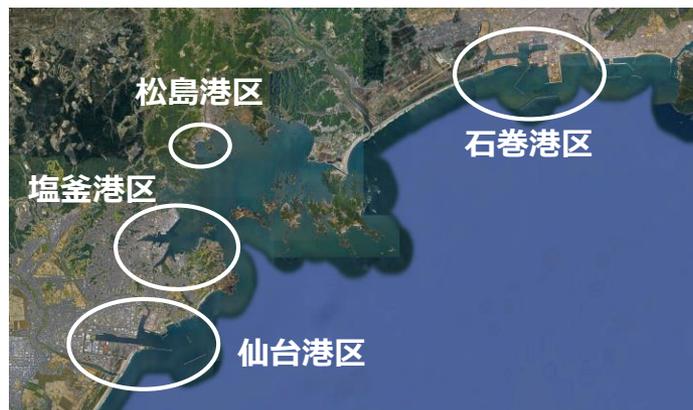


仙台塩釜港長期構想委員会

第1回委員会・幹事会 説明資料



令和7年5月23日
宮城県土木部港湾課

1. 長期構想の策定趣意・委員会の目的	.....	1
2. 現在の長期構想と既定港湾計画の概要	.....	4
3. 仙台塩釜港の現状	.....	7
4. 仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性	.....	20
～『明日の仙台塩釜港を考える懇談会』の振り返り～		
5. 最近の港湾政策の動向	.....	34
6. 今後の検討の進め方	.....	35

1. 長期構想の策定趣意・委員会の目的

1-1 長期構想の策定趣意と本委員会の目的

○ 長期構想の策定趣意

- 仙台塩釜港の港湾計画（平成25年6月改訂）は、従来の仙台塩釜港、石巻港、松島港の三港統合を契機として、「東日本大震災からの早期復旧・復興」及び「東北をけん引する中核的国際拠点港湾」の実現を目指し計画したものである。
- 港湾管理者である県では、この既定計画に基づき、港湾施設の復旧のみならず、その後の貨物量の動向や社会的要請を踏まえた港湾機能の強化に取り組んできたところである。
- 一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大や国際社会情勢の不安定化に伴う世界的なサプライチェーンの変化をはじめ、国内における脱炭素化の進展や物流の2024年問題に伴うモーダルシフト、DX、GXの加速化など、港湾を取り巻く状況は大きく変化している。
- こうした社会情勢の変化を的確に捉え、仙台塩釜港が東北唯一の国際拠点港湾として、将来に渡り地域とともに持続的に発展していけるよう、今後のあり方を長期的な視点で整理するため、長期構想の検討に着手するものである。

○ 委員会の目的

- 本委員会では、昨年3月にとりまとめた「仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性」を踏まえるとともに、昨今の港湾政策の動向や各地域における要請・課題を整理しながら、仙台塩釜港全体及び各港区の役割や機能について、関係者と意見交換・議論・検討を行い、概ね20～30年後を見据えた仙台塩釜港の長期構想を策定することを目的とする。

1-2 長期構想の位置付け (将来像・港湾計画との関係性)

今後の港湾を取り巻く環境の変化

4つの視点→



- ・国際紛争
- ・パンデミック
- ・人口減少
- ・2024年問題 (モーダルシフト)
- ・船舶の大型化
- ・コールドチェーン
- ・半導体需要
- ・水素需要

- ・大規模地震
- ・自然災害の頻発・激甚化
- ・港湾の強靭化
- 施設:耐震化、長寿命化
- リダンダンシー
- BCP

- ・地球温暖化
- ・脱炭素化(CNP)
- ・生物多様性 (環境保全)

- ・インバウンド拡大
- ・クルーズ船
- ・マリレジャー
- ・インフラリズム
- ・観光資源の活用
- ・集客施設
- ・震災伝承

将来像

長期構想

港湾計画

開発(整備)・利活用イメージ
 具体の施設配置・規模

あるべき姿・方向性

改訂

想定期間
概ね30~50年先

想定期間
概ね20~30年先

想定期間
概ね10~15年先

※前回改訂:H25.6

R6.3といま

明日の仙台塩釜港を考
える懇談会

長期構想委員会

港湾計画の改訂に向けて、仙台塩釜港の整備・利活用の方向性を具体的に議論していく。

1-3 長期構想策定までの全体的な流れ (案)

明日の仙台塩釜港
を考える懇談会

明日の仙台塩釜港を考える懇談会
(計5回 開催)

「仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性」

将来像： 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

仙台塩釜港
長期構想委員会

仙台塩釜港の概要

仙台塩釜港の現状

懇談会の振り返り

港湾を取り巻く環境変化

第1回 委員会・幹事会
(合同開催)
(R7年5月23日)

上位・関連計画

仙台塩釜港の課題

「物流」「防災・施設維持」「環境」「観光・交流」

現地視察
(R7年7月頃)

・現地視察(4港区の現状、役割確認) ・現地視察を踏まえた仙台塩釜港に求められる役割・機能

仙台塩釜港長期構想策定方針
(20~30年後の目指す姿・役割、基本戦略)

※ 第2回~
委員会(幹事会)

仙台塩釜港長期構想(中間案)
仙台塩釜港のあるべき姿・役割、基本戦略、空間利用・ロードマップ

パブリックコメント

仙台塩釜港長期構想(最終案)
仙台塩釜港のあるべき姿・役割、基本戦略、空間利用・ロードマップ

※ 長期構想の策定・公表

2. 現在の長期構想と既定港湾計画の概要

2-2 「仙台湾統合港湾長期構想(平成24年8月)」の概要

(1) 宮城県統合港湾の将来ビジョン

東北を牽引する中核的国際拠点港湾の実現(統合港湾のビジョン)

【理念】 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

【将来像】

- 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

【各港の特色】

国際拠点港湾 仙台塩釜港



- ◆ 国際コンテナ5航路(週5便)
- ◆ 国内コンテナ7航路(週14便)
- ◆ 東北の自動車輸送の拠点
- ◆ エネルギー産業拠点(電力、原油、石油製品)



