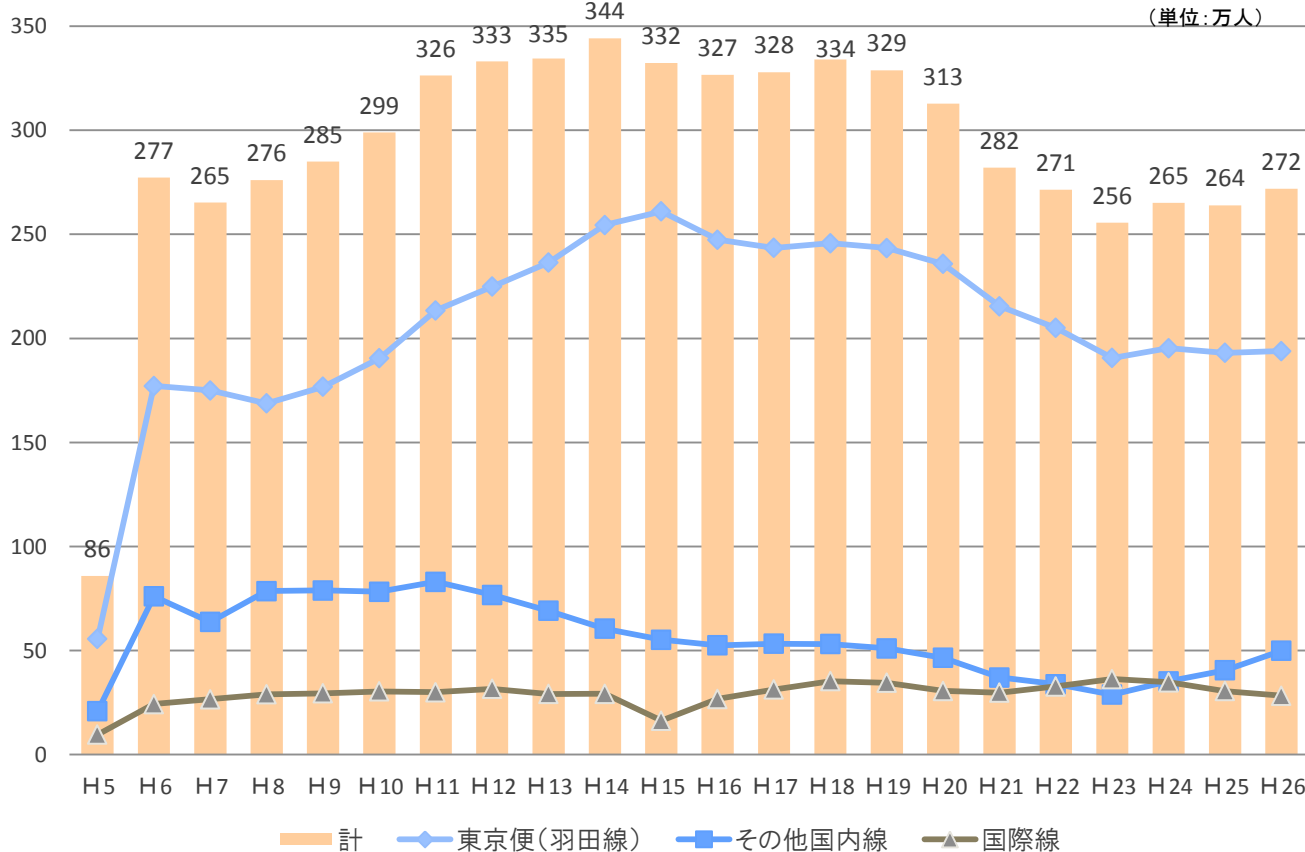
(平成27年10月末時点)

2 広島空港の現状と課題

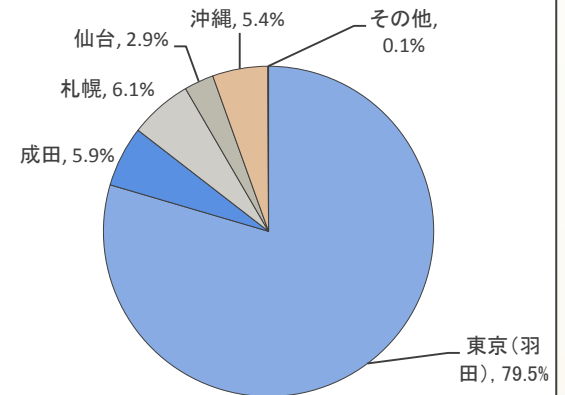
利用状況の推移(旅客)

- ✧ 広島空港の利用客は、平成14年度の344万人をピークに漸減傾向にあり、現在では年間約270万人にまで落ち込んでいる。
- ✧ 利用客の内訳として、国内線については、約8割(全体の約7割)を占める羽田線を中心に、札幌、沖縄、仙台、成田などの主要地方都市との流動を支えている。
- ✧ 国際線については、底堅いアウトバウンド需要をベースに概ね30万人規模(全国第8位)で推移してきている。

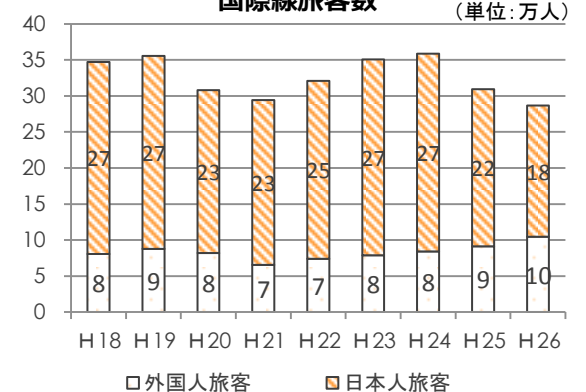
利用者数の推移



国内線路線別シェア(平成26年度)



