



仙台塩釜港長期構想2026

～仙台塩釜港の将来像と中長期ビジョン～





令和8年11月

宮城県土木部港湾課

目次

はじめに 1

1. 仙台塩釜港の将来像 3

1.1 これからの社会における港湾の役割 3

1.2 仙台塩釜港の将来像 4

1）宮城・東北の経済をけん引する港湾 5

2）災害対応に強い強靭な港湾 6

3）自然環境と共生する港湾 7

4）にぎわいと活気にあふれる港湾 8

1.3 港湾で取り扱う貨物量の将来見通し 9

1）仙台塩釜港の物流ネットワーク 9

2）将来における貨物量の見通し 10

2. 将来像実現に向けた基本戦略 12

2.1 ～全体コンセプト～

『仙台塩釜港の全体最適化により、あらゆるニーズに応える「総合港湾へ」』12

2.2 ～個別戦略～ 13

戦略1【物流】 宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに貢献する最高の港湾物流サービスの提供 13

戦略2【防災・施設維持】 BCP が充実した安全・安心で強靭な広域海上防災拠点を構築 14

戦略3【環境】 自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラルポートを形成 15

戦略4【観光・交流】 地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成 16

3. 将来像を実現するための主要施策 17

3.1 戦略・主要施策の体系図 17

3.2 各戦略における主要施策 18

戦略1【物流】 宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに貢献する最高の港湾物流サービスの提供 18

戦略2【防災・施設維持】 BCP が充実した安全・安心で強靭な広域海上防災拠点を構築 29

戦略3【環境】 自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラルポートを形成 39

戦略4【観光・交流】 地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成 44

4. 仙台塩釜港の長期的な空間利用方針 53

4.1 長期的な空間利用の考え方 53

4.2 長期的な空間利用計画 54

5. 長期構想の実現に向けて 62

5.1 施策実施の方向性 62

5.2 施策展開における配慮事項 64

参考資料

資料編

1. 長期構想の位置付け

2. 仙台塩釜港（全体）のあらまし

3. 仙台塩釜港の現状・課題

用語集

はじめに

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３港統合を行うことで、「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す。

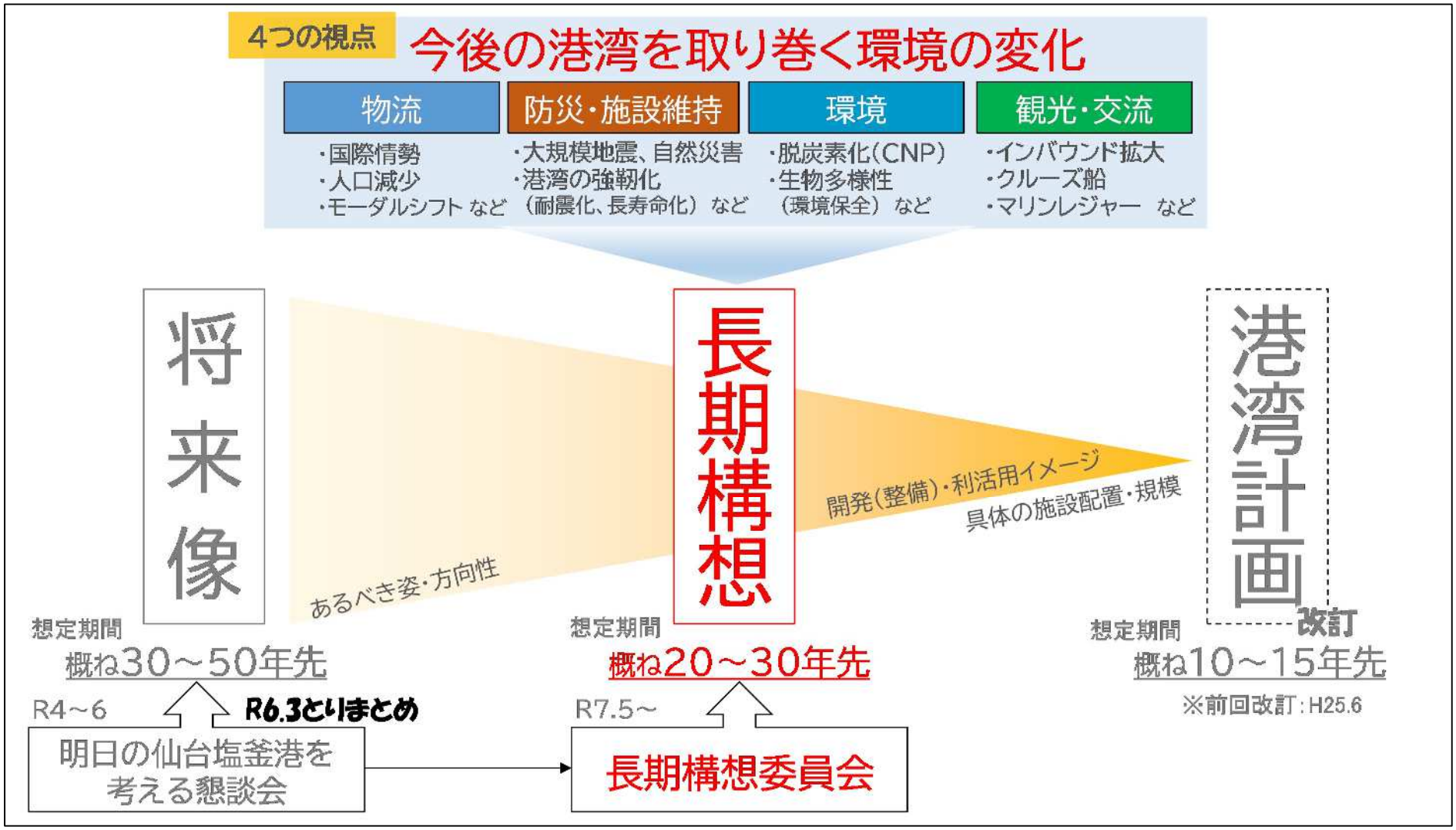
仙台塩釜港の港湾管理者である宮城県では、この既定計画に基づき、港湾施設の復旧のみならず、その後の貨物量の動向や社会的要請を踏まえた港湾機能の強化に取り組んできたところです。

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ます。

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、将来にわた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したものです。

仙台塩釜港長期構想委員会では、令和６年３月にとりまとめられた「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、関係者と意見交換し調査検討を行い、概ね２０～３０年先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しています。

●長期構想の位置付け（将来像・港湾計画との関連性）



1. 仙台塩釜港の将来像

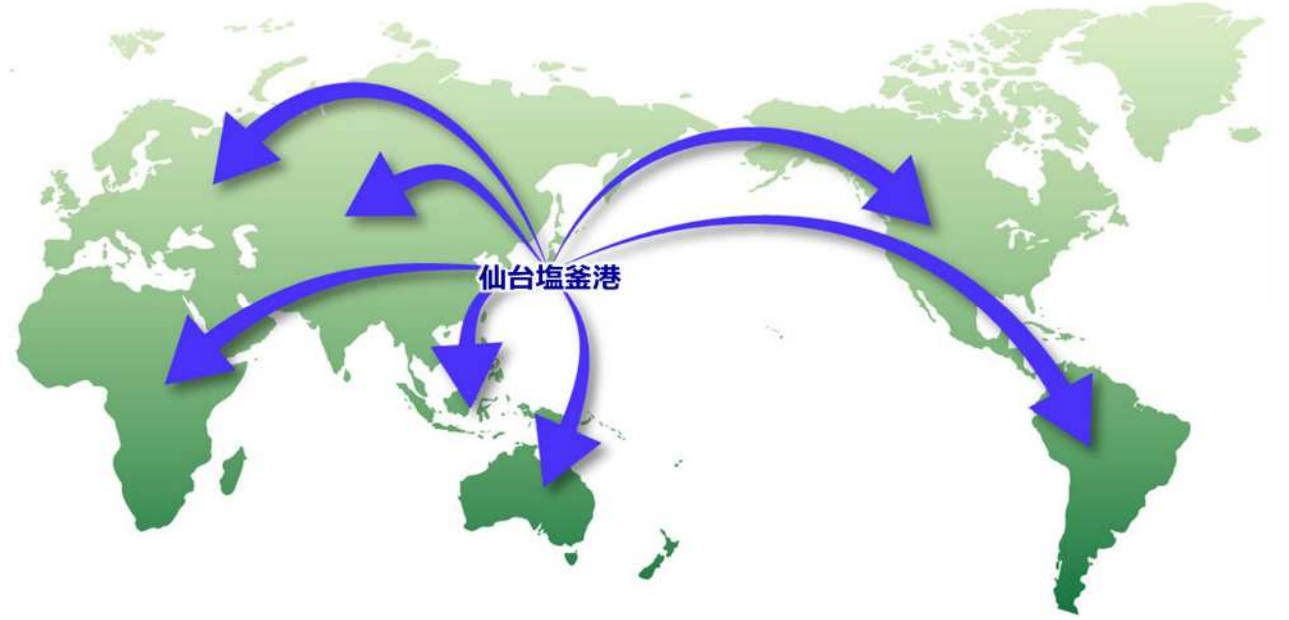
1.1 これからの社会における港湾の役割

日本は周囲を海に囲まれた島国であり、海外との貿易には船舶や航空機を利用する必要があります。このうち重量ベースで見ると、日本で貿易される貨物の約 99.6%が船舶で運ばれており、港湾は日本の経済や暮らしを支える重要な玄関口となっています。

仙台塩釜港は、東北地域を代表する国際物流拠点であり、完成自動車や原油、水産品、セメント、木材チップ、ゴム製品（タイヤ）など多様な貨物を取り扱っています。世界 100 以上の国や地域、280 以上の港湾と取引を行い、東北と世界を結ぶ玄関口としての役割を担っています。また、東北で取り扱われている貨物の約 3 割を仙台塩釜港が占めており、国際フィーダーコンテナの取扱量は国内トップクラス（国内第 2 位 ※2024 年速報値ベース）となっています。

近年、世界ではサプライチェーンの再編や脱炭素社会への移行、デジタル技術の進展など、社会経済を取り巻く環境が大きな転換期を迎えています。こうした変化の中で、港湾には物流の効率化や環境への配慮、災害時の物資輸送など、より多様な役割が求められています。

仙台塩釜港は、企業活動を支える物流拠点としてだけでなく、地域の産業や人々の暮らしを支える生活基盤でもあります。さらに、観光やレクリエーションなどを通じて人々が集い交流する場としての役割も担っています。これからの社会において港湾は、世界と地域を結び、持続可能な社会と地域の発展を支える重要な拠点として、ますますその役割が求められています。



1.2 仙台塩釜港の将来像

仙台塩釜港は、平成２４年１０月に仙台塩釜港、石巻港、松島港の３港の港湾区域を統合し、新たな国際拠点港湾仙台塩釜港として指定されました。平成２５年６月には港湾計画を改訂し、東北を牽引するグローバル港湾を実現するため、段階的に整備を進めています。

しかしながら、国際的なサプライチェーンの変化や脱炭素社会実現に向けた動き及び働き方改革に起因したモーダルシフトの進展といった港湾を取り巻く状況が大きく変化しています。

このことを踏まえ、今後の仙台塩釜港の目指すべきあり方を検討するため、学識経験者や港湾関係者等を構成員とする「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」を令和４年５月に設置し、意見交換を行い、令和６年３月に概ね３０～５０年先を目標期間とした「仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性」をとりまとめました。

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、自然と共生する強靭な仙台塩釜港



目指すべき方向性

1）宮城・東北の経済をけん引する港湾

2）災害対応に強い強靭な港湾

3）自然環境と共生する港湾

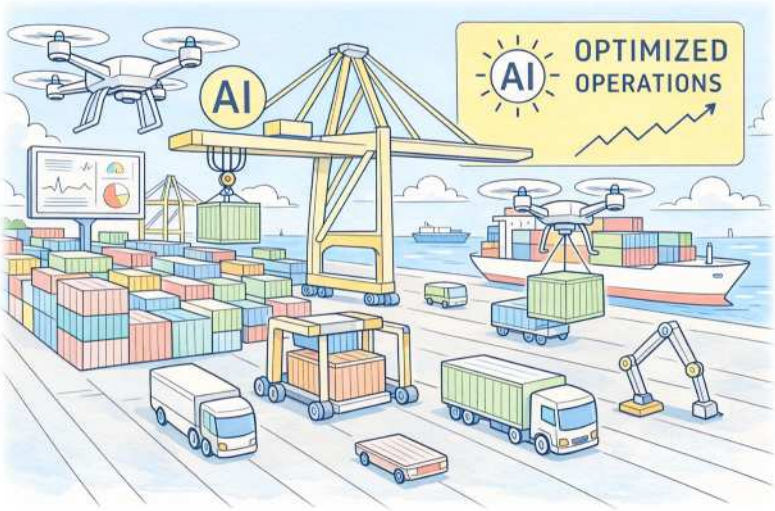
4）にぎわいと活気にあふれる港湾

1）宮城・東北の経済をけん引する港湾



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湾

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湾





※生成 AI を用いて将来のイメージイラストを作成しております

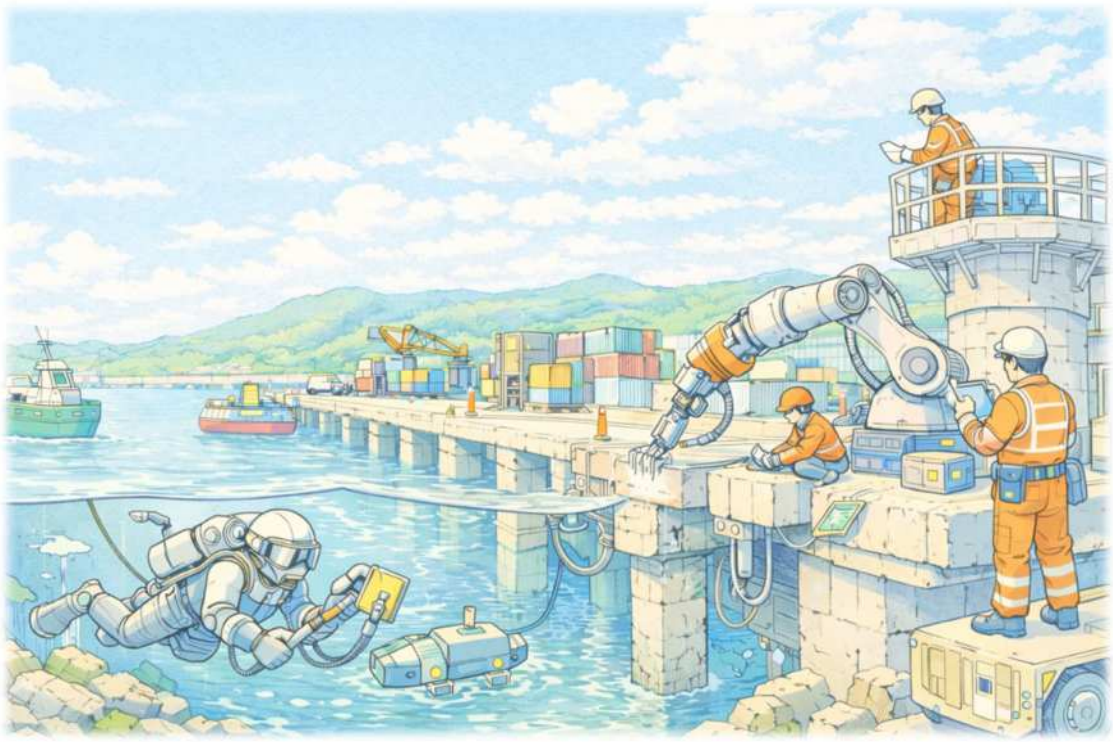
2）災害対応に強い強靭な港湾



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・安心な港湾

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湾





※生成 AI を用いて将来のイメージイラストを作成しております

3）自然環境と共生する港湾



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、荷主に選ばれる港湾

自然環境の保全に取り組み、港湾機能と共生する港湾





※生成 AI を用いて将来のイメージイラストを作成しております

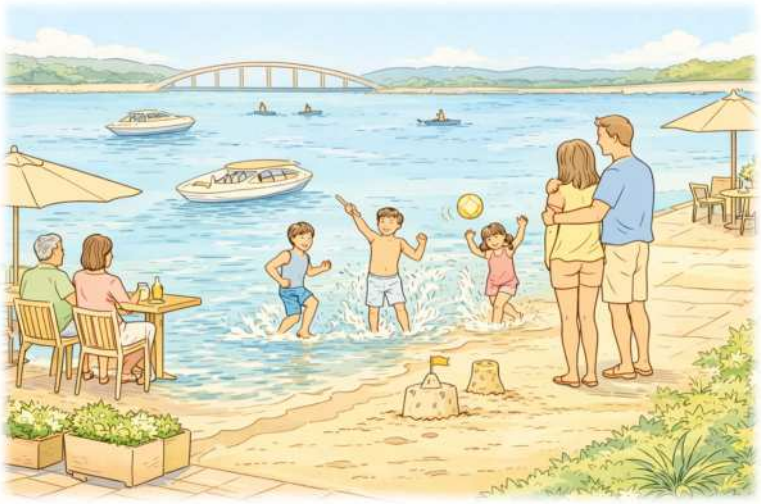
4)にぎわいと活気にあふれる港湾



交流人口の玄関口となる港湾

港周辺が、魅力的な「目的地」となり、多様な人が集まり、賑わうことができる港湾





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湾

※生成 AI を用いて将来のイメージイラストを作成しております

1.3 港湾で取り扱う貨物量の将来見通し

1)仙台塩釜港の物流ネットワーク

港湾貨物輸送は、石材や穀物、木材チップ、セメント、石油などを扱うバラ貨物（バルク貨物）と、コンテナやトラック、シャーシに積載して輸送するユニットロード貨物に大別されます。バルク貨物は主に臨海部に立地する特定の荷主の需要に応じて不定期に輸送される一方、コンテナ船やフェリー・ＲＯＲＯ船などで運ばれるユニットロード貨物は、背後圏に広がる多様な荷主に対応し、定期的なスケジュールで輸送されています。

バルク貨物は港湾から臨海部の工場や倉庫に運ばれた後、内陸を含む背後圏へ二次輸送されたり、製品として東北各地や首都圏へ出荷されます。また、ユニットロード貨物の荷主は宮城県内にとどまらず東北各地に広がっています。定期航路の拠点機能を高めるためには貨物需要の確保が重要であり、需要の増加は航路の便数増加や寄港地の拡大につながり、港湾の利便性向上に寄与します。

このような港湾物流を支えるためには、港湾と背後圏を結ぶ広域道路ネットワークの充実と貨物鉄道との連携が不可欠です。仙台塩釜港が宮城県の海上輸送の玄関口であるとともに東北地域の拠点港湾として機能するためには、東北各地の主要都市や工業団地、物流拠点と広域道路や貨物鉄道で結ばれる物流ネットワークの形成が重要です。

広域道路では東北自動車道に加え三陸沿岸道路や復興支援道路が整備されており、今後は横軸道路や日本海沿岸道路の整備によって東北全域へのアクセス向上が期待されています。また、ＪＲ東北本線岩切駅付近では仙台貨物駅の移転整備が進められており、完成後は貨物鉄道機能の向上により港湾貨物や関連する二次輸送、製品輸送のさらなる充実が期待されます。

●国際コンテナ定期航路



●高規格道路等整備状況



2)将来における貨物量の見通し

取扱貨物量の将来マクロ推計については、実質 GDP と仙台塩釜港の取扱貨物量（(トンベース)及びコンテナ取扱量(TEU)）との過年度推移に相関関係が確認できたことから、GDP の伸び率に応じて全体貨物量が増減すると仮定して推計しました。取扱貨物量(トンベース)及びコンテナ取扱量（TEU)別に 内閣府公表の GDP 成長見通し（ハイケース、ローケース）を基に推計しています。

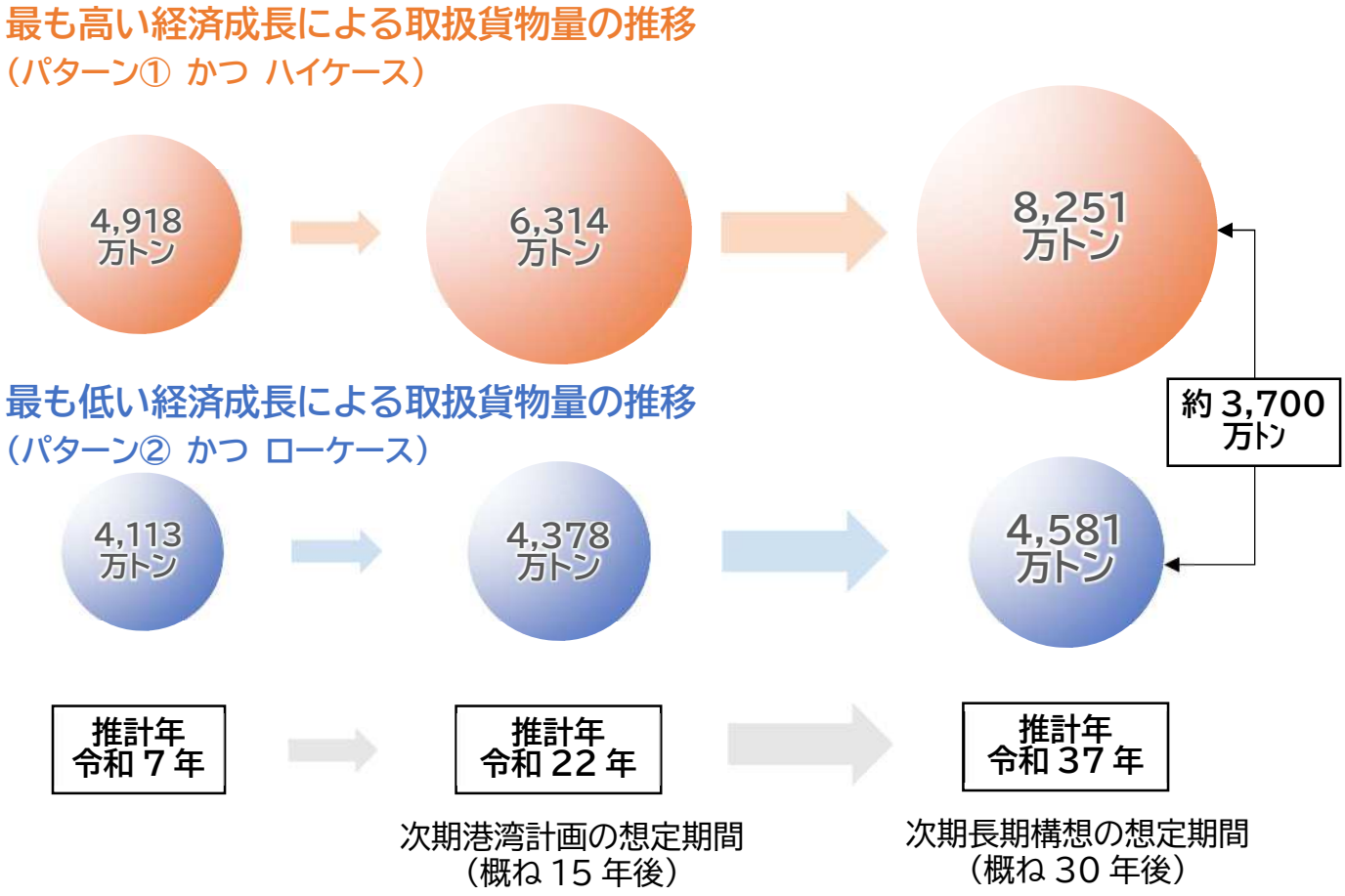
マクロ的な視点による全体貨物量の見通し

全体貨物量の実績値は、東日本大震災直後には大きく落ち込んでいますが、その後は需要も回復して、コロナ禍前まで既定計画目標に近似した傾向を示していました。

全体貨物量について、推計基準年は令和 6 年とし、コロナ禍前の平成 30 年値を基準とした「パターン①」と、令和 6 年実績値を基準とした「パターン②」の 2 ケースで推計しています。

推計結果として将来の全体貨物量は、パターン②の下限値とパターン①の上限値で令和 37 年において、約 3,700 万トンと大きな開きがあり、初期値の設定が大きく影響することから、具体的な将来値の設定については、今後の取扱貨物量の推移や国際経済・景気等の最新動向、政府による経済関連の中長期計画の内容等を見極めながら判断することとしました。

