

# 3章 仙台港のあゆみ



# 1 宮城県における港湾の歴史

宮城県の港湾の歴史は明治以降から始まるといわれている。明治以前にも「みなと」と称するものはあったものの、沿岸や河川を航行する船舟が貨物の積降しや人の乗降のために停泊した場所であり、自然の地形と静穏な水面を提供するだけの形態をなしていたに過ぎなかった。

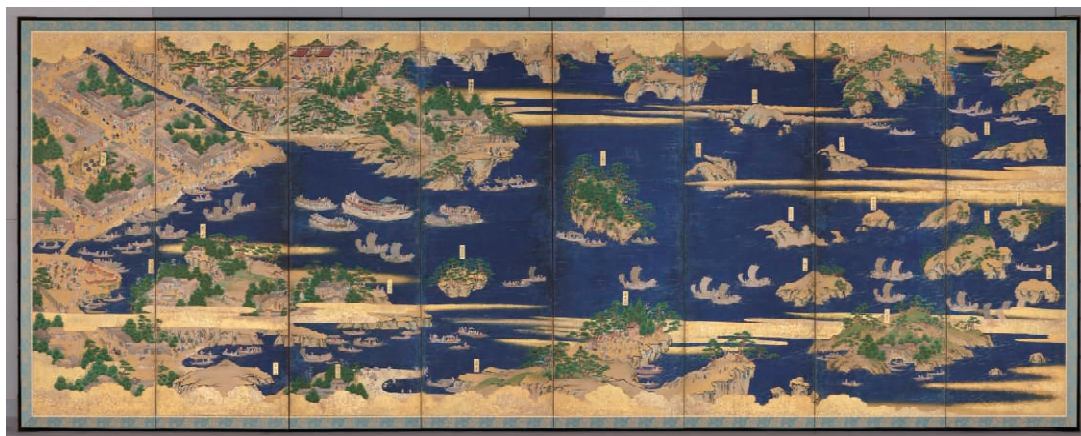
## ◆ 宮城県のみなと

仙台港の源を辿ると行き着くのが、多賀の国府時代に当地にあった「竹の水門（みなと）」である。この水門（みなと）はかつて冠川（現在の七北田川）が七ヶ浜町湊浜付近で太平洋に注ぎ込んでいた頃にその河口を利用してできた天然のみなとである。往時の河口付近は川幅も相当に広く入江を成し、潮の干満も当時国府鎮守府が置かれていた多賀城近辺にまで及んでおり、かなり頻繁に舟運が行われていたとの記録が残っている。その後、この地は藩政時代まで舟運の中心としての賑わいをみせて来たが、治水上の理由により七北田川が現在の河道に付け替え（放水路）られたことや、塩釜と旧七北田川との間に、舟運のための新たな運河が開削された等の事由により、藩政時代の後半には竹の水門を利用する舟運は衰微の一途を辿り、ついには砂丘のかなたに埋もれさることとなった。現在は、往年の繁栄の名残りが湊薬師跡の薬師座像（慈覚大師の作といわれる）や弁天沼に偲ばれるだけである。

この竹の水門がそうであったように、古代より政治・経済・文化の中心と「みなと」の結び付きは極めて深く、時の為政者は海上交通路確保のためにあらゆる努力を払ったが、この地でも多賀城に鎮守府がおかれることがなかったなら、湊浜は単に一漁村としてだけの存在にすぎず、歴史的評価を得るようなこともなかったのではと想像される。

その後、藩政時代の舟運の中心は内陸部の河川や運河を利用する方向に変化したことにより、伊達藩の海の玄関は塩釜港へ移行することになった。

一方、仙台塩釜港の前身となる塩釜港は古く奈良・平安の時代製塩地として開発されたことにより始まると伝えられ、藩政時代伊達政宗の水運振興策によって仙台の外港としての機能を発揮するようになり、四代藩主綱村公の特別保護政策のもとに繁栄をみた。ただ、この時代に水運の拠点として保護を受けたものの、防波堤や泊地、岸壁を築造する工事はなく、船舶航行のために河川水路や運河開削が主なものであった。塩釜と仙台あるいは名取川や阿武隈川流域を結ぶため開削工事が行われ貞山堀が完成したのはこのころである。明治維新後の特命の廃止によってにわかに衰微し、港内は小舟の出入りも不便な状態となった。



画像提供：福岡市美術館蔵(黒田資料)「塩釜松島図屏風」  
藩政時代の塩釜港

## ◆ 野蒜港

明治時代になると国は洋式の築港技術を導入し、明治 11(1878)年、野蒜港の建設工事に着手し明治 15(1882)年に工事が完了した。これは、明治 22(1889)年に日本の近代港湾として建設が始まったとされる横浜港からさらに 10 年も以前のことである。しかし、完成から 2 年後の明治 17(1884)年秋の大型台風により壊滅的な被害を受け、わが国初の築港「野蒜港」は復旧されることなく幻の港に終わった。

## COLUMN

## 幻の野蒜築港

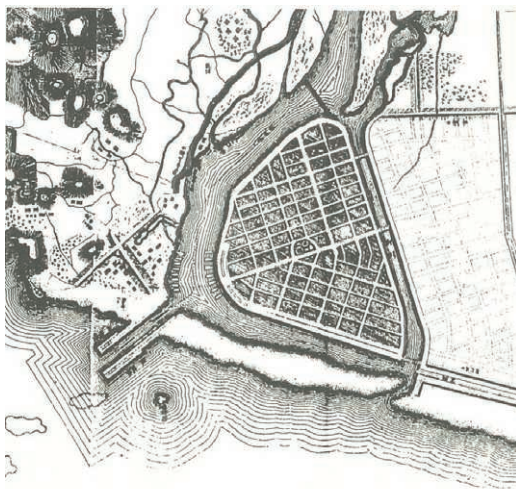
明治天皇の東北地方巡幸に先立ち東北各地を巡視した内務卿・大久保利通は、東北地方を開発し、新しい日本の経済的基盤を強めようとした。

明治 11(1878)年、大久保は野蒜築港や安積疎水(あさかそすい)など東北開発の主要計画を示した「一般殖産及華士族授産ノ儀ニ付伺」の建議書を提出した。

具体的には、鳴瀬川河口の野蒜に、内港を造成、その先の潜ヶ浦に外港を設け、両者を一体とした港湾にするものであった。加えて、北上運河と東名運河を開削したうえで、岩手・福島の物資を集め、京阪神や海外との交易を実施する構想であった。

オランダ人のファン・ドールンの計画・設計のもと明治 15(1882)年に第 1 期工事が完成し、三菱汽船の船が就航するなど、一時野蒜港の貨物取扱高は石巻港を上回ったものの、第 2 期工事に入った明治 17(1884)年、台風によって内港の堤が流出するなど壊滅的な被害を受け、明治三大築港(野蒜港・三国港[福井県]・三角港[熊本県])と称されたうちの野蒜築港は幻の港となった。

この 2 年後の明治 20(1887)年、日本鉄道会社が上野・仙台・塩釜間に列車を走らせたことにより新たに石浜・花淵崎を外港、塩釜を内港とする塩釜築港論(当時は松島築港論)が提案され、仙台塩釜港の原形となっていった。



資料提供：仙台市民図書館  
野蒜港古地図



野蒜築港跡の記念碑



野蒜港跡(下の橋)

◆ 塩釜港

明治 43(1910)年に塩釜港が第 2 種重要港湾に指定され、県は大正 3(1914)年に花渕沖に外港を築造、塩釜港を内港とする計画を立て翌年に起工することになった。大正 6(1917)年からは内務省の直轄事業となり、野蒜築港以来再び東北開発の拠点となる港湾造成を目指すことになった。しかし、花渕の外港防波堤工事が大正 13(1924)年に打ち切られ、内港の修築だけが行われ、昭和 8(1933)年に 5,000 トン岸壁完成により第 1 期工事が完了した。この後、日本は第二次世界大戦に突入したため塩釜港の港湾工事は見送られることになった。

戦後、航路泊地の埋没、岸壁の沈下等により港湾機能が著しく低下したため、昭和 22(1947)年から維持補修工事(直轄)が開始された。その後、昭和 25(1950)年に港湾法の制定に伴い、昭和 26(1951)年に塩釜港は重要港湾に指定された。



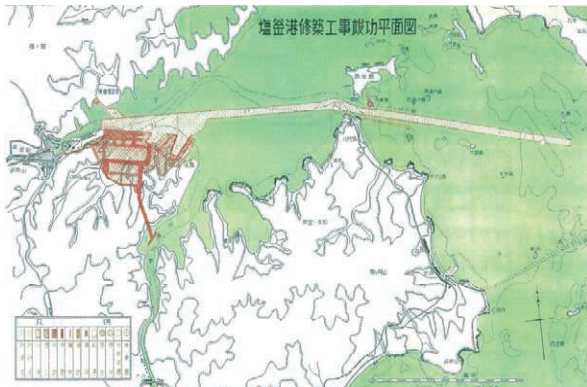
明治 40(1907)年頃の塩釜内港



塩釜港：西ふ頭前面の護岸築造工事  
昭和 3(1928)年



塩釜港：東ふ頭と中ふ頭に挟まれた  
泊地の浚渫工事 昭和 6(1931)年



塩釜港修築工事竣工平面図

塩釜築港竣工式  
昭和 8(1933)年 5 月 11 日

#### ◆ 仙台港建設に向けて

戦後の昭和 25(1950)年、国は国土総合開発法に基づき、特定地域開発計画を策定した。翌昭和 26(1951)年には塩釜港は重要港湾に指定され、昭和 30(1955)年には仙塩地区が特定地域の指定を受け、1 万トン級岸壁を中心とした港湾計画を策定した。昭和 34(1959)年に 1 万トン岸壁が築造されたものの、漁業補償交渉や松島湾特別名勝地域への対応など、港湾計画の実現には課題も多かった。