- ◆ 地域産業(観光・水産加工)の輸送拠点
- ◆ 日本三景松島観光の玄関
- ◆ マリンレジャーの拠点

重要港湾 石巻港



- ◆ 製紙産業の生産拠点
- ◆ 東北の木材・飼料供給基地
- ◆ 宮城県の開発拠点・工業港
- ◆ 東北南部の広域リサイクルポート

地方港湾 松島港

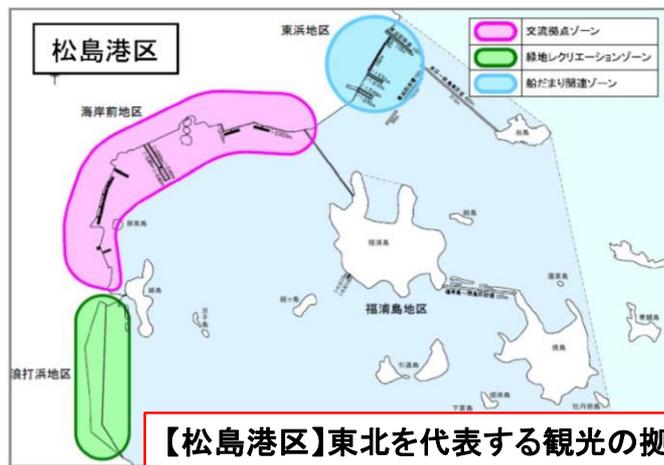
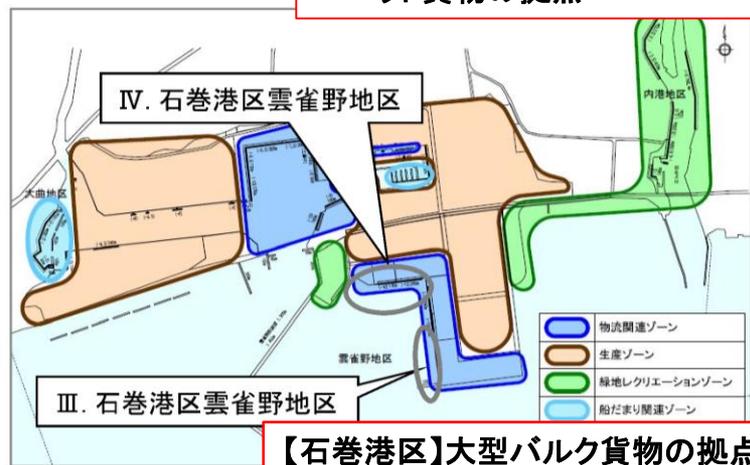
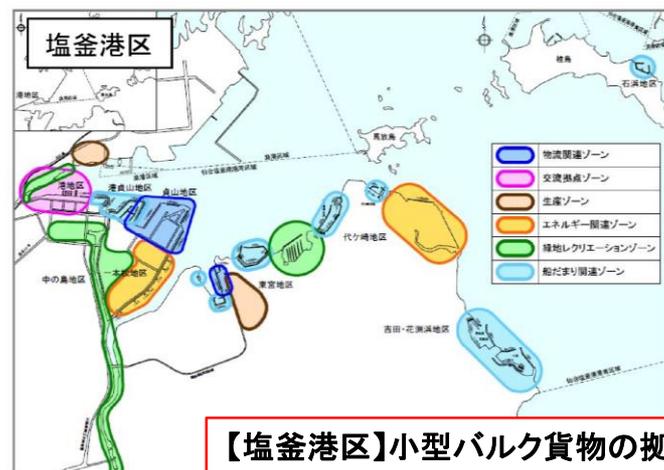
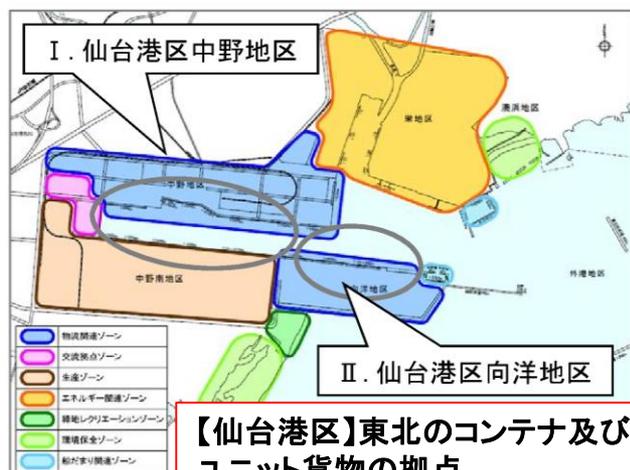


- ◆ 日本三景松島観光の拠点
- ◆ 世界に誇れる観光資源の玄関

2-2 「仙台湾統合港湾長期構想(平成24年8月)」の概要

(2) 長期空間利用の基本方針及びゾーニング結果

- 多くの要請に対し、宮城県統合港湾として一元的に受け止めることで、利用の効率化を図る。
- 機能分担や利用再編により既存ストックを最大限に活用することで、新規開発を最小限とする。
- 新たな空間利用にあたっては、長期的な需要を見通し、段階的な開発を行うことで、早期供用、効果の早期発現を可能にする。
- 背後市の復興計画との整合に留意する。
- 周辺環境への配慮、自然環境との調和に留意する。



■ 計画の基本方針

『東北をけん引する
中核的国際拠点港湾』の実現

■ 目標年次

概ね平成30年代後半

【物流・産業】
港湾機能の再編・集約化による物流機能の強化

【交流・観光】
港湾観光拠点機能の強化

【環 境】
港湾空間の特色を活かしたアメニティ空間の充実

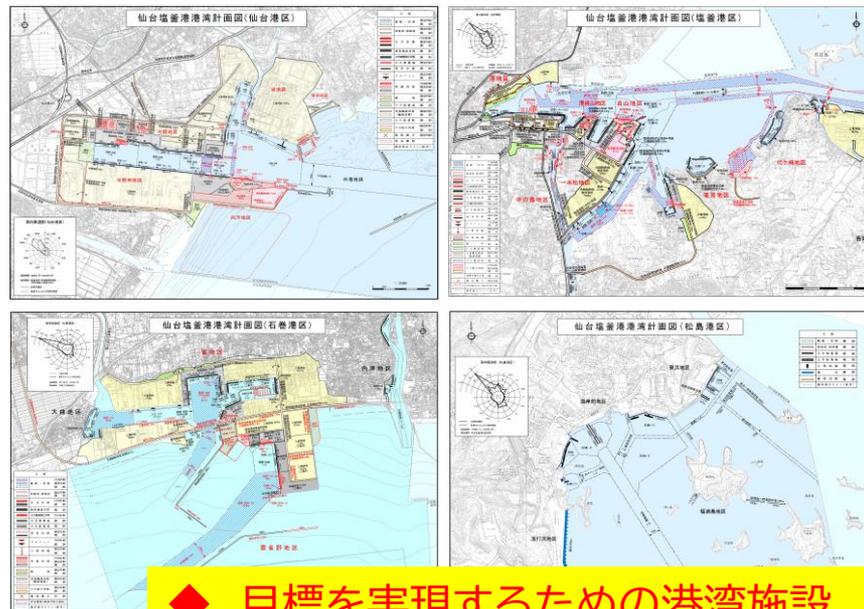
【安全・安心】
防災基盤の拡充と大規模地震発生時の支援機能の強化

■ 港湾の能力 (目標値の設定)

取扱貨物量	外 貿 (内、コンテナ)	1,940万トン (300万トン・19万TEU)
	内 貿 (内、フェリー)	3,660万トン (930万トン)
	合 計	5,600万トン
船舶乗降旅客数		305万人

◆ 目標年次における取扱貨物量、船舶乗降旅客数を規定

■ 港湾施設の規模及び配置



◆ 目標を実現するための港湾施設の規模・配置を計画(港湾計画図)

3. 仙台塩釜港の現状

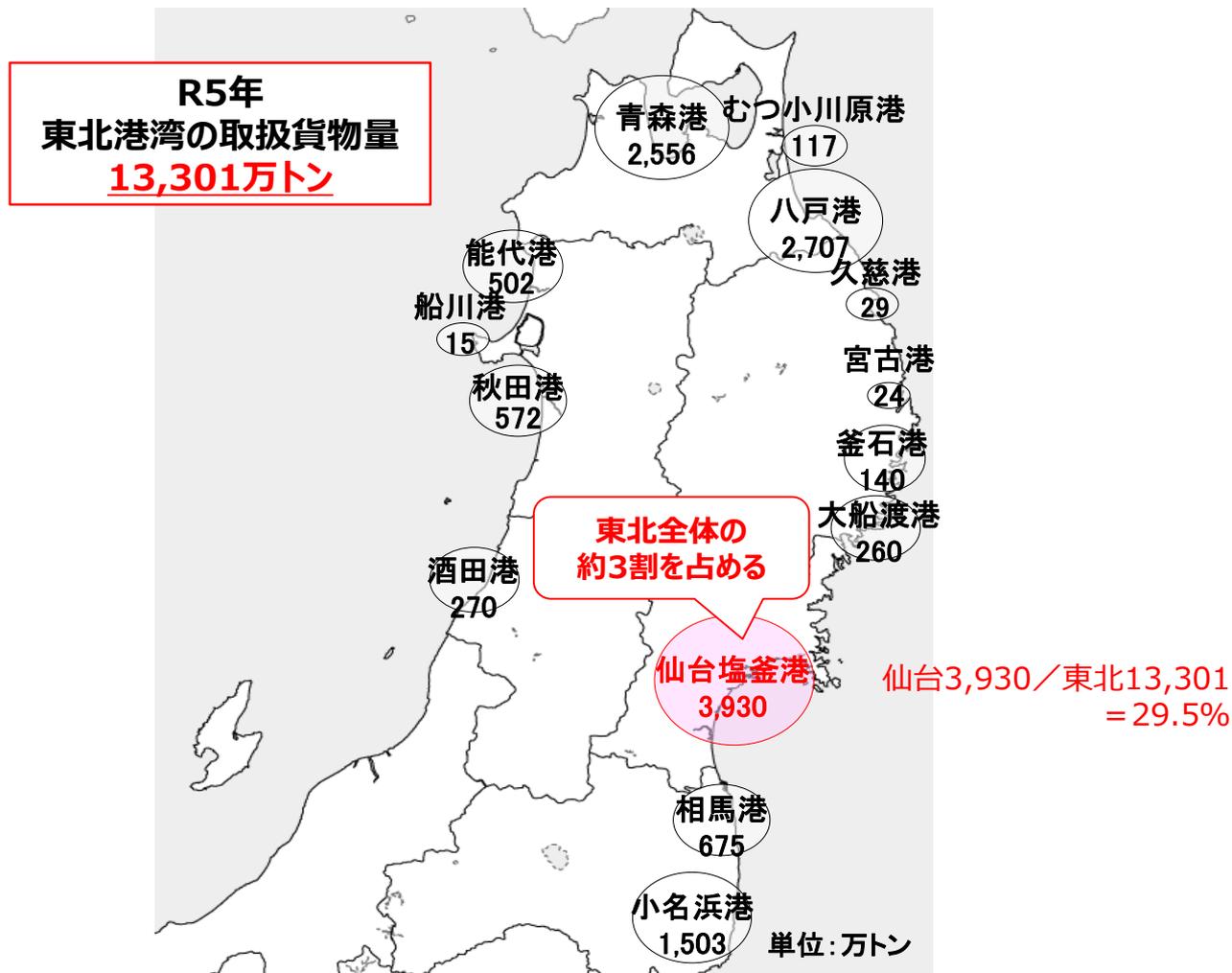
	時期	できごと
昭和	23 (1948) 年	〈塩釜港〉 港則法による 特定港 に指定。
	25 (1950) 年	〈石巻港〉 地方港湾 に指定。
	26 (1951) 年	〈仙台港〉 港湾法による 重要港湾 に指定。 〈塩釜港〉 港湾法による 重要港湾 に指定。
	29 (1954) 年	〈松島港〉 地方港湾 に指定。
	39 (1964) 年	〈石巻港〉 港湾法による 重要港湾 に指定。 〈仙台港〉 〈塩釜港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第23回計画部会】
	44 (1969) 年	〈仙台港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第36回計画部会】
	47 (1972) 年	〈石巻港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第50回計画部会】
	55 (1980) 年	〈仙台港〉 港湾法による 特定港 に指定。
	56 (1981) 年	〈石巻港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第92回計画部会】
	61 (1986) 年	〈仙台港〉 〈塩釜港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第113回計画部会】
平成	62 (1987) 年	〈石巻港〉 港則法による 特定港 に指定。
	元 (1989) 年	〈石巻港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第128回計画部会】
	8 (1996) 年	〈仙台港〉 〈塩釜港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第158回計画部会】
	13 (2001) 年	〈仙台港〉 〈塩釜港〉 港湾法による 特定重要港湾 に指定。 港名を仙台港・塩釜港から「 仙台塩釜港 」へ変更。
	17 (2005) 年	〈石巻港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第13回港湾分科会】
	20 (2008) 年	〈仙台塩釜港〉 港湾計画変更 (改訂) 【第33回港湾分科会】
	23 (2011) 年	東日本大震災発生。 〈仙台塩釜港〉 港湾法による 国際拠点港湾 に指定。
24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合により「仙台塩釜港」へ変更。	
25 (2013) 年	3港統合後、初の港湾計画変更 (改訂) 【第52回港湾分科会】	



