

空港振興施策の進捗状況及び課題等について

平成29年7月24日

空港経営改革推進委員会 第1回会議

空港活性化部会以降の状況(これまでの振り返り)	3
空港経営改革までのプロセスと経営改革推進委員会の目的	4
<空港経営改革について>	
広島空港の経営改革に係る県の基本方針	6
平成30年度施策に関する国への提案(平成29年5月/空港関係抜粋)	7
平成30年度施策に関する国への提案(平成29年5月/道路関係抜粋)	9
全国の空港経営改革の状況	11
空港経営改革の先行事例のスキーム	12
広島空港iスクエア	13
<個別施策の進捗状況及び課題>	
広島空港の直近の利用状況	15
ネットワークの拡充・利用促進に係る取組	16
空港アクセスに係る取組	17
その他の取組	18

- H25 民活空港運営法の制定
- H26 広島県空港振興協議会において実務レベルの勉強会

『広島空港の将来像と今後の運営のあり方について』(H28.8空港活性化部会で取りまとめ)

～広島空港の将来像, 今後取り組むべき課題, 空港経営改革に係る要望事項などを包括的に整理～

- 空港経営改革の早期の導入
- 空港活性化策の着実な実行(運営主体に関わらず進めるべき取組は経営改革を待つことなく進めること)
- 関係者との対話の継続(地域活性化に資する空港経営改革の実現に向けて)

『広島空港の利用に関する調査』(H28.11中国経済連合会が公表)

～「ビジネス需要を核とした広島空港の利用拡大戦略」の提案～

- 企業アンケートに基づくビジネス需要分析(東京圏の潜在的航空需要/海外渡航の直行便・トランジット需要)
- ビジネス需要を核とした利用拡大戦略の推進に向けた「5つのアライアンス」の提案
(①業務利用拡大戦略と観光振興戦略, ②中四国他空港, ③他ブロック拠点空港, ④交通モード間, ⑤成田・羽田の国際旅客移動)

『広島空港の経営改革に係る県の基本方針』(H29.3策定)

～空港経営改革の推進に向けた県の考え方を整理～

- 空港活性化の方針
(将来像とその実現に向けたネットワーク戦略, 空港アクセス)
- 空港経営改革の推進
(平成33年導入を目標に必要な環境整備・機運醸成等を推進)
- 実施スキーム等に係る考え方
(周辺施設を含む一体利用の促進, 官民関係者の連携確保等)

空ビル『中期経営計画(2017～2021)』(H29.3策定)

