

広島空港の将来像と今後の運営のあり方について(骨子)

平成28年8月

広島県空港振興協議会 空港活性化部会

～広島空港の現状～

◆これまでの成長モデル

- 主力路線として、全国の国内線路線で旅客数が第7位(平成26年度)の羽田線を有する。
- 国際線は、アウトバウンド需要を強みとして、年間30万人程度の安定的な利用者数を確保している。

◆近年の動向・課題

- 主力路線である羽田線の対新幹線の競争力低下
- アウトバウンド利用を中心として国際線の伸び悩み
- 訪日需要が拡大する中、インバウンドの取込みが不足(県への外国人観光客の増加幅ともギャップ)
- 国際線においてネットワーク・便数の豊富な近隣大規模空港に利用客が流出
- 道路系のアクセス手段に依存し、定時性等に課題のある空港アクセス
- ハブ空港への貨物集約化の流れなどから、貨物取扱量がピーク時の約1/4に減少

◆将来のリスク

- 将来の人口減やリニア中央新幹線の開通による、国内線利用の低迷リスク
- インバウンドの取込みにおける全国の空港の二極化(近隣大規模空港への利用流出の加速の懸念)

◆生かすべき強み・機会

- 旺盛な首都圏との流動
- 底堅いアウトバウンド需要
- 成長著しいアジアに近い地理的優位性
- LCCによる新規需要(成田線・香港線など)
- 進みつつある観光分野の広域連携の取組み(加速する「瀬戸内」のブランド化の取組み等)
- 平成26年度に形成された県境を越える井桁状の高速道路ネットワークによるアクセス環境の向上
- 新たな航空ビジネスの可能性(地方間路線、チャータービジネス、ビジネスジェット等)
- 羽田、那覇の貨物ハブ拠点化

国内線市場の将来的な頭打ちや、成長が見込まれるインバウンド市場を背景に、空港間競争が激化する中、強みを生かしつつ新たな環境に対応するため、これまでの成長モデルを再考すべき時期を迎えている。

～広島空港の将来像～

◆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。

◆担うべき役割

○グローバルゲートウェイ

従来の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組みと連携して訪日需要を取込む、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す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作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

～実現に向けた新たな取組み～

◆ネットワークの更なる充実

○インバウンドの取込み強化

- ハブ空港とのネットワークを活用した乗継ぎ需要の拡大
- インバウンドダイヤの増便や東・東南アジアを中心とした新規誘致

○LCCを活用した需要拡大

- 首都圏路線の強化、近距離国際線LCCの誘致
- 地方拠点化を進めつつあるLCCの誘致

○新たな航空ビジネスの活用

- チャーター便の活発化、リージョナルジェットによる地方間路線の新規誘致
- 空港間連携による相互利用促進
- ビジネスジェットの可能性の検討(MICE誘致等)

○新規需要を見据えた空港機能強化

- 路線拡充を見据えた施設整備(駐機スポット、待合施設の拡充等)
- インバウンドに対応する施設やサービスの拡充
- 空港の運用時間の検討

◆空港アクセスの改善

○速達性・定時性の強化

- 広島高速5号線の早期整備、東広島・安芸バイパスの早期整備
- 白市ルートの強化
- 新たな軌道系アクセスの整備検討等(中長期の抜本対策)

○駐車場・レンタカーの利便性向上

- 駐車場料金の見直し
- レンタカーサービスの向上、カーシェアリングの導入

○インバウンド向けサービス

- リムジンバス等のサービスの高度化(乗降場所の多数化(ホテル等)、交通系ICカード全国共通化やクレジットカード利用への対応等)
- 広島空港利用者のJRレールパスの利便性向上
- 観光バスサービスの拡充

○二次交通のネットワーク化

- 多様なネットワークの構築(バス路線の拡充)
- 公共交通機関の連携強化(JRとの連携、航空ダイヤとの接続の改善等)

○圏域広域化への対応

- アクセスバスネットワークの拡充(瀬戸内エリア、北部・山陰エリア)
- 空港と高速道路網を結ぶ広域交通ネットワーク(道路)の構築

◆圏域の拡大

- 利用促進活動の広域的な展開(県外旅行会社との連携等)
- 広域的な観光連携による周遊型・滞在型観光の促進(広域観光周遊ルートを念頭においた広島空港利用インバウンド商品の拡大等)

◆国内貨物ハブ拠点の活用

- 新たな国内貨物ハブ拠点(羽田、那覇)を活用した貨物拡大

◆空港の魅力づくり

- 空港及び周辺エリア全体のグランドデザインの構築と共有
- ターミナルビルの集客施設としての魅力向上・周辺施設との連携強化
- 積極的な情報発信(空港発の話題づくり)
- 周辺地域との連携・共生

