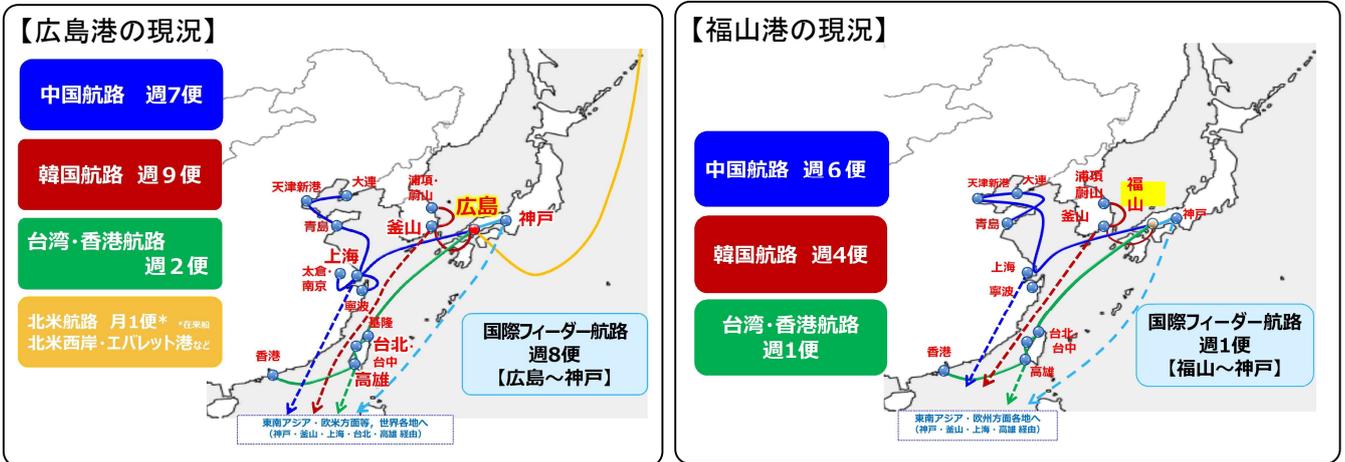


港湾サービスの充実およびポートセールス活動の推進

～港湾・漁港施設の有効利用や適切な維持管理の推進【方針4と共通】～

広島港のコンテナターミナルにおける港湾運営会社(株)ひろしま港湾管理センター)や多様な関係者と連携し、インセンティブ等の活用による効果的な集荷促進や利用者ニーズの高い航路の誘致などポートセールスを展開するとともに、デジタル技術も活用した質の高い港湾サービスの提供に取り組めます。

◇ 定期航路の現況 (R2.12時点)



◇ 広島港の拠点性の向上に資する港湾運営会社によるコンテナターミナル運営

コンテナターミナルの運営業務

- ① 利用者ニーズに応じたサービスの提供
- ② 船社・荷主への戦略的なポートセールス活動
- ③ 港湾施設の効率的な維持管理

港湾運営会社制度の導入 (H29.2)

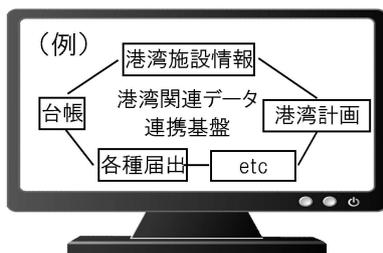
港湾運営会社が港湾施設(広島港国際コンテナターミナルと海田コンテナターミナル)を長期的・一体的に借り受け、利用料金を自ら設定し、港湾運営を行うことにより、民間の経営手法を活かした運営の効率化やきめの細かい営業活動で得られた収益を原資とし、利用料金の値下げやインセンティブのための投資を行うことで、航路拡充や貨物量の増加が期待され、広島港の拠点性の向上に寄与していく。