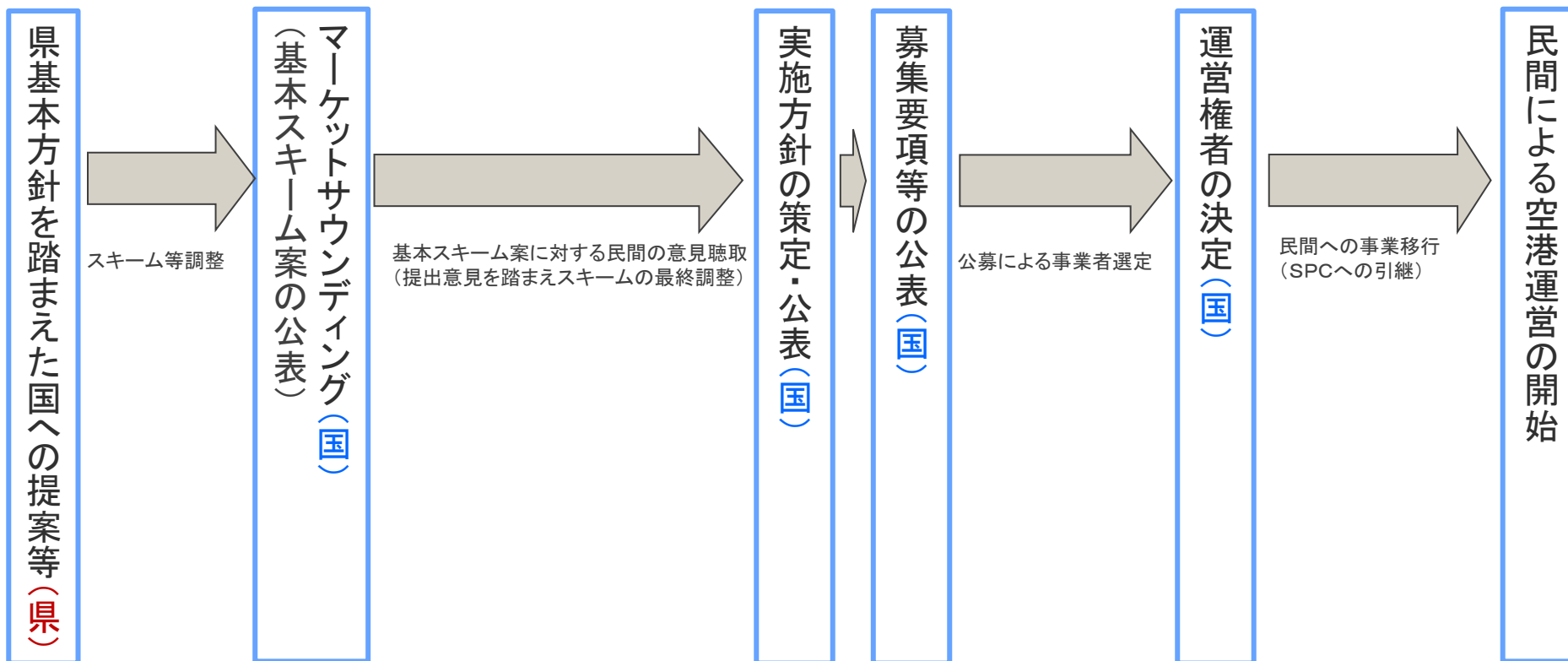
～「成長への戦略の実行」に向けた今後5年間の経営計画～

- 空港利用者410万人超の実現(利用者拡大に全力を傾注)
(航空旅客351万人/一般利用者59万人)
- 中核空港としての基盤投資の着実な実行
(健全経営を維持しつつ利用者ニーズ多様化に対応した戦略投資)
- 一体運営時代の空港経営を担うに相応しい企業体質及びマネジメント体制の強化

平成33年の空港経営改革導入を見据えた空港振興施策の実行ステージ

H29年度～

H33年頃



経営改革推進委員会の目的～地域が空港にどう関わるべきか～

- ・ 空港経営改革を地元関係者でサポート・地元ニーズの情報発信
- ・ 空港活性化に向けた取組の推進(進捗状況のフォローアップ等)

運営権者との連携プラットフォーム
(空港活性化に向けた官民連携の核)

空港経営改革について

広島空港の経営改革に係る県の基本方針 概要版



I 策定の趣旨

地域の声を反映した空港経営改革を進め、広島空港の更なる活性化を図っていくための県の考え方を基本方針として策定

II 広島空港活性化の基本的方向性

空港活性化の方針

広島空港の目指す将来像～広島からはじまるグローバルネットワーク

多様で利便性の高い航空ネットワーク、高いアクセシビリティの実現により、大規模空港に流出する人流・物流を変え、広島空港を結節点とした交流・連携を促進し、充実した高速道路網で結ばれた瀬戸内・やまなみエリアを中心とする中四国地方の拠点空港として地域の持続的な成長を支える拠点となること

区分	項目	主な方針
ネットワーク戦略	ネットワーク拡充の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 羽田線・アウトバウンドのビジネス需要の底上げ 欧米豪観光客の取り込み(羽田、成田経由の拡大) 東アジア路線の増便・ハブ利用拡大及び東南アジア路線の誘致 LCC強化(成田LCCによる新規需要の拡大、将来の拠点空港化)
	空港機能強化	<ul style="list-style-type: none"> 空港施設の拡張(エプロン増設、マルチスポット化の推進) 空港運用時間の延長
	空港間連携	<ul style="list-style-type: none"> 経由便や就航路線の増便等における誘致連携 空港片道利用を念頭においた近隣空港等との連携
空港アクセスの方向性	道路系アクセスの強化	<ul style="list-style-type: none"> 広島都市圏からのアクセス強化(広島高速5号線、国道2号東広島・安芸BPの早期整備推進によるトリプルウェイ化) 広域・多様なアクセスの実現(高速道路網を生かしたアクセスネットワークの充実等)
	軌道系アクセス	<ul style="list-style-type: none"> 軌道系アクセスについては、速達性の向上、定時性の確保及びリダンダンシーの確保を含む柔軟性の向上といった観点に着目しつつ、利用者ニーズを踏まえながら総合的に検討

空港経営改革の推進

(導入の狙い)

- 成長の好循環・・・空港全体の戦略投資(民間ノウハウの活用)による路線拡大や旅客増の成長サイクル
- 地域の活性化・・・空港活性化に向けた地域の関係者と運営権者の連携した取組の活発化

