

広島県立文書館収蔵文書展

広島港の歴史と資料

令和6年3月26日(火)～6月8日(土)

[航空写真]広島港(宇品) 平成5年(1993) [県行政文書(広報写真)S05-2008-6-9]

はじめに

宇品港は、広島県令(県知事)千田貞曉せんた さだあきの主導によって明治二十二年(一八八九)に築港されました。明治二十七年(一八九四)の日清戦争以後は、軍用港(陸軍の輸送拠点)として重要な役割を果たしましたが、大正時代に入ると商業利用の機運が高まりま
す。昭和七年(一九三二)には港域を拡大して広島港と改称し、商業港や工業港の整備が進められました。

終戦によって軍用港としての役割を終えた広島港は、昭和二十三年(一九四八)に貿易港として開港指定を受け、広島県の高
度経済成長を支える流通拠点として発展し
ます。昭和四十五年(一九七〇)には港域
が西に拡張され、廿日市港区が広島港に編
入されました。近年は、国際的な物流・交
流の拠点として整備され、平成二十三年
(二〇一一)には港湾法上の国際拠点港湾
に指定されています。

本展では、築港から現代に至る広島港の
百三十年余の歴史を広島県立文書館の収蔵
資料によって跡付けます。

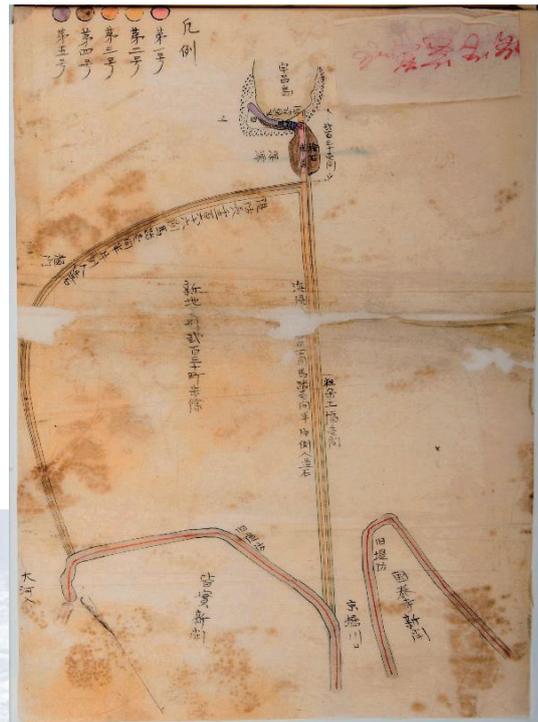
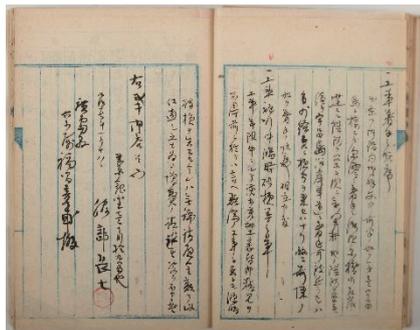
広島県立文書館

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。

広島県はその対策として、明治十一年（一八七八）頃から、士族授産の資金を活用した宇品築港と皆実新開沖の干拓を計画した。その実現に尽力したのが、明治十三年（一八八〇）に県令に就任した千田貞暁である。

明治十四年（一八八一）にオランダ人技師ムルデルによって策定された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。また、干拓によって漁場を失う漁業関係者らの反対運動も、県令自らの説得によって解決し、明治十七年（一八八四）九月に工事に着手した。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等で工事は難航を極めたが、明治二十二年（一八八九）十一月によりやく竣工した。

明治二十七年（一八九四）に勃発した日清戦争以降、宇品港は陸軍の輸送拠点として整備された。周辺には陸軍の関係施設が建設され、広島駅との間には鉄道が敷設された。



宇品築港及び新開築調に関する文書（広島県）地理課土木係ほか
明治17～23年（1884～90）（広島県立図書館移管文書200811-1～6）

宇品への築港工事と新開地の造成工事に関する広島県の行政文書が6冊残っており、築港の経緯と工事の内容を知ることができる。

【写真左】「宇品築港及新開築調之件稟議」明治17年（1884）2月

県が築港の経緯をまとめた説明書を作成した時の起案文書で、千田県令が決裁している。

【写真中】「服部長七上申書」明治17年1月

工事を請け負った服部長七が、工事の経費や工期、順序等について、県からの諮問に回答した文書。

【写真右】工事の自論見帖（計画書）の添付図面。 明治17年

■宇品築港計画の概要

- (1) 京橋川左岸（皆実新開の南西隅）から南に延伸して、宇品島（現在の広島市南区元宇品町）に接合する堤防（本堤）を築く。
- (2) 宇品島の北東に、大型船が停泊できる栈橋を築く。
- (3) ①宇品島と本堤が接合する部分からその栈橋に向かって、海岸線沿いに車道を築く。
②本堤に沿って、広島市街に通じる車道を築く。
- (4) 本堤の適当な地点で東に分岐し、途中で北に転回させて皆実新開の南東に接合する堤防を築き、その内側を干拓して新開地を造成する。



千田貞暁肖像写真『千田知事と広島港』
広島県 昭和15年（1940）所収

千田貞暁（1836～1908）はもと薩摩藩士で、文久3年（1863）の薩英戦争で初陣、慶応4年（明治元年・1868）の戊辰戦争に従軍した。明治維新後は東京府の典事、参事、大書記官を務め、明治13年に広島県令（明治19年から知事と改称）に就任。宇品築港をはじめ、広島県の殖産興業施策の進展に尽力した。宇品港が竣工した明治22年に新潟県への転任を命じられ、その後和歌山県、愛知県、京都府、宮崎県の知事を歴任し、明治31年に退官した。明治37年からは、貴族院議員を務めた。



〔絵葉書〕千田男爵銅像（長船友則氏収集資料200407-1581-6）

大正4年（1915）建立。その後、周辺一帯が千田廟公園として整備された（広島市南区宇品御幸一丁目）。



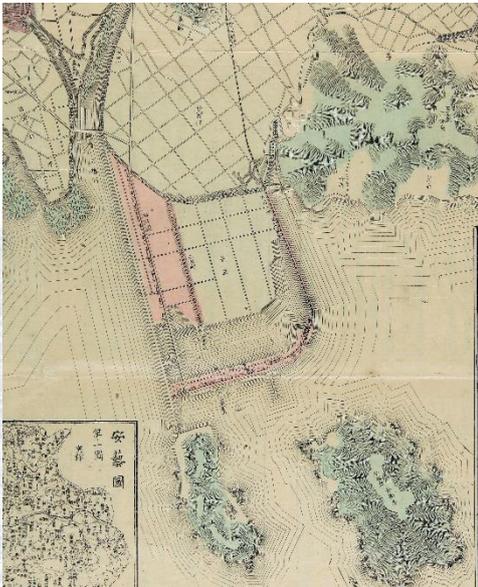
広島市街明細地図（部分）明治20年（1887）9月（長船友則氏収集資料200407-820）

