

仙台塩釜港長期構想委員会

第1回委員会・幹事会 参考資料

1. 仙台塩釜港の位置	1
2. 現行長期構想「仙台湾統合港湾長期構想」の概要	3
3. 現行港湾計画の概要	8
4. 仙台塩釜港の沿革	22
5. 仙台塩釜港の現状	26
6. 港湾臨海部の企業立地状況	54
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢	59
8. 上位・関連計画	76
9. 懇談会報告書作成(令和6年3月)以降の港湾政策の変更等	87

令和7年5月23日

宮城県土木部港湾課

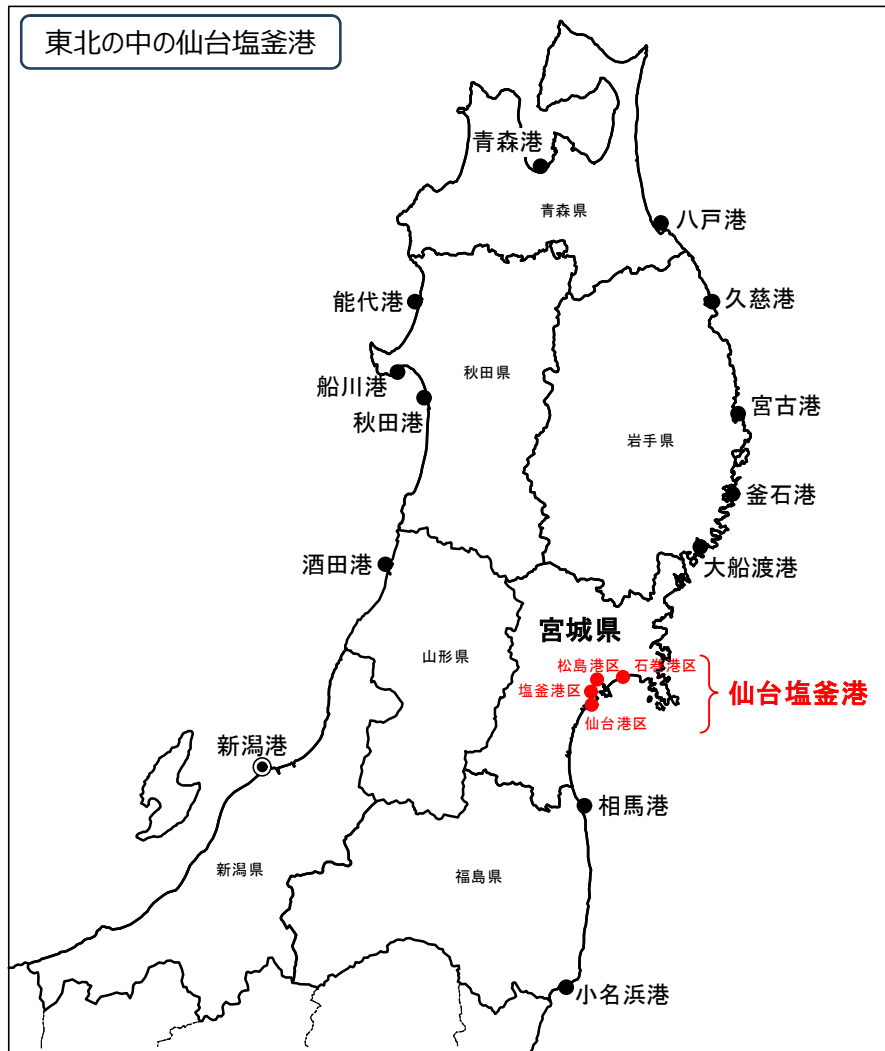
1. 仙台塩釜港の位置①



全国の中の仙台塩釜港

港 格	都道府県	港湾名
国際戦略港湾 (5港)	東京都	東京港
	神奈川県	横浜港
	埼玉県	川崎港
	大阪府	大阪港
	兵庫県	神戸港
国際拠点港湾 (18港)	北海道	室蘭港
	青森県	苫小牧港
	宮城県	仙台塩釜港
	千葉県	千葉港
	新潟県	新潟港
	富山県	伏木富山港
	静岡県	清水港
	愛知県	名古屋港
	三重県	四日市港
	大阪府	堺泉北港
	兵庫県	姫路港
	和歌山県	和歌山下津港
	岡山県	水島港
	広島県	広島港
	山口県	下関港
	徳山ト松港	
	福岡県	北九州港
		博多港

1. 仙台塩釜港の位置②



2. 現行長期構想「仙台湾統合港湾長期構想（平成24年8月）」の概要①

6.2 長期空間利用の基本方針

（1）基本理念

宮城県統合港湾は、東北の復興を牽引するため、国内外との貿易・交流基盤、防災基盤等、多くの要請を受け止めていく必要がある。一方で、各港区は、開発位置の地勢、地形条件により、それぞれ空間的特徴や制約を有しているとともに、社会資本の維持・更新費用の増大や新規投資の抑制に対する対応が求められている。

また、東日本大震災からの早期の復興・復興に対しては、新たなまちづくりが進められており、大規模地震・津波対策の強化・拡充も一体的に進められている。

このような状況に鑑み、宮城県統合港湾の長期的空間利用の基本理念を次のとおり設定する。

【空間利用の基本理念】

- 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。

（2）空間利用の基本的な枠組み

基本理念を踏まえて、機能配置構想を検討する前に、統合港における空間利用の基本的枠組みを以下のとおり定める。

基本的枠組みとは、現在の陸域、海域からなる港湾空間の利用の仕方を、以下の分類で大きく区別しておくことである。

空間利用の枠組みの分類

分類	利用の仕方
既存機能を維持する空間	・利用を変更することなく、現在の機能のままで維持していく空間
既存機能の再編・高度化を図る空間	・機能を大きく変更することはないが、現在の機能の配置や規模を空間内で見直すことで高度化していく空間
新たな開発空間	・新しく開発を行う空間
自然環境と調和を図る空間	・現在ある自然環境と調和を図る空間
将来に向けた開発・留保空間	・現時点での長期見通しの中では利用を定めないが、需要が生じた段階で利用を検討する空間。

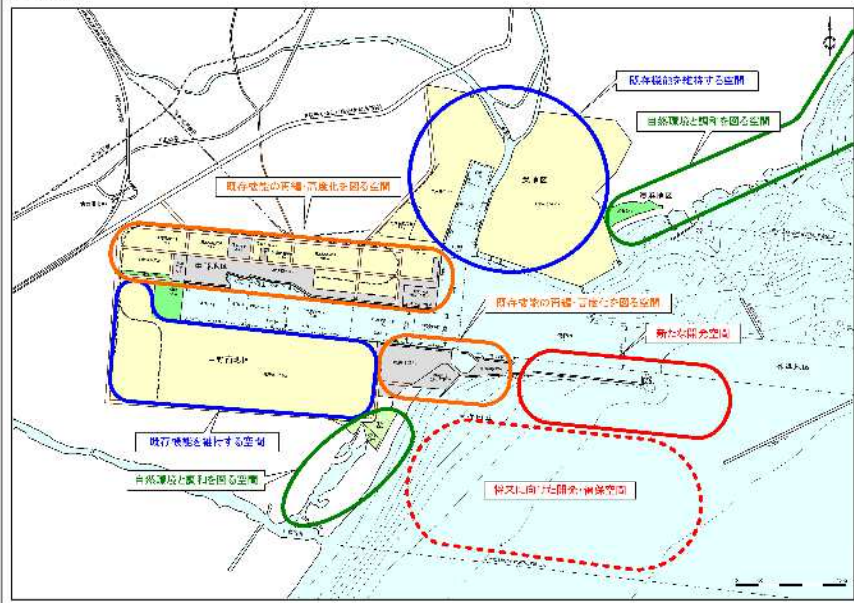
（3）各港区の空間利用の枠組

① 宮城県統合港湾全体

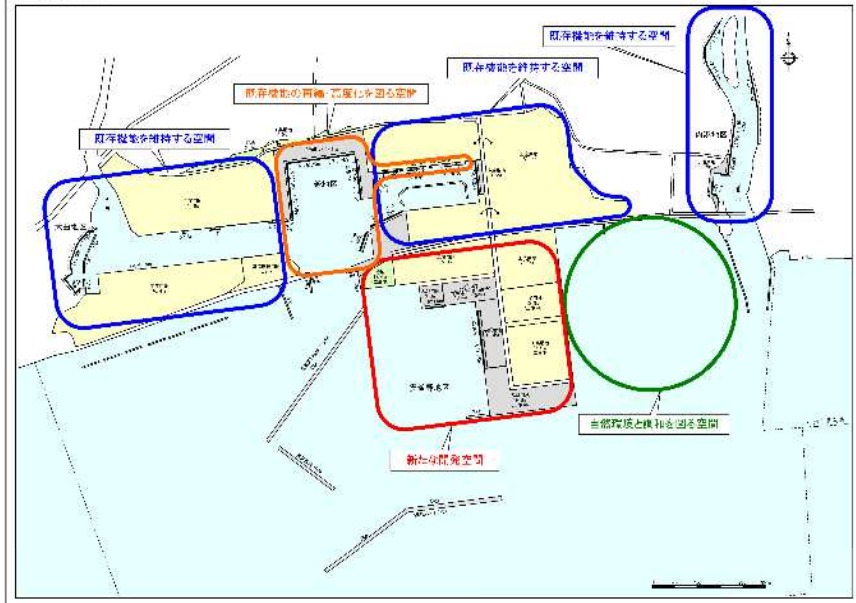


2. 現行長期構想「仙台湾統合港湾長期構想（平成24年8月）」の概要②

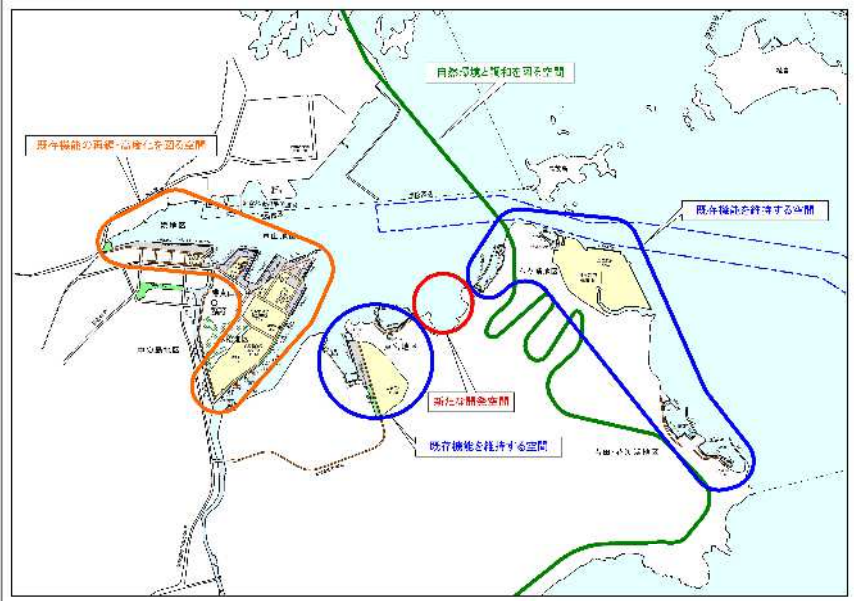
② 仙台湾区



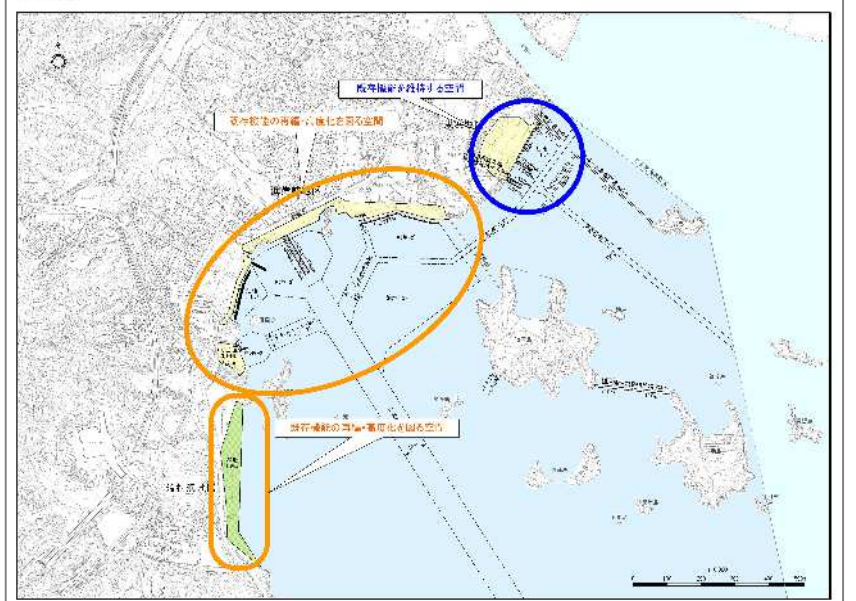
④ 石巻港区



③ 塩釜港区



⑤ 松島港区



2. 現行長期構想「仙台湾統合港湾長期構想（平成24年8月）」の概要③

6.3 長期空間利用構想

空間利用の基本的な枠組みを前提として、各港区の長期的な空間利用構想（機能配置）を次頁以降に示す。

港湾空間を構成する主要なゾーン（機能区分）の内容は以下のとおりである。

機 能 区 分	内 容
物流関連ゾーン	○物流ターミナルとして利用される埠頭用地、倉庫用地、水面貯木場等を含む空間
生産ゾーン	○港湾と密接に関連した生産・加工工場等の敷地、およびそのための専用埠頭を含む空間
エネルギー関連ゾーン	○石油、ガス等危険物を取り扱う用地およびこれに附随する施設を含む空間
交流拠点ゾーン	○港湾を通じた人的・経済的な国内外の様々な交流活動を推進する空間
緑地・レクリエーションゾーン	○海洋性レクリエーションの場である海浜、マリーナおよび港湾関係者、地域住民のための緑地を含む空間
海上防災関連ゾーン	○海上の安全・安心を維持するための官公庁船を集約する空間
船だまり関連ゾーン	○ポートサービス船、漁船、官公庁船等の小型船を集約する空間
自然環境保全ゾーン	○自然環境の保全・再生を図る空間

2. 現行長期構想「仙台湾統合港湾長期構想（平成24年8月）」の概要④

(1) 仙台湾区

機能区分	機能配置（空間利用）の考え方
物流関連ゾーン	○雷神埠頭から高松埠頭に掛けての公共埠頭とその背後 ・ 現有機能である物流関連ゾーンに位置づける。 ・ RORO船、PCC船・CGC船、フェリー、バルク貨物の仕分けと適正なバース規模を確保する。 ・ 保管ヤードの拡張のため、緑地等の公共空間を転換していく。 ○向洋地区と南防波堤沿いの空間 ・ 現有機能である物流関連ゾーンに位置づける。 ・ 外資コンテナは、連続性を考慮し、既存バースに沿って南防波堤沿いに沖側へ展開していく。
生産ゾーン	・ 中野南地区の工業用地は、今後とも生産ゾーンとしてその機能を維持していく。 ・ 生産機能の維持と撤退による遊休化、無秩序な利用を回避するため、企業動向に関する情報収集に努める。
エネルギー関連ゾーン	・ 栄地区は、仙台都市圏の生産活動や市民生活を支えるエネルギー関連ゾーンとして機能を維持する。
交流拠点ゾーン	・ 港奥部の交流厚生用地及び緑地の空間は、交流拠点ゾーンとして、利用を促進していく。
緑地・レクリエーションゾーン	・ 向洋地区南側の海浜は、海洋性レクリエーションなどの人々が憩い休息できる場として、海浜の維持と利便性の向上を図る。
自然環境保全ゾーン	・ 灌生干潟とその前南海浜、浜地区の海浜及び背後緑地は、自然環境保全ゾーンに位置づけ、その環境保全に留意していく。

仙台湾区 長期空間利用構想



(2) 塩釜港区

機能区分	機能配置（空間利用）の考え方
物流関連ゾーン	○貞山埠頭 ・ 現有機能である物流関連ゾーンに位置づける。 ・ 輸送ニーズを踏まえ、適正なバース規模を確保する。 ・ 土庫・倉庫の集約・再配置や一部埋め立てによる埠頭用地の創出を図る。 ○東宮埠頭 ・ 現有機能である物流関連ゾーンに位置づける。
生産ゾーン	・ 港地区及び東宮地区の工業用地は、今後とも生産ゾーンとしてその機能を維持していく。 ・ 生産機能の維持と撤退による遊休化、無秩序な利用を回避するため、企業動向に関する情報収集に努める。
エネルギー関連ゾーン	・ 一本松地区の危険物取扱施設用地及び代々崎地区の工業用地は、仙台都市圏の生産活動や市民生活を支えるエネルギー関連ゾーンとして機能を維持する。
交流拠点ゾーン	・ 港奥部の観光核周辺空間は交流拠点ゾーンに位置づけ、みなとまち塩釜の活性化に貢献する場として、その利用を促進していく。
緑地・レクリエーションゾーン	・ 港奥部、貞山運河、東宮・代々崎地区の水際線は、海洋性レクリエーションなどの人々が憩い休息できる場として、利便性の向上を図る。
自然環境保全ゾーン	・ 特別名勝松島保護区を自然環境保全ゾーンに位置づけ、その環境保全に留意していく。
海上防災関連ゾーン	・ 港貞山地区を海上防災関連ゾーンに位置づけ、ボートサービス船、官公庁船等の集約を図る。
船だまり関連ゾーン	・ 東宮地区から吉田・花浜地区までに整備されている船だまりは、今後ともその機能を維持していく。

塩釜港区 長期空間利用構想



2. 現行長期構想「仙台湾統合港湾長期構想（平成24年8月）」の概要⑤

（3）石巻港区

機能区分	機能配置（空間利用）の考え方
物流関連ゾーン	○雲雀野地区 ・大型バルク船に対応した物流関連ゾーンに位置づける。 ○釜地区 ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける。
生産ゾーン	○釜地区東エリア ・木材関連、飼料関連、食品関連等の企業が立地しており、地域の生産拠点として今後とも生産ゾーンに位置づける。 ○雲雀野地区 ・既存企業の生産活動の拡大や新規企業誘致に対応する生産ゾーンに位置づける。 ○釜地区西エリア ・木材、木製品関連や鉄鋼、金属製品関連企業が立地しており、地域の生産拠点として今後とも生産ゾーンに位置づける。
緑地・レクリエーションゾーン	○内港地区～雲雀野地区東浜海岸 ・水際線の開放による親水空間や海洋性レクリエーション空間として利用するものとし、緑地・レクリエーションゾーンに位置づける。
船だまり関連ゾーン	○釜地区 ・水面貯木場を転用し、プレジャーボートを取容する船だまり関連ゾーンに位置づける。 ○大曲地区 ・既存の漁船施設を維持するものとし、船だまり関連ゾーンに位置づける。

石巻港区 長期空間利用構想



（4）松島港区

機能区分	機能配置（空間利用）の考え方
交流拠点ゾーン	・海岸前地区は、松島観光クルーズの基地として、機能強化を図るものとし、交流拠点ゾーンに位置づける。
船だまり関連ゾーン	・東浜地区は、既存の船だまりを維持するものとし、船だまり関連ゾーンに位置づける。
緑地・レクリエーションゾーン	・浪打浜地区は、既存緑地を維持するものとし、緑地・レクリエーションゾーンに位置づける。

松島港区 長期空間利用構想



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）①

三港統合と宮城県の復興

- 東日本大震災からの早期復旧・復興を目的に、平成24年10月に仙台塩釜港（国際拠点港湾）、石巻港（重要港湾）、松島港（地方港湾）が統合され、「仙台塩釜港」となった。
- 三港統合により、港区毎の適切な機能分担による港湾施設の利用再編・投資抑制や効率化、一体的な管理運営体制の構築や民の視点を入れた港湾運営の実現等が推進される。
- 三港統合は、宮城県震災復興計画（平成23年10月）に盛り込まれており、復興のシンボルとして位置付けられている。地域一丸となって取り組みを進めることで、地域経済の発展を牽引し、宮城県の復興に寄与することが期待されている。

■三港統合



■宮城県震災復興計画（平成23年10月策定）

仙台塩釜港、石巻港及び地方港湾の整備

仙台塩釜港及び石巻港においては、港湾の機能回復や物流機能の確保を図るため、早急に港湾施設を復旧させ、港湾関連企業等の早期の業務再開を支援します。

地方港湾においては、まちづくりと連携を図りながら復旧を進めます。また、津波に対する臨港地区及び港湾背後地の防災・減災機能を強化するための対策を実施するとともに、災害時における港湾機能の相互補完の観点から、仙台塩釜港、石巻港及び松島港の三港一体化を推進します。

復旧期の港湾においては、物流、生産などの港湾機能の早期回復と併せて、災害時における港湾機能の相互補完の視点も踏まえ、港湾関連企業等の早期の業務再開を支援するための取組を展開します。また、産業や観光振興の観点からも、まちづくりと整合を図りつつ、港湾機能の復旧を進めます。

再生期においては、港湾及び空港を東北全体の復興を先導する重要な交通基盤と位置付け、当期限内に震災前以上の状態に回復することを目指します。このため、港湾機能の充実を図り、被災市町の復興を支援するための施設整備を推進するとともに、港湾関連企業等と連携して、積極的に港湾利用の促進を図ります。

発展期においては、本県のみならず東北全体の発展を牽引するため、東北への一層の産業集積と港湾物流の増加に対応し、新たな施設整備や港湾利用を促進するためのポートセールスを着実に実施します。

計画期間：10年間（目標：平成32年度）



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）②

仙台塩釜港 港湾計画の基本方針

◆既定計画

仙台塩釜港

平成20年11月改訂（目標年次：平成30年代前半）

【物流・産業】

- 外貨コンテナ機能の強化及びコンテナターミナルの拡張
- バルク貨物取扱機能の強化
- 内貨ユニットロードターミナル機能の強化
- 臨港交通体系の充実

【交流・観光】

- 観光船及び離島生活航路の機能強化
- 海洋性レクリエーション機能の充実

【環境】

- 快適な港湾環境を創造するための開放的な親水空間の創出

【安全・安心】

- 小型船だまりの再配置による機能強化

石巻港

平成17年3月改訂（目標年次：平成20年代後半）

【物流・産業】

- バルク貨物取扱機能の強化
- 臨港交通体系の充実

【交流・観光】

- 交流・レクリエーション機能を連携させたにぎわいのある港まちの再生
- 海洋性レクリエーション機能の充実

【環境】

- 浚渫土砂や建設残土、大規模地震時に発生する災害廃棄物の海面処分場の確保

【安全・安心】

- 大規模地震対策の強化
- 港内静穏度の向上

松島港 港湾計画なし

◆今回計画（目標年次：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

- 外・内貨コンテナ貨物の増加及びコンテナ船の大型化に対応するための外・内貨コンテナ貨物の取扱機能の強化及びターミナルの拡張[仙台港区]
- 増加する自動車関連貨物等の外・内貨ユニット貨物に対応するための外・内貨ユニット貨物の取扱機能の強化[仙台港区]
- 港内静穏度の向上及びバルク船の大型化に対応するための物流機能の強化[石巻港区]
- 既存埠頭の再編・集約化によるバルク貨物の取扱機能の強化[塩釜港区][石巻港区]
- 港湾内の円滑な交通を確保するための臨港交通体系の充実[仙台港区][石巻港区]

【交流・観光】港湾観光拠点機能の強化

- 外・内航クルーズ船の受け入れの拡充及び海上ネットワーク機能の強化による広域観光拠点「日本三景松島」への海上輸送網の充実[塩釜港区][石巻港区][松島港区]
- 観光船及び離島生活航路の機能強化[塩釜港区][石巻港区][松島港区]
- 快適で適正なマリンレジャー活動の推進及び港湾利用の安全性の向上を図るための港内に設置されているプレジャーボートの適切な収容[塩釜港区][石巻港区]

【環境】港湾空間の特色を活かしたアメニティ空間の充実

- 快適な港湾環境を創造するための地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出[仙台港区][塩釜港区][石巻港区]
- 浚渫土砂、建設残土及び大規模地震時に発生する災害廃棄物を適正に処分する海面処分場の確保[仙台港区][石巻港区]

【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

- 大規模地震発生時における広域的な緊急避難、緊急物資輸送及び企業の経済活動を支えるための大規模地震対策の強化[仙台港区][塩釜港区][石巻港区]
- 海上防災基地機能の形成及び広域海上防災拠点としての機能強化[塩釜港区]
- ポートサービス船及び漁船等の安全かつ効率的な利用を図るための小型船だまりの再配置による機能強化[仙台港区][塩釜港区]

3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）③

取扱貨物量の見込み

目標年次（平成30年代後半）における取扱貨物量の見通しは、約5,600万トン（平成24年4,168万トン）、コンテナ取扱個数は33万TEU（平成24年17万TEU）を想定している。

○取扱貨物量は順調に増加し、平成19年に過去最高の4,632万トンを取り扱うも、平成20年の世界同時不況、平成23年の東日本大震災の影響で減少したが、平成24年には4,168万トンまで回復している。

●H30年代後半の取扱貨物量を設定

- ・主要品目である完成自動車、石油類等の増加を見込む

【内貨】

- ・自動車メーカーの生産増による完成自動車の増（移出入）[公共]

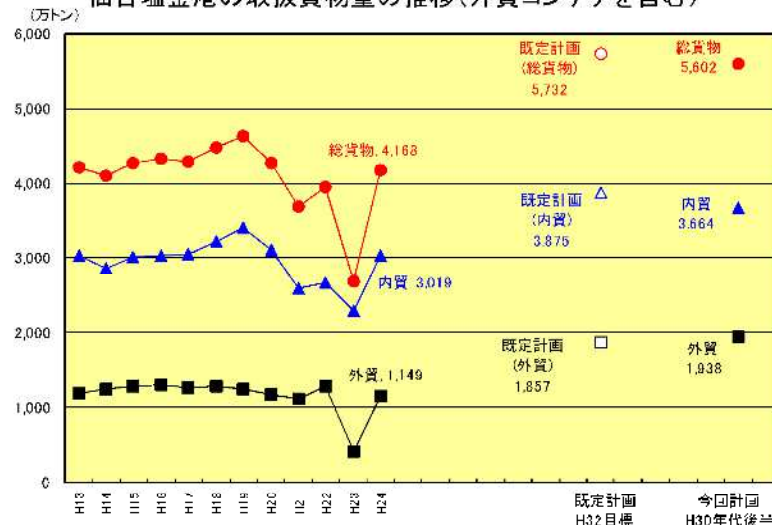
【外貨】

- ・自動車メーカーの生産増による完成自動車の増（輸出）[公共]
- ・飼料原料取扱企業の飼料供給増による麦、とうもろこしの増（輸入）[公共]
- ・エネルギー関連企業の新プラント稼働による石油製品の増（輸出）[専用]
- ・火力発電所のリプレイス計画による燃料の転換によるLNGの増（輸入）[専用]

●コンテナ取扱個数について

- ・国際フィーダーについては陸上から海運への転換によるコンテナ貨物の増加を見込む。

仙台塩釜港の取扱貨物量の推移（外貨コンテナを含む）



※石巻港区の既定計画値（H29）は、仙台塩釜港区の既定計画値（H32）に加算して記載

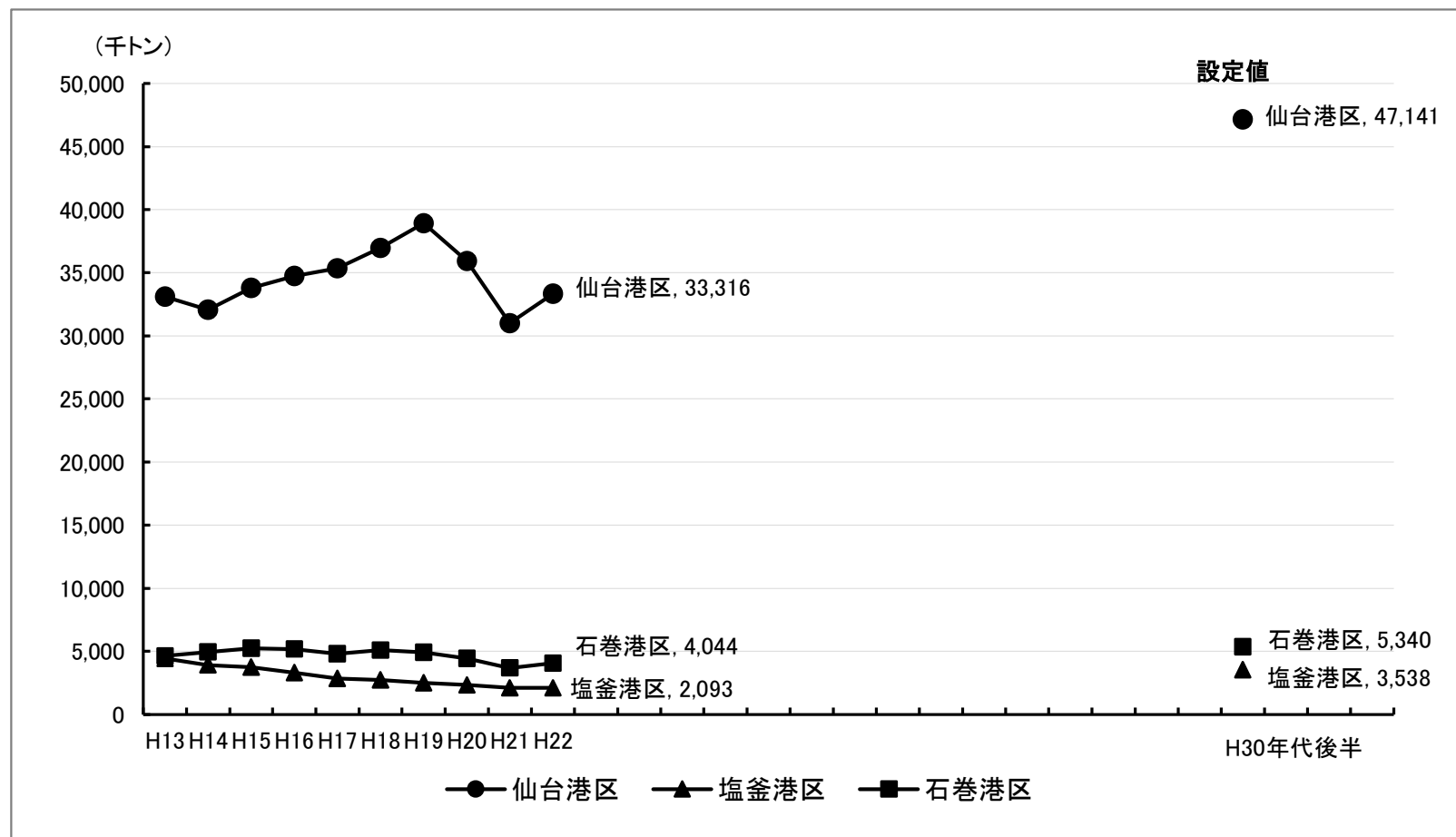
仙台塩釜港のコンテナ取扱貨物量の推移



※H24は速報値

3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）④

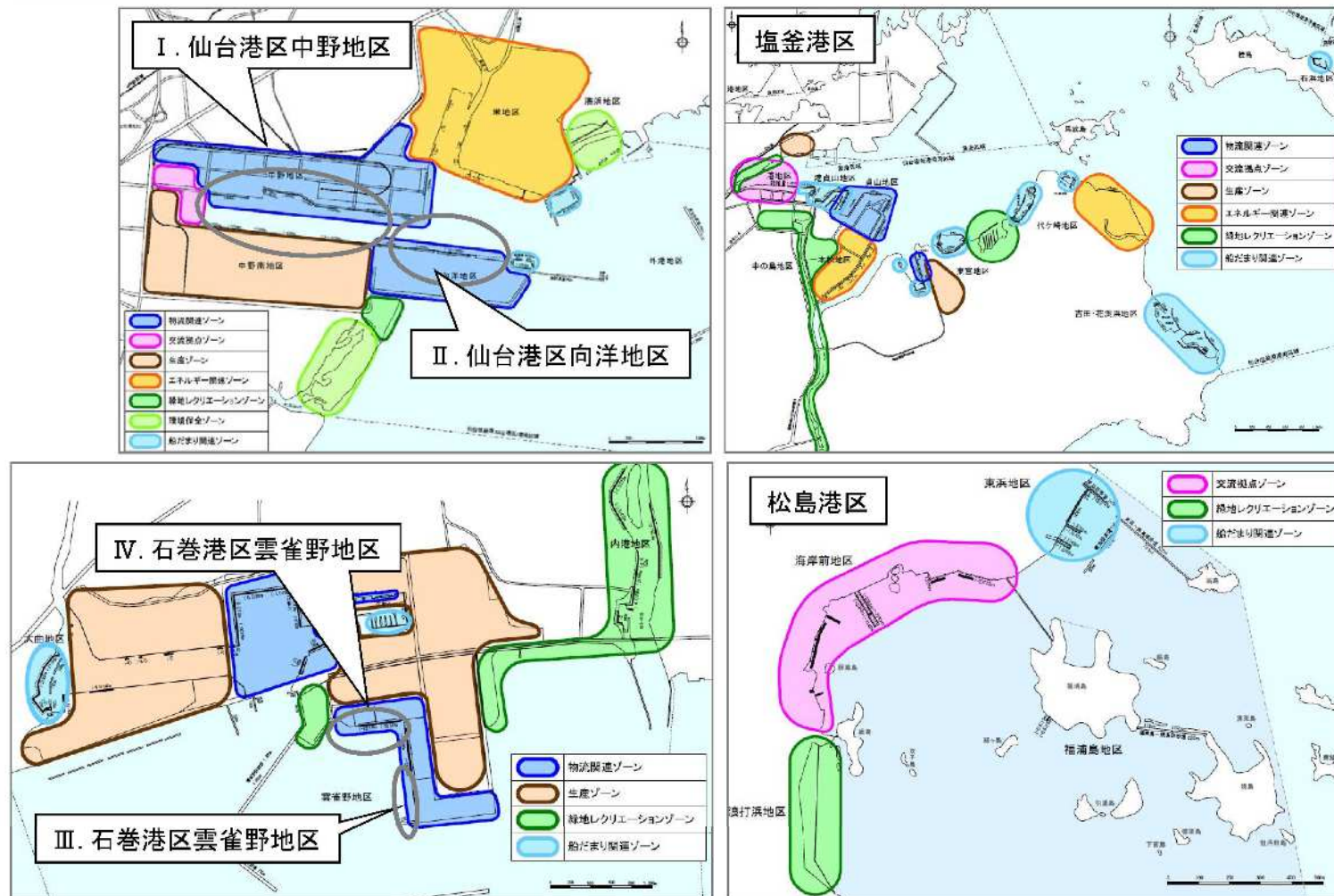
【参考：取扱貨物量の設定値（港別）】



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑤

改訂のポイント

- I. 東北経済を支える完成自動車等の輸送強化（仙台港区中野地区）
- II. 国際フィーダー輸送網の強化（仙台港区向洋地区）
- III. 大型バルク船への対応（石巻港区雲雀野地区）
- IV. 大規模地震対策の強化（石巻港区雲雀野地区）



