

広島空港の経営改革について

広島県 土木建築局 空港港湾部長 宮津 智文 氏

平成30年3月2日(金) 平成29年度第3回地域づくり委員会の講演要旨

■はじめに

現在、全国各地の国指定管理空港において、空港滑走路と空港ビル等の管理を一体として民間に委ね、経営の効率化やより多くの人が使やすい空港とするための取り組みが進められている。仙台空港では平成28年7月に民間運営が開始され、高松空港でも4月から同取り組みが実施される予定。



広島空港においても、空港の活性化を加速する手段として、国と連携しながら、経営改革への取り組みを進めているところ。

■広島空港の強みと目指す姿

① 広島空港の概況

広島空港は、国内5路線(札幌、仙台、羽田、成田、那覇)・国際6路線(ソウル、大連・北京、上海、台北、香港、シンガポール)で、年間約290万人が利用する中四国で最大級の国際空港。

広島県の中央に位置しており、高速道路やバス路線などを活用することにより、広く中四国からアクセスすることが可能である。

また、アジアを中心とした企業の海外進出や、外国人観光客数の増加(広島県調査で平成28年に初めて200万人を突破)などによるLCCの就航(成田、ソウル、香港)等、更なる利用の拡大が見込まれる。

② 広島空港の課題

広島空港の利用者数を路線別に見ると、国内線が利用者全体の約9割(257万人)、羽田線が同約7割(196万人)を占めている。今後は、底堅い国内線の需要を土台に、国際線(31万人)やLCCの拡大にもしっかり取り組む必要がある。

特に、国際線については、広島空港ではなく、福岡空港や関西国際空港を使って出入国されている方々をどう取り込むかが課題と認識している。

③ 広島空港の強みと目指す姿

このような課題を踏まえ、LCC市場の拡大による新たな利用者や、アジアをはじめとする海外の経済成長を取り込む視点から、広島空港が生かすべき強みや目指す姿などを取りまとめたのが、「広島空港の経営改革に係る県の基本方針」(平

成29年3月、広島県)である。

今後は、広島空港の持つ強みを生かし「中四国のゲートウェイ」として、瀬戸内・やまなみエリアを中心とした中四国地方の持続的な成長を支える拠点空港を目指す。広島空港の主な強みは、具体的には以下の3点。

- 立地拠点性(アジアに近い地理的優位性、中四国の中央に立地)
- 後背地の豊富な観光資源(後背地へのインバウンド需要の増加、DMO等と連携した周遊ルート開発などの潜在力)
- 人口・産業集積に支えられた底堅い需要(アジアを中心とした企業の海外進出、コア利用者となる業務渡航の底堅さ)など

④ 今後の成長の可能性

急増するインバウンド需要の獲得など地域間・空港間の競争は厳しさを増しているが、広島空港の強みを最大限に生かすことで、同空港の更なる成長は十分に可能であると考ええる。

昨年は、空港運用時間の延長による羽田線の増便(10月)やシンガポール線の就航(同月)を実現した。

また、広島高速5号線などの整備による広島都市圏とのアクセス強化(トリプルウェイ化:山陽自動車道、東広島安芸バイパス、JR(白市駅)の3ルートの活用)やリムジンバスの路線拡充などにも取り組んでいる。

■空港経営改革に向けた民間企業への期待

広島空港の経営改革は、今年秋頃にPFI法に基づく実施方針が公表され、来年には民間事業者の公募手続き、平成33年から民間運営が開始される予定。

民間事業者のノウハウが存分に発揮され、路線の拡充やアクセスの向上、エリア全体の機能強化が実現されていくことを期待している。

空港経営改革は、民間事業者と地域の関係者が協力し、官民一体で取り組んでいくことが成功の鍵となる。広島空港における同取り組みがうまく進むよう、広島県としても積極的にサポートし、これまで以上に地域の活性化に資する空港となるよう頑張っていく所存。皆さま方のご理解ご協力をよろしくお願いする。(担当:新田)