◇ デジタル技術を活用した港湾サービスの提供に向けた取組

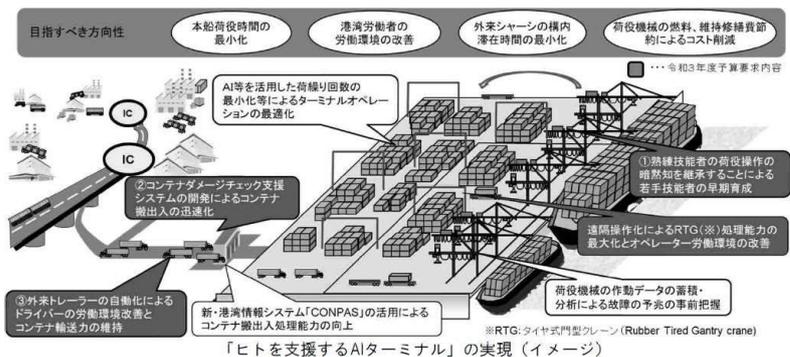
◆ 港湾関連データ連携基盤の構築に向けた取組

港湾に関する情報を電子化することで、情報の利活用による利便性・生産性を高める「サイバーポート」の実現を目指す。



【期待される効果】

- ・施設情報と利用状況など、利用者への多様な情報を提供
- ・手続きの電子化により、申請作業の簡素化・利用促進に寄与
- ・将来的に、港湾の開発、利用及び保全に関連する機能を付加



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)

◆方針1 物流・交流を支えるみなとづくり
【取組1-2】～交流・賑わい機能の強化～

【取組内容】

本県が有する豊かな自然や魅力的な観光資源を更に生かした地域活性を図るため、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を図ります。

また、中四国における国内外のビジネス・観光等の交流の入口として、みなとの機能強化に取り組むとともに、感染症対策も含めた安全で快適なクルーズ客船の寄港環境の整備やニーズを踏まえた多様なアクティビティの発信など、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や瀬戸内へのクルージングの推進を図り、本県を訪れる方々の満足度やひろしまブランドの更なる向上に取り組めます。

【具体的な取組】

- 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
 - ・世界遺産「厳島神社」を始めとする観光の玄関口における港湾施設の充実
～厳島港宮島口・胡町地区（旅客棧橋等整備）など
- 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
 - ・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
～広島港宇品地区（岸壁延伸，クルーズターミナル整備），
ニーズを踏まえた多様なアクティビティの発信，関係機関と連携した感染症予防対策の実施など
 - ・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
～尾道系崎港（プレジャーボート等の受入施設整備），
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など



◆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。

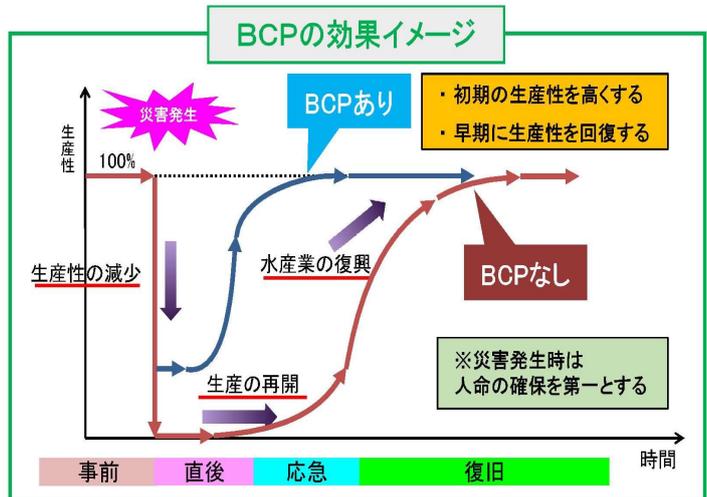
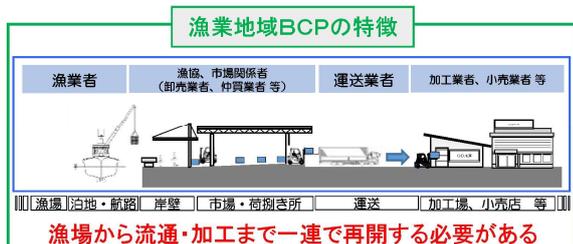
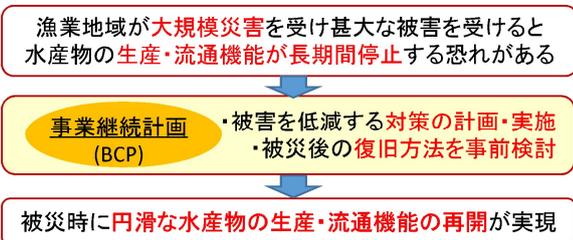
【具体的な取組】