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑥

I. 東北経済を支える完成自動車等の輸送強化（仙台港区中野地区）

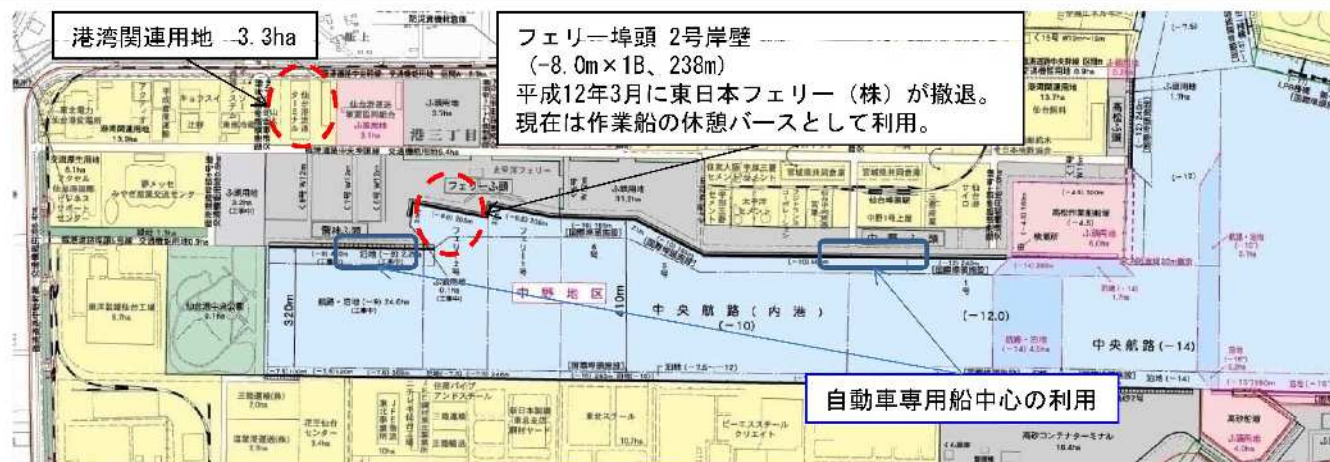
○背景・課題

増大する完成自動車等のユニット貨物の蔵置場の確保が求められている。

○今後の方針

遊休化しているフェリーバースで土地造成を行い、また背後の土地利用計画を変更し、埠頭用地を拡張。

既定計画



今回計画



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑦

Ⅱ. 国際フィーダー輸送網の強化（仙台港区向洋地区）

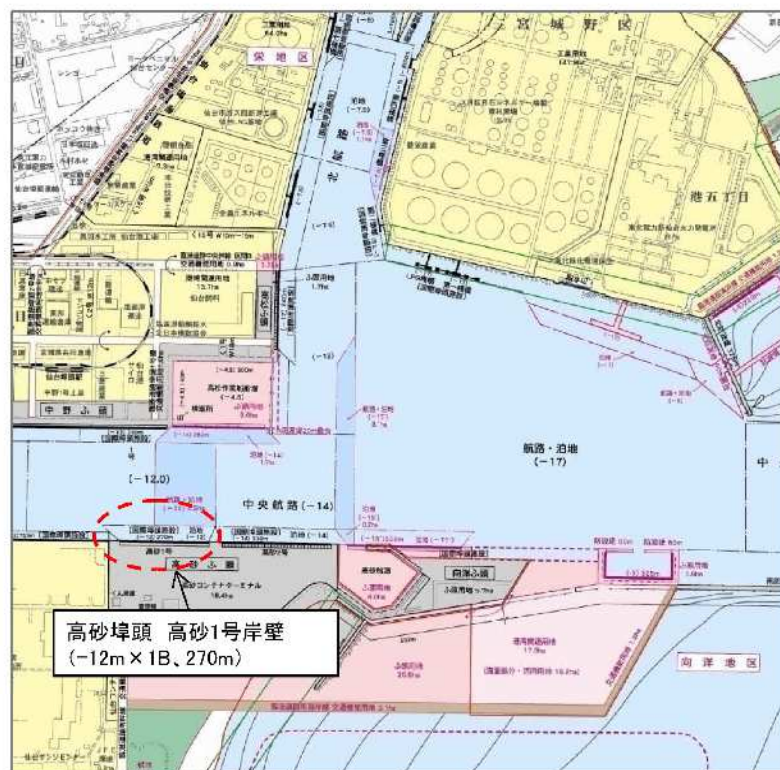
○背景・課題

現在の国際フィーダー船の滞船解消、将来の内航コンテナ貨物の増加に伴う航路便数増への対応が求められる。

○今後の方針

滞船の解消、将来の増便に対応するため、高砂1号岸壁の延伸を計画。

既定計画



今回計画



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑧

Ⅲ. 国際バルク戦略港湾と連携した大型バルク船への対応（石巻港区雲雀野地区）

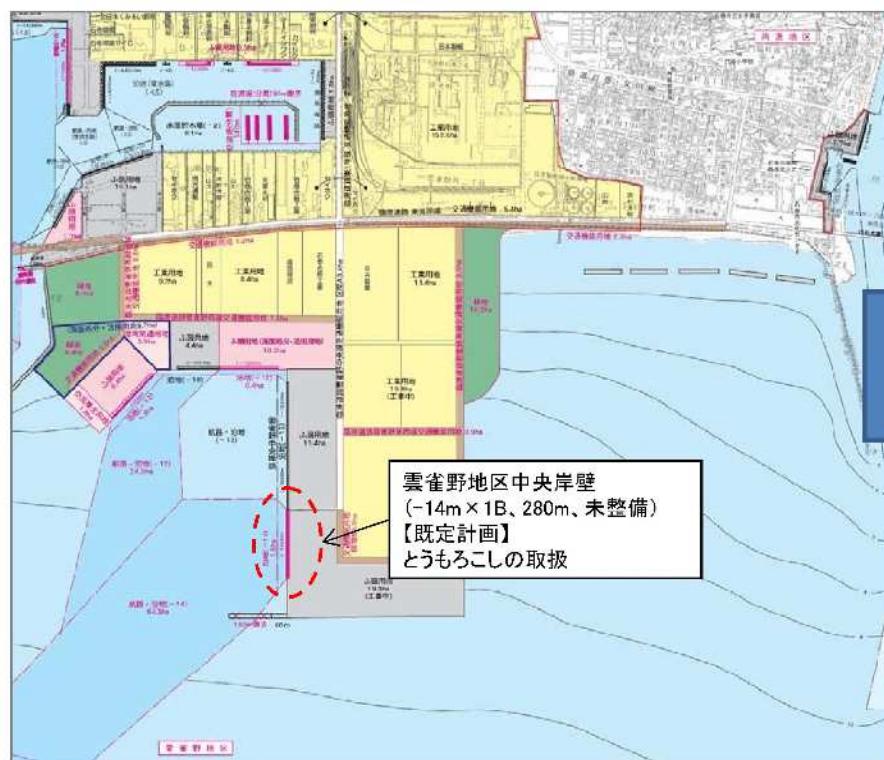
○背景・課題

各港区の機能分担の中で、石巻港区はバルク貨物の輸入拠点を目指す。船舶の大型化に伴い、パナマックス船を超える大型船を見据えた対策が必要。

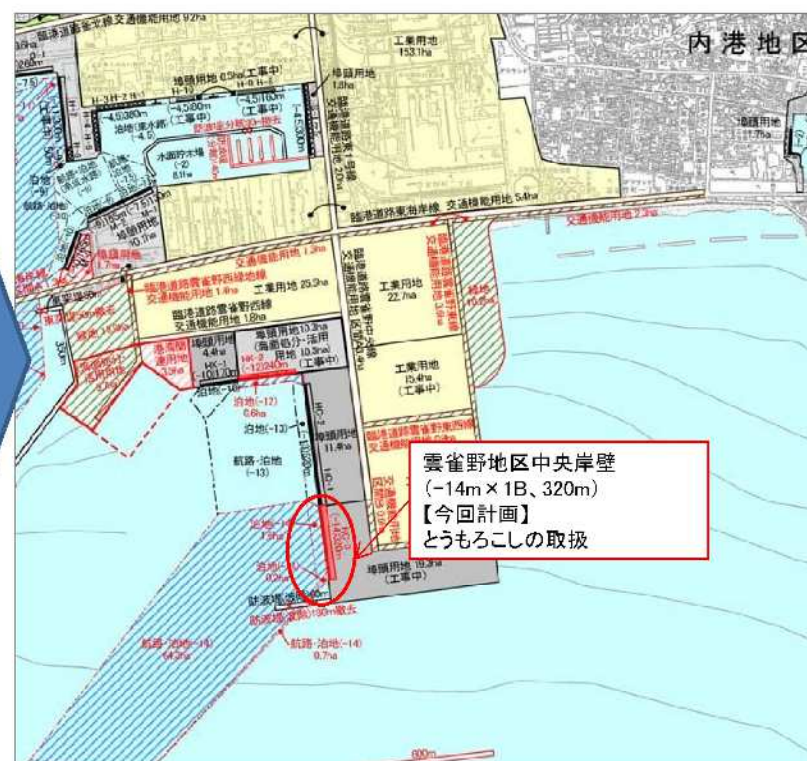
○今後の方針

パナマックス船を超える大型船のセカンドポートに対応するため、雲雀野地区中央岸壁の延伸を計画する。

既定計画



今回計画



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑨

IV. 大規模地震対策の強化（石巻港区雲雀野地区）

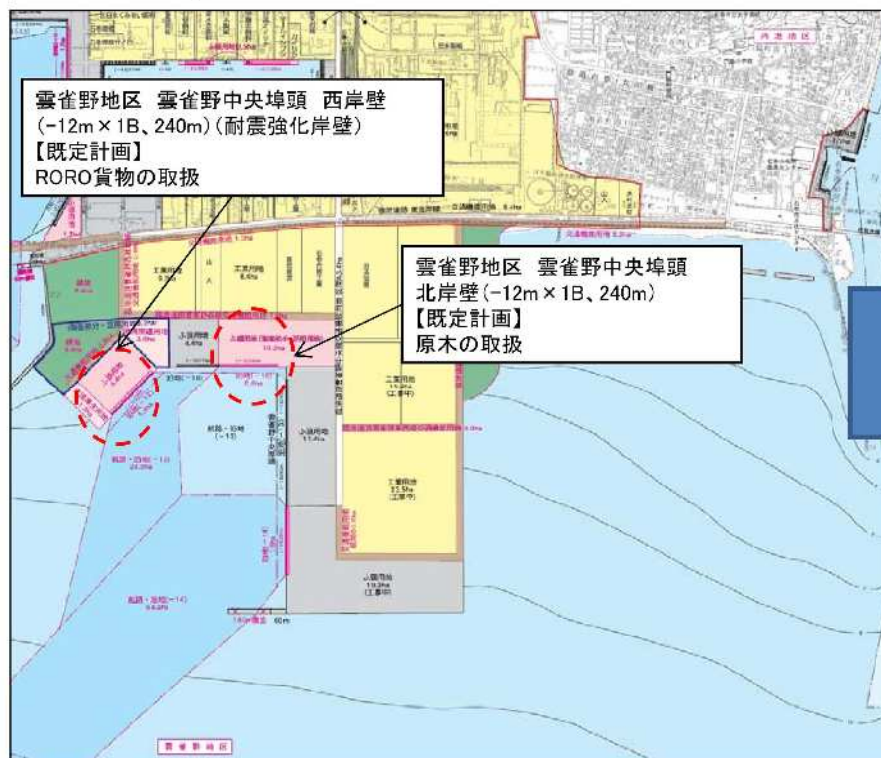
○背景・課題

平成23年の東日本大震災を踏まえ、震災時の緊急物資輸送等に対応するための施設整備が急務となっている。

○今後の方針

早期の施設整備に対応するため、海面処分・活用用地としての造成が進んでいる雲雀野地区中央埠頭北岸壁に耐震強化岸壁の位置を変更する。

既定計画



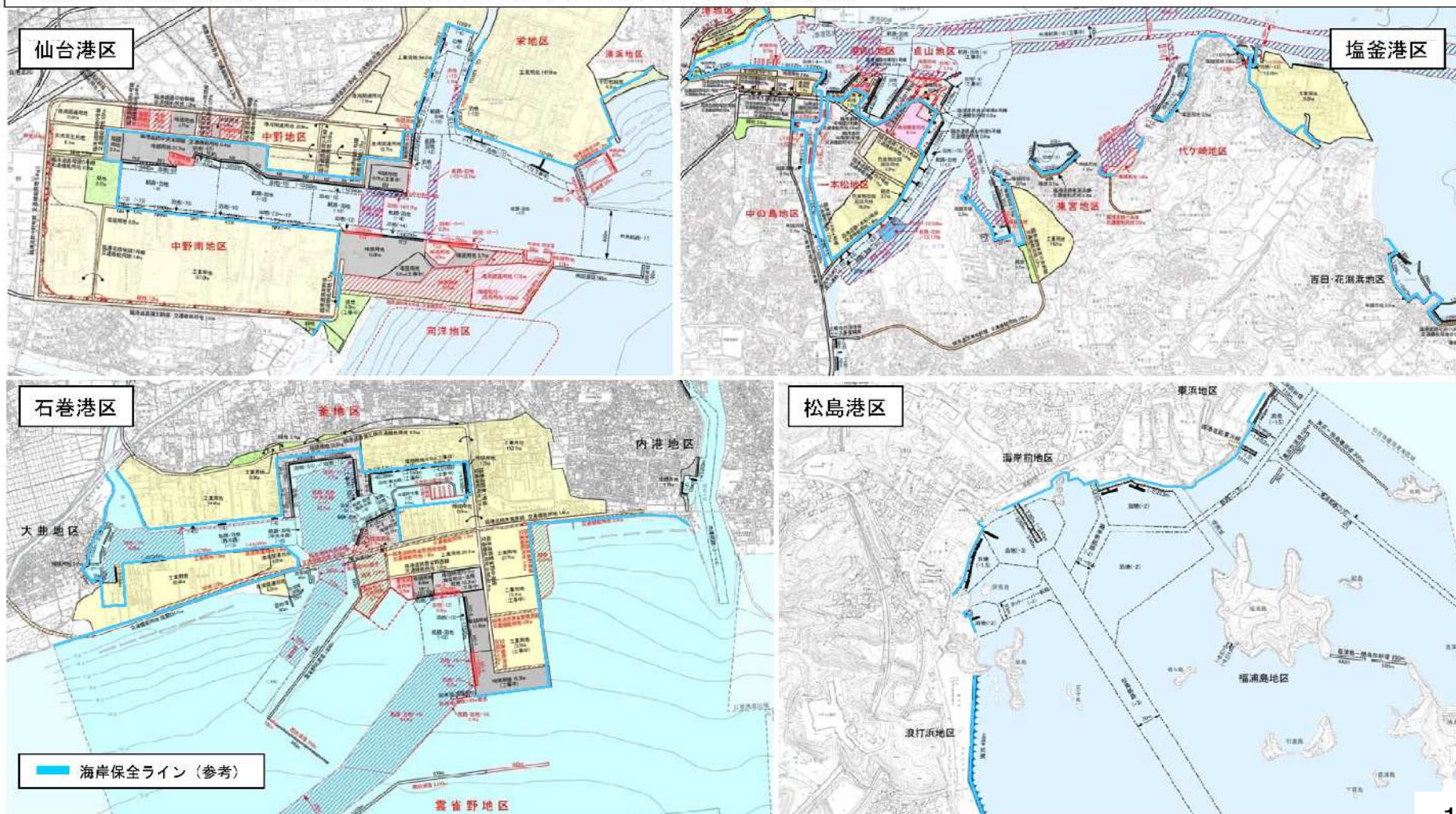
今回計画



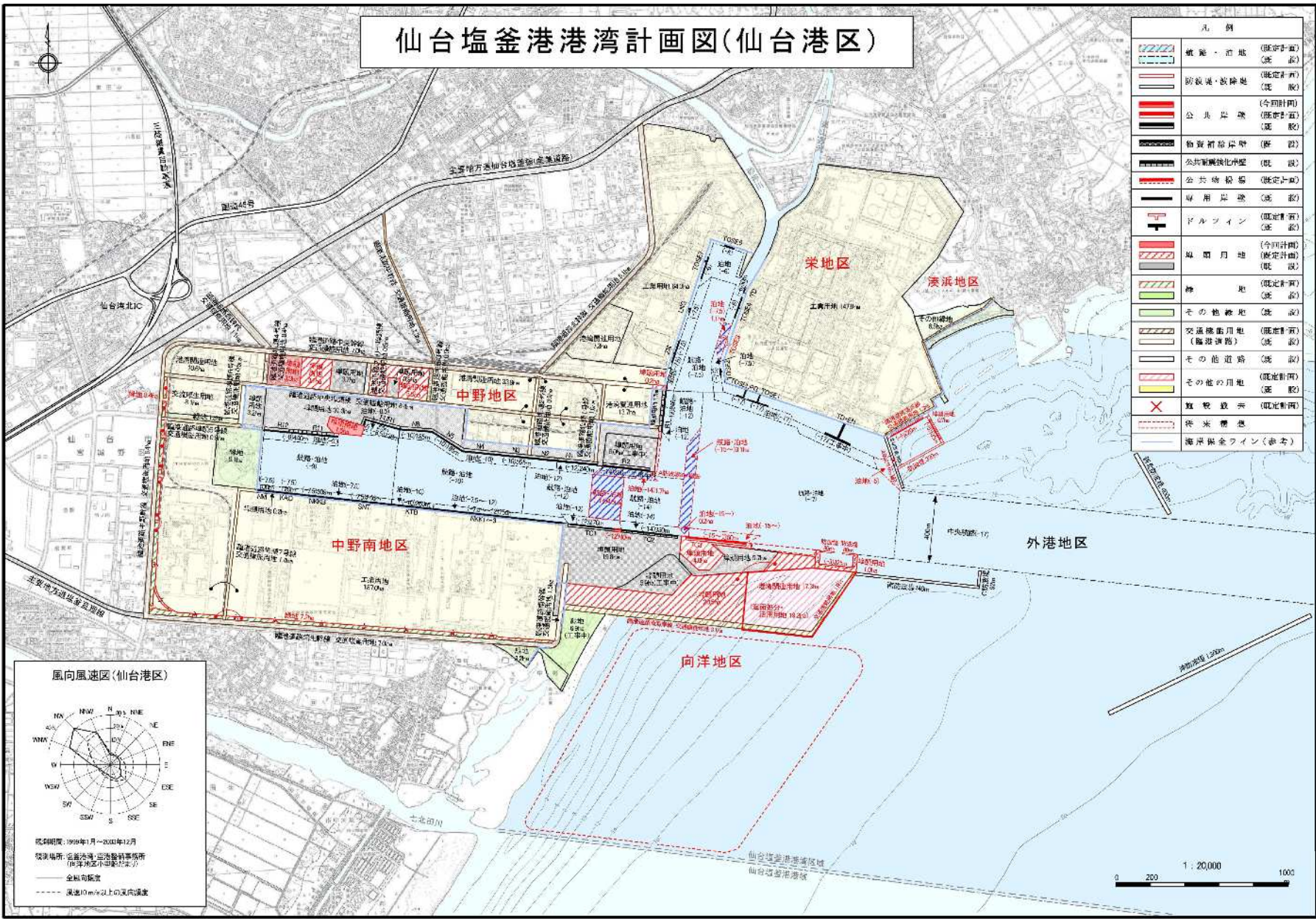
3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑩

海岸保全ラインについて

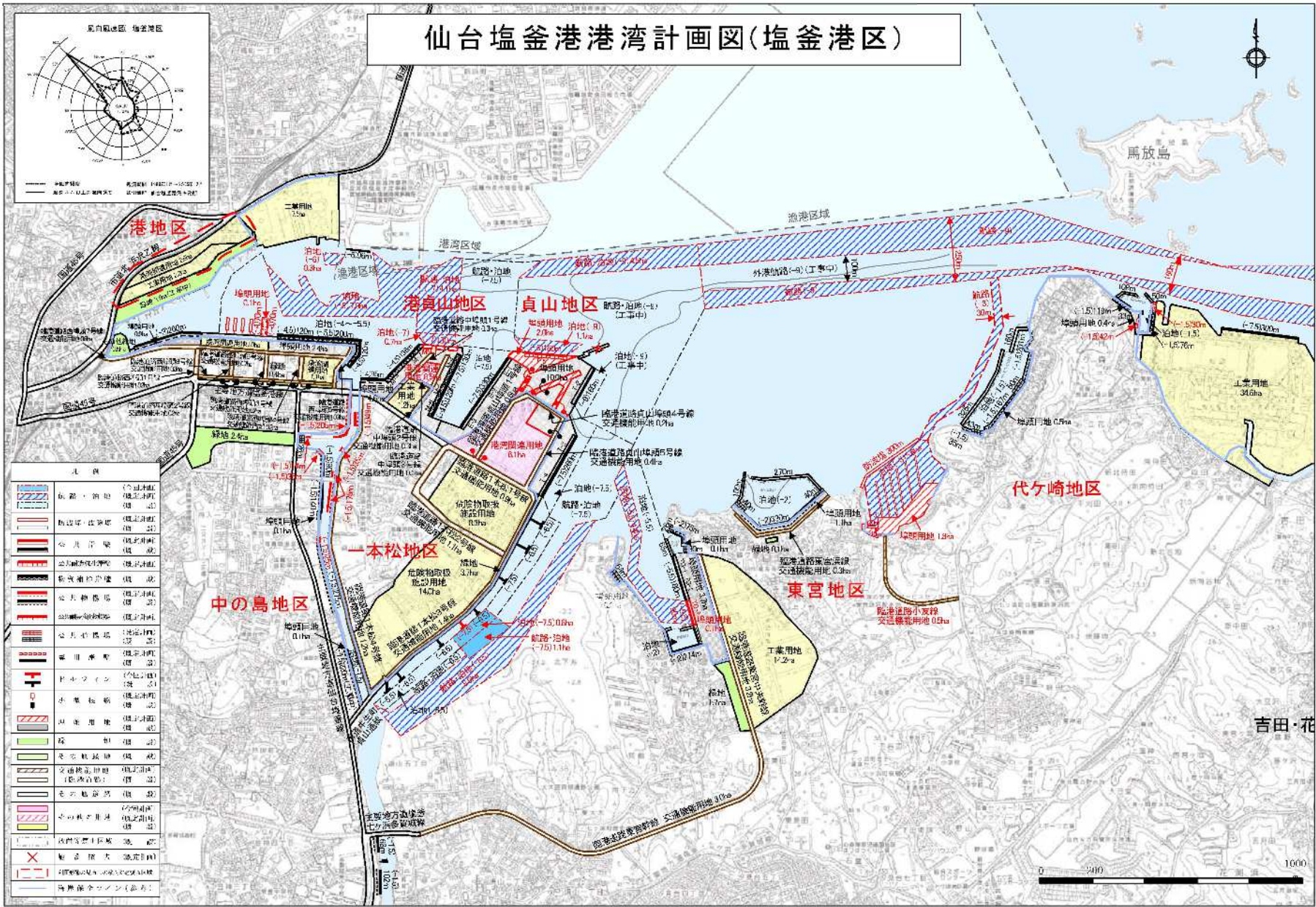
○港湾における災害の防止、早期復旧等を検討する上で有用な情報である海岸保全ライン（防潮ライン）を、今回から計画図に標記した。震災後、人命の保護に加え、住民財産の保護、地域の経済活動の安定化、効率的な生産拠点の確保のため、各港区周辺に数十年から百数十年に一度程度で発生することが想定される津波（津波レベル1）に対応した防潮堤及び海岸堤防が検討されており、新たな海岸保全基本計画に位置付けられる予定である。



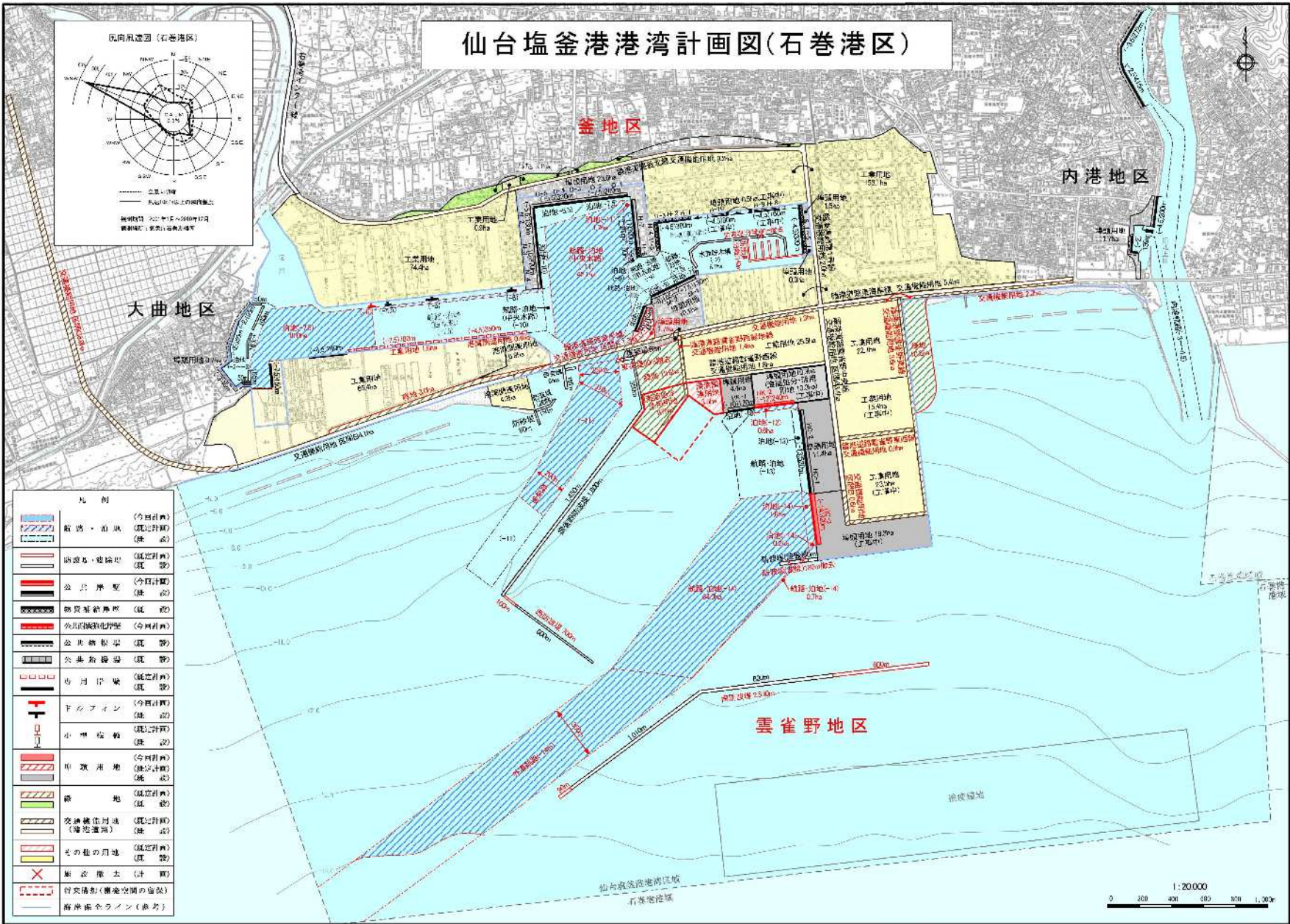
3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑪



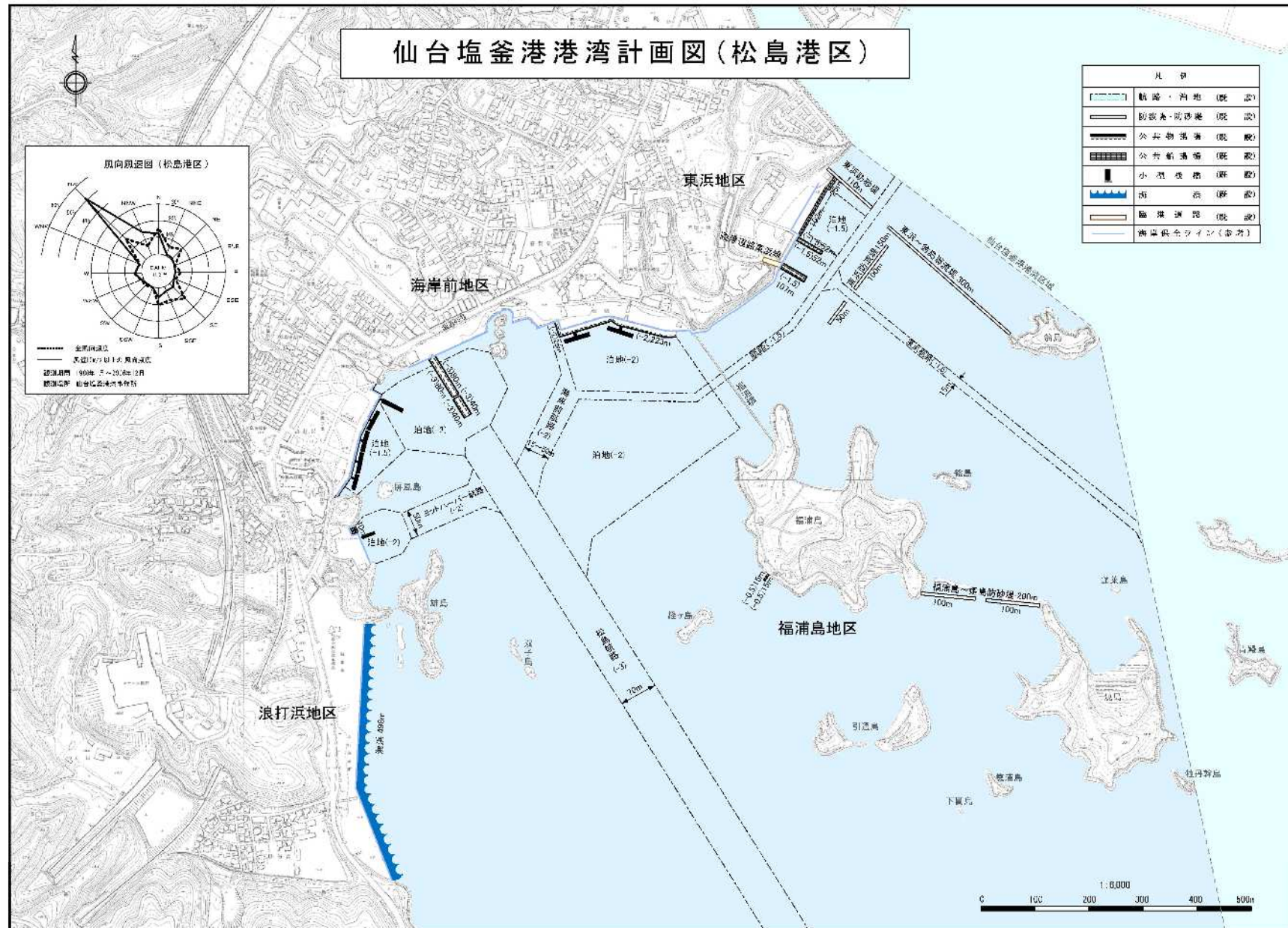
3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑫



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑬



3. 現行港湾計画の概要（平成25年6月改訂）⑭



4. 仙台塩釜港の沿革（港区別）

（１）仙台港区



着工時(S44.4)



主要施設の概成(S54)



近年の仙台港区(H30)

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

	時期	できごと
昭和	26 (1951) 年	港湾法による 重要港湾 に指定。
	39 (1964) 年	新産業都市「仙台湾地区」に指定。中央港湾審査会第23回計画部会で港湾計画が決定。
	42 (1967) 年	工事開始(航路・防波堤・土地造成等)。
	46 (1971) 年	第一船入港。臨海鉄道開通(東北本線陸前山王駅～東北石油構内)。
	48 (1973) 年	公共岸壁一部供用開始。フェリー就航(名古屋～仙台～苫小牧)。
	53 (1978) 年	港湾環境整備事業「みなと公園」開園。
	55 (1980) 年	港湾法による 特定港 に指定。
	61 (1986) 年	中央港湾審議会第113回計画部会で「仙台国際貿易港整備計画」が決定。
平成	2 (1990) 年	内航フィーダーコンテナ船就航(大井CT～仙台港間)。
	4 (1992) 年	仙台港中央公園完成。
	6 (1994) 年	高砂ふ頭 1 号岸壁供用開始。
	7 (1995) 年	東南アジア航路開設(現在休止中)。
	8 (1996) 年	北米/日本・アジア/地中海航路開設(現在休止中)。 高砂コンテナターミナル本格供用開始。向洋 1 号ふ頭供用開始。
	10 (1998) 年	内航フィーダーコンテナ船就航(大黒CT.本牧CT.～仙台港間)。
	11 (1999) 年	日本/アジアコンテナ定期航路開設(現在休止中)。 内航フィーダーコンテナ船就航(青海CT～仙台港間)。
	12 (2000) 年	日本/韓国コンテナ定期航路開設。
	13 (2001) 年	港湾法による 特定重要港湾 に指定。 港名を塩釜港から仙台塩釜港へ変更。高砂 2 号ふ頭供用開始。
	14 (2002) 年	中国/韓国コンテナ定期航路開設。内航フィーダーコンテナ船就航(清水港～東京港～仙台港間)。
	16 (2004) 年	仙台国際貿易港物流ターミナルオープン。
	18 (2006) 年	高砂コンテナターミナル拡張、供用開始。
	22 (2010) 年	雷神ふ頭岸壁(-9m)供用開始。
	23 (2011) 年	東日本大震災発生。 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。仙台塩釜港仙台港区となる。
	26 (2014) 年	韓国コンテナ定期航路 2 航路開設。
	27 (2015) 年	北米西岸コンテナ定期航路開設(現在休止中)。韓国コンテナ定期航路開設。 ロシア極東コンテナ定期航路開設。
	28 (2016) 年	内航フィーダーコンテナ船就航(東京港～仙台港間)。韓国コンテナ定期航路開設。
令和	29 (2017) 年	高松 2 号ふ頭供用開始。
	30 (2018) 年	「みなとオアシス」に認定。中国コンテナ定期航路開設。
	2 (2020) 年	高砂コンテナターミナル拡張・一部施設供用開始。
	6 (2024) 年	高砂コンテナターミナル拡張・高砂 3 号岸壁一部(350mのうち190m)供用開始。

4. 仙台塩釜港の沿革（港区別）

（2）塩釜港区



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

	時期	できごと
明治	15 (1882) 年	塩釜港修築工事(浚渫埋立)起工。
	43 (1910) 年	港湾調査会により第2種重要港湾に指定。
昭和	8 (1933) 年	第一期工事完了。
	23 (1948) 年	港則法による 特定港 に指定。
	26 (1951) 年	港湾法による 重要港湾 に指定。
	34 (1959) 年	貞山ふ頭1号岸壁供用開始。
	39 (1964) 年	新産業都市建設地域に指定。
	40 (1965) 年	貞山ふ頭2号栈橋供用開始。千賀ノ浦旅客栈橋供用開始。
	41 (1966) 年	千賀ノ浦旅客上屋完成。
	42 (1967) 年	塩釜港港湾区域変更(仙台港区編入)
平成	44 (1969) 年	貞山ふ頭3・4号栈橋供用開始。
	元 (1989) 年	観光船用浮栈橋供用開始。
	3 (1991) 年	中の島PBS一部(84m)供用開始。
	8 (1996) 年	塩釜港旅客ターミナル「マリングート塩釜」オープン。
	11 (1999) 年	中の島及び笠神PBS完成。
	13 (2001) 年	港湾法による 特定重要港湾 に指定。港名を塩釜港から仙台塩釜港へ変更。
	17 (2005) 年	「マリングート塩釜」が「みなとオアシス」に認定。
	19 (2007) 年	貞山2号ふ頭岸壁(-9m)供用開始。
	23 (2011) 年	東日本大震災発生。 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。仙台塩釜港塩釜港区となる。
令和	5 (2023) 年	新貞山ふ頭1号岸壁供用開始