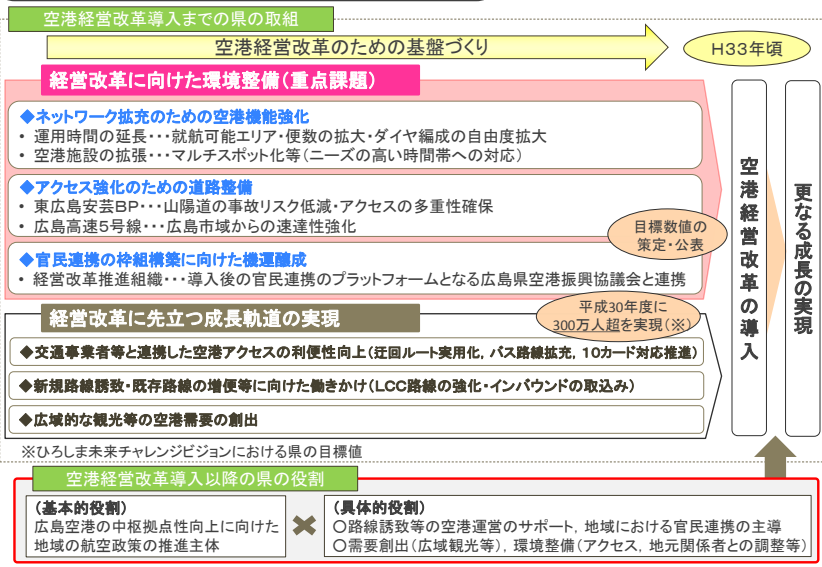
(空港経営改革を通じた実現目標)

- 公募手続きに先立って、地域として目指す将来の目標数値を策定する。(公募までに公表)

(空港経営改革の導入時期)

- 民間委託への移行に必要な環境整備や、他空港の状況を踏まえ、**平成33年頃の導入**を目指す。(道路整備の推進や運用時間延長等で民間委託の効果が発揮しやすい環境づくり/より多くの事業者の公募参加の促進)

空港活性化に向けた県の空港振興施策



III 空港経営改革の実実施スキーム等に係る考え方

以下の考え方を基本として国等と調整し、今後国において実施されるマーケットサウンディングにおける民間事業者の意見も踏まえて、具体的な方針を整理。

項目	県の考え方
事業範囲(空港周辺施設)	<ul style="list-style-type: none"> 県営駐車場をはじめとした周辺施設を含む一体利用を促進 駐車場については、空港駐車場だけでなく県営駐車場等も含めた駐車場機能を総合的に考慮した運営が行われる手法を検討
運営権者との連携	<ul style="list-style-type: none"> 県・運営権者間のパートナーシップ協定の締結を検討 運営権者の既存官民協議会への参加義務付け(広島県空港振興協議会を官民連携のプラットフォームとして機能強化)
安全確保・空港機能の安定的な維持	<ul style="list-style-type: none"> 事故発生時の危機管理体制の明確化(最終責任を国が負う体制)
ビル事業の譲渡方法	<ul style="list-style-type: none"> 株式譲渡による円滑な事業移行
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> 更新投資の負担が過大とならない範囲で長期(30年程度)

IV 実施スキーム等に係る国への提案

公募手続きを行う国に対する、実施スキーム等についての提案

V 導入プロセスにおける地域の取組

官民での空港経営改革の推進(広島県空港振興協議会と連携した推進組織の立ち上げ)

- 空港経営改革導入後の官民連携のプラットフォームとなる同協議会の機能強化
- 勉強会の企画運営を通じた機運醸成(地域からの情報発信、県内外の企業等の交流促進)

6 本県の経済を支えるインフラの整備等

(3) 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

平成33年の導入を念頭に経営改革を推進するとともに、その実施スキーム等の策定にあたっては、平成29年3月策定の「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」を踏まえ、以下の内容を反映させること

