

「広島県みなと・空港振興プラン2021（仮称）」の骨子案について

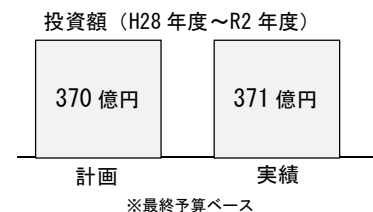
空 港 振 興 課
港 湾 振 興 課
港 湾 漁 港 整 備 課

1 要旨

「広島県みなと・空港振興プラン2016」の計画期間が令和2年度で終了することから、上位計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」、次期「社会資本未来プラン」との整合を図りつつ、これまでの成果や課題、社会情勢の変化等を踏まえて、「広島県みなと・空港振興プラン2021（仮称）」を策定する。

2 現行計画の取組成果

- 投資額については、国の重点対象事業や補助制度等を活用し、投資予定額370億円とほぼ同額の371億円を確保した。
- 実施箇所については、完成予定箇所16箇所（港湾11箇所、漁港5箇所）に対し、関係者調整に期間を要したことなどにより、一部未完成となったが、継続箇所の事業進捗を図ったことにより、15箇所（港湾10箇所、漁港5箇所）の完成となった。
- 成果目標については、13指標のうち5指標が目標を達成する見込みとなった。未達成の8項目については、新型コロナウイルス感染症により外出自粛等の影響を受けているクルーズ客船、ビクター桟橋、広島空港の利用に関する指標が5項目であり、残りの3項目については、コンテナ航路数は東南アジア航路が1便減少したものの中国航路は増便しており、放置艇禁止区域内の隻数は7割以上減少し、緊急物資供給岸壁の整備は既に着手済みであり、未達成の指標についても一定の成果があった。

