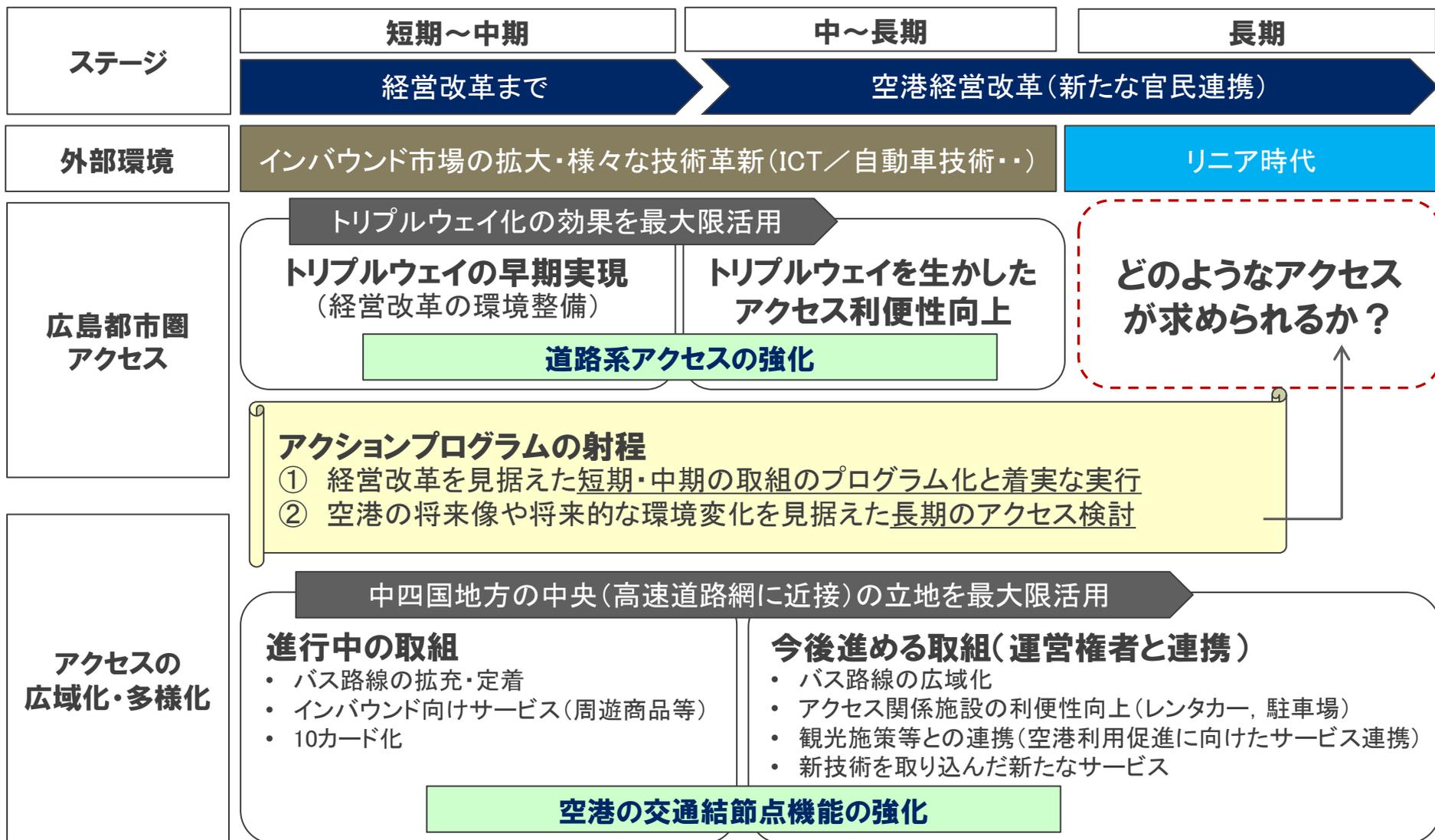


空港アクセスについて

平成30年2月14日 空港経営改革推進委員会

アクセス対策の基本的方向性と検討の枠組

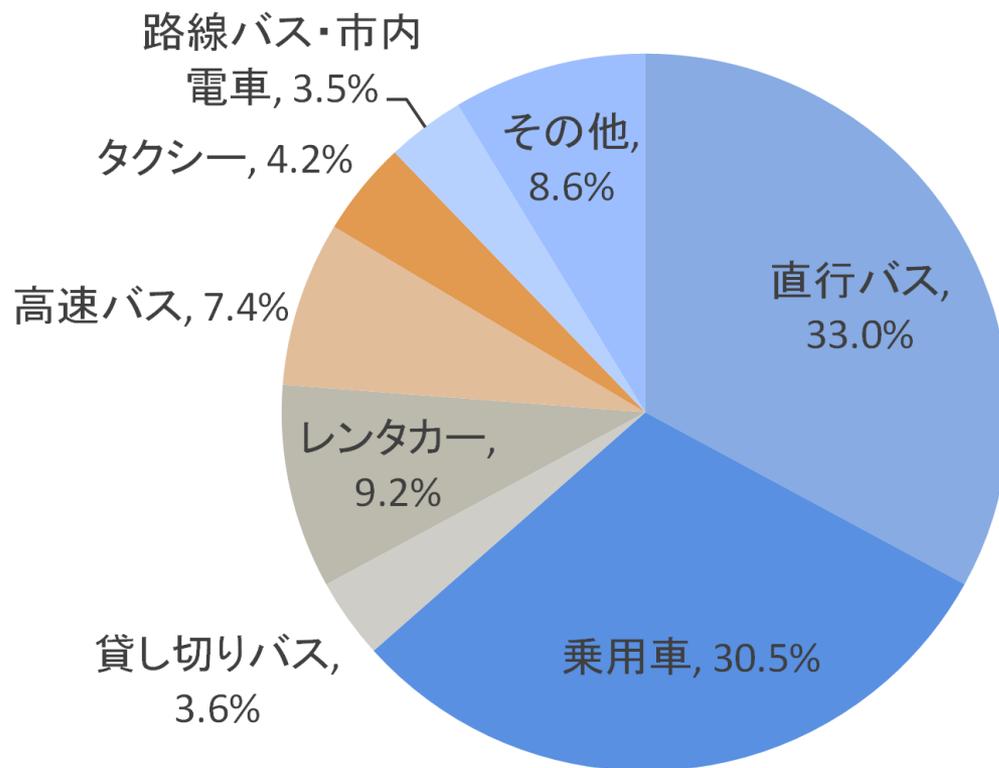


空港アクセスの現状や背景

空港アクセスの概況

