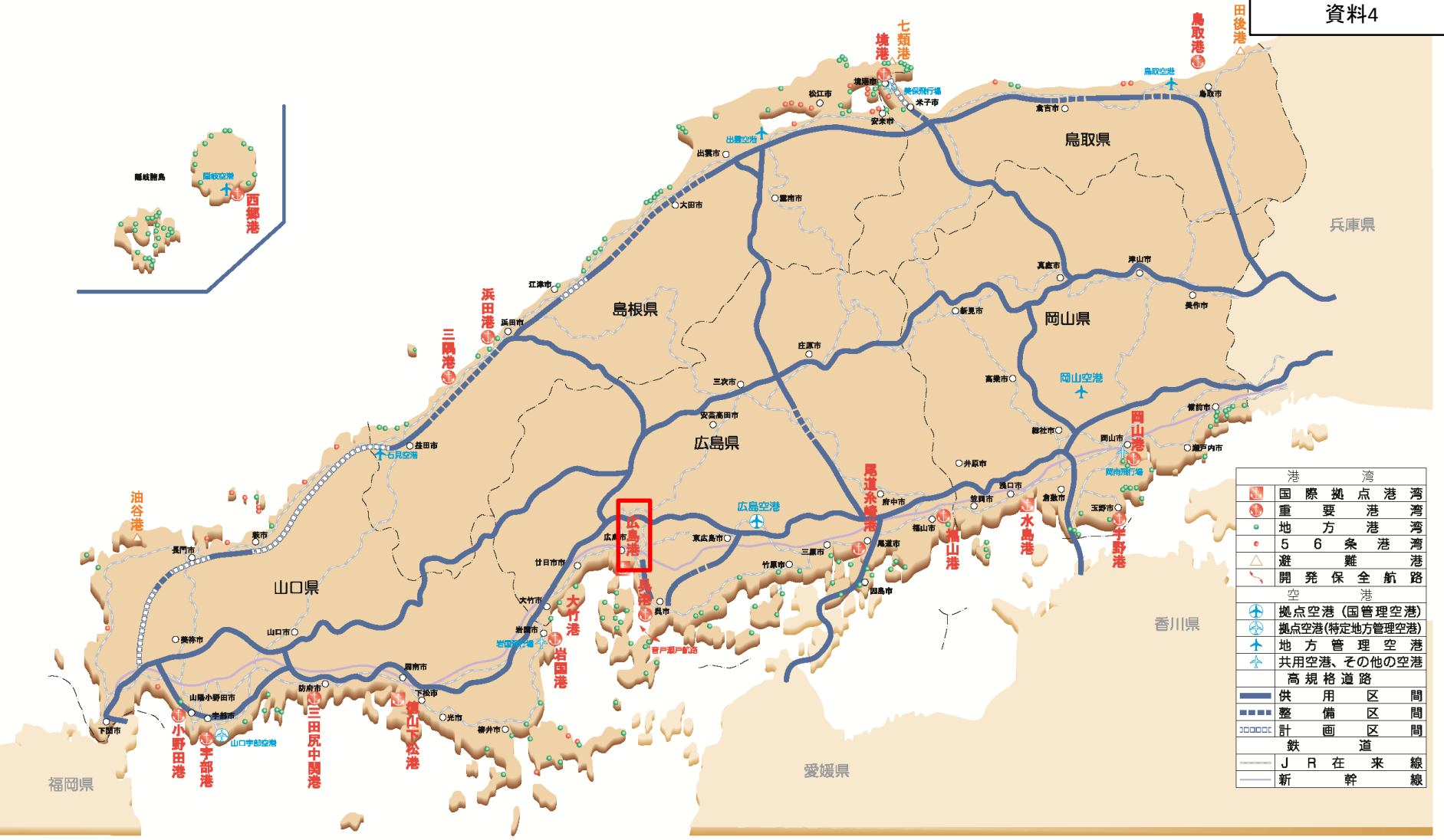


# 広島港 港湾計画一部変更

前回改訂:平成11年3月(目標年次:平成20年代前半)

