

この震災からの復旧方針として、平成25（2013）年度までに港湾機能を回復し、平成29（2017）年度までに港湾の利用促進を図り、平成32（2020）年度までに東北全体の発展を支えていくこととし、併せて津波に対する臨港地区及び港湾背後地における防災・減災機能強化と災害時における港湾機能の相互補完を定めた。また、この方針のもと、地域が一体となって物流基盤強化に取り組むためには港湾機能の集約・分担を図る港湾統合一体化が有効な手段であるとの認識が深まり、再び港湾統合に向け動き出すことになった。

港湾統合にむけた主な経緯

時期	概要
平成2～6年度	「仙台国際貿易港整備促進協議会（現仙台国際貿易港整備利用促進協議会）」「仙台港整備運営協議会」が連名で仙台国際貿易港の特定重要港湾への昇格の陳情
平成3～6年度	宮城県が政府要望重点事業として、同港の特定重要港湾への昇格を要望
平成5～6年度	「石巻港建設促進期成同盟会」が石巻港と塩釜港（塩釜港区、仙台港区）の二港合併による特定重要港湾への昇格と陳情を開始
平成7～8年度	「石巻港建設促進期成同盟会」が塩釜港（塩釜港区、仙台港区）、石巻港及び松島港の三港合併による特定重要港湾への昇格と陳情を開始
平成7～8年度	「仙台国際貿易港整備利用促進協議会」「仙台港整備運営協議会」が連名で塩釜港（塩釜港区、仙台港区）、石巻港及び松島港の三港合併による特定重要港湾への昇格と陳情を開始
平成7年度	宮城県が政府要望重点事業として、上記三港の合併による特定重要港湾への昇格を要望
平成8年度	運輸省、平成9年度の概算要求において、三港合併による「特定重要港湾」での要求を見送る（理由：背後経済圏の一体性がないこと、各港間の距離がありすぎること等から特定重要港湾への昇格の前提となる港湾の合併そのものが難しいとされた）
平成9年度	塩釜港（塩釜港区、仙台港区）単独での特定重要港湾への昇格を要望したが、指定要件のうち「外貨換算貨物取扱量」が基準（最近3か年の年平均が400万トンを超えるもの）を満たしていないとして見送り
平成10年度	再度の昇格要望に対し、指定要件は満たすが今後の取扱貨物の推移を更に見極める必要があるとの理由から昇格見送り
平成11年度	昇格要望はするも、運輸省において特定重要港湾の定義及び配置の見直しを平成13年度に向け行うことから、昇格は見送り
平成13年4月	塩釜港が港湾法における特定重要港湾に指定 港名を「塩釜港」から「仙台塩釜港」に変更
平成22年8月	国土交通省が重要港湾103港から、重点港湾43港を選定（新規の直轄港湾整備事業の着手対象を原則これに限る） 宮城県内の港湾は選定されず
平成22年8月	仙台塩釜港、石巻港、松島港の統合一体化に向けた取組をスタート
平成22年10月	宮城県議会において「仙台塩釜港、石巻港、松島港の統合一体化に関する意見書」が採択
平成22年11月	宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会を設置
平成23年3月	東日本大震災
平成23年10月	「宮城県震災復興計画」（平成32年までを計画期間とする）、「宮城県社会資本再生・復興計画」（土木建築部門の部門別計画）を策定
平成23年11月	統合港湾の将来ビジョンを策定（宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会）
平成24年1月	宮城県統合港湾長期構想委員会を設置し、統合港湾の長期構想及び港湾計画素案をとりまとめ（平成24年3月）
平成24年3月	宮城県地方港湾審議会において三港の統合一体化を承認
平成24年8月	国土交通大臣への同意協議
平成24年10月	仙台塩釜港、石巻港、松島港が統合し、仙台塩釜港となる

◆ 仙台塩釜港・石巻港・松島港の統合

県では、東北地方の産業競争力を確保して雇用機会の創出を図るためには、ものづくり産業を初めとする新たな産業の集積・振興等を図っていく必要があり、そのためには港湾や空港などの物流拠点や三陸縦貫自動車道等の道路網整備を促進し、県内のみならず東北全体の広域的な物流基盤を再構築することが重要であると考え、港湾統合同体化を進めてきた。

重要港湾石巻港と地方港湾松島港の港湾区域を国際拠点港湾仙台塩釜港の港湾区域に編入することとする港湾法施行令の一部改正を踏まえ、平成24（2012）年10月17日付けで「国際拠点港湾仙台塩釜港」、「重要港湾石巻港」、「地方港湾松島港」を統合した新たな『仙台塩釜港』がスタートを切った。ちなみに国際拠点港湾・重要港湾・地方港湾と港格が違う港湾同士の統合としては全国初である。

各港区における適切な役割分担と機能配置を通じ、スケールメリットを活かした効果的・効率的な港湾の整備、管理及び運営を行うことにより、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾の国際競争力を強化し、背後地の産業を含めた迅速な復興につなげることを目指したこの統合は、平成21（2009）年に3,677万トンであった取扱貨物量（重要港湾126港のうち第19位）が平成28（2016）年には4,748万トンと過去最高を記録するなど成果が徐々に現れている。

【統合後の名称】

港湾名称は歴史的意義、地理的背景、一般的・国際的な知名度を考慮して『仙台塩釜港』とし、港区名はそれぞれ「仙台港区」、「塩釜港区」、「石巻港区」、「松島港区」とした。

【各港区の役割分担】

各港区が有している既存港湾施設のストックを有効活用し、適切な役割分担を行うことで、効率的な利用と重点的な整備を目指しており、具体的には、主として下記のとおりである。

- 仙台港区：東北のコンテナ及びユニットの拠点・・・・・・・・・・【東北のグローバル港湾】
- 塩釜港区：小型バルク貨物の拠点・・・・・・・・・・・・・・・・・・【地域産業支援港湾】
- 石巻港区：大型バルク貨物の拠点・・・・・・・・・・・・・・・・・・【広域基幹産業拠点港湾】
- 松島港区：東北を代表する観光の拠点・・・・・・・・・・・・・・・・【東北を代表する観光港】

【統合港湾のイメージ (将来ビジョン)】

(ビジョン策定委員会資料より抜粋)

東北を牽引する中核的国際拠点港湾の実現 (統合港のビジョン)

東北の産業競争力を高め、産業・雇用・暮らしを守り発展させる

- 東北の産業を世界に導くグローバル港湾 -
- 東北の経済を支える産業・開発拠点港湾 -
- 東北を代表する国際観光拠点港湾 -
- 東日本の震災時の支援・物流補完港湾 -

三港の機能とストックを
一体的に活用



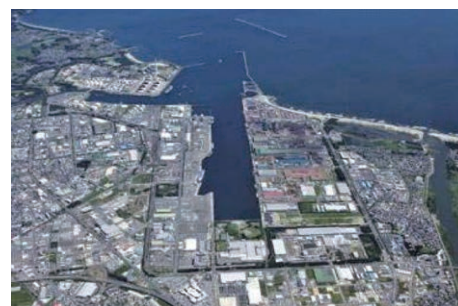
【松島港区】 東北を代表する観光港



【石巻港区】 広域基幹産業拠点港湾



【塩釜港区】 地域産業支援港湾



【仙台港区】 東北のグローバル港湾

大型クルーズ船の誘致

◆ 石巻港のクルーズ船寄港のあゆみ

我が国におけるクルーズ事業は、昭和47（1972）年に定期航路船を改修した「にっぽん丸」による日本一周クルーズが先駆けて、「ふじ丸」など計9隻のクルーズ船が建造された平成元（1989）年から翌年にかけてが「クルーズ元年」とされるが、石巻港の初入港はそれから十数年後、平成14（2002）年10月19日の「ばしふいっくびいなす」まで待たなければならなかった。その後、世界的にクルーズ人口は年々増加したが、石巻港においては寄港地とされることが少なく、平成16（2004）年には「ばしふいっくびいなす」の寄港が中止となったことから、次の寄港船は平成20（2008）年6月22日の「ふじ丸」となり、初入港から5年あまりの間があいた。

クルーズ船の寄港は、一般的に港の賑わいや観光客の消費等による経済効果が期待される。石巻港においても賑わいの創出や観光振興、ひいては港を活かしたまちづくりを進め、地域全体の活性化を図るためにはクルーズ船の誘致活動が不可欠であった。このことから、平成21（2009）年10月、石巻港における大型客船の利用促進を図り、石巻地域を活性化することを目的に、石巻市、東松島市、女川町の2市1町のほか地域の商工・観光などの民間団体や宮城県関係課・所が参画した「石巻港大型客船誘致協議会」を設立し、官民挙げての誘致活動を開始した。

国でも平成24（2012）年11月に「全国クルーズ活性化会議」を設立したのを発端に、翌平成25（2013）年6月には主に外国船社からの問い合わせに対応する「クルーズの振興のためのワンストップ窓口」を設置するなど、国を挙げたクルーズ船の誘致に着手した。その結果、平成26（2014）年6月に策定した「クルーズ人口を2020年に100万人」とする「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」は前倒しで達成され、平成28（2016）年3月に改めて「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」と上方修正する「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定しており、これらも石巻港へのクルーズ船誘致への追い風となった。

石巻港では国の施策よりも一足早くさまざまな活動に取り組んできた。平成23（2011）年こそ東日本大震災により3船の寄港中止が余儀なくされたが、平成24（2012）年以降は日本三景の一つである松島を有する松島町が参画したことも功を奏して毎年寄港実績があり、開港50周年となる平成29（2017）年にはクルーズ船「ばしふいっくびいなす」の入港を皮切りに、日本最大のクルーズ船「飛鳥Ⅱ」の初寄港を含め3隻のクルーズ船が寄港し、4回の寄港を達成した。

◆ 石巻港大型客船誘致協議会の取組

取組1：大型客船入港時の歓迎イベント

石巻港大型客船誘致協議会の主催により、クルーズ船の入港時にウェルカムフェスタを開催している。

まず、大漁旗に出迎えられるながら、入港後、歓迎式典が行われる。会場では、石巻市、東松島市、女川町及び松島町の地元名産品の販売が行われるほか、乗船客には地元ならではの旬な食材が振る舞われる。出港セレモニーでは、地元の伝統芸能などの披露や、花火が打ち上げられる中、住民の方々に盛大に見送られ、次の港へ向け出港する。



左上：大型クルーズ船入港時の大漁旗によるお出迎え
 左中：紙テープで出航をお見送り
 左下：地元の名産品を販売する物産展

右上：石巻市・女川町・東松島市・松島町のキャラクターによるお出迎え
 右中：歓迎式典
 右下：大型クルーズ船出港時のお見送り花火

取組2：船社・旅行代理店等への観光ツアー企画提案

石巻港大型客船誘致協議会では、船社・旅行代理店等に対して、石巻港から世界的に有名な観光地である日本三景松島や世界遺産平泉まで車で約90分圏内という恵まれたロケーションを活かしたオプションツアーの提案を実施している。また、地元のボランティアガイドがツアーバスに同乗し、東日本大震災で特に被害の大きかった地域を移動しながら、震災の被害から復興を目指す石巻の姿を語り伝える石巻ならではのオプションツアーの提案も行っている。

取組3：船社・旅行代理店等へのポートセールス

クルーズ船の石巻港への寄港地選定に結びつけるために、クルーズ船社等へのポートセールスを行っている。

石巻周辺地域の観光地、地元市町や住民等が一体となった歓迎イベントの内容を紹介するとともに、地元の食材や地元ならではのおすすめの観光メニューを提案し、地元食材の消費や寄港時の観光消費を促す取り組みを行っている。また、震災からの復旧工事が終息し、岸壁が安全に使用できることもPRしている。

◆ 大型客船航行安全対策の検討

大型クルーズ船の寄港に当たっては、何よりもまず安全な港であることが大前提となる。このことから県では学識経験者、海事関係者及び関係行政機関で構成する「船舶航行安全対策調査委員会」を設置し、新たに寄港を予定している客船について技術的な検討を行い、「船舶航行安全対策」を定めるとともに、関係者間で共有することにより安全の確保を図っている。

◆ クルーズ船の寄港

石巻港へは平成14（2002）年の初寄港以来、平成29（2017）年までに18回のクルーズ船の寄港があった。

石巻港へ寄港したクルーズ船

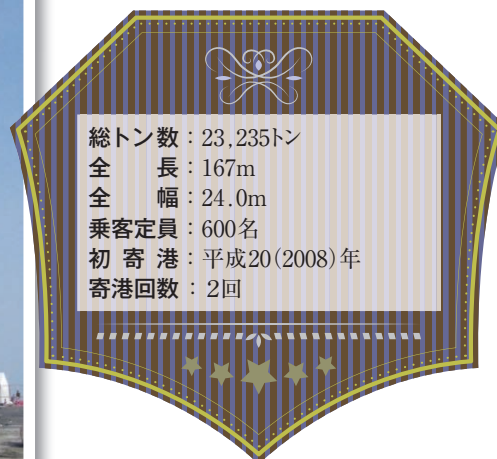
寄港日時		船名
平成14年(2002)	10月19日	ばしふいっくびいなす
平成20年(2008)	6月22日	ふじ丸
平成22年(2010)	7月29日	にっぽん丸
平成24年(2012)	9月24日	にっぽん丸
	9月26日	ばしふいっくびいなす
平成25年(2013)	5月9日	ふじ丸
	9月10日	ばしふいっくびいなす
	10月9日	オーシャンドリーム
平成26年(2014)	2月6日	にっぽん丸 ※世界青年の船(内閣府)
	6月12日	にっぽん丸
	10月31日	ばしふいっくびいなす
平成27年(2015)	5月15日	にっぽん丸
平成28年(2016)	4月1日	ばしふいっくびいなす
	9月1日	ばしふいっくびいなす
平成29年(2017)	5月23日	ばしふいっくびいなす
	6月10日	飛鳥Ⅱ
	6月11日	にっぽん丸
	10月26日	飛鳥Ⅱ

特に、開港50周年となる平成29（2017）年は、5月の「ぱしふいっくびいなす」の入港を皮切りに、合計4回・3隻のクルーズ船が寄港した。

「ぱしふいっくびいなす」は日本クルーズ客船株式会社が運航するクルーズ船で、平成14（2002）年に石巻港におけるクルーズ船初寄港を果たし、今回が7回目の寄港となり、船内の豪華さから「洋上の楽園」と呼ばれている。6月と10月に寄港した「飛鳥Ⅱ」は郵船クルーズ株式会社が運航する日本最大のクルーズ船で「洋上のオアシス」と呼ばれており、これまで石巻港に寄港したクルーズ船としては最大となる。また、6月に寄港した「にっぽん丸」は商船三井客船株式会社が運航するクルーズ船で、平成22（2010）年7月29日の初寄港から6回目の寄港となり、「美味なる船」という異名を持つ。

平成30（2018）年には、英国船籍の大型クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」の寄港が7月に1回、9月に2回予定されているほか、石巻港に寄港するクルーズ船として過去最大となる「MSCスプレンドイダ」の入港も8月に予定されている。10万トンを超える大型クルーズ船については、石巻港では初寄港となることから平成27（2015）年から国土交通省、宮城県、石巻市、海上保安庁、水先人会、船舶代理店等で綿密な打ち合わせを重ね、船社等に対して熱的なラブコールを贈るなど、関係者の努力により寄港が決まったもので、これは実に3年越しの運動が実った成果である。

