

宮城県港湾整備事業経営戦略



【国際拠点港湾仙台塩釜港】

令和3年3月

宮城県土木部港湾課

目 次

第1編 経営の基本理念と経営方針	1
1 戦略策定の趣旨	
2 計画期間	
3 港湾を取り巻く情勢	
4 宮城県の港湾の現状	
5 基本理念・経営方針	
(1) 基本理念	
(2) 経営方針	
第2編 主要施策の取組	18
1 事業体系	
2 主要施策と主な取組	
(1) 経営基盤の強化	
(2) 港湾施設の強化・長寿命化	
(3) 海上広域物流ネットワークの構築・強化	
第3編 投資・財政計画	24
1 投資・財政計画（収支計画）	
(1) 投資計画	
(2) 財政収支計画	
第4編 経営戦略の推進	31
1 経営戦略の進行管理について	
2 経営戦略の事後検証，更新等について	
3 効率的・経営健全化のための取組	
(1) 今後の投資についての考え方	
(2) 今後の財源についての考え方	
(3) 投資以外の経費についての考え方	

第1編 経営の基本理念と経営方針

1 戦略策定の趣旨

宮城県（以下「県」という。）の港湾を取り巻く環境は、グローバル化の進展に伴い、ヒト・モノ・情報の流れに大きな変化が生じており、多くの民間企業では国際的なサプライチェーンを構築している。国際輸送においては、パナマ運河・スエズ運河の拡張、北極海航路等の活用やコンテナ船の大型化、アジアにおけるクルーズ需要の高まりといった大きな変化が起こっている。さらに、国内では今後の急速な人口減少・労働力不足に伴う働き方改革やモーダルシフト等の輸送の効率化が進みつつある。一方で、保有・管理する港湾施設の老朽化に伴う更新需要の増大が予測され、港湾の安定的な経営への影響が懸念されている。

本県においても、コンテナや完成自動車などのユニット貨物の増加や、穀物船などのバルク貨物船舶の大型化に対応するための港湾機能の拡充と強化、広域観光拠点「日本三景松島」等、港湾背後の国内有数の観光資源を活かした観光振興のための内外航クルーズ船の受入れ機能の拡充と強化など、ハード・ソフト面での対応が急務となっている。加えて、災害に強い港湾の形成、予防保全型による港湾施設の長寿命化対策を計画的に推進する必要がある、港湾の安定的な経営の取組が求められている。

このことから、高度化・効率化する物流ニーズを着実に受け止め、将来にわたって重要な港湾サービスの提供を安定的に継続することが可能となるよう、本県の港湾事業の中長期的な基本計画となる宮城県港湾事業経営戦略を新たに策定する。

2 計画期間

中長期的な視点から経営基盤の強化に取り組むことができるよう期間を設定する。

○計画期間 令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの10年間

3 港湾を取り巻く情勢

①仙台塩釜港の性格及び役割

仙台塩釜港は、仙台港区、塩釜港区、石巻港区及び松島港区からなる国際拠点港湾である。各港区の性格及び役割は下記のとおりである。

(i) 仙台港区

仙台港区は、東北地方の政治、経済、文化の中心である百万人都市仙台を背後に擁し、中国、韓国及び極東ロシアをダイレクトに結ぶ国際コンテナ定期航路のほか、東京、横浜港を結ぶ国際フェーダー航路も充実しており、東北地方唯一の国際拠点港湾として、本県のみならず東北地方の国際貿易の拠点として重要な役割を果たしている。

また、名古屋と北海道を結ぶフェリー、全国の主要港を結ぶ RORO 船、自動車運搬船 (PCC 船) 等多様な内貿ユニットロードが就航しており、国内流通の拠点としての役割も果たしているほか、大規模地震等の災害時における緊急物資の輸送基地としても位置づけられている。

これに加え、臨港地区には、飲料関連、鉄鋼業関連などの様々な工場や、石油精製所、火力発電所、LNG 基地など各種エネルギー関連産業が集積しているほか、臨海部には産業、貿易の振興を図るため、みやぎ産業交流センター (夢メッセみやぎ) をはじめ、仙台港国際ビジネスサポートセンター (アクセル) や仙台国際貿易港物流ターミナルなどが立地しており、生産やエネルギー供給、国際交流における拠点にもなっている。

(ii) 塩釜港区

塩釜港区は、地域の基幹産業である水産加工業の原材料の輸送拠点であるとともに、臨海部には畜産用の飼肥料工場やセメントサイロが立地するなど、地域の物流拠点としての役割を果たしている。

加えて石油関連企業が多数立地しており、東北のエネルギー供給基地として重要な役割を担っている。特に、平成 23 (2011) 年の東日本大震災には、その役割を大いに発現するなど、エネルギー配分基地としての重要性が高まっている。

加えて、日本三景の一つ「松島」の観光船基地として、また、浦戸諸島等の離島への連絡船の基地として、仙台都市圏の観光振興と生活を支える重要な役割を担っている。

(iii) 石巻港区

石巻港区は、背後には紙・パルプ関連、飼肥料関連、木材・合板関連産業が集積し、近年は、環境に配慮した火力発電所が立地するなど、原材料や燃料の輸入拠点としての役割を果たしている。特に、大型バルク貨物を扱う港として、国際バルク戦略港湾 (穀物) に選定された釧路港及び鹿島港の連携港に指定されており、東北のバルク貨物の受入港となっている。

また、年々クルーズ船の寄港回数が増加するなど、クルーズ船の寄港地として、国内外の観光客に対する東北地方の玄関口の役割も担っている。

(iv) 松島港区

松島港区は、松島湾諸島と湾周囲の松島丘陵も含めた修景地区であり、日本三景の一つとして数えられている。明治35（1902）年に県内初の県立自然公園に、大正12（1923）年に国の名勝、昭和27（1952）年には特別名勝に指定され、現在、年間500万人を超える観光客で賑わっており、「日本三景松島」の観光拠点となっている。

②地方港湾の性格及び役割

地方港湾は、県内各地に7港が位置しており、各地域の産業・生活を支える重要な役割を担っており、港毎に県内各地域の特性にあわせて、地域の漁業基地や離島航路の拠点、小型船の避難港等の地域を支える重要な港湾となっている。

③背後地域の状況

(i) 背後地域

本県の港湾の背後地域は、貨物流動状況及び地理的位置等により、一般貨物は本県全域、コンテナ貨物は東北6県となっている。

(ii) 人口動向

平成27（2015）年の国勢調査では、東北の人口は約898万人で全国に占める割合は約7.1%で、近年減少傾向にある。また、本県の人口は約233万人で東北の約25.9%を占め、近年減少傾向となっている。

(iii) 産業動向

●産業の立地

本県には、高速道路・港湾・鉄道・空港などの物流インフラが充実している大規模な工業団地が東北の中核都市である仙台市の近くに多数立地している。特に、「仙台北部中核工業団地群」は、本県の重点分野に位置づける「自動車関連産業」、「高度電子機械産業」などの集積が進んでいる。

●就業動向

平成30（2018）年における東北の就業人口は約420万人で、全国に占める割合は約7.5%となっている。産業別にみると、東北の第1次産業は全国の15.6%、第2次産業は約7.7%、第3次産業は約7.0%を占めており、第一次産業の割合が高くなっている。

また、本県の就業人口は約105万人で、産業別にみると、第3次産業は東北の約27.3%を占めている。

●工業

平成30（2018）年における東北の製造品出荷額等は約1兆6,196億円で全国に占める割合は約5.6%である。また、本県の製造品出荷額等は約4兆6,655億円で、東北の約25%を占めている。

表1-1 背後地域の現状

	単位	宮城県		東北		全国
			東北シェア		全国シェア	
人口	千人	2,334	25.9%	8,982	7.1%	127,094
就業者数	千人	1,053	25.0%	4,199	7.5%	55,757
第1次産業	千人	47	13.5%	347	15.6%	2,221
第2次産業	千人	246	22.8%	1,077	7.7%	13,920
第3次産業	千人	760	27.3%	2,774	7.0%	39,614
製造品出荷額等	億円	46,655	25.0%	186,196	5.6%	3,318,093

※平成27（2015）年国勢調査、令和元（2019）年工業統計調査

④港湾周辺の交通網

(i) 鉄道

仙台塩釜港の背後には、JR 東北新幹線、JR 東北本線、JR 仙石線、仙台臨海鉄道があり、貨物輸送、通勤・通学に利用されている。

(ii) 道路

仙台塩釜港の周辺には、被災地の復興を支え仙台塩釜港各港区を連結する「三陸縦貫自動車道」や、これと内陸部の東北自動車道や国道 4 号を結ぶ「みやぎ県北高速幹線道路」が整備されている。加えて、100万人規模の都市では国内初となる自動車専用道の環状ネットワーク（愛称「ぐるっ都・仙台」）が形成されており、「仙台北部中核工業団地群」から仙台塩釜港を経由することで複合一貫輸送を可能にする利便性の高い物流ネットワークが構築されている。

このため、仙台塩釜港は、周辺のインターチェンジから高速道路網を利用することで、県内各地の工業団地群や、東北の各主要都市へ容易にアクセスできる良好な環境にある。



図 1 - 1 仙台都市圏自動車専用道路の状況

⑤ 仙台塩釜港 仙台港区の定期航路

仙台塩釜港 仙台港区には、中国／韓国航路、韓国航路、中国航路、極東ロシア航路の計4航路の国際コンテナ定期航路と、京浜港（東京・横浜港）を經由する国際フィーダーコンテナ航路が開設されている。また、フェリーやRORO船、自動車運搬船も毎日寄港しており、安定した物流供給が行われている。

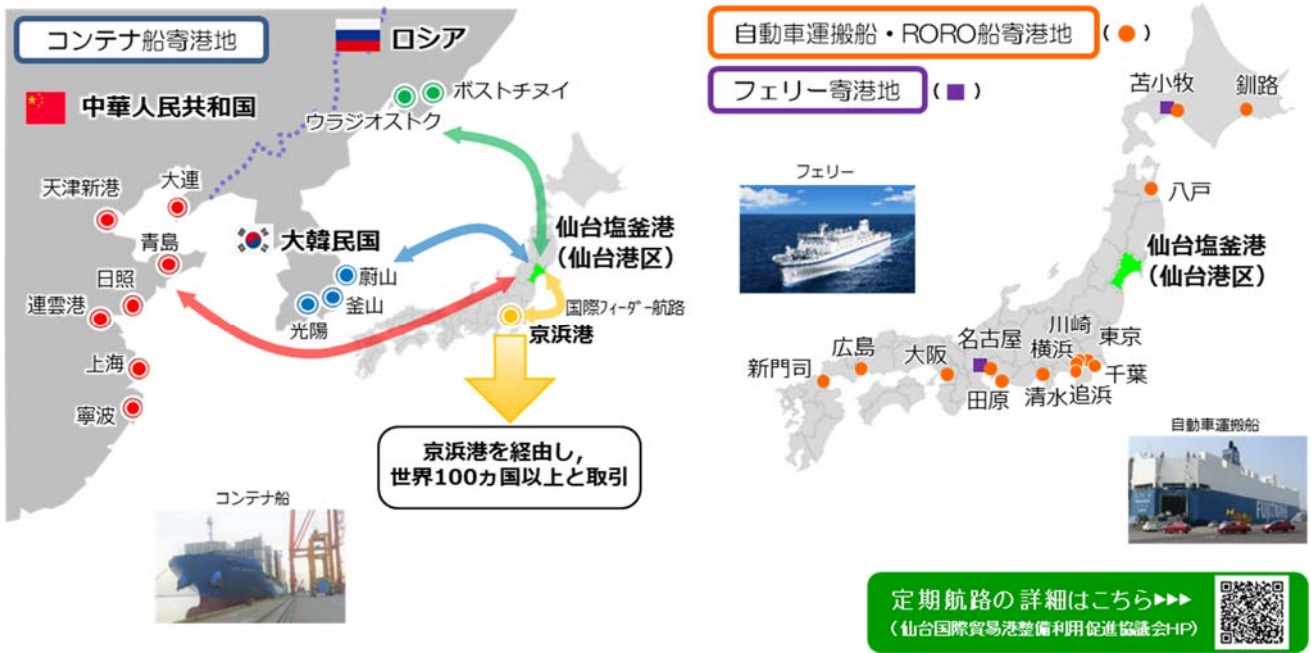
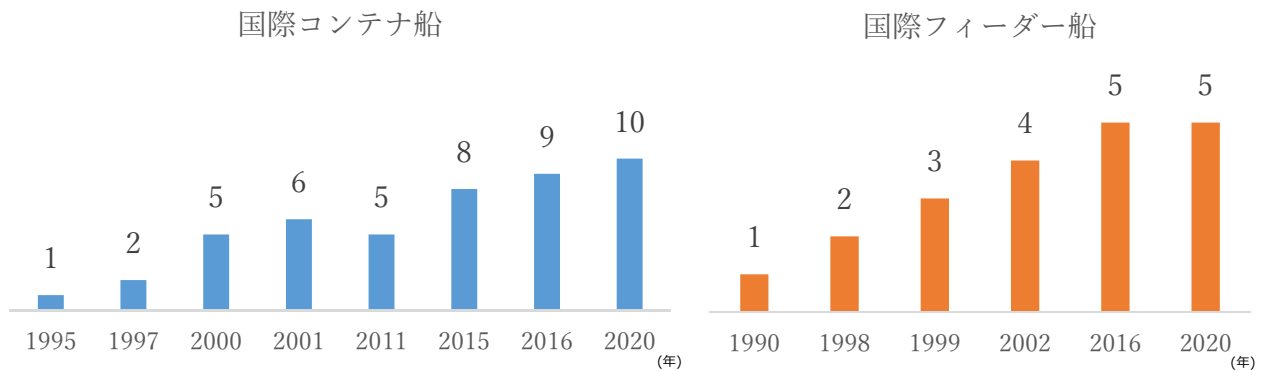