- ・ リムジンバスや自動車, レンタカーなどの道路系のアクセス手段がメイン

広島空港利用者のアクセス手段(H27)

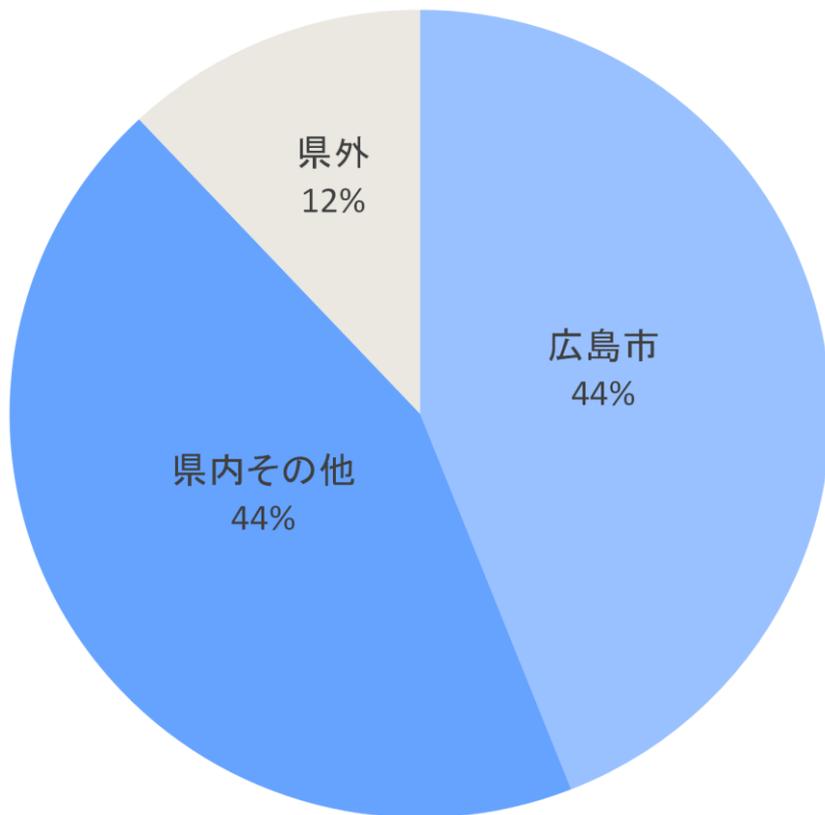


※航空旅客動態調査の最終アクセス手段, 最初イグレス手段のデータから算出
(平日人数×5+休日人数×2)

