

広島港長期構想

平成30年9月

広島県

目 次

はじめに

第 1 章 広島港の現況.....	1
1-1. 広島港の概要	1
1-2. 背後地域の現況	6
1-3. 港湾利用の現況	10
第 2 章 広島港の上位計画・関連計画.....	29
2-1. 広島港の発展方向（上位計画）	29
第 3 章 広島港の利用者ニーズ.....	35
第 4 章 社会経済の将来展望.....	42
第 5 章 広島港の課題.....	46
5-1. 物流・産業面の課題	46
5-2. 人流・賑わい面の課題	54
5-3. 安全・安心面の課題	60
第 6 章 広島港長期構想.....	62
6-1. 広島港の将来像	62
将来像 1 物流・産業.....	63
将来像 2 人流・賑わい.....	64
将来像 3 安全・安心.....	65
6-2. 将来像の実現に向けた基本戦略	66
6-3. 基本戦略に基づく施策・取組内容	67
6-4. 空間利用計画	80
第 7 章 広島港長期構想の実現に向けて.....	97

はじめに

広島港の港湾計画は、平成 11 年に改訂（見直し）し、平成 20 年代前半を目標年として取り組んできましたが、計画改訂から約 20 年が経過し、計画の前提となった社会経済情勢、港湾物流の動向等に変化が生じてきています。

このようなことから「広島港長期構想」は、港湾計画の改訂を見据え、県民や港湾関係者へのアンケート調査、学識経験者及び港湾関係者、関係行政機関等の意見や要請をもとに、概ね 30 年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとして、目指すべき将来像やその実現に向けた空間利用計画（ゾーニング）、施策などをとりまとめたものです。

第1章 広島港の現況

1-1. 広島港の概要

(1) 概要

広島港は、中国山脈を源とする太田川河口に位置し、流水による土砂の堆積したデルタ上に建設された天然の良港として知られ、瀬戸内海における海上交通の要衝として発展してきました。

平成 23 年には港湾法上の国際拠点港湾⁽¹⁾に指定され、中国・四国地方のグローバルゲートとして国際貿易や国際交流の重要拠点となっています。

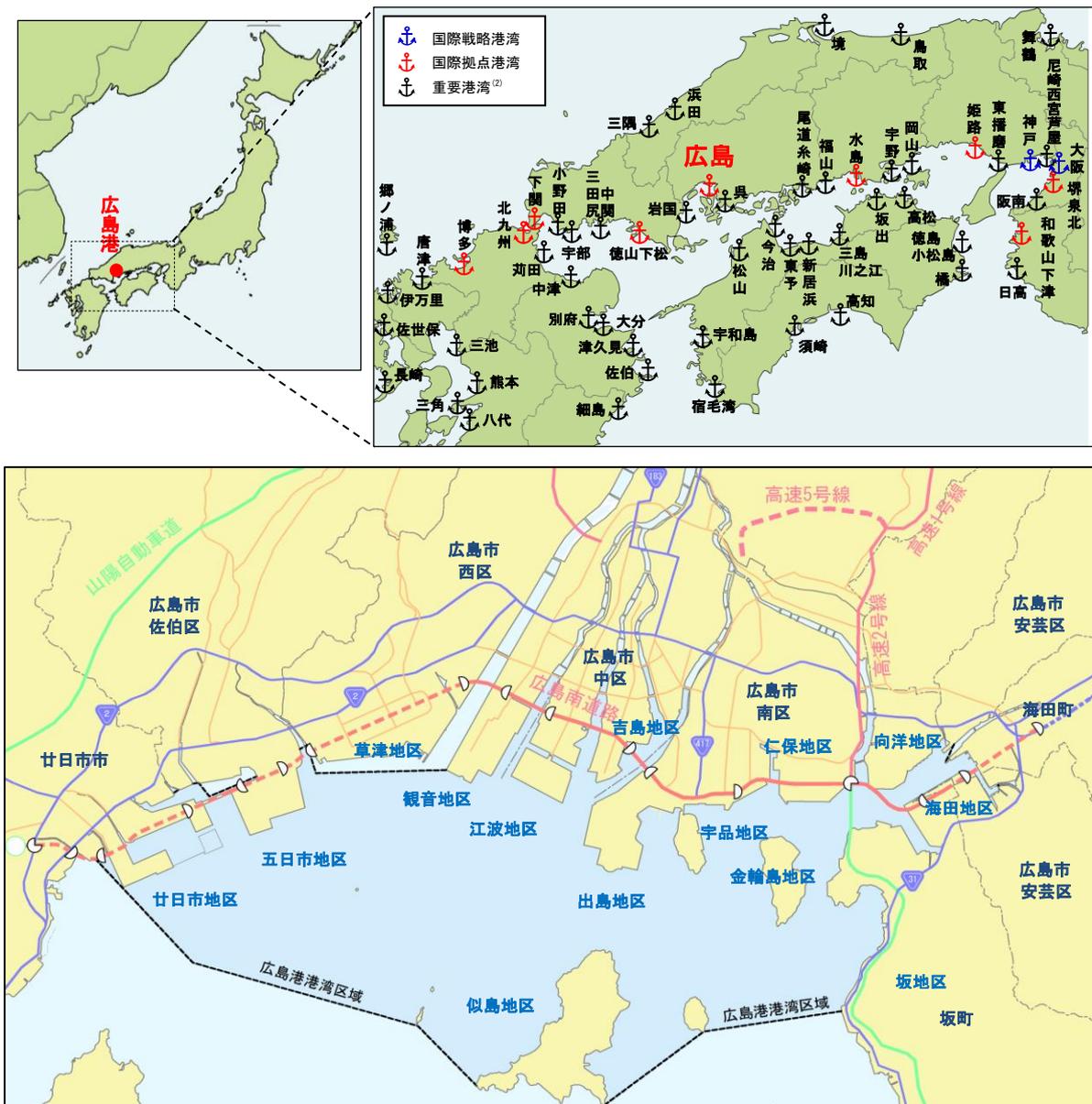


図 1-1 広島港の位置

(1) 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。

(2) 海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾。広島県では、福山港、尾道糸崎港、呉港の3港。

(2) 広島港の沿革

表 1-1 広島港の沿革

年 号	西 暦	事 柄
嘉応3年	1171年	<ul style="list-style-type: none"> ● 太田川河口に倉庫敷が設置される ● 水夫の集落, 守護職武田氏による水軍形成により港の形態が整う
戦国時代	—	<ul style="list-style-type: none"> ● 太田川河口デルタに水夫を中心とした村落“五か村”が形成される
天正17年	1589年	<ul style="list-style-type: none"> ● 毛利氏が五か村に広島城を築城する ● 水陸交通の便が整えられ船着場運河等が建設される
明治22年	1889年	<ul style="list-style-type: none"> ● 千田県令による宇品築港事業が竣工する(明治17年~22年)
明治27年	1894年	<ul style="list-style-type: none"> ● 日清・日露戦争を契機に旧陸軍の軍用港となる(明治27年~昭和20年)
大正11年	1922年	<ul style="list-style-type: none"> ● 埋立法により「宇品港」と指定
昭和7年	1932年	<ul style="list-style-type: none"> ● 港域が拡大され「宇品港」から「広島港」に改称される
昭和8年	1933年	<ul style="list-style-type: none"> ● 第二種重要港湾に指定される ● 宇品西部に物揚場と埋立地が築造される(昭和8年~22年)
昭和23年	1948年	<ul style="list-style-type: none"> ● 貿易港として開港指定される
昭和26年	1951年	<ul style="list-style-type: none"> ● 重要港湾に指定される
昭和28年	1953年	<ul style="list-style-type: none"> ● 広島県が港湾管理者⁽³⁾となる ● 宇品外貿地区岸壁築造に着手する(昭和28年~45年)
昭和45年	1970年	<ul style="list-style-type: none"> ● 港湾区域変更により廿日市港区を編入する
昭和53年	1978年	<ul style="list-style-type: none"> ● 廿日市木材港が開港する ● 海田湾整備事業に着手する(昭和53~61年)
昭和61年	1986年	<ul style="list-style-type: none"> ● 五日市港湾整備事業に着手する
平成2年	1990年	<ul style="list-style-type: none"> ● 臨港道路出島海田線(海田大橋)の供用開始 ● 五日市人工干潟完成
平成4年	1992年	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定重要港湾に指定される ● 広島ポートルネッサンス21⁽⁴⁾事業に着手 ● 宇品内港地区港湾整備事業に着手
平成9年	1997年	<ul style="list-style-type: none"> ● 広島観音マリーナの供用開始
平成10年	1998年	<ul style="list-style-type: none"> ● ベイサイドビーチ坂(第I期区間)の供用開始
平成13年	2001年	<ul style="list-style-type: none"> ● 広島はつかいち大橋(2車線)の供用開始
平成14年	2002年	<ul style="list-style-type: none"> ● 広島国際フェリーポート供用開始
平成15年	2003年	<ul style="list-style-type: none"> ● 広島港国際コンテナターミナルの供用開始 ● 広島港宇品旅客ターミナルの供用開始 ● 廿日市ボートパークの供用開始
平成19年	2007年	<ul style="list-style-type: none"> ● ボートパーク広島の供用開始
平成20年	2008年	<ul style="list-style-type: none"> ● ベイサイドビーチ坂(全区間)の供用開始
平成23年	2011年	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際拠点港湾に指定される
平成24年	2012年	<ul style="list-style-type: none"> ● 五日市地区耐震強化岸壁⁽⁵⁾完成
平成27年	2015年	<ul style="list-style-type: none"> ● 五日市地区に客船クァンタム・オブ・ザ・シーズ初入港
平成29年	2017年	<ul style="list-style-type: none"> ● 港湾運営会社⁽⁶⁾によるコンテナターミナルの運営開始
平成30年	2018年	<ul style="list-style-type: none"> ● 広島はつかいち大橋(4車線化)に着手する

⁽³⁾ 港湾法に基づき、港湾を全体として開発し、保全し、これを公共の利用に供し、港湾という営造物の性質、用法に従ってこれを善良に管理する公共的責任の主体。

⁽⁴⁾ 昭和62年に宇品・出島沖地区において、「広島海の玄関口にふさわしいまちづくりと国際港湾都市の建設」を目標として、施設計画によるマスタープランの作成と事業化に向けての検討が行われた港湾のビジョンの一つ。

⁽⁵⁾ 大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁。

⁽⁶⁾ これまで主に地方公共団体が行ってた港湾の管理運営のうち、港湾の運営の部分を担当する株式会社。港湾運営会社が、国または港湾管理者より埠頭群を長期で借り受け、自らガントリークレーンなどの荷役機械を整備しながら、船社等から料金を収受して港湾を運営する。

(3) 主要立地企業

広島港背後圏の主要企業は次のとおりです。広島県の製造品出荷額等は中国・四国・九州地方で10年連続第1位であり地域経済の中樞を担っています。また、広島県には高度な「ものづくり」技術が蓄積されており、オンリーワン・ナンバーワン企業が多く集まっています。

表 1-2 企業一覧表

No.	業種	業種分類	企業名	住所
1	製造業	食品加工	(株)あじかん	広島市西区
2	製造業	食品加工	カルビー(株)	廿日市市
3	製造業	食品加工	アヲハタ(株)	竹原市
4	製造業	食品加工	福留ハム(株)	広島市西区
5	製造業	食品加工	オタフクソース(株)	広島市西区
6	製造業	食品加工	三島食品(株)	広島市中区
7	製造業	自動車・部品	マツダ(株)	安芸郡府中町
8	製造業	自動車・部品	トーヨーエイテック(株)	広島市南区
9	製造業	自動車・部品	広島アルミニウム工業(株)	広島市西区
10	製造業	自動車・部品	(株)オンド	呉市
11	製造業	自動車・部品	カワダ(株)	広島市南区
12	製造業	自動車・部品	荻野工業(株)	安芸郡熊野町
13	製造業	自動車・部品	(株)ヒロテック	広島市佐伯区
14	製造業	自動車・部品	(株)ワイテック	安芸郡海田町
15	製造業	自動車・部品	(株)キーレックス	安芸郡海田町
16	製造業	自動車・部品	双葉工業(株)	広島市南区
17	製造業	自動車・部品	(株)ユーシン	呉市
18	製造業	自動車・部品	ダイキョーニシカワ(株)	安芸郡坂町
19	製造業	自動車・部品	西川ゴム工業(株)	広島市西区
20	製造業	自動車・部品	デルタ工業(株)	安芸郡府中町
21	製造業	自動車・部品	(株)モルテン	広島市西区
22	製造業	自動車・部品	(株)東洋シート	安芸郡海田町
23	製造業	自動車・部品	(株)石崎本店	広島市安芸区
24	製造業	自動車・部品	南条装備工業(株)	広島市南区
25	製造業	造船	(株)シンコー	広島市南区
26	製造業	造船	中国塗料(株)	大竹市
27	製造業	造船	(株)神田造船所	呉市
28	製造業	機械	三菱重工業(株)広島製作所	広島市西区、中区
29	製造業	機械	(株)日本製鋼所広島製作所	広島市安芸区
30	製造業	機械	日鋼テクノ(株)	広島市安芸区
31	製造業	機械	コベルコ建機(株)	広島市佐伯区
32	製造業	機械	(株)やまびこ広島事業所	山県郡北広島町
33	製造業	機械	(株)ジェイ・エム・エス	広島市中区
34	製造業	機械	(株)コンセック	広島市西区
35	製造業	機械	(株)IHI呉事業所	呉市
36	製造業	機械	(株)サタケ	東広島市
37	製造業	機械	トーヨーエイテック(株)	広島市南区
38	製造業	電機・電子・半導体	テンパール工業(株)	広島市南区
39	製造業	電機・電子・半導体	中国電機製造(株)	広島市南区
40	製造業	電機・電子・半導体	中国計器工業(株)	安芸郡府中町
41	製造業	ゴム・化学	西川ゴム工業(株)	広島市西区
42	製造業	ゴム・化学	(株)モルテン	広島市西区
43	製造業	ゴム・化学	中国化薬(株)	呉市
44	製造業	ゴム・化学	三菱レイヨン(株)大竹事業所	大竹市
45	製造業	ゴム・化学	ダイキョーニシカワ(株)	安芸郡坂町
46	製造業	鉄鋼・金属	日新製鋼(株)呉製鉄所	呉市
47	製造業	鉄鋼・金属	(株)広島メタル&マシンリー広製作所	呉市
48	製造業	鉄鋼・金属	日鋼テクノ(株)	広島市安芸区
49	製造業	鉄鋼・金属	三井金属鉱業(株)竹原製煉所	竹原市
50	製造業	鉄鋼・金属	丸井産業(株)	広島市西区
51	製造業	鉄鋼・金属	(株)ダイクレ	呉市
52	製造業	鉄鋼・金属	(株)熊平製作所	広島市南区
53	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	(株)ムロオ	呉市
54	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	シモハナ物流(株)	安芸郡坂町
55	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	(株)ロジコム	広島市東区
56	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	双葉運輸(株)	広島市西区
57	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	誠和梱包運輸(株)	呉市
58	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	(株)ティーユーロジネット	安芸郡坂町
59	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	(株)河野	広島市安佐北区
60	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	マツダロジスティクス(株)	広島市南区
61	運輸・倉庫業	陸運・海運・倉庫	リベラ(株)	呉市
62	エネルギー	エネルギー	中国電力(株)	広島市中区
63	エネルギー	エネルギー	広島ガス(株)	広島市南区



※ひろしま業界マップを基に広島県の基幹産業である製造業，運輸業を対象として広島港背後圏に立地する大企業（従業員300人以上）を抽出した。なお，商業（卸売，小売）については掲載業種に偏りがあるため除外した。

図 1-2 広島港背後圏に立地する主要企業

(4) 主要港湾施設

広島港の主な係留施設の概要は次に示すとおりです。

表 1-3 主要な係留施設（公共）

地区名	種類	名称	水深(m)	延長(m)	備考
廿日市	岸壁 ⁽⁷⁾	昭南岸壁	-10.0	371	
		廿日市-7.5m岸壁	-7.5	130	
	係船杭 ⁽⁸⁾	廿日市木材港1号係船杭	-12.0	240	
		廿日市木材港2号係船杭	-10.0	185	
		廿日市木材港3号係船杭	-10.0	200	
五日市	岸壁	廿日市木材港4号係船杭	-10.0	200	
		五日市-7.5m岸壁	-7.5	390	
		五日市地区岸壁(-11m)	-11.0	190	
出島	岸壁	五日市地区岸壁(-12m)	-12.0	240	
		出島東1号岸壁	-7.5	160	
		出島-14m岸壁	-14.0	330	
		出島-7.5m岸壁第1バース ⁽⁹⁾	-7.5	150	
宇品	岸壁	出島-7.5m岸壁第2バース	-7.5	150	
		宇品外貿埠頭岸壁	-10.0	955	一部工事中 (-12m)
	係船杭	宇品外貿埠頭1号ドルフィン	-10.0	30	
		宇品外貿埠頭2号ドルフィン	-10.0	33	
		宇品外貿埠頭3号ドルフィン	-10.0	4.9	
海田	岸壁	宇品外貿埠頭4号ドルフィン	-10.0	4.9	
		海田-7.5m岸壁	-7.5	650	

※水深-7.5m以深の係留施設について整理

出典：広島港港湾施設台帳より作成

⁽⁷⁾ 船舶を接岸、係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設のこと。

⁽⁸⁾ 海域に独立して設けられた柱状構造物で、陸岸から離れたところに設けて、係留施設として利用するもの。「ドルフィン」とも呼ばれる。

⁽⁹⁾ 船舶係留場所のことで、「船席」とも呼ばれる。

1-2. 背後地域の現況

(1) 背後地域

広島港の背後圏は、生活・経済活動で一定の結びつきを有し、地理的位置関係、地形、交通網や都市施設の配置状況等を踏まえて定められた、広島県の都市計画区域マスタープランにおける「広島圏域」(次の8市7町)とみなしました。

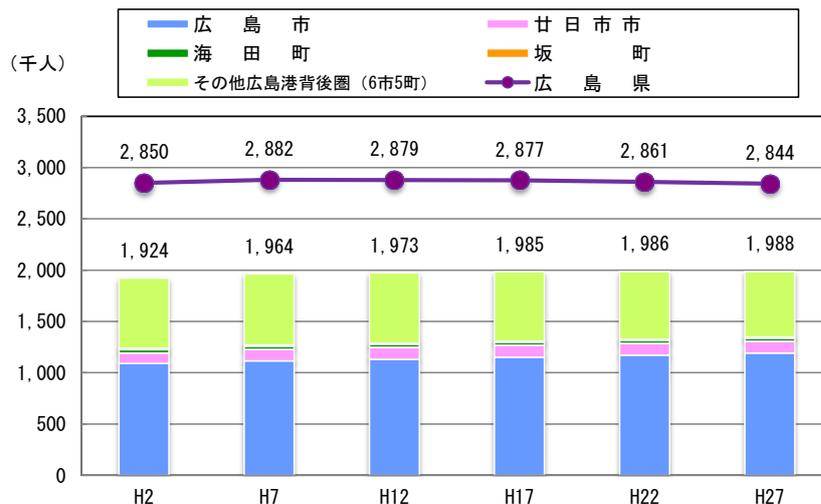


出典：広島圏都市計画区域の整備，開発及び保全の方針，平成23年9月，広島県より作成

図 1-3 広島港の勢力圏

(2) 人口

広島港の背後圏の人口は、平成27年では約199万人となっており、広島県全体の約7割を占め、微増で推移しています。



※その他広島港背後圏(6市5町)：呉市，竹原市，大竹市，東広島市，安芸高田市，江田島市，府中町，熊野町，安芸太田町，北広島町，大崎上島町

出典：国勢調査

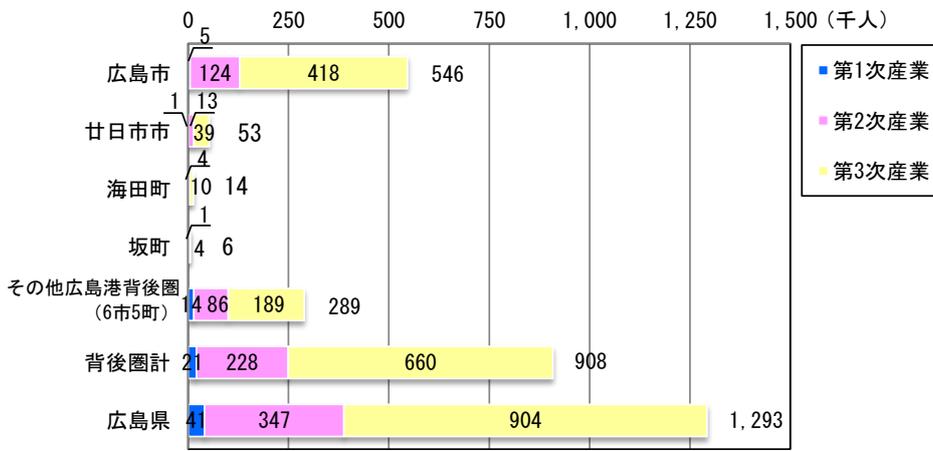
図 1-4 背後圏人口の推移

(3) 産業構造

広島港背後圏の就業者は平成27年で90万8千人となっており、広島県全体の約7割を占めています。産業構造の割合は、第1次産業が2%、第2次産業が25%、第3次産業が73%となっています。

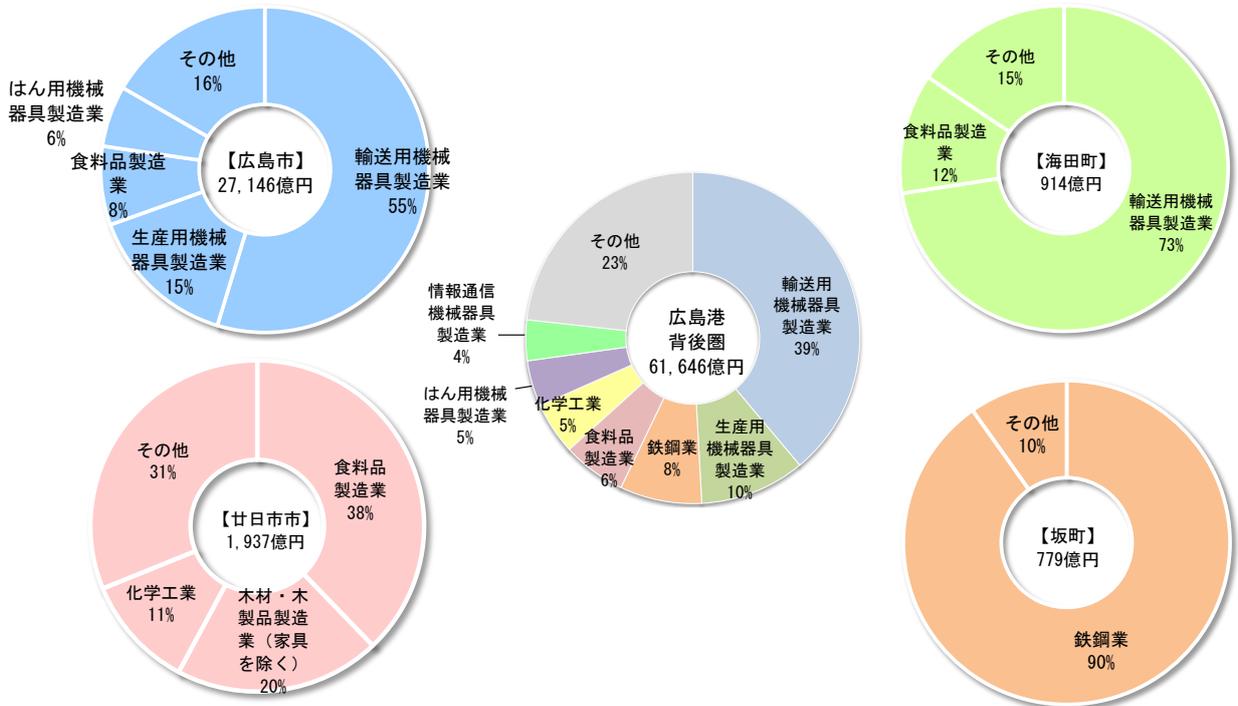
また、広島港背後圏の平成26年の製造品出荷額等は61,646億円となっており、輸送用機械器具製造業が39%、生産用機械器具製造業が10%、鉄鋼業が8%、食料品製造業が6%等の割合となっています。

広島港に接する2市2町（広島市、廿日市市、海田町、坂町）の平成26年の主な製造品目は、広島市は輸送用機械器具製造業、廿日市市は食料品製造業、海田町は輸送用機械器具製造業、坂町は鉄鋼業となっています。



※分類不能の産業を除く
 ※四捨五入のため、合計が一致しないことがある
 出典：国勢調査（平成27年）

図1-5 産業別就業人口のシェア（平成27年）



出典：工業統計調査（平成26年）

図1-6 広島港の背後圏の製造品出荷額等

(4) 観光及びレクリエーション

広島港の背後圏は、2つの世界遺産のほか景勝地や歴史的建造物等を多く有しています。背後圏の観光客数は年間約40百万人で広島県全体の約6割を占めており、増加で推移しています。

また、背後圏の外国人観光客数は年間約163万人で、広島県全体の約8割を占めており、平成23年以降、急激に増加しています。

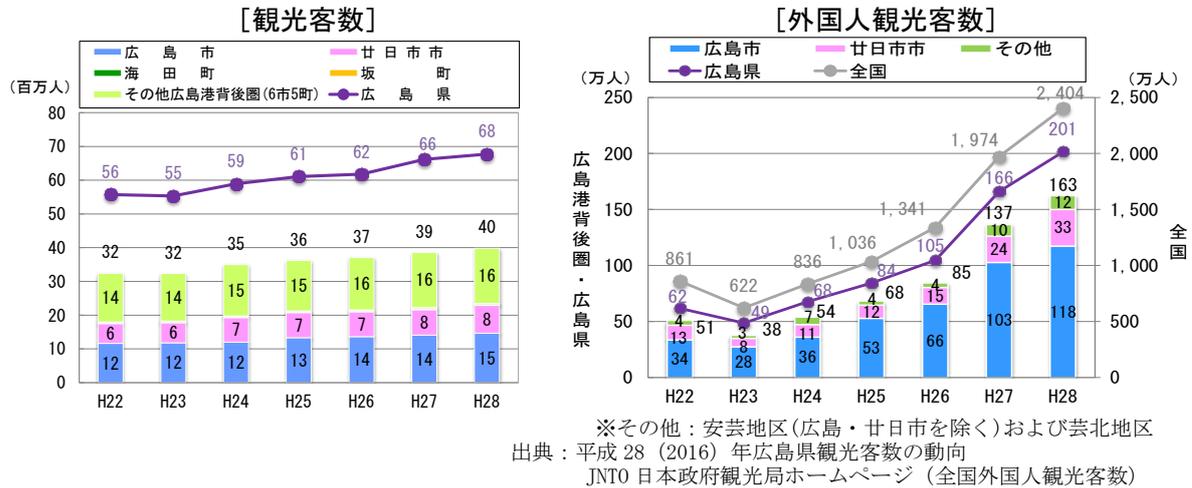


図 1-7 観光客数・外国人観光客数の推移



出典：ひろしま観光ナビホームページ

図 1-8 広島港背後の観光地及びレクリエーション施設

(5) 交通体系

広島県の高規格道路網は、尾道松江線、東広島・呉自動車道の全線開通により、井桁状の高規格道路ネットワークが形成されており、産業・観光面等、県全域で様々な効果があらわれはじめています。

また、広島港臨港部においても、幹線道路（広島南道路）が段階的に供用され、広島港西部の臨港道路廿日市草津線も4車線化が進み、道路ネットワークが概成しつつあります。



資料：中国地方整備局 高規格幹線道路網図（平成29年7月1日現在）

図1-9 広島港周辺の広域道路ネットワーク

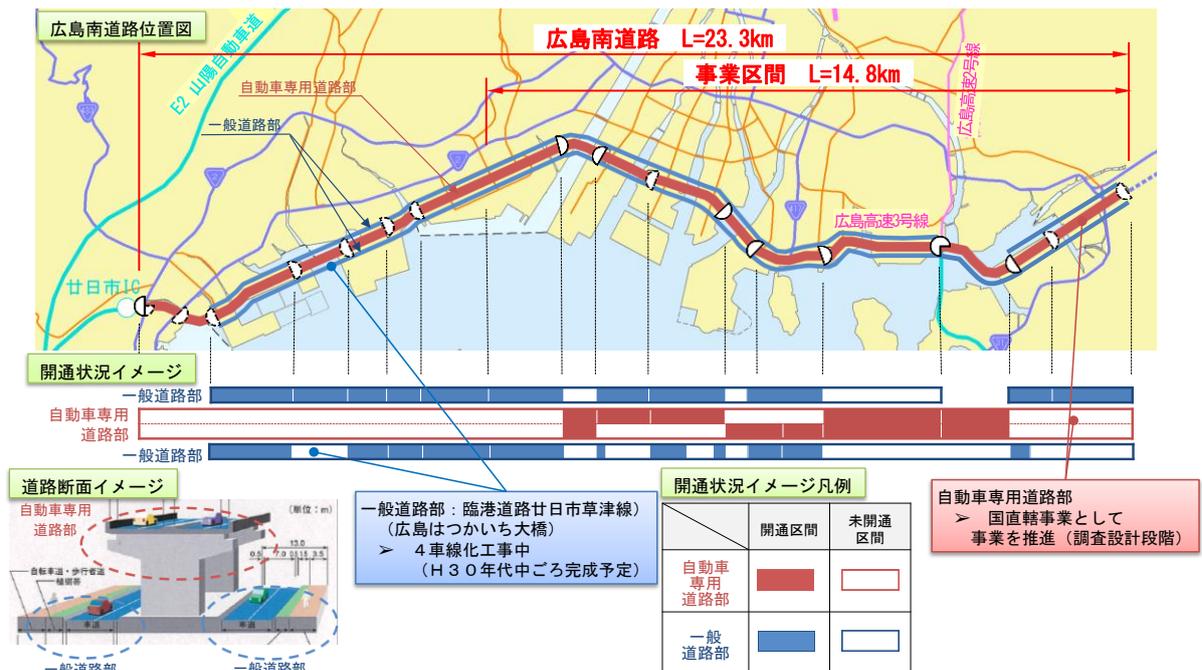


図1-10 広島南道路整備状況

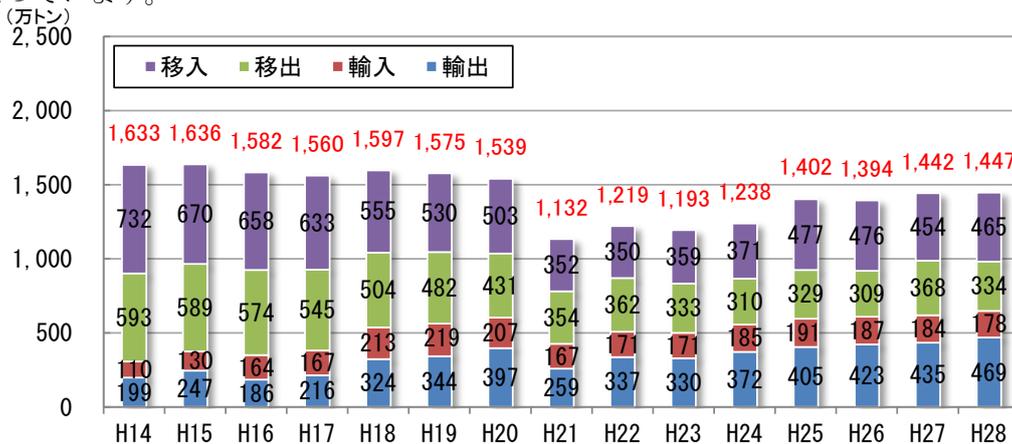
1-3. 港湾利用の現況

(1) 取扱貨物量の現況

広島港の取扱貨物量はリーマンショック等による影響で減少しましたが、その後増加で推移し、平成28年の取扱貨物量は1,447万トンとなっています。

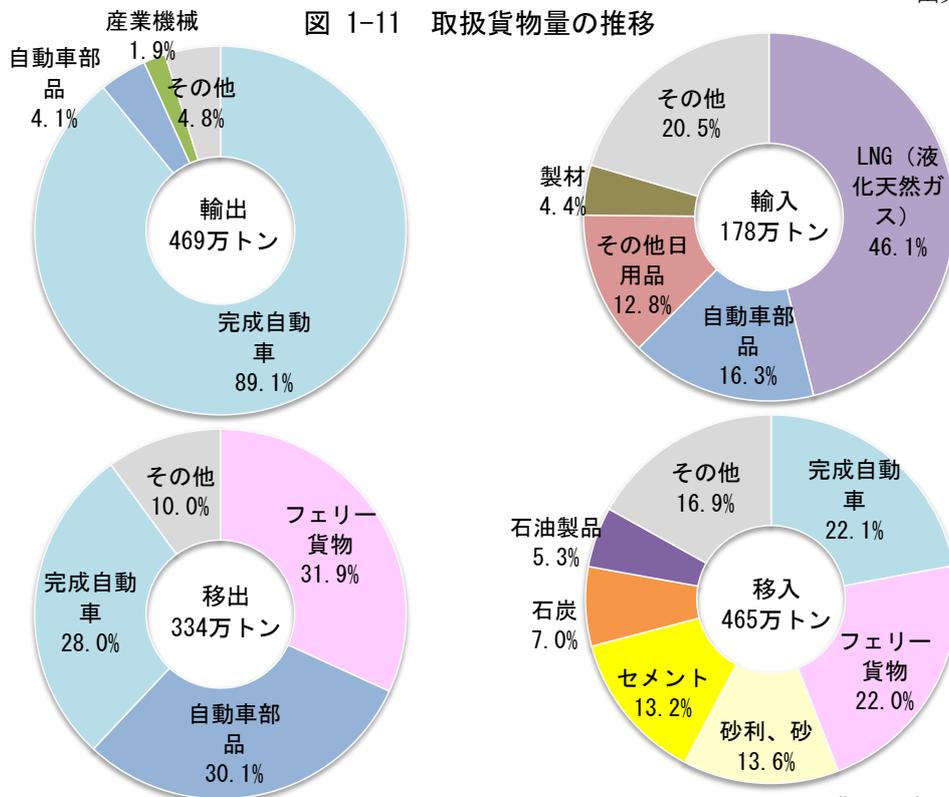
取扱貨物の内訳は、輸出の89%が完成自動車、4%が自動車部品、輸入の46%がLNG⁽¹⁰⁾（液化天然ガス）、16%が自動車部品、13%がその他日用品となっています。

また、移出⁽¹¹⁾の32%、移入⁽¹²⁾の22%がフェリー貨物、移出の28%、移入の22%が完成自動車となっています。



出典：港湾統計

図 1-11 取扱貨物量の推移



出典：平成28年港湾統計

図 1-12 取扱貨物の内訳

(10) 液化天然ガス。天然ガスを低温技術により約マイナス160℃に冷却、体積が約600分の1になるので一度に大量輸送できる。

(11) 広島港から国内の他の地域に貨物を運び出すこと。

(12) 国内の他の地域から広島港に貨物を運び入れること。

(2) コンテナ貨物量の現況

広島港の平成28年のコンテナ取扱個数は25.7万TEU⁽¹³⁾で全国第11位となっており、増加傾向で推移しています。平成28年のコンテナ貨物の品目別割合は、輸出は自動車部品が37%、金属製品が9%、輸入はその他日用品が27%、自動車部品が21%、移出は自動車部品が82%、移入は自動車部品が16%、輸送用容器が5%を占めています。

また、地区別では、公共コンテナは出島地区及び海田地区で同程度の貨物量を取扱っており、平成28年には出島地区で12.0万TEU、海田地区で13.4万TEUを取扱っています。