宇品築港途中の状況。新開地と宇品島がまだつながっていない。



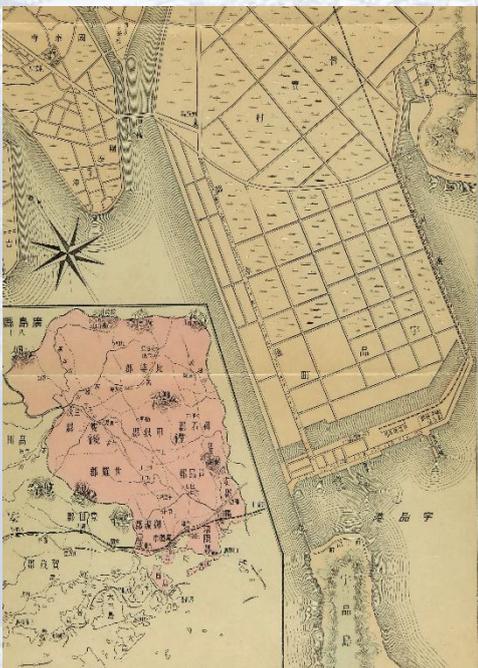
広島市街明細地図改正増補（部分）明治24年（1891）12月（長船友則氏収集資料200407-821）

宇品築港後の状況。新開地と宇品島が接続し、港の東側に棧橋が築かれている。



実測最新広島市街地図（部分）明治27年（1894）8月（長船友則氏収集資料200407-823）

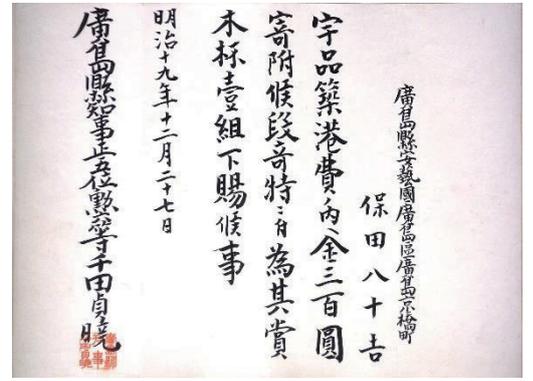
日清戦争開戦時の状況。8月20日に広島駅と宇品港を結ぶ仮設軍用鉄道（のちの宇品線）が開通した。



広島市街地図（部分）明治35年（1902）8月（長船友則氏収集資料200407-826）

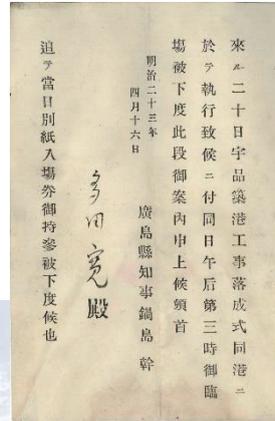
明治28年（1895）4月、港の東側が軍用港に位置付けられ、従来の棧橋が軍用棧橋になったため、通常旅客用の新しい棧橋（商用棧橋）が港の西側に設けられた。その後明治33年8月の台風被害を受けて、大規模な改修工事が行われた。

▶宇品港之真景（版画）明治28年（1895）8月31日（竹島浅吉氏収集文書199510-119）



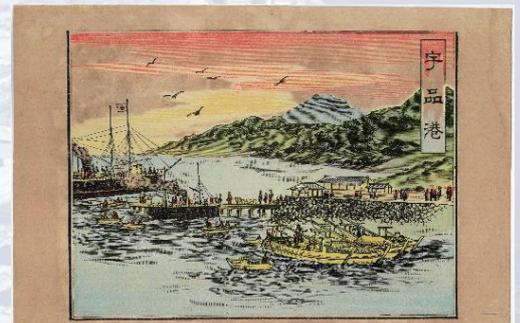
宇品築港費寄付の感謝状 明治19年（1886）12月27日（保田家文書199603-6-56）

京橋町の商家・縄屋の分家筋に当たる保田八十吉（1843～1919）は、明治時代の広島を代表する資産家で、明治19年（1886）には第百四十六国立銀行の取締役に就任した。八十吉は、千田県知事に協力して宇品築港の資金集めに奔走し、自らも300円を寄付している。



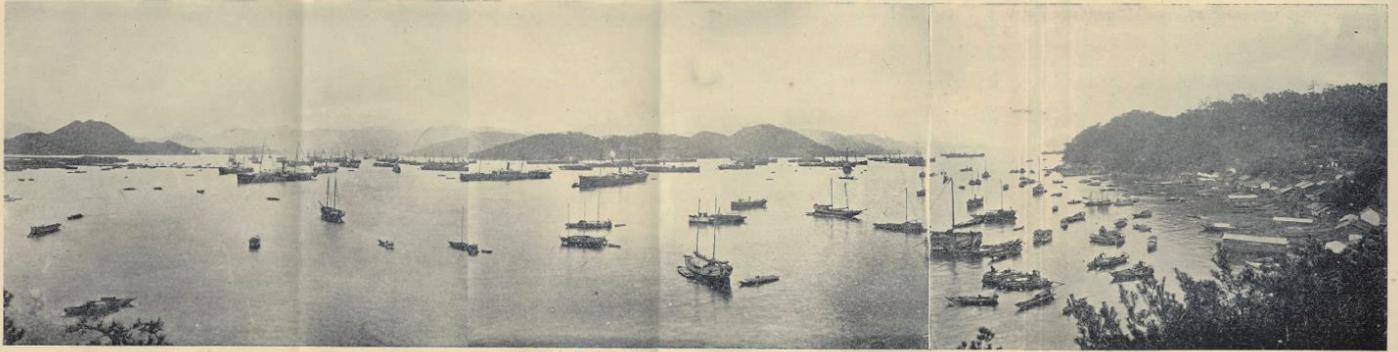
宇品築港工事落成式案内状 明治23年（1890）4月16日（多田家文書201805-75）

明治23年（1890）4月20日に執行された宇品築港工事落成式の案内状。千田貞暁はこの年1月に新潟県へ転任しており、落成式は後任の鍋島県知事によって執行された。招待を受けた多田寛はもと広島藩士で、明治時代に御調郡・世羅郡長などを務めた後に北海道へ移住していた。



宇品港（版画）（竹島浅吉氏収集文書199510-120）





廣島市南区宇品海岸三丁目 陸軍運輸本部棧橋

「宇品軍港真景」 [『広島臨戦地日誌』 広島県 明治32年 (1899) (図書B-08-6) 所収]

『広島臨戦地日誌』は、日清戦争の際に広島県が実施した軍事行政事務の詳細を記録した日誌。明治27年 (1894) 6月10日の項では、宇品築港の経緯と意義を述べ、この写真を添付している。

『芸備日日新聞』 明治27年 (1894) 9月16日 (橋崎修策氏収集資料201104-287-12)

