

広島県みなと・空港振興プラン 2016



平成28年3月
広島県



目次

§ 1	計画の基本的事項	
	策定の趣旨.....	1
	計画の概要.....	1
	計画の位置づけ.....	1
	前プランの評価と新プランの新たな視点.....	2
1	前プランの評価.....	2
2	新プランの新たな視点.....	4
§ 2	みなと振興	
	プランの方針.....	6
1	みなとを取り巻く環境.....	6
2	みなとにおける現状（強みと弱み）.....	8
3	港湾・漁港が担う「目指す県土の将来像」.....	11
4	みなとの取り組むべき課題.....	12
5	基本方針.....	17
	実施計画.....	19
1	みなと振興の重点化.....	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
	他事業との連携.....	22
2	港湾・漁港施設の有効活用.....	23
3	港湾・漁港施設の適正な維持管理.....	28
	成果目標.....	30

§ 3 空港振興	
プランの方針	33
1 空港を取り巻く環境	33
2 広島空港の現状（強みと弱み）	36
3 広島空港が担う「目指す県土の将来像」	42
4 広島空港の取り組むべき課題	43
5 基本方針	44
実施計画	46
1 空港施設機能の充実	46
2 ネットワークの更なる充実	48
3 空港アクセスの改善	49
4 空港経営改革への対応	51
成果目標	53
参考 広島ヘリポートの概要	54
§ 4 実施箇所	55
用語解説	60

~ § 1 計画の基本的事項 ~

策定の趣旨

前プランの「広島県みなと振興プラン」(平成24年1月策定)が平成27年度で終了することから、次期計画として「広島県みなと・空港振興プラン2016」を策定します。

「広島県みなと・空港振興プラン2016」は、これまでの港湾分野での取組に加え、新たに漁港分野と空港分野の取組内容を盛り込むこととし、広島県の目指す将来像を示した広島県総合計画「ひろしま未来チャレンジビジョン」とこれを実現するための基本方針である「社会資本未来プラン」(土木建築局：港湾・空港分野)及び「2020 広島県農林水産業チャレンジプラン」(農林水産局：漁港分野)に基づき、利用者の視点・ニーズに対応し、より一層のソフト・ハード両面の機能の強化を推進するための実施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。

計画の概要

期間：平成28年度～平成32年度(5年間)

「ひろしま未来チャレンジビジョン」と「社会資本未来プラン」及び「2020 広島県農林水産業チャレンジプラン」の計画期間と整合を図ります。

投資予定額：概ね370億円

事業の投資予定額は、「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、道路・河川・砂防・港湾・海岸といった事業間の優先順位(プライオリティ)に基づいて配分・設定します。

計画の位置づけ

ひろしま未来チャレンジビジョン (H27.10改定)

～将来にわたって、「広島に生まれ、育ち、住み、働いて良かった」と心から思える広島県の実現～

社会資本未来プラン (H28.3改定)

～戦略的な投資とマネジメントの最適化～

2020 広島県農林水産業チャレンジプラン

～産業として自立できる農林水産業の確立～

「広島県みなと・空港振興プラン2016」

前プランの評価と新プランの新たな視点

1 前プランの評価

前プランでの主な取組成果

基本方針	方針の柱		主な成果（ハード、ソフト）
みなと振興 の重点化	強固な経済 交流基盤を 支える みなとづくり	新たな産業，基幹産業の 競争力強化	広島港廿日市地区（浚渫） 広島港宇品地区（防波堤等） 福山港の国際バルク戦略港湾選定
		交流，賑わい機能の強化	尾道糸崎港西御所地区（交流厚生施設：U2） 厳島港宮島口地区整備事業着手 「瀬戸内クルージングポイントサイト」開設
	生活・暮らしを 守る みなとづくり	海域環境の修復	福山港内港地区（底質改善）事業着手
		耐震強化施設の整備	広島港五日市地区（耐震強化岸壁）
		安心して利用できる施設の充実	大竹港小方地区（防波堤）
		海上交通の安全確保	福山港一文字地区（ボートパーク）
	地域活動を 支える みなとづくり	魅力的なみなとまちづくりの推進	交流，賑わい機能の強化と同じため省略
		生活交通，漁業活動の円滑化	土生港箱崎地区（物揚場） 鹿川港寄瀨地区（浮棧橋）
	港湾施設 の有効活用	既存施設の有効活用	広島港五日市地区で大型クルーズ客船入港開始 県営上屋を活用した「宇品デポルピア」での取組
既存施設を最大限活用 するソフト施策の展開		H26 広島港コンテナ貨物取扱量過去最高 広島港出島地区でコンテナ荷役機械の共同化 福山港台湾・東南アジア航路開設 インセンティブ制度の創設	
港湾施設の適正な維持管理			港湾，海岸アセットマネジメントシステム運用開始 港湾事業修繕方針の策定



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。目標値の達成は一部困難な状況ではありますが、施設整備については概ね順調に進捗しています。

2 主な目標値の達成状況

区 分		現況 H23 当初	H27 未実績見込	H27 末目標
コンテナ貨物取扱量	広島港	209 千 TEU	231 千 TEU	260 千 TEU
	福山港	83 千 TEU	84 千 TEU	91 千 TEU
コンテナ航路[中国, 東南アジア] (広島・福山の計)		週 15 便	週 15 便	週 16 便
民営化・共同化された港湾		0 港	0 港	2 港
ビジター船舶係留可能箇所		13 箇所	20 箇所	27 箇所
集客・交流施設への利用転換箇所		3 箇所	7 箇所	8 箇所
プレジャーボート収容率		28%	35%	33%
耐震強化岸壁整備率		25%	38%	38%

2 事業完成箇所(実績 15 箇所(予定込み) / 計画 20 箇所)

区分	主な事業箇所
完成 (15 箇所)	広島港廿日市地区(浚渫), 広島港五日市地区(耐震強化岸壁), 福山港一文字地区(ボートパーク), 広島港宇品地区(防波堤等), 中田港中町地区(浮棧橋等), 土生港箱崎地区(物揚場), 尾道糸崎港西御所地区(交流厚生施設), 釣土田港釣土田地区(防波堤) など
未完 (5 箇所)	厳島港宮島口等地区(旅客ターミナル等), 御手洗港三角地区(防波堤), 御手洗港御手洗地区(ビジター-棧橋), 木江港野賀地区(ビジター-棧橋), 忠海港忠海地区(臨港道路等)

2 新プランの新たな視点

前プランの取組を引き続き推進するとともに、前プラン期間中に生じた状況変化や新たな課題に対応するため、新たに次の項目について重点的に取り組んでいくこととします。

新プランの新たな視点

ハード対策

東京オリンピックを見据えた港湾における訪日外国人旅行者の受入環境の整備を促進する。クルーズ客船の誘致に対応した新たな魅力を創出する環境整備を図る。施設の老朽化や多様化する利用者ニーズに対応するため、既存機能の再編や利用高度化を視野に入れ、戦略的な維持管理を推進する。

ソフト対策

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。東南アジア航路など企業ニーズに対応した国際定期コンテナ航路網の維持・拡充を促進する。港湾BCPを策定し、災害時に官民が連携し港湾機能の維持が可能となる体制を整備する。国の推進計画等を踏まえ、プレジャーボート係留保管計画の見直しを行う。拡大する訪日外国人の取込みに対応した新規航空路線開設及び定期路線便数の維持・拡充を促進する。

2 前プラン期間中に生じた状況変化や新たな課題

2020年東京オリンピック・パラリンピック開催の決定（H25.9）
訪日外国人旅行者の急増やアジアを中心としたクルーズ需要の増大
コンテナ航路やクルーズ客船の誘致における、近隣港湾との競争の激化
企業の生産拠点のシフト（中国 東南アジア）、TPPなど国際的な経済情勢の変化
国土強靱化基本計画に基づく港湾BCP策定の政府目標の設定
港湾法改正により、定期点検や維持管理状況の報告が義務化
『プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画（H25.5国土交通省、水産庁）』の策定

~ § 2 みなと振興 ~

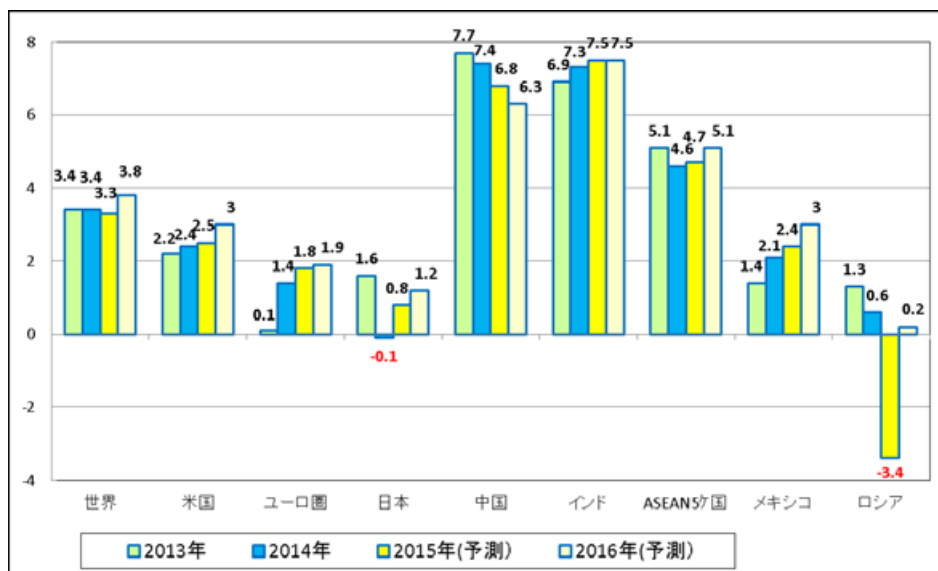


プランの方針

1 みなとを取り巻く環境

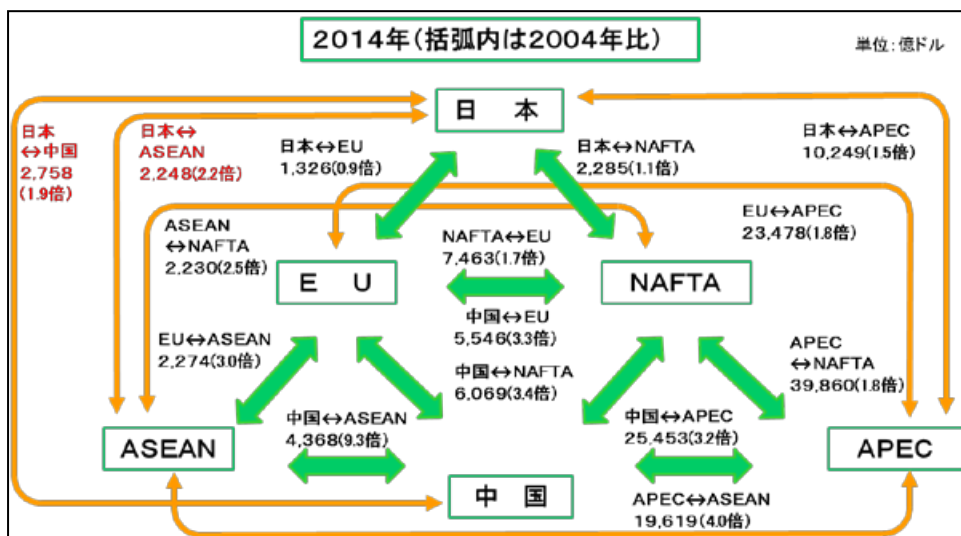
- アジア地域は急速な経済成長を遂げており、我が国との貿易は大幅に増加し、日本企業の進出などにより、経済の相互依存関係が深化している。一方、近年では、東アジア地域の経済成長が鈍化する一方、東南アジア地域との経済的な結びつきが強まってきている。
- 訪日外国人旅行者の急増やアジアを中心としたクルーズ需要が増大しており、臨海部への観光客の来訪は、地域の雇用や所得を創出し、地域の活力を支え、豊かな地域づくりに資することから、魅力的な港湾空間の形成が求められている。
- 物流の効率化、産業の国際競争力の強化、効率的で安全性の高い輸送体系の構築、地域が持つ資源や魅力の活用など、幅広い機能の発揮が求められており、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を総合的に推進することが求められている。

2 アジア地域等の GDP 実質成長率



出典：JETRO

2 東アジア地域等との2国・地域間貿易額(輸出+輸入)



- 注1) NAFTA: 北米自由貿易協定
アメリカ、カナダ、メキシコの3国間の自由貿易協定のこと
- 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のこと
- 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のこと
- 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

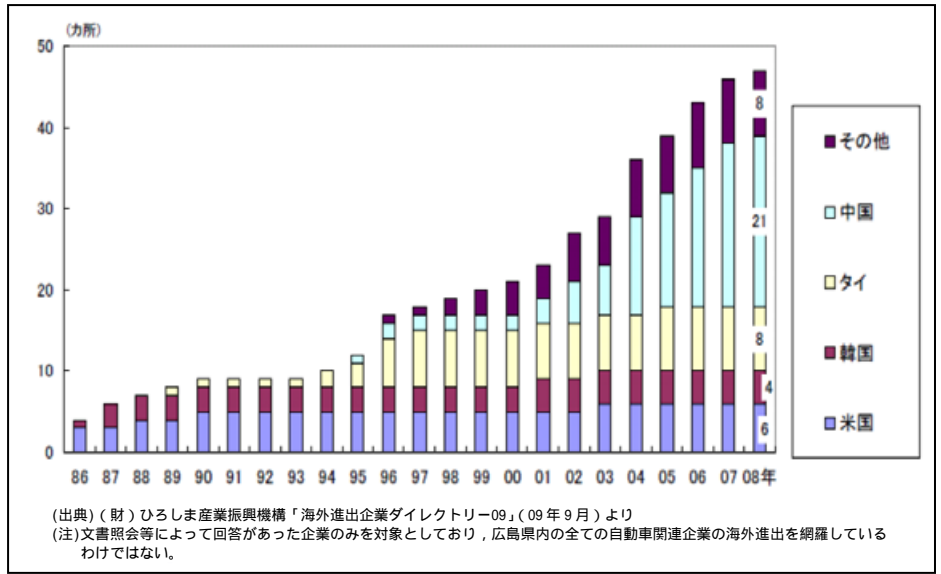
出典：JETRO

2 県内企業の東アジア，東南アジアへの進出

国・地域名	地場企業	県外本社企業
インドネシア	10	8
カンボジア	2	
シンガポール	14	11
タイ	61	16
フィリピン	19	3
ブルネイ	1	
ベトナム	31	5
マレーシア	10	7
ミャンマー	5	
韓国	15	8
台湾	15	7
中国	209	53
インド	9	4
スリランカ	1	
バングラデシュ	1	
計	403	122
		525

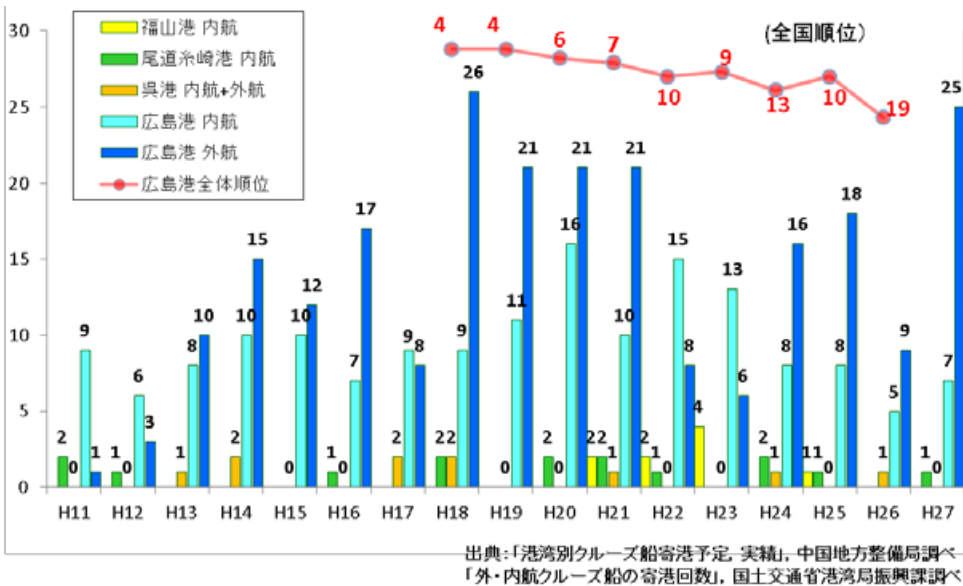
(出典)「海外進出企業ダイレクトリー1(2015年)」

県内企業のアジアへの進出状況

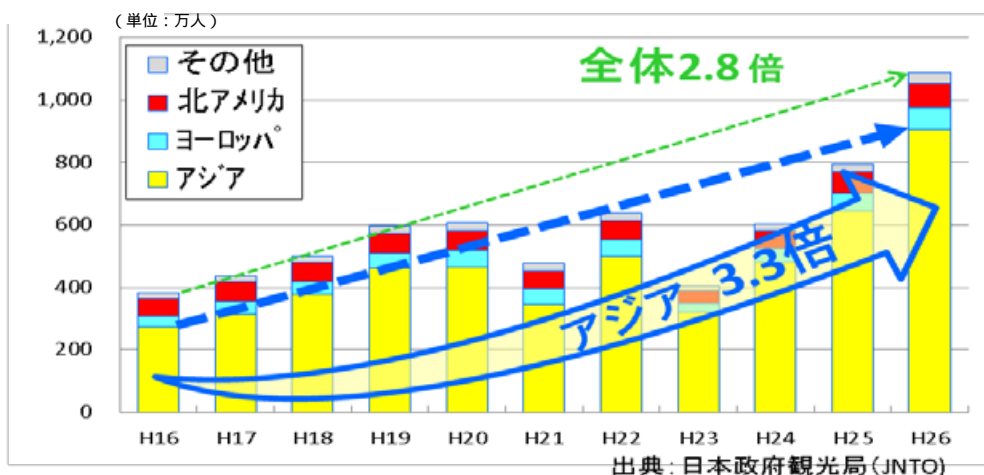


広島県内の自動車関連企業の海外生産拠点設立動向

2 県内主要臨海部への観光客来訪 (大型クルーズ客船寄港状況)



2 訪日外国人観光者数の推移 (国籍別)



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
- 全国でも有数の原木輸入のハブ機能を有する尾道系崎港
- 厳島に代表される歴史・文化資源などが点在
- 全国一のプレジャーボート隻数
- 中四国地方の県の中で定期航路網が最も充実
- 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

2 県境を越える井桁上的高速道路ネットワーク



2 臨海部に基幹産業が立地

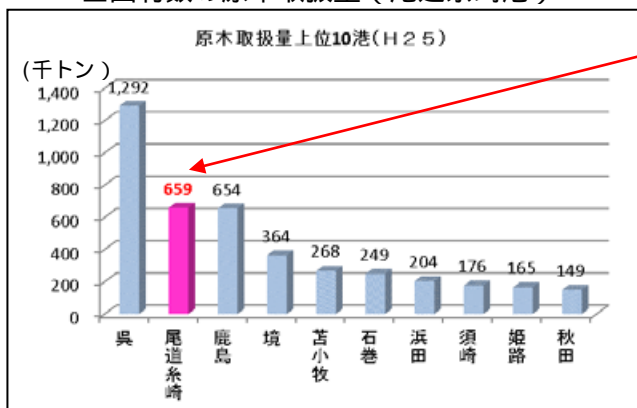


出典:数字でみる港湾 2015 より作成

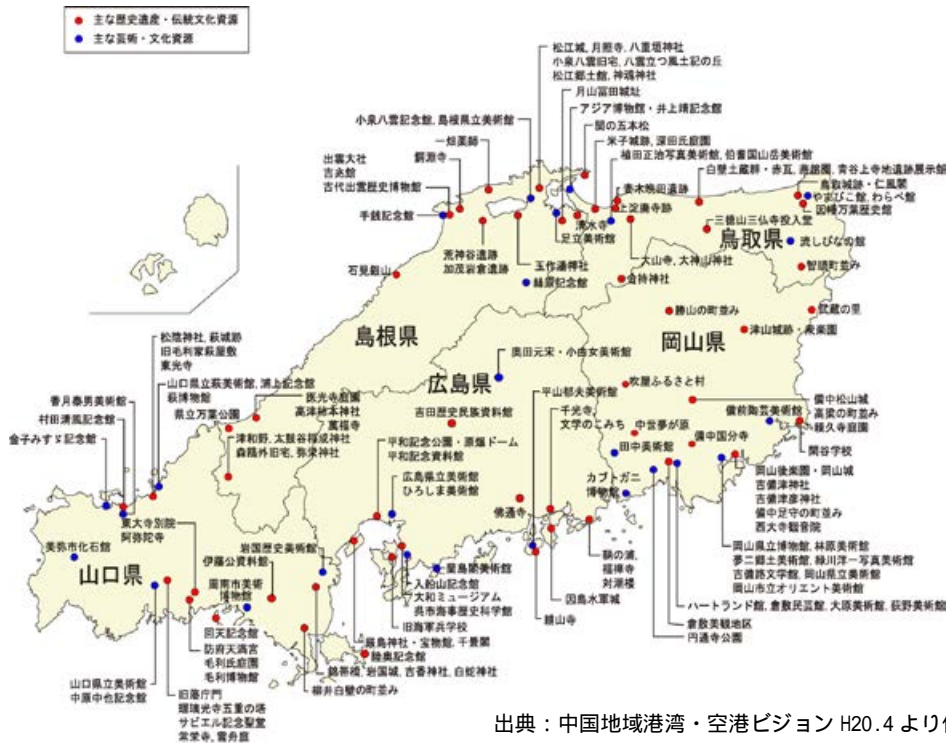
2 広島港国際コンテナターミナル



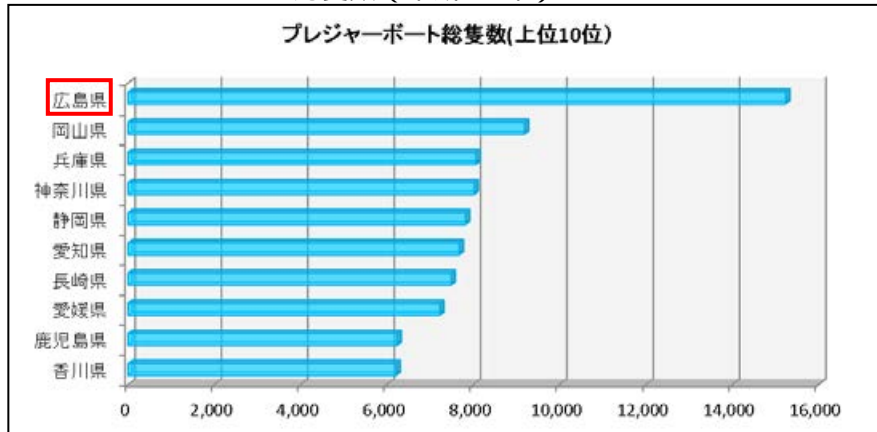
2 全国有数の原木取扱量（尾道系崎港）



2 中国地方の主な観光資源（歴史遺産・伝統文化資源，芸術・文化資源）



2 プレジャーボート総隻数（平成26年）



出典：平成26年度プレジャーボート全国実態調査



2 県別かき生産量ランキングと広島県の占有率

単位：トン(むき身)

