

# 将来目標について

---

平成30年2月14日 空港経営改革推進委員会

---

- これまでに空港活性化部会等で「広島空港の将来像」のコンセプトを整理
- 中四国地方の拠点空港＝域内を出入りする多くの人に選ばれる空港（選ばれる空港とは具体的にどのような空港なのか？）



本委員会では、30年後の広島空港の目指すべき姿の具体化のため 着目すべき指標を整理しながら 将来目標（運営権者への期待値）を議論

## 《第3回会議の論点》

### ① グローバルゲートウェイとしての広島空港

- ・ どれだけの人に選ばれる空港を目指すか（訪日客6,000万人時代を見据えて）

### ② リニア時代の国内線のあり方

- ・ リニア開通後を見据えて国内線はどのようなニーズに応えるか

- 第3回会議では、上記論点により、将来目標において着目すべき指標とその考え方について議論

## 背景

## 目指す姿(新たな経済成長を支える交流・連携基盤)

- ◆ 人やモノが集まり、国内外との交流が盛んにおこなわれています

(ひろしま未来チャレンジビジョン)

### <広域交通>

- ・ アジアとの取引が活発化し、アジアを中心とする海外成長市場を獲得

### <中枢拠点性>

- ・ 県境を越えて「ひと」が集まり、中四国地方における広島県の中枢拠点性が向上

### <物流基盤>

- ・ 企業活動を支える物流基盤の充実による経済基盤の強化

### <観光基盤>

- ・ 陸・海・空からのアクセス基盤が整備され、裾野の広い観光産業が発展
- ・ 観光インフラが整備され「ひろしまブランド」や「瀬戸内ブランド」を確立

広島空港＝空の玄関口

グローバル化に対応した広域的な交流・連携基盤として  
広島空港のグローバルゲートウェイ機能を強化

### 【新たな経済成長に向けて】

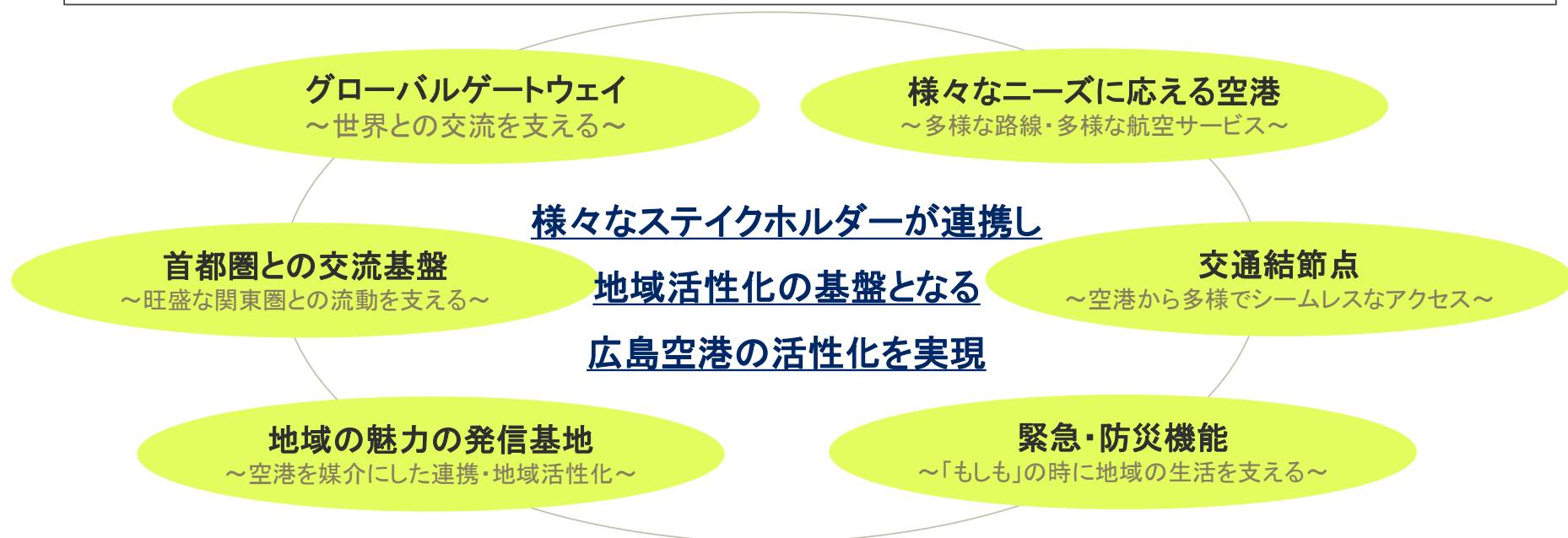
海外ビジネスの促進によるイノベーションの創出  
観光産業の拡大等を通じた交流人口の拡大

将来的な人口減少

経済のグローバル化の進展

## 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
- ◆ 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した中四国地方の拠点空港