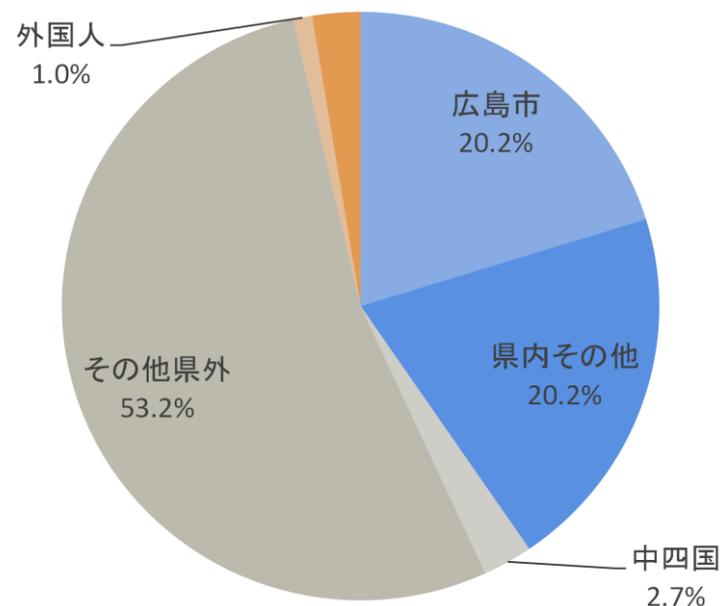
広島空港利用者の発着地(国内線)

- 広島都市圏が発着地(用務地等)の4割以上を占める利用構造
(広島空港の最大需要地とのアクセス対策の重要性)