3-3 仙台塩釜港取扱貨物量の推移

(1) 東北港湾における仙台塩釜港の貨物量

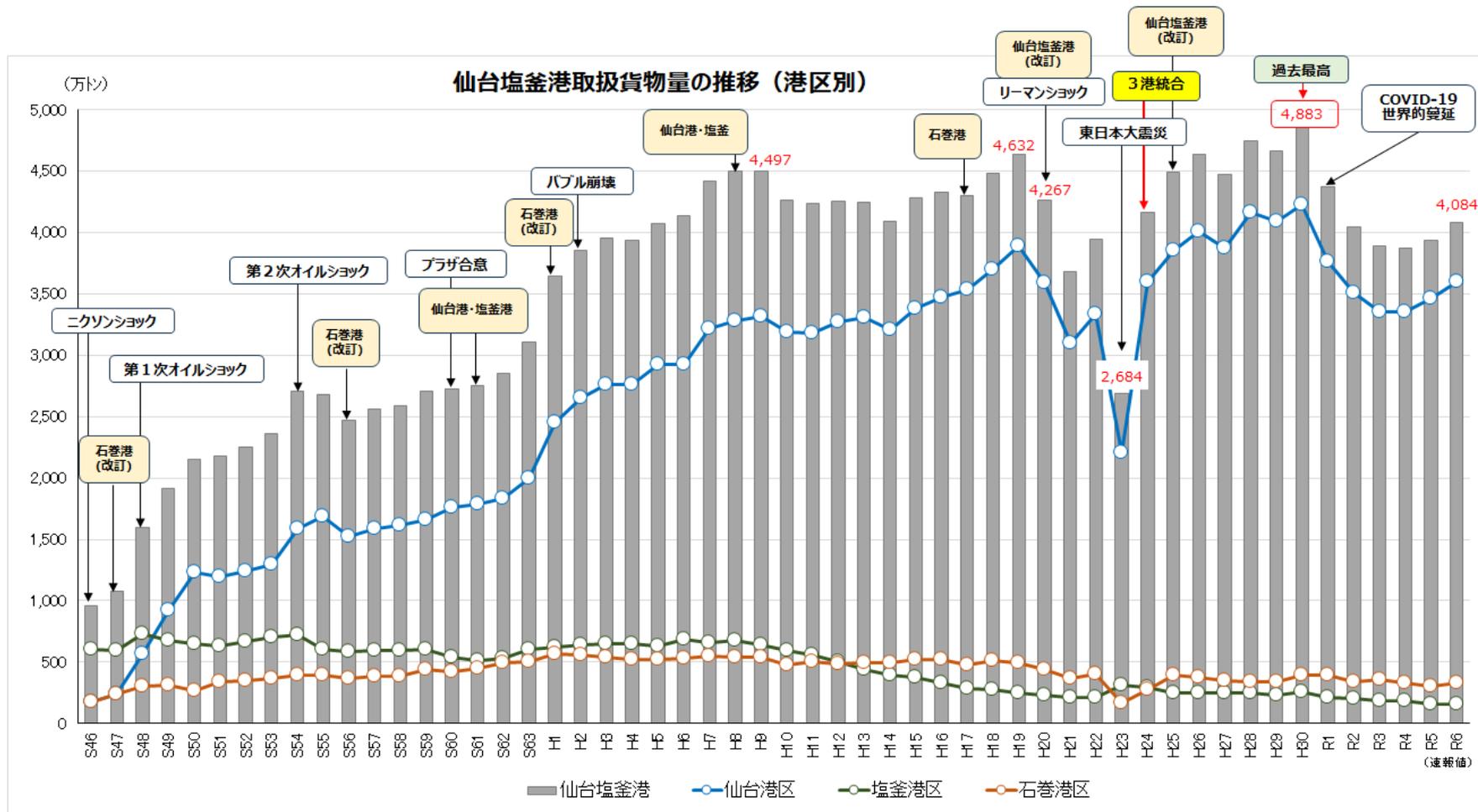
- 仙台塩釜港は、東北港湾全体の貨物量（R5年）の約3割を占める、東北をけん引する国際拠点港湾。
- R6年の仙台塩釜港の貨物取扱量（速報値）は4,084万トンであり、前年から約4%増加。



【R5年東北港湾の貨物取扱量(速報値)】(東北地方整備局調べ)

