

広島港利用高度化検討会（第3回）の開催結果について

港湾漁港整備課

1 概要

平成30年9月に策定した広島港長期構想において、特に緊急的な取組が必要な事項として、クルーズ機能の充実（宇品）と外貿コンテナ機能の強化（出島）が求められていることから、これらの施策の具体化に向けて「広島港利用高度化検討会」（以下「検討会」という。）を設けており、第3回の広島港利用高度化検討会（以下「検討会」という。）を開催したので、その結果を報告する。

2 第3回検討会について

(1) 会議方法 書面による

(2) 構成員 裏面のとおり

(3) 議事概要 クルーズ機能の充実（宇品）と外貿コンテナ機能の強化（出島）の具体化に向けた方向性について、取りまとめを行った（参考資料②）。

(4) 出席者からの主な意見

分野	主な意見
クルーズ	<ul style="list-style-type: none"> ① 引き続き、戦略的なクルーズ船誘致、受入体制の強化に努める必要がある。 ② 宇品地区のクルーズ受入機能の強化が図られ、港のにぎわい創出や観光振興にもつながる。
物流	<ul style="list-style-type: none"> ① 大型コンテナ船の寄港を実現させ、輸送費の軽減を図る必要がある。東南アジア方面の直行便サービスの誘致を期待している。 ② 東南アジア航路寄港のため、物流用地の迅速な確保などにより、取扱貨物量を増加させる必要がある。 ③ 消費財などの輸入貨物の取扱増加に向けて、高度な物流機能を持つ倉庫の確保が必要である。 ④ 出島の取扱貨物量の増加に伴い、トラック・トレーラーの交通量の増加も予測される。交通量が増加した場合には、臨港道路の整備も検討してほしい。 ⑤ コンテナターミナルの整備においては、取扱貨物量の増加に合わせてコンテナ置き場の確保や先進技術を用いた物流の効率化についても検討したほうが良い。

3 今後の予定

取りまとめた方向性を踏まえ、経済界等の関係者と連携して、出島地区外貿コンテナ機能の強化の事業化について国へ要望していくとともに、宇品地区の整備を進めていく。

広島港利用高度化検討会 構成員名簿

(敬称略・順不同)

区分	氏名	所属・役職
学識経験者	戸田 常一	安田女子大学教授
経済団体	池田 晃治	広島商工会議所会頭
	荏田 知英	(一社) 中国経済連合会会長
関係企業	木原 学	マツダ(株)生産管理・物流本部調達物流部部长
港湾関係者	西山 寛	中国地方港運協会会長
	綱島 秀之	広島地区港運協会会長
関係行政機関	坂井 功	中国地方整備局港湾空港部長
	正岡 孝	中国地方整備局広島港湾・空港整備事務所長
	中村 純	広島市都市整備局長
	松村 順太	(株)ひろしま港湾管理センター常務取締役
	山本 貴弘	広島県土木建築局空港港湾部長
	倉本 聡	広島県広島港湾振興事務所長

広島港利用高度化のための課題・解決の方向性

令和2年3月19日

広島港利用高度化検討会事務局

目次

1. これまでの検討会の進め方	2
1-1. 広島港利用高度化に向けた課題解決の方向性	3
1-2. 広島港利用高度化に向けた課題解決の方向性（コンテナ）	4
2. 広島港におけるコンテナ貨物の現状と潜在需要	5
2-1. 直近のコンテナ貨物取扱量	6
2-2. 港湾統計・全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析（輸出）	7
2-3. 港湾統計・全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析（輸入）	8
2-4. 広島港背後圏におけるコンテナ貨物	9
2-5. 我が国の農林水産物・食品の輸出動向	10
3. 広島港での転換貨物誘導	11
3-1. 背後用地の利用について	12
4. 近年のコンテナ船の大型化の動向	13
4-1. アジア航路の船型大型化	14
5. 港湾施設の整備による対応	15
5-1. 取扱貨物量の増加への対応	16
6. その他の懸案事項	17
6-1. 平成30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析（輸出 方面別）	18
6-2. 平成30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析（輸入 方面別）	19
7. クルーズ機能強化（宇品地区）	20
7-1. 広島港でのクルーズ船誘致戦略	21
7-2. 宇品地区受入環境	24

1. これまでの検討会の進め方

1-1. 広島港利用高度化に向けた課題解決の方向性

- 第2回の検討会では、新たな増加貨物の検討方向や土地利用の課題や今後の整備について検討。
- 第2回の検討を基に、第3回では新規岸壁の整備や土地利用について方向性を提示する。

【第1回検討会における課題】

1.バースウィンドウの改善

- ・バースの延伸 ⇒
今後の船舶の大型化
さらなる就航可能航路の抽出(方面別)

2.コンテナ貨物量増加方策

- ・創出コンテナ貨物量見通し ⇒
広島港以外を利用する貨物の抽出
新たに発生する貨物の取り込み

3.ふ頭や背後物流用地における コンテナ貨物取扱の効率化

- ・広島物流倉庫の不足状況・改善方策
- ・出島地区港湾関連用地の整備見通し ⇒
整備中の関連用地における必要機能
コンテナヤード内の適正な配置

4.宇品港におけるクルーズ受入 機能の強化

- ・クルーズ機能強化

【第2回検討会における検討項目】

2.コンテナ貨物量増加方策

- 2-1出島利用貨物増加方策
 - ・重量物大型・長尺貨物
 - ・冷蔵、冷凍コンテナ
 - ・危険物コンテナ 等

3.ふ頭や背後物流用地における コンテナ貨物取扱の効率化

- 3-1背後用地活用方策
 - ・利用形態
 - ・追加機能
クレーン(重量物) 等
- 3-2コンテナヤードにおける課題
 - ・ヤードひっ迫状況
 - ・追加機能

4.クルーズ機能強化(宇品地区)

- 4-1クルーズ機能の強化(寄港地として)
 - ・広島港の誘致戦略、宇品地区の利用状況

【第3回検討会における検討項目】

1.バースウィンドウの改善

- 1-1バースの延伸 ⇒
今後の船舶の大型化
さらなる就航可能航路の抽出(方面別)

2.コンテナ貨物量増加方策

- 2-1出島地区利用想定貨物量
(種別、方面別)

3.ふ頭や背後物流用地における コンテナ貨物取扱の効率化

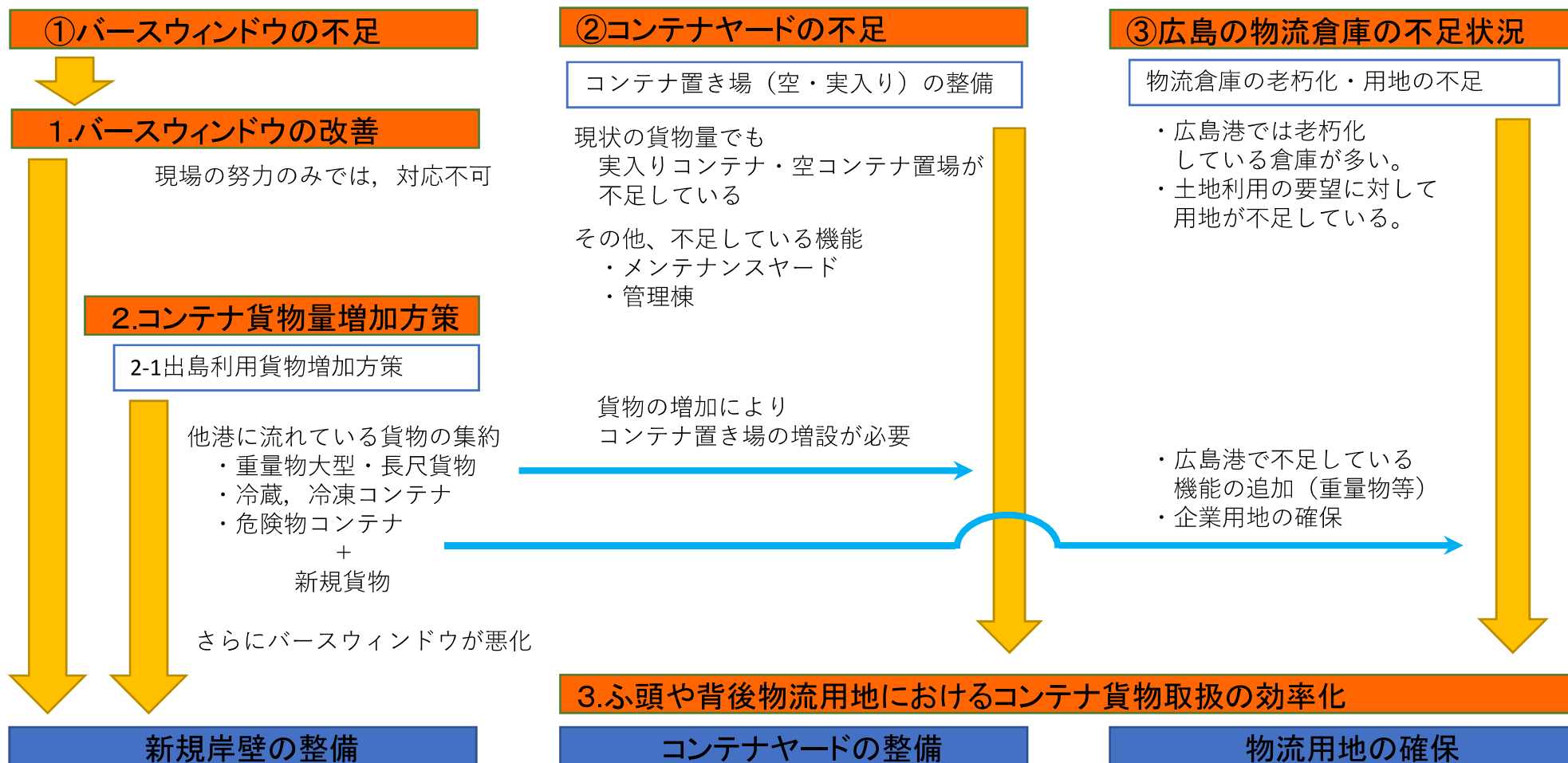
- 3-1背後用地配置案
- 3-2コンテナヤード配置案

4.クルーズ機能強化(宇品地区)

