

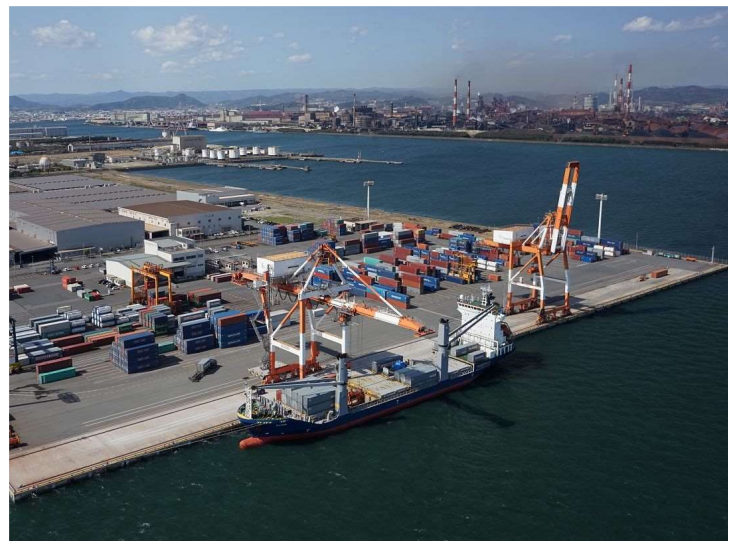
令和3年5月20日

空港振興課

港湾振興課

港湾漁港整備課

広島県みなと・空港振興プラン 2021



令和3年3月



広島県

目 次

§ 1	計画の基本的事項	1
I	策定の趣旨	2
II	計画の概要	2
III	計画の位置づけ	2
IV	前プランの評価	3
§ 2	みなと振興	6
I	プランの方針	7
1	みなとを取り巻く環境	7
2	みなとにおける現状（強みと弱み）	9
3	港湾・漁港が担う「目指す県土の将来像」	12
4	みなとの取り組むべき課題	13
5	基本方針	18
II	実施計画	20
■	優先度評価	20
■	優先度評価指標	20
■	優先度ランクごとの対応方針	21
■	実施計画	21
■	投資予定額	22
◆	方針1 物流・交流を支えるみなとづくり	23
◆	方針2 生活・暮らしを支えるみなとづくり	26
◆	方針3 地域活動を支えるみなとづくり	29
◆	方針4 港湾・漁港施設の有効活用や適正な維持管理の推進	30
□	他事業との連携	34
III	成果目標	35

§ 3	空港振興	36
I	プランの方針	37
1	空港を取り巻く環境・状況変化	37
2	広島空港の現状（強みと弱み）	40
3	広島空港が担う「目指す県土の将来像」	49
4	広島空港の取り組むべき課題	48
5	基本方針	52
II	実施計画	54
1	航空ネットワークの拡充	54
2	空港アクセスの利便性向上	55
III	成果目標	58
	参考 広島ヘリポートの概要	59
§ 4	実施箇所	60
	用語解説	65

～ § 1 計画の基本的事項～

I 策定の趣旨

「広島県みなと・空港振興プラン 2021」は、広島県の総合計画「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」の目指す県土の将来像を実現するため、社会資本分野のマネジメントの基本方針として策定している「社会資本未来プラン」における港湾・漁港・空港部門の事業別計画として策定するものです。

なお、本プランは港湾及び漁港に関する『みなと振興』と『空港振興』で構成します。

※このプランの対象となる港湾・漁港は管理者が県であるものとしている。

II 計画の概要

期間：令和3年度～令和7年度（5年間）

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」及び「社会資本未来プラン」に掲げる10年後の目指す将来像に向けて、具体的に取り組むべき事業別整備計画として5年間とします。

投資予定額：概ね410億円

投資予定額は、「中期財政運営方針」を前提として、「社会資本未来プラン」における、社会資本整備の優先順位を踏まえて、設定しています。

III 計画の位置づけ

安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン（R2.10策定）

～仕事も暮らしも。里もまちも。それぞれの欲張りなライフスタイルの実現～

社会資本未来プラン（R3.3策定）

～社会変化に適応したインフラマネジメントの推進～

「広島県みなと・空港振興プラン 2021」

IV 前プランの評価

前プランでの主な取組成果《みなと振興プラン》

基本方針	方針の柱		主な成果（■ハード、◇ソフト）
みなと振興 の重点化	強固な経済 交流基盤を 支える みなとづくり	新たな産業、基幹産業の 競争力強化	■広島港五日市・廿日市地区（臨港道路）部分完成 ■広島港海田地区（岸壁補強・荷役機械）完成
		交流、賑わい機能の強化	■厳島港宮島口地区旅客ターミナル完成 ■広島港宇品地区クルーズターミナル事業着手 ◇「瀬戸内クルージングポータルサイト」Englishページ開設
	生活・暮らしを 守る みなとづくり	海域環境の修復	■福山港内港地区（底質改善）
		耐震強化施設の整備	■広島港宇品地区（耐震強化岸壁）着手 ◇港湾 BCP の策定（H29.3）
		安心して利用できる施設の充実	■蒲刈港宮盛地区（防波堤） ■草津漁港草津地区（岸壁補強）
		海上交通の安全確保	■千年港岩船地区（小型船舶だまり） ■小用港ウシシ地区（小型船舶だまり）
	地域活動を 支える みなとづくり	魅力的なみなとまちづくりの推進	※交流、賑わい機能の強化と同じため省略
		生活交通、漁業活動の円滑化	■鯉崎港垂水地区（浮桟橋） ■横田港家廻地区（浮桟橋）
港湾施設 の有効活用	既存施設の有効活用		◇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末時点国内最多）
	既存施設を最大限活用 するソフト施策の展開		◇広島港コンテナ貨物取扱量過去最高（R1） ◇広島港へのクルーズ客船の寄港回数が過去最高（R1） ◇広島港コンテナターミナル運営の民営化（H29.4） ◇インセンティブ制度の創設
港湾施設の適正な維持管理			◇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）



前プランでの主な取組成果《空港振興プラン》

基本方針	主な成果
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
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 （※上記は新型コロナウイルス感染症拡大前の運航計画ダイヤ）
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 （H28三々※1・尾道※2、H29西条、R元尾道）※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JR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
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8月から民間事業者による運営事業開始が実現



主な成果目標と達成状況

「社会資本未来プラン」に基づいた、客観的な事業評価により、優先順位が高い箇所から、効果的・効率的な整備を進めるとともに、ハード・ソフト一体となって計画的に施策の推進に努めてきました。目標値の達成は一部困難な状況ではありますが、施設整備については概ね順調に進捗しています。

◇ 主な目標値の達成状況

項 目			H26 現況値	R2 末目標値	R2 末見込み
コンテナ航路の 維持・拡充	広島港	中国	週 6 便 (H26d)	現状値を維持	週 7 便
		東南アジア	週 2 便 (H26d)	現状値より向上	週 1 便
	福山港	中国	週 6 便 (H26d)	現状値を維持	週 6 便
		東南アジア	週 1 便 (H26d)	現状値より向上	週 1 便
運営が民営化された港湾			0 港	1 港	1 港
クルーズ客船の入港回数(1 万トン以上)			15 回/年 (H26d)	43 回/年	2 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)			4,961 隻・日/年 (H26d)	7,200 隻・日/年	4,708 隻・日/年 ※2
放置艇禁止区域内でのプレジャーボート隻数			93 隻 (H26d)	0 隻	23 隻
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率			32% (H27d)	52%	52%
港湾 BCP 策定			0 港	3 港	3 港
広島空港国内定期路線数・便数			5 路線・25 便/日	5 路線・26 便/日	5 路線・24 便/日 (5 路線・25 便/日) ※3
広島空港国際定期路線数・便数			4 路線・28 便/週	7 路線・36 便/週	全路線運休 (5 路線・26 便/週) ※3
広島空港利用者数			271.9 万人/年	316.5 万人/年	70 万人