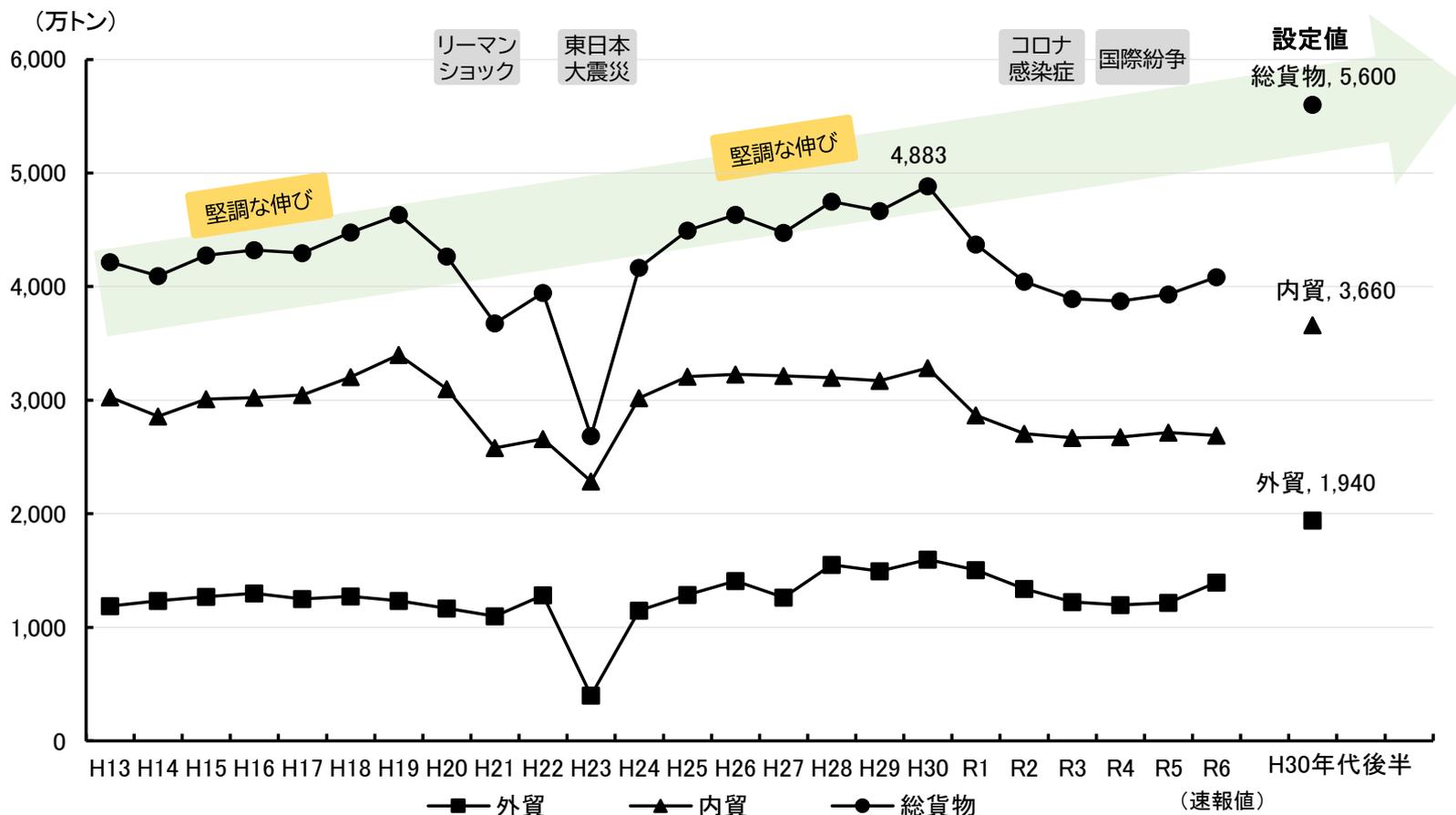
(2) 仙台塩釜港全体の推移（港区別）

- S46年以降における仙台塩釜港の取扱貨物量は、H9年までは順調に増加、その後横ばいで推移していたが、H20年のリーマンショック、H23年の東日本大震災により取扱貨物量が大幅に減少。
- その後、復旧・復興が進み、H30年には過去最高の4,883万トンを記録、しかし、それ以降は新型コロナウイルス感染症の影響により再び減少。近年は、やや増加傾向となっている。



(3) 現行港湾計画取扱貨物量設定値との比較（仙台塩釜港全体）

- 総貨物量は、東日本大震災の復興特需もありH30年に過去最高の4,883万トンを記録したが、その後は新型コロナウイルス感染症の影響や、ウクライナや中東での紛争など国際情勢の悪化を受け減少傾向となっている。（直近ではやや増加）
- リーマンショック（H20）以前や、東日本大震災後のH30年までの伸び率が継続したと仮定すれば、現行港湾計画の設定値は過大ではなく、実現可能な目標値と言える。



3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(1) 仙台港区【①役割】

➤ コンテナ・ユニット物流の拠点 “東北のグローバル港湾”

- 平成2年のコンテナ定期航路開設以来、順調に貨物取扱量が増加し、東北唯一の国際拠点港湾として東北産業の貿易活動を支えている。
- トヨタ自動車(株)は、東北を国内第3の生産拠点に位置付け、宮城・岩手に小型車の組立工場が立地し、東北の**完成自動車**の輸送拠点として重要な役割を果たしている。
- コンテナ船のほか、内航フェリー・RORO船など**ユニットロード貨物**の輸送拠点としての役割を果たしている。
- **東北で唯一の製油所が立地している。**



3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(1) 仙台港区【②港湾整備の進捗状況】



3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(2) 塩釜港区【①役割】

▶ 地域基幹産業の輸送拠点 “地域産業支援港湾”

- 地域の基幹産業である水産加工業の原材料の輸送拠点としての役割を担う。
- 各社の油槽所が集積する石油製品の輸送拠点で、東北のエネルギー供給基地として重要な役割を担う。
- 小型バルク貨物船に対応した地域基幹産業の輸送拠点となっている。
- 「マリングート塩釜」を発着地点として離島航路や松島定期観光船が運航する観光産業を支える港湾。
- 湾奥部の港地区は再開発により、水際線に接した新たな用地造成され、交流空間としての役割を担う。



油槽所

出典：東西オイル
ターミナル(株)HP



出典：国土交通省東北地方整備局
塩釜港湾・空港整備事務所HP

3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(2) 塩釜港区【②港湾整備の進捗状況】

長寿命化計画に基づく港湾施設の老朽化対策

整備の目的	○計画的な長寿命化対策の推進
整備の内容	⑤4号ふ頭棧橋 被覆防食工・上部工補修(R3~R6年度完了) ⑥牛生棧橋 被覆防食工・上部工補修 (R2~R7年度完了予定) ⑦東ふ頭岸壁 上部工・本体工補修 (R7年度完了予定) ⑧中の島浮棧橋 電気防食工・被覆防食工(R7年度完了予定)

④緑地環境の整備

整備の目的	○緑地公園の整備
整備の内容	○緑地公園の整備 (R5年度完了)

③防潮堤の変位に伴う対策

整備の目的	○防潮堤の健全化
整備の内容	○防潮堤変位に対する対策 (R5年度完了)



災害に強いみなとづくり (津波対策)

目的	○レベル1津波への対策
整備内容	○L1防潮堤(TP+3.3)

予防保全による内買ターミナルの整備

整備の目的	○施設の老朽化
整備の内容	①貞山-9.0m岸壁災害復旧事業(直轄事業) L=160m(R3~R4完了) ②ふ頭用地造成1ha (R1~R4完了)

⑨水深の確保

整備の目的	○航路・泊地の水深確保
整備の内容	○航路・泊地浚渫 (R4~)

3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(3) 石巻港区【①役割】

▶ 原材料・燃料の輸入拠点 “広域基幹産業拠点港湾”

- 港湾背後の臨海部に紙・パルプ関連、木材・合板関連、飼料関連産業などが集積し、木材チップや石炭、飼料など**原材料の輸入拠点**としての役割を担う。
- 雲雀野地区の工業用地のほか、大震災後に釜地区に**産業用地が造成**され、工業・物流の産業集積が可能。
- 既存ストックを活用して、**大型クルーズ船の受入にも対応**。
- 旧北上川河口の内港地区は、市内離島航路の発着所として、島民生活や観光交流を担う。



出典:レノバHP

3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(3) 石巻港区【②港湾整備の進捗状況】



3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(4) 松島港区【①役割】

▶ 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”

- 日本三景松島の海の玄関口として定期観光船が多数運航。
- 高速道路網及びJR仙石線により、仙台都心部や仙台空港との良好なアクセス等を活用し、東北を代表する観光拠点として更なる観光客の増加を図る。