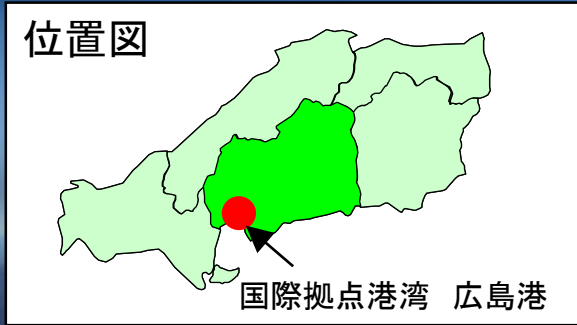
港湾管理者:広島県


平成27年3月10日  
交通政策審議会  
第59回港湾分科会  
資料4



出典:国土交通省にて作成

# 広島港港湾計画変更(一部変更)対象箇所



【凡例】  
・計画変更箇所 

○中国地方の自動車産業を物流面で支えるため、完成自動車輸送の機能強化を図る。（宇品地区）

宇品地区：完成自動車取扱岸壁の水深を10mから12mに変更

（水深12m 岸壁1バース 延長260m）

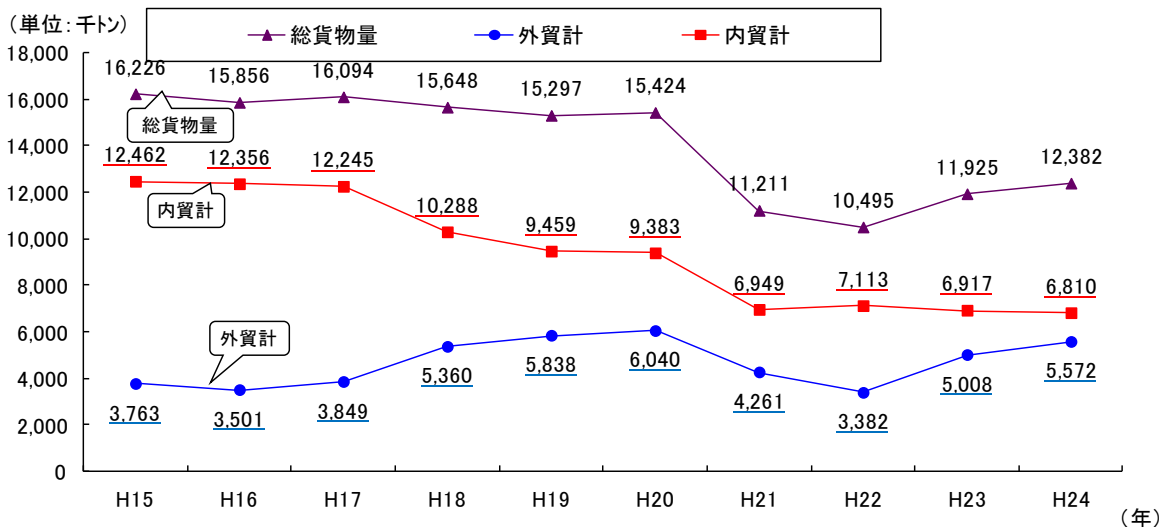
上記に伴う、水域施設計画（航路・泊地等の増深）の変更

大規模地震対策施設計画（耐震強化岸壁位置の変更）の変更

○広島港は、太田川河口デルタの先端に位置し、広島湾内に点在する島々や半島により、年間を通じて静穏な天然の良港として、特に明治以降急速に発展してきた。

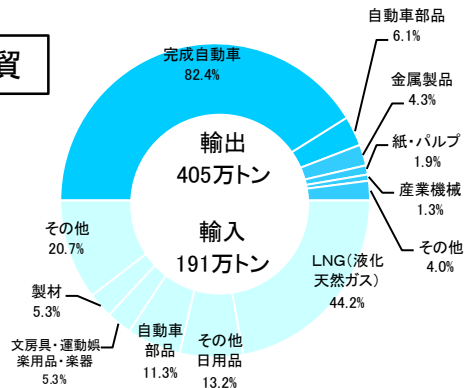
○近年では、海田地区、出島地区のコンテナターミナルや、仁保地区、五日市地区での完成自動車の取扱などにより、中国地方経済を支える国際拠点港湾として重要な役割を担っている。