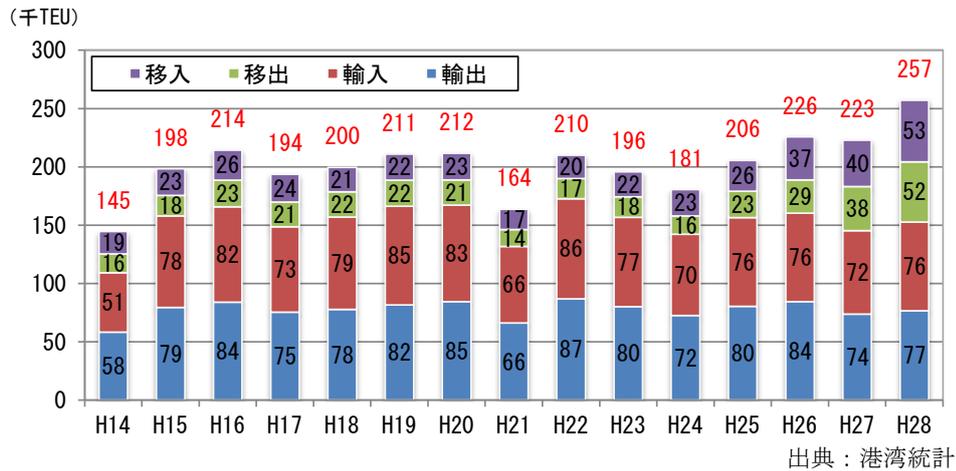


図 1-13 コンテナ取扱個数の推移

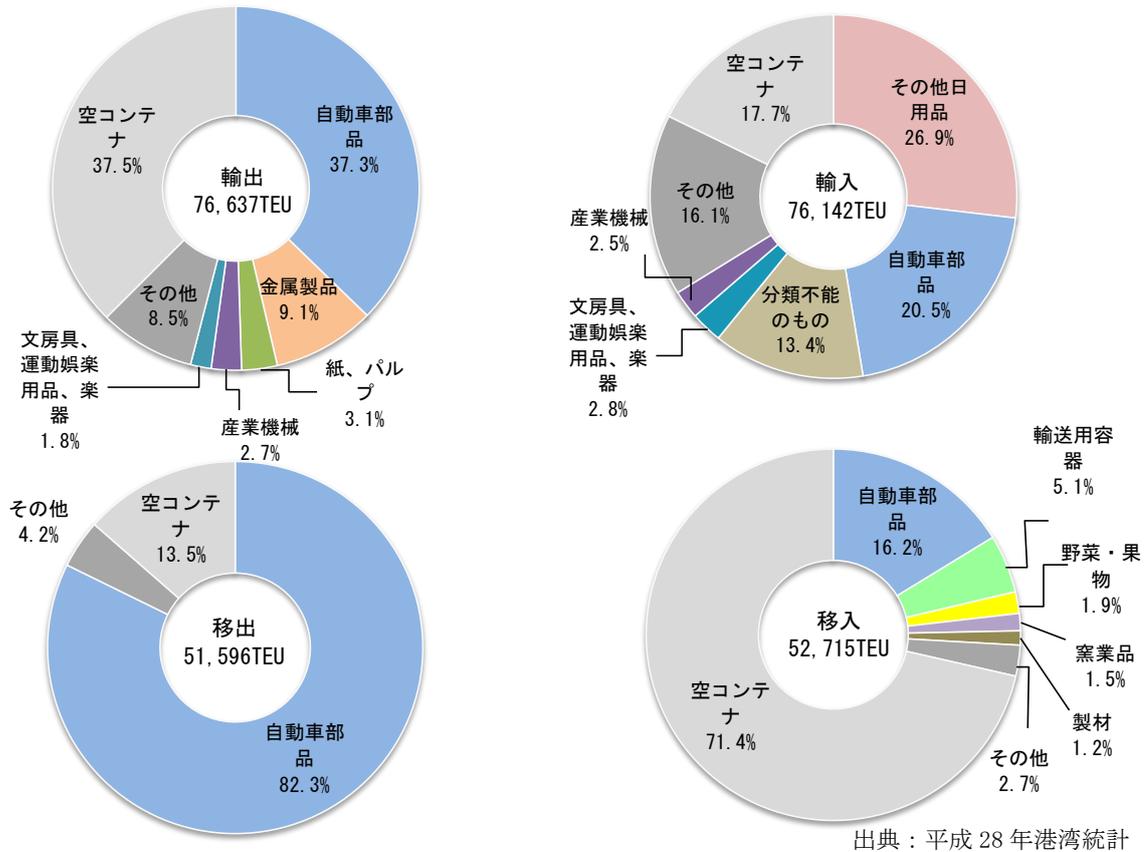
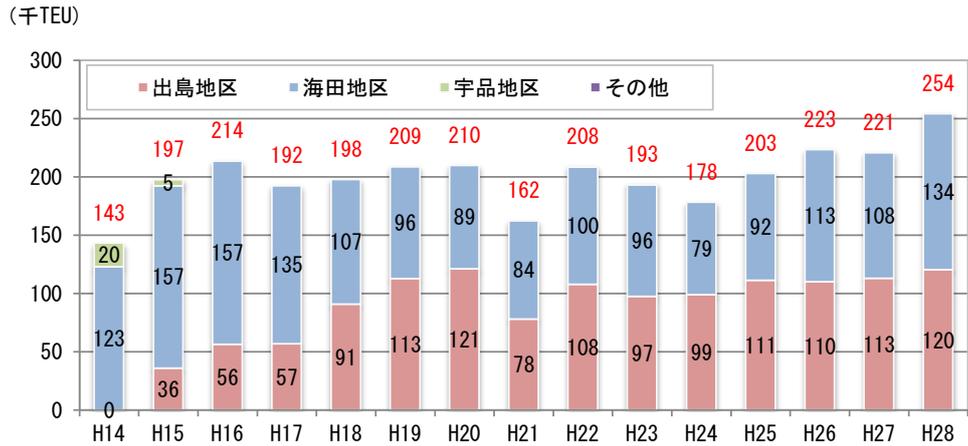


図 1-14 コンテナ取扱貨物の出入別・品目別割合

⁽¹³⁾ 20ft (コンテナの長さ) 換算のコンテナ取扱個数の単位。ISO規格の20ftコンテナのサイズは、長さ6.06m×高さ2.59m×幅2.44mである。

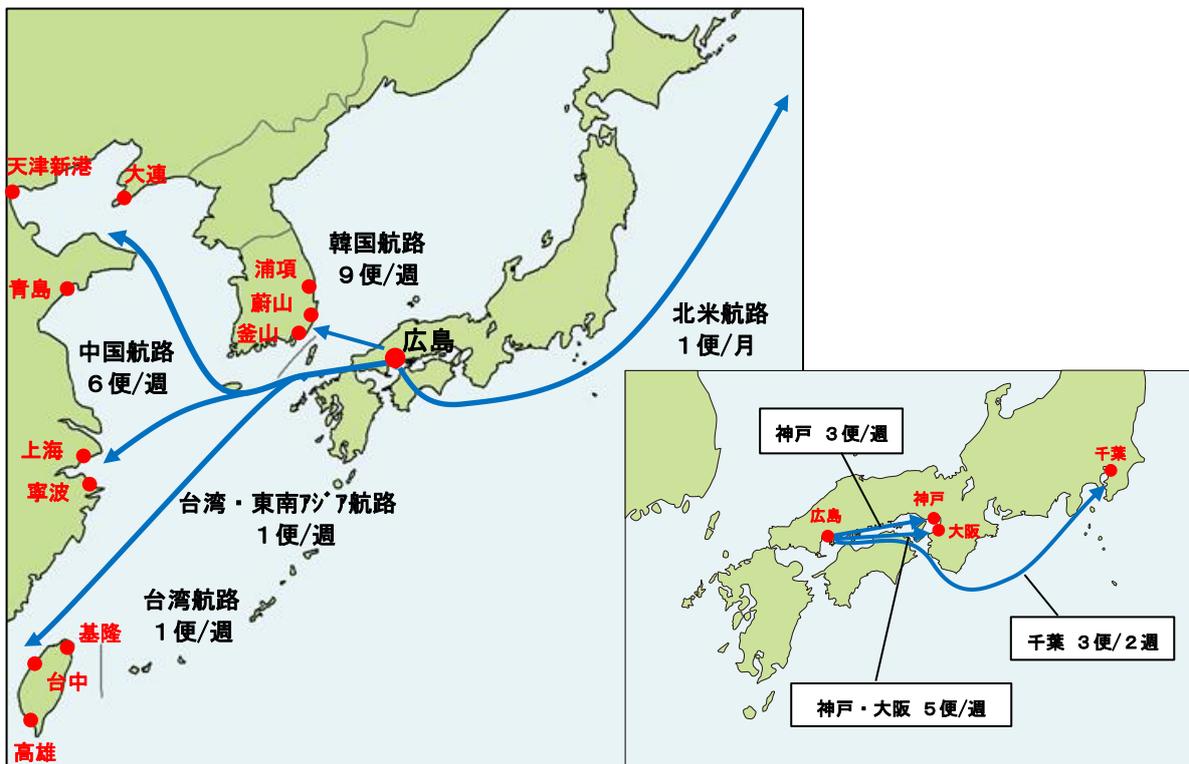


出典：港湾統計

図 1-15 地区別公共コンテナ取扱個数の推移【実入+空】

(3) 定期航路の現況

広島港の外貿コンテナ定期航路は、韓国航路が週9便、中国航路が週6便、台湾・東南アジア航路が週2便など、中四国地方でトップクラスのアジアダイレクト航路が就航しています。また、内貿コンテナ定期航路は、神戸向けが週3便、神戸・大阪向けが週5便、千葉向けが2週で3便就航しています。



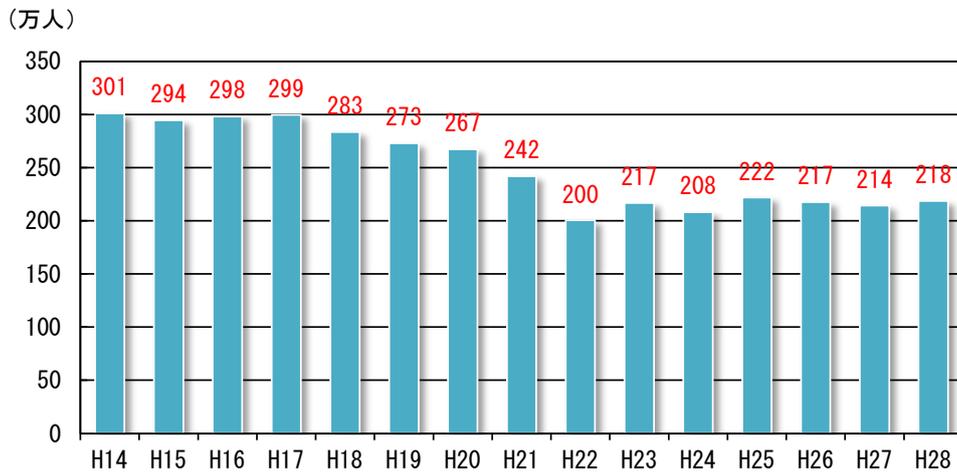
平成 29 年 12 月 1 日時点

図 1-16 広島港の定期航路

(4) 船舶乗降人員の状況

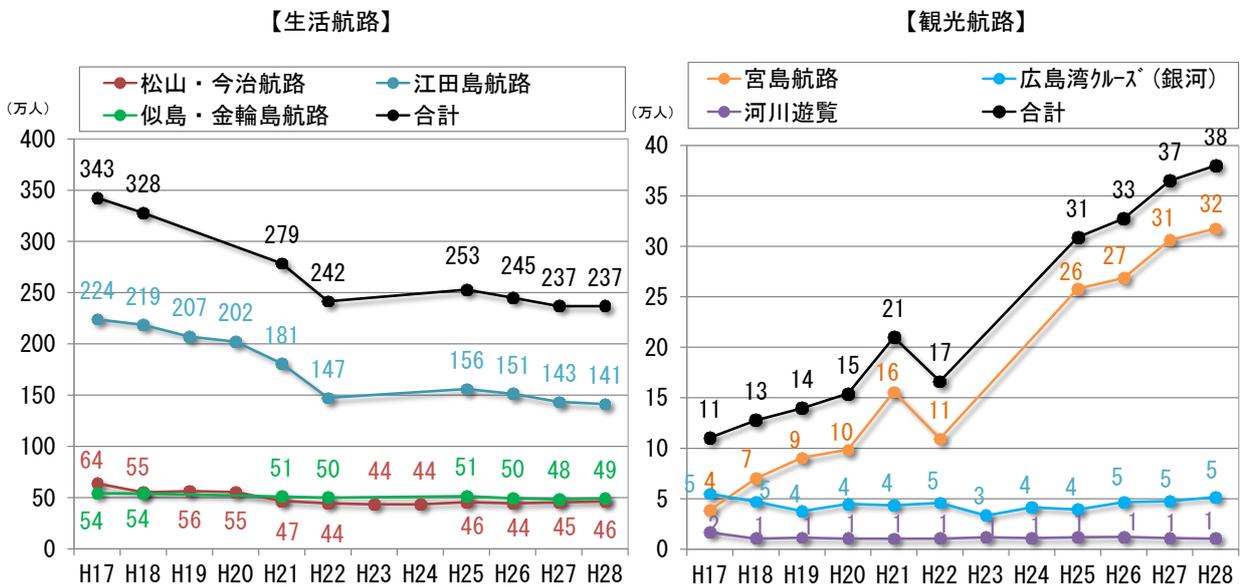
広島港の船舶乗降人員は平成28年で218万人（全国第8位）となっており、緩やかな減少傾向にありますが、平成22年以降は一定数を維持しています。

また、航路別（主に生活航路，観光船航路）にみると、生活航路は人口減少等による影響により緩やかな減少傾向にありますが、宮島航路や河川遊覧，広島湾クルーズなどの観光船航路は年々増加基調にあります。



出典：港湾統計

図 1-17 船舶乗降人員数の推移



※生活航路，観光航路の明確な区分はないが，利用形態から便宜上分けて整理した。

※広島～今治航路はH18年に航路廃止。

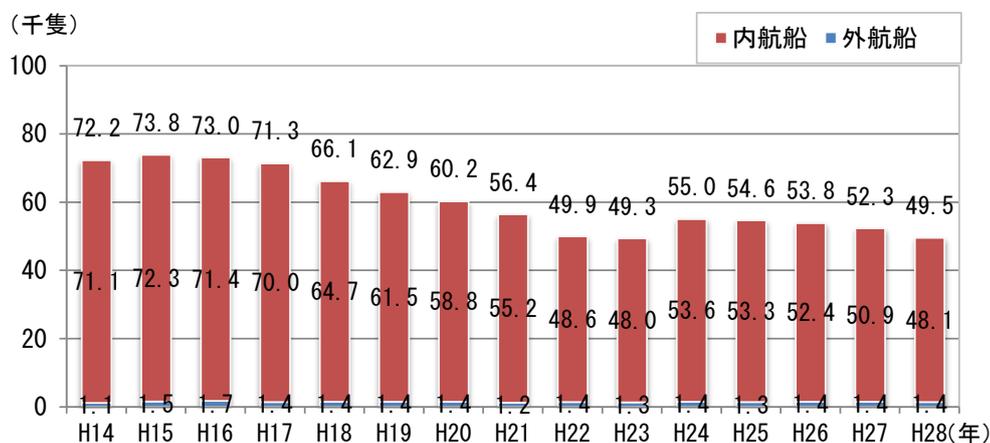
※航路別の人数が不明な年については，折れ線グラフに図示していない。

出典：港湾統計

図 1-18 広島港発着生活航路および観光航路の航路別船舶乗降人員の推移

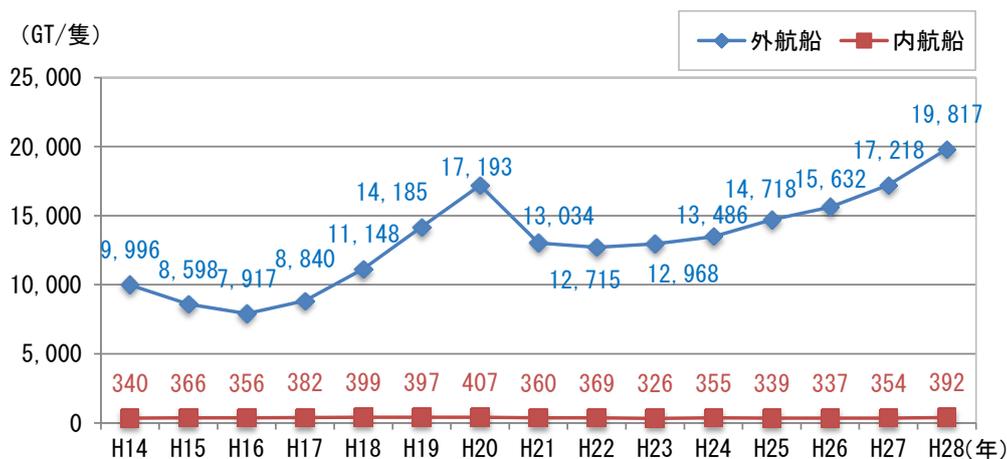
(5) 船舶の入港状況

広島港の入港船舶隻数は平成28年で50千隻となっており、その多くは内航船となっています。また、外航船は近年1.3～1.4千隻が入港しており、また、船舶の大型化が進行しています。



出典：港湾統計

図 1-19 入港船舶隻数の推移



出典：港湾統計

図 1-20 1隻当たり総トン数⁽¹⁴⁾の推移

⁽¹⁴⁾ 船舶の大きさを表すための指標でグロストンとも呼ばれる。

(6) 各地区の概要

1) 廿日市地区

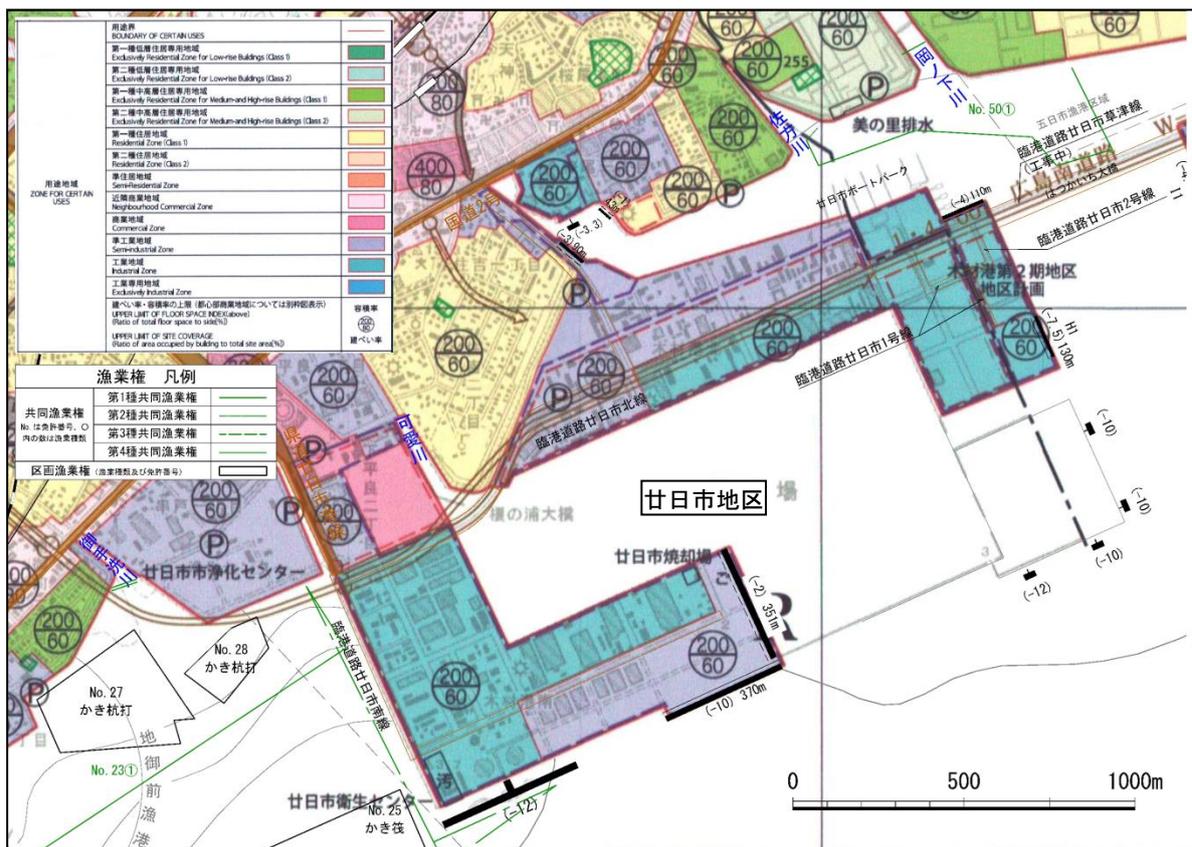
広島港西端部にあたる御手洗川と佐方川の間に位置し、臨海部には貯木場、工場、そして住宅及び市街地が立地し、準工業地域、住居地域等に用途指定されています。

主な港湾施設は公共岸壁、同浮さん橋⁽¹⁵⁾、同物揚場、公共・専用ドルフィン等であり、主な取扱貨物は原木、製材、鉄スクラップ等、野菜・果物（公共岸壁、公共ドルフィン）、LNG、重油等（専用ドルフィン）です。

背後交通は、地区を東西に通過する広島南道路（臨港道路廿日市草津線、臨港道路廿日市北線等）、国道2号、同バイパス、JR山陽本線、広電宮島線が整備され、現在、臨港道路廿日市草津線の一部である広島はつかいち大橋の4車線化工事が進んでいます。

広島はつかいち大橋の港奥には、廿日市ボートパークが供用されており、五日市地区と合わせると1,400隻近くのプレジャーボート⁽¹⁶⁾拠点が形成されています。

また、平成28年1月には、廿日市地区-12m航路の整備が完了したことにより、大型LNG船による大量輸送が可能となり、エネルギー港湾としての国際競争力が強化されています。



資料：広島市都市計画総括図（東面）、（西面）／平成25年10月1日現在、
区画漁業権連絡図H25.9、共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-21 廿日市地区

(15) 船客の乗降や貨物を荷役するため船舶を係留する施設の一つで、箱型の浮体。

(16) 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。

2) 五日市地区

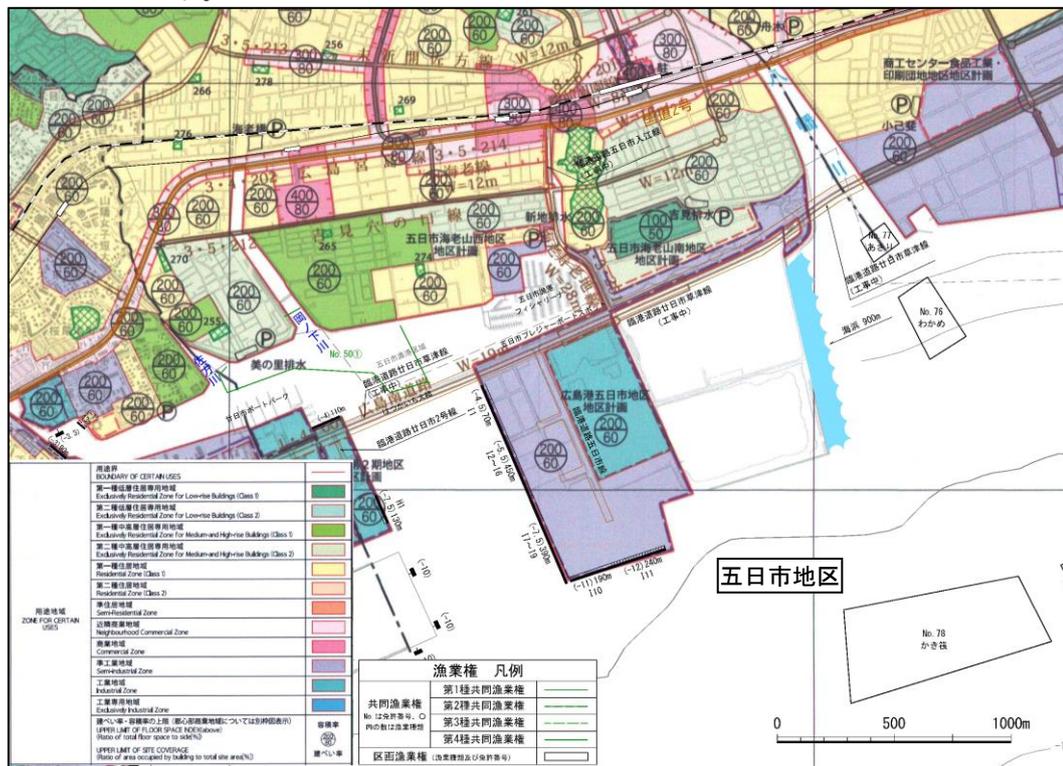
八幡川と佐方川の間に位置し、臨海部の旧埋立地は昭和3年から昭和30年代にかけて三角州を埋立てたもので、工場、学校、住宅等が混在立地し、住居系地域を中心に幹線道路沿いには商業地域に用途指定されています。また、旧埋立地の地先は、既定港湾計画にもとづき埋立造成工事が進められており、現在大手産業機械メーカーや物流施設等が立地しています。

海老園地先から岡の下川に至る海域は五日市漁港区域に指定されており、平成20(2008)年7月には、五日市漁港フィッシャリーナ⁽¹⁷⁾(五日市メイプルマリーナ)が供用され、その対岸には、五日市PBS⁽¹⁸⁾(プレジャーボートスポット)も供用されています。

また、平成26(2014)年より五日市地区岸壁(-12m)でクルーズ客船の受入を開始しており、平成27(2015)年8月には広島港過去最大船型(167,800GT)となる船舶が初入港しました。

主な港湾施設は公共岸壁で、主に輸送機械、産業機械、砂利・砂、石灰石、再利用資材を取扱っています。

背後交通は、地区を東西に通過する広島南道路(臨港道路廿日市草津線)、国道2号、同バイパス、JR山陽本線、広電宮島線、また、本地区と国道2号を連結する臨港道路五日市入江線等が整備され、現在、臨港道路廿日市草津線の一部である広島はつかいち大橋の4車線化工事が進んでいます。



資料：広島市都市計画総括図(東面)、(西面)／平成25年10月1日現在、区画漁業権連絡図H25.9、共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-22 五日市地区

(17) 漁業の振興と漁港・漁村地域の活性化並びに漁港での健全な海洋性レクリエーションの発展に資することを目的として整備された総合施設。
 (18) プレジャーボート用の簡易な係留施設。

3) 草津地区

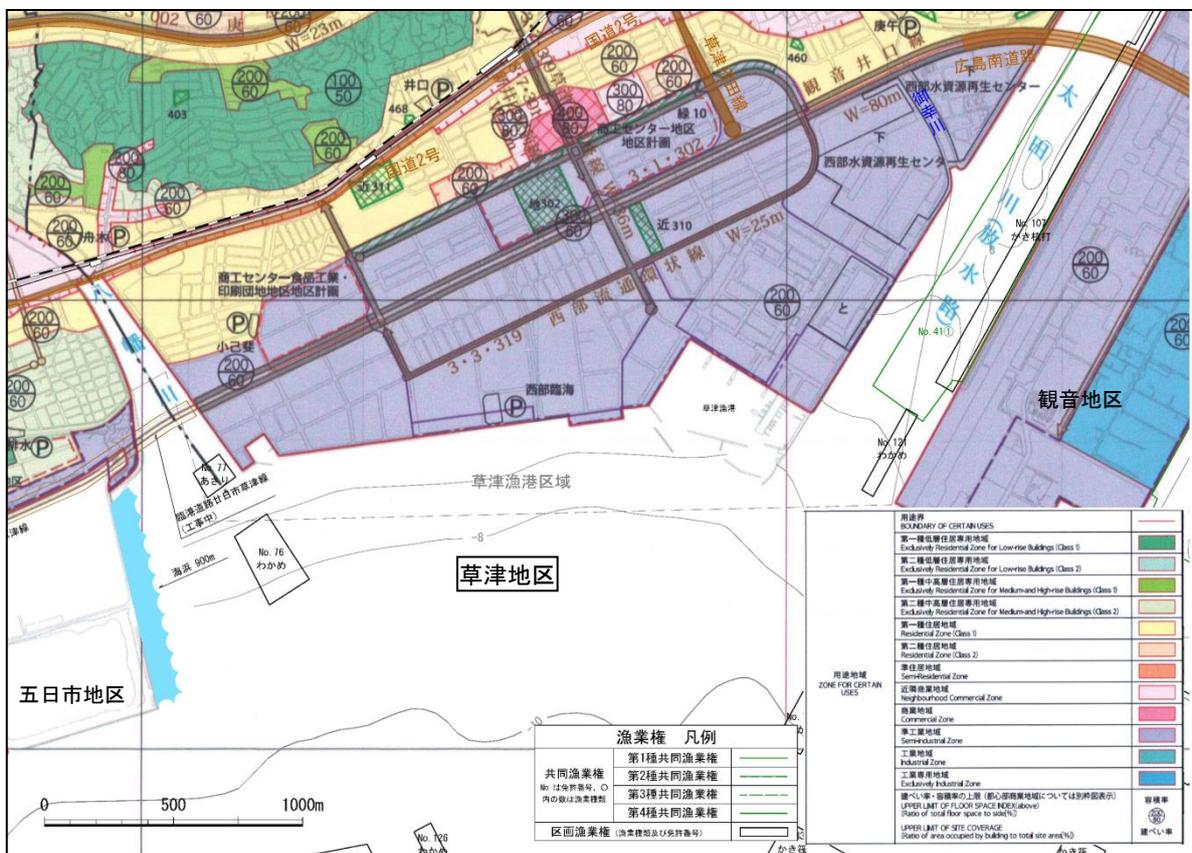
太田川放水路と八幡川の間位置し、臨海部の埋立地は昭和50年代に埋立てられたもので、商工センター、下水処理場、漁港、住宅が立地し、準工業地域、住居系地域、商業地域に用途指定されています。

前面海域は草津漁港区域に、また八幡川の河口部は鳥獣保護区に指定されています。

港湾施設はなく、取扱貨物もない状況です。

背後交通は、地区を東西に通過する広島南道路、国道2号、同バイパス、JR山陽本線、広電宮島線や、本地区と国道2号バイパスを連結する草津沼田道路等、地域間交通網が整備されています。

海底勾配は緩やかで沖合展開余地があり、商工センター等との一体的な開発が可能な地区となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面），（西面）／平成25年10月1日現在，
区画漁業権連絡図H25.9，共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-23 草津地区

4) 観音地区

天満川と太田川放水路の間に位置し、臨海部の昭和10年代からの埋立地には、広島へリポート、鉄鋼メーカーの工場、その背後には住宅が立地し、準工業地域、工業地域、工業専用地域、住居地域に用途指定されています。また、鉄鋼メーカー工場の地先は、観音マリナーが供用されています。

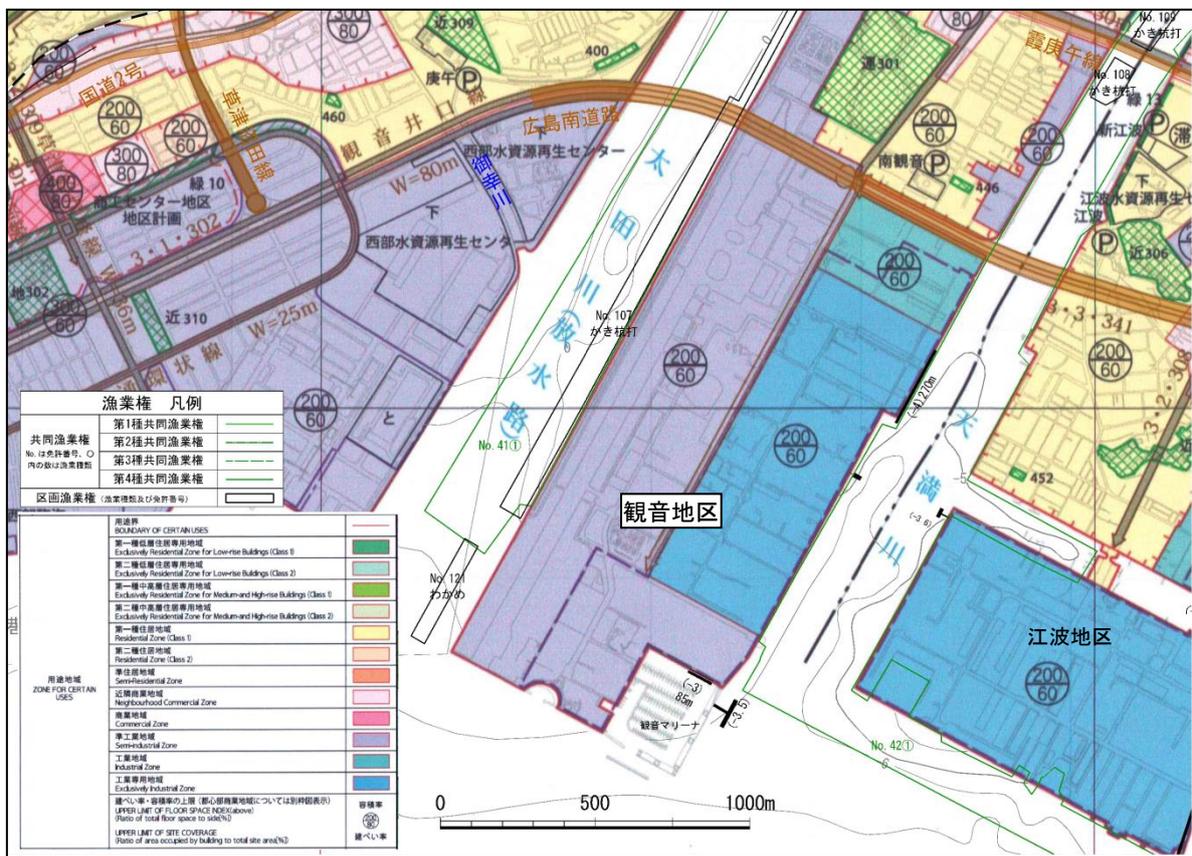
主な港湾施設は、鉄鋼メーカーの専用浮さん橋、同専用物揚場であり、主な取扱貨物は産業機械です。

観音マリナーは、海洋性レクリエーションの拠点として利用されています。

背後交通は、広島南道路や一般県道（都）霞庚午線（西部流通にいたる道路）、国道2号が東西に通過しています。

広島西飛行場の跡地は、新たな賑わい・産業ゾーンとしての利用検討が進んでいます。

海底勾配は緩やかです。



資料：広島市都市計画総括図（東面）／平成25年10月1日現在，
区画漁業権連絡図 H25.9，共同漁業権連絡図 H25.9 より作成

図 1-24 観音地区

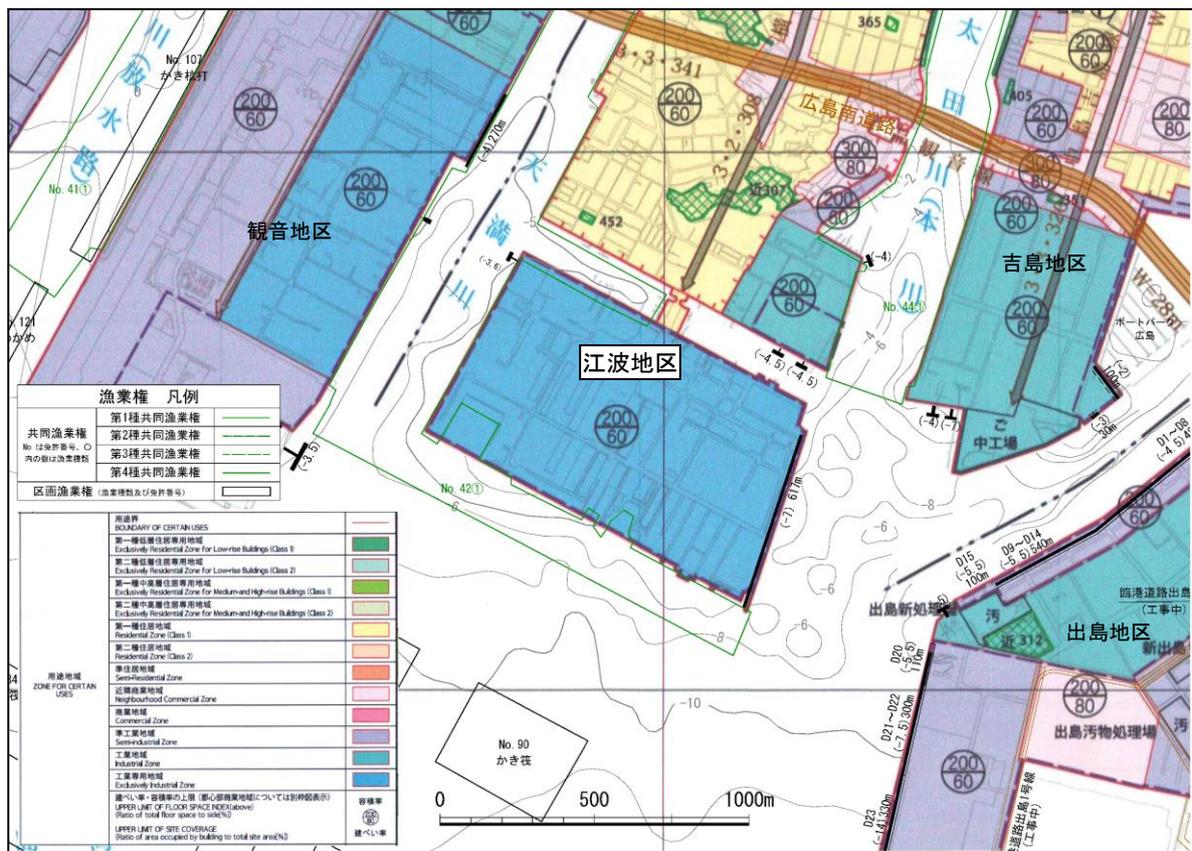
5) 江波地区

旧太田川（本川）と天満川に挟まれた位置にあり、臨海部には鉄鋼メーカーの江波工場が立地し、背後には眺望に優れている江波山公園、江波皿山公園があります。用途地域は臨海部から工業専用地域、工業地域、住居地域に指定されています。

