

広島県空港振興協議会「空港経営改革推進委員会(第4回会議)」の開催結果について

1 概要

広島空港の経営改革を官民で進めるため広島県空港振興協議会に設置した空港経営改革推進委員会の第4回会議を次のとおり開催した。

2 会議内容

(1) 日 時 平成30年5月21日(月) 15:00~17:00

(2) 会 場 広島県庁北館4階 第3委員会室

(3) 主な内容(出席者からの主な意見は裏面のとおり)

ア 将来目標について

将来目標の効果的な示し方(将来目標策定にあたっての「方向性」と、それを定量化した「数値」を段階的に示していくこと)及び「方向性」について議論した。

イ 空港アクセスについて

現状のアクセス対策(トリプルウェイ化)について確認するとともに、今後は、トリプルウェイ化の効果も踏まえながら、軌道系を含め、長期的なアクセス対策の方向性について議論していくことを確認した。

ウ 空港運営権者選定基準について

「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」を基本に、選定基準において、地元として特に重視すべき内容(国への要望内容)について確認した。

3 今後の予定

国による実施方針の公表に向けて、当委員会としての取りまとめを行う。

(将来目標について)

- 多くの事業者に関心を持ってもらい、魅力的な提案を引き出していくためには、一定の考え方をもった「方向性」と、それを定量化した「数値」をセットで示していくことで、運営参画の動機づけになると考えられることから、セットで議論していく必要がある。
- 将来目標の策定意義に鑑みると、その数値に至る考え方は必要だと思うが、30年という長期の正確な需要予測は困難であり、精緻な積み上げは必要ないのではないか。
- これまでの民営化予定空港の中で福岡空港のみ、滑走路が増設予定にもかかわらず、地元の数値目標を打ち出さなかった。これは、既存の滑走路と平行で近接した配置となり離着陸が同時に行えず、増設による大きなキャパシティの拡大が見込めないという事情があった。広島空港は、運営参画を検討する事業者に対して、ポジティブなメッセージを発信するとともに、地元の覚悟を示すためにも、高めの「数値目標」を示しておくべきである。
- 「数値」だけではなく、それを達成していくために何をしていくのかという施策とともに考えていくことが重要である。
- 広島空港と同規模で、後背地の人口規模・GDP等も近似している「仙台空港」で運営権者から提案された数値目標が参考値として考えられる。

(空港アクセスについて)

- 手段が必ずしも軌道系である必要はないと思うが、軌道系も含め、これまでの経緯や前提条件等を確認した上で、しっかりと議論していくことが必要ではないか。
- 広島県の人口の1/3は東部が占めていることから、広島都市圏だけでなく、東部も含めてアクセスを考えていく必要がある。
- 「縁(えん)の道～山陰～」や「せとうち・海の道」という広域観光周遊ルートも形成されているが、中四国地方の縦のアクセスが弱いと感じているので、その強化も考えていくべきではないか。
- インバウンドの取り込みなど、将来目標を実現していくためには、公共交通の受入体制の整備も重要であり、その基盤となる道路整備に加え、長期的で戦略的かつ具体的な施策を打っていく必要がある。

(空港運営権者選定基準について)

- 特に重視すべき点として、エアライン誘致や空港アクセス改善に加え、空港を活用して地域活性化を図っていくという視点も重要ではないか。