

広島空港 **i** スクエア通信

第7号（平成29年11月28日）
（発行：広島県空港振興課）



（目次）

■ コラム（空港アクセスの定時性確保に向けて）	1
■ 広島空港の利用状況（平成29年10月）	4
■ トピック	9
・ 空港経営改革推進委員会第2回会議	9
・ 広島↔東京（羽田）線増便キャンペーン	9
・ まるごと HIROSHIMA 博	9
・ シンガポール線のPR事業	10
・ 白市ルート of 積雪対策	10
■ お知らせ	11

■ コラム（空港アクセスの定時性確保に向けて）

航空路線が存在して初めて空港利用が成立するのと同様に、空港から（あるいは空港までの）アクセス手段がなければ、交通インフラとしての機能を果たすことはできないので、空港を語るうえで航空ネットワークと並んで重要なテーマが空港アクセスです。

広島空港では、基幹路線である羽田線が新幹線と激しいシェア争いをしてきた経緯がある中で、最大需要地である広島市内から空港までの所要時間が1時間弱（広島駅から約45分、広島バスセンターから約60分）要することや、空港アクセスが山陽自動車道の交通状況に影響を受けやすいことなどから、速達性の向上と定時性の確保が大きな課題となってきました。

このメールマガジンでも、ゴールデンウィークやお盆などの交通集中期の取組など、個別の取組については紹介してきたところですが、改めて本号では、広島空港のアクセスに係る課題や取組について、特に定時性の確保という切り口で紹介したいと思います。

空港アクセスの現状を見る際には、利用者が「どこを発着地としているか」が重要になってきますが、国土交通省の調査結果から推計すると、広島空港では県内を発着地とする利用者が約9割で、中でも広島市内を発着地とする利用者が約4割を占めています。（図1）

広島空港では利用者の約半数がリムジンバス等を利用していますが、その路線別利用状況を見ても、リムジンバス等利用者の7割強（航空機利用者の約4割）は広島市内からのリムジンバスを利用しています。（図2）

広島リムジンバスは、広島駅発着と広島バスセンター発着の二系統があり、いずれも山陽自動車道を經由するルートです。

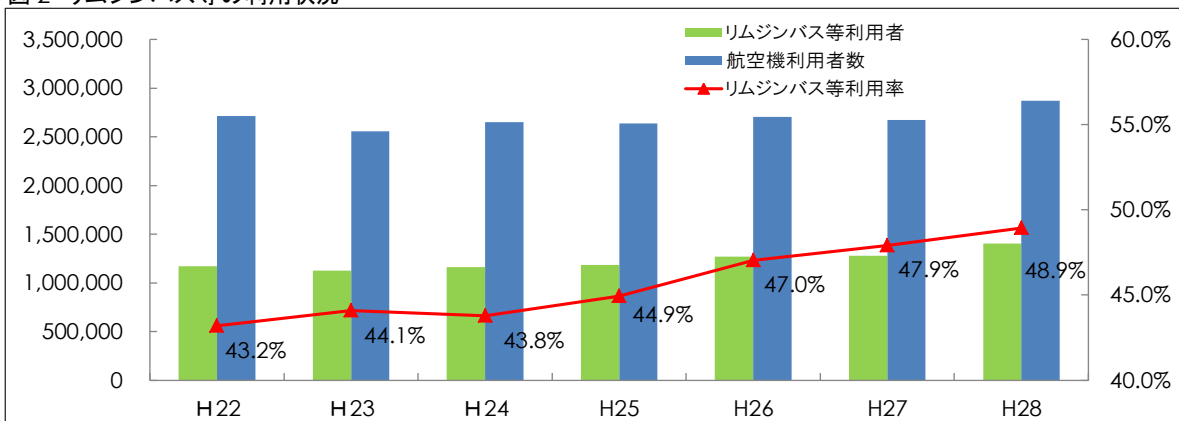
誤解のないように申し上げますと、山陽自動車道は慢性的に渋滞しているわけではなく、リムジンバスは大部分が定時運行しています。ただし、GWやお盆、年末年始などに遅延・運休がたびたび発生していることや、それ以外の時期も事故等で同様の状況が発生するケースがあることなどが、空港アクセスの不安感に繋がっているという実態があるのは事実です。つまり、広島空港アクセスの定時性確保は、言い換えれば「山陽自動車道の交通状況の影響の最小化」であると言えます。