～全体貨物の見通し～



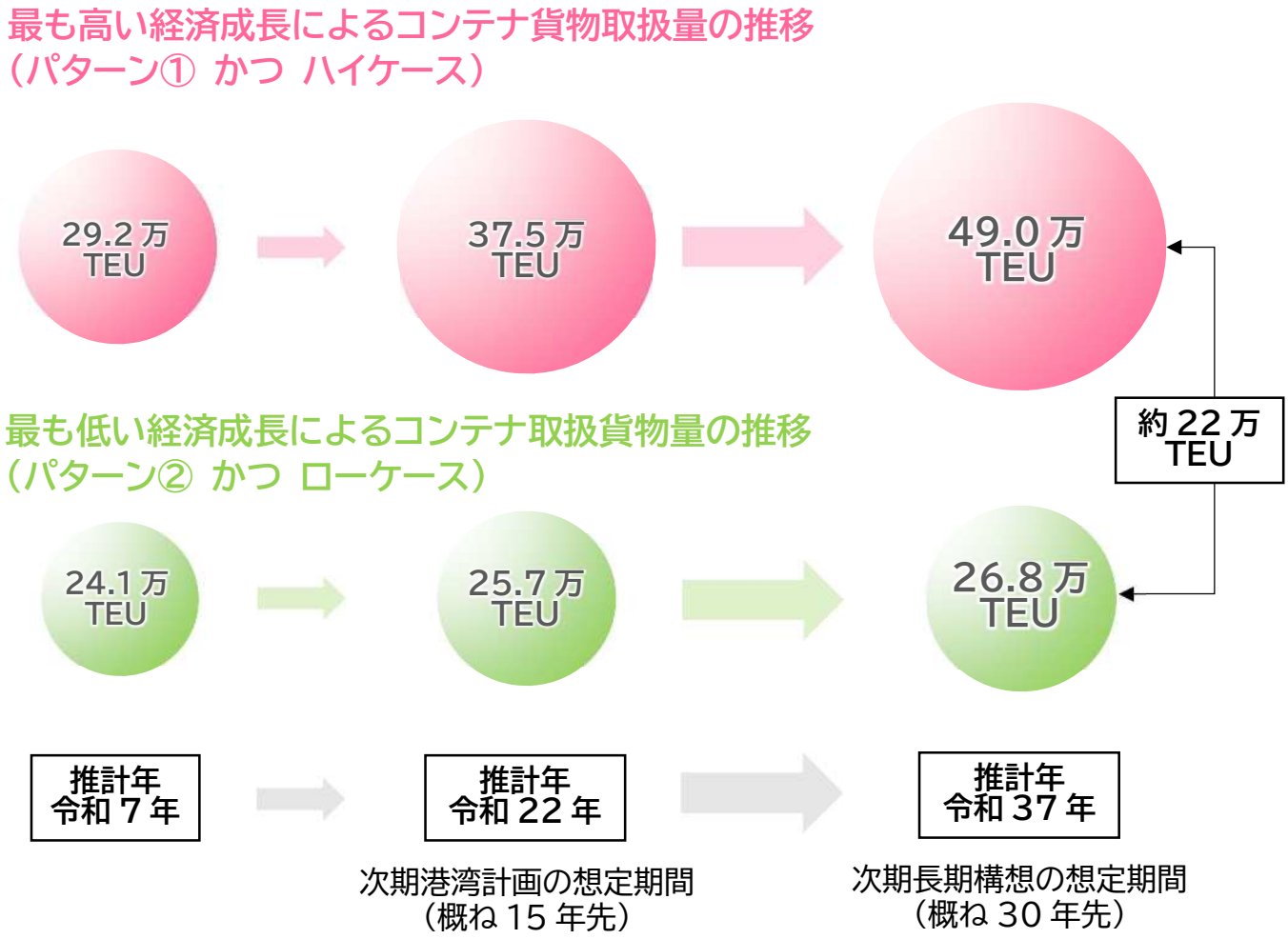
マクロ的な視点によるコンテナ貨物取扱量の見通し

コンテナ貨物取扱量の実績値は、全体貨物量と同様に東日本大震災直後には大きく落ち込んでいましたが、その後は需要も回復して、コロナ禍前まで既定計画目標に近似した傾向を示していました。

コンテナ貨物量（TEU）について、推計基準年は令和 6 年とし、コロナ禍前の平成 30 年値を基準とした「パターン①」と、令和 6 年実績値とした「パターン②」の 2 ケースで推計しています。

推計結果として将来のコンテナ貨物量は、パターン②の下限値とパターン①の上限値で令和 37 年において、約 22 万 TEU と大きな開きがあり、初期値の設定が大きく影響することから、具体的な将来値の設定については、全体貨物量と同様に今後の取扱貨物量の推移や国際経済・景気等の最新動向、政府による経済関連の中長期計画の内容等を見極めながら判断することとしました。

～コンテナ貨物の見通し～



2. 将来像実現に向けた基本戦略

2.1 ～全体コンセプト～

全体コンセプト

仙台塩釜港の全体最適化により、
あらゆるニーズに応える「総合港湾」へ

4港区が持つそれぞれの強みを最大限に生かしながら、港区毎の機能強化に留まらず、ハード・ソフトの両面において連携・補完し合えるよう機能の再編と再構築を図ることで、総合港湾として最適で最高な港湾サービスを提供し、多様化する港湾ニーズへ的確に対応していきます。

4 つの戦略

戦略1（物流戦略）
宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに貢献する最高の港湾物流サービスの提供

戦略 2（防災・施設維持戦略）
BCP が充実した安全・安心で強靭な広域海上防災拠点を構築

戦略3（環境戦略）
自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラルポートを形成

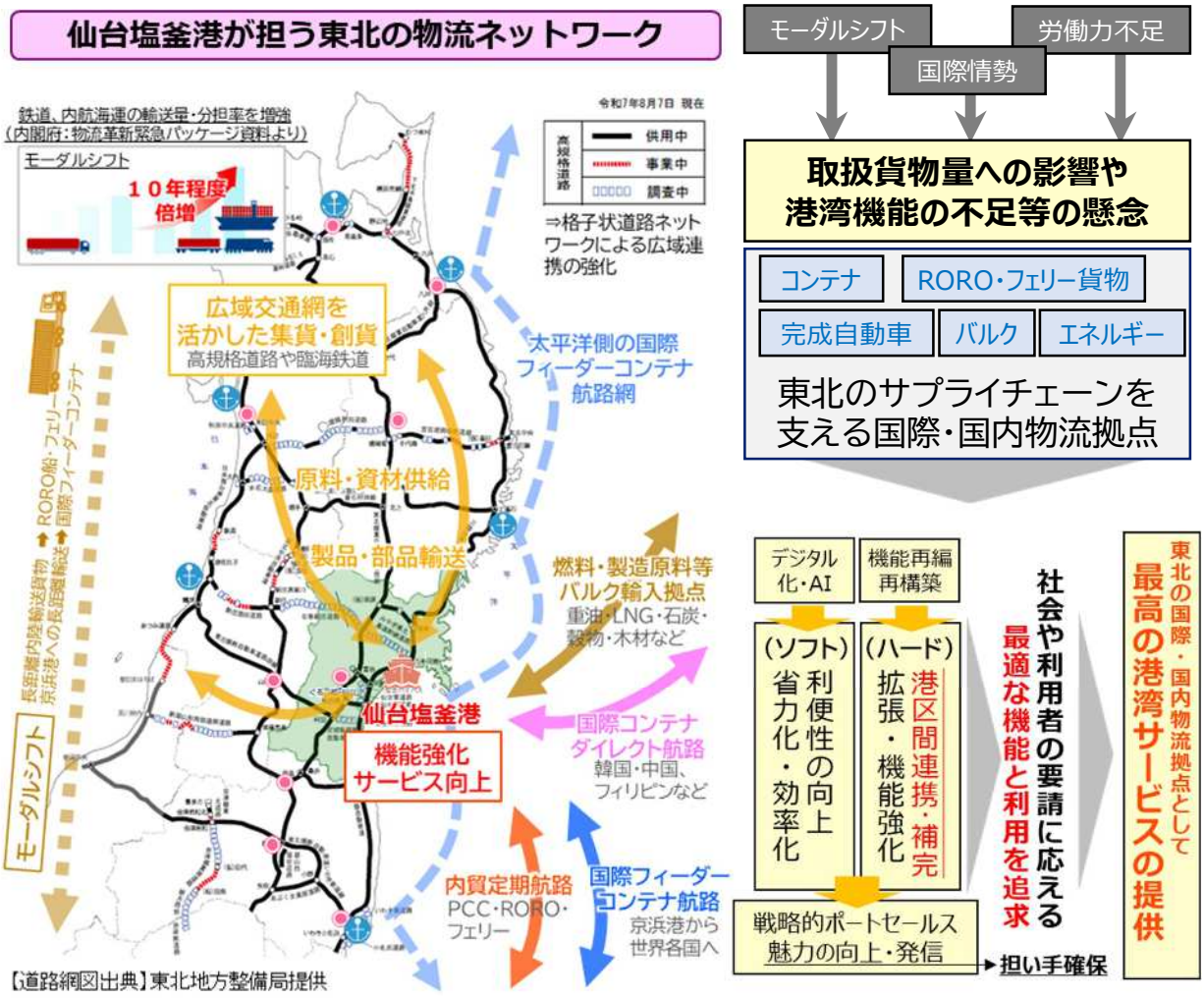
戦略4（観光・交流戦略）
地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成

2.2 ～個別戦略～

戦略1（物流戦略）

宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに貢献する最高の港湾物流サービスの提供

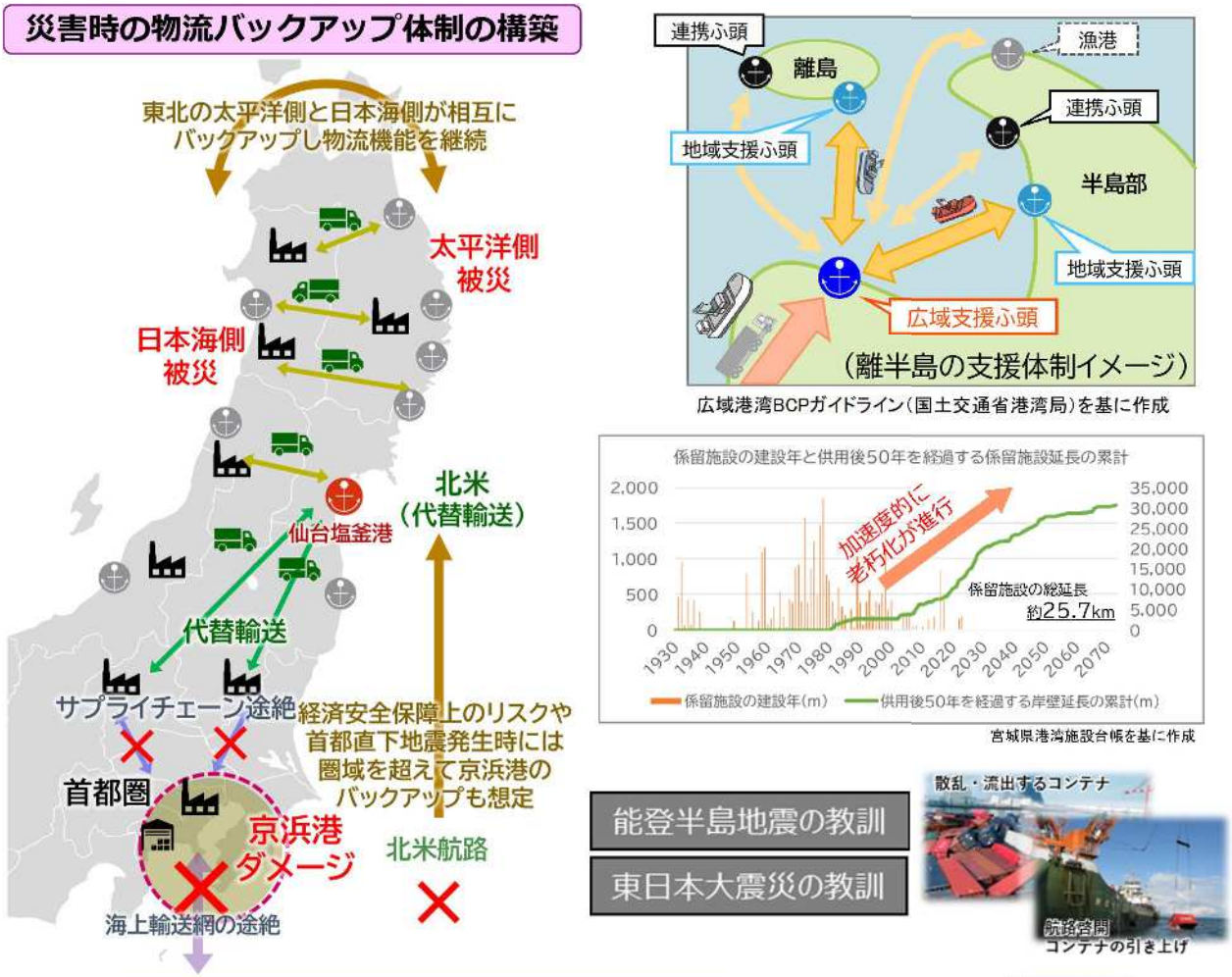
- モーダルシフト進展による港湾利用の増大や将来の労働力不足等を見据え、各港区の機能強化のみならず最適な連携・補完体制を構築するとともに、デジタル化やAIの活用によるDXを推進し、省力化や効率化、利便性の向上をソフト・ハードの両面から追求することで、東北の国際・国内物流拠点として地域経済の成長をけん引する最高の港湾サービスの提供を目指します。
- これら仙台塩釜港の強み・魅力を生かし、港湾取扱貨物の集貨・創貨の促進、定期航路やクルーズ船、工業誘致など、東北圏域と国内外の寄港地・企業から選ばれる戦略的ポートセールスを展開するとともに、港湾分野の担い手確保・育成にも貢献していきます。



戦略2（防災・施設維持戦略）

BCP が充実した安全・安心で強靭な広域海上防災拠点を構築

- 震災の教訓を踏まえるとともに、自然災害やサイバーテロなど様々なリスクに対してサプライチェーン維持や海上防災支援に資する港湾機能の持続性を確保するとともに、離半島や他圏域（日本海側・首都圏等）への広域支援も含めた BCP の充実強化により、災害に強く強靭な広域防災拠点港湾を目指します。
- 耐震強化岸壁等の機能強化に加え、老朽化対策や水深確保などの維持管理を計画的に実施するため、各港区の既存ストックの更新（バージョンアップ）や再構築（リストラクチャリング）、海面処分場の確保も含めた総合的な対応により、安全・安心な港湾を目指します。



戦略3（環境戦略）
自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラルポートを形成

■ 2050 年のカーボンニュートラルの実現に向けて、工業やエネルギー産業が集積する仙台塩釜港において、水素等の次世代エネルギーの受入・供給の動向も見据えた官民連携による港湾脱炭素化の取組を計画的に進めます。

■ 干潟や特別名勝松島の独自景観を貴重な資源と捉えた自然環境の保全・共生を図り、ブルーカーボンの導入も含めた取組を推進します。

仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画の概要

(1)計画期間　2050年まで

(2)計画における温室効果ガス排出量の削減目標
- 2013年度(基準年) ⇒329.9万トン
- 2019年度(現　状) ⇒321.9万トン
- 2030年度(短　期) ⇒165.0万トン(50%削減)
- 2040年度(中　期) ⇒ 82.5万トン(75%削減)
- 2050年　(長　期) ⇒実質ゼロの実現

(3)取組方針(官民連携による脱炭素化の推進)

① **温室効果ガス削減・吸収に関する取組**

産業活動(工場等)や港湾物流(荷役・輸送)における設備・機械等の電化や水素等の次世代エネルギー転換の取組を推進

② **港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する取組**

製油・発電等のエネルギー製造過程における低・脱炭素化や次世代エネルギー供給拠点の検討、施設整備等の取組を推進



▲カーボンニュートラルポートのイメージ
（国土交通省港湾局 HP より）



戦略4（観光・交流戦略）
地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成

- インバウンドの更なる増加を見据え、クルーズ船寄港や松島観光等の需要に各港区が連携して対応するとともに、円滑な二次交通の確保、広域交通網を生かした周遊ルートの構築などにより、地域、背後圏を含む広域観光振興に貢献するゲートウェイ港湾を目指します。
- 賑わい拠点となるウォーターフロントの形成をはじめ、マリンレジャーや自然景観、文化・歴史的施設などを生かした各港区・地域ならではの魅力ある目的地づくりを推進することにより、人流の増加や滞在時間の延長など地域経済の活性化に貢献していきます。

地域、広域観光をつなぐ海の玄関口



※(県内広域道路ネットワーク)宮城の道路2025より

クルーズ船の区分と各港区の基本的な対応方針

規模	全長目安	乗客数目安	各港区の対応
大型	360 ~300m	約6,000人 ~2,000人	仙台港区 石巻港区 塩釜港区 ※仙台は一定程度を想定
中型 ~大型	320 ~250m	約3,000人 ~1,000人	（現状）
小型 ~中型	250 ~150m	約1,000 ~100人	
小型	150 ~90m	約300 ~50人	

増加傾向

国土交通省資料を基に作成

インバウンドの更なる増加（地方誘客の重要性）

外国クルーズ船寄港需要の増加



寄港地（現状）
仙台港区 石巻港区
（物流港）（工業港）
・貨物船利用との調整
・仮設テントでの対応

港区・地域、広域観光資源の活用



※(下段観光資源フォト)宮城県商工経済観光部観光課提供

クルーズ船受入機能や環境の不足
二次交通の不足
中・小型クルーズ船寄港需要の増
貴重な体験を求める観光需要の増加
観光消費拡大リピーター確保
地域住民と来訪者の交流活性化
地域と広域をつなぐ広域交通網との連携

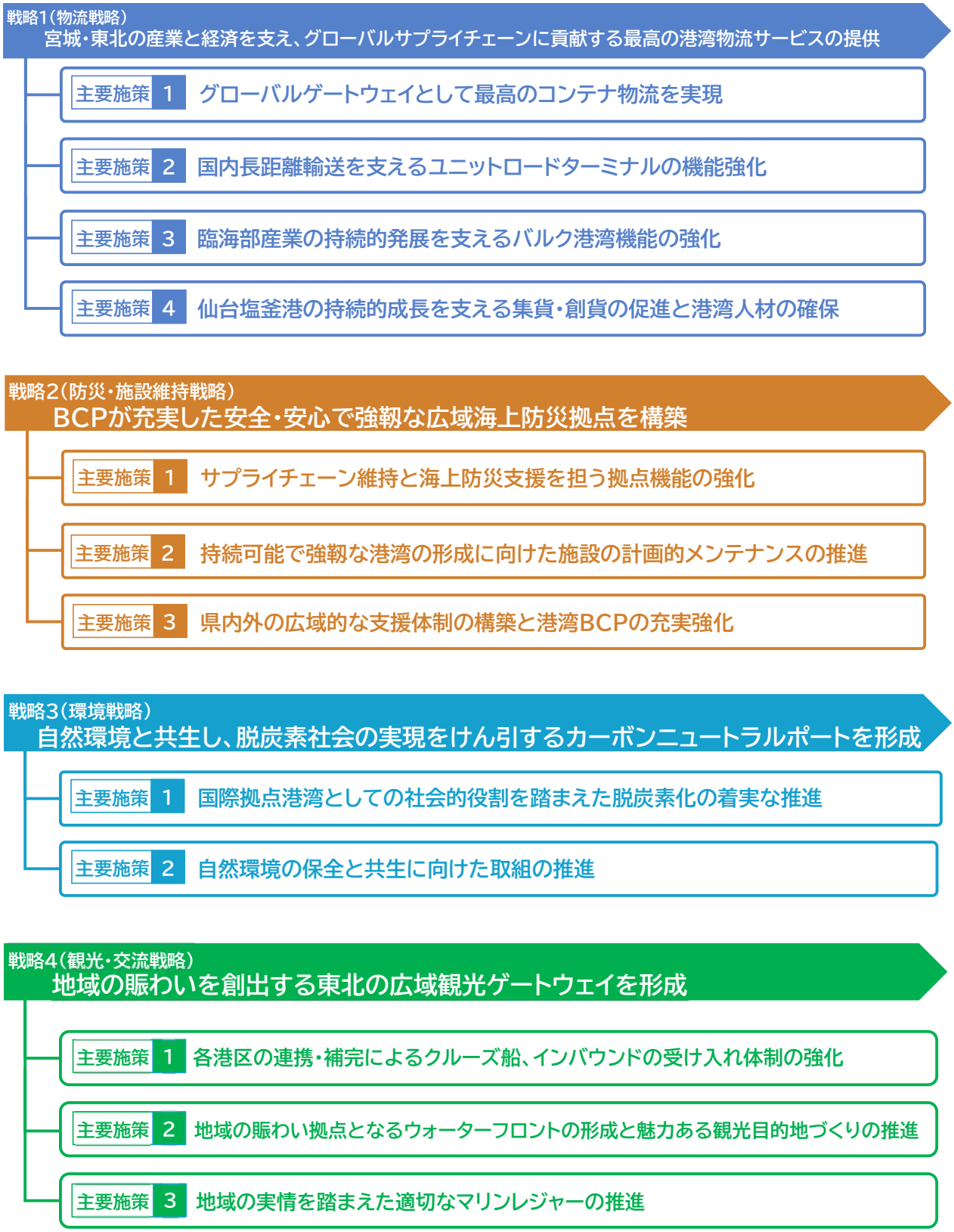
港区間の補完・連携によるクルーズ船の受入対応力強化
観光客の快適で円滑な移動の確保
陸上・海上の交通連携による周遊ルート構築
地域ならではの魅力ある目的地づくり
官民の多様な観光主体との連携

インバウンドの増大を取り込み、人流の増加や地域経済の活性化に貢献

地域の賑わいにも繋がる
東北の広域観光ゲートウェイ

3. 将来像を実現するための主要施策

3.1 戦略・主要施策の体系図



3.2 各戦略における主要施策

戦略1（物流戦略）
宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに
貢献する最高の港湾物流サービスの提供

主要施策 1 グローバルゲートウェイとして最高のコンテナ物流を実現

仙台塩釜港を宮城・東北の国際・国内物流拠点として機能強化し、利便性・安定性を備えた高度なコンテナ物流サービスの提供を実現するため、ターミナルの拡張・再編やデジタル化（DX）の推進、国際海上輸送網の拡充、鉄道輸送を含む陸上輸送とのシームレスな連携などを一体的に進めることで、東北と世界を結ぶ物流の結節点としての港湾機能を高め、グローバルゲートウェイの形成を図ります。

①需要増加を見据えたターミナルの拡張と利用効率化・高度化に向けた機能再編

■将来の貨物需要の増加を見据えたコンテナ取扱能力の強化やターミナル内の機能再編時における代替スペースの確保に加え、浚渫土砂処分のための海面処分場の確保や新たな土地需要に対応する用地の確保等の観点から、計画的にターミナルの拡張を図り、持続的かつ強靭な物流基盤の形成を推進します。

▼ターミナルの拡張



（将来における拡張の必要性）コンテナ取扱能力の強化/機能再編時
の代替スペース/浚渫土砂の海面処分場/新たな需要への対応用地

■遠隔操作に対応した荷役機械の導入や荷役形式の転換により作業効率を向上させ、安全性と生産性の向上を図ります。



▲遠隔操作に対応した荷役機械の導入

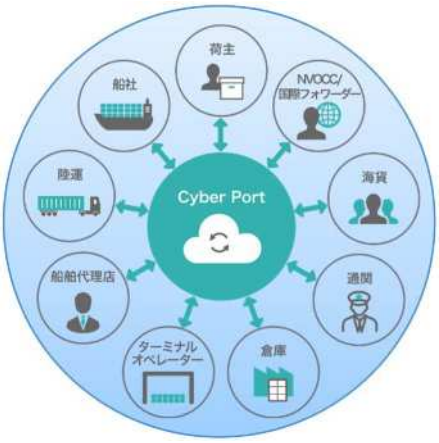


出典：国土交通省資料

▲荷役効率化に向けた荷役形式の転換

②ターミナルの省力化･効率化、利便性の向上に向けたデジタル化や AI の導入を推進

■港湾手続きのデジタル化（サイバーポート）の活用を推進するとともに、AI 等を活用したターミナルオペレーションの最適化を図ります。併せて、CONPAS の導入によるゲート処理の効率化や、AI を活用したコンテナダメージチェックの導入による施設の適正配置を進め、省力化と作業効率の向上、利用者の利便性向上を実現します。（コンテナターミナルの拡張・再編と併せて実施）

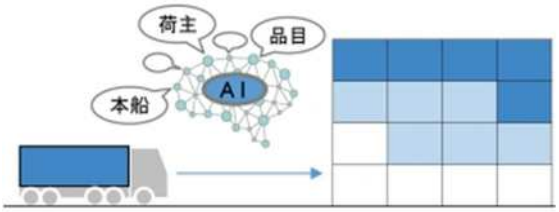


出典:国土交通省資料

▲港湾手続き等のデジタル化
（サイバーポート）



▲コンテナターミナルゲートの
効率化(CONPAS の導入など)



出典:国土交通省資料

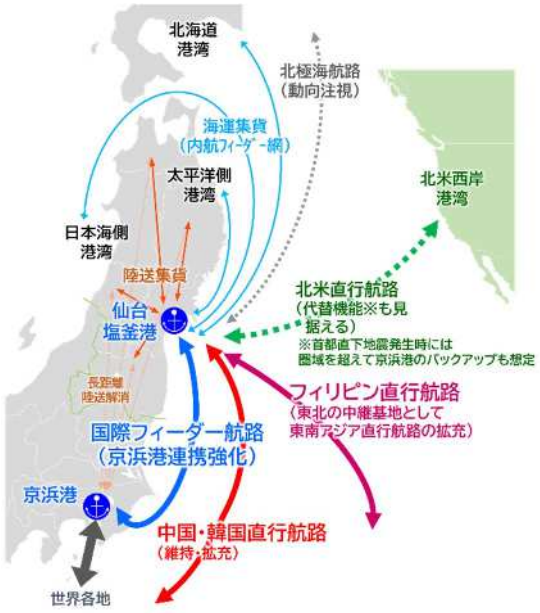
▲AI 等を活用したターミナル
オペレーションの最適化



▲コンテナダメージチェックシステム
（AI が人手作業を支援）

③多様な貨物需要に対し安定的な輸送を実現・提供する国際海上輸送網の拡充・強化

■フィーダー網の充実による国際戦略港湾との連携強化や国際ダイレクト航路の拡充、荷主ニーズに対応したコンテナ取扱機能の拡充に取り組むとともに、農林水産品・食品輸出や生活関連物資輸送なども含め、地域産業や住民生活を支える安定的かつ多様な海上輸送サービスを確保します。

