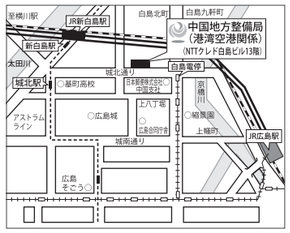
業務概要

中国地方の港湾・空港
2025

国土交通省中国地方整備局
〒730－8530　広島市中区上八丁堀6－30 広島合同庁舎2号館
TEL 0 8 2 － 2 2 1 － 9 2 3 1
https://www.cgr.mlit.go.jp/

中国地方整備局 港湾空港部
〒730－0004　広島市中区東白島町14－15
NTTクレド白島ビル13階
TEL 0 8 2 － 5 1 1 － 3 9 0 0
https://www.pa.cgr.mlit.go.jp/

【公式Instagram】
CHUGOKUCHISEI_KOWANKUKOBU



【中国地方整備局（港湾空港関係）のアクセス】
●ＪＲ広島駅より車で５分
●ＪＲ新白島駅より徒歩７分
●広島電鉄白島線「白島」電停より徒歩1分
●アストラムライン「新白島駅」より徒歩７分
●広島合同庁舎より車で３分・徒歩１０分

港湾・空港関係事務所

境港湾・空港整備事務所
〒684－0034　境港市昭和町9
TEL 0 8 5 9 － 4 2 － 3 1 4 5
https://www.pa.cgr.mlit.go.jp/sakai/

【公式Instagram】
SAKAIKOUWAN_MLIT

宇野港湾事務所
〒706－0002　玉野市築港1－1－3 産業振興ビル2階
TEL 0 8 6 3 － 3 3 － 5 0 0 6
https://www.pa.cgr.mlit.go.jp/uno/

広島港湾・空港整備事務所
〒734－0011　広島市南区宇品海岸3－10－28　2、3階
TEL 0 8 2 － 2 5 4 － 6 4 1 1
https://www.pa.cgr.mlit.go.jp/hiroshima/

宇部港湾・空港整備事務所
〒755－0044　宇部市新町10－33 宇部地方合同庁舎3階
TEL 0 8 3 6 － 3 7 － 6 7 0 0
https://www.pa.cgr.mlit.go.jp/ube/

広島港湾空港技術調査事務所
〒734－0011　広島市南区宇品海岸3－10－28 4階
TEL 0 8 2 － 2 5 0 － 1 9 0 1
https://www.pa.cgr.mlit.go.jp/gicyo/

【公式Instagram】
CHUGOKUCHISEI_HIROSHIMA_KOWAN

2025.04.01発刊

国土交通省　中国地方整備局
港湾空港部

Chugoku Regional Development Bureau
Port and Airport Division
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

中国地方の港湾と空港

地域の発展と人々の交流を支える「みなと」

中国地方は、古来より日本海及び瀬戸内海の海運・陸上交通の要衝として重要な役割を担ってきました。近代になってからも、瀬戸内海沿岸地域は海運の優位性を活かし、基幹的な鉄鋼、造船、化学、機械などの一大集積地として我が国の高度成長を支えてきました。21 世紀を迎え、人口減少・高齢化の進展、災害リスクの増大、社会インフラの老朽化・陳腐化など我が国を取り巻く時代の潮流が大きく転換しつつある中にあって、近年では、中国・韓国といった日本海周辺の対岸諸国の著しい経済発展を取り込むことや、他の地域との交流人口を増大させるという視点が重要になっています。

また、陸上交通に関しては、高速交通ネットワークの進展により、日本海側と太平洋側地域が直結し、中四国地域との接近性・連結性が本格的に高まる時代となってきました。

このような中、港湾は海外諸地域と国内陸上輸送網を繋ぐ重要な拠点となっており、港湾を整備することによって、基幹産業の競争力強化を図り、国内の産業競争力を向上させるとともに、個性ある地域づくりにより、交流人口を増大させることや沿岸域の環境保全へ貢献することなど、中国地方のさらなる発展を図る拠点として期待されています。

中国地方には 3 つの国際拠点港湾（下関港を除く）と 14 の重要港湾、3 つの避難港があり、これらの他、島嶼部や地方部を中心に、生活の足であるフェリー等の就航する物流・人流拠点、更には、水産業等の地場産業の拠点としての役割を果たしている地方港湾や 56 条港湾があります。

また、平成 24 年 12 月に供用した岩国飛行場も含めて、10 の空港があります。

中国地方整備局港湾空港部においては、国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海外輸送サービス・産業空間の形成を図るための港湾整備事業、また、広域的な交流促進及び世界に開かれた地域の形成を図るための空港整備事業などを進めます。

港湾空港部の所掌事務

1. 港湾の整備、利用、保全及び管理に関すること。
2. 航路の整備、保全及び管理に関すること。
3. 国が行う海洋の汚染の防除に関する業務に関すること。
4. 港湾内の公有水面の埋立て及び干拓に関すること。
5. 港湾内の運河に関すること。
6. 港湾に係る海岸の整備、利用、保全その他の管理に関すること。
7. 海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和四十五年法律第百三十六号）の規定による油保管施設等の油濁防止緊急措置手引書等に関すること。
8. 空港法第二条に規定する空港その他の飛行場に関する国の直轄の土木施設の整備及び災害復旧に関すること。

中国地方の港湾・空港と主要幹線道路



※令和5年5月1日現在

国際拠点港湾：国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾
重要港湾：国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾
地方港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾
避難港：暴風雨に際し小型船舶が避難のため停泊する事を主たる目的とし、通常貨物の積卸又は旅客の乗降の用に供せられない港湾
拠点空港：国際航空輸送網又は国内航空輸送網の拠点となる空港
地方管理空港：国際航空輸送網又は国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港

定期コンテナ航路：令和6年5月現在
高規格幹線道路：令和6年4月現在
みなとオアシス：令和6年12月現在

INDEX

●中国地方の港湾と空港 …… 1
●中国地方の概要 …… 3
●港湾・空港関係データ …… 5

（港湾の事業概要）
●主な政策 …… 7
●港の整備、物流 …… 8
●にぎわい、クルーズ …… 13
●カーボンニュートラル、環境 …… 15
●防災 …… 17

●管内各港の港湾整備概要
日本海側 …… 19
瀬戸内海側 …… 29
特定地域振興重要港湾 …… 57
避難港・開発保全航路 …… 58

（空港の事業概要）
●管内の空港 …… 59
●中国地方整備局管内の港湾位置図 …… 65

中国地方の概要

集中する臨海産業・物流と人流を支える「みなと」

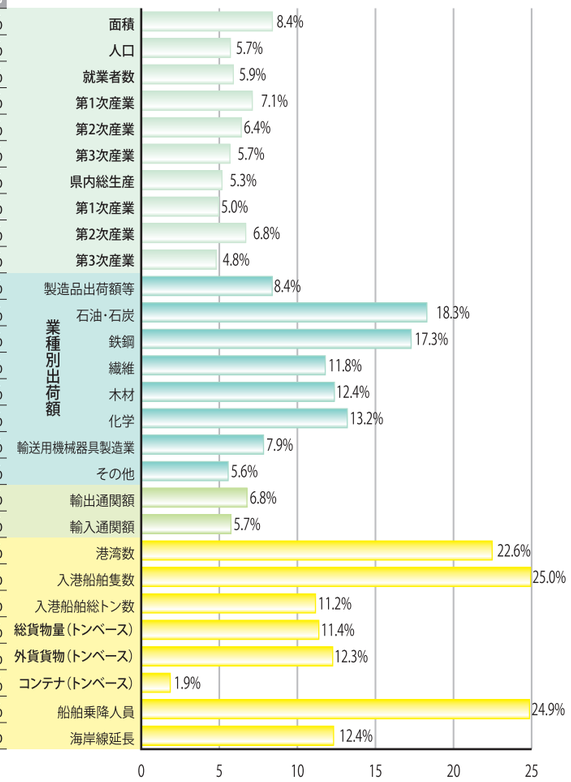
日本の社会経済指標における中国地方の占める割合が概ね６％程度に対し、港湾貨物量や船舶乗降人員などの割合は約10%～20%となっており、これは、中国地方における港湾の重要性が相対的に高いことを示しています。特に、瀬戸内を中心とする臨海部工業地帯には基礎素材型産業が多く立地し、重要港湾の多くは原材料を輸入・加工し、石油化学製品や鉄鋼製品、自動車等を国内や海外向けに出荷するバルク貨物主体の工業港として発展してきました。また、日本海側の港は、砂・砂利、石油、木材などの建設資材やエネルギーの供給拠点として地域経済を支えています。

1990年代以降は、アジア経済の発展と海外生産の進展に伴い、中国地方においても港湾貨物のコンテナ化が進展し、現在では8港に国際定期航路が就航しています。

また、中国地方には、島嶼部や地方部を中心に170余りの地方港湾が存在し、生活に欠かせないフェリー等の就航する物流・人流拠点、更には水産業等の地場産業の拠点として、その役割を果たしています。

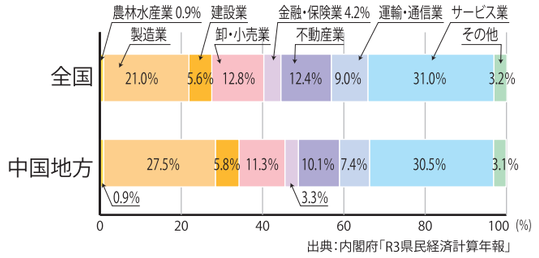
◆中国地方における各指標の全国比率◆ ～全国に誇る港の人流・産業物流シェア～

	項目	調査時点	単位	全国	中国	全国比
国土	面積	R6	㎢	378	32	8.4%
	人口	R5	万人	12,435	707	5.7%
労働	就業者数	R2	万人	5,764	341	5.9%
	うち第１次産業			196	14	7.1%
	うち第２次産業			1,326	85	6.4%
	うち第３次産業			4,068	232	5.7%
国民経済	県内総生産	R3	兆円	577.4	30.6	5.3%
	うち第１次産業			4.9	0.2	5.0%
	うち第２次産業			156.1	10.6	6.8%
	うち第３次産業			412.7	19.7	4.8%
工業	製造品出荷額等	R5	兆円	361.8	30.3	8.4%
	石油・石炭製品製造業			18.8	3.4	18.3%
	鉄鋼業			23.9	4.2	17.3%
	繊維工業			3.7	0.4	11.8%
	木材・木製品製造業			3.8	0.5	12.4%
	化学工業			34.3	4.5	13.2%
	輸送用機械器具製造業			70.5	5.6	7.9%
	その他			206.7	11.7	5.6%
貿易	輸出通関額	R5	兆円	100.9	6.87	6.8%
	輸入通関額			110.2	6.27	5.7%
港湾	港湾数	R6	港	993	224	22.6%
	入港船舶隻数	R5	万隻	304	76	25.0%
	入港船舶総トン数		万トン	363,690	40,707	11.2%
	総貨物量			249,558	28,514	11.4%
	うち外貿貨物			107,497	13,221	12.3%
	うちコンテナ貨物			27,332	511	1.9%
	船舶乗降人員		万人	8,593	2,142	24.9%
	海岸線延長	H28	km	35,649	4,411	12.4%



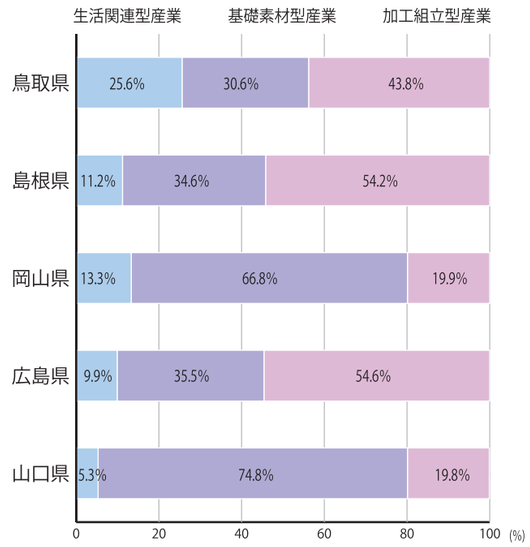
出典：国土地理院「R6全国都道府県市区町村別面積調」
総務省「R2国勢調査」、経済産業省「2023年経済構造実態調査」、財務省「R4貿易統計」
内閣府「R3県民経済計算」、国土交通省「R5港湾統計」、H28海岸統計」

■産業別総生産の構成 ～高い製造業ウエイト～



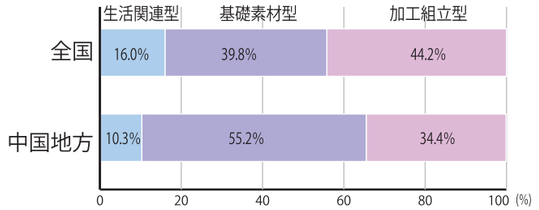
出典：内閣府「R3県民経済計算年報」

■製造品出荷額等の業種類型別構成比



出典：経済産業省「2023年経済構造実態調査」

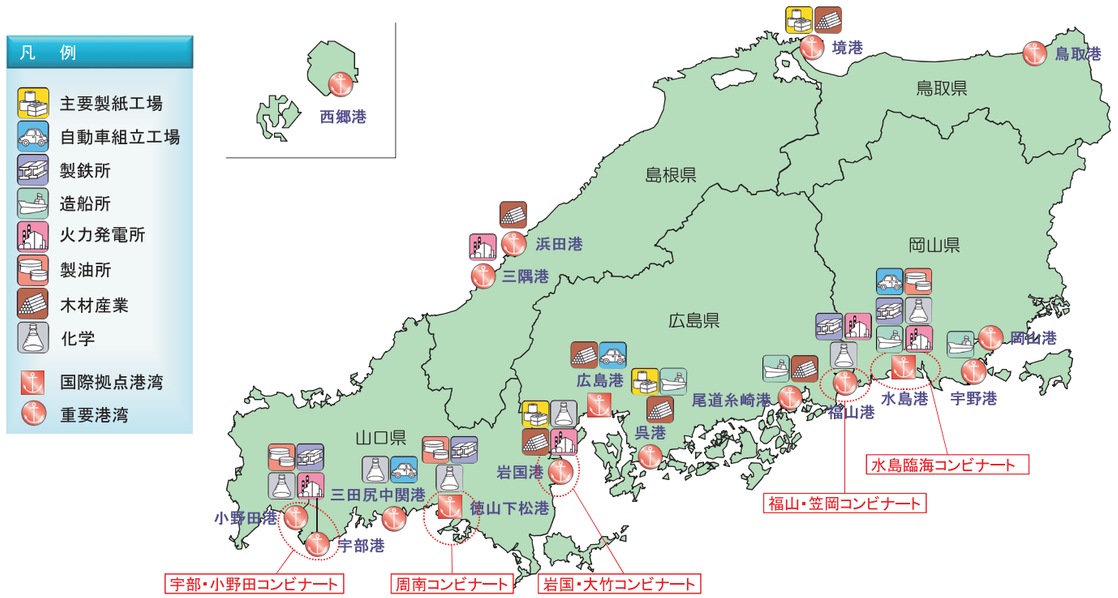
■工業出荷額の構成 ～基礎素材型に特化～



（注）生活関連型：食料品、飲料、繊維、衣服、印刷など
基礎素材型：化学、鉄鋼、非鉄金属など
加工組立型：一般機械、電気機械、輸送用機械、精密機械など
四捨五入の関係で100%にならない場合があります。

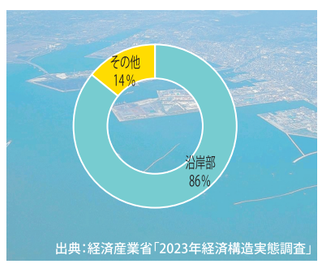
出典：経済産業省「2023年経済構造実態調査」

◆臨海部における産業の分布◆ ～鉄鋼・石油・繊維・木材・化学・自動車関連産業が多く立地～



◆中国地方の工業生産◆

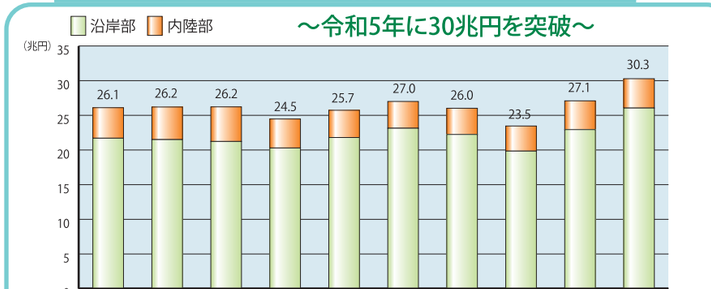
～8割を占める臨海部～



出典：経済産業省「2023年経済構造実態調査」

◆中国地方の製造品出荷額の推移◆

～令和5年に30兆円を突破～



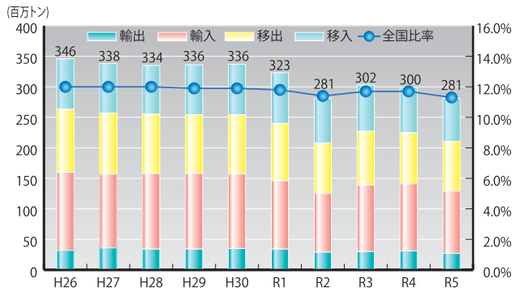
出典：R2まで 経済産業省「工業統計」 R3 総務省「経済センサス-活動調査」 R4以降 経済産業省「経済構造実態調査」

港湾・空港関係データ

港湾 DATA

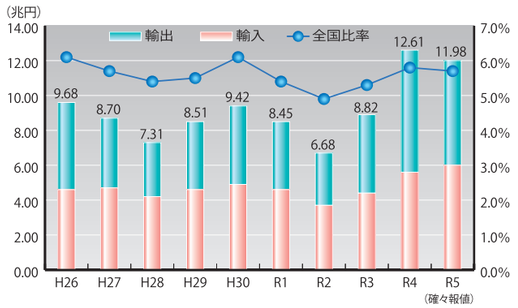
空港 DATA

◆管内の港湾取扱貨物量の推移◆



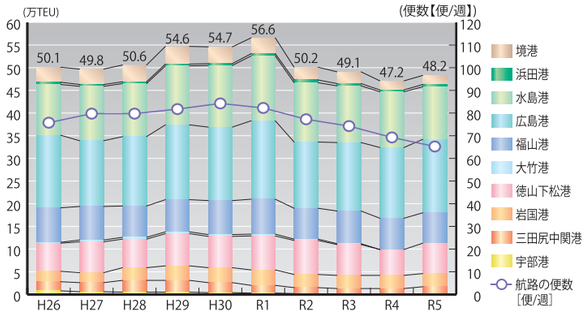
出典：国土交通省「港湾統計」

◆管内の貿易額の推移◆



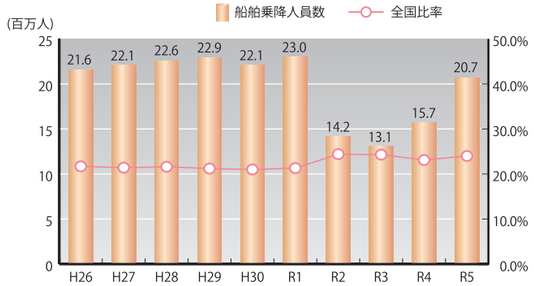
出典：財務省「貿易統計」

◆管内各港湾別外貿コンテナ取扱貨物量と航路の便数の推移◆



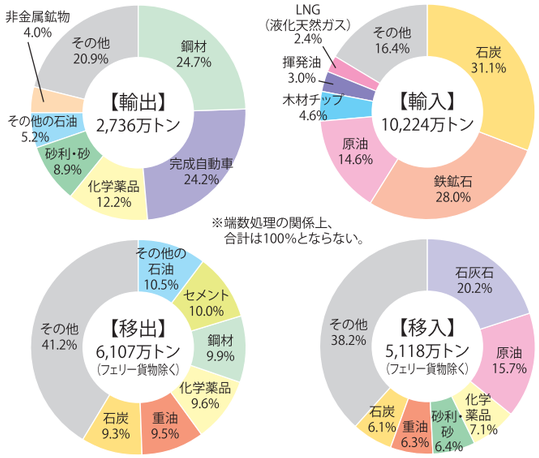
※中国地方整備局調べ

◆管内の船舶乗降人員の推移◆



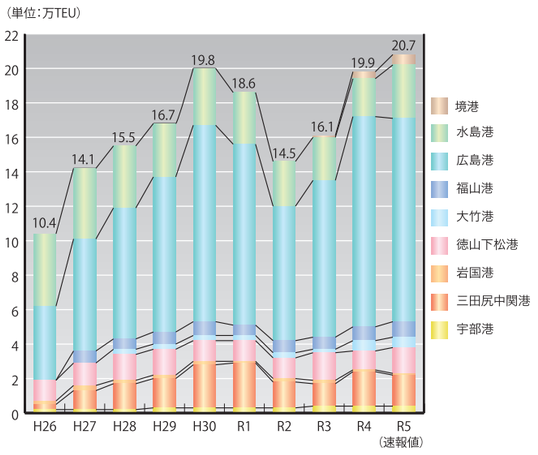
出典：国土交通省「港湾統計」

◆管内の港湾における主要取扱品目◆



出典：国土交通省「R5港湾統計」

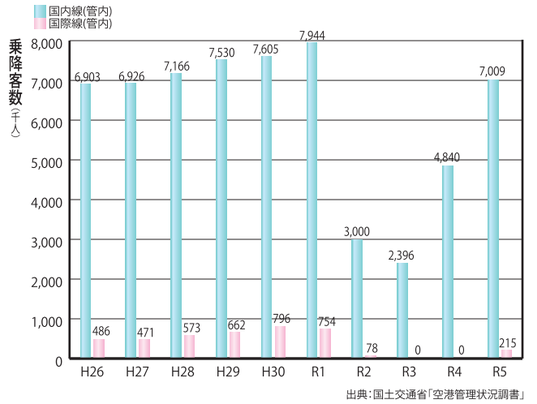
◆管内各港湾別国際フィーダーコンテナ取扱貨物量の推移◆



※中国地方整備局調べ

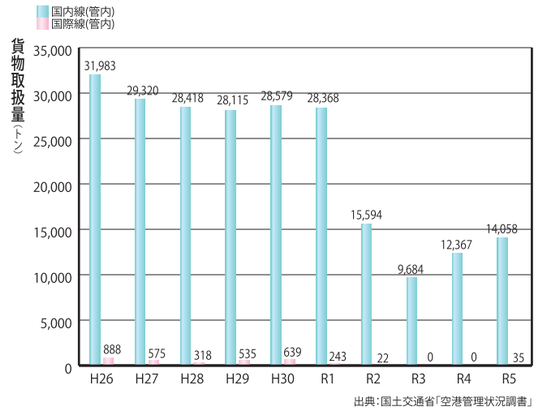
◆管内空港利用状況◆

●中国地方の乗降客数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

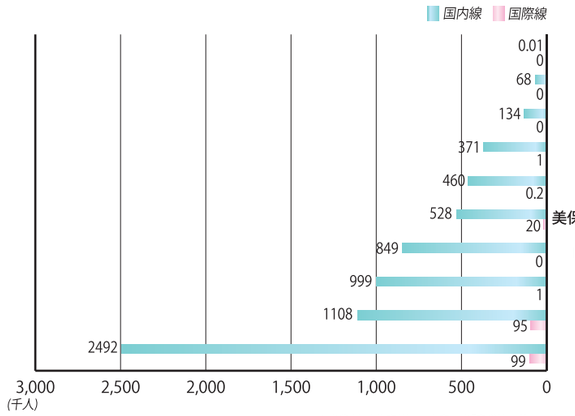
●中国地方の取扱貨物量の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

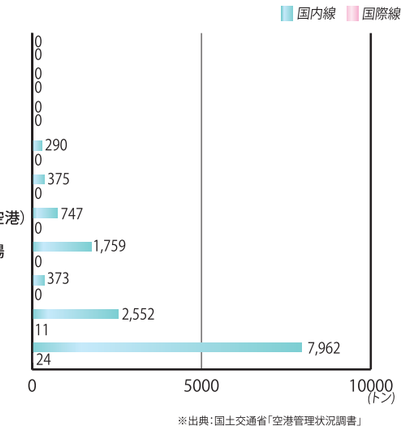
◆管内空港別利用状況◆

●令和5年乗降客数　国内・国際別



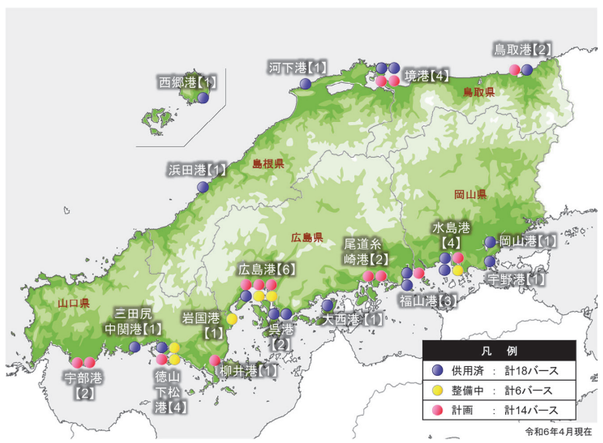
※出典（全体旅客数）：国土交通省「空港管理状況調書」

●令和5年取扱貨物量　国内・国際別



※出典：国土交通省「空港管理状況調書」

◆中国地方における耐震強化岸壁の整備状況◆



中国地方整備局（港湾空港分野）の主な政策

4つの柱と技術開発

みなとの整備、物流

港湾、海岸、空港の整備を通じて、中国地方の産業・暮らしを支える

中国地方の工業生産は臨海部に集中しており、港湾を介した物流が人々の暮らしや経済を支えています。中国地方整備局では、港湾における岸壁や防波堤の築造、航路の浚渫などを通じて、多くの船が安定して輸送するためのインフラを整備しています。近年では世界的に船舶の大型化が進んでおり、大型の港湾施設の整備も進めています。石炭や鉄鉱石、穀物といった船にばら積みする貨物は、大型船で運ぶことで輸送コストを大きく低減できます。また、東アジアに近い地理的優位性から、定期コンテナ航路も頻繁に運航され、迅速かつ低廉なサービスを提供するための支援をしています。

にぎわい、クルーズ

海辺のまちのにぎわいを創出、地域の魅力を再発見するクルーズ

古くから日本海の風待ち・瀬戸内の潮待ちの港として、また銀や石灰石などの積出港として、天然の良港が多い中国地方の港町は栄えてきました。ここ数年、この歴史や文化を求めて、国内外から多くのクルーズ船が寄港しており、受入機能強化のため、大型のクルーズ船が寄港するための岸壁や乗客が利用するクルーズターミナルの整備を進めています。

また、みなとまちの拠点として地域や観光の情報を発信したり、災害時の支援拠点にもなる「みなとオアシス」を認定し、様々な活動を行っています。

カーボンニュートラル、環境

物流・産業拠点の港湾を脱炭素化、きれいで豊かな海の保全と再生

中国地方は重化学工業が発展しており、温室効果ガスを多く排出しています。発電所や鉄鋼、化学工業などの多くは主に港湾・臨海部に立地し、港湾の脱炭素化が求められています。一方で、港湾は水素やアンモニア等の新しいエネルギーを輸入・利活用できる場でもあり、これを活かしたカーボンニュートラルポートの形成に向けて、多くの港が協議会を立ち上げています。

他にも、工事で発生した土砂を活用した人工干潟を整備して豊かな海を再生したり、海面に浮遊するゴミを回収する「おんど２０００」を操業し、きれいな海を守っています。

防災

海から始める防災・減災対策

暮らしの安全・安心を確保するため、大規模災害に対する防災・減災対策を進めています。大規模地震後でも活用可能な耐震強化岸壁や、台風による高波・高潮から後背地を防護する護岸を整備しています。さらに、気候変動による海面上昇などに適応するための「協働防護」を支援しています。

災害発生時に港湾施設の管理を代行したり、船で人や物資を輸送したりする災害支援や、緊急確保航路を定めて国による航路上の障害物の除去をできるようにしています。平時から老朽化した施設の維持管理を計画的に実施する他、国際条約に基づくテロ対策も実施しています。

技術開発、DX

建設工事の生産性向上や、自然環境の保全を進めるため、技術開発やDXの取組を推進しています。発注する工事において新技術の活用を要件に入れる他、技術調査事務所で研究も行っています。技術開発とDXの取組の詳細は、右記QRコードからWEBページをご覧ください。

技術開発について　DXについて

みなとの整備、物流

港湾、海岸、空港の整備を通じて、中国地方の産業・暮らしを支える

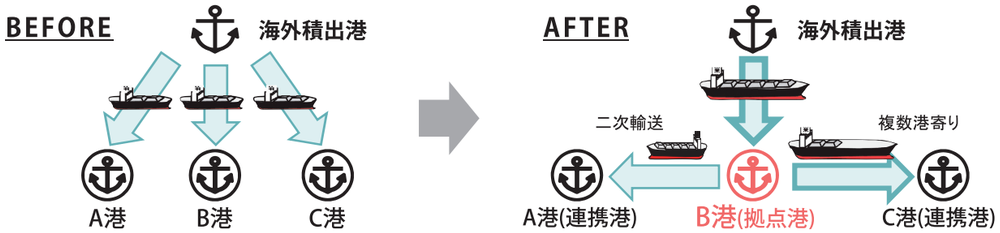
○港湾の整備

ばら積み貨物の輸送船の大型化（国際バルク戦略港湾政策）

・世界的に輸送船の大型化が進んでおり、新パナマ運河の供用もあり、今後は更なる大型化が見込まれています。
・日本でも大型船による安定的で安価な輸送を目指し、企業間連携による共同輸送や、大型船が入港できる港湾の整備を推進しています。
・国として、国際バルク戦略港湾を選定し、大型船が入港できるよう施設を整備しています。

