

## 8 特定重要港湾への昇格（平成13(2001)年4月1日）

塩釜港（仙台港区、塩釜港区）は平成13(2001)年4月に東北初の特定重要港湾に指定された。

これまで塩釜港は、宮城県の海の流通拠点として重要な役割を果たしていたものの、国際貿易港に位置付けられるためには特定重要港湾への昇格が重要なカギを握っていた。昭和50(1975)年代から塩釜港の重要港湾から特定重要港湾への格上げが度々話題になっており、平成2(1990)年度には『仙台国際貿易港整備促進協議会』及び『仙台港整備運営協議会』が仙台国際貿易港の特定重要港湾への昇格に向けた陳情を始めたため、特定重要港湾昇格を政府要望の重要事項として取り組んで行くことになった。

特定重要港湾への昇格が叶わないまま、平成5(1993)年度に『石巻港建設促進期成同盟会』が石巻港と塩釜港（塩釜港区、仙台港区）の二港合併による特定重要港湾への昇格陳情を開始した。

その後、平成7(1995)年度には『石巻港建設促進期成同盟会』、『仙台国際貿易港整備促進協議会』と『仙台港整備運営協議会』がそれぞれ塩釜港（塩釜港区、仙台港区）・石巻港・松島港の三港合併による特定重要港湾への昇格の陳情を開始し、併せて、宮城県が政府要望重点事業として、三港合併による特定重要港湾への昇格要望を行った。

しかし、平成8(1996)年度時点において、運輸省（現国土交通省）から「背後経済圏の一体性がないこと」や「各港間の距離がありすぎる」と等の理由から、港湾統合による特定重要港湾昇格が難しいとされ、三港合併による特定重要港湾の昇格が見送られることになった。

翌平成9(1997)年度からは、改めて塩釜港（塩釜港区、仙台港区）として特定重要港湾昇格を要望したが、運輸省（現国土交通省）からは『特定重要港湾の定義』及び『配置見直し』を平成13(2001)年度に実施するとの理由により留保されたものの、平成13(2001)年4月に東北初・全国で22番目の特定重要港湾に指定され、この昇格を機に港名を『塩釜港』から『仙台塩釜港』に変更した。



特定重要港湾指定当時の仙台塩釜港  
（平成13(2001)年9月24日）



稼働するガントリークレーン  
（高砂コンテナターミナル）

## ○ 特定重要港湾への経緯

時 期	概 要
平成 2～6 年度 (1990～1994 年)	「仙台国際貿易港整備促進協議会(現仙台国際貿易港整備利用促進協議会)」「仙台港整備運営協議会」が連名で仙台国際貿易港の特定重要港湾昇格を陳情
平成 3～6 年度 (1991～1994 年)	宮城県が政府要望重点事業として、同港の特定重要港湾への昇格を要望
平成 5～6 年度 (1993～1994 年)	「石巻港建設促進期成同盟会」が石巻港と塩釜港(塩釜港区、仙台港区)の二港合併による特定重要港湾昇格の陳情開始
平成 7～8 年度 (1995～1996 年)	「石巻港建設促進期成同盟会」が塩釜港(塩釜港区、仙台港区)、石巻港及び松島港の三港合併による特定重要港湾昇格を陳情
平成 7～8 年度 (1995～1996 年)	「仙台国際貿易港整備促進協議会」「仙台港整備運営協議会」が連名で塩釜港(塩釜港区、仙台港区)、石巻港及び松島港の三港合併による特定重要港湾昇格の陳情開始
平成 7 年度 (1995 年)	宮城県が政府要望重点事業として、上記三港の合併による特定重要港湾への昇格を要望
平成 8 年度 (1996 年)	平成 9(1997)年度概算要求において、三港合併による「特定重要港湾」による予算要求が見送られる
平成 9 年度 (1997 年)	塩釜港(塩釜港区、仙台港区)単独での特定重要港湾昇格を要望したが、指定要件を満たしていないとして見送られる
平成 10 年度 (1998 年)	昇格再要望に対し、指定要件は満たすものの今後動向を見極める必要があるとして昇格が見送られる
平成 11 年度 (1999 年)	運輸省から平成 13(2001)年度の「特定重要港湾の定義」及び「配置の見直し」のため昇格が見送られる
平成 13 年 4 月 (2001 年)	港湾法における特定重要港湾に指定、港名を「塩釜港」から「仙台塩釜港」に変更

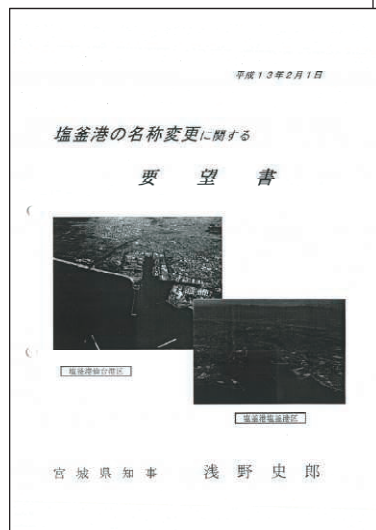
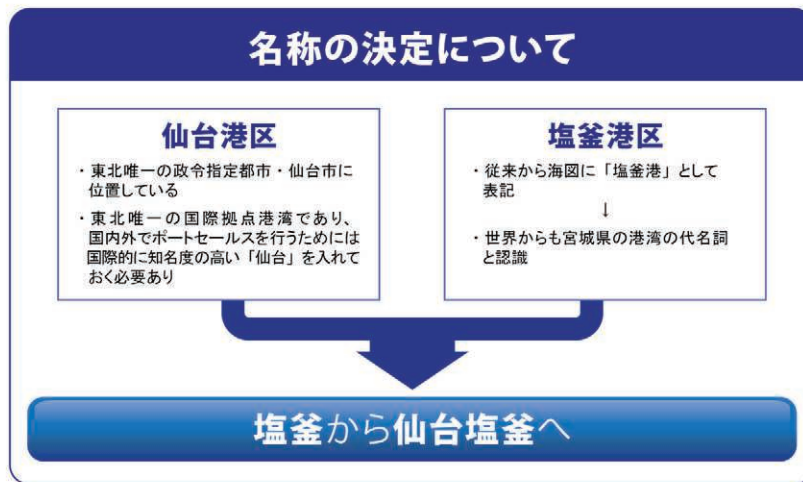
COLUMN

「塩釜」から「仙台塩釜」へ

塩釜港は、平成13(2001)年4月の特定重要港湾昇格に併せ、港湾法上の名称を「塩釜」から「仙台塩釜」への変更が検討された。

一方、港則法上は「塩釜」であり、港湾法上の港名変更をすると港湾法と港則法に違いが生じ混乱を招く恐れがあった。

このため、港則法施行令を改正し港則法上の名称を「仙台塩釜」に変更することにより、港湾法及び港則法を「仙台塩釜」に統一を行い名実ともに「仙台塩釜港」となった。



塩釜港の名称変更に関する要望書

塩釜港の名称変更に関する要望

昨年末に発表された平成13年度政府予算案に「塩釜港」の特定重要港湾への昇格が盛り込まれ、仙台市、塩釜市や東北経済連合会、仙台商工会議所をはじめとする地元市町及び地元経済界とともに感謝申し上げます。

港湾管理者としましては、今後仙台市と塩釜市にまたがる「塩釜港」が東北を代表する国際海上輸送網の拠点としてさらなる発展を遂げるため、特定重要港湾への昇格を機に港の名称を地域一帯を表す「仙台塩釜港」に変更していきたいと考えております。

このため、仙台市、塩釜市をはじめとする地元の合意を得て名称を変更するよう作業を進めております。

それと併せて港則法の名称と港湾法の地域指定の名称も変えていただきたく要望いたしますので、特段の御配慮を賜りますようお願いいたします。

記

1 港則法の規定する名称を「塩釜港」から「仙台塩釜港」に変更すること。

2 港湾法の規定する地域指定の名称を「塩釜港」から「仙台塩釜港」に変更すること。

# 9 東日本大震災からの復旧・復興

## ◆ 東日本大震災の概要

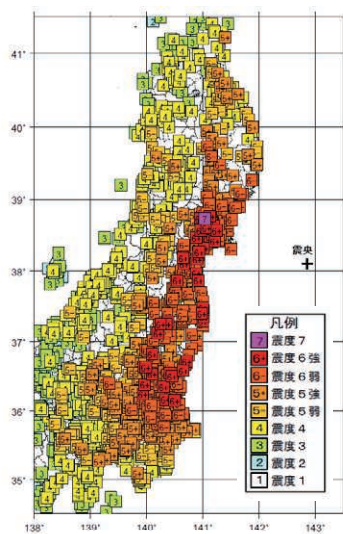
平成 23(2011)年 3 月 11 日 14 時 46 分、三陸沖(牡鹿半島の東南東約 130km)でマグニチュード 9.0、国内観測史上最大の地震が発生した。また、太平洋沿岸を中心に高い津波を観測し、特に東北地方から関東地方の太平洋沿岸では甚大な被害があった。

宮城県内の被害状況は、令和 2(2020)年 12 月現在で死亡者(関連死含む)10,567 名、行方不明者 1,217 名、負傷者は 4,145 名に上り、仙台市だけでも死者は 923 名で、特に、沿岸市町は津波により甚大な被害を受けた。

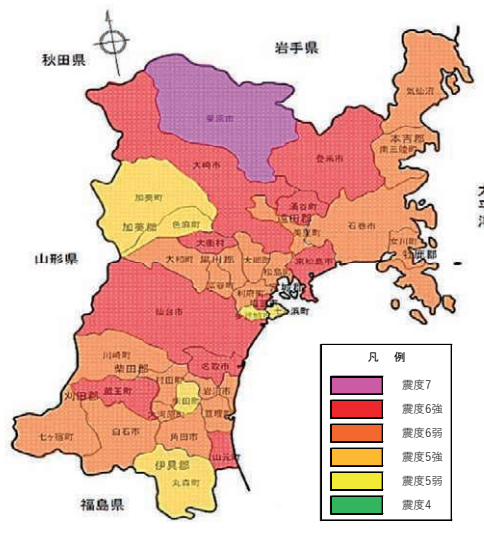
同年 4 月 1 日に「東日本大震災」と命名されたこの災害は、巨大地震と巨大津波による被害にとどまらず、東京電力福島第一原子力発電所の事故が加わった未曾有の大災害となった。

### <地震動について>

宮城県内では栗原市で最大震度 7 を観測、仙台市では次いで震度 6 強を観測した。県内全域で震度 5~7 という強い揺れを観測している。



震度分布図



宮城県震度分布図

### 県内地震規模

仙台市	6 強	登米市	6 強	川崎町	6 強	富谷町	6 弱
石巻市	6 弱	栗原市	7	丸森町	5 強	大衡村	6 強
塩竈市	6 強	東松島市	6 強	亘理町	6 弱	色麻町	5 強
気仙沼市	6 弱	大崎市	6 強	山元町	6 強	加美町	5 強
白石市	6 弱	蔵王市	6 強	松島町	6 弱	涌谷町	6 強
名取市	6 強	七ヶ宿町	不明	七ヶ浜町	5 強	美里町	6 弱
角田市	6 弱	大河原町	6 弱	利府町	6 弱	女川町	不明
多賀城市	6 弱	村田町	不明	大和町	6 弱	南三陸町	6 弱
岩沼市	6 弱	柴田町	5 強	大郷町	不明		