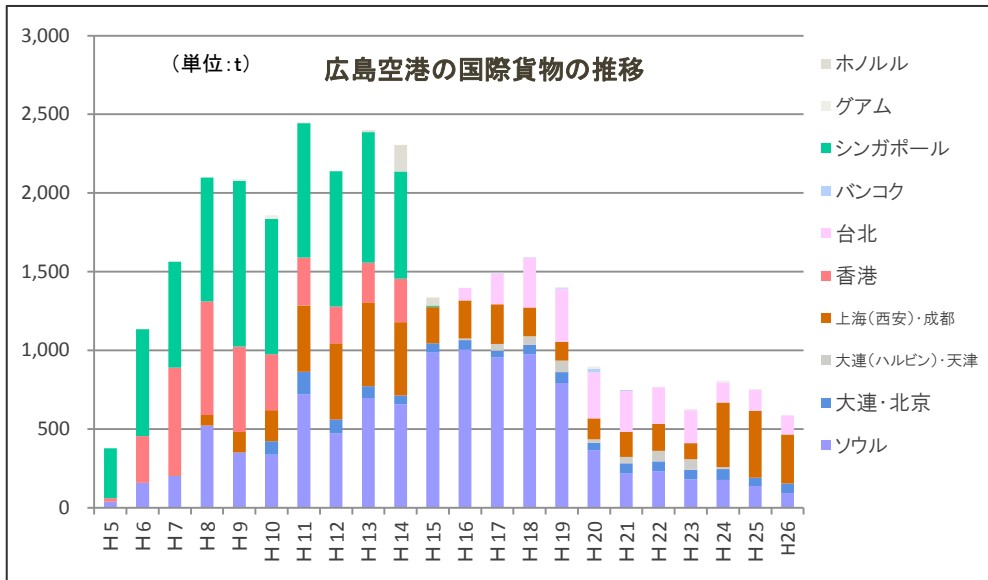
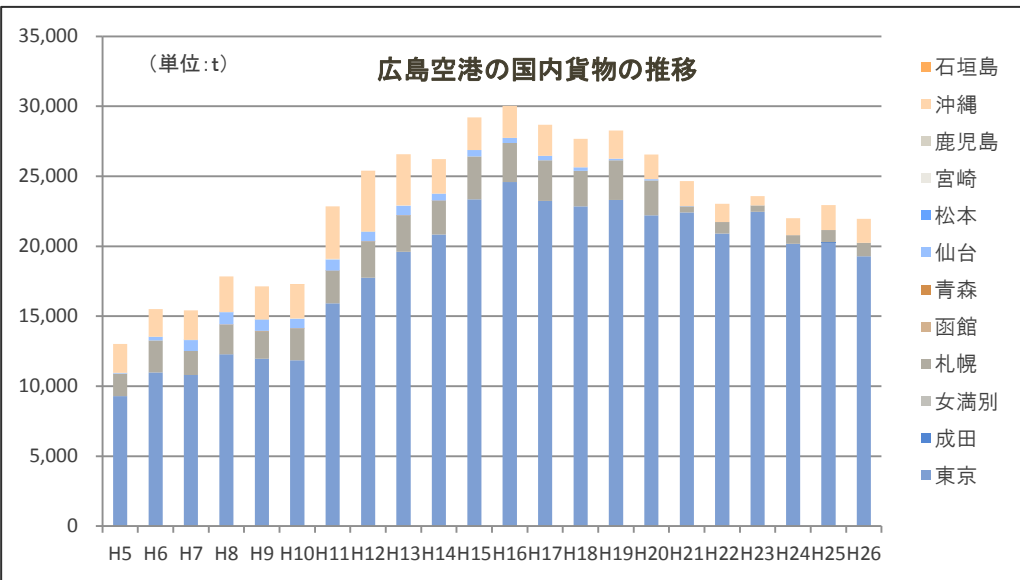
国際線旅客数



利用状況の推移(貨物)



- ✈ 国内貨物は平成16年度の約3万トンをピークに漸減傾向にある。
- ✈ 国際貨物は平成14年度までは増加傾向にあったが、広島空港の国際貨物の基幹的な路線であった香港線、シンガポール線のSARSの影響による運休を契機に大きく落ち込み、更に関西国際空港などの近隣空港の国際物流機能の強化の進展等から、**ハブ空港への貨物集約化の流れも進み、現在ではピーク時の約1/4となっている。**
- ✈ なお、近年では国際物流の3大ハブ空港(成田、関空、中部)に加えて那覇空港や羽田空港の物流拠点化も進められつつあることから、**これらの空港を経由した物流の拡大も今後検討すべき課題**といえる。



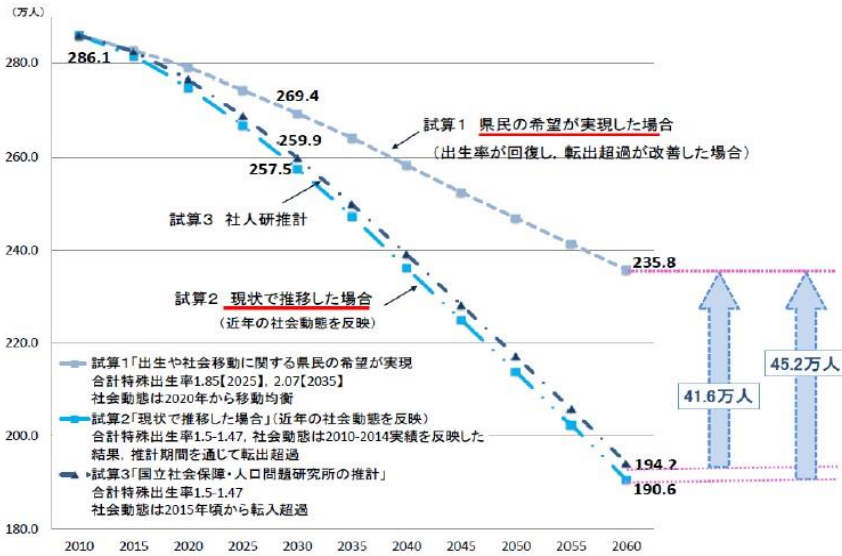
	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
貨物取扱量 (t)	国際	378	1,135	1,563	2,098	2,091	1,857	2,447	2,142	2,400	2,306	1,335	1,396	1,491	1,590	1,402	899	747	768	627	808	756	590
	国内	13,017	15,498	15,421	17,842	17,132	17,266	22,797	25,362	26,540	26,179	29,202	30,021	28,684	27,676	28,268	26,550	24,648	23,027	23,582	21,996	22,929	21,963
	合計	13,396	16,633	16,984	19,940	19,223	19,123	25,244	27,503	28,939	28,485	30,536	31,417	30,175	29,266	29,670	27,448	25,395	23,794	24,209	22,804	23,685	22,553

取り巻く環境の中長期的展望

- ✦ 出生数の減少や大都市圏への転出超過等により、**広島県の人口は、今後更に減少**することが予想されている。
- ✦ また将来的な**リニア中央新幹線の開通**により、**陸上交通における首都圏との時間距離の大幅な短縮**が見込まれている。
- ✦ 今後の世界の航空需要を見ると、**アジア域内で大幅な増加**が見込まれており、訪日外国人数も2015年9月時点で昨年1年間の合計を超えるなど極めて好調に推移している。(訪日外国人旅行者数「2,000万人時代」の実現も視野)

広島県人口の将来展望

〔図表 16〕広島県人口の将来展望



(出典) 平成27年10月ひろしま未来チャレンジビジョン(改訂版)

リニア中央新幹線開通による時間短縮効果

	リニア開通区間	所要時間(目安)		
		開通区間	広島~東京間	短縮効果
2027年 (平成39年)	東京(品川)~名古屋間	40分 (1時間40分)	3時間 (4時間)	1時間
2045年 (平成57年)	東京(品川)~大阪間	1時間 (2時間30分)	2時間30分 (4時間)	1時間半

※ () 内は現状の所要時間。

今後の航空需要と訪日需要について

世界の航空旅客流動

国土交通省

- 訪日外国人旅行者と日本人海外旅行者を合わせた交流人口は、現在、アジア・ヨーロッパ・北米の順で多い。
- 今後、アジア太平洋地域及び中東地域における航空需要の伸びが顕著。
- 日本は、以下の2点で強みを持っており、この強みを最大限活かすことが必要。
 - ・アジア域内で航空需要の大幅な増加が見込まれており、訪日外国人の伸びしろが存在(=アジア需要の取り込み)
 - ・日本は北米から見たアジアのゲートウェイに位置している(=国際・国際間の乗り継ぎ需要の取り込み)



