

# 広島空港の経営改革について

## ( 提言書参考資料 )

広島県空港振興協議会  
空港経営改革推進委員会

空港経営改革推進委員会において議論した資料の一部を提言の参考として添付するものです。



経営改革のスケジュール（予定）

空港経営改革推進委員会の取組

平成29年度

- 基本スキーム案公表(H29.10)

平成30年度

- 実施方針の策定・公表(年内)
- 審査委員会設置
- 募集要項等の公表(公募開始) (H31.2)

平成31年度

- 一次審査 (H31.7~H31.8)
- 競争的対話等 (H31.10~H32.2)

平成32年度

- 二次審査 (H32.3~H32.5)
- **ビル事業開始 (H32.10)**

平成33年度

- **空港運営事業開始(H33.4)**

平成29年度

- 第1回会議(H29. 7) 将来目標, 空港アクセスを委員会の重点テーマとすることを確認
- 第2回会議(H29.11) 基本スキーム案の公表を踏まえた今後の委員会の取組等を確認
- 第3回会議(H30. 2) 将来目標策定において着目すべき指標とその考え方について議論

平成30年度

- 第4回会議(H30.5) 将来目標, 選定基準, アクセスに関する意見交換
- 第5回会議(H30.8) 将来目標, 選定基準, アクセスについて
- **第6回会議(H30.9) 将来目標, アクセスについて**

実施方針公表までに取りまとめ → 県への提言

- ・県を通じた国への提案(選定基準への反映)
- ・事業者への発信

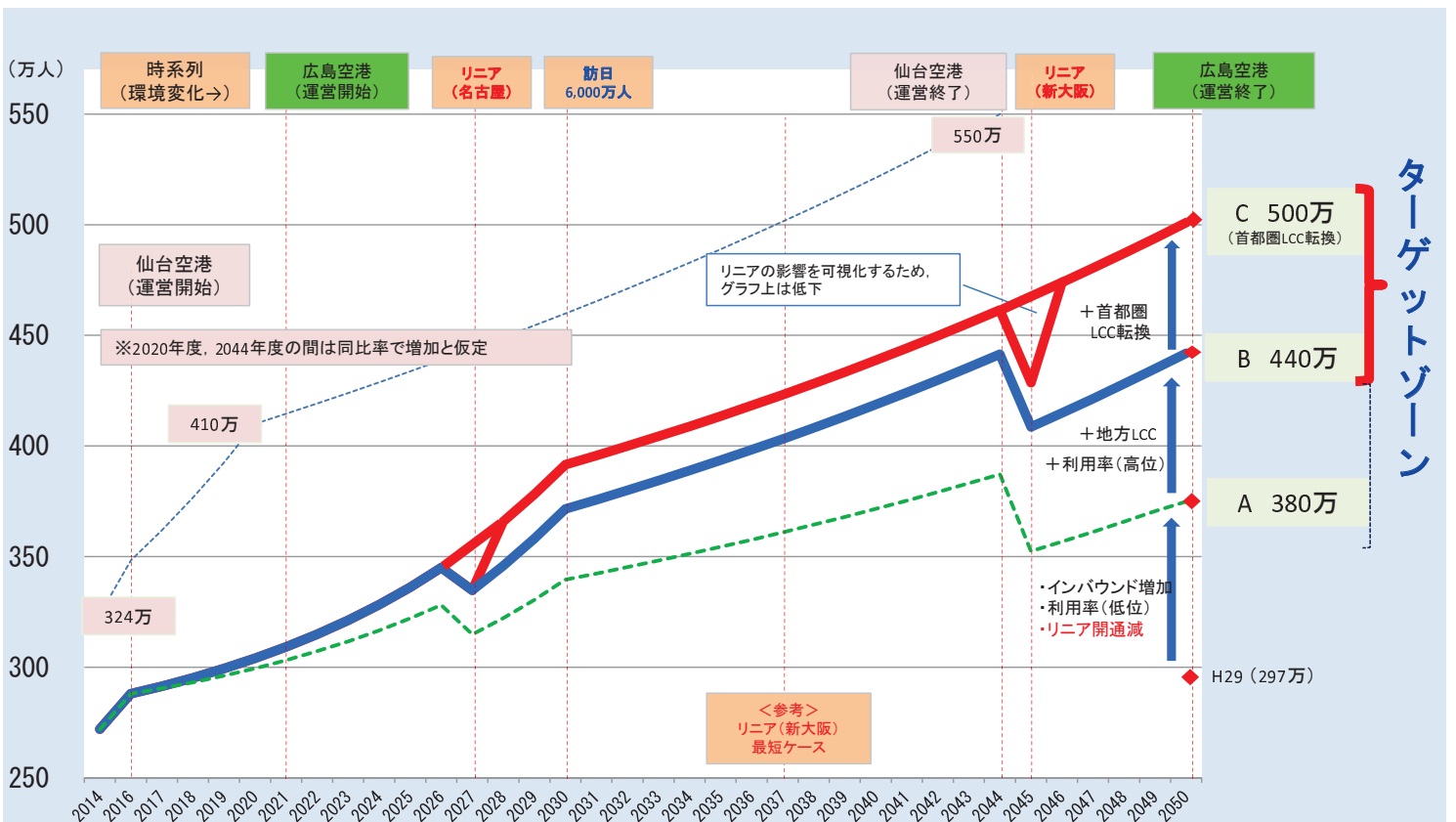
- 下半期以降: 民間委託後の官民連携について(予定) ※上半期を踏まえ, 適宜テーマ決定

