

広島空港の将来像と今後の運営のあり方について（案）

平成28年8月
広島県空港振興協議会
空港活性化部会

目 次

第1	はじめに	1
第2	広島空港の概要	2
1	沿革	2
2	空港概要	2
第3	広島空港の現状と将来の可能性	3
1	広島空港の現状と課題	3
	(1) 低迷する国内線需要	3
	(2) 国際線における成長の鈍化	3
	(3) 課題を抱える空港アクセス	4
	(4) 低迷する貨物需要	4
2	将来に向けて生かすべき強みと機会	4
	(1) 旺盛な首都圏との流動	4
	(2) 底堅いアウトバウンド需要	5
	(3) アジアに近い地理条件	5
	(4) 進みつつある広域観光連携	5
	(5) 航空を利用した新たなビジネスチャンスの萌芽	6
第4	広島空港の将来像	7
	(1) 基本理念	7
	(2) 担うべき役割	7
第5	将来像の実現に向けた新たな取り組み	8
1	ネットワークの更なる充実	8
	(1) インバウンドの取り込み強化	8
	(2) LCCを活用した需要拡大	8
	(3) 新たな航空ビジネスの活用	8
	(4) 新規需要を見据えた空港機能強化	9
2	空港アクセスの改善	9
	(1) 速達性・定時性の強化	9
	(2) 駐車場・レンタカーの利便性向上	10
	(3) インバウンド向けサービス	10
	(4) 二次交通のネットワーク化	11
	(5) 圏域広域化への対応	11
3	圏域の拡大	11

4	国内貨物ハブ拠点の活用.....	12
5	空港の賑わい創出	12
6	緊急・防災機能	12
第6	広島空港の活性化に向けた推進体制.....	14
1	体制強化が求められる背景.....	14
2	現状の推進体制とその課題.....	14
	(1) 施設管理状況	14
	(2) 県・広島県空港振興協議会の役割.....	14
	(3) 空ビルの取り組み.....	14
	(4) 空港運営上の課題.....	15
3	空港経営改革の導入について.....	16
	(1) 今後の空港運営に求められる条件.....	16
	(2) 空港経営改革の導入について.....	16
4	広島空港が目指す空港経営改革.....	17
	(1) 官民共同での将来像実現プロセス.....	17
	(2) 空港経営改革における新たな官民連携	17
5	広島空港の空港経営改革に係る要望事項.....	18
	(1) 基本的な考え方	18
	(2) 運営権者への要望事項.....	18
	(3) 個別課題に対する要望事項	19
	(4) 導入タイミング	21
	(5) 導入プロセスにおける留意事項	21
第7	終わりに	23
	(参考) 空港活性化部会委員名簿.....	24

第1 はじめに

経済のグローバル化やアジア諸国の急成長に直面し、国内的には少子高齢化や人口減少が一層加速している中、空港を取り巻く状況も、大きく変化してきている。

訪日外国人旅行者数が平成27年に約2,000万人に達したことなどを契機として、政府目標が大幅に前倒しされ、平成32(2020)年までに4,000万人、平成42(2030)年までに6,000万人という新たな目標が掲げられるなど、インバウンドの拡大に向けた取り組みは益々加速することが予想される。航空施策においても「オープンスカイの推進」、「LCCをはじめとした新規航空企業の参入促進」、「空港経営改革」など様々な新しい取り組みが進められている。2020年(平成32年)の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、今後も訪日外国人は増加することが予想され、拡大するインバウンド需要の獲得という観点からも、地域にとって空港の果たす役割は益々大きくなってきている。

こうした中、広島空港の旅客数は、国内線が平成15年度をピークに漸減傾向にあり、国際線についても近年はアウトバウンド需要の不振などから厳しい状況が続いている。また、開港以来の課題である空港アクセスについても、平成23年3月に本協議会で取りまとめた「広島空港アクセス対策アクションプログラム」に基づいて関係者で取り組みを進めてきた成果が現れつつあるものの、更なる改善が求められている。

一方で、平成26年8月の成田線へのLCC新規就航や、平成27年1月からの台北線インバウンド便の増便、更に同年8月の香港線就航に加えて、10月には初めて海外LCCが同じ香港線に就航するなど、国内におけるLCC市場の成長や訪日外国人旅行者の増加などの新たなトレンドに対応した新たな展開も生まれつつあり、広島空港の抱える課題を克服しつつ、これらの新たな展開を加速していく取り組みが、求められている。

更に、平成25年度の「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律(以下「民活空港運営法」という。)」の成立により、従来は別個に管理運営されていた空港の諸施設(基本施設、ターミナルビル、駐車場)を一体的に民間委託することが可能となり、平成28年7月から運営委託が開始された仙台空港をはじめとして、全国の空港でもその導入に向けた動きが急速に進みつつあるなど、空港を巡る競争環境は大きく変わりつつある。

このような状況において、広島空港は、今後も中四国地方の拠点空港として成長していくことができるかどうかの岐路に立たされており、その運営のあり方も含め、今後の方向性について、包括的な戦略を検討すべき時期に差し掛かっている。

このような問題意識から、このたび本協議会に「空港活性化部会」を設置し、航空を巡る環境変化や広島空港の置かれた現状を踏まえつつ、地域の広域的な交流・連携基盤として広島空港の拠点性を高めるため、空港の活性化に向けた官民連携のあり方や運営の方向性等について官民共同で取りまとめた。

本報告書は、広島空港の今後進むべき方向性(将来像)を示すとともに、その実現に向けた方策が関係者間の連携・協力の下で実施されるよう、必要な提言を行うものである。

第2 広島空港の概要

1 沿革

昭和 36 年	旧広島空港（現広島ヘリポート）供用開始（滑走路 1,200m）
昭和 47 年	滑走路延長（1,800m）
昭和 61 年	新広島空港整備基本計画決定，現地工事に着手
平成 5 年	新広島空港供用開始（滑走路 2,500m），ターミナルビル供用開始，旧広島空港供用廃止
平成 6 年	広島空港へ名称変更
平成 8 年	滑走路 500m延長工事着手
平成 13 年	滑走路延長（3,000m）
平成 20 年	計器着陸装置（CATⅢa）供用開始
平成 21 年	計器着陸装置（CATⅢb）供用開始

2 空港概要

広島空港は広島県のほぼ中央に位置し，広島市の東約 50 km 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。

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おり，年間利用者数は約 270 万人（うち国内線約 240 万人／国際線約 30 万人）であり，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人流・物流を支える空の玄関口として大きな役割を果たしている。

空港施設として，国が管理する滑走路等の基本施設，広島空港ビルディング（株）（以下「空ビル」という。）が管理するターミナルビルと，3 つの駐車場（（一財）空港環境整備協会，県営，民営）が整備されており，更に周辺にはエアポートホテル，フォレストヒルズガーデンといった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，県立中央森林公園として整備され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。

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 (H28.4 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	約 267 万人／年（H27 年度）
貨物量	約 2 万トン／年（H27 年度）

第3 広島空港の現状と将来の可能性

1 広島空港の現状と課題

(1) 低迷する国内線需要

広島空港の国内線は、羽田線を中心に、札幌、那覇、仙台、成田といった主要地方都市との間に定期路線が結ばれているが、平成15年度をピークに旅客数が漸減傾向にある。少子高齢化による人口減少時代を迎え、広島県においても出生数の減少や大都市圏への転出超過等により今後は人口の更なる減少が予想されているなど、中長期的にも国内線需要は更に低迷するリスクを抱えている。

堅固なビジネス需要等に支えられた羽田線が空港利用客全体の約7割を占めているのが特徴であるが、羽田線は新幹線との激しい競争にさらされており、新幹線の利便性向上などから航空のシェアはピーク時と比較して20パーセント以上落ち込んでいる。将来的には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おり、航空の優位性は更に低下することが予想される。