◆ これまで石巻港へ寄港したクルーズ船





総トン数：22,472トン
 全長：166.6m
 全幅：24.0m
 乗客定員：524名
 初寄港：平成22(2010)年
 寄港回数：6回



にっぽん丸




総トン数：35,265トン
 全長：205m
 全幅：26.5m
 乗客定員：1,422名
 初寄港：平成25(2013)年
 寄港回数：1回

オーシャンドリーム



総トン数：50,142トン
 全長：241m
 全幅：29.6m
 乗客定員：872名
 初寄港：平成29(2017)年
 寄港回数：2回





飛鳥II

◆ 平成30（2018）年寄港予定の大型クルーズ船

ダイヤモンド・プリンセス




 総トン数：115,875トン
 全 長：290m
 全 幅：37.5m
 乗客定員：2,706名
 （一室2名利用時）


 総トン数：137,936トン
 全 長：333m
 全 幅：37.92m
 乗客定員：3,247名
 （一室2名利用時）



MSCスプレディダ

II. 石巻港開港50周年記念企画「座談会」



テーマ

- | | |
|---------------------|------|
| “石巻港の歴史” | P114 |
| “東日本大震災” | P117 |
| “復興と今後の石巻港に期待される役割” | P122 |



出席者紹介



石巻市長

亀山 紘 (かめやま ひろし)

プロフィール：1966年宮城県塩釜高等学校教諭、1969年東北大学工学部文部技官、工学部講師、1989年石巻専修大学助教授、教授、大学開放センター所長、2009年4月より現職



石巻商工会議所会頭

浅野 亨 (あさの とおる)

プロフィール：(職歴) 1964年ダイキン工業株式会社入社、1965年株式会社保原屋船具店(現宮城ヤンマー株式会社)取締役就任、常務取締役、代表取締役社長、代表取締役会長、2003年より代表取締役社長(団体歴) 1975年石巻商工会議所議員、常議員、2004年より現職



宮城県 土木部長

櫻井 雅之 (さくらい まさゆき)

プロフィール：1982年宮城県入庁、土木部空港臨空地域課長、土木部都市計画課長、土木部次長(技術担当)、2017年4月より現職



国土交通省 東北地方整備局 港湾空港部長

中島 洋 (なかしま ひろし)

プロフィール：1989年運輸省(現国土交通省)入省、第五港湾建設局企画課長、中部地方整備局 港湾計画課長、港湾局 計画課長補佐、東北地方整備局 港湾空港企画官、関東地方整備局 技術企画官、東北地方整備局 青森港湾事務所長、関東地方整備局 地域港湾空港調整官、関東地方整備局 港湾空港企画官、2012年茨城県 土木部 港湾振興監、2014年国土交通省 港湾局 港湾計画審査官、2015年より現職



【司会】

宮城県 石巻港湾事務所長

後藤 孝二 (ごとう こうじ)

テーマ1 “石巻港の歴史”

本日は石巻港の施工者である国土交通省東北地方整備局の中島港湾空港部長、港湾管理者である宮城県の櫻井土木部長、石巻港地元関係者の代表である亀山石巻市長、石巻商工会議所の浅野会頭にお集まりいただきまして、石巻港50年間の発展の歴史、石巻港の未来に向けた展望について意見を交換して、石巻港の将来像についての思いを共有したいと考えております。

■ 司会

石巻港の歴史ということで、1つ目のテーマに入ります。

初めに、石巻港の整備の歴史を櫻井土木部長から伺います。

■ 櫻井土木部長

おはようございます。今日は本当にどうも有難うございます。

おかげさまで、石巻港開港50周年を迎えることができました。これもひとえに国土交通省様、そして何より地元の力強いバックアップのおかげだと思います。港湾管理者として改めまして御礼を申し上げたいと思います。本当に有難うございます。

これから石巻港をしっかりと整備、そして貨物が世界中から集まるように頑張りたいと思いますので、引き続きのお力添え、よろしく申し上げます。

石巻の整備の歴史ということで、これはどちらかといいますと市長の方がよくお分かりだと思いますが、私の方から港湾の整備という観点で少しお話をさせていただきます。

石巻は古くから伊寺水門（いしみなど）という名前と呼ばれたようですが、古くは伊達政宗、今年誕生450周年ですが、この伊達政宗の命を受けた川村孫兵衛が現在の旧北上川の河道を開削したということで、いわゆる北上川の水運が開けたということですね。藩政時代は、江戸の方に米の搬出で栄えたと聞いています。一番多いときには20万石に達したというようなことも記録にあるようです。

明治に入り、内務省、そして県が港湾工事に着手しまして、明治40年から昭和16年位まで続いた訳ですが、河口港として整備を拡張してきました。なにぶん河口

港であり、流下の土砂あるいは埋没、そして湾内が非常に狭いということもあり、昭和35年に河口の西、いわゆる釜地区で工業港の建設に着手したというところですね。

以来、営々と整備を進め、昭和42年に第一船が入って以来、取扱量につきましては順調に推移してきたという状況ですね。

昭和56年に沖合展開となる雲雀野地区の造成を計画して、港湾計画を作りました。この港湾計画に基づき平成3年には公有水面埋立の免許を取得し、平成10年には水深13mの中央埠頭第1岸壁が、平成17年には同じく水深13mの中央埠頭2号岸壁が、そして平成18年には北埠頭岸壁を竣工して現在供用しているところであります。

平成24年には中核的国際拠点港湾として、仙台塩釜、石巻、松島の3港を統合して、これに伴う平成25年の港湾計画改訂では石巻港については原材料、あるいは燃料の輸入拠点としての機能強化を図ることとしています。近年は市長の強力なポートセールスでクルーズ船を受け入れている状況ですね。

■ 司会

ありがとうございます。

工業港の開発は昭和30年代半ばに始まったということで、本日御参加の亀山市長、浅野会頭はお二方とも石巻出身で、工業港開発の時期は青春時代にあたり、港にまつわる記憶や思い出など色々おありになるかと思っておりますので、御記憶にある石巻港の歴史、歩みのお話をお伺いしたいと思います。では、亀山市長からお願いたします。

■ 亀山石巻市長

工業港の発展以前、私は小さい時から雲雀野海岸で遊んでいたものですから、あのころ、雲雀野海岸は広い防潮林と砂浜がありました。しかし、東北パルプの排水の問題等があって遊泳はできなかったのですが、よく釣りをした場所です。

中学校も高校も日和山の高台にありましたので、いつも校舎から港といいますか、港というよりはそのころは雲雀野海岸を眺めながら、勉強もせずに海を眺めているという時代だったのですが。

ちょうど高校3年生のころ、工業港が開かれるということで、そのころはあまり工事もなく、起工式時には恐らく石巻にはおりませんでした。4、5年、石巻を離れていて、昭和42年に石巻に戻って参りました。そのころは一気に港が開発されて、これは石巻にとっては北上川を挟んで東が水産、そして西が臨海工業という発展の息吹を感じて生活してまいりました。

港湾が出来たころは、どちらかという私は釣りが好きなものですから、よく港湾の中で釣りをしています。そのころまだ工業港、港に船が入るにしても減多に入らないという状況で、むしろ釣りをして毎日楽しんでいたというところがあり、土日には必ず港に行って一日釣りをしていた、そういった青春時代でした。

本当に石巻の発展、経済的な発展をけん引していただいている港であると思っています。私どもとしても、将来もっともっと経済をけん引してくれる港になるよう私も努力したいと思ひますし、皆さんと一緒に努力して参りたいと考えております。

■ 司会

ありがとうございます。では、浅野会頭から思い出話など、よろしくお願ひします。

■ 浅野会頭

思い出話というより、私はもともと北上川の傍で育ったので、昔の石巻は今のよう漁港があり、工業港がありという時代の前で、全部が川湊で、漁船であればマグロの巻き網が盛んな戦後の頃で、2月頃になると150艘から200艘位が川に係留されて、その船を伝い歩いて中瀬まで行けるぐらいで、魚市場も川の中にあるというような状態だったんです。

さっきお話しされたように、毎年上流から土砂が流

れてくるので、毎年浚渫していたんです。これでは駄目だというような動きが出てきたと聞いております。

そのころちょうど内海安吉先生がいらっしゃった頃で、戦後の開発計画、北上川の総合開発計画が始まりましたが、私の記憶ではそれに石巻が入っていませんので、石巻を計画に入れてもらって、まず港づくりということで、昭和33、34年頃から運動が始まったわけです。

そのころの釜は入り江だったんです。入り江の先まで行けるような堤防があり、そこを歩いて遠足したりというような記憶があります。もともと入り江をどう活用するかという発想があったのではないかという気がするのですが、それを掘り込み型の港を作るということで、運動が展開したのではないのでしょうか。

時代の流れと共に北上川ではやり切れなくなって、まず石巻港の発想が出て、その後、やっぱり漁港も外だということで今の漁港が完成しました。今の北上川は、両岸にプロムナード、中瀬を公園にするとか、「まちづくり」の中心として活用しようという、展開になってきています。石巻の歴史を象徴している港づくりは、これからも石巻の経済の基盤であり続けることは間違いないと思っています。

■ 司会

どうもありがとうございます。貴重なお話をお伺いしました。

それでは、中島部長にお伺ひします。東北地方の港の中で石巻港はどのような位置づけの港であるのかお話しいただければと思います。

■ 中島港湾空港部長

櫻井部長や浅野会頭からもお話がありましたが、私から見れば石巻港は時代時代の社会の要請に応じて港が計画、整備され、川湊から始まって、釜地区から雲雀野地区という形で、その時々課題なり、あるいは社会の要請に応じて形をどんどん変えてきたという、今でいうイノベーションを繰り返してきた港だと思っています。

ただ、日本で言う3大湾とか瀬戸内海みたいな静穏な海域の天然の良港ではなくて、外海に面した厳しい中であって、東北で見ると半開放性の仙台湾の一角にあるといったポテンシャルをしっかりと見極めなが

ら、技術開発で大型作業船による施工ができる時代になってようやく石巻港が今のような形に整備が進んできた歴史があると思っています。その際にも天然の良港のように自然発生的にできるのではなくて、当時の方々がちゃんとコンセプトを打ち出し、計画を立てて、関係者の理解なり協力を取りつけ、事業を展開するという、ある意味地域の方々が強靱な意志を持って地域を開発してきた、この積み重ねが石巻港だと私は理解をしています。

石巻港は皆さんがご存じのように新産業都市という形で工業用地とセットで港が整備をされてきて、出発は工業港ですが、現在は仙台港区、松島港区、塩釜港区と合わせて国際拠点港湾仙台塩釜港という形で、全体で見れば多様な機能を持つ中の「ものづくりの産業拠点」ということと、地理的には三陸の南側に位置していることから、まさに三陸の南のクルーズの玄関口という役割を持っていると思っています。

公共事業も重点投資、あるいはメリハリをつけた整備と言われておりますが、一方で地域づくりでも金太郎船のな何でもかんでもではなくて、石巻地域と港がどういう強みを持っているのかということを見たときに、先ほど申し上げたように周辺に立地しているものづくり企業がきちんと操業を継続できることと、一方でこういう工業港は直背後に需要があって広域的な需要を受け止める港ではないので、そのようなことも含めてこれからどういう役割を担っていくのかということが課題だと思っています。

そのような中で、港の機能的には大型岸壁があり、また未利用地がある石巻港というのはこれからまだまだ発展のポテンシャルを秘めた港だと思っているところです。

■ 司会

ありがとうございます。



テーマ2 “東日本大震災”

2つ目のテーマは東日本大震災です。東北の太平洋岸に住んでいる我々にとってはこの話題は特別な意味あいがあるかと思います。東日本大震災から6年7カ月が過ぎました。石巻港を含めた石巻市は大きな被害を受けました。皆様からそれぞれの立場で当時の話や今後に向けた取り組みなどについてお伺いしたいと思います。

■司会

まず初めに亀山市長から、震災時の石巻市の被害や復旧の状況についてお話を伺えればと思います。

■亀山石巻市長

3・11の東日本大震災で石巻は本当に甚大な被害を受けました。多くの方が犠牲になり3,600人もの尊い命を奪われたということで、これは市民の安全・安心を守るのが行政の一番の大事なところですが、今回の震災では守ることができなかった。その反省に立って今「まちづくり」を進めているところです。

それと同時に、浸水によって多くの家屋を失いました。全体の世帯数の76.7%、約77%が何らかの被害を受けた地域です。特に全壊家屋が2万棟ということで、多くの方が家を失い、仮設住宅についても7,000戸以上ということで、今、私どもとしては、とにかく住まいを再建するのが最重要課題だということで進めてまいりました。

国、県のお力添えがあって、今、新市街地の区画整理事業による宅地の提供はほぼ完成しました。それから半島部についても防災集団移転促進事業で高台に宅地造成しましたが、今年度内にはほぼ住宅の提供が終わるところまでとなりました。また復興公営住宅についても目標戸数4,700戸、今見直しを図っていますが、今の段階で目標戸数の約8割は完成しております。今年度内には4,253戸の整備が完了しますので、目標戸数4,700戸に対して90%は超えると。

ただ、今精査していますので、恐らく目標戸数は下がるとは思いますが、そうすると大体今年度中には95%は完成するのではないか。あと一部、二子南というところがあり、これが平成30年度までになりますが、ほぼ住宅の再建については見通しがついたということに

なりました。

港に立地している企業の方々も本当に大変な作業だったと思います。しっかりと皆さんに立ち上がっていただきました。

特に3・11後の3月22日には伊藤製鐵所の社長がみえまして、石巻工場を再建しますと始まって、セイホク、石巻合板、そして日本製紙と大体3月27日頃までには立地している企業の皆さんに、「とにかく石巻工場を再建します、頑張ります」と言っていました。

これは石巻にとって大きな励みになりました。

あの混沌とした状況の中から、がれきの撤去もまだ進んでいない中、石巻工場を再建すると各会社の社長さん方が宣言していただいたのは石巻の復興に大きな力を与えていただいたと思っています。

また、港を使った物資の提供、これは三井造船のテクノスーパーライナーという15,000トンの船が工業港（石巻港）に寄港、停泊して被災者の方々に1泊の支援をしていただきました。

船の内部を見せていただいたのですが、素晴らしい食事が出て、被災者の方々はまず来ると船内でシャワーを浴びて、あの頃、とにかく風呂にも入れない状況でしたから本当に素晴らしい船内で1泊の支援をしていただきました。港からそういう意味では本当に元気をいただいたと思っています。

■司会

亀山市長、ありがとうございます。それでは石巻経済界の皆様が震災後に取り組んだお話を浅野会頭からお伺いしたいと思います。

■浅野会頭

市長が石巻市の概略を言いましたけれども、会議所

としてもとにかくあの当時は電話も通じない、携帯も駄目だ、電気も駄目、ガスも駄目ということで、ライフラインが分断していました。

それでも連絡がつく人だけでも集まって、3月の末に皆でそれぞれの部門で頑張ろうというような決起大会を開き、そこから経済界としては復興へと活動を始めました。

まずはライフラインをいかに早く的確に復興していくかということで、一番手間がかかったのは水道ですが、まず電気、それからNTTの通信、この辺から始めて、毎日のように会議をやって、どのエリアはいつまでにやるんだというような話をしながら進んでいった訳です。

一方で思うのが、自衛隊の人達、もちろんアメリカの応援もありましたが、見たこともない重機を持ってきて「がれき」をどんどん処理していく訳です。あれは本当に我々が予想した以上にすごいパワーで「がれき」処理をしてもらって道路が通れるようになってきました。

水産関係では点在していた冷凍倉庫の中の魚が、電気が止まっているので腐ってくる訳です。腐ってくる前に海に魚を捨てようということで、超法規的に海に魚を捨てる事を了解してもらって、共同作業でやったんです。