図1 広島空港利用者の出発地・目的地（国土交通省 H27 航空旅客動態調査をもとに推計）

	出発地	目的地	全体
広島市	41%	48%	44%
県内その他地域	45%	43%	44%
県内計	86%	91%	88%
県外	14%	9%	12%

※ インパウンド目線で考えると「県外」区分の利用を拡大し、より広域のエリアを網羅していくことも重要であり、広島空港ではバスネットワークの拡大など圏域の広域化に向けた取組も進めている。

図2 リムジンバス等の利用状況



	リムジンバス(直行ルート)							白市ルート (JR+連絡バス)
	広島	福山	呉	三原	竹原	尾道	三次	
利用者数(単位:人)	1,059,154	76,707	69,232	39,985	10,958	5,967	3,219	138,294
シェア(対リムジンバス等利用者)	75.5%	5.5%	4.9%	2.8%	0.8%	0.4%	0.2%	9.9%
シェア(対航空機利用者)	36.9%	2.7%	2.4%	1.4%	0.4%	0.2%	0.1%	4.8%

こうした中で、広島空港で進めているアクセス対策の大きな軸として挙げられるのは「セイフティネットとしての白市ルート（JR+空港連絡バス）の強化」と「速達性向上・定時性確保及びアクセスの代替性・多重性の強化に向けた道路整備」です。

まず、白市ルートですが、同ルートでは、広島リムジンバスと空港連絡バスの運行会社間で連絡体制が構築されており、リムジンバスが運休等する際には、リムジンバス会社が利用者を白市ルートに誘導すると同時に、空港連絡バス会社がJR白市駅からの連絡バスを臨時増便することで、利用者を確実に空港まで送り届ける仕組みが確立されています。

更に、同ルートの利便性や認知度を高め、緊急時だけでなく平常時においても利用されるルートとすることで、空港アクセス全体の安心感を醸成するため、空港連絡バスの増便¹（H26～）やJR白市駅のバリアフリー化（H27完成）も行いました。今年度は、積雪・凍結対策として凍結防止剤の自動散布装置の設置等も実施したところです。（P10参照）

次に、道路整備ですが、「空港アクセスのトリプルウェイ化」として、広島高速5号線と国道2号（東広島・安芸バイパス）の早期整備を推進しています。（図3）

トリプルウェイ化は、広島駅から広島空港までをほぼ自動車専用道で繋げ速達性と定時性を高めるとともに、アクセスのメインルートの複線化²を通じて渋滞や事故の発生確率そのものを低減（＝アクセス遅延の最小化）しつつ、それでもなお発生するアクシデントには白市ルートで確実に対応しようという考え方です。

図3 広島空港へのアクセスルート(トリプルウェイ)【出典:H30年度施策に関する提案(H29.5)】



※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。

トリプルウェイ化は、関連道路の整備完了時期が明らかとなっていないものもありますが、整備は順次進められ、その実現が見通せる状況³になりつつあり、これにより空港アクセスの環境は大きく改善されることが期待されますが、一方で、広島空港では従来から、より抜本的なアクセス対策についても検討が行われてきました。

具体的には、アクセス手段としてのリニアモーターカー、アクセス鉄道、デュアルモードビークルやロープウェイ整備、新幹線新駅の設置やJR白市駅からのバス専用道の整備、更

¹ 平成25年度に県と空ビルが共同で空港連絡バスの多頻度運行社会実験を行い、同社会実験において利用者ニーズの高かった時間帯のダイヤを平成26年度から増便（平成26年度以降は空ビルがバス会社に対して運行経費の一部を支援）

² 空港までの所要時間は105分から65分に短縮。これまで空港アクセスルートとして利用されていなかったルートが実用化されリダンダンシーが高まる。交通分散による渋滞や事故の発生確率も大きく改善することも期待される。

³ 広島高速5号線は平成32年度完成予定。国道2号（東広島・安芸BP）は完成時期未定だが平成30年代前半の完了に向け国に対する要望を行っている。（安芸BP：用地進捗率98%・事業進捗率43%／東広島BP：用地進捗率99%・事業進捗率73%【H29.4.25直轄事業の事業計画（平成29年度当初予算）／中国地方整備局】