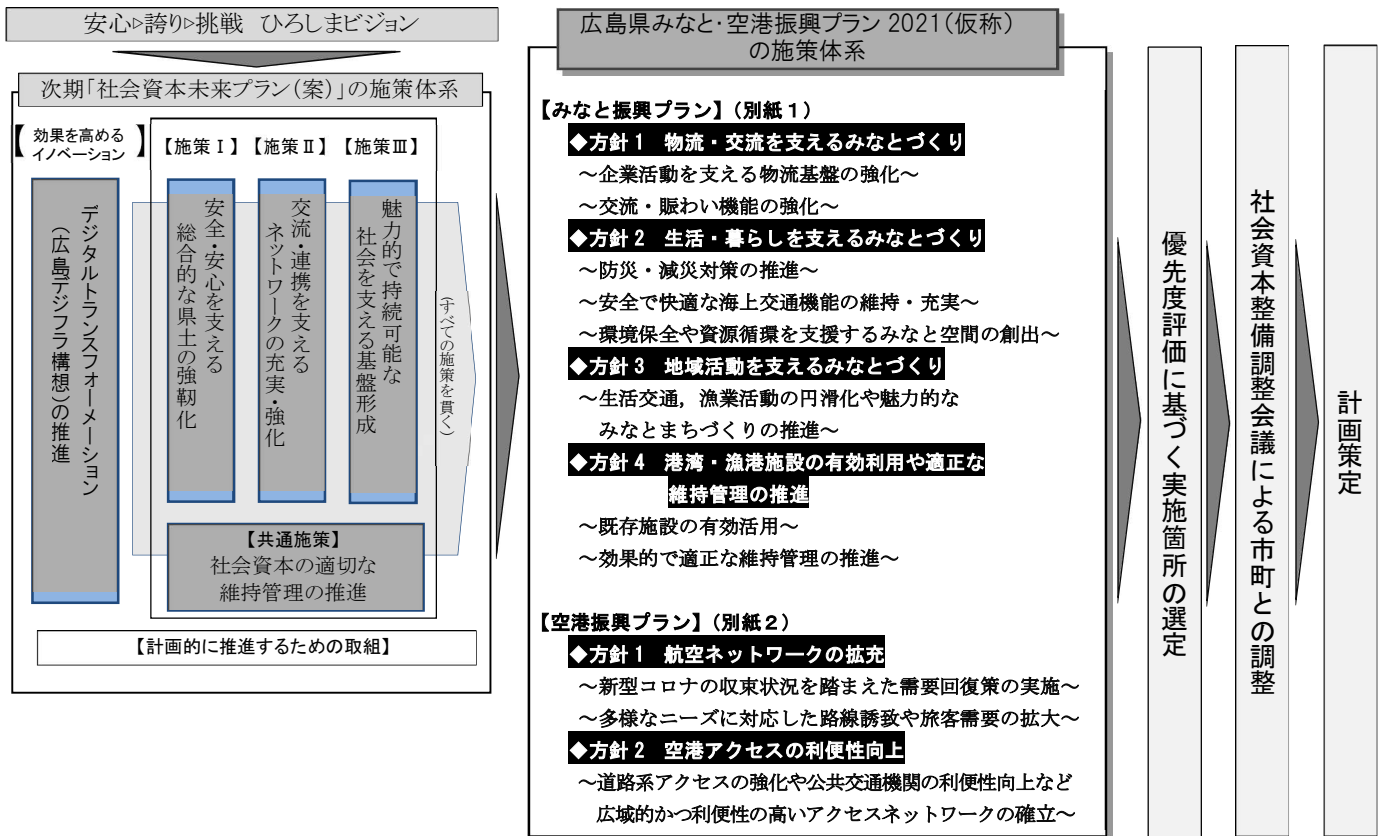


3 骨子案の概要

（1）計画期間 令和3年度～令和7年度（5年間）

（2）策定にあたっての考え方

- ① 現行計画の取組状況や社会情勢の変化を踏まえ、「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」や次期「社会資本未来プラン」の目指す姿の実現に向けて、次頁のとおり重点的に取り組む施策を設定するとともに、各施策においてデジタル技術の活用を推進する。
- ② 港湾・漁港については、これまでの取組成果や状況変化等を踏まえた新たな取組を追加することとし、主な内容は次のとおり。
 - ・船舶の大型化に対応するため、既存施設を有効活用した港湾施設の機能強化
 - ・地域経済の活性化に資するクルーズ客船の誘致に必要なハード・ソフト対策
 - ・東南アジア航路など企業ニーズに対応した国際定期コンテナ航路網の維持・拡大
- ③ 空港については、これまでの取組成果や状況変化等を踏まえ、広島空港の将来像を運営権者と共有し、官民で構成される広島県空港振興協議会や関係機関と協働して、路線誘致や利用促進、アクセスの利便性向上に取り組んでいく。
- ④ 県事業の実施箇所については、施策の貢献度や事業の熟度などを考慮するとともに、地元の意見を伺いながら選定する。



4 策定スケジュール

12月	R 3.1月	2月	3月
骨子案公表 ○	社会資本整備調整会議(市町調整を含む)	計画素案公表 ○	成案 ○

「広島県みなと・空港振興プラン 2021（仮称）」骨子案（みなと振興）

現行計画の概要

【策定の主旨】

広島県の目指す将来像を示した広島県総合計画「ひろしま未来チャレンジビジョン」とこれを実現するための基本方針である「社会資本未来プラン」（土木建築局：港湾・空港分野）及び「2020 広島県農林水産業チャレンジプラン」（農林水産局：漁港分野）に基づき、利用者の視点・ニーズに対応し、より一層のソフト・ハード両面の機能の強化を推進するための実施計画として策定