民間運営を見据えた官民連携の在り方等(協定/協議会運営)  
→ 空港運営のモニタリング・サポート

将来目標値(案)

将来目標

440~500万人を目標値のターゲットゾーンとして議論。





	シナリオ	2016	2050頃			算出の考え方		
			A	B	C			
旅客	国内	利用者 (乗継外国人 以外)	リニア開通減 (-30%)	—	○	○	○	首都圏路線のリニア開通による減(約30%減) (2010幹線旅客純流動調査等から感度分析、H22広島空港アクセス鉄道事業検討結果より試算) <b>▲60万人</b>
			地方間路線 (LCC就航)	—	×	○	○	既存路線へのLCC就航(60%増)31万人×0.6≒20万人 (国総研698号「小型機材の活用又はLCCによる新規国内航空路線の成立可能性に関する調査研究」より試算) <b>+20万人</b>
			首都圏路線	—	×	×	○	首都圏FSC(リニア減)をLCC等による価格優位性で需要取り込み <b>+60万人</b>
			—	255	190	210	270	地方間路線の人口減少を加味(36万人×0.85≒31万人) <b>▲5万</b>
	乗継外国人 (羽田・成田)	—	2	10	10	10	~2030: 訪日増(政府観光ビジョン訪日6000万人)「2.5倍」 ~2050: 世界名目GDP成長予測 2.6%/年[1.7倍] ※H26県調査より試算	
	合計	—	257	200	220	280		
	国際	アウトバウンド (日本人)	利用率向上	—	×	○		広島空港利用率をさらに向上(短距離アウト:70%→85%) ※低位と福岡の中間値、中・長距離も同倍率で試算 <b>+10万人</b>
			—	13	40	50	50	■広島県居住者の広島空港利用率(37→70%) [1.9倍] (短距離 2016:37%, 2012:70%, 70÷37=1.9, 中・長距離も同倍率を適用) ■IATA航空需要成長予測 1.3%/年[1.6倍]
		インバウンド (外国人)	利用率向上	—	×	○		広島空港利用率をさらに向上(短距離イン:63%→80%) ※低位と福岡の中間値、中・長距離も同倍率で試算 <b>+30万人</b>
			—	18	140	170	170	~2030 ■訪日増(政府観光ビジョン訪日6000万人)「2.5倍」 ■短距離アウト利用率が70%の場合のイン利用率=70×0.9=63%(36%→63%) [1.75倍] (アジアとの距離がほぼ同一の福岡空港のインアウト比率より試算、中・長距離も同倍率を適用) ~2050 ■世界名目GDP成長予測 2.6%/年[1.7倍] ※H26県調査より試算
合計	—	31	180	220	220			
総計	—	288	380	440	500			
貨物(万t)	—	1.8	~	~	2.0	上記旅客数による機材を仮定し、積載可能容量を試算		



<選定基準とは>

- 優先交渉権者(運営権者)を選定するための方法、評価基準等を示したもの
- 国が設置する審査委員会の意見を聞いて、国において定める

<選定基準に対する要望>

- 広島空港の将来像の実現に有効な提案が評価されるよう、「地域として重視する事項」について、県を通じて国に働きかけ
- 国への働きかけに加え、県のセミナー等で事業者に対して発信していくことで、有効な事業提案を誘引



(県基本方針)