- 4-1宇品地区配置案

1-2. 広島港利用高度化に向けた課題解決の方向性(コンテナ)

- バースウィンドウの改善には，新規岸壁の整備が必要な状況。
- 新規岸壁の整備のためには，岸壁に見合った貨物の増加が必要であり，そのためには，背後用地での集荷が必要。



2. 広島港におけるコンテナ貨物の現状と潜在需要

2-1. 直近のコンテナ貨物取扱量

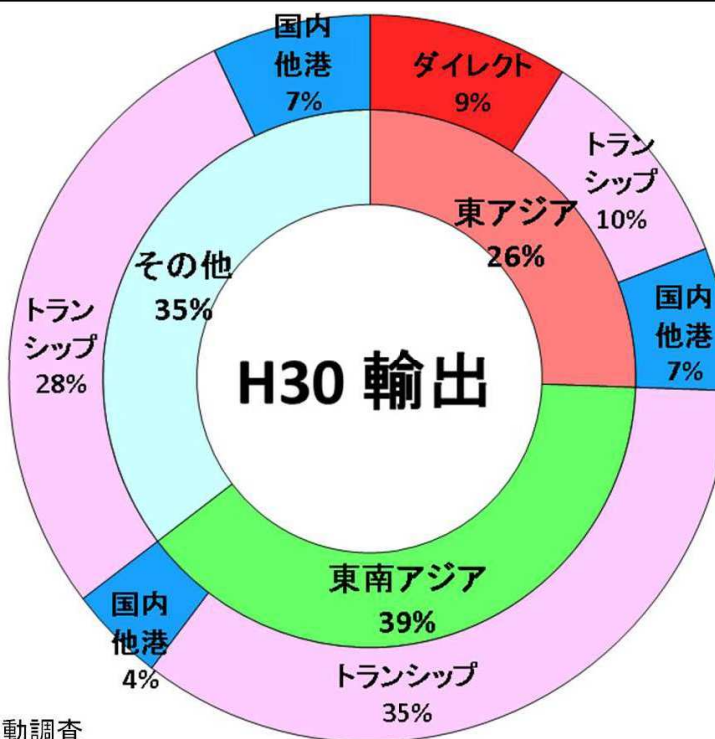
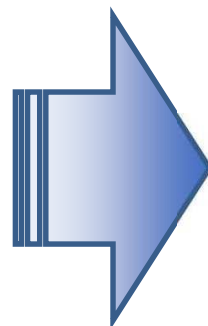
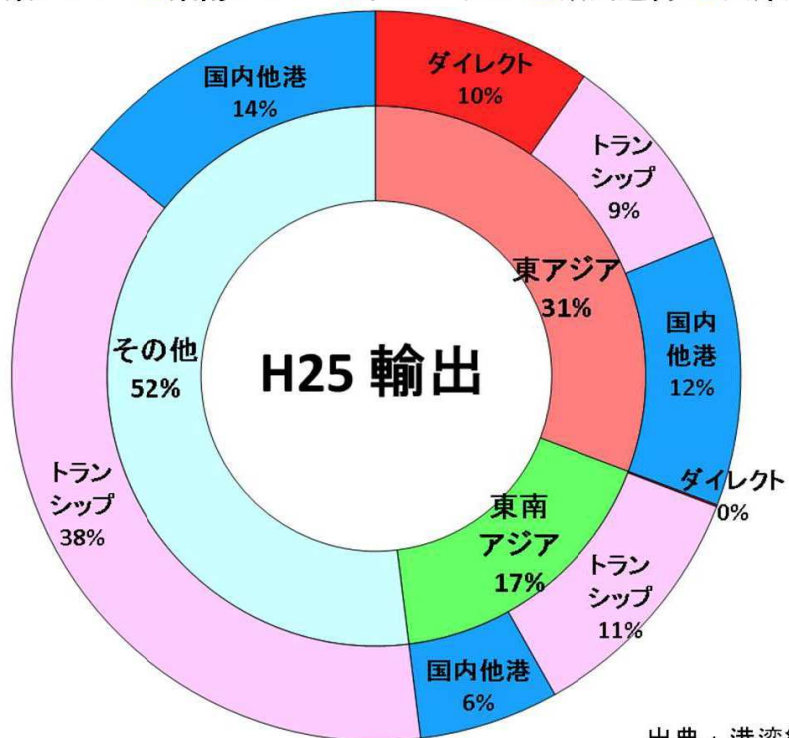
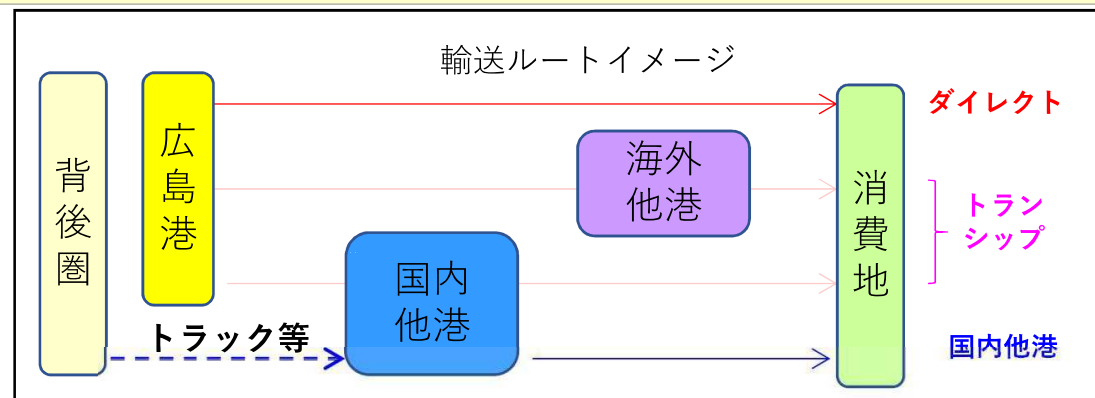
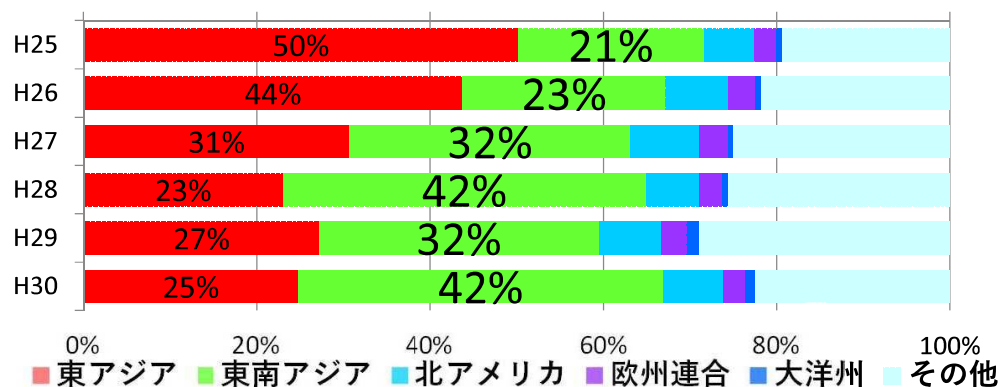
- 平成15年に出島コンテナターミナルが供用開始した。
- 令和元年は過去最高の27.8万TEUを記録した。



出典：港湾統計・広島県調べ

2-2. 港湾統計・全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析(輸出)

