



国際拠点港湾

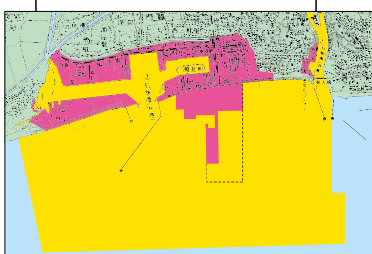
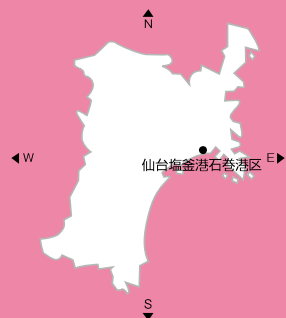
仙台塩釜港石巻港区



PORT OF ISHINOMAKI

概要

- 設立／昭和29年4月1日
- 港湾区域告示／昭和29年5月21日
- 重要港湾指定／昭和39年4月1日
- 国際拠点港湾指定／平成24年10月17日
- 開港指定／昭和42年6月1日
- 所在市町村／石巻市・東松島市



- 港湾区域
- 臨港地区

原材料・燃料の輸入拠点 広域基幹産業拠点港湾



プロフィール

石巻港区（内港）は、古くから伊達水門と称される小さな港町だったが、元和9年（1623年）に伊達政宗の命を受けた川村孫兵衛により河道が開削されて以来、北上川の水運が開け、仙台、岩手県水沢、遠くは江戸に至る米穀の積出地として繁栄した。

しかし、江戸末期以降、流下土砂の埋積等により河口港としての機能が低下したため北上川低水工事を施行し、一時船運の便が良かったが、明治20年の東北本線の開通により衰退の一途を辿った。これを打開するため、明治44年から昭和21年にかけて港湾施設を整備し、500トン級貨物船の出入も自由になり港勢は伸長したものの、河口港の性格上、飛躍的發展は望めなかった。

そこで昭和35年、河口西方約3kmの釜地区で工業港の建設に着手し、39年には新産業都市仙台湾地区の指定及び重要港湾の指定を受け、県北部の拠点港として整備が進められてきた。さらに52年、大曲地区が港湾区域に編入され、岸壁等の整備が実施された。

現在、主要な係留施設は、公共ふ頭が31バース（－4.5～－13m）、専用ふ頭が15バース（－4.5～－7.5m）となっている。一方、港湾背後地には、木材関連、食品飼料、鉄鋼造船等多数の企業が立地しており、昭和42年に第一船が入港してから取扱貨物量は順調に推移してきた。

このように石巻港区は、今後ますますの発展が予想されることから、昭和56年3月に沖合埋立地（雲雀野地区）造成の

港湾計画が策定された。雲雀野地区は平成3年8月に公有水面埋立免許を取得し、同10年7月には中央ふ頭1号岸壁（－13.0m）、平成17年10月には中央ふ頭2号岸壁（－13.0m）、平成18年10月には北ふ頭岸壁（－10m）が竣工し、供用開始している。

平成24年10月には、東北を牽引する中核の国際拠点港湾を目指し、仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港を統合一体化した。これに伴う翌年6月の港湾計画改訂では、原材料や燃料の輸入拠点としての機能強化を図るとし、大型バルク貨物船への対応や企業誘致を行っている。

また仙台塩釜港における観光交流機能の強化として、大型クルーズ客船の受け入れ体制の強化を図っている。



着工前の石巻港区

Profile of the Port of Ishinomaki

Port of Ishinomaki used to be a small port called Ishiminato. After Magobei Kawamura improved the Kitakami River under the orders of Date Masamune, it prospered as a rice port between Mizusawa, Iwate Prefecture, Sendai and Tokyo. Although low-flow channel improvement works on the Kitakami River made its waterway service more convenient, the port went into decline after the Tohoku Hansen Train Line began operations in 1887. Improvements were further made between 1911 and 1946, opening the port to 500-ton cargo ships. However, as it was only a river port, it did not develop to the extent that was expected. In 1960, an industrial port was constructed in the Kama area, two miles west of the Kitakami River estuary. It was designated a Port of Sendai New Industrial Town and an important port in 1964. Ishinomaki has developed into the central port for the northern region of the prefecture. In 1977, the Omagari area was incorporated into the port area, and its facilities were improved. At present, the port has 31 public berths (4.5–13m) and 15 private berths (4.5–7.5m). Port of Ishinomaki area now has many companies that handle timber, food products, metals, machinery and ships. The amount of cargo the port handles has steadily increased since 1942 when its operations began. Freight trade has increased as well since the first freighter came into port in 1967. In March 1981, a landfill project for the Hibarino area was approved as part of the port plan for further development. In August 1991, a landfill license was granted, and landfill projects were promoted. In March 2005, the port plan was revised, and in October 2006, the Kita Wharf (10m) opened. In October 2012, the Port of Sendai-Shiogama, Port of Ishinomaki and Port of Matsushima were integrated in order to become the leading international hub port in the Tohoku region. The Ports and Harbors Improvement Plan was revised in June 2013 to reinforce its functions as a center for importing raw materials and fuel, reinforce the response to large bulk ships and attracting companies to the area. By strengthening the role in tourism exchange, the system for receiving large passenger cruise ships can be reinforced.