五大堂



松島遊覧船



瑞巖寺



災害に強いみなとづくり（津波対策）

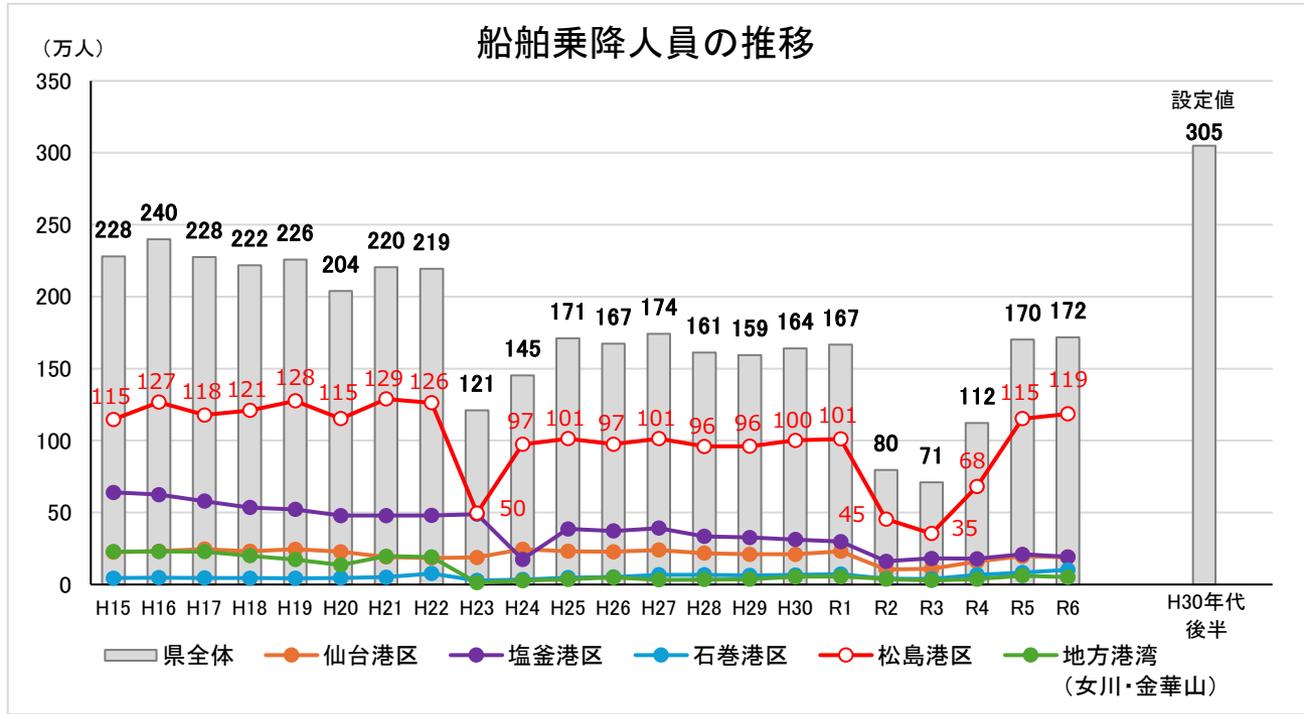
目的	○レベル1津波への対策
整備内容	○L1防潮堤(TP+2.1)

3-4 仙台塩釜港の役割と整備状況

(4) 松島港区【②乗降人員の推移】

➤ R6年の県内港湾の乗降人員数は**172万人**を記録 (前年から約**1%の増加**)

仙台塩釜港 166.7万人 R5比 2%増	内訳	(仙台港区) 18.9万人 R5比 4%減	(塩釜港区) 19.2万人 R5比 9%減	(石巻港区) 10.1万人 R5比 22%増	(松島港区) 118.6万人 R5比 3%増
		県港湾全体 171.8万人 R5比 1%増	地方港湾 5.1万人 R5比 16%減	内訳		(女川港) 1.4万人 R5比 6%増	(金華山港) 3.7万人 R5比 22%減



4. 仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性 （「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」 の振り返り）

4-1 「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」報告書(令和6年3月)の概要

社会変化
論点整理
県政方針
仙台塩釜港の課題
目指すべき姿

「物流」の社会変化	「防災・施設維持」の社会変化	「環境」の社会変化	「観光・交流」の社会変化
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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、脱炭素に取り組みない港湾は、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替え、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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ⇒「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
<p>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</p> <p>論点2）人口減少社会における労働力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</p> <p>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</p>	<p>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、BCPに向けた取組</p>	<p>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</p>	<p>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</p>

新・宮城の将来ビジョン

宮城県土木・建築行政推進計画

基本目標1

自然災害リスクの増大を踏まえた防災・減災による県土の強靱化

基本目標2

富県躍進を支える交流・産業基盤の整備

基本目標3

多様な主体と連携した持続可能な地域生活基盤の整備

基本目標4

加速化するインフラの老朽化に対応した戦略的ストックマネジメントの推進

基本目標5

持続可能な宮城の県土づくりを支える人材育成と生産性の向上

(理念) 富県躍進！"PROGRESS Miyagi" ~多様な主体との連携による活力ある宮城を目指して~

(理念) 次世代に「安全・安心」と「活力」を引き継ぐ「持続可能」な宮城の県土づくり

「物流」の課題

- 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」の課題

- 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
- 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」の課題

- 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
- 課題⑨ 海域環境の保全

「観光・交流」の課題

- 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

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。

- 方向性1 宮城・東北の経済をけん引する港
- 方向性2 災害対応に強い強靱な港
- 方向性3 自然環境と共生する港
- 方向性4 にぎわいと活気にあふれる港

将来像

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

物流-1 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】

- コンテナ定期航路の充実化
- 国際戦略港湾への貨物集約
- 輸出相手国 1位はアメリカ
- 農林水産品の輸出需要の高まり
- ターミナル利用の効率化



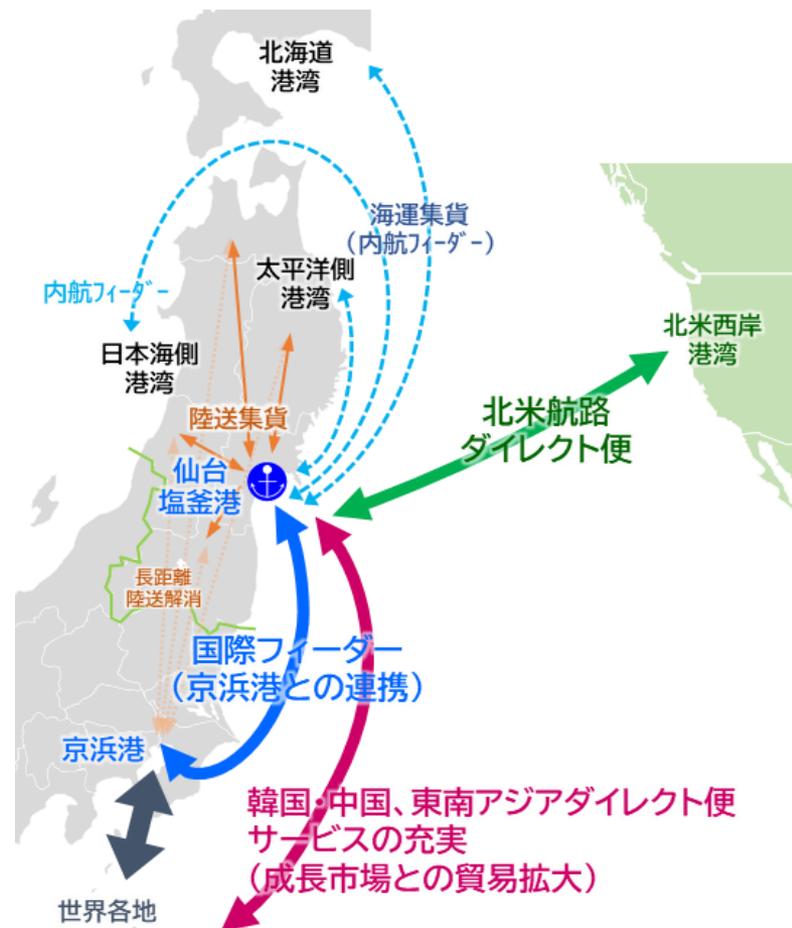
【将来動向】

- 北米ダイレクト航路の再開
- 東南アジアの需要変化
- 新規航路の誘致、航路維持・再開
- コールドチェーンの構築・強化

検討の方向性・
受け止めるべき課題

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



物流-2 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】

- 船舶の大型化への対応
- 荷捌地の効率的な利用
- 将来を見据えた臨港地区の利活用検討

【将来動向】

- 施設等の適正配置
- ターミナル利用の高度化

ふ頭の混在状況(例: 仙台港区中野地区)



検討の方向性・
受け止めるべき課題

■ 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:6~8万吨程度)	<7.4万吨級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 12.7m 14m程度	↓		↓
ネオパナマックス※2(仮称) (船型:10万吨程度)	<12万吨級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 15.2m 17m程度	↓		↓
ケーブサイズ (船型:10~20万吨程度)	<15万吨級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 17.5m 19m程度			↓
VLOC<Very large Ore Carrier> (船型:20万吨以上)	<33万吨級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 23m程度 21.1m			↓

*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)

