

## 交流・連携基盤

### 目指す姿（10年後）

- ビジネスや観光、日常生活において県内外を移動する人が、快適かつ適切なコストで利用できる交通基盤やMaaS等の多様な交通ネットワークから、それぞれの目的に応じた最適な手段を組み合わせ、便利で快適に移動しています。
- 県内及び周辺地域の立地企業とその相手先企業が、本県の港湾サービスと多様な交通ネットワークなどを組み合わせて利用することにより、それぞれの企業が希望する最適な物流ネットワークを構築しています。
- 国内外から本県を訪れる人が、クルーズ客船で安全かつ快適に寄港し、地域の魅力に触れることで高い満足度が得られています。

| ビジョン指標         | 当初値               | 現状値               | 目標値<br>(R7) | 目標値<br>(R12) |
|----------------|-------------------|-------------------|-------------|--------------|
| 広島空港利用者数       | 297 万人<br>(R1)    | 97.5 万人<br>(R3)   | 310 万人      | 360 万人       |
| 県内港におけるコンテナ取扱量 | 36 万 TEU<br>(R1)  | 32 万 TEU<br>(R3)  | 42 万 TEU    | 48 万 TEU     |
| 年間渋滞損失時間       | 4,500 万時間<br>(R1) | 4,406 万時間<br>(R3) | 3,500 万時間   | 3,000 万時間    |

### 主な取組

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 世界とつながる空港機能の強化               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 航空会社等に対する緊急支援を実施[R3]</li> <li>➢ 広島空港アクセスの確保に向けたバス事業者に対する運行経費の一部支援 [R3]</li> </ul> </li> <li>● 人・モノの流れを支える道路ネットワークの構築               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 東広島呉自動車道 阿賀 IC 立体化完成[R4.3]</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 世界標準の港湾物流の構築とクルーズ客船の寄港環境の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 広島港出島地区岸壁整備の新規事業化[R3]</li> <li>➢ 福山港箕沖地区岸壁供用開始[R4.3]</li> <li>➢ 広島港セミナー[R4.2], 広島県東部港湾セミナー[R3.11]</li> </ul> </li> </ul> |
|--|--|

## ① 世界とつながる空港機能の強化

### 【5年間(R3～R7)の取組の方向】

- 広島空港の将来像を空港運営権者※と共有し、その実現に向けたパートナーシップ関係を構築するとともに、官民で構成される広島空港振興協議会が、地域全体としての連携を図るプラットフォームの機能を発揮できるように、関係機関と協働して、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。

※国から広島空港の運営を委託された民間事業者

- 空港アクセスの利便性向上を図るため、観光やビジネスなどで需要が見込まれる県内外の主要拠点を結ぶ新規アクセス路線の開設に向けて地元自治体や交通事業者との調整を行うなど、関係機関と連携して、広域的高い利便性の高いアクセスネットワークの確立に取り組みます。

| KPI                  |    | R3              | R4             | R5             | R6             | R7             |
|----------------------|----|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 国際線路線数・便数            | 目標 | 6 路線<br>18 便/週  | 6 路線<br>21 便/週 | 6 路線<br>24 便/週 | 6 路線<br>28 便/週 | 7 路線<br>31 便/週 |
|                      | 実績 | 5 路線<br>18 便/週※ |                |                |                |                |
| 広島空港と主要拠点を結ぶ公共交通ルート数 | 目標 | 10 ルート          | 10 ルート         | 11 ルート         | 11 ルート         | 12 ルート         |
|                      | 実績 | 9 ルート           |                |                |                |                |

