資料番号	12

令和８年 11 月 19 日
課　名　土木建築局空港振興課
担当者　課長　粟根
内　線　4010
課　名　土木建築局港湾振興課
担当者　課長　吉牟田
内　線　4018
課　名　土木建築局港湾漁港整備課
担当者　課長　前原
内　線　4002

「広島県みなと・空港振興プラン 2026（案）」について

１　要旨

「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」の目指す県土の将来像を実現するための分野別計画である「社会資本未来プラン」における港湾・漁港及び空港部門の事業別計画として、「広島県みなと・空港振興プラン 2026」を策定する。

２　広島県みなと・空港振興プラン 2026（案）の概要

(1)　**計 画 期 間**　　令和８年度（2026 年度）～令和 12 年度（2030 年度）〔５年間〕

(2)　**投資予定額**　　概ね 500 億円

(3)　**実 施 方 針**

■みなと振興

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」を推進する。

取　組　方　針（港湾・漁港）	取　組　内　容
方針１　物流・交流を支えるみなとづくり （１）企業活動を支える物流基盤の強化 （２）交流・観光・賑わい機能の強化	・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大水深岸壁、航路・泊地の整備など港湾機能の拡充 ・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向上　など
方針２　生活・暮らしを支えるみなとづくり （１）防災・減災対策の推進 （２）安全で快適な海上交通機能の維持・充実 （３）環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出	・切迫する巨大地震に対する耐震対策の推進 ・放置艇対策の推進に向けたハード・ソフト対策 ・カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進　など
方針３　地域活動を支えるみなとづくり （１）地域の産業活動拠点の充実や魅力的なみなとまちづくりの推進	・産業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実 ・地域の魅力を活かしたみなと環境の整備　など
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 （１）既存施設の有効活用 （２）効果的で適切な維持管理の推進	・既存施設の統廃合や機能転換等による新たなニーズへの対応 ・デジタル技術を活用した効率的・効果的な維持管理の推進　など

■空港振興

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、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空港振興協議会や関係機関と連携・協働して、航空ネットワークの拡充や利用促進、空港アクセスの利便性向上に取り組む。

取　組　方　針（空港）	取　組　内　容
方針１　航空ネットワークの拡充 （１）新たな路線誘致等による航空ネットワークの構築	・アジア諸国を重要マーケットと捉えた路線・便数増 ・中四国で唯一の国際路線誘致 ・既存路線の増便・機材大型化による提供座席数増 ・グランドハンドリング体制の確保

方針２　利用促進 （１）観光関係者等との連携による新たな旅客需要の創出	・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 ・周辺地域と一体となった中四国周遊需要の創造 ・空港及びその周辺における賑わいづくり
方針３　空港アクセスの利便性向上 （１）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	・広島空港アクセス対策アクションプログラムの推進 ・空港アクセスに資する道路整備の推進 ・主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設 ・多様なニーズに対応したアクセス手段の確保 ・軌道系を活用したアクセスの維持・強化 ・災害発生時等の緊急輸送体制の確保

(4)　事業実施箇所

■みなと振興

○　事業実施箇所については、本プランの施策の柱である「物流・交流を支えるみなとづくり」「生活・暮らしを守るみなとづくり」「地域活動を支えるみなとづくり」に貢献する事業を対象とし、事業効果、緊急性、実施環境、波及的影響の４つの評価指標で優先度評価し、各市町の意見を伺う社会資本整備調整会議を経て決定した。

○　全体で 43 箇所を位置付け、そのうち、完成箇所については、社会経済情勢、現場条件や今後の工程等を精査し、計画期間内で 11 箇所の完成を見込んでいる。

【実施箇所数】

（単位：箇所）

事業区分	広島県みなと・空港振興プラン 2026（令和 8 年度～令和 12 年度）			
		完成 A	部分完成 B	継続 C
港湾事業	37（6）	11	5	21
漁港事業	6（0）	0	0	6
合計	43（6）	11	5	27

（　）は新規箇所

３　成果目標

「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」に掲げる目指す姿及び本プランの期待する効果を踏まえ、次のとおり成果目標を設定した。

(1)　港湾・漁港

〔方針１〕物流・交流を支えるみなとづくり

指　標　名	現状（令和 7 年度末）	目標（令和 12 年度末）
県内港におけるコンテナ取扱量 【ビジョン指標】	34 万 TEU ※1	48 万 TEU ※1
クルーズ客船観光客による推計消費額 【ビジョン指標】	約 488 百万円 （R6 年度）	約 846 百万円
港湾に関連する新たな企業用地の提供※2	－	5ha
東南アジア航路の便数 【ビジョンアクションプラン KPI】	1 便/週	2 便/週

※1　暦年の取扱量数値

※2　令和８年度から令和 12 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

〔方針２〕生活・暮らしを支えるみなとづくり

指　標　名		現状(令和 7 年度末)	目標(令和 12 年度末)
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率※		33%	54%
CO2 排出量	広島港	約 66.0 万トン/年 (R4 年度)	約 47.5 万トン/年
	福山港	約 2,310 万トン/年 (R4 年度)	約 1,442 万トン/年
	尾道糸崎港	約 7.8 万トン/年 (R5 年度)	約 6.8 万トン/年

※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

〔方針３〕地域活動を支えるみなとづくり

指　標　名	現状(令和 7 年度末)	目標(令和 12 年度末)
みなとオアシス登録数	14 箇所	15 箇所

〔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

指　標　名	現状(令和 7 年度末)	目標(令和 12 年度末)
ビジター船舶係留可能箇所数	19 箇所	20 箇所
ビジター桟橋の年間利用隻数	5.1 千隻・日 ※	6.7 千隻・日 ※

※暦年の利用隻数

(2)　空港

〔方針１〕航空ネットワークの拡充

〔方針２〕利用促進

指　標　名	現状(令和 7 年度末)	目標(令和 12 年度末)
広島空港利用者数【ビジョン指標】	295 万人	494 万人
国際線路線数・便数 【ビジョンアクションプラン KPI】	7 路線・40 便/週	16 路線・113 便/週

〔方針３〕空港アクセスの利便性向上

指　標　名	現状(令和 7 年度末)	目標(令和 12 年度末)
空港アクセス運行便数 【ビジョンアクションプラン KPI】	10.6 万便/年	14.8 万便/年

4　添付資料

別紙１　「広島県みなと・空港振興プラン 2026（案)」　【概要】

別紙２　「広島県みなと・空港振興プラン 2026（案)」　【本文】

広島県みなと・空港振興プラン2026　概要版（案）

別紙１

概 要 版（1/2）

計画の概要　①計画期間：令和８年度～令和１２年度（５年間）投資予定額　②投資予定額：概ね５００億円（５年間、港湾と漁港の計）

計　画　の　内　容　～ みなと振興 ～

取組方針　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

【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に対応するため既存施設を有効活用した大水深岸壁、航路・泊地の整備など港湾機能の拡充
⇒効果的に多くの貨物を海上輸送するための港湾物流基盤の充実を図ります。
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の推進
⇒物流拠点へのアクセス向上を図ります。
⇒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デジタル技術を活用した港湾サービスの充実及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。
⇒高度な流通加工等に対応したロジスティクス機能の充実・強化を図ります。


広島港出島地区
国際コンテナターミナル


福山港箕島地区

【取組1-2】交流・観光・賑わい機能の強化

Ⅰ地域の活性化に資するクルーズ客船等の誘致や受入環境の向上
⇒クルーズ客船の誘致や寄港地観光の充実に取り組みます。
⇒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を図ります。
Ⅱ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等を図ります。


広島港宇品地区へのクルーズ客船の寄港状況


観光プロダクトの充実

◆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気候変動の影響への対応
⇒気候変動の影響を勘案した外力条件を考慮した施設整備を計画的に推進します。



広島港宇品地区

【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等の利用環境の維持、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・強化を図ります。


大西港大西地区

【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カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進
⇒港湾脱炭素化推進計画に基づく取組を推進します。
Ⅱ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を推進します。
Ⅲ海域環境の改善（藻場・干潟）
⇒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。
Ⅳモーダルシフトの推進
⇒民間企業と連携して、内航船サービスの拡充及び利用促進を図ります。

方針3　地域活動を支えるみなとづくり

【取組3-1】地域の産業活動拠点の充実や魅力的なみなとまちづくりの推進

Ⅰ産業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実
⇒漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の機能の維持・強化を図ります。
Ⅱ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するための港湾施設の充実を図ります。


鹿川港鎌木地区


港湾緑地を利用したみなとオアシスのイベント

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地域の活性化に資するクルーズ客船等の誘致や受入環境の向上
⇒海からの観光地訪問など新たなクルージングの促進にむけた取組を進めます。
Ⅱ既存施設の統廃合や機能転換等による新たなニーズへの対応
⇒港湾施設の利用転換・機能再編・利用高度化に取り組みます。


尾道糸崎港尾道地区

【取組4-2】効果的で適切な維持管理の推進

Ⅰ「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」に基づいた「修繕方針」による老朽化対策の推進
⇒アセットマネジメントシステムを活用した、計画的な維持管理を推進します。
Ⅱデジタル技術を活用した効率的・効果的な維持管理の推進
⇒UAVを活用した施設点検や、カメラを活用した情報発信に取り組みます。
Ⅲ放置艇対策の推進に向けたソフト対策
⇒「放置艇解消のための基本方針」により導入した放置艇対策制度の推進に取り組みます。


水中ドローンを活用した施設点検

◆実施箇所数◆

（単位：箇所）

事業区分	広島県みなと・空港振興プラン2026（令和8年度～令和12年度）			
		完成	部分完成	継続
港湾事業	37（6）	11	5	21
漁港事業	6（0）	0	0	6
合計	43（6）	11	5	27

（　）は新規箇所数

◆成果目標◆

指標名		現状（令和7年度末）	目標（令和12年度末）
県内港におけるコンテナ取扱量		34万TEU（暦年）	48万TEU
クルーズ客船観光客による推計消費額		約488百万円（令和6年度）	約846百万円
港湾に関連する新たな企業用地の提供　※1		－	＋5ha
東南アジア航路の便数		1便/週	2便/週
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率　※2		33%	54%
CO2排出量	広島港	約 66.0万トン/年（令和4年度）	約47.5万トン/年
	福山港	約2,310万トン/年（令和4年度）	約1,442万トン/年
	尾道糸崎港	約　7.8万トン/年（令和5年度）	約6.8万トン/年
みなとオアシス登録数		14箇所	15箇所
ビジター船舶係留可能箇所数		19箇所	20箇所
ビジター桟橋の年間利用隻数		約5.1千隻・日（暦年）	約6.7千隻・日

※1 令和8年度から令和12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

計　画　の　内　容　～ 空 港 振 興 ～

概 要 版（2/2）

取組方針　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、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空港振興協議会や関係機関と連携・協働して、航空ネットワークの拡充や利用促進、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

新たな路線誘致等による航空ネットワークの構築

Ⅰ　国際線

① 訪日外国人観光客数の増加等を背景に、地方空港間での路線誘致競争が激化していることから、空港運営権者と連携して新規路線誘致を推進します。
② 空港運営権者や県観光連盟等と連携し、積極的なエアポートセールスを行います。
③ 経済発展等に伴う航空需要の拡大が見込まれる、アジア諸国の路線拡充に取り組みます。
④ 中四国で唯一となる国際路線の誘致に取り組みます。
⑤ アジアのハブ空港と結ぶ路線の強化により、欧米豪等からのインバウンド誘客を強化します。



広島空港 航空ネットワーク図

Ⅱ　国内線

① 既存路線の増便や機材大型化による輸送力強化を図ります。
② 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みます。

Ⅲ　共通

○ コロナ禍を発端に、グランドハンドリングの人手不足が生じていることから、グランドハンドリング体制の確保を図ります。

方針２：利用促進

観光関係者等との連携による新たな旅客需要の創出

Ⅰ　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

① 広島空港振興協議会、空港運営権者、航空会社、県観光連盟等の関係者と一丸となってプロモーションを実施します。
② インバウンドなど観光需要が増加していることから、県観光連盟や航空会社等と連携又は共同したキャンペーンを強化し、新たな旅客需要の創出に取り組みます。
③ 就航先の情報や広島空港利用の利便性などを発信し、アウトバウンドの需要拡大に取り組みます。
④ 路線ごとの課題やターゲットに応じた効果的なプロモーションを検討・実施します。

Ⅱ　周辺地域と一体となった中四国周遊需要の創出

○ 豊富な観光資源を活かした中四国全域のインバウンド需要創出と周遊促進に取り組みます。

Ⅲ　空港及びその周辺における賑わいづくり

① 空港やその周辺施設の魅力を情報発信し集客促進を図ります。
② 空港周辺の民間企業や地元自治体等と連携して賑わい創出に資する取組を行います。

◆成果目標◆

項　目	現状値（令和7年度末）	目標値（令和12年度末）
広島空港利用者数	295万人/年	494万人/年
国際線路線数・便数	7路線・40便/週	16路線・113便/週
空港アクセス運行便数	10.6万便/年	14.8万便/年

方針３：空港アクセスの利便性向上

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

Ⅰ　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とりまとめた「広島空港アクセス対策アクションプログラム2019」のもと、関係機関と連携して対策を推進します。

Ⅱ　空港アクセスに資する道路整備の推進

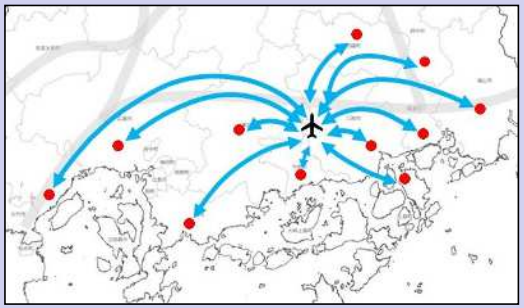
トリプルウェイの更なる機能強化や広域的な道路網整備など、アクセス向上に資する道路整備を推進します。

○ 広島高速5号線及び一般国道2号西条バイパス4車線化によるトリプルウェイの更なる機能強化
○ 一般国道2号(福山道路)の整備

Ⅲ　主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設

主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設や既存アクセス路線の維持・強化など、アクセス確保に取り組みます。

○ 県内観光地や交通結節点と空港を結ぶ、新たな空港アクセスバス路線の開設　など
○ 課題を抱える既存路線を対象に、最適な交通モードや運行形態など、中長期的に持続可能な空港アクセスのあり方を検討


広島空港アクセス路線イメージ

Ⅳ　多様なニーズに対応したアクセス手段の確保

デマンド交通やレンタカーの活用等による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みます。

○ デマンド交通の導入
○ レンタカー活用促進
○ 自動運転移動サービスの導入検討

Ⅴ　軌道系を活用したアクセスの維持・強化

JR山陽本線駅（白市駅等）で乗り換えする空港連絡バス路線の強化など軌道系を活用したアクセスの維持・強化に取り組みます。

○ JR駅乗換アクセス路線に関する情報発信等による利用促進
○ 駅の案内表示の充実
○ 軌道系アクセス整備の実現可能性等に関する情報収集

Ⅵ　災害発生時等の緊急輸送体制の確保

災害発生時等の代替輸送ルートやスムーズな緊急輸送体制の確保及び情報発信を行います。

○ 緊急輸送ルートや関係者の役割分担等をあらかじめ定めた緊急対応マニュアルの作成
○ リアルタイムな情報発信　など

別紙２

広島県みなと・空港振興プラン 2026









令和８年０月

広　　島　　県

目　次

§１　計画の基本的事項 …… 1
Ⅰ　策定の趣旨…… 2
Ⅱ　計画の概要…… 2
Ⅲ　計画の位置づけ…… 2
Ⅳ　前プランの評価…… 3

§２　みなと振興 …… 6
Ⅰ　プランの方針…… 7
１　みなとを取り巻く環境…… 7
２　みなとにおける現状（強みと弱み）…… 9
３　港湾・漁港が担う「目指す県土の将来像」…… 12
４　みなとの取り組むべき課題…… 13
５　取組方針…… 17
Ⅱ　実施計画…… 19
■　優先度評価…… 19
■　優先度評価指標…… 19
■　優先度ランクごとの対応方針…… 20
■　実施計画…… 20
■　投資予定額…… 21
◆　方針１　物流・交流を支えるみなとづくり…… 22
◆　方針２　生活・暮らしを支えるみなとづくり…… 25
◆　方針３　地域活動を支えるみなとづくり…… 28
◆　方針４　港湾・漁港施設の有効活用や適正な維持管理の推進…… 29
Ⅲ　成果目標…… 32

§３　空港振興 …… 33
Ⅰ　プランの方針…… 34
１　空港を取り巻く環境…… 34
２　広島空港の現状（強みと弱み）…… 37
３　広島空港が担う「目指す県土の将来像」…… 45
４　広島空港の取り組むべき課題・状況変化…… 45
５　取組方針…… 46
Ⅱ　実施計画…… 48
１　航空ネットワークの拡充…… 48
２　利用促進…… 49
２　空港アクセスの利便性向上…… 50
Ⅲ　成果目標…… 54

§４　実施箇所…… 55

用語解説…… 60

～§１計画の基本的事項～

Ⅰ　策定の趣旨

「広島県みなと・空港振興プラン 2026」は、広島県の総合計画「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」の目指す県土の将来像を実現するため、社会資本分野のマネジメントの基本方針として策定している「社会資本未来プラン」における港湾・漁港・空港部門の事業別計画として策定するものです。

なお、本プランは港湾及び漁港に関する「みなと振興」と「空港振興」で構成します。

※このプランの対象となる港湾・漁港は管理者が県であるものとしている。

Ⅱ　計画の概要

期間：令和８年度～令和 12 年度（５年間）

「安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン」及び「社会資本未来プラン」に掲げる 10 年後の目指す将来像に向けて、具体的に取り組むべき事業別整備計画として５年間とします。

投資予定額：概ね５００億円

投資予定額は、「中期財政運営方針」を前提として、「社会資本未来プラン」における、社会資本整備の優先順位を踏まえて、設定しています。

Ⅲ　計画の位置づけ

安心▷誇り▷挑戦　ひろしまビジョン（R2.10 策定　R8.6 改定）
～ 仕事も暮らしも。里もまちも。それぞれの欲張りなライフスタイルの実現～

↓

社会資本未来プラン(R3.3 策定　R8.11 改定)
～社会変化に適応したインフラマネジメントの推進～

↓

「広島県みなと・空港振興プラン 2026」

Ⅳ　前プランの評価

前プランでの主な取組成果《みなと振興プラン》

基本方針	方針の柱	主な成果（■ハード、◇ソフト）
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	■臨港道路廿日市草津線４車線化（第Ⅱ期区間）完成【R8.3】 ■広島港出島地区、五日市地区　埋立造成地の分譲【R4～R7】 ◇広島港コンテナ貨物取扱量過去最高【R5 年】 ◇コンテナ定期航路の拡充（国際フィーダー航路１便増便【福山港　R5.6】、中国航路１便増便【広島港　R6.5】（東南アジアまで延伸(R7.10)） ◇港湾インフラ分野・統計分野におけるサイバーポートの導入【R4～】
	交流･賑わい機能の強化	■広島港宇品地区（岸壁延伸、クルーズターミナル整備）完成【R6.3】 ◇広島港クルーズ客船寄港回数過去最高（110 回）【R7】 ◇福山港・尾道糸崎港への海外クルーズ船初寄港【R5.4】
生活・暮らしを支えるみなとづくり	防災・減災対策の推進	■福山港箕沖地区（耐震強化岸壁）完成【R4.3】 ◇草津漁港 BCP 策定【R8.3】
	安全で快適な海上交通機能の維持・充実	◇県内全域の放置等禁止区域を指定完了【R7.3】 ◇放置艇対策として小型船舶用泊地等使用料徴収開始【R7.4～】
	環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出	■広島港出島地区・尾道糸崎港貝野地区における公共残土・浚渫土等の受入 ■尾道糸崎港機織地区 航路泊地の浚渫土砂を活用した干潟造成 ◇広島港、福山港、尾道糸崎港における港湾脱炭素化推進計画の策定【R7】
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	■福山港鞆地区（浮桟橋）完成【R6】 ■千年港大越地区（小型船だまり）完成【R7】 ■土生港土生地区（浮桟橋）完成【R5】 ■音戸漁港鰯浜地区（浮桟橋）完成【R5】 ■走漁港本浦地区（防波堤）完成【R5】 ◇「みなとオアシス大崎上島」登録【R4.3】
港湾・漁港移設の有効利用や適切な維持管理の推進	既存施設の有効活用	◇既存施設を利用したスーパーヨット試乗会の実施【R6.5】
	効果的で適切な維持管理の推進	◇港湾施設点検において水中ドローン等の新技術を用いた点検を実施 ◇港湾施設点検においてタブレットを用いた効率的な点検を実施 ◇港湾・漁港施設維持管理計画書の改定