港湾施設は、専用岸壁、同さん橋⁽¹⁹⁾、同浮さん橋、同ドルフィンがあり、特に鉄鋼メーカーのさん橋、浮さん橋が多くなっています。

主な取扱貨物は、石油製品（専用さん橋）、鉄鋼（専用ドルフィン）です。

臨海部が企業の専用施設となっていますが海底勾配は比較的緩やかで、沖合展開は比較的容易です。



資料：広島市都市計画総括図（東面）、（西面）／平成 25 年 10 月 1 日現在、
区画漁業権連絡図 H25.9、共同漁業権連絡図 H25.9 より作成

図 1-25 江波地区

⁽¹⁹⁾ 船舶が着岸するために陸域部から水上へ向けて作った橋状の係留施設。

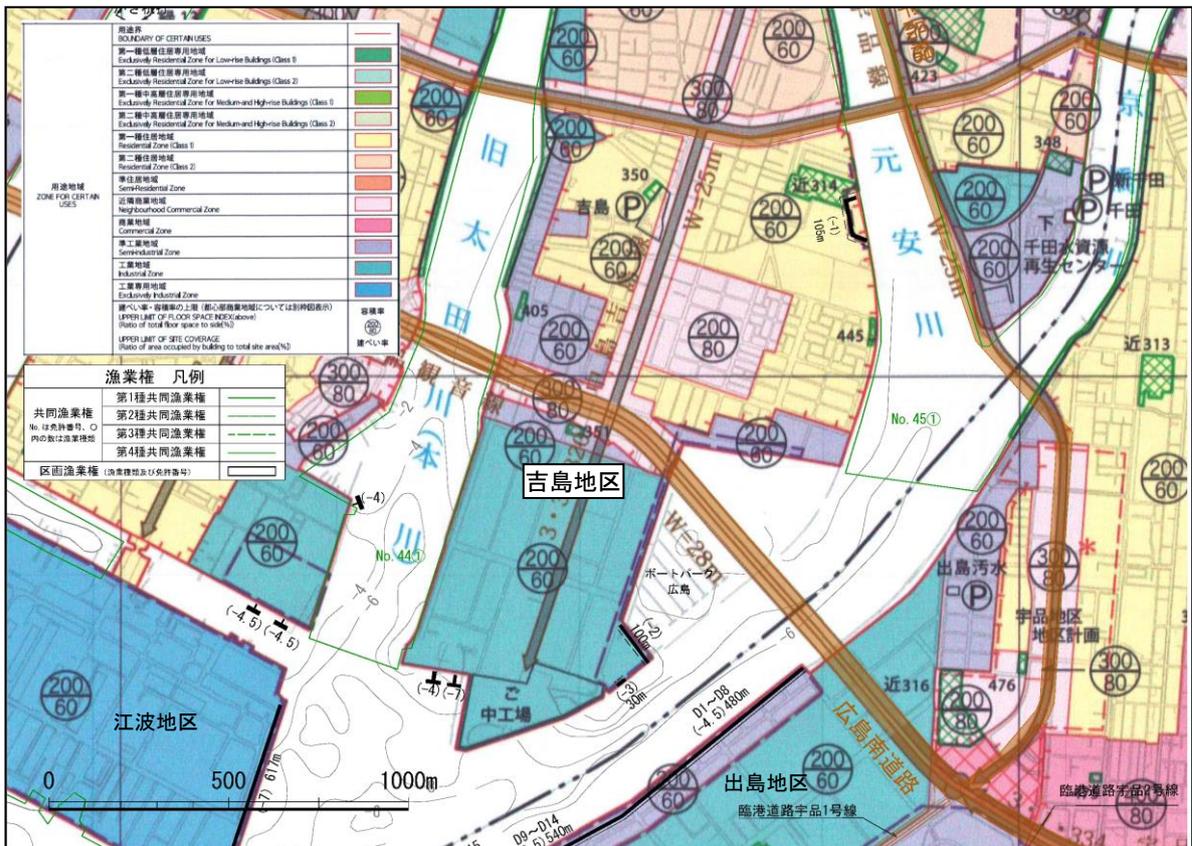
6) 吉島地区

元安川と本川の合流部に位置し、臨海部には工場やごみ焼却場が、その背後は住宅や商業施設が立地し、工業地域、準工業地域、住居地域、近隣商業地域に用途指定されています。

東側水域は貯木場として利用されてきましたが、貯木水面の有効活用を図るため、平成19(2007)年10月にボートパーク広島(第I期:516隻)が供用されました。

港湾施設は公共物揚場、専用ドルフィン等があります。主な取扱貨物はセメント、砂利・砂等とともに専用ドルフィンでの取扱いとなっています。

出島、江波地区が近接しており、沖合展開は困難な地区となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面）、（西面）／平成25年10月1日現在、区画漁業権連絡図H25.9、共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-26 吉島地区

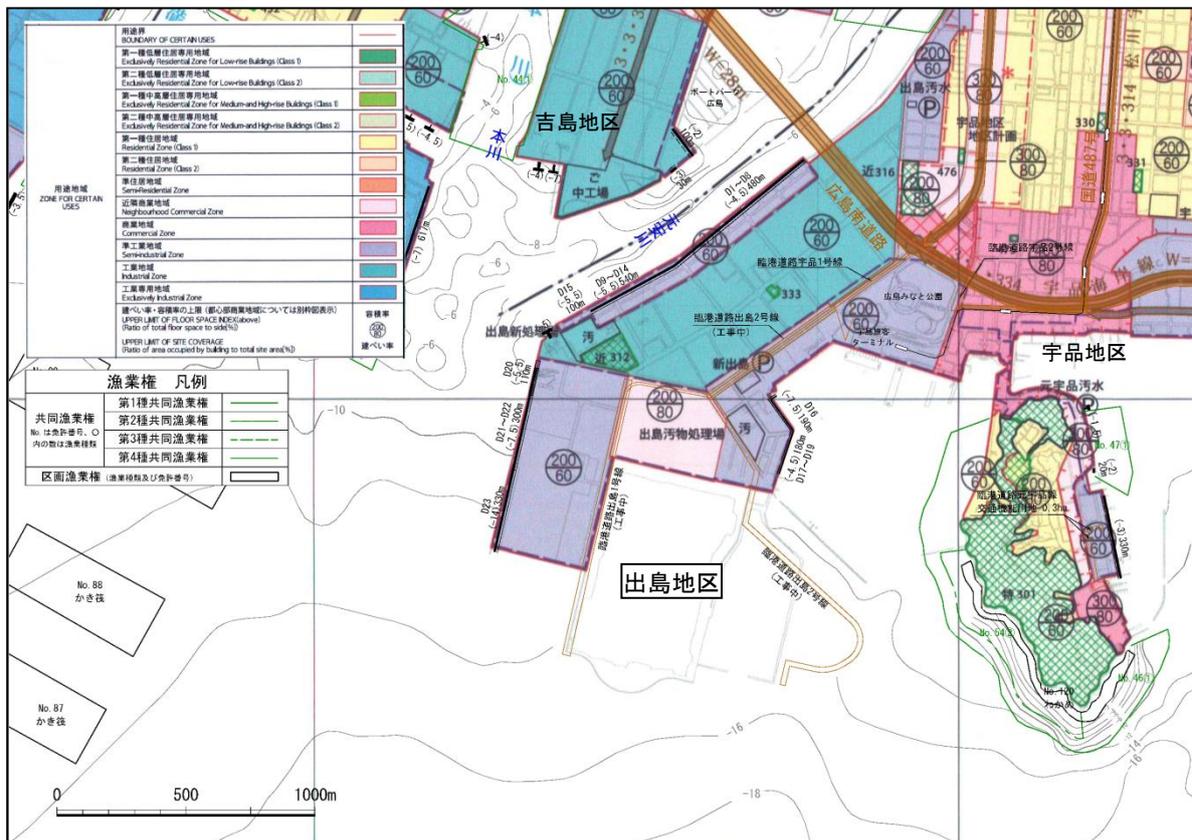
7) 出島地区

元安川と本川の合流部南東側に位置し、昭和30年以降の埋立地に自動車関連や家具材等の工場が立地し、準工業地域、近隣商業地域、工業地域に用途指定されています。

広島港国際コンテナターミナルは、5万DWT⁽²⁰⁾級(4,000TEU積み)の大型コンテナ船に対応した水深14mの岸壁やガントリークレーン⁽²¹⁾を有する中四国最大のコンテナターミナルとして平成15(2003)年3月に供用され、現在、韓国、中国、台湾、東南アジア等の外貿定期コンテナ航路が就航しています。

主な港湾施設は、公共岸壁で、主な取扱貨物はコンテナ、セメント、鋼材、鉄スクラップ等、再利用資材となっています。

地区の中央部を臨港道路が南北に縦貫し、地区背後は広島南道路が東西に通過しています。既定港湾計画により、コンテナターミナル、物流用地、緑地をはじめとする大規模な沖合埋立による開発が進められており、宇品地区と連携し、港湾機能を集積させる計画となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面），（西面）／平成25年10月1日現在，
区画漁業権連絡図H25.9，共同漁業権連絡図H25.9より作成

図1-27 出島地区

⁽²⁰⁾ 船舶が積載できる貨物の重量を示すトン数で、載貨重量トンとも呼ばれる。
⁽²¹⁾ コンテナ埠頭に設置される貨物の積み卸しを行うためのクレーン。

8) 宇品地区

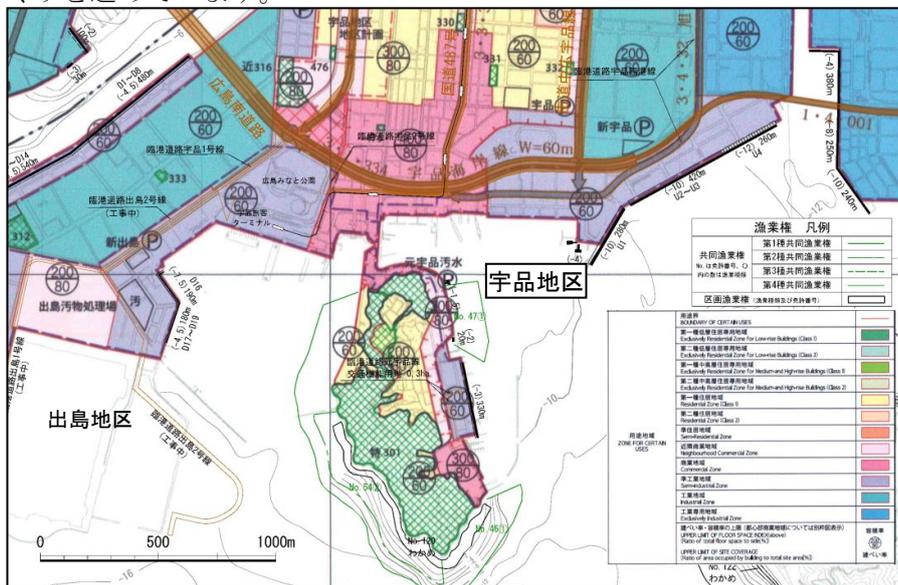
宇品地区は、旅客・車両航送機能及び輸送機械の内貿機能を中心とする港湾機能が集積した広島港の中核地区です。

臨海部の大部分は、明治・大正時代の埋立地ですが、元宇品の南から西側は開発されておらず、自然が残存し、瀬戸内海国立公園の特別地域に指定されています。東側の水際線は、岸壁に利用され、その直背後は港湾機能が集積しており、準工業地域に用途指定されています。地区東側の臨海部は大手輸送機械メーカーの宇品工場が立地し、準工業地域に用途指定されています。

本地区には、広島南道路をはじめ、国道487号や臨港道路宇品臨港線が地区の中心部を縦貫すると共に、背後の国道2号や一般県道(都)霞庚午線(御幸橋から西部流通にいたる道路)に連結し、また、本地区と広島市の中心部を結ぶ広電宇品線が旅客ターミナルを起点に通過しています。

主な港湾施設は、公共岸壁、公共・専用さん橋、公共・専用浮さん橋、公共・専用物揚場等で、主な取扱貨物はフェリー貨物(公共さん橋、同浮さん橋)や輸送機械(公共岸壁)となっています。また「広島みなと公園」は、広島海の玄関口としてのシンボル緑地としてイベント等が開催できる公園であるとともに、震災時の物資輸送拠点・避難場所などの防災拠点となっています。

本地区では、これまで、宇品外貿埠頭及び宇品波止場公園におけるクルーズ客船の誘致や入港歓迎イベントの実施、宇品中央地区(宇品デポルトピア⁽²²⁾)における港湾倉庫等の商業施設への利用転換、さらには「みなとオアシス⁽²³⁾広島」でのイベントの実施など、臨海部の賑わいづくりを進めています。



資料：広島市都市計画総括図(東面)、(西面)／平成25年10月1日現在、
区画漁業権連絡図H25.9、共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-28 宇品地区

(22) 宇品中央地区の賑わいエリア。魅力あるみなと空間の形成を図るため、港湾上屋等の利用転換を行い、民間事業者のノウハウを活かし賑わい施設として活用している。
(23) 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、平成15年に制度を設立。国土交通省港湾局長が住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設を登録するもの。

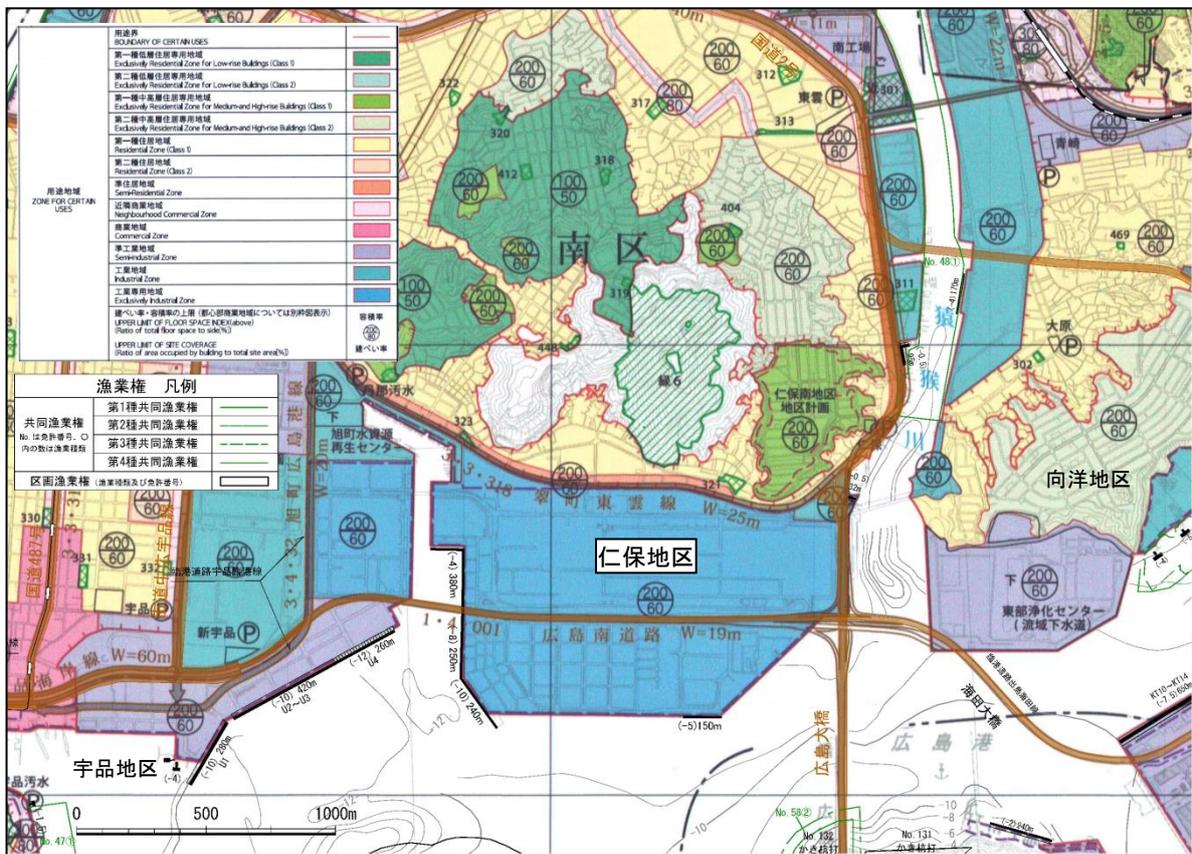
9) 仁保地区

猿猴川の河口部西側に位置しており、臨海部には地域の基幹産業である大手輸送機械メーカーの仁保工場が立地し、工業専用地域に用途指定されています。また、その背後には、瀬戸内海を眺望できる黄金山があり、山裾の緩傾斜面は住宅団地として開発が進んでいます。

主な港湾施設は、専用岸壁、同物揚場で、そこで扱われる取扱貨物のほとんどは輸送機械となっています。

本地区は、臨港道路出島海田線（仁保～矢野間供用）、広島呉道路のアクセスポイントがあり、さらに県道を介して国道2号へのアクセスが容易であるなどアクセス条件に恵まれています。

水際線が輸送機械メーカー（仁保工場）の専用施設であり、また、航路も近接することなどから沖合展開は困難な地区となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面），（西面）／平成25年10月1日現在，
区画漁業権連絡図H25.9，共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-29 仁保地区

10) 向洋地区

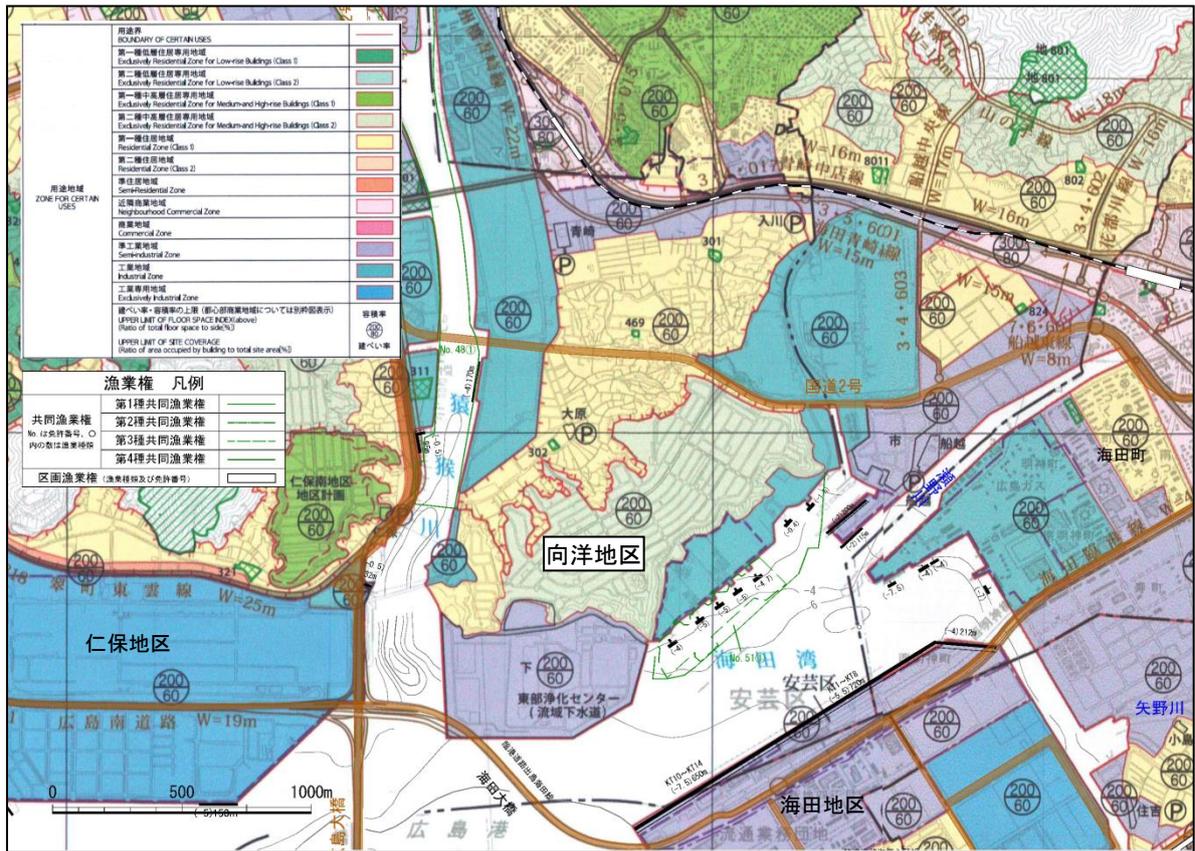
瀬野川と猿猴川の間に位置し、西側は猿猴川を挟んで仁保地区と対峙しています。

東側の瀬野川の河口周辺の一帯は、明治・大正時代からの埋立地で、市場や工場が立地し、工業系地域（工業地域、準工業地域）に用途指定されています。また、西側の向洋沖町周辺は石油分配基地、下水処理場が立地し、工業系地域に用途指定されています。向洋沖町背後の丘陵地は住宅団地として造成され、第2種中高層住居専用地域に用途指定されています。

主な港湾施設は、石油分配基地の専用さん橋及び同ドルフィンや産業機械、鉄スクラップ等を扱う企業の専用施設で、主な取扱貨物は石油製品、重油、産業機械、鉄スクラップ等となっています。これら港湾施設の多くは竣工後40年以上経過しています。

本地区の背後には、国道2号が通過していますが、国道2号へのアクセスは良好ではありません。

前面水域は海田地区、坂地区と対峙し狭隘で、船舶の航行が多いため、現況以上の水域利用を伴う開発は困難な地区となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面），（西面）／平成25年10月1日現在，
区画漁業権連絡図 H25.9，共同漁業権連絡図 H25.9 より作成

図 1-30 向洋地区

11) 海田地区

広島港域の東側最奥部に流出する瀬野川と総頭川の間位置し、約0.3~0.5kmの水面を隔てて、北西側が向洋地区、南西側が坂地区と対峙しています。

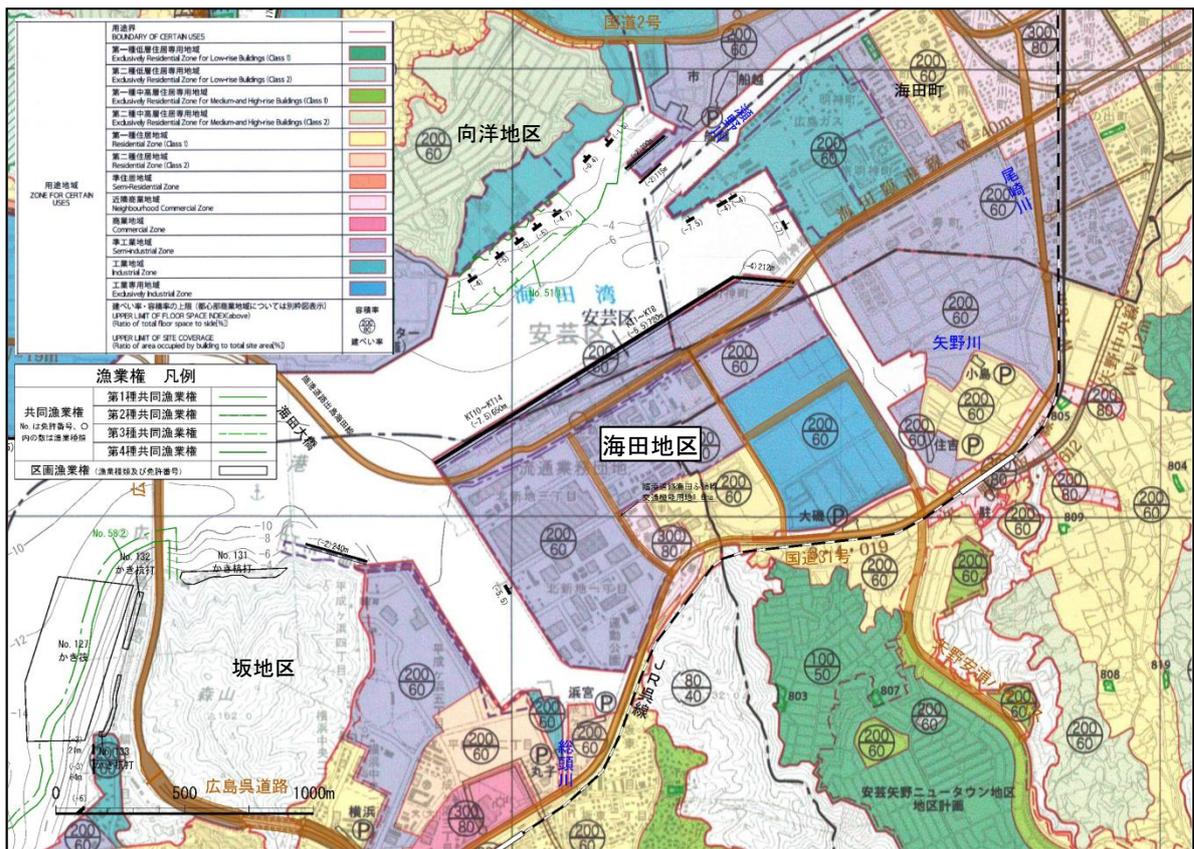
瀬野川から矢野川にかけての一带は、明治・大正時代からの埋立地で、陸上自衛隊駐屯地や工場、住宅用地として利用され、工業系（工業地域、準工業地域、工業専用地域）、第1種住宅地域、近隣商業地域に用途指定されています。

海田コンテナターミナルは、5千DWT級（500TEU積級）のコンテナ船に対応した広島港で最初のコンテナターミナルとして、昭和63（1988）年に岸壁（-7.5m）2バースが竣工し、現在は韓国、中国、台湾、神戸方面の航路が就航しています。

その他、主な取扱貨物は砂利・砂、鋼材等（公共岸壁）、セメント（専用ドルフィン）となっています。

本地区と仁保地区とを結ぶ海田大橋は、宇品地区以西の各地区や山陽自動車道とを結ぶ広島高速道路等と直結しており、また、広島熊野道路へのアクセスポイントが近接していますが、地区東側の広島南道路や東広島バイパスは整備が進められているところです。

前面水域は狭隘で、船舶の航行が多く、海田大橋による桁下制限を受けるなど、現況以上の水域利用を伴う開発は困難な地区となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面），（西面）／平成25年10月1日現在，
区画漁業権連絡図H25.9，共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-31 海田地区

12) 坂地区

広島港域南東部の総頭川と観音崎の間に位置し、金輪地区に面する半島部の北側には自然地形が一部残存しています。

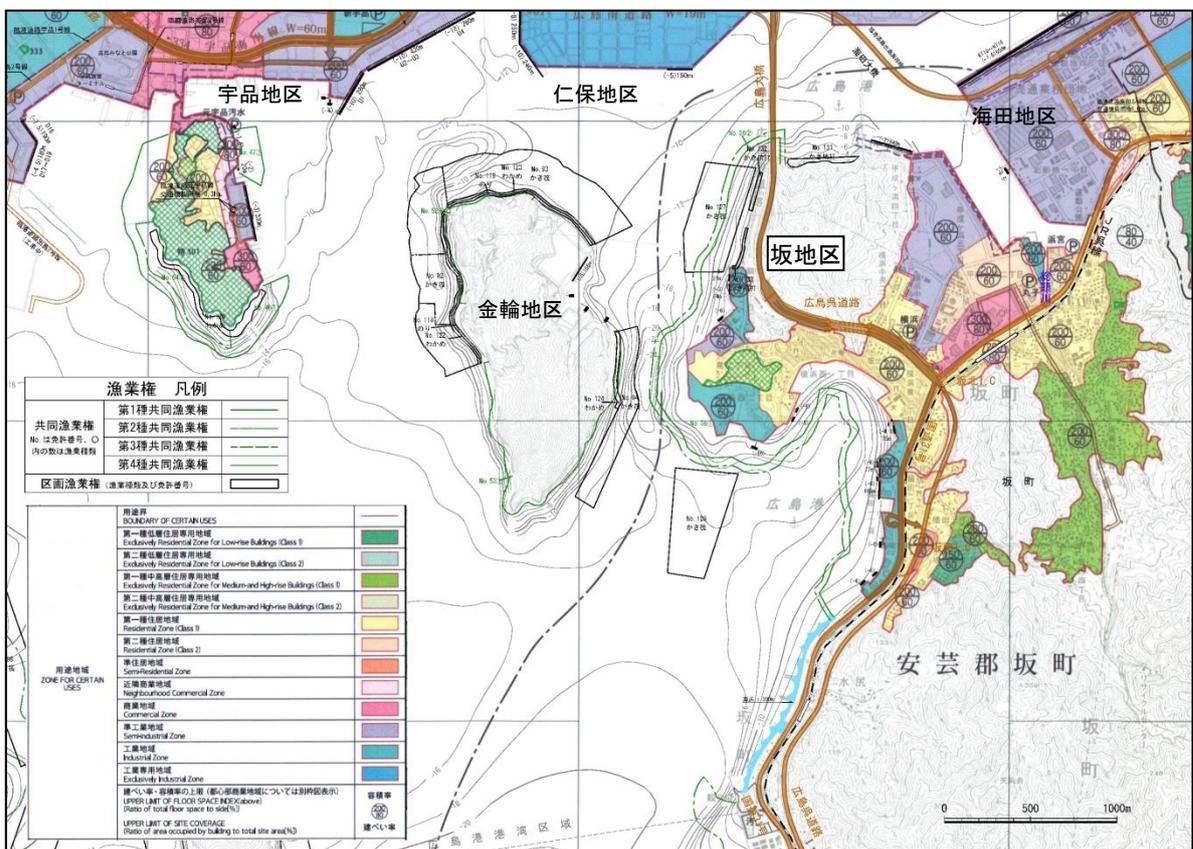
臨海部には工場、住宅が立地し、工業地域、準工業地域、第1種および第2種住居地域に用途指定されています。

本地区には広島県道路のアクセスポイントがあり、また直背後を国道31号が通過しています。

主な港湾施設は、専用岸壁、同ドルフィンで、主な取扱貨物は金属製品、鋼材、セメントとなっています。

また、南側には約1,200mの人工海浜が供用され、海水浴等のマリンレジャーの親水・賑わいの場となっています。

金輪地区に面する半島の北側は、自然地形が残存し、その前面水域は区画漁業権が設定されており、沖合展開は困難な地区となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面）、（西面）／平成25年10月1日現在、
区画漁業権連絡図H25.9、共同漁業権連絡図H25.9より作成

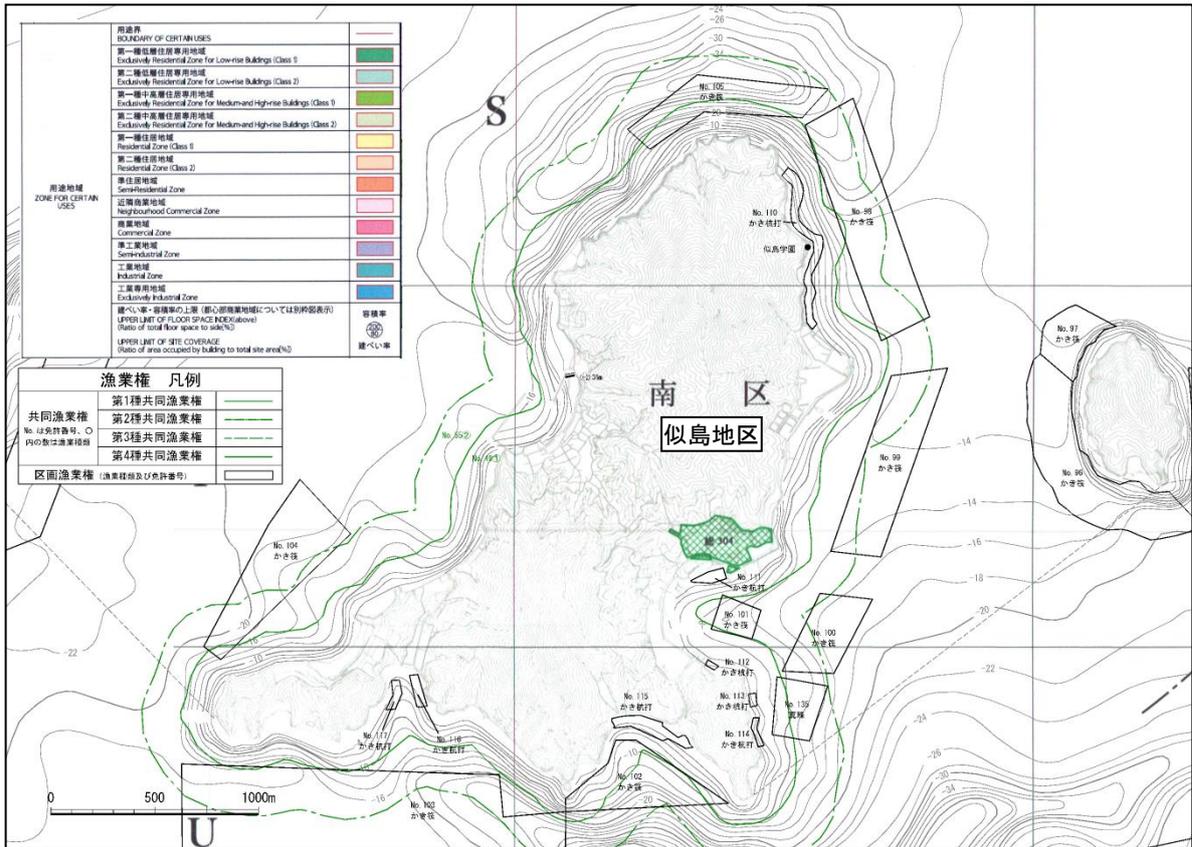
図 1-32 坂地区

13) 似島地区

現在の出島地区の地先より沖合 2.5km に位置し、島の西側中心部には似島町の市街地が、東側には似島学園等の教育施設が立地しています。また、島全体に優れた自然環境を多く有しており、ハイキングや魚釣りに適しています。

宇品地区から定期船航路が開設されており、海上からのアクセスが可能となっています。

港湾施設として公共浮さん橋、公共・専用物揚場等を有しており、主な取扱貨物はフェリー一貨物（内港扱い：公共浮さん橋）となっています。



資料：広島市都市計画総括図（東面），（西面）／平成 25 年 10 月 1 日現在，
区画漁業権連絡図 H25.9，共同漁業権連絡図 H25.9 より作成

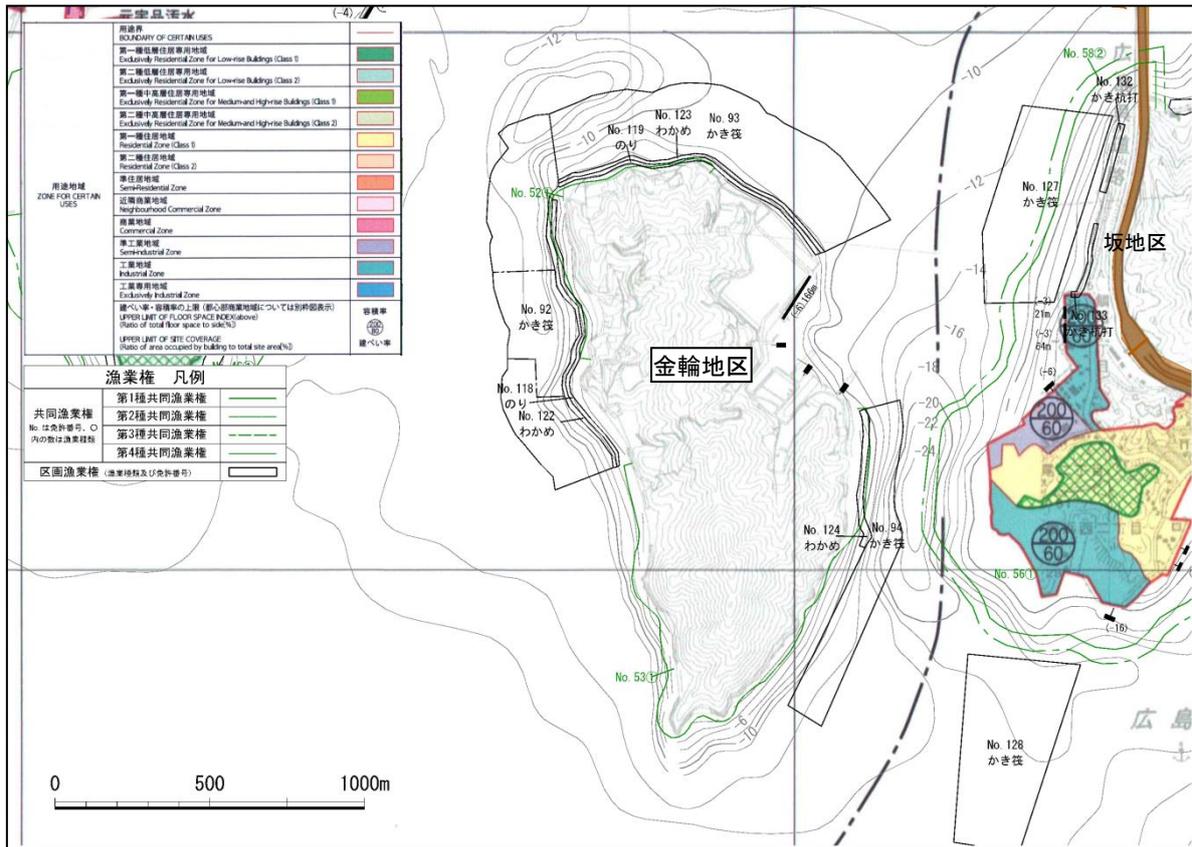
図 1-33 似島地区

14) 金輪島地区

坂, 仁保, 宇品地区の沖合に浮かぶ金輪島に位置し, 臨海部の大部分が自然地形となっています。

地区の北東側, 坂地区に面して造船所が立地していますが, 用途指定はされていません。定期航路はなく, 造船所の専用航路があります。

主な港湾施設は, 造船所の専用岸壁, 同浮さん橋がありますが, 取扱貨物はない状況です。



資料：広島市都市計画総括図（東面），（西面）／平成25年10月1日現在，
区画漁業権連絡図H25.9，共同漁業権連絡図H25.9より作成

図 1-34 金輪島地区

第2章 広島港の上位計画・関連計画

2-1. 広島港の発展方向（上位計画）

(1) 国における上位計画・関連計画

『港湾の開発，利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（平成29年7月国土交通省）』、『日本再興戦略2016（平成28年6月閣議決定）』、『中国圏広域地方計画（平成28年3月国土交通省）』においては，広島港に関係する次のような方針・戦略が示されています。

1) 港湾の開発，利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（平成29年7月）

／国土交通省

基本方針は，国の港湾行政の指針として，並びに港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として，港湾法に基づき，国土交通大臣が定めたものです。

訪日クルーズ拠点港湾の形成に向けた「港湾法の一部を改正する法律」が施行されることに伴い見直しが行われ，平成29年7月に施行されました。

～今後の港湾の進むべき方向～

- ①産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築
- ②国民の安全・安心の確保への貢献
- ③良好な港湾環境の形成
- ④活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理
- ⑤クルーズ船の受入れの促進
- ⑥新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進
- ⑦ストック型社会⁽²⁴⁾に対応した効率的・効果的な事業の実施

～港湾相互間の連携の確保（中国地域）～（抜粋）

- ・日本海側の重要港湾と瀬戸内海側の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。
- ・瀬戸内海側の港湾は，臨海部に集積している鉄鋼・石油化学等の基礎素材型産業や自動車・造船等の加工組立型産業の原材料や製品の輸送の拠点として，産業活動等を支える機能を担う。
- ・四国地域等の港湾と連携して，四国や瀬戸内海の離島等との海上交通ネットワークを形成する。
- ・基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため，国際戦略港湾である大阪港及び神戸港と連携し，国際フィーダー⁽²⁵⁾航路による輸送を強化する。

【港湾取扱貨物量の見通し】

	現状 (2008年)	見通し	
		2020年	2025年
港湾取扱貨物	31億4610万フレート ⁽²⁶⁾	32億4000～ 34億1000万フレート	33億5000～ 36億0000万フレート
国際海上コンテナ	2億5130万フレート	3億1000～	3億3000～
		3億3000万フレート	3億7000万フレート
	1,713万TEU	2,100～2,600万TEU	2,200～2,900万TEU
内貿複合一貫輸送 ⁽²⁷⁾	8億510万フレート	9億0000～ 9億3000万フレート	9億1000～ 9億5000万フレート