※ R4.3 月末時点では、新型コロナの影響により国際線は全路線運休しているため、各航空会社が航空局へ提出している運航計画(R4 夏ダイヤ)を実績値とする。

### 【評価と課題】

- 国際定期路線については、新型コロナの影響が続き、日本政府及び就航先国・地域による厳しい水際対策が行われていたため、令和2年3月以降全路線運休が続いた。
- 日本政府の水際対策は緩和されつつあり、広島空港などの地方空港で国際線発着の再開も段階的に進められているが、就航先国・地域により水際対策の緩和状況が大きく異なるため、早期復便に向け、路線ごとに対応を検討する必要がある。
- 空港アクセスについては、新型コロナの影響の長期化により、路線バスの運休や減便が続いており、令和3年度は広島空港と主要拠点を結ぶ公共交通ルート数の目標値を達成することができなかった。
- コロナ禍においては、空港アクセスの利便性を確保するため、航空旅客数に見合った路線バス便数を維持しつつ、アフターコロナを見据えた路線拡充に向けて、各拠点における空港アクセスのあり方や持続可能性について検証する必要がある。
- 新型コロナの影響で激減した世界の航空需要は、IATA(国際航空運送協会)の予測では、2025 年(令和7年)には、アジア太平洋地域においても新型コロナ拡大前の水準に回復するとされており、両KPIの令和7年度での目標達成に向けて、上記課題への対応を着実に進める必要がある。

【主な事業】・ 広島空港拠点性強化事業 ……346 ページ

### 【令和4年度の取組】

- 就航先国・地域の水際対策緩和状況に応じて、航空会社等に対して必要な支援策を検討する。
- 早期復便に向けた需要喚起のため、広島国際空港株式会社と連携し、官民で構成される広島空港振興協議会を通じて、路線ごとの課題やターゲットに応じた効果的な利用促進策を検討・実施する。
- 空港アクセスの利便性の確保に向けて、コロナ禍でも航空旅客数に見合った路線バス便数を運行するため、引き続き、バス事業者に対する支援を実施する。

- また、アフターコロナを見据えた新規アクセス路線の拡充に向けて、県や広島国際空港株式会社等で構成するプロジェクトチームにおいて、実証実験を視野に入れ、市場調査等を踏まえた拡充路線や最適な交通モードの検討を行う。

## ② 世界標準の港湾物流の構築とクルーズ客船の寄港環境の整備

### 【5年間(R3～R7)の取組の方向】

- 船舶の大型化など船社の寄港需要に対応するため、コンテナターミナルの大水深岸壁を延伸します。また、コンテナ取扱量の増加に対応するため、コンテナターミナルのふ頭用地を拡張するとともに、ターミナル背後の港湾物流用地の整備及び利活用を促進します。
- 東南アジア航路をはじめとする国際コンテナ航路を拡充するため、港湾運営会社である(株)ひろしま港湾管理センターと連携して一層の集荷促進を図るとともに、船社に対する航路誘致活動を戦略的に展開します。
- コンテナターミナルの生産性を高めるため、AI等を活用したターミナル運営や、デジタル技術を活用した荷役機械の自動化・遠隔操作化に取り組みます。
- 新型コロナ拡大予防対策として、関係機関が策定するガイドラインに沿った安全対策に取り組むとともに、クルーズ客の新たなニーズに対応し、上陸観光における多様なアクティビティを関係者と連携して発信していくほか、ラグジュアリー・プレミアクラスのクルーズ客船の拠点となる受入施設整備を推進するなど、ソフトとハードの両面から県内各港への寄港促進に取り組みます。

| KPI                               |    | R3  | R4  | R5  | R6  | R7  |
|-----------------------------------|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 県内港から東南アジア主要港までの外貨コンテナの海上輸送日数(平均) | 目標 | 14日 | 14日 | 14日 | 14日 | 11日 |
|                                   | 実績 | 14日 |     |     |     |     |

