

中四国の拠点空港・広島空港の将来像

“世界とつながる中四国の
グローバル&ローカル ゲートウェイ” を目指して

平成30年8月8日

一般社団法人中国経済連合会

目 次

はじめに	1
Ⅰ. 広島空港の将来像	1
Ⅱ. 広島空港を核とした地域活性化の方向性	3
Ⅲ. 将来像実現に向けた具体的な取り組み	4
おわりに	8

はじめに

中国経済連合会では、2016年に、海外事業展開を行う広島県内企業を対象に「広島空港の利用に関する調査」を実施した。この中で、広島空港利用の特徴を浮き彫りにするとともに、今後の広島空港の発展に向けた提言（空港アクセスの強化、交通モード間の連携、他地方拠点空港や首都圏空港とのアライアンスの推進など）を行った。

現在、2021年を目標に広島空港の経営改革（民営化）の議論が進められているところであるが、当連合会は、この機会を中四国地方の活性化を促進するチャンスと考え、地域の関心を喚起し幅広い議論につなげたいとの思いから、我々の考える広島空港を核とする地域活性化への提言を行うものである。

I. 広島空港の将来像（どんな空港を目指すべきか）

(1) 将来展望～拡大する世界の航空需要と訪日外国人旅行者～

国際航空運送協会（IATA）の予測によると、世界の航空旅客は、アジア・大洋州を中心に2016年からの20年間で約2倍（38億人から78億人）に拡大する見込みである。わが国については、1.66億人から2.21億人へと約1.3倍、5500万人の増加が予測され、航空市場は引き続き世界有数（2036年時点で第6位）の規模を誇る。

また、民間の調査機関が2018年1月に公表した未来観光需要予測（2030年）[※]では、日本人の国内宿泊旅行者数は、人口減少の影響を受けて、延べ1億4358万人（2016年）から1億2945万人へと1413万人ほど減少する一方、訪日外国人旅行者数は6454万人に増加するとしている。延べ宿泊数に至っては、日本人旅行者が2億1688万泊、訪日外国人旅行者は3億8724万泊と、日本人旅行者より多くの外国人旅行者が日本国内を旅行するという姿が予測されている。 ※観光客のみ（出張、帰省、修学旅行を除く）

(2) 将来像～世界とつながる中四国のグローバル&ローカルゲートウェイ～

広島空港は、現在、国内5路線・国際6路線の航空ネットワークと約300万人の旅客（うち国際線が約30万人）を有する中四国地方の拠点空港となっている。中四国地方の中央部に位置し、中四国地方各地と高速道路網で繋がるアクセス利便性に優れており、山陰や四国方面など広域的な航空需要を更に獲得できる潜在力に溢れた空港である。

世界の航空需要や訪日外国人旅行者の将来予測を踏まえ、広島空港の将来像として**“世界とつながる中四国のグローバル&ローカルゲートウェイ”**を掲げ、“ヒロシマ”という国際的な知名度を活かしながら、中四国の拠点空港としての役割を果たしていくことを提案する。

具体的には、地域の魅力・活力を活かした海外や国内各地との多面的な交流により、産業競争力を高め経済成長を牽引するゲートウェイ、即ち、①国際線拠点空港（グローバルゲートウェイ）と②国内線拠点空港（ローカルゲートウェイ）という2つの大きな役割を果たしていくべきと考える。

広島空港の将来像

世界とつながる中四国のグローバル&ローカルゲートウェイ

地域の魅力・活力を活かした海外や国内各地との多面的な交流により、
産業競争力を高め経済成長を牽引するゲートウェイ

中四国地方の
国際線拠点空港
(グローバルゲートウェイ)

中四国地方の
国内線拠点空港
(ローカルゲートウェイ)

Ⅱ. 広島空港を核とした地域活性化の方向性

世界的な航空需要の拡大や訪日外国人（インバウンド）観光の増大が予測されても、空港や地域に人・もの・投資・情報などを引き寄せ生み出す魅力や活力がなければ、その需要を取り込むことは難しい。

広島空港の将来像“世界とつながる中四国のグローバル&ローカルゲートウェイ”の実現は、広島空港の航空需要を如何に増加させるかにかかっている。言い換えると、航空需要を引き寄せ生み出すよう、広島空港と中四国地方がそれぞれの魅力・活力を如何に高め、「共栄」するかが問われている。