昭和 35(1960)年、池田内閣の「所得倍增計画」を受け、宮城県も「宮城県経済長期計画(7ヶ年計画)」を作成した。この計画を引き継いだ「新産業都市仙台湾臨海地域開発計画」が策定され、これ以降加速的に仙台港建設の機運が高まっていった。

#### ○ 野蒜築港断念から塩釜築港に至るまで

年代	出来事
明治 11(1878)年	内務卿・大久保利通が東北開発の主要計画を示した建議書を提出
明治 15(1882)年	野蒜港・第 1 期工事が完成
明治 17(1884)年	台風によって内港の堤が流出し、港が使用不能に → 明治 18(1885)年：野蒜築港は断念
明治 20(1887)年	塩釜築港論（当時の松島築港論）を提案
明治 33(1900)年	仙台商業会議所が塩釜築港に関し政府・議会に対し陳情
明治 45(1912)年	宮城県が単独事業として改修工事に取り掛かる
昭和 8(1933)年	塩釜港の基盤完成
昭和 9(1934)年	塩釜港が開港指定
昭和 26(1951)年	塩釜港が重要港湾に指定
昭和 36(1961)年	宮城県が「宮城県経済長期計画」を策定

COLUMN

貞山運河

貞山運河は、江戸時代に伊達政宗の命を受けて、阿武隈川河口から名取川までの木曳堀、塩釜から七北田川までの御船入堀が開削されたのち、明治時代に二つの堀を結ぶ新堀が開削され、伊達政宗の偉業をしのぶ人々により明治時代に「貞山」と命名された。

その後、明治政府は、阿武隈川と北上川を運河群で結び野蒜港へ物資集約を図ることで一大経済圏を作る構想を立てていた。

全長約 49 kmの運河は日本一長く、阿武隈川河口から松島湾を経て旧北上川まで舟運による通行が可能となっていた。

しかし、野蒜築港の廃港や東北本線開通（明治 20(1887)年 上野・仙台・塩釜間）に伴い、次第に舟運による貞山運河としての役割に幕が下ろされた。

現在、貞山運河は市民の野外レクリエーションの場としてたたずんでおり、野蒜築港を含む周辺施設は歴史的建造物が点在するのどかな風景となっている。

司馬遼太郎「街道をゆく 26 嵯峨散歩、仙台・石巻」には、

「ともかくこれほどの美しさでいまなお保たれていることに、この県への畏敬を持った。…宮城県がこれを観光として宣伝することなく、だまって保存につとめていることは、水や土手のうつくしきでよくわかる。仙台藩の後身らしく、武骨で教養のある風儀が、そのことで察せられるのである。」

と記されている。



仙台湾沿岸地域における運河群位置図



現在の貞山運河の様子

## 2 新産業都市「仙台湾地区」指定

### ◆ 昭和 30 年代後半の仙台

宮城県内では、局地的に工業集積が進んでいたものの、全県的には東北地方に共通して見られていた工業生産基盤の立ち遅れ、投資誘因不足、外部経済集積の弱さ、市場条件の不利などにより、工業発展契機を掴むことができなかった。また、仙塩地区には、昭和当初から塩釜臨港地区から貞山運河河口にかけて一大工業地帯造成計画があったものの、用地、用水、港湾修築などの問題があった。特に、昭和 34(1959)年には塩釜港に 1 万トン岸壁が建造されたものの、漁業補償交渉や松島湾の特別名勝地域に阻まれるなど、抜本的な開発計画の見直しを迫られた。

このため、県は、昭和 36(1961)年 6 月仙台、塩釜、石巻一帯の開発のため、仙台湾を臨む 4 市 12 町村（山元町から牡鹿町）が参加した「仙台湾臨海開発地域推進協議会」を設立し、同年 12 月には、仙台湾臨海地域を人口 80 万人以上、基幹産業を鉄鋼業と石油化学を柱とする「仙台湾臨海地域開発の構想」をまとめた。また、昭和 37(1962)年、国は、地域格差の是正、都市基盤整備の充実を目標とした全国総合開発計画を発表したことに伴い、県は、仙台湾地区に中核港湾を建設する構想を立ち上げた。

昭和 30 年代後半になると、道路、鉄道、港湾など産業基盤整備が進展し、徐々に開発効果が発揮され始め、産業界は東北地方の中心である本県をマーケットエリアとして注目し始めた。

### ◆ 新産業都市「仙台湾地区」

このような状況のもと、工場進出（既存工業の強化）と市場圏の拡大など、さらなる誘引力を強めた結果、昭和 39(1964)年 3 月、仙台湾の臨海 6 市 9 町（仙台、石巻、塩竈、名取、多賀城、岩沼の 6 市ならびに亶理、山元、松島、七ヶ浜、利府、矢本、鳴瀬、女川、牡鹿の 9 町）が「仙台湾地区」として全国 13 地区（昭和 39(1964)年 3 月時点）とともに新産業都市「仙台湾地区」に指定された。



地区の指定範囲

地区指定年月日	昭和 39(1964)年 3 月 3 日
面積	1,061.97 km <sup>2</sup> (対全県比 14.6%)
市町村名 (6 市 9 町)	仙台市(旧泉市、旧宮城町、旧秋保町を除く)、石巻市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、亶理町、山元町、松島町、七ヶ浜町、利府町、矢本町、鳴瀬町、女川町、牡鹿町

指定は、「大都市における人口及び産業の過度の集中を防止するとともに東北地方における開発の拠点として、地域是正と雇用の安定を図り、国土の均衡ある開発発展及び国民経済の発展に資する」ことにあった。

仙台港はこの仙台湾地区新産業都市建設計画の中核となるものであり、昭和 39(1964)年 8 月、港湾審議会第 23 回計画部会の審議を経て正式に決定された。

地区指定と計画の決定により、昭和 43(1968)年 2 月に運輸省直轄分の南防波堤から工事が開始された。昭和 44(1969)年 7 月には仙台港建設事務所が発足したため、建設体制が整い、工事は着実に進展した。

#### 新産業都市「仙台湾地区」が指定された理由

- ① 東北地方最大の都市である仙台市を含み、東北地方の行政、文化、産業上重要な地位を占めていること
- ② 工業立地条件として、広大な仙台平野があり、北上川、阿武隈川など用水源が豊富で輸送条件にも恵まれていること
- ③ 仙台市東部海岸に、新しく大規模な港湾が計画されていること
- ④ 中核都市としての諸集積が誘因となって機械工業、金属加工業などの高度な加工工業の進出が著しく、立地条件の整備が進むことにより、東北開発の中核的な拠点となり得ること



## COLUMN

## 「仙台港区」の誕生

仙台港を語るうえで、必ず話題になるのが名称についてである。

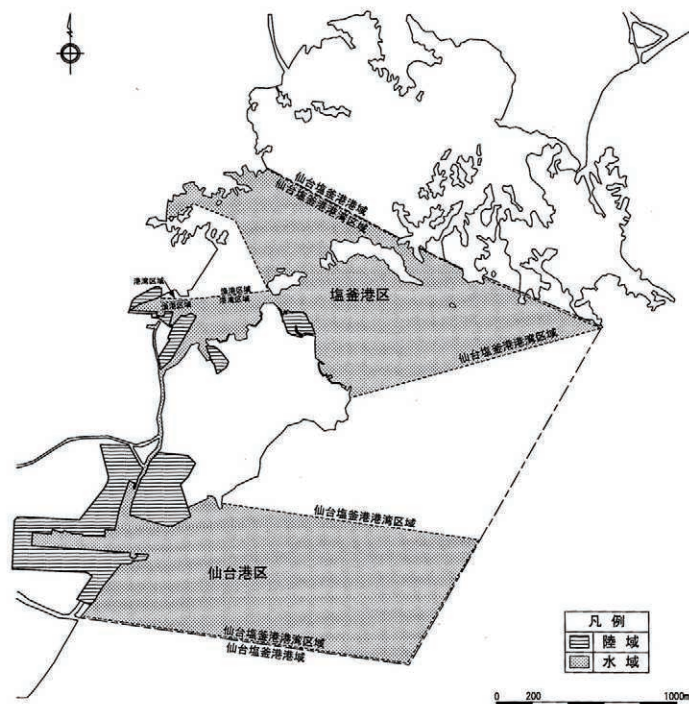
現在の「仙台港」の正式名称は、平成13(2001)年4月の特定重要港湾への昇格に併せ、名称変更を行った「仙台塩釜港仙台港区」を指している。

「仙台塩釜港」と港名変更される前の仙台港の正式名称は、港湾法上「塩釜港」であり、港湾計画のなかで「塩釜港(仙台港区)」として位置づけられている。

そもそも、塩釜港の「塩釜港区」と「仙台港区」と呼ばれるようになったのは、新産業都市「仙台湾地区」の指定に伴い、計画の核となる仙台港を早期完成させる必要があったからである。

一般的に、港湾を新たに整備する場合は「地方港湾」に指定された後、施設整備及び取扱貨物量などの実績を重ねることで港湾としての重要度が高い「重要港湾」に指定され、本格的に整備が開始される。

しかし、仙台港建設の遅れが新産業都市建設事業に大きく影響すると判断した当時の人たちは、長浜海岸に並行した貞山運河に着目した。塩釜港と繋がっている貞山運河に港湾区域を設定することで、「重要港湾塩釜港」の一港区(仙台港区)として位置づけ、また、地方港湾としてではなく重要港湾として仙台港整備に着手したことにより、「仙台港区」が誕生したのである。



港湾区域図

# 3 港湾計画承認と建設工事着手

## ◆ 港湾計画承認への経緯

昭和 38(1963)年 3 月、仙台を含む 4 市 12 町を区域とする「仙台湾地区」が、全国 13 地区とともに新産業都市に指定され、同年 8 月、「新産業都市建設促進法」が施行された。また、指定と同時に建設基本方針が示され、これに基づき、県は、建設基本計画作成の作業を進め、同年 12 月、内閣総理大臣の承認を受けた。