図1-2 寄港地一覧



※便数の増減があった年のみ記載しているもの。なお、増便数と減便数が同じ年については記載省略。

図1-3 コンテナ定期航路便数の推移

4 宮城県港湾の現状

①取扱量の現状

県内港湾の令和元（2019）年の年間取扱貨物量（速報値）は4,410万トンであり、そのうち仙台塩釜港の取扱貨物量は4,372万トンと年間取扱貨物量の約99.1%を占めている。仙台塩釜港のうち最も取扱貨物量の多い仙台港区は、3,766万トンとなっている。

仙台塩釜港仙台港区の外貿貨物量は、1,206万トン（輸出159万トン，輸入1,048万トン），内貿貨物量は、2,559万トン（移出1,282万トン，移入1,277万トン）である。

輸出では、ゴム製品が最も多く、次いで化学薬品，金属くず，鋼材の順になっている。輸入では、原油が最も多く、次いで木材チップ，LNG，石炭，揮発油の順になっている。内貿貨物では，移出は，完成自動車最も多く，次いでフェリー貨物，重油の順になっている。移入は，フェリー貨物が最も多く，次いで完成自動車，セメントの順になっている。

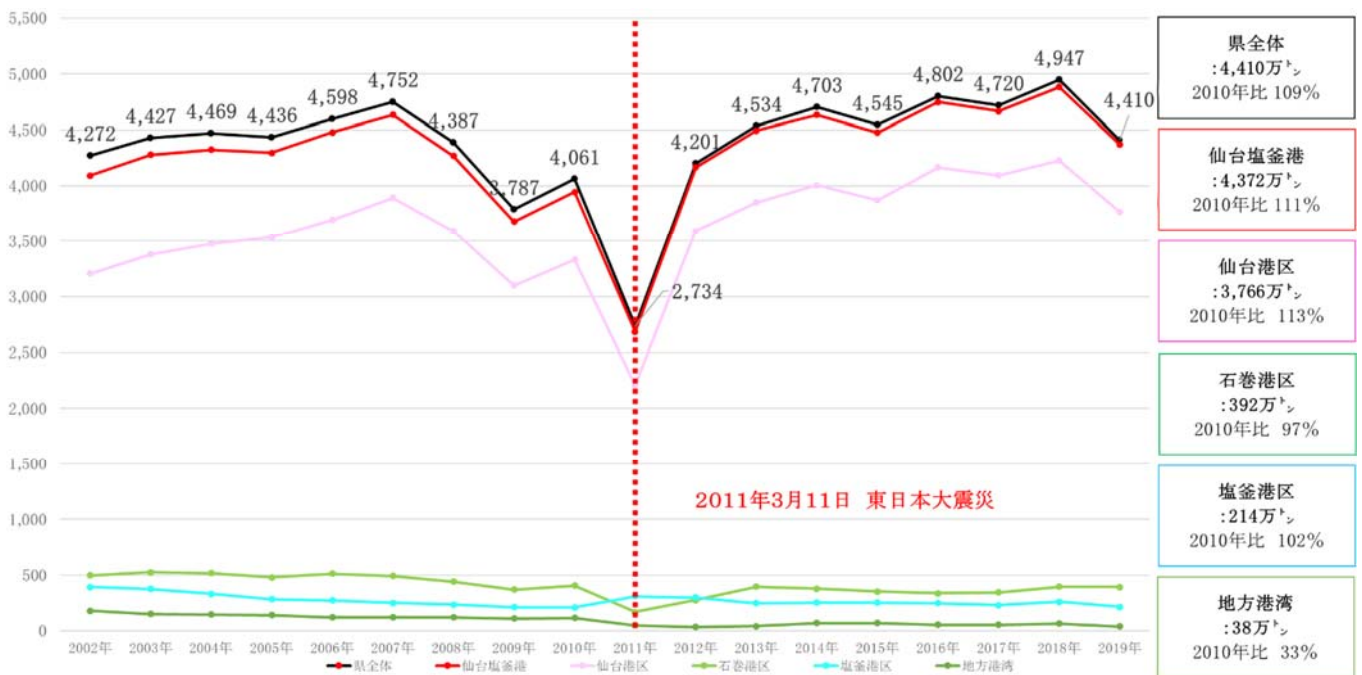


図1-4 宮城県港湾の取扱貨物量の推移

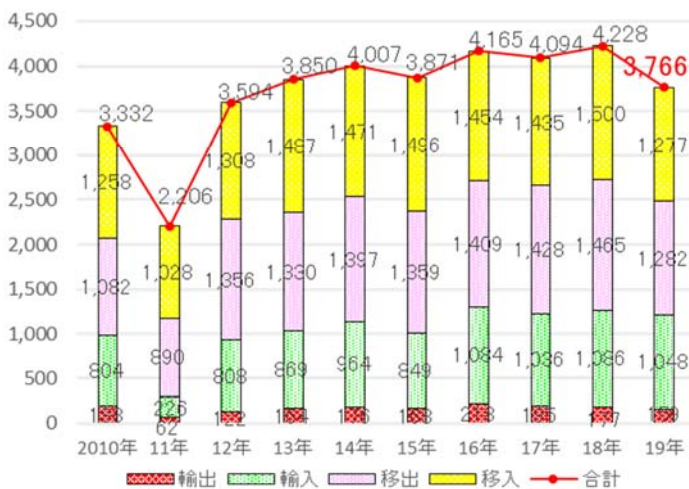


図1-5 仙台港区の取扱貨物量の推移

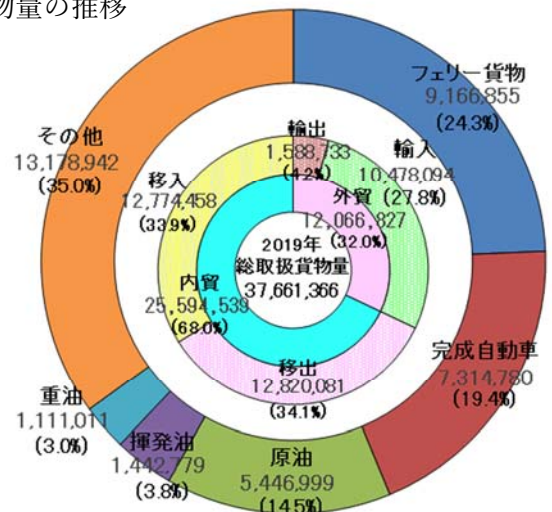


図1-6 仙台港区の外内貿別取扱貨物量

本県全体の年間取扱貨物量は、東日本大震災の影響により、平成23（2011）年の貨物量が一時的に落ち込んだものの、その後、順調に震災前の水準にまで回復している。仙台塩釜港の取扱貨物量が順調に増加している一方で、地方港湾においては、一時的な復興需要により取扱貨物量の増加があったものの、震災前の水準には回復していない。

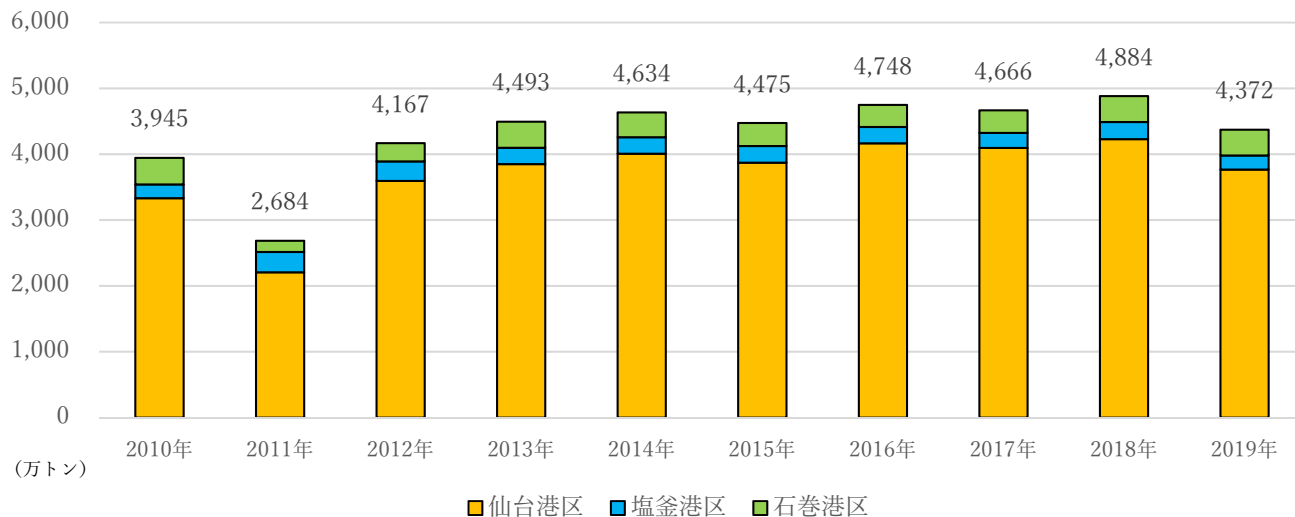


図1-7 年間取扱貨物量の推移（仙台塩釜港）

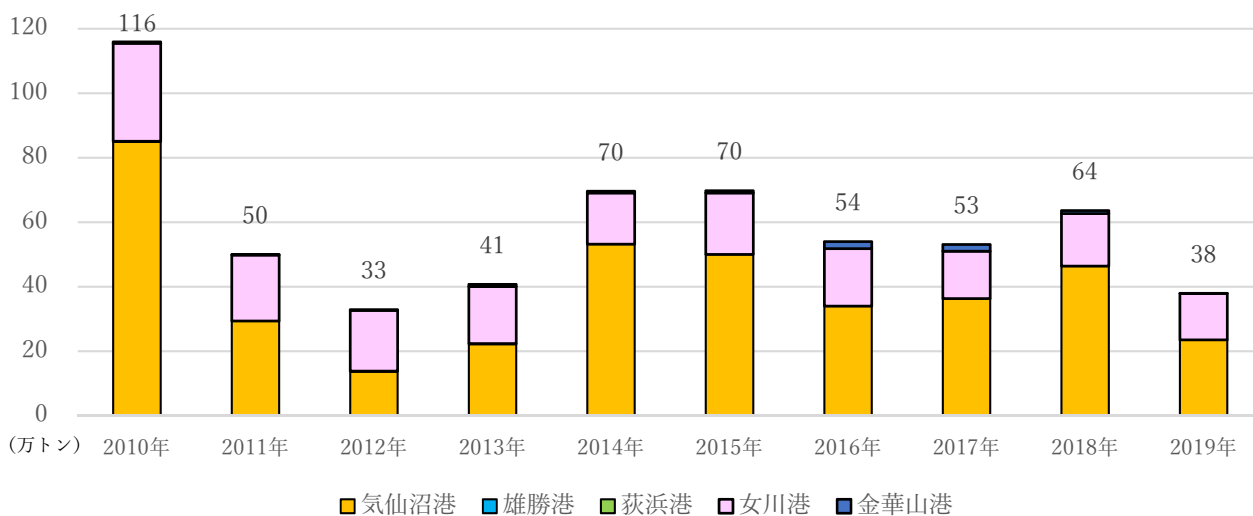


図1-8 年間取扱貨物量の推移（地方港）

※ 御崎港および表浜港は、港湾調査の対象ではないため、年間取扱貨物量の推移から除いている。

また、仙台塩釜港仙台港区のコンテナ貨物取扱量は、令和元（2019）年に 289,898TEU を記録し、5年連続で過去最高を更新した。

取扱品目については、輸移出では、ゴム製品が最も多く、次いで紙・パルプ、自動車部品、水産品の順になっている。輸移入では、木製品が最も多く、次いで電気機械、製材、水産品の順になっている。

