

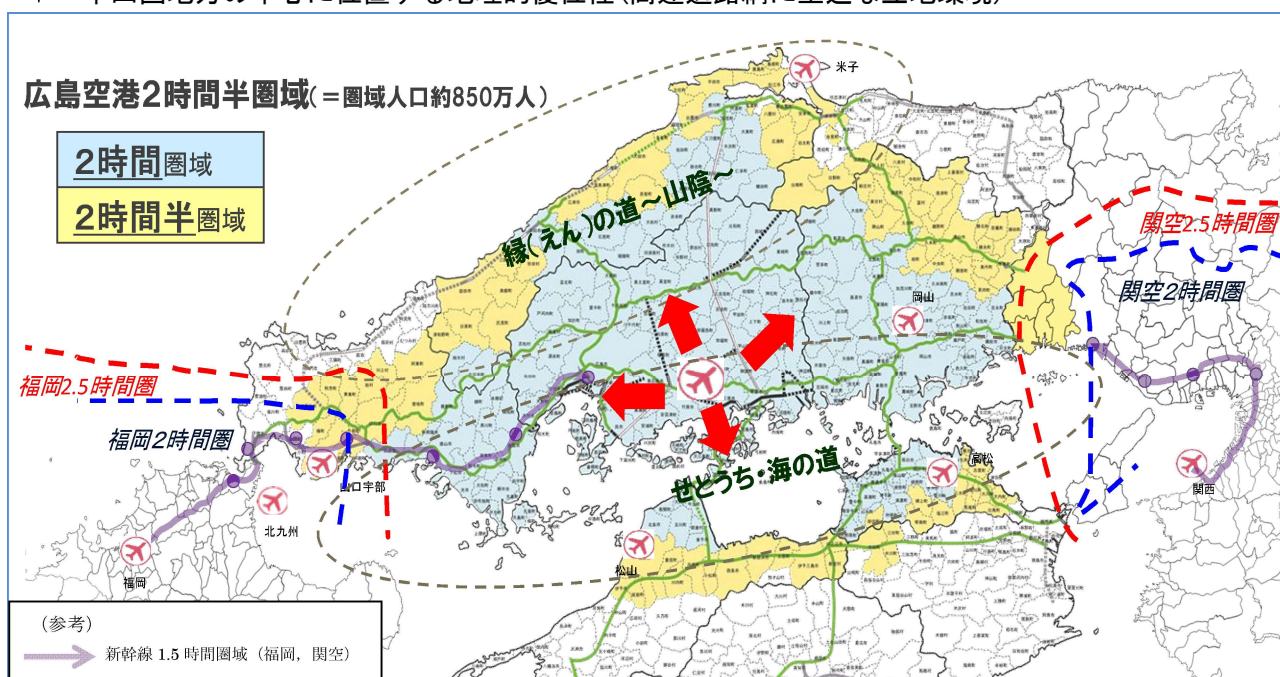
◇ 令和元年度空港別旅客数（国際線）

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）

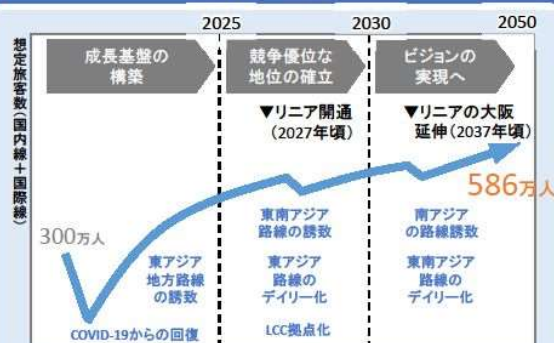
✧ 空港運営権者「広島国際空港(株)」が提案した30年後の広島空港「将来ビジョン」



戰略的事業方針

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レート化
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

成長ステップ



航空ネットワーク



目指す航空ネットワーク像

- | | |
|-----|--|
| 国内線 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ■ アジア主要路線のデ일리ー化 ■ 東アジアの地方都市や、東南・南アジア路線の誘致 |

エアラインマーケティング

- | | |
|---------|-----------------------------|
| 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 |

交通アクセス



空港アクセス

- | | |
|-----|--|
| バス | <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 交通モードの多様化（7モード新規追加） |

中四国全域の交通ネットワーク

- 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・エアラインセールス

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

- 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



- 「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)

