

◆方針2 生活・暮らしを支えるみなとづくり
【取組2－1】～防災・減災対策の推進～

【取組内容】

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、港湾・漁港の耐震強化岸壁等の防災拠点となる施設整備を推進するとともに、漁港においても発災後から速やかに業務継続が図られるようBCPを策定するなど、ハード・ソフトの両面から対策を推進していきます。

【具体的な取組】

○切迫する巨大地震に対する耐震対策の推進

- ・港湾・漁港施設の耐震強化岸壁整備等の推進
～広島港宇品地区・福山港箕沖地区（耐震強化岸壁）、草津漁港草津地区（耐震強化栈橋）など
- ・防災拠点としての港湾施設の機能向上
～尾道糸崎港機織地区・松浜地区など

○地域水産業の災害発生後の業務継続に資する漁港BCPの策定 など

- ・漁港における水産物の生産・流通に関する業務継続計画の策定
～草津漁港



◇ 漁港BCPについて（イメージ）

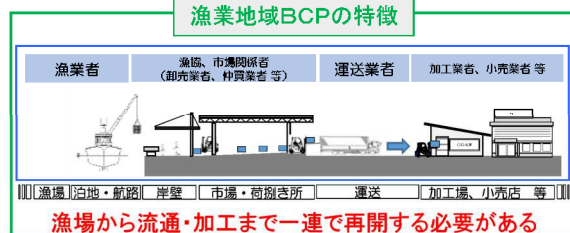
漁港において、「大規模災害などで被害を受けても重要業務（水産物の生産・流通）が中断しないこと」、「中断しても可能な限り短い期間で再開すること」を目的とした水産物の生産・流通に関するBCP（Business Continuity Plan：業務継続計画）の策定を進める。

漁業地域が大規模災害を受け甚大な被害を受けると水産物の生産・流通機能が長期間停止する恐れがある

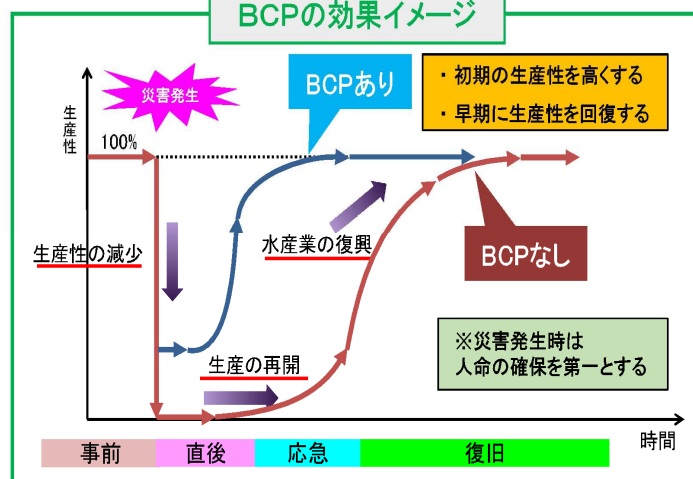
事業継続計画（BCP）
・被害を低減する対策の計画・実施
・被災後の復旧方法を事前検討

被災時に円滑な水産物の生産・流通機能の再開が実現

漁業地域BCPの特徴



BCPの効果イメージ



◆方針2 生活・暮らしを支えるみなとづくり

【取組2-2】～安全で快適な海上交通機能の維持・充実～

【取組内容】

プレジャーボート等の係留保管施設の整備や禁止区域の指定、既存インフラを活用した適正な係留保管を推進するとともに、生活航路等を安心して利用できる環境整備など、安全で快適な海上交通の確保に取り組みます。

また、島嶼部と本土を結ぶ海上交通結節点となる港湾機能の維持・充実や主要施設におけるバリアフリー化を推進するとともに、港湾・漁港施設の機能維持・強化を図ります。

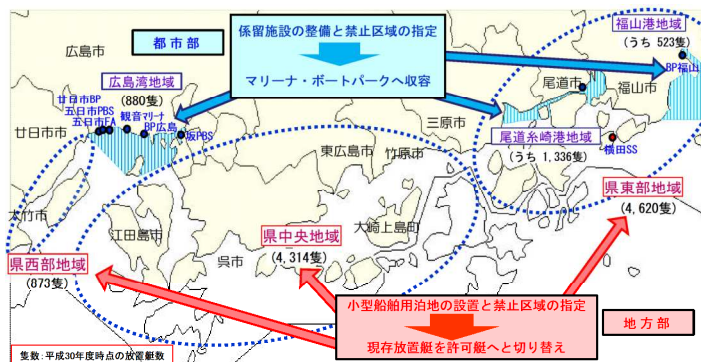
【具体的な取組】

- 放置艇対策の推進に向けたハード・ソフト対策
 - ・ 放置艇対策の推進（船舶航行の安全確保）
～尾道系崎港松浜・山波地区（プレジャーボート係留施設整備）など
- 島嶼部を結ぶ生活航路の維持，利用環境の充実
 - ・ 生活航路等における安全で快適な利用環境の整備
～三高港三高地区（浮棧橋）など
 - ・ 島嶼部と本土を結ぶ海上交通結節点となる港湾機能の維持・強化
～大西港，三高港，大竹港（浮棧橋等整備）など
 - ・ 主要施設のバリアフリー化の推進
～厳島港胡町地区

放置艇ハード対策



放置艇ソフト対策



歩行者通路バリアフリー化イメージ



◆方針2 生活・暮らしを支えるみなとづくり

【取組2-3】～環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出～

【取組内容】

豊かで美しい自然環境を保全するとともに、地球温暖化への影響を低減させるため、自然環境・生態系に配慮したインフラ整備や資源の有効利用や長距離輸送を担うドライバー不足を解消し物流効率化・CO2 削減に寄与する海上輸送と陸上輸送の連携など、環境への負荷が少ない持続可能な社会の構築に向けた取組を推進します。

【具体的な取組】

- 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
 - ・バイオマス等自然・再生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
 - ～尾道系崎港機織地区（航路・泊地等の水深確保）【再掲】など
- 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
 - ・浚渫土等の受入施設整備の推進
 - ～広島港出島地区、尾道系崎港貝野地区（建設土砂等受入及び物流関連用地の造成）【再掲】など
- 海域環境の改善（藻場・干潟）
 - ・藻場、干潟等の浅海域の保全・再生
 - ～尾道系崎港機織地区（航路泊地の浚渫土砂を活用した干潟造成）など
- モーダルシフトの推進 <環境負荷の少ない物流体系への転換支援>
 - ・内航船サービスの拡充及び利用促進
 - ～国内RORO船・フェリー船定期航路の誘致及び必要な施設整備、内航船利用者に対する支援制度の拡充 など

◇ 浚渫土砂を有効利用した干潟の造成（尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業）



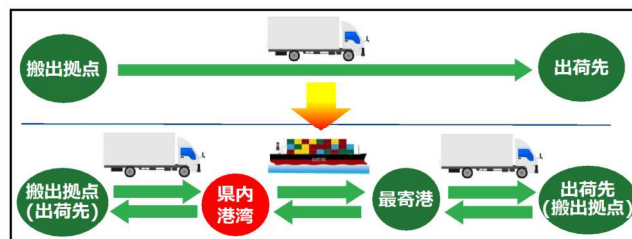
機織地区航路泊地の浚渫土を有効利用した海老地区の人工干潟の例



◇ 災害発生土砂や公共残土・浚渫土等の受入施設



◇ ドライバー不足や環境負荷を緩和する輸送体系の転換支援



国内の中長距離輸送を内航海運にモーダルシフトすることで陸上輸送を担うトラックドライバー不足を解消し、物流効率化・CO2 削減に寄与する。



例：RORO船によるトラック輸送と海上輸送の連携

◆方針3 地域活動を支えるみなとづくり

【取組3-1】～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～

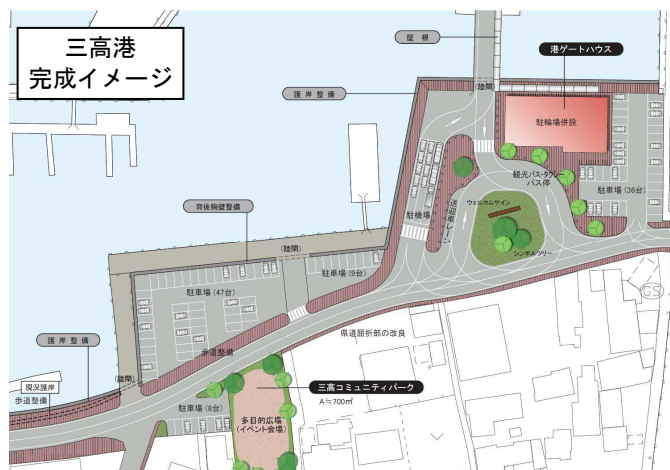
【取組内容】

島嶼部と本土を結ぶ海上交通結節点となる港湾機能の維持・充実を推進するとともに、漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の機能維持・強化を図ります。

また、歴史的遺構の価値保存を踏まえた護岸整備等による快適な海辺空間の提供や海の駅・みなとオアシス等を活用した臨海部の賑わいの創出など、地域の魅力を生かしたみなと環境の整備に取り組めます。

【具体的な取組】

- 島嶼部など地域を支える生活航路の維持・充実
～大西港、三高港、大竹港（浮桟橋等整備）など
- 漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実
～音戸漁港、走漁港、草津漁港、鹿川港（防波堤等整備）など
- 地域の魅力を生かしたみなと環境の整備 など
～みなとオアシスの活用を推進するための港湾施設の充実など



◇ みなとオアシスなど港湾施設を利用した地域のイベント



福山みなとまつり



尾道みなと祭



◆方針4 港湾・漁港施設の有効利用や適切な維持管理の推進
【取組4－1】～既存施設の有効活用～

【取組内容】

国内外から訪問先として注目されている「瀬戸内」において、プレジャーボート等による海からの観光地訪問や瀬戸内海クルージングを促進するため、既存施設を有効活用した係留場所や周辺観光地について、瀬戸内クルージングポータルサイトによる情報発信等により、クルージング需要の拡大や観光振興の推進を図ります。

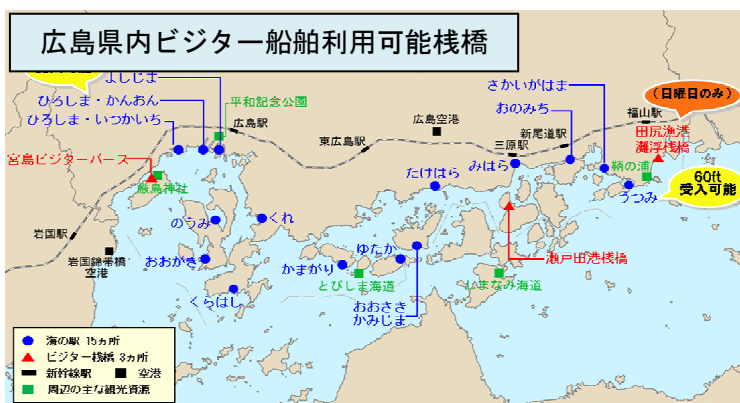
また、利用者の視点・ニーズに対応した低廉、迅速かつ安心な港湾サービスを提供するため、コンテナ航路の新規開設・増便によるネットワークの充実や、県内港への集貨促進に向けたポートセールスを展開します。

さらに、港湾・漁港施設において、老朽化・低利用化した既存機能の再編・利用高度化を図るなど、多様化する利用者ニーズに対応しつつ、既存ストックの有効活用を推進していきます。

【具体的な取組】

- 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
 - ・スーパーヨットやプレジャーボート等による海からの観光地訪問など新たなクルージングの推進
～快適な海洋レジャーの振興を図るポータルサイトを活用した情報発信【再掲】など
- 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
 - ・港湾施設の利用転換・機能再編・利用高度化
～広島港宇品地区（耐震強化岸壁）【再掲】など
- 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港湾機能の拡充
 - ・地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支える港湾機能の強化【再掲】
- 港湾サービスの充実やポートセールスの推進
 - ・瀬戸内海全体における最適な港湾物流ネットワークの形成【再掲】
～東南アジア航路をはじめとした国際コンテナ航路の拡充、利用者ニーズを踏まえた新たな輸送モード/サービスの構築、港湾運営会社である㈱ひろしま港湾管理センターと連携した集荷促進【再掲】など
 - ・高度な流通加工等に対応したロジスティック機能の充実・強化
～効率的なターミナル運営、デジタル技術を活用した荷役機械の自動化・遠隔操作化の推進【再掲】など

◇ プレジャーボート等による海からの観光地訪問など新たなクルージングの推進



県営の港湾ビジター桟橋や海の駅、漁港桟橋のビジター船利用の促進にも取り組み、これらの桟橋情報等クルージング関連情報を瀬戸内クルージングポータルサイト等で幅広くPRし、クルージング需要の拡大や観光振興の推進を図ります。

瀬戸内クルージングポータルサイト



瀬戸内クルージングポータルサイト
SETOUCHI CRUISING PORTAL SITE

日本語 | 英語

デジタル検索

デジタル検索機能

コース検索

コース検索

お役立ち情報

お役立ち情報

コメント投稿

コメント投稿

フォトギャラリー

フォトギャラリー



おおさきかみじま海の駅

海の駅・桟橋をエリアで探す

クルージングコースを探す

- ・係留施設情報
- ・周辺観光施設
- ・クルージングコース
- ・施設間の移動距離・時間などの情報提供

今後は利用者ニーズ等を踏まえサイトを拡充

- ◇ 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



- ◇ 港湾施設の機能再編・利用高度化

老朽化により大規模補修が必要となっている岸壁を，大型船舶対応に再編するとともに，耐震強化岸壁としての改良も行っていきます。



◆方針4 港湾・漁港施設の有効利用や適切な維持管理の推進
【取組4－2】～効果的で適切な維持管理の推進～

【取組内容】

「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、デジタル技術も活用した効果的・効率的な維持管理を推進していきます。