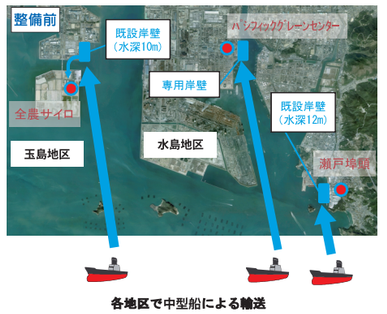
<中国地方の国際バルク戦略港湾>

○石炭　：徳山下松港、宇部港
○鉄鉱石：水島港、福山港
○穀物　：水島港



各港に対し中型船による輸送　　拠点港への大型船による大量輸送と連携港への輸送

【穀物】　水島港の整備イメージ

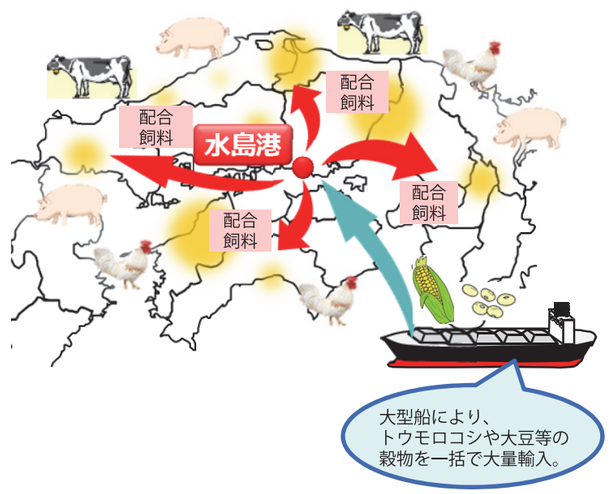


各地区で中型船による輸送



大型船による大量一括輸送の実現
他地区への複数港寄り

・大型船により穀物を大量に一括で輸入でき、輸送コストを削減。
・水島港にて製造された安価な配合飼料が、中国・四国・近畿地方の酪農・畜産家へ供給される。



みなとの整備、物流

港湾、海岸、空港の整備を通じて、中国地方の産業・暮らしを支える

○港湾の整備

国際コンテナ戦略港湾政策の推進

国際コンテナ貨物を
効率輸送

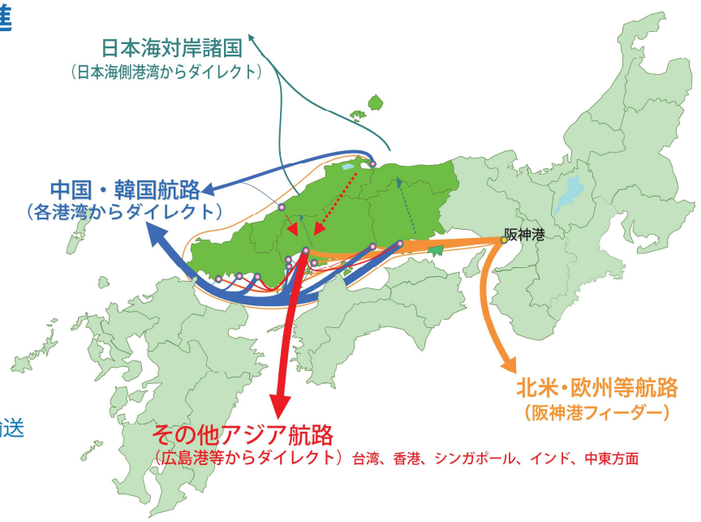
することで…

国際競争力の強化

○欧米向け貨物：
国際コンテナ戦略港湾への集約
→国際フィーダー輸送機能強化

○アジア向け貨物：
→管内港湾の利用によるダイレクト輸送

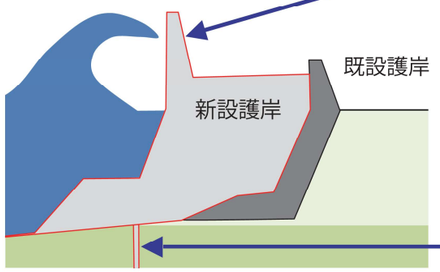
○日本海対岸諸国向け貨物：
→管内日本海側港湾の利用による
ダイレクト輸送



○海岸の整備

広島港海岸直轄海岸保全施設整備（吉島地区）

高潮・地震による液状化・津波から人命・資産・国土等を守るため、海岸整備を行っています。



Case
【護岸】
津波・高潮等の災害を防止するために嵩上げ及び前出しを実施。



Case
【鋼矢板】
護岸背後の吸出しを防止するために、鋼矢板を設置。







○空港の整備

広島空港の整備

広島空港の更なる安全性向上を図るため、航空機が離着陸する際に滑走路を越えて走行し停止する「オーバーラン」等を起こした場合の航空機の損傷軽減対策として、滑走路端安全区域(RESA：Runway End Safety Areaの略)の整備事業を進めています。

また近年の気象変化等を踏まえ、豪雨等から空港施設への浸水対策として空港場内・外周等の排水施設の改良事業のほか、エプロン舗装の経年劣化によるひび割れ等が確認されたことから、航空機の安全運航を維持するため、老朽化したエプロン舗装の改良事業も進めています。



美保飛行場（米子空港）の整備

美保飛行場のエプロンは、整備されてから約40年が経過し、老朽化によるひび割れ等が確認されたことから、航空機の安全運航を維持するため、老朽化したエプロン舗装の改良事業を進めています。



みなとの整備、物流

港湾、海岸、空港の整備を通じて、中国地方の産業・暮らしを支える

○中国地方国際物流戦略チーム

国際物流戦略チーム　HP

中国地方において、地域を発展させる国際物流のあり方を戦略的に検討し、具体的な展開を図るため、産学官の関係者をメンバーとして、平成18年8月に設置しました。

関係者相互の密接な連携により、地域の実情に応じた国際物流のボトルネックの解消と効率的な新しい物流システムの構築を目指しています。

具体的な取組として、港湾利用者の方々の物流全般に関するニーズを把握するため、利用者懇談会を実施しています。また利用者懇談会で出た意見をもとに、部会及び本会議での審議を踏まえ、政策提言に取りまとめています。政策提言は中国地方経済連合会を中心に要望活動等に活用されています。



令和６年１１月石破総理との会談

本会議

■中国地方国際物流戦略チームの活動方針の策定
■活動方針に基づく、政策提言の方向性策定
■政策提言の策定

活動方針を政策提言に反映

部　会

現場の課題を活動方針に反映

■（各年度）政策提言案の策定

現場の意見を政策提言に反映

■中国地域における広域的な重要課題の抽出
■（各年度）政策提言のフォローアップ

PDCA

■利用者懇談会を踏まえた各港湾の意見集約

各港湾の意見　検討結果報告

利用者懇談会

■各港湾における取り組み状況・課題に関する意見交換
■非常災害時における物流のあり方に関する検討

○港湾整備について

徳山下松港国際物流ターミナル整備事業　下松地区の整備状況





◆本体工

①鋼管杭(選考杭)打設



②ジャケット据付



③鋼管杭(後打杭)打設



◆上部工

①床版据付



②舗装・付属物工



工事動画はココから↓

○投資効果事例

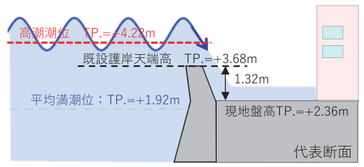
広島港　護岸の嵩上げにより背後の産業・経済活動基盤を維持

○平成16年台風第18号（2004年）により、広島港海岸では大規模な高潮被害が発生し、背後地で3,988棟が浸水し、５人の死者と142人の被災者が生じた。
○大型台風に伴う高潮等からの被害を軽減するために、約31億円を投じ護岸を現地盤高から3.1m嵩上げしたことで、未整備の想定被害額である約2,572億円分を抑制することが可能となった。

整備前　平成16年台風第18では高潮浸水の被害

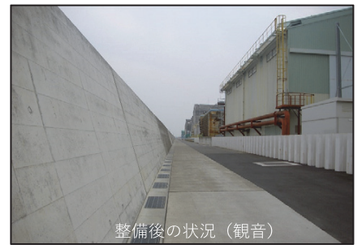
●平成16年台風第18号では、背後地で3,988棟が浸水。死者5人、被災者142人

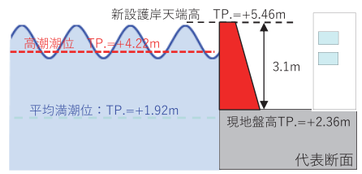




整備後　大規模な高潮等からの被害軽減

●護岸を現地盤高から3.1mまで嵩上げ
●高潮等による背後地への浸水被害を軽減





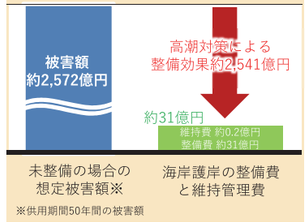
平成16年台風第18号の高潮浸水域



整備に伴う効果

●中央西地区(観音)における整備効果

約31億円の投資で約83倍の被害額を抑制することが可能に！



水島港　港湾機能の強化による地域経済の発展

○国際物流ターミナルと臨港道路の整備の相乗効果により、生産拠点である「水島地区」と物流拠点である「玉島地区」の連携が強化され、港の物流機能が向上し、企業立地も促進。
○玉島ハーバーアイランドにおいては、2001年の分譲以降、新規企業立地は35社、投資額は1,204億円以上となり、水島港のコンテナ貨物取扱量は、約20年間で2倍に増加（1998年9万TEU⇒2019年18.6万TEU）。

整備後



関係者の声

臨港道路を利用すると、玉島ハーバーアイランドへの輸送距離が短くなり、信号箇所も少なくなるため、**輸送時間が3割程度短縮された。**

水島地区立地企業（製造業）

岸壁(水深12m)の整備により、**沖待ちがなくなり、大型船の利用も可能となった。**

玉島地区立地企業（港運関連企業）

コンテナ取扱施設の充実や周辺とのアクセス向上により、**企業立地が増加した。**

地元自治体（岡山県）

整備に伴う効果

整備前



《国際物流ターミナルと臨港道路の整備による輸送の効率化》

＜自動車交通の円滑化＞

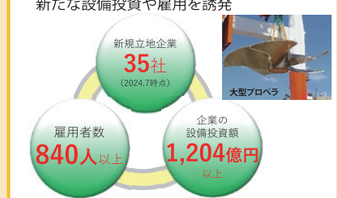
輸送距離 2.5km 短縮
輸送時間 約28% 短縮

水島地区で生産された工業製品を玉島地区に輸送する場合



《玉島ハーバーアイランド》

・2001年の分譲以降、企業立地が進展。
・大型プロペラ製造工場の進出など、新たな設備投資や雇用を誘発



にぎわい、クルーズ

海辺のまちのにぎわいを創出、地域の魅力を再発見するクルーズ

○みなとオアシス

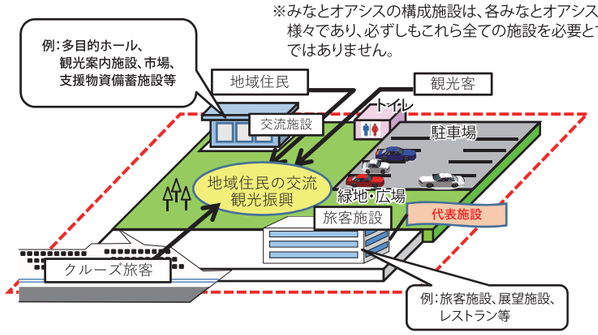
「みなとオアシス」シンボルマーク

中国みなとオアシスHP

「みなとオアシス」とは、「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を国土交通省港湾局長が登録するもので、中国地方整備局管内では30箇所登録されています。（令和6年12月現在）

また、ターミナルや緑地等多様な施設を有していることに加え、普段から様々なイベントが開催され、人々が集う場となることから、災害時における有効活用も期待されています。

※みなとオアシスの構成施設は、各みなとオアシスによって様々であり、必ずしもこれら全ての施設を必要とするわけではありません。



「みなとオアシスSea級グルメ」の取組み

大会公式HP

「みなとオアシスSea級グルメ全国大会」は、平成23年7月に全国初の試みとして広島県三原市において開催され、令和6年度までに合計15回開催されています。

中国地方ではこれまで4回開催されています。

（第1回：三原、第5回：尾道、第8回：玉野、第15回：境港）



Sea級グルメとは、地元のみなとで水揚げされた海産物や、背後地域で地産地消される名産品を用いてつくられている飲食物です。

飲食物には何らかの“Sea(海)”の要素が含まれています。



○瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会

海ネットHP

瀬戸内の歴史と豊かな自然の恵みを活かす新たな「陸・海・島」のネットワーク

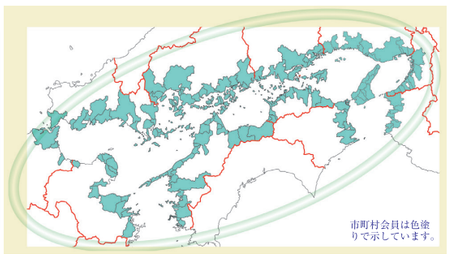
◇瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会◇
シンボルマーク

瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会（略称：海ネット）は、瀬戸内海沿岸市町村が一堂に会し、瀬戸内海の多様な資源を活かして、人の流れを創り出し、アメニティー豊かな地域として沿岸地域全体の発展を図ることを目的として、平成3年に設立されました。

現在、瀬戸内海沿岸の107の市町村と11府県、9つの国土交通省地方機関（近畿・中国・四国・九州の各地方整備局港湾空港部、運輸局及び神戸運輸監理部）が連携して様々な活動を行っています。中国地方整備局港湾空港部は、本協議会の総括事務局となっています。

協議会の活動方針

- 高速海上交通時代に対応した今日的意義のある「海の路の構築」、並びに地震・津波に対応した防災ネットワークの整備
- 瀬戸内海の景観、歴史、文化、食、街並み等インバウンド観光時代における瀬戸内の魅力発信
- 失われた干潟、藻場の再生や災害、荒廃によるはげ山の修復等の瀬戸内海の環境創造



瀬戸内海地域の連携

瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会

府県
和歌山県、大阪府、兵庫県
岡山県、広島県、山口県、徳島県
香川県、愛媛県、福岡県、大分県

国土交通省地方機関
近畿地方整備局、中国地方整備局
四国地方整備局、九州地方整備局
近畿運輸局、神戸運輸監理部
中国運輸局、四国運輸局
九州運輸局

リフレッシュ瀬戸内

「受け継ごう、きれいで豊かな瀬戸の海」を合い言葉に、瀬戸内海の沿岸各地で海の清掃活動として「リフレッシュ瀬戸内」を行っています。

平成5年から始まった「リフレッシュ瀬戸内」は、令和6年度で31回目を迎え、延べ211万人のボランティアの方々の参加により、約19,600トンものゴミを回収する等、瀬戸内地域の環境改善に寄与しています。



リフレッシュ瀬戸内実施状況（瀬戸田）

瀬戸内海クルーズ推進会議

瀬戸内海独自の魅力、特色を活かした独自のクルーズ振興を図り、瀬戸内海が世界的に知名度の高い「エーゲ海」や「カリブ海」等に並ぶブランド力の高いクルーズの海となることを目指します。その取組みを通じて当該海域・地域の振興を目指すとともに世界に誇れる主要な観光圏としての地位向上を目指します。

主な活動

- 広域連携による戦略的な誘致活動の実施
  - ・クルーズ船社への誘致活動に加え、クルーズ船社、ランドオペレーター等の招聘活動の実施。
- 魅力的なクルーズプランの提案
  - ・瀬戸内海クルーズ推進会議として連携したおすすめクルーズプランの提案。
- 戦略的な情報発信
  - ・船社向けの瀬戸内海クルーズPR動画・ガイドの作成。
  - ・瀬戸内海に関する様々な情報を発信。



瀬戸内クルーズガイド



瀬戸内海クルーズ
プラットフォームHP

○クルーズ振興

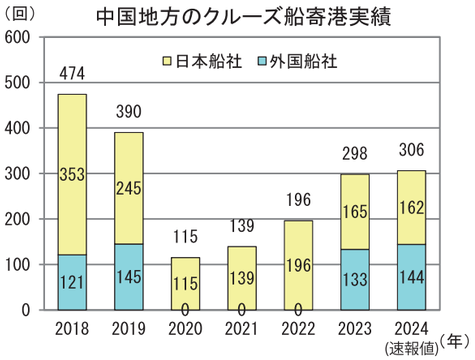
クルーズ船による地域活性化

クルーズ船寄港で新たな観光需要が創出され、訪日外国人旅行者等の来訪や滞在の促進によって地域の活性化が図られます。

令和5年（2023年）3月より外国のクルーズ船が3年ぶりに日本に寄港するなど、全体のクルーズ寄港回数（日本船・外国船）はコロナ禍前の約6割まで回復しています。

中国地方へのクルーズ船の寄港実績

令和5年（2023年）3月から、広島港を皮切りに管内の各地域において国際クルーズ船が続々と寄港しています。今後も引き続き、関係機関とも連携しながら、クルーズ船社への継続的な支援活動や誘致活動等の取組を推進していきます。



クルーズ船受入のための環境改善

中国管内へのクルーズ船の寄港回数の増加に加え、近年は船舶の大型化が進んでいます。この大型化に対応した既存岸壁の改良や新ターミナルの整備、ソフト面の取組（おもてなしの充実）等により、受入環境改善を図っています。







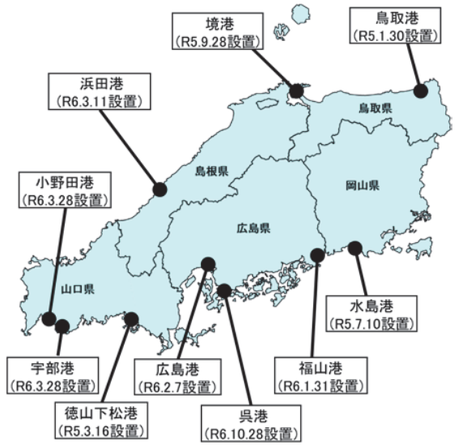
広島港クルーズターミナル（令和6年3月 供用開始）

カーボンニュートラル、環境

物流・産業拠点の港湾を脱炭素化、きれいで豊かな海の保全と再生

○カーボンニュートラルポート(CNP)の形成

港湾・臨海部は多くのCO_2を排出すると同時に、CO_2削減に資する水素・燃料アンモニア等の新たなエネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用の場ともなります。港湾は、サプライチェーンの拠点かつ産業が集積する空間であり、運輸・製造業等の活動の場として機能しているため、港湾における脱炭素化の取組を推進することで、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献することができます。



中国地方における協議会の設置状況
(R6.11月末時点)



カーボンニュートラルポート形成のイメージ
【出典】国土交通省　港湾局HP

港湾脱炭素化推進協議会

港湾管理者は、地方自治体や物流事業者、立地企業等からなる港湾脱炭素化推進協議会を組織し、計画の作成、実施等を協議します。

港湾脱炭素化推進計画

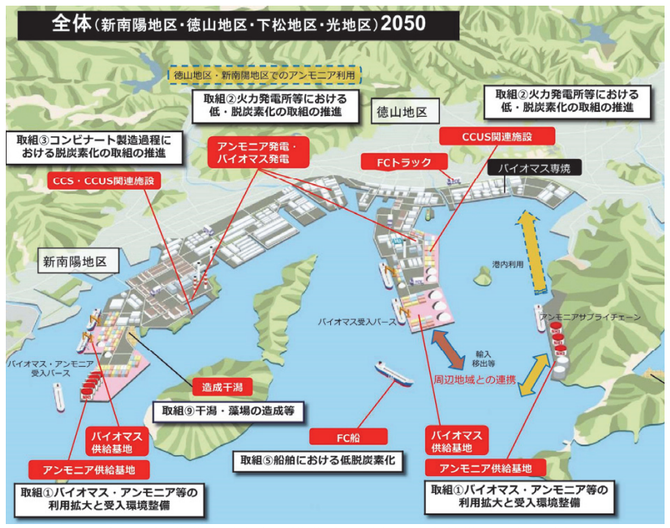
港湾管理者が官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るために、基本的な方針、目標、脱炭素化の促進に資する事業・事業主体、達成状況の評価、計画期間等について定めます。

カーボンニュートラル達成に向けた港湾での取組

令和6年3月に徳山下松港（山口県）において、港湾脱炭素化推進計画が策定され、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた港湾の目指すべき方向性がとりまとめられました。
周南コンビナートの燃料アンモニア等供給拠点化や、バイオマスの調達・供給体制づくり等、背後企業の国際競争力の維持・強化とカーボンニュートラルの実現の両立を目指します。



既設タンクのアンモニア供給拠点化



徳山下松港港湾脱炭素化推進計画（中国地方整備局一部改変）

○ブルーカーボン生態系

中国地方整備局では、浚渫土砂を有効活用し、山口県徳山下松港「大島干潟」や広島県尾道糸崎港「高尾・海老・灘・百島干潟」において人工干潟(ブルーインフラ)を整備しています。人工干潟にはアマモなどのCO_2を吸収する「ブルーカーボン生態系※」が形成され、多種多様な生物が生息するなど豊かな海の再生に繋がっているほか、カーボンニュートラル実現に寄与する新たな選択肢としても注目されています。人工干潟は地元の市民団体などにより保全が行われており、「海辺の自然学校」をはじめとした環境学習の場としても活用されています。

※アマモなどの海洋生態系（ブルーカーボン生態系）が光合成によりCO_2を取り込み、その後海底や深海に蓄積される炭素のことを、ブルーカーボンと呼びます。



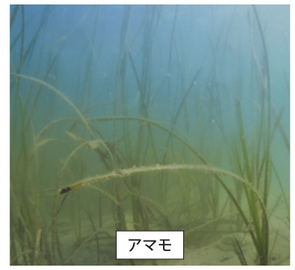
アサリを獲る小学生（海辺の自然学校）



徳山下松港「大島干潟」



尾道糸崎「海老干潟」



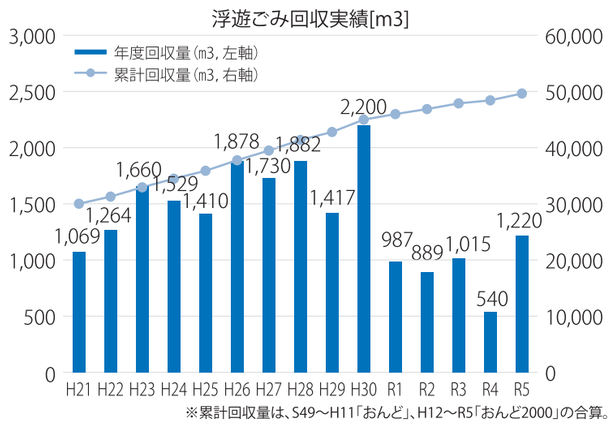
アマモ

○海洋環境整備船「おんど2000」

中国地方整備局が保有する海洋環境整備船「おんど2000」は広島湾・安芸灘で漂流物の回収作業や水質調査を行っています。災害時には緊急物資の輸送や給水支援等の災害対応を行い、平成30年7月の西日本豪雨災害では、呉港で地域住民に給水支援活動を行いました。



おんど2000



※累計回収量は、S49～H11「おんど」、H12～R5「おんど2000」の合算。

その他の取り組み

瀬戸内海の環境調査

瀬戸内海の水質・底質を調査し、結果を公表しています。

広島湾再生プロジェクト

豊かな海を目指して、環境保全・再生を推進しています。

瀬戸内海環境修復計画

平成17年(2005年)から20年間で約600haの浅場(干潟など)を修復する目標を立て、事業を推進しています。

瀬戸内海の
環境調査

広島港再生
プロジェクト

瀬戸内海
環境修復計画

防災
海から始める防災・減災対策

○災害支援

近年、これまでに経験したことのない豪雨による洪水や土砂災害等の気象災害が多く発生しています。災害時に速やかに対応できるように、防災訓練の実施や、「命のみなとネットワーク」の形成に向けた取組・訓練を進めています。

平成30年7月豪雨における自治体支援
緊急物資輸送、港湾施設管理の権限代行

平成30年6月28日から西日本を中心に降り続いた記録的豪雨では、海面清掃兼油回収船「おんど2000」、港湾業務艇「りゅうせい」「おおつ」を緊急出動させ、断水した地域などに緊急物資（飲料水および食料等）の輸送支援を行いました。
また、呉港においては、国が港湾施設管理を代行し、港内を漂流する流木の除去、並びに港湾からの被災地支援や復旧活動のための岸壁利用調整等を港湾管理者に代わって実施しました。

命のみなとネットワーク
人員および緊急物資の輸送

命のみなとネットワークは、陸路が使えない災害時に、物資輸送や生活支援をみなとの連携を通じて実施する取組です。
令和6年7月9日には梅雨前線の影響で降り続いた記録的豪雨により、島根県出雲市大社町日御碕地区で集落に接続する唯一の県道が崩落し、孤立しました。中国地方整備局では出雲市からの支援要請を受けて、港湾業務艇「はくしゅう」を緊急出動させ、避難希望者11名及び緊急物資（非常食やマスク、おむつ等の衛生生活用品等）の輸送による支援を行いました。



平成30年7月　緊急物資輸送


令和6年7月　避難希望者輸送


令和6年7月　緊急物資輸送

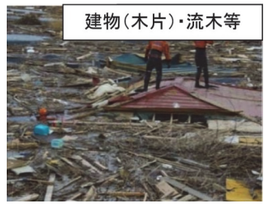
○緊急確保航路

大規模地震などの発生時に、緊急物資を輸送する船舶の通行ルートを確保するため、瀬戸内海の一般海域において国が障害物を迅速に除去できる区域として瀬戸内海に係る緊急確保航路を設定しています。

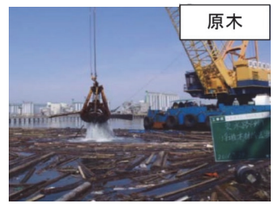
国土交通大臣は、非常災害が発生し、船舶の交通に支障が生じている場合において、緊急輸送を行う船舶の交通を確保するためやむを得ない必要がある時は、緊急確保航路内において、所有者の承諾を得ることなく漂流物の除去を行うことができます。



※内閣府公表「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」で示された海上輸送拠点港









災害時の漂流物の例

○港湾施設の維持管理

老朽化の進行が懸念される全国の港湾施設

我が国の港湾施設は、高度経済成長期から本格的な整備が開始されたことから、今後、建設年数が50年を迎える施設の割合が急速に高まり、維持管理・更新費用の増大が見込まれます。そのため、新技術等を活用し、維持・更新費の縮減を図りつつ、港湾施設を適切に維持管理していく必要があります。

供用後50年以上経過する岸壁数の見通し

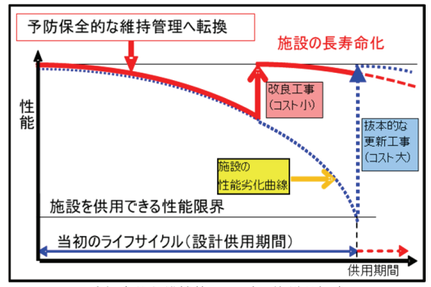
2020年 約**2**割 → 2040年 約**7**割

※国土交通省調べ。4.5m以深の公共岸壁(約5,000施設)が対象。


岸壁の背面土砂吸出しによる陥没事案

港湾施設の老朽化対策の推進

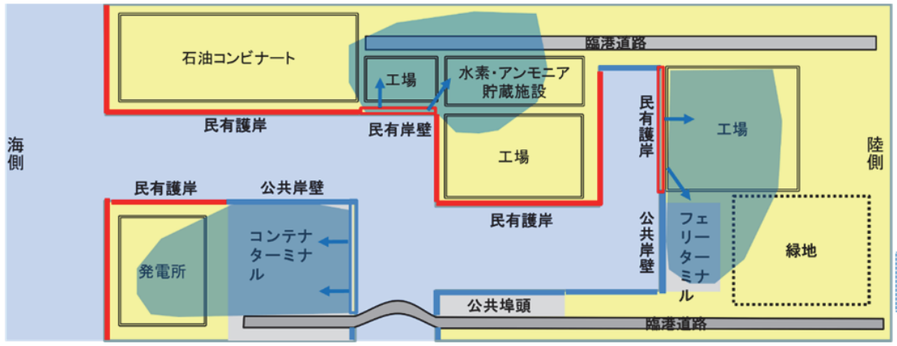
今後、老朽化した施設が急激に増加する一方で、維持管理、更新に充当できる財源や人員には限りがあるため、従来の「壊れたら直す」という事後的な維持管理から予防保全的な維持管理へ転換し、計画的な点検と効率的な修繕等を行うことで、ライフサイクルコストを抑制しつつ、個々の施設の延命化を図ります。
また、既存ストックの統廃合、機能の集約や必要なスペック見直し等を図ることにより、効率的なふ頭へ再編を行います。



予防保全的な維持管理、更新・修繕の概念図

○協働防護

気候変動に伴う平均海面水位の上昇、潮位偏差や波高の増加により、護岸の嵩上げなど港湾施設側の適応が必要になります。民間施設と公共施設が混在する港湾において、関係者が協働して気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、ハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」の取組を支援しています。



協働防護が行われなかった場合に想定される浸水被害

鳥　取　港



Port of Tottori

港格：重要港湾（指定年月／昭和５０年４月）港湾管理者：鳥取県

鳥取港は、日本海に注ぐ一級河川千代川の河口で県東部に位置し、かつては賀露港として知られ、古くから朝鮮半島・出雲・隠岐・但馬地方などと海上交通の要衝として栄えてきました。しかし港は千代川河口に位置しているため洪水や波浪によって港口の広さ・形・位置がしばしば変化し明治から大正にかけて改修事業がなされてきましたが、改修は在来機能の維持程度にとどまり、昭和28年から開始された地方港としての整備も日本海の厳しい自然条件に阻害され発展は妨げられてきました。

一方、昭和30年代後半からの産業・経済の発展、社会的基盤の整備等により将来計画が検討され、昭和49年に港湾と河川を分離した新しい計画が策定されました。昭和50年には重要港湾の指定を受け鳥取市を中心とする鳥取県東部・中部地域内の産業・経済の発展を図るべく整備を進めています。また、鳥取港振興会では近年、鳥取砂丘、浦富海岸などの観光資源を活かしたクルーズ船誘致の取り組みも進めています。