4. 仙台塩釜港の沿革（港区別）

（3）石巻港区



	時期	できごと
昭和	25 (1950) 年	地方港湾に指定。
	39 (1964) 年	新産業都市(仙台湾地区)に指定。重要港湾に指定。
	42 (1967) 年	第一船が入港。出入国港に指定。
	43 (1968) 年	検疫法による検疫港に指定。植物防疫法による木材輸入港に指定。
	44 (1969) 年	植物防疫法による穀物輸入港に指定。
	59 (1984) 年	港湾区域の拡大。
	62 (1987) 年	港則法による特定港に指定。
平成	3 (1991) 年	家畜伝染病予防法による動物検疫港に指定。
	10 (1998) 年	雲雀野中央ふ頭 1 号岸壁(-13m)供用開始。
	17 (2005) 年	雲雀野中央 2 号岸壁(-13m)供用開始。
	18 (2006) 年	雲雀野北ふ頭岸壁(-10m)供用開始。
	23 (2011) 年	東日本大震災発生。 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。
	24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合。仙台塩釜港石巻港区となる。
	30 (2018) 年	大型客船「ダイヤモンド・プリンセス」初寄港。
令和	5 (2023) 年	大型客船「MSCベリッシマ」初寄港。

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

4. 仙台塩釜港の沿革（港区別）

（４）松島港区



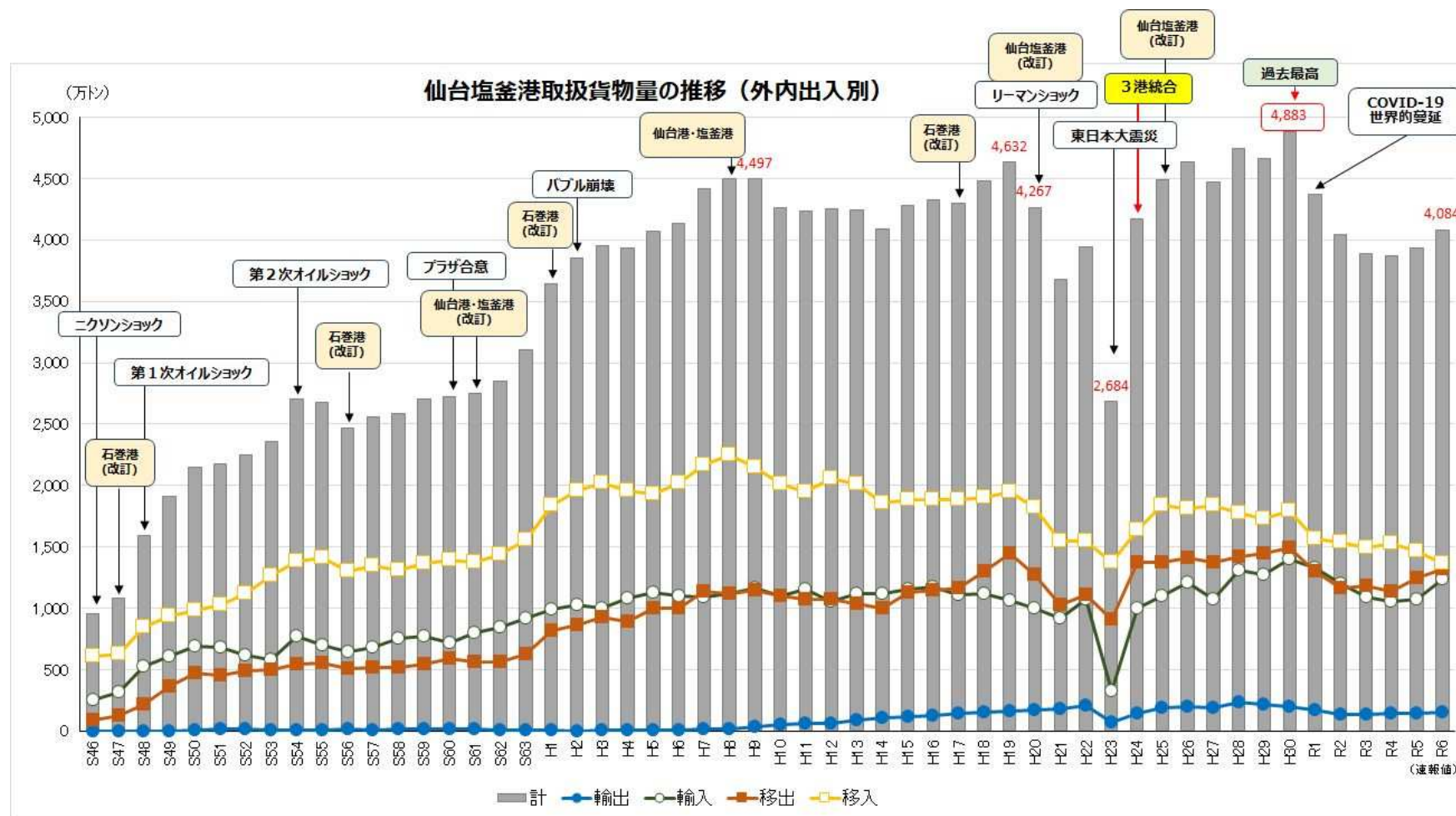
	時期	できごと
明治	35 (1902) 年	松島公園が県内初の県立公園に指定。
大正	12 (1923) 年	史跡名勝天然記念物保存法に基づき名勝に指定。
昭和	27 (1952) 年	ヨットハーバー完成。 文化財保護法に基づき特別名勝に指定。
	29 (1954) 年	地方港湾 に指定。
	47 (1972) 年	東浜A船揚場、東浜B船揚場完成。
平成	3 (1991) 年	浪打浜(人工海浜)一部供用開始(平成6年完成)。
	9 (1997) 年	松島海岸通り浮棧橋完成。
	20 (2008) 年	仙随浮棧橋完成。
	23 (2011) 年	東日本大震災発生。
	24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合。仙台塩釜港松島港区となる。

出典：宮城県HP「仙台塩釜港（塩釜港区・松島港区）の概要」
Port of MIYAGI2025

5. 仙台塩釜港の現状

(1) 取扱貨物量の推移【①仙台塩釜港全体の推移（外内出入別）】

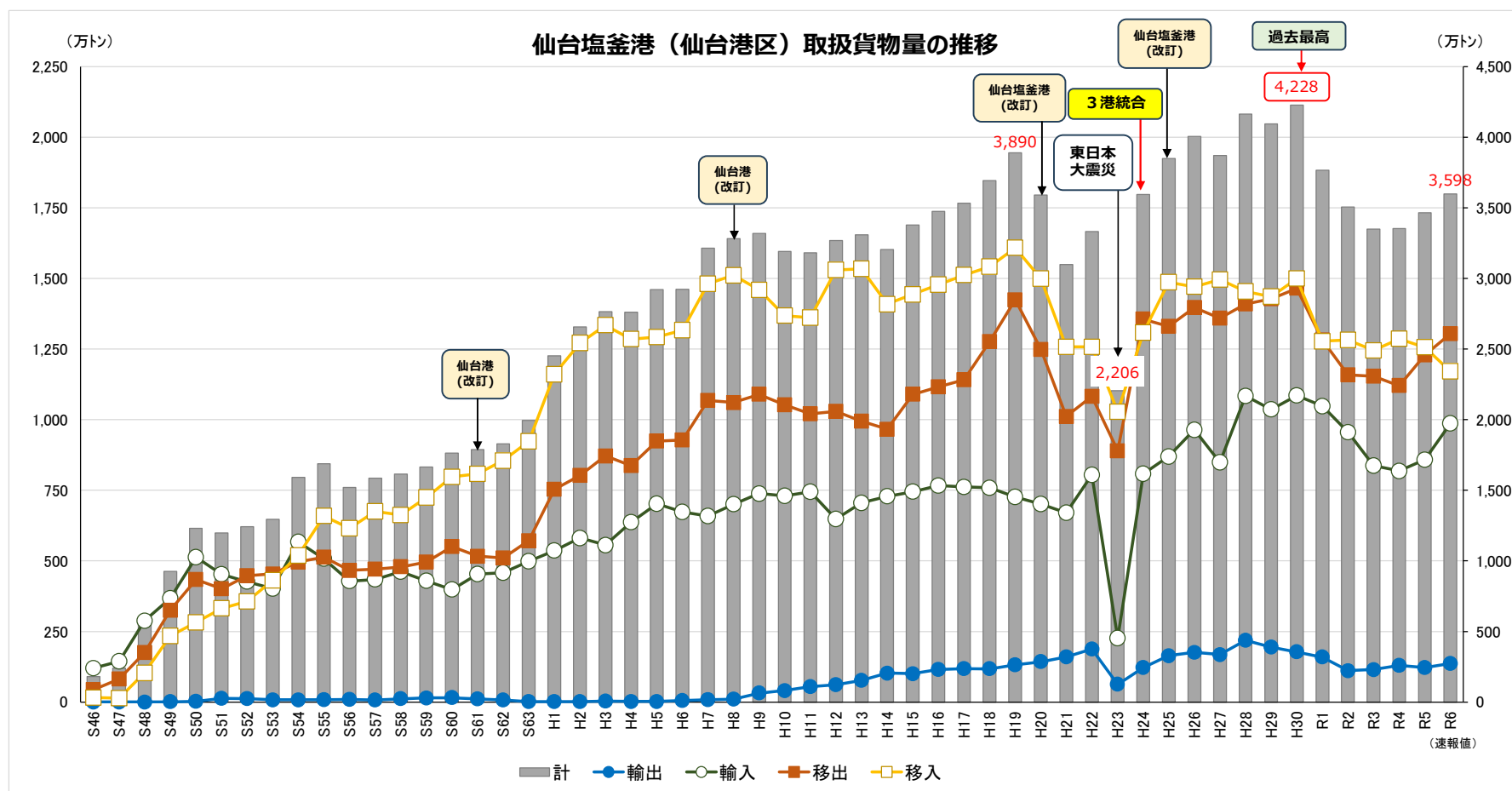
- ✓ S46年以降における仙台塩釜港の外内出入別貨物量は、コロナ禍以降、輸入・移出貨物は回復傾向にあるが、移入貨物は減少傾向にある。輸出貨物は、ほぼ横ばいで推移している。
- ✓ R6年（速報値）において、輸入、移出、移入貨物はほぼ、同量となっている。



5. 仙台塩釜港の現状

(1) 取扱貨物量の推移【②仙台港区の推移】

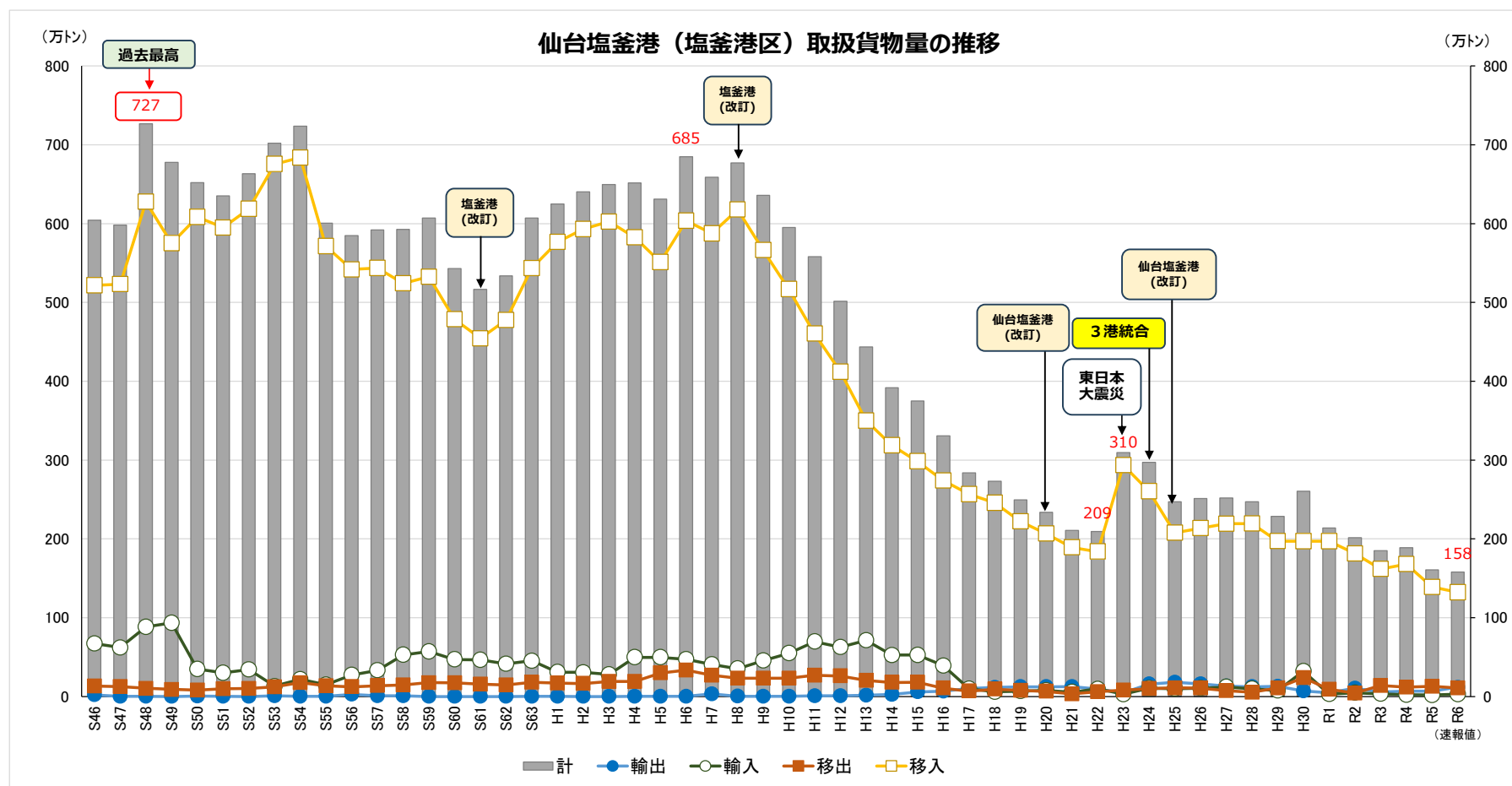
- ✓ S46年以降における仙台港区の取扱貨物量は、H19年までは順調に増加していたが、H20年のリーマンショック、H23年の東日本大震災により取扱貨物量が大幅に減少。
- ✓ その後、復旧・復興が進み、H30年には過去最高の4,228万トンを記録、しかし、翌年は新型コロナウイルスの影響により再び減少。近年は、やや増加傾向となっている。



5. 仙台塩釜港の現状

(1) 取扱貨物量の推移【③塩釜港区の推移】

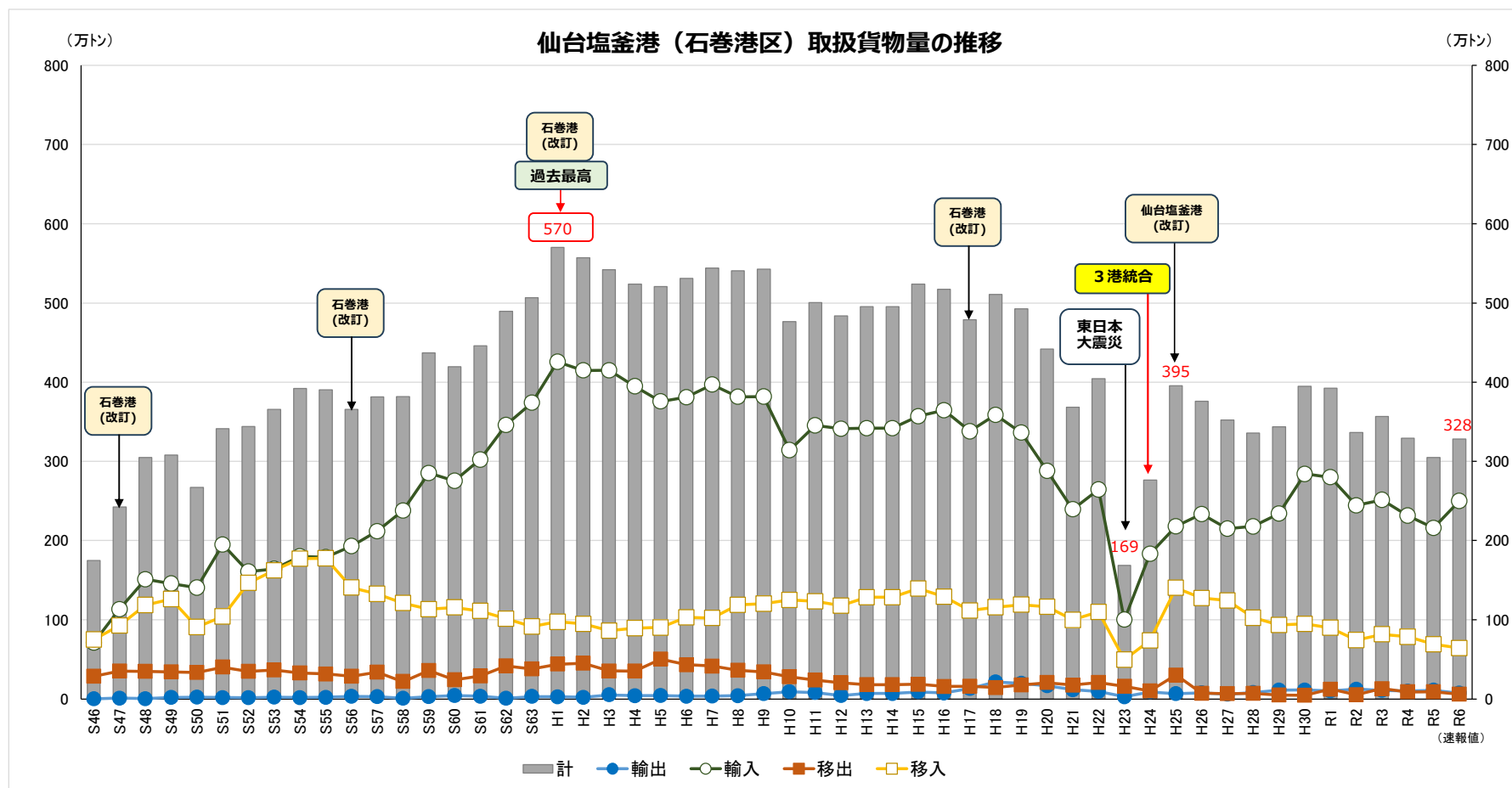
- ✓ S46年以降における塩釜港区の取扱貨物量は、S48年に過去最高の727万トンを取扱ったが、その後、年次により増減はあるものの、H6年には685万トンまで回復。
- ✓ H8年以降は、火力発電所の燃料転換による石炭の減少や主要品目である石油製品、重油の取扱量の減少により、H22年はH6年比約31%まで減少。H23年は復興支援のための石油製品等の移入により一時的に増加したが、近年は減少傾向となっている。



5. 仙台塩釜港の現状

(1) 取扱貨物量の推移【④石巻港区の推移】

- ✓ S46年以降における石巻港区の取扱貨物量は、H元年に過去最高の570万トンを取扱ったが、その後はやや減少傾向、さらに、H20年のリーマンショック、H23年の東日本大震災によりさらに減少。
- ✓ H25年には395万トンまで回復したが、その後は年次により増減を繰り返している。

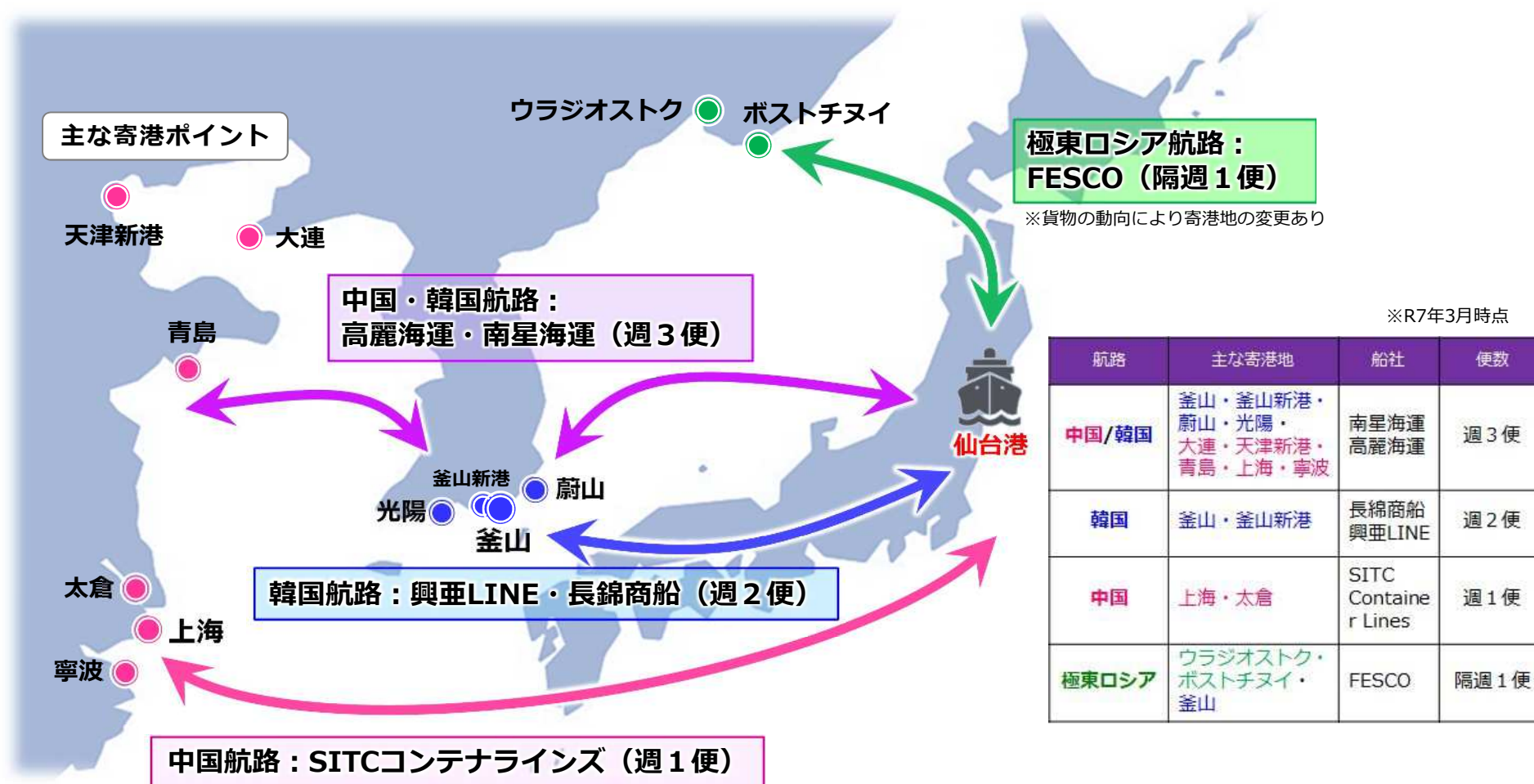


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

1) 海外と繋がるコンテナ定期航路と船社

✓ 中国・韓国航路（週3便）、韓国航路（週2便）、中国航路（週1便）、極東ロシア航路（隔週1便）の4航路・週7便が就航中（R7年3月末現在）



5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

2) 国際フィーダーコンテナ航路

- ✓ 京浜港（東京・横浜）を結ぶ5航路・週9便が就航中（R7年3月末現在）
- ✓ 国際フィーダーコンテナ取扱量は、国内トップクラス（国内第2位 ※R5年速報値）

国際フィーダーコンテナ航路の寄港地



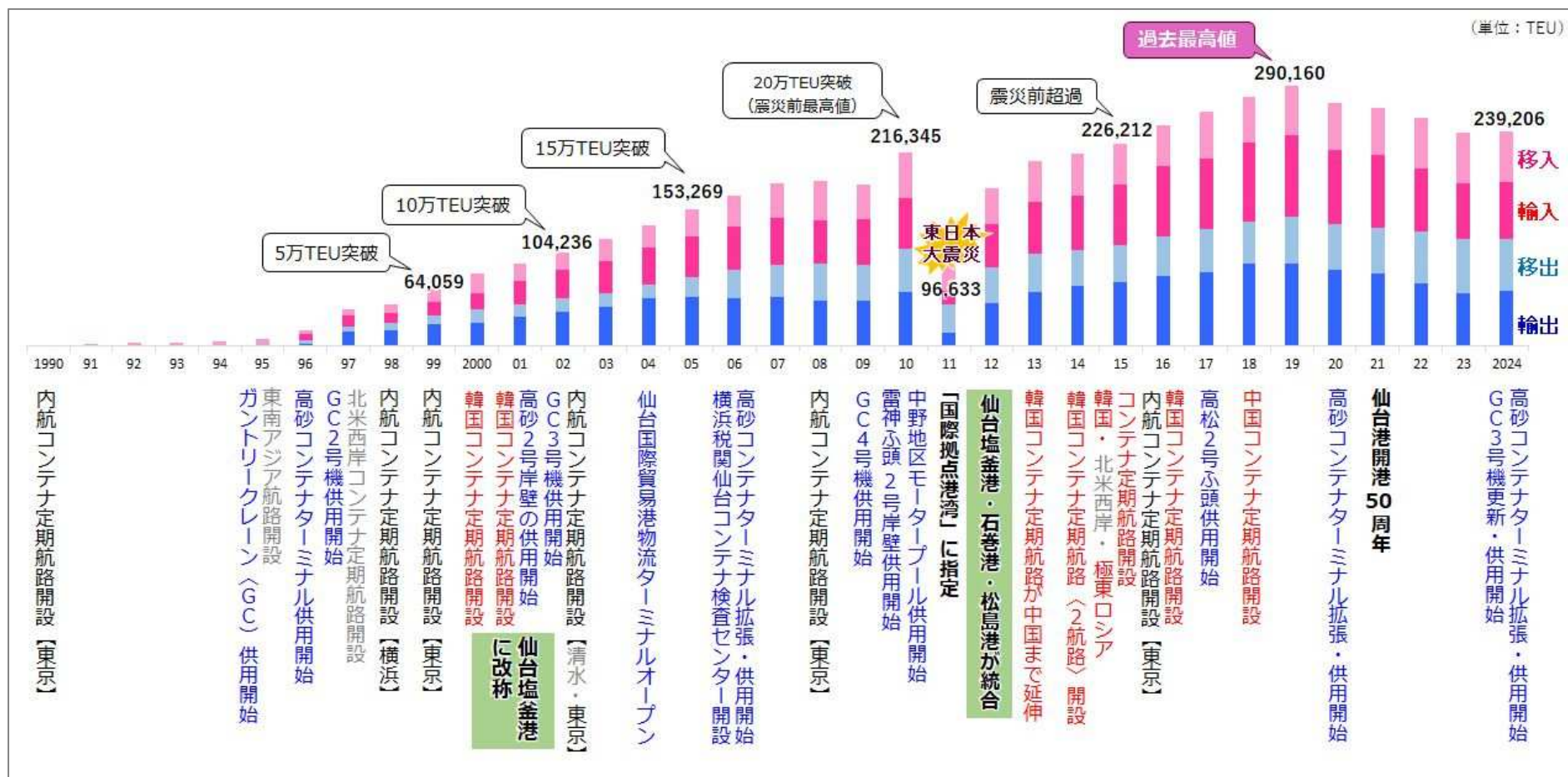
5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

3) コンテナ貨物取扱量の推移

✓ 仙台港区のコンテナ貨物取扱量は、コンテナターミナルの整備推進、新たな定期航路の開設等により、順調に増加。

コンテナ定期航路開設（1990年）以降のコンテナ貨物取扱量の推移



5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

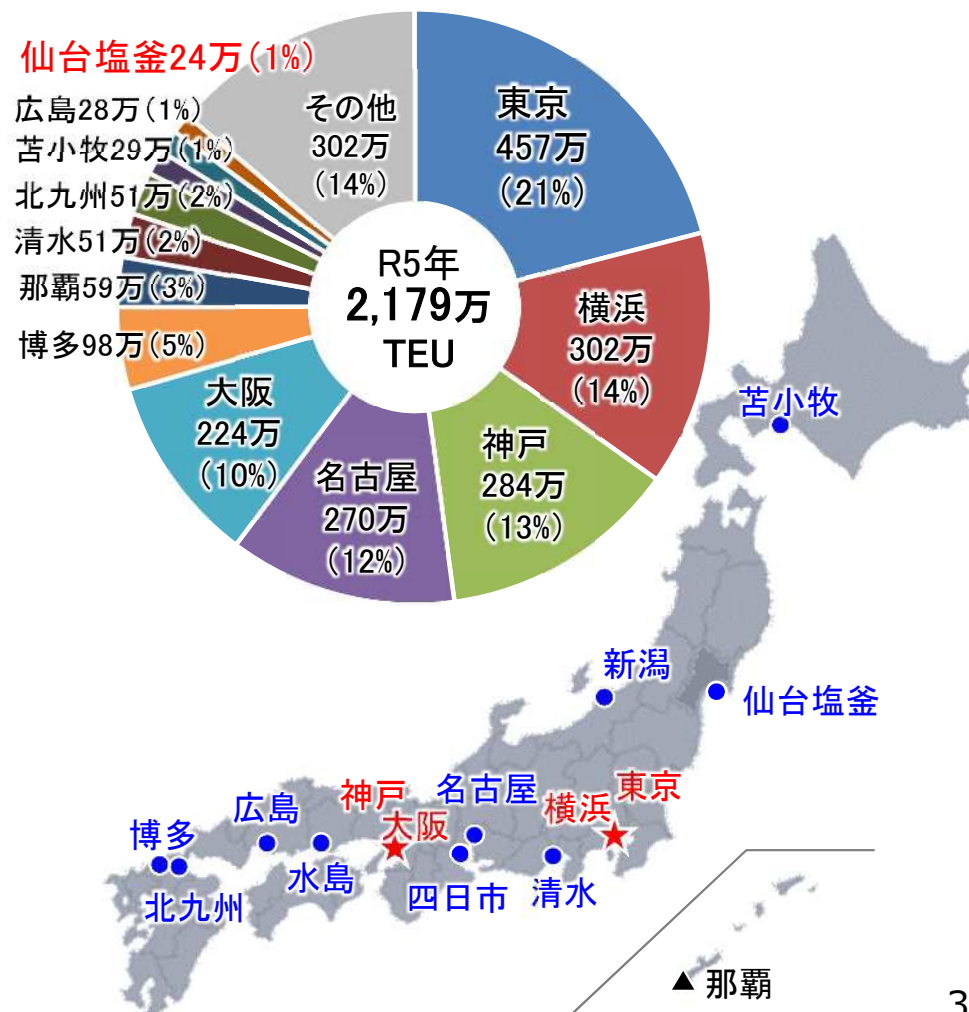
4) 港湾別コンテナ貨物量①

✓ R5年における全国のコンテナ取扱貨物量は約**2,179万TEU**（前年比-3.2%）
→ **上位5港で全体の7割超・50万TEU以上の上位8港で8割**を占める（仙台塩釜港は12位）

港湾別コンテナ貨物取扱量トップ15(R5年)

順位	港名	TEU	備考
1	東京	4,570,855	国際戦略港湾（★）
2	横浜	3,020,999	
3	神戸	2,835,522	
4	名古屋	2,698,118	国際拠点港湾（●）
5	大阪	2,238,366	国際戦略港湾（★）
6	博多	981,451	国際拠点港湾（●）
7	那覇	591,421	重要港湾（▲）
8	清水	513,308	国際拠点港湾（●）
9	北九州	510,793	
10	苫小牧	289,235	
11	広島	279,994	
12	仙台塩釜	238,231	
13	新潟	218,860	
14	四日市	215,008	
15	水島	158,977	
全国計		21,785,303	計134港

資料：国土交通省HP



5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

4) 港湾別コンテナ貨物量②

- ✓ R5年における東北地方全体のコンテナ取扱貨物量は約37.5万TEU
- 仙台塩釜港（仙台港区）は東北地方におけるコンテナ貨物総量の約6割を占める

東北地方の港湾別コンテナ貨物取扱量（R5年）

【港湾別コンテナ貨物取扱量前年比較】

（単位：TEU）

港名	R5	R4	増減
仙台塩釜	238,231	254,976	▲16,745
秋田	46,615	60,762	▲14,147
八戸	41,043	51,472	▲10,429
小名浜	23,111	25,488	▲2,377
酒田	14,261	22,030	▲7,769
釜石	6,445	8,170	▲1,725
大船渡	5,309	3,629	1,680
合計	375,015	426,527	▲51,512

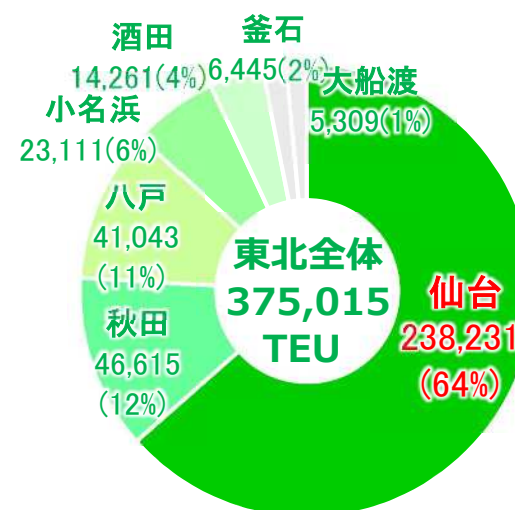
資料：国土交通省HP

外貿定期コンテナ航路就航状況

R6年12月31日現在

港名	外貿ダイレクト				国際 フイター
		韓国	中国	中韓	
仙台塩釜	6.5	2	1	3	0.5
秋田	5	4		1	1
八戸	3	2		1	3
小名浜	1			1	2
酒田	2	1		1	1
釜石	1			1	2
大船渡	0				1