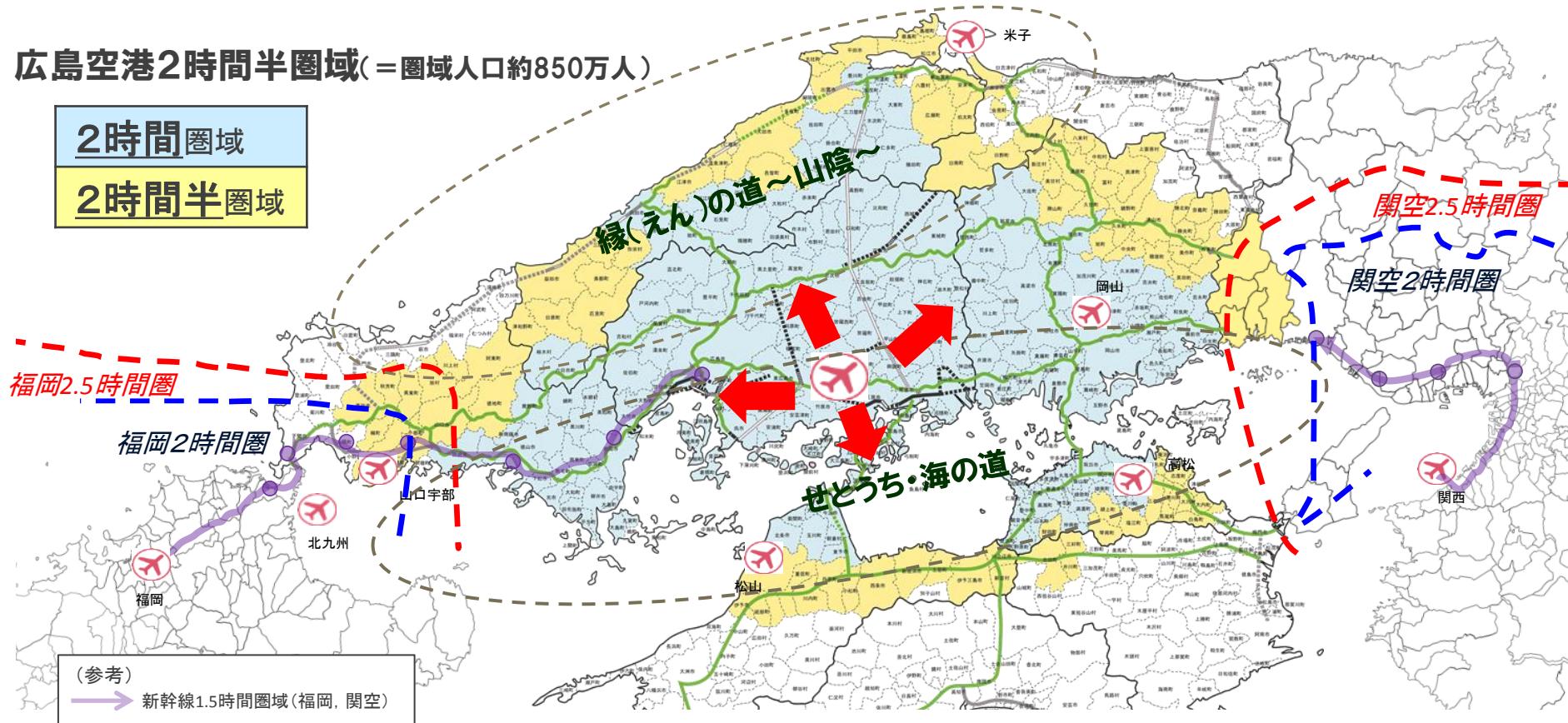


出典: 広島県「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」, 空港活性化部会「広島空港の将来像と今後の運営のあり方について」

広島空港2時間半圏域(=圏域人口約850万人)

2時間圏域

2時間半圏域



充実した高速道路網・DMOによる新たなコンテンツの開拓や周遊ルートの形成

中四国地方のゲートウェイとして「利用者には選ばれる空港」への脱皮

## より広域での拠点性

### ①立地・拠点性

- アジアに近い地理的優位性(路線拡充のアドバンテージ)
- 中四国の中央の立地(充実した高速道路網が支える広域拠点性)

## 民間のノウハウを活用し将来像の実現を加速

(地域と運営権者が連携／強みをより生かした空港活性化)

### ②後背地の豊富な観光資源

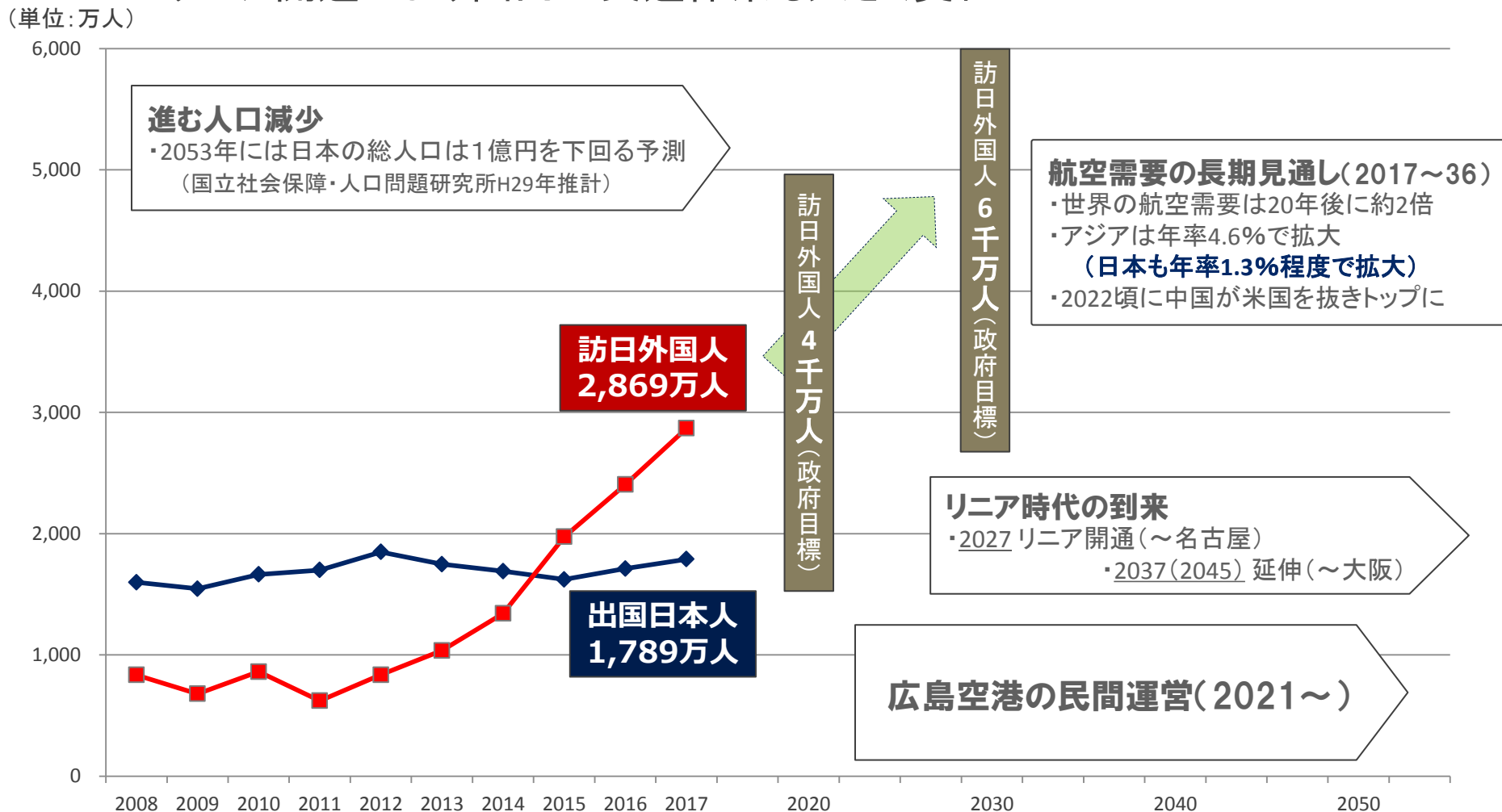
- 二つの世界遺産や瀬戸内等の観光資源
- DMO等による広域観光連携の進展

### ③人口・産業集積が支える底堅い需要

- ものづくりを中心とした企業の海外進出(アウトバウンド需要の底堅さ)