には、シティアターミナルに着想を得たHAT構想⁴などが検討されました。特に軌道系アクセスについては、長年に亘って整備検討が行われてきた経緯⁵があります。

これらは採算性や技術面などに課題があり、またアクセス手段における交通分担率の見直しも伴うことなどから、現時点ではいずれも具体化には至っておらず、また、検討に際しても様々な観点で慎重に考えることが必要なテーマですが、事業期間が長期（30年間）にわたる空港経営改革を進めていくうえでは、広島空港の将来像を具体化していく長期的なスパンを視野においた利用目標やアクセス体系全般について考えていく必要があることも事実です。

既にご紹介したとおり、広島空港では官民で空港経営改革推進委員会を設置し、空港経営改革を通じて目指す将来の数値目標や、空港アクセス（平成22年度策定の「広島空港アクセス対策アクションプログラム」の見直し）を重点テーマとしており、長期的な視点も含めたアクセス対策について検討を行っていく予定です。

（広島空港アクセスマップ）



（参考URL）

広島空港アクセス情報
白市ルートについて

<http://www.hij.airport.jp/access/>
http://www.hij.airport.jp/news/2014_shiraichi.html

⁴ Hiroshima Air Terminalの略。JR白市駅に空港ターミナルと同等機能を持つ施設を併設し現ターミナルを利用せずに航空機に搭乗できる仕組みを構築する構想。平成24年度に「広島空港の定時性確保に向けた改善策」について取りまとめを行った際に検討。白市ルートの強化と合わせて中長期的な検討課題として整理。

⁵ 開港（現空港への移転）時から検討が行われており、平成7年度にはリニア鉄道案による整備方針を整理したが平成12年度に在来線延伸案に方針転換。平成18年度に一時凍結したが、いわゆる1000円高速の時期にリムジンバスの運休が相次いだことで再度事業採算性について検討し空港利用者350万人/年が実現された段階で再検討する方針を整理。平成28年度策定の「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」において「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」する方針を整理。これを受けて、平成29年度に設置した空港経営改革推進委員会において空港アクセスを重点テーマに設定。

■ 広島空港の利用状況（平成 29 年 10 月）

○ 航空旅客

10 月は、台風等による欠航の影響もあり、国内線、国際線ともにわずかに前年度実績を下回ったものの、ほぼ前年度なみとなりました。

10 月 30 日に就航したシンガポール線は、初日の搭乗率が 8 割を超えるなど順調な滑り出しを見せています。

路線	区分	単月 (H29.10)		年度累計 (H29.4~10)		備考	
		利用状況(人)	前年比(%)	利用状況	前年比(%)		
国内線	東京	搭乗者数	190,700	99.7	1,222,356	105.3	H29.10.29~ 1便増便
		搭乗率	80.5		73.5		
	成田	搭乗者数	19,476	87.6	133,363	97.0	H26.8.1~ 2便増便
		搭乗率	72.8		72.2		
	札幌	搭乗者数	14,451	100.2	99,727	112.3	
		搭乗率	81.6		77.0		
	仙台	搭乗者数	7,495	113.3	49,514	120.5	
		搭乗率	90.0		87.4		
	沖縄	搭乗者数	11,314	100.6	81,234	102.9	
		搭乗率	70.4		70.6		
	その他国内	搭乗者数	603	—	2,986	—	
		搭乗率	89.7		84.3		
	国内線合計	搭乗者数	244,039	99.1	1,589,180	105.3	
		搭乗率	79.7		73.8		
国際線	ソウル	搭乗者数	6,036	120.4	34,849	112.7	
		搭乗率	67.6		58.8		
	中国路線 大連・北京	搭乗者数	3,582	122.4	23,749	110.6	H28.10.30~ 1便減便 H29.3.26~ 1便増便
		搭乗率	54.4		52.1		
	上海・成都	搭乗者数	5,384	107.7	37,308	100.9	
		搭乗率	71.3		69.9		
	(小計)	搭乗者数	8,966	113.1	61,057	104.5	
		搭乗率	63.4		61.7		
	台北	搭乗者数	9,348	92.9	58,039	97.0	H27.1.1~ 2便増便 H28.10.30~ 2便減便
		搭乗率	82.8		83.1		
	香港	搭乗者数	3,973	69.9	29,451	74.5	H27.10.27~ 2便増便 H28.1.28~ 1便増便 H28.10.30~ 2便減便
		搭乗率	78.8		88.5		
	シンガポール	搭乗者数	250	—	250	—	H29.10.30 就航 週3便
		搭乗率	80.1		80.1		
合計	搭乗者数	28,573	99.6	183,646	97.3		
	搭乗率	72.0		70.2			
その他海外	便数(片便)	0		12			
	搭乗者数	0	—	3,350	—		
	搭乗率	—		91.5			
国際線合計	搭乗者数	28,573	99.6	186,996	98.6		
	搭乗率	72.0		70.5			
旅客合計	搭乗者数	272,612	99.2	1,776,176	104.5		
	増加人数	▲ 2,259		77,129			