船舶の大型化への対応や、混在する貨物に対する岸壁・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。

物流-3 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】

- 少子高齢化
- 労働力不足

【将来動向】

- 2024年問題に起因した港湾取扱貨物の増加
- 省力化・効率化への取組

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)

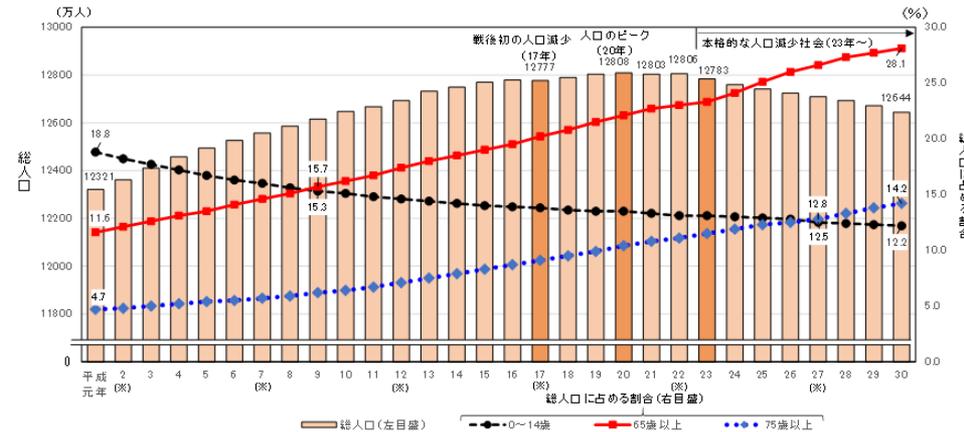


出典: 次世代高規格ユニットロードターミナル検討会最終とりまとめ概要 (R6年3月 国土交通省港湾局)より

検討の方向性・受け止めるべき課題

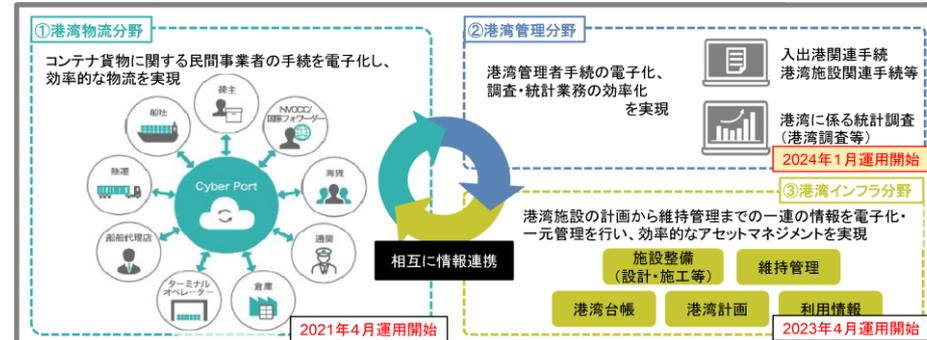
港湾労働者不足による貨物取扱いへの影響が生じないよう、港湾運送業務の魅力発信などの労働人材確保への取組に加え、**DX化、港湾施設機能の再編のほか、機械化・自動化への検討**が必要となる。

人口減少社会、少子高齢化(人口割合の推移(平成元年~30年))



出典: 総務省統計局HPより

サイバーポート(データプラットフォーム)の全体像



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

防災・施設維持-1 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

【現状認識・ニーズ】

■ 国際拠点港湾のバックアップ体制構築

【将来動向】

■ 国際拠点港湾の代替輸送拠点

東日本大震災時の高砂コンテナターミナル
散乱するコンテナ



首都圏等他地域災害時のバックアップ構築イメージ



京浜港に就航する欧米基幹航路コンテナ船型最大スペック

京浜港	オペレータ(サービス名)航路	投入最大船	DWT	全長(m)	喫水(m)	必要水深
東京港	欧米振り子型航路 (FTP/FP1) Hapag/HMM/ONE/Yang Ming	NYK ORION	104,525	336.0	14.44	16m
横浜港	北米西岸航路 (TP6/Pearl Service) Maersk/MSC	MSC ARIANE	154,503	365.8	16.00	18m

検討の方向性・ 受け止めるべき課題

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、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。

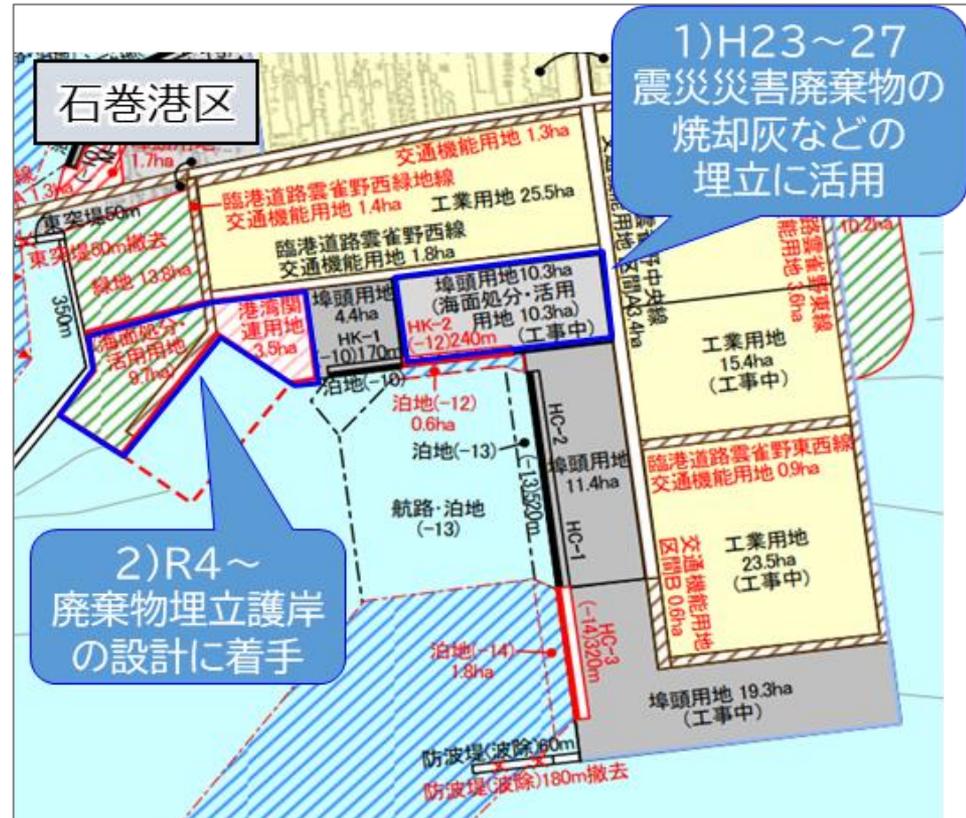
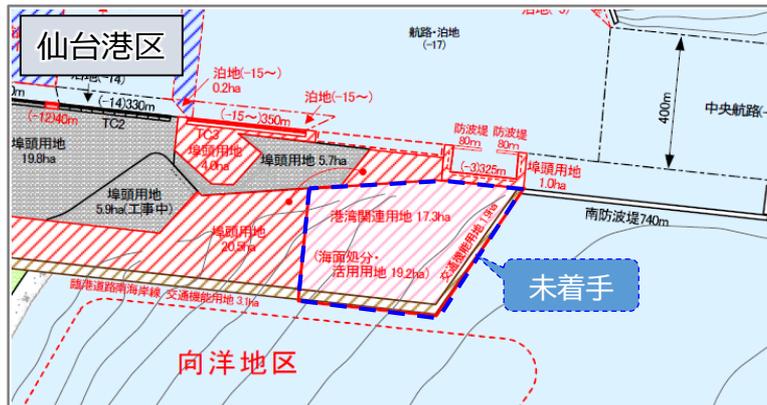
防災・施設維持-2 ⑤海面処分用地の確保検討

【現状認識・ニーズ】

- 震災の逼迫性
- 海面処分・活用用地の確保

【将来動向】

- 新たな海面処分場の確保



検討の方向性・受け止めるべき課題

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。

防災・施設維持-3 ⑥港湾施設の老朽化進行への対応

【現状認識・ニーズ】

- 老朽化した施設の増加
- 計画的な維持管理



【将来動向】

- DX化の推進
- 新技術・新工法の積極的な導入
- 施設再編・最適化

係留施設の竣工年度と建設後50年を経過する施設の推移



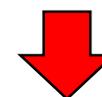
○係留施設の補修事例(塩釜港区)