平成23（2011）年は東日本大震災の影響により取扱貨物量が大きく減少したものの、その後順調に回復している。近年のコンテナ貨物増加の主な要因は、復興需要で増加したと見られる建材などの木製品の輸移入が依然として多いことや、太陽光関連貨物の輸移入が堅調であることと考えられる。加えて、中国や韓国との定期航路の増便、ドライバー不足や環境配慮による海上輸送へのモーダルシフトがコンテナ貨物増加の主な要因と考えられる。

しかし、令和2（2020）年のコンテナ貨物取扱量（速報値）は、約27万TEUとなる見込みであり、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、令和元（2019）年と比べ約7%の減少見込みとなった。

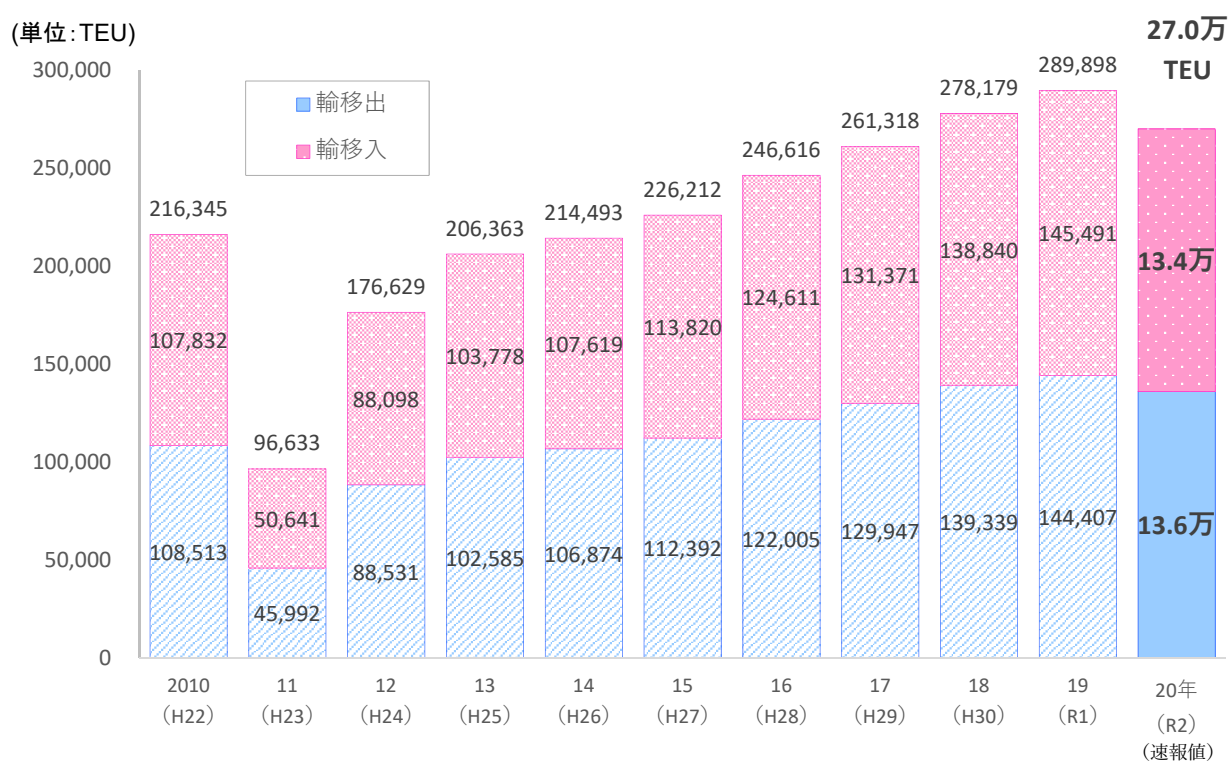


図1-9 仙台港区コンテナ貨物取扱量の推移

※1 TEU：コンテナ取扱貨物量の単位のこと。

長さ20フィートのコンテナ1本を1TEU、長さ40フィートのコンテナ1本を2TEUとカウント。

※2 令和2（2020）年の数値は速報値のため、今後変動する可能性あり。

船舶乗降客数についても、東日本大震災の影響により一時的に落ち込んだ。その後、回復したものの、年間約130万人程度で推移しており、震災前の水準にまでは回復していない。

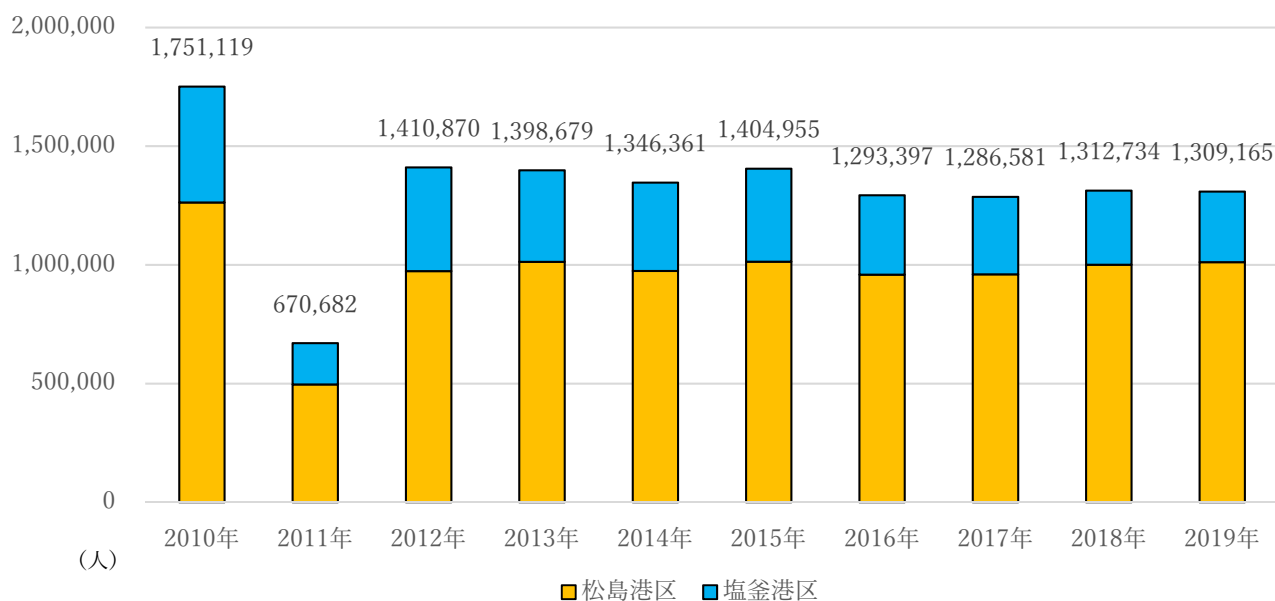


図1-10 年間船舶乗降人員数の推移（松島港区・塩釜港区）

本県は、日本三景の一つである「特別名勝松島」や奥州三名湯の一つに数えられる「鳴子温泉郷」などの観光資源を有し、近年はそれらの観光周遊を目的とした、大型外航クルーズ船の寄港が増加し、訪日外国人等観光客の増加が期待されている。今後、クルーズ船の寄港ニーズに着実に対応するため、受入環境の整備を推進する必要がある。

令和2（2020）年は、クルーズ船の寄港予定が13回であったが、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け寄港中止となった。

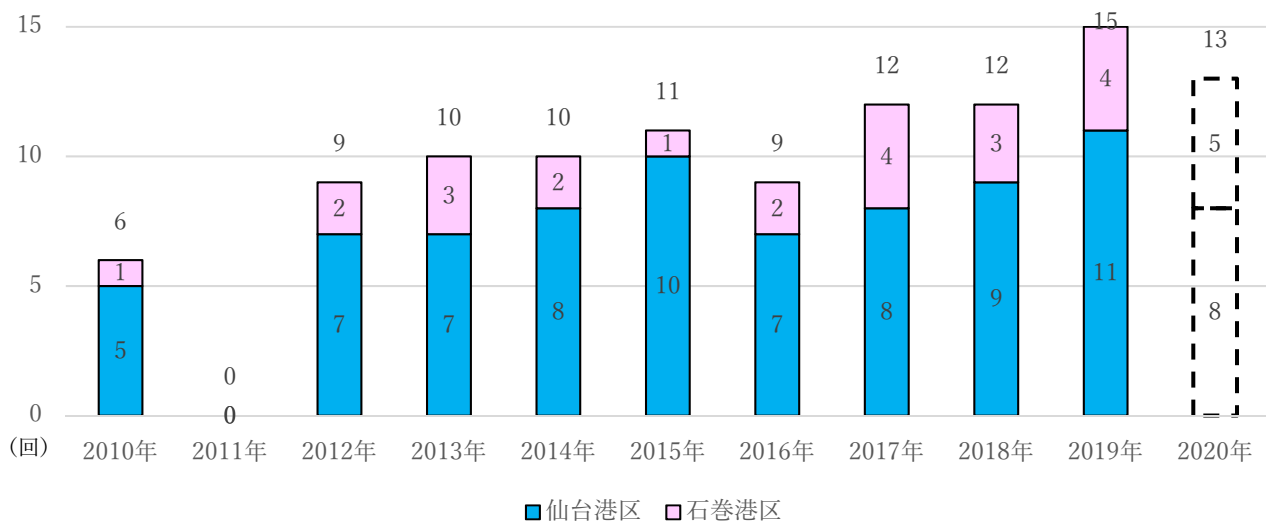


図1-11 クルーズ船の寄港回数の推移（仙台港区・石巻港区）

②施設の老朽化の進行

県では、仙台塩釜港及び地方港湾において計792施設（585施設+207施設）の管理を行っているが、それらの多くは昭和40（1965）年代から50（1975）年代に集中的に整備されており、今後急速に老朽化施設が増加すると見込まれる。

表1-2 施設数（国際拠点港湾 仙台塩釜港）

施設分類	仙台港区	塩釜港区	石巻港区	松島港区	計
水域施設	22	16	10	7	55
外郭施設	23	31	35	7	96
係留施設(公共)	20	73	29	20	142
臨港交通施設	33	33	44	1	111
荷捌き施設	18	15	20		53
保管施設	18	19	9		46
その他	38	12	32		82
計	172	199	179	35	585