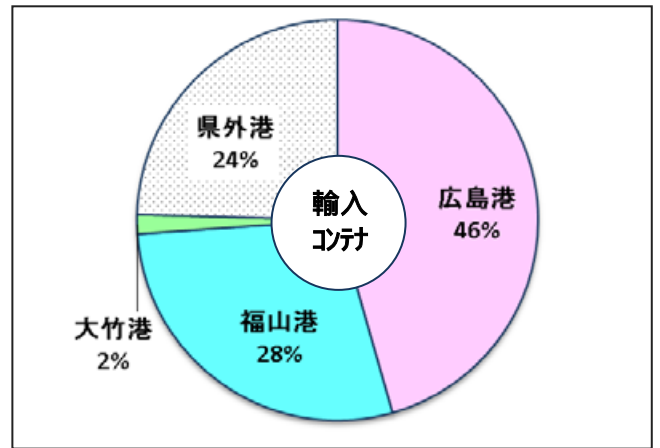
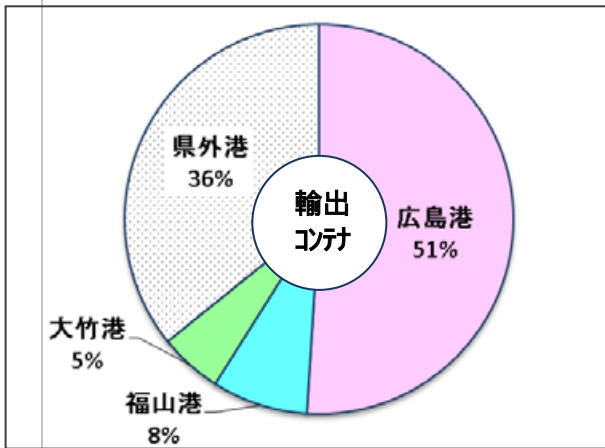
都道府県名	18	19	20	21	22	23	24
広島	19,241	19,332	17,497	19,147	19,407	19,418	20,634
宮城	4,452	4,540	4,504	4,918	4,165	1,332	502
岡山	3,467	3,187	2,514	4,058	4,226	3,939	3,984
兵庫	1,740	1,425	988	1,416	1,267	1,665	1,951
岩手	1,006	1,228	1,403	1,274	958	329	57
三重	826	889	882	692	722	694	650
北海道	684	716	638	620	695	636	505
石川	267	288	300	286	296	306	272
福岡	394	351	356	450	451	472	453
香川	350	254	254	246	174	206	236
その他	630	720	716	723	595	599	505
計	33,057	32,930	30,052	33,830	32,956	29,596	29,749
広島県占有率	58.2%	58.7%	58.2%	56.6%	58.9%	65.6%	69.4%



みなとの「弱み」

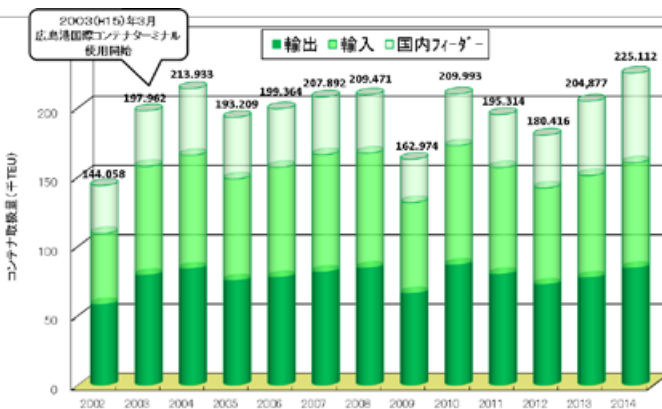
- 県内で生産・消費される輸出入コンテナ貨物の多くが県外港を利用
- 県内企業の海外への生産機能移転
- コンテナ航路やクルーズ客船の誘致に対する近隣港との競争の激化
- 広島港臨海部の東西幹線道路未整備による交通渋滞の発生
- 観光地への海上アクセス基盤が脆弱
- プレジャーボート等の不法係留
- 耐震強化岸壁の不足
- 島嶼部フェリーの減少による生活利便性の低下
- 漁業従事者の4割以上が65歳以上と高齢化が進展
- 高度経済成長期に整備された多くの港湾・漁港施設の老朽化が懸念

2 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

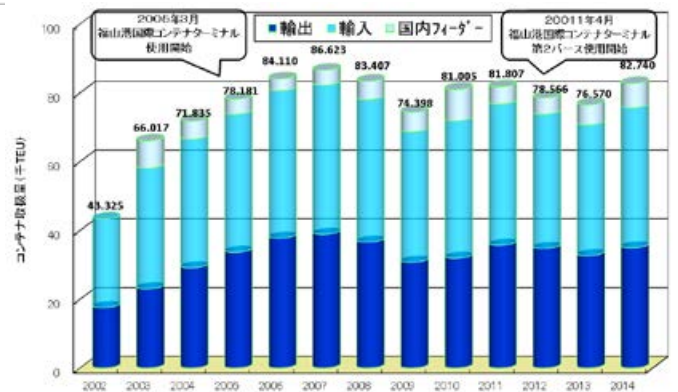


出典：H25 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

2 広島港コンテナ貨物量の推移



2 福山港コンテナ貨物量の推移

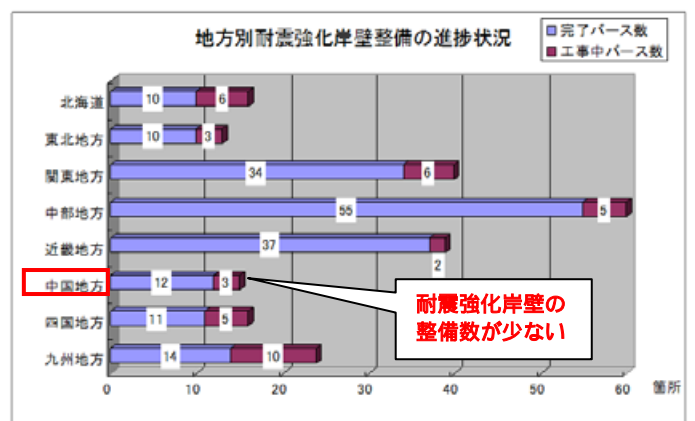


2 広島港臨港道路（五日市・廿日市地区）の渋滞



広島はつがいち大橋の状況

2 耐震強化岸壁整備の進捗状況(H23.4 末)



耐震強化岸壁の整備数が少ない

出典：数字でみる港湾 2011 より作成

【新たな経済成長】

広域交通

アジアを中心とする定期コンテナ航路の維持・拡充が図られています

物流基盤

物流基盤の充実により、企業活動が支えられ経済基盤の強化が進んでいます

観光基盤

多くの外国人旅行者が広島を訪れ、裾野の広い観光産業が発展しています
観光インフラが整備され「ひろしまブランド」、「瀬戸内ブランド」を確立しています

【安心な暮らしづくり】

環境保全

海域環境の保全・再生が進んでいます

防災・減災

港湾施設等の耐震化や緊急輸送道路ネットワークの強化が図られています

既存インフラの機能保全

これまで整備してきた港湾施設等が適切に維持管理されています

生活環境

旅客施設等のバリアフリー化が進み、安心して生活できる環境整備が進んでいます

交通安全

放置艇対策の推進等により、船舶航行の安全確保が図られています

【豊かな地域づくり】

魅力ある地域環境

臨海部の賑わい施設の充実が図られています

中山間地域

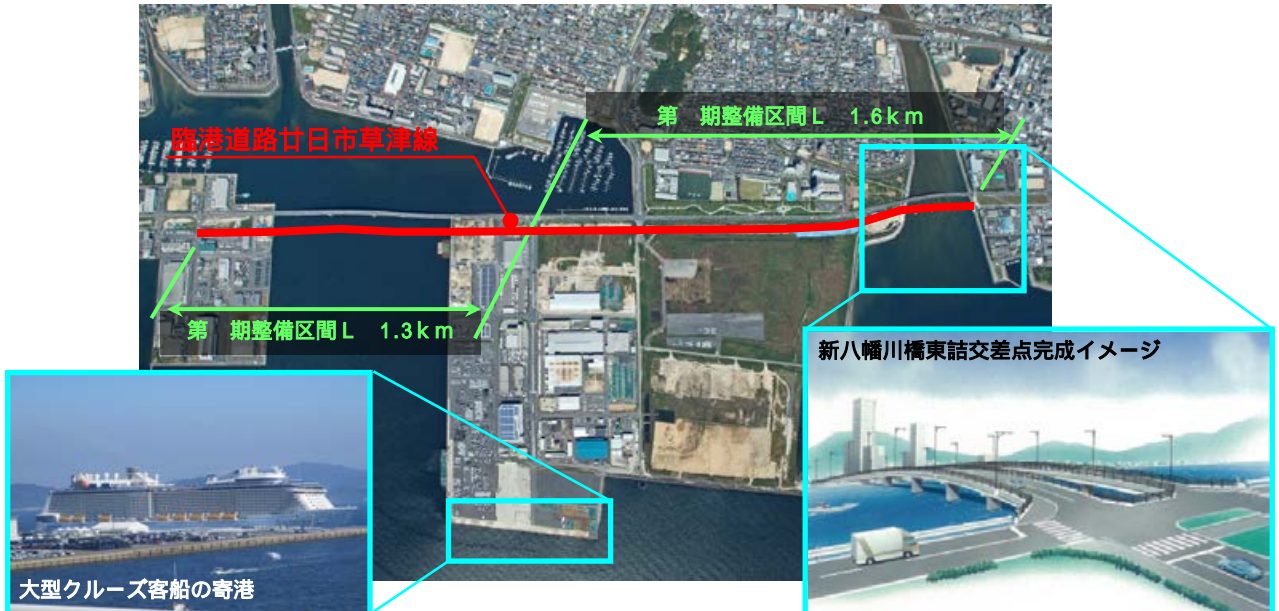
地域の生活航路を支える島嶼部等の港湾機能の充実が図られています
安全で円滑な漁業活動に資する基盤整備が進んでいます

4 みなとの取り組むべき課題

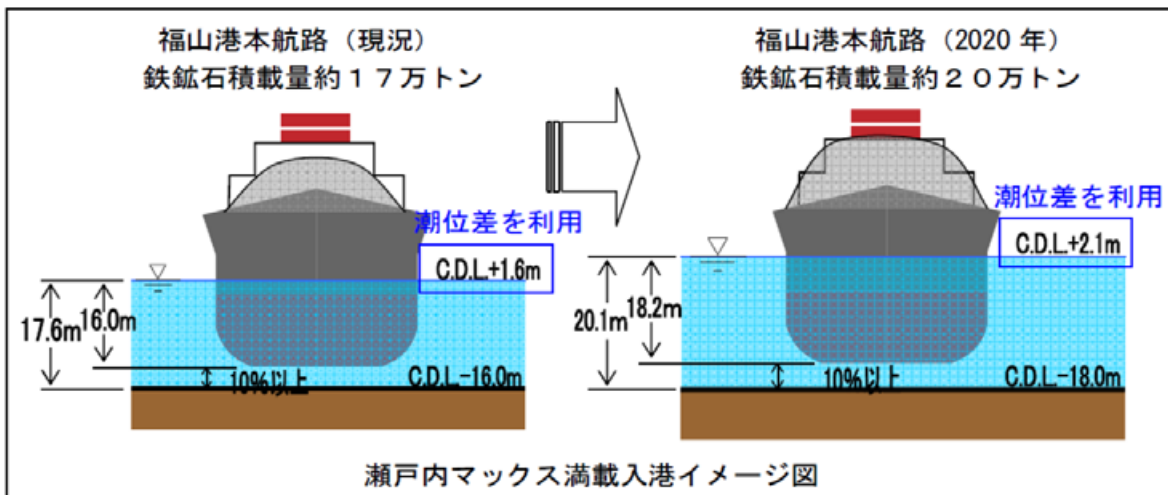
課題1 経済交流基盤を支える港湾機能の充実・強化

- ・船舶の大型化，港湾貨物の増加・集貨への対応が喫緊の課題となっている
- ・港湾内の交通渋滞により，円滑な物流が阻害されている
- ・東京オリンピックを見据え，観光地への玄関口となる港湾施設の機能強化が必要となっている
- ・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，それに対応した受入環境の整備が必要となっている
- ・コンテナターミナル運営において，民間活力を活かした質の高い港湾サービスの提供が求められている
- ・東日本大震災を踏まえた港湾BCPの策定や産業活動のリダンダンシーの確保が急務となっている
- ・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

2 物流効率化，クルーズ客船誘致への対応（広島港五日市地区）

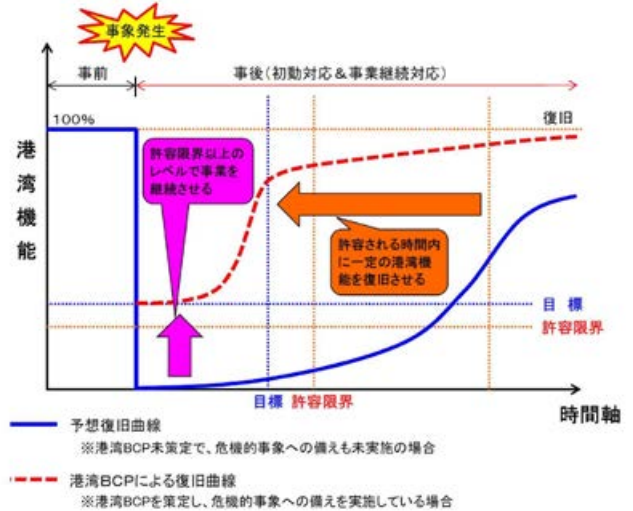
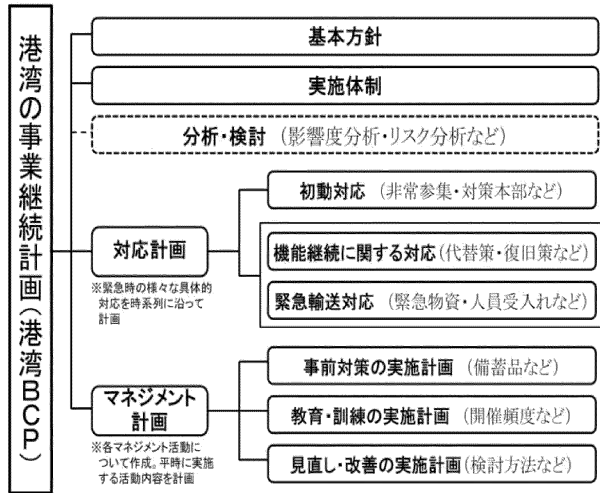


2 大型船舶への対応（福山港本航路の整備イメージ）



2 港湾BCPについて(イメージ)

港湾において、大規模地震等の自然災害が発生した場合でも、重要機能が最低限維持できるように、発災後に行う具体的な対応と、平時に行うマネジメント活動を明記した港湾の事業継続計画(港湾BCP)の策定を進める。



2 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)



2 臨海部の賑わいの場



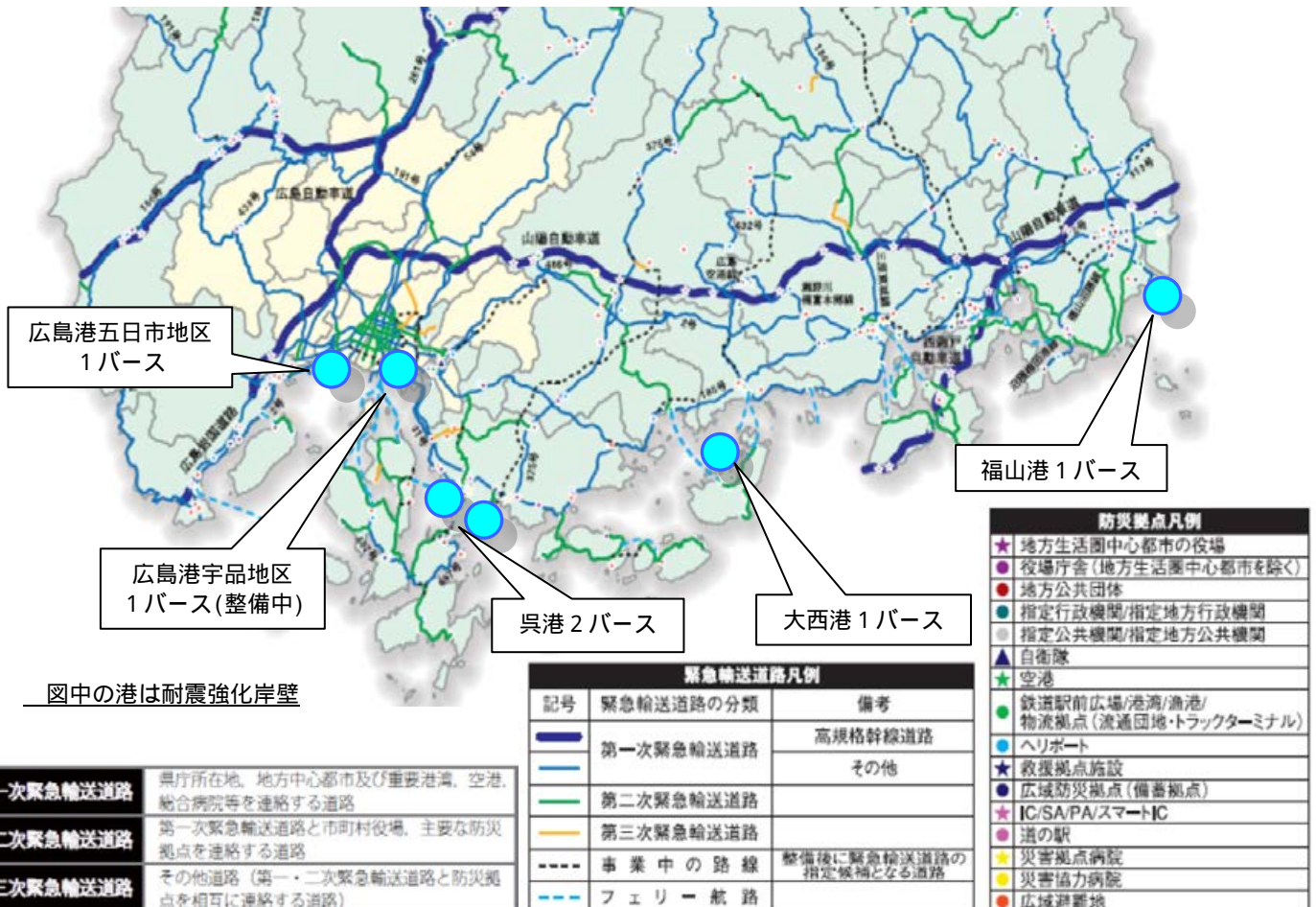
課題2 生活・暮らしを守る港湾・漁港機能の充実・強化

- ・底質改善や藻場・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
- ・誰もが安心して利用できるよう拠点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係留場所が不足しているため，船舶航行の安全確保に課題がある
- ・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