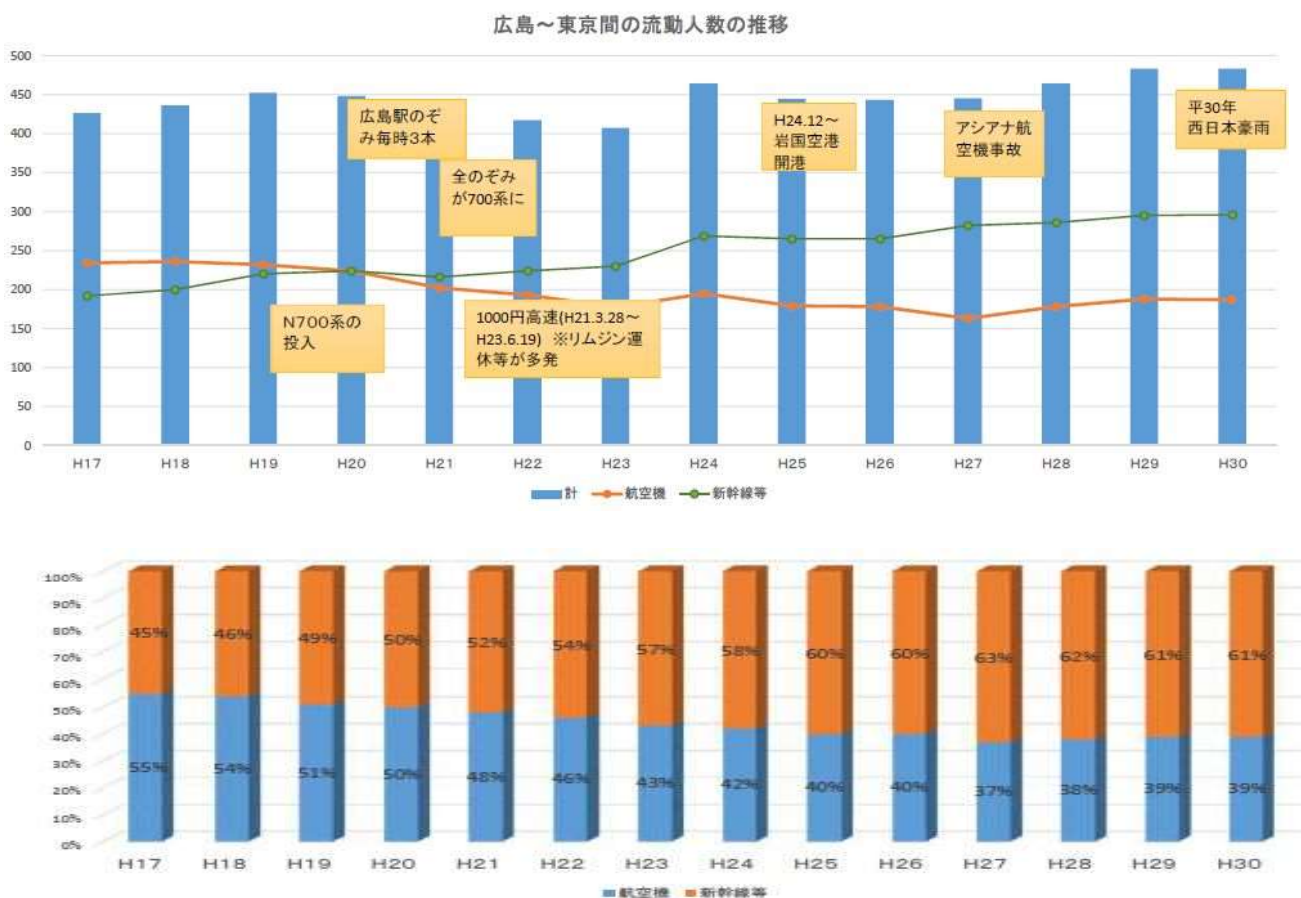
○出資企業：16 社

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

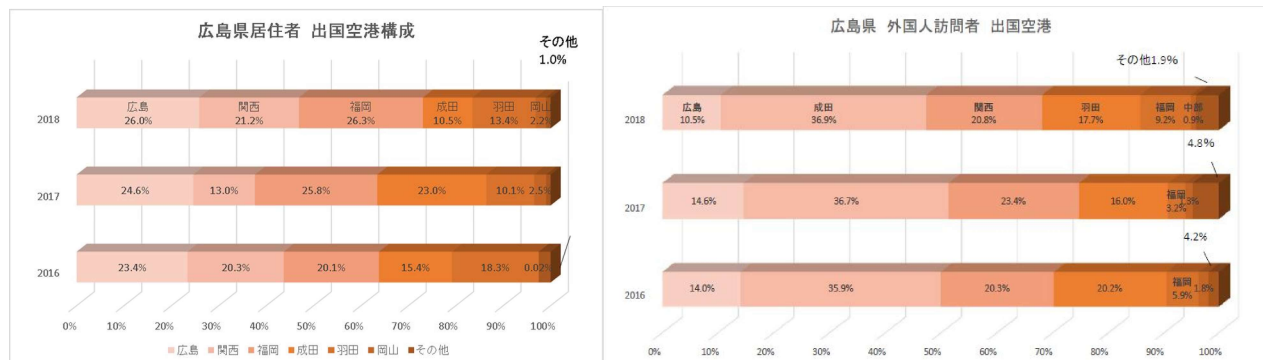
□広島空港の「弱み」

- 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



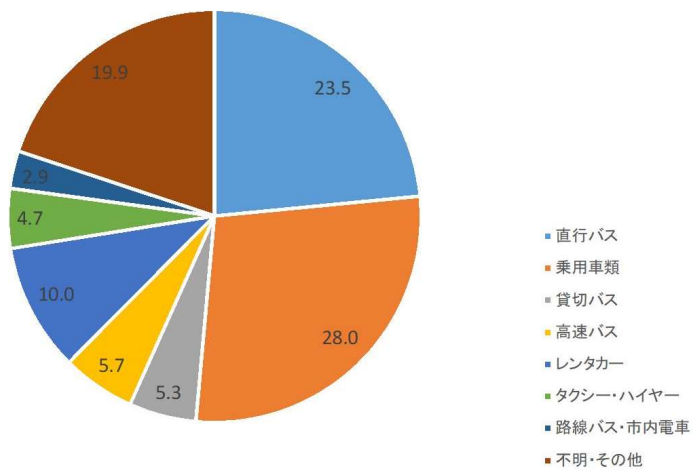
◇ 立地環境と空港アクセス

空港アクセスの概略図



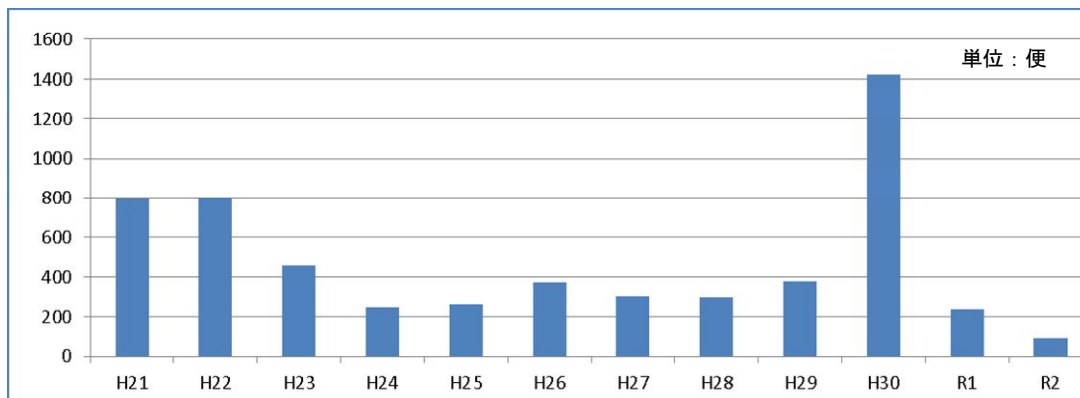
出典：広島空港ホームページ

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～R3.2の対前年度比）

国内旅客

路線	区分	令和2年4月～令和3年2月	平成31年4月～令和2年2月	対前年度比
東京	搭乗者数	519,588	1,957,597	26.5
	搭乗率	51.0	72.2	
成田	搭乗者数	20,741	234,105	8.9
	搭乗率	40.4	80.6	
札幌	搭乗者数	31,049	163,968	18.9
	搭乗率	35.3	74.2	
仙台	搭乗者数	40,341	72,970	55.3
	搭乗率	45.2	79.6	
