

広島港 港湾計画改訂

前回改訂:平成11年3月(目標年次:平成20年代前半)
今回改訂:平成31年3月(目標年次:2020年代末)

平成31年3月7日
交通政策審議会
第74回港湾分科会

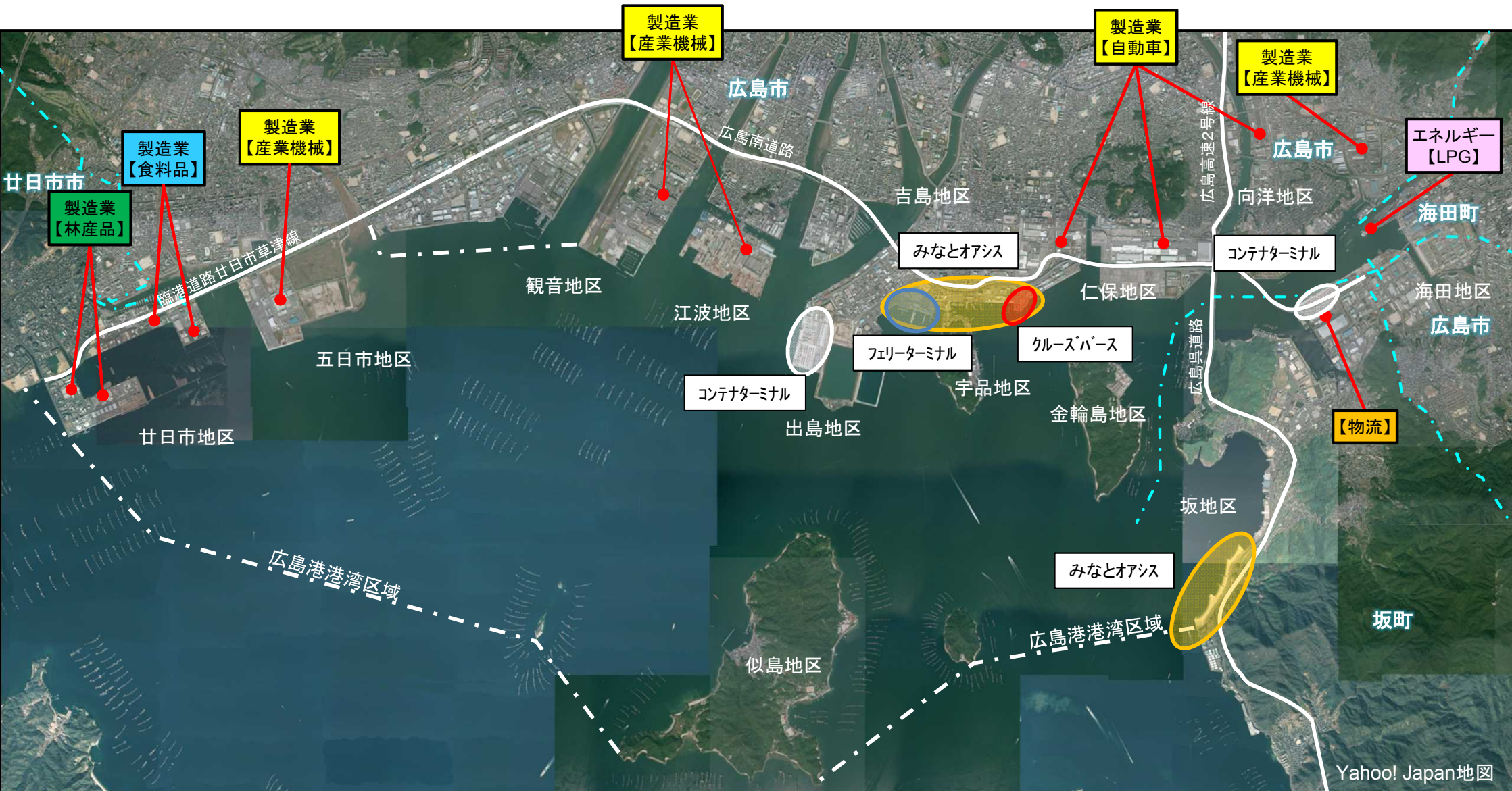
資料1-3

港湾管理者:広島県

- 主に直背後に立地する完成自動車や建設機械等の我が国を支える基幹産業の製品出荷のための物流拠点の役割を担う。
- ガス工場(都市ガス)が立地し、広島港背後圏域で消費されるエネルギーの供給拠点の役割を担う。
- 四国や島嶼部を結ぶ多くのフェリー・旅客船が就航し、地域住民の生活に欠かせない海上交通拠点の役割を担う。