○ 航空貨物

	路 線		単月(H29.10)		年度累計(H29.4~10)		備 考	
			利用状況(kg)	前年比(%)	利用状況(kg)	前年比(%)		
国内線	東 京		1,491,422	92.3	8,490,342	100.7		
	成 田		0	—	0	—		
	札 幌		72,070	74.3	454,144	101.1		
	仙 台		0	—	0	—		
	沖 縄		155,090	97.8	1,111,200	105.9		
	国内線合計		1,718,582	91.8	10,055,686	101.2		
国際線	定期便	輸出	ソ ウ ル	0	—	0	—	
			大 連・北 京	4,179	1045.5	38,720	879.9	
			大 連・天 津	—	—	—	—	
			上 海・成 都	1,074	68.0	6,038	78.8	
			台 北	3,781	51.0	42,319	107.4	
			香 港	0	—	—	—	
			グ ア ム	—	—	—	—	
			計	9,034	92.5	87,077	155.5	
	輸入	ソ ウ ル	0	—	0	0.0		
		大 連・北 京	9,624	230.4	28,206	173.1		
		大 連・天 津	—	—	—	—		
		上 海・成 都	37,697	1618.6	132,163	683.2		
		台 北	731	61.4	16,305	74.5		
		香 港	0	—	—	—		
		グ ア ム	—	—	0	—		
		計	48,052	476.7	176,674	225.4		
	チャーター便	輸出	ソ ウ ル	0	—	0	0.0	
			大 連・北 京	13,803	301.6	66,926	323.4	
			大 連・天 津	-	—	-	—	
			上 海・成 都	38,771	992.1	138,202	511.7	
			台 北	4,512	52.5	58,624	95.6	
			香 港	0	—	0	—	
			グ ア ム	-	—	-	—	
			合 計	57,086	287.7	263,751	196.3	
チャーター便	輸 入	—	—	—	—			
	[輸 出]	9,034	92.5	87,077	155.5			
	[輸 入]	48,052	476.7	176,674	225.4			
	国際計	57,086	287.7	263,751	196.3			
	合計	1,775,668		10,319,437				

○ リムジンバス等

路線	区分	単月(H29.10)		年度累計(H29.4~10)		備考
		利用状況(人)	前年比(%)	利用状況	前年比(%)	
広島	乗客数	97,995	97.9	650,468	105.1	
	(うち平和大通り)	1,312	107.2	8,561	113.8	
	1便平均	18.6 5.3		18.6 5.0		
福山	乗客数	6,846	104.9	46,236	104.1	
	1便平均	9.2		9.0		
三原	乗客数	3,662	98.2	23,972	104.4	
	1便平均	5.9		5.6		
呉	乗客数	6,393	105.4	42,568	108.3	
	1便平均	11.1		11.0		
白市駅	乗客数	11,166	100.2	79,588	101.1	
	1便平均	7.0		7.1		
竹原港	乗客数	931	88.6	6,772	101.9	
	1便平均	2.0		2.1		
尾道	乗客数	654	107.0	4,521	147.1	H28.4~
	1便平均	4.5		4.5		
三次	乗客数	390	—	2,797	—	H28.7~
	1便平均	2.1		2.2		
西条	乗客数	328		328	—	H29.10~
	1便平均	5.5		5.5		
合計	乗客数	128,365	99.0	857,250	105.1	
	増加人数	-1,281		41,941		