表1-3 施設数（地方港湾 7港）

施設分類	気仙沼港	女川港	雄勝港	荻浜港	表浜港	金華山港	御崎港	計
水域施設	1	1	1	2		1	2	8
外郭施設		25	20	9	7	9	2	72
係留施設	6	19	16	7	5	7	4	64
臨港交通施設	8	11	9	4	5	4	1	42
荷捌き施設	3	5						8
保管施設	1	1						2
その他	2	1	1		4	2	1	11
計	21	63	47	22	21	23	10	207

※施設数は、港湾施設台帳（平成31（2019）年3月末時点）。港湾管理者が管理している施設数を計上。

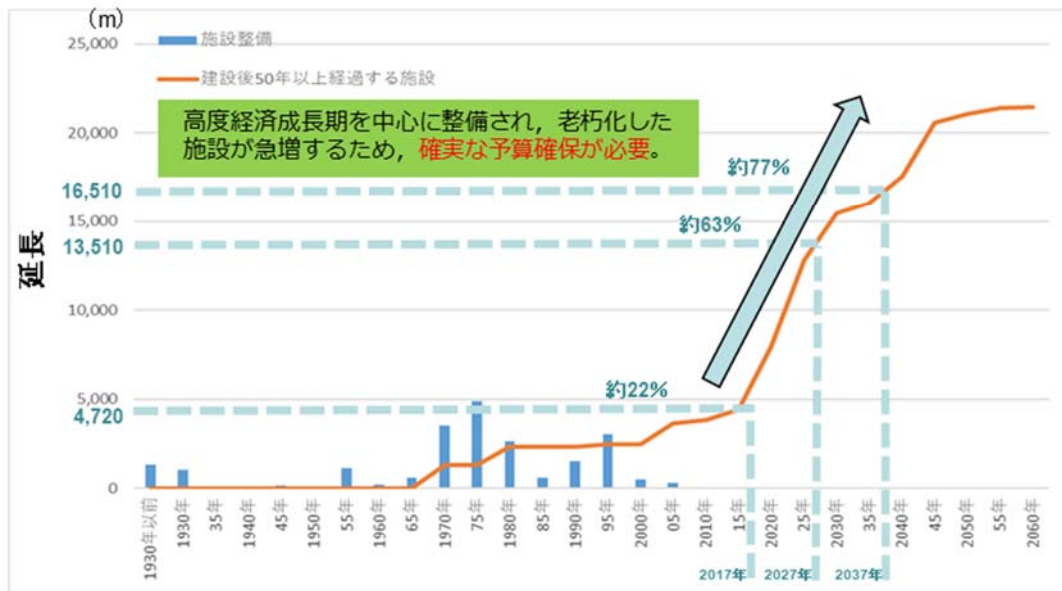
最も施設数の多い係留施設を例にとると、港湾施設長寿命化計画策定時（平成29（2017）年）には供用後50年を経過する施設が全体施設の約22%であるが、10年後（令和9（2027）年）には約63%に達し、更にその10年後（令和19（2037）年）には約77%に達する見込みである。

○供用後50年以上経過する係留施設の割合（岸壁延長ベース）



特に、係留施設のうち、鋼矢板式、栈橋式といった鋼構造物で構成される施設の劣化が著しく進行している。このため、港湾施設全体の老朽化の進行状況を考慮した、計画的な老朽化対策の実施とそれに要する費用の平準化を図る必要がある。

○各年度に整備した岸壁延長と
供用後50年を経過する岸壁延長の推移



(参考) 係留施設の構造形式の割合



- ・長寿命化計画の対象施設：525施設
- ・うち係留施設数：194施設
- ・係留施設の全延長＝21,447m
- ・特に鋼矢板式、栈橋の劣化が著しい

③大規模災害等への対応

東日本大震災では、大規模な地震・津波により港湾施設が甚大な被害を受けた。これにより、仙台塩釜港の機能が停止し、長期間にわたり物資輸送が制限され、東北地域の産業活動にも大きな影響を及ぼしたことから、災害時の港湾機能の早期復旧が急務となった。

それらを踏まえて、大規模災害時において、県内の各港湾が、復旧・復興の物資輸送の拠点としての役割を担うことの重要性が再認識された。そのため、仙台塩釜港においては、特に耐震強化岸壁※1を整備するとともに、港湾緑地及び臨港道路を整備し、被災地における物資輸送の拠点として支障が生ずることがないように施設の維持管理に努める。また、緊急輸送道路ネットワーク計画により防災拠点として位置づけられている施設について、耐震化の整備等を進め、緊急輸送活動を支援するために必要な施設の確保に努める。加えて、災害に強いまちづくり宮城モデルの構築において、津波対策として海岸保全施設の復旧にあたって、津波防護レベル（レベル1）※2対策として施設整備を実施するほか、津波減災レベル（レベル2）※3対策として津波の減災効果を有する防御施設の整備を推進している。

また、大規模災害時の港湾機能の早期回復を目的とし、港湾機能継続計画（港湾BCP）を策定し、防災訓練等の実施、関係機関や民間関係団体等との災害支援協定の締結等の災害対策に取り組んでいる。さらに、仙台塩釜港の入港隻数の増加や大型化により衝突や船舶からの油流出事故等の危険性も増大していることから、被害の拡大防止や港湾機能を維持するため、定期的な防災訓練を実施し、対応力の向上を図っている。

- ※1 耐震強化岸壁：大規模地震発生直後からの緊急物資等の輸送や、経済活動の確保を目的とした、通常の岸壁よりも耐震性を強化した係留施設。
- ※2 津波防護レベル（レベル1）：数十年から百数十年に一度発生する比較的発生頻度の高い津波に対応。
- ※3 津波減災レベル（レベル2）：発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす津波に対応。

④財政状況の現状

港湾整備事業特別会計は、原則として、港湾施設使用料収入により事業を実施するものである。しかし、現状の港湾整備事業特別会計の収支は、港湾施設使用料収入のみでは所要額を賄うことができず、資本費平準化債の活用や一般会計からの繰入金等により必要な財源を確保している状況にある。

港湾施設使用料については、東日本大震災の影響により、①港湾施設が被災し使用不能になったこと、②使用不能とはならなかった施設についても、被災により施設としての機能を十分に果たせなかったことから減免措置を講じたこと、③港湾利用企業の多くが被災し港湾施設の利用率が低下したこと等を受け平成23（2011）年度に大きく減少した。その後、港湾施設の災害復旧の進捗に伴い取扱貨物量が増加し、平成26（2014）年度には被災前の使用料収入の水準まで回復した。その後も、復興需要や新たな企業立地、新規コンテナ定期航路の就航によって、取扱貨物量の増加が続き、令和元（2019）年度までの使用料収入は順調に伸びている。しかし、令和2（2020）年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に起因する世界経済の停滞の影響を受け、貨物需要が伸び悩んでおり、感染拡大の影響が収束するまでは使用料収入の減少が懸念されている。

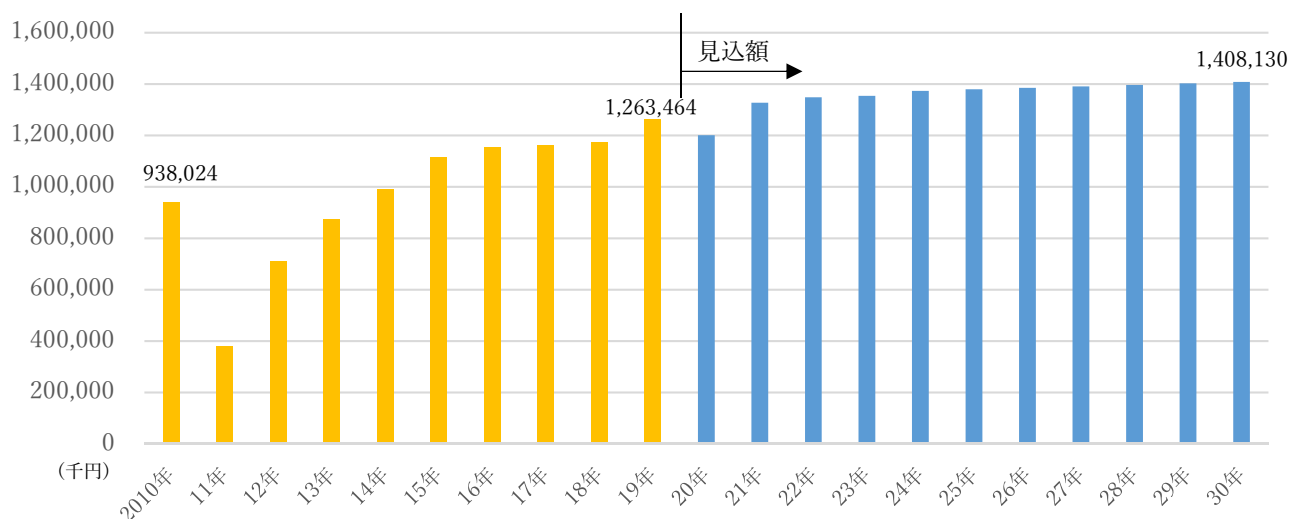


図1-12 港湾施設使用料収入の推移（平成22（2010）年～令和12（2030）年）
（※2020年以降は収入見込額）

将来にわたって安定的な港湾運営を実現するため、新型コロナウイルス感染症の影響を注視するとともに、使用料収入の増加に向けた取組を積極的に推進する必要がある。

一般会計からの繰入金は、災害復旧費と公債費に充当している。災害復旧費は、特別会計への繰出基準に基づき事業費の全額を繰入れし、公債費は、使用料や他の財源を充てた後の不足分を一般会計から繰り入れしている。

地方財政法に定める資金の不足額の発生の要因である減収対策企業債については、現在、地方公共団体金融機構への15年間の償還計画（償還期限：令和9（2027）年3月）により、計画的に償還を行っている。

使用料収入の増加や、適正な償還計画に基づく償還額の減少、過去の起債の早期償還による利子支払額の軽減等により、一般会計からの繰入金は減少傾向にあるが、令和元（2019）年度末において、一般会計からの繰入金を除く財源による収支均衡には至っていない。

今後、港湾整備事業特別会計は、人口減少や経済の停滞による使用料収入の減少や、施設の老朽化による維持管理費の増加等により、財政状況が悪化する可能性があり、一層の使用料収入の確保や経費削減等によって、収支均衡を図る必要がある。

5 基本理念・経営方針

(1) 基本理念

港湾は、多様な産業活動・県民生活を支える重要な物流・生産基盤であると同時に、人々が集う交流拠点でもあることから、安定的に港湾機能を提供することが使命となっている。さらに、大規模地震等の災害時であっても早期に港湾機能を回復させ、地域の産業活動への影響を最小限とする必要がある。

一方で、既設の港湾施設については、施設の老朽化が進行しており、施設の改築更新需要の増加や人口減少や経済の停滞による使用料収入の減少のリスクといった厳しい経営環境が予想されることから、県民生活を支える本県の港湾機能の安定的な経営を推進する必要がある。

これらを踏まえ、本県の港湾事業の運営における基本理念を「港湾事業の安定的運営と豊かな暮らしを支える産業基盤の整備・強化」とし、国際貿易や国内流通を支える機能を強化し、高度化する物流ニーズに着実に応え、加えて、予防保全型による港湾施設の長寿命化対策の推進するため、今後10年間の経営方針を定め、事業運営を行っていく。

基本理念

港湾事業の安定的運営と豊かな暮らしを支える産業基盤の整備・強化

(2) 経営方針

基本理念である「港湾事業の安定的運営と豊かな暮らしを支える産業基盤の整備・強化」に基づき、今後の港湾事業の経営にあたっては、人口減少社会であっても適切な管理水準を確保し、港湾機能を安定的に提供できる「経営基盤の強化」と「港湾施設の強靱化・長寿命化」に取り組んでいく。

さらに、経済のグローバル化や情報化の進展、船舶の大型化といった港湾を取り巻く情勢の変化に対応するため、「海上広域物流ネットワークの構築・強化」に取り組んでいく。

1 経営基盤の強化

経営状況の的確な把握により、安定的な財政運営を進め、経営基盤の強化に努める。

2 港湾施設の強靱化・長寿命化

東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模災害時においても継続的に港湾機能を提供できるよう施設の強靱化・耐震化を進めるとともに、危機管理対応の強化に努める。

