

# 明日の仙台塩釜港を考える懇談会

## 第4回懇談会 説明資料



令和5年12月22日

宮城県土木部港湾課

I 第3回懇談会の振り返り

II 第4回懇談会の概要・進め方

## **III 仙台塩釜港の目指すべき方向性について**

III-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

III-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

(1) 一部課題の再整理・追加 【事務局提案】

(2) 仙台塩釜港の課題のまとめ

III-3 将来想定される社会変化と、港背後の交通インフラ環境

III-4 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（素案）

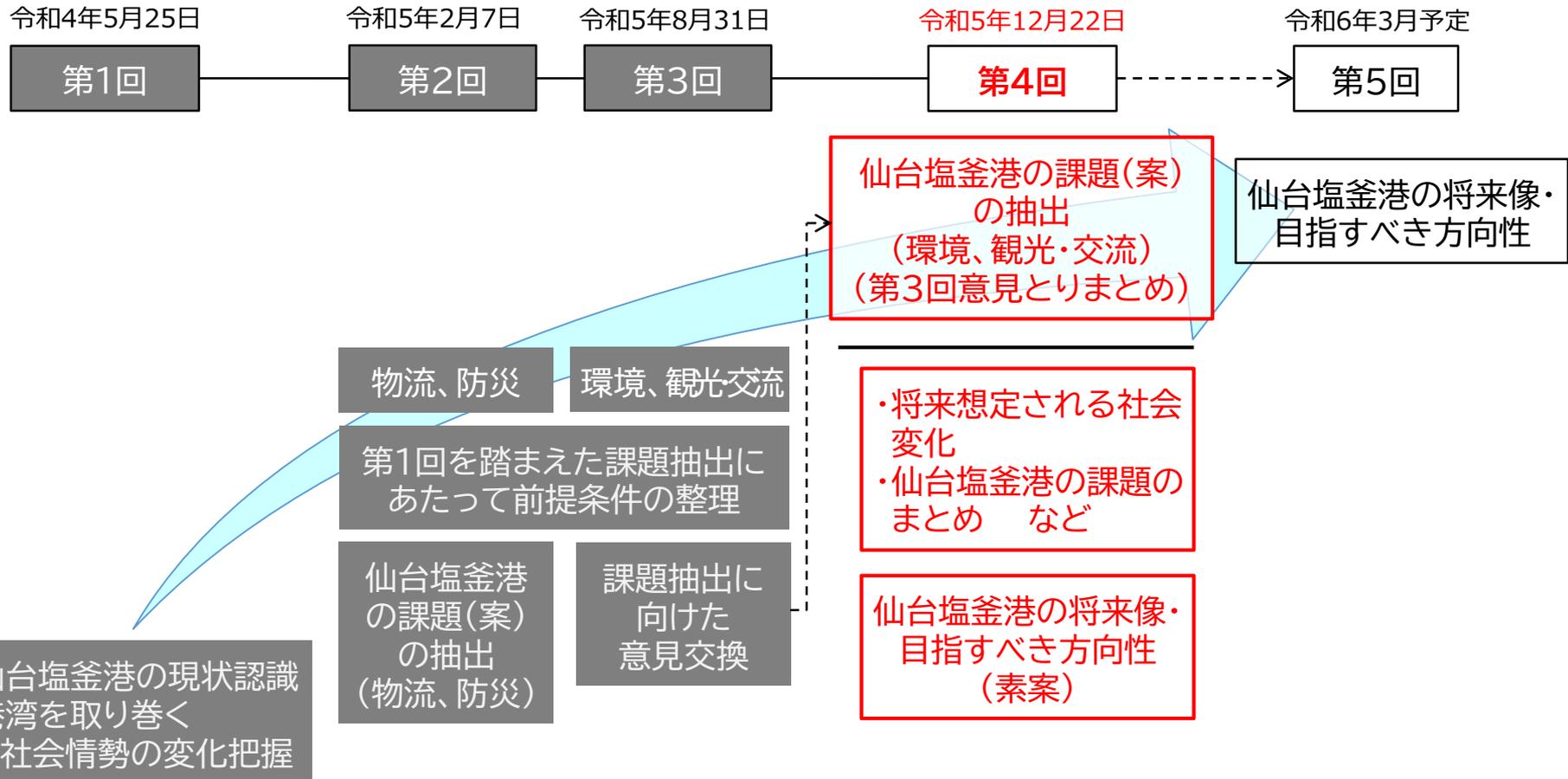
(1) 仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性の組み立て方について

(2) 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（素案）

IV 次回開催について

# I 第3回懇談会の振り返り

- 令和4年5月から今年度末までに全5回、懇談会を開催し、仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性を検討していく。



# I 第3回懇談会の振り返り

- 第3回懇談会では、環境にかかる事項〔論点3〕と、観光・交流にかかる事項〔論点5〕をテーマとして、基礎的情報を共有しながら、港湾脱炭素化や自然環境の保全の視点、及び臨港地区の人流増加に向けた取組について意見交換を行った。
- 以下に、「環境」、「観光・交流」に対して頂いた主な意見を示す。（議事概要の下線部を拾い上げ）

論点区分	主な意見
<p>● 環境にかかる事項 〔論点3〕</p> <p>脱炭素社会の実現に向けた 港湾におけるカーボンニュートラルへの取組</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 「環境」に関する取組について以下の方針を示したところ、特段意見はなかった。</li><li>・ 「<u>海域環境の保全</u>」について、既定長期構想における「<u>自然と調和を図る空間</u>」として定めている各港区のゾーニングを計画を維持する方針を示した。</li><li>・ 「<u>仙台塩釜港港湾脱炭素化推進協議会</u>」におけるカーボンニュートラルに関する検討内容を共有し、カーボンニュートラルの課題には<u>仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画の内容を反映させる方針</u>を示した。</li></ul>
<p>● 観光・交流にかかる事項 〔論点5〕</p> <p>ウイズコロナ・アフターコロナ に向けた観光振興・交流人口 の拡大への取組</p>	<p>【クルーズについて】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ <u>沿岸部において「クルーズ」は大きな武器</u>になる。</li><li>・ 寄港後のツアー先として有名観光地が選ばれる傾向がある中、<u>地元観光を促すような仕組みづくりが重要</u>。</li><li>・ <u>石巻港区周辺の景観的・観光的な要素は、クルーズ客の新たなツアーコンテンツとなる可能性がある</u>。</li></ul> <p>【マリンレジャーについて】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ <u>マリンレジャーについては、港湾、漁港などの行政の枠組みにとらわれない幅広い取組が必要</u>。</li><li>・ <u>塩釜港区の吉田・花刈浜地区は、マリンアクティビティの拠点として更なる賑わい創出を図っていきたい</u>。</li><li>・ <u>松島湾内のマリンレジャーと遊覧船航路とのエリア分けやルール化は、安全性の観点から必要</u>。</li></ul> <p>【憩い・集いの水辺空間、滞留時間の増加について】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ <u>観光地で勝負するのではなく、新たな目的地を創り出し、そこでの滞在時間を増やし、消費がなされる仕掛けが必要</u>。</li><li>・ <u>塩釜港区の港奥部は、親水空間、憩いや集いの空間づくりにより地元市民に受け入れられる集客力のある港にしていきたい。まちとの近接を活かして歴史・文化を経済効果に結び付けることが重要</u>。</li><li>・ <u>仙台港区には、みなとオアシス仙台港や蒲生地区の文化遺産や自然環境的要素など、人を呼び寄せる魅力ある施設・スポットが多数備わっている中で、官民連携のもと更に魅力を高めていくことが重要</u>。</li></ul>

# I 第3回懇談会の振り返り（懇談会後の取組）

第3回懇談会後に「人流に関して」の2回目の大学生ワークショップを開催しました。

**テーマ：「塩釜港区(臨港地区)を賑わい溢れる空間に変えていくために、何を変えて、何を残すべきか」**

目的：将来を担う若い世代より、将来の臨港地区の「人流」増加にむけ、利用者目線からの自由な発想や意見を求めるもの。

開催日：令和5年11月17日(金) 14:00～16:00 (120分) / 場所：マリンゲート塩釜 会議室

参加者：東北工業大学 学生11名（塩竈市・港湾課等5名の自治体職員も参加しました） 計16名

「未来の姿」を想定し、現実との相違点を確認した後に、ギャップを埋めるためのアイデアについて話し合いました。

港周辺の賑わい（未来）の姿について

## <イベント系>

- ・ライトアップなど、見て楽しめるイベントがある。
- ・花火をもっとやってもいい。シーズンに1回。
- ・地元酒蔵の試飲など、大人を引き込むイベントがある。
- ・もっと船に乗りたくなる（屋形船など）イベントがある。
- ・公園に屋台があり、食べながら港を楽しむ人の姿。
- ・防波堤に子供の絵などを貼る。

## <施設系>

- ・砂浜や海上アスレチックがあり、海に入れる。

## <その他>

- ・海辺を楽しむ観光客がいる。
- ・様々な世代や外国人など、どんな人が来ても楽しめる空間。
- ・海辺や水際が賑やかになっている。北浜緑地に人が集まっている。