## インアウト双方での拠点性

- 訪日外国人数は政府目標(2020年4,000万人)の実現が視野
- 世界の航空需要はアジアをはじめとする新興国を中心に更に拡大し、リニア開通により国内の交通体系も大きく変化



- 東アジアは今後10～15年後を目途にピーク
- 東南アジアは2060年頃まで増加傾向

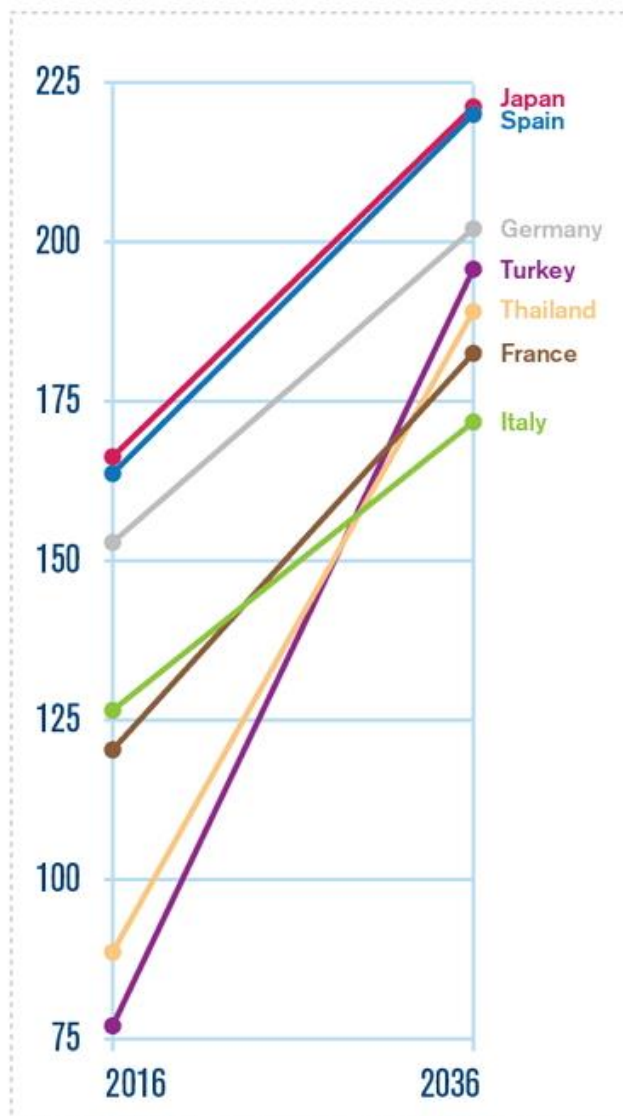
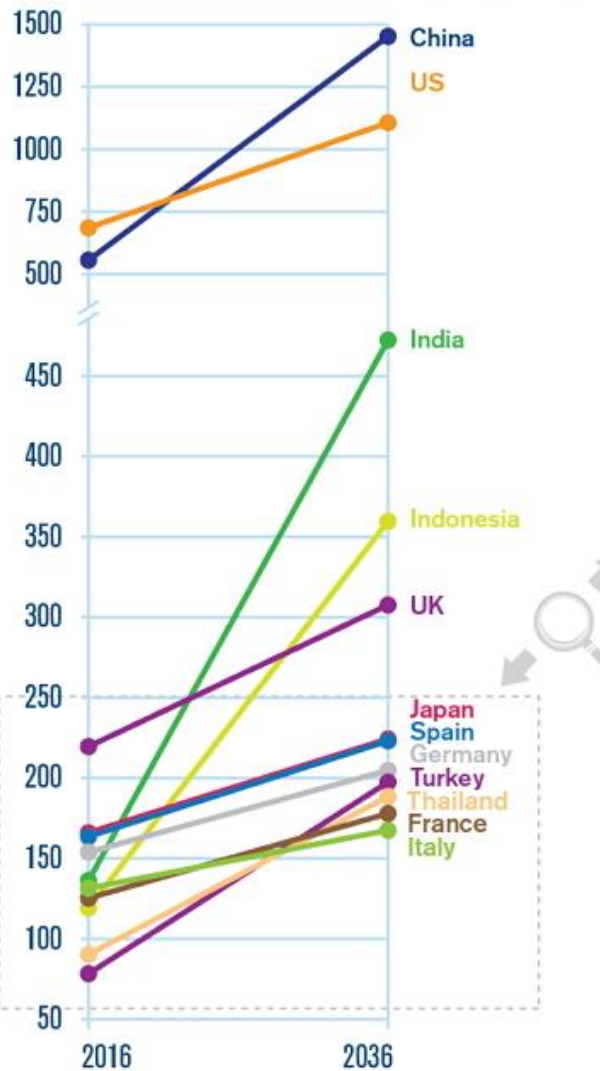
(単位:千人)