【計画期間】

平成 28 年度～令和 2 年度（5 ヶ年）

【目標】

項目			現況値 (H26 基準)	目標値 R2 末	
強固な経済交流基盤を支えるみなと	コンテナ航路の維持・拡充	広島港	中国	週 6 便 (平成 26 年度)	現状値を維持
			東南アジア	週 2 便 (平成 26 年度)	現状値より向上
		福山港	中国	週 6 便 (平成 26 年度)	現状値を維持
			東南アジア	週 1 便 (平成 26 年度)	現状値より向上
	運営が民営化された港湾			なし (平成 27 年度)	1 港
	クルーズ客船の入港回数 (1 万トン以上)			15 回/年 (平成 26 年度)	43 回/年
ビジター船舶の利用回数 (プレジャーボート等)			4,961 隻・日/年 (平成 26 年度)	7,200 隻・日/年	
生活・暮らしを守るみなと	放置艇禁止区域内でのプレジャーボート隻数		93 隻 (平成 26 年度)	0 隻	
	港湾における緊急物資供給可能人口カバー率		32% (平成 27 年度)	52%	
	港湾 BCP 策定		なし (平成 27 年度)	3 港 (国際拠点港湾・重要港湾)	

【基本方針】

方針 1 みなと振興の重点化

○客観的な評価基準を用いた優先度評価を行い、施策の「選択と集中」による戦略的な整備を推進し、「早期効果の発現」を図る。
○利用者の視点・ニーズに対応した、低廉、迅速かつ安全なサービスを提供する。

方針 2 港湾・漁港施設の有効活用

○既存施設を最大限活用していくため、施設の機能改善や利用転換を促進する。
○既存施設を有効活用し、利用者の視点・ニーズに対応した、質の高いサービスを提供する。

方針 3 港湾・漁港施設の適正な維持管理

○維持管理費や施設更新費等を考慮し、「新技術・新工法」等の積極的な活用を推進する。
○「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」、「修繕方針」等に基づき、戦略的な維持管理や更新を推進する。
○放置艇対策について、国の推進計画（『プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画（H25.5 国土交通省、水産省）』）などを踏まえ、プレジャーボート係留保管計画を見直し、適正な水域管理を推進する。

現行計画の取組成果

方針 1 みなと振興の重点化

○適切な予算配分を行った結果、整備については概ね順調に進捗している。事業完成箇所(港湾;実績 10 箇所(予定)/計画 11 箇所、漁港;実績5箇所/計画5箇所)

港湾	主な事業箇所
計画通り完成 (8 箇所)	広島港海田地区、広島港海田地区、小用港ウシシ地区、蒲刈港宮盛地区、鯉崎港垂水地区、尾道糸崎港西御所地区、生口港洲江地区、福山港内港地区
計画前倒し完成 (2 箇所)	竹原港北崎地区、千年港岩船地区
完成予定が未完成 (3 箇所)	広島港宇品地区、御手洗港三角地区、福山港内港地区
漁港	主な事業箇所
計画通り完成 (4 箇所)	草津漁港草津地区、豊島漁港丸山地区、沖浦漁港明石地区、横田漁港家廻地区
計画前倒し完成 (1 箇所)	倉橋漁港須川地区
完成予定が未完成 (1 箇所)	音戸漁港鯛浜地区

方針 2 港湾・漁港施設の有効活用

○主な成果については、次のとおり。

項目	主な成果
施設の機能改善や利用転換	・宮島口旅客ターミナル供用開始 (R2. 2) ・走漁港用地への陸上養殖施設の進出 (R2. 6) ・みなとオアシス登録件数 12 件 (R2. 10 時点国内最多)
ニーズに対応したサービス	・広島港コンテナターミナル運営の民営化 (H29. 4) ・広島港へのクルーズ客船の寄港回数が過去最高 (R1) ・広島港コンテナ貨物取扱量過去最高 (R1)

方針 3 港湾・漁港施設の適正な維持管理

○石炭灰造粒物や製鋼スラグを使用した閉鎖的領域における底質環境の改善
○高強度鋼材を使用した橋梁整備による維持管理コストの低減
○橋梁下部工でのスーパーウェルポイント工法による品質確保の向上や長寿命化
○港湾施設修繕方針の一部改訂 (H29.3)、港湾・漁港施設維持管理計画書の改訂 (H29.4)
○放置艇解消のための基本方針の策定 (H30.3)、港湾 BCP の策定 (H29.3)