当連合会は、広島空港が中四国地方と「共栄」するため、次に掲げる3つの方向性を提案したい。その実現に向けては、関係主体が連携しながら、ダイナミックに取り組みを推進していくことが求められる。

(1) 観光面での魅力づくり

中四国地方は、「世界の宝石」とも称される瀬戸内海をはじめ、風光明媚な自然、温暖な気候、独特の歴史文化などが織り成す豊かで多様な観光資源に恵まれている。また、“ヒロシマ”の知名度は世界的にも非常に強力であり、当地方のインバウンド、国内観光ともに潜在的な需要にはまだまだ大きな可能性がある。

広島空港に中四国地方の観光情報の発信や広域周遊に向けた拠点（ハブ）機能を持たすことにより、急激に増大するインバウンド観光を中心とした観光需要を確実に取り込んでいく。

(2) 産業競争力の強化

中四国地方は、企業立地に適した環境を有しており、世界で競争する多くの企業の製造拠点や研究開発機能が集積しているほか、ものづくり産業を中心に海外事業展開も活発である。特に、広島空港が位置する広島広域都市圏には、スーパーグローバル大学に指定されている広島大学をはじめ多くの大学や国・自治体、民間企業の研究開発拠点も集積しており、最先端の複合型イノベーション拠点（リサーチコンプレックス）が形成されつつある。

広島空港をゲートウェイとして、世界中の人材やノウハウ・技術・知性の交流を一層拡大し、新たなビジネスや研究開発の誘発、企業立地と雇用創出を促進する。

(3) 多面的な交流の推進

中四国地方は、国際関係機関や大学等が多く立地し留学生や外国人労働者など在留外国人も多く、異文化への理解や受容度は高い。

広島空港をゲートウェイとして、グローバルな時代に相応しい多面的な交流による多文化共生の地域づくりを推進していく。

Ⅲ. 将来像実現に向けた具体的取り組み

広島空港を核とした3つの地域活性化を図りながら、広島空港の将来像を実現するため、4つの柱と21の取り組み「4柱21策」を関係主体の連携のもとで推進することが求められる。

(1) 地域一体となった航空需要の創出

空港と地域の魅力・活力を高め増大する航空需要を取り込むため、広島空港と中四国地方の「共栄」に向けた3つの方向性に即し、広島空港の地理的優位性やブランド力を活かしたMICE（Meeting, Incentive travel, Convention, Exhibition）を含めた観光振興、ものづくり産業を中心とした産業・研究開発機能の活用による競争力ある産業づくり、国内外との多様な交流促進を図る。

〔観光面での魅力づくり〕

- ① 県・市町村やDMO等との連携のもと、広島空港着の瀬戸内海クルーズ（“フライ&クルーズ”）など観光資源の発掘・磨き上げを行い、アジア・欧米を中心に、中四国地方の魅力や、広島空港の利便性を訴求したプロモーションを強化するとともに、ベジタリアン・ムスリムや多言語への対応、決済手段の多様化など受入態勢の充実に取り組む。
- ② 中四国地方各地の観光振興組織、交通事業者等と連携し、広島空港が“中四国の観光コンシェルジュ”の役割を担い、中四国地方の観光情報の発信拠点となることで、広島空港を起点に中四国地方を移動・周遊する際の利便性を向上させる。
- ③ 国際学会や国際会議、国際見本市などMICEが開催できる設備や環境を整備するとともに、官民が連携してMICEの開催・誘致を図る。

〔産業競争力の強化〕

- ④ 地域企業の競争力強化に向けて、販路開拓や海外事業展開を促進・支援することなどにより、国内外とのビジネス交流の拡大を図る。
- ⑤ リサーチコンプレックスや広島大学等を活かし、国内外との研究開発や産学連携における交流を拡大し、知識創造型の新産業や事業を誘発する。
- ⑥ 広島臨空産業団地、竹原工業・流通団地、本郷産業団地等の産業団地の整備・活用などにより、流通・物流業のほか、成長ものづくり分野やサービス分野をはじめとする地域経済牽引事業等を担う企業立地を促進する。