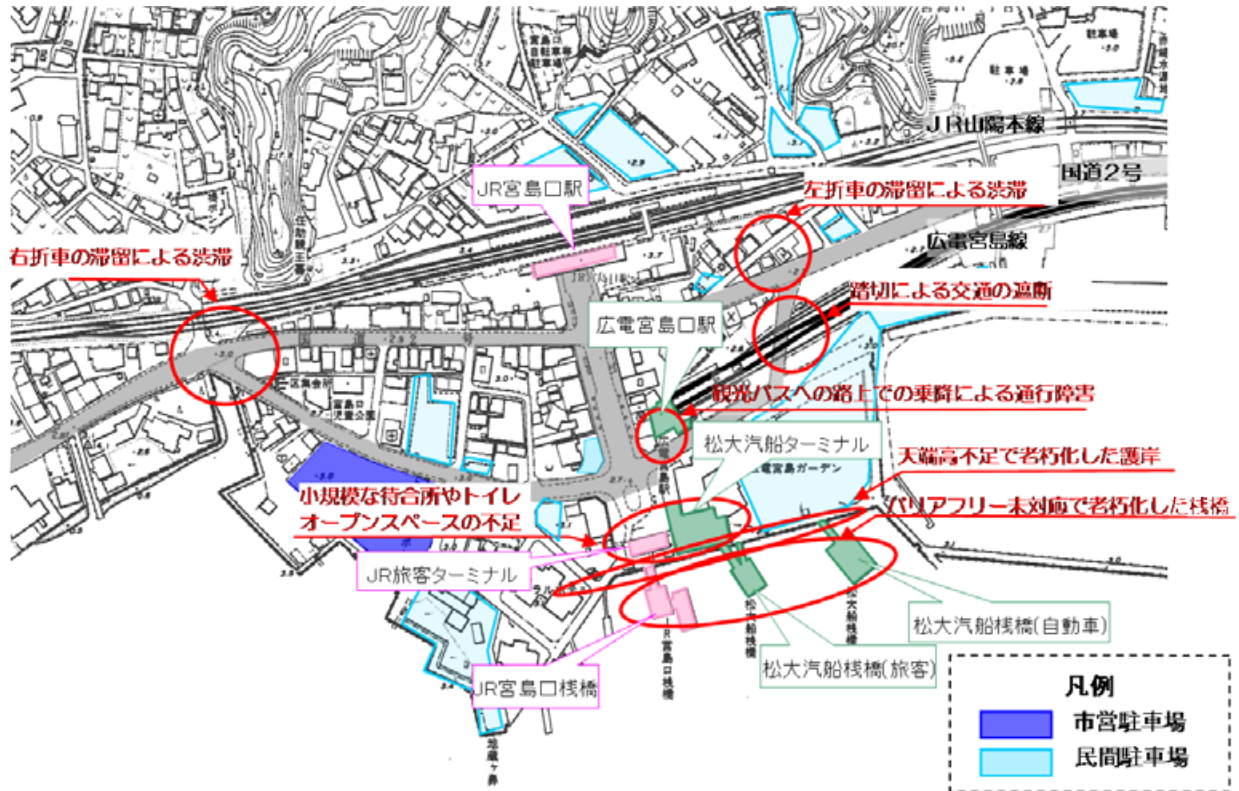
2 石炭灰造粒物や鉄鋼スラグを用いた海域環境改善（福山港内港地区）



2 耐震強化岸壁の整備状況と緊急輸送道路網

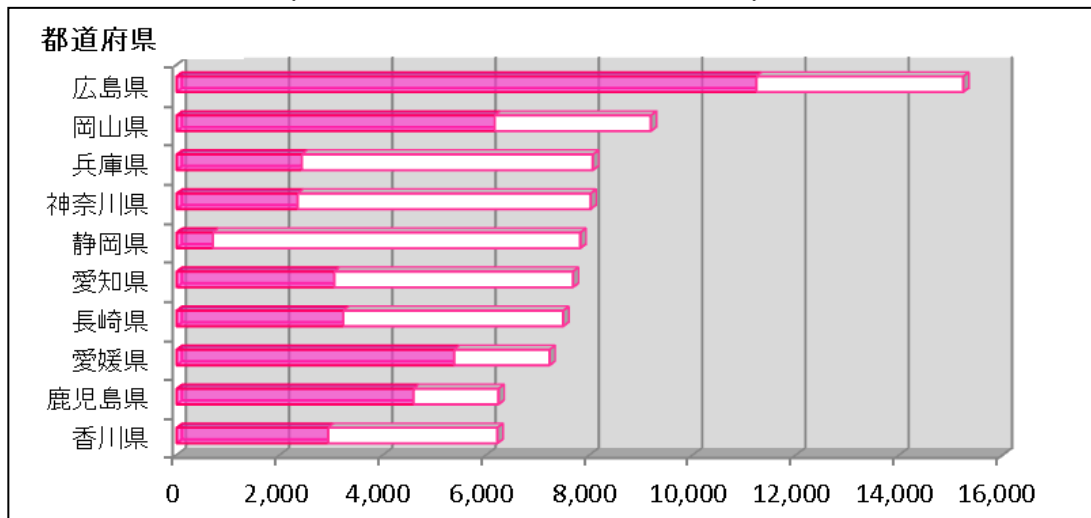


2 拠点旅客施設の利便性向上（厳島港宮島口地区）



2 プレジャーボート等の係留場所が不足

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：平成26年度プレジャーボート全国実態調査



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）
- ・小型船の係留場所不足などにより，円滑な漁業活動に支障をきたしている

2 臨海部の賑わいの場

みなとオアシスたけはら



2 小型船係留状況



小型船の係留施設が不足

課題4 施設の潜在機能を最大限活用及び維持管理・更新時代への対応

- ・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，それに対応した受入環境の整備が必要となっている（再掲）
- ・海からの観光地訪問や瀬戸内海クルージングの促進等においては，港湾・漁港施設の利活用が必要となっている
- ・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
- ・コンテナターミナル運営において，民間活力を活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）
- ・「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

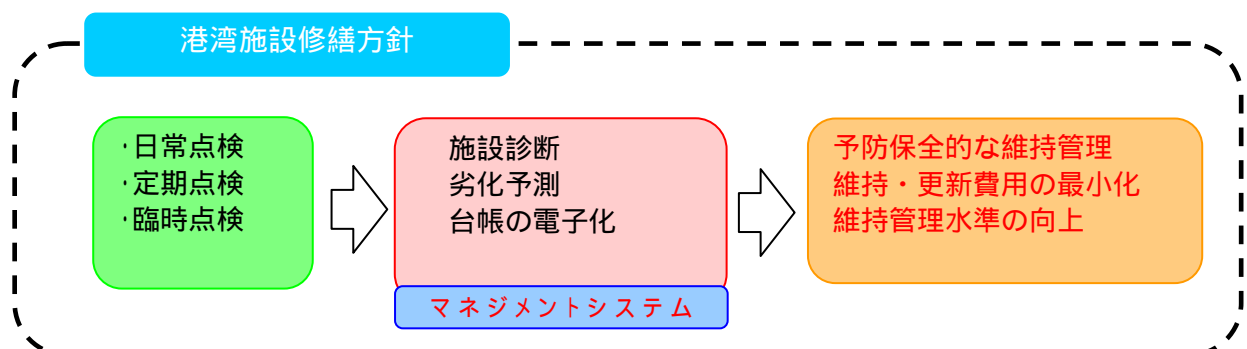
2 戦略的な維持管理の推進

『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 基本方針

「広島県みなと・空港振興プラン 2016」については、下記の3つの基本方針を基に今後5年間（平成28年度～平成32年度）の実施計画を策定し、事業を推進していきます。

みなと振興プランの基本方針

基本方針1 みなと振興の重点化

客観的な評価基準を用いた優先度評価を行い、施策の「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

利用者の視点・ニーズに対応した低廉、迅速かつ安心なサービスを提供する『みなと』づくりを推進する

- (1) 「新たな産業，基幹産業の競争力強化」，「交流，賑わい機能の強化」に資する『強固な経済交流基盤を支えるみなと』づくり
- (2) 「海域環境の改善・修復」，「耐震強化施設の整備」，「安心して利用できる施設の充実」，「海上交通の安全確保」に資する『生活・暮らしを守るみなと』づくり
- (3) 「魅力的なみなとまちづくりの推進」，「生活交通，漁業活動の円滑化」に資する『地域活動を支えるみなと』づくり

基本方針2 港湾・漁港施設の有効活用

既存施設を最大限活用していくため、施設の機能改善や利用転換を推進する

既存施設を有効活用し、利用者の視点・ニーズに対応した、質の高いサービスを提供する

- (1) コテナ航路の新規開設や増便によるネットワークの充実など『ポートセールス活動の強化』
- (2) コンテナターミナルにおける『港湾運営の民営化に向けた取組』
- (3) 魅力あるみなと空間の形成，観光産業の振興促進及び瀬戸内ブランドの形成のための『港湾・漁港施設の利活用による賑わい空間づくりやクルージング支援の充実』
- (4) 老朽化・低利用化した既存施設における『港湾施設の機能再編・利用高度化』

基本方針3 港湾・漁港施設の適正な維持管理

維持管理費や施設更新費等を考慮し、「新技術・新工法」等の積極的な活用を推進する

「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，戦略的な維持管理や更新を推進する

- 放置艇対策について、国の推進計画（『プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画（H25.5 国土交通省，水産庁）』）などを踏まえ，プレジャーボート係留保管計画を見直し，適正な水域管理を推進する

計画策定における課題と基本方針の関係

社会資本未来プラン
～社会資本戦略の3つの方針～

みなとの取り組むべき課題

広島県みなと・空港振興プラン 2016
～3つの基本方針～
計画期間：H28～H32（5年間）

社会資本整備の重点化
広島県の底力を最大限発揮するための戦略的投資

広域的な交流・連携基盤の強化
集客・交流機能の強化とブランド力向上

環境保全と循環型社会の構築
防災・減災対策の充実・強化
自立した生活ができる環境の整備
総合的な交通安全対策の推進
持続可能なまちづくり

社会資本ストックの有効活用
施設の潜在機能を最大限発揮するための効果的投資

社会資本の適正な維持管理
施設機能を適切に維持するための投資の最適化

課題1 経済交流基盤を支える港湾機能の充実・強化
 ・船舶の大型化、港湾貨物の増加への対応が喫緊の課題となっている
 ・港湾内の交通渋滞により、円滑な物流が阻害されている
 ・東京オリンピックを見据え、観光地への玄関口となる港湾施設の機能強化が必要となっている
 ・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、それに対応した受入環境の整備が必要となっている
 ・コンテナターミナル運営において、民間活力を活かした質の高い港湾サービスの提供が求められている
 ・東日本大震災を踏まえた港湾BCPの策定や産業活動のリダンダンシーの確保が急務となっている
 ・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

課題2 生活・暮らしを守る港湾・漁港機能の充実・強化
 ・底質改善や藻場・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
 ・誰もが安心して利用できるような拠点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係留場所が不足しているため、船舶航行の安全確保に課題がある
 ・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

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）
 ・小型船の係留場所不足などにより、円滑な漁業活動に支障をきたしている

課題4 施設の潜在機能を最大限活用及び維持管理・更新時代への対応
 ・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、それに対応した受入環境の整備が必要となっている（再掲）
 ・海からの観光地訪問や瀬戸内海クルージングの促進等においては、港湾・漁港施設の利活用が必要となっている
 ・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
 ・コンテナターミナル運営において、民間活力を活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）
 ・「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」、「修繕方針」に基づく、戦略的な維持管理や更新が必要となっている

みなと振興の重点化
 客観的な評価基準を用いた優先度評価を行い、施策の「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」を図る利用者の視点・ニーズに対応した低廉、迅速かつ安心なサービスを提供する『みなと』づくりを推進する
 (1) 「新たな産業、基幹産業の競争力強化」、「交流、賑わい機能の強化」に資する『**強固な経済交流基盤を支えるみなと**』づくり
 (2) 「海域環境の修復」、「耐震強化施設の整備」、「安心して利用できる施設の充実」、「海上交通の安全確保」に資する『**生活・暮らしを守るみなと**』づくり
 (3) 「魅力的なみなとまちづくりの推進」、「生活交通、漁業活動の円滑化」に資する『**地域活動を支えるみなと**』づくり

港湾・漁港施設の有効活用
 既存施設を最大限活用していくため、施設の機能改善や利用転換を推進する
 既存施設を有効活用し、利用者の視点・ニーズに対応した、質の高いサービスを提供する
 (1) コンテナ航路の新規開設や増便によるネットワークの充実など『**ボートセールス活動の強化**』
 (2) コンテナターミナルにおける『**港湾運営の民営化に向けた取組**』
 (3) 魅力あるみなと空間の形成、観光産業の振興促進及び瀬戸内ブランドの形成のための『**港湾・漁港施設の利活用による賑わい空間づくりやクルージング支援の充実**』
 (4) 老朽化・低利用化した既存施設における『**港湾施設の機能再編・利用高度化**』

港湾・漁港施設の適正な維持管理
 維持管理費や施設更新費等を考慮し、「新技術・新工法」等の積極的な活用を推進する
 「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、戦略的な維持管理や更新を推進する
 ○ 放置艇対策について、国の推進計画などを踏まえ、プレジャーボート係留保管計画を見直し、適正な水域管理を推進する

2020 広島県農林水産業
チャレンジプラン
 漁業生産基盤の整備
 生産流通拠点となる漁港の整備
 スタッフマネジメント計画の策定による漁港施設の維持管理

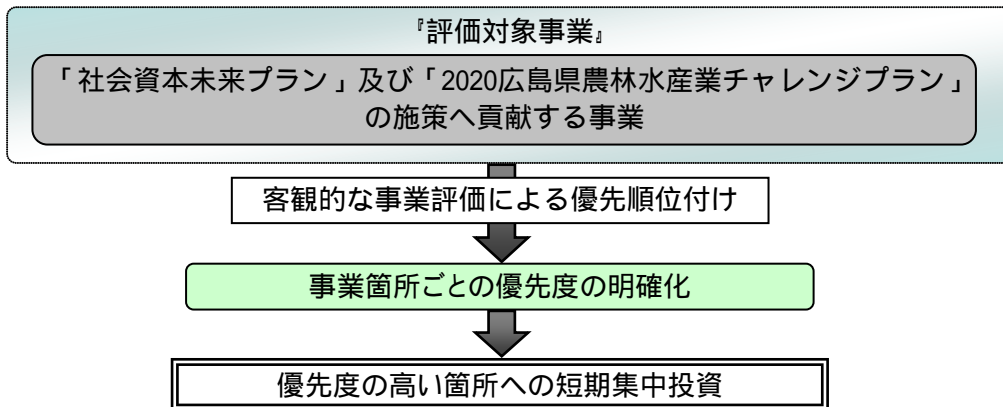
実施計画

1 みなと振興の重点化

優先度評価

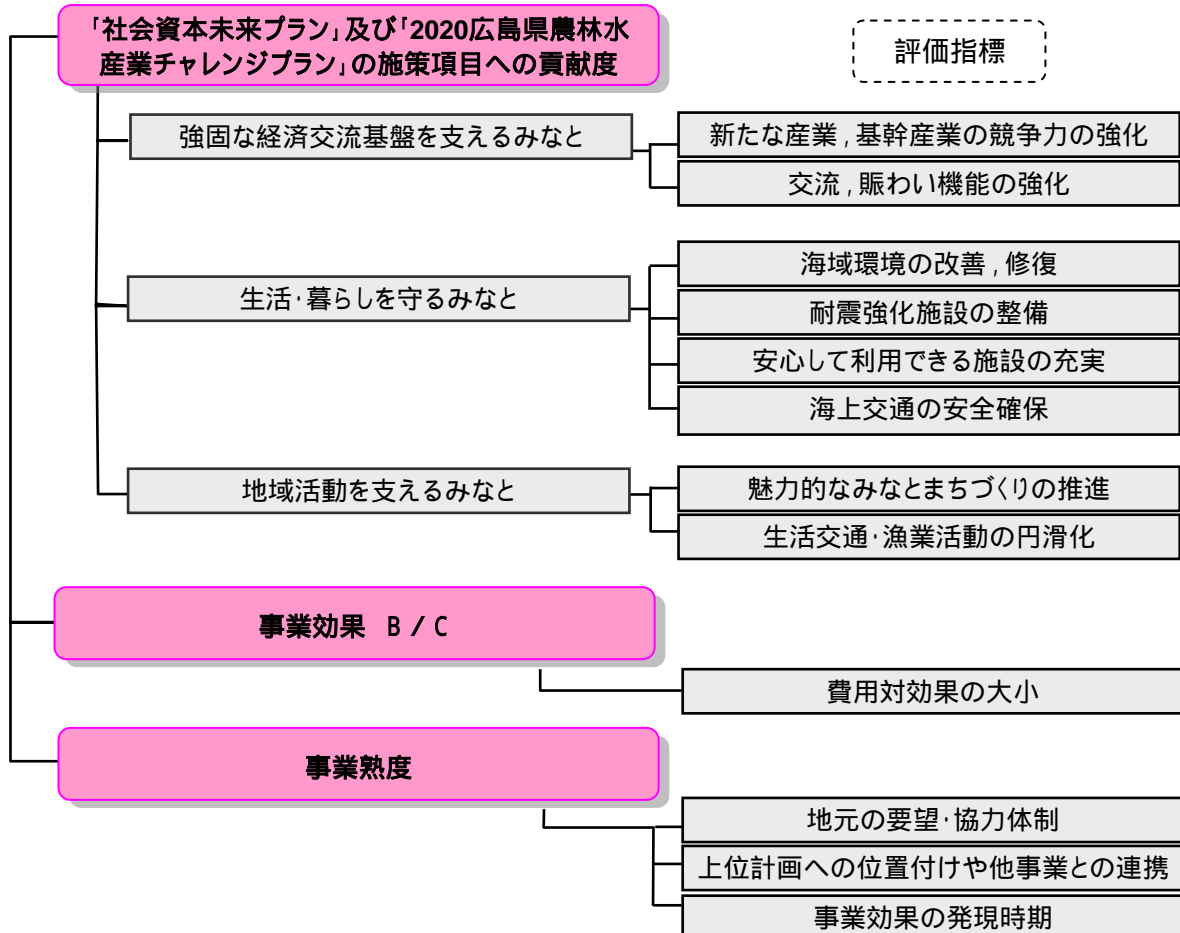
港湾・漁港整備事業については、「選択と集中」による戦略的な整備を推進し、「早期効果の発現」を図るため、客観的な評価基準を用いた優先度評価によりA、Bの段階に分類する

