

4 広島港の概要等

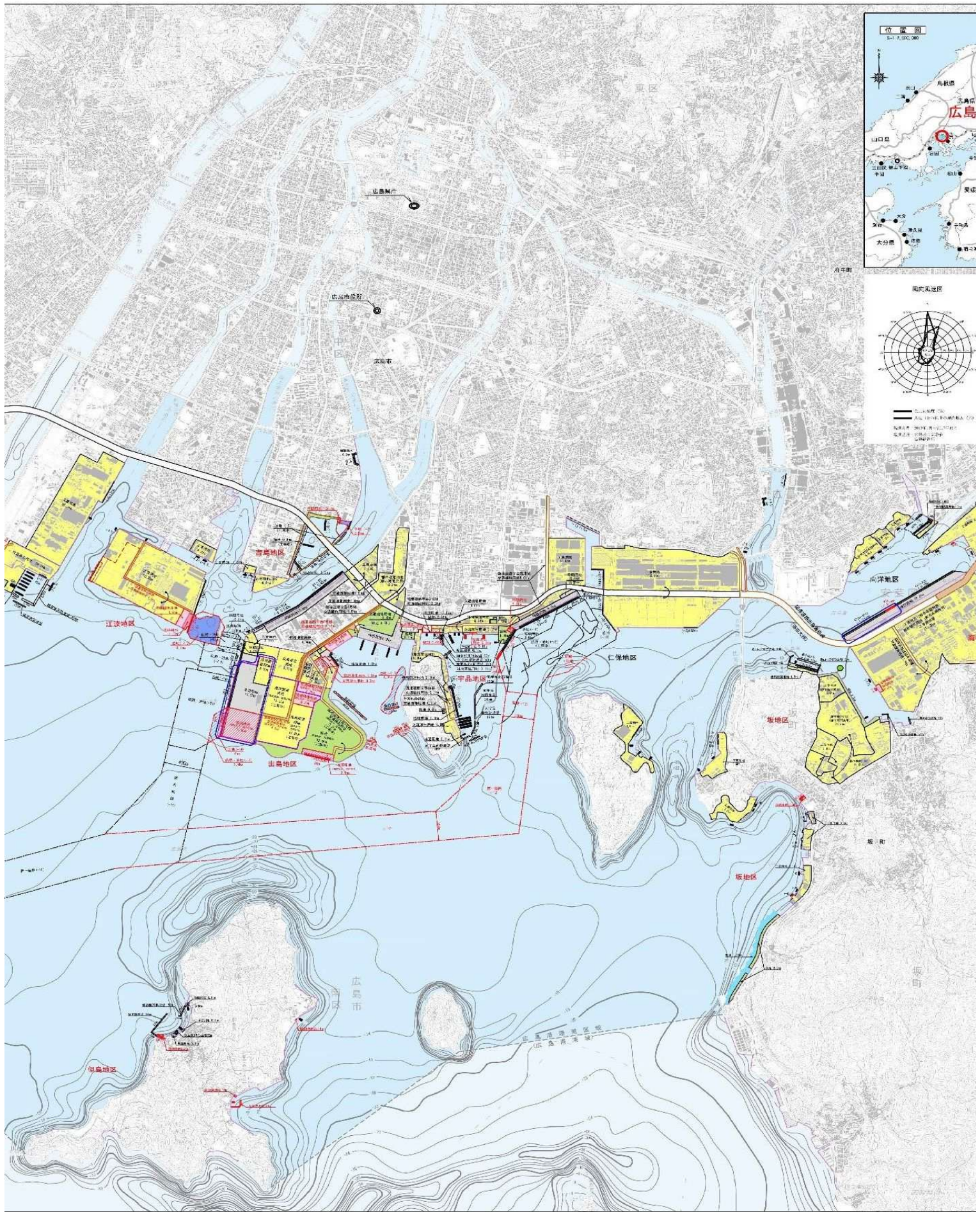
(1) あゆみ

明治時代初期、広島湾岸には、太田川から運ばれた大量の土砂が堆積し、遠浅の海が広がっていた。そのため、大型船が直接着岸することができず、旅客や物資の輸送に不便をきたしていた。そのため、広島県では、明治11年(1878年)に宇品築港を計画した。この計画の実現に尽力したのが、明治13年(1880年)に県令に就任した千田貞暁である。当初の工事計画は巨額の資金を必要としたが、愛知県人の服部長七が人造石を用いた工法を提案し、経費削減の見通しが立ったため、明治17年(1884年)9月に着手した。その後も、暴風雨による大規模な堤防決壊や資材・賃金の高騰による資金難で工事は難航を極めたが、明治22年(1889年)11月によりや竣功し、現在の広島港は近代港湾としての第一歩を踏み出した。

明治22年	1889年	千田県令による宇品築港事業竣功
明治27年	1894年	日清、日露戦争を契機に旧陸軍の軍用港となる(昭和20年まで)
大正11年	1922年	埋立法により「宇品港」と指定
昭和7年	1932年	港域を拡大し、「宇品港」を「広島港」に改称
昭和8年	1933年	第二種重要港湾に指定 内務省が宇品西地区の商業港修築事業に着手(～22年)
昭和15年	1940年	県が広島工業計画事業に着手(～22年、埋立340ha)
昭和23年	1948年	貿易港として開港指定
昭和26年	1951年	重要港湾に指定
昭和28年	1953年	広島県が港湾管理者となる 運輸省が宇品外貿埠頭改修事業に着手(～63年)
昭和45年	1970年	港湾区域変更により廿日市港区を編入し、廿日市木材港改修事業に着手 宇品外貿埠頭(通称:一万トンバース)完成(10,000トン級4バース)
昭和50年	1975年	宇品県営棧橋旅客施設完成
昭和53年	1978年	廿日市木材港の開港 海田湾整備事業に着手(～61年、151ha)
昭和62年	1987年	海田湾整備事業が完了し、海田コンテナターミナル完成 広島ー仁川(韓国)定期コンテナ航路開設 広島ポータルラジオ局開局
平成元年	1989年	宇品外貿第5バース完成 広島港築港100周年記念を迎える
平成2年	1990年	広島ー台湾定期コンテナ航路開設(川崎汽船) 広島ー釜山(韓国)定期航路開設 広島港開港以来30,000隻の貿易船入港を記念 広島ー台湾定期コンテナ航路開設(大阪商船 三井船舶) 海田大橋供用開始