資料：日本海事新聞



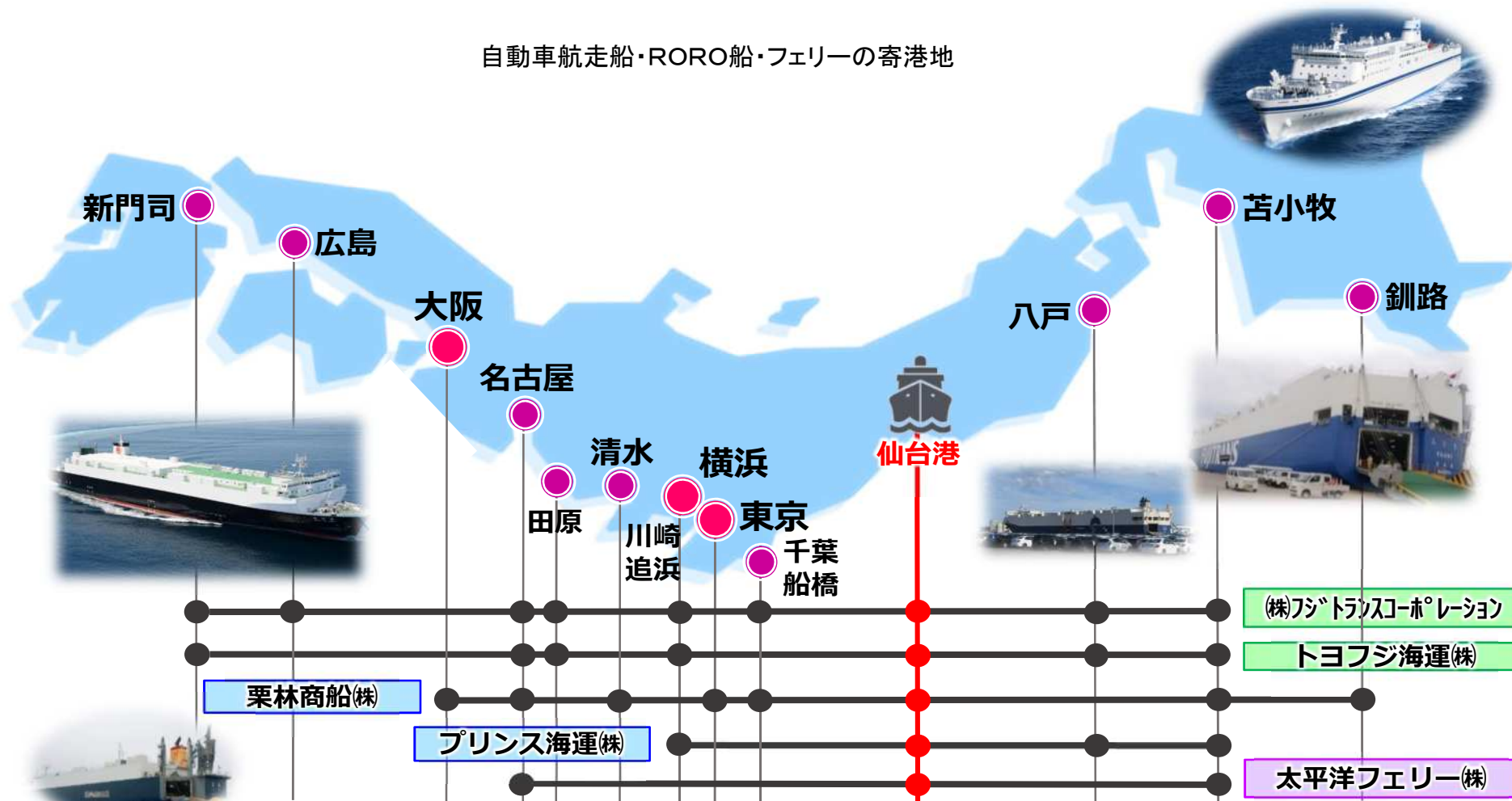
5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

5) 国内定期航路の就航状況（RORO船・フェリー・自動車航走船）

- ✓ 京浜港・名古屋港・大阪港などの国内主要港と仙台港を結ぶ国内定期航路が就航中
- ✓ RORO船・フェリーは、トラックドライバー不足による物流の2024年問題に対し、長距離陸送トラックからのモーダルシフト先としても期待。

自動車航走船・RORO船・フェリーの寄港地

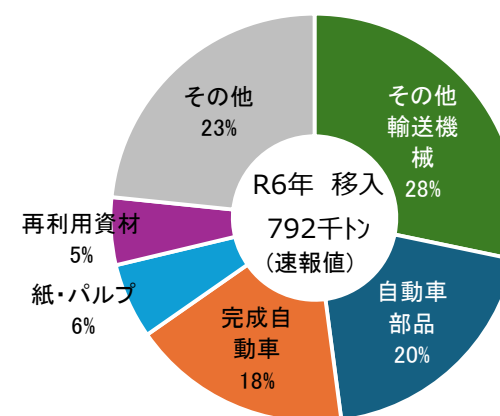
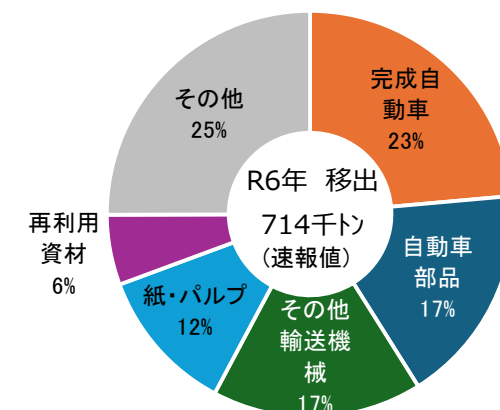
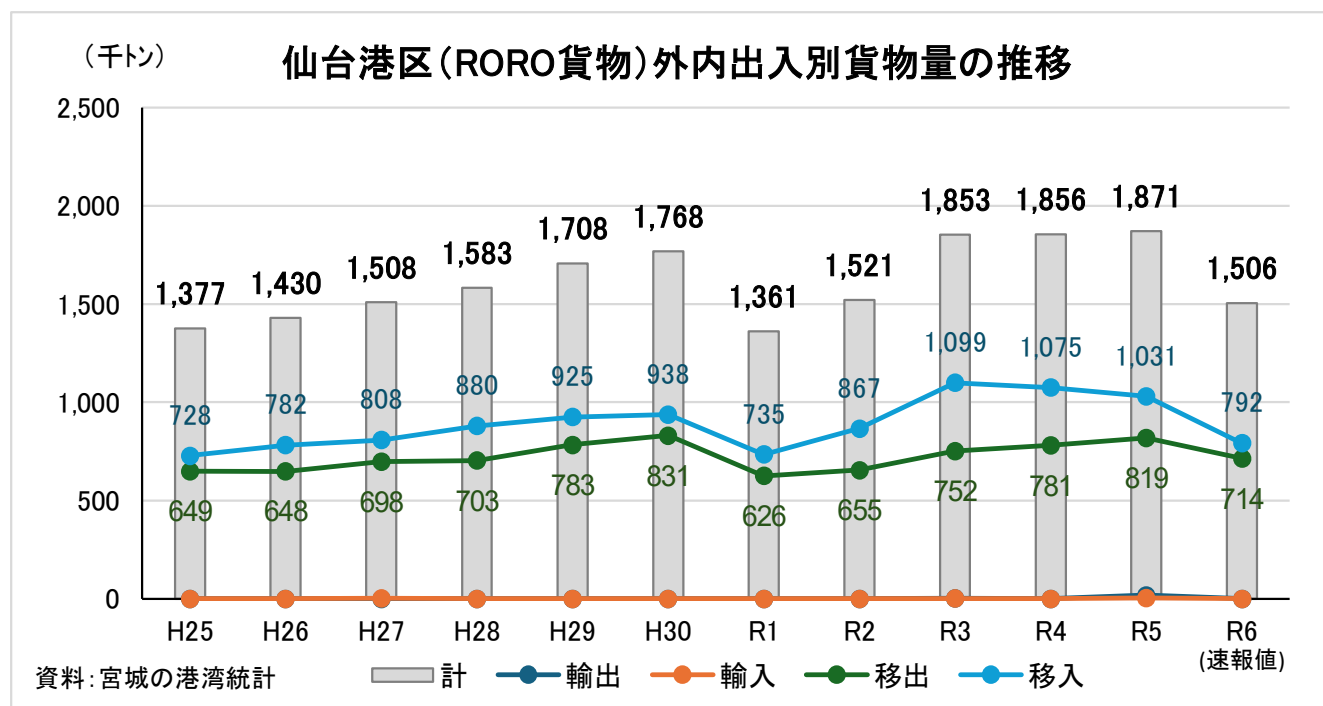


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

6) RORO貨物量の推移【仙台港区①】

- ✓ 新型コロナウイルスの影響でR1年に大きく減少した後、順調に回復し新型コロナウイルス感染症前を上回る水準となったが、R6年に大きく減少している。
- ✓ 移出貨物および移入貨物の主要品目は共に、完成自動車、自動車部品、その他輸送機械、紙・パルプとなっている。

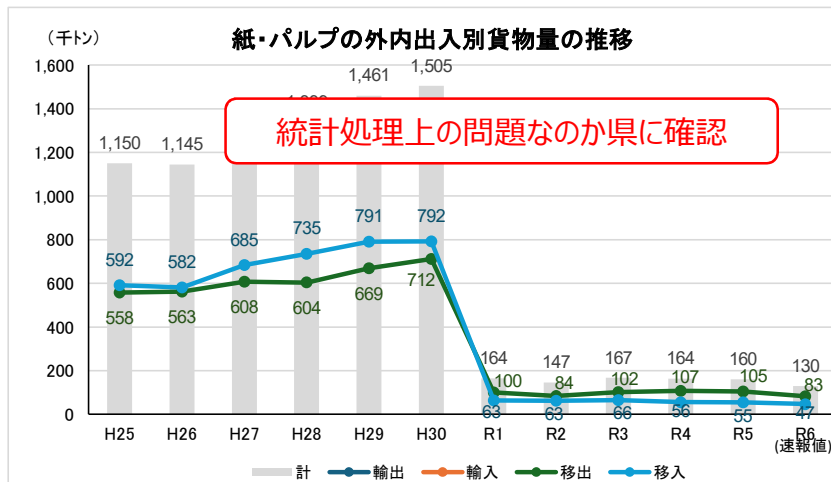
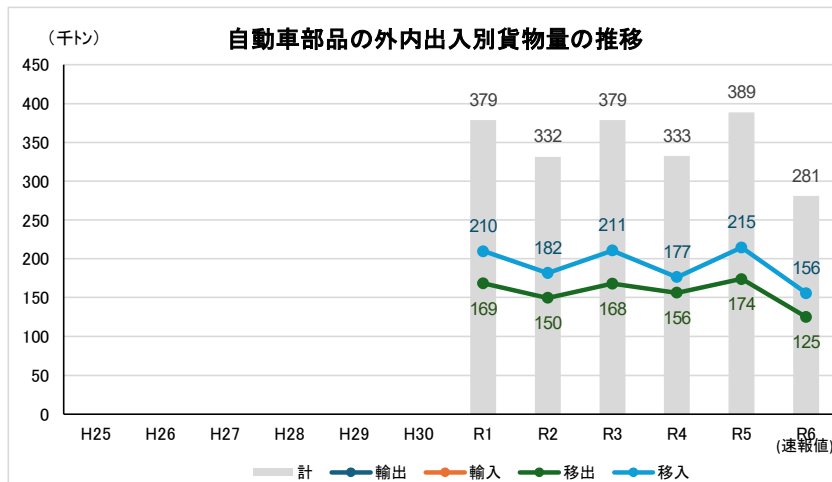
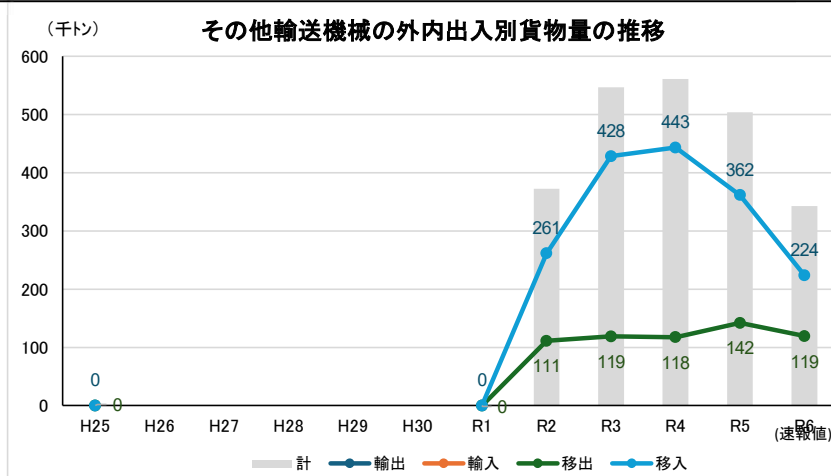
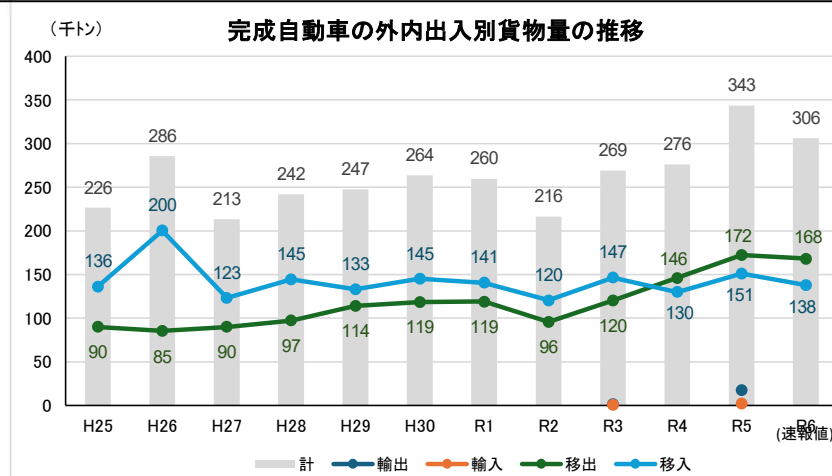


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

6) RORO貨物量の推移【仙台港区②】

- ✓ 完成自動車の移出貨物は、R2年以降増加傾向、一方、移入貨物は140千トン程度で推移している。
- ✓ 自動車部品は、R1年からRORO貨物による取り扱いを開始し、微少な増減をしながら推移している。
- ✓ その他輸送機械の移入貨物はR4年までは順調に増加していたが、近年減少傾向にある。移出貨物はほぼ横ばいで推移している。
- ✓ 紙・パルプは、R1年から移出・移入共に大幅に減少している。

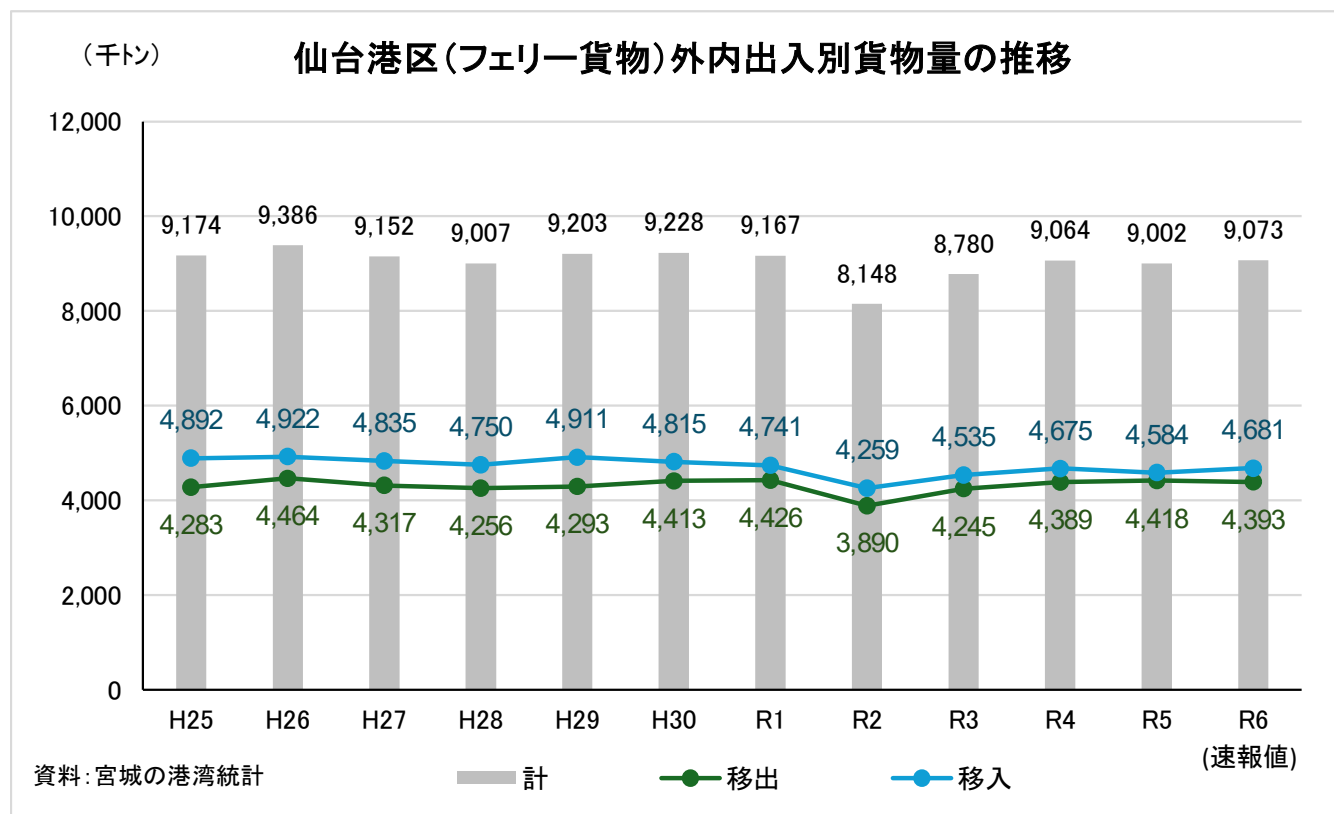


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

7) フェリー貨物量の推移【仙台港区】

✓ 仙台港区のフェリー貨物は、1,000万トン弱を安定的に推移しており、出入内訳は、R6年で移出48%、移入52%と、同程度となっている。

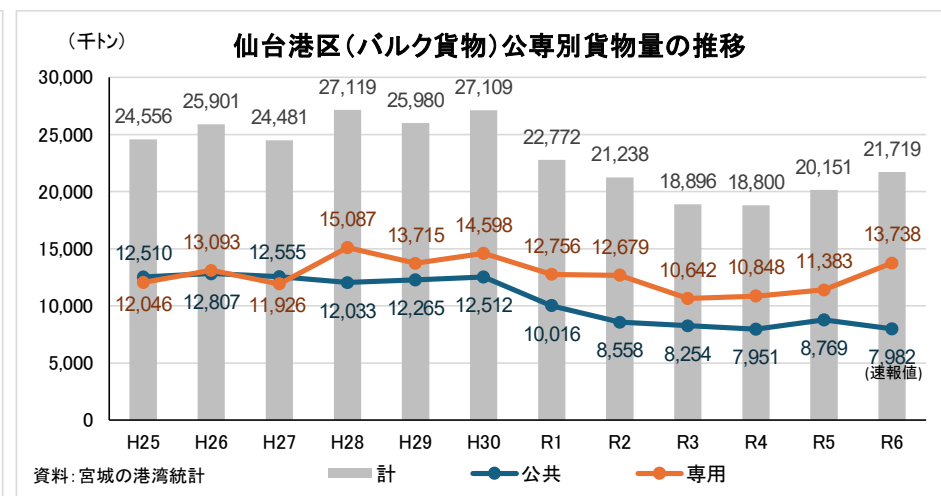
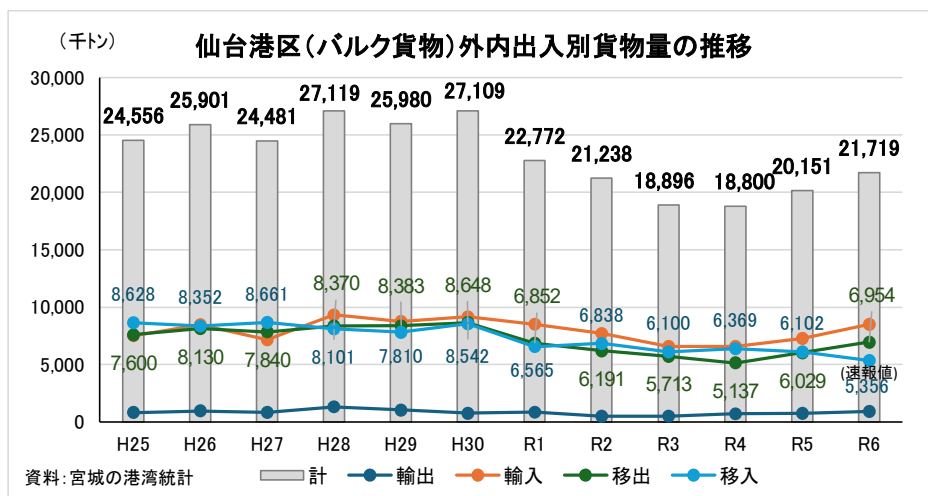


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

8) バルク貨物量の推移【仙台港区①】

- ✓ 全体貨物量は、H30年以降減少が続いていたが、H5年以降は増加に転じている。
- ✓ 仙台港区のバルク貨物の外内出入別貨物量において、R6年実績(速報値)では、輸入が39%、移出が32%、移入が25%を占めている。
- ✓ R6年公専別貨物量において、公共貨物が約800万トン、専用貨物が約1,400万トンとなっており、専用貨物が約63%を占めている。

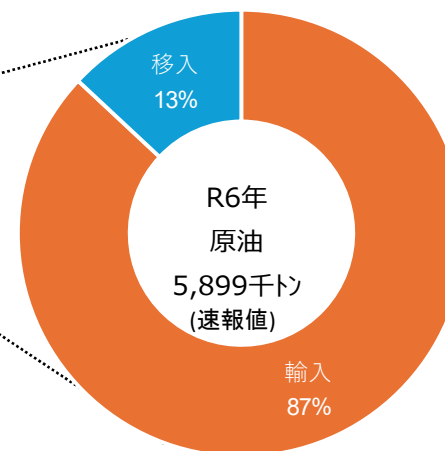
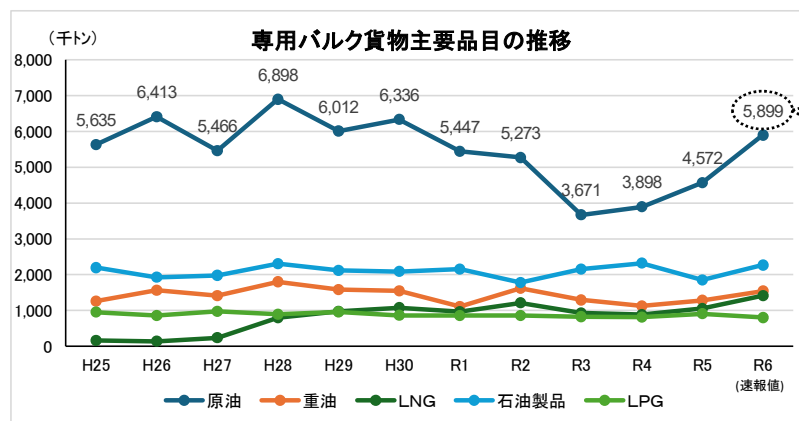
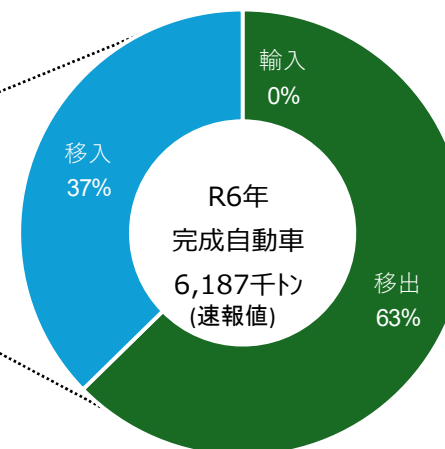
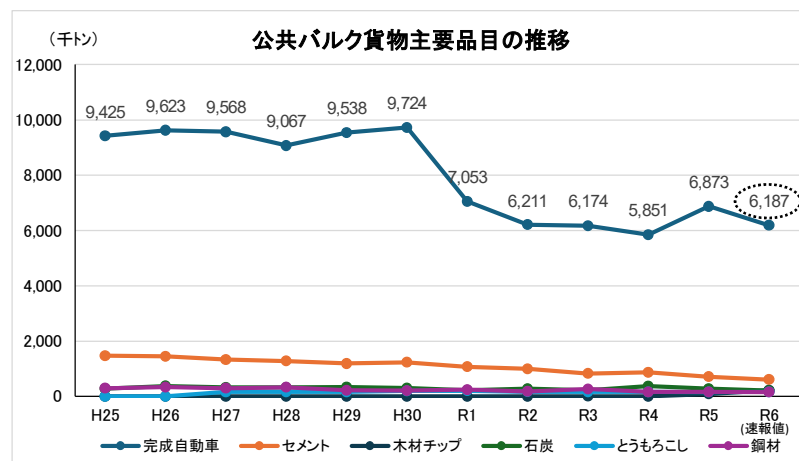


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

8) バルク貨物量の推移【仙台港区②】

- ✓ 公共バルク貨物の主要品目は完成自動車であり、外内出入別貨物量は、R6年実績(速報値)で、移出が63%、移入が37%を占めている。
- ✓ 専用バルク貨物の主要品目は原油であり、外内出入別貨物量は、R6年実績(速報値)で、輸入が87%、移入が13%を占めている。

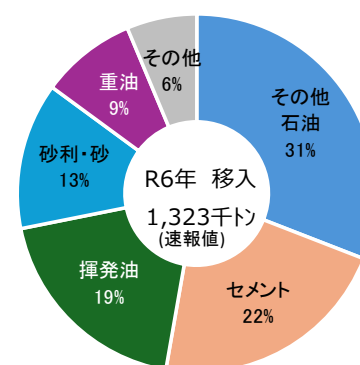
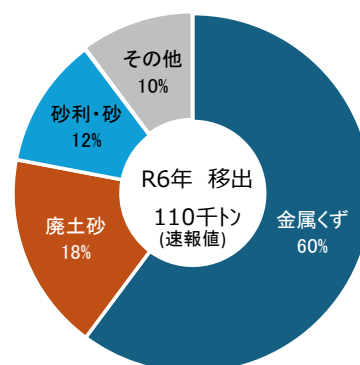
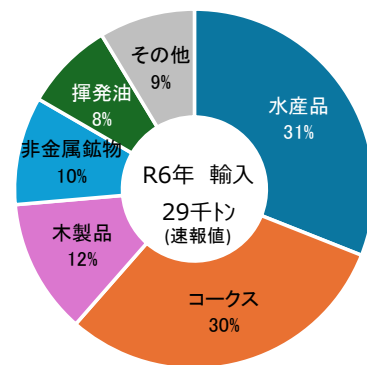
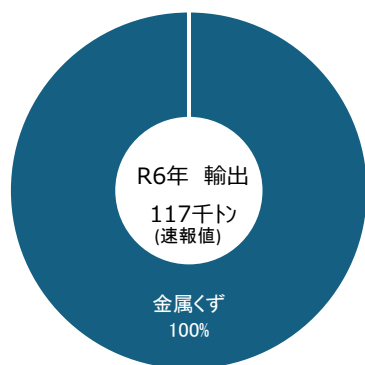
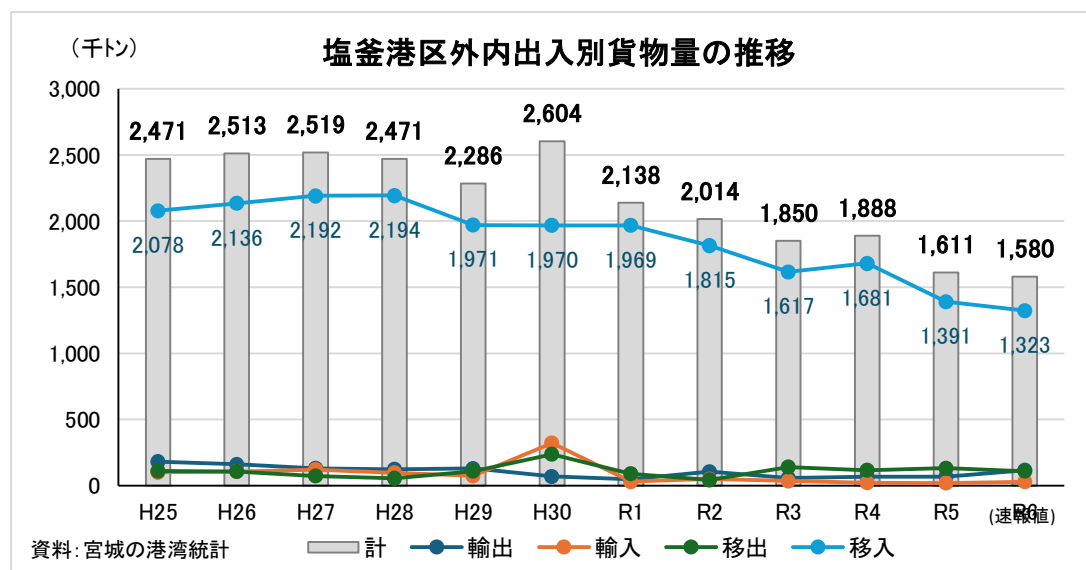


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

8) バルク貨物量の推移【塩釜港区①】

- ✓ 塩釜港区の全体貨物量は、H30年まではほぼ横ばい傾向で推移していたが、R1年以降減少傾向にある。
- ✓ 塩釜港区における外内出入別貨物量において、R6年実績(速報値)では、移入貨物が全量の約84%を占めている。
- ✓ 移入貨物の主要品目は、その他の石油、セメント、揮発油、砂利・砂、重油の5品目で全量の約94%となっている。

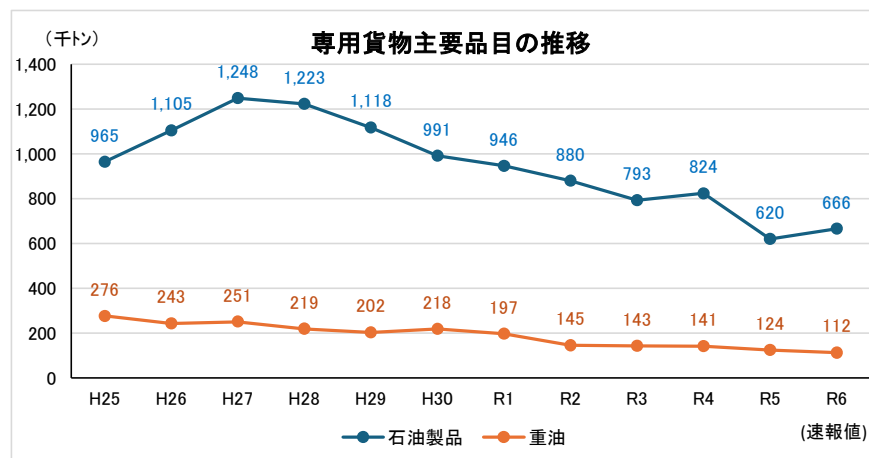
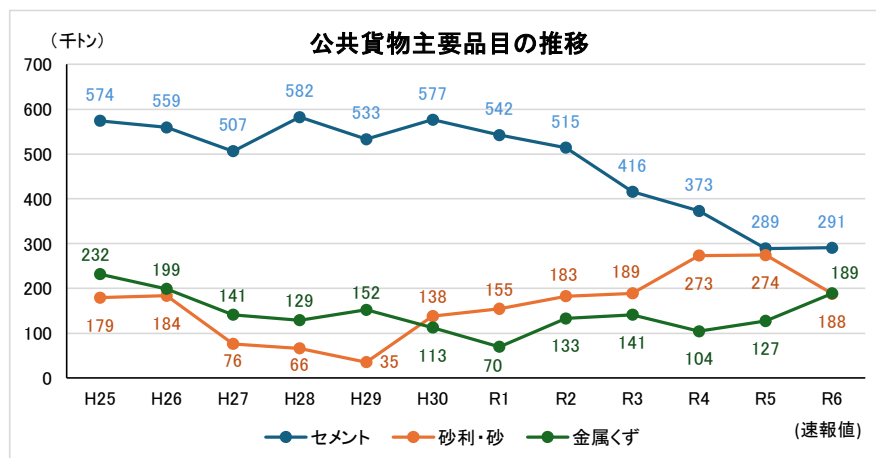
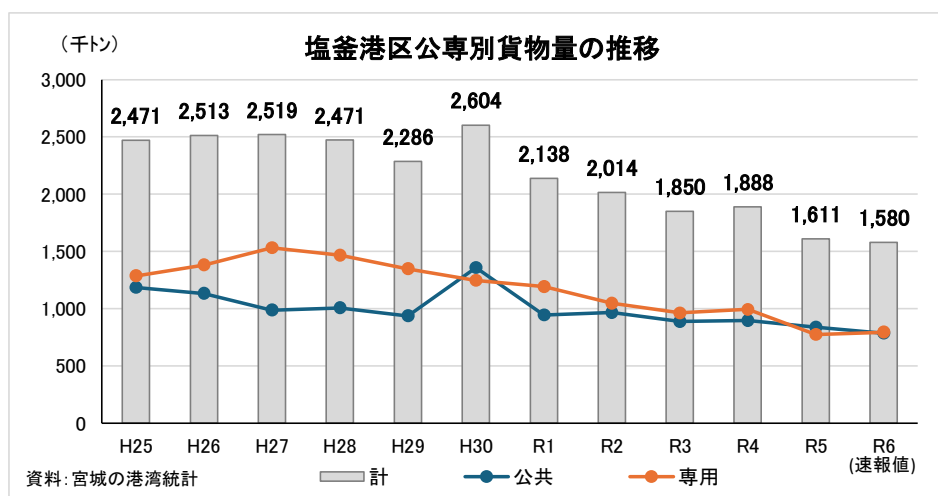


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

8) バルク貨物量の推移【塩釜港区②】

- ✓ 塩釜港区の公専別貨物量は、ほぼ同量となっている
- ✓ 公共貨物の主要品目は、セメント、金属くず、砂利・砂となっており、主要3品目で全量の約82%を占めている。
- ✓ 専用貨物の主要品目は、石油製品（揮発油・その他の石油）、重油となっており、主要2品目で全量の約96%を占めている。

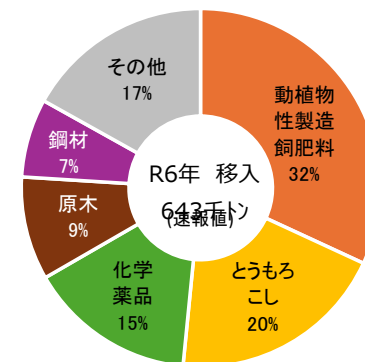
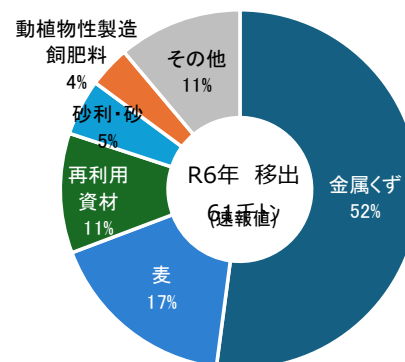
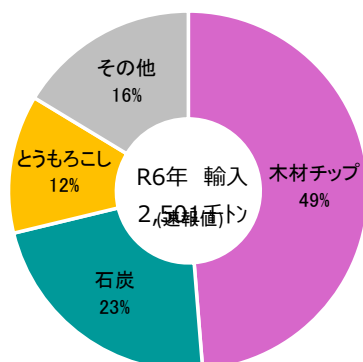
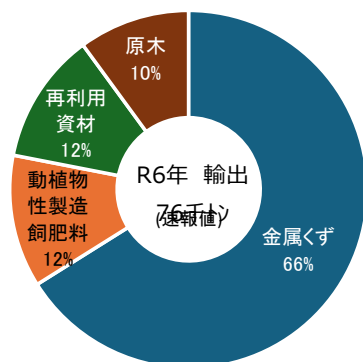
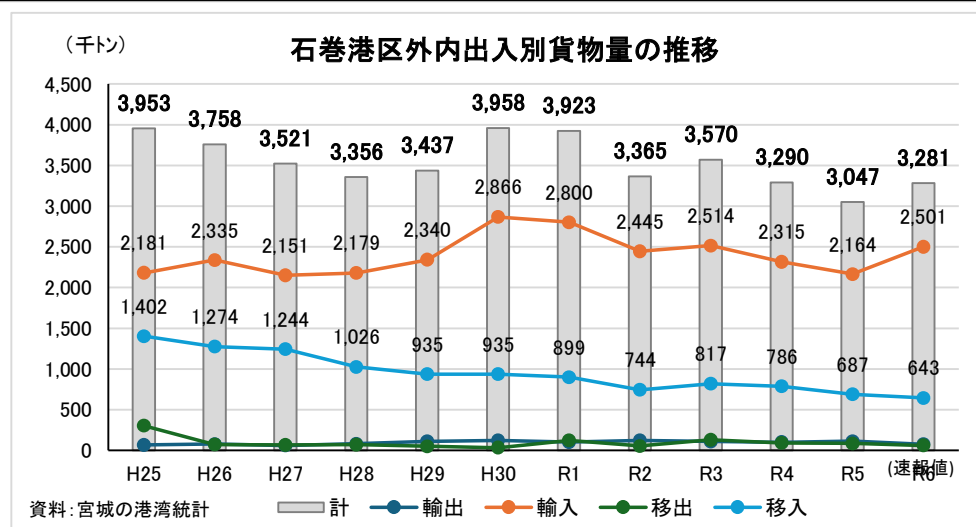