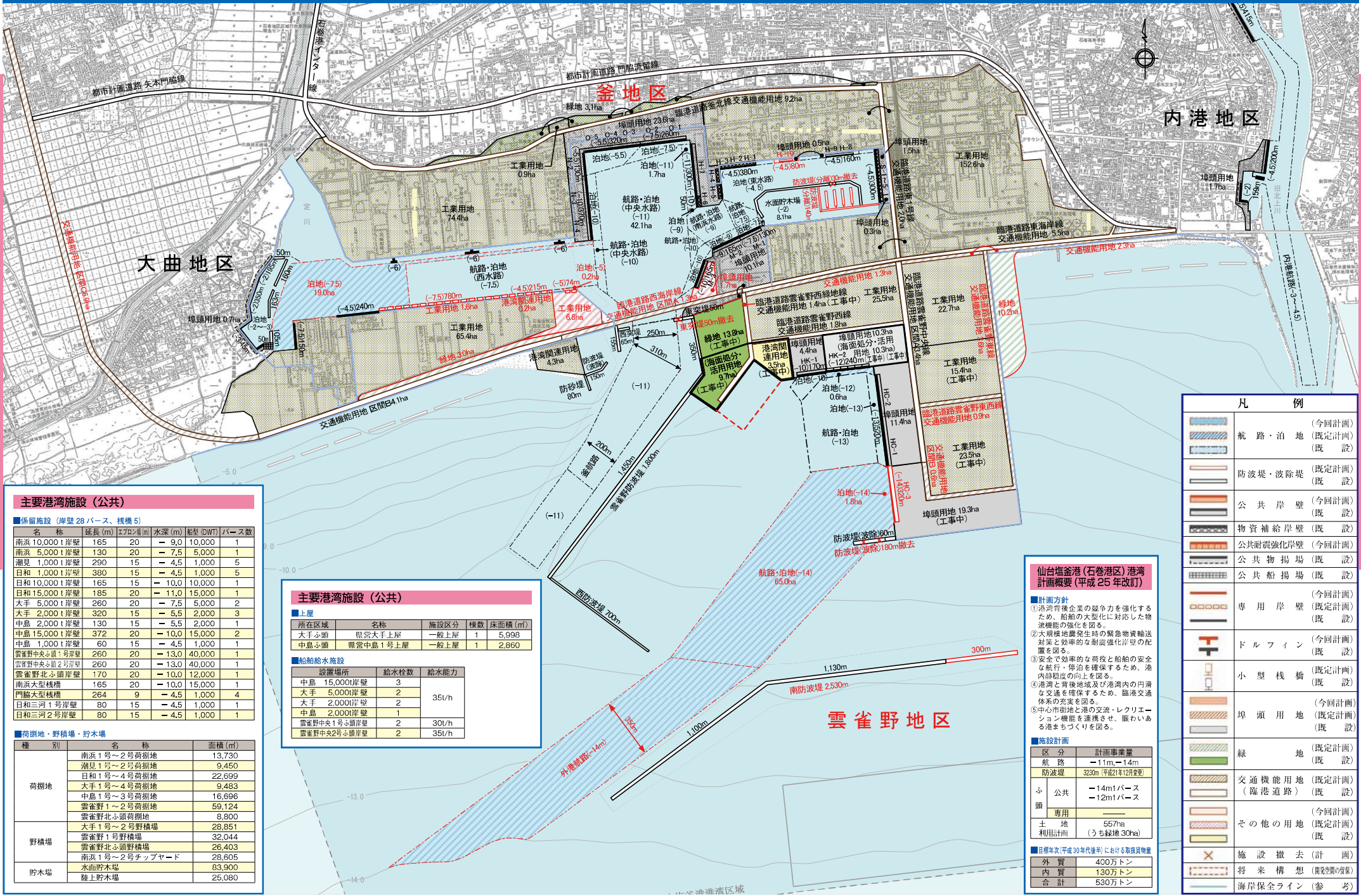
石巻港区のあゆみ

- | | |
|-------|--|
| 元和9年 | 伊達政宗の命を受けた川村孫兵衛重吉が北上川の開削工事に着手。以降石巻は、米穀の積み出し港として繁栄した。 |
| 明治32年 | 石巻税関監視署開設。 |
| 明治44年 | 河口埋立対策事業や港湾施設整備を行い、500トン級貨物船の航行が可能となった。 |
| 昭和21年 | 地方港湾に指定される。 |
| 昭和25年 | 全国総合開発計画に基づく北上川特定地域開発計画の一環として、河口西方約3kmの釜地区へ工業港の建設を始める。 |
| 昭和35年 | 新産業都市（仙台湾地区）に指定されるとともに重要港湾に指定される。 |
| 昭和39年 | 中央港湾審議会第23回計画部会で港湾計画が決定される。 |
| 昭和42年 | 第一船が入港するとともに出入国港に指定される。 |
| 昭和43年 | 検疫法による検疫港に指定される。また、植物防疫法による木材輸入港にも指定される。 |
| 昭和44年 | 東京検疫所石巻出張所開設。植物防疫法による穀物輸入港に指定される。 |
| 昭和46年 | 植物防疫所石巻出張所開設。 |
| 昭和56年 | 中央港湾審議会第92回計画部会で港湾計画が改訂される（雲雀野地区整備計画）。 |
| 昭和59年 | 港湾区域の拡大。 |
| 昭和62年 | 港則法による特定港に指定される。 |
| 平成3年 | 家畜伝染病予防法による動物検疫港に指定される。雲雀野地区の埋立免許取得。早期供用を目指し、整備が進められている。 |
| 平成6年 | 動物検疫指定上屋（保税）設置。 |
| 平成10年 | 雲雀野中央ふ頭1号岸壁（－13m）供用開始。 |
| 平成17年 | 雲雀野中央ふ頭2号岸壁（－13m）供用開始。 |
| 平成18年 | 雲雀野北ふ頭岸壁（－10m）供用開始。 |
| 平成23年 | 東日本大震災発生（3月）。国際バルク戦略港湾に指定された鹿島港と連携港湾となる。 |
| 平成24年 | 仙台塩釜港、石巻港、松島港が統合し、仙台塩釜港石巻港区となる（10月）。 |
| 平成29年 | 開港50周年記念式典を挙げる。 |
| 平成30年 | 大型客船「ダイヤモンド・プリンセス」初寄港（9月）。 |
| 令和5年 | 大型客船「MSCベリッシマ」初寄港（8月）。 |



客船「MSC ベリッシマ」

仙台塩釜港（石巻港区）港湾計画平面図



主要港湾施設（公共）					
■係留施設（岸壁28バース、棧橋5）					
名称	延長(m)	幅(m)	水深(m)	船型(DWT)	バース数
南浜10,000t岸壁	165	20	9.0	10,000	1
南浜5,000t岸壁	130	20	7.5	5,000	1
潮見1,000t岸壁	290	15	4.5	1,000	5
日和1,000t岸壁	380	15	4.5	1,000	5
日和10,000t岸壁	165	15	10.0	10,000	1
日和15,000t岸壁	185	20	11.0	15,000	1
大手5,000t岸壁	260	20	7.5	5,000	2
大手2,000t岸壁	320	15	5.5	2,000	3
中島2,000t岸壁	130	15	5.5	2,000	1
中島15,000t岸壁	372	20	10.0	15,000	2
中島1,000t岸壁	60	15	4.5	1,000	1
雲雀野中央ふ頭1号岸壁	260	20	13.0	40,000	1
雲雀野中央ふ頭2号岸壁	260	20	13.0	40,000	1
雲雀野北ふ頭岸壁	170	20	10.0	12,000	1
南浜大型橋	165	20	10.0	15,000	1
門脇大型橋	264	9	4.5	1,000	4
日和三河1号岸壁	80	15	4.5	1,000	1
日和三河2号岸壁	80	15	4.5	1,000	1
■荷捌地・野積場・貯木場					
種別	名称	面積(m ²)			
荷捌地	南浜1号～2号荷捌地	13,730			
	潮見1号～2号荷捌地	9,450			
	日和1号～4号荷捌地	22,699			
	大手1号～4号荷捌地	9,483			
	中島1号～3号荷捌地	16,696			
野積場	雲雀野1～2号野積場	59,124			
	雲雀野北ふ頭野積場	8,800			
	大手1号～2号野積場	28,851			
	雲雀野1号野積場	32,044			
	雲雀野北ふ頭野積場	26,403			
貯木場	南浜1号～2号チップヤード	28,605			
	水面貯木場	83,900			
	陸上貯木場	25,080			

主要港湾施設（公共）				
■上屋				
所在区域	名称	施設区分	棟数	床面積(m ²)
大手ふ頭	県営大手上屋	一般上屋	1	5,998
中島ふ頭	県営中島1号上屋	一般上屋	1	2,860
■船舶給水施設				
設置場所	給水栓数	給水能力		
中島15,000t岸壁	3	35t/h		
大手5,000t岸壁	2			
大手2,000t岸壁	2			
中島2,000t岸壁	1	30t/h		
雲雀野中央1号ふ頭岸壁	2			
雲雀野中央2号ふ頭岸壁	2	35t/h		