空港アクセスの改善や旅行需要の創出等に向けた地元企業との連携など、地域の関係者と連携して、広島空港の利便性向上を図る提案を重視すること

※「空港活性化部会」提言を踏まえた整理

(要望の基本的考え方)

空港経営改革は、空港活性化を通じて地域活性化を実現するための手段であることから、地域が目指す「広島空港の将来像」と、その具体的指標である「目標値」の実現に向けた積極的な提案を求めるとともに、地域の関係者と連携して、広島空港の利便性向上を図る提案を重視する。

個別項目	要望内容	ポイント	具体例
航空ネットワークの拡充	航空ネットワークの拡充に効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	空港の提案する最も重要な利便である路線・便数の拡充を重視。	<ul style="list-style-type: none"> <li>戦略的なマーケティングの実施</li> <li>路線誘致における阻害要因の解消(グランドハンドリングのキャパシティ向上 等)</li> </ul>
空港アクセスの改善	空港アクセスの改善に効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点である空港のアクセス改善は、航空ネットワークの拡充とともに重要</li> <li>県等の行政は、アクセス改善の主導的な役割を担い、注力していくことが前提</li> </ul>	バス、レンタカー等のアクセス事業者と連携したアクセス利便性向上策(バスネットワーク拡充、各アクセス手段とのシームレスな結節 等)
旅行需要の創出	旅行需要の創出に貢献する効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港利用は、観光などの需要喚起により生まれることから重要。</li> <li>県等の地域関係者が中心となって、旅行需要の創出に取り組むことが前提</li> </ul>	地域の関係者と連携した観光プロモーション
施設	利便性の向上に効果的な提案を引き出す選定基準とすること。	広島空港ならではの提案を期待。	施設配置等の最適化、高度化

空港ポテンシャルの最大化

個別項目	要望内容	ポイント	具体例
運営権対価	航空ネットワークの拡充など、空港の利便性向上に向けた施策に資源を注力させるため、運営権対価の配点を低くすること。	運営権対価は、運営権者から国に対して支払われる。	—



● これまでの整理(H22)

「年間350万人の航空旅客数を実現した段階で再検討について吟味する」

● 県の基本方針

「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」

● 今回の検討

- 将来目標案の航空旅客数500万人を視野に入れる場合、軌道系アクセスの再検討ライン(350万人)に到達することから、その実現性について改めて検証。
- アクセス対策の方向性を示すことで、運営権者からも、同方向性に沿った効果的なアクセス改善提案を期待。

- 過去に、新幹線との接続、リニア鉄道、在来線の延伸等を検討。
- 新幹線との接続案については、新幹線のダイヤ編成に制約を受ける等の理由から、H4年度に廃案。
- リニア鉄道については、H12年度にHSST200型の開発中止により断念。その後は、JR山陽本線白市駅からの鉄道延伸案へ方向転換し、検討。

平成元年～ 下記①～③について、検討開始  
 ①新幹線(東広島～空港) ②リニア鉄道(広島市～空港) ③在来線の延伸(白市駅～空港)