その他の路線に目を向けると、かつては最大で10路線（旧広島西飛行場と合わせると19路線）の豊富な国内線ネットワークを有していたが、陸上交通の整備進展や、航空規制緩和の進展による路線参入の自由化に伴い需要規模の小さい地方間路線が全国的に縮小される中、広島空港においても徐々に路線が廃止され、現在では羽田線を含め5路線（仙台線を除くと全てが幹線空港¹との路線）となっている。

なお、1990年代後半から世界各地で急速に市場を拡大しているLCCが、我が国においてもシェアを拡大しつつあり、広島空港においても平成26年8月に就航した春秋航空日本による成田線が順調に利用者を伸ばしているが、全国の動向と比較するとその取り込みは遅れており、更なる需要の掘り起しが求められている。

(2) 国際線における成長の鈍化

広島空港の国際線旅客数は、イベントリスクによる増減は見られるものの、底堅いアウトバウンド需要をベースに概ね30万人規模で推移している。近年の動向を見ると、平成23年度には韓流ブームなどを背景に年間利用客数は36万人を超えるまでに至ったが、その後の中韓との国家間関係の緊張や円安の進行などからアウトバウンド利用は低迷している。また、全国的に訪日需要が急増する中、広島空港ではこれを大きく取り込むには至っておらず、アウトバウンド利用の不振も相まって平成26年度には年間利用客が30万人を割り込む状況となっている。

全国の空港に目を向けると、インバウンド利用の取り込みの差が顕著に表れており、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、二極化傾向が表れつつある。

広島県を訪れる外国人観光客は全国並みの水準で増加しているが、現時点では羽田空港・成田空港といったハブ空港を利用して陸路で広島を訪れるケースが多いものと考えられ、空路でのインバウンド旅客の取り込みが十分とはいえない。

また、インバウンド・アウトバウンドのいずれにおいても、福岡空港や関西国際空港といった近隣の大規模空港に相当数の利用が流出しており、これらの利用客をいかに取り込むかが今後の大きな課題である。

¹羽田、成田、伊丹、関空、新千歳、福岡、那覇を幹線空港と呼び、幹線空港同士を結ぶ路線を幹線と呼ぶ。

(3) 課題を抱える空港アクセス

航空輸送も交通ネットワークを構成する一要素であり、二次交通を含めた交通ネットワーク全体が広義の空港機能であるとも言える。その点、広島空港は、県内各所から概ね1時間程度でアクセスできる環境に所在しているものの、県内の主要交通結節点から比較的長距離のアクセスを余儀なくされている上に、アクセス手段としてリムジンバスや自家用車等の道路系アクセスに依存しており、主要アクセスルートである山陽自動車道の事故や渋滞などに空港アクセス機能が大きく影響を受けることから、所要時間の短縮、定時性の確保などアクセス利便性の向上が大きな課題となっている。これらを改善するための抜本的な対策として、軌道系アクセスの整備について開港以前から検討が行われてきたが、実現には至っていない。

アクセスの脆弱性は、主力路線である羽田線をはじめとして広島空港の競争力低下を招く要因の一つとなっており、モード間競争や空港間競争が激化する中、その抜本的な改善は極めて重要な課題である。

また、瀬戸内ブランドの確立に向けた取り組みや、山陰地方との連携など、広域的な観光連携の取り組みが進む中、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る道路交通環境の向上も踏まえ、今後拡大が期待されるインバウンド需要の受入拠点として機能するため、空港と観光地を結ぶ広域的観光を視野においたアクセス手段を充実させることも新たな課題となってきた。

(4) 低迷する貨物需要

空港は企業活動を支える物流基盤としても重要な役割を果たしている。経済のグローバル化が進展する中、迅速で利便性の高い輸送サービスを提供できる国際貨物の果たす役割はますます大きくなってきており、とりわけ世界最大の国際航空貨物市場であるアジア太平洋地域においては、今後の経済成長を背景に更なる貨物量の拡大が見込まれている。

しかしながら、広島空港では、国際貨物は平成14年度までは増加傾向にあったが、その基幹的な路線であった香港線、シンガポール線がSARSの影響により運休したこと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が強化されていることから、物流ハブ空港へのより一層の貨物集約化が進み、現在では広島空港の国際貨物取扱量はピーク時の約1/4となっている。(現在の広島県内発着の国際航空貨物の8割以上が関西国際空港利用となっている。)

2 将来に向けて生かすべき強みと機会

(1) 旺盛な首都圏との流動

成長著しいアジア等の世界の成長力の取り込みを図る観点から、首都圏空港の更なる機能強化が進められており、首都圏空港へのアクセス路線としての羽田線・成田線の役割は今後更に大きくなる。特に成田空港との新たな役割分担の下、国際ハブ空港としての地位を急速に高めている羽田空港との路線の底堅い需要は大きな強みである。また、国内LCC市場が成長しつつある中、広島空港においても成田空港とのLCC路線は今後の成長の起爆剤として期待されており、羽田線を維持しつつ、LCC成田線を更に強化していくうえでも、首都圏との旺盛な流動は大きな強みと考えられる。

(2) 底堅いアウトバウンド需要

急増する訪日需要に加えて、東京オリンピック・パラリンピックを前にして更なる成長が見込まれる国際線市場において、地域間・空港間競争は激化している。

こうした中、訪日需要を広島空港に取り込みつつ一過性で終わらない持続的な成長に繋げていくためには、インバウンドを成長の礎としながらも双方向の交流拡大（ツーウェイツーリズム）を進めていくことが重要であり、広島空港の底堅いアウトバウンド需要は、国際線の路線ネットワークを拡充していくうえで大きな強みとなる。

(3) アジアに近い地理条件

アジアを中心として国際線の航空需要が拡大することが予想される中で、アジア方面への路線の充実は今後の広島空港を成長させていくための鍵となってくる。特に、東南アジアは広島地域の企業の進出意欲も旺盛で、かつ技能実習生をはじめとして県内在留者も増加傾向にあるなど地域としてのニーズも高まりつつあり、新たなネットワークの構築が望まれている。

日本の東南アジア路線は、フィリピンやベトナムなど比較的近距離のエリアを除くと、距離的な問題から中型機以上の機材での就航がメインとなっている。地方空港の需要規模を考えた場合、その規模の機材での国際線就航のハードルは高く、このことが地方空港における東南アジア路線誘致の課題の一つとなっているが、広島空港は小型機で就航可能なエリアの境界域にあり、今後、東南アジアにネットワークを拡大していくうえで大きなアドバンテージを有している。

また、1990年代後半から世界各地域で急速に市場を拡大しているLCCは、東南アジアでは既に5割弱のシェアを占め、東アジアにおいても徐々にシェアを拡大しつつあることから、全国の空港にとって、LCCの誘致はアジアの成長を取り込むための共通の課題となってきた。短距離路線を多頻度で運航することを基本的なビジネスモデルとしているLCCの誘致においても、アジアに近い広島空港の地理的優位性は大きな武器となるものと考えられる。

(4) 進みつつある広域観光連携

広島県を訪れる外国人観光客数は、全国的な訪日需要の高まりや国・地域毎のニーズに応じたプロモーション活動の効果等により大きく増加し、平成26年には100万人を超えるに至った。

厳島神社（宮島）・原爆ドームの二つの世界遺産を有する広島県は、欧米豪からの観光客が多いのが特徴である一方で、全国的に増加の著しいアジアからの観光客誘致が課題であったが、近年では中国・台湾等を中心にアジアの観光客も増加しつつあり、これを更に加速するために空港施策と観光施策のより一層の連携が求められている。

また、我が国の現状として、訪日外国人需要の多くがゴールデンルートや国際路線が充実した地方空港周辺に集中しており、地方がより多くの旅行客を呼び込むためには、点在する観光資源を結び付け、その魅力を地域が主体的に発信していくことが必要となってくる。

こうした中で、中四国地方では、瀬戸内海を共有する7県（兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県）で構成する瀬戸内ブランド推進連合が、瀬戸内ブランドを確立し、交流人口の拡大による地域経済の活性化の促進と、豊かな地域社会の実現を目指した取り組みを行っており、平成27年度には「せとうち・海の道」