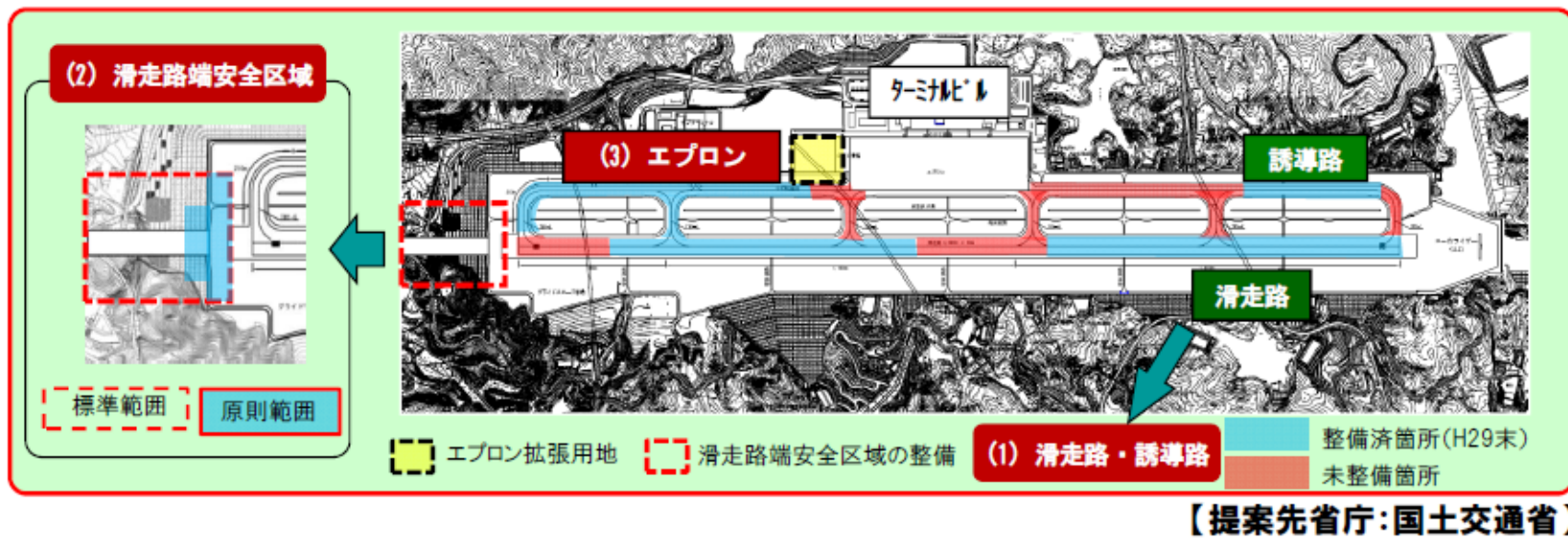
項目	内容
周辺施設	周辺施設との一体利用に配慮した実施スキームとすること
運営権者との連携	運営権者に対して、広島県空港振興協議会をはじめとした既存の官民協議会への参画を義務付けるなど、地域との連携が着実に図られるよう担保すること
事業期間	運営権者による更新投資の負担が過大とならない範囲で長期の事業期間とすること
ビル会社等の取扱い	ビル事業の譲渡方法は株式譲渡によること
	現従業員の雇用維持や雇用条件に配慮すること
危機管理体制	事故発生時等の危機管理体制(運営権者と国との役割分担)を明確にするとともに、空港機能が損なわれることのないよう国が責任をもって速やかに対応すること
優先交渉権者選定基準	空港アクセスの改善や旅行需要の創出等に向けた地元企業との連携など、地域の関係者と連携して広島空港の利便性向上を図る提案を重視すること

6 本県の経済を支えるインフラの整備等 (3) 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) 平成30年代前半での完了に向け、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) 滑走路端安全区域を国内基準に適合させるための具体的な整備案を策定し、早急を実施すること
- (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



6 本県の経済を支えるインフラの整備等

(1) 道路ネットワークの整備促進等

国への提案事項

主な
国直轄事業
要望箇所等



- 1 広域ネットワークを形成する
高速道路の機能強化・直轄国道バイパスの整備促進
- 2 地域活性化を促す道路整備と戦略的な維持管理・更新のための財源確保
- 3 都市基盤を強化する街路事業の推進
- 4 道路財特法※に定める国の負担
又は補助の割合の維持・拡充

※道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

平成30年代前半までの整備を要望する

- ◆一般国道2号 東広島・安芸バイパス
- ◆一般国道2号 道照交差点立体交差化
- ◆一般国道2号 木原道路
- ◆一般国道185号 休山改良(4車線化)
- ◆東広島・呉自動車道 阿賀ICの立体化
- ◆尾道松江線(付加車線整備)

種別	凡例	計画済	事業中	未着手
高規格幹線道路	—	■■■■	■■■■	■■■■
地域高規格道路	計 画 済	■■■■	■■■■	■■■■
道 路	施 工 済	■■■■	■■■■	■■■■
広島道路	交通促進型	■■■■	■■■■	■■■■
	地域形成型	■■■■	■■■■	■■■■
	緑地空間型	■■■■	■■■■	■■■■

<事業名凡例>

赤文字:国直轄事業

緑文字:県事業

(地域高規格道路)

青文字:県事業(その他)



松永道路4車線化完成
(H29年3月)

【提案先省庁:財務省,国土交通省】

6 本県の経済を支えるインフラの整備等 (1) 道路ネットワークの整備促進等



広島都市圏から空港への高いアクセシビリティの実現

現状

- H33年頃の広島空港の経営改革の導入に向け、空港アクセス改善に取り組んでいる
- 空港へは道路利用が約9割。広島市域からの利用者が6割。
- 高速道路の交通渋滞や通行止めの影響を受ける空港アクセス
- 代替路である現道(国道2号)の慢性的な渋滞

