

平成29年度の重点テーマについて

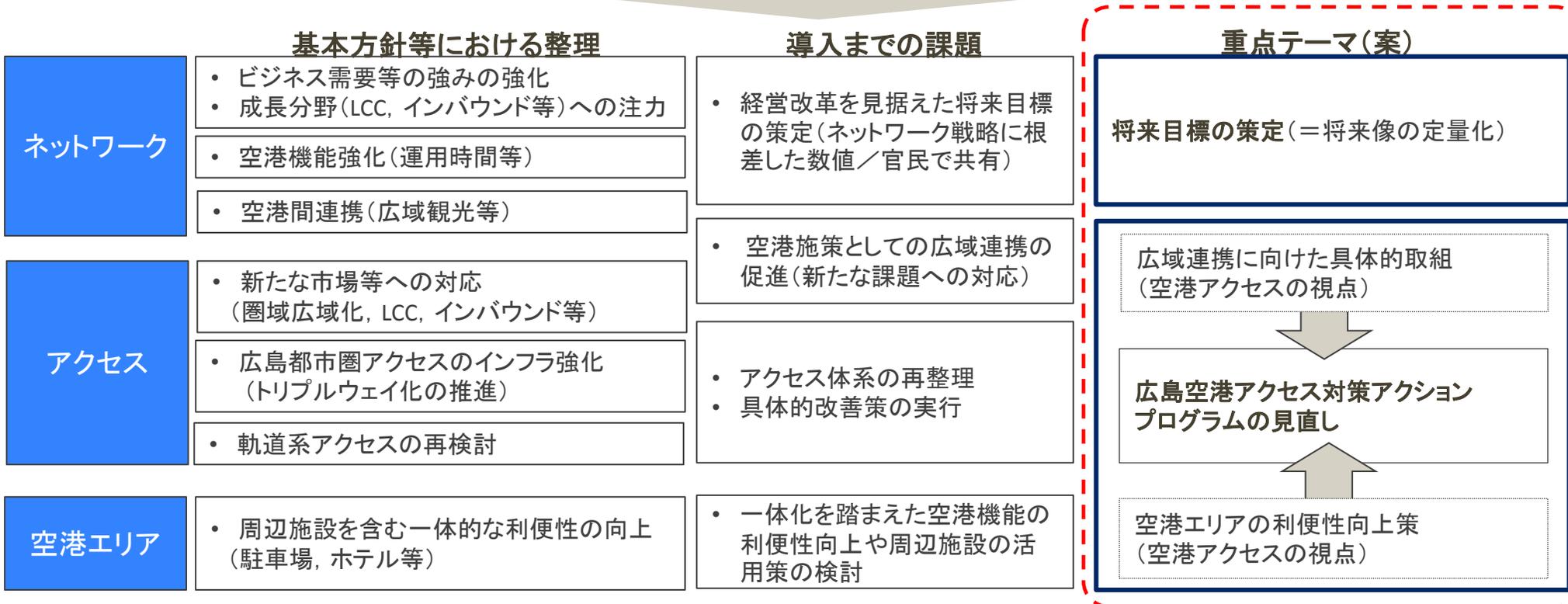
平成29年7月24日 空港経営改革推進委員会 第1回会議

重点テーマについて	3
＜将来目標＞	
検討の視点(将来目標の策定)	5
ネットワーク戦略の基本的考え方	6
ネットワーク戦略の具体的方向性	7
広島空港の今後の成長イメージ	8
＜空港アクセス＞	
検討の視点(広島空港アクセス対策アクションプログラムの見直し)	10
広島空港アクセスの基本的考え方(平成22年度策定)	11
広島空港アクセス対策アクションプログラムに基づく取組の状況	12
アクションプログラム見直しに向けた基本的な考え方	13
県基本方針における空港アクセスの基本的考え方	14
＜参考＞高速道路ネットワーク形成による圏域の広域化	16