が国の広域観光周遊ルートの一つとして位置づけられた。また、平成28年4月には同連合が、日本版DMOの構築に向け一般社団法人せとうち観光推進機構として発展改組され、官民一体となった瀬戸内のブランド化の取り組みがより一層加速されることが期待されている。更に、中国横断自動車道尾道松江線の開通を契機として山陰地方との連携も進んでおり、観光分野での広域的な連携の取り組みが徐々に進みつつある。

訪日外国人を地域に呼び込んでいくうえで、ゲートウェイとしての空港の役割は非常に大きいものがあり、中四国地方で有数の国際線ネットワークを有するとともに、域内の中央に位置し、高速道路網からも至近のロケーションにある広島空港にとって、これらの広域的な観光連携の取り組みとも連携しながら、拠点性を高めることが今後の成長の鍵となるものと考えられる。

(5) 航空を利用した新たなビジネスチャンスの萌芽

既に述べたとおり広島空港の国内線5路線は、仙台線を除いて全て幹線空港との路線となっており、小規模需要の地方間のネットワークが充実しているとは言い難い状況にある。しかしながら、仙台線についても好調に推移しており、また数は少ないもののこの数年で地方間を結ぶチャーター便利用者は急増している。

こうした状況に加えて、現在100席以下の小型で燃費の良い国産旅客機(MRJ)が開発中であり、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ことも考慮すれば、広島空港においても地方間路線の拡充の可能性が高まってくるものと考えられる。

また、欧米では国際チャーター便を専門とする航空会社が多数存在し、一定の規模でチャーター便市場が確立されているのに対し、これまでの我が国の航空施策は、主として定期旅客運送や貨物輸送の促進が中心となっており、広島空港においてもチャーター便利用の占める割合は小さい。しかしながら、近年は国内でも定期便化を前提としないチャーター便ビジネスを展開する航空会社が現れてきており、広島空港においても定期路線の拡充のみならずチャーター便を積極活用していく可能性もあると考えられる。

更に、企業活動のグローバル化が進展する中で、海外ではビジネスツールとしてビジネスジェットが積極的に利用されており、我が国においてもその重要性が認識されつつある。ビジネスジェットは、近年注目されているMICE²誘致の観点からも有効であり、当県においても、広島市がMICEの誘致・開催支援に積極的な取り組みを進め、平成27年度には国際グローバルMICE都市として選定されていることなども考えると、現状では広島空港におけるビジネスジェットのニーズは未知数ながら、今後の誘致ポテンシャルは高いものと考えられる。

²会議(Meeting)、企業等のインセンティブ旅行(Incentive Travel)、国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント(Exhibition/Event)の頭文字をとったものであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

第4 広島空港の将来像

このように、広島空港は、将来的に更に進むことが予想される少子高齢化による国内線需要の低迷や、国際線におけるアウトバウンド需要の伸び悩みといった課題を抱え、また、ここ数年で急増した訪日需要の高まりや、航空ビジネスの多様化などを背景とした空港間競争の激化などこれまで経験したことのない変化への対応を余儀なくされており、これまでの成長モデルを再考すべき時期に差し掛っている。

こうした中で、広島空港が今まで以上に地域の交流・連携基盤としての拠点性を高めていくため、次の基本理念に基づき、新時代に対応した役割を担うべく、その実現に向けた取り組みを進めていくべきである。

(1) 基本理念

地域との緊密な連携のもと、中四国地方の拠点空港として多様なネットワークを提供することで、内外のビジネス・観光等の交流を拡大する交流・連携基盤として機能する空港を実現すること。

(2) 担うべき役割

◆グローバルゲートウェイ

従来アウトバウンド利用に加え、瀬戸内のブランド化など地域の広域的な観光連携の取り組みと連携して訪日需要を取り込む、中四国地方の交流拠点としての役割

◆様々なニーズに応える空港

航空サービスが多様化する中、LCCや地方間路線、ビジネスジェットなどの新たな利用者ニーズにも対応しうるバリエーション豊かな手段を提供する役割

◆首都圏との交流基盤

首都圏と地域を多頻度で結び、ビジネス需要やハブ空港へのアクセス需要など、首都圏との相互交流や県民等の利便性を将来に渡って支える基盤としての役割

◆交通結節点

他の様々な交通モードと円滑に接続し、シームレスな移動を実現する利便性の高い交通結節点としての役割

◆地域の魅力の発信基地

地域ブランドの輸出や、空港を媒介に地域の魅力づくりに向けた様々な主体の連携を誘引するプラットフォームとして、地域の魅力発信に貢献する役割

◆緊急・防災機能

大規模災害等により陸上交通が寸断された場合など、緊急時に対応できる航空輸送機能及び避難機能を有する緊急・防災拠点としての役割

第5 将来像の実現に向けた新たな取り組み

1 ネットワークの更なる充実

全国の空港で外国人利用者の取込みにおいて二極化が進みつつある中、今後の広島空港の活性化のためには、既存路線の維持・強化に加えて路線ネットワークの更なる充実を図ることが最重要課題であり、そのために、「インバウンド」や「LCC等の新たな航空サービス」の積極的な取込みを新たな軸とした取り組みを進めていく必要がある。

(1) インバウンドの取込み強化

インバウンドの取込み強化には、広島県を訪れる外国人観光客の約6割を占める羽田空港・成田空港などのハブ空港利用者の乗り継ぎ利用等の拡大と、近隣空港に流出する潜在需要の取込みに向けた新規直行便の拡充の両面の取り組みが重要となってくる。

乗り継ぎ利用等の拡大については、広島のインバウンド市場の特徴である欧米豪の観光客を主なターゲットとして利用拡大を図ることが考えられる。そのためには、再国際化により国際ハブ空港としての拠点性を高めている羽田空港との乗り継ぎ路線として羽田線を積極的にPRしていくとともに、首都圏路線としての地位を高めつつあるLCC成田線を外国人旅行客の国内移動路線（乗り継ぎ利用も含む）としても位置付け、増便等による利便性向上を図っていくべきである。

一方で、成長著しいアジア地域については、近年の訪日需要の高まりを背景に地方空港への新規就航も相次いでおり、企業の海外展開に伴うビジネスニーズも高まりつつあることから、広島空港においても新規直行便の積極的な誘致に取り組むべきである。

また、既就航地においても、既存路線への影響に配慮しながら、インバウンド向けの増便に取り組むつつ、中長期的にはインアウト双方の需要を満たすことができるダブルデイリー化（又はダブルトラック化）を目指すべきである。

(2) LCCを活用した需要拡大

LCCは我が国でもシェアを拡大し定着しつつあり、広島空港においても成田線（平成26年8月就航）、香港線（平成27年10月就航）ともに好調に推移しており、その利用は定着しつつある。

これらは、既存路線に大きな影響を与えることなく新たな航空需要を生み出しており、今後の広島空港の新たな成長の原動力となることが期待される。

LCCを活用した需要拡大に向けた今後の取り組みとして、国内線においては、短期的には首都圏空港から出入国する外国人旅行客や、北関東圏も視野においた相互交流の拡大など、新たな需要を掘り起し、成田線を羽田線に次ぐ広島空港の基幹路線として育てていくべきである。そのうえで、将来的には広島空港のLCC地方拠点化を実現し、広島空港を起点とした地方路線（更には国際線）の展開を目指していくことも考えられる。

国際線に目を向けると、近年ではアジア地域でもLCCのシェアが拡大しており、インバウンド拡大の観点からもLCCの活用は非常に有効であるため、アジア諸国に近い広島空港の地理的優位性を最大限に生かして国際線のLCC路線の拡大にも取り組んでいくべきである。ただし、LCCの就航が既存路線の縮小を引き起こし、結果として空港利用の利便性の低下につながる可能性もあることから、既存路線へ影響も考慮しつつ慎重に誘致のタイミングを計ることも必要である。