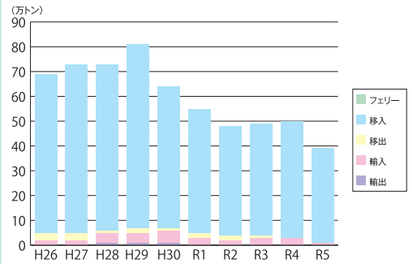
平成16年1月に「鳥取・賀露みなとオアシス」がみなとオアシスに登録され、住民参加型のみなとまちづくりにも積極的に取り組んでいます。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
千代	１号岸壁	10.0	185	耐震	1	10.0	185		1
	２号岸壁	7.5	260		2	7.5	260		2
	３号岸壁	7.5	130	耐震	1	7.5	130	耐震	1
	８号岸壁	6.5	110		1	5.0	70		1
西浜	西浜岸壁	4.5	560		－	4.5	560		－

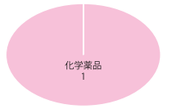
関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
×	×	×	×	○	×

総取扱貨物量の推移

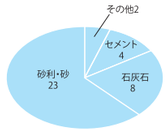


出典：港湾統計

輸出・輸入(公共)



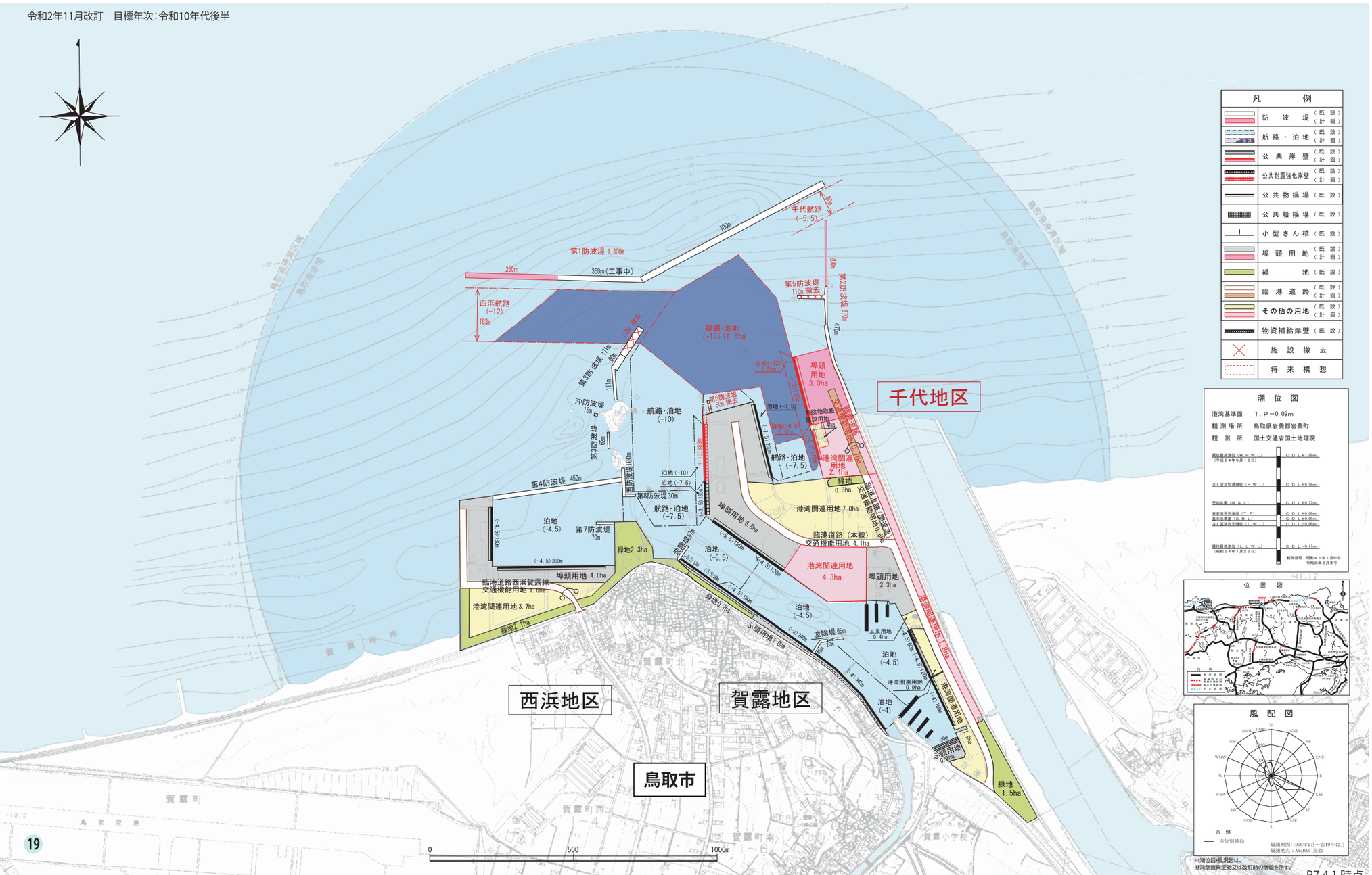
移出・移入(公共)





出典：R5港湾統計

令和2年11月改訂　目標年次：令和10年代後半



凡例

- 防波堤（既設）（計画）
- 航路・泊地（既設）（計画）
- 公共岸壁（既設）（計画）
- 公共耐震強化岸壁（既設）（計画）
- 公共物揚場（既設）
- 公共船揚場（既設）
- 小型さん橋（既設）
- 埠頭用地（既設）（計画）
- 緑地（既設）
- 臨港道路（既設）（計画）
- その他の用地（既設）（計画）
- 物資補給岸壁（既設）
- 施設撤去
- 将来構想

潮位図

港湾基準面　T.P−0.09m
観測場所　鳥取県岩美郡岩美町
観測所　国土交通省国土地理院

位置図

風配図

観測期間：1976年1月～2019年12月
観測地点：46c045 鳥取

※潮位図・風況図は、
港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。

R7.4.1 時点



かにっこ館（鳥取・賀露みなとオアシス代表施設）



千代地区1号岸壁　PKS荷役状況



千代地区　防波堤整備事業

境　港

環日本海時代における
西日本の拠点としての
発展が期待される港



Port of Sakai

港格：重要港湾（指定年月／昭和26年１月）港湾管理者：境港管理組合

境港は、全国で唯一、鳥取県と島根県の2県にまたがる港湾区域を有しており、阪神・山陽の各経済圏と大陸貿易を結ぶ重要な拠点港です。

本港は文久元年に整備が開始され、昭和26年の重要港湾の指定とともに、外国貿易港湾施設としての整備が進みました。昭和41年には、本港背後圏の境港市、米子市、松江市、安来市を中心とする地域が中海地区新産業都市に指定され、発展してきました。

平成元年に定期コンテナ航路が新設され、現在では韓国・中国との間で週5便の外貿コンテナ航路が就航しています。令和4年からは日本海側初となる国際フィーダー航路が定期化されました。令和5年にはガントリークレーン2号機が導入されたことにより、1700TEU積級コンテナ船の荷役対応が可能になりました。また、2基体制で故障時のリスクが軽減されることにより、港の信頼度向上や取扱貨物の増加に繋がっています。

境港には、年間30回以上のクルーズ船の寄港があり、背後に多く存在する観光地の海の玄関口となっています。令和6年8月には、韓国の東海（とんへ）と境港を結ぶ、定期貨客船「イースタンドリーム号」が、約5年ぶりに運航が再開されました。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画	計画 バース数	供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用	供用 バース数
外港昭和北	外港１号岸壁	9.0	370		2	9.0	370		2
	外港２号岸壁	7.5	260		2	7.5	260		2
	昭和北地区石油ドルフィン	7.5	－		4	7.5	－		4
外港昭和南	昭和南１号岸壁	13.0	270		1	13.0	270		1
	昭和南２号岸壁	10.0	185	耐震	1	10.0	185		1
	昭和南３号岸壁	7.5	130	耐震	1	7.5	130	耐震	1
	昭和南４号岸壁（国際CT）	14.0	280		1	14.0	280		1
	（GSS5）	12.0	230	耐震	1	－	－		－
外港中野	中野１号岸壁	12.0	250		1	12.0	240		1
外港竹内	竹内４号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
外港竹内南	竹内南１号岸壁	10.5	430	耐震	1	10.0	280	耐震	1
内港	内港３号岸壁	6.4	163		1	6.4	163		1
江島	江島１号岸壁	9.0	250		1	9.0	165		1
	江島２号岸壁	7.5	45		1	7.5	130		1

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	3便/週
	韓国航路（RORO船）※	1便/週
	中国航路	2便/週
内貿	阪神航路	1便/週

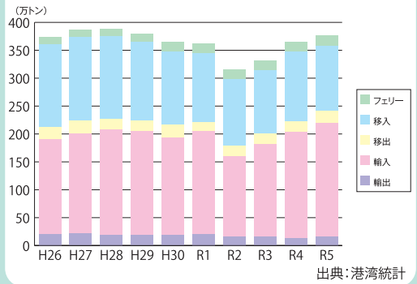
※日韓定期貨客船

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	西郷－菱浦－別府－来居－境校－別府－西郷	1便/週
旅客船（高速船）	別府－菱浦－西郷－境港－西郷－菱浦－別府　（※）	1便/週

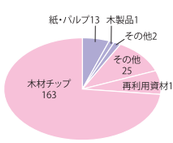
（※）3月1日～11月30日

総取扱貨物量の推移

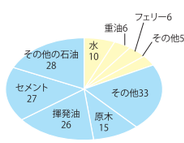


出典：港湾統計

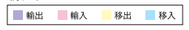
輸出・輸入



移出・移入

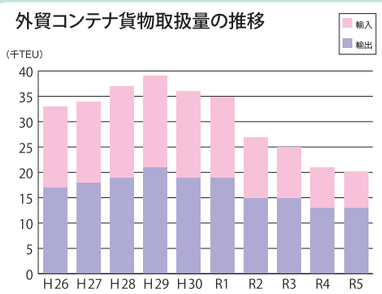


（万トン）



出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移



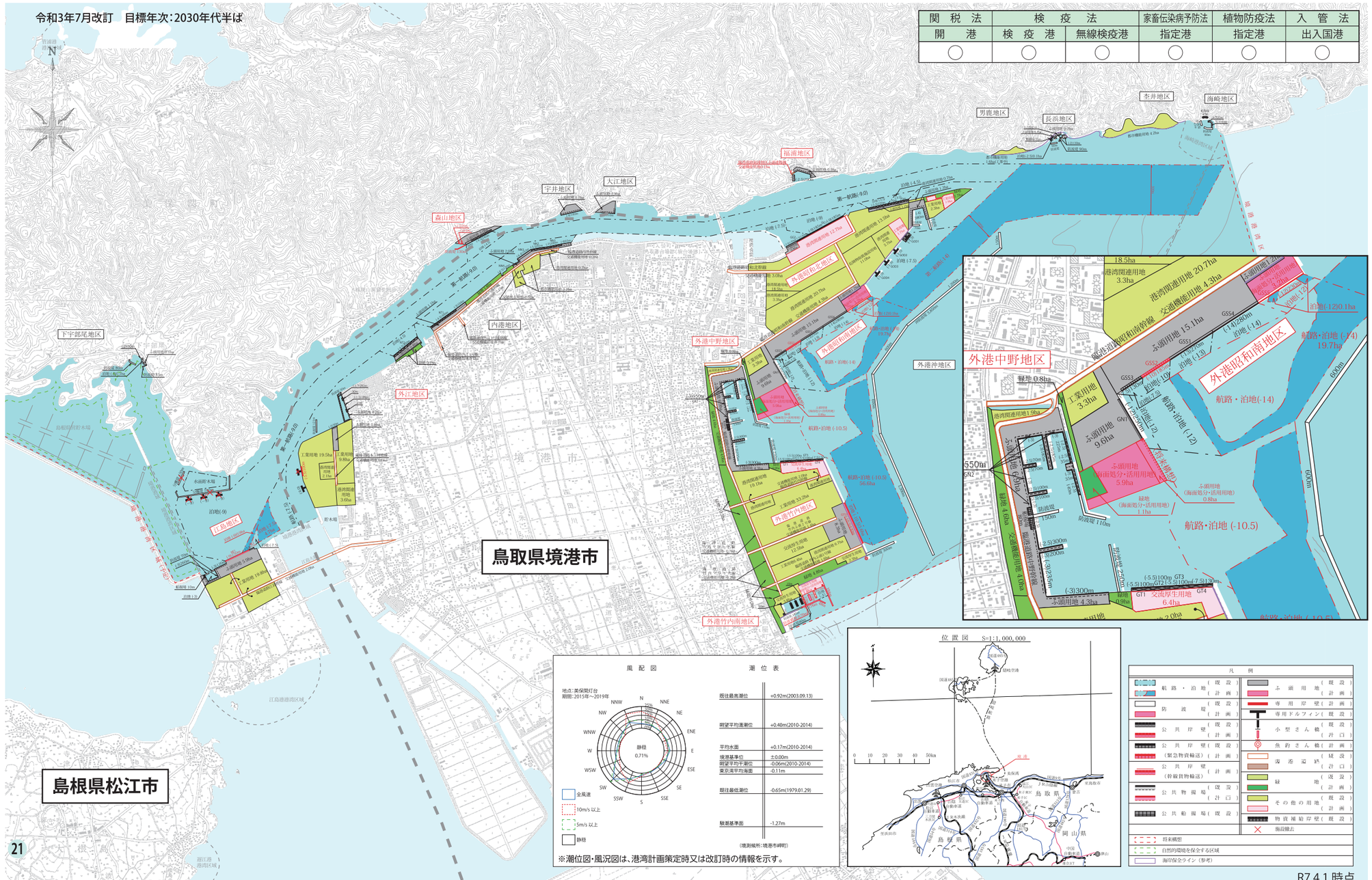
出典：港湾統計



外港地区　予防保全事業

令和3年7月改訂　目標年次：2030年代半ば

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	○	○	○



R7.4.1 時点

西　郷　港

隠岐圏における
物流の拠点、
玄関口としての港



Port of Saigo

港格：重要港湾（指定年月／昭和３４年６月）港湾管理者：島根県

西郷港は、本土の島根半島から約70km離れた日本海に浮かぶ隠岐諸島の島後（どうご）にある天然の良港であり、背後の西郷町は隠岐諸島の経済、文化の中心地でもあります。
付近の海域は日本海でも有数の好漁場となっており、古来沿岸漁業の拠点として、また荒天時においては日本海を航行する船舶の避難港として繁栄してきました。

現在は、対岸の七類港及び境港と、大型フェリーで約2時間30分、高速船で約1時間で結ばれています。近年のフェリーふ頭老朽化問題や貨物量増大に伴うフェリー大型化計画に対処するため、現在、本港地区においてフェリーふ頭の再開発や港湾機能の拡充を図る施設整備が進められています。

海の玄関口である西郷港フェリーターミナルは、バリアフリー化とともに、耐震化が進められ、平成22年7月に供用開始されています。西郷港は、隠岐圏の離島航路の拠点及び大規模災害時の緊急輸送基地としての重要性がさらに高まっています。

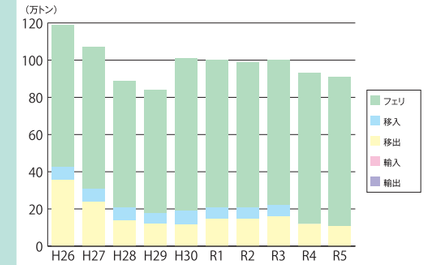
平成28年8月には「風待ち西郷・みなとオアシス」がみなとオアシスに登録され、住民参加型のみなとまちづくりにも積極的に取り組んでいます。

主な公共係留施設

地　区	係　留　施　設	計　画				供　用			
		水深(m)	延長(m)	バース数		水深(m)	延長(m)	バース数	
本港	本港岸壁	7.5	200	耐震	1	7.5	200	耐震	1
	東町岸壁	5.0	70		1	5.0	70		1
飯田	飯田１号岸壁	5.0	70		1	5.0	70		1
	飯田２号岸壁	6.0	105		1	6.0	105		1
	飯田３号岸壁	6.5	105		1	6.5	105		1
津井	津井岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1

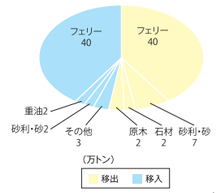
関　税　法	検　疫　法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入　管　法
開　港	検　疫　港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
×	×	×	×	×	×

総取扱貨物量の推移



出典：港湾統計

移出・移入



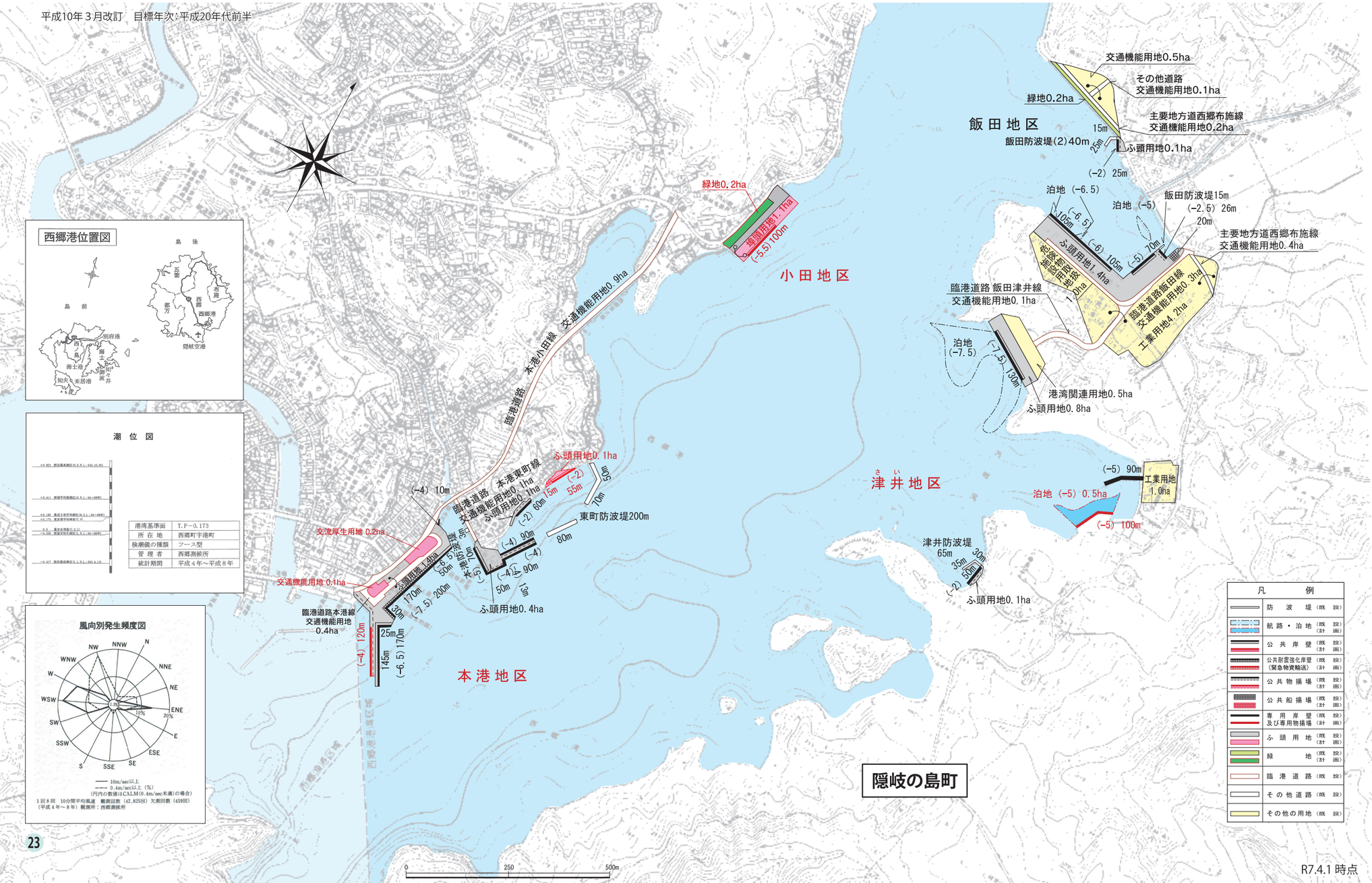
出典：R5港湾統計

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	七類－西郷－菱浦－別府－七類	1便/日
フェリー	七類－来居－別府－菱浦－西郷－七類	1便/日
フェリー	西郷－菱浦－別府－来居－境港－別府－西郷	1便/日
旅客船（高速船）	別府－菱浦－西郷－境港－西郷－菱浦－別府※	1便/日

（※）3月1日～11月30日

平成10年３月改訂　目標年次：平成20年代前半



R7.4.1 時点



津井地区・飯田地区



西郷港フェリーターミナル

浜　田　港

島根県最大の
国際貿易港としての
発展が期待される港



Port of Hamada

港格：重要港湾（指定年月／昭和３２年５月）港湾管理者：島根県

浜田港は島根県のほぼ中心部にあり関門港・境港の中間に位置し、自然条件に恵まれ古くより北前船の停泊港として、北陸・九州・関門方面及び阪神方面、瀬戸内海沿岸と貨客の交流が行われてきました。

また、昭和32年に重要港湾の指定を受けてから逐次港湾施設が整備され、昭和47年度までに長浜地区の係留施設、防波堤が完成し、その後平成11年度までには福井地区において大型公共岸壁や耐震強化岸壁が利用できるようになりました。平成13年には釜山港との間に定期コンテナ航路が開設されています。

また、令和4年11月には2棟目の公共上屋が完成し、平成30年3月より供用を開始した臨港道路福井4号線の山陰道等の道路ネットワークと連携したさらなる集荷が期待されます。

平成28年2月には、「みなとオアシス浜田」がみなとオアシスに登録され、住民参加型のみなとまちづくりにも積極的に取り組んでいます。中でも、代表施設であるしまねお魚センターは、令和3年山陰浜田港公設市場（はまだお魚市場）としてリニューアルオープンしました。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
長浜	長浜ふ頭１号岸壁	13.0	260		1	10.0	185		1
	長浜ふ頭２号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
福井	福井ふ頭１号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
	福井ふ頭２号岸壁	5.5	90		1	5.5	90		1
	福井ふ頭３号岸壁	12.0	240		1	12.0	280		1
	福井ふ頭４号岸壁	8.5	170	耐震	1	8.5	130	耐震	1

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	○	○	○

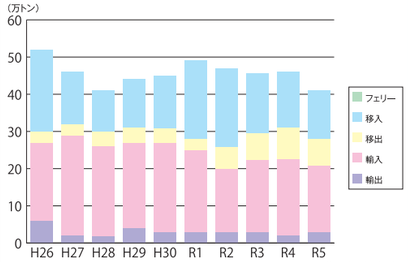


福井埠頭3号4号　原木、コンテナ荷役状況



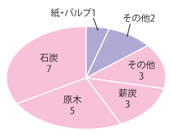
福井地区　防波堤（新北）整備事業

総取扱貨物量の推移

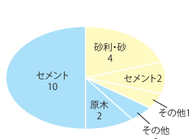


出典：港湾統計

輸出・輸入



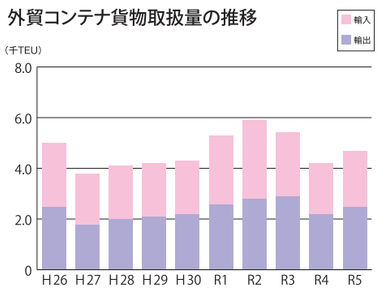
移出・移入



(万トン)
輸出　輸入　移出　移入

出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移

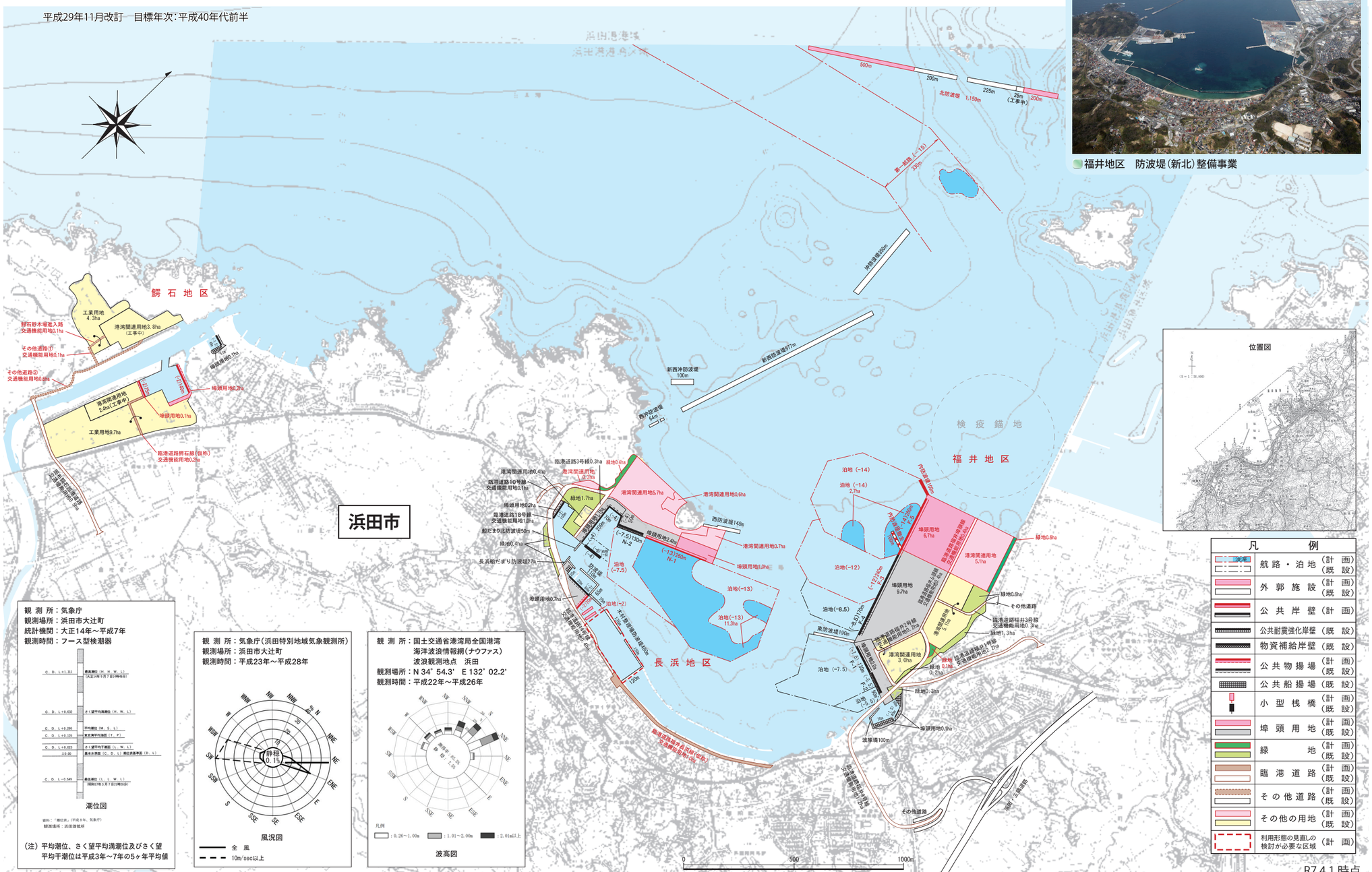


出典：港湾統計

コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	1便/週

平成29年11月改訂　目標年次：平成40年代前半



位置図

凡例

航路・泊地	（計画）（既設）
外郭施設	（計画）（既設）
公共岸壁	（計画）
公共耐震強化岸壁	（既設）
物資補給岸壁	（既設）
公共物揚場	（計画）（既設）
公共船揚場	（既設）
小型桟橋	（計画）（既設）
埠頭用地	（計画）（既設）
緑地	（計画）（既設）
臨港道路	（計画）（既設）
その他道路	（計画）（既設）
その他の用地	（計画）（既設）
利用形態の見直しの検討が必要な区域	（計画）

資料：「潮位表」（平成８年、気象庁）
観測場所：浜田測候所

（注）平均潮位、さく望平均満潮位及びさく望平均干潮位は平成3年～7年の5ヶ年平均値

観測所：気象庁（浜田特別地域気象観測所）
観測場所：浜田市大辻町
観測時間：平成23年～平成28年

観測所：国土交通省港湾局全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）波浪観測地点　浜田
観測場所：N 34° 54.3'　E 132° 02.2'
観測時間：平成22年～平成26年

※潮位図・風況図は、港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。

R7.4.1 時点

三　隅　港

中国地方の電力供給と産業発展を支援する港



Port of Misumi

港格：重要港湾（指定年月／昭和５７年１１月）港湾管理者：島根県

三隅港は島根県の西部に位置し、昭和初期においては九州・朝鮮方面への枕木素材、その他林産物の積出港として栄え、大型帆船の出入りも盛んでした。昭和33年には松原港、湊浦港として地方港湾に指定され、昭和57年に松原、湊浦両港を廃止し、両港を包含した三隅港が新たに設置され、重要港湾に指定されました。

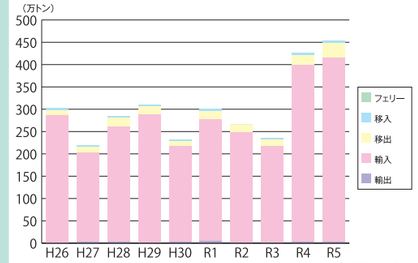
本港では背後に立地する石炭火力発電所の燃料供給のため、大型石炭運搬船の入港に対応した航路が整備されています。令和4年11月には、二酸化炭素の削減が見込まれる石炭と木質バイオマスの混焼による新たな発電施設が稼働を開始しています。発電所から排出される石炭灰は、公共事業などにおいてリサイクル資材として利用することにより、資源の有効活用やコスト縮減に寄与しています。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画				供用			
		水深(m)	延長(m)		バース数	水深(m)	延長(m)		バース数
松原	−7.5m岸壁	7.5	150		1	7.5	150		1
	−5.5m岸壁	5.5	90		1	5.5	90		1