平成3年	1991年	宇品外貿穀物サイロ完成(貯蔵能力6,900トン) 広島ーニュージーランド定期航路開設 広島港シンボルトワー(パラダイスの塔)とインフォメーションセンター完成

平成 4年	1992年	特定重要港湾に指定 広島－ニュージーランド定期航路開設(専用) 広島ポートルネッサンス21・宇品内港地区港湾整備事業に着手
平成 5年	1993年	廿日市木材港改修工事(Ⅱ期)に着手
平成 7年	1995年	通関情報処理システム稼働
平成 8年	1996年	広島ポートルネッサンス21・出島地区港湾整備事業に着手
平成 9年	1997年	広島港開港40,000隻(貿易船)を達成 広島観音マリーナ供用開始
平成10年	1998年	ウエリントン港と友好提携 ベイサイドビーチ坂(第1期区間)供用開始
平成12年	2000年	宇品大橋(広島南道路)開通 広島－香港航路開設
平成13年	2001年	広島はつかいち大橋供用開始
平成14年	2002年	広島国際フェリーポート供用開始
平成15年	2003年	広島港国際コンテナターミナル供用開始 広島港宇品旅客ターミナル供用開始 廿日市ボートパーク供用開始
平成16年	2004年	広島－台湾・マニラ航路開設
平成17年	2005年	広島－北米航路開設
平成19年	2007年	ボートパーク広島供用開始
平成20年	2008年	五日市漁港フィッシャリーナ供用開始 ベイサイドビーチ坂(第2期区間)完成 全区間供用開始
平成21年	2009年	広島港築港120周年記念を迎える 台湾・東南アジア航路開設 ベトナム・ハイフォン港への航路延伸
平成23年	2011年	国際拠点港湾に指定
平成24年	2012年	五日市地区耐震強化岸壁完成
平成27年	2015年	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	港湾運営会社によるコンテナターミナルの運営開始
平成30年	2018年	広島はつかいち大橋(4車線化)に着手
令和 4年	2022年	宇品外貿埠頭-10m岸壁(第5バース)延伸改良工事完成 出島地区国際コンテナターミナル-12m岸壁延伸工事に着手
令和 6年	2024年	広島港クルーズターミナル完成
令和 8年	2026年	臨港道路廿日市草津線整備事業(4車線化) 供用開始