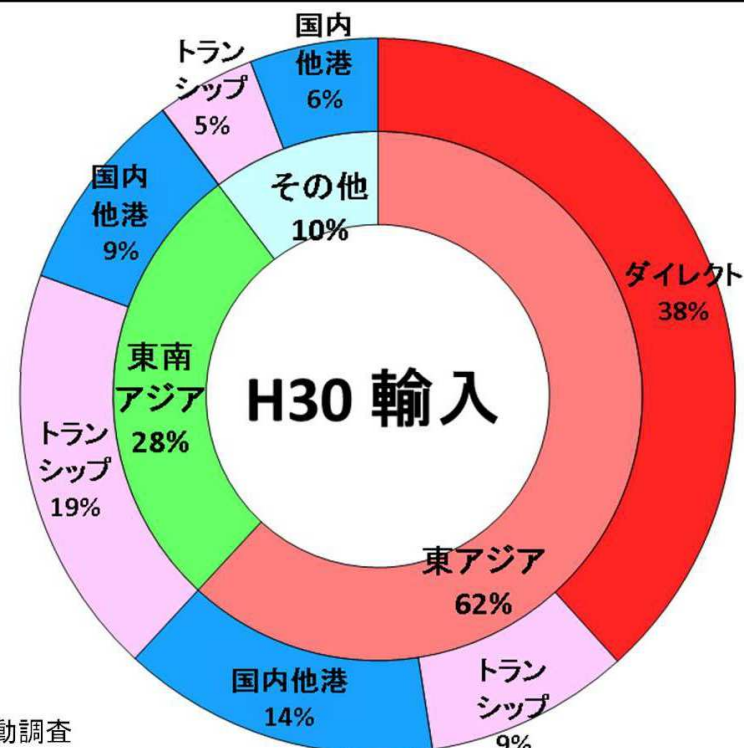
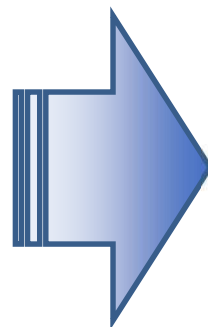
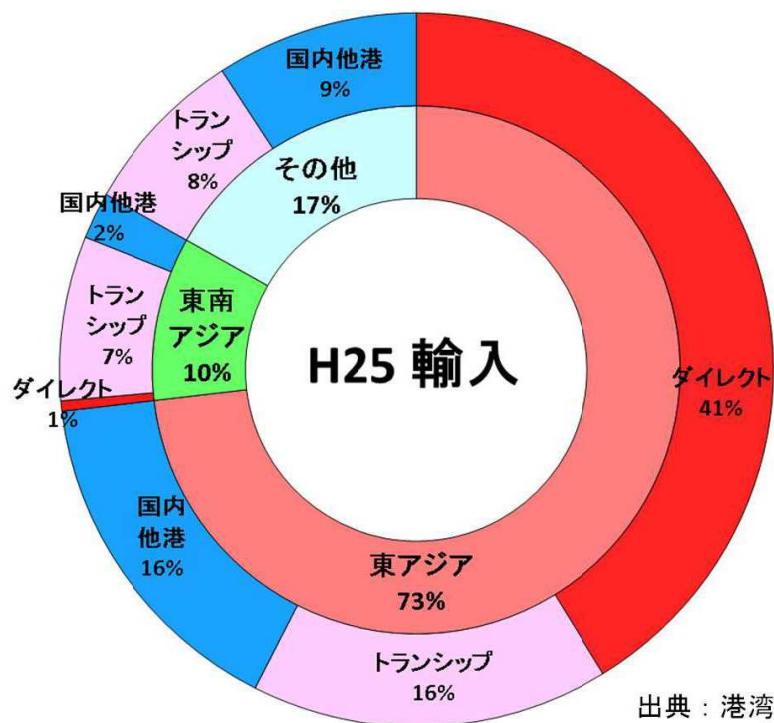
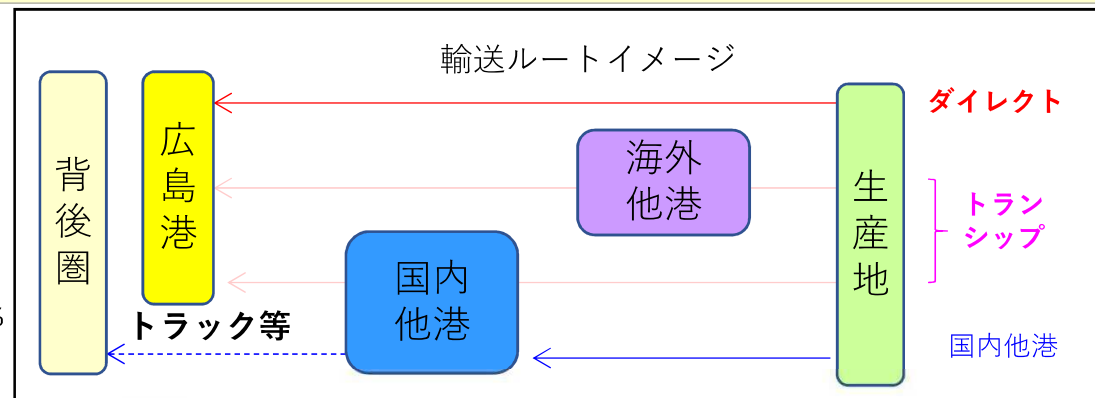
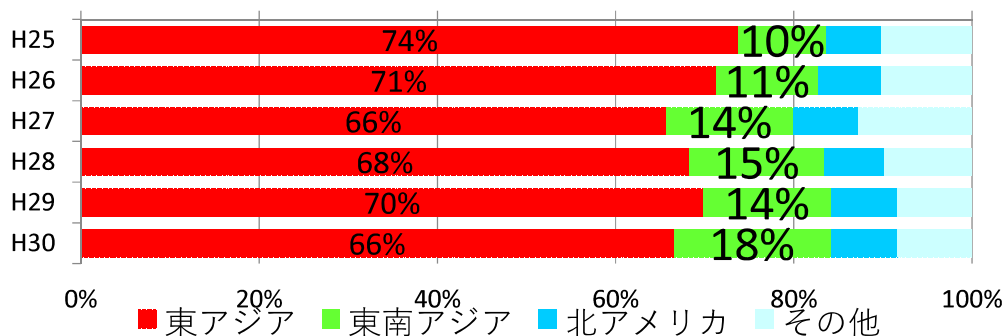
- 輸出貨物では、近年東南アジア方面の貨物の割合が急増している。
- 他港への陸送による輸送割合は減っているが、東南アジア方面の航路がないため、広島港からのダイレクト輸送は増加していない。



出典：港湾統計・全国輸出入コンテナ貨物流動調査

2-2. 港湾統計・全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析(輸入)

- 輸入貨物も、東南アジア方面の貨物の割合が増加している。
- 東南アジア方面の貨物が増加し、国内他港からの陸送している貨物の割合が増えたため、平成25年と比べて、ダイレクト輸送の割合が減少している。

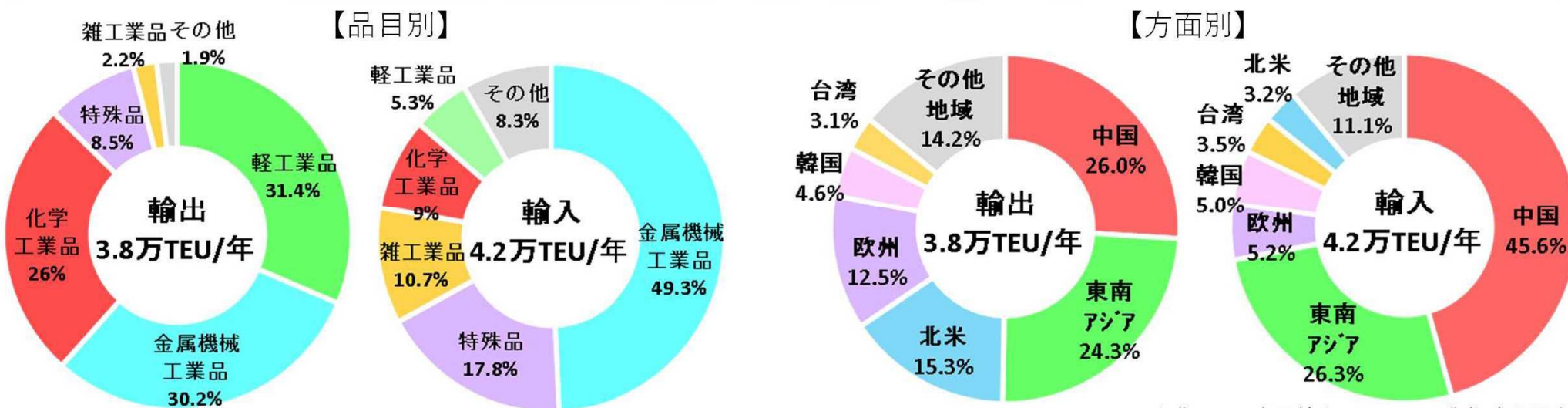


出典：港湾統計・全国輸出入コンテナ貨物流動調査

2-4. 広島港背後圏におけるコンテナ貨物

- 金属製品の金型などの梱包倉庫等が不足しているため、広島港を利用できず、他港への陸上輸送を余儀なくされている貨物が存在している。
- 広島港背後圏で発生・消費している貨物のうち、他港を利用している貨物は年間で輸出3.8万TEU、輸入4.2万TEUである。