臨港道路廿日市草津線４車線化（第Ⅱ期区間）【R8.3】


広島港宇品地区　クルーズターミナル完成【R6.3】

前プランでの主な取組成果《空港振興プラン》

基本方針	主な成果
航空ネットワークの拡充	コロナの収束状況を踏まえ、令和４年度下半期から復便・新規就航に取り組んだ。 ○ 国内線 ・R5.3 IBEX エアラインズによる仙台線が１便増便 ○ 国際線 ・R5.1 チャイナエアラインによる台北線が復便 ・R5.7 チェジュ航空によるソウル線が就航 ・R5.8 中国国際航空による大連・北京線が復便 ・R5.9 中国東方航空による上海線が復便 ・R6.5 ベトジェットエアによるハノイ線が新規就航 ・R6.11 香港エクスプレスによる香港線が復便 ・R7.7 中国東方航空による上海線デイリー化 ・R7.11 エアロＫ航空によるチョンジュ線が新規就航
空港アクセスの利便性向上	○ 東広島・安芸バイパスの全線開通（R5.3）により、山陽自動車道（広島東 IC～志和 IC）の渋滞発生件数※が約８割減少　※事故・工事等その他の要因は除く ○ 自家用車利用者等の利便性の向上対策を実施 ・立体駐車場の新設及び駐車場予約サービスの開始（R5.4） ・平面駐車場のレイアウト変更及び場内ドロップオフレーンの新設（R5.11） ・レンタカーポート開業（R6.7） ○ 空港アクセス路線を拡充するため、新規２路線の運行実証実験を実施し、「宮島口空港線」と「五日市駅空港線」の自主運行が開始された。（R6.12） ○ 空港アクセス既存路線の強化を図るため、福山と尾道の２路線について、乗合タクシーの実証運行を実施し、自主運行が開始された。（R8.2～） ○ 山陽道通行止めや渋滞により、リムジンバス運行を見合わせた際の西条駅または白市駅への代替アクセス運行体制を構築（R6.8） ○ 「広島空港アクセス等情報システム」について、空港利用者のニーズの多様化等に対応するため、新たな情報表示や機器追加などのシステム改修を実施（R7.10～）



広島空港国際線の運航再開（令和５年１月）



広島－ソウル線　就航記念式典（令和５年７月）

主な成果目標と達成状況

「社会資本未来プラン」に基づいた、客観的な事業評価により、優先順位が高い箇所から、効果的・効率的な整備を進めるとともに、ハード・ソフト一体となって計画的に施策の推進に努めてきました。

実施個所については、計画 46 箇所のうち約 85%が計画どおり進捗しました。現場条件への対応等により施工期間が長期化しているものもありますが、完成予定箇所 16 箇所に対し 14 箇所が完成しました。

✧　主な目標値の達成状況

項　目	R2 現況値	R7 末目標値	R7 末実績
県内港におけるコンテナ取扱量	36 万 TEU	42 万 TEU	34 万 TEU（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)	14 日	11 日	13 日
港湾に関連する新たな物流・工業用地の提供 ※1	―	+29ha	+27ha
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率	33%	53%	33%
ＢＣＰ策定漁港数（第 3 種漁港 ※3）	0%	100%	100%
みなとオアシス登録数	13 箇所	15 箇所	14 箇所
ビジター船舶係留可能箇所数	18 箇所	19 箇所	19 箇所
ビジター桟橋の年間利用隻数	約 4.7 千隻・日(R1)	6.7 千隻・日	5.1 千隻・日
放置艇隻数	約 11 千隻(H30)	0 隻	約 3 千隻
広島空港利用者数	297 万人/年(R1)	310 万人/年	295 万人
国際定期路線数・便数	5 路線・26 便/週	7 路線・31 便/週	7 路線・40 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	13 ルート

※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

✧　事業完成箇所（港湾：実績 11 箇所/計画 13 箇所、漁港：実績 3 箇所/計画 3 箇所）

港湾	主な事業箇所
完成（5 箇所）	広島港廿日市・五日市地区（臨港道路）、広島港宇品地区（岸壁、ターミナル）、福山港鞆地区（浮桟橋）、土生港土生地区（浮桟橋）、千年港大越地区（小型船だまり）
部分完成（6 箇所）	大竹港小方・飛石地区（浮桟橋）、厳島港宮島口地区（緑地、駐車場）、広島港江波地区（臨港道路）、三高港三高地区（浮桟橋）、尾道糸崎港山波地区（防波堤）、福山港箕島・箕沖地区（岸壁、航路、泊地）
漁港	**主な事業箇所**
完成（2 箇所）	音戸漁港鰯浜地区（浮桟橋）、走漁港本浦地区（防波堤）
部分完成（1 箇所）	倉橋漁港本浦地区（浮桟橋）

～§２みなと振興～



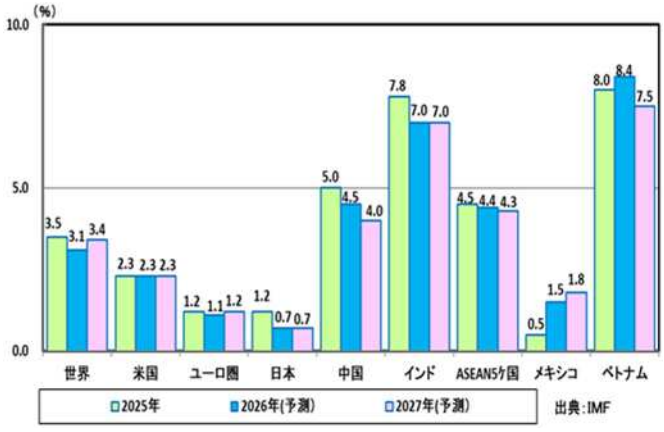
広島港へ寄港中のクルーズ客船「ダイヤモンド・プリンセス(総トン数 115,906 トン)」

Ⅰ　プランの方針

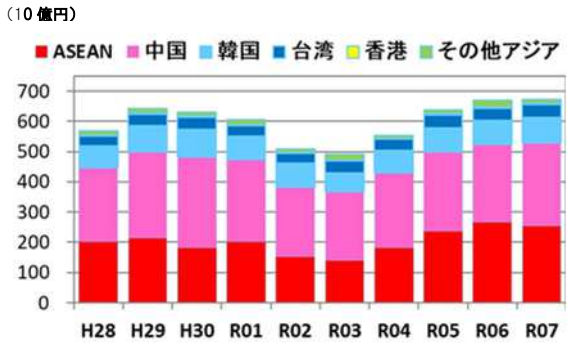
1　みなとを取り巻く環境

- 世界の情勢として、これまでの欧米や中国を中心とした海外市場にとどまらず、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が活発化しており、東南アジア地域との経済的な結びつきが強まってきている。日本企業の海外における拠点進出など企業活動のグローバル化により、経済の相互依存関係や交易が拡大しているとともに、これらの国や企業との新たな競争が激しさを増している。
- また、海外の港湾では、急速に進化する IT 技術を活用して、港湾・貿易手続きの更なる効率化の取組が活発化しているため、国策として、港湾の完全電子化と港湾関連データ連携基盤の構築やデジタル技術を活用した世界水準の生産性と良好な労働環境を有するターミナルの構築に向けた取組が進められている。
- さらに、国は 2020 年 10 月に「2050 年カーボンニュートラル」を宣言しており、国土交通省は、港湾・臨海部に CO2 排出量の約 6 割を占める産業の多くが集積していることを踏まえ、脱炭素に配慮した港湾機能の高度化等を進め「カーボンニュートラルポート」を形成し、我が国の脱炭素社会の実現に貢献するとしている。このため、官民連携による港湾の脱炭素化の取組を推進していくことが求められている。
- 加えて、近年のクルーズ客船の寄港回数増加に伴い、訪日旅客数が年々増加している中、受入環境の充実が求められている。
- このような環境のなか、物流の効率化、産業の国際競争力の強化、効率的で安全性の高い輸送体系の構築、地域が持つ資源や魅力の活用など、港湾には幅広い機能の発揮が求められている。加えて、国が推進する「カーボンニュートラルポート」の形成を踏まえ、港湾の脱炭素化に向けた取組を推進していくことが重要となっている。こうした要請に対応するため、施設整備等のハード面の施策と港湾施設の効率的な運営等のソフト面の施策や脱炭素化への取組を総合的に推進するとともに、県内での観光消費の増加などを通じた、より一層の地域活性化を図ることが重要となっている。

✧　アジア地域等の GDP 実質成長率

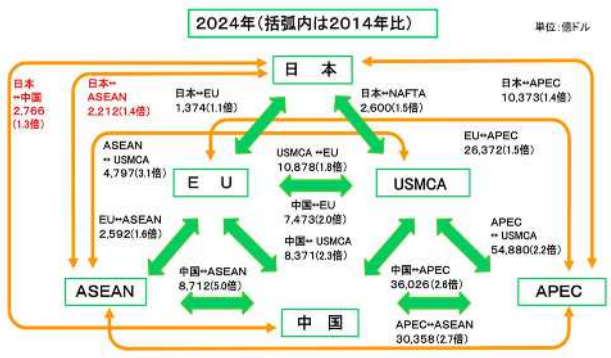


✧　広島港のアジア取引国別貿易額の推移



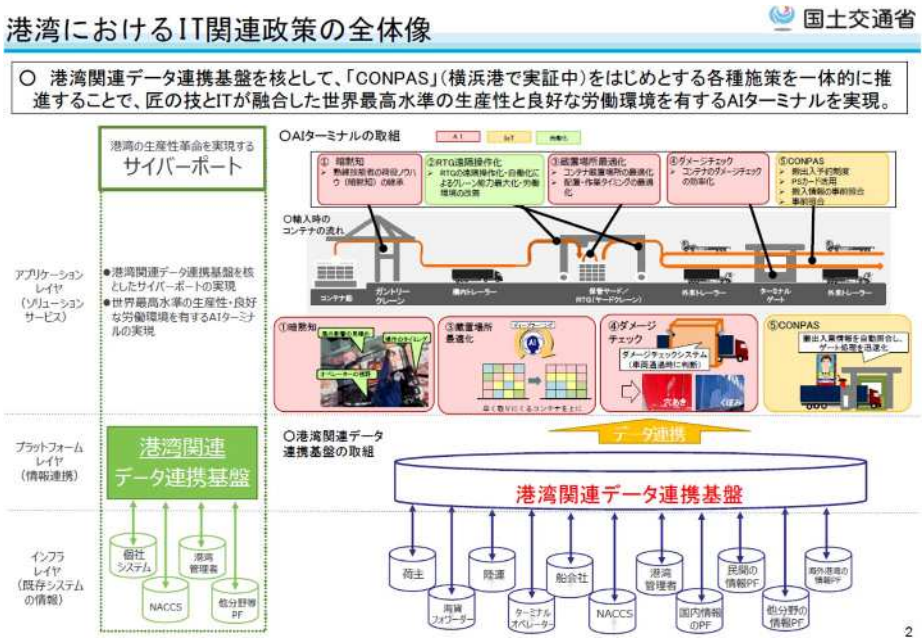
出典：貿易統計

✧　東アジア地域等との２国・地域間貿易額（輸出＋輸入）



注 1）
USMCA：アメリカ・メキシコ・カナダ協定　（NAFTA 後継として 2020 年に発足）
注 2）
EU：欧州連合
　欧州連合条約により設立された 27 カ国からなるヨーロッパの地域統合体
注 3）
ASEAN：東南アジア諸国連合
　東南アジア地域の 10 カ国からなる地域協力機構
注 4）
APEC：アジア太平洋経済協力
　アジア太平洋地域の 21 の国と地域が参加する経済協力の枠組み

✧　国における港湾の IT 関連政策（サイバーポート推進委員会資料より抜粋）



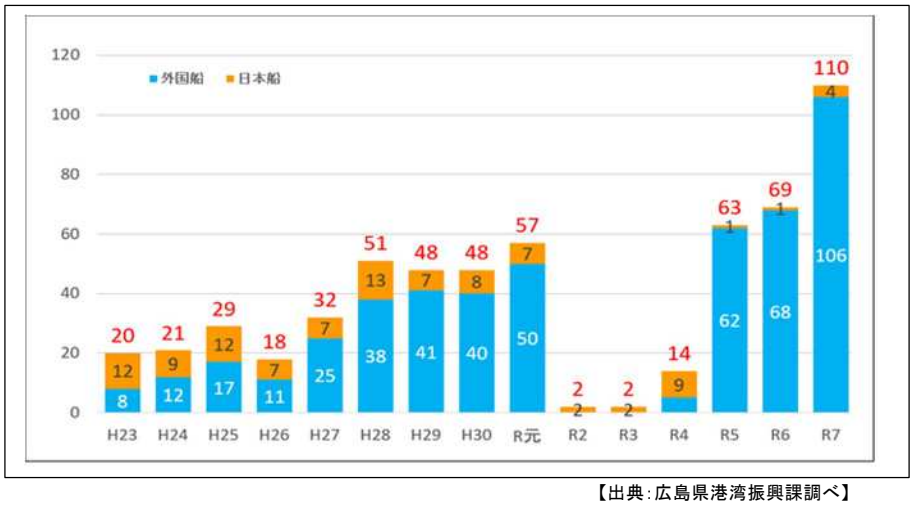
出典：国土交通省
港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会資料

✧　国における港湾脱炭素化推進計画のイメージ



県内港の計画の策定
広　島　港　令和７年４月策定
福　山　港　令和７年７月策定
尾道糸崎港　令和８年３月策定

✧　広島港クルーズ客船寄港状況（年度）



【出典：広島県港湾振興課調べ】





2　みなとにおける現状（強みと弱み）

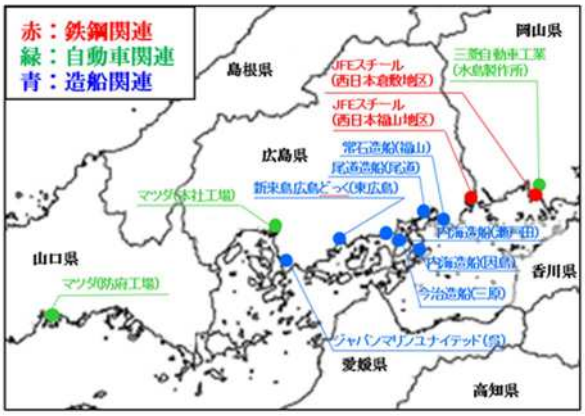
□みなとの「強み」

- 成長が著しい東アジアに近い地理的優位性
- 空港・港湾・道路網の発達した広域交通ネットワーク
- 臨海部に鉄鋼、自動車、造船などの基幹産業が立地
- 中四国地方で唯一５万トン級のコンテナ船が係留可能
- 国内有数の自動車・鉄鋼・造船関連企業を有する広島港・福山港
- 国内有数の原木輸入拠点においてバイオマス燃料の輸送・保管も担う尾道糸崎港
- 宮島に代表される歴史・文化資源など観光資源が点在
- 全国一のプレジャーボート隻数
- 中四国地方の中で定期航路網が充実
- 瀬戸内海の多くの島々に囲まれた好漁場が多くかきの生産量は全国一

✧　県境を越える井桁上の高速道路ネットワーク



✧　臨海部に基幹産業が立地

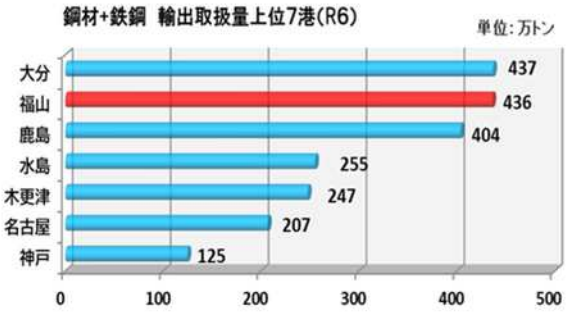


出典：数字でみる港湾 2025 より作成

✧　広島港国際コンテナターミナル

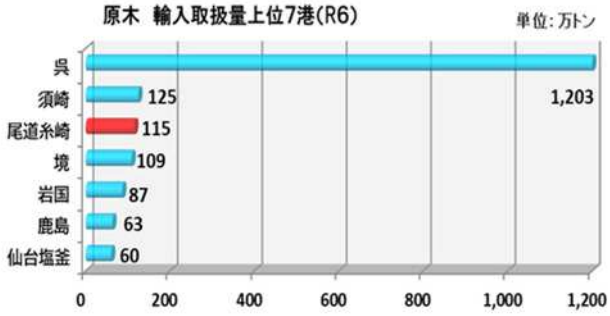


✧　背後に全国最大級の鉄鋼メーカーを有する福山港



出典：港湾統計 R06

✧　全国有数の輸入原木取扱拠点を有する尾道糸崎港



出典：港湾統計 R06

✧　広島県の主な観光資源



出典：広島県観光課 HP より作成「ひろしま観光立県推進基本計画（令和５年度～令和９年度）」

✧　プレジャーボート総隻数（令和４年）



出典：令和４年度プレジャーボート全国実態調査


広島港　廿日市ボートパーク


福山港　ボートパーク福山

✧　県別かき生産量ランキング



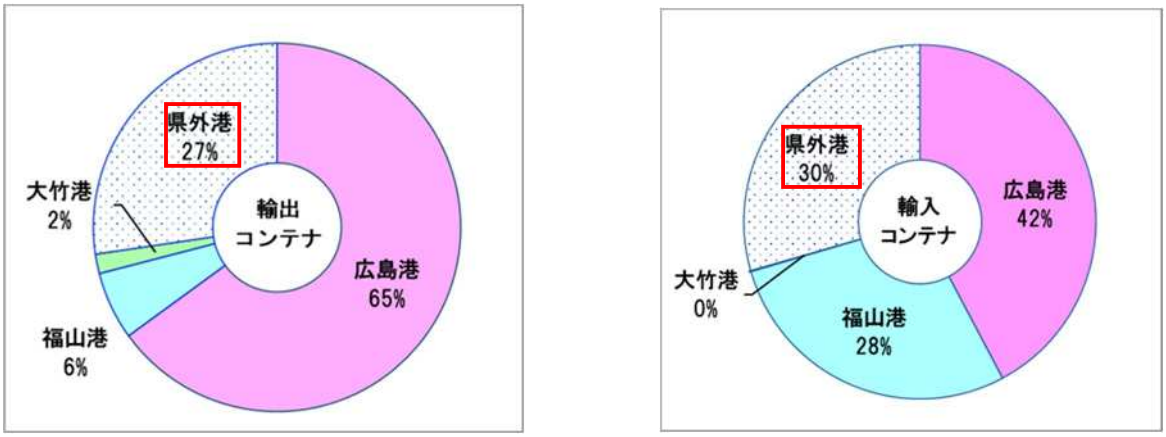
出典：広島県農林水産局水産課　令和８年度広島かき生産出荷指針



口みなとの「弱み」

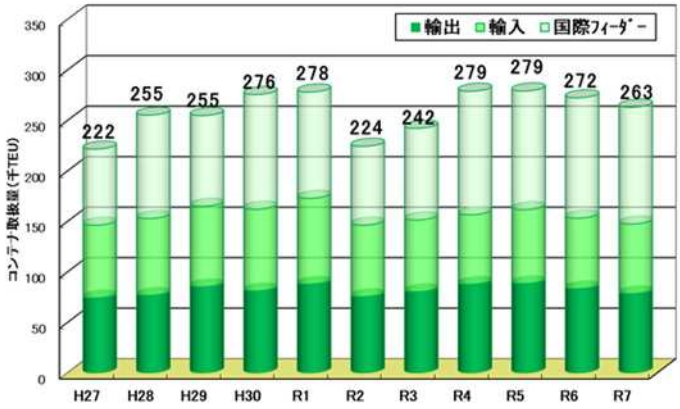
- 県内で生産・消費される輸出入コンテナ貨物の多くが県外港を利用
- コンテナ航路やクルーズ客船の誘致に対する近隣港との競争の激化
- 大型化する貨物船に対応する航路・泊地の水深不足
- 放置艇による環境悪化など弊害が懸念
- 耐震強化岸壁や物流関連用地の不足
- 浚渫土等廃棄物処分場の不足
- 島嶼部フェリーの減少による生活利便性の低下
- 漁業従事者の高齢化
- 気候変動による港湾・漁港施設への影響が懸念
- 高度経済成長期に整備された多くの港湾・漁港施設の老朽化が懸念

✧　県内で生産・消費される輸出入コンテナ貨物の県内港湾利用率



出典：R4 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

✧　広島港コンテナ貨物量の推移



出典：R7 港湾統計（純内貿除く）

✧　広島港（宇品地区）岸壁の水深不足



✧　被災地における耐震強化岸壁と一般岸壁（事例）



出典：東日本大震災による各港湾の被災状況　写真集（国土交通省）

３　港湾・漁港が担う「目指す県土の将来像」
～１０年後の社会資本の目指す姿～

【安全・安心な県土づくり】～安全・安心を支える総合的な県土の強靱化～

防災・減災対策の充実・強化

- ■ 港湾・漁港施設の耐震補強対策が進んでいます。
- ■ 臨海部における防災拠点機能の充実・強化が図られています。

安全で快適な交通環境づくりの推進

- ■ 島嶼部を結ぶ生活航路の利用環境の維持、充実が図られています。
- ■ 放置艇対策の推進(航行船舶の安全確保)が図られています。

【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～

経済・物流を支える基盤の強化

- ■ 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が図られています。
- ■ コンテナターミナル及び物流施設等へのアクセス機能の充実が図られています。
- ■ ドライバー不足やモーダルシフト推進に対応する港湾機能の強化・サービスの充実が図られています。
- ■ 効率的に多くの貨物を海上輸送するための物流基盤整備、高度な流通加工等に対応したロジスティクス機能の充実・強化が進められており、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が図られつつあります。