目標の達成見込みについて

項目			R2 目標	R2 末見込み	
強固な経済交流基盤を支えるみなと	コンテナ航路の維持・拡充	広島港	中国	週6便	週7便
			東南アジア	週2便	週1便
		福山港	中国	週6便	週6便
			東南アジア	週1便	週1便
	運営が民営化された港湾			1 港	1 港
	クルーズ客船の入港回数 (1 万トン以上)			43 回/年	12 回/年 R1: 40 回/年 ※1
ビジター船舶の利用回数 (プレジャーボート等)			7,200 隻・日/年	4,708 隻・日/年 ※2	
生活・暮らしを守るみなと	放置艇禁止区域内でのプレジャーボート隻数		0 隻	23 隻	
	港湾における緊急物資供給可能人口カバー率		52%	32%	
	港湾 BCP 策定		3 港	3 港	

(※1) クルーズ客船の入港回数は新型コロナウイルス感染症により R2 年度の入港は 12 隻の見込みとなったが、R1 年度の入港は 40 隻と概ね目標を達成している。
(※2) ビジター船舶の利用隻数は、新型コロナウイルス感染症による外出自粛や感染拡大防止対策による施設の受入中止や集計時期の見込みも立たないため R1 年度のデータを掲載する。

計画策定後の状況変化・課題

(○:港湾, △:漁港)

○欧米や中国を中心とした海外市場にとどまらず、アジアの各地域の経済成長をはじめ、多くの新興国における経済活動の活発化により、これらの国や企業との新たな競争など、激しさを増している。
○船舶の大型化により岸壁延長の不足や航路・泊地の水深不足により、非効率な輸送となっている。
○災害発生土砂や公共残土・浚渫土等の受入施設が不足しており、新たな受入施設の確保が課題。
○△切迫している南海トラフ地震の発生や近年の台風の大型化などを踏まえた港湾・漁港施設の防災機能の強化が求められている。
△担い手確保に資する就労環境改善のため、地域の産業活動を支える漁業施設などの安全性や利便性の向上が求められている。

新計画の実施方針

【策定方針】

これまでの取組成果や新たな課題を踏まえ、新計画の策定を行うこととする。策定に当たっては、上位計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」、及び次期「社会資本未来プラン」とも整合を図る。

【計画期間】

令和 3 年度～令和 7 年度（5 年間）

【取組の方向性】(○:港湾, △:漁港)

将来にわたって、地域の産業活動や安全で安心な暮らしを支え地域の持続的発展に貢献する「みなとづくり」を推進していく。

◆方針 1 物流・交流を支えるみなとづくり

～企業活動を支える物流基盤の強化～
○企業活動のグローバル化や船舶の大型化に対応するため既存施設を有効活用した大水深岸壁、航路・泊地の整備など港湾機能の拡充
○生産性向上など企業活動を支える臨港道路整備や物流用地造成の推進など

～交流・賑わい機能の強化～
○地域の活性化に資するクルーズ客船の誘致や受入環境の充実に必要なハード・ソフト対策
○△瀬戸内海や県内の魅力を活かした観光振興に資するみなと環境の整備 など

◆方針 2 生活・暮らしを支えるみなとづくり

～防災・減災対策の推進～
○△切迫する巨大地震に対する耐震岸壁の推進
△地域水産業の災害発生後の業務継続に資する漁港 B C P の策定 など

～安全で快適な海上交通機能の維持・充実～
○放置艇対策の推進に向けたハード・ソフト対策 など

～環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出～
○自然エネルギー燃料の効率的な輸送・保管を図るための港湾機能の充実
○災害発生土砂や公共残土・浚渫土等建設副産物の有効活用に資する受入施設整備
○海域環境の改善（藻場・干潟）
○環境負荷の少ない物流体系への転換支援 など