また、港湾・漁港区域内に多数存在するプレジャーボートの放置艇について、国の推進計画に基づき対策を着実に推進するため、暫定係留区域の指定などの暫定措置も視野に入れつつ、プレジャーボート係留保管計画の見直しを行うなど、放置艇解消に向けた取組を推進します。

【具体的な取組】

○修繕方針の策定

～効果的かつ効率的に施設を維持するため、アセットマネジメントシステムを活用した、着実な予算確保による計画的な維持管理を推進

○デジタル技術を活用した維持管理の推進

～みなとカメラによるリアルタイム情報の提供、UAV（ドローン等）を利用した施設点検、BCPポータルサイトの拡充

○プレジャーボート係留保管計画の見直しによる放置艇対策の着実な推進

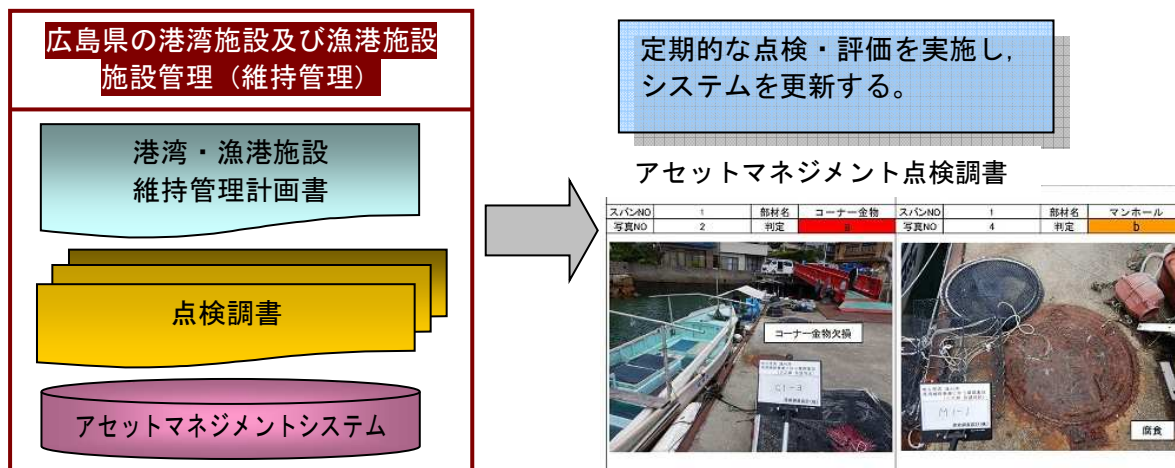
～「放置艇解消のための基本方針」策定

修繕方針の策定

【修繕方針の5つの基本的な考え方】

- 1 変状および劣化の発生を前提
⇒全ての施設は劣化する
- 2 事後保全から予防保全への転換
⇒変状および劣化による性能低下を事前に防止する「予防保全」に
- 3 主要部材とその他部材等の区分および維持管理レベルの設定
⇒部材を区分し、それぞれの特性に合った維持管理レベルの設定
- 4 劣化の予測と実態の乖離を前提
⇒将来予測と現状は乖離するため予測の更新と乖離した場合の対応
- 5 総合評価の実施
⇒問題点の整理や代替案の検討、維持補修の基本方針を定める

【広島県の港湾・漁港施設の施設管理イメージ】



デジタル技術を活用した維持管理・施設情報発信の推進

UAVを活用した不可視部等の点検



湾岸カメラにより臨港道路の混雑情報をリアルタイム発信



瀬戸内クルージングの各種情報をPR
・施設情報、クルージングコース、施設間の移動時間
⇒ 利用者ニーズ等を踏まえサイトを拡充



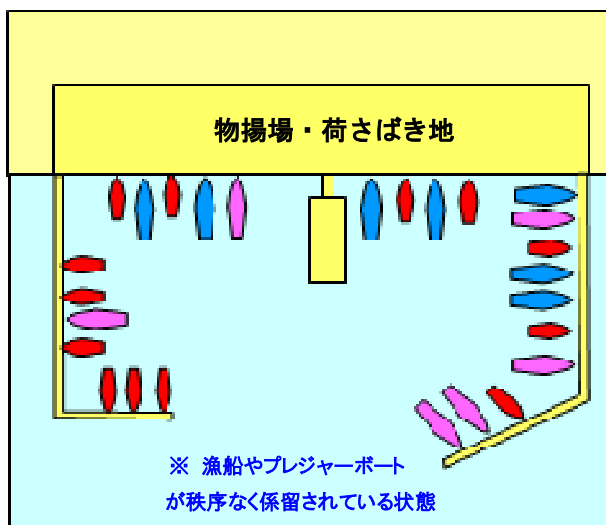
プレジャーボート係留保管計画の見直しによる放置艇対策の着実な推進

「放置艇解消のための基本方針」策定（平成 29 年度）

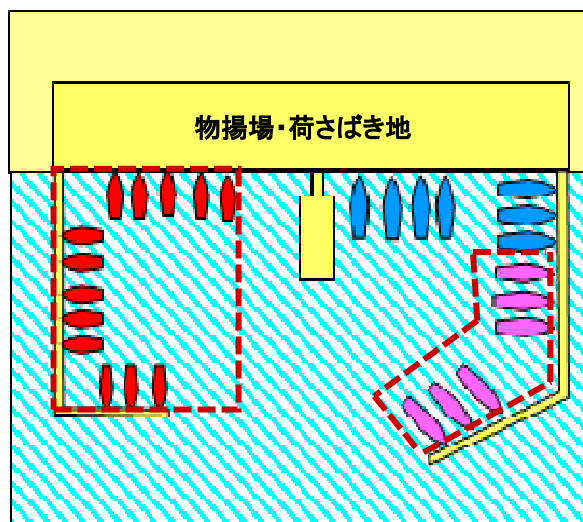
- ・ 従前の施設整備と規制を両輪とする対策のほかに、既存ストック（港湾・漁港内の水域施設等）を活用した保管場所「小型船舶用泊地」の確保により保管能力を向上させ、全県的に放置艇対策を加速。
⇒ 令和元年度から現場着手、令和 4 年度末の放置艇解消を目標
- ・ 既存する放置艇を今後 4 年間で段階的に「小型船舶用泊地」へ収容し、許可艇に切り替える。
- ・ 同時に放置等禁止区域を指定し、全県的に規制を強化する。

<放置艇解消のための基本方針に基づく小型船舶用泊地・禁止区域指定のイメージ図>

【指定前】



【指定後】



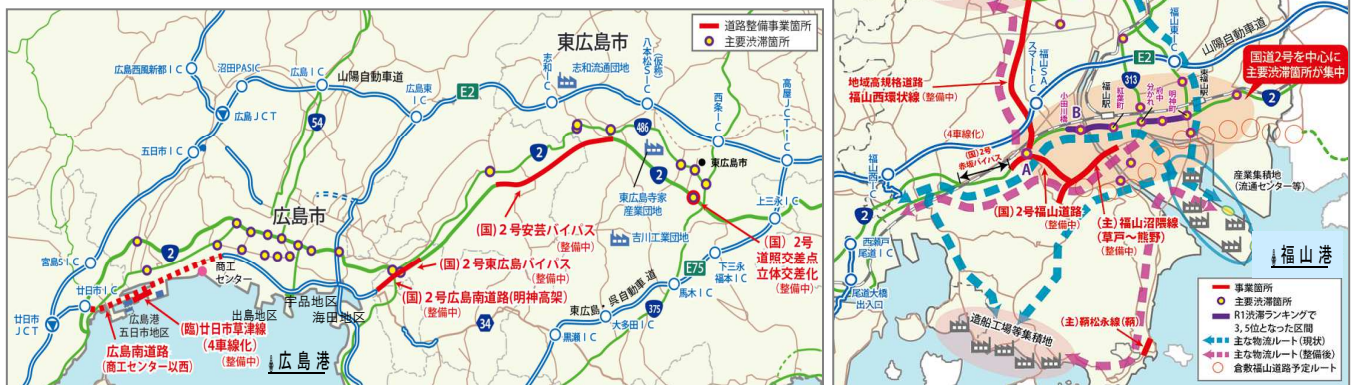
□他事業との連携

～道路事業・観光振興・産業振興との連携～

1 道路事業との連携

物流機能を強化する広域ネットワークを構築するため、岸壁や臨港道路等の港湾事業と道路事業が連携して事業を推進します。これにより、企業等の生産性向上や県内港への集貨促進や利用拡大が図られ、港湾の競争力の強化に寄与します。

◇ 道路と連携した物流ネットワークの構築



2 観光振興との連携

豊かで魅力ある観光資源を一層活かすため、観光資源をつなぐネットワークの強化や、アクセス改善に取り組むとともに、港湾・漁港施設を利活用した賑わい空間づくりを進めています。

②クルーズ船寄港時のおもてなし委員会との連携



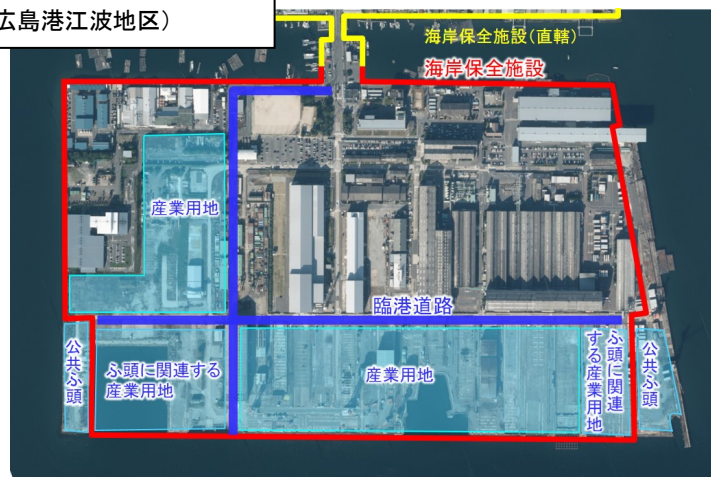
②観光振興との連携例（尾道中央ビクター桟橋）



3 産業振興（企業）との連携

県内企業の強みや社会的要請を踏まえ、企業の競争力強化、企業誘致・集積を図る取組を進めています。

③産業振興（企業）との連携例（広島港江波地区）



Ⅲ 成果目標

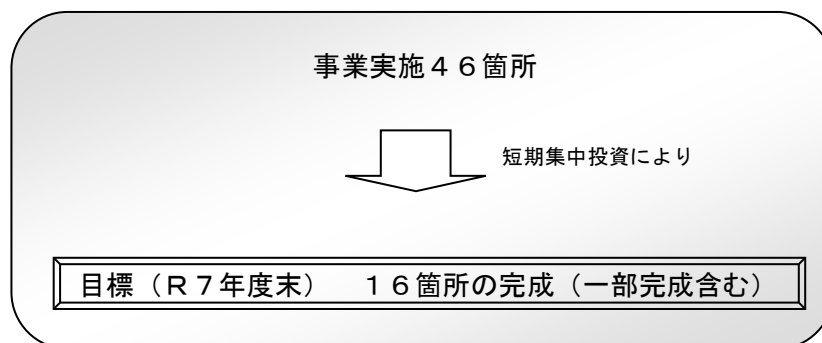
「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる施策である「交流・連携基盤」の 10 年後の指標（ビジョン指標）の実効性を確保するため、5 年後の到達点として次のとおり目標値を設定します。

指 標 名	現状（R2）	目標（R7）
県内港におけるコンテナ取扱量	36 万 TEU (R1)	42 万 TEU
県内港から東南アジア主要港までの 外貿コンテナの海上輸送日数（平均）	14 日	11 日
港湾に関連する新たな物流・工業用地の提供 ※1	—	+29ha
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率 ※2	33%	53%
B C P 策定漁港数（第 3 種漁港 ※3）	0 %	100%
みなとオアシス登録数	13 箇所	15 箇所
ビジター棧橋の年間利用隻数	約 4.7 千隻・日 (R1)	6.7 千隻・日
放置艇隻数	約 11 千隻 (H30)	0 隻

※1 令和 3 年度から令和 7 年度の期間中において、新たに利用や引渡しが可能となる用地面積

※2 耐震強化岸壁により緊急物資の供給が可能となる人口割合。

※3 利用範囲が全国的な漁港



～ § 3 空港振興～



I プランの方針

1 空港を取り巻く環境・状況変化

- 少子高齢化・人口減少社会の進展や、新幹線等との激しい競争下での航空の優位性の低下などにより、長期的に国内の航空需要は低迷するリスクを抱えている一方、東アジア・東南アジアの経済成長、国際的な観光需要の高まりを背景に、訪日外国人旅行者数の増加が見込まれており、今後も成長が想定される国際線市場において、地方空港間での路線誘致競争が激化している。
- 広島空港においては、国内線では将来的なりニア新幹線開通により、基幹路線である東京線（羽田線）の利用者の低迷が危惧されており、国際線では中四国地方では最も充実した航空ネットワークを有しているものの、路線数・便数が豊富な近隣の大空港へ利用者が流出している。
- 令和3年7月から、空港運営の民間委託が開始されることによって、民間ノウハウの活用による、より効率的な運営の実現が期待されている。また、地域一体となって空港活性化を進めていくため、地域と空港運営権者の積極的な連携が求められている。今後は、新たな空港運営権者や関係機関と協働して、拡大するインバウンド需要や、LCCなどによる新規需要を獲得するため路線ネットワークを拡充していくことが期待されている。
- こうした中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、世界的な人的往来の抑制などにより、特に国際線の航空旅客需要が激減しており、新型コロナウイルス感染症の収束状況や各国政府による渡航制限、検疫措置の緩和等にもよるが、航空需要が新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に回復するには一定の期間を要すると予測されている。また、感染防止対策など、安心・安全な移動環境の提供や、新しい生活様式の変化等に伴う航空旅客ニーズへの対応が求められている。