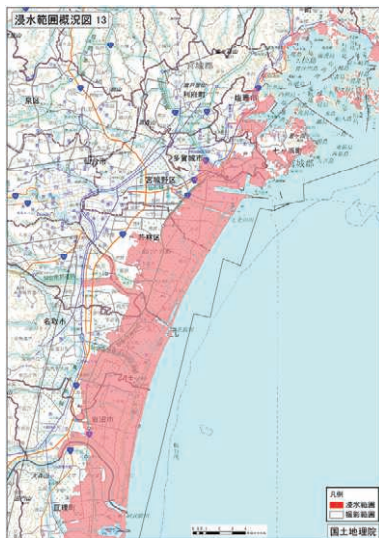
赤字：震度 6 強以上

<津波について>

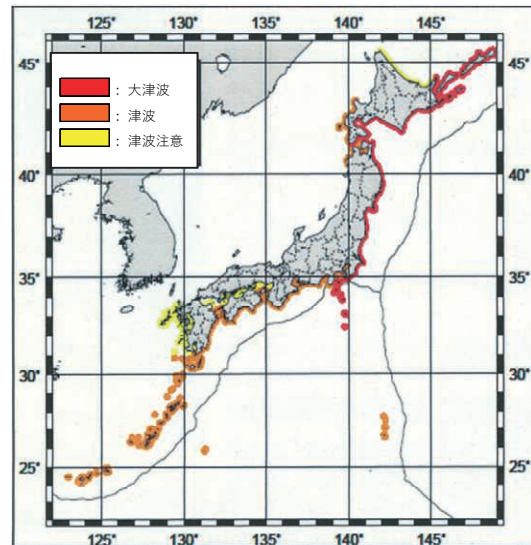
地震発生直後の3月11日14時49分、津波警報<大津波>が岩手県、宮城県、福島県に発表された。

地震発生から2日後の13日17時58分の津波注意報解除まで、津波に対する警戒が続いた。遡上した津波は斜面にその痕跡を残し、宮城県内では、女川町で最大34.7mを記録した。その後の調査結果によると、仙台港は7.2m以上の津波が襲来したものと推定された。

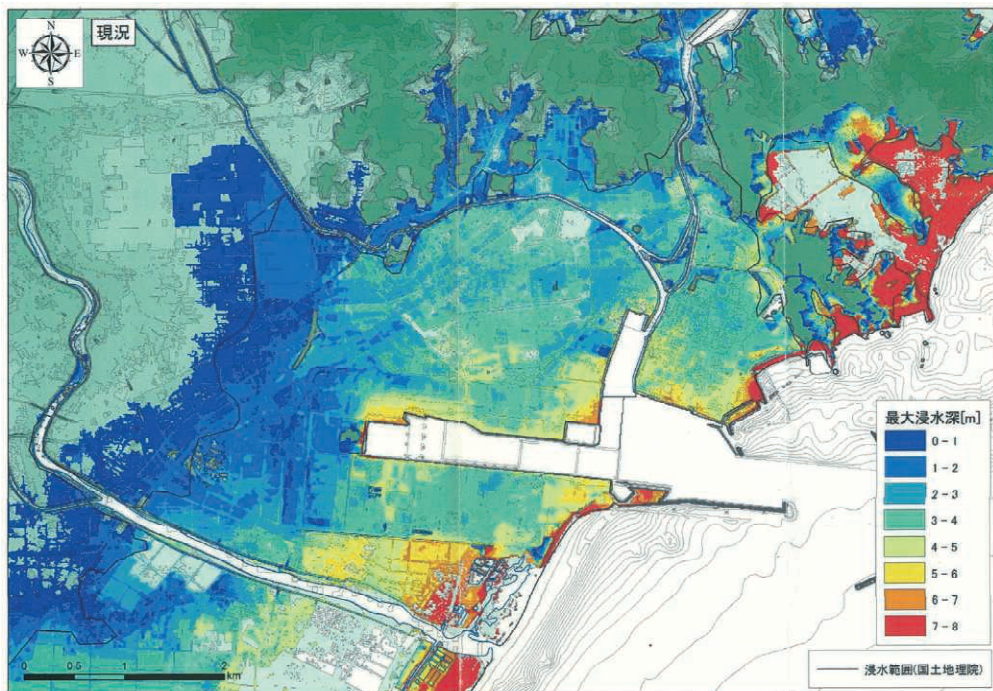
大津波により宮城県沿岸部は壊滅的な被害を受けており、仙台港区もほぼ全域が浸水するなど、甚大な被害を受けた。



浸水範囲状況図(気象庁)



津波警報図 (気象庁)



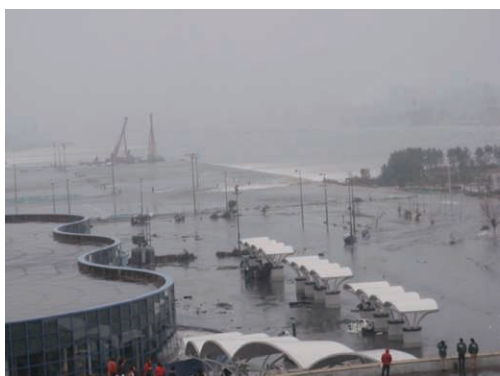
仙台塩釜港(仙台港区)浸水範囲図(平成 23(2011)年 8 月、宮城県)



津波襲来状況（夢メッセ周辺）



津波襲来状況（夢メッセ周辺）



津波襲来後（夢メッセ周辺）



津波襲来後（中野幹線）

○ 港湾施設の被害状況

宮城県内の港湾施設の被害は、航路・泊地の埋没、エプロンの沈下、防波堤の沈下・損壊、荷捌地・野積場の沈下、護岸倒壊、防潮堤沈下・損壊、上屋流失・損壊、緑地施設の流出・損壊など、災害査定申請件数 302 件、決定額 891 億円と甚大であった。

このうち、仙台港区の査定決定は災害負担法分 41 件約 70 億円、環境関連分 9 件約 7 億円であった。

宮城県内 港湾施設被害状況

工種 区分	事業区分	被害額 (令和2年9月30日時点)		災害査定		
		件数	金額(円)	申請件数	申請額(円)	決定額(円)
港湾	災害負担法	420	41,893,000	215	37,114,219	36,477,845
	環境関連	5	808,000	10	793,007	777,031
	県単独災等	76	5,231,700	-	-	-
	特別会計	52	6,296,000	-	-	-
	小計	553	54,228,700	225	37,907,226	37,254,876
海岸	災害負担法	116	52,345,000	77	52,499,331	51,880,092
	県単独災等	22	2,222,400	-	-	-
	小計	138	54,567,400	77	52,499,331	51,880,092
合計		691	108,796,100	<b>302</b>	<b>90,406,557</b>	<b>89,134,968</b>

○ 港湾施設被災状況



中野ふ頭岸壁



倉庫火災



中野地区背後地



出典：国土地理院



フェリーふ頭岸壁



高砂コンテナターミナル



漂流する被災コンテナ



向洋海浜公園駐車場

## ◆ 港湾機能の回復

### ○ 臨港道路及び航路泊地の啓開

沿岸部に漂着したがれきや津波堆積物、被災車両・船舶等が打ち上げられ、港湾の早急な機能回復の為に迅速に処理を進める必要が生じた。

作業船を保有している地元の港湾建設会社は、津波で被災し連絡が取れない状況であった。そこで県は、大手港湾建設会社が加盟する社団法人・埋立浚渫協会と連絡を取り、当時県は埋立浚渫協会と防災協定を締結していなかったため、協定を締結している東北地方整備局に作業船の派遣を要請し、対応することとなった（平成23(2011)年3月12日）。

偶然にも相馬港にいた起重機船が沖合で待機していたことから、仙台港区に向かうこととなり、震災3日目には仙台港区沖に到着、津波警報の解除を待った。3日目の3月13日の17:58に津波注意報が解除され、翌朝の日の出と共に仙台港区の作業を開始した。

啓開作業※1については、航路・泊地にコンテナ、自動車、がれきが堆積しており、これを短時間で撤去することは困難であった。そのため、入港する船舶に対応する水深で撤去をすすめ、暫定水深で供用開始する方策とし、海上保安部と粘り強く協議した。緊急物資船は水深7.5m、フェリーは水深8.5m、自動車輸送船は水深11.0mで対象岸壁まで集中して啓開にあたることにした。

この結果、緊急物資輸送船は3月17日に仙台港区高松耐震岸壁に着船した。これは地元紙の第一面に大きく取り上げられ、復興のシンボルとして復興に当たる人々への支えとなった。なお、4月1日には一般貨物船の入港が可能となった。



航路啓開の様子

### ○ 石油関連施設への対応

今回の津波では仙台港区の石油精製所が被災し、火災も発生、東北全域への油の供給が停止した。これにより、避難所、一般家庭だけでなく震災対応に従事する緊急車両、応急工事用重機の油不足が重大な問題として浮上した。幸いなことに、塩釜港区の油槽所の被災が軽微だったことから、この油槽所をフル稼働させるため、急遽、塩釜航路（外航航路）の啓開作業が行われた。

平成23(2011)年3月21日、待望の油運搬船（2千kl級）入港により、県内の油不足解消に向けた第一歩を踏み出した。その後、5千kl級の油運搬船に対応したがれき撤去等が行われ、知事による油の安全宣言が出された。

※1 「啓開」とは、道路や航路の障害物を取り除いて、車両や船舶などを通行可能にすることを指す。



### ○ 緊急支援物資貨物船の受入体制

入港船舶のバース調整等の窓口である仙台塩釜港湾事務所も被災したことから、港湾課が入港船舶の調整を行う窓口となり、港長（宮城海上保安部）、港湾荷役業者（三陸運輸(株)・塩竈港運(株)）等の関係者との調整を図り、緊急支援物資船の入港支援を行った。また、荷役作業については、仙台塩釜港の港湾運送事業者である三陸運輸(株)と塩竈港運(株)が共同で対応を行った。緊急支援物資の荷役・輸送にあたっては、県の災害対策本部と連携を図り、燃料や作業従事者の水・食料等の確保、シャーシ輸送用のトラクター及び運転手は、関係団体の協力を受け確保することができた。



緊急支援物資を積んだ「海翔丸」

平成 23(2011)年 3 月 17 日（高松ふ頭 1 号岸壁：耐震岸壁）

### ○ 港湾の安全管理及び保安体制

仙台塩釜港・石巻港では、改正 SOLAS 条約※1（平成 14(2002)年 12 月採択、平成 16(2004)年 7 月発行）を受けた国内法である「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」により、国際テロ対策の一環として、保安の確保のために必要な措置を講じることが義務付けられ、平成 17 年度より必要な保安設備の整備と警備業者への委託による港湾施設の出入管理及び巡回警備を実施してきた。

震災直後は、保安設備が被災し、港湾周辺地域において不審者による港湾内の残存貨物や事業所への侵入、震災廃棄物集積所近辺での廃棄物の不法投棄、被災車両仮置場での盗難などが発生するなど、テロ対策に加えて港湾施設管理の観点からの警備も必要であった。

そのため、港湾施設警備の受託事業者による港湾施設や震災廃棄物の集積場、港湾内の遺体安置場等の巡回警備を強化し、当面の安全確保を図った。

その後、港湾の復旧に伴い外航船舶の寄港が増加したことから、外航船舶着岸時の対応についても、国の承認を得て、損壊したフェンス等の保安設備が復旧するまでの間の経過措置として、従前の保安設備が果たしてきた機能を人的な警備の強化で補完する対応を行った。

※1 SOLAS 条約（海上における人命の安全のための国際条約（International Convention for the Safety of Life at sea）は、海上における人命の安全を守ることを目的として 1974 年に採択され、1980 年 5 月に発行した条約である。2002 年の改正により、船舶と港湾施設の保安対策が強化され、国際航海船舶及び港湾施設の立入制限区域の設定、出入管理等を定める保安計画の策定、保安職員の配置などが定められた。

## ◆ 災害廃棄物処理への対応

### ○ 仮置き場の確保

震災及びそれに伴う津波の被害により多量のがれき及び漂流ごみが発生した。港湾の早期機能回復には、これらのがれき及び漂流ごみを迅速に処理するため、適切な仮置き場が必要であった。このため、県環境生活部が沿岸市町（多賀城市、塩竈市、七ヶ浜町）から災害廃棄物の処理を受託した「災害廃棄物処理業務(宮城東部ブロック)」に対し、拡張工事中の高砂コンテナヤード拡張用地をがれきの仮置き場として貸与した。なお、同廃棄物処理業務では、臨港区域に立地する JFE スチール(株)及び JFE 条鋼(株)が所有する工場跡地も活用するなど、中間処理（再資源化等）が行われた。