広島空港利用者の発着地



(参考)利用者の居住地



居住地別にみると県外居住者が半数以上

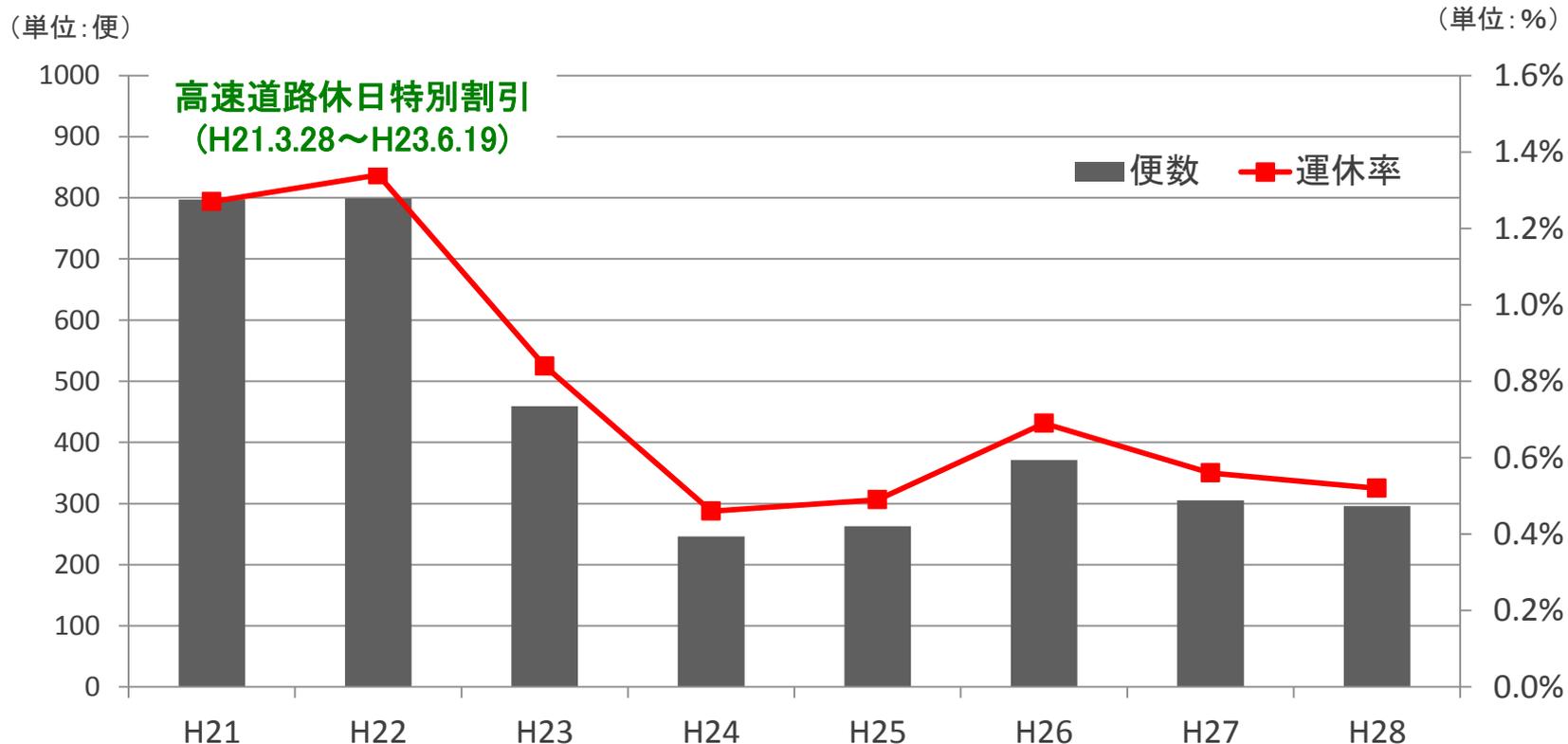
※当該空港を点とした利用範囲の拡がりに着目して集計したもの。

出発地は「当該空港に向けて移動を始めた地点」、到着地は「空港を起点とした場合の目的地」

道路系アクセスの課題

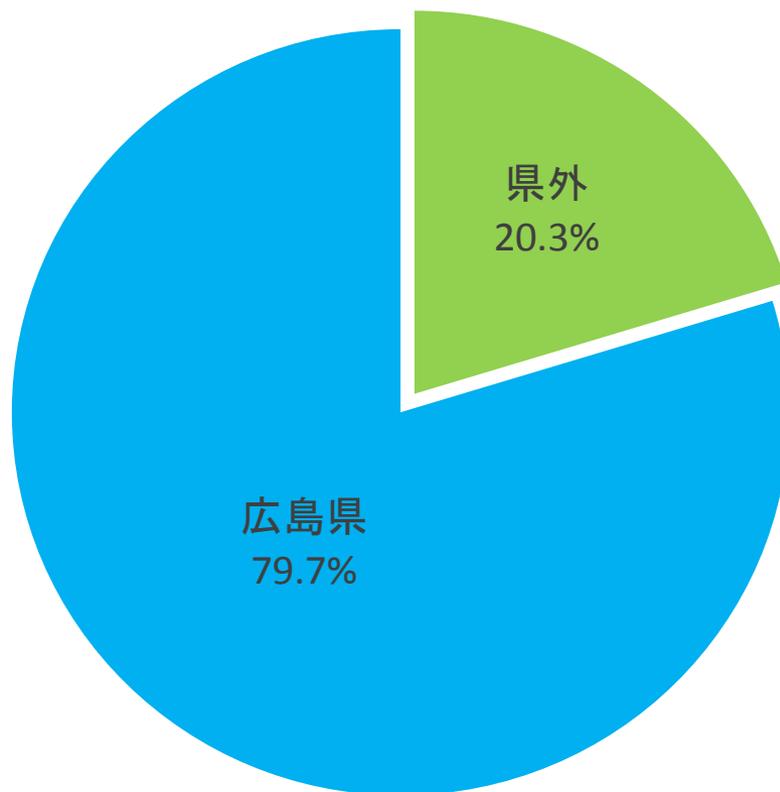
- 主要アクセス手段であるリムジンバスでは、混雑期(GW・お盆・年末年始等)を中心に事故による運休が発生するなどアクセスの安定性向上が課題
 (運休時には空港連絡バスを増便し白市ルートに誘導する仕組みが整えられている)

リムジンバスの運休状況



国際線のお県利用者(アウトバウンド)