広島港背後圏の他港利用貨物の内訳



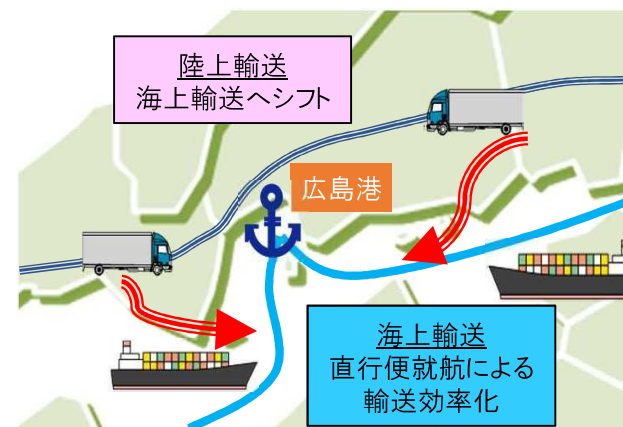
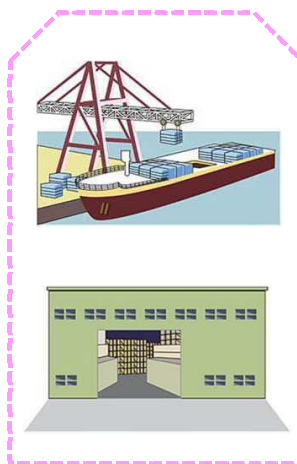
出典：H30全国輸出入コンテナ貨物流動調査



機能不足



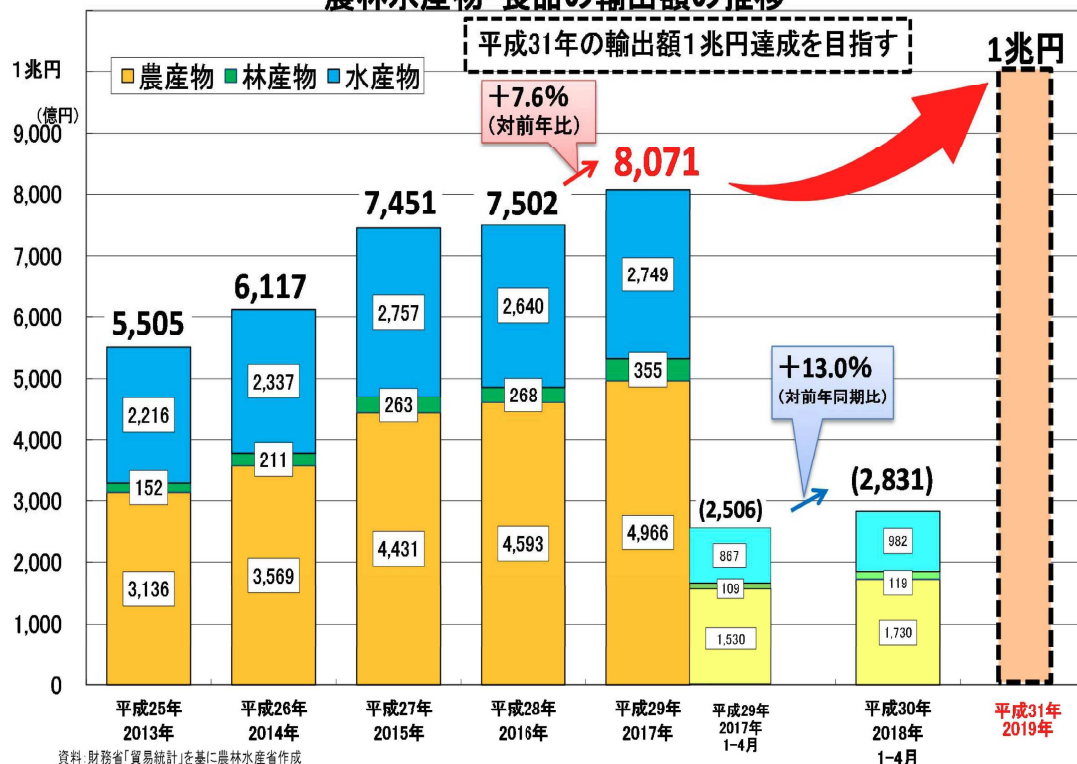
倉庫の確保



2-5. 我が国の農林水産物・食品の輸出動向

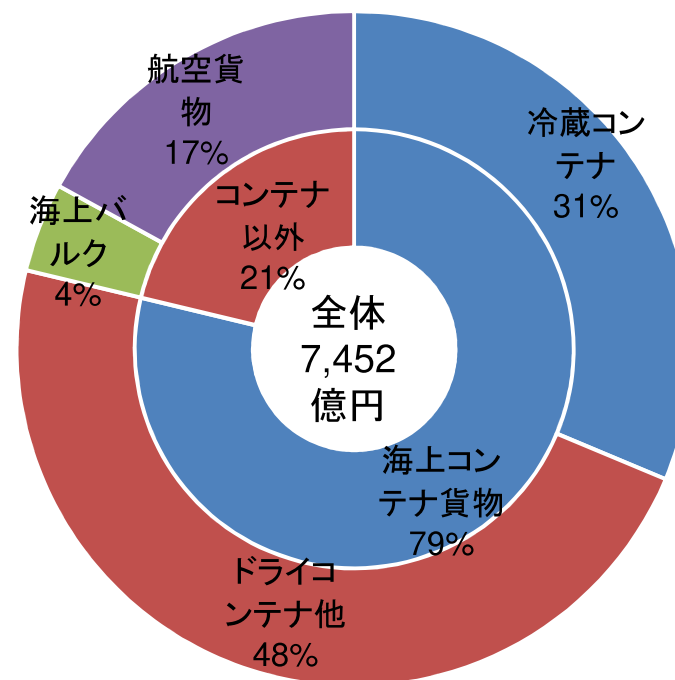
- 「農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略」（2013年8月策定）において、農林水産品・食品輸出額の1兆円達成を目指すこととされた。
- 農林水産物・食品の輸出額7,452億円（2015年実績）のうち、海上コンテナ貨物は5,868億円（全体の79%）、そのうち、リーファコンテナ貨物は2,333億円（海上コンテナ貨物の40%）を占める。

農林水産物・食品の輸出額の推移



農林水産物・食品の輸出額推移
(平成30年4月速報値)

H27農林水産物・食品輸出の運送形態別の割合

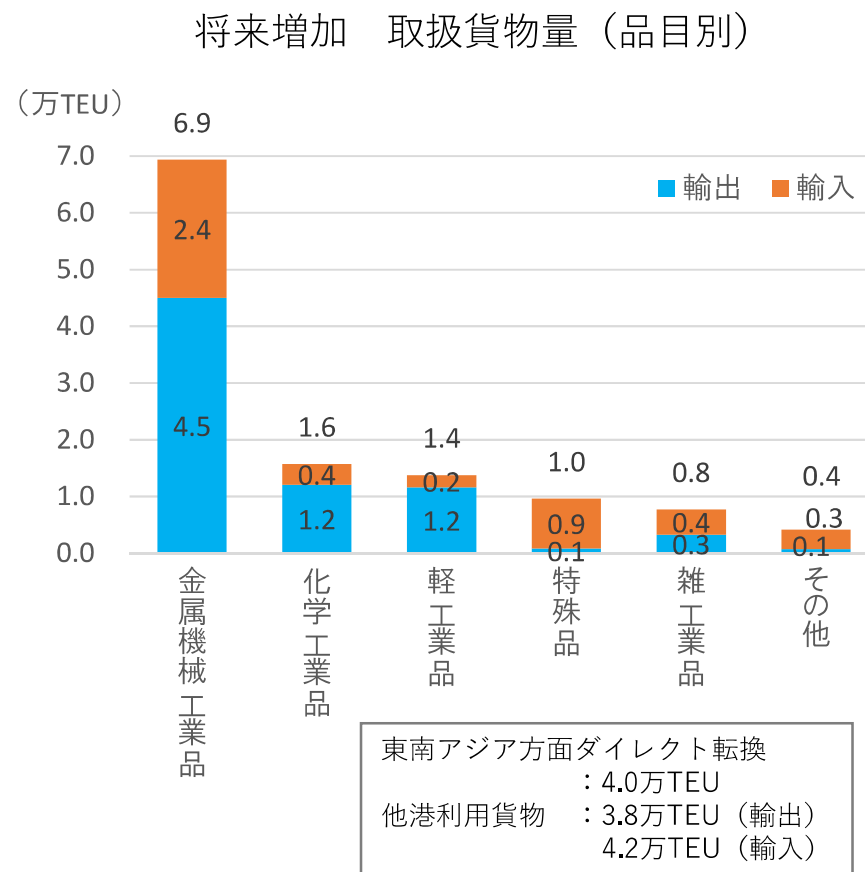


- ※1 農林水産物・食品の輸出額は、農林水産省資料に基づく
- ※2 農林水産物・食品の運送形態別割合は、貿易統計(概況品別品別表)より算出
- ※3 海上コンテナ貨物に占めるリーファコンテナの割合は、H25全国輸出入コンテナ貨物流動調査より算出