自動車集積箇所（旧みなと公園）



がれき集積箇所（旧港湾事務所）



災害廃棄物の仮置き場

### ○ 災害発生土砂の活用

仙台港の早期航路啓開には、津波堆積物などの災害発生土砂の処分場の確保が重要であった。幸いにも、仙台港区高松2号ふ頭が整備中であったことから、この埋立てに災害発生土砂を利用することとした。なお、緊急発生土砂の埋立てに際し、公有水面埋立免許の「設計概要変更許可(埋立柱材の変更)」申請を行った。

### ○ 被災コンテナの処分

高砂コンテナヤード内に散乱したコンテナ貨物については、外観及びコンテナ番号等により船社・荷主が特定できたため、原則その持ち主が処理を行うことにした。しかし、航路、泊地の安全確保及び港の早期再開を図る必要があったため、被災状況ごとに処理方法を取りまとめ、荷主等が所有権を放棄したコンテナについては一時的に高砂2号ふ頭へ保管のうえ、県港湾課が処理を行った。



高砂ふ頭の被災コンテナ

- ・ 航路・泊地に流出したコンテナ：335本
- ・ コンテナヤード内に散乱したコンテナ  
実入り：1,056本、空：1,578本
- ・ コンテナヤード外(離島・海岸等)に  
漂着したコンテナ：190本

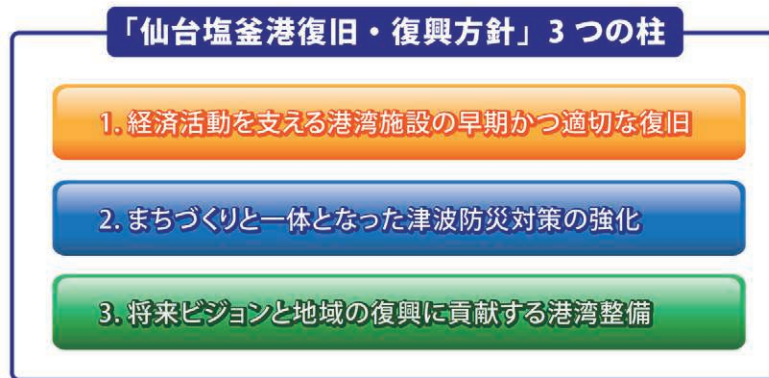
出典：「東日本大震災によって被災した  
コンテナ貨物の処理について」  
(H23.6)説明資料より

### ○ その他港湾区域内の震災廃棄物処理

被災車両については県震災廃棄物対策課、被災小型船舶については県水産業基盤整備課の各処理スキームに則り、所有者の特定と連絡を行うなど、必要な手続きを経た上で処理を進めた。

◆ 復旧及び復興への取り組み

東北唯一の国際拠点港湾として、東北地方全体の産業・物流を支えてきた仙台塩釜港の復旧・復興は、地域経済の回復はもとより、東北地方の力強い復興にとっても極めて重要であった。このため、地元関係者が一丸となって復旧・復興に取り組むため、仙台商工会議所をはじめとした港湾関係者、国、県などがメンバーとなる「仙台塩釜港復興会議」を立ち上げ『仙台塩釜港復興決議』を採択した。また、同年の平成 23(2011)年 8 月 8 日の第 3 回仙台塩釜港復興会議において「仙台塩釜港復旧・復興方針」を取りまとめた。



第 1 回復興会議(三浦副知事挨拶)

～産業・物流復興プラン～  
仙台塩釜港復旧・復興方針

平成 23 年 8 月 8 日  
仙台塩釜港復興会議

仙台塩釜港復興決議

仙台塩釜港は、東北地方唯一の特定重要港湾であり、東北における国際輸送の拠点として、これまで官民一体となって整備・利用の促進を図ってきた。

しかしながら、平成 23 年 3 月 11 日、いわゆる東北地方・太平洋沖地震による大津波の発生によって、仙台塩釜港及びその周辺地区はこれまでの想定を遙かに上回る壊滅的な状況に陥り、最大の危機に直面することとなった。

被害は、未だその全貌が明らかにならないほど甚大ではあるが、我々は、港湾における物流関係者として長年にわたって地域経済を支えてきたという自信と誇りを胸に、必ずや再起を遂げ、早期復興を図るため、次の事項について積極的に取り組んでいくこととする。

- 一 仙台塩釜港の港湾施設の早期復旧、供用開始を行うこと。
- 一 仙台塩釜港臨港地区及びその周辺地区における物流、商工業関連産業の早期復興を支援すること。
- 一 仙台塩釜港の復興に当たっては、これまで以上に港湾物流機能の集積が図れるよう総合的な対策を実施すること。
- 一 上記事項について早期に実現させるため、一体となって関係機関に対し強く働きかけを行うこと。

以上、決議する。

平成 23 年 4 月 2 日  
仙台塩釜港復興会議  
宮城県  
仙台国際貿易港整備利用促進協議会  
仙台塩釜港振興会



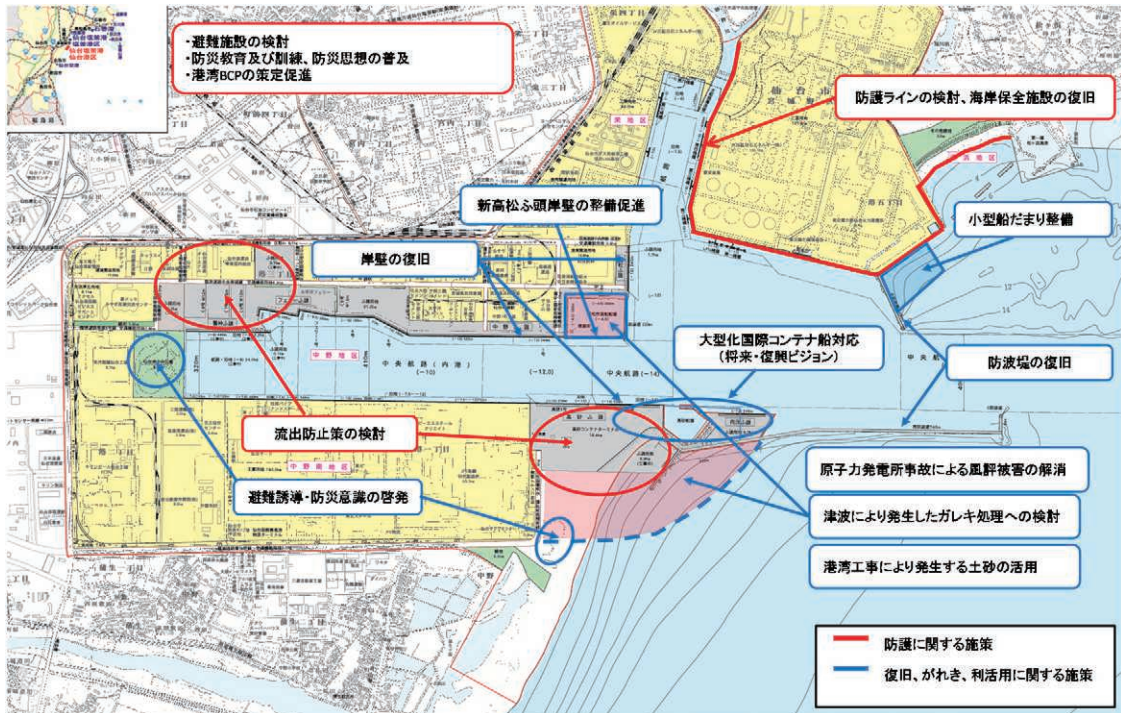
第 2 回復興会議



第 3 回復興会議

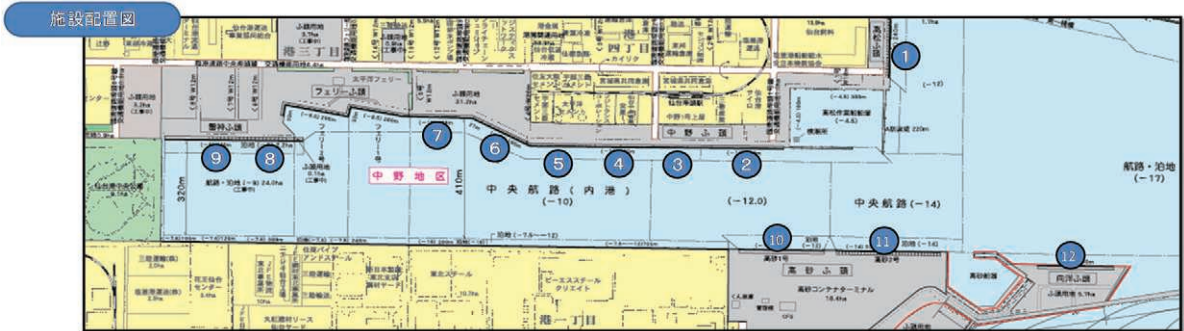
○ 仙台塩釜港復旧・復興方針（平成 23(2011)年 8 月 8 日：仙台塩釜港復興会議）

被災した港湾施設は概ね 2 年を目途に、機能の本格復旧が目指された。復旧にあたっては、定期的に利用者調整会議を開催し、港湾利用と工事との調整を図っていった。



仙台塩釜港仙台港区 復旧・復興方針(平成 23(2011)年 8 月 8 日時点)

番号	施設名	水深	主な取扱品目	平成23年度												平成24年度												平成25年度	平成26年度
				4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3		
①	高松埠頭	-12m	製材	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
②	中野1号	-12m	穀物	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
③	中野2号	-10m	紙・バルブ	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
④	中野3号	-10m	完成自動車	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑤	中野4号	-10m	完成自動車	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑥	中野5号	-10m	完成自動車	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑦	中野6号	-10m	鋼材	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑧	雷神1号	-7.5m	完成自動車	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑨	雷神2号	-9m	完成自動車	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑩	高砂1号	-12m	コンテナ	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑪	高砂2号	-14m	コンテナ	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
⑫	向洋	-12m	石炭	[Timeline bars for restoration and utilization]																									
仙台塩釜港海岸				[Timeline bars for restoration and utilization]																									



仙台塩釜港仙台港区 復旧計画(案)(平成 23(2011)年 8 月 8 日時点)

○ 高砂コンテナターミナルの再開

高砂コンテナターミナルも甚大な被害を受け、一時的に港湾機能が停止したことにより、宮城県内や、東北地方の経済活動や運輸業界にも大きな影響をもたらした。東北の復旧・復興には、国際拠点港湾である仙台塩釜港の一日も早い機能回復が不可欠と考え、早期復旧を進めた。

その後の懸命な復旧作業により、同年内には高砂ふ頭2号岸壁が船長と同じ270mまで供用範囲を伸ばしたことで、北米航路の大型コンテナ船が就航可能となった。

使用不能となっていたガントリークレーン4基についても、約半年後の9月に2号機が、1年後の4月までに4基全ての復旧が完了した。



ガントリークレーン2号機復旧



高砂コンテナターミナル復旧状況

発災から3ヶ月後の6月には、高砂コンテナターミナルの復旧が進み、内航フィーダー4社のサービスも再開した。再開後の取扱量は順調に伸び続け、京浜港経由による輸出入は震災前のように戻り始めた。

<各社再開日>

- 6月8日 近海郵船物流(株)  
井本商運(株)
- 6月23日 鈴与海運(株)
- 7月8日 (株)横浜コンテナライン

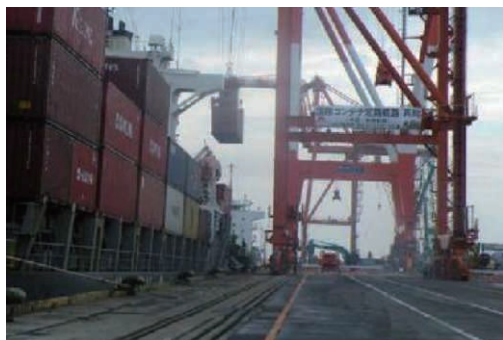


平成 23(2011)年 6 月 8 日 コンテナ再開

また、内航フィーダーが再開して約3ヶ月後には、国際コンテナ定期航路も再開した。復興が進むにつれ、コンテナターミナルの開発も進み、定期航路の増便・延伸も進んだ。

<各定期航路再開日>

- 平成 23(2011)年 9 月 30 日 中国/韓国航路 再開
- 平成 24(2012)年 1 月 22 日 北米西岸/東南アジア航路 再開
- 平成 24(2012)年 3 月 30 日 中国/韓国航路 再開