※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などの状況もあり R1 年度のデータを掲載する。

※3 新型コロナウイルス感染症拡大前の運航予定を記載している。

◇ 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（荷役機械）、広島港海田地区（岸壁補強）、小用港ウシイシ地区、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)	音戸漁港鰯浜地区

～ § 2 みなと振興～

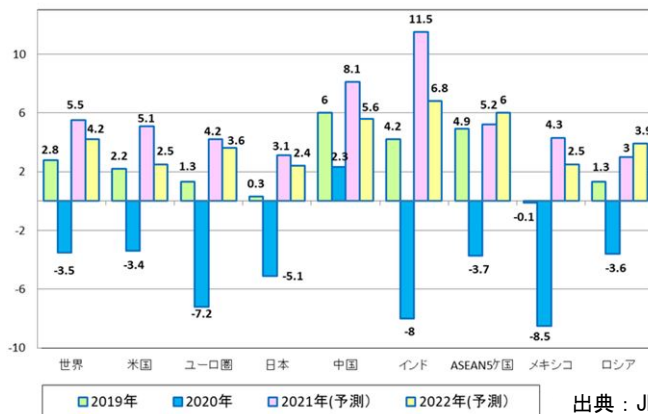


I プランの方針

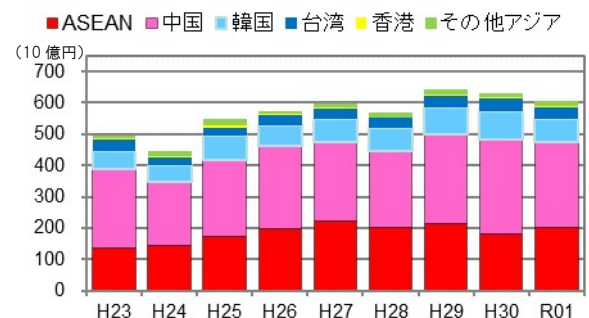
1 みなとを取り巻く環境

- 世界の情勢として、これまでの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が活発化しており、東南アジア地域との経済的な結びつきが強まってきている。日本企業の海外における拠点進出など企業活動のグローバル化により、経済の相互依存関係や交易が拡大しているとともに、これらの国や企業との新たな競争が激しさを増している。
- また、海外の港湾では、急速に進化する IT 技術を活用して、港湾・貿易手続きの更なる効率化の取組が活発化しているため、国策として、港湾の完全電子化と港湾関連データ連携基盤の構築やデジタル技術を活用した世界水準の生産性と良好な労働環境を有するターミナルの構築に向けた取組が進められている。
- 他方、近年の訪日外国人旅行者は急増し、アジアを中心とした大型クルーズ客船や欧米をと中心とした中小型クルーズ客船による、臨海部への観光客の来訪は、地域の雇用や活力を創出し、観光業をはじめとした地域の振興が図られ、豊かな地域づくりに資することから、魅力的な港湾空間の形成が求められている。
- 今般の新型コロナウイルス感染症の影響により、厳しい状況となっているが、国やクルーズ業界では利用者に対する安全確保に向けたガイドラインの検討や策定が進むなど、利用回復に向けた取組が行われていることから、今後においても地域経済の活性化に資するクルーズ客船の寄港・誘致を促進するとともに、瀬戸内の島々の魅力に触れ合える観光型高速クルーザーの就航など海からの国内外訪問客に対応した多様な受入環境の整備が求められている。
- このような環境のなか、物流の効率化、産業の国際競争力の強化、効率的で安全性の高い輸送体系の構築、地域が持つ資源や魅力の活用など、幅広い機能の発揮が求められており、施設整備等のハード面の施策と港湾施設の効率的な運営等のソフト面の施策を総合的に推進することが重要となっている。

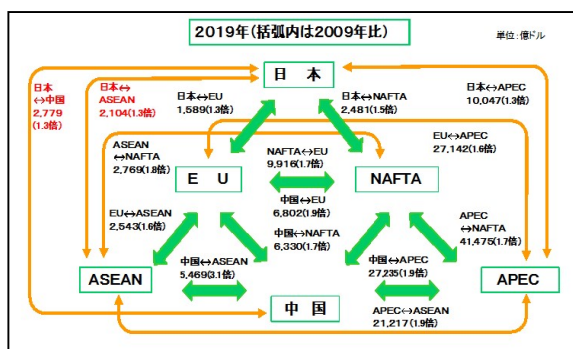
◇ アジア地域等の GDP 実質成長率



広島港のアジア取引国別貿易額の推移

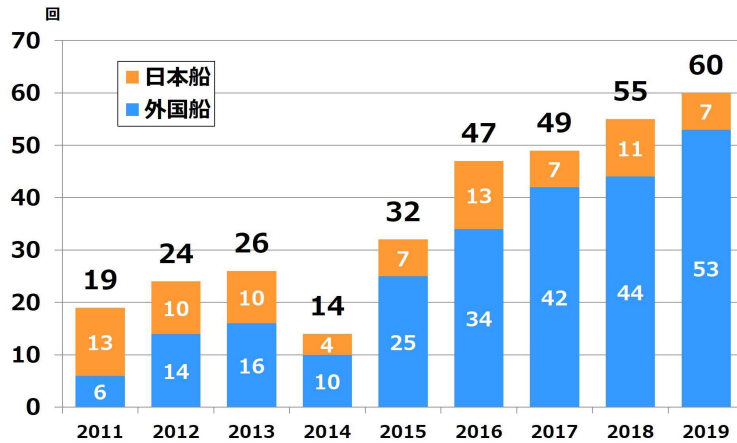


◇ 東アジア地域等との2国・地域間貿易額（輸出+輸入）



- 注 1)
NAFTA：北米自由貿易協定
アメリカ、カナダ、メキシコの3国間の自由貿易協定
- 注 2)
EU：欧州連合
欧州連合条約により設立された27カ国からなるヨーロッパの地域統合体
- 注 3)
ASEAN：東南アジア諸国連合
東南アジア地域の10カ国からなる地域協力機構
- 注 4)
APEC：アジア太平洋経済協力
アジア太平洋地域の21の国と地域が参加する経済協力の枠組み
- 出典：JETRO