老朽化した施設の計画的な修繕を進め、ライフサイクルコストの低減と長寿命化対策を図り、計画的な施設の維持管理に努める。

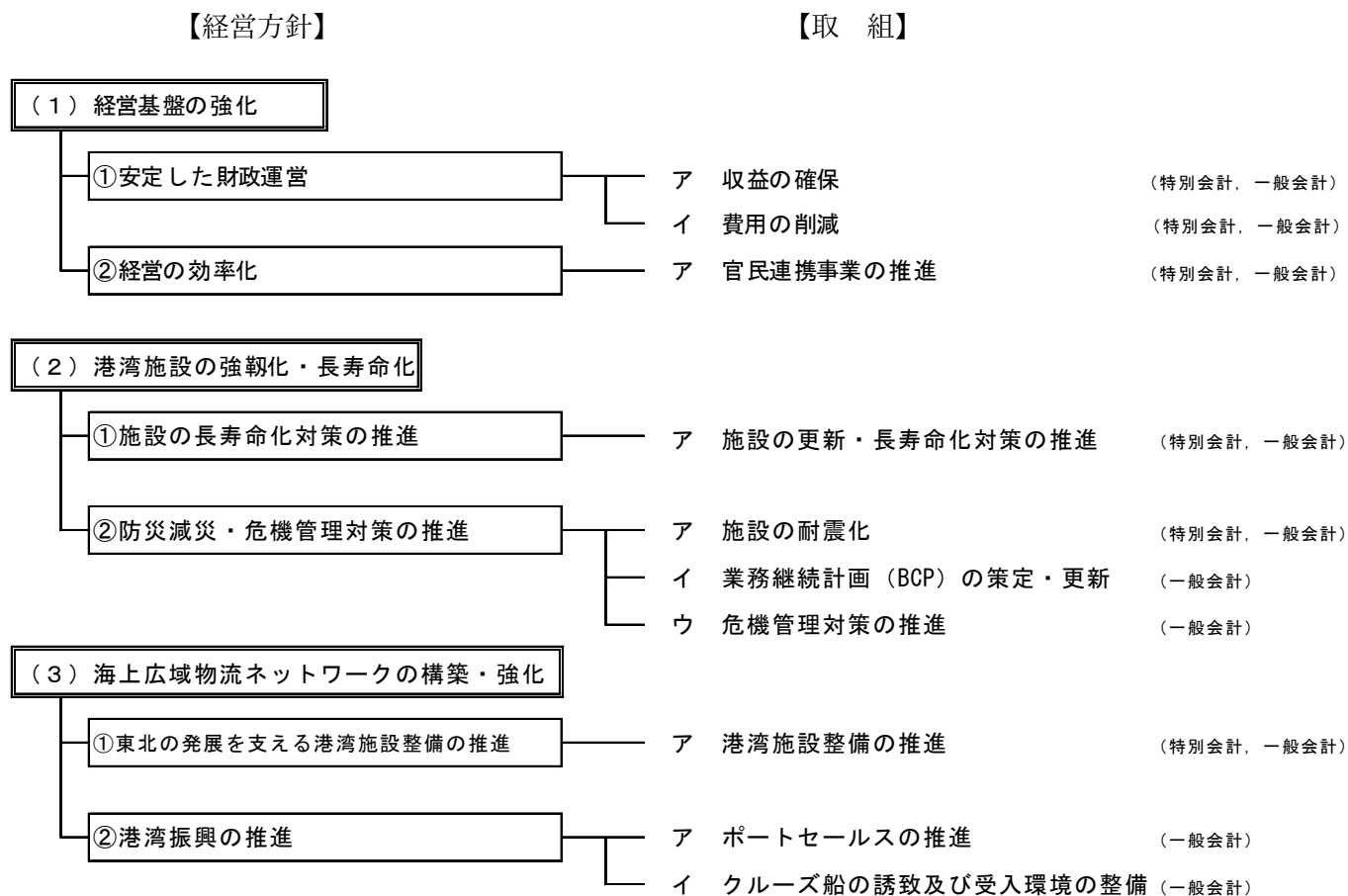
3 広域海上物流ネットワークの構築・強化

東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港は、本県のみならず東北地方全体の物流拠点として大きな役割を担っており、施設の拡充・高度化を推進するとともにポートセールス等を積極的に展開し、海上物流ネットワークの構築・強化に努める。

第2編 主要施策の取組

1 事業体系

経営方針に基づき、次のとおり施策を展開していく。



※宮城県港湾事業経営戦略は、港湾整備事業特別会計を対象としているが、取組の内容は港湾事業全体に係わるため「第2編 主要施策の取組」では宮城県一般会計予算で実施する取組も含めて記載している。

2 主要施策と主な取組

(1) 経営基盤の強化

①安定した財政運営

<取組方針>

港湾利用の拡大や港湾施設の有効活用等により収益の確保に努めるとともに、費用の削減に努め、適正な収支による安定的な経営を図る。

<取組>

ア. 収益の確保

- ・経営状況の分析や施設投資費・維持管理費等の費用算定により、適切な港湾施設利用料を設定し安定的な収入の確保に努める。
- ・積極的なポートセールスや臨港地区等への企業誘致等により、仙台塩釜港の利用促進や航路維持・拡大を図り、取扱貨物量の増加及び使用料収入等の増加に努める。

イ. 費用の削減

- ・施設維持管理費用の平準化を図ることで単年度毎の支出の安定に努める。
- ・計画的な資金管理により、借入額の削減及び支払利息の軽減に努める。
- ・施設の適正な新設・改修計画の策定により、安全性を維持しつつ効率的かつ適時に施設を更新し、長期的な支出の適正化に努める。
- ・施設改修にあたっては、省エネ化や長寿命化を実現できる資材の導入等を積極的に行い、修繕費用や電気代等のランニングコスト縮減に努める。

②経営の効率化

<取組方針>

既に港湾環境整備施設の一部で導入している指定管理者制度の対象拡大を念頭に、港湾利用の拡大及び運営の効率化を通して港湾経営の効率化を図る。

<取組>

ア. 官民連携事業の推進

- ・荷捌き施設及び係留施設等を中心に施設の維持管理及び運営等の業務内容に対する指定管理者制度の導入に向けた検討を進め、経費の削減や利用者サービスの向上等を通じた効率的な港湾運営を實踐できる体制づくりに努める。
- ・港湾の効率的な運営に関しては、仙台塩釜港の利用状況を踏まえ、港湾運営検討会等により「港湾運営の合理化・効率化」、「サービス向上」などに向けた港湾運営のあり方を検討するとともに、港湾運営会社設立等の可能性についても研究する。

(2) 港湾施設の強化・長寿命化

①施設の長寿命化対策の推進

<取組方針>

施設の老朽化に伴う事故や機能停止を未然に防止するため、長寿命化計画に基づき、計画的に施設の長寿命化対策と改築更新を進める。

長寿命化対策は、施設の点検診断に基づく劣化予測を行い、施設の性能が低下する前に軽微な対応で延命化する予防保全型の対策を行うことで、従来の大規模な補修や施設更新を前提とした対策よりも総事業費の抑制を図る。加えて、施設の補修費や点検費用が短期間に集中し、事業が困難になることが懸念されることから、一部の事業を前倒し等することで予算の平準化を図り、継続的な施設管理を推進する。

<取組>

ア. 施設の長寿命化対策と改築更新

・長寿命化計画に基づき、各港湾施設及び海岸保全施設の長寿命化対策及び改築更新を推進する。

① 長寿命化対策・・・既存の施設の一部を活かしながら部分的に新しくすること。

② 改築更新・・・既存の施設を新たに置き換えること。

・「AA」施設の補修は、令和3（2021）年度から令和5（2023）年度の期間で補修完了を目標とする。

・「A」施設の補修は、令和6（2024）年度から令和8（2026）年度の期間で補修完了を目標とする。

・「B」施設の補修は、令和9（2027）年度から令和12（2030）年度の期間で補修完了を目標とする。

表2-1 港湾施設長寿命化対策施設数（令和元（2019）年度時点）

健全度区分	施設数	補修完了	未補修
AA	16	12	4
A	11	0	11
B	9	0	9
合計	36	12	24

表2-2 点検診断評価の区分

点検診断の健全度区分	部位・部材の状態
AA	施設の性能が低下している状態 (変状が著しく、対策の緊急性が特に高い場合)
A	施設の性能が低下している状態
B	放置した場合に、施設の性能が低下する恐れがある場合

②防災減災・危機管理対策の推進

<取組方針>

大規模地震が発生した際、港湾は被災者の避難や緊急救援物資の輸送拠点として重要な役割を担うこととなるため、災害時においても港湾機能を維持できるよう施設の耐震化を推進する。さらに、平成27（2015）年に策定した港湾機能継続計画（港湾BCP）について、対応訓練等を重ねながら見直し、更新していくなど、危機管理対策の強化を図る。また、船舶による事故や油流出事故等についても、訓練などを通じて、事前の対策、被害拡大の防止、早期の港湾機能復旧を見据えた事故対応要領の更新等を図り、対応力の向上を図る。

<取組>

ア. 施設の耐震化

- ・港湾施設の耐震化は、港湾計画において緊急救援物資等の輸送拠点として位置づけられた耐震強化岸壁の整備を推進する。加えて、安定的な緊急物資の輸送を可能とするための耐震機能を有する荷役機械の整備を推進する。

イ. 港湾機能継続計画（港湾BCP）の更新

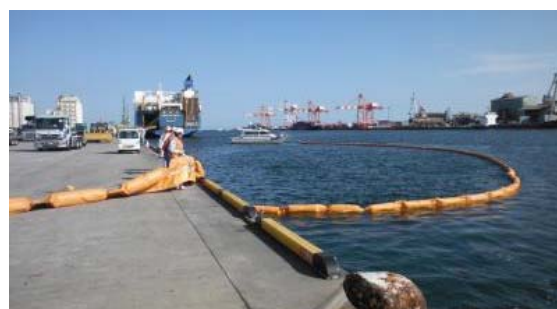
- ・仙台塩釜港において大規模な地震・津波による被害が発生した場合にも、ある一定の港湾機能を継続させ、迅速な機能復旧を行うことを目的として、平成27（2015）年に港湾機能継続計画（港湾BCP）を策定した。本計画を基にした対応訓練を継続的に実施するとともに、そこから判明した課題や新たな知見を踏まえた見直しを行い、計画内容の改善・更新を図る。

ウ. 危機管理対策の推進

- ・油流出事故や岸壁の損壊など、港湾機能の低下につながる事故が発生した際に、港湾機能の維持と早期回復を実現させることを目的に策定した包括的な事故対応要領について、仙台塩釜港の現状等を鑑みつつ随時更新する。
- ・近年は、入出港船舶の増加や船舶の大型化傾向がみられるが、仙台塩釜港仙台港区は港の形状が中央航路に集中する構造となっており、港内で船舶の衝突等の事故が発生した場合は、県経済に与える影響が大きくなることが想定される。そのため、混雑しつつある港内の船舶航行の安全確保を目的として、仙台塩釜港仙台港区において、仙台塩釜港仙台港区船舶航行安全基準を策定し運用をしているが、より航行安全を確実にするため、船舶運航支援事業（ポートルジオ）の導入について検討する。



東北広域港湾防災対策協議会「情報伝達訓練」
(出典：東北地方整備局)



オイルフェンス展張訓練

(3) 海上広域物流ネットワークの構築・強化

①東北の発展を支える港湾施設整備の推進

<取組方針>

東北を牽引する国際拠点港湾として、東北の産業・雇用・暮らしを守り発展させるため、仙台塩釜港各港区の特色・機能・ストックを一体的に活用し、物流機能の拡充・高度化を図るとともに、背後地域に繋がる高速交通体系の整備と連携しながら、高度化する物流ニーズに着実に応えていくため、港湾運営に必要な岸壁やふ頭等の基本施設とともに、港湾の機能を効率的に発揮するために必要な上屋や荷役機械等の整備を進める。