沖縄	搭乗者数	46,183	128,521	35.9
	搭乗率	40.9	71.9	
その他国内	搭乗者数	3,695	4,083	90.5
	搭乗率	63.3	66.6	
国内線合計	搭乗者数	661,597	2,561,244	25.8
	搭乗率	48.4	73.2	

国際旅客

路 線		区 分	令和2年4月～令和3年2月	平成31年4月～令和2年2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	33,612	0.0
		搭乗率	0.0	50.7	
	上 海	搭乗者数	0	57,604	0.0
		搭乗率	0.0	73.7	
	(小 計)	搭乗者数	0	91,216	0.0
		搭乗率	0.0	63.1	
	台 北	搭乗者数	0	83,540	0.0
		搭乗率	0.0	77.7	
	香 港	搭乗者数	0	41,878	0.0
		搭乗率	0.0	81.6	
	シンガポール	搭乗者数	0	33,293	0.0
		搭乗率	0.0	72.1	
	バ ン コ ク	搭乗者数	0	4,933	-
		搭乗率	0.0	40.9	
	合 計	搭乗者数	0	291,423	0.0
		搭乗率	0.0	72.0	
	その他海外	搭乗者数	0	9,919	0.0
		搭乗率	0.0	81.2	
	国際線合計	搭乗者数	0	301,342	0.0
		搭乗率	0.0	72.2	