(出典)「BOEING Current Market Outlook 2014」

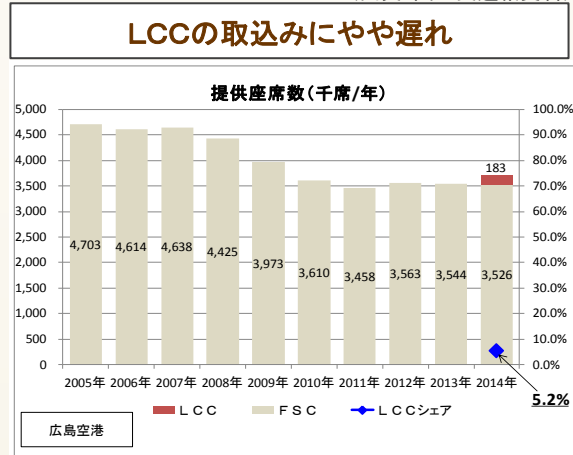
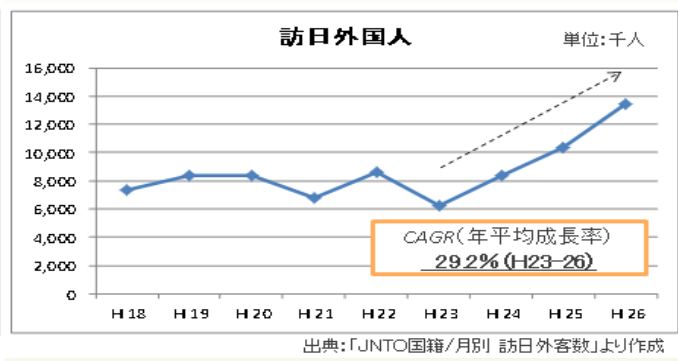
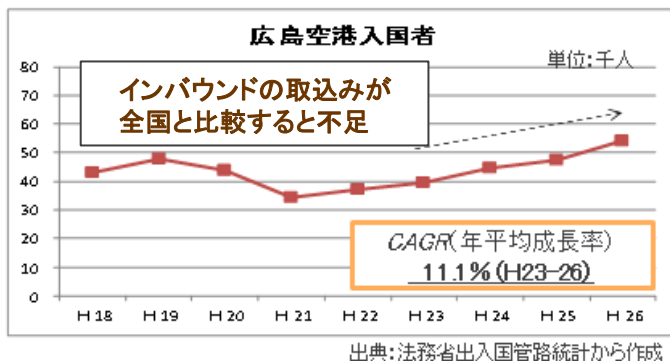
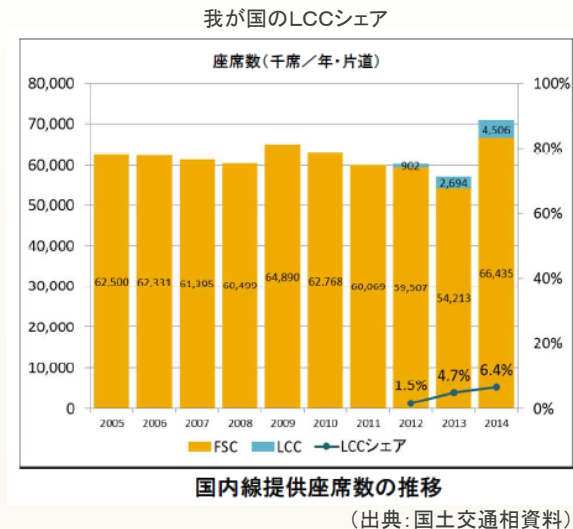
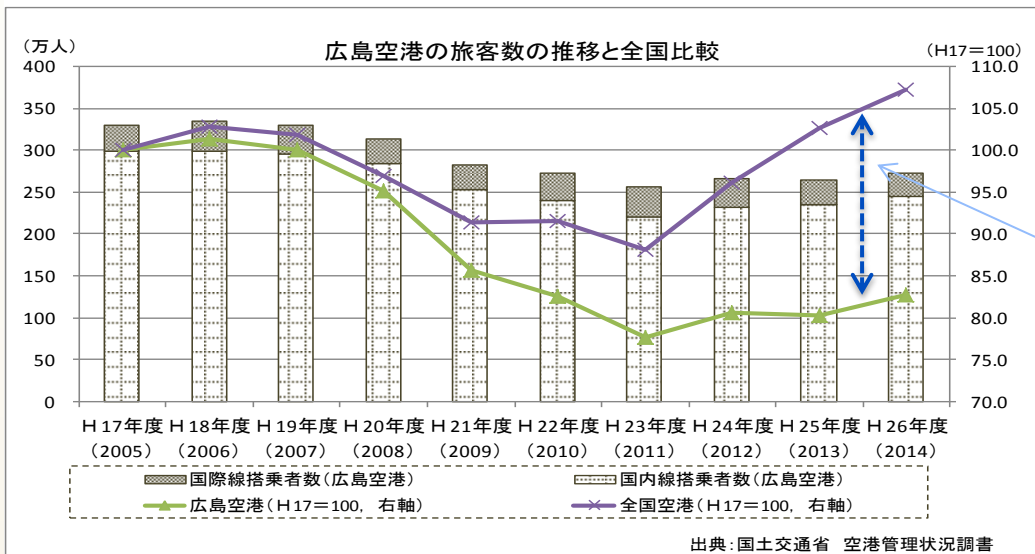
訪日外客数



(出典)「JNTO国籍/月別 訪日外客数」より作成

近年の利用動向の全国との比較

- 近年の利用動向について、全国の空港の旅客数の推移と比較すると、リーマンショックや東日本大震災等による一時的な落ち込みからの回復に遅れが見られる。
- これは、急増する訪日需要の取込みが全国水準と比較すると不足していることや、LCCの就航への取組みの遅れにより空港規模に比してLCCが占める割合が低いことなどが原因であると考えられる。