日清戦争で広島に大本営が置かれた翌日の新聞。

「(一) 昨日の宇品港」と題する連載記事には、9月15日に西園寺公望侯爵が来広したことや、米1万俵と牛肉缶詰3,500個が宇品の倉庫に搬入されたこと、9月11日の暴風雨で破損した棧橋を17日から修繕することなどが記されており、戦時下の慌ただしい様子を伝えている。



GAISENKINENHI UJIMA HIROSHIMA. 碑念紀旋凱品宇島廣

〔絵葉書〕 広島宇品凱旋記念碑 (長船友則氏収集資料200407-1462)



(可麗製葉片一年二十正大) 橋棧部本輸運軍陸品宇

〔絵葉書〕 宇品陸軍運輸本部棧橋 大正12年 (1923) 1月 (長船友則氏収集資料200407-1203)

陸軍運輸部は、日清戦争に際して設置された陸軍通信支部を起源とする。陸軍の運輸・補給業務を担当し、金輪島工場と似島検疫所を所管した。陸軍運輸部前から南に延びる棧橋は、明治35年 (1902) に軍用棧橋として整備されたもので、昭和20年 (1945) の終戦まで陸軍の輸送拠点として利用された。現在は、周辺一帯が宇品波止場公園として整備され、旧陸軍の棧橋遺構の一部が保存されている (広島市南区宇品海岸三丁目)。



平和塔 [皆実町緑地 (広島市南区皆実町六丁目)] 令和元年 (2019) 9月撮影

日清戦争後の明治29年 (1896) 3月、広島第5師団・第9旅団の凱旋を記念して建立された碑。高さ16mで、花崗岩製の碑の上に銀製の金鶏 (トビ) の像を配置している。戦後の昭和22年 (1947) 8月6日に「凱旋碑」の刻銘を「平和塔」に改め、現在に至っている。

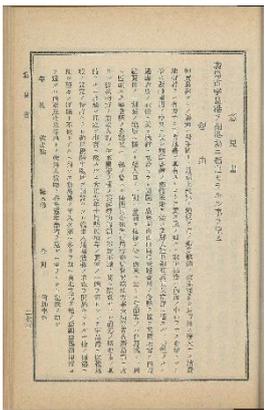
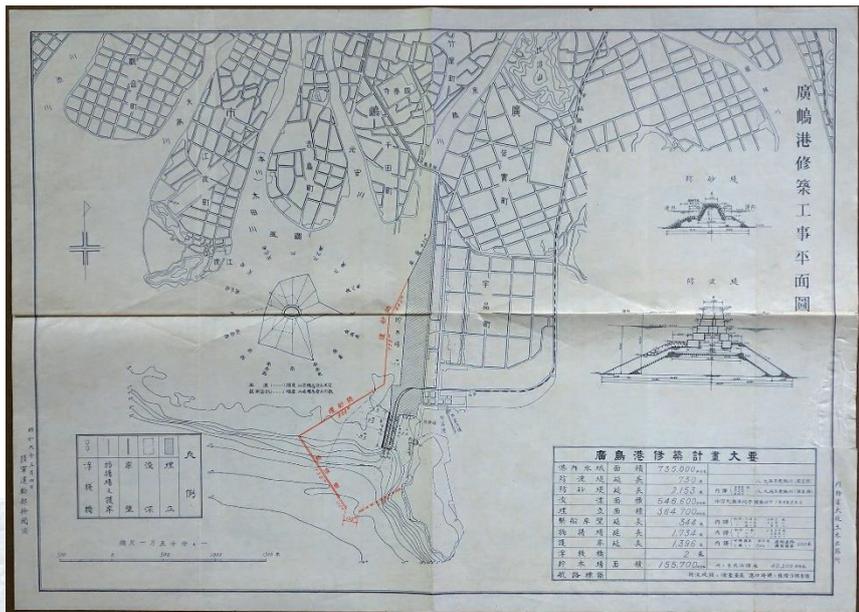
石碑の手前に位置する左側の標柱には「大手町通」、右側には「東松原停車場通」と刻まれている。当時は、宇品港から御幸通りを北上すると、この場所が分岐点になっており、左に行けば御幸橋を渡って大手町に、右に行けば比治山下を通過して東松原停車場 (広島駅) に至った。

宇品港は、日清戦争以後、軍用港として重要な役割を果たしていたが、第一次世界大戦以降の産業経済の発展により、商業利用への期待が高まった。

広島県は大正十三年（一九二四）から宇品港の改修を検討し、従来の港の西側に商業港を建設することになった。昭和七年（一九三二）には港域を拡大して広島港と改称し、翌八年から商業港の修築工事が始まった。

これに合わせて、工業港の建設が計画された。当初は、元安川河口以東、草津町沖までの海面約百三十二万坪を埋め立て、企業を誘致して大工業地帯を建設する計画だったが、戦時体制に即応するため、面積を約九十九万坪に縮小し、工期も十年から三年に短縮した。

昭和十五年（一九四〇）から吉島町沖（第二区）、江波町沖（第三、四区）、観音町沖（第五区）の工事が進められたが、第二区は陸軍の飛行場に転用され、第三区は中止になった。第四・五区には、三菱重工業の造船・造機工場が建設されることになったが、海軍の要請によって、埋立工事と並行して工場の建設が始まった。昭和十八年（一九四三）十二月に操業を開始し、翌十九年（一九四四）六月には最初の進水式が行われた。

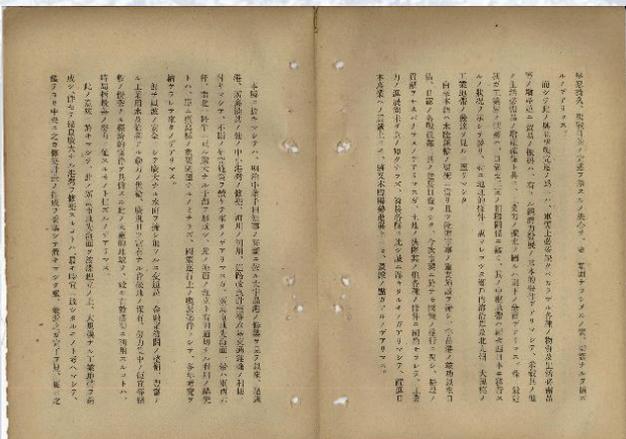


宇品港の開港場指定を要望する意見書 大正十四年（一九二五）十二月二十五日
 「大正十四年通常広島県会議決録」（県議会文書S03-93-124）所収

宇品港は軍用港として特殊な役割を果たしてきたため、開港場（海外貿易港）に指定されておらず、商業利用の妨げになっていた。この意見書は、大正十四年（一九二五）十二月二十五日に望月乙也広島県会議長の名で若槻礼次郎内務大臣に宛てたもので、宇品港を開港場に指定して各種の制限を撤廃すれば、輸出入額の更なる増加が見込めると述べている。

広島港修築工事平面図 内務省大阪土木出張所 昭和九年（一九三四）五月四日検閲（長船友則氏収集資料200407-3335所収）

商業港の修築工事は、内務省による国家代行業業として実施されることになり、昭和八年（一九三三）六月十四日に起工した。この平面図は、工事を担当した内務省大阪土木出張所が作成したもので、修築計画の概要を知ることができる。この工事は、その後の計画変更を経て、当初予定から7年遅れの昭和二十年十一月に完成した。