3. 広島港での転換貨物誘導

3-1. 背後用地の利用について

- 出島地区で新たに取り扱い扱う貨物としては、東南アジア方面貨物のダイレクト輸送による4.0万TEU/年と、他港利用している貨物の誘致で輸出3.8万TEU/年，輸入4.2万TEU/年の合計約12万TEU/年が見込まれる。内訳では、金属機械工業品が最も多く6.9万TEU/年となっている。
- これらの貨物を広島港で取り扱い扱うためには、約26haの倉庫用地・保管用地が必要となる。そのうち、主要貨物は金属機械工業品となっている。

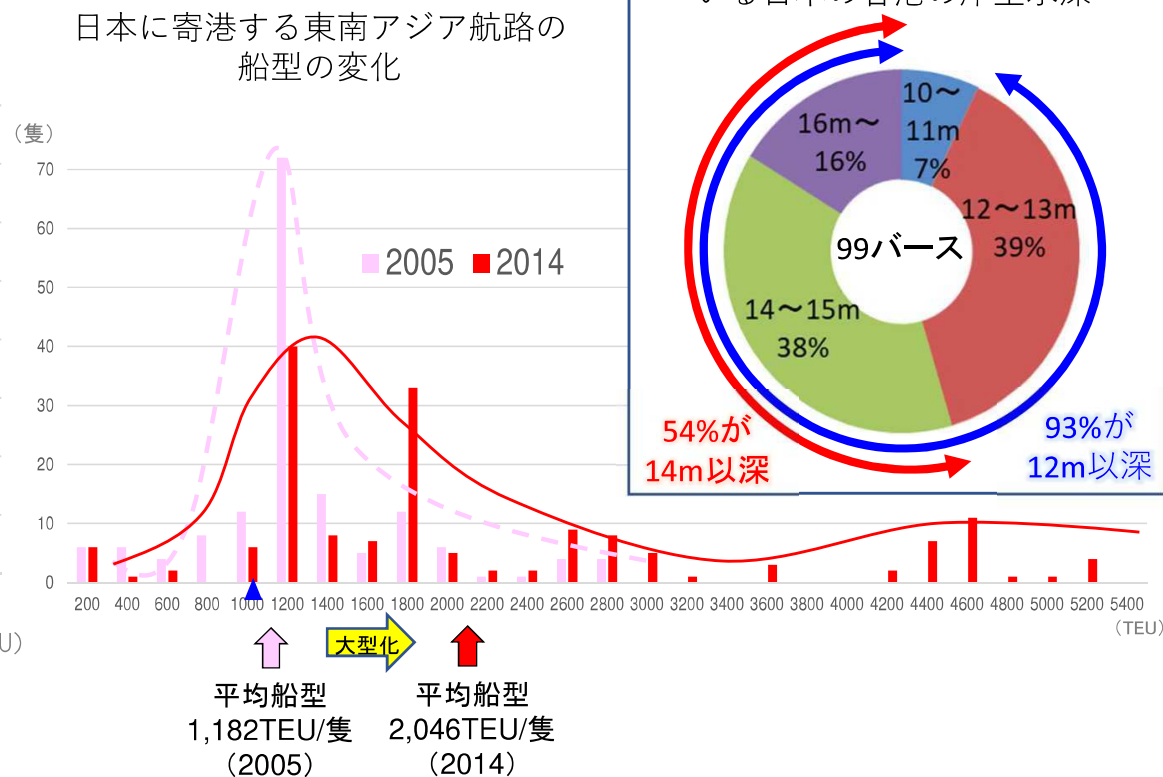
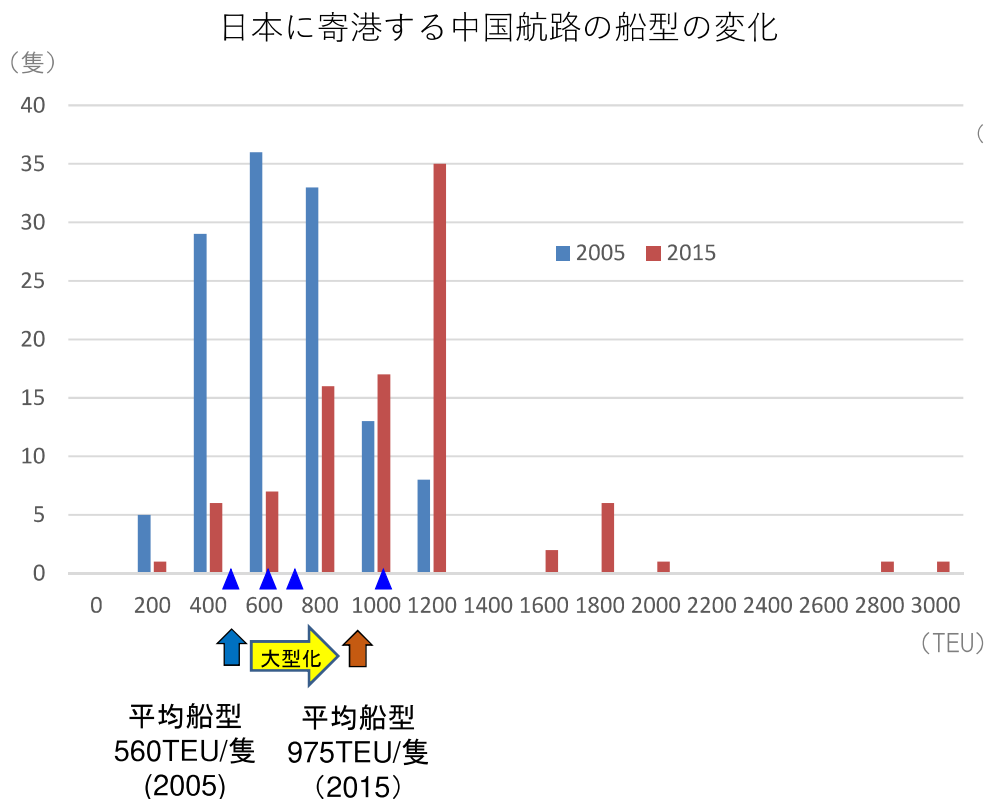


出典：H30全国輸出入コンテナ貨物流動調査

4. 近年のコンテナ船の大型化の動向

4-1. アジア航路の船型大型化

- 中国・韓国航路といった近海航路において船舶の大型化が進行しており，中国航路の平均積載能力は2005年から2015年までの11年間で約2倍（560TEU/隻(2005)⇒975TEU/隻(2015)）となっている。特に，1,200TEU積みの船舶の寄港が増加してきている。
- 東南アジア航路においても船舶の大型化が進行（(1,182TEU/隻(2005)⇒2,046TEU/隻(2014)）しており，5,000TEU積み以上の船舶も就航している状況であり，今後，更なる大型化の可能性はある。
- 東南アジア航路が就航している港のうち，水深14m以上の岸壁は50%以上である。