(3) 新たな航空ビジネスの活用

その他の新たな航空ビジネスの活用として、MRJの開発等で再度可能性が高まりつつあ

る地方間ネットワークの充実が考えられる。地方間ネットワークの可能性として、新規の定期路線化とチャーター市場の取り込みの双方が見込まれるが、当面の取り組みとしては、定期便化を志向しつつもその両面を見据えたチャーター便の積極的な誘致に取り組んでいくことが適当と考えられる。また、既存就航地との間で行なわれている相互プロモーションや、共同での増便の働きかけなど空港間の連携した取り組みを拡大するなど、就航関係にない空港も含め他空港と連携した戦略的な路線誘致に取り組んでいくことも重要になると考えられる。

なお、現時点でのポテンシャルは未知数ではあるが、商業航空以外の航空ビジネス（ビジネスジェット等）や、県内を中心に今夏から営業運航開始された水上飛行機についても、市場動向を注視し、広島空港における活用可能性を検討していくことも重要である。

(4) 新規需要を見据えた空港機能強化

これまで述べてきたとおり、今後、広島空港が多様な路線ネットワークや航空サービスを提供していくためには、駐機スポットやターミナルの待合施設が早晚容量不足となることが予想されることから、計画的にこれらの整備を進める必要がある。

また、空港の運用時間についても、これを延長することにより主力路線の羽田線の利便性向上にとどまらず、LCC や国際線を誘致するうえでも条件面で有利となることから、周辺環境に十分に配慮しつつ検討していくべきである。

更に、今後は、外国人利用客（特に個人旅客）の増加や LCC 等の新たな航空サービスの拡大による利用客層の多様化にきめ細やかに対応していくことが求められるとともに、就航する航空会社のニーズも多様化していくことが考えられることから、利用客・航空会社のいずれからも選択される空港となるため、新たなニーズを踏まえた施設環境の整備に取り組んでいくことも重要である。特に外国人個人旅客を念頭にいたインターネット等を活用した広島空港に関する情報発信やターミナルビルの改良、空港アクセス改善に取り組む必要がある。

2 空港アクセスの改善

広島空港にとって、航空路線ネットワークの拡充と並んで重要なのが、空港アクセスの改善であり、現状の主要アクセス手段である道路系アクセスの利便性向上を図りつつ、アクセスの定時性の抜本的な対策の検討を進めるとともに、新たな課題であるインバウンド旅客のニーズに対応したアクセス対策も進めていく必要がある。

なお、アクセス対策については、平成 23 年 3 月に当協議会において「広島空港アクセスの基本的な考え方」を取りまとめ、実行すべき対策として「広島空港アクセスアクションプログラム」を策定しているが、策定後の環境変化も踏まえた同プログラムの見直しも検討されていることから、ここでは今後の基本的な方向性や取り組むべき事項について例示的に示すものとする。

(1) 速達性・定時性の強化

速達性・定時性の強化は、立地条件等から広島空港が構造的に抱えてきた空港アクセスの中心的な課題であり、従来から様々な取り組みが進められている。特に軌道系アクセスについては定時性の向上、輸送力の確保、輸送の安定性から広島空港アクセスの構造的な課題に対する抜本的な対策として検討が行われてきた。

平成 18 年度に軌道系アクセスの検討が一時凍結されてからは、リムジンバスをはじめ

とする道路系アクセスを中心に据えたうえで、リムジンバスネットワークの拡充などの利便性向上策に取り組みつつ、速達性・定時性といった構造的な課題に対して、「高速道路網の早期整備」や、代替ルートである JR 山陽本線と連絡バスを活用した「白市ルートの強化」を軸として取り組みを進めてきた。

今後も、速達性向上に大きな効果が期待できる広島高速 5 号線や、山陽自動車道の代替輸送ルートとしてその渋滞解消等の効果も期待できる東広島・安芸バイパス（国道 2 号）の早期整備、道路未改良区間の改良等により空港アクセスの速達性・定時性の確保と代替性・多重性の強化を図っていくとともに、定時性に優れた白市ルートのセイフティネット機能の強化に向けて、平常時からのルート認知度の強化や、緊急時の輸送体制の更なる運用改善に向けた官民の連携強化などに取り組んでいくべきである。

なお、軌道系アクセスについては、年間 350 万人の航空旅客数を実現した段階で再検討について吟味することとしているが、インバウンド時代を迎える今、多頻度・多地域に運行し利便性・快適性も高く、新規路線の開拓に向けた地域のノウハウ（社会実験等）も蓄積されているリムジンバスのネットワークは生かすべき強みとも考えられることから、広島空港アクセスの目指すべき最終形としては、軌道系アクセスの実現を志向しつつも、これをリムジンバスネットワークと両立させる形で共存させることが望ましいと考えられる。

（２）駐車場・レンタカーの利便性向上

道路系アクセスに依存する広島空港において、リムジンバスと並んで重要なアクセス手段となっているのが自家用車等によるアクセスであり、駐車場やレンタカーの利便性向上も重要な課題である。

駐車場料金については、多くの近隣空港で無料駐車場が存在することなどから、従来からその料金の引下げ（又は無料化）を求める声は強い。駐車場料金は広域集客の観点でも空港選択の重要な要素となり得ることから、空港戦略上の位置付けを明確にし、戦略的かつ効果的な料金設定を検討するとともに、既存の民間駐車場の位置付け等も含めた幅広い検討を行う必要がある。

レンタカーについては、広島空港では事務用地が狭小で待ち時間が長いことなど課題は多いものの、アウトバウンド利用の比率が高いことなどからこれまで十分に検討されてきたとは言い難い。しかしながら、空港利用客の過半数が中国地方以外の居住者であることや、外国人の個人旅行客が増加する中、外国人のレンタカー利用も徐々に定着しつつある現状を踏まえると、その利便性向上は極めて重要な課題であると言える。また、レンタカー業界におけるカーシェアリング市場の成長などサービスも多角化しており、例えばビジネス旅客向けにはカーシェアリング、観光旅客向けにはレンタカーサービスといったようにセグメントごとのサービス提供も可能な状況が生まれつつあるため、サービスに応じた施設の再配置も含めた包括的なレンタカー対策を検討することも必要である。

（３）インバウンド向けサービス

従来のアクセス対策は、主に県内利用者の利便性向上を主眼に検討されてきたが、今後は、インバウンドの拡大を見据えた新たな視点での取り組みも必要となる。

具体的には交通系 IC カードの全国共通化への対応や、運賃支払いにおけるクレジットカードへの対応などのリムジンバスサービスの高度化や、現状では県内で広島駅でしか

取扱いのない JR レールパスの取扱い拠点の拡大などに取り組むべきである。

また、社会実験を経て延伸した平和大通線のように、インバウンド旅客を念頭に置いたリムジンバスの停車場所の多数化等についても引き続き検討していくことが望ましい。

更に、観光事業者や DMO 等とも連携して、空港を起点とする観光バスサービスを検討することも考えられ、これまで以上に地域との連携の範囲を広げることにより様々な可能性を模索していくことが肝要である。

(4) 二次交通のネットワーク化

ビジネス・観光を問わず、需要創出のためには、二次交通ネットワークの拡充強化が不可欠であり、空港を結節点とする快適で分かりやすい二次交通ネットワークを構築し、交通結節点としての利便性を高めていくことが求められる。

そのためには、多様な交通ネットワークの構築や、異なる交通モード間の円滑な接続が必要であり、具体的には関係市町とも連携したバス路線の拡充や、航空便の拡充・ダイヤ改正等に柔軟に対応できる二次交通のダイヤ編成、更には白市ルートのように乗り継ぎが生じる場合の二次交通・三次交通間のスムーズなダイヤ接続などが求められる。

これらの実現には、関係者間の密接な連携が必要となるため、県や関係自治体が連携を媒介する役割を担っていくことが重要である。特に、陸上交通のネットワークの中核をなす JR との連携は不可欠であり、白市ルートの強化やインバウンド旅客の利便性向上など様々な視点で連携強化を図っていくべきである。

(5) 圏域広域化への対応

今後の広島空港の拠点性を高めるうえで利用圏域を拡大していくことは大きな課題の一つだが、そのためには魅力ある路線ネットワークの実現と同時に、広域を見据えたアクセス手段の充実が必要条件となる。