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年	2055年	2060年	2065年
中国	1,397,029	1,424,548	1,438,836	1,441,182	1,433,509	1,417,473	1,394,361	1,364,457	1,328,501	1,288,707	1,248,118
香港	7,246	7,548	7,769	7,987	8,127	8,199	8,234	8,253	8,267	8,276	8,272
台湾	23,486	23,818	24,045	24,151	24,101	23,830	23,359	22,771	22,127	21,464	20,786
日本	127,975	126,496	124,310	121,581	118,500	115,212	111,923	108,794	105,805	102,747	99,543
韓国	50,594	51,507	52,219	52,702	52,806	52,409	51,586	50,457	49,132	47,721	46,315
カンボジア	15,518	16,716	17,809	18,798	19,724	20,592	21,370	22,019	22,541	22,942	23,230
インドネシア	258,162	272,223	284,751	295,595	304,759	312,134	317,732	321,551	323,791	324,706	324,575
ラオス	6,664	7,165	7,630	8,049	8,416	8,728	8,978	9,163	9,283	9,340	9,335
マレーシア	30,723	32,869	34,950	36,815	38,381	39,668	40,761	41,729	42,560	43,194	43,581
ミャンマー	52,404	54,808	57,001	58,916	60,431	61,489	62,105	62,359	62,334	62,077	61,609
フィリピン	101,716	109,703	117,665	125,372	132,668	139,448	145,665	151,293	156,342	160,723	164,427
シンガポール	5,535	5,935	6,157	6,342	6,480	6,563	6,592	6,575	6,517	6,432	6,329
タイ	68,658	69,411	69,685	69,626	69,200	68,338	67,046	65,372	63,432	61,387	59,369
ベトナム	93,572	98,360	102,764	106,284	108,988	111,229	113,145	114,630	115,518	115,728	115,323
インド	1,309,054	1,383,198	1,451,829	1,512,985	1,564,570	1,605,356	1,636,496	1,658,978	1,673,078	1,678,568	1,675,744



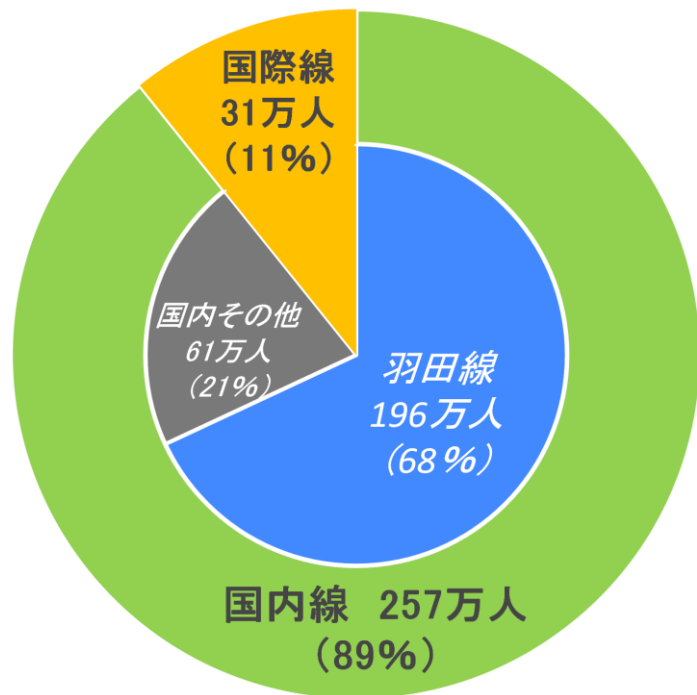
## Major Domestic Markets

Million O-D passenger journeys (to, from and within)



## 広島空港の利用構造と今後に向けた課題

①広島空港の利用内訳(H28実績)



**国内線が全体の約9割(羽田線だけで約7割)**

②広島空港におけるFSCとLCCの比率(H28実績)

	FSC	LCC
国内線	約236万人(92%)	約21万人(8%)
国際線	約24万人(83%)	約7万人(17%)

特に首都圏路線は羽田線も微増 = **年間約20万人の新規需要**

- ・ 羽田線・・・約6割がビジネス利用者
- ・ 成田線・・・7～8割が観光や私用での利用者(FSC利用も含む)

**LCCは観光利用等を中心に需要を拡大**

※EUや東南アジアでは国内線(近距離路線)の約半分はLCC

③広島空港利用者の発着地(H27推計)

発着地	広島市	その他県内	県外
割合	44%	44%	12%

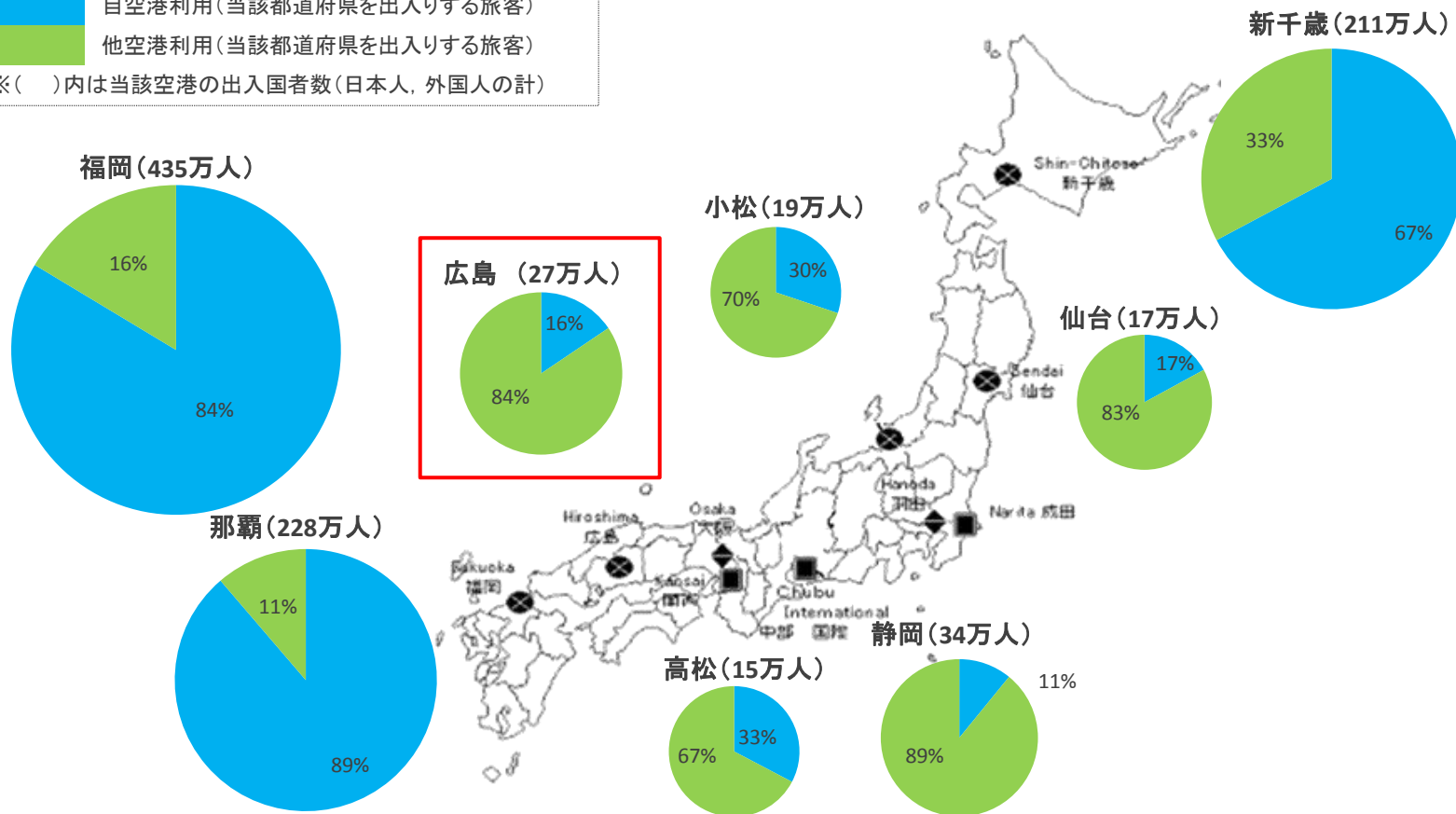
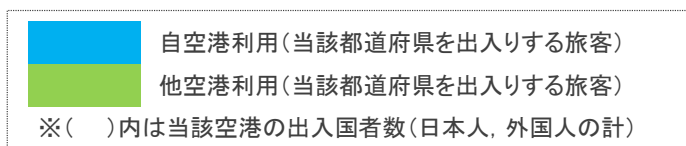
**広域的な利用はまだまだ掘り起しの余地がある**