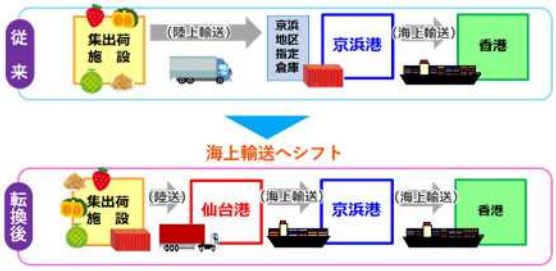


航路	主な寄港地	船社	便数
中国/韓国	釜山・釜山新港・蔚山・光陽(韓国)・/大連・天津新港・青島・上海・寧波(中国)	南星海運 高麗海運	週３便
韓国	釜山・釜山新港(韓国)	長綿商船興亜LINE	週２便
中国	上海(中国)	SITC Container Lines	週１便
フィリピン	厦門・汕頭・蛇口(中国)・/スービックベイ・バタンガス・マニラ(フィリピン)	CMA CGM (CNC)	週１便
極東ロシア	釜山(韓国)・/ウラジオストク(ロシア)	FESCO	隔週１便

国際コンテナ船定期航路(2026 年３月時点)

・国際戦略港湾との連携強化(フィーダー網)
・国際ダイレクト航路の拡充
・新規航路開拓への挑戦

▼農産品の輸出における海上輸送転換例



・海上輸送への転換を支援する充実した輸送サービスの提供



リーファーコンテナ



危険品コンテナ

▲取扱機能の拡充

■国際海上輸送網の拡充とともに鉄道輸送を含む陸上輸送とのシームレスな連携などを一体的に進めることで、東北と世界を結ぶ物流結節点としての港湾機能を高め、グローバルゲートウェイの形成を図ります。



広域道路ネットワーク計画図(R3. 6. 30時点) 出典:東北地方整備局提供



出典:JR日本貨物鉄道株式会社Webサイトを基に宮城県作成

主要施策 2 国内長距離輸送を支えるユニットロードターミナルの機能強化

フェリー・RORO 航路は、トラックドライバー不足への対応や環境負荷低減の観点から、国内長距離輸送を支える重要な役割を担っています。仙台塩釜港においても、安定的で効率的な海上輸送サービスの提供を図るため、施設配置の最適化やデジタル技術の活用による運用の高度化、貨物混在の解消などを進め、将来の輸送需要の増加にも対応可能な物流基盤の形成を通じて、ユニットロードターミナルの機能強化を図ります。

①フェリー･RORO ターミナルの利用高度化や利便性の向上の推進

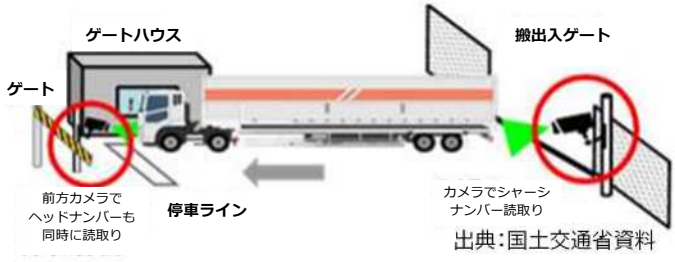
■フェリー・RORO ターミナルの利用効率と利便性の向上に向け、高規格道路や鉄道貨物ターミナル等の整備状況を踏まえ、モーダルシフトに対応した複合一貫輸送機能の強化を推進します。

▼次世代高規格ユニットロードターミナル(イメージ)



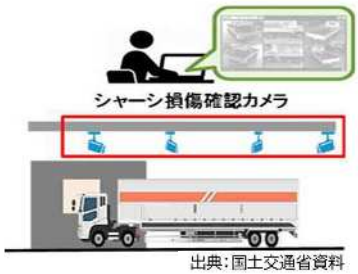
出典:国土交通省資料

■具体には、ナンバー読み取りによるシャーシ出入り管理やシャーシ損傷確認カメラの導入による遠隔ダメージチェックなどにより、ゲート処理の迅速化と省力化を図ります。また、リーファプラグの整備や船舶への陸上電源供給など設備の充実を進め、利用環境の向上と安定的な海上輸送サービスの提供を図ります。



出典:国土交通省資料

▲ナンバー読み取りによるシャーシ出入り管理



出典:国土交通省資料

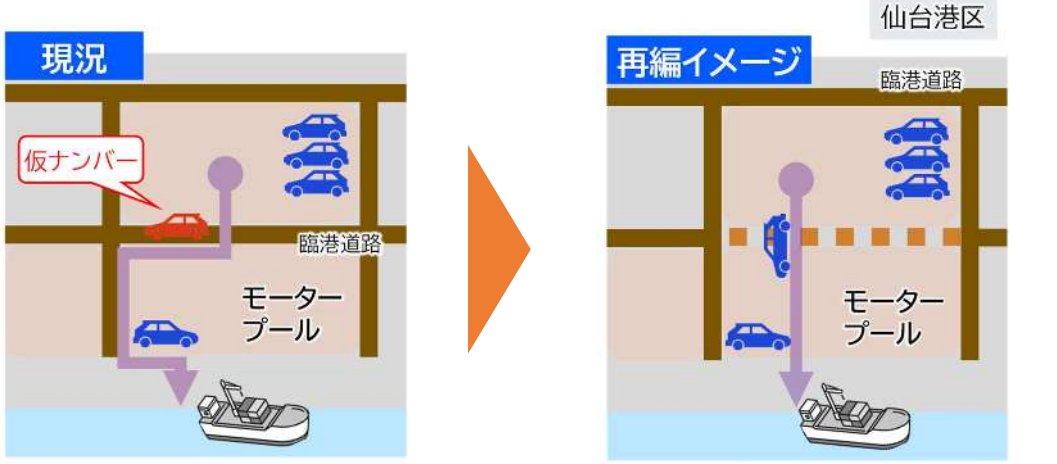
▲遠隔シャーシダメージチェック

▼リーファプラグの整備/船舶への陸上電源供給



②貨物の搬出入やターミナル内移動の円滑化・効率化に向けた施設の再配置

■岸壁とヤードの配置関係やターミナル内動線の見直し、ヤードの一体的利用や臨港道路の再整理を推進することで、貨物の搬出入やターミナル内移動の円滑化と運用効率の向上を図ります。



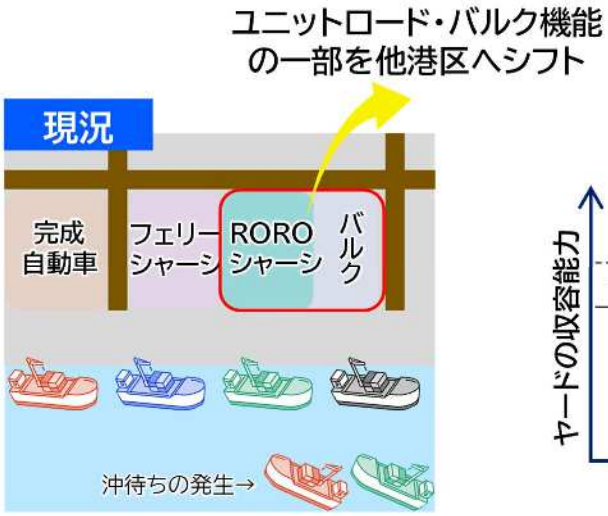
・ヤードと岸壁間を公道で走行する場合、移動には仮ナンバー取得が必要

・各ヤードから利用岸壁まで公道を走行・横切ることなく仮ナンバーが不要

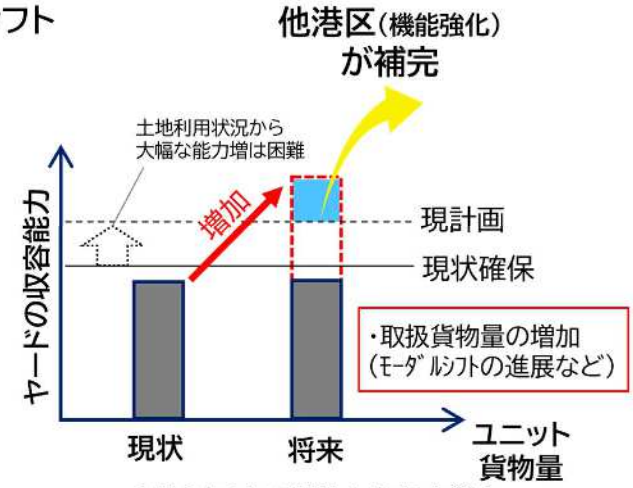
ヤードの一体的利用、臨港道路の見直し など

③ユニットロード・バルク貨物の混在による輻輳解消と将来の輸送力不足を補う港区間連携の推進と機能強化

■ユニットロード貨物とバルク貨物が混在することで、ヤード・岸壁利用の過密化や将来の収容能力不足により処理容量・スピードの低下が懸念されます。このため、一部のユニットロード・バルク機能の他港区へのシフト(移転)やターミナル機能等の強化を図ります。



▲バルク貨物の混在利用による
ヤード・岸壁利用の過密化



▲土地利用上の制約から収容能力
が需要に対応できない可能性

▼(例)塩釜港区において想定されるターミナル機能の強化



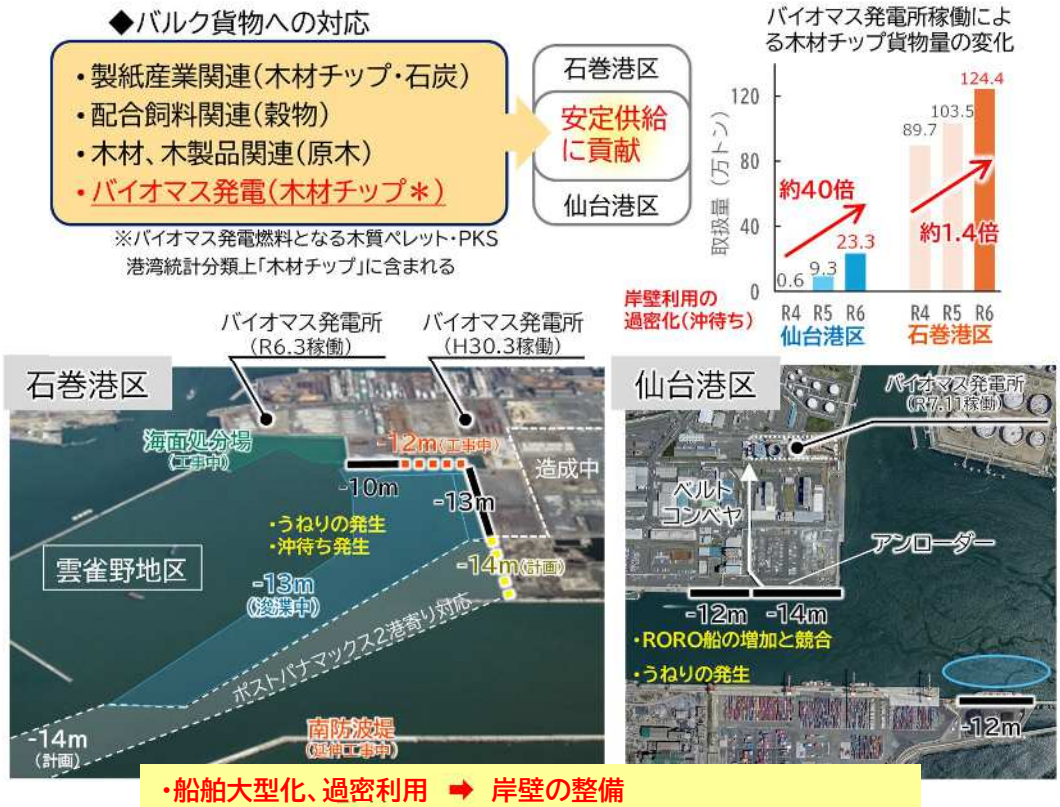
ユニットロード・バルク機能の一部を他港区が補完

主要施策 3 臨海部産業の持続的発展を支えるバルク港湾機能の強化

臨海部に立地する産業の安定的な操業を支えるため、バルク貨物の安定的な受入体制の確保と港湾機能の強化を図ります。船舶大型化や物流需要の変化に対応し、安全性・効率性の高いバルク貨物の物流基盤を整備することで、地域産業活動を支える港湾機能を強化します。

①大型貨物船の安全・安心かつ安定的な利用に資する港湾機能の強化

■製紙産業関連貨物（木材チップ・石炭）や配合飼料関連貨物（穀物）、木材・木製品関連貨物（原木）、バイオマス発電関連貨物（木材チップ）などのバルク貨物の安定供給の向上を図ります。特にバイオマス発電所の稼働に伴うパームヤシ殻等の取扱量の急増によって岸壁利用の過密化（沖待ち）の発生や船舶の大型化を踏まえ、岸壁の整備を進めるとともに、静穏度・水深の確保により安全性の向上を図り、安全で安定的かつ競争力のある港湾利用環境の整備に取り組みます。



・船舶大型化、過密利用 ➡ 岸壁の整備
・安定的な利用 ➡ 港内静穏度（長周期波を含む）、水深の確保

バルク貨物船の大型化の状況

呼称（載貨重量トン）	長さ	満載喫水	必要水深	世界の船舶数・シェア 2000年 → 2020年
ハンディサイズ（1～3万トン級）	174m	9.8m	10.8m	3,947隻 73.6% → 7,482隻 62.6%
ハンディマックス（4～6万トン級）	203m	10.8m	11.9m	
パナマックス（6～8万トン級）	225m	12.7m	14.0m	1,396隻 26.1% → 4,476隻 37.4% 大型化が進展
ポストパナマックス（10万トン級）	264m	15.2m	16.8m	

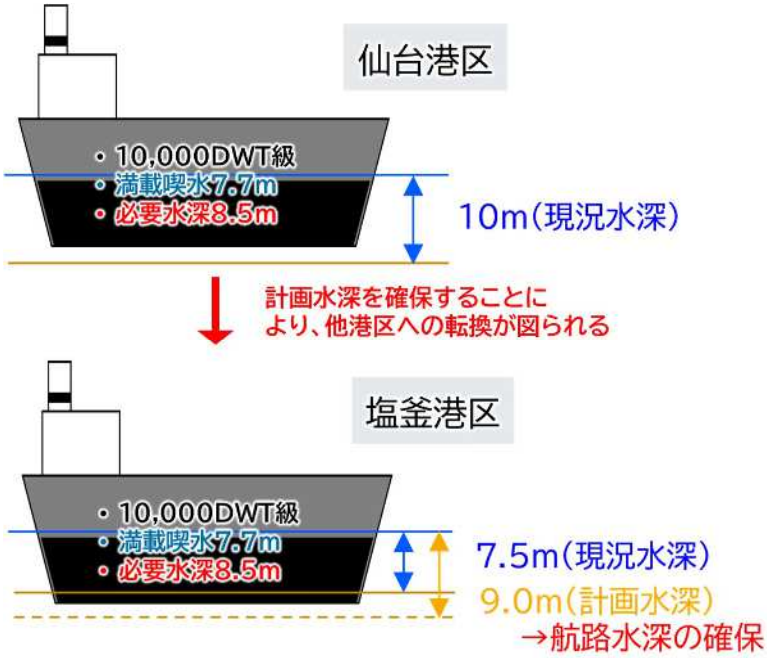
現状機能で対応（整備中含む）
※石巻港区：雲雀野地区
※仙台港区：中野地区、向洋地区

バルク戦略港湾との連携に対応
※釧路港→石巻港区

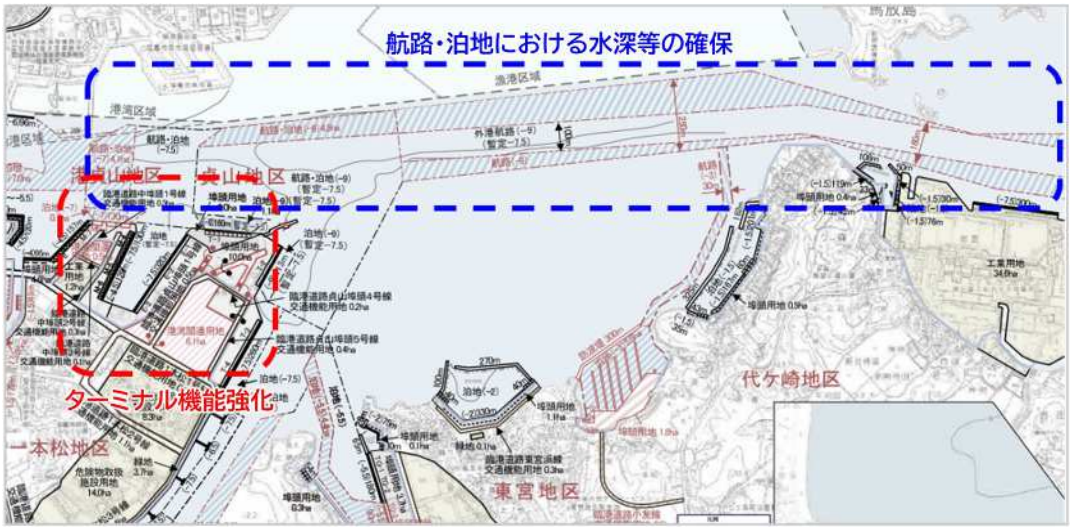
出典：国土交通省資料を基に宮城県作成

②ユニットロード・バルク貨物の混在による輻輳解消に向けた港区間連携の推進と機能強化（一部再掲）

■ユニットロード貨物とバルク貨物の混在による岸壁やヤード利用の輻輳解消に向け、小型バルク貨物の取扱いを特定地区へ集約するとともに、集約に対応可能な航路・泊地の水深等の確保など港湾機能の強化を図り、貨物特性に応じた効率的で安定的な物流体制の構築を推進します。



▲シフト対象貨物の貨物船の比較

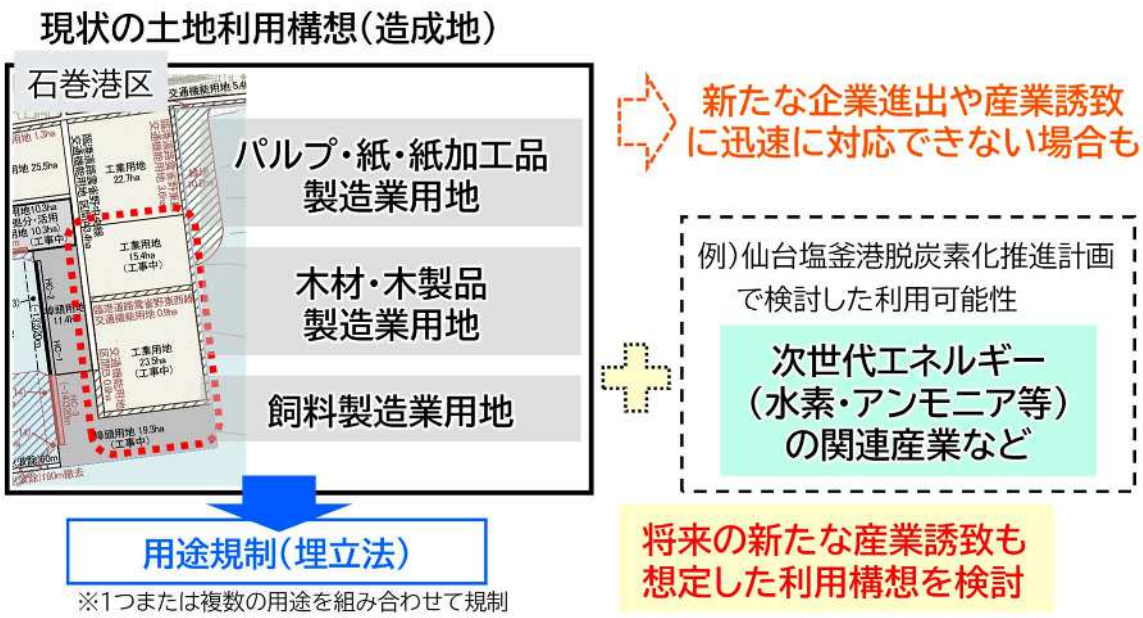


▲（例）塩釜港区港湾計画図（現計画）

バルク貨物のシフトに対応可能な航路・泊地の水深等の確保

③立地企業の動向を踏まえ新たな産業誘致も見据えた工業用地の戦略的な造成

■臨海部における産業活動の将来的な展開を見据え、既存企業の動向や物流需要の変化を踏まえた工業用地の戦略的な造成を図ります。用途規制などの条件を踏まえつつ、水素やアンモニアなど次世代エネルギー関連産業を含む新たな企業進出や産業誘致に対応可能な土地利用構想の実現に向けて取り組みます。



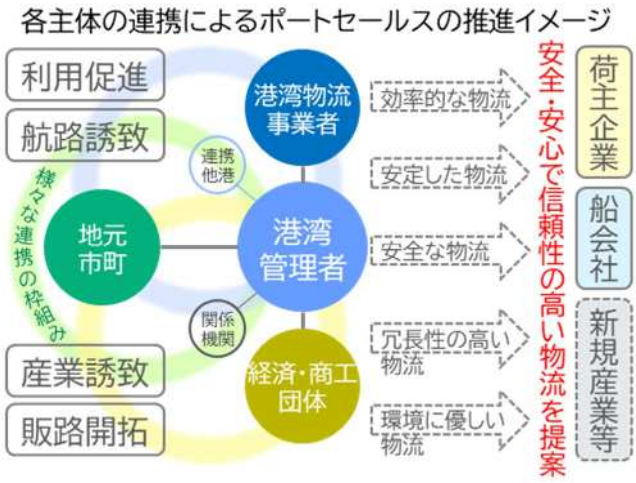
主要施策 4 仙台塩釜港の持続的成長を支える集貨・創貨の促進と港湾人材の確保

仙台塩釜港の持続的な成長を支えるため、背後圏産業の動向や物流環境の変化を踏まえた集貨・創貨の取組を推進します。あわせて、戦略的なポートセールスの展開や港湾の魅力発信、DXの活用による労働環境の改善等を進めることで、港湾利用の拡大と港湾人材の確保を図り、将来にわたり競争力の高い港湾物流機能の維持・強化を推進します。

①仙台塩釜港の国際競争力と総合力を活かした戦略的なポートセールスの展開

■仙台港区の国際物流機能や広域交通ネットワークなど、仙台塩釜港が有する総合的な強みを活かし、各主体が連携した戦略的なポートセールスを展開します。仙台港区のPRセミナーの開催や、企業訪問によるモーダルシフトの働きかけ、航路誘致等を進めるとともに、魅力向上（競争力強化）に向けた取組として、港湾機能の強化や円滑で安全な航行支援などの取組を推進します。

◆新規航路の誘致や集貨・創貨の促進



・各種セミナーの開催



・企業訪問活動



- 機能や魅力のPR
- 輸送転換・効率化の提案
- 企業進出の支援
- 情報交換、信頼関係構築

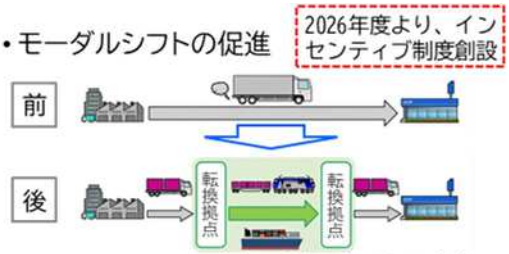
◆魅力向上（競争力強化）に向けた取組

・港湾機能の強化、利便性の向上



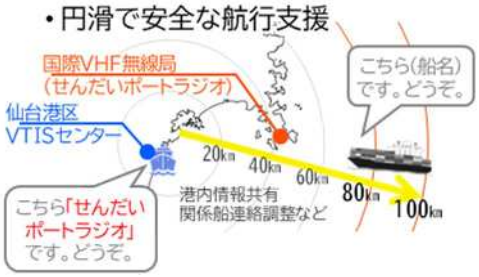
出典：塩釜港湾・空港整備事務所HP

・モーダルシフトの促進



出典：国土交通省HPより一部加工

・円滑で安全な航行支援



・脱炭素化の推進



仙台塩釜港の強みを活かし、官民連携してポートセールスを推進

②DX によるヒトの支援に加え、多様な人材が活躍出来る職場環境づくりとその魅力発信

■DX の活用による業務の効率化や労働環境の改善、労働力不足への対応を進めるとともに、港湾運送業をはじめとする多様な職種が集う総合港湾としての魅力を発信し、将来を担う港湾人材の確保を図ります。さらに、学生向けワークショップ等を通じて港湾の役割や仕事の魅力を発信し、港湾産業への理解促進と人材の裾野拡大を推進します。



出典:国土交通省資料

▲労働環境整備(DX による取組含む)