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

8) バルク貨物量の推移【石巻港区①】

- ✓ 石巻港区の全体貨物量はR2年に減少後、変動しながら横這い傾向にある。工業港の性格が強いため、背後企業の生産動向や発電所等の新規立地などによる需要増減が貨物量に表れていると思われる。
- ✓ 石巻港区の外内出入別貨物量において、R6年実績(速報値)では、輸入貨物が全量の約76%、移入貨物が約20%、輸移入で約96%を占めている。
- ✓ 輸入貨物の主要品目は、木材チップ、石炭、とうもろこしの3品目で全量の約84%、移入貨物の主要品目は、動植物性製造飼肥料、とうもろこし、化学薬品、原木、鋼材の5品目で全量の約83%を占めている。

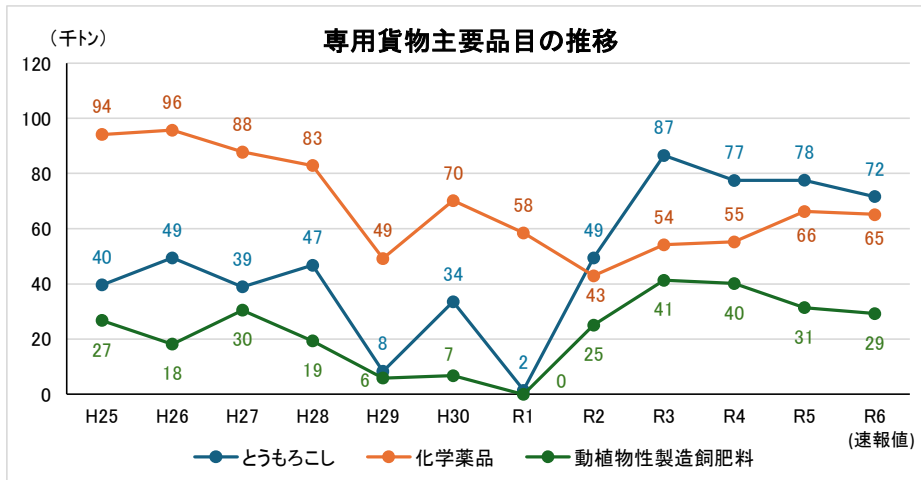
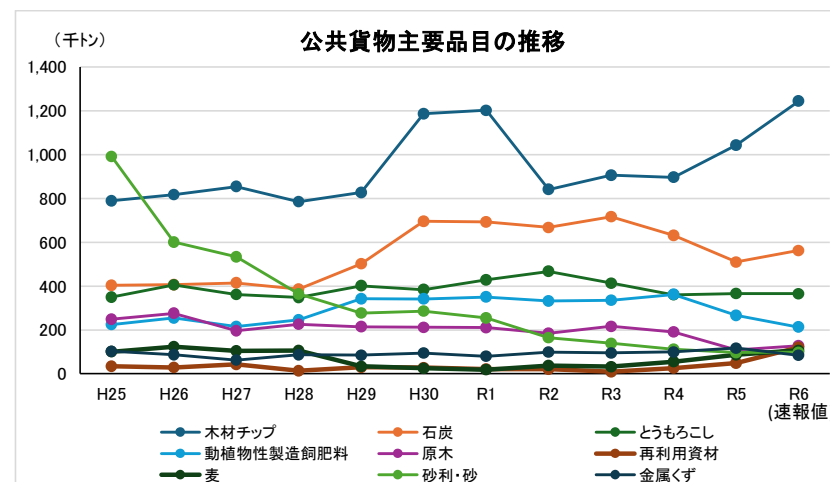
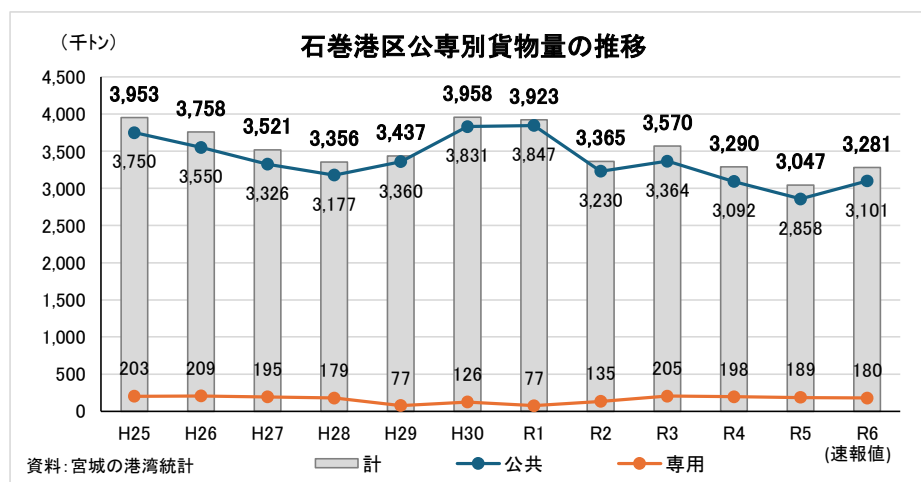


5. 仙台塩釜港の現状

(2) 物流機能

8) バルク貨物量の推移【石巻港区②】

- ✓ 石巻港区の公専別貨物量は、ほぼ公共貨物であり、全量の約95%を占めている。
- ✓ 公共貨物の主要品目は、木材チップ、石炭、とうもろこしの3品目で全量の約70%を占めている。
- ✓ 専用貨物の主要品目は、とうもろこし、化学薬品、動植物性製造飼肥料の主要3品目で全量の約92%を占めている。



単位: 千トン

		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
公共	木材チップ	790	817	854	786	827	1,187	1,202	841	907	897	1,043	1,244
	石炭	404	407	415	387	502	696	693	668	716	632	510	563
	とうもろこし	350	406	362	402	384	429	468	414	361	366	365	365
	動植物性製造飼肥料	225	255	216	247	342	342	350	333	336	363	267	213
	原木	249	276	197	226	215	212	211	185	216	191	109	127
	再利用資材	35	29	43	14	30	28	21	21	10	27	49	121
	麦	101	124	104	106	34	25	19	37	33	55	87	107
	砂利・砂	992	601	534	364	277	286	255	165	139	112	97	98
	金属くず	103	87	62	87	85	94	80	99	95	100	117	84
	その他	503	548	538	612	645	577	586	414	500	356	213	178
	計	3,750	3,550	3,326	3,177	3,360	3,831	3,847	3,230	3,364	3,092	2,858	3,101

5. 仙台塩釜港の現状

(3) 防災・施設維持機能

1) 耐震強化岸壁の整備状況

- ✓ 既定港湾計画においては、災害時の緊急物資及び国際物流の輸送機能を維持するため、仙台港区 3 バース、塩釜港区 2 バース、石巻港区 1 バース、**合計 6 バースの耐震強化岸壁・物揚場が位置づけられている。**
- ✓ このうち、仙台港区で 3 バース（緊急物資輸送用 2 バース、国際物流機能維持用 1 バース）、塩釜港区で 1 か所（緊急物資輸送用 1 バース）の計 4 か所を既に整備している一方、**石巻港区は未整備**である。

(凡例)

整備済

未整備※

※整備中含む



5. 仙台塩釜港の現状

(4) 環境機能

1) 仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画

✓ 令和6年3月に「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」を策定・公表。

計画の目的

港湾法第50条第1項の規定に基づく港湾脱炭素化推進計画として、**仙台塩釜港においてカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進するための具体的な取組を定め**、次世代エネルギーの受入環境整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を通じて、**温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにする、カーボンニュートラルを目指すもの。**

計画の目標

計画期間は**2050年まで**

表 計画の目標

KPI (目標達成指標)	具体的な数値目標		
	短期 (2030年度まで)	中期 (2040年度まで)	長期 (2050年まで)
基本目標 【KPI 1】 CO2排出量	2013年度比 50%減 (165.0万トン/年)	2013年度比 75%減 (82.5万トン/年)	2013年度比 100%減 (実質0トン/年)



仙台塩釜港におけるCO2排出量の削減イメージ

取組方針

温室効果ガス削減・吸収に関する取組

産業活動や港湾物流に伴うCO2の削減のため、**工場等における製造設備や、港湾物流における荷役機械・車両・船舶の電化及び、石炭・石油等の化石燃料から次世代エネルギーへの転換等**により脱炭素化に向けた取組を推進していく。

港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する取組

東北唯一の製油所や油槽所、LNG基地、火力発電所等が立地する東北広域エネルギー供給拠点となっており、これら**エネルギー製造過程の低・脱炭素化**や、化石燃料の代替となる**水素等次世代エネルギーの供給拠点を検討**し、受入・貯蔵・供給に向けた施設整備等について取組を推進していく。

目標達成に向けた実施体制

- 定期的に**協議会を開催** ➡ 進捗状況を確認しフォローアップを図るなど、**適切な進行管理を実施**。
- 協議会の下部組織として**検討部会を設置** ➡ 目標の達成に向けて**計画の実効性を確保**。

5. 仙台塩釜港の現状

(4) 環境機能

ロードマップ

港湾脱炭素化推進計画		推進計画の実施・見直し		
		凡例： 着色：港湾脱炭素化促進事業 白抜き：将来構想		
計画実施期間		短期（2023年度～2030年度）	中期（2031年度～2040年度）	長期（2041年度～2050年）
基本目標	【KPI 1】CO2排出量	2030年度 約165.0万トン/年 (2013年比50%減)	2040年度 約82.5万トン/年 (2013年比75%減)	2050年 実質0トン/年 (2013年比100%減)
	【KPI 2】低・脱炭素型荷役機械導入率	2030年度 50%	2040年度 75%	2050年 100%
個別施策	【KPI 3】ブルーインフラの保全・再生・創出	-	吸収量：123トン増 (2019年比10%増) (藻場換算：約25ha)	吸収量：246トン増 (2019年比20%増) (藻場換算：約50ha)
ターミナル内	荷役機械	導入検討	低炭素型荷役機械の導入	
		導入検討	ガントリークレーンの省エネ化	
		導入検討	低炭素型RTGの導入	
		導入検討	荷役機械の電化・脱炭素燃料化	
	管理棟、照明設備、倉庫等	照明設備の省エネ化（LED化）		
ターミナル外	CNP認証制度	導入検討	制度の導入（承認取得）	脱炭素化取組の取組の進捗に合わせて段階的に評価指標を向上
出入船舶・車両	停泊中の船舶	低炭素燃料船の導入（内航フェリー）		
		導入検討	船舶への陸上電力供給設備の導入	
		導入検討	船舶の電化・脱炭素燃料化	
	出入りする車両	導入検討	COMPAS※の導入（高砂CT内の輸送効率化）	
		導入検討	低炭素型車両の導入（HV・EV等）	
ターミナル外	工場・倉庫・事務所等	製造工程における効率化や機器更新等の省エネ化		
		設備燃料の低炭素化		
		導入検討	製造設備の電化・脱炭素燃料化	
	グリーン鋼材供給	製鉄所における電気炉能力増強		
	低炭素燃料の供給	次世代バイオディーゼル供給		
		都市ガスへの燃料転換推進		
		導入検討	次世代エネルギー受入・貯蔵・供給	
	バイオマス発電	バイオマス発電所の新設		
	火力発電	導入検討	火力発電の燃料転換（混焼・専焼）	
	ブルーカーボン	適地調査等	ブルーカーボン（藻場）の造成・保全	

※ロードマップは、定期的に関係する協議会や、メーカー等の技術開発の動向を踏まえて見直しを図る。また、取組に当たっての課題や対策についても把握に努め、ロードマップの見直し時に反映する。

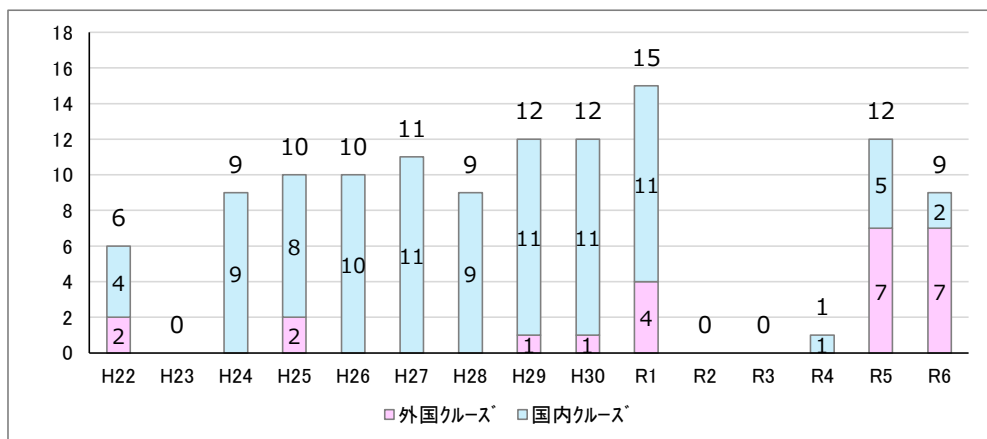
5. 仙台塩釜港の現状

(5) 観光・交流機能

1) クルーズ船の寄港状況

✓ 近年、クルーズ船の寄港数は、新型コロナウイルスの影響から回復傾向にあり、特に、外国クルーズ船の寄港は増加している。

外国クルーズ船・国内クルーズ船別寄港隻数の推移



ノルウェー جان・ジュエル (R6.4月_仙台)
伊達武将隊によるお出迎え

ノルウェー ジャン・スピリット (R6.5月_仙台)
英語ガイド「GOZAIN」による観光案内



MSCベリッシマ (R5.8月_石巻)
すずめ踊りでお見送り



✓ R6年のクルーズ船寄港実績：延べ9隻（仙台延べ8隻・石巻1隻）

港区	係留	船名（寄港数）	入港
仙台(8隻)	高松2号	【初】ノルウェー・ジュエル(1隻)	4/11(木)
		【初】シーボーン・オデッセイ(1隻)	4/20(土)
		【初】シルバー・ミューズ(1隻)	5/3(金)
		【初】ノルウェー・スピリット (1隻)	5/25(土)
		にっぽん丸 (2隻) ※仙台港発着だが、入港ベースでカウント	7/23(火) 7/29(月)
		【初】ナショナル・ジオグラフィック・レゾリューション (1隻)	8/30(金)
		セブンシーズ・エクスプローラー (1隻)	10/5(土)
石巻 (1隻)	大手1・2号	【初】ヘリテージ・アドベンチャー (1隻)	5/28(火)

※1 赤字：外国クルーズ船 ※2 【初】：仙台塩釜港初寄港のクルーズ船

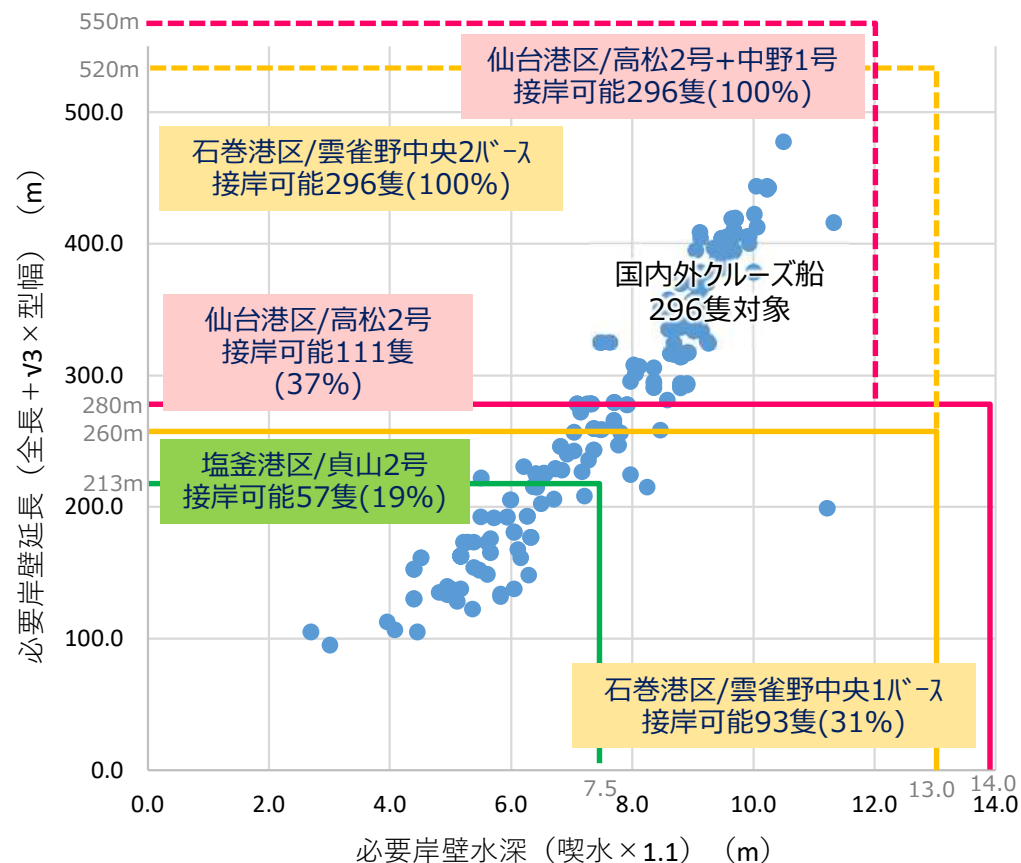
5. 仙台塩釜港の現状

(5) 観光・交流機能

2) クルーズ船対応岸壁

- ✓ 安全な接岸受入には、船舶諸元に対応した所要の航路・泊地・岸壁の水深と岸壁延長を満たすほか、水域（航路幅、航路水深、回頭水域）の確保などの条件も加わる。
- ✓ なお、クルーズ船の寄港には、直接接岸のほか、静穏かつ水域利用に問題無く停泊可能な海域があれば、沖合停泊でテnderボートや通船(地元定期便等)を利用するケースがあり、受入スペックが小規模な地方港湾や漁港においても、沖合停泊の入港実績は見られる。

国内外クルーズ船に対する仙台塩釜港対応岸壁の受入目安



仙台塩釜港の港別クルーズ船対応最大岸壁

港区	水深 (m)	岸壁長 (m)	対応岸壁
仙台港区	-14.0	280	高松ふ頭 2 号岸壁
塩釜港区	-7.5	213	貞山ふ頭 2 号岸壁
石巻港区	-13.0	260	雲雀野中央埠頭
(参考) 松島港区	-3.0	80	松島海岸通り浮桟橋 (旅客船着岸桟橋として利用)

「にっぽん丸」
沖合停泊事例



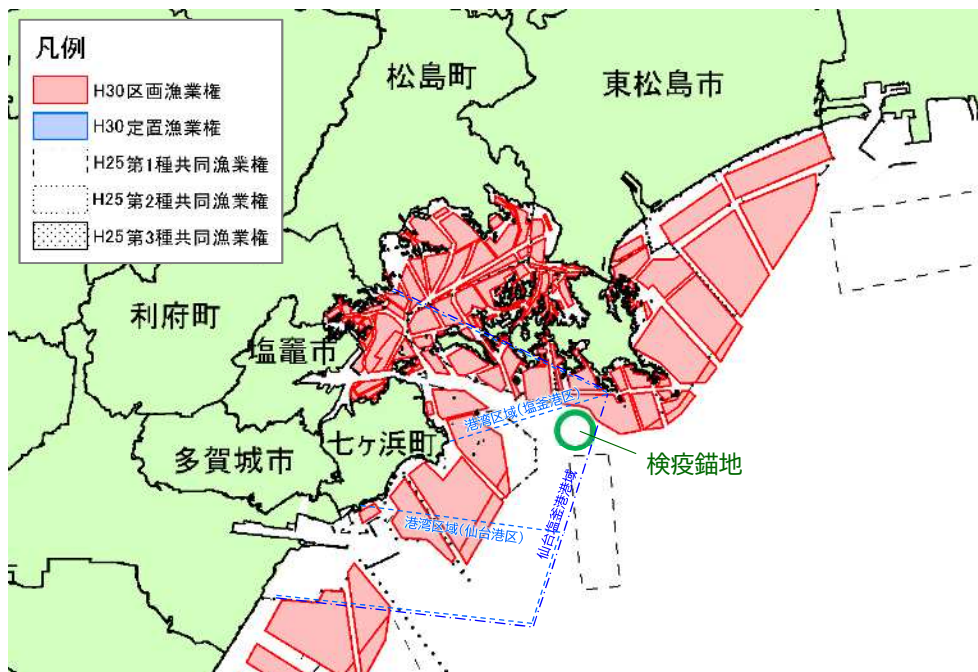
※「クルーズ客船データブック2022・2023」より

5. 仙台塩釜港の現状

(5) 観光・交流機能

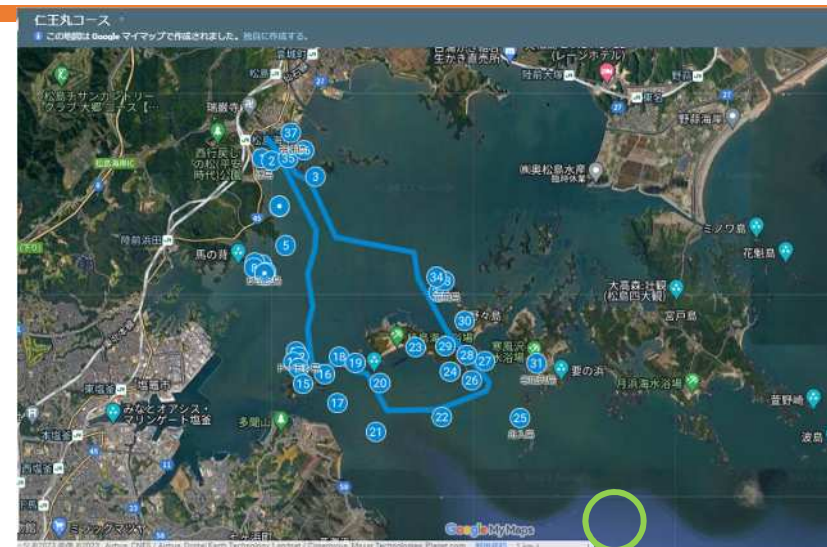
3) 沖合停泊水域

- ・塩釜港区及び松島港区内、周辺海域においては、区画漁業権や共同漁業権が指定されている。
- ・また、沖合約10km付近の水域（仙台塩釜港港域内の漁業権以外の水域）には、塩釜区の検疫錨地が指定されている。
- ・塩釜港区及び松島港区の水域は漁業権が広く指定され、大型船舶の停泊が可能なエリアは、陸から片道10km程度離れた水域に限定される。（下記検疫錨地の周辺水域となる）



※宮城県水産業振興課HP 宮城県における漁業免許の状況 漁場連絡図 全体図を加工

塩釜港区・松島港区内及び周辺海域における漁業権指定状況



※日本水先人会連合会HP 仙台湾水先区より抜粋

仙台湾水先区

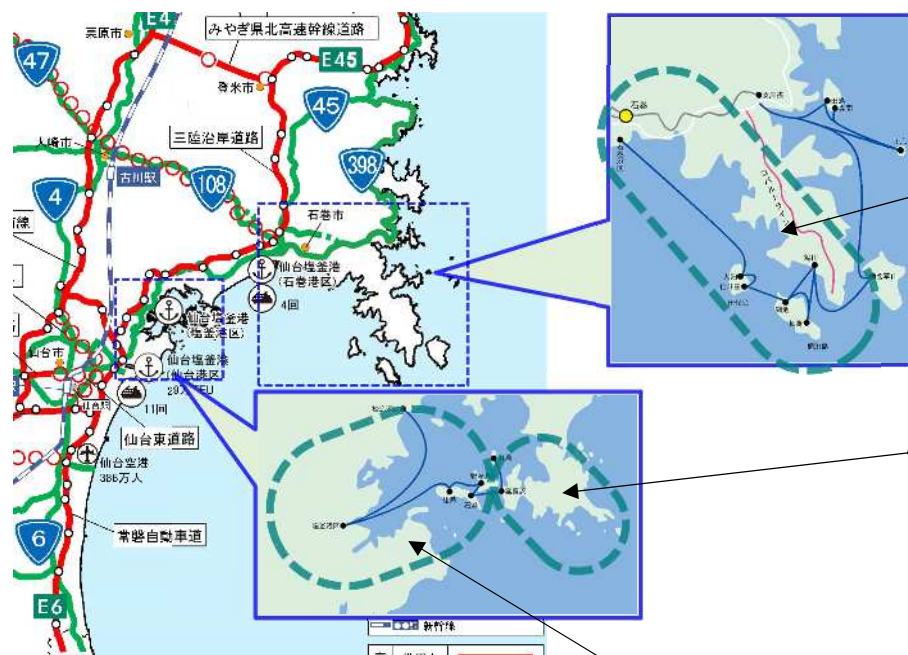
水先区域、港域、検疫錨地、水先人の乗船場所の略図 50

5. 仙台塩釜港の現状

(5) 観光・交流機能

4) 定期観光遊覧船・離島航路の就航状況

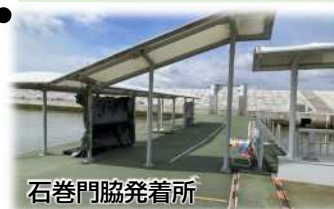
- ✓ 港区间を陸路、航路で接続することにより、移動自体が訪れる目的になったり、滞留時間の増加につながる要素がある。
- ✓ 仙台塩釜港内には、塩釜港区と松島港区を結ぶ定期観光航路や離島航路、石巻港区の網地島ラインのほか、奥松島の遊覧船などの海路ネットワークが形成されている。船舶乗降人員は、新型コロナウイルス感染症拡大により一時減少したものの、回復傾向にある。



■石巻港区(内港地区)

網地島ライン

旅客船・カーフェリー(石巻～田代島・網地島・鮎川)



石巻門脇発着所



石巻中央発着所

【東松島市宮戸島 奥松島遊覧船】



奥松島観光棧橋



復興再生多目的施設「あおみな」

■塩釜港区・松島港区 観光遊覧船(塩釜～松島航路・離島巡り)

丸文松島汽船	芭蕉コース(松島～塩釜) / 松島湾周遊政宗コース(松島～松島)
塩竈市営汽船	浦戸諸島巡り(塩釜～桂島～野々島～石浜～寒風沢～朴島)
松島島巡り観光船	松島湾周遊コース(松島～松島)



西埠頭
観光棧橋

塩釜港区

マリゲート塩釜

松島観光棧橋



5. 仙台塩釜港の現状

(5) 観光・交流機能

5) 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**

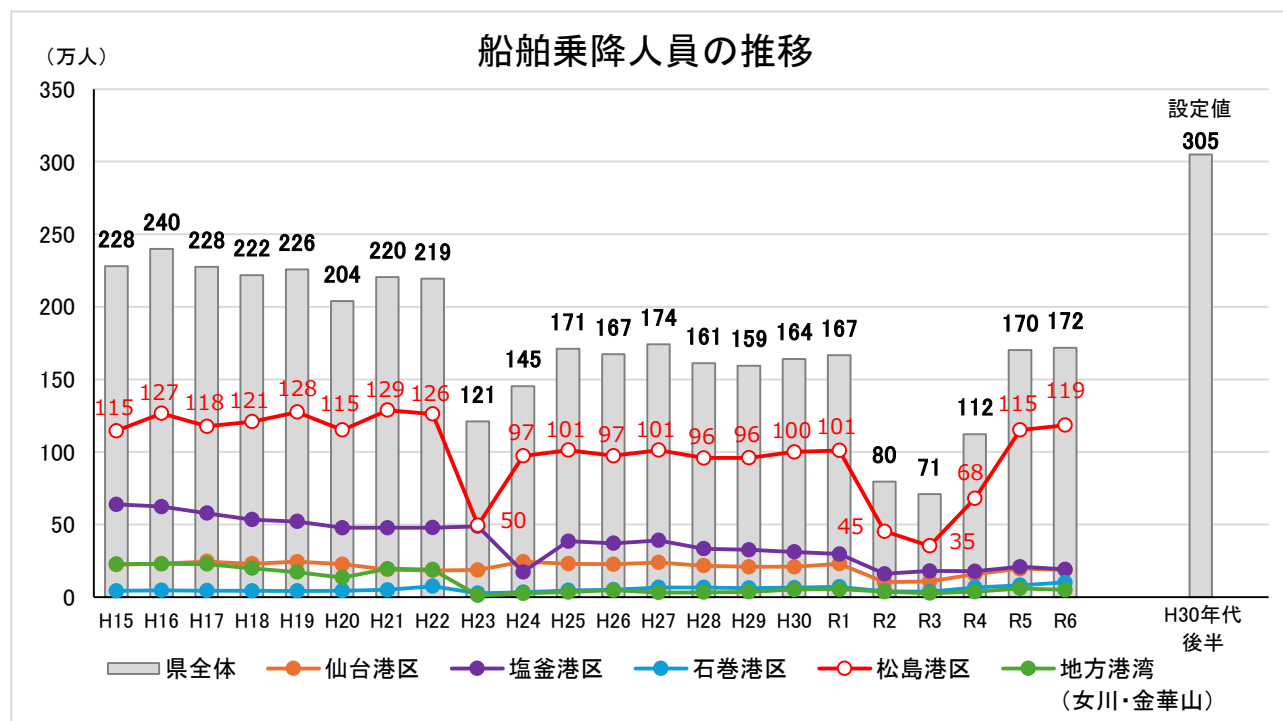
県港湾全体
171.8万人
R5比 **1%増**

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**



6. 港湾臨海部の企業立地状況

(1) 仙台港区



6. 港湾臨海部の企業立地状況

(2) 塩釜港区



6. 港湾臨海部の企業立地状況

(3) 石巻港区



6. 港湾臨海部の企業立地状況

(3) 石巻港区

【石巻市上釜南部地区・下釜南部地区被災市街地復興土地区画整理事業】

- ✓土地区画整理事業により、石巻港区背後の防災集団移転後の土地を整理集約し、公募中。
- 石巻港区背後地における企業修正により、石巻港区の更なる利活用が期待される。



1. 上釜南部地区

所在地	石巻市明神南、浦屋敷南、新館南
開発面積	約37.6ヘクタール
分譲(賃貸) 総面積	約9.7ヘクタール
用途地域	準工業地域
交通アクセス	三陸縦貫自動車道石巻港ICから南東に約4.2キロメートル



2. 下釜南部地区

所在地	石巻市中浦二丁目、三ツ股三丁目、三ツ股四丁目、築山三丁目、築山四丁目、大街道南三丁目、四丁目、大街道東二丁目、双葉町
開発面積	約25.4ヘクタール
分譲(賃貸) 総面積	約6.2ヘクタール
用途地域	準工業地域・工業地域
交通アクセス	三陸縦貫自動車道石巻港ICから南東に約4.2キロメートル

7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(1) 社会構造 (①貿易動向)

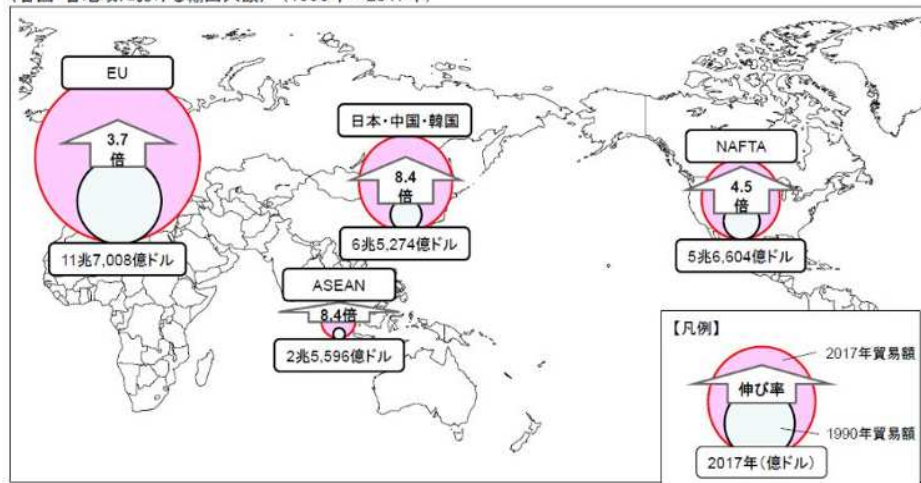
■「世界各地域」における貿易額の変化

- ・世界各地域においてH2（1990）年からH29（2017）年にかけて貿易額は大きく増加。特にASEAN諸国や中国、韓国等アジア諸国の伸びが大きい。【日本・中国・韓国の輸出入6.5兆ドル】
- ・アジア諸国に比べ、北米やEU地域の貿易額の伸び率は低いものの、その規模は依然として大きい。

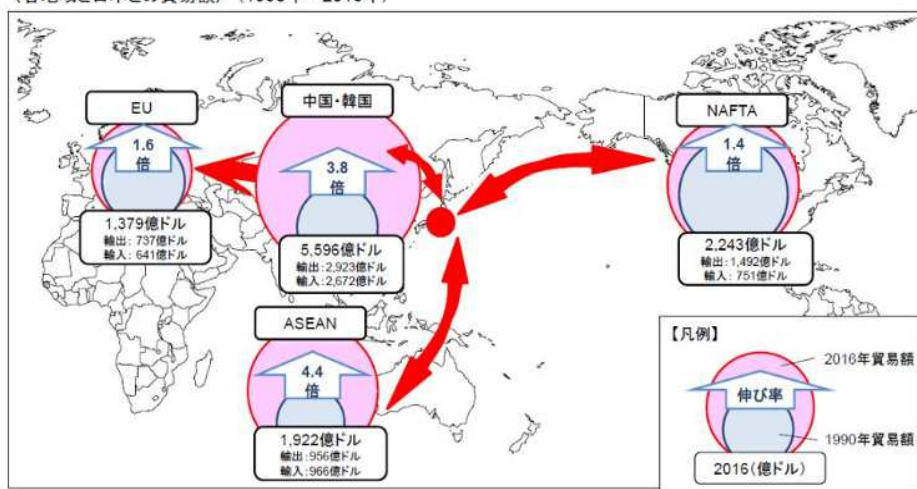
■「世界各地域と日本」との貿易額の変化

- ・世界各地域と日本との貿易額は増大傾向。特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸びが大きい。【日本⇔中国韓国の貿易額0.6兆ドル】
- ・日本とアジア諸国との貿易額は、北米やEU地域を上回る規模に成長している。