⁽²⁴⁾ 住宅や，橋・道路などの社会インフラを長持ちさせることにより，持続可能で豊かな社会が実現できるという考え方。

⁽²⁵⁾ 国際戦略港湾に寄港するコンテナ船等に積み替えるために行う他港からの内航輸送。

⁽²⁶⁾ 港湾取扱貨物量の単位。容積で1.133 m³か，重量で1,000kgを1フレートトンとして，どちらか大きい方で計算される。

⁽²⁷⁾ 特定の貨物が，船舶，鉄道，自動車，航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段による連続した輸送。

2) 日本再興戦略 2016（平成 28 年 6 月）／閣議決定

「日本再興戦略 2016」は、我が国の新たな成長戦略として平成 28 年 6 月に閣議決定され、「名目 GDP600 兆円」の実現を目指すため「官民戦略プロジェクト 10」等の施策が提起されています。

日本再興戦略 2016（関連政策抜粋）

官民戦略プロジェクト 10（関連プロジェクト抜粋）

- ①第 4 次産業革命の実現
- ③環境エネルギー制約の克服と投資拡大
- ⑧攻めの農林水産業の展開と輸出力の強化
- ⑨観光立国の実現

生産性革命を実現する規制・制度改革

- ・ PPP⁽²⁸⁾/PFI⁽²⁹⁾等による公的サービス・資産の民間開放拡大

海外の成長市場の取り込み

- ・ TPP を契機にした中堅・中小企業の海外展開支援

3) 中国圏広域地方計画（平成 28 年 3 月）／国土交通省

「中国圏広域地方計画」は、中国圏のポテンシャルを最大限に発揮し、中国圏が将来にわたり発展していくための方向性を展望し、中国圏において目指すべき国土形成の将来像とその実現のために重点的に取り組む基本戦略等が示されています。

【目標年次】概ね 10 年

- 【将来像】
1. 国内外の多様な交流と連携により発展する中国圏
 2. 産業集積や地域資源を活かし持続的に成長する中国圏
 3. 豊かな暮らしで人を惹きつける中山間地域や島しょ部を創造する中国圏
 4. 新たなステージにも対応する安全・安心な中国圏

【基本戦略】

1. 重層的なネットワーク形成と拠点都市の整備による対流促進型圏域（抜粋）
づくり

- ・ 基幹交通の整備によるネットワーク強化
 - ・ 東アジアを始めとする国際交流の推進
2. ものづくり産業の競争力強化、観光振興等経済の活性化
 - ・ ものづくり産業のイノベーション等による競争力強化
 - ・ 基幹産業の競争力強化に直結する国際物流機能の強化
 - ・ 多様な連携によるインバウンド・広域観光の推進
 4. 土砂災害・水害対策やインフラ長寿命化による強靱な圏域整備と安全・安心の推進
 - ・ 他圏域のバックアップも含めた災害対策の推進
 - ・ インフラ老朽化対策の推進

⁽²⁸⁾ 公民が連携して公共サービスの提供を行うスキーム（パブリック・プライベート・パートナーシップ：公民連携）のこと。

⁽²⁹⁾ 公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）。

(2) 県における上位計画・関連計画

『ひろしま未来チャレンジビジョン改定版（平成27年10月 広島県）』、『社会資本未来プラン（平成28年3月 広島県）』においては、次のような広島港に関する目標・施策を示しています。

1) ひろしま未来チャレンジビジョン改定版（平成27年10月）／広島県

「ひろしま未来チャレンジビジョン」は、人口減少・少子高齢化、グローバル化の進展などの変化が進む中であって、広島県の目指す姿（将来像）を県民と共有し、一緒に、新たな広島県づくりを推し進めるために、10年後の未来を展望して策定したビジョンです。

広島県を取り巻く社会情勢変化やこれまでの取組成果等を踏まえ、従来のチャレンジビジョンを発展的に見直し、平成27年10月に改定しました。

【目標年次】 概ね10年後

【基本理念】 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

【4つの政策分野の取組み方向】（関連施策抜粋）

- ・新たな経済成長
 - 交流・連携基盤：グローバル化に対応した広域的な交流・連携基盤の強化
企業活動を支える物流基盤の充実と地域間交流を支える広域道路ネットワークの構築
- ・安全な暮らしづくり
 - 防災・減災：公共土木施設の適切な維持管理

2) 社会資本未来プラン（平成28年3月）／広島県

「社会資本未来プラン」は、広島県の将来像を実現するための社会資本マネジメントの基本方針として策定したものです。「ひろしま未来チャレンジビジョン」の改定（平成27年）と整合を図り、これまでの成果や更なる発展、新たな課題解決のため、平成28年3月に見直しを行いました。

【目標年次】 2020年

【社会資本マネジメントの3つの方針】

- 1 社会資本整備の重点化
 - ・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
 - ・防災・減災対策の充実・強化
 - ・総合的な交通安全対策の推進
- 2 社会資本ストックの有効活用
 - ・既存ストックの機能改善等
 - ・ハードと一体となったソフト対策の一層の推進
- 3 社会資本の適正な維持推進
 - ・戦略的な維持管理の推進

(3) 市・町における上位計画・関連計画

広島市, 廿日市市, 海田町, 坂町における総合計画及び都市計画マスタープランにおいては, 次のような方針が示されています。

1) 広島市都市計画マスタープラン（平成25年8月）／広島市

【目標年次】2030年

【都市づくりの目標】「世界に誇れる『まち』広島」

【都市づくりの方針】

- ・活力とにぎわいにより, 中四国地方の発展をリードする都市
- ・地域資源を生かした多様で個性的な魅力により, 活発な交流が生まれ, 平和への思いが共有される都市
- ・誰もが快適に生き生きと住み続けることができ, 幸福が増進される都市

【分野別の方針（港湾）】

- ・国際拠点港湾に位置付けられている広島港において, 中四国地方の国際物流拠点, 国際交流拠点, さらに, 瀬戸内海の海洋性レクリエーション拠点としての機能を強化
- ・広島港の宇品地区から出島地区までの臨海部において, 公園・緑地等の「みなと」の資源や民間の活力を活用し, 多くの来訪者が親しめるにぎわい空間を創出
- ・大規模地震発生時に, 物流拠点としての機能を維持するとともに, 港湾施設を避難場所や物資の緊急輸送拠点等として供するため, 必要な施設の整備を進める
- ・「水の都ひろしま」にふさわしい, 快適で美しい都市空間を形成（不法係留船の撤去）

2) 第6次廿日市市総合計画（平成28年3月）／廿日市市

【目標年次】2025年

【まちづくりの基本理念】市民一人ひとりが幸せに暮らせるまちづくり

【将来像】挑戦！豊かさと活力あるまち はつかいち～夢と希望をもって世界へ～

【将来像を実現するための4つの方向性】

- 方向性① 暮らしを守る
- 方向性② 人を育む
- 方向性③ 資源を活かす
- 方向性④ 新たな可能性に挑む

【第6次廿日市市総合計画 前期基本計画（平成28年3月）】

重点施策と施策方針（抜粋）

「新たな都市活力創出基盤の整備推進」

○木材港地区の土地利用の検討

- ・近年の木材港地区における土地利用の変化や港湾機能の再編ニーズを踏まえ, 水面貯木場⁽³⁰⁾の有効な土地利用について, 港湾計画の改訂に合わせ, 関係機関・団体と調整を図る

⁽³⁰⁾ 水面を利用して木材を貯留し, 倉庫と同様の機能を有する施設。

3) 第4次海田町総合計画（平成22年3月）／海田町

【目標年次】2020年

【都市像】ひと輝く・四季彩のまち かいた

～海田らしさがきらりと光る，支え合う豊かさづくり～

【まちづくりの基本目標】

子育てしやすく人が輝くまち

環境を大切にするまち

個性と活力のあるまち

支え合いと協働のまち

【第4次海田町総合計画 前期基本計画（平成22年3月）】

重点施策と施策方針（抜粋）

「都市基盤を整え生かすまちをつくろう」

- ・拠点づくりと計画的な土地利用の推進
- ・交通網の整備

「産業と働く人が元気なまちをつくろう」

- ・工業の振興

4) 坂町第4次長期総合計画（平成22年3月）／坂町

【目標年次】2020年

【将来像】自然に恵まれた健康で文化的な住みよいまち

【まちづくりの基本理念】

自然が豊かなまち

安全・安心なまち ー三位一体の防災対策ー

健康で明るいまち

活気と活力を創り出すまち ー親から子へ，子から孫へー

協働のまちづくりで自立するまち

【坂町第4次総合計画 基本計画（平成22年3月）】

施策（抜粋）

「安全・安心対策の充実」

- ・防災対策の充実

「産業の活性化の推進」

- ・工業の振興

「観光・レクリエーションの振興」

- ・観光・レクリエーション施設の整備と活用

(4) 上位計画・関連計画 の整理

広島港の上位計画・関連計画から、港湾関連施策を分野別に整理しました。

物流・産業

- 国**
- ・加工組立型産業の原材料や製品の輸送拠点として産業活動等を支える
 - ・国際フィーダー航路による輸送を強化
 - ・第4次産業革命の実現
 - ・環境エネルギー制約の克服と投資拡大
 - ・攻めの農林水産業の展開と輸出力の強化
 - ・PPP/PFI等による公的サービス・資産の民間開放拡大
 - ・TPPを契機にした中堅・中小企業の海外展開支援
 - ・基幹交通の整備によるネットワーク強化
 - ・東アジアを始めとする国際交流の推進
 - ・ものづくり産業のイノベーション等による競争力強化
 - ・基幹産業の競争力強化に直結する国際物流機能の強化

- 県**
- ・グローバル化に対応した広域的な交流・連携基盤の強化
 - ・企業活動を支える物流基盤の充実及び地域間交流を支える広域道路ネットワークの構築
 - ・広域的な交流・連携基盤の強化
 - ・ハードと一体となったソフト対策の一層の推進

- 市・町**
- ・中四国地方の国際物流・交流拠点、海洋性レクリエーションの拠点としての機能を強化
 - ・新たな都市活力創出基盤の整備推進（木材港地区の土地利用の検討）
 - ・拠点づくりと計画的な土地利用の推進
 - ・交通網の整備
 - ・工業の振興

人流・賑わい

- 国**
- ・四国や瀬戸内海の離島等との海上交通ネットワークの形成
 - ・観光立国の実現
 - ・多様な連携によるインバウンド・広域観光の推進

- 県**
- ・グローバル化に対応した広域的な交流・連携基盤の強化
 - ・集客・交流機能の強化とブランド力向上
 - ・ハードと一体となったソフト対策の一層の推進

- 市・町**
- ・中四国地方の国際物流・交流拠点、海洋性レクリエーションの拠点としての機能を強化
 - ・臨海部における公園・緑地等の「みなと」の資源や民間活力を活用した賑わい空間の創出
 - ・観光・レクリエーション施設の整備と活用

安全・安心

- 国**
- ・他圏域のバックアップも含めた災害対策の推進
 - ・インフラ老朽化対策の推進

- 県**
- ・公共土木施設の適切な維持管理
 - ・防災・減災対策の充実・強化
 - ・総合的な交通安全対策の推進
 - ・既存ストックの機能改善等
 - ・戦略的な維持管理の推進

- 市・町**
- ・大規模地震時の物流機能の維持および避難場所等として供するための整備の促進
 - ・「水の都ひろしま」にふさわしい快適で美しい都市空間の形成（不法係留船の撤去）
 - ・防災対策の充実

第3章 広島港の利用者ニーズ

(1) 港湾利用者のニーズ

港湾利用者のニーズを把握するため、意見交換会の開催や広島港背後企業等に対してヒアリング調査およびアンケート調査を実施しました。

主なニーズについて「物流・産業」、「人流・賑わい」、「安全・安心」の分野別に整理しました。

表 3-1 調査の概要

意見交換会・調査	対象
港湾運送事業者との意見交換会	港湾運送事業者，行政
倉庫事業者との意見交換会	倉庫事業者，行政
ヒアリング調査	広島港利用企業
アンケート調査	広島港利用企業

表 3-2 港湾利用者の主なニーズ

分野	項目	主なニーズ
物流・産業	コンテナ	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナターミナル機能の集約・機能分担 ・コンテナターミナルの運営時間の拡張（24時間化など） ・コンテナ蔵置場の確保，荷役機械⁽³¹⁾の能力向上 ・東南アジア航路の増便，航路の新設（航路の充実，新規航路の誘致） ・危険物，燻蒸，冷凍等の取扱への対応 ・バンニング⁽³²⁾・デバンニング⁽³³⁾コストの低減 ・リードタイム⁽³⁴⁾，確実性，頻度など利便性向上 ・官民連携でのポートセールス強化
	バルク ⁽³⁵⁾ 全体	<ul style="list-style-type: none"> ・各地区の機能（貨物）の棲み分け ・保管能力の向上（分散した小規模倉庫解消） ・保管機能の高度化（冷蔵・冷凍・定温倉庫・倉庫群・保税⁽³⁶⁾倉庫，耐震化） ・未利用・低利用施設（老朽上屋⁽³⁷⁾，穀物サイロ⁽³⁸⁾，燻蒸上屋など）の廃止，用地有効活用 ・貨物動線の分離

⁽³¹⁾ 荷物の搬送，積み付け，仕分けなど，物流の結節点で発生する作業に使用する機械の総称。

⁽³²⁾ コンテナに荷物を詰め込む作業。

⁽³³⁾ コンテナから荷物を取り出す作業。

⁽³⁴⁾ 出荷してから納入までに要する輸送期間。

⁽³⁵⁾ 穀物，塩，石炭，鉱石，木材などのように，包装されずに積み込まれる貨物。ばら積み貨物とも言う。

⁽³⁶⁾ 外国貨物の輸入許可がまだ為されておらず，関税が保有のままにある状態。

⁽³⁷⁾ 荷揚げした貨物や船に積み込む貨物の荷捌き・一時保管を行うための施設。

⁽³⁸⁾ 穀物，セメント等をばらのまま袋詰めしない状態で貯蔵する倉庫。

分野	項目	主なニーズ
物流・産業	エネルギー産業	・船舶大型化に対応した岸壁確保 ・バイオマス燃料貨物の荷捌き，保管用地の確保
	木材関連産業	・船舶大型化に対応した岸壁確保
	リサイクル	・スクラップ輸出機能の強化
	複合一貫輸送	・RORO 船 ⁽³⁹⁾ 航路の確保，強化
	保管施設	・小規模倉庫の集約，共同倉庫の整備 ・保管能力の向上（上屋・倉庫・倉庫用地の確保）
	土地需要	・企業用地の創出，企業立地の促進 ・荷捌き地 ⁽⁴⁰⁾ の確保
	交通ネットワーク	・幹線輸送道路の強化（渋滞解消） ・広島高速の利用料金の低減
	その他	・ポートサービス船 ⁽⁴¹⁾ の機能強化（栈橋増設など）
人流・賑わい	クルーズ	・大型クルーズ船受入れ施設の整備，乗客の円滑な移動手段の確保
	みなとの賑わいづくり	・賑わいエリアと物流エリアの分離
安全・安心	地震	・耐震強化岸壁の整備，生産拠点の分散（リスク分散）
	高潮	・台風・高潮対策
	維持管理	・港湾施設（岸壁・護岸，倉庫等）の老朽化対策
	その他	・維持浚渫

⁽³⁹⁾ 貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために，船尾や船側にゲートを有する船舶。

⁽⁴⁰⁾ エプロン（岸壁の前縁部分）に隣接する貨物の荷捌きを行う場所。

⁽⁴¹⁾ 曳船，交通船，給油船，清掃船の総称。

(2) 県民の港湾に対する主な意見

広島港に対する県民・利用者の意見・要望等の把握のため、インターネットによるアンケート調査を実施しました。

1) 調査方法

表 3-3 アンケート調査方法

インターネット (オープン調査)	調査対象	広島県ホームページ閲覧者 (県内・県外)
	実施期間	平成 28 年 10 月 7 日 (金) ~平成 28 年 10 月 28 日 (金)
	回収数	243
インターネット (クローズド 調査)	調査対象	広島港背後市町 (広島市, 廿日市市, 海田町, 坂町) の Web モニター
	実施期間	平成 28 年 10 月 7 日 (金) ~平成 28 年 10 月 28 日 (金)
	回収数	519

2) 主な調査結果

① オープン調査

ア. 将来の広島港に期待する役割

将来の広島港に期待する役割として、物流・産業面では「日常生活や企業活動を物流から支える港」、人流・賑わい面では「人が集まり、にぎわいがある交流拠点」、安全・安心面では「台風や地震などに対して防災機能が充実した港」等の役割を期待する回答が多い結果となりました。

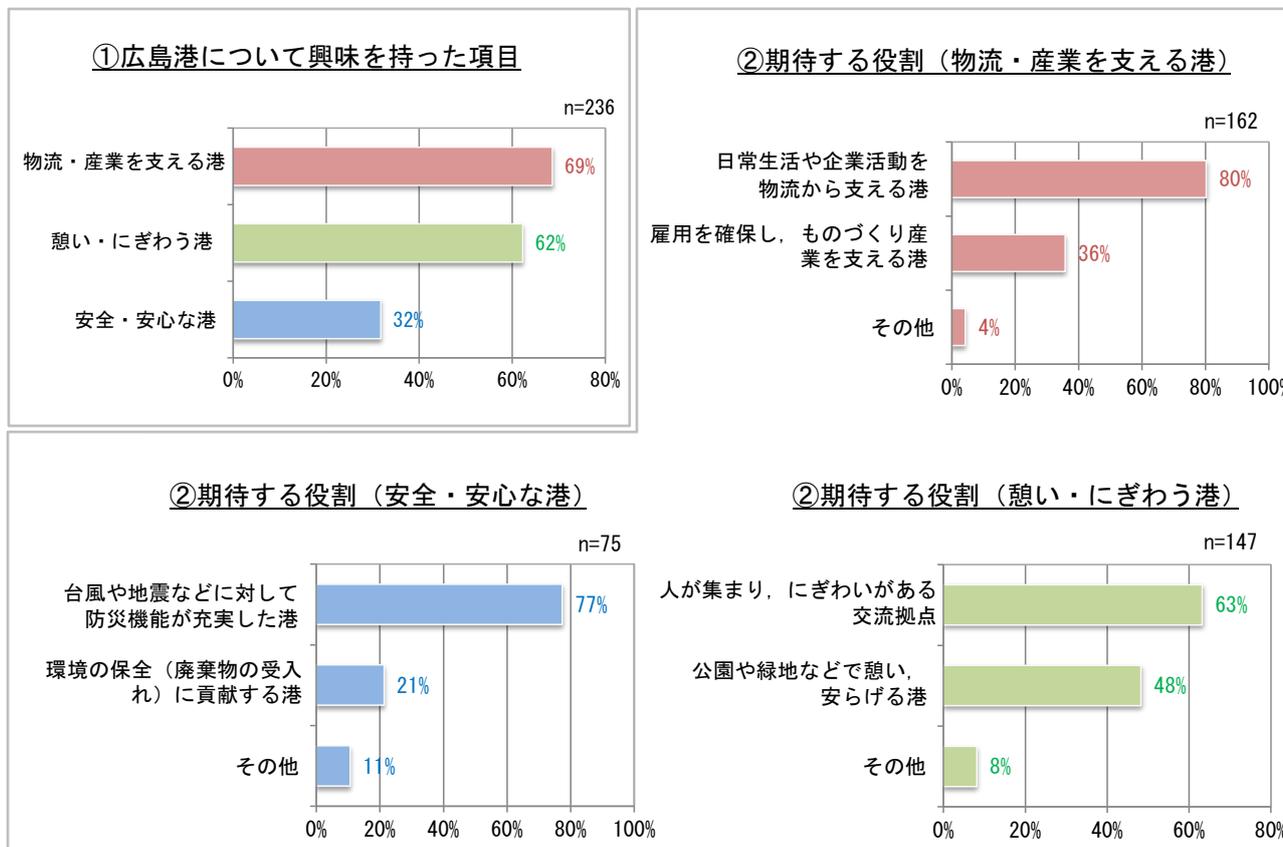


図 3-1 将来の広島港に期待する役割 (オープン調査)

イ. 広島港に必要な取組

広島港に必要な取組として、物流・産業面では渋滞箇所の解消による港へのアクセス改善、大型船舶に対応した港づくり、人流・賑わい面では港周辺の交通の円滑化による港へのアクセス改善、安らげる場の充実、安全・安心面では防災拠点の形成、高潮対策の強化等の要請が高いことが明らかとなりました。

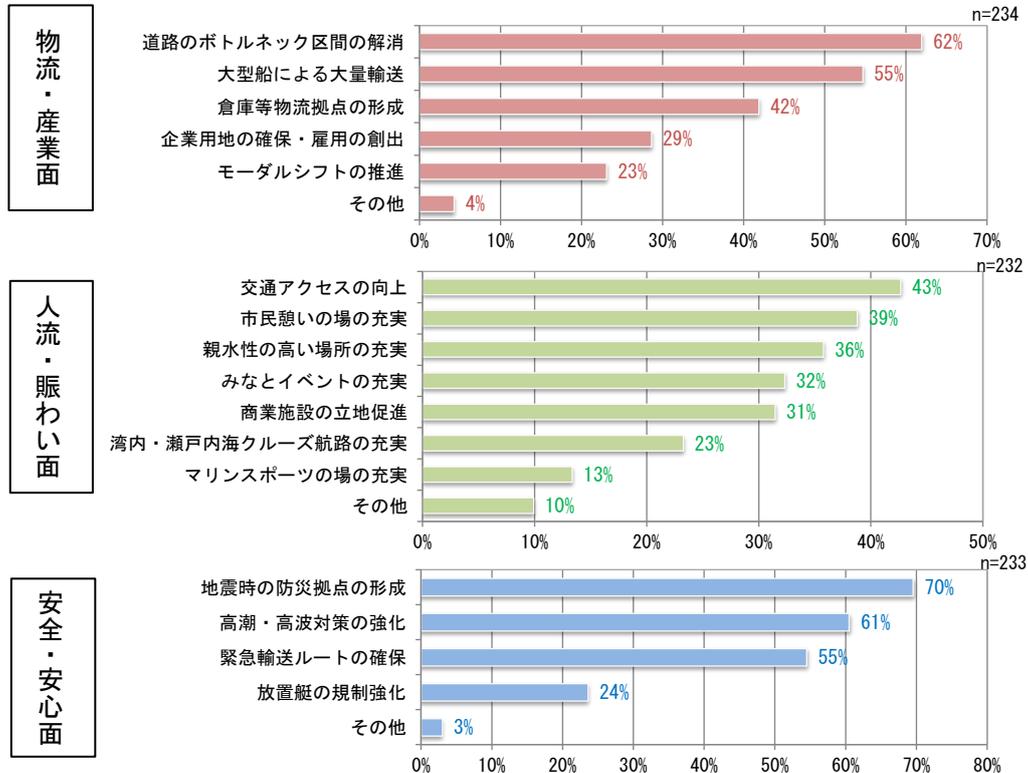


図 3-2 広島港に必要な取組（オープン調査）

ウ. 広島港に対する意見・要望

以下のような広島港に対する意見・要望が挙げられました。

表 3-4 広島港に対する意見・要望

分野	意見・要望
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ・物流に特化した港にしてほしい（賑わいの場は不要） ・アジア/日本/西日本/中四国の物流拠点として発展してほしい ・港湾の整備により、企業の誘致や雇用を創出し、地域経済を発展させてほしい ・物流効率化のための道路整備を促進してほしい ・ものづくり、物流の拠点として必要な機能を整備してほしい
人流・賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ・宇品地区の公園の駐車場を整備、料金を無料開放してほしい ・公共交通アクセスの強化や軌道系交通インフラの整備が必要 ・広島港のイベント情報やクルーズ船寄港の際の情報発信、入港岸壁の情報（アクセス、ガイドマップ等）を提供してほしい ・古い倉庫群を活かして、横浜や神戸等のように整備してほしい ・宇品地区の賑わいは現状で満足しているため、これ以上は必要ない
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・日本屈指の防災拠点となってほしい
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・関連市町の計画や、関係機関と連携することが必要 ・中四国の経済を担う広島港の発展に寄与する構想を立案してほしい ・物流拠点として発展させたいのか、または交通拠点として発展させたいのか、整備方向を明確にすべき ・都市と海のバランスが取れた港づくりをしてほしい ・宇品地区にサッカースタジアムを建設しないでほしい

② クローズド調査

ア. 将来の広島港に期待する役割

将来の広島港に期待する役割として、物流・産業面では「日常生活や企業活動を物流から支える港」、人流・賑わい面では「人が集まり、にぎわいがある交流拠点」、安全・安心面では「台風や地震などに対して防災機能が充実した港」等の役割を期待する回答が多い結果となりました。

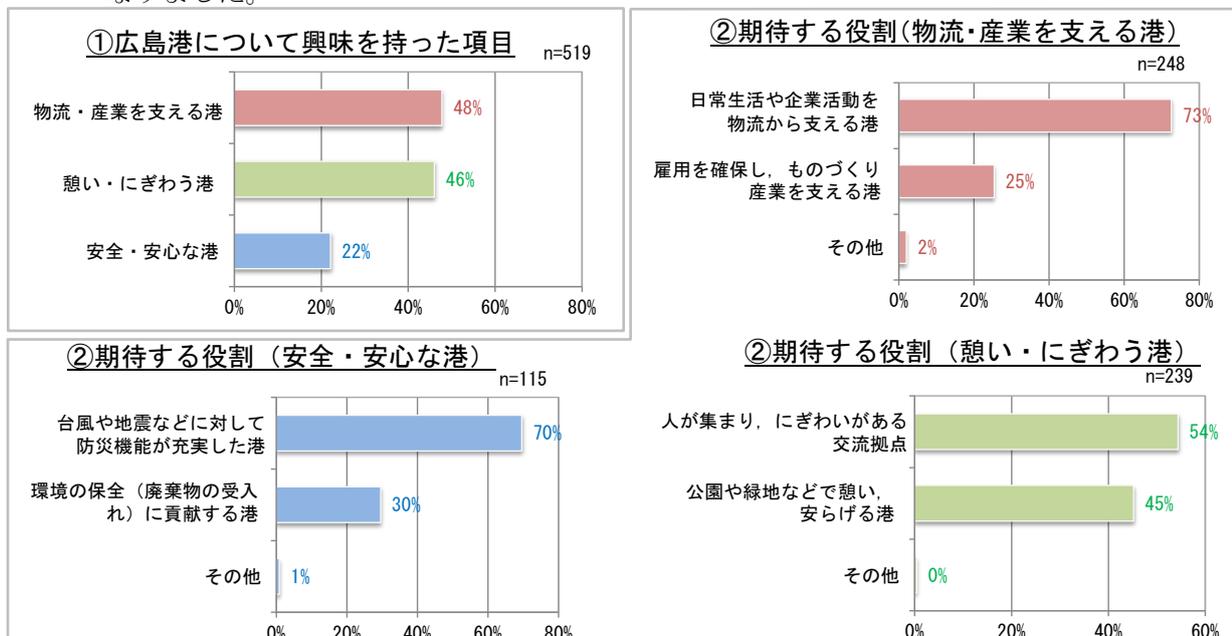


図 3-3 将来の広島港に期待する役割 (クローズド調査)

イ. 広島港に必要な取組

広島港に必要な取組として、物流・産業面では大型船舶に対応した港づくり、渋滞箇所の解消による港へのアクセス改善、人流・賑わい面では安らげる場の充実、海と触れ合える場所の創造、安全・安心面では高潮対策の強化、防災拠点の形成等の要請が高いことが明らかとなりました。

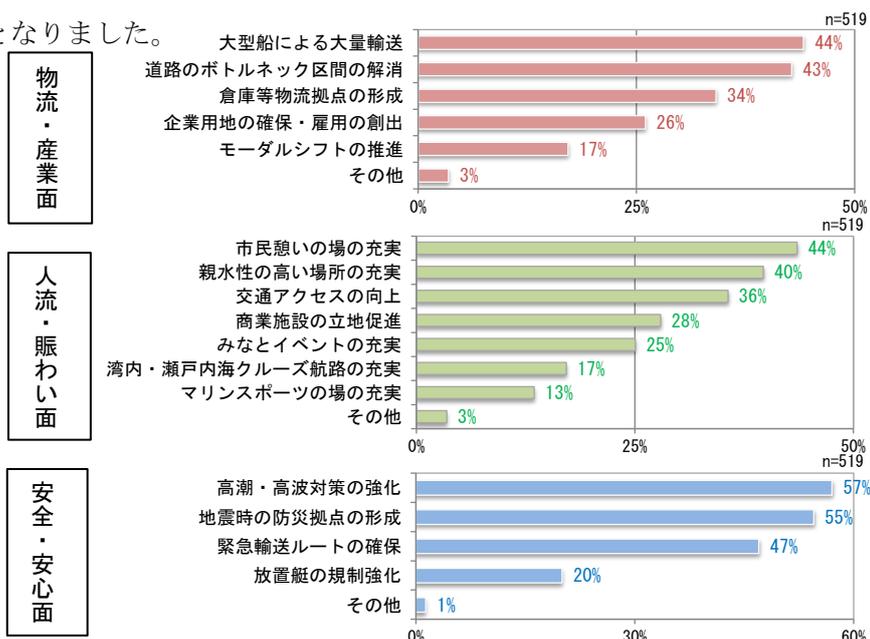


図 3-4 広島港に必要な取組 (クローズド調査)

ウ. 広島港に対する意見・要望

以下のような広島港に対する意見・要望が挙げられました。

表 3-5 広島港に対する意見・要望

分野	意見・要望
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の拠点として円滑に機能するためのアクセスの改善や渋滞を解消してほしい ・埋め立て事業を拡大して、有効活用できる土地の確保に努めてほしい ・物流拠点港となるように、海運会社が共同で運航するシステムも必要 ・広島港を物流の拠点にしてほしい ・物流に問題ない環境があればよいと思う
人流・賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利便性を向上してほしい ・駐車場を充実、無料開放してほしい ・集客力のある/参加しやすい/定期的なイベントを実施してほしい ・商業施設、ホテル等を誘致してほしい ・港を活性化し、賑わいのある場にしてほしい
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ・高波や台風など、災害に強い港になってほしい ・子供が安全に遊べる場所にしてほしい ・海の浄化をしてほしい ・船舶入港の安全対策をしてほしい ・栈橋等、老朽化した施設の改修工事をしてほしい
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・広島港について広報し、認知度や知名度を上げることが必要 ・広島港を発展、活性化させてほしい ・行きたくなるような港になって欲しい ・宇品地区にサッカースタジアムを建設しないでほしい ・サッカースタジアムを誘致してほしい

(3) 市町の要請

港湾管理者（広島県）に寄せられた広島港背後市町（2市2町）の要請事項について整理しました。

表 3-6 市町の要請

	箇所	要請内容
広島市	広島港全体	○港湾機能の強化と交流拠点機能の強化 ○港湾政策の目指すべき方向性として低炭素化の観点での検討
	廿日市草津線 広島南道路	○臨港道路廿日市草津線の早期4車線化 ○広島南道路全線の早期完成（優先要望区間：木材港西～廿日市インターチェンジ）
	五日市地区	○五日市埋立地内の清掃処理用地の土地利用検討
	吉島地区	○ボートパーク広島近接の小型船だまり ⁽⁴²⁾ 整備の必要性の再検討
	宇品地区	○クルーズ船が多数寄港する状況となってきたため、宇品地区をより一層魅力的で賑わいを創出する土地利用となるよう検討
廿日市市	岸壁・物揚場等	○昭南岸壁の整備（-12m化）および港湾施設の老朽化対策の実施
	廿日市草津線 広島南道路	○臨港道路廿日市草津線の早期4車線化 ○広島南道路全線の早期完成（優先要望区間：木材港西～廿日市インターチェンジ）
	土地利用	○木材産業構造の変化に即した土地利用等（水面貯木場、海岸保全施設 ⁽⁴³⁾ 、埠頭用地（栈橋・航路）、都市施設、緑地など）
	渋滞対策	○観光ピーク時及び五日市地区への大型クルーズ客船入港時における、宮島及び宮島口への不定期船航路新設の可能性検討
海田町	東広島バイパス 広島南道路	○海田地区の物流拠点の機能強化に資する道路ネットワークの強化（東広島バイパスや広島南道路の整備促進）
坂町	ベイスайд ビーチ坂	○海洋レクリエーションの場としてオールシーズン活用できるよう利用促進の検討 (イベント関連施設、物品販売等の商業施設、釣り公園及び関連施設、広域幹線道路ネットワークの早期完成)

⁽⁴²⁾ 港湾内で船舶が安全に係留することのできる水面。

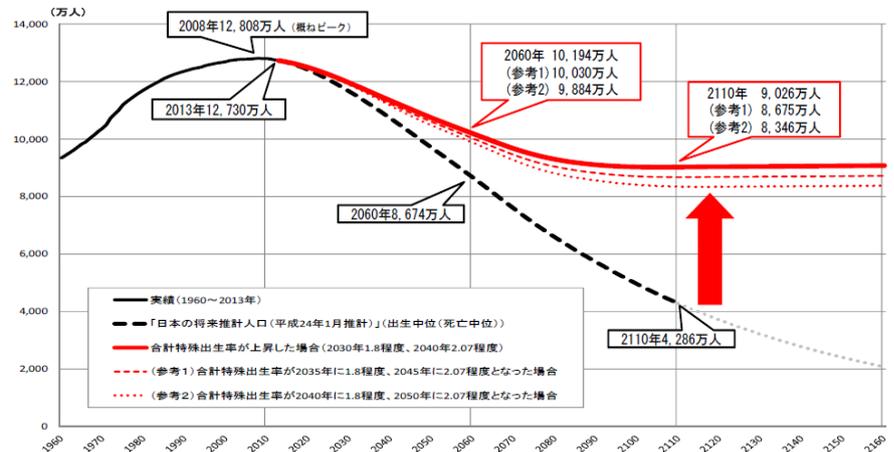
⁽⁴³⁾ 海水の侵入又は海水による浸食を防止するための施設。

第4章 社会経済の将来展望

長期的視点に立った港湾整備の方向性を検討するため、各分野で予測されている将来展望を概観します。

(1) 人口

- ・国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口（出生中位推計）によると、日本の2060年の総人口は8,674万人（H29公表値では2065年に8,808万人と推計）にまで落ち込むと推計されています。広島県においても、労働力人口の減少、財政負担の増加、経済規模の縮小など、様々な面で影響を受けることとなります。



出典：まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（平成26年12月）

図 4-1 我が国の人口の推移と長期的な見通し

- ・将来にわたって「活力ある日本社会」を維持するためには、人口減少に歯止めをかける必要があります。
- ・「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（H26.12）」によると、「活力ある日本社会」の維持のためには、若い世代への支援等により、出生率を1.8程度に向上させることにより人口減少に歯止めをかけ、「人口安定化を図る」必要があるとしています。
- ・人口の安定化を図るとともに、イノベーション創出によって生産性を世界トップレベルの水準に引き上げることができれば、2050年代の実質GDP成長率は、1.5～2%程度に維持することが可能であると見込まれています。

(2) 経済

- ・中国、韓国等の東アジア地域は近年急速に経済発展を遂げ、我が国との交易を考える上で非常に重要な地域となっていますが、最近では、ASEAN諸国やインド等の東南アジアや南アジア地域のGDPも成長を続けており、地域全体として見れば我が国のGDPに迫る勢いを有しています。
- ・欧州にも近く、豊富で安価な労働力の確保が可能な東南アジア地域等への我が国企業の進出は引き続き増加していくことが見込まれるとともに、今後の成長マーケットとして、東南アジア地域等と我が国との貿易も増加していくことが予想されています。
- ・「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（H26.12）」によると、地域経済を活性化するためには、海外の市場、特に成長著しい新興国等と積極的につながっていくことが重要であり、今後も成長が予測されるアジア経済圏の成長と経済交流の活発化の効果を享受していくことが求められています。

(3) 産業

- ・国全体として、各企業が新しい価値、新しいイノベーションを生み出すためには、異なる業種等との交流が必要であり、そのためには企業間のネットワークが不可欠です。今後の産業のあり方においても、コンパクト+ネットワークが必要となり、コンパクト+ネットワークにより、「新しい集積」を形成し、効率性を高め、より大きな付加価値を生み出すような国土構造としていくこと、いわば国全体の生産性を高める国土構造を構築していくことが、新たな国土づくりの基本的な考え方として必要です。
- ・このため、リニア中央新幹線の開通により、三大都市圏がそれぞれの特色を發揮しつつ一体化し、世界最大のスーパー・メガリージョンが形成され、4つの国際空港、2つの国際戦略港湾を共有し、世界から人・モノ・カネ・情報を引き付けていくことが求められます。リニアと他の交通ネットワークとの結節を強化し、スーパー・メガリージョンの効果を北東日本や南西日本へ拡大することが必要です。
- ・また、各産業分野における立地・投資環境を向上させるため、高速交通ネットワークの整備、物流の効率化及び機能強化を進めるとともに、交通ネットワークと物流を最大限活用して効率的な生産・輸出を実現する仕組みを構築することにより、地域の産業競争力の強化を図ることが可能となります。

