



おいしい！

広島空港 ~高速道路を活かした活性化策~

広島大学 社会基盤計画学研究室、交通工学研究室



HIROSHIMA UNIVERSITY

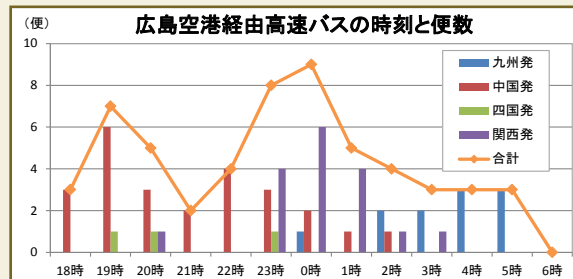
広島空港の立地

広島県のほぼ中央部、広島市から東方約50kmの三原市に位置し、山陽自動車道（河内IC、本郷IC）が隣接する。また、中国・四国地方の拠点空港として旅客や貨物の輸送により、地域の経済的・文化的発展が期待されている。

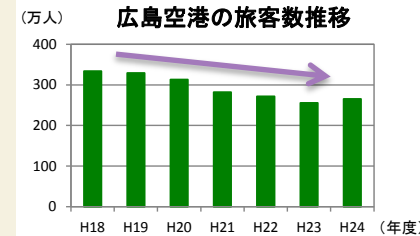


おいしい！point

広島空港に隣接する山陽自動車道では、九州・西日本と関西・中部・関東を結ぶ多数の都市間高速バスが通過している。下図は、広島空港前の山陽自動車道を通過する高速バスの便数を発地別に示した結果である。



現状と課題



新幹線のでぞみ増発や岩国錦帯橋空港の開港によって、広島空港利用者は年々減少し、H24年度の年間利用者総数（265万人）は、ピーク時（H18年度、334万人）から約2割減少した。このままでは、空港としての機能を維持できなくなる可能性がある。

本提案の目的：山陽自動車道との連携によって、**広島空港の活性化**を図る！！

提案1

フライトの24時間化

■ 目的・戦略

- 夜間便の設定
広島空港は山間部に位置しており、周辺の民家も少ない。そこで、夜間のフライトを可能とすることで旅客数の増加をねらう。
- 高速バスの活用
広島空港近隣の山陽道を通る高速バスを活用して夜間および広域からの空港アクセスを可能とする。
- ハブ空港との接続便の強化
多くの国・地域へ就航しているアジアのハブ空港とのスムーズな接続を実現し、潜在需要を開拓する。

■ 24時間化実現までのプロセス

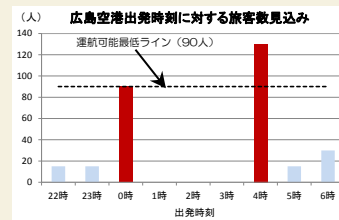
①夜間増便可能数の把握

夜間の騒音レベルに着目して騒音環境基準値（WECPNL）を超過しないような増設可能便数を算出した結果、広島空港では最大**5往復（便/日）**の夜間便（22:00～7:00）の増設が可能であることがわかった。



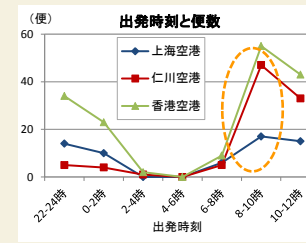
②採算性と旅客需要の把握

航空機運航の採算性を確保し、多くの旅客が見込めるようなフライト時刻を検討する。小型機材（座席数150）の導入を想定し、広島空港付近を通過する高速バスの便数・時間帯・旅客数に基づいてフライトの時刻と便数を選定したところ、**0時と4時**の2便の組み合わせが採算性を確保し、最も多くの旅客を見込めることがわかった。



③就航先ハブ空港の選定

アジアのハブ空港として知られている上海、仁川、香港の3つの国際空港への接続について検討を行う。待ち時間が少なく、スムーズな接続が可能で、多くの就航先がある空港を選定した結果、0時出発便は**香港空港**、4時出発便は**仁川空港**へ就航するのが最適と判断した。



	現地到着時刻		
	上海	仁川	香港
広島0時発	0:30	1:30	3:00
広島4時発	4:30	5:30	7:30

※国際線の乗り継ぎには2時間半程度の余裕が必要

■ 提案による効果（例：大阪 → 北京の場合（時刻はすべて現地時刻））

現状：【リムジンバス】大阪（大阪駅）6:28 → 関西国際空港 7:30、【飛行機①】関西国際空港 9:30 → **北京空港 11:50**

提案：【高速バス】大阪（梅田）22:00 → 広島空港 1:30、【飛行機①】広島空港 4:00 → 仁川空港 5:30、【飛行機②】仁川空港 8:10 → **北京空港 9:10**