- 平成33年の経営改革導入に向けて、特に官民で取り組むべき重要課題を重点テーマとして、方向付けを行い、課題解決に向けた取組を推進

◆平成29年度の重点テーマについて

将来像	<ul style="list-style-type: none"> 瀬戸内・やまなみエリアを中心とした中四国の拠点空港 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
-----	---



将来目標

位置付け

- 長期(概ね30年程度)にわたって運営権者による空港運営が行われる**空港経営改革**において**目指す目標値**
- 目指すべき**広島空港の将来像**を**定量的に表すもの**

策定意義

- 空港経営改革への導入前後の**地域としての評価指標**(事業提案や開始後の空港運営を地域としてモニタリング)
- 実現に向けて、当事者として運営権者ととも**に空港活性化を進める地域としての意思表示**

期待される効果

- 目標の共有により、実現に向けた**関係者の主体的な取組を促進**(機運醸成)
- 民間事業者の**参画の動機づけ**(事業性の評価指標)
- **有効な事業提案の誘引**(地域ニーズに即した提案)

策定の条件

- **実現シナリオの提示**
 - 県民や企業等のニーズ, 地域の諸構想を踏まえた**長期展望**(ネットワーク・空港アクセス)の裏付け
 - 高みを目指しつつ**実現可能性に説得力のある水準**

検討の視点

航空需要の動向変化

- 世界の長期的な航空需要
- 国内交通の変化
- アジアの経済成長, LCC拡大等

取りこぼし需要の獲得

- 他空港・他モードとの競合
- 移動ルート**の分析**(空路利用拡大の可能性)

新規需要

- 観光需要の拡大
- 広域周遊による**利用拡大**(空港間連携, 広域DMOとの連携)

利用拡大の条件(仮説)

ポテンシャルの定量化

(ネットワーク戦略のキーワード)

- 強みを活かした利用拡大・路線ネットワークの拡充

- インバウンドの時代にこそ活かすことが出来るアウトバウンドの強み
- Hiroshimaブランド(広島国際観光の特性)の戦略的活用
- 広島では開拓途上のアジア市場の取込みに有利な「アジアとの近さ」