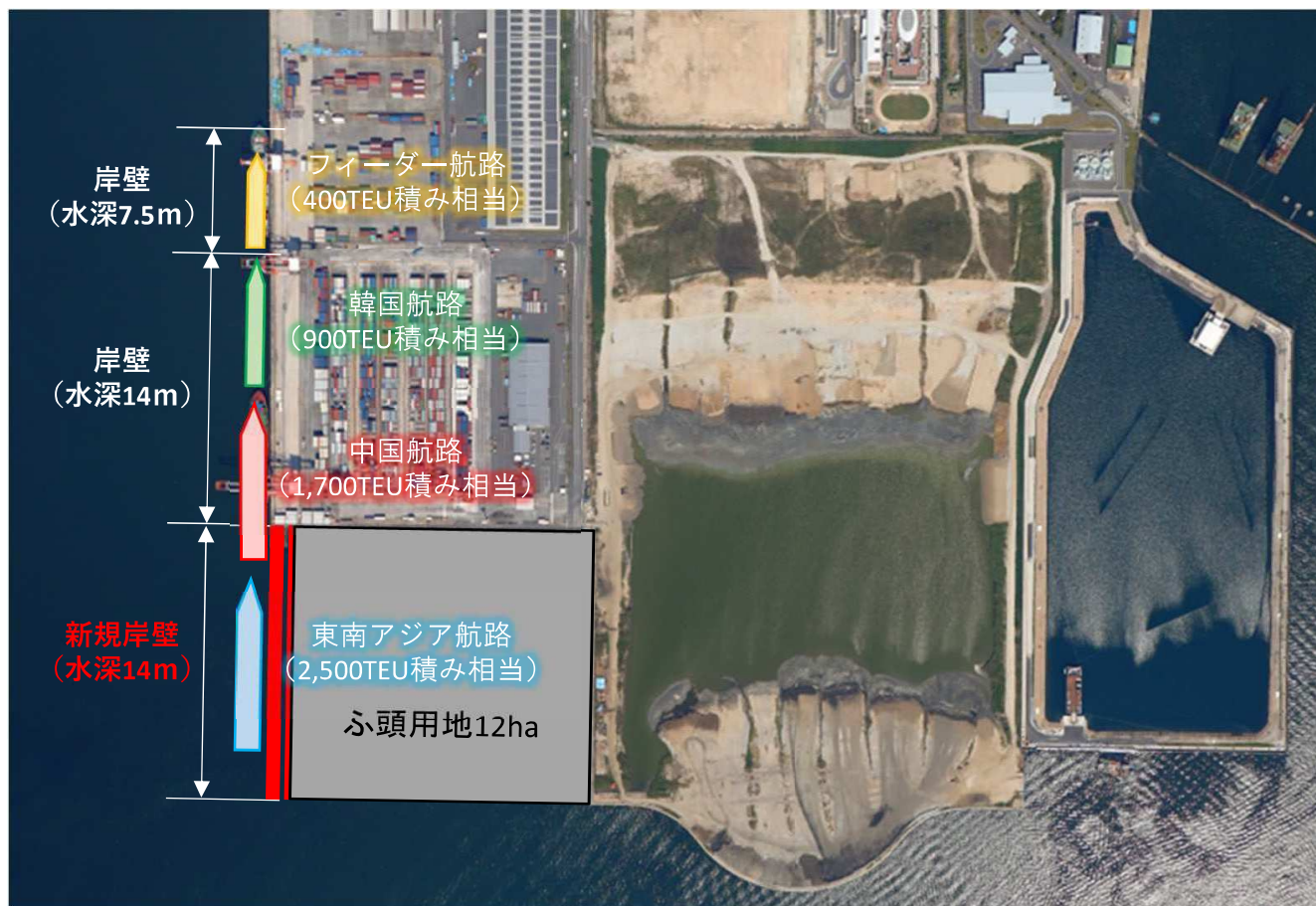


▲: 広島港に就航している航路の船型(20019)

5. 港湾施設の整備による対応

5-1. 取扱貨物の増加への対応

- 地域産業の国際競争力強化や物流コストの削減のために、地元の広島港で貨物を取扱う必要がある。
- 広島港での取扱量を増加させるため、背後用地への倉庫・物流ターミナル施設の建設に加えて、船舶大型化に対応した新たな岸壁の整備が必要となる。
- また、貨物量増加により新たな直行便の就航が想定され、更なる取扱貨物量の増加につながる事が期待される。
- ふ頭用地でも様々な機能が不足しており、機能強化が必要である。12万TEU/年の貨物量増加に対応するためには、約12haのふ頭用地整備が必要となる。



ふ頭用地に必要な機能

- ・管理棟
- ・メンテナンスヤード
- ・ゲート、待機レーン
- ・待機場、シャーシ置き場
- ・休憩施設

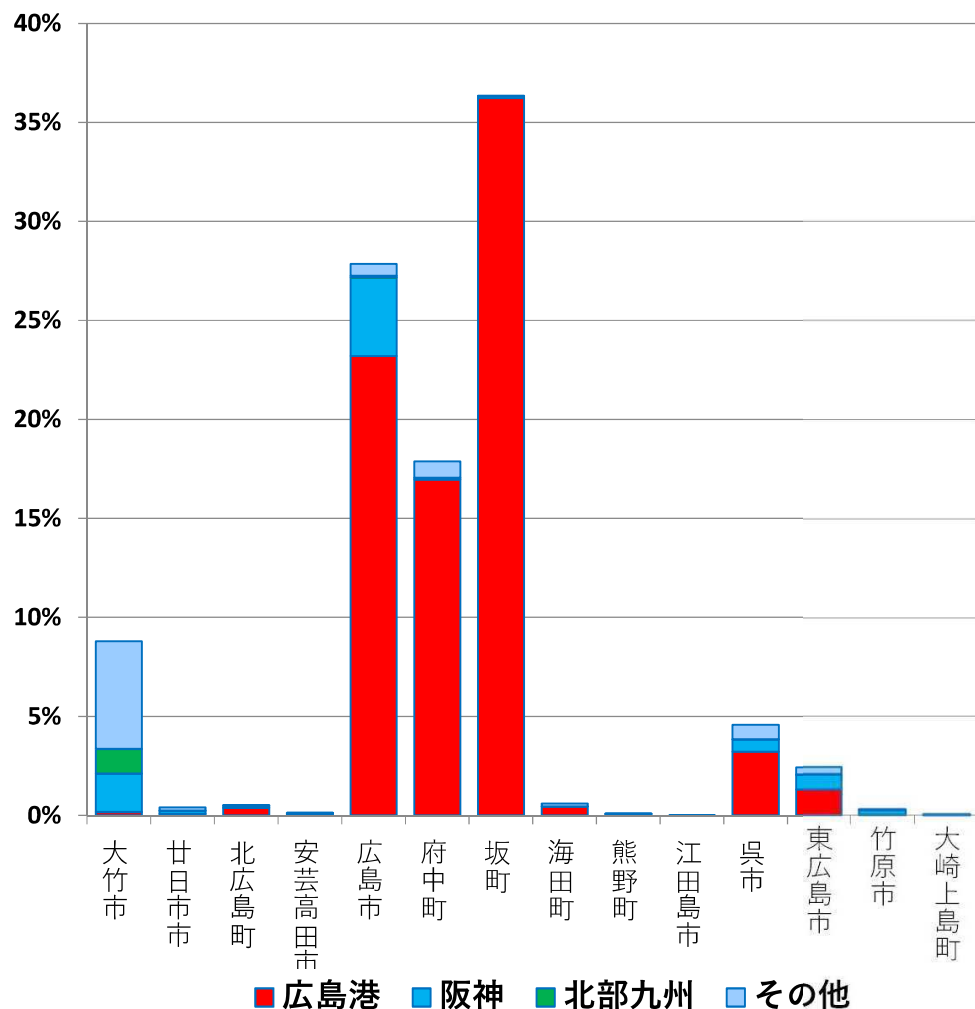
.....等



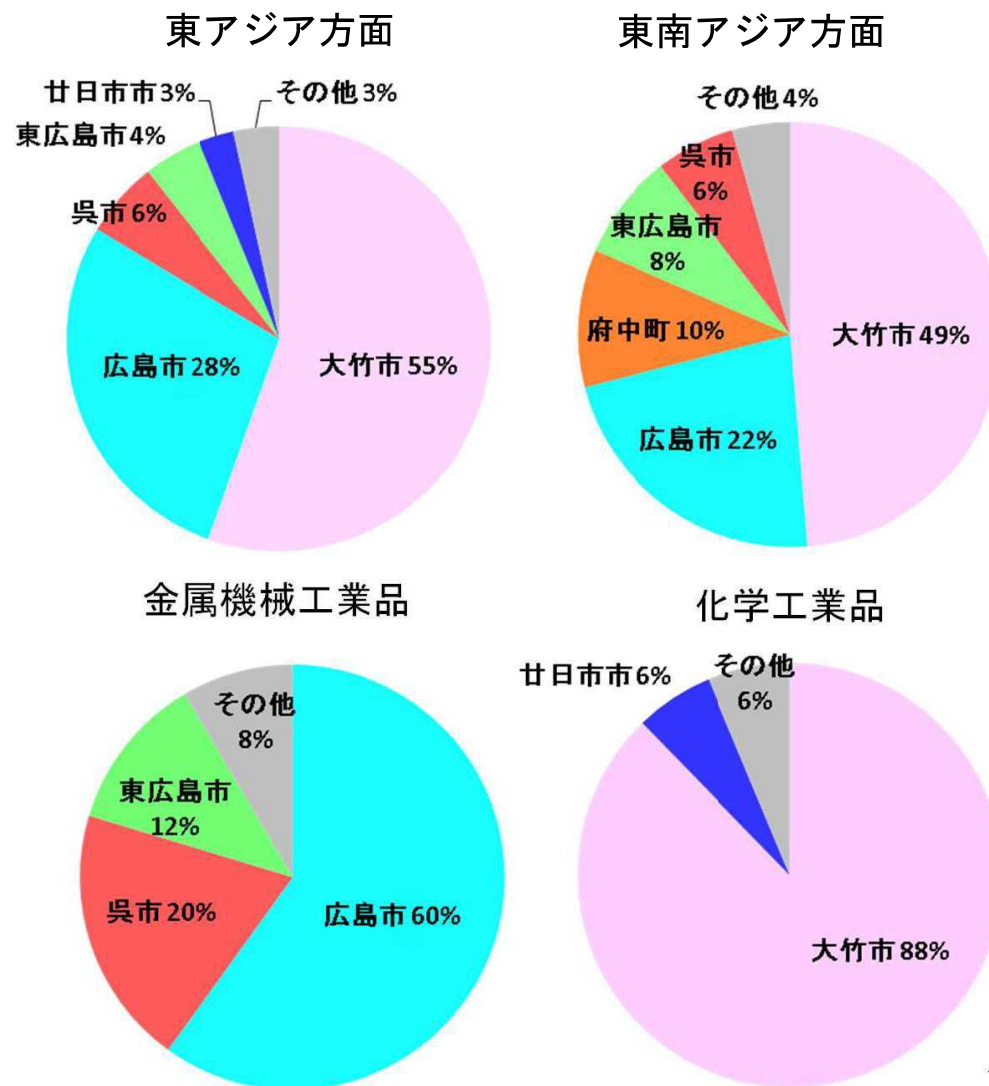
6. その他の懸案事項

6-1. 平成30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析(輸出 方面別)