◇ クルーズ客船寄港状況（広島港）



出典：広島県港湾振興課調べ

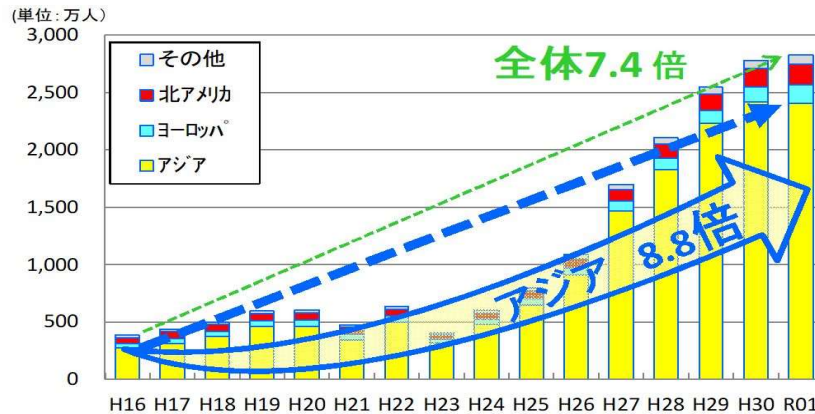


日本丸



飛鳥Ⅱ

◇ 訪日外国人観光者数の推移（国籍別）



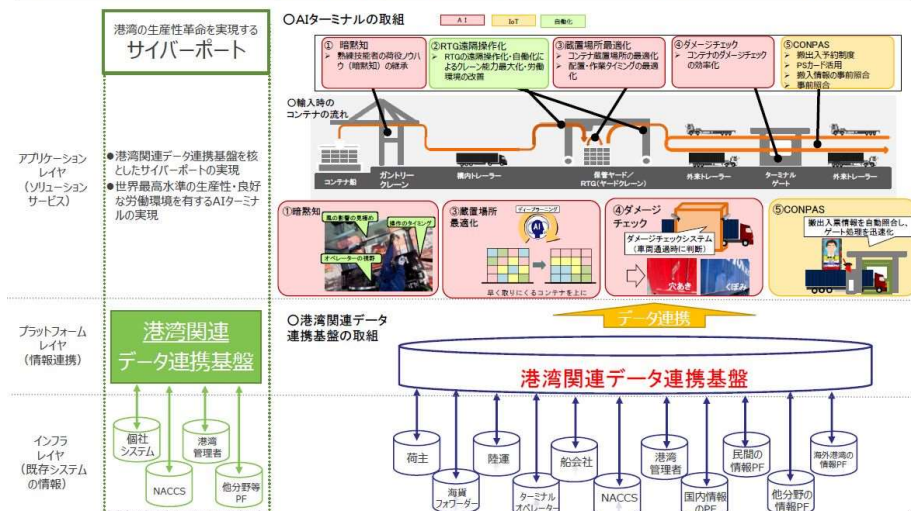
出典：日本政府観光局（JNTO）

◇ 国における港湾のIT関連政策（サイバーポート推進委員会資料より抜粋）

港湾におけるIT関連政策の全体像

国土交通省

○ 港湾関連データ連携基盤を核として、「CONPAS」（横浜港で実証中）をはじめとする各種施策を一体的に推進することで、匠の技とITが融合した世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現。



港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会資料

2 みなとにおける現状（強みと弱み）

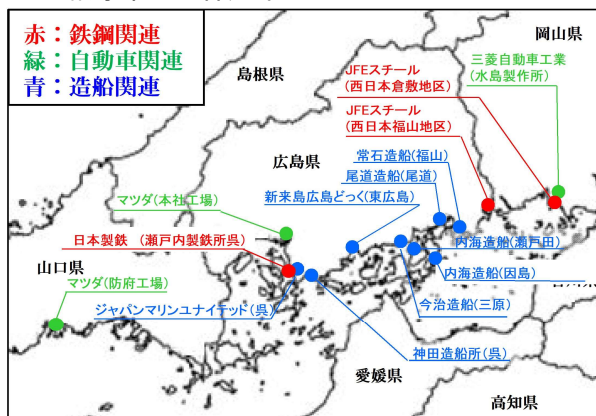
□みなとの「強み」

- 成長が著しい東アジアに近い地理的優位性
- 空港・港湾・道路網の発達した広域交通ネットワーク
- 臨海部に鉄鋼，自動車，造船などの基幹産業が立地
- 中四国地方で唯一5万トン級のコンテナ船が係留可能
- 国内有数の自動車・鉄鋼・造船関連企業を有する広島港・福山港
- 国内有数の原木輸入拠点においてバイオマス燃料の輸送・保管も担う尾道系崎港
- 厳島に代表される歴史・文化資源などが点在
- 全国一のプレジャーボート隻数
- 中四国地方の中で定期航路網が充実
- 瀬戸内海の多くの島々に囲まれた好漁場が多くかきの生産量は全国一

◇ 県境を越える井桁上の高速道路ネットワーク



◇ 臨海部に基幹産業が立地



出典：数字でみる港湾 2019 より作成

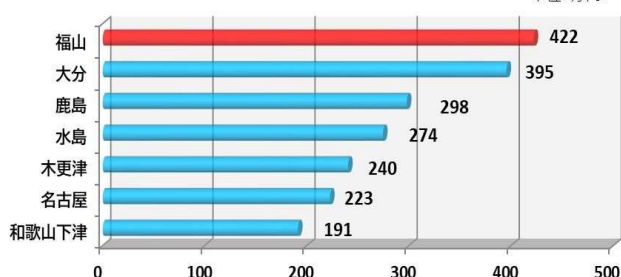
◇ 広島港国際コンテナターミナル



◇ 背後に全国最大級の鉄鋼メーカーを有する福山港

鋼材+鉄鋼 輸出入取扱量上位7港(R1)

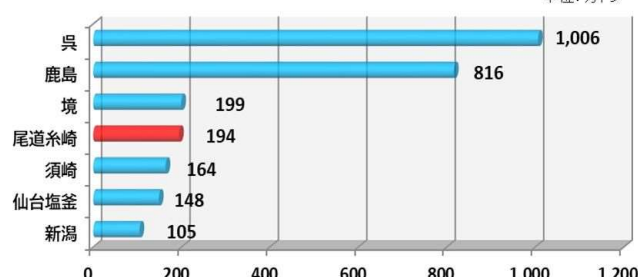
単位：万トン



◇ 全国有数の輸入原木取扱拠点を有する尾道系崎港

原木 輸入取扱量上位7港(R1)