中でも特に重点的な投資が必要な事業は、優先度A 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。



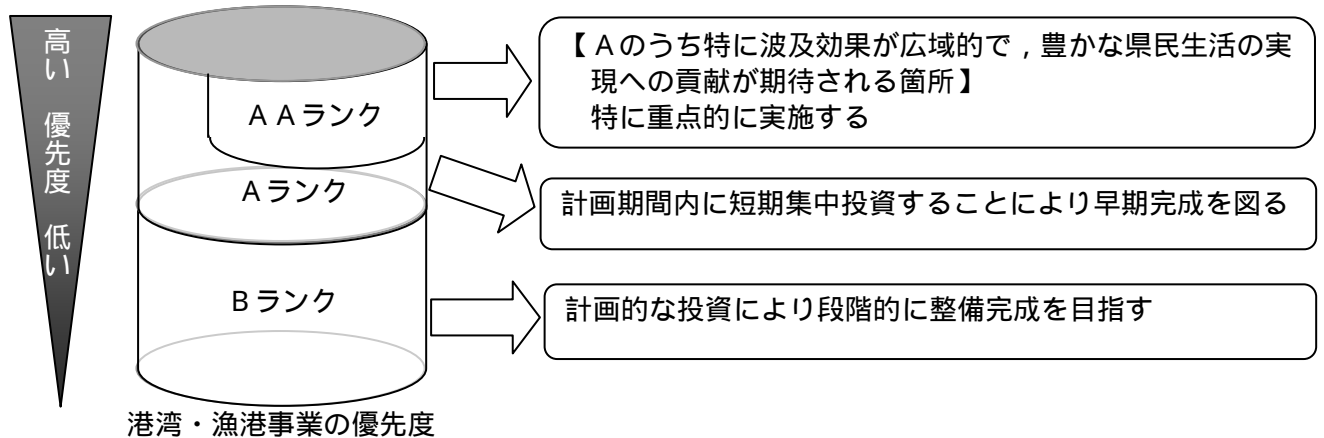
優先度評価指標

評価指標は次に示すとおり、各事業箇所毎に各指標別の評価を行い、合計点を算定します。



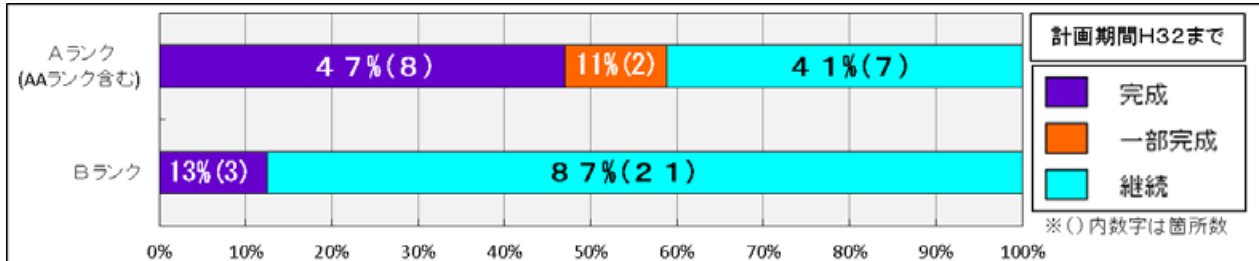
優先度ランクごとの対応方針

優先度評価 A A , A , B 別の対応方針は次に示すとおりです。

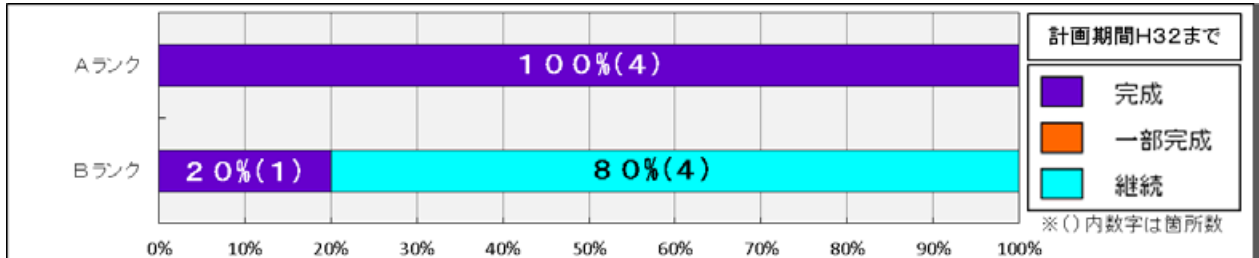


実施計画

○港湾整備事業



○漁港整備事業



主な事業実施箇所（優先度評価結果）は、次に示すとおりです。

○港湾整備事業

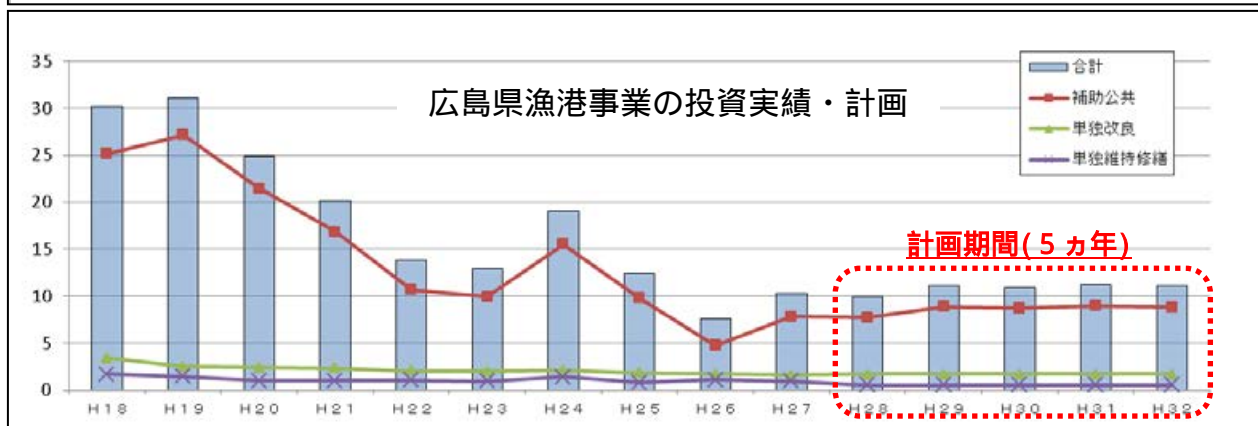
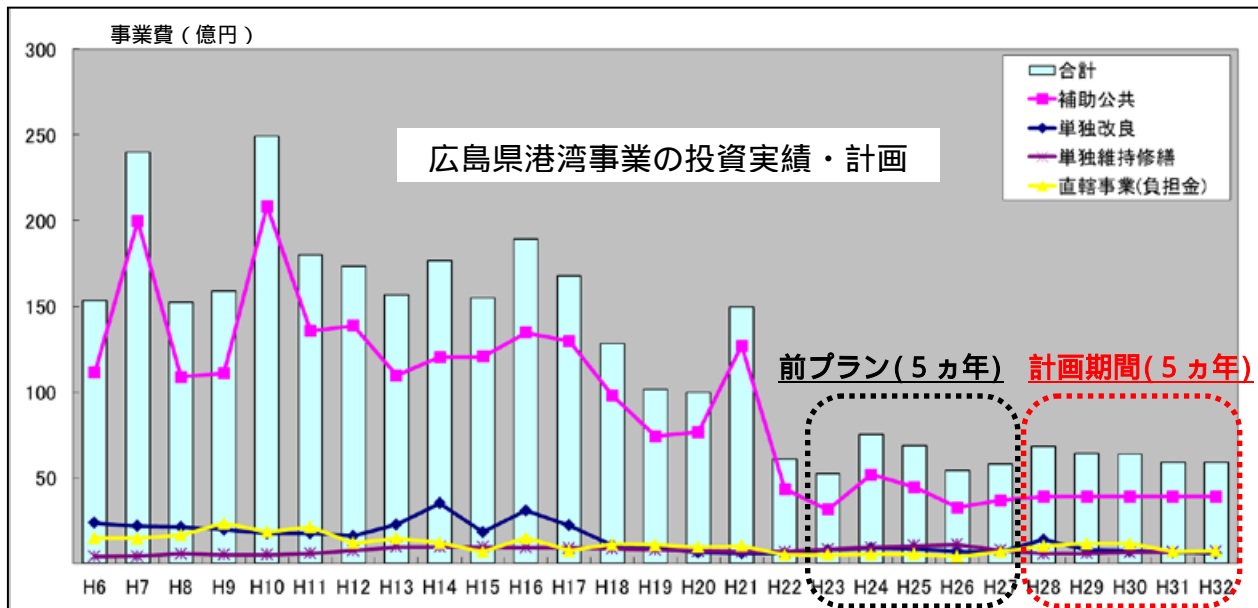
区分	主な事業箇所			箇所数
完成	広島港	宇品地区	耐震強化岸壁等	11箇所
	福山港	内港地区	底質改善（覆砂工）など	
一部完成	広島港	五日市地区	臨港道路4車線化	2箇所
	厳島港	宮島口等地区	旅客ターミナル等	
継続	尾道系崎港	機織地区	泊地・航路等	28箇所
	釣土田港	藤の脇地区	防波堤 など	
合計				41箇所

○漁港整備事業

区分	主な事業箇所			箇所数
完成	草津漁港	草津地区	岸壁補強	5箇所
	沖浦漁港	明石地区	浮棧橋 など	
継続	倉橋漁港	本浦地区	防波堤・浮棧橋等	4箇所
	箱崎漁港	箱崎地区	浮体式係船岸 など	
合計				9箇所

投資予定額

事業予算は、国や県の財政悪化に伴う公共事業費の縮減等により、減少傾向にあります。



実施計画では、平成28年度から平成32年度の5カ年について、「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、道路・河川・砂防・港湾・海岸といった事業間の優先順位（プライオリティ）に基づき具体的な投資予定額を設定しました。

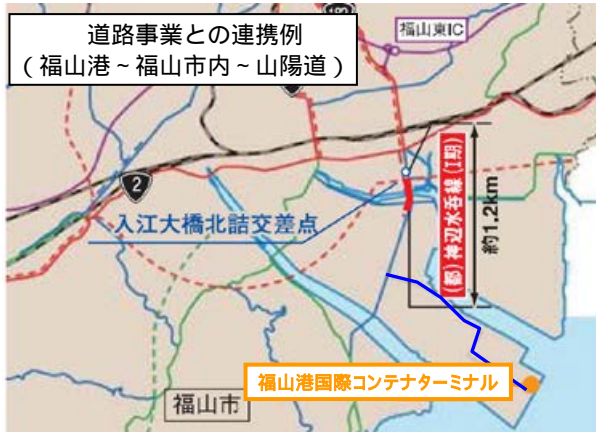
投資予定額：概ね370億円

区分	事業別	H28～H32事業費	
港湾	補助事業	約 195 億円	
	単独	改良	約 41 億円
		維持修繕	約 31 億円
	直轄負担金	約 47 億円	
	合計	約 314 億円	
漁港	補助事業	約 44 億円	
	単独	改良	約 8 億円
		維持修繕	約 3 億円
	合計	約 55 億円	
	総計	約 369 億円	

他事業との連携

1 道路事業との連携

物流機能を強化する広域ネットワークを構築するため、岸壁や臨港道路等の港湾事業と道路事業が連携して事業を推進します。これにより、県内港への集貨促進や利用拡大が図られ、港湾の競争力の強化に寄与します。



2 観光振興との連携

豊かで魅力ある観光資源を一層活かすため、観光資源をつなぐネットワークの強化や、アクセス改善に取り組むとともに、港湾・漁港施設を利活用した賑わい空間づくりを進めていきます。



3 産業振興（企業）との連携

県内企業の強みや社会的要請を的確に踏まえ、企業の競争力強化、企業誘致・集積を積極的に推進する取組を進めていきます。



2 港湾・漁港施設の有効活用

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。

ポートセールス活動の強化

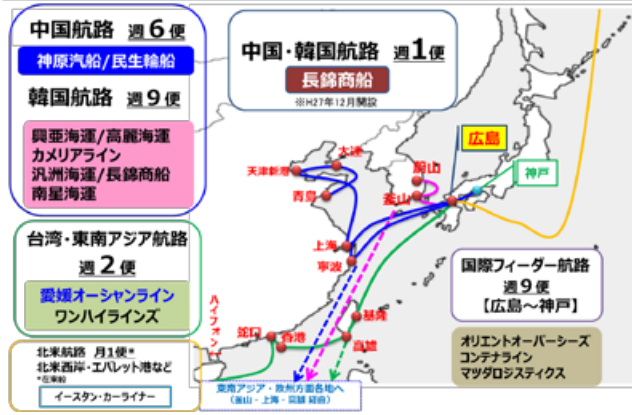
県内港への集貨促進及びコンテナ航路の維持・拡充を図るため，引き続き，民間事業者と連携し，県内・首都圏・海外での継続的なポートセールス活動を展開します。

- ・海 外セールス対象：船会社及び広島からの進出企業等
- ・首都圏セールス対象：荷主企業本社物流担当等
- ・県 内セールス対象：県内荷主企業等

定期航路の現況と目標

【広島港の現況】

広島港 定期コンテナ航路ネットワーク



【福山港の現況】

福山港 定期コンテナ航路 ネットワーク



中国は，今まで「世界の工場」としての地位・役割が大きかったが，中国経済成長の減速により貨物量は減少している。しかし，対日貿易市場の最大国であり今後も一定量の荷動きが見込まれる。

東南アジアは，経済成長が著しく，安価な労働力を背景に日本の企業も多数進出しており，中国の生産拠点も東南アジアにシフトしているため，貨物量の増加が見込まれる。

【広島港の目標】

	(現況：H26)	(平成32年度目標)
中国航路	週6便	現状値を維持
東南アジア航路	週2便	現状値より向上

【福山港の目標】

	(現況：H26)	(平成32年度目標)
中国航路	週6便	現状値を維持
東南アジア航路	週1便	現状値より向上

利用者のニーズに対応した質の高い港湾サービスを提供するため、広島港におけるコンテナターミナル運営の民営化を進めます。

港湾運営の民営化に向けた取組

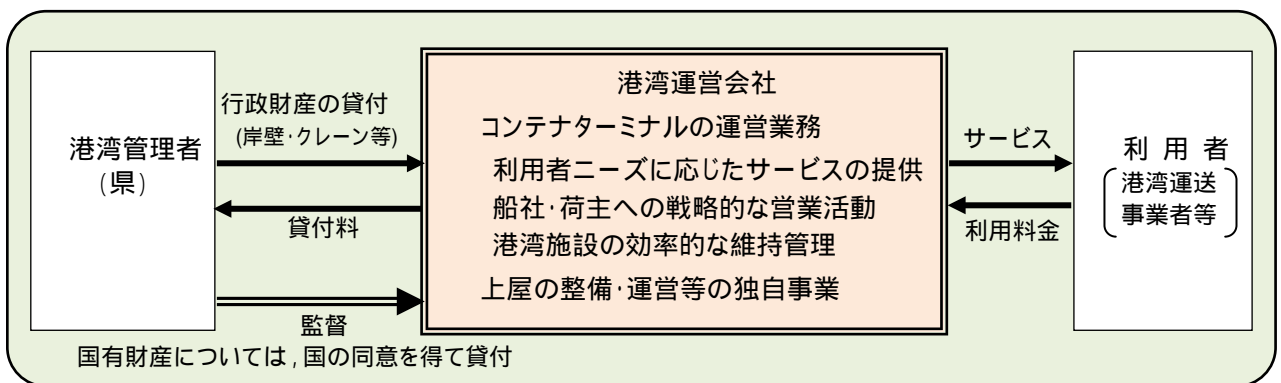
民営化の目的

コンテナターミナルの運営に関する業務を、責任と権限を備えた港湾運営会社に委ね、民の視点を活かした質の高い港湾サービスを提供することにより、港湾の国際競争力強化を図ります。

基本スキーム

港湾施設を港湾運営会社に対し、長期的・一体的に貸し付けます。
港湾運営会社は、借り受けた施設を一元的に運営します。

【港湾運営会社制度の概要】



【貸付対象施設】

- ・コンテナヤード
- ・岸壁（国有，県有）
- ・ガントリークレーン
- ・上屋（C F S等）

民営化のメリット

営業活動の強化

柔軟な料金設定が可能となることから、船社や荷主に対し、より戦略的な航路誘致や取扱貨物の増加に向けたポートセールスが可能となります。

サービスの向上

港湾施設の使用に係る事務のワンストップ化や緊急時の迅速な対応、多様化する利用者ニーズを的確にとらえた機動的かつ質の高い港湾サービスの提供が可能となります。

運営の効率化

民間主導となることから、民のノウハウを活かしたより効率的な港湾運営が可能となります。また、効率化により得られた原資を営業活動の強化やサービスの向上に投資することが可能となります。

競争力の強化

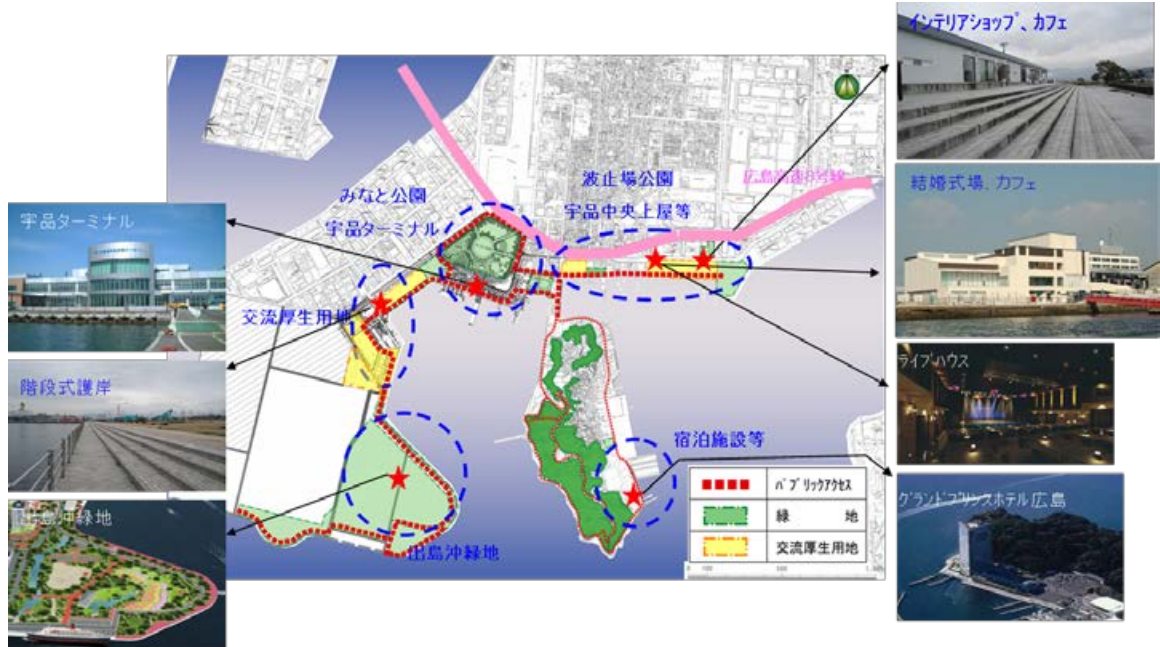
上記の取組を進め、民間の知見を最大限活用することにより、ターミナル運営の効率化、港湾サービスの向上、定期コンテナ航路の維持・拡充、取扱貨物量の増加が図られ、港湾の活性化、ひいては、広島県経済の発展につながります。

港湾・漁港施設の利活用による賑わい空間づくりや、クルージング支援の充実を図ります。

1 港湾施設の利活用による賑わい空間づくり

魅力あるみなと空間の形成を図るため、利用率の低い上屋等については、民間事業者のノウハウや民間活力を活かした賑わい施設への利用転換を進めていきます。

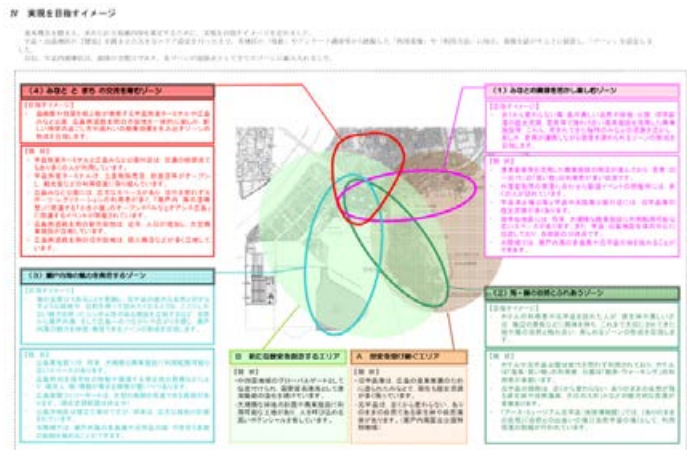
また、市町と連携し、様々なワーキングや検討会を通じて、情報や提案を総合的に集約しつつ、賑わい空間創出に向けた検討を進めていきます。



宇品中央地区での取組 [宇品デポルトピア]



平成 24 年 8 月に策定した『広島港宇品・出島地区賑わい創出に係る基本方針』



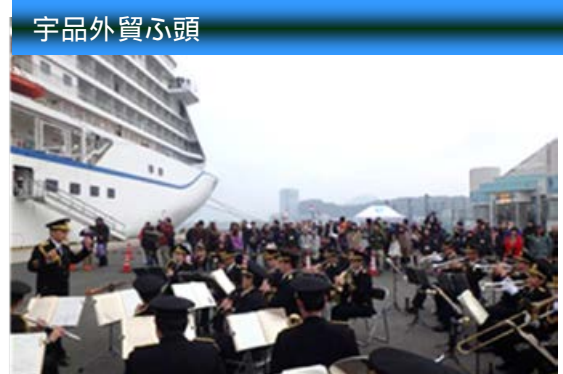
<https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/103/ujinadejima-kihonhouin.html>

2 クルージング支援の充実

クルーズ客船の誘致・受入

アジアを中心にクルーズ市場が急成長する中、多くの観光客の訪問につながるクルーズ客船の誘致・受入を積極的に推進し、裾野の広い観光産業の振興を図っていきます。

クルーズ運航会社等へのセールスや客船寄港時における「広島港客船誘致・おもてなし委員会」を中心とした官民一体となったおもてなしに取り組んでいきます。



【クルーズ船の目標】

	(H26年)	(H32年目標値)
クルーズ船の入港回数 (1万トン以上)	15回/年	43回/年

プレジャーボートクルージング

瀬戸内ブランドの形成に向け、「クルージングビジネス計画」に基づき、海からの観光地訪問や瀬戸内クルージングを促進することにより、裾野の広い観光産業の振興を図っていきます。

そのために、県営の港湾ビジター棧橋や海の駅のほか、漁港棧橋のビジター船舶利用の促進にも取り組み、これらの棧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、クルーズ人口の拡大に寄与する取組を進めていきます。

クルージングビジネス計画

『瀬戸内 海の道構想』に基づく「多島美・まちなみ景観」「地域に根ざした文化・芸術・産業」「独特の食材(農水産物)」といった、地域全体で取り組む『瀬戸内ブランド』の構築に向け、クルーズ需要を喚起し、瀬戸内海クルーズを積極的に推進するため、幅広い利用者の視点を取り入れた計画



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・利用高度化を図り、多様化する利用者ニーズに対応しつつ、戦略的な維持管理を推進していきます。