石巻の水産人のプライドある行動には本当に感激し、石巻の力強さを感じました。

それともう1つ、今市長が言われた日本製紙の社長が来て、石巻で工場を再開しますと言われました。

あれが一番インパクトがありましたね。そして煙突から煙が出たときには本当に「復興の狼煙（のろし）」のイメージで、非常に力強く感じました。

また、交通インフラを考えれば、縦ラインから横ラインへ「みちのくウエストライン（石巻、大崎、新庄、酒田）」の整備が今でもなかなか進まないんですね。このラインの早期実現に向かって改めて頑張ってるっていなくちゃいけないと思います。

それと、災害時に漁船も含めた船舶を活用することを大いにPRしたいですね。200トン以上の船だと食料はある、水はある、風呂はあるということで災害向きなんです。だから災害の時には協力してもらって漁船も含めて指定したら良いのではないのでしょうか。

実は私、船の仕事をやっているながら、ちょっと大き

な船はみんな衛星電話を持っていることに気づきませんでした。衛星電話ならどこへでも連絡が可能なんです。最初のうちはそこまで考えがなかったんです。

「何だ、船に行けば何でもあるんだ」ということで、1週間以上お風呂に入れなかった人に「お風呂に行つて来い」と言う事もありました。災害の時の緊急の指定をして船から応援してもらうことを考えたらいいのではないかとこの頃改めて思ったんです。

■ 亀山石巻市長

テクノスーパーライナーも最初は避難所にしてはという提案だったんです。

■ 浅野会頭

船自体が自己完結型ですから、大いに活躍ができません。

■ 亀山石巻市長

それと、先ほど言い忘れたのですが、港に立地している企業がいち早く再建を果たすということで宣言していただきましたけれども、それは航路啓開（こうろけいかい）を早くしていただいたというのが非常に大きいんですね。第一船が早い段階で入っていただきましたので。

そういう意味ではいち早く石巻港の航路啓開をしていただいた東北地方整備局には本当に有り難いと思います。

■ 司会

ありがとうございます。次に櫻井土木部長から、石巻港の被害状況とか復興状況を伺います。

■ 櫻井土木部長

今、市長、そして会頭から当時のお話を聞かせていただき、まさに当時がよみがえってきたなという感じがします。県は当時、港湾機能をいち早く復活しようということで、先ほど御指摘のあった啓開作業は国の力を入れながら、まずは被災を受けた岸壁、あるいは港湾施設をとにかく、いの一番に回復しようということやっておりました。

おかげさまで着々と工事は進んでいます。復旧事業は約50件弱で230億ぐらいあるのですが、今年の8月、

平成29年8月末で港湾施設では約68%程、海岸施設では50%程の完成です。これは完成率ですので、実質出来高ベースではもうちょっと進んでいるかと思います。

いずれにしましても、平成32年までにはしっかりと全て終わらせたいと思っています。港湾機能としての荷役施設といったところは全て復旧完了していますので、日本製紙さんをはじめ、港湾を取り巻いて展開している方々の利便性の確保についてはしっかりとやっていきたいと思っていました。

また、今現在やっているのは復興事業で、防潮堤の整備です。防潮堤の整備についてはこれから進めなければならぬところで、平成29年3月末で4割程度です。いずれにしましてもこれも平成32年までにはしっかりと進めたいと思っています。縁の下の力持ちの土木部としまして、これだけはお約束をしながら、しっかり守りたいので、よろしくをお願いします。

「がれき」ですが、本来「がれき」は市町村の専管事務ですが、これだけの大規模な被災ということで、今回は県が事務委任という形でやらせていただきました。

おかげさまで色々環境にも配慮しながら、3年以内の完了を目指しまして平成26年に終わっております。当石巻につきましても大変皆様、市さんから御協力を得ながらしっかりと進めまして、特に良かったのは石

巻港に広大な敷地があった。これは非常にある意味ラッキーだったと思っています。

約50haの敷地で大量の廃棄物を処理でき、それが加速的に進んだ結果だと思っています。市街地近くにこういった広大な敷地を持つということは、都市のポテンシャルというか、対災害の強さという意味においても大変必要だと思いました。本来であればここは企業が立地するところなのですが、改めて広大なエリアをちゃんと持っている都市というのは非常に強みがあるなと実感しました。

当時、陸送で、ピーク時だけでも1日当たり2,300台運んだと聞いていますが、ただ北上とか牡鹿は遠いものですから、それらについては海上輸送で運べた。これも大きな利点だったと思います。また、廃棄物も、たまたま埋立のエリアに投入できたということもあって、これについては非常に良いサイクルで回ったと思います。

■ 浅野会頭

「がれき」は普通の処理能力だったら100年かかると言う話でした。100年もかかっていたら、これは一大事。

■ 亀山石巻市長

当初は「がれき」処理は自治体の役割なんだと。こ



れだけの量を短時間で処理するというのは無理だ、石巻ではもう無理だということで、私が県にお願いに行って、是非、県でしてほしいと。それは良かったです。平成26年3月末には綺麗にあっという間に終わりました。

■ 浅野会頭

あれは焼却炉を4つ作ったのですか。

■ 亀山石巻市長

そうです。

■ 浅野会頭

処理終了時にスクラップにしないで、そのまま置いておいてくれれば、活用できたのに残念でした。

■ 櫻井土木部長

我々もそうだし、地元さんもそうだし、あれはゼネコンの英知を使って協働でやったという感じがします。

■ 亀山石巻市長

私が大事にしている写真があります。これです。



■ 司会

ここに人が写っているので規模感が分かりますね。

■ 中島港湾空港部長

そうですね。これは上から撮っているのではなくて、横から撮っているんですね。

■ 亀山石巻市長

ヤマニシ跡地です。



■ 浅野会頭

気も遠くなるような量でしたね。

■ 司会

復旧復興事業は県だけでなく国も共に石巻港の事業に取り組んでいるということで、近年にないほどの広域的な災害に当たりまして、港の啓開作業のお話を中島部長にお伺いします。

■ 中島港湾空港部長

東日本大震災はご存じのように沿岸一帯に被害がありましたので、青森県から茨城県までの太平洋沿岸の港が同じように津波の来襲を受けて完全に港の機能が一時麻痺しました。

地震動による岸壁の壊れも若干あるのですが、どちらかという津波による漂流物が海中に沈んだり、あるいは荷役機械が壊れたりということがあって、先ほど市長さんからお話がありましたように、まずは港の中にある浮遊物を撤去しないと船が安全に入港出来ないで、航路啓開をどう進めていくのかということが最初の大きな課題としてありました。

特に沿岸一帯に被害がありましたので、どこから手をつけるか、あるいはどのように業者を手配するかということが課題でした。

まずは、全国から東北に作業船を集めて港内の沈没物や漂流物等を撤去する必要がありました。全国規模の大手企業だけでなく地元企業も連携して作業船を使って、大型バケットでつかんだり、潜水士が潜ってフックをかけたりして、沈没した船やコンテナ、浮遊している魚網などを引き上げることで港が使えるようになりました。

陸からは、ご存じのように「くしの歯作戦」で内陸から沿岸部に道路を繋げ、海からは、船が港に入港出来るように緊急的な航路啓開などの取り組みを実施しました。

それによって先ほど市長さんからお話がありましたような緊急物資を積んだ船、あるいは食事やシャワーのサービスの提供可能な船が入港出来るようになりました。さらには、塩釜港区に燃料を積んだタンカーが入港してガソリンや灯油が供給出来るようになりました。

国土交通省としても、所有する船舶を入港させて、いろいろなサービスをさせていただきました。

それからもう1つ大きかったと思うのが、各港の復旧・復興計画を作ったことです。これは被災した港湾施設を災害復旧する際に、全て復旧する必要があるのかというのが財政当局から言われておりました。

このため、本当に必要な施設を見極める必要がありましたので、国・県・市のほか利用企業などに集まって頂いて協議会を立ち上げ、そこで復旧・復興計画を作りました。その時に立地する企業側から、操業再開スケジュールを示してもらって、それに間に合わせるよう暫定でも何とか使えるようにして、本格復旧はその後に利用調整を行いながら実施するなど、国・県・市そして企業が連携して復旧・復興計画を実行していききました。

これら立地企業が操業継続することは、雇用面や税収面からも地域経済にとって影響が大きいことだと思っております。このような計画を関係者間で合意形成され、実行に移したことで、港湾の復旧・復興が比較的スムーズにいったのかなと思っております。

■ 司会

ありがとうございます。



テーマ3 “復興と今後の石巻港に期待される役割”

最後のテーマ、復興と今後の石巻港に期待する役割について、皆さんに明るい未来に向けたお話をお伺いできればと思います。

◆ その1：港湾物流・港湾関連事業

■ 司会

まずは亀山市長から石巻港背後地の復興についてお伺いします。

■ 亀山石巻市長

私どもとしてはやはり港湾を活用していく。これからはますます物流関係では港湾の役割が大きくなっていくと思っております。

港湾の背後地にある下釜南、上釜南、ここの業務系の用地について、今、区画整理事業で整備しておりますが、できるだけ早く完成させて、そして企業誘致を果たしていきたい。やはり港湾の背後地に企業誘致することで更に石巻の経済発展に繋げていきたいと考えております。

特に石巻は港から原料を受け入れており、大崎地方には飼肥料を、木材関連でも山形県の新庄、酒田方面に提供しておりますので、そういう意味では河南道路の整備と合わせてますます重要な港湾になってくると考えています。

■ 司会

ありがとうございます。

櫻井土木部長に伺います。市長から背後地の復旧についてお伺いしたので、広範囲で見た場合、石巻港からの物流環境、アクセス環境については復旧事業でどのように変わったかをお伺いします。

■ 櫻井土木部長

市長御指摘のとおり、やはり港湾だけでは駄目で、物流を繋ぐ、血管の役割をする道路が大変重要だと思っています。

まず1つは復興道路です。国の復興リーディング事

業の一環としていわゆる三陸沿岸道路を非常に精力的に進めていただいております。まずは仙台—石巻間が昨年、平成28年3月に4車線化された。片側1車線では混雑しておりましたので、定時性の確保に極めて有効だったと思います。

更に復興道路は北へ北へ延びています。今は南三陸海岸インターチェンジまでですが、早晚、気仙沼、そして岩手県釜石までどんどん繋がっていく状況です。これは物流として極めて大きい流れだと思います。併せて、常磐道も4車化に向けて、宮城県内で着工しました。そうしますと、首都圏へのリダンダンシーが「三陸沿岸道路」と「東北縦貫自動車道（以下「縦貫道」）」の2つとなり、極めて重要だと思っています。

また、会頭御指摘のとおり、横の道路をやらなければならない。108号も然りで、我々もしっかりと108号について事業化に向けた歩みを強めていきたいと思っています。

その中で、みやぎ県北高速幹線道路も復興道路として整備を進めています。これについては一般道の一部、5期区間は残りますけれども、平成32年までに全ての区間を供用したいと思っています。

復興事業の他ですが、縦貫道とみやぎ県北高速幹線道路をインターチェンジで結ぶ作業を今やっています。国から色々宿題をいただき、1つ1つ解決しながらやっているところですが、一日も早くこのアクセス道を縦貫道と繋ぐことによって、縦貫道と三陸沿岸道路も結ばれるので、こういったことは極めて大事だと思っています。復興後もしっかりと進めてまいります。

いずれにしても、港を結ぶ面の道路整備を進めてまいりたいと思いますので、よろしく願います。

■ 司会

ありがとうございます。石巻港の活躍の場が広がってくるのが分かりました。

先ほど、日本製紙さんのお話があったように、石巻港周辺に立地する企業が困難に遭いながら力強く立ち上がろうとする姿が色々報道されていますが、港湾背後地の整備やアクセス環境が改善する中で石巻経済界が将来に向けて取り組んでいること、または取り組もうとしていることについて浅野会頭にお伺いしたいと思います。

■浅野会頭

なかなか難しい質問ですが、要は今、櫻井部長が言われたように、港と道路をどのように関連付けていくかというグランドデザインが必要ではないかと思います。

特に私はみやぎ県北高速幹線道路へ非常に期待しており、もちろん東北縦貫自動車道に繋いでもらわなくては困る訳ですが、基本は石巻港ぐらい広大な背後地を有する港湾は無いのではないかと考えております。

例えば、今、須江の団地が満杯ですね。だけど、あそこは結構拡大可能な地域があります。そんなことで、そういった基盤作りをして、地元の企業も含めてどういった産業構造にしていくかという大事な命題があります。行政に色々お願いするとボールがこちらに投げられてくるので、それを行政と一緒に進めなければいけないなと思っています。

せっかく海に向かって「まち」なので、漁港の背後地の企業もそうなのですが、結局国内需要だけでは原動力にはなりにくいので、やはり海外展開を企画する時代に移る必要があるのではないかと。ただし、海外に行くとなるとかなりの覚悟が要る訳です。人的な覚悟もあるし、資金的な覚悟もあるし。だけど、いつかそれをやっていかなくてははいけない。

それともうひとつは、一企業ではなかなかやりきれないということで、どこかで企業同士が連携し合う環境になってくるのではないかと。そういった兆しは水産加工団地の方には見えていますので、そういったところも視野に入れながら進めていきたいと思っています。「光は海から」。海に面している石巻は産業面でも色々な展開ができる可能性があると思っていますので、それを使うか使わないかは我々の責任だと思って、気合いを入れ直していきます。よろしく御指導をいただきたい。

■司会

どうもありがとうございました。

中島部長は東北全般の港の話を耳にすることが多いと思います。このような地元の取り組みを伺った感想と、できれば地元へのエールをお伺いさせていただきます。

■中島港湾空港部長

石巻港は、背後の企業の大半が操業を再開しているのですが、取扱貨物量は震災前と比べるとまだ7、8割止まりになっております。それを詳細に分析しているところではありますが、1つには震災前に主力だった水産関連品、あるいは飼料などの背後の需要が減ってきているというところがあります。一方、立地企業を見てみると、飼料や木材関係は国内需要をマーケットにしているところなので、人口減少していく中でこれから大きな伸びが見込めないところがあります。

他の地域を見てみると海外のマーケットを対象にしている港は取扱貨物量が増えたり、あるいは工場を拡張したりということがありますので、先ほど、浅野会頭からお話がありましたように、これからは海外のマーケットも視野に入れて取り組んでいく必要があると感じているところです。

そうした時に、石巻港には大型岸壁や未利用の土地がありますので、ポテンシャルはまだまだこれからあると思っています。

ただ、その時、実際にリスクを背負って活動する企業がどれだけ出てくるかということになろうかと思っております。最初に申し上げましたように、石巻港というのは元々そういう時代時代の要請に応じて、色々形を変えてきた港でありますので、これから新しい時代へ向けての可能性というのは大いにあると思っています。

また、先ほど道路ネットワークの話がありましたが、まさに市長さんをはじめ、地域の方々の努力が実りつつあって、外国のクルーズ船の寄港も始まっていますので、こういった外国から来たお客さんが内陸も含めて宮城県、あるいは三陸地域に来ていただいて交流なり文化に触れていただくとともに、消費をしていただくことで、この地域の活性化につなげていくというのがこれからの課題と思っています。

◆ その2：大型旅客船クルーズ

■ 司会

今、クルーズ船のお話が出ましたが、石巻港には貨物船だけではなくクルーズ船が近年多く入っており、国においても2020年に訪日外国人500万人とのクルーズ船によるインバウンドを目標に掲げております。クルーズ船を取り巻く環境について、まず中島部長から御紹介していただければと思います。