出典:国土交通省資料

▲港湾運送の魅力発信



出典:「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」

▲学生ワークショップの実施等による港湾の魅力向上に向けた検討

主要施策 1 サプライチェーン維持と海上防災支援を担う拠点機能の強化

災害時に緊急物資輸送船や災害支援船が利用できる耐震強化岸壁及び防災拠点機能を発揮するための緑地等の確保に取り組みます。また、バルク貨物は臨海部に立地する工場等の原材料・製品輸送のみならず、住民生活や経済活動維持に必要な灯油やガソリン、発電用燃料のほか、畜産動物の生命維持に不可欠な飼料原材料など重要な役割を果たしており、バルク港湾機能の非常時の事業継続に取り組みます。

①耐震強化岸壁等の適切な配置と背後の緊急輸送ネットワークへのアクセス強化

■令和６年能登半島地震などを踏まえ、発災直後に緊急物資輸送船や災害支援船等が利用できる耐震強化岸壁を複数計画し、整備に努め、岸壁から緊急輸送道路までのふ頭用地や臨港道路の耐震強化についても着実に推進します。







現計画の耐震強化施設の配置の考え方

港区	図番	機能	水深
仙台	①	国際物流機能維持用	-14m
	②	緊急物資輸送用	-12m
	③	緊急物資輸送用	-9m
塩釜	④	緊急物資輸送用	-9m
	⑤	緊急物資輸送用（離島）	-4m
石巻	⑥	緊急物資輸送用	-12m

・各港区で所定の耐震バースを確保
・緊急輸送路と未接続や迂回が生じる箇所のアクセス強化

②応急作業や緊急物資輸送の基地となる十分な空間の確保

■緊急物資輸送等に対応した耐震強化岸壁や緊急輸送道路とのアクセスの良い場所に、応急作業や防災拠点機能を展開できる緑地や未利用地など暫定利用可能な用地を確保するほか、災害支援船の係留施設を確保します。

港湾における防災スペースの機能

① 救援部隊の被災地への進出、宿営、資機材集積
② 臨時のヘリポート
③ 港湾内の利用者や労働者、港湾の周辺住民等の避難地
④ 緊急物資の一時保管・仕分け場所

※臨海部防災拠点マニュアル（H28.3国土交通省港湾局）



応急・防災作業に従事する船舶の係留機能の確保



港湾緑地を防災基地として使用するイメージ（AI による画像生成）

・耐震強化施設の配置やアクセス性を踏まえた一体的な空間の確保
・防災活動に従事する船舶が係留可能な場所の確保

③海上保安基地として巡視船艇を適切に収容可能な空間の確保

■塩釜港区には東北太平洋沿岸海域を管轄する第二管区海上保安本部が大小様々な巡視船艇を保有しており、海上保安基地としてこれら巡視船艇を平常時は勿論のこと災害時にも円滑に運用できるよう、収容可能な空間を物流や人流と機能分離する形で確保します。





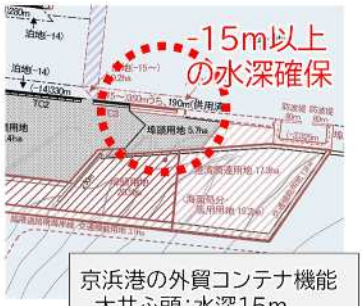
現在の利用状況、物流・観光面の利用を踏まえて適切に配置

④港区間や他圏域の被災港湾バックアップを見据えた港湾機能の強化

■仙台塩釜港が被災した場合には、港区間相互でバックアップ機能を果たせるよう港区間の物流補完機能強化を図るとともに、サイバー攻撃などの経済安全保障上のリスクや東北圏域及び隣接する首都圏・京浜港等が被災した場合には、広域道路ネットワークとの連携等により国際コンテナ物流のバックアップ、バルク貨物さらには港区間相互の３つのバックアップ機能の確保を目指します。

国際コンテナ物流のバックアップ

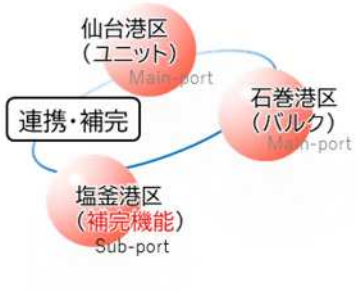
- 東北圏(太平洋側)のコンテナ代替輸送
- 京浜港被災時のコンテナ代替輸送



京浜港の外貿コンテナ機能
大井ふ頭:水深15m
青海ふ頭:水深15m
本牧ふ頭:水深16m

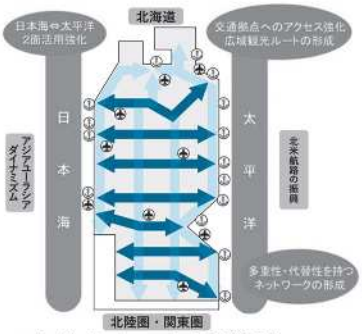
港区間相互のバックアップ

- 物流補完機能強化により、被災時にも各港区が連携して対応



東北へのバルク貨物(燃料・原材料等)の供給バックアップ

- 製造原料や畜産・農業飼肥料の供給基地として対応
- 石油製品などのエネルギー供給基地として対応



東北圏の広域道路ネットワークとの連携

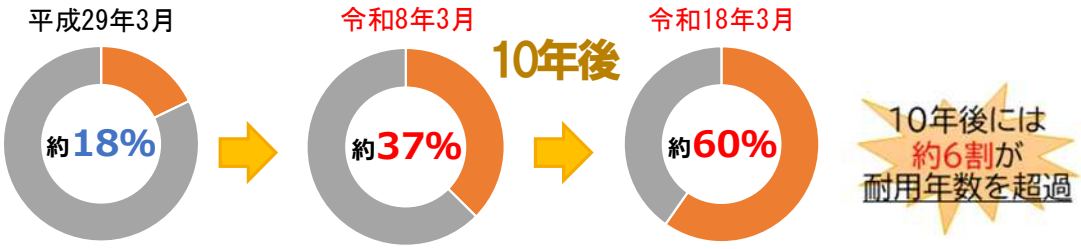
東北の国際拠点港湾として3つのバックアップ機能の確保を目指す

主要施策 2 持続可能で強靭な港湾の形成に向けた施設の計画的メンテナンスの推進

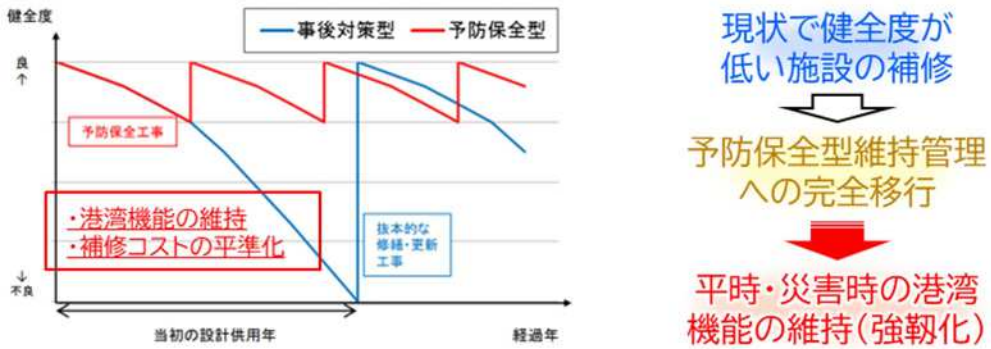
長寿命化計画に基づき健全度の低い施設を計画的に改修し、平時のみならず災害時にも港湾機能を発揮し続ける持続可能で強靭な港湾の形成を目指します。また、海面土砂処分場の計画・整備に際しては、航路・泊地整備で発生する浚渫土砂のみならず、災害廃棄物の最終処分も考慮した強靭な港湾を目指します。

①被災後の早期機能回復に資する港湾施設の計画的な維持管理の推進

■仙台港区及び石巻港区は昭和 40 年代に新産業都市整備と合わせて整備され、東日本大震災では各港区とも甚大な被害を受けて同時期に災害復旧整備がなされており、いずれにしても港湾施設の老朽化が同時に進行することから、平時及び災害時の港湾機能の維持のため、長寿命化計画に基づく予防保全型の維持管理を推進します。



▲供用後 50 年以上経過する港湾施設の割合(※宮城県港湾全体)



▲予防保全型と事後保全型の維持管理イメージ



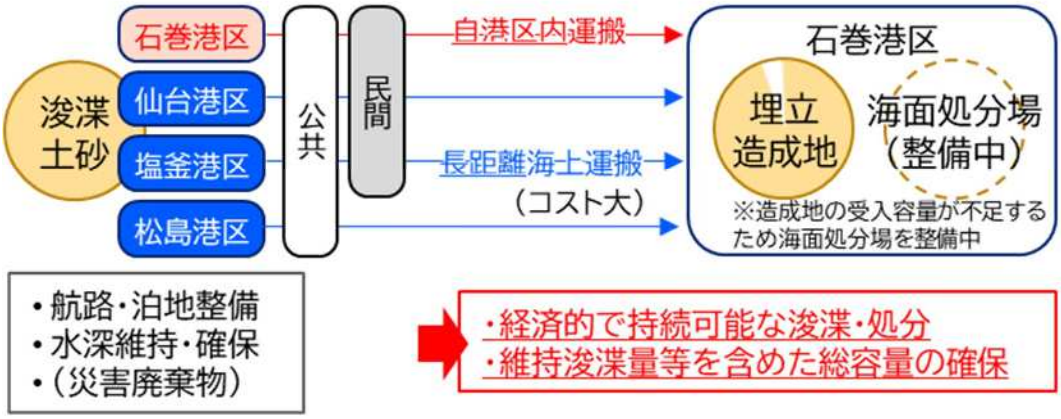
▲宮城県港湾施設長寿命化計画の改定

長寿命化計画に基づく予防保全型維持管理の推進

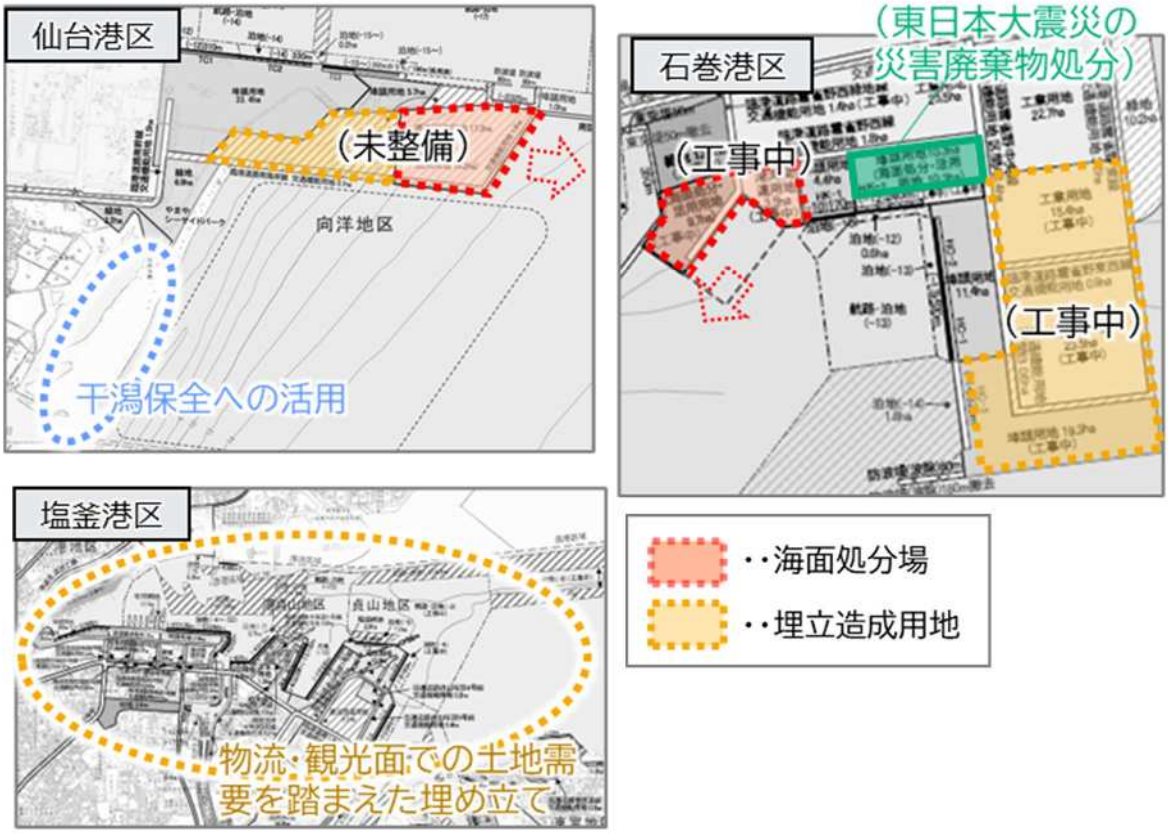
②航路・泊地機能を適切に維持するための浚渫土砂海面処分場の確保

■各港区とも現有水深を確保するためには定期的な維持浚渫が必要なほか、塩釜港区及び石巻港区では船舶の大型化に対応した岸壁及び航路・泊地の増深計画があり、自港区内で新たな用地造成につながる海面処分場や干潟・浅場造成など浚渫土砂を有効活用し、経済的で持続可能な浚渫及び浚渫土砂処分を推進します。

浚渫土の海面処分の現状



▼現計画の主な埋立地と海面処分場（松島港区を除く）



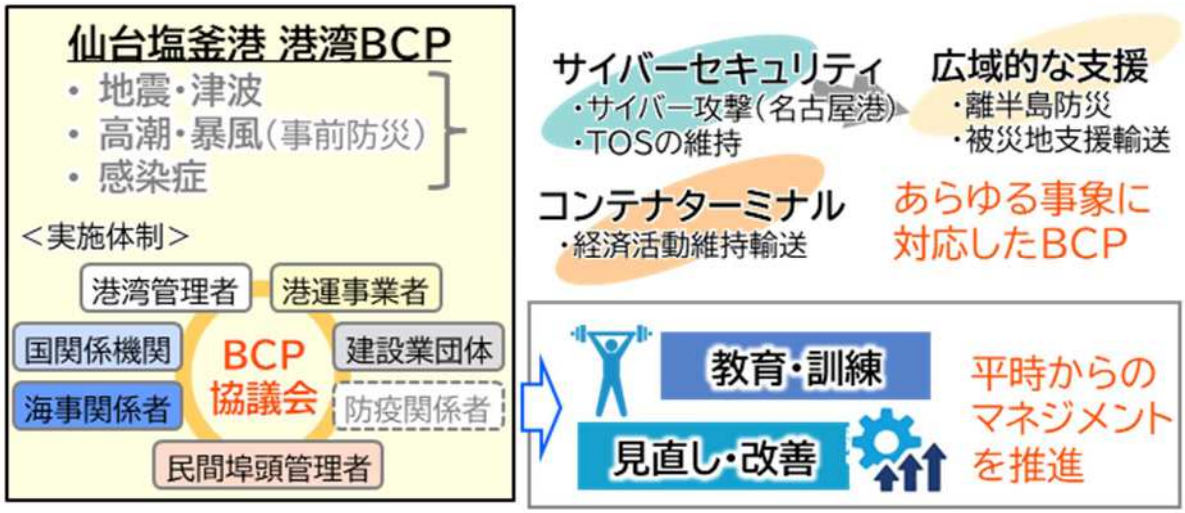
・自港区内処分が可能な空間の確保
・海面処分場の拡張など受け入れ総容量の確保
・干潟や浅場造成など浚渫土の有効活用

主要施策 3 県内外の広域的な支援体制の構築と港湾 BCP の充実強化

港湾は関係行政機関や民間企業によってサービスが提供されており、地震津波等のハザードに対して、官民の港湾関係者が連携して対応する仙台塩釜港の事業継続計画（港湾 BCP）の充実強化に取り組みます。特に、サイバー攻撃などの経済安全保障上のリスクや大規模広域災害の場合には関係する港湾間の連携が必要となるほか、首都直下地震等の場合は仙台塩釜港が国際戦略港湾である京浜港の支援港湾としてのバックアップ機能を果たすための支援体制を構築します。

①あらゆる危機的事象を想定した港湾 BCP の整備･拡充と実効性確保の取組推進

■港湾関係行政機関や民間企業によって港湾サービスが提供されており、自然災害や新型感染症、サイバーテロなど様々なハザードに対して、官民の港湾関係者が連携して対応出来るよう仙台塩釜港の事業継続計画（港湾 BCP）の充実強化に取り組みます。港湾 BCP を策定するだけでなく、担当者の教育・訓練の継続、不断の見直し・改善に取り組みます。



②離島･半島地域を含む広域の海上防災支援を見据えた連携体制の構築

■仙台塩釜港周辺には有人離島及び半島があり、令和６年能登半島地震を踏まえ、離島・半島地域の海上支援拠点としての役割を担うため、地元自治体や漁港管理者等と連携して取り組みを推進します。



▲宮城県における離半島との
海上支援ネットワークのイメージ

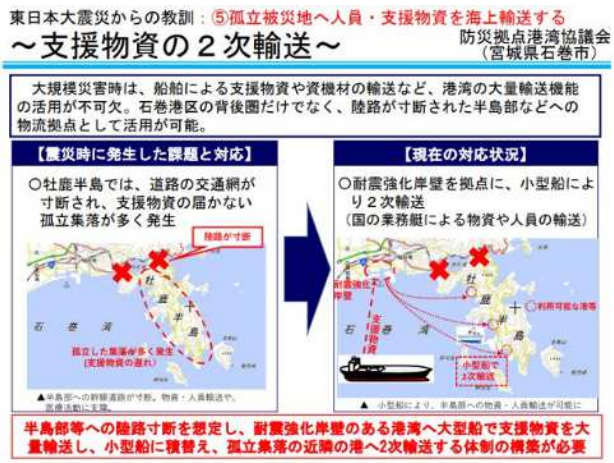


▲命のみなとネットワーク形成の取組

【ネットワークの主な機能】
- 被災者の救援輸送拠点
- 支援物資輸送拠点
- 生活支援拠点

防災拠点港湾協議会

石巻市、塩竈市、
久慈市、宮古市、釜石市、大船渡市



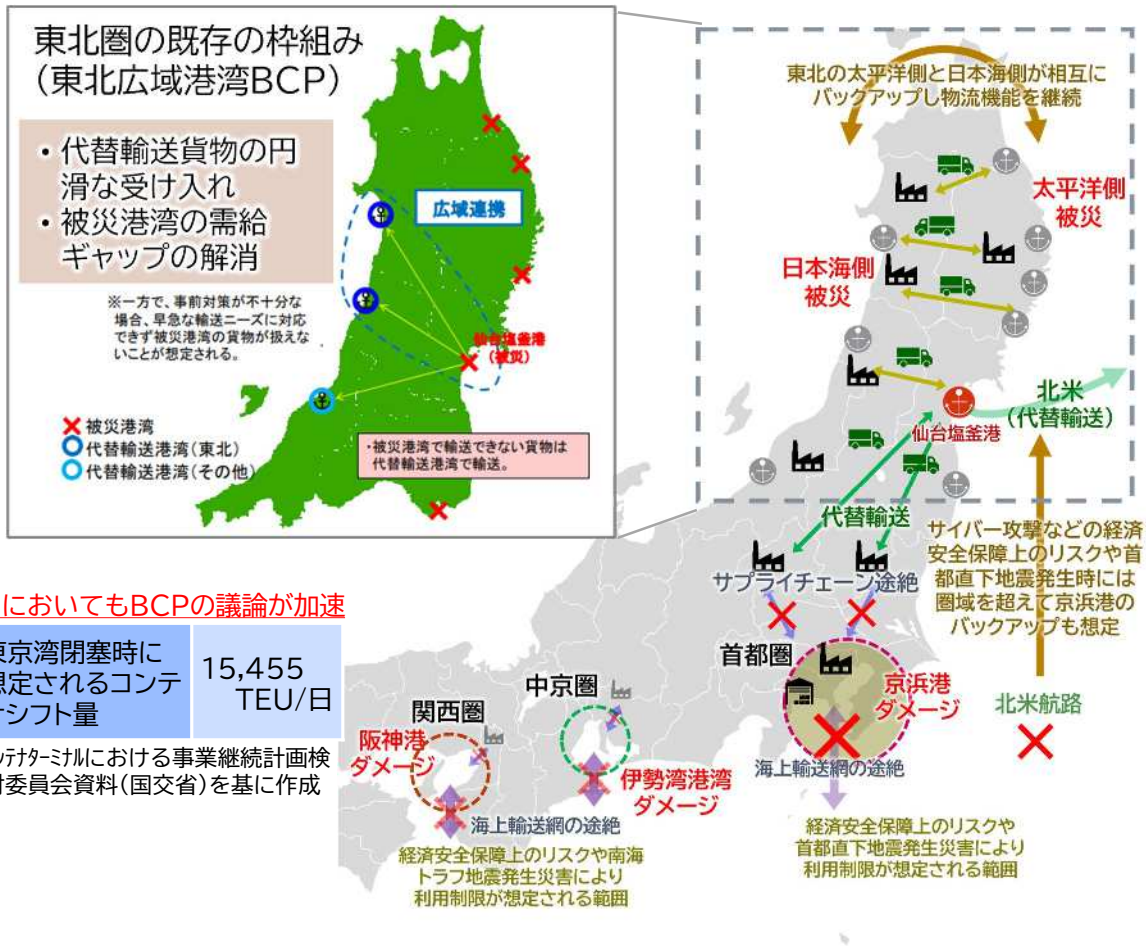


▲震災の教訓として広域支援の必要性を発信

地元自治体の取組や漁港管理者等と連携しながら体制構築を推進

③首都圏など東北圏域を超えた物流機能の広域支援体制の構築

■東北圏域の広域港湾 BCP の取組を進めるうえで、首都直下地震や東海・東南海・南海トラフ地震等の切迫性が指摘されているなか、隣接する首都圏、特に国際戦略港湾である京浜港のバックアップ機能が一定程度果たせるよう、国の検討状況も確認しながら広域代替輸送の実現に向けて、ハード・ソフト両面から検討を進めます。



国においてもBCPの議論が加速

東京湾閉塞時に想定されるコンテナシフト量	15,455 TEU/日

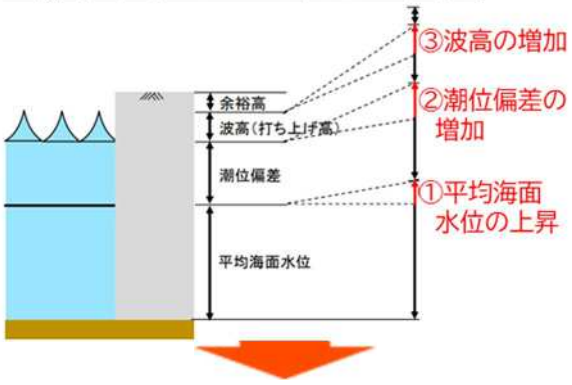
ｺﾝﾃﾅﾀｰﾐﾅﾙにおける事業継続計画検討委員会資料（国交省）を基に作成

国の検討状況も確認しながら広域代替輸送の実現を目指す

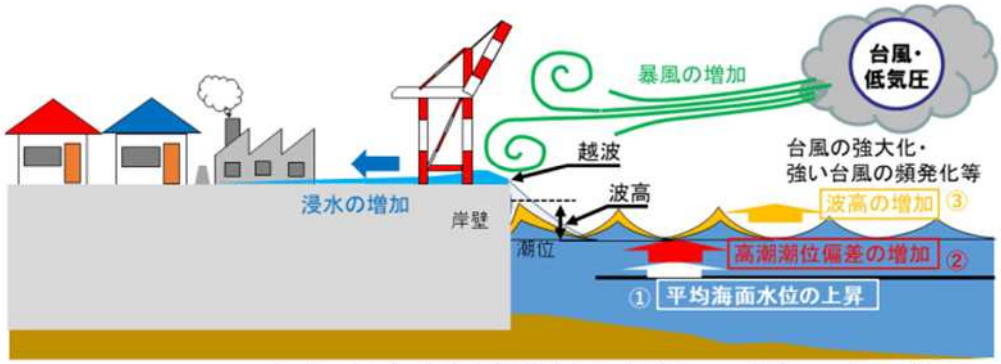
④将来の気候変動を見据えたふ頭のリスク評価と官民連携体制の構築（協働防護）

■東日本大震災後に津波・高潮対策の防潮堤等の整備が行われましたが、気候変動による海面上昇や波浪増大が見込まれることから、将来外力や想定されるリスク評価を検討し、必要に応じて、気候変動への適応に向けた官民連携による協働防護の取組を推進します。

気候変動による外力の変化



港湾における被害の増大イメージ



出典：国土交通省資料をもとに一部加工して使用

改正港湾法（R7.4成立）

港湾における官民の関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標に向かって一体となって取り組む「協働防護」の枠組みを法制度化

・今後、仙台塩釜港における将来外力や想定されるリスク評価を検討
・検討結果を踏まえ、必要に応じて気候変動への適応に向けた取組を推進

主要施策 1 国際拠点港湾としての社会的役割を踏まえた脱炭素化の着実な推進

「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」に基づき、港湾及び臨海部産業における温室効果ガスの排出削減の取組を推進し、地域の脱炭素化をけん引するカーボンニュートラルポートの形成を図ります。企業の燃料転換や省エネルギー化、港湾施設の脱炭素化、次世代エネルギーの導入環境の整備などを進め、持続可能で競争力の高い港湾の実現を目指します。