広島空港利用者出発地



広島市域からの利用者が約6割

空港アクセスの手段別割合



道路利用が約9割

空港バスの年間運休便数の推移

300便前後で推移



事故による通行止



山陽自動車道

出典：国土交通省H25航空旅客動向調査



※1 各ルートの所要時間は、H22センサスの平日混雑時速度を用いて算出している。※2 国道2号の混雑を利用した場合の所要時間。H17センサスで算出
※3 空港バスの迂回ルートは、平成29年1月に中国運輸局で路線認可され、山陽自動車道で事故や渋滞が発生した場合の利用が可能となった。

課題

広島空港への高いアクセシビリティ
(速達性、定時性、代替性、多重性)
の実現が必要
⇒トリプルウェイの整備促進

提案

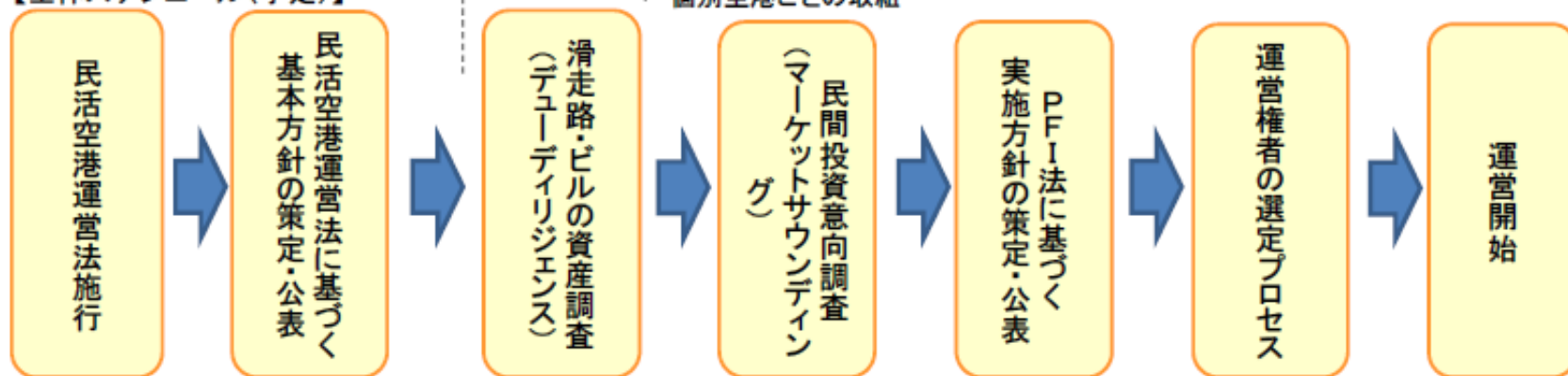
平成33年頃の空港経営改革の導入に向けた

- 一般国道2号
 - ・東広島・安芸BPの整備促進
 - ・道照交差点立体交差化
- 主要地方道矢野安浦線の整備推進のための予算確保

空港運営の民間委託に関する検討状況

【全体スケジュール(予定)】

個別空港ごとの取組



仙台空港	H25	H25.11～ 参加企業数 71社	H26.4	H26.6～ 審査書類提出数 4グループ	H28.7～
高松空港	～H26	H27.10～ 参加企業数 93社	H28.7	H28.9～ 審査書類提出数 6グループ H29.1.20 第一次審査結果通知	H30.4～
福岡空港	～H27	H28.7～ 参加企業数 104社	H29.3	H29.5～ H29.5.16 募集要項等公表	H31.4～
北海道内の空港	H28.7～	H29	H29	H30	H32～
熊本空港	H29.4～	H29.6～	H29	H30	H32～
広島空港	H29.4～	H29	H30	H31	H33～

※関西・伊丹空港(H28.4)、但馬空港(H27.1)では、運営の民間委託を開始

※神戸空港、静岡空港(地方管理空港)においても、手続き中

空港経営改革の先行事例のスキーム

	関空・伊丹	仙台	高松	神戸	福岡	静岡
開始時期 (予定含む)	平成28年4月	平成28年7月	平成30年4月	平成31年4月	平成31年4月	平成31年4月
事業期間	44年 延長なし	30年 延長オプション30年 +合意延長5年	15年 延長オプション35年 +合意延長5年	41年 +合意延長10年	30年 +合意延長5年	20年 オプション延長20年 +合意延長5年
エアラインの 出資	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可	全面規制 ・出資不可	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可 ・エアラインが合計で1/3超の出資不可 ・エアラインが1/3超の議決権を有する会社が1/3超の出資不可	部分規制 ・子会社・関連会社とすることは不可
少数株主枠	あり 第一次審査通過後、第二次審査までに過半数未満の範囲内で株主追加可能	なし	なし	なし	あり 優先交渉権者決定後、10%以内で株主追加可能	現株主が発行済株式総数の20%を継続して保有
空ビル会社の コンペへの参加	なし	なし	なし	なし	自治体との出資関係を事前に解消し、利益相反措置を講じる前提で持株会社の参加可	なし(ただし上記のとおり現株主は20%の株式を継続保有)
自治体関与	なし	なし	あり 出資10%以内 非常勤取締役1名、常勤職員1名の派遣	なし	あり 出資10%以内 非常勤取締役1名派遣	更新投資費用の一部を県が負担

※公表された各空港の実施方針等をもとに作成

- 県内外企業等の機運醸成のため、平成29年4月から広島県が実施している会員制情報サービス
- 会員は広島県HPにおいて随時募集(企業, 団体を対象)
- 毎月メールマガジンを発行(広島空港iスクエア通信)
- 現時点での会員登録数は74団体(H29.7.12時点)

会員募集中!