旅客合計

路 線	区 分	令和2年4月～令和3年2月	平成31年4月～令和2年2月	対前年度比
旅客合計	搭乗者数	661,597	2,862,586	23.1
	増加人数	▲ 2,200,989		

◇ 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	1日3～7往復
		日本航空	1日8往復	1日2～4往復
	<小 計>	2社	1日18往復	1日5～11往復
	成 田	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	1日1往復	運休
		春秋航空日本	1日2往復	1日0～1往復
	<小 計>	2社	1日3往復	1日0～1往復
	札 幌	全日本空輸	1日1往復	運休
		日本航空	1日1往復	1日0～1往復
	<小 計>	2社	1日2往復	1日0～1往復
	仙 台	IBEXエアラインズ (全日本空輸)	1日2往復	1日2往復
国 際 線	那 覇	全日本空輸	1日1往復	1日1往復
	5 路線	4 社	1日26往復	1日8～15往復
	ソ ウ ル	エアソウル (アジアナ航空)	週3往復	運 休
	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 (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。

〇みなと・空港振興プランの基本方針

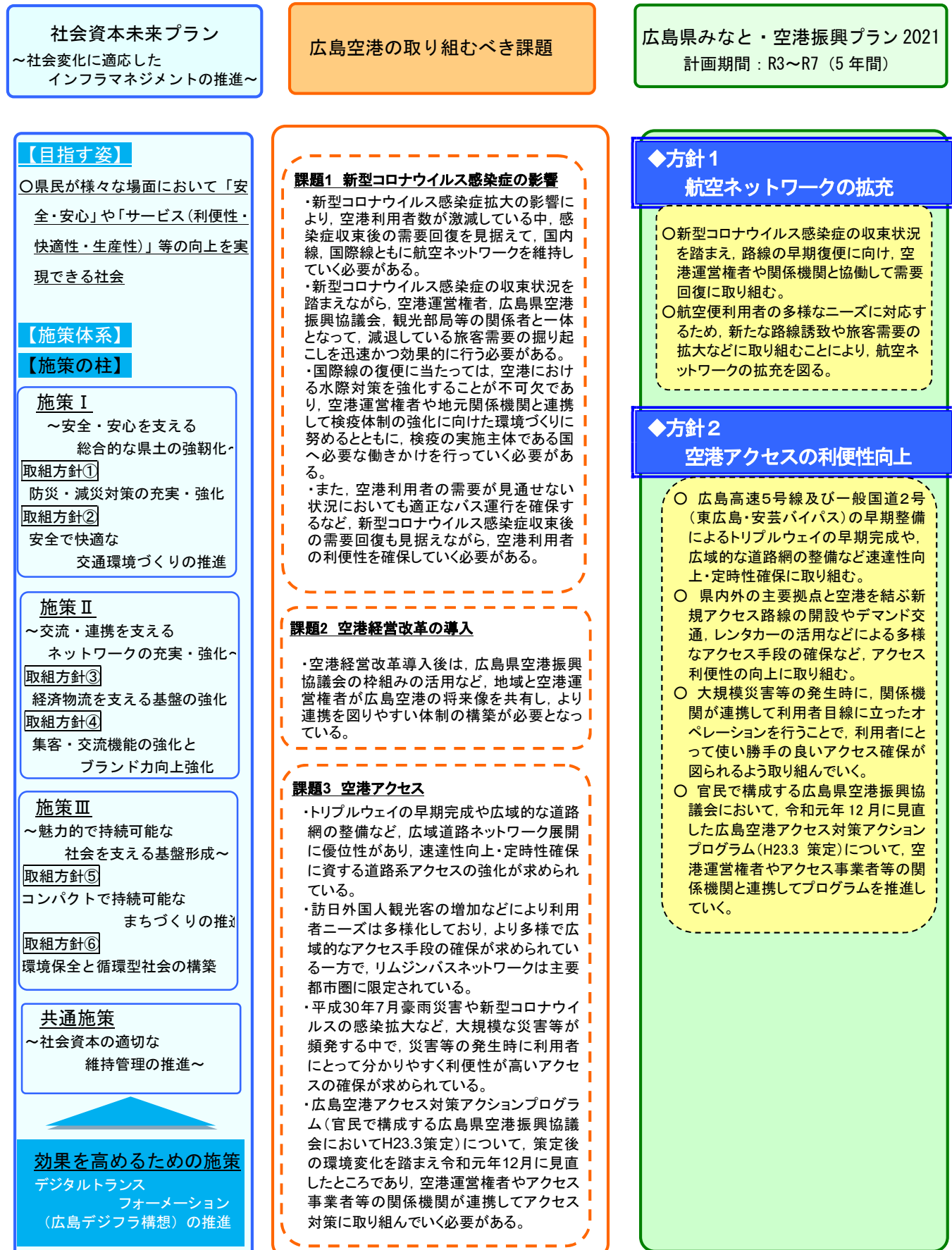
方針1 航空ネットワークの拡充

- 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。

□計画策定における課題と基本方針の関係



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、空港運営権者や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)の整備

