

4 社会資本整備の推進

(6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

国への提案事項

- 1 広島港・福山港・尾道糸崎港について、出島地区コンテナ物流拠点をはじめとした、地域産業のグローバル化への対応など企業活動を支える物流基盤の充実・強化を図るため、着実な整備に必要な財政措置。
- 2 尾道糸崎港・厳島港について、観光・交流の拠点機能の強化を図るため、着実な整備に必要な財政措置。
- 3 クルーズ客船の更なる寄港回数増加を図るため、誘致活動に対する助成制度の継続と、CIQ手続きの一層の体制強化。
- 4 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた協力・支援。

提案箇所一覧

港名・地区名	内容
広島港 出島地区 宇品地区	・CNPの形成に向けた協力・支援 ・大水深岸壁・泊地の整備【直轄】 ・岸壁(水深10m⇒12m化・耐震強化)の整備【直轄】
福山港 箕島地区 本航路 等	・CNPの形成に向けた協力・支援 ・岸壁・航路・泊地(水深12m)の整備【直轄】 ・船舶の運航効率改善に係る規制緩和(余裕水深緩和等) ・企業及び地方の負担を軽減する新たな制度設計 ・福山本航路(水深16m⇒18m化)の整備【直轄】
尾道糸崎港 機織地区 内港地区	・CNPの形成に向けた協力・支援 ・泊地(水深7.5m⇒10m化)の整備【直轄】 ・緑地等の整備
厳島港 宮島口地区	・新ターミナル周辺の港湾施設の整備



【提案先省庁:内閣府、法務省、財務省、国土交通省、出入国在留管理庁】

4 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課 題

1-1 地域の企業活動を支える広島港の物流基盤の充実・強化

広島港（出島地区）



マツダ㈱に分譲
(R8.12に一部総業予定)

出島国際コンテナターミナル

第3-1工区
約13ha

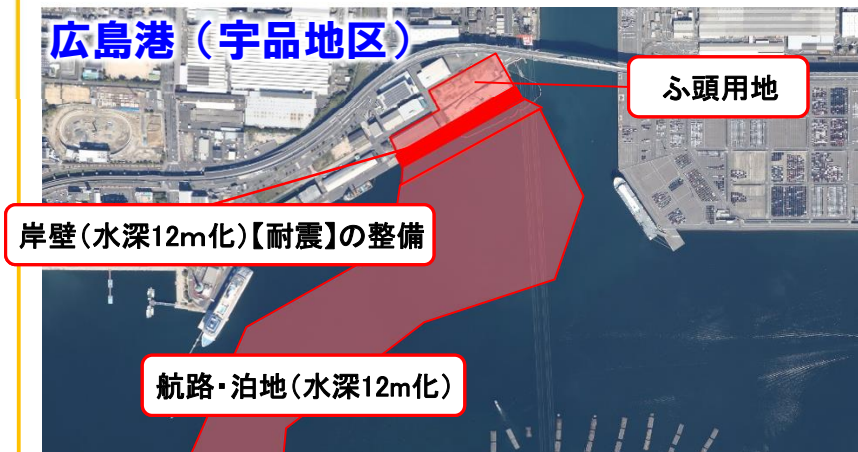
第3-2工区
約25ha

岸壁（水深12m）の延伸
航路及び泊地の整備

L型ブロック据付状況 R7.1

- 宇品地区は自動車運搬船が大型化しているなか、岸壁の水深が浅く満載して輸送することが困難なため、喫水調整を余儀なくされている。
- 広島港中央地域において、大規模地震が発生した場合、背後圏住民への緊急物資の輸送及び周辺の産業活動の継続に支障を来すことが想定される。

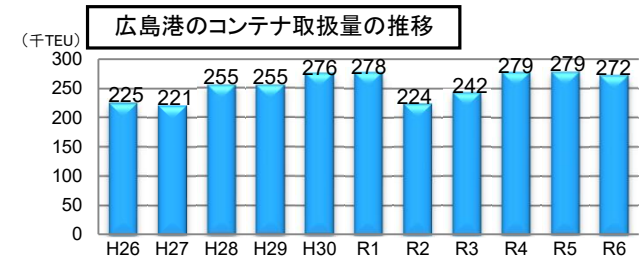
広島港（宇品地区）



ふ頭用地

岸壁（水深12m化）【耐震】の整備

航路・泊地（水深12m化）



○ 広島港におけるコンテナ取扱量は増加傾向である中、出島地区のコンテナ貨物の相手国となる **東南アジアの割合も増加傾向**となっており、輸送の効率化が求められている。