未来の姿と現実のギャップについて

## <イベント系>

- ・大きなイベントが花火しか思いつかない。
- ・イベントの特別感がない。

## <空間的な要因>

- ・海部分の空間利用が上手くできていない。
- ・風景の良さを活かしきれていない。
- ・海と緑地がばらけている。
- ・対岸が近いけど遠い。移動への負担を感じる。
- ・景色に彩りがない。
- ・コンクリートばかりで殺風景。圧迫感がある。
- ・マリンゲート・駅・市場は相互に距離がある。

## <施設的な要因>

- ・レストランは入りづらく、周辺に店が無い印象を受ける。遊べるところが少ない。
- ・防波堤で対岸が見えず、人が集まっているかわからない。

## <その他>

- ・地元のものをうまくPRできていない。
- ・マリンゲート塩釜の会議室は眺めが良く、会議室利用は勿体ない。

ギャップを埋めるためのアイデアについて

## <イベント系>

- ・景観維持から橋ではなく、対岸に船で行けるようにする。
- ・冬のイベントを増やす。
- ・対岸から見える防波堤にアートを。
- ・湾の形や直線コースを活かしティラノサウルススレース。
- ・倉庫や公園を利用したライブイベント。
- ・週末の公園で屋台村（飲食イベント）。
- ・海上での飲食（船を連結した海上屋台など）。
- ・松島との連携イベントを企画する。

## <施設系>

- ・レンタサイクルの増設で移動しやすく。
- ・橋（歩道橋）で対岸にいけるように。

## <映えスポット>

- ・目印になるモニュメント（マグロ・カジキ）の設置や、カジキのこいのぼり。
- ・海が一望できる強みを活かす。

## <その他>

- ・遊びながら、楽しく対岸へ渡る手段としての海上アスレチック、海域を楽しむためのマリンアクティビティや水上レジャーの提案。
- ・ターゲットを明確にして松島との差別化を図る。また、松島と連携し、動線をつくる。
- ・マリンゲートの会議室解放（会議が無い日）

# I 第3回懇談会の振り返り（懇談会後の取組）

将来を担う大学生からの意見

～ワークショップで出された主な意見～（事務局作成）

○シーズンイベントの開催○

- ・花火【夏】
- ・クレーンライトアップ+クリスマスイベント【冬】



○北浜公園でのイベント開催○

- ・屋台（キッチンカー）イベント
- ・音楽イベント
- ・ティラノサウルスレース



【事務局による今回のとりまとめ】  
将来の人流増加に向けて「新しいものを作る」ではなく、「今あるものを工夫して“人が集まりたくなる場”をつくる」ことへの意見が多くありました。

- 日常との相違性への課題
  - ・ 目的地となる臨港部は明るい印象が必要。
  - ・ 倉庫を活用したイベント企画や防潮堤へのアート企画など、花火以外の印象に残る企画が必要。
- 塩釜港区内における動線への課題
  - ・ マリングート塩釜から北浜緑地公園までは陸路では距離があり、今のままでは一体活用が難しい。  
⇒距離を利用したイベント企画や船で渡る、賑わいが見える、など移動を楽しくさせる工夫が必要。  
⇒レンタサイクルの活用。
- 港区間を連携した動線への課題
  - ・ 船以外の移動手段も含めた松島と塩釜を連携させた動線の検討
- 海、水辺の活用
  - ・ 海に触れる、海を体感できる工夫

人流の活性化を考えていくためには、これから主に利用していく世代と一緒に今後の計画を検討することも重要と思われます。

## Ⅱ 第4回懇談会の概要・進め方

### 第4回懇談会の検討内容

#### 1 「環境」、「観光・交流」に関する課題の抽出・意見交換(第3回懇談会意見のとりまとめ)

論点

3)

脱炭素社会の実現に向けた  
港湾におけるカーボンニュートラルへの取組

論点

5)

ウィズコロナ・アフターコロナに向けた  
観光振興・交流人口の拡大への取組

#### 2 仙台塩釜港の課題のまとめ

- (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】
- (2) 仙台塩釜港の課題のまとめ

#### 3 想定される社会変化と、港背後の交通インフラ環境

#### 4 仙台塩釜港の目指すべき方向性について・意見交換

- (1) 仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性（案）の組み立て方について
- (2) 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（素案）

今回の意見については、第5回目までに事務局で整理し、  
仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（最終案）を作成する。

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

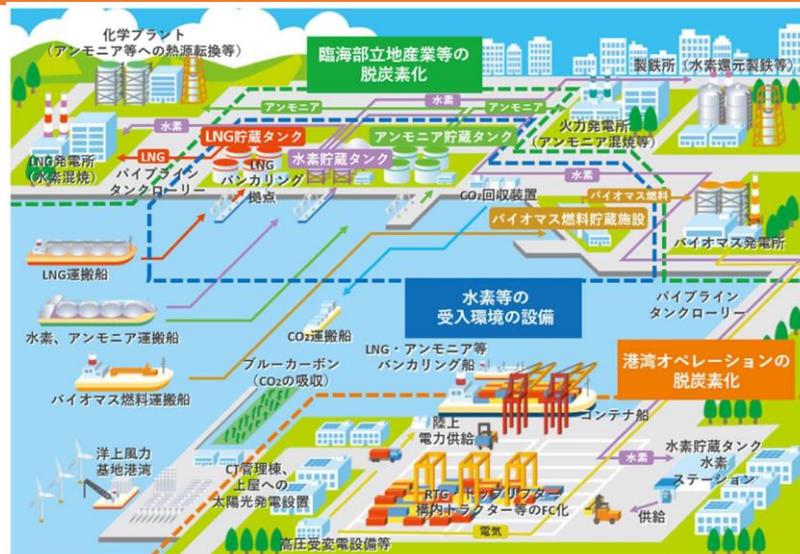
### 環境-1 温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルポートへの取組

#### 【現状認識・ニーズ】

- ・国の「2050年カーボンニュートラル宣言」の下、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等、次世代エネルギーの受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートを推進するため、全国の港湾において、「港湾脱炭素化推進計画」の検討が進んでいる。
- ・仙台塩釜港は、東北唯一の製油所や多数の油槽所、LNG基地、火力発電所等のエネルギー産業が立地し、東北圏域への広域エネルギー供給がなされている。
- ・現在、仙台塩釜港の脱炭素化の検討のため、「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5年11月27日に開催した第5回協議会では「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画（素案）」の内容を提示した。※令和5年度内に同推進計画を策定予定。
- ・東北の農水産品を仙台塩釜港経由で京浜港から輸出していく長距離陸送からの海運転換（モーダルシフト）が既に開始され、脱炭素化への取組が進んでいる。

#### 【将来動向】

- ・東北圏域への広域エネルギー供給拠点である仙台塩釜港は、今後、化石燃料の代替となることが想定される水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入・貯蔵・供給体制の構築や、ブルーカーボン（藻場）の造成等の吸収源対策など、港湾地域の脱炭素化に向けて官・民が連携した着実な取組が求められる。
- ・水素・アンモニア等次世代エネルギーの今後の需要先と需要量の見極め、燃料選択・導入の可能性に関する検討が必要となる。
- ・低・脱炭素化荷役機械の導入や、照明設備のLED化など、低炭素化・脱炭素化に向けた取組を進め、コンテナターミナルにおける「CNP認証」制度の活用により、港湾の競争力を図っていく。



※「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアル（2023年3月）国土交通省港湾局より抜粋  
カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ



仙台塩釜港におけるCO<sub>2</sub>排出量の削減イメージ

#### 課題

カーボンニュートラルポートに向けた取組において、**荷役機械・船舶・運送用車両・工場等におけるボイラーなどは技術開発の途上で商用化がされていないなど、導入検討が進まない状況にあるため、継続的な検討を実施していくと共に、今後、化石燃料からの代替が想定される水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入・貯蔵・供給体制の構築**について、**官・民が連携した取組が必要**となる。

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

### 環境-2 海域環境の保全

#### 【現状認識・ニーズ】

- ・現長期構想（H24年8月策定）では、仙台塩釜港の長期空間利用の基本方針として、「**自然環境と調和を図る空間**」が、**蒲生干潟、塩釜～松島・奥松島（特別名勝松島保護区）、石巻港区東浜海岸前面水域**にゾーニングされている。
- ・文化財保護法により特別名勝松島として指定されており、国内においても希少な景観を有している。
- ・蒲生干潟は、東日本大震災により地形や環境が大きく変化したものの、近年では、砂浜が戻るなど、回復傾向にある。
- ・石巻・南浜マリーナが県内で初めて「海の駅」に認定された。



※仙台湾統合港湾長期構想委員会報告書（H24.8）より抜粋

#### 仙台塩釜港全体の長期空間利用の基本方針

#### 【将来動向】

- ・温暖化に伴う海水温・海水面の上昇や、海水増加に伴うCO2吸収量増加により海の酸性化などが予測されるなか、海域環境の変化が見込まれる。
- ・特別名勝松島における独自の景観や蒲生干潟の貴重な生態系は、大切な資源であり、これら自然環境と港湾機能が共生できるようにしていくことが必要。