仙台塩釜港（石巻港区）港湾計画概要（平成25年改訂）	
■計画方針	
①港湾背後企業の競争力を強化するため、船舶の大型化に対応した物流機能の強化を図る。	
②大規模地震発生時の緊急物資輸送対策と効率的な耐震強化岸壁の配置を図る。	
③安全で効率的な荷役と船舶の安全な航行・停泊を確保するため、港内航路の向上を図る。	
④港湾と背後地域及び港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。	
⑤中心市街地と港の交流・レクリエーション機能を連携させ、賑わいある港まちづくりを図る。	
■施設計画	
区分	計画事業量
航路	11m、14m
防波堤	323m（平成21年12月改訂）
ふ	公共 14m1バース、12m1バース
専用	—
土地	557ha
利用計画	うち緑地30ha
■目標年次（平成30年代前半）における取引量	
外貨	400万トン
内貨	130万トン
合計	530万トン

凡 例	
	航 路 ・ 泊 地 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	防波堤・波除堤 (既定計画)
	(既 設)
	公 共 岸 壁 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	物資補給岸壁 (既 設)
	公共耐震強化岸壁 (今回計画)
	(既定計画)
	公共物揚場 (既 設)
	公共船揚場 (既 設)
	専 用 岸 壁 (今回計画)
	(既定計画)
	(既 設)
	ドルフィン (今回計画)
	(既 設)
	小 型 棧 橋 (既定計画)
	(既 設)
	(今回計画)
	埠 頭 用 地 (既定計画)
	(既 設)
	緑 地 (既定計画)
	(既 設)
	交通機能用地 (既定計画)
	(臨港道路) (既 設)
	(今回計画)
	そ の 他 の 用 地 (既定計画)
	(既 設)
	(今回計画)
	施 設 撤 去 (計 画)
	将 来 構 想 (開空空間の確保)
	海岸保全ライン (参 考)

日本三景松島を核とした観光拠点 東北を代表する観光拠点港湾

国際拠点港湾

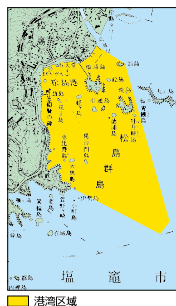
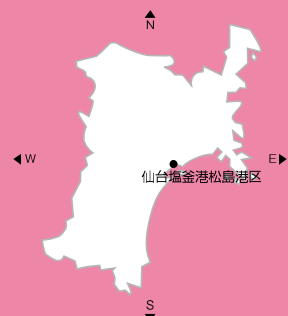
仙台塩釜港松島港区



PORT OF SENDAI

概要

- 設立／昭和29年4月1日
- 港湾区域告示／昭和29年5月21日
- 国際拠点港湾指定／平成24年10月17日
- 所在市町村／松島町
- 観光港



東京地区

Profile of the Port of Matsushima

Matsushima Bay is hailed as one of the three most scenic spots of Japan with about 260 islands covered with green pine trees and a magnificent landscape surrounded by the low hills. Today there are about 6 million tourists that visit this area each year.

Port of Matsushima had been used as a distribution center for rice and other products since the pre-Edo period. After the Teizan Canal was constructed, the port became a transit port, and when the Tohoku Honsen Train Line opened in 1887, the port began to be used as a tourism port.

The full-scale maintenance as a tourist port began after the port was designated as a regional port.

This area was also designated as an "International Tourism Model District" in 1986. As this is the most famous tourist attraction in the prefecture, the port will be developed in keeping with Matsushima's scenery.

From FY 2005, the port was recognized in the Local Revitalization Act to respond to the decreasing number of tourists and to collaborate with the Nakago Fishing Port, a class 1 fishing port.

In October 2012, Port of Sendai-Shiogama, Port of Ishinomaki and Port of Matsushima were integrated in order to become the leading international hub port in the Tohoku region.

The Ports and Harbors Improvement Plan was revised in June 2013 provided that the development of the port shall contribute to promotion of tourism and the use of the port as well as to increase the number of tourists to the region.

松島港区のあゆみ

- 明治35年 松島公園が県内初の県立公園に指定される。
(明治42年松島湾全体を県立公園用地に編入)
- 大正4年 松島公園落成記念大会開催。
- 大正11年 松島電車開通。
(松島駅～松島海岸駅)
- 大正12年 史跡名勝天然記念物保存法に基づき名勝に指定される。
- 昭和27年 ヨットハーバー完成。
第7回国民体育大会のヨット競技会場となる。
文化財保護法に基づき特別名勝に指定される。
- 昭和29年 地方港湾に指定される。
- 昭和44年 東浜A船揚場、東浜B船揚場着手（昭和47年完成）。
- 昭和48年 地方港湾改修事業着手。
- 昭和62年 海岸環境整備事業着手。
- 昭和63年 県内初の小型観光船用の浮桟橋となる
海岸前浮桟橋整備着手。
- 平成3年 浪打浜（人工海浜）一部供用開始（平成6年完成）。
- 平成5年 松島海岸通り浮桟橋整備着手（平成9年完成）。
- 平成18年 仙随浮桟橋整備着手（平成20年完成）。
- 平成23年 東日本大震災発生（3月）。
- 平成24年 仙台塩釜港、石巻港、松島港が統合し、仙台塩釜港松島港区となる（10月）。

プロフィール

松島港区を含む松島湾は、緑の松に覆われた大小260余の島々を有し、なだらかな丘陵に囲まれた素晴らしい景観から日本三景の一つとして有名である。明治35年に県内初の県立自然公園に、大正12年に国の名勝、昭和27年には特別名勝に指定され、多くの観光客で賑わっている。

松島港区は、江戸時代以前は背後地からの米をはじめとした物資の移出拠点として利用されたが、貞山運河の開通後は仙台と石巻の中継港となり、明治20年東北本線が開通すると観光港としての利用が進んだ。

昭和29年地方港湾の指定以後、本格的な観光港整備を開始し、航路・泊地の浚渫や護岸及び係留施設の整備が行われた。さらには観光船用ボnton（浮桟橋）の整備を海岸前地区で昭和63年から実施し、観光

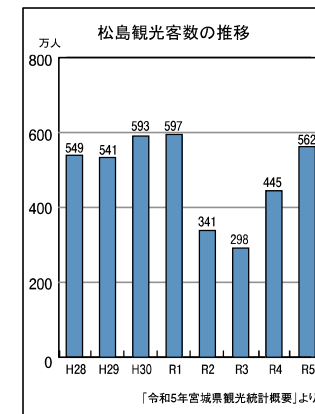
機能の充実強化を図っている。

また、当地域は「国際観光モデル地区」に指定（昭和61年）されており、本県最大の観光地であることから、松島の景観に調和した親水性の高い港湾空間を創出する港湾整備を今後とも進めていくとともに、平成4年度から松島の水質・底質を改善する海域環境創造事業（シーブルー）を平成15年度まで実施してきた。

平成17年度からは、観光客の減少に対応するため、地域再生法による認定を受け、第1種漁港名龍漁港と連携した港湾整備を実施している。

平成24年10月には、東北を牽引する中核的国際拠点港湾を目指し、仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港を統合一体化し、名称が仙台塩釜港松島港区となった。これに伴