3 港湾施設の機能再編・利用高度化（例）

広島港宇品地区においては、老朽化により大規模補修が必要となっている岸壁を、大型船舶対応に再編するとともに、耐震強化岸壁としての改良も行っています。



老朽化した岸壁の状況



水深不足のため喫水調整をしている大型船舶の状況



3 港湾・漁港施設の適正な維持管理

「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、戦略的な維持管理や更新を推進していきます。

修繕方針の策定

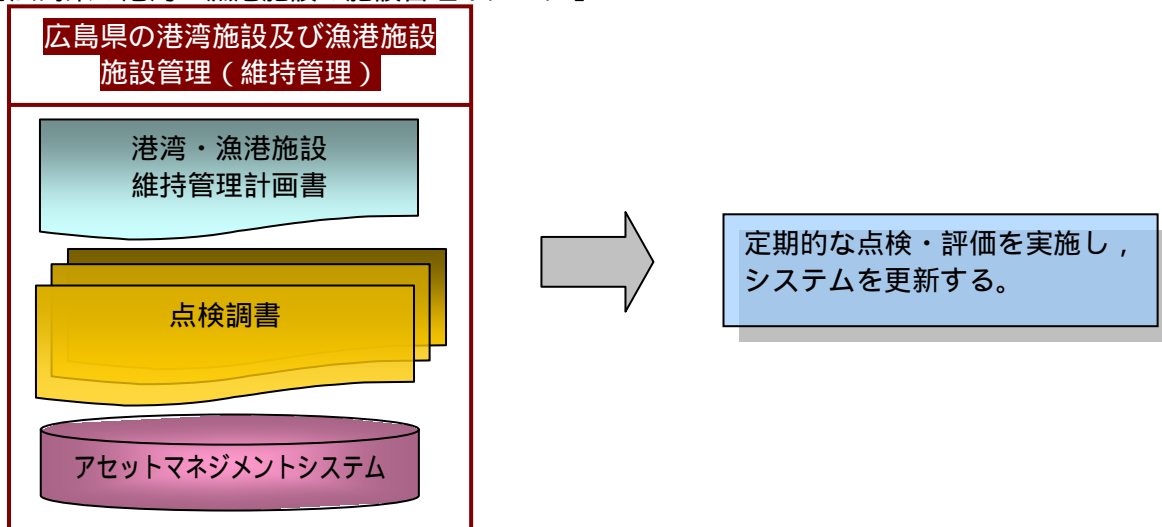
修繕方針等の基づき、施設の長寿命化を図ります。

また、効率的かつ効果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、着実な予算確保による計画的な維持管理を推進します。

【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】



放置艇対策について、国の推進計画（『プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画（H25.5 国土交通省、水産庁）』）などを踏まえ、プレジャーボート係留保管計画を見直し、適正な水域管理を推進します。

プレジャーボート係留保管計画の見直しによる放置艇対策の着実な推進

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、国の推進計画に基づき対策を着実に推進するため、暫定係留区域の指定などの暫定措置も視野に入れつつ、プレジャーボート係留保管計画の見直しを行うなど、放置艇解消に向けた取組を推進します。

【推進計画の概要】

□推進計画の概要

- ・東日本大震災を教訓として、今後想定される南海トラフ巨大地震等の津波による背後住居への二次被害が懸念。
- ・港湾、河川、漁港の三水域が取り組んできたそれぞれの放置艇対策を更に実効的に推進することが必要。
- ・国土交通省と水産庁は、港湾・河川・漁港等の管理者、マリン関係団体、プレジャーボート利用者等が連携して取り組むべき施策を総合的にとりまとめ、各々の関係者が着実に実践することを目的に推進計画を策定。
- ・本推進計画は、10年間で放置艇の解消を目標。

□推進計画の策定の意義

放置艇の解消に向けた国の方針を自治体に示すことにより、地域で取り組む施策の優先順位を上げるなど、三水域（港湾、河川、漁港）管理者や関係者が放置艇対策に取り組みやすい環境を整備。

□目標達成のための施策

- 1) 保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策
係留・保管施設の設置や、放置等禁止区域の設定といった規制措置を推進。当該施設の整備にあたっては、民間資金や交付金等を活用。
- 2) 関係者間の連携推進
放置艇対策を地域全体の共通課題として捉え、地域の関係者が連携・協力して、協議会等を設置し、放置艇対策を推進する環境整備を実施。
- 3) 効果的な放置艇対策事例の周知
放置艇対策として実績を上げている事例など、実効性のある対策事例を各自治体に周知。

□ロードマップ

- ・目標達成に向け、地域レベルと全国レベルの双方の観点からPDCAの取り組みを一体的に進める



出典：国土交通省資料

【放置艇に起因する問題（イメージ）】



流出した不法係留船が橋梁に激突、流下阻害



狭隘な河川内に係留され、流下阻害

出典：『プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画』抜粋

成果目標

平成28年度から平成32年度の5ヶ年間のチャレンジにより、次のとおりみなと振興における目標値を設定します。

項 目				現 況 値 (データ基準年)	目 標 値 (H32 年度末)
強固な経済交流 基盤を支える みなと	コンテナ 航路の維 持・拡充	広島港	中国	週6便 (平成26年度)	現状値を維持
			東南アジア	週2便 (平成26年度)	現状値より向上
		福山港	中国	週6便 (平成26年度)	現状値を維持
			東南アジア	週1便 (平成26年度)	現状値より向上
	運営が民営化された港湾		なし (平成27年度)	1港	
	クルーズ客船の入港回数 (1万トン以上)		15回/年 (平成26年度)	43回/年	
	ビジター船舶の利用隻数 (プレジャーボート等)		4,961隻・日/年 (平成26年度)	7,200隻・日/年	
生活・暮らしを 守るみなと	放置等禁止区域内での プレジャーボート隻数		93隻 (平成26年度)	0隻	
	港湾における緊急物資 供給可能人口カバー率 ^{注)}		32% (平成27年度)	52%	
	港湾BCP策定港湾		なし (平成27年度)	3港 (国際拠点港湾, 重要港湾)	

注)「港湾における緊急物資供給可能人口カバー率」とは広島港, 福山港, 尾道糸崎港を対象とし, その背後人口(概ね10km圏内)に対し耐震強化岸壁から供給可能となる緊急物資の輸送量を率で算出したもの。

参考

優先度評価によるAA・Aランク箇所 21事業



短期集中投資により

目標(H32年度末) 14事業の完成(一部完成含む)

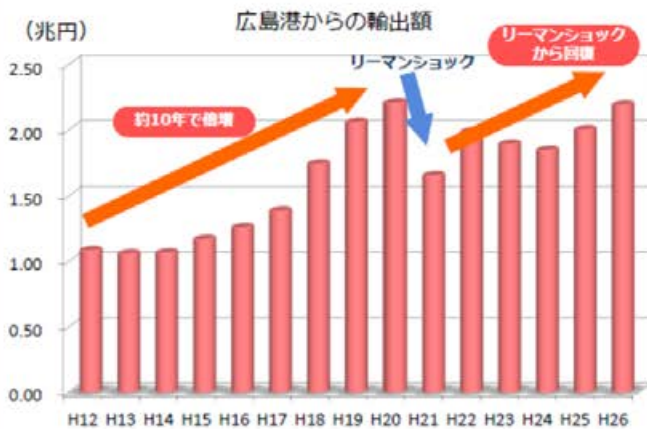
広島県の経済・雇用を支える 自動車輸出拠点

『みなとのストック効果』とは、みなとの整備により蓄積された社会資本により、効率性や生産性などが向上していく効果のことです。その効果には、工場の立地やそれによる雇用の増加などがあります。

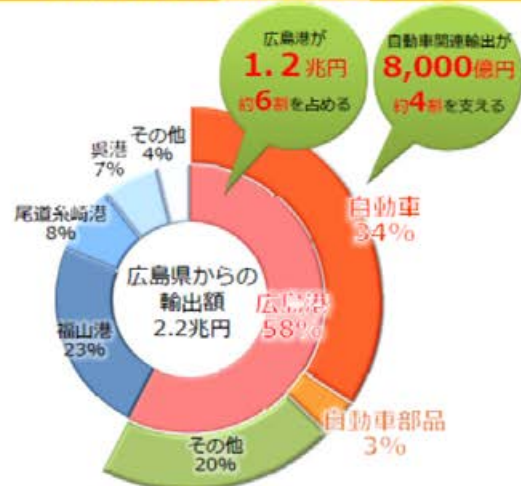


広島港（広島県）

広島港からの輸出額が増加



広島県からの輸出を支える広島港



大きな船での効率的な輸出



広島県の雇用を支える自動車関連産業



ストック効果

~ § 3 空港振興 ~



プランの方針

1 空港を取り巻く環境

- 少子高齢化・人口減少時代を迎え、長期的には国内航空需要の低迷が予想される一方で、アジアの急成長や円安を背景に、訪日需要はかつてない高まりを見せている。
- また、広島空港においては、平成 26 年 8 月に国内線に初めて LCC が就航したところであるが、我が国においては LCC のシェアは年々拡大しており、最近では地方空港にも展開しつつあるなど、今後も一層の拡大が期待されている。
- こうした中、地方空港においても、拡大するインバウンド需要や、LCC などによる新規需要を獲得するために、路線ネットワークを拡充していくことが求められている。
- 更に、小型で燃費の良い日本で初めての国産ジェット旅客機（MRJ）が開発途上であり、陸上交通の整備進展や、航空規制緩和の進展に伴い全国的に縮小された地方路線が、再び採算性のある市場として注目されつつある。
- また、国は国管理空港において、滑走路等の基本施設とターミナルビル等を一体化し民間に委託する空港経営改革を進めており、平成 28 年 7 月には新たな運営事業者に完全移管することが予定されている仙台空港をはじめ、近隣空港においてもその導入に向けた検討が進められている。
- なお、航空貨物については全国的に成田、関空などのハブ空港への貨物集約化の流れが進む中、那覇空港や羽田空港の物流拠点化も進められつつあり、国内線ネットワークを活用した物流の拡大の可能性も広がってきている。

2 広島空港のネットワーク

	路線	航空会社	運航便数
国内線	札幌（新千歳）	ADO（ANA） JAL	2 便／日
	仙台	IBX（ANA）	2 便／日
	東京（羽田）	ANA JAL	17 便／日
	成田	IBX（ANA） 春秋航空日本	3 便／日
	沖縄（那覇）	ANA	1 便／日
国際線	ソウル	アジアナ航空	5 便／週
	大連・北京	中国国際航空	5 便／週
	上海・成都	中国東方航空	7 便／週
	台北	チャイナエアライン	9 便／週
	香港	香港ドラゴン航空 香港エクスプレス	2 便／週 3 便／週

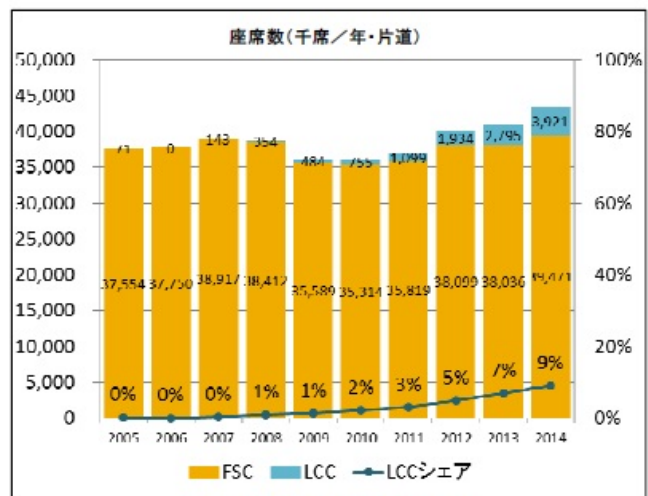
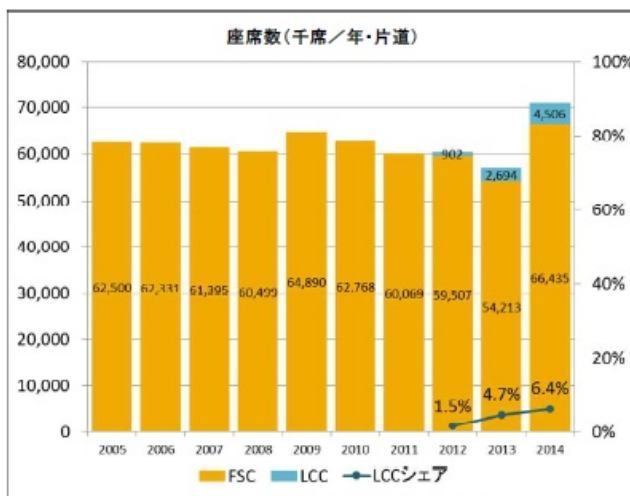


（平成 28 年 1 月末時点）

2 アジアを中心とした航空需要の拡大



2 全国的なLCCのシェアの拡大



(出典) 国土交通省「国土交通政策研究所LCC参入による地域への経済波及効果に関する調査研究」

2 MRJについて

(概要)

- ・ 三菱航空機(株)が開発中の日本で初めての国産ジェット旅客機
- ・ 今後20年,世界で5000機以上の需要が見込まれている
- ・ 70~90席クラス(リージョナルジェット機)の市場に投入される
- ・ 平成30年度中に実用化される見込み

(受注状況) (平成27年10月29日時点)

計407機(うち確定223機)

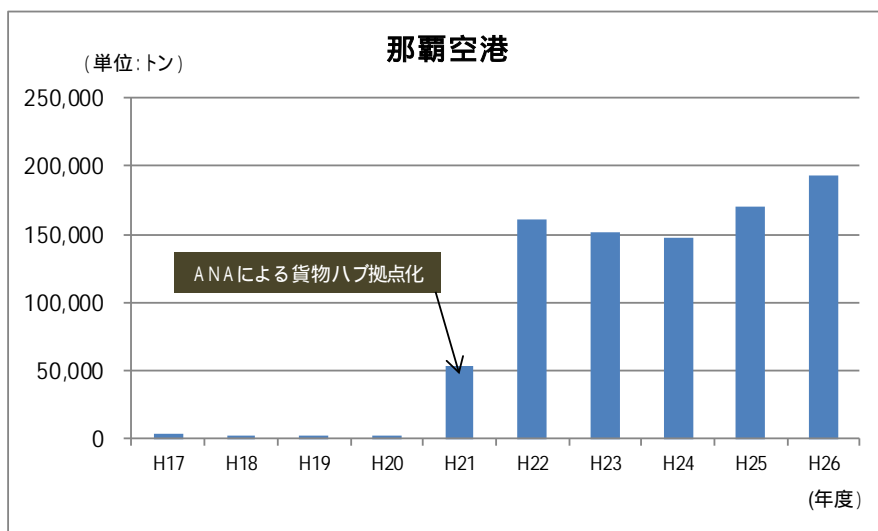
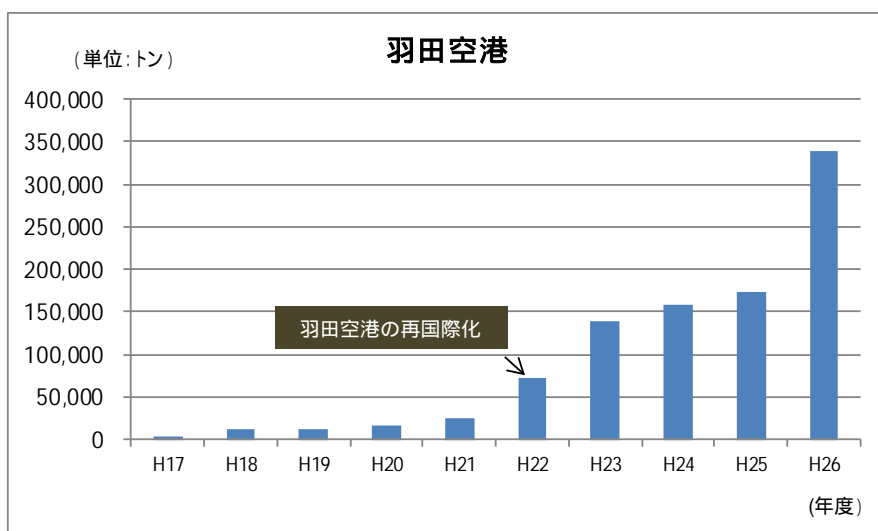
全日本空輸25機(初号機を含む),トランス・ステーツ・ホールディングス(米国)100機,
スカイウェスト(米国)200機,エア・マンダレイ(ミャンマー)10機,

イースタン航空(米国)40機,日本航空32機

全日本空輸への初号機納入は、平成30年度の予定。

(出典)三菱重工,国土交通省資料

2 羽田空港・那覇空港の国際貨物の拡大



2 広島空港の現状（強みと弱み）

広島空港の「強み」

- 国内航空路線で利用客数第7位を誇る広島～羽田線
- 成長が著しいアジアに近い地理的優位性
- 中四国地方で最大の国際線ネットワーク
- 全国の空港で第8位の国際線利用客数を支える底堅い国際線アウトバウンド需要
- 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)
- 厳島神社、原爆ドームに代表される歴史・文化資源などに近接

2 平成26年度路線別輸送実績

順位	路線別	平成26年度		平成25年度		旅客数 H26/H25
		旅客数(人)	座席利用率	旅客数(人)	座席利用率	
1	東京(羽田)-新千歳	8,908,721	71.8%	8,950,756	69.8%	99.5%
2	東京(羽田)-福岡	8,223,757	69.2%	7,932,119	66.0%	103.7%
3	東京(羽田)-大阪	5,274,627	68.5%	5,274,547	67.0%	100.0%
4	東京(羽田)-沖縄(那覇)	4,904,760	68.6%	5,095,658	66.9%	96.3%
5	東京(羽田)-鹿児島	2,246,655	59.8%	2,283,854	58.3%	98.4%
6	東京(羽田)-熊本	1,932,733	64.1%	2,022,909	62.0%	95.5%
7	東京(羽田)-広島	1,795,344	60.2%	1,792,740	59.4%	100.1%
8	東京(羽田)-金沢(小松)	1,638,157	64.4%	1,634,164	63.5%	100.2%
9	東京(羽田)-長崎	1,635,267	66.8%	1,553,919	62.7%	105.2%
10	福岡-沖縄(那覇)	1,575,251	69.0%	1,511,309	69.0%	104.2%

出典：国土交通省「航空輸送統計調査 速報（年度）」

2 アジアに近い地理的優位性（往復9時間半圏内の都市）



(出典) Great Circle Mapper, 広島県作成
 (国土交通省作成資料を参考に往復9時間半圏内をLCCの就航可能エリアとして設定)

2 主な地方空港の国際定期路線の状況（平成 28 年 1 月末時点）

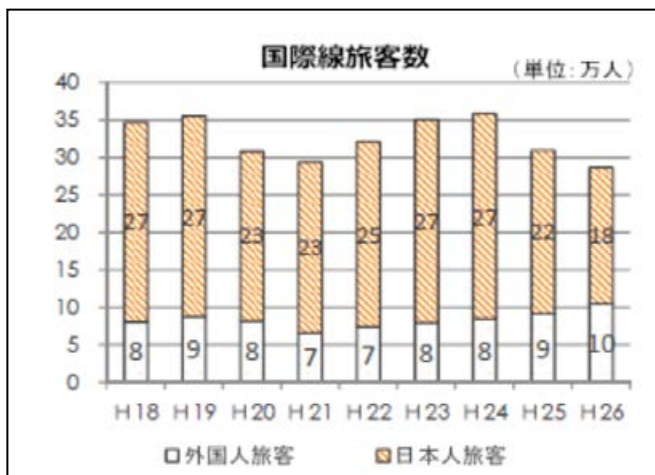
空 港	路 線 数	週 間 運 航 便 数	就 航 先
福 岡	21	316	ソウル,釜山,大連・北京,大連・長沙,青島・北京,南京・成都,広州,上海,上海・武漢,香港,台北・香港,台北,高雄,バンコク,バンコク・シンガポール,シンガポール,マニラ,ホーチミンシティ,ハノイ,グアム,ホノルル
札 幌 [新千歳]	12	127	ソウル,釜山,北京,上海,香港,台北,高雄,バンコク,グアム,ホノルル,ユジノサハリンスク
沖 縄 [那 覇]	11	151	ソウル,釜山,北京,上海,天津,福州,杭州,香港,台北,台中,高雄
広 島	6 [5]	34 [31]	ソウル,大連・北京,(大連・天津),上海・成都,香港,台北
仙 台	4	10	ソウル,上海・北京,台北,グアム
新 潟	3	12	ソウル,上海,ハルビン
静 岡	11	39	ソウル,天津,上海・武漢,武漢・南寧,南京,杭州,合肥,寧波,温州,西安,台北
岡 山	2	14	ソウル,上海
松 山	2	5	ソウル,上海
高 松	3	11	ソウル,上海,台北
米 子	1	3	ソウル

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
()は運休中, []は運休路線を除いた数

2 平成 26 年度空港別旅客数（国際線）

空 港 名	順 位	国 際 線 (人)	対 前 年 度 比
成田国際空港	1	26,657,155	95.4%
関西国際空港	2	13,406,721	112.7%
東京国際(羽田)空港	3	11,558,276	143.8%
中部国際空港	4	4,413,531	102.3%
福 岡 空 港	5	3,672,011	115.1%
新千歳空港	6	1,701,849	126.7%
那 覇 空 港	7	1,633,912	164.0%
広 島 空 港	8	283,630	92.6%
静 岡 空 港	9	244,027	147.9%
小 松 空 港	10	188,321	112.7%