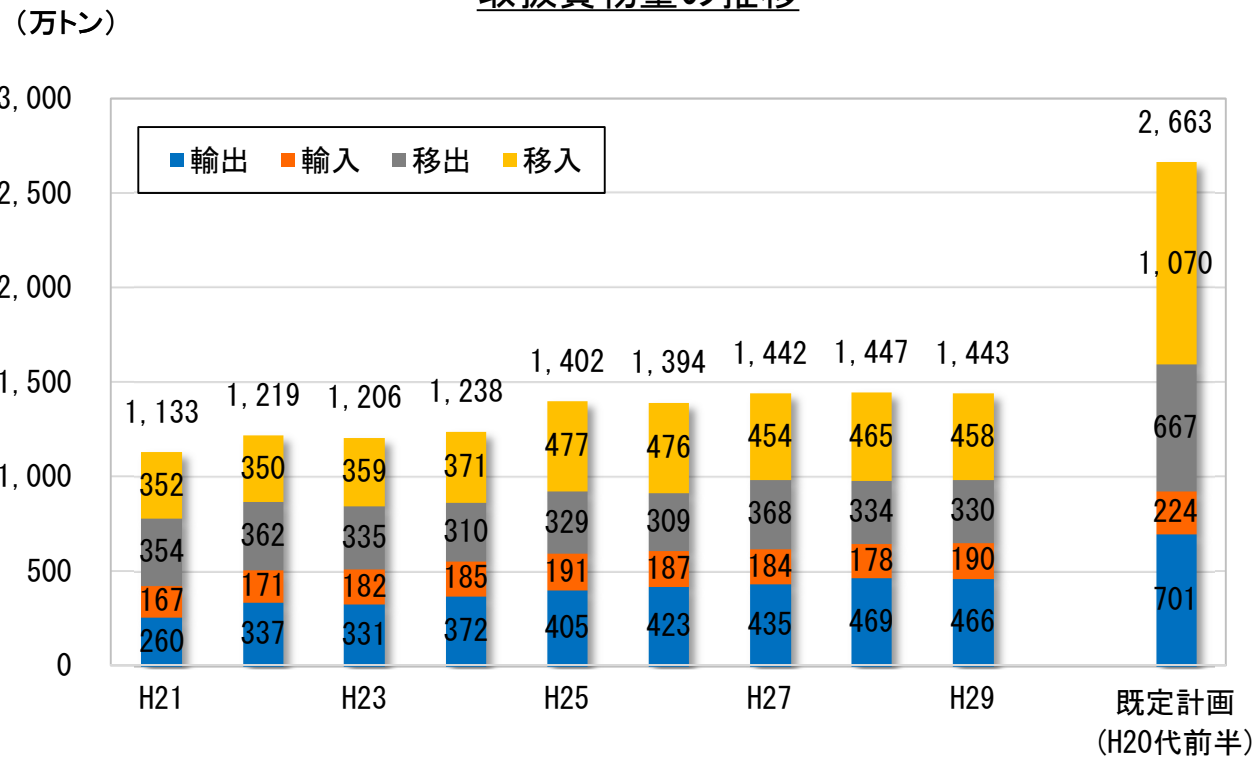
広島港の利用状況



広島港の貨物取扱状況

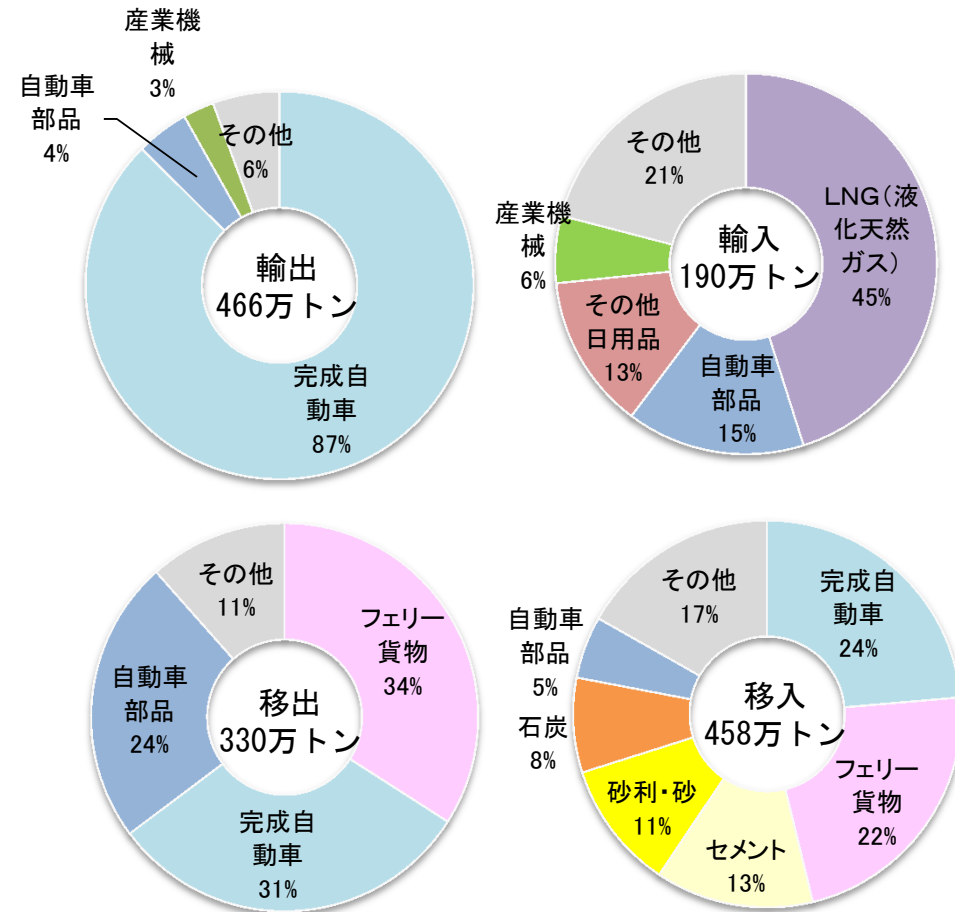
- 大宗貨物は、完成自動車の輸出移出入、LNGの輸入、自動車部品の輸入移出、フェリー貨物の移出入。
- 完成自動車は、広島港直背後で生産され、欧州、北米を中心に輸出されており、一部は関東や中部地方にも移出。
- LNGは、ロシアやインドネシアなどから輸入され、主として広島市を中心とした背後地域の生活関連エネルギーとして利用。
- フェリーは、四国 松山港や島嶼部と広島港を結ぶ生活航路として利用。

取扱貨物量の推移



出典：広島県港湾統計年報より作成

取扱貨物量の内訳(平成29年)

