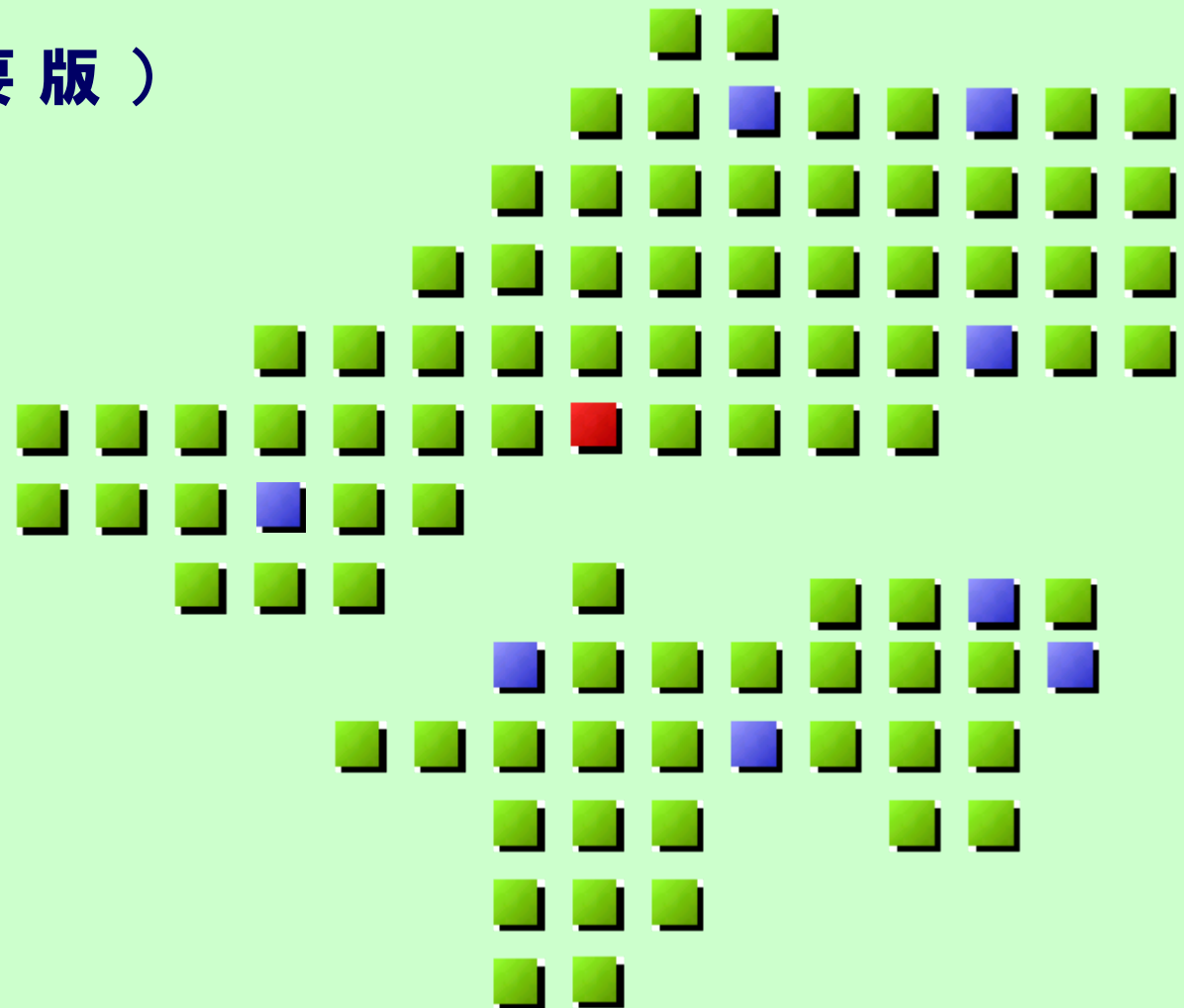


「広島地域における総合交通体系のあり方」提言

～州都機能としての交通体系の整備に向けて～

(概要版)



平成19年6月13日

広島商工会議所 運輸部会



「道州制」は、概ね10年後、早ければ7～8年で導入される可能性があると言われている。

第28次地方制度調査会の「道州制のあり方に関する答申」において例示された、「中国州」あるいは「中四国州」という枠組みの中で、広島が州都として選ばれることについて、周辺地域からも納得かつ賛同されるよう、必要な条件を整えておく必要がある。

州都を担うにふさわしい条件としては、「中枢機能（行政機能・経済機能・文化機能）」とその支援機能である「交通体系」の2点を兼ね備えていることが挙げられる。

広島は、「国の地方支分局・企業の本社・支社・支店機能の集積（行政機能・経済機能）」、「高等教育機関や文化・スポーツ施設等の高次都市機能の集積（文化機能）」、「国際ネットワークへの貢献（交通体系）」については、概ね優位性を保持しているものと考えられるが、「州都とブロック内外の各都市を結ぶ高速交通ネットワーク（交通体系）」の現状については、州都を目指すうえで憂慮すべき状況にあり、抜本的な解決策について早急に検討を行う必要がある。

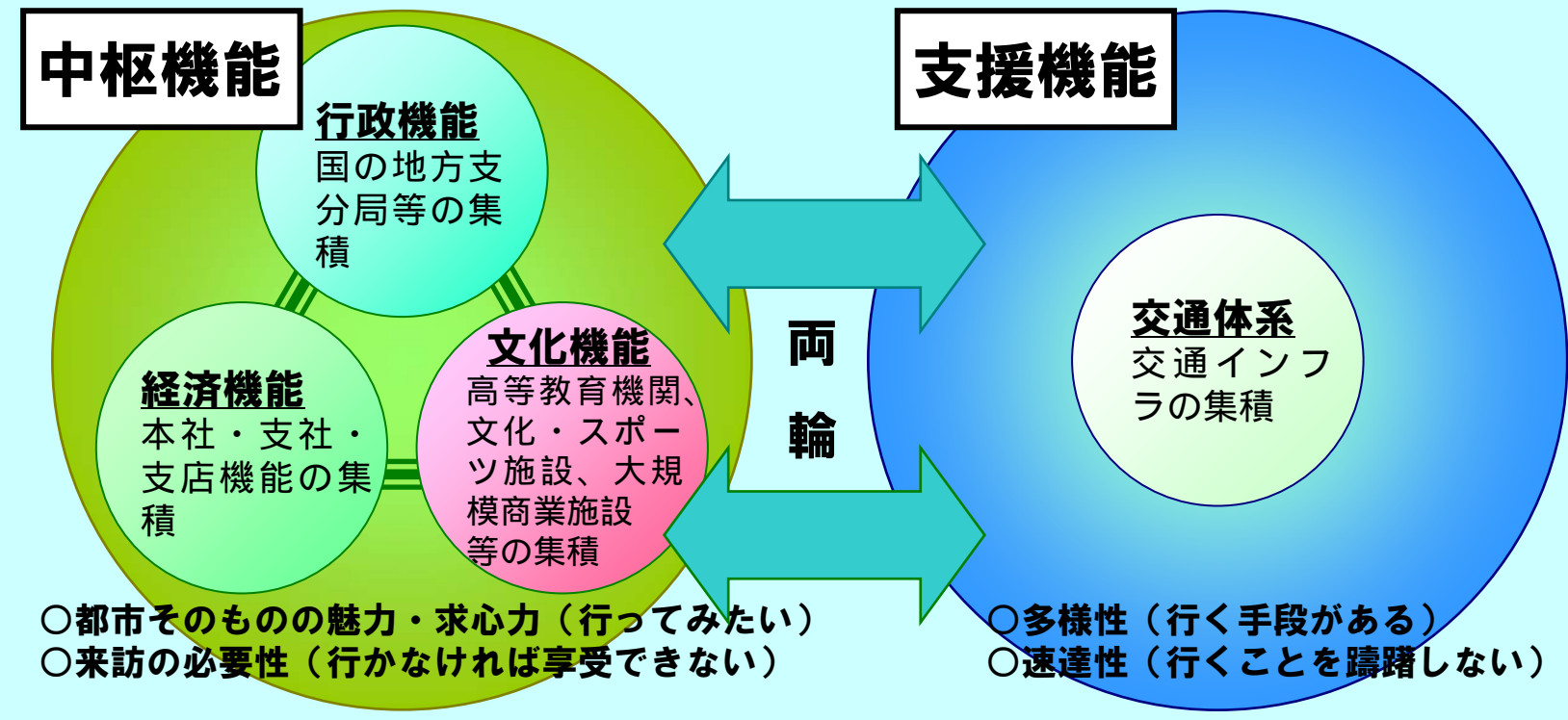
こうしたことから、州都機能として必要となる交通体系（主に人流）の整備に向けて陸・海・空の広範な視点から総合的な検討を行い、広島商工会議所運輸部会（部会長：大田哲哉・広島電鉄㈱社長）として提言をとりまとめた。