〔多面的な交流の推進〕

- ⑦大学を中心とした学術・学生交流、ひろしま国際プラザ（JICA 中国国際センター、広島県立広島国際協力センター）等を活用した国際交流や、文化・スポーツ関連の国際・国内大会の開催・誘致など、多様な分野における国際・国内交流を推進する。

(2) 空港アクセスの整備と多様で利便性の高い交通モードの提供

広島空港が、中四国地方の中央に位置し、域内各地へのアクセス利便性が高い特長を活かし、交通の要衝・結節点としての役割を十分に発揮できるよう、中四国地方のどこからでも確実に便利・安価な、外国人を含めて誰にでも分かり易く安心なアクセス網（交通モード間のアライアンス）を構築する。

〔道路網〕

- ⑧広島空港とその東西に位置する都市圏を繋ぐ広島高速5号、国道2号東広島バイパス・安芸バイパス*や福山本郷道路、並びに、陰陽の南北軸となる中国やまなみ街道・瀬戸内しまなみ海道と同空港を繋ぐ広島中央フライトロードなど、広島空港を起点とし中四国全域への縦横な移動を促進する基幹道路網の早期整備を図る。

※特に空港利用者が多い広島都市圏・空港間での定時性、リダンダンシー確保の観点から、同区間を繋ぐ東広島バイパス・安芸バイパスは経営改革実現までの全線開通を目指す。

〔公共交通網〕

- ⑨広島空港からダイレクトに中四国地方の主要都市へアクセスできるバス等路線網の拡充、広島空港を基点とするバスターミナルの整備などにより、中四国地方の広域周遊ルートの更なる活性化を図る。

〔空港利用者の移動利便性の向上〕

- ⑩カーシェアリングや多言語対応ナビゲーションなど、多様なニーズに対応するレンタカーのサービス充実を図る。
- ⑪キャッシュレス化への対応、交通系 IC カードの全国相互利用サービスの導入拡大、バス・鉄道・フェリーなど交通モード間の相互連携に基づくシームレスな接続の強化、駐車場の利用料金の柔軟な設定など、各種交通サービスの利便性向上を図る。

(3) 地域の魅力・活力を^{てこ}に^{てこ}にしたエアポートセールスの強化

“ヒロシマ”の知名度活用を含めた観光面での魅力やものづくりをはじめとする産業基盤などの活力を^{てこ}に、エアポートセールスの強化に取り組んでいく。

航空路線の拡充と多様な航空サービスの提供により、海外空港や首都圏空港（成田、羽田）での乗継利用を含めた、アウトバウンド需要に対する利便性の向上や新たな需要の獲得に取り組むとともに、成長著しいアジアや広島県への入り込みの多い欧米豪等を視野に入れたインバウンド需要の拡大・取り込みを図る。

〔国際線の拡充〕

- ⑫短距離路線（概ね4時間圏内）のダブルデイリー化、中距離路線（概ね4時間～7時間圏内）のデイリー化を目指した路線の充実・誘致を図る。
- ⑬欧米豪等の長距離路線（概ね7時間超）については、新規路線の誘致とともに、首都圏空港等の国際線と接続する国内線の増便などにより乗継利便性の向上を図る。
- ⑭国際線における経由便や片道利用（イン・アウト分担）などにより、他の空港との路線誘致の連携（アライアンス）を図るため、広島空港が中心となって、近隣他府県の空港と協力し一体となって路線誘致を行う体制を構築する。

〔国内線の拡充〕

- ⑮旅客の約7割を占める基幹路線である羽田便をはじめ、地方間の既存路線の一層の利便性向上および新規路線の誘致に積極的に取り組む。更に、他地方の拠点空港等と連携しながら、旅客・貨物の効率的、効果的な輸送経路の確保を図る。

〔多様な航空サービスの提供〕

- ⑯短距離国際線や国内線を中心に新たな需要を創出しているLCCの就航を促進するほか、リージョナルジェット、チャーター便、ビジネスジェット、富裕層向けプライベートフライトや遊覧飛行、航空貨物などの需要を捉え、多様な航空サービスの提供に取り組む。