- 輸出貨物は、広島市・府中町・坂町では広島港の利用率が高い。
- 一方、広島港から距離のある呉市・東広島市では阪神港・その他港湾の利用が多く、港湾へのアクセスの向上が必要。



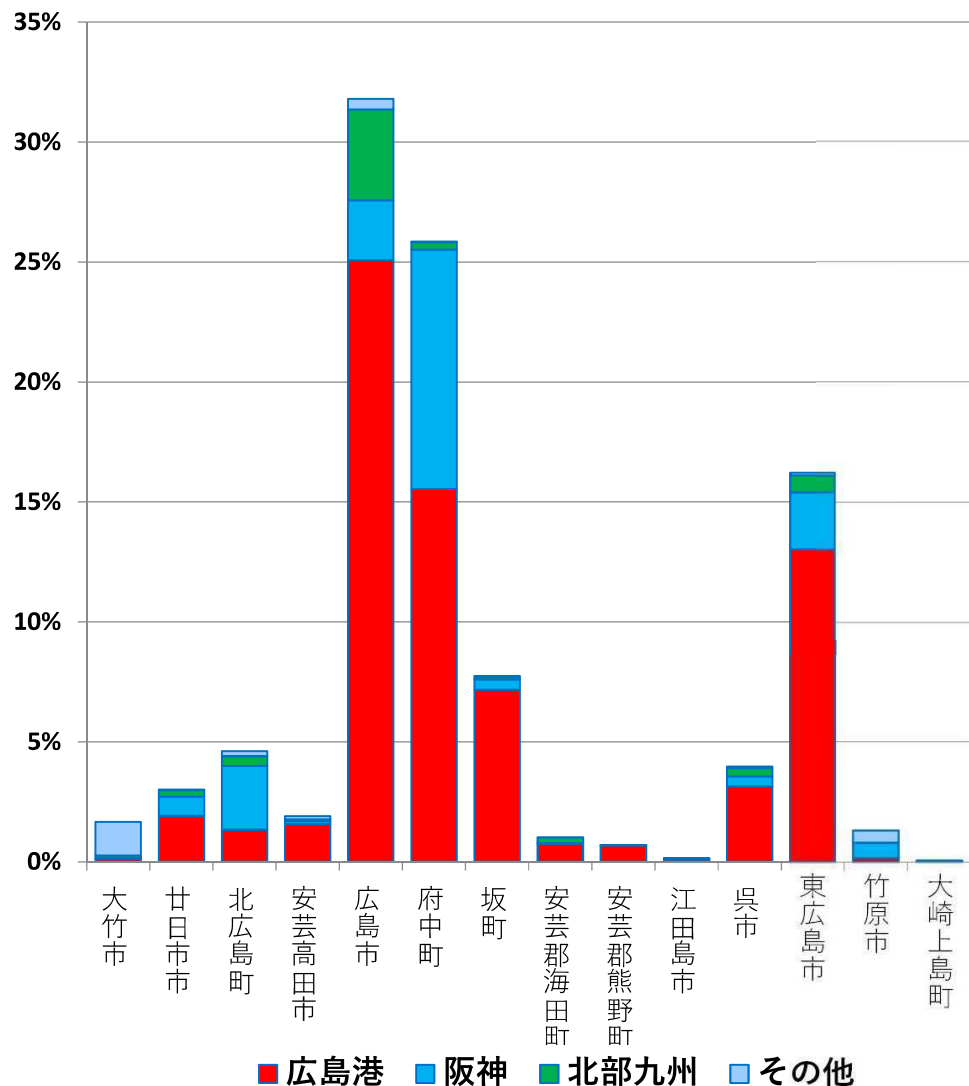
他港利用の貨物の分析



出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

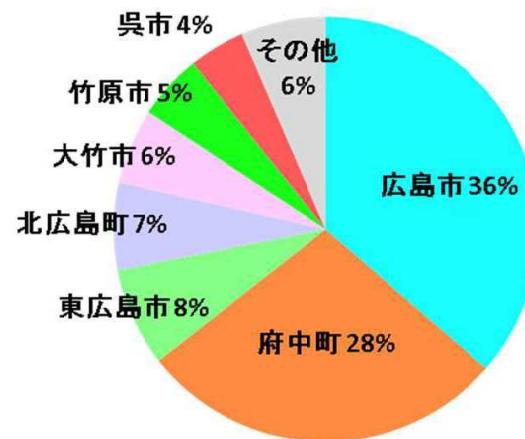
6-2. 平成30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査の分析(輸入 方面別)

- 輸入貨物は、広島市・坂町では広島港の利用率が高いが、輸出貨物に比べて低い。
- 一方、広島港から距離のある廿日市市・北広島町では阪神港の利用が多く、アクセスの向上が必要。