#### 課題

温暖化に伴う気候変動、海水温と海水面の上昇、海水増加に伴うCO2吸収量増加による海の酸性化など、変化する海洋環境に対し、**特別名勝松島における独自の景観や、貴重な蒲生干潟の生態系を資源と捉え、保全に取り組むことが必要**となる。

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

### 観光・交流-1 クルーズ船受入環境とインバウンドの促進

#### 【現状認識・ニーズ】

##### ① 国内・東北地域のクルーズ船寄港動向

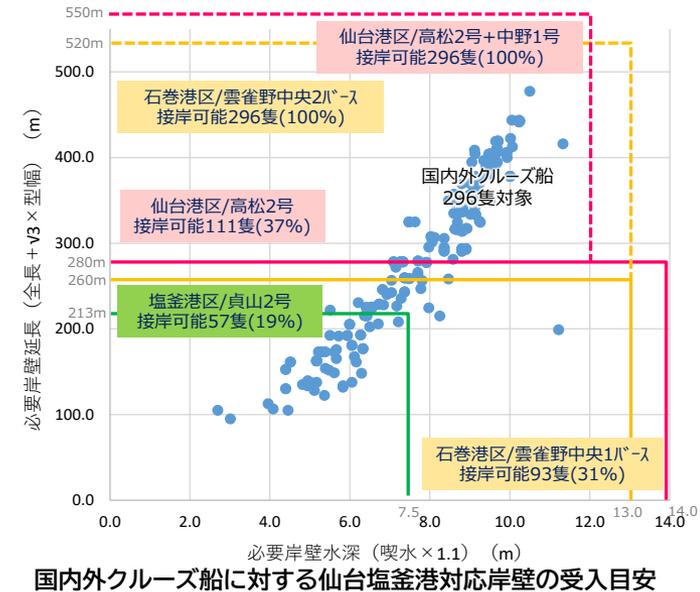
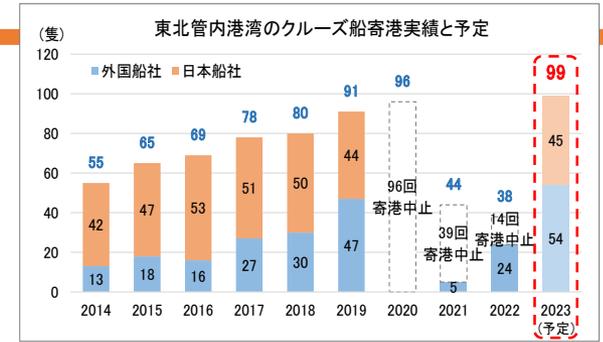
- 国際クルーズ船の受入が再開され、国内における寄港需要は全般的に増加傾向にある。
- 2023年の東北港湾への寄港見込みは99回で、内訳は、青森港37回、秋田港23回、仙台塩釜港12回(仙台7、石巻5)。
- 東北地域への寄港時期は3～11月の期間で、特に桜が開花する5月、祭り等のイベントが開催される8～9月が多く、季節的な特性が見られる。
- 東北全体の地域振興に寄与することを目的に、「東北クルーズ振興連携会議」が開催されている。

##### ② 仙台塩釜港のクルーズ船受入環境

- 仙台塩釜港は、既存施設において、クルーズ船寄港のための一定の受入スペックを満たす見込み。(但し、寄港の際は、船舶ごとに確認が必要)
- 仙台塩釜港の岸壁は、貨物船対応の港湾施設(専用ターミナルではない)であり、クルーズ船寄港に当たって、その都度、受入れ体制も含め調整が必要となっている。
- クルーズ船寄港時の待合スペースや雨・日除けの屋根などのおもてなしをするための施設配置が求められている。

#### 【将来動向】

- 国の「観光立国推進基本計画」における目標は、コロナ前ピーク水準の旅客数や寄港回数を目指しており、クルーズライン国際協会(CLIA)による旅客数やクルーズ船収容能力の見通しは、右肩上がりを見込んでいる。
- 成長戦略としてのインバウンド人口増加への期待により、クルーズ船へのニーズも高まることが見込まれる。
- 近年、乗客数が数百人程度の小型ラグジュアリー船の国内寄港が増えている中、富裕層など客層の特性に合わせた誘致戦略や受入れ体制の構築、付加価値の高い特別感のある観光サービスの提供が求められる。
- 土地の文化や自然を肌で感じる体験型の旅行へのニーズに対し地域性が旅行者に対する魅力の創出につながる可能性がある。



#### 課題

東北地方は宿泊場所が少ないため、クルーズ船の寄港は望ましい。更に、クルーズ船寄港の際は、特定の観光地にばかり旅行者が訪れるような仕組みではなく、**地元観光がなされるための取組が必要。**

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

### 観光・交流-2 マリンレジャーの適正な推進

#### 【現状認識・ニーズ】

##### ① 国内プレジャーボート等のマリンレジャー需要

- ・コロナ禍におけるアウトドア志向の高まりにより、クルージングや釣り等のマリンレジャー需要は増加傾向にある一方、プレジャーボートの全体隻数は、全国・宮城県ともに減少傾向にある。
- ・仙台塩釜港では東日本大震災後、放置艇が減少し、許可艇が増加するなど適正化が進んでいる。現在は、公共・民間施設を併せた収容能力内にプレジャーボート隻数が収まっているが、地域的な過不足は未だ確認されている。

##### ② 仙台塩釜港でのマリンレジャー・アクティビティの実施状況

- ・港湾区域および臨港地区では、釣りや、ヨット、SUP、シーカヤックなどが行われている一方、既存の水域利用者等との調整状況に課題がある。
- ・マリンレジャーは人流増加を促す手段となる可能性が高いが、仙台塩釜港周辺は漁業権が広く指定されていることから、マリンレジャー利用を推進する場合、安全性の確保や従来からの利用者との調整や活動エリアの区分・指定などの対策が求められる。

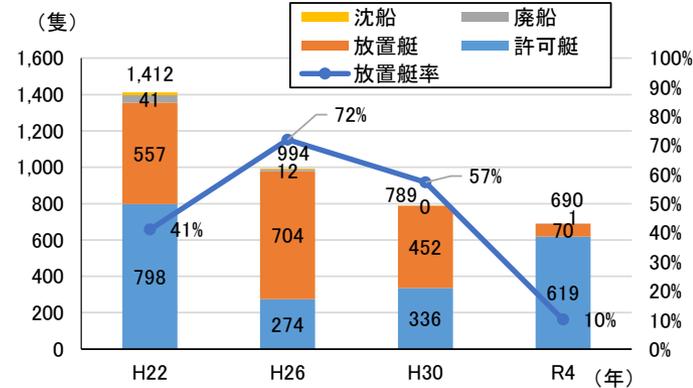
#### 【将来動向】

- ・国内マリン事業（モーターボート・水上オートバイ・船外機）の市場規模は、右肩上がりで見られ、国内外の水中アクティビティ（カヤック・スキューバダイビング・サーフィン等）市場は、成長が予測されている。
- ・マリンレジャーについては、行政区域にとらわれない利用が望ましい。

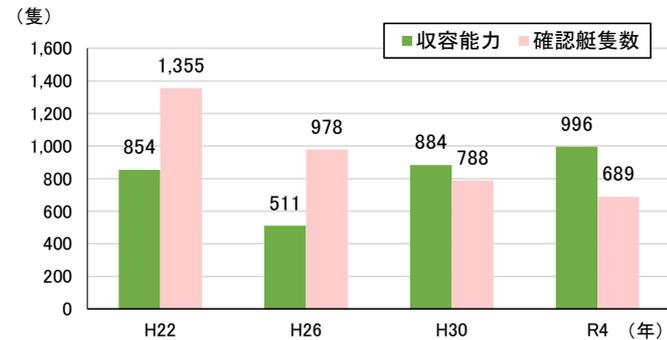
#### 課題

マリンレジャーは人が集まる要素となる。行政区域（港湾区域、漁港区域など）や既存の活用状況にとらわれずに、新たな利活用範囲の検討が必要になるため、**複数の関係者間における調整や合意形成を図る必要がある。**

仙台塩釜港のPB隻数の推移



仙台塩釜港 確認艇隻数・収容能力の推移



※七ヶ浜町役場HPより



※松島観光協会HPより

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

### 観光・交流-3 人流増加に向けた目的地づくりの推進

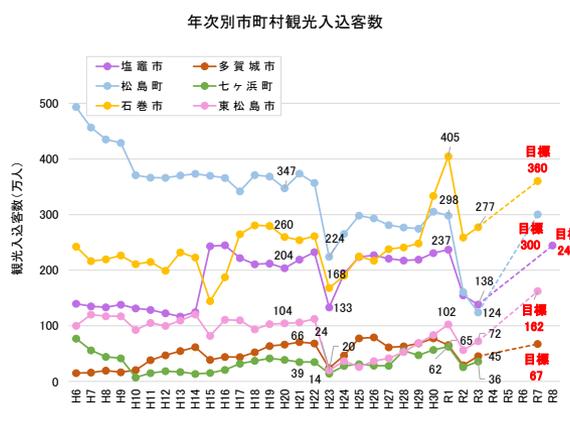
#### 【現状認識・ニーズ】

##### ① 仙台塩釜港の人流機能

- 仙台港区には、定期フェリーの発着場だけでなく、アウトレットパーク、水族館、イベント施設などが含まれた「みなとオアシス 仙台港」がある。
- 塩釜港区には、「みなとオアシス マリンゲート塩釜」を発着場として、定期観光船や離島航路が多数就航しており、日本三景松島や浦戸諸島の玄関口として機能している。また、港奥部には北浜緑地が整備され、地元市民の憩いの場として機能している。
- 松島港区は、日本三景松島として、260以上の島々による風光明媚な景観、国宝瑞巖寺などがあり、東北を代表する観光拠点として機能している。
- 石巻港区には、牡鹿・金華山エリアを結ぶ旅客船が内港地区に就航している。また、港湾背後には「石巻南浜津波復興祈念公園」や震災遺構があり、さらに、震災後に整備された「いしのまき海の駅」がある。
- 野蒜築港や貞山運河・東名運河など歴史的なインフラツーリズムの視点や、みなとオアシスなどの既存施設の活用を検討すべき。