### <今後に向けた課題>

- ① **国際線の比率を上げていくこと**(グローバル化にふさわしい交通拠点として国際線ネットワークを拡充)
- ② **航空サービスの多角化**(利用者に多様な選択肢を提供するためLCC比率を高めることなど)
- ③ **利用圏域の広域化**(広域の拠点空港として県外利用を掘り起こすこと)

## 中四国の拠点空港として果たすべき役割

現状では、広島空港は多くの地方空港と同様に十分な拠点性を発揮できていない

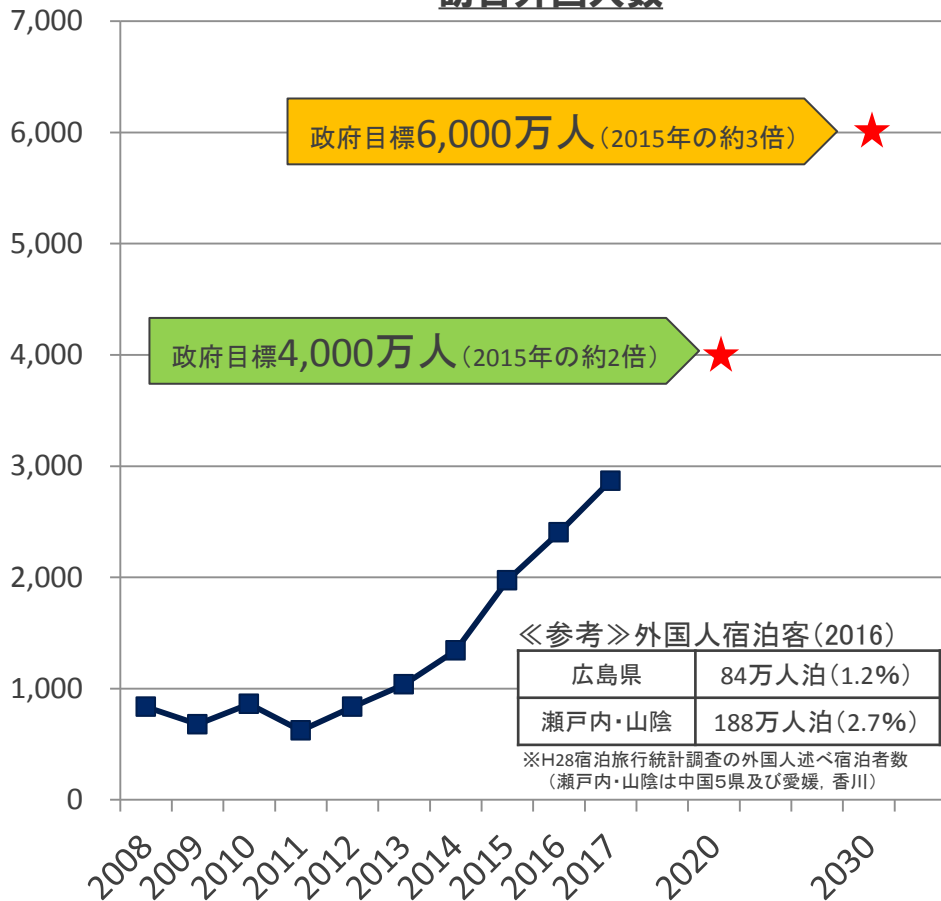


**今後は、中四国地方の拠点空港として地域を出入りするより多くの旅行者に選ばれること**

## 訪日外国人6,000万人時代の広島空港

(単位:万人)

### 訪日外国人数

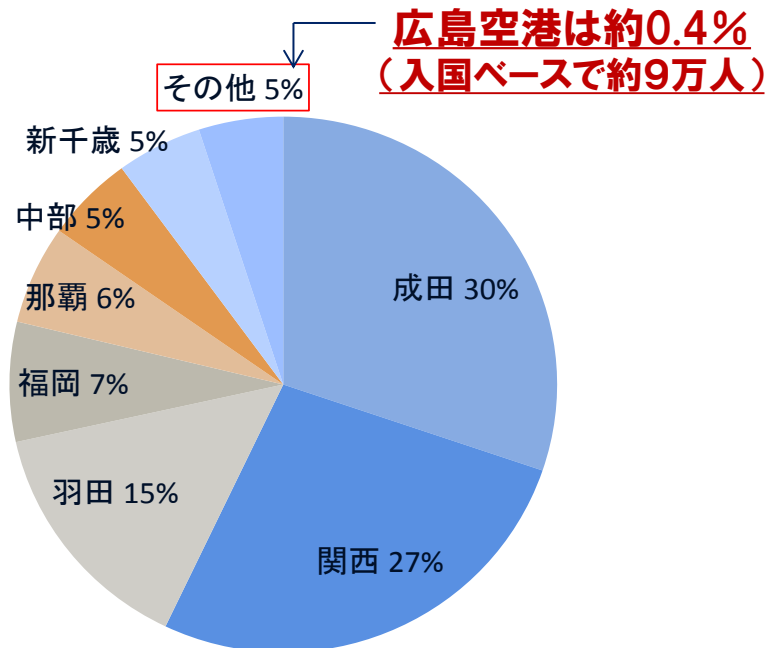


《参考》外国人宿泊客(2016)