## ■広島港の取扱貨物データ

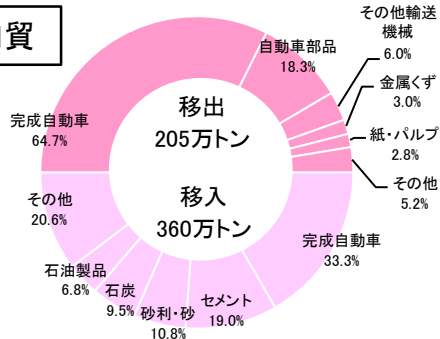


## 取扱貨物の品目内訳 (2013年)

### 外賃



### 内賃



## ■主な定期航路 (2014年4月1日現在)

外賃コンテナ航路	船社名	便数
韓国航路	興亜海運(株)、汎洲海運(株)、カメリアライン(株)、高麗海運(株)、南星海運(株)、長錦商船(株)	9便/週
中国航路	神原汽船(株)、民生輪船有限公司	6便/週
台湾・東南アジア航路	ワンハイラインズ(株)	1便/週
台湾・マニラ航路	日本郵船(株)・愛媛オーシャンライン(株)	1便/週

国際フィーダー航路	船社名	便数
阪神航路	マツダロジスティクス(株)、井本商運(株)、OOCL JAPAN.LTD	9便/週

その他国際定期航路	船社名	便数
北米航路	イースタン・カーライナー(株)	0.25便/週

内航フェリー航路	船社名	便数
似島～宇品	似島汽船(株)	13便/日
広島～呉～松山	瀬戸内海汽船(株)、石崎汽船(株)	10便/日
宇品～江田島	瀬戸内シーライン(株)、上村汽船(株)	31便/日

内航RORO船航路	船社名	便数
広島～千葉	マツダロジスティクス(株)	3便/週



- 自動車関連産業は我が国最大の雇用の担い手。就業人口は我が国全体の約1割(547万人)を占める。
- 自動車産業は全国に広範な関連産業を持つ裾野が広い基幹産業。自動車製造業は全製造業出荷額の約2割(50兆円)を占める。
- 日本メーカーが国内で生産する自動車(963万台)のうち約5割(467万台)を海外に輸出。