<取組>

ア 港湾施設整備の推進

- ・年々増加する貨物の取扱に対応するための施設の機能強化を行う、高砂コンテナターミナル（6ha）拡張事業については、令和3（2021）年度の完了に向けて施設の整備を推進する。
- ・さらに、仙台塩釜港仙台港区向洋地区ふ頭再編事業（ターミナル拡張（4ha））についても令和5（2023）年度の完了を予定しており、同様に整備を推進していく。
- ・将来の貨物量の増加に対応するため、コンテナターミナルにおける効率化・高度化を図るため、荷役方式の転換や機能拡充について引き続き検討する。



図2-1 高砂コンテナターミナル（拡張後イメージ図）

②港湾振興の推進

<取組方針>

海上貨物需要の開拓と航路の維持拡大を図るとともに、大型クルーズ船等の寄港促進による交流人口の拡大を図り、地域経済の活性化や観光の振興を推進する。

<取組>

ア. ポートセールスの推進

- ・荷主企業や船会社を個別訪問し、仙台塩釜港の立地環境や貨物動向、港湾施設の機能強化等の関連情報をPRすることにより、貨物量及び航路の維持拡大を図る。

イ. クルーズ船の誘致及び受入環境の整備

- ・関係団体等と連携してクルーズ船社への誘致活動を展開することで、大型クルーズ船の寄港拡大を図る。
- ・クルーズ船の入出国手続きや歓迎イベント等の実施に加えて、乗降客の待合スペースや多言語案内看板の整備など、ストレスフリーな受入環境を整備する。



クルーズ歓迎イベント



仙台港首都圏セミナー

第3編 投資・財政計画

1 投資・財政計画（収支計画）

(1) 投資計画

港湾整備事業特別会計においては、港湾計画に基づき、仙台塩釜港仙台港区の向洋地区ふ頭再編改良事業及び仙台塩釜港塩釜港区の貞山地区予防保全事業を実施する。加えて、高砂コンテナターミナルの荷役機械（ガントリークレーン）の更新を計画的に推進する。

全体事業費 約87億円（令和3（2021）年度～令和12（2030）年度）

①仙台塩釜港仙台港区向洋地区ふ頭再編事業

東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港は、仙台港区の高砂コンテナターミナルにおいて東北全体のコンテナ取扱量の約6割を担う、東北の経済を支える重要な港湾である。

本事業は、コンテナ貨物の取扱が増加している高砂ふ頭の混雑解消と物流の効率化、さらなる貨物の増加に対応することを目的として、ふ頭拡張整備を推進するものである。

整備概要：野積場・荷さばき地 4.0ha、荷役機械（ガントリークレーン）1基

事業期間：平成30（2018）年度～令和5（2023）年度

計画期間投資額：約50億円（総事業費 約50億円）

（参考）高砂2号岸壁延伸改良（国施行）

整備概要：岸壁延長 L=190m（水深-14m）

事業期間：平成29（2017）年度～令和5（2023）年度

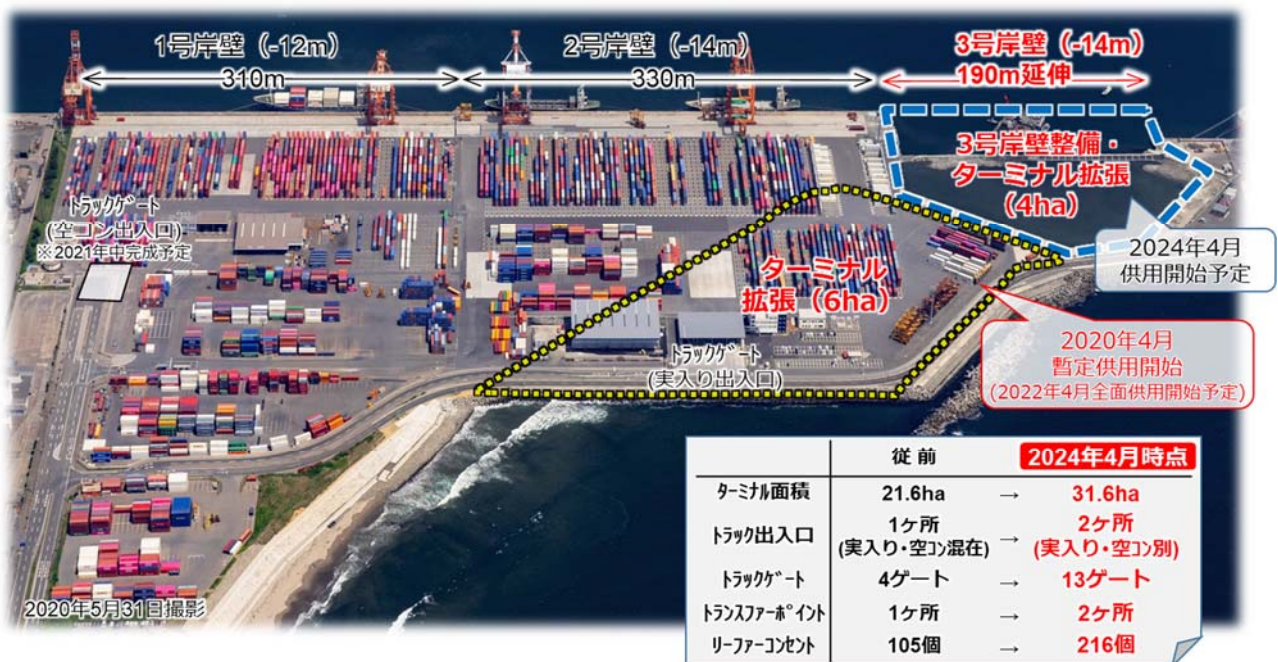


図3-1 高砂コンテナターミナル配置図

②仙台塩釜港塩釜港区貞山地区予防保全事業

仙台塩釜港塩釜港区は、天然の良港という特性から東日本大震災時の津波被害は軽微であり、震災10日後には石油類の船舶輸送が可能となり復興に大いに貢献した。貞山ふ頭1号岸壁は、建設（昭和35（1960）年）から50年以上が経過し、老朽化の進行のほかに狭隘な背後用地が課題となっており、老朽化による代替機能確保とあわせて耐震バースの整備が求められている。

本事業は、周辺倉庫等との面的整備を含め、緊急点検結果や予防保全の観点から、旧岸壁や旧護岸に替わる岸壁整備及びふ頭用地の造成を行うものである。

整備概要：野積場・荷さばき地 2.0ha

事業期間：令和元（2019）年度～令和3（2021）年度

計画期間投資額：約3億円（総事業費 約5億円）

（参考）貞山1号岸壁更新整備（国施行）

整備概要：岸壁延長 L=160m（水深-9m：耐震）（暫定-7.5m）

事業期間：平成26（2014）年度～令和2（2020）年度

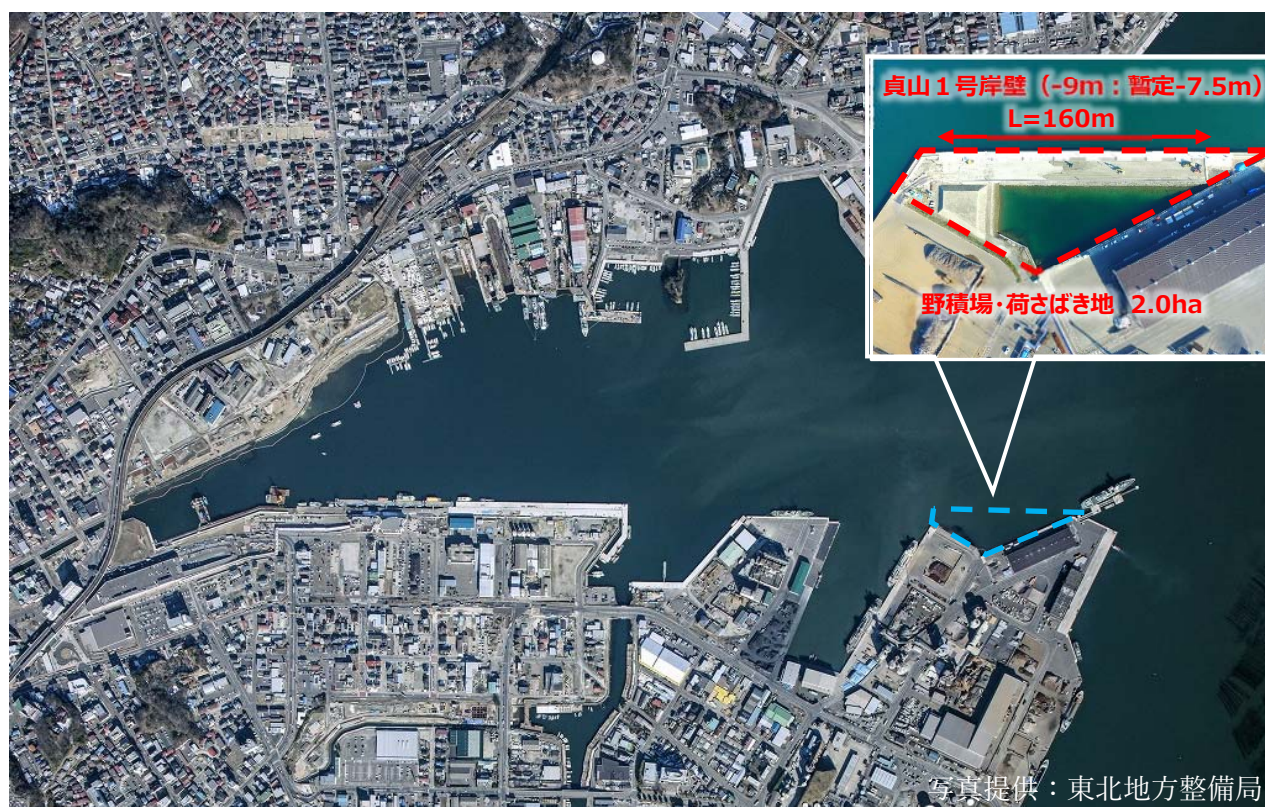


図3-2 仙台塩釜港塩釜港区配置図

③老朽化施設（荷役機械）の計画的更新

仙台塩釜港に設置されている荷役機械（ガントリークレーン等）は、供用開始から約20年経過し、耐用年数を迎えつつある。そのため、突発的な故障等のリスクが増大し、港湾荷役に支障を与えかねない状況であるため、計画的な更新を実施し、老朽化対策や延命化によるコスト縮減を推進する。また、荷役機械の更新時には、大規模地震に耐えるよう耐震・免震設計を行い、施設の強靱化を着実に図る。

整備概要：荷役機械（ガントリークレーン・ジブクレーン）更新

事業期間：令和6（2024）年度～

計画期間投資額：約34億円（総事業費 約57億円）

表3-1 荷役機械（ジブクレーン・ガントリークレーン（GC））の更新対象表

荷役機械	ジブクレーン	GC 1号機	GC 2号機	GC 3号機※1	GC 4号機
製作年月	1988	1995.3	1997.3	1990.3	2009.9
供用年数	32年	25年	23年	30年	11年
計画期間内の更新対象施設	○	○	○	○※2	