①港湾エリアで活動する多様な主体が連携した脱炭素化の取組推進

■「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」を踏まえ、臨海部産業および港湾活動における温室効果ガス排出削減の取組を推進します。荷役機械の電化・省エネ化や停泊船舶への陸上電源供給など港湾ターミナルにおける取組に加え、港湾立地企業の産業活動における燃料転換や省エネ化といった取組と連携しながら、港湾全体の脱炭素化を推進します。

仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画（R6.3）

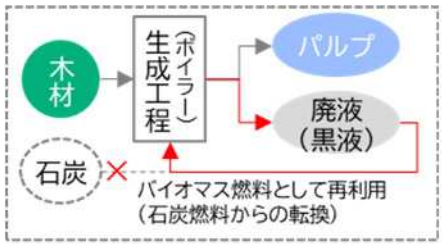
＜計画の推計排出量と削減目標＞
2013年度（基準年）：約330万トン
2024年度（現　在）：約310万トン
2030年度（短　期）：約165万トン
2040年度（中　期）：約 85万トン
2050年度（長　期）：0万トン（実質）



官民連携した推進体制

◆計画に基づく温室効果ガス削減の取組例

【港湾立地企業等の取組例】



製紙工程における燃料転換


・高効率電気炉の導入
・設備の省エネ化
・カーボンフリー電力の使用
・スクラップの有効利用
製鋼メーカーにおける取組


EV業務車両




バッテリー式フォークリフト

（技術進展に応じて）
・工場設備や機械等の水素等燃料への転換

【港湾ターミナルの取組例】




照明灯のLED化



（技術進展に応じて）
・水素等燃料転換
・AIによる効率化



停泊中船舶への電源供給
出典：CNPの形成に資する技術・取組に関する事例集（港湾局）より・富士電機（株）

◆脱炭素化に貢献する事業例



バイオマス発電所の建設



バイオ燃料の供給

（技術進展に応じて）
・水素等による発電
・水素ｽﾃｰｼｮﾝの設置など

②日本の競争力強化に資する国内認証の取得

■カーボンニュートラルポートの取組を国内外に発信し、仙台塩釜港の競争力強化に資するため、高砂コンテナターミナルにおける CNP 認証の取得を推進します。国際的な脱炭素物流ネットワークとの連携を視野に、環境配慮型港湾としての競争力向上を図ります。

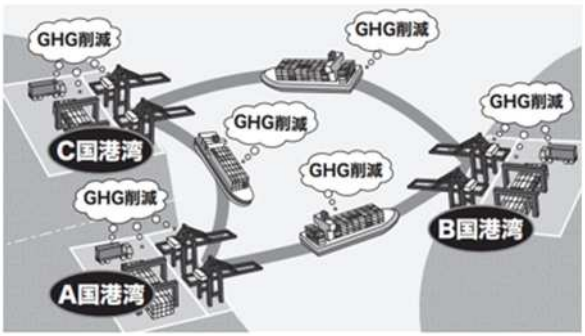


＜主な取組＞
・インバータ制御ガントリークレーンの導入
・ターミナル照明の LED 化
・ストラドルキャリアのハイブリッド化



▲認証ロゴマーク

▼国際競争力強化への貢献
（グリーン海運回廊※）



グリーン回廊の概念図

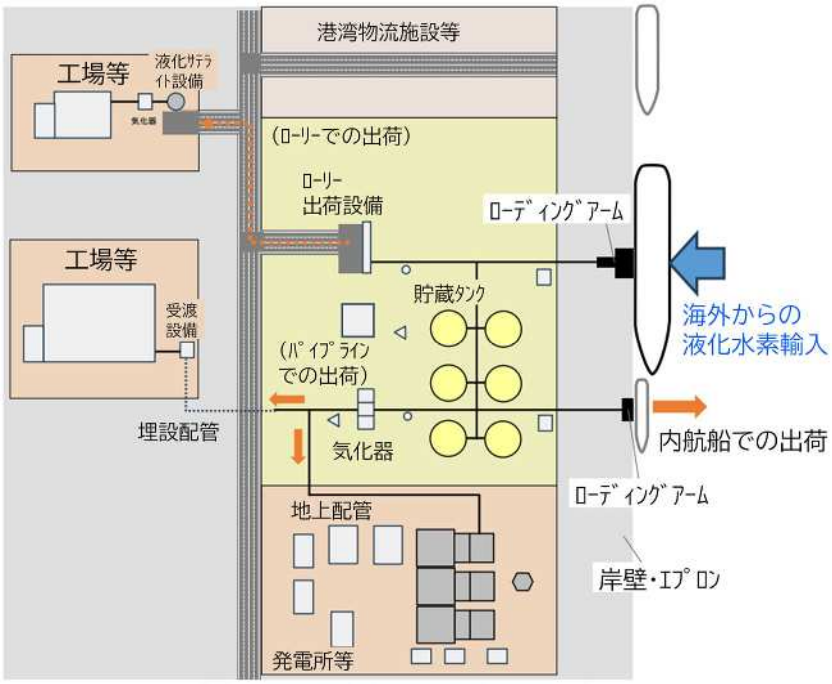
※燃料の製造・輸送時の排出から船上排出を含めたライフサイクル全体で低・脱炭素化された燃料及び技術が導入された航路

出典：情報誌「港湾」2023 年4月

・高砂コンテナターミナルにおける CNP 認証の取得

③水素･アンモニア等の次世代エネルギーの需要･供給を見据えた環境整備

■将来的な水素・アンモニア等の次世代エネルギーの需要拡大を見据え、受入・供給拠点の形成に向けた環境整備を推進します。水素キャリア運搬船の受入れに対応した荷役機械やパイプライン等の整備の可能性や、危険物取扱いに伴う周辺利用への影響にも配慮しながら、企業動向を踏まえた対応を図ります。



▲水素受入拠点のイメージ

※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）より（一部加工）

- 船舶での受け入れを想定した場合、専用の荷役機械やパイプラインの敷設が必要
- また、危険品の荷役があった場合、周辺利用の制限などが想定される。



大型船に対応した機能が必要

水素キャリア運搬船(イメージ)

仙台塩釜港における企業動向を注視しながら対応していく

主要施策 2 自然環境の保全と共生に向けた取組の推進

港湾の整備や利用に当たり、自然環境や生態系への影響に配慮し、地域の貴重な自然や景観と調和した港湾づくりを推進します。あわせて、港湾整備における海域環境への影響に配慮し、自然環境と共生した港湾の開発・利用を推進します。

① 自然環境や生態系へ配慮し、景観と調和した水辺空間の形成

■港区ごとの特性を踏まえ、自然環境や生態系に配慮した水辺空間の形成を推進します。そのほか、港湾全体での適切な緑地機能の確保や、松島港区及び塩釜港区では特別名勝「松島」の景観と調和した港湾整備を推進します。

◆環境や景観に配慮した水辺空間の整備

▼親水護岸等の整備



北浜緑地(塩釜港区)



湊浜緑地(仙台港区)

▼景観に配慮した施設



防潮堤(松島港区)

専門家の意見なども踏まえながら適切なマッチングを図る

◆適切な緑地機能の確保

▼緩衝機能としての緑地整備



向洋緩衝緑地(仙台港区)

▼港湾全体で一定の緑地機能を確保

既定計画緑地の状況 ( )は現況

港区	港湾面積	緑地面積	緑地率
仙台	691 ha	34ha(27)	5.0%(3.8)
塩釜	151 ha	12ha(12)	8.0%(8.0)
石巻	557 ha	30ha(3)	5.4%(0.6)
合計	1,399 ha	76ha(42)	5.5%(3.0)

※港湾計画における緑地とは、緩衝緑地のほか、親水緑地、修景緑地、レクリエーション緑地など

全体で5%以上の緑地機能を確保

◆特別名勝の独自景観の保全



・関係法令等を踏まえた整備

(特別名勝松島管理計画における現状変更への対応方針)

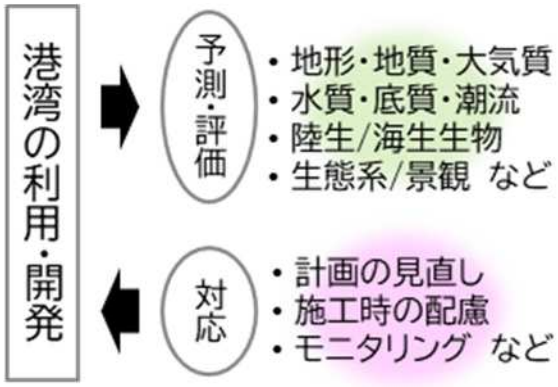
区域	各保護地区における管理(許可)基準
特別保護地区	(共通事項) 港湾・漁港および水産施設は、多様な施設の集合体としてひとつの景観を形成するため、諸施設の配置や、個々の施設の形態、意匠で観賞の場からの眺望に配慮すること。
第1種保護地区	
第2種保護地区	
第3種保護地区	
海面保護地区	

②自然環境との適切な共生に向けた環境負荷の低い港湾開発・利用の推進

■自然環境との共生を図るため、港湾整備等において海域環境へ配慮するとともに、港湾整備や利用に伴う環境負荷の低減を推進します。あわせて、船舶の沖待ちや交通渋滞等の低減などにより CO_2排出量の削減を図り、環境に配慮した港湾の形成を目指します。

◆港湾整備等における海域環境への配慮

▼港湾影響の適切な評価と対応



▼適切な施工時期

海苔・牡蠣養殖に係る制限期間(コンクリート工事)

港区	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月
仙台		種付け時期	←	→
塩釜			←	→
松島			←	→
石巻	↔		←	→

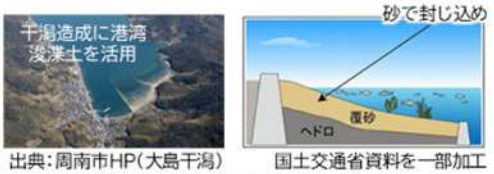
※関係漁協との協議により変更の場合あり

◆環境共生型の港湾整備

▼浚渫土の有効活用

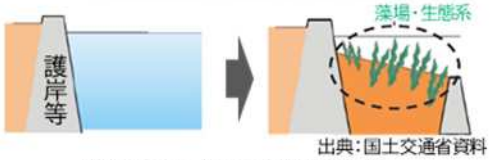


浚渫の実施



出典:周南市HP(大島干潟)　国土交通省資料を一部加工

養浜や浅場造成・底質改善等



出典:国土交通省資料

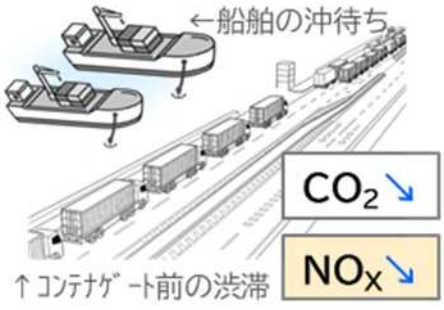
港湾施設における藻場の造成

◆港湾利用の脱炭素化・効率化等による環境全体への負荷低減

▼CNP 形成推進(再掲)



▼沖待ち、交通渋滞の解消



▼資源循環の取組

立地企業の主な取組例

品目	再生用途
古紙	製紙原料
黒液	製紙燃料
スクラップ	製鉄原料
廃プラ	再生パレット
建築廃材	バイオマス発電
廃食油	バイオ燃料

主要施策 1 各港区の連携・補完によるクルーズ船、インバウンドの受け入れ体制の強化

仙台塩釜港が、国内外のクルーズ船や旅客船など宮城県のゲートウェイとしての役割を果たすため、各港区の港湾施設条件やフェリー・旅客船の就航状況、陸上公共交通機関とのアクセス性等を踏まえ、各港区が連携・補完することで宮城・東北の広域観光ゲートウェイの形成を目指します。

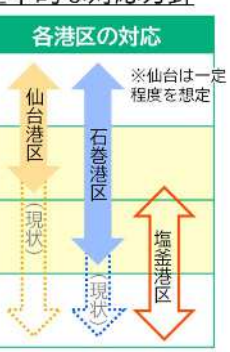
①需要増大が見込まれる中・小型クルーズ船への対応力の強化

■宮城・東北の良さを満喫してもらうため、港湾エリアや観光地の飲食・物販施設の収容能力や２次交通の確保、オーバーツーリズム対策などを勘案し、大型クルーズ船だけでなく、中型・小型のクルーズ船の積極的な誘致に取り組みます。クルーズ船受入れに際しては、訪問予定の背後圏観光地との位置関係、航路水深や岸壁延長など港湾スペック、貨物船との利用調整や受入上限等を考慮し、各港区の連携・補完体制を構築して受け入れを行うよう取り組みます。

クルーズ船の区分と各港区の基本的な対応方針

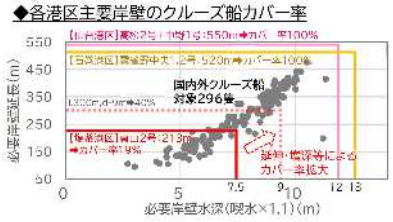
規模	全長目安	乗客数目安	各港区の対応
大型	360 ~300m	約6,000人 ~2,000人	※仙台は一定程度を想定
中型 ~大型	320 ~250m	約3,000人 ~1,000人	
小型 ~中型	250 ~150m	約1,000 ~100人	
小型	150 ~90m	約300 ~50人	

増加傾向



国土交通省資料を基に作成

◆各港区主要岸壁のクルーズ船カバー率





国内港湾の外国クルーズ船寄港回数



▲機能強化の考え方

小型・中型級をターゲットに塩釜港区の受け入れ促進

②寄港地から日本三景「松島」への海上ルートの活用促進

■宮城県内の観光拠点である日本三景「松島」に位置する松島港区は、航路水深の関係で小型クルーズ船であっても入港できないことから、他港区にクルーズ船が入港した際に日本三景「松島」に誘客する２次交通について、観光バスやタクシーなどの陸上交通のみならず、風光明媚な多島海の魅力ある快適な海上ルートの利用促進を図ります。

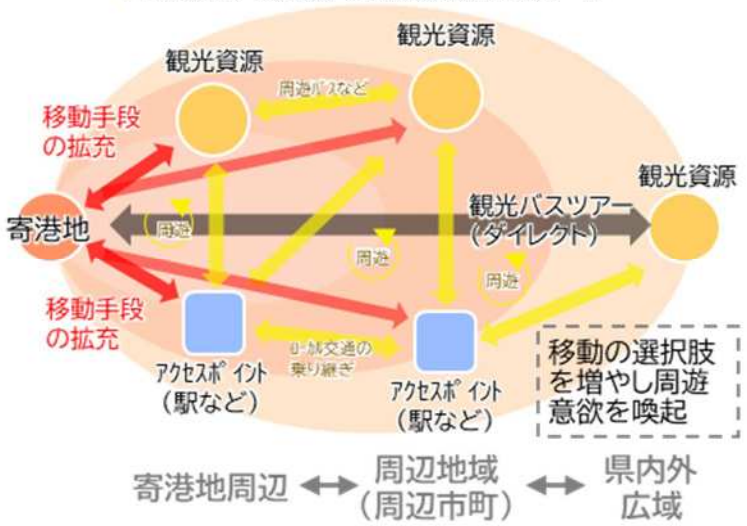


快適・魅力ある海上ルートの選択肢を増やし利用促進

③クルーズ船寄港地から周辺地域間、広域圏への円滑な二次交通の連携・確保を推進

■クルーズ船寄港地からの２次交通機関の確保が課題であり、観光バスやタクシーなど既存の交通機関に加え、レンタサイクルやスローモビリティなど新たな交通手段を含め、寄港地周辺の観光スポットや最寄り駅など近距離圏内の周遊性を高める取り組みなど、多様な方がアクセスしやすい二次交通体系の構築について官民連携して取り組みます。また、周辺市町や県内外の広域エリアの観光には、公共交通機関を最大限利用するため MaaS など ICT の利活用で多様な選択肢を増やし周遊意欲向上に努めます。さらに、訪日外国人が ICT 機器を使いやすいよう寄港地における Wi-Fi アクセスポイントの充実や公共交通機関における多言語表記・ピクトグラム活用を推進します。

▼寄港地から広域への移動連携のイメージ



▼移動手段の例（従来＋将来）

エリア	移動手段
寄港地周辺	徒歩、レンタサイクル、タクシー、スローモビリティ、パーソナルモビリティなど
周辺地域	タクシー、路線バス、周遊バス、遊覧船、鉄道（在来線、臨時便）、小型モビリティ（AIガイド付）、自動運転シャトルバス、MaaS連携、など
県内外広域	鉄道（在来線）、高速バス、観光バス・タクシーなど



※生成AI



※生成AI



出典：国土交通省資料

寄港地から周辺地域の観光スポットや最寄り駅など、比較的近距離の周遊性の高い移動手段を充実化

主要施策 2 地域の賑わい拠点となるウォーターフロントの形成と魅力ある観光目的地づくりの推進

港湾エリアのなかで、旅客船発着所やシンボル緑地、水辺にアクセスできる海浜など地域の賑わい拠点となるウォーターフロントの形成においては、民間活力の活用も含め計画的に推進し、地域住民や来訪者が交流できる魅力ある観光の目的地となるよう取り組みます。

①みなとオアシスの活性化と港湾エリアの観光・交流拠点機能の強化

■地域住民の交流や来訪者による観光の振興など、みなとを核とした住民参加によるみなとまちづくりや地域振興の取り組みが継続的に行われるみなとオアシスが各港区で展開されるよう取り組みます。また、各港区内で拠点施設と周辺施設を結ぶ回遊ルートに加え、港区間を結ぶ海上・陸上の回遊ルート設定に取り組むとともに、利用者の快適性の確保等によるホスピタリティの向上に取り組みます。









港奥部の一体的な利用空間を形成し、拠点機能を強化



出典:国土地理院ウェブサイトの地図を基に宮城県作成
(https://maps.gsi.go.jp/#15/38.269892/141.005273/&base=pale&ls=pale%7Cminato&disp=11&lcd=minato&vs=c0g1j0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f0)

13施設が1つのみなとオアシスを構成

番号	施設名
①	三井アウトレットパーク仙台港
②	仙台港国際ビジネスサポートセンター
③	みやぎ産業交流センター
④	中野緑地(修景緑地)
⑤	フェリー埠頭ターミナル
⑥	中央公園(NX仙台港パーク)
⑦	向洋海浜公園(やまやシーサイドパーク)
⑧	キリンビール仙台工場
⑨	キリンビアポート仙台
⑩	天然温泉海神の湯ドーミーイン EXPRESS仙台シーサイド
⑪	中野中央公園
⑫	仙台うみの杜水族館
⑬	高砂中央公園

・港湾空間と商業空間の連携構築
・港湾空間への人流の誘導策(魅力的なコンテンツ)

②各港区や地域の特性を生かした魅力ある観光資源の創出と活用の推進

■港湾エリアは、旅客船やクルーズ船の寄港地としてのゲートウェイ機能だけでなく、独自の景観や貴重な生態系、歴史・文化施設や魅力的な食文化、震災伝承施設など、既存資源と新たな資源の活用・連携により観光目的地としての様々な観光ニーズに応えることを目指します。

・港の歴史と運河群のストーリーツーリズム



・みなとオアシス間の連携



連携したイベント等の実施など検討

・観光スポットやコンテンツの提案



港湾インフラ等を活用したVR体験(イメージ)



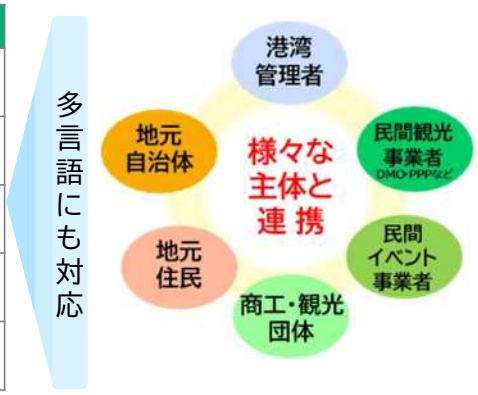
航路に面した位置からの船舶の眺望(イメージ)

③観光客のみならず、地域住民や港湾労働者にも親しまれる快適な港湾空間の整備

■観光客だけでなく、地域住民や港湾労働者の日常使いも意識し、利用者の多様性や様々な利用形態に配慮した緑地機能の確保や利用者の快適性確保によるホスピタリティの向上に取り組みます。また、規模が大きくポテンシャルのある緑地については、民間事業者などさまざまな主体と連携した賑わいづくりを推進します。

◆様々な利用形態を踏まえた緑地機能の確保

用途	具体例	対応例
憩いの場	読書、休憩、散歩	休憩所、ベンチ、芝生広場
交流	地場産品販売会、常設マーケット、マルシェ	広場や交流施設
教育・体験	船の見学、自然観察や体験	桟橋、親水施設
健康・運動	ウォーキング、親水レクリエーション	遊歩道、親水施設、健康遊具
観光・賑わい	景観、カフェ、祭り、花火、コンサート	展望施設、集客施設、催事施設



▲環境整備の対応イメージ

◆利用者の快適性の確保事例



日除け施設（休憩所）


屋根付き浮桟橋



デジタルサイネージ

（出典：国土交通省）

日常使いを意識した環境整備、地域景観と連携した賑わい拠点形成の推進

主要施策 3 地域の実情を踏まえた適切なマリンレジャーの推進

仙台湾域の中でも松島湾は静穏な海域で自然環境や景観に恵まれ、マリンレジャーをはじめ様々な海域利用が行われており、これらマリンレジャーが持続可能となるよう、地域の実情を踏まえ、他の海域利用と調和した取組を推進します。

①放置艇ゼロに向けた安全なマリーナ等の係留場所の確保を推進

■収容能力を確保し、港湾法に基づく「放置等禁止区域」設定により、宮城県内では放置艇が着実に減少しており、プレジャーボートの安全で快適な利用のため、収容能力不足の地域にあっては小型船だまり計画を見直し、気象海象情報や航行規制やルール情報のほかイベント情報などのサービスを提供する公共マリーナや民間マリーナとの連携による受け皿確保に取り組みます。

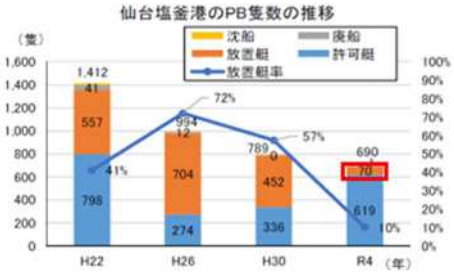
既設プレジャーボート収容施設の収容能力

港区	管理	施設名	水域	陸域	合計
塩釜港区	県	中の島PBS	179	0	179
		笠神PBS ※	54	0	54
		要害地区 暫定係留施設	33	0	33
		追の浜地区 暫定係留施設	17	0	17
		東宮浜地区 暫定係留施設	65	0	65
		清水浜地区 暫定係留施設	93	0	93
		谷地地区 暫定係留施設	17	0	17
	民間	マリンテック	12	25	37
		パシフィックオーシャンマリーナ	76	0	76
		くろしお北浜マリンベース	70	70	140
		小浜ヨットハーバー	65	0	65
	塩釜港区 計		681	95	776
松島港区	県	松島ヨットハーバー	20	40	60
石巻港区	市	南浜マリーナ ※	30	130	160
合計			731	265	996

※河川重複区域









・公共マリーナと民間マリーナの連携による受け皿の確保
・小型船だまり施設の利用状況を踏まえた見直し

②自然環境や景観と調和した海洋性レクリエーションの促進

■仙台湾域では、それぞれの地域・海域において、四季折々、伝統的なものから新しい海洋レジャー、さらには環境教育の場として利用がなされており、これら海洋性レクリエーションが持続的に行われるよう、自然環境への負荷が少なく景観にも調和した取り組みを促進します。地域住民は勿論のこと、他地域からの来訪者を含め、機材のレンタルやスクール運営などを行う民間事業者や、海域環境の保全や環境教育を行う特定非営利活動法人（ＮＰＯ法人）等と連携して、海洋性レクリエーションの振興を促進します。













地域・民間と連携したレクリエーション内容の充実化
（自然環境を活かした体験型レクリエーション、景観と調和したウォーターフロント利用、環境負荷の小さいマリンレジャー、港湾施設の有効活用）

③地域住民や他の港湾利用にも配慮した適切なマリンレジャー環境の構築

■港湾機能を強化することにより入港船舶や荷役・運搬車両が増加するため、適切な土地利用区分により生活環境や観光との摩擦が生じないように取り組みます。一方、既成市街地と異なる港湾空間特性を活かして、港湾活動が少ない休日など時間や場所を限定して、非日常空間でのスポーツやレクリエーションイベントなどの利活用を促進します。また、松島湾内では、ジェットスキー(パーソナルウォータークラフト)利用者に対し、他の水域利用者から航行安全に対する懸念の声があることから、他地域での取り組みを参考に海域利用のルール化・見える化等を促進します。



※AI による画像生成

ピクトグラム
(マリンレジャーエリア)



※AI による画像生成

ピクトグラム
(立入禁止エリア)



※AI による画像生成

・あらゆる利用者が理解できるルールの見える化(ピクトグラムの活用等)
・行政区域(港湾、漁港など)にとらわれないマリンレジャー環境の構築

4. 仙台塩釜港の長期的な空間利用方針

4.1 長期的な空間利用の考え方

■港湾空間利用方針(ゾーニング)とは

限られた港湾空間を計画的・効率的に利用するため、港のエリアを用途や機能(ゾーン)ごとに区分するもの。

■仙台塩釜港のゾーニングの基本方針■

○ 仙台塩釜港に対する多くの要請を「総合港湾」として一元的に受け止め、全体的に空間利用の効率化を図る。

○ 具体の機能配置においては、現有機能を十分考慮するほか、「総合港湾」における連携・補完の考え方に基づき、既存ストックを最大限に活用するとともに、新たに必要となる空間利用(開発)を展開する。