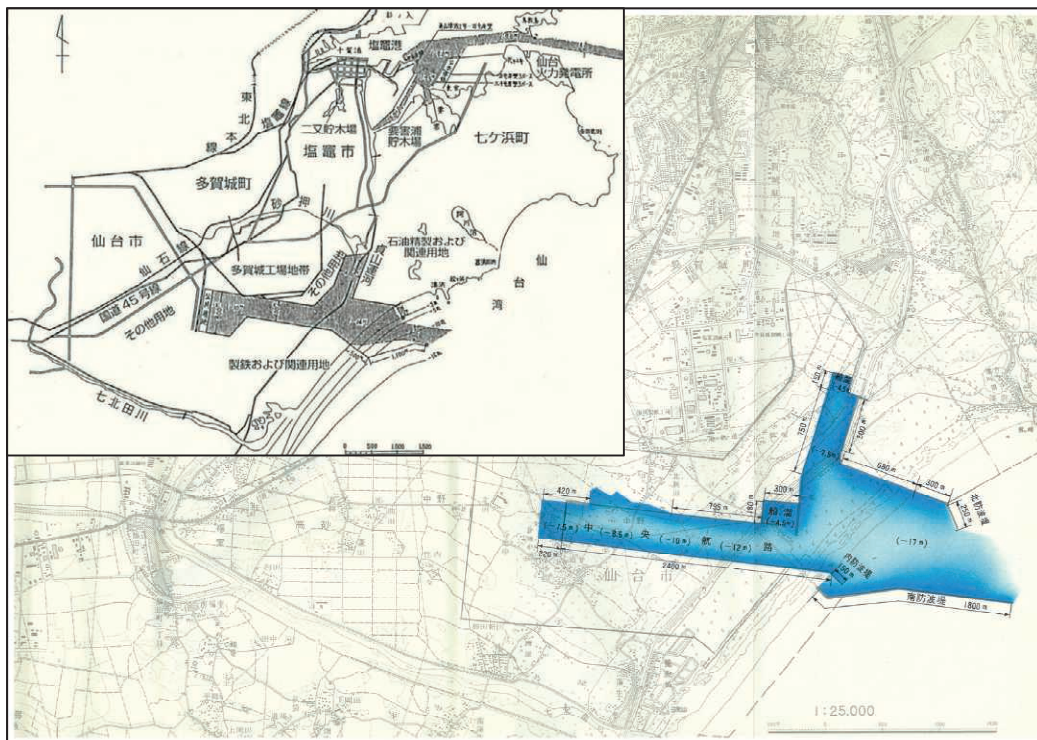
この計画は、塩釜港の「仙台港区」として、仙台市東部の蒲生海岸に新設する掘込式港湾で、建設地は仙台市中野、高砂及び蒲生地区、多賀城市八幡及び大代地区、七ヶ浜町湊浜及び松ヶ浜地区の 2 市 1 町にまたがる地域であった。

背後地を臨海工業地帯として開発することにより、新産業都市「仙台湾地区」の中心拠点となることが期待された。

## ○ 当時の施設計画

施設計画一覧

施設名	延長	摘要
南防波堤	1,800m	荒天時における波浪、流砂の侵入防止
北防波堤	250m	
内防波堤	150m	
中央航路	2,400m	水深 17.0m～7.5m
北航路	1,200m	水深 7.5m～6.0m
公共岸壁 17 バース		4 万トンから 1 万 5 千トン級船舶等の接岸を想定
専用岸壁	4,600m	



仙台港区 計画図

### ◆ 計画作成から着工、「掘込港湾仙台港」の概成

仙台港区は、昭和 39(1964)年に策定された港湾計画において、臨海部開発の拠点としての役割を担う工業港として位置付けられ、昭和 42(1967)年に着工された。こうしてようやく近代港湾の先駆けとなった「野蒜築港計画」から 80 年余り、昭和 40(1965)年代始めに東北開発の命運を担う仙台港建設が長浜海岸で浚渫船の機械音を高らかに響かせながらスタートしたのである。

3 年半後の昭和 46(1971)年 6 月、東北石油(株)に第一船となる原油運搬船「丹後丸」が入港し、「仙台港区」が開港した。

昭和 39(1964)年の港湾計画では、商港機能は「塩釜港区」に、工業機能については「仙台港区」というそれぞれ隣接する港湾の機能分担が図られていた。しかし、「塩釜港区」において商港機能の中心的役割を果たす「東宮ふ頭構想」が主に漁業補償問題解決の困難さのため、計画を断念せざるを得ない状況となり、昭和 44(1969)年の港湾計画改訂では、東宮ふ頭に変わる新たな商港施設を仙台港区中央航路北側に計画することとなった。

その後、昭和 48(1973)年の港湾計画改訂では、モータリゼーションの進展に伴う長距離フェリーの需要増に対応するため、中央航路北側にフェリー専用ふ頭を追加計画するなど、商港機能の拡充を図った。また、昭和 54(1979)年の港湾計画改訂では、港湾利用の安全性の一層の向上により、船舶の操船、荷役能率の改善を図るため、南防波堤の沖合いに沖防波堤を新たに計画した。

以上のように、昭和 39(1964)年から昭和 54(1979)年までの計画は、掘込港湾としての「仙台港区」の基本的役割を決定するとともに、その後の港湾利用の新たなニーズに対応した部分的な計画の手直しであった。言うならばここまでが「仙台港区」の「第一期計画」と呼ぶべき内容であり、昭和 60 年頃には計画目標の大半が達成される状況となった。

「仙台港区」の名称は「塩釜港（仙台港区）」であったが、県民の多くは「仙台新港」と呼ぶことが多かった。

## ○ 「掘込式港湾仙台港」の概成までの変遷

年 月	出 来 事
昭和 39 年 (1964 年)	3 月 新産業都市「仙台湾地区」指定
	8 月 港湾審議会第 23 回計画部会で港湾計画が決定 仙台市長浜地区に掘込式港湾の建設が決定
	12 月 仙台湾地区新産業都市建設基本計画承認
昭和 42 年 (1967 年)	1 月 港湾区域決定 (港湾法)
	12 月 仙台港区建設工事に着手 (航路・防波堤・土地造成等) 南防波堤試験堤 着工
昭和 43 年 (1968 年)	2 月 南防波堤 着工
	3 月 航路泊地浚渫 着工
昭和 44 年 (1969 年)	3 月 港湾計画 改訂
昭和 45 年 (1970 年)	11 月 仙台臨海鉄道(株)設立
	12 月 北防波堤 着工
昭和 46 年 (1971 年)	6 月 第一船入港 (原油船 丹後丸)
	7 月 開港式
	12 月 中野ふ頭岸壁 (水深 12m) 着工 臨港道路、船溜り (水深 4.5m) 着工
昭和 47 年 (1972 年)	1 月 蒲生及び中野両地区港湾隣接地域指定
	3 月 北防波堤(延長 L=250m) 完成
	9 月 中野ふ頭岸壁(水深 10m) 着工
昭和 48 年 (1973 年)	3 月 港湾計画 一部変更 中野ふ頭 1 号岸壁(水深 12m)1 バース 完成 2 号岸壁(水深 10m)1 バース 完成 高松ふ頭岸壁(水深 4.5m)6 バース 完成
昭和 49 年 (1974 年)	3 月 南防波堤(延長 L=1,800m) 完成 中野ふ頭 3 号岸壁(水深 10m)1 バース 完成 高松ふ頭岸壁(水深 4.5m)2 バース 完成
	12 月 宮城県地方港湾審議会設立
昭和 50 年 (1975 年)	3 月 港湾計画 一部変更 雷神ふ頭岸壁(水深 7.5m) 着工
昭和 51 年 (1976 年)	3 月 中野ふ頭 4 号岸壁(水深 10m)1 バース 完成 フェリーふ頭 1 号岸壁(水深 8.5m)1 バース 完成
昭和 52 年 (1977 年)	3 月 雷神ふ頭 1 号岸壁(水深 7.5m)1 バース 完成 フェリーふ頭 2 号岸壁(水深 7.5m)1 バース 完成
昭和 53 年 (1978 年)	3 月 中野ふ頭 5・6 号岸壁(水深 10m)2 バース 完成
昭和 54 年 (1979 年)	3 月 雷神ふ頭 2・3 号岸壁(水深 7.5m)2 バース 完成
	11 月 港湾計画 一部変更
昭和 55 年 (1980 年)	6 月 企業岸壁(水深 7.5m) 完成
	7 月 高松木材ふ頭岸壁(水深 12m) 着工
昭和 57 年 (1982 年)	3 月 高松木材ふ頭岸壁(水深 12m) 完成 仙台港概成



## COLUMN

## 仙台港の用地取得

仙台港建設のための用地は、2市1町（仙台市、多賀城市及び七ヶ浜町）にまたがり、関係地権者約 1,800 名、移転戸数約 320 戸、買収面積約 10,000 千㎡に及び、対象地域のほとんどが農地または宅地だった。そのため、営農者の廃止または縮小に伴う生活転換、移転者の住居移転または生活上の諸課題等があり、用地取得に相当難航が予想された。

県は 6・4 方式※による買収または交換の方法をとり、補償内容はもとより土地提供者の生活再建または移転上の諸課題等について綿密な対策を講じた。一方、地権者側における地区対策委員会等の積極的な活動と相まって買収交渉は進められた。交渉は昭和 38(1963)年 11 月の説明会から始まり、昭和 44(1969)年までに各地区の用地が妥結し、調印がなされた。