単位：万トン



◇ 中国地方の主な観光資源（歴史遺産・伝統文化資源，芸術・文化資源）



世界遺産厳島神社を有する宮島



うさぎの島 大久野島

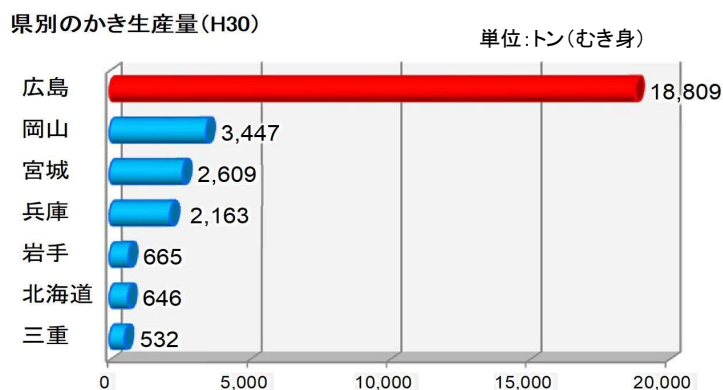


潮待ちの港 鞆の浦

◇ プレジャーボート総隻数（平成30年）



◇ 県別かき生産量ランキング

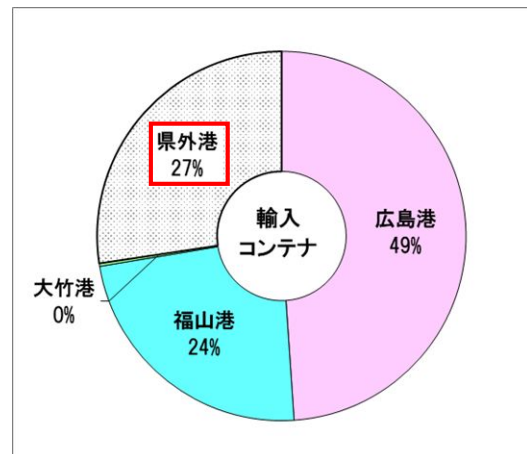
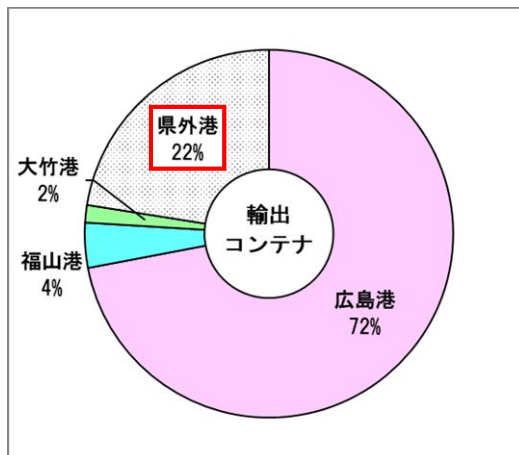


出典：農林水産省；漁業・養殖業生産統計年報（令和元年）より作成

□みなとの「弱み」

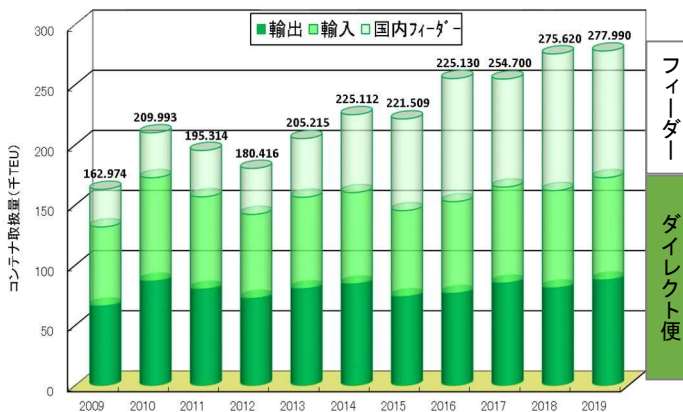
- 県内で生産・消費される輸出入コンテナ貨物の多くが県外港を利用
- コンテナ航路やクルーズ客船の誘致に対する近隣港との競争の激化
- 広島港臨海部の東西幹線道路未整備（ボトルネック）による交通渋滞の発生
- 観光地への海上アクセス基盤が脆弱
- 放置艇による環境悪化など弊害
- 耐震強化岸壁や物流関連用地の不足
- 島嶼部フェリーの減少による生活利便性の低下
- 漁業従事者の高齢化が進展
- 高度経済成長期に整備された多くの港湾・漁港施設の老朽化が懸念

◇ 県内で生産・消費される輸出入コンテナ貨物の県内港湾利用率



出典：H30 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

◇ 広島港コンテナ貨物量の推移



◇ 広島港（五日市・廿日市地区）臨港道路の渋滞



◇ 被災地における耐震強化岸壁と一般岸壁（事例）



出典：東日本大震災による各港湾の被災状況 写真集（国土交通省）

3 港湾・漁港が担う「目指す県土の将来像」

～10年後の社会資本の目指す姿～

【安全・安心な県土づくり】～安全・安心を支える総合的な県土の強靱化～

減災・防災対策の充実・強化

- 港湾・漁港施設の耐震補強対策が進んでいます。
- 臨海部における防災拠点機能の充実・強化が図られています。

安全で快適な交通環境づくりの推進

- 生活航路等における安全で快適な利用環境の整備が進んでいます。
- 放置艇対策の推進(航行船舶の安全確保)が図られています。

【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～

経済・物流を支える基盤の強化

- 臨海部における物流関連用地の造成、港湾物流基盤の充実が図られています。
- 県西部の物流拠点における広島市東西を物流交通基盤の充実が図られています。
- ドライバー不足やモーダルシフト推進に対応する港湾機能の強化・サービスの充実が図られています。
- 効率的に多くの貨物を海上輸送するための物流基盤整備、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・強化が進められており、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が図られつつあります。

集客・交流機能の強化とブランド力向上

- 世界遺産「厳島神社」をはじめとする観光の玄関口における港湾施設の充実が図られています。
- 国内外クルーズ客船の誘致に向けた港湾施設整備、寄港時のおもてなしの充実、PB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が図られています。

【魅力ある持続可能な県土づくり】～魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成～

コンパクトで持続可能なまちづくりの推進

- 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施設の充実が図られています。
- 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が図られています。
- 漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の機能維持・強化が図られています。

環境保全と循環型社会の構築

- 公共残土や浚渫土等の受入施設整備の推進が進められています。
- 藻場・干潟等の浅海域の保全・再生が図られています。
- バイオマス等自然・再生エネルギー燃料の効率的な輸送・保管を支援するための港湾機能の充実が進められています。
- 生活航路等における安全で快適な利用環境の整備が進んでいます。(再掲)

4 みなとの取り組むべき課題

課題1 経済交流基盤を支える港湾機能の充実・強化

- ・ 企業活動のグローバル化や船舶の大型化、物流用地不足への対応が求められている。
- ・ 臨海部の土地需要の増大により、企業立地用地が不足している。
- ・ 交通渋滞を解消し、企業等の生産性向上に資する円滑な人流・物流ネットワークの構築が求められている。
- ・ 県内及び周辺地域の企業の多様なニーズに資する港湾物流ネットワークの形成や港湾物流サービスの構築等が求められている。
- ・ コンテナターミナル運営において、デジタル技術を活用した港湾機能の高度化や民間活力を生かした質の高い港湾サービスの提供が求められています。
- ・ 大阪万博など国際的なイベントの開催を見据え、観光地への玄関口となる港湾施設の機能強化が必要となっている。
- ・ 瀬戸内の島々が注目されている中、臨海部においても観光・交流拠点の魅力向上に資する新たな交流・賑わいの創出・充実が求められている。
- ・ 地域経済の活性化に資するクルーズ客船の誘致を促進するとともに、クルーズ客船の安全・安心な利用に向けた寄港時における感染症予防対策・体制の構築など受入環境の整備が必要となっている。

◇ 物流効率化、産業団地立地への対応（広島港廿日市地区・五日市地区など）



◇ 大型船舶への対応（広島港出島地区・福山港箕島地区など）



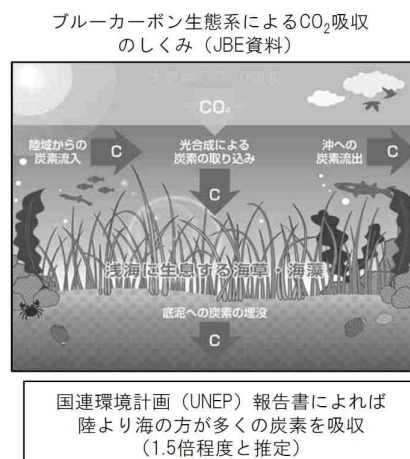
◇ 観光地への玄関口となる「みなと」の整備（厳島港宮島口地区・忠海港忠海地区など）