##### ② 宮城県及び背後市町の観光入込客数（人流動向）

- 宮城県の観光入込客数は令和4年(速報)で5,724万人とコロナ前(R1)の84%に達し、R6の7,000万人目標に向けて回復傾向にある。
- 港湾に隣接している背後市町において、市町が目標としている目標観光入込数に達していない。



# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

### 観光・交流-3 人流増加に向けた目的地づくりの推進

#### 【現状認識・ニーズ】

##### ③海路・陸路のネットワーク

- ・仙台塩釜港内には、塩釜港区と松島港区を結ぶ定期観光航路や離島航路、石巻港区の網地島ラインのほか、奥松島の遊覧船などの“海路のネットワーク”が形成されている。
- ・一方、仙台塩釜港周辺には、歩行者のための長距離コースとして東日本大震災からの復興に向けて環境省が策定した「みちのく潮風トレイル」や、サイクルツーリズムとなる「震災復興・伝承みやぎルート」など、“陸路のネットワーク”が形成されている。
- ・松島町交通社会実験協議会では、安全で快適な観光地「松島」として相応しい道路空間の構築に向けて、国道45号において交通社会実験（一部区間の車両規制）を実施した。

#### 【将来動向】

- ・港湾やその周辺における、人流や滞留時間の増加は、地域の活性化や地域交流を促す重要な要素となる。
- ・東北ならではの暮らし・伝統が生み出す魅力や、魅せる景観・イベント・有名料理人とのコラボレーションといった要素を掛け算することによる新しい魅力の創出など、滞留時間の増加に向けた「目的地づくり」が必要となってくる。
- ・行政や観光業・観光地域づくり法人等の幅広い関係者が連携・協力し、港湾区域と背後地域との連携による賑わいの創出が必要。

#### 課題

**魅力的な「目的地」づくりや、「目的地」を連携させるルートづくりを行っていく必要がある。**また、港湾だけに限るのではなく、背後地も含めた海路・陸路のネットワーク連携等による取組が必要となる。

石巻港区内港地区(網地島ライン)  
牡鹿・金華山航路



東松島市宮戸島  
奥松島遊覧船

塩釜港区・松島港区 観光遊覧船  
(塩釜～松島航路・離島巡り)



みちのく潮風トレイル  
～東北の新しい道～

- 【仙台塩釜港背後地域ルート】
- ①石巻市(市街地)～東松島市～塩竈市(浦戸諸島)ルート
  - ②塩竈市(市街地)～多賀城市～仙台市ルート
  - ③石巻市牡鹿半島南部ルート



# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-1 「環境」、「観光・交流」に関する課題抽出

- **環境**にかかる事項【**論点3**】と、**観光・交流**にかかる事項【**論点5**】について、今後、仙台塩釜港が取り組むべき課題を、⑧～⑫のとおり整理した。
- 「環境」に関する課題は、⑧**カーボンニュートラルポートへの取組**、⑨**海域環境の保全**、の2つを、「観光・交流」に関する課題は、⑩**クルーズ船受入促進**、⑪**マリンレジャーの適正な推進**、⑫**人流増加に向けた目的地づくりの推進**、の3つをそれぞれ抽出した。

論点  
3)

脱炭素社会の実現に向けた  
港湾におけるカーボンニュートラルへの取組

### 環境

#### 課題⑧ 温室効果ガス削減に向けた カーボンニュートラルポートへの取組

- カーボンニュートラルポートに向けた取組において、**荷役機械・船舶・運送車両・工場等におけるボイラーなどは技術開発の途上で商用化がされていないなど、導入検討が進まない状況**にあるため、**継続的な検討を実施**していくと共に、今後、化石燃料からの代替が想定される**水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入・貯蔵・供給体制の構築**について、**官・民が連携した取組が必要**となる。

#### 課題⑨ 海域環境の保全

- 温暖化に伴う気候変動、海水温と海水面の上昇、海水増加に伴うCO2吸収量増加による海の酸性化など、変化する海洋環境に対し、**特別名勝松島における独自の景観や、貴重な蒲生干潟の生態系を資源と捉え、保全に取り組むことが必要**となる。

論点  
5)

ウィズコロナ・アフターコロナに向けた  
観光振興・交流人口の拡大への取組

### 観光・交流

#### 課題⑩ クルーズ船受入環境とインバウンドの促進

- 東北地方は宿泊場所が少ないため、クルーズ船の寄港は望ましい。更に、クルーズ船寄港の際は、特定の観光地にばかり旅行者が訪れるような仕組みではなく、**地元観光がなされるための取組が必要**。

#### 課題⑪ 人流増加に向けた目的地づくりの推進

- **魅力的な「目的地」づくりや、「目的地」を連携させるルートづくりを行っていく必要がある**。また、港湾だけに限るのではなく、背後地も含めた連携による取組が必要となる。

#### 課題⑫ マリンレジャーの適正な推進

- マリンレジャーは人が集まる要素となる。行政区域（港湾区域、漁港区域など）や既存の活用状況にとらわれずに、新たな利活用範囲の検討が必要になるため、**複数の関係者間における調整や合意形成を図る必要がある**。

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

# 物流

#### 【論点】

論点  
1)

モーダルシフトの進展など物流の変化を見据えた東北・宮城の港湾取扱貨物の増加に向けた取組

論点  
2)

人口減少社会における労働者不足に対応する業務効率化・生産性向上にかかるDX等の取組

論点  
4)

東北・宮城のポテンシャルを踏まえた輸出の拡大・促進に向けた取組

#### 【課題】

##### 課題① 高砂コンテナターミナルの機能強化

- 貨物量増加見込み、船舶の大型化、港湾労働者不足に対応するDXへの取組、輸出の促進対応、北米ダイレクト航路の再開や、経済発展が見込まれる東南アジアダイレクト航路の誘致などを見据え、**集荷促進とあわせて今後の高砂コンテナターミナルの機能強化について検討**が必要となる。

##### 課題② ユニットロード貨物取扱機能の強化

- 貨物量増加見込み、船舶の大型化及び、新たな貨物に伴うバース混雑、今後のモーダルシフト需要拡大へ対応する、バルク混在の岸壁・ふ頭の使い方見直しなどの再編を踏まえ、**集荷促進とあわせてユニットロード貨物取扱機能の強化について検討**が必要となる。

##### 課題③ バルク貨物取扱機能の強化

- 石巻港区は、広域基幹産業の物流コストの低減に寄与する、飼料穀物やバイオマス発電燃料の輸入調達などの大型貨物船による大量輸送へ対応するため、**釜・雲雀野地区の効率的な利活用も含めたバルク貨物取扱機能の強化について検討**が必要となる。
- 塩釜港区は、地域基幹産業の物流コストを低減するため、仙台港区と塩釜港区間でのシフト等による**効率的なふ頭利用や計画水深の確保も含めたバルク貨物取扱機能の強化について検討**が必要となる。

##### 課題① コンテナターミナルの取扱機能の効率化・ 拡充に向けた取組

- 貨物量増加見込み、船舶の大型化、輸出の促進対応、荷主から求められる北米ダイレクト航路の再開や、経済発展が見込まれる東南アジアダイレクト航路の誘致などを見据え、**集荷促進とあわせて今後のコンテナターミナルの効率化・拡充に向けた取組について検討**が必要となる。

##### 課題③ 労働力不足に対応する業務効率化・ 生産性向上への取組

- 港湾労働者不足による貨物取扱いへの影響が生じないよう、労働人材確保への取組に加え、**DX化、港湾施設機能の再編のほか、機械化・自動化への検討**が必要となる。

#### 【課題再整理案（事務局提案）】

##### 「物流」の課題3点について内容の見直しを行いたい

##### 課題② ユニットロード貨物・バルク貨物取扱機能の 効率化・拡充に向けた取組

- 今後のモーダルシフト需要拡大へ対応する、ユニットロード貨物の取扱については、バルク貨物と混在する岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など**取扱機能の効率化・拡充に向けた検討**が必要となる。
- 広域基幹産業の物流コストの低減に寄与する、飼料穀物などのバルク貨物については、大型貨物船による大量輸送へ対応するため岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など**取扱機能の効率化・拡充に向けた検討**が必要となる。