◆緊急・防災機能

- 災害時の航空機による広域搬送の拠点

広島空港の活性化に向けた推進体制



将来像(目指すべき方向性)

イン・アウト双方向での需要拡大とLCC等の新たなビジネスモデルの取込みによる更なる成長

将来像実現の条件(主に空港運営の視点で)

空港全体としての統一かつ迅速な意思決定

- 路線誘致戦略と連動した施設整備計画の策定・実行
- 関連施設の一元的な運用や再配置などのスピーディな計画・実行

高度な専門ノウハウ

- 海外航空会社やLCCなど交渉相手が多数化する状況に対応するための高度な路線誘致ノウハウ(エアポートセールスの専門的な人材、エアラインのニーズに応じたインセンティブの柔軟な運用・支援)

投資資金の確保

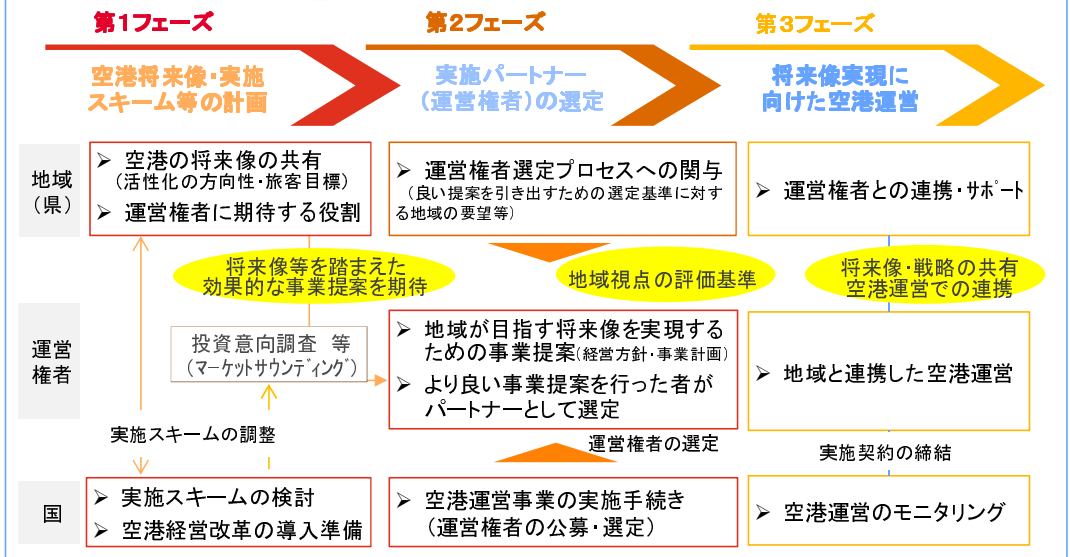
- 施設老朽化による更新投資(開港から20年を超え、増加が見込まれる施設の更新コストの確保)
- 機能強化の戦略投資(路線拡充のための施設拡張・インバウンド等を踏まえた施設機能強化等の実施)

推進体制

これらを実現する手段として**空港経営改革を導入すべき**

- ❑ 現状は、各施設が個別に管理運営され、全体最適を図りにくい構造
- ❑ 空港経営改革により「各施設の一体運営」「民間の資金・ノウハウの活用」が可能となる

広島空港が目指す空港経営改革(官民共同での将来像実現プロセス)



広島空港の空港経営改革に係る要望事項

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

運営権者への要望事項

- ① 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、積極的にネットワークの拡大に努めること。また、旅客数、貨物量の増加に努めること
- ② 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 利益追求を最優先とすることなく、空港利用者の利便性向上に積極的に取り組むこと
- ⑤ 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

導入タイミング

- ✓ 激化する地域間競争や空港間競争に勝ち抜くための推進体制の強化に向け、早期の空港経営改革導入を目指すことを基本として、国等との本格的な調整を開始すること。また、より多くの事業者の公募参加を促すため、他空港の案件等の動向も見据えた適切な時期について調整すること

導入プロセスに係る留意事項

- ✓ 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な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こと

個別課題に対する要望

項目	内容
①目標設定	- 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	- 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周辺施設の活用・連携	- 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
④空ビルの取扱い	- ビル事業の承継は、従業員の雇用維持に加えて、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	- 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	- 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	- 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	- 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の役割分担を明確にすること
⑩地元との共生(環境対策等)	- 空港周辺の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