課題2 生活・暮らしを守る港湾・漁港機能の充実・強化

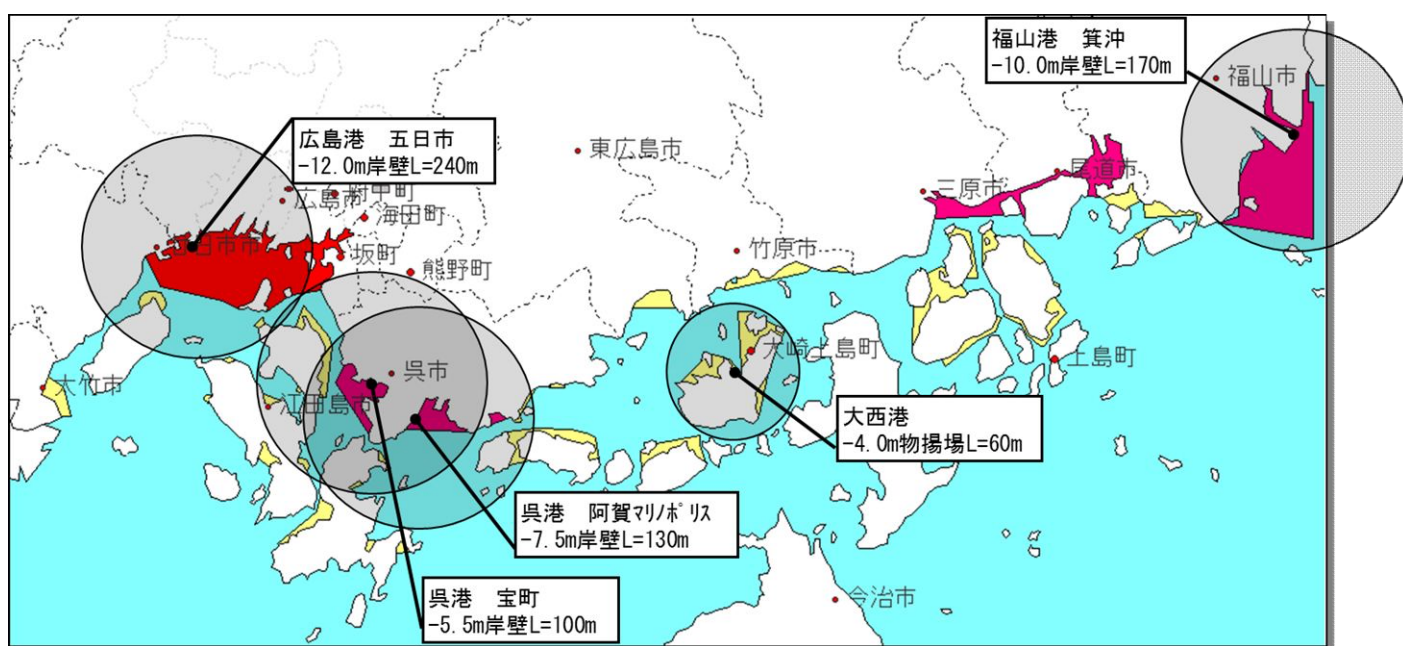
- ・藻場・干潟等による海域環境の保全・再生が求められている。
- ・耐震強化岸壁が不足しているなど、災害時における緊急輸送網の確保が急務となっている。
- ・切迫している南海トラフ地震の発生や近年の台風の大型化などを踏まえ港湾・漁港BCPの充実や産業活動のリダンダンシーの確保が求められている。
- ・災害発生土砂や公共残土・浚渫土等の受入施設が不足への対応が必要となっている
- ・誰もが安心して利用できるよう旅客施設のバリアフリー化を進めていく必要がある。
- ・島嶼部等では生活航路の維持、充実が地域の重要な課題である。
- ・プレジャーボート等の係留場所不足による無秩序な係船や放置艇の沈没船化が散見され、船舶の安全な航行や景観阻害が課題となっている。
- ・台風等の荒天時においても、港内の船舶が安全に係留できる機能の確保が求められている。

◇ 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）



出典：令和3年度港湾局関係予算概算要求概要（令和2年9月国土交通省港湾局）

◇ 耐震強化岸壁の整備状況



※図中の港・施設は耐震強化岸壁

◇ 旅客施設の利便性・安全安心の向上（厳島港胡町地区など）

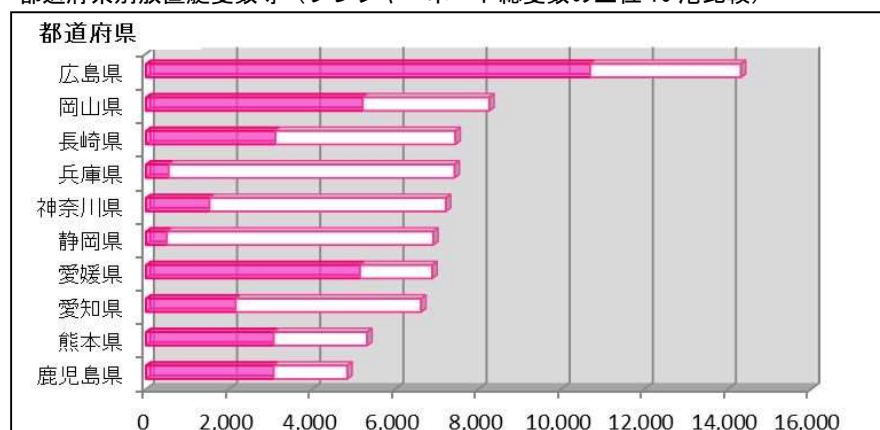


◇ 島嶼部等の生活航路の維持・利用環境の充実（大竹港小方地区・大西港大西地区など）



◇ プレジャーボート等の係留場所が不足

都道府県別放置艇隻数等（プレジャーボート総隻数の上位 10 港比較）



※グラフ中の桃色バーは、総隻数のうち放置艇隻数を示す
出典：平成 30 年度プレジャーボート全国実態調査



課題3 地域活動を支える港湾・漁港機能の充実・強化

- ・観光・交流拠点の魅力向上に資する臨海部の賑わいの場の充実が求められている。(再掲)
- ・島嶼部等では生活航路の維持，充実が地域の重要な課題である。(再掲)
- ・係留場所不足により干潮時の準備・陸揚作業が困難な状況となっており，円滑な漁業活動に支障をきたしている。
- ・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に向けた取組が求められている。