平成4年度 ①新幹線案について、断念

平成7年度 ②リニア鉄道(HSST-200型開発中)による整備方針を表明

平成12年度 HSST-200型の開発中止に伴い、②リニア鉄道を断念し、③在来線の延伸(白市駅～空港)に方向転換を表明

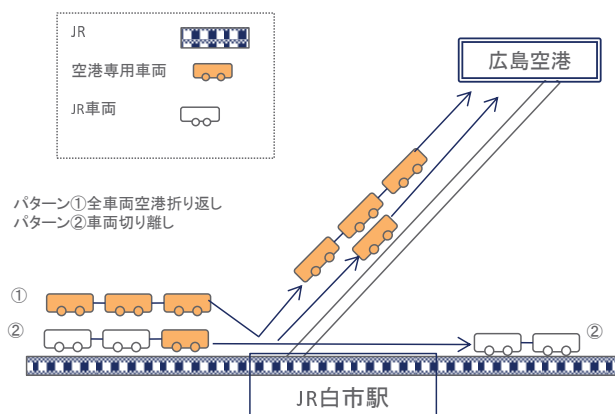
平成18年度 ③在来線の延伸(直通及びシャトル)について、一時見送り

	①新幹線 (平成4年度 断念)	②リニア鉄道 (平成12年度 断念)	③白市延伸 (H18一時見送り)
ルート概要	東広島～空港 ※中長期的には、新幹線を付け替え、東広島～空港～三原	①広島駅方面ルート 53.6Km ②都心直結ルート 56.5km	白市駅～空港 約8km
概算事業費	約386億円～約1,655億円	①約2,900億円 ②約3,800億円	約340億円
必要利用者	—	年間1,540万人の鉄道利用者 年間1,880万人の鉄道利用者	—
建設期間	約7年(付替は約8年)	約15年	約7年
想定運行頻度・速達性	26分(付替後は21分)	特急 2本/時間 約20分 各駅 4本/時間 約40分	3本/時間 特快で広島～全車両直通の場合約41分
実現可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新幹線のダイヤ編成に制約を受ける</li> <li>● 投資回収の見込みがない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業採算性の確保が著しく困難(利用者の確保が極めて困難)</li> <li>● HSST-200型の開発中止</li> </ul>	事業採算性の確保が困難(利用者の確保が困難)

平成18年度は、「直通運行」は山陽本線ダイヤへの影響、「白市駅での乗換」は大幅な赤字が見込まれること等から、**一時見送り**。

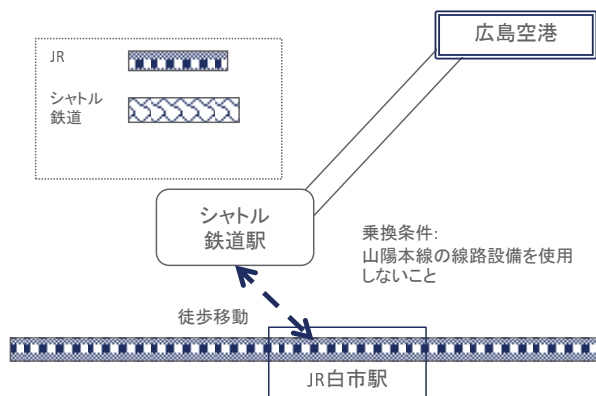
直通運行

H18年度 県からの協力要請に対し、JR西日本は、ダイヤへの影響があることなどから、実現困難と正式に回答。県は、一時見送りとして整理。



シャトル運行(白市駅での乗換)

H18年度 初期投資額を全額出資で調達しても、大幅赤字(少なくとも1.7億円/年の赤字)が予想され、  
 ○ 国の鉄道事業許可の取得が困難であること、  
 ○ 永続的な赤字補てんが不適切であることから、  
 県は、一時見送りとして整理。





- 何らかの方法により**山陽本線との直通運行が可能となる前提のもと**、需要予測及び収支シミュレーションを実施。
- 需要が高位ケースで推移し、初期投資費用の全額を公的資金で調達した場合でも、累積赤字の解消は41年目以降となり、採算性の判断基準をクリアしない結果となった。
- 採算性を確保するためには、年間420～450万人の航空旅客数が必要。

※鉄道事業認可基準：開業30～40年で累積赤字及び資金収支が黒字転換すること

	高位ケース	中位ケース	低位ケース
開業時の航空旅客者数	329万人/年	297万人/年	274万人/年
採算性 (初期投資に 公的資金100%投入)	単年度黒字転換年 14年 累積赤字解消年 41年目以降 資金不足開始年 ー 資金収支黒字年 1年目	単年度黒字転換年 14年 累積赤字解消年 41年目以降 資金不足開始年 16年目 資金収支黒字年 41年目以降	単年度黒字転換年 14年 累積赤字解消年 41年目以降 資金不足開始年 8年目 資金収支黒字年 41年目以降

	初期投資に公的資金0%のケース	初期投資に公的資金100%のケース
必要となる航空旅客者数	450万人/年	426万人/年
採算性	単年度黒字転換年 14年目 累積赤字解消年 37年目 資金不足開始年 8年目 資金収支黒字年 37年目	単年度黒字転換年 14年目 累積赤字解消年 37年目 資金不足開始年 ー 資金収支黒字年 1年目

9



より少ない旅客者数で採算性を確保するため、収支改善案を検討し、次のとおり整理。

(収支改善案は)いずれも決め手を欠くものとなったが、その中で、リムジンバスと同等程度まで運賃を引き上げる案(下記②)については、比較的効果が高く、航空旅客数が年間340～350万人まで増加した場合には、事業採算性が確保されるため、運賃設定に係るものなど解決すべき課題は大きいものの、今後、検討に値する方策と思料される。