※ 広島中央フライトロードなど効率的な空港へのアクセスルートについて調査等を進める。



【参考】 将来の広域道路ネットワーク

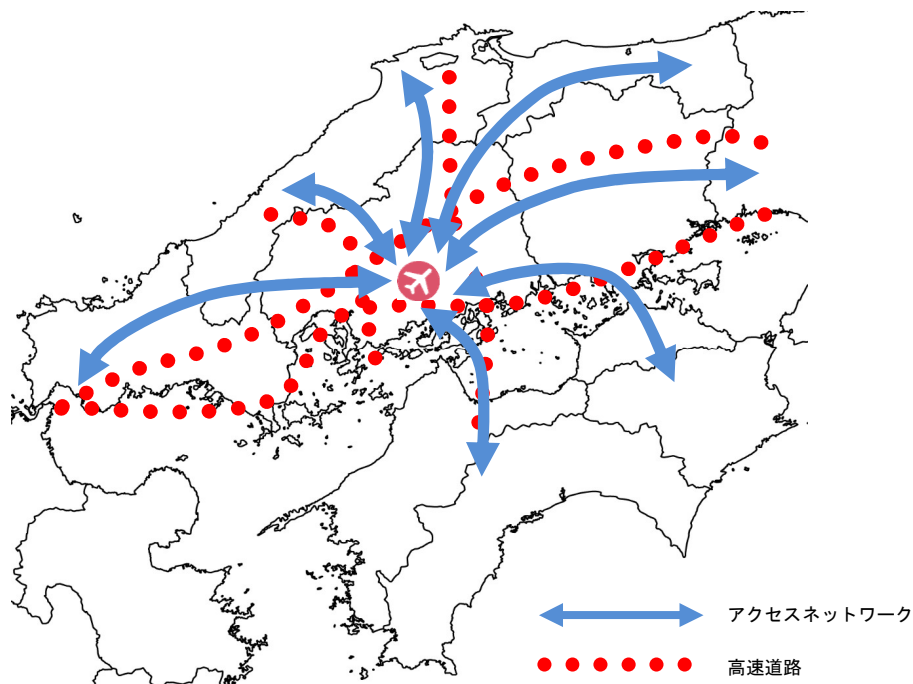
将来の広域道路ネットワーク



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めます。

- ・ 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】
	JR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
- 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
- MaaS等の新たな交通モードを活用した諸施策の検討
- 広島空港からの広域バスネットワークの構築
- 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

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	大黒地区	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	釣土田港	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	

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		
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	

