

# 広島空港の経営改革について

## 提言

広島県空港振興協議会  
空港経営改革推進委員会



近年、アジアの経済成長に伴う海外市場の拡大や外国人観光客数の増加、オープンスカイ<sup>1</sup>の進展、LCC<sup>2</sup>市場の発展など、世界の空港を取り巻く環境は短期間に大きく変貌している。

こうした中、広島空港には、多様な航空ネットワークの提供を通じて、内外のビジネス・観光等の交流を拡大する連携基盤としての機能の最大化が求められている。

当委員会の前身の広島県空港振興協議会「空港活性化部会」は、「広島空港の将来像と今後の運営のあり方」について議論を行い、広島空港が中四国地方の拠点空港として引き続き発展していくためには、空港経営改革の導入・活用が有効であり、地域と空港運営権者が理念を共有していくことが重要であることを提言した。

この提言を受けた広島県では、平成28年10月に広島空港への空港経営改革の導入方針が決定され、平成29年3月に「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」が策定された。こうした地域の意向を踏まえて、国は、広島空港への空港経営改革の導入を決め、平成29年10月に「基本スキーム案」を公表するとともにマーケットサウンディング<sup>3</sup>を実施するなど、平成33年4月からの新たな空港運営権者による空港運営の開始に向け、現在、諸手続きが進められているところである。

広島空港が目指す空港経営改革は、地域にとって有能なパートナー（空港運営権者）と理念を共有しつつ連携した取組を行っていくという、「官民協働での将来像実現プロセス」であることから、地域における連携機運の醸成とともに、空港運営権者の選定に当たって、効果的な事業提案を引き出すことが重要となる。

こうした観点を背景に、関係者の取組を強化し、空港経営改革導入後の官民連携のプラットフォームの役割を果たすこと等を目的として設置された当委員会では、地域として目指す「将来目標」、将来像実現に向けて最適なパートナーを選定するための「優先交渉権者選定基準」、「空港アクセスの強化」について、平成29年度から継続して議論を行ってきた。

このたび、官民で取りまとめた広島空港の将来目標等は、関係者間で広く共有するものとし、選定基準については、県を通じて国へ提案等がなされ、地域の意向が空港運営権者選定プロセスに適切に反映されるものと期待している。

今後、広島空港における将来目標の実現に向けて、空港運営権者を含む関係者の緊密な連携のもと各種方策が着実に実施され、空港の最大活用が図られることによって、国内外からの交流人口の拡大と、活力に満ちた地域社会が実現することを切に願い、提言するものである。

---

<sup>1</sup> 国際線に関して、乗入企業数、航空会社の路線、便数及び運賃等に係る制限を二国間で相互に撤廃し、自由化すること。

<sup>2</sup> ローコストキャリア(Low Cost Carrier)の略称。効率的な運営により低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社。

<sup>3</sup> PFI事業などで、事業実施前に公共が対象事業について民間からの意見聴取・意見交換を行うこと。空港経営改革では、当該空港の運営事業の基本スキーム案が示され、幅広く民間事業者等に対する意見募集が行われる。

## ＜広島空港の将来像（基本理念）＞

広島空港が、多様な航空ネットワークと利便性の高い施設・アクセス等を兼ね備えた中四国地方の拠点空港として、内外のビジネス・観光等の交流を拡大する連携基盤の役割を果たし、地域の持続的発展に貢献している。

### 1 将来目標

新たな空港運営権者の提案する事業内容が、より積極的なものとなるよう、また、需要創出等に向けた地域の関係者の取組を更に促進するため、少なくとも「年間の航空旅客者数500万人、貨物取扱量2.0万t」以上を地域の目指す将来目標とする。

とりわけ、空港運営権者には、地域の意気込みや広島空港のポテンシャルなどを踏まえた、素晴らしいアイデアとチャレンジングな投資計画を介して、更なる高みを目指した目標設定となることを期待する。

また、目標達成に向けた国内・国際別の現段階の方向性は次のように考えられ、主としてインバウンドの拡大を軸に置いた構想のもと、多くの利用者を獲得していく必要がある。

その場合、広島空港の圏域の拡大とともに、旅行者の広島空港利用率の向上が重要な課題であることから、空港運営権者の取組に呼応した、イン・アウト双方の需要創出や広域的なアクセスネットワークの実現等に、地域が一体となって取組を進めていくことが肝要である。