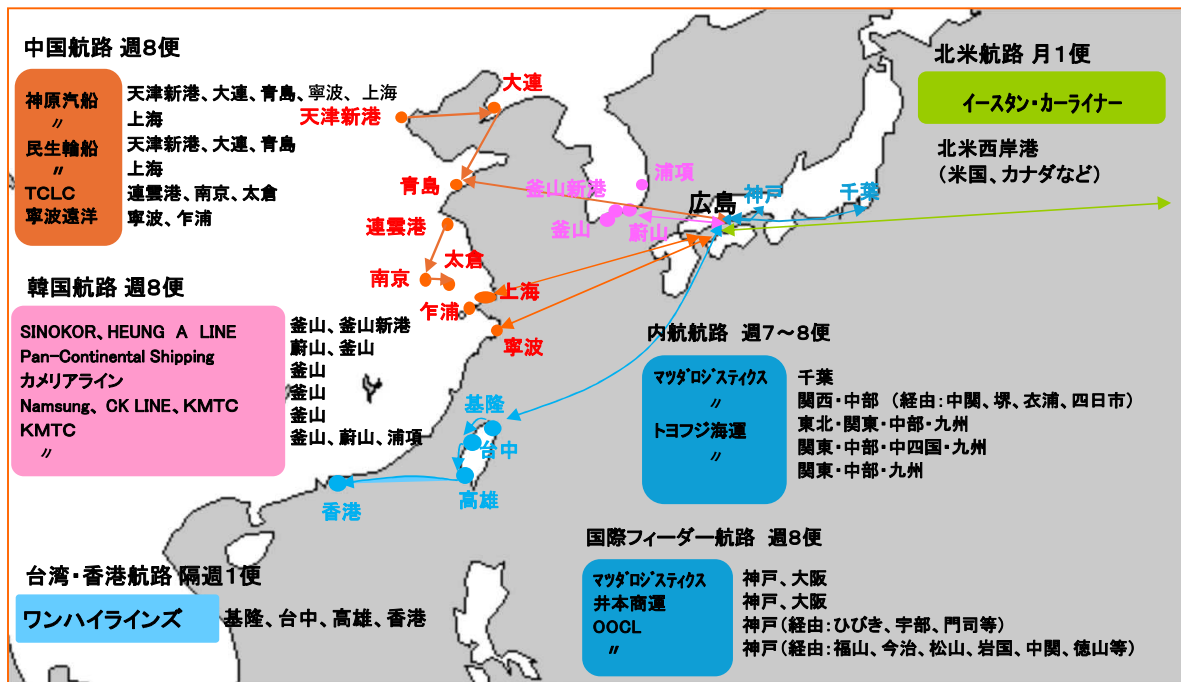
港 港 湾 計 画 図



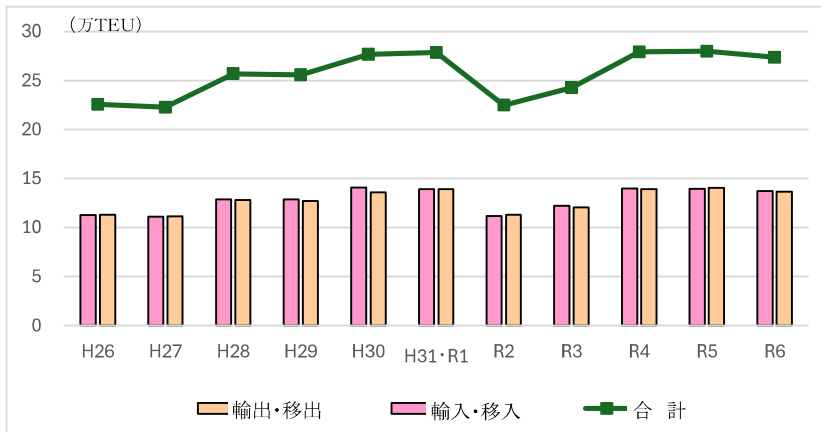
この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図25000を複製したものである。