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

#### 物流-1 コンテナターミナルの取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

##### 【現状認識・ニーズ】

- ・仙台塩釜港は、週16便（京浜港フィーダー 9 便 + 近海 7 便）の定期航路サービスを継続しているが、北米ダイレクト航路など休止便もある。
- ・国では、国際フィーダー航路を利用した国際戦略港湾への貨物集約を進めている。
- ・仙台塩釜港から輸移出されるコンテナの国別では、アメリカが 1 位となっている。
- ・国では、農林水産物・食品の輸出においては2030年に5兆円を目標としており、仙台港区においては、「さつまいも」などの農林水産品の輸出需要が高まっている。
- ・船舶の大型化など外的要因を踏まえたコンテナターミナルにおける施設利用・整備（ヤードや荷役施設など）や効率的な運用については、官民（施設管理者とユーザー）による検討が必要である。

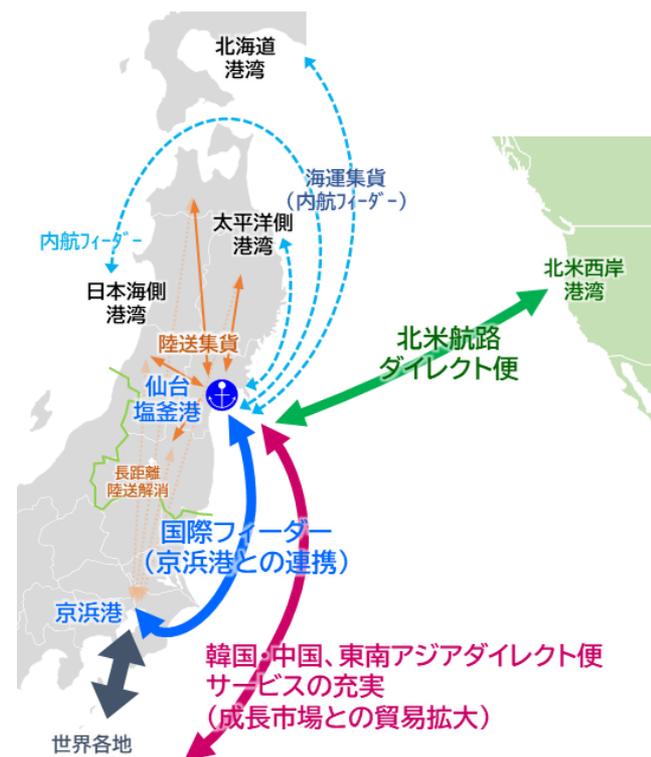
##### 【将来動向】

- ・半導体等の外国企業が日本・東北に工場を建設する動きとともに、日本企業の国内回帰の流れもある中で、アメリカ向けに輸出できる環境は大きな売り・強みとなるため、北米ダイレクト航路の再開が重要と見込まれる。
- ・東南アジアの鉱物・水産資源の需要が注目され、特にインドネシアは2050年にGDP世界第 4 位になるとの予測もあり、世界の貿易状況は今後変わっていくことが見込まれる。
- ・取組貨物量を増やすためには、新規航路の誘致、航路維持・再開などの取組が重要となる。
- ・取扱貨物量の増加が期待される「農林水産品・食品、半導体・精密機械」などの輸送は温度管理が必要とされるため、コールドチェーンの構築・強化が見込まれる。

##### 課題

貨物量増加見込み、船舶の大型化、輸出の促進対応、荷主から求められる北米ダイレクト航路の再開や、経済発展が見込まれる東南アジアダイレクト航路の誘致などを見据え、**集荷促進と併せて今後のコンテナターミナルの効率化・拡充に向けた取組について検討が必要となる。**

##### コンテナ輸送機能強化のイメージ



# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

#### 物流-2 ユニットロード貨物・バルク貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

#### 【現状認識・ニーズ】

- 船舶の大型化に伴い、水深や岸壁延長など、大型化した船舶に対応できる施設が限られている中、特にバルク貨物は、荷下ろしに一定の時間が必要なことから、岸壁確保の調整に苦慮している状況があるため、対応できる港湾施設整備が求められている。
- 船舶の大型化に伴い、航路など水域施設の水深が浅い港はセカンドポート以降とならざるを得ず、航行距離が延びることで運送コストがかかるなど荷主への経済的負担の増大が想定される。
- 荷捌き地を効率よく利用するためには、ユニットロード貨物、バルク貨物などの混在利用を改善すべきだが、船混みの状況もあり、バース利用状況と併せて改善を図る必要がある。
- 港湾立地企業や港湾背後圏域の市町村における産業動向など、現状及び将来を見据えた臨港地区の利活用を検討する必要がある。

#### 【将来動向】

- 必要とされる貨物が仙台塩釜港で効率的に荷役ができるよう、施設の新規整備・改修・取扱貨物の見直しなど適正配置を検討し、港湾施設の機能強化や港区間連携を促進することで、利用者ニーズに対応したターミナル機能を維持していく。
- ユニットロード貨物、バルク貨物などが混在する背後地利用については、船舶の大型化や船混みなどの課題も踏まえながら、効率性と機能性を重視し、DX化を導入するなど利用の高度化を目指していく。

#### 課題

- 今後のモーダルシフト需要拡大へ対応するユニットロード貨物の取扱については、船舶大型化への対応、バルク貨物と混在する岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など**取扱機能の効率化・拡充に向けた検討**が必要となる。
- 広域基幹産業の物流コストの低減に寄与する飼料穀物などのバルク貨物については、大型貨物船による大量輸送へ対応するため、岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など**取扱機能の効率化・拡充に向けた検討**が必要となる。

#### ■内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍
RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く。)

出典：海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

出典：交通政策審議会第90回港湾分科会(R5年10月30日 国土交通省港湾局)より

#### ■バルク貨物船の大型化

呼称 (船型:トン※1)	船型(例示)、同縮尺イメージ	穀物	鉄鉱石	石炭
パナマックス (船型:6~8万トン程度)	<7.4万トン級の例> 満載喫水 12.7m 必要岸壁水深 14m程度	●	●	●
ネオパナマックス※2(仮称) (船型:10万トン程度)	<12万トン級の例> 満載喫水 15.2m 必要岸壁水深 17m程度	●	●	●
ケープサイズ (船型:10~20万トン程度)	<15万トン級の例> 満載喫水 17.5m 必要岸壁水深 19m程度	●	●	●
VLOC<Very large Ore Carrier> (船型:20万トン以上)	<33万トン級の例> 満載喫水 21.1m 必要岸壁水深 23m程度	●	●	●

\*1 単位は載貨重量トン(DWT)。

DWT(Dead Weight Tonnage): 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。

\*2 新パナマ運河に対応した船舶。

出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」～参考資料集～(国土交通省港湾局)より

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

#### 物流-3 労働力不足に対応する業務効率化・生産性向上への取組

#### 【現状認識・ニーズ】

- ・国内の少子高齢化に伴う生産年齢人口（15歳～64歳人口）の減少は、労働供給の減少、将来の経済や市場規模の縮小による経済成長率の低下などに影響することが懸念され、労働生産性の向上、労働参加の拡大などが急務となっている。
- ・国土交通省が全国の港湾運送事業者に対し行った「港湾労働者不足に関する実態調査」において、回答した事業所の過半数で港湾労働者が不足している実態が明らかとなり、今後は港湾労働者の不足感が強まることが予想される。
- ・状況を改善するためには、魅力ある職種にしていくことが必要であり、作業の省力化・効率化に向けた機械化・DXの推進や、若年層が魅力を感じる労働環境の創出や情報の発信、賃金の見直しなど、複数の対応が急務となる。

#### 【将来動向】

- ・国内の物流業界では、「働き方改革関連法」による時間外労働の上限規制（通称：物流の2024年問題）により、基幹物流ルートを見直す動きがあり、今後、港湾取扱貨物の増加が予測されている。
- ・港湾労働者不足により物流・サプライチェーンが停滞することがないよう、様々な対策に早期に取り組む必要がある。
- ・国内における少子高齢化の状況を踏まえ、現状よりも少ない人数でも対応できる環境づくりとなる省力化・効率化への取組として、積極的なDX化の推進、現場での効率化を図るための機械化・自動化、港湾施設機能の再編に向けた検討、取組が必要である。
- ・DXの実現に向けては、AI（人工知能）、IoT（Internet of Things）の導入推進だけでなく、人材確保も必要となってくる。

#### 課題

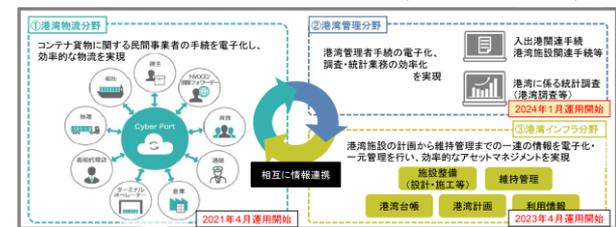
港湾労働者不足による貨物取扱いへの影響が生じないよう、港湾運送業務の魅力発信などの労働人材確保への取組に加え、**DX化、港湾施設機能の再編のほか、機械化・自動化への検討**が必要となる。