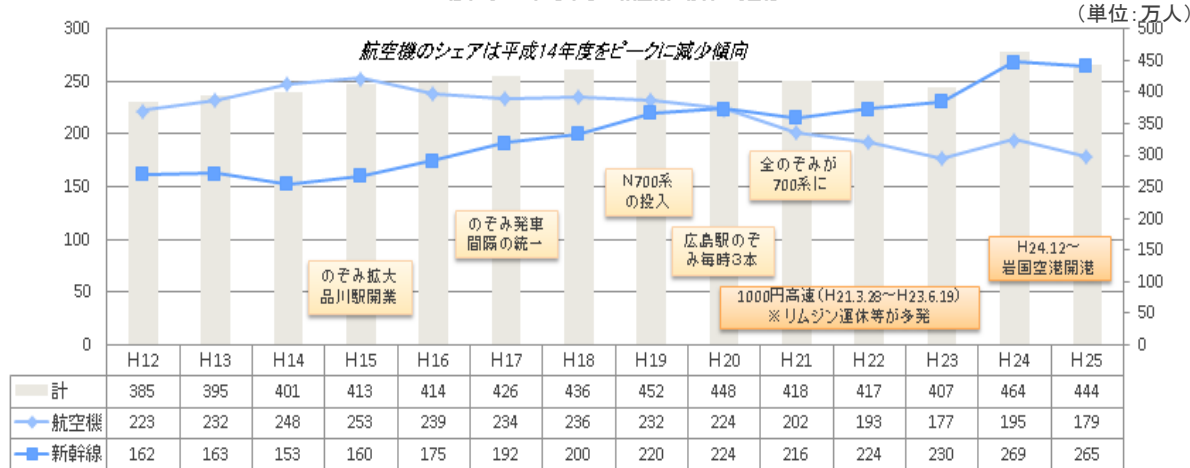


新幹線との競合状況

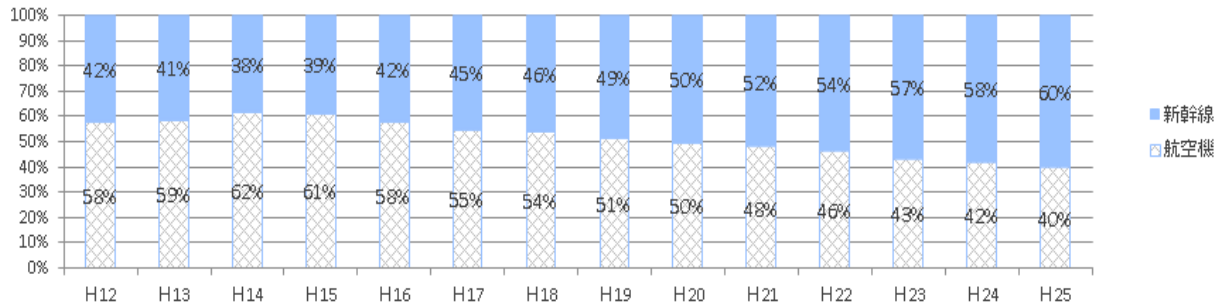
- 首都圏との旺盛な流動を支える基盤として、羽田線は国内線利用者の約8割を占める重要な路線であるが、**新幹線の利便性が向上したことなどから、航空のシェアはピーク時と比較して20%以上落ち込んでいる。**
- 一方で、平成26年8月に中国地方初のLCC路線として就航した春秋航空日本が、新たな需要を創出することで順調に利用を伸ばしており、**LCCの就航を契機として関東圏との流動状況に新たな動きが生まれつつある。**

新幹線と航空機の競合状況

広島～東京間の流動人数の推移



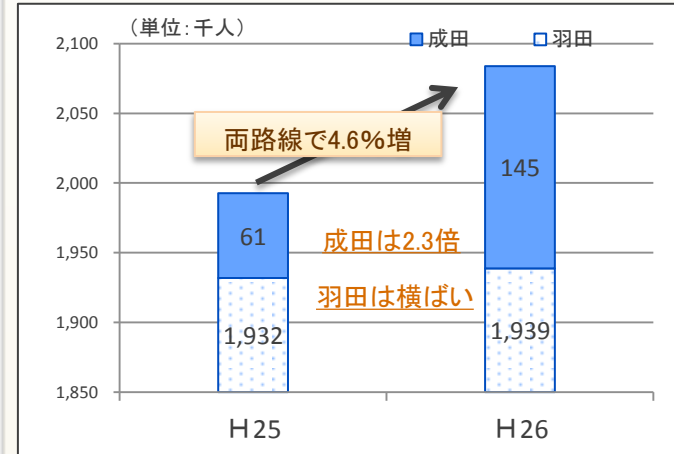
航空機と新幹線のシェアは、H14をピークに徐々に低下しH21に逆転(H25時点で航空機のシェアは4割)



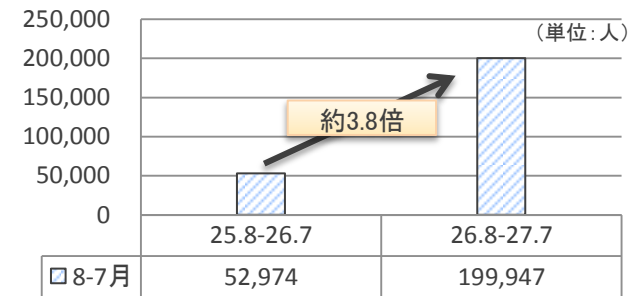
出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査(府県相互間旅客輸送人員表)」から作成

成田LCC就航による新たな展開

《羽田・成田路線の状況》

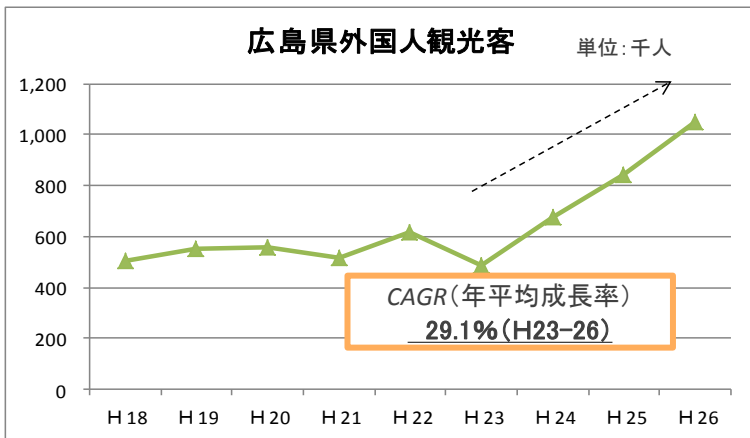


春秋航空日本就航前後1年間の成田線

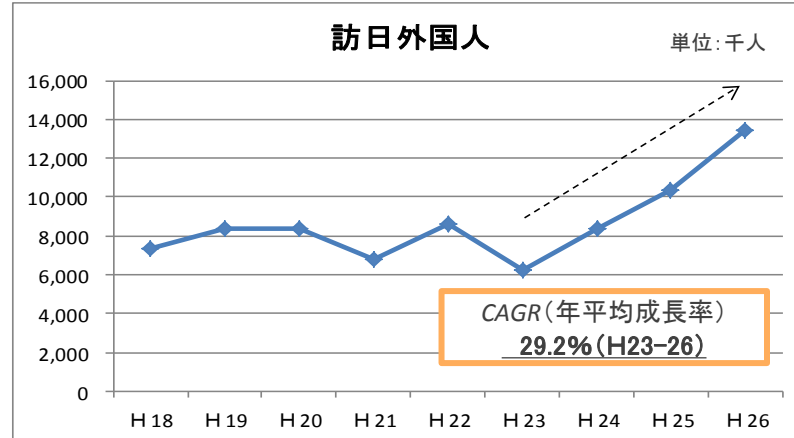


広島空港におけるインバウンド需要の動向

- ✈ アジアの経済成長や円安の進行，東南アジア諸国のビザ緩和などを追い風に，訪日外国人数は大幅に増加している。
- ✈ 広島県への外国人観光客も3年連続で過去最高を更新し，平成26年には100万人超を達成。
- ✈ これらと比較すると，広島空港のインバウンド需要の伸びは鈍いものの，直近では**台北線の増便や香港線の就航など訪日需要を背景とした路線拡充も進展しつつある。**