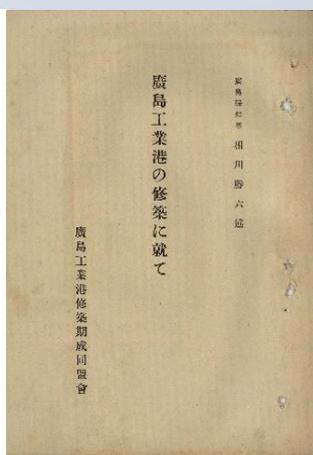


臨時広島県会提出議案ニ関スル相川知事説明要旨 昭和十五年（一九四〇）六月（県行政文書S01-90-57所収）

昭和十五年（一九四〇）六月六日、工業港建設の予算案等を審議するため、3日間の日程で臨時広島県会が招集された。予算は特別会計とし、総事業費1,970万円、昭和十五年度以降4か年度の継続事業として提案された。事業収入の大半は埋立地の売却代金を見込み、不足額は県債発行で補うこととされた。

広島工業港の修築に就て 広島工業港修築期成同盟会 昭和十五年（一九四〇）六月（県行政文書S01-90-57所収）

昭和十五年（一九四〇）六月五日、相川かつろく勝六県知事は、広島中央放送局からラジオ演説を行い、工業港建設の必要性と将来性を訴えた。この資料は、その演説の内容を印刷したパンフレットで、広島工業港修築期成同盟会から県民に配布して、事業への理解と協力を求めたものである。



広島工業港（県営）修築計画説明書／
 広島工業港修築計画略図 昭和15年（1940）
 （県行政文書S01-90-57所収）

広島県は、港湾協会が作成した原案をもとにして、昭和15年（1940）に工業港の修築計画を策定した。工業港の利点は、本船を工場に横付けし原料を直接搬入することによって、中間の荷役賃・運賃が大幅に削減されることにあった。

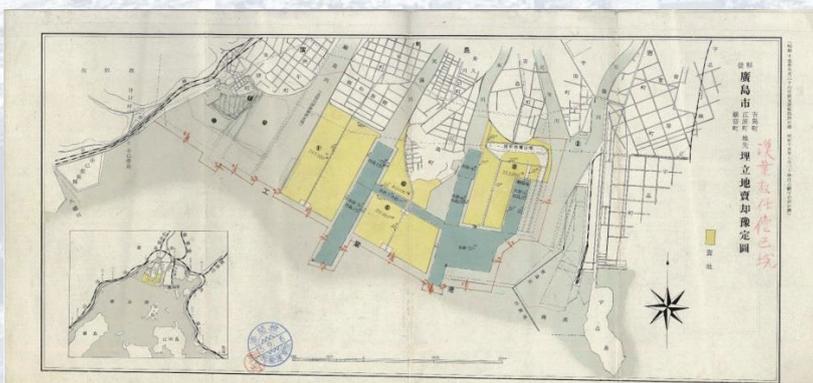
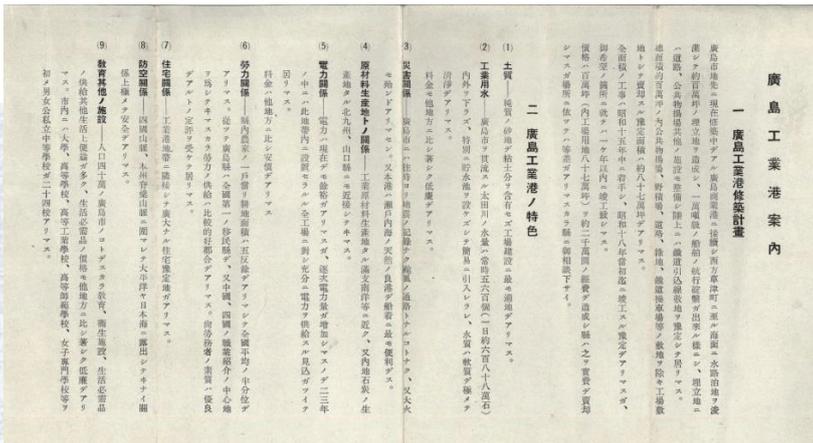
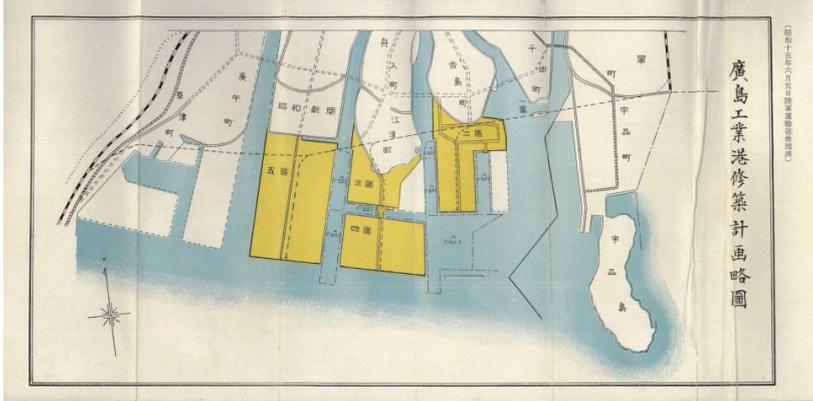
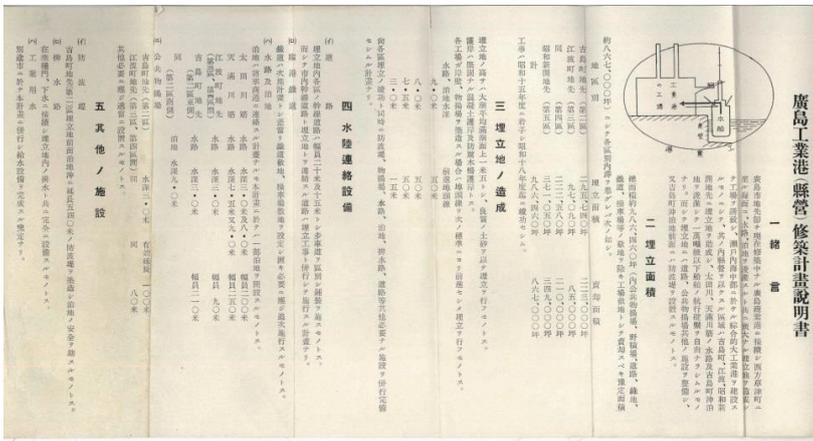
当初計画では、工区が8区に分けられたが、このうち吉島町地先の2区、江波町地先の3・4区、昭和新開（観音町）地先の5区を県営事業として施工することになった。なお、千田町地先の1区と、市営事業として計画された庚午町・草津町地先の6～8区は中止となった。