広島県	84万人泊(1.2%)
瀬戸内・山陰	188万人泊(2.7%)

※H28宿泊旅行統計調査の外国人述べ宿泊者数  
(瀬戸内・山陰は中国5県及び愛媛、香川)

### 各空港の訪日外国人受入割合(2016)



6,000万人時代において広島空港では  
現状なみのシェアでも20万人超の外国人を受入

中枢拠点性向上に向けて  
広島空港の利用率を高めていくことが課題

## 圏域内における広島空港の利用率

- 将来目標で着目すべき指標として広島空港の利用率(圏域内旅行者)についてエリア別に検討

### <前提条件>

区分	内容
対象	国際線
圏域	①広島県 ②瀬戸内山陰(中国地方及び愛媛県, 香川県)
利用者	①アウトバウンド(設定した圏域を発着地とする日本人利用者) ②インバウンド(設定した圏域を発着地とする外国人利用者)
エリア	①短距離・・・北東アジア(韓国, 中国, 香港, 台湾)【LCC対応エリア(概ね3時間以内)】 ②中距離・・・東南アジア(主にASEAN)【小型機の就航が可能なエリア】 ③長距離・・・その他(欧米等)【小型機では就航できないエリア】

### <ポイント>

- 他の地方空港(特に地域に高い拠点性を持つ福岡空港)をベンチマークにシェアを比較
- 広島空港から国内線を乗り継いで羽田・成田を利用する者も対象(特に長距離エリアで重要)
- 片道利用も対象(特にインバウンドにおいて空港間連携による広域の回遊性を高める視点)

## 距離圏別利用率(指標検討に向けた現状分析)

### 広島空港(インアウト合算で2割弱の利用率(P11))

広島空港利用率	県内(広島県を出入り)			広域(瀬戸内・山陰を出入り)		
	日本人	外国人	合算	日本人	外国人	合算
短距離(北東アジア)	37%(39%)	36%(41%)	36%(40%)	19%(20%)	14%(16%)	16%(18%)
中距離(東南アジア)	18%(30%)	2%(5%)	11%(19%)	9%(14%)	1%(2%)	6%(10%)
長距離(欧米他)	2%(44%)	1%(5%)	1%(11%)	1%(12%)	1%(4%)	1%(7%)

※( )内は広島空港から羽田・成田を乗り継ぐ利用者を含めたシェア

- ・ **利用者の多くが近隣の大規模空港等を利用(ネットワーク/ダイヤ/価格競争力等の課題)**
- ・ **距離圏ごとに直行便誘致, 乗継拡大, LCC活用等を戦略的に進めることが拠点性向上の鍵**

(補足)

- ・ LCC黎明期でアウトバウンド中心であったH24年度は, 直行便就航国への日本人旅行者(広島県居住)の6~7割が広島空港を利用(路線の有無のみならずダイヤの利便性や価格競争力も重要)
- ・ 滞在期間が長い長距離エリア外国人客のうち, 最初(最後)に広島を訪問する者の広島空港利用率は乗継含め2割程度

### (参考)福岡空港(インアウト合算で8割超の利用率(P11))

福岡空港利用率	県内(福岡県を出入り)			広域(九州を出入り)		
	日本人	外国人	合算	日本人	外国人	合算
短距離(北東アジア)	96%	89%	90%	86%	70%	73%
中距離(東南アジア)	84%	70%	76%	78%	31%	53%
長距離(欧米等)	48%	28%	40%	45%	9%	23%

## (内訳詳細) 広島県／瀬戸内・山陰エリア

### 広島県を出入りする旅行者

		広島空港	成・羽 (乗継有)	成・羽 (乗継無)	福岡	関空	その他
日本人	北東アジア	37.0%	2.4%	8.3%	25.3%	21.8%	5.3%
	東南アジア	18.2%	11.8%	6.0%	37.5%	26.5%	0.0%
	欧米他	2.1%	41.5%	11.7%	22.7%	20.1%	2.0%
外国人	北東アジア	35.5%	5.0%	4.4%	12.5%	35.5%	7.0%
	東南アジア	2.1%	2.5%	40.4%	24.4%	30.5%	0.0%
	欧米他	1.4%	3.3%	68.4%	1.5%	24.3%	1.2%
合算	北東アジア	36.2%	3.7%	6.3%	18.8%	28.8%	6.2%
	東南アジア	11.2%	7.8%	20.9%	31.8%	28.3%	0.0%
	欧米他	1.5%	9.7%	58.8%	5.1%	23.6%	1.4%