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することが肝要である。

	収支改善案	検討結果(概要)
①	車両の <b>高速化</b> (所要時間30分台)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両整備費の増加などにより、<b>事業採算性の確保は困難</b></li> <li>● 山陽本線の<b>線形改修</b>が必要</li> </ul>
②	リムジンバスと同等程度まで <b>運賃引き上げ</b> (白市～空港370円→440円)  広島～空港間の総運賃:1,130円→1,200円	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 左記運賃はJRの運賃体系と比較して2倍以上の水準であり、<b>鉄道事業認可の際の合理的説明が困難。</b></li> <li>● 航空旅客が年間340～350万人まで増加した場合には、<b>鉄道事業認可は別として</b>、事業採算性が確保される。</li> </ul>
③	広島～空港間の <b>リムジンバスを廃止</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業採算性は確保可能</li> <li>● リムジンバス廃止により、<b>アクセス全体利便性が低下し</b>、航空旅客数が大幅に減少(約1割減)</li> </ul>

※白市ルート1,150円(PASPY利用1,120円)

※リムジンバス1,340円(PASPY利用1,210円)

10





このたび、最新の利用動向、「鉄道・バスの運行頻度」、「鉄道所要時間の増加」、「広島高速5号線の開業によるリムジンバスの速達性向上」を考慮するとともに、国際線は日本人・外国人別に鉄道利用率を算出するなど、より現実的な条件設定のもと、詳細に「航空旅客の鉄道利用率」等を調査し、検討を行った。

	前回検討 H22 (基本ケース)		今回検討 H30	
		直通	直通	乗換
山陽本線ダイヤへの影響		あり	あり	なし
データ時点		H17	<b>H27</b>	
影響要因 (変数)		所要時間、運賃、乗換回数	所要時間、運賃、乗換回数、 <b>運行頻度</b>	同左
広島県内ゾーン区分		7ゾーン	16ゾーン	
広島高速5号線の開業		-	<b>考慮 (バス: 現況より5分短縮)</b>	
広島駅~空港間の所要時間 (白市~空港間)		48分 (7分) ※現行ダイヤの平均的な所要時間より	<b>54分</b> (同左) ※現行ダイヤの平均的な所要時間より	64分 (7分)
運行頻度		-	片側47本/日 ※仙台空港の事例より、3本/時 (6時、20~22時のみ2本)	
白市~空港間の運賃 (収入)		370円	同左	
支出		人件費、運行管理費		
アクセス鉄道の位置づけ		現況の経路: リムジンバス、乗用車の2経路  ※軌道系整備により新たなルートができるものとして算出。	<b>現況の経路:</b> リムジンバス、乗用車、 <b>白市ルート</b> の3経路  ※軌道系整備により、連絡バスを廃止するものとして算出。	同左
分担率の算出方法		<ul style="list-style-type: none"> <li>軌道系が整備されている他空港の交通手段の選択実態・利便性 (所要時間等)、広島空港の交通手段の選択実態に基づいて、算出</li> <li>国際線の外国人は、日本人と同率として算出。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> <li>国際線は、<b>日本人・外国人別に算出。</b></li> </ul>	
整備方式・事業費		公設型上下分離方式	同左	
事業費 (うち初期投資)		367億円 (約27 億円)		
採算性の判断基準 (鉄道事業認可基準)		<ul style="list-style-type: none"> <li>開業30~40年で累積赤字及び資金収支が黒字転換</li> </ul>		
航空旅客以外の鉄道利用者		過去調査等から算出	同左 (H22と同条件)	



アクセス鉄道の整備後の航空旅客の鉄道利用率は、直通運行、白市乗換のケース別に以下のとおり推計された。

現 状： ①白市ルート利用率 約3% ②バス利用率 約46%  
**直通運行**： ①鉄道利用率 **約9%** ②バス利用率 約41% ※H22年度調査時の鉄道利用率予測 約20%  
**白市乗換**： ①鉄道利用率 **約6%** ②バス利用率 約44%

現状

		直行バス	白市ルート	乗用車	その他	合計
国内線	居住者	35%	3%	58%	4%	100%
国内線	旅行者	57%	3%	15%	25%	100%
国際線	日本人	29%	2%	66%	3%	100%
国際線	外国人	42%	1%	12%	45%	100%
合計		46%	3%	34%	17%	100%

鉄道整備後 (直通)