◇ 臨海部の賑わいの場



◇ 小型船係留状況

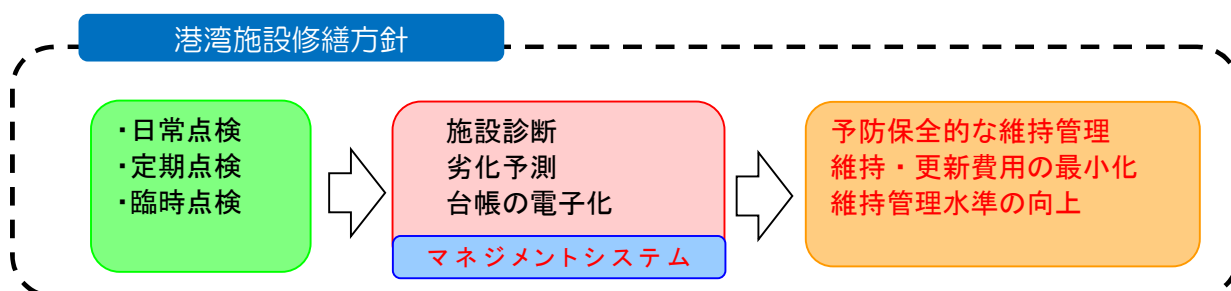


課題4 既存施設の有効活用及び老朽化施設の維持管理への対応

- ・「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」，「修繕方針」等に基づく，戦略的な維持管理や更新が必要となっている。
- ・近年，世界の旅行市場に影響力を持つ複数の旅行雑誌から注目すべき旅行先として「SETOUCHI」が選出されており，海からの観光地訪問や瀬戸内海へのクルージングの促進等においては，港湾・漁港施設の利活用が必要となっている。
- ・老朽化・低利用化した施設の利用転換や再編などが必要となっている。
- ・県内及び周辺地域の企業の多様なニーズに資する港湾物流ネットワークの形成や港湾物流サービスの構築等が求められている。
- ・コンテナターミナル運営において，デジタル技術を活用した港湾機能の高度化や民間活力を生かした質の高い港湾サービスの提供が求められています。(再掲)

◇ 戦略的な維持管理の推進

- 『インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み』の策定
⇒施設全体の維持管理をマネジメントする考え方を示したもの
- 『港湾施設の修繕方針』の策定
⇒「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」に基づき，施設単位で修繕方針を示したもの



5 基本方針

次の4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、これまでの成果や課題、社会情勢の変化や国が掲げる中長期的な政策等を踏まえて、利用者の視点・ニーズに対応したソフト・ハード対策を実施することにより、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」を推進します。

□みなと振興プランの基本方針

方針1 物流・交流を支えるみなとづくり

（○：港湾， △：漁港）

（1）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

（2）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生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

（3）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BCPの策定 など

（4）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

（5）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・保管を支援す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あ資する受入施設整備
- 海域環境の改善（藻場・干潟等）
- 環境負荷の少ない物流体系への転換（モーダルシフト）支援 など

方針3 地域活動を支えるみなとづくり

（6）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
- △地域の魅力を生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・適切な維持管理の推進

（7）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
- 港湾施設の利用を促すサービスの充実やポートセールスの推進 など

（8）効果的で適切な維持管理の推進

- △デジタル技術を活用した効果的・効率的な維持管理の推進 など

□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～

【目指す姿】

○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

みなとの取り組むべき課題

課題1 物流・交流を支える港湾機能の充実・強化

- ・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性化により、これらの国や企業との新たな競争が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、非効率な輸送を強いられている。
- ・交通渋滞により、円滑な物流が阻害されている。
- ・物流用地、コンテナヤード不足への対応や質の高い港湾サービスの提供が求められている。
- ・BCPの策定や産業活動のリダンダンシーの確保が求められている。
- ・大阪万博等を見据え、観光地への玄関口となる港湾施設の機能強化が必要となっている。
- ・地域経済の活性化に資するクルーズ客船の誘致を促進するとともに、コロナ禍に対応した安全対策など受入環境の整備が必要となっている。
- ・観光・交流拠点の魅力向上に資する臨海部の賑わいの場の充実が求められている。

課題2 生活・暮らしを守る港湾・漁港機能の充実・強化

- ・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BCPの充実や産業活動のリダンダンシーの確保が求められている。
- ・干潟等による海域環境の保全・再生が求められている。
- ・耐震強化岸壁が不足しているなど、災害時における緊急輸送網の確保が急務となっている。
- ・誰もが安心して利用できるよう旅客施設のバリアフリー化を進めていく必要がある。
- ・島嶼部等では生活航路の維持、充実が地域の重要な課題である。
- ・レジャーボート等の係留場所不足による無秩序な係船や放置艇の沈没船が散見され、船舶の安全な航行や景観阻害が課題となっている。
- ・台風等の荒天時においても、港内の船舶が安全に係留できる機能の確保が求められている。

課題3 地域活動を支える港湾・漁港機能の充実・強化

- ・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費用となっている。
- ・観光・交流拠点の魅力向上に資する臨海部の賑わいの場の充実が求められている。(再掲)
- ・島嶼部等では生活航路の維持、充実が地域の重要な課題である。(再掲)
- ・小型船の係留場所不足などにより、円滑な漁業活動に支障をきたしている。

課題4 既存施設の有効活用及び老朽化施設の維持管理への対応

- ・「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」、「修繕方針」に基づく、戦略的な維持管理や更新が必要となっている。
- ・近年、世界の旅行市場から注目すべき旅行先として「SETOUCHI」が掲げられており、海からの観光地訪問や瀬戸内海へのクルージングの促進等においては、港湾・漁港施設の利活用が必要となっている。
- ・老朽化・低利用化した施設の利用転換や再編などが必要となっている。
- ・コンテナターミナル運営において、民間活力を生かした質の高い港湾サービスの提供が求められている。(再掲)

広島県みなと・空港振興プラン 2021

計画期間：R3～R7（5年間）

◆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BCP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
- △地域の魅力を生かしたみなと環境の整備 など

◆方針4 港湾・漁港施設の

有効利用や適切な維持管理の推進

～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
- 港湾施設の利用を促すサービスの充実やポートセールスの推進 など