- 長期的・戦略的視点での空港機能強化

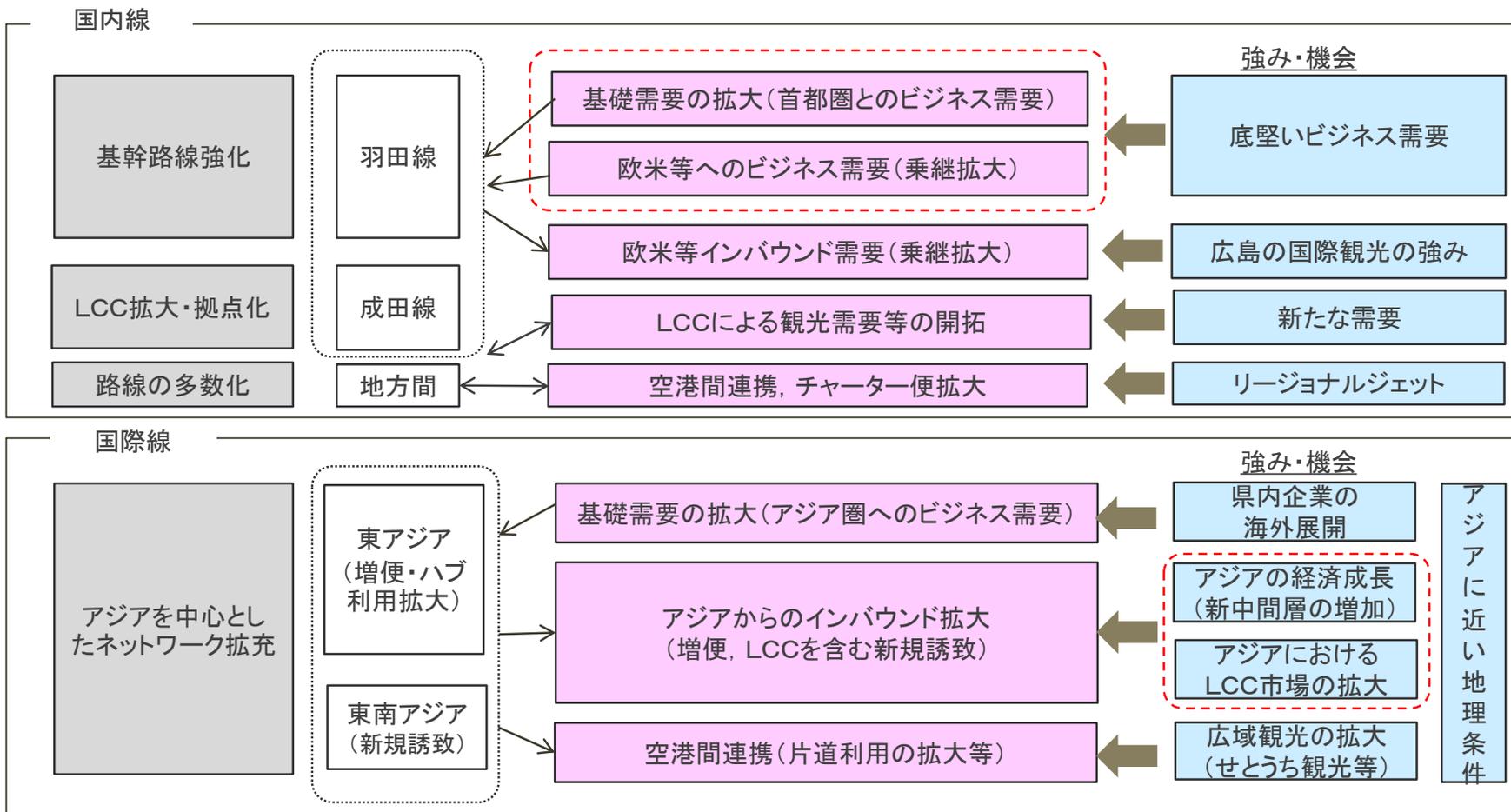
- 更なるネットワークの拡充を見据えた空港のキャパシティ拡大

- 空港間連携によるシナジーの創出

- インバウンド観光の広域化への柔軟な対応＝新たな空港利用形態の拡大
- 広島の強みと他空港の強みの相互補完＝ネットワーク拡充の新たな可能性

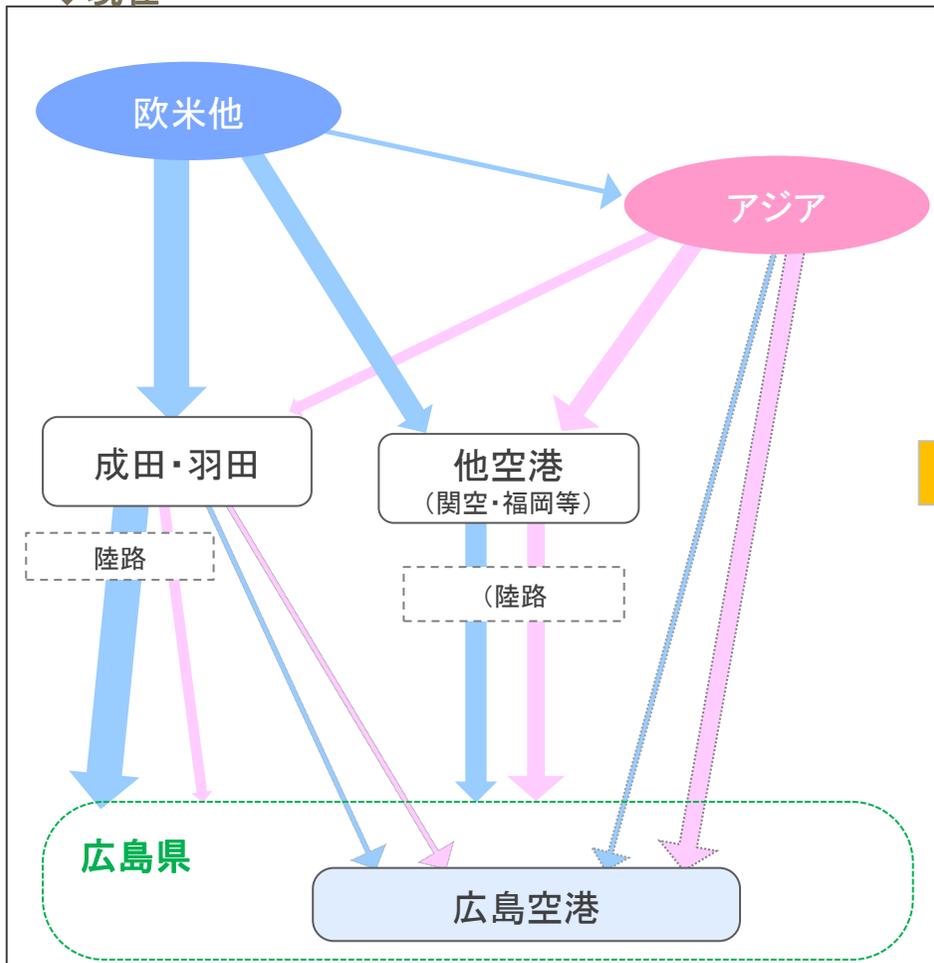
強みを活かした利用拡大・ネットワークの拡充

空港間連携によるシナジীর創出

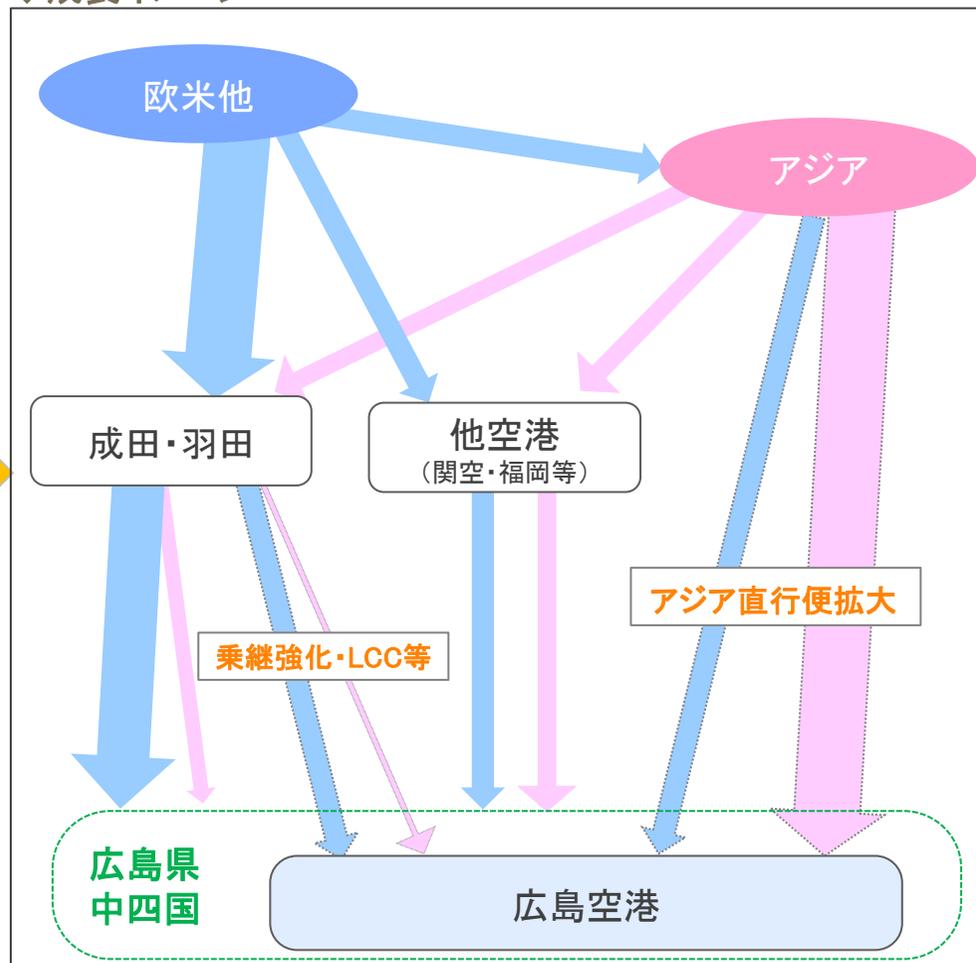


長期的・戦略的視点での空港機能強化