集客・交流機能の強化とブランド力向上

- ■ 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が図られています。
- ■ 地域の活性化に資するクルーズ客船の誘致や受入環境が向上しています。
- ■ 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が図られています。

【魅力ある持続可能な県土づくり】～魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成～

コンパクトで持続可能なまちづくりの推進

- ■ 海の駅やみなとオアシス等を活用した臨海部の賑わい施設の充実が図られています。
- ■ 主要施設におけるバリアフリー化が図られています。
- ■ 漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の機能維持・強化が図られています。

環境保全と循環型社会の構築

- ■ 公共残土や浚渫土等の受入施設整備の推進が進められています。
- ■ 藻場・干潟等の浅海域の保全・再生が図られています。
- ■ カーボンニュートラルポート形成に向けた取組が進められています。
- ■ バイオマス等自然・再生エネルギー燃料の効率的な輸送・保管を支援するための港湾機能の充実が図られています。
- ■ モーダルシフトの推進に対応するためのインフラ機能・サービスの充実が図られています。(再掲)

4　みなとの取り組むべき課題

課題１　物流・交流を支える港湾機能の充実・強化

・企業活動のグローバル化や船舶の大型化、物流用地不足への対応が求められている。
・臨海部の土地需要の増大により、企業立地用地が不足している。
・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が求められている。
・県内及び周辺地域の企業の多様なニーズに資する港湾物流ネットワークの形成や港湾物流サービスの構築等が求められている。
・コンテナターミナル運営において、デジタル技術を活用した港湾機能の高度化や民間活力を生かした質の高い港湾サービスの提供が求められている。
・海からの観光地訪問やクルージングの促進等において、臨海部においても観光・交流拠点の魅力向上に資する新たな交流・賑わいの創出・充実が求められている。
・地域経済の活性化に資するクルーズ客船の誘致を促進するとともに、寄港したクルーズ旅客が高い満足度を得られる受入環境の向上が求められている。

✧　物流・企業立地用地の確保への対応（広島港出島地区・江波地区など）


広島港出島地区


広島港江波地区

✧　観光地への玄関口となる「みなと」の整備（厳島港宮島口地区・忠海港忠海地区など）


厳島港宮島口地区


忠海港忠海地区

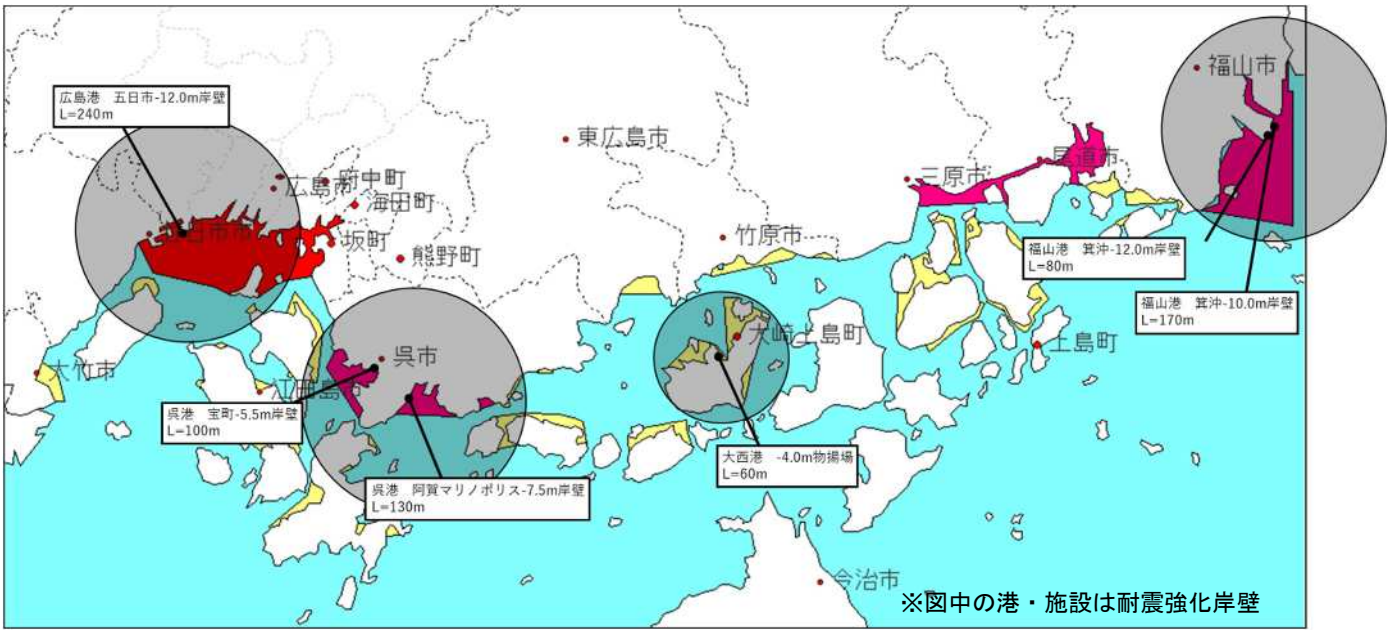
課題２　生活・暮らしを守る港湾・漁港機能の充実・強化

・藻場・干潟等による海域環境の保全・再生が求められている。
・耐震強化岸壁が不足しているなど、災害時における緊急輸送網の確保が急務となっている。
・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ＢＣＰに基づく連絡体制の構築や訓練の実施や、産業活動のリダンダンシーの確保が求められている。
・災害発生土砂や公共残土・浚渫土等の受入施設不足への対応が必要となっている。
・誰もが安心して利用できるよう旅客施設のバリアフリー化を進めていく必要がある。
・島嶼部等では生活航路の維持、充実が地域の重要な課題である。
・プレジャーボート等の無秩序な係船や放置艇の沈廃船化が散見され、船舶の安全な航行や景観阻害が課題となっている。
・台風等の荒天時においても、港内の船舶が安全に係留できる機能の確保が求められている。
・カーボンニュートラルポート形成に向けた取組が求められている。

✧　浚渫土砂を有効利用した干潟の造成（尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業）



✧　耐震強化岸壁の整備状況



✧　旅客施設の利便性・安全安心の向上（尾道糸崎港内港地区・厳島港胡町地区　など）


尾道糸崎港内港地区


厳島港胡町地区

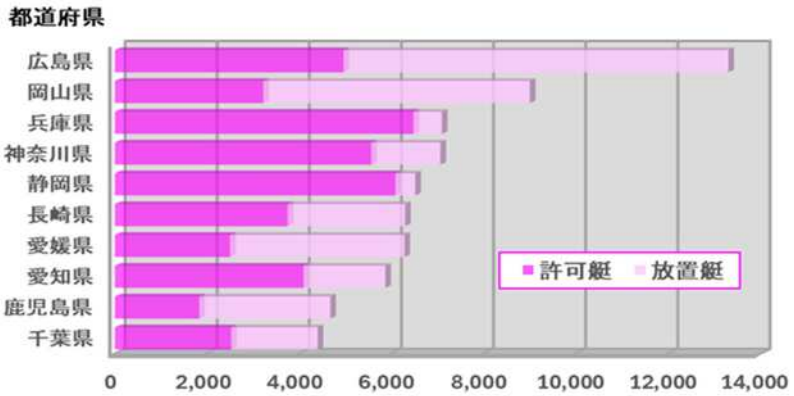
✧　島嶼部等の生活航路の維持・充実（生口港洲江地区・大竹港小方地区　など）


生口港洲江地区


大竹港小方地区

✧　放置艇の状況

都道府県別放置艇隻数等（プレジャーボート総隻数の上位 10 港比較）



※グラフ中の桃色バーは、総隻数のうち放置艇隻数を示す

出典：令和４年度プレジャーボート全国実態調査


護岸などに係留しているプレジャーボート


所有者不明の廃船

課題３　地域活動を支える港湾・漁港機能の充実・強化

・観光・交流拠点の魅力向上に資する臨海部の賑わいの場の充実が求められている。（再掲）

・島嶼部等では生活航路の維持、充実が地域の重要な課題である。（再掲）

・係留場所不足により干潮時の準備・陸揚作業が困難な状況となっており、円滑な漁業活動に支障をきたしている。

・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が求められている。

✧　臨海部の賑わいの場



✧　小型船係留状況



課題４　既存施設の有効活用及び老朽化施設の維持管理への対応

・「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」、「修繕方針」等に基づく、戦略的な維持管理や更新が必要となっている。

・海からの観光地訪問や瀬戸内海へのクルージングの促進等において、港湾・漁港施設の利活用が必要となっている。（再掲）

・老朽化・低利用化した施設の利用転換や再編などが必要となっている。

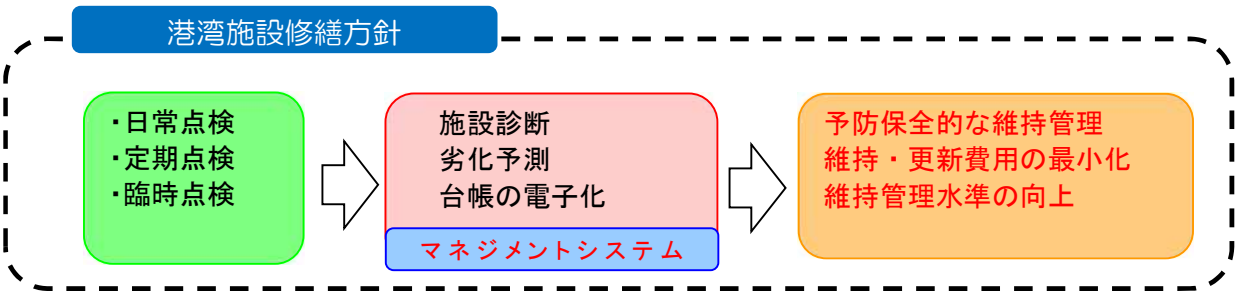
・県内及び周辺地域の企業の多様なニーズに資する港湾物流ネットワークの形成や港湾物流サービスの構築等が求められている。

・コンテナターミナル運営において、デジタル技術を活用した港湾機能の高度化や民間活力を生かした質の高い港湾サービスの提供が求められている。（再掲）

✧　戦略的な維持管理の推進

○『インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み』の策定
⇒施設全体の維持管理をマネジメントする考え方を示したもの

○『港湾施設の修繕方針』の策定
⇒「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」に基づき、施設単位で修繕方針を示したもの



５　取組方針

次の４つの方針を基に今後５年間（令和８年度～令和 12 年度）の実施計画を策定し、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・ニーズに対応したソフト・ハード対策を実施することにより、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」を推進します。

口みなと振興プランの取組方針

方針１　物流・交流を支えるみなとづくり

（１）企業活動を支える物流基盤の強化

〇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大水深岸壁、航路・泊地の整備など港湾機能の拡充

〇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の推進

〇デジタル技術を活用した港湾サービスの充実及びポートセールス活動の推進　など

（２）交流・観光・賑わい機能の強化

〇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向上

〇瀬戸内海や県内の魅力を生かした観光振興に資するみなと環境の整備　など

方針２　生活・暮らしを支えるみなとづくり

（３）防災・減災対策の推進

〇切迫する巨大地震に対する耐震岸壁の推進

〇気候変動の影響への対応　など

（４）安全で快適な海上交通機能の維持・充実

〇放置艇対策の推進に向けたハード・ソフト対策

〇島嶼部を結ぶ生活航路の利用環境の維持、充実　など

（５）環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出

〇カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進

〇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

〇海域環境の改善（藻場・干潟）

〇モーダルシフトの推進　など

方針３　地域活動を支えるみなとづくり

（６）地域の産業活動拠点の充実や魅力的なみなとまちづくりの推進

〇産業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実

〇地域の魅力を生かしたみなと環境の整備　など

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

（７）既存施設の有効活用

〇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向上【再掲】

〇既存施設の統廃合や機能転換等による新たなニーズへの対応　など

（８）効果的で適切な維持管理の推進

〇「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」に基づいた「修繕方針」による老朽化対策の推進

〇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

〇放置艇対策の推進に向けたソフト対策　など

口計画策定における課題と取組方針の関係

社会資本未来プラン
～社会変化に適応した
インフラマネジメントの推進～

【目指す姿】

○県民が様々な場面において「安全・安心」や「サービス（利便性・快適性・生産性）」等の向上を実現できる社会

【施策体系】
【施策の柱】

施策Ⅰ
～安全・安心を支える総合的な県土の強靭化～

取組方針①
防災・減災対策の充実・強化

取組方針②
安全で快適な交通環境づくりの推進

施策Ⅱ
～交流・連携を支えるネットワークの充実・強化～

取組方針③
経済物流を支える基盤の強化

取組方針④
集客・交流機能の強化とブランド力向上

施策Ⅲ
～魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成～

取組方針⑤
コンパクトで持続可能なまちづくりの推進

取組方針⑥
環境保全と循環型社会の構築

共通施策
～社会資本の適切な維持管理の推進～

効果を高めるための施策
広島デジフラ構想（ＤＸ）の推進
【デジタル技術の実装によるイノベーション】

みなとの取り組むべき課題

課題1　物流・交流を支える港湾機能の充実・強化
・企業活動のグローバル化や船舶の大型化、物流用地不足への対応が求められている。
・臨海部の土地需要の増大により、企業立地用地が不足している。
・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が求められている。
・県内及び周辺地域の企業の多様なニーズに資する港湾物流ネットワークの形成や港湾物流サービスの構築等が求められている。
・コンテナターミナル運営において、デジタル技術を活用した港湾機能の高度化や民間活力を生かした質の高い港湾サービスの提供が求められている。
・海からの観光地訪問やクルージングの促進等において、臨海部においても観光・交流拠点の魅力向上に資する新たな交流・賑わいの創出・充実が求められている。
・地域経済の活性化に資するクルーズ客船の誘致を促進するとともに、寄港したクルーズ客船が高い満足度を得られる受入環境の向上が求められている。

課題2　生活・暮らしを守る港湾・漁港機能の充実・強化
・藻場・干潟等による海域環境の保全・再生が求められている。
・耐震強化岸壁が不足しているなど、災害時における緊急輸送網の確保が急務となっている。
・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ＢＣＰの充実や産業活動のリダンダンシーの確保が求められている。
・災害発生土砂や公共残土・浚渫土等の受入施設が不足への対応が必要となっている。
・誰もが安心して利用できるよう旅客施設のバリアフリー化を進めていく必要がある。
・島嶼部等では生活航路の維持、充実が地域の重要な課題である。
・プレジャーボート等の無秩序な係船や放置艇の沈廃船化が散見され、船舶の安全な航行や景観阻害が課題となっている。
・台風等の荒天時においても、港内の船舶が安全に係留できる機能の確保が求められている。
・カーボンニュートラルポート形成に向けた取組が求められている。

課題3　地域活動を支える港湾・漁港機能の充実・強化
・観光・交流拠点の魅力向上に資する臨海部の賑わいの場の充実が求められている。（再掲）
・島嶼部等では生活航路の維持、充実が地域の重要な課題である。（再掲）
・係留場所不足により干潮時の準備・陸揚作業が困難な状況となっており、円滑な漁業活動に支障をきたしている。
・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が求められている。

課題4　既存施設の有効活用及び老朽化施設の維持管理への対応
・「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」、「修繕方針」等に基づく、戦略的な維持管理や更新が必要となっている。
・海からの観光地訪問や瀬戸内海へのクルージングの促進等において、港湾・漁港施設の利活用が必要となっている。（再掲）
・老朽化・低利用化した施設の利用転換や再編などが必要となっている。
・県内及び周辺地域の企業の多様なニーズに資する港湾物流ネットワークの形成や港湾物流サービスの構築等が求められている。
・コンテナターミナル運営において、デジタル技術を活用した港湾機能の高度化や民間活力を生かした質の高い港湾サービスの提供が求められている。（再掲）

広島県みなと・空港振興プラン 2026
計画期間：Ｒ８～Ｒ12（５年間）

◆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～
○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大水深岸壁、航路・泊地の整備など港湾機能の拡充
○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の推進　など
～交流・観光・賑わい機能の強化～
○地域の活性化に資するクルーズ客船等の誘致や受入環境の向上
○瀬戸内海や県内の魅力を生かした観光振興に資するみなと環境の整備　など

◆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～
○切迫する巨大地震に対する耐震対策
○気候変動の影響への対応　など
～安全で快適な海上交通機能の維持・充実～
○放置艇対策の推進に向けたハード・ソフト対策
○島嶼部を結ぶ生活航路の利用環境の維持、充実　など
～環境保全や資源循環を支援するみなと空間の創出～
○カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進
○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
○海域環境の改善（藻場・干潟）
○モーダルシフトの推進　など

◆方針３
地域活動を支えるみなとづくり

～地域の産業活動拠点の充実や魅力的なみなとまちづくりの推進～
○産業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実
○地域の魅力を生かしたみなと環境の整備　など

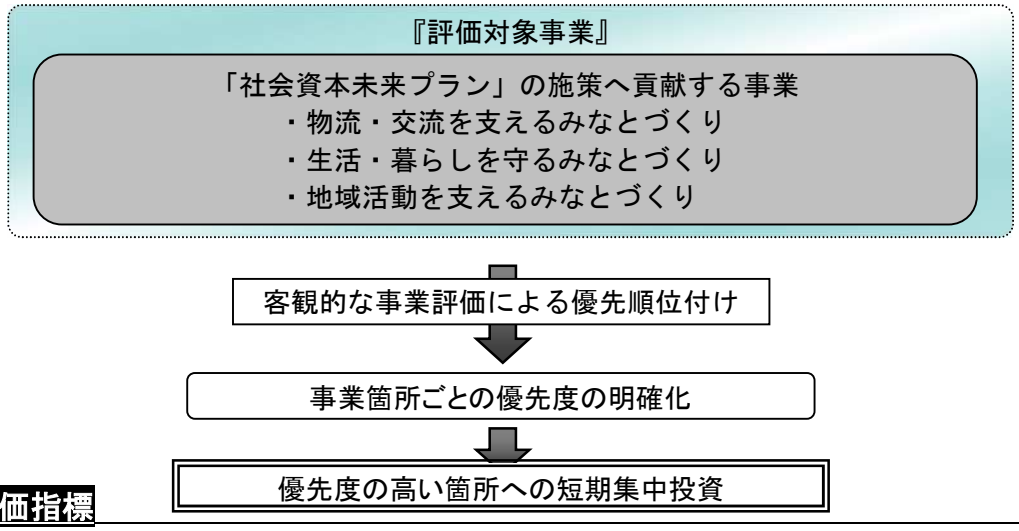
◆方針４　港湾・漁港施設の有効利用や適切な維持管理の推進

～既存施設の有効活用～
○地域の活性化に資するクルーズ客船等の誘致や受入環境の向上【再掲】
○既存施設の統廃合や機能転換等による新たなニーズへの対応　など
～効果的で適切な維持管理の推進～
○「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」に基づいた「修繕方針」による老朽化対策の推進
○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
○放置艇対策の推進に向けたソフト対策　など

