

6 社会資本整備の推進

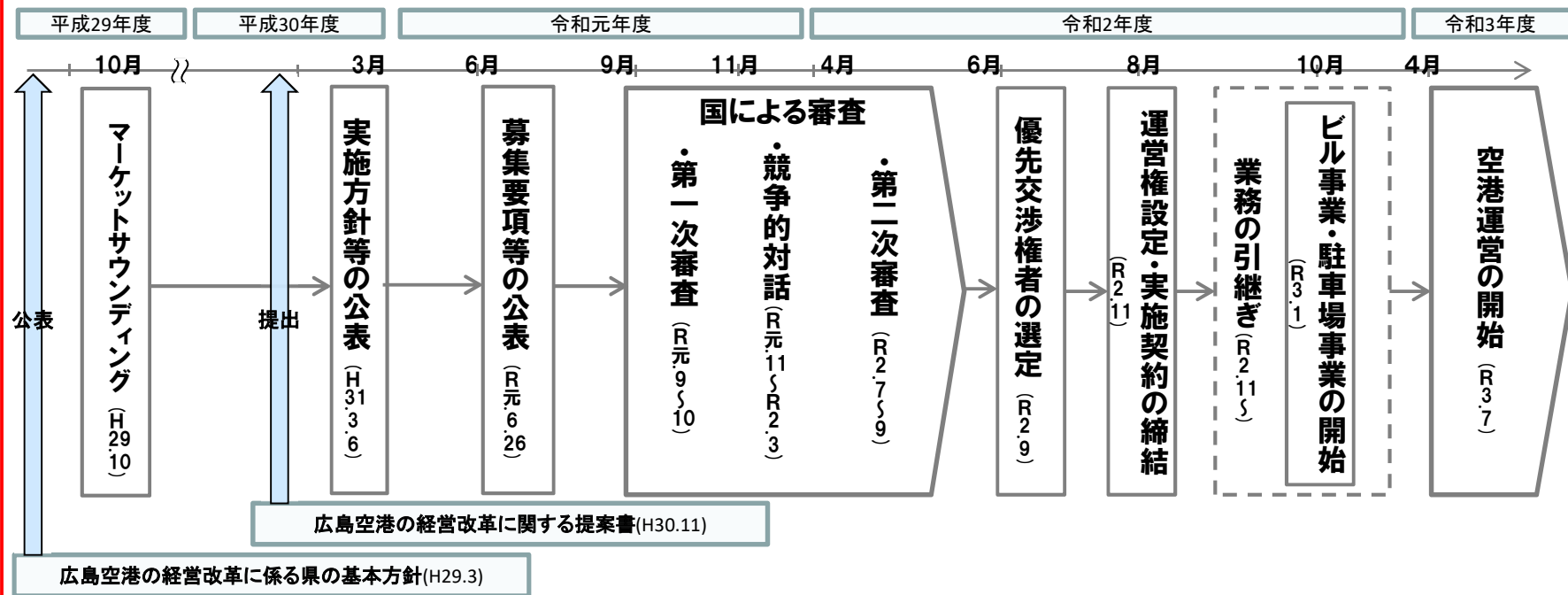
(7) 空港活性化に向けた経営改革の推進等

国への提案事項

1 広島空港の経営改革の推進

優先交渉権者の選定においては、「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」及び「広島空港の経営改革に関する提案書」の趣旨を生かすとともに、運営権者が、県と空港運営の開始に向けた十分な連携・協議を行えるよう配慮すること。

広島空港運営委託に向けた想定スケジュール(令和2年6月現在)



