

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)	205 万人 (R4)	310 万人	360 万人
県内港におけるコンテナ取扱量	36 万 TEU (R1)	36 万 TEU (R4)	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 (R4)	3,500 万時間	3,000 万時間

主な取組

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 世界とつながる空港機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 航空会社等に対する緊急支援を実施[R4] ➢ 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 [R4] ● 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"> ➢ 一般国道2号東広島・安芸バイパス全線開通[R5.3] | <ul style="list-style-type: none"> ● 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"> ➢ 広島港出島地区岸壁整備の新規事業化[R3~] ➢ 福山港箕沖地区岸壁供用開始[R4.3~] ➢ 広島港セミナー[R5.1]、広島県東部港湾セミナー[R4.11] |
|--|---|

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			
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			

※ 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、国際定期路線は令和2年3月以降全路線運休が続いたため、令和5年1月に台北線が週4便で復便したものの、目標達成には至らなかった。
- 他路線についても復便等に向けた動きがみられ、今後、早期の復便等に向け、航空会社の復便の後押しになる環境を整える必要がある。
- 広島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、路線バスの運休や大幅な減便が続く中、空港アクセスの利便性の確保を目的に、バス事業者に対して運行支援を行うとともに、空港運営権者である広島国際空港(株)(HIAP)と連携して、路線の維持・拡充に向けた関係者への働きかけを行った結果、1ルート増の10ルートとなり、目標を達成することができた。
- 今後の空港アクセス路線の拡充に向けては、アフターコロナを見据えた、将来的に持続可能な空港アクセスネットワークを構築する必要がある。

【主な事業】・ 空港振興事業……………272 ページ

【令和5年度の取組】

- 令和3年7月から空港運営を開始したHIAPが掲げる広島空港の将来ビジョンの達成に向けて、引き続きHIAPと協働し、国際線航空ネットワークの早期再構築に取り組むとともに、新型コロナからの回復期及びG7広島サミット後の広島への関心の高まりにより見込まれる大きな需要を確実に掴めるよう、効果的な利用促進策を実施するなど、旅客・貨物需要の拡大に取り組む。
- また、空港アクセスについては、中四国地方の拠点空港として、広島空港を利用する県民や国内外から訪れる方々が、より便利で快適に移動できる空港アクセスネットワークの構築に向けて、HIAP、交通事業者や市町など関係機関と連携し、新たな路線の拡充だけでなく、既存路線の維持の観点からも、市場調査等に基づく将来需要予測を踏まえ分析を行い、最適な交通モードや運行形態を含めて、将来的に持続可能な仕組みを検討するなど、中長期的な視点に立った取組を進める。

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㈱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			

【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については、コロナ禍からの回復等により、広島港で過去最高となった。また、福山港では、鉄鋼等の輸入減少により前年比で減少したが、主要品目である衣料品は回復傾向にある。
 航路拡充に向けては、出島地区において、東南アジア航路直行便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、市町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荷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、国等の調整により関係機関が作成したガイドラインを踏まえた調整などを行い、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14回の寄港があり、前年度の2回から大幅に増加した。今後は、新型コロナの5類移行による需要回復及びG7広島サミット開催により広島が注目を集めた好機を捉え、誘致・受入に取り組む必要がある。

【主な事業】・ 港湾改修費 ……………281 ページ
 ・ 港湾特別整備事業特別会計……………354 ページ

【令和5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

広島港の機能強化については、大水深岸壁の整備等の着実な事業進捗に向けた国へ働きかけや、大水深岸壁整備の進捗に合わせ、荷役機械(ガントリークレーン)の増設を進めるとともに、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していく。

また、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旅客ターミナル整備等の受入環境の充実や、船会社訪問による県内港及び周辺観光地のPRや要望事項のヒアリングを行うなど、需要の掘り起こし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			

【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、一般国道2号東広島・安芸バイパスが全線開通し、対策箇所を2箇所完了することができた。一方で、令和4年度完成を見込んでいた事業において、地元調整等に時間を要し、工事の進捗に遅れが生じていることから、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……………281 ページ
・ 広島高速道路公社出資金・貸付金……………357 ページ

【令和5年度の取組】

- 広域的な連携強化に資する直轄国道や、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、円滑かつ迅速な人の移動を実現するため、引き続き、主要渋滞箇所の渋滞を緩和する道路整備を推進する。