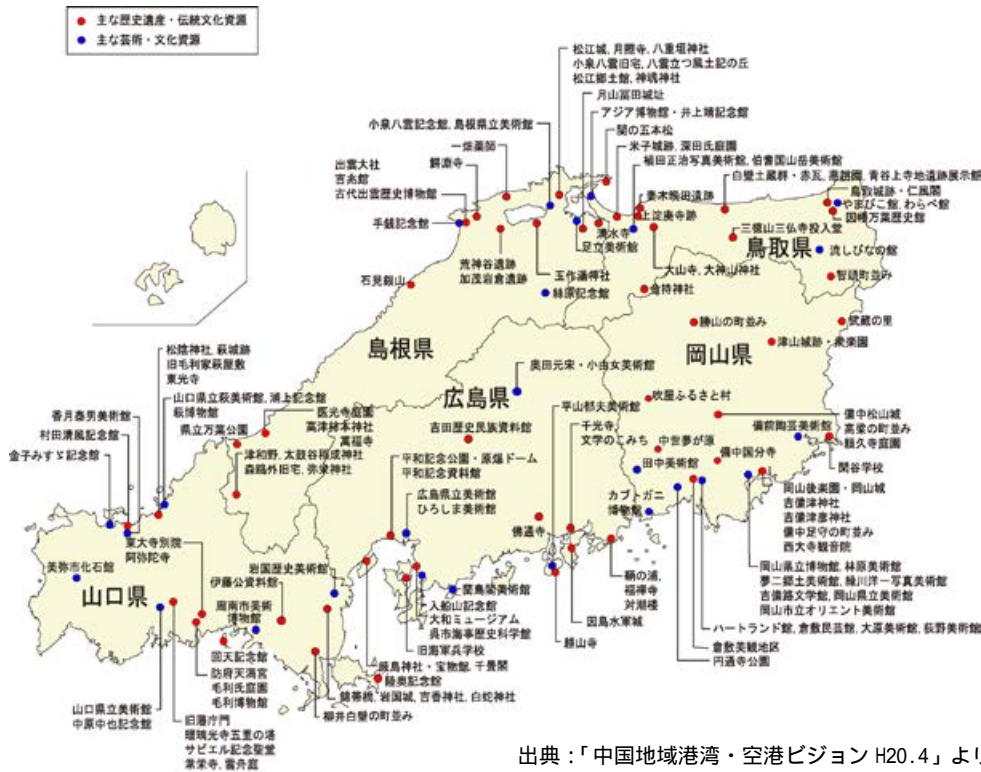
2 広島空港の国際線利用内訳



2 県境を越える井桁上の高速道路ネットワーク



2 中国地方の主な観光資源（歴史遺産・伝統文化資源，芸術・文化資源）

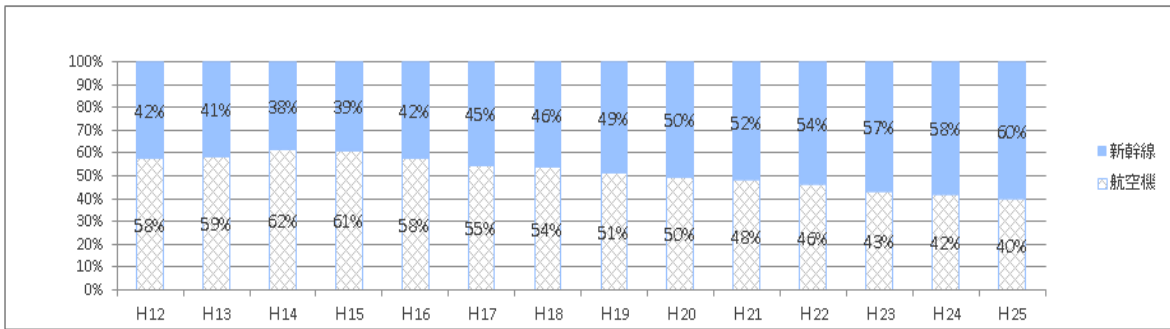
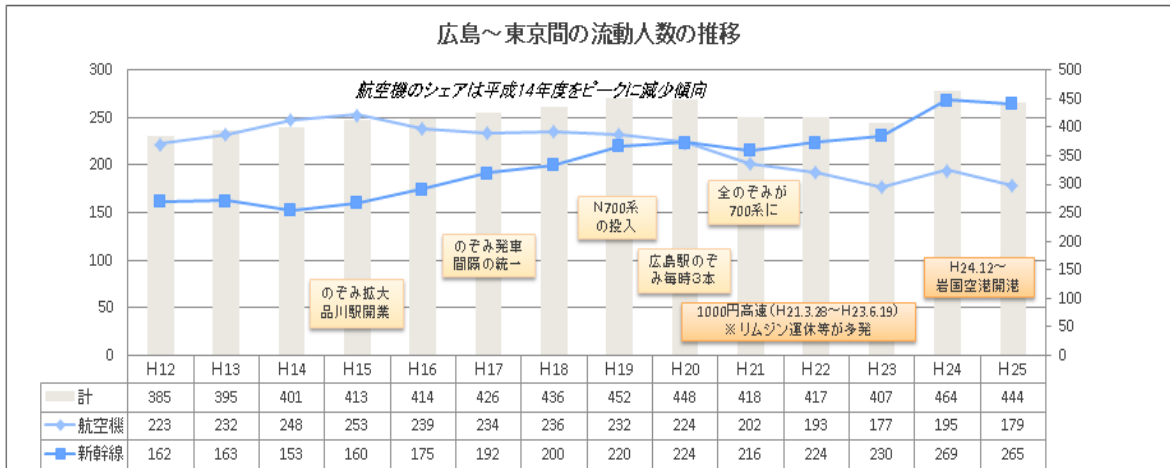


出典：「中国地域港湾・空港ビジョン H20.4」より作成

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
- 全国と比較して不足するインバウンド利用客の取込み
- 県内の主要都市圏と距離的に離れている立地環境
- 近隣空港と比較して優位性のない空港運用時間
- 減少する貨物量

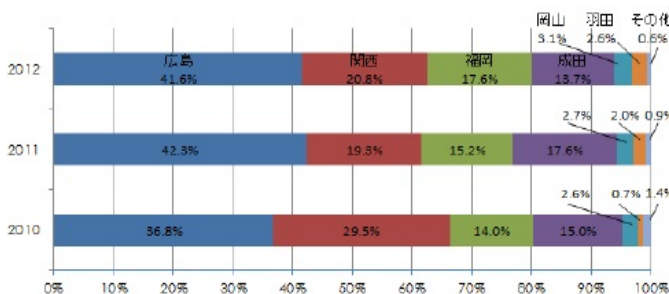
2 新幹線と航空機の競合状況



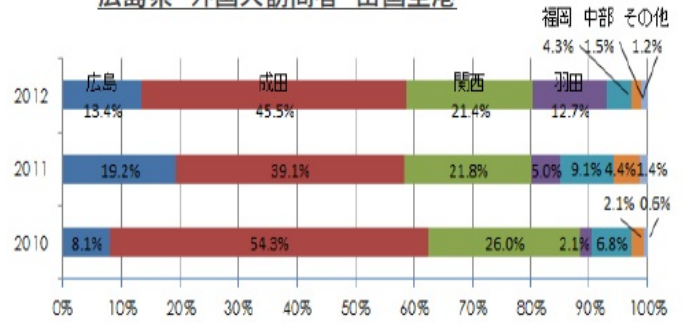
出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査（府県相互間旅客輸送人員表）」から作成

2 国際線その他空港への流出状況

広島県居住者 出国空港構成

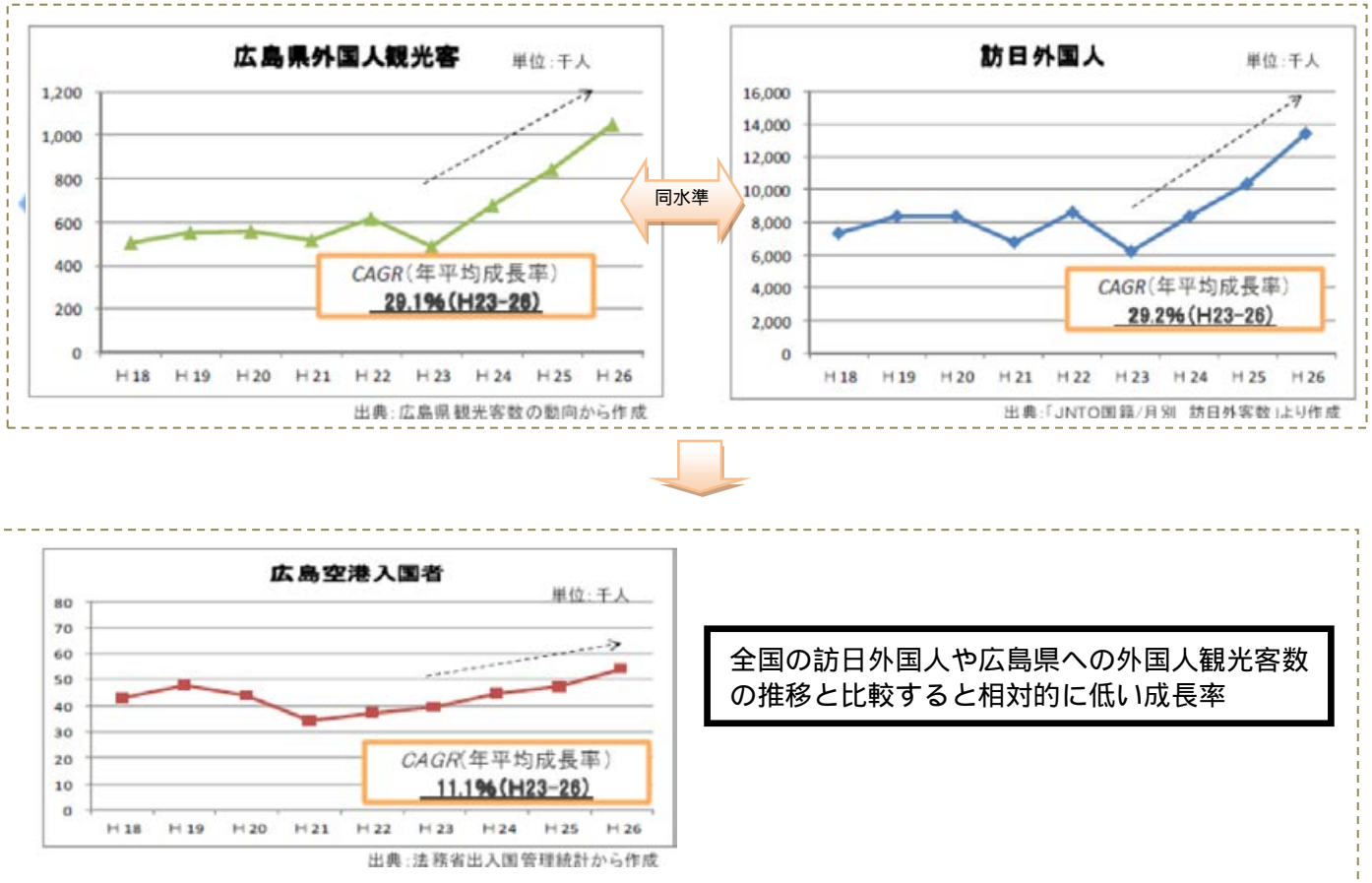


広島県 外国人訪問者 出国空港



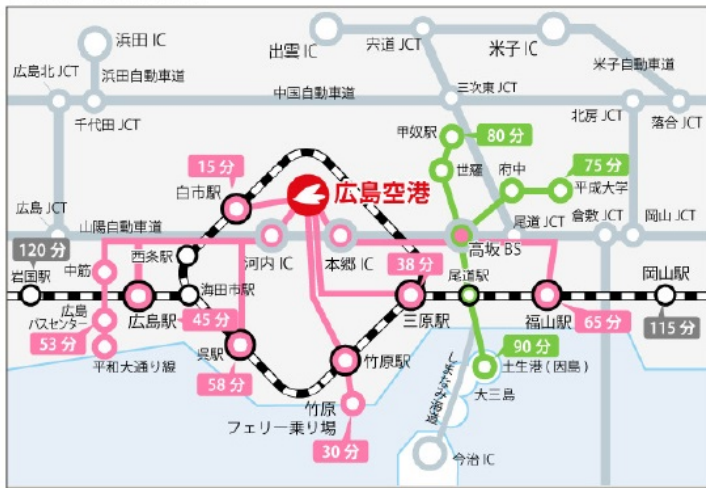
※出典：国際航空旅客動向調査

2 訪日外国人の状況と広島空港のインバウンドの取込みのギャップ

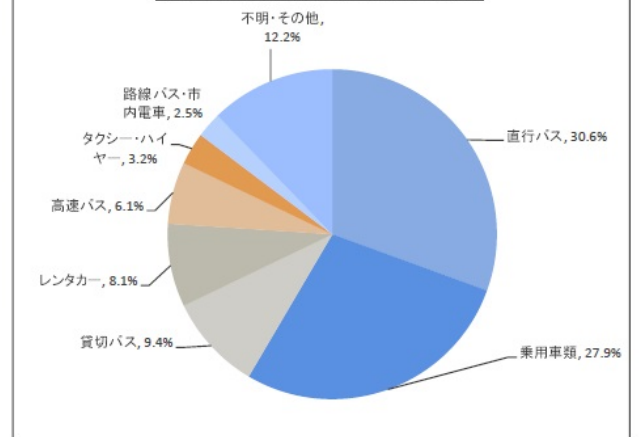


2 立地環境と空港アクセス

空港アクセスの概略図



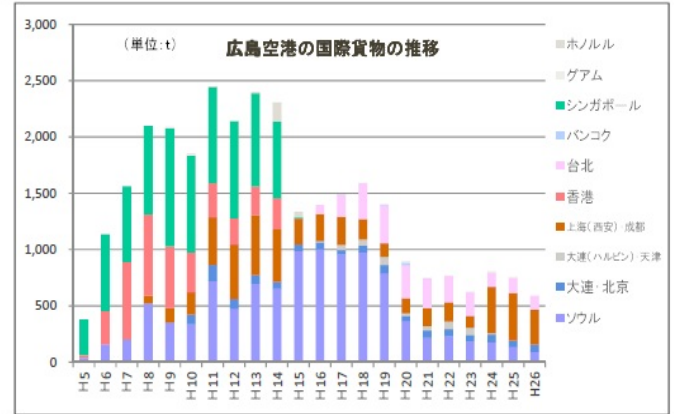
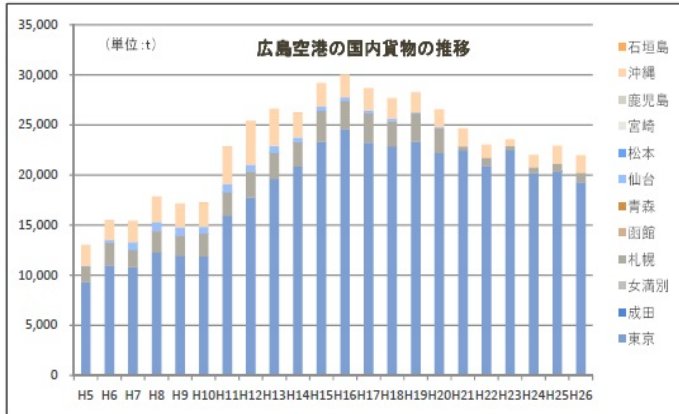
空港アクセスの手段別割合【H25年度】



2 近隣空港との運用時間の比較

空港名	広島空港	福岡空港	関西国際空港	松山空港	岡山空港	高松空港	岩国空港	山口宇部空港	出雲空港	石見空港	米子空港
種別	国管理空港	国管理空港	会社管理空港	国管理空港	地方管理空港	国管理空港	共用空港	特定地方管理空港	地方管理空港	地方管理空港	共用空港
所在地	広島県三原市	福岡県福岡市	大阪府	愛媛県松山市	岡山県岡山市	香川県高松市	山口県岩国市旭町	山口県宇部市	島根県出雲市	島根県益田市	鳥取県境港市
運用時間	7:30～21:30 (14h)	7:00～22:00 (15h)	24h	7:30～21:30 (14h)	7:00～21:30 (14.5h)	7:00～22:00 (15h)	7:00～22:00 (15h)	7:30～21:30 (14h)	7:30～20:30 (13h)	8:00～19:30 (11.5h)	7:00～22:00 (15h)

2 減少傾向にある貨物取扱量



	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	
貨物取扱量 (t)																							
国際	378	1,135	1,563	2,098	2,091	1,857	2,447	2,142	2,400	2,306	1,335	1,396	1,491	1,590	1,402	899	747	768	627	808	756	590	
国内	13,017	15,498	15,421	17,842	17,132	17,266	22,797	25,362	26,540	26,179	29,202	30,021	28,684	27,676	28,268	26,550	24,648	23,027	23,582	21,996	22,929	21,963	
合計	13,396	16,633	16,984	19,940	19,223	19,123	25,244	27,503	28,939	28,485	30,536	31,417	30,175	29,266	29,670	27,448	25,395	23,794	24,209	22,804	23,685	22,553	

2 広島県内発着貨物の利用空港別シェア

	成田	羽田	中部	関西	広島	福岡	那覇
H25	4.9%	1.8%	0.0%	87.6%	5.5%	0.0%	0.1%
H23	8.5%	0.7%	0.7%	82.5%	1.0%	3.1%	3.6%
H21	8.0%	19.5%	0.0%	69.0%	7.1%	1.6%	0.9%

出典：国土交通省：「国際航空貨物動態調査」から作成

【新たな経済成長】

広域交通

陸・海・空が一体化した利用しやすい広域的なネットワークが形成され、海外との取引が活発化することで、アジアを中心とする海外成長市場の獲得が進み、世界に向けて大きく羽ばたいています

物流基盤

物流基盤の充実により、企業活動が支えられ経済基盤の強化が進んでいます

観光基盤

陸・海・空からのアクセス基盤が整備され、国内外からの観光交流人口の増加や観光地間の周遊性をもたらすことにより、裾野の広い観光産業が発展しています

4 広島空港の取り組むべき課題

課題1 国内線

- ・主力路線である羽田線の利便性の向上が求められている
- ・仙台線を除いた幹線空港以外との路線就航が求められている
- ・LCC を活用した新たな航空需要の獲得が十分でない

課題2 国際線

- ・大規模空港に比べ路線数や便数が少ないため利用者が流出しているとともに、増加するインバウンド需要の獲得が十分でない
- ・LCC を活用した新たな航空需要の獲得が十分でない（再掲）
- ・利用客を増加させ拠点性を高めるために、利用圏域の広域化が求められている

課題3 空港アクセス

- ・空港アクセスにおける定時性・速達性を高めることが求められている
- ・道路系のアクセス手段に依存しており、定時性確保の抜本対策に至っていない
- ・リムジンバスネットワークが主要都市圏に限定されており、拡大するインバウンド需要に対応する観光地向けのアクセス手段や、広域的なアクセス手段が乏しい
- ・リムジンバスのクレジットカードや交通系ICカードの相互利用への対応など、県外・国外利用客にとっての利便性向上を図ることが求められている
- ・近隣空港では駐車場が無料であることから、利用者の流出を促している可能性がある
- ・県外・国外からの利用促進のため、空港からの有用な移動手段の一つであるレンタカーについて、利便性の向上に配慮する必要がある

課題4 エアカーゴ

- ・ハブ空港への貨物集約化が進み、広島空港で取扱う貨物量が年々減少している

5 基本方針

「広島県みなと・空港振興プラン 2016」については、下記の4つの基本方針を基に今後5年間（平成28年度～平成32年度）の実施計画を策定し、事業を推進していきます。

みなと・空港振興プランの基本方針

基本方針1 空港施設機能の充実化

広島空港の中核拠点性を高めるため、航空ネットワークの更なる拡充を見据えた空港施設機能の充実に向けた取組を進める

- (1) 空港施設機能の充実に向けた国への提案・要望活動
- (2) 駐車場料金の低廉化や空港運用時間に関する検討

基本方針2 ネットワークの更なる充実

広島空港のグローバルゲートウェイ機能の拡充に向けた、東アジア・東南アジア路線の拡充や新たな需要を創出するLCCの誘致を進める

地方間ネットワークの充実化に向けた路線誘致やチャーター支援を進める

新たな国際貨物拠点である羽田空港や那覇空港を活用した国際エアカーゴの拡大を視野においた既存路線の強化に取り組む

基本方針3 空港アクセスの改善

平成23年3月に策定した「広島空港アクセス対策アクションプログラム」については、平成28年度中に策定後の環境変化も踏まえた見直しを行い、関係者の連携・協力のもと総合的なアクセス対策を推進する

基本方針4 空港経営改革への適切な対応

国が進める空港経営改革の広島空港への導入について、地域の意見を踏まえた適切な対応を行う

計画策定における課題と基本方針の関係

社会資本未来プラン

～社会資本マテリアルの3つの方針～

社会資本整備の重点化

広島県の底力を最大限発揮するための戦略的投資

広域的な交流・連携基盤の強化

集客・交流機能の強化とブランド力向上

社会資本ストックの有効活用

社会資本の適正な維持管理

広島空港の取り組むべき課題

課題1 国内線

- ・主力路線である羽田線の利便性の向上が求められている
- ・仙台線を除いた幹線空港以外との路線就航が求められている
- ・LCCを活用した新たな航空需要の獲得が十分でない

課題2 国際線

- ・大規模空港に比べ路線数や便数が少ないため利用者が流出しているとともに、増加するインバウンド需要の獲得が十分でない
- ・LCCを活用した新たな航空需要の獲得が十分でない(再掲)
- ・利用客を増加させ拠点性を高めるために、利用圏域の広域化が求められている