仙台港の建設は、先祖伝来の土地や漁場を提供くださった方々の多大のご理解の賜であり、各関係者のご協力の積み上げによって実現した。

## &lt;用地取得実績&gt;

用地取得の実績：10,318 千㎡

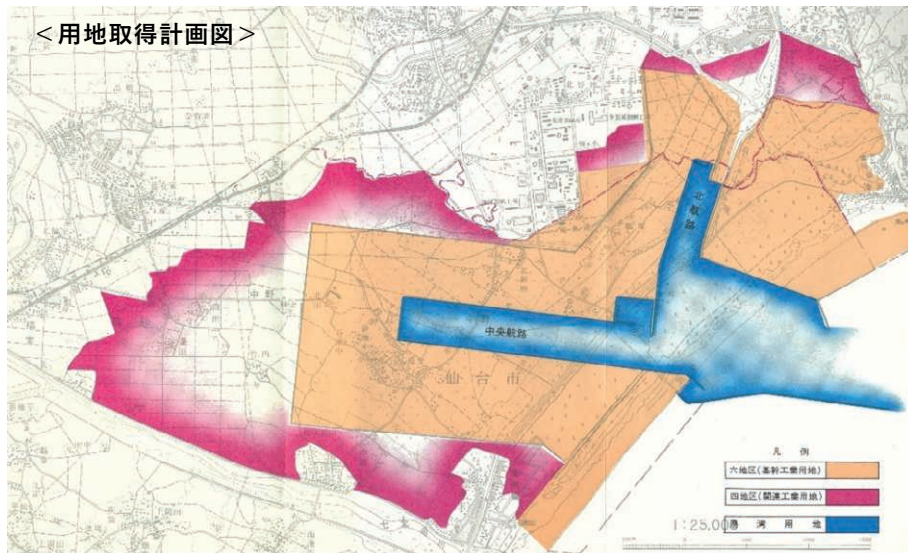
仙 台 市：基幹工業用地面積 5,123 千㎡、関連工業用地面積 1,734 千㎡

多賀城市：基幹工業用地面積 591 千㎡

七ヶ浜町：基幹工業用地面積 546 千㎡

国公有地：基幹工業用地面積 2,094 千㎡、関連工業用地面積 230 千㎡

## &lt;用地取得計画図&gt;



※6・4 方式：仙台港建設による開発利益を、土地提供者も享受できる方策として採用した。  
国 公 有 地：種類ごとに県有財産との交換、公有水面埋立法により取得、土地区画整理法により取得するもの等に分類、それぞれの所管官公庁と協議して取得。

民 有 地：6 割を買収(基幹工業用地)、4 割は県と土地所有者の任意交換方式により関連工業用地に集約、将来開発された時点で、土地所有者が事業用地として活用、もしくは進出企業に売却するなどの方式によって処分が可能。

# 4 第一船入港

仙台港の計画決定から7年、工事着工から5年後の昭和46(1971)年6月6日に待望の第一船が入港した。

第一船として入港したのは、日本郵船(株)、岡田汽船(株)所属の「丹後丸」総トン数29,183トン、積載トン数51,454トンで東北石油(株)に原油を運ぶ船であった。丹後丸は原油45,000klを積み、5月14日にイランのカークアイランドを出港、途中川崎港で13,000klの原油を下したあと、6月5日に仙台港沖に到着した。

同日入港の予定だったものの、強風と波浪に阻まれ沖合で一昼夜待機の上、風と波が収まった翌6日正午過ぎにタグボート3隻に引かれて港内に入港、東北石油(株)関係者等が見守る中、午後3時前に無事第一棧橋に着岸した。



第一船入港「丹後丸」



第一船入港時の仙台港



開港当時(昭和46(1971)年)の仙台港  
(赤枠：第一船入港箇所)

### ◆ 開港式について

開港式は、仙台港の東北電力(株)用地において、約 1,500 名の関係者が参加し、海上の消防艇による船団パレードなど、盛大に行われた。

#### 【開港式】

日時：昭和 46(1971)年 7 月 17 日 (午前 10 時～午前 11 時)

会場：東北電力(株)用地内

#### 【開港記念祝賀会】

会場：県スポーツセンター (現：仙台国際センター)

#### 【関連イベント】

- ・ 郷土芸能大会
- ・ 全国歌謡コンクール
- ・ 仙台港園地視察招待
- ・ 開港記念仙台港まつり
- ・ 仙台港市民見学会



仙台港開港記念式典



船団パレード



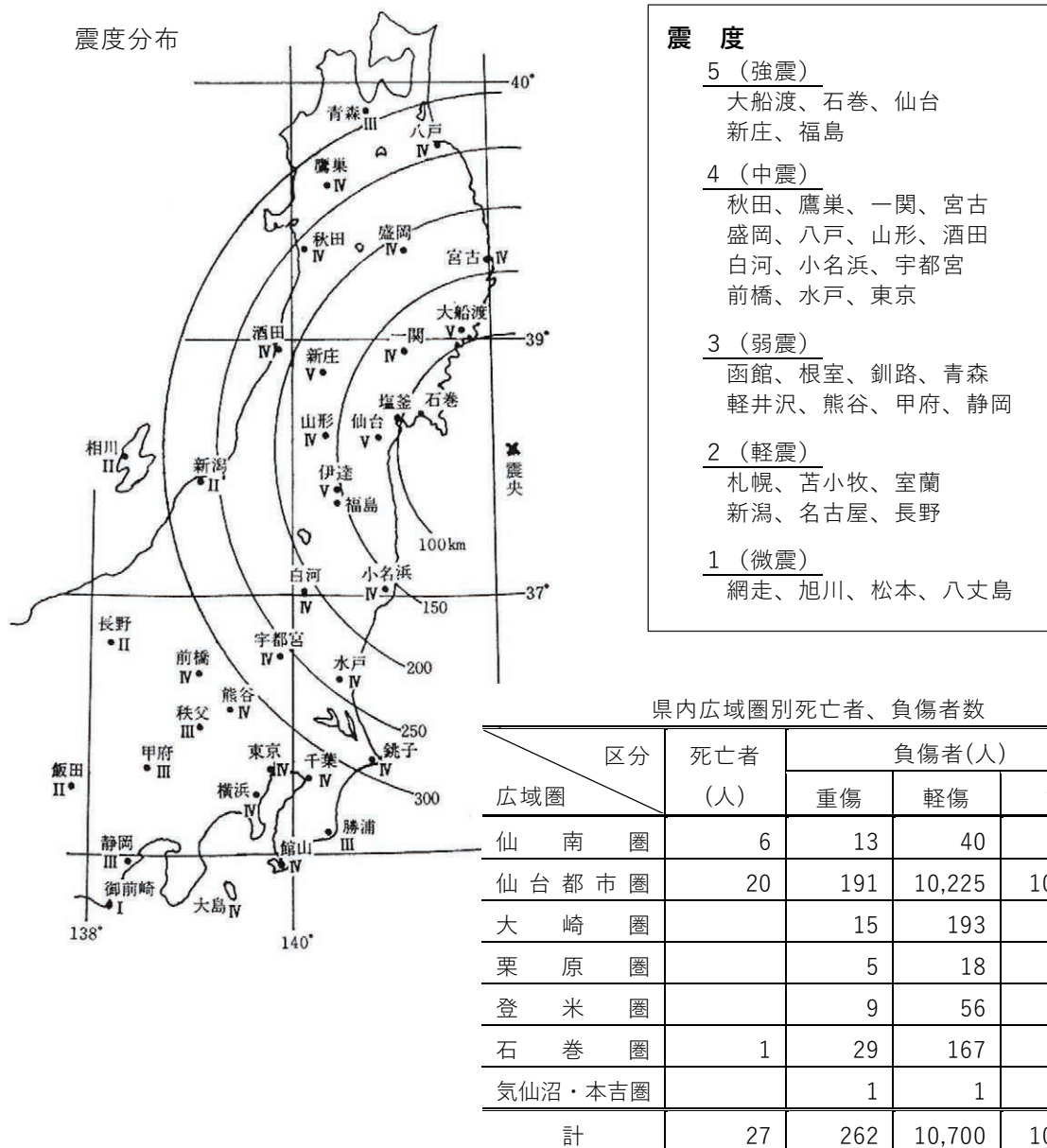
開港を祝福するアーチ



# 5 宮城県沖地震からの復旧・復興

昭和 53 (1978) 年 6 月 12 日 17 時 14 分、仙台東方約 100 km 付近を震源とするマグニチュード 7.4 の大地震が発生した。この地震の有感範囲は、最大有感距離が約 800km にも及び、東北地方を中心に北海道から関東、中部、近畿、中国地方にまで至った。

この地震における最大加速度は、塩竈市にある運輸省（現国土交通省）の強震計にて 280Gal であった。この地震に襲われた宮城県内では、死者 27 人、負傷者 11,000 人を数え、県内のインフラは、発電所の設備の損壊や電柱の傾倒による県下全域の停電、仙台ガス原町工場のガスホルダーの崩壊炎上によるガス供給の全面停止、水道施設は、仙台市、塩竈市、泉市(現仙台市泉区)など 64 市町の広範囲で断水や減水供給などの被害を受けた。港湾施設については、特に石巻港での被害が大きく、岸壁倒壊（海側に 30~170cm）や背後エプロンの陥没、荷役機械の損傷などの被害を受けた。また、塩釜港をはじめとする他の港湾でも、エプロンの陥没や亀裂、エプロンの損傷等、甚大な被害を受けた。





落下した錦桜橋（北上川）



鉄筋コンクリート柱がせん断亀裂（仙台市）



倒壊した住宅団地（仙台市）

#### ◆ 港湾施設の被害

宮城県沖地震により県内港湾では、塩釜港（塩釜港区・仙台港区）、石巻港の重要港湾及び7つの地方港湾において、岸壁、エプロン、荷役機械設備、臨港鉄道及び道路で総計 37 億円の被害を受けた。

また、この地震では、県内でも液状化現象が発生するなど、仙台港区での大きな被害はなかったものの、石巻港の中島ふ頭、日和ふ頭、潮見ふ頭では著しい被害を受けた。

仙台港区に立地している東北石油(株)仙台製油所では、石油タンク 3 基に亀裂破損が生じ、約 68,000kL の重油などが流出した。この一部は防油堤を越え、製油所構内から港内海上に流出したが、オイルフェンスによって港外への流出は阻止された。