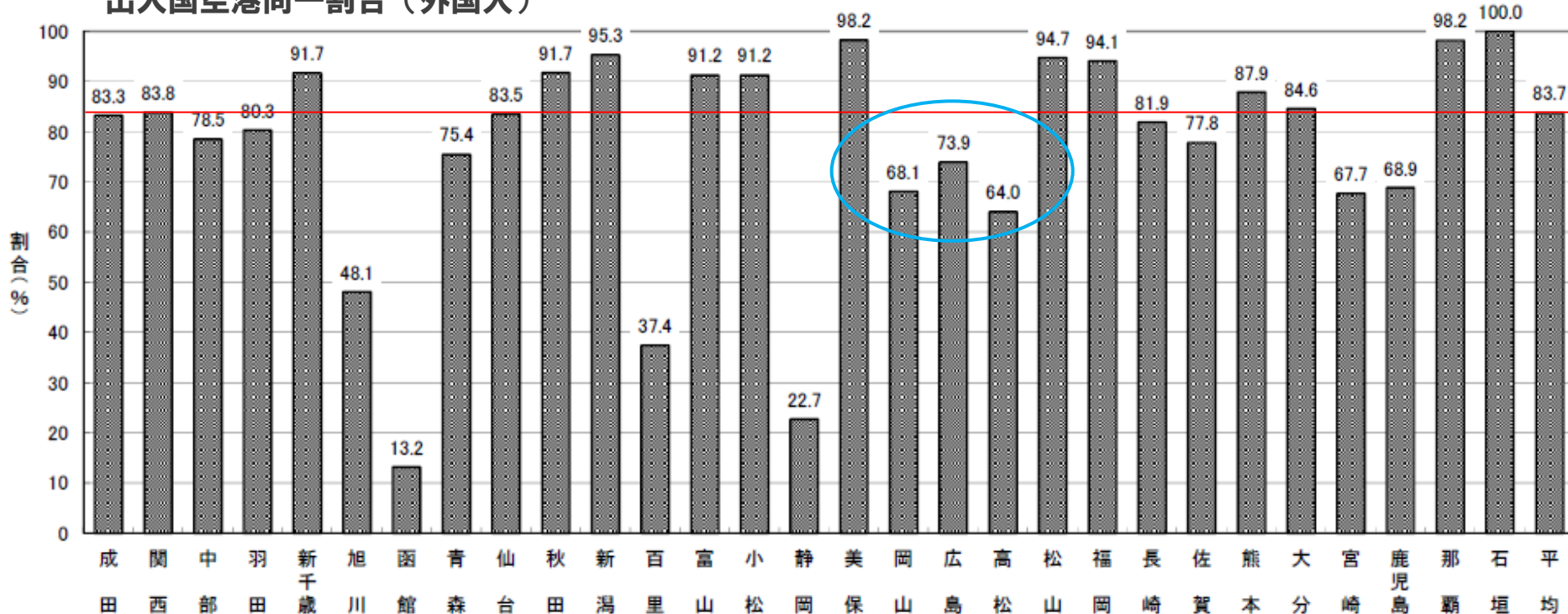
### 瀬戸内・山陰を出入りする旅行者

		広島空港	成・羽 (乗継有)	成・羽 (乗継無)	福岡	関空	その他
日本人	北東アジア	19.3%	1.0%	8.8%	22.7%	26.0%	22.2%
	東南アジア	8.8%	5.5%	21.4%	24.9%	36.5%	3.0%
	欧米他	0.6%	11.6%	40.0%	11.2%	33.6%	3.1%
外国人	北東アジア	13.8%	1.9%	4.8%	7.1%	42.9%	29.5%
	東南アジア	1.0%	1.2%	33.0%	20.0%	42.7%	2.1%
	欧米他	1.1%	2.7%	67.0%	2.5%	24.7%	1.9%
合算	北東アジア	16.3%	1.5%	6.6%	14.3%	35.1%	26.1%
	東南アジア	5.8%	3.8%	25.8%	23.0%	38.9%	2.7%
	欧米他	0.9%	6.1%	56.8%	5.8%	28.1%	2.4%

## 空港間連携(中四国地方の特性)

- 中四国地方の空港は片道利用のインバウンド旅客が相対的に多い
- 空港間連携により圏域内の回遊性を高めるなど相乗効果が期待できる環境  
(中枢拠点性の向上を追求しつつ多極分散を生かした施策展開)

出入国空港同一割合(外国人)



※日本人利用客は中四国地方のいずれの空港も9割以上が同一空港を利用



## 空港間連携(インバウンドの片道利用の状況)

### 《広島空港との片道利用がみられる空港》

高松(9,000人強), 関空(6,000人強), 羽田・成田(6,000人強), 福岡(2,000人弱)

※「広島空港で入国して他空港から出国」または「他空港で入国して広島空港で出国」した外国人数を空港別に集計(年間推計値)

### 《出国者に占めるシェア》～相互利用の多い広島と高松の例～

#### ① 広島空港から出国した外国人の入国空港

広島(73.9%), 関空(12.5%), 成田・羽田(8.2%), 福岡(3.4%), 高松(1.8%)・・・

#### ② 高松空港から出国した外国人の入国空港

高松(64%), 広島(15.9%), 関空(13.8%), 中部(3.8%)・・・

※広島と高松は同じ航空会社が就航している台湾からの旅行者による相互利用が多い

## 30年後の姿は？(指標整理に向けたたたき台)

### ①短距離路線(北東アジア)～概ね3時間圏内/LCC就航エリア～

- ・ 県内旅客の大多数(例えばインアウト双方で6～7割以上)に使われること  
※H24(アウトバウンド利用がメイン)の直行便就航国へのアウトバウンド利用者に占める広島空港のシェアは6～7割
- ・ そのためには、インアウト双方に使いやすいダブルデイリー以上(LCCも積極活用)

### ②中距離路線(東南アジア)～概ね4～7時間圏内/直行便(小型機)可能エリア～

- ・ エリア各国とデイリー直行便を結び短距離路線に近いシェアを実現  
(時間距離が長い場合短距離路線と比較すると単一ダイヤでも一定の利便性確保可能)
- ・ 瀬戸内・山陰エリアの広域主要拠点として最大のシェアを実現

### ③長距離路線(欧米他)～ハブ空港乗継エリア～

- ・ イン・アウトともにハブ空港との乗継が中心となるエリア
- ・ アウトバウンドは、県内居住者を中心にシェアを更に高める  
(現状でも乗継をふくめると4割強のシェア)
- ・ インバウンドは、広島を最初又は最終の目的地とする旅行客の乗継利用を拡大  
(広島訪問者(広島空港利用率5%)のうち、上記客層の広島空港利用率は2割強)

※空港間の連携による広域利用も図りつつ広島空港の中核拠点性を向上

## 検討の視点

- リニア開通による国内交通体系の変化を見据えて、航空交通はどのような役割を担うか。  
(利用者のニーズに応えるには国内線はどうあるべきか)

### <ポイント>

- 2027年には品川～名古屋間で、2045年(最大8年間前倒し)には東京～大阪間でリニア中央新幹線の開通が予定
- 日本国内の東西時間距離が大幅に短縮  
(最終的には東京～大阪間が約一時間＝スーパーメガリージョンの形成)
- 広島空港は羽田線を基幹路線としているが、リニアの開通により国内線はどのような役割を担うことが求められるか？(どのような交通サービスが航空に求められるか)

### リニア開通時の移動時間(東京～広島間)

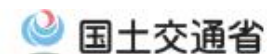
	リニア開通区間	所要時間(目安)		
		開通区間	広島～東京間	短縮効果
2027年	東京～名古屋間	40分 (1時間40分)	3時間 (4時間)	1時間
2045年	東京～大阪間	1時間 (2時間30分)	2時間30分 (4時間)	1時間半

※ 東京～大阪間は最大で8年前倒し(最速で2037年)