◇ 広島空港のネットワーク

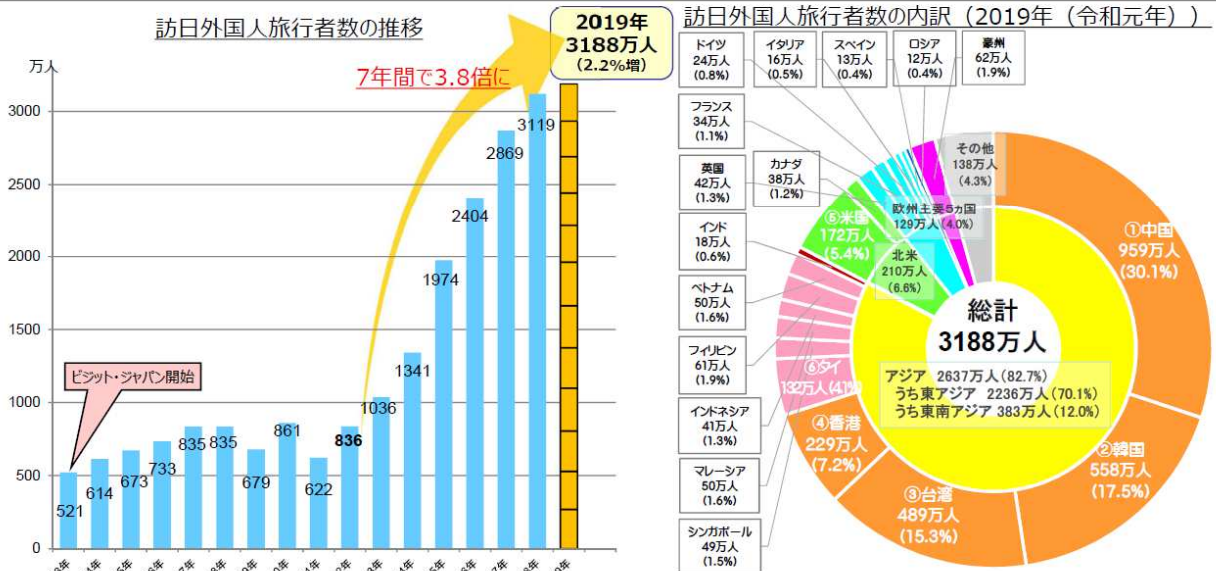
	路 線	航空会社	運航計画
国内線	札幌(新千歳)	全日本空輸 日本航空	2便/日
	仙台	IBEXエアラインズ	2便/日
	東京(羽田)	全日本空輸 日本航空	17便/日
	成田	IBEXエアラインズ	2便/日
	沖縄(那覇)	Spring Japan 全日本空輸	1便/日
	計		24便/日
国際線	ソウル(仁川)	エアソウル	運休
	大連・北京	中国国際航空	2便/週
	上海(浦東)	中国東方航空	7便/週
	台北	チャイナエアライン	7便/週
	香港	香港エクスプレス	4便/週
	シンガポール	シルクエア	運休
	バンコク(ドンムアン)	ノックエア	3便/週
	計		23便/週



☆ 訪日外国人旅行者数の推移と航空需要の予測

1. 訪日外国人旅行者数の推移

- 2019年(令和元年)の訪日外国人旅行者数は、**3,188万人(対前年比2.2%増)**と昨年に続き3,000万人を突破し、過去最高を記録した。(外国人旅行者受入数: **世界で11位、アジアで3位に相当※**)
※ 2018年またはそれ以前の数値との比較で暫定順位であり、変動があり得る。
- 訪日外国人旅行者数の内訳は、アジア全体で2,637万人(全体の82.7%)となった。また、中国では950万人を、欧米豪では400万人を、東南アジアでは350万人をそれぞれ初めて突破した。

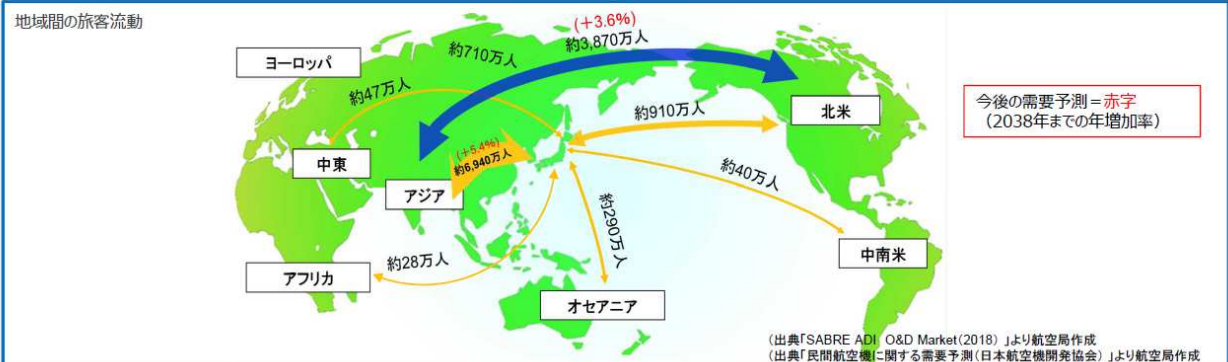
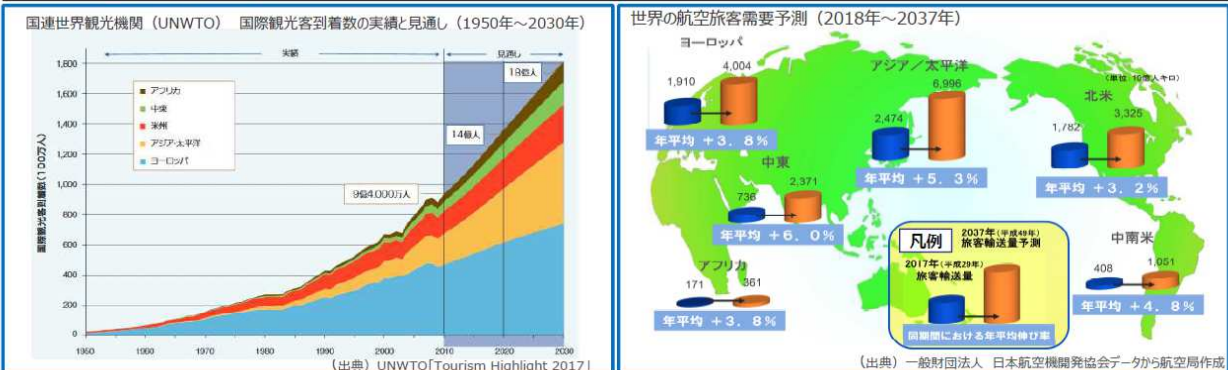


資料: 日本政府観光局 (J N T O) 資料に基づき観光庁作成
注) 2018年以前の値は確定値、2019年1月～10月の値は暫定値、2019年11月～12月の値は推計値、%は対前年同月比

資料: 日本政府観光局 (J N T O) 資料に基づき観光庁作成
注1: () 内は、訪日外国人旅行者数全体に対するシェア
注2: 「その他」には、アジア、欧州等各地域の国であつても記載のない国・地域が含まれる。

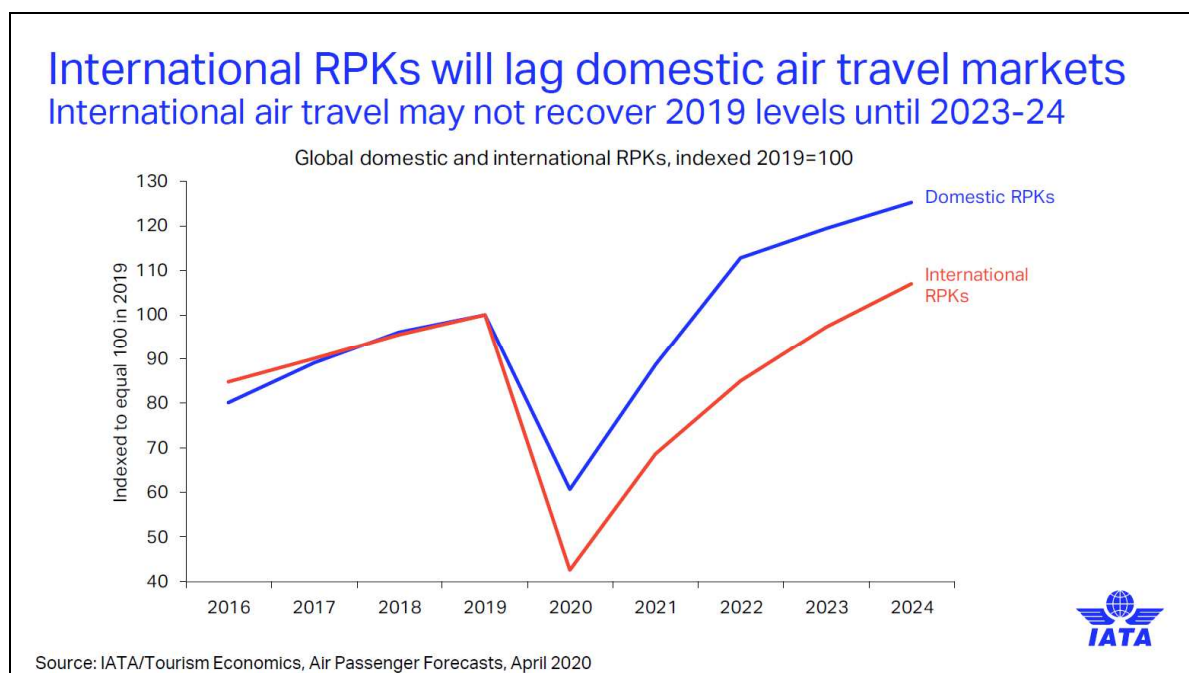
1-① 増加する航空需要・観光需要

- 国際機関等の各種予測において、今後も航空需要・観光需要は堅調な伸びが予測され、特にアジア太平洋地域は高い伸びとされている。



☆ 新型コロナウイルス感染症収束後の旅客輸送の需要予測

新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に航空需要が回復するのは2024年（令和6年）と見込む。（国内線は2023年（令和5年））



（出典）国際航空運送協会（IATA）HP

2 広島空港の現状（強みと弱み）

□広島空港の「強み」

- 国内航空路線で利用客数第6位を誇る広島～羽田線
- 成長著しいアジアに近い地理的優位性
- 欧米豪からの割合が多いインバウンド需要
- 中四国地方で最大の国際線ネットワーク
- 人口、産業集積を背景とした観光及びビジネスによる底堅い国際線アウトバウンド需要
- 中四国地方の中心に位置する地理的優位性（高速道路網に至近な立地環境）
- 後背圏である瀬戸内、山陰エリア全体に広がる豊富な観光資源
- 空港運営の民間委託により、民間のノウハウを活用した空港及び周辺地域の活性化

◇ 令和元年度路線別輸送実績

順位	路線別	令和元年度		平成30年度		旅客数 R1/H30
		旅客数(人)	座席利用率	旅客数(人)	座席利用率	
1	東京(羽田)～新千歳	9,416,816	75.7%	9,007,372	74.8%	104.5%
2	東京(羽田)～福岡	8,811,944	77.7%	8,647,386	78.0%	101.9%
3	東京(羽田)～沖縄(那覇)	6,105,371	79.6%	5,919,365	78.8%	103.1%
4	東京(羽田)～大阪	5,541,344	76.7%	5,496,982	78.3%	100.8%
5	東京(羽田)～鹿児島	2,466,061	70.1%	2,506,276	70.2%	98.4%
6	東京(羽田)～広島	1,957,044	67.0%	1,878,286	68.3%	104.2%
7	東京(羽田)～熊本	1,954,387	67.4%	1,971,891	69.4%	99.1%
8	福岡～沖縄(那覇)	1,922,691	75.5%	1,869,893	74.5%	102.8%
9	東京(成田)～新千歳	1,915,466	83.7%	1,829,795	82.4%	104.7%
10	東京(羽田)～長崎	1,742,018	68.3%	1,764,870	70.6%	98.7%

出典：国土交通省「航空輸送統計調査 速報（年度）」

◇ アジアに近い地理的優位性（往復9時間半圏内の都市）



（出典）Great Circle Mapper, 広島県作成

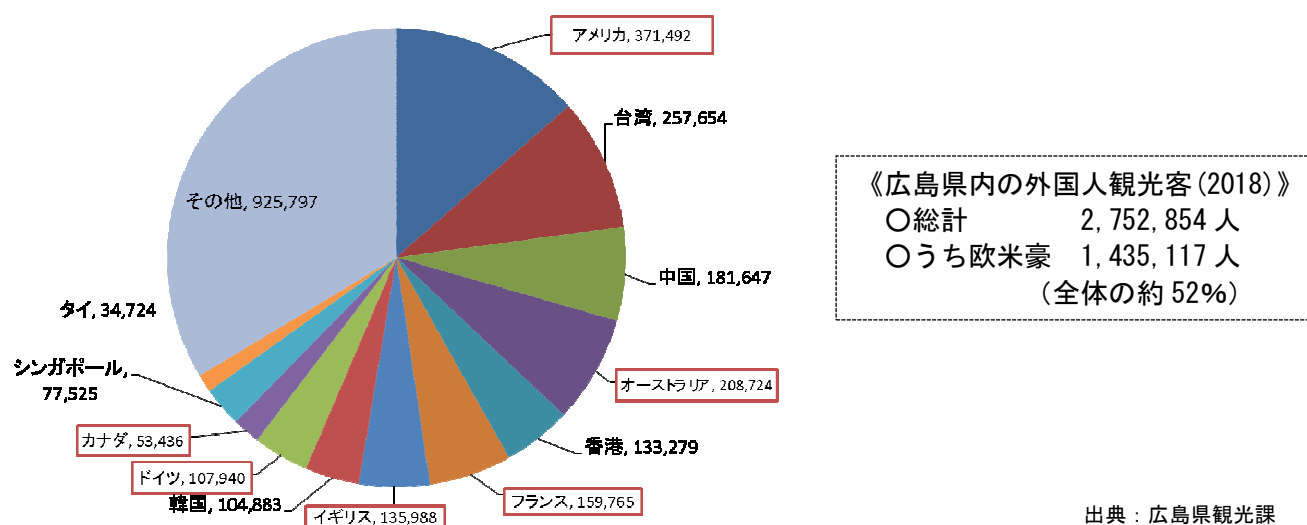
（国土交通省作成資料を参考に往復9時間半圏内をLCCの就航可能エリアとして設定）