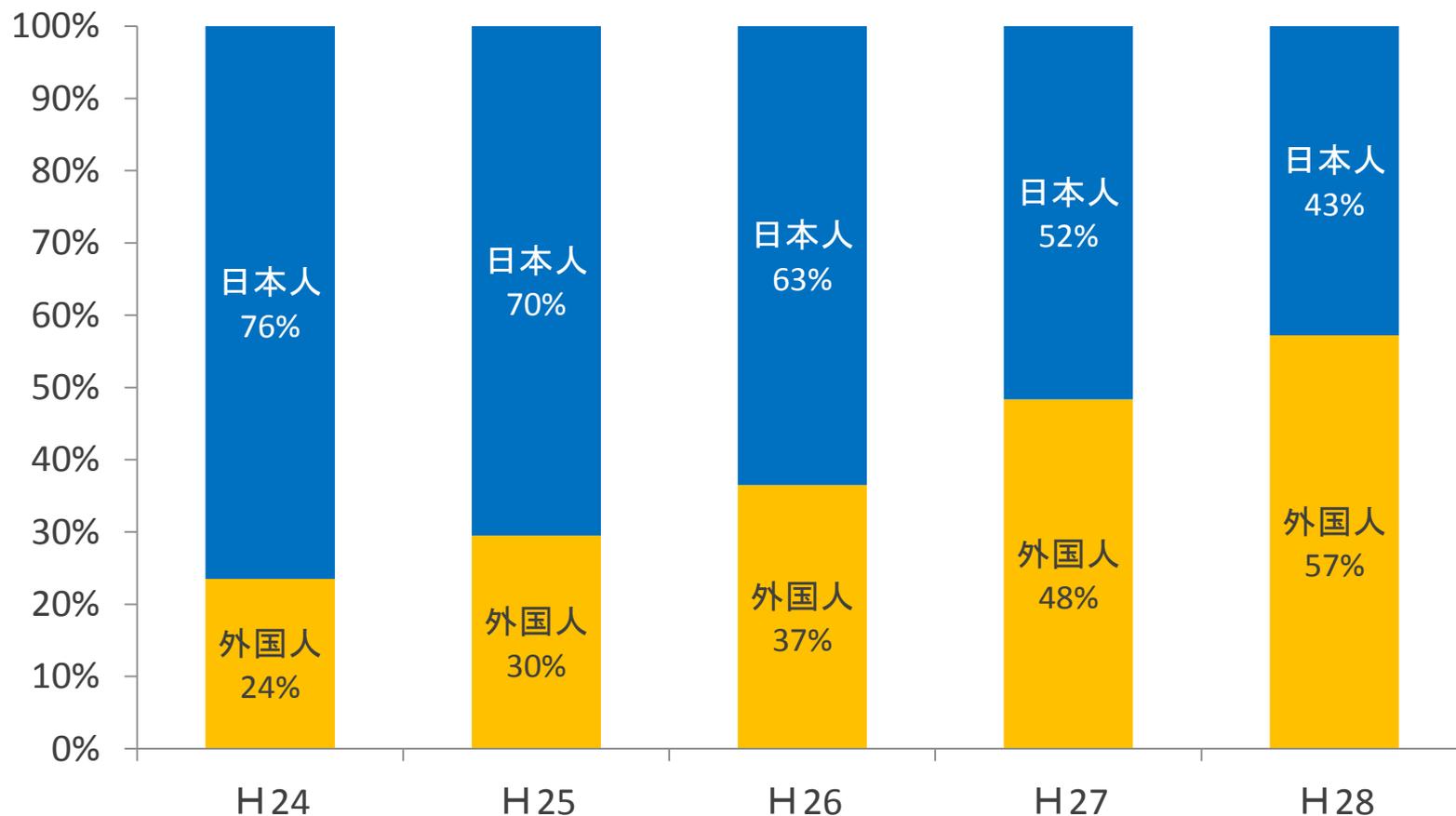
- 国際線利用者のうちお県外居住者が2割程度を占める
- ネットワーク拡充と併せて広域集客を念頭に置いたアクセス対策も重要



(お県外内訳) 岡山県 7.5% , 島根県 4.6% , 愛媛 3.9% , その他 4.3%

インバウンド旅客の増加

- 国際線では、インバウンド比率が上昇
- インバウンド向けのアクセス対策の重要性も高まる



訪日外国人の近隣県から広島県への流動(交通機関)

分析例④ 特定の県への近隣県からの流動分析(広島県の例①)