■ 中島港湾空港部長

まず世界のクルーズ人口の状況を見ますと、当初は欧米がほとんどだったのが、ここ最近ではアジアをはじめ、クルーズ人口が増加傾向にあり、それに伴って日本へのクルーズ船も増加傾向にあるといった状況です。

政府としては当初、クルーズによる訪日外国人旅行者100万人という目標があったのですが、それを5年前倒して達成し、現在は、2020年までに500万人という政府目標を掲げて取り組んでいる状況にあります。そういった中で、国土交通省としては既存ストックを活用して大型クルーズ船の受け入れ環境の整備に取り組んでいるところです。

一方、我が国のクルーズ船の寄港状況を見ますと、西高東低と言いますか、九州、沖縄には非常に多くのクルーズ船が寄港しているのですが、東日本には寄港数がまだ少ない状況です。

これは中国や韓国を拠点とする1週間程度の比較的料金の安いカジュアルクルーズなどが、どうしても旅行日数からすると寄港範囲が九州、沖縄となり、東北まで寄港するとなると2週間、あるいはそれを超えるような行程になるので、なかなかカジュアルクルーズという形では寄港しにくいというのが実態としてあります。

しかしながら、東北には今年度、80隻近くの国内外のクルーズ船が寄港する状況にありますので、それぞれの船会社の経営方針によってまだまだ寄港の余地があると思っています。

東北へのクルーズ船の寄港隻数は増加傾向ではありますが、全国の伸び率から比較するとまだ低調という状況にありますので、まずは、クルーズ関係者に「東北にはこういう港があって、こういう船が入れますよ」

という情報をしっかり発信するとともに、「その背後にはこういう非常に魅力的な観光地なり、食なり、文化がありますよ」ということをPRしていく必要があると思っています。

今までのポートセールスは港単位で、それぞれの地域にお任せしており、ブロック機関である東北地方整備局としては積極的に関与していなかったのですが、日本のクルーズ船寄港が西高東低の状況の中で、とにかく東北に1隻でも多く寄港してもらうためには各県とか各港任せではなくて、東北として底上げを図っていく必要があります。

このようなことから、今年の3月に東北地方整備局、東北運輸局、東北経済連合会（以下「東経連」）などが中心となり、各県の港湾部局と観光部局にも参画していただいて、東北を積極的に売り出していくための「東北クルーズ振興連携会議」を本年3月に立ち上げたところです。当会議の設立総会には、村井宮城県知事などにも御出席をいただいて、宮城県の力の入れようを実際に感じたところでございます。

このような状況の中、石巻港にも来年ダイヤモンド・プリンセスが複数回寄港する予定となっています。特に石巻港には、水深13mの岸壁が連続して整備されており、これは東北の港の中で一番のスペックとなりますので、この優位性を活かして益々、寄港が増えるように我々としても努力していきたいと思っています。

■ 司会

ありがとうございます。

櫻井部長に伺いますが、宮城県では仙台空港の民営化に合わせて仙台宮城インバウンド推進協議会などインバウンドへの取り組みが始まっておりますが、クルーズ船に関しての取り組みはどのようになっていますか。

■ 櫻井土木部長

知事が常々言っておりますのは、交流人口の拡大です。

東北は人口減少が顕在化しています。特に沿岸の被災市町においては災害のインパクトがあったということをお考えすると、少子化傾向にある中で定住人口をいかに多くするかという施策も大事である一方で、国内はもとより外国からもお客様に来ていただいて、経済活動をしていただくということが最も持続的な活動に

なるだろうという思いです。

そのようなことから、まずは仙台空港の民営化をやりました。おかげ様で新規航路が増えていますので、随分と外国からのお客様が来ることを期待しています。そういう中で、仙台、そして石巻、気仙沼、色々な「まち」を知っていただくのがまず一歩だと思っています。

また、インバウンドを考える上ではクルーズ船も非常に大きなツールだと思っています。

造詣が最も深い石巻市長に御活躍いただいたことで、石巻には大きなクルーズ船が来ています。我々としては、そのお客様を受け入れるための様々な施設はしっかりと作っていききたい。

今般、中島部長の計らいもあって色々補正予算も組ませていただきましたが、まだまだ足りないと思っています。また、南浜津波復興祈念公園を設置し、我々はここで立ち上がっているんだということも世界に発信したいと思っています。

クルーズ船で来県した折には日和山からここを見ていただく、あるいは実際にここに来ていただいて手を合わせていただくことも市と一緒に取り組ませていただきたいと思っています。まずはそういった環境整備をしっかりと進めていくことが役割だと思っています。色々気の付かない点があり、港湾の中のサイン計画もまばらな状況ですので、色々教えていただきながら地元の皆さんとしっかりと手を組んで進めたいと思っています。改めてよろしく申し上げます。

■ 司会

ありがとうございます。

石巻港では「石巻港大型客船誘致協議会」を立ち上げて、亀山市長が中心になって活動しています。協議会の活動内容やクルーズ船が石巻圏域にどのような影響をもたらすか、市長のお考えをお伺いします。

■ 亀山石巻市長

大型客船誘致協議会は平成21年に設立しました。石巻市、東松島市、女川町と松島町の2市2町で協議会を設置し、平成21年から誘致活動を進めて参りました。その効果もあって、震災直後から国内の大型クルーズ船に寄港していただいております。まだまだ石巻港を生かし切れていないと思っています。

せっかく2バース、延長520m、水深13mと、恐ら

く今の段階でも15万トンクラスの大型クルーズ船が入れる可能性の高い港ですので、これまで港を整備していただいた県の皆様、国の皆様に本当に感謝したい。

太平洋岸では唯一、大型クルーズ船や、海外クルーズ船の寄港地になり得る港だと思っています。これからも活動していきたい。

ダイヤモンド・プリンセスが来年3回寄港していただく。しかもそのうち2回は7割が外国人ということで、我々としてはネット環境をいかに整えるかということを中心として検討しております。

海外から来られた方にSIMカードを無料で配布しようということで、来年度は1,000枚分の予算を確保しております。あとはアプリケーションソフトを適宜開発しておりますので、多言語で対応できるようなソフトを開発して、それで海外から来られた方々に対して情報もしっかりと伝えていきます。今後こういった対応が必要かということもしっかり分析しながら来年度以降につなげていきたい。

東経連の皆さんとも連携しておりますので、クルーズ船社のMSCクルーズに対しても要望活動していきたいと考えております。

港からインバウンドを進め、広域でやっていくことが必要だと思います。距離的には仙台へも、平泉へも十分に観光することができる港だと思っています。そういう地理的な優位性も上手く使いながら、石巻としては国と県の尽力によって工事が始まり、植栽も始まった南浜津波復興祈念公園から堤防を通り、「かわまちづくり」を進めている「いしのまき元気いちば」まで、萬画館もありますので、回遊する観光を目指して取り組んでいきたいと考えております。

■ 司会

ありがとうございます。

先ほど、市長からお話があった「いしのまき元気いちば」が6月30日にオープンしましたので、浅野会頭にはクルーズ観光の視点から今後どのような効果を期待されているか、またクルーズ観光で訪れるお客様にぜひお薦めしたい石巻圏域の魅力などがあれば合わせてお話をいただければと思います。

■ 浅野会頭

大きな客船が石巻に来るようになり、民間としては、

テントを張って色々な「おもてなし」をしったり花火を上げたりしていますが、乗ってきたお客さんからするとインパクトがないような気がします。

例えば、横浜の大栈橋のように立派な栈橋の中に施設があって、そこで色々な物が買えるようになっていますが、そこまではいなくても何か恒久的な溜まり場みたいなものが必要ではないでしょうか。

それからもう1つは、石巻をPRする、行ってみたいと思わせるようなコースづくりですね。

市長が言われたように平泉まではみやぎ県北高速幹線道路に関係がある訳です。交通インフラの整備は必要条件です。

日本で唯一残された未開の半島である牡鹿（おしか）半島（はんとう）や、離島、猫島（田代島）も含めて、自信を持って日本に限らず世界に対し、石巻にはこういう色々な面白い、他の地区に無いものがあるんだと、地元が本気になってきちんとしたルート作りをする必要があるのではないかと反省も兼ねて思っています。

今年ハリボンアート・フェスティバルなど、知事も市長も皆で官民挙げて取り組んだ企画があって、これからどのように地元で根差すかというのが宿題なのですが、そういったソフト面の企画に合わせてクルーズ船を呼ぶ、多角的な組み合わせができます。

クルーズ船については市長がトップセールスマンですから、我々はそれを支えるようなソフトも含めたアイデアを出し、自信を持って世界にPRし続けていきたいと思っています。

そして、そんなこともPRしながら、決まったバスでサーッと行ってサーッと帰ってくるのではなく、ぶらぶら歩いて、「まち」の中に行くような、このエリアで御勝手にやってくださいというようなやり方を本格的に考えなくてはいけない。

こうした企画がクルーズ船を呼ぶために地元としてできる大事な作業なので、行政と一緒に頑張っていきたいと思っていますので、よろしく御指導をいただきたい。

■ 司会

最後に、皆様から一言ずついただいて本日の座談会を締めたいと思います。さらに、50年後の石巻港開港100周年に向けて皆様個人の思いで構いませんので、ぜひ一言ずつコメントをいただければと思います。



鶴岡孝夫 画／石巻市所蔵

■ 浅野会頭

50年後、できれば生きていたいのですが、駄目でしょうから。

そうですね、やっぱり立地的には東北一の港に発展する余地が石巻はあると確信しています。背後地も無尽蔵にありますから、50年後には、やっぱり石巻が東北の港としてはナンバーワンになれる可能性が大きい訳です。「光は海から」です。頑張りたいと思います。

■ 中島港湾空港部長

最初に申しあげましたように、石巻港はイノベーションを繰り返してきた港だと私は思っています。今50年前の石巻港を振り返ると、「えっ、こんな地形だったの?」と思うように、100年後の人が今の石巻港を見て、「石巻港ってかつてこんな港だったのか」というぐらいに変化を遂げていることをまず期待しているのが1つです。

もう1つは、市長さんからお話がありましたようにかつては市民に親しまれる水際線があり、工業港として経済優先で開発した港が今の状況ですけれど、なか

なか市民が親しめるスペースがないのですが、先日の港湾感謝祭が1つのきっかけだと思うのですが、市民が石巻港を「我が港」だ、あるいは「我がまちには石巻港がある」と誇りを持ち、市民に親しまれるような、そういう港であって欲しいという思いです。

■ 櫻井土木部長

国土交通省の力を借りながら港の運営、管理をしています。本日、石巻港が地域にとって大事な施設だということを改めて感じたところです。会頭がおっしゃるとおり、「光は海から」という、まさにそのとおりでして、石巻港があって初めて石巻の発展、そして東北全域の発展があるということを改めて認識しました。

我々としては、50年後そして100年後にこの港湾がしっかりと皆さんの生活を支えていくような管理と整備を進めたいと改めて決意を申し上げます。本日

はありがとうございました。

■ 亀山石巻市長

支倉常長が出帆する様子を描いたあの絵（P126参照）は震災後、鶴岡画伯が石巻の復興を願ってあの絵を描いてくれたものです。400年前に支倉常長が伊達政宗の命を受けて出帆したように、50年後には東北経済をけん引する港として、そして海外を目指す港になるような夢を抱きながら、県、国と連携しながら取り組んでいきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

■ 司会

それでは、皆様とは50年後にお会いできるのを楽しみにして（一同笑い）、本日の座談会を終了します。皆様ありがとうございました。

以上



石巻港開港50周年記念座談会を終えて

Ⅲ. 功劳者表彰式



功勞者表彰式

平成29（2017）年7月12日、石巻グランドホテルにおいて石巻港整備・利用促進期成同盟会主催の「石巻港開港50周年記念式典」が開催された。

同式典において石巻港の利用促進、環境整備に御尽力された35個人・団体の功勞者表彰式が行われ、同盟会会長から感謝状が授与された。



表彰された功勞者の皆様

表彰された功労者の皆様（敬称略、順不同）

表彰主旨 同盟会の会長、副会長を務め、その功績が顕著（1個人）

- ▶ 阿部秀保（前東松島市長）（御都合により欠席）

表彰主旨 石巻港の整備促進に尽力し、その功績が顕著（1個人、4団体）

- ▶ 曾根原康之（前南光運輸株式会社常務取締役）
- ▶ 株式会社丸本組
- ▶ 株式会社山大
- ▶ 津田海運株式会社
- ▶ 若生工業株式会社

表彰主旨 石巻港の利用促進に尽力し、その功績が顕著（6団体）

- ▶ 日本通運株式会社仙北支店
- ▶ 株式会社ヤマニシ
- ▶ 南光運輸株式会社
- ▶ 石巻合板工業株式会社
- ▶ カイリク株式会社石巻本店
- ▶ セイホク株式会社

表彰主旨 石巻港の環境整備に尽力し、その功績が顕著（6団体）

- ▶ 日本製紙株式会社石巻工場
- ▶ 石巻埠頭サイロ株式会社
- ▶ 石巻港清港会
- ▶ 宮城県開発株式会社
- ▶ JA全農北日本くみあい飼料株式会社
- ▶ 福栄肥料株式会社石巻工場

表彰主旨 その他、特に石巻港の発展に尽力し、その功績が顕著（2個人、15団体）

- ▶ 鈴木啓三（宮城マリンサービス株式会社取締役）
- ▶ ジェー・オー・ケミカル株式会社
- ▶ 金澤龍夫（前仙台湾水先区水先人会会長）
- ▶ 木村木材株式会社石巻工場
- ▶ 株式会社七星社
- ▶ 株式会社オールインワン東北支店
- ▶ 一般社団法人石巻植物検疫協会
- ▶ みらい飼料株式会社石巻工場
- ▶ 清水港飼料株式会社石巻工場
- ▶ 石巻飼料株式会社
- ▶ 株式会社伊藤製鐵所石巻工場
- ▶ フィード・ワン株式会社石巻工場
- ▶ 天龍木材株式会社石巻支店
- ▶ 東海カーボン株式会社石巻工場
- ▶ 株式会社鈴勇商店
- ▶ 石巻商工会議所
- ▶ 日清物流株式会社東北石巻配送センター

功労者代表謝辞

前南光運輸株式会社常務取締役 曾根原康之様

みなさん、こんにちは。

この度、功労者表彰を受けまして身に余る光栄であり、改めて感謝と御礼を申し上げます。大変ありがとうございました。

受賞者を代表して一言御挨拶を述べたいと思います。

先程来御案内のとおり、石巻港は昭和42（1967）年に開港し、同年3月に外航船の第1船である総トン数6,250トンの越後丸が、南洋材を積載して入港しております。当時、岸壁が整備途中であり、ブイでの係留、そして水面への投下、いかだを組む編筏荷役作業を行ったと先人から聞いております。

私は40年代後半に入社して、港湾関係業務に従事してまいりました。石巻港の発展と入港船舶の船型の変化を紹介して御挨拶とします。

入社当手を振り返りますと大手埠頭は整備の途中でありまして、砂浜の状態、南浜埠頭には移動式のジブクレーンが設置されており、後にこれを中島埠頭に移設しております。その後この設備は撤去されております。

当時の内航船は総トン数499トンと現在と変わりありませんが、積載トン数は600トンから700トンが一般的でありました。現在はこれが1,600トンを越える積載能力を有するまでに大型化されており、一方、外航在来貨物船は当時積載能力1万から1万5千トンであったものが、3万トン積載のスマールハンディへ、さらに現在では5万5千トンを越える積載能力を持つハンディマックスタイプへと変化しております。