平成 23(2011)年 9 月 30 日  
国際コンテナ定期航路再開(南星海運(株))

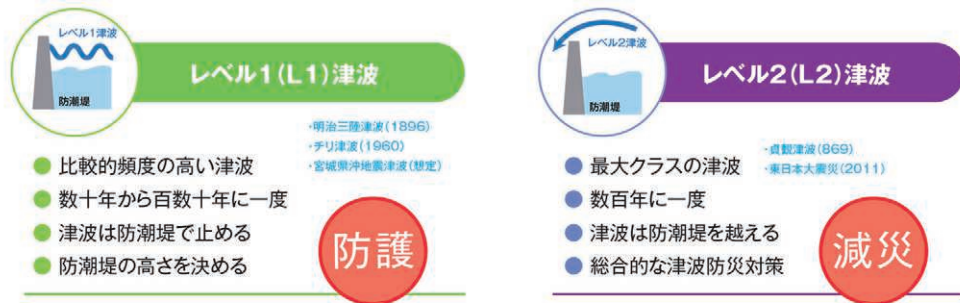


平成 24(2012)年 1 月 22 日  
北米西岸/アジア航路 再開

◆ 津波に対する海岸堤防・防潮堤等の整備

<新しい津波防災の考え方>

津波対策における津波レベル（想定津波高）は2段階に定義されている。



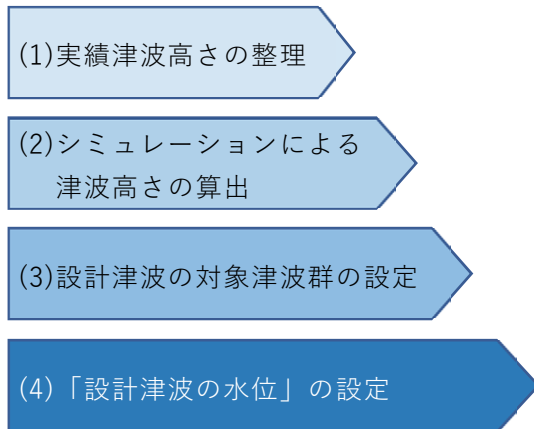
出典：宮城モデル

<設計津波の設定単位>

沿岸域を湾の形状や自然条件等から勘案して、海岸線ごとに分割して設定した。これより、宮城県沿岸部は22地域海岸に分割され、仙台港区は「七ヶ浜海岸①②」に位置する。設計津波の水位の設定方法は、下図の(1)～(4)の4段階で設定した。

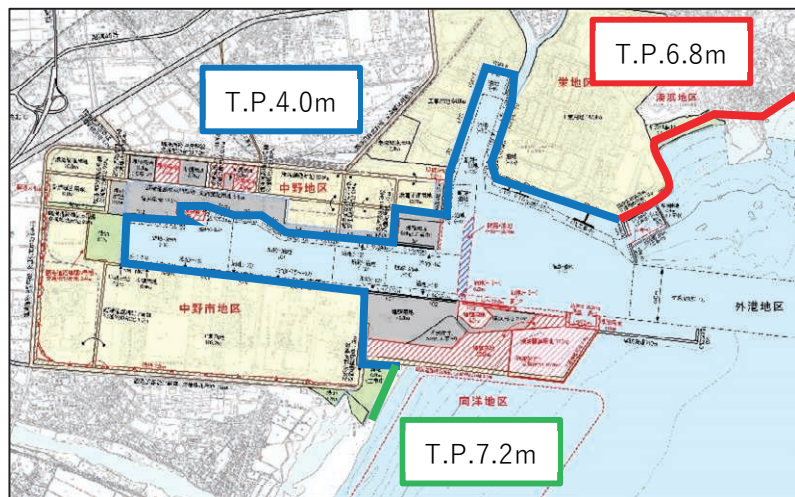


宮城県の地域海岸分割図



設計津波の水位の設定方法

仙台港区の防潮堤計画高は、『掘込式港湾』で開口部が狭く津波高の減衰効果が見込まれること、『第一線堤』と見なせる沖防波堤があることなどを踏まえ、津波シミュレーション結果に基づき、特殊計画堤防高として設定した。



仙台港区：防潮堤高さ

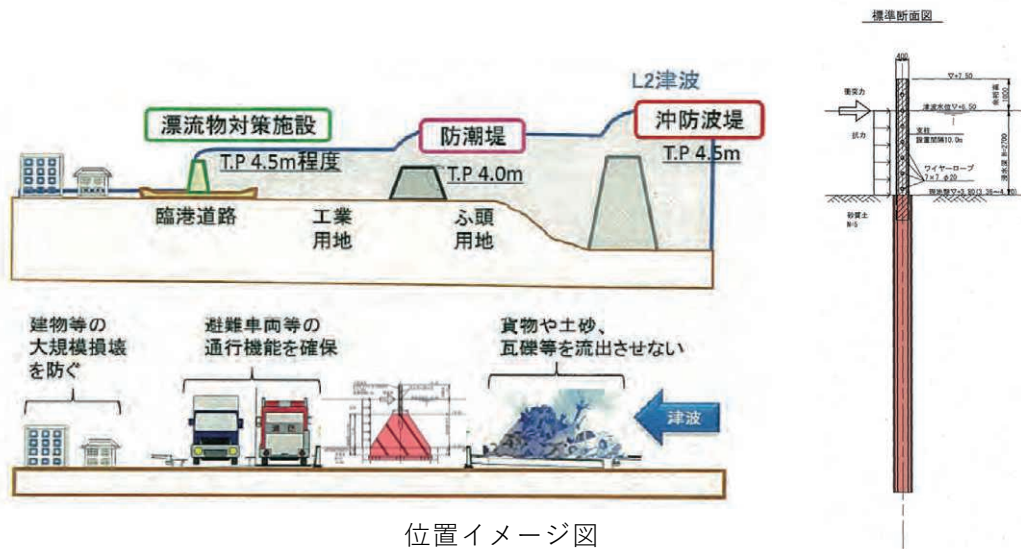


< 仙台港区における津波漂流物対策 >

東日本大震災では津波そのものの被害もさることながら、港湾貨物などの漂流物による2次被害も多かった。そのため、レベル1津波に対しては、水際線の防潮堤整備を行い、レベル2津波に対しても港湾背後に港湾貨物等が流出することによる家屋への被害抑制や緊急輸送路・避難路を確保するために必要な対策を講じた。

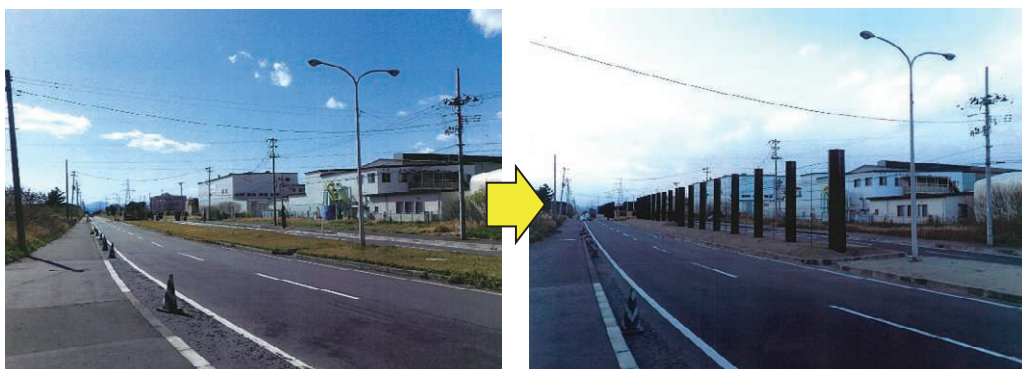
〔事業内容〕

- ・ 事業名：社会資本整備総合交付金 仙台塩釜港仙台港区海岸効果促進事業
- ・ 延長：L=5.82km
- ・ 構造等：臨港道路の中央分離帯を利用したガードケーブル形式
- ・ 整備期間：平成 27(2015)年度～令和 3(2021)年度



位置イメージ図

出典：災害に強いまちづくり宮城モデルの構築



津波漂流物対策施設設置工事（臨港道路蒲生幹線）

## COLUMN

## みやぎ 45 フィートコンテナ物流特区

45 フィート国際海上コンテナは、平成17(2005)年に ISO (国際標準化機構) において規格化され、アジア主要国間、米国～中国間において利用が拡大しているが、日本国内では普及しておらず国際化への対応が遅れていた。45 フィートコンテナは、40 フィートコンテナと比較し、約 1.5 m 長く、純積載容量では約 27%多いことから比較的軽い荷 (タイヤ製品、アパレル等) の輸送に有利となっている。



45 フィートコンテナ輸送実験  
(平成 22(2010 年)11 月 19 日)

物流の効率化に取り組んでいる荷主企業からは 45 フィートコンテナ利用の要請が高まっていたが、法令基準では、当該車両の長さに対する通行条件が厳しく、普及されにくい状況であった。そのため、行政及び関係機関との協働・連携により、公道輸送の実証実験などを実施し、45 フィート国際海上コンテナによる効率的な物流の実用化に向けた課題解決に取り組むことで、国内で初めて「みやぎ 45 フィートコンテナ物流特区」として実現したものである。

<みやぎ 45 フィートコンテナ物流特区の概要>

区域：宮城県の全域

適用される規制の特例措置：「45 フィートコンテナの輸送円滑化事業」

45 フィートコンテナ用セミトレーラ連結車の通行手続きの円滑な運用に向けて、セミトレーラ連結車の長さの基準を緩和し、40 フィートコンテナ用セミトレーラ連結車と同等の通行条件 (長さに対応したものを適用することを可能とする。

年月		内容
平成 17(2005)年	-	45 フィートコンテナが ISO で規格化
平成 18(2006)年	10 月	企業から 45 フィートコンテナの利用要望
平成 22(2010)年	10 月	国が「政府の対応方針」を公表
	11 月	県内で公道輸送実験
平成 23(2011)年	1 月	国が特区の「基本方針」を公表
	2 月	国に「認定申請書」を提出
	3 月	構造改革特区認定
	9 月	公道輸送開始

# 10 東北における自動車関連産業拠点化への対応

## ◆ 東北に進出する自動車関連産業

仙台市中心部から約 20km 北に、昭和 63(1988)年に分譲開始された仙台北部中核工業団地がある。この工業団地は、仙台市を母都市として先端技術産業や学術研究機能の集積を図ることを目的とした仙台北部中核テクノポリス構想の生産拠点として開発され、大規模な立地環境が整備されている。

平成 5(1993)年代に関東自動車工業(株)岩手工場が立地し、平成 23(2011)年には宮城県大衡村にセントラル自動車(株)の宮城工場が稼働開始し、平成 24(2012)年度にはトヨタ自動車(株)の東北での生産台数は 54 万台となった。今般、トヨタ自動車(株)により中部、九州と並ぶ「国内生産の第 3 の拠点」としての位置付けが示されるなど、自動車関連産業の戦略的拠点としての重要性が高まってきている。

平成 24(2012)年 7 月には、セントラル自動車(株)、関東自動車工業(株)、トヨタ自動車東北(株)が経営統合し「トヨタ自動車東日本(株)」が発足し、本社が大衡村(セントラル自動車(株))に置かれるなど、東北の自動車産業の拠点化がさらに加速されることが見込まれている。