課題3 空港アクセス

- ・空港アクセスにおける定時性・速達性を高めることが求められている
- ・道路系のアクセス手段に依存しており、定時性確保の抜本対策に至っていない
- ・リムジンバスネットワークが主要都市圏に限定されており、拡大するインバウンド需要に対応する観光地向けのアクセス手段や、広域的なアクセス手段が乏しい
- ・リムジンバスのクレジットカードや交通系ICカードの相互利用への対応など、県外・国外利用客にとっての利便性向上を図ることが求められている
- ・近隣空港では駐車場が無料であることから、利用者の流出を促している可能性がある
- ・県外・国外からの利用促進のため、空港からの有用な移動手段の一つであるレンタカーについて、利便性の向上に配慮する必要がある

課題4 エアカーゴ

- ・ハブ空港への貨物集約化が進み、広島空港で取扱う貨物量が年々減少している

広島県みなと・空港振興プラン 2016

～4つの基本方針～

計画期間：H28～H32（5年間）

空港施設機能の充実

広島空港の中核拠点性を高めるため、航空ネットワークの更なる拡充を見据えた空港施設機能の充実に向けた取組みを進める

- (1) 空港施設機能の充実に向けた国への提案・要望活動
- (2) 駐車場料金の低廉化や空港運用時間に関する検討

ネットワークの更なる充実

広島空港のグローバルゲートウェイ機能の拡充に向けた、東アジア・東南アジア路線の拡充や新たな需要を創出するLCCの誘致を行っていく。
地方間ネットワークの充実化に向けた路線誘致やチャーター支援を行っていく。
新たな国際貨物拠点である羽田空港や那覇空港を活用した国際エアカーゴの拡大を視野においた既存路線の強化に取り組む。

空港アクセスの改善

平成23年3月に策定した「広島空港アクセス対策アクションプログラム」について、策定後の環境変化も踏まえた見直しを行い、関係者の連携・協力のもと総合的なアクセス対策を推進する。

空港経営改革への対応

国が進める空港経営改革の広島空港への導入について、地域の意見を踏まえた適切な対応を行う。

実施計画

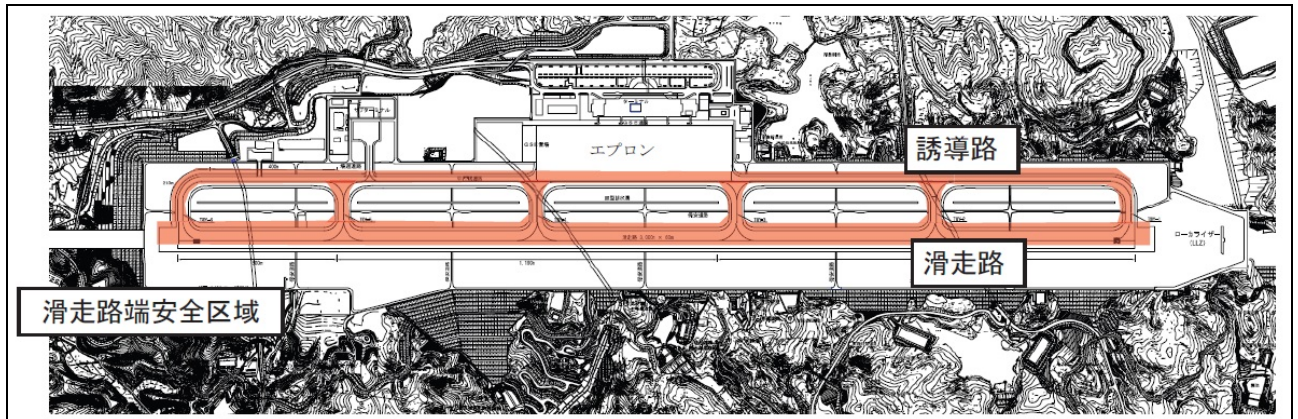
1 空港施設機能の充実

インバウンドの拡大や、空港施設に関する安全基準の改訂などの新たな環境変化に対応するため、空港の施設機能の充実に向けた国への提案・要望活動を展開します。

空港施設機能の充実に向けた国への提案・要望活動

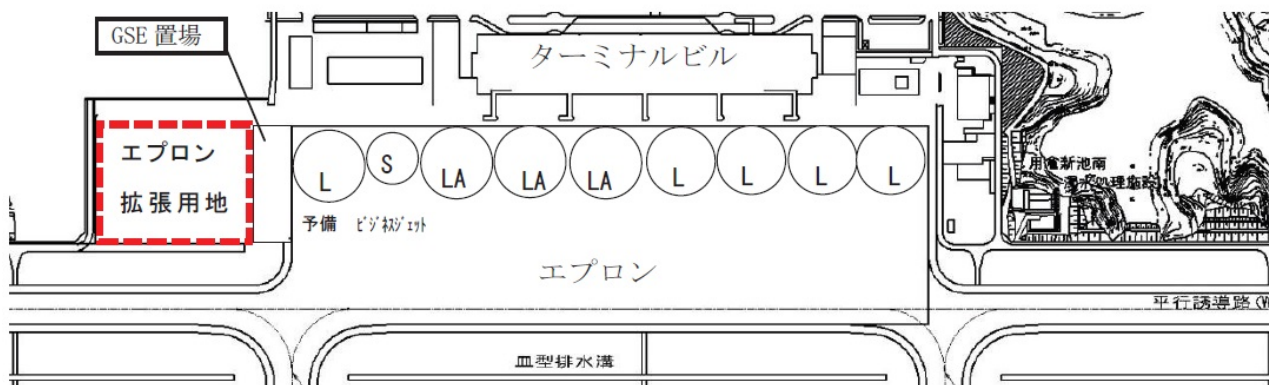
広島空港の計画的な施設設備の更新・修繕

広島空港が、開港から22年が経過し、施設設備の老朽化が進んでいることを踏まえ、滑走路及び誘導路等の計画的な更新・修繕の実施について国に提案・要望していきます。



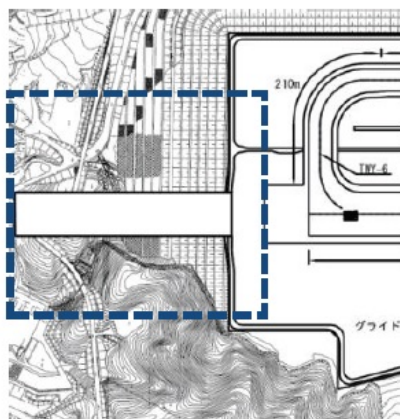
エプロンの拡張

インバウンドの取込みに向けたネットワークの拡充や、ビジネスジェット需要への対応など、今後、多様化・多頻度化する駐機需要に適切に対応できるようにするため、早急にエプロンの拡張を行うことについて国に提案・要望していきます。



滑走路端安全区域の整備

空港における航空機のオーバーラン等に備えて着陸帯の両端に設けられている滑走路端安全区域の長さ等の基準が改訂されたことを踏まえ、広島空港においても国際基準に適合するように、滑走路端安全区域の整備方策を策定し、早期に整備を実施することについて国に提案・要望していきます。



国際基準に適合した
滑走路端安全区域

広島空港の競争力を強化するため、駐車場料金の低廉化や空港の運用時間について検討を行います。

駐車場料金の低廉化の検討

道路系アクセスに依存する現状を踏まえ、利用者の利便性の向上につながり、空港の利用促進に向けた有効な対策の一つと考えられる駐車場料金の低廉化について、周辺の駐車場への影響も考慮しながら検討を行います。

運用時間の検討

利用者の利便性向上や、現行路線の競争力強化及び新規路線の誘致活動に資するため、運用時間について、国土交通省をはじめとする関係官署や航空会社、バス会社などの関係機関や地元の意向を伺いながら検討を行います。

2 ネットワークの更なる充実

広島空港のグローバルゲートウェイ機能の拡充に向けた、東アジア・東南アジア路線や新たな需要を創出するため、LCCの活用に向けた取組を行っていきます。

インバウンドの取込みの強化

増加する訪日外国人の取込みを図り、グローバルゲートウェイ機能を拡充するため、エアポートセールスや、利用圏域の広域化を通じた利用の拡大を図っていきます。

- ・ハブ空港とのネットワークを活用した乗り継ぎ需要の拡大
- ・インバウンドダイヤ増便や東アジア・東南アジアを中心とした新規路線の誘致
- ・広域周遊を視野においた広島イン他空港アウト・他空港イン広島アウト等による利用拡大

LCCを活用した需要の拡大

利用者の幅広いニーズに応え、新たな需要を獲得するために、LCCの積極的な活用に向けた取組みを行います。

- ・首都圏路線の新たな活力としての成田線の強化
- ・東アジア・東南アジアを中心とした新規路線について、LCCも視野においた誘致

地方間ネットワークの充実化に向けた路線誘致やチャーター支援を行っていきます。

地方間ネットワークの充実

地方間路線が再び採算性のある市場として注目されつつある状況を踏まえ、地方間ネットワークの充実に向けた取組を行います。

- ・チャーター便の活発化に向けた支援
- ・リージョナルジェットによる地方間路線の新規誘致
- ・相互利用促進のための地方間・空港間の連携

新たな国際貨物拠点である羽田空港や那覇空港を活用した国際エアカーゴの拡大を視野においた既存路線の強化に取り組みます。

既存路線の強化

新たな国際貨物拠点である羽田空港や那覇空港を活用した国際エアカーゴの拡大を視野に、航空会社への羽田線の機材大型化の働きかけや、ポートセールスとも連携した荷主へのセールス活動に取り組んでいきます。

3 空港アクセスの改善

平成 23 年 3 月に広島県空港振興協議会において取りまとめられた「広島空港アクセスの基本的考え方」に基づき策定された「広島空港アクセス対策アクションプログラム」について、策定後の環境変化も踏まえた見直しを行い、関係者の連携・協力のもと総合的なアクセス対策を推進します。

広島空港アクセス対策アクションプログラムの見直し

アクションプログラムの概要

広島空港アクセスの基本方針

～概ね10年後を目標に、以下のような空港アクセス交通体系を構築～

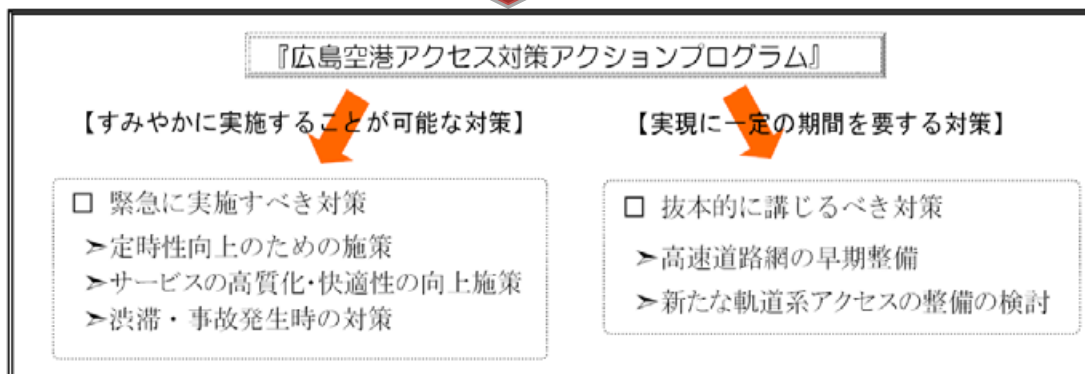
(1) 高速道路ネットワークを活用した空港アクセス交通体系を確立

- ① 広島市, 福山市等の沿岸部都市圏 →リムジンバスや自家用車を基本とし概ね30分台。
- ② 県内西部, 北部, 島嶼部地域等 →自家用車による輸送を基本とし, 概ね60分以内。
- ③ 中国・四国地方の各地域 →自家用車による輸送を基本とし, 概ね2時間以内。

(2) 定時性確保のため交通円滑化等に係る対策を実施

(3) アクセスのサービスの高質化・快適性を高めるとともに, 多様な交通手段の確保

(4) アクセス情報提供機能の充実, 及びリムジンバスの代替輸送ルートの確保と円滑な誘導



これまでの主な成果

定時性向上のための施策

- ü 山陽自動車道における渋滞・事故の防止
事故多発箇所での交通安全対策, 渋滞ボトルネック箇所での速度低下注意喚起

サービスの高質化・快適性の向上施策

- ü リムジンネットワークの拡充
平和大通線, 呉広島空港線の新規路線化 (社会実験を経て本格運行)
- ü 白市駅のバリアフリー化

渋滞・事故発生時の対策

- ü 白市空港連絡バスの多頻度化による代替ルートの利便性強化 (選択ルート化)
(社会実験を経て, 空ビルの支援により増便運行を継続実施中)
- ü 広島空港アクセス等情報システムを整備し, 県内 10 か所にデジタルサイネージを設置・運用
(総合的なアクセス情報の提供)
- ü 多客期 (ゴールデンウィーク等) における関係機関 (ホテル等) と連携した渋滞情報の提供

高速道路網の早期整備

- ü 東広島・呉自動車道, 中国横断自動車道尾道松江線 (井桁状の高速道路網の完成)
- ü 県道矢野安浦線道路改良

アクションプログラムの見直し

現在のアクションプログラムをベースに、改善状況並びに新たに発生した課題を整理のうえ、実施に向けた具体策について広島県空港振興協議会のアクセス対策ワーキング部会で課題整理等を行い、取りまとめを行います。

（見直しの方向性）

新たな課題としてインバウンドや圏域拡大を見据えた取組について検討する。

（検討すべき内容の例）

- ・ レンタカーの利便性向上
- ・ 広域的なアクセス
- ・ 観光地とのアクセス
- ・ リムジンバスへのクレジットカードや交通系ＩＣカードの相互利用への対応 など

4 空港経営改革への対応

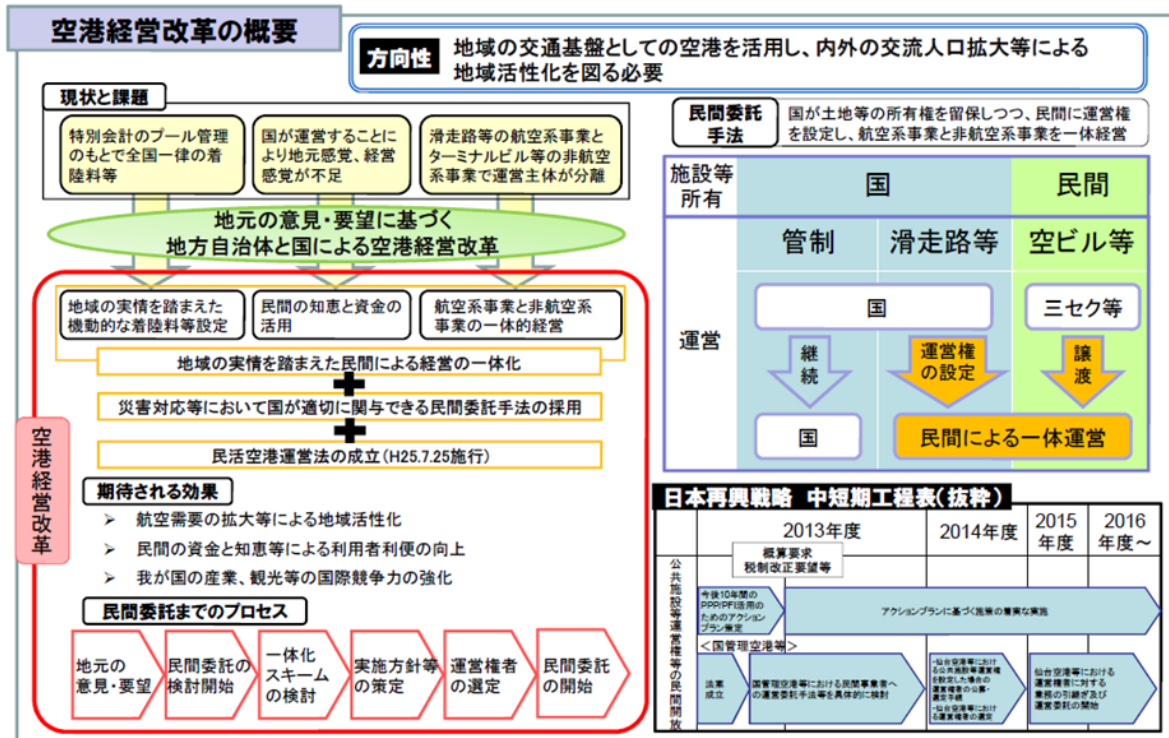
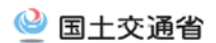
国が進める空港経営改革の広島空港への導入について、地域の意見を踏まえた適切な対応を行っていきます。

空港経営改革についての対応

広島空港への空港経営改革の導入については、地元経済団体、市町や関係事業者等で構成する広島県空港振興協議会の空港活性化部会において空港の将来像や今後の運営のあり方について議論が行われており、その結果を踏まえた適切な対応を行います。

空港経営改革の概要

空港経営改革の概要

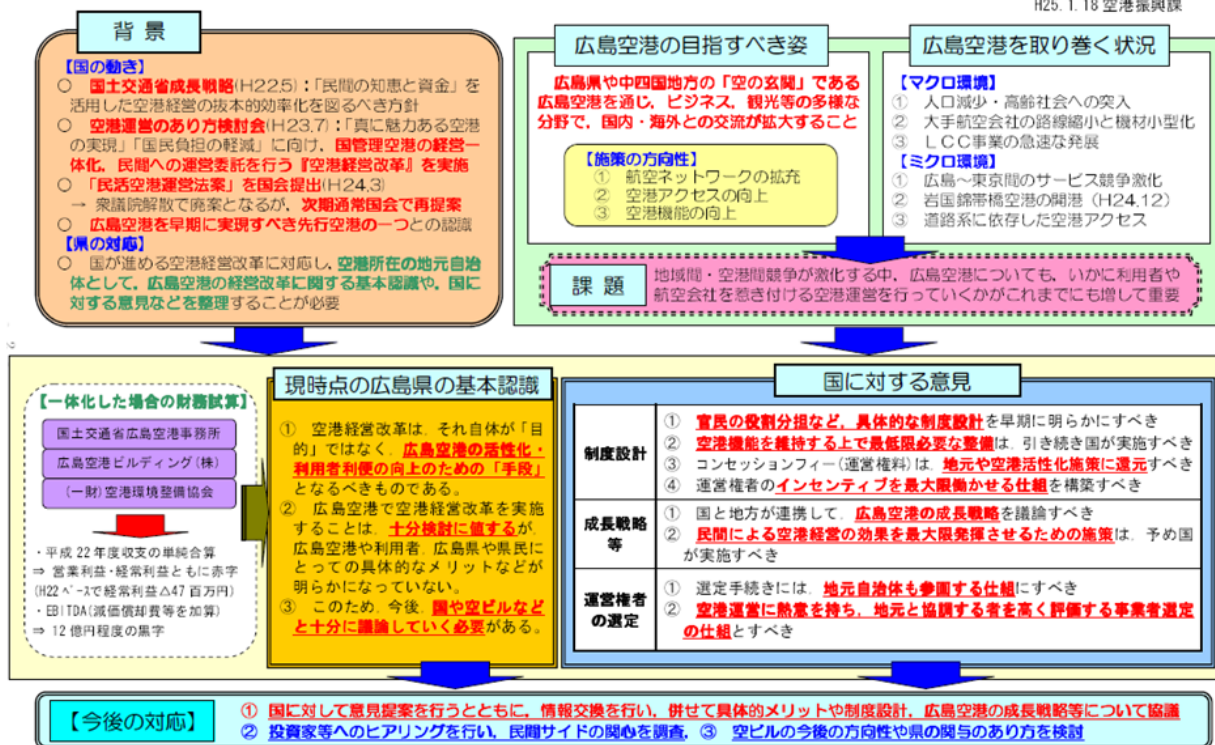


出典：国土交通省 HP

広島空港の経営改革に関する中間とりまとめ

【概要版】広島空港の経営改革について（中間とりまとめ）

H25. 1. 18 空港振興課



中間とりまとめ以降の検討状況

県において、平成26年度に、空港民営化の先進事例の調査等を通じて、広島空港のポテンシャルの最大化に望ましい空港運営のあり方について調査を行い、次のような結果を得るとともに、より具体的な検討が必要であることが明らかになった。

項目	主な調査結果
現状分析	
広島空港のポテンシャル及びネットワーク形成の方向性	<ul style="list-style-type: none"> インバウンドやLCC等の新たな需要創出による伸び代がある アジアの成長を取込むための国際線ネットワークの拡充や地方間路線の充実により、成長が可能である
広島空港の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> 次のような現状があり、このままでは、低迷するリスクがある 周辺空港(福岡・関空)に利用者が流出している インバウンド旅客の取込みが不足している 駐機スポットの不足により路線拡充に制約がある
経営改革の導入可能性	
先進事例における民営化の効果	<ul style="list-style-type: none"> 路線誘致体制を専門化し、新たな需要(LCC)に機動的に対応している 路線誘致と連動した戦略的な投資(先行投資)により成長を実現している 観光施策に積極的に関与し、地域との連携を実現している
運営の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 路線誘致と連動した機動的な空港整備・運営を可能とする経営改革の導入は有効な選択肢だが、次の点についてより具体的な検討を進める必要がある <p>【継続検討課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域と運営事業者が適切に連携する仕組みの担保 事業収支等のシミュレーションを通じた具体的な運営形態等

継続検討課題に関する追加調査(実施中)