経営改革の機運醸成に向けた
広島空港 **i** スクエア (情報広場)

広島からはじまるグローバルネットワーク
～空港活性化に向けた経営改革の推進～

広島空港 **i** スクエアは、空港経営改革に向けて、県内外の企業等の皆様に広島空港への関心を深めていただくための会員制情報提供サービスです!

メールマガジンをお届けします

- ・ 経営改革に関する県の考え方
- ・ 広島空港のトピック・統計情報
- ・ セミナー等の案内

アンケート等を実施します

- ・ 空港の利便性向上のための意見
- ・ 空港経営改革への意見
- ・ その他広島空港に関する意見

メールマガジン

広島空港 **i** スクエア通信

第2号(平成29年6月22日)
(発行: 広島県空港振興課)



(目次)	
■ コラム(スキーム色々)	1
■ 広島空港の利用状況(平成29年4～5月)	2
■ トピック	7
・ 平成30年度施策に関する提案について	7
・ 広島～シンガポール線の就航について	7
・ 広島空港ビルディング(株)の中期経営計画について	8
・ 山陰・瀬戸内・四国エクスプレスウェイバス	8
■ お知らせ	9

(広島空子広島空港iスクエア)

<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/101/hij-information-square.html>

(メールマガジンバックナンバー)

<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/101/hij-information-square-magazine.html>

個別施策の進捗状況及び課題

広島空港の直近の利用状況

- 平成28年度は、国内線(対前年度比107.8%)、国際線(同111.6%)ともに前年度を上回り、平成20年度以来8年ぶりに280万人を超過
- 平成29年度(4~6月)も、国際線はわずかに前年を下回ったものの、国内線の好調に支えられ、全体では対前年比108.7%

(単位:人、%)

路線	区分	平成27年度		平成28年度		平成29年度(速報値)				
		(27年4月~28年3月)	(28年4月~29年3月)	対前年度比	4月	5月	6月	期間累計	対前年度比	
国内線	東京	搭乗者数	1,804,040	1,962,323	108.8	158,636	172,917	165,444	496,997	110.8
		搭乗率	61.1	70.8		68.7	73.6	73.9	72.0	
	成田	搭乗者数	231,682	245,241	105.9	17,263	17,698	17,632	52,593	103.0
		搭乗率	73.1	80.4		70.1	63.7	68.9	67.4	
	札幌	搭乗者数	151,183	149,748	99.1	10,871	13,391	14,776	39,038	112.4
		搭乗率	68.6	74.8		59.6	69.9	81.0	70.2	
	仙台	搭乗者数	69,856	70,742	101.3	6,021	6,841	6,691	19,553	118.2
		搭乗率	79.2	85.2		82.0	86.4	85.5	84.7	
	沖縄	搭乗者数	124,723	139,297	111.7	13,915	11,122	9,267	34,304	102.1
		搭乗率	64.5	70.9		85.9	64.9	56.7	69.0	
	その他国内	搭乗者数	3,691	4,058	109.9	282	552	134	968	126.0
		搭乗率	68.1	79.8		84.0	83.1	81.7	83.2	
	国内線合計	搭乗者数	2,385,175	2,571,409	107.8	206,988	222,521	213,944	643,453	109.9
		搭乗率	63.2	72.2		69.6	72.3	73.2	71.7	
国際線	ソウル	搭乗者数	43,421	54,635	125.8	4,732	4,150	4,767	13,649	117.7
		搭乗率	51.5	58.3		55.4	48.6	58.5	54.1	
	大連・北京	搭乗者数	32,765	33,174	101.2	3,254	3,286	2,197	8,737	112.0
		搭乗率	43.6	50.0		49.2	47.4	38.9	45.5	
	上海・成都	搭乗者数	58,797	62,952	107.1	5,295	5,097	4,684	15,076	97.9
		搭乗率	60.8	69.6		69.8	66.6	62.7	66.4	
	小計	搭乗者数	91,562	96,126	105.0	8,549	8,383	6,881	23,813	102.6
		搭乗率	53.2	61.4		60.2	57.5	52.4	99.6	
	台北	搭乗者数	109,436	101,144	92.4	8,436	8,122	7,997	24,555	96.2
		搭乗率	71.4	73.9		87.6	78.0	84.3	83.1	
	香港	搭乗者数	31,380	58,630	186.8	4,198	4,038	4,116	12,352	74.1
		搭乗率	75.2	79.4		91.6	87.6	88.4	89.2	
	その他海外	搭乗者数	5,258	3,110	59.1	570	2,308	0	2,878	506.7
		搭乗率	79.1	81.9		91.1	90.9	-	90.9	
国際線合計	搭乗者数	281,057	313,645	111.6	26,485	27,001	23,761	77,247	99.6	
	搭乗率	61.4	67.5		70.5	66.4	67.1	68.0		
旅客合計	搭乗者数	2,666,232	2,885,054	108.2	233,473	249,522	237,705	720,700	108.7	
	対前年度増加人数	▲ 53,120	218,822		15,552	21,663	20,548	57,763		