(4) “世界とつながるグローバル&ローカルゲートウェイ” に相応しい 空港機能の強化

広島空港は、周囲を森に囲まれ、日本庭園、フォレストヒルズガーデン(コテージ、レストラン等)、サイクリングコース等を有する中央森林公園のほか、ホテルやゴルフ場にも隣接し、“庭園空港”とも称される魅力溢れる立地環境にある。こうした特性も活かして、滑走路等の基本施設やターミナルビルとともに周辺施設の効果的な整備・活用を図り、国内外の旅客から選択される国際空港に相応しい機能を確保する。

〔24 時間空港の実現〕

- ⑰就航路線(旅客・貨物)の利便性向上や新規路線誘致のポテンシャルを高め、国際空港の世界基準に近づけるため、24 時間空港の実現に向け取り組むとともに、国際線旅客の需要増加に合わせた CIQ 体制の充実を図る。
- ⑱エプロンの増設やマルチスポット化、滑走路や誘導路の計画的な更新・修繕など、空港施設の整備を計画的に進める。

〔ターミナルビル・周辺施設〕

- ⑲ターミナルビルへの魅力的なテナントの誘致などによる“エア・モール”の設置、中四国地方の産品物販や情報発信などサービス機能を充実させることにより、“便利で使い易く、楽しく過ごせる” 空港づくりを進める。
- ⑳2020 年東京オリンピック・パラリンピック大会の開催も踏まえ、“誰にも優しい” 空港を目指して、ユニバーサルデザインや最先端のスマート空港技術の導入などに積極的に取り組み、オンリーワン・ナンバーワンの魅力創出を推進する。
- ㉑広島エアポートホテルやフォレストヒルズガーデンをはじめとして、中央森林公園等の周辺施設の活用と魅力向上を図るとともに、広島空港を拠点とした広域観光商品の造成を促進し、長期滞在にも適した“賑わいある地域づくり”に取り組む。

おわりに

上記の取り組みの推進に当たっては、当連合会を含む経済界のみならず地域一体となった官民の連携が不可欠である。

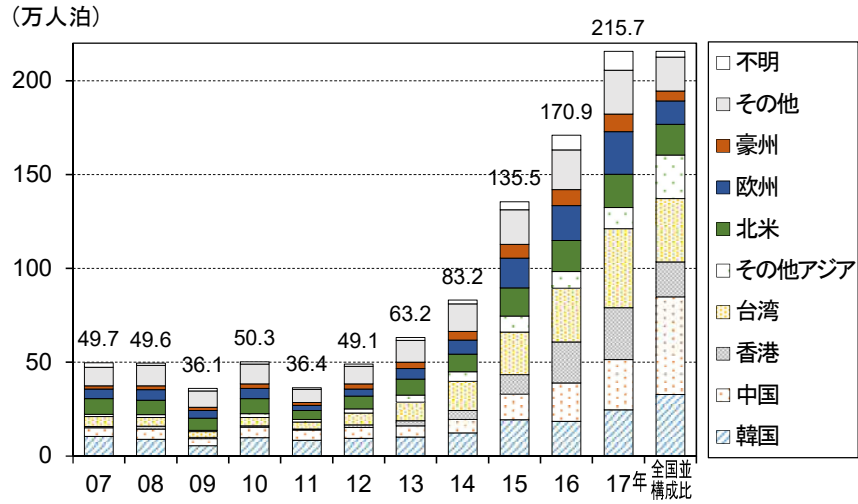
このため、広島空港の関連協議会の活動の強化を図り、広島空港の地域共生や利用促進の取り組みを推進する必要がある。

一方、広島空港経営改革後の運営権者には、地域との緊密な連携を図りながら、「地域の魅力・活力を梃にしたエアポートセールスの強化」および「“世界とつながるグローバル&ローカルゲートウェイ”に相応しい空港機能の強化」に向けた積極果敢な取り組みが望まれる。