#### 次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた当面の取組（イメージ）



出典：次世代高規格ユニットロードターミナル検討会最終とりまとめ概要(R6年3月 国土交通省港灣局)より



出典：サイバーポート（港灣管理分野）の運用を開始します～港灣行政手続、調査・統計業務を効率化～(R6年1月9日 国土交通省港灣局)別紙資料より

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

防災・施設維持

#### 【論点】

論点  
6) 他港を含む大規模災害の発生を見据えた  
防災・減災対策や、BCPIに向けた取組

#### 【課題】

##### 課題④ 国際戦略港湾の支援も視野に入れた 広域的な防災港湾の体制強化

- 首都圏など他地域の大規模災害時における機能不全の回避や早期復旧に資するため、仙台塩釜港の地理的メリット・海上物流機能を最大限活用し、京浜港に就航する北米西岸航路の代替輸送機能確保などの、**国際戦略港湾の支援を視野に入れた広域的な防災港湾の体制強化**などについて検討が必要となる。

##### 課題⑤ 海面処分用地の確保検討

- 災害時の廃棄物受け入れなど防災機能向上に資する海面処分用地について、東日本大震災で災害廃棄物の埋立処分した実績や、既定計画箇所に着手している状況及び浚渫・他事業残土の受け入れニーズを踏まえ、**海面処分用地の確保に向けた検討**が必要となる。

#### 【課題追加案（事務局提案）】

懇談会で整理した仙台塩釜港の10の課題に追加して2課題を追加提案したい

課題⑥ 港湾施設の老朽化進行への対応

課題⑦ 災害時における船舶と海路(輸送拠点・避難など)の活用

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

### 仙台塩釜港の課題(2課題)【事務局提案】

#### 課題⑥ 港湾施設の老朽化進行への対応

##### 【現状認識・ニーズ】

- ・当県における港湾施設の多くは、昭和40年以降に集中的に整備されており、今後、急速に老朽化した施設が増加する。
- ・最も施設数の多い岸壁などの**係留施設**を例にとると、平成29年の長寿命化計画策定時は、**供用50年を経過する施設は全体の約2割**であったが、10年後の令和9年には約6割に達し、更にその10年後の**令和19年には約8割に達する見込み**である。(建設後50年というのを一つの指標として施設の劣化状況を評価。)
- ・構造物だけでなく、水域施設についても埋没等を考慮した浚渫等の適切な維持管理が必要となる。
- ・予防保全型の保全・修繕による対策により計画的な維持管理を行うことで、中長期的なトータルコスト縮減による予算の平準化を図り、持続可能な運用が求められている。

##### 【将来動向】

- ・持続可能な港湾運営を目指し、維持管理計画に基づいた施設管理を効率的に行うためには、DX化の推進が求められる。
- ・長期的なコストメリットや維持管理の手間軽減など、技術進展による新技術・新工法については、積極的な導入検討が求められる。
- ・施設老朽化対策の実施に当たり、単純な施設保全だけでなく、将来的な施設の利用状況などを踏まえた施設再編・最適化(スクラップアンドビルド)が求められる。

#### ○係留施設の補修事例(塩釜港区)



着手前 貞山4号栈橋



着手前 貞山3号栈橋



補修完了 (杭被覆防食工)  
貞山4号栈橋



補修完了 (断面修復工)  
貞山3号栈橋

#### 課題

老朽化が進む既存施設について、安全・安心で持続可能な港づくりのためには、**計画的な施設の維持・修繕や施設再編・最適化(スクラップアンドビルド)を行い、長寿命化対策への一層の取組が必要となる。**

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### 仙台塩釜港の課題(2課題)【事務局提案】

#### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

#### 課題⑦ 災害時における船舶と海路(輸送拠点・避難など)の活用

##### 【現状認識・ニーズ】

- ・平成23年3月に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、災害時における港湾利用を検討する必要がある。
- ・海路により船舶輸送は、車両輸送に比較して、人や物資について**一度に大量の輸送が可能**となり、効率的である。
- ・フェリーやRORO船は、車両ごとの運搬となるため、積込み時の対応により**被災地での積み替えや分別作業等の手間を省くことができる**。
- ・宮城県の**緊急輸送道路**(災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線として道路管理者等が設定)は、**防災拠点とする港湾施設との接続がなされている**。
- ・耐震構造岸壁は、**通常より耐震性を強化した係留施設**となっているため、緊急物資等の輸送や、経済活動の拠点となりうる。
- ・大型船舶の場合、衛星電話や無線などの通信施設や、お風呂や調理場などが備えられており、**非常時の連絡手段や被災者への支援**に活用できる余地がある。

##### 【将来動向】

- ・現状では、被災時において災害物資を入れることに特化しているが、災害時の港湾利用は双方向で検討すべきであり、物資を入れるだけでなく、人の避難手段として活用していく必要がある。
- ・宮城県沖地震だけでなく、令和4年12月から運用が開始された「北海道・三陸沖後発地震注意情報」なども踏まえた有事への対応が必要。
- ・「港湾BCP」においては、背後企業の生産活動用の通常貨物に対し、緊急輸送物資や他港からの代替輸送貨物との取り合いなどの利用に関する調整が必要である。

耐震強化岸壁による被災者支援のため緊急物資船による大量輸送(仙台港区)  
(2011年) ▶



被災者支援のため入港したテクノスーパーライナー  
(石巻港区)  
(2011年) ▶



食事・風呂・宿泊を支援

#### 課題

東日本大震災の経験を踏まえ、今後予測される宮城県沖地震や北海道・三陸沖後発地震、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震など、複数の大規模地震を念頭に、被災地における緊急物資や人員輸送などの災害支援を行えるよう、**有事を想定した対応について検討が必要**となる。

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (1) 一部課題の再整理・追加【事務局提案】

#### 環境

##### 【論点】

論点  
3)

脱炭素社会の実現に向けた  
港湾におけるカーボンニュートラルへの取組

##### 【課題】

#### 課題⑧ 温室効果ガス削減に向けた カーボンニュートラルポートへの取組

- カーボンニュートラルポートに向けた取組において、**荷役機械・船舶・運送用車両・工場等におけるボイラーなどは技術開発の途上で商用化がされていないなど、導入検討が進まない状況**にあるため、**継続的な検討を実施**していくと共に、今後、化石燃料からの代替が想定される**水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入・貯蔵・供給体制の構築**について、**官・民が連携した取組が必要**となる。

#### 課題⑨ 海域環境の保全

- 温暖化に伴う気候変動、海水温と海水面の上昇、海水増加に伴うCO2吸収量増加による海の酸性化など、変化する海洋環境に対し、**特別名勝松島における独自の景観や、貴重な蒲生干潟の生態系を資源と捉え、保全に取り組むことが必要**となる。

#### 観光・交流

##### 【論点】

論点  
5)

ウイズコロナ・アフターコロナに向けた  
観光振興・交流人口の拡大への取組

##### 【課題】

#### 課題⑩ クルーズ船受入環境とインバウンドの促進

- 東北地方は宿泊場所が少ないため、クルーズ船の寄港は望ましい。更に、クルーズ船寄港の際は、特定の観光地にばかり旅行者が訪れるような仕組みではなく、**地元観光がなされるための取組が必要**。

#### 課題⑪ マリンレジャーの適正な推進

- マリンレジャーは人が集まる要素となる。行政区域（港湾区域、漁港区域など）や既存の活用状況にとらわれずに、新たな利活用範囲の検討が必要になるため、**複数の関係者間における調整や合意形成を図る必要がある**。

#### 課題⑫ 人流増加に向けた目的地づくりの推進

- 魅力的な「目的地」づくりや、「目的地」を連携させるルートづくりを行っていく必要がある。また、港湾だけに限るのではなく、背後地も含めた連携による取組が必要となる。

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-2 仙台塩釜港の課題のまとめ

### (2) 仙台塩釜港の課題のまとめ

#### 物 流

- 課題① コンテナターミナルの取扱機能の効率化・拡充に向けた取組
- 課題② ユニットロード貨物・バルク貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組
- 課題③ 労働力不足に対応する業務効率化・生産性向上への取組

#### 防災・施設維持

- 課題④ 国際戦略港湾の支援も視野に入れた広域的な防災港湾の体制強化
- 課題⑤ 海面処分用地の確保検討
- 課題⑥ 港湾施設の老朽化進行への対応
- 課題⑦ 災害時における船舶と海路(輸送拠点・避難など)の活用

#### 環 境

- 課題⑧ 温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルポートへの取組
- 課題⑨ 海域環境の保全

#### 観光・交流

- 課題⑩ クルーズ船受入環境とインバウンドの促進
- 課題⑪ マリンレジャーの適正な推進
- 課題⑫ 人流増加に向けた目的地づくりの推進

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-3 将来想定される社会変化と、港背後の交通インフラ環境