井桁状の高速道路ネットワークの完成により空港アクセスを支える道路環境は向上しており、これを契機としてリムジンバスネットワークの広域化や、既存の高速バス路線と連携したアクセスルートの検討、広域集客も見据えた駐車場料金の設定など、より広域でのアクセス施策を検討していくべきである。また、空港と高速道路網を結ぶ広域交通ネットワークの拡充など、更なる道路環境の改善にも取り組んでいく必要がある。

3 圏域の拡大

中長期的なアウトバウンド需要の先細りが懸念される中、アウトバウンド利用の比率が高い広島空港においては、インバウンド拡大に向けた取り組みと合わせ、アウトバウンド利用の底上げも重要な課題であり、そのためには中四国の中心に位置する立地条件や高速道路網の整備進展などを活かし、広域的な集客を図ることが求められる。

また、インバウンド拡大の観点からも、広域周遊拠点としての地位を確立するために、広域的な観光連携の動向を捉えた取り組みが必要となってくる。

広域集客に向けた取り組みとしては、空港アクセスの広域化に加えて、県内外の旅行会社とも連携関係を構築し、これを深化していくことが必要となってくる。

また、広域周遊の促進に向けた取り組みとしては、首都圏空港からの乗り継ぎ利用や首都圏に降り立った外国人観光客の空路移動の拡大に加えて、周遊観光客の空港の片道利用の促進も含めた利用拡大を図っていくべきであり、そのためには、他空港との連携や海外の旅行会社との積極的な連携を進めていくことが求められる。

4 国内貨物ハブ拠点の活用

広島空港の貨物取扱量はピーク時と比較して大きく落ち込んでいるが、例えば広島牡蠣等の地域特産物の海外展開等を行っていくうえで、速達性に優れた航空貨物に期待される役割は大きい。

しかしながら、国際航空貨物は、全国的に物流ハブ空港への集約化が進んでおり、広島県内の航空貨物需要も、その大部分が関西国際空港に流れているのが実情である。これは、就航地や運航便数、運用時間に制約があることに加え、小型旅客機によるペリー運送となることによる積載容量の制約などに起因するものと考えられる。

将来的にも、多様な路線ネットワークの構築を志向する場合、地方空港の需要規模では小型機中心の路線とならざるを得ないため、物量面では広島空港から直接海外に輸送するルートで競争力を高めることは難しい。

こうした中、今後の広島空港における航空貨物の取り組みの方向性としては、物流ハブ空港との路線をいかに効果的に活用するかということが鍵になる。

近年、那覇空港が物流拠点化されたことにより、羽田空港等の国内主要空港を經由して那覇空港に貨物を集約しアジアの主要都市に輸送するルートが確立され、また羽田空港も再国際化を契機として国際貨物の取扱量が急激に増加している。

これらを踏まえ、今後は羽田線を広島発着の国際航空貨物の基幹的な路線として位置付け、同路線を活用した貨物需要の積極的な掘り起こしを図るとともに、航空会社への機材大型化の働きかけ等に取り組み、那覇空港や羽田空港の国際物流における拠点性を積極的に活用していくべきである。なお、このことは広島空港の強みである羽田線を維持・強化する観点からも有効であると考えられる。

なお、大量輸送は困難であるものの、国際線による貨物輸送は、速達性・経済性の観点から優位性があると考えられ、また国際線の維持・拡充にも寄与することから、集貨に向けた営業活動を強化していくべきである。

5 空港の賑わい創出

空港は地域活性化の拠点としての側面も持つことから、空港そのものの魅力を高めていくことも重要である。

そのためには、ターミナルビルの集客施設としての魅力向上に加えて、周辺施設を生かした魅力づくりも重要になってくる。また、近年では空ビルが旅客のみならず一般来場者数を増加させることを事業戦略の軸の一つとして、積極的なイベント展開等を行っており、これを更に地域に定着させ対外的に発信していくことも重要である。

これらを進めていくためには、空港のみならず周辺施設も含めたエリア全体のグランドデザインを構築し、これを地域で共有して取り組みを進めていくことが重要であり、このことを通じて、広島空港が様々な主体の連携を誘引するプラットフォームとして地域の魅力発信に貢献する役割を積極的に担っていくことが望まれる。

また、航空旅客以外の利用者が増加することは、空港アクセスの強化にもつながることから、引き続き空港の賑わい創出に向けた取り組みを強化していく必要がある。

6 緊急・防災機能

空港は災害時等の防災拠点としても重要な役割を担っている。広島空港においても空

港隣接地に広島県航空防災センターを設け、林野火災の消火活動をはじめ、山岳での遭難や水難事故に対する捜索救助活動、風水害や地震など災害時の消火・救助活動や情報の収集及び物資の搬送、救急患者の搬送等の救急活動など多方面にわたり迅速な対応が行われているほか、海上保安庁の航空基地が設置されており、今後も引き続き災害時等の広域搬送の拠点としての役割強化に取り組んでいく必要がある。

第6 広島空港の活性化に向けた推進体制

1 体制強化が求められる背景

近年のインバウンド拡大に伴う就航エアラインの増加や、LCCをはじめとした新たな航空サービスの成長に伴い、航空会社・利用者双方のニーズが多様化している。

広島空港においても、将来の人口減などによる利用の低迷や、空港間競争の激化による地位低下などの将来的なリスクを前に、インアウト双方向での需要拡大やLCCなどの新たな航空サービスを積極的に取り込んでいくことは喫緊の課題であり、これらの環境変化に対応できる推進体制を構築することが極めて重要な課題となっている。

2 現状の推進体制とその課題

(1) 施設管理状況

広島空港は、次表のとおり、国が管理する滑走路等の基本施設、広島空港ビルディング（株）が管理するターミナルビルと3つの駐車場（空環協、県営、民営）に加えて、エアポートホテル、フォレストヒルズガーデンといった施設が存在しており、それぞれが一定の連携を図りつつ運営されている。

施設	管理運営主体
基本施設（滑走路等）	国（国土交通省）
ターミナルビル	広島空港ビルディング（株）
空港駐車場	（一社）空港環境整備協会
広島空港県営駐車場	広島県（指定管理者 タイムズ・不二ビルサービスグループ）
広島エアポートホテル	（株）広島エアポートホテル（空ビルの100%子会社）
フォレストヒルズガーデン	広島県（指定管理者 空ビル・広島エアポートホテル共同企業体）
民間駐車場	正広パーキング（株）

(2) 県・広島県空港振興協議会の役割

従来から、県は、航空会社に対する路線誘致や、空港の利用促進、関係自治体と連携した空港アクセスの改善など、空港振興に幅広く取り組んでいる。また、空港（関連）施設の利便性向上を図る観点で、各施設の連携を補完する役割も担っている。

なお、空港の利用促進については、本協議会も重要な役割を果たしており、様々な課題に対して、官民で連携しながら取り組みを行っている。

(3) 空ビルの取り組み

空ビルは、ターミナルビルの運営に加えて、エアポートホテルやフォレストヒルズガーデンの運営にも関与するなど、広島空港及び周辺施設の運営に大きな役割を担っている。

また、平成24年度に策定した中期経営計画において、「顧客満足度NO1空港」の実現に向けて「空港経営プロフェッショナル企業」を目指すことを掲げ、路線誘致や空港アクセスの改善のための県施策との連携や、利便性向上に向けた計画的な施設の整備改修、イベントの積極展開などの空港利用者（航空旅客及び一般来場者）の増加に向けた取り組みに加えて、総合的な空港経営能力・体力の確立に向けた組織・人事制度改革など、積極的な取り組みを進めている。

(4) 空港運営上の課題

このように、現状の推進体制は、空港の各施設の管理者が一定の連携を図りつつ個々に施設整備・運営を行い、これらを主に県が全体としてサポートする体制となっている。

これは、既存エアラインを対象に、堅固な羽田線需要を基礎としつつ、イベントリスクに晒されやすい国際線を安定的に維持することが主要課題であった従来の環境においては、一定程度うまく機能していたと言える。