（供用年数は令和2（2020）年3月時点）

※1：ガントリークレーン3号機は東京港で設置されているものを移設したもの。

※2：ガントリークレーン3号機の更新は、仙台塩釜港仙台区向洋地区ふ頭再編事業に含まれる。

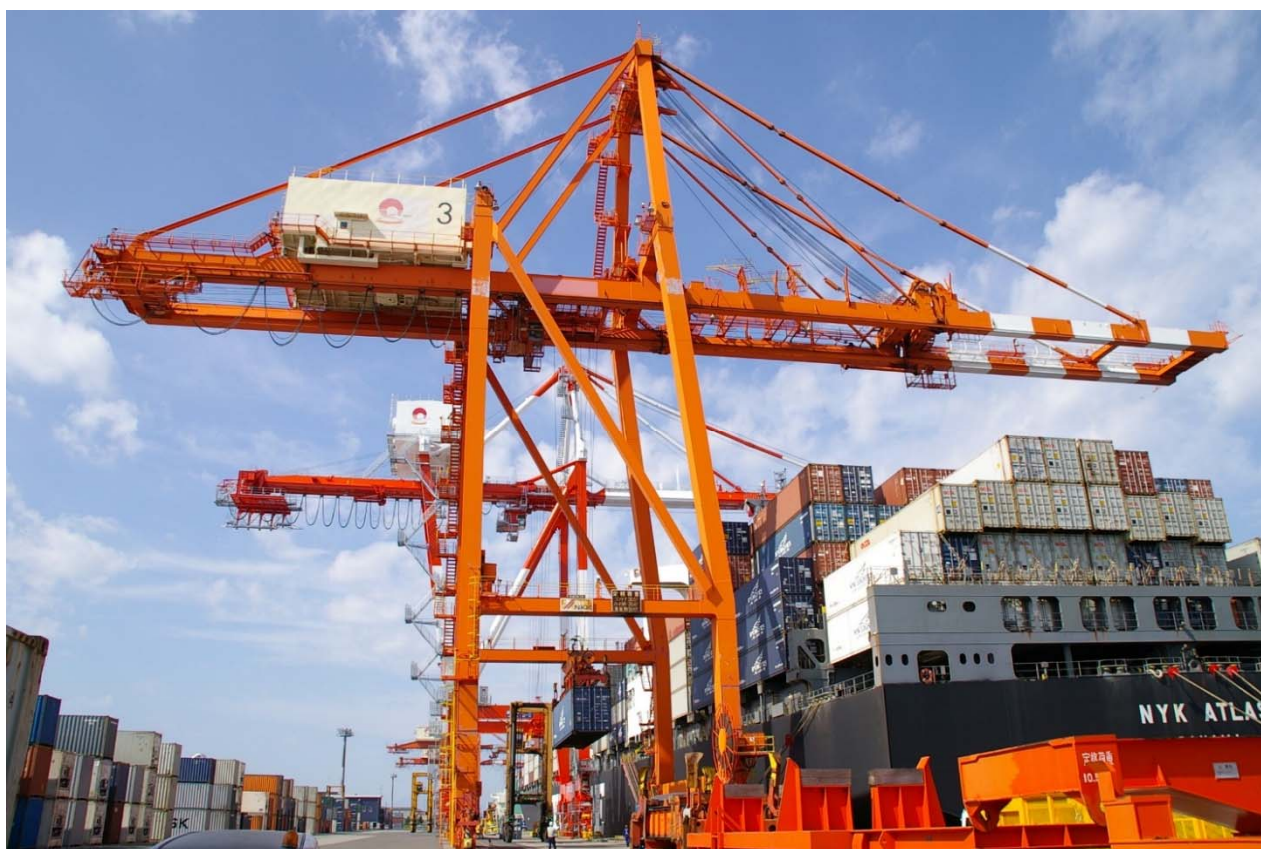


図3-3 仙台塩釜港の荷役機械（ガントリークレーン）

(2) 財政収支計画

①投資・財政計画の説明

(i) 収益的収支について

収益的収入は、主に港湾施設の野積場や荷役機械等の使用料収入、並びに一般会計からの繰入金で構成されており、計画期間内に約153億円の収入を見込んでいる。使用料収入は、将来的な施設供用による収入の増加を見込んでいる。安定的な収入を確保するため、積極的なポートセールスや臨港地区への企業誘致により、利用貨物の増加及び使用料収入等の増加に努める。

一方、収益的支出は、主に港湾施設管理費と地方債の支払利息で構成されており、計画期間内に約58億円の支出を見込んでいる。港湾施設管理費は、管理施設の保守点検費や修繕費等であり、計画的な施設更新や施設の長寿命化対策によって、施設管理費の縮減と平準化に努める。また、地方債の支払利息は、令和2(2020)年度以前に借入した地方債償還金の支払利息を基礎として、令和3(2021)年度以降に新たに起債する地方債の利息を加算して算定している。計画的な資金管理により、借入額の削減及び支払利息の軽減に努める。

計画期間内の収益的収支は、10カ年で約95億円の黒字を見込んでいる。

(ii) 資本的収支について

資本的収入は、地方債及び一般会計からの繰入金で構成されており、計画期間内に約213億円の収入を見込んでいる。地方債は、令和3(2021)年度以降に整備を予定している埠頭用地の造成工事や荷役機械の計画的更新費用に充当するため新たに起債する機能債のほか、年度間の地方債償還金を平準化させるための資本費平準化債や借換債の起債による収入を見込んでいる。

一方、資本的支出は、上記の施設整備費と地方債償還金で構成されており、計画期間内に約309億円の支出を見込んでいる。施設整備費は、埠頭用地の造成工事や荷役機械の計画的更新費として約87億円を計上している。また、地方債償還金は、新たに起債する機能債等の償還金を含めて約221億円を見込んでおり、計画的な資金管理により長期的な支出の適正化に努める。

計画期間内の資本的収支は、10カ年で約95億円の赤字を見込んでいる。

(iii) 財政収支計画の収支均衡

港湾事業の財政収支計画は、経営戦略策定の令和3(2021)年度から8年間は、他会計(宮城県一般会計)からの繰入により収支均衡となる見込みであるが、令和11(2029)年度から、単年度で純損益が黒字となる財政収支計画としている。

純損益が黒字となる財政収支計画により収支均衡を図るだけでなく、計画的な資金管理により、資金収支についても考慮しつつ、健全で安定した経営を確保するよう努める。

②投資・財政計画（項目別グラフ）

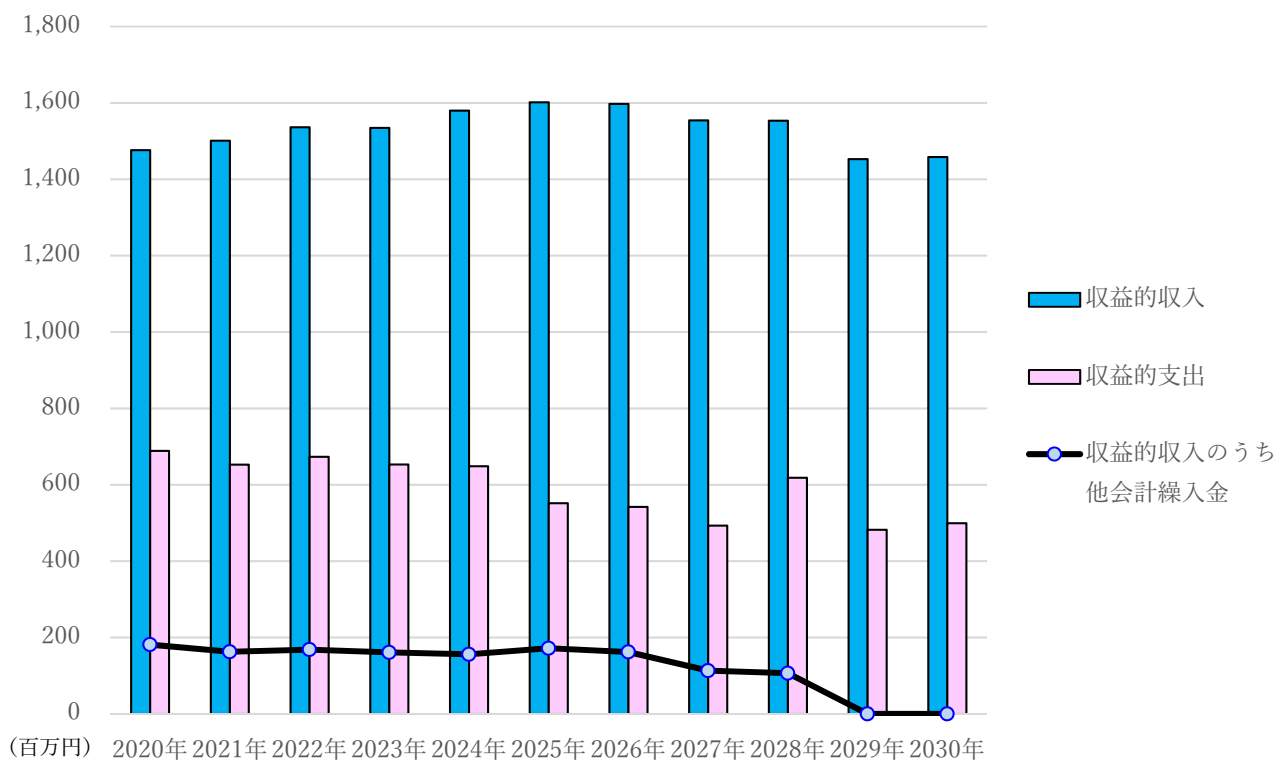


図3-4 収益的収支の推移

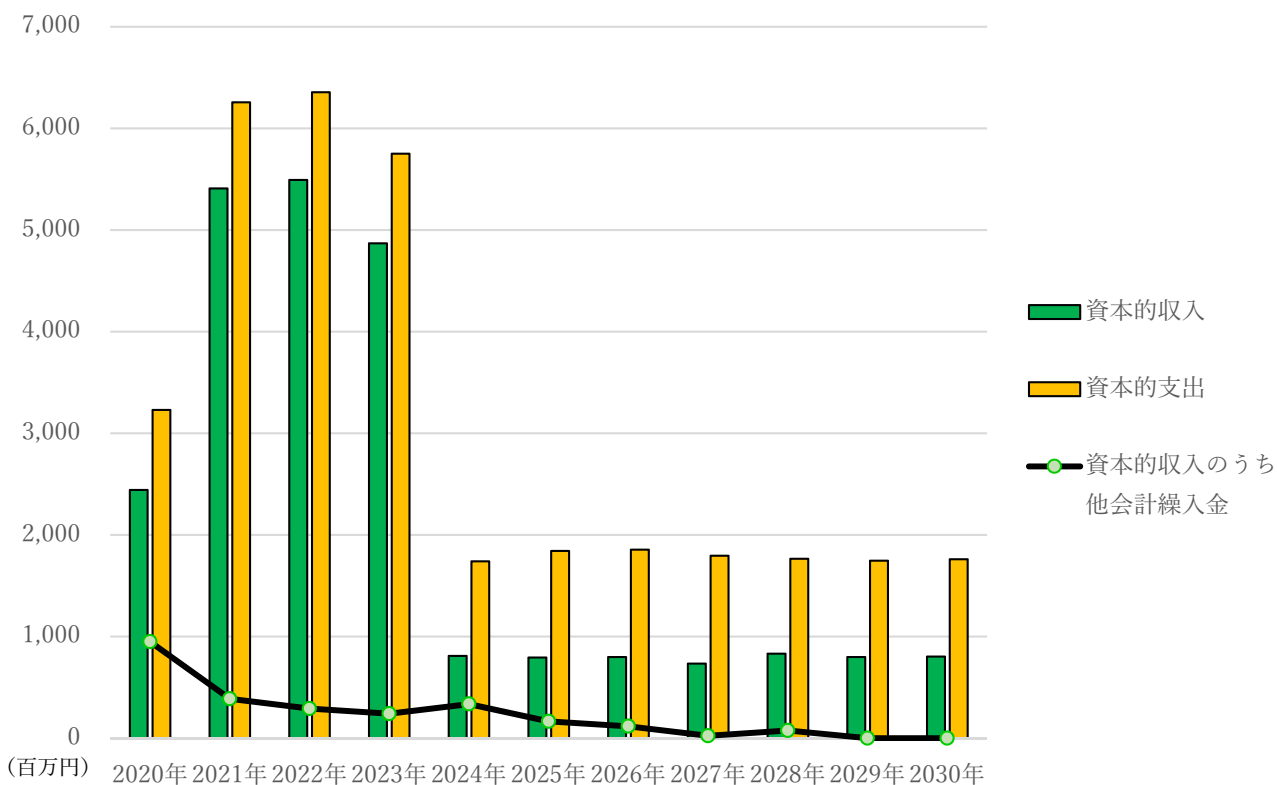


図3-5 資本的収支の推移

③投資・財政計画

様式第2号(法非適用企業)