国土交通省

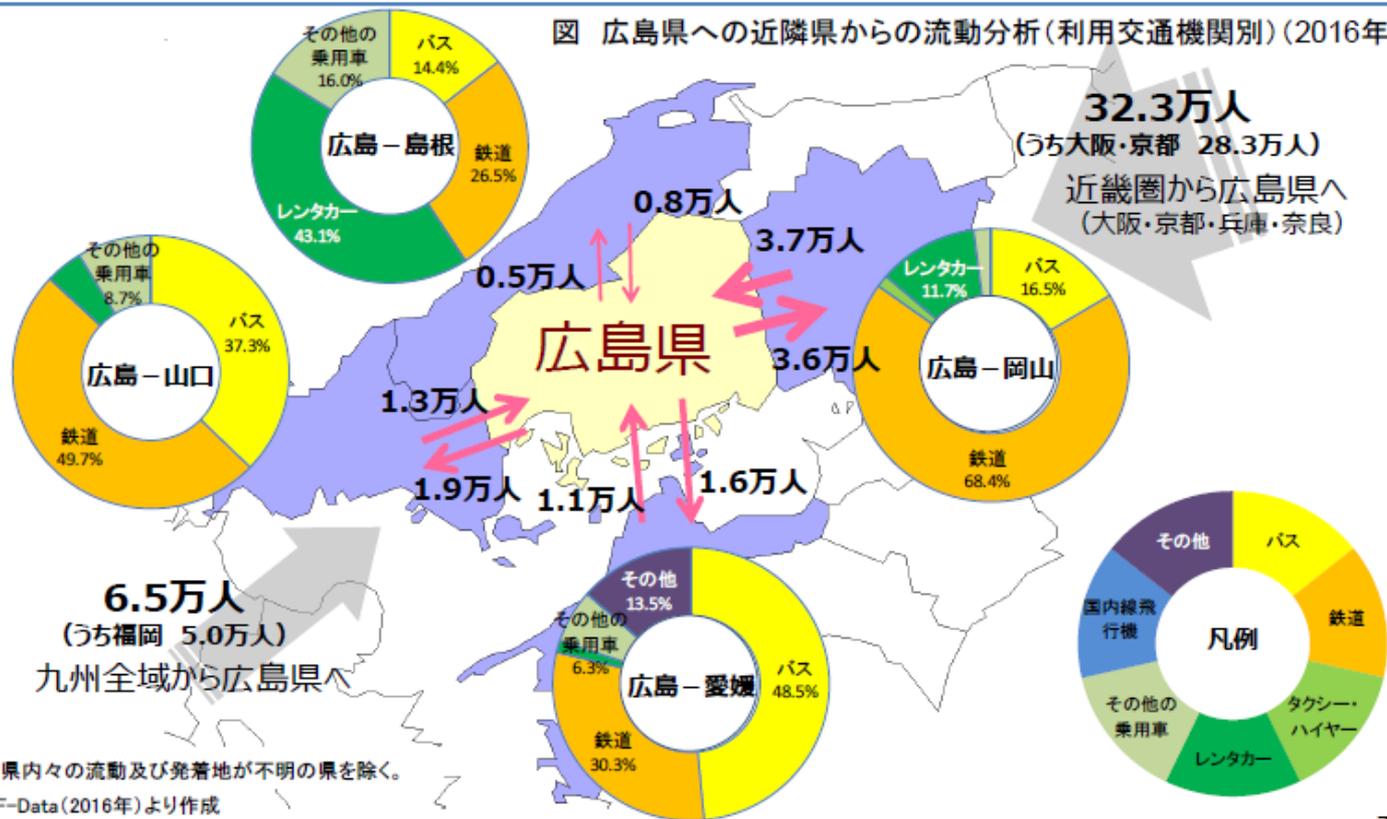
都道府県間流動表

公表用データベース

貸出用データベース

- 隣接県間の交通手段は山陽新幹線で繋がる岡山・山口は鉄道利用が多く、島根はレンタカーの利用が多い。
- 本州四国連絡橋で繋がる愛媛はバスの利用が多い。

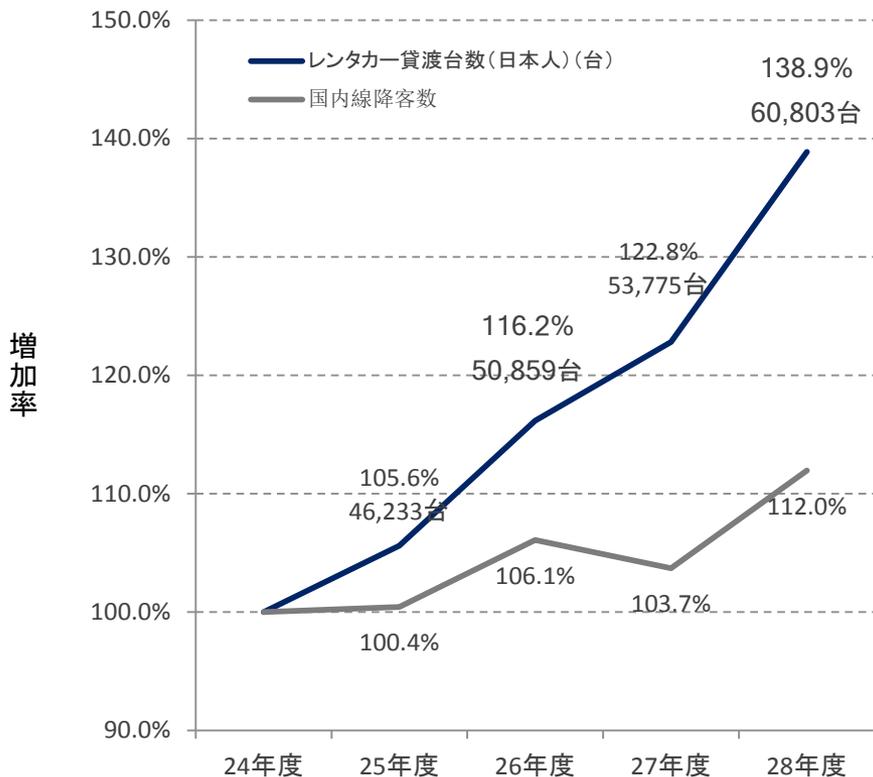
図 広島県への近隣県からの流動分析(利用交通機関別)(2016年)