しかしながら、新たな競争環境下において、広島空港の機能を強化し、航空ネットワークの拡充・需要の拡大を図ろうとした場合、以下のような課題が生じていると考えられる。

① 路線誘致における課題

今後、ネットワークを更に拡充していくには、多様な航空会社と交渉するための、より高度な専門ノウハウが求められる。また、現在は新規就航などの際のインセンティブとして県が航空会社に着陸料等の助成を行っているが、誘致交渉をより有利に展開するうえでは、就航インセンティブの柔軟な運用も必要となってくる。

② 施設整備や運用にかかる課題

更なるネットワーク拡充を図る観点から、今後は駐機スポットやターミナルビルの待合施設等の拡張も必要となってくるが、現状では管理者が異なることから同時並行での整備を実施しがたい状況にある。

また、利便性向上の観点で、例えば駐車場やレンタカーのサービス向上を図るためには、複数の駐車場を一体のものとして、より効果的な機能分担を図ることも想定されるが、同様の理由から実現は難しい。

更に、広島空港の周辺には、活用されていない県有地が存在しており、これを有効に活用していくことも重要だが、現状では既存施設の機能やレイアウトを前提に、これを補完する形での活用とならざるを得ない。

その他に、運用面でいうと、空港の賑わい創出の観点からも、例えば駐車場施策とイベント展開等を組み合わせることでより大きな効果を生み出すことも考えられるが、現状ではこれらのシナジーを生み出しにくい環境にある。

これらは、いずれも各施設の管理者が異なることで、空港全体をマネジメントする主体が存在しないことに起因する課題であり、この点が解決すれば、従来とは違ったグランドデザインを描くことも可能になると考えられる。

③ 財務上の課題

財務面を見た場合、国が公表している空港別収支によれば、広島空港は航空系事業についても EBITDA ベースで一貫して黒字を維持しているが、現状では国管理空港の収支の管理はいわゆる全国プール制で行われており、黒字部分が広島空港に還元されない仕組みとなっている。(空港環境整備協会が管理する広島空港駐車場も同様の状況にある。)

全国プール制による収支管理は、大規模な整備が行われている段階では、個別空港の収支に関わらず整備が行われる点で有利と考えられるが、現在の広島空港のように空港施設が概成している段階においては、むしろ他空港の整備費を拠出している状況にあると言える。

空ビルの黒字部分についても、ビル部分を超えた投資は出来ないため、空港として所有者が異なる複数施設に跨る戦略的な投資が必要な場合も、国等の施策のプライオリティに影響されざるを得ず、広島空港として主体的な施策展開を行うことは難しい。

3 空港経営改革の導入について

(1) 今後の空港運営に求められる条件

今後の競争環境を踏まえると、従来にも増して戦略的な空港運営が必要となっており、個々の施設管理者が別々に意思決定を行うのではなく、空港全体としての統一かつ迅速な意思決定に基づき、機動的な施策展開を行っていくことが重要となってくる。

また、路線ネットワークを拡大し、利用者数を増加させるためには、ニーズの多様化に対応するための高度な専門ノウハウの獲得や、多様化するニーズを満たすための空港機能の強化（及びそのための必要な投資資金の確保）も重要な課題となっている。

一方で、空港は地域の重要なインフラであり、空港活性化の最大の目的は、県民等の利便性向上と、空港を核とした地域の活性化を実現することである。

このため、今後の空港運営には、空港を取り巻く新たな環境変化に的確に対応するとともに、これまで以上に地域と緊密な連携を図っていくことが望まれる。

(2) 空港経営改革の導入について

平成 25 年度の民活空港運営法の施行により、航空系事業と非航空系事業を一体化し、コンセッション事業として民間委託すること（空港経営改革）が可能となった。

本部会においても、これまで検討してきた広島空港の将来像や、今後の空港運営に求められる条件を踏まえ、空港経営改革の導入の意義について集中的に議論を行った。

空港経営改革を行った場合に、一般的に期待される効果として、これまで別々に管理されていた施設を一体的に運営することとなるため、従来は困難であった空港全体としてのマネジメントが可能となることが挙げられる。

また、空港のコンセッション事業について、国内外の多くの事業者が関心を示し、既に公募された案件にも参画するなど、市場環境が醸成されつつある。このため、民間が培ってきた新たな競争環境を踏まえた専門ノウハウの獲得の面でも大きな効果が期待できる。

更に、先行案件では、公募手続きの段階から、事業者が航空会社への誘致活動を展開するなどの動きもあり、施策のスピーディな実行という観点でも大きな効果が期待できるうえに、事業期間が決まったコンセッション事業であることから、空港機能強化のための大規模な投資も、初期段階に機動的に行われることも期待できる。

その他にも、参画事業者が既に実施している事業分野とのシナジー効果が期待できる点も魅力的である。

地域の観点から見た場合、空港経営改革の手続きが全国一律ではなく、実施スキームや事業者選定基準の策定に、地域の要望を反映させられる点が重要である。

広島空港の場合は、国が空港経営改革の対象施設として想定している「基本施設」、「ターミナルビル」、「空港駐車場」の3施設以外の周辺施設の取扱いや、空港アクセスの改善などが固有の課題として考えられるが、これらについても実施スキーム等を工夫することで、より地域のニーズに適う事業提案を引き出すことが期待できる。

一方で、管制部分を除いてこれまで国が担ってきた役割を民間が担うこととなること

から、安全確保や空港機能の安定的な確保といった点が懸念事項として想定されたが、これらについては国の制度設計の段階で、対応策が十分に考慮されていることが確認できた。ただし、広島空港が昨年度経験したような事故発生時の対応に関しては一部懸念が残るため、この点は実施する際の課題となる。

以上の点を踏まえると、空港経営改革は、そのプロセスにおいて地域の意思を適切に反映させることができれば、一般的に期待される効果に加えて、地域の課題を解決するための施策を大きく前進させる有効な手段であると考えられる。

このため、実現したい将来像を明確にしたうえで、広島空港の実情に則した広島型の空港経営改革の制度設計を行い、その実現に向け、関係者が連携して着実に取り組みを進めていくことが重要である。