投資・財政計画

(収支計画)

(単位:千円、%)

区分	年度	前々年度 (決算)	前年度 (決算)	本年度	令和3年度 (2021年)	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)	令和11年度 (2029年)	令和12年度 (2030年)	計画期間 合計	
															令和12年度 (2030年)	令和12年度 (2030年)
収益的収入	1. 総収入															
	(1) 営業収入	1,499,172	2,741,722	1,475,080	1,500,837	1,535,943	1,579,715	1,553,417	1,552,595	1,597,397	1,554,289	1,553,417	1,452,595	1,458,380	15,388,360	
	ア 使用料収入	1,178,172	2,469,499	1,275,097	1,318,208	1,348,119	1,353,905	1,404,227	1,410,012	1,415,798	1,421,583	1,427,369	1,433,155	1,438,940	13,971,316	
	イ 委託工事収入			1,275,097	1,318,208	1,348,119	1,353,905	1,404,227	1,410,012	1,415,798	1,421,583	1,427,369	1,433,155	1,438,940	13,971,316	
	ウ その他収入		1,206,032													
	(2) 営業外収入	321,000	272,223	200,983	182,629	187,824	180,418	175,488	191,452	181,599	132,706	126,048	19,440	19,440	1,397,044	
	ア 他会計繰入金	232,433	201,308	181,541	162,807	168,384	160,378	156,048	172,012	162,159	113,266	106,608	0	0	1,202,262	
	イ その他費用	88,567	70,915	19,442	19,822	19,440	19,440	19,440	19,440	19,440	19,440	19,440	19,440	19,440	194,782	
	2. 総費用	597,994	595,863	688,682	652,565	673,352	652,946	648,663	561,857	542,004	493,111	618,453	482,213	493,317	5,814,481	
	(1) 営業費用	367,199	394,353	507,139	489,758	504,968	491,968	492,615	379,845	379,845	379,845	379,845	511,845	379,845	3,993,845	
ア 職員給与																
イ その他退職手当																
ウ うち退職手当																
エ その他	367,199	394,353	507,139	489,758	504,968	491,968	492,615	379,845	379,845	379,845	379,845	511,845	379,845	3,993,845		
(2) 営業外費用	230,795	201,510	181,543	162,807	168,384	160,378	156,048	172,012	162,159	113,266	106,608	99,472	99,472	1,404,102		
ア 支払利息	192,913	163,143	143,090	124,065	129,390	121,651	116,426	104,322	94,169	85,496	78,838	74,598	71,702	1,000,617		
ウ うち一時借入金利息																
エ うち資本費平準化債分	110,057	99,713	90,568	83,047	75,568	63,229	53,703	45,846	37,718	30,467	25,043	22,195	20,888	455,694		
イ その他	37,882	38,167	38,453	38,742	39,034	39,327	39,622	67,690	67,990	27,770	27,770	27,770	27,770	403,485		
3. 収支差引	(A)-(D)	901,178	2,146,059	787,398	848,272	862,591	881,377	931,052	1,049,607	1,055,393	1,061,178	934,964	970,382	959,063	9,853,879	
1. 資本的収入	(F)	4,725,193	1,226,813	2,442,657	5,408,569	5,493,245	4,869,719	808,932	793,385	799,036	734,033	831,139	799,133	803,533	21,340,724	
(1) 地方債		3,755,800	832,600	1,477,600	5,004,500	5,185,200	4,612,100	456,500	611,300	665,600	694,300	738,800	782,500	786,900	19,637,700	
ウ うち資本費平準化債		650,400		458,200	372,700	283,900	242,200	176,600	124,300	120,600	149,300	193,800	237,500	241,900	2,142,800	
(2) 他会計補助金		952,759	377,579	948,624	387,436	291,412	240,386	335,799	165,452	116,803	23,100	75,706	0	0	1,636,694	
(3) 他会計借入金																
(4) 固定資産売却代金																
(5) 国(都道府県)補助金																
(6) 工事業負担金																
(7) その他	16,634	16,634	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	16,633	166,330	
2. 資本的支出	(G)	5,912,689	3,953,705	3,230,255	6,256,841	6,355,836	5,751,096	1,739,984	1,842,992	1,854,429	1,795,211	1,766,103	1,747,075	1,760,735	30,870,302	
(1) 施設改良費		2,024,402	1,734,900	1,346,500	1,303,000	2,021,000	1,990,000	200,000	487,000	545,000	545,000	545,000	545,000	545,000	8,726,000	
ウ うち職員給与費																
(2) 地方債償還金	(H)	3,888,287	2,218,805	1,883,755	4,953,841	4,334,836	3,761,096	1,539,984	1,355,992	1,309,429	1,250,211	1,221,103	1,202,075	1,215,735	22,144,302	
ウ うち資本費平準化償還金		2,544,117	615,372	664,964	3,754,262	3,229,536	2,604,558	375,614	389,429	399,943	298,413	188,166	88,353	92,818	11,421,090	
(3) 他会計長期借入金返還金																
(4) 他会計への繰入金																
(5) その他																
3. 収支差引	(F)-(G)	△1,187,496	△2,726,892	△787,398	△848,272	△862,591	△881,377	△931,052	△1,049,607	△1,055,393	△1,061,178	△934,964	△947,942	△957,202	△9,529,578	

投資・財政計画
(収支計画)

(単位：千円、%)

年度	前々年度 (決算)	前年度 (決算)	本年度	令和3年度 (2021年)	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)	令和11年度 (2029年)	令和12年度 (2030年)
区分													
収支再差引	△ 286,318	△ 580,833	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22,440	1,861
積立金	(K)												
前年度からの繰越金	1,306,305	1,020,114											
前年度繰上充用金	(L)												
形式収支	(J)-(K)+(L)-(M)	439,281	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22,440	1,861
翌年度へ繰り越すべき財源	(O)	389,900											
実質収支黒字	(P)	89,381										22,440	1,861
(N)-(O) 赤字	(Q)												
赤字比率	$\frac{(Q)}{(B)-(C)} \times 100$	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
収益的収支比率	$\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$	33.4	97.4	57.4	26.8	34.8	72.2	83.9	86.3	89.2	84.4	86.2	85.0
地方財政法施行令第16条第1項により算定した資金の不足額	(R)	313,486	275,318	236,865	198,123	119,762	80,140	40,220					
営業収益一受託工事収益	(B)-(C)	1,178,172	2,489,499	1,275,097	1,318,208	1,353,905	1,404,227	1,410,012	1,415,798	1,421,583	1,427,369	1,433,155	1,438,940
地方財政法による資金不足の比率	$\frac{(R)}{(S)} \times 100$	26.6	11.1	18.6	15.0	8.8	5.7	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
健全化法施行令第16条により算定した資金の不足額	(T)												
健全化法施行規則第6条に規定する解消可能資金不足額	(U)												
健全化法施行令第17条により算定した事業の規模	(V)	1,178,172	2,489,499	1,275,097	1,318,208	1,353,905	1,404,227	1,410,012	1,415,798	1,421,583	1,427,369	1,433,155	1,438,940
健全化法施行令第22条により算定した資金不足比率	$\frac{(T)}{(V)} \times 100$												
他会計借入金残高	(W)												
地方債残高	(X)	26,476,938	25,052,566	24,807,958	24,619,875	25,431,205	26,242,882	24,307,394	23,595,575	23,011,894	22,501,821	22,054,476	21,597,871
他会計繰入金													

〇他会計繰入金

(単位：千円)

年度	前々年度 (決算)	前年度 (決算)	本年度	令和3年度 (2021年)	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)	令和11年度 (2029年)	令和12年度 (2030年)
区分													
収益的収支分	232,433	201,308	181,541	162,807	168,384	160,978	156,048	172,012	182,159	113,266	106,608		
うち基準内繰入金	1,282	1,140	997	851	707	560	412	263	113				
うち基準外繰入金	231,151	200,168	180,544	161,956	167,677	160,418	155,636	171,749	182,046	113,266	106,608	0	0
資本的収支分	952,759	377,579	948,824	387,436	291,412	240,986	335,799	165,452	116,803	23,100	75,706	0	0
うち基準内繰入金	610,000	304,500	507,500										
うち基準外繰入金	342,759	73,079	441,124	387,436	291,412	240,986	335,799	165,452	116,803	23,100	75,706	0	0
合計	1,185,192	578,887	1,130,165	550,243	459,796	401,964	491,847	337,464	278,962	136,366	182,314		

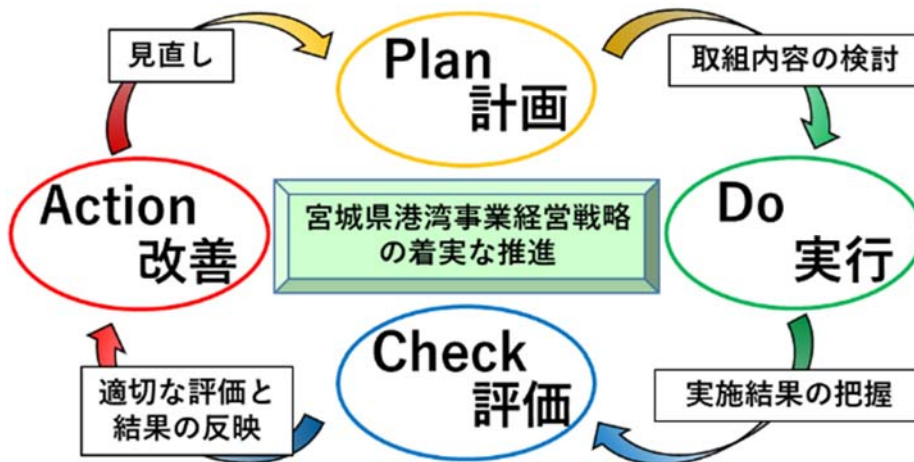
第4編 経営戦略の推進

1 経営戦略の進行管理について

港湾整備事業の経営の効率化を図り、安定的な事業運営を行うため、PDCA サイクルにより事業の実施状況や施策目標の達成状況について、進行管理を実施しながら、計画的経営の実現を図る。

2 経営戦略の事後検証、更新等について

経営戦略は中長期的視点から経営基盤の強化を図ることとし、10年間の取り組むべき施策や投資財政計画を定めているが、港湾を取り巻く情勢の変化や新たな課題に対応するため、必要に応じて見直しを行う。また、進行管理において新たに生じた重要な改善や方針、施策の大幅な変更により経営戦略の修正が必要な場合は、随時見直しを行う。



3 効率的・経営健全化のための取組

(1) 今後の投資についての考え方

- ・人口減少や超高齢化社会の到来、働き方改革などの課題解決に向けて、AI や I o T といったコンテナ物流の効率化施策を推進していく。
- ・計画的な修繕や長寿命化・耐震化に資する資材の利活用を通して、改修費用の適正化・長期的安定化を図る。

(2) 今後の財源についての考え方

- ・将来にわたり港湾整備事業の安定的経営が持続できる適正な港湾施設使用料のあり方について検討を行う。
- ・積極的なポートセールスの実施により、新規定期航路の誘致や新規顧客の参入を促すことで港湾利用の増加を図り、港湾施設使用料の収入増を目指す。
- ・単年毎の支出を平準化することにより、より安定した改修計画の策定に努める。
- ・経営効率化及び利用者サービスの向上を念頭に置き、指定管理者制度の導入を検討する。

(3) 投資以外の経費についての考え方

- ・償還計画の適正な管理や定期的な見直しにより、起債残高の減少及び利子支払額の軽減を図る。

宮城県土木部港湾課

編集・発行 宮城県仙台市青葉区本町3丁目8番1号

TEL : 0 2 2 (2 1 1) 3 2 1 1

e-mail : kowan@pref.miyagi.lg.jp