本提言で示した「アクションプログラム」を、一つでも多く具現化させ、広島が、道州制導入後に州都の役割を担い、州内の発展に貢献することを期待したい。



州都を担うにふさわしい条件としては、「中枢機能（行政機能・経済機能・文化機能）」とその支援機能である「交通体系」の2点を兼ね備えていることが挙げられる。
なお、「行きやすいが、都市そのものに用はない（魅力がない）」ということになれば、「通過都市」となってしまうことから、「中枢機能と交通体系はあくまでも「両輪」」として継続的に高めていく必要がある。

■ 中枢機能とその支援機能(交通体系)の関係





広島が州都を担うためにどのような施策を実行する必要があるかを検討するため、広島の置かれている現状について、内部環境（「強み」・「弱み」）及び外部環境（「機会」・「脅威」）を整理した。

<p>Strengths (強み)</p> <ul style="list-style-type: none">•広島は世界的知名度を有している。•広島市は中四国で唯一の政令指定都市であり、中四国地方の中核都市と位置づけられている。•広島には国の地方支分局や企業の支店等が集積している。•広島は、「広島東洋カープ」「サンフレッチェ広島」「広島交響楽団」(いわゆる「3プロ」)を擁している。•広島空港は、滑走路3,000m級では、中四国で唯一の国が設置・管理する「第2種(A)空港」であり、広島港は、国際海上輸送網の拠点として位置づけられる「特定重要港湾」に指定されている。	<p>Weaknesses (弱み)</p> <ul style="list-style-type: none">•中国地方からの集客は比較的小さい。•山陽自動車道やJR山陽本線など、横(東西)方向のつながりはあるが、縦(南北)方向のつながりが弱い。•施設の整備及び利活用の促進とあわせ、より利用しやすい施設の実現に向けた官(管理者)・民(利用者)一体の取り組みが必要。•周辺地域は、広島が必ずしもリーダーシップを発揮しているとは感じていない。
<p>Opportunities (機会)</p> <ul style="list-style-type: none">•『道州制のあり方に関する答申』において、道州の区割りについては、中四国1案、中国2案を例示。•国土形成計画の「広域地方計画区域」の検討にあたり、地域の意見は「中国圏」を支持。	<p>Threats (脅威)</p> <ul style="list-style-type: none">•仮に道州制導入後の州都が他都市となった場合、地方支分局・県庁などの行政機能の集積を失う。•JRや高速道路網等が整備され、交通の結節点となっている岡山が「中四国州」実現に向けた取り組みを強めている。•インターネットの普及などによる「中抜き現象」により、支社・支店は減少傾向にある。•九州圏や関西圏など、州の想定範囲外とのつながりが強い地域がある。



「SWOT分析」による環境分析により、4つの仮説を導き出した。
そのなかで、広島が州都を担うための「弱み・脅威がある中で、状況をさらに悪化させないようにする方策」としては、「総合交通体系の整備」が必要であるとの結論に達する。

	機 会	脅 威
強 み	<p>強みをチャンスとして最大限に生かす方策</p> <p>○「歴史的ストック」の有効活用</p> <p>「中四国地方の中核都市」「七大都市圏のうちの一つ」という歴史的・制度的・能力的位置づけによる恩恵を最大限活用する。</p>	<p>強みを生かし、脅威を克服する方策</p> <p>○「都市ブランド」の形成</p> <p>中枢性をさらに高めるため、広島でなければ享受できないサービスの発信や都市のイメージづくりに取り組む。</p>
弱 み	<p>弱みがあるが、チャンスを逃さないようにする方策</p> <p>○「リーダーシップ」の発揮</p> <p>周辺地域から応援されるよう、ブロックのリーダーとしての自覚と思いやりを持ち、よりマクロな視点からのサービス強化を図る。</p>	<p>弱み・脅威がある中で、状況をさらに悪化させないようにする方策</p> <p>○「総合交通体系の整備」</p> <p>交通体系を整備し、道州制導入後の州都を目指している他都市よりも高い優位性を確保する。</p>

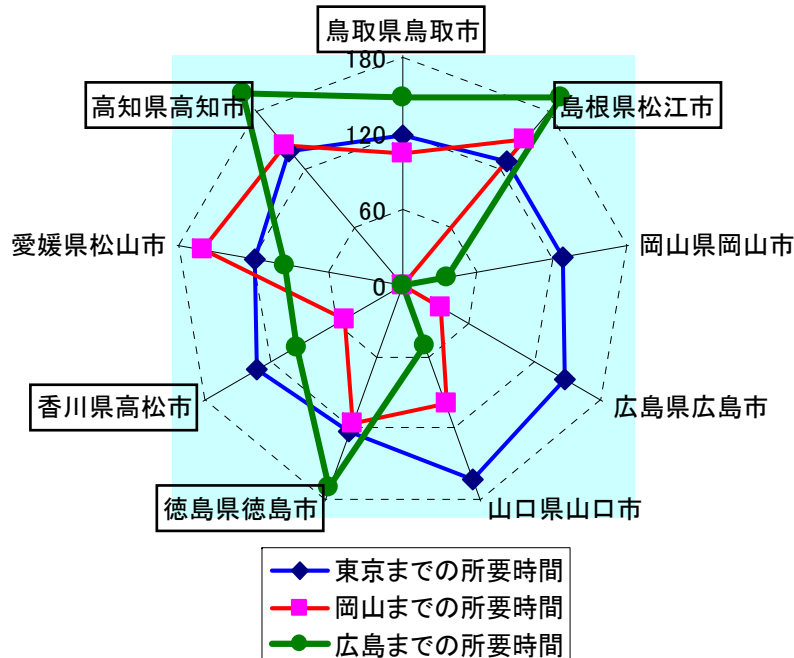


中四国地方の各県庁所在地から、それぞれ広島・岡山・東京までの所要時間（最速）を比較したところ、岡山や東京の方が広島よりも所要時間が短く、広島が行きやすい状況にあるとは言いがたいことが浮き彫りとなった。

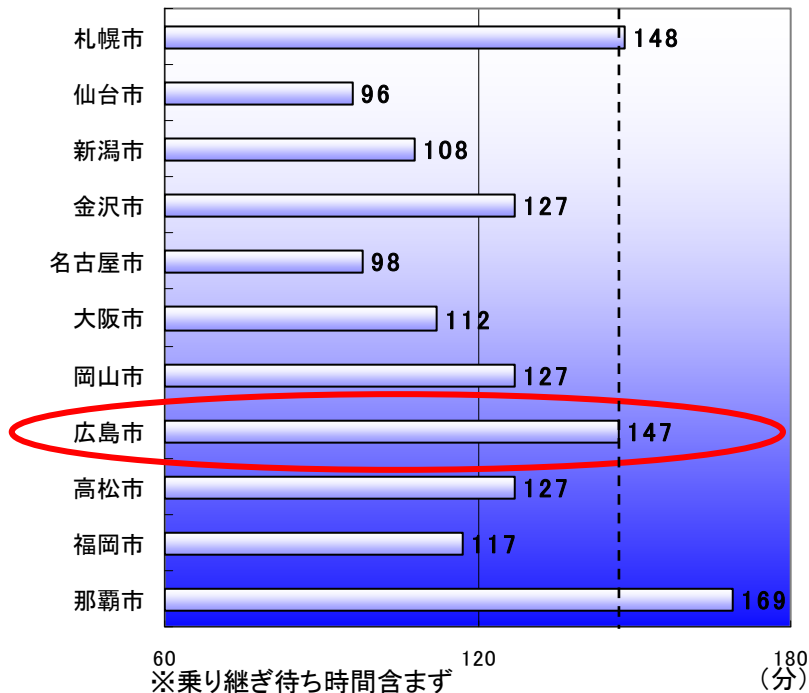
また、広島から東京への交通アクセスについては、他の想定州都と比べても所要時間がかかっている。

【例】鳥取 東京：1時間57分、岡山：1時間44分、広島：2時間27分

■中四国地方各県都から岡山・広島・東京への所要時間(最速)



■州都(想定)から東京への所要時間





1. 基本的な視点

「道州制」を考える上では、何よりもマクロな視点が求められることから、施設の要・不要など、交通に関わる地域の諸課題をそれぞれ個別の問題として考えるのではなく、「州都機能として必要な交通体系」という大所高所の視点から捉え、実効性のあるアクションプログラムを提示する。

2. 州の範囲の考え方

州の範囲は限定的に考えず、「中国州」・「中四国州」いずれの場合でも広島が州都となることを検討の前提とする。

3. 将来の姿

アクションプログラムを実行することで見えてくる将来の姿として5つのスローガンを掲げる。

- (1) 州都県都間交通 — 県都から州都までを最速1.5時間以内に
- (2) 州都内交通 — 戦略的役割分担による交通マネジメント
- (3) 州都間交通 — 州都間を遅くとも4時間以内に
- (4) 州都首都間交通 — 州都から首都までを最速2時間以内に
- (5) 州内国際交通 — 州内の国際ゲートウェイに相応しい姿に



平成18年1月26日、本所「第16回常議員会」に報告した「広島地域における総合交通体系のあり方（中間報告）」に示した「課題解決のためのアクションプログラム」を精査し、その中の5つの項目について整理を行った。