### 【評価と課題】

- 港湾物流の活性化による航路拡充や取扱貨物の増
  - 港湾物流用地の造成工事などを実施するとともに、施策提案等の様々な機会を通じて、関係者と連携を図りながら、国へ働きかけを行ったこと等により令和4年3月に出島地区の岸壁延伸が新規事業化されるなど、港湾物流機能の強化に向けた取組を着実に進めることができた。
  - 引き続き、着実な事業進捗に必要な予算確保のため、施策提案等の様々な機会を通じて、関係者と連携を図りながら、国へ働きかけを行っていく必要がある。また、フォワーダー等と連携して貨物情報を収集し、引き続き集荷促進や東南アジア航路等の誘致に取り組むなど、広島港出島地区をはじめとした物流拠点機能の強化等に取り組む必要がある。
- 客船誘致・クルージング促進等による観光産業の振興
  - クルーズ客船誘致については、国内外の船会社等を訪問し、港及び周辺のPR、船会社側の要望聞き取り等を行うなど、クルーズ客船受入環境の整備を図った結果、近年は寄港が増加傾向にあったが、新型コロナの影響により、令和3年度は前年度に続いて、広島港へのクルーズ客船の寄港は2回にとどまった。
  - クルーズの再開に当たっては、日本船の国内クルーズを対象として、受入れを再開しているところであるが、今後は、国が中心となって策定を予定する、外国船等を対象としたガイドラインを踏まえて、本県における受入れについて関係機関等と調整を行い、外国船の受入再開を図る必要がある。

- 【主な事業】 ・ 港湾改修費……………318 ページ  
 ・ 瀬戸内海クルージング促進事業(客船誘致受入)……………348 ページ

#### 【令和4年度の取組】

##### ○ 世界標準の港湾物流の構築とクルーズ客船の寄港環境の整備(交流・連携基盤)

近年の船舶大型化に対応するため、コンテナターミナルの大水深岸壁を延伸するとともに、コンテナターミナルのふ頭用地の拡張、ターミナル背後の港湾物流用地の整備、荷役機械の自動化等による港湾物流機能の強化を進めることとしており、令和4年度は、引き続き港湾物流用地の造成工事を着実に進めるとともに、ふ頭用地の拡張や荷役機械の自動化等の物流機能高度化のための検討会等を実施し、具体的な整備計画を作成する。

また、航路拡充については、令和4年度は、新型コロナの収束状況を踏まえながら、引き続き誘致活動を加速していく。

さらに、アフターコロナを見据え、クルーズ客船の受入環境の充実を図るため、新たな旅客ターミナル等の施設整備等に取り組むとともに、外国船クルーズの再開に向けての情報を収集し、外国船を対象としたガイドラインが示されたのちに、それを受け、広島港の感染拡大予防対策を作成し、受入再開に向けて取り組む。

### ③ 人・モノの流れを支える道路ネットワークの構築

#### 【5年間(R3～R7)の取組の方向】

- 生産性の向上を図るため、県内の都市部を中心とした主要渋滞箇所におけるバイパス工事や立体交差化等による渋滞対策を推進し、主要渋滞箇所が発生する損失時間を低減します。
- 主要都市間や圏域内における市町間の連携強化に資する道路の整備を推進することにより、円滑かつ迅速な人の移動を実現します。

| KPI             |    | R3   | R4   | R5   | R6  | R7  |
|-----------------|----|------|------|------|-----|-----|
| 主要渋滞箇所における対策箇所数 | 目標 | 14箇所 | 10箇所 | 10箇所 | 9箇所 | 7箇所 |
|                 | 実績 | 14箇所 |      |      |     |     |

#### 【評価と課題】

- 広島県道路整備計画 2021 に基づき、計画的に道路整備に取り組んでおり、令和4年3月には主要渋滞箇所の対策箇所である東広島呉自動車道阿賀IC立体化が完成する等、令和7年度目標達成に向けて順調に進捗している。

- 【主な事業】
- ・ 道路改良費……………318 ページ
  - ・ 直轄国道改修費等負担金……………318 ページ
  - ・ 広島高速道路公社出資金・貸付金……………350 ページ

#### 【令和4年度の取組】

- 主要渋滞箇所の渋滞を緩和する道路整備を進めること等により円滑かつ迅速な人の移動を実現するため、広域的な連携強化に資する国直轄国道や、市町間の連携強化及び都市交通の高速性・安定性の強化等に資する道路について、引き続き、計画的な整備を推進する。