- 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。



◆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。

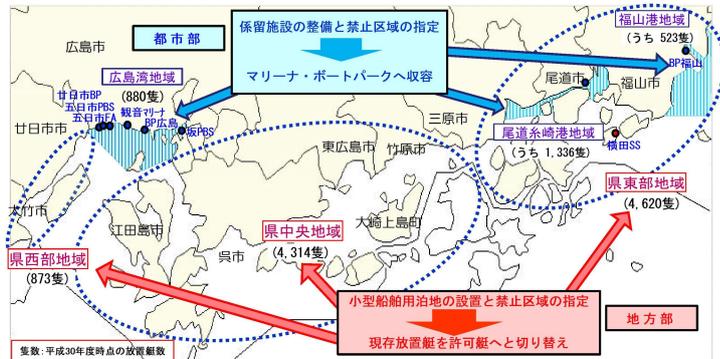
【具体的な取組】

- 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
 - ～敵島港胡町地区

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）



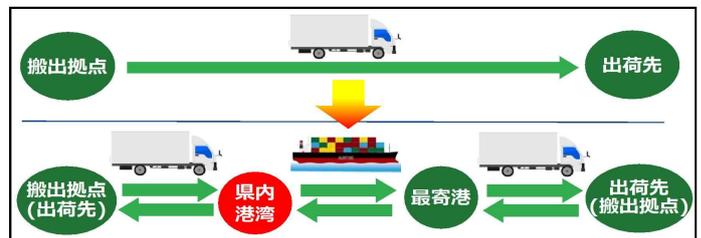
機織地区航路泊地の浚渫土を有効利用した海老地区の人工干潟の例



◇ 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みます。

【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(浮棧橋等整備)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



福山箕沖コンテナターミナル

尾道みなと祭



尾道東御所緑地

◆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

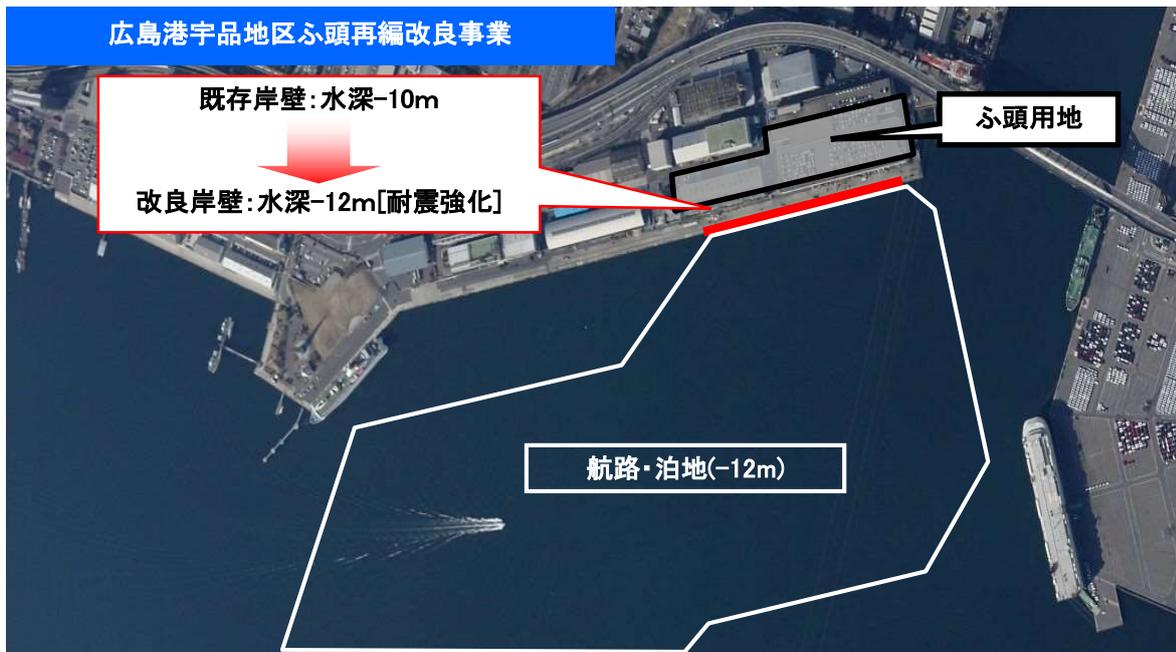
- ・係留施設情報
- ・周辺観光施設
- ・クルージングコース
- ・施設間の移動距離・時間 などの情報提供