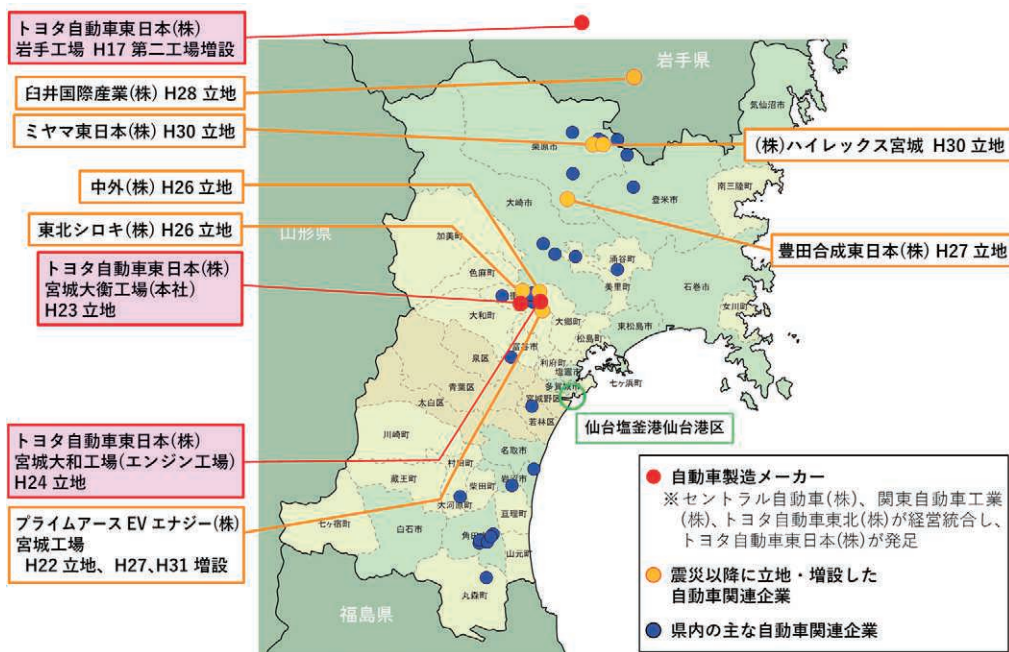
自動車の部品工場は県内に 300 社ほどあり、トラックなどで高速道路を利用して組立工場に集められる。



北部中核工業団地



トヨタ自動車東日本(株) 本社・宮城大衡工場



県内の主な自動車関連企業と震災後に立地・増設した自動車関連企業

### ◆ 完成自動車積出拠点の形成

仙台港は、東北への自動車関連産業の集積が進む中、完成自動車の移出入拠点として重要な役割を担っている。東北地方（岩手県、宮城県大衡村など）でつくられた車は「カーキャリア」で仙台港まで運ばれたあと、「自動車運搬船」などで主に名古屋港へと運ばれ、集約された後に各消費地に配送されている。

国及び県では自動車産業の操業に合わせ、平成 22(2010)年に大衡 IC、仙台北部道路、平成 24(2012)年には仙台港 IC を新たに整備し、港と連結する機能的な道路ネットワークの整備を行った。これにより、仙台港 IC～大衡 IC 間では、開通後約 30 分の短縮が図られた。また、平成 22(2010)年、平成 25(2013)年には、主に自動車運搬船の就航が見込まれる雷神ふ頭岸壁の水深を 7.5m から 9m に増深し船舶の大型化に対応するほか、新中野地区モータープール（6.0ha）を増設するなど、岸壁とモータープールの一体的な利用を図り、利便性の高い完成自動車積出拠点を形成し、仙台港における完成自動車年間取扱能力が強化された。



仙台港を経由する完成自動車の流れ



45 フィートコンテナ用トレーラーに積込まれるタイヤ

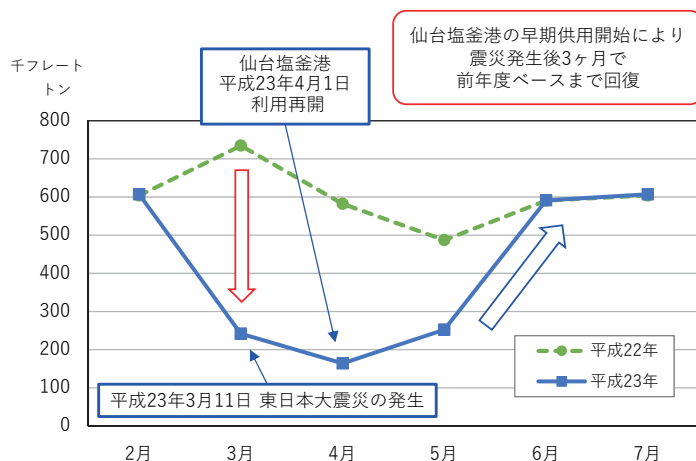


完成自動車の積出し

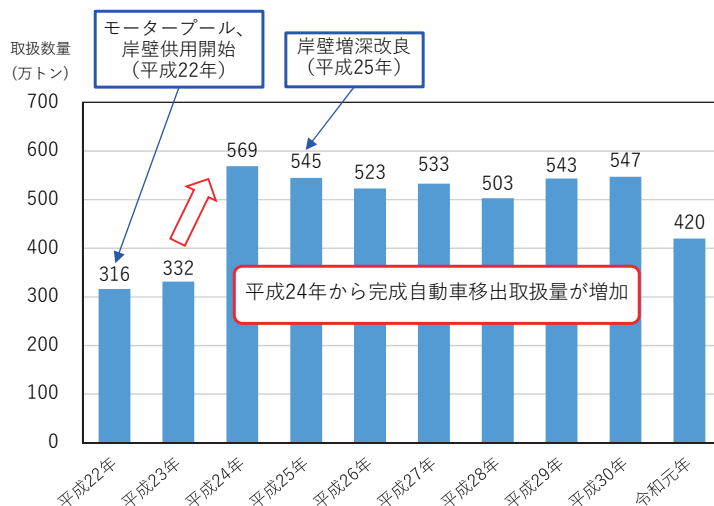
◆ 東日本大震災での対応

平成 23(2011)年 3 月 11 日の東日本大震災時は、モータープールに保管していた輸出用新車のほとんどが津波によって流され、キャリアカーが大破するなどの被害を受けたが、官民合わせた対応により、同年 4 月 16 日には震災前に岩手工場で生産された完成車 300 台を名古屋へ積出すことができた。震災発生後 3 ヶ月で、完成自動車取扱量が前年度ベースまで回復し、平成 24(2012)年には震災前より移出取扱量が増加した。

仙台港では、港湾インフラ整備に加え、東日本大震災後の道路ネットワーク網の充実などにより、自動車関連企業の進出が増加、完成自動車の取り扱いを物流面で支えている。



仙台港区 東日本大震災と完成自動車移出入取扱量の推移



仙台港区 完成自動車移出取扱量の推移 (万トン/年)

—身近な公園や道路などは”いつもきれいであってほしい”から。—  
 県の港湾や海岸などの公共スペースを「子ども」に見立て、希望する地域の人々に「里親」になっていただき、一定区域の清掃や美化活動を行う、アドプト（里親）制度を実施中。

### アドプト・プログラムとは？

昭和 60(1985)年アメリカ・テキサス州で、高速道路の散乱ゴミ対策として、「アドプト・プログラム」が開始。

アドプト(adopt)は「養子縁組をする」という意味で、地域の人々が公共の場所を、わが子のように愛情をもって面倒を見る(=清掃・美化すること)から命名された。

地域の人々と行政とがお互いの役割分担について協議し、その合意に基づいて継続的に美化活動を進める仕組みである。日本国内でも、各地でこのような試みが広がっている。



イメージキャラクター  
ポトくん

### 仕組み

- ・ボランティア活動に意欲を持つ地域の人々を「スマイルサポーター」と認定し、港湾管理者(宮城県)が管理する港湾や海岸の一定区域において、定期的に清掃や美化活動を行ってもらう。
- ・活動を始める前に、スマイルサポーター・地元市町・港湾管理者(宮城県)の三者で、お互いの役割分担を盛り込んだ覚書を結ぶ。
- ・活動区域には、スマイルサポーターの名前を記した表示板を設置する。

### 県の役割

- ・スマイルサポーターの活動中による事故に備え、傷害保険に加入すること
- ・スマイルサポーターの名前を記載した表示板を設置し、各団体の活動を PR すること

### 市町の役割

- ・ゴミ袋の提供やゴミの回収など、地元のスマイルサポーターの支援を行うこと



清掃活動の様子

令和 3(2021)年 1 月 1 日現在、  
40 団体がスマイルサポーターとして活動しています。

# 11 新たな仙台塩釜港を目指して（三港統合一体化へ）

## ◆ 港湾を取り巻く環境の変化と統合に向けた動き

仙台塩釜港が特定重要港湾に指定された平成 13(2001)年度以降、宮城県の港湾を取り巻く環境が大きく変化し、背後圏では三陸縦貫自動車道等の高規格幹線道路が整備され、仙台塩釜港と石巻港等との連絡機能が強化されたことに伴い、地域住民の生活圏や産業活動が多様化・広域化するなど仙台塩釜港・石巻港・松島港の地理的・経済的一体性が進んだ。宮城県全体の産業競争力の強化や地域経済の発展のためには、三港の特色を活かしながら経済的に一体の港湾として管理・運営することが宮城県の港湾にとって重要と考え、平成 22(2010)年度から港湾統合に向けた機運がさらに高まっていった。

### 【宮城県の港湾を取り巻く環境の変化】

- ① 高規格幹線道路「三陸縦貫自動車道」の整備延伸  
仙台塩釜港（仙台港区）から石巻港の移動時間が 70 分から 40 分に短縮  
道路での走行時間 40 分、海上距離は直線で約 10km に三港が存在
- ② 平成の大合併による都市計画区域の統廃合  
市町村合併により「仙塩広域都市計画区域」「石巻広域都市計画区域」が接続し、  
仙台湾に経済軸を形成
- ③ 仙台青葉商圏と旧石巻商圏の拡大  
道路整備等に伴い、仙台青葉商圏（超広域型）と旧石巻商圏（広域型）がそれぞれ  
拡大し一体化の進捗
- ④ 仙台大都市圏の拡大  
仙台市を中心とする「仙台大都市圏」は石巻市、栗原市、登米市を含めた範囲まで  
拡大



仙台塩釜港・石巻港・松島港の地理的・経済的一体化の進捗

また、国は効率的な投資に向けた公共事業の「選択と集中」を掲げ、港湾分野において「重要港湾」の中から『重点港湾』を選ぶことを表明し、平成 22(2010)年 8 月 3 日に全国 103 港ある「重要港湾」の中から 32 道府県 43 港を選定したが、東北では唯一宮城県から重点港湾は選ばれなかった。選定されなかった石巻港では、今後、国直轄事業として新たな整備が見込めなくなるうえ、既存事業も遅延するのではとの不安が一つの要因となり、県として仙台塩釜港と石巻港を統合一体化することが「宮城県の港湾」にとって『次善の策』になると考え、統合に向け動き出した。

平成 22(2010)年 10 月 19 日、第 329 回宮城県議会定例会において『仙台塩釜港・石巻港・松島港の統合一体化に関する意見書』が採択された。統合港湾の将来ビジョンを策定するため『宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会』を開催したものの、その 4 ヶ月後の 3 月 11 日に東日本大震災が発生し、委員会中止など統合一体化に向けた動きが一時的に鈍化した。

この未曾有の東日本大震災からの復旧・復興を図るため、有識者で構成する宮城県震災復興会議の提言を受け策定した「宮城県震災復興計画」において、仙台塩釜港・石巻港・松島港の三港統合を「復興のシンボル」として位置づけ、宮城県はもとより東北地方の産業の競争力を高めるためにも、改めて平成 24(2012)年度早期の三港統合一体化を目指すことになった。

◆ 国際拠点港湾仙台塩釜港・重要港湾石巻港・地方港湾松島港の統合

国際拠点港湾※1 仙台塩釜港の港湾区域に重要港湾石巻港と地方港湾松島港の港湾区域を編入する港湾法施行令の一部改正を受け、国際拠点港湾仙台塩釜港、重要港湾石巻港、地方港湾松島港が平成 24(2012)年 10 月 17 日付で『国際拠点港湾仙台湾』となり、翌 18 日に県が港湾名称を『仙台塩釜港』として告示し新たにスタートした。港格が異なる国際拠点港湾・重要港湾・地方港湾の統合は全国初である。