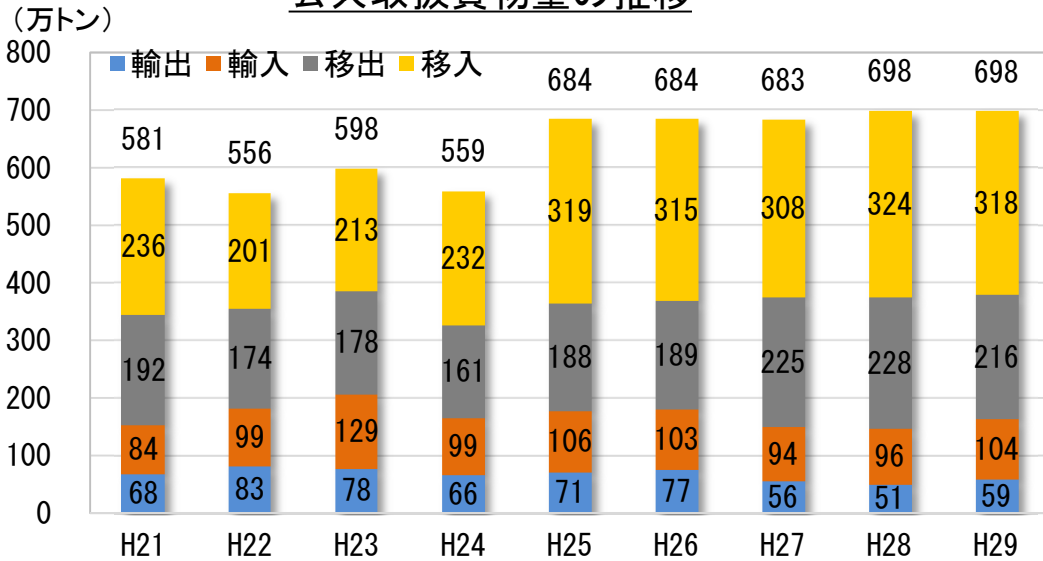


出典：広島県港湾統計年報より作成

広島港の貨物取扱状況（公共貨物）

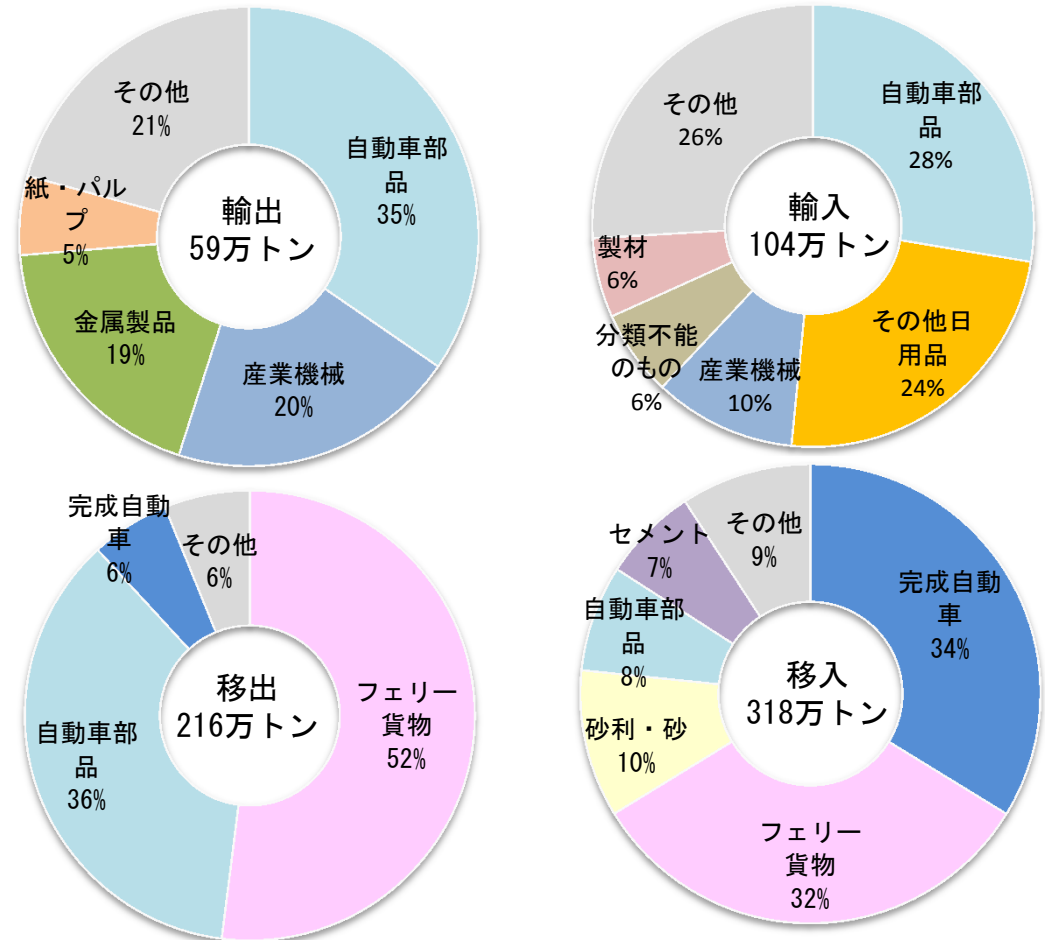
- 大宗貨物は、自動車部品の輸出入および移出、産業機械の輸出入、完成自動車の移入、砂利・砂の移入、その他日用品の輸入、フェリー貨物の移出入。
- 自動車部品は、主にメキシコ・マレーシアに輸出、中国から輸入、神戸港経由でタイ・ベトナムに輸出し、自動車工場で使用。
- 完成自動車は、主に名古屋から移入し、背後圏の販売店に輸送。
- 砂利・砂は、主に津久見（大分）から移入し、建設資材に使用。
- その他日用品は、主に中国から輸入し、背後圏で消費。

公共取扱貨物量の推移



出典：広島県港湾統計年報より作成

公共取扱貨物量の内訳（平成29年）



出典：広島県港湾統計年報より作成

外貿コンテナ航路

便数

韓国	9便/週
中国	6便/週
台湾・東南アジア	1便/週
台湾	1便/週
北米	1便/月

国際フィーダー航路

便数

広島～神戸～大阪	5便/週
広島～神戸	3便/週

内貿RORO航路

便数

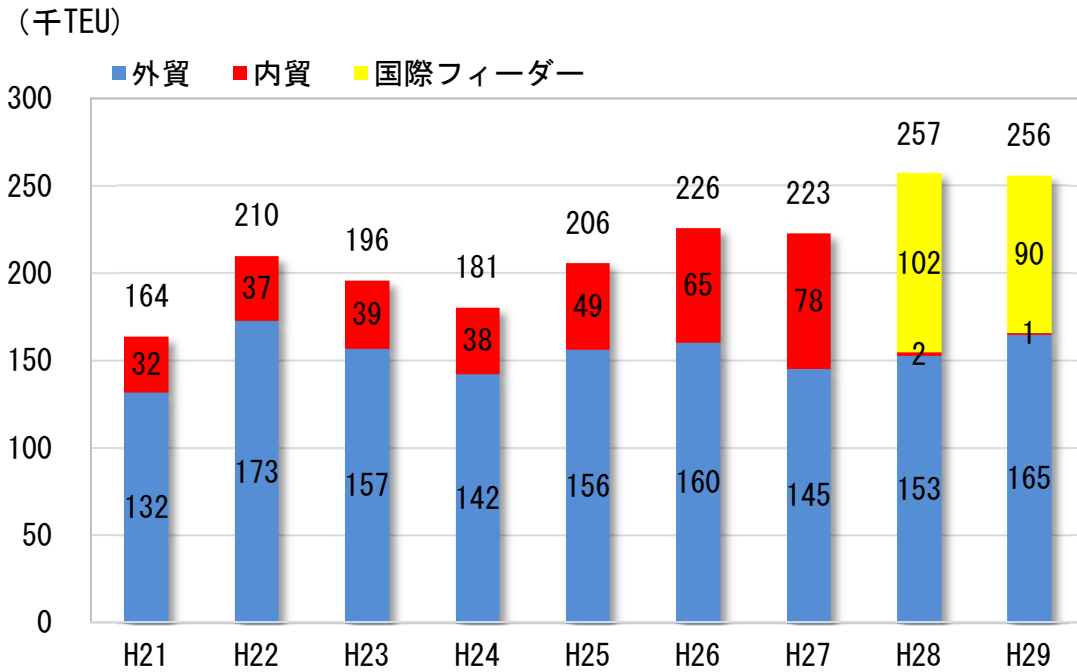
広島～千葉	3便/2週
-------	-------

※H29.12.1時点

広島港の貨物取扱状況(コンテナ貨物)