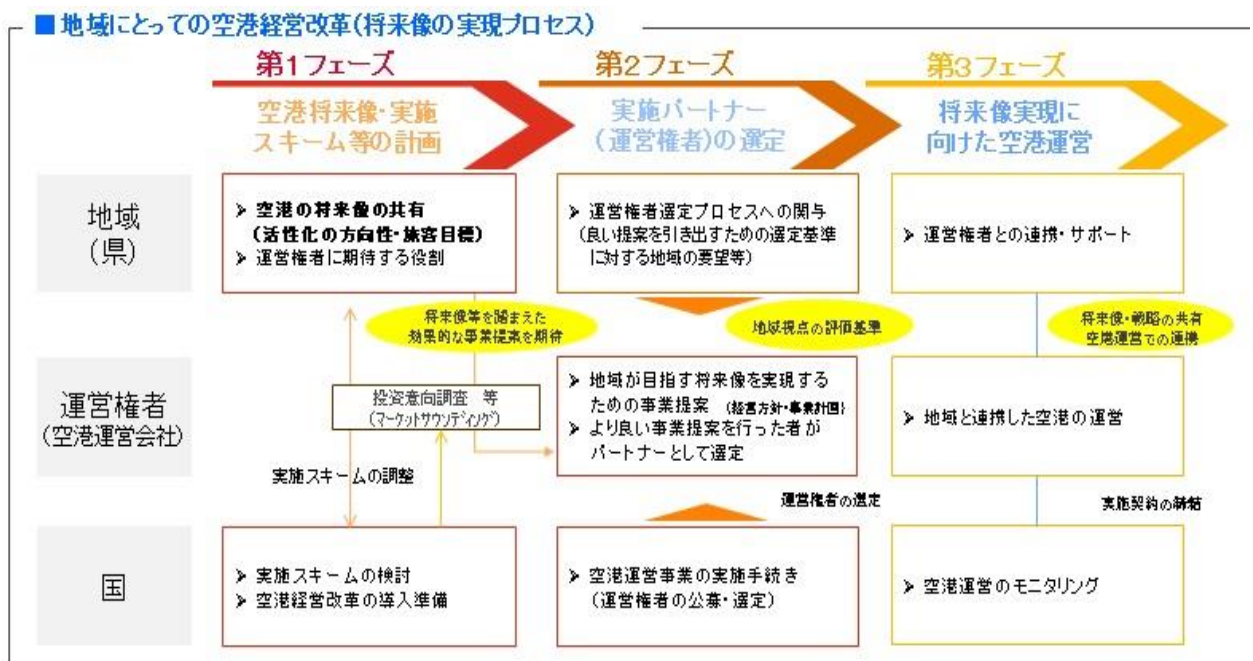
4 広島空港が目指す空港経営改革

(1) 官民共同での将来像実現プロセス

広島空港が目指す空港経営改革は、地域が描く空港の将来像の実現に向けて、地域が将来像を打ち出し、これを実施する有能なパートナーを選定したうえで、理念を共有しつつ双方が連携して取り組みを行っていくことであり、運営権者のみならず地域一体となった「官民共同での将来像実現プロセス」であるといえる。

ここで重要なのは、地域として運営権者との連携やサポートを行う機運を醸成することと、コンセッションの手続きにおいて有効な事業提案を引き出すことである。

また、より明確で魅力的な事業提案を引き出すためには、空港の将来像と合わせて地域として目指す目標数値（旅客数等）を示していくことも重要である。



(2) 空港経営改革における新たな官民連携

既に述べたとおり、これまでは、広島空港の活性化について県が主体的な役割を果たしてきたが、運営権者による空港運営が開始した後は、路線誘致や施設の管理運営など、空港運営の専門的な分野については運営会社が主体的に担うこととなる。

これにより、県は新たな役割として、空港経営改革を成功させるために、将来目標を明確化したうえで地域の機運を醸成し、実施スキーム等について地域を代表する立場として国と調整を行うとともに、民間運営の開始後は、観光振興策による需要の喚起や空港アクセスの抜本的な改善策の検討、空港と関係自治体を含む関係者との連携の媒介など、県にしかできない役割に注力していくことが重要である。

このため、空港経営改革を行うことを理由に、県の空港関係組織を縮小するべきではなく、これまで注力できなかった業務に集中的に取り組むことが望まれる。

5 広島空港の空港経営改革に係る要望事項

空港は、地域内外との交流人口の拡大や、物流拠点として地域の経済活動を支えるなど、地域において重要な役割を担う社会資本である。

したがって、空港経営改革は、単に関連する各施設の運営を一体化し民間に委託することにとどまるものではなく、地域が一体となって、空港を活性化し、もって地域活性化を実現する一連の取り組みであることが重要である。

その点を踏まえると、空港経営改革を成功させるためには、地域における機運醸成と、将来像を共有できる有能なパートナー（運営権者）の選定を可能とする仕組みづくりが鍵となる。

こうした中で、県は、地域の機運醸成を図るとともに、空港経営改革の手続き主体である国とスキーム等について調整する役割を担うなど、その役割は非常に重要である。

このため、県への提言事項として、以下に空港経営改革を進める際の「基本的な考え方」を整理するとともに、「運営権者への要望事項」、「個別課題に対する要望事項」、「導入タイミング」及び「導入プロセスにおける留意事項」について取りまとめた。今後は、これらを十分に踏まえて、空港経営改革を進めていくべきと考える。

(1) 基本的な考え方

空港経営改革は、空港活性化を通じた地域活性化を実現するための手段として活用すべきであり、国の財政負担の軽減や、運営権対価の価格競争を主眼とするべきではない。

地域にとって真に有効な空港経営改革を推進していくため、県は、主体的に地域の機運醸成に取り組み、地域の求める空港活性化について発信していくとともに、広島空港の将来像実現に向けて優秀なパートナーの選定を可能とする仕組みづくりに向け、盤石な体制をもって関係者との調整を進めていくこと。

(2) 運営権者への要望事項

① ネットワークの拡大、旅客数、貨物量の増加

中四国地方における広島空港の拠点性を高めるため、広島空港の将来像を踏まえて、積極的に航空ネットワークの拡大に努めること。また旅客数及び貨物量の増加に努めること。

② 空港アクセス改善への積極的関与

広島空港の課題である空港アクセスの改善に積極的に関与すること。

③ 地域との緊密な連携

地域と広島空港の将来像や目標を共有し、その実現に向けて地元自治体や地元企業等と緊密に連携すること。

④ 利用者の利便性向上

利益追求のみを優先することなく、空港利用者の利便性向上に積極的に取り組むこと。

⑤ ビル事業従事者への配慮

事業を承継することとなるビル等事業に従事している従業員については、その雇用を確実に維持すること。

(3) 個別課題に対する要望事項

① 目標設定について

空港経営改革を契機として、広島空港の将来像の実現に向けた取り組みを加速させるために、広島空港のポテンシャルを踏まえた適切な目標を設定し、積極的な提案を引き出す必要がある。

(要望事項)

- ・ 広島空港の将来像を実現するための提案を引き出す観点で、県において適切な目標数値を示すこと。

② 地域との連携について

広島空港の活性化を通じた地域の活性化を実現するため、地域と運営権者が将来像を共有し、緊密に連携できる仕組みを構築する必要がある。

(要望事項)

- ・ 地域（県、市町、経済・観光・旅行関係団体等のステイクホルダー）と運営権者が適切に連携できる枠組みについて、地域の関係者の意見を聴きながら検討し、コンセッション手続における実施スキーム等に反映させるとともに、地域として空港経営改革をバックアップする機運醸成を図っていくこと。

③ 事業範囲（周辺施設の活用・連携）について

県営駐車場やエアポートホテル、フォレストヒルズガーデンといった周辺施設を有効活用しつつ空港活性化が図られることが望ましい。

(要望事項)

- ・ 県営駐車場やホテル、フォレストヒルズガーデンといった周辺施設と連携した空港運営が可能となるような仕組みとすること。

※県営駐車場については、空環協駐車場に必要な容量が確保される提案がなされた場合には、他の用途に活用することも考えられる。

※フォレストヒルズガーデンについては、運営権者が運営する場合であっても指定管理者制度を維持するなど、空港運営に悪影響を与えない工夫が必要である。

④ ビル事業の承継方法について

ビル事業が承継された場合においても、現在の従業員の雇用は維持されるべきである。また、空ビルが建物を所有し同社の子会社が運営するエアポートホテルについても従来どおり空ビルと一体的に運営することが望ましい。

(要望事項)

- ・ ビル事業の承継は、従業員の雇用確保に加えて、エアポートホテルと一体での承継が可能となる方法とすること。

⑤ 需要創出について

空港利用は、観光などの需要を喚起することにより生まれるものであり、航空需要の創出のためには、広島発着の旅行需要の創出と、空港による魅力ある移動手段の提供（利便性の高い路線等）の両面が必要である。

（要望事項）

- ・ 県等の地域関係者が中心となって、広島発着の旅行需要の創出に取り組むとともに、運営権者から、旅行需要の創出に貢献する効果的な提案を引き出すような事業者選定基準とすること。

⑥ 空港アクセスについて

空港アクセスの改善は、広島空港における極めて重要な課題であり、空港経営改革を導入した際の役割分担を明確にする必要がある。また、空港経営改革を契機として、これまで以上に取り組みの強化が図られるよう措置すべきである。

（要望事項）

- ・ 県（及び関係市町）は、空港アクセスの主導的な役割を担い、その改善により一層注力するとともに、運営権者から、空港アクセスの改善に効果的な提案を引き出すことが出来るような事業者選定基準とすること。