#### (1) 国内線

主力の首都圏路線については、首都圏との相互交流及び県民等の利便性を将来に亘り支えていく必要があることから、FSC便<sup>4</sup>による高い運行頻度を維持しつつ、価格優位性を強調するLCC便の拡大や、インバウンドの取り込みを強く意識した首都圏空港との国際線乗継機能を拡充させることなどにより、リニア中央新幹線の開通で速達性の相対的低下が予想される羽田線への影響を跳ね返し、維持拡充を図っていくことが可能である。

一方、地方間路線については、新たな成長の原動力として、LCC便導入による新規需要の創出、あるいはリージョナル機<sup>5</sup>による需要に応じた新規路線の開拓、年間を通じ季節毎に目的地の変わる季節運航などへのチャーター便の活用などが考えられ、需要動向を注視しつつ、その維持拡充を図っていく必要がある。

<sup>4</sup> フルサービスキャリア（Full Service Carrier）の略称。従来型の旅客サービスを提供している航空会社のことで、基本的には、複数の座席クラスを提供し、機内食や飲料も予め運賃に含めて提供する。

<sup>5</sup> 地方間を結ぶ路線に適した概ね50～100席クラスの小型ジェット機。

## (2) 国際線

広島空港の更なる利用拡大の実現には、国際線の利用者増が必須である。

とりわけ、政府目標である訪日外国人観光客数 6000 万人の実現を見据え、インバウンドの積極的な取り込みを強力に推進していく必要があり、強みである底堅いアウトバウンド需要をベースにしつつ、急増するインバウンド需要を梃に路線数・便数を大きく拡充させ、それがもたらす利便性が更なるアウトバウンド需要を創出するといった、成長の好循環を生み出していくことで、アウトバウンド・インバウンド双方に利便性の高い航空ネットワークを実現していかなければならない。

就航先としては、アジアに近い地理的優位性などを最大限に活かし、今後の経済発展等に伴う航空需要の拡大が見込まれ、県内企業の海外展開に伴う、ビジネスニーズの高まりも見せている北東アジア及び東南アジアをメインターゲットとして、これまで同様、県による最大限の協力を得つつ、新規直行便の誘致や増便等を図っていく必要がある。

さらに、広島を中心とした地域に訪れているインバウンド旅客のうち、欧米系の割合が多いという特長を活かして、他空港との差別化を図っていくことも可能である。

近年、アジアでのLCCシェアも拡大している中、インバウンド獲得の観点で非常に有効と考えられるLCC路線の積極的誘致については、ビジネスユースを意識した既存路線への影響も考慮しつつ、時間帯や利用者層を吟味した、戦略的な路線構成やダイヤの実現に向けて、その拡大を図っていくことも重要である。

## 2 優先交渉権者選定基準

空港経営改革を成功させるためには、地域と空港運営権者が緊密な連携を図り、効果的に取組を進めていくことが欠かせない。

ついては、地域との協働・連携によって生み出される相乗効果等を期待して、広島空港の利便性向上を図る積極的な提案を空港運営権者から引き出していくために、次の項目がより重視された選定基準となるよう、国に要望していくことが必要である。

また、先行事例において配点上の比重が高まりつつある運営権対価については、広島空港への投資に振り向けられるものでないため、その配点がいたずらに高まることのないようにし、空港運営権者の資源は空港のポテンシャル向上に傾注させることが望ましい。

### (1) 航空ネットワークの拡充に効果的な提案

- ・国内線、国際線における積極的で効果的な路線誘致
- ・必要となる施設の機能強化
- ・ハンドリングその他の空港オペレーション機能の強化 等

(2) 空港アクセスの改善に効果的な提案

- ・必要となる施設等の増改築
- ・関係事業者及び地域との連携策 等

(3) 旅行需要の創出に貢献する効果的な提案

- ・空港において取り組むもの
- ・地域の関係者等との連携策
- ・地元のにぎわい創出への貢献策 等

(4) 空港施設の利便性向上等に効果的な提案

- ・航空旅客の利便性及び満足度向上策
- ・エアラインの利便性向上策
- ・空港内の各機能の最適化, 再配置 等

### 3 空港アクセスの強化

広島空港を中心に放射状に伸びた、広域的かつ利便性の高いアクセスネットワークの確立は、利用拡大のための重要な要素であり、行政をはじめとした地域の関係者が一体となってアクセス改善のための取組を進めていく必要があることは言うに及ばないが、空港運営権者からの積極的な提案も期待する。

(1) 検討結果

広島空港が、中四国地方の拠点空港として発展を続けるための、アクセス強化の方向性としては、圏域の拡大を見越した広域的なアクセシビリティの向上が必須と考えられ、従前から検討されてきた、広島都市圏との軌道系アクセスも含めて、利便性、採算性、リダンダンシー<sup>6</sup>の確保等の総合的観点から検討した。