○ なお、長期的な需要見通しや利用状況を踏まえ、交流拠点ゾーン、緑地レクリエーションゾーン、船だまり関連ゾーンなど一部の配置を見直し、引き続き、周辺環境への配慮や賑わいの創出等に留意する。

ゾーニングの基本的な分類

分類	凡例	利用の内容
物流関連ゾーン		物流ターミナルとして利用するふ頭用地、倉庫用地等
生産ゾーン		港湾に関連した生産・加工工場等の敷地、そのための専用ふ頭
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、そのための係留施設等
船だまり関連ゾーン		作業船、ポートサービス船、官公庁船、漁船等を係留する空間
交流拠点ゾーン		観光やイベントなど、港湾を通じた国内外の様々な交流活動を推進するエリアや施設用地
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ための海浜やマリーナ、港湾関係者や地域住民が利用する緑地等
環境保全ゾーン		自然環境や景観の保全・再生を図る空間
将来構想		将来の港湾需要に応じて、開発・利用を図る空間

4.2 長期的な空間利用計画

■仙台港区



機能区分	機能配置(空間利用)の考え方
物流関連ゾーン	【中野地区(雷神埠頭～高松埠頭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 ・ユニットロード・バルク貨物の混在による輻輳解消に向け、施設の再配置を図る 【向洋地区】 ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける ・更なる貨物増加に対応するため、南防波堤沿いの沖合に展開を図る
生産ゾーン	【中野南地区】 ・今後とも生産ゾーンとして機能を維持する
エネルギー関連ゾーン	【栄地区】 ・宮城・東北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	【中野地区(西エリア)】 ・今後とも交流拠点ゾーンとして機能を維持する
緑地レクリエーションゾーン	【向洋地区】 ・海洋性レクリエーションなど、人々が憩い休息できる場として、海浜の維持及び利便性の向上を図る
環境保全ゾーン	【蒲生干潟】【湊浜地区】 ・蒲生干潟及び周辺地区は、自然環境保全ゾーンに位置づけ、その環境保全に努めていく

■塩釜港区


緑地レクリエーションゾーン
生産ゾーン
船だまり
関連ゾーン
環境保全ゾーン
（特別名勝松島）
港地区
物流関連
ゾーン
船だまり関連ゾーン
エネルギー
関連ゾーン
交流拠点ゾーン
本塩釜駅
貞山地区
港貞山地区
代ケ崎地区
JR仙石線
国道45号
一本松地区
東宮地区
緑地レクリエー
ションゾーン
船だまり関連ゾーン
エネルギー
関連ゾーン
生産ゾーン
中の島地区

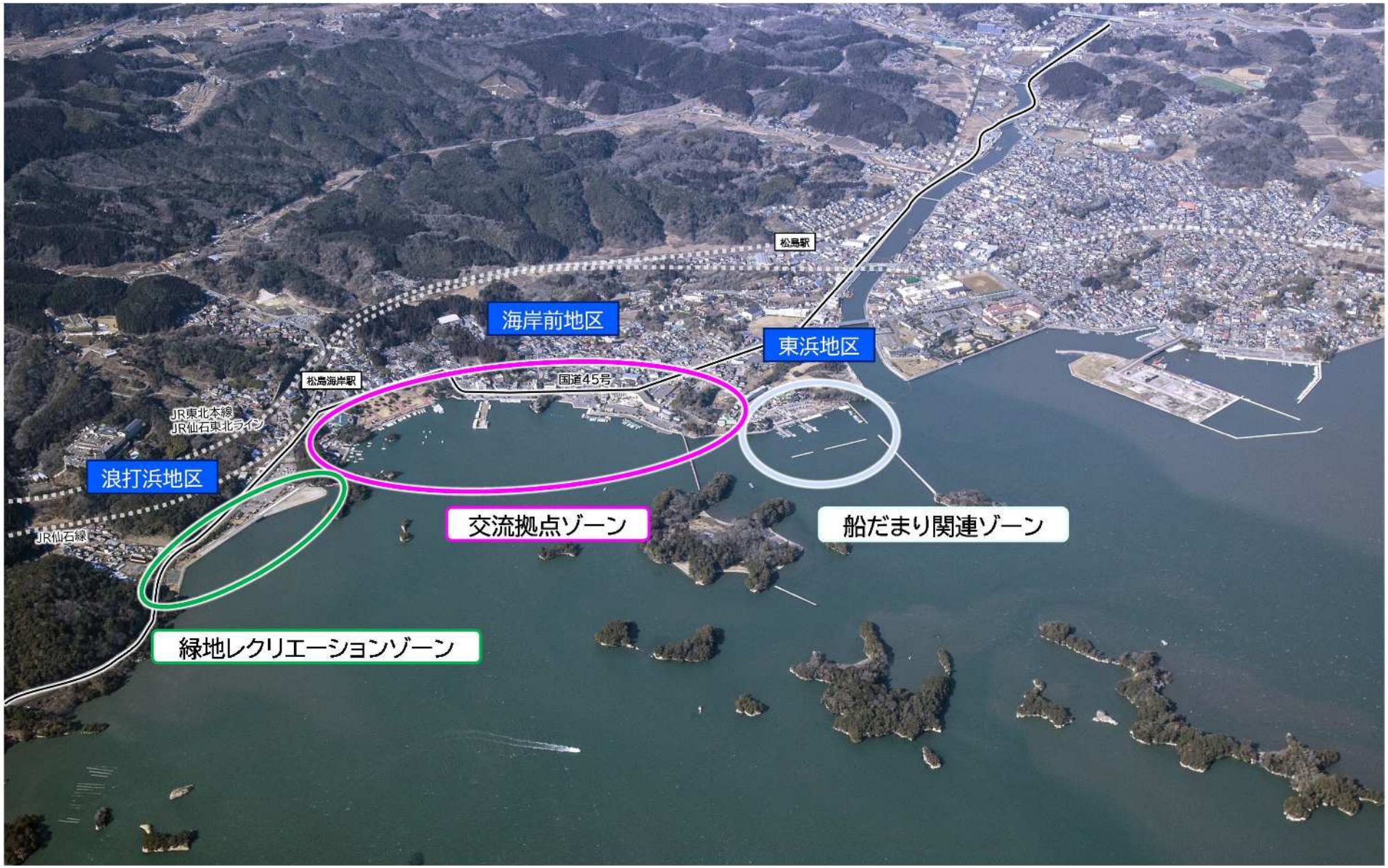
機能区分	機能配置(空間利用)の考え方
物流関連ゾーン	【貞山地区・港貞山地区】 ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける ・物流ニーズを踏まえ、適正なバース規模を確保する 【東宮地区】 ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける
生産ゾーン	【港地区・東宮地区】 ・今後とも生産ゾーンとして機能を維持する
エネルギー関連ゾーン	【一本松地区・代ケ崎地区】 ・一本松地区の危険物取扱用地、代ケ崎地区の工業用地は、仙台都市圏の生産活動や市民生活を支えるエネルギー関連ゾーンとして機能を維持する
船だまり関連ゾーン	【港貞山地区】 ・海上保安基地として巡視船・巡視艇及びポートサービス船等の集約を図る船だまり関連ゾーンに位置づける 【東宮地区・代ケ崎地区】 ・現有機能どおり漁船等を中心とした船だまり関連ゾーンに位置付ける
交流拠点ゾーン	【港地区】 ・港奥部の観光桟橋周辺の空間は観光客のみならず、地域住民にも親しまれる快適な港湾空間を形成し、みなとまち塩釜の活性化に貢献する交流拠点ゾーンに位置づける
緑地レクリエーションゾーン	【港地区】 ・環境と景観に配慮した水辺空間の整備を促進する緑地レクリエーションゾーンに位置づける 【中の島地区】 ・歴史遺産の貞山運河を活かしたプレジャーボート収容機能を維持する
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、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

■石巻港区


JR仙石線
石巻あゆみ野駅
国道45号
物流関連
ゾーン
船だまり
関連ゾーン
生産ゾーン
都市計画道路 門脇流留線
生産ゾーン
船だまり
関連ゾーン
JR仙石線
交流拠点ゾーン
大曲地区
釜地区
内港地区
雲雀野地区
緑地レクリエーションゾーン
物流関連
ゾーン
緑地レクリエーションゾーン

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】 ・現有機能を維持す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・飼料関連等の企業が立地しており、地域の生産拠点として、今後も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、新規企業誘致に対応する生産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、作業船等を収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とともに、新たにプレジャーボート等の収容を図る船だまりゾーンに位置づける
交流拠点ゾーン	【内港地区】 ・既存機能と連携した交流拠点ゾーンに位置づける
緑地レクリエーションゾーン	【雲雀野(東エリア)】 ・水際線の開放による親水空間として利用する緑地レクリエーションゾーンに位置づける 【雲雀野(西エリア)】 ・耐震強化岸壁と連携して広域防災拠点を形成する緑地レクリエーションゾーンに位置づける

■松島港区


松島駅
海岸前地区
東浜地区
松島海岸駅
国道45号
JR東北本線
JR仙石東北ライン
浪打浜地区
JR仙石線
交流拠点ゾーン
船だまり関連ゾーン
緑地レクリエーションゾーン

機能区分	機能配置(空間利用)の考え方
船だまり関連ゾーン	【東浜地区】 ・漁船等を中心とした既存の船だまりを維持する船だまりゾーンに位置づける
交流拠点ゾーン	【海岸前地区】 ・松島観光クルーズの基地として、機能強化を図る交流拠点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】 ・既存緑地を維持する緑地レクリエーションゾーンに位置づける

5. 長期構想の実現に向けて

長期構想の実現に向けては、本構想のコンセプトである「仙台塩釜港の全体最適化により、あらゆるニーズに応える『総合港湾』」のもと、「物流戦略」「防災・施設維持戦略」「環境戦略」「観光・交流戦略」の 4 つの戦略、12 の主要施策、35 の取組を体系的に整理しています。

仙台塩釜港が直面する課題が複雑化・多様化している現在において、それぞれの施策を個別に進めるだけでは限界があります。物流の効率化や施設維持、脱炭素化、防災機能の強化、地域の賑わいづくりなどを、関係者間で情報共有し相互に連携させながら推進し、戦略分野の枠を超えた相乗効果（シナジー）を最大限に引き出すことが不可欠となります。

このため、取組の推進に当たっては、港湾管理者である県をはじめ、国・関係市町・港湾利用者など多様な主体が適切な役割分担と緊密な連携のもと、各種取組を計画的かつ柔軟に展開します。

5.1 施策実施の方向性

長期構想で描いた 20～30 年先の将来像からバックキャスティング（逆算）して、現在の課題や短中期で取り組むべき施策や方向性を考え、実際の施設配置や規模に落とし込む手法により各施策を実施していきます。

戦略1（物流戦略）
宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに貢献する最高の港湾物流サービスの提供

物流戦略においては、貨物の将来動向も見据えタイムラインを意識しながら、背後施設の再編や設備導入など必要な施設整備に取り組んでいくほか、港区間の機能再配置や機能強化による混雑解消を目指します。

また、ポートセールスや人材確保のためのソフト的な体制構築を図り、ハード・ソフト含めた港湾物流サービスの提供に取り組みます。

戦略2（防災・施設維持戦略）
BCP が充実した安全・安心で強靭な広域海上防災拠点を構築

防災・施設維持においては、大規模自然災害の発災直後に緊急物資輸送船等が港湾を利用できるよう耐震強化岸壁の整備を図るほか、関係機関と調整し背後の緊急輸送ネットワークへのアクセス強化を目指します。このほか、サイバーテロなど様々なリスクに対して港湾機能の持続可能性確保に取り組みます。

また、既存の港湾施設については、重要度や性能低下度に応じた計画的な維持修繕やふ頭再編を行うとともに、航路機能を維持するため物流戦略と連携した海面処分場の計画的な確保を進めます。

戦略3（環境戦略）
自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラルポートを形成

環境戦略においては、「仙台塩釜港 港湾脱炭素化推進計画」に基づき、官民が連携して脱炭素化に取り組むとともに、景観や自然環境と調和した水辺空間の形成を目指します。

戦略4（観光・交流戦略）
地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成

観光・交流戦略においては、需要増大が見込まれる中・小型クルーズ船への対応力の強化を図るとともに、多様な方がアクセスしやすい二次交通体系の構築など、インバウンド受入れに向け官民連携して取り組みます。

また、背後圏の関係者と連携し、住民等の日常的な利用も考慮して賑わいを創出するなど、魅力ある観光目的地づくりや地域活性化に取り組みます。

＜取組時期＞

「物流戦略」、「防災・施設維持戦略」、「環境戦略」、「観光・交流戦略」の４つの戦略の主要施策ごとに、短中期は港湾計画の計画期間である概ね１５年程度先、長期は港湾計画の計画期間を超える２０～３０年程度先として、取組時期を以下のとおり想定しました。これら施策については、今後の社会情勢の変化も踏まえ柔軟に展開していくものとします。

戦略	主要施策	港区	短中期	長期
戦略1（物流戦略）	(1)グローバルゲートウェイとして最高のコンテナ物流を実現	仙台	■	
	(2)国内長距離輸送を支えるユニットロードターミナルの機能強化	仙台 塩釜	■	
	(3)臨海部産業の持続的発展を支えるバルク港湾機能の強化	仙台 塩釜 石巻	■	
	(4)仙台塩釜港の持続的成長を支える集貨・創貨の促進と港湾人材の確保	仙台 塩釜 石巻	■	■
戦略2（防災・施設維持戦略）	(1)サプライチェーン維持と海上防災支援を担う拠点機能の強化	仙台 塩釜 石巻	■	
	(2)持続可能で強靭な港湾の形成に向けた施設の計画的メンテナンスの推進	仙台 塩釜 石巻 松島	■	
	(3)県内外の広域的な支援体制の構築と港湾BCPの充実強化	仙台 塩釜 石巻 松島	■	■
戦略3（環境戦略）	(1)国際拠点港湾としての社会的役割を踏まえた脱炭素化の着実な推進	仙台 塩釜 石巻 松島	■	■
	(2)自然環境の保全と共生に向けた取組の推進	仙台 塩釜 石巻 松島	■	■
戦略4（観光・交流戦略）	(1)各港区の連携・補完によるクルーズ船、インバウンドの受け入れ体制の強化	仙台 塩釜 石巻 松島	■	
	(2)地域の賑わい拠点となるウォータフロントの形成と魅力ある観光目的地づくりの推進	仙台 塩釜 石巻 松島	■	■
	(3)地域の実情を踏まえた適切なマリンレジャーの推進	仙台 塩釜 石巻 松島	■	■

5.2 施策展開における配慮事項

各施策を展開する上で、以下の点に配慮しながら、10 年から 15 年程度先を目標期間とした「港湾計画」へ反映させ、仙台塩釜港の将来像である「宮城・東北の経済をけん引し、にぎわいと活気にあふれ、自然と共生する強靭な仙台塩釜港」の実現に向けて取り組みます。

○ 上位計画・関連計画等との整合性を定期的に確認するとともに、社会情勢や潜在的なニーズの変化にも対応した施策を柔軟に展開していきます。

○ 取組にあたっては、国・関係市町・港湾利用者など多様な主体と連携して進めます。

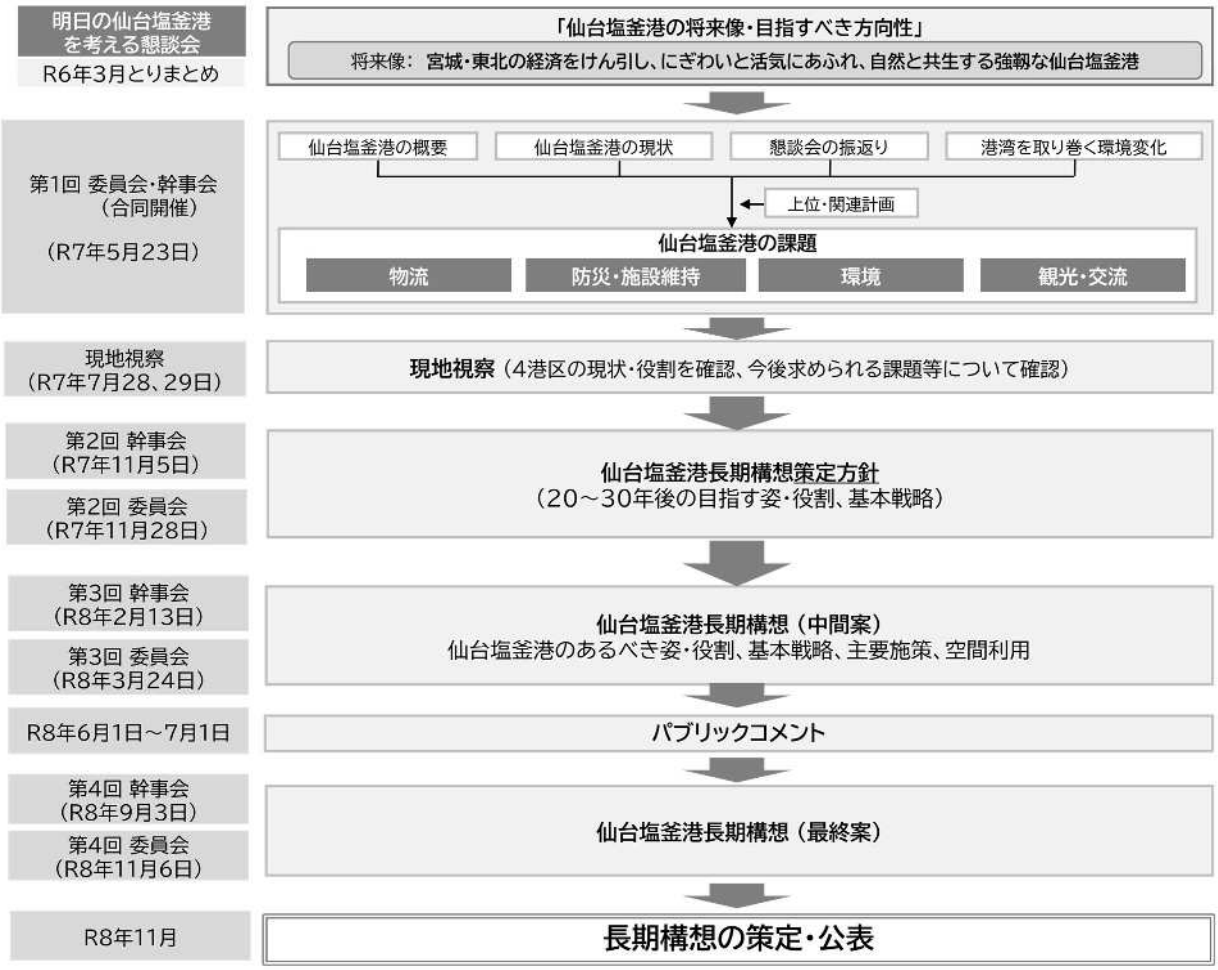
○ 港湾が持続的に発展するため、港湾会計における収入の増加に向けて利用促進を図るとともに、限られた資金、空間、人的資源を有効活用するなど、港湾経営の視点をもって戦略的に施策に取り組みます。

○ デジタル化や港湾 DX を推進し、生産性の向上や働き方改革など各種施策を効率的かつ効果的に進めます。

○ 港湾への関心と幅広い理解を促すため、港湾の役割や価値、特徴について分かりやすく積極的に情報発信するとともに、多様な世代が賑わいづくりに参画できる仕組みの構築に取り組みます。

参 考 資 料

【検討委員会の経緯】



【委員名簿】

仙台塩釜港長期構想委員会（第１回委員会・幹事会）

（順不同・敬称略）

	氏　名	所　属	職　名
委員	大脇　崇	公益社団法人日本港湾協会	理事長
委員	徳永　幸之	宮城大学	特任教授
委員	柳井　雅也	東北学院大学	名誉教授
委員	庄子　真岐	石巻専修大学	教授
委員	藤崎　三郎助	仙台商工会議所	会頭
委員	桑原　茂	塩釜商工会議所	会頭
委員	青木　八州	石巻商工会議所	会頭
委員	高橋　渉	利府松島商工会	会長
委員	加藤　靖一	一般社団法人東北経済連合会	理事
委員	羽毛田　勉	仙台港コンテナ利用促進協議会	会長
委員	高城　崇充	仙台港コンテナ利用促進協議会	副会長
委員	山本　一泰	石巻港企業連絡協議会	会長
委員	佐藤　剛太郎	石巻港整備利用促進期成同盟会	理事
委員	武内　伸之	東北旅客船協会	専務理事
委員	寺沢　春彦	宮城県漁業協同組合	代表理事組合長
委員	西上　敏朗	仙台湾水先区水先人会	会長
委員	宮本　健也	国土交通省東北地方整備局 企画部	部長
委員	山本　貴弘	国土交通省東北地方整備局 港湾空港部	部長
委員	池田　真	国土交通省東北運輸局 交通政策部	部長
委員	中根　教篤	国土交通省海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部	部長
委員	幸野　弘嗣	国土交通省海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部　石巻海上保安署	署長
委員	金子　忠司	財務省 横浜税関仙台塩釜税関支署	支署長
委員	郡　和子	仙台市	市長
委員	齋藤　正美	石巻市	市長
委員	佐藤　光樹	塩竈市	市長
委員	深谷　晃祐	多賀城市	市長
委員	渥美　巖	東松島市	市長
委員	櫻井　公一	松島町	町長
委員	寺澤　薫	七ヶ浜町	町長
委員	熊谷　大	利府町	町長
委員	梶村　和秀	宮城県 企画部	部長
委員	齋藤　和城	宮城県 土木部	部長
オブザーバー	宮田　亮	国土交通省港湾局 港湾計画課	港湾計画審査官

仙台塩釜港長期構想委員会（第２回委員会）

（順不同・敬称略）

	氏　名	所　属	職　名
委員長	大　脇　崇	公益社団法人日本港湾協会	理事長
委　員	徳　永　幸　之	宮城大学	特任教授
委　員	柳　井　雅　也	東北学院大学	名誉教授
委　員	庄　子　眞　岐	石巻専修大学	教授
委　員	藤　崎　三　郎　助	仙台商工会議所	会頭
委　員	桑　原　茂	塩釜商工会議所	名誉会頭
委　員	青　木　八　州	石巻商工会議所	会頭
委　員	高　橋　渉	利府松島商工会	会長
委　員	加　藤　靖　一	一般社団法人東北経済連合会	理事
委　員	羽　毛　田　勉	仙台港コンテナ利用促進協議会	会長
委　員	髙　城　崇　充	仙台港コンテナ利用促進協議会	副会長
委　員	山　本　一　泰	石巻港企業連絡協議会	会長
委　員	佐　藤　剛　太　郎	石巻港整備利用促進期成同盟会	理事
委　員	武　内　伸　之	東北旅客船協会	専務理事
委　員	寺　沢　春　彦	宮城県漁業協同組合	代表理事組合長
委　員	遠　藤　雅　宏	仙台湾水先区水先人会	会長
委　員	中　尾　吉　宏	国土交通省東北地方整備局 企画部	部長
委　員	山　本　貴　弘	国土交通省東北地方整備局 港湾空港部	部長
委　員	池　田　真	国土交通省東北運輸局 交通政策部	部長
委　員	中　根　教　篤	国土交通省海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部	部長
委　員	幸　野　弘　嗣	国土交通省海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部　石巻海上保安署	署長
委　員	柿　崎　純	財務省 横浜税関仙台塩釜税関支署	支署長
委　員	郡　和　子	仙台市	市長
委　員	齋　藤　正　美	石巻市	市長
委　員	佐　藤　光　樹	塩竈市	市長
委　員	深　谷　晃　祐	多賀城市	市長
委　員	渥　美　巖	東松島市	市長
委　員	櫻　井　公　一	松島町	町長
委　員	寺　澤　薫	七ヶ浜町	町長
委　員	熊　谷　大	利府町	町長
委　員	駒　井　達　貴	公益財団法人宮城県フェリー埠頭公社	代表理事
委　員	梶　村　和　秀	宮城県 企画部	部長
委　員	齋　藤　和　城	宮城県 土木部	部長
オブザーバー	宮　田　亮	国土交通省港湾局 計画課	港湾計画審査官