⑦ 利便性向上について

民間が運営することにより、利益優先による利用者負担の増加や、過度な効率化によるサービスの低下などを招かないようにすることが重要である。

（要望事項）

- ・ 空港は地域の公共インフラであり、利用者目線に立った利便性の向上策に対する事業提案を評価できる事業者選定基準とすること。

⑧ 危機管理体制

事故が発生した場合において、迅速な空港機能の回復が図られるような仕組みを担保しておく必要がある。

（要望事項）

- ・ 事故発生時は、国が責任を持って空港機能の回復を図るなど、国と運営権者の役割分担を明確にすること。

⑨ 基本施設の投資に関する役割分担

民間の知見や資金を空港活性化のために最大限生かすとともに、民間による基本施設への投資が過度の負担にならないよう工夫する必要がある。

（要望事項）

- ・ 基本施設の更新投資時期などを勘案し、適切な事業期間とするとともに、あらかじめ必要性が想定される投資等について役割分担を明確にすること。

※例えば、現在、県が国に要望しているエプロン拡張等は、運営権対価への影響や民間事業者の意向も考慮しながら、あらかじめ国が整備することを求めることと、運営権者が自主的に整備することのいずれが望ましいかについても検討が必要と考えられる。

⑩ 地元との共生

運営主体に関わらず、地域と共生する観点から空港周辺地域への生活環境に配慮することが必要である。

(要望事項)

- ・ 空港周辺的生活環境の保全について、県（及び関係自治体）が責任を持って対処することが原則であるが、長期に渡る空港運営期間を通じて地域と共生していくため、運営権者にも周辺環境の保全について協力を得るよう努めること。

(4) 導入タイミング

空港経営改革の導入のタイミングについては、①「広島空港の競争環境」、②「地域環境（地域としての機運醸成）」、③「コンセッションの市場環境（事業者の参画可能性）」の3つの視点から考える必要がある。

また、コンセッションの手続きには、地域が導入判断をしてから民間委託開始までに3年程度の期間を要することを前提として考慮しておく必要がある。

①については、国が観光先進国の実現に向けた取り組みを更に加速する中、近隣空港においても、既に新たな運営権者による運営を開始した関西国際空港の他、高松空港、福岡空港においても空港経営改革の導入に向けた動きが進んでいるなど、地域間・空港間の競争環境が大きく変化することが予想される。こうした中で、広島空港にとっても推進体制の強化は喫緊の課題であり、先行案件の動向を参考にしながら、出来るだけ早い段階での空港経営改革の導入が求められる。

②については、地域の空港経営改革に対する理解が深まり、導入に向けた機運が高まる必要がある。

③については、より多くの事業者が提案を競うことで、広島空港のポテンシャルを最大限に高める最適なパートナーが選定できる環境を整えるために、広島空港の手続きへの参画判断に影響を与える可能性のある類似案件（特に大規模空港のコンセッション案件）の動向も見据えつつ、適切なタイミングをはかっていくことが必要である。

以上を踏まえると、「出来るだけ早い時期」、「地域の機運が高まった段階」、「より多くの事業者の参画が期待できるタイミング」の三つの条件を満たす時期で導入することが望ましいが、手続きに要する期間を考慮すると、出来るだけ早い段階で導入に向けた国等との本格的な調整を開始すべきである。

そして、そのうえで、他空港の案件等の動向も見据えた適切な時期について国と調整するとともに、地域の機運を高めるための仕掛けを作っていくことが重要である。

(5) 導入プロセスにおける留意事項

既に述べたとおり、空港経営改革を成功させるには、地域と運営権者が緊密に連携していくことが重要となってくるが、そのためには地域一体となって空港活性化に取り組むための機運醸成が欠かせない。そして、そのためには、空港経営改革を地域の関係者の理解を得ながら進めていくことと合わせて、地域の関係者に広島空港の今後の成長可能性を実感として伝えていくことが重要となる。

また、空港経営改革は空港活性化の取り組みを「加速する手段」であり、その導入が、現在の推進体制において取り組むべきことを先送りする理由となってはならない。そして、現状体制下で実現が可能な施策や、空港経営改革の導入後においても県等が実施すべき取り組みに早期に着手し、空港の利便性を高めていくことは、空港経営改革をより

有効な手段とするための土台づくりや地域の機運醸成の観点からも重要である。

このため、運営権者と適切に連携出来る環境を整備するために、県はその導入プロセスについて地域と共有できるよう適切な措置を講じるとともに、空港経営改革の推進と同時並行で、県を中心とした関係者において、路線ネットワークの拡充やアクセス改善など、広島空港の拠点性を高めるための戦略的な取り組みを進め、地域の機運醸成を図っていくべきである。特に空港アクセスについては、空港経営改革を導入した場合においても県等が主導的な役割を果たすべき分野であり、民間で担うことが難しいインフラ整備等を推進していくことにより、コンセッション応募者に対しても、より実効性の高い提案を促す動機づけとなるなど、空港経営改革をより効果的な手段とすることも期待できる。

第7 終わりに

本報告書は、近年の航空を巡る環境変化や広島空港の置かれた現状を踏まえつつ、広島空港の将来像と今後の運営のあり方について官民共同で取りまとめたものである。

本報告書では、民活空港運営法により可能となった空港経営改革が大きなテーマの一つとなっているが、空港経営改革については、ともすれば「民間」委託の側面に関心が向かいがちである。しかしながら、重要なのは「誰が運営するか」ではなく、「何を目的としてどのように運営するか」であり、広島空港の活性化を通じた地域の活性化の手段として空港経営改革が有効かどうかという点である。

したがって、今後の空港の運営のあり方を考えるうえで重要なのは、地域が今後の空港に何を求め、空港の将来像をどう描いていくかということである。

このため、本部会では、地域として目指すべき空港の将来像を共有し、その実現に向けて具体的に取り組むべき事項を明らかにしたうえで、これを推進していく体制として、広島空港への空港経営改革の導入についての方向性を取りまとめた。

本報告書でも述べたが、広島空港の将来像の実現に向けた今後の取り組みは、どのような運営体制であっても広島空港の発展のために推進していくべきものである。

空港経営改革の導入は、これらの取り組みを加速する手段として非常に有効な手段であるが、目まぐるしく変わる競争環境の中、広島空港が成長機会を逸することなく競争力を高めていくためには、空港経営改革の導入を待つことなく、本報告書に示した取り組みに速やかに着手していくことも重要である。

県を中心とした関係者には、将来像の実現に向けた具体的施策を着実に実行していくとともに、「地域一体となった官民共同での将来像実現プロセス」としての広島型の空港経営改革の早期実現に向けた取り組みを進めることを提言する。そして、その結果として、広島空港がより一層競争力を高め、地域活性化に大きく貢献することを期待する。

なお、当部会は、本報告書の取りまとめをもって一旦その役目を終え、空港経営改革の導入に向けた検討を県に委ねることとなるが、導入に向けた取り組みが具体化する際には、再び当部会のように活発な議論が行われるような場が作られることが必要であり、具体的には地域の意見を反映させながら円滑かつスピーディに導入を進めるため、「導入に向けた取組みを確認・フォローできるような体制」を作るなど、そのプロセスを地域の関係者が共有し、これをバックアップしていくための環境整備を行っていくべきである。

(参考) 空港活性化部会委員名簿

	所属	職	氏名
部会長	広島商工会議所	副会頭	廣田 亨
副部会長	広島県	空港港湾部長	宮津 智文
委員	福山商工会議所	会頭	林 克士
	広島県商工会連合会	会長	熊高 一雄
	中国経済連合会	常務理事	谷口 雅彦
	広島経済同友会	代表幹事	森信 秀樹
	広島県経営者協会	会長	西川 正洋
	(公社)広島県バス協会	会長	椋田 昌夫
	(一社)日本旅行業協会	中四国支部長	大小田 博之
	広島国際航空貨物運送協会	会長	栗山 良政
	広島市	道路交通局長	向井 隆一
	広島県市長会	三原市総務企画部長	里村 学
	広島県市長会	福山市建設局長	岡本 浩男
	広島県市長会	三次市地域振興部長	白石 欣也
	広島県市長会	東広島市政策企画部長	西村 克也
広島県町村会	坂町技監兼建設部長	藤原 博明	