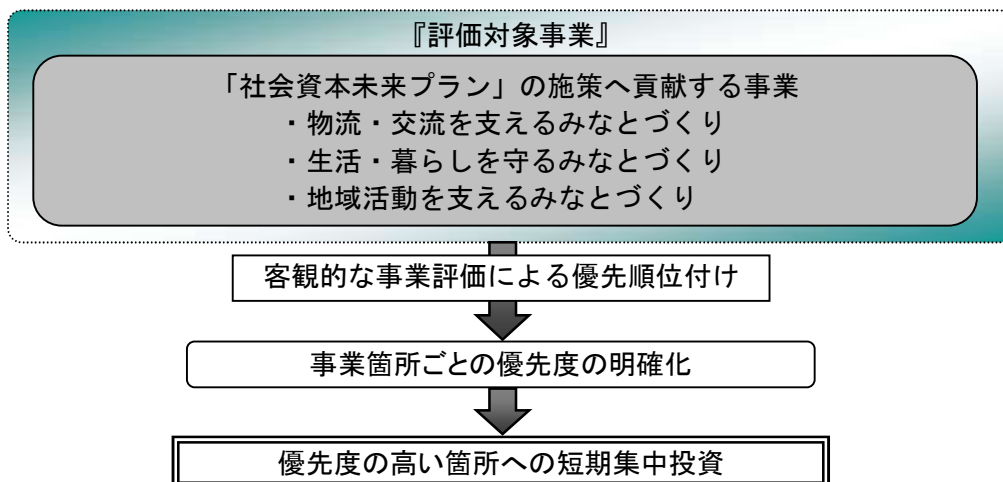
～効果的で適切な維持管理の推進～

- △デジタル技術を活用した効果的・効率的な維持管理の推進 など

Ⅱ 実施計画

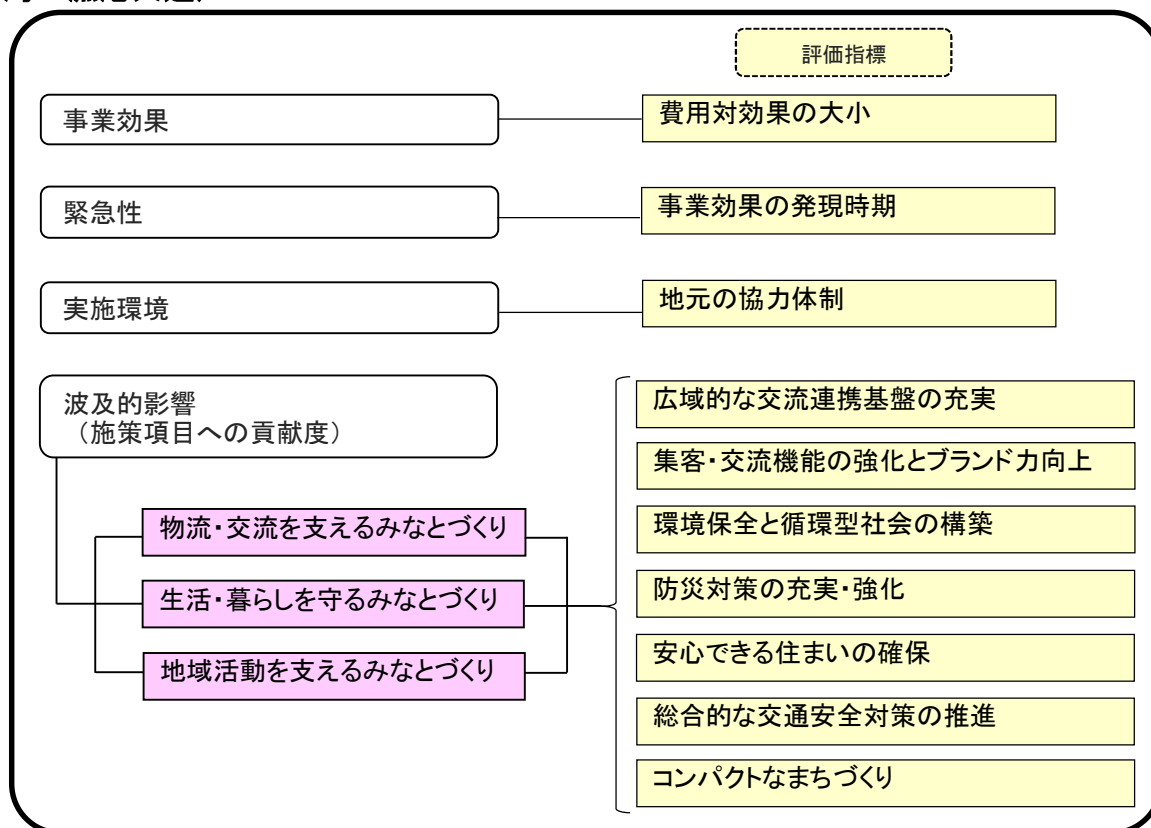
□優先度評価

- 港湾・漁港整備事業については、「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」を図るため、客観的な評価基準を用いた優先度評価によりA、Bの段階に分類する。
- 中でも特に重点的な投資が必要な事業は、優先度Aの最優先事業として評価する。
- 港湾整備事業と漁港整備事業の優先順位は、区別して評価する。



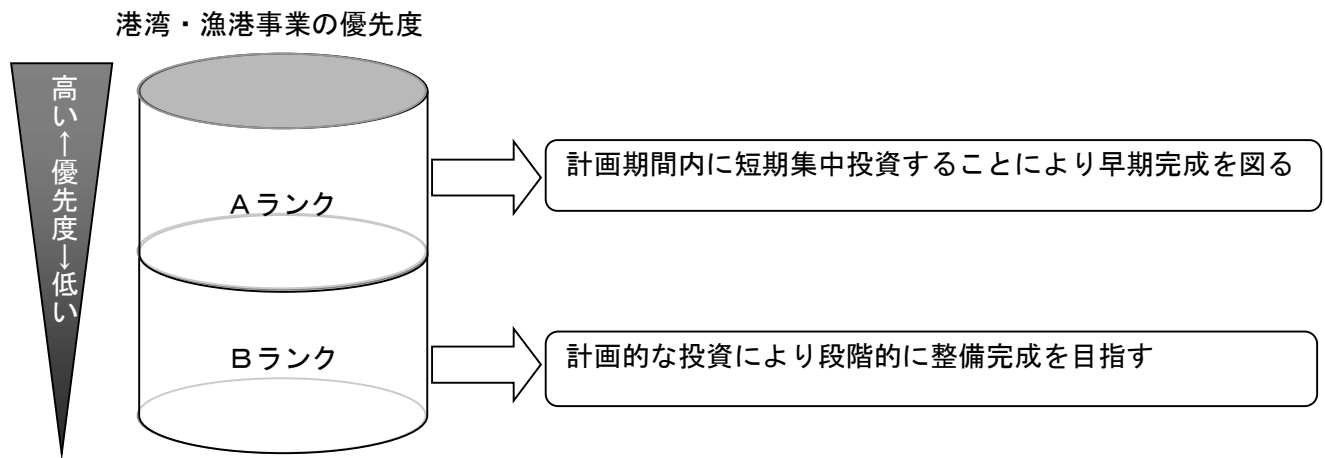
□優先度評価指標

評価指標は次に示すとおり、事業箇所毎に各指標別の評価を行い、合計点を算定します。
(港湾・漁港共通)

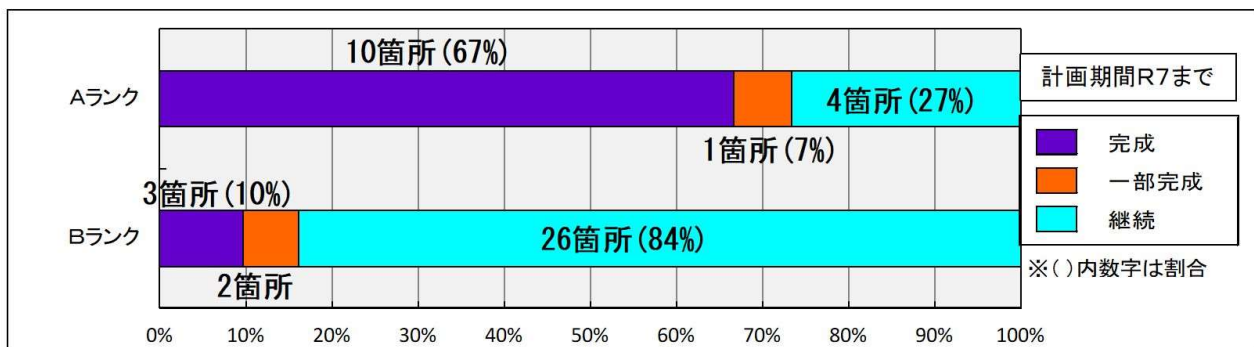


□優先度ランクごとの対応方針

優先度評価 A， B 別の対応方針は次に示すとおりです。



□実施計画



主な事業実施箇所は，次に示すとおりです。

○港湾整備事業

区 分	主 な 事 業 箇 所				箇所数
完 成	広島港	廿日市・五日市地区	臨港道路		(5 箇所)
	厳島港	宮島口地区	臨港道路，緑地等	など	10 箇所
一部完成	福山港	箕島・箕沖地区	岸壁，航路，泊地		(1 箇所)
	大竹港	小方・飛石地区	臨港道路等	など	3 箇所
継 続	尾道系崎港	機織地区	泊地・航路等		(8 箇所)
	釣士田港	藤の脇地区	防波堤	など	25 箇所
合 計	上段 () は新規箇所数				(14 箇所) 38 箇所