6 社会資本整備の推進

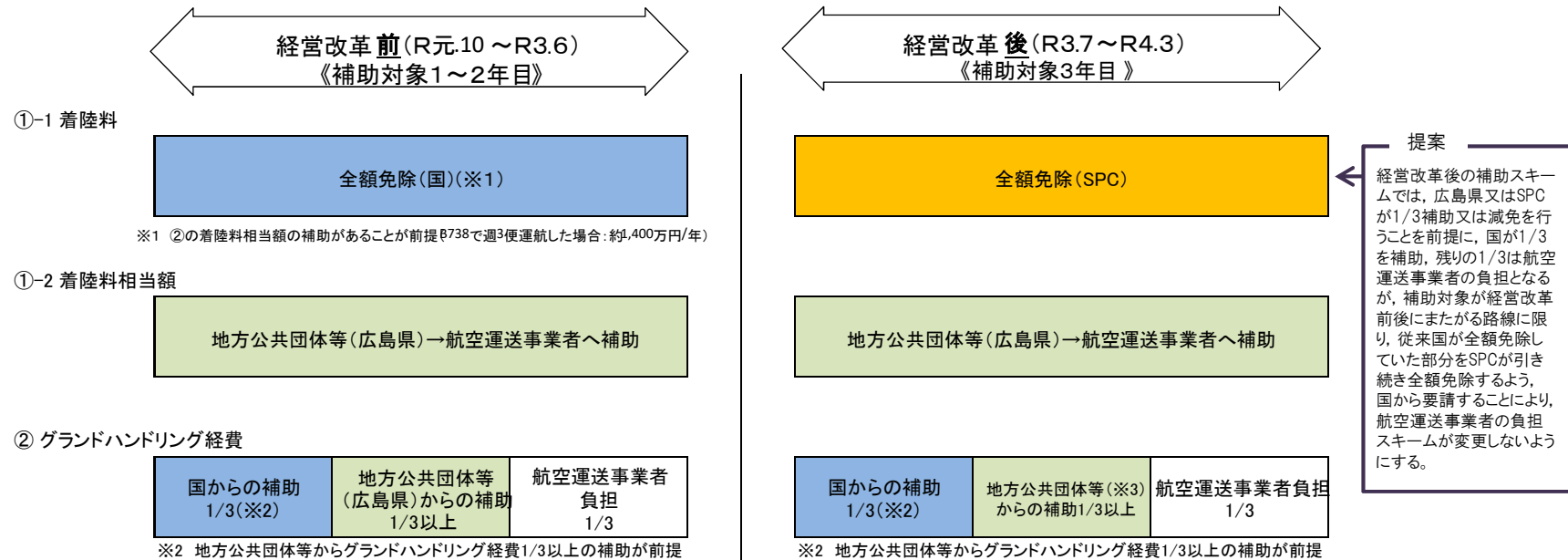
(7) 空港活性化に向けた経営改革の推進等

国への提案事項

2 経営改革前後における訪日誘客支援空港への補助制度の負担スキームの維持

訪日誘客支援空港への補助制度において、補助対象期間(最大3年間)が、経営改革前後にまたがる新規就航路線又は増便路線については、経営改革後においても、航空運送事業者の負担スキームが変更しないように、着陸料については、制度の継続性に鑑み、SPCが免除を行うように、国から要請をすること。また、グランドハンドリング経費については、負担スキームを継続すること。

〈広島空港に令和元年冬ダイヤから新規路線が就航した場合の負担スキーム〉



※3 地方公共団体等とは空港の所在する地方公共団体、空港運営権者、航空旅客ターミナル施設を設置し、又は管理するもの並びに空港法第14条に規定する協議開始の他の協会及びその構成員をいう。

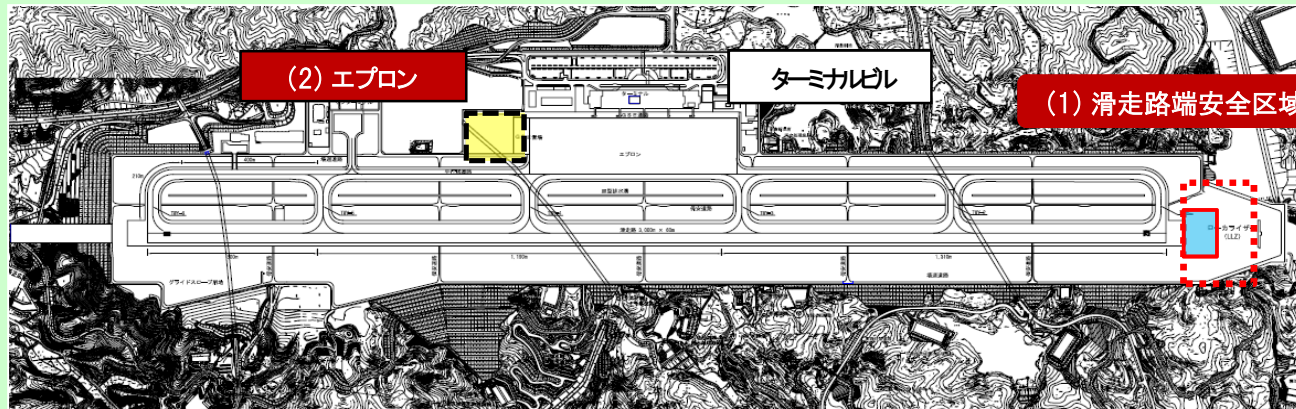
6 社会資本整備の推進

(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

3 観光・交流の拠点となる空港機能の強化

- (1) 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。
- (2) 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。



エプロン拡張用地 滑走路端安全区域の整備

滑走路端安全区域の国内基準

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

3 (1) 滑走路端安全区域の確保

- 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
- 広島空港では、滑走路西側で国内基準の範囲が確保されておらず、国は、滑走路全体を東側に移動させる方針とし、現在、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 (2) 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

【提案先省庁：国土交通省】