〈各国・各地域における輸出入額〉（1990年⇒2017年）



〈各地域と日本との貿易額〉（1990年⇒2016年）



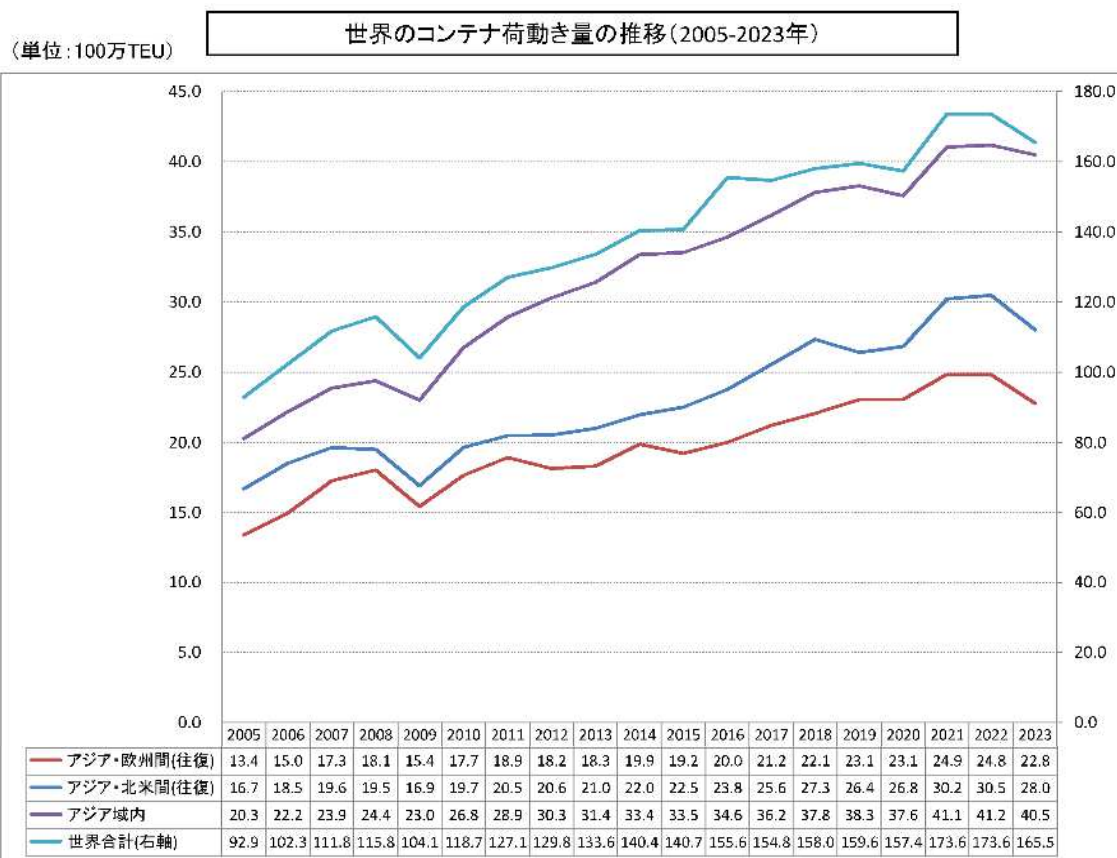
資料：港湾の中長期政策「PORT 2030」参考資料集／国土交通省港湾局

7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(1) 社会構造 (①貿易動向)

■世界のコンテナ荷動き状況

- ・R5年の世界のコンテナ荷動き量は約1億6,549万TEUで、東アジア域内の流動量(4,050万TEU)が、東アジア⇔北米(2,140万TEU)や東アジア⇔欧州(1,709万TEU)といった基幹航路の流動量よりも、1.5～2倍程度多くなっている。
- ・世界のコンテナ荷動きは、東アジアを中心とした構造へと一段と強まっている。



2023	輸入									
	アジア	中米・カナダ	北米	南米	アジア	中米	オセアニア	欧州	その他	世界合計
アジア	1,141	3	38	16	1,222	63	5	173	1	5,366
中米・カナダ	4	33	1,13	20	20	4	1	65	3	2,64
北米	43	11	4	116	664	5	24	186	1	1,290
南米	33	58	178	99	185	35	5	1,12	0	738
アジア	620	141	2,140	410	4,050	739	307	1,709	16	10,135
中米	149	10	70	27	240	121	13	205	10	845
オセアニア	12	1	30	2	119	21	32	29	11	301
その他	274	43	447	117	570	267	55	601	5	2,784
世界合計	1,248	413	3,013	811	6,020	1,356	413	3,116	49	16,549

※アジア＝東アジア、東南アジア、中東アジア ※中米＝西アジア

(単位: 万TEU)

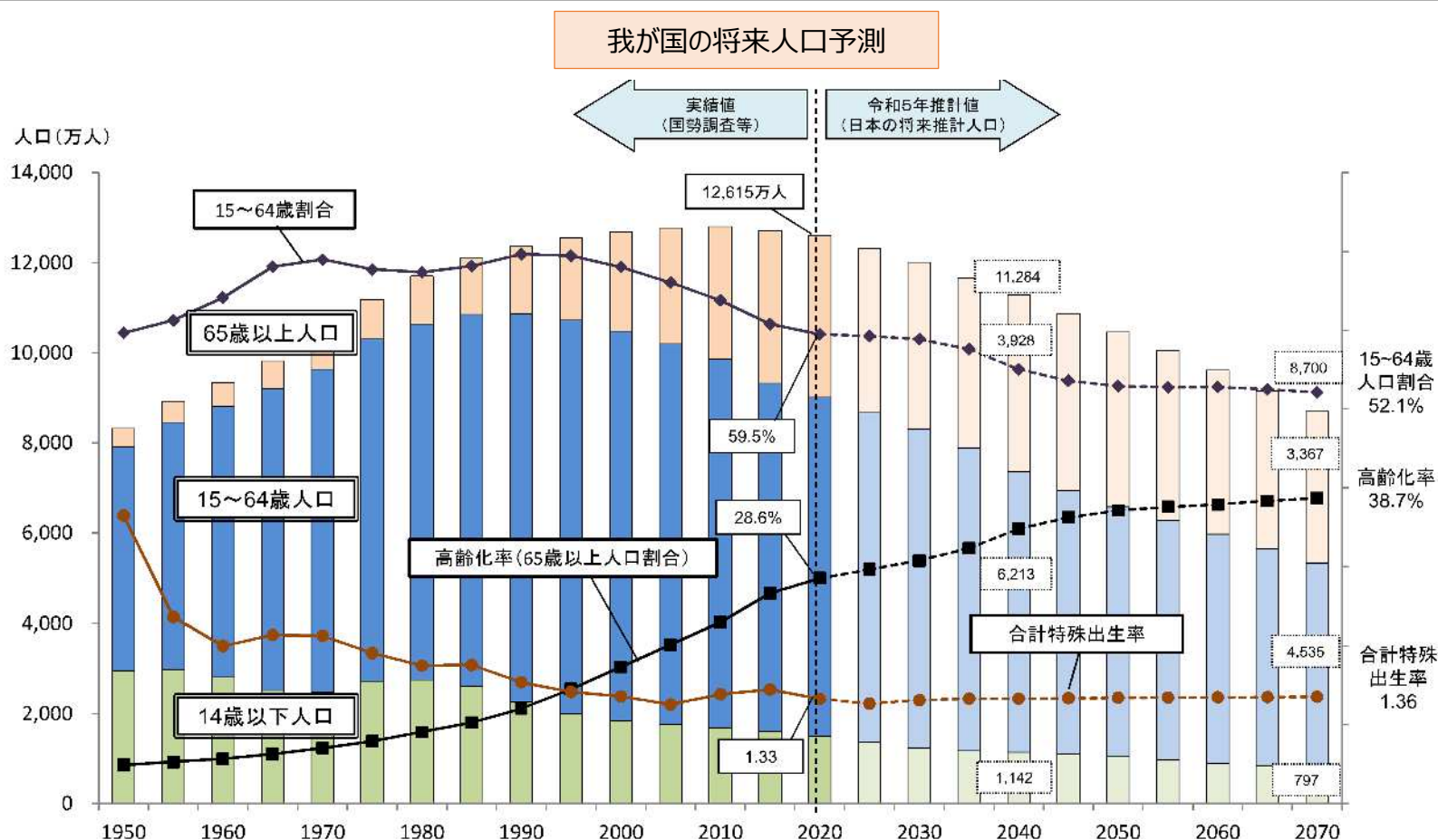
資料: (公財)日本海事センター資料

7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(1) 社会構造 (②人口の将来見通し)

■我が国人口の将来見通し

・我が国人口は、近年減少局面を迎えている。2070年には総人口が9,000万人を割り込み、高齢化率は39%の水準になると推計されている。



(出所) 2020年までの人口は総務省「国勢調査」、合計特殊出生率は厚生労働省「人口動態統計」、
2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(令和5年推計)」(出生中位(死亡中位)推計)

資料: 厚生労働省 第3回社会保障審議会年金部会(資料3) 2023年5月8日

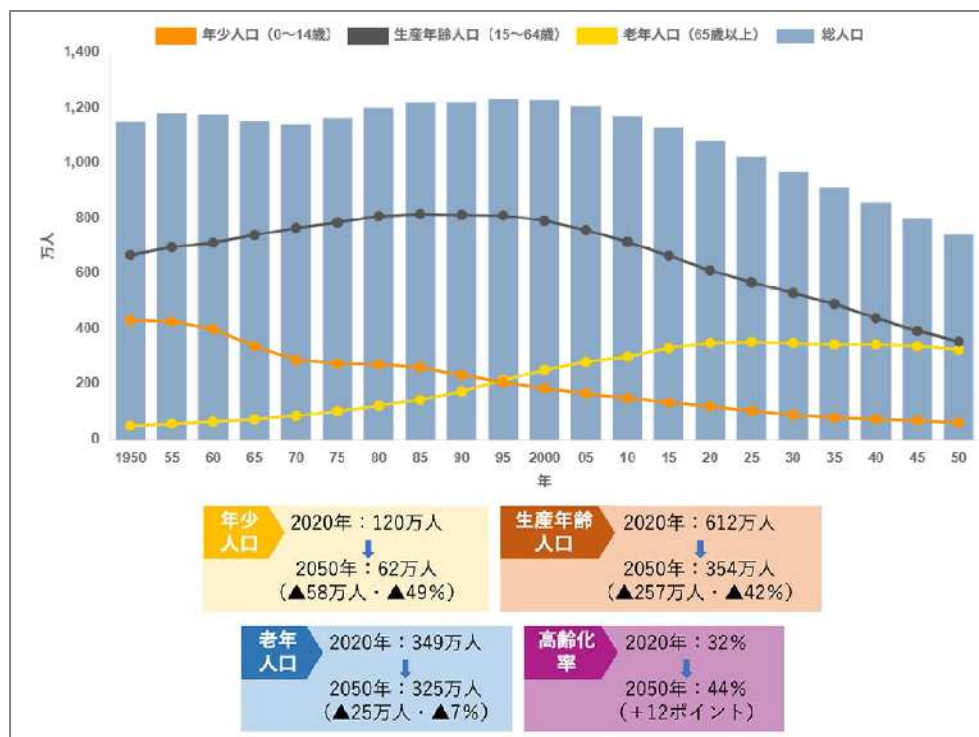
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(1) 社会構造 (②人口の将来見通し)

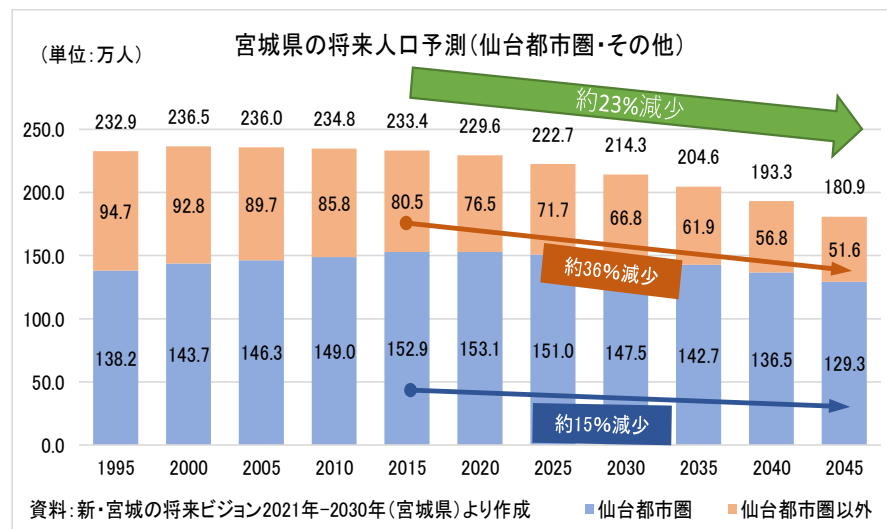
■東北地方及び宮城県の人口の将来見通し

- ・東北6県の人口は、平成7年(1995年)の1,232万人をピークに減少しており、令和2年(2020年)は1,081万人となっている。今後も人口の減少が見込まれており、令和12年(2030年)までに1,000万人を割り込み、令和32年(2050年)には741万人まで減少すると予測されている。
- ・宮城県の人口は、令和27年(2045年)には約181万人と、平成27年(2015年)から23%減少が見込まれている。
- ・特に、仙台都市圏以外の人口予測が約36%の減少見込みとなり、仙台都市圏の15%と比べ著しい見込みである。

東北6県の将来人口予測



宮城県の将来人口予測



仙台都市圏: 仙台市, 塩竈市, 多賀城市, 松島町, 七ヶ浜町, 利府町, 名取市, 岩沼市, 亶理町, 山元町, 大和町, 大郷町, 富谷町, 大衡村

資料: 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(令和5(2023)年推計)

※2020年までは国勢調査による実績値、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

資料: (公財)東北活性化研究センター(東北データブックより)

7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(1) 社会構造 (③港湾労働者不足)

■「港湾労働者不足対策アクションプラン (令和4年7月策定)」

・国土交通省港湾局では、近年の港湾物流の担い手不足の実態を把握するため、全国の港湾運送事業者を対象に「港湾労働者不足に関する実態調査」を実施し、その結果を踏まえ、今後、官民一体となって講ずるべき施策を盛り込んだ「港湾労働者不足対策アクションプラン」を令和4年7月に策定した。

港湾労働者の将来推計

	R1年度	R22年度
成長実現・労働参加進展シナリオ	51,391人	40,223人
ベースライン・労働参加斬新シナリオ		39,549人
ゼロ成長・労働参加現状シナリオ		39,585人

※港湾労働者数の将来推計方法

：R22年の港湾労働者数は、独立行政法人労働政策研究・研修機構「労働力需給の推計-労働力需給モデル(2018年版)による将来推計-」での2040年の労働力人口(推計値)をもとに試算。

：R1年度の港湾労働者数は、「港運要覧(令和2年版)」による。

港湾労働者の不足状況

港湾労働者の不足感



資料:「港湾労働者不足対策アクションプラン」2022年7月_国土交通省港湾局

アクションプラン

1 港(みなと)のしごとを知ってもらう

- ・日本港運協会が動画・PR素材を作成し、国土交通省が後援名義や協力名義等を発出し、官民連携して周知。
- ・港で働く方々と国の職員との懇談会を開催し、情報発信。



港湾職業能力開発短期大学校神戸校提供

2 働きやすく、働きがいのある職場の確保



近畿地方整備局・関西空港提供

- ・女性、高齢者等にも働きやすい労働環境の整備に係る取組事例集を作成し、周知。
- ・遠隔操作RTGの導入支援等、AIを活用したコンテナターミナルの生産性向上・労働環境整備を実施。

3 事業者間の協業の促進

- ・他の港湾の事業者との協業を容易にするため、協業を目的に新たに港湾運送事業の許可を受ける場合の基準を弾力化。
- ・事業協同組合の活用や荷役機械の共同化による協業の促進。



東北地方整備局提供

4 適正な取引環境の実現



関東地方整備局提供

- ・港湾運送料金と取引条件・商慣行のアンケート調査を実施。
- ・調査結果を踏まえ、令和4年度中に通達の改正等の必要な措置を講じるとともに、船社・荷主に対する周知と協力要請を実施。

7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(1) 社会構造 (④物流の2024年問題)

■物流の2024年問題への対応

- ・平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働については、令和6年4月から年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用される。さらに、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、拘束時間等の規制が強化される。
- ・1人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される「物流の2024年問題」に直面している。
- ・ドライバー数の需給ギャップの試算結果（野村総研による試算）をみると、2024年問題を加味したケースでは、2030年には供給不足により全国の約35%の荷物が運べなくなるとの予測。東北や四国の地方部がより逼迫する状況にあり、東北の需給ギャップは約41%の予測となっている。

「働き方改革関連法」に基づく主な改正内容と物流への影響

	現 行	見直し(令和6年4月～)
拘束時間	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内 (15時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 293時間以内	・1日 原則13時間以内 最大15時間以内 (14時間超は1週間2回以内) ・1ヶ月 284時間以内
休息期間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限
連続運転時間	・4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))	・4時間を超えないこと。 (30分以上の休憩等の確保(1回概ね10分以上※で分割可)) ※「1回概ね10分以上」とは、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと ※運転の中断は、原則休憩とする

・ドライバーの拘束時間の減少

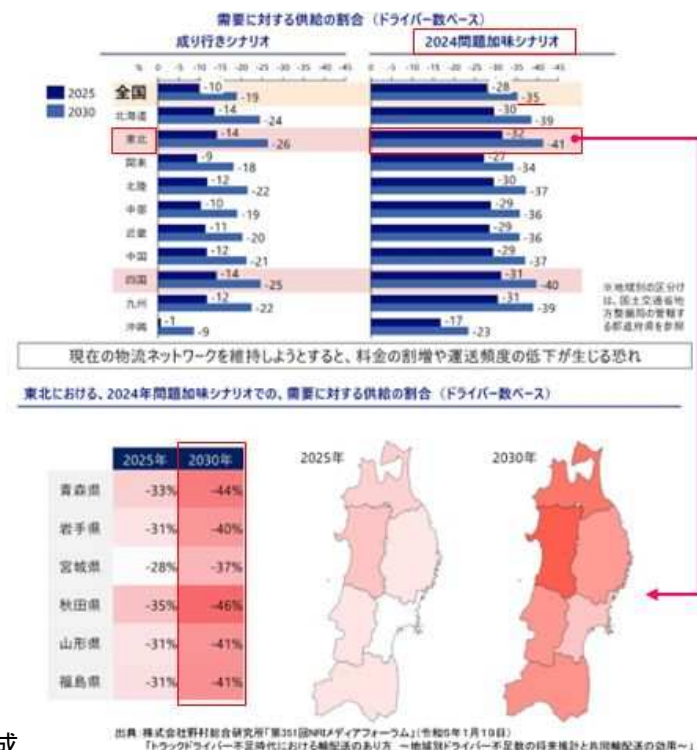
特に長距離輸送を行う業者では長時間労働が発生しやすいので、今までどおりに運べなくなる、もしくは法を順守した経営を行うのが困難な状況になると予想されます。

・売上・利益の減少

1日に運ぶことのできる荷物の絶対量が少なくなり、利益の減少につながります。運賃を上げれば価格競争に敗れて顧客離れが起こる恐れがありますから、安易に値上げをすればよいというわけにもいきません。

・ドライバーの収入減少

残業時間が規制されれば、その分ドライバーが受け取る残業代も少なくなります。ドライバーが十分な収入を得られなくなって生活に困窮する恐れがありますし、収入減少による離職が起これば、人材不足に陥る可能性もあるでしょう。



資料：「2024年問題」解決に向けて～現状課題～(国土交通省東北運輸局)資料5-1より作成

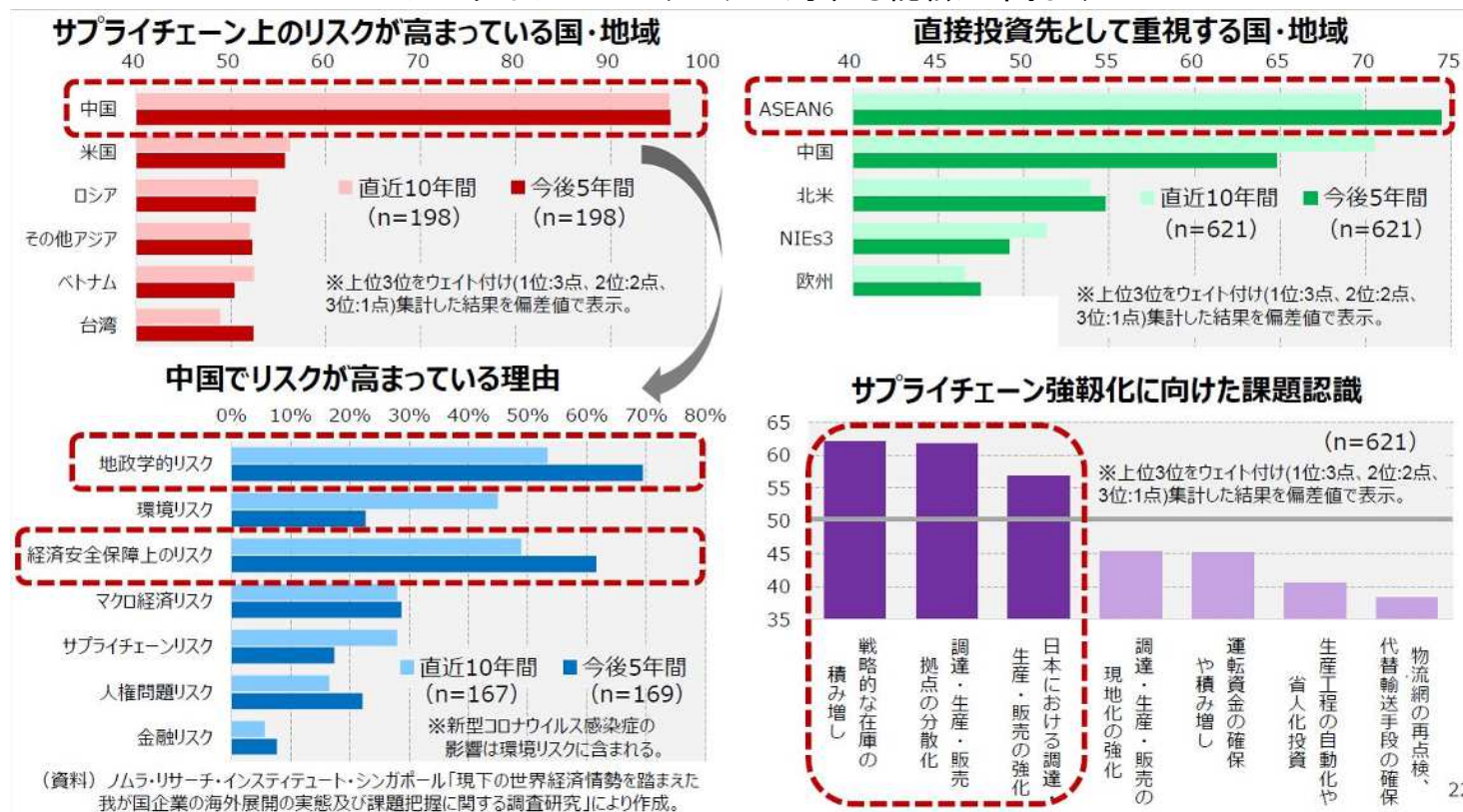
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(2) 港湾物流 (① サプライチェーン)

■ サプライチェーンの多元化・強靱化

- ・新型コロナウイルス感染症流行により、一部の部品生産の停滞やコンテナ船の減便等によるサプライチェーンの混乱が発生した。加えて、直近の地政学的リスクや経済安全保障上のリスクの高まり、サプライチェーンの多元化・強靱化の必要性が強く認識されている。
- ・サプライチェーンの多元化・強靱化に向け、調達・生産・販売拠点の分散化や、調達・生産の日本国内への回帰、代替輸送手段の確保等が進むとみられる。

サプライチェーンリスクに対する認識の高まり



7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(2) 港湾物流 (②モーダルシフト)

■モーダルシフトの推進(取組①)

- ・荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備について、（１）商慣行の見直し、（２）物流の効率化、（３）荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を行うべく、「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）を策定。
- ・「物流革新緊急パッケージ」（令和5年10月6日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）では、2024年が迫る中、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、モーダルシフト推進に資する取組等について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととされた。

「物流革新に向けた政策パッケージ」

（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）（抄）

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

⑤担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等

【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】

また、トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等を実施する。

(2) 物流の効率化

⑤物流GXの推進【国交省、経産省、農水省、厚労省、消費者庁】

（モーダルシフトの強力な促進）

トラック長距離輸送から鉄道や船舶へのモーダルシフトを強力に促進し、最適なモードを活用したモーダルコンビネーションの展開を図るためにコンテナ専用トラックやシャーシ、コンテナ等の導入を促進するとともに、貨物鉄道についての輸送余力等をより広い対象に見える化したシステムの導入、フェリーの積載率についての定期的な調査・荷主企業等への情報提供を行い、利用可能な輸送力について周知することにより、鉄道や船舶の利用促進及び積載率の向上を図る。

（略）

更なる内航海運の活用に向けて、フェリー・RORO船の輸送力増強を進めるとともに、船内でのトラックドライバーの休息環境の整備を進める。



（トラクターヘッド）



（シャーシ）

「物流革新緊急パッケージ」

（令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）（抄）

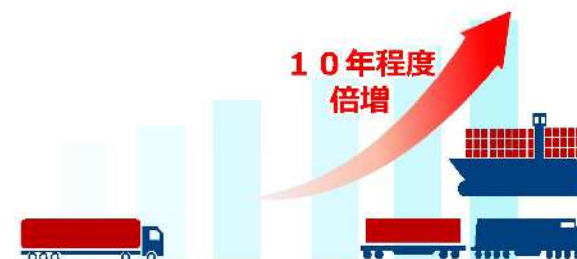
1. 物流の効率化

○モーダルシフトの推進

・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増※

※トンベースで5,000万トン→1億トン

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(2) 港湾物流 (②モーダルシフト)

■モーダルシフトの推進(取組②)

- ・船舶の空き状況の見える化や新規需要調査等を通じてトラック輸送から船舶輸送への行動変容を促進する。
- ・また、貨物輸送量の増加に備えたハード・ソフト両面からの受入環境整備を推進する。

自主行動計画の作成

○令和5年12月、日本内航海運組合総連合会、(一社)日本旅客船協会において物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画を作成。

フェリー・RORO船の積載率公表

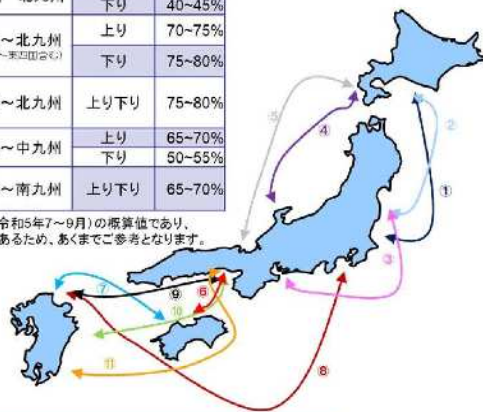
○令和5年8月、中・長距離フェリーのトラック輸送に係る積載率の動向の調査結果を公表。11月には中・長距離フェリーに加えて、RORO船の調査結果を公表。

中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】
【長距離フェリー航路：片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	80～85%	⑦北四国～北九州	上り	30～35%
	下り	80～85%		下り	40～45%
②東東北～北海道	上り	80～85%	⑧京 浜～北九州	上り	70～75%
	下り	85～90%	(→35 青森～東京(国交省))	下り	75～80%
③中 京～東東北	上り	75～80%			
	下り	80～85%	⑨阪 神～北九州	上り/下り	75～80%
④北 陸～北海道	上り	70～75%			
	下り	70～75%	⑩阪 神～中九州	上り	65～70%
⑤阪 神～北海道	上り	60～65%		下り	50～55%
	下り	55～60%	⑪阪 神～南九州	上り/下り	65～70%
⑥阪 神～北四国	上り/下り	55～60%			

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和5年7～9月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



新規需要調査の実施

○内航海運の利用促進に向けて、荷主・物流事業者の新規需要等を調査。

シャーシ等輸送機器の導入促進

○貨物の受入増に伴い、荷物が格納されたシャーシ等を陸上から船舶に移動させるためのトラクターヘッドや、荷物を格納するためのシャーシ等の導入を支援。



(トラクターヘッド)



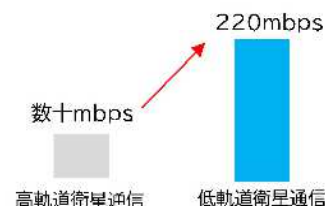
(シャーシ)

DXの促進

○船員や陸上作業員等の働き方改革・生産性向上を推進するため、DX技術を活用した船員・陸上作業員の業務効率化等に資する優良事例を横展開するとともに、海上における通信環境の改善に向けた取組を推進。



(船員労務管理システム)



高軌道衛星通信 低軌道衛星通信
(海上における通信速度の比較)

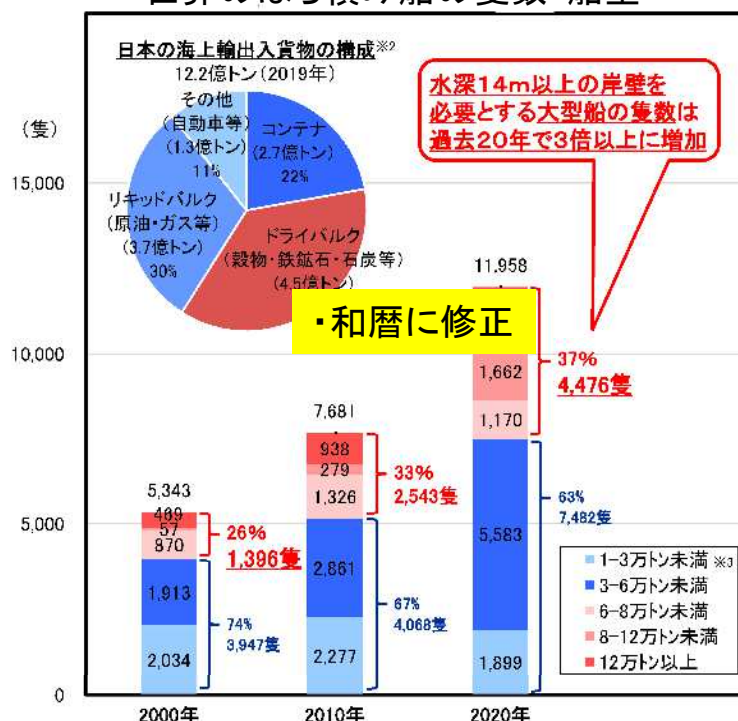
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(2) 港湾物流 (③輸送船舶)

■輸送船舶の大型化

- ・近年、世界的なばら積み貨物は、一括大量輸送によるコスト低減を図るため、ばら積み貨物船の大型化が進展している。
- ・現在、パナマックス級（6～8万トン）以上の運航隻数が全体の約4割を占め、水深14m以上の岸壁を必要とするパナマックス級以上の大型船の隻数は、過去20年で3倍以上に増加している。(H12年:1,396隻→R2年:4,476隻)
- ・主に北米東岸地域からの輸入となる穀物輸送船は、これまでのパナマックス船（6～8万DWT級）から、パナマ運河の拡張に対応した「ネオパナマックス船（12万DWT級）」での輸送による船型の大型化の可能性がある。

世界のばら積み船の隻数・船型※1



船型と水深

呼称(船型:トン※3) 船型(例示)、同縮尺イメージ	穀物	鉄鉱石	石炭
パナマックス(6～8万トン程度) <7.4万トン級の例> 満載喫水12.0m 必要岸壁水深14m程度	●	●	●
ネオパナマックス※4(10万トン程度) <12万トン級の例> 満載喫水14.4m 必要岸壁水深16m程度	●	●	●
ケープサイズ(10～20万トン程度) <20万トン級の例> 満載喫水18.1m 必要岸壁水深20m程度	●	●	●
VLOC: Very large Ore Carrier(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	●	●	●

※3 単位は載貨重量トン(DWT)
貨物船に積載可能な貨物等の最大重量

※4 新パナマ運河に対応した船舶

資料:「国際バルク戦略港湾政策等について」令和3年11月29日
 関税・外国為替等審議会 関税分科会 資料4

7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(2) 港湾物流 (④港湾物流の高度化)

■「AIコンテナターミナル」への取組

- ・AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、港湾荷役の自動化・無人化、コンテナ蔵置計画の最適化や貨物の搬入・搬出の迅速化等を図ることにより、世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」の形成に向けた取組が推進されている。
- ・令和5年5月には、事業者がターミナルオペレーションにAIシステムを導入する際の検討手順をまとめた導入ガイドライン「荷繰り最小化AIシステム」が港湾局港湾経済課から公表された。

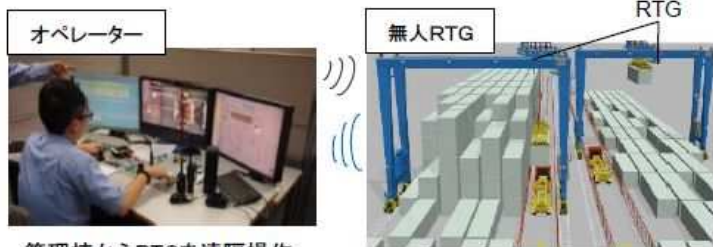
■完成車自動搬送に向けた取組み

- ・三菱重工グループ2社（三菱重工業(株)、三菱重工機械システム(株)）は、労働者不足の解消や、24時間稼働、CO2排出量の削減を目的とした電動自動搬送ロボットによる完成車自動搬送サービスの実証実験を進めている。

RTGの遠隔操作化・自動化

- ・RTGを遠隔操作化・自動化し、クレーン能力を最大化しつつ、オペレーターの労働環境を改善（支援制度の創設による導入促進）

無人RTGによる荷役作業イメージ
（遠隔操作化導入後）



管理棟からRTGを遠隔操作

資料：報道発表資料「AIターミナル」の実現に向けた目標と工程について(国土交通省)より
[https://www.mlit.go.jp/report/press/port02_hh_000142.html]

RTG(Rubber Tired Gantry crane: タイヤ式門型クレーンのこと。)

情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化



資料：「港湾の中長期政策『PORT 2030』」概要(国土交通省)より

[https://www.mlit.go.jp/report/press/port03_hh_000042.html]

自動化コンテナターミナル



AGVが走る名古屋港飛島埠頭

出典：自動化コンテナターミナル(日経電子版写真集)より

[<https://www.nikkei.com/photo/special/article/?ng=DGXZ049656090X11C12A2000000>]

電動自動搬送ロボットによる完成車搬送



出典：三菱重工プレスリリースより

[<https://www.mhi.com/jp/news/21102702.html>]