○ 出島地区に寄港している船舶は **年々大型化しており、現状の岸壁延長では船舶の大型化への対応が困難な状況となっている。**

東南アジア諸国等の貨物需要の増加やコンテナ船の大型化に対応するためには、出島地区の大水深岸壁・泊地の早期整備が必要

自動車運搬船の大型化への対応（非効率な輸送形態の解消）、大規模地震発生時の物流機能の確保が必要



自動車運搬船の喫水調整状況



宇品地区

耐震強化岸壁の調整状況

出典：広島港湾計画

4 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課題

1-2 地域の基幹産業のグローバル化に対応する福山港の機能強化 国際バルク戦略港湾福山港における効率的な輸送の早期実現

- 箕島地区を利用する福山港背後の鉄鋼業や造船業は、海外需要の増加に対応するため、遠方地への輸出も強化しており、鋼材や造船関連資材の輸出も増加が見込まれているが、現時点においても、大型船対応の岸壁が不足しているため、喫水調整を行うなど非効率な輸送を強いられている。また、当該地区においては、新たなバイオマス発電所の建設が令和7年5月の運転開始を目指し進められており、大型船による木質ペレットの搬入も計画されている。
- このような状況のなか、効率的な輸送や船舶の大型化に対応するため、平成30年度に新規事業化された箕島・箕沖地区ふ頭再編改良事業(岸壁、航路・泊地)について、箕沖地区は令和3年度に完成しており、引き続き箕島地区の早期完成が求められている。

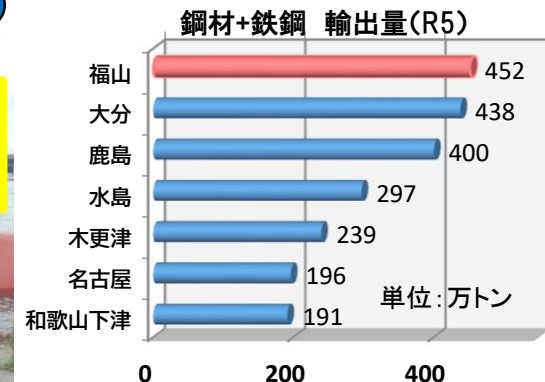


地域の基幹産業のグローバル化等への対応が必要

輸出貨物の増加(箕島地区)



非効率な輸送形態(箕島地区)



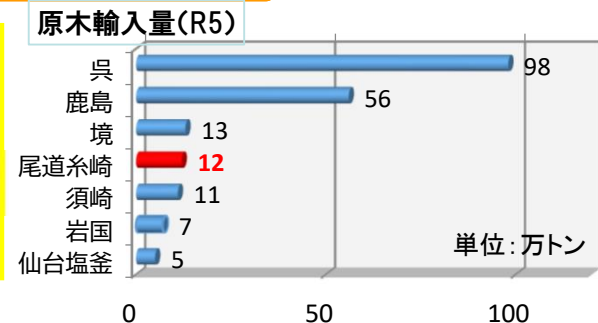
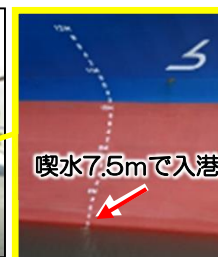
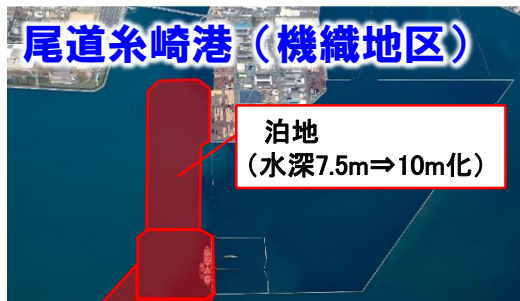
4 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課 題

1-3 地域の基幹産業の競争力強化に資する尾道糸崎港の航路・泊地整備

- 機織地区は30,000DWT級の木材運搬船が入港しているが、泊地(整備中)の水深が不足しているため、積荷を減載するなど非効率な輸送を余儀なくされている。

木材運搬船の大型化への対応が必要(非効率な輸送形態の解消)