午前中からの活動が可能に！

提案2

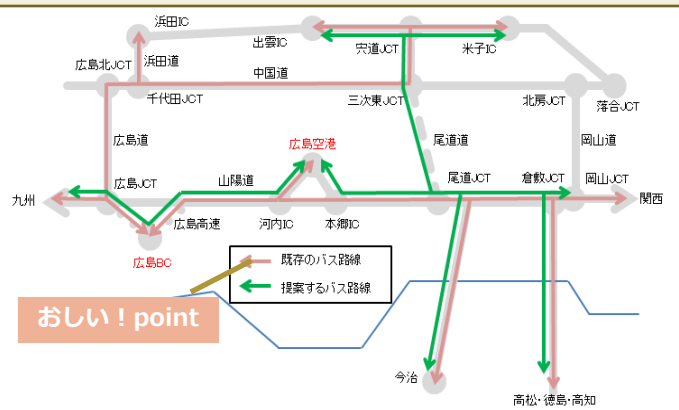
バス乗換拠点化

■ 目的・戦略

広島空港の24時間化にあたって、夜間の長距離高速バスだけでなく、昼間の短・中距離移動を目的とした**高速バスの乗換拠点**とすることで、広島空港から周辺都市への**アクセス向上**や西日本エリア内の**都市間移動の活性化**を目指す。さらに、**バスの乗換待ち時間**を空港ターミナル施設で利用してもらうことによる**空港内の施設の活性化**を目的とする。

■ 路線・効果

現在、高速バスの運行頻度がきわめて低いのは、①四国～山陰（松江・鳥取）②四国～九州③山陰～九州の3路線である。なかでも、①は広島～四国、広島～山陰では既に運行されていることから、現在、広島バスセンター（広島BC）で行われている乗換を広島空港で行うことにより、広島BC～広島空港の往復**時間が短縮**される（約2時間）。時刻表をもとに既存便の広島空港経由時刻を算出した結果、広島空港での待ち時間が最大で約1時間30分発生するため、**空港内の施設を利用**する時間は十分確保できる。



提案3

サービスエリア(SA)化

■ 目的・戦略

フライト24時間化に伴い夜間営業するターミナルビル施設の営業効率を上げるため、ドライバーの休憩施設として活用する。また、乗換旅客の待ち時間に施設を有効利用してもらう。

■ 効果

24時間を通じてターミナルビル施設の利用が見込める。また、山陽道のSA・PAでは夜間の大型車の**駐車により混雑**している状況があり、広島空港の駐車場を利用させ、ドライバーの休憩施設としてターミナルビル施設を利用してもらうことで周辺SA・PAの混雑緩和も期待できる。

おいしい! point

提案4

空港ターミナル施設計画

広島空港は幅広い客層からのニーズにこたえなければならない。そこで、以下の施設を新設・再配置することを提案する。

A. フードコート

様々な価格帯、種類の店を設置することができるのでビジネス利用者や家族連れなど幅広い客層からの需要が見込める。

B. キッズコーナー

24時間化、バスストップ化、SA化することにより増加すると考えられる子連れ旅客の負担を軽減させることができ、子供にとっても楽しめる空港となる。

C. 地酒試飲コーナー&中国地方のアンテナショップ

酒処西条に近いことや中国地方の中心的な空港であることを生かし、地方の魅力や情報を発信する。

D. 有名コーヒーショップ

外国人も利用しやすくなるなど、ブランドを生かした誘客力の向上が期待できる。

E. ネットカフェ&仮眠施設

多くの客がそれぞれの待ち時間にに応じて、時間を有効に活用することができる。

F. 都市間バス乗降場所

ターミナルビル入口に近い場所に設置することでバス利用者のビル内施設利用を促す。広い場所を確保できるのでバス利用客の増加に対応できる。

G. 入浴施設

長期滞在者にとって効果的であるだけでなく、周辺地域からの誘客も見込める。

H. 駐車場

広い空間を確保できるので、SA機能を付随することで予想される利用者増加に対応可能である。

今後の課題・展望

■ フライトの24時間化

高速バス1本あたりの航空旅客数によっては、増便するに足る旅客数を確保できないおそれがあるため、需要に合わせて増便や目的地選択が行えるような予約システムを導入する。

■ バスストップ化

運行時刻の設定により、更なる乗換利便性が向上する。

■ サービスエリア化

SA利用者と乗換旅客の混在への対策