		直行バス	軌道系	乗用車	その他	合計
国内線	居住者	30%	10%	56%	4%	100%
国内線	旅行者	51%	9%	14%	25%	100%
国際線	日本人	26%	6%	65%	3%	100%
国際線	外国人	40%	4%	11%	45%	100%
合計		41%	9%	33%	17%	100%

鉄道整備後 (白市乗換)

		直行バス	軌道系	乗用車	その他	合計
国内線	居住者	33%	6%	57%	4%	100%
国内線	旅行者	55%	6%	14%	25%	100%
国際線	日本人	28%	4%	65%	3%	100%
国際線	外国人	41%	2%	11%	45%	100%
合計		44%	6%	33%	17%	100%

鉄道整備後 (直通・広島方面バス廃止)

		直行バス	軌道系	乗用車	その他	合計
国内線	居住者	11%	24%	61%	4%	100%
国内線	旅行者	12%	45%	18%	25%	100%
国際線	日本人	9%	18%	70%	3%	100%
国際線	外国人	0%	37%	18%	45%	100%
合計		11%	35%	37%	17%	100%

鉄道整備後 (白市乗換・広島方面バス廃止)

		直行バス	軌道系	乗用車	その他	合計
国内線	居住者	12%	21%	63%	4%	100%
国内線	旅行者	13%	42%	20%	25%	100%
国際線	日本人	10%	16%	72%	3%	100%
国際線	外国人	0%	35%	20%	45%	100%
合計		11%	32%	39%	17%	100%





- ▶ 特別な条件を設けない場合、採算性の確保には、直通運行ケースにおいても**1,000~1,070万人の航空旅客が必要**となり、将来目標案(500万人)達成時においても、採算性は確保できない。
- ▶ リムジンバス利用者減少に伴う「便数減少」によって、航空旅客の約4割以上が利用するリムジンバスの利便性が低下。

	初期投資に公的資金0%	初期投資に公的資金100%
開業時の鉄道利用者数見込	1,777人/日	
必要となる鉄道利用数	3,376人/日	3,229人/日
必要となる航空旅客数	1,070万人/年	1,000万人/年
採算性	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 8年目 資金収支黒字年 38年目	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 - 資金収支黒字年 1年目

	初期投資に公的資金0%	初期投資に公的資金100%
開業時の鉄道利用者数見込	1,468人/日	
必要となる鉄道利用数	3,376人/日	3,229人/日
必要となる航空旅客数	1,730万人/年	1,620万人/年
採算性	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 8年目 資金収支黒字年 38年目	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 - 資金収支黒字年 1年目

	初期投資に公的資金0%	初期投資に公的資金100%
開業時の鉄道利用者数見込	4,353人/日	
必要となる鉄道利用数	3,376人/日	3,229人/日
必要となる航空旅客数	250万人/年	240万人/年
採算性	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 8年目 資金収支黒字年 38年目	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 - 資金収支黒字年 1年目

	初期投資に公的資金0%	初期投資に公的資金100%
開業時の鉄道利用者数見込	4,115人/日	
必要となる鉄道利用数	3,376人/日	3,229人/日
必要となる航空旅客数	270万人/年	260万人/年
採算性	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 8年目 資金収支黒字年 38年目	単年度黒字転換年14年目 累積赤字解消年 38年目 資金不足開始年 - 資金収支黒字年 1年目

※鉄道利用者数見込には、航空旅客以外の利用者(商用, 見学, 沿線利用等)を含む

(参考)リムジンバス便数への影響

	現状	鉄道整備後
広島 リムジン	往復便数 76往復/日	61往復/日
	航空旅客のバス利用率 47%	42%

過去のバス利用者数と便数の関係性より試算  
(利用者減に伴い、便数が減少)



- ▶ ケース1 白市連絡バスを鉄道に置き換える場合、前述のとおり鉄道事業の採算性は確保できず、リムジンバスと両立しない。
- ▶ ケース2 白市連絡バスを鉄道に置き換え、鉄道事業の採算性を確保するため広島リムジンを廃止する場合、空港アクセスの多重性が損なわれることに加え、速達性、運行頻度が現状より低下する。
- ▶ ケース3 白市連絡バスを廃止し、リムジンバスのみとする場合、リムジンバス運休時の公共交通手段がなくなる。

特徴	リムジンバス	道路状況(事故・渋滞)の影響を受けやすい一方で、運行台数・ルートの変更等が容易であり、柔軟性が高い。快適性に優れる。
	鉄道	所用時間はリムジンバスより劣るが、比較的発着時間の正確性が高い。大量輸送が可能である。