○漁港整備事業

区 分	主 な 事 業 箇 所				箇所数
完 成	走漁港	本浦地区	防波堤		3 箇所
	音戸漁港	鰯浜地区	浮棧橋	など	
継 続	倉橋漁港	本浦地区	防波堤，浮棧橋		(3 箇所)
	倉橋漁港	室尾地区	防波堤	など	5 箇所
合 計	上段 () は新規箇所数				(3 箇所) 8 箇所

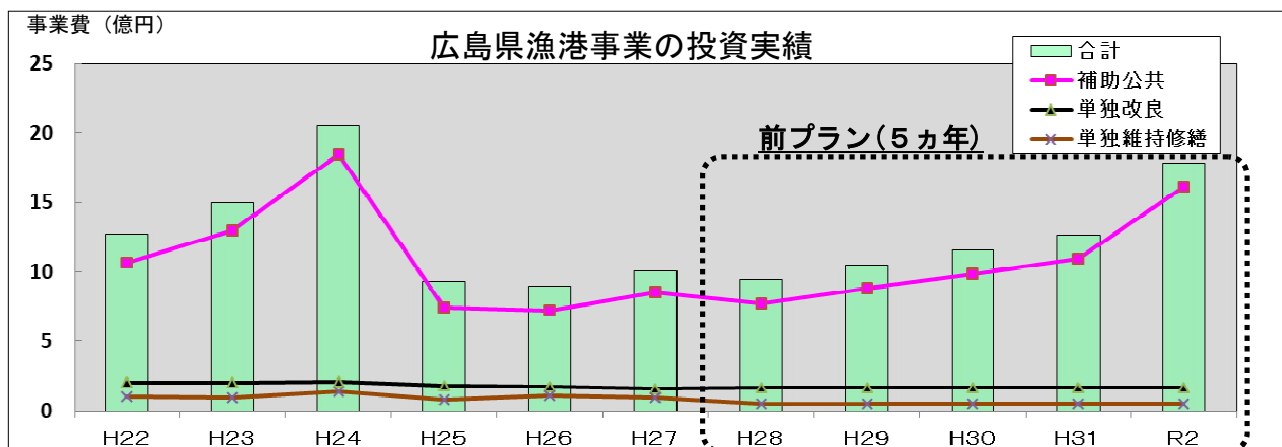
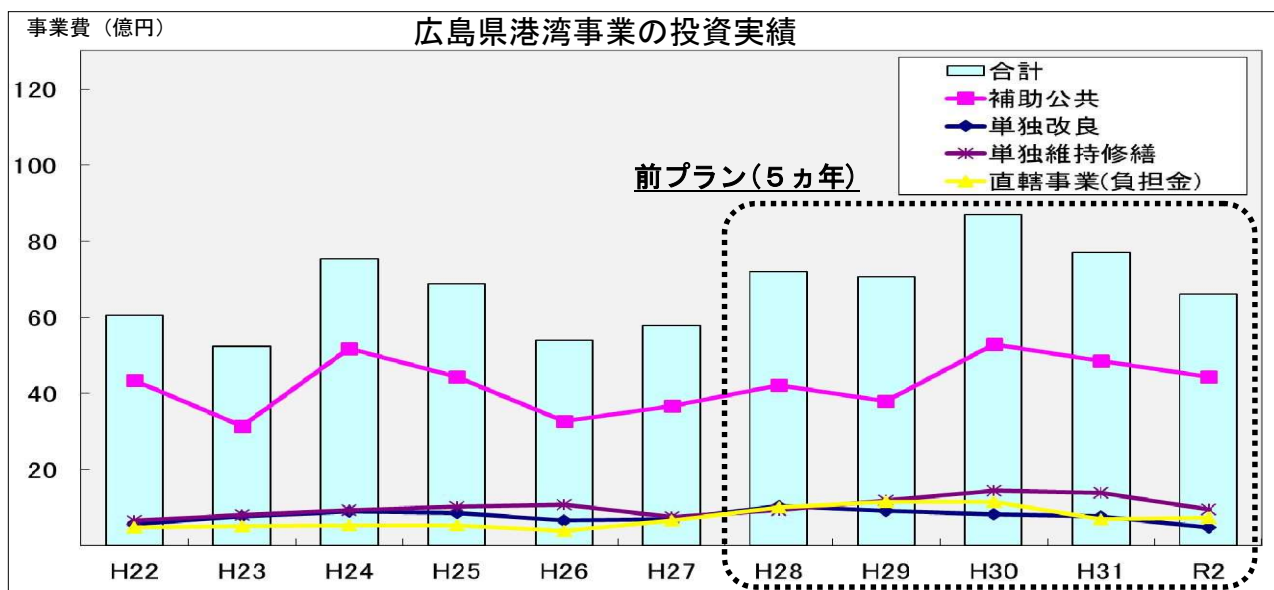
□投資予定額

投資予定額は、「中期財政運営方針」を前提として、「社会資本未来プラン」における、社会資本整備の優先順位を踏まえて、設定しています。

■ 投資予定額 : 概ね410億円

区分	事業別	R3～R7事業費
港湾	補助公共事業費	約 228 億円
	単独建設事業費	約 47 億円
	公共事業費維持修繕費	約 26 億円
	直轄負担金	約 60 億円
	合計	約 361 億円
漁港	補助公共事業費	約 42 億円
	単独建設事業費	約 8 億円
	公共事業費維持修繕費	約 3 億円
	合計	約 53 億円
総計		約 414 億円

【参考】



◆方針１ 物流・交流を支えるみなとづくり

【取組１－１】～企業活動を支える物流基盤の強化～

【取組内容】

地域産業のグローバルな経済活動を支えるため、大水深岸壁の整備など港湾物流基盤の機能強化やデジタル技術を活用した荷役の高度化・効率化を図るとともに、利用者のニーズの高い航路を誘致するなど、瀬戸内海全体における国内外の港湾物流ネットワークの拠点としてのグローバルゲートウェイ機能の強化に取り組みます。

また、企業活動の生産性の向上や地域活動の活性化に繋がる輸送・移動の円滑化のため、井桁状の高速道路ネットワークや幹線道路へアクセスする臨港道路の整備を推進します。

【具体的な取組】

○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

- ・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、効率的に多くの貨物を海上輸送するための港湾物流基盤の整備（国際戦略港湾、国際バルク戦略港湾等）
～広島港出島地区・宇品地区、福山港箕島・箕沖地区、本航路（大型船舶に対応した岸壁整備、航路・泊地の水深確保）、尾道糸崎港機織地区（大型船舶に対応した航路・泊地の水深確保）など

○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

- ・県西部の物流拠点における広島市東西を結ぶ物流交通基盤の充実
～臨港道路廿日市草津線（広島港五日市・廿日市地区）など
- ・臨海部における物流関連用地の造成、港湾物流基盤の充実
～広島港出島地区、尾道糸崎港貝野地区（建設土砂等受入施設整備及び物流関連用地の造成）、広島港江波地区、大竹港東栄地区、忠海港忠海地区（臨港道路の整備）など

○港湾サービスの充実およびポートセールス活動の推進

- ・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
～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など
- ・高度な流通加工等に対応したロジスティク機能の充実・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・遠隔操作化の推進など

広島港国際コンテナターミナル(出島地区)



福山港国際コンテナターミナル(箕沖地区)



広島はつかいち大橋完成イメージ