仙台塩釜港長期構想委員会（第３回委員会）

（順不同・敬称略）

	氏　名	所　属	職　名
委員長	大　脇　　崇	公益社団法人日本港湾協会	理事長
委　員	徳　永　幸　之	宮城大学	特任教授
委　員	柳　井　雅　也	東北学院大学	名誉教授
委　員	庄　子　真　岐	石巻専修大学	教授
委　員	藤　崎　三　郎　助	仙台商工会議所	会頭
委　員	桑　原　　茂	塩釜商工会議所	名誉会頭
委　員	青　木　八　州	石巻商工会議所	会頭
委　員	髙　橋　　渉	利府松島商工会	会長
委　員	加　藤　靖　一	一般社団法人東北経済連合会	理事
委　員	羽　毛　山　勉	仙台港コンテナ利用促進協議会	会長
委　員	高　城　崇　充	仙台港コンテナ利用促進協議会	副会長
委　員	山　本　一　泰	石巻港企業連絡協議会	会長
委　員	佐　藤　剛　太　郎	石巻港整備利用促進期成同盟会	理事
委　員	武　内　伸　之	東北旅客船協会	専務理事
委　員	寺　沢　春　彦	宮城県漁業協同組合	代表理事組合長
委　員	駒　井　　達　貴	公益財団法人宮城県フェリー埠頭公社	代表理事
委　員	遠　藤　雅　宏	仙台湾水先区水先人会	会長
委　員	中　尾　吉　宏	国土交通省東北地方整備局 企画部	部長
委　員	山　本　貴　弘	国土交通省東北地方整備局 港湾空港部	部長
委　員	池　田　　真	国土交通省東北運輸局 交通政策部	部長
委　員	中　根　教　篤	国土交通省海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部	部長
委　員	幸　野　弘　嗣	国土交通省海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部　石巻海上保安署	署長
委　員	柿　崎　　純	財務省 横浜税関仙台塩釜税関支署	支署長
委　員	郡　和　子	仙台市	市長
委　員	齋　藤　正　美	石巻市	市長
委　員	佐　藤　光　樹	塩竈市	市長
委　員	深　谷　晃　祐	多賀城市	市長
委　員	渥　美　巖	東松島市	市長
委　員	櫻　井　公　一	松島町	町長
委　員	寺　澤　　薫	七ヶ浜町	町長
委　員	熊　谷　　大	利府町	町長
委　員	梶　村　和　秀	宮城県 企画部	部長
委　員	齋　藤　和　城	宮城県 土木部	部長
オブザーバー	宮　田　　亮	国土交通省港湾局 計画課	港湾計画審査官

仙台塩釜港長期構想委員会（第4回委員会）

（順不同・敬称略）

	氏　名	所　属	役　職
委員長	大脇　崇	公益社団法人 日本港湾協会	理事長
委員	徳永　幸之	宮城大学	特任教授
委員	柳井　雅也	東北学院大学	名誉教授
委員	庄子　真岐	石巻専修大学	教授
委員	藤崎 三郎助	仙台商工会議所	会頭
委員	桑原　茂	塩釜商工会議所	名誉会頭
委員	青木　八州	石巻商工会議所	会頭
委員	髙橋　渉	利府松島商工会	会長
委員	加藤 靖一	一般社団法人 東北経済連合会	理事
委員	羽毛田 勉	仙台港コンテナ利用促進協議会	会長
委員	髙城 崇充	仙台港コンテナ利用促進協議会	副会長
委員	上野　隆	石巻港企業連絡協議会	会長
委員	佐藤 剛太郎	石巻港整備利用促進期成同盟会	理事
委員	武内 伸之	東北旅客船協会	専務理事
委員	髙橋 和志	宮城県漁業協同組合	代表理事組合長
委員	駒井 逸貴	公益財団法人 宮城県フェリー埠頭公社	代表理事
委員	遠藤 雅宏	仙台湾水先区水先人会	会長
委員	中尾 吉宏	国土交通省 東北地方整備局 企画部	部長
委員	宮田　亮	国土交通省 東北地方整備局 港湾空港部	部長
委員	岩渕 正宏	国土交通省 東北運輸局 交通政策部	部長
委員	中根 教篤	国土交通省 海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部	部長
委員	工藤　貢	国土交通省 海上保安庁 第二管区海上保安本部 宮城海上保安部 石巻海上保安署	署長
委員	浦本 武彦	財務省 横浜税関 仙台塩釜税関支署	支署長
委員	郡　和子	仙台市	市長
委員	齋藤 正美	石巻市	市長
委員	佐藤 光樹	塩竈市	市長
委員	深谷 晃祐	多賀城市	市長
委員	渥美　巖	東松島市	市長
委員	櫻井 公一	松島町	町長
委員	寺澤　薫	七ヶ浜町	町長
委員	熊谷　大	利府町	町長
委員	梶村 和秀	宮城県 企画部	部長
委員	齋藤 和城	宮城県 土木部	部長
オブザーバー	早川 哲史	国土交通省港湾局 計画課	港湾計画審査官

資料編　目次

1. 長期構想の位置付け 資料-1

2. 仙台塩釜港(全体)のあらまし 資料-3

(1)仙台塩釜港の位置 資料-3

(2)仙台塩釜港の概要 資料-3

(3)仙台塩釜港の沿革 資料-4

3. 仙台塩釜港の現状・課題 資料-5

(1)世界の中の仙台塩釜港 資料-5

(2)東北の中の仙台塩釜港 資料-6

(3)取扱貨物量の現状 資料-7

(4)各港区の現状 資料-9

1)仙台港区 資料-9

①役割、②港湾整備の進捗状況、③沿革

2)塩釜港区 資料-11

①役割、②港湾整備の進捗状況、③沿革

3)石巻港区 資料-13

①役割、②港湾整備の進捗状況、③沿革

4)松島港区 資料-15

①役割、②沿革

(5)仙台塩釜港の課題 資料-16

1)仙台塩釜港の課題・論点 資料-16

2)長期構想の全体戦略(コンセプト)について 資料-16

3)各視点における課題・論点整理 資料-17

4)仙台港区の課題 資料-18

5)塩釜港区の課題 資料-18

6)石巻港区の課題 資料-19

7)松島港区の課題 資料-19

用語集 資料-20

1. 長期構想の位置付け

■長期構想とは

港湾整備や利用の特性から、目標年次を 10～15 年先とする港湾計画(法定計画)の策定・変更に先立ち、より長期的な 20～30 年先を見据えた港湾の将来像を描くものが港湾の長期構想です。長期構想の内容は、現状の位置付け、将来の役割設定と将来像、取組課題の抽出、長期的な空間形成と骨格的施設の配置、港湾計画の基本フレームの設定、港湾計画の素案作り、事業化の検証と実現に向けた課題が一般的です。その策定にあたっては、学識経験者や港湾利用者、関係行政機関等による長期構想検討委員会での議論に加え、パブリックコメント等を通じて、地域住民の意見の反映に努めています。

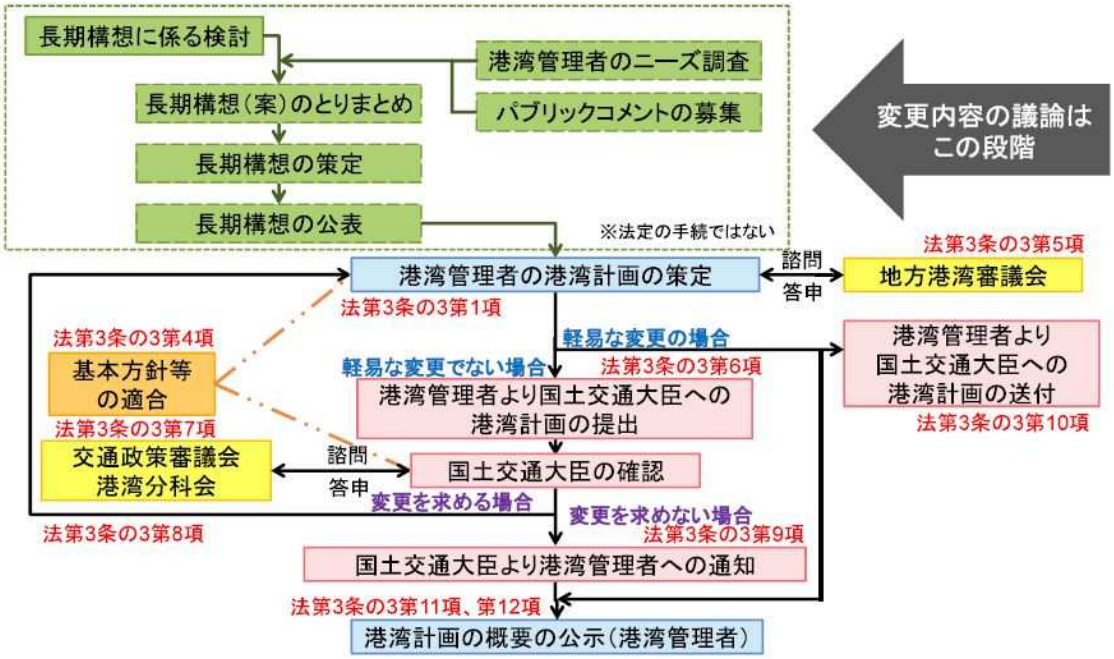


図　長期構想の策定および港湾計画の策定・変更の流れ

■仙台塩釜港の長期構想について

「仙台塩釜港 港湾計画」は、2013（平成 25)年６月に改訂しており、概ね 10 年から 15 年先の平成 30 年代後半を目標年次とする中期計画として位置付けられています。

次期計画改訂に向け、概ね 30 年から 50 年先を見据えた「将来像」を 2024 （令和６)年３月にとりまとめ（下図左側)、これに引き続き、2025（令和７)年５月に仙台塩釜港長期構想委員会（委員長：大脇崇(公社)日本港湾協会理事長）を立ち上げました（下図中央)。同委員会において、今後の港湾を取り巻く環境の変化を４つの視点から捉え、それらに対応する港湾の整備・利活用の方向性等について、地元市町をはじめとする関係者と議論・検討を進めてきました。これらの検討を踏まえ、港湾計画の改訂に向けて官民の合意形成を図りながら、仙台塩釜港の長期構想の策定に取り組んでいます。

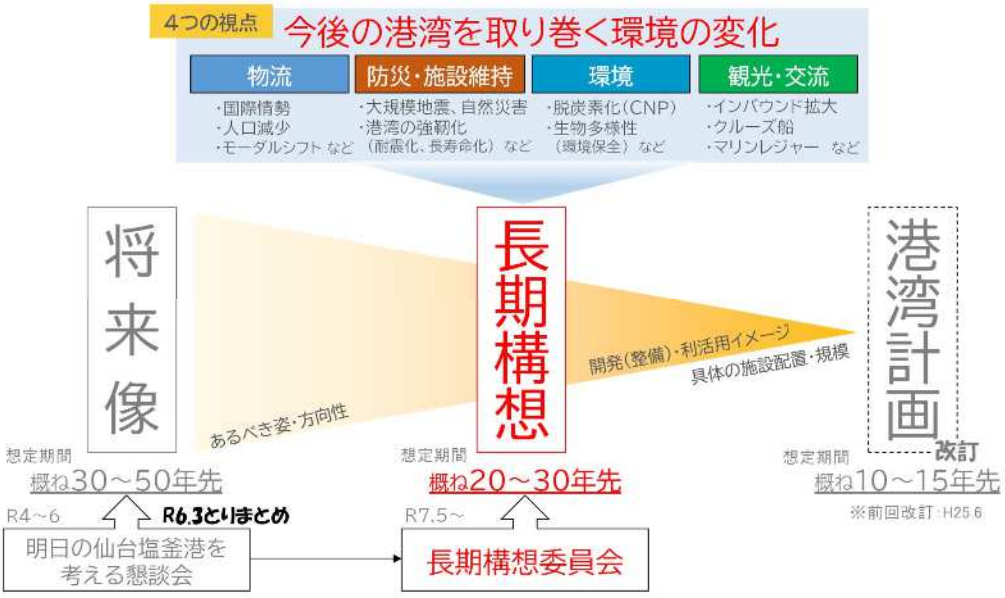


図　長期構想の位置付け（将来像・港湾計画との関連性）

2.仙台塩釜港(全体)のあらまし

(1)仙台塩釜港の位置

仙台塩釜港は、2012（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）の３港統合により誕生した国際拠点港湾です。

仙台湾奥から仙台港区、七ヶ浜半島を挟んで塩釜港区さらに松島港区が隣接し、約 20km 東側に石巻港区となっています。港湾が所在する地方公共団体は、仙台港区が仙台市宮城野区、多賀城市及び七ヶ浜町、塩釜港区が塩竈市、七ヶ浜町及び利府町、松島港区が松島町、石巻港区が東松島市及び石巻市となっています。

仙台塩釜港は、東京都心から北東に直線距離で約 300km、宮城県の県央地区に位置し、東北縦貫自動車道、三陸縦貫自動車道、常磐自動車道、東北横断自動車道などの高速道路網によって、東北各県はもとより、首都圏とも直結しています。



(2)仙台塩釜港の概要

塩釜港区は天然の良港として、江戸時代には仙台藩の外港、明治以降は近代港湾として整備が進められ発展を遂げてきました。

仙台港区及び石巻港区は、高度経済成長期に新産業都市として、港湾整備が工業用地造成とあわせて計画・事業化され、背後工場群の原材料の輸移入や製品の輸移出する工業港としての役割を果たしてきました。

なかでも仙台港区は、仙台都市圏を中心とする背後圏の需要に応え、フェリー航路やＲＯＲＯ航路、国際コンテナ航路が就航するなど商港としての機能も備えています。

一方、松島港区が位置する松島湾は、風光明媚な多島海として大正時代に特別名勝に指定され、現在は開発規制のもと、ヨットハーバーや観光船桟橋が整備され、人々の交流を生む観光・人流の港湾として利用されています。

(3)仙台塩釜港(全体)の沿革

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】
	62（1987）年	〈石巻港〉港則法による特定港に指定
平成	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】

出典：国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所ウェブサイト
Port of MIYAGI2025（宮城県土木部港湾課）









3.仙台塩釜港の現状・課題

(1)世界の中の仙台塩釜港

仙台塩釜港は、中国・韓国・ロシアと直結する国際コンテナ定期航路に加え、2026（令和８）年３月にはフィリピン航路が新たに開設されたほか、京浜港（国際戦略港湾）を経由する国際フィーダー航路を通じて、世界 100 以上の国々と接続しています。こうした航路ネットワークにより、宮城・東北のグローバル・ゲートウェイとして重要な役割を担っています。

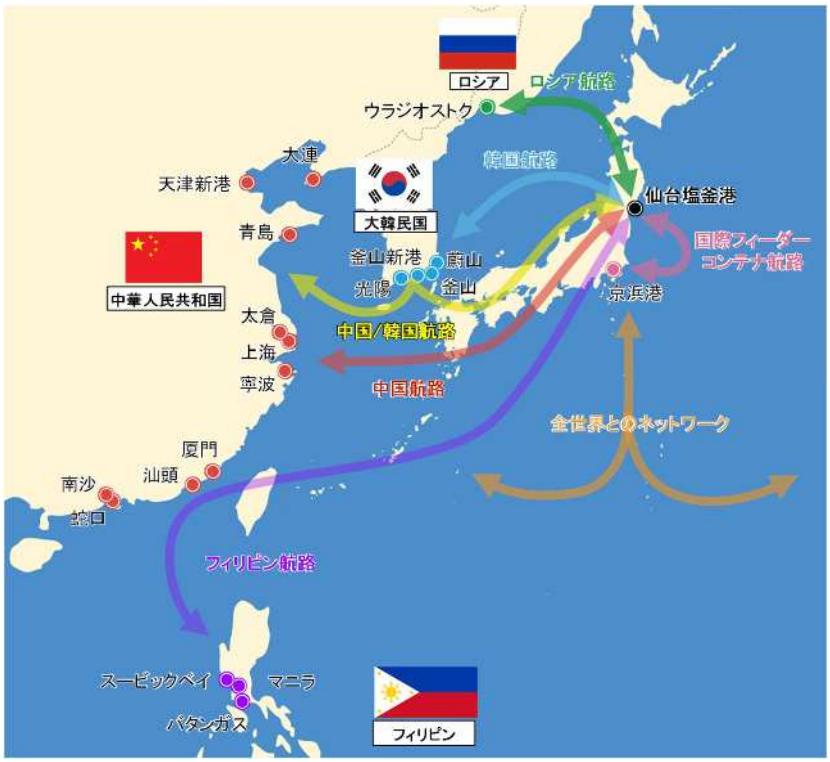
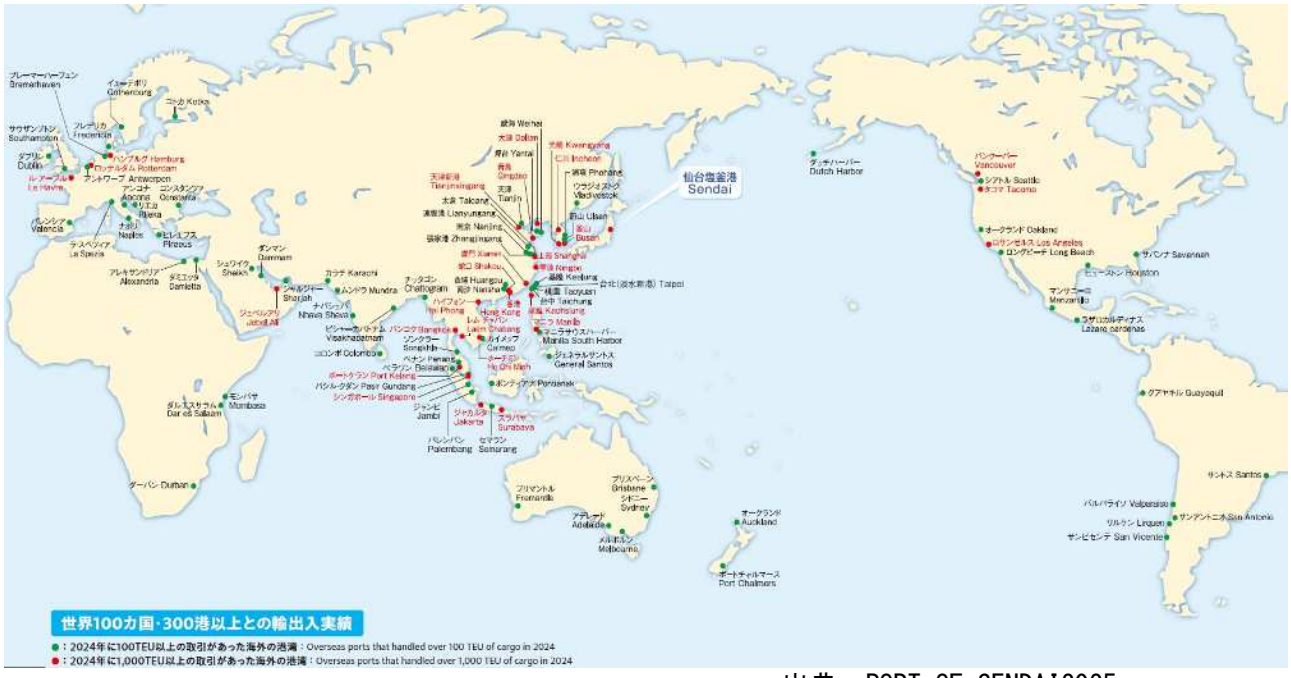


図　仙台塩釜港のコンテナ定期航路（令和８年４月時点）



出典：PORT OF SENDAI2025

図　仙台塩釜港（仙台港区）の主な取引先港

(2)東北の中の仙台塩釜港

■仙台塩釜港は、東北港湾全体の貨物量（2023（令和５）年）の約３割を占める、東北地域の経済・産業をけん引する国際拠点港湾です。

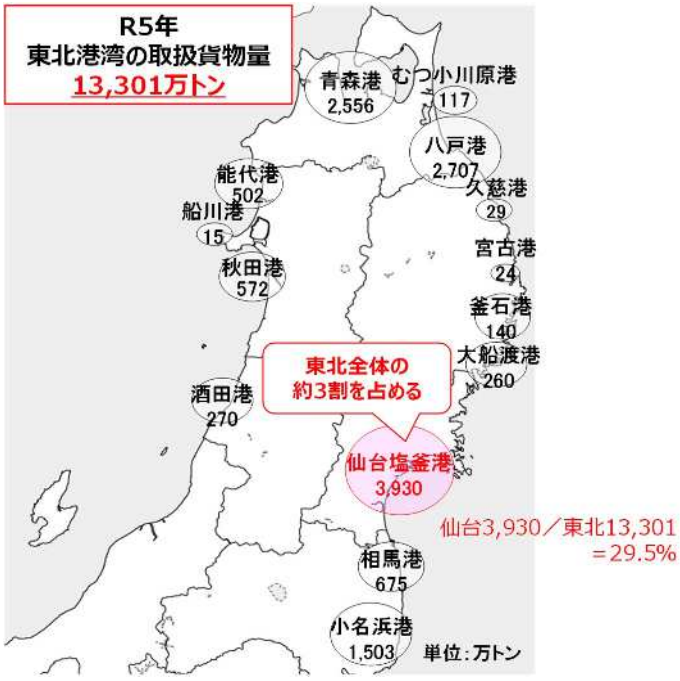
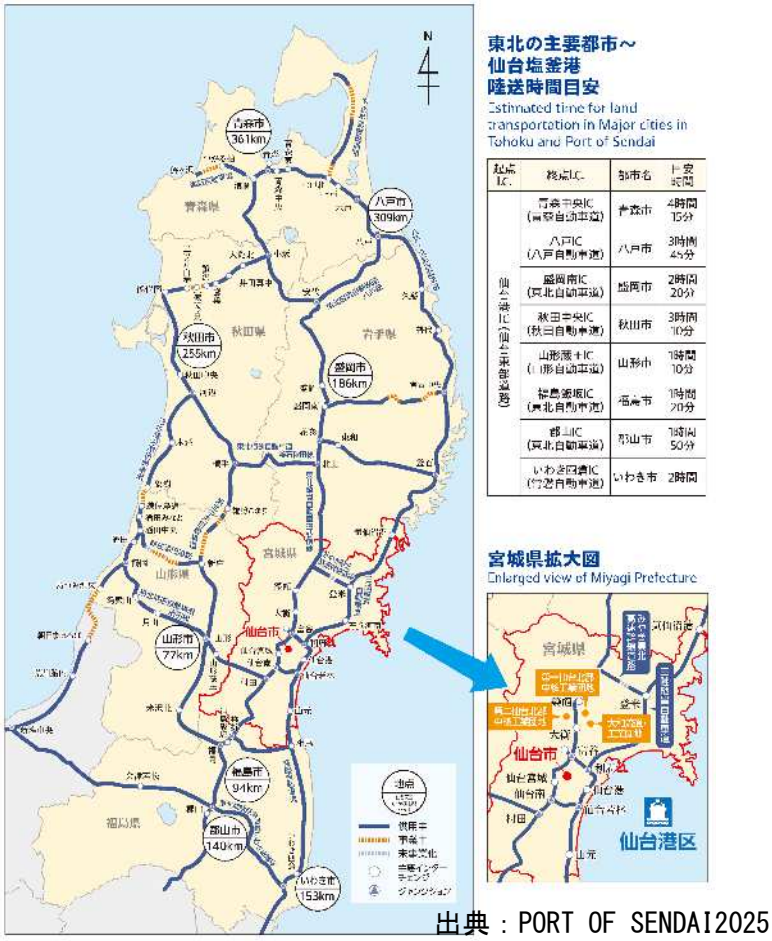


図　令和５年東北港湾の貨物取扱量（速報値）
（東北地方整備局調べ）

■広域道路ネットワークの充実に伴い、仙台塩釜港と東北主要都市及び東北各地の拠点港湾との道路交通アクセスが改善されています。これにより、港湾の背後圏が拡大するとともに、大規模災害時におけるリダンダンシーの確保にも貢献しています。



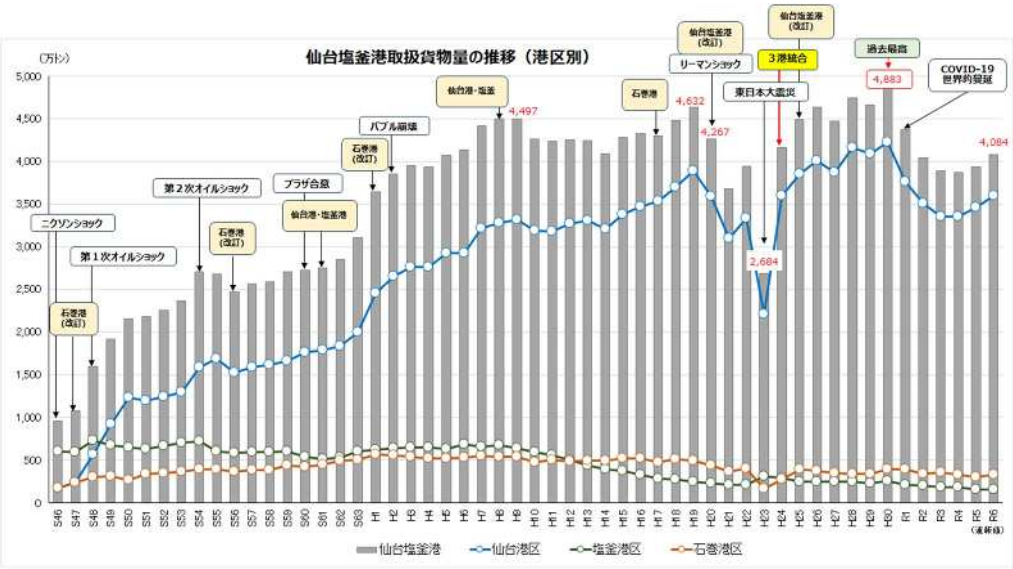
出典：PORT OF SENDAI2025

図　仙台塩釜港の物流ネットワーク

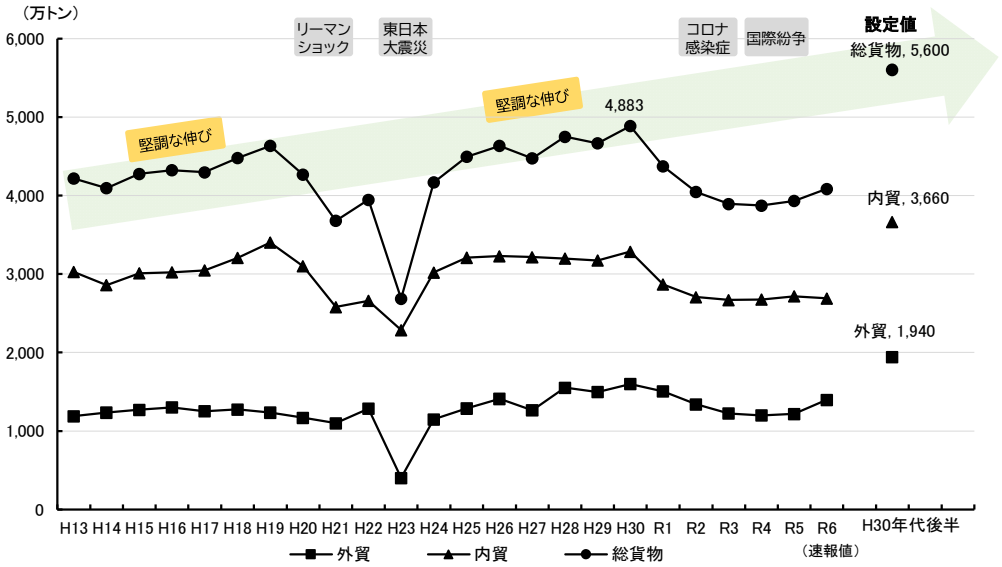
(3)取扱貨物量の現状

1971（昭和 46）年以降における仙台塩釜港の取扱貨物量は、1997（平成９）年までは順調に増加していますが、その後、いわゆるバブルの崩壊に伴い横ばいで推移しています。さらに、2008（平成 20）年のリーマンショック、2011（平成 23）年の東日本大震災により取扱貨物量が一時的に大幅に減少しました。