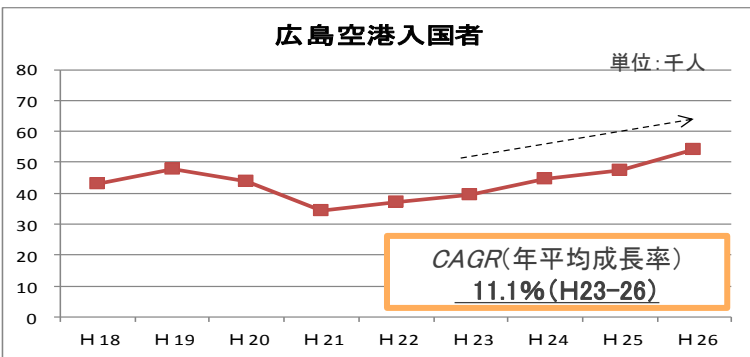


出典: 広島県観光客数の動向から作成



出典:「JNTO国籍/月別 訪日外客数」より作成

全国トレンドと同水準の成長率



出典: 法務省出入国管理統計から作成

広島空港における主なインバウンド路線・便数の拡充の状況

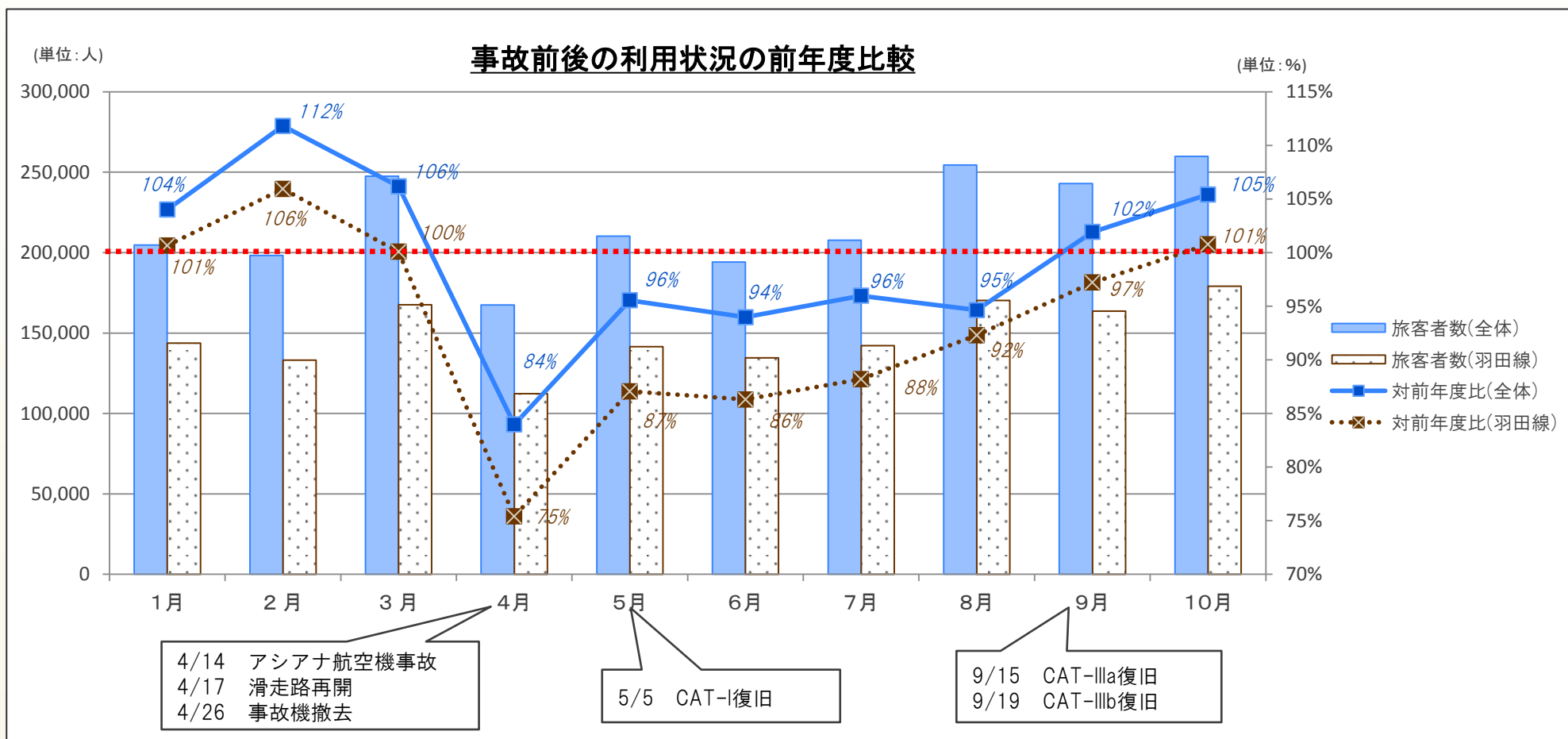
- ・ H27.1 台北線の増便(チャイナエアライン)
→インバウンド便の増便(週7往復→9往復)
- ・ H27.8 香港路線就航(香港ドラゴン航空)
→インバウンド向けダイヤで週2往復(キャセイパシフィックとコードシェア)
- ・ H27.10 香港路線就航(香港エクスプレス)
→インバウンド向けダイヤで週2往復(中国地方初の海外LCC)

従前 増加傾向にはあるもののほぼ横ばい

新たな動向 訪日需要を背景とした路線・便数拡充の進展

航空機事故後の利用状況

- 平成27年4月14日のアジアナ航空事故により計器着陸装置(CAT-Ⅲ)等が損傷した影響で、欠航が相次ぎ、利用客の減少が続いていたが、計器着陸装置の復旧状況に応じて徐々に回復している。
- 路線別には、羽田線の落ち込みが大きく、利用の回復も遅れていたが、10月には対前年度比で100%を超過した。

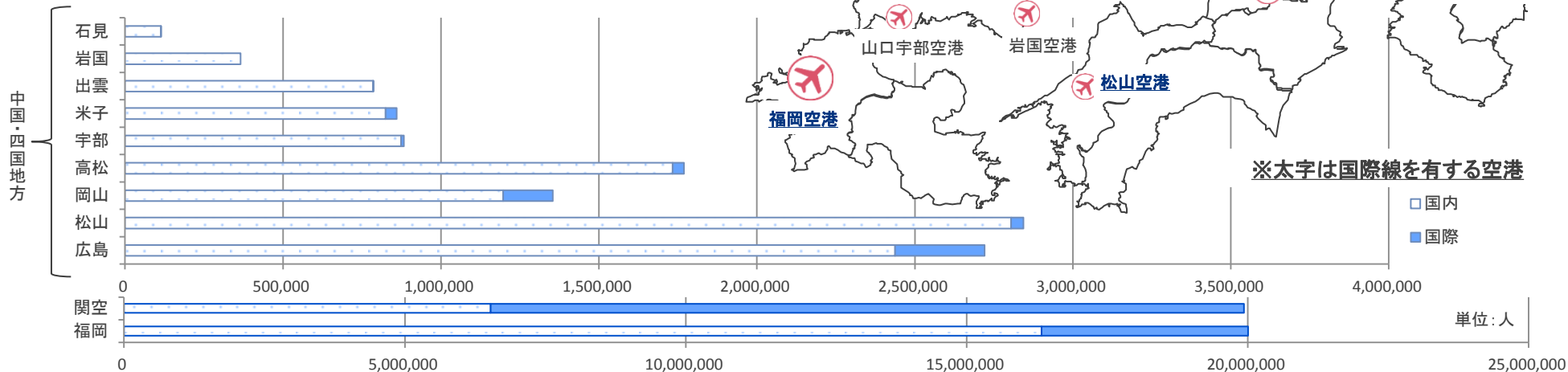


近隣空港の状況(中四国及び近隣大規模空港)