(4) 物流

- ・我が国と世界各地域との貿易額は増加傾向にあり、特にアジア諸国との貿易額が大きく増加しています。また、港湾間の競争が激化する中、広島港では今後も発展が期待されるアジア地域との地理的近接性を活かした国際物流ネットワークの必要性が高まっています。
- ・また、今後の人口減少や労働力不足の進行に備え、内航海運を活用したモーダルシフト⁽⁴⁴⁾の推進や港湾荷役の効率化、貨物の集約化の推進等、円滑な物流の維持やサプライチェーンの更なる効率化を実現していく必要があります。
- ・交通インフラについては、渋滞をなくし、定時性を高めるなど、ロスをできるだけ少なくしていくことに加え、拠点間やマルチモーダル⁽⁴⁵⁾間の連結をスムーズにすること等により、ロードとリンクというネットワークの機能を十分に高めていくことが重要です。
- ・港湾については、ICTの活用等によるコンテナ物流情報の関係者間での共有、埠頭周辺における渋滞対策等により物流の効率化を促進し、合わせてコンテナターミナルの効率的な運用を図るため、荷役機械の遠隔操作化等のコンテナターミナル荷役システムの高度化に向けた取り組みの推進が求められます。
- ・また、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な調達のため、効率的な海上輸送網の構築が必要であり、このため、企業間連携による共同輸送の促進や、これに資する大型船に対応した港湾機能の拠点的確保等を進める必要があります。
- ・さらに、港湾施設の更新にあわせ、社会情勢の変化等を踏まえた機能向上（埠頭再編、岸壁の増深、耐震強化等）により、港湾施設のサービス水準の維持・向上を図る必要があります。

⁽⁴⁴⁾ 輸送のモード（方式）を転換すること。トラックによる貨物輸送を船または鉄道に切り換えようとする物流政策。

⁽⁴⁵⁾ 効率的な輸送体系の確立と、良好な交通環境の創造を目指し、道路・航空・海運・水運・鉄道など複数の交通機関を連携させる交通施策。

(5) 環境・エネルギー

- ・「地球温暖化対策計画」(平成28年5月閣議決定)では、2030年度に2013年度比で26%の温室効果ガスの排出削減が中期目標として公表されています。
- ・地球温暖化問題や国際エネルギー市場の構造変化を背景とした「長期エネルギー需給見通し」(平成27年7月経済産業省)においても、徹底した省エネルギーの推進を前提として、2030年度の電源構成として、再生可能エネルギーの最大限の導入や火力発電の効率化等を推進するとしています。
- ・このため、水素社会の実現やメタンハイドレート等の海洋資源など、新たなエネルギーの活用や、バイオマス等再生可能エネルギーの活用、環境負荷の少ないLNGの活用などエネルギーシステムの戦略的な構築が求められています。

(6) 交流・観光

- ・世界の国際観光市場(インバウンド)は、アジア地域での大幅な伸びを中心に、2010年の9億4千万人から2030年には18億人に倍増する見込みです。その後も2050年に向けて、特にアジアを中心とする新興国の経済成長が見込まれるため、これらの国々の旺盛な国際観光需要を積極的に取り込んでいくことが重要です。
- ・国内においても、政府目標として、訪日外国人旅行者数は2020年には4,000万人、2030年には6,000万人を見込んでおり、観光産業はわが国を支える成長産業となっています。
- ・さらに、クルーズ船による外国人入国者数も急増しており、2020年に500万人を目標値とした取り組みが進められています。
- ・将来増大が見込まれる訪日外国人旅行者については、今後は地方への訪問客を増やしていく必要があり、クルーズ船の寄港を受け入れるための環境整備等を加速化させ、地域の活性化等に寄与することが求められています。

(7) 防災

- ・南海トラフ巨大地震、首都直下地震(M7クラス)は今後30年以内に70%の確率で発生すると予測されています。
- ・港湾では、巨大地震等の発生に備え、リダンダンシー⁽⁴⁶⁾を考慮した交通ネットワークの確保や陸上交通網と連携したマルチモーダルの物流体系の構築等を通じ、被災直後の被災者支援や緊急物資等輸送機能の確保の他、全国的なサプライチェーン維持のための代替輸送ルートの確保等を実現するための取組が求められています。
- ・また、港湾施設については、高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行しており、特に、係留施設については、建設後50年以上の施設の割合が20年後には約60%に達すると推測されています。
- ・高度成長期以降に集中整備されたインフラ等について、戦略的に維持管理・更新等を行っていくことは安全・安心な国土づくりの観点からも重要であり、安全で強靱なインフラシステムを構築し、総合的・一体的なインフラマネジメントの実現が求められています。

⁽⁴⁶⁾ 自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質。

(8) 行財政・公と民の関係

- ・人口減少が進む中で、民間の創意工夫・国家戦略特区を最大限活用し、「民の知見」を引き出すことが重要です。このため、民間の資金・技術や経営ノウハウを活用する PPP/PFI 手法を通じ、公共施設のマネジメントを最適化・集約化することや、地域の企業における少子化克服に向けた働き方改革が進展していきます。

第5章 広島港の課題

広島港の現況や要請，社会経済の将来展望等を踏まえ，広島港に期待される役割を果たすための課題について，3つの分野に分けて整理しました。

5-1. 物流・産業面の課題

(1) コンテナ物流機能の強化

1) コンテナ船の大型化への対応

世界のコンテナ輸送量はアジアを中心に増加しており，基幹航路をはじめ近海航路においてもコンテナ船の大型化が進行しています。広島港においても大型化が進行しており，将来的にも更なる大型化が見込まれることから，コンテナ船の大型化に対応する施設の整備が求められています。

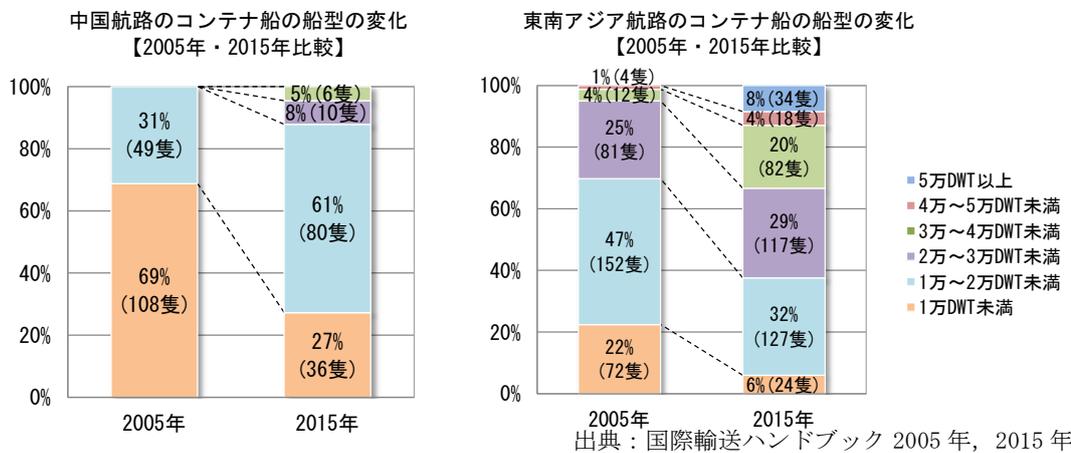


図 5-1 近海航路別コンテナ船の船型変化

2) アジアダイレクト航路増便要請への対応

我が国の企業の生産拠点は東アジアから東南アジア諸国へシフトしつつあり，広島県内の企業も東アジアや東南アジア諸国等への海外進出が増大し，近年の貿易額は増加傾向にあります。広島港利用者からは，東南アジア航路の増便や航路の新設が要望されており，東南アジア等のアジアダイレクト航路の拡充が求められています。

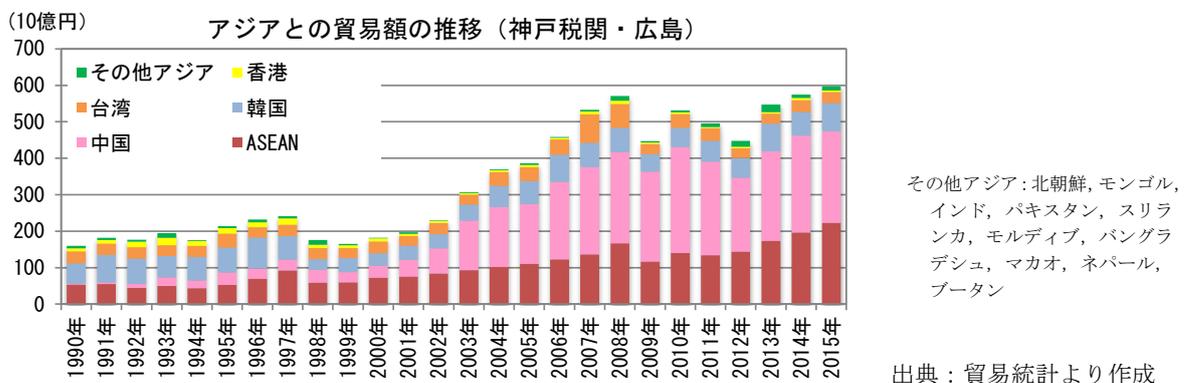


図 5-2 広島港のアジア取引国別貿易額（輸出入）の推移

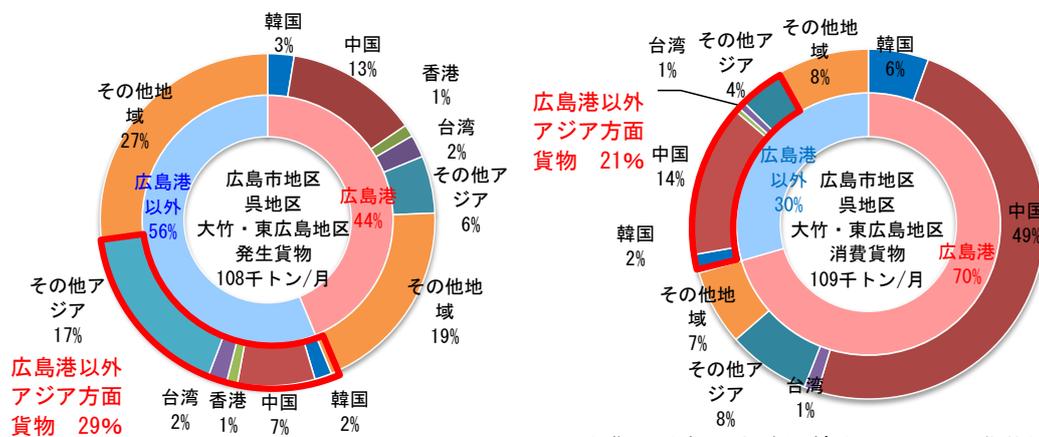
3) 2 地区に分かれたコンテナターミナル機能への対応

広島港の公共コンテナ貨物は出島地区と海田地区の2地区で取り扱われています。

その内、海田地区の海田コンテナターミナルは、海田大橋等の桁下高さ（30m）の制限があることから、大型船の入港は困難となっています。このため、2地区に分かれたコンテナターミナル機能への対応が求められています。

4) 広島港における貨物集貨への対応

平成25年全国輸出入コンテナ貨物流動調査によると、広島港背後圏の発生貨物の56%、消費貨物の30%が他港を利用している状況であり、物流コストやリードタイムの増加による企業の競争力の低下が懸念されており、広島港の利用拡大（貨物集貨）への対応が求められています。



出典：平成25年全国輸出入コンテナ貨物流動調査

図 5-3 広島港背後圏発生・消費コンテナ貨物の広島港利用状況

5) 出島背後埋立地の早期竣工への対応

高度化するサプライチェーンマネジメント⁽⁴⁷⁾に対応するためには、コンテナターミナルと一体的に機能する港湾ロジスティクス・ハブ⁽⁴⁸⁾の形成が不可欠ですが、出島地区においては、コンテナターミナル背後の土地は造成中のため、これらの機能の導入が困難な状況となっており、出島背後埋立地の早期竣工が求められています。

(2) 倉庫等物流施設の再編・高度化

物流を支える倉庫等は広島港の各地区に分散して立地しており、小規模なものや、老朽化が進行しているものも数多くあります。利用者からは、倉庫用地の確保、集約・再編による保管能力向上や物流の効率化、高機能・高度化した倉庫の確保などの要望が挙げられています。このため、倉庫等物流施設の再編・高度化が求められています。

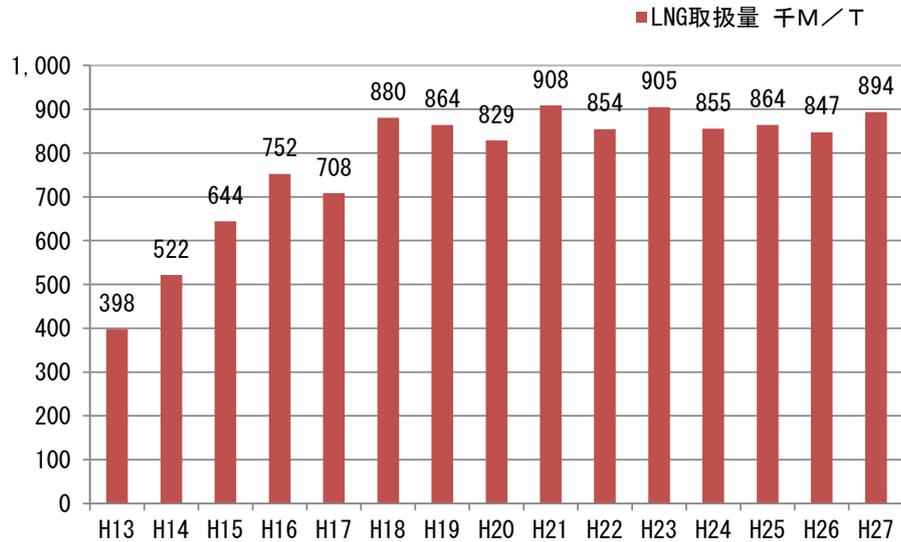
⁽⁴⁷⁾ 企業活動の調達・生産・販売の一連のモノの流れを統合管理し、その全体最適化を図ること。

⁽⁴⁸⁾ 港湾において、コンテナターミナルと一体となって機能する物流拠点のこと。中核的・中核的な国際コンテナ埠頭に隣接する地区において、流通加工機能等の高度な物流サービスを提供する地域。

(3) エネルギー拠点の機能強化

1) エネルギー企業の要請への対応

LNG（液化天然ガス）は、高効率・省エネルギーガス機器の採用や環境意識の高まり等により、特に産業用の都市ガス需要は増大しています。将来のエネルギー需要の増大に対応するため、広島港背後に立地する企業より、工場用地の拡張やLNG船の満載入港への対応等の要請が挙げられています。

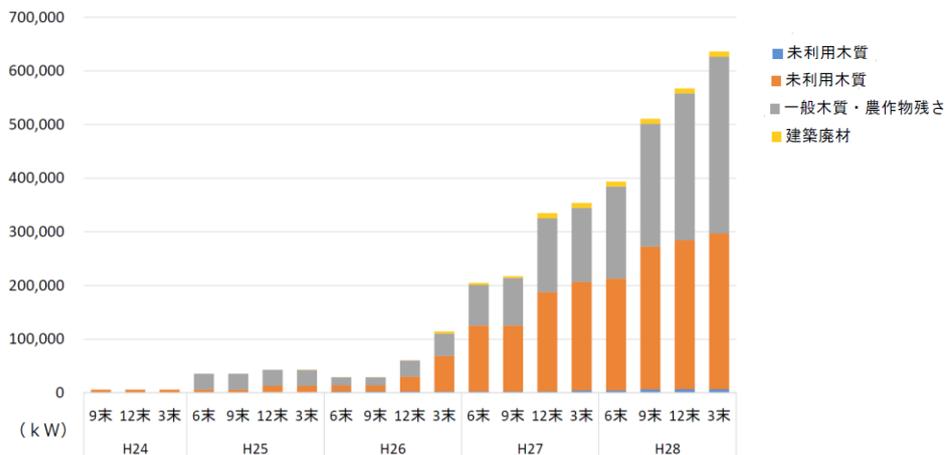


出典：貿易統計（広島港）より作成

図 5-4 広島港のLNG取扱量の推移

2) バイオマス燃料を取扱うインフラ確保への対応

全国的に、「再生可能エネルギーの固定価格買取制度（FIT）」等によりバイオマス発電施設の導入が進展しており、広島港においても、立地企業のバイオマス発電の導入や、バイオマス燃料の取り扱い需要が高まっていることから、これらに対応可能なインフラの確保が求められています。



出典：木質バイオマスの動向に関する資料 H29.9
／一社日本木質バイオマスエネルギー協会

図 5-5 バイオマス発電所導入容量の推移

(4) 木材取扱拠点の再編（機能維持・強化及び利用転換）

廿日市地区木材港は、投下水面⁽⁴⁹⁾、水面整理場⁽⁵⁰⁾、水面貯木場等が整備されていますが、近年、木材の輸入形態は原木から製品へシフトし、また、荷役形態も水面投下から岸壁利用にシフトしていることから、水面貯木場等は低利用な状況となっています。

一方で、入港する木材運搬船（製材輸入）は満載入港できず非効率な運航を余儀なくされている船舶の割合が約5割を占め、木材輸入拠点としての競争力の低下が懸念されています。

このような状況から、地域の産業である木材産業の競争力強化を図るため、水面貯木場の有効活用や船舶の大型化への対応など、木材取扱拠点の再編が求められています。

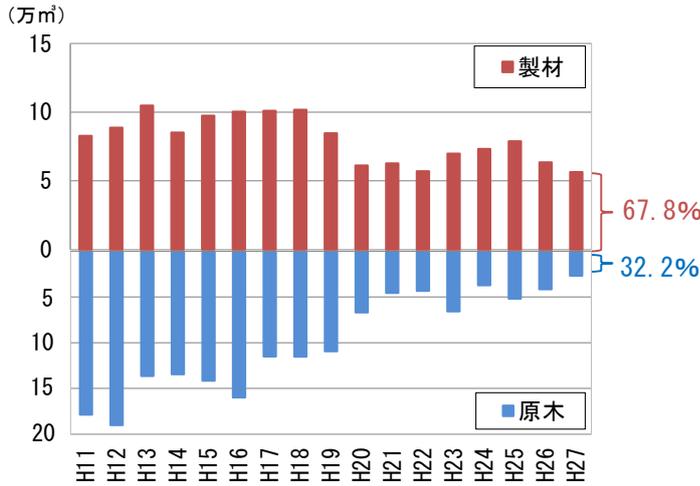


図 5-6 原木・製材の輸入量の推移



図 5-7 水面貯木施設の低利用化

(5) 完成自動車の輸送機能の強化

1) 自動車運搬船の大型化への対応

広島港の背後には自動車生産拠点が立地しており、完成自動車は広島港の太宗貨物です。

地域の基幹産業を発展させるため、これら完成自動車の輸出に際して大型船による大量輸送により効率的な輸送を行うことが必要です。このため、自動車運搬船の大型化に対応できる港湾機能の確保が求められています。

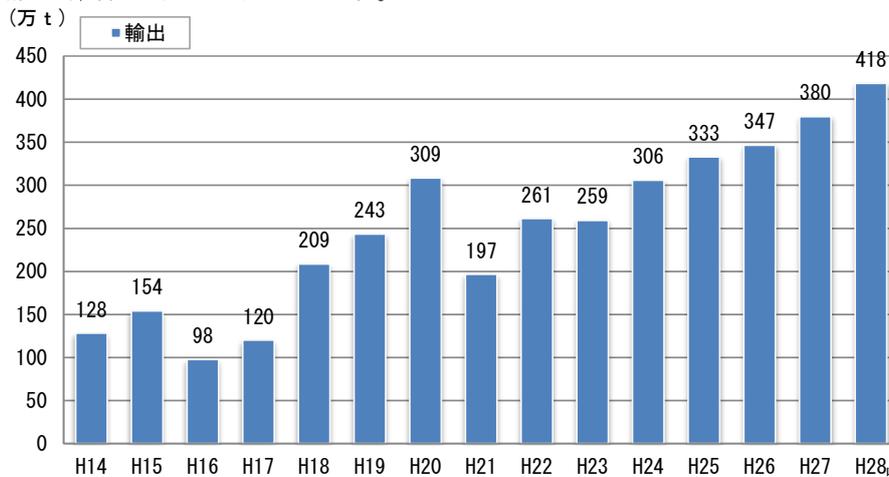


図 5-8 広島港の完成自動車取扱量（輸出）の推移

出典：港湾統計

⁽⁴⁹⁾ 木材船から原木を直接卸す水面。

⁽⁵⁰⁾ 投下水面に卸された原木を整理する水面。

2) 移入完成自動車の取扱い機能強化への対応

完成自動車の移入は、主に五日市地区、宇品地区で取り扱われ、車両メーカーの完成車両の移入基地として利用されています。しかし、五日市地区においては、埠頭内のモータープール不足による埠頭外利用の発生や、満載で入港できない自動車運搬船の接岸が発生するなど、一部、非効率な物流が発生しています。完成自動車の移入拠点として発展するためには、モータープールの拡充や自動車運搬船の大型化に対応した施設整備などが求められています。

(6) リサイクル輸出機能の強化

1) リサイクル貨物輸出需要への対応

我が国における鉄スクラップの輸出は増加傾向で推移しています。今後は、インドや東南アジア諸国の更なる経済成長等による鉄需要の増大に伴い、我が国からの鉄スクラップの輸出が増大する見通しとなっています。

広島港においては、鉄スクラップ等の取扱いは複数の地区で行われ、同一港湾を利用するシナジー効果が発揮されていない状況となっていることから、これらの外需増大に応えるため、鉄スクラップ等を集積させるヤード⁽⁵¹⁾の確保や大型船による輸出が可能な港湾機能の確保が求められています。

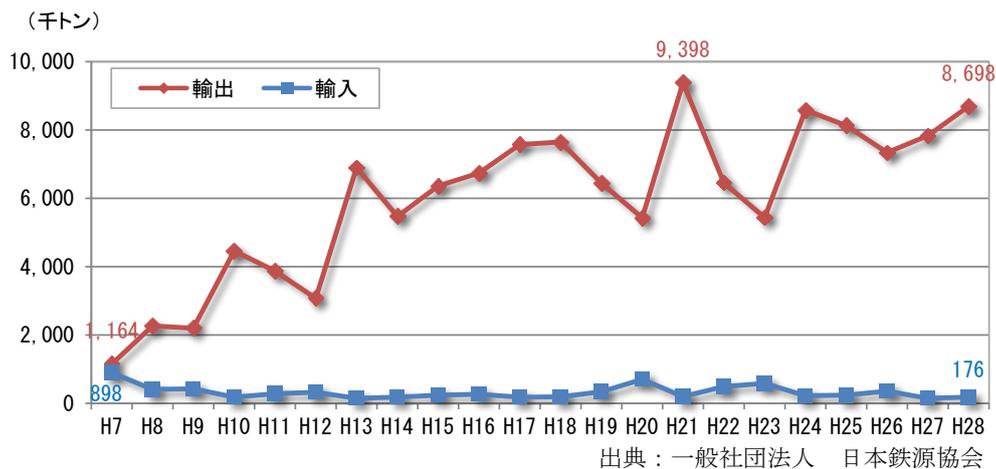


図 5-9 国内の鉄スクラップ輸出量の推移

⁽⁵¹⁾ 貨物を保管する場所。

(7) 内貨物の輸送機能強化

1) 内航 RORO 船の就航拠点形成への対応

広島港の内航 RORO 航路は広島～千葉に就航していますが、近年の取扱量は減少傾向となっています。

一方、国土交通省は、地球温暖化対策の1つとして、CO₂排出原単位の小さい鉄道輸送や海上輸送へのモーダルシフトを推進しています。また近年は、トラックドライバーの高齢化やネット通販の進展等による小口貨物の増加に伴い、ドライバーの人材不足が懸念されていることから、物流の更なる総合化・効率化を図るために、物流事業者や荷主などの関係者が連携して取り組むモーダルシフトや共同配送等の取り組みが進んでいます。

将来の労働人口の減少や温室効果ガス削減要請を踏まえたモーダルシフトの進展を見据え、臨海部の道路ネットワークを活かした内航 RORO 船の就航拠点の形成が求められています。

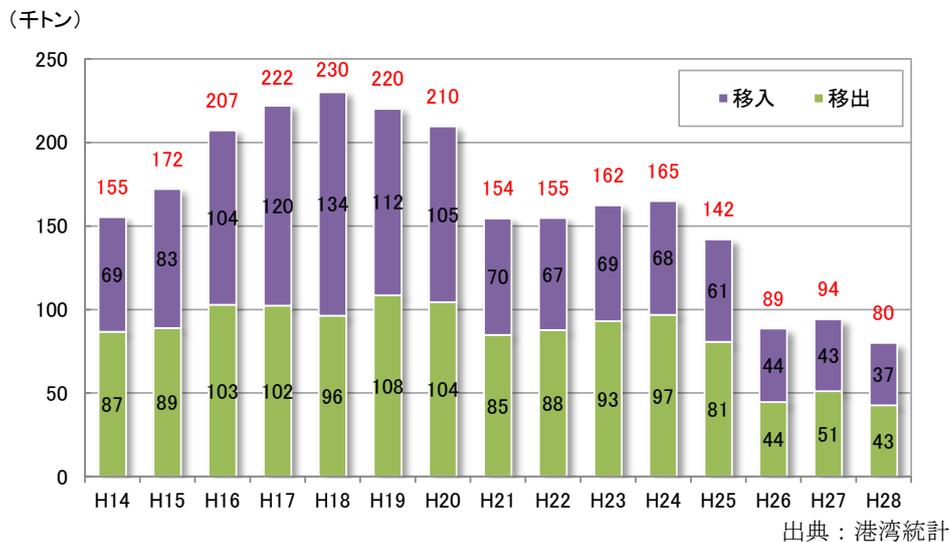


図 5-10 内航 RORO 貨物（シャーシ⁽⁵²⁾貨物）の取扱量の推移

⁽⁵²⁾ 自動車の車台のこと。港湾では、特にコンテナを乗せて移動させる台車のことをいう。

(8) 産業用地の確保

1) 臨海部の企業用地需要への対応

広島港の臨海部には木材などの基礎素材型産業や、自動車などの加工組立型産業等が集積しており、広島県の製造品出荷額等に占める臨海部の貢献度は約9割（全国7位）となっています。

しかし、広島港における企業用地（広島港臨海部土地造成事業で造成）はほぼ分譲済みとなっており、企業用地需要への対応ができない状態となっています。

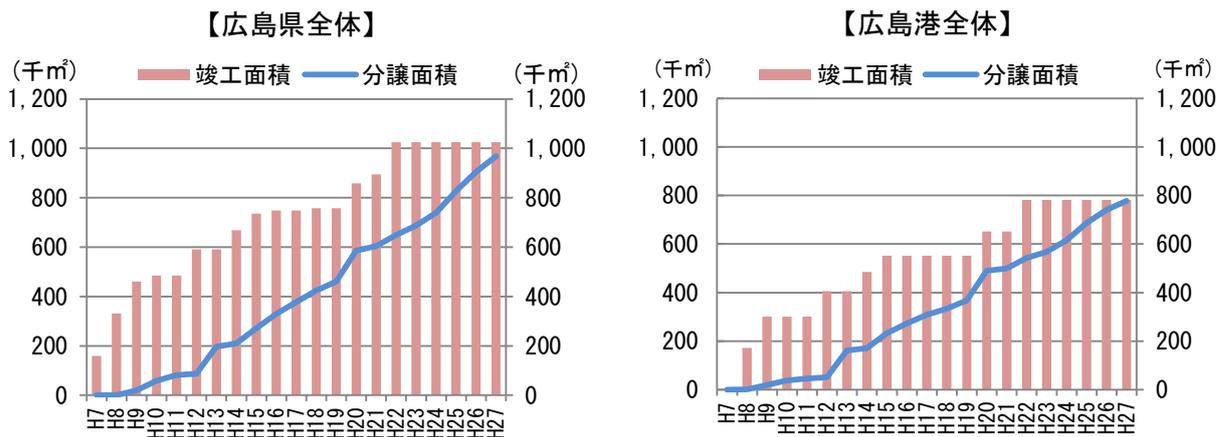
このため、臨海部において、企業用地を確保し、企業立地の促進を図ることが求められています。

表 5-1 臨海部を有する都道府県における製造品出荷額等（上位10位）

製造品 出荷額 等順位	都道府県名	製造品出荷額等（a）		臨海部の割合	
			うち臨海部 （b-）		b/aの 全国順位
1	愛知県	48.3兆円	16.8兆円	38.3%	36
2	神奈川県	17.7兆円	10.7兆円	60.6%	20
3	大阪府	16.5兆円	9.4兆円	56.7%	23
4	静岡県	16.1兆円	8.3兆円	51.9%	25
5	兵庫県	14.9兆円	11.1兆円	74.5%	15
6	千葉県	13.9兆円	10.4兆円	75.2%	14
7	茨城県	11.4兆円	4.9兆円	43.0%	32
8	三重県	10.5兆円	6.5兆円	61.6%	18
9	広島県	9.6兆円	8.5兆円	88.8%	7
10	福岡県	8.4兆円	4.7兆円	55.6%	24
全国		305.1兆円	148.2兆円	48.6%	—

※対象 40 都道府県

出典：数字で見る港湾 2016 より作成



※グラフは H7 以降に竣工した広島県全体と広島港全体の港湾整備事業造成地等の分譲状況を整理したものである。

図 5-11 臨海部土地造成事業の竣工面積と分譲面積の推移

(9) 交通ネットワークの強化

1) ボトルネック区間への対応

広島港臨海部の幹線道路（広島南道路等）は段階的に供用され、臨海部の道路ネットワークは概成しつつありますが、一部の区間は未整備であることからボトルネック区間として交通渋滞等が発生しています。このため、交通ネットワークの更なる強化を図り、こうしたボトルネック区間への対応が求められています。

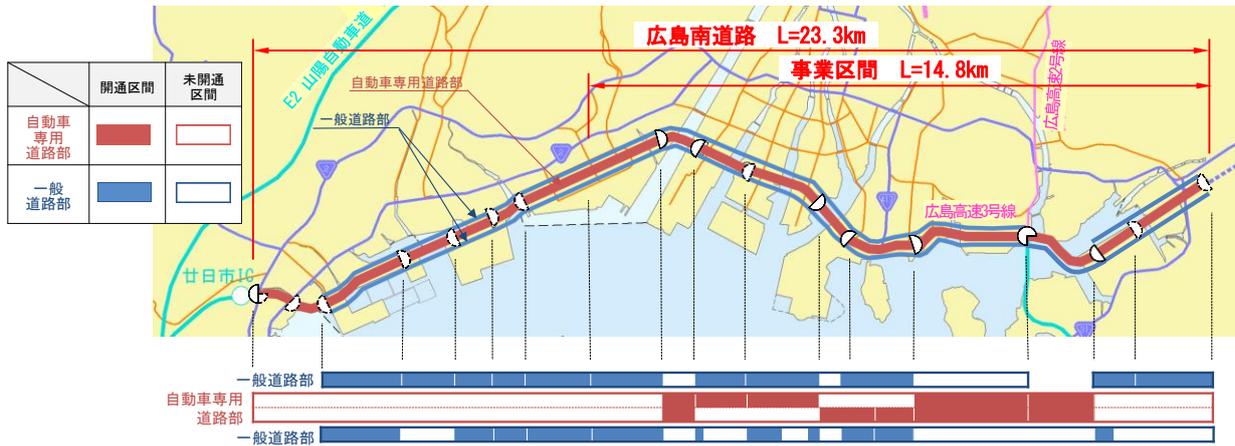


図 5-12 広島南道路の整備状況

5-2. 人流・賑わい面の課題

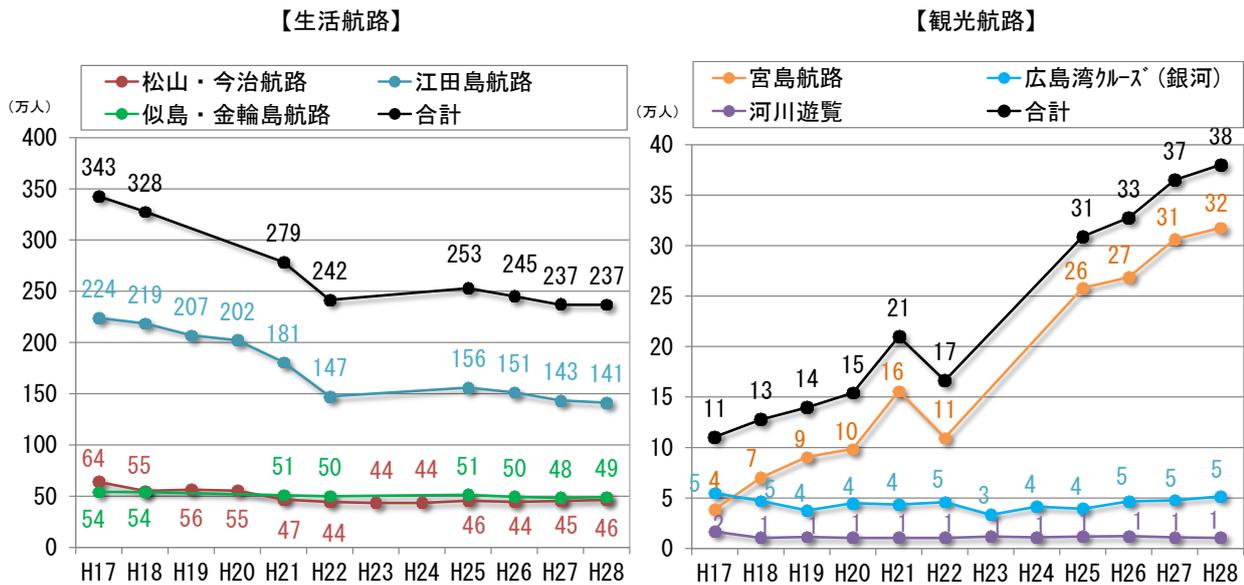
(1) 旅客船航路の維持，拡充

1) 生活航路利用者の減少への対応

宇品地区は、広島市と江田島、似島、金輪島等の島しょ部や、四国（松山）とを結ぶ海上交通の拠点として重要な機能を果たしています。しかし、地域の生活を支えるこれらの航路の船舶乗降人員は緩やかに減少しており、広島市や江田島市からは、航路の確保や充実・強化が求められています。

2) 観光航路利用者の増加への対応

生活航路は減少する一方で、世界遺産厳島神社のある宮島とを結ぶ航路や、広島湾クルーズを目的とした観光航路の乗降人員数は、全体的に増加しています。また、近年では富裕層をターゲットとした瀬戸内海島しょ部を周遊するラグジュアリーな小型クルーズ船も運航されるなど、新たなクルーズ市場の開拓も進んでいます。さらに、近年のクルーズ客船の寄港増大を踏まえ、乗降客が上陸してから直ぐに河川遊覧や島しょ部周遊を楽しめるような、クルーズ客船と連携する観光航路の需要への対応が求められています。



※生活航路，観光航路の明確な区分はないが，利用形態から便宜上分けて整理した。

※広島～今治航路はH18年に航路廃止。

※航路別の人数が不明な年については，グラフに表示していない。

出典：港湾統計

図 5-13 広島港発着生活航路および観光航路の航路別船舶乗降人員の推移



出典：せとうちホールディングス発表資料

図 5-14 瀬戸内海周遊クルーズ船の航路（一例）

3) 旅客ターミナルの機能向上及び陸上交通との連携強化への対応

旅客ターミナルでは、利用者本位の観点にたち、利用者の円滑な乗降や動線の確保に資するユニバーサルデザイン・バリアフリー化が必要となっています。また、接続している陸上交通（路面電車，バス）が北（都心）方面に限られており、陸上交通では既に導入されている交通系 IC カードについて、船舶への導入が進んでいないことなどが課題となっています。

このため、平成 28 年 12 月に広島市が策定した「地域公共交通網形成計画」では、船舶の機能強化策として、路線バスや路面電車との乗継のシームレス化や、東西方向のバス路線の新設による利用者本位の乗継を確保するとしており、旅客ターミナルの機能向上を図ると共に、陸上交通との連携強化が求められています。

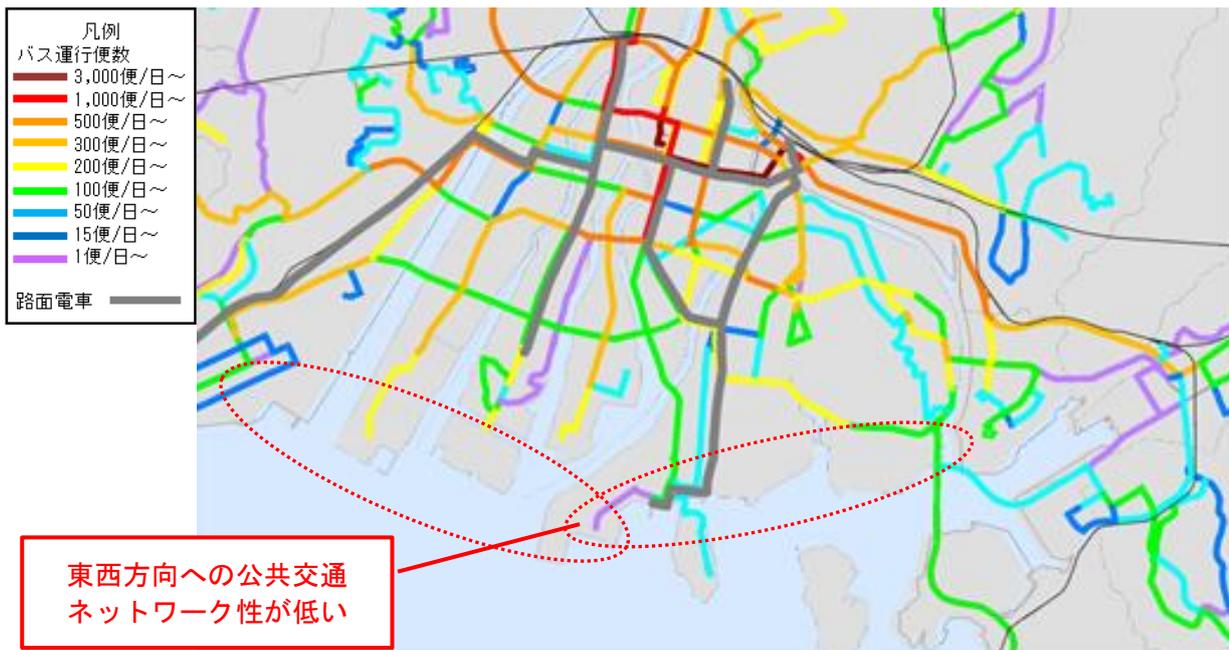


図 5-15 公共交通機関（バス，路面電車）の現況

(2) クルーズ客船等受入環境の向上

1) 客船の寄港増加及び大型化への対応

世界的なクルーズ人口の増加に伴い、広島港では背後の豊富な地域観光資源を活かし、宇品地区を中心にクルーズ客船の寄港回数が増加しています。また、外航船社のクルーズ客船は大型化の傾向にあります。広島港には大型クルーズ客船に係留できる岸壁や、CIQ⁽⁵³⁾やインフォメーションコーナーなどの国際旅客ターミナル施設が充実していないため、大型クルーズ客船については、五日市地区で暫定的に受入れを行っています。