◇ アジア主要都市との標準的なフライト時間

	広島	東京(羽田・成田)	北海道(新千歳)	大阪(関空)	福岡
ソウル	1時間35分	2時間40分	3時間20分	2時間	1時間20分
上海	2時間20分	3時間15分	4時間10分	2時間25分	2時間10分
台北	2時間40分	3時間40分	4時間30分	3時間10分	2時間25分
香港	4時間	5時間	5時間25分	4時間20分	3時間50分
シンガポール	6時間25分	7時間30分	8時間15分	6時間30分	6時間15分

出典：JTB時刻表(時刻表に記載されたダイヤを元に平均フライト時間を算出)

◇ 欧米豪からの割合が多いインバウンド需要(広島県内の外国人観光客動向 2018)



◇ 主な地方空港の国際定期路線の状況(令和3年1月末時点)

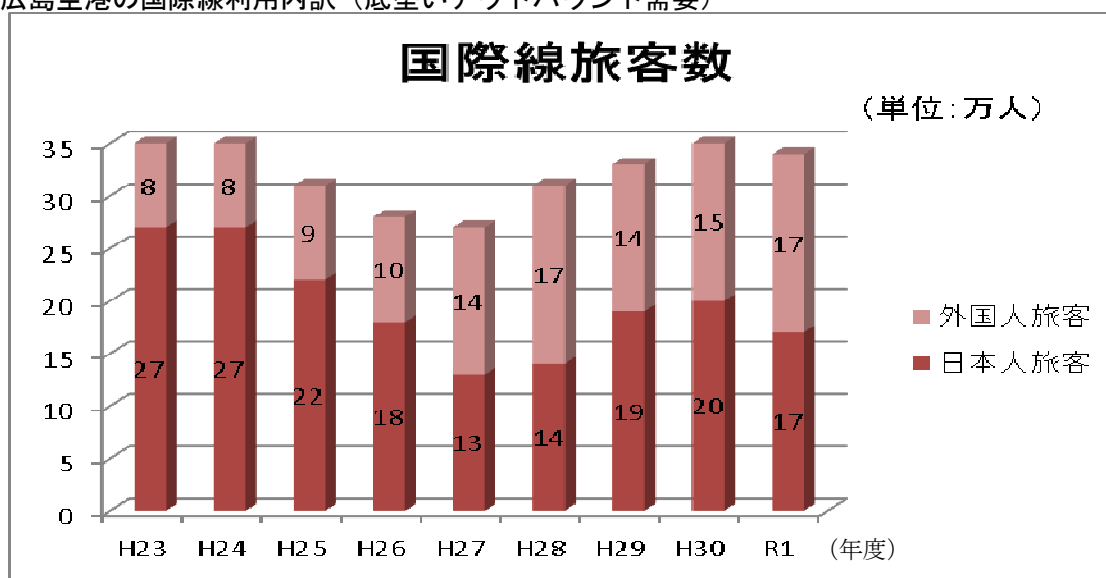
空 港	路 線 数	週間運航便数	就 航 先
福 岡	21	295	ソウル, 釜山, 大連・北京, 青島・北京, ホーチミンシティ, 広州, 上海, 香港, バンコク(ドンムアン), 大邱, クアラルンプール, 深圳, 台北, 高雄, バンコク(スアンナプーム), マカオ, ホノルル, マニラ, ハノイ, シンガポール, グアム
札 幌 [新千歳]	17	147	ソウル, 釜山, 北京, 上海, 香港, 台北, バンコク(ドンムアン), マニラ, ホノルル, ユジノサハリンスク, バンコク(スワンナプーム), クアラルンプール, 青島, 南京, 深圳, シンガポール, 無錫
沖 縄 [那 覇]	11	109	ソウル, 北京, 上海, 天津, 杭州, 香港, 台北, 重慶, 台中, 高雄, シンガポール
広 島	7 【5】	29 【23】	(ソウル), 大連・北京, 上海, (シンガポール), バンコク, 香港, 台北
仙 台	5	10	ソウル, 上海, 台北, バンコク, 大連・北京
新 潟	1	2	上海
静 岡	5	21	ソウル, 上海, 杭州, 寧波, 南昌
岡 山	4	23	ソウル, 上海, 香港, 台北
松 山	3	7	ソウル, 上海, 台北
高 松	4	24	ソウル, 香港, 上海, 台北
米 子	3	7	香港, 上海, ソウル

※ 他空港の就航先のゴシックは広島空港に就航していない国際定期路線 ※ ()は運休中, 【 】は運休路線を除いた数
 出典：JTB国際線時刻表, 空港振興課調べ

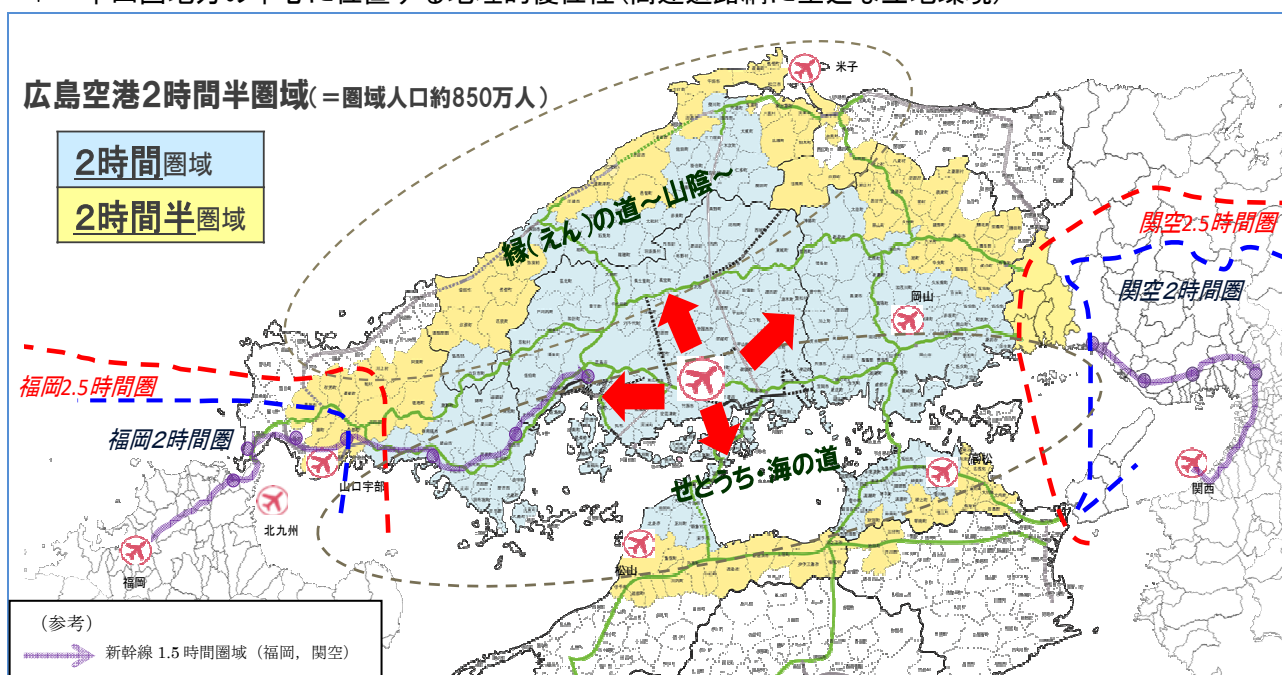
◇ 令和元年度空港別旅客数（国際線）

空 港 名	順位	国際線(人)	対前年度比
成田国際空港	1	34,771,149	104.0%
関西国際空港	2	24,826,050	111.1%
東京国際空港	3	18,537,482	103.2%
中部国際空港	4	6,783,526	115.0%
福 岡 空 港	5	6,398,065	93.7%
新千歳空港	6	3,866,519	103.8%
那 覇 空 港	7	3,680,830	95.8%
鹿児島空港	8	411,671	106.3%
仙 台 空 港	9	393,043	127.0%
広 島 空 港	10	345,496	96.1%

◇ 広島空港の国際線利用内訳（底堅いアウトバウンド需要）



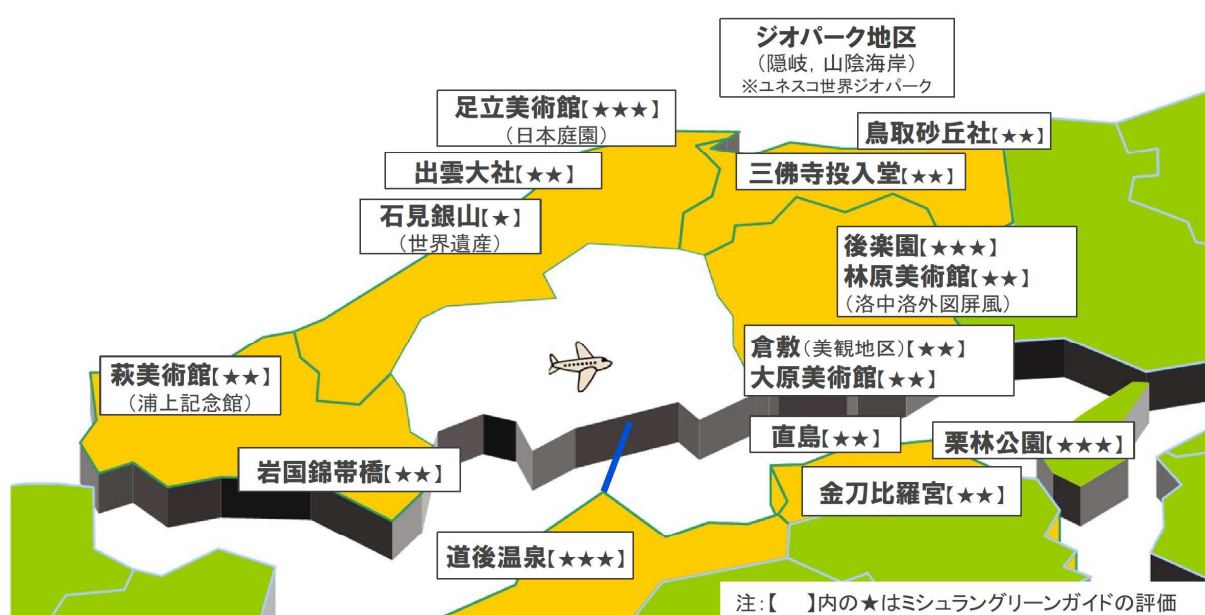
◇ 中四国地方の中心に位置する地理的優位性（高速道路網に至近な立地環境）



◇ 県境を越える井桁状の高速道路ネットワーク



◇ エリア全体に広がる魅力ある観光資源（歴史・自然・アート・スポーツなど多様なコンテンツ）



注:【 】内の★はミシュラングリーンガイドの評価

— しまなみサイクリングロード

(楽天トラベル「サイクリングに人気の旅行先ランキング」第一位)

(CNNのサイトで「世界で最も素晴らしいサイクリングコース」の一つとして紹介)

将来ビジョン

中四国の持続的成長を牽引し続ける圧倒的No.1ゲートウェイ

路線数	
現状 〔2018年度〕	12路線 (国内5路線、国際7路線)
30年後	30路線 (国内8路線、国際22路線)

年間旅客数	
現状 〔2018年度〕	300万人 (国内265万人、国際35万人)
30年後	586万人 (国内350万人、国際236万人)

1. 中四国で唯一無二の航空ネットワークの構築
 - 中四国で唯一の国際路線
 - 本邦LCC・リージョナルキャリアの拠点化
 - アジア主要路線のデイルー化
2. 全旅程において旅客の期待を上回る感動体験の提供
 - 中四国全域の航空需要を取り込む交通拠点化
 - 旅を彩る新たな商業体験の提供
 - 臨空エリアと一体で中四国の魅力を発信する観光拠点化
3. 観光・ビジネス双方によるインバウンド・アウトバウンド需要の創造と獲得
 - 中四国観光の課題解決により、世界に選ばれる目的地へ構成員自らによる需要創造と空港の利用促進

想定旅客数（国内線十国路線）

2025 2030 2050

成長基盤の構築

競争優位な地位の確立

ビジョンの実現へ

▼リニア開通（2027年頃）

▼リニアの大阪延伸（2037年頃）

300万人

東アジア地方路線の誘致

東南アジア路線の誘致

東アジア路線のデیلیー化

東南アジア路線のデیلیー化

COVID-19からの回復

586万人

南アジアの路線誘致

LCC拠点化

将来の航空ネットワーク(イメージ)

- 中四国唯一の国際路線
- 拠点化LCC・リージョナルキャリアによる拡充路線
- 青字 デイリー路線
- 赤字 新規就航路線

Map destinations and routes:

- 国際線 (Green dots): ハルビン, 北京, 大連, ソウル, 釜山, 上海, 香港, 台北, 広州, 成都, 西安, デリー, バンコク, マニラ, ホーチミン, クアラルンプール, シンガポール, ホノルル.
- LCC/リージョナル線 (Yellow squares): 仙台, 新潟, 小松, 成田, 羽田, 那覇, 台北, 高雄, マニラ, シンガポール.
- デイリー線 (Blue text): 大邱, 金崎, 那覇, 台北, 高雄, マニラ, シンガポール.
- 新規就航路線 (Red text): 広島 (Hiroshima), 小松 (Komatsu), 成田 (Narita), 羽田 (Haneda), 那覇 (Naha), マニラ (Manila), シンガポール (Singapore).