- 広島空港は国際線において中四国最大規模の旅客数・路線数を有している。(国内線は松山空港に次ぐ旅客数・路線数)
- 中四国の中心に位置し, 広域には東西の大規模空港(福岡空港, 関西国際空港)に挟まれている。



各空港の搭乗者数(平成26年度)



空港名	広島空港	福岡空港	関西国際空港	松山空港	岡山空港	高松空港	岩国空港	山口宇部空港	出雲空港	石見空港	米子空港	
種別	国管理空港	国管理空港	会社管理空港	国管理空港	地方管理空港	国管理空港	共用空港	特定地方管理空港	地方管理空港	地方管理空港	共用空港	
所在地	広島県三原市	福岡県福岡市	大阪府	愛媛県松山市	岡山県岡山市	香川県高松市	山口県岩国市旭町	山口県宇部市	島根県出雲市	島根県益田市	鳥取県境港市	
総面積(㎡)	198ha	353ha	1,068ha	135ha	187ha	154ha	792ha(岩国飛行場総面積)	155ha	57ha	111ha	268ha	
滑走路(m)	3,000×60	2,800×60	3,500×60, 4,000×60	2,500×45	3,000×45	2,500×60	2,440×60	2,500×45	2,000×45	2,000×45	2,500×45	
運用時間	7:30~21:30(14h)	7:00~22:00(15h)	24h	7:30~21:30(14h)	7:00~21:30(14.5h)	7:00~22:00(15h)	7:00~22:00(15h)	7:30~21:30(14h)	7:30~20:30(13h)	8:00~19:30(11.5h)	7:00~22:00(15h)	
年間着陸回数	11,619	85,608	72,528	15,747	5,339	9,378	1,457	4,056	6,035	924	5,057	
利用者	国内線	2,437,574	16,332,309	6,524,999	2,804,349	602,891	1,633,866	365,739	873,581	785,531	113,679	824,698
	国際線	283,630	3,672,011	13,406,721	39,226	157,476	127,742	-	9,627	903	627	35,062
	計	2,721,204	20,004,320	19,931,720	2,843,575	1,354,510	1,761,608	365,739	883,208	786,434	114,306	859,760
就航路線数	国内線	5路線	27路線	12路線	8路線	3路線	3路線	1路線	1路線	5路線	1路線	1路線
	国際線	5路線	24路線	75路線	1路線	2路線	3路線	-	-	-	-	1路線

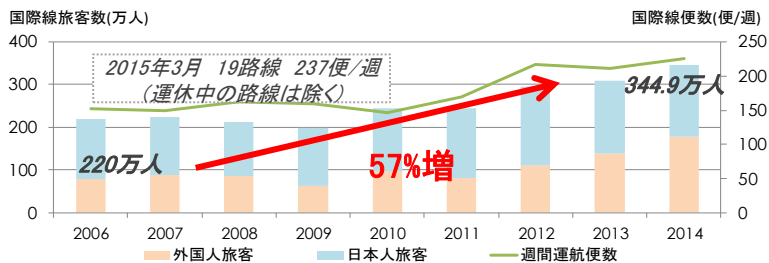
※出典:国土交通省 平成26年空港管理状況調書, 各空港ホームページ(路線数はH27.10末時点)

国際線における二極化



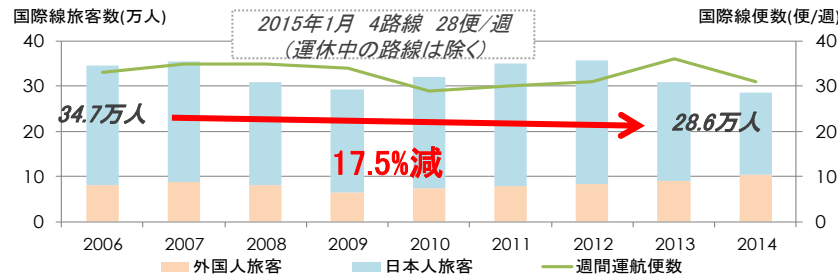
✧ 訪日需要が大幅に増加する中、大規模空港が外国人利用者を中心に大幅に利用を増やしている反面、中規模以下の空港では利用が伸び悩んでおり、空港の二極化傾向が表れつつある。

【福岡空港】



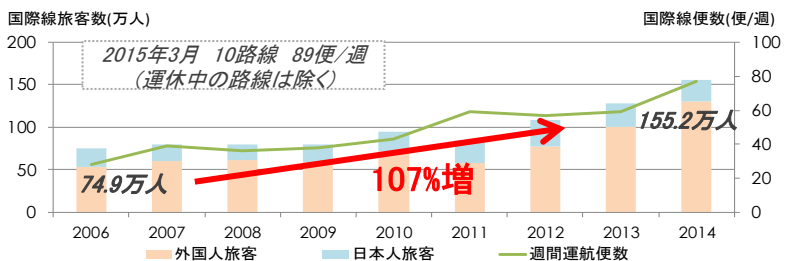
(2006)
19路線
152便/週
↓
(2014末)
19路線
237便/週