ネットワークの拡充・利用促進に係る取組

区分	項目	現在の状況(今後の実施予定含む)	課題
首都圏路線	羽田線の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 羽田線対前年度比110.8%(4~6月実績) 運用時間延長を踏まえたダイヤ見直し等の働きかけ 	<ul style="list-style-type: none"> 増便・機材大型化等 インバウンド旅客への認知度向上
	トランジット利用の拡大	<ul style="list-style-type: none"> 航空会社が外国人向け乗継ぎチケット販売 	
	成田LCCの強化	<ul style="list-style-type: none"> 就航時(H26年度)から利用倍増(H28実績約21万人) 国内線利用に占めるシェアは8%超 	<ul style="list-style-type: none"> 増便等による更なる利用拡大 国際線からの乗継利用の拡大
地方間路線	既存路線	<ul style="list-style-type: none"> 仙台線の好調継続(搭乗率8割超)(H29.8に期間増便) 沖縄線のダイヤ改善による利用回復 	<ul style="list-style-type: none"> 好調な路線の機材大型化, 増便等
	チャーター促進/定期路線化	<ul style="list-style-type: none"> チャーター助成(H27~)等を通じて増加 	<ul style="list-style-type: none"> 定期路線化を見据えた重点化
国際線	既存路線の利用拡大	<ul style="list-style-type: none"> 海外旅行復活特別プロジェクト(低迷するアウトバウンド利用の拡大に向け協議会, JATA等が連携/商品販売中) 	<ul style="list-style-type: none"> ソウル線のデイリー化 台湾線, 香港線の復便 大連・北京線の利用増
	東南アジア誘致	<ul style="list-style-type: none"> シンガポール線の就航(H29.10~) 	<ul style="list-style-type: none"> 就航路線の利用定着, 更なる新規誘致
	インバウンド強化	<ul style="list-style-type: none"> 訪日誘客支援空港の認定(H29.7) 	<ul style="list-style-type: none"> 制度を活用した積極的な路線誘致
新たな航空サービス	ゼネラルアビエーション(遊覧飛行, ビジネスジェット等)	<ul style="list-style-type: none"> 尾道を拠点とする水陸両用機の営業運航開始(H28.8~)(空港ビル内に専用ラウンジの開設) 	<ul style="list-style-type: none"> 広島空港からの利用の拡大・定着
空港機能強化	運用時間延長	<ul style="list-style-type: none"> H29.10.29から夜間の1時間延長が決定(延長後の運用時間 7:30~22:30) 	<ul style="list-style-type: none"> 延長時間帯を活用した増便, 新規誘致
	スポット拡充	<ul style="list-style-type: none"> 国への施策提案でエプロン拡張を要望(H29.5) 	<ul style="list-style-type: none"> 早期実現
	待合施設拡充	<ul style="list-style-type: none"> 搭乗待合室の拡張等を検討(空ビル中期経営計画) 	<ul style="list-style-type: none"> 建築基準法対応
	施設のインバウンド対応	<ul style="list-style-type: none"> 国際線到着ロビーの改修(案内所カウンター, サイクル・ハブ)によるサービス向上(H28.9) 保安検査場の拡張等を検討(空ビル中期経営計画) 	<ul style="list-style-type: none"> サイクリスト利用者への認知度向上 顧客ニーズ多様化に対応する更なる施設改善
空港間連携(広域連携)	広域周遊の促進(片道利用等)	<ul style="list-style-type: none"> 他県からの利用へのバス助成の範囲拡大(山陰に加えて四国も助成対象に追加) DMO(瀬戸内・山陰)と今後の連携に向けた情報交換 	<ul style="list-style-type: none"> 広域周遊促進策の具体化 他空港との施策連携

※項目は空港活性化部会の取りまとめで項目出したもの(整理区分は県基本方針等を踏まえ一部見直しを行っている。)