県内での港湾の被害状況（単位：千円）

区分	箇所数	被害額
外 郭 施 設	11	105,869
係 留 施 設	26	3,175,782
そ の 他	46	464,221
計	83	3,745,872



アンローダーの損傷(石巻港)

## ◆ 復旧及び復興への取り組み

震源に近い宮城県では、激しい地震動が仙台市を中心に襲った。ブロック塀、石塀の倒壊などによる死亡事故、道路や鉄道の被災による交通機能の麻痺、石油タンクの油流出事故、鉄筋コンクリートビルの倒壊など、被害が次々に伝えられた。被災状況の調査が進むにつれて、被害の大きさが明らかになっていく中で、電気、ガス、水道などのライフラインも大きな被害を受けていた。

そのような状況の中、県民は不安と耐乏の夜を明かすこととなったが、冷静沈着な県民の行動や、芽生えつつあるコミュニティ活動によってパニックは起こらず、県民のエネルギーは復旧・復興への意欲に向けられた。

県は、直ちに災害対策本部を設置し、被災情報の的確な把握に努める一方で、民生の安定を基本に関係機関と緊密に連携し、震災の復興に努力した。



被災状況視察・復興状況

公共土木施設、福祉及び教育施設などいわゆる公共施設の復旧対策については、地震発生後直ちに、応急措置が講じられ、機能回復が図られた。本格的な復旧工事について、県は、緊急性から関係各省庁に対し、災害査定業務を緊急に実施するよう要請した。通常、3ヶ年のローテーションで行われる災害復旧工事（初年度30%、次年度50%、第3年度20%）の進捗率を大幅に改善し、その期間を短縮するよう積極的に働きかけた。各関係省庁は、機能回復の緊急性を配慮し、6月下旬には第1次の緊急査定を実施し、本復旧工事に着手できるよう措置すると同時に、9月まで数次にわたり査定を実施した。

本査定を基に、国の地方機関、県及び被災市町村は、本復旧工事の設計を急ぐとともに、資材などの確保を図り、1～2年で完全に機能回復するよう、復旧工事の推進に積極的に取り組んだ。



地震直後の県庁内

COLUMN

災害発生と耐震設計の変遷

建築基準法は建物を建てる際の基本的な法律で、国民の生命、健康、財産を守るため、地震や火災などに対して、建築物や土木構造物を設計する際に必要な耐震基準等が定められており、昭和25(1950)年に施行された後、大地震が起こるたびに少しずつ改正されてきた。

昭和53(1978)年6月12日の宮城県沖地震では、全半壊の建物が7,500棟、一部損壊の建物が12万5,370棟と、多くの建物が地震により大きな被害を受けたことから、これを受けて新耐震基準が定められることになった。新耐震基準では、必要な壁の量を増やし、極めてまれな地震(震度6強~7級)でも建物が倒壊しない、人命を守るための水準を求めるなど大幅に耐震基準が引き上げられ、家屋の耐震化が図られるようになった。

平成7(1995)年に発生した阪神・淡路大震災では、発生時刻がほとんどの住民が就寝中の午前5時46分であることから、地震による死者の約9割にあたる4,831人余の人命が、住宅・建築物の倒壊等により奪われた。建築物の被害状況調査によると、昭和56(1981)年以前、新耐震設計基準の施行以前の建築物の被害が甚大であったことから、これらの教訓を踏まえて、耐震診断・耐震改修を促進することを目的として、建築基準法が改正された。

その後、住宅及び多数の者が利用する病院、店舗等の建築物の耐震改修について、国の中央防災会議で決定された方針に基づき、耐震化率を平成27(2015)年までに少なくとも9割とすることを目標として設定され、宮城県では「宮城県耐震改修促進計画」等を策定し、耐震化の推進に向けて取り組んできた。このような状況の中、平成23(2011)年の東日本大震災に直面することとなった。

被害地震と耐震基準法等の変遷

被害地震	耐震規定等
1891年 濃尾地震(M8.0)	
1919年	市街地建築物法制定
1923年 関東大震災(M7.9)	施行規則第三章第二節「構造強度」
1924年	市街地建築物法改正
1948年 福井地震(M7.1)	設計震度0.1(東京下町の震度0.3/材料安全率3)
1950年	建築基準法制定 設計震度0.2(短期許容応力度の増強と対)
1968年 十勝沖地震(M7.9)	
1971年	建築基準法施工令改正 鉄筋コンクリート造柱のせん断補強筋規定強化
1978年 宮城県沖地震(M7.4)	
1981年	建築基準法改正(新耐震設計法) 中地震/大地震に対する2段階設計( $C_D=0.2/1.0$ )
1995年 兵庫県南部地震(M7.3)	建築基準法改正 建築物の耐震改修に関する法律制定
2000年	建築基準法改正 限界耐力計算法(令第82条の5) 告示スペクトル(建告1461号)
2011年 東北地方太平洋沖地震(Mw9.0)	

出典：国土技術政策総合研究所

【新耐震設計法】

2段階の設計基準が設けられた。

- ①稀に発生する中程度の地震に対して  
損傷しない設計(一次設計)  
※建物使用期間中に数回遭遇する程度の地震
- ②極めて稀に発生する最大級の地震に対して  
倒壊・崩壊しない設計(二次設計)  
※建物使用期間中に一度遭遇するかもしれない程度の地震

一方、港湾の構造物については、宮城県沖地震後には構造物の性格(人命・財産の損失、震災復興に果たす役割等)の重要度を考慮した耐震設計基準の見直しが行われ、阪神・淡路大震災後には、発生が想定される地震動のうち最大規模の地震動(レベル2地震動)の設定と耐震強化施設の設計法等の見直しが行われた。

また、大規模地震等が発生した際に、住民避難や物資の緊急輸送に対処するために耐震性を強化した「耐震強化岸壁」は、阪神・淡路大震災以降、背後圏人口に応じて水深10mまたは水深7.5m、延長130mの整備が進められてきた。この基準についても、近年の災害では緊急物資輸送に大型輸送船等が使用されることから、東日本大震災を契機に、全ての耐震強化岸壁は水深10m、延長240mを基本として、港湾における災害対応能力の向上が図られており、現在、仙台港区では3バースが整備されている。

# 6 国際貿易港への脱皮

## ◆ 掘込港湾から沖合展開へ

昭和 42(1967)年に建設を開始した「掘込港湾仙台港」も、昭和 60(1985)年頃には計画目標の大半が達成される状況となった。

一方、海上物流をめぐる当時の事情は、船舶の大型化や、コンテナ化に代表される輸送革命が急速に進行しつつある状況下であり、今後仙台港がこれらの新たな海運事情に即応した施設整備を行わなければ、数年を経ずして陳腐化した港湾となることが懸念された。このため、昭和 61(1986)年に仙台港の更なる飛躍を目指し、外貿コンテナ港湾として機能する「国際貿易港」構想を策定し、強力にその推進を図ることとした。いわゆる仙台港の第2期拡張計画として位置付けられるのがこれである。

## ◆ 国際貿易港計画

昭和 61(1986)年 3 月、中央港湾審議会（第 113 回計画部会）において港湾計画が改訂された。その内容は次のとおりである。

### 【計画内容】

東北地方は、近年における生産基盤や高速道路ネットワークの整備並びに技術革新や情報化の進展を背景に着実な発展を続けている。

この中心に位置する東北最大の都市「仙台」は、東京－札幌間の第二国土軸上の拠点都市として、更に無限の開発ポテンシャルを有する東北の中核都市として発展を続けている。

こうした拠点都市「仙台」を背後に擁する仙台港の地理的、社会資本的な優位性を有する仙台港を、コンテナ化に代表される輸送革新に対応した大型貨物船の利用が可能な国際物流拠点、いわゆる「仙台国際貿易港」として整備することを計画する。

### 計画概要

計 画 根 拠	昭和 61(1986)年 3 月 中央港湾審議会で決定された国際貿易港整備計画
目 標 年 次	昭和 70(1995)年 (平成 7 年)
計 画 用 地	113ha (うち緑地 15ha)
総 事 業 費	1,620 億円
整 備 方 針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 50,000t 級の大型船が入港可能な防波堤、ふ頭などの施設整備</li> <li>・ 総合的な物流ターミナルの整備</li> <li>・ 周辺地域の環境保全と港湾環境の向上を図るための緑地整備</li> </ul>

### 岸壁一覧

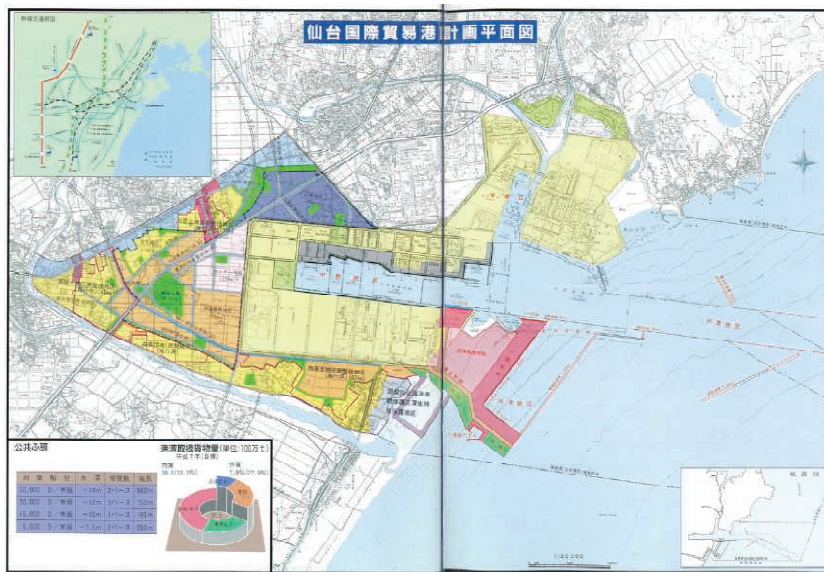
対象船型	現 況			計 画		
	水深(m)	岸壁数	延長(m)	水深(m)	岸壁数	延長(m)
50,000t 級	-	-	-	-14	2 バース	500
30,000t 級	-12	3 バース	480	-12	3 バース	750
20,000t 級	-10	5 バース	925	-10	1 バース	185
5,000t 級	-7.5	3 バース	390	-7.5	2 バース	260
5,000t 未満	-4.5	8 バース	480	-	-	-