う翌年6月の港湾計画改訂では、これまで以上に観光振興に寄与し、さらなる港湾の利用や観光客の増加が図られるよう、他の港区との海上ネットワークの構築など必要な整備に取り組んでいくとしている。

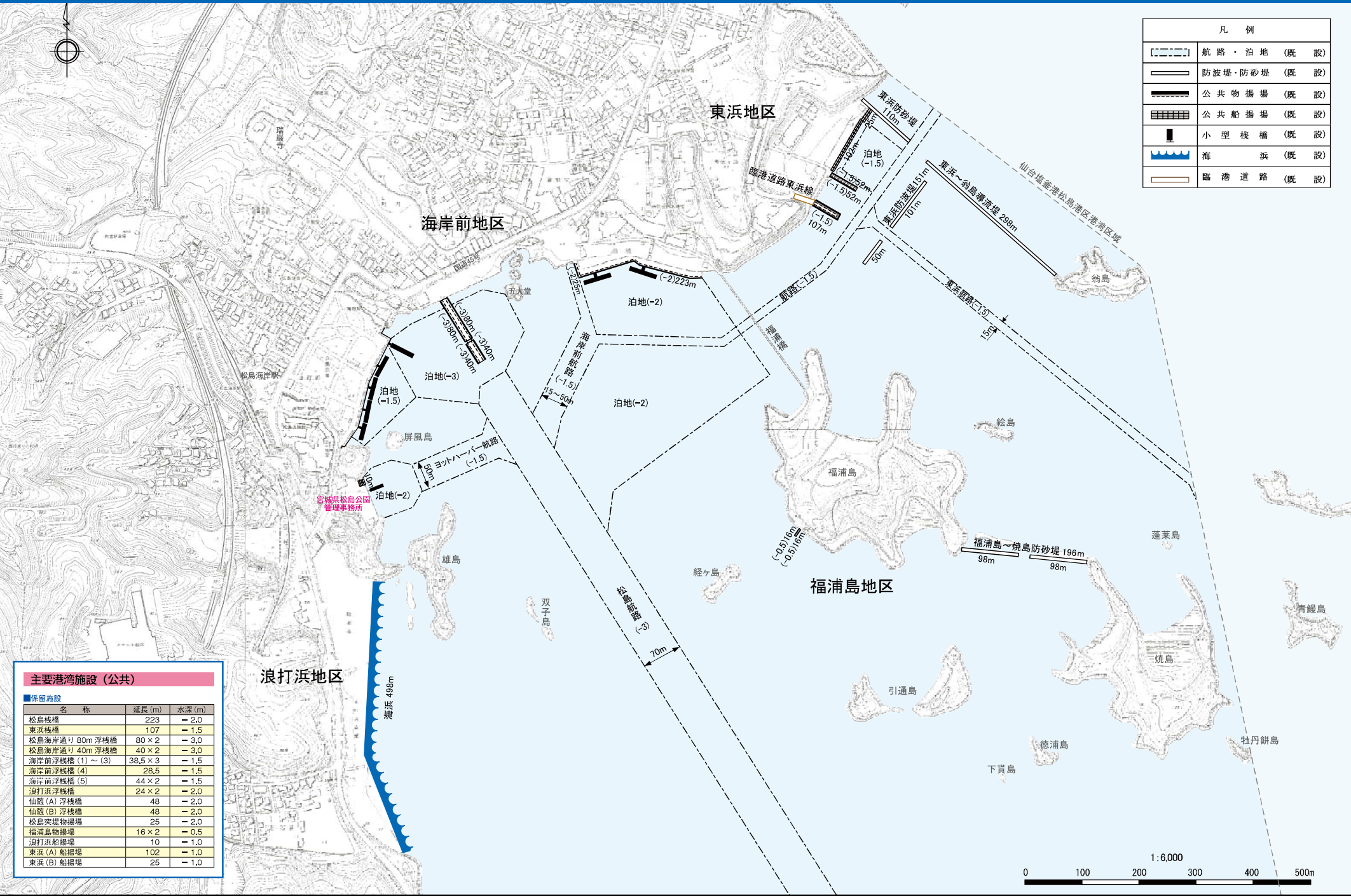


海岸前地区



塩釜島周辺

仙台塩釜港（松島港区）港湾平面図



松島港区

松島港区



生活基盤を支える港



プロフィール

県北に位置する気仙沼港は、古くは細浦とよばれ釜の前湾と称されるとともに、からまがうら 鰒ヶ浦の別名もある。慶長16年（1611年）藩主伊達政宗の命で港を視察したスペイン人セバスチャン・ビスカイノによれば、最良の港であると報告されており、江戸中期には地域の拠点港として繁栄したと思われる。

湾内における港の整備は、昭和4年に起工された漁港修築工事が本格的なものであり、現在では全国屈指の漁港として整備されている。

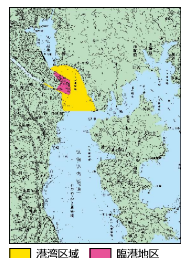
一方、港湾については、水産品をはじめとした産業製品の流通促進と気仙沼市の周辺地域における中心都市への発展を図るため、内の脇地区に商港建設が計画された。

昭和38年地方港湾の指定を受け、翌39年に建設工事が起工されてからは、以後46年までに5000トン岸

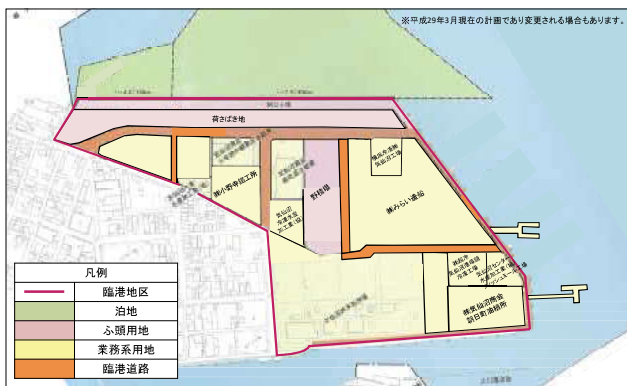
壁（～7.5m）2バース、1,000トン岸壁（～4.5m）3バースが完成した。さらに昭和60年には5000トン岸壁1バースが完成し港湾機能の充実に図られている。また、港湾背後には工業用地が造成され、企業の立地や荷さばき施設の整備も図られている。

令和2年には、復興道路「三陸自動車道気仙沼港IC」が開通し、本港へのアクセスが飛躍的に向上した。港内を横断する三陸自動車道気仙沼港横断橋（愛称：かなえおほし）は夜間にライトアップされ、気仙沼の新たなシンボルとなっている。

また、令和3年には国土交通省港湾局から、内湾部に位置する6つの施設が「みなとオアシス気仙沼」として登録を受け、「みなと」を核としたまちづくりの促進が期待されている。



主要港湾施設（公共）				
■係留施設（岸壁6バース）				
名称	延長(m)	幅員(m)	水深(m)	船型(001)
朝日ふ頭4.5m1号岸壁	60	20	～4.5	1,000
朝日ふ頭4.5m2号岸壁	60	15	～4.5	1,000
朝日ふ頭4.5m3号岸壁	67	15	～4.5	1,000
朝日ふ頭7.5m1号岸壁	130	20	～7.5	5,000
朝日ふ頭7.5m2号岸壁	130	20	～7.5	5,000
朝日ふ頭7.5m3号岸壁	130	20	～7.5	5,000
■河川地・野保地				
種別	名称	面積(㎡)		
商用地	朝日ふ頭南側地1	2,808		
	朝日ふ頭南側地2	1,840		
	朝日ふ頭南側地3	5,922		
野保地	朝日野保地	14,944		