もちろん、大型船舶が入港できるよう、今の石巻港雲雀野地区、釜地区の整備拡大に御尽力を頂いた国土交通省ならびに宮城県には、改めて感謝を申し上げます。

そうした中、平成23（2011）年3月、東日本大震災を受け、石巻港は壊滅状態に陥りました。我々、港湾運送事業者も保有する機材のほとんどを失った次第であります。この先どうなっていくのか、非常に不安を感じた状況の中、国、県の迅速な災害復旧、あるいはマリコン、ゼネコン各社の御尽力で同年4月には外国船の第1船の入港が出来る状態まで復旧が進み、現在はほぼ完全復旧にまで漕ぎ着けております。

日和埠頭には積載能力7万トンを越えるパナマックス船がセカンドポートとして入港が可能となりました。将来はファーストでの寄港に向け、岸壁あるいは水深の確保に要望活動を強化中であります。

一方、以前から石巻市を先頭に、大型客船誘致に向けた活動を進め、今年は念願だった国内最大級の豪華客船、飛鳥Ⅱを迎え入れることが出来、今年は計5隻の寄港が決定しております。来年は11万トンを越える大型外国客船の入港が予定されております。石巻地域に立地する事業者、荷主、船会社や時代のニーズ、貨物動向、貨物形態の変化を把握して、これからは、定期船の誘致等が出来るよう石巻港の港湾機能の強化と拡充を図っていかねばならないと考えております。

新規事業の誘致と集荷、荷物を集めるといった取り組みが必要だと考えております。このことが石巻港の取扱数量拡大と、石巻地域の経済の発展、延いては村井知事が提唱する、富県宮城に繋がっていくと考えております。

結びに、国、県の港湾整備促進と市や関係各位の一層の利用促進に期待し、御礼の挨拶とします。

大変ありがとうございました。



資料編

資料 1	港湾計画の変遷	P133
資料 2	港湾施設の緒元	P135
資料 3	港湾統計	P175
資料 4	石巻港整備・利用促進期成同盟会名簿	P181
資料 5	石巻港企業連絡協議会	P182
資料 6	石巻港臨港地区立地企業の現状	P183
資料 7	港湾感謝祭	P185
資料 8	石巻港開港記念式典	P188
資料 9	年表	P193

資料

1

港湾計画の変遷

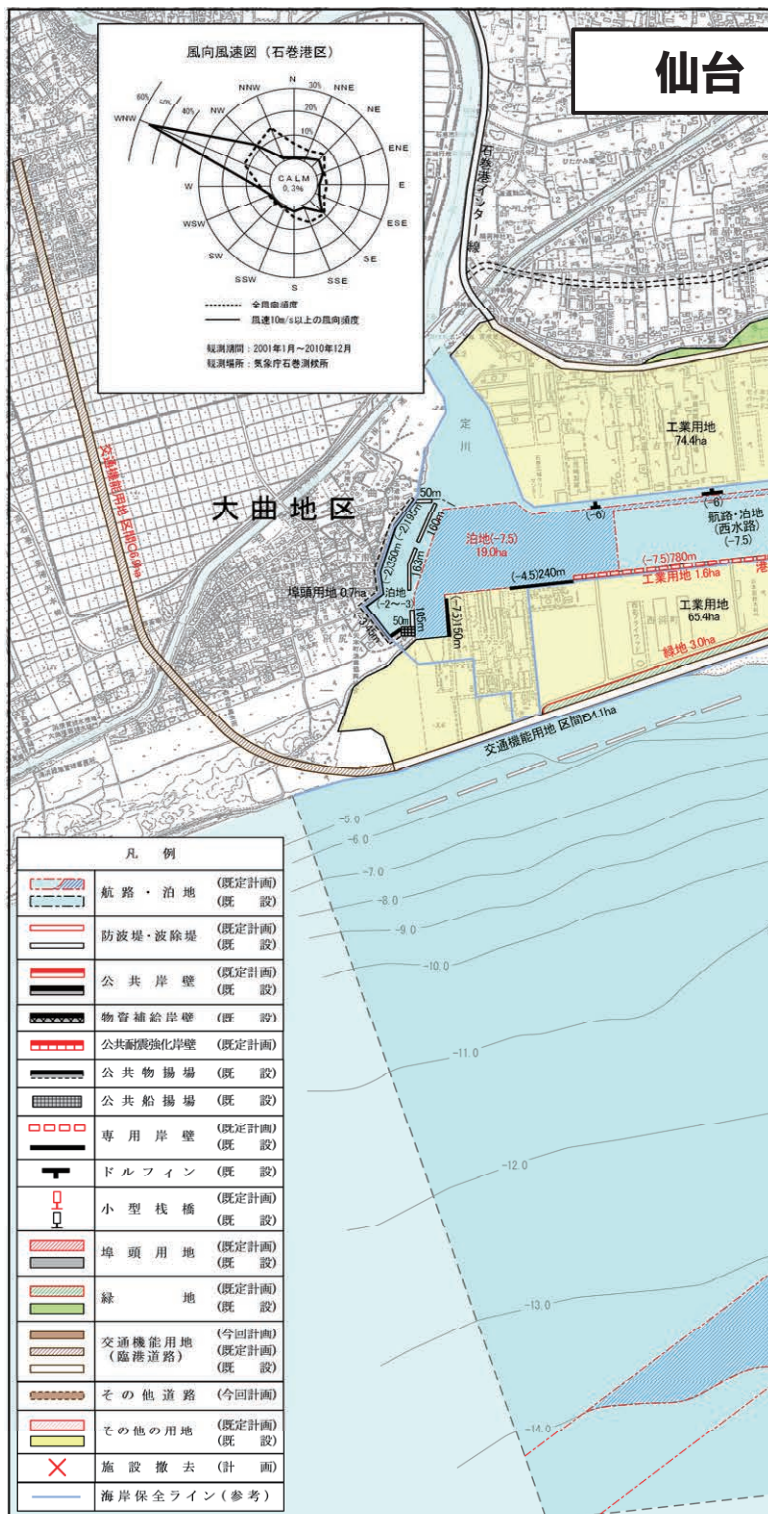
港湾計画の経緯

石巻港工業港の計画が発表されたのは昭和34年5月であるが、“港湾法”に基づく正式な港湾計画は、昭和39年4月1日に重要港湾の指定を受けてから昭和39年8月の港湾審議会第23回計画部会の議を経て初めて策定された。

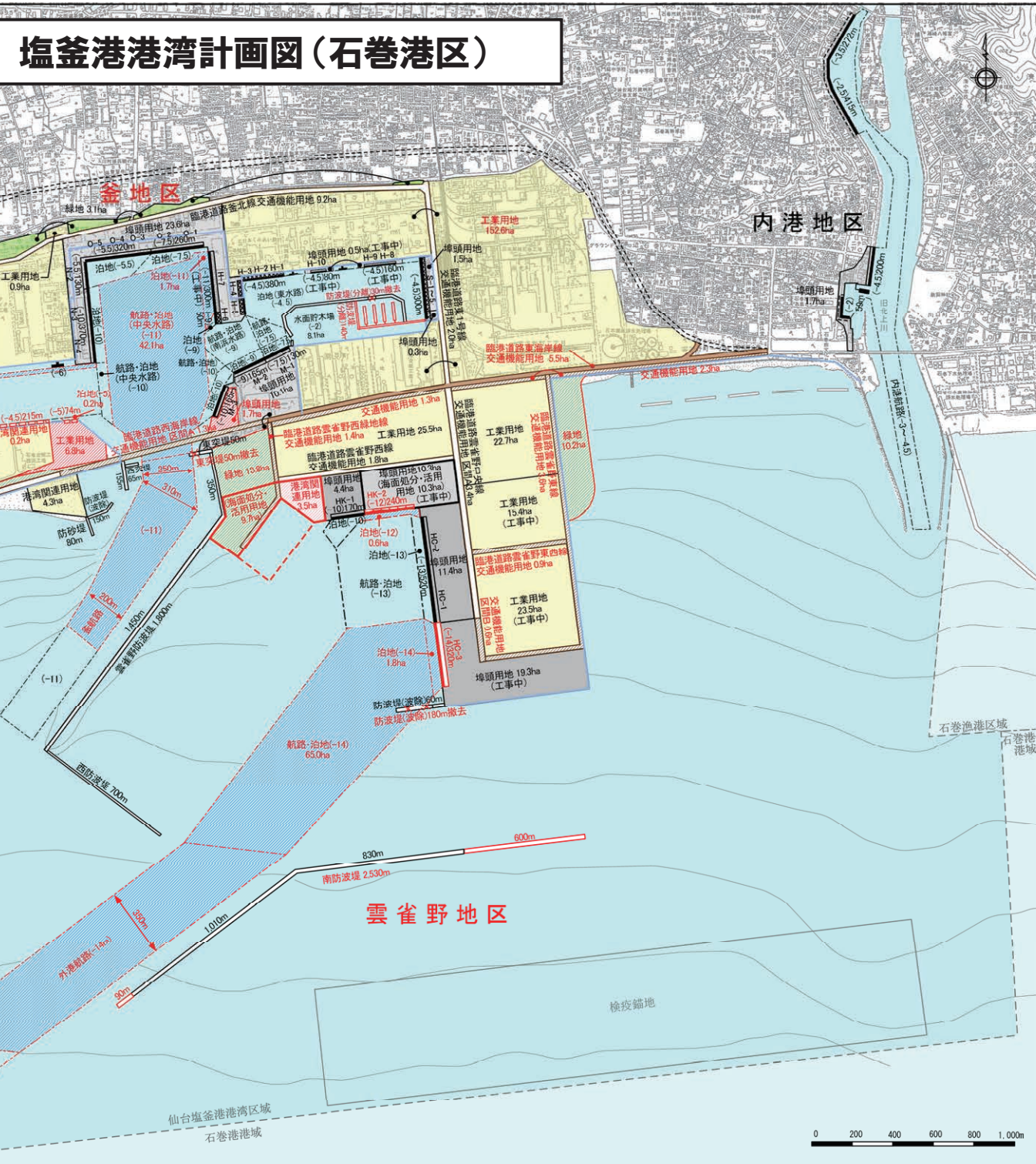
その後、5回の改訂と10回の一部変更や軽易な変更が行われ現在の港湾計画に至る。

年月	計画名
昭和34年 5月	重要港湾指定前の計画
昭和39年 8月	港湾審議会第23回計画部会(新規)
昭和44年12月	港湾審議会第39回計画部会(変更)
昭和47年 5月	港湾審議会第50回計画部会(改訂)
昭和51年 7月	港湾審議会第74回計画部会(一部変更)
昭和53年 1月	港湾審議会第81回計画部会(一括審議)
昭和56年 3月	港湾審議会第92回計画部会(改訂)
昭和58年 3月	港湾審議会第101回計画部会(軽微な変更)
昭和59年12月	港湾審議会第108回計画部会(一部変更)
平成元年 7月	港湾審議会第128回計画部会(改訂)
平成9年10月	第27回宮城県地方港湾審議会(軽易な変更)
平成17年 3月	交通政策審議会 第13回港湾分科会(改訂)
平成21年11月	交通政策審議会 第36回港湾分科会(一部変更)
平成23年11月	第33回宮城県地方港湾審議会(軽易な変更)
平成25年 6月	交通政策審議会 第52回港湾分科会(改訂)
平成27年 3月	第37回宮城県地方港湾審議会(軽易な変更)
平成29年 3月	第45回宮城県地方港湾審議会幹事会(軽易な変更)

港湾計画図(平成29年3月 軽易な変更)



塩釜港港湾計画図(石巻港区)



資料 2 港湾施設の緒元

石巻港港湾施設一覧

◆ 石巻港港湾施設の緒元と配置

○ 係留施設・外郭施設

No.	種類	施設名	施工期間		施設詳細			
			開始年度	終了年度	水深 (m)	延長 (m)	バース数	対象船型 (DWT)
1	係留施設	南浜大型栈橋	昭和45年	昭和45年	-10	165	1	15,000
2		南浜10,000トン岸壁	昭和42年	昭和43年	-9	165	1	10,000
3		南浜5,000トン岸壁	昭和41年	昭和42年	-7.5	130	1	5,000
4		日和15,000トン岸壁	昭和49年	昭和50年	-10	185	1	15,000
5		日和10,000トン岸壁	昭和42年	昭和43年	-9	165	1	10,000
6		日和1,000トン岸壁	昭和43年	昭和44年	-4.5	380	5	1,000
7		大手5,000トン岸壁	昭和51年	昭和52年	-7.5	260	2	5,000
8		大手2,000トン岸壁	昭和45年	昭和46年	-5.5	320	3	2,000
9		潮見1,000トン岸壁	昭和43年	昭和44年	-4.5	290	5	1,000
10		中島15,000トン岸壁	昭和43年	昭和47年	-10	370	2	15,000
11		中島2,000トン岸壁	昭和46年	昭和47年	-5.5	130	1	2,000
12		中島1,000トン岸壁	昭和53年	昭和59年	-4.5	60	1	1,000
13		雲雀野中央埠頭1号岸壁	平成3年	平成10年	-13	260	1	40,000
14		雲雀野中央埠頭2号岸壁	平成6年	平成16年	-13	260	1	40,000
15		雲雀野北埠頭岸壁	平成7年	平成17年	-10	170	1	12,000
No.	種類	施設名	開始年度	終了年度	延長 (m)			
16	外郭施設	雲雀野防波堤	昭和35年	昭和53年	1800			
17		防砂堤	昭和38年	昭和41年	80			
18		東突堤	昭和40年	昭和40年	99			
19		西突堤	昭和41年	昭和41年	220			
20		西防波堤	昭和59年	平成26年	700			
21		南防波堤	昭和59年	整備中	1,840(計画:2,530)			

○ 荷捌地・野積場・貯木場

No.	種類	施設名	施工期間		施設詳細
			開始年度	終了年度	面積 (㎡)
1	荷捌地	南浜1号荷捌地	昭和42年	昭和45年	5,229
2		南浜2号荷捌地	昭和42年	昭和45年	8,501
3		潮見1号荷捌地	昭和44年	昭和45年	4,725
4		潮見2号荷捌地	昭和44年	昭和45年	4,725
5		日和1号荷捌地	昭和44年	昭和51年	1,820
6		日和2号荷捌地	昭和44年	昭和51年	6,464
7		日和3号荷捌地	昭和44年	昭和51年	6,415
8		日和4号荷捌地	昭和44年	昭和51年	8,000
9		大手1号荷捌地	昭和45年	昭和52年	4,030
10		大手2号荷捌地	昭和45年	昭和52年	2,058
11		大手3号荷捌地	昭和45年	昭和52年	1,585
12		大手4号荷捌地	昭和45年	昭和52年	1,810
13		中島1号荷捌地	昭和45年	昭和48年	6,700
14		中島2号荷捌地	昭和48年	昭和54年	2,996
15		中島3号荷捌地	昭和45年	昭和48年	7,000
16		雲雀野1号荷捌地	平成9年	平成10年	46,799
17		雲雀野2号荷捌地	-	平成16年	12,325
18		雲雀野北埠頭荷捌地	-	平成17年	8,800
19	野積場	大手1号野積場	昭和42年	-	16,043
20		大手2号野積場	昭和50年	-	13,524
21		南浜1号チップヤード	昭和45年	-	18,605
22		南浜2号チップヤード	昭和46年	-	10,000
23		雲雀野1号野積場	-	平成16年	32,044
24		雲雀野北埠頭野積場	-	平成17年	26,403
25	貯木場	水面貯木場	昭和41年	-	83,900
26		南浜貯木場	昭和42年	昭和43年	25,080