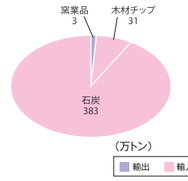
関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
×	×	○	×	○	×

総取扱貨物量の推移

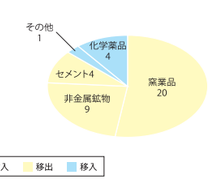


出典：港湾統計

輸出・輸入

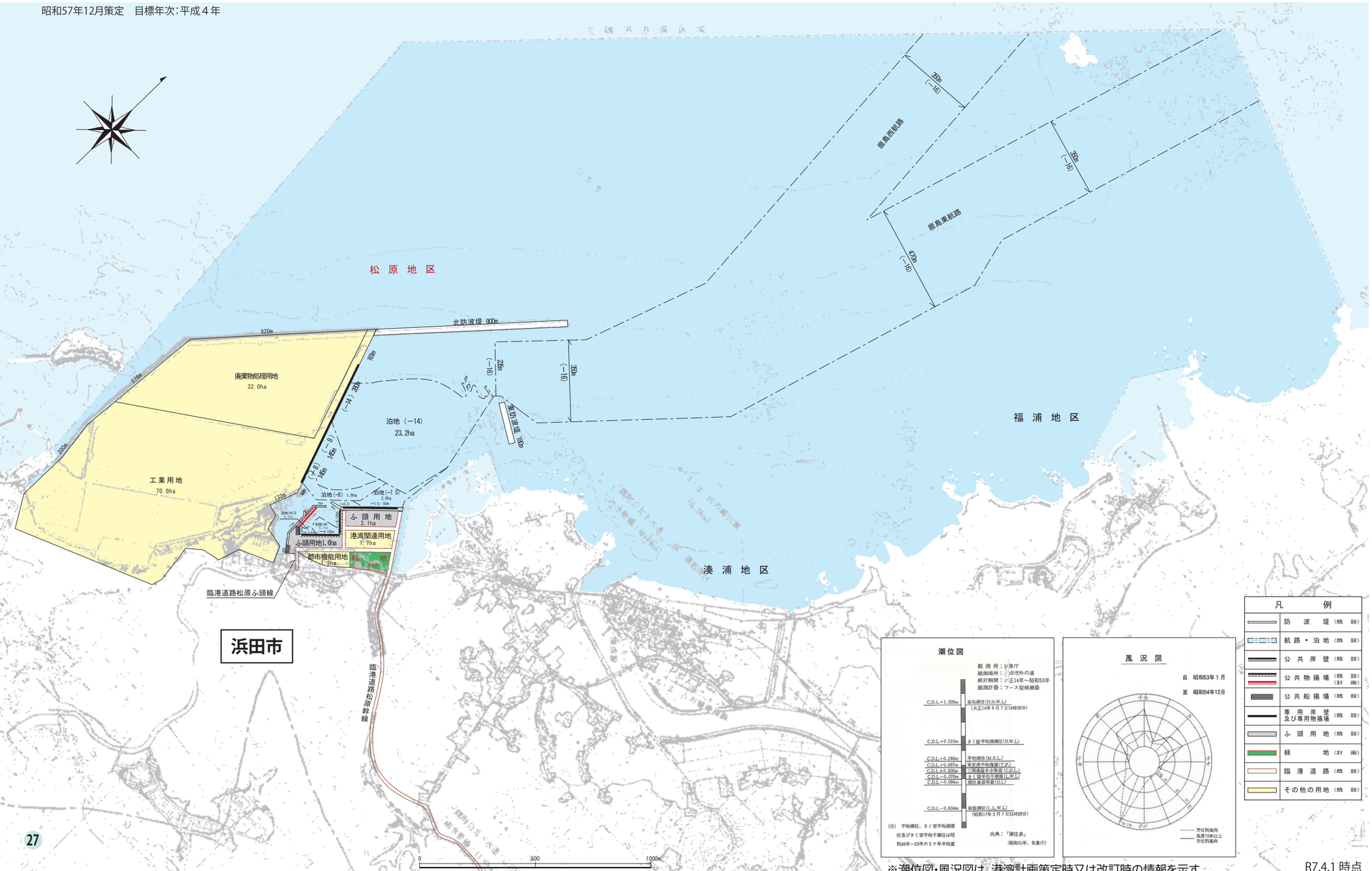


移出・移入



出典：R5港湾統計

昭和57年12月策定　目標年次：平成４年



※潮位図・風況図は、港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。

R7.4.1 時点



岸壁（−14m）専用施設における石炭の輸入



松原地区



湊浦地区

岡　山　港

内貿貨物の流通拠点港・小豆島、瀬戸内クルーズ等の観光港



Port of Okayama

港格：重要港湾（指定年月／昭和３９年４月）港湾管理者：岡山県

岡山港は瀬戸内海地域の中央部、児島半島北側の児島湾に位置し、古くから岡山城下の海運の要衝として活況を呈してきました。その後、近海航路の発着地として、また山陰・四国方面に至る海運、陸運の交通の要衝として発展し、昭和39年に重要港湾に指定されました。現在では、県都岡山市を背後に控え小豆島航路の交通拠点として、また、化学薬品、石油製品、砂・砂利、その他鉱産品等の内貿貨物の流通拠点としての機能を有し、発展してきています。

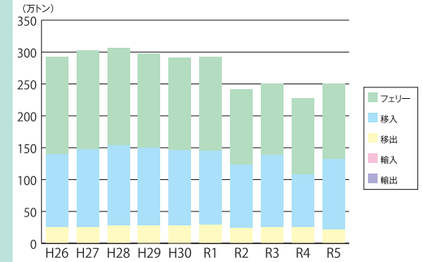
本港の背後圏は、山陽自動車道、瀬戸中央自動車道、中国自動車道、岡山空港等、東西・南北双方の高速交通網の結節点に位置し、新たに岡山環状道路の整備も進められ、交通の要衝としての拠点性が一層高まってきています。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画	計画 バース数	供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用	供用 バース数
福島	福島(-6.0m)岸壁	6.0	105		1	6.0	105		1
	福島(-5.5m)岸壁	5.5	100	耐震	1	5.5	100	耐震	1
	福島(-5.5m)岸壁	5.5	190		2	5.5	90		1
高島	高島(-7.5m)岸壁	7.5	260		2	7.5	260		2
	高島(-5.5m)岸壁	5.5	450		5	5.5	450		5

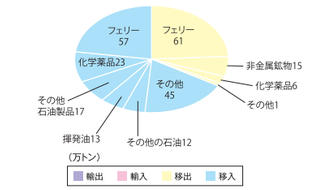
関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
×	×	×	×	×	×

総取扱貨物量の推移



出典：港湾統計

移出・移入



出典：R5港湾統計

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	新岡山ー小豆島	8便/日



小串地区

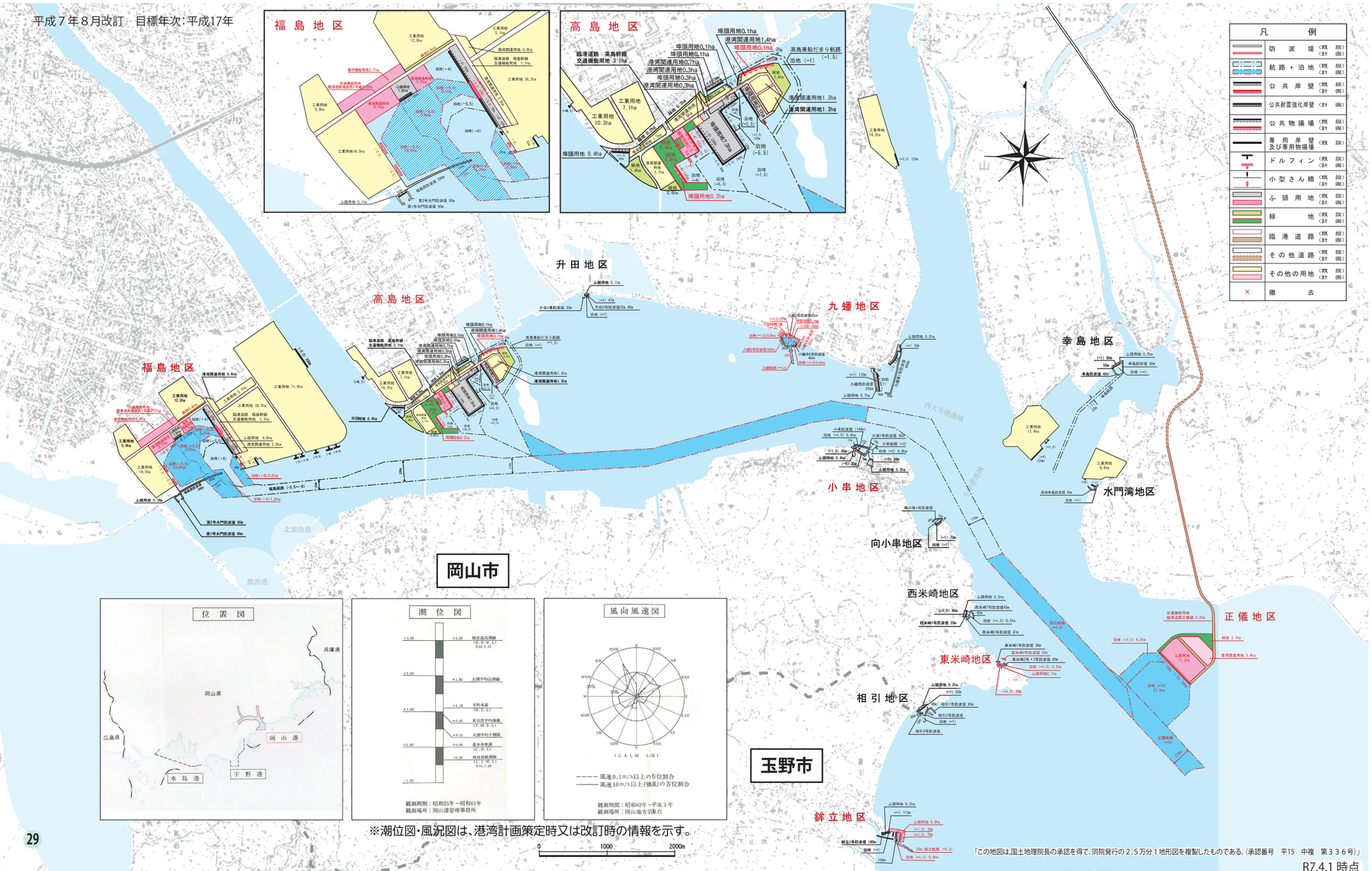


高島地区



福島地区

平成７年８月改訂　目標年次：平成17年



観測期間：昭和25年～昭和61年
観測場所：岡山港管理事務所

観測期間：昭和62年～平成３年
観測場所：岡山地方気象台

※潮位図・風況図は、港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。

0　1000　2000m

「この地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の２.５万分１地形図を複製したものである。（承認番号　平15　中複　第３３６号）」

R7.4.1 時点

宇　野　港

海に開かれた交流による観光振興を図る港



Port of Uno

港格：重要港湾（指定年月／昭和26年１月）港湾管理者：岡山県

宇野港は、瀬戸内海の中央部、岡山県南央の児島半島の基部に位置し、周囲を山と島とに囲まれる天然の良港であり、明治43年に高松航路が開設されるなど、古くから海上交通の要衝として繁栄してきました。

昭和26年には重要港湾に指定され、本州と四国を結ぶ連絡港としての人流機能の強化が図られるとともに、昭和40年代後半にかけ、木材を中心とした物流機能の整備が進められてきました。

平成3年には田井地区に岸壁(-12m)などの物流機能を集約整備し、人流・物流の分離を図ってきました。

しかし、昭和63年の瀬戸大橋の開通に伴う宇高連絡船の廃止などにより、海上交通体系の再編を余儀なくされ、平成3年に港湾計画を改訂し、宇野地区の港湾再開発事業や大型旅客船ふ頭を核とする人流拠点機能設備を位置づけ、平成18年には大型客船バース(-10m)を供用しました。現在では、岡山県を代表するクルーズ受入岸壁となっており、周辺のアート作品とあわせ、多くの外国人観光客で賑わっています。

また、昨今の環境問題を受け、再生可能エネルギー利用拡大に資する国内最大級の大型蓄電池組立工場が令和5年8月に田井地区に完成するなど新たな動きも見られています。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画				供用			
		水深(m)	延長(m)		バース数	水深(m)	延長(m)		バース数
田井	田井BC(-12m)岸壁	12.0	480		2	12.0	480		2
	田井D(-10m)岸壁	10.0	185		1	10.0	185		1
宇野	第1突堤(-10m)岸壁	10.0	280	耐震	1	10.0	280	耐震	1
	第3突堤(-10m)岸壁	10.0	185		1	10.0	185		1
日比	日比(-10m)物専岸壁	10.0	185		1	10.0	185		1

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	×	×	×	○	○

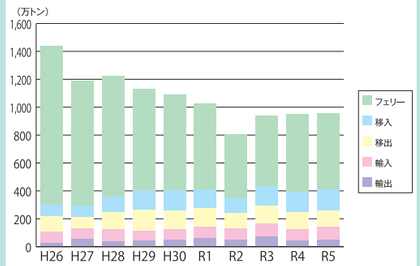


宇野地区



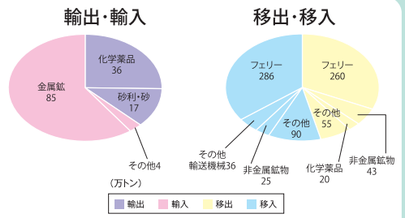
日比地区

総取扱貨物量の推移



出典：港湾統計

輸出・輸入　移出・移入



出典：R5港湾統計

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	宇野ー直島	21便/日
フェリー	宇野ー豊島ー小豆島	3便/日
旅客船	宇野ー直島	8便/日
旅客船	宇野ー豊島ー小豆島	4便/日

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
内貿	千葉・阪神航路（RORO船）	6便/週
	東京・苅田航路（RORO船）	2便/週

平成３年６月改訂　目標年次：平成15年

潮位図

観測期間：昭和51年～平成8年
観測場所：宇野港検潮所

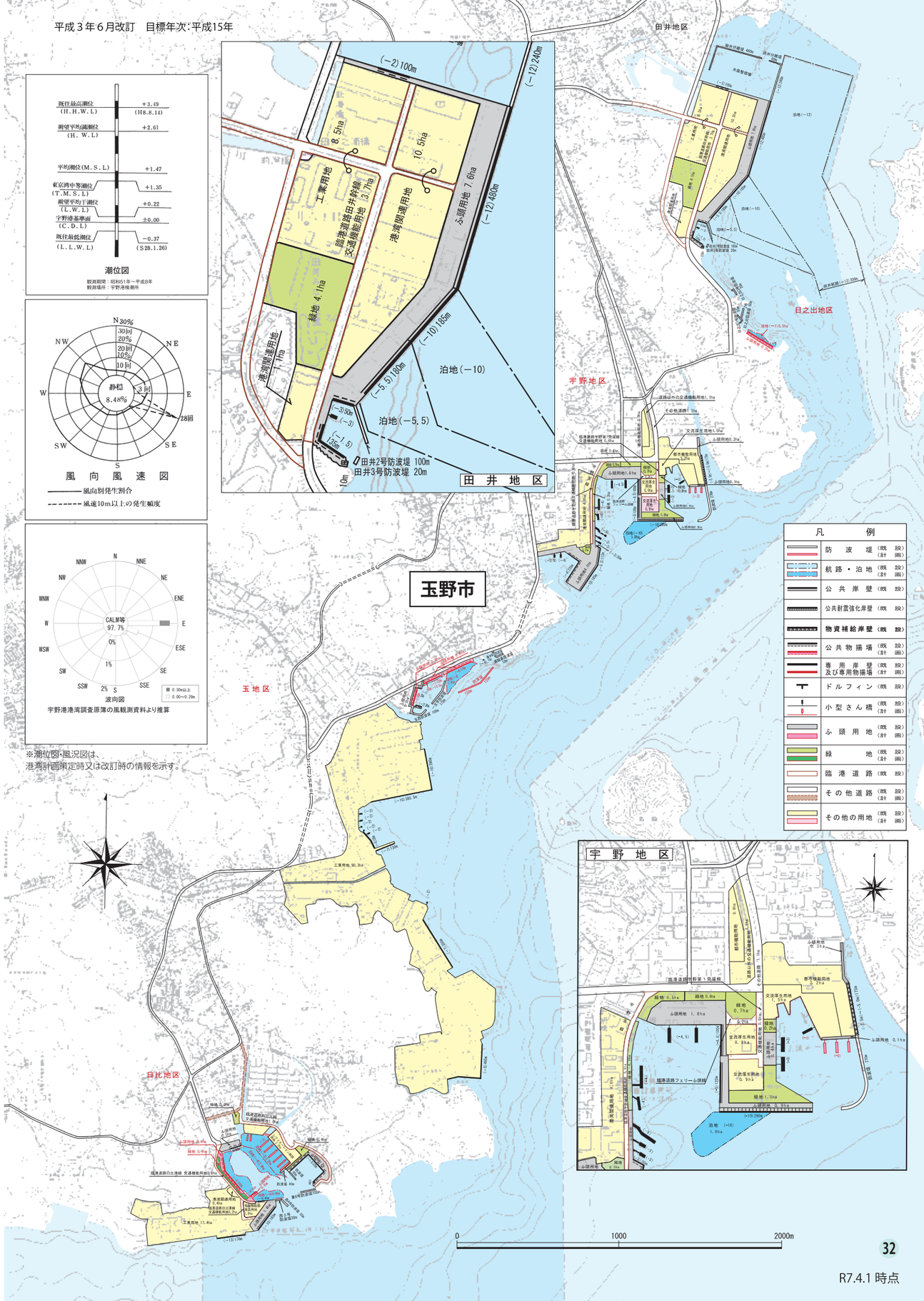
風向風速図

風向別発生割合
風速10m以上の発生頻度

波向図

宇野港港湾調査原簿の風観測資料より推算

※潮位図・風況図は、
港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。



R7.4.1 時点

水　島　港

水島臨海工業地帯を背後に
外国貿易が盛んな港



Port of Mizushima

港格：国際拠点港湾（特定重要港湾指定年月／平成15年4月、平成23年度港格名称変更）港湾管理者：岡山県

水島港は、鉄鋼、石油精製、石油化学、自動車などの多様な産業が立地する水島臨海工業地帯の玄関口であり、中国地方で最も多くの港湾貨物を取り扱う我が国有数の工業港として、地域の経済、産業に大きな役割を果たしています。

本港は、岡山県中西部の高梁川の河口部に位置し、昭和35年に、江戸時代に代表的な商港として発展した玉島港と水島臨海工業地帯の海の玄関である水島港が併合し重要港湾に指定され、平成15年には特定重要港湾に昇格し、平成23年には港湾法の改正に伴い国際拠点港湾へと港格が変更されました。

更に、平成23年は国際バルク戦略港湾(穀物)選定を受け、穀物の安定かつ安価な輸入の実現に向けた輸入拠点の整備及び効率的な海上輸送網の形成に向け、平成29年度より新たに国際物流ターミナル整備事業に着手し、令和2年6月に玉島ハーバーアイランド7号ふ頭岸壁(-12m)の供用が開始、令和6年3月には玉島地区と水島地区を結ぶ水島玉島航路(-12m)の供用が開始され輸送の効率性が向上しました。現在は、更なる穀物輸送船の大型化に対応するべく、水島地区塩生ふ頭整備を進めています。

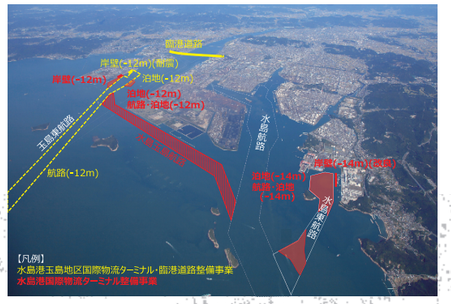
主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
水島	塩生埠頭桟橋	16.0	320	耐震	1	14.0	285		1
	西埠頭1号岸壁	11.0	260	耐震	1	10.0	185		1
	西埠頭2号岸壁					9.0	130		1
	東公共岸壁	5.5	360		4	5.5	360		4
	高島(-5.0m)岸壁	5.0	130		2	5.0	130		2
玉島	玉島1号埠頭岸壁	5.5	630		7	5.5	630		7
	玉島3号埠頭岸壁	5.5	730		8	5.5	730		8
	玉島4号埠頭岸壁	7.5	810		6	7.5	810		6
	玉島(-5.0m)岸壁	5.0	120	耐震	1	5.0	120	耐震	1
	玉島外貿1号埠頭岸壁	10.0	370		2	10.0	370		2
	玉島HI4号埠頭岸壁	7.5	520		4	7.5	520		4
	玉島HI6号埠頭岸壁	10.0	340		2	10.0	340		2
	玉島HI6号埠頭岸壁	12.0	240	耐震	1	12.0	240	耐震	1
	玉島HI7号埠頭桟橋	14.0	320		1	12.0	320		1
	玉島HI7号埠頭桟橋	5.5	207		1	5.5	207		1

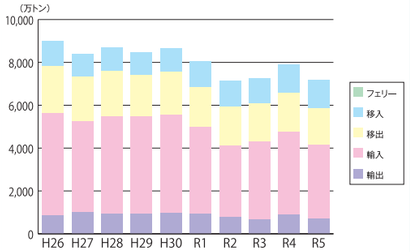
関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	○	○	○

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	8便/週
	中国航路	6便/週
	台湾・香港航路	1便/週
内貿	阪神航路	7便/週
	沖縄航路	1便/週

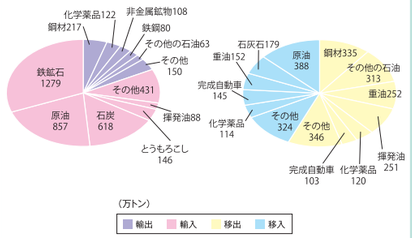


総取扱貨物量の推移



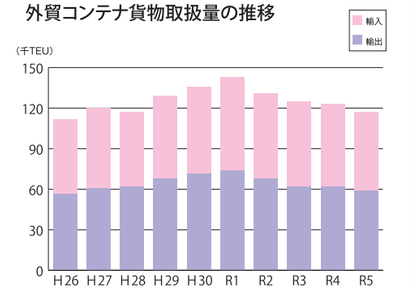
出典：港湾統計

輸出・輸入　移出・移入



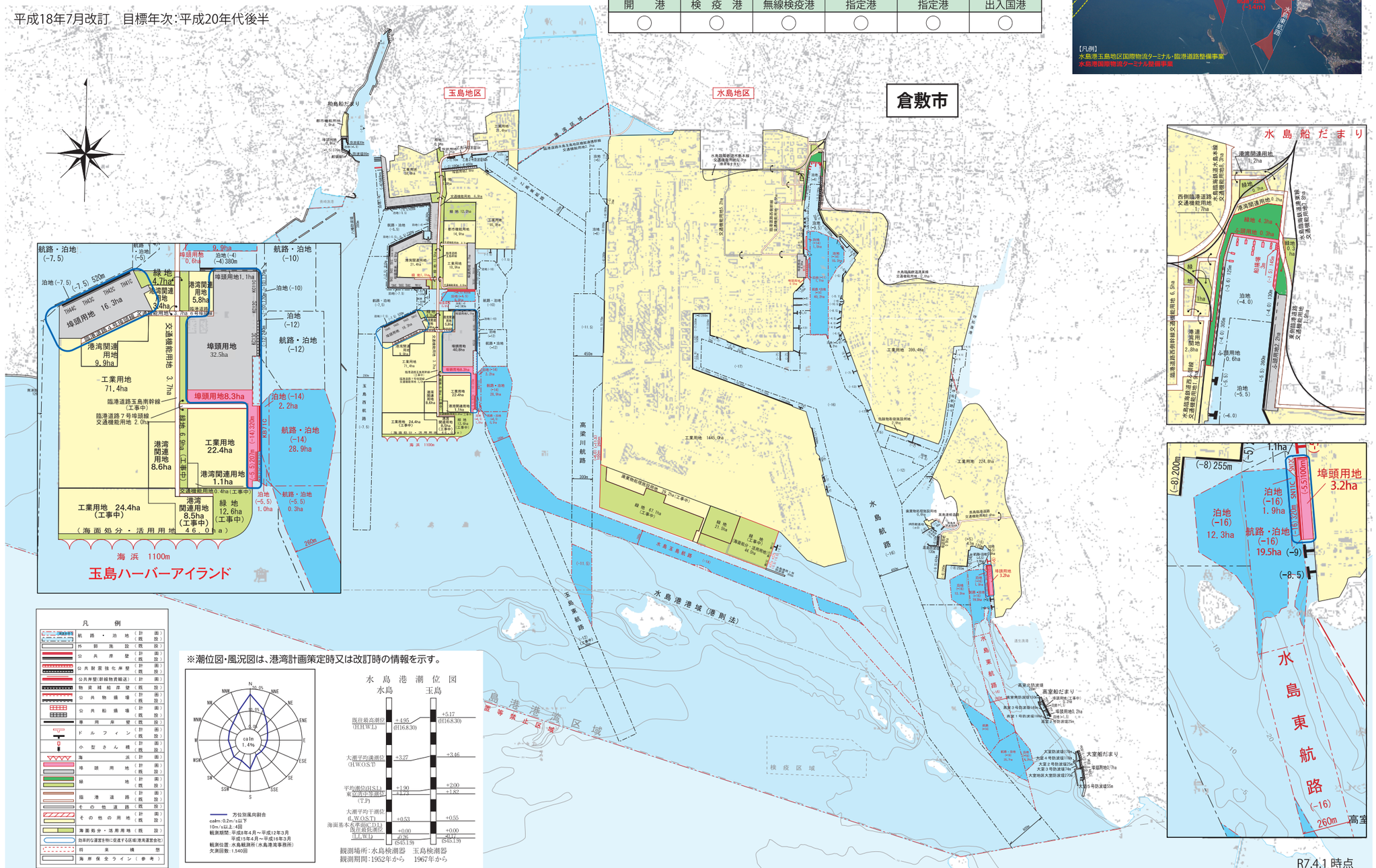
出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移



出典：港湾統計

平成18年7月改訂　目標年次：平成20年代後半


倉敷市
玉島地区
水島地区
玉島ハーバーアイランド
航路・泊地 (-7.5)
泊地 (-7.5) (-7.5) 520m
航路・泊地 (-5)
緑地 4.7ha
埋立11A4区
埋立11A1区
埋立11A3区
埋立11A2区
埋立11A1C
埋立11A1B
埠頭用地 16.3ha
港湾関連用地 3.4ha
港湾関連用地 5.8ha
臨港道路水島南幹線 0.7ha
9.9ha
埠頭用地 0.6ha
泊地 (-4) (-4) 380m
航路・泊地 (-10)
泊地 (-10)
泊地 (-12)
航路・泊地 (-12)
埠頭用地1.1ha
埠頭用地 32.5ha
交通機能用地 3.7ha
埠頭用地8.3ha
泊地 (-14) 2.2ha
航路・泊地 (-14) 28.9ha
工業用地 71.4ha
臨港道路玉島南幹線 (工事中)
臨港道路7号埠頭線 交通機能用地 2.0ha
緑地 6.9ha (工事中)
港湾関連用地 8.6ha
工業用地 22.4ha
港湾関連用地 1.1ha
交通機能用地 0.4ha (工事中)
緑地 12.6ha (工事中)
港湾関連用地 8.5ha (工事中)
工業用地 24.4ha (工事中)
（海面処分・活用用地 46.0ha）
泊地 (-5) 1.0ha
航路・泊地 (-5.5) 0.3ha
260m
海浜 1100m
KBT71C
(-5.5)320m
(-14)320m
高梁川航路
水島航路
水島玉島航路
水島港港域（港則法）
高等航法区域
検疫区域
水島東航路
工業用地 399.4ha
工業用地 1445.0ha
工業用地 224.9ha
廃棄物処理施設用地 5.6ha
緑地 67.1ha (工事中)
緑地 21.0ha
廃棄物処理施設用地 0.2ha (工事中)
緑地 44.0ha
埠頭用地 3.2ha
高潮防護堤 交通機能用地 2.0ha
高潮防護堤 交通機能用地 0.6ha
高潮防護堤 交通機能用地 0.4ha
高潮防護堤 交通機能用地 0.2ha
高潮防護堤 交通機能用地 0.3ha
高潮防護堤 交通機能用地 0.2ha
高潮防護堤 交通機能用地 0.2ha
高潮防護堤 交通機能用地 0.2

福　山　港

広島県東部における
産業と物流の拠点港



Port of Fukuyama

港格：重要港湾（指定年月／昭和３８年４月）　港湾管理者：広島県

福山港は、広島県東部に位置し古くは鞆地区において貿易船の寄泊所や潮待所として栄え、江戸時代の福山城築城以降は城下町の経済文化の進展に重要な役割を果たしてきましたが、昭和36年の日本鋼管の誘致決定を契機に、昭和38年の重要港湾指定、昭和39年には、備後工業整備地域特別地域の指定を受け臨海工業用地の造成及び公共ふ頭の整備により工業を中心とする広島県備後地域の産業の中心として発展してきました。

近年、経済の国際化により、背後圏域に立地する企業のアジア地域との貿易が活発化して、平成8年には釜山航路、上海航路がそれぞれ開設され、以後順調にコンテナ取扱量は増加しています。