◆現在



◆成長イメージ



将来目標として定量化

空港アクセス

広島空港アクセス対策アクションプログラム

- 平成23年3月に広島県空港振興協議会において「広島空港アクセスの基本的考え方」を取りまとめ、空港アクセスの基本方針(空港アクセス交通体系)を提示し、具体的な対策を「広島空港アクセス対策アクションプログラム」として策定

これまでの主な取組・成果

- リムジンバス路線の拡充(平和大通線, 呉, 尾道, 三次)
- 白市ルート強化(増便, バリアフリー化等)
- 渋滞時の情報提供の強化(デジタルサイネージ整備他)

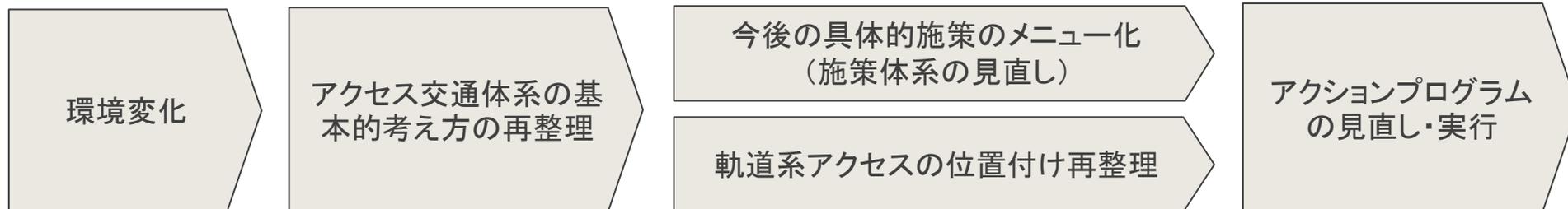
軌道系アクセス

- 年間350万人の航空旅客数が達成された段階で、あらためて軌道系アクセスの整備の再検討について吟味

策定後の環境変化

- インバウンドの全国的な急増(FIT旅行者の拡大により、JRレールパスに代表される訪日客向け周遊サービスが拡大。広島でもVisit Hiroshima Tourist Passが登場)
- 瀬戸内DMOをはじめとした広域的な観光の取組の拡大(道路整備の進展を踏まえた広域的なアクセスの検討の必要性)
- 空港経営改革の進展(全国的に導入空港が拡大、広島空港も平成33年頃の導入を予定)

アクションプログラムの見直し



広島空港アクセスの基本的考え方の概要(平成23年3月取りまとめ)