広島西飛行場からの公営の「**州都便**」の就航

広島駅北口への「**広島第2バスセンター（仮称）**」の設置

広島空港交通アクセス改善策

州都内交通の円滑化に関する基本戦略

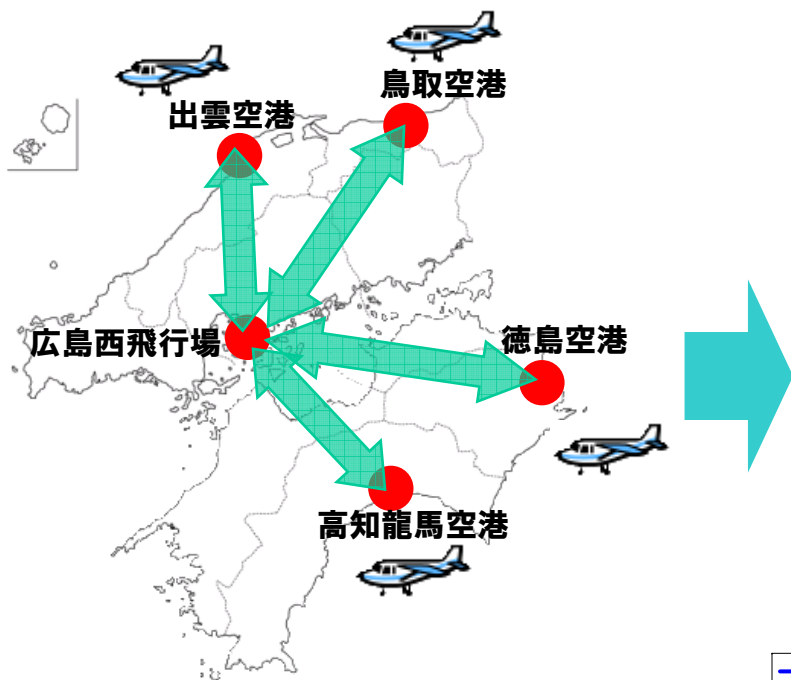
航空路線の展開に関する基本戦略



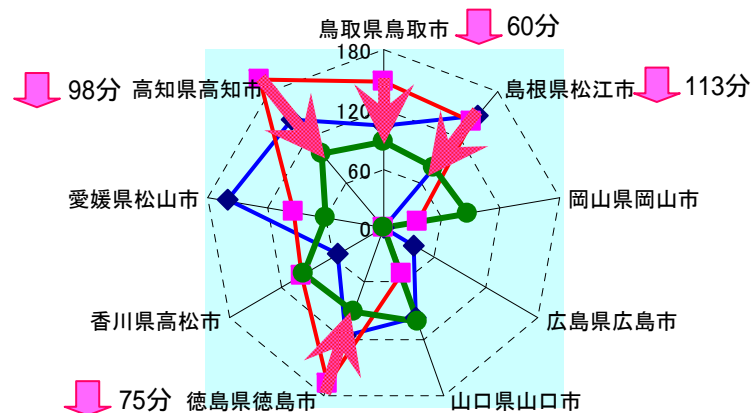
1. 広島西飛行場からの公営の「州都便」の就航

●内 容

「州民の交通権確保」の観点から、広島西飛行場を活用した公営の「州都便」を就航させ、「州都・県都間交通最速1.5時間以内」を実現する。



州都・県都間最速1.5時間以内の実現！



●岡山までの所要時間 ●広島までの所要時間(現状) ●広島までの所要時間(州都便)

- 【本拠地】 広島西飛行場 (※州内交通専用飛行場)
- 【就航先】 鳥取空港、出雲空港、徳島空港、高知龍馬空港
- 【機材】 小型プロペラ機 (36~50人乗り、必要滑走路長1,200m程度)
- 【時期】 道州制導入後の「州政府」等において検討



「州都便」の就航先に関する評価

中四国の各県都に最寄りの空港へ「州都便」を就航させた場合の概略の所要時間の予測を行い、想定される就航先の検討を行った。

	(A) 「州都便」 所要時間	(B) 現状での最速 到達時間	(B) - (A) 時間短縮効果	就航可能性について の評価
鳥取県鳥取市 (鳥取空港)	1時間27分	2時間27分	1時間00分	
島根県松江市 (出雲空港)	1時間19分	3時間12分	1時間53分	
岡山県岡山市 (岡山空港)	1時間26分	0時間34分	0時間52分	×
山口県山口市 (山口宇部空港)	1時間42分	0時間50分	0時間52分	×
徳島県徳島市 (徳島空港)	1時間32分	2時間47分	1時間15分	
香川県高松市 (高松空港)	1時間33分	1時間36分	0時間03分	
愛媛県松山市 (松山空港)	0時間59分	1時間34分	0時間35分	(海上交通との競合)
高知県高知市 (高知龍馬空港)	1時間38分	3時間16分	1時間38分	



「州都便」の事業シミュレーション(前提条件)

シンクタンクの財団法人日本経済研究所に調査委託し、航空事業者からのヒアリング結果をもとにシミュレーションの前提条件を精査し、州都便「広島西～鳥取」についてシミュレーションを行った。試算の前提条件については下記のとおり。

運賃	15,800円
搭乗率	60%
使用機材	S A A B 340 B 型 1 機 (36人乗りプロペラ機、価格：11.4億円)
就航率	96% (天草エアライン実働換算)
就航便数	2,100便 (6 便 / 日 × 365日 × 就航率96%)
着陸・停留料	1,130万円 / 年 (広島西飛行場 他)
人件費	パイロット 2 名 × 3 組 1,500万円 / 人・年 客室乗務員 1 名 × 3 組 700万円 / 人・年
一般管理販売費・代理店手数料等	40% (大手航空会社実績を踏まえて想定)
燃料費	65円 / リットル (航空機用燃料 J E T A 1)
年機材稼働時間	3,500時間 (10時間 / 日 × 365日 × 就航率96%)



■ 試算結果(広島西～鳥取)

収入【A】	年間収入	年間便数	座席数	就航率	搭乗率	利用者数	運賃
	e × f (千円)	a (便)	b (席)	c (%)	d (%)	e = a × b × d (人)	f (千円)
	716,688	2,100	36	96%	60%	45,360	15.8
支出【B】	着陸・停留料	11,300					2.3%
	燃料費	125,268	年機材稼働時間 × 燃費				25.4%
	乗務員費	111,000	15,000千円 × 6 + 7,000千円 × 3				22.5%
	航空機維持費	114,000	機材費 × 10%				23.1%
	航空機保険費	17,100	機材費 × 1.5%				3.5%
	償却費	114,000	機材費 × 10%				23.1%
	計(千円)	492,668					100%
【C】 : A - B (千円)	224,020						
【D】 : 一般管理販売費・代理店手数料等	286,675	年間収入 × 40%					
収支 : C - D (千円)	62,655						



「州都便」の事業シミュレーション(結果-2)

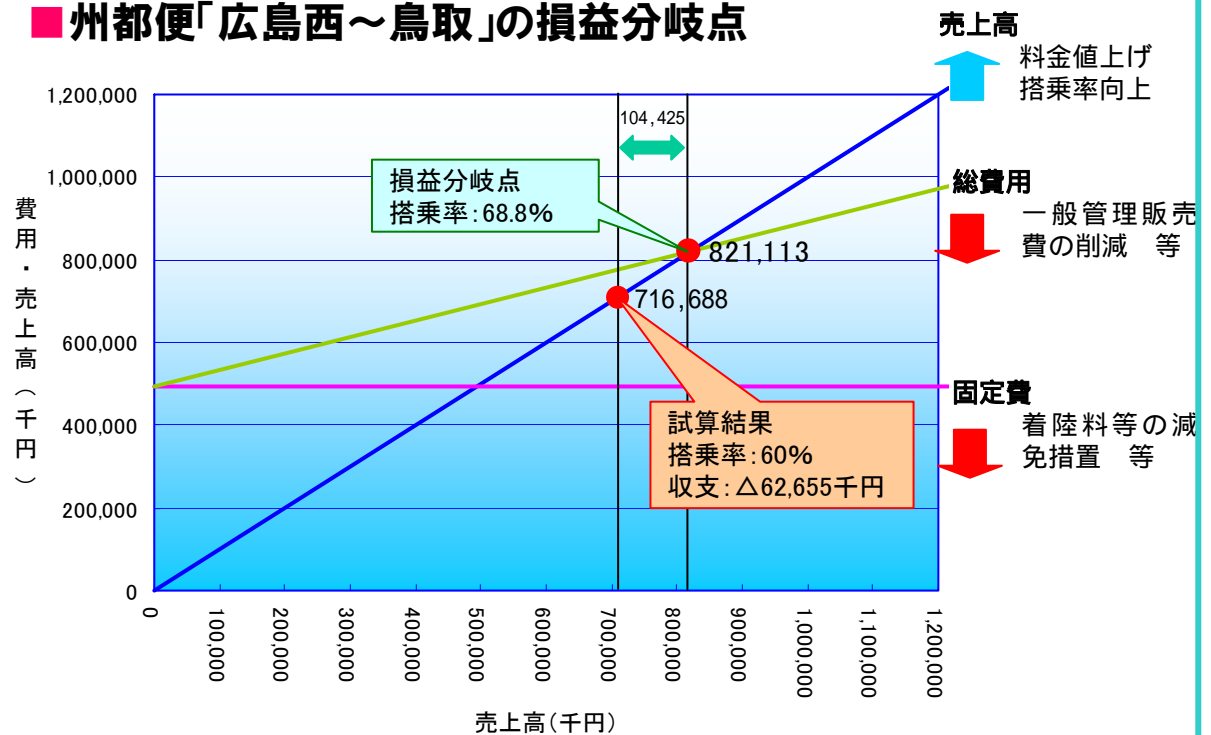
事業シミュレーションを行ったところ、年間約6,266万円の赤字(初期投資含まず)となるとの結果になった。