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

検討の方向性・ 受け止めるべき課題

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。**

防災・施設維持-4 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】

- 災害時の支援物資輸送等の拠点

【将来動向】

- 避難手段としての活用
- 通常貨物と緊急輸送物資の取り合い



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

仙台塩釜港_各港区の緊急輸送道路の接続状況(※第1次緊急輸送道路のみ抜粋)



— 凡例 緊急輸送道路(1次)

検討の方向性・
受け止めるべき課題

東日本大震災の経験を踏まえ、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。

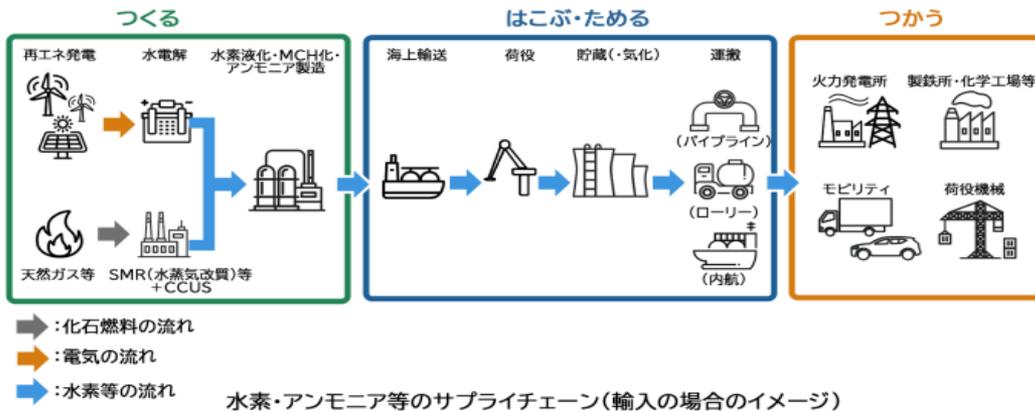
環境-1 ⑧温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルポートへの取組

【現状認識・ニーズ】

■ 港湾における「カーボンニュートラル」の取組

【将来動向】

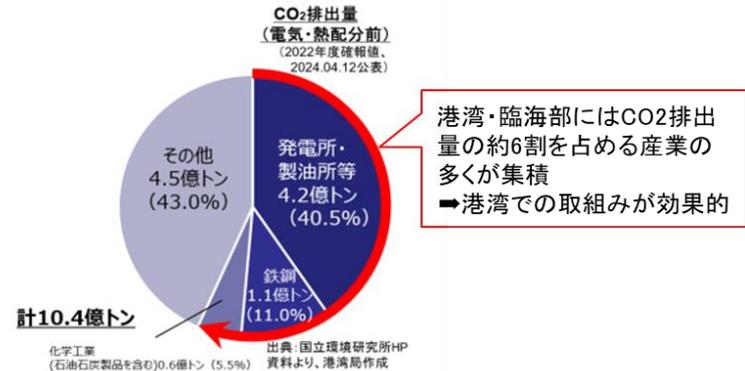
■ 水素等次世代エネルギーの受入・供給・利用の検討



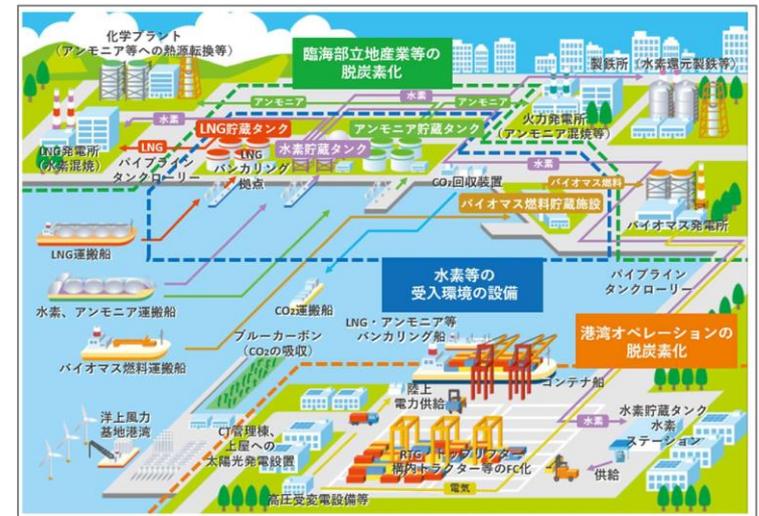
検討の方向性・受け止めるべき課題

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。

日本の温室効果ガス排出量の構成



カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ



出典: カーボンニュートラルポート(CNP)の形成_産業の構造転換及び競争力強化への貢献 (国土交通省HPより抜粋)

環境-2 ⑨ 海域環境の保全

【現状認識・ニーズ】

- 仙台塩釜港内の「特別名勝松島」、「蒲生干潟」

【将来動向】

- 温暖化に伴う海域環境の変化
- 自然環境と港湾機能の共生

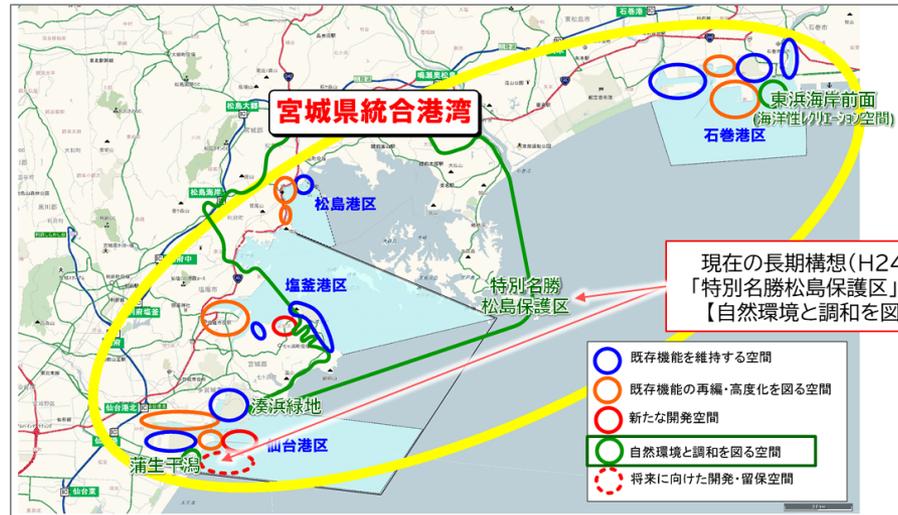
特別名勝松島



蒲生干潟



仙台塩釜港全体の長期間利用の基本方針



※仙台湾統合港湾長期構想委員会報告書(H24.8)より抜粋

検討の方向性・ 受け止めるべき課題

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。

観光・交流-1 ⑩クルーズ船受入環境とインバウンドの促進

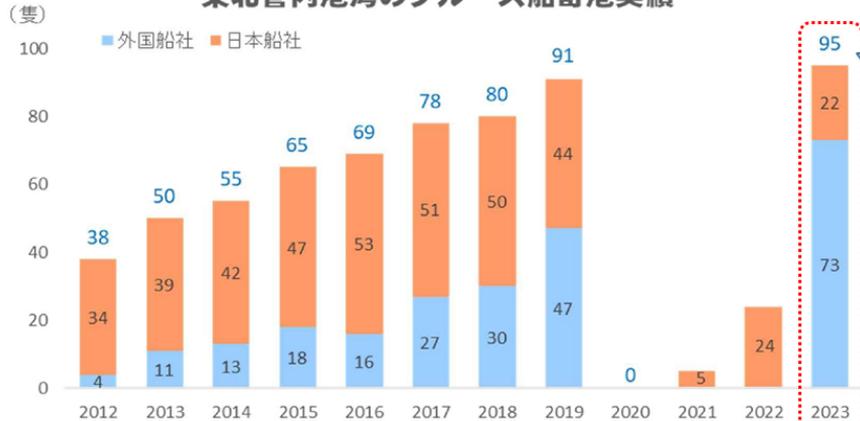
【現状認識・ニーズ】

- 国内におけるクルーズ船の寄港需要は増加傾向
- おもてなし施設の配置

【将来動向】

- クルーズ船のニーズの高まり
- 体験型の旅行へのニーズ

東北管内港湾のクルーズ船寄港実績



東北管内における2023年(令和5年)の寄港実績は95隻であり過去最高(うち仙台塩釜港は12隻)