※ ( ) 内は現状の所要時間。なお開通後の時間には乗継時間は考慮していない

## リニア開通後の国内交通

ネットワークによる大幅な時間短縮効果を通じて、成長の果実が全国津々浦々に波及



- リニアによって、東京 - 大阪間の時間距離が大幅に圧縮され、国内各地間の移動時間が短くなり、三大都市圏の成長力が全国に波及。



出典:「国土地理院「地理院地図電子国土Web」に加筆

## 首都圏路線

### 《現状の主な首都圏路線のニーズ》

- ① 主に東京への(からの)ビジネス需要
- ② 首都圏ハブ空港との乗継需要
- ③ 個人旅行者等のLCC需要

### 《リニア開通で想定される影響等》

- (特に大阪まで延伸した段階では)一定程度のリニアへの転換(特にビジネスユーザー?)は想定される(サービス水準(運賃や運航頻度等)はまだまだ明らかではないものの…)
- 一方, LCC拡大などで(羽田へのLCC参入を想定), リニア開通後も航空需要が増加するとの調査結果もある(東京~名古屋間開通時の首都圏~近畿圏を対象とした調査)
- 首都圏空港の強化が進むことを踏まえると, 国際線の乗継機能はますます重要に  
(県民の全世界へのアクセス手段として, また訪日客の地域への呼び込みの手段として)



### 《リニア開通後の航空に対するニーズは?》

利用目的に応じた選択肢の提供  
(LCC利用のニーズなど)

首都圏空港へのアクセス路線  
(国際ハブ空港とのネットワーク)

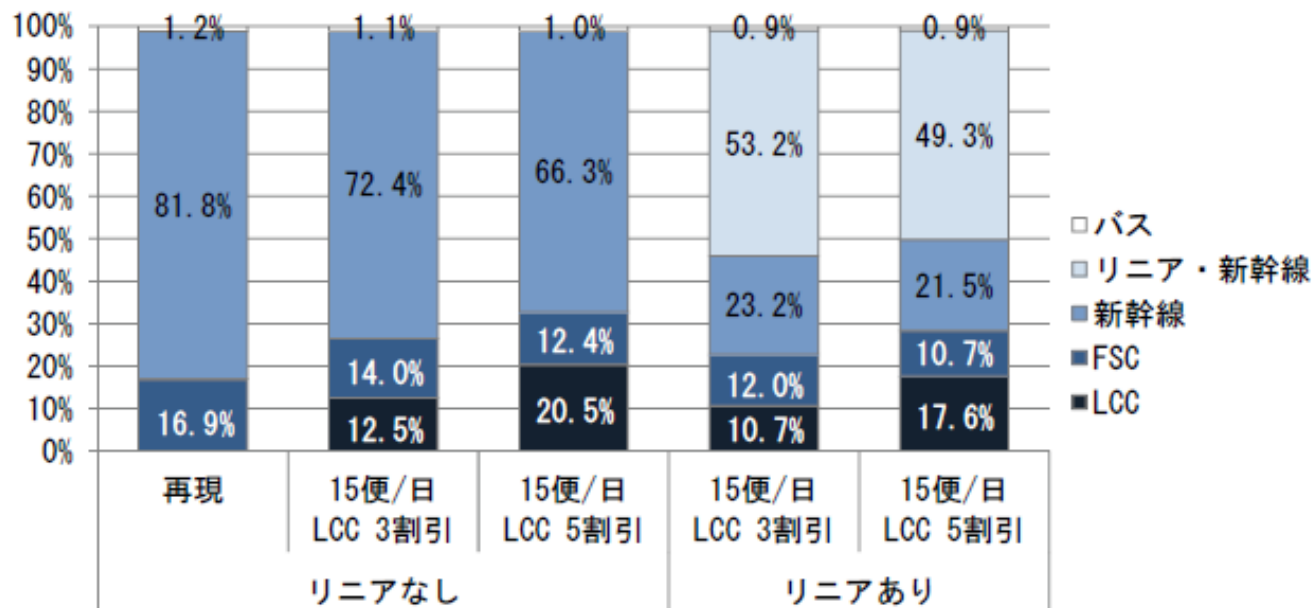
**LCC比率を高めるなどサービスを多様化させつつ現在と同程度の便数は維持**

## リニア開通の航空需要への影響(国総研の調査)

### リニア中央新幹線開通等による航空需要への影響

LCC（格安航空会社）やリニア中央新幹線を含む将来幹線公共交通の展望を試算。なお、羽田空港発着LCCやリニア中央新幹線（東京都～名古屋市間）の影響を評価するため、独自に選好意識調査（Stated-Preference Survey）を実施。

- LCC参入により航空分担率が11～18%増加（リニアなしでは+16～25%）。
- リニアが部分開通する場合にあっても航空需要が増加。
- リニア中央新幹線の需要の大半は、従来の新幹線からの転換
- リニア中央新幹線は、価格弾力性が低い、ビジネス客がより多く利用しやすい。
- 一方、LCCは、価格弾力性が高い、観光客がより多く利用しやすい。



首都圏～近畿圏の試算結果

【Journal of Air Transport Management Vol.47 pp.199-217(2015年)に掲載】

## 国内航空ニーズの多様化

### 近年の新たな動向

- LCCのほか、地方間路線やチャーター便などの市場が拡大しつつある
  - 地方間路線は2000年代前半に大幅に縮小したが、再び定期路線化が進みつつある。  
また季節変動の大きい観光需要に柔軟に対応できる国内チャーター便は広島でも近年大きく増加
- ビジネスジェットや遊覧飛行などのサービスも注目されつつある
  - 広島でも水陸両用機による遊覧飛行サービスなどが展開



求められるのは多様化するニーズに「航空ならではのサービス」をきめ細やかに提供すること

- 地方間の定期路線の拡大だけでなく、チャーター等も積極的に活用
- 定期航空路線以外のサービスと空港を結びつけた新たな需要の創出

## 30年後の姿は？（指標整理に向けたたたき台）

### ①首都圏路線

- ハブ空港とのネットワーク（乗継利用層の拡大）
- 利用者ニーズを踏まえたサービス提供（FSC・LCCのバランスを取りながら利用規模を維持・拡充）

### ②その他（よりきめ細やかなニーズへの対応）

- 地方間路線の拡充（定期路線の拡大／チャーター便運航回数の増加など）
- 定期航空以外のサービスとの連携（サービス拠点としての連携など）