州都県都間最速1.5時間以内を達成するためには「州都便」の就航は不可欠であるものの、事業として成り立たせるためには、事業者の経営努力の他、州政府等による公的支援が求められることとなる。このため、就航のために最低限必要な施設の整備の必要性等を含め、道州制導入後の「州政府」等において、さらに検討の深掘りを行い、「州民」の意向を踏まえ、就航の可否について慎重に見極める必要がある。

■ 試算結果

売上高	7億1,668.8万円 (安全余裕率: -14.6%)
損益分岐点売上高	8億2,111.3万円
固定費	4億9,266.8万円
変動費	2億8,667.5万円 (変動比率: 40%)
限界利益	4億3,001.3万円 (限界利益率: 60%)
利益	6,265.5万円

■ 州都便「広島西～鳥取」の損益分岐点





「州都便」の参考とするため、平成18年8月22～23日に開催した「州内交通先進地区視察会」において、第3セクター航空会社の天草エアライン(株)から航空事業に関するヒアリングを行った。

●ヒアリング結果（主なポイント）

熊本県の初期投資額は、天草飛行場建設費（99億円のうち6割負担）、天草エアライン(株)への補助26億円（機体購入22.5億円、部品・車両等の購入3.5億円）、ターミナルビルの建設費4億4,000万円他、総額で90億円程度。天草飛行場は県営で、維持管理費は熊本県が毎年2億円程度負担している。

天草エアライン(株)は航空機1機体制。一般的に、航空機5機体制で航空会社として最も効率的な運航ができると言われており、3機なら一応航空会社の体は成す。機体整備や訓練で運休することは、公共交通機関の使命から外れており、お客さんが離れていってしまう。

機材の整備費がかさんできており、利益の確保に限界があると感じている。大きな整備・運休がなければ収支トントンだが、突発的な整備・運休が発生すれば赤字となる。

経営環境は厳しいと言わざるを得ないが、天草～福岡便のような、効率のよい「ドル箱路線」が他にも増えればやっていける。ただし、やはり背景人口の少なさがネックとなる他、少なくとも陸路で5時間以上かかるところでないと利用率が上がってこない。



■天草エアライン(株)

【本拠地】 天草飛行場（熊本県管理、滑走路長：1,000m）

【就航先】 天草飛行場～福岡空港（4往復）、天草飛行場～熊本空港（1往復）、熊本空港～松山空港（1往復）

【機材】 カナダ/ボンバルディア社 ダッシュエイト（DHC8-103、39人乗り、必要滑走路長960m）1機

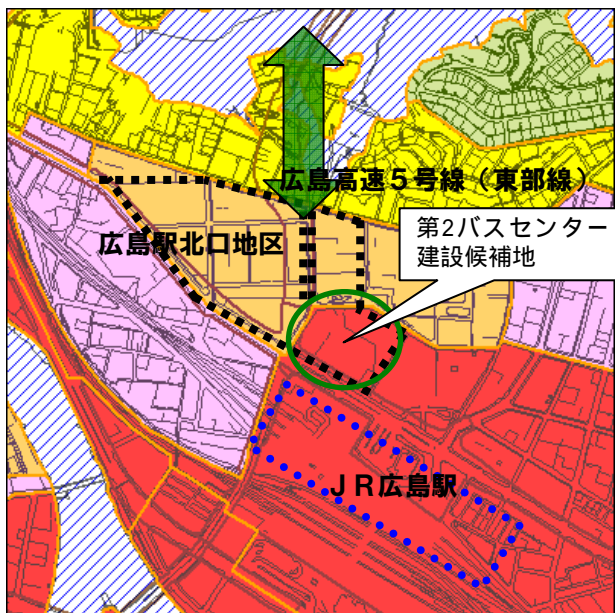
【事業者】 天草エアライン(株)（資本金4億9,900万円：熊本県・天草郡3市9町が80%出資の第3セクター）



2. 広島駅北口への「広島第2バスセンター(仮称)」の設置

●内 容

空港リムジンバス・各都市への高速バスと既存路線バス・JRとのネットワーク強化を図るため、広島駅北口地区へ「広島第2バスセンター(仮称)」を設置することが強く求められる。



州都首都間交通の速達性向上！

州都間交通の速達性向上！

州都県都間交通の速達性向上！

JR広島駅と都心部の連絡強化！

- 【建設地】 広島駅北口地区
(広島市東区二葉の里3丁目、国有地)
- 【タイプ】 立体複合型バスターミナル
(専用の高架誘導車路により、ターミナル階へバスを導入)
- 【路線】 都市間高速バス(中・長距離)、空港リムジンバス



「広島第2バスセンター(仮称)」設置のメリット(1)

平成24年度の「広島高速5号線・東部線」の開通により、JR広島駅北口地区から山陽自動車道・広島東インターチェンジへ都市高速のみでアクセスすることが可能となる。広島高速5号線と「広島第2バスセンター(仮称)」とを結ぶ専用的高架誘導車路を設けることによって、空港リムジンバスとして、西日本で初となる「連節バス」の導入が可能となる。



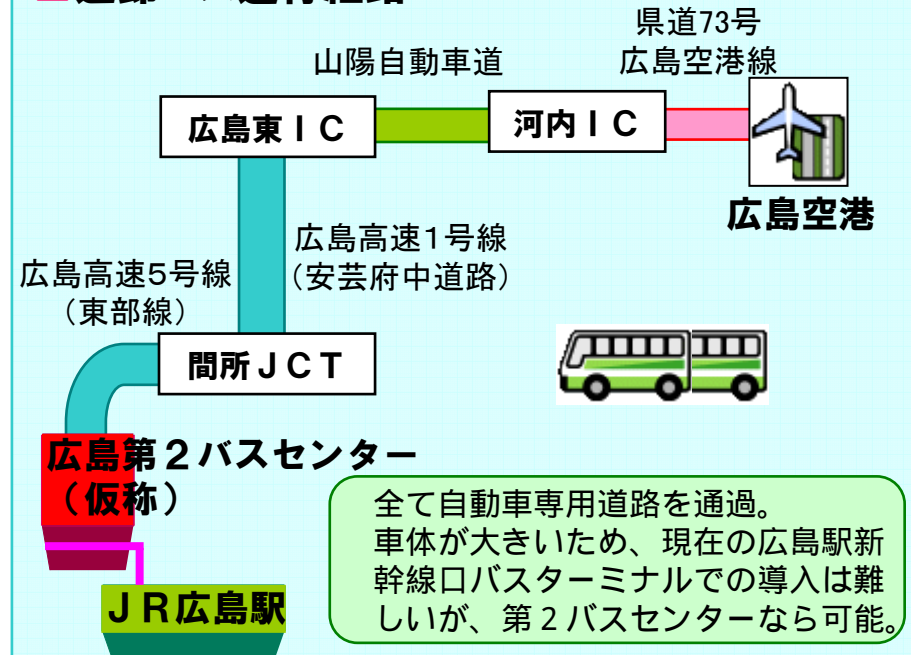
写真：フランスの連節バス

大量輸送のために車体が2~3連につながっているバス。
車体が18m程度(大型バス12m)のため、走行レーン及び経路の厳守が運行条件となる。

【日本で現在運行中の連節バス】

- 京成バス(幕張本郷駅~幕張メッセ・千葉マリンスタジアム)
- 西東京バス「青春号」(武蔵五日市駅~つるつる温泉)
- 神奈中バス(湘南台駅~慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス)

■連節バス運行経路



【運行区間】 広島第2バスセンター(仮称) ~ 広島空港

【使用機材】 連節バス

【運行時期】 広島第2バスセンター(仮称) 開業時



●広島駅周辺地区のまちづくりに貢献

多様な機能を有した魅力的な複合ターミナルビルにコンパクトなターミナル機能を導入し、広島駅周辺地区における高次都市機能の集積に貢献する。

JR広島駅周辺地区の建築物を2階レベルのペデストリアンデッキと地下通路で有機的に接続し、周辺地区の回遊性を向上させる。(第2バスセンタービルも駅ビルの一部としての役割を担う。)