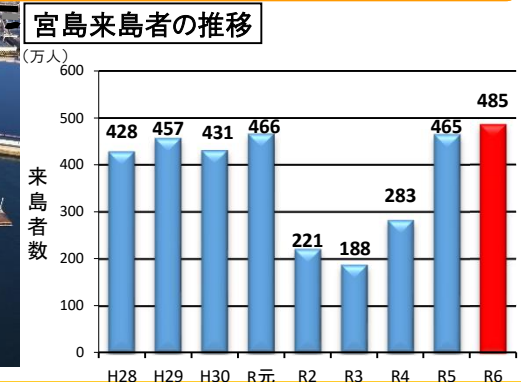


2 観光・交流の拠点となる尾道糸崎港・厳島港の港湾機能の強化

- 尾道糸崎港内港地区は、社会情勢の変化に伴う航路利用者の減少や港湾施設の老朽化、市中心部における港を活用した賑わいの創出や魅力的な都市景観づくりが課題となっている。
- 厳島港宮島口地区の新ターミナルと浮桟橋は、令和2年2月に供用開始し、令和5年3月には立体駐車場とアクセス道路の一部が供用開始している。また、令和6年3月には賑わい創出に資する緑地が供用開始しており、今後、アクセス道路の早期完成が求められている。



観光客の利便性向上への対応が必要



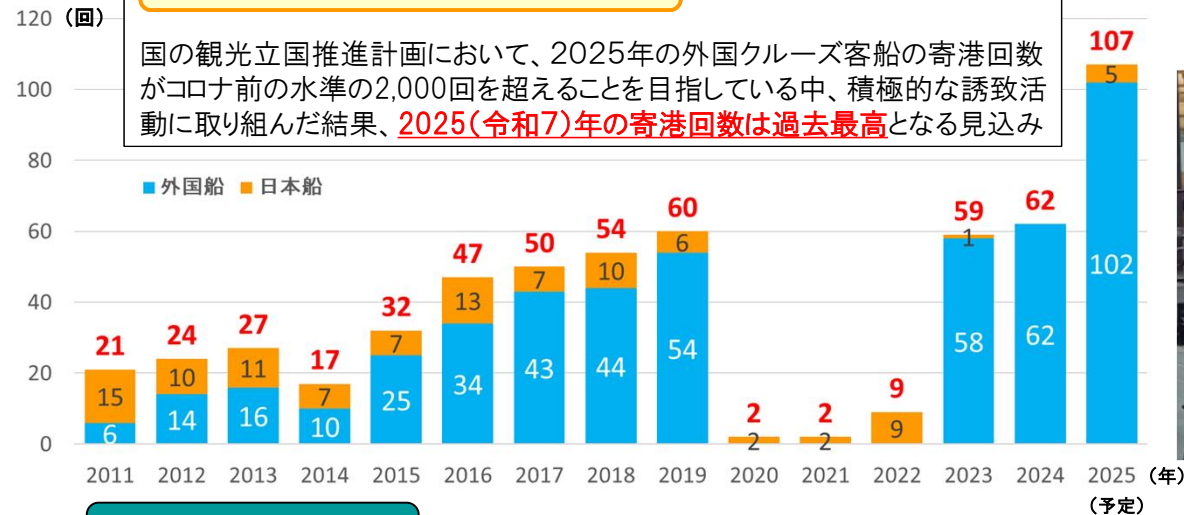
4 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課 題

3 クルーズ客船の寄港増加に向けた支援等

- クルーズ客船の更なる寄港回数増加を図るため、誘致活動に対する財政支援や取組の継続が必要
- 円滑な受入を図るため、出入国審査の時間短縮に繋がる手続きの導入や人員確保など、CIQ手続きの迅速化に向けた環境の整備が必要