Ⅱ　実施計画

□優先度評価

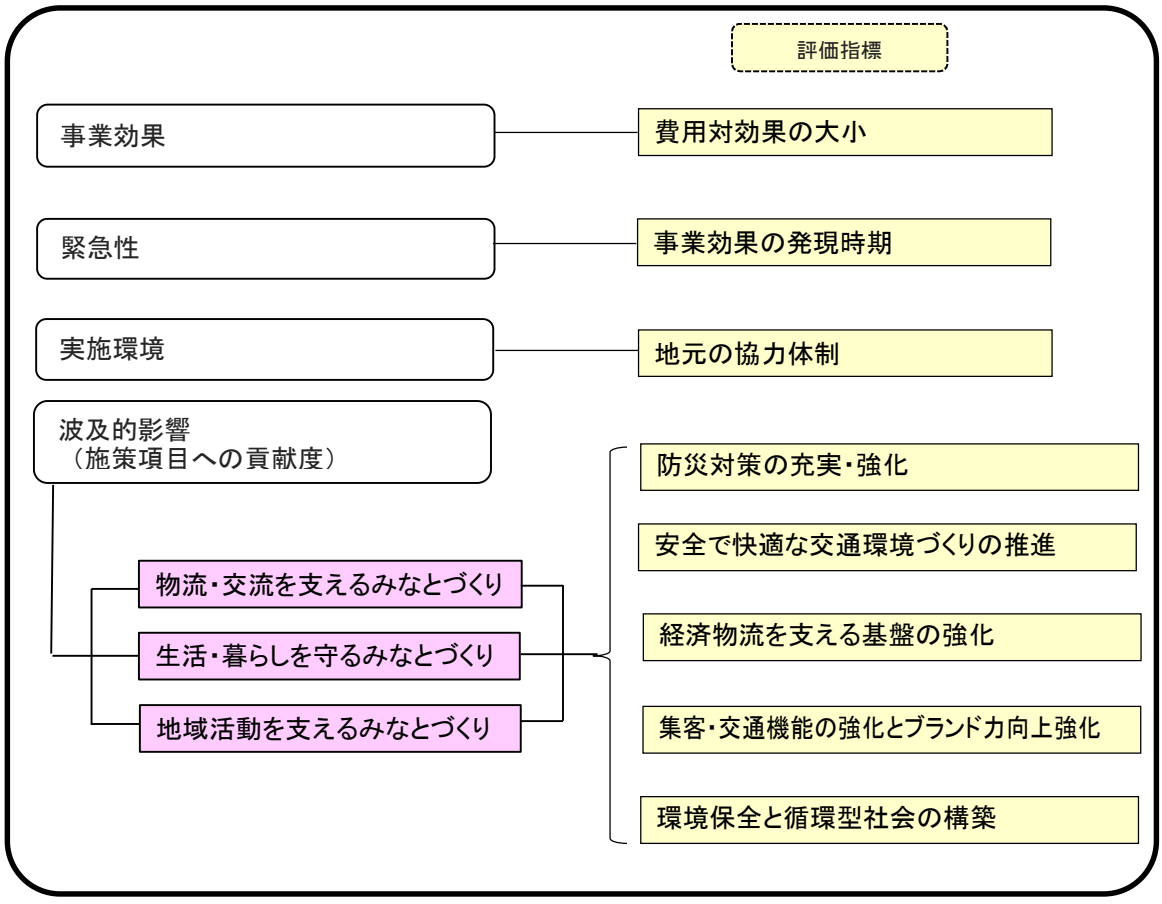
○港湾・漁港整備事業については、「選択と集中」による戦略的な整備を推進し、「早期効果の発現」を図るため、客観的な評価基準を用いた優先度評価によりＡ、Ｂの段階に分類する。
○中でも特に重点的な投資が必要な事業は、優先度Ａの最優先事業として評価する。
○港湾整備事業と漁港整備事業の優先順位は、区別して評価する。



□優先度評価指標

評価指標は次に示すとおり、事業箇所毎に各指標別の評価を行います。

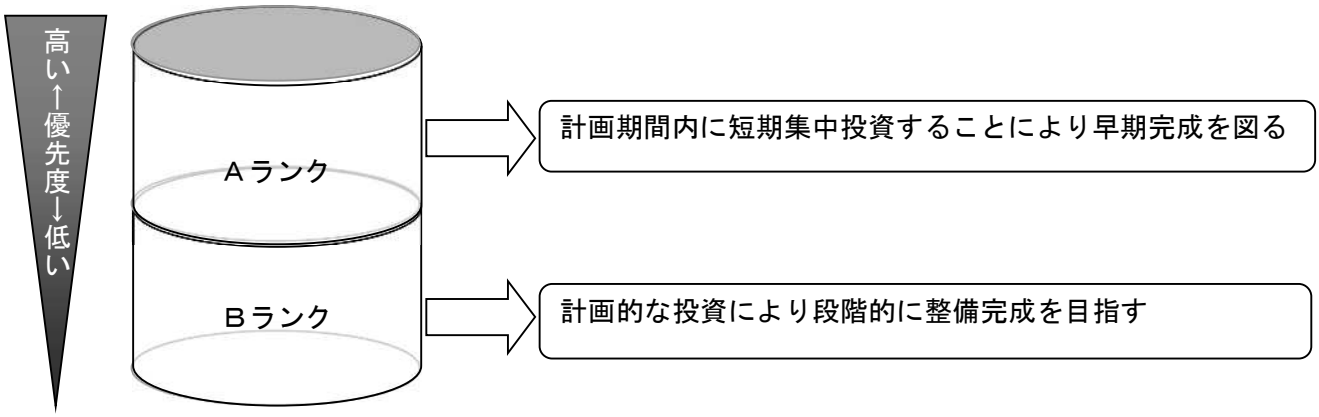
（港湾・漁港共通）



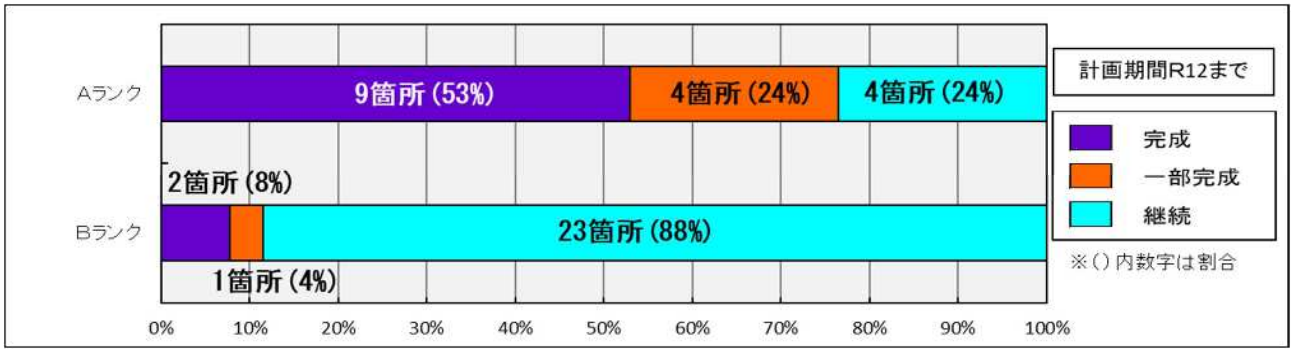
□優先度ランクごとの対応方針

優先度評価Ａ、Ｂ別の対応方針は次に示すとおりです。

港湾・漁港事業の優先度



□実施計画



主な事業実施箇所は、次に示すとおりです。

○港湾整備事業

区　分	主　な　事　業　箇　所				箇所数
完　成	広島港	出島地区	臨港道路		(3 箇所)
	厳島港	宮島口地区	臨港道路、浮桟橋	など	11 箇所
部分完成	広島港	宇品地区	岸壁（-12m）（耐震）		(0 箇所)
	福山港	原地区	浮桟橋	など	5 箇所
継　続	大竹港	東栄地区	臨港道路		(3 箇所)
	釣士田港	藤の脇地区	防波堤	など	21 箇所
合　計			上段（　）は新規箇所数		(6 箇所) 37 箇所

○漁港整備事業

区　分	主　な　事　業　箇　所				箇所数
継　続	倉橋漁港	本浦地区	防波堤、物揚場		(0 箇所)
	草津漁港	草津地区	桟橋改良	など	6 箇所
合　計			上段（　）は新規箇所数		(0 箇所) 6 箇所

□投資予定額

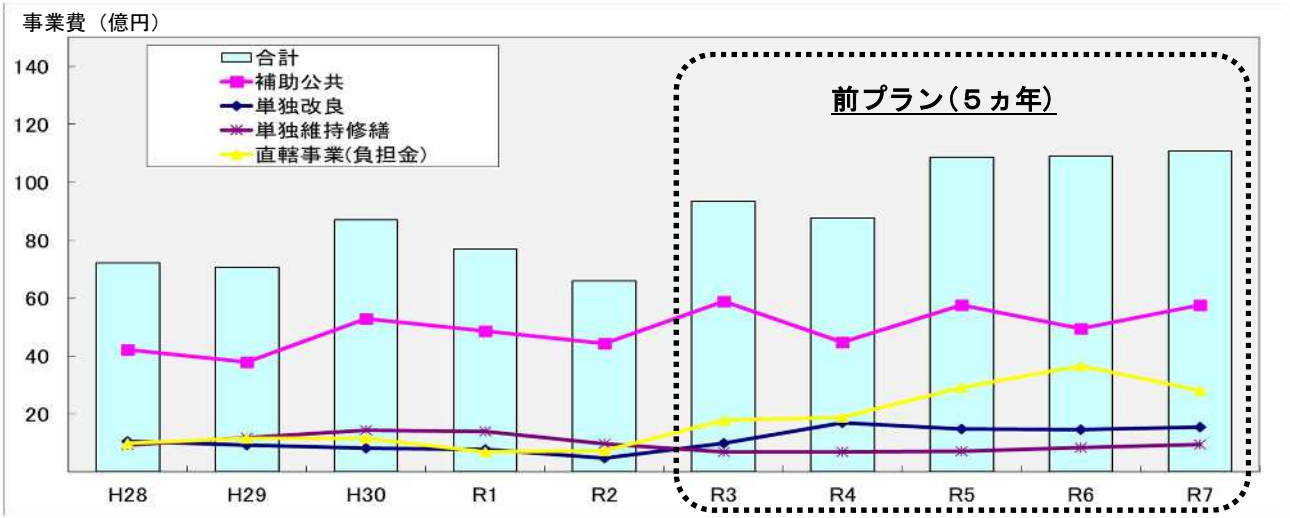
投資予定額は、「中期財政運営方針」を前提として、「社会資本未来プラン」における、社会資本整備の優先順位を踏まえて、設定しています。

■　投資予定額　：　約５０８億円

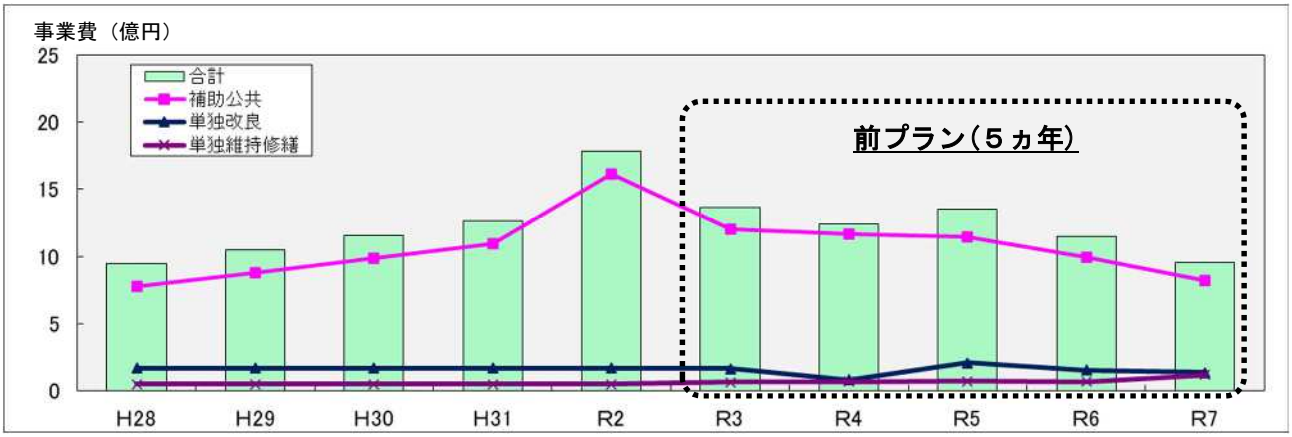
区分	事業別	Ｒ８～Ｒ１２事業費
港湾	補助公共事業費	約　２０９　億円
	単独公共事業費	約　１３２　億円
	直轄負担金	約　１１２　億円
	合計	**約　４５３　億円**
漁港	補助公共事業費	約　４５　億円
	単独公共事業費	約　１０　億円
	合計	**約　５５　億円**
総計		**約　５０８　億円**

【参考】

広島県港湾事業の投資実績



広島県漁港事業の投資実績



◆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～

【取組内容】
地域産業のグローバルな経済活動を支えるため、大水深岸壁の整備など港湾物流基盤の機能強化やデジタル技術を活用した荷役の高度化・効率化を図るとともに、利用者のニーズの高い航路を誘致するなど、瀬戸内海全体における国内外の港湾物流ネットワークの拠点としてのグローバルゲートウェイ機能の強化に取り組みます。
また、企業活動の生産性の向上や地域活動の活性化に繋がる輸送・移動の円滑化のため、物流ターミナルへアクセスする臨港道路の整備を推進します。

【具体的な取組】

〇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大水深岸壁、航路・泊地の整備など港湾機能の拡充
・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、効率的に多くの貨物を海上輸送するための港湾物流基盤の充実
～広島港出島地区・宇品地区、福山港箕島地区・鋼管地区（大型船舶に対応した航路・泊地の水深確保）、尾道糸崎港機織地区（大型船舶に対応した航路・泊地の水深確保）など

〇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の推進
・物流拠点へのアクセス向上
～広島港出島地区（臨港道路）、大竹港東栄地区（臨港道路）など
・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
～広島港出島地区・江波地区など

〇デジタル技術を活用した港湾サービスの充実及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
～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　など
・高度な物流加工等に対応したロジスティクス機能の充実・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働化･遠隔操作化の推進　など


広島港出島地区


福山港箕島地区

港湾サービスの充実及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(㈱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みます。

✧　定期航路の現況（Ｒ８．４時点）

【広島港の現況】



【福山港の現況】



✧　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。

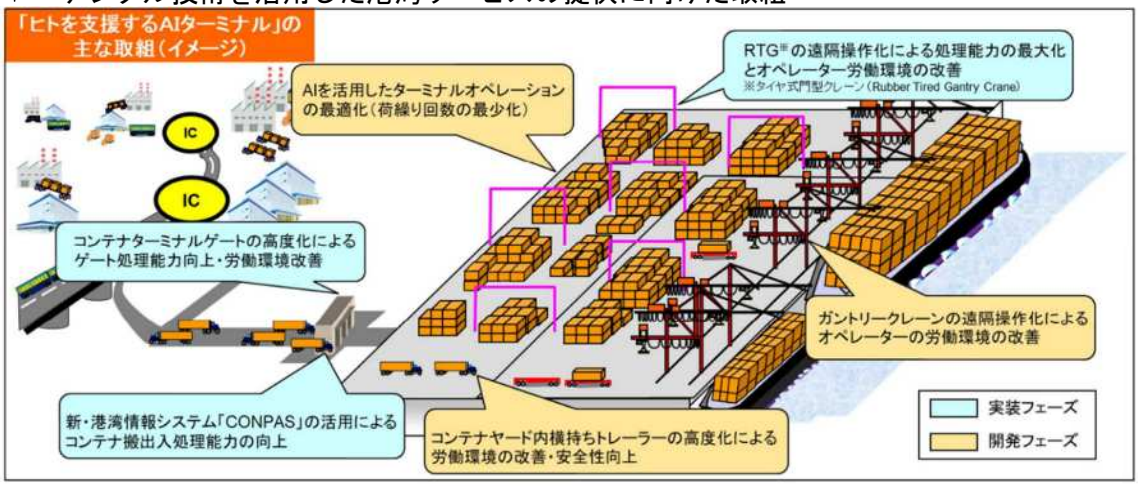
広島港　国際コンテナターミナル　出島地区



広島港　海田コンテナターミナル　海田地区



✧　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



出典：港湾分野における物流効率化の取り組みについて（令和7年6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・観光・賑わい機能の強化～

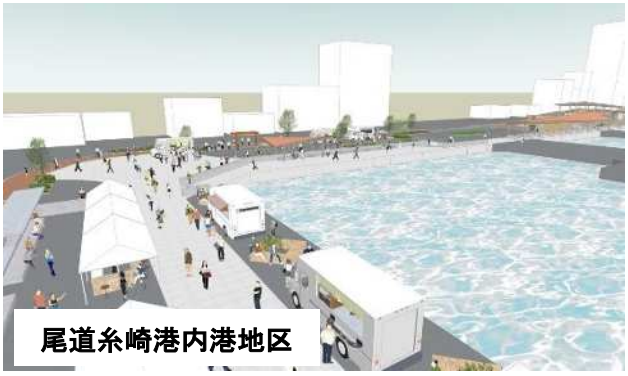
【取組内容】
本県が有する豊かな自然や魅力的な観光資源を更に生かした地域活性を図るため、世界遺産「厳島神社」をはじめとする観光の玄関口における港湾施設の充実を図ります。
また、中四国における国内外のビジネス・観光等の交流の入口として、みなとの機能強化に取り組むとともに、クルーズ客船の誘致や寄港環境の整備、スーパーヨットやプレジャーボート等による海からの観光地訪問や瀬戸内へのクルージングの推進を図り、本県を訪れる方々の満足度やひろしまブランドの更なる向上に取り組みます。

【具体的な取組】
〇地域の活性化に資するクルーズ客船等の誘致や受入環境の向上
・クルーズ客船の誘致
～県内自治体や他港と連携した効果的な誘致活動の推進
・寄港地観光の充実
～クルーズ旅客の多様なニーズを踏まえ、地域の魅力的な観光資源を生かした観光プロダクトの充実 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
～尾道糸崎港（プレジャーボート等の受入施設整備）、スーパーヨット受入環境の整備、
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
〇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
～厳島港宮島口地区（臨港道路、浮桟橋）、忠海港忠海地区（臨港道路、緑地）など
・地域の特色を生かした魅力ある交流施設の整備による観光振興の推進
～尾道糸崎港内港地区（緑地、ターミナル）、尾道糸崎港尾道地区（上屋等）


広島港(宇品地区)



観光プロダクトの充実


尾道糸崎港内港地区


尾道糸崎港尾道地区

◆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～

【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していきます。

【具体的な取組】
〇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（耐震強化岸壁）、草津漁港草津地区（桟橋改良）など
・防災拠点としての港湾施設の機能向上
　～尾道糸崎港松浜地区　など
〇気候変動の影響への対応
・気候変動の影響を勘案した外力条件の見直し
　～気候変動の影響による海面水位の上昇等を考慮した施設整備の計画的な推進





◆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）
  ～尾道糸崎港山波地区（プレジャーボート係留施設）など

○ 生活航路等の安全で快適な海上交通の確保
- ・生活航路等の環境整備
  ～生口港洲江地区（防波堤）、御手洗港三角地区（防波堤）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
  ～大西港大西地区（浮桟橋、待合所）、三高港三高地区（臨港道路）など
- ・主要施設のバリアフリー化の推進
  ～尾道糸崎港内港地区（ターミナル等）




大西港大西地区


三高港三高地区

◆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、温室効果ガスを多く排出する産業が集積する港湾・臨海部における 2050 年カーボンニュートラルに向けた取組や資源の有効利用など、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】

〇カーボンニュートラルポート形成に向けた取組の推進
- 港湾脱炭素化推進計画に基づく取組
  ～港湾施設照明 LED 化　など

〇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・廿日市地区　など

〇海域環境の改善（藻場・干潟）
- 藻場、干潟等の浅海域の保全・再生
  ～尾道糸崎港機織地区（航路泊地の浚渫土砂を活用した干潟造成）など

〇モーダルシフトの推進
- 内航船サービスの拡充及び利用促進
  ～内航ＲＯＲＯ定期航路の誘致、国際フィーダー貨物輸送機能の強化　など

✧　カーボンニュートラルポートの形成（広島港の例）



◆方針３　　地域活動を支えるみなとづくり
【取組３－１】～地域の産業拠点の充実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、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】
〇産業活動の拠点となる港湾・漁港施設の維持・充実
　・漁業活動の拠点となる港湾・漁港施設の機能維持・強化
　～音戸漁港、倉橋漁港、草津漁港、鹿川港鎌木地区　など
〇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


倉橋漁港


鹿川港鎌木地区

✧　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







ふくやま港まつり


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】

〇地域の活性化に資するクルーズ客船等の誘致や受入環境の向上【再掲】

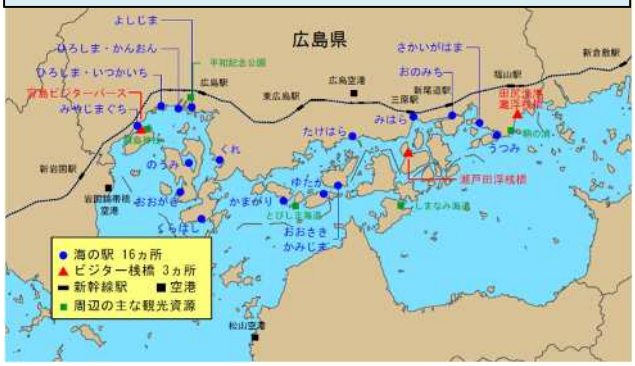
・スーパーヨットやプレジャーボート等による海からの観光地訪問など新たなクルージングの推進
～快適な海洋レジャーの振興を図るポータルサイトを活用した情報発信【再掲】など

〇既存施設の統廃合や機能転換等による新たなニーズへの対応

・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】、尾道糸崎港尾道地区（上屋等）【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

広島県内ビジター船舶利用可能桟橋



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

✧　既存ストックを活用した多様化する利用者ニーズへの利用転換

既存ストックの有効活用事例「ＯＮＯＭＩＣＨＩ　Ｕ２」



◆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、暫定係留区域の指定などの措置も視野に入れつつ、引き続き解消に向けた取組を推進します。

【具体的な取組】
○「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」に基づいた「修繕方針」による老朽化対策の推進
　～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、修繕費の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効率的・効果的な維持管理の推進
　～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
○放置艇対策の推進に向けたソフト対策
　～「放置艇解消のための基本方針」により導入した放置艇対策制度の推進