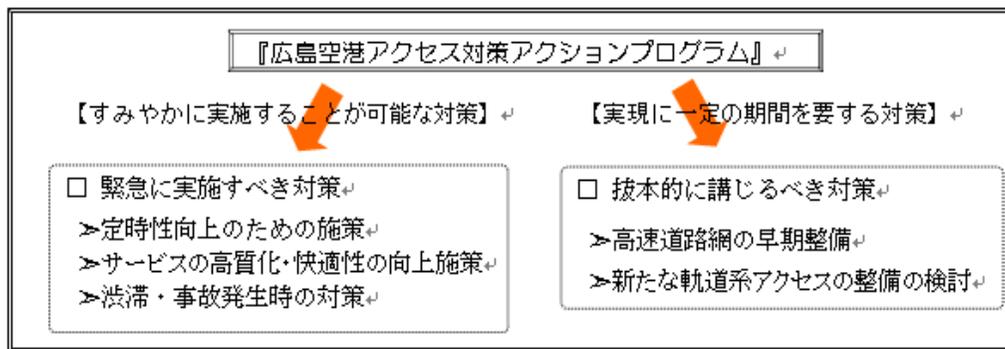
◆広島空港アクセスの基本方針

～概ね10年後を目標に、以下のような空港アクセス交通体系を構築～

- (1) 高速道路ネットワークを活用した空港アクセス交通体系を確立
 - ① 広島市, 福山市等の沿岸部都市圏 → リムジンバスや自家用車を基本とし概ね30分台
 - ② 県内西部, 北部, 島嶼部地域等 → 自家用車による輸送を基本とし, 概ね60分以内
 - ③ 中国・四国地方の各地域 → 自家用車による輸送を基本とし, 概ね2時間以内
- (2) 定時性確保のため交通円滑化等に係る対策を実施
- (3) アクセスのサービスの高質化・快適性を高めるとともに, 多様な交通手段の確保
- (4) アクセス情報提供機能の充実, 及びリムジンバスの代替輸送ルート of 確保と円滑な誘導

◆広島空港アクセス対策の提案

基本方針の実現を図るため, 様々な対策を『広島空港アクセス対策アクションプログラム』として提案
今後, この対策について, 関係機関とともに取組みを実施



○アクションプログラムの取組状況(主なもの)

	平成28年度までの取組状況	平成29年度の新たな取組
定時性の向上のための対策	○山陽道広島IC～河内IC間の雪通行止め時の冬用タイヤ規制(チェック)の取組(H27～)	○白市ルートにおける凍結防止対策の実施
サービスの高質化・快適性向上のための対策	○白市連絡バスの増便運行(H26～)(H28:52便/日) ○白市駅のバリアフリー化(エレベーター設置)工事完了(H27) ○広島空港アクセス等情報システムにより,リアルタイムに空港アクセス・フライト情報を発信(H23～) ○空港・県営駐車場において入庫30分以内無料化等を実施(H27～) ○新たな路線の開設に向けた空港リムジンバスの社会実験を実施(H28:尾道,三次) ○広島空港県営第1駐車場でカーシェアリングの社会実験を実施(H28)	○尾道空港線及び三次空港線のバス運行継続 ○東広島空港線のバス運行 ○広島空港でのカーシェアリングを本格導入 ○Suicaなど全国相互利用交通系ICカードを利用可能とするシステム改修 ○ビジット広島ツーリストパスの空港リムジンバスへの適用
渋滞・事故発生時の対策	○山陽道の渋滞発生時の迂回ルートの新規認可(県道矢野安浦線及び東広島・呉自動車道を通るルート) ○山陽道渋滞・通行止め時の白市連絡バスの臨時運行(リムジンバス会社と連絡バス会社が連絡体制を構築し従来より対応) ○広島市・福山市内ホテル等に多客時の渋滞予測情報を周知(H23～)	
高速道路網の早期整備	○広島高速5号線,国道2号東広島・安芸バイパス等を整備 ○東広島・呉自動車道は全線開通(H27年3月) ○中国横断自動車道尾道松江線は全線開通(H27年3月)	

(基本的な考え方)

▪ 道路系アクセスの強化

- 空港アクセスを支える充実した道路網と中四国の中央にある立地条件の最大限の活用
- 最大の利用圏域である広島都市圏アクセスのトリプルウェイ化
- 圏域の広域化を見据えたアクセスの多様化(バスのみならずレンタカー, 駐車場など)