広島港のクルーズ客船寄港回数の推移



寄港増加に向けた誘致活動



出入国審査状況



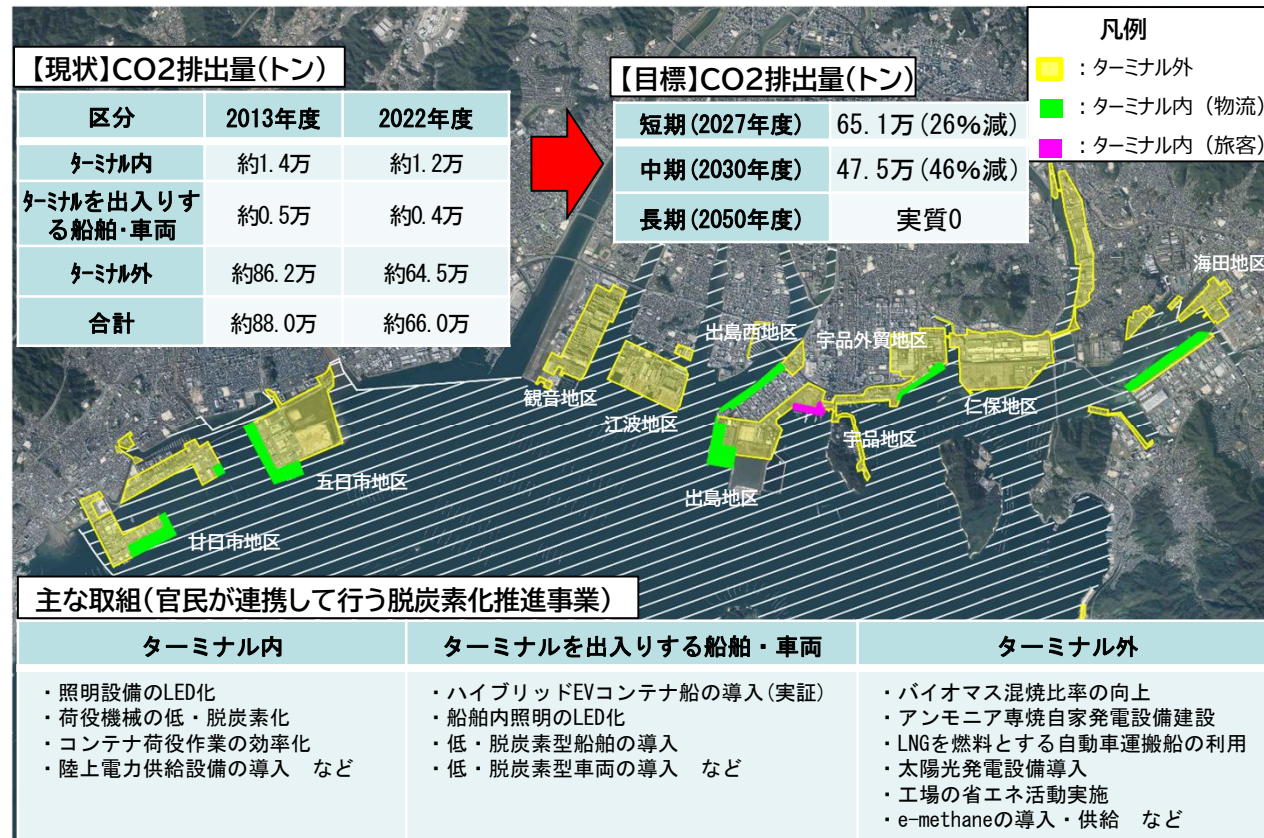
4 社会資本整備の推進 (6) 物流・交流の拠点となる港湾機能の強化

課 題

4 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた協力・支援

- CO2発生量の多い鉄鋼業が立地する福山港、自動車関連や産業機械などの多様な製造業が立地する広島港において、令和5年に「港湾脱炭素化推進協議会」を設立し、今年度、「広島港港湾脱炭素化推進計画」を策定した。また、尾道系崎港についても、令和6年度に同様に協議会を設立した。
- 港湾地域の脱炭素化に向けて、港湾脱炭素化推進計画作成や作成後の取組などに係る協力や財政支援の継続実施に加え、次世代エネルギーの国全体でのサプライチェーンの最適化に向けた検討等が必要である。

広島港港湾脱炭素化推進計画（R7.4策定）



福山港・尾道系崎港の取組状況

- ・福山港(第2回)
⇒令和7年2月10日
- ・尾道系崎港(第1回)
⇒令和7年3月26日



福山港(第2回)協議会



尾道系崎港(第1回)協議会