✧　修繕方針

【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

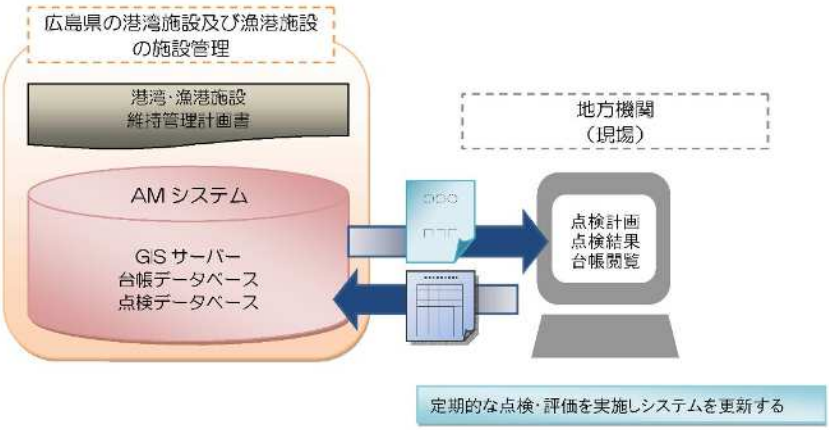
２　事後保全から予防保全への転換
　⇒変状および劣化による性能低下を事前に防止する「予防保全」に

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 やドローンを活用した不可視部等の点検





瀬戸内クルージングの各種情報を PR



✧　「放置艇解消のための基本方針」により導入した放置艇対策制度の推進

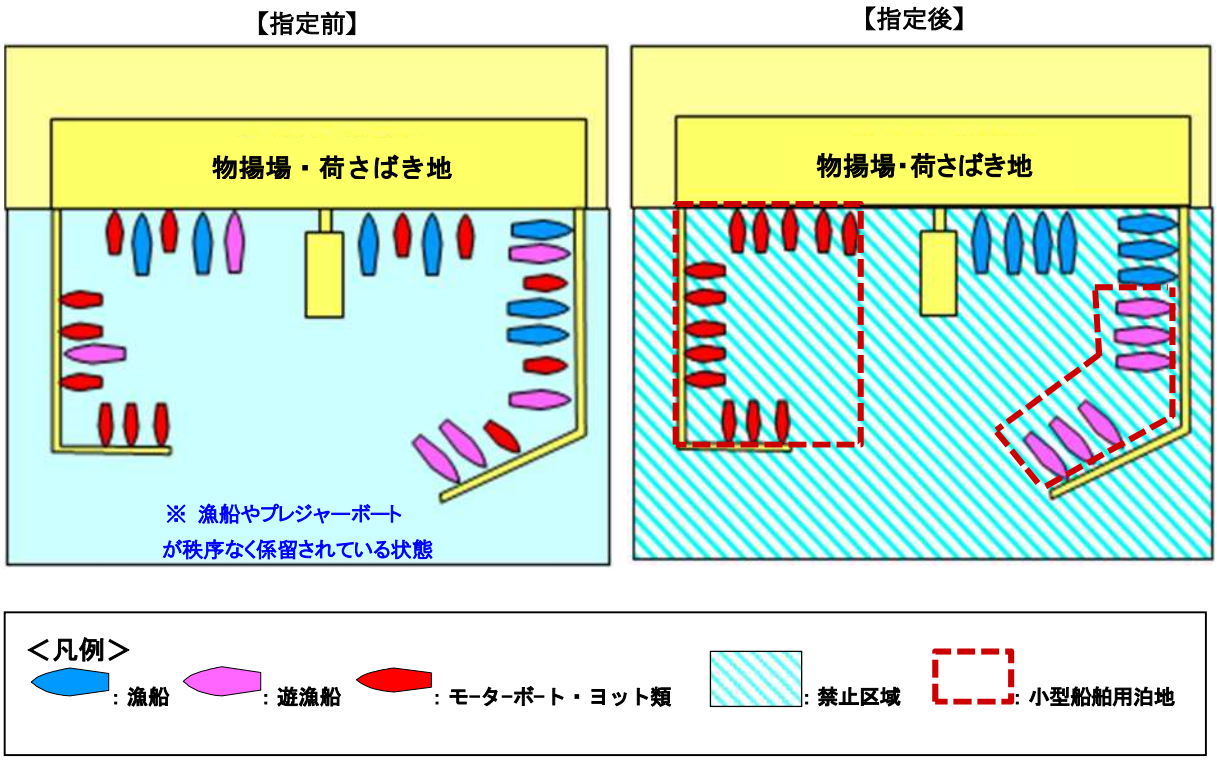
「放置艇解消のための基本方針」（平成 29 年度策定）

・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推進。

・放置艇を「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。

＜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＞



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 （令和 7 年度末）	目標 （令和 12 年度末）
県内港におけるコンテナ取扱量		34 万 TEU　※3	48 万 TEU　※3
クルーズ客船観光客による推計消費額		約 488 百万円 （令和 6 年度）	約 846 百万円
港湾に関連する新たな企業用地の提供　※1		－ha	5ha
東南アジア航路の便数		1 便/週	2 便/週
港湾における緊急物資供給可能人口カバー率　※2		33%	54%
CO2 排出量	広島港	約 66.0 万トン/年 （令和 4 年度）	約 47.5 万トン/年
	福山港	約 2,310 万トン/年 （令和 4 年度）	約 1,442 万トン/年
	尾道糸崎港	約 7.8 万トン/年 （令和 5 年度）	約 6.8 万トン/年
みなとオアシス登録数		14 箇所	15 箇所
ビジター船舶係留可能箇所数		19 箇所	20 箇所
ビジター桟橋の年間利用隻数		約 5.1 千隻・日　※3	6.7 千隻・日　※3

※1 令和８年度から令和 12 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 暦年の数値

～§３空港振興～

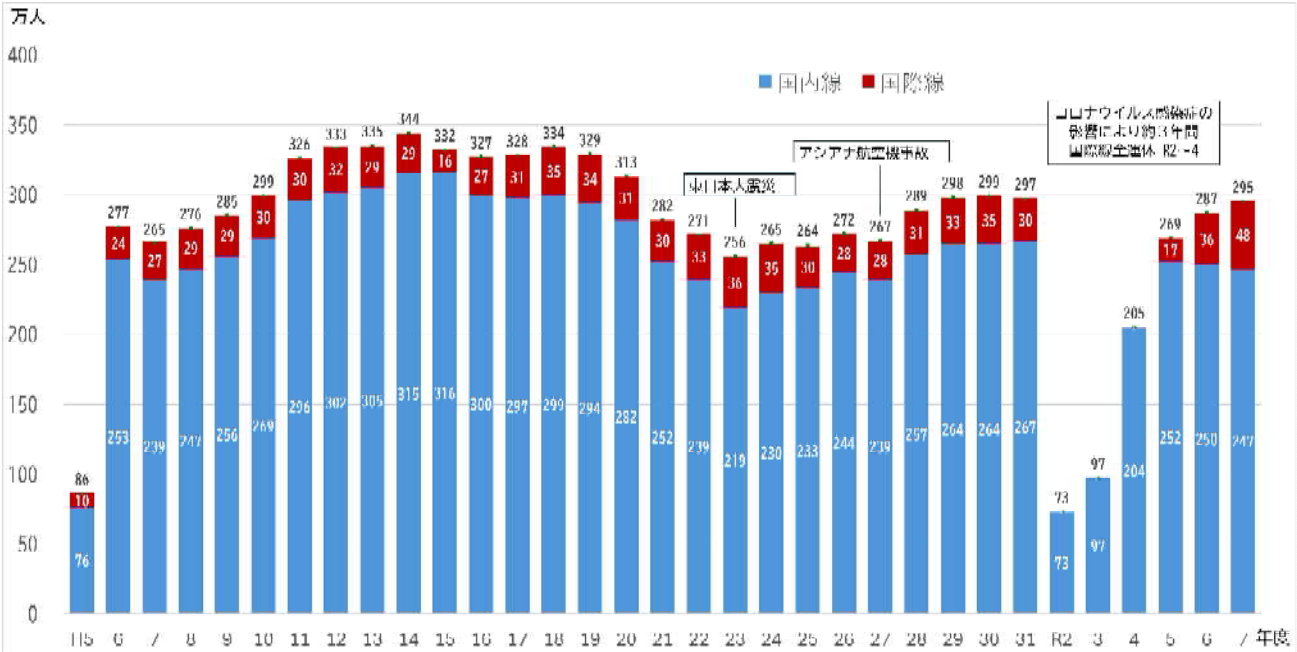


Ⅰ　プランの方針

1　空港を取り巻く環境

- 広島空港は、令和３年７月に空港運営の民営化が行われた。県は、空港運営権者である広島国際空港株式会社（通称 HIAP）と将来ビジョンを共有し、相互の協力と緊密かつ持続的な連携により、航空ネットワークの拡充や空港利用促進、空港アクセスの利便性向上などに取り組んでいく必要がある。
- 広島空港では、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年度から令和４年度にかけて約３年間全ての国際路線が運休した。コロナ禍後、復便や新規就航が進み、路線・便数ともコロナ前の水準を上回ったものの、今後、更なる取り組みの強化が必要となっている。
- 空港においては、コロナ禍後に、グランドハンドリング等の人手不足や、経費の上昇といった課題が生じている。
- 一方、訪日外国人観光客数は近年、円安の影響もあり好調で、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、今後も成長が想定される国際市場において、地方空港間での路線誘致競争が激化している。
- 国内の航空需要は、コロナ禍を発端にビジネス需要の減少が生じ、回復していない。
- 県内各地の周遊需要や、今後更なる拡大が見込まれるインバウンド需要に対応した、空港アクセスネットワークの構築に取り組む必要がある。
- 空港アクセスを担うバス等の運転手不足が顕在化する中、中長期的に持続可能な空港アクセス路線の実現に向けて、必要な取組を進めていく必要がある。

✧　広島空港の利用者数の推移



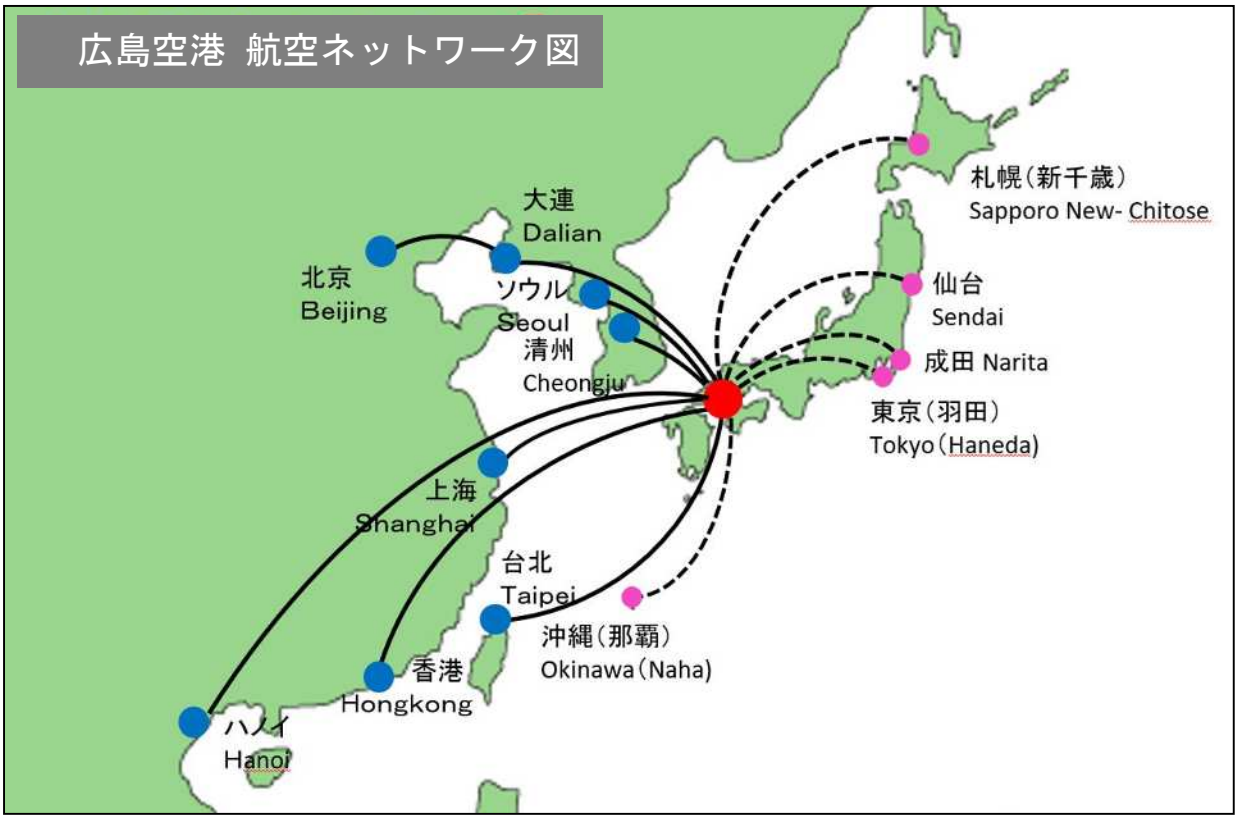
✧　広島空港のネットワーク（令和７年度末時点）

【国内線】

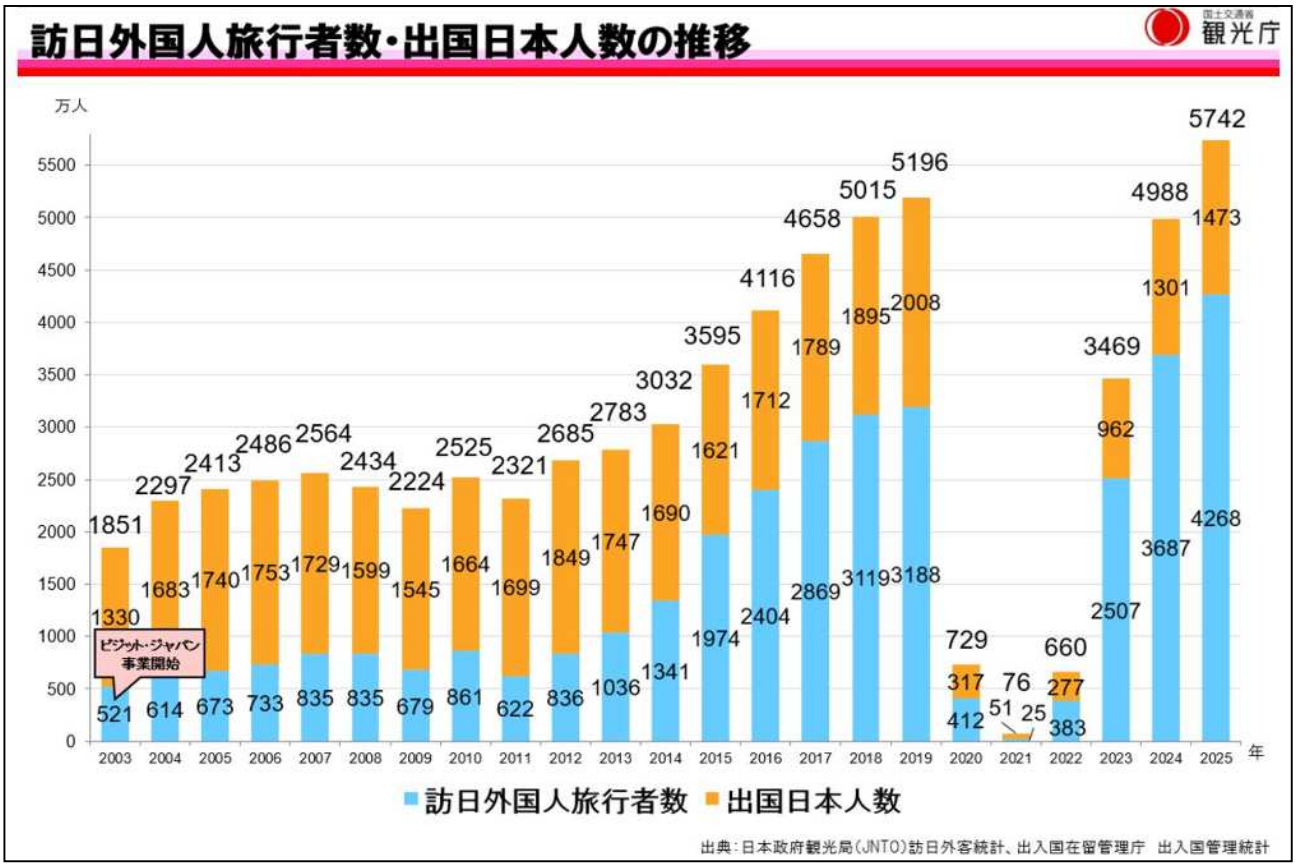
路　線	航空会社	運航便数
東京（羽田）	全日本空輸 日本航空	15 便／日
成田	スプリングジャパン	１便／日
札幌（新千歳）	全日本空輸 日本航空	２便／日
仙台	ＩＢＥＸエアラインズ	３便／日
沖縄（那覇）	全日本空輸	１便／日
５路線		22 便／日

【国際線】

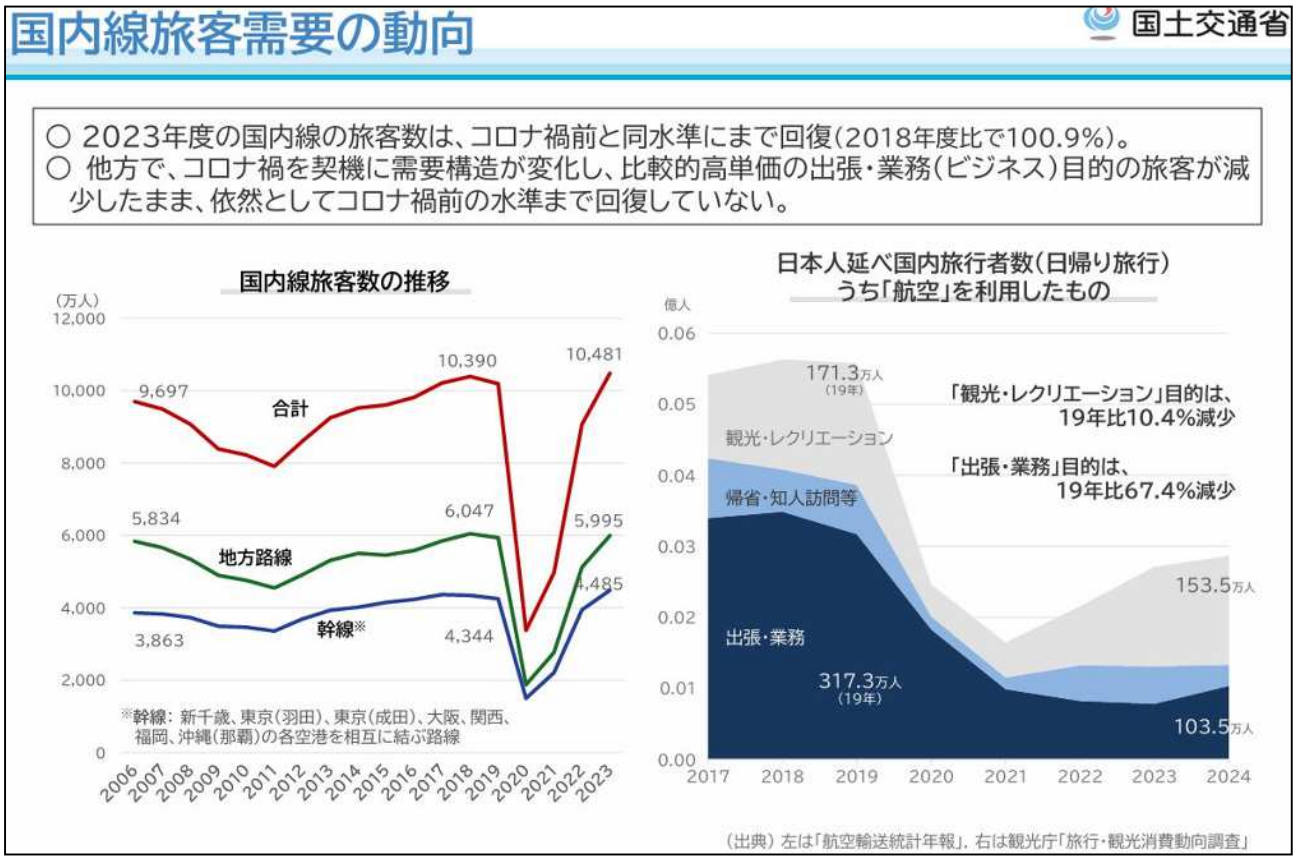
路　線	航空会社	運航便数
ソウル	チェジュ航空	14 便／週
清州	エアロＫ航空	４便／週
大連・北京	中国国際航空	２便／週
上海	中国東方航空	７便／週
台北	チャイナエアライン	５便／週
香港	香港エクスプレス	４便／週
ハノイ	ベトジェットエア	４便／週
７路線		40 便／週