1:20,000

(3) 港勢
ア 航路網



イ コンテナ貨物取扱量の推移

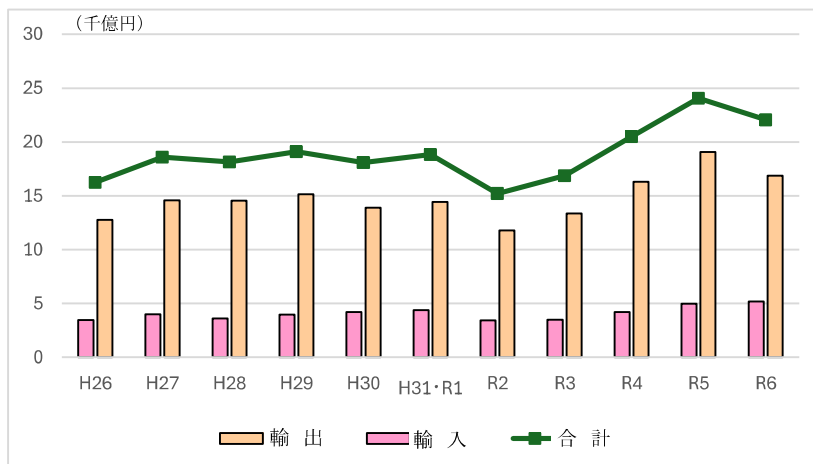


(単位・TEU)

年	輸出・移出	輸入・移入	計
H26	113,021	112,755	225,776
H27	111,575	111,394	222,969
H28	128,233	128,857	257,090
H29	127,296	128,572	255,868
H30	135,863	141,028	276,891
H31・R1	139,379	139,284	278,663
R2	112,992	111,961	224,953
R3	120,525	122,242	242,767
R4	139,304	140,018	279,322
R5	140,467	139,527	279,994
R6	136,482	137,269	273,751

ウ 貿易額の推移(資料:神戸税関HPより)