○主に自動車部品を中国、東南アジアとの輸出入、神戸港に移出(国際フィーダー輸送により、東南アジアへ輸出)。その他日用品は、主に広島県内の貨物を中国から輸入。

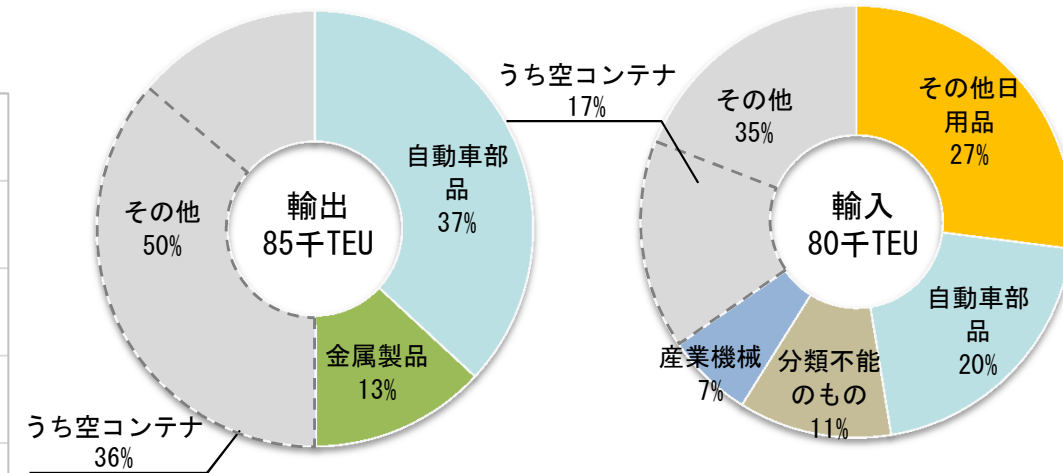
コンテナ取扱個数の推移



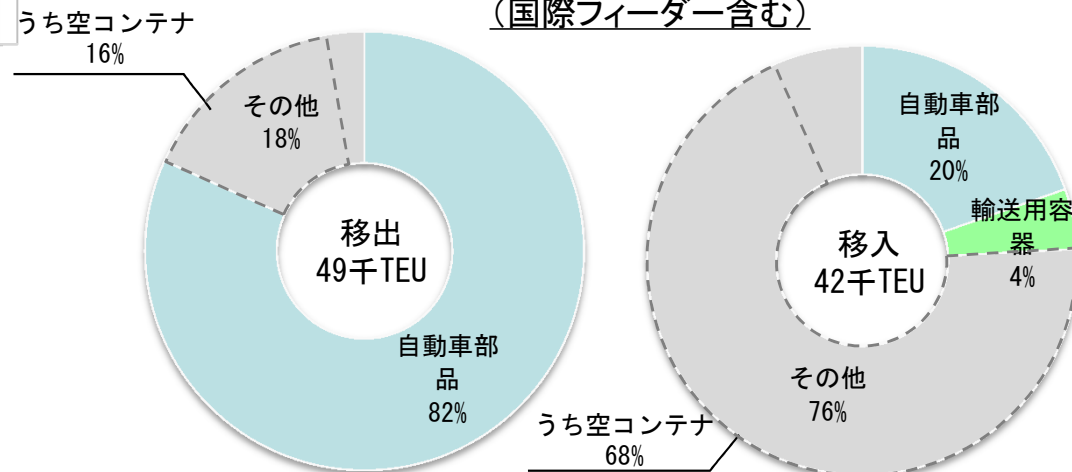
出典：H28, H29の国際フィーダーのコンテナ取扱個数を参考表示

出典：広島県港湾統計年報より作成

外貨公共コンテナ取扱個数の内訳(平成29年)



内貨公共コンテナ取扱個数の内訳(平成29年) (国際フィーダー含む)



※その他には空コンテナ含む

出典：広島県港湾統計年報より作成

計画貨物量の設定

〈専用〉

〈公共〉

【増減の主な要因】

〈専用〉

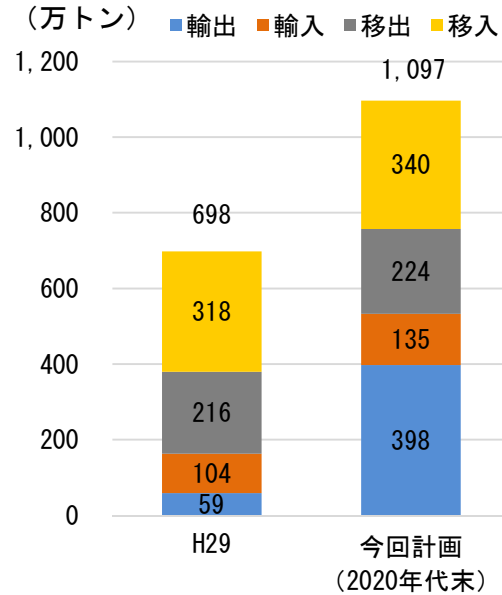
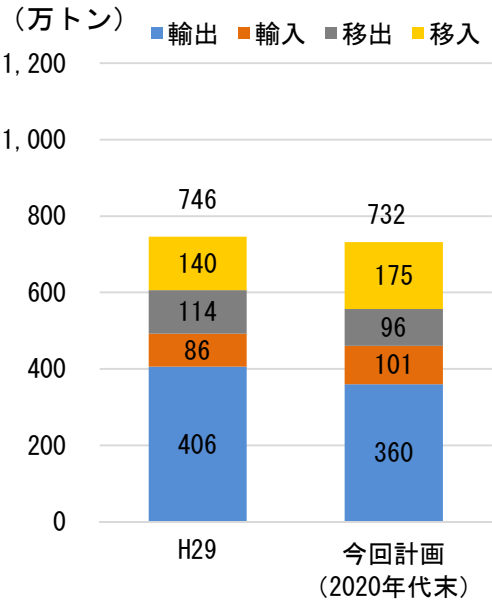
【輸出】完成自動車 (H29)406万トン → (今回推計)360万トン
 ・船舶大型化に対応するための公共埠頭への一部利用転換による取扱減少を見込む。