防波堤施設一覧

	現 状		計 画	
	施設名	延長(m)	施設名	延長(m)
防波堤	沖 防 波 堤	900	沖 防 波 堤	1,300
	南 防 波 堤	1,800	南 防 波 堤	550
	-	-	新 南 防 波 堤	1,520
	北 防 波 堤	325	北 防 波 堤	325
	-	-	新 北 防 波 堤	400
	高砂船溜防波堤	325	-	-

以上のように、新たな大型貨物船対応の港湾施設を整備することにより、当時不定期となっていた外貿貨物を、安定的な利用が可能となる定期船化（ライナー）するとともに、3大湾の港湾（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）に集中しているコンテナ貨物を仙台国際貿易港に誘導することで、21世紀に向けた国際物流拠点づくりへと船出するものであった。

平成2(1990)年2月から向洋岸壁（現高砂岸壁）の工事が開始され、平成3年9月には着工式が行われた。



昭和 61(1986)年 港湾計画図



着工式の様子



仙台港国際貿易港整備計画イメージ鳥瞰図



## ○ 国際貿易港整備の変遷

年 月		出 来 事
昭和 61(1986) 年	3 月	中央港湾審議会第 113 回 港湾計画改訂 (国際貿易港計画策定)
昭和 62(1987) 年	3 月	北防波堤(延長部 L=75m、全延長 L=325m) 完成
	8 月	沖防波堤 着工
昭和 63(1988) 年	5 月	ジブクレーン設置
平成 2(1990) 年	2 月	向洋岸壁(I・II) 着工
	3 月	国際貿易港建設 着工
平成 6 (1994) 年	3 月	高砂ふ頭 1 号岸壁(水深 12m)1 バース 完成
平成 7(1995) 年	4 月	ガントリークレーン 1 号機 供用開始
平成 8(1996) 年	4 月	高砂コンテナターミナル本格供用開始 (6.6ha)
	5 月	向洋ふ頭岸壁(水深 12m)1 バース 完成
	6 月	中央港湾審議会第 158 回 港湾計画改訂
平成 9(1997) 年	2 月	ガントリークレーン 2 号機 供用開始
平成 13 (2001) 年	3 月	高砂ふ頭 2 号岸壁(水深 14m)1 バース 完成 高砂コンテナターミナル拡張・供用開始 (20.2ha)
	4 月	塩釜港が特定重要港湾へ昇格、仙台塩釜港へ港名改訂
平成 14 (2002) 年	2 月	ガントリークレーン 3 号機 供用開始
平成 16 (2004) 年	6 月	仙台国際貿易物流ターミナル 供用開始
	10 月	沖防波堤(L=1,300m) 完成
平成 18 (2006) 年	8 月	高砂コンテナターミナル拡張 (20.2ha→21.6ha)
平成 19 (2007) 年	12 月	高松ふ頭岸壁(水深 12m)1 バース 耐震化
平成 20 (2008) 年	11 月	交通政策審議会第 33 回 港湾計画改訂
平成 21 (2009) 年	10 月	ガントリークレーン 4 号機 供用開始
平成 22 (2010) 年	11 月	雷神ふ頭 2 号岸壁(水深 9 m) 1 バース 完成(水深 7.5m から増深改良)
平成 23 (2011) 年	3 月	東日本大震災 港湾機能停止
平成 25 (2013) 年	2 月	雷神ふ頭 1 号岸壁(水深 9 m) 1 バース 完成(水深 7.5m から増深改良)
	6 月	交通政策審議会第 52 回 港湾計画改訂 (仙台塩釜港、石巻港、松島港の一体化)
平成 29 (2017) 年	3 月	高松 2 号ふ頭岸壁(水深 14m)、栄船溜り 完成



## 仙台港背後地 土地区画整理事業

仙台港背後地土地区画整理事業は、東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港に隣接する地の利を生かし、東北地方の国際貿易・交流拠点並びに仙台都市圏の物流拠点、工業生産拠点、更には商業施設等の集積による賑わい溢れる地区の形成を目指して、平成3(1991)年度から県と仙台市が共同で事業を実施し、事業着手から23年の年月を経て平成26(2014)年に竣工した。

本事業によって、地区内の道路や公園など公共施設の基盤整備が進み、また、仙台東部道路の二つのインターチェンジの供用開始により交通アクセスも格段に向上した。今では、多くの企業の皆様にご進出いただき、東北一円から大勢の方々が訪れる活気溢れる街に成長した。また、東北の空の玄関口である「仙台空港」にもほど近いことから、陸・海・空の交通利便性にも優れ、国際流通経済拠点としてのポテンシャルは一段と高まっている。

### <土地区画整理事業の概要>

事業の名称	仙塩広域都市計画事業仙台港背後地土地区画整理事業
施行者	宮城県（法第3条第3項）
施行面積	約258.5ha（仙台市約248.7ha，多賀城市約9.8ha）
事業期間	平成3(1991)年度～平成31(2019)年度
総事業費	628.8億円
減歩率	平均29.68%（公共減歩17.98%，保留地減歩11.70%）
計画人口	昼間人口約16,600人，夜間人口約2,400人
建築物戸数	332戸（うち要移転戸数：309戸）



仙台港背後地 土地区画整理事業 設計図

## COLUMN

## 仙台港区周辺で開催された博覧会等

国際貿易港としての整備が進む仙台塩釜港仙台港区では、数々の大規模イベントが開催されてきた。

博覧会は、地域の産業振興や国際交流の推進などを目的として開催され、海の祭典は、国民の海に対する関心を喚起することを目的として昭和61(1986)年から主要港湾都市において開催されている。

	概要
'87 未来の東北博覧会	開催期間：昭和62(1987)年7月18日～9月28日、73日間 開催場所：仙台市港地区 テーマ：東北新時代の夜明け・日本のふるさと新発見 主催者：未来の東北博覧会協会 (宮城県、仙台市、仙台商工会議所、河北新報社)
第7回 海の祭典	開催期間：平成4(1992)年7月20日～8月8日、20日間 開催場所：塩釜港(仙台港区)：メイン会場 塩釜港(塩釜港区)、石巻港、気仙沼港：サブ会場 テーマ：いま、世界へ開く 宮城の海 主催者：第7回「海の祭典」実行委員会
JAPAN EXPO IN MIYAGI'97 国際ゆめ交流博覧会	開催期間：平成9(1997)年7月19日～9月29日、73日間 開催場所：みやぎ産業交流センター「夢メッセみやぎ」 テーマ：世界をむすぶ 人と心 主催者：国際ゆめ交流博覧会実行委員会 (宮城県、仙台市、仙台商工会議所、河北新報社)



①



②



③

海の祭典

①シンボルマーク

②記念式典の様子

③巡視船「ざおう」

# 7 高砂コンテナターミナルの整備・強化

## ◆ コンテナ貨物黎明期

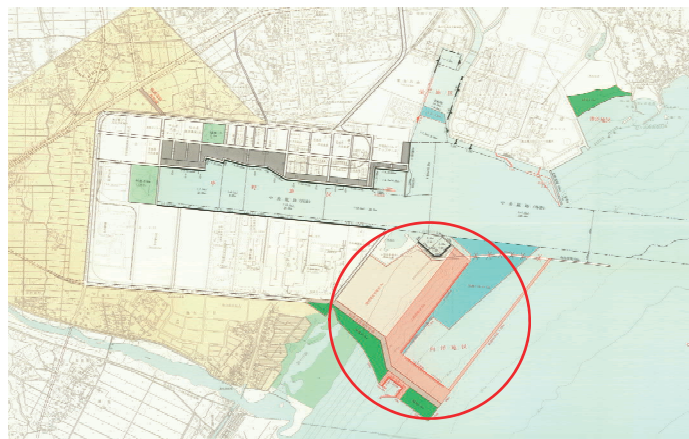
仙台港におけるコンテナ貨物取扱は、昭和 62(1987)年 4 月に、井本商運(株)が内航コンテナ(内貿)を門司、徳山、名古屋、仙台のローテーションで就航したことから始まっている。昭和 63(1988)年には宮城県により、中野 6 号岸壁にジブクレーンが建設したものの、採算が取れず、内航コンテナ船は 1 年で就航断念となった。ただし、このときのジブクレーン建設及びコンテナ取扱の経験が、平成 2(1990)年 6 月の東京港大井ふ頭～仙台港高砂コンテナターミナルを結ぶ内航フィーダーコンテナ船(近海郵船物流(株))就航へと繋がることとなった。



中野 6 号岸壁でのコンテナ取扱の様子

## ◆ コンテナターミナル整備の経緯

国際化に向けて増加する海上貨物輸出入貨物量や貨物のコンテナ化に代表される輸送革新、それに伴う船舶の大型化、専用化に対応するためには、これまでの掘込式港湾仙台港から脱却する必要がある。このため、仙台国際貿易港湾整備計画(昭和 61(1986)年港湾計画改訂)では沖合を埋め立て、国際貿易港としての機能を集約し、向洋地区に埋立面積約 100ha・コンテナバースなど計 7 バースを新たな計画として位置づけた。



