



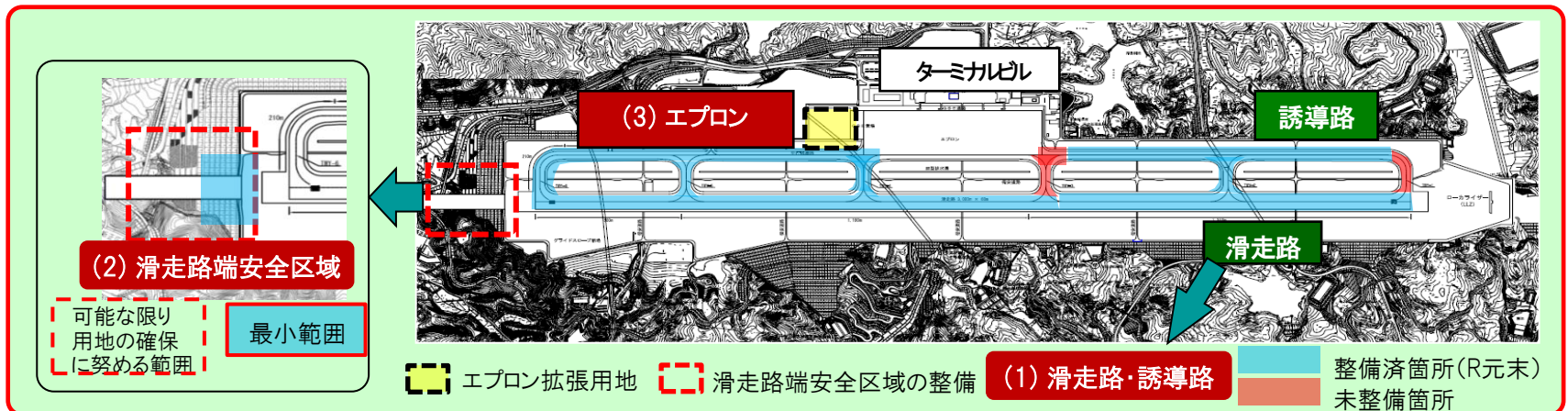
## 6 社会資本整備の推進

### (7) 空港活性化に向けた経営改革の推進等

#### 国への提案事項

## 2 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

- (1) 2020年代初頭での完了に向け、滑走路及び誘導路の計画的な更新・修繕を実施すること
- (2) 滑走路端安全区域の整備については、早急に整備内容を確定して、空港運営への影響が最小限となるように整備を進めること
- (3) 新規路線の就航や増便に対応できるようにするため、エプロンを早急に拡張すること



【提案先省庁:国土交通省】

## 6 社会資本整備の推進

### (7) 空港活性化に向けた経営改革の推進等

#### 課題

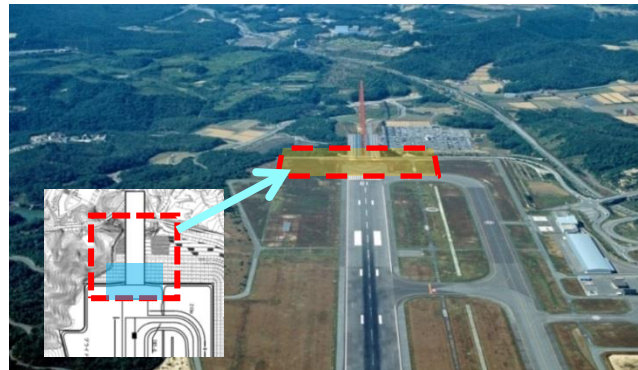
### 2(1) 施設設備の老朽化

開港から25年が経過し、引き続き、滑走路・誘導路の計画的な更新・修繕が必要



### (2) 滑走路端安全区域の確保

滑走路西側では国内基準の範囲が確保されておらず対応が必要



#### 国内基準

可能な限り用地の確保に努める範囲

- 長さ 240m
- 幅員 着陸帯幅

#### 最小範囲

- 長さ 90m
- 幅員 滑走路幅の2倍

- 広島空港は、①社会的な影響度が高く、②着陸回数が多い空港であり優先的に整備を進める空港と位置付け
- 国は、平成30年度に整備方針を決定し、工法検討中
- 整備に当たっては、空港運用への影響を最小限に止める対策が必要

### (3) エプロンの拡張

- 広島空港は、平成29年7月に「訪日誘客支援空港」に認定された
- 東南アジア・東アジアからの新規就航や、LCCの増便など国内外の航空ネットワーク拡充に取り組んでおり、令和3年の経営改革導入に先行して、エプロンの拡張が必要