広島駅新幹線口駅前広場については、「広島第2バスセンター(仮称)」への高速バス・空港リムジンバス乗り場機能が移転することとなるため、一般車乗降スペースやタクシー乗り場等、利用者の利便性を考慮して機能を再配置する。

●顧客満足度の向上

利用客を迷わせない、コンパクトかつ機能的なターミナル機能

待合室への排気ガスの流入を防ぐ扉が設置され、広々とした快適な待合室

バス路線の発着情報のみならず、広島空港の航空機発着情報や高速道路の渋滞・事故情報等を表示する発着案内板

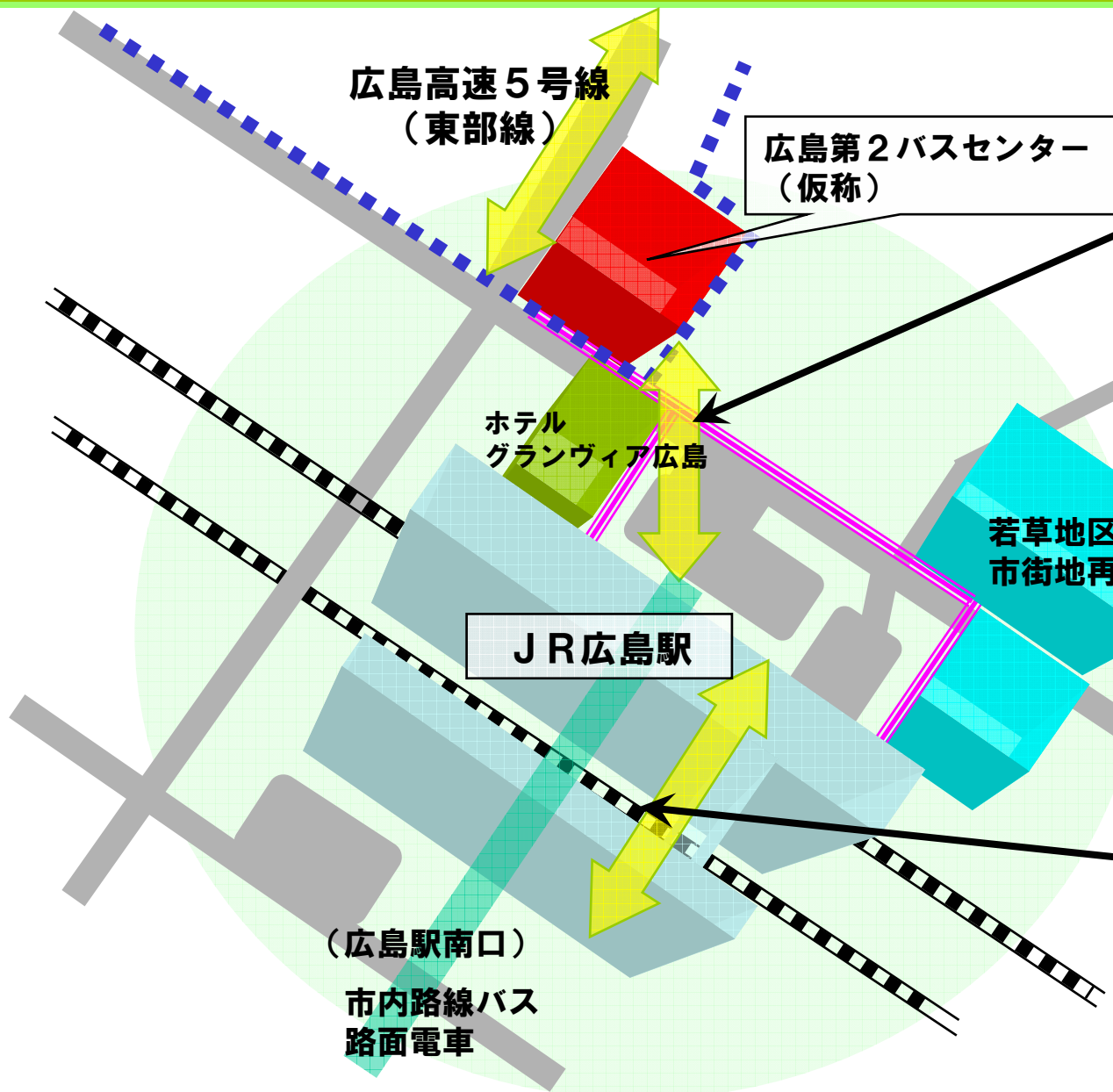
高速バスは広島高速5号線(東部線)・バスターミナル双方向へ直接流出入が可能な専用ETCゲートを通過

降車口側にタクシー乗り場を設置

地下に利用者のための大規模な駐車場を設置



JR広島駅周辺地区の回遊性向上イメージ



■ペDESTリアンデッキの設置及び地下通路の延伸



写真: JR下関駅周辺地区

■駅南北自由通路の設置



写真: JR岡山駅駅舎内

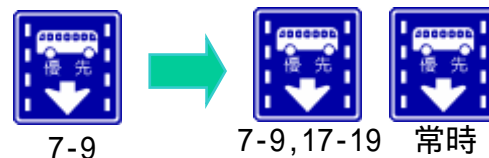
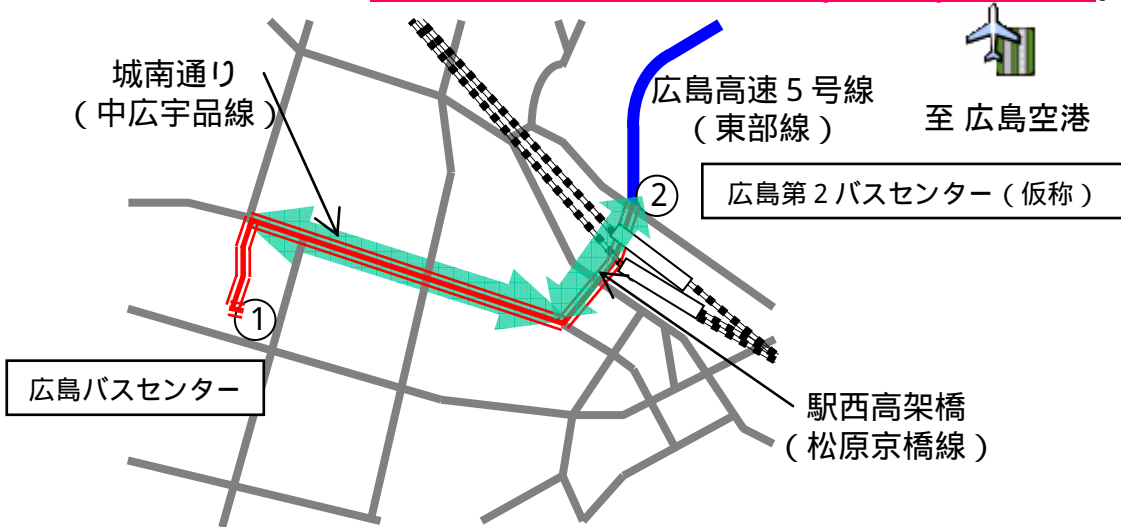


●広島バスセンター～広島第2バスセンター（仮称）

城南通りを「バスセンター間連絡道路」と位置づけ、バス優先時間の拡大およびレーンをカラー舗装化。

（例：バス優先7-9 「常時優先」または「バス優先7-9,17-19」）

城南通りへの公共車両優先システム（PTPS）の導入。



●広島第2バスセンター（仮称）～広島空港

高速道路の最高速度を見直し。

（ 警察庁の検討会で、平成18年度から3年間かけて調査を実施。 ）

（例：100km/h 120km/h）

広島高速5号線（東部線）の早期4車線化。



3. 広島空港交通アクセス改善策

●内 容

広島空港の利用促進を図る上で、空港へのアクセス改善による時間短縮は、中距離圏からの利用者の取り込みに必要不可欠である。

「所要時間」を構成する2つの要素「移動時間」と「乗り継ぎ待ち時間」の短縮のため、空港アクセス手段の多様化・多頻度化を図る。

利用者の不安

- 渋滞に巻き込まれて空港への到着が遅れるかもしれない。
- 山陽自動車道が事故や自然災害で通行止めになっているかもしれない。
- その場合、代替手段はあるだろうか。