地域産業の基盤整備を支える港



プロフィール

女川港は、古くから沿岸漁業に利用されるとともに、金華山や江島・出島などの離島交通の要衝であった。慶長16年（1611年）にはイスパニア使節団に、また明治18年にはイギリス東洋艦隊によって天然の良港と評された。

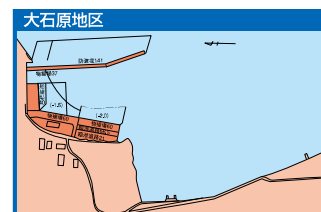
そのため、明治政府は、台風により破壊された野蒜港にかわって女川港に築港計画を検討したが、財政上の理由から中止となった。その後、大正14年になり女川振興会が組織され、以後昭和初期にかけ魚市場及び岸壁の整備が進み漁業基地としての基礎が固められた。

昭和14年、商港建設を図る女川港修築期成同盟会

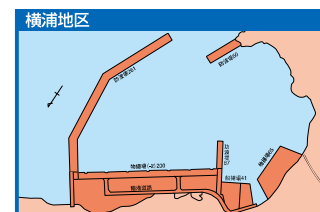
が組織され、同16年から工事が始まり同42年にかけて防波堤、岸壁等の主要施設が完成した。その間、昭和29年には地方港湾に指定された。

女川港は、石浜地区、高白地区、横浦地区として大石原地区において整備が実施されており、特に石浜地区は、水産加工品や化学工業品の貨物取扱いの機能充実を図るため、女川町において工業用地の造成を行い、県において岸壁・物揚場等の施設を整備し、平成11年に概成した。

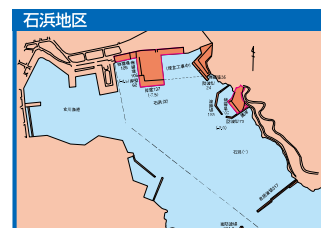
また、高白、横浦、大石原地区には小型漁船対応施設が整備され、地域の生活基盤の安定に役立っており、今後ますます発展が期待されるものである。



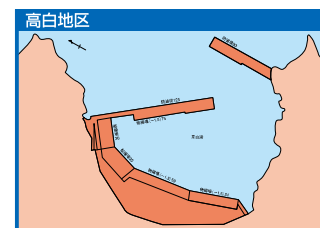
主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名称	延長(m)	水深(m)	
大石原物揚場	97	～1.5	
大石原物揚場	60	～1.5	
大石原物揚場	60	～2.0	
大石原物揚場	40	～1.5	



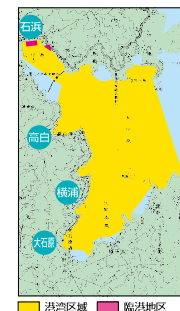
主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名称	延長(m)	水深(m)	
高白物揚場	65	～2.0	
高白物揚場	200	～2.0	
高白物揚場	41	～1.5	



主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名称	延長(m)	水深(m)	
石浜物揚場	62	～4.5	
石浜物揚場	75	～3.5	
石浜物揚場	137	～2.5	
石浜物揚場	35	～1.0	
石浜物揚場	105	～4.0	
石浜物揚場	100	～2.0	



主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名称	延長(m)	水深(m)	
高白物揚場	75	～1.5	
高白物揚場	69	～1.5	
高白物揚場	51	～1.5	
高白物揚場(1)	30	～	
高白物揚場(2)	30	～1.5	



地方港湾

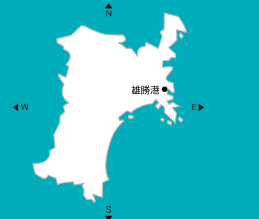
雄勝港

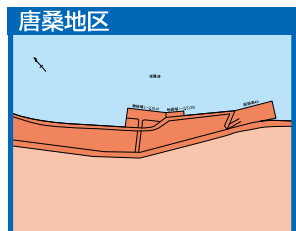
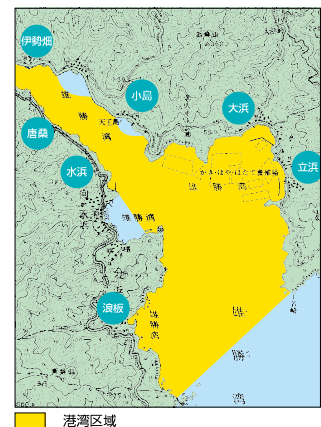


PORT OF OGATSU

概要

- 設立／昭和28年4月1日
- 港湾区域告示／昭和28年5月21日
- 所在市町村／石巻市
- 避難港／昭和26年9月22日指定



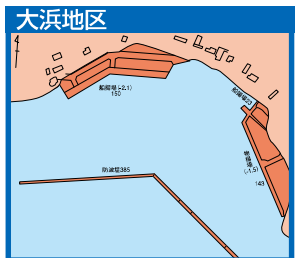


主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名 称	延長(m)	水深(m)	
唐桑2.5m物揚場	41	→2.5	
唐桑物揚場	20	→2.5	
唐桑船揚場	46	→	

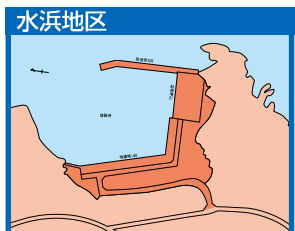


プロフィール

雄勝湾は、古くから「月浦」と呼ばれており、その名の起こりは坂上田村麻呂による蝦夷征伐の頃と伝えられている。湾奥には、慶長年間に支倉常長ら一行をローマに遣わせた使節船サンファンパウティスタ号の建造地（十五浜村の呉壺）があることで有名である。大正時代には軍艦の入港が見られるとともに、その湾内地形や自然条件から大小船舶の停泊や避難に利用されていた。

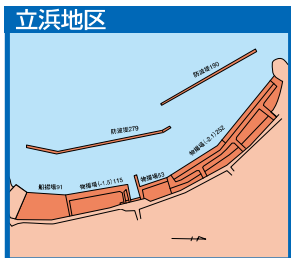


主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名 称	延長(m)	水深(m)	
大浜1.5m物揚場	143	→1.5	
大浜(-2.0m)物揚場	150	→2.1	
大浜1号船揚場	23	→	

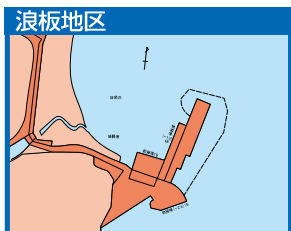


主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名 称	延長(m)	水深(m)	
水浜物揚場	148	→2.0	
水浜船揚場	57	→2.0	

昭和8年、三陸地震津波で大きな被害を受けたが、その後復興が進み、遠洋・近海・沿岸の漁業基地として、また特産品の硯石やスレート製品の積出港として栄えた。雄勝湾には、大浜、立浜、伊勢畑、小島、唐桑、水浜、浪板の7地区があるが、いずれも沿岸浅海型漁業が盛んであり、その生活基盤を支える物揚場や船揚場等を整備したものである。