保留施設・外郭施設



荷捌地・野積場・貯木場

各施設の概要(釜地区)

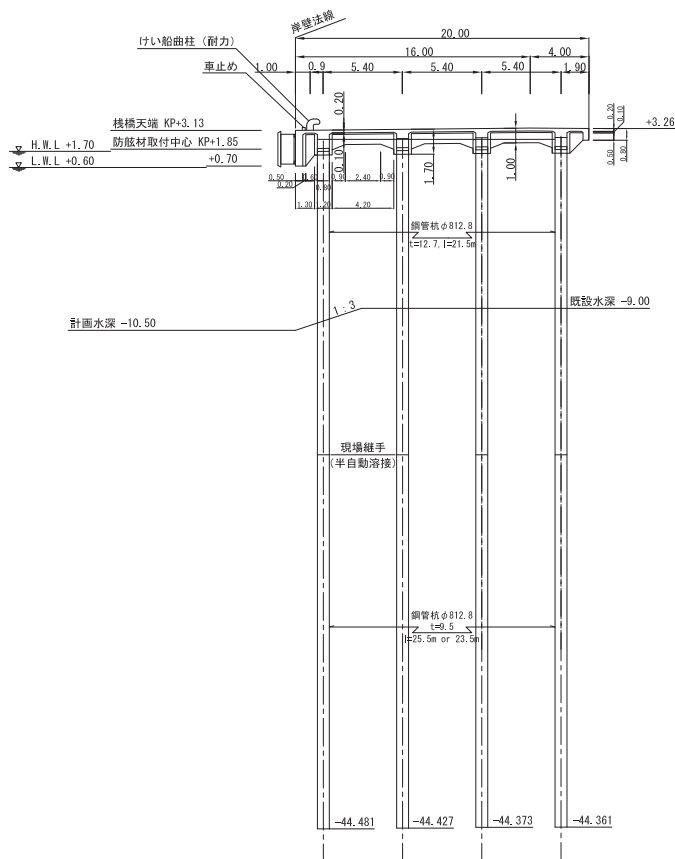
以下は施工期間、初期整備事業費、構造形式、施設緒元について港湾施設台帳から記載したものである。また、掲載している断面図は東日本大震災後の災害復旧工事断面図を元に作成したものであり、赤着色部分は東日本大震災による災害復旧工事が行われた箇所である。

◆ 係留施設

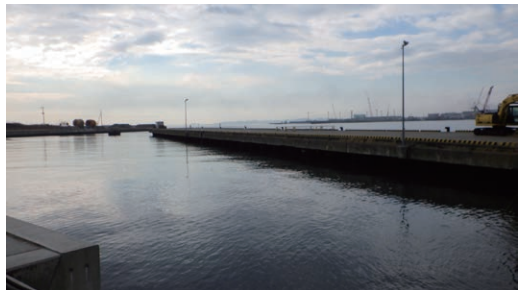
○南浜大型栈橋

施工期間	昭和45年	水深	-10m	バース数	1
初期事業費	3億2,350万円	延長	165m	対象船型	15,000DWT

昭和45（1970）年度に十条製紙(株)がチップ専用船（総トン数：34,700トン、船長：196m）建造に伴う荷役形態の必要性から十条製紙(株)が整備した設備であり、昭和46（1971）年4月22日、十条製紙(株)から宮城県が寄附受納したものである。係留施設と野積場どちらもチップが取り扱われている。



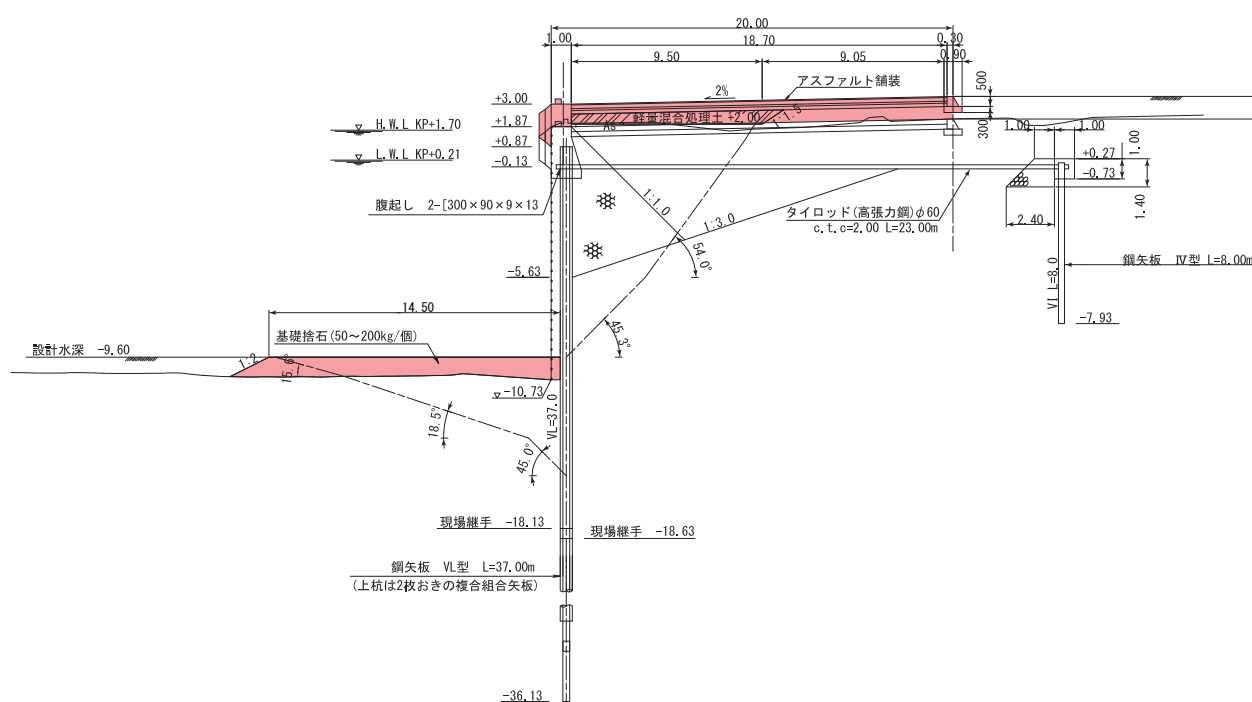
南浜大型栈橋 断面図



○南浜10,000トン岸壁

施工期間	昭和42年～昭和43年	水深	-9m	バース数	1
初期事業費	1億7,386万円	延長	165m	対象船型	10,000DWT
構造形式	矢板式				

南浜10,000トン岸壁は宮城県が初めて経験した大型岸壁の設計、施工であり、運輸省の指導を受けて慎重に事業が進められた。現在は原木・チップ・古紙が取扱われている。