### 将来想定される社会変化

#### 物流

- ・国内における人口減少社会と、世界の人口推移  
⇒2050年までの将来予測では、世界人口はアフリカ・インド・東南アジアで増加見込みであり、輸出先の変化が見込まれる。
- ・戦争・紛争、パンデミック等によるサプライチェーンの混乱
- ・国内労働人口減少に伴う港湾労働者・船員の労働力不足  
⇒港湾・物流DX推進（サイバーポート、AIターミナル、次世代高規格ユニットロードターミナル、船舶の自動運航、港湾荷役の自動化・遠隔化）。
- ・物流の2024年問題による国内物流網の変化  
⇒モーダルシフトの進展に伴う流通網（サプライチェーン）の変化や背後施設（倉庫等）への需要の変化。
- ・第4次・第5次産業革命に伴う国内産業構造の変化
- ・国内農林水産品の輸出産業化や農林漁業の6次産業化による農林水産品の商品価値の変化

#### 観光・交流

- ・国内の人口減少に伴うインバウンド施策の拡大  
⇒旅行以外に、MICE（国際会議等）の誘致・開催なども。
- ・広告・通知媒体の変化（SNSなど個人の発信力がより拡大）
- ・デジタル化によるバーチャルツアー体験コンテンツの増加  
⇒映像など視覚的な印象がより重要に。
- ・観光地におけるスマホ決済やデジタル通貨の利用増加  
⇒現金利用など、手間のかかる支払い行為が敬遠される。
- ・観光で求められる目的地の変化と消費スタイルの移行  
⇒「モノ消費」から「コト消費（体験型）」、そして「トキ消費」へ。
- ・国内におけるインフラツーリズムの推進
- ・東日本大震災からの復興に関する観光・教育旅行の展開
- ・日本版MaaS（Mobility as a Service（マース）：個々の移動ニーズに対し、最適な移動サービスの検索・予約・決済等を一括で行うサービス）の推進による交通体系の変化

#### 防災・施設維持

- ・切迫性が増す大規模地震  
⇒宮城県沖地震や、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震、それに伴う北海道・三陸沖後発地震の発生予測
- ・地球温暖化による海面上昇  
⇒海岸（砂浜）や低地部への浸食対策や、既設施設（岸壁等）の高さ調整などが必要
- ・台風等の強度・頻度の増加による港湾施設・海岸保全施設破損率の増加への懸念

#### 環境

- ・温暖化に伴う気候変動と2050年カーボンニュートラル  
⇒世界的な脱炭素化の流れにおいて、脱炭素に取り組まない港湾は、荷主から選択されない恐れ。  
⇒車両・船舶・港湾荷役機械等の次世代エネルギー等への切换え、若しくは温室効果ガス貯留・再利用への取組。太陽光・風力発電等の再生可能エネルギーの増加。
- ・種の保存や生物多様性保全のための環境保全

# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-3 将来想定される社会変化と、港背後の交通インフラ環境

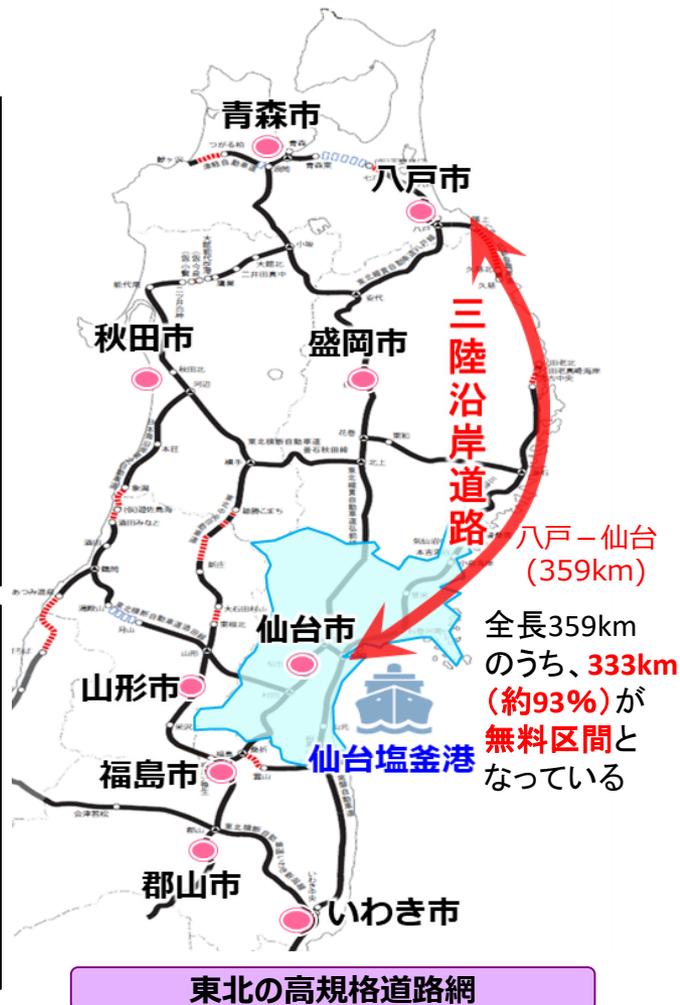
### 仙台塩釜港を取り巻く交通インフラ環境について

#### 【現状認識】

- ・平成24年10月の統合により4港区が一体となり、仙台塩釜港となる。
- ・現在、東日本大震災後の復旧・復興工事により、宮城県及び東北における太平洋沿岸の自動車専用道路の環境が大きく変化している。
- ・青森県八戸市から仙台市までの三陸沿岸道路は、無料区間が長く、東北自動車道のサブルートとして、東北の物流網を変える要因となりうる。
- ・4港区間の移動時間は、最も離れた仙台港区と石巻港区の間でも40分程度まで、短縮されている。
- ・県北部では、みやぎ県北高速幹線道路の整備など、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を結んだ高規格道路網の整備が進んでいる。
- ・仙台塩釜港背後には、高規格道路網とあわせて、仙台空港や鉄道網（JR旅客やJR貨物・臨海鉄道の貨物専用）が整備され、物流・人流を支える交通インフラが形成されている。

#### 【将来動向】

- ・県内外における道路網の整備が促進することで、仙台塩釜港での港区間連携による港湾の一体利用に向けた環境が整い、仙台塩釜港の物流、観光・交流、防災における利用面において、より機能の増進、発展が図られる。
- ・東北における道路網の整備促進により、東北地方におけるサプライチェーンの変化や、防災時における広域的な対応の検討が可能となり、港湾に求められる利活用の内容にも変化が生じる。
- ・「物流の2024年問題」や「脱炭素化」への対応としてモーダルシフトの進展が求められる中、国際海上コンテナの鉄道輸送の活用や、海上輸送との組合せによる海陸一環輸送の促進により、国内貨物輸送の改変が見込まれる。



#### 〈交通インフラ環境〉

港湾施設は陸海の交通結節点として重要な機能をもつため、県内外における交通インフラの整備状況をふまえ、仙台塩釜港での港区間を連携させた港湾の一体的利用を図ることで、港湾の機能拡充を図る。