手段	現状		ケース1		ケース2	ケース3
	リムジンバス	白市ルート (JR+連絡バス)	リムジンバス	鉄道(直通)	白市連絡バスを鉄道に置き換え + 広島リムジン廃止	白市連絡バス廃止
所用時間	40分	64分	40分	54分	54分	40分
運行頻度	76往復/日	26往復/日	61往復/日	47往復/日	47往復/日	76往復/日
分担率 (広島方面のみ)	46% (53%)	3% (3%)	41% (47%)	9% (11%)	35% (51%)	49% (56%)
備考	-		JRダイヤへの影響がある。 鉄道事業の採算性は確保できない。		JRダイヤへの影響がある。	バス運休時の公共交通手段がなくなる

(参考)

	リムジンバス	白市ルート (JR+連絡バス)
運賃 (PASPY利用時)	1,340円 (1,210円)	1,150円 (1,120円)
運休率	0.5%	1.0% (山陽本線)
快適性	着座保障	あり
	手荷物収納	あり

JR山陽本線の定時運転率 約88% ※運行した車両が定時から1分以内に到着する率(広島県調べ)

- 白市以外の駅(山陽本線)からの接続については、白市延伸と比べて顕著な利便性向上は見込まれない上に、延長距離に比例して事業費は大きくなる。
- 新幹線の東広島駅からの接続については、乗換が必要となる、こだまの運行本数が少ない、総運賃が高いなど、白市延伸と比べて利便性が低く、過去のバス運行実績からも利用が見込まれない。

接続駅の例	整備区間	直線距離	総所用時間	総運賃	想定運行頻度	備考
西条(直通)	西条～広島空港	16km	52分	1,320円	2～3本/時	
東広島(乗換)	東広島～広島空港	16km	34分	2,170円	1～2本/時	所用時間はこだまの発着時間に合せたダイヤとした場合(乗換時間10分※)
白市(直通)	白市～広島空港	8km	54分	1,130円	2～3本/時	
白市(乗換)	白市～広島空港	8km	64分	1,130円	2～3本/時	

※こだまの運行頻度が少ないことから、航空機のダイヤに合せた鉄道ダイヤ設定とした場合、東広島駅での乗換時間がさらに長くなることを見込まれる。

(参考)

H5, 6年度の東広島駅からのバス運行実績は、約1人/便程度(約10便/日)であり、2年で廃止。

- 山陽本線等を活用せず、広島都市圏から新たに新線を整備するケースについて検討。
- 例① 高速新交通は、速達性はリムジンバスを上回る。一方で、事業規模が大きく、2000万人を超える鉄道利用者が必要なため、空港利用者(将来目標案500万人)のみならず、沿線開発等による利用者確保も必要であることから、現実的ではない。
- 例② ガイドウェイバスは、専用線を走行するため、定時性が向上する。一方で、速達性はリムジンバスより劣る上、大規模な事業費が必要であり、投資に見合った利便性の向上は見込まれない。

	利便性	実現性
例① 高速新交通	速達性はリムジンバスを上回る ○	2000万人を超える鉄道利用者が必要(航空旅客のみで確保は極めて困難。沿線開発等による確保も現実的ではない) ×
例② BRT	<ul style="list-style-type: none"> <li>速達性は、リムジンバスより劣る</li> <li>定時性の向上は見込まれる △</li> </ul>	事業費規模が大きく、投資に見合った利便性の向上は見込まれない ×

	整備区間	整備距離	広島駅からの総所用時間	事業費(簡易試算)	必要鉄道利用者数(簡易試算)	運賃収入/人(リムジンと同額と仮定)
例① 高速新交通	広島～広島空港	45km	34分 (表定速度80km/h)	9,600億円 (7,400億円)	2,700万人 (2,300万人)	1,340円
(参考)つばエクスプレス ※鉄道	秋葉原～つば	58km	45分	1兆473億円 (8,081億円(実績))	-	-

※1事業費はつばエクスプレスの距離あたり事業費を参照。表定速度は、メーカー資料に基づく表定速度40～80km/hの最大値を採用(なお、最高速度は120km/h)。  
 ※2必要鉄道旅客数は上下一体方式、ランニングコスト(整備費用の約2%と想定)及び事業費を運賃収入で賄うことを想定し、簡易に試算したもの。