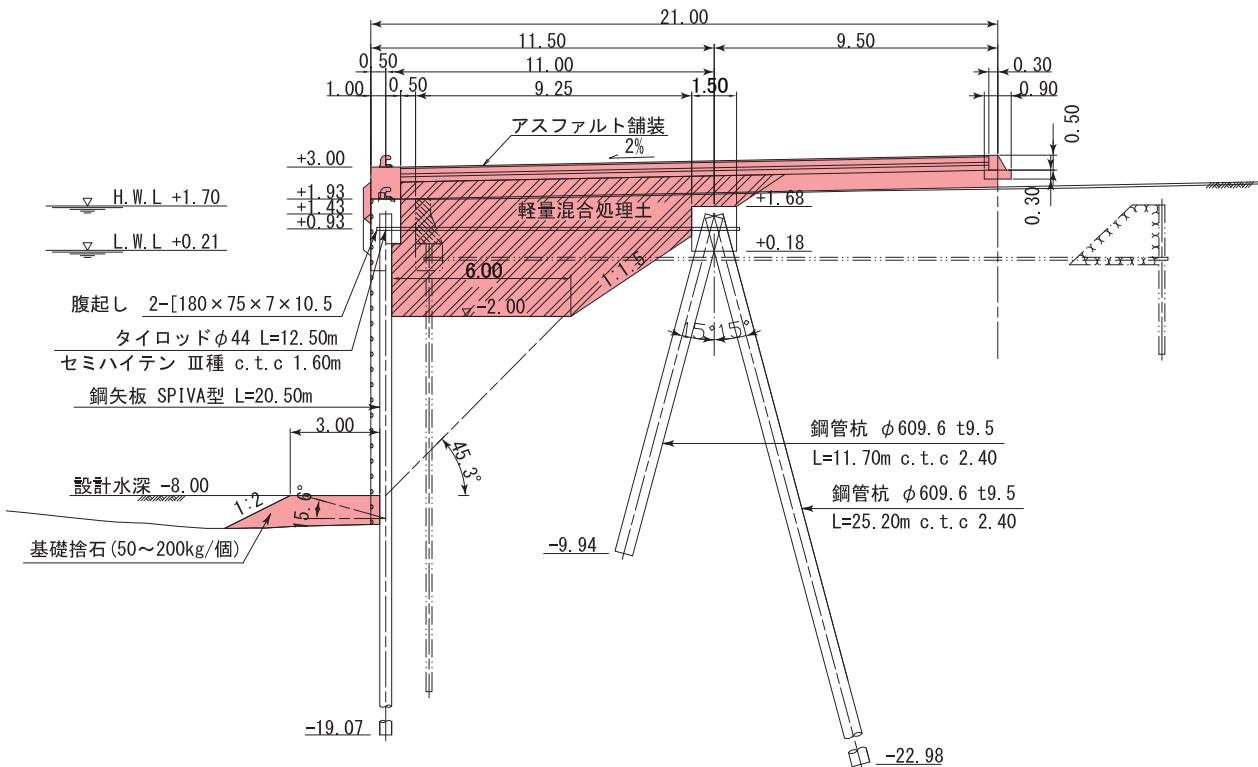
南浜10,000トン岸壁 断面図



○南浜5,000トン岸壁

施工期間	昭和41年～昭和42年	水深	-7.5m	バース数	1
初期事業費	5,938万円	延長	130m	対象船型	5,000DWT
構造形式	矢板式				

主に原木を取り扱う岸壁として使用されている。



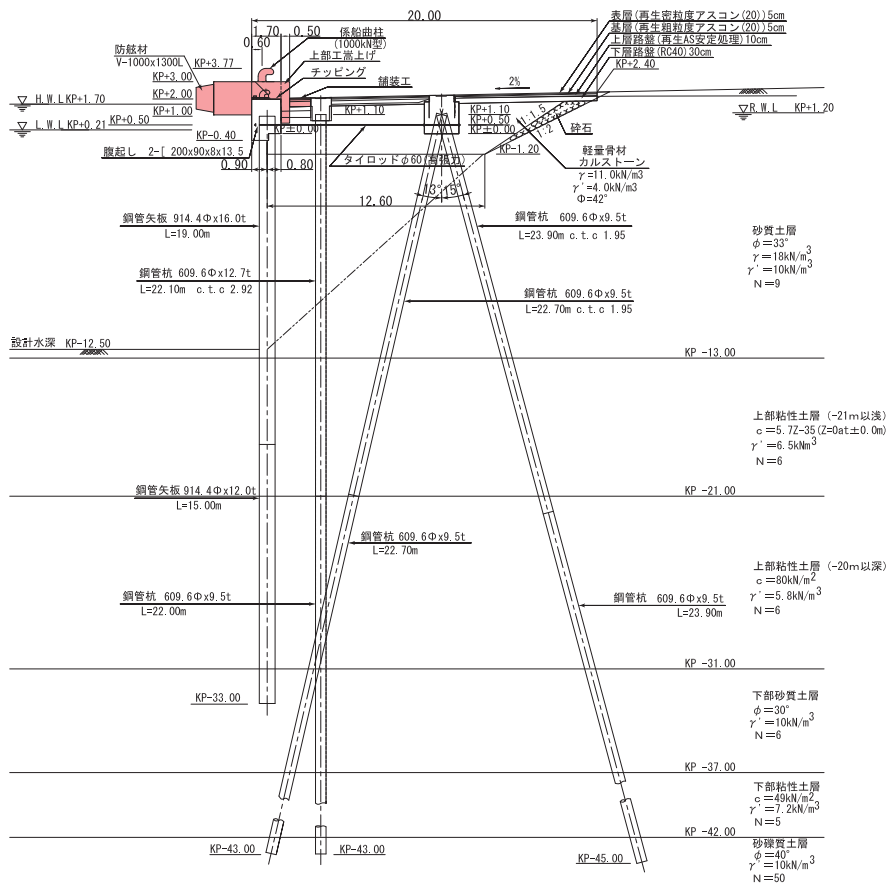
南浜5,000トン岸壁 断面図



○日和15,000トン岸壁

施工期間	昭和49年～昭和50年	水深	-10m	バース数	1
初期事業費	4億6,994万円	延長	185m	対象船型	15,000DWT
構造形式	矢板式				

日和15,000トン岸壁では主に飼料を取り扱っている。



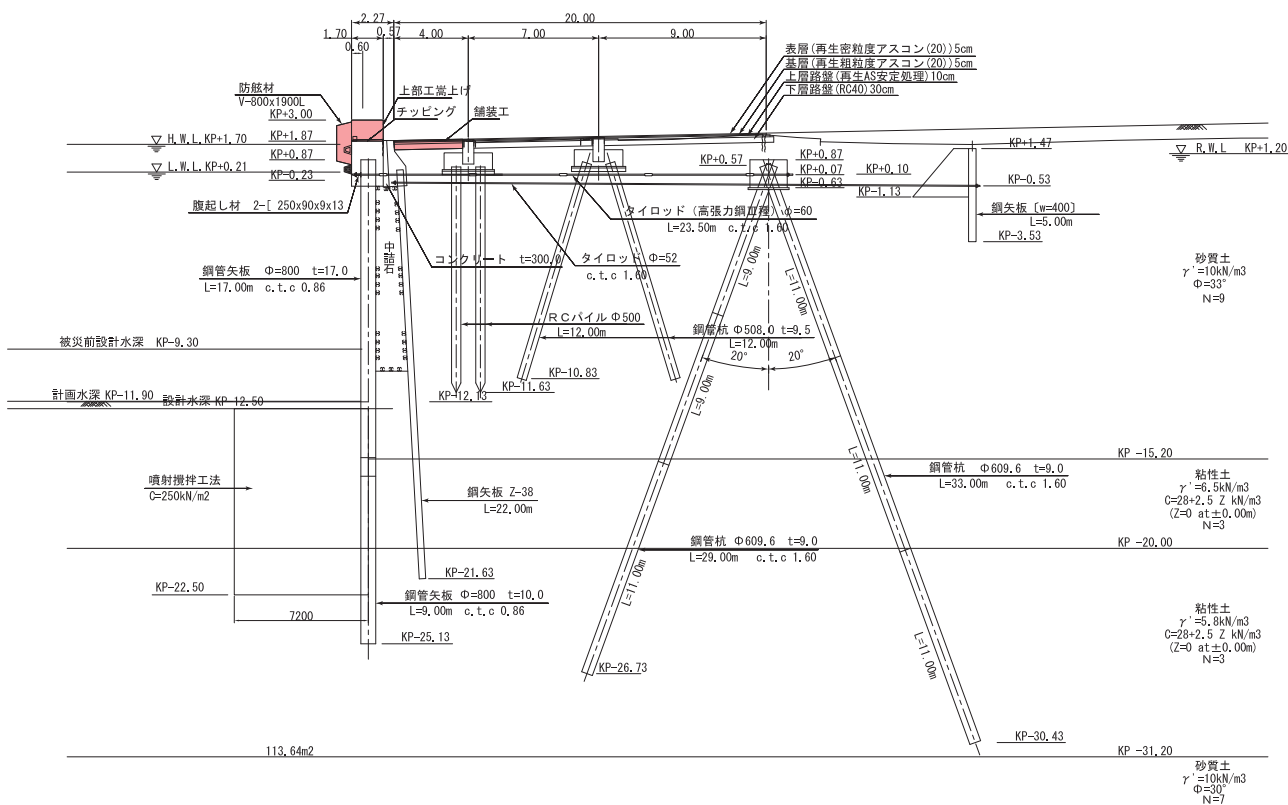
日和15,000トン岸壁 断面図



○日和10,000トン岸壁

施工期間	昭和42年～昭和43年	水深	-9m	バース数	1
初期事業費	1億812万円	延長	165m	対象船型	10,000DWT
構造形式	矢板式				

日和10,000トン岸壁では飼料・砂などを主に取り扱っている。



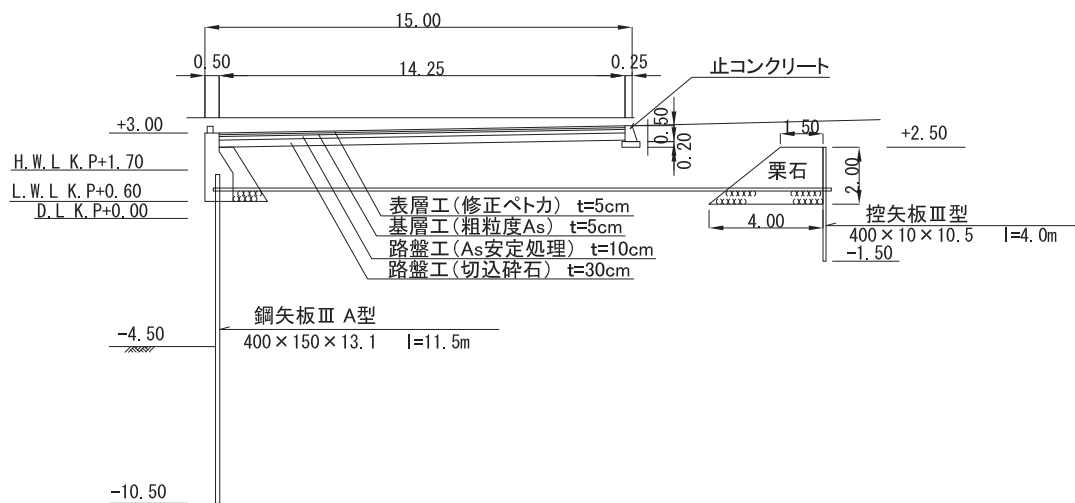
日和10,000トン岸壁 断面図



○日和1,000トン岸壁

施工期間	昭和43年～昭和44年	水深	-4.5m	バース数	5
初期事業費	1億3,871万円	延長	380m	対象船型	1,000DWT
構造形式	矢板式				

日和1,000トン岸壁では主に飼料を取り扱っている。



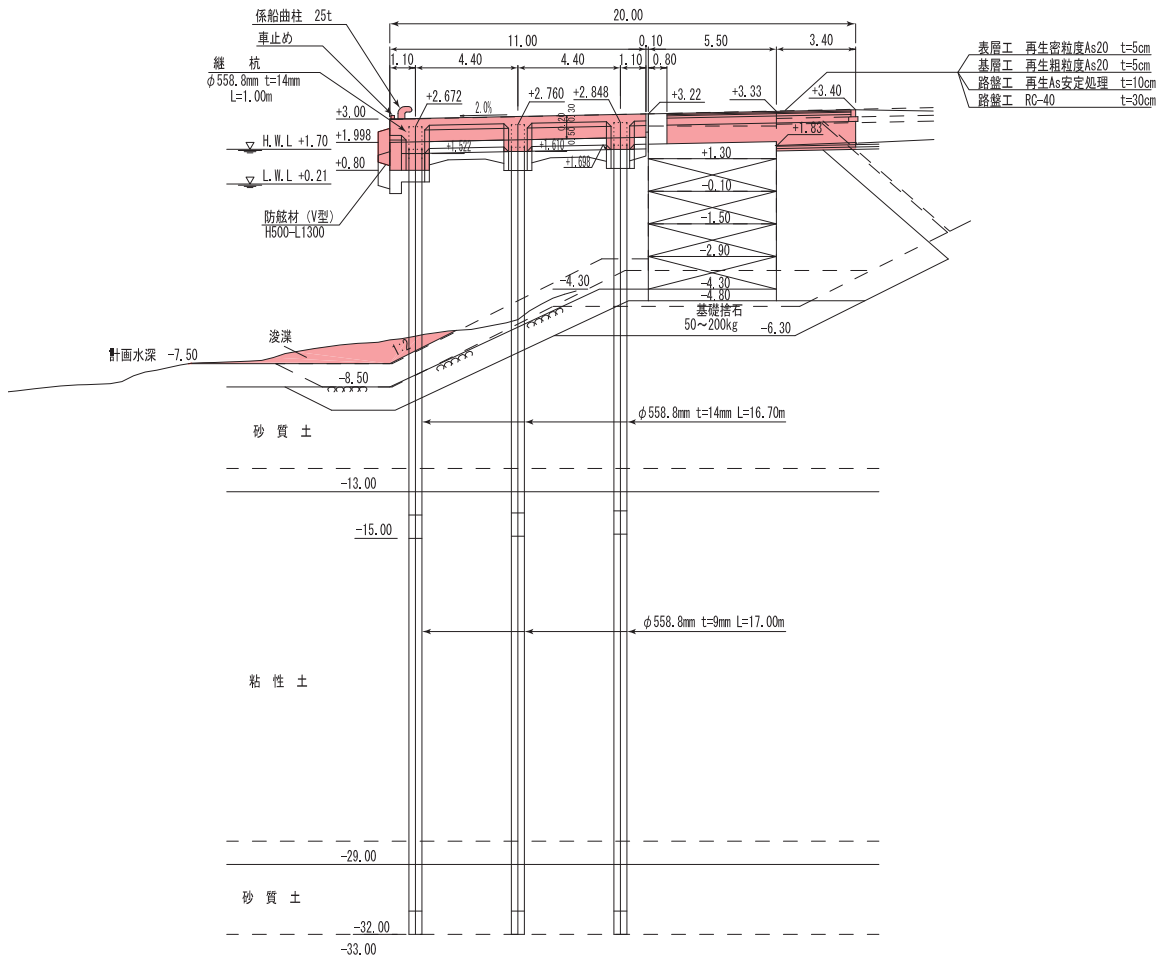
日和1,000トン岸壁 断面図



○大手5,000トン岸壁

施工期間	昭和51年～昭和52年	水深	-7.5m	バース数	2
初期事業費	6億1,553万円	延長	260m	対象船型	5,000DWT
構造形式	栈橋式				

大手5,000トン岸壁では主に製材品を取り扱っている。



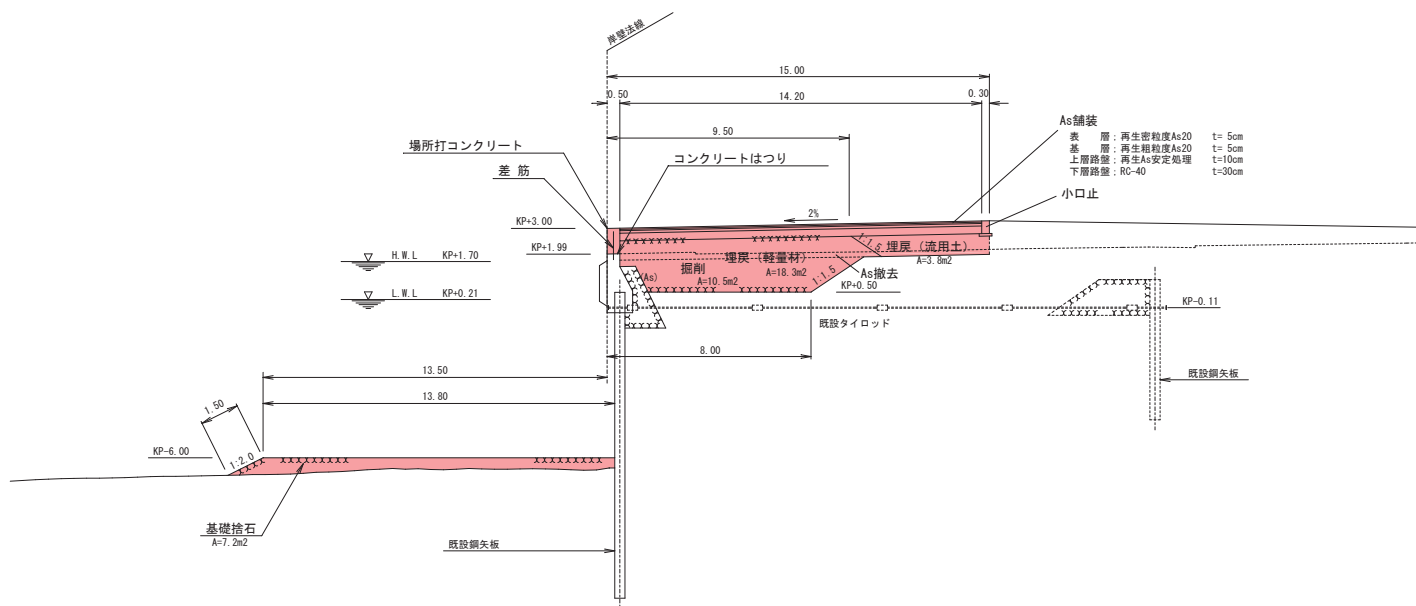
粘性土 大手5,000トン岸壁 断面図



○大手2,000トン岸壁

施工期間	昭和45年～昭和46年	水深	-5.5m	バース数	3