主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名 称	延長(m)	水深(m)	
立浜1.5m物揚場	115	→1.5	
立浜物揚場	53	→1.4	
立浜(-2.0m)物揚場	252	→2.1	
立浜船揚場	91	→	



主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名 称	延長(m)	水深(m)	
浪板物揚場(1)	18	→1.5	
浪板物揚場(2)	19	→2.5	
浪板船揚場	19	→2.5	



プロフィール

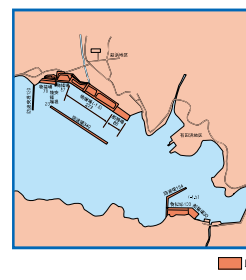
萩浜月浦は、慶長18年(1613年)藩主伊達政宗の命を受けた家臣支倉常長ら一行が、一路ローマを目指しサン・ファン・パウティスタ号で出帆した歴史的な場所である。萩浜港は、古くからの漁村であったが、明治維新後の海運業の発達に伴い明治14年汽船の定期航路が開設され、鉄道がなかった当時の東北地方において船舶が輻輳し、県内最大の港として賑わいをみせた。しかしながら、明治23年に東



プロフィール

表浜港は、牡鹿半島の西南に位置し、海岸美あふれる典型的なリアス式海岸の中にある。昭和59年、地方港湾の指定を受け、港湾計画の策定とともに整備が開始された新しい港湾である。その基本方針は、地元水産業育成のための小型漁船対応施設の整備、そして海洋性レクリエーションに対応するマリナーの整備等であり、そのうち小型漁船及び観光船対応の施設については平成2年度までに概成した。

主要港湾施設（公共）			
■係留施設			
名 称	延長(m)	水深(m)	
安型物揚場	23	→1.0	
萩浜物揚場(1)	273	→1.5	
萩浜物揚場(2)	57	→2.0	
萩浜物揚場(3)	70	→2.0	
萩浜船揚場	80	→1.5	
小積物揚場	100	→1.5	
小積船揚場	30	→1.2	



地方港湾

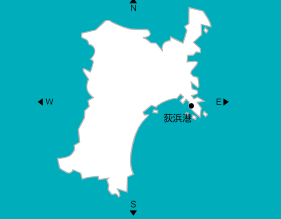
萩浜港

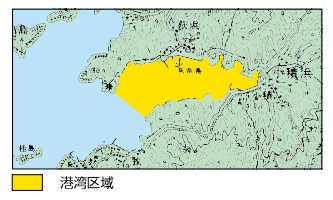


PORT OF OGINOHAMA

概要

- 設立／昭和28年4月1日
- 港湾区域告示／昭和28年5月21日
- 所在市町村／石巻市





地方港湾

表浜港

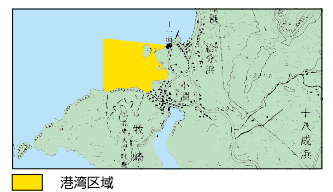


PORT OF OMOTAHAMA

概要

- 設立／昭和59年9月18日
- 港湾区域告示／昭和59年10月5日
- 所在市町村／石巻市
- 観光港





地方港湾

金華山港

PORT OF KINKASAN

概要

- 設立/ 昭和36年9月30日
- 港湾区域告示/ 昭和36年1月28日
- 所在市町村/ 石巻市
- 観光港

地方港湾

御崎港

PORT OF OSAKI

概要

- 設立/ 昭和56年1月23日
- 港湾区域告示/ 昭和56年1月30日
- 所在市町村/ 気仙沼市
- 観光港

地方港湾

御崎港

PORT OF OSAKI

概要

- 設立/ 昭和56年1月23日
- 港湾区域告示/ 昭和56年1月30日
- 所在市町村/ 気仙沼市
- 観光港

地方港湾

御崎港

PORT OF OSAKI

概要

- 設立/ 昭和56年1月23日
- 港湾区域告示/ 昭和56年1月30日
- 所在市町村/ 気仙沼市
- 観光港

主要港湾施設（公共）

■保留施設

名 称	延長 (m)	水深 (m)
金華山→2.5m物揚場	77	→2.5
金華山→2.0m物揚場	39	→2.0
金華山→1.5m物揚場	36	→1.5
金華山2号物揚場 (1) (2)	35×2	→2.5
金華山3号物揚場	66	→3.0
金華山船揚場	5	—

プロフィール

金華山は、古く天平年間に、金を司る金山毘古金毘売神を祀った黄金山神社が建立されており、以来、幾度か火災に見舞われたものの1200年間以上にわたり、商売繁盛などの開運の神として人々の信仰を集めている。

大正14年、旧陸軍の大演習が宮城県で実施されるにあたり、総監として来県された摂政官の金華山行啓を仰ぐために昼夜兼行の工事が行われ、防波堤や棧橋が完成した。

その後、昭和になり県事事業での港湾整備が進み、観光・参拝者のた

めの連絡船が石巻、女川に就航し、戦中戦後を経て現在の定期航路の開設にいたっている。その間、金華山を訪れる観光客と参拝者は増加し港が狭隘化したため、昭和34年度から諸整備が始められ、昭和55年度に現在の金華山港が概成した。

現在、金華山を含む周辺地域は「南三陸金華山国定公園」に指定されており、観光拠点として当港の果たす役割はますます重要となっていることから、平成18年度に新防波堤が竣工しており、観光機能の充実を図っている。

■残設

主要港湾施設（公共）

■保留施設

名 称	延長 (m)	水深 (m)
御崎→4.0m物揚場	55	→4.0
御崎→3.5m物揚場	41	→3.5
御崎→2.0m物揚場	61	→2.0
御崎船揚場	29	→2.0

プロフィール

御崎港は、県北にある唐桑半島の先端部分に位置している。周辺はリアス式海岸の景観美あふれる地域で、昭和39年、陸中海岸国立公園に編入されており、さらにその内湾は海中公園の指定を受けるなど観光資源豊かな地域である。

一方観光開発も、国民宿舎、野営場、ビジターセンターそして周辺道路の整備が進められたが、さらに海上ルートを確認するため観光港建設の機運が高まり、昭和56年地方港湾に指定されるとともに港湾計画が策定され、港湾施設の建設に着手した。

昭和59年、当地で開催された第26回全国自然公園大会に合わせて施設の一部が供用を開始し、その後平成2年度までに港の施設はほぼ概成した。

平成29年に環境省によるトレッキングコース「みちのく潮風トレイル」、平成30年に宮城オルレ「気仙沼・唐桑コース」が開設されたことで、当港の観光客増加が期待される。

■残設

宮城の港湾

資料編

県内旅客船定期航路ガイド

東北運輸局管内

航路名	中間寄港地	船社名	TEL	主な使用船舶名	便数(一日)	備考
塩釜～朴島	桂島・野々島・石浜・寒風沢	塩釜市産業環境部浦戸振興課	0225-364-7710	しおじ・うらと・みしお	6～8便	離島航路（補助指定航路）
塩釜～松島		丸文松島汽船株式会社	022-365-3611	第二芭蕉丸・第三芭蕉丸・はやぶさ・はやぶさ2・あすか・あおば・しらたか・はやぶさ3	6～7便	
松島湾内周遊コース					6便	
塩釜～塩釜コース					7便	
松島～鹿嶋深～松島						所要約1時間50分
松島湾内周遊コース		松島島巡り観光船企業組合	022-354-2233	第三仁王丸・仁王丸・第二仁王丸・マリンブルー・マリンスター・マリンイーグル・マリンホープ	6～8便	所要約50分
松島～塩釜						貸切予約運航 所要約40分