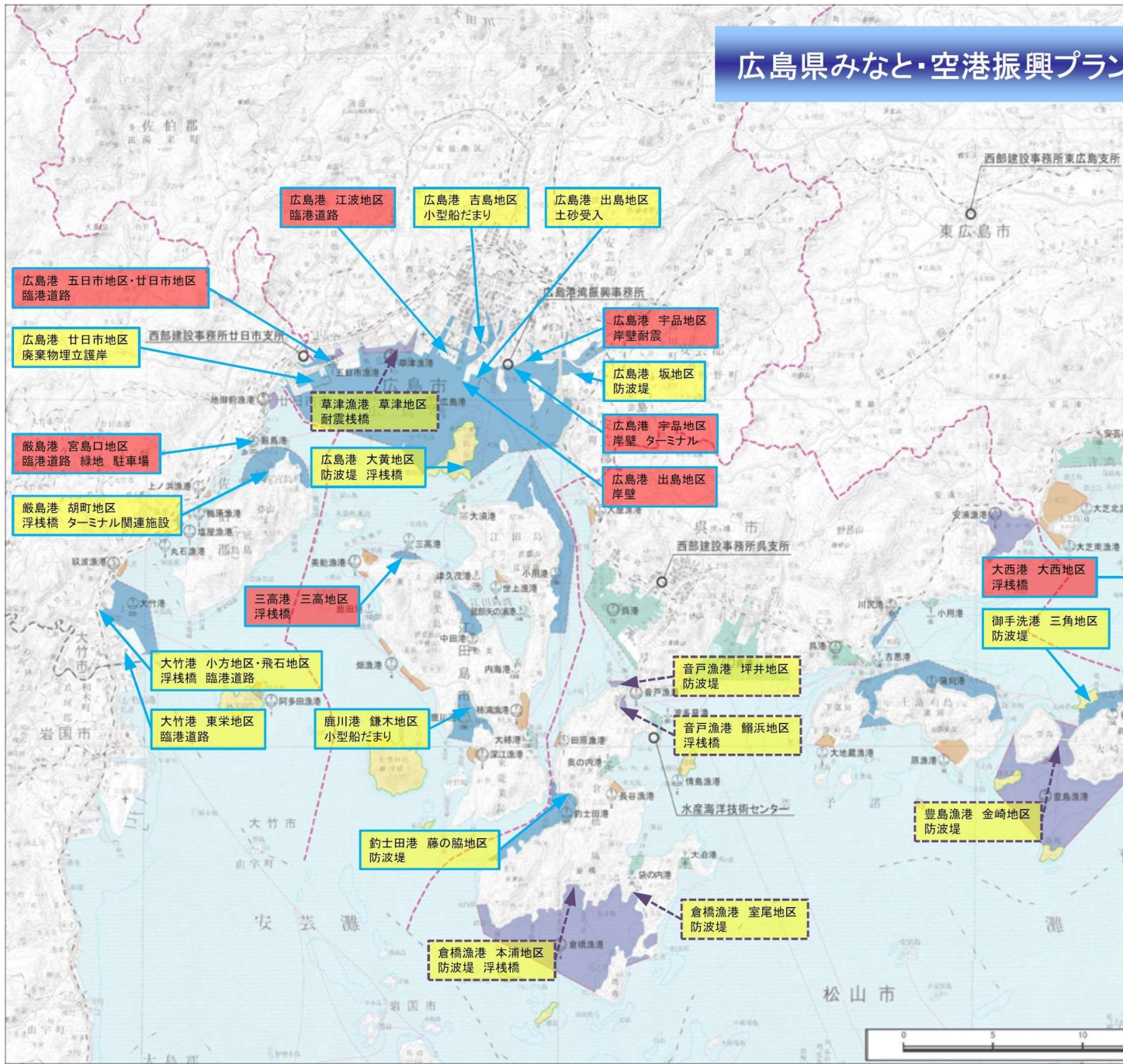
※ランク覧 着色の はAランク, はBランク

【漁港】実施箇所一覧（2／2）

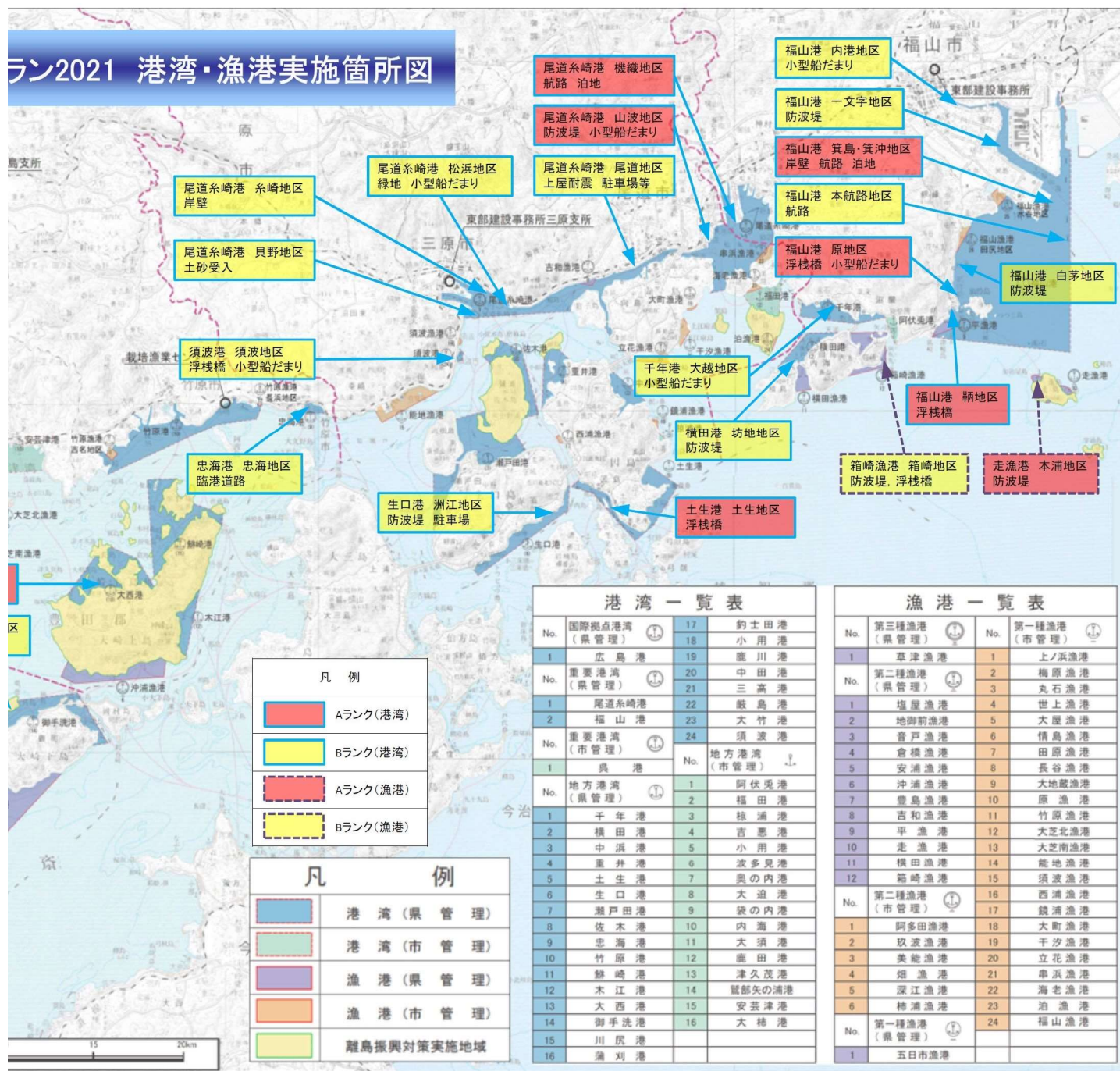
番号	ランク	漁港名	地区名	主な施設	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
1	B	草津漁港	草津地区	耐震棧橋			●	広島市	新規
2	B	倉橋漁港	本浦地区	防波堤, 浮棧橋			●	呉市	
3	B	音戸漁港	鰯浜地区	浮棧橋	●			呉市	
4	B	倉橋漁港	室尾地区	防波堤			●	呉市	
5	B	豊島漁港	金崎地区	防波堤			●	呉市	新規
6	B	音戸漁港	坪井地区	防波堤			●	呉市	新規
7	A	走漁港	本浦地区	防波堤	●			福山市	
8	B	箱崎漁港	箱崎地区	防波堤, 浮棧橋	●			福山市	