✧　訪日外国人旅行者数の推移



✧　国内航空需要の動向



出典：国土交通省「国内航空のあり方に関する有識者会議」資料より抜粋

2　広島空港の現状（強みと弱み）

□広島空港の「強み」

- 中四国地方で最大の国際線ネットワーク
- 成長著しいアジアに近い地理的優位性
- 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
- 空港の民営化による、民間の資金やノウハウを活用した空港機能の強化

✧　主な地方空港の国際定期路線の状況（令和７年 11 月時点）

空　港	路 線 数	週間運航便数	就　航　先
札　幌 ［新千歳］	20	312	ソウル、台北、香港、上海、**釜山**、清州、**バンコク（ｽﾜﾝﾅﾌﾟｰﾑ）**、北京（大興）、**チェンマイ**、**クアラルンプール**、**マニラ**、北京（首都）、**シンガポール**、**成都**、**ホノルル**、**高雄**、**深圳**、**天津**、**バンコク（ﾄﾞﾝﾑｱﾝ）**、**西安**
福　岡	18	479	ソウル、**釜山**、台北、香港、上海、**バンコク（ｽﾜﾝﾅﾌﾟｰﾑ）**、**マニラ**、清州、**大邱**、ハノイ、**高雄**、大連、**バンコク（ﾄﾞﾝﾑｱﾝ）**、北京、**コタキナバル**、**シンガポール**、**ホーチミンシティ**、**ホノルル**
沖　縄 ［那覇］	13	280	台北、ソウル、香港、**バンコク（ﾄﾞﾝﾑｱﾝ）**、上海、**高雄**、**釜山**、**台中**、清州、**バンコク（ｽﾜﾝﾅﾌﾟｰﾑ）**、**クアラルンプール**、**福州**、北京
仙　台	8	50	台北、ソウル、香港、**バンコク**、**高雄**、北京、大連、上海
広　島	**7**	**３９**	**ソウル、上海、台北、清州、香港、ハノイ、大連・北京**
熊　本	5	41	ソウル、台北、**釜山**、香港、**高雄**
神　戸	5	36	ソウル、上海、**台中**、台北、**南京**
高　松	5	33	ソウル、香港、台北、**台中**、上海
鹿児島	4	30	ソウル、香港、台北、上海
静　岡	4	21	ソウル、上海、**杭州**、**青島**
岡　山	4	20	台北、上海、**高雄**、ソウル
松　山	3	24	ソウル、**釜山**、台北
米　子	3	10	ソウル、香港、台北

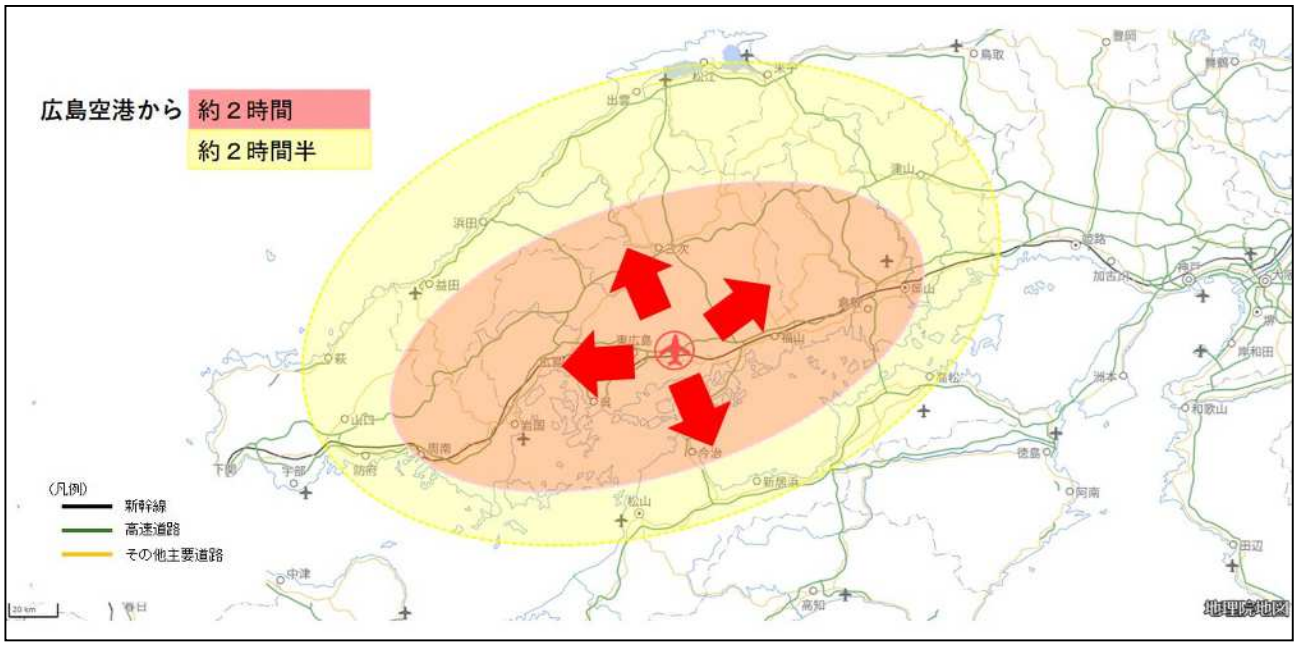
※ 他空港の就航先のゴシックは広島空港に就航していない国際定期路線　　出典：JTB国際線時刻表
※ 令和7年 12 月以降に中国路線の期間運休・減便が全国的に生じたため 11 月時点で記載

✧　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 40 分	2 時間 35 分	2 時間 55 分	2 時間	1 時間 30 分
上海	2 時間 10 分	3 時間 10 分	3 時間 50 分	2 時間 30 分	2 時間 10 分
台北	2 時間 30 分	3 時間 30 分	4 時間 5 分	2 時間 50 分	2 時間 25 分
香港	3 時間 40 分	4 時間 45 分	5 時間 15 分	4 時間 5 分	3 時間 35 分
ハノイ	4 時間 30 分	5 時間 30 分	—	4 時間 45 分	4 時間 20 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）

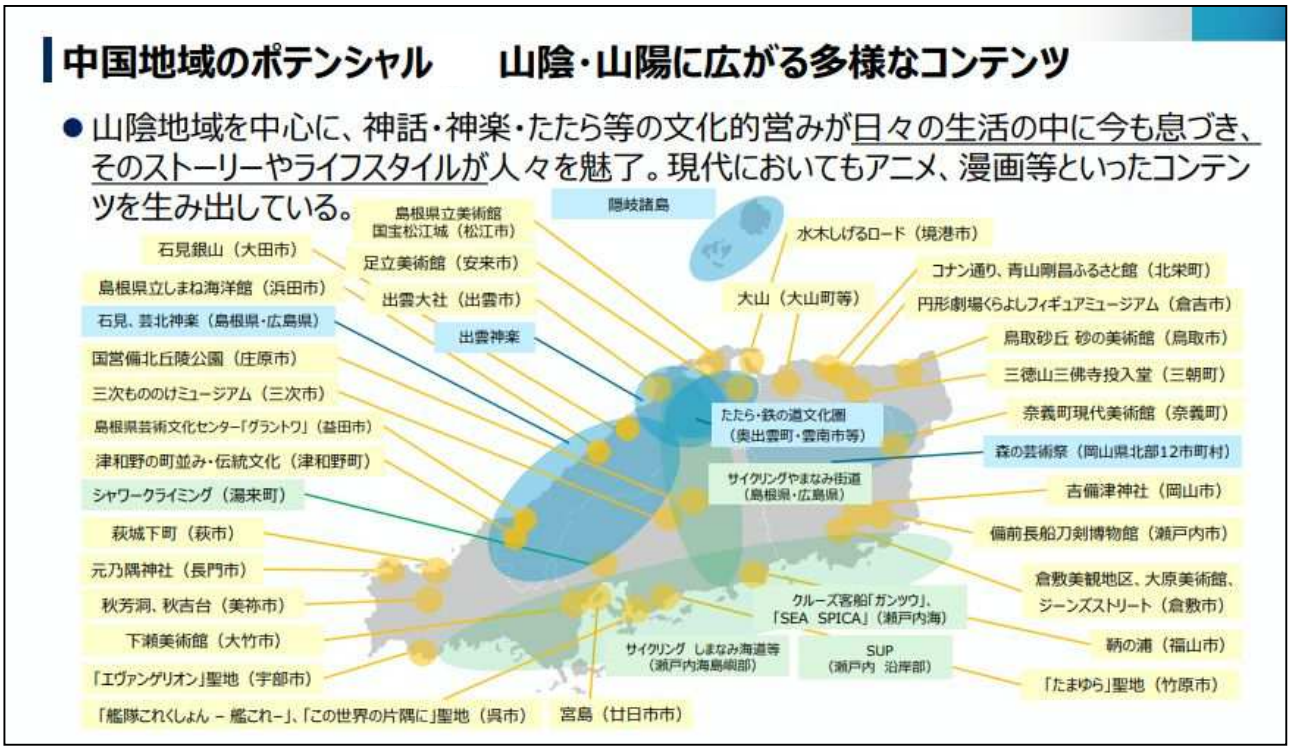
✧　中四国地方の中心に位置する地理的優位性（高速道路網に至近な立地環境）



✧　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）



出典：中国経済産業局「中国地域戦略産業クラスター計画の素案」より抜粋

✧　空港運営権者「広島国際空港株式会社」が提案した 30 年後の広島空港「将来ビジョン」

中四国の持続的成長を牽引し続ける圧倒的No. 1ゲートウェイ

広島空港を「あらゆる旅行者に最も選ばれる玄関口」へ、中四国を「世界に選ばれる目的地」へ



戦略的事業方針

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の誘致
- 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リー化

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

2050年度目標値

- 旅客数　586万人
- 貨物量　26.2千t
- 路線数/便数　国内線：8路線/2.4万便　国際線：22路線/1.6万便
- 航空系収入　19億円
- 非航空系収入 132億円
- 総合満足度：8.0
- NPSスコア：20.0
- 搭乗手続きに係る時間　国内線出発10分以内

※ このマスタープランは、2020年7月の提案時における想定です

中四国で唯一無二の航空ネットワークの構築

- ターゲットの特性を踏まえて最適な方法で需要を創出し、新規就航路線の実現可能性を向上
- 構成員ネットワークを最大限活用し、蓋然性の高い誘致活動を実施
- ネットワーク戦略に即して施設運用を実現するとともに、グラハンの受入容量を強化
- ターゲットとするエアラインの特性に鑑み、採算性を考慮した就航しやすい料金施策を導入

＊将来イメージ





成長ステップ



航空ネットワーク

国内線	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	アジア主要路線のデイリー化 東アジアの地方都市や東南・アジア路線の誘致
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 グランドハンドリングの体制・容量強化
料金施策	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

※ このマスタープランは、2020年7月の提案時における想定です

全旅程において旅客の期待を上回る感動体験の提供

交通ネットワーク

空港アクセス
- 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→17路線）
- 交通モードの多様化（7モード新規追加）

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

＊将来イメージ



空港施設等の運用

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

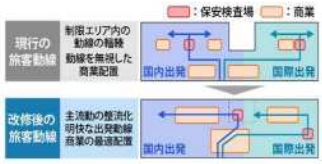
内際ファストトラベルの推進
- 内際の保安検査場の拡張
- スマートセキュリティの導入による搭乗手続き時間の改善
- デジタル技術やWebを活用した利便性・満足度向上

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

将来の旅行体験



シンプルなウォークスルー動線の実現



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

空港の利用促進・需要創造
- 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

社外との連携
- 中四国地域及び就航先の観光関係者、政府観光局、行政と連携し、関係者一丸で広島空港の利用を促進
- 地域の交通事業者との連携により、交通ネットワークを構築し、中四国地域の往来需要を獲得

連携イメージ



地域との共生事業
- 空港振興・環境整備支援機構の地域共生事業の確実な承継に加え、地域活性化に従前以上に注力

安全・安心な空港の実現

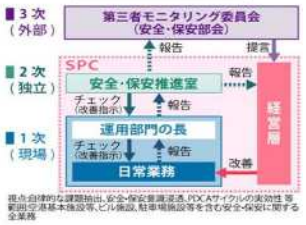
安全・保安に関する基本施策概要
- 経営トップを中心に空港関係者が一丸となって安全・保安を確保する体制構築と風土醸成を実現
- 他空港やインフラの運営経験を持つ株主と地元株主の知見とリソースをフル活用

安全・保安に関するセルフモニタリングの基本方針概要
- 安全・保安に関する全業務を対象とする3段階のモニタリング体制
- 3次モニタリングは外部有識者を含む第三者委員会形式とし、多面的にチェック

安全・保安管理体制



セルフモニタリング体制図



※ このマスタープランは、2020年7月の提案時における想定です

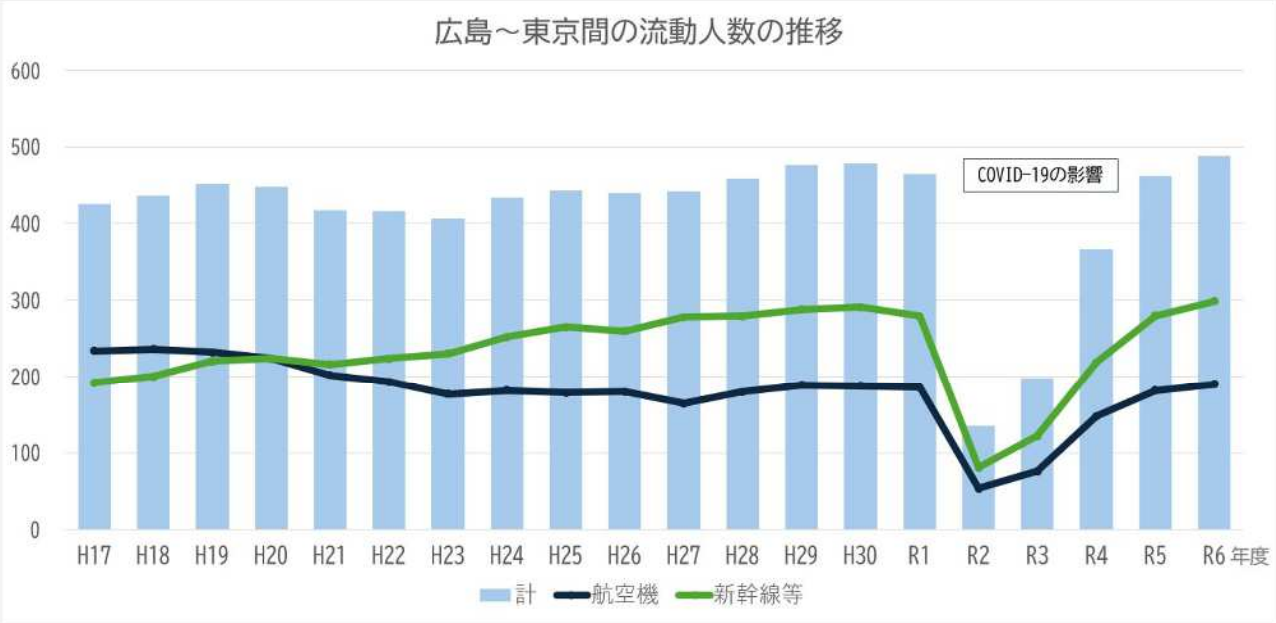
✧　広島国際空港株式会社の概要

〇特別目的会社「広島国際空港株式会社」
〇R2.11.18 設立　HIAP(Hiroshima　International Airport)
〇出資企業：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、株式会社エネコム、マツダ株式会社、
福山通運株式会社、おりづるタワー株式会社、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）

口広島空港の「弱み」

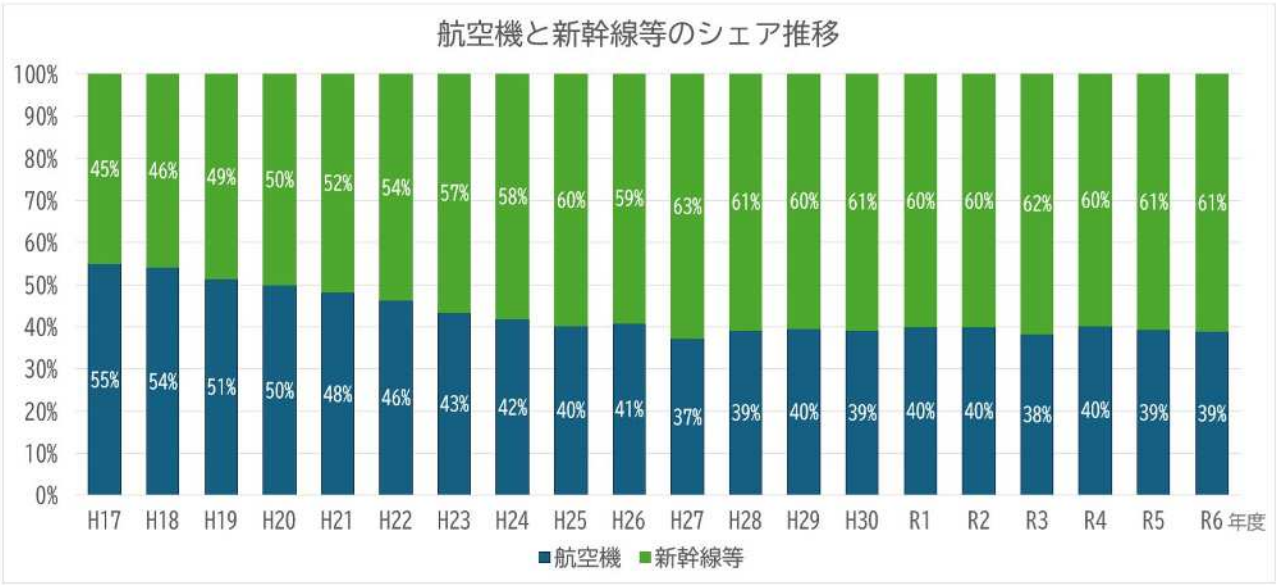
- 主力路線である羽田線と新幹線との厳しい競争環境
- 国際線利用者の近隣大規模空港への流出による潜在利用需要の取りこぼし
- 空港アクセスが山陽自動車道の渋滞や通行止めの影響を受けやすい

✧ 航空機と新幹線の競合状況



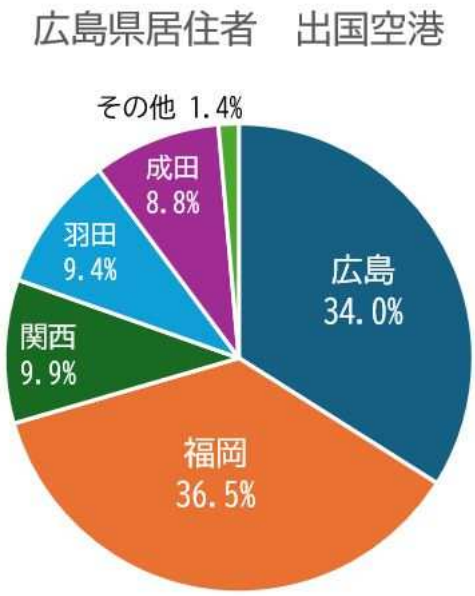
（単位：万人）

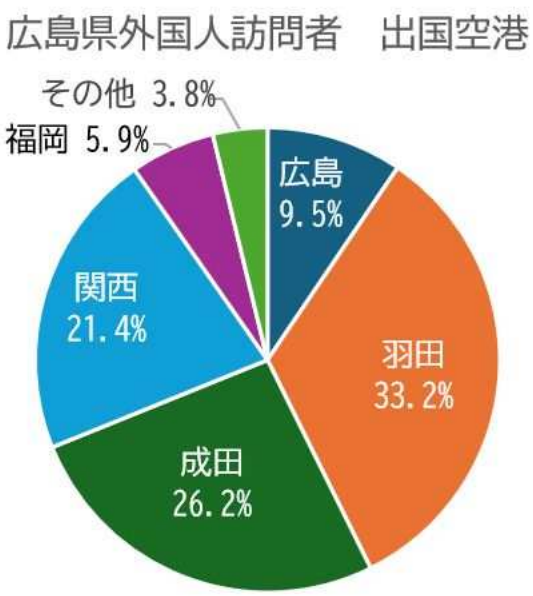
年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
計	426	436	452	448	418	417	407	434	444	440	443	459	477	479	465	135	198	367	462	489
航空機	234	236	232	224	202	193	177	182	179	180	165	180	189	188	186	54	76	148	182	190
新幹線等	192	200	220	224	216	224	230	252	265	260	278	279	288	291	279	81	122	219	280	299