石巻海事事務所管内

航路名	中間寄港地	船社名	TEL	主な使用船舶名	便数(一日)	備考
鮎川～金華山		株式会社金華山観光	0225-45-3377	ホエール	1便	
石巻～長湊	大泊・仁斗田・網地	網地島ライン株式会社	0225-93-6125	シーキャット・マーメードⅡ	4～5便	離島航路(補助指定航路)
女川～江島	出島・寺間	シーバル女川汽船株式会社	0225-54-2753	しまなぎ	3便	離島航路(補助指定航路)
鮎川港～金華山港		シードリーム金華山汽船株式会社	0225-44-1055	ドリーム	1便	
女川～金華山		株式会社潮プランニング	0225-98-9038	ベガ・アルティア		日曜日・祝日 1日1便 定期運航 土曜日 1日1便 臨時便運航

30

31

国際拠点港湾仙台塩釜港石巻港区 工業用地2区画分譲中

メニュー豊富
優遇制度
奨励金、給付金等で
石巻港進出を
応援します

整備された
**高速道路
ネットワーク**
三陸自動車道
石巻ICまで
車で約10分

東北最大の消費地
仙台都市圏
に近接
東北最大の消費地は
絶好のビジネス
チャンス

受付・お問い合わせは

宮城県石巻港湾事務所

〒986-0845

石巻市中島町17-2

TEL 0225-95-6272 FAX 0225-95-6273

E-mail: iskowns@pref.miyagi.lg.jp

URL: <https://www.pref.miyagi.jp/soshiki/is-kouwan/>

分譲2区画物件概要

■所在地／石巻市西浜町外 ■分譲区画数／2区画
■分譲面積／62,691.59～85,615.53㎡
■分譲価格／588,047,114～803,073,671円
■用途地域／工業専用地域
■建ぺい率／60% ■容積率／200%
■設備等／上水道：石巻地方広域水道、下水道：自己処理、ガス：都市ガスなし、電気：東北電力、工業用水：なし

分譲区画価格表

大曲地区（東松島市）

区画	面積(㎡)	単価(円/㎡)	金額(円)	用途地域
M-1	62,691.59	9,380	588,047,114	工業専用地域

西浜地区（石巻市）

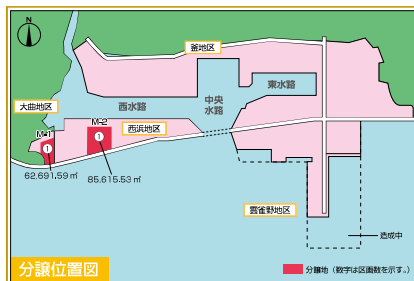
区画	面積(㎡)	単価(円/㎡)	金額(円)	用途地域
M-2	85,615.53	9,380	803,073,671	工業専用地域

※記載の単価は不動産鑑定等により変動することがあります。

石巻港背後地への進出を応援します

宮城県の優遇制度	
○みやぎ企業立地奨励金	
○宮城県工業立地促進資金融資制度	
○原子力発電施設等周辺地域企業立地支援事業補助金 等	
石巻市の優遇制度	
○企業立地助成金	東松島市の優遇制度
○上水道料金助成金	○企業立地促進奨励金
○緑化推進補助金 等	○工業用水確保補助金
	○環境整備促進補助金 等
※その他にも優遇制度がありますので、下記にお問い合わせ下さい。	
問い合わせ先	
宮城県経済商工観光部産業立地推進課	TEL 022-211-2733
石巻市産業部産業推進課	TEL 0225-95-1111
東松島市産業部商工観光課	TEL 0225-82-1111

※制度の適用については、条件がありますので事前にご確認ください。



分譲位置図

仙台塩釜港の近年の動向

せんだいポータルラジオの導入

仙台港区では船舶の大型化や入出港の幅増による港内の混雑に対応し、安全で円滑な航行を支援するため、入出港情報の一元化、リアルタイムでの船舶動向の把握、港湾施設の利用調整などを行う航行補助施設「ポータルラジオ」を導入し、令和7年4月1日より運用を開始している。

ポータルラジオの運用により、入港の2～3時間前からVHF無線電話での通信が可能となり、港の利用状況に関する情報提供や、入出港時間の変更に伴う利用調整などを行うことで、円滑かつ安全な船舶の航行に資することが期待される。

無線局の位置と通信可能範囲



仙台港区VTSセンター執務室（運用開始前）



カーボンニュートラルレポート（CNP）の形成

仙台塩釜港では港湾の脱炭素化を推進するため、港湾関係者等で組織する「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進協議会」を設置しており、令和6年3月には仙台塩釜港における脱炭素化の方針や具体的な取組を定めた「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」を策定している。計画では温室効果ガス削減目標を2030年度50%削減、2050年実質ゼロとしており、産業活動や港湾物流における設備・機械等の電化や水素等次世代エネルギーへの転換等による排出削減を推進すると共に、次世代エネルギーの供給拠点の検討を実施していくこととしている。

計画の目標

計画の基本目標	KPI1 CO2排出量	削減目標		
		短期 [2030年度まで]	中期 [2040年度まで]	長期 [2050年度まで]
個別施策	KPI2 低・中炭素型 物流施設導入率	50%	75%	100%
	KPI3 フロー・ストック 健全・再生・創出	吸収量：123トン (2019年比10%増)	吸収量：246トン (2019年比20%増)	吸収量：246トン (2019年比20%増)



カーボンニュートラルレポート(CNP)のイメージ



「慶長遣欧使節」及び「野蒜築港」

支倉常長とサン・ファン・パウティスタ号

慶長18年9月15日(1613年10月28日)、仙台藩主伊達政宗の命を受けた支倉常長ら慶長遣欧使節180名が、仙台藩が建造した「サン・ファン・パウティスタ号」に乗り、牡鹿郡月浦（現石巻市）からローマへ向けて出帆した。一行は3ヶ月で太平洋を横断しメキシコに上陸、陸路を経て大西洋岸に出たのち、スペイン艦隊に乗船して、日本人として初めて大西洋を横断、当時の世界最強国スペインへ渡り、1615年10月29日に目的のローマに到着している。同年11月3日にはヴァチカン宮で法王パウル5世と正式に謁見した。しかしその後の日本国内でのキリシタン弾圧とわが国をめぐる国際情勢の激変で交易の目的は達せられなかったが、当時の航海技術、日本の国内情勢、国際関係などが国内外の事情を考える時、日本史上はもとより世界史的にも注目すべき快挙であったと言える。

又、この時使用された「サン・ファン・パウティスタ号」は、まさに日本人によって造られ、最初に太平洋を往復した船であった。500トン以上のこの船は、常長一行が太平洋を横断する都度、計2往復しており、最後はスペイン艦隊に編入されたほどの堅牢な船であった。この船なくして慶長遣欧使節は語れないであろう。