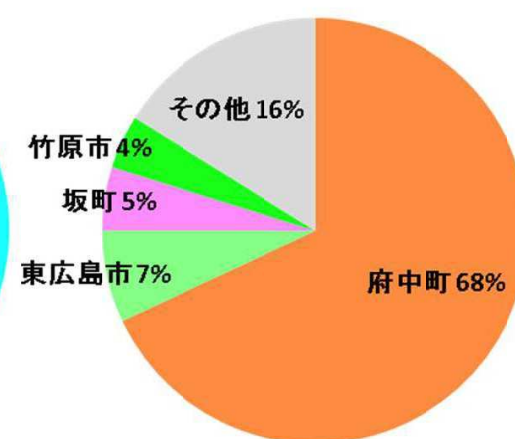


他港利用の貨物の分析

東アジア方面



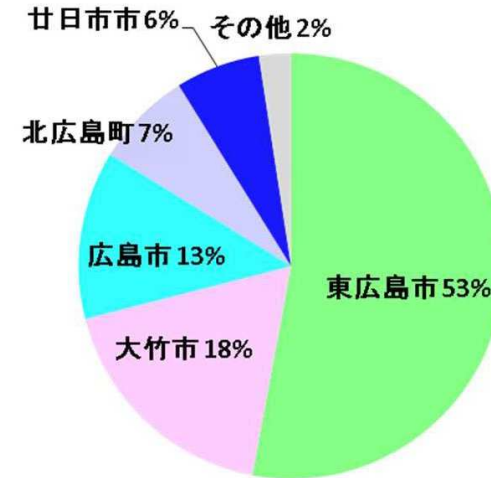
東南アジア方面



金属機械工業品



化学工業品

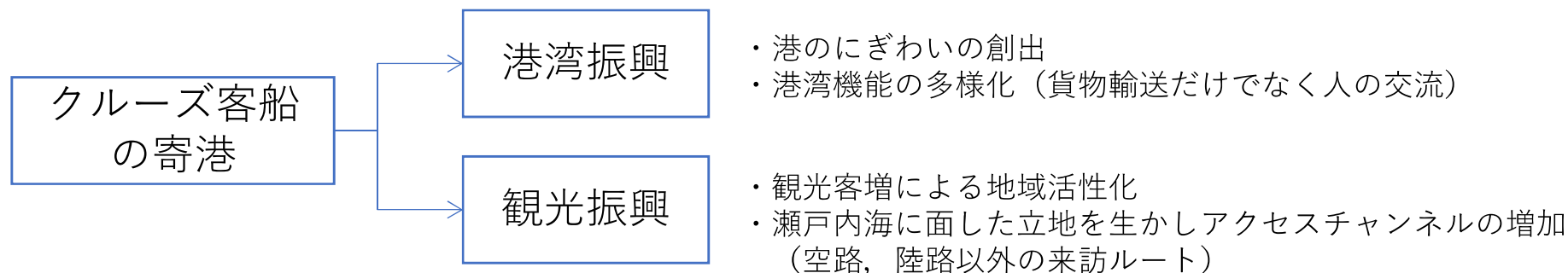


出典：全国輸出入コンテナ貨物流動調査

4. クルーズ機能強化（宇品地区）

7-1. 広島港でのクルーズ船誘致戦略（1）基本的な考え方

■クルーズ客船の寄港による港湾振興，観光振興



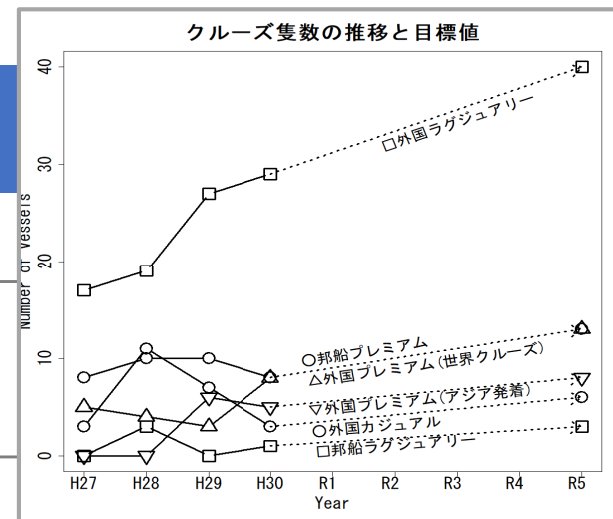
■目指す姿とそれを実現するための広島港の状態（目標）

- ①寄港回数を増やすことで，瀬戸内海，中四国地方のクルーズ拠点となっている（今後，広島港発着クルーズの寄港回数増も目指す）
- ②強みである外国ラグジュアリー船の寄港をさらに伸ばし，このクラスで全国トップの寄港回数を維持している
- ③今後予想される中国クルーズの個人旅行への移行等に対応し，プレミアム船（アジア発着）やカジュアル船の寄港を伸ばすことで，このクラスで瀬戸内トップの寄港回数を維持している
- ④広島に寄港してよかったと思われる受け入れ態勢が確立されている

7-1.広島港でのクルーズ船誘致戦略（2）将来隻数

○将来隻数の考え方：実績の伸びを加味し世界的な需要増等を考慮して設定

船種	クラス別寄港回数	R5 (対H30年差)	備考	
外国船	ラグジュアリー	40回 (+11回)	②全国トップ	
	プレミアム	アジア発着	8回 (+3回)	③瀬戸内トップ
		その他	13回 (+5回)	
	カジュアル	6回 (+3回)	③瀬戸内トップ	
小計		67回 (+22回)	①全国10位以内，中四国地方トップ	
邦船	ラグジュアリー	3回 (+2回)	中四国地方トップ	
	プレミアム	13回 (+2回)	中四国地方トップ	
小計		13回 (+4回)	中四国地方トップ	
合計		80回 (+26回)		



瀬戸内：和歌山県，大阪府，兵庫県（瀬戸内側），岡山県，広島県，山口県（瀬戸内側），徳島県，香川県，愛媛県，福岡県（瀬戸内側），大分県（瀬戸内側）

7-1.広島港でのクルーズ船誘致戦略（3）セールス活動

カテゴリー	取組み項目	具体的な内容
1. クルーズ 会社への セールス	(1) 船会社への提案活動	①団体ツアー、FIT・リピーター向け観光地の提案 ・小規模、郊外観光地の紹介（弥山，不動院，三滝寺など） ②新たなメニューの提案（体験型，限定メニュー） ・もみじ饅頭手焼き，お好み焼き体験，無人島バーベキューなど
	(2) FAMツアー	①船会社を現地に招請
	(3) 海外での見本市参加	①クルーズ見本市（アメリカフロリダ州）への出展 ・JNTOと連携して日本ブースで他港とともに港や観光地のPR
	(4) 国内他港と連携した港や観光地の紹介	①国内他港との連携 ・青森，金沢，境，北九州，神戸等と連携し，日本海～瀬戸内海でのクルーズ誘致に取り組む ②世界遺産連携 ・姫路城，熊野古道等と連携し，世界遺産をつなぐクルーズの誘致に取り組む
2. 一般向け 普及啓発	(1) 船内見学会	①ツアー申込前の段階の方の後押し
	(2) クルーズ講演会	①船会社，旅行会社から講師を招き必要な知識や準備を講演
	(3) その他の広報手法	①パンフレットやノベルティグッズを作成・配布

7-2. 宇品地区受入環境 (1) 地区別の役割分担

■ 整備方針

広島港発祥の地である宇品地区において、欧米客の利用が多いラグジュアリー・プレミアムクラスのクルーズ客船の寄港に相応しい環境整備を行うことで、地区のブランド力を向上させる。

現在 【2017年度】	
宇品地区	
<ul style="list-style-type: none"> ★★★★飛鳥Ⅱ (5万トン) ★★★★VIKING ORION (5万トン) ★★★★SILVER MUSE (4万トン) ★★★★AZAMARA QUEST (3万トン) ★★★★STAR LEGEND (1万トン) ★★★★LE SOLEAL (1万トン) ★★★★Caledonian Sky (4千トン) ★★にっぽん丸 (2万トン) 	など
五日市地区	
<ul style="list-style-type: none"> ★★★★Queen Elizabeth (9万トン) ★★★DIAMOND PRINCESS (12万トン) ★★★CELEBRITY MILLENNIUM (9万トン) ★★★Coral Princess (9万トン) ★QUANTUM OF THE SEAS (16万トン) ★Norwegian Joy (16万トン) ★MAJESTIC PRINCESS (14万トン) ★MARINER OF THE SEAS (14万トン) 	など

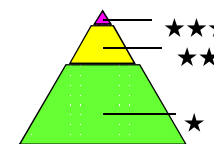


将来 【2020年代末】	
宇品地区	
<ul style="list-style-type: none"> ★★★★飛鳥Ⅱ (5万トン) ★★★★VIKING ORION (5万トン) ★★★★SILVER MUSE (4万トン) ★★★★AZAMARA QUEST (3万トン) ★★★★STAR LEGEND (1万トン) ★★★★LE SOLEAL (1万トン) ★★★★Caledonian Sky (4千トン) ★★にっぽん丸 (2万トン) ★★★Queen Elizabeth (9万トン) ★★★DIAMOND PRINCESS (12万トン) ★★★CELEBRITY MILLENNIUM (9万トン) ★★★Coral Princess (9万トン) ★★★NORDAM (8万トン) 	など
五日市地区	
<ul style="list-style-type: none"> ★QUANTUM OF THE SEAS (16万トン) ★Norwegian Joy (16万トン) ★MAJESTIC PRINCESS (14万トン) ★MARINER OF THE SEAS (14万トン) 	など

■ 地区別の役割分担

宇品地区
：ラグジュアリー船
& プレミアム船

五日市地区
：カジュアル船



★★★★：ラグジュアリー
★★★：プレミアム
★：カジュアル



Queen Elizabeth



DIAMOND PRINCESS



CELEBRITY MILLENNIUM



7-2. 宇品地区受入環境 (2)現状及び課題

- 宇品地区は、公共機関が充実しており、市街地や観光地へのアクセスの利便性が高く、利用者の評判が良い。また、公園が隣接しており、岸壁も近く、一般市民がクルーズ客船を身近に感じられる場となっている。
- 一方、CIQ施設が無いことが課題。また、クルーズ・物流双方の円滑な動線の確保が必要。

広島港利用船社の宇品港利用に対する意見(メリット)

- ・公共交通機関が整っており、市内へのアクセスが良い。
- ・デポルトピア、波止場公園、パラダイスの塔など周辺の雰囲気が落ち着いており、とても良い。

波止場公園での受け入れ状況



広島港利用船社の宇品港利用に対する意見(デメリット)

- ・CIQ機能が無いため、船内でのCIQが必要

7月-2. 宇品地区受入環境 (3) 施設計画

○客船入港時の動線に配慮したうえで広島市の玄関口にふさわしい新たなターミナルを計画

ゾーニング・動線計画図



整備構想図



新ターミナル (インフォメーションセンター建替)

機能配置 (建築面積・延床面積: 約1,400㎡)

待合機能
(400㎡)

CIQ機能
(1000㎡)

【広島港利用高度化に向けた戦略】

広島港は、背後に立地する自動車産業等の製造企業の生産拠点として、また、これら地域の基幹産業の諸活動を支える物流拠点として重要な役割を果たしている。

平成30年9月に策定した広島港長期構想において、特に緊急的に具体化が必要な事項として、クルーズ機能の充実（宇品）と外貿コンテナ機能の強化（出島）が求められている。

広島県の産業活動を支える拠点である広島港が地域創生の牽引役として引き続き機能していくため、以下の戦略的な取り組みを行う必要がある。

《戦略①》地域産業の発展を支える港湾機能の強化

（具体的取組）

- 東南アジア等へのリードタイムを短縮する直航サービスの強化
- 地域産業の物流効率化及び国際競争力強化に資する
コンテナターミナル・背後用地等の物流機能強化
- 瀬戸内海における物流バックアップ機能の確保及び
災害時等におけるリダンダンシー機能の強化

（今後も引き続き、検討すべき具体的な内容）

- 心頭用地の具体的な配置
- 背後用地の詳細な機能

《戦略②》クルーズ船誘致と受入に向けた環境整備

（具体的取組）

- 戦略的なクルーズ船誘致と受入体制への取組
- 陸と海からのアクセス機能の充実

これら取り組みを国・県・市、また関係団体が連携し、着実に実施することで、地域の持続的発展、延いては地方が新たな成長戦略に取り組める社会基盤の構築を図る。