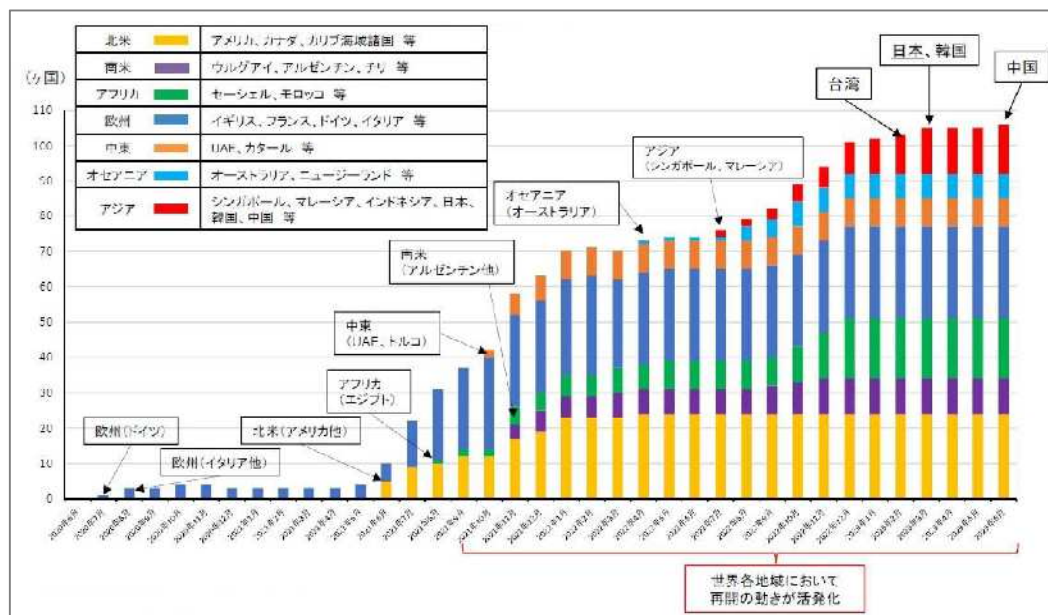
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(3) 観光動向 (①クルーズ船)

■クルーズ船を取り巻く状況

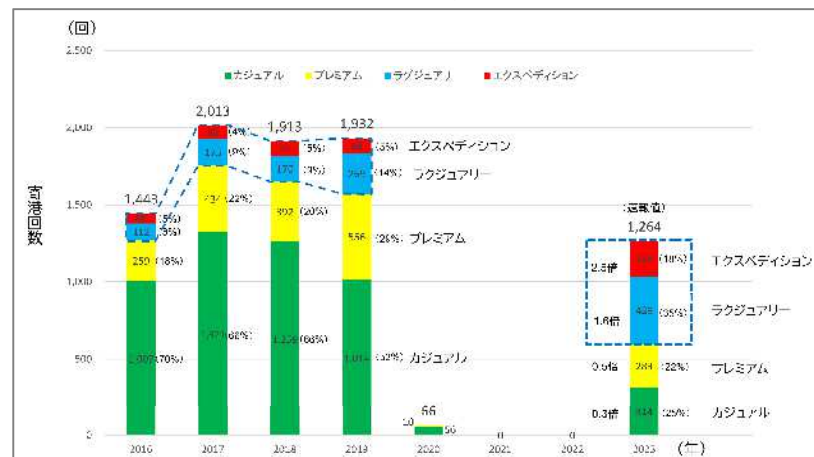
- ・2020年3月に運航停止した世界のクルーズ市場は欧州から運航を再開し、2022年末には100か国を超えた。
- ・コロナ再開後は、コロナ禍前（2016年～2019年）と比較して、ラグジュアリー・エクスペディション船の寄港回数が増加傾向にある。
- ・世界最大級のクルーズ船は、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社の「オアシスクラス（22万トン級）」の船舶であったが、2023年11月に「アイコンクラス（25万トン級）」の船舶が登場した。

国際クルーズ再開国数の動向



資料：クルーズを取り巻く状況 令和6年5月20日 国土交通省

外国クルーズ船の寄港回数の内訳（クラス別）



注：港湾管理者への聞き取りをもとに港湾局作成（※2023年は速報値）

資料：クルーズを取り巻く状況 令和6年5月20日 国土交通省

外国クルーズ船の大型化の推移



資料：クルーズ市場を取り巻く最近の動き 令和6年9月11日 国土交通省

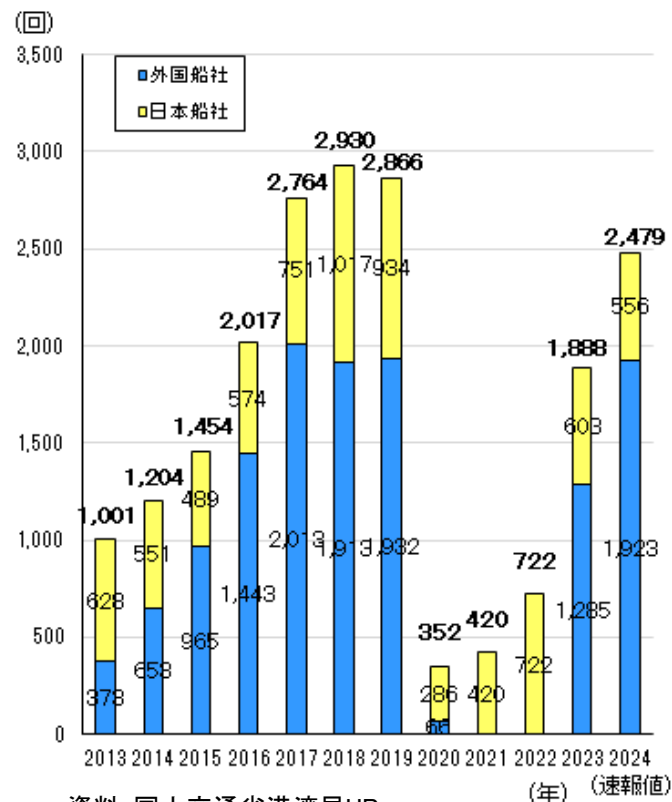
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(3) 観光動向 (②インバウンド観光)

■インバウンド観光の深化

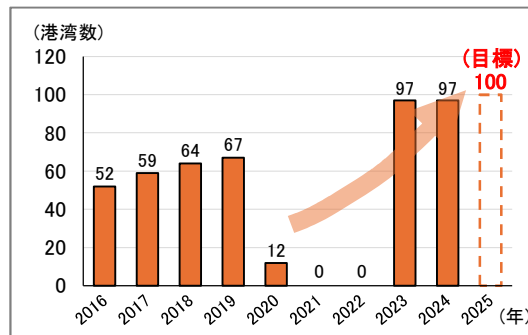
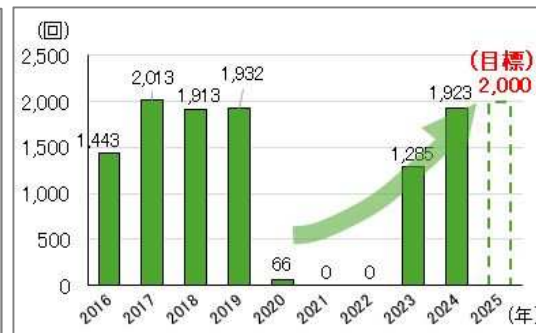
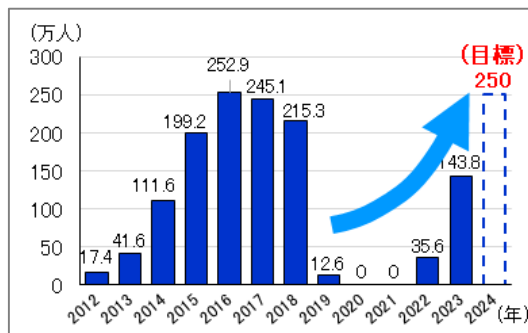
- ・令和5年3月31日に閣議決定された「観光立国推進基本計画」では、持続可能な形で観光立国の復活に向けて、基本的な方針の1つとしてインバウンド回復戦略を掲げている。
- ・同計画では、インバウンド回復に向けた受入環境の整備として、新型コロナウイルス感染症流行の影響により運航を停止していた国際クルーズの受入れを令和5年から再開するとともに、クルーズ再興にかかる新たな目標値を設定しており、令和7年には、旅客数ではコロナ禍前のピーク水準にまで回復させることを目指した取組を進めている。

我が国におけるクルーズ船の寄港回数の推移



クルーズ再興に向けた新たな目標【観光立国推進基本計画】

- 訪日クルーズ旅客を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の250万人
- 外国クルーズ船の寄港回数を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の2,000回
- 外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ禍前ピーク水準の67港を上回る100港



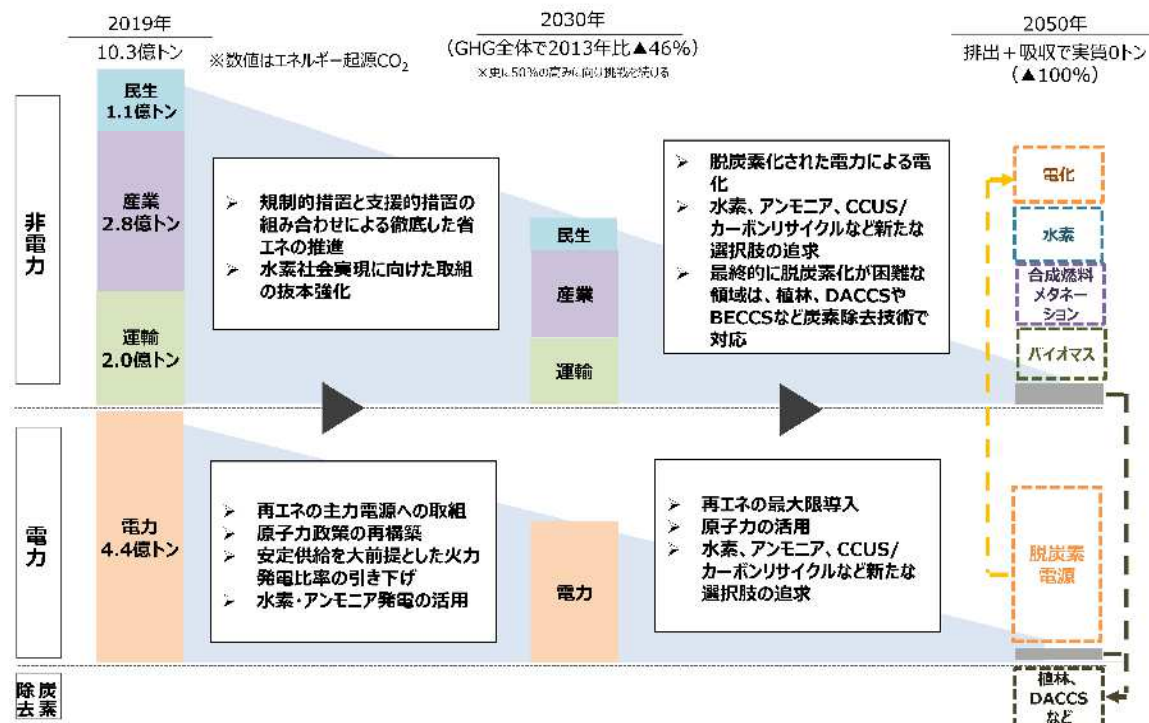
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(4) 地球環境を取り巻く動向 (①2050年カーボンニュートラル)

■2025年カーボンニュートラルの実現

- ・令和2年10月、政府は、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、同年12月、日本全体の取組として「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。
- ・2030年度までに温室効果ガスの排出を46%削減（2013年比）し、2050年の脱炭素社会の実現に向けて、産業構造と社会経済の変革を進めていくこととしている。

2050年カーボンニュートラル実現に向けたフロー



資料：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和3年6月18日)

成長が期待される14分野

分類	分野
エネルギー関連産業	①洋上風力・太陽光・地熱産業（次世代再生可能エネルギー） ②水素・燃料アンモニア産業 ③次世代熱エネルギー産業 ④原子力産業
輸送・製造関連産業	⑤自動車・蓄電池産業 ⑥半導体・情報通信産業 ⑦船舶産業 ⑧物流・人流・土木インフラ産業 ⑨食料・農林水産業 ⑩航空機産業 ⑪カーボンリサイクル・マテリアル産業
家庭・オフィス関連産業	⑫住宅・建築物産業・次世代電力マネジメント産業 ⑬資源循環関連産業 ⑭ライフスタイル関連産業

資料：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(令和3年6月18日)より作成

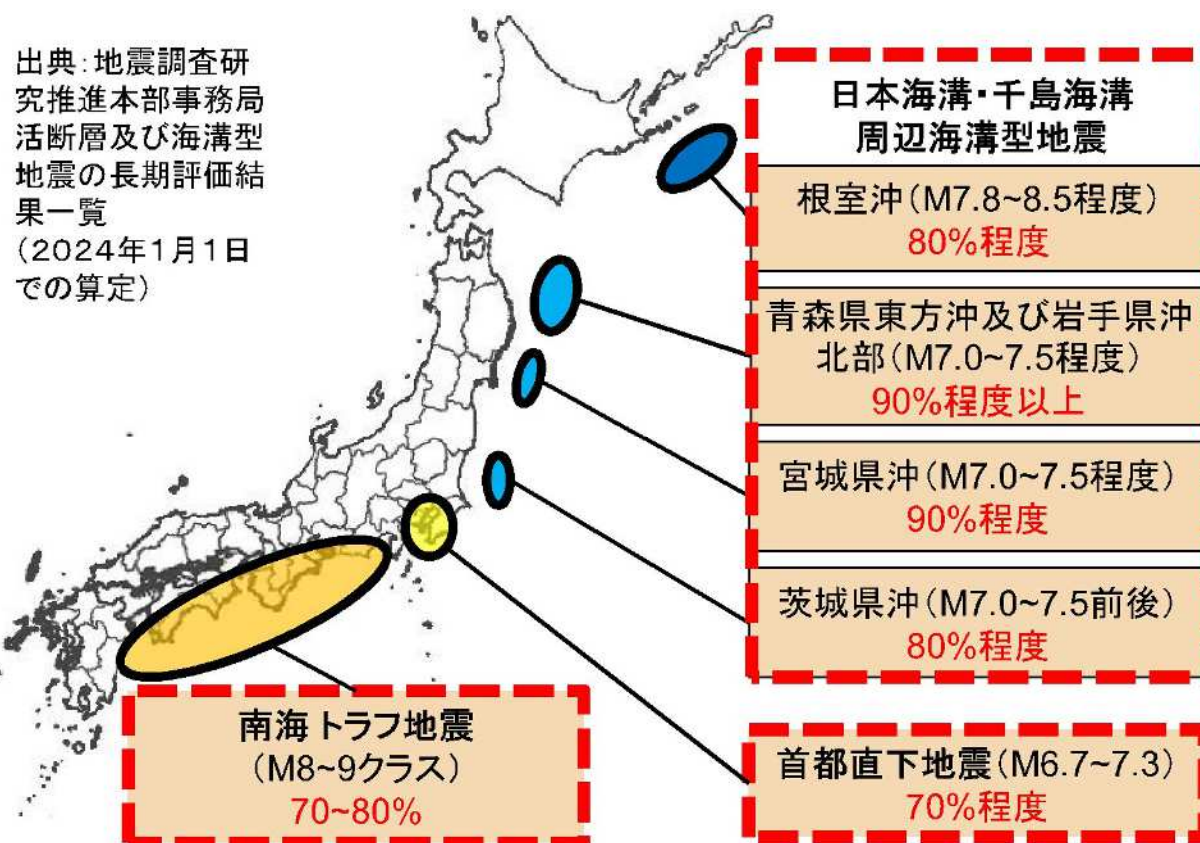
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(5) 自然災害 (①巨大地震発生)

■巨大地震発生の切迫

・地震調査研究推進本部地震調査委員会の長期評価によると、今後30年以内に、M 8～9クラスの南海トラフ地震が発生する確率は70%～80%、M 7程度の首都直下地震が発生する確率は70%程度、日本海溝・千島海溝周辺の一部地域でM 7.8～8.5程度の地震が発生する確率は80%程度と想定されるなど、大規模地震および津波の発生の切迫性が高まっている。

今後の大規模地震発生リスク（今後30年以内の主な地震の発生確率）



資料：「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災のあり方」令和6年7月_交通政策審議会答申(防災部会)

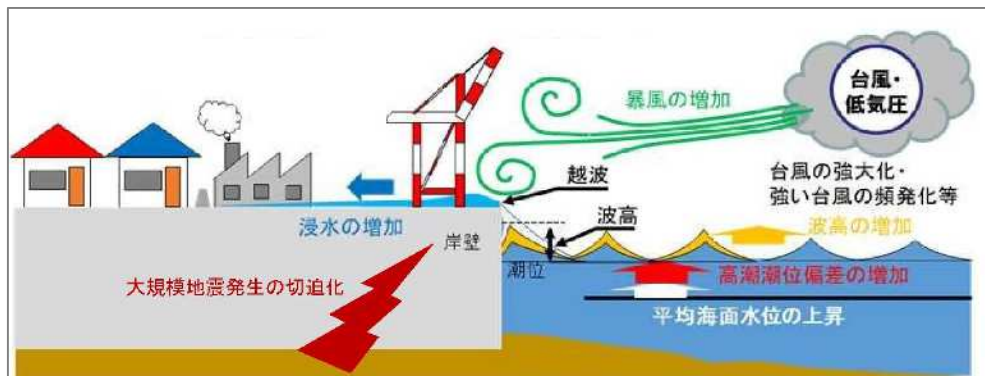
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(5) 自然災害 (②地球温暖化)

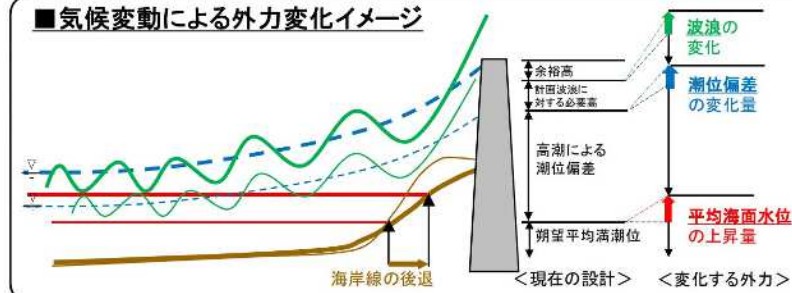
■地球温暖化による平均海面水位の上昇

- ・今後、気候変動により、平均海面水位の上昇、猛烈な台風の発生頻度の増加、高潮リスクの増大、極端な高波の波高の増加等、さらなる影響が想定されている。
- ・これら気候変動等による港湾・臨海部を護る事前対策として、海岸保全施設整備等の加速化、官民が連携した効果的、効率的な整備促進が必要である。

気候変動等による外力強大化イメージ



■気候変動による外力変化イメージ



平均海面水位

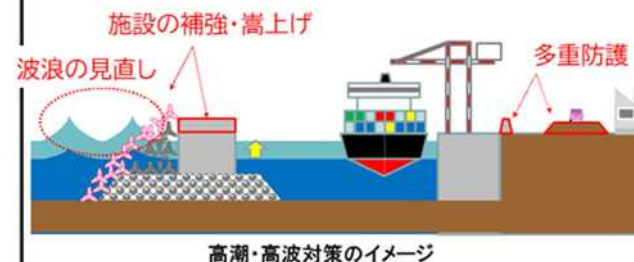
・21世紀末(2081～2100年平均)における日本沿岸の平均海面水位は、20世紀末(1986～2005年平均)に比べて上昇する。

時期	2081～2100年平均(21世紀末)	
シナリオ	日本沿岸の平均海面水位の上昇量	世界の平均海面水位の上昇量
2℃上昇シナリオ(RCP2.6)	0.39 m (0.22～0.55 m)	0.39 m (0.26～0.53 m)
4℃上昇シナリオ(RCP8.5)	0.71 m (0.46～0.97 m)	0.71 m (0.51～0.92 m)

※出典: 気候変動に関する政府間パネル(IPCC)「変化する気候下での海洋・雪氷圏に関するIPCC特別報告書」

港湾における高潮・高波対策

- 重要かつ緊急性の高い港湾施設の嵩上げ・補強等の浸水対策を実施し、高潮・高波等による被害軽減を図る。



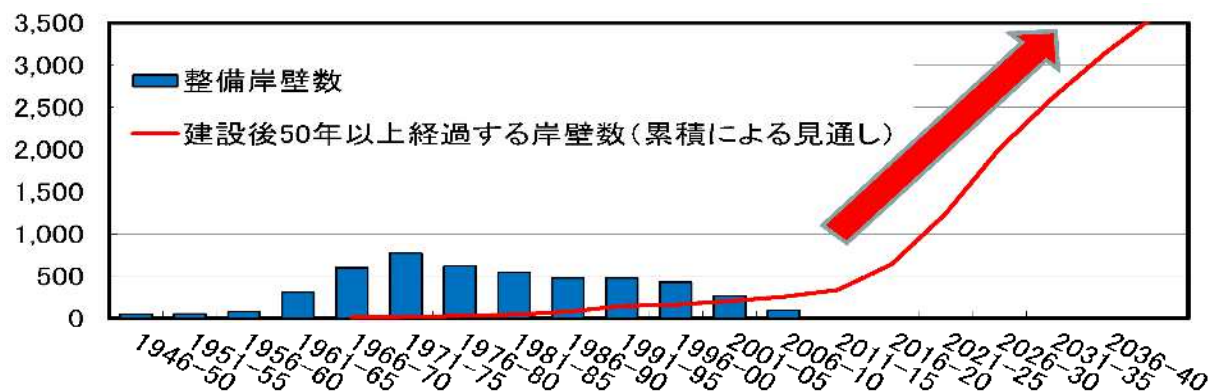
7. 港湾を取り巻く社会経済情勢

(6) 維持管理 (①港湾施設)

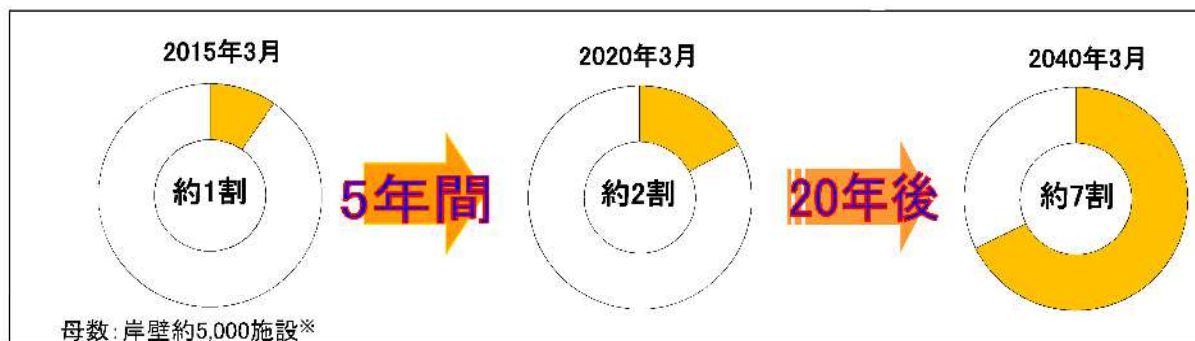
■港湾施設の老朽化

- ・高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行
- ・係留施設は、建設後50年以上の施設がR2年3月の約2割から、R22年3月には約7割に急増する。

各年度に整備した係留施設数と供用後50年を経過する公共岸壁の推移



供用後50年以上経過する岸壁の割合



※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以深): 国土交通省港湾局調べ

資料:「国土交通省における港湾施設の維持管理の取組について」令和5年11月_国土交通省港湾局

《港湾施設の劣化・損傷事例》



8. 上位・関連計画

(1) 国の上位・関連計画（その1）

分類	上位計画等	概要
港湾政策	①港湾の中長期政策 「PORT 2030」 (平成30年7月国土交通省)	1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 3. 列島のクルーズアイランド化 4. ブランド価値を生む空間形成 5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成 6. 港湾・物流活動のグリーン化 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開
	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 (令和6年4月国土交通省港湾局)	1. 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 2. 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 3. 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保
	③新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会_最終とりまとめ (令和6年2月国土交通省港湾局)	【政策目標】 国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。 【今後の取組の方向性】 ➤ 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き協力で推進 ➤ 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築 ➤ 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化 ➤ 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化

8. 上位・関連計画

(1) 国の上位・関連計画（その2）

分類	上位計画等	概要
国土形成政策	④第三次国土形成計画 （全国計画） （令和5年7月28日 閣議決定）	【目指す国土の姿】「新時代に地域力をつなぐ国土～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」 ①デジタルとリアルの融合による「活力ある国土づくり」 ②巨大地震、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する「安全・安心な国土づくり」 ③世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む「個性豊かな国土づくり」 【国土構造の基本構想】「シームレスな拠点連結型国土」 《広域的な機能の分散と連結強化》 ①中枢中核都市等を核とした広域圏の自律的发展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的な回廊ネットワーク」の形成 ②リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化 《持続可能な生活圏の再構築》 ①生活に身近な地域コミュニティの再生 ②地方の中心都市を核とした市町村界にとらわれない新たな発想からの地域生活圏の形成
物流政策	⑤総合物流施策大綱 （2021年度～2025年度） （令和3年6月 閣議決定）	【今後の物流施策の方向性】 1. 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流） 2. 労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流） 3. 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）
輸出拡大政策	⑥農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略 （令和5年12月改訂 農林水産省）	《基本的な考え方に基づく具体的施策》 (1) 日本の強みを最大限に発揮するための取組 (2) マーケットインの発想で輸出にチャレンジする農林水産事業者を後押し (3) 省庁の垣根を超え政府一体として輸出の障害を克服 (4) 国の組織体制の強化

8. 上位・関連計画

(1) 国の上位・関連計画（その3）

分類	上位計画等	概要
カーボンニュートラル政策	⑦2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 (令和3年6月 内閣官房ほか)	1. 港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入や貯蔵・配送等を図る 2. 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成 3. 2050年までに港湾におけるカーボンニュートラル実現を目指す
観光政策	⑧観光立国推進基本計画 (令和5年3月31日 閣議決定)	【基本的な方針及び主な施策】 ▶ 持続可能な観光地域づくり戦略 ✓ 観光地・観光産業の再生・高付加価値化 ✓ 観光DX, 観光人材の育成・確保 ✓ 持続可能な観光地域づくりのための体制整備等 ▶ インバウンド回復戦略 ✓ コンテンツ整備、受入環境整備 ✓ 高付加価値なインバウンドの誘致 ✓ アウトバウンド・国際相互交流の促進 ▶ 国内交流拡大戦略 ✓ 国内需要喚起 ✓ ワークーション、第2のふるさとづくり ✓ 国内旅行需要の平準化 【目標】 ・早期達成を目指す目標：インバウンド消費 5兆円、国内旅行消費 20兆円
港湾政策	⑨東北港湾ビジョン (令和3年3月 新東北港湾ビジョン検討委員会)	【東北港湾ビジョンの目標・戦略】 目標1：東北経済を牽引する物流・産業拠点の形成 ①地域産業や市場ニーズに対応する海上輸送網の強化 ②効率的で低コストな貨物輸送を可能とするサプライチェーンの構築 ③地域ポテンシャルを引き出す新たな資源エネルギー産業等の拠点形成 目標2：地域の賑わい創出や豊かな環境の形成 ①地域の歴史・文化と調和した魅力ある空間形成 ②豊かな環境の形成に向けた港湾の利活用 目標3：安全・安心な港湾の形成 ①命を守り暮らしを支える港湾の強靱化

8. 上位・関連計画

(2) 宮城県の上位・関連計画（その1）

分類	上位計画等	概要
県政運営	新・宮城の将来ビジョン (令和2年12月 宮城県)	➤ 宮城県では、<u>県政運営の基本的な指針</u>として、目標年度を令和3年度（2021年度）から令和12年度（2030年度）の10か年とした「<u>新・宮城の将来ビジョン</u>」を令和2年12月に作成。 ➤ その具体的な内容を取りまとめたアクションプランでは前期（2021～2024年度）、中期（2025～2027年度）、後期（2028～2030年度）として、実施計画を策定。 ➤ 県政運営の理念を実現するため、政策推進の基本方向となる「<u>①宮城の未来をつくる4本の柱</u>」に基づき、取り組みを推進。基本方向に沿った「<u>②持続可能な未来のための8つの“つくる”</u>」をかがげ、それに関連した「<u>③18の取組</u>」を進めることで、震災を乗り越え、躍進する宮城を世界に発信していくこととしている。 1 県政運営の理念 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～ 私たちが目指す10年後の姿は、震災からの復興を成し遂げ、民の力を最大限に生かした多様な主体の連携により、これまで積み重ねてきた富県宮城の力が更に成長し、県民の活躍できる機会と地域の魅力にあふれ、東北全体の発展にも貢献する、元気で躍動する宮城です。 そして、県民一人ひとりが、安全で恵み豊かな県土の中で、幸福を実感し、いつまでも安心して暮らせる宮城です。

8. 上位・関連計画

(2) 宮城県の上位・関連計画（その2）

分類	上位計画等	概要
防災政策	宮城県地域防災計画 (令和6年11月 宮城県)	【地震災害対策編】 1.「減災」に向けた対策の推進 2.災害応急対策、災害復旧・復興を迅速かつ円滑に行うための体制整備 3.大規模災害時における広域応援体制の充実・強化 4.被災者等への適時・的確な情報伝達 5.自助・共助による取組の強化 6.二次災害の防止 7.迅速かつ適切な災害廃棄物処理 8.要配慮者への対応 9.携帯電話・インターネット等の情報通信ネットワークの耐災化、補完的機能の充実 10.複合災害の考慮 11.多様な主体の参画による防災体制の確立 12.迅速かつ円滑な復旧・復興 【津波災害対策編】 1.「減災」に向けた対策の推進 2.津波避難を迅速かつ円滑に行うための体制整備 3.大規模災害時における広域応援体制の充実・強化 4.被災者等への適時・的確な情報伝達 5.自助・共助による取組の強化 6.二次災害の防止 7.迅速かつ適切な災害廃棄物処理 8.要配慮者への対応 9.携帯電話・インターネット等の情報通信ネットワークの耐災化、補完的機能の充実 10.複合災害の考慮 11.多様な主体の参画による防災体制の確立 12.迅速かつ円滑な復旧・復興
環境政策	宮城県環境基本計画 (第4期) (令和3年3月 宮城県)	目指す環境の将来像 豊かで美しい自然とともに、健やかで快適な暮らしが次世代へ受け継がれる県土 ・私たちの生活は自然環境を基とした生態系の中で成り立っており、地球温暖化などの気候変動をはじめとする環境課題に取り組むことが重要です。 ・自然災害への耐性や回復力を備えた、強くしなやかな社会を形成するとともに、豊かで美しい自然と共生した、将来にわたり安心して快適に暮らせる県土を目指します。 持続可能な社会の実現に向けて全ての主体が行動する地域社会 ・日常生活や事業活動によって生じる環境への負荷を抑制することが、持続可能な社会の実現のために不可欠です。 ・2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロとする目標を掲げ、県民、事業者、民間団体及び行政など地域社会を構成する全ての主体が、省エネルギー、省資源、自然環境への配慮などに「自分ごと」として取り組み、一人一人が音楽に行動する地域社会の形成を目指します。

8. 上位・関連計画

(2) 宮城県の上位・関連計画（その3）

分類	上位計画等	概要																							
環境政策	宮城県環境基本計画 (第4期) (令和3年3月 宮城県)	将来像を実現するための基本方針 基本方針1 「震災復興計画」以降の社会・経済の状況を見据えた新しい宮城の環境の創造 ・「新・宮城の将来ビジョン」を踏まえ、震災復興の取組による県民生活や社会経済活動の状況を見据えて環境課題の解決と良好な環境の保全及び創造を目指す。 ・「宮城県地球温暖化対策実行計画」の削減目標の着実な達成を図り、さらに「2050年「実質ゼロ」を実現するため地球温暖化対策を一層進めていきます。 基本方針2 SDGsや「地域循環共生圏[※]」の考え方を踏まえた、環境・経済・社会の統合的向上 ・複雑・多様化する環境課題解決のため、「持続可能な開発目標（SDGs）」や「地域循環共生圏」の考え方を取り入れ、分野横断的な視点から取組を推進します。 ・災害や感染症のリスクも考慮しながら、地域特性を生かした資源・エネルギーの地域内循環や人的・物的交流の促進等により、環境・経済・社会の統合的向上を目指します。 [※]：「地域循環共生圏」とは、各地域がそれぞれの地域資源を最大限活用しながら自立・分散型の社会を形成しつつ、近隣地域と資源を補完し支え合うことにより、地域の活力が最大限に発揮されることを目指す考え方 基本方針3 気候変動の影響への適応 ・喫緊の課題である気候変動の影響に対応するため、「地球温暖化の進行を抑制するための対策（緩和策）」に加え、「気候変動の影響による被害を回避・軽減するための対策（適応策）」を併せて推進します。 計画期間 ・令和3年度から令和12年度まで（10年間）																							
	仙台塩釜港 港湾脱炭素化推進計画 (令和6年3月 宮城県)	【計画の目的】 港湾法第50条の2第1項の規定に基づく港湾脱炭素化推進計画として、仙台塩釜港においてカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進するための具体的な取組を定め、次世代エネルギーの受入環境整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を通じて、温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにする、カーボンニュートラルを目指すものである。 表5 計画の目標 <table><tr><th colspan="2">KPI (主要達成指標)</th><th colspan="3">具体的な数値目標</th></tr><tr><th colspan="2"></th><th>短期 (2030年度まで)</th><th>中期 (2040年度まで)</th><th>長期 (2050年度まで)</th></tr><tr><td>計画の基本目標</td><td>KPI 1 CO₂排出量</td><td>165.0万トン/年 (2013年比50%減)</td><td>82.5万トン/年 (2013年比75%減)</td><td>実質0トン/年 (2013年比100%減)</td></tr><tr><td rowspan="2">個別施策</td><td>KPI 2 省・脱炭素型 荷役機械導入率</td><td>50%</td><td>75%</td><td>100%</td></tr><tr><td>KPI 3 ブルーインフラの 保全・再生・創出</td><td></td><td>吸収量：123トン/年 (2019年比110%増) (濃緑地帯：約25ha)</td><td>吸収量：246トン/年 (2019年比220%増) (濃緑地帯：約50ha)</td></tr></table> 図1 仙台塩釜港におけるCO₂排出量の削減イメージ	KPI (主要達成指標)		具体的な数値目標					短期 (2030年度まで)	中期 (2040年度まで)	長期 (2050年度まで)	計画の基本目標	KPI 1 CO ₂ 排出量	165.0万トン/年 (2013年比50%減)	82.5万トン/年 (2013年比75%減)	実質0トン/年 (2013年比100%減)	個別施策	KPI 2 省・脱炭素型 荷役機械導入率	50%	75%	100%	KPI 3 ブルーインフラの 保全・再生・創出		吸収量：123トン/年 (2019年比110%増) (濃緑地帯：約25ha)
KPI (主要達成指標)		具体的な数値目標																							
		短期 (2030年度まで)	中期 (2040年度まで)	長期 (2050年度まで)																					
計画の基本目標	KPI 1 CO ₂ 排出量	165.0万トン/年 (2013年比50%減)	82.5万トン/年 (2013年比75%減)	実質0トン/年 (2013年比100%減)																					
個別施策	KPI 2 省・脱炭素型 荷役機械導入率	50%	75%	100%																					
	KPI 3 ブルーインフラの 保全・再生・創出		吸収量：123トン/年 (2019年比110%増) (濃緑地帯：約25ha)	吸収量：246トン/年 (2019年比220%増) (濃緑地帯：約50ha)																					