以 上

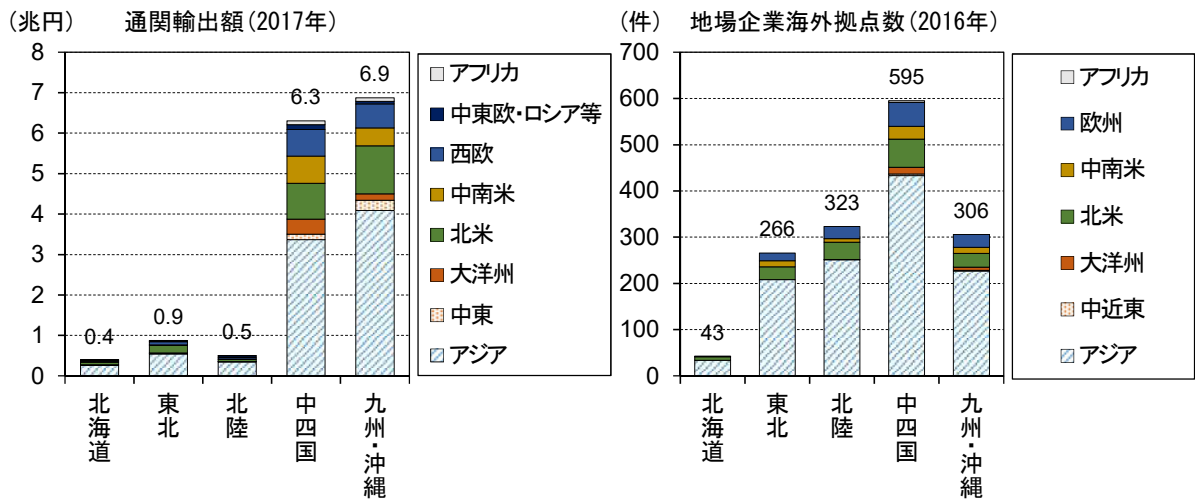
〔参考データ〕

中四国地方のインバウンド宿泊客数の推移



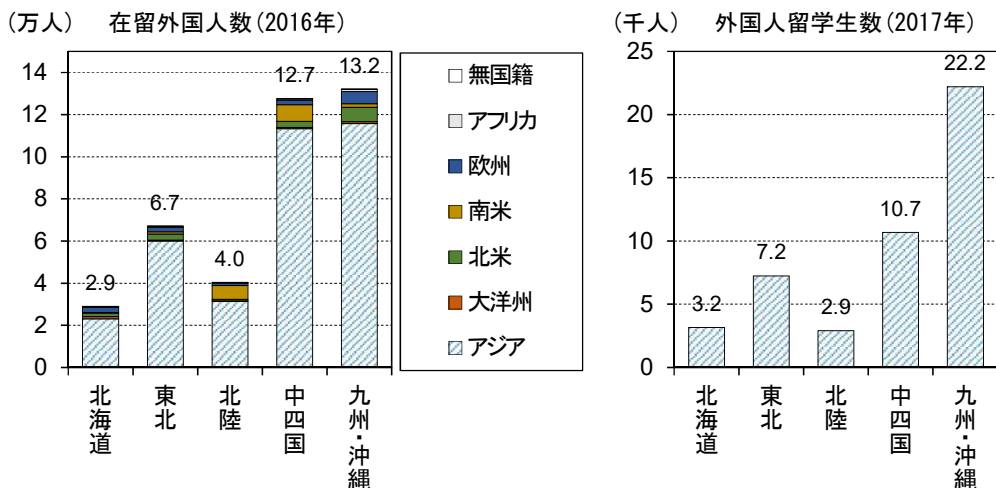
(注) 2017年の全国並構成比は国籍別構成比が全国と同じ場合
資料：観光庁「宿泊旅行統計」