昭和15年から始まった工事は、当初の1、2年は順調に進捗したが、昭和16年12月の太平洋戦争開戦以降、戦局の悪化に伴う資材や労力の不足により、次第に遅延するようになった。竣工は、当初予定の昭和18年3月から大幅にずれ込み、戦後の昭和22年3月に一部未完成のまま打ち切りとなった。

広島工業港案内／県営広島市吉島町江波町観音町地先埋立地売却予定図 昭和15年（1940）（県行政文書S01-2007-921所収）

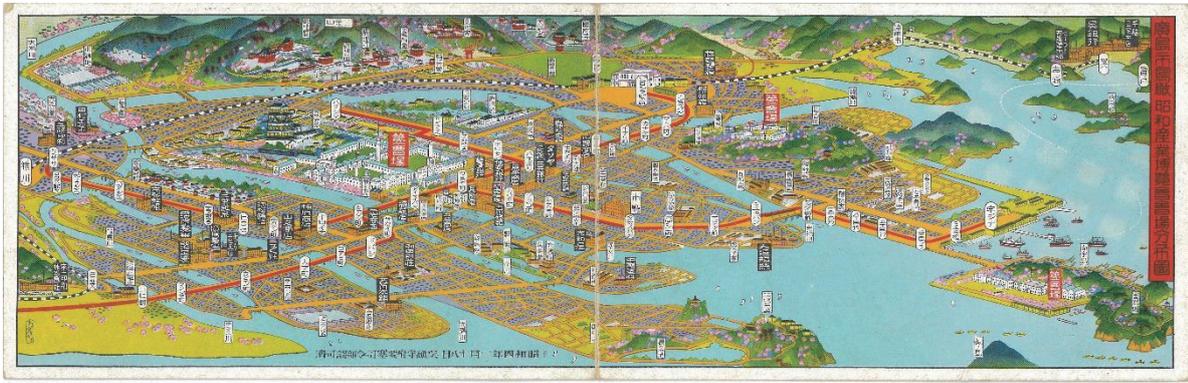
広島県が工業港の埋立地に企業を誘致するために作成したパンフレット。工業港の特色として、①土質が工場建設に適している、②工業用水が豊富で料金が安い、③自然災害が少ない、④工業原料の産地に近い、⑤電力の十分な供給が可能で安価、⑥労力の確保が容易で労務者の素質も優良、⑦工業港に隣接する広大な住宅予定地がある、⑧防空上も安全、⑨教育環境が整い物価が安い、という利点をあげてPRしている。

また、埋立地売却予定図には、朱筆で漁業権償還（補償）区域が記入されている。埋立の影響を受ける漁場は約600万坪で、約2,600戸の漁業者が転業を強いられることになったが、相川県知事自らが説得に当たるなどの交渉が功を奏し、昭和15年（1940）9月に補償金総額約434万円によって解決した。



▶ 広島工業港魚介藻類慰霊碑 [江波山公園（広島市中区江波二本松二丁目）平成20年（2008）12月撮影]

昭和15年（1940）9月21日、埋立工事のために生命を絶たれる魚介藻類の慰霊法要が広島別院で開催され、檜柱の慰霊塔が江波山に建立された。その慰霊塔を戦後に建て替えたのが写真の慰霊碑で、裏面には慰霊法要の際の相川県知事の式辞（抜粋）が刻まれている。



広島市鳥瞰昭和産業博覧会会場分布図 昭和4年(1929) (長船友則氏収集資料200407-3271所収)

昭和4年(1929)3月20日から5月13日まで、広島市主催の昭和産業博覧会が開催され、元宇品が第三会場となった。



◀ [絵葉書] 広島市宇品港棧橋 大正後期～昭和初期 (長船友則氏収集資料200407-1275)

宇品島側から北東に向かって商用棧橋を写したもので、中央に見える建物は広島水上警察署。この建物は明治42年(1909)の建築で、戦後は広島港湾事務所の事務室、倉庫として利用された。



◀ 旧広島水上警察署 (広島市南区宇品海岸二丁目) 令和元年(2019)9月撮影

明治時代の木造洋風建築として、広島市内に現存する唯一の建造物。



▶ 広島港から出征する兵士 昭和12年(1937)8月1日 (『広島県史』近代2 掲載写真)

広島港から日中戦争に出征する歩兵第11連隊の兵士の写真で、写真の右奥に、小旗を振って見送る市民たちの姿も写っている。対岸に見える山は宇品島。



▲ [絵葉書] 宇品西海岸通り(上)、宇品港御幸松付近(下) 大正後期～昭和初期 (長船友則氏収集資料200407-3122所収)

大正4年(1915)4月、路面電車の宇品線が開業した。現在とは路線が異なり、宇品西海岸通りの堤防沿いを走っていた。



[絵葉書] 広島市宇品海岸通 大正後期～昭和初期 (長船友則氏収集資料200407-1582-2)

宇品海岸通を行軍する兵士の写真で、東側から撮影したもの。これから戦地に赴くところと推定される。



[絵葉書] (宇品名所) 御幸通一丁目 昭和7～8年(1932～33) (長船友則氏収集資料200407-1169)

宇品御幸通を海岸側から北に向かって撮影した写真。幟にみえる「永田節男」は、昭和7年(1932)春に永田の四股名で初土俵を踏んだ、のちの第37代横綱安芸ノ海節男で、写真左側の手前から2軒目の食料品店が実家である。

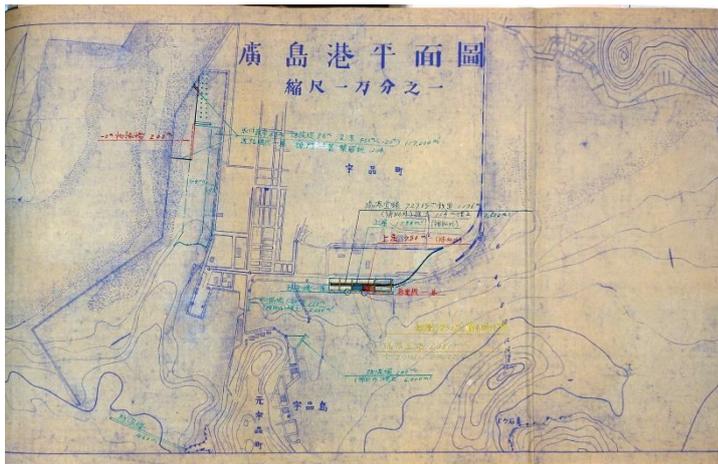
終戦によって軍用港としての役割を終えた広島港は、昭和二十三年（一九四八）に開港指定を受け、貿易港としての発展を期待された。昭和二十六年（一九五二）に着任した大原博夫^お県知事は生産県構想を策定し、その第二次計画では、重要施策の第一に臨海工業地帯の造成を掲げた。広島県は昭和三十四年（一九五九）に広島港の新規港湾計画を策定し、港域の埋立工事を実施。東港区A地区（宇品東）とB地区（仁保）は主に東洋工業（現マツダ）の工場用地として、西港区（出島）は中小企業団地として分譲された。

戦前に多くの軍用施設が立地した宇品周辺地域も大きく変貌した。宇品線は、沿線に県庁などの官公庁や学校が集中し、通勤通学用路線として重要な役割を果たしたが、官公庁の都心部への移転等によって利用客が減少し、昭和四十七年（一九七二）四月に旅客営業が廃止された。

昭和四十四年（一九六九）、広島県は大規模流通拠点港湾を目指して広島港の港湾計画を改定し、翌四十五年（一九七〇）には廿日市港区を港域に編入した。廿日市には木材港が整備され、出島沖のフェリーふ頭建設や、海田湾の埋立工事、五日市地区などの港湾整備も進めて、機能分担を図った。



生れ変わった宇品港
 This port was very important port for transportation of Military Japan. When the military circles were destroyed this port had a big conversion. Now this port is the first gate of Hiroshima Bay and is making a remarkable development.