シーニック・エクリプス (仙台港区)



令和5年7月11日寄港

MSCベルリタマ (石巻港区)



令和5年8月3日寄港

検討の方向性・受け止めるべき課題

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。クルーズ船寄港の際は、特定の観光地には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。**

観光・交流-2 ⑪ マリンレジャーの適正な推進

【現状認識・ニーズ】

- マリンレジャーの需要は増加傾向
- 港湾区域内におけるマリンレジャー・アクティビティ

【将来動向】

- 行政区域にとらわれない利用



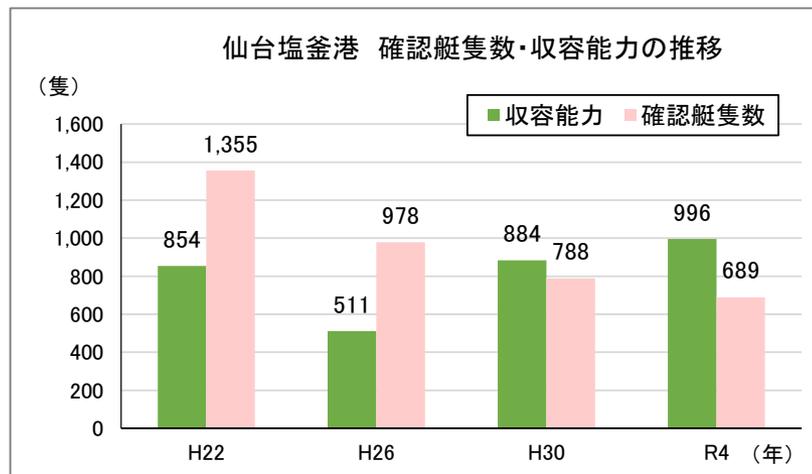
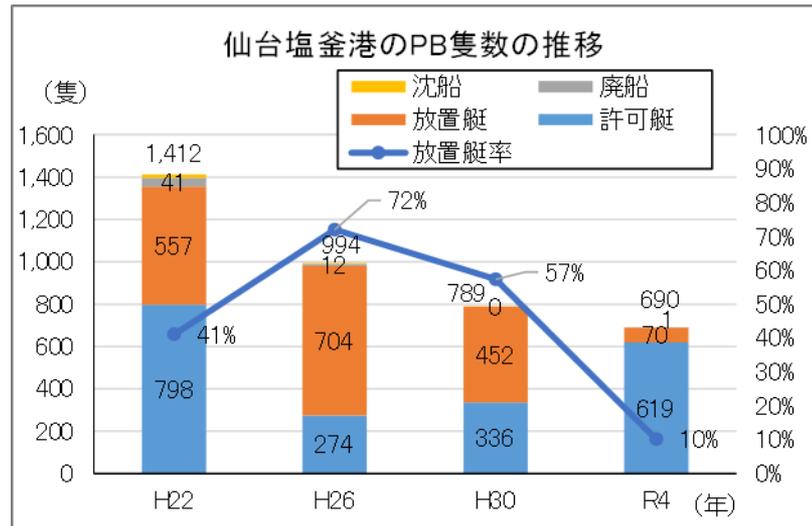
※七ヶ浜町役場HPより



※松島観光協会HPより

検討の方向性・ 受け止めるべき課題

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。**



4-2 仙台塩釜港の課題

観光・交流-3 ⑫ 人流増加に向けた目的地づくりの推進

【現状認識・ニーズ】

- 既存施設を最大限に活用
- 県・隣接市町の観光客数の目標に達していない
- 海路・陸路のネットワークとの連携

【将来動向】

- 既存施設やイベント等を組み合わせた「目的地づくり」



松島観光棧橋



海路のネットワーク

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)

陸路のネットワーク



みちの湖風トレイル～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

検討の方向性・

受け止めるべき課題

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。

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

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ン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。

目指すべき方向性

5. 最近の港湾政策の動向

- 『仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性』のとりまとめ以降においても、**気候変動への対応**をはじめ、**能登半島地震を踏まえた対応**や**港湾におけるサイバーセキュリティ対策**など、日本の港湾政策に様々な変化が生じており、**必要に応じて、仙台塩釜港の長期構想においても考慮**する必要がある。

港湾政策等	施行日等
1.「協働防護」による港湾の気候変動適応 ～「 港湾における気候変動適応策の実装方針 」の公表～	(令和6年3月14日 国土交通省)
2.「 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針 」の告示 (気候変動、クルーズ船感染症対策、特定利用港湾、国際コンテナ戦略、サイバーセキュリティ)	(令和6年4月1日 国土交通省港湾局)
3.「 令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方 」をとりまとめ ～交通政策審議会の答申を公表～	(令和6年7月8日 交通政策審議会)
4.「 メタノールバンキング拠点のあり方検討会とりまとめ 」を公表 ～世界の港湾・海運の 脱炭素化 の流れに対応～	(令和7年3月13日 国土交通省港湾局)
5.港湾のターミナルの 脱炭素化 の取組を評価する認証制度「 CNP認証（コンテナターミナル） 」を創設	(令和7年3月21日 国土交通省)
6.「 港湾における水素・アンモニアの受入環境整備に係るガイドライン中間とりまとめ 」を公表	(令和7年3月24日 国土交通省港湾局)
7.「 循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）のあり方について 」をとりまとめ公表	(令和7年3月27日 国土交通省港湾局)
8. 港湾分野における情報セキュリティ確保に係る安全ガイドライン(第2版) の公表 ～名古屋港におけるサイバー攻撃事案を受けた対策等を反映～	(令和7年3月28日 国土交通省港湾局)
9.「 クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン 」を公表	(令和7年3月31日 国土交通省)
10.「 港湾法等の一部を改正する法律案 」の公布 ～ 能登半島地震 で顕在化した課題や 海水面上昇 等に対応～	(令和7年4月23日)

※具体的な内容は、別冊参考資料に掲載

6. 今後の検討の進め方

明日の仙台塩釜港を考える懇談会で整理した課題

仙台塩釜港が受け止めるべき

12の課題

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・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

更なる社会情勢の変化

- 日本社会全体を取り巻く課題
- 港湾を取り巻く社会変化による課題
- 港湾政策変更による課題
- 最近の社会情勢変化による課題
(相互関税、地政学的リスクによる影響) など



各港区における課題

- 港湾内の使い勝手や利便性の向上
- 背後のまちづくりや産業・経済との関わり
(地域の港湾への要請・期待、政策面での連携)
- 東北圏、全国との広域的な連携のあり方
(広域的な産業、道路・鉄道網との関係性) など

※現地視察などを踏まえ、各委員から御意見をいただきながら整理

本委員会において議論・検討

仙台塩釜港の長期構想における課題として整理

港湾取扱貨物の動向分析・需要推計、入港船舶・船舶乗降旅客数推計

具体的な整理・検討事項
(第2回以降順次提示)

■貨物量推計

- ①過去5年分の各港区岸壁ごとの貨物分析
- ②分析結果を踏まえた現港湾計画との差異整理
- ③コンテナ流動調査
- ④東北圏におけるモーダルシフトの潜在貨物量の検討

■企業要請・ヒアリング等を踏まえた分析・検討

- ①現在の港湾利用形態を踏まえた貨物量のマクロ推計
- ②主要貨物取扱い企業に対して貨物需要・動向等のヒアリングを踏まえた貨物量のミクロ推計

■入港船舶隻数推計

- ①過去入港船舶隻数推移整理
- ②貨物量推計を踏まえた入港船舶隻数推計

■船舶乗降旅客数推計

- ①過去船舶乗降旅客数推移整理
- ②将来旅客船入港隻数検討
- ③過去推移、将来動向を踏まえた船舶乗降旅客数推計

各港区の性格、仙台塩釜港全体における各港区の役割・機能のあり方

仙台塩釜港の長期構想における課題

- ①仙台塩釜港の強み、弱み、付加価値をつけるべき箇所、他港区で補完すべきポイント整理
- ②各港区単体では生み出すことのできない仙台塩釜港の価値、強みとりまとめ



仙台塩釜港の基本理念

仙台塩釜港の20～30年後のあるべき姿・役割、基本戦略

各港区の特色、空間利用

仙台港区

～特色～

塩釜港区

～特色～

石巻港区

～特色～

松島港区

～特色～

4港区における空間利用(ゾーニング)