州都首都間最速2時間以内の実現！

州都間交通の速達性向上！

国際ゲートウェイに相応しい姿の実現！

						
広島駅北口	リムジンバス	広島空港	航空機	羽田空港	リムジンバス等	東京
-	(45分)	乗り継ぎ待ち時間	(75分)	乗り継ぎ待ち時間	(27分)	-



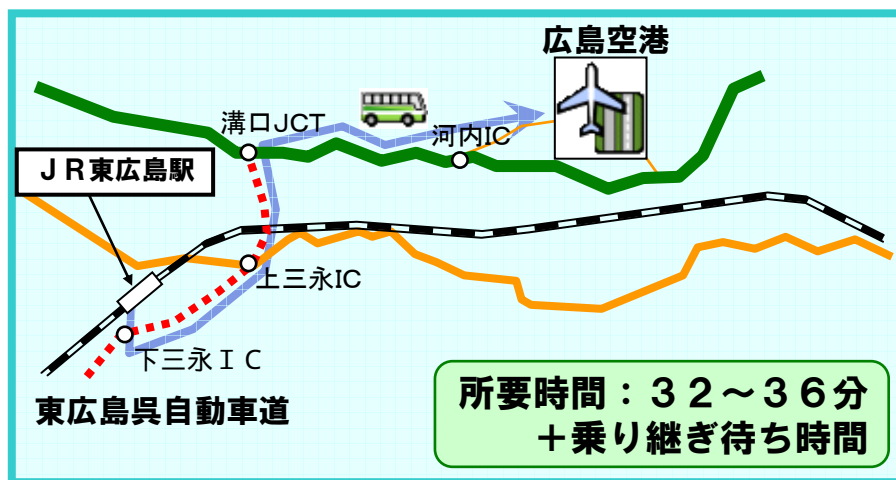
交通アクセス手段の多様化・多頻度化による「移動時間」「乗り継ぎ待ち時間」の短縮で不安を払拭



平成20年代中の東広島呉自動車道の下三永IC～溝口JCTの完成を契機とした「JR山陽新幹線・東広島駅からの空港連絡バス」の運行や、平成21年度完成予定の広島高速2号線・安芸府中道路の完成を契機とした「JR山陽本線・天神川駅からのリムジンバスの運行」などが考えられる。

例) JR山陽新幹線・東広島駅からの空港連絡バス

JR山陽新幹線・東広島駅から東広島呉自動車道経由の空港連絡バスを運行すれば、JR山陽本線・白市駅からの空港連絡バスの所要時間約55分を下回る32分（最速）で到達できる見込み。



※広島・東広島間は新幹線こだまに乗車



写真：JR東広島駅



山陽自動車道の事故・災害時の代替ルートの整備

山陽自動車道が積雪や事故などの発生により、空港リムジンバスがやむなく引き返すことがあり、空港アクセスの不確実性が指摘されている。

天候不良等で航空路そのものが運休になっていない場合には、所要時間はかかって
も、最低限、空港には到着できるように、リムジンバスの新路線の他に、代替ルートとして「東広島・安芸バイパス」を活用する他、山陽自動車道・広島東IC～西条IC間に「スマートインターチェンジ（ETC専用）」による山陽自動車道からの待避線の整備を検討することも考えられる。

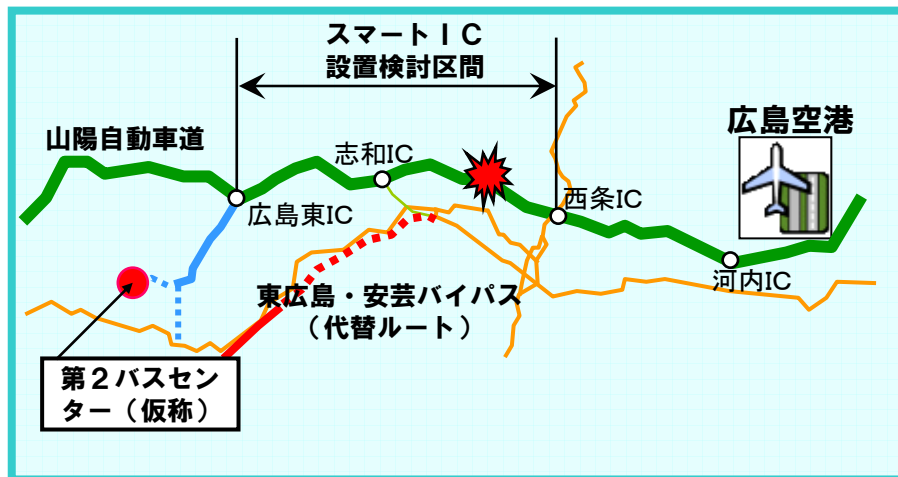


写真: 加計スマートインターチェンジ

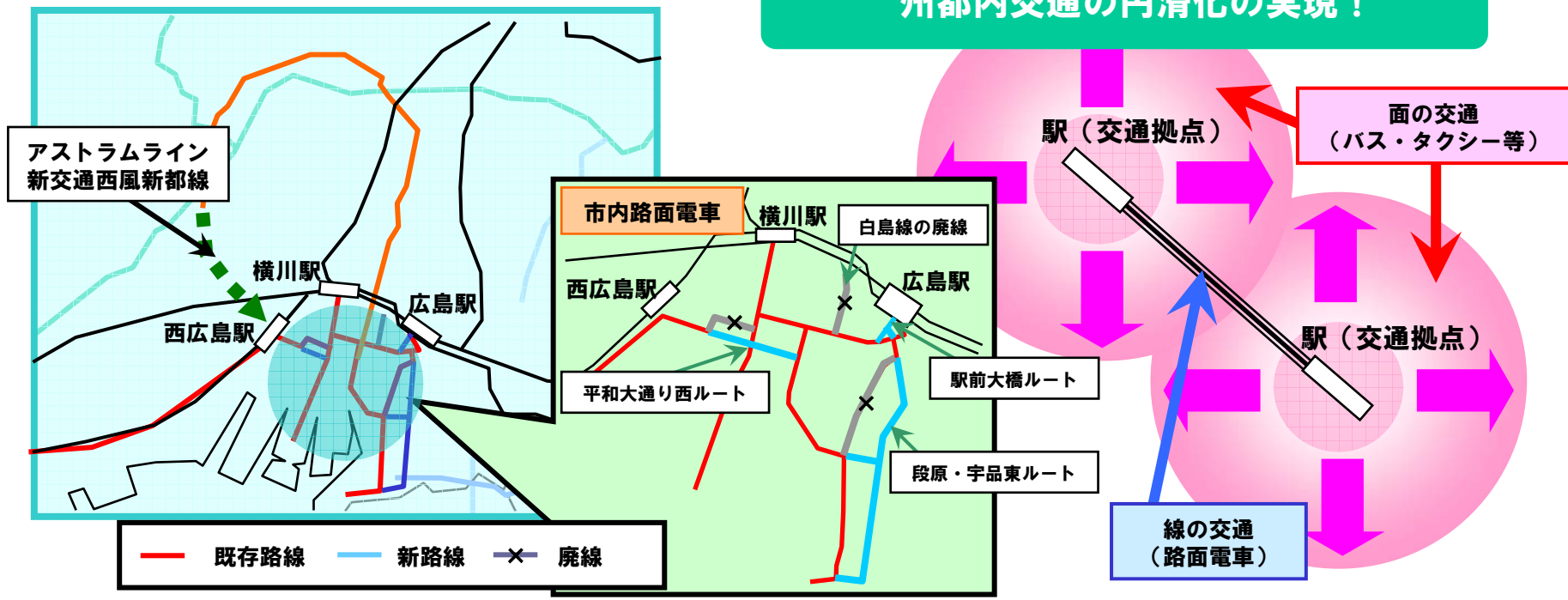


4. 州都内交通の円滑化に関する基本戦略

●内 容

都市内交通の円滑化を図るためには、明確な役割分担のもと、基幹的交通機関である「線の交通（路面電車）」の速達性を高める他、交通結節点の乗り継ぎ利便性を向上させ、「線の交通」と「面の交通（バス・タクシー等）」の融合を図る必要がある。
アストラムラインの「新交通西風新都線」を完成させ、JR西広島駅と接続させるとともに、都心部の基幹的交通機関である路面電車の速達性を向上させ、都心部とJR駅との距離感を縮める必要がある。

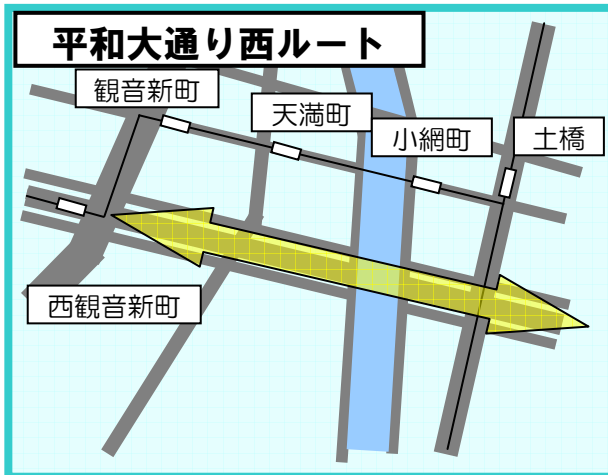
州都内交通の円滑化の実現！





路面電車軌道の見直し(1)