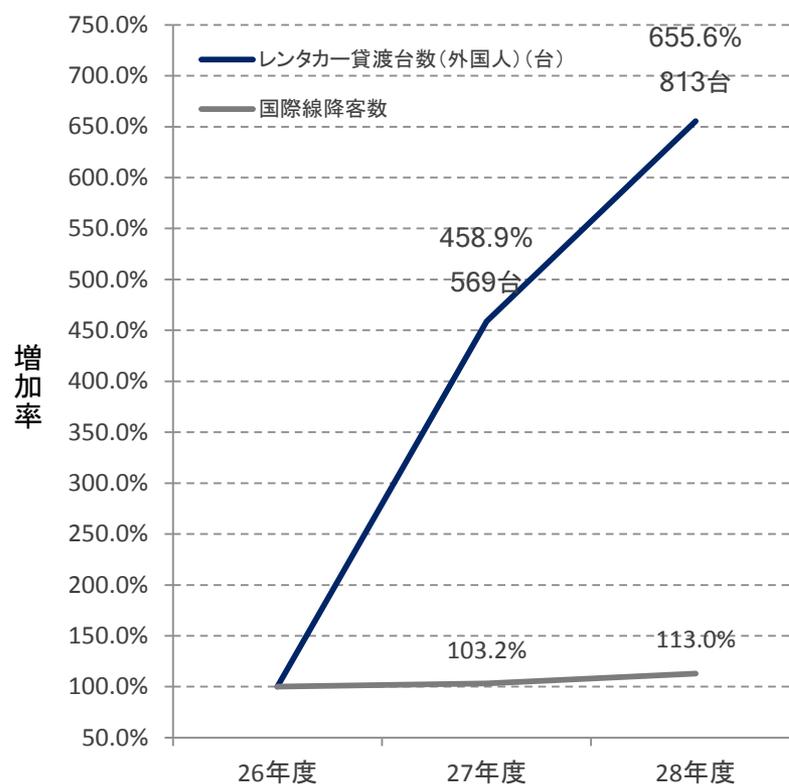
レンタカー利用の拡大

- レンタカーの貸渡し件数は降客数の増加割合と比較して大きく増加
- 外国人による利用も(絶対数は少ないものの)大きな伸び率

広島空港のレンタカー貸渡台数(日本人)



広島空港のレンタカー貸渡台数(外国人)



個別資料

広島都市圏からのアクセス／トリプルウェイ化

現状

(主要ルート／一般道+広島高速1号+山陽道)
・所要時間約45分
※トリプルウェイ化前の一般ルートは約105分

(選択ルート／白市ルート)
・所要時間平均約64分

トリプルウェイ化

(主要ルート①／広島高速5号+山陽道)
・所要時間約40分【高速ルート】

(主要ルート②／国道2号東広島・安芸BP+山陽道)
・所要時間約65分【一般ルート】

(選択ルート／白市ルート(JR+連絡バス))
・所要時間平均約64分

速達性・定時性向上

主要ルートの複線化
(容量の拡大)

セイフティネット機能

セイフティネット機能の強化(増便/駅バリアフリー化/積雪対策等を実施)

速達性・定時性向上にとどまらず

事故・渋滞リスクが軽減され**空港アクセスの安定性が向上**

(進捗状況) 広島高速5号はH32年度完成予定／東広島安芸BPも着実に進捗(時期未定)

空港の民間運営開始(H33)を見据えた早期完成を推進
完成後はSPCとも連携し、トリプルウェイを生かした利便性向上を推進



※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号の現道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。