このため、クルーズ客船の寄港増加及び大型化への対応が求められています。

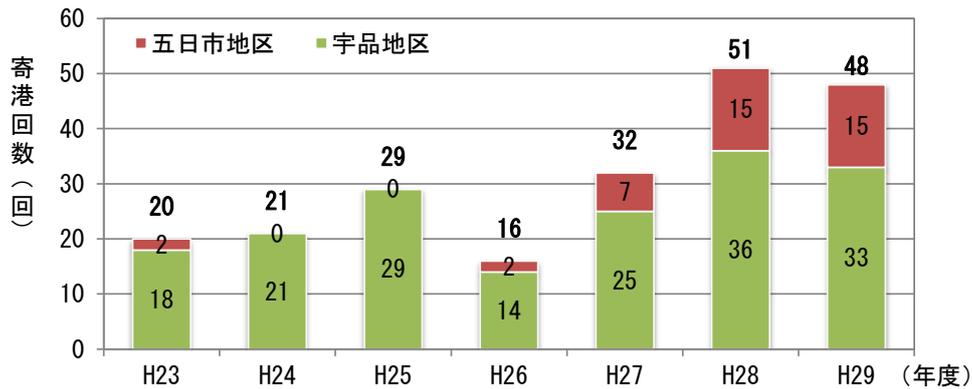


図 5-16 地区別の客船入港隻数

2) ビジターヨットの係留施設の確保への対応

広島港では、平成 29 年 5 月に海外から 52m (約 170ft) のビジターヨットが入港しましたが、広島観音マリーナの係留能力を超えることから、他地区へ係留した実績があります。また、観音マリーナでは、メガヨット⁽⁵⁴⁾等の係留に関し年間 3~4 件程度の問い合わせがありました。係留スペースが無いことから断っている状況です。

通称、メガヨットと呼ばれる大型のヨットは、近年は台湾で建造が始まり、アジアでも隻数が堅実に増加しています。こうした個人クルーズは、寄港地で船上パーティーや観光するケースが多く、地域産業の活性化が期待されます。

このため、大型のビジターヨットに係留できる施設の確保への対応が求められています。

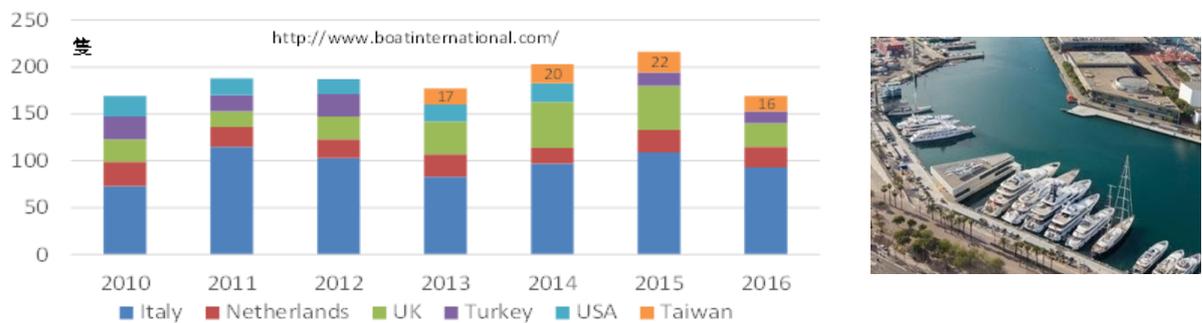


図 5-17 船長 24m を超えるヨットの建造隻数 (国別)

⁽⁵³⁾ 税関(Customs), 出入国管理(Immigration), 検疫(Quarantine)の略で、人や貨物の国際的な移動の際に必要な手続き及びその施設。

⁽⁵⁴⁾ 80ft (24m) 以上の外洋を航行できるクルーザー。

(3) みなとの賑わいづくりの促進

1) 民間・住民主導による賑わいづくりへの対応

広島港臨海部においては、民間活力を活かした商業施設等の立地が進展しています。特に宇品地区では、港湾施設を賑わい施設に利用転換し、民間のノウハウも活かした魅力あるインテリアショップ、レストラン、結婚式場など様々な施設が整備されています。

また、広島港ではみなとの資源を活用した賑わいづくりが進められており、「みなとオアシス」が2ヶ所（みなとオアシス広島、みなとオアシスベイサイドビーチ坂）が登録されています。みなとオアシスでは、イベント開催数が年々増加しており賑わいが創出されていますが、坂地区の人工海浜「ベイサイドビーチ坂」では、オールシーズンでの賑わい創出が課題となっています。このため、今後も継続した民間資金の導入促進や、利用者に配慮したパブリックアクセス⁽⁵⁵⁾の向上が求められています。



図 5-18 みなとオアシスのイベント状況

2) 物流・人流動線の棲み分けへの対応

広島港の臨海部は、平地が少なく限られた空間であることから、物流や人流が近接せざるを得ない状況です。このような中で多様なニーズに応じていくためには、物流機能と人流・賑わい機能の調和が重要な課題となっています。特に、宇品・出島地区は、コンテナターミナルや旅客ターミナルが立地し、物流機能と人流・賑わい機能の発展のためには、物流動線と人流動線との棲み分けが求められています。

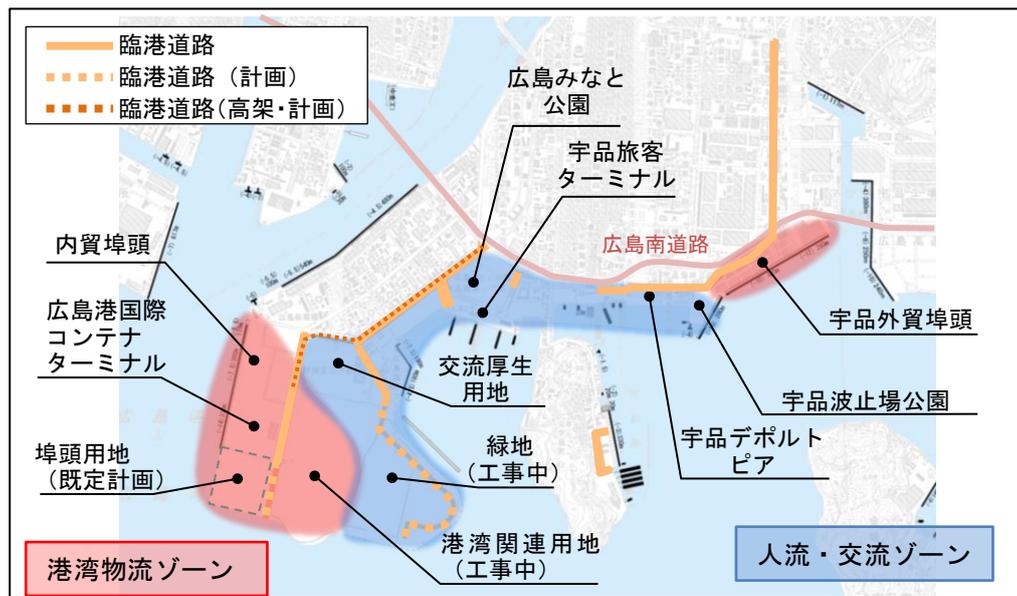


図 5-19 広島港宇品・出島地区周辺の状況

⁽⁵⁵⁾一般の人々が海や港へ自由に、安全に、かつ快適に行き来すること。

(4) 臨海部の良好な環境の形成

1) 緑地や海浜等による良好な環境づくりへの対応

港湾における親水緑地や海浜等は、港湾就労者や来訪者が海の自然やみなとの魅力に触れあい、レクリエーションを楽しみ、また休息を行う等、様々な機能を有する港湾空間です。広島港においては、これまで緑地や海浜等による良好な港湾空間を創出しているところですが、継続した取り組みが求められています。



図 5-20 広島港の主な緑地・海浜

(5) マリンレジャーの振興

1) プレジャーボートクルーズ振興への対応

広島県は全国1位のプレジャーボート隻数を抱え、県内には多くのマリンレジャーの拠点が存在します。広島港内においては、観音マリーナやボートパーク広島等が、プレジャーボートやヨットで海からアクセスできるビジターバース⁽⁵⁶⁾を有する「海の駅⁽⁵⁷⁾」として登録され、マリンレジャーの拠点となっています。瀬戸内の魅力やポテンシャルを生かしたマリンレジャーの更なる振興を図るため、継続した取組が求められています。



図 5-21 広島港のプレジャーボート収容施設（公共）

⁽⁵⁶⁾ マリーナなどで他の港から訪問した艇を一時的に係留するためのバース。

⁽⁵⁷⁾ 国土交通省により登録された船舶係留施設などの総合施設。

5-3. 安全・安心面の課題

(1) 臨海部の防災機能の強化

1) 耐震強化岸壁等の早期確保への対応

現在、広島港の耐震強化岸壁は、五日市地区に1バースが整備され、宇品地区の1バースは工事中ですが、3バース（出島地区の2バース、海田地区1バース）は未整備の状況です。

また、耐震強化岸壁が整備された五日市地区においては、耐震強化岸壁と一体的に機能する広場やオープンスペースは一部工事中です。

防災機能を強化するため、耐震強化岸壁等の早期確保が求められています。

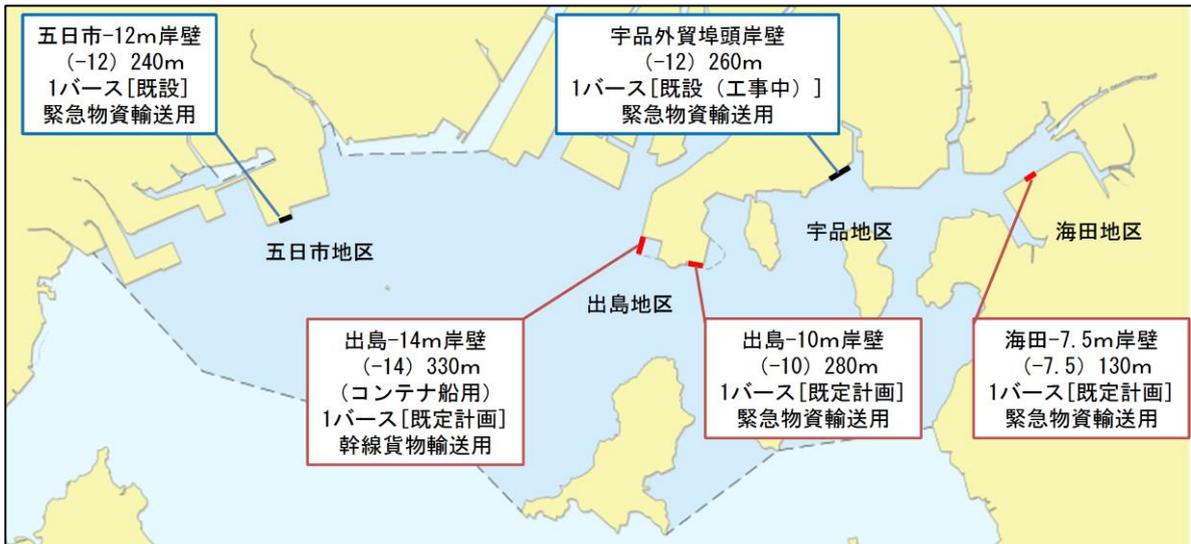


図 5-22 広島港の耐震強化岸壁

2) 港湾BCP⁽⁵⁸⁾等に基づく防災体制構築への対応

広島県では、大規模地震等の危機的事象により被災が生じた際に、広島港が担う港湾機能を、最低限維持若しくは早期に復旧できるよう、危機的事象発生時に行う具体的な対応（対応計画）と、平素から継続的に行うマネジメント活動（マネジメント計画）等を整理、明確化し、その実効性を確保することを目的に「広島港BCP」を平成29年3月に策定しました。

今後、港湾BCP等に基づき防災体制の構築を図り、マネジメント計画に応じた事前対策、教育・訓練等を行い実効性を高めていくことが求められています。

⁽⁵⁸⁾地震や風水害、あるいは事故などの不測の事態によって、通常の事業活動が中断した場合に、可能な限り短期間で重要な機能を再開させ、業務中断による経済損失を極小とするための計画のこと（Business Continuity Plan）。

(2) 港湾施設の老朽化対策

1) 港湾施設の戦略的なストックマネジメント⁽⁵⁹⁾への対応

広島県では、高度経済成長期に整備された多くの公共土木施設が将来、集中的に更新時期を迎えることから、施設の適切な機能・サービス水準の確保を目的に、維持管理手法を従来の対症療法型から予防保全型・事後保全型・観察保全型へ転換し、PDCA型のマネジメントサイクルに取り組むアセットマネジメント⁽⁶⁰⁾を導入しています。

引き続き、効率的な社会資本の維持管理・更新に向け、港湾施設の戦略的なストックマネジメントによる効果的な老朽化対策の推進が求められています。

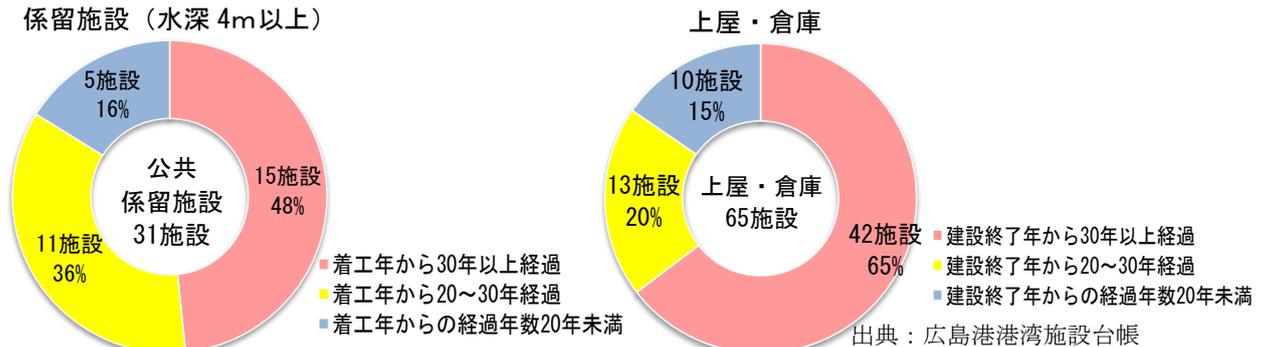


図 5-23 広島港 港湾施設の老朽化状況

(3) 長期的・安定的な廃棄物処理施設の確保

広島港の廃棄物処分場は、港湾整備や健全な産業・都市活動の維持発展に貢献しています。

現在、出島地区において浚渫土や残土、廃棄物の受入を行っているところですが、引き続き、港湾整備や都市活動へ対応するため、長期的・安定的な浚渫土や残土、廃棄物等の処分施設の確保が求められています。

(4) 沿岸域の環境の保全、再生及び創出

広島港では埋立等により自然海岸が減少しています。これまで、干潟・藻場等の保全、再生及び創出の取り組みを進めてきたところですが、人と海とのつながりを取り戻し、親しみやすい広島港とするため、継続した取り組みが求められています。

(5) 放置艇対策等の推進

広島県はプレジャーボート隻数が全国1位（平成27年14,979隻）となっています。放置艇隻数は減少していますが、係留保管施設の確保と規制措置を両輪に、安全で美しい港湾空間の形成のため、継続的に放置艇対策を推進していく必要があります。

(6) 高潮対策の推進

近年、想定を超える自然災害が発生しており、高潮や地震等から臨海部の背後地域を防護する為の高潮対策が求められています。

⁽⁵⁹⁾ 既存の構造物（ストック）を有効に活用し、長寿命化を図る体系的な手法。

⁽⁶⁰⁾ 資産管理の方法。港湾施設において、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行うための方法。

第6章 広島港長期構想

6-1. 広島港の将来像

広島港の現況や、将来展望、要請等を踏まえ抽出した課題へ対応するため、3つの視点（物流・産業、人流・賑わい、安全・安心）から広島港の将来像を目指します。

物流・産業面では、『**地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点**』を目指します。

人流・賑わい面では、『**瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点**』を目指します。

安全・安心面では、『**防災性・安全性が高く環境と共生する港**』を目指します。

また、広島港長期構想の理念として、『**瀬戸内海を牽引するグローバルゲート 広島港 ～HIROSHIMAから世界へ・世界からHIROSHIMAへ～**』を掲げます。



図 6-1 広島港の将来像・基本理念

将来像1
物流・産業地域産業の持続的発展やアジア諸国等との
交易拡大を支援する国際物流拠点

- 広島港背後圏では、輸送用機械（自動車等）、電気機械（電気・電子機器）、一般機械等のものづくり産業が発展し、基幹産業として地域経済を支えています。特に、広島港臨海部には製造業等の企業が集積しており、県内の製造品出荷額等に占める臨海部立地企業の貢献度は非常に高くなっています。また、臨海部では広島南道路をはじめとした臨海部道路ネットワークが概成しつつあり、高速道路までの接続性や埠頭間のアクセス性が向上する等、従来よりも飛躍的に交通利便性が高まっています。これにより港と背後地域の結びつきが強化され、「モノ」や「人」の流れが円滑となるため、広島港臨海部の役割は、地域経済を発展させる上で更に重要度を増しています。
- 更に、海外との交易に目を向けると、近年、世界各地域と我が国との貿易額は増大しています。県内企業をみると、経済・産業活動のグローバル化の中で、中国、韓国を中心に、近年では東南アジアや南アジア諸国へ次々と進出しており、今後もこれら成長の著しい新興国等と積極的につながっていくことが重要となっています。
- しかしながら、国の予測では、将来の少子化による人口減少や高齢化の進展が継続し、生産性が停滞した場合には、2040（平成52）年代以降マイナス成長になることが見込まれています。一方で、こうした人口減少に歯止めをかけ人口の安定化を図るとともに、イノベーション創出によって生産性を世界トップレベルの水準に引き上げることができれば、成長率が維持され「活力ある日本社会」を維持することが可能とされています。
- こうしたことから、今後も、地域経済を発展させて、活力ある社会を構築していくためには、地場産業の更なる競争力強化が求められています。このため、広島港では、企業の生産性の向上（付加価値の高い製品開発や、新規市場の創出等）やアジア諸国等との交易拡大に資する支援策として、外内貿貨物にかかる港湾物流機能の強化や臨海部への産業用地確保、臨海部道路のネットワーク化等が不可欠となっています。

以上より、広島港は、地域経済の発展に資するため、『**地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点**』を目指します。

将来像2
人流・賑わい

瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点

- 訪日外国人観光客数は、近年大幅に増加しており、日本政府観光局（JNTO）では2017（平成29）年には過去最高を更新する2,869万人（推計値）となることを発表しています。国の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」では、訪日外国人観光客数の目標人数を、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020（平成32）年に向けて4,000万人、2030（平成42）年には6,000万人に増大させるとしています。
- 広島県は、2つの世界遺産や、多島美で風光明媚な瀬戸内海等多くの観光資源・景勝地を有しており、2016（平成28）年の外国人観光客数は前年を上回る約201万人（5年連続で過去最高）となっています。また、広島港では、世界的なクルーズ需要の高まりを背景に2015（平成27）年には世界最大級の大型クルーズ船が寄港しており、寄港数は中・四国地方トップクラスである等、国際交流が活発化しています。
- 将来の人口減少による経済停滞を抑制していくためには、都心部と近く人流・交流の拠点性が高い宇品・出島地区を中心として、こうしたインバウンド需要の取込み等により交流人口を拡大させ、地域活性化を図っていく必要があります。このため、県全体として「瀬戸内ブランド」、「ひろしまブランド」の構築による観光資源のブランド戦略や、瀬戸内等地域の特色を生かした魅力ある観光地づくり等、交流・賑わい型産業の育成に取り組んでいく必要があります。
- また、島しょ部及び四国を結ぶ旅客航路に目を向けると、航路利用者数は全国トップクラスであり、近年では宮島クルーズやお散歩クルーズといった小型旅客船による観光クルーズの利用者が増加する等宇品旅客ターミナルを中心に瀬戸内海の玄関口として発展しています。
- 一方で、人口減少等の影響を受け生活航路の利用者数は全体として微減傾向にあり、地域の活力を維持し安全・安心な地域社会を実現するためには、生活と経済を支える生活航路等、地域交通の安定的な維持確保が重要な課題となっています。
- こうした多数の小型旅客船が島や瀬戸内海とつながっていることは広島港の強みであり、例えば、大型クルーズ船の乗客が小型旅客船に乗り換えて瀬戸内海を周遊する等、クルーズ船との連携による相乗効果も期待されています。
- 更に、住民ニーズとして、広島港の周辺において、美しい瀬戸内海を眺めながら、憩い、楽しめる空間づくりに対するニーズが高まっています。このため、多くの港湾施設や自然資産、歴史資産等を地域交流の拠点として活用しながら、来訪者が楽しめる魅力的な空間を作り出していくことが期待されています。

以上より、広島港は、みなとの賑わい・交流を促進して地域を支えるため、『瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点』を目指します。

将来像3
安全・安心

防災性・安全性が高く環境と共生する港

- 2011（平成23）年に発生した東北地方太平洋沖地震や2016（平成28）年の熊本地震等、近年想定を上回る大規模地震が頻発しており、広島港背後に被害が想定されている南海トラフ巨大地震の発生確率も高まっています。また、近年では、ゲリラ豪雨とも呼ばれる局地的な大雨や集中豪雨が各地で頻発し、インフラ等に大きな被害をもたらす等、気候変動の影響に伴う災害の発生も懸念されています。こうした激甚化する大規模災害に対して、人命や財産、地域産業を守るため、防災・減災対策としてストック効果⁽⁶¹⁾を重視した港湾インフラの整備が求められています。
- また、港湾インフラ自体は、高度経済成長期に集中的に整備した施設が多く、老朽化が進行しています。港湾の基幹的役割を果たす係留施設では、建設後50年後以上の施設が将来的に急増します。これら港湾施設の老朽化による機能不全等に適切に対応していくとともに、既存港湾施設の将来にわたる効率的・効果的な維持・更新を計画的に進める必要があります。
- 更に、瀬戸内海がもつ自然や歴史、多くの漁業資源等は地域に豊かな恵みをもたらしており、県民共通の貴重な財産となっています。一方で、沿岸では、これまでに多くの干潟や藻場が消失し、現存する藻場・干潟や自然海岸が減少しています。今後は、消失した干潟・藻場の再生を進めるとともに、残っているものは積極的に保全していく必要があります。更に、県民の生活や経済活動から生じる廃棄物を適正に処理するための処分場の確保や、港内にはプレジャーボート等の放置艇による不法係留や騒音・ゴミ放置等の問題もあり、良好な港湾環境の形成も求められています。

以上より、広島港は、みなとの防災機能の向上や、港湾施設の有効利用・老朽化対策、健全な産業・都市活動の維持発展に貢献、良好な港湾・海域環境の形成・保全によって安心感のある県民の生活を支えるため、『**防災性・安全性が高く環境と共生する港**』を目指します。

⁽⁶¹⁾ 整備されたインフラが機能することにより、継続的且つ中長期に渡って得られる効果。

6-2. 将来像の実現に向けた基本戦略

広島港の将来像の実現に向け、物流・産業面、人流・賑わい面、安全・安心面のそれぞれにおいて、次の基本戦略のもと取り組みを進めます。

(1) 物流・産業

「地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点」を実現するため、次に掲げる基本戦略のもと取り組みを進めます

戦略1	荷主企業の生産性向上・物流効率化に資する国際競争力の高いコンテナ物流拠点の形成
戦略2	地域産業の持続的発展や競争力強化に資する物流基盤の強化及び産業基盤の形成

(2) 人流・賑わい

「瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点」を実現するため、次に掲げる基本戦略のもと取り組みを進めます。

戦略3	瀬戸内地域交流や国際交流に資する交流ネットワークの形成
戦略4	憩い・賑わいの場となる親水空間・交流拠点の形成

(3) 安全・安心

「防災性・安全性が高く環境と共生する港」を実現するため、次に掲げる基本戦略のもと取り組みを進めます。

戦略5	港の防災機能の向上及び既存ストックの有効活用
戦略6	港湾活動と調和した沿岸域の環境の確保

6-3. 基本戦略に基づく施策・取組内容

基本戦略に基づき、次の施策を展開します。

(1) 物流・産業

戦略1

荷主企業の生産性向上・物流効率化に資する 国際競争力の高いコンテナ物流拠点の形成

① 外貿コンテナ機能の強化

アジア経済圏の成長といった社会動向や、海田コンテナターミナルの物理的制約、出島地区の埋立沖合展開の可能性等を踏まえ、出島地区の広島港国際コンテナターミナル及び背後地において、「外貿コンテナ機能の強化」を図ります。

具体的には、出島地区において、輸送効率化に資する「大型船に対応した係留施設の整備」や、出島地区と海田地区の2箇所を取扱いが行われている外貿貨物の出島地区への集約や、荷役設備・関連施設の充実など荷役環境の改善に資する「外貿コンテナ機能の集約再編」、臨海部における流通加工、荷捌き等の一体的実施により中間輸送の削減を実現し、物流配送の効率化に資する、コンテナターミナル背後への「臨海部ロジスティクス機能の導入」、航路利便性を向上し集貨を強化するため、「アジア航路の拡充・新規開設」に取り組みます。

なお、「臨海部ロジスティクス機能の導入」にあたっては、企業ニーズを踏まえた段階的な土地造成、分譲時期の打出しによる企業投資の促進に取り組みます。

② 国際フィーダー機能の強化

国際戦略港湾への接続強化や出島地区と海田地区のコンテナターミナルの適切な機能分担といった要請を踏まえて、「国際フィーダー機能の強化」を図ります。

具体的には、出島地区及び海田地区において、既存ストックを有効に活用し、「国際フィーダーコンテナの集貨、定期航路拡充」に取り組むとともに、長期的には出島地区への国際フィーダー機能の集約を目指します。

③ コンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上

情報通信技術の発達や労働人口の減少といった社会動向や、港湾運営会社によるコンテナターミナルの運営といった好機を捉えて、「コンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上」を図ります。

具体的には、出島地区及び海田地区において、港湾物流の情報化、自動受付によるゲート処理の効率化、RTG⁽⁶²⁾の遠隔操作化等の「ICTを活用したコンテナターミナルの生産性・サービスの向上」や、「港湾運営会社によるコンテナターミナル運営の効率化」に取り組みます。

⁽⁶²⁾ タイヤ式門型トランスファクレーンの略。コンテナ蔵置エリアにおいてコンテナの段積み保管及び払出し作業を行う。

④ 交通ネットワークの強化

臨海部の埠頭間や背後地との更なる接続性強化、港湾物流の迅速・円滑な幹線道路や高速交通網へのアクセスを実現するため、「交通ネットワークの強化」を図ります。

具体的には、出島地区及び宇品地区において、幹線道路までの臨港道路の整備など「アクセス道路整備」、廿日市地区から海田地区において、関係機関と連携して、広島南道路や臨港道路廿日市草津線の未整備区間の整備推進、また、臨海部の開発状況や既計画の道路整備による交通状況を踏まえ、広島南道路以南の東西方向の動線強化等「臨海域東西軸の機能強化」に取り組みます。

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
① 外貿コンテナ機能の強化	I. 大型船に対応した係留施設の整備	■			出島
	II. 外貿コンテナ機能の集約再編	■			出島
	III. 臨海部ロジスティクス機能の導入 (早期に機能を導入するため段階的に土地を竣工する)	■	■		出島
	IV. アジア航路の拡充・新規開設	■			出島
② 国際フィーダー機能の強化	I. 国際フィーダーコンテナの集貨、定期航路拡充	■	■		出島 海田
③ コンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上	I. ICTを活用したコンテナターミナルの生産性・サービスの向上	■	■		出島 海田
	II. 港湾運営会社によるコンテナターミナル運営の効率化	■	■		出島 海田
④ 交通ネットワークの強化	I. アクセス道路整備		■		出島、宇品
	II. 臨海域東西軸の機能強化		■		廿日市～海田

短期：概ね5年
中期：概ね10年
長期：概ね10年以上

外貿コンテナ機能の強化，国際フィーダー機能の強化，交通ネットワークの強化

■：取組内容（短期～長期）
■：取組内容（長期）



戦略2

地域産業の持続的発展や競争力強化に資する物流基盤の強化
及び産業基盤の形成

① 外内貿機能の再編・強化

基幹産業である自動車産業の展望や、我が国のエネルギー需給構造の変革を見据えた環境配慮型エネルギー需要の増大、木材産業構造の転換といった社会動向・情勢を踏まえ、地域経済への貢献度が高い製造業等の競争力維持・強化を行うため、「外内貿機能の再編・強化」を図ります。

具体的には、廿日市地区において、木材産業やエネルギー産業の競争力強化に資する埠頭整備や、鉄スクラップ等の旺盛な外需に対応したリサイクル貨物の輸出拠点の形成等を図るとともに、五日市地区において、既存の機械製造業や新規立地産業等によるユニットロード⁽⁶³⁾貨物の取扱いや、逼迫した移入自動車のモータープールへの対応として、「在来貨物埠頭の再編・強化」に取り組みます。また、江波地区において、既存ストックを活用した機能の再編、背後立地産業を支援する取組、出島地区において、利用形態を踏まえ、施設の有効利用を図るための係留施設や倉庫等の再編、サプライチェーンマネジメントの更なる深化に対応した貨客船輸送網の拡充、宇品地区において、完成自動車の輸出機能の強化や、官民連携による老朽化した倉庫等の再編、海田地区において、背後立地産業から排出される鉄スクラップ等リサイクル貨物の移出入拠点形成等を図るため「在来貨物埠頭の再編・強化」に取り組みます。

また、廿日市地区、五日市地区、出島地区、宇品地区及び海田地区において、公共施設の管理・運営等に民間の資金やノウハウを活用し、効率的かつ効果的な公共サービスを提供するため、「PPP/PFI 等制度の活用」に取り組みます。

② モーダルシフトの促進

地球温暖化対策の取組の進展やトラックドライバー不足といった社会動向、広島港の内航 RORO 貨物の取扱量の減少や交通ネットワーク強化による臨海部のアクセス性の向上等の社会動向・情勢を踏まえ、内航 RORO 船や四国とのフェリーを活用した「モーダルシフトの促進」を図ります。

具体的には、五日市地区、宇品地区において、東西に広い広島港の特性を考慮し、RORO 貨物の品目特性と適合性の高いユニットロード貨物を取り扱う東西 2 拠点を形成するとともに、フェリーを活用したトラック貨物のモーダルシフトを図るなど「内貿 RORO・フェリー一貨物の拠点機能導入・強化」に取り組みます。

③ 新たな産業空間の確保

臨海部への土地需要の高まりや工場立地の国内回帰といった社会動向や、広島港背後に地域雇用を生む生産拠点（臨海部産業用地）が不足している現状を踏まえ、「新たな産業空間の確保」を図ります。

具体的には、廿日市地区において地域産業の企業用地や物流用地を確保するため「低利用地（公有水面含む）の活用による産業用地確保」や、五日市地区において製造業等の新規産業を誘致するための「産業用地確保・立地促進」に取り組みます。また、長期的には、草津地区及び江波地区の沖合空間を産業用地として活用することを目指します。

⁽⁶³⁾ 貨物を輸送する場合に一定の単位にまとめて荷役することで、発地から着地まで、できるだけその単位を崩さず荷役、輸送、保管する方式。

④ 交通ネットワークの強化（再掲）

臨海部の埠頭間や背後地との更なる接続性強化，港湾物流の迅速・円滑な幹線道路や高速交通網へのアクセスを実現するため，「交通ネットワークの強化」を図ります。

具体的には，出島地区及び宇品地区において，幹線道路までの臨港道路の整備など「アクセス道路整備」，廿日市地区から海田地区において，関係機関と連携して，広島南道路や臨港道路廿日市草津線の未整備区間の整備推進，また，臨海部の開発状況や既計画の道路整備による交通状況を踏まえ，広島南道路以南の東西方向の動線強化等「臨海域東西軸の機能強化」に取り組みます。

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
① 外内貿機能の再編・強化	I. 在来貨物埠頭の再編・強化	短期	中期	長期	廿日市，宇品 五日市，出島，海田 江波
	II. PPP/PFI 等制度の活用	短期	中期	長期	廿日市，五日市，出島，宇品，海田
② モーダルシフトの促進	I. 内貿 RORO・フェリー貨物の拠点機能導入・強化	短期	中期	長期	五日市，宇品
③ 新たな産業空間の確保	I. 低利用地（公有水面含む）の活用による産業用地確保	短期	中期	長期	廿日市
	II. 産業用地確保・立地促進	短期	中期	長期	五日市 草津，江波
④ 交通ネットワークの強化（再掲）	I. アクセス道路整備（再掲）	短期	中期	長期	出島，宇品
	II. 臨海域東西軸の機能強化（再掲）	短期	中期	長期	廿日市～海田

外内貿機能の再編・強化，モーダルシフトの促進，新たな産業空間の確保，交通ネットワークの強化



注）道路等構想については，既計画の道路整備の状況や臨海部の開発状況を踏まえた上で取り組む。

 : 取組内容（短期～長期）
 : 取組内容（長期）

(2) 人流・賑わい

戦略3

瀬戸内地域交流や国際交流に資する交流ネットワークの形成

① 海上交通網の維持・強化

広島港の島しょ部及び四国を結ぶ航路利用者数の微減傾向や、観光航路の増大、地域交通である生活航路の利用者数の減少といった社会動向・情勢を踏まえ、地域交流を推進するため、「海上交通網の維持・強化」を図ります。

具体的には、宇品地区、金輪島地区及び似島地区において地域交通の確保や観光航路の活性化を図るため、「島しょ部及び四国を結ぶ旅客船・フェリー航路の維持・強化」や、宇品地区において旅客ターミナルの旅客の乗降円滑化に資するユニバーサルデザイン化やバリアフリー化、耐震性の確保など「旅客ターミナルの利便性・安全性の向上」、また、宇品地区において、旅客船・フェリーと陸上交通との連携強化や路面電車の延伸、クルーズ船乗降客も含めた旅客の市街地や東西方向へのアクセス利便性向上のため、「公共交通相互の連携強化・旅客の乗継円滑化」、さらには、広島港全域において、中・四国地方における交流拠点性向上を図るため「瀬戸内海クルーズ航路や河川と連携した航路の開設」に取り組みます。

なお、瀬戸内海クルーズ航路や河川と連携した航路は、クルーズ客船受入拠点との連携を目指します。

② 国際交流基盤の強化

訪日外国人観光客の増大や、世界的なクルーズ人口の増加、観光立国の実現を目指す国の成長戦略、広島港のクルーズ船受入れ環境充実の要請や大型クルーズ船に対応した施設不足、また、広島港臨海部が有する G7 外相会合等の国際会議開催のポテンシャルを踏まえ、国際交流人口を拡充し地域を活性化するため、「国際交流基盤の強化」を図ります。

具体的には、宇品地区ではプレミアムクラスやラグジュアリークラスといった中小型クルーズ客船を主なターゲットとして、出島地区ではクルーズ客船や貨客船を主なターゲットとして、「クルーズ客船受入施設の充実・確保」を行います。あわせて、クルーズ旅客の利便性向上、おもてなしの向上を目指して、「迅速かつ円滑な CIQ 等の受入環境の向上、便益施設の充実、受入環境の美装化」に取り組みます。

また、宇品地区では、海外等のビジターヨット等の受入が可能な「クルーズ客船受入施設の充実・確保」に取り組みます。

なお、出島地区では、メッセ・コンベンション機能の導入検討の状況を踏まえ、その後の対応を検討します。

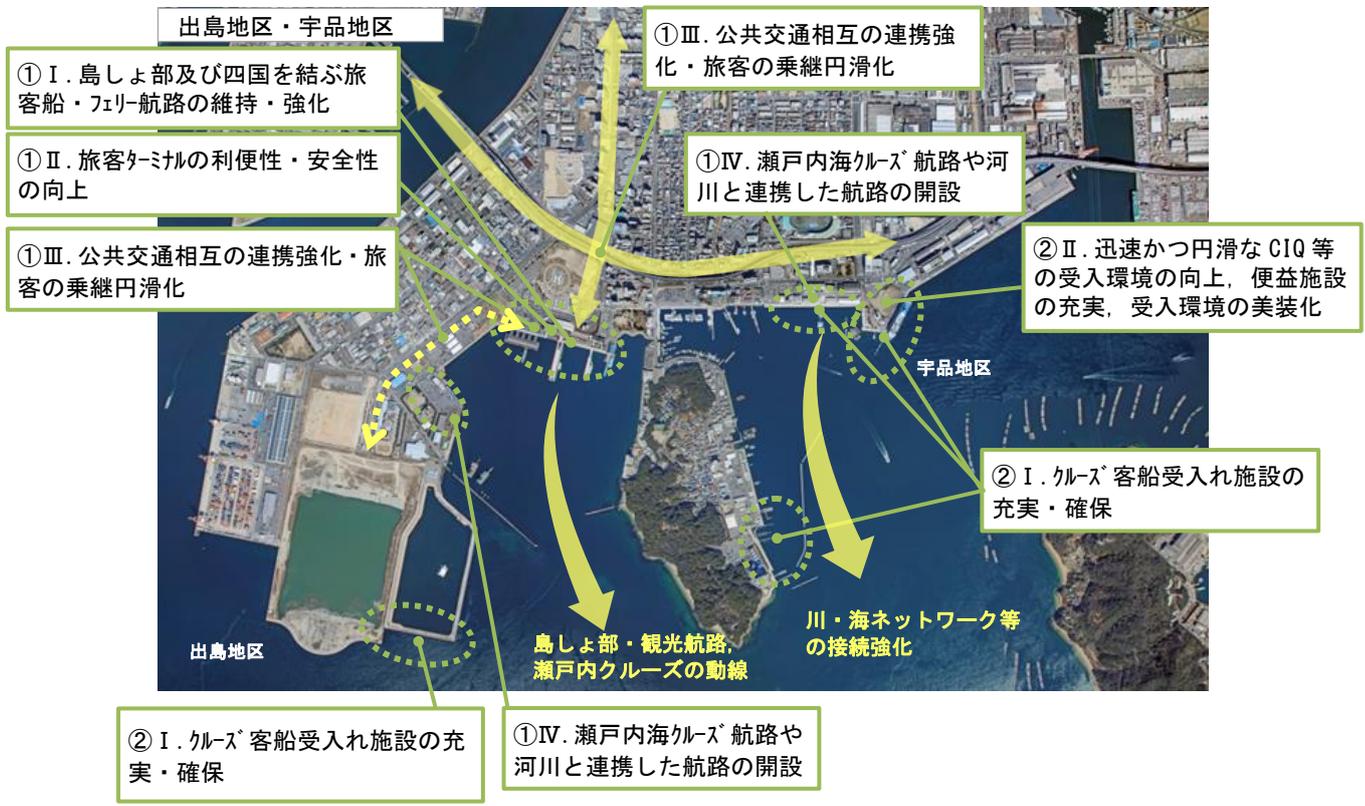
第6章 広島港長期構想

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
① 海上交通網の維持・強化	I. 島しょ部及び四国を結ぶ旅客船・フェリー航路の維持・強化	■	■	■	宇品, 金輪島, 似島
	II. 旅客ターミナルの利便性・安全性の向上	■	■	■	宇品
	III. 公共交通相互の連携強化・旅客の乗継円滑化	■	■	■	宇品
	IV. 瀬戸内海クルーズ航路や河川と連携した航路の開設	■	■	■	宇品 全域
② 国際交流基盤の強化	I. クルーズ客船受入れ施設の充実・確保	■	■	■	宇品 出島
	II. 迅速かつ円滑なCIQ等の受入環境の向上, 便益施設の充実, 受入環境の美装化	■	■	■	宇品 出島