平成25年には、「サン・ファン・パウティスタ号」出帆400周年を迎えたことから、寄港した各国（メキシコ、キューバ、スペイン、イタリア）との文化交流イベント等をはじめ、国内外を越えて多くのイベントが実施された。

野蒜築港の歴史

明治11年、鳴瀬川の河口部に位置する野蒜において我が国最初の近代的築港事業が展開された。当時の明治政府は富国強兵・殖産興業政策により中央集権制の確立を目指して、東北開発に国家資金を投入した。野蒜築港はその中心政策の1つであった。

築港計画は、鳴瀬川河口に内港を設け、宮戸島北東の潜ヶ浦を外港として、貿易港を建設しようとするものであり、鳴瀬川河口に東西2本の防波堤が建設され、新鳴瀬川と北上・東名両運河の開削、新市街地の造成が行われた。

明治15年10月、内港が完成し（開港）、野蒜の地は活況を呈したが、それもつかの間、わずか2年後には台風による波浪と増水により壊滅的な打撃を受けた。明治政府は予算の捻出不能から外港建設はもちろん、復旧工事も着手しないまま、野蒜築港を中止した。計画から8年の歳月と68万3千円（現在推定約60億円）の巨額が水泡に帰し、野蒜築港は幻の港に終わった。

現在では、当時の新市街地跡に建つ記念碑と新鳴瀬川にかけられた橋の、赤レンガ造りの橋台跡が残存し、往時の面影をとどめている。



1/4スケールで復元されたサン・ファン・パウティスタ号
サン・ファン・パウティスタ号は、平成5年に「20世紀最後で最大の木造船」として当時の姿そのままに復元され、石巻市緑波にある慶長使節船ミュージアム内に保管されました。船は老朽化に伴い役目を終え令和4年に解体され、現在はミュージアムのリニューアルに伴い、4分の1スケールで再現した展示や、船の解説・帆を張った姿の再現などをAR（拡張現実）コンテンツで楽しむことができます。
【連絡先】公益財団法人慶長遣欧使節協会 0225(24) 2210



現在の野蒜港
①安堤 ②野蒜 ③東名運河
④船だまり跡 ⑤鳴瀬川 ⑥北上運河
⑦新市街地跡 ⑧新鳴瀬川 ⑨東松島市浜市

港湾マメ知識



港湾行政用語

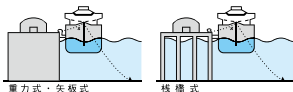
- 港湾の法律上の分類
- ・国際戦略港湾…長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾で、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾（全国5港。）
 - ・国際拠点港湾…国際戦略港湾以外の港湾で、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾（全国18港。本県では仙台塩釜港）
 - ・重要港湾…国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾で、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾（全国102港。）
 - ・地方港湾…国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾以外の港湾（全国807港。本県では気仙沼港など7港）
 - ・避難港…暴風雨に際し小型船舶が避難のために停泊することを主たる目的とし、通常貨物の積卸し又は旅客の乗降の用に供されない港湾（全国35港。本県では雄勝港）
- 港湾管理者…港湾法に基づき、港湾の一体的な管理運営とその総合的開発発展を図る公共的責任主体で、地方公共団体が単独または共同して管理者となる
- 海岸管理者…海岸法に基づき、津波、高潮、波浪その他海水または地盤の変動による被害から海岸を防護し、国土の保全の事務を負う国の機関。一般的には都道府県知事になる
- 港湾区域…経済的に一体の港湾として管理運営するために最小限度必要な認可水域
- 臨港地区…港湾の機能を充分发挥できるように港湾を管理運営するため指定された陸域

港湾の機能別分類

種類	機能
商港	電気製品、機械製品、その他一般雑貨などの物流物資を扱う港
工業港	臨海工業地帯などにおいて工場と一体となって建設される港
エネルギー港湾	石油、石炭、液化天然ガス（LNG）などのエネルギーを受け入れる港
避難港	台風時などにおいて船が安全に避難するための港
観光港	旅客船、遊覧船などが利用する港
マリーナ	ヨット、モーターボートなどが利用する港
漁港	漁船が利用する港

港湾施設

- 航路…港を入り出す船舶の通路
- 航路標識…船舶に自分の位置を確認させる灯台や浮標灯などの標識
- 泊地…船舶が安全に停泊するための水域
- 防波堤…外海からの波を防いで港内の静穏度を保つための堤防
- 岸壁(物揚場)…船舶を横付けして貨物の積卸しや旅客の乗降ができる施設。船一隻分が占める水域を1バースという。〔「ふ頭」は岸壁、物揚場、荷さばき地等の総称〕
- 岸壁（～4.5m以上）
物揚場（～4.5m未満）

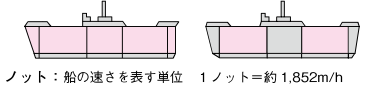


船舶の入港と貨物の動き

- 入港前
船長は、入港予定日時、船舶の大きさ、積載貨物の種類・数量等を自分の会社や船舶代理店に連絡する。船舶代理店は、船舶の入港手続き、貨物積卸し作業準備をする。
- 入港直前
船長は、検疫锚地（港外）へ船舶を停泊させて、
①伝染物の有無（検疫所）
②密輸品（税関）
③密入国者の有無（入国管理局）etc.
の関係官庁の調査を受けた後、初めて入港する。
一定の航路を通過し、事前に県港湾事務所が許可した岸壁やさん橋に横付けするため、パイロット（水先案内人）の案内で入港する。
- 貨物の積卸し作業
船舶がふ頭に接岸した後、貨物の積卸し作業が始まる。
岸壁やさん橋につながれた船舶の貨物は、船内クレーンや岸壁にあるクレーンで積卸しされる。
積卸しされた貨物は、保管施設に運ばれたり、トラックや鉄道で内陸輸送されたり、あるいは、他の船舶に積替えられて他港に移出される。
- 出港
荷揚げした船舶は、さっそく船内清掃や船舶の点検をする。出港時には、燃料、食料、水等を積込んで出港する。
貨物を選んで出港する場合は、入港時と同じような手続きが必要となる。

船舶の規模と速さ

- 総トン数 (G/T)
船体が囲まれた場所の全部の容積をトンで表したもの (2.83m³が1トン)
- 重量トン数 (D/W)
船が積めるかぎりの貨物や燃料等の重さを表したもの (1,016kgが1トン〔英トン〕)



- 荷さばき施設
荷役機械…クレーンなど、貨物の積卸しに使う機械
上屋…船舶から卸された貨物や船積みされる貨物の一時保管場所
- 保管施設
野積場…石炭、鉱石、木材のように屋外に置いて構わない貨物の長期保管場所。また、原木の場合は、陸上貯木場と水面貯木場がある。
サイロ…コンクリートで作られた穀物やセメント用の円筒形倉庫
倉庫…船舶から卸された貨物や船積みされる貨物の長期保管場所
- コンテナ
コンテナ…貨物輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。
T E U …Twenty-foot-Equivalent Unit. 20フィートコンテナ（5.9×2.3×2.3m）に換算したコンテナ取扱個数の単位。
コンテナヤード…コンテナの受け渡し、蔵置などを行う場所