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

～みなと情報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

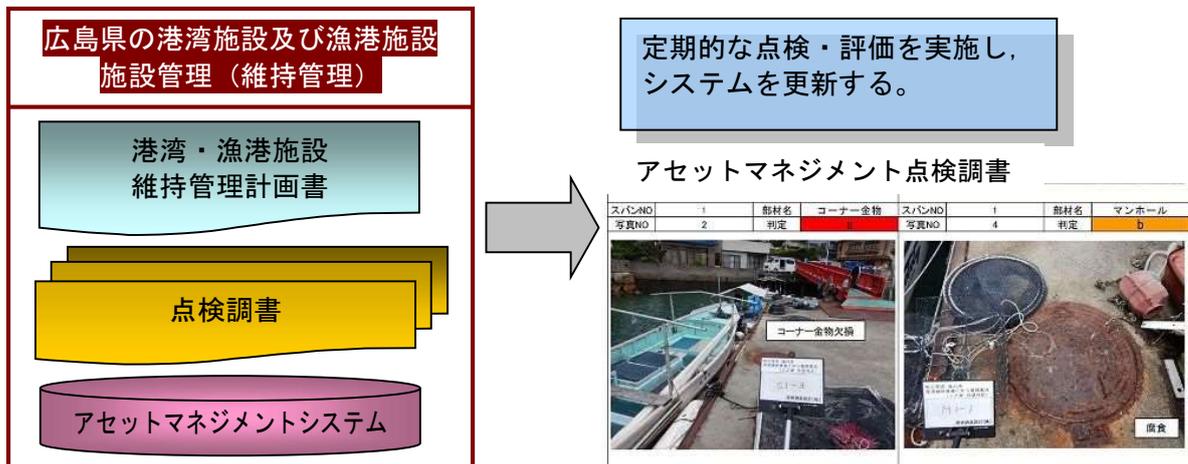
～「放置艇解消のための基本方針」策定

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

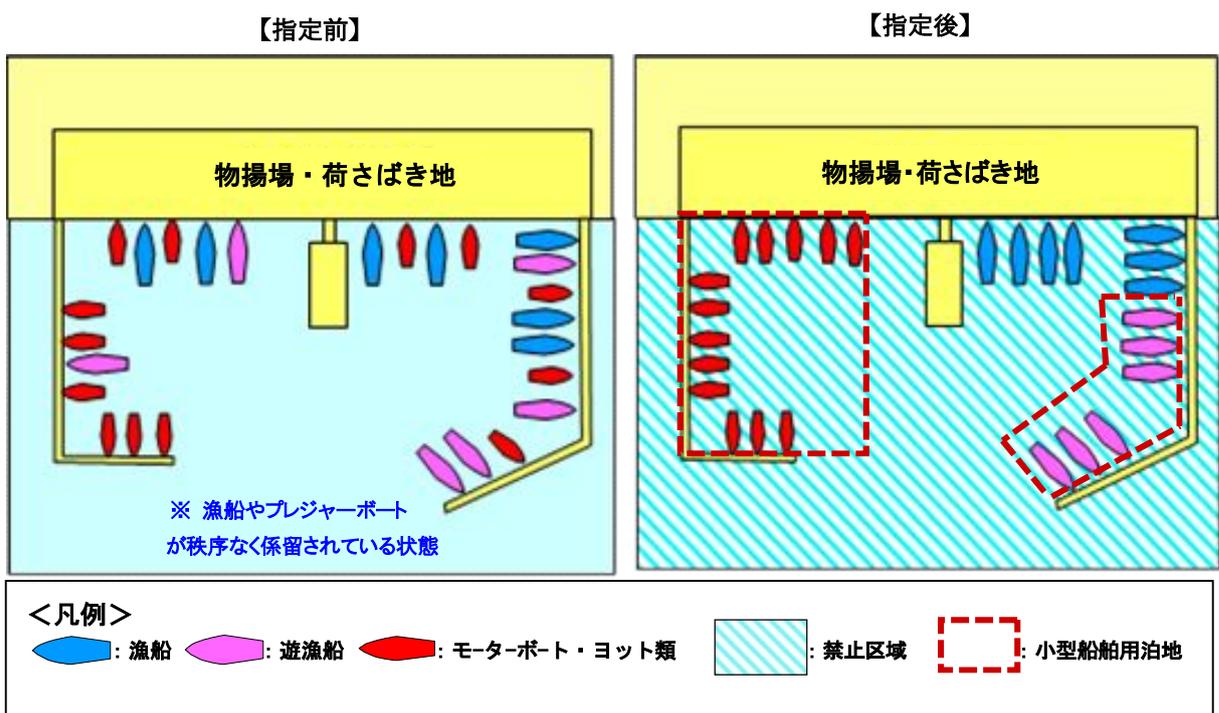


プレジャーボート係留保管計画の見直しによる放置艇対策の着実な推進

「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>



□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(尾道中央ビジター棧橋)