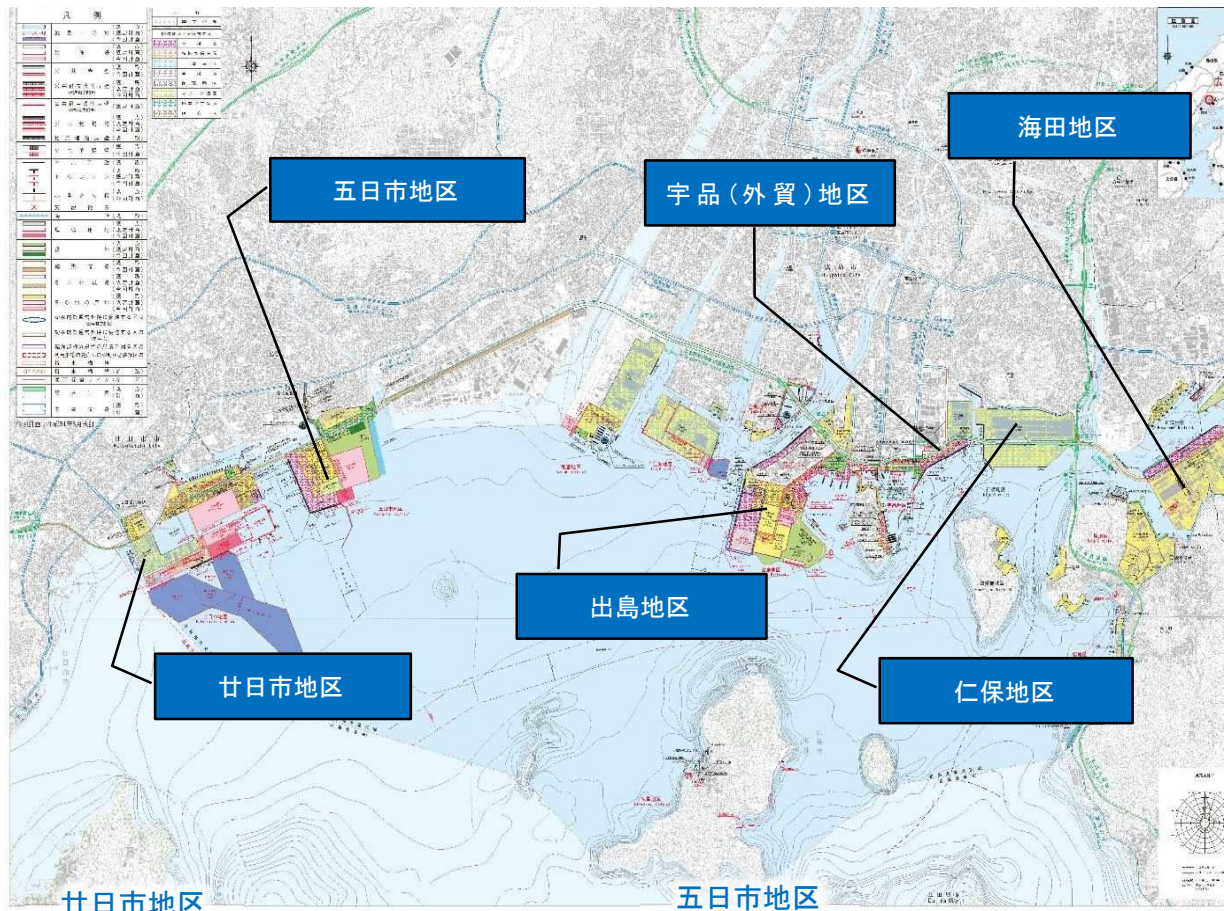
(単位・百万円)



年	輸出	輸入	計
H26	1,277,373	346,570	1,623,942
H27	1,459,743	401,018	1,860,762
H28	1,453,488	360,445	1,813,933
H29	1,512,754	397,470	1,910,224
H30	1,388,603	419,901	1,808,504
H31・R1	1,443,645	438,558	1,882,204
R2	1,178,888	344,729	1,523,618
R3	1,336,801	349,800	1,686,601
R4	1,630,440	420,349	2,050,790
R5	1,909,308	497,948	2,407,256
R6	1,688,691	519,006	2,207,697

(4) 各地区の特色

広島港では、様々な貨物を効率良く取扱うため、それぞれの貨物に応じた岸壁、棧橋、物揚場、クレーン、上屋、倉庫などの施設・設備などが整備されている。



廿日市地区は、広島港最西部に位置し、広島港における輸入貨物の約6割を占めるLNG約80万トンを取り扱っており、近年、各種製造業のエネルギー源として注目されているLNGの一大輸入拠点となっている。また、木材の半製品や加工品等の取扱いも多い。



五日市地区には、3万DWT級の貨物船が入港できる水深12mの外貿岸壁等が整備されている。また、背後には、学校や住宅団地が立地し、市民の憩いの場となる公園・野鳥園などの整備が進められており、潤いのある豊かな港湾空間が創出されつつある。



出島地区

出島地区は、5万DWT級(4,000TEU積)の大型コンテナ船に対応した水深14m岸壁やガントリークレーン等を有する中四国最大のコンテナターミナルが整備され、中国や韓国、東南アジアをはじめとする各国との貿易拠点であり、中国地方の地域経済を支えている。

また、新たな土地造成も進んでいる。



宇品(外貿)地区

宇品(外貿)地区は、水深10m岸壁5バースが整備されており、一般機械やバルク貨物等を取り扱っている。

また、西端にある第5バースには不定期の大型旅客船が年間20隻以上寄港しており、世界的なクルーズ人口の増加やクルーズ客船受入環境充実の要請を踏まえ、広島海の玄関口としてクルーズターミナルが整備されている。