〔絵葉書〕生れ変わった宇品港（長船友則氏収集資料200407-1584-4）

財団法人日本交通公社広島案内所が発行した「平和の都 復興広島」と題する6枚組の絵葉書のうちの1枚で、昭和20年代の写真とみられる。

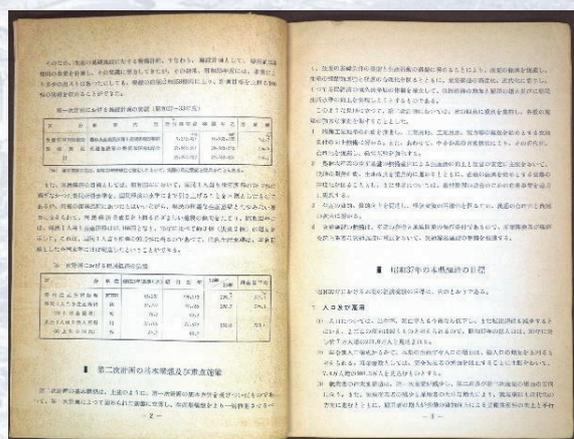
港湾事業計画一件 港湾課 昭和29~31年（1954~56）（県行政文書S01-90-341）

昭和26年（1951）1月19日、広島港は重要港湾に指定され、同28年には広島県が港湾管理者になった。この簿冊は、当時の港湾事業計画に関する文書を綴ったもので、「広島県港湾修築及維持工事調」（昭和28年2月1日調）には、広島港の昭和28~32年度の港湾改修事業計画書が含まれている。この平面図は、その改修予定箇所を図示したものである。



広島港1万トンバース 昭和46年（1971）10月26日〔県行政文書（広報写真）S05-2002-15-5-1〕

戦後の経済復興の中で商業港としての機能を充実させるため、運輸省第三港湾建設局は1万トン級の大型船舶が接岸可能な岸壁（宇品外貿ふ頭、1万トンバース）を築造した。昭和28年（1953）に着工し、同35年に第1バース、38年に第2バースが完成。昭和45年までに4つのバースが築造された。



『生産県構想第二次計画（要約）』広島県 昭和34年（1959）（甲斐英男氏収集文書198907-360）

大原博夫県知事は生産県構想を策定し、「消費県から生産県へ」を旗印として、一人当たりの県民所得を全国水準に引き上げることを目指した。その目標を達成した昭和34年（1959）3月には第2次計画を策定し、(1)臨海工業地帯の造成、(2)農林水産業の生産基盤の整備強化、(3)流通の合理化と商圏の拡大、(4)交通施設の整備を重点施策とした。第1次計画は(2)が中心だったが、第2次計画では(1)を前面に掲げた。



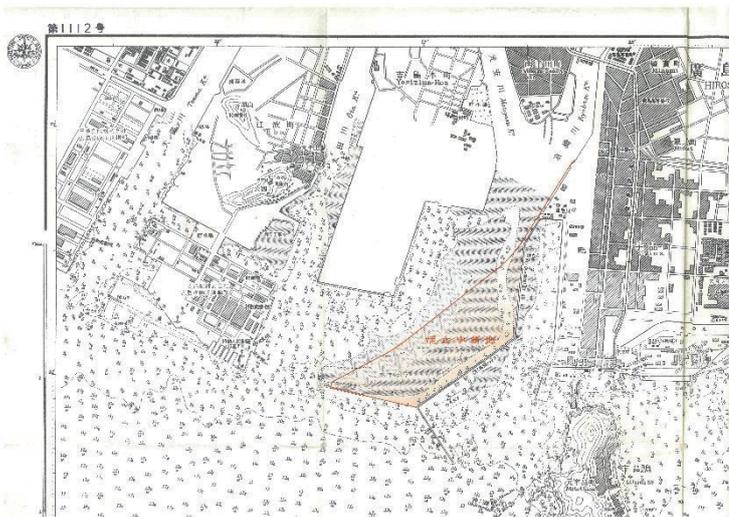
広島港東部臨海工業地帯 [『のびゆく広島県' 69』広島県 (県行政資料2010-2010-1422) 所収]

広島港東港区B地区(仁保沖)の埋立地には、東洋工業の自動車組立工場が進出した。この写真は、昭和44年(1969)頃の状況。



広島港特別整備事業東部地区土地造成工事(東工区)の起工並びに執行について 昭和36年(1961)3月18日決裁(県行政文書S01-93-19所収)

広島港東港区B地区(仁保沖)の埋立工事について、広島港事務所長の起工・執行伺いを承認した文書で、大原県知事が決裁している。



公有水面埋立 港湾課 昭和37(1962)年度 [県行政文書(旧長期保存文書) 1-103767]

広島港西港区(出島)土地造成工事に係る公有水面の埋立免許に関する文書。上の写真は、この文書に添付の位置図(部分)で、埋立申請地を赤字で記している。



[航空写真] 広島港出島地区 [県行政文書(広報写真) S05-2002-838]

広島港西港区(出島)の埋立地には、木材団地が形成された。対岸の吉島に貯木場が見える。



▶ 宇品線 宇品駅 昭和41年(1966)10月22日(長船友則氏収集資料200407-613所収)

宇品線 宇品駅にて 最終列車お別れ式 昭和41年(1966)12月19日(長船友則氏収集資料200407-613所収)

広島～宇品間の一般旅客営業・貨物営業は廃止されたが、その後も昭和47年(1972)3月31日まで、広島～上大河間で通勤通学定期客専用列車が運行された。



下り				上り			
駅	広島	南段原	上大河	記	上大河	南段原	広島
521	7:50	7:56	7:58	522	8:02	—	8:08
523	8:12	8:18	8:20	524	8:26	—	8:32
525	8:36	8:41	8:43	526	8:53	—	9:00
527	13:00	—	13:06	528	13:11	13:15	13:20
529	16:03	—	16:09	530	16:14	16:18	16:23
531	16:48	—	16:54	532	16:59	17:03	17:08

(注) 527・528列車は土曜日の場合運休となる。
通勤・通学定期乗券持者のみ以外には、乗車できません。

国鉄中国支社

◀ 広島・上大河間通勤通学専用列車発車時刻表 昭和41年(1966)12月20日改正(長船友則氏収集資料200407-3335所収)