▪ 軌道系アクセス(考え方の再整理)

- 航空需要の変化に伴う利用者ニーズの多様化
- 地域の長期構想等を踏まえて空港アクセスに求められる役割
- これらを踏まえた総合的なアクセス体系を整理したうえで位置付けを再整理



空港アクセスの基本的な考え方の見直し + 施策体系の見直し
(広島空港アクセス対策アクションプログラムの見直し)

道路系アクセスの強化

◆トリプルウェイ化の推進(広島都市圏からのアクセス強化)

- 広島高速5号線(速達性向上・定時性確保)及び国道2号東広島・安芸BP(代替性・多重性強化)の早期整備を推進し、広島都市圏からのアクセスのトリプルウェイ化を実現



(現状)

主要ルート(山陽道)の渋滞・事故等による定時性リスク
→セーフティネットとしての白市ルートで定時性を確保

トリプルウェイ化

(高速ルート/広島高速5号の整備推進)

・速達性向上・定時性確保

(一般ルート/東広島・安芸バイパスの整備推進)

・事故・渋滞多発区間の複線化(渋滞リスクの大幅緩和)

(選択ルート/セーフティネットの強化)

・アクセスの安心を支えるセーフティネット機能の強化

最大需要地(広島都市圏)との確実な空港アクセスの早期実現

◆広域で多様なアクセスの実現

- 中四国のゲートウェイ実現のため、高速道路網に近接した立地を活かしたアクセスネットワークや手段の充実に取り組み、広域で多様なアクセスを実現(バス路線の拡充やレンタカー、駐車場の利便性向上等)

空港アクセスの基本的方向性～軌道系アクセス～

◆軌道系アクセス

- 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

軌道系アクセスの検討経緯

- 県市共同で広島空港アクセス検討協議会を設置(S58.1.24)
- 広島空港への軌道系アクセスについて検討開始(H元～H3)
- 新幹線延伸案の可能性はない旨決定(H4)
- 「リニア鉄道案」による整備方針表明(H7)
- HSST-200型(最高速度約200km/h)の開発断念により、リニア鉄道案在来線延伸案へ方針転換(H12.9)
- 在来線の延伸案について検討(H12～18)
- 軌道系アクセスを一時凍結(H18)
- 広島空港振興協議会にアクセスワーキング部会を設置(H22.5)
「広島空港アクセスの基本的考え方」を取りまとめ、関係者に提言(H23.2)
- アクセスワーキング部会において「広島空港アクセスの定時性確保に向けた改善策」について取りまとめ(H25.3)