高砂コンテナターミナル整備範囲

昭和 61(1986)年 港湾計画図

**[第1ステージ] (高砂ふ頭1号岸壁 6.6ha 供用)**

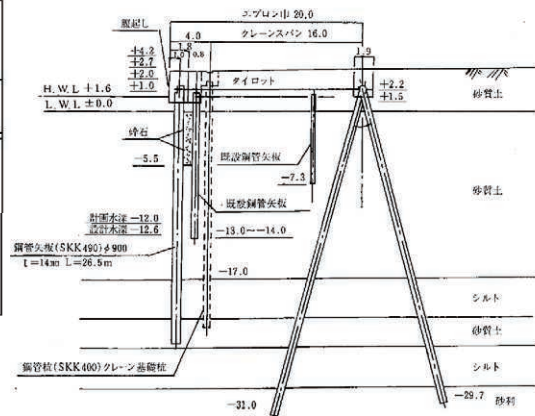
沖合展開となる向洋地区を整備するためには、港内静穏度を確保するための防波堤整備費用や埋立てに伴う莫大な漁業補償などが伴い、事業完了までに長期の年月を要することが想定された。

早期にコンテナターミナルを整備するために、平成3(1991)年6月の計画一部変更で高砂コンテナターミナルを位置づけ、コンテナ貨物を取り扱う岸壁整備等に着手して行くことになる。しかし、第1ステージのコンテナターミナルは、遊休していた日本鋼管鉄鋼倉庫跡地を宮城県が買収し、その後国が岸壁用地(岸壁及びエプロン部)を県から買収することで用地を生み出したものであった。

平成4(1992)年度の向洋岸壁(第II号)着手に始まり、平成6(1994)年4月には本格的な外貿コンテナふ頭として延長270m、水深12.0m岸壁、翌7(1995)年4月のガントリークレーン1号機設置を経てコンテナヤードを供用し、翌8(1996)年4月には総面積6.6haの高砂コンテナターミナルとして本格供用を開始した。



コンテナターミナル整備図面



高砂ふ頭1号岸壁標準断面図



仙台港ケーソンヤード  
(昭和44年から平成10年まで)

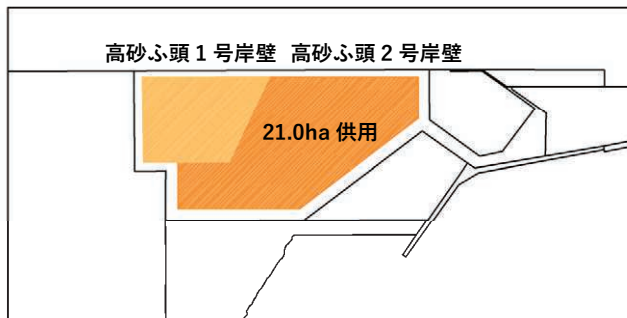


高砂ふ頭1号岸壁

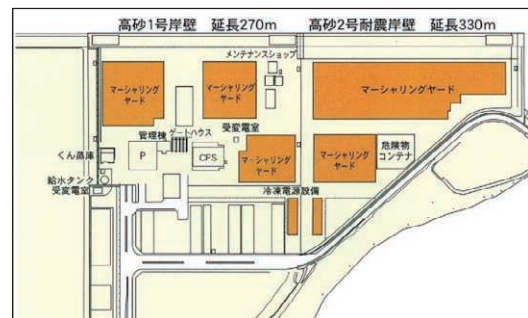
## [第2ステージ] (高砂ふ頭2号岸壁 21ha 供用)

高砂ふ頭1号岸壁供用後、新たなガントリークレーン2号機設置やポートセールスによる貨物集荷の成果が現れ始め、平成9(1997)年のコンテナ取扱量は対前年比2.3倍の約4.1万TEUと順調に増え続けた。また、世界的な船舶の大型化が進む中、仙台港に入港する船舶数の増加やコンテナ船も大型化するなど、既存のコンテナターミナルではコンテナ蔵置能力や水深不足等が問題になった。

これらの問題を解消するため、コンテナターミナル東側にあった国のケーソンヤードを埋立て、本格的に拡張を進めていくことになった。平成10(1998)年8月に直轄事業として岸壁整備に着手したのを皮切りに、平成13(2001)年6月には高砂ふ頭2号岸壁(水深14.0m、延長330m)及び約13haのふ頭用地が完成したことで、岸壁延長600m(水深14m×330m、水深12m×270m)、総面積約21haの高砂コンテナターミナルが完成した。この年のコンテナ取扱量は9.3万TEUを記録した。



コンテナターミナル整備図面



高砂ふ頭2号岸壁供用時のC T配置図



完成間近の高砂ふ頭2号岸壁(水深14m)

### ○ コンテナターミナル供用開始式

内航フィーダーコンテナ船就航から4年後の平成6(1994)年3月には高砂ふ頭1号岸壁(水深12m)が完成、翌平成7(1995)年にはガントリークレーン1号機が完成、その後も施設整備が進められ、平成8(1996)年に高砂コンテナターミナルを本格供用した。

また、平成10(1998)年8月から直轄事業として高砂ふ頭2号岸壁(水深14m)の建設に着手し、平成13(2001)年6月から供用を開始した。供用開始式には、国会議員をはじめ、船社や港湾運送事業者などの関係者が集まった。

#### 供用開始式の概要

- 日 時 平成13(2001)年6月13日(水)  
午前10時~11時
- 場 所 仙台塩釜港仙台港区  
高砂コンテナターミナル
- 主 催 国土交通省東北地方整備局・宮城県
- 後 援 仙台市
- 出席者 田崎国土交通省東北地方整備局長、  
浅野宮城県知事、藤井仙台市長ほか
- その他 入港船舶の船長への花束贈呈等を実施



高砂ふ頭2号岸壁・コンテナターミナル供用式

### 〔第3ステージ（高砂コンテナターミナル拡張整備事業）〕（21.6ha 供用）

平成13(2001)年以降、高砂ふ頭2号岸壁の供用によりコンテナ取扱量が右肩上がりに増え続け、平成22(2010)年には21.6万TEUを上回った。しかし、コンテナターミナルが不正形であることや施設配置が高砂ふ頭1号岸壁側に集約されたままになっていたため、コンテナターミナル内での非効率な荷役やゲート待ちのトレーラーによる渋滞が生じていた。このペースで取扱量が伸び続ければ10年後にはコンテナターミナル蔵置能力を超える可能性があった。

このため、県は、港湾運送事業者も交えた「使い勝手の良い港づくり」の中で、コンテナゲート数をこれまでの4ゲートから13ゲート（実入り8・空コン5）、トランスファーポイントも2箇所にするなど機能的な配置計画の見直しに取り組んだ。

この配置計画を基に、平成25(2013)年度から本格的に事業が動き出し、平成31(2019)年3月に新しい管理棟や令和2年4月にトラックゲート（実入り）、同年12月には多目的置場（CFS等）が完成するなど、令和3年度末の事業完成を目指し6ha拡張を進めている。



コンテナターミナル整備図面



トラックゲート供用開始  
(令和2(2020)年4月13日)



コンテナターミナル東側からの眺望

#### 高砂コンテナターミナル6ha拡張後の施設・能力

施設・能力		拡張前(2019年)	拡張後
ターミナル面積		21.6ha	27.7ha
グランドスロット数	ドライコンテナ※1	2,280TEU	2,944TEU
	リーファーコンテナ※2(コンセント数)	60TEU(105個)	144TEU(216個)
トラックゲート	箇所数	1箇所	2箇所
	入口ゲート数	3ゲート	8ゲート
	出口ゲート数	1ゲート	5ゲート
	合計ゲート数	4ゲート	13ゲート
トランスファーポイント		1箇所	2箇所

※1：ドライコンテナ：一般的なコンテナ

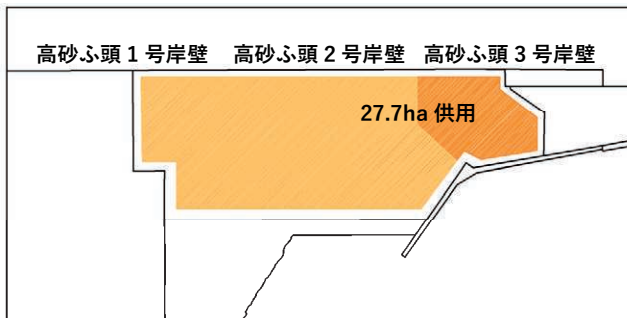
※2：リーファーコンテナ：冷凍・冷蔵貨物の輸送に使用される特殊コンテナ

**[第4ステージ (向洋地区ふ頭再編改良事業)] (高砂ふ頭3号岸壁 27.7ha 供用予定)**

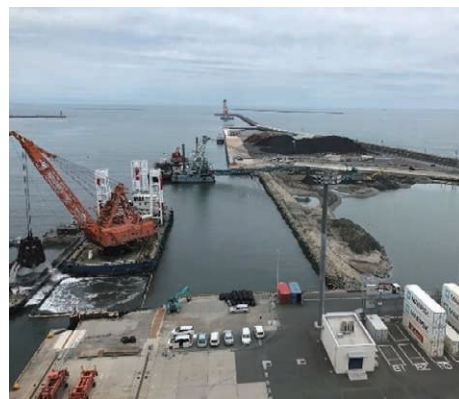
さらなるコンテナ取扱量の増加により、平成28(2016)年の取扱量は24.6万TEUを超え、高砂コンテナターミナルとしてのコンテナ取扱能力30万TEUに迫る取扱量となった。

また、取扱量の増加とともに入港船舶数も増えたことから、既存の岸壁延長600mではコンテナ船の沖待ちが発生するなど船混みしている状況となっていた。

これらコンテナ船の沖待ち解消とコンテナターミナル内の混雑解消を図るため、既存岸壁(水深14.0m)の190m延伸とふ頭用地造成(4ha)を平成29(2017)年度から令和5(2023)年度の6年で鋭意整備を進めている。