- 平成26年度に実施したあり方検討調査に続き、空港経営改革を導入する場合の具体的な運営形態等について、追加で調査を実施。

官民の意見集約に向けた取り組み(実施中)

- 「広島県空港振興協議会」に専門部会を新設し、広島空港の将来の運営の方向性等について取りまとめを行う。(専門部会の名称:空港活性化部会)

成果目標

平成28年度から平成32年度の5カ年間のチャレンジにより、次のとおり目標値を設定します。

項目	現況値(データ基準年)	目標値(平成30年度末)
国内定期路線数・便数	5路線・25便/日(平成26年度)	6路線・27便/日
国際定期路線数・便数	4路線・28便/週(平成26年度)	7路線・36便/週
利用者数	271.9万人/年(平成26年度)	303.1万人/年

参考

広島ヘリポートの概要

1 ヘリポート施設の概要

- (1) 設置管理者 広島県
- (2) 飛行場の所在地 広島県広島市西区観音新町四丁目10番2号
- (3) 名称 広島ヘリポート
- (4) 種別 公共用ヘリポート
- (5) 供用開始日 平成24年11月15日
- (6) 施設の概要
 - 管理面積 112,939平方メートル
 - 基本施設
 - 着陸帯 長さ 35メートル 幅 30メートル
 - 滑走路 長さ 35メートル 幅 30メートル
 - 誘導路 延長 28メートル 幅 9メートル
 - エプロン 面積 20,574平方メートル
 - スポット 14バース
 - 大型 1スポット(直径26メートル)
 - 中型 13スポット(直径20メートル)
- (7) 運用時間 8時30分から19時00分まで(10時間30分)

2 管理体制等

平成27年度から平成32年度の5年間は、指定管理者制度の導入により、指定管理者及び共同事業者である広島市とも連携のうえ、安全・安心な施設を維持できるよう、適切な管理に努める。

- (1) 指定管理者 日本空港コンサルタンツ・大成有楽不動産連合体
- (2) 指定期間 平成27年4月1日から平成32年3月31日(5年間)
- (3) 管理条例 広島県広島ヘリポート条例
- (4) 航空機への情報提供

運用時間中は、ヘリポートの標点から概ね半径5マイル(約9km)の範囲内で飛行している航空機に対して、情報提供を行っており、ヘリコプターの離着陸は、この情報などを基に操縦士の判断で行われる。

3 広島ヘリポートにおける常駐機の状況(平成27年4月1日現在)

使用者		機数	備考
使用事業航空会社		12	報道取材,送電線パトロール等
官公庁	広島県警察航空隊	3	パトロール,捜索・救助等
	広島市消防局消防航空隊	1	消火,救急・救助,災害等
	ドクターヘリ広島	1	救急医療
計		17	

4 広島ヘリポートにおける離着陸実績(平成26年度実績)

(単位;回)

区分	常駐機		外来機		計	
	出発	到着	出発	到着	出発	到着
一般(官公庁以外)	1,201	1,191	369	382	1,570	1,573
官公庁	1,154	1,155	137	138	1,291	1,293
計	2,355	2,346	506	520	2,861	2,866

～ § 4 実施箇所 ～

- 1 実施箇所一覧は，計画期間内（H28～H32）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・漁港実施箇所一覧(1/2)

番号	区分	港湾名	地区名	主な施設等	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
1	港湾	大竹港	東栄	臨港道路				大竹市東栄	
2	港湾	厳島港	宮島口 胡町 杉の浦	浮棧橋, ターミナル 緑地 防波堤				廿日市市 宮島口, 宮島町	
3	港湾	広島港	廿日市	木材港再編				廿日市市木材港	
4	港湾	広島港	五日市 廿日市	臨港道路4車線化				広島市西区～ 廿日市市木材港	
5	港湾	広島港	五日市	緑地				広島市佐伯区	
6	漁港	草津漁港	草津	岸壁補強				広島市西区	
7	港湾	広島港	出島	-14m岸壁				広島市南区	直轄
8	港湾	広島港	出島	土砂受入施設改築				広島市南区	
9	港湾	広島港	吉島	小型船だまり				広島市中区	
10	港湾	広島港	宇品	岸壁補強				広島市南区	直轄
11	港湾	広島港	宇品	岸壁耐震化				広島市南区	直轄
12	港湾	広島港	坂	防波堤				坂町平成ヶ浜	
13	港湾	広島港	海田	岸壁補強				広島市安芸区 坂町北新地	直轄
14	港湾	広島港	海田	荷役機械				広島市安芸区 坂町北新地	
15	港湾	広島港	海田	岸壁耐震化				広島市安芸区	
16	港湾	三高港	三高	ターミナル				江田島市沖美町	
17	港湾	小用港	ウシイシ	小型船だまり				江田島市江田島町	
18	漁港	音戸漁港	鯛浜	防波堤, 棧橋				呉市音戸町	
19	港湾	釣土田港	藤の脇	防波堤				呉市倉橋町	
20	漁港	倉橋漁港	須川	防波堤				呉市倉橋町	
21	漁港	倉橋漁港	本浦	防波堤, 浮棧橋等				呉市倉橋町	
22	漁港	倉橋漁港	室尾	防波堤等				呉市倉橋町	
23	港湾	蒲刈港	宮盛	防波堤				呉市蒲刈町	
24	漁港	豊島漁港	丸山ほか	浮棧橋				呉市豊浜町	
25	港湾	御手洗港	三角	防波堤				呉市豊町	

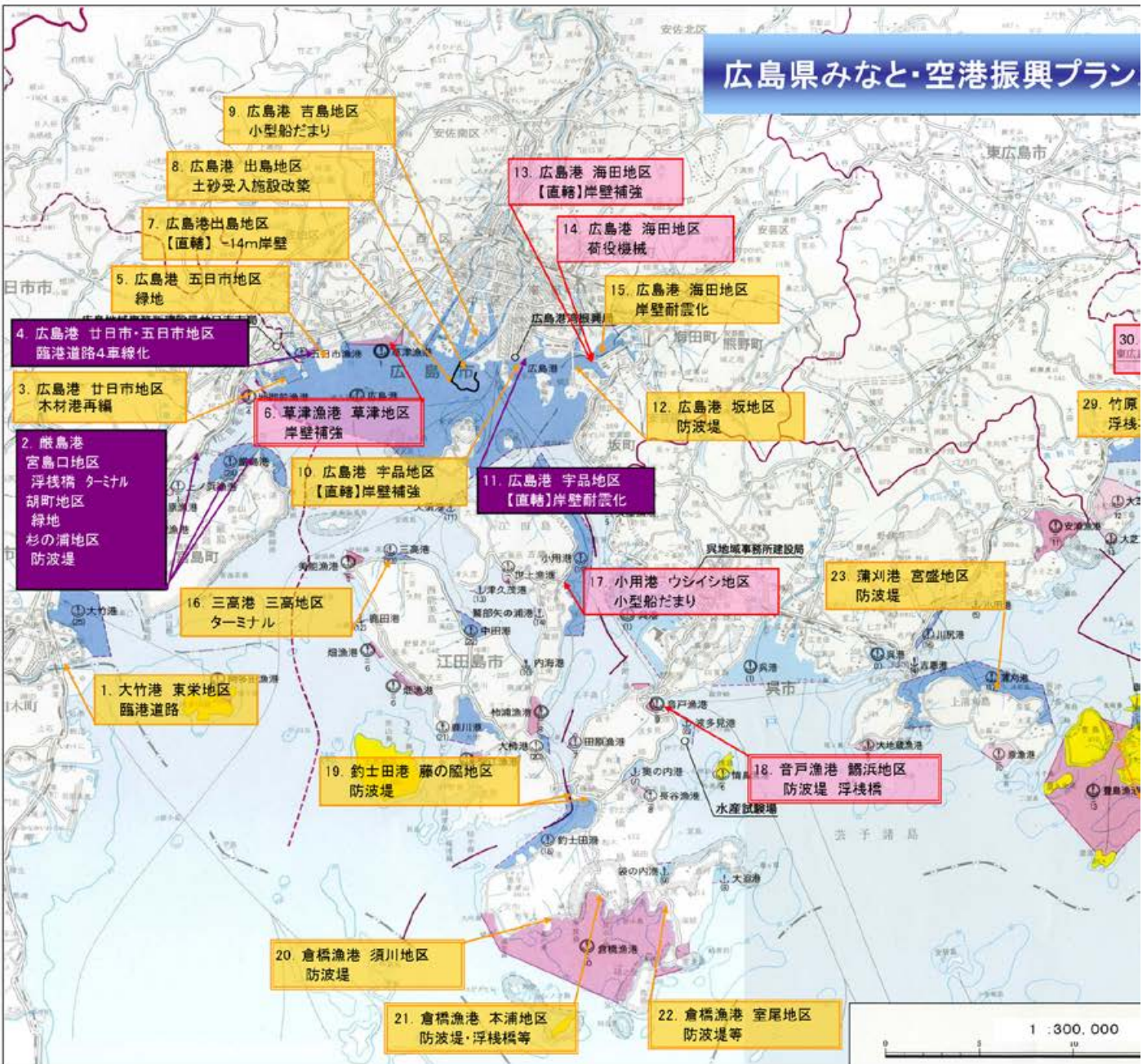
番号覧着色のはA Aランク, はAランク, はBランク

港湾・漁港実施箇所一覧(2/2)

番号	区分	港湾名	地区名	主な施設	整備計画			市町名	備考
					完了	一部完了	継続		
26	港湾	御手洗港	御手洗	浮棧橋				呉市豊町	
27	漁港	沖浦漁港	明石	浮棧橋				大崎上島町明石	
28	港湾	鮎崎港	垂水	浮棧橋				大崎上島町東野垂水	
29	港湾	竹原港	北崎	浮棧橋				竹原市港町	
30	港湾	忠海港	忠海	臨港道路				竹原市忠海中町	
31	港湾	尾道糸崎港	貝野	土砂受入施設改築				三原市和田沖町	
32	港湾	尾道糸崎港	糸崎	岸壁耐震化				三原市糸崎南	
33	港湾	尾道糸崎港	松浜	小型船だまり 緑地				三原市糸崎	
34	港湾	尾道糸崎港	西御所	交流厚生施設				尾道市西御所町	
35	港湾	尾道糸崎港	尾道	岸壁，航路・泊地				尾道市久保	
36	港湾	尾道糸崎港	山波	小型船だまり				尾道市山波町	
37	港湾	尾道糸崎港	機織	航路・泊地				福山市南松永町	一部直轄
38	港湾	生口港	洲江	防波堤				尾道市因島洲江町	
39	港湾	福山港	内港	底質改善				福山市港町	
40	港湾	福山港	内港	小型船だまり				福山市港町	
41	港湾	福山港	箕沖	-12m岸壁				福山市箕沖町	直轄
42	港湾	福山港	箕沖	廃棄物護岸				福山市箕沖町	
43	港湾	福山港	原	小型船だまり				福山市鞆町	
44	港湾	福山港	石井浜	小型船だまり				福山市鞆町	
45	港湾	福山港	鞆	小型船だまり				福山市鞆町	
46	港湾	福山港	本航路	航路				福山市	直轄
47	港湾	千年港	岩船	小型船だまり				福山市沼隈町	
48	港湾	横田港	坊地	防波堤				福山市内海町	
49	漁港	横田漁港	家廻	浮棧橋				福山市内海町	
50	漁港	箱崎漁港	箱崎	浮棧橋				福山市内海町	

番号覧着色の■はA Aランク，■はAランク，■はBランク

広島県みなと・空港振興プラン



草津漁港草津地区



現況



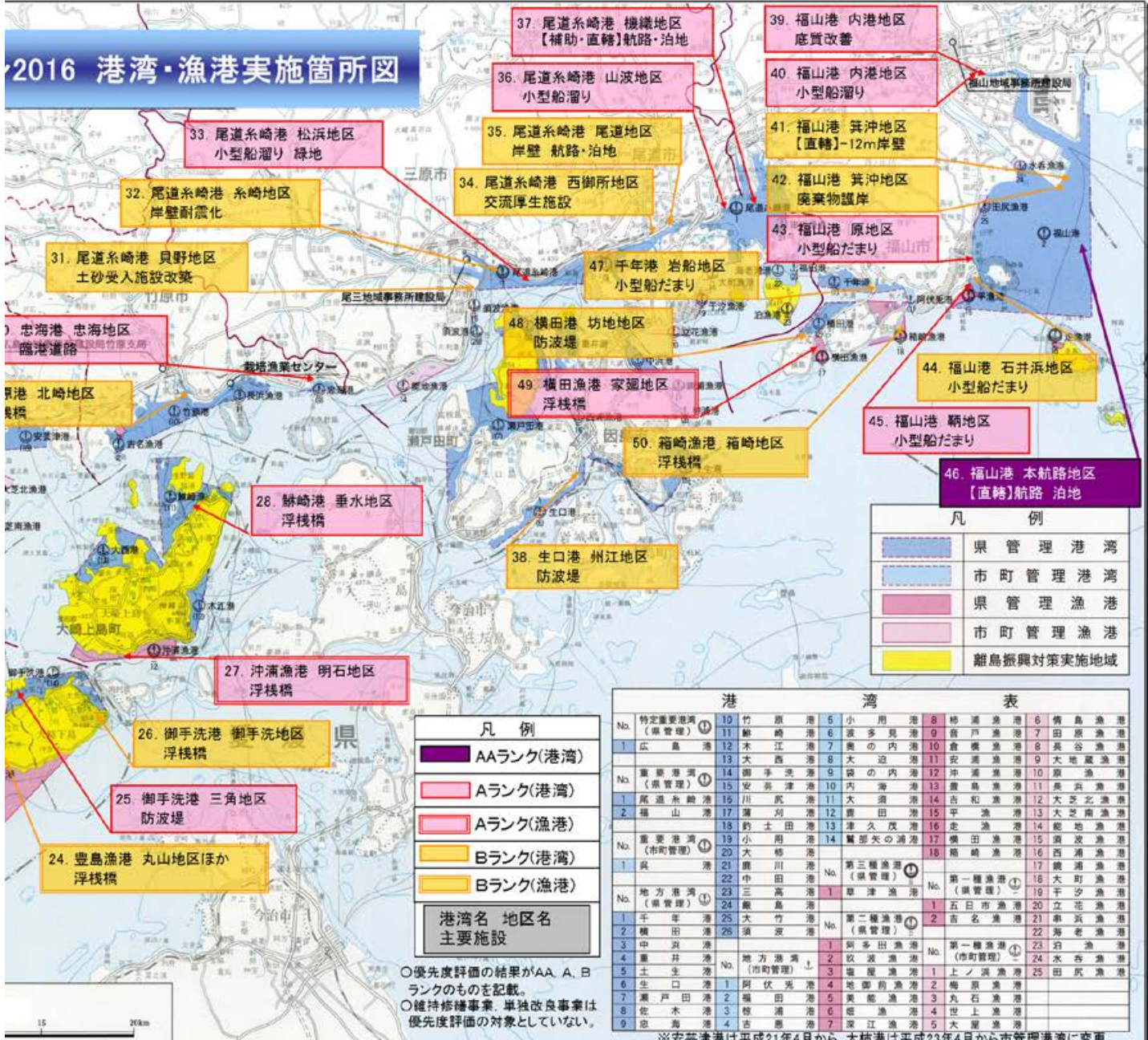
イメージバース

小用港ウシイシ地区



厳島港宮島

2016 港湾・漁港実施箇所図



凡例

	県管理港湾
	市町管理港湾
	県管理漁港
	市町管理漁港
	離島振興対策実施地域

凡例

	AAランク(港湾)
	Aランク(港湾)
	Aランク(漁港)
	Bランク(港湾)
	Bランク(漁港)

港湾名 地区名
主要施設

No.		No.		No.		No.	
10	竹原港	5	小用港	8	特濃漁港	6	備前漁港
11	蘇崎港	6	波多見港	9	倉戸漁港	7	田原漁港
12	木江港	7	裏の内港	10	倉橋漁港	8	長谷漁港
13	大西港	8	大迫港	11	安濃漁港	9	大地蔵漁港
14	御手洗港	9	窪の内港	12	沖浦漁港	10	原漁港
15	安芸津港	10	内海港	13	備前漁港	11	長浜漁港
16	川尻港	11	大瀬港	14	吉和漁港	12	大芝北漁港
17	瀬戸港	12	藤田港	15	平瀬港	13	大芝南漁港
18	約土田港	13	津久茂港	16	志漁港	14	紀地漁港
19	小用港	14	鶴野久の浦港	17	横田漁港	15	渡辺漁港
20	大杉港	No.	第三種漁港(県管理)	18	簡崎漁港	16	西浦漁港
21	鹿川港	No.	第一種漁港(市町管理)	19	大町漁港	17	千早漁港
22	中田港	1	草津漁港	20	立花漁港	18	山崎漁港
23	三高港	No.	第二種漁港(県管理)	21	吉名漁港	19	山崎漁港
24	蘇島港	No.	第一種漁港(市町管理)	22	海老漁港	20	山崎漁港
25	大竹港	1	阿多田漁港	23	山崎漁港	21	山崎漁港
26	須安港	2	玖波漁港	24	水呑漁港	22	山崎漁港
No.	地方港湾(市町管理)	3	塩屋漁港	25	田尻漁港	No.	第一種漁港(市町管理)
1	阿伏見港	4	地御前漁港	2	海原漁港	1	上ノ原漁港
2	福田港	5	美能漁港	3	丸石漁港	2	丸石漁港
3	枝浦港	6	成瀬漁港	4	世上漁港	3	世上漁港
4	吉原港	7	深江漁港	5	大塚漁港	4	大塚漁港

※安芸津港は平成21年4月から 大楠港は平成23年4月から市管理港湾に変更
 ※吉名漁港は平成17年8月から 美能・畑・深江・精浦の4漁港は平成23年4月から
 阿多田・玖波の2漁港は平成26年4月から市管理港湾に変更



島口地区

広島港五日市地区

尾道系崎港機織地区

用語解説(みなと振興)

		掲載ページ
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。	2,28
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。	11,14
港湾BCP	大地震等の自然災害等が発生しても,当該港湾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。	4,12,13,18,30
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。	2
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。	6
社会資本(=イワ)	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。	1,3,11,16,17,18,19,21,28,31
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。	2,17,18,19
「瀬戸内海の道」構想	瀬戸内海の豊かな地域資源を相互に連携させ,観光産業をはじめとした地域産業の活性化を目指す広島県のビジョン(平成23年3月策定)	26
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らうという考え方。	11,14,15,18
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。	19
ビジター船舶(棧橋)	観光等の目的で一時的に棧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。ビジター棧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。	3,22,26,30
プレジャーボート	スポーツまたはレクリエ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。	3,4,8,9,10,14,15,17,18,26,29,30
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。	17,18,23,24,48
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	13,16
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。	12,18

用語解説(空港振興)

		掲載ページ
アウトバウンド	日本人の海外旅行(中から外に出ていくという意味)	36
インバウンド	外国人の訪日旅行(外から中に入ってくるという意味)	33, 39, 40, 43, 45, 46, 48, 50, 52
エアカーゴ	航空機で輸送される貨物。航空貨物。広島空港からの国際カーゴによる輸出重量は鯉が全体の6割を占めている。	43, 44, 45, 48
エプロン	空港にある飛行機が駐機する場所。駐機場。	46, 54
エアポートセールス	空港の振興を図るため、需要喚起や路線誘致などに取り組むこと。	48
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、成田線の春秋航空日本。香港線の香港エクスプレスがLCC。	33, 34, 36, 43, 44, 45, 48, 52
滑走路端安全区域(RESA)	航空機が着陸帯内で停止できない場合等に備えた着陸帯の両側の区域。	47
グローバルゲートウェイ	海外に開かれた玄関口。主に港、空港を指す。	44, 48
GSE置場	空港で業務に従事する給油車、パレットカーなどの置き場所。(GSE: Ground Support Equipment)	46
スポット	駐機場の中で、個別の航空機を停留させるための決められた場所・地点。	54
チャーター便	航空会社または旅行会社が飛行機を貸切って運航する便。	48
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。	49
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、上海(浦東)国際空港、香港国際空港など。	33, 43, 45, 48
ビジネスジェット	数人から十数人程度を定員とする小型の航空機。主に企業が社用で使用する。社用ジェット。	46
広島県空港振興協議会	広島空港の振興策を官民一体となって推進し、広島県の中枢性の向上に寄与することを目的に平成6年3月に設立された協議会。	49, 51, 52
誘導路	航空機が駐機場と滑走路との間を移動するために設けられた通路。	46, 54
リージョナルジェット	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。日本ではFDAが運航している。	35, 48
リムジンバス	空港と周辺市町を直接結ぶバス。空港連絡バス。広島空港からは、広島駅新幹線口、広島バスセンター、竹原フェリー、福山駅前、三原駅、呉方面の6路線がある。	43, 45, 49, 50

『広島県みなと・空港振興プラン 2016』は広島県のホームページでもご覧頂けます
<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/101/>
(広島県トップページ > 組織でさがす > 土木建築局 > 空港振興課)
<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/103/>
(広島県トップページ > 組織でさがす > 土木建築局 > 港湾漁港整備課)
(E-mail dokouwanki@pref.hiroshima.lg.jp)

広島県みなと・空港振興プラン 2016

平成 28 年 3 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)