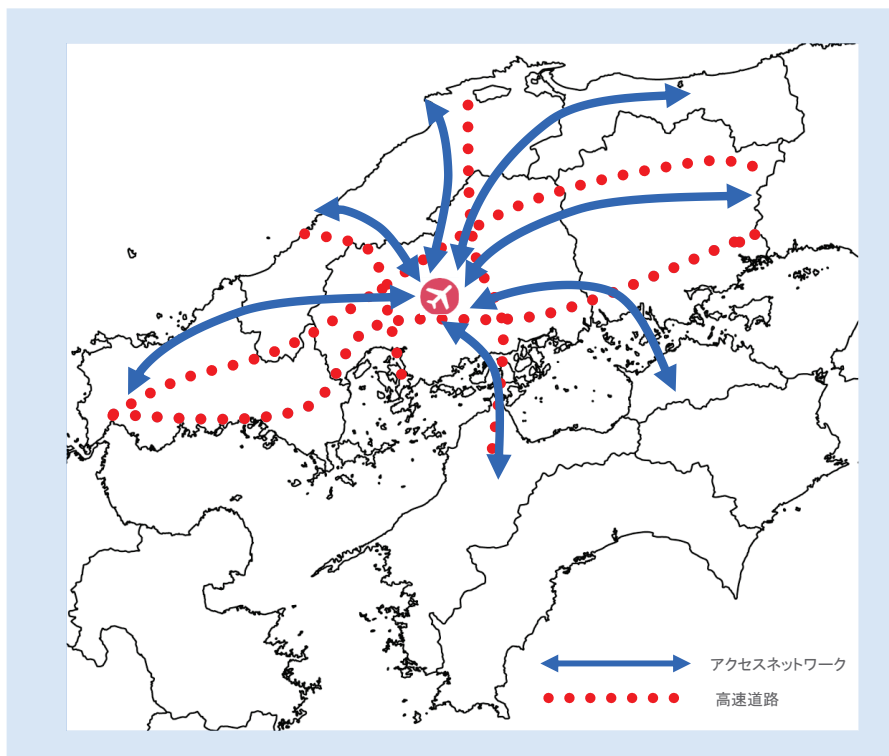


	整備区間	整備距離	総所用時間	事業費(簡易試算)
例② BRT(ガイドウェイバス(高架軌道))	広島～広島空港	45km	45分 (最高速度60km)	3,200億円

※1名古屋市のゆとりーとラインの距離あたり事業費を参照(整備距離6.4km)。



- 中四国地方の中央に位置し、充実した高速道路網に近接する立地特性を活かし、**中四国地方各地域との広域的なアクセスネットワークを実現。**
- 整備が進展する道路ネットワークを背景としたバスネットワークの拡充、バス・レンタカー等の利便性向上も必要。



2アクセス対策 (1) 取り組むこと「トリプルウェイ化」

- ・東広島安芸バイパスの開通により、交通量が分散し、**事故・渋滞リスクが低減**(定時性が向上)
- ・広島都市高速5号線の開通により、**速達性が向上**(一般道渋滞回避による定時性の向上も)
- ・ルートの変換化によって、**代替性が向上**

現状			トリプルウェイ化		整備効果 (対策状況)
主要ルート 【高速ルート】	一般道 + 広島高速1号 + 山陽道	約45分	①主要ルート 【高速ルート】	<b>広島高速5号(H32完成予定)</b> + 広島高速1号 + 山陽道	<b>約40分</b> ・速達性、定時性向上
【一般ルート】	国道2号 + 東広島・呉自動車道 + 山陽道	約105分	②主要ルート2 【一般ルート】	<b>国道2号東広島・安芸BP(時期未定)</b> + 東広島・呉自動車道 + 山陽道	<b>約65分</b> ・主要ルートの複線化 ・交通量分散により、主要ルートの事故・渋滞リスクが低減
選択ルート 【白市ルート】	JR + 連絡バス	約64分 (平均)	③選択ルート 【白市ルート】	JR + 連絡バス	約64分 (平均) セー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)



※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。

平成31年度施策に関する提案(平成30年6月)より抜粋

〈凡例〉		供用済	事業中	未着手
ハイパス等 (地域高規格道路)	高規格幹線道路			
	地域高規格道路			
	計画路線			
	候補路線			
	交流促進型			
広域道路	地域形成型			
	検討区間			

<事業名凡例>

赤文字: 国直轄事業  
 緑文字: 県事業  
 (地域高規格道路)  
 青文字: 県事業(その他)