その結果、空港運営権者による事業提案を求めるに当たっては、軌道系アクセスは前提とせず、広域のネットワーク展開に優位性のある道路系アクセスを中心としていくことが妥当であるとの結論に至った。

また、空港アクセスの向上に資する道路ネットワークの整備等は、地域の交通基盤強化を兼ねることにもなり、地域の人流・物流の活性化が図られるなど、空港利用だけでなく、地域全体にもたらす便益も大いに期待できる。

(2) 主な課題

上記の検討を踏まえ、アクセス強化に向けては、次の課題認識のもと、早期に取組を進めていく必要がある。

---

<sup>6</sup> 自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワーク等を多重化したり、代替の手段が用意されている状態。

- ア 既存のアクセスネットワークの更なる利便性の向上  
(速達性, 定時性, 快適性等)
- イ 広域を見据えたアクセスネットワークの拡充  
(山陰, 四国等からの高速バスネットワークの構築等)
- ウ リダンダンシーの確保  
(多様なアクセスネットワークの確立, モード間連携等)
- エ インバウンド旅客への対応  
(多言語表示・wi-fi 環境改善等の情報リテラシー<sup>7</sup>のサポート力の向上等)

### (3) 求められる主な取組

上記課題を踏まえ、具体的には次のような取組が求められ、県をはじめとした関係機関はソフト・ハード両面において早期に取組を進める必要がある。

- ア 広島空港を中心とした放射状の道路網の早期整備・強化  
県内各地で進展する空港アクセス強化につながる道路の整備について、県をはじめとした関係機関は連携して、これを加速させるとともに、その整備効果を踏まえつつ、更なる機能強化につながる道路網の形成や既存道路の強化を図る。
  - (ア) 広島都市圏とのアクセス  
(広島高速 5 号線及び一般国道 2 号「東広島・安芸バイパス」の整備, 山陽自動車道の機能強化 等)
  - (イ) 備後圏とのアクセス  
(一般国道 2 号「木原道路」及び「福山道路」の整備 等)
  - (ウ) 広域のアクセス
    - ・山陰とのアクセス  
(尾道松江線の機能強化, 広島中央フライトロードの整備 等)
    - ・四国とのアクセス  
(しまなみ海道と山陽自動車道の連絡強化 等)
- イ バス及びレンタカーの利便性向上  
バスネットワークの広域化・多頻度化・乗降場所の多地点化や、空港におけるバス・レンタカーのターミナル化、インバウンド旅客への対応等によって、更なる利便性向上を図る。

<sup>7</sup> 大量の情報の中から必要なものを収集し、活用するための能力。

#### ウ 白市ルートの機能強化

定時性に優れ、セーフティネットとしても機能している白市ルートの更なる機能強化を図る。

- ・連絡バスの利便性向上  
(白市駅周辺的环境整備, バスへの手荷物収容スペース確保等)
- ・ルート認知度の向上
- ・緊急時の輸送体制の更なる運用改善 等

#### (4) 今後に向けた考え方

地域としては、空港運営権者によるアクセス改善のための魅力的な事業提案等が示された場合には、前向きに取り組み、積極的な支援を惜しまない。

さらには、急速な進展を見せる AI, IoT 及び自動運転等の新技術の活用に関する研究を進め、環境変化等を踏まえた最適な技術や手段を柔軟に取り入れていくことも必要である。

最後に、空港経営改革を真に地域活性化に資する取組としていくためには、地域と空港運営権者が、広島空港の将来像を共有し、緊密に連携を図りながら、双方が担うべき役割を確実に果たしていくことが重要である。

将来像の実現に向けた重要な要素に、旅行需要の創出やアクセス利便性の向上が掲げられるが、これらは、行政において全庁的かつ主導的に取り組むべき課題であるとともに、地域の関係者の主体性を持った取組も必須であることから、地域が一体となって着実に取組を積み重ねるとともに、官民で強力で押し進めることができるよう、関係者のみならず広く県民の皆様に、理解を深めて頂くための丁寧な説明・周知活動等を行うことによって、成果に繋げていく必要がある。

また、県においては、運営権者と緊密な連携関係を構築し、路線誘致をはじめとして積極的に空港運営をサポートしていくことも重要な役割となる。

広島空港が、今後の環境変化の中にあっても、地域の強力なバックアップを背景に、成長機会を逸することなく競争力を高めていけるよう、空港運営権者の、より積極的な提案を期待するとともに、地域においても、空港経営改革の導入を契機として、さらに取組を加速させていくものである。

平成 30 年 10 月 26 日

委員長 廣田 亨