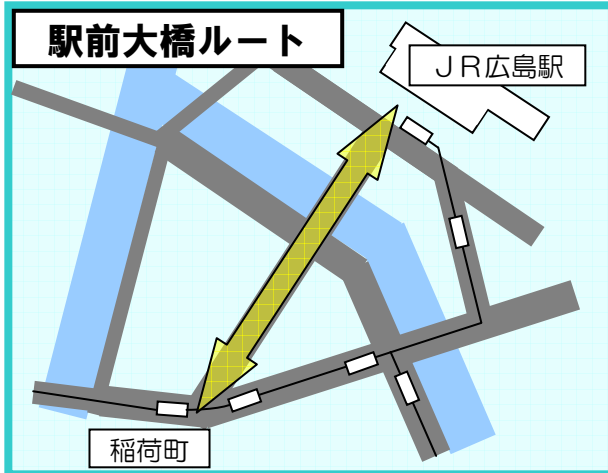
平成17年3月、有識者、経済界、NPO、消費者団体、行政関係者で構成する「路面電車のLRT化を中心とする公共交通体系の検討委員会」から提言されたルートのうち、速達性の向上に資する優先順位の高い3路線について整備を行う他、盲腸線となっている1路線の見直しを行うべきである。



現状

【視 点】

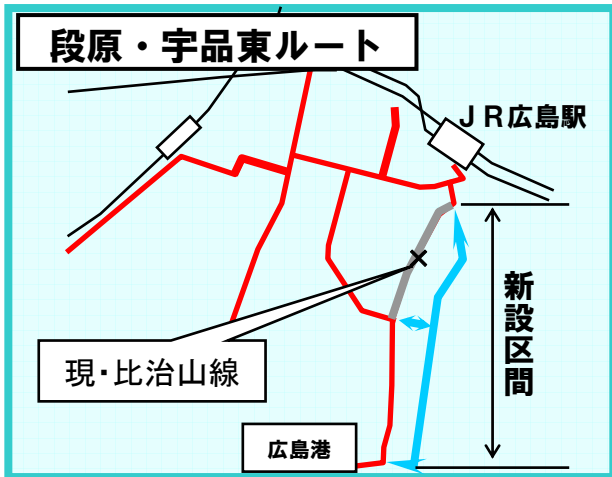
都心との速達性の向上に資する路線。
現軌道を敷設した状態での道路幅員が狭く、沿道の私有地の買収なしでは電停のバリアフリー化が難しい箇所については幅員の広い道路に移設。



現状

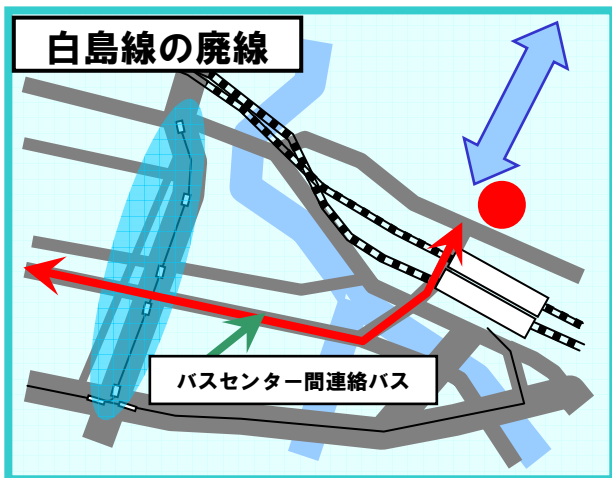
【視 点】

都心との速達性の向上に資する路線。
現軌道を敷設した状態での道路幅員が狭く、沿道の私有地の買収なしでは電停のバリアフリー化が難しい箇所については幅員の広い道路に移設。



【視 点】

宇品港とJR広島駅との速達性の向上に資する路線。
魅力ある港づくりへ貢献。



【視 点】

盲腸線であり、自然渋滞発生の原因となっている。
現軌道を敷設した状態での道路幅員が狭く、沿道の民有地の買収なしでは電停のバリアフリー化が難しい。
「バスセンター間連絡道路（城南通り）」の代替ルートとして4車線化（廃線）。



5. 航空路線展開に関する基本戦略

●内 容

国内線については、「空港の命」とも言える便数の確保及び増強による運航間隔の短縮が至上命題である。特に「東京便」については、利用者数が全国5位という強みを最大限に活かし、「州都首都間最速2時間以内」を実現させるための便数増強（シャトル便化）が不可欠であり、2空港に分散させることなく、広島空港へ集中させる必要がある。

国際線については、国際ネットワークに貢献する路線（国際ハブ空港）を最優先に開拓・復活させる必要がある。

また、利用者の利便性と路線の維持に寄与する、広島空港でのトランジット（一時寄航）・トランスファー（乗り換え）を実現させるため、「駐機スペース」を拡充するとともに、「通勤ター路線を就航させる」必要がある。なお、広島西飛行場からの「州都便」と競合する路線の就航については、「広島第2バスセンター（仮称）」設置等による空港アクセスの時間短縮効果を見極めながら検討を行う必要がある。



州都首都間最速2時間以内の実現！

州都間4時間以内の実現！

国際ゲートウェイに相応しい姿の実現！



広島地域における航空路線の展開について、「SWOT分析」による環境分析により、4つの仮説を導き出した。

<p>Strengths (強み)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島空港の東京便の利用客数は、全国第5位であり、航空会社も潜在需要はあると見ている。 ・広島空港は、中四国地方の空港の中で国際線が最も多い。 ・広島空港は、滑走路3,000m級では、中四国で唯一の国が設置・管理する「第2種(A)空港」である。 ・平成20年に全国で4番目にCATⅢaが導入される。 	<p>Weaknesses (弱み)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広島空港と広島西飛行場で同一路線を飛ばし、利用者が分散化したことによって、運休となった便がある。 ・SARS等の影響により運休となった便がある。 ・国際航空路線に必要な空港に位置づけられた「第1種空港」ではない。 ・周辺地域からの利用者を取り込めていない。 ・他空港からの乗り換えが行われていない。
<p>Opportunities (機会)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成21年に羽田・成田の発着枠増加。 ・航空業界は中型機による多頻度運航戦略を推進。 	<p>Threats (脅威)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際線の豊富な福岡空港と関西国際空港に挟まれている。 ・岡山空港が広島県東部方面からの利用者の掘り起こしに努めている。

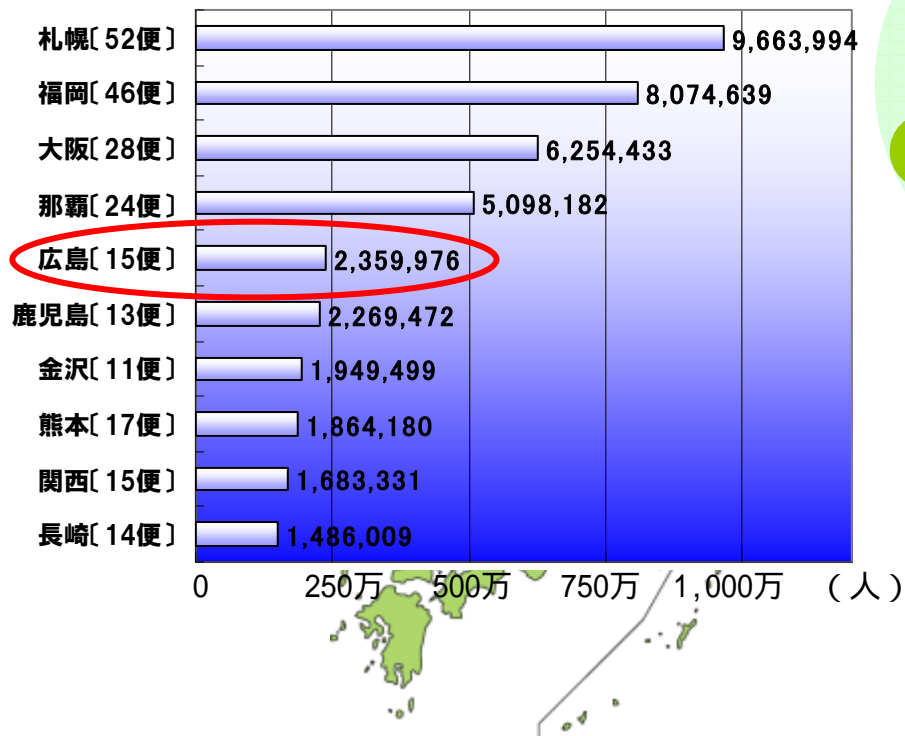
	機 会	脅 威
強 み	<p>強みをチャンスとして最大限に生かす方策</p> <p>○既存ストックの有効活用</p> <p>制度的・能力的位置づけによる恩恵を最大限活用する。</p>	<p>強みを生かし、脅威を克服する方策</p> <p>○就航路線の選択と集中</p> <p>就航路線については、広島空港と広島西飛行場とは明確な役割分担を行い、競合させない。</p>
弱 み	<p>弱みがあるが、チャンスを逃さないようにする方策</p> <p>○広島以外の利用者の取り込み</p> <p>周辺地域や他空港から利用者の取り込みを行う。</p>	<p>弱み・脅威がある中で、状況をさらに悪化させないようにする方策</p> <p>○国際ハブ空港との路線の堅持</p> <p>広島空港と国際ハブ空港とを結ぶ路線を確保する。</p>