【輸入】LNG (H29)86万トン → (今回推計)100万トン
 ・工業用LNG等の需要増加に伴う取扱増加を見込む。

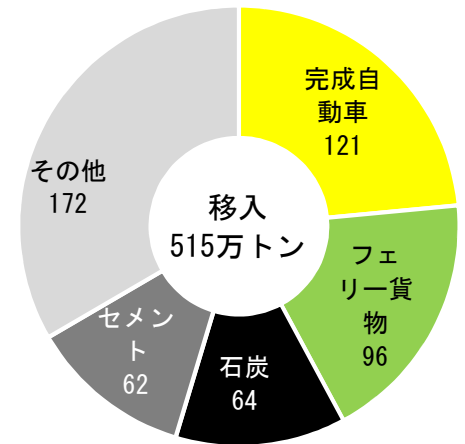
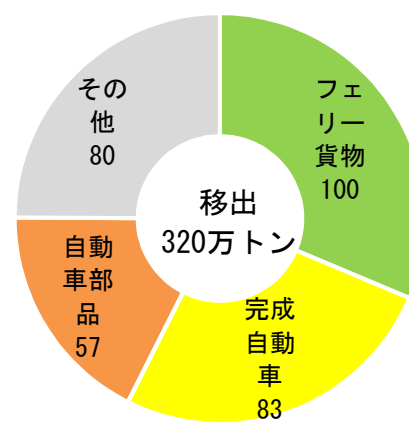
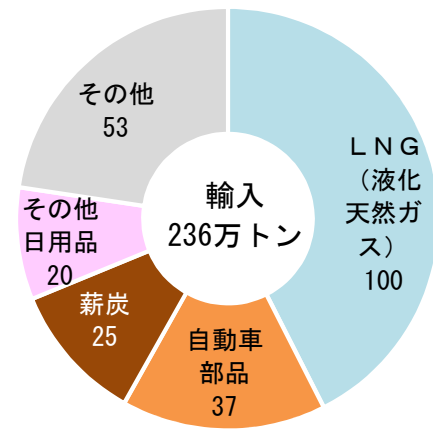
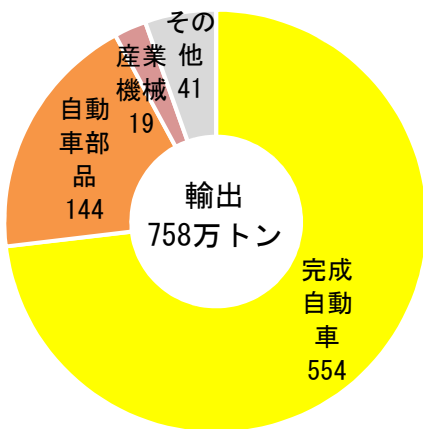
〈公共〉

【輸出】完成自動車 (H29)1万トン → (今回推計)194万トン
 ・専用埠頭からの一部利用転換による取扱増加を見込む。
 ・広島港背後圏において発生する中古自動車の取扱増加を見込む。

【輸入】薪炭 (H29)0.1万トン → (今回推計)25万トン
 ・臨海部におけるバイオマス発電所の稼働による燃料(ヤシ殻、木質ペレット)の取扱増加を見込む。
 ※発電容量:10万kW、建設開始予定:2018年、稼働開始予定:2021年

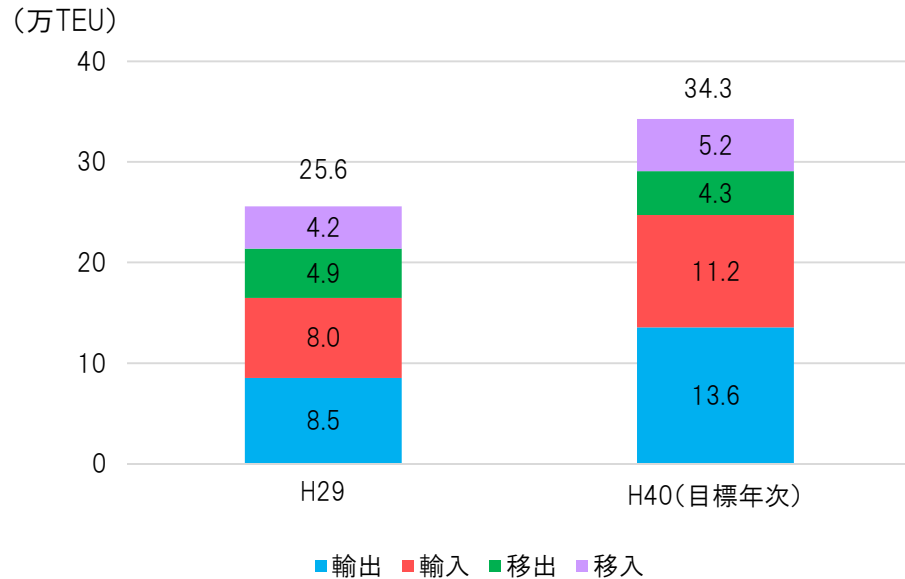


今回計画の貨物内訳



計画貨物量の設定(コンテナ貨物)