◆方針 3 地域活動を支えるみなとづくり

～生活交通、漁業活動の円滑化や魅力的なみなとまちづくりの推進～
○△島嶼部など地域を支える生活航路の維持・充実
○△漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実
○△地域の魅力を活かしたみなと環境の整備 など

◆方針 4 港湾・漁港施設の有効利用や適正な維持管理の推進

～既存施設の有効活用～
○遊休施設など既存ストックを活用した新たなニーズへの利用転換
○既存施設の利用を促す港湾サービスの充実やポートセールスの推進 など

～効果的で適正な維持管理の推進～
○△デジタル技術を活用した効率的・効果的な維持管理の推進 など

現行計画の概要

【策定の主旨】

「社会資本未来プラン」に基づき、利用者の視点・ニーズに対応した、より一層のソフト・ハード両面の空港機能の強化を推進するための実施計画

【計画期間】

平成 28 年度～令和 2 年度（5 年間）

【目標】

区 分	現況（H26 基準）	目標 R2 末
国内定期路線数・便数	5 路線・25 便/日	5 路線・26 便/日
国際定期路線数・便数	4 路線・28 便/週	7 路線・36 便/週
利用者数	271.9 万人/年	316.5 万人/年

【基本方針】

方針 1 ◆空港施設機能の充実

- 広島空港の中核拠点性を高めるため、航空ネットワークの更なる拡充を見据えた空港施設機能の充実
 - (1) 空港施設機能の充実に受けた国への提案・要望活動
 - (2) 駐車場料金の低廉化や空港運用時間に関する検討

方針 2 ◆航空ネットワークの更なる充実

- 広島空港のグローバルゲートウェイ機能の拡充に向けた東アジア・東南アジア路線の拡充や新たな需要を創出する LCC の誘致
- 地方間ネットワークの充実化に向けた路線誘致やチャーター支援
- 新たな国際貨物拠点である羽田空港や那覇空港を活用した国際エアカーゴの拡大を視野においた既存路線の強化

方針 3 ◆空港アクセスの改善

- 平成 23 年 3 月に策定した「広島空港アクセス対策アクションプログラム」について、策定後の環境変化も踏まえた見直しを行い、関係者の連携・協力のもと総合的なアクセス対策を推進

方針 4 ◆空港経営改革への対応

- 国が進める空港経営改革の広島空港への導入について、地域の意見を踏まえた適切な対応の実施

現行計画の取組成果

方針 1 ◆空港施設機能の充実

- 運用時間の延長（7:30～21:30⇒22:30）（H29.10）
- エプロンスポットの一部マルチ化（H30 完了）
- 滑走路端安全区域（RESA）の整備着手（H31）
- 滑走路及び誘導路の計画的な更新・修繕（R2 完了）
- 県営駐車場駐車料金低廉化（30 分無料化）の継続

方針 2 ◆航空ネットワークの更なる充実

- 国内線
 - ・運用時間の延長を活用し、H29.10 に羽田線の最終便が増便
 - ・H30.3 以降、羽田線の一部機材が大型化（貨物輸送量の増強に寄与）
- 国際線
 - ・H29.10 にシルクエアによるシンガポール線就航（日本初就航）
 - ・R 元.12 にノックエア（LCC）によるバンコク線就航（日本初就航）
 - ・R2.3 に香港エクスプレス（LCC）による香港線が 1 便増便

方針 3 ◆空港アクセスの改善

- 速達性向上のためのトリプルウェイ化^{*}を推進
 - ※ ①広島高速 5 号線、②一般国道 2 号東広島・安芸バイパス、③白市ルート（JR 山陽本線・白市空港連絡バス）
- 定時性向上のため山陽自動車道での交通安全対策
- サービスの高質化・快適性向上のための対策
 - ・リムジンバスネットワークの拡充 7 路線→9 路線（H28 三次^{*1}・尾道^{*2}、H29 西条、R2 尾道）※1 R2.9 廃止 ※2 H31.1 廃止
 - ・「Visit Hiroshima Tourist Pass」の空港リムジンバス適用など、増加するインバウンド旅客への対応強化
- 渋滞・事故発生時の対策
 - ・広島空港アクセス情報システム（広島空港など 8 か所にデジタルサイネージ設置）を改修し、表示時刻や関連情報を見やすくするなど、視認性を向上（R 元.12）
 - ・山陽道通行止め等による広島リムジン運休時に、利用者を J R 山陽本線へ誘導するとともに、白市空港連絡バスを増便運行
- 官民で組織する広島県空港振興協議会において、令和元年 12 月に広島空港アクセス対策アクションプログラム（H22 策定）を見直し