※ランク覧 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



ラン2021 港湾・漁港実施箇所図



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に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

(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/101/minatoplan2021>

(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/103/minatoplan2021>

広島県みなと・空港振興プラン 2021

令和3年3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)

計画の概要 ① 計画期間：令和3年度～令和7年度(5年間) ② 投資予定額：約410億円(5年間、港湾と漁港の計)

現行プラン策定後の状況変化

【港湾・漁港】

- 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、国や企業間の競争が激化。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピックの延期や2025年大阪万博の開催決定。
- 観光ディステーションにより瀬戸内(の島々)が国内外から旅行先として注目。
- 新型コロナウイルス感染症の影響によるクルーズ客船の寄港減少。
- 「放置艇解消のための基本方針」策定(平成29年度)。

【空港】

- 新型コロナウイルス感染症の影響。
- アジアの経済成長や国際的な観光需要の高まりを背景とした訪日外国人観光客の増加。
- 空港経営改革の導入。
- 訪日外国人観光客の増加などにより、空港アクセスに対する利用者ニーズは多様化。
- 平成30年7月豪雨災害など頻発する大規模災害。

課題

【港湾・漁港】

- 企業活動のグローバル化や船舶の大型化への対応や物流用地の不足。
- 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への対応。
- 瀬戸内の島々が注目されているなか臨海部における新たな交流・賑わいの創出への対応。
- 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。
- 切迫している南海トラフ地震の発生や近年の台風の大規模化などを踏まえた港湾・漁港施設の防災対策への対応。
- 災害発生土砂や公共残土・浚渫土等の受入施設不足。(新たな受入施設の確保)
- 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。

【空港】

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、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・拡充や空港アクセスバスの復便・増便による利便性確保。
- 空港経営改革導入後の運営権者との連携体制の構築。
- 利用者ニーズの多様化に対応した、より多様で広域的なアクセス手段の確保や、大規模災害発生時の円滑なアクセス確保。

ハード・ソフト
一体となった
『みなと振興』
の推進

新型コロナウ
イルス感染症
の収束状況を
踏まえた
『空港振興』
の推進

みなと振興プランの実施方針

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・ニーズに対応したハード・ソフト対策により、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～
- ～交流・賑わい機能の強化～

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～
- ～安全で快適な海上交通機能の維持・充実～
- ～環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出～

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～

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～
- ～効果的で適正な維持管理の推進～

空港振興プランの実施方針

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む。

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た需要回復
 - ・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
- ～新たな路線誘致や旅客需要の拡大
 - ・東アジア・東南アジアの路線拡充
 - ・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

- ～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
 - ・空港アクセスに資する道路整備の推進
 - ・多様なニーズに対応したアクセス手段の確保
 - ・災害等発生時の円滑なアクセス確保
 - ・広島空港アクセス対策アクションプログラムの推進

◆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

I 企業活動のグローバル化や船舶の大型化への対応

- ⇒大水深岸壁、航路・泊地の整備など港湾機能の拡充を図ります。
- ⇒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・強化を図ります。

II 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

- ⇒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整備を推進します。
- ⇒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を図ります。