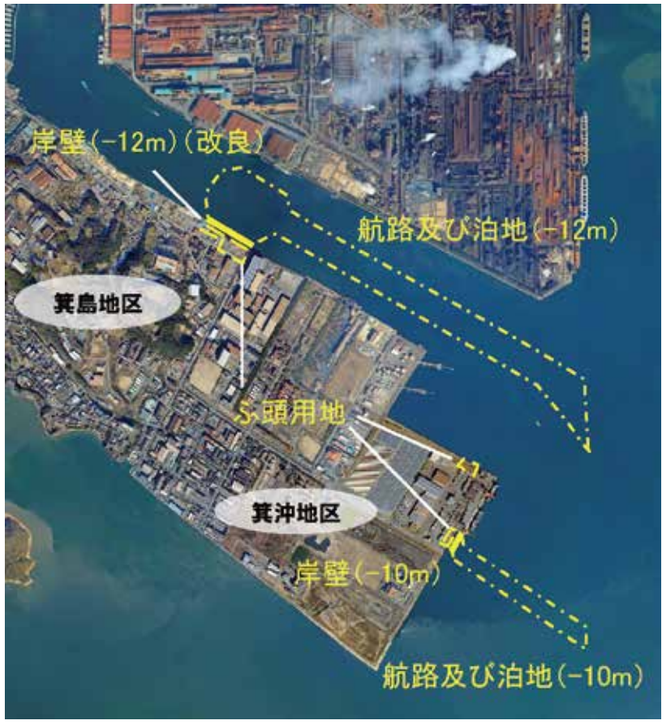
平成23年5月には資源の安定的かつ安価な供給のために、国際バルク戦略港湾（鉄鉱石）に選定されました。

現在はバルク・コンテナ船の大型化に対応するため、平成30年度から福山港ふ頭再編改良事業に着手しています。令和3年度に箕沖地区の岸壁の延伸、航路・泊地の増深が完了しコンテナターミナルの供用が開始されました。引き続き箕島地区の岸壁の改良も進めています。

主な公共係留施設

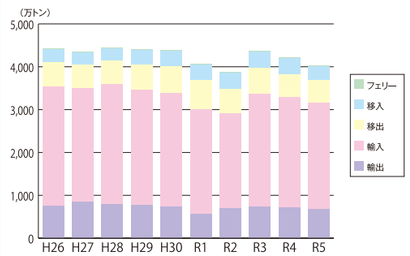
地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
沖浦	沖浦西岸壁	4.5	300		5	4.5	300		5
一文字	一文字岸壁	5.5	450		5	5.5	450		5
箕島	箕島1号岸壁	5.5	450		5	5.5	450		5
	箕島2号岸壁	7.5	260		2	7.5	260		2
	箕島3号岸壁	7.5	130	耐震	1	7.5	260		2
	箕島3号岸壁	7.5	130		1				
箕沖	箕沖-10m岸壁第1バース	10.0	170	耐震	1	10.0	170	耐震	1
	箕沖-10m岸壁第2バース	12.0	250	耐震	1	10.0	80	耐震	1
						10.0	170		

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	○	○	○



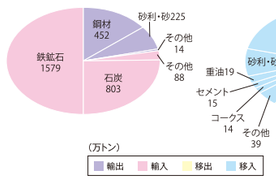
福山港ふ頭再編改良事業

総取扱貨物量の推移

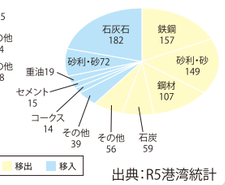


出典：港湾統計

輸出・輸入



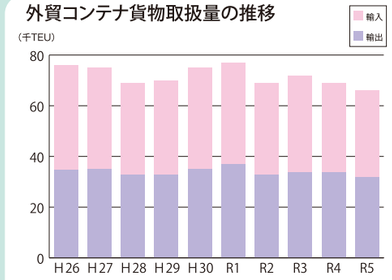
移出・移入



（万トン）
輸出 輸入 移出 移入

出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移



出典：港湾統計

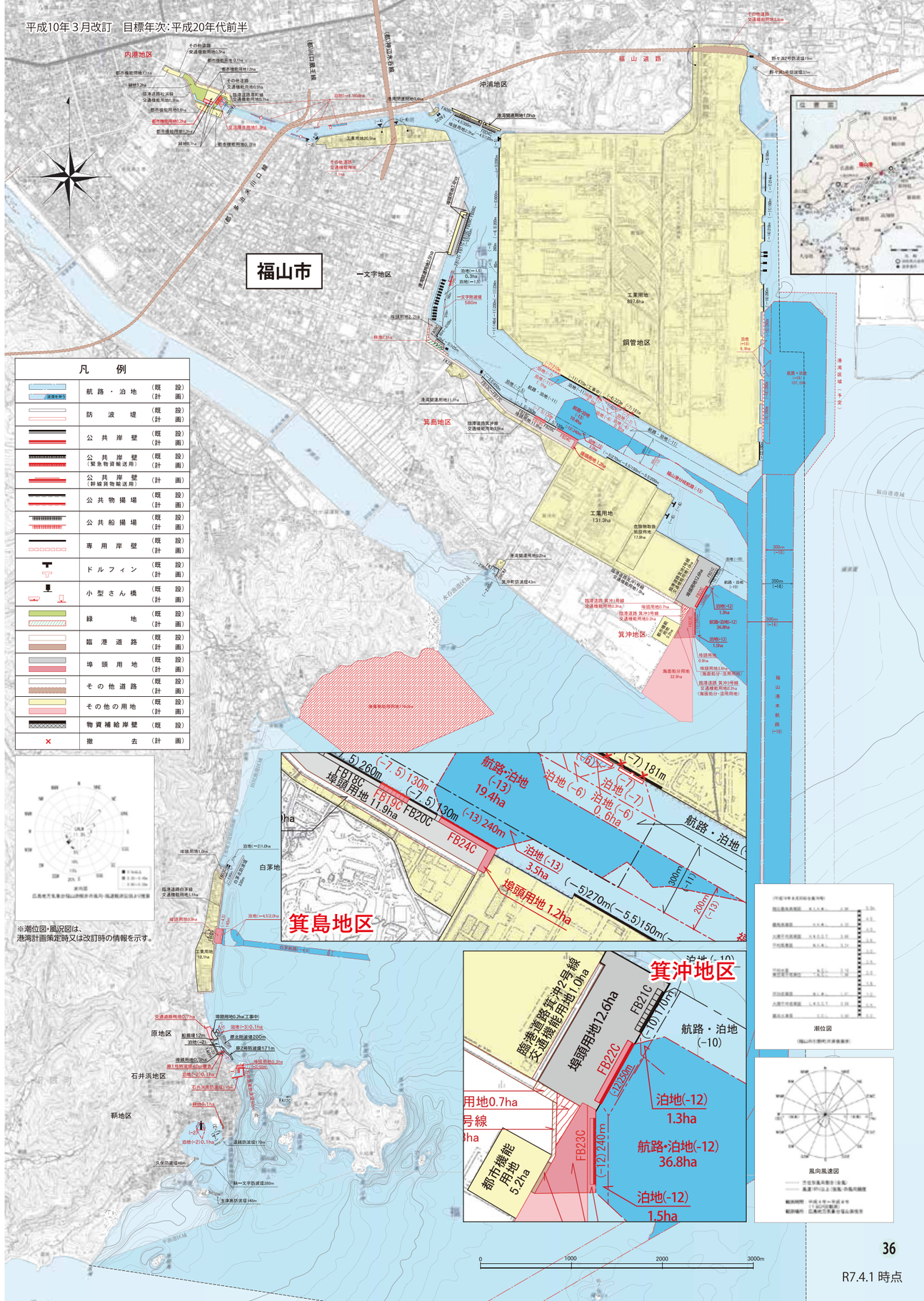
定期コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	4便/週
	中国航路	6便/週
	台湾・香港航路	1便/週
内貿	阪神航路	2便/週

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	福山（鞆）ー走島	5便/日
旅客船	福山（鞆）ー仙酔島	36便/日

平成10年３月改訂　目標年次：平成20年代前半



R7.4.1 時点

尾道糸崎港

広島県東部の産業を支える
木材取扱拠点港



Port of Onomichiltozaki

港格:重要港湾(指定年月／昭和２８年３月)　港湾管理者:広島県

尾道糸崎港は瀬戸内海のほぼ中央に位置し、三原市、尾道市、福山市の3市を背後地として古くから広島県備後地域と四国及び周辺島嶼部とを結ぶ海上交通の要所として栄えてきました。本港は昭和28年に当時の糸崎港及び尾道港が一つの港として重要港湾に指定され、さらに昭和39年に松永湾が併合されたものであり東西に19kmと細長く広がる港湾区域を有しています。

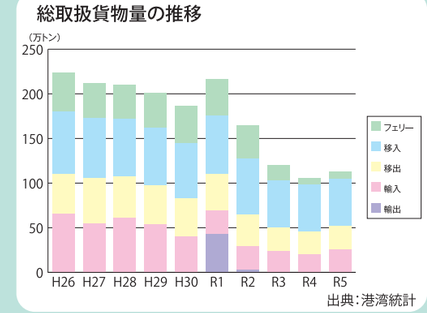
その沿岸部には、大手製造業が立地し、機織地区は県東部の木材拠点港として、林産品の取扱を中心とした施設整備が行われています。平成20年には機織地区の係船杭（－12m）を水深10mで暫定供用しています。

さらに、港湾整備に伴い発生した浚渫土砂を有効利用し75haの干潟を創出し、水質・底質の改善にも貢献しており、令和4年12月にJブルークレジットに認証され、令和5年8月から、企業や団体によりクレジットが購入されています。

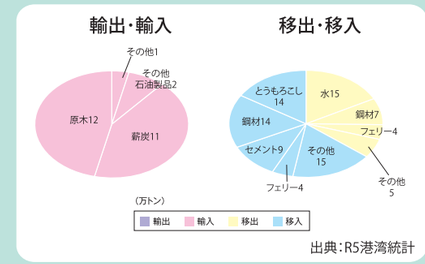
主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
貝野	和田2号岸壁	4.5	180		3	4.5	180		3
内港	古浜岸壁	5.5	180		2	5.5	180		2
糸崎	糸崎1号岸壁	8.5	135		1	8.5	135		1
	糸崎2号岸壁	10.0	185	耐震	1	10.0	185		1
松浜	松浜1号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
新浜	新浜岸壁	5.5	420		3	5.5	420		5
尾道	西御所岸壁	6.0	300		2	6.0	300		2
機織	南松永西1号岸壁	4.5	60		1	4.5	60		1
	南松永西3号岸壁	10.0	185		1	10.0	185		1
山波	(耐震強化岸壁)	7.5	130	耐震	1	－	－		－

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	×	○	×	○	○



出典:港湾統計

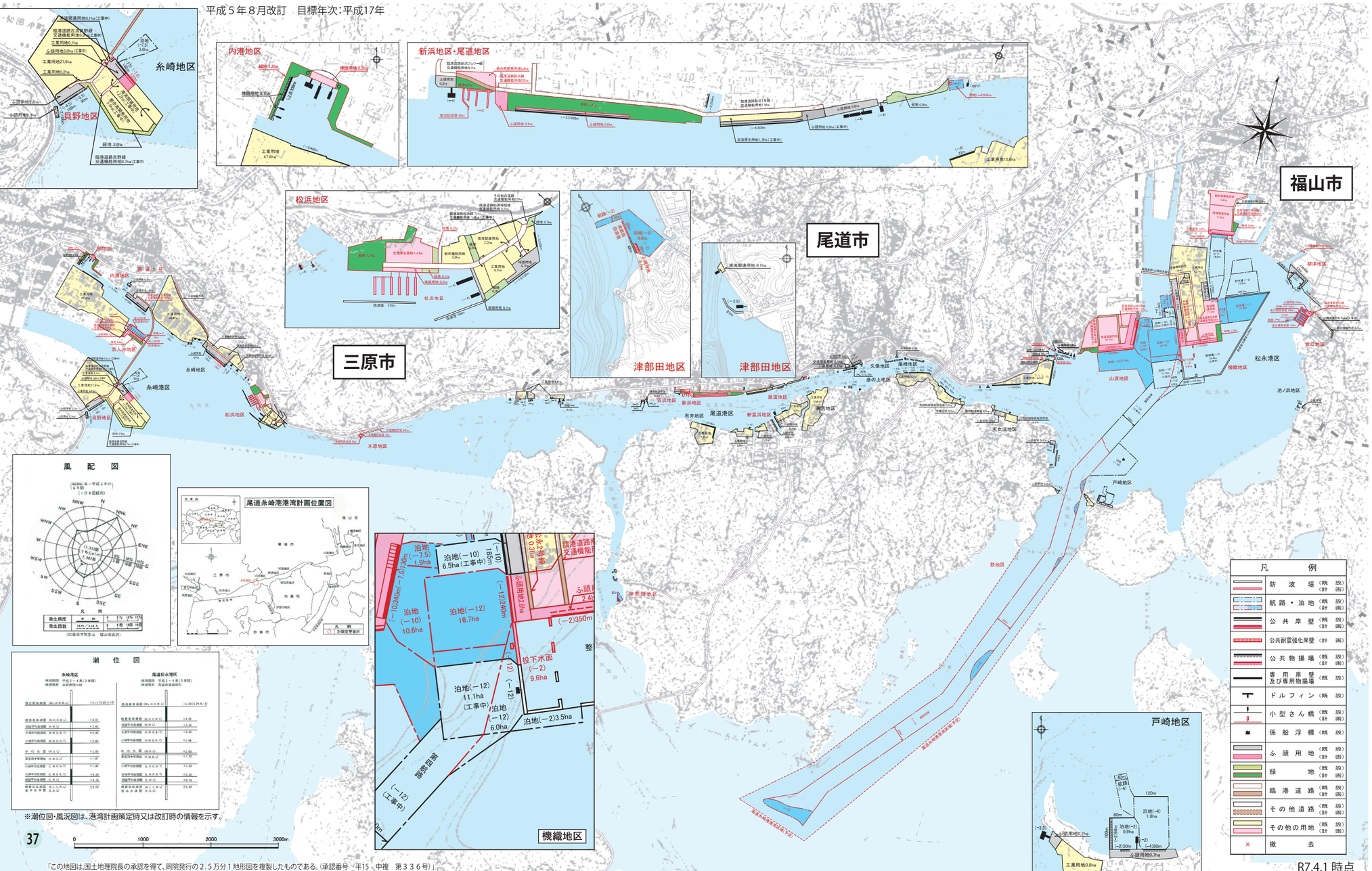


出典:R5港湾統計

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	尾道－戸崎－歌－満越－福田－常石	4便/日
旅客船(高速船)	尾道－戸崎－満越－福田－常石	5便/日
フェリー	向島－浦崎	頻繁に運航/日
フェリー	尾道－向島	頻繁に運航/日
旅客船	尾道－向島	頻繁に運航/日
旅客船	尾道－新浜－重井－須ノ上－沢－瀬戸田	6便/日
旅客船(高速船)	三原－鷺－重井－因島モール－土生－立石	12便/日
旅客船	三原－沢－瀬戸田	12便/日
旅客船(高速船)	三原－小佐木－向田－沢－瀬戸田	6便/日

平成５年８月改訂　目標年次:平成17年


糸崎地区
貝野地区
内港地区
新浜地区・尾道地区
松浜地区
津部田地区
津部田地区
尾道市
福山市
三原市
糸崎港区
糸崎地区
貝野地区
松浜地区
木原地区
有井地区
尾道港区
尾道地区
新浜地区
新富浜地区
古浜地区
久保地区
尾崎地区
原の上地区
山波地区
松永港区
池ノ浜地区
戸崎地区
歌地区
大久浦地区
機織地区
泊地(－10)
6.5ha(工事中)
泊地(－10)
10.6ha
泊地(－12)
16.7ha
泊地(－12)
11.1ha
(工事中)
泊地
(－12)
6.0ha
泊地(－12)3.5ha
投下水面
(－2)
9.6ha
(－2)350m
(－12)240m
(－10)350m
(－7.5)130m
泊地
(－7.5)
1.9ha
(－10)
185m
(－12)
(工事中)
(－12)
(工事中)
整
0m
(－2.5)
(－3.5)
(－4)
(－2)
(－4)200m
(－2)230m
100m
40m
航路
120m
80m
泊地(－4)
1.0ha
泊地(－2)
0.9ha
公園用地0.2ha
工業用地0.8ha
公園用地0.7ha
(－2)
(－4)200m
(－2)230m
100m
40m
航路
(－4)

呉　港

臨海部の産業を支える工業港



Port of Kure

港格：重要港湾（指定年月／昭和２６年１月）　港湾管理者：呉市

呉港は、呉と広の2港区を中心とした天然の良港であり、戦前は東洋一の軍港として発展し、戦後は旧軍施設の活用と造船・鉄鋼・パルプ等臨海工場群進展により、工業港的な位置づけの中で整備が進められ、現在では呉市臨海部の産業を支える工業港として重要な機能を果たしています。

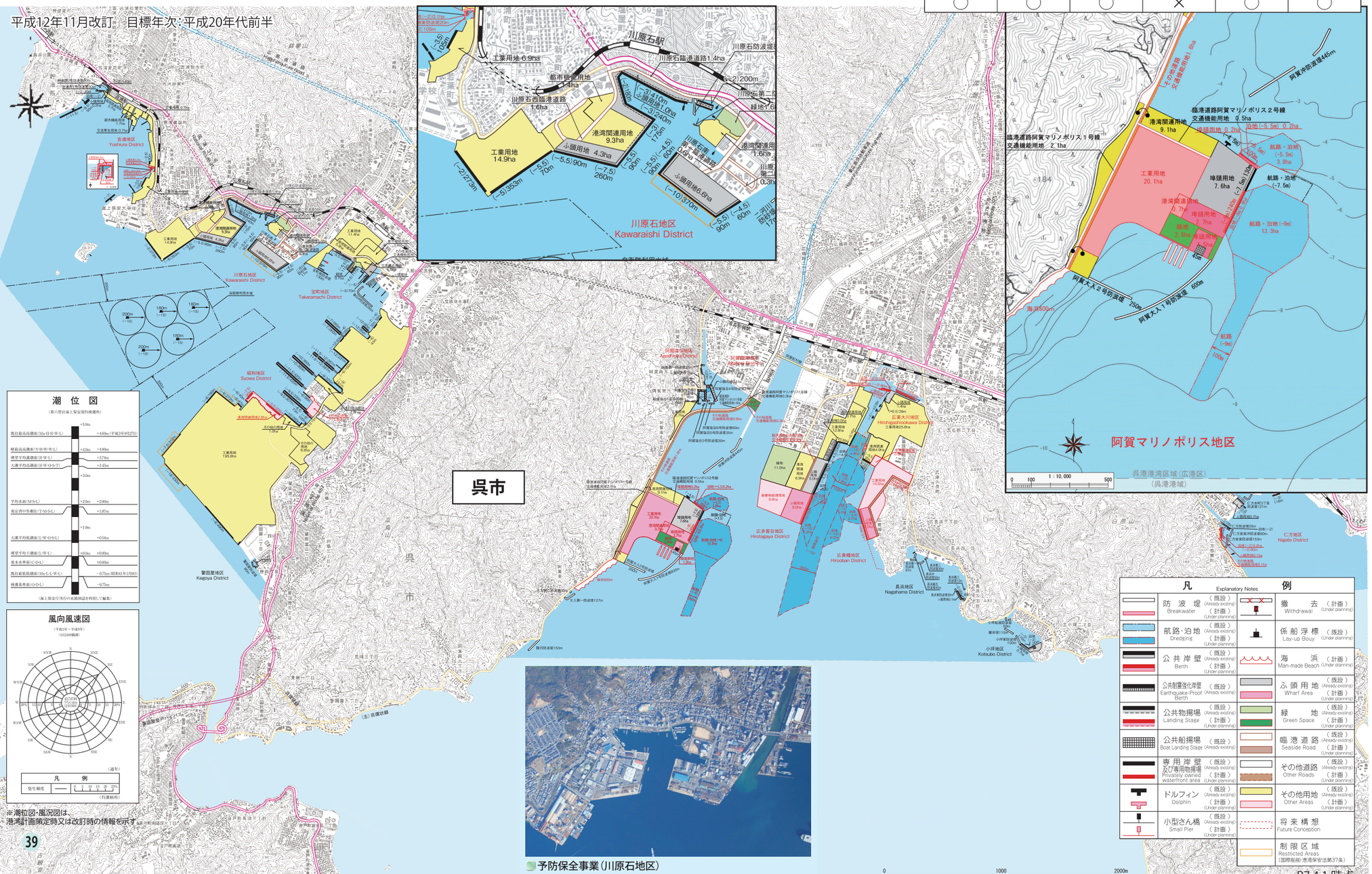
阿賀マリノポリス地区においては、瀬戸内海主要航路に直結し、背後の幹線道路網にアクセスできる地理的優位性を活かし、平成20年に複合一貫輸送に対応した内貿コンテナターミナルが供用され、平成23年3月にはマリノポリス地区へのアクセス道路である「阿賀マリノ大橋」が供用開始しています。

平成30年に呉港川原石地区、令和5年に呉港広地区の老朽化対策が完了し、施設の延命化、利便性の向上を図っています。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
川原石	川原石西埠頭岸壁	7.5	260		2	7.5	260		2
	川原石西埠頭岸壁	5.5	180		2	5.5	180		2
	川原石南埠頭岸壁	10.0	370		2	10.0	370		2
	川原石南埠頭岸壁	5.5	180		2	5.5	180		2
	川原石南埠頭岸壁	4.5	120		2	4.5	120		2
宝町	宝町第1岸壁	5.5	100	耐震	1	5.5	100	耐震	1
	宝町第1岸壁	5.5	100		1	5.5	100		1
	宝町第2岸壁	6.5	115		1	6.5	115		1
	呉中央第1桟橋	5.0	160		4	5.0	160		4
	呉中央第2桟橋	5.0	35		1	5.0	35		1
	呉中央フェリー岸壁	5.0	70		1	5.0	70		1
広多賀谷	広埠頭第1岸壁	4.5	240		4	4.5	240		4
	広埠頭第2岸壁	5.5	360		4	5.5	360		4
阿賀マリノポリス	阿賀マリノ埠頭岸壁(-7.5m)	7.5	130		1	7.5	130		1
	阿賀マリノ埠頭岸壁	9.0	240	耐震	1	7.5	130	耐震	1

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	×	○	○



予防保全事業（川原石地区）

潮位図

（東京湾平均海上保安庁検潮所）

既往最高高潮面(M.H.W.L.)	+5.0m	+4.69m（平成3年9月27日）
暗礁高高潮面(N.H.W.W.L.)	+4.0m	+4.00m
概望平均満潮面(H.W.L.)	+3.71m	+3.71m
大潮平均高潮面(H.W.O.S.T.)	+3.0m	+3.45m
平均水面(M.S.L.)	+2.0m	+2.00m
東京湾中等潮位(T.M.S.L.)		+1.87m
大潮平均低潮面(L.W.O.S.T.)	+1.0m	+0.54m
概望平均干潮面(L.W.L.)	+0.0m	+0.00m
基本水準面(C.D.L.)		+0.00m
既往最低低潮面(M.L.L.W.L.)		−0.75m（昭和41年10月6日）
検潮基準面(O.D.L.)		−0.73m

（海上保安庁作成の名勝潮誌を利用して編集）

風向風速図

（平成5年～平成9年）
（HI2240観測）

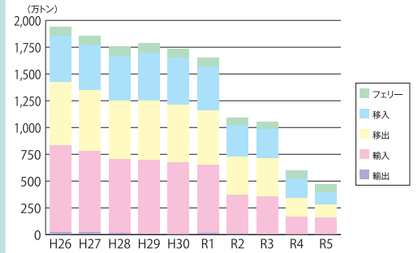
（通年）

凡	例
発生頻度	0　5　10　15　20　25%

（有限会社）

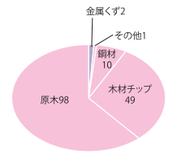
※潮位図・風況図は、港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。

総取扱貨物量の推移

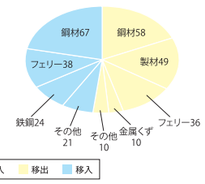


出典：港湾統計

輸出・輸入



移入・移入



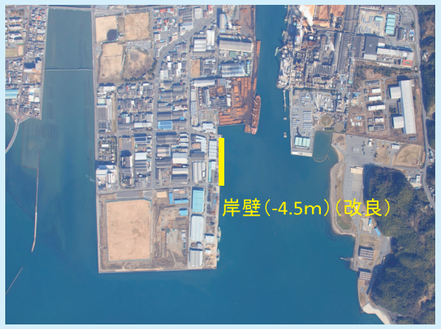
出典：R5港湾統計

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
内貿	沖縄航路	1便/週

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	呉ー江田島（小用）	13便/日
旅客船（高速船）	呉ー江田島（小用）	13便/日
フェリー	広島ー呉ー松山	9便/日
旅客船（高速船）	広島ー呉ー松山	4便/日



予防保全事業（広地区）

広　島　港

中国地方経済圏の物流・交流・観光拠点を担う中核国際港湾



Port of Hiroshima

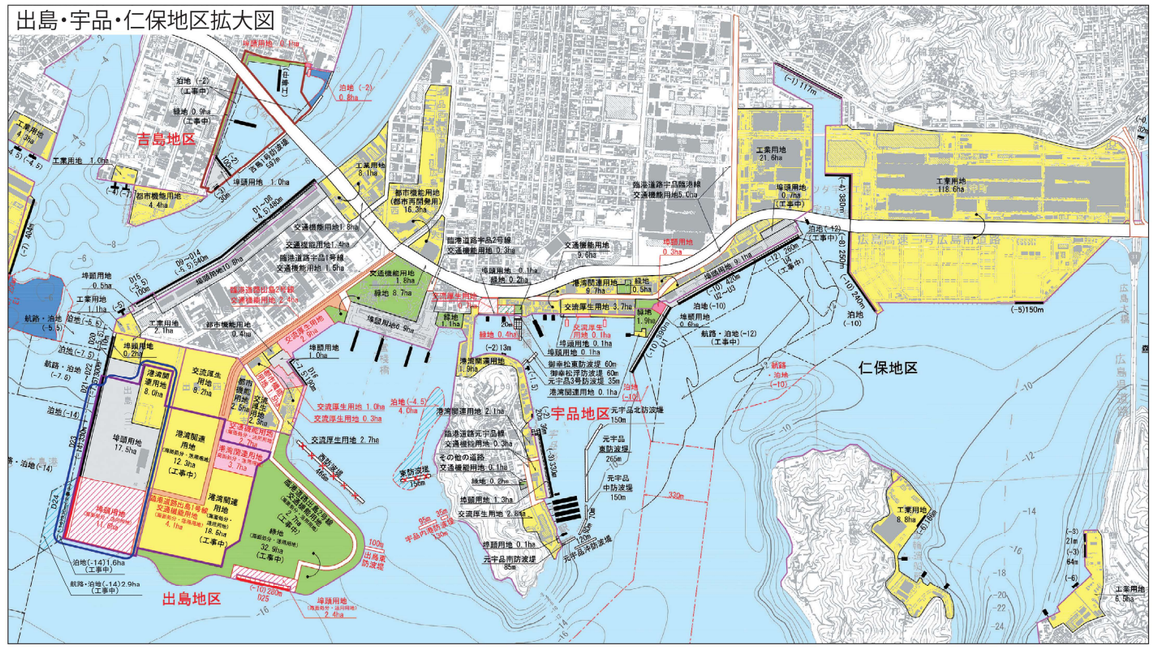
港格：国際拠点港湾（特定重要港湾指定年月／平成４年６月、平成23年度港格名称変更）港湾管理者：広島県

広島港は、太田川のデルタに開かれた天然の良港として発展し、中四国地方の拠点的な港湾として、また、自動車産業を中心とする地域産業の海外との重要な窓口の役割を果たしています。平成4年には特定重要港湾に指定され、平成23年3月の港湾法改正により国際拠点港湾に位置付けられました。

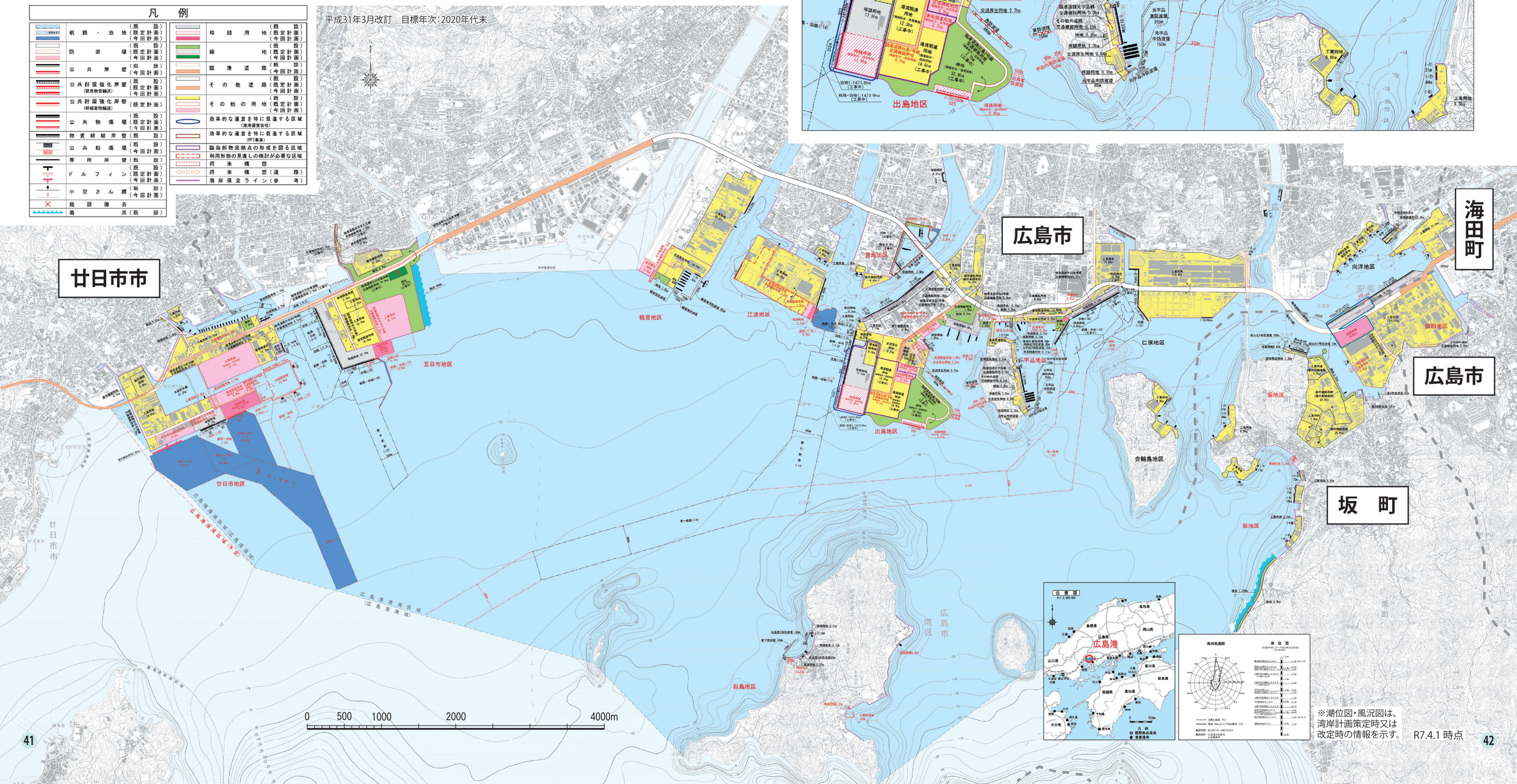
これまでの整備状況については、昭和60年代以降、海田大橋や五日市地区における廃棄物処理場など生活環境面の改善、宇品内港地区の都市再開発など進めてきました。また、出島地区においては、大型コンテナ船が寄港可能な岸壁を平成15年から順次供用を開始し、廿日市地区では、LNGの安定供給ができる航路・泊地を整備しました。