短期：概ね5年
中期：概ね10年
長期：概ね10年以上

海上交通網の維持・強化, 国際交流基盤の強化

■ : 取組内容 (短期~長期)



戦略4

憩い・賑わいの場となる親水空間・交流拠点の形成

① 憩い賑わい空間の創出

県民の親水・憩い機能の要請や、余暇活動の多様なニーズ、港湾施設を活用した商業施設の立地の進展、海洋性レクリエーション拠点の取組の進展といった社会動向・情勢を踏まえ、更なる賑わいを創出するため、「憩い賑わい空間の創出」を図ります。

具体的には、吉島地区、出島地区、宇品地区、坂地区、似島地区において、みなとオアシスの取組等を通じた快適な空間づくりに資する「パブリックアクセスの向上」、また、観音地区、出島地区、宇品地区、坂地区において「みなと」の資源や民間活力を活用した賑わい空間を創出するため、「賑わい施設に係る民間投資の促進」に取り組みます。また、五日市地区、出島地区、宇品地区において、物流エリアと人流エリアの安全や円滑な物流輸送を確保するため、臨港道路（高架道路）の整備など「物流と人流の棲み分け・動線分離」に取り組みます。さらに、五日市地区、吉島地区、出島地区、宇品地区において、住民や港湾利用者、来訪者がレクリエーションやスポーツを楽しみ、あるいは憩いふれあうことができる「港湾緑地（休息・親水・賑わい空間）等の整備」、また、廿日市地区、五日市地区、観音地区、吉島地区、坂地区においてプレジャーボート保有隻数トップクラスの優位性を活かし、海洋性レジャーの充実を図るなど「マリンレジャーの振興」に取り組みます。

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
① 憩い賑わい空間の創出	I. パブリックアクセスの向上	短期	中期	長期	吉島, 宇品, 坂, 似島 出島
	II. 賑わい施設に係る民間投資の促進	短期	中期	長期	観音, 宇品, 坂 出島
	III. 物流と人流の棲み分け・動線分離	短期	中期	長期	五日市, 宇品 出島
	IV. 港湾緑地(休息・親水・賑わい空間)等の整備	短期	中期	長期	五日市, 吉島, 宇品 出島
	V. マリンレジャーの振興	短期	中期	長期	廿日市, 五日市, 観音, 吉島, 坂

短期：概ね5年
中期：概ね10年
長期：概ね10年以上

憩い賑わい空間の創出

□ : 取組内容(短期～長期)



(3) 安全・安心

戦略5

港の防災機能の向上及び既存ストックの有効活用

① 防災・減災対策の推進

大規模地震の切迫性を踏まえ、広島港の防災機能を効果的に発揮するため、「防災・減災対策の推進」を図ります。

具体的には、出島地区、宇品地区、海田地区において大規模地震発生時の緊急物資の取り扱い、避難場所等の確保、産業活動への被害の最小化を図るため「耐震強化岸壁の整備」や、広島港全域において、災害時の被害の最小化、広域的なバックアップ体制や適切なりダンダンシーの確保に向け、「周辺港湾との連携体制の強化・港湾BCP等による減災対策の推進」に取り組みます。

なお、緊急物資や幹線貨物を都心部へ輸送する道路の防災機能の強化策についても、広島港事業継続計画による取組を進めます。

また、大規模地震や豪雨災害時等の大規模災害発生時において、鉄道・陸路が遮断した場合、物流・人流ともに海上輸送の役割は非常に重要になるとともに、この海上輸送を十分に機能させるには、航行上の障がい物となる漂流物などの除去が必要であるため、海域における迅速な漂流物の回収体制の強化に取り組みます。

さらに、旅客施設等のバリアフリー化を進めるとともに、非常時においても乗降客等が円滑に利用できる港湾機能を発揮できるよう、取組を進めます。

広島港全域において、高潮や波浪、津波による海岸の安全性を高めるとともに、ゼロメートル市街地⁽⁶⁴⁾等の緊急性の高い地域においては、最大クラスの地震を対象として耐震性向上を図るため、「海岸における高潮・地震対策の推進」に取り組みます。

② 施設の適正な維持管理

港湾施設の老朽化の進行や、財政制約等を踏まえ、戦略的な維持管理・更新を行うため、「施設の適正な維持管理」を図ります。

具体的には、広島港全域において、効果的な老朽化対策を推進するため「施設の更新等に係る費用の縮減及び平準化・長寿命化」、また、廿日市地区、出島地区、宇品地区、海田地区において、利用実態を踏まえた施設の有効利用を図るため、「低利用(既存)施設の有効活用・利用転換」に取り組みます。

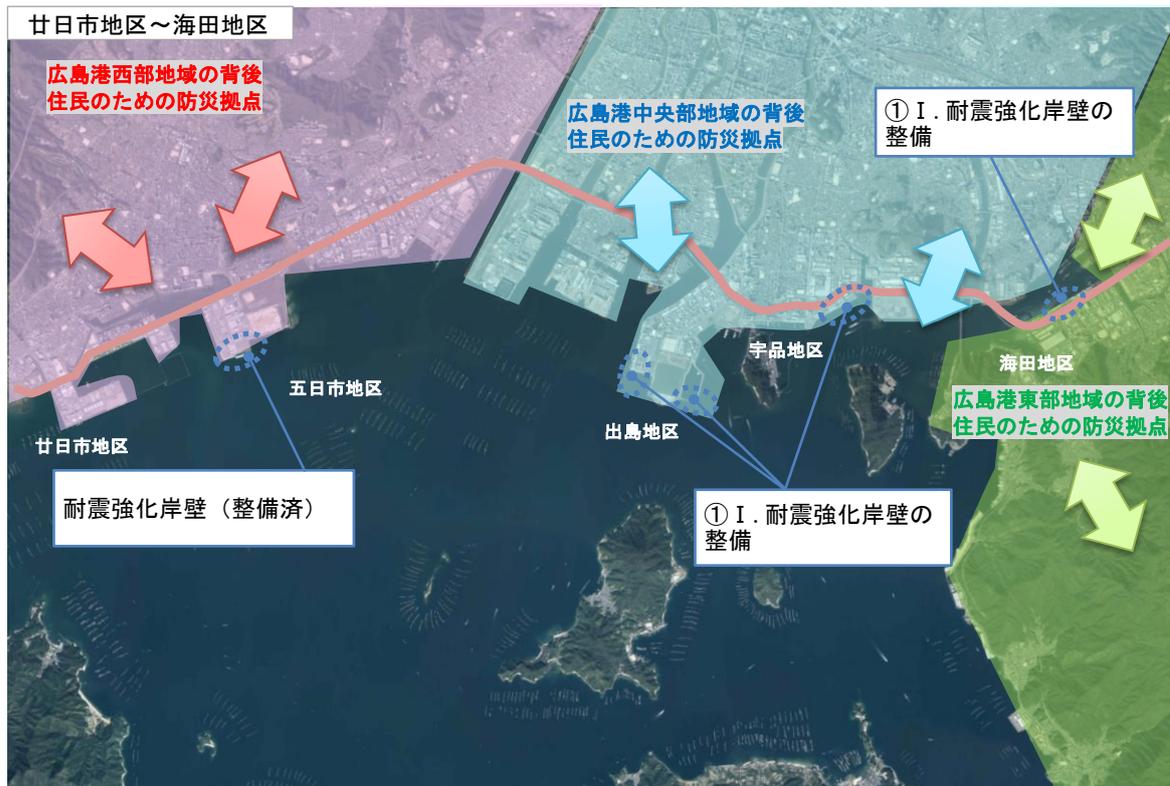
⁽⁶⁴⁾ 海岸付近において、地表標高が朔望平均満潮位よりも低い市街地。

第6章 広島港長期構想

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
① 防災・減災対策の推進	I. 耐震強化岸壁の整備	短期	中期	長期	宇品 海田 出島
	II. 周辺港湾との連携体制の強化・港湾BCP等による減災対策の推進	短期	中期	長期	全域
	III. 海岸における高潮・地震対策の推進	短期	中期	長期	全域
② 施設の適正な維持管理	I. 施設の更新等に係る費用の縮減及び平準化・長寿命化	短期	中期	長期	全域
	II. 低利用(既存)施設の有効活用・利用転換	短期	中期	長期	廿日市, 出島, 宇品, 海田

防災・減災対策の推進

□ : 取組内容 (短期~長期)



戦略6

港湾活動と調和した沿岸域の環境の確保

① 廃棄物処理要請への対応

港湾活動や健全な産業・都市活動への貢献、また、災害時の発生土砂及び災害廃棄物の受入機能を確保するため、「廃棄物処理要請への対応」を図ります。なお、良質な土砂については、干潟造成などへの有効活用に取り組みます。

具体的には、廿日市地区、五日市地区において港湾開発と一体となった浚渫土や残土の受入れや、出島地区において、浚渫土や残土、また、産業廃棄物の受入れを行うため、「廃棄物処理施設の確保」に取り組みます。

② 環境との共生

瀬戸内海の総合的な環境保全や環境創造政策の推進といった社会動向、広島港の埋立て等により減少している自然海岸、港湾活動がもたらす生態系や漁業活動への影響に対応するため、「環境との共生」を図ります。

具体的には、広島港全域において、広島湾再生プロジェクトと連携し、港内の海域環境改善のため「藻場・干潟等の保全、底質改善対策」や、安全かつ適正な水域利用のため「港湾活動と漁業活動との調和」に取り組みます。なお、船舶のバラスト⁽⁶⁵⁾水問題については、バラスト水管理条約発効後の動向を踏まえつつ適切に対応していきます。

③ プレジャーボート収容の促進

快適で美しい都市空間の形成の要請といった社会情勢や、広島港の放置艇の存在といった現状を踏まえ、「プレジャーボート収容の促進」を図ります。

具体的には、広島港全域において、安全で美しい港湾空間の形成のため、「係留保管施設の確保及び放置艇の規制強化」に取り組みます。

④ 小型船だまりの確保

漁船だまりの整備や、ポートサービス船の係留機能強化の要請を踏まえ、「小型船だまりの確保」を図ります。

具体的には、係留保管施設整備と係留規制を両輪とする方策を継続しながら、既存ストック（港湾・漁港内の水域施設等）を活用した柔軟な対策を行うこと等を定める「放置艇解消のための基本方針」（平成30年3月策定）に基づき、広島港における係留保管施設の確保を行いながら、放置等禁止未指定水域に残っている放置艇の撤去指導及び係留保管施設・係留可能場所への収容指導に取り組みます。

⁽⁶⁵⁾ 船の水深（喫水）や、横方向・前後方向の傾きを調整するために船内に搭載する液体または固体のこと。主に海水が用いられる。

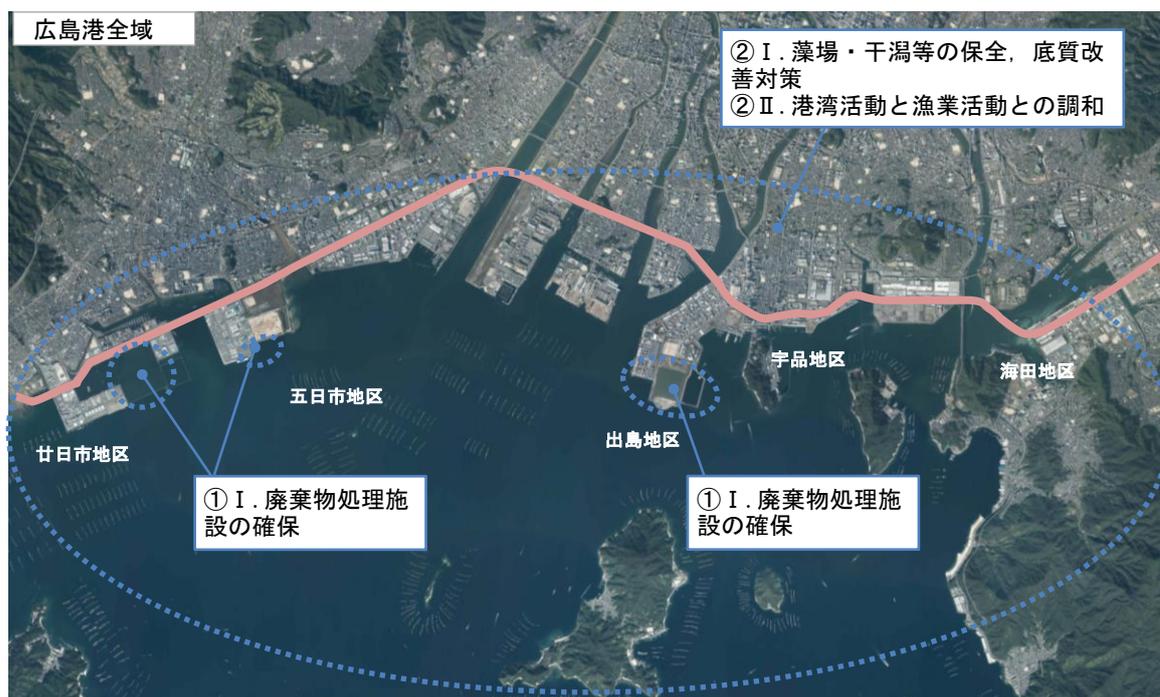
第6章 広島港長期構想

施策	取組内容	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
① 廃棄物処理要請への対応	I. 廃棄物処理施設の確保	[Red bar]			出島
		[Red bar]			廿日市, 五日市
② 環境との共生	I. 藻場・干潟等の保全, 底質改善対策	[Red bar]			全域
	II. 港湾活動と漁業活動との調和	[Red bar]			全域
③ プレジャーポート収容の促進	I. 係留保管施設の確保及び放置艇の規制強化	[Red bar]			全域
④ 小型船だまりの確保	I. 漁船や, ポートサービス船の船だまりの確保	[Red bar]			全域

短期：概ね5年
中期：概ね10年
長期：概ね10年以上

廃棄物処理要請への対応, 環境との共生

[Red bar] : 取組内容 (短期~長期)



■広島港の地区別施策・取組方向

表 6-1 広島港の地区別施策・取組方向

将来像	基本戦略	施策	取組内容	取組時期 短期：概ね5年 中期：概ね10年 長期：概ね10年以上			廿日市地区	五日市地区	草津地区	観音地区	江波地区	吉島地区	出島地区	宇品地区	仁保地区	向洋地区	海田地区	坂地区	金輪島地区	似島地区		
				短期	中期	長期																
地域産業の持続的発展や国際物流拠点等の形成	荷主企業の生産性向上・物流効率化に資する国際競争力の高いコンテナ物流拠点の形成	外貨コンテナ機能の強化	大型船に対応した係留施設の整備										○									
			外貨コンテナ機能の集約再編										○									
			臨海部ロジスティクス機能の導入（早期に機能を導入するため段階的に土地を竣工する）											○								
			アジア航路の拡充・新規開設											○								
		国際フィーダー機能の強化	国際フィーダーコンテナの集貨、定期航路拡充											○								
			ICTを活用したコンテナターミナルの生産性・サービスの向上											○								
	コンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上	港湾運営会社によるコンテナターミナル運営の効率化											○									
		交通ネットワークの強化	アクセス道路整備										○	○								
	臨海域東西軸の機能強化						○	○	○	○	○	○	○	○	○			○				
	地域産業の持続的発展や競争力強化に資する物流基盤の強化及び産業基盤の形成	外内貨機能の再編・強化	在来貨物埠頭の再編・強化											○								
			PPP/PFI等制度の活用											○	○							
		モーダルシフトの促進	内貨RORO・フェリー貨物の拠点機能導入・強化												○							
			低利用地（公有水面含む）の活用による産業用地確保												○							
		新たな産業空間の確保	産業用地確保・立地促進												○							
アクセス道路整備（再掲）														○	○							
瀬戸内と世界をつなぐ国際交流拠点	瀬戸内地域交流や国際交流に資する交流ネットワークの形成	海上交通網の維持・強化	島しょ部及び四国を結ぶ旅客船・フェリー航路の維持・強化																○	○		
			旅客ターミナルの利便性・安全性の向上																			
		公共交通相互の連携強化・旅客の乗継円滑化																				
		瀬戸内海クルーズ航路や河川と連携した航路の開設												○	○	○	○	○	○	○	○	
	国際交流基盤の強化	クルーズ客船受入れ施設の充実・確保																				
		迅速かつ円滑なCIQ等の受入環境の向上、便益施設の充実、受入環境の美装化																				
	憩い・賑わいの場となる親水空間・交流拠点の形成	憩い・賑わい空間の創出	パブリックアクセスの向上											○							○	
			賑わい施設に係る民間投資の促進												○						○	
			物流と人流の棲み分け・動線分離												○							
			港湾緑地（休息・親水・賑わい空間）等の整備												○							
			マリレジャーの振興												○						○	
			耐震強化岸壁の整備																			
	港の防災機能の向上及び既存ストックの有効活用	防災・減災対策の推進	周辺港湾との連携体制の強化・港湾BCP等による減災対策の推進											○	○	○	○	○	○	○	○	
			海岸における高潮・地震対策の推進												○	○	○	○	○	○	○	○
施設の適正な維持管理		施設の更新等に係る費用の縮減及び平準化・長寿命化												○	○	○	○	○	○	○		
		低利用（既存）施設の有効活用・利用転換												○	○							
港湾活動と調和した沿岸域の環境の確保	廃棄物処理要請への対応	廃棄物処理施設の確保																				
		環境との共生																				
	プレジャーボート収容の促進	漁場・干潟等の保全、底質改善対策												○	○	○	○	○	○	○		
		港湾活動と漁業活動との調和												○	○	○	○	○	○	○	○	
小型船だまりの確保	係留保管施設の確保及び放置艇の規制強化												○	○	○	○	○	○	○	○		
	漁船や、ポートサービス船の船だまりの確保												○	○	○	○	○	○	○	○		

6-4. 空間利用計画

広島港の将来像，すなわち，物流・産業面では『地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点』，人流・賑わい面では『瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点』，安全・安心面では『防災性・安全性が高く環境と共生する港』の実現に向けて，地区特性を踏まえ，効率性，快適性，安全性の観点から，調和のとれた空間利用が実現するようゾーニングを設定しました。

これらの空間利用計画（機能配置ゾーニング）に基づき，各施策を展開します。

物流関連ゾーン	背後圏の産業・経済・生活を支える物流拠点として， 港湾施設及び物流施設の利用に供する空間
生産ゾーン	地域産業の発展や臨海部への企業進出に対応する空間
交流拠点ゾーン	人々が海や港を通じて交流し，賑い・憩うことができる空間
環境・緑地レクリエーションゾーン	環境に配慮した快適な港湾環境を創造し， 人々が海に親しむことのできる空間

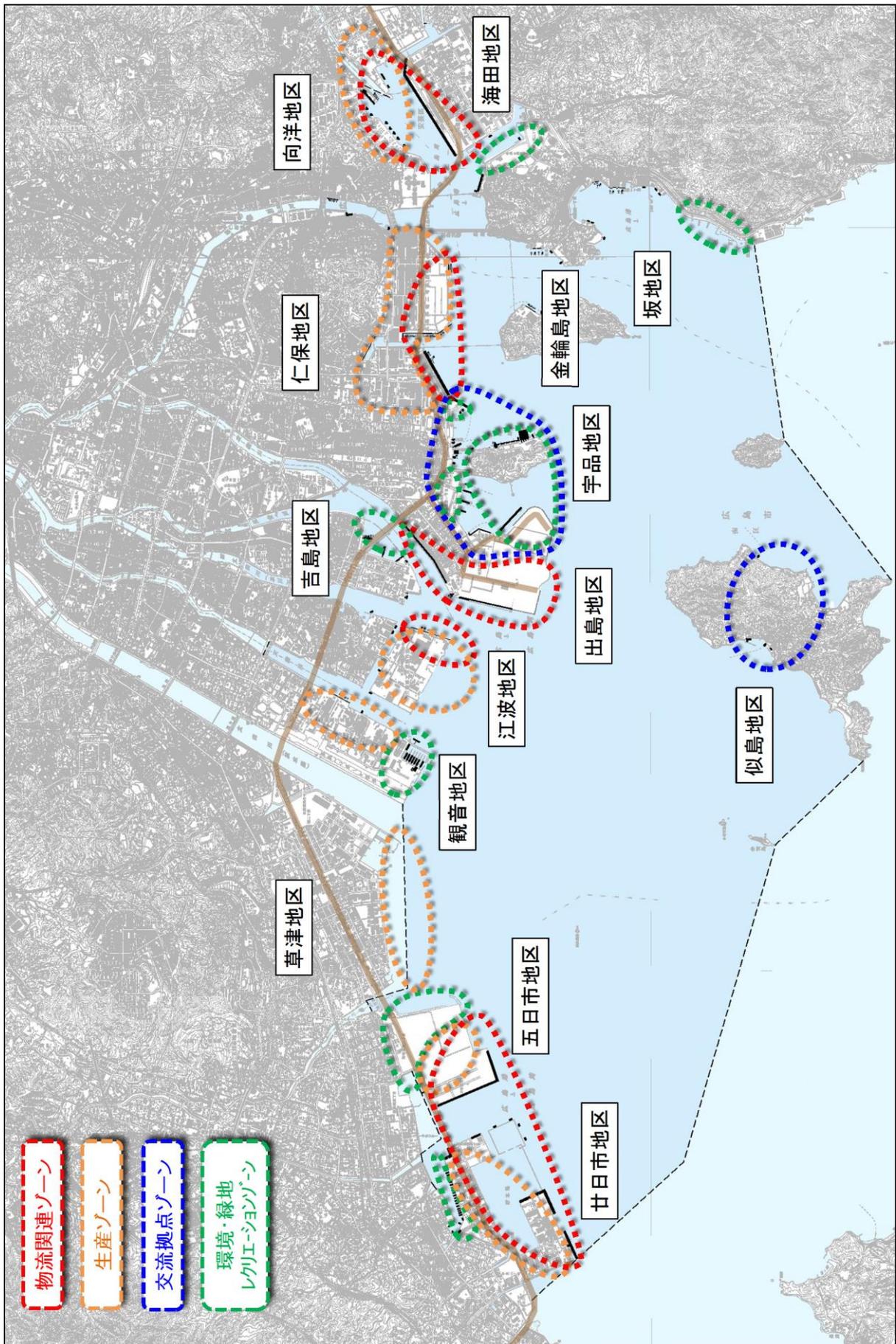


図 6-2 広島港の空間利用計画

(1) 地区別の空間利用計画

1) 廿日市地区

- ・港湾施設の拡充・再編により、木材関連産業やエネルギー産業等の港湾物流機能の強化が図られるよう、**物流関連ゾーン**を地区の南側を中心に配置します。
- ・港湾施設の再編により、企業立地等による地域産業の発展が図られるよう、**生産ゾーン**を効率的な港湾利用が可能な現在の生産活動のエリアを拡充する形で配置します。
- ・既存のボートパーク、港湾緑地等の親水空間を踏まえ、**環境・緑地レクリエーションゾーン**を地区の北側に配置します。

2) 五日市地区

- ・現在取り扱われている貨物の輸送機能を強化し、また企業立地等による新たな貨物や複合一貫輸送貨物に対応できるよう、**物流関連ゾーン**を既存の埠頭を拡充する形で配置します。
- ・企業立地による産業の発展が図られるよう、**生産ゾーン**を効率的な港湾利用が可能な現在の生産活動のエリアを拡充する形で配置します。
- ・八幡川河口付近の良好な環境を保全・創出し、魅力のある親水空間で憩いふれあい、レクリエーション等を楽しむ場として、**環境・緑地レクリエーションゾーン**を北東側に配置します。

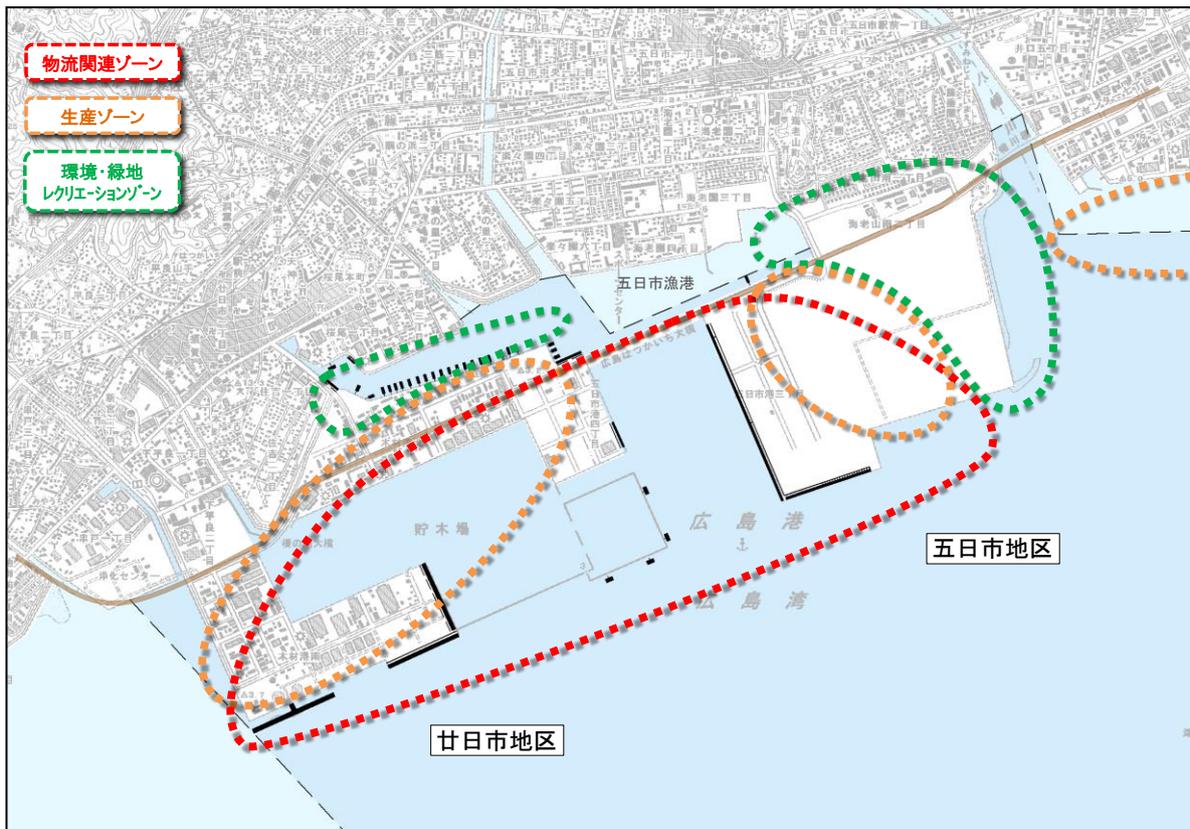


図 6-3 廿日市・五日市地区の空間利用計画

3) 草津地区

- ・将来構想として、新たな企業立地等による地域産業の発展が図られるよう、沖合空間に生産ゾーンを配置します。

4) 観音地区

- ・立地企業等の持続的発展が図られるよう、生産ゾーンを既存の生産活動のエリアに配置します。
- ・既存のマリーナや親水性を有する商業施設等のエリアを踏まえ、環境・緑地レクリエーションゾーンを配置します。

5) 江波地区

- ・立地企業等の持続的発展が図られると共に、新たな企業立地等による地域産業の発展が図られるよう、生産ゾーンを既存の生産活動のエリアを拡張する形で配置します。
- ・既存の物流施設を中心に、物流関連ゾーンを生産ゾーンと一体的に機能するよう配置します。

6) 吉島地区

- ・既存のボートパークを中心に、環境・緑地レクリエーションゾーンを配置します。

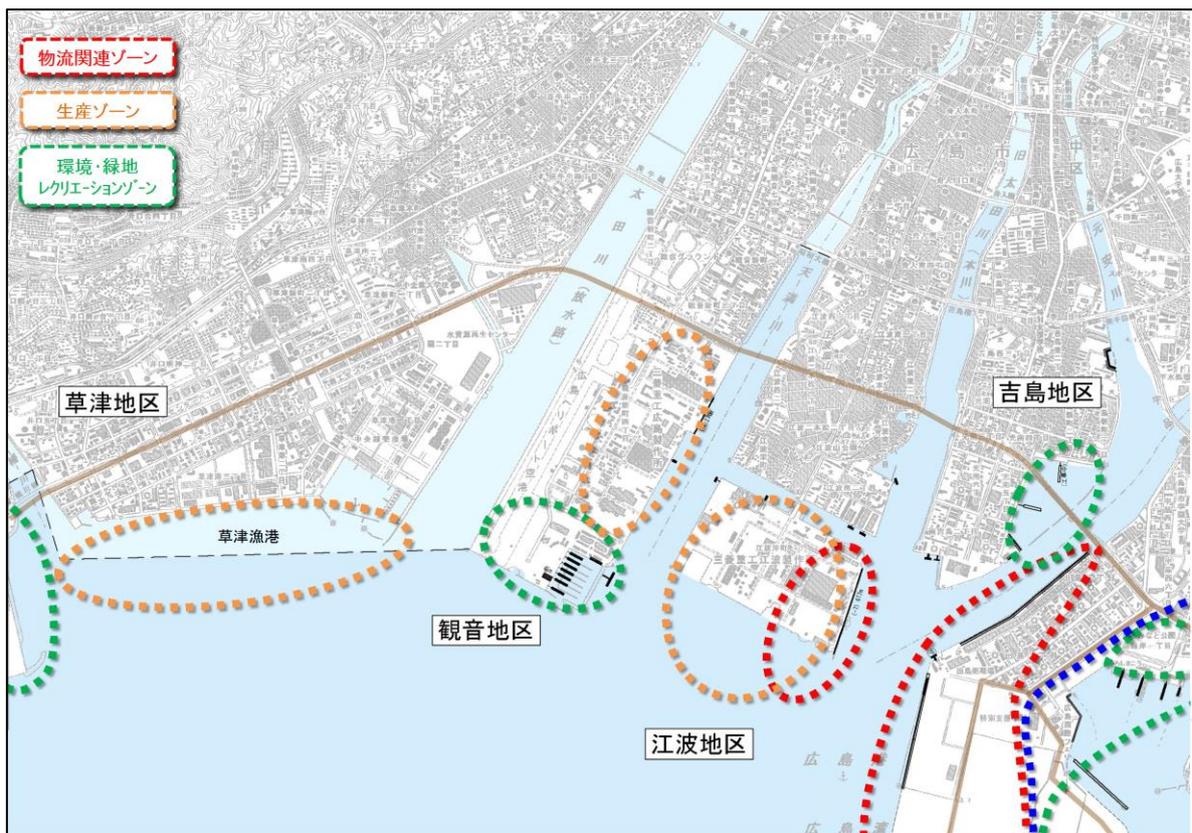


図 6-4 草津・観音・江波・吉島地区の空間利用計画

7) 出島地区

- ・国際的なコンテナ物流拠点の形成が図られるよう、**物流関連ゾーン**を既存のコンテナターミナルを中心に、コンテナターミナルの拡充や背後に物流ターミナルを確保する形で、かつ、交流拠点ゾーンや環境・緑地レクリエーションゾーンと分離（機能分担）して地区の南西側（出島沖の西側）に配置します。
- ・在来貨物の既存埠頭での利用形態を踏まえ、**物流関連ゾーン**を地区の北西側（出島西）に配置します。
- ・国際的な交流拠点としての機能を確保すると共に、既存ストックを活用した回遊性のある賑わい空間が創出されるよう、**交流拠点ゾーン**を宇品地区と連続し、かつ、物流関連ゾーンと分離（機能分担）して地区の東側に配置します。
- ・憩いふれあい、レクリエーション等を楽しむ緑地として、廃棄物処分用地を活用し、元宇品の自然と対をなすよう、**環境・緑地レクリエーションゾーン**を物流関連ゾーンと分離（機能分担）して地区の南東側（出島沖の東側）に配置します。

8) 宇品地区

- ・現在取り扱われている貨物の輸送機能を強化し、また、複合一貫輸送貨物に対応できるよう、**物流関連ゾーン**を既存の埠頭を中心に、生産活動が行われる生産ゾーンと隣接し、かつ、交流拠点ゾーン、環境・緑地レクリエーションゾーンと分離（機能分担）して配置します。
- ・立地企業の持続的発展が図られるよう、**生産ゾーン**を既存の生産活動のエリアに配置します。
- ・海の玄関口としての旅客輸送機能を充実させると共に、回遊性のある賑わい空間が創出されるよう、**交流拠点ゾーン**を旅客ターミナルや港湾倉庫等を活用した既存商業施設を中心に、出島地区と連続し、かつ、物流関連ゾーンと分離（機能分担）して配置します。
- ・既存の緑地や元宇品の自然を踏まえて、**環境・緑地レクリエーションゾーン**を交流拠点ゾーンと一体的に、かつ物流関連ゾーンと分離（機能分担）して配置します。

9) 仁保地区

- ・立地企業の既存の物流施設を踏まえ、**物流関連ゾーン**を生産ゾーンと一体的に配置します。
- ・立地企業の持続的発展が図られるよう、**生産ゾーン**を既存の生産活動のエリアに配置します。

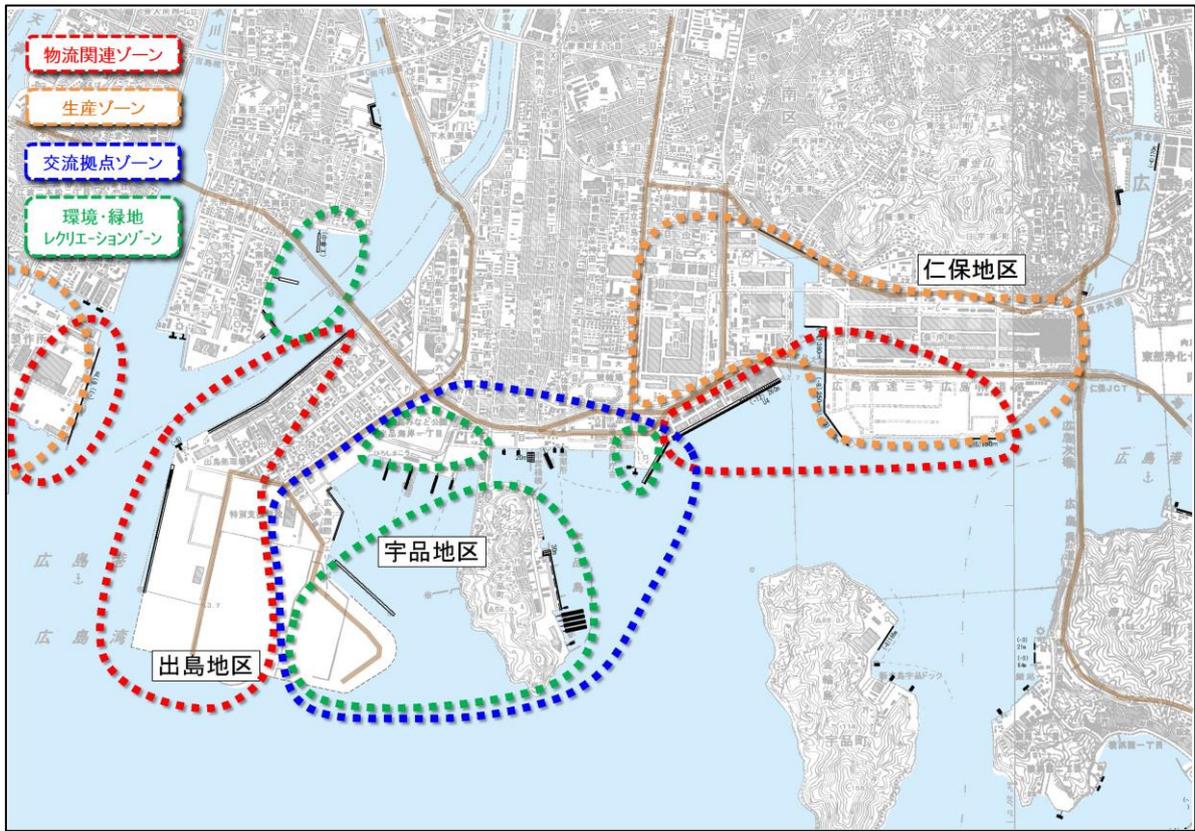


図 6-5 出島・宇品・仁保地区の空間利用計画

10) 向洋地区

- ・ 立地企業の既存の物流施設を踏まえ、**物流関連ゾーン**を生産ゾーンと一体的に配置します。
- ・ 立地企業の持続的発展が図られるよう、**生産ゾーン**を既存の生産活動のエリアに配置します。