空港アクセスに係る取組

区分	項目	現在の状況(今後の実施予定含む)	課題
インフラ整備 (道路系)	広島高速5号線 東広島・安芸バイパス	<ul style="list-style-type: none"> 県基本方針で「トリプルウェイ化」推進を掲げ早期整備推進 広島高速5号線は平成32年度供用予定 東広島・安芸バイパス・道照交差点立体化の平成30年代前半までの整備を国の要望(H29.5) 	<ul style="list-style-type: none"> トリプルウェイ化実現に向けた早期整備
定時性確保	白市ルート強化	<ul style="list-style-type: none"> 増便(H25～)や白市駅バリアフリー化(H27)等により利用者増加(H24:9.3万人→H28:13.8万人【49.3%増】) 凍結防止対策の実施(H29予定) 	<ul style="list-style-type: none"> 白市ルートの広報強化による認知度向上 白市ルートの視認性向上(熊本空港では拠点駅の愛称化を実施(H29.3～)) 緊急時の連絡体制の一元化等 迂回路の機動的運用(運休の低減)
	渋滞等発生時の対応強化	<ul style="list-style-type: none"> 矢野安浦線+東広島呉道路を経由するルートが広島リムジンの迂回路として認可(H29.1) 	
軌道系 アクセス	軌道系アクセスの整備検討	<ul style="list-style-type: none"> 県基本方針において再検討する方針を整理 	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な観点から再検討
リムジンバス 利便性向上	サービスの高度化	<ul style="list-style-type: none"> 交通系ICカード全国相互利用対応(H29予定) (従来のPASPY, ICOCAに加えて, SUICA等に対応) 	<ul style="list-style-type: none"> 空港へのチャージ器設置 バス利用者への空港での案内の充実 新規路線の利用定着 白市空港連絡バスと西条リムジンの相乗効果による新規需要の創出
	ネットワークの多様化	<ul style="list-style-type: none"> 尾道, 三次リムジンの運行継続 西条リムジンの運行(H29秋予定) 	
二次交通の ネットワーク化	交通モード間の 相互利用促進	<ul style="list-style-type: none"> Visit Hiroshima Tourist Passのリムジンバス対応(H29～) (広島空港でも購入可/クレジットカード対応) 	<ul style="list-style-type: none"> 他の周遊商品との連携拡大 (JRレールパスの空港での取扱い等)
駐車場・レンタ カー	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 送迎車の利便性向上のため30分無料化(H28.2～) 経営改革で県営駐車場も含む一体利用について国と調整中 	<ul style="list-style-type: none"> 経営改革後の空港運営事業の収益構造の変化も踏まえた検討 サービスの認知度向上 乗り捨て拠点の増加
	レンタカーサービス	<ul style="list-style-type: none"> 県営駐車場でのカーシェアリングの本格導入(H29.5以降は乗り捨て方式にも対応) 	
	高速道路の周遊パス	<ul style="list-style-type: none"> 山陰・瀬戸内・四国エクスプレスウェイパス販売(H29.3～) (外国人レンタカー利用者向け周遊型商品/NEXCO西日本) 	<ul style="list-style-type: none"> 空港利用者への認知度向上

※項目は空港活性化部会の取りまとめで項目出したもの(整理区分は県基本方針等を踏まえ一部見直しを行っている。)

カーゴ

区分	項目	現在の状況(今後の実施予定含む)	課題
国際貨物	国内ハブ拠点の活用拡大 直行便のカーゴ利用拡大	<ul style="list-style-type: none"> 荷主へのヒアリングや広島空港利用の働きかけ等 国際線直行便のカーゴ利用促進(新規就航するシンガポール路線も航空貨物の取扱いを予定) 	<ul style="list-style-type: none"> 近隣大規模空港と比較した場合のコストや輸送量(運航機材)等に課題

空港の魅力づくり

区分	項目	現在の状況(今後の実施予定含む)	課題
集客施設としての魅力向上	顧客満足度の向上	<ul style="list-style-type: none"> 顧客満足度調査の定期的な実施 快適性・利便性向上のためのハード・ソフト改善 案内サービスの充実・強化(案内所整備等) 	<ul style="list-style-type: none"> 顧客満足度調査結果に基づく具体的施策への展開強化 利用者ニーズの変化への対応(インバウンド, FIT旅客の増加等)
	賑わい創出	<ul style="list-style-type: none"> 空ビルのイベント積極展開による一般来場者の増加(前中期経営計画期間中に15万人(H25)→40万人(H28)) 	<ul style="list-style-type: none"> 強固な空港ファンづくりを目指したイベントの一貫性強化等

※項目は空港活性化部会の取りまとめで項目出したもの(整理区分は県基本方針等を踏まえ一部見直しを行っている。)