通関輸出額と地場企業海外拠点数の地方ブロック比較



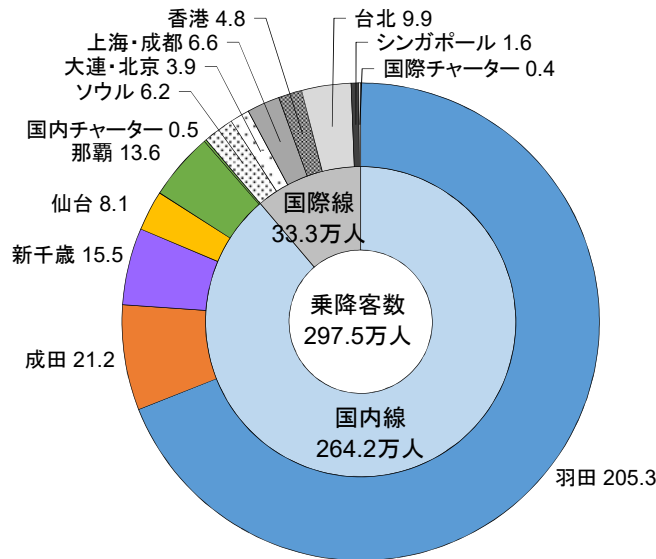
資料：各税関貿易統計、東洋経済新報社「海外進出企業総覧 2017」

在留外国人数と外国人留学生数の地方ブロック比較



資料：法務省「在留外国人統計」、日本学生支援機構「外国人留学生生在籍状況調査」

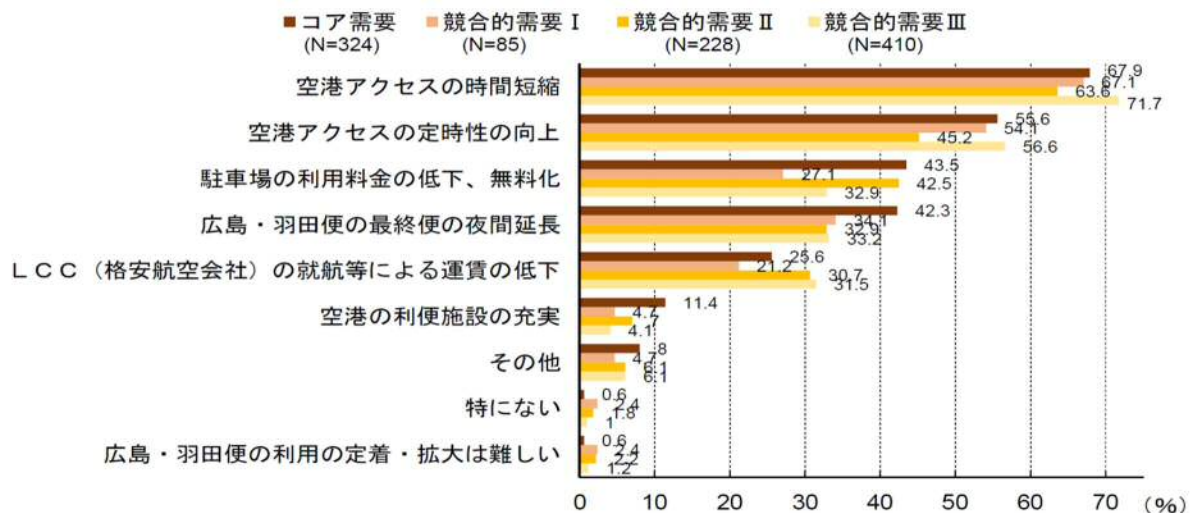
羽田便利用が7割、国際線利用が1割を占める広島空港



資料：広島県「広島空港利用状況」2017年度

アクセス改善が利用定着・拡大の鍵

～広島・羽田便の利用の定着・拡大に対して重要なこと～



資料：中国経済連合会「広島空港の利用に関する調査」2016年

広島空港利用～アジア直行便・欧米(首都圏乗継)便～への潜在需要は高い

～広島県居住者等のビジネス目的による出国空港別・目的地別旅客数の推計～

(人、%)

出国空港	アジア計	直行便就航国・地域	その他の中国	その他のアジア	大洋州	北米・中南米	欧州・ロシア	中東・アフリカ	合計
成田	2,666	650	592	1,424	396	7,123	2,573	189	12,946
羽田	1,860	485	16	1,358	130	453	1,601	54	4,097
関西	8,942	2,178	1,692	5,072	345	898	3,288	1,033	14,505
広島	18,578	11,318	4,936	2,324	165	4,030	1,784	53	24,611
福岡	8,022	2,613	1,065	4,343	55	86	148	22	8,333
合計	40,067	17,245	8,302	14,521	1,090	12,591	9,394	1,350	64,493
広島空港のシェア	46.4	65.6	59.5	16.0	15.2	32.0	19.0	4.0	38.2

資料：中国経済連合会「広島空港の利用に関する調査」2016年
各推計値は、国交省「国際空港旅客動態調査」(2014年)を基に中国経済連合会が推計。