航空旅客数	272,612	99.2	1,776,176	104.5
増加人数	-2,259	(速報値比較)	77,129	(速報値比較)
バス利用者割合(%)	47.1		48.3	

○ 駐車場

[単位：台，%，日]

駐車場名	区分	単月 (H29.10)		年度累計 (H29.4~10)	
		利用状況(台)	前年度比(%)	利用状況(台)	前年度比(%)
空港駐車場 1,149台	入庫台数	24,746	95.2	178,369	102.3
	1日平均	798		834	
	泊車台数	19,361	99.2	132,456	105.7
	1日平均	625		619	
	満車日数	4	0	22	9
県営第1駐車場 593台	入庫台数	6,678	97.5	49,560	106.2
	1日平均	215		232	
	泊車台数	5,348	101.5	38,165	109.7
	1日平均	173		178	
	満車日数	0	0	0	0
県営第2駐車場 645台	入庫台数	12,397	103.1	89,977	106.6
	1日平均	400		420	
	泊車台数	3,073	93.4	26,800	114.0
	1日平均	99		125	
	満車日数	0	0	0	0
県営駐車場 計 1,238台	入庫台数	19,075	101.1	139,537	106.5
	1日平均	615		652	
	泊車台数	8,421	98.4	64,965	111.4
	1日平均	272		304	
	満車日数	0	0	0	0
正広駐車場 1,426台	入庫台数	4,869	99.6	33,378	101.9
	1日平均	157		156	
	泊車台数	21,567	122.5	147,457	120.4
	1日平均	696		689	
	満車日数	0	0	0	0
合計 3,814台	入庫台数	48,690	97.8	351,284	103.9
	1日平均	1,571		1,642	
	泊車台数	49,349	108.0	344,878	112.6
	1日平均	1,592		1,612	

注：満車日は、概ね1時間以上満車となった日を集計しており、単位は「日」。

注：正広駐車場の収容台数は、平成16年12月20日まで1172台、平成18年9月21日までは1312台。

航空旅客数（速報値）	272,612	99.2	1,776,176	104.5
------------	---------	------	-----------	-------

○ 広島空港ホームページセッション数（H29.10.1～H29.10.31）

国別セッション

国	セッション	セッション率
日本	328,940	96.13%
香港	3,223	0.94%
台湾	1,781	0.52%
韓国	1,677	0.49%
シンガポール	1,305	0.38%
アメリカ	1,302	0.38%
中国	724	0.21%
イギリス	321	0.09%
オーストラリア	256	0.07%
不明	530	0.15%
その他	2,124	0.62%
計	342,183	100.00%

市区町村別セッション

市区町村	セッション	セッション率
大阪	75,861	22.17%
広島	56,525	16.52%
新宿区	25,259	7.38%
港区	22,945	6.71%
横浜	20,386	5.96%
福山	8,749	2.56%
名古屋	7,890	2.31%
中央区	7,069	2.07%
東広島	6,360	1.86%
千代田	5,895	1.72%
その他	13,243	3.87%
計	342,183	100.00%

デバイスカテゴリ別

デバイスカテゴリ	セッション	新規セッション率
モバイル	199,755	44.63%
デスクトップ	118,684	51.27%
タブレット	23,744	49.81%

（出典）google アナリティクスから作成（地域別セッションは、IPアドレスをベースに判定された結果によるもの）

■ トピック

・ 空港経営改革推進委員会第2回会議

11月7日に空港経営改革推進委員会の第2回会議を開催しました。

広島空港のコンセッションに係る基本スキーム案が公表されたことを受けて、第2回会議では、地域と連携して空港運営を行う運営権者が選定されるよう優先交渉権者選定基準などについて議論を進めていくとともに、より一層の機運醸成を図っていくことを確認しました。

(参考) 広島県HP (関係資料を掲載)

<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/101/hij-keieikaikaku-002.html>