国内線	■ LCCの拠点化による低廉な路線の拡充 ■ 地方路線の拡充
国際線	■ アジア主要路線のデAILY化 ■ 東アジアの地方都市や、東南・南アジア路線の誘致

就航・増便促進	■ 専門性と地域との強固なネットワークを有する誘致体制
	■ 地域の「草の根」レベルの航空需要の集約
	■ 内際共用を含むスポットの増設による受入体制整備
料金施策	■ グランドハンドリングの体制・容量強化
	■ 就航コストや固定費の低減
	■ 復便や新規就航を促す割引・インセンティブ
	■ 就航後も路線採算性向上を支援する料金施策

バス	■ 広島市内方面バスの大幅増便 ■ 東広島駅へのバス路線新設による新幹線への接続強化 ■ 直行バス路線の拡充（9路線→17路線）
その他	■ 交通モードの多様化（7モード新規追加）

連携強化 ■ 中四国の広範な交通事業者（鉄道・バス・船舶等）との連携強化によるシームレスな移動の実現

空港施設等の運用

2階・制限エリア



内陸旅客動線と商業エリアの刷新

- 需要拡大に合わせ、段階的に増築
- 搭乗直前まで快適な時間を過ごせるよう、制限エリアの店舗を拡充
- “地域”を訴求するショーケース化
- 免税店の充実・ウォークスルー化

2階 保安検査場



内陸ファストトラベルの推進

- 内陸の保安検査場の拡張
- スマートセキュリティの導入による搭乗手続き時間の改善
- デジタル技術やWebを活用した利便性・満足度向上

1階 バス待合スペース



交通機能の強化

- 駐車場容量の増強と多様な利用者のニーズに応える駐車場料金体系
- 国内線・国際線到着エリアの一体化、バス待合スペースの屋内化
- レンタカーステーションの新設

ターミナルビルの改修方針（案）

国内線と国際線を分断する吹抜部の屋内化による「旅客動線の改善」と「到着エリアの内陸一体化」



地域連携・地域共生

空港の利用促進・需要創造

利用促進のための連携イメージ



- 発地側におけるデスティネーションマーケティングによる中四国の観光目的地としての認知度向上
- 地域の観光事業者等との連携による中四国周遊需要の創造
- 中四国の法人利用の促進やビジネス需要創造のための「サポーターズ倶楽部」の組成
- 強固な官民連携による地域一丸となったエリアプロモーション・エアライセンサーズ

地域共生

- 地域共生の専門部署の設置や、周辺地域との従前以上の対話機会
- 地域共生事業の確実な実施と、地域活性化への貢献
- 空港内事業者（グラハン事業者、テナント等）の採用支援・人材定着支援

安全・安心

事業実施体制

- 社長トップを中心に空港関係者が一丸となって安全・保安を確保する体制構築・風土醸成
- 運用関係者を集約した「オペレーションセンター」の設置による情報の一元化と運用の高度化



モニタリング

- 「業務執行部門」「社内の独立部門」「社外の専門家等」の3段階のモニタリング体制

◇ 広島国際空港(株)の概要

○特別目的会社「広島国際空港株式会社」

OR2.11.18 設立 HIAP(Hiroshima International Airport)

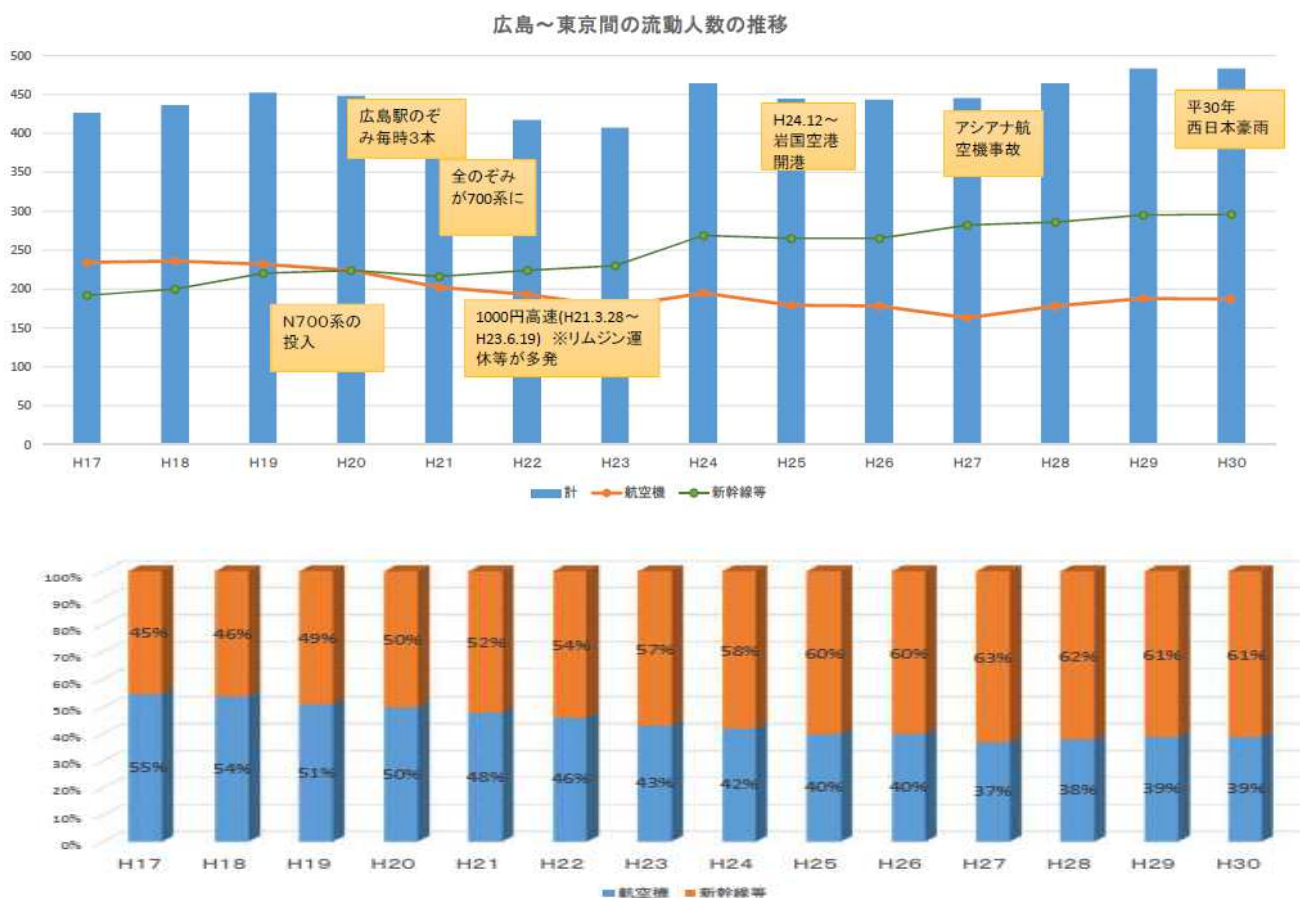
○出資企業：16社

三井不動産株式会社、東急株式会社、株式会社広島銀行、ひろぎんキャピタルパートナーズ株式会社、広島電鉄株式会社、九州電力株式会社、中国電力株式会社、株式会社中電工、株式会社エネルギー・コミュニケーションズ、マツダ株式会社、福山通運株式会社、株式会社広島マツダ、広島ガス株式会社、住友商事株式会社、東急建設株式会社、株式会社東急コミュニティー

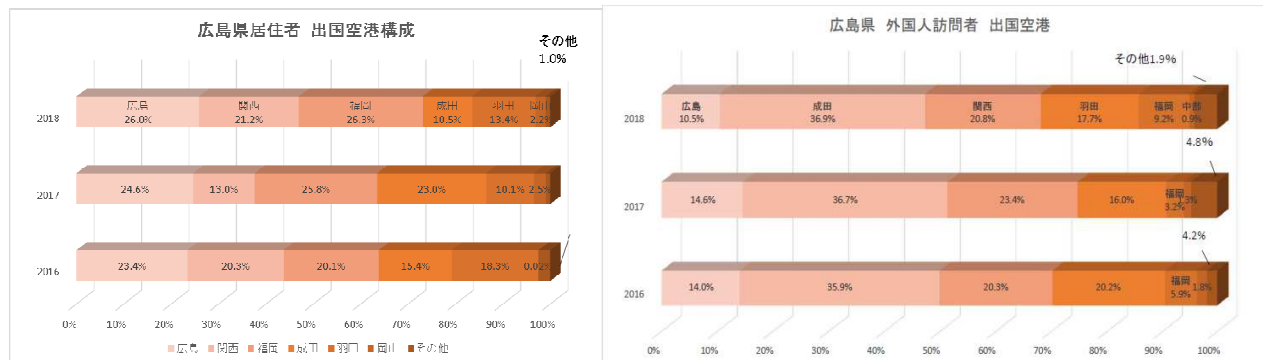
□広島空港の「弱み」

- 主力路線である羽田線と新幹線との厳しい競争環境
- 国際線誘致競争が激化する中、国際線利用者の近隣大規模空港への流出
- 全国と比較して低いLCC就航率
- 全国の訪日需要の増加に比較して、取り込みが少ない国際線利用者数
- 県内の主要都市圏とのアクセスの定時性、多重性
- 自然災害や山陽自動車道の事故等による渋滞により、空港リムジンバスの運休や遅延が発生