8. 上位・関連計画

(3) 仙台塩釜港背後市町の上位・関連計画（その1）

分類	上位計画等	概要
市・町政策	仙台市基本計画 (令和3年3月 仙台市)	基本計画とは ●基本計画は、21世紀半ばを見据えた目指す都市の姿と今後10年間の取り組みの方向性を示す計画です。 ●基本計画と実施計画（概ね3年間ごとに策定する中期的な計画目標と具体的な取り組みを示した事業計画）をあわせて総合計画と呼びます。 総合計画 基本計画 ・目指す都市の姿 ・10年間の方向性 実施計画 ・概ね3年間の事業計画 目指す都市の姿 ●協働によるまちづくりを積み重ね、これまで培ってきた仙台の都市個性「環境」「共生」「学び」「活力」を昇つめ直し、それぞれを深化させた、以下の4つの「目指す都市の姿」を掲げます。 ●4つの「目指す都市の姿」に、それぞれの「Green」という言葉の意味を重ね、目指す都市の姿を実現することで、「The Greenest City」に近づく、との想いを込めています。 Green→自然 (Nature) 杜の恵みと共に暮らすまちへ Green→心地よさ (Comfort) 多様性が社会を動かす共生のまちへ Green→成長 (Growth) 学びと実践の機会があふれるまちへ Green→進め！ (Green Light) 創造性と可能性が開くまちへ ◆豊かな自然・市民の暮らし・都市機能が調和した、風格を備え住みよさを実感できるまち ◆心と命を守る支えあいのもと、多様性が尊重され、誰もが安心して暮らすことができるまち ◆子どもたちが健やかに育ち、学ぶ喜びを実感できるまち ◆新たな価値を生む創造性が開かれ、地域経済の活性化・社会課題解決・東北の活力につながるまち ◆災害対応力を備え、国内外の防災力の向上に貢献できるまち ◆一人ひとりが持つ多様な価値観・経験が社会全体の力に変えるまち ◆すべての人に成長の機会があふれ、東北や世界の未来にも貢献する人材を次々と輩出するまち ◆グローバルな経済活動や多彩な交流が生まれるまち 〈仙台の都市個性〉 市民の力で築き上げてきた共生社会 活力 東北における交流と経済の広域拠点 共生 学び 一人ひとりの成長につながる学びの場 環境 自然と都市機能が調和した都市環境 仙台が培ってきた、都市個性を掛け合わせ、相乗効果を生み出していきます。

8. 上位・関連計画

(3) 仙台塩釜港背後市町の上位・関連計画（その2）

分類	上位計画等	概要
市・町政策	第6次塩竈市長期総合計画 (令和4年4月 塩竈市)	【計画の位置付けと役割】 本計画では、本市の目指す都市像と、それを実現するための基本的施策を総合的かつ体系的に示しています。今後10年間の市政運営の指針となるものであり、行政計画における最上位の計画となります。同時に本計画は、将来のまちづくりの方向性を示すものであり、市はもとより市民・事業者など地域の多様な担い手が役割を分担し、共に目指すまちを創り上げていくための指針となります。 【実施計画】 【まちづくりの方向性 ～活力に満ちた産業づくり～】 (3) 海とみなとを生かした活力づくりや新たな産業と若者も満足できる雇用の創出 ①海辺空間の一体的な活用による海・みなとへの市民の愛着を深める取組とともに、物流拠点をはじめとした多面的な本市の港湾機能の特性を生かし、塩釜港区の利活用を促進します。 ②地域特性を踏まえた雇用環境の整備や若者も魅力を感じる企業誘致に努めるとともに、特有の地域課題の解決に向けた実証実験の場の提供など、産業創出の“種”を大学や企業などと共に生み出します。

8. 上位・関連計画

(3) 仙台塩釜港背後市町の上位・関連計画（その3）

分類	上位計画等	概要
市・町政策	第2次石巻市総合計画 (令和4年1月 石巻市)	【総合計画の概要】 【総合計画の構成】
	第六次多賀城市総合計画基本構想 (令和3年3月 多賀城市)	【第六次多賀城市総合計画の構成と期間】 2 概要 令和3年3月、第6次多賀城市総合計画基本構想（多賀城市総合計画基本構想）を策定し、第6次多賀城市総合計画（第6次多賀城市総合計画）を策定した。この計画は、多賀城市の将来像を明らかにし、その実現に向けた施策の方向性を示すものである。 3 重点テーマ 将来都市像の実現に向けて、戦略的に実施する大きなまちづくりの方向性となる3つの重点テーマを次のとおり定める。 ① 心も暮らしも豊かなまちをつくる ② 自然と歴史をいかし、みんなが笑顔になれるまちをつくる ③ 市民の誇りとなる多賀城らしい魅力を創出する

8. 上位・関連計画

(3) 仙台塩釜港背後市町の上位・関連計画（その4）

分類	上位計画等	概要	
市・町政策	七ヶ浜町長期総合計画 (令和4年3月 七ヶ浜町)	基本理念 安心 笑顔 心いやされるまち 基本理念を実現するため、8つの基本目標を掲げます。 【基本目標1】 癒しの空間を共感するまちづくり 【基本目標2】 活気を創出していくまちづくり 【基本目標3】 絆で生きがいを持つまちづくり 【基本目標4】 子どものゆめを込めるまちづくり 【基本目標5】 ひとと地域を笑顔でつなぐまちづくり 【基本目標6】 みんなでつくる安全安心なまちづくり 【基本目標7】 快適に楽しく暮らせるまちづくり 【基本目標8】 共に築く新なまちづくり	3. 土地利用の方針図
	東松島市第2次総合計画 (後期基本計画) (令和2年12月 東松島市)	(1) まちづくりの将来像 住み続けられ持続・発展する東松島市 —地方創生のトップランナーをめざす—	(2) まちづくりの基本理念 「まちづくりの将来像」実現に向け、これまでの復旧・復興の取組の上に立ち、なお必要な心の復興とともに将来に向けた地方創生及びSDGsを基調とし、次の基本理念を掲げる。 - 本市産業の持続的な成長促進と働く場の確保 - 地域全体で支える学びと子育て環境の充実 - 安全・安心で快適に生き生きと暮らせる市民協働の地域社会

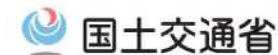
(3) 仙台塩釜港背後市町の上位・関連計画（その5）

[illegible]

9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

(1) 「協働防護」による港湾の気候変動適応

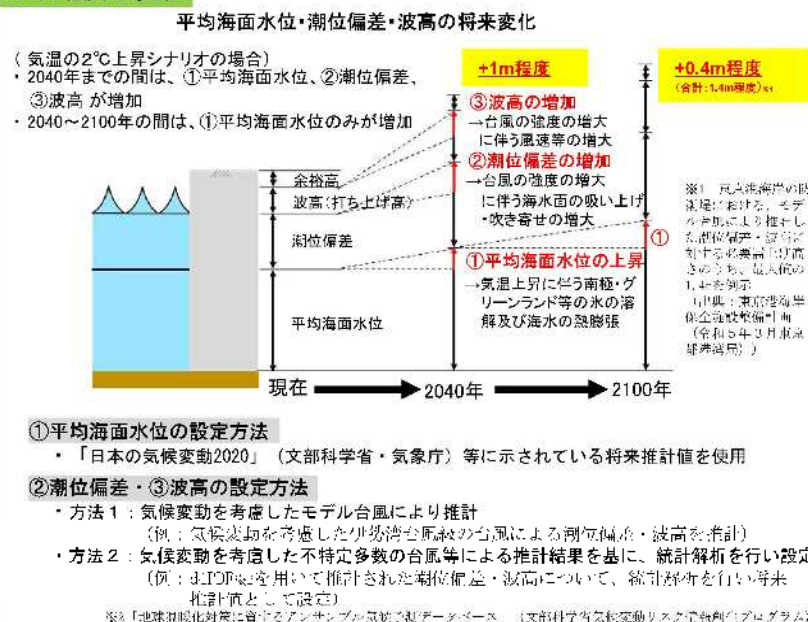
「協働防護」による港湾の気候変動適応



3つのポイント

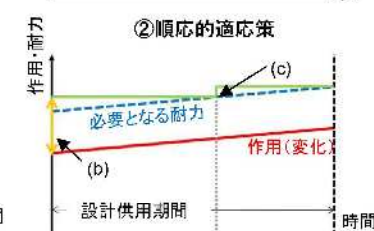
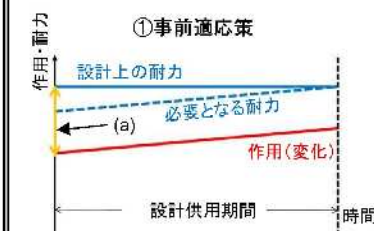
- ・気候変動により将来にわたり外力が増加
- ・外力が経年変化することを考慮した設計を導入
- ・官民の多様な関係者が合意して「協働防護」を推進

外力の設定の考え方



港湾の施設の設計の考え方

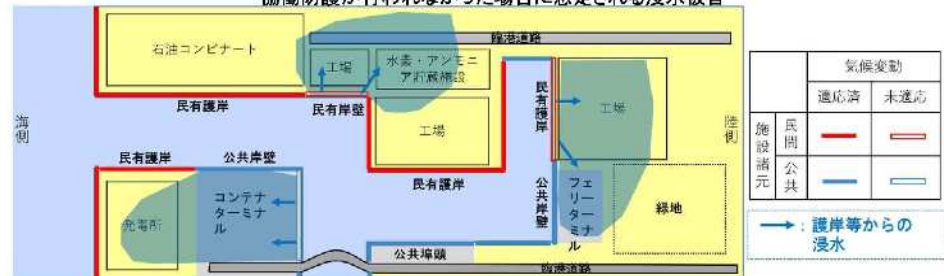
- 気候変動に伴い設計供用期間内に想定される作用の経年変化に対し、施設の要求性能を確保する。
- それに対応する方策として、①設計供用期間の初期段階で対応する「事前適応策」と、②設計供用期間中に段階的に対応する「順応的適応策」がある。



協働防護の推進について

- 港湾には、公共・民間の多様な主体が集積。
- 一部の主体が所有する護岸の嵩上げ等が不十分である場合、浸水被害が港湾全体に及ぶため、物流機能や産業機能に支障が生じる恐れ。
- すべての関係者の合意のもと、気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、各々が施設の改良等を行う「協働防護」を推進することにより、物流機能や産業機能の維持が可能。

協働防護が行われなかった場合に想定される浸水被害



9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（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

基本方針の変更の主な内容

別紙

「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化」

令和5年7月の交通政策審議会答申「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」を踏まえ、関係者が連携した所要の仕組みの整備や新たな技術開発等に関する記載内容を修正・追記。

「クルーズの安全・安心の確保」

令和5年9月の「国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ」等を踏まえ、適時適切な感染症の感染防止対策に関する内容等を修正・追記。

「総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備への対応」

特定利用港湾に係る「運用・整備方針」を踏まえ、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備への対応に関する記載内容を追記。

「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方への対応」

「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を踏まえ、令和6年度から概ね5年程度で取り組むべき施策の方向性等についての最終とりまとめの内容を反映。

「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策」

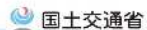
「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」のとりまとめ内容を踏まえ、港湾で利用される情報システムにおけるサイバーセキュリティ対策等に関する記載内容を追記。

上記に加え、政府の会議で示された内容等について、今回の変更において反映。

9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（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

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 答申 概要①



別紙

I. 地震・津波による災害リスク

○能登半島地震の被害状況と初動対応

- 石川県を中心に計22港において、岸壁の変位、背後の沈下、津波、地盤の隆起等の被害が発生
- 事前の警戒の有無により初動可否判断に差が生じた
- 応急復旧に必要な資機材を現地調達することにより迅速な復旧が可能

○能登半島地震における被災地支援活動

- 岸壁前面の新設・引地や背後の荷さばき地・道路の被災が円滑な支援活動の妨げに
- 支援船は、能登半島地域近隣の港湾で支援物資の積み込みや荷役を行い、被災地の港湾との関を確保
- 能登半島地域の港湾でのみ重による岸壁の利用制限等を実施したが、能登半島地域外では支援船の増強が必要

○今後の大規模災害発生リスク

- 南海トラフ地震、首都直下地震等大規模地震の30年以内発生確率が70～80%に増加
- 大規模地震時には、代替港湾等に取扱能力を超える貨物が集中するなど、被災地外へも影響が波及する恐れ

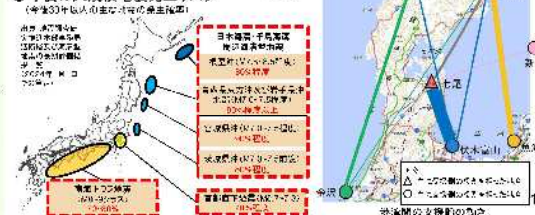
○能登半島地震の被害状況



○港湾を通じた被災地支援活動



○今後の大規模地震発生リスク



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 答申 概要②



別紙

II. 今後の大規模災害リスク等を見据えて取り組むべき施策

1. 防災推進にあたっての基本的考え方

- 既存ストックや他機関・民間のリソースも活用しながら、ハード面、ソフト面の施策について推進

2. ハード面の対策

○海上支援ネットワークの形成のための防災拠点

- 耐震強化岸壁、内陸へ繋がる道路、物資の仮置き等のための背後用地や緑地、道路・泊地等、一気通貫した施設の耐震化・液状化対策等により災害時の健全性を確保（地域防災拠点）
- 地域防災拠点に加えて、支援船への補給・物資積み込み等の後方支援に利用される支援側港湾の役割も想定し、耐震強化岸壁等必要な規模の施設の健全性を確保（広域防災拠点）

○耐震波性の確保

- 防波堤等の耐震性強化、航路・泊地の埋込等の早期復旧等に資する対策の検討、水門・陸揚等の自動化・遠隔操作化等の推進

○迅速な施設復旧

- 復旧に必要な砕石や重機等の資機材の備蓄、関係事業者との協定締結、作業隊の確保の体制構築等の事前の備え

○幹線物流の維持

- 我が国の産業・経済に大きな影響を与えないよう、コンテナ、フェリー・RO-RO等の幹線物流について、強固な物流ネットワークを確保

○海上支援ネットワークの形成のための防災拠点



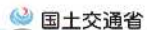
○耐震波性の確保



○迅速な施設復旧



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 答申 概要③



別紙

II. 今後の大規模災害リスク等を見据えて取り組むべき施策

3. ソフト面の施策

○港湾BCP・広域港湾BCPの実効性向上

- 港湾BCPの地方港湾での策定や不断の見直し・拡充、訓練の実施による意識強化
- 地域防災拠点・広域防災拠点の連携・役割分担等、広域災害を想定した計画策定

○災害発生時の対応の迅速化・的確化

- ドローン・衛星・夜間監視が可能なカメラ等の活用による施設点検の迅速化
- 機材の点検計画の自動化・的確化、判断に必要な情報を共有するツールの構築・運用等による施設の利用可否判断の迅速化
- 支援側港湾においても支援船等の利用調整による港湾利用の最適化を通じた被災地支援の円滑化

○関係機関・民間との連携

- 訓練実施等による災害時の海と陸の連携、港湾間、関係機関との連携体制の強化
- 沿岸部の倉庫や民間船艇等、民間のリソース活用のための体制づくり（協定締結、訓練の実施、民間のBCP策定の推進等）

○情報共有ツール

- 防災情報の一元化・共有のための「防災情報システム」の推進（高度化によるソフト面の高度化の更なる円滑化）

○港湾BCP・広域港湾BCPの実効性向上



○支援船等の利用調整



○民間のリソースの活用



○迅速な施設点検・利用可否判断



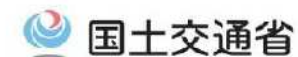
○情報共有ツール



9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（4）メタノールバンカリング拠点のあり方検討会とりまとめ

メタノールバンカリング拠点のあり方検討会とりまとめ骨子



はじめに

世界の港湾・海運の脱炭素化の流れに日本が遅れを取らないよう、次世代燃料の1つであるメタノールのバンカリング方策をとりまとめることが目的

メタノールバンカリングを巡る現状

- ・船舶燃料に対する規制の動向
外航：IMOにおいて2025年に新たなルールが合意・条約承認、2027年に同条約の発効見込み
内航：2030年約17%、2040年約36%のCO₂排出削減目標
- ・次世代船舶燃料の動向
メタノールの特色：常温常圧で液体、危険物
- ・メタノール燃料船の建造状況
増加傾向にあり、2050年には4割を占める可能性も指摘される
- ・メタノールバンカリングの実施状況
2021年以降、世界各地で実証実施等、環境整備が進む
- ・メタノールの調達・供給体制
日本では全量輸入、世界各地でグリーンメタノール製造構想

次世代燃料の活用に向けた政府方針

- ・政府の戦略
GX推進戦略として、海運の脱炭素化、10年で3兆円の官民投資目標
- ・国土交通省の取り組み
IMOにおける海運の脱炭素化の制度設計、内航海運脱炭素化方策の検討
カーボンニュートラルポート(CNP)の形成、国際コンテナ戦略港湾政策として、港湾における低・脱炭素燃料バンカリングに対応
- ・経済産業省の取り組み
合成燃料(eメタノール)の2025年製造開始、2030年代前半までの商用化に向け、設備投資やビジネスモデル確立に向けた実証支援

メタノールバンカリング実施の流れ

- ・港長許可手続きの基準・安全対策等の考え方
港長許可手続きに関する具体的な考え方を明示、既存ケミカル船を活用したバンカリングは港長の知見により許可審査が可能であり事業者の第三者等による個別の安全検討は不要
- ・メタノール燃料船及びバンカリング船の設備及び船員の要件
IMOの規定、危規則に規定するケミカルタンカーの構造設備要件を満たし、船員法に基づく危険物等取扱責任者の乗船が必要
- ・具体的な作業手順等
横浜港で大型コンテナ船へのメタノールバンカリングシミュレーションを実施、実運用に向けた細かな課題や検討事項を抽出

メタノールバンカリング拠点形成に向けて

- ・拠点形成に向けた検討
東京湾をモデルケースとしたシナリオ、必要設備等の検討
- ・情報の集約・共有体制の構築
- ・海外との連携
- ・今後の課題
夜間実施の安全対策検討、フィージビリティ検討、教育訓練・人材確保等

メタノールバンカリング実施に向けたロードマップ

- ・短期的な取り組み
対外発信、既存設備を活用したバンカリングによる経験の蓄積、需要の喚起
- ・中長期的な取り組み
需要の拡大に合わせたバンカリング専用船の確保、グリーンメタノールの供給体制の強化等に向けた設備投資

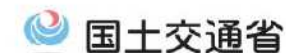
おわりに

我が国におけるメタノールバンカリングの開始に向けた環境整備が完了、官民連携による取り組みの加速を期待

9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（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）」

CNP認証（コンテナターミナル）の概要



制度概要

- 目的：カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けたコンテナターミナルにおける脱炭素化の取組の透明化を図り客観的に評価することにより、当該取組を促進することを目的とする。
- 対象：本認証制度の認証等の対象は、国内の港湾のコンテナターミナルとする。
- 申請者：本認証制度の申請者は、港湾管理者が運営する公共ターミナルの場合は港湾管理者、民間事業者が運営する公共ターミナルの場合は借受者又はターミナルオペレーターとする。



CNP Certification

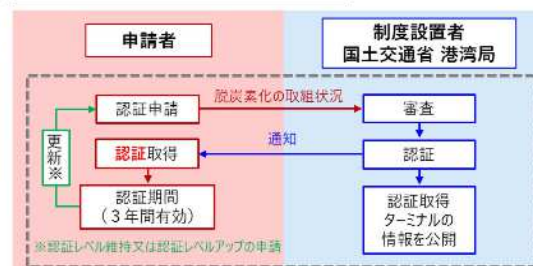
CNP認証ロゴマーク

CNP認証（コンテナターミナル）で評価する 脱炭素化の取組例



- ターミナルにおける脱炭素化の取組の実施状況に応じてレベル1からレベル5までの多段階の認証レベルで評価する。

申請・認証等の流れ



- 本認証制度の認証を受けることを希望する申請者は、制度要綱に基づき、設置者に認証を申請する。
- 設置者は、審査を行い、当該申請内容が認証レベル毎に設定された要求事項を満たす場合、当該レベルを認証する。
- 認証の有効期間は3年とする。
- 認証の更新又は認証レベルの変更を希望する場合設置者に申請するものとする。認証レベルの変更は、認証の有効期間内でも申請することができる。
- 申請料は当面無料とする。

9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（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

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) 概要



国土交通省

1. ガイドラインの位置付け

- ✓ 2050年カーボンニュートラル実現に向け、今後、港湾において低炭素水素等を輸入するための受入拠点の整備等が促進されることが見込まれる。
- ✓ 一方、限られた港湾空間において、将来求められる物流等の港湾機能等とも調和させながら整備する必要があり、港湾計画との整合や既存ストックの有効活用への配慮も求められている。
- ✓ 本ガイドラインは、港湾管理者や民間事業者が港湾における低炭素水素等の受入拠点形成に向けて、港湾計画の変更や実際の施設整備を行うにあたっての一助とすることを目的に、可能な限り多くの場合に参考となるよう一般化し、安全かつ効率的な施設配置や運用等を検討する際の留意点を整理するもの。

2. 港湾における水素等の受入環境整備の安全対策に関する法令等

- (1) 水素等の受入環境整備に特に確認を要する法令等
 - ・水素等の受入拠点に係る港湾施設の配置、運営等の検討に関わる以下の法令等について、**主な規制、水素等に係る規定等を整理。**
 - ※港則法、危険物船舶運送及び貯蔵規則（危規則）、港湾法、大型タンカー及び大型タンカーバースの安全防災対策基準（行政指導指針）、高圧ガス保安法、電気事業法、ガス事業法、石油コンビナート等災害防止法、労働安全衛生法、毒物及び劇物取締法（アンモニア）、悪臭防止法（アンモニア）、消防法
- (2) 特に留意が必要な法令等
 - ・上記のうち、岸壁等の施設配置や運用等の検討に際して特に留意が必要なものを詳細に整理。

3. 水素等の受入拠点において想定される港湾の利用方法

- ✓ 限られた港湾空間・施設を効率的に活用していく水素等の受入拠点を形成する観点から、以下の利用方法を想定。
 - 隔離された岸壁等を他の岸壁利用と重複せず利用する場合
 - 一般貨物等の取扱岸壁等と隣接した岸壁等を利用する場合
 - 同一岸壁を他の利用と重複して利用する場合
- ✓ 各港湾脱炭素化推進協議会等を通じて港湾管理者と各関係者が調整し、地域の実情に沿った受入拠点の整備・運営方法の検討が必要。

4. 施設配置と安全管理・運用に関する留意点

- (1) 需要の把握
- (2) 船舶の係留・荷役に係る岸壁等の検討
- (3) ヒト・車両等の輸送動線の検討（平面的な観点での検討）
- (4) 適切なパイプラインの設置の検討
- (5) 周辺の土地への対応の検討
- (6) 将来的な水素等の需要増大への対応の検討
- (7) 自然災害への対策の検討
- (8) 安全管理・運用に係る留意点

9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（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

【概要版】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

基本的な方向性

- サーキュラーエコノミーへの移行に伴い、広域的な分別収集・再資源化の動きが増え、循環資源の流動・循環が盛んになることが見込まれる。
- サーキュラーエコノミーを促す様々な社会的要請に対応し、広域的な資源循環ネットワークやリサイクル産業の拠点の形成を目指す必要がある。

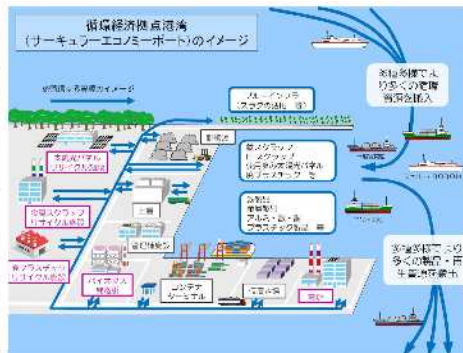
循環経済における海上輸送拠点の形成

○循環資源の流動・種類が増大、小口の循環資源の輸送ニーズへの対応、周辺環境や他の貨物への影響を防止するための対策など、循環資源の流動に関するニーズに対応する港湾を、「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」として認定することが求められる。

○既存のリサイクルポートは、今までも港湾を核とする循環物流システムの構築に貢献してきた経緯から、サーキュラーエコノミーポートに移行し、その取組を深化することが望ましい。

○サーキュラーエコノミーポートは、具体的に以下のような点を総合的に勘案し選定すべきである。

- ・広域的な循環資源の流動をはじめとする循環物流にかかる港湾取扱貨物量が一定程度見込まれること。
- ・高度な分別収集・再資源化施設をはじめとするリサイクル関連施設が既に立地している、又は立地が見込まれること。
- ・小口の循環資源の輸送ニーズへの対応や、他の港湾との連携、共同輸送をはじめとする大量一括輸送を実現するための対応が実施されている、又は計画されていること。
- ・周辺環境や他の貨物への影響を防止するなど、港湾において多様な循環資源の取扱が円滑に行えること。
- ・その他、港湾におけるサーキュラーエコノミーへの貢献に関する取組が実施されている、又は計画されていること。



【概要版】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

サーキュラーエコノミーポート政策での主な取組

○循環資源の流動の見える化

- ・今後、流動が増大すると考えられる循環資源の港湾内（背後地や周辺地域を含む）の流動量、輸送手段などを把握することは重要。
- ・令和7年度以降に、必要となる循環資源の流動を把握する方法を検討する必要がある。

○港湾における循環資源の取扱に関する運用の緩和・整理

- ・循環資源の円滑な取扱を推進するとともに、運用に関して差異が生み出されないよう促すことを念頭に、港湾における循環資源の取扱に関するガイドラインの策定に向けた検討を、令和7年度に開始する必要がある。

○循環資源取扱支援施設の整備に対する支援制度の見直し

- ・リサイクルポートにおける循環資源の取扱・保管施設等の整備に対する国の補助制度について、今後、流動・種類が増大が見込まれる循環資源の港湾における円滑な取扱を支援するため、港湾機能の高度化などの観点から、令和7年度以降に見直しの検討を行うことが求められる。

○官民一体となって取組を推進する体制の構築

- ・「リサイクルポート推進協議会」と連携し、令和7年度以降に、サーキュラーエコノミーポート政策の推進に官民が一体となって取り組む体制を構築する必要がある。

○国内における循環資源の適正な流動の推進

- ・国内での循環資源の適正な流動を推進するため、国内循環が望ましい循環資源に資するトレーサビリティの確保や、港湾行政と環境行政が協力した対応策を、令和7年度以降に、関係省庁が連携のうえ、検討することが求められる。

○港湾へのリサイクル関連施設の誘致・集積

- ・再資源化事業の高度化に基づき認定などによるリサイクル産業の拠点の形成の取組などと連携し、港湾内および背後地にリサイクル関連施設を誘致・集積することが求められる。

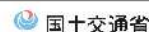
フォローアップ

- 本とりまとめの策定を進捗を把握するため、一定程度経過した後にはフォローアップを行う必要がある

9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（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

安全ガイドラインについて



- 本ガイドラインは、令和6年4月に策定しました「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1版）」を、その後の港湾を取り巻く環境の変化等を踏まえて、「**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）**」として改訂したものです。
- また、本ガイドラインは、関係法令に準じて国が定める「ガイドライン」として、（強制要件ではなく）**推奨事項を列挙**しているものであり、事業分野の特性に鑑み、重要インフラ事業者等をはじめ、全国の港湾関係事業者等の皆様に、**自らのセキュリティ対策を実施する際の参考資料として活用することを想定**しています。
- ただし、本ガイドラインに掲載の一部の項目については、**港湾運送事業法に基づき、一定の一般港湾運送事業を営む際の事業計画において遵守すべき事項**とされている項目もありますので、法令等の遵守に当たり漏れないようにお願いします。
- 本ガイドラインの本文は、「導入編」、「経営者層編」、「セキュリティ責任者編」、「システム構築・運用者編」、「港湾管理者等編」の5編に分けるとともに、チェックリストやQ & A等の付属資料によって構成されており、**各編で想定する読者それぞれの目的に応じて、どの部分を読めばいいのかわかるように構成を見直**しています。
- 本概要版のP 6「はじめに～」からP 24の「5. 対策項目」においては、**本ガイドライン全体の構成を理解していただく観点から、第1版時の目次構成を基本に、第2版の各編との関係性（どこに記載があるのかなど）がわかるように整理**しています。

2. 港湾分野における「安全ガイドライン」の概要



～「安全ガイドライン」の対象範囲～

導入編

- ✓ 港湾分野において、国民生活や社会経済活動への影響が大きく事業継続に対する取り組みの対象となる情報システムは、第一に、コンテナターミナルにおける**ターミナルオペレーションシステム（TOS）**が挙げられます。
- ✓ また、TOSと同様に、システム停止によるサービス障害が、社会経済活動等に多大な影響を与えるシステムについても、**保護対象**となります（重要インフラ事業者等の責任において、当該システムを検討・抽出する必要があります）。
- ✓ 重要インフラ事業者等は、上記のTOS等システムに対して、**外部からのサイバー攻撃のみならず、内部犯行や過失、システム障害（自然災害含む）**等を念頭に置き、セキュリティ管理策を実施することが求められます。

港湾分野における主要システム

主要システム	主要機能
ターミナルオペレーションシステム（TOS）	貨物取扱システム コンテナドキュメント管理システム オペレーションシステム ゲートシステム

港湾分野における重要インフラサービス障害の例

重要インフラサービス	システムの不具合から引起こす重要インフラサービス障害の例
TOSによるターミナルオペレーション	荷役効率低下、停止によるコンテナ貨物の積入・搬出の停滞、停止

本ガイドラインの対象とするターミナル種類、リスク事例

	外部からのサイバー攻撃	内部犯行、過失、システム障害（自然災害含む）
コンテナターミナル	ガイドラインの対象	ガイドラインの対象
コンテナターミナル以外	ガイドラインの対象	ガイドラインの対象



9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

（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

1. 背景・目的

国際クルーズが本格的に運航再開して2年目となるころ、外国クルーズ船の寄港回数2,000回を超えること等の観光立国推進基本計画（令和5年3月閣議決定）の目標達成のために、クルーズ旅客の満足度を向上させ、リピート寄港を含めた寄港を誘致する取組が重要となっています。

そのためには、クルーズ船寄港時の旅客受入れについて、さらなる利便性や安全性の向上（乗下船や二次交通への移動）が必要となります。

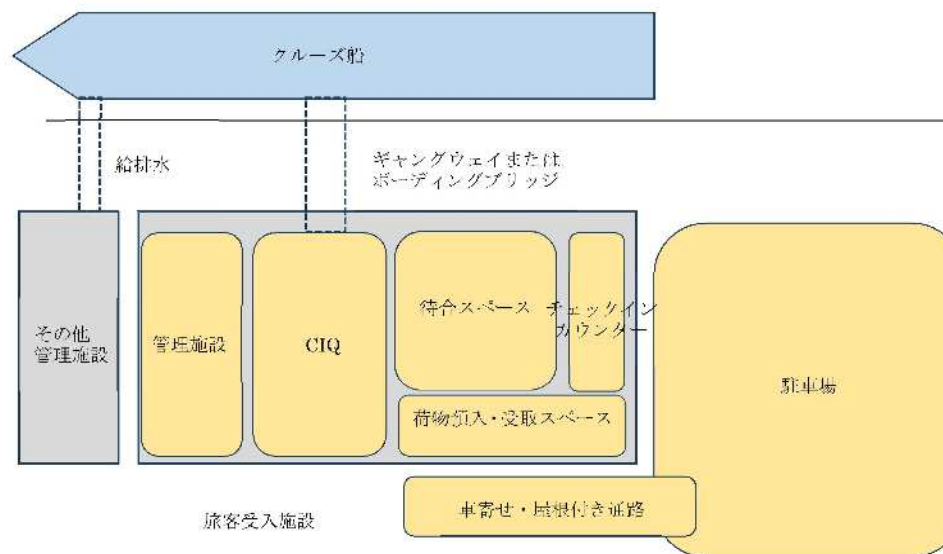
そこで、クルーズ旅客のさらなる利便性や安全性向上に向け、クルーズ旅客受入施設を港湾管理者等が整備する際の活用を想定したガイドラインを策定しました。

2. ガイドラインの概要

クルーズ船の寄港パターン（発着港等・寄港港）及び旅客受入施設の有無を元に、4ケースに分類し、クルーズ旅客の受入機能高度化を図るために必要な機能・施設等について整理。

<目次>

- （1）水域施設、係留施設
- （2）旅客受入施設
- （3）旅客動線円滑化のための設備・システム
- （4）旅客受入施設の付加機能
- （5）旅客受入施設の管理・運営体制等
- （6）海上二次交通への接続



図表 3-1 旅客受入施設の概況

9. 懇談会報告書作成（令和6年3月）以降の港湾政策の変更等

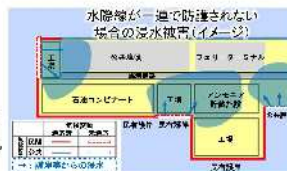
（10）「港湾法等の一部を改正する法律」の公布

●港湾法等の一部を改正する法律案

背景・必要性

1. 令和6年能登半島地震で明らかになった課題

○港湾を核とした海上輸送の重要性が再認識された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達等に困難が生じた。災害時における、港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか、かつ確実に確保するための体制構築が不可欠。



2. 気候変動に伴う海面上昇

○気候変動に伴う海面上昇が予測される中、多様な主体が立地し、水際に面するという港湾の特性上、官民の関係者の協働による備えが不可欠。

3. 港湾管理者の技術職員不足

○港湾インフラの老朽化・陳腐化が進む中、中小港湾管理者においては、技術職員不足が深刻化。地域を支える港湾インフラの機能確保に係る工事の実施が困難となっており、必要に応じてサポートする仕組みが必要。

4. 洋上風力発電の導入促進に向けた課題

○洋上風力発電の導入が進む中、洋上風車の設置・維持管理に必要な基地港湾の利用スケジュールがさらに過密になることが予想。2050年カーボンニュートラルの達成に向けた洋上風力発電の導入目標を確実に達成するため、基地港湾の一時利用の調整を円滑に行うための仕組み等が必要。

法案の概要

1. 緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等

- 災害時やむを得ない場合、港湾施設の応急復旧に他人の土石等を活用可能とする制度（応急公用負担）の創設
- 緊急物資等の輸送拠点としての機能強化に資する民有港湾施設を災害時に港湾管理者が使用することができる協定制度的創設
- 倒壊した場合、緊急物資等の輸送に支障を及ぼす恐れのある民間の港湾施設（荷さばき施設等）に対する港湾管理者による勧告制度の拡充
- 災害時における国から港湾管理者に対する支援船舶の入港需要等の必要な情報の提供 等



2. 気候変動に伴う海面上昇に対応した港湾の保全（協働防護）

- 気候変動に伴う海面上昇から港湾の保全を図るための護岸の嵩上げ等といった、官民協働の取組を促進するための協働防護計画制度の創設
- 港湾管理者・立地企業等からなる同計画の作成・実施に関する協働防護協議会の設置
- 協働防護計画に基づく取組を促進するための協定制度的創設 等



3. 公共岸壁等の適切な機能確保のための工事代行等

- 港湾管理者の要請に基づく、国による高度な技術等を変更する港湾工事の代行制度の創設（予備）
- 国が港湾工事を行う場合において、港湾管理者と協議の上で、工事に必要な権限を代行する措置の創設

4. 洋上風力発電の導入促進に向けた課題への対応

- 基地港湾の一時的な利用に関する協議を行うための協議会制度の創設 等
- ※3. 4. に関し、北海道港湾工事法・沖振法にも適用するための所要の改正を併せて行う。

【目標・効果】

- 能登半島地震を踏まえた緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保等により、港湾の防災対策の充実を図る。
（KPI）能登半島地震を踏まえた防災対策を含めた港湾BCPの改訂率（重要港湾以上）（現在）0%→（2030年度）100%
- 洋上風力発電設備の設置・維持管理に必要な基地港湾の利用の効率化等により、洋上風力発電の導入促進を図る。
（KPI）（現在）約510万kW→2030年までに1,000万kW、2040年までに3,000万kW～4,500万kWの案件形成