方針 4 ◆空港経営改革への対応

- 広島県空港振興協議会の空港活性化部会から空港の将来像、今後の運営のあり方について提言を受け、「広島空港の経営改革に係る県の基本方針（H29.3）」を策定し、空港経営改革の導入を推進
- 空港経営改革推進委員会から広島空港の経営改革について受けた提言（H30.10）を基に国へ要望を行い、令和 3 年 7 月から民間事業者による運営事業開始が実現

目標の達成見込みについて

- 上記の取組成果を踏まえ、目標値の達成状況は次のとおり。

区 分	R2 末目標	R2 末見込 [*] （）内はコロナ影響前の運航予定
国内定期路線数・便数	5 路線・26 便/日	5 路線・23 便/日（5 路線・25 便/日）
国際定期路線数・便数	7 路線・36 便/週	全路線運休（5 路線・26 便/週）
利用者数	316.5 万人/年	95 万人/年

計画策定後の状況変化・課題

新型コロナウイルス感染症の影響

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、減退している旅客需要の掘り起こしによる既存航空路線の維持・拡充や減便しているアクセスバスの復便による利便性確保が必要

空港経営改革の導入

- 空港経営改革導入後の運営権者との連携体制の構築が必要

空港アクセス

- 利用者ニーズの多様化に合わせ、空港と目的地を結ぶ効率的な移動手段の確保が必要
- トリプルウェイの早期完成など広域ネットワーク展開に優位性のある道路系アクセスの強化が必要
- 平成 30 年 7 月豪雨災害時のアクセス途絶を踏まえ、大規模災害発生時のアクセス確保対策や利用者目線に立ったオペレーションが必要

新計画の実施方針

【策定方針】

これまでの取組成果や新たな課題を踏まえ、新計画を策定する。策定に当たっては、上位計画である「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」及び次期「社会資本未来プラン」とも整合を図る。

【計画期間】

令和 3 年度～令和 7 年度（5 年間）

【取組の方向性】

広島空港の将来像を運営権者と共有し、官民で構成される広島県空港振興協議会や関係機関と協働して、路線誘致や利用促進、空港アクセスの利便性向上に取り組んでいく。

方針 1 ◆航空ネットワークの拡充

- 新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえ、関係機関と協働して需要回復に取り組む。
 - ・既存路線の早期復便に向け、関係機関と協働した需要回復策の実施
- 航空利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致や旅客需要の拡大などに取り組むことにより、航空ネットワークの拡充を図る。
 - ・アジア域内ハブ空港との利用拡大や、東南アジアの新規路線化
 - ・リージョナルキャリアによる地方間路線の新規誘致
 - ・中四国全域のインバウンド旅客をターゲットとした需要創出

方針 2 ◆空港アクセスの利便性向上

- トリプルウェイ化の推進や広域的な道路網の整備など道路系アクセスの強化や空港リムジンバスなど公共交通機関の利便性向上等、関係機関と連携して、広域のかつ利便性の高いアクセスネットワークの確立に取り組む。
 - ・広島高速 5 号線、一般国道 2 号（東広島・安芸バイパス）などアクセス向上に資する道路ネットワークの整備
 - ・県内外の主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設
 - ・デマンド交通やレンタカーの活用など多様なアクセス手段の確保
 - ・令和元年 12 月に官民で構成される広島県空港振興協議会で取りまとめた広島空港アクセス対策アクションプログラムの着実な進捗 など