## 自動車産業の重要性

自動車関連就業人口

**547万人**

※我が国の全就業人口  
(6,311万人)の8.7%

自動車製造業の  
製造品出荷額

**50.3兆円**

※全製造業の製造品出荷額  
(289兆円)の17.4%



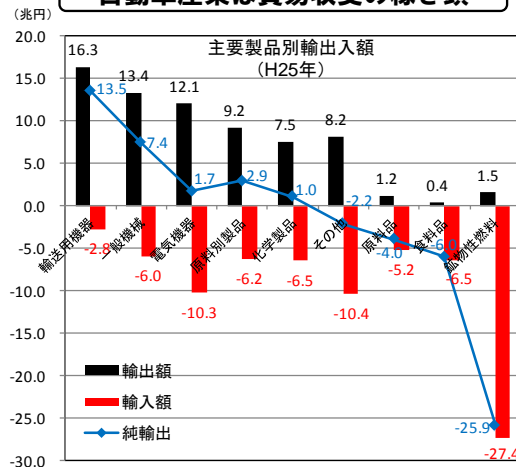
### 関連製造業

- 自動車製造業
- 部品・付属品製造業
- 関連資材
  - ・鉄鋼業
  - ・電気機械器具
  - ・プラスチック、ゴム、ガラス等

### 関連サービス業

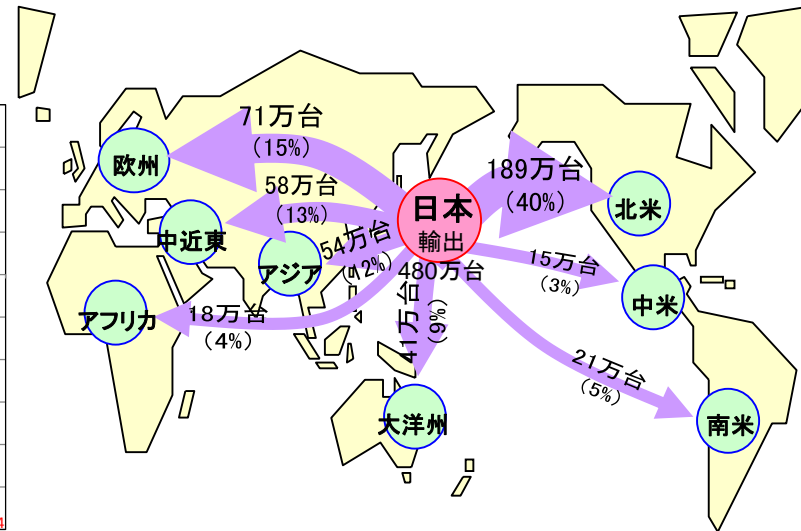
- ガソリンスタンド
- 運送サービス
- 自動車販売業
- 整備業

### 自動車産業は貿易収支の稼ぎ頭



出典：財務省「貿易統計」

### 国内生産車の地域別輸出割合



(参考)国内生産台数963万台

出典：(一社)日本自動車工業会 日本の自動車工業2014

※計数は四捨五入により一致しない

出典：(一社)日本自動車工業会 2013年四輪車輸出実績



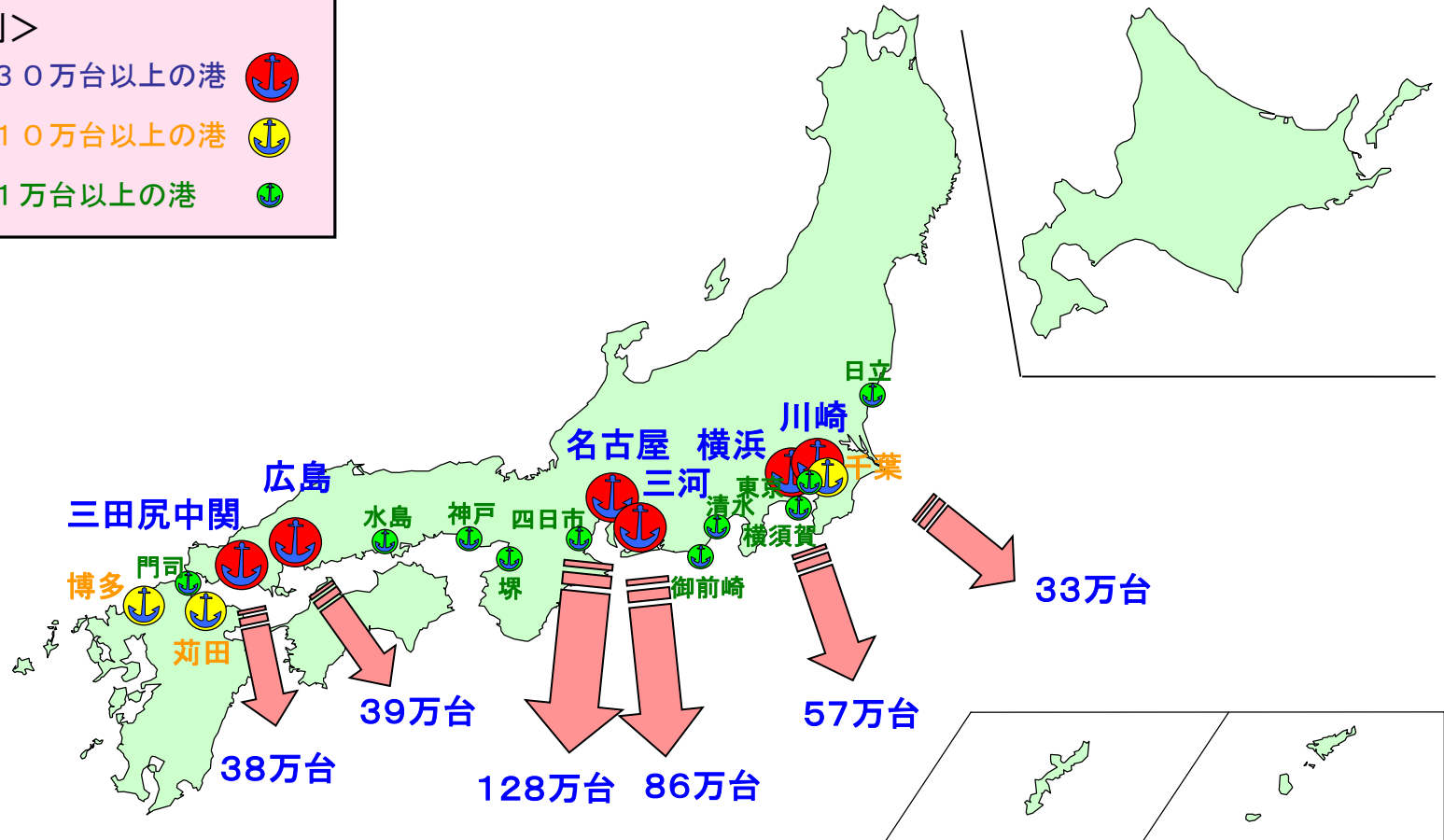