コンテナターミナル整備図面

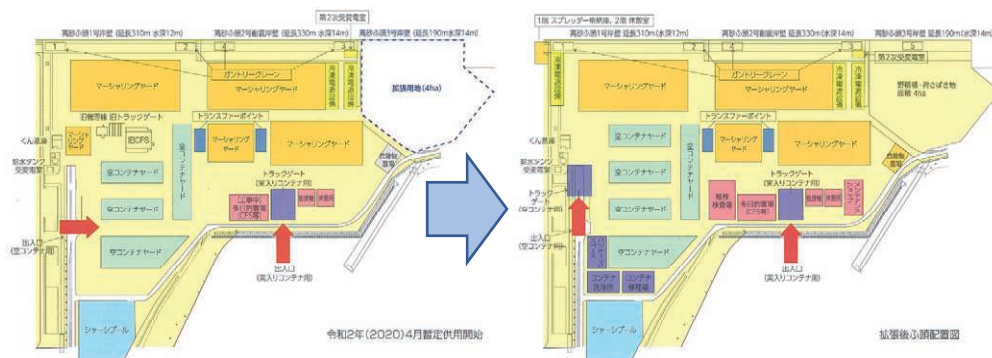


高砂ふ頭3号岸壁  
(令和2(2020)年6月の施工状況)



GC : ガントリークレーン  
CFS : コンテナフレートステーション

令和2(2020)年6月の配置図



拡張整備後の配置図



## ◆ コンテナターミナル整備状況と定期航路の変遷

令和 2(2020)年現在、高砂コンテナターミナルは、ターミナル面積約 27ha である。岸壁 2 バース(水深 14.0m、水深 12.0m)、ガントリークレーン 4 基体制で運営しており、平成 30(2018)年時点の取扱量は約 20 万 TEU となっている。また、コンテナ航路は国際コンテナ定期航路が 10 航路(韓国 2、中国 1、中国/韓国 6、ロシア 1)、京浜港とを結ぶ国際フィーダー航路が 4 航路就航している。

航路の変遷

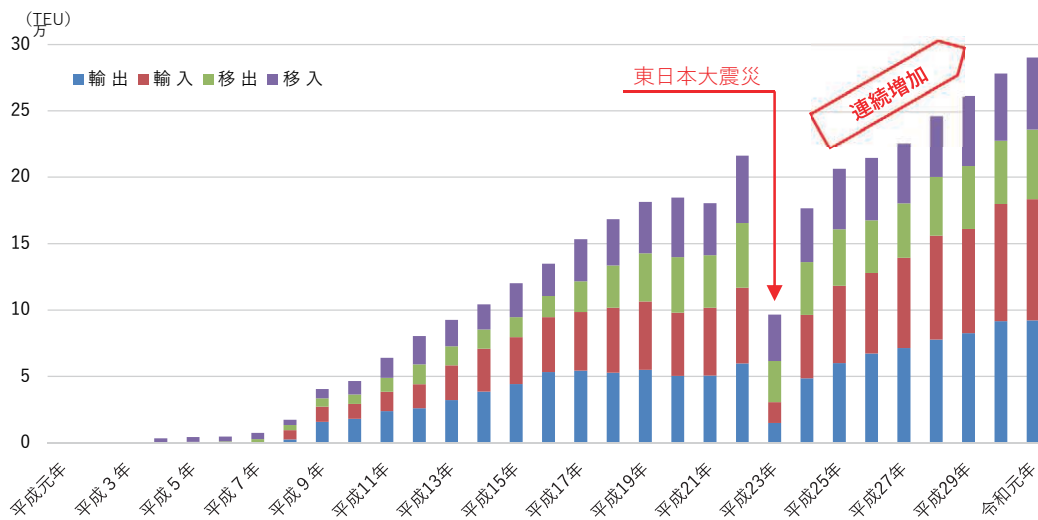
時 期	コンテナターミナル整備状況	国際コンテナ定期航路 ※1	国際フィーダー航路 ※1	そ の 他
平成 2 年 (1990 年)			東京港(大井 CT)～仙台港	
平成 6 年 (1994 年)	高砂ふ頭 1 号岸壁 (水深 12m)完成			
平成 7 年 (1995 年)	ガントリークレーン 1 号機供用開始	東南アジア定期航路 ※2		
平成 8 年 (1996 年)	コンテナターミナル 本格供用開始	北米・アジア・地中海 定期航路 ※2		
平成 9 年 (1997 年)	ガントリークレーン 2 号機供用開始	北米西岸定期航路		
平成 10 年 (1998 年)			横浜港(大黒・本牧 CT) ～仙台港	
平成 11 年 (1999 年)		アジア定期航路	東京港(晴海 CT)～仙台港	
平成 12 年 (2000 年)		韓国定期航路		
平成 13 年 (2001 年)	高砂ふ頭 2 号岸壁 (水深 14m)完成			特定重要港湾に昇格 港名を「仙台塩釜港」に
平成 14 年 (2002 年)	ガントリークレーン 3 号機供用開始	中国/韓国定期航路	清水港～東京港～仙台港	
平成 16 年 (2004 年)				国際物流ターミナル オープン
平成 18 年 (2006 年)	コンテナターミナル拡張 供用開始			横浜税関仙台コンテナ 検査センターオープン
平成 20 年 (2008 年)			京浜港～仙台港	
平成 21 年 (2009 年)	ガントリークレーン 4 号機供用開始	韓国航路増便 香港ダイレクト便		
平成 23(2011) 年 東日本大震災 港湾機能麻痺				
平成 23 年 (2011 年)				国際拠点港湾指定 みやぎ 45 フィートコンテナ 物流特区認定
平成 25 年 (2013 年)		韓国航路が中国に延伸		
平成 26 年 (2014 年)		韓国コンテナ定期航路 (2 航路)		
平成 27 年 (2015 年)		北米西岸コンテナ 定期航路 ※2 韓国コンテナ定期航路 極東ロシアコンテナ 定期航路		
平成 28 年 (2016 年)		韓国コンテナ定期航路	東京港～仙台港	
平成 30 年 (2018 年)		中国コンテナ定期航路		
令和元年 (2019 年)	新管理棟			
令和 2 年 (2020 年)	トラックゲート CFS 供用			
令和 3 年 (2021 年)	6ha 拡張完成予定 21.6ha⇒27ha			

※1 航路概略図を 85 頁に示す。 ※2 現在休止中

◆ コンテナターミナル取扱量の変遷

平成 8(1996)年のコンテナターミナル本格供用開始以降、コンテナ取扱量は順調に推移し平成 22 (2010)年には約 20 万 TEU となった。しかし、平成 23(2011)年 3 月の東日本大震災の発生により、港湾施設も甚大な被害を受けるとともに、各企業の生産機能なども甚大な被害を受け、物流機能が一時停止せざるを得ない状況となった。同年 6 月にはコンテナターミナル関係者の協力などにより業務を再開し、同月 8 日に震災後第一船目となる内航フィーダー船(近海郵船物流(株)・井本商運(株))が東京港へ向け出航した。その後取扱量も順調に伸び、平成 31(2019)年までは震災前の取扱量を 5 年連続で上回るなど、確実に機能回復が図られている。

しかし、世界的に猛威を振る新型コロナウイルス感染症拡大により、世界的な物流機能停滞などもあり、令和 2(2020)年の取扱量は、速報値で対前年比約 9 割の 27 万 TEU となった。

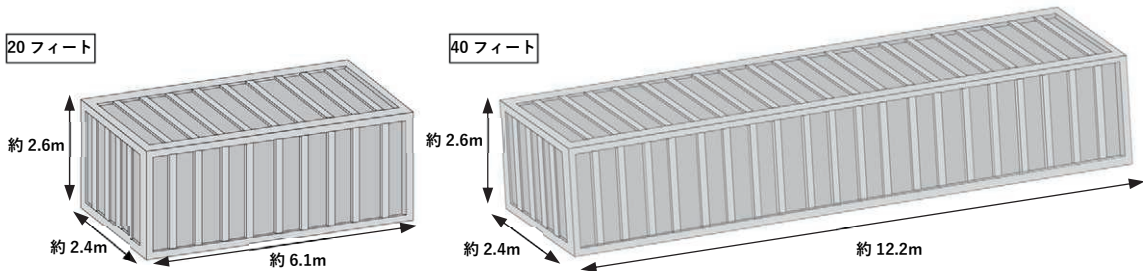


コンテナ貨物取扱量 (TEU)

※平成 8 年以前のデータは実入りコンテナのみ計上。

<コンテナの大きさ>  
 コンテナの大きさは国際標準化機構(ISO)により決められている。  
 20 フィート：2.6m×2.4m×6.1m  
 40 フィート：2.6m×2.4m×12.2m

<TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) >  
 20 フィートのコンテナに換算した貨物の容量を表す。  
 例えば、2TEU といえは、20 フィートコンテナ 2 個分程度の貨物量という意味になる。



## COLUMN

## 蒲生干潟と仙台港

仙台港建設当時の七北田川は、現在より約2km北側で仙台湾へと流れていたが、掘削や埋立てなどの開発により現在地に河口ができたことで蒲生干潟の原形となった。

蒲生干潟は、長さ860m、最大幅250m、水面積13haの小さな潟湖のうち約5ha部分を指しており、ここにはゴカイなどの底生生物が豊富に生息するなど、シギ・チドリ類、コアジサシ、コクガンなどの渡り鳥の中継地として良好な湿地環境が保全されている。

干潟は、東日本大震災の津波により壊滅的な被害を受けたが、自然回復力の強さや地元保全団体（蒲生を守る会）などの努力もあって、震災前の生態系を育む場として戻りつつある。

なお、港湾としては、災害復旧・復興において地元保全団体の意見を取り入れながら、形状も自然改変を極力少なくするとともに、コンクリート使用量を減らすなどできる限り自然環境への配慮を行った。



上空から見た蒲生干潟  
(平成4(1992)年撮影)



震災前の蒲生干潟(平成14(2002)年9月撮影)



震災後の蒲生干潟(令和元(2019)年11月撮影)