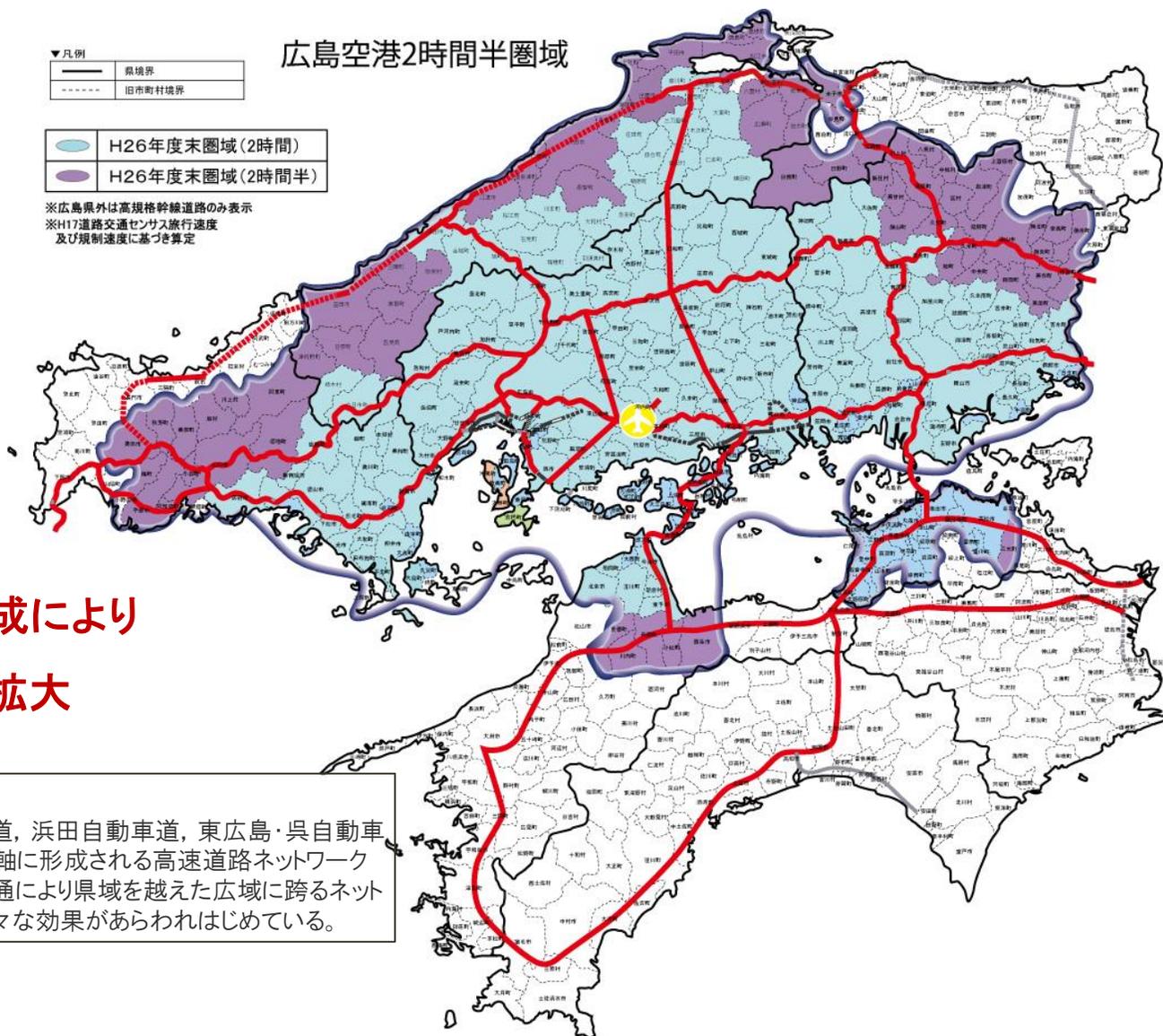
◆現時点の整理(整備検討の条件)

年間350万人の航空旅客数が達成され、空港アクセス鉄道事業の事業採算性の確保が見通せる状況となった段階で、あらためて軌道系アクセスの整備の再検討について吟味
(広島空港アクセスの基本的考え方(H23.2))

◆今後の検討(位置付けの再整理)

目指すべき空港の将来像を念頭に、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

<参考> 高速道路ネットワーク形成による圏域の広域化



井桁状高速道路ネットワークの形成により 広島空港の広域利用の可能性が拡大

<井桁状高速道路ネットワーク>

- 中国縦貫自動車道、山陽自動車道を横軸に、広島自動車道、浜田自動車道、東広島・呉自動車道、中国横断自動車道尾道松江線、西瀬戸自動車道を縦軸に形成される高速道路ネットワーク
- 平成26年度の尾道松江線、東広島・呉自動車道の全線開通により県域を越えた広域に跨るネットワークが形成され、観光交流人口が大幅に拡大するなど様々な効果があらわれはじめている。

※広島空港アクセス対策アクションプログラムや広島県道路整備計画では「広島空港2時間圏域」を掲げているが、インバウンド観光の広域化等を踏まえて参考資料として2時間半圏域を表示したもの