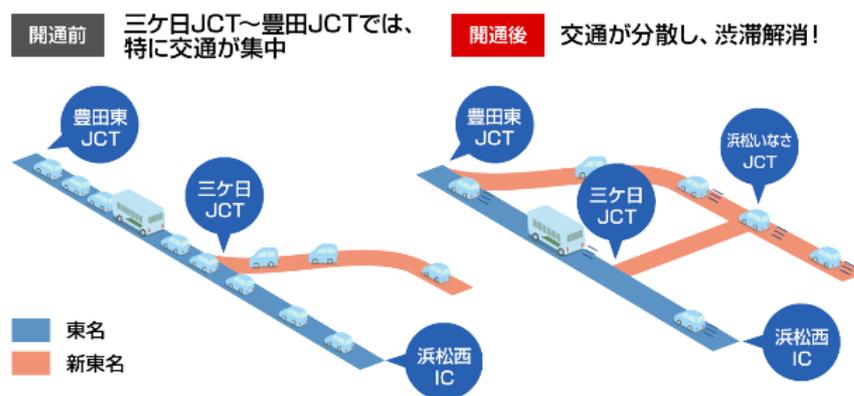
道路整備により空港アクセスの定時性向上に大きな効果があった例

遠州鉄道
 空港直行バス **e-wing**
 中部国際空港「セントレア」便
 安心して走れるね
 電車よりラクちん!
 新東名高速道路 愛知県内開通!
 渋滞が大幅に削減され
遅れませんでした!
 結果はこんな感じ

結果発表!

2016年2月13日新東名高速道路の浜松いなさJCT～豊田JCTが開通!

今回の開通により、新東名高速道路は、2012年に開通している御殿場JCT（静岡県御殿場市）から浜松いなさJCT（静岡県浜松市）と合わせ延長約200kmが開通し、この間で東名高速道路とダブルネットワークが形成されました。NEXCO中日本の速報によると、開通後は従来の東名高速道路においても、「三ヶ日JCT～豊田JCT」の渋滞発生回数（7日間）が開通前の13回からゼロへと解消されています。e-wingの運行経路においても、新東名高速道路への交通の分散により渋滞が減少し、定時性が向上しています!



e-wingの空港到着便	前年比		
遅れ時分合計	5,688分	▶▶▶ 597分	約89%減
遅れ発生便数	154便	▶▶▶ 49便	約68%減

※2016年3月1日～6月10日の計102日間実績
 ※空港到着時5分以上遅れをカウント

アクセスの広域化・多様化

これまでの取組(進行中のものも含む)

リムジンバス路線の拡充

- ・ 平和大通り線(H23～)
- ・ エアポートバス「呉広島空港線」(H25～)
- ・ エアポートバス「尾道ー広島空港線」(H28～)
- ・ 三次～広島空港連絡バス(H28～)
- ・ 西条エアポートリムジン(H29～)

バス等の利便性向上

- ・ PASPYエリアにおける交通系ICカードの全国相互利用サービスの導入(H30春予定)

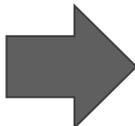
レンタカーの利便性向上

- ・ カーシェアリングサービスの導入(H28～)
(H29から乗り捨て方式も導入)

インバウンド向けサービス

- ・ 訪日外国人観光客周遊乗車券(Visit Hiroshima Tourist Pass)(H29～空港リムジン対応商品の販売)
- ・ 広島-松江間の高速バス外国人観光客ワンコイン事業(H28～)(利用者の46%が広島空港を利用)
- ・ 山陰・瀬戸内・四国エクスプレスウェイパス(H29～)

空港の交通結節点機能の強化に向けた取組を引き続き推進

- 
- ・ 空港を起点とするアクセスネットワークの多様化
 - ・ アクセス関係施設(レンタカー, 駐車場等)の利便性向上(経営一体化によるサービス向上)
 - ・ 観光施策等との連携(空港利用促進に向けたサービス連携)
 - ・ ICT等新たな技術を生かしたサービス水準の高度化 等

検討の背景

- トリプルウェイ化実現により、道路系アクセスの利便性は向上するが、将来のリニア開通により国内の交通体系の大きな変化が想定
(特に、大阪まで延伸した段階で、航空の時間的優位性は低下)

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

- 一方、LCC利用の増加による利用層の多様化など、航空の担う役割の変化も想定(空港アクセスに利用者が期待するサービス水準も多様化の想定)
- これらを念頭に、今回会議では、過去の検討状況も踏まえ長期的視点で空港アクセスの論点を整理(最大需要地である広島都市圏アクセスを念頭に)

想定される論点

1 利用者ニーズ

- 着目すべきサービス指標
(速達性／定時性／運行頻度／快適性／運賃・・・)
- 利用者層(ビジネス/LCC/インバウンド等)と求められるサービス指標
(それぞれで想定されるプライオリティはどのようなものか)

2 新たなアクセス手段の可能性

- 前提となる「交通分担率」
(道路系アクセスの位置付け／アクセス手段の多様性の担保)
- 具体的に考えられるアクセス手段と実現可能性
(トリプルウェイ化後との比較／サービス指標のプライオリティ／採算性等)