

「プレスネット」(vol.889)
平成 30 年 1 月 11 日掲載



菅川 健二
(法学・地方自治)

昨年10月29日に西条駅から広島空港まで直行バスの運行が開始された。空港利用者にとっては朗報であり、私もさっそく乗車したが、約25分間の快適な乗り心地であった。

振り返ると、今から約35年前、私は、広島県の空港担当部長として、内外の航空需要の増大に対応するためには、当時、広島市内の観音地区にあった広島空港をそのまま拡張して存続させるか、または新たな場所(具体的には現空港の所在地等)に

広島大学マスタース



< 11 >

西条駅から直行バス運行開始

広島空港へのアクセス問題

移転して整備するかを選択に迫られたのである。

その際、有識者で構成する「広島空港基本問題協議会」を設置し、意見を聴取したところ、新空港を指向すべきとの結論を得た。

審議の過程で、新空港は広島地区から相当遠方になることから広島市の都心からのアクセス条件の整備が強く要請された。そこで、メインアクセスは山陽自動車道としつつも、サブアクセスとして山陽本線の白市駅からの延伸を検討するとの専門家の提言を得たのである。

ところが、その後、軌道系のアクセスについては、リニア鉄道案などが出て十年余迷走し、再度、在来線の延伸案に方針転換したが、関係機関と折り合いがつかず、今日まで見通しが立たない状況となっている。

この間、新しく整備されることとなった空港は、騒音が問題となる河内地区など周辺住民の協力を得て、1993(平成5)年に開港し、

その後、滑走路の延長など、空港機能の拡充が図られ、現在では、国内線5路線、国際線6路線、年間搭乗者数約300万人弱の名実ともに中四国地方の基幹空港として発展している。

広島地区の住民からは依然としてアクセスの改善が要請されているが、東広島市の市民にとっては、幸い、空港が隣接している上に、このたびの直行バスの運行によってさらに利便性が増すこととなった。

現状では運行後日が浅く乗客数が必ずしも多くないが、継続的な運行を確保するためには、広島大学を始発とする検討を含め、市民の積極的な活用が望まれる。



広島大学マスタースは、広島大学を退職した教職員で組織しています。市民を対象にした講座も行っています。
【問い合わせ】
kazuwp@hiroshima-u.ac.jp(渡部)