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

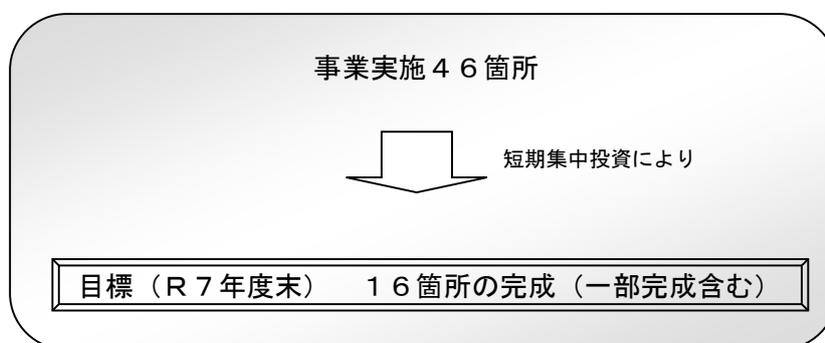
「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる施策である「交流・連携基盤」の10年後の指標（ビジョン指標）の実効性を確保するため、5年後の到達点として次のとおり目標値を設定します。

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
ビジター船舶係留可能箇所数	18箇所	19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り、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 Spring Japan	2便/日
	沖縄(那覇)	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	

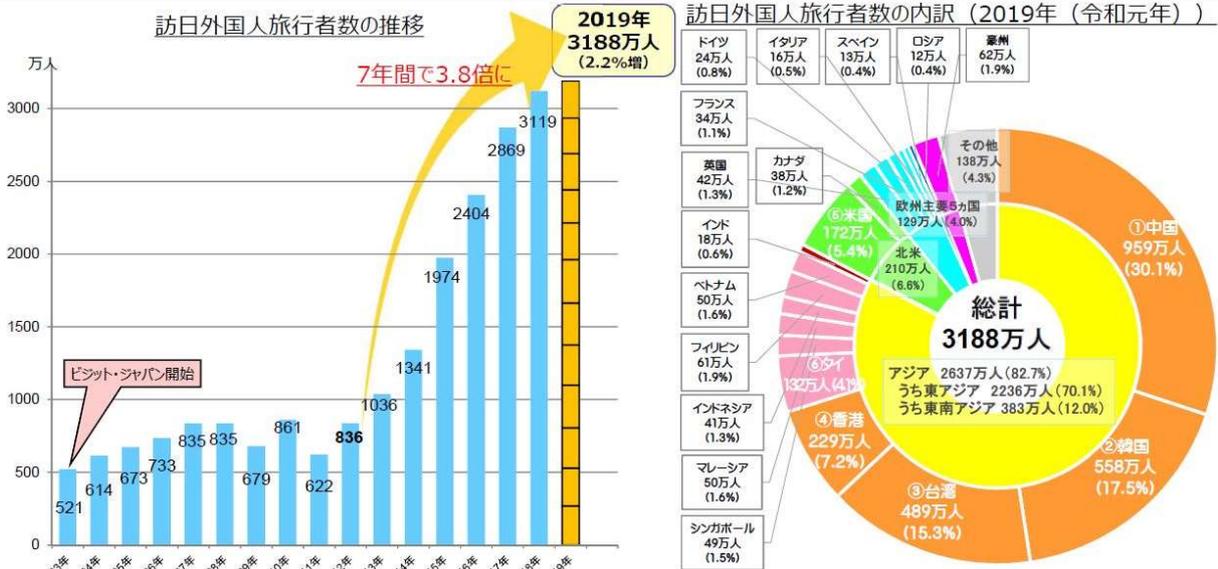


(令和3年2月末時点)

