広島港

広島県土木建築局港湾漁港整備課

〒730-8511　広島市中区基町10-52
☎082-228-2111㈹、082-228-0976
URL：http://www.pref.hiroshima.lg.jp/

1. 概況

〈沿革〉

広島港は、中国山地を源とし瀬戸内海に注ぐ一級河川太田川河口デルタに開かれた天然の良港として知られてきました。そして、現在広島市を中心に2市2町を背後に抱える中国・四国地方の中核的役割を担う国際貿易港として目覚ましい発展を遂げています。

広島港の歴史は古く、約800年前年貢の運搬用の舟運が太田川河口付近に集まったことに始まります。戦国時代（1470年～）に入ると河口デルタに五か村と呼ばれる水夫を主とした村落が形成され、天正17年（1589年）毛利輝元の広島城築城とともに運河を掘るなど水陸交通の便を整え、港としての役割を持たせました。

明治13年（1880年）千田貞暁が県令となり、広島県の産業振興には港湾整備が緊急かつ不可欠であると考え、同17年（1884年）に宇品築港事業に着手しました。5年余りにわたる難工事の末、明治22年（1889年）に完成し広島港の港としての機能は整えられました。当時、広島港は「宇品港」と呼ばれており、日清戦争から第2次世界大戦までは陸軍の補給港として、軍事的役割に重点が置かれた港でした。その間の広島市の著しい発展に伴い、取扱貨物量は増大を続け、大正9年（1920年）神戸税関広島出張所が設置され、昭和7年（1932年）12月には港域を拡大し、「宇品港」を「広島港」と改称し、同8年（1933年）1月には第2種重要港湾に指定されました。

こうした背景をふまえ、昭和8年（1933年）から宇品西地区において商港としての建設が進められ、同22年（1947年）に完成しました。その間、昭和20年（1945年）8月には、原子爆弾投下により広島市街地は壊滅状態となりましたが、幸いにも港湾施設はほとんどその被害から免れました。

昭和23年（1948年）には貿易港、同26年（1951年）には重要港湾として指定され、同28年（1953年）には広島県が港湾管理者となりました。

近年になり、昭和45年（1970年）には宇品地区に外貿埠頭、同47年（1972年）には出島地区に中小企業用地や内貿埠頭、同53年（1978年）には廿日市地区に木材港、同62年（1987年）には東部の海田地区に流通業務用地やコンテナ埠頭が完成しました。また、平成2年（1990年）には、広島都市圏の交通機能にも大きく貢献する臨港道路として海田大橋（愛称ひろしまベイブリッジ）が完成しました。

さらに、昭和62年（1987年）から五日市地区において広島港の新流通拠点の整備、平成3年（1991年）には観音地区においてマリーナの整備、同4年（1992年）には宇品内港地区において広島の海の玄関の整備、同8年（1996年）には出島地区において人・物・情報の交流拠点の整備など各プロジェクトに着手しており、同15年（2003年）には、宇品内港地区に新旅客ターミナル、出島地区に水深14mを有する国際コンテナターミナルが完成しました。

こうしたなか、平成4年（1992年）6月に、広島港は全国で21番目の特定重要港湾に指定され、同23年（2011年）3月の港湾法改正により国際拠点港湾として、中国地方の物流拠点としての重要性が高まっています。

〈現況〉

平成30年（2018年）における取扱貨物量は、約1,500万トンで主な貨物は自動車及び自動車部品等となっており、輸移出の多くの部分を占めています。また、コンテナ取扱個数は、約27万7千TEUで全国第12位となっております。さらに、広島港は、約53,000隻の入港船舶があり、特に、定期航路としては、韓国、中国を始め、東南アジア、北米との国際コンテナ航路が5航路週16－17便で、世界の国々と結ばれています。

一方で、広島港は海上旅客交通の拠点であり、周辺島しょ部や四国に向けたフェリーや旅客船が1日約110便運航され、年間約230万人の乗降客で賑わっており、全国の港湾のなかでも第8位となってもいます。

〈将来計画〉

広島港の現況や，将来展望，要請等を踏まえ抽出した課題へ対応するため，以下に示す「物流・産業」,「人流・賑わい」,「安心，安全」の3つの視点から瀬戸内海をけん引するグローバルゲートの実現を目指しています。

【物流・産業】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
【人流・賑わい】瀬戸内海と世界とをつなぐ国際交流拠点
【安心・安全】防災性・安全性が高く環境と共生する港