「元宇品より望む」昭和38年（1963）（広島築港百年史編纂委員会資料200307-277「藤原信雄殿所有写真」所収）

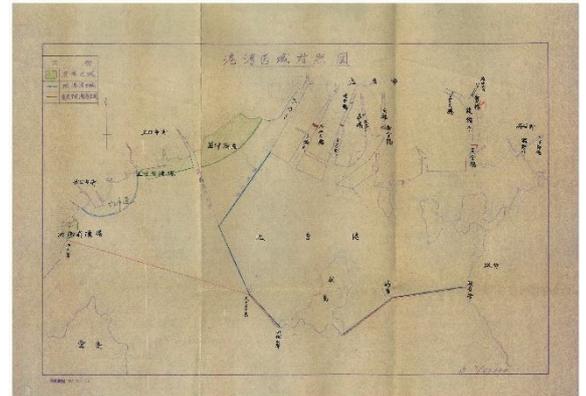


「宇品港」昭和50年（1975）1月（広島築港百年史編纂委員会資料200307-277「藤原信雄殿所有写真」所収）

〔航空写真〕廿日市木材港 昭和55年（1980）
〔県行政文書（広報写真）S05-2002-632〕



昭和42年（1967）、広島港の木材輸入は100万㎡を超え、荷捌きや貯木に大きな支障が出ていた。そのため、加工や出荷も含めて一貫した作業ができる木材港の建設が切望され、交通の便のよい廿日市沖に建設することになった。昭和45年から工事に着手し、同53年に開港した。



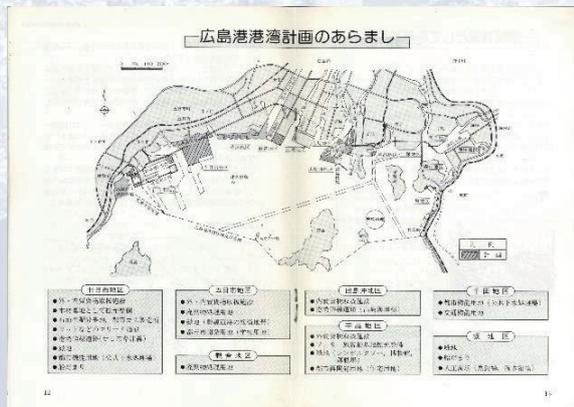
〔航空写真〕五日市沖埋立て 平成7年（1995）
〔県行政文書（広報写真）S05-2008-8-9〕



五日市地区港湾整備事業は、流通拠点港湾の整備、港湾環境の整備（野鳥園・人工干潟の造成等）、住居環境の整備、都市基盤施設の整備（臨港道路廿日市草津線等）、廃棄物処理場の整備を目的として、昭和62年（1987）に着工、平成29年（2017）に概成した。

港湾管理（広島港区域変更）港湾課 昭和44～45（1969～70）年度（県行政文書S01-2003-886）

昭和44～45年度における広島港の港湾区域変更に関する文書の綴り。このとき港湾区域が西に拡張され、廿日市港区までが広島港に編入された（漁港法で指定された草津・五日市・地御前漁港を除く）。昭和44年（1969）6月9日、港湾区域の変更について県議会の議決を求めることを永野巖雄県知事が決裁した文書等が含まれている。



海田コンテナヤード 昭和62年（1987）3月〔県行政文書（広報写真）S05-2002-23-53〕

広島県は昭和44年（1969）に海田湾利用計画を策定し、埋立てによる東部流通団地の整備を計画した。当時県は、廿日市木材港の整備等に着手していたため、海田湾の事業は民間資金の導入によって進めることにした。不況による進出企業の辞退や反対運動等によって事業は難航したが、昭和53年に着工、同61年に完成した。上の写真は、海田湾に整備されたコンテナヤード。

（左）『広島港港湾計画書－改訂－』 広島港港湾管理者 昭和56年（1981）2月（県行政資料7030-2006-675）

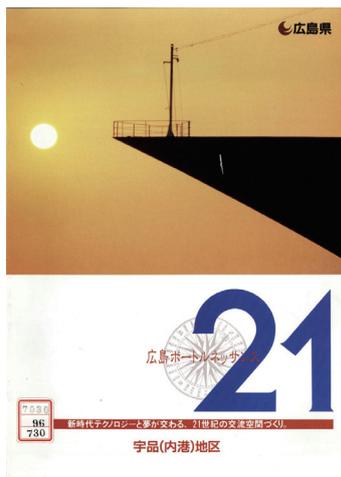
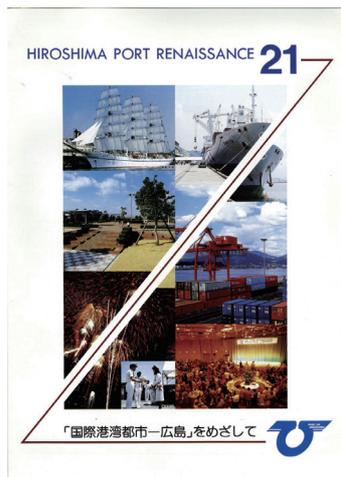
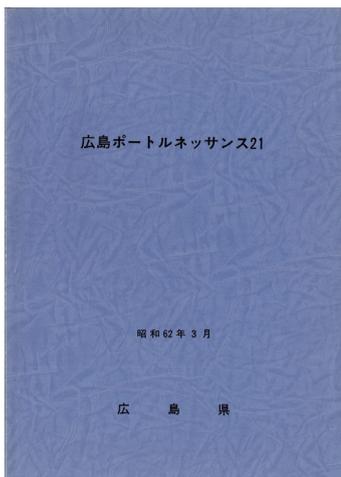
（右）『県政の窓』No.189（親しまれる港づくり－広島港港湾計画－） 広島県 昭和56年（1981）8月（県行政資料7030-2576）

昭和56年（1981）年に改訂した広島港港湾計画は、港湾機能を輸出・輸入・国内流通・旅客の4つに分け、輸出は宇品、輸入は五日市・廿日市、国内流通は出島沖・五日市、旅客は宇品というように各地区の機能分担を図るとともに、それらを湾岸道路で結ぶことを構想している。

広島港は、広島経済圏の海の玄関として、広島県の発展に重要な役割を果たしてきたが、二十一世紀に向けて、国際化や周辺部の都市問題等に対応した新たな港づくりが求められるようになった。このため、昭和六十一年（一九八六）に運輸省、広島県、広島市、学識経験者等で構成される広島ポートルネッサンス21調査委員会を設置し、宇品内港・出島地区の開発計画を策定した。

この計画を実現するため、平成元年（一九八九）に広島港港湾計画を改訂し、平成四年（一九九二）から宇品内港地区、平成八年（一九九六）から出島地区の整備事業に着手した。また、廿日市、五日市、坂地区等の港湾整備も引き続き推進した。