# 完成自動車の輸出状況

○完成自動車の輸出は、図中の港(全25港)で全国の輸出量の約99%を占める。  
 ○そのうち広島港からの輸出量は約39万台(全輸出量の約8.4%)である。

完成自動車輸出量: 約487万台/年 (平成25年)

<凡例>

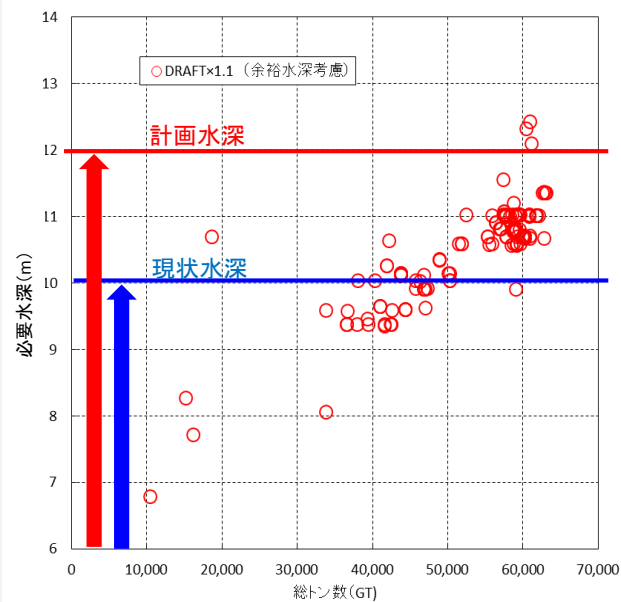
- 輸出量30万台以上の港
- 輸出量10万台以上の港
- 輸出量1万台以上の港



\* 図中の地名は税関の名称である。(但し、防府を三田尻中関とした)  
 出典: 財務省「貿易統計(平成25年)」より国土交通省港湾局作成

# 完成自動車輸出に係る課題と対応

- 現在、完成自動車の輸出は、工場内の専用岸壁(水深10m 1バース)で行われているが、自動車専用船の大型化に伴い岸壁水深が不足しているため、喫水調整により、積込台数の調整(抑制)が行われている。
- 大型化する自動車専用船に対応し、喫水調整なしで効率的な輸送が実現されるよう、公共岸壁(水深12m)を計画する。



仁保地区の専用岸壁(水深10m)利用船舶の総トン数及び必要なバース水深(H25年実績)

現状:

水深10mの専用岸壁では、現在寄港している自動車専用船の約30%しか満載出港できない。



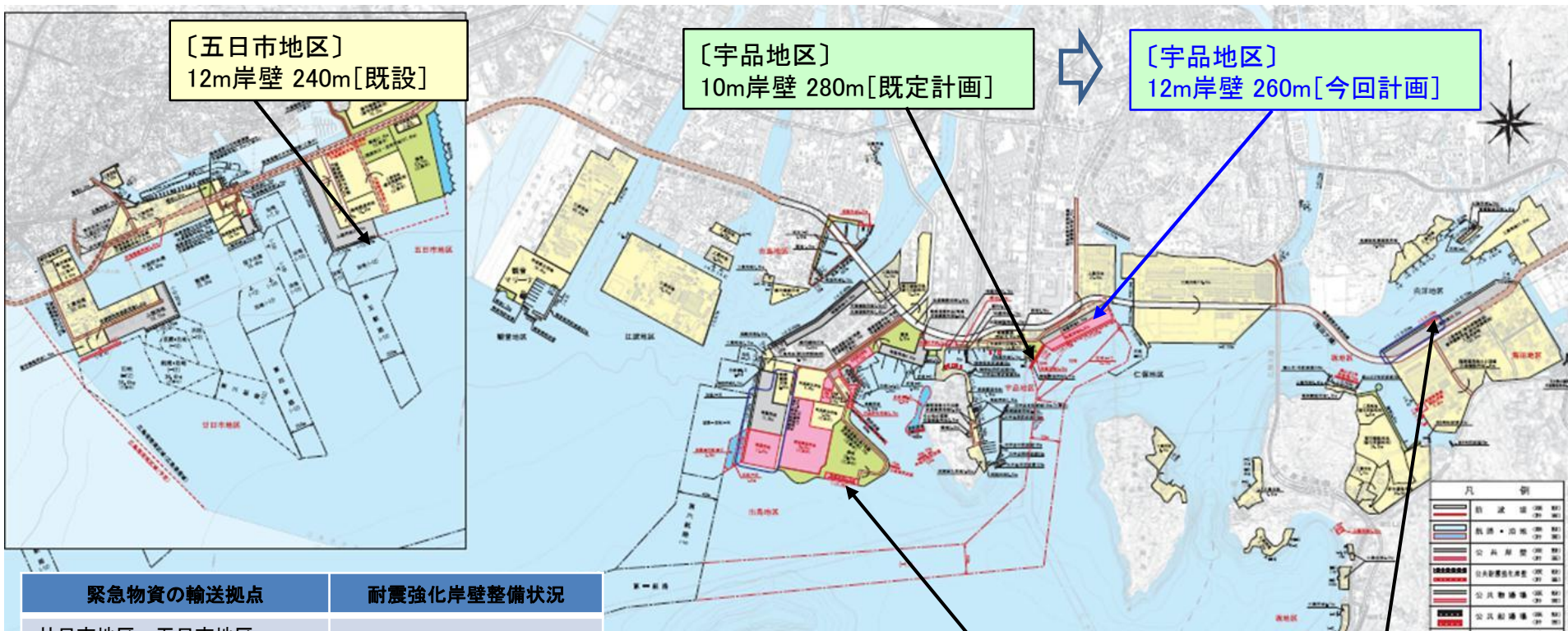
計画:

水深12m岸壁の整備により、現在寄港している自動車専用船の約99%が喫水調整なしで利用可能となる。



# 大規模地震対策施設計画の変更

- 広島港に緊急物資輸送の耐震岸壁として4施設が計画されているが、既設は1施設のみで、早期整備が必要である。
- 宇品地区に耐震強化岸壁の計画はあるが、既設岸壁で改良工事の予定は無く、整備完了時期が未定である。
- 今回計画変更予定の岸壁は、老朽化対策も兼ねて水深12mへ増深を行うものであり、あわせて耐震強化岸壁として整備することが追加的コストも少なく、耐震強化岸壁を整備する上で最も経済的であり、かつ早期完成が可能である。
- このため耐震強化岸壁の位置付けを変更する。



緊急物資の輸送拠点	耐震強化岸壁整備状況
廿日市地区～五日市地区 (広島港西部地域)	整備済(1バース)
出島地区～宇品地区 (広島港中部地域)	未整備(2バース)
海田地区 (広島港東部地域)	未整備(1バース)

〔出島地区〕  
10m岸壁 280m【既定計画】

〔海田地区〕  
7.5m岸壁 130m【既定計画】

# 計画変更内容(宇品地区)

- 自動車専用船の大型化に早期に対応するため、宇品地区公共埠頭計画及び土地利用計画(沖出し計画の削除)を変更する。
- また、緊急物資輸送拠点の早期確保のため、大規模地震対策施設計画の位置付けを変更する。
- 併せて、水域施設計画を変更する。