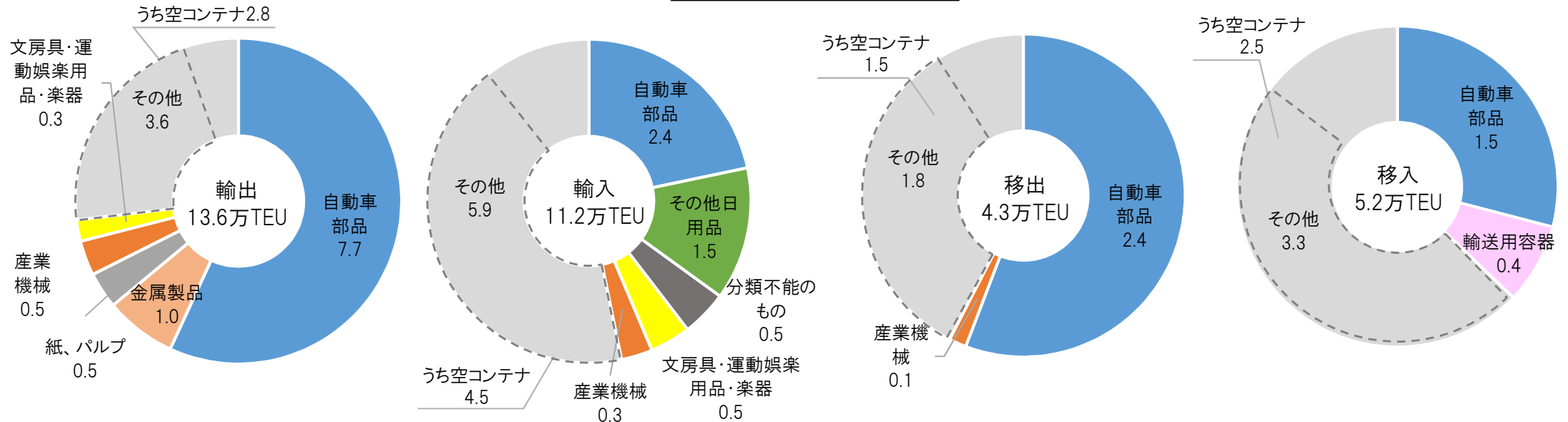
公共コンテナ取扱量推計



【増減の主な要因】

【輸出】自動車部品 (H29)3.1万TEU → (今回推計)7.7万TEU
 ・自動車メーカーの海外新工場稼働等の海外生産強化及びそれに対応する自動車部品の輸出増加の計画を踏まえ、取扱増加を見込む。

今回計画の貨物量内訳



広島港の目指す姿

【港湾の中長期政策「PORT2030」】

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

- ◆成長著しい東南アジア地域等への直航サービスの強化
- ◆コンテナターミナルとの一体的な空間を構成するとともに、近傍の物流施設とも陸上・海上の輸送手段によりシームレスに接続

3. 列島のクルーズアイランド化

- ◆官民連携による国際クルーズ拠点の形成やフライ&クルーズの促進等に取り込むことにより、日本列島全体をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズアイランドに進化
- ◆鉄道、航空等と港湾をシームレスに接続・連携させることにより、島嶼部も含めた広域周遊ルートを形成

4. ブランド価値を生む空間形成

- ◆歩行者空間の充実や港湾の持つ静穏な水域や背後都市・自然等との接続性を活かしたパブリックアクセスを整備
- ◆地域の文化・歴史を活かしたみなとまちづくりやみなとオアシスの活性化を行うとともに、市民が安全・多目的にみなとを利用できるような環境を整備

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ◆地域の早期復旧・復興を支援するため、広域的に一連の物資輸送ルートを確認できるよう岸壁や臨港道路等の耐震化

【今回計画】 目標年次：2020年代末

《物流》

- 荷主企業生産性向上・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
 - ・ 外貿コンテナ機能と国際フィーダー機能の再配置・強化、コンテナターミナルと物流施設の一体運営による生産性の向上、コンテナターミナルへのアクセス向上
- 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
 - ・ バルク貨物等の新規需要に対応する施設整備、用地造成による新たな産業空間の確保

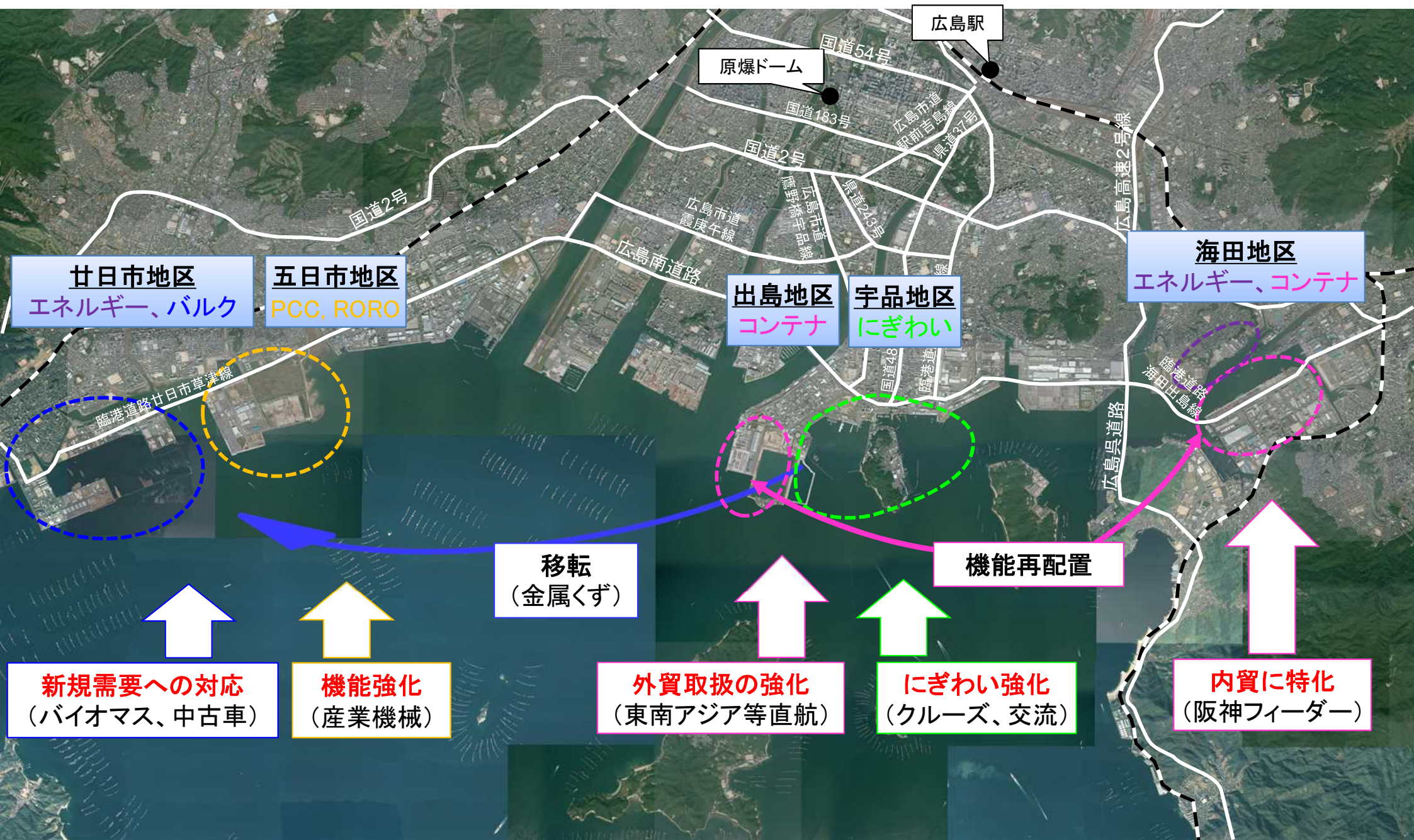
《交流》

- 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、親水空間・交流拠点の形成
 - ・ 島しょ部や市街地背後への海上交通網の維持・強化、クルーズ受入機能の強化
 - ・ 快適な旅客動線、賑わい空間の創出