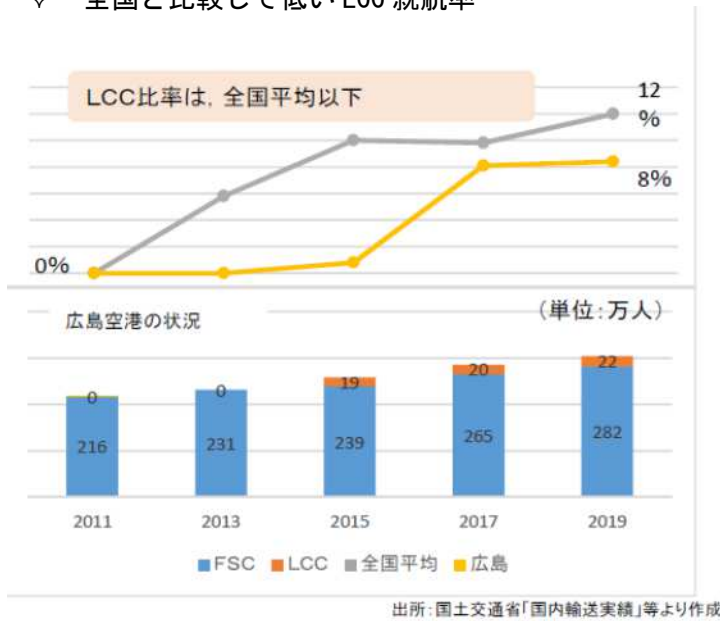
◇ 新幹線と航空機の競合状況



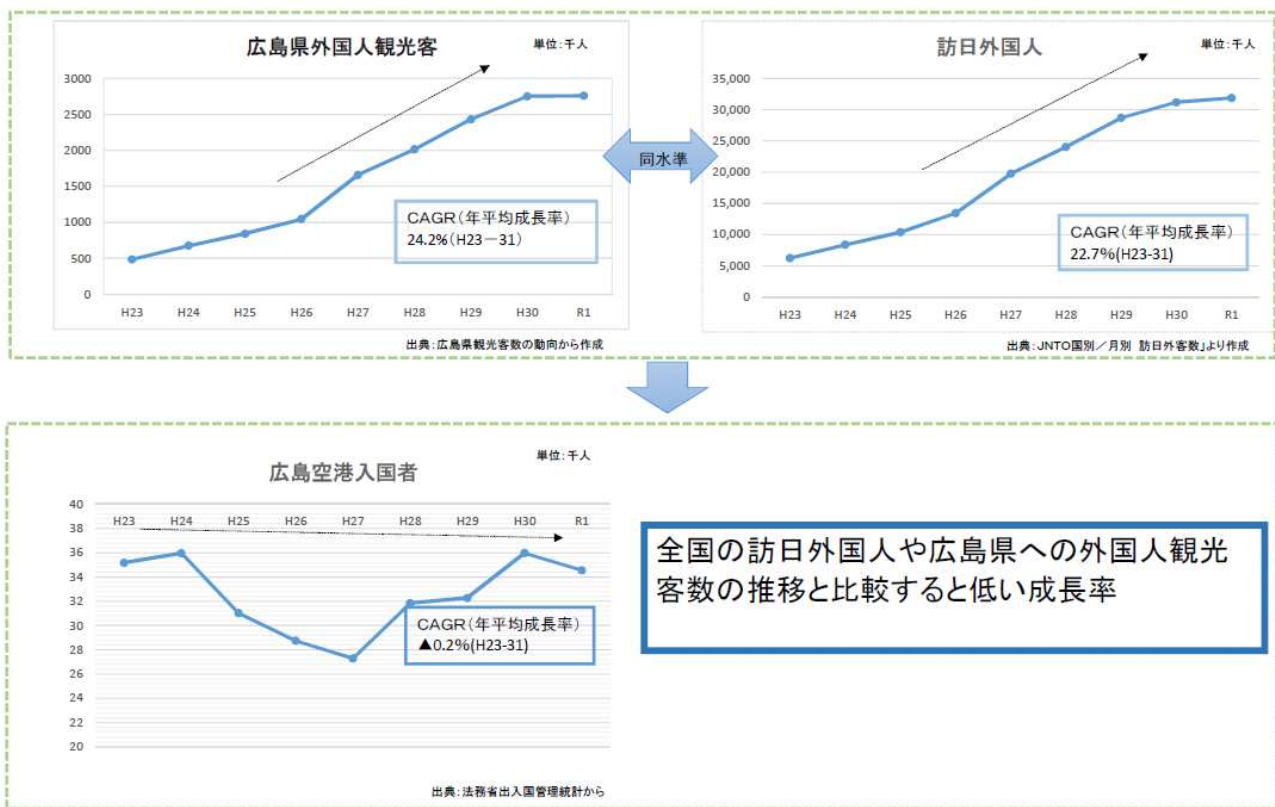
◇ 国際線の他空港への流出状況



◇ 全国と比較して低いLCC 就航率



◇ 訪日外国人の状況と広島空港のインバウンドの取込のギャップ



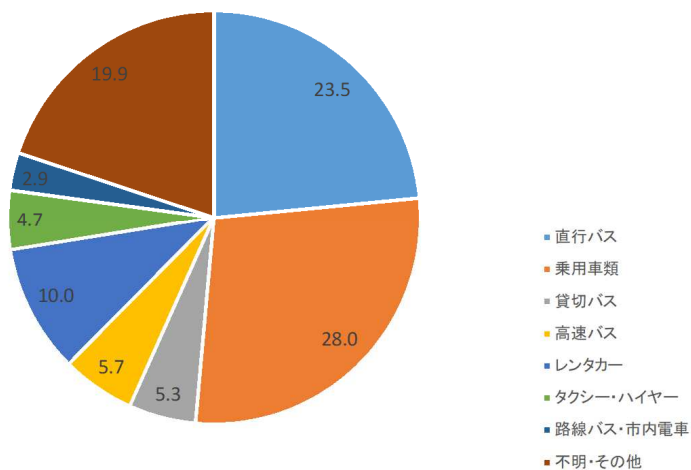
◇ 立地環境と空港アクセス

空港アクセスの概略図



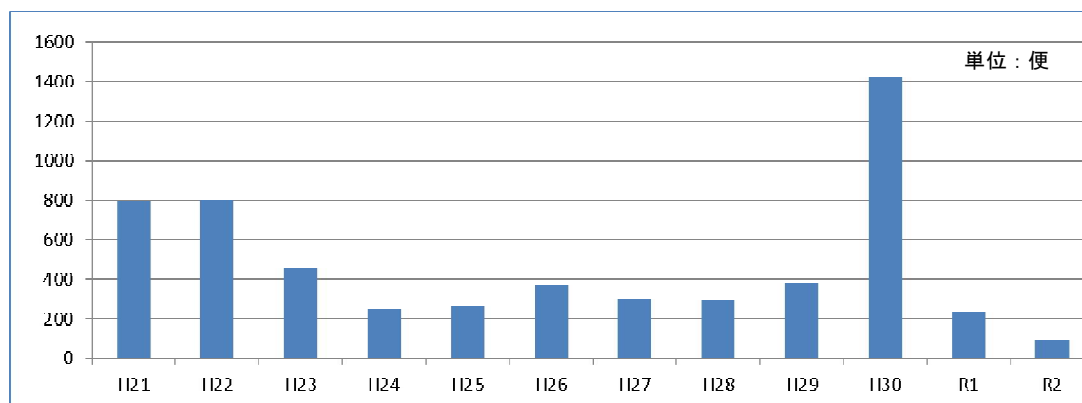
出典：広島空港ホームページ

空港アクセスの手段別割合（令和元年度）



国土交通省 令和元年度航空旅客動態調査から作成

◇ 自然災害や山陽自動車道の事故渋滞等による空港リムジンバス（広島駅・広島バスセンター）の運休状況



空港振興課調べ

※1 高速道路の休日特別割引（いわゆる千円高速）は、平成 21 年 3 月 28 日から平成 23 年 6 月 19 日まで実施

※2 平成 30 年度は平成 30 年 7 月豪雨災害により、約 1 週間運休

3 広島空港が担う「目指す県土の将来像」 ～10年後の社会資本の姿～

【県の強みを生かした県土づくり】～交流・連携を支えるネットワークの充実・強化～ 集客・交流機能の強化とブランド力向上

- 広島空港の航空路線の拡充など、ビジネスや観光、日常生活において、それぞれの目的に応じた最適な交通ネットワークにより、便利で快適な移動ができ、国内のみならず世界との交流や連携が活発に行われています。

4 広島空港の取り組むべき課題

課題1 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、空港利用者数が激減している中、感染症収束後の需要回復を見据えて、国内線、国際線ともに航空ネットワークを維持していく必要がある。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえながら、空港運営権者、広島県空港振興協議会、観光部局等の関係機関と一体となって、減退している旅客需要の掘り起こしを迅速かつ効果的に行う必要がある。
- ・ 国際線の復便に当たっては、空港における水際対策を強化することが不可欠であり、空港運営権者や地元関係機関と連携して、検疫体制の強化に向けた環境づくりに努めるとともに、検疫の実施主体である国へ必要な働きかけを行っていく必要がある。
- ・ また、空港利用者の需要が見通せない状況においても、適正なバス運行を確保するなど、新型コロナウイルス感染症収束後の需要回復も見据えながら、空港利用者の利便性を確保していく必要がある。

◇ 広島空港利用者数（R2.4～12の対前年度比）

国内旅客

路線	区分	令和2年4月～令和2年12月	平成31年4月～令和元年12月	対前年度比
東京	搭乗者数	464,082	1,648,393	28.2
	搭乗率	53.2	74.0	
成田	搭乗者数	18,414	191,998	9.6
	搭乗率	42.0	81.0	
札幌	搭乗者数	29,578	138,428	21.4
	搭乗率	34.7	76.4	
仙台	搭乗者数	33,699	61,986	54.4
	搭乗率	46.1	82.5	
沖縄	搭乗者数	39,523	108,092	36.6
	搭乗率	42.7	73.8	
その他国内	搭乗者数	3,695	3,691	100.1
	搭乗率	63.3	67.6	
国内線合計	搭乗者数	588,991	2,152,588	27.4
	搭乗率	50.2	74.9	

国際旅客

路 線		区 分	令和2年4月～令和2年12月	平成31年4月～令和元年12月	対前年度比
中国 路線	ソウル	搭乗者数	0	36,563	0.0
		搭乗率	0.0	84.2	
	大連・北京	搭乗者数	0	30,218	0.0
		搭乗率	0.0	51.5	
	上海	搭乗者数	0	51,854	0.0
		搭乗率	0.0	77.9	
	(小計)	搭乗者数	0	82,072	0.0
		搭乗率	0.0	125.316	
	台北	搭乗者数	0	71,674	0.0
		搭乗率	0.0	80.2	
	香港	搭乗者数	0	35,791	0.0
		搭乗率	0.0	84.6	
シンガポール バンコク 合計	シンガポール	搭乗者数	0	27,693	0.0
		搭乗率	0.0	72.4	
	バンコク	搭乗者数	0	990	0.0
		搭乗率	0.0	44.4	
	合計	搭乗者数	0	254,783	0.0
		搭乗率	0.0	74.8	
その他海外		搭乗者数	0	8,404	0.0
		搭乗率	0.0	80.4	
国際線合計		搭乗者数	0	263,187	0.0
		搭乗率	0.0	74.9	

旅客合計

路 線	区 分	令和2年4月～令和2年12月	平成31年4月～令和元年12月	対前年度比
旅客合計	搭乗者数	588,991	2,415,775	24.4
	増加人数	▲ 1,826,784		

◇ 定期路線の運航状況（新型コロナウイルス感染症拡大前（R元冬ダイヤ）とR3.1～2の比較）

路 線	航 空 会 社	運航状況	
		運航計画 (R元冬ダイヤ)	R3.1～2の運航状況
国内 線	東 京 (羽田)	全日本空輸	1日10往復
		日本航空	1日8往復
		2社	1日18往復
	成 田	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	1日1往復
		春秋航空日本	1日2往復
		2社	1日3往復
	札 幌	全日本空輸	1日1往復
		日本航空	1日1往復
		2社	1日2往復
	仙 台	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	1日2往復
	那 覇	全日本空輸	1日1往復
	5 路線	4 社	1日26往復
国 際 線	ソウル	エアソウル (アジアナ航空)	週3往復
	大連・北京	中国国際航空 (全日本空輸)	週4往復
	上海	中国東方航空 (日本航空)	週7往復
	<小計>	2社	週11往復
	台北	チャイナエアライン (日本航空)	週7往復
	香港	香港エクスプレス	週3往復
	シンガポール	シルクエアー (シンガポール航空)	週3往復
	バンコク	ノックエア	週3往復
	7 路線	7 社	週30往復
			全路線運休

※ソウル線はR元.12.17から運休、バンコク線はR元.12.18に就航

◇ 広島空港連絡バスの運行状況

	コロナ以前 (R2. 1. 1)	R2上半期終了時点 (R2. 10. 1)	最新 (R3. 2. 1)
広島駅	93便 （空港行：50便 空港発：43便）	42便 （空港行：21便 空港発：21便）	58便 （空港行：29便 空港発：29便）
広島 バスセンター	57便 （空港行：28便 空港発：29便）	13便 （空港行：6便 空港発：7便）	27便 （空港行：13便 空港発：14便）
呉駅	18便 (9往復)	6便 (3往復)	4便 (2往復)
福山駅	24便 (12往復)	運休	10便 (5往復)
三原駅	22便 (11往復)	14便 (7往復)	14便 (7往復)
尾道駅	9便 （空港行：4便 空港発：5便）	運休	運休
竹原駅	15便 （空港行：8便 空港発：7便）	運休	10便 (5往復)
白市駅	51便 （空港行：26便 空港発：25便）	32便 （空港行：15便 空港発：17便）	32便 （空港行：15便 空港発：17便）
西条駅	20便 (10往復)	運休	運休
三次駅	6便 (3往復)	路線廃止 ※R2. 9. 30	

課題2 空港経営改革の導入

- ・ 空港経営改革導入後は、広島県空港振興協議会の枠組みの活用など、地域と空港運営権者が広島空港の将来像を共有し、より連携を図りやすい体制の構築が必要となっている。

課題3 空港アクセス

- ・ トリプルウェイの早期完成や広域的な道路網の整備など、広域道路ネットワーク展開に優位性があり、速達性向上・定時性確保に資する道路系アクセスの強化が求められている。
- ・ 訪日外国人観光客の増加などにより利用者ニーズは多様化しており、より多様で広域的なアクセス手段の確保が求められている一方で、リムジンバスネットワークは主要都市圏に限定されている。
- ・ 平成30年7月豪雨災害や新型コロナウイルス感染症の拡大など、大規模な災害等が頻発する中で、災害等の発生時に利用者にとって分かりやすく利便性が高いアクセスの確保が求められている。
- ・ 広島空港アクセス対策アクションプログラム（官民で構成する広島県空港振興協議会においてH23.3策定）について、策定後の環境変化を踏まえ、令和元年12月に見直したところであり、空港運営権者やアクセス事業者などの関係機関が連携してアクセス対策に取り組んでいく必要がある。

5 基本方針

次の2つの方針を基に今後5年間（令和3年度～令和7年度）の実施計画を策定し、事業を推進していきます。

□みなと・空港振興プランの基本方針

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、既存路線の早期復便に向け、空港運営権者や関係機関と協働して需要回復に取り組む。
- 航空便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。

方針2 空港アクセスの利便性向上

- 広島高速5号線及び一般国道2号（東広島・安芸バイパス）の早期整備によるトリプルウェイの早期完成や、広域的な道路網の整備など速達性の向上や定時性の確保に取り組む。
- 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やデマンド交通、レンタカーの活用などによる多様なアクセス手段の確保など、アクセス利便性の向上に取り組む。
- 大規模災害等の発生時に、関係者が連携して利用者目線に立ったオペレーションを行うことで、利用者にとって使い勝手の良いアクセス確保が図られるよう取り組んでいく。
- 官民で構成する広島県空港振興協議会において、令和元年12月に見直した広島空港アクセス対策アクションプログラム（H23.3策定）について、空港運営権者やアクセス事業者等の関係機関と連携してプログラムを推進していく。

口計画策定における課題と基本方針の関係

社会資本未来プラン
～社会変化に適応した
インフラマネジメントの推進～

広島空港の取り組むべき課題

広島県みなと・空港振興プラン 2021
計画期間：R3～R7（5年間）

【目指す姿】

〇県民が様々な場面において「安全・安心」や「サービス(利便性・快適性・生産性)」等の向上を実現できる社会

【施策体系】

【施策の柱】

施策Ⅰ

～安全・安心を支える
総合的な県土の強靱化～

取組方針①

防災・減災対策の充実・強化

取組方針②

安全で快適な
交通環境づくりの推進

施策Ⅱ

～交流・連携を支える
ネットワークの充実・強化～

取組方針③

経済物流を支える基盤の強化

取組方針④

集客・交流機能の強化と
ブランド力向上強化

施策Ⅲ

～魅力的で持続可能な
社会を支える基盤形成～

取組方針⑤

コンパクトで持続可能な
まちづくりの推進

取組方針⑥

環境保全と循環型社会の構築

共通施策

～社会資本の適切な
維持管理の推進～

効果を高めるための施策

デジタルトランス

フォーメーション
(広島デジフラ構想)の推進

課題1 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、空港利用者数が激減している中、感染症収束後の需要回復を見据えて、国内線、国際線ともに航空ネットワークを維持していく必要がある。
・新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえながら、空港運営権者、広島県空港振興協議会、観光部局等の関係者と一体となって、減退している旅客需要の掘り起こしを迅速かつ効果的に行う必要がある。
・国際線の復便に当たっては、空港における水際対策を強化することが不可欠であり、空港運営権者や地元関係機関と連携して検疫体制の強化に向けた環境づくりに努めるとともに、検疫の実施主体である国へ必要な働きかけを行っていく必要がある。
・また、空港利用者の需要が見通せない状況においても適正なバス運行を確保するなど、新型コロナウイルス感染症収束後の需要回復も見据えながら、空港利用者の利便性を確保していく必要がある。