【広島空港】



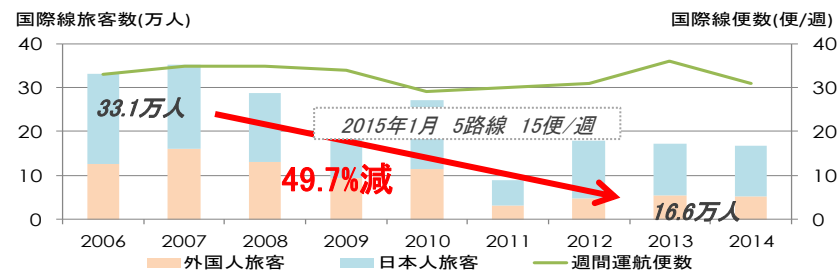
(2006)
7路線
33便/週
↓
(2014末)
4路線
28便/週

【新千歳空港】



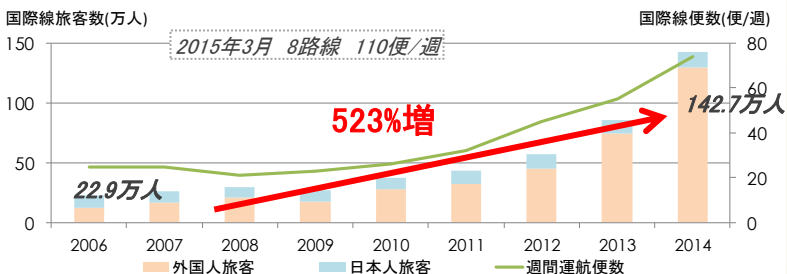
(2006)
8路線
28便/週
↓
(2014末)
10路線
89便/週

【仙台空港】



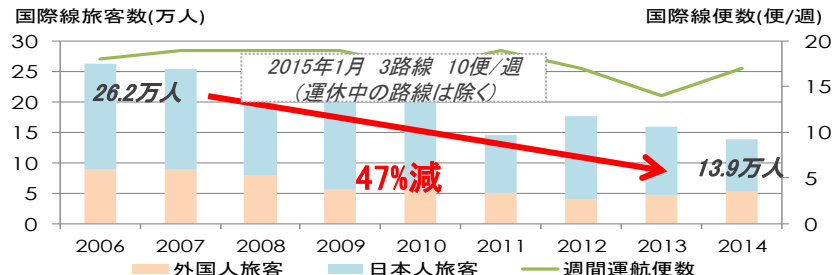
(2006)
6路線
22便/週
↓
(2014末)
5路線
15便/週

【那覇空港】



(2006)
4路線
25便/週
↓
(2014末)
8路線
110便/週

【新潟空港】



(2006)
6路線
18便/週
↓
(2014末)
3路線
10便/週

出典: 各空港ホームページ、広島県資料、法務省出入国管理統計

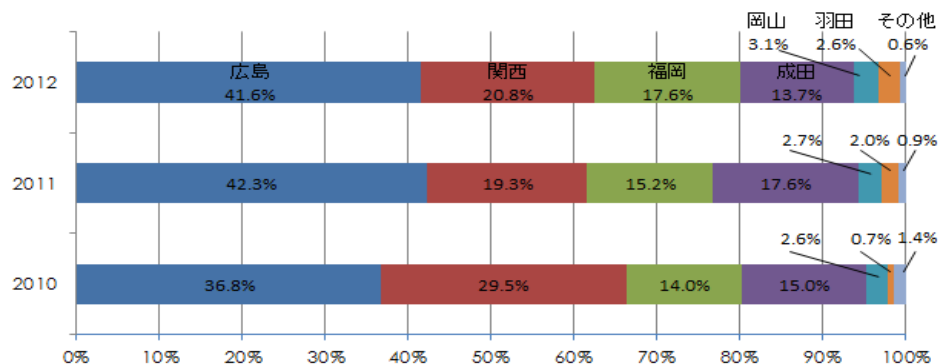
アウトバウンド

- 広島県居住者の約4割が広島空港を利用している一方で、4割近くが関空や福岡空港といった近隣の大規模空港に流出している。
- 大規模空港への流出は、直行便の運航するエリアへの利用者においても生じており、ネットワークの豊富さに加え、便数や就航する航空会社のバリエーション(特に価格の安いLCCの就航など)により生じていると考えられる。

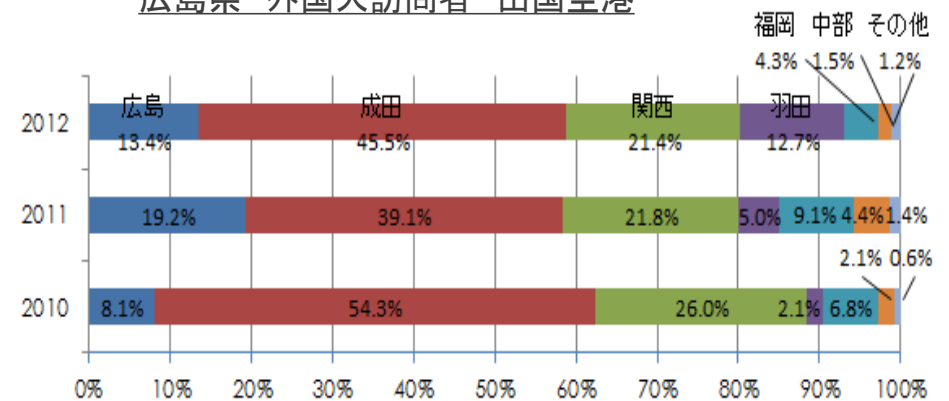
インバウンド

- 広島県訪問者のうち広島空港利用は2割弱にとどまっている。
- 成田・羽田利用者が約6割を占めるが、その多くが広島までの移動手段として新幹線を利用していると言われており、国内外のハブ空港からのダイレクト便の強化が望まれる。
- またアウトバウンドと同様に3割程度が関空、福岡を利用しており、路線便数及びネットワークバリエーションの充実化が望まれる。

広島県居住者 出国空港構成



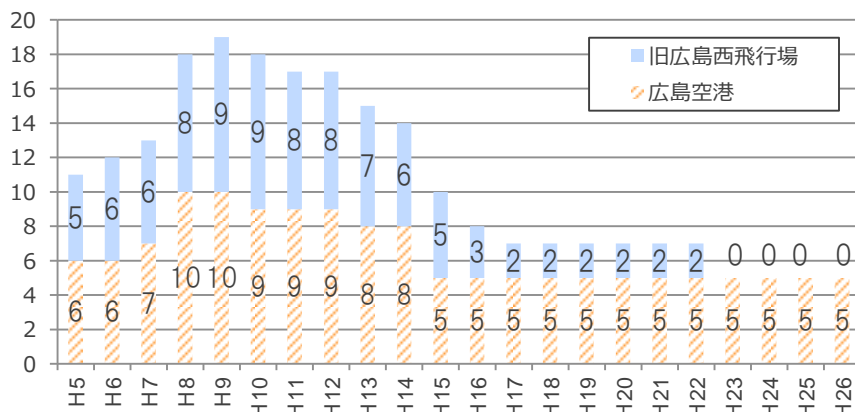
広島県 外国人訪問者 出国空港



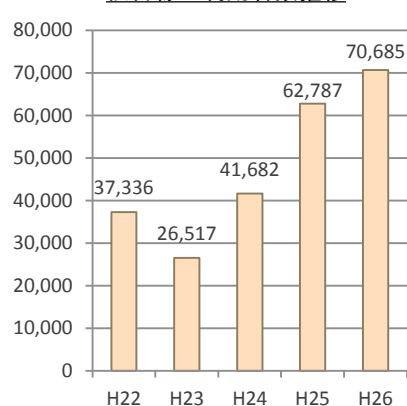
※出典：国際航空旅客動態調査

- 広島空港は開港から順調に就航地を増やし、平成8～9年には国内線で10路線を運航しており、旧広島西飛行場の路線を合わせると、最大で19もの路線を展開していた。
- しかしながら、全国的に、陸上交通の整備進展や、航空規制緩和の進展に伴い地方間路線が縮小される中、平成23年度からは広島空港のみの5路線（仙台線を除くと全て幹線空港との路線）となっている。
- こうした中、**仙台線は極めて好調に推移し、また平成26年度からは地方空港とのチャーター便も急増している。**
- 現在、100席以下の小型で燃費の良い国産旅客機（MRJ）が開発されているところであり、**地方間路線が再び採算性のある市場として注目されつつある。**

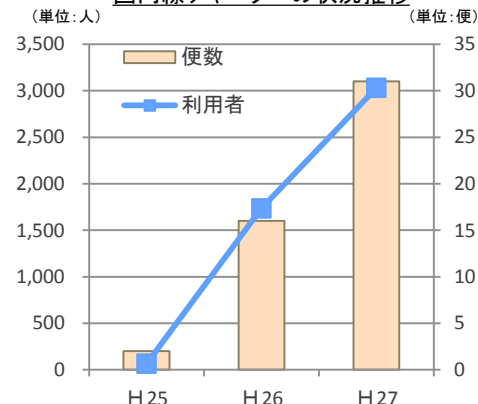
国内線路線数の推移（広島空港・旧広島西飛行場）



（単位：人） 仙台線の利用者数推移



国内線チャーターの状況推移



「MRJについて」

- ・ 三菱航空機(株)が開発中の日本で初めての国産ジェット旅客機
- ・ 今後20年、世界で5000機以上の需要が見込まれている
- ・ 70～90席クラス（リージョナルジェット機）の市場に投入される
- ・ 平成29年度中に実用化される見込み