現在、広島港沿岸部では高潮対策のための海岸整備を実施しています。令和4年度より出島地区では、コンテナ船の世界的な大型化などに対応するための岸壁延伸の整備事業に着手し、宇品地区では、老朽化対策に合わせた機能向上（耐震化・高度化）を実施しています。その他、臨港道路の整備や世界的なクルーズ需要に対応するための受入環境の充実を図っています。

出島・宇品・仁保地区拡大図



平成31年3月改訂　目標年次：2020年代末



凡　例

航路・泊地	（既設）（既定計画）（今回計画）	埠頭用地	（既設）（既定計画）（今回計画）
防波堤	（既設）（既定計画）（今回計画）	緑地	（既設）（既定計画）（今回計画）
公共岸壁	（既設）（今回計画）	臨港道路	（既設）（今回計画）
公共耐震強化岸壁（緊急物資輸送）	（既設）（既定計画）（今回計画）	その他道路	（既設）（今回計画）
公共耐震強化岸壁（幹線貨物輸送）	（既定計画）	その他の用地	（既設）（今回計画）
公共物揚場	（既設）（既定計画）（今回計画）	効率的な運営を特に促進する区域（港湾運営会社）	
物資補給岸壁	（既設）	効率的な運営を特に促進する区域（PFI事業）	
公共船舶係留施設	（既設）（今回計画）	臨海部物流拠点の形成を図る区域	
専用岸壁	（既設）	利用形態の見直しの検討が必要な区域	
ドルフィン	（既設）（既定計画）（今回計画）	将来構想	
小型さん橋	（既設）（今回計画）	将来構想（道路）	
施設撤去		海岸保全ライン（参考）	
海浜	（既設）		

※潮位図・風況図は、湾岸計画策定時又は改定時の情報を示す。　R7.4.1 時点

広　島　港

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	○	○	○

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	8便/週
	中国航路	8便/週
	台湾・香港航路	1便/週
	北米航路	0.25便/週
内貿	阪神航路	8便/週
	千葉航路(RORO船)	1.5便/週

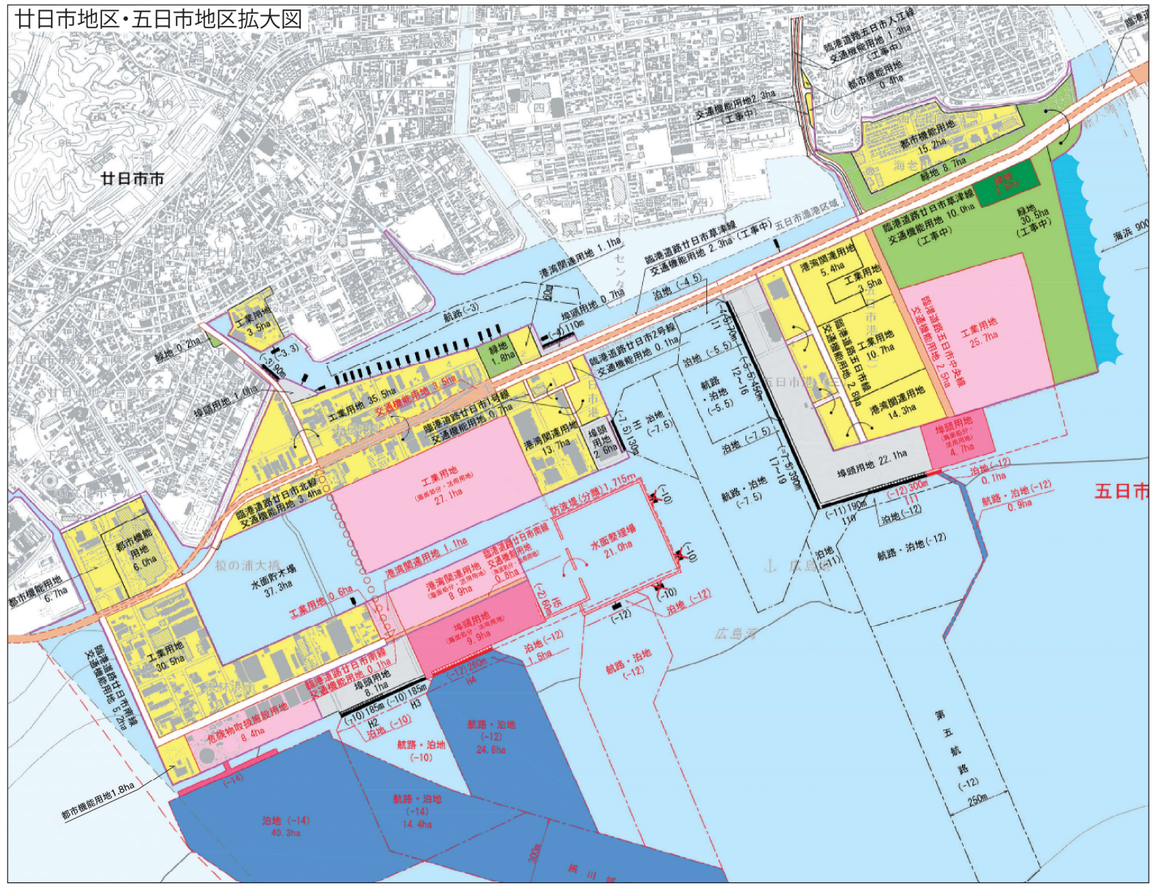
内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
フェリー	広島－江田島(切串)	22便/日
旅客船(高速船)	広島－江田島(小用)	20便/日
フェリー	広島－江田島(三高)	14便/日
旅客船(高速船)	広島－江田島(高田・中町)	20便/日
フェリー	広島－似島	13便/日
旅客船	宇品－似島	5便/日
フェリー	広島－呉－松山	10便/日
旅客船(高速船)	広島－呉－松山	9便/日
旅客船(高速船)	広島－宮島	6便/日
旅客船	宇品－金輪島	11便/日

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
廿日市	昭南岸壁	10.0	370		2	10.0	370		2
	(H4)	12.0	260	耐震	1	―	―		―
五日市	五日市1号岸壁	7.5	390		3	7.5	390		3
	五日市2号岸壁	5.5	450		5	5.5	450		5
	五日市3号岸壁	4.5	70		1	4.5	70		1
	五日市地区岸壁(-12m)	12.0	300	耐震	1	12.0	240	耐震	1
出島	出島西1号岸壁	4.5	480		8	4.5	480		8
	出島西2号岸壁	5.5	650		7	5.5	650		7
	出島-14m岸壁(国際CT)	14.0	330		1	14.0	330		1
	(D24)	14.0	330	耐震	1	―	―		―
	(D25)	10.0	280	耐震	1	―	―		―
	出島-7.5m岸壁	7.5	300		2	7.5	300		2
	出島-5.5m岸壁	5.5	110		1	5.5	110		1
宇品	宇品外貿埠頭岸壁	10.0	810		3	10.0	810		3
	宇品外貿埠頭岸壁	12.0	260	耐震	1	10.0	255		1
海田	海田KC-1・2岸壁(海田CT)	7.5	260		2	7.5	260		2
	海田KC-1～5岸壁	7.5	130	耐震	1	7.5	390		3
	海田KC-3～5岸壁	7.5	260		2				
	海田-5.5m岸壁	5.5	720		8	5.5	720		8

廿日市地区・五日市地区拡大図


廿日市市
五日市
工業用地 3.5ha
工業用地 35.5ha
交通機能用地 8.5ha
工業用地 27.1ha
工業用地 50.0ha
都市機能用地 6.0ha
都市機能用地 6.7ha
都市機能用地 1.8ha
水面貯木場 37.0ha
水産物荷捌施設用地 0.4ha
都市機能用地 15.2ha
緑地 8.7ha
緑地 30.5ha (工事中)
緑地 1.9ha
工業用地 5.4ha
工業用地 3.9ha
工業用地 10.7ha
工業用地 25.7ha
港湾関連用地 14.3ha
港湾関連用地 13.7ha
埋立中
埋立中
埋立中

岩　国　港

地域産業の物流効率化を支援する港



Port of Iwakuni

港格：重要港湾（指定年月／昭和２７年２月）　港湾管理者：山口県

岩国港は山口県の東端に位置し、この地域内での生産、消費等による物資貨物の取扱基地港として、また、瀬戸内工業地域の一翼を担う工業港としても重要な役割を果たしています。

本港の歴史は古く、慶長5年に吉川藩が今津川河口に水軍のための物揚場を築造したことで物資の輸送が始まり、四国及び近畿地方との交易の要衝として栄えました。

大正15年に帝人岩国工場の進出を皮切りに背後地に次々と企業が立地し、昭和5年に内務省の指定港となりましたが、水深が浅く、沖取荷役で不便を生じたため、昭和7年に国策事業として物揚場の築造、昭和8年には北防波堤を築造しました。その後、臨海部に、化学、製紙工場等の大企業が進出し、生産活動を行っています。

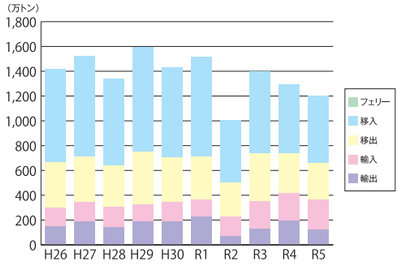
平成2年に内貿コンテナ航路が、平成4年には東南アジアを中心とした外貿コンテナ航路が開設され、また平成23年には室の木地区にて岸壁(-12m)が供用を開始しました。現在、港湾物流の円滑化を通して物流コストの削減を図ることを目的として、ふ頭間を結ぶ臨港道路の整備を進めています。平成28年には、装束地区から新港地区の区間が暫定供用開始しています。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
装束	装束岸壁(-10m)	10.0	185		1	10.0	185		1
	装束岸壁(-5.5m)	5.5	180		2	5.5	180		2
新港	新港北1号岸壁	5.5	170		2	5.5	170		2
	新港北2号岸壁(国際CT)	7.5	130	耐震	1	7.5	130		1
	新港北2号岸壁(国際CT)	7.5	130		1	7.5	130		1
	新港南岸壁(国際CT)	10.0	370		2	10.0	370		2
室の木	室の木岸壁(-5.5m)	5.5	180		2	5.5	180		2
	室の木岸壁(-10m)	10.0	185		1	10.0	185		1
	室の木岸壁(-7.5m)	7.5	260		2	7.5	260		2
	室の木-12m岸壁	12.0	240		1	12.0	240		1

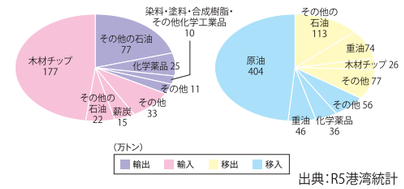
関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	×	○	○

総取扱貨物量の推移



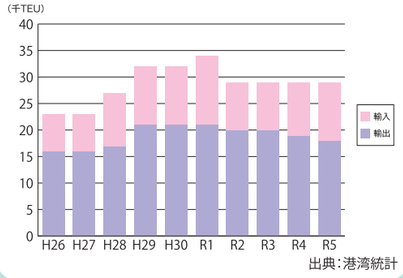
出典：港湾統計

輸出・輸入　移出・移入



出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移



出典：港湾統計

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	3便/週
	中国航路	1便/週
	東南アジア航路	1便/週
内貿	阪神航路	3便/週
	京浜航路	1便/週
	東京・博多航路（RORO船）	2便/週

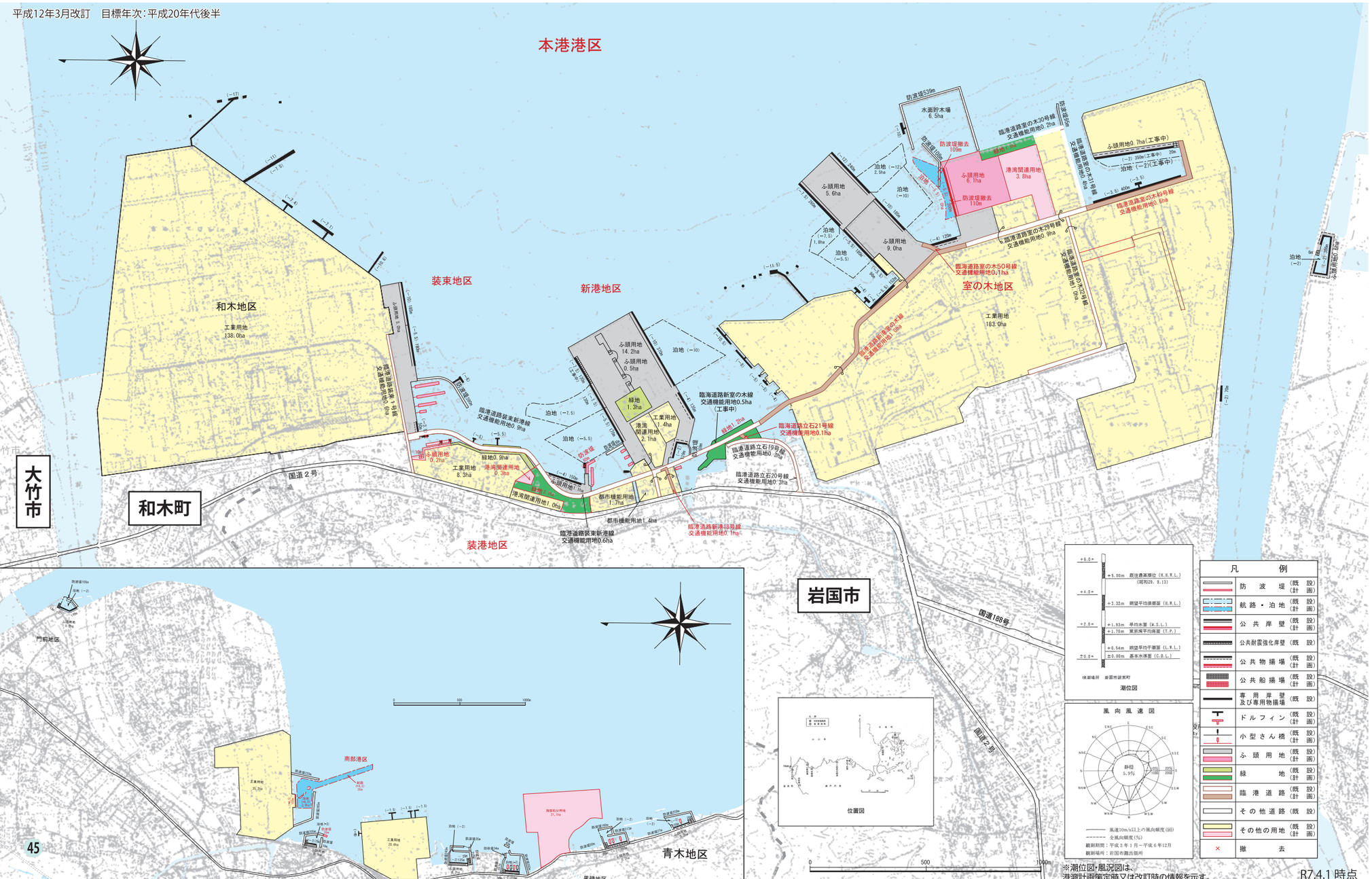
内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
旅客船	岩国－黒島－端島－柱島	3便/日



装束～室の木地区　臨港道路整備事業

平成12年3月改訂　目標年次：平成20年代後半


本港港区
装束地区
新港地区
和木地区
室の木地区
工業用地 138.0ha
工業用地 183.0ha
ふ頭用地 14.2ha
ふ頭用地 0.5ha
緑地 1.3ha
工業用地 1.4ha
港湾関連用地 2.1ha
ふ頭用地 5.6ha
ふ頭用地 9.0ha
ふ頭用地 6.1ha
港湾関連用地 3.8ha
水面貯木場 6.5ha
ふ頭用地0.7ha(工事中)
泊地 (−2)(工事中)
臨海道路新室の木線 交通機能用地0.5ha (工事中)
臨海道路室の木30号線 交通機能用地0.7ha
臨海道路室の木40号線 交通機能用地0.6ha
臨海道路室の木70号線 交通機能用地0.9ha
臨海道路室の木50号線 交通機能用地0.1ha
臨海道路室の木75号線 交通機能用地0.9ha
臨海道路立石21号線 交通機能用地0.1ha
臨港道路立石19号線 交通機能用地0.3ha
臨港道路立石20号線 交通機能用地0.3ha
臨港道路装束新港線 交通機能用地0.9ha
臨港道路装束新港線 交通機能用地0.6ha
臨港道路新港18号線 交通機能用地0.1ha
緑地0.9ha
港湾関連用地 0.3ha
港湾関連用地1.0ha
都市機能用地 1.7ha
都市機能用地1.4ha
工業用地 8.3ha
ふ頭用地 0.7ha
防波堤535m
防波堤105m
防波堤105m
防波堤125m
防波堤124m
防波堤150m
防波堤150m
防波堤150

徳山下松港

石油コンビナートを背後に
中核都市の産業を支える港



Port of Tokuyamakudamatsu

港格：国際拠点港湾（特定重要港湾指定年月／昭和40年4月、平成23年度港格名称変更）港湾管理者：山口県

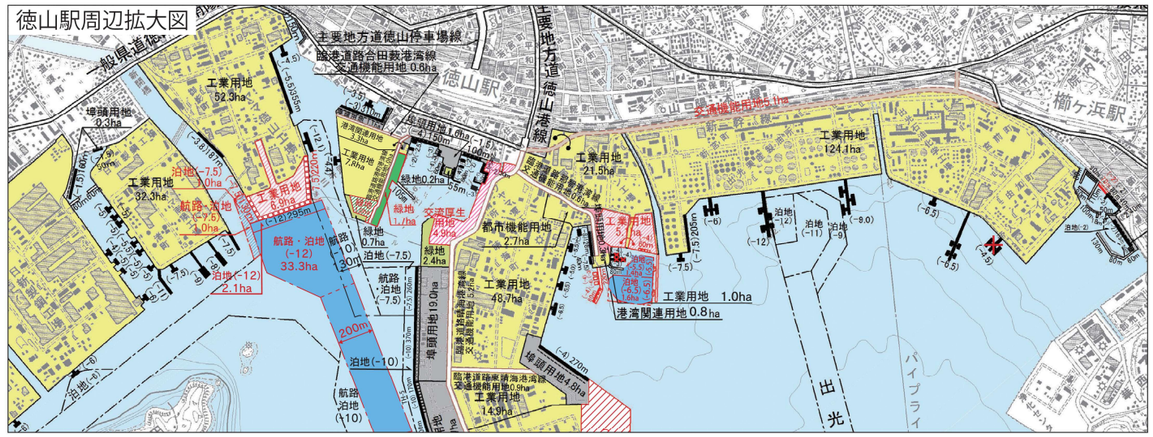
徳山下松港は古くから天然の良港として利用されてきましたが、港湾整備の促進とともに、昭和40年には特定重要港湾の指定を受け、主として、「周南工業整備特別地域」の中核をなす周南地域の石油コンビナート等の活発な企業活動を支える工業流通港として、地域の発展に寄与してきました。

平成15年にリサイクルポートの指定を受け、海上静脈物流とリサイクル産業の拠点形成、平成20年には、全国初の臨海部産業エリア形成促進港の指定を受け、民間企業による晴海埠頭の運営が開始されました。

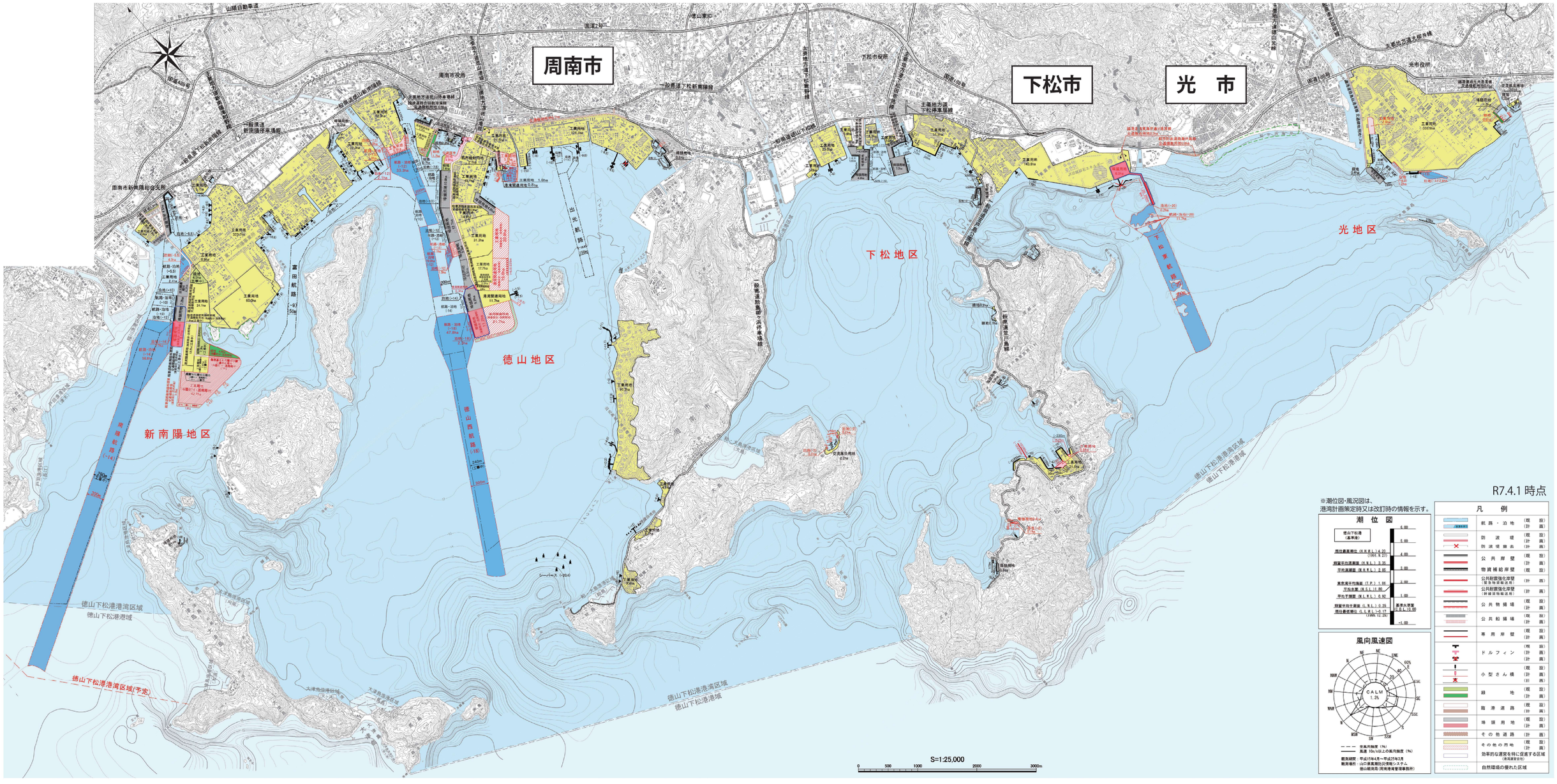
平成23年には、宇部港とともに国際バルク戦略港湾（石炭）に選定されたことを受け、平成28年度からは、西日本地域への石炭の安定的かつ安価な輸送を実現するため、大型石炭運搬船の入港に対応した国際物流ターミナルを整備しています。

平成29年には、バルク港湾では全国初となる官民による「やまぐち港湾運営（株）」が設立、平成30年には「みなとオアシス徳山」、その翌年には「みなとオアシスくだまつ☆笠戸島」の登録を受け、住民参加型のみなとづくりにも積極的に取り組んでいます。

また、港湾整備に伴い発生した浚渫土砂を有効利用して干潟を創出し、水質・底質の改善による良好な海域環境の創出を図っています。



平成26年3月改訂　目標年次：平成40年代前半


周南市
下松市
光　市
新南陽地区
徳山地区
下松地区
光地区
山陽自動車道
徳山東IC
国道2号
周南市役所
下松市役所
光市役所
一般県道 新南陽停車場線
一般県道下松新南陽線
主要地方道徳山停車場線
主要地方道下松停車場線
主要地方道徳山光線
一般県道 徳山下松線
一般県道 下松笠戸島線
一般県道 徳山下松港線
一般県道 下松港線
一般県道 徳山港線
一般県道 徳山下松港線
一般県道 徳山港線
一般県道 下松港線
一般県道 下松笠戸島

徳山下松港

関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	×	○	○

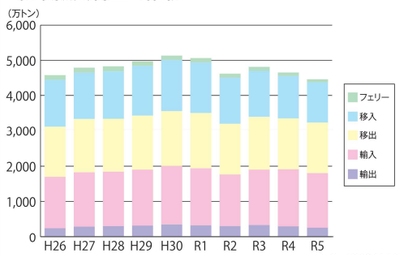
定期コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	6便/週
	中国航路	1便/週
	東南アジア航路	2便/週
内貿	阪神航路	2便/週
	京浜航路	1便/週
	千葉航路	3.2便/週

内航フェリー・旅客船航路

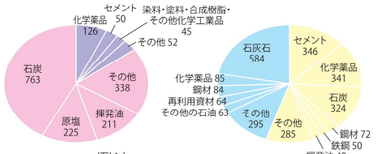
航路の種類	航路	便数
フェリー	徳山－竹田津	5便/日
フェリー	徳山－大津島	3便/日
旅客船	徳山－大津島	4便/日

総取扱貨物量の推移

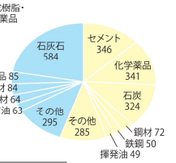


出典：港湾統計

輸出・輸入



移出・移入



出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移



出典：港湾統計

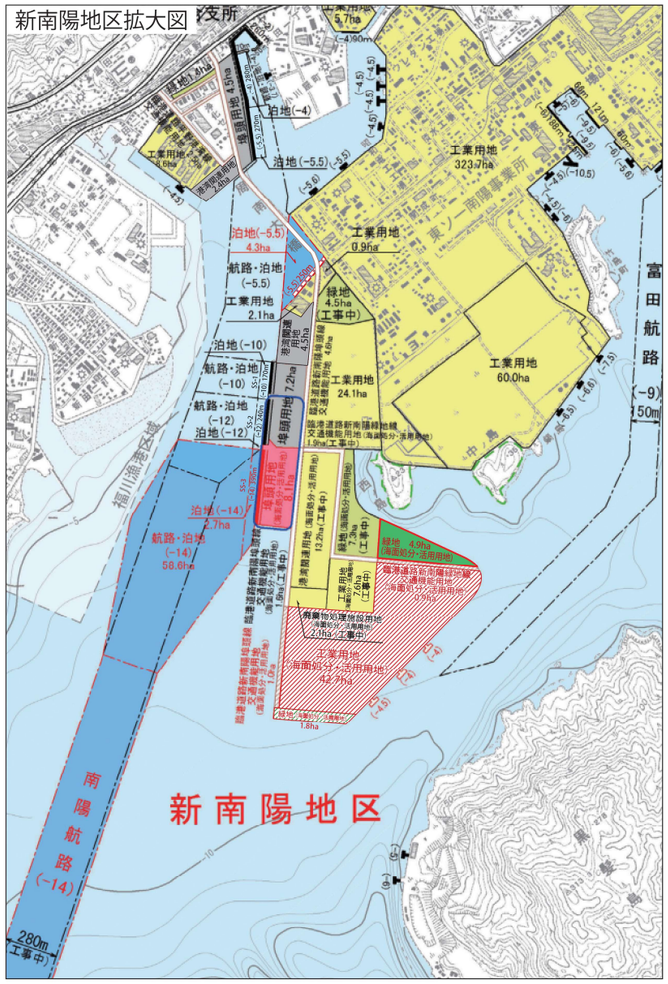


新南陽地区　国際物流ターミナル整備事業

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数	供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数
新南陽	平野岸壁	5.5	270	3	5.5	270	3
	新南陽N6岸壁	10.0	170	1	10.0	170	1
	新南陽N6岸壁	12.0	240	1	12.0	240	1
徳山	晴海1号岸壁	7.5	130	1	7.5	130	1
	晴海2号岸壁	7.5	130	1	7.5	130	1
	晴海3号岸壁	10.0	185	1	10.0	185	1
	晴海4号岸壁	10.0	185	1	10.0	185	1
	晴海5号岸壁	10.0	170	耐震 1	10.0	170	耐震 1
	晴海6号岸壁	10.0	200	1	10.0	200	1
	晴海7号岸壁(国際CT)	12.0	240	1	12.0	240	1
	(晴海8号岸壁)	12.0	240	耐震 1	—	—	—
	晴海9号岸壁	14.0	280	1	14.0	280	1
	(晴海10号岸壁)	18.0	390	耐震 1	—	—	—
	港町岸壁	—	—	—	6.0	210	2
下松	下松第1埠頭岸壁	7.5	260	2	7.5	260	2
	下松第2埠頭岸壁(-10m)	10.0	370	2	10.0	370	2
	下松第2埠頭岸壁(-7.5m)	7.5	130	1	7.5	130	1
	下松第2埠頭岸壁(-5.5m)	5.5	360	4	5.5	360	4
	(下松東岸壁)	20.0	390	耐震 1	—	—	—
光	島田岸壁	7.5	130	1	7.5	130	1
	島田岸壁	5.5	180	2	5.5	180	2