初期事業費	9,426万円	延長	320m	対象船型	2,000DWT
構造形式	矢板式				

大手2,000トン岸壁では砂・鉄鋼を主に取り扱っている。



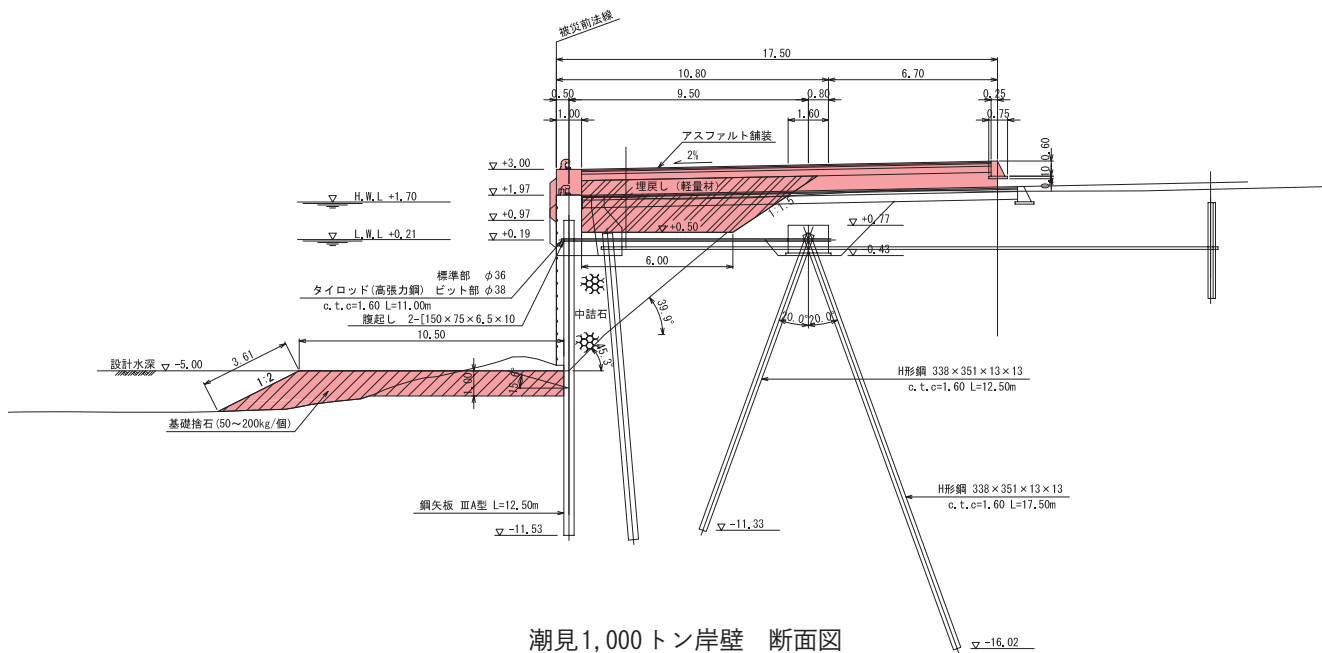
大手2,000トン岸壁 断面図



○潮見1,000トン岸壁

施工期間	昭和43年～昭和44年	水深	-4.5m	バース数	5
初期事業費	1億1,178万円	延長	290m	対象船型	1,000DWT
構造形式	矢板式				

潮見1,000トン岸壁では古紙・鉄鋼を主に取り扱っている。



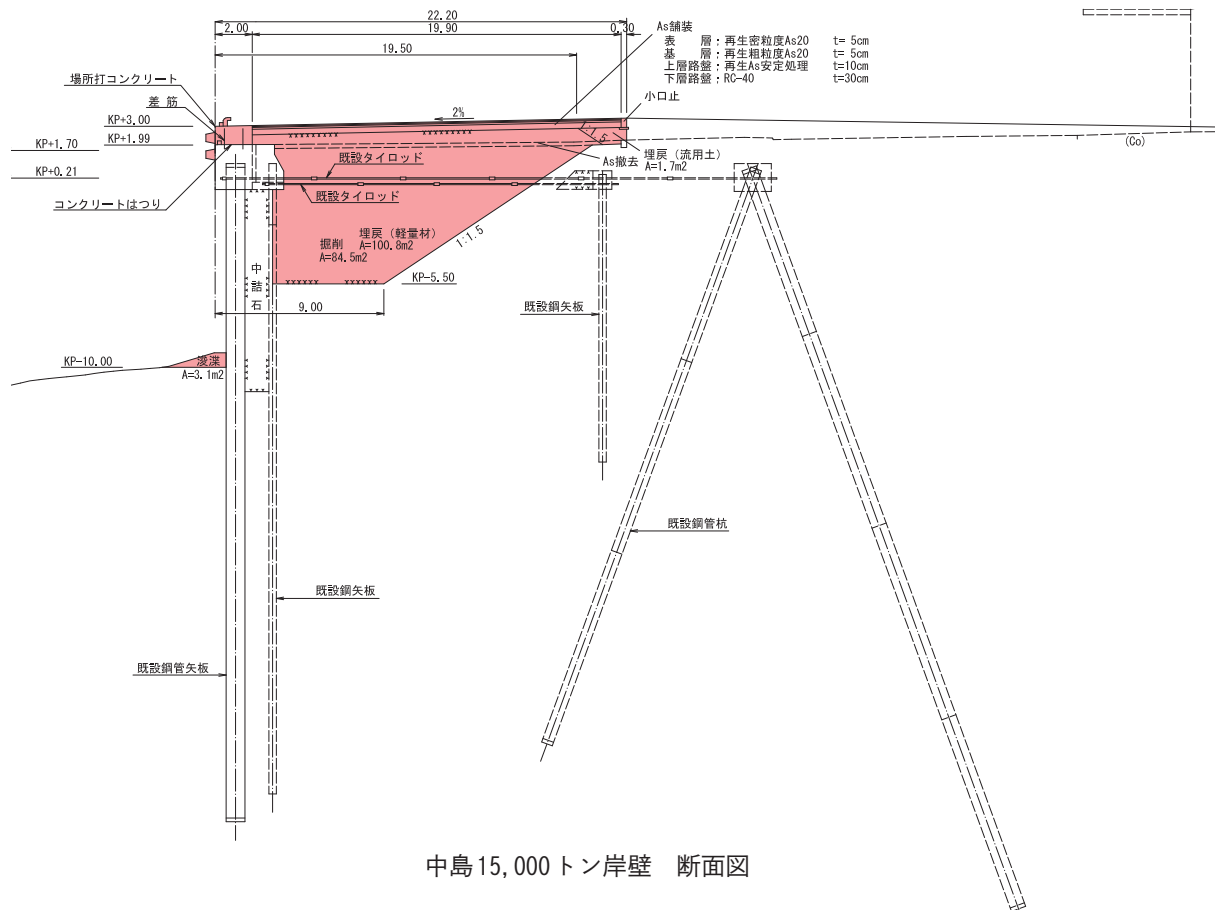
潮見1,000トン岸壁 断面図



○中島15,000トン岸壁

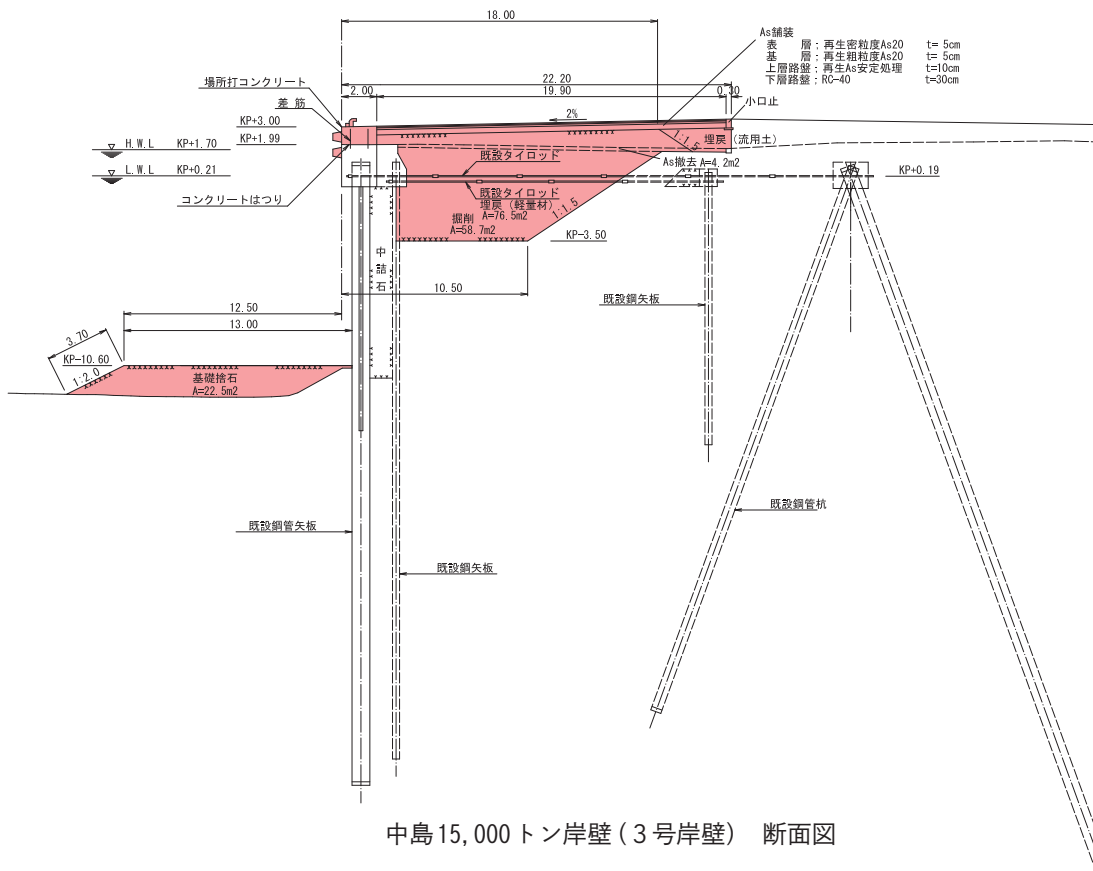
施工期間	昭和43年～昭和47年	水深	-10m	バース数	2
初期事業費	6億8,464万円	延長	370m	対象船型	15,000DWT
構造形式	矢板式				

中島15,000トン岸壁では鉱産品・鉄くず・砂利・砂を主に取り扱っている。

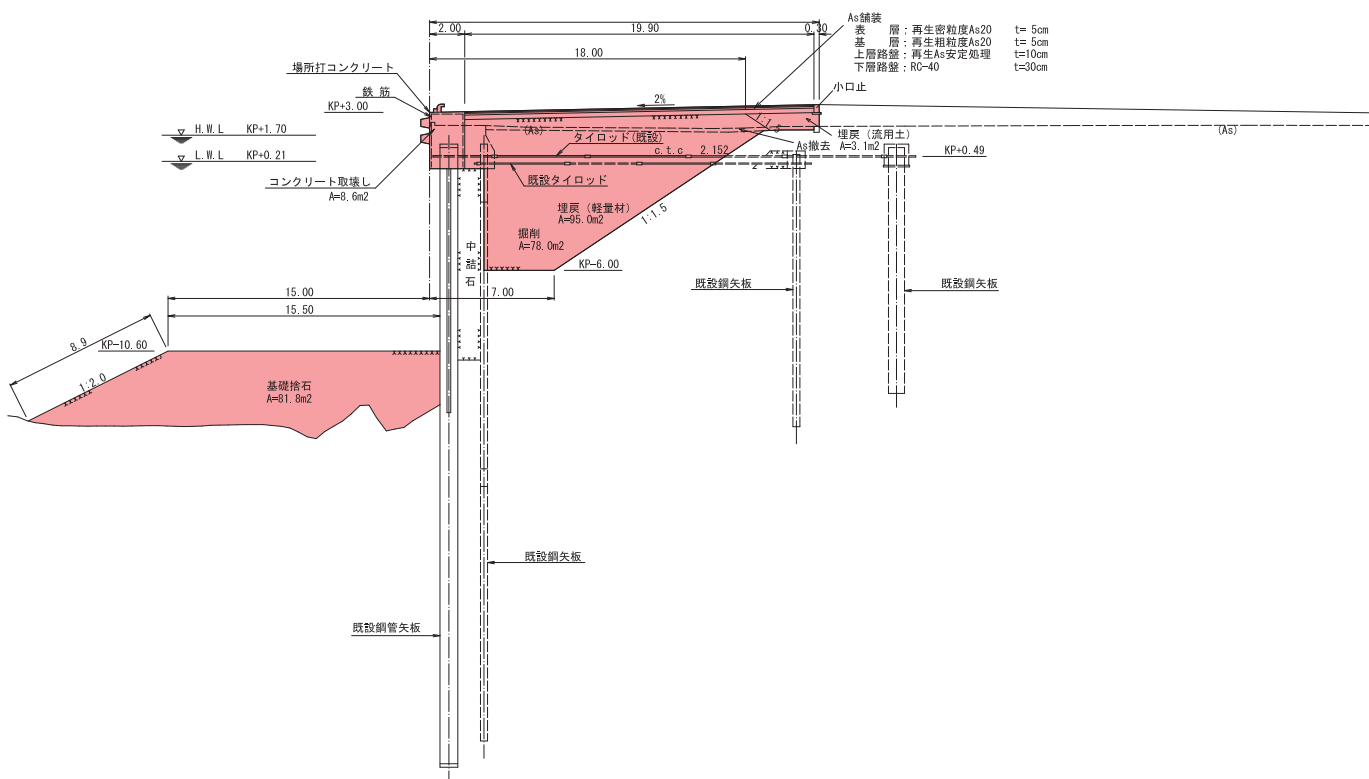


中島15,000トン岸壁 断面図





中島15,000トン岸壁(3号岸壁) 断面図

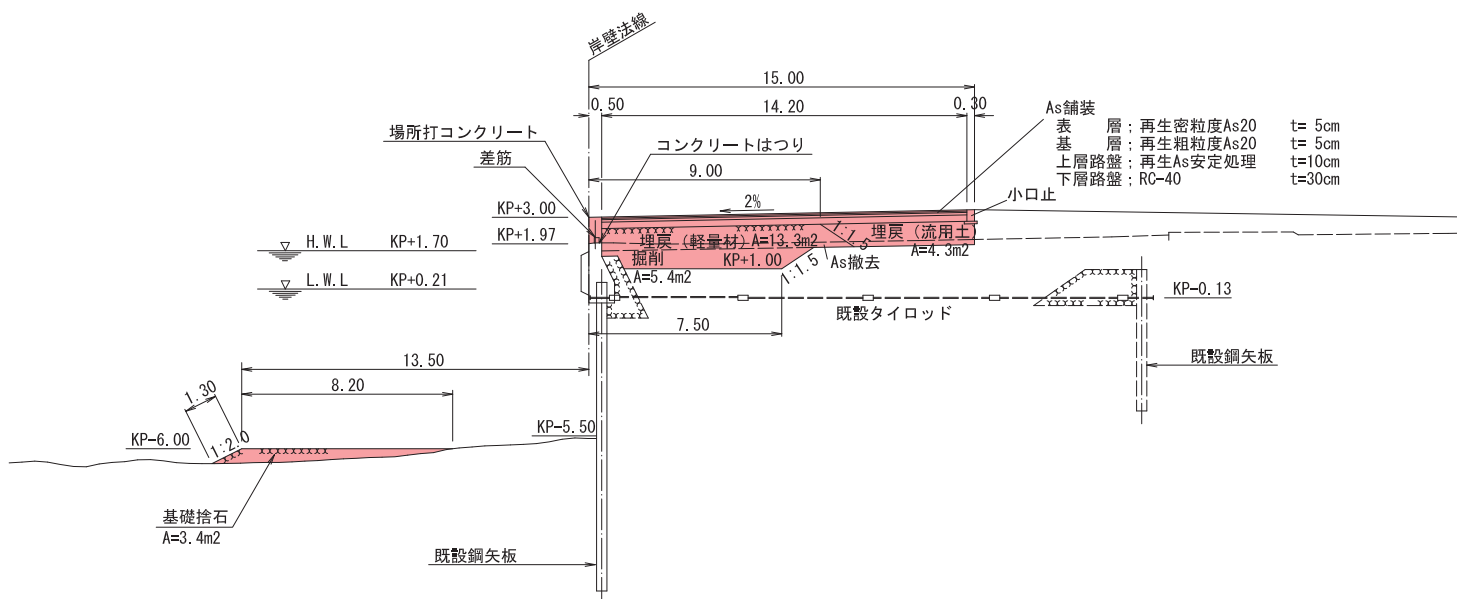


中島15,000トン岸壁(-10m取付部) 断面図

○中島2,000トン岸壁

施工期間	昭和46年～昭和47年	水深	-5.5m	バース数	1
初期事業費	4億324万円	延長	130m	対象船型	2,000DWT
構造形式	矢板式				

中島2,000トン岸壁では、鉍產品・鉄くずを主に取り扱っている。



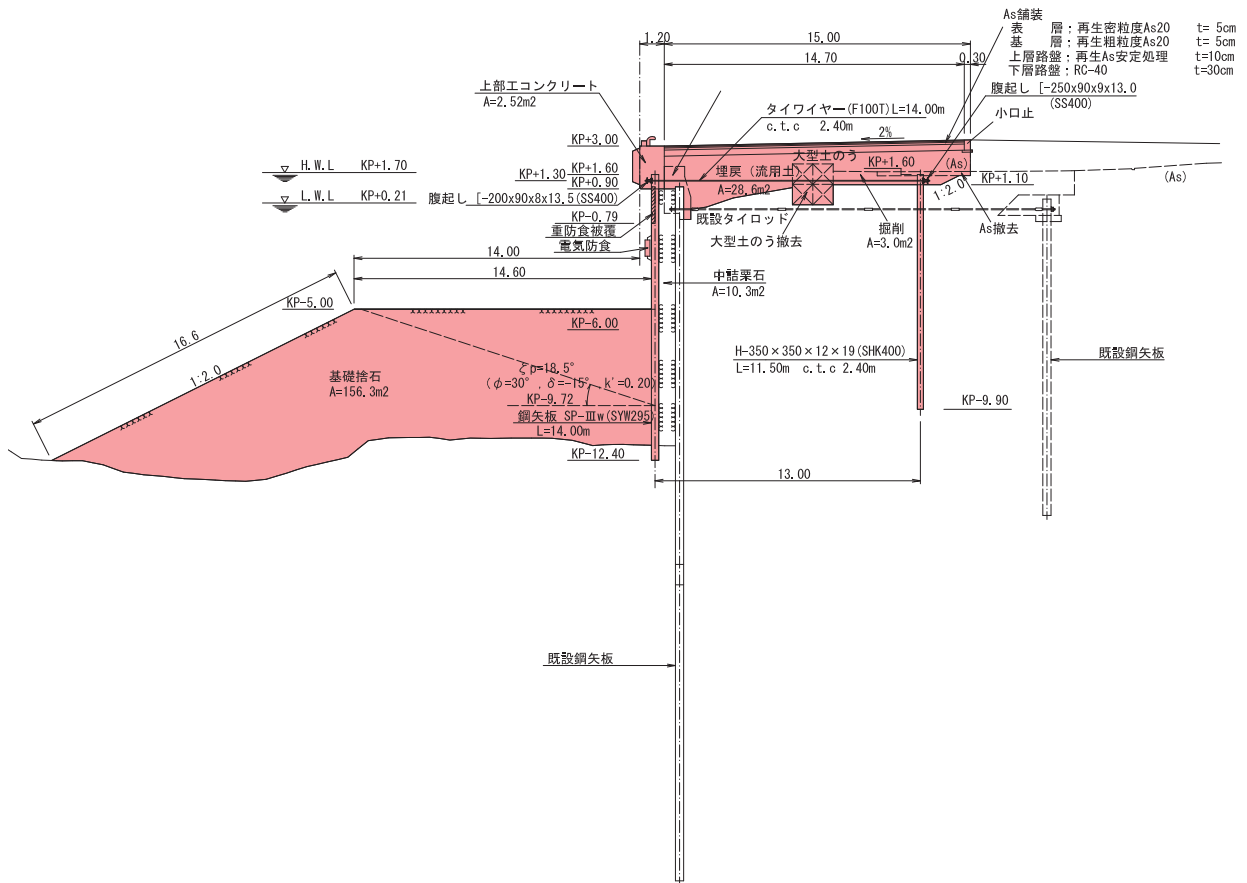
中島2,000トン岸壁断面図



○中島1,000トン岸壁

施工期間	昭和53年～昭和59年	水深	-4.5m	バース数	1
初期事業費	1億91万円	延長	60m	対象船型	1,000DWT
構造形式	矢板式				

石巻港内には曳船等の小型船舶用船溜りが整備されておらず公共バースを利用して係留しているため、一般貨物船との競合等による問題から埠頭運営に支障が出る可能性があり、中島埠頭の先端に小型船舶係留施設として建設された。



中島1,000トン岸壁 断面図(1)