三港統合港湾のビジョンと統合イメージ

※1 平成 23 年 4 月の港湾法改正により、特定重要港湾は「国際拠点港湾」と改められた。



## ○ 三港統合に向けた主な経緯

時 期	概 要
平成 2～6 年度 (1990～1994 年)	「仙台国際貿易港整備促進協議会(現仙台国際貿易港整備利用促進協議会)」「仙台港整備運営協議会」が連名で仙台国際貿易港の特定重要港湾昇格を陳情
平成 3～6 年度 (1991～1994 年)	宮城県が政府要望重点事業として、同港の特定重要港湾への昇格を要望
平成 5～6 年度 (1993～1994 年)	「石巻港建設促進期成同盟会」が石巻港と塩釜港(塩釜港区、仙台港区)の二港合併による特定重要港湾昇格の陳情開始
平成 7～8 年度 (1995～1996 年)	「石巻港建設促進期成同盟会」が塩釜港(塩釜港区、仙台港区)、石巻港及び松島港の三港合併による特定重要港湾昇格を陳情
平成 7～8 年度 (1995～1996 年)	「仙台国際貿易港整備促進協議会」「仙台港整備運営協議会」が連名で塩釜港(塩釜港区、仙台港区)、石巻港及び松島港の三港合併による特定重要港湾昇格の陳情開始
平成 7 年度 (1995 年)	宮城県が政府要望重点事業として、上記三港の合併による特定重要港湾への昇格を要望
平成 8 年度 (1996 年)	平成 9(1997)年度概算要求において、三港合併による「特定重要港湾」による予算要求が見送られる
平成 9 年度 (1997 年)	塩釜港(塩釜港区、仙台港区)単独での特定重要港湾昇格を要望したが、指定要件を満たしていないとして見送られる
平成 10 年度 (1998 年)	昇格再要望に対し、指定要件は満たすものの今後動向を見極める必要があるとして昇格が見送られる
平成 11 年度 (1999 年)	運輸省から平成 13(2001)年度の「特定重要港湾の定義」及び「配置の見直し」のため昇格が見送られる
平成 13 年 4 月 (2001 年)	港湾法における特定重要港湾に指定、港名を「塩釜港」から「仙台塩釜港」に変更
平成 22 年 8 月 (2010 年)	国土交通省は重要港湾 103 港から重点港湾 43 港を選定(直轄事業の『選択と集中』)重要港湾石巻港は選定除外
平成 22 年 8 月 (2010 年)	仙台塩釜港、石巻港、松島港の統合一体化に向け取組をスタート
平成 22 年 10 月 (2010 年)	宮城県議会において「仙台塩釜港、石巻港、松島港の統合一体化に関する意見書」を採択
平成 22 年 11 月 (2010 年)	宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会設置
平成 23 年 3 月 (2011 年)	東日本大震災
平成 23 年 10 月 (2011 年)	「宮城県震災復興計画」(平成 23 年度から平成 32 年度まで) 「宮城県社会資本再生・復興計画」(土木建築部門計画)を策定
平成 23 年 11 月 (2011 年)	統合港湾将来ビジョンを策定(宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会)
平成 24 年 1 月 (2012 年)	宮城県統合港湾長期構想委員会を設置 長期構想及び港湾計画素案とりまとめ(平成 24(2012)年 3 月)
平成 24 年 3 月 (2012 年)	宮城県地方港湾審議会において三港の統合一体化承認
平成 24 年 8 月 (2012 年)	国土交通大臣に「港湾区域変更の同意について」協議
平成 24 年 10 月 (2012 年)	国土交通大臣からの「港湾区域変更同意」により、仙台塩釜港・石巻港・松島港が統合され仙台塩釜港となる
平成 25 年 6 月 (2013 年)	三港を統合した「仙台塩釜港港湾計画」が、国の交通政策審議会港湾分科会で承認され、統合一体化の手続きが全て終了

COLUMN

統合港湾の名称変更

三港統合港湾の名称は、歴史的背景、地理的景観、一般的に広く知られている名称等を勘案し、関係者と意見調整のうえ、国際拠点港湾「仙台塩釜港」と決定した。

- ① 仙台塩釜港（塩釜港区）は、古くは国府多賀城の外港として栄え、「塩釜」は宮城県内で最も歴史が長い港湾であること
- ② 海図には「塩釜港」と表記され、塩釜港の名称は地域のみならず世界の海運関係者からも「宮城の港湾」として認識されていること
- ③ 仙台塩釜港（仙台港区）は東北唯一の政令指定都市仙台市に位置していること
- ④ 従前の仙台塩釜港は東北唯一の国際拠点港湾であり、「仙台」は国際的に知名度が高いこと

なお、港湾法施行令には「港湾が存在する地理的範囲」として明示されており、仙台港区から石巻港区に跨がる地理的呼称の「仙台湾」として定められている。

港湾名称について

	港湾名称	港湾法施行令	港格
①	仙台塩釜港	仙台湾	国際拠点港湾
②	東京港	京 浜	国際戦略港湾
③	川崎港		
④	横浜港		
⑤	名古屋港	名古屋	国際拠点港湾
⑥	大阪港	大 阪	国際戦略港湾

仙台塩釜・石巻・松島3港統合閣議決定  
国際拠点港「仙台湾」へ

政府は12日、仙台塩釜と石巻、松島3港を統合する国の手続きは早くから「仙台湾」として完了し、統合港湾は事実上の国際拠点港湾に位置する港湾法施行令の改正を閣議決定した。統合港湾の名称は「仙台塩釜港」

政府は12日、仙台塩釜と石巻、松島3港を統合する国の手続きは早くから「仙台湾」として完了し、統合港湾は事実上の国際拠点港湾に位置する港湾法施行令の改正を閣議決定した。統合港湾の名称は「仙台塩釜港」

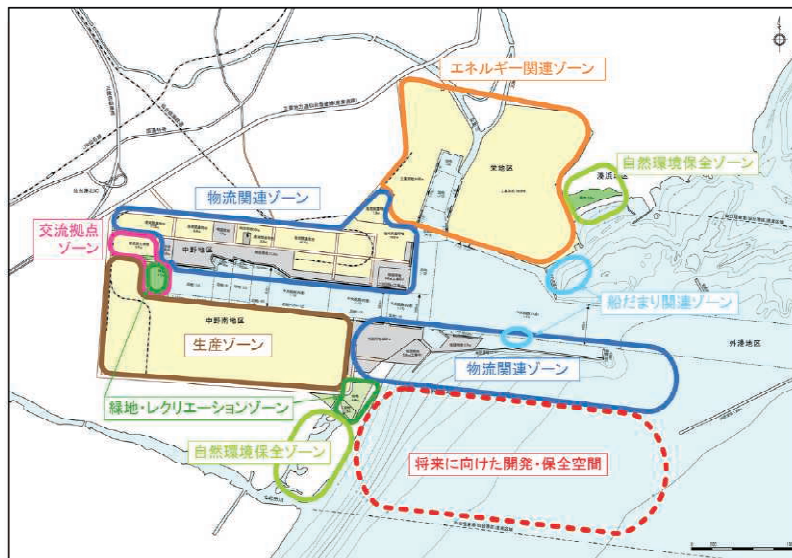
告示を予定。石巻港は「仙台塩釜港石巻港区」、松島港は「同松島港区」に変わる。閣議決定を受け、村井嘉浩宮城県知事は報道各社の取材に対し、「東日本大震災で大きな被害を受けた3港の早期復興を果たすために統合を求めている」と話し、県は3港の区域を廃止し3港を統合する計画を承認。仙台市長は「震災で大きな被害を受けた石巻港が、さらなる発展を実現できるよう関係市町と連携しながら、強力に港湾振興を推進したい」とコメントした。県は今後、統合に関連する条例改正案を県議会11月定例会に提出する。県地方港湾審議会が港湾計画を一つにまとめるなどして、本年度中の手続きを完了を目指す。県地方港湾審議会は10月9日、申請を認め

平成 24(2012)年 10月 13日 (土)  
河北新報

# 12 仙台港の整備概要とその効果

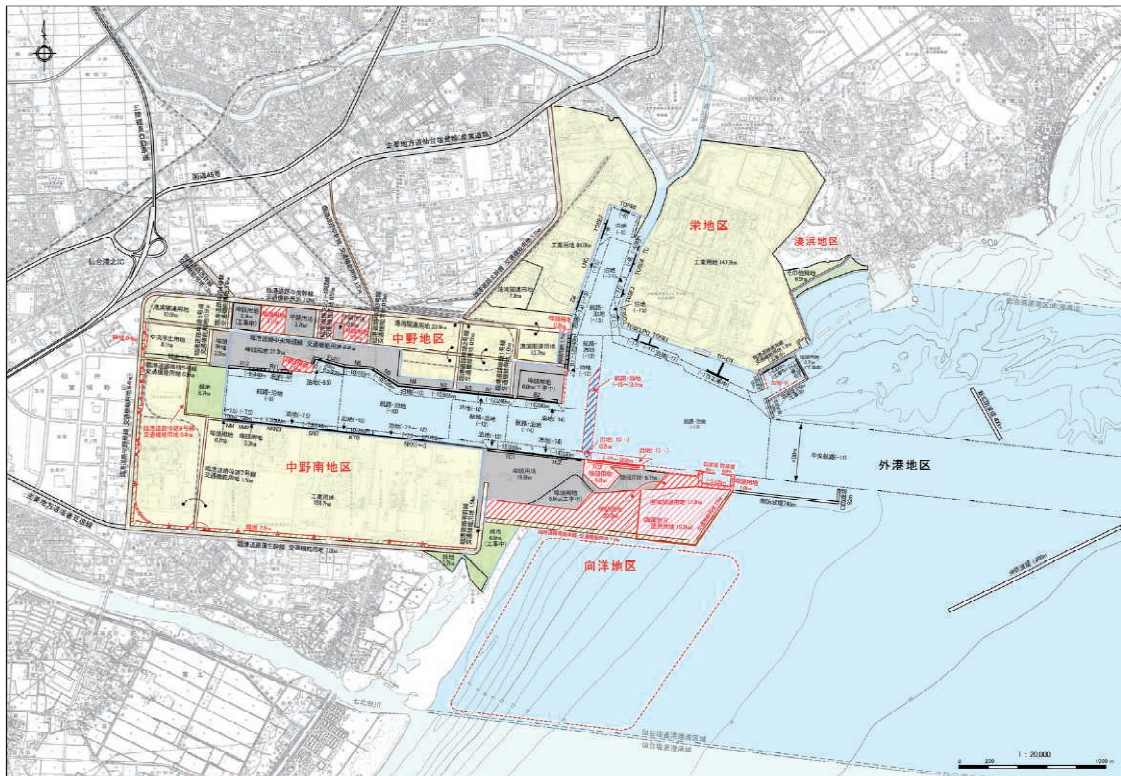
## ◆ 仙台港の整備概要

統合した三港の既存施設とその機能を一体的に活用するため「統合港湾長期構想」では、「東北を牽引する中核的国際拠点港湾の実現」という将来ビジョンの下、各港の機能分担を図ることで、仙台港区を「コンテナ船・RORO船・自動車航送船等による輸送機能の拡充・強化を行う、コンテナ・ユニット物流の拠点」と位置づけ、長期的な機能配置である「空間利用構想」を取りまとめた。これを踏まえ、概ね15年後を目標とする港湾計画の改訂手続きを行い、計画に基づき整備を進めている。