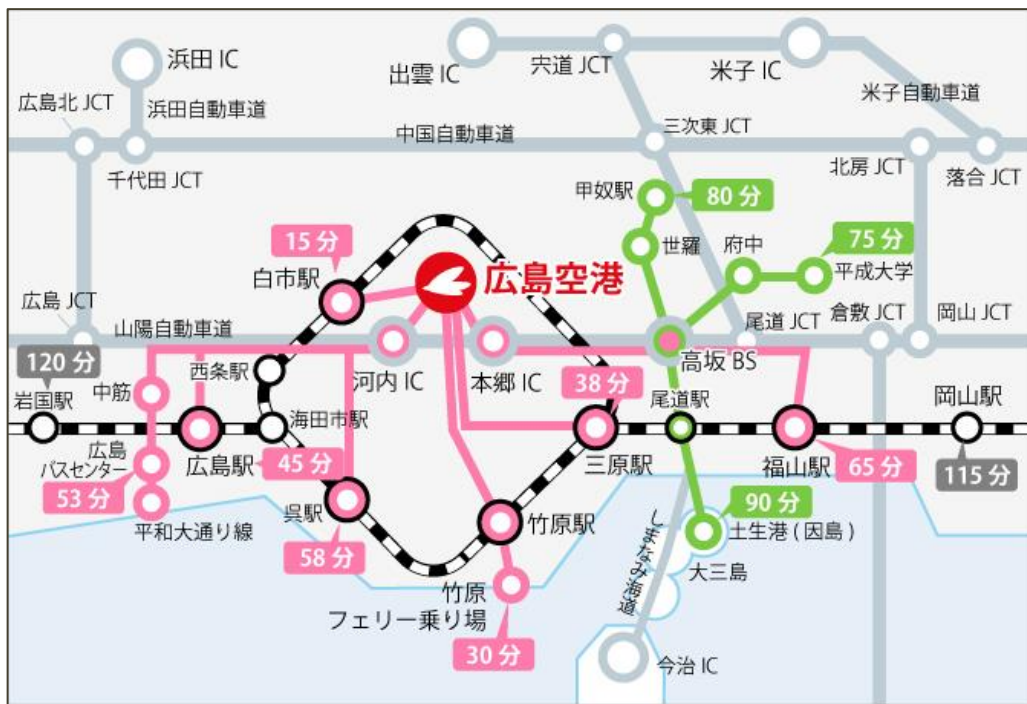
（受注状況）

- ・ 全日本空輸25機（初号機を含む）
- ・ トランス・ステーツ・ホールディングス（米国）100機
- ・ スカイウェスト（米国）200機
- ・ エア・マンダレイ（ミャンマー）10機
- ・ イースタン航空（米国）40機
- ・ 日本航空32機

【平成27年1月現在】

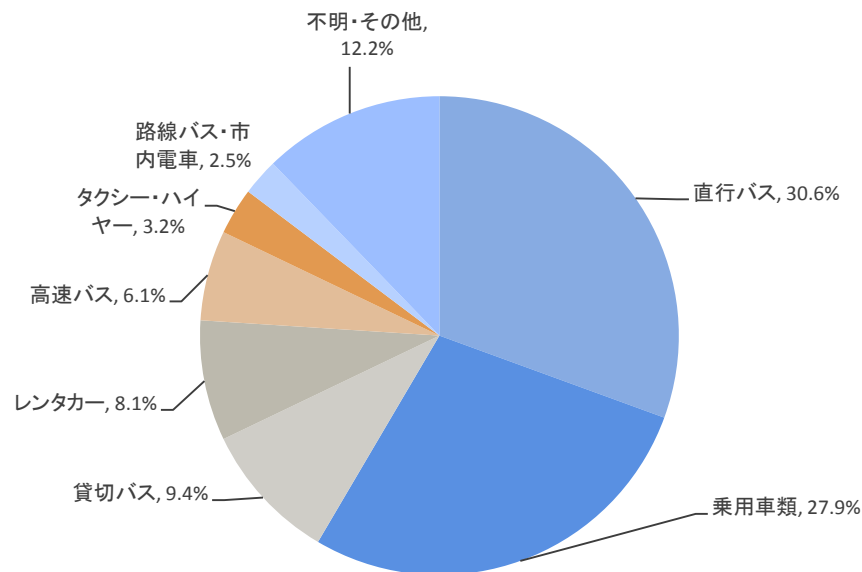
- ✧ 広島空港は、広島、福山といった県内東西の主要都市圏のほぼ中間に位置し、これら都市圏から、比較的長距離のアクセスを余儀なくされている。
- ✧ 直行(リムジン)バスや自家用車といった道路系のアクセスの利用が全体の約6割を占めるが、高速道路の事故や渋滞の影響を受けやすく、**所要時間の短縮、定時性の確保などのアクセス利便性の向上が重要な課題**となっている。
- ✧ 一方で、平成27年3月の中国横断自動車道尾道松江線、東広島・呉自動車道の全線開通によりアクセス環境は大きく向上しており、中四国地方の中心に位置する地理条件を生かして圏域の広域化を図っていくため、**広域的な二次交通ネットワークを充実化することも新たな課題**となってきている。

空港アクセスの概略図



出典: 広島空港ホームページ

空港アクセスの手段別割合【H25年度】



出典: 国土交通省 平成25年度航空旅客動態調査 より作成

広島空港リムジンバスネットワーク

	路線	所要時間	運賃	便数/日	利用者数/年(26年度実績)
①	広島リムジンバス(広島BC線) ※平和大通り線含む	約53分(約71分)	1,340円(1,540円)	55便 (8便)	346,508人 (11,747人)
②	広島リムジンバス(広島駅線)	約45分	1,340円	82便	623,666人
③	白市ルート(JR+空港連絡バス)	JR約45分+バス約15分	JR 760円 バス 390円	51便 (バス)	125,891人
④	呉広島空港線	約58分	1,340円	18便	50,427人
⑤	竹原ジャンボタクシー	約30分	1,000円	15便	10,322人
⑥	三原広島空港線	約38分	820円	24便	40,704人
⑦	福山リムジンバス	約65分	1,350円	24便	73,971人

※①の()内の数字は平和大通り線

※③のJRの所要時間及び運賃は、広島駅～白市駅間のもの



福山リムジンバスからの乗り継ぎ(高坂BS)

	路線	所要時間	運賃	便数/日
A	フラワーライナー (尾道/因島方面)	【尾道】約49分 【因島】約89分	【尾道】1,130円 【因島】1,760円	23便
B	ピースライナー (甲奴方面)	約79分	1,560円	9便
C	リドライナー (平成大学方面)	約79分	1,560円	23便

※便数/日については、運行ダイヤにおいて福山リムジンバスとの接続が可能な便数