近年は、国際的な物流・交流の拠点として整備され、平成二十三年（二〇一一）には港湾法上の国際拠点港湾に指定された。また、広島県は、平成三十年（二〇一八）九月に広島港長期構想を策定し、三十年先に目指すべき将来像やその実現に向けた空間利用計画、施策などを提示した。この構想を踏まえて、平成三十一年（二〇一九）に港湾計画を改訂し、「瀬戸内海を牽引するグローバルゲート広島港」の実現を目指すことになった。



『広島ポートルネッサンス21』 広島県 昭和62年(1987)3月 (県行政資料7030-2006-651)
 広島ポートルネッサンス21のパンフレット (県行政資料7030-94-1308、7030-96-730・729)

広島ポートルネッサンス21計画では、「広島島の玄関口にふさわしい国際港湾都市の建設」を開発の目標とした。宇品内港地区は、北側を都市開発ゾーンとして高層住宅・学校・商業施設等を配置し、南側はフェリー・旅客船ターミナルゾーンとした。また、出島地区は国際交流ゾーンとして、外貿コンテナふ頭、国際旅客船ふ頭、メッセコンベンション施設等の整備を計画した。



▶ [航空写真] 広島港 (元宇品) 平成5年 (1993)
 [県行政文書 (広報写真) S05-2008-6-8]

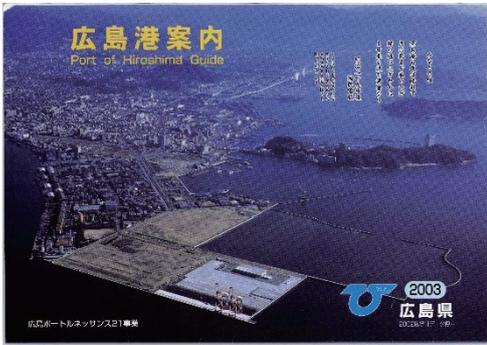
◀ 広島港宇品内港地区港湾整備事業起工 平成5年 (1993) 2月9日 [県行政文書 (広報写真) S05-2002-172-156]



▶ [航空写真] 広島港 (宇品) 平成7年 (1995) [県行政文書 (広報写真) S05-2008-8-5]

◀ [航空写真] 広島港埋立地 平成9年 (1997) [県行政文書 (広報写真) S05-2008-10-13]
 内港地区の埋立整備が進んでいる。





『広島港案内(2003)』 広島県 平成15年(2003) (県行政資料7030-2006-1665)

表紙は、広島ポートルネッサンス21事業で埋立整備が進む宇品内港・出島地区の航空写真を背景とし、明治時代の活気あふれる宇品港の様子をうたった国民唱歌「みなと」の歌詞を紹介している。

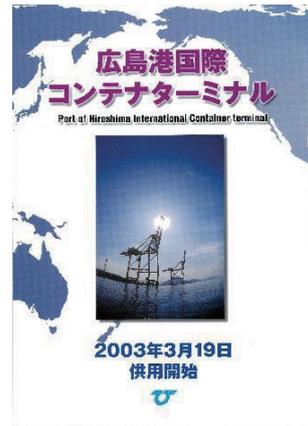


〔航空写真〕観音マリーナ 平成13年(2001) [県行政文書(広報写真) S05-2008-12-49]

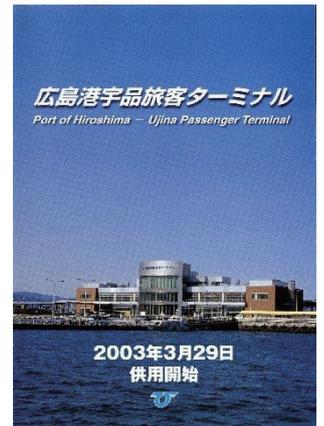


〔航空写真〕広島はつかいち大橋 平成13年(2001) [県行政文書(広報写真) S05-2008-12-47]

関係略年表	
明治 13年(1880)	千田貞暁、広島県令に就任
22年(1889)	宇品築港事業竣工
27年(1894)	日清戦争、広島-宇品間に仮設軍用鉄道敷設
28年(1895)	宇品港の東側が軍用港になる
昭和 7年(1932)	港域を拡大し、宇品港を広島港と改称
8年(1933)	第二種重要港湾に指定、商業港修築に着手
15年(1940)	工業港の建設に着手
23年(1948)	貿易港として開港指定
26年(1951)	重要港湾に指定
28年(1953)	広島県が港湾管理者になる。宇品外貿ふ頭(1万トンバース)の改修に着手
33年(1958)	東港区の埋立に着手
36年(1961)	西港区の埋立に着手
39年(1964)	宇品県営棧橋旅客施設事業に着手
45年(1970)	廿日市港区を港域に編入、木材港整備に着手
47年(1972)	国鉄宇品線の旅客営業廃止
49年(1974)	出島フェリーふ頭の整備に着手
53年(1978)	海田湾整備事業に着手
62年(1987)	五日市港湾整備事業に着手
平成 3年(1990)	観音マリーナ整備事業に着手
4年(1992)	特定重要港湾に指定、広島ポートルネッサンス21事業に着手
13年(2001)	広島はつかいち大橋供用開始
15年(2003)	広島港国際コンテナターミナル・宇品旅客ターミナル供用開始
23年(2011)	国際拠点港湾に指定
30年(2018)	広島港長期構想を策定



供用開始された広島港各施設のパンフレット 平成15年(2003) (県行政資料7030-2009-1648・1647)



『広島港長期構想』広島県 平成30年(2018)9月 (県行政資料7030-2018-563)

◀広島県は、平成30年(2018)9月に『広島港長期構想』を策定し、広島港の30年後の将来像として、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」を、人流・賑わい面では「瀬戸内海と世界とをつなぐ国際交流拠点」を、安全・安心面では「防災性・安全性が高く環境と共生する港」を目指すことになった。

築港130周年を迎えた平成31年3月、この長期構想を踏まえて、広島港港湾計画が改訂された。

広島県立文書館収蔵文書展
広島港の歴史と資料
 発行 令和6年(2024)3月26日
 編集・発行 広島県立文書館(担当 荒木清二)
 〒730-0052 広島市中区千田町三丁目7-47
 TEL 082-245-8444 FAX 082-245-4541
 E-mail monjokan@pref.hiroshima.lg.jp
 HP https://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/monjokan
 印刷 青木印刷株式会社

主要参考文献

- ・「千田知事と宇品港」広島県 昭和15年(1940)
- ・「宇品築港物語」竹島浅吉著 平成7年(1995)
- ・「戦後50年広島県政のあゆみ」広島県 平成8年(1996)
- ・収蔵文書展図録『開発の時代 広島県行政文書 1955-1975』広島県立文書館 平成20年(2008)
- ・「宇品線92年の軌跡」長船友則著(株)ネコパブリッシング 平成24年(2012)
- ・収蔵文書の紹介展図録『広島県の歴史の風景—文書館収蔵の絵葉書から—』平成29年(2017)
- ・特別展図録『宇品港』広島市郷土資料館 平成30年(2018)
- ・収蔵文書の紹介展図録『築港130周年—広島港のあゆみ』広島県立文書館 令和元年(2019)