機能区分	機能配置（空間利用）の考え方
物流関連ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○雷神ふ頭から高松ふ頭に掛けての公共ふ頭とその背後 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現有機能である物流関連ゾーンに位置付ける。</li> <li>・RORO船、PCC船・CGC船、フェリー、バルク貨物の仕分けと適正なバース規模を確保する。</li> <li>・保管ヤードの拡張のため、緑地等の公共空間を転換していく。</li> </ul> </li> <li>○向洋地区と南防波堤沿いの空間 <ul style="list-style-type: none"> <li>・現有機能である物流関連ゾーンに位置付ける。</li> <li>・外貿コンテナは、連続性を考慮し、既存バースに沿って南防波堤沿いに沖側へ展開していく。</li> </ul> </li> </ul>
生産ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中野南地区の工業用地は、今後とも生産ゾーンとしてその機能を維持していく。</li> <li>・生産機能の維持と撤退による遊休化、無秩序な利用を回避するため、企業動向に関する情報収集に努める。</li> </ul>
エネルギーゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・栄地区は、仙台都市圏の生産活動や市民生活を刺させるエネルギー関連ゾーンとして機能を維持する。</li> </ul>
交流拠点ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・港奥部の交流厚生用地及び緑地の空間は、交流拠点ゾーンとして、利用を促進していく。</li> </ul>
緑地・レクリエーションゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・向洋地区南側の海浜は、海岸性レクリエーションなどの人々が憩いできる場として、海浜の維持と利便性の向上を図る。</li> </ul>
自然環境保全ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浦生干潟とその前面海浜、湊浜地区の海浜及び背後緑地は、自然環境保全ゾーンに位置付け、その環境保全に留意していく。</li> </ul>

仙台港区の長期的な機能配置（空間利用構想）



**主要港湾施設**

■係留施設（岸壁 14 バース）

名称	延長 (m)	エプロン幅 (m)	水深 (m)	船型 (DWT)	バース数
高松ふ頭岸壁	240	20	-12.0	30,000	1
高松 2 号ふ頭岸壁	280	20	-14.0	55,000	1
中野ふ頭 1 号岸壁	240	20	-12.0	40,000	1
中野ふ頭 2 号～6 号岸壁	925	20	-10.0	15,000	5
フェリーふ頭 1 号岸壁	205	20	- 8.5	15,000GT	1
雷神ふ頭 1 号岸壁	220	20	- 9.0	5,000	1
雷神ふ頭 2 号岸壁	220	20	- 9.0	5,000	1
高砂ふ頭 1 号岸壁	270	20	-12.0	30,000	1
高砂ふ頭 2 号岸壁	330	40	-14.0	50,000	1
向洋ふ頭 1 号岸壁	240	20	-12.0	30,000	1

■荷捌地・野積場

種別	名称	面積 (㎡)
荷捌地	高松ふ頭荷捌地	9,912
	高松 2 号ふ頭荷捌地	15,580
	中野ふ頭 1 号～3 号荷捌地	43,341
	雷神ふ頭荷捌地	19,844
	高砂ふ頭 1 号荷捌地	6,604
野積場	高松ふ頭野積場	16,555
	高松 2 号ふ頭野積場	38,309
	中野ふ頭 1 号～6 号野積場	69,812
	雷神ふ頭 1 号～3 号野積場	95,357
	みなと 1 号～5 号野積場	79,674
	高砂ふ頭 1 号野積場	202,190
	高砂ふ頭 2 号野積場	15,502
	向洋ふ頭野積場	23,405

**主要港湾施設（公共）**

■上屋

所在区分	名称	施設区分	棟数	床面積 (㎡)
みなと 3 号野積場	中野 1 号上屋	一般庫	1	2,229
	高砂コンテナ CFS 棟	CFS	1	2,060
高砂ふ頭	高砂コンテナくん蒸倉庫	くん蒸庫 (A) くん蒸庫 (B)	1	446

■船舶給水施設

所在区分	給水栓数	給水能力
高松ふ頭	2	240 ㎡/h
中野ふ頭 1 号～6 号	9	
フェリーふ頭 1 号～2 号	2	
雷神ふ頭 1 号～2 号	3	
高砂ふ頭 1 号～2 号	8	
向洋ふ頭 1 号	5	
高松 2 号ふ頭	5	55 ㎡/h

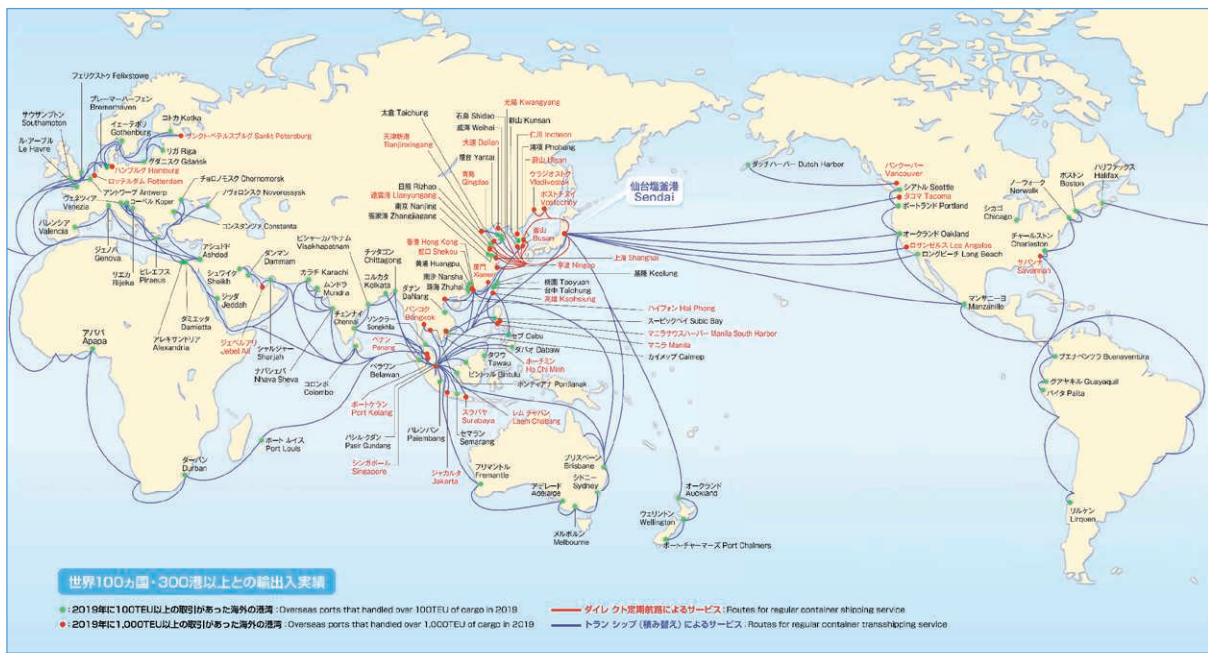
■荷役機械

設置場所	設置名	荷役能力
中野ふ頭 6 号	ジブクレーン	36t 吊×1 基
高砂ふ頭 1 号	ガントリークレーン	40.7t、48.1t コンテナ吊各 1 基
高砂ふ頭 2 号	〃	40.5t、55.0t コンテナ吊各 1 基

仙台塩釜港仙台港区 港湾計画概要

◆ 世界とつながる定期航路（港湾整備による効果①）

仙台塩釜港仙台区は、「コンテナ・ユニット物流拠点」として、高砂コンテナターミナル拡張等による機能強化や、仙台港の利便性が格段と向上したことなどにより、中国や韓国、ロシアをダイレクトに結ぶ国際コンテナ定期航路が10航路となったほか、京浜港（東京・横浜・川崎港）を経由する国際フィーダーコンテナ航路も充実しており、東北地方の貿易拠点港として世界100カ国以上の輸出入が行われるなど重要な役割を担っている。

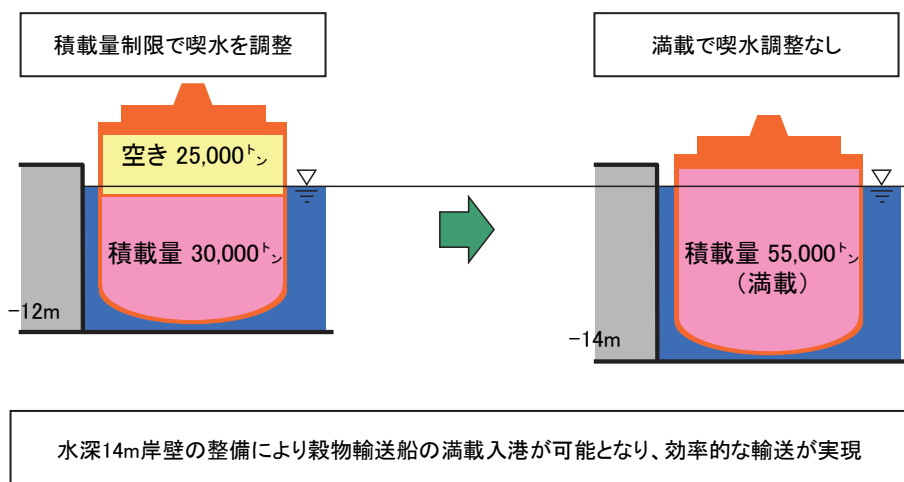
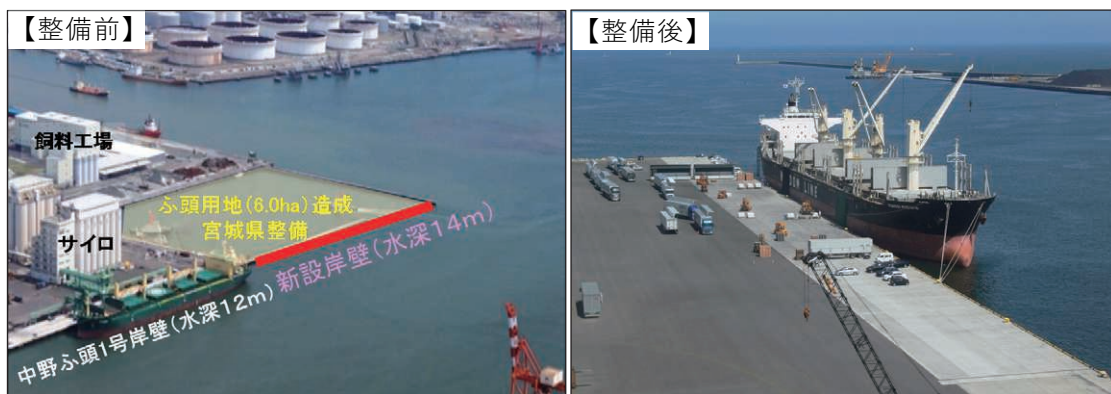


コンテナ定期航路と世界各地とのネットワーク

### ◆ バルク貨物取扱機能の強化（港湾整備による効果②）

仙台塩釜港仙台港区ではバルク貨物も多く、向洋ふ頭では石炭、中野ふ頭では砂利・砂、石炭、紙パルプ、飼肥料等の取扱いが行われている。しかし、中野ふ頭には大型化するバルク船に対応した大水深岸壁がないため、入港する貨物船の大半は二港揚げや積載量を減らすなどの喫水制限を強いられている。さらに、既存ふ頭が狭いうえ、完成自動車等のユニット貨物とバラ貨物が混在するなど非効率な輸送体系となっていた。このため、既存高松ふ頭をバルク貨物取扱の拠点として機能強化を図るため、高松船溜りを有効活用したうえで、中野地区国際物流ターミナル整備事業として新たに水深 14m 岸壁整備と 6ha のふ頭用地造成を進め、平成 29(2017)年 3 月に供用を開始した。

完成により、高松 2 号ふ頭は向洋ふ頭とともに仙台塩釜港仙台港区におけるバルク貨物の輸移出入拠点となっている。



高松 2 号ふ頭の整備概要

◆ 企業立地の促進（港湾整備による効果③）

仙台塩釜港仙台区は、自動車関連産業の東北への集積に伴い、完成自動車の移出入拠点として重要な役割を担っている。ものづくり産業の復興・振興を進める宮城県では、自動車関連のほか、高度電子機械、食品関連などの中核産業及び健康・医療等の次代を担う新たな産業の集積・振興が不可欠であるとして、工業団地を整備して企業誘致を進めている。港湾整備に伴い、高規格幹線道路（三陸縦貫自動車道、常磐自動車道、仙台都市圏構想環状ネットワーク等）・仙台港・仙台空港と陸・海・空のアクセス網が完備し、さらに仙台港 IC の開通で、産業・物流拠点間のアクセス機能が強化されたことにより、一層の企業進出とそれに伴う港湾利用の増加等、多くの効果が期待される。

また、仙台市が整備を進めている蒲生北部地区土地区画整理事業においては、恵まれたアクセス環境をもとに、運輸・倉庫業等の港湾関連企業が進出し、仙台市が整備するシャーシプール(2.4ha)も令和 3(2021)年 4 月に供用開始され、港と一体となった運用が行われている。