課題2 空港経営改革の導入

・空港経営改革導入後は、広島県空港振興協議会の枠組みの活用など、地域と空港運営権者が広島空港の将来像を共有し、より連携を図りやすい体制の構築が必要となっている。

課題3 空港アクセス

・トリプルウェイの早期完成や広域的な道路網の整備など、広域道路ネットワーク展開に優位性があり、速達性向上・定時性確保に資する道路系アクセスの強化が求められている。
・訪日外国人観光客の増加などにより利用者ニーズは多様化しており、より多様で広域的なアクセス手段の確保が求められている一方で、リムジンバスネットワークは主要都市圏に限定されている。
・平成30年7月豪雨災害や新型コロナウイルスの感染拡大など、大規模な災害等が頻発する中で、災害等の発生時に利用者にとって分かりやすく利便性が高いアクセスの確保が求められている。
・広島空港アクセス対策アクションプログラム(官民で構成する広島県空港振興協議会においてH23.3策定)について、策定後の環境変化を踏まえ令和元年12月に見直したところであり、空港運営権者やアクセス事業者等の関係機関が連携してアクセス対策に取り組んでいく必要がある。

◆方針1

航空ネットワークの拡充

- 〇新型コロナウイルス感染症の収束状況を踏まえ、路線の早期復便に向け、空港運営権者や関係機関と協働して需要回復に取り組む。
- 〇航空便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。

◆方針2

空港アクセスの利便性向上

- 〇 広島高速5号線及び一般国道2号(東広島・安芸バイパス)の早期整備によるトリプルウェイの早期完成や、広域的な道路網の整備など速達性向上・定時性確保に取り組む。
- 〇 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やデマンド交通、レンタカーの活用などによる多様なアクセス手段の確保など、アクセス利便性の向上に取り組む。
- 〇 大規模災害等の発生時に、関係機関が連携して利用者目線に立ったオペレーションを行うことで、利用者にとって使い勝手の良いアクセス確保が図られるよう取り組んでいく。
- 〇 官民で構成する広島県空港振興協議会において、令和元年12月に見直した広島空港アクセス対策アクションプログラム(H23.3策定)について、空港運営権者やアクセス事業者等の関係機関と連携してプログラムを推進していく。

Ⅱ 実施計画

中四国における国内外のビジネス・観光等の交流の出入口であるグローバルゲートウェイとして、航空便利用者の多様なニーズに対応するため、広島空港の将来像を空港運営権者と共有し、官民で構成される広島県空港振興協議会や関係機関と連携し、航空ネットワークの拡充や空港アクセスの利便性向上に取り組めます。

◆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、既存路線の早期復便に向け、空港運営権者等の関係機関と協働して需要回復に取り組めます。

《国内線》

- ・ 基幹路線である羽田線について、ビジネス、観光等のターゲットに応じた需要回復策を実施するとともに、他路線については、就航先自治体等とも連携した需要回復策を実施し、新型コロナウイルス感染症拡大前の需要や便数の早期回復に努めます。

《国際線》

- ・ 新型コロナウイルス感染症の収束状況や、日本及び就航先政府の水際対策の状況等を踏まえながら、復便に向けた路線ごとの段階的なロードマップを空港運営権者と共有し、連携して早期の便数回復に努めます。
- ・ 復便に当たって不可欠な水際対策の強化に向け、空港運営権者や地元関係機関と連携し、ビル施設の改修等、検疫体制の強化に向けた環境づくりに努めるとともに、検疫の実施主体である国へ、検査人員確保等の必要な働きかけを行います。
- ・ 空港運営権者や観光部局、航空会社等と一体となって、各路線の復便段階ごとのターゲットに応じた需要回復策を実施し、早期の復便を後押しします。

航空便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ります。

《国内線》

- ・ インバウンドの取り込みを意識した首都圏空港との国際線乗継便としてのLCC便の拡充に取り組めます。
- ・ 既存の公共交通機関での往来に長時間を要する地方都市との間について、当該自治体とも連携し、リージョナルキャリアによる需要に応じた地方間路線の新規誘致に取り組めます。

《国際線》

- ・ 今後の経済発展等に伴う航空需要の拡大が見込まれ、県内企業の海外展開に伴うビジネスニーズが高まりを見せている東アジア・東南アジアの路線拡充に取り組めます。
- ・ アジア域内ハブ空港との利用拡大を図り、路線を拡充することにより、乗継利便性の向上を図ります。
- ・ 後背圏である瀬戸内、山陰エリア全体に広がる豊富な観光資源を活かし、空港運営権者や観光部局とも連携し、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に取り組めます。

◆方針2 空港アクセスの利便性向上

空港アクセスの利便性向上に向けて、空港運営権者や関係機関と連携して、速達性の向上や定時性の確保など総合的なアクセス対策を推進します。

空港アクセスに資する道路整備の推進

トリプルウェイの早期完成や広域的な道路網の整備などアクセス向上に資する道路整備などを推進します。

・広島都市圏とのアクセス

広島高速5号線及び一般国道2号(東広島・安芸バイパス)の整備によるトリプルウェイの完成

・備後圏とのアクセス

一般国道2号(福山道路, 木原道路)の整備



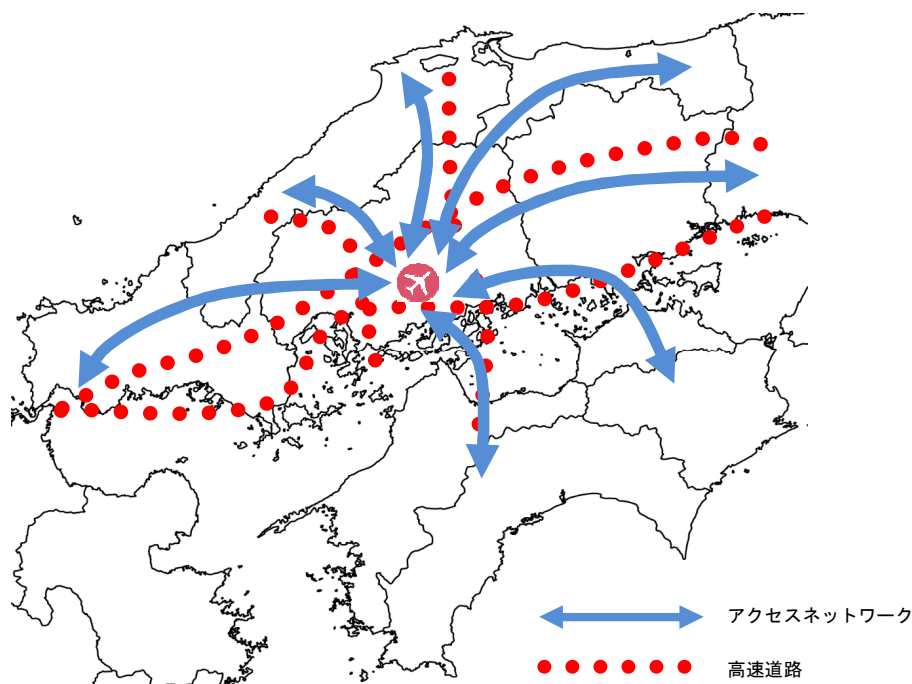
【参考】 将来の広域道路ネットワーク



多様なニーズに対応したアクセス手段の確保

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やデマンド交通、レンタカーの活用などによる多様なアクセス手段の確保など、多様なニーズに対応したアクセス確保に取り組みます。

- ・ 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
観光地等への新たな空港アクセスバス路線の開設
高速バスの空港立ち寄り検討 など
- ・ 多様なアクセス手段の確保
デマンド交通の導入など柔軟なバス運行やレンタカーの活用促進
空港を結節点とした広域移動に係る MaaS の活用検討 など



災害等発生時の円滑なアクセス確保

大規模災害等の発生時に、関係機関が連携して利用者目線に立ったオペレーションを行うことで、利用者にとって使い勝手の良いアクセス確保が図られるよう取り組んでいきます。

- ・ 空港ホームページやデジタルサイネージでのリアルタイムな情報発信 など

広島空港アクセス対策アクションプログラムの推進

官民で構成する広島県空港振興協議会に設置した広島空港アクセス対策ワーキング部会において、令和元年12月に見直した広島空港アクセス対策アクションプログラム（H23.3策定）について、関係機関と連携してプログラムを推進していきます。

① 広島空港アクセス対策アクションプログラムの概要

- 広島空港アクセス対策ワーキング部会において、空港アクセスが抱える様々な課題への対応について協議し、平成23年3月に広島空港アクセス対策アクションプログラムとして取りまとめ、関係機関の連携・協力のもとで対策を進めてきました。
- これまでの取組状況や空港経営改革の導入などの状況変化を踏まえ、概ね10年後を目標として取組内容を整理し、具体的な対策について、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2019」として取りまとめました。

〔広島空港アクセス対策アクションプログラム2019の概要〕

区 分	項 目
定時性の向上のための対策	山陽自動車道の渋滞・事故の影響回避【新】
	山陽自動車道の渋滞・事故の発生防止、通過交通量の分散化
	一般道等における対策
速達性の向上のための対策	広島都市圏とのアクセス
	備後圏とのアクセス【新】
サービスの高質化・快適性向上のための対策	空港を結節点とした円滑な広域移動の実現に向けた検討【新】
	利便性や快適性向上のための対策
	多様な輸送手段の確保
広域的な拠点性向上のための対策【新】	広域のアクセスが容易となる道路網の整備【新】
	バスネットワークの広域化【新】
災害、渋滞、事故発生時の対策	大規模災害発生時のアクセスの確保【新】
	J R山陽本線等への円滑な誘導
	渋滞・事故時における関係機関との連携強化

【新】：従来のアクションプログラム（H23.3策定）には、位置付けられていない新規項目

〔主な新規の対応方策〕

- 山陽自動車道の最高速度引き上げの可能性検討の要請【新】
- 空港と目的地を円滑に結ぶ移動手段の確立に向けた検討【新】
- MaaS等の新たな交通モードを活用した諸施策の検討【新】
- 広島空港からの広域バスネットワークの構築【新】
- 大規模災害の発生により空港アクセスが途絶した場合のアクセス確保やオペレーション強化
- 利用者目線に立った渋滞・事故時のオペレーション強化【新】

② 今後の予定

- アクセス部会の機能は継続し、プログラムの進行管理を毎年定期的に行うとともに、社会経済情勢の変化やプログラムの実施状況を踏まえ、必要に応じてプログラムを見直ししながら、取組を進めていきます。

Ⅲ 成果目標

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる施策である「交流・連携基盤」の 10 年後の指標（ビジョン指標）の実効性を確保するため、5 年後の到達点として次のとおり目標値を設定します。

項 目	現状（R2）	目標値（R7）
広島空港利用者数	297 万人/年（R1）	310 万人/年
国際定期路線数・便数	5 路線・26 便/週	7 路線・31 便/週
広島空港と主要拠点を結ぶ公共交通ルート数	9 ルート	12 ルート

参考

広島ヘリポートの概要

1 ヘリポート施設の概要

- (1) 設置管理者 広島県
- (2) 飛行場の所在地 広島県広島市西区観音新町四丁目10番2号
- (3) 名称 広島ヘリポート
- (4) 種別 公共用ヘリポート
- (5) 供用開始日 平成24年11月15日
- (6) 施設の概要
 - 管理面積 112,939平方メートル
 - 基本施設
 - 着陸帯 長さ 35メートル 幅 30メートル
 - 滑走路 長さ 35メートル 幅 30メートル
 - 誘導路 延長 28メートル 幅 9メートル
 - エプロン 面積 20,574平方メートル
 - スポット 14バース
 - 大型 1スポット（直径26メートル）
 - 中型 13スポット（直径20メートル）
- (7) 運用時間 8時30分から19時00分まで（10時間30分）

2 管理体制等

令和2年度から令和6年度の5年間は、指定管理者制度の導入により、指定管理者及び共同事業者である広島市とも連携のうえ、安全・安心な施設を維持できるよう、適切な管理に努める。

- (1) 指定管理者 日本空港コンサルタンツ・大成有楽不動産連合体
- (2) 指定期間 令和2年4月1日から令和7年3月31日（5年間）
- (3) 管理条例 広島県広島ヘリポート条例
- (4) 航空機への情報提供

運用時間中は、ヘリポートの標点から概ね半径5マイル（約9km）の範囲内で飛行している航空機に対して、情報提供を行っており、ヘリコプターの離着陸は、この情報などを基に操縦士の判断で行われる。

3 広島ヘリポートにおける常駐機の状況（令和2年4月1日現在）

使用 者		機数	備 考
使用事業航空会社		12	報道取材、送電線パトロール等
官公庁	広島県警察航空隊	2	パトロール、捜索・救助等
	広島市消防局消防航空隊	1	消火、救急・救助、災害等
	ドクターヘリ広島	1	救急医療
計		16	

4 広島ヘリポートにおける離着陸実績（令和元年度実績）

（単位：回）

区 分	常駐機		外来機		計	
	出 発	到 着	出 発	到 着	出 発	到 着
一般（官公庁以外）	1, 105	1, 102	107	108	1, 212	1, 210
官公庁	1, 058	1, 058	38	38	126	1, 096
計	2, 144	2, 142	164	164	2, 308	2, 306