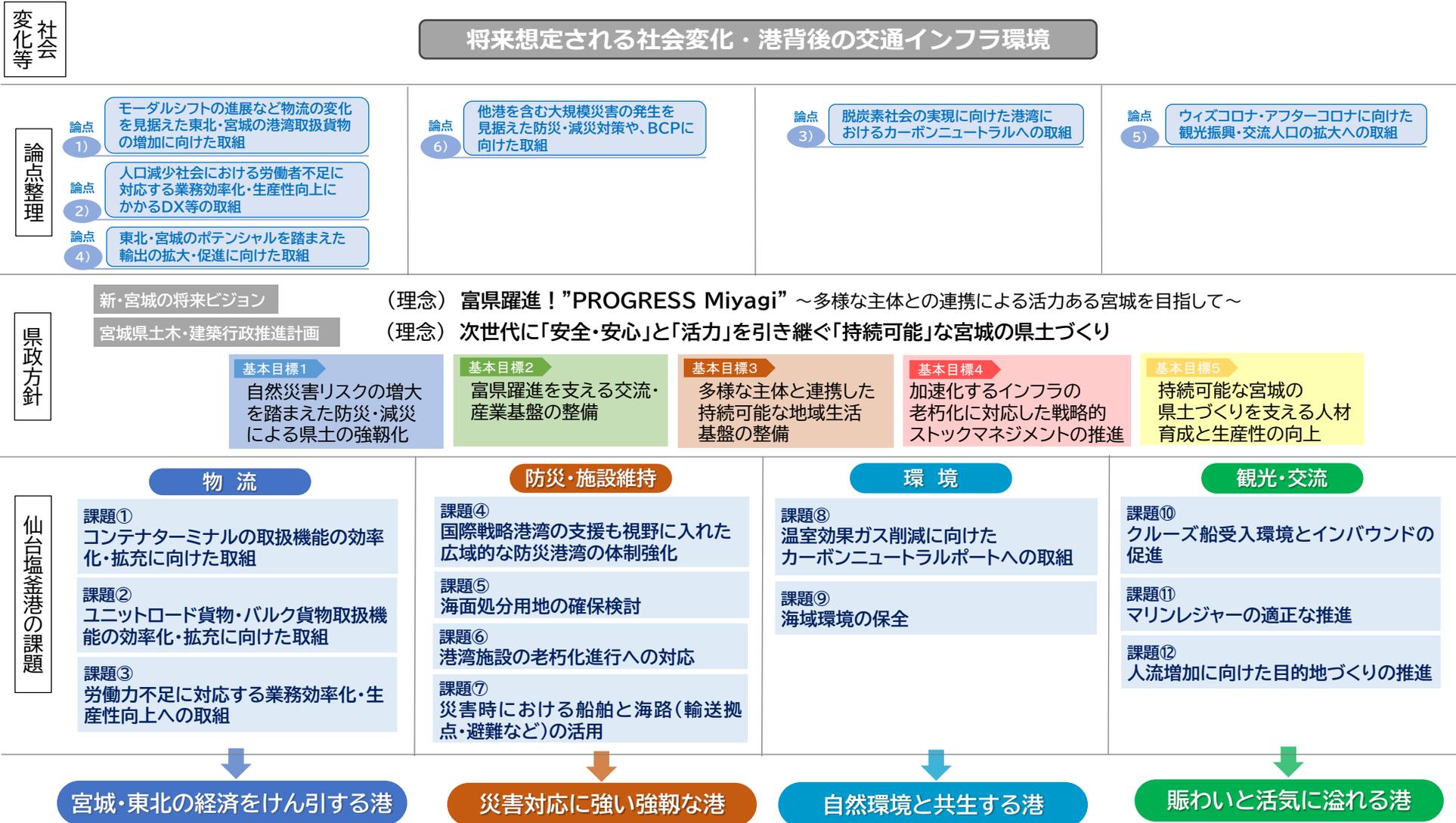


# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-4 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（素案）

### (1) 仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性の組み立て方について

・社会変化等や、懇談会で整理した論点、県政運営方針及び、仙台塩釜港の課題を踏まえ、検討していく。



# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-4 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（素案）

### （2）仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（素案）

・方向性(案)は4分野を軸として大きな括りからまとめたものであり、これをもとに将来像(案)を提案するもの。

#### 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性

宮城・東北の経済をけん引し、にぎわいと活気にあふれ、  
自然と共生する強靱な仙台塩釜港

将来像(案)

目指すべき方向性(案)

#### 方向性1

#### 物流

##### <宮城・東北の経済をけん引する港>

- ・物流ネットワークとDXの推進が融合し、求められる港湾貨物の取り扱いに対応できる、宮城・東北の経済・産業を支え、けん引する活力ある港を目指す。
- ・モーダルシフトの進展や船舶の大型化など、港湾を取り巻く環境の変化に対応し、荷主から選ばれる港を目指す。

#### 方向性2

#### 防災・施設維持

##### <災害対応に強い強靱な港>

- ・東日本大震災や大規模災害などを踏まえた災害対応力を更に向上させ、頻発化・激甚化する自然災害から地域を守る、災害対応力に優れた安全・安心な港を目指す。
- ・計画的な施設の維持・修繕や施設再編・最適化(スクラップアンドビルド)を行うことで、持続可能で使いやすい港を目指す。

#### 方向性3

#### 環境

##### <自然環境と共生する港>

- ・カーボンニュートラルポート形成を推進することで、地球環境に優しく、荷主にも選ばれる港を目指す。
- ・自然環境の保全に取り組み、港湾機能と共生する港を目指す。

#### 方向性4

#### 観光・交流

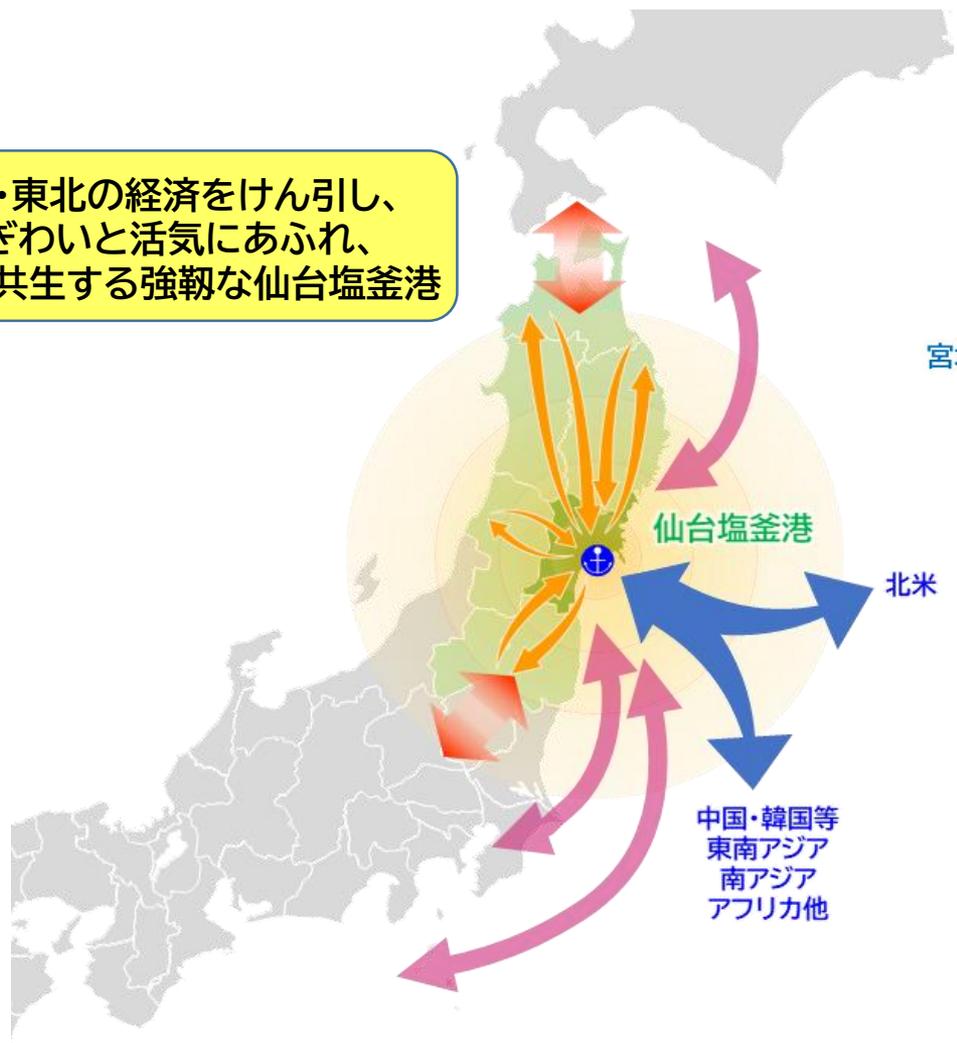
##### <にぎわいと活気にあふれる港>

- ・交流人口の玄関口となる港を目指す。
- ・港周辺が、魅力的な「目的地」となり、多様な人が集まり、にぎわうことができる港を目指す。
- ・沿岸部において連携したツーリズムやマリレジャーを楽しむことができる、背後地と連携した港を目指す。

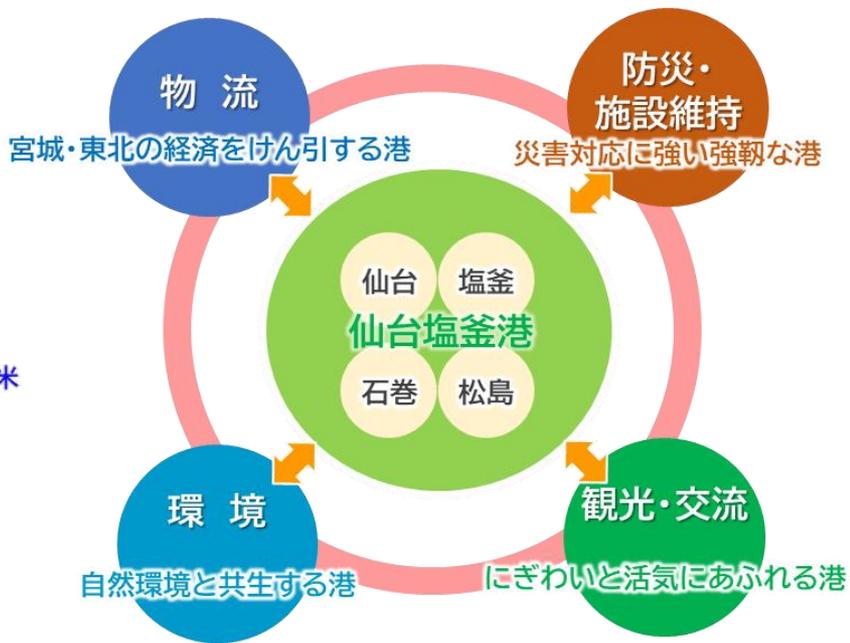
# Ⅲ 仙台塩釜港の目指すべき方向性について

## Ⅲ-4 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（素案）

宮城・東北の経済をけん引し、  
にぎわいと活気にあふれ、  
自然と共生する強靱な仙台塩釜港



一体的な港湾としての利活用の可能性を  
改めて検討し、更なる発展を目指す。



# IV 次回開催について

- ・次回の第5回懇談会は、令和6年3月の開催予定とする。
- ・今回提示した、将来像・目指すべき方向性の素案に対していただいた意見を踏まえ、次回は、仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性を提示する。