出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査（府県相互間旅客輸送人員表）」

✧　国際線利用者の他空港への流出状況



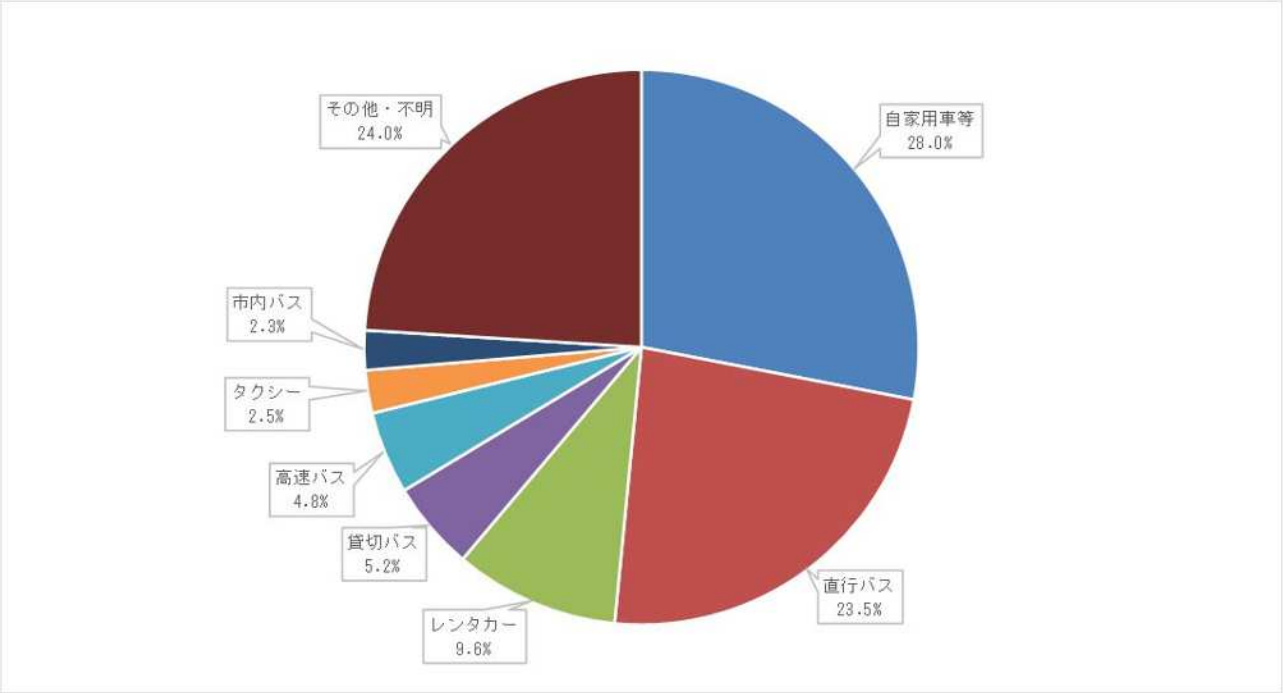


出典：国土交通省「令和６年度国際航空旅客動態調査」

✧　立地環境と空港アクセス

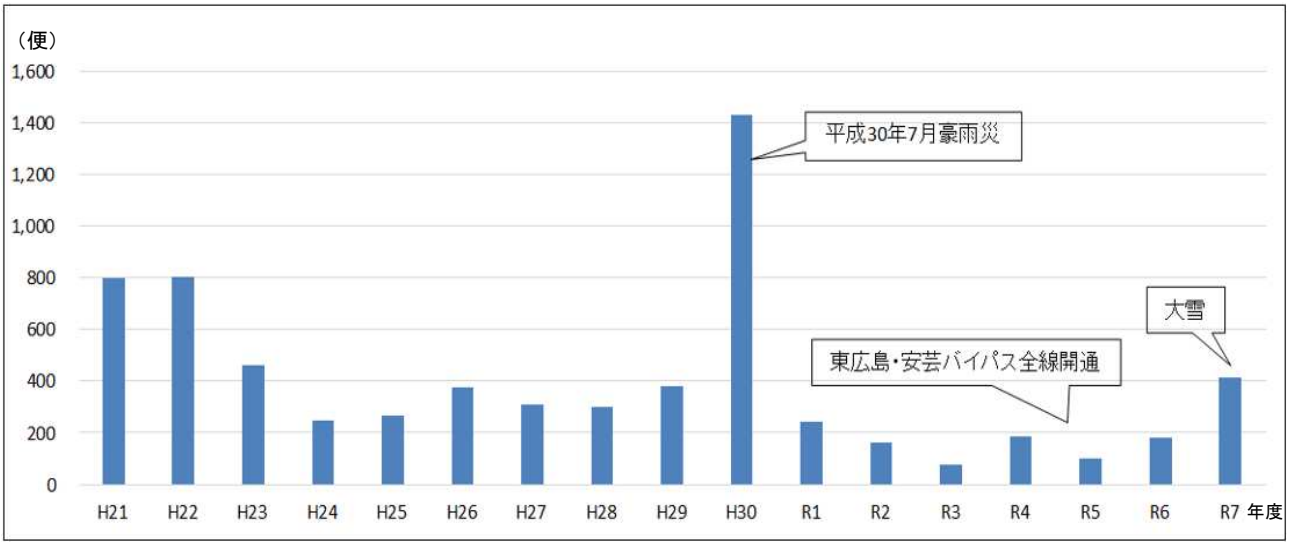


✧　空港アクセスの手段別割合



国土交通省　令和５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 令和５年３月　一般国道２号東広島・安芸バイパス全線開通

3　広島空港が担う「目指す県土の将来像」　～５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・状況変化

課題１　コロナ禍後の環境変化への対応

・コロナ禍を発端に生じている、国内線ビジネス利用者の減少や、グランドハンドリングの人手不足や経費の上昇など、空港を取り巻く環境変化に対応していく必要がある。

課題２　空港アクセス

・県内各地の周遊需要や、今後更なる拡大が見込まれるインバウンド需要に対応できるよう、県内観光地や交通結節点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設など、空港アクセスネットワークの構築に取り組む必要がある。

・空港アクセスを担うバス等の運転手不足が顕在化する中、中長期的に持続可能な空港アクセス路線の実現に向けて、必要な取組を進めていく必要がある。

状況変化　広島空港の民営化

・令和３年７月に広島空港が民営化された。広島空港が中四国地方の拠点空港として今後も継続的に発展し、利用者の多様なニーズに対応するため、空港運営権者である広島国際空港株式会社と連携し、空港機能の強化等に取り組む必要がある。

５　取組方針

次の３つの方針を基に今後５年間（令和８年度～令和 12 年度）の実施計画を策定し、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、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空港振興協議会や関係機関と連携・協働して、航空ネットワークの拡充や利用促進、空港アクセスの利便性向上に取り組みます。

口空港振興プランの取組方針

方針１　航空ネットワークの拡充

○ 航空利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致等に取り組むことにより、中四国で唯一無二の航空ネットワークの構築を図る。

（国際線）
- アジア諸国を重要マーケットと捉えた路線・便数増
- 中四国で唯一の国際路線誘致

（国内線）
- 既存路線の増便・機材大型化による提供座席数増

（共通）
- グランドハンドリング体制の確保

方針２　利用促進

○ 空港利用促進を図るため、観光関係者等と連携したプロモーションを強化し、新たな旅客需要の創出に取り組む。
- 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
- 周辺地域と一体となった中四国周遊需要の創出
- 空港及びその周辺における賑わいづくり

方針３　空港アクセスの利便性向上

○ 空港アクセスの強化に向けて、広島空港アクセス対策アクションプログラム 2019 に基づき、関係機関と連携しながら、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取り組む。
- 広域的な道路網の整備や、トリプルウェイ化の推進など、アクセス向上に資する道路整備
- 主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設
- デマンド交通、レンタカー活用など多様なニーズに対応できるアクセス手段の確保
- 軌道系を活用したアクセスの維持・強化
- 災害発生時等の緊急輸送体制の確保　など

□計画策定における課題と取組方針の関係

社会資本未来プラン
～社会変化に適応した
インフラマネジメントの推進～

施策の柱

○安全・安心で、広島県の強みを生かした魅力のある持続可能な県土づくり

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～

【取組方針③】
経済・物流を支える
基盤の強化

○強い経済の基盤となる
グローバルゲートウェイ機能の強化

【取組方針④】
集客・交流機能の強化と
ブランド力向上

○空港機能の充実

広島空港の取り組むべき課題・状況変化

課題1　コロナ禍後の環境変化への対応

コロナ禍を発端に生じている、国内線ビジネス利用者の減少や、グランドハンドリング人手不足など、空港を取り巻く環境変化に対応していく必要がある。

課題2　空港アクセス

○県内各地の周遊需要や、今後更なる拡大が見込まれるインバウンド需要に対応した、空港アクセスネットワークの確立に取り組む必要がある。

○空港アクセスを担うバス等の運転手不足が顕在化する中、中長期的に持続可能な空港アクセス路線の実現に向けて、必要な取組を進めていく必要がある。

状況変化　広島空港の民営化

令和3年7月に広島空港が民営化された。空港運営権者である広島国際空港株式会社と連携し、空港機能の強化等に取り組む必要がある。

広島県みなと・空港振興プラン 2026
計画期間：R8～R12（5 年間）

①航空ネットワークの拡充

○航空便利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致等に取り組むことにより、中四国で唯一無二の航空ネットワークの構築を図る。

（国際線）
・アジア諸国を重要マーケットと捉えた路線・便数増
・中四国で唯一の国際路線の誘致

（国内線）
・既存路線の増便・機材大型化による提供座席数増

（共通）
・グランドハンドリング体制の確保

②利用促進

○空港利用促進を図るため、観光関係者等と連携したプロモーションを強化し、新たな旅客需要の創出に取り組む。
・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
・周辺地域と一体となった中四国周遊需要の創出
・空港及びその周辺における賑わいづくり

③空港アクセスの利便性向上

○空港アクセスの強化に向けて、広島空港アクセス対策アクションプログラム 2019 に基づき、関係機関と連携しながら、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取り組む。
・広域的な道路網の整備や、トリプルウェイ化の推進など、アクセス向上に資する道路整備
・主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設
・デマンド交通、レンタカー活用など多様なニーズに対応できるアクセス手段の確保
・軌道系を活用したアクセスの維持・強化
・災害発生時等の緊急輸送体制の確保

Ⅱ　実施計画

1　航空ネットワークの拡充

航空便利用者の多様なニーズに対応するため、新たな路線誘致等に取り組み、中四国で唯一無二の航空ネットワークの構築を図ります。

【具体的な取組】

《国際線》

○　訪日外国人観光客数の増加等を背景に、地方空港間での路線誘致競争が激化していることから、空港運営権者と連携して新規路線誘致を推進します。

○　路線誘致にあたっては、空港運営権者や県観光連盟等と連携し、積極的なエアポートセールス、トップセールスを行います。

○　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みます。

○　中四国の拠点空港にふさわしい、中四国で唯一となる国際路線の誘致に取り組みます。

○　アジアのハブ空港と結ぶ路線を強化することにより、世界各国とのアクセス利便性を向上させ、アジアだけでなく欧米豪等からのインバウンド誘客を強化します。

《国内線》

○　既存路線の運航航空会社に対し、必要に応じて増便や機材大型化を要請し、輸送力強化を図ります。

○　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みます。

《共通》

○　コロナ禍を発端に、グランドハンドリングの人手不足が生じていることから、グランドハンドリング体制の確保を図ります 。
・グランドハンドリング会社や空港運営権者が実施する「広島空港合同企業説明会」の、県求人情報サイトなどでの周知協力
・国の補助制度を活用したグランドハンドリング事業者受入体制支援　など

２　利用促進

空港利用促進を図るため、観光関係者等と連携したプロモーションを強化し、新たな旅客需要の創出に取り組みます。

【具体的な取組】

《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》

○　官民で構成される広島空港振興協議会、空港運営権者、航空会社、県観光連盟等の関係者と一丸となってプロモーションを実施し、空港利用者の増加を図ります。

○　近年、インバウンドなど観光需要が増加していることから、県観光連盟や航空会社等と連携又は共同して、ＳＮＳやデジタル広告等を活用したＷＥＢキャンペーン、現地旅行会社への情報発信や旅行商品の造成支援などを強化し、広島が持つ食文化や瀬戸内海の景観などの観光資源の魅力を発信し、新たな旅客需要の創出に取り組みます。

○　路線就航先の観光情報や旅行商品情報、広島空港利用の利便性などを発信し、アウトバウンドの需要拡大に取り組みます。

○　利用促進にあたっては、マーケティングに基づき、路線ごとの課題やターゲットに応じた効果的なプロモーションを検討・実施します。

《周辺地域と一体となった中四国周遊需要の創出》

○　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、ＤＭＯや近隣空港等と連携して、中四国全域のインバウンド需要創出と周遊促進に取り組みます。

《空港及びその周辺における賑わいづくり》

○　空港ターミナルビルや空港周辺施設の魅力を情報発信し、空港及びその周辺への集客促進を図ります。

○　空港周辺の民間企業や地元自治体等と連携して、空港周辺の周遊促進や賑わい創出に資する取組を行い、空港周辺地域の活性化を図ります。

3　空港アクセスの利便性向上

空港アクセスの強化に向けて、広島空港アクセス対策アクションプログラム 2019 に基づき、関係機関と連携しながら、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取り組む。

【具体的な取組】

《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、空港アクセスが抱える様々な課題への対応や取組内容をとりまとめた「広島空港アクセス対策アクションプログラム 2019」のもと、関係機関と連携して対策を推進していきます。

広島空港アクセス対策アクションプログラムの概要

〔空港アクセスの目指す姿〕

■中四国地方の拠点空港として、山陽自動車道や尾道松江線等で形成される井桁状の高速道路ネットワークを生かし、これを補完する幹線道路が整備されるとともに、多様で利便性の高い交通モードやサービスが広域にわたり提供されている状態

■広島空港の利用者が、ニーズに応じた最適な手段を容易に選択し、広島空港や目的地まで快適かつ安全・安心に移動できることが広島空港の強みとなり、交通・物流の重要な拠点としての役割を果たし、利用促進に繋がる好循環を生み出している状態

〔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	山陽自動車道における渋滞・事故の影響回避
	山陽自動車道における渋滞・事故の発生防止
	山陽自動車道の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
	備北圏とのアクセス
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
	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	バスネットワークの広域化
	広域のアクセスが容易となる道路網の整備
災害、渋滞・事故発生時の対策	災害発生時のアクセス確保
	渋滞・事故発生時のアクセス確保
	災害、渋滞・事故発生前後の情報提供

《空港アクセスに資する道路整備の推進》

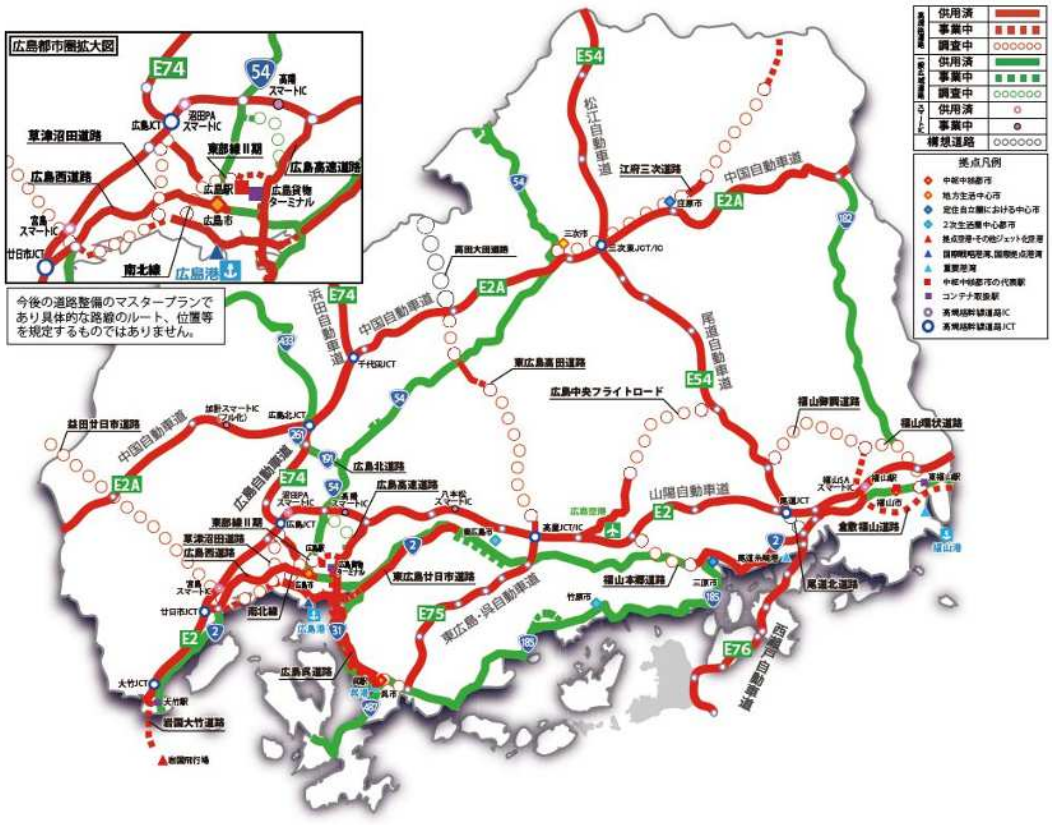
○　広島高速５号線及び一般国道２号西条バイパス４車線化の整備など、トリプルウェイの更なる機能強化や、広域的な道路網整備など、アクセス向上に資する道路整備を推進します。

・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号西条バイパス４車線化によるトリプルウェイの更なる機能強化

・備後圏とのアクセス
一般国道２号（福山道路）の整備



【参考】 将来の広域道路ネットワーク



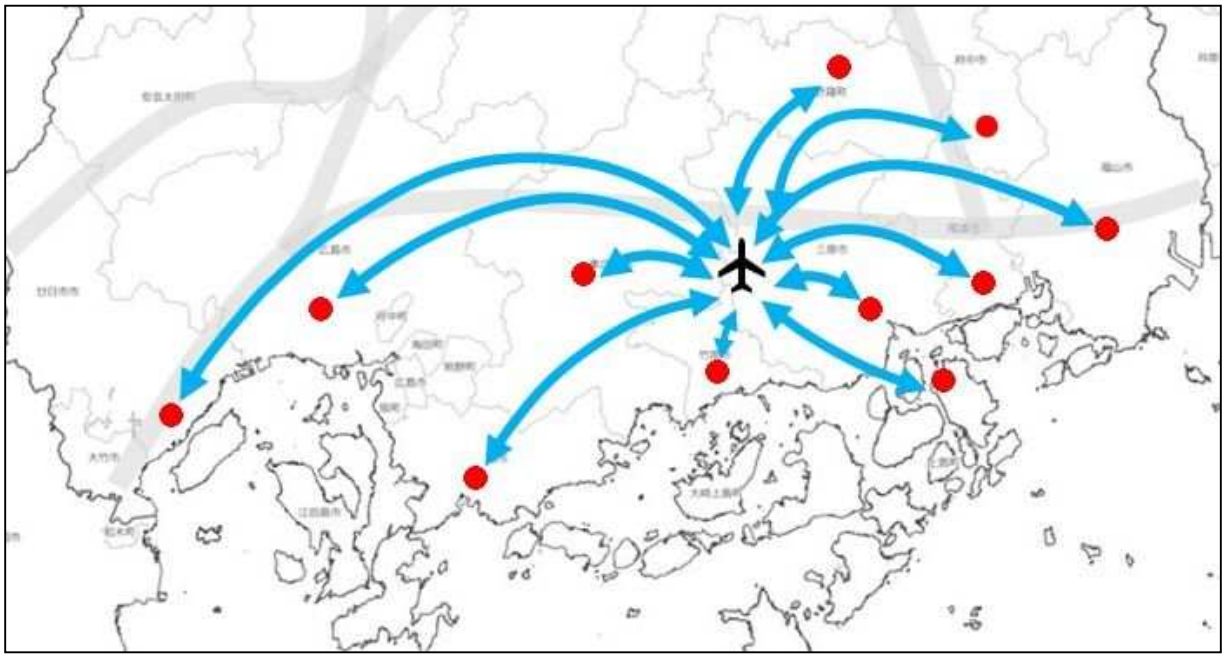
《主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設》

○　主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設や既存アクセス路線の維持・強化など、アクセス確保に取り組みます。

・主要拠点と空港を結ぶ新規アクセス路線の開設
　県内観光地や交通結節点と空港を結ぶ、新たな空港アクセスバス路線の開設や高速バスの空港立ち寄り検討　など

・既存アクセス路線の維持・強化
　課題を抱えている既存路線を対象に、最適な交通モードや運行形態など、中長期的に持続可能な空港アクセスのあり方を検討

✧　広島空港アクセス路線イメージ



《多様なニーズに対応したアクセス手段の確保》

○　デマンド交通やレンタカーの活用等による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みます

・デマンド交通の導入
　事前予約による利用者のニーズに合った運行方法の導入

・レンタカー活用促進
　高まるレンタカー需要に対応した環境整備

・自動運転移動サービスの導入検討
　自動運転によるバスの運行の実現に向けた検討

《軌道系を活用したアクセスの維持・強化》

○　JR 山陽本線駅（白市駅等）で乗り換えする空港連絡バスについては、山陽自動車道の渋滞・通行止めの影響を受けにくい、定時性が確保できるアクセス路線であり、災害発生時の輸送ルートの一つとしても重要な路線となっています。

