

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 (R7)	目標値 (R12)
広島空港利用者数	297 万人 (R1)	269 万人 (R5)	310 万人	360 万人
県内港におけるコンテナ取扱量	36 万 TEU (R1)	35 万 TEU (R5)	42 万 TEU	48 万 TEU
年間渋滞損失時間	4,500 万時間 (R1)	4,180 万時間 (R5)	3,500 万時間	3,000 万時間

主な取組	
● 世界とつながる空港機能の強化 ➢ 航空会社等に対する支援を実施[R4～] ➢ 広島空港アクセス新規路線（宮島口線、アルパーク・ジアウトレット広島線）の実証運行[R5～] ● 人・モノの流れを支える道路ネットワークの構築 ➢ 主要渋滞箇所の渋滞を緩和する道路整備の推進	● 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 ➢ 広島港出島地区岸壁整備の新規事業化[R3～] ➢ 広島港クルーズターミナル供用開始[R6.3～] ➢ 広島港セミナー[R6.1]、広島県東部港湾セミナー[R5.11]

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、広域的かつ利便性の高いアクセスネットワークの確立に取り組めます。

KPI		R3	R4	R5	R6	R7
国際線路線数・便数	目標	6 路線 18 便/週	6 路線 21 便/週	6 路線 24 便/週	6 路線 28 便/週	7 路線 31 便/週
	実績	5 路線 18 便/週※	1 路線 4 便/週	4 路線 24 便/週		
	達成状況	未達成	未達成	未達成		
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	10 ルート	12 ルート		
	達成状況	未達成	達成	達成		

※ 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】

- 新型コロナの影響で運休していた国際線は、昨年度、大連・北京線及び上海線が復便し、更にソウル線が就航したが、新型コロナの影響による航空会社の経営資源削減や空港の人材不足等により復便・増便が遅れており、目標を達成していない。引き続き、復便等の後押しとなるよう必要な支援策を継続する必要がある。
- 広島空港アクセスについては、バス等の新規路線の開設のため、令和5年 12 月から「宮島口空港線」及び「アルパーク・ジ アウトレット広島空港線」の実証運行を実施した。また、既存路線の維持のため、コロナ禍からの回復が遅れている「福山路線」及び「尾道路線」をモデル路線として、各路線関係者で構成するワーキンググループをそれぞれ設置し、将来的に持続可能な路線としてのあり方やその実現に向けた取組等について検討するとともに、路線の利用促進対策を実施した。以上の取組の結果、2ルート増の 12 ルートとなり、目標を達成することができた。
- 一方で、空港アクセスを担う交通事業者の人材不足が深刻化する中、路線の持続可能性の向上に向けて、中長期的な視点に立った取組を進める必要がある。

【主な事業】・ 空港振興事業……………238 ページ

【令和6年度の取組】

- 広島国際空港株式会社等と連携し、国際航空ネットワークの再構築に向けた航空会社等に対する支援を継続する。
- 空港アクセスについては、広域的かつ利便性の高い空港アクセスネットワークの構築に向けて、引き続き、HIAPや交通事業者、地元市町などの関係者と連携して、実証運行2路線のダイヤ見直し等による利用促進対策や、モデル2路線の持続可能性の向上に向けたロードマップの整理などに取り組む。

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㈱ひろしま港湾管理センターと連携して一層の集貨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 主要港までの外貿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	14 日	14 日		
	達成状況	達成	達成	達成		

【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
コンテナ貨物取扱量は、広島港では、主要品目である自動車部品の輸移出が増加したこと等により過去最高となった(279,061TEU/年)。一方で、福山港では、衣料品の輸入減少等により前年比で減少した。
航路拡充に向けては、広島港出島地区において、東南アジア直行航路の誘致等につながる大水深岸壁の整備等の着実な事業進捗が図られるよう、施策提案等の様々な機会を通じて、市や地元経済界等の関係者と連携を図りながら、国へ働きかけを行った。
引き続き、着実な事業進捗が図られるよう、国への働きかけを行うとともに、大水深岸壁の整備と合わせた荷役機械整備、港湾運営会社等と連携した集貨促進や航路拡充に向けたポートセールスなど、港湾物流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
新型コロナの影響により休止していた外国クルーズ客船については、令和5年3月に寄港が再開し、すでに再開していた日本船と合わせ、計 63 回/年度の寄港があり、前年度の 14 回から大幅に増加した。また、令和6年3月 30 日には、広島港宇品地区において「広島港クルーズターミナル」が供用開始となった。
今後は、着実に回復している客船寄港に対し、出入国審査を始めとする受入体制の構築や地域を巻き込んだおもてなしの充実に取り組む必要がある。

【主な事業】・ 港湾改修費 ……………321 ページ
・ 港湾特別整備事業費特別会計……………418 ページ

【令和6年度の取組】

○ 港湾物流の活性化による航路拡充や取扱貨物の増

広島港については、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援する国際物流拠点の形成を目指し、物流機能の強化を図る。

このため、出島地区において、物流用地の分譲により東南アジアを始めとするアジア諸国との航路誘致につながる集貨を促進するとともに、大水深岸壁の整備等の着実な事業進捗に向けた国への働きかけや、県による荷役機械(ガントリークレーン)の増設を進め、外貿コンテナ機能の強化を図る。

また、海田地区において、国際フィーダー機能の強化に向けた検討を進める。

加えて、港湾運営会社と連携しながら、東南アジア航路等の拡充に向けた船会社等への誘致活動等に係る取組を加速するとともに、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実現に向けて関係者と連携して検討を進める。

○ 客船誘致・クルージング促進等による観光産業の振興

広島港宇品地区における「広島港クルーズターミナル」を活用した受入環境の充実に取り組むとともに、広島県観光連盟等と連携し、県内の港を起点とした周辺観光地のPR等による船会社へのセールス活動を行うなど、更なる客船誘致につながる取組を進める。

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	12 箇所	12 箇所		
	達成状況	達成	未達成	未達成		

【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いるところであるが、令和4年度完成を見込んでいた事業の工事進捗の遅れの回復が困難であったことから、目標達成に至らなかった。

【主な事業】・ 道路改良費、直轄国道改修費等負担金……………321 ページ
・ 広島高速道路公社出資金・貸付金……………415 ページ

【令和6年度の取組】

- 広域的な連携強化に資する国直轄国道や、市町間の連携及び都市交通の高速性・安定性の強化に資する道路について、円滑かつ迅速な人の移動を実現するため、引き続き、国土交通省や広島高速道路公社と連携を図りながら、主要渋滞箇所の渋滞を緩和する道路整備を推進する。