仁保地区

仁保地区は、背後にあるマツダ株式会社の主力工場群で生産された完成自動車を搬送するため、物揚場に一旦完成自動車がずらりと並べられ、巨大な自動車運搬船が次々と入港している。

これらの完成自動車は、アメリカやヨーロッパ、中国など、海外へ輸出されるとともに、国内主要港へも移出されている。



海田地区

海田地区は、5千DWT級(500TEU積)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1988年に岸壁(-7.5m)2バースで竣工し、ガントリークレーン3基を有している。

韓国へのダイレクト輸送や神戸港など国内港へのフィーダーサービスが行われている。

(5) 海田大橋

広島港東部における港湾貨物の円滑な流通と周辺の交通混雑の緩和を図るために建設された臨港交通施設（有料の臨港道路）であり、広島高速3号線と直接接続、広島呉道路及び広島高速2号線とランプ接続している。将来は東広島バイパスと広島岩国道路とを結ぶ広島南道路の一部となる予定である。

臨港道路名	出島海田線
位置	広島市南区仁保沖町～安芸郡坂町北新地
供用年月日	平成2年12月6日（事業期間：昭和56年度～平成2年度）
延長	2.93km（内橋梁部 2.35km、）
道路規格及び車線数	第3種第1級（第1種第3級に対応可能） 4車線
設計荷重	1等橋 TL - 20 & TT - 43
形式	上部工：3径間連続鋼床版箱桁橋 下部工：オープンケーソン基礎
設計速度	60km/h（80km/hに対応可能）
最小曲線半径	R=500（ランプ部 R=50）
最急縦断勾配	3.7%（ランプ部 7.1%）
事業費	約410億円
年平均日交通量	23,535台（令和5年度）



・料金表（施設利用料）

車種区分	自動車の種類	通行料金（1回）	
		現金	E T C
普通車	軽自動車、小型二輪自動車（125cc以下を除く）、小型特殊自動車、小型・普通自動車、小型・普通トラック（総重量8トン未満）、マイクロバス（定員29名以下）	100円	50円
大型車（路線バスを含む）	大型トラック（総重量20トン以下）、大型バス（定員29名以下、車両の長さ9メートル未満）	150円	80円
特大車	大型トラック（総重量20トン超）、大型バス（定員30名以上、総重量8トン以上）	200円	100円

(6) 広島ヘリポート

広島ヘリポートは、広島西飛行場の廃港に伴い、平成24年11月に供用開始した公共用ヘリポートである。

広島西飛行場は、平成5年10月29日に広島空港が三原市本郷町（旧豊田郡本郷町）に移転したことに伴い、広島県が設置・管理するコミューター・小型機占有飛行場として開港したが、平成22年10月30日の日本エアークミューター撤退に伴い、定期便が運休になった。

また、飛行場用地の北側を通る広島南道路（橋梁方式）が、平成19年度末に都市計画事業の事業認可を受け、平成24年の秋に橋梁工事を着工する計画となった。

このため、広島県は橋梁高架に対して進入表面を確保するために、滑走路1,800mを有する飛行場をヘリポートへ変更することを決定し、廃止する広島西飛行場の跡地の一部を広島都市圏の防災機能等を担う航空法上の「公共用ヘリポート」として整備した。

設置管理者	広島県
飛行場の所在地	広島市西区観音新町四丁目10番2号
標点（世界測地系）	北緯34度22分17秒 東経132度25分4秒
標高	2.7メートル（9フィート）
供用開始日	平成24年11月15日
管理面積	108,280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 方位 北28度44分06秒（真方位） 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スポット （ 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） ）
航空灯火	飛行場灯台、誘導路灯、風向灯、境界灯、境界誘導灯
通信施設	対空通信設備
気象観測施設	風向風速観測装置等



・常駐事業者の状況

区分	使用者名	備考
航空機使用事業者	エアロトヨタ(株)	報道取材、送電線パトロール等
	オールニッポンヘリコプター(株)	
	第一航空(株)	
	中日本航空(株)	
官公庁	広島県警察航空隊	パトロール、捜索・救助等
	広島市消防局消防航空隊	消火、救急・救助等
	ドクターヘリ広島	救急医療
	中国地方整備局	被災調査、人員輸送等