《防災・環境》

- 港の防災機能の向上、港湾活動と調和した沿岸域の環境の確保
 - ・ 耐震強化岸壁の整備等のハード対策やソフト対策と組み合わせた防災・減災対策の推進
 - ・ 廃棄物処理要請への対応、プレジャーボート収容の促進、小型船だまりの確保

広島港港湾計画改訂の概要



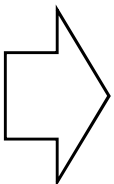
主な計画の内容[出島地区、海田地区]

- 背後の自動車メーカーの海外生産・部品輸出強化の計画等により、自動車部品の輸出等のコンテナ貨物の増加が見込まれる一方、海田地区では海田大橋の桁下制限により船舶の大型化への対応が困難。
- 船舶大型化への対応が可能な出島地区では外貿コンテナ、海田地区では内貿コンテナ(阪神港フィーダー)を主に取り扱うこととし、出島地区では水深-14m岸壁を計画(既定計画)し、コンテナ取扱機能を強化。



主な計画の内容[廿日市地区]

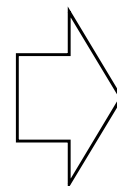
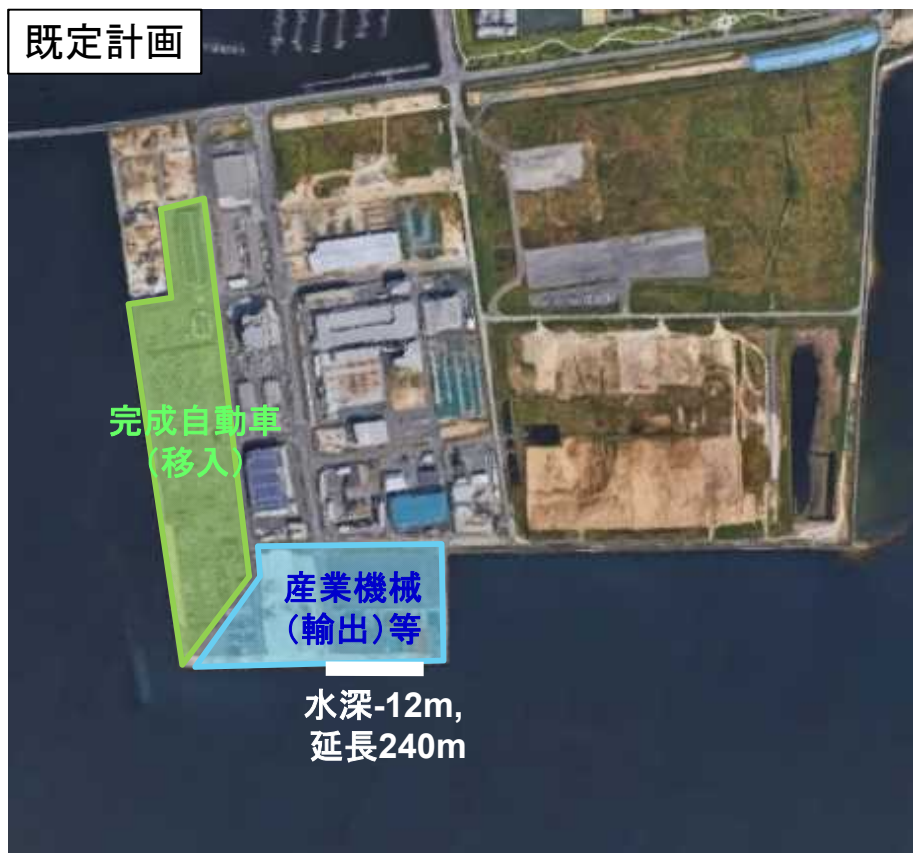
- 中古自動車の輸出やバイオマス発電燃料の輸入等の新たな貨物取扱が見込まれる。また、新たな企業立地の需要も顕在化している。
- 岸壁(水深-12m, 延長260m)及び用地造成を新たに計画し、新たな貨物取扱需要や企業立地需要に対応。



中古自動車輸出
バイオマス燃料輸入

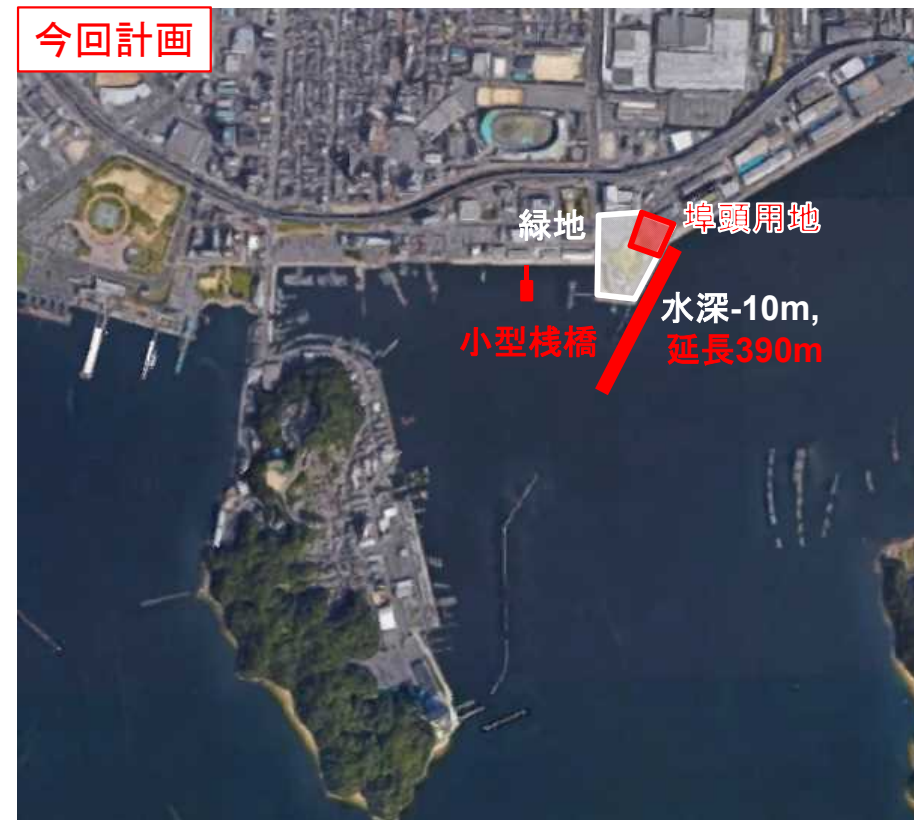
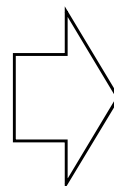
主な計画の内容[五日市地区]

