

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)	295 万人 (R7)	310 万人	360 万人
県内港におけるコンテナ取扱量	36 万 TEU (R1)	34 万 TEU (R7)	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 (R7)	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 ➢ 復便・新規就航に向けた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・五日市駅線）の自主運行開始[R6～] ● 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～] ➢ 広島港海田地区公共ふ頭用地の取得[R6.12] ➢ 県内港の利用促進に向けた広島港セミナー[R6.11]、広島県東部港湾セミナー[R7.1]

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	6 路線 32 便/週	7 路線 40 便/週
	達成状況	未達成	未達成	未達成	達成	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	12 ルート	13 ルート
	達成状況	未達成	達成	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】

- 広島空港の国際線は、積極的な路線誘致を展開することなどにより、上海線が増便・デیلیー化(週7便)し、更に韓国・清州線が新規就航するなどし、目標は達成した。
- 一方で、グランドハンドリング人材不足や物価高騰を背景としたグランドハンドリング等の経費の上昇が生じ、新規就航を検討する航空会社の負担が増加していることから、引き続き、新規就航の後押しとなるような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、既存路線のうち「福山路線」と「尾道路線」について、乗合タクシーによる実証運行を実施し、令和8年2月から事業者による自主運行が開始されるなど、県民の利便性向上が図られた。
- 一方で、空港アクセスを担う交通事業者のドライバー等の人材不足も顕在化しており、中長期的に持続可能な空港アクセス路線の実現に向けた取組を進める必要がある。

【主な事業】・ 空港振興事業……………325 ページ

【令和8年度の取組】

- 国際航空ネットワークの拡充のため、空港運営権者等と連携した航空会社等へのセールス活動や、国際線の新規就航等に伴う航空会社への支援を引き続き実施する。
- 空港アクセスの利便性向上のため、路線の拡充に向けた市場分析等に必要な経費の一部を負担するとともに、既存路線の維持・強化に向けた関係者による検討会議を運営する。

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	14 日	13 日
	達成状況	達成	達成	達成	達成	未達成

【評価と課題】

- 広島港出島地区において、国直轄の大水深岸壁整備が令和8年度中の完成に向けて着実に進められるとともに、令和6年度に分譲した物流用地においては、マツダ株式会社によりKDセンターの建設が進められているところであり、本県としては、コンテナ貨物量の増加に対応するため、ガントリークレーンの整備を完了するとともに、暫定的な保管施設整備に向けた関係者協議を実施した。また、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し、出島地区の岸壁整備の早期完成を国へ働きかけた。
- 福山港箕島地区において、国直轄の岸壁整備に併せてふ頭用地の整備を実施し、令和8年3月に暫定供用を開始した。
- 既存航路の一つが東南アジア主要港まで延伸したことにより、県内港から東南アジア主要港までの海上輸送日数は1日短縮されたものの、想定していた直行便の就航には至らなかったことから、目標は未達成となった。
- 引き続き、物流機能強化に向けて国への働きかけを行うとともに、港湾運営会社等と連携した集貨促進・航路拡充に向けたポートセールスなどに取り組む必要がある。
- 広島港へのクルーズ客船の寄港については、国内外での積極的な誘致活動や寄港地観光の充実などの受入環境の向上に取り組み、過去最高となる110回となった。
今後も寄港回数は高い水準で推移する見込みであることから、円滑な出入国審査を始めとする受入体制の強化や港を起点とした一層の地域活性化に取り組む必要がある。

【主な事業】・ 港湾特別整備事業費特別会計……………308 ページ
・ 港湾改修費 ……………412 ページ

【令和8年度の取組】

- 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。

広島港出島地区において、岸壁の延伸や暫定的な保管施設の年度末までの完成を目指すとともに、東南アジア諸国等との航路誘致につながる集貨促進を図るなど、外貿コンテナ機能の強化に取り組む。

広島港海田地区において、マツダ株式会社から取得したKDセンターの県営上屋としての利用開始に向けた調整を進めるなど、慢性的な倉庫不足の解消を図り、集荷に取り組む。

福山港箕島地区において、効率的な輸送や船舶の大型化に対応するため、大水深岸壁の整備を着実に進めていく。

加えて、港湾運営会社等と連携しながら、東南アジアを始めとする国際コンテナ航路の拡充に向けた荷主等へのポートセールスに取り組むほか、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。

- 地域と一体となったおもてなしの充実や円滑な出入国審査体制の構築に取り組むとともに、更なる客船誘致や観光消費の増加等を通じた地域活性化につなげるため、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などの取組を進める。

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	12 箇所	12 箇所
	達成状況	達成	未達成	未達成	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ものの、(主)福山沼隈線(福山市草戸～熊野)など、用地買収等に時間を要したことにより、目標は未達成となった。
- 引き続き、関係機関と連携を図りながら事業推進に努める必要がある。

【主な事業】・ 広島高速道路公社出資金・貸付金……………406 ページ
 ・ 道路改良費、直轄国道改修費等負担金……………412 ページ

【令和8年度の取組】

- 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の国道や、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一般国道2号道照交差点などについて、引き続き、国土交通省や広島高速道路公社と連携し整備を推進する。