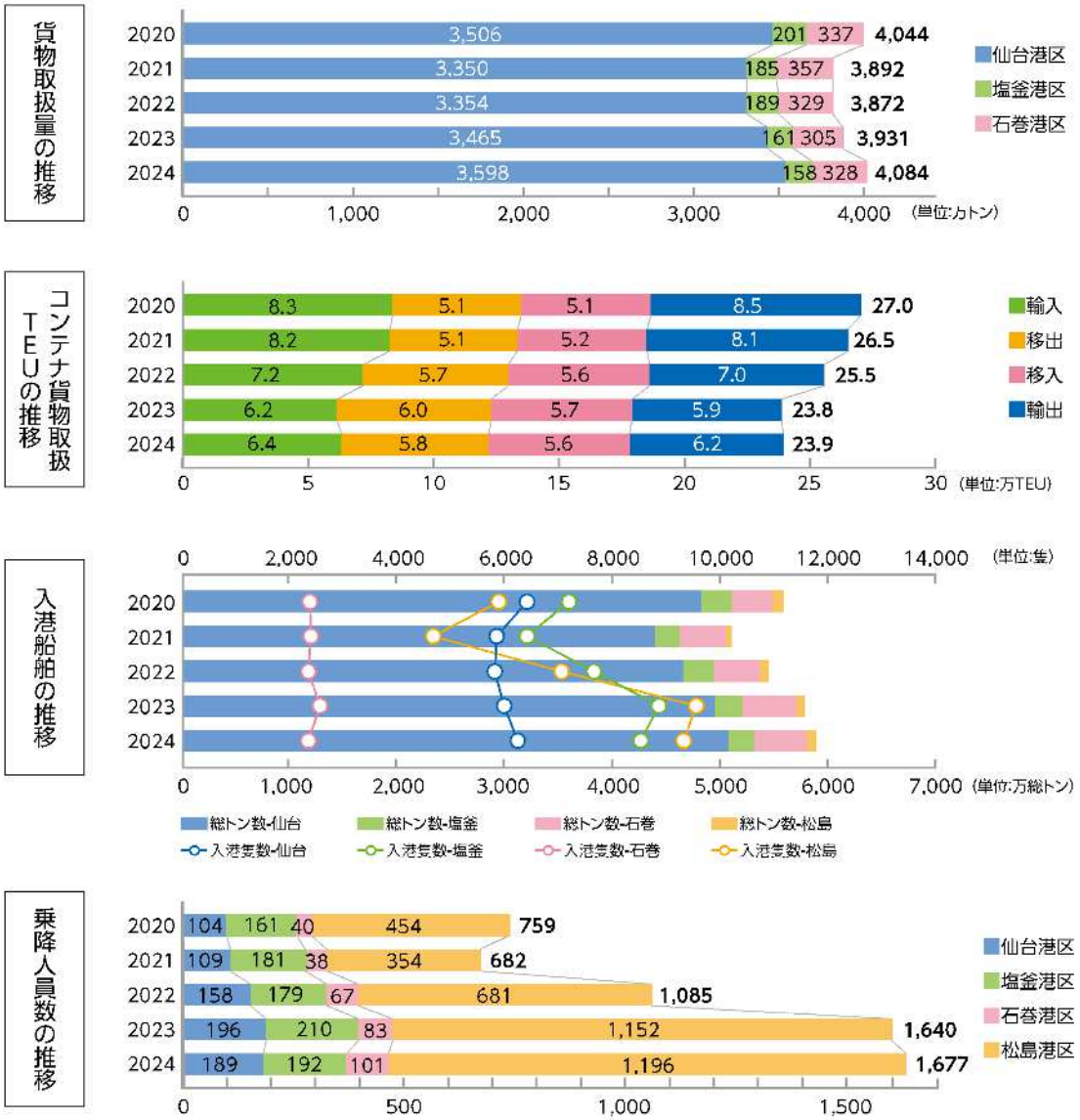
その後、被災地の復旧・復興とともに取扱貨物量は順調に回復し、2018（平成 30）年には過去最高の 4,883 万トンを記録しました。しかし、新型コロナ感染症の影響により取扱貨物量は再び減少しましたが、感染症の終息に伴い回復基調に向っていますが、ウクライナや中東での紛争など国際情勢の悪化による影響など、今後の動向に注視していく必要があります。



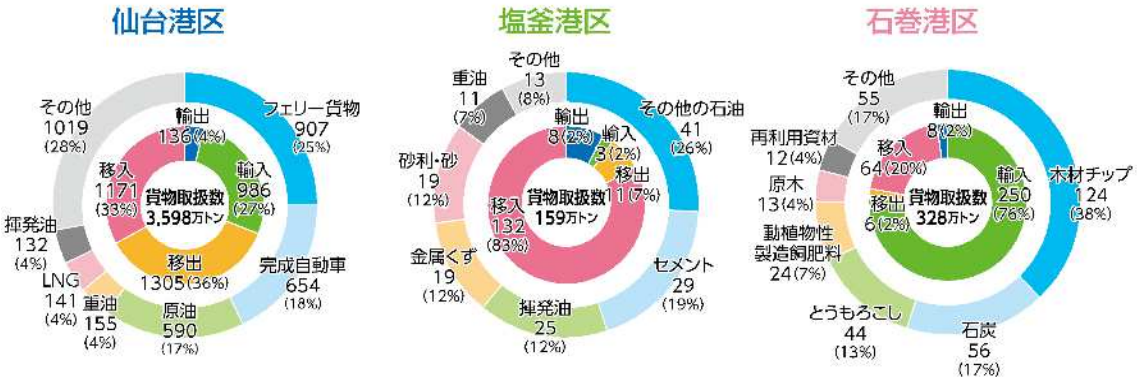
総貨物量は、上記のような世界経済の影響や大規模自然災害、新型感染症、国際紛争などの影響もあるなか、増加・減少を繰り返しつつ、全体的な傾向としては右肩上がりに推移しています。リーマンショック（2008（平成 20）年）以前や、東日本大震災後の 2018（平成 30）年までの伸び率が継続したと仮定すれば、現行港湾計画の設定値は過大ではなく、実現可能な目標値と言えます。



仙台塩釜港の2024（令和6）年取扱実績



各港区の貨物取扱量内訳（2024（令和6）年）



(4)各港区の現状

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”

■1990（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地域の産業の貿易活動を支えています。

■トヨタ自動車は東北を国内第３の生産拠点に位置付け、宮城県・岩手県には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ます。

■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東北太平洋側の輸送拠点としての役割を果たしています。

■東北で唯一の製油所が立地しています。



②港湾整備の進捗状況



③沿革

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
	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
令和	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

出典：国土交通省東北地方整備局 塩釜港湾・空港整備事務所ウェブサイト


着工時（S44.4）


主要施設の概成（S54）


近年の仙台港区（H30）

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います。

■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います。

■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ます。

■「マリンゲート塩釜」を発着拠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、水際線を有する交流空間としての役割を担います。

■東北沿岸部を管轄する第２管区海上保安本部の巡視船等の基地港の役割も担います。



②港湾整備の進捗状況



③沿革

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号桟橋供用開始・千賀ノ浦旅客桟橋供用開始
	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)
	44（1969）年	貞山ふ頭３・４号桟橋供用開始
平成	元（1989）年	観光船用浮桟橋供用開始
	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「マリンゲート塩釜」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	「マリンゲート塩釜」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

出典：国土交通省東北地方整備局　塩釜港湾・空港整備事務所ウェブサイト


（S38）


（S61）


近年の塩釜港区（H30）

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います。

■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です。

■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しています。

■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います。



出典：レノバHP

②港湾整備の進捗状況



③沿革

	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・空港整備事務所ウェブサイト









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しています。

■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の役割を担っています。



②沿革

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(1994)年完成)
	9（1997）年	松島海岸通り浮桟橋完成
	20（2008）年	仙随浮桟橋完成
	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：宮城県ウェブサイト「仙台塩釜港（塩釜港区・松島港区）の概要」

Port of MIYAGI2025





(5)仙台塩釜港の課題

1)仙台塩釜港の課題・論点

「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」では、仙台塩釜港が受け止めるべき課題として、以下の４分野 12 の課題をとりまとめました。

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

2)長期構想の全体戦略(コンセプト)について

上記４分野 12 課題をベースに、課題・論点の全体を総括して、長期構想の全体戦略(コンセプト)を以下のように整理しました。

◆ 港湾の果たすべき使命・ニーズが多様化

- 加速化するモーダルシフトや労働力不足、大規模災害への対応、脱炭素化の推進、DX・GXの進展、クルーズ振興など、港湾に求められる役割は、従来の港湾機能(物流・人流)を超えて多様化
- ひとつの港区の機能を充実・強化するのみで対処するには限界があることから、総合的に連携・補完して取り組むことが必要

◆ 限られた港湾空間の有効利用・最適化

- 既に岸壁や背後ヤードの不足、貨物の過密化・混在利用による非効率な荷役作業といった問題が顕在化する中、拡張の余地が少ないことなどから対応が困難
- ヤード点在による同一貨物の横持ち移動など非効率な土地利用や利用頻度が比較的低い施設など各港区の実情を踏まえ、港区間で適切に連携・補完し合えるよう、集約化も含めた全体の機能再編・再構築が必要

◆ 持続可能で安全・安心、強靭な港湾の形成

- 大規模災害時にも必要な港湾機能が発揮されるよう、施設の適切な維持管理のため、長寿命化対策や機能が低下した施設の廃止・集約など維持・更新コストの縮減・平準化に全体で取り組む必要
- 浚渫土の適正な処分場確保については、各港区の土地利用への需要も踏まえながら総合的に対応する必要
- 東日本大震災や能登半島地震の教訓も踏まえ、大規模災害時における離半島も含めた広域海上防災機能の強化に向けては、各港区の機能を結集した総合的な連携体制の構築が必要

◆ あらゆる港湾ニーズに対して、４港区が機能を連携・補完しながら、総合的に対応していく必要

◆ 各港区が機能を補完し合う「総合」港湾へ

⇓「港区別最適」から「全体最適」への質的変化

3)各視点における課題･論点整理

４つの視点における課題・論点を総括し、それぞれの基本戦略（柱）に繋げます。

物流

◆先行き不透明な国際社会情勢や労働力不足など近年の港湾を取り巻く環境変化はあるものの､国内におけるモーダルシフトの進展や政府の成長投資にもとづく官民の投資による内需拡大などを見据え､今後の需要増加に対応する港湾機能の再編が必要である。

◆船舶の大型化等に対応した港湾機能の強化はもとより､港区間の適切な連携やデジタル技術の活用も含めた港湾(ターミナル)利用の最適化・効率化・利便性の向上など、ソフト・ハードの両面での質の高い港湾サービスの提供が求められている。

◆こうした港湾サービスの向上に加え､京浜港や東北各地と繋がる広域物流拠点としての強みを生かしたポートセールスを戦略的に推進し､更なる貨物需要の創出を図るほか、港湾の魅力向上により将来の担い手確保にも貢献することが期待されている。

防災・施設維持

◆東日本大震災や能登半島地震の教訓を踏まえ､大規模災害発生時における港湾機能の持続性確保のみならず、離半島や東北・首都圏港湾等への広域的支援を見据えた、災害に強く強靭な広域海上防災拠点港湾としての機能強化や体制構築が必要である。

◆機能面では､耐震強化岸壁の整備に加え､老朽化対策や水深確保など維持管理の計画的な実施が重要であり､港区間の機能再編を見据えた既存ストックの更新･再構築や各港区における浚渫土砂の適正処分と用地需要に対応した海面処分場の確保なども含めて、総合的に対応する必要がある。

◆他港の被災や地震以外の災害など様々な事象を捉え､物流･緊急物資等の両面から広域支援に対応できるよう、港湾 BCP の充実強化を図るとともに、平時から適切に整備・運用することで、港湾の魅力、信頼性の向上にも繋がることが期待されている。

環境

◆2050 年の脱炭素社会実現に貢献する国際拠点港湾として、カーボンニュートラルポート形成の計画的な推進が求められており、港湾の事業活動における脱・低炭素化、次世代エネルギーの供給需要等に各港区が連携して対応する必要がある。

◆海洋環境の変動に対応し、地域の独自景観や貴重な生態系を資源と捉え､保全と共生に取り組むことが求められている。

観光・交流

◆地域及び背後圏を含む広域観光振興に貢献するゲートウェイとして、クルーズ･インバウンドの受入れ機能･環境の充実化に加え、日本三景松島を含む港区間の連携や広域交通網を生かした周遊ルートの構築、円滑な二次交通の確保などが求められている。

◆ベイエリアにおける人流増加や地域経済の活性化を図るため､来訪客や地域にも親しまれるウォーターフロントの形成、海水浴やマリンレジャー、自然景観や文化･歴史的施設などを生かした各港区･地域ならではの魅力ある目的地づくりに取り組む必要がある。

4）仙台港区の課題



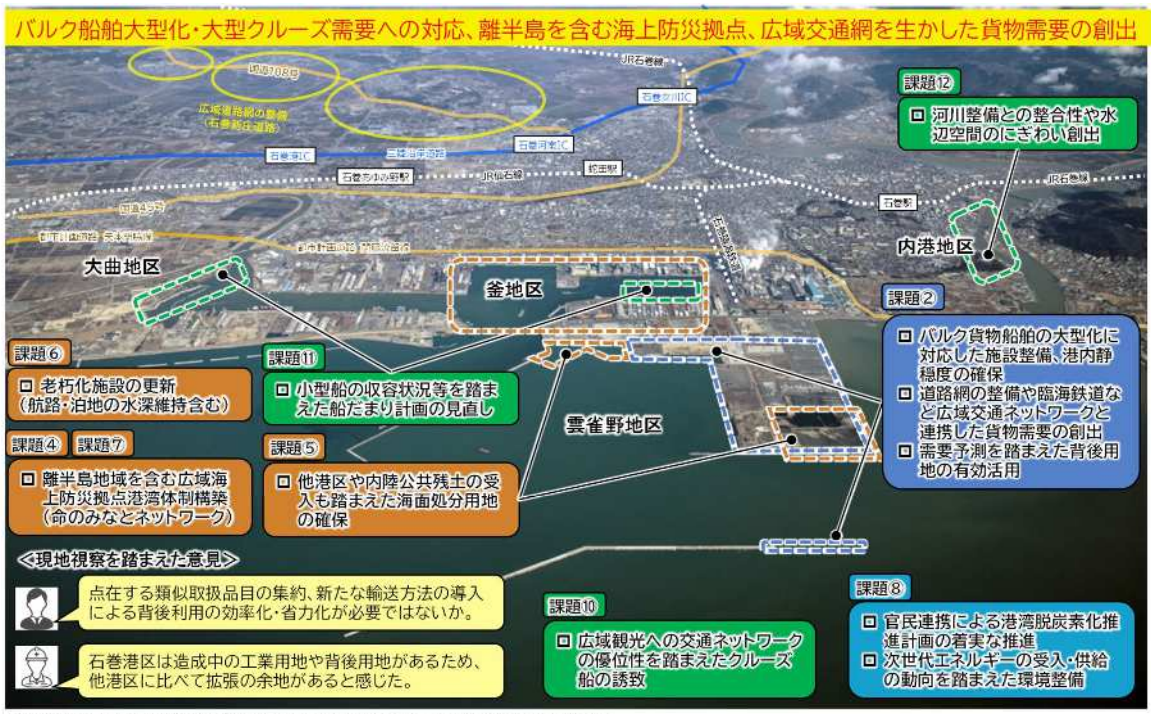
※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

5）塩釜港区の課題



※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

6）石巻港区の課題



※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

7）松島港区の課題



※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

用語集

＜あ行＞

浅場

一般に水深が５ｍ以内の浅い海のこと。陸域から栄養塩が供給され、太陽光が海底まで十分に届くため、海草・藻類や魚類など様々な生物の生育に適した空間となっている。

インセンティブ

港湾貨物の集貨や新規航路開設・増便など港湾利用促進を目的として、入港料や港湾施設使用料の減免あるは助成金を荷主企業や船社等に対して行うこと。

インバウンド

外国人が訪れてくる旅行。訪日外国人旅行客をインバウンド客という。

沖待ち

港湾内の係留施設が使用中など船混みや波浪や強風のため船舶が入港できず港外に停泊し入港の機会を待っている状態のこと。

オーバーツーリズム

特定の観光地への観光客の過度な集中・増加が、地域住民の生活環境や自然環境、景観等に対して、過度な負の影響をもたらしたり、観光客の満足度を著しく低下させる状況のこと。

＜か行＞

カーボンニュートラルポート（CNP）

水素、燃料アンモニア等の次世代エネルギーの受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指す港湾。

そのための官民の関係者が参加する組織が「港湾脱炭素化推進協議会」であり、協議会での検討を踏まえて港湾管理者が策定する計画を「港湾脱炭素化推進計画」という。

ガントリークレーン

コンテナターミナルにおいて船舶との間でコンテナ貨物の積み卸しを効率的に行うための専用クレーン。

協働防護

長期的な気温上昇に伴う海面上昇など気候変動への適応を図るため、特に港湾エリアの堤外地（防潮堤の海側）において官民の関係者が適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める取組。

港湾会計

地方公共団体において、港湾管理者が行う港湾の整備及び管理運営を区分して行う会計のこと。

港湾計画

長期的な観点から港湾の開発、利用、保全の基本方針や港湾施設の規模・配置等を定める計画で、通常、10～15 年程度の将来を目標年次としている。港湾法により港湾管理者が策定することになっており、国際拠点港湾等にあっては、その策定が義務づけられている。

港湾の長期構想

学識経験者や港湾関係事業者、関係行政機関、地域住民など様々な関係者の意見・要請をもとに、20～30 年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方について、 港湾空間のゾーニングを含む構想としてとりまとめ、港湾管理者が策定するもの。港湾計画の改訂等に先立ち策定される。

国際拠点港湾
重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められていた港湾のこと。仙台塩釜港を含む全国 18 港が指定されている。

＜さ行＞
サプライチェーン
原材料の調達から製造、在庫管理、配送そして最終消費者への販売に至るまでの「モノの供給の連鎖」のこと。供給者(サプライヤー)から消費者まで一連の繋がりを鎖(チェーン)に見立てたもの。

次世代高規格ユニットロードターミナル
内航フェリー・RORO 船によるシームレス輸送の効率性向上のため、ICT を活用して料金決済やシャーシ管理等を効率的にするとともに、自動化技術等を実装したターミナルのこと。

シャーシ
コンテナを載せてトレーラヘッドで牽引するための台車のこと。

集貨
コンテナ定期航路の拡充や維持に必要な貨物需要確保のため、各地から貨物を集めること。

浚渫土砂
船舶が安全に航行・停泊できるよう、船舶が航行する航路や回頭・停泊する泊地の水深を確保するため、海底掘削（浚渫）により発生した土砂のこと。

ストラドルキャリア／トランファークレーン
コンテナヤード内でコンテナを多段に積み重ねたり、シャーシへの積卸しを行う移動式荷役機械。
ストラドルキャリアはタイヤ走行し、比較的小回りがきき、コンテナを２～３段まで積み上げることが出来る。
トランスファークレーンはタイヤ式とレール式があり、規模の大きなコンテナヤードで効率性が発揮され、コンテナを３～４段まで積み上げることが出来る。

創貨
コンテナ定期航路の拡充や維持に必要な貨物需要確保のため、コンテナターミナル周辺エリアにおいて産業の立地等により新たな貨物を創り出すこと。

ゾーニング(港湾空間利用方針)
港湾の開発、利用、保全に関して、港湾全体を機能別に区分(ゾーン分け)すること。

＜た行＞
脱炭素化
脱炭素社会の実現に寄与することを旨として、当該地域における社会経済活動等に伴って発生する温室効果ガスの排出の量の削減等を行うこと。

トランファークレーン／ストラドルキャリア
※「ストラドルキャリア／トランスファークレーン」を参照。

＜な行＞
二次交通
クルーズ船やフェリー、旅客船(これらは一次交通という)で港湾に到着後、港湾から先の観光地など目的地までの交通手段のこと。

＜は行＞
バックキャスティング
未来のあるべき姿・目標を設定したうえで、その実現に向けて取り組むべき施策を逆算して考える手法のこと。

バルク貨物
穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、コンテナやバンなどに梱包されずに、バラ積み船やタンカーにそのまま船積みされる貨物。

バース
岸壁、桟橋、ドルフィンなど船舶係留場所のこと。

フィーダー(航路／網)
支線サービス。コンテナ船の基幹航路が就航する拠点港と基幹航路の本船が寄港しない港湾の間の輸送のこと。

ブルーカーボン
藻場・浅場等に自生もしくは養殖等した海藻や海草など海洋生態系に取り込まれた炭素。

ポートセールス
海上定期航路の誘致や、港湾機能向上・港湾需要拡充のため工場や物流倉庫等の誘致など、港湾の利用促進を図るための営業活動。

<ま行>
みなとオアシス
「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として国土交通省港湾局長が登録するもの。

モーダルシフト
トラックドライバー不足や温室効果ガス削減のため、トラック等で行われている貨物輸送を、省人化で輸送効率が高い、あるいは環境負荷の小さい船舶や鉄道の利用へと転換すること。

藻場
沿岸の浅海域において海藻や海草が繁茂している場所。

<や行>
ユニットロード(貨物)
船舶荷役や陸上輸送を効率的に行うため、コンテナ詰めやバン詰めなど荷姿を統一した荷物。

<ら行>
リーファ(コンテナ／プラグ)
生鮮・食料品などの品質維持のため、冷蔵・冷凍輸送を行うための専用のコンテナのこと。港湾ターミナルにおいてリーファーコンテナに電力供給するための専用コンセントがリーファープラグ。

<B>
BCP(港湾BCP、広域港湾BCP)
Business Continuity Plan。自然災害、感染症、大事故、テロなど不測の事態が発生しても重要な事業を中断させない、または中断しても可能な限り短い期間で復旧させるための方針、体制、手順等を示した計画のこと。事業者等の組織毎に策定することが基本。

港湾の場合、官民さまざまな組織が連携することで機能していることから、これら関係組織間で共有するBCP を港湾 BCP と称している。

さらに大規模広域災害等の場合には、個々の港湾が個別最適を目指すのではなく、広域の港湾間で共有する BCP を広域港湾 BCP と称している。

<C>
CNP認証
カーボンニュートラルポートの形成に向けたターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する制度。

※令和８(2026)年３月時点における承認対象ターミナルはコンテナターミナルに限定される。

CONPAS

Container Fast Pass。国土交通省において、情報通信技術を活用してコンテナターミナルのゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化することを目的として開発した新・港湾情報システムのこと。

<D>

DX

Digital Transformation。デジタル技術とデータ活用が進むことによって社会・産業・生活のあり方が根本から革新的に変わること。また、その革新に向けて産業・組織・個人が大転換を図ること。

<M>

Maas

Mobility as a Service。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

<R>

RORO船(航路)

Roll On Roll Off。船体に備えられたランプウェイ(斜路)により、貨物を積んだトラックやシャーシが自走又は牽引により出入りする船。

<S>

SUP

Stand Up Paddleboard。海・川・湖などでサーフボードの上に立ち、パドルを用い水面を漕いで移動を楽しむマリンスポーツのこと。

<T>

TEU

Twenty-foot Equivalent Units。20ft コンテナ１個を１TEU と換算したコンテナ個数を表す単位（40ft コンテナ１個は２TEU)。なお、鉄道コンテナの標準サイズは 12ft