新南陽地区拡大図


新南陽地区
南陽航路(-14)
280m(工事中)
福川漁港西防波堤
富田航路(-9)150m
東一南陽事業所
工業用地 323.7ha
工業用地 60.0ha
工業用地 24.1ha
工業用地 2.1ha
工業用地 0.9ha
緑地 4.5ha(工事中)
泊地(-14) 2.7ha
航路・泊地(-14) 58.6ha
泊地(-10)
航路・泊地(-12)
泊地(-12)
泊地(-5.5) 4.3ha
航路・泊地(-5.5)
泊地(-4)
廃棄物処理施設用地 2.7ha(工事中)
緑地 1.8ha
緑地 4.9ha(海面処分・浚渫土砂)
埋立用地
工業用地 42.7ha
工業用地 5.7ha
工業用地 1.3ha
工業用地 0.6ha
緑地 1.7ha
緑地 0.7ha
緑地 2.4ha
緑地 0.2ha
緑地 0.1ha
緑地 0.2ha
緑地 0.3ha
緑地 0.2ha
緑地 0.2ha
緑地 0.2

三田尻中関港

自動車の輸出を中心に地域産業の物流を支える港



Port of Mitajirinakanoseki

港格：重要港湾（指定年月／昭和３４年６月）　港湾管理者：山口県

山口県の中央部に位置する三田尻中関港は、江泊半島及び向島に囲まれた天然の良港として古くから栄えてきました。特に、毛利氏の産業政策として「毛利の三白政策」と称する米・塩・紙の増産政策に伴い、遠浅海岸の開削による塩田が拓かれると、商取引のために多くの船舶が入港して活気づきました。

明治・大正時代は工業港として活発な港湾活動が展開され、昭和34年に重要港湾に指定されるとともに、昭和39年には「周南工業整備特別地域」の指定を受け、塩田跡地を利用して自動車産業を中心する各種産業が進出し、完成自動車やコンテナ貨物を主として取り扱う工業港として発展してきました。

今後も自動車関連部品の取扱を中心に、国際貿易港としての役割が期待されています。

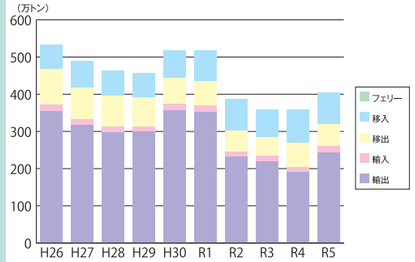
また、平成27年には「みなとオアシス三田尻」の登録をうけ、住民参加型のみなとまちづくりにも積極的に取り組んでいます。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画 水深(m)	計画 延長(m)	計画 バース数		供用 水深(m)	供用 延長(m)	供用 バース数	
三田尻	築地１号岸壁	5.5	240		4	5.5	240		4
	築地２号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
	築地３号岸壁	5.5	90		1	5.5	90		1
	築地４号岸壁	7.5	180	耐震	1	7.5	180	耐震	1
中関	中関１号岸壁	5.5	360		4	5.5	360		4
	中関２号岸壁（国際CT）	7.5	520		4	7.5	520		4
	中関３号岸壁	12.0	500		2	12.0	500		2

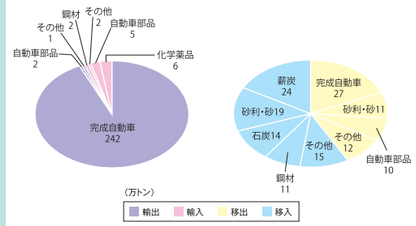
関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	×	○	×	○	○

総取扱貨物量の推移



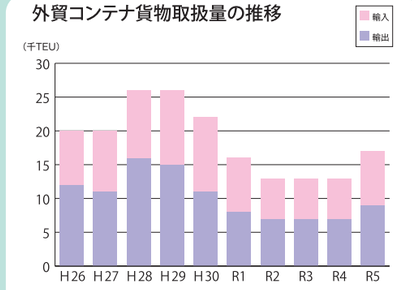
出典：港湾統計

輸出・輸入　移出・移入



出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移



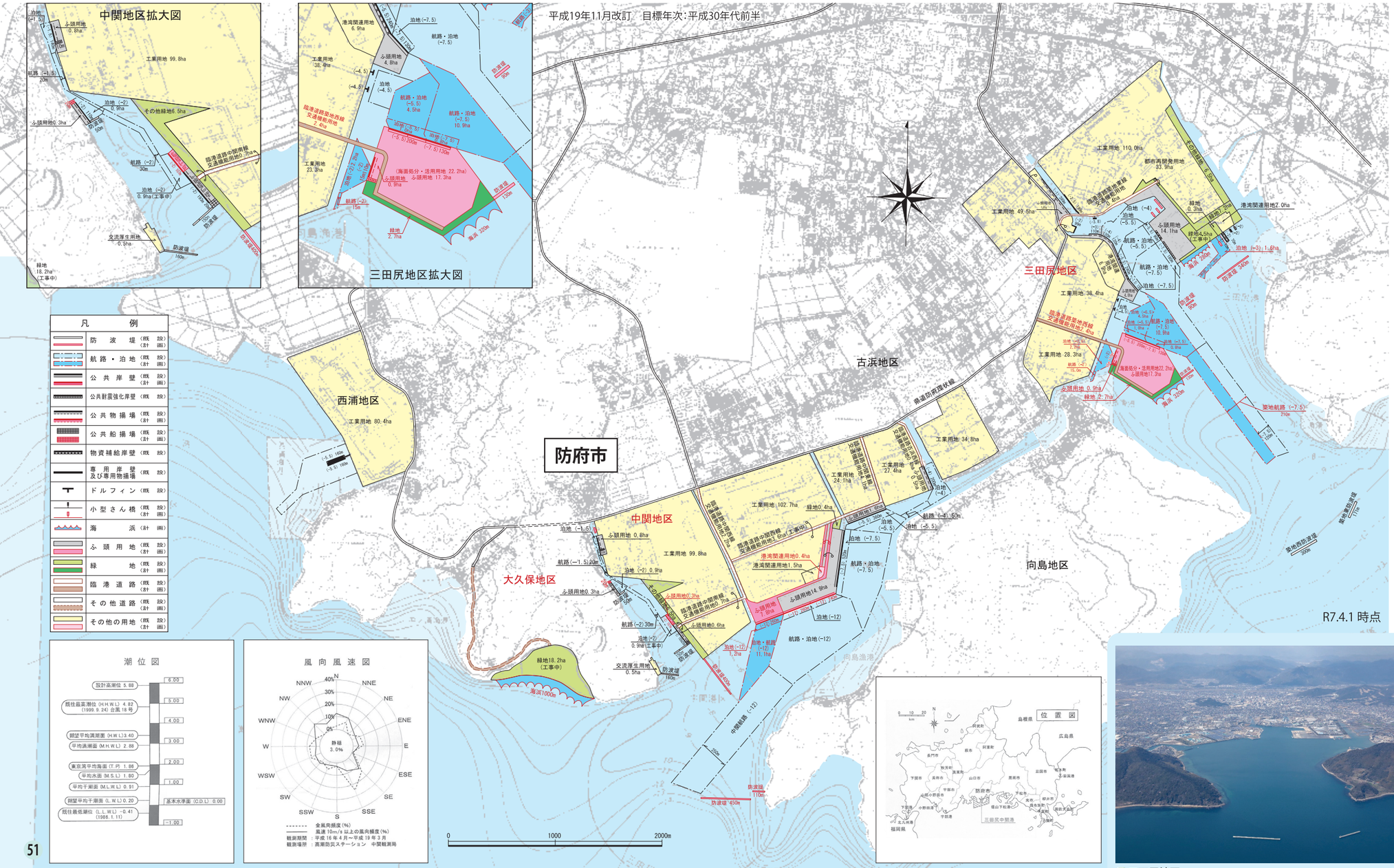
出典：港湾統計

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
外貿	韓国航路	1便/週
	中国航路	2便/週
内貿	阪神航路	6便/週

内航フェリー・旅客船航路

航路の種類	航路	便数
旅客船（高速船）	三田尻ー野島	4便/日



※潮位図・風況図は、港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。

三田尻地区



中関３号岸壁における完成車船積み状況

宇　部　港

セメント・石炭等の取扱いが中心の工業港



Port of Ube

港格：重要港湾（指定年月／昭和２６年１月）　港湾管理者：山口県

宇部港は、山口県西南部の周防灘に面する工業港で、古くから背後地域で産出される石炭・石灰石等の積出港として地域の産業とともに発展し、昭和26年には重要港湾に指定されました。その後、石炭産業に加え、炭鉱からの排出土砂によって埋め立てられた工業用地に石油化学、化学工業等の新たな臨海企業が立地し、現在では、瀬戸内工業地域の一翼を担う工業港として重要な役割を担っています。

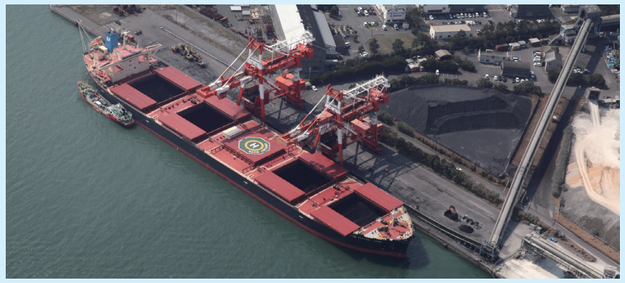
さらに、本港には山口県の空の玄関である山口宇部空港があり、背後には山陽自動車道(宇部下関線)や中国縦貫自動車道などの道路ネットワークに加え、山陽新幹線や山陽本線を始めとした鉄道ネットワークが形成されるなど、本港地域周辺は交通の結節点として重要な役割を担っています。

また、平成15年には総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定、平成23年には徳山下松港とともに国際バルク戦略港湾（石炭）に選定されており、循環資源やバルク貨物の物流拠点としての役割を担うことが期待されています。

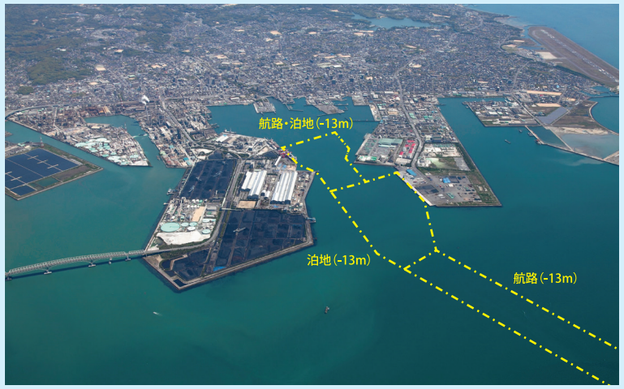
主な公共係留施設

地　区	係　留　施　設	計　画				供　用			
		水深(m)	延長(m)	バース数		水深(m)	延長(m)	バース数	
芝中	芝中東岸壁	9.0	162		1	9.0	162		1
	芝中西１号岸壁	13.0	270		1	13.0	270		1
	芝中西２号岸壁（国際CT）	12.0	240	耐震	1	12.0	240		1
	芝中１号岸壁	10.0	185		1	10.0	185		1
	芝中２号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
	芝中３号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
本港	新町１号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
	新町２号岸壁	7.5	130		1	7.5	130		1
	新町３号岸壁	－	－		－	5.5	90		1
芝中	恩田岸壁	4.5	240		4	4.5	240		4
沖の山	沖の山１号岸壁	10.0	185		1	10.0	185		1
	沖の山２号岸壁	10.0	185		1	10.0	185		1
新沖の山	（耐震強化岸壁）	16.0	390	耐震	1	－	－		－

関　税　法	検　　疫　　法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入　管　法
開　港	検　疫　港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
○	○	○	×	○	○

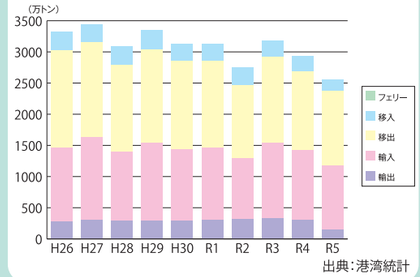


コールセンターの荷役状況



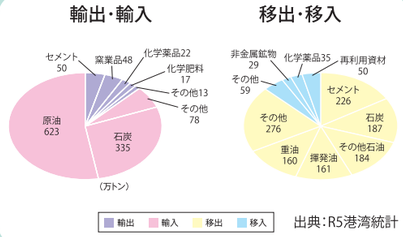
本港地区　航路・泊地整備事業

総取扱貨物量の推移



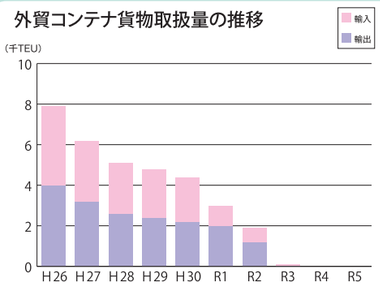
出典：港湾統計

輸出・輸入　　移出・移入



出典：R5港湾統計

外貿コンテナ貨物取扱量の推移

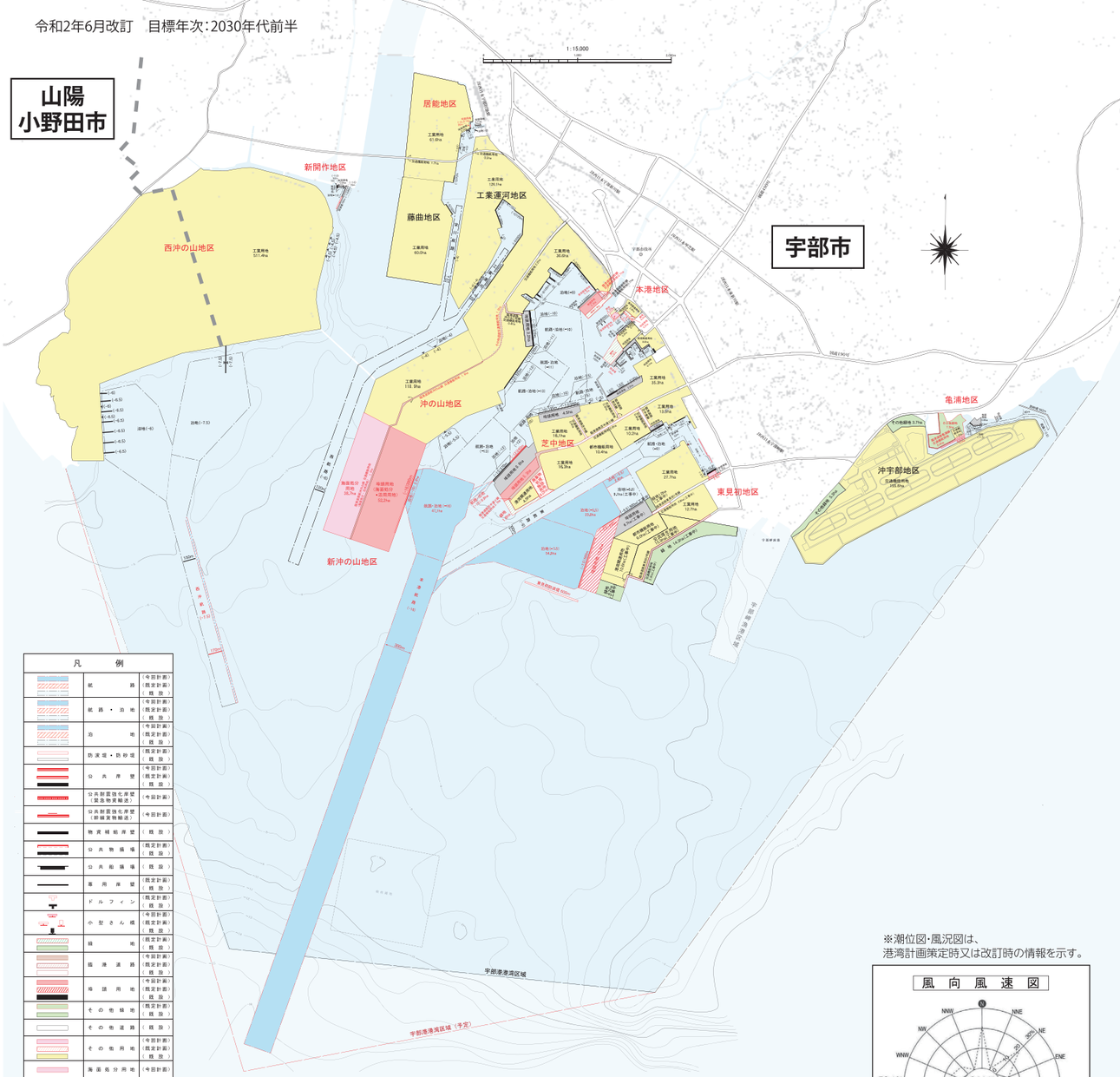


出典：港湾統計

定期コンテナ航路

種類	航路	便数
内貿	阪神航路	3便/週
	大分航路	2便/週

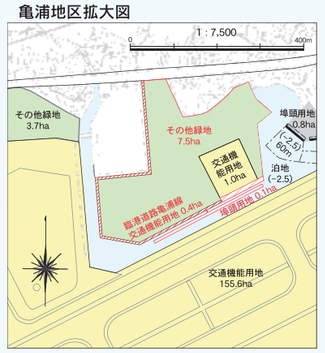
令和2年6月改訂　目標年次：2030年代前半



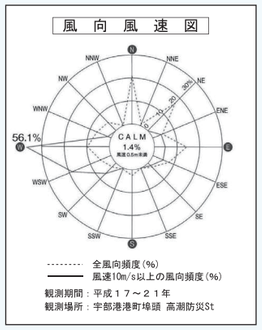
本港地区・芝中地区拡大図

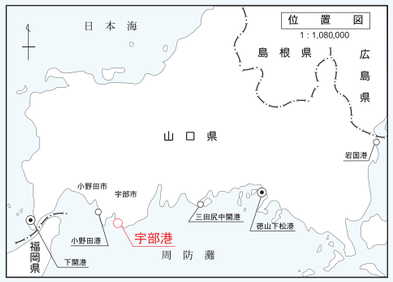


亀浦地区拡大図



※潮位図・風況図は、港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。





R7.4.1 時点

小野田港

臨海工業地域を支える港



Port of Onoda

港格：重要港湾（指定年月／昭和３５年６月）　港湾管理者：山口県

小野田港は山口県西南部に位置し、宇部港に近接した港湾であり、昭和35年には重要港湾の指定を受けました。本港は、江戸時代初期には遠浅の自然条件を利用した干潟の干拓造成による農作物や製塩業、さらに近隣一帯から産出される石炭の積出港として活況を呈していました。明治14年、美祢の石灰石を原料とする小野田セメントの創立と共に港湾施設の整備拡充が求められ、本港地区において係留施設や泊地浚渫が集中的に行われ、本港の港湾としての基礎が形成されました。

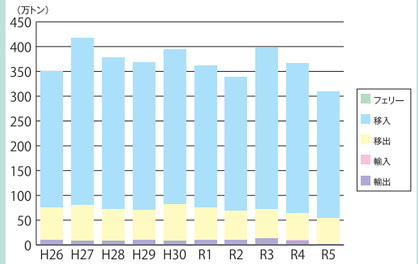
その後、昭和30年代のエネルギー革命に伴う石炭産業の衰退により、本港の港勢も一時停滞するに至りましたが、工業用地の造成や産業基盤の整備を図ると共に、既存企業の拡充強化や企業誘致を積極的に行った結果、化学、製紙、電力等の企業が進出し、臨海工業地域の物流拠点となり、今後の港勢の発展が期待されています。

主な公共係留施設

地区	係留施設	計画			供用		
		水深(m)	延長(m)	バース数	水深(m)	延長(m)	バース数
本港	本港２号岸壁	7.5	130	1	7.5	130	1
	本港３号岸壁	5.5	180	2	5.5	180	2
東沖	東沖岸壁	10.0	185	1	10.0	185	1

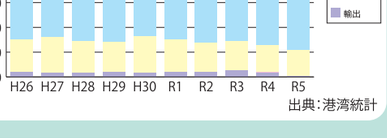
関税法	検疫法		家畜伝染病予防法	植物防疫法	入管法
開港	検疫港	無線検疫港	指定港	指定港	出入国港
×	×	×	×	×	×

総取扱貨物量の推移



出典：港湾統計

輸出・輸入　　移出・移入



出典：R5港湾統計



本港地区各ふ頭における荷役状況



本港２号岸壁における荷役状況



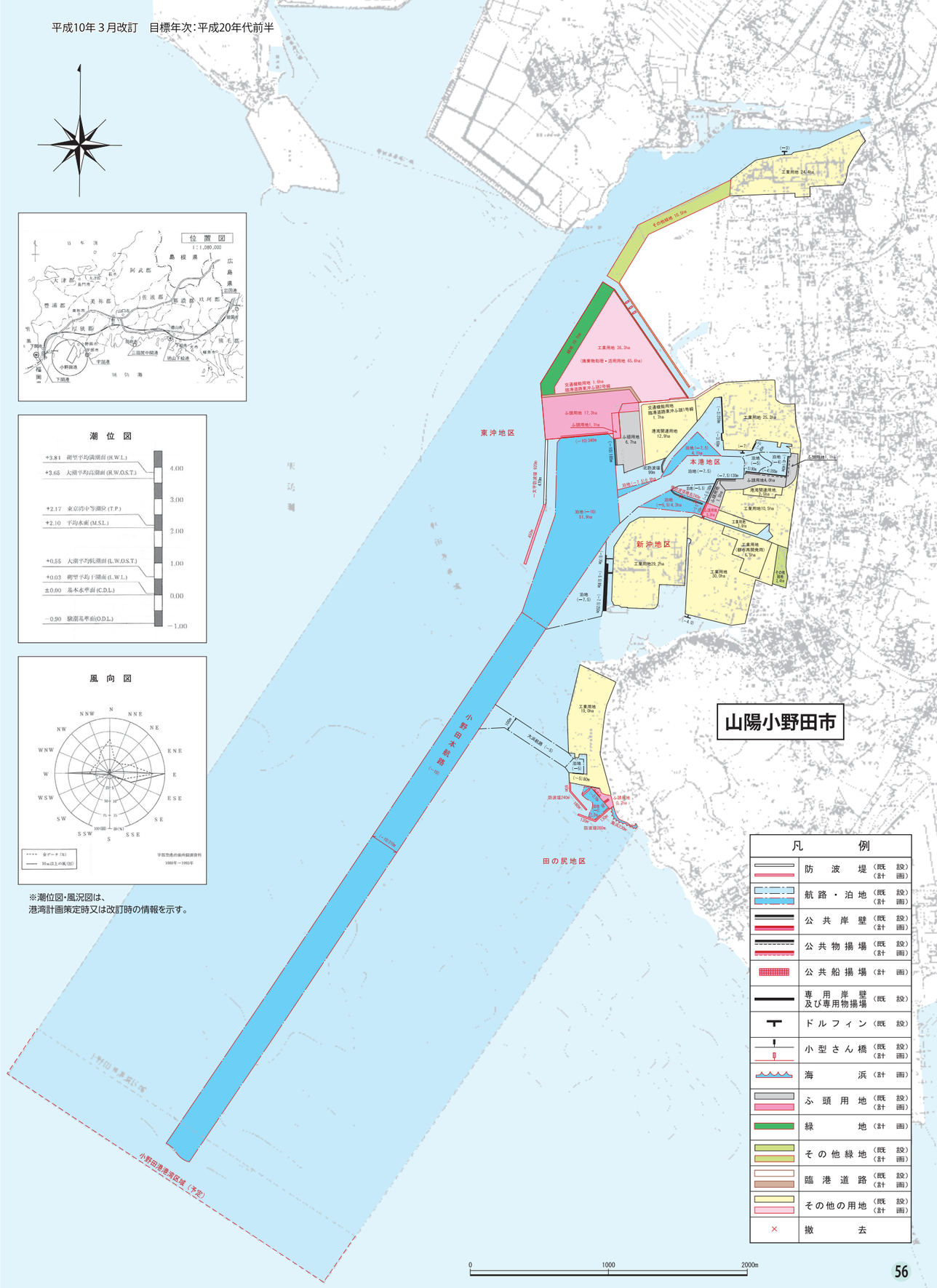
東沖ふ頭における荷役状況



小野田港全景

平成10年３月改訂　目標年次：平成20年代前半

※潮位図・風況図は、
港湾計画策定時又は改訂時の情報を示す。



R7.4.1 時点

河　下　港

特定の分野・機能の強化を図り、
港湾及びその周辺地域の
活性化を図る。



Port of Kawashimo

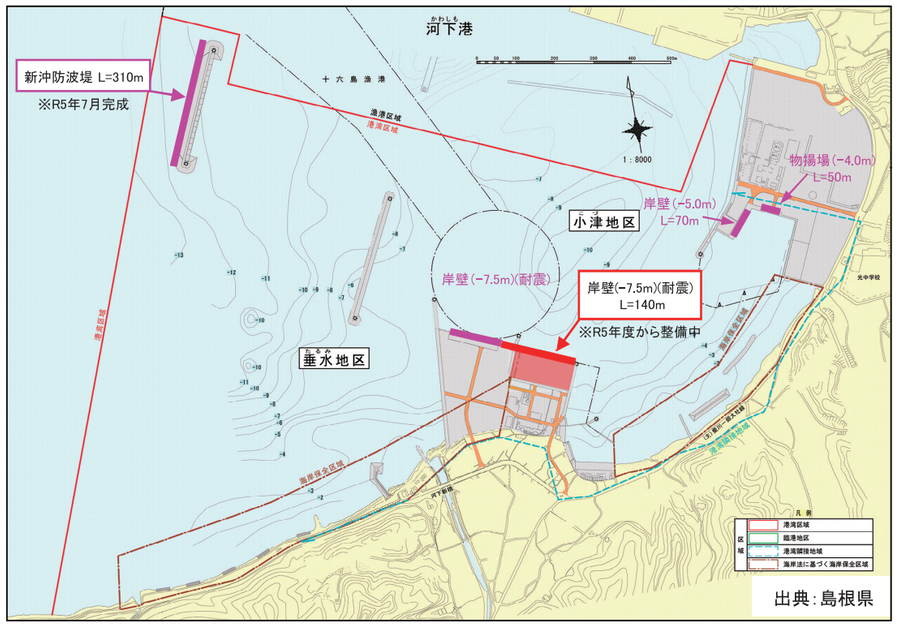
特定地域振興重要港湾（指定年月／平成12年）

河下港は、島根県東部の島根半島内に位置し、背後に出雲市などの都市を持ち、耐震機能を備えた大型岸壁や防災緑地が整備され、物流・防災の拠点として重要な役割を果たしています。

明治初期から銅を産出し、戦後は国内有数の石膏産地となりその積出港として栄え、現在では主に石材などの建設資材や石油製品（LPG）を取り扱っています。令和6年度には、一般家庭などへ供給するためのLPG海上輸送基地に大型タンクが増設され、LPGの貯蔵量はこれまでの約2倍となり、ますます地域経済や生活に欠かせない物流拠点となっています。

また、令和5年度には垂水地区の新沖防波堤が竣工し、同年度から新たな耐震強化岸壁（-7.5m）の整備も進んでいるところです。





特定地域振興重要港湾：
地域振興のための調査の重点実施や港湾事業の推進など、国による積極的な支援を受けることができ、地域振興のため重要な役割を果たすことが期待される港湾で、全国で13港湾が選定されている。

油　谷　港

荒天時において小型船舶が
避難・停泊するための港



Port of Yuya

避難港（指定年月／昭和29年）

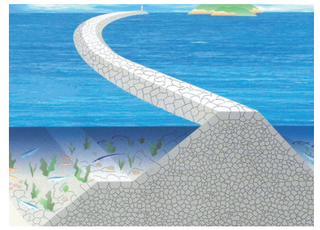
油谷港は、山口県の北西部の冬季風浪の激しい日本海側に位置し、北方約10kmに渡って横たわる向津具半島により天然の良港を形成しています。日本海側の荒波と岩礁の景観に比べると、静穏な港内の景観は対象的です。海岸線は西長門海岸県立自然公園に指定されており、北長門海岸国定公園に連なっています。

本港は、地形上の特性から小型船舶の避難港として昭和29年に指定され、その後昭和37年には地方港湾に指定されています。平成2年度より唐崎地区において避難港施設整備に着手し、令和元年度に防波堤（西）の整備が完了、現在は防波堤（北）の整備を進めています。



出典：国土地理院





県立自然公園内に設置する防波堤として、また、水産業への影響も考慮して防波堤の形状や構造を決定しています。捨石傾斜堤により海水の透過性が向上し、また海草類の付着も期待できます。