11) 海田地区

- ・ 既存ストックを活用し、在来貨物の輸送機能の強化を図ると共に、利用形態を踏まえ、**物流関連ゾーン**を配置します。

12) 坂地区

- ・ 海洋性レクリエーションの場として更なる賑わいが創出されるよう、既存のレクリエーション施設やボートパークを中心に**環境・緑地レクリエーションゾーン**を配置します。

13) 似島地区

- ・ 旅客輸送機能の維持・強化が図られると共に、賑わい空間が創出されるよう、既存の旅客施設を中心に、**交流拠点ゾーン**を配置します。

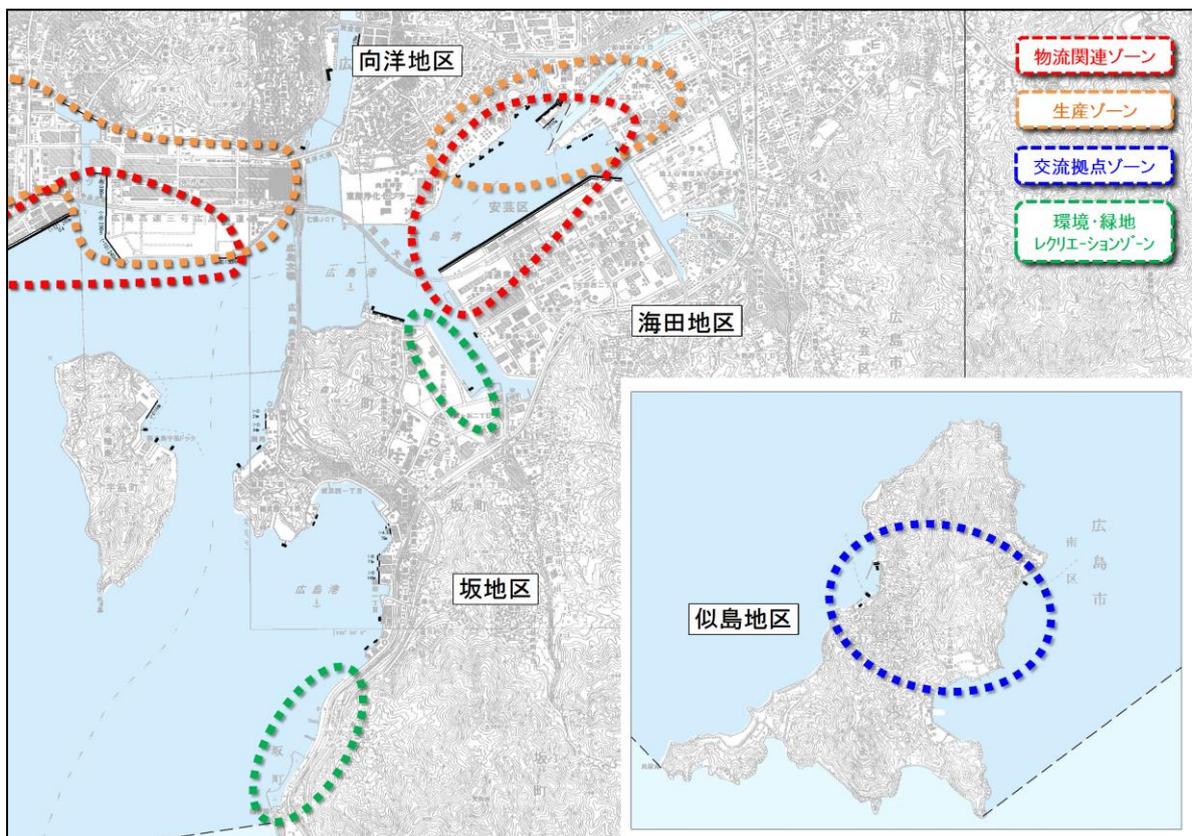
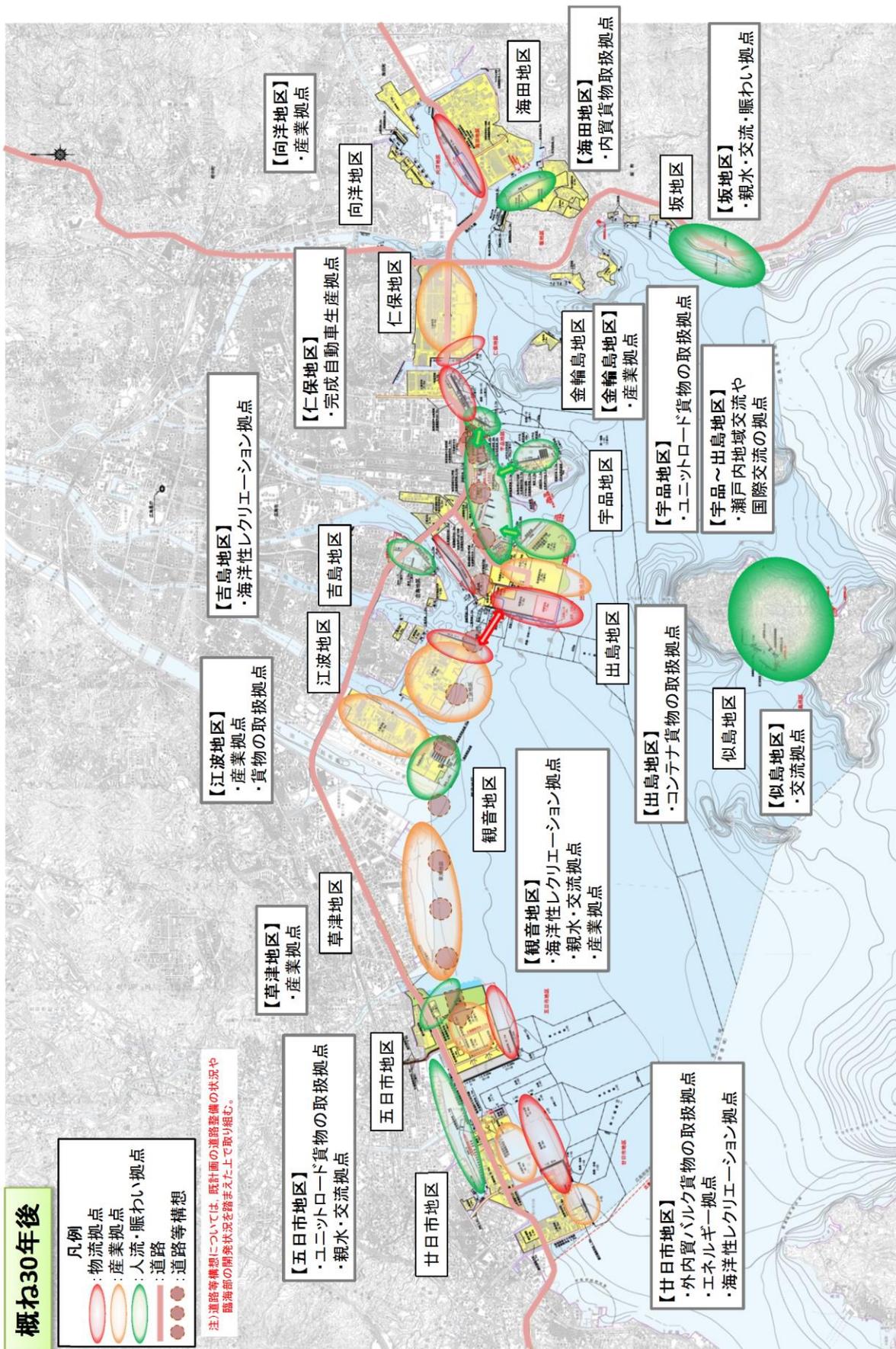
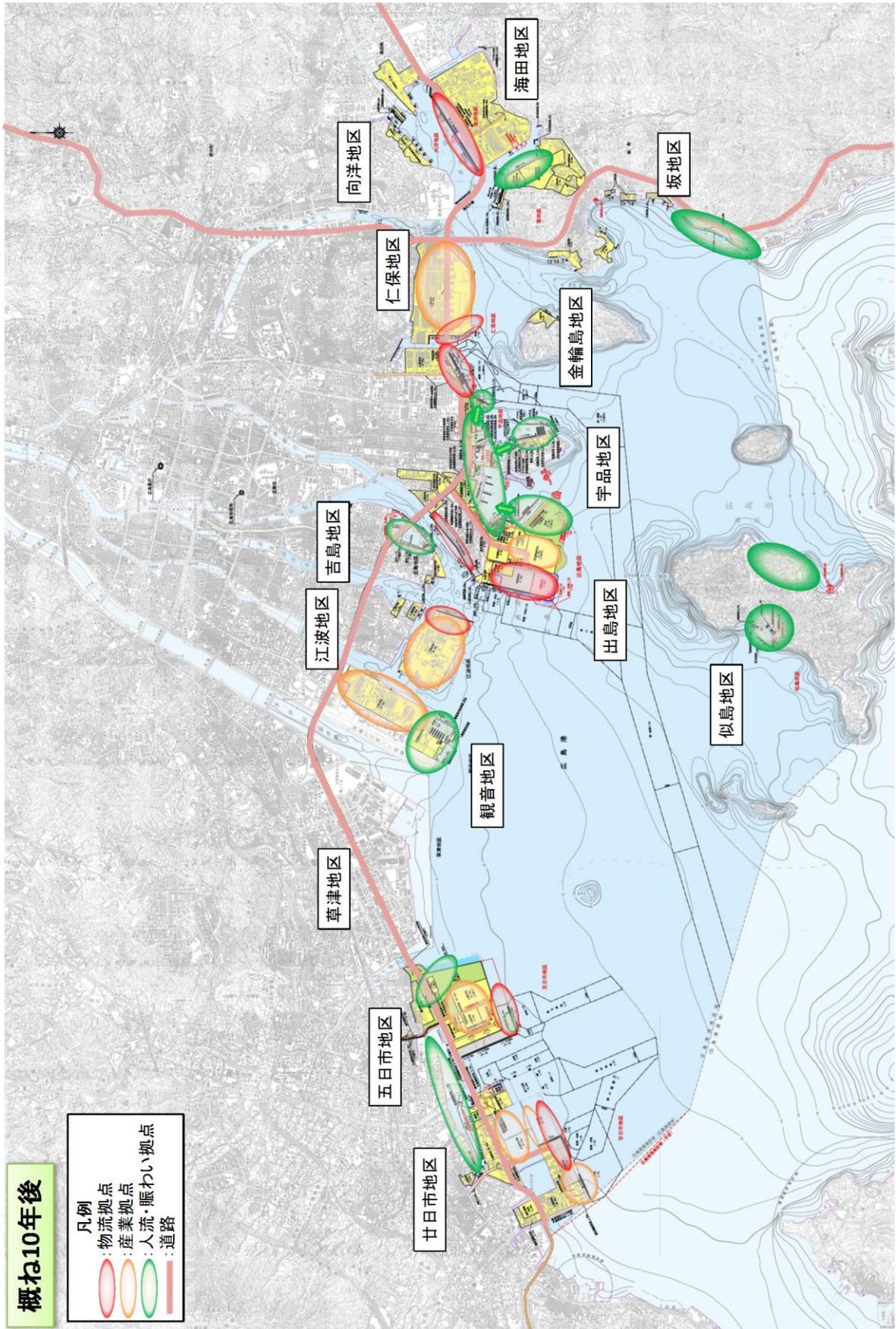


図 6-6 向洋・海田・坂・似島地区の空間利用計画

(2) 地区別の拠点配置





1) 廿日市地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により更なる物流の効率化が図られ、地域産業を支える木材やバイオマス、鉄スクラップ等の外内貿バルク貨物の取扱拠点や、都市ガス需要の増大に対応するエネルギー拠点となっています。
- ・これらに合わせて企業立地等による民間投資が促進され、新たな活力が創出されています。
- ・人流・賑わい面では、ボートパークやマリーナを活かした海洋性レクリエーション拠点となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、木材船の満載入港やバイオマス等の新たなエネルギー貨物船入港等に対応できる岸壁を確保します。
- ・また、危険物取扱施設用地の拡張や、LNG船満載入港対応によるドルフィン・泊地⁽⁶⁶⁾等増深を図ります。
- ・低利用の水面貯木場等を活用した産業用地を創出します。
- ・廿日市草津線4車線等の道路整備を進め、交通ネットワークの強化を図ります。
- ・廿日市ボートパーク等を活かしたマリンレジャーの振興を図ります。

2) 五日市地区

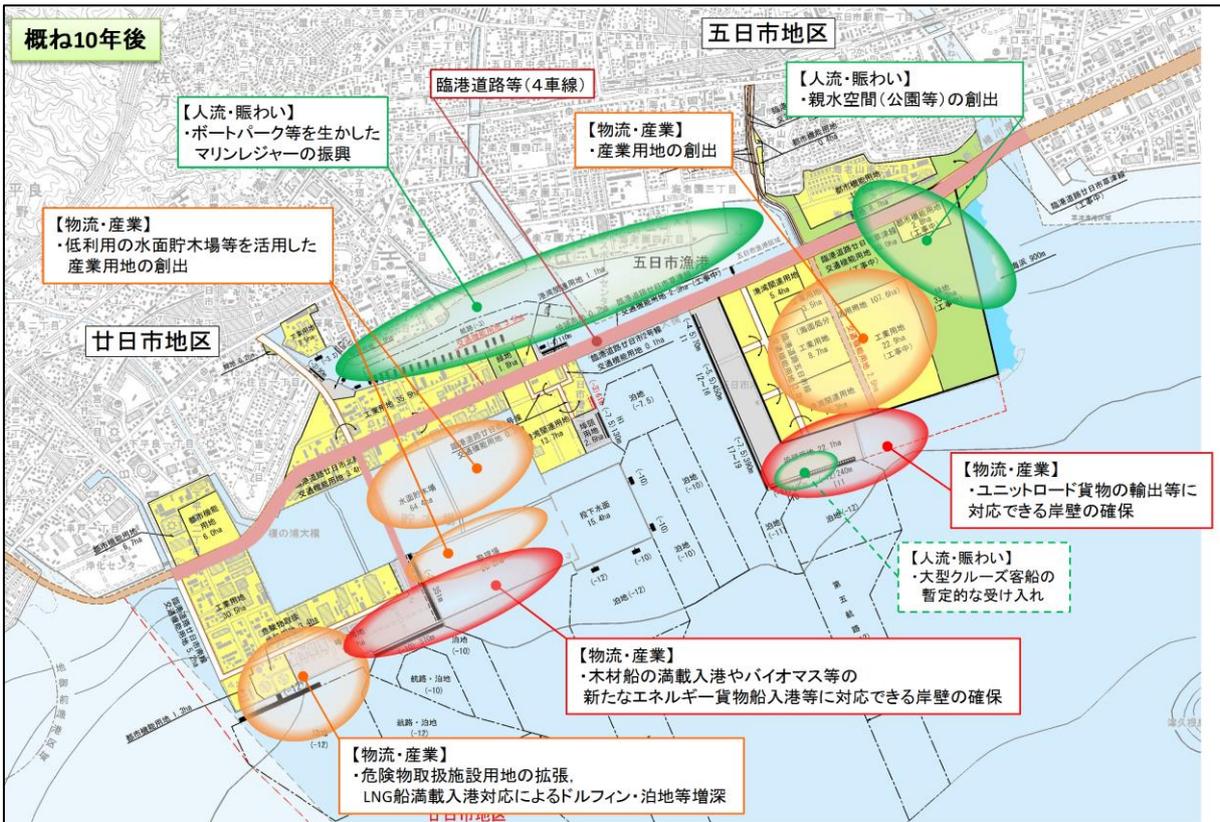
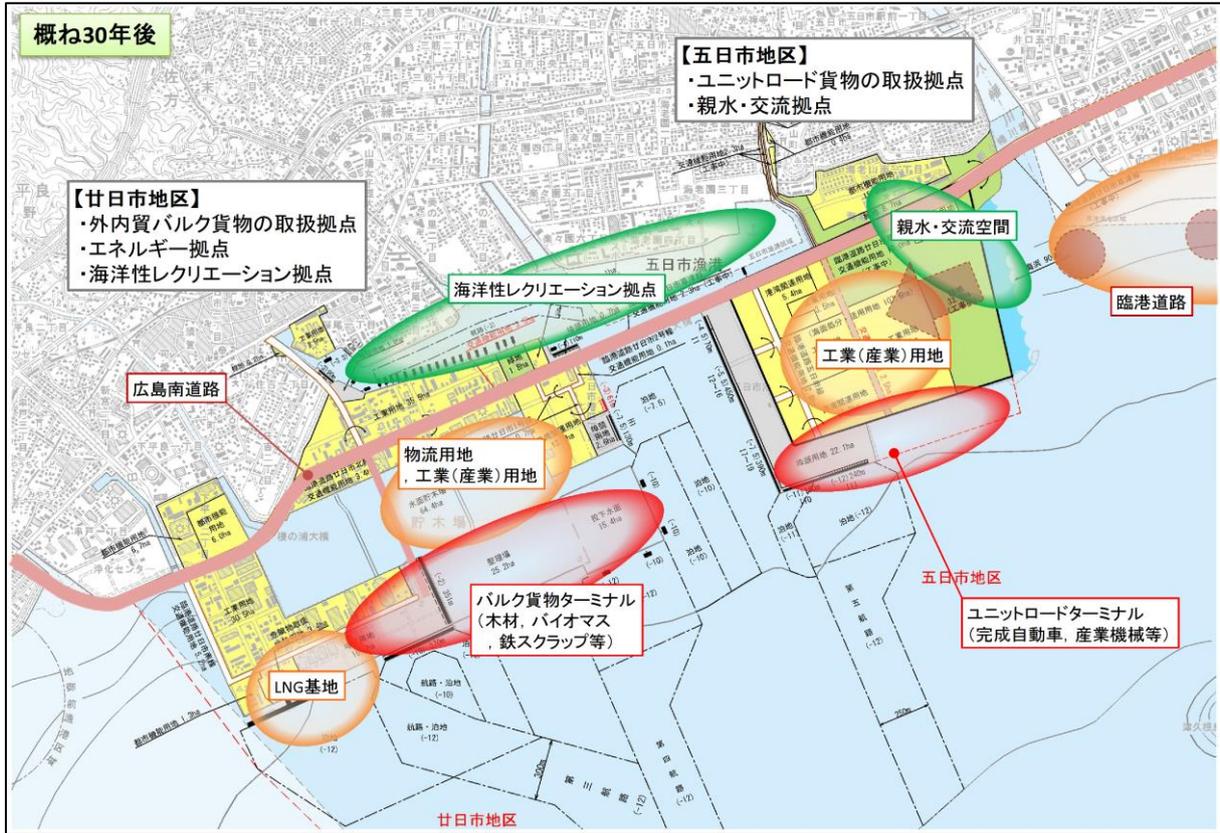
【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により更なる物流の効率化が図られ、完成自動車や産業機械等の取り扱いが進み、また、新たな造成地に立地する新規産業等に対応可能なユニットロード貨物の取扱拠点となっています。
- ・人流・賑わい面では、人工干潟や緑地と一体となった新たな親水緑地（公園、野鳥園など）により、地域住民や就業者のための親水・交流拠点となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、ユニットロード貨物の輸出等に対応できる岸壁を確保します。
- ・また、新たな産業用地を創出します。
- ・廿日市草津線4車線等の道路整備を進め、交通ネットワークの強化を図ります。
- ・人流・賑わい面では、人工干潟等と一体的に機能する親水空間（公園等）を創出します。
- ・なお、大型クルーズ客船の暫定的な受入れを行います。

⁽⁶⁶⁾船舶の停泊や係留の用に供される水域。岸壁などの係留施設の前面にあることが多い。



3) 草津地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により産業活動が活発化し、背後の工業・流通系の産業と調和した**産業拠点**となっています。

4) 観音地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により産業活動が活発化し、**産業拠点**となっています。
- ・人流・賑わい面では、親水公園や商業・賑わい施設等を中心とした**親水・交流拠点**や、マリーナを中心とした**海洋性レクリエーション拠点**となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、立地企業等の持続的発展が図られるよう、**産業用地を確保**します。
- ・人流・賑わい面では、マリーナを中心とした**マリンレジャーの振興**を図るとともに、民間活力による**賑わい・交流空間を創出**します。

5) 江波地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により産業活動が活発化し、**産業拠点**としての機能が高まっています。
- ・また、立地企業等の持続的発展が図られると共に、新たな企業立地等による地域産業の発展が図られる**貨物の取扱拠点**となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、立地企業等の持続的発展が図られるよう、**産業用地を確保**します。
- ・また、立地企業等による**貨物取扱拠点（内貿）**となっています。

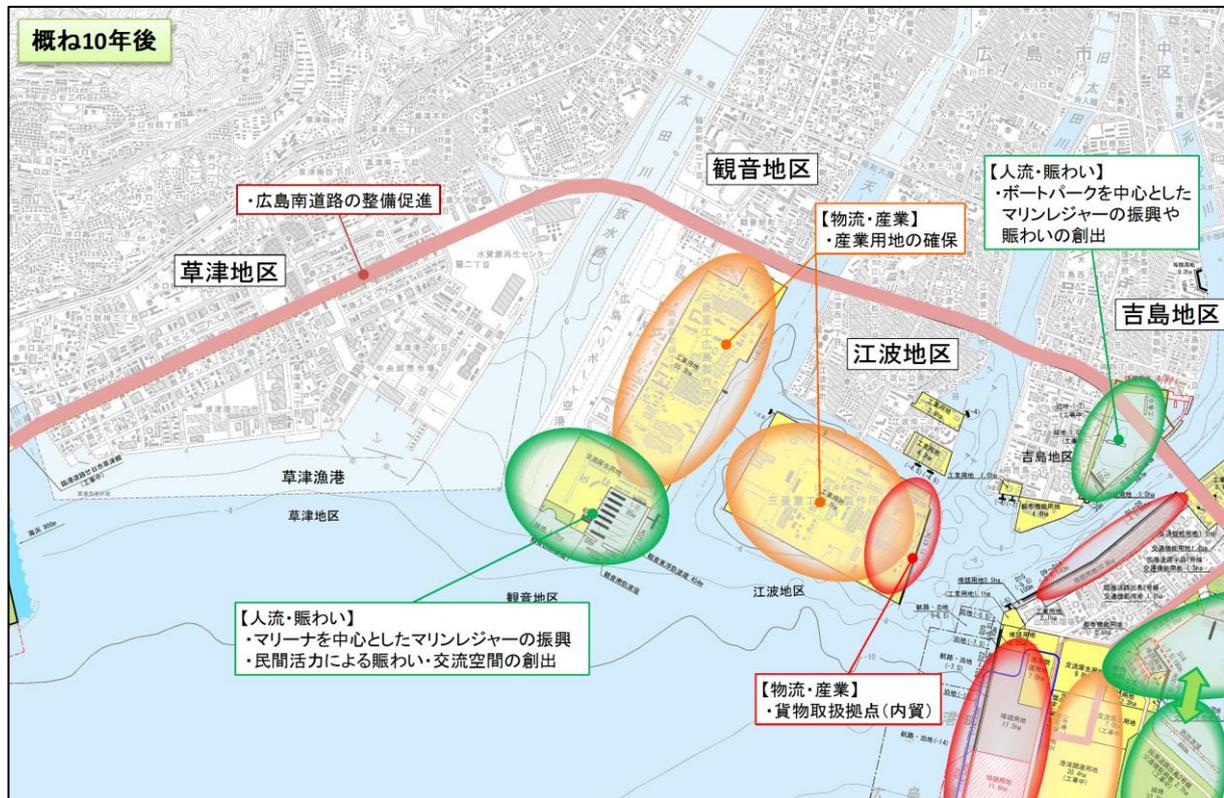
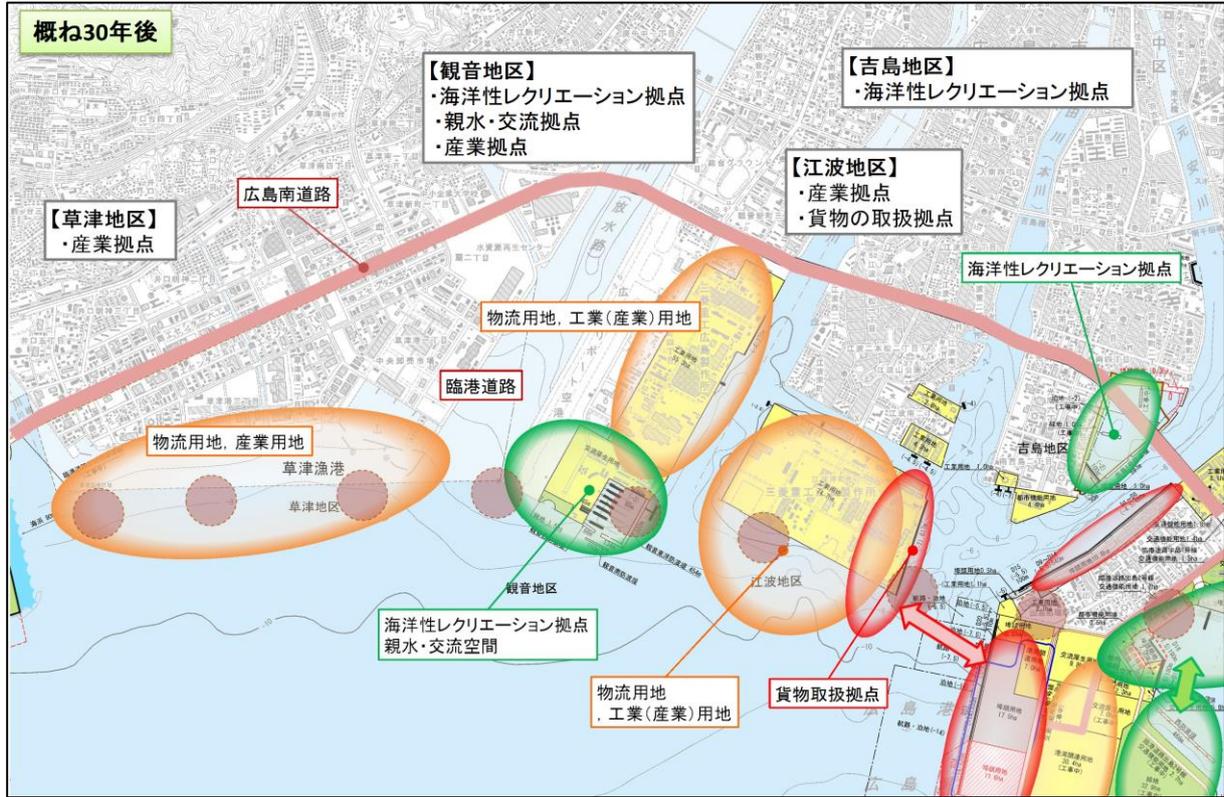
6) 吉島地区

【概ね30年後】

- ・人流・賑わい面では、ボートパークや、隣接する商業施設等が一体的に機能する**海洋性レクリエーション拠点**となっています。

【概ね10年後】

- ・人流・賑わい面では、ボートパークを中心とした**マリンレジャーの振興**や**賑わいの創出**を図ります。



7) 出島地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により更なる物流の効率化が図られ、地域経済の産業発展に大きく貢献するコンテナ貨物の取扱拠点となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、コンテナ貨物量の増大に応じたコンテナターミナルの拡張や、外貿コンテナ取扱機能の集約を図ります。
- ・また、コンテナターミナル背後において、ロジスティクス機能を導入する物流用地を確保します。早期効果発現のため、企業ニーズを踏まえた段階的土地造成、機能の適正配置、分譲時期の打ち出しによる企業投資の促進を行います。
- ・また、コンテナターミナルと広島南道路とを接続する臨港道路（高架）を確保します。
- ・出島西地区は、鋼材やセメントなど輸送モードとして海運比率（内航）の高い貨物を取扱う在来貨物拠点⁽⁶⁷⁾（内貿）として地域に貢献しています。
- ・人流・賑わい面では、緑地（公園等）を確保するとともに、埠頭を確保し貨客船の機能を付加します。

8) 宇品地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により更なる物流の効率化が図られ、完成自動車や内貿 RORO 貨物、在来貨物等の取扱いに対応したユニットロード貨物の取扱拠点となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、完成自動車の輸出等に対応できる岸壁を確保します。
- ・また、老朽・狭隘化している倉庫・上屋等の再編を行います。

9) 宇品～出島地区

【概ね30年後】

- ・人流・賑わい面では、海陸の交通結節点として多くの人々が行き交うと共に、緑地や賑わい空間とが連携し、憩い・安らぎ・賑わう瀬戸内地域交流や国際交流の拠点となっています。

【概ね10年後】

- ・人流・賑わい面では、宇品地区及び出島地区において、ラグジュアリー・プレミアムクラスを中心とした中・小型及び一部の大型クルーズ船の受入れを行います。これに対応するため、岸壁延伸や既存施設の美装など高質化・施設の拡充による拠点性向上を図ります。
- ・広島港宇品旅客ターミナルでは、旅客の乗降円滑化に資するユニバーサルデザイン・バリアフリー化の取り組みや、バス・路面電車等との連携強化など交通結節点機能の強化を図ります。
- ・利用者ニーズに合わなくなった施設等を活用し、民間活力による賑わいを創出します。
- ・適切な土地利用等による物流と人流の棲み分けを行います。

10) 仁保地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により産業活動が活発化し、完成自動車生産拠点となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、完成自動車の輸出等に対応できる岸壁を確保するとともに、産業用地を確保します。

⁽⁶⁷⁾ 在来貨物とは、コンテナ貨物以外の一般貨物のことであり、それらの拠点を指す。

11) 向洋地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により産業活動が活発化し、**産業拠点**となっています。

12) 海田地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により更なる物流の効率化が図られ、砂・砂利や鉄スクラップ等を取扱う**内貿貨物取扱拠点**となっています。

【概ね10年後】

- ・物流・産業面では、内貿コンテナ貨物（国際フィーダー貨物）を取り扱う**コンテナターミナルを確保**します。
- ・内貿貨物を中心とした**在来貨物拠点**として地域に貢献しています。

13) 坂地区

【概ね30年後】

- ・人流・賑わい面では、ベイサイドビーチ坂を中心とした**親水・交流・賑わい拠点**となっています。

【概ね10年後】

- ・人流・賑わい面では、ベイサイドビーチ坂がオールシーズン活用されるよう、**賑わい・交流の創出**を行います。

14) 似島地区

【概ね30年後】

- ・人流・賑わい面では、旅客施設等を中心とした**交流拠点**となっています。

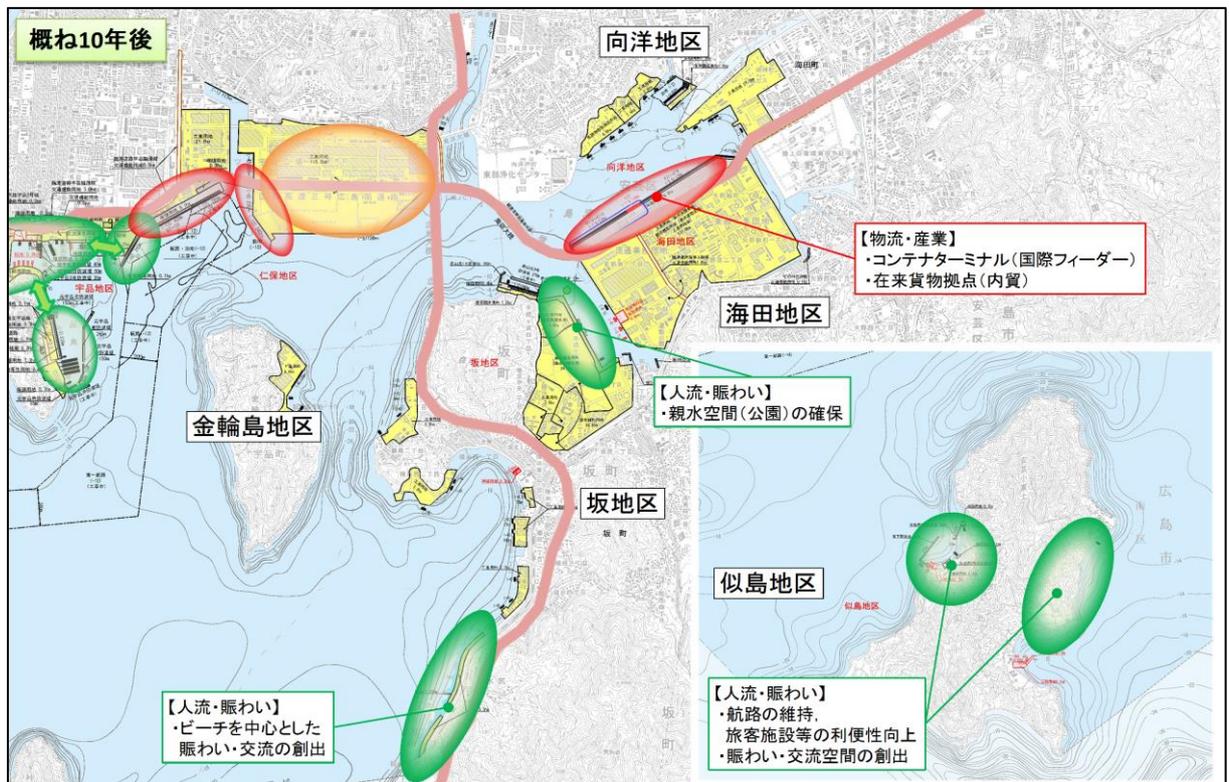
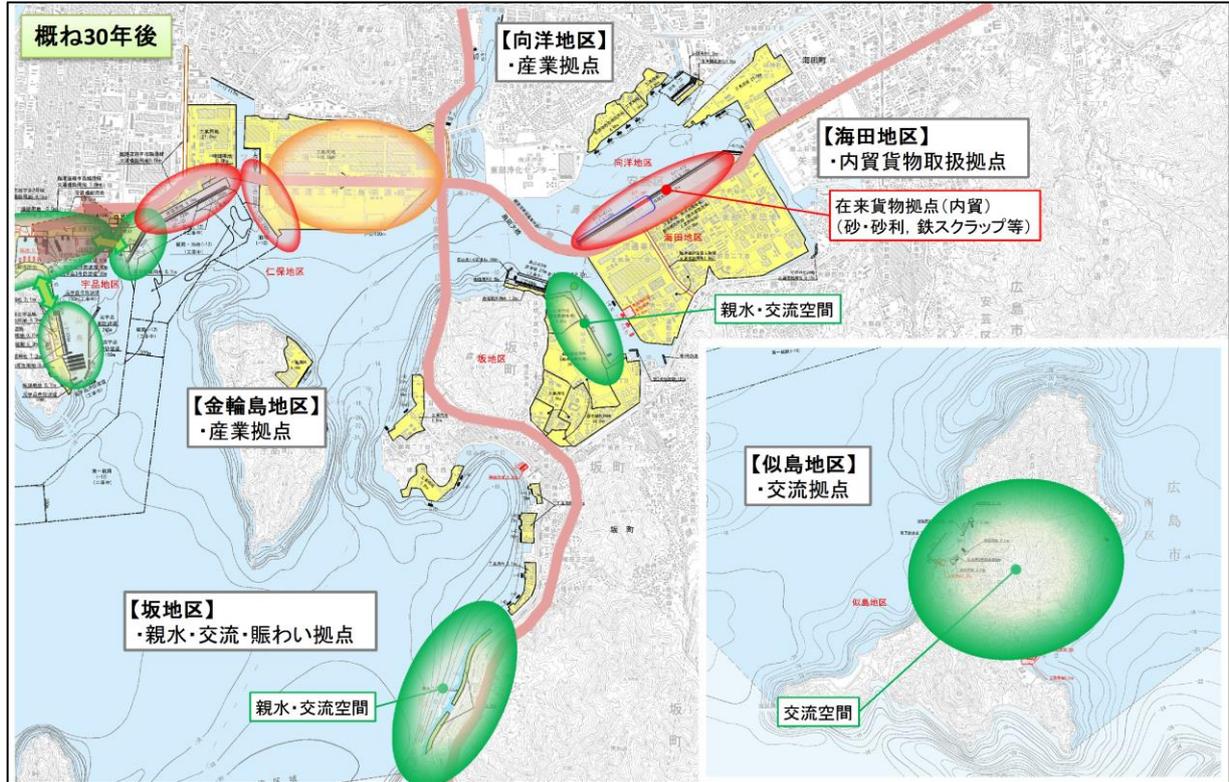
【概ね10年後】

- ・人流・賑わい面では、**島しょ部航路維持や旅客施設等の利便性向上**、**賑わい・交流空間の創出**を行います。

15) 金輪島地区

【概ね30年後】

- ・物流・産業面では、広島南道路や湾岸道路の整備により産業活動が活発化し、**産業拠点**となっています。



第7章 広島港長期構想の実現に向けて

広島港長期構想は、将来像として物流・産業面では、「地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点」、人流・賑わい面では、「瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点」、安全・安心面では、「防災性・安全性が高く環境と共生する港」を目指し、6つの基本戦略とそれに基づく施策・取組内容を示しています。

今後は、これらの内容を広島港港湾計画に反映させ、実現に向けて港湾関係者や関係行政機関等が連携し取り組んで参ります。

また、この取組の途中で、社会情勢等が変化する可能性もあり、適正な進行管理と必要な見直しに取り組む必要もあります。このため、広島県広島港地方港湾審議会に毎年（適時）報告し、今回策定予定の広島港港湾計画の進捗状況を確認します。

なお、広島県広島港地方港湾審議会への報告に当たっては、港湾関係者や関係行政機関等で構成するワーキンググループ（作業部会）会議を開催し、進捗状況などについて点検評価を行います。