陸海空のアクセス網と仙台港周辺の企業立地

◆ クルーズ船の寄港とクルーズ船アクセス列車の運行（港湾整備による効果④）

仙台塩釜港仙台港区の背後には、人口 100 万人を有する仙台市や日本三景松島などの観光資源が多くあり、クルーズ市場が急速に拡大する中、仙台港にも「飛鳥Ⅱ」や「にっぽん丸」などクルーズ船の寄港が増えている。平成 30(2018)年 9 月には、クルーズ船の乗客を対象に J R 東日本との共同による「仙台港クルーズ船アクセス列車」を運行した。併せて、一般旅行者もアクセス列車に乗車できる日帰り商品の販売も行った。

クルーズ船の寄港実績（仙台港区）

入港年月日		船名	入港年月日		船名					
平成 26年度	9/12	にっぽん丸	平成 30年度	7/20	にっぽん丸					
	9/18	にっぽん丸		7/23	にっぽん丸					
	9/19	飛鳥Ⅱ		7/28	にっぽん丸					
	9/22	にっぽん丸		8/22	にっぽん丸					
	9/22	ばしふいつくびいなす		9/11	飛鳥Ⅱ					
	9/23	にっぽん丸		9/14	飛鳥Ⅱ					
	9/27	ばしふいつくびいなす		9/26	飛鳥Ⅱ					
	9/30	にっぽん丸		3/26	ばしふいつくびいなす					
	[9隻]	3/24		飛鳥Ⅱ	[9隻]	3/31	ばしふいつくびいなす			
	平成 27年度	8/29		ばしふいつくびいなす	令和 元年度	4/15	飛鳥Ⅱ			
9/3		ばしふいつくびいなす	4/29	セブンス・マリナー(外国船社)						
9/5		飛鳥Ⅱ	5/21	飛鳥Ⅱ						
9/18		にっぽん丸	5/25	飛鳥Ⅱ						
9/22		にっぽん丸	7/19	にっぽん丸						
9/23		にっぽん丸	7/23	にっぽん丸						
9/30		にっぽん丸	8/29	ばしふいつくびいなす						
10/2		にっぽん丸	9/1	ばしふいつくびいなす						
[9隻]	10/4	飛鳥Ⅱ	[9隻]	11/5		ばしふいつくびいなす				
平成 28年度	5/18	飛鳥Ⅱ								
	7/26	にっぽん丸								
	7/29	にっぽん丸								
	9/9	飛鳥Ⅱ								
	9/18	にっぽん丸								
	9/20	にっぽん丸								
[7隻]	11/1	飛鳥Ⅱ								
平成 29年度	4/17	飛鳥Ⅱ								
	4/29	セブリティ・ミニアム(外国船社)								
	5/20	飛鳥Ⅱ								
	7/21	にっぽん丸								
	7/24	にっぽん丸								
	8/24	にっぽん丸								
	9/10	飛鳥Ⅱ								
	9/13	飛鳥Ⅱ								
	3/2	ばしふいつくびいなす								
	[10隻]	3/7	ばしふいつくびいなす							



仙台港に入港した飛鳥Ⅱ

●「仙台港クルーズ船アクセス列車」が運行

- ・9月14日（金）と26日（水）の2日間、仙台塩釜港（仙台港区）に飛鳥Ⅱが寄港するにあわせて、クルーズ乗船客を松島へと運ぶ「仙台港クルーズ船アクセス列車」が運行されました。
- ・今回、クルーズ船の乗船客だけでなく、一般の方向けにも旅行商品として販売されたことで、より一層の地域振興につながることを期待されます。



▲運行された「リゾートみのり」

▲アクセス列車に乗り込む乗船客

▲伊達武将隊らによるお見送り

東北地方整備局港湾空港部 TOHOKU Cruise topics（平成 30(2018)年 10 月 25 日号）



## COLUMN

## みなとオアシス仙台港

みなとオアシスは、地域住民の交流や観光の振興を通じ「みなと」に人々が憩い、集い、潤える空間として国土交通省が登録しているものである。

「みなとオアシス仙台港」は、平成30(2018)年9月8日に全国122箇所目として登録を受け、官民連携組織「仙台港周辺地域賑わい創出コンソーシアム」が運営している、全国でも珍しいケースとなっている。

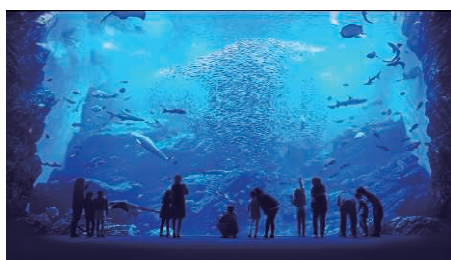
代表施設の「三井アウトレットパーク 仙台港」をはじめ、「仙台うみの杜水族館」、「麒麟ビール仙台工場」など、13の多彩多様な施設が充実し、ショッピングやイベント、レジャーなどが楽しめるため、国内外から年間約450万人以上が訪れる東北有数の観光拠点となっている。



みなとオアシス仙台港 構成施設位置図



三井アウトレットパーク 仙台港



仙台うみの杜水族館



麒麟ビール仙台工場

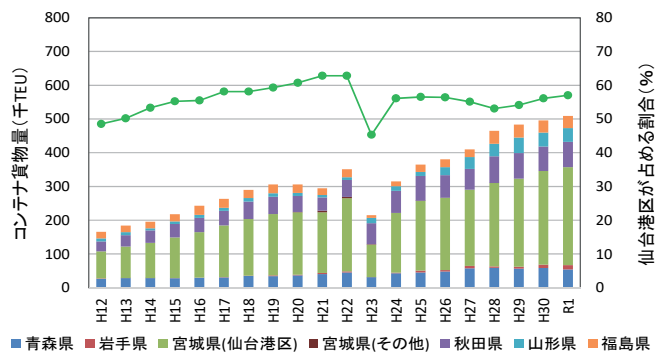
# 13 今後の期待される姿

## ◆ 東北のコンテナ貨物の仙台塩釜港仙台港区への集積

平成 23(2011)年 1 月 25 日に仙台塩釜港仙台港区と京浜港（東京港・川崎港・横浜港）の連携協定を締結し、国際フィーダー輸送の強化を図り、京浜港へのフィーダー輸送量は日本一となっている。

東北地方港湾において、順調に増加していたコンテナ貨物量は、東日本大震災の影響により一時減少したが、港湾施設復旧後は震災前よりも高い水準で推移している。その中で仙台港区のコンテナ貨物量は順調に増加し、東北地方港湾の貨物量に占める割合は、震災前の 10 年間では約 14%増加し(平成 12(2000)年：48.5%に対して平成 22(2010)年：62.9%)、震災後は順調に回復して令和元(2019)年には 57%を占めている。また、仙台港区の取扱貨物量は、直近 5 ケ年間は過去最高を記録し、震災直前の 216 千 TEU(平成 22(2010)年)から令和元(2019)年には 290 千 TEU と 1.6 倍に増加しており、東北のコンテナ貨物の仙台港区集積が一層進んでいる。

今後とも、国際コンテナ戦略港湾『京浜港』のサービスを東北の産業が享受していくため、仙台港区は「京浜港フィーダーポート」としての役割を着実に果たしていく。



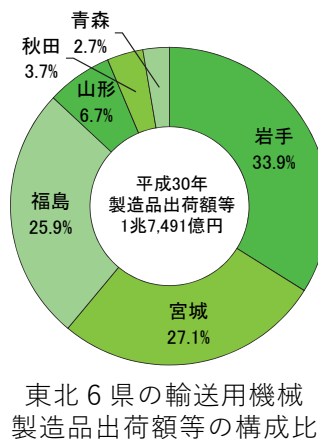
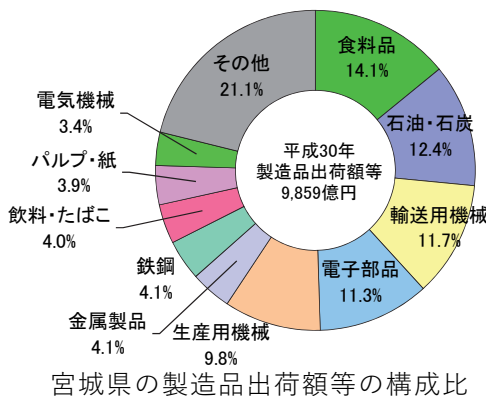
東北 6 県のコンテナ取扱貨物量 (TEU) の推移と仙台港区取扱量が占める割合

## ◆ 東北の自動車産業の海上輸送拠点化

近年、宮城県を中心とした東北への自動車産業及び関連産業の進出が進んでおり、宮城県の輸送機械の製造品出荷額は、平成 21(2009)年の世界同時不況、平成 23(2011)年の東日本大震災等で一時期減少したものの、平成 20(2008)年～平成 30(2018)年は年々増加しており、全産業の約 10%を占めている。



平成 25(2013)年 7 月には、セントラル自動車(株)、関東自動車(株)、トヨタ自動車東北(株)が経営統合し「トヨタ自動車東日本(株)」が発足するなど、東北の自動車産業の拠点化がさらに加速されることが見込まれている。今後も、東北における完成自動車積出拠点として、必要な取扱機能の確保に努めていく。

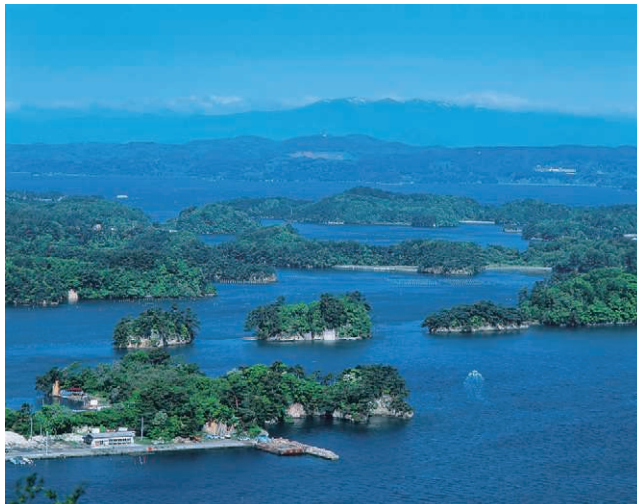


東北 6 県の輸送用機械製造品出荷額等の構成比

#### ◆ 東北の海の玄関として

我が国のクルーズ船寄港実績は平成 26(2014)年の 1,204 回から令和元(2019)年には 2,867 回と約 2.4 倍の伸びを示している。東北においても寄港実績は年々増加しており、仙台塩釜港は、東北港湾の中で青森港、秋田港に次ぐ寄港実績を有し、東北の海の玄関としての役割を果たしている。「日本三景松島」「世界遺産・平泉」「南三陸金華山国定公園」「陸中海岸国立公園」などの豊富な観光資源を活かしたクルーズ船誘致の増加が期待されている。

また、平成 30(2018)年には仙台港周辺に立地する商業施設や公園などの施設が「みなとオアシス仙台港」として登録され、今後は、各施設の連携イベント等による更なる観光客の増加と仙台港を中心とした賑わいのある「オアシス」としての発展が期待されている。今後も、クルーズ船寄港をはじめとした交流機能の拡充に努めていく。



日本三景松島（写真提供：宮城県観光課）

#### ◆ 東北のエネルギー供給拠点

仙台塩釜港仙台港区に立地している ENEOS(株)仙台製油所は、東北唯一の製油所でガソリン、灯油、重油、アスファルトなどの石油製品を生産し、東北地方を中心に供給を行っている。

また、東北電力(株)新仙台火力発電所が立地し電力供給を行っているほか、仙台ガス局新港工場は約 36 万戸に都市ガスを供給するなど、東北のエネルギー供給拠点としての役割を担っている。今後も、東北のエネルギー供給拠点として安定的な石油製品、電力、都市ガスの供給を続けるべく、安全・安心な港としての役割を果たしていく。



仙台港のエネルギー関連ゾーンを東側上空から望む