- 産業機械を輸出する船舶の大型化による岸壁の延長不足や、完成自動車の移入のための埠頭用地の不足が生じている。
- 岸壁の延伸(水深-12m, 延長240m→300m)及び埠頭用地拡張を計画し、船舶の大型化や埠頭用地不足に対応。



主な計画の内容[宇品地区]

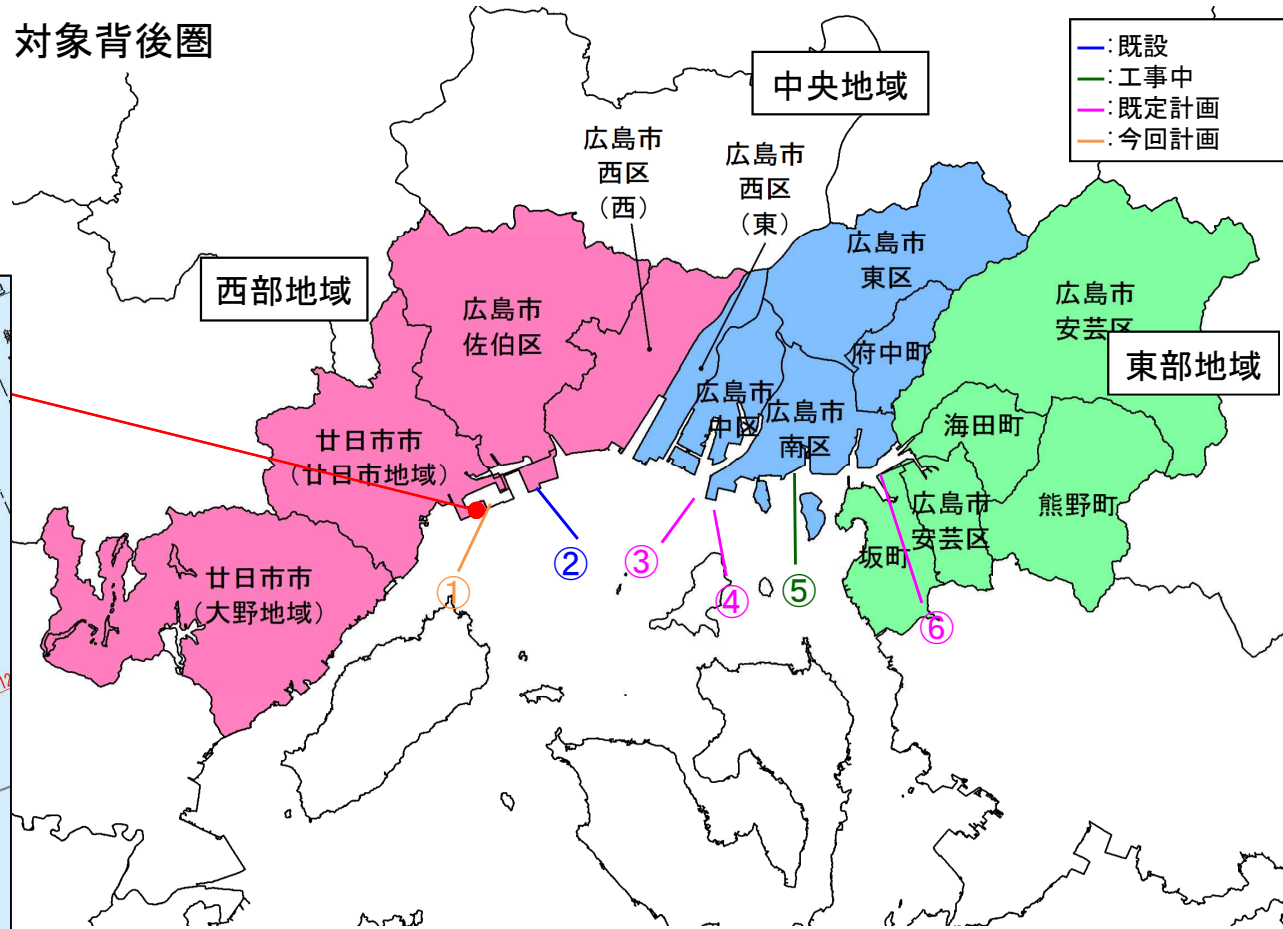
- 宇品地区では7万GT級までのクルーズ船しか受け入れることができず、大型のクルーズ船は五日市地区の貨物用岸壁で暫定的に受け入れている。
- 周辺に商業施設等のにぎわい空間が形成されており、市内へのアクセスも良好な宇品地区において、岸壁の延伸(水深-10m, 延長280m→390m)及びターミナル整備用の埠頭用地を計画し、14万GT級までのクルーズ船の受入を可能とする。また、14万GT級を超えるクルーズ船は、引き続き五日市地区の貨物用岸壁での受入を行う。
- 市内河川で運行している舟運の宇品地区への延長やメガヨットの受入といった要請が寄せられている。
- 小型栈橋を新たに位置付けることにより、舟運やメガヨットの受入に対応し、クルーズ船受入とも連携して、賑わい・交流機能を強化。



主な計画の内容(緊急物資輸送網の強化)

- 広島港は東西に広い範囲を有しているため、西部・中央・東部の3区域を設定(既定計画)
- 広島県で、想定されうる最大クラスの地震・津波(南海トラフ巨大地震)の被害想定を示す「広島県地震被害想定調査報告書(平成25年10月)」より、緊急物資輸送量を反映
- 広島港の背後圏に海上を經由して輸送する緊急物資輸送量を算定した結果、耐震強化岸壁(緊急物資輸送用)が5バース必要

対象背後圏



今回計画