音戸瀬戸航路

航行船舶へ対応した
安全な航路環境づくり



Ondo-no-Seto Passage

開発保全航路（指定年月／昭和51年3月）

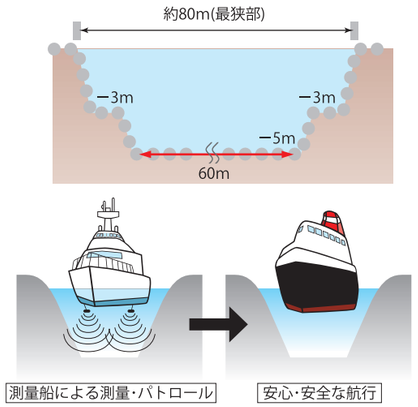
音戸瀬戸航路は、呉市と倉橋島に挟まれた南北に通じる狭い水道で、阪神・四国・関西方面への航路に接し、1日約700隻が航行する重要な航路です。音戸の瀬戸の開削についての歴史は古く、長寛2年（1164年）頃に平清盛が約3ヶ月を費やして航路を開削したとも伝えられています。

音戸の瀬戸の潮流は速いうえに、浅瀬や岩礁が点在しており、戦後の船舶大型化にともなって数多くの海難事故が発生していました。そのため国土交通省では、昭和26年度から水深５m、幅60mの本航路及びその両側に水深３mの補助航路の拡張整備を行い昭和32年度に完成しました。その後、昭和51年３月に開発保全航路の指定を受け、以来定期的に測量・パトロールなどの管理業務を行っています。



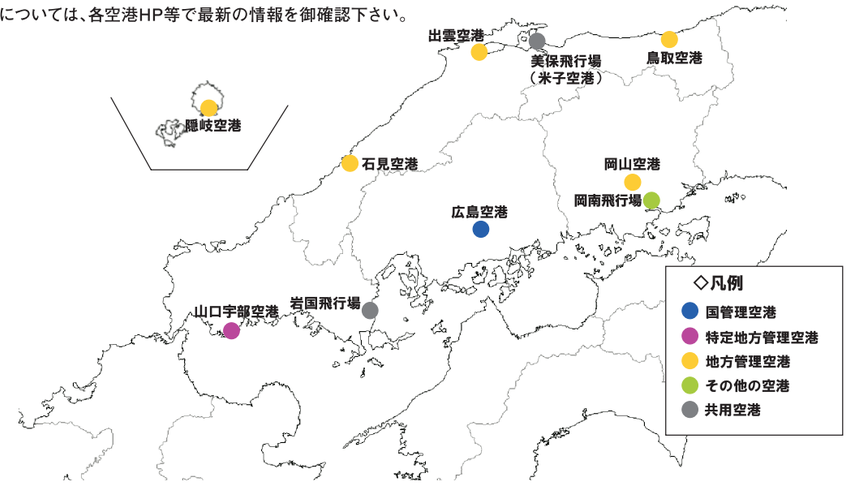
出典：国土地理院





管内の空港

※路線・便数については、各空港HP等で最新の情報を御確認下さい。



広島空港



【空港概況】
・種別：拠点空港（国管理空港）
・空港運営権者 広島国際空港株式会社
・設置管理者：国土交通大臣
・位置：広島県三原市
・面積：198ha
・滑走路（長さ×幅）：3,000m×60m
・運用時間（利用時間）：15時間(7:30～22:30)

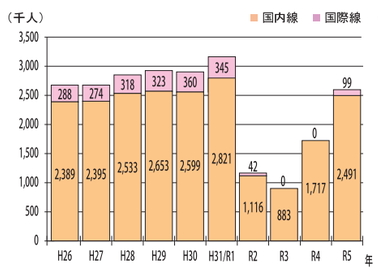
・路線：

国内線		国際線	
東京	15便／日	台北	4便／週
成田	2便／日	上海	3便／週
新千歳	1便／日	大連	3便／週
仙台	3便／日	香港	運休
那覇	1便／日	バンコク	運休
		ソウル	13便／週

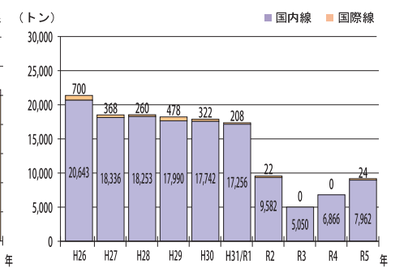
R6.4時点

広島空港は、平成5年10月に2,500m滑走路を有する新空港として供用開始し、平成13年1月には滑走路3,000mに延長、その後、就航率の向上を目指した計器着陸装置の高精度化（CAT-Ⅲa）を行い平成20年6月より供用、現在ではCAT-Ⅲbにて供用しており、濃霧発生時や悪天候時においても、安全に着陸できるようになりました。
また、令和3年7月より民間による空港運営が開始されました。民間の知恵と資金を活用した空港経営により、中四国で唯一無二の広がりを持つ航空ネットワークの構築や地域経済の活性化が期待されます。

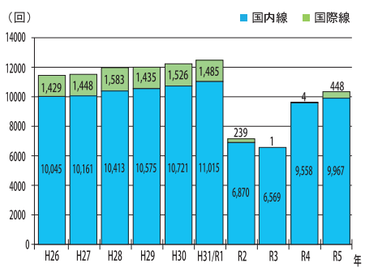
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

鳥取空港（愛称：鳥取砂丘コナン空港）

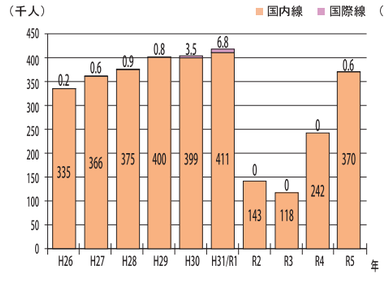


昭和42年7月滑走路1,200mで供用開始し、昭和60年に1,800m、平成2年には中型ジェット機が就航可能な2,000m化がなされ、鳥取県東・中部および兵庫県北部の地域と首都圏を結ぶ役割を果たしています。

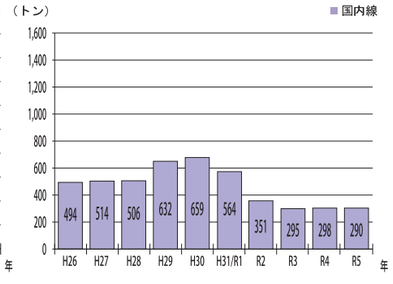
【空港概況】
・種別：地方管理空港
・設置管理者：鳥取県
・位置：鳥取県鳥取市
・面積：105ha
・滑走路（長さ×幅）：2,000m×45m
・運用時間（利用時間）：14.5時間(7:00～21:30)

・路線：東京　5便／日
R6.4時点

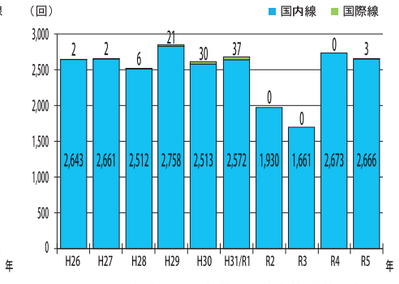
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

美保飛行場（米子空港）（愛称：米子鬼太郎空港）

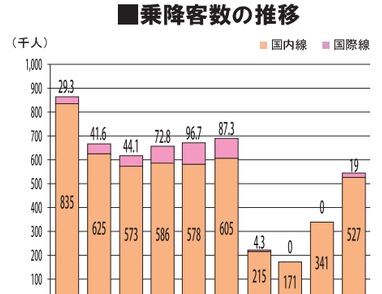


美保飛行場は、昭和44年に公共用飛行場に指定され、その後平成8年3月に滑走路2,000mにて供用し、更に将来の旅客需要の増加を航空機の大型化で対応するため、また冬季の就航率を改善するために、平成13年度より滑走路を東側へ500m延長する2,500m延長事業に着手し、平成21年12月に供用開始しました。
これにより、大型機材の運航による効率的な航空輸送が可能となる他、冬季の欠航等が減少し安定した離着陸が可能、更には、直接（海外）目的地へ行ける範囲が広がり、国際交流の促進、地域の活性化が期待されます。

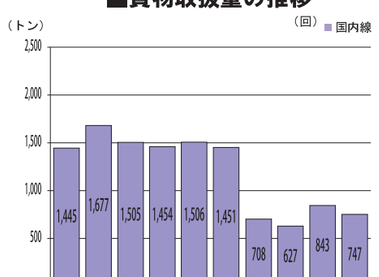
【空港概況】
・種別：共用空港
・設置管理者：防衛大臣
・位置：鳥取県境港市
・滑走路（長さ×幅）：2,500m×45m
・運用時間（利用時間）：15時間(7:00～22:00)

国内線		国際線	
東京	6便／日	香港	運休
		上海	運休
R6.4時点		ソウル	3便／週

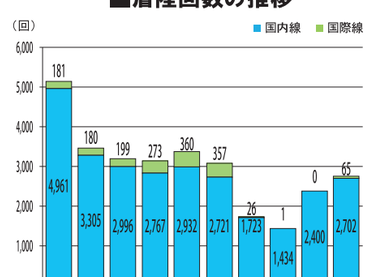
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

隠岐空港（愛称：隠岐世界ジオパーク空港）

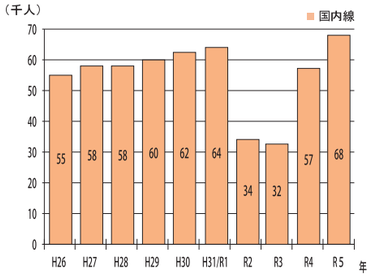


昭和43年7月に開港、平成18年7月には滑走路2,000mの供用を開始し、隠岐地方と本土、関西圏を結ぶ役割を果たしています。

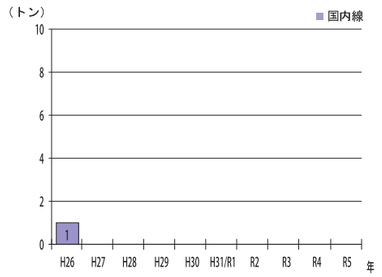
【空港概況】
・種別：地方管理空港
・設置管理者：島根県
・位置：島根県隠岐郡隠岐の島町
・面積：95ha
・滑走路（長さ×幅）：2,000m×45m
・運用時間（利用時間）：8時間(9:00～17:00)

・路線：伊丹　1便／日
　　出雲　1便／日
R6.4時点

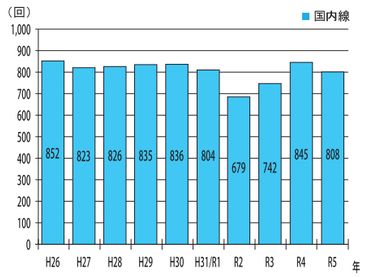
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

出雲空港（愛称：出雲縁結び空港）

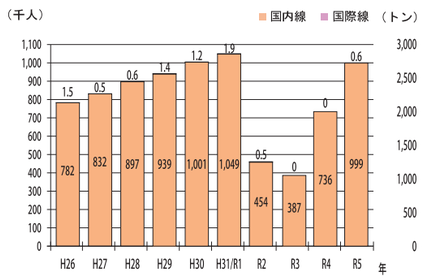


昭和41年6月に供用、平成3年に中型ジェット機が就航可能な滑走路2,000m化がなされ、出雲臨空地域の中心として大きな役割を担っています。

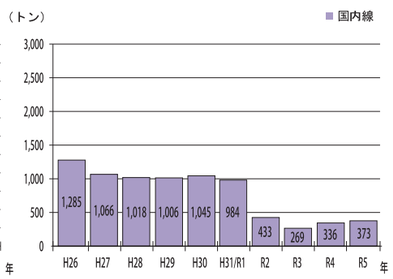
【空港概況】
・種別：地方管理空港
・設置管理者：島根県
・位置：島根県出雲市
・面積：57ha
・滑走路（長さ×幅）：2,000m×45m
・運用時間（利用時間）：13時間(7:30～20:30)

・路線：東京　5便／日
　　伊丹　4便／日
　　福岡　2便／日
　　名古屋（小牧）2便／日
　　名古屋（中部）1便／日
　　隠岐　1便／日
　　静岡　1便／日
R6.4時点

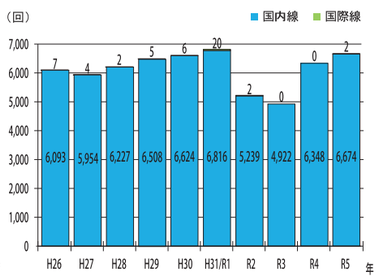
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

石見空港（愛称：萩・石見空港）

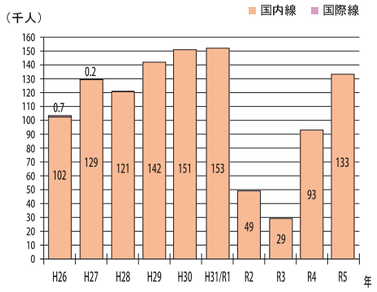


平成5年7月に滑走路2,000mを有する空港として開港し、島根県西部及び山口県北東部の地域と大都市圏を結ぶ役割を果たしています。

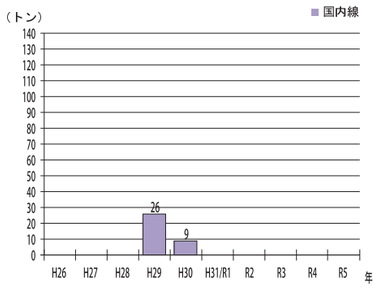
【空港概況】
・種別：地方管理空港
・設置管理者：島根県
・位置：島根県益田市
・面積：111ha
・滑走路（長さ×幅）：2,000m×45m
・運用時間（利用時間）：11.5時間（8:00～19:30）

・路線：東京　2便／日
R6.4時点

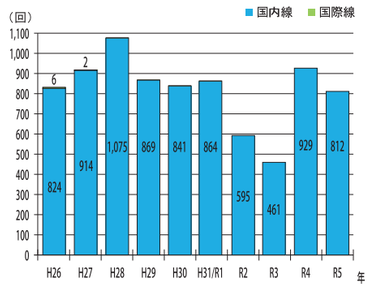
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

岡山空港（愛称：岡山桃太郎空港）

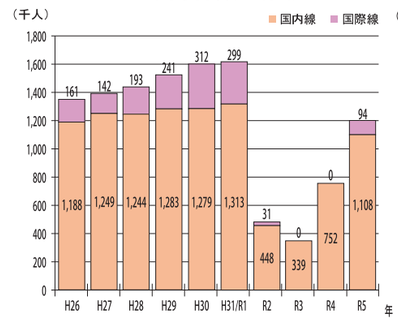


昭和63年3月に滑走路2,000mで開港し、平成5年に2,500mに延長、さらに平成13年10月に3,000m化され、国内・国際線とも充実しています。

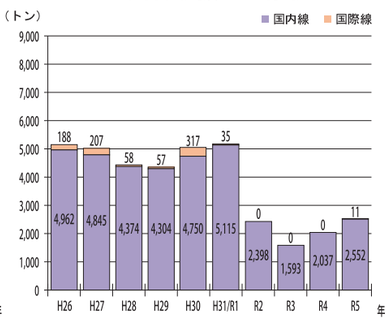
【空港概況】
・種別：地方管理空港
・設置管理者：岡山県
・位置：岡山県岡山市
・面積：187ha
・滑走路（長さ×幅）：3,000m×45m
・運用時間（利用時間）：15時間（7:00～22:00）

・路線：国内線
　　東京　10便／日
　　那覇　1便／日
　　新千歳　1便／日
　　国際線
　　ソウル　3便／週
　　上海　3便／週
　　香港　運休
　　台北　7便／週
R6.4時点

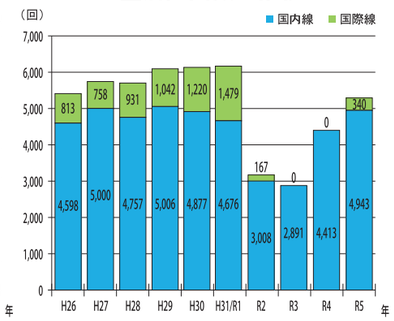
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

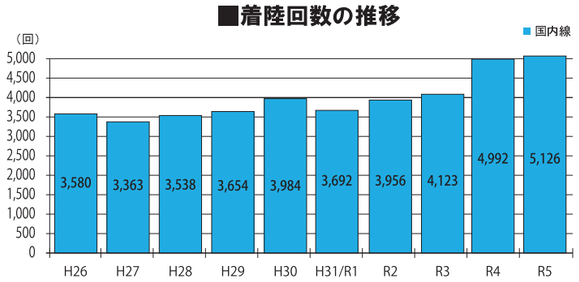
岡南飛行場



昭和37年10月に供用し、新岡山空港（現：岡山空港）の開港に伴い、昭和63年より岡南飛行場として小型機の専用飛行場として利用されています。また、消防・防災拠点の役割も担っています。

【空港概況】
・種別：その他の空港
・設置管理者：岡山県
・位置：岡山県岡山市
・面積：60ha
・滑走路（長さ×幅）：1,200m×30m
・運用時間（利用時間）：10時間(8:30～18:30)

■着陸回数の推移



出典：国土交通省「空港管理状況調書」

岩国飛行場（愛称：岩国錦帯橋空港）



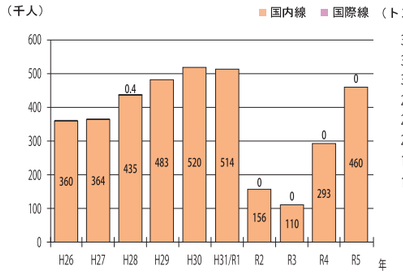
岩国飛行場は、米海兵隊が管理する日米共用の飛行場です。昭和13年4月に旧海軍が飛行場建設を開始して以来、昭和20年8月、終戦とともに米海兵隊が進駐し、昭和27年からは、在日米軍の基地となるとともに、民間航空としての開港をしていましたが、昭和39年12月からは定期路線が無くなっていました。

平成24年12月13日に48年ぶりに民航を再開し、1日4往復の東京便が就航しました。民間航空の再開にあたっては、既存ストックを最大限利用するための運用面での工夫も大きな特徴であり、米軍と民間航空機が滑走路等を共有することにより、新たな施設整備を抑えることが可能となりました。
また、平成28年3月末よりさらに東京便1往復と那覇便1往復が追加就航しました。

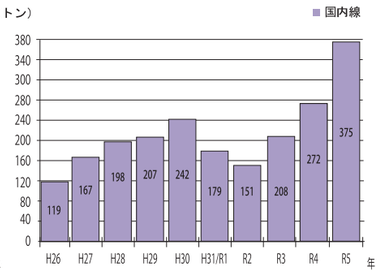
【空港概況】
・種別：共用空港
・設置管理者：米軍（民航管理者：国土交通省）
・位置：山口県岩国市
・滑走路（長さ×幅）：2,440m×60m
・運用時間（利用時間）：15時間（7:30～22:30）

・路線：東京　5便／日　那覇　1便／日
R6.4時点

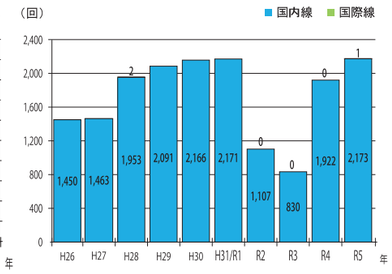
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移



※H24.12.13より供用開始　出典：国土交通省「空港管理状況調書」

山口宇部空港

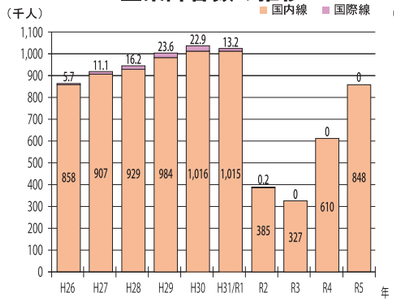


昭和41年7月に第3種空港として供用開始し、昭和54年7月には第2種B空港に昇格、平成13年3月には2,500m化され、山口県西部地域と首都圏を結ぶ役割を果たしています。

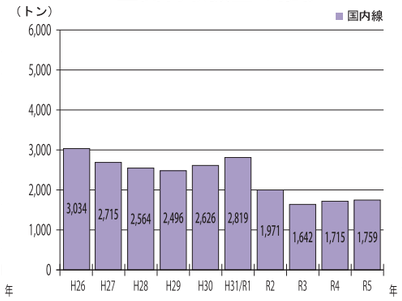
【空港概況】
・種別：拠点空港（特定地方管理空港）
・設置管理者：設置者：国土交通大臣、管理者：山口県
・位置：山口県宇部市
・面積：155ha
・滑走路（長さ×幅）：2,500m×45m
・運用時間（利用時間）：14時間(7:30～21:30)

・路線：東京　１０便／日
R6.4時点

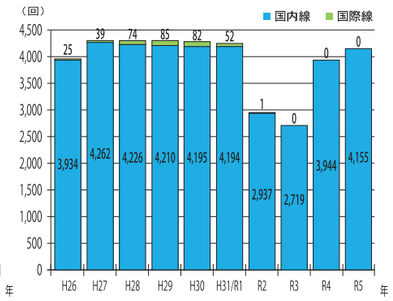
■乗降客数の推移



■貨物取扱量の推移



■着陸回数の推移

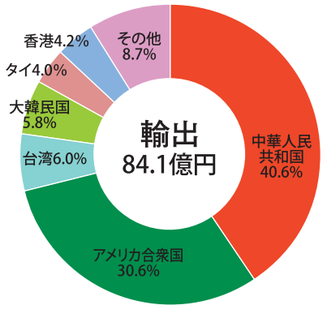


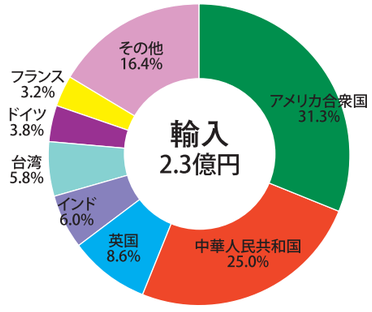
出典：国土交通省「空港管理状況調書」

国際貨物の取扱

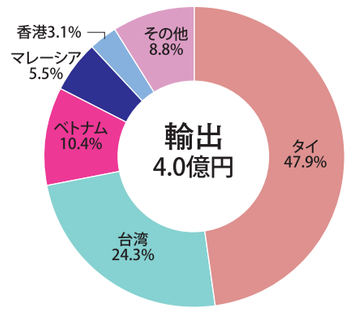
中国地方では、広島空港と岡山空港の2空港で国際航空貨物を取り扱っています。

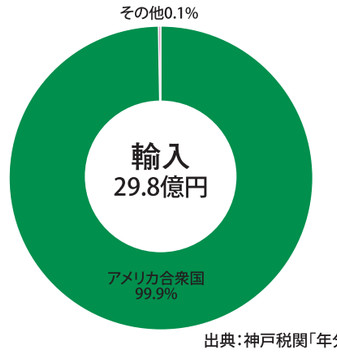
広島空港





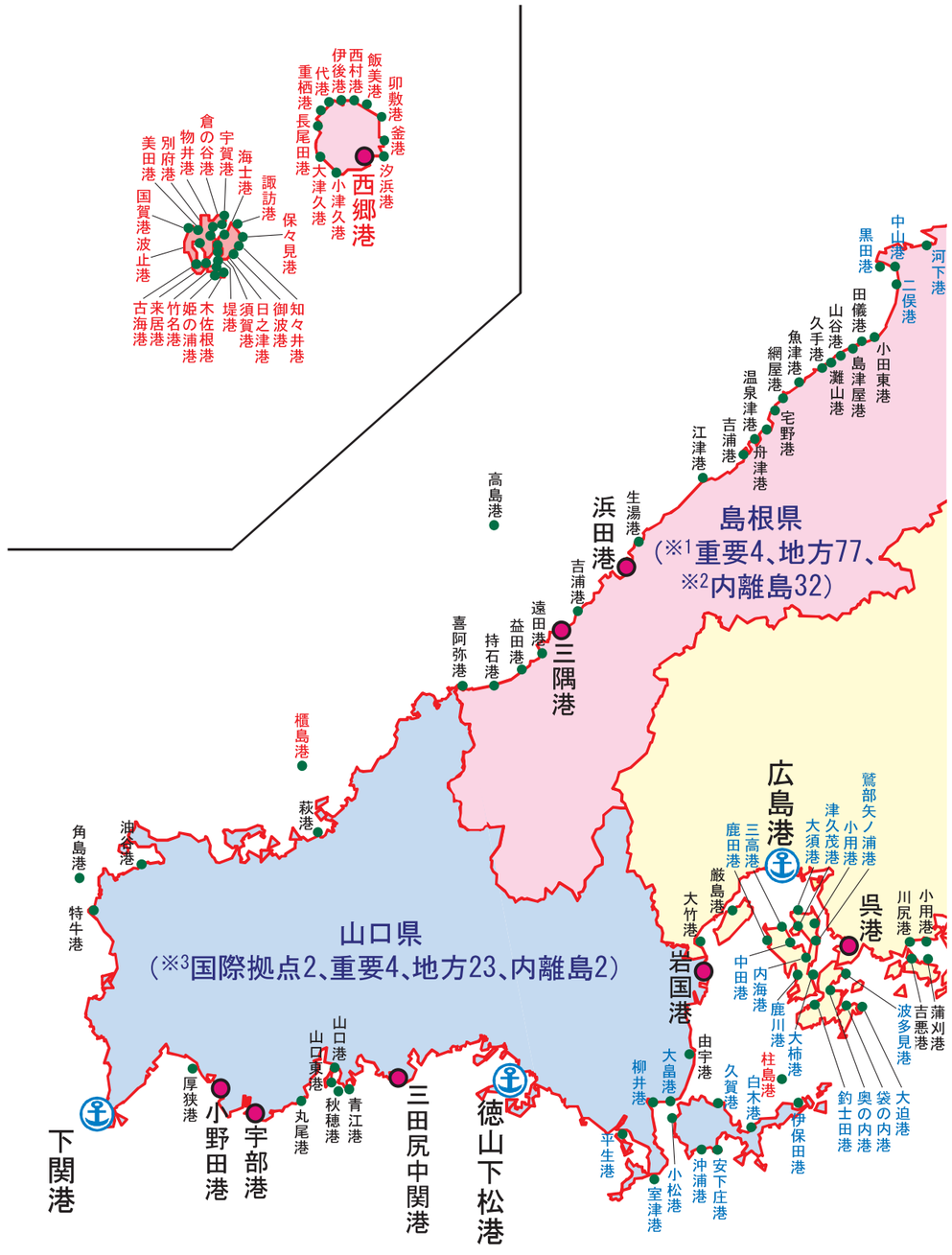
岡山空港

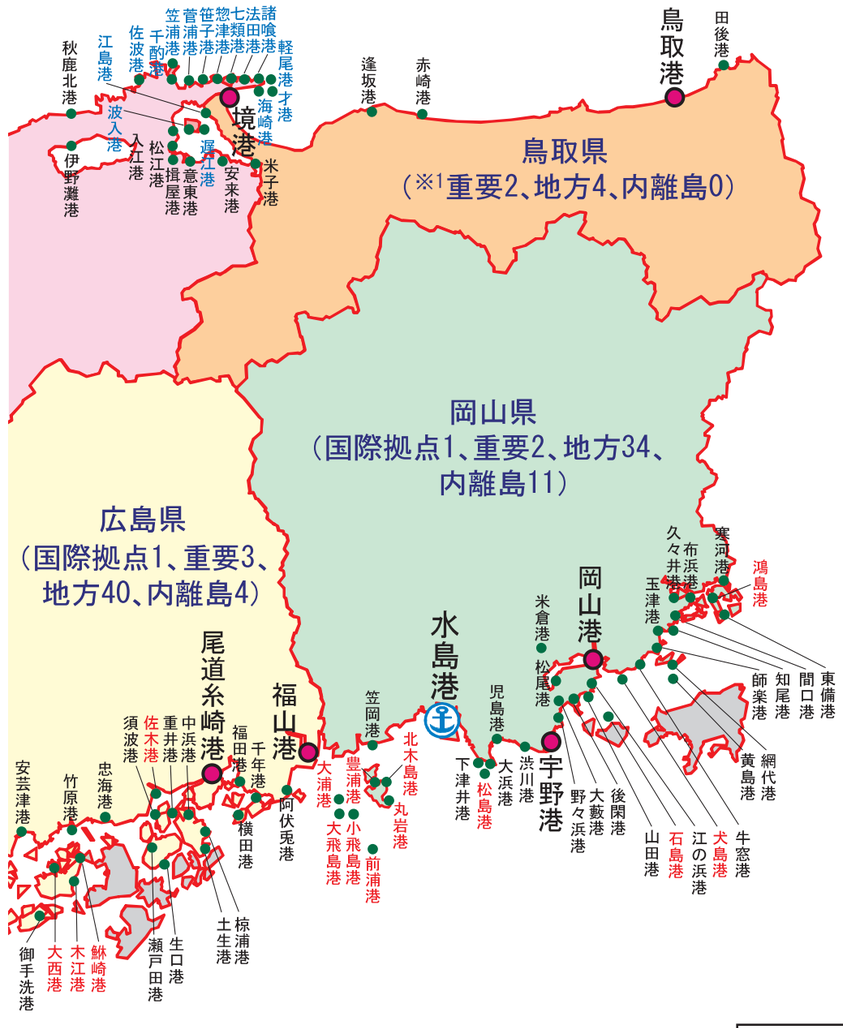




出典：神戸税関「年分確々報資料（令和5年）」

中国地方整備局管内の港湾位置図





国際拠点港湾（3港）
重要港湾（14港）
地方港湾（178港）
赤字：離島振興対策実施地域（49港）
青字：半島振興対策実施地域（44港）

※1　境港は鳥取県・島根県の両方にカウントしている。
※2　下関港は、九州地方整備局の管轄であるが、山口県にカウントしている。
※3　港湾区域の一部分のみ離島振興対策実施地域の港湾は黒字で示している。
　　該当は、岡山県（牛窓港）、広島県（広島港、御手洗港、瀬戸田港、福田港、重井港）、山口県（徳山下松港）。