III 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に取り組みます。

広島港出島地区
国際コンテナターミナル



福山港箕沖地区
国際コンテナターミナル



臨港道路廿日市草津線
広島はつかいち大橋 完成イメージ



【取組1-2】～交流・賑わい機能の強化

I 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

- ⇒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を図ります。

II 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に取り組みます。
- ⇒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を図ります。

宮島島周辺整備
完成イメージ
(厳島港宮島口地区)



クルーズバス整備
完成イメージ
(広島港宇品地区)



広島港クルーズ客船寄港時
のおもてなし状況(宇品地区)



(五日市地区)



◆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

I 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等の整備を推進します。

II 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

- ⇒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に取り組みます。

【取組2-2】～安全で快適な海上交通機能の維持・充実

I 放置艇対策の推進に向けたハード・ソフト対策

- ⇒プレジャーボート係留保管施設の整備など放置艇対策に取り組みます。

II 島嶼部を結ぶ生活航路の維持、利用環境の充実

- ⇒主要施設のバリアフリー化など生活航路等における安全で快適な利用環境の整備を推進します。
- ⇒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のため整備を推進します。

【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

I 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や海域環境の改善

- ⇒浚渫土等の受入施設整備を推進します。
- ⇒浚渫土を有効利用した藻場、干潟等の浅海域の保全・再生に取り組みます。

II 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を図ります。
- ⇒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のため整備を推進します。

III 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)

- ⇒港湾運営会社と連携した集荷促進を図ります。

災害発生土や
浚渫土等の受入施設
(尾道糸崎港貝野地区)



尾道糸崎港機織地区
浚渫工事で発生した
浚渫土を利用し
造成した人工干潟
(福田港海老地区)



バイオマス燃料の
輸送・保管施設
(尾道糸崎港機織地区)



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

I 島嶼部など地域を支える生活航路の維持・充実【再掲】

II 漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実

III 地域の魅力を活かしたみなと環境の整備

- ⇒みなとオアシスの活用を推進します。

生活・観光航路の利用状況
(厳島港胡町地区)



漁業活動を支える防波堤整備
(走漁港本浦地区)



港湾緑地を利用したみなとオアシスのイベント
(尾道糸崎港尾道地区)



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

I 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

II 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【再掲】

【取組4-2】～効果的で適切な維持管理の推進

I 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

UAVを活用した効率的な点検



湾岸カメラにより臨港道路等の被災時における
施設状況の確認や混雑情報をリアルタイム発信

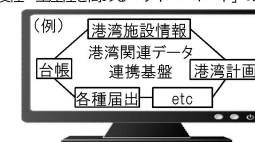


瀬戸内クルージングの各種情報をポータルサイト等でPR
・係留施設情報、クルージングコース、周辺観光施設等
⇒ 利用者ニーズ等を踏まえサイトを拡充



【国との連携】

～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



◆ 成果目標 ◆

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 外資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)	約6.7千隻・日
放置艇隻数	約11千隻 (H30)	0隻

2

※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

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む。

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た需要回復

I 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、就航先自治体等とも連携した需要回復施策を実施し、コロナ前の需要や便数の早期回復に努める。

II 国際線

- ① コロナの収束状況や、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、連携して早期のコロナ前の便数回復に努める。
- ② 復便に当たって不可欠な水際対策の強化に向け、空港運営権者と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う。
- ③ 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する。

新たな路線誘致や旅客需要の拡大

I 国内線

- ①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便の拡充に取り組む。
- ②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む。

II 國際線

- ①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む。
- ②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る。
- ③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む。

【参考】運営権者「広島国際空港㈱」が提案した30年後の広島空港「将来ビジョン」(抜粋)

航空ネットワーク



目指す航空ネットワーク像

- | | |
|-----|---|
| 国内線 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ■ 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 |

エアラインマーケティング

- | | |
|------------------|-----------------------------|
| 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 |
| | ■ 内陸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 |
| | ■ 便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 |

方針2:空港アクセスの利便性向上

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

I 空港アクセスに資する道路整備の推進

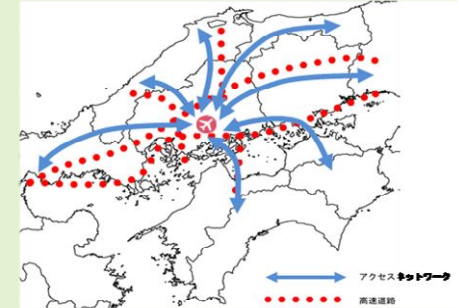
トリプルウェイの早期完成や広域的な道路網の整備などアクセス向上に資する道路整備を推進する。

- 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)の整備
- ※広島中央フライトロードなど効率的な空港へのアクセスルートについて調査等を進める。

Ⅱ 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む。

- 県内外の主要拠点と空港を結び
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
 - ・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



Ⅲ 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く。

- ・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

IV 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、関係機関と連携し推進する。

◆成果目標◆

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