国内線

路線のシャトル便化を重視

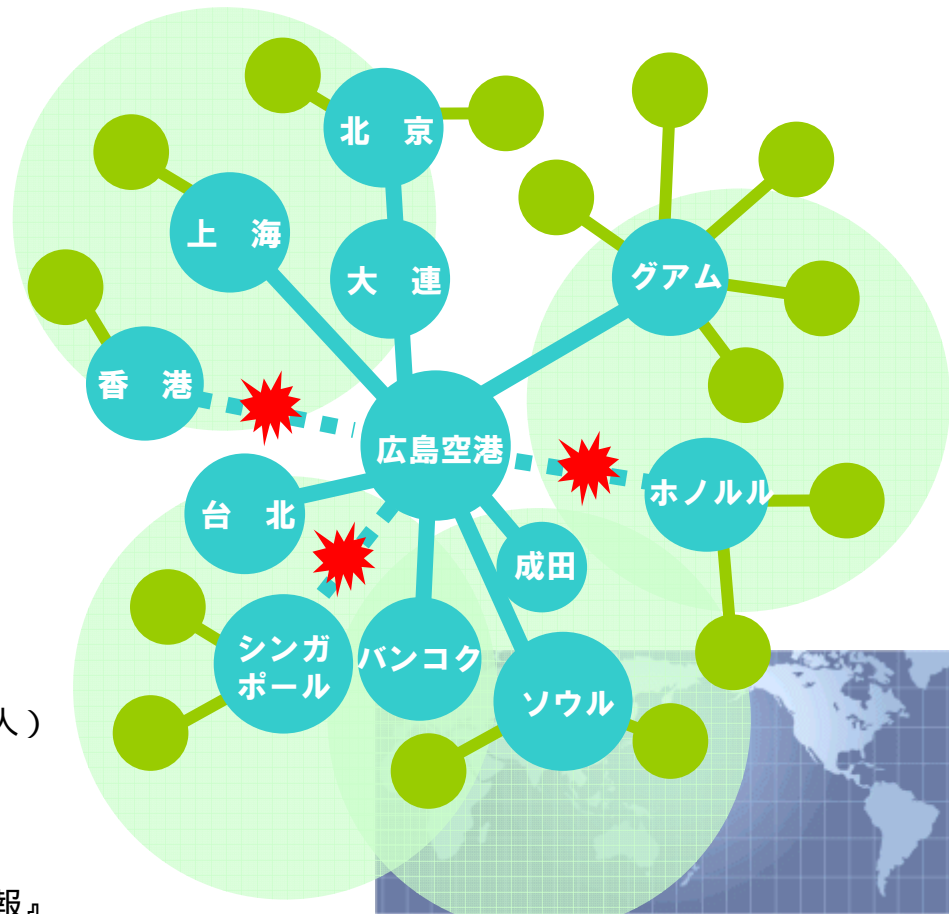
■ 東京便の利用者数及び便数上位10空港
(平成18年)



出典：国土交通省『平成18年航空輸送統計速報』

国際線

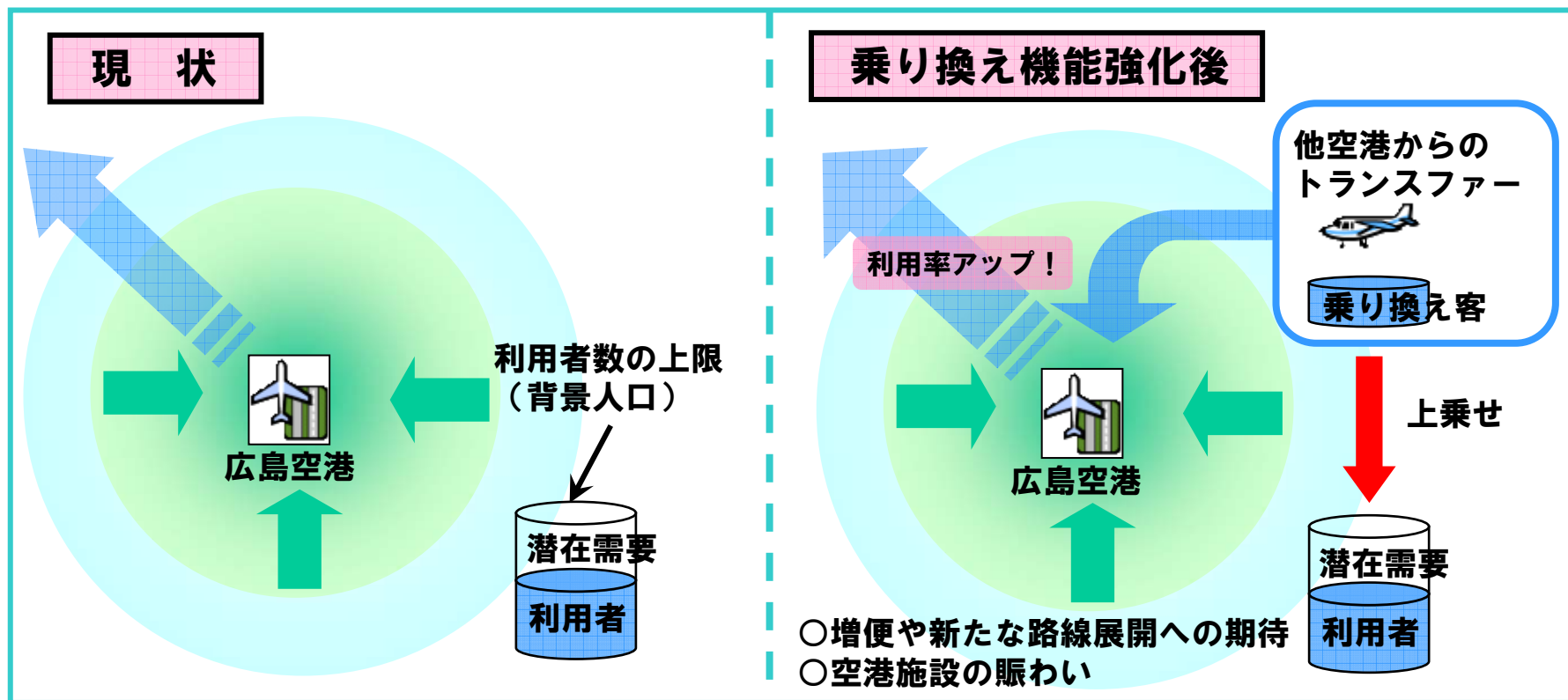
国際ハブ空港との連絡便の維持及び復活・開拓を最優先（香港・シンガポール・ホノルル等）





地方空港が国際直行便等を維持していくためには、交通アクセス強化による空港周辺地域の潜在需要の掘り起こしが必要だが、そのみでは空港周辺地域の背景人口が利用者数の限界となってしまう。

他空港からの「トランジット（一時寄航）」や「トランスファー（乗り換え）」が広島空港で行われることとなれば、搭乗率の上昇による増便・新たな路線確保も期待できるため、**駐機スペースの拡充が不可欠**である。





シンクタンクの財団法人日本経済研究所に調査委託し、国内線航空事業者（株）スターフライヤー、アイベックスエアラインズ(株)、スカイマーク(株)より、広島地域の市場性に関するヒアリングを行った。

●ヒアリング結果（主なポイント）

広島地域について、関東・関西のビジネスマンの利用があり、航空需要は十分にあるとの認識をもっている。

広島空港からの羽田便の就航については、発着枠が確保でき、機材繰りが整えば魅力的な選択肢であると考えているが、新幹線との競合等もあり、安売りができず旨みがないと考えている。

広島西飛行場については、「滑走路の延長や離着陸施設等が十分に整備されるなど、地元の受け入れ態勢が整っており、広島西～羽田便なら1日あたり8～10往復程度就航させてもらえるという前提があれば魅力的な選択肢と言えるが、現実的には受け入れ体制は先細りの状況であり、非常に難しい」としている。また、広島西飛行場から就航させるために新機種を導入するなどの投資を行うことは考えていない。



1. 今後の検討テーマ

提言したアクションプログラムについては、検討の前提条件（高速道路網の開通や航空路線再編など）の変化などを踏まえ、適宜見直しを行っていく必要がある。

また、今回は「州都広島」を実現させるための方策について優先的に検討を行ったが、道州制導入後は、州単位（ブロック全体）を見据えた、よりマクロな施策が必要であり、下記のテーマについて検討を行う必要がある。

【テーマ】

「州内県都間交通（松江～山口 等）」 「広島都市圏交通（広島・呉・東広島・廿日市）」 「総合的な物流システム」のあり方 等

2. 「フォローアップ懇談会（仮称）」の開催

平成19～20年度にかけて、関係者各位より、今回の提言したアクションプログラムの具体化に向けてのアドバイスをいただくため、運輸部会常任委員会メンバーを中心とした「フォローアップ懇談会（仮称）」を順次開催する必要がある。

3. 道州制導入による業界への影響の検証

道州制の導入は、既存の「都道府県」という枠組みがなくなることにより、大都市における州内企業間競争が激化するなど、各業界に多大なインパクトをもたらすことが予想される。このため、各業界にどのような影響があるのか、また、どのような対策を講じる必要があるのかを、経済界として議論しておく必要がある。