　また、利用者にとっても、定時性を重視する方、長時間のバス利用が困難な方などに支持されるアクセス路線であることから、利用促進を図るなど、路線の維持・強化に取り組みます。

・利用促進

　ＪＲ駅乗換アクセス路線のメリットや利用の仕方に関する情報発信等

・駅の案内表示の充実

　ＪＲや空港運営権者等と連携した、デジタルサイネージによる空港連絡バスへの乗換案内（多言語表示）、ＪＲ運行情報の提供等

○　軌道系アクセスの整備については、事業採算性等に課題があるものの、定時性や輸送量などの観点での利点も考えられることから、今後も実現可能性等について継続的に情報収集していきます。

《災害発生時等の緊急輸送体制の確保》

○　災害発生時や山陽自動車道の渋滞・通行止め、JR 山陽本線の運休等があった際の代替輸送ルートやスムーズな緊急輸送体制の確保及び情報発信を行います。

・様々なケースを想定した緊急輸送ルートや関係者の役割分担等をあらかじめ定めた緊急対応マニュアルの作成と随時見直し

・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

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５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	現状値（令和 7 年度末）	目標値（令和 12 年度末）
広島空港利用者数	295 万人/年	494 万人/年
国際線路線数・便数	7 路線・40 便/週	16 路線・113 便/週
空港アクセス運行便数	10.6 万便/年	14.8 万便/年

～§４実施箇所～

１　実施箇所一覧は、計画期間内（R8～R12）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
					完成	部分完成	継続		
1	B	大竹港	東栄地区	臨港道路			●	大竹市	
2	A	大竹港	小方地区	臨港道路、緑地、浮桟橋		●		大竹市	
3	A	厳島港	宮島口地区	臨港道路、浮桟橋	●			廿日市市	
4	B	厳島港	胡町地区	浮桟橋			●	廿日市市	
5	B	広島港	廿日市地区	廃棄物埋立護岸等			●	廿日市市	
6	A	広島港	五日市地区	臨港道路、緑地			●	広島市	新規
7	A	広島港	出島地区	臨港道路	●			広島市	新規
8	B	広島港	江波地区	臨港道路、岸壁（-7.5m）		●		広島市	
9	B	広島港	吉島地区	小型船だまり			●	広島市	
10	A	広島港	出島地区	岸壁（-14ｍ）（耐震）、臨港道路		●		広島市	直轄
11	A	広島港	出島地区	土砂受入	●			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	大黄地区	防波堤、浮桟橋			●	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	臨港道路	●			江田島市	
16	B	鹿川港	鎌木地区	小型船だまり	●			江田島市	
17	B	釣士田港	藤の脇地区	防波堤			●	呉市	
18	B	釣士田港	早瀬地区	防波堤			●	呉市	新規
19	B	御手洗港	三角地区	防波堤			●	呉市	
20	B	大西港	大西地区	浮桟橋、待合所			●	大崎上島町	
21	B	忠海港	忠海地区	臨港道路、緑地			●	竹原市	
22	A	須波港	須波地区	防波堤、小型船だまり	●			三原市	
23	A	尾道糸崎港	貝野地区	土砂受入			●	三原市	
24	B	尾道糸崎港	糸崎地区	岸壁(耐震)			●	三原市	

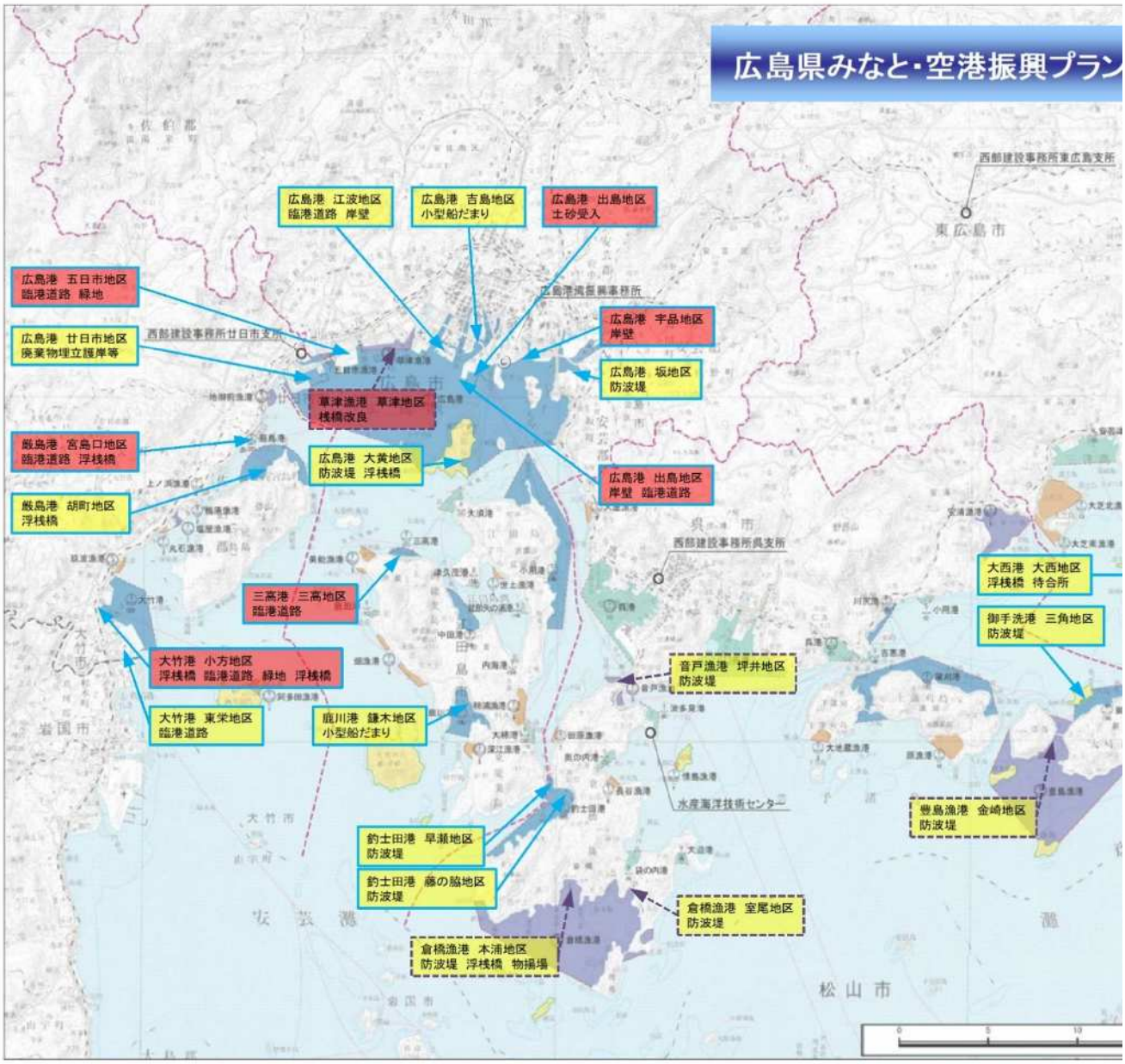
25	B	尾道糸崎港	松浜地区	緑地、小型船だまり			●	三原市	
26	A	尾道糸崎港	内港地区	緑地、ターミナル	●			三原市	新規
27	B	尾道糸崎港	尾道地区	緑地、上屋等			●	尾道市	
28	B	尾道糸崎港	山波地区	小型船だまり			●	尾道市	
29	A	生口港	洲江地区	防波堤	●			尾道市	
30	B	瀬戸田港	垂水地区	浮桟橋	●			尾道市	新規
31	A	尾道糸崎港	機織地区	航路、泊地	●			福山市	直轄
32	B	尾道糸崎港	機織地区	航路、泊地等			●	福山市	新規
33	A	福山港	一文字地区	防波堤	●			福山市	
34	A	福山港	箕島地区	岸壁(-12m)、航路、泊地			●	福山市	直轄
35	A	福山港	原地区	浮桟橋、小型船だまり		●		福山市	
36	B	福山港	鋼管地区	航路			●	福山市	直轄
37	B	横田港	坊地地区	防波堤			●	福山市	
					11	5	21		

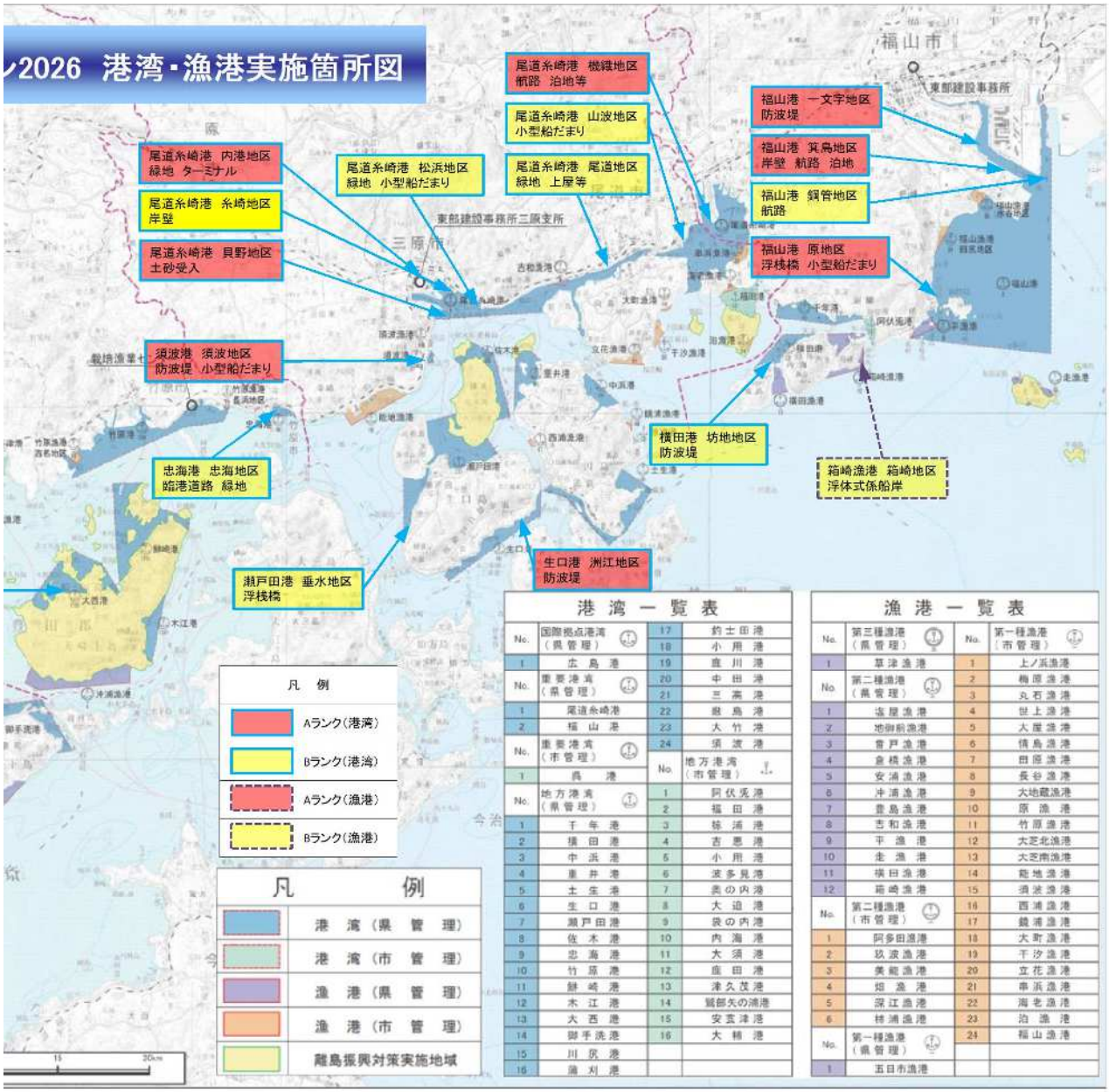
※ランク覧 着色の　はＡランク、　はＢランク

【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
					完成	部分完成	継続		
1	A	草津漁港	草津地区	桟橋改良			●	広島市	
2	B	倉橋漁港	本浦地区	防波堤、物揚場			●	呉市	
3	B	倉橋漁港	室尾地区	防波堤			●	呉市	
4	B	豊島漁港	金崎地区	防波堤			●	呉市	
5	B	音戸漁港	坪井地区	防波堤			●	呉市	
6	B	箱崎漁港	箱崎地区	浮体式係船岸			●	福山市	
					0	0	6		

※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
広島港 江波地区
臨港道路 岸壁
広島港 吉島地区
小型船だまり
広島港 出島地区
土砂受入
広島港 五日市地区
臨港道路 緑地
広島港 廿日市地区
廃棄物埋立護岸等
西部建設事務所廿日市支所
広島港湾振興事務所
広島港 宇品地区
岸壁
広島港 坂地区
防波堤
草津漁港 草津地区
桟橋改良
厳島港 宮島口地区
臨港道路 浮桟橋
広島港 大黄地区
防波堤 浮桟橋
厳島港 胡町地区
浮桟橋
広島港 出島地区
岸壁 臨港道路
西部建設事務所東広島支所
東広島市
西部建設事務所呉支所
三高港 三高地区
臨港道路
大竹港 小方地区
浮桟橋 臨港道路 緑地 浮桟橋
大竹港 東栄地区
臨港道路
鹿川港 鎌木地区
小型船だまり
音戸漁港 坪井地区
防波堤
大西港 大西地区
浮桟橋 待合所
御手洗港 三角地区
防波堤
水産海洋技術センター
豊島漁港 金崎地区
防波堤
釣士田港 早瀬地区
防波堤
釣士田港 藤の脇地区
防波堤
倉橋漁港 室尾地区
防波堤
倉橋漁港 本浦地区
防波堤 浮桟橋 物揚場
岩国市
大竹市
呉市
安芸灘
松山市


ン2026 港湾・漁港実施箇所図
尾道糸崎港 内港地区 緑地 ターミナル
尾道糸崎港 糸崎地区 岸壁
尾道糸崎港 貝野地区 土砂受入
尾道糸崎港 松浜地区 緑地 小型船だまり
尾道糸崎港 機織地区 航路 泊地等
尾道糸崎港 山波地区 小型船だまり
尾道糸崎港 尾道地区 緑地 上屋等
須波港 須波地区 防波堤 小型船だまり
忠海港 忠海地区 臨港道路 緑地
瀬戸田港 垂水地区 浮桟橋
生口港 洲江地区 防波堤
横田港 坊地地区 防波堤
福山港 一文字地区 防波堤
福山港 箕島地区 岸壁 航路 泊地
福山港 鋼管地区 航路
福山港 原地区 浮桟橋 小型船だまり
箱崎漁港 箱崎地区 浮体式係船岸
福山市
東部建設事務所
東部建設事務所三原支所
三原市
凡 例
Aランク(港湾)
Bランク(港湾)
Aランク(漁港)
Bランク(漁港)
凡 例
港 湾 (県 管 理)
港 湾 (市 管 理)
漁 港 (県 管 理)
漁 港 (市 管 理)
離島振興対策実施地域
港 湾 一 覧 表
No. 国際拠点港湾 (県管理)
1 広 島 港
No. 重要港湾 (県管理)
1 尾道糸崎港
2 福 山 港
No. 重要港湾 (市管理)
1 呉 港
No. 地方港湾 (県管理)
1 千 年 港
2 須 田 港
3 中 浜 港
4 重 井 港
5 土 生 港
6 生 口 港
7 瀬戸田港
8 佐 木 港
9 忠 海 港
10 竹 原 港
11 鯛 崎 港
12 木 江 港
13 大 西 港
14 御手洗港
15 川 尻 港
16 蒲 刈 港
17 釣士田港
18 小 用 港
19 鹿 川 港
20 中 田 港
21 三 高 港
22 鼎 島 港
23 大 竹 港
24 須 波 港
No. 地方港湾 (市管理)
1 阿伏兎港
2 福 田 港
3 袴 浦 港
4 吉 恵 港
5 小 用 港
6 波多見港
7 奥の内港
8 大 迫 港
9 袋の内港
10 内 海 港
11 大 須 港
12 鹿 田 港
13 津久茂港
14 鷲部矢の浦港
15 安芸津港
16 大 輔 港
漁 港 一 覧 表
No. 第三種漁港 (県管理)
1 草 津 漁 港
No. 第二種漁港 (県管理)
1 塩 屋 漁 港
2 地御前漁港
3 音 戸 漁 港
4 倉 橋 漁 港
5 安 浦 漁 港
6 小 浦 漁 港
7 豊 島 漁 港
8 吉 和 漁 港
9 平 漁 港
10 走 漁 港
11 横 曰 漁 港
12 箱 崎 漁 港
No. 第二種漁港 (市管理)
1 阿多田漁港
2 苅 波 漁 港
3 黄 幡 漁 港
4 畑 漁 港
5 深 江 漁 港
6 椅 浦 漁 港
No. 第一種漁港 (県管理)
1 五日市漁港
No. 第一種漁港 (市管理)
1 上ノ浜漁港
2 梅 原 漁 港
3 丸 石 漁 港
4 世 上 漁 港
5 大 屋 漁 港
6 情 島 漁 港
7 田 原 漁 港
8 長 谷 漁 港
9 大地蔵漁港
10 原 漁 港
11 竹 原 漁 港
12 大芝北漁港
13 大芝南漁港
14 能 地 漁 港
15 須 波 漁 港
16 西 浦 漁 港
17 鏡 浦 漁 港
18 大 町 漁 港
19 干 汐 漁 港
20 立 花 漁 港
21 串 浜 漁 港
22 海 老 漁 港
23 泊 漁 港
24 福 山 漁 港

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。
ＢＣＰ(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。ＢＣＰは「Business Continuity Plan」の略である。
カーボンニュートラルポート	温室効果ガスの排出を実質ゼロとする港湾。なお、「排出を実質ゼロ」とは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理、ブルーカーボンの整備などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味している。
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、日常生活に必要不可欠な交通。
泊地	港湾内で船舶が安全に停泊できる水面のこと。港湾法第２条に定められる港湾施設である水域施設の一つ。
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る。
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。
干潟	プランクトンなどの微生物や多種多様な生物の生息の場で、干潮時に現れる砂泥質の平坦な場所。海水を浄化する機能があり、水鳥の飛来場所にもなっている。
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。
ﾋﾞｼﾞﾀｰ船舶(桟橋)	観光等の目的で一時的に桟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。ビジター桟橋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ェ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。

放置艇	港や川などの各管理者（国、県、市町）の許可を得ることなく、常時停泊している船舶。
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、国土交通省地方整備局長等により認定・登録されたもの
藻場	沿岸浅海域で、大型の海藻や海草が濃密に繁茂し群落を形成し、魚の産卵や生育の場として重要な役割を果たしている場所。
モーダルシフト	トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。
リダンダンシー	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。
臨港道路	港湾管理者が管理する、船舶貨物の運搬等を目的とした、ふ頭から一般道路までを繋ぐ目的等で整備された道路。

用 語 解 説（空港振興）

アウトバウンド	日本人の海外旅行
インバウンド	外国人の訪日旅行
エアポートセールス	航空会社に対して新規路線の就航や既存路線の増便・機材大型化などを働きかける活動
ＮＰＳスコア	Net Promoter Score の略。顧客満足度を測る指標で、利用者の回答を基に満足度や推奨意向を数値化したもの。
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、成田線のスプリングジャパン、ソウル線のチェジュ航空、清州線のエアロＫ航空、香港線の香港エクスプレス、ハノイ線のベトジェットエアが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
グランドハンドリング、グラハン	航空機の機体や旅客、貨物・燃料等の搭載物の取扱等に関わる、航空機の運航に不可欠な業務の総称
グローバルゲートウェイ	世界各国と多方面、多頻度の航空路線・航路で結ばれた国際競争力の高い拠点となる空港・港湾
スマートセキュリティ	最新の検査機器や保安検査レーン等を組み合わせて、空港の保安検査を効率化・自動化するシステム
ＤＭＯ	観光地域づくり法人。地域の多様な関係者と協働し、観光地域づくりを行う司令塔となる法人。
デイリー化	就航路線を毎日運航（デイリー運航）に増便すること

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。
デマンド交通	事前予約により、利用者のニーズに応じてダイヤや経路を柔軟に調整しながら運行する乗合タクシー等の交通サービス
トップセールス	組織の最上位層が直接ＰＲや誘致などの活動を行うこと。
トリプルウェイ	広島県西部から広島空港へつながる主要な３つのルートである、①高速ルート（広島高速５号線＋山陽道）、②一般ルート（国道２号バイパス＋山陽道）③白市ルート（JR 山陽本線＋空港連絡バス）の総称
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、仁川国際空港、上海（浦東）国際空港、香港国際空港など。
広島空港振興協議会	広島空港の振興策を官民一体となって推進し、広島空港が「中四国地域の圧倒的Ｎｏ．１ゲートウェイ」となることに寄与することを目的とする協議会（平成６年３月設立）
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を運航する航空会社

広島県みなと・空港振興プラン 2026

令和８年〇月

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)