～ § 4 実施箇所～

- 1 実施箇所一覧は、計画期間内（R2～R7）に実施する箇所について、社会資本整備調整会議において、地元市町の意見を伺いながら選定しています。
- 2 この実施箇所一覧に記載していない箇所を実施する場合は、計画を変更したうえで対応する必要があります。
- 3 但し、災害や点検の結果等により、緊急的な対策が必要となった場合には、この実施箇所一覧以外の箇所であっても柔軟に対応します。

【港湾】実施箇所一覧（１／２）

番号	ランク	港湾名	地区名	主な施設等	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
1	B	大竹港	東栄地区	臨港道路			●	大竹市	
2	B	大竹港	小方地区・飛石地区	浮棧橋，臨港道路		●		大竹市	新規
3	A	厳島港	宮島口地区	臨港道路，緑地，駐車場	●			廿日市市	
4	B	厳島港	胡町地区	浮棧橋，ターミナル関連施設			●	廿日市市	新規
5	B	広島港	廿日市地区	廃棄物埋立護岸			●	廿日市市	新規
6	A	広島港	廿日市地区・五日市地区	臨港道路	●			廿日市市・広島市	
7	A	広島港	江波地区	臨港道路	●			広島市	新規
8	B	広島港	吉島地区	小型船だまり			●	広島市	
9	A	広島港	出島地区	岸壁（-14m）	●			広島市	直轄新規
10	B	広島港	出島地区	土砂受入			●	広島市	
11	A	広島港	宇品地区	岸壁，ターミナル	●			広島市	
12	A	広島港	宇品地区	岸壁（-12m）耐震			●	広島市	直轄
13	B	広島港	大湊地区	防波堤，浮棧橋			●	広島市	
14	B	広島港	坂地区	防波堤			●	坂町	
15	A	三高港	三高地区	浮棧橋	●			江田島市	新規
16	B	鹿川港	鎌木地区	小型船だまり			●	江田島市	新規
17	B	釣士田港	藤の脇地区	防波堤			●	呉市	
18	B	御手洗港	三角地区	防波堤			●	呉市	
19	A	大西港	大西地区	浮棧橋	●			大崎上島町	新規
20	B	忠海港	忠海地区	臨港道路			●	竹原市	
21	B	須波港	須波地区	浮棧橋，小型船だまり			●	三原市	新規
22	B	尾道糸崎港	貝野地区	土砂受入			●	三原市	
23	B	尾道糸崎港	糸崎地区	岸壁			●	三原市	
24	B	尾道糸崎港	松浜地区	緑地，小型船だまり			●	三原市	
25	B	尾道糸崎港	尾道地区	上屋耐震，駐車場等		●		尾道市	

	ランク	港湾名	地区名	主な施設等	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
26	A	尾道系崎港	山波地区	防波堤, 小型船だまり			●	尾道市	
27	A	土生港	土生地区	浮棧橋			●	尾道市	新規
28	B	生口港	洲江地区	防波堤, 駐車場			●	尾道市	
29	A	尾道系崎港	機織地区	航路, 泊地			●	福山市	直轄
30	B	福山港	内港地区	小型船だまり			●	福山市	
31	B	福山港	一文字地区	防波堤			●	福山市	新規
32	A	福山港	箕島・箕沖地区	岸壁 (-12m, -10m), 航路, 泊地		●		福山市	一部直轄
33	A	福山港	原地区	浮棧橋, 小型船だまり	●			福山市	
34	A	福山港	鞆地区	浮棧橋	●			福山市	
35	B	福山港	本航路地区	航路			●	福山市	直轄 新規
36	B	福山港	白茅地区	防波堤			●	福山市	新規
37	B	千年港	大越地区	小型船だまり	●			福山市	新規
38	B	横田港	坊地地区	防波堤			●	福山市	

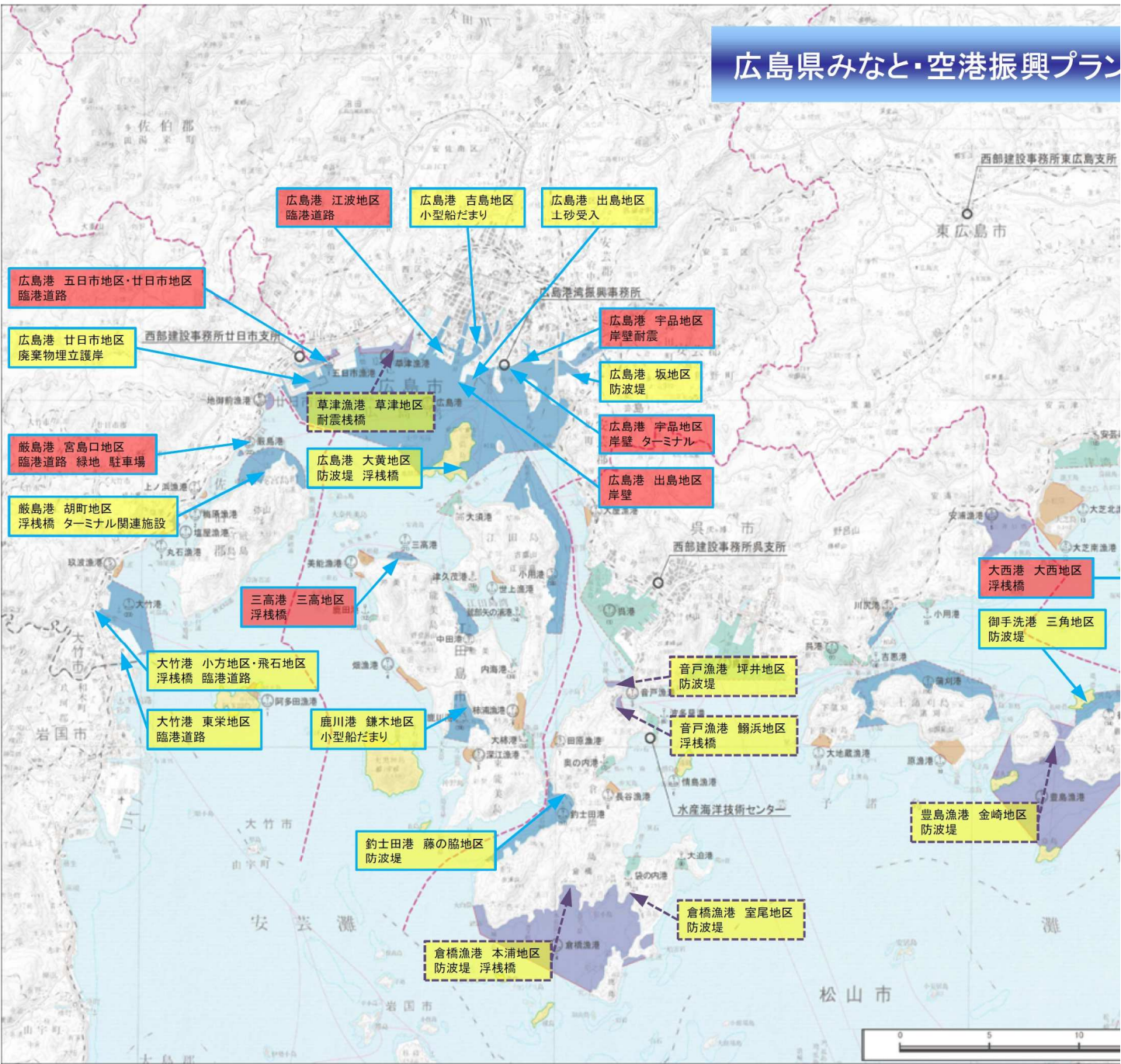
※番号覧着色の はAランク, はBランク

【漁港】実施箇所一覧（2／2）

番号	区分	漁港名	地区名	主な施設	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
1	B	草津漁港	草津地区	耐震棧橋			●	広島市	新規
2	B	倉橋漁港	本浦地区	防波堤, 浮棧橋			●	呉市	
3	B	音戸漁港	鰯浜地区	浮棧橋	●			呉市	
4	B	倉橋漁港	室尾地区	防波堤			●	呉市	
5	B	豊島漁港	金崎地区	防波堤			●	呉市	新規
6	B	音戸漁港	坪井地区	防波堤			●	呉市	新規
7	A	走漁港	本浦地区	防波堤	●			福山市	
8	B	箱崎漁港	箱崎地区	防波堤, 浮棧橋	●			福山市	

※番号覧着色の はAランク, はBランク

広島県みなと・空港振興プラン



[illegible]

用語解説（みなと振興）

アセットマネジメント	公共土木施設を資産（アセット）としてとらえ、将来の施設の状態を予測し、初期建設費用＋維持管理＋更新費用（ライフサイクルコスト）が最小となる補修工法と補修時期を選定する総合的な管理・運用（マネジメント）方法。
緊急輸送道路	阪神・淡路大震災を教訓とし、地震直後から発生する緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的として、各都道府県において策定された『緊急輸送道路ネットワーク計画』の中で設定された路線で、役割に応じ、1次から3次までが設定。
B C P（港湾・漁港）	大地震等の自然災害等が発生しても、港湾や漁港の重要機能が最低限維持できるよう、自然災害等の発生後に行う具体的な対応（対応計画）と、平時に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を示した文書のこと。B C Pは「Business Continuity Plan」の略である。
国際拠点港湾	国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの。
国際バルク戦略港湾	資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給を推進するため、国が選定した港湾。ここで「バルク」とはばら積貨物のことをいう。
GDP	Gross Domestic Product（国内総生産）の略 一定期間に国内で生産された財貨・サービスの価値額の合計。国民総生産（GNP）から海外での純所得を差し引いたもの。
社会資本（＝インフラ）	道路、鉄道、港湾といった産業基盤や、住宅、公園、学校など生活基盤を形成する施設の総称。
生活交通	通勤、通学、通院、買物など、日常生活に必要不可欠な交通。
バイオマス	生物から生まれた資源のこと。森林の間伐材、家畜の排泄物、食品廃棄物など、さまざまなものが資源として活用されています。これらのバイオマスは、燃料にして発電したり熱を供給するなど、エネルギーとして利用することもできます。
バリアフリー	高齢者、障害者などの社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な障壁（バリア）を取り除き（フリー）、誰もが暮らしやすい社会環境をつくろうという考え方。
費用対効果	事業の実施によって、評価期間中に発現するさまざまな効果・影響を貨幣換算し、これを建設費、維持管理等のコストと比較する事業の投資効率性のこと。
ビジター船舶（棧橋）	観光等の目的で一時的に棧橋を利用する船舶のことであり、プレジャーボートや人の運送を行う内航不定期航路事業の船舶が該当する。ビジター船舶はその船舶の利用に供することを目的に整備された施設である。
プレジャーボート	スポーツまたはレクリエーションの用に供するヨット、モーターボート及びその他の船舶。
ポートセールス	港の振興を図るため、集貨促進や航路誘致などに取り組むこと。
みなとオアシス	地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として、港湾管理者等からの申請に基づき、国土交通

リダンダンシー	省地方整備局長等により認定・登録されたもの 震災などで、道路や橋が機能不全に陥った場合、生活や産業活動に大きな支障が生じるというリスクがあるため、安全のために、この代替手段を確保すること。
---------	---

用語解説（空港振興）

エプロンスポット	空港にある航空機が駐機する場所（駐機場）の中で、個別の航空機を停留させるための決められた場所・地点。
滑走路端安全区域（RESA）	航空機が着陸帯内で停止できない場合等に備えた着陸帯の両側の区域。
アウトバウンド	日本人の海外旅行（中から外に出ていくという意味）
インバウンド	外国人の訪日旅行（外から中に入ってくるという意味）
LCC（low cost carrier）	コストの削減や機材の効率化を行い、低運賃でサービスを提供する航空会社。一般的には使用する航空機材が単一機材で、ビジネスクラスやファーストクラスはなく、すべてエコノミー。食事や飲み物も有料。広島空港では、成田線の春秋航空日本、香港線の香港エクスプレス、バンコク線のノックエアがLCC。
空港運営権者	国により公共施設等運営権（施設の所有権は移転せず民間事業者が長期間にわたって付されるインフラ事業運営に関する権利）を設定された民間事業者
グローバルゲートウェイ	海外に開かれた玄関口。主に港、空港を指す。
デジタルサイネージ	デジタル技術を利用し、ディスプレイ画面に情報や映像を表示する。
ハブ空港	航空路線網を広げる場合に基幹となる空港。国内では羽田、成田空港。近隣アジアでは、上海（浦東）国際空港、香港国際空港など。
広島県空港振興協議会	広島空港の振興策を官民一体となって推進し、広島県の中核性の向上に寄与することを目的に平成6年3月に設立された協議会。
デマンド交通	路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス又は乗合タクシー
リージョナルキャリア	地方間を結ぶ路線に適した概ね50～100席クラスの小型ジェット機。日本ではFDAが運航している。
リムジンバス	空港と周辺市町を直接結ぶバス。空港連絡バス。広島空港からは、広島駅新幹線口、広島バスセンター、竹原港、福山駅、三原駅、呉駅、白市駅、西条駅、尾道駅方面の9路線がある。
MaaS	Mobility as a Service。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスとして捉える概念

『広島県みなと・空港振興プラン 2021』は広島県のホームページでもご覧頂けます

<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/●/>

(広島県トップページ > 組織でさがす > 土木建築局 > 空港振興課)

<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/●/>

(広島県トップページ > 組織でさがす > 土木建築局 > 港湾漁港整備課)

<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/●/>

広島県みなと・空港振興プラン 2021

令和 3 年 ● 月

広島県 土木建築局 空 港 振 興 課
港 湾 振 興 課
港 湾 漁 港 整 備 課

730-8511 広島市中区基町 10-52 TEL082-513-4025(直通)