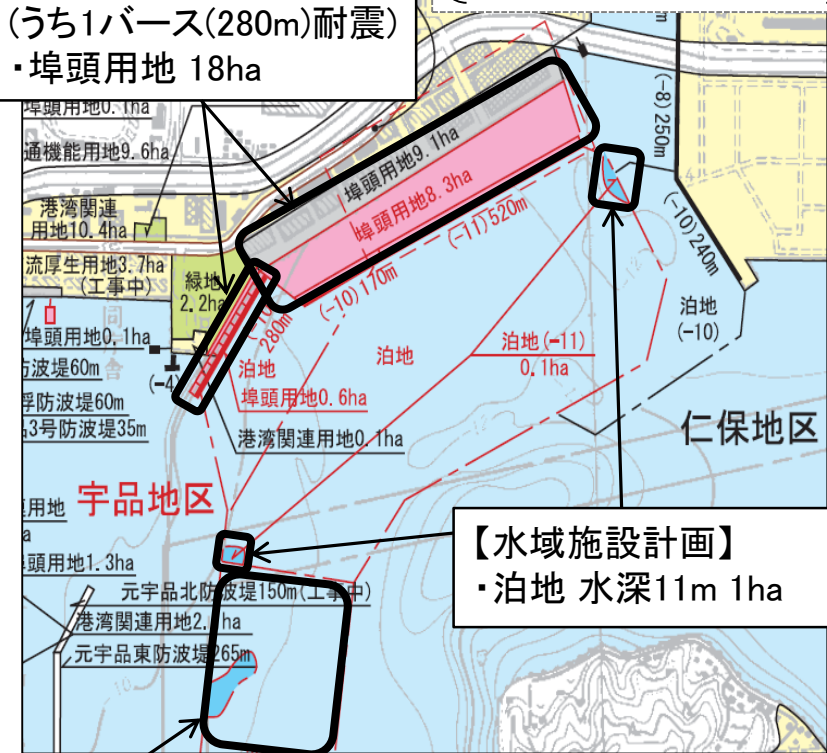
## 既定計画

### 【公共埠頭計画】

- ・-11.0m × 520m (2B)
- ・-10.0m × 450m (2B)
- (うち1バース(280m)耐震)
- ・埠頭用地 18ha

### 既設

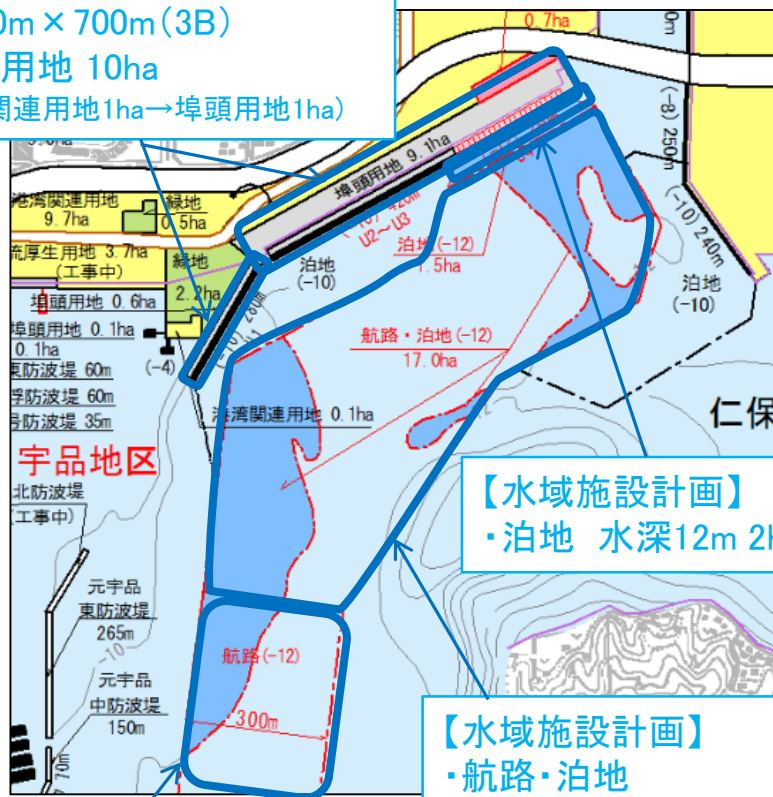
- ・-10.0m × 990m (5B)
- ・埠頭用地 10ha



## 今回計画

### 【公共埠頭計画】

- ・-12.0m × 260m (1B) (耐震)
- ・-10.0m × 700m (3B)
- ・埠頭用地 10ha
- (港湾関連用地1ha → 埠頭用地1ha)



### 【水域施設計画】

- ・航路 水深12m 幅員300m

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
<p>完成自動車 輸送機能の強化 (宇品地区公共埠頭計画)</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>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</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>(2) バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p><u>自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</u></p> <p><u>このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</u></p>

※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26年12月19日 国土交通省告示第1167号)