・ 広島⇄東京(羽田)線増便キャンペーン

冬スケジュールからの増便を受けた利用促進の取組として、広島空港ビルディング(株)が航空会社と連携して「広島⇄東京(羽田)線増便キャンペーン」を実施しています。

キャンペーン期間中に東京(羽田)線を利用された方を対象に、抽選で100名に総額100万円の商品券(広島空港で利用が可能)が当たるキャンペーンとなっています。

詳しくはキャンペーンサイトをご覧ください。

(参考) 広島⇄東京(羽田)線増便キャンペーンサイト

<https://haneda-zobin.com/>

・ まるごと HIROSHIMA 博

首都圏における利用促進の取組として、11月18日～19日に二子玉川ライズで開催された「まるごと HIROSHIMA博 2017～ひろしまファミリーパーク」に出展しました。

「まるごとHIROSHIMA博」は、首都圏で広島県の食や観光の魅力を発信するために、昨年度から中国新聞社主催のイベントで、今年で2回目の開催となります。

広島空港(広島県空港振興協議会)も、昨年度に引き続き出展し、航空会社(ANA, JAL, 春秋航空 日本)に加えて、空港周辺の4市2町で構成される広島臨空広域都市圏振興協議会にも協力いただき、広島空港や臨空エリアについてPRしました。

(イベント概要)

- ・ 日 時 平成29年11月18日(土)・19日(日) 11:00～17:00
- ・ 場 所 二子玉川ライズ 中央広場, ITSCOM STUDIO & HALL
(東京都世田谷区玉川2丁目21-1)
- ・ 来場者 25,500人(昨年22,500人)

(参考) まるごとHIROSHIMA博

<http://www.hiroshimahaku.com/>

・シンガポール線の PR 事業

シンガポール線の就航に合わせて、広島県空港振興協議会でアウトバウンド利用促進のための路線 PR を行っています。広島県内に加えて近隣県も対象とした新聞広告・フリーペーパーやラッピングバスによる広告掲出、広島市都心部の大型ビジョンでの CM 配信、広島在住のインフルエンサーを旅行モニターとしたInstagramでの情報発信など、利用促進に向けて幅広く PR を行っています。

(参考) 広島在住インフルエンサー「まりおさん(mario_dozone)」のインスタサイト

<https://instagram.com/p/Bbbj0SajsmW/>

<https://instagram.com/p/BbgbGINjtr/>

<https://instagram.com/p/BbhLOKYDTAU/>

<https://instagram.com/p/BbehzmIDBkl/>

・白市ルート of 積雪対策

リムジンバスなどの道路系のアクセス手段がメインである広島空港において、主要ルートである山陽自動車道の事故等が発生した場合のセーフティネットとして、JR 山陽本線と JR 白市駅からの空港連絡バスを乗り継ぐルート（白市ルート）は、非常に重要な役割を担っています。

白市ルートは、山陽自動車道の渋滞等の影響を受けない定時性の高いルートですが、積雪・凍結の影響で空港連絡バスが遅延するケースも発生しています。（当該区間は、特別に降雪が多いわけではありませんが、標高の高い地域のため、特に早朝時間帯には路面が凍結等する場合があります、それに伴うバスの遅延等が過去 3 年間で 5 回程度発生しています。）

このため、同ルートの更なる定時性向上対策として、空港連絡バスの運行ルート上の特に路面凍結等による事故や渋滞の発生しやすい区間において、凍結防止剤の自動散布装置の設置等を行いました。

道路上の積雪防止対策としては、通常は気象予測や道路巡視等を踏まえて凍結防止剤を事前に散布する等の対応を行っていますが、人為的な対応となり、突然の気象変化等への対応が難しい場合もあるため、空港アクセスのセーフティネット機能を担う同ルートについて、凍結対策を自動化し、リアルタイムに対応する体制を整備するものです。

設置効果の検証はこれからになりますが、引き続き、空港アクセスの定時性確保に万全を期すよう取り組んでまいります。



出典：国土地理院地図を元に作成

(凍結防止剤自動散布装置)

気温、路面温度などの気象状態を感知し、自動的に凍結防止剤を路面に散布する設備。
凍結防止剤の散布は、あらかじめ設定した条件下で、車両の通行に合わせて行われる。

■ お知らせ

第8号の配信は12月下旬頃を予定しています。