◇ 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。

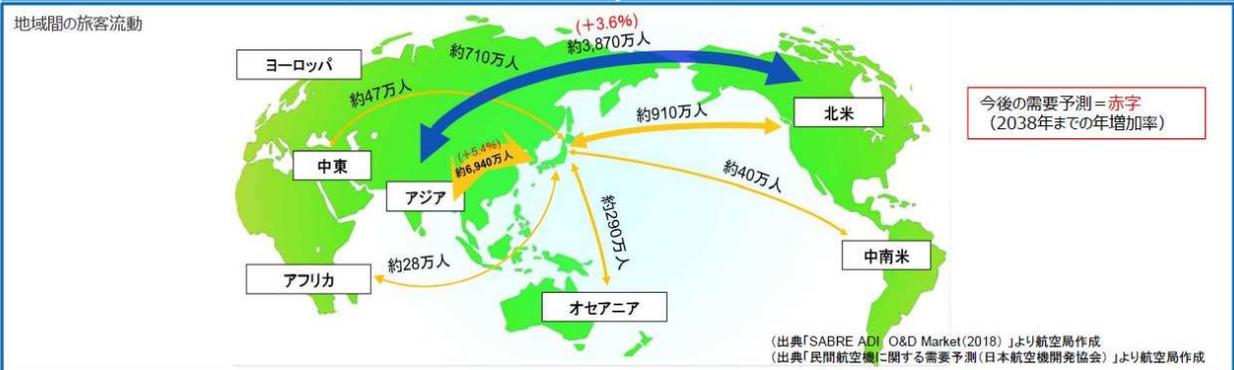
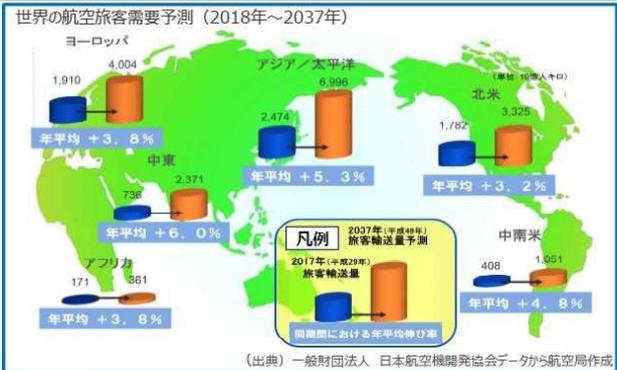
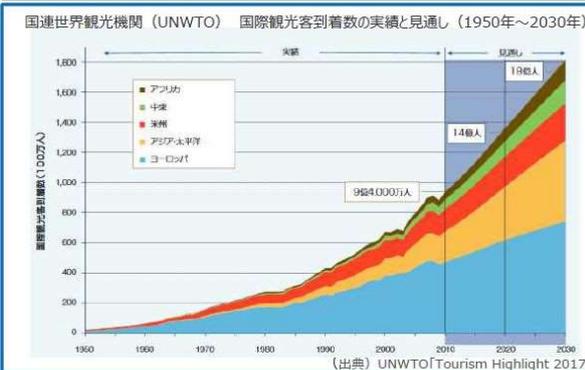


資料：日本政府観光局（JNTO）資料に基づき観光庁作成
注）2018年以前の値は確定値、2019年1月～10月の値は暫定値、2019年11月～12月の値は推計値、%は対前年同月比

資料：日本政府観光局（JNTO）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っても記載のない国・地域が含まれる。

1-① 増加する航空需要・観光需要

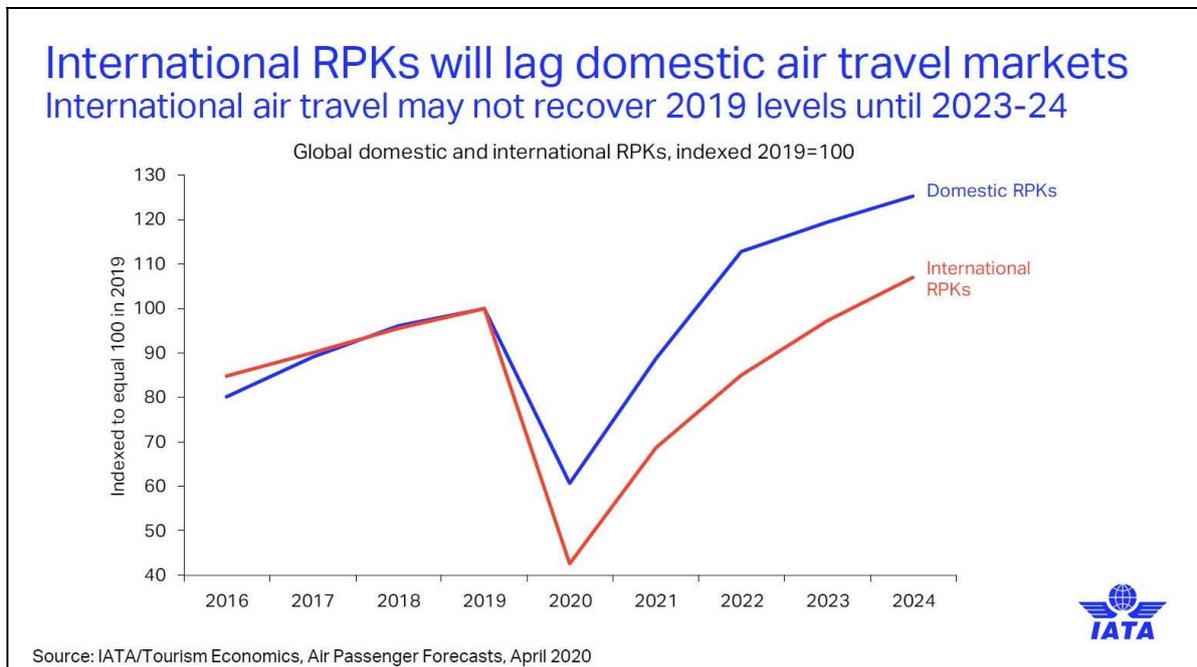
- 国際機関等の各種予測において、今後も航空需要・観光需要は堅調な伸びが予測され、特にアジア太平洋地域は高い伸びとされている。



(出典) 国土交通省HP

◇ 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

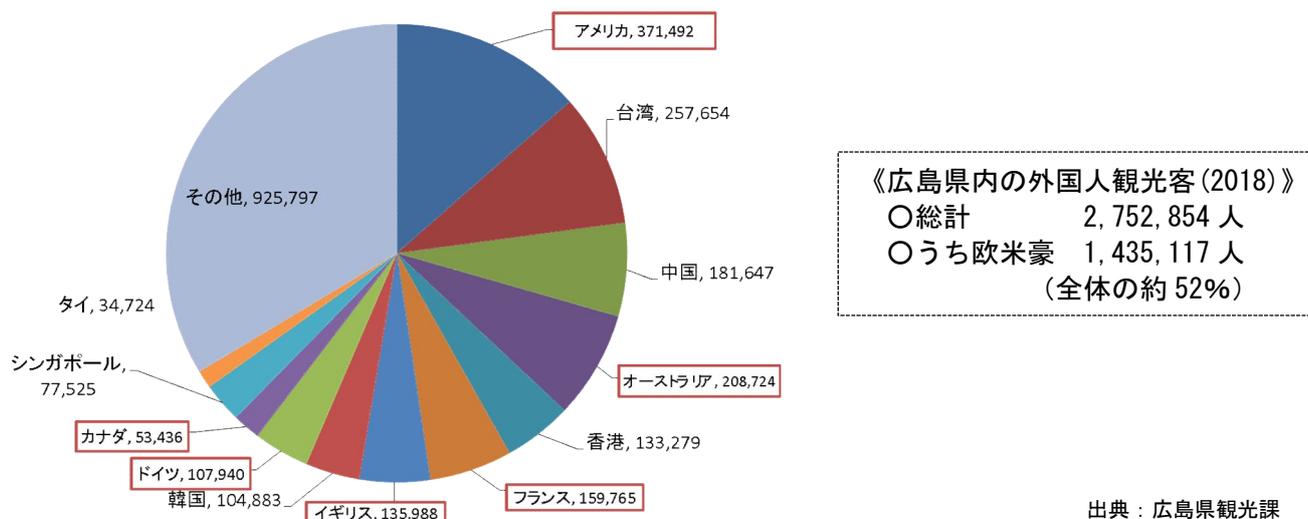
（国土交通省作成資料を参考に往復9時間半圏内をLCCの就航可能エリアとして設定）

◇ 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)



出典：広島県観光課

◇ 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