資料３

# パブリックコメントの主要意見と対応方針

# 1.パブリックコメントの結果

## 1 パブリックコメントの概要

（1） 意見募集期間

令和8年6月1日(月) ～令和8年7月1日(水)まで

（2） 募集方法

メール、ファックス

（3） 周知方法

県ウェブサイト、県政情報センターへの掲示等

（4） 募集結果

意見提出数：4通(19件)

（5） 意見一覧

「物流戦略」や「観光・交流戦略」に関する御意見が多く、特に機能分担や港区間連携の強化や期待を求める意見が寄せられた。

| 項目 | 件数 | 意見反映の有無 | |
|---|---|---|---|
| | | 有 | 無 |
| 全体に関する意見 | 3件 | 2件 | 1件 |
| 戦略1(物流戦略)に関する意見 | 6件 | 1件 | 5件 |
| 戦略2(防災・施設維持戦略)に関する意見 | 2件 | 0件 | 2件 |
| 戦略3(環境戦略)に関する意見 | 1件 | 0件 | 1件 |
| 戦略4(観光・交流戦略)に関する意見 | 4件 | 2件 | 2件 |
| その他に関する意見 | 3件 | 0件 | 3件 |
| 合計 | 19件 | 5件 | 14件 |

## 2 パブリックコメント募集状況

### 【募集終了】仙台塩釜港長期構想2026（中間案）に対する御意見の募集について

東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港における、港湾の開発、利用及び保全の中期的な計画である「港湾計画」の改訂に向け、その基本方針となる「長期構想」を策定するため、昨年、「仙台塩釜港長期構想委員会」を設置しました。

長期構想の策定にあたっては、令和6年3月にとりまとめた「仙台塩釜港の将来像」を踏まえながら、様々な社会情勢の変化や各港区の機能分担などについて議論を進めてきたところです。

この度、「仙台塩釜港長期構想2026（中間案）」をとりまとめましたので、これに対する県民の皆様の御意見を募集します。

#### 1 公表する案の名称

- 仙台塩釜港長期構想2026（中間案）～仙台塩釜港の将来像と中長期ビジョン～

#### 2 公表する関係資料

- PDF 資料1　仙台塩釜港長期構想2026（中間案）の概要（PDF：2,768KB）
- PDF 資料2　仙台塩釜港長期構想2026（中間案）本編（PDF：16,993KB）
- PDF 資料3　仙台塩釜港長期構想2026（中間案）資料編（PDF：8,455KB）

#### 3 関係資料の公表場所

- 当ホームページ
- 県政情報センター（県庁地下1階）
- 各地方振興事務所（地域事務所）県政情報コーナー（仙台地方振興事務所を除く。）




掲載資料

# 2.パブリックコメントの主要意見と対応方針

| 全体に対するご意見 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 港区 | 意見 | 対応 | 対応案 | 対応箇所 | 新旧対応 |
| 塩釜港区 | ①特に塩釜港区は仙台都市圏と近いこと、松島湾内に位置することから、物流のみならず観光の観点からも大きなポテンシャルを有していると考えられ、まちづくりと連携した整備、振興が期待されます。仙台塩釜港の歴史をみても、大正時代から本格的に塩釜港の整備が進めてきた一方で、関東大震災の発生、加速度的な船型の大型化等を背景に、徐々に仙台新港（当時の塩釜港仙台港区）の整備に重点が置かれるようになり、塩釜港のポテンシャルを十分に活かすことができないまま現在に至っていると認識しております。このような観点からも、今こそ港区間の連携を強化すべきタイミングと考えます。 | 無し | これまでも港区間連携には取り組んで参りましたが、今回の長期構想を踏まえ、塩釜港区を含む仙台塩釜港のポテンシャルを高めていけるよう取り組んでまいります。 | － | － |
| 全港区 | ②ゾーニングも、多くは現状の空間利用を踏襲した内容ですの　で、どの辺りに今回新たな視点が盛り込まれたのか？を明示できるとよいかと考えます。 | 修正 | 今回のゾーニングでは背後企業の立地状況をふまえ、特に「交流拠点」「緑地レクリエーション」「環境保全」の各ゾーンで変更を行っております。これは、長期構想において4つの戦略を掲げる中において、港湾における物流以外の機能についても取り組んでいきたい、との考えに拠ります。ご意見を踏まえ、「4. 仙台塩釜港の長期的な空間利用方針」において、説明を修正しました。 | 資料6（P53） | 資料4（P13） |
| 全港区 | ③多くの方が最初に見ると考えられる概要版を見ると、やや総花的で、ポイントが分かりづらいのではないか？との印象も受けました。現状の（あるいは今後の）課題は何か？それに対しどのような方向性を打ち出すのか？という切り口を明確にできると、一般の皆様にもポイントが理解しやすいのではないかと考えます。 | 追加 | 長期構想委員会において一般の方に分かりやすいよう、課題に対する方向性ではなく、将来像から計画全体像を見せる構成とさせていただいた経緯がございますが、ご意見を踏まえ、長期構想（概要版）に各港区における課題を追記しました。 | 資料7（P6/6） | 資料4（P19） |

※意見に記載の内容はいただいた意見のまま記載

# 2.パブリックコメントの主要意見と対応方針

| 物流・産業に対するご意見(1/2) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 港区 | 意見 | 対応 | 対応案 | 対応箇所 | 新旧対応 |
| 仙台港区 | ④港湾内で浚渫した土砂を利用して、港の海沿いの埋め立てを行い、港湾用地として利活用できないか？ただでも仙台港地区は背後地が狭く、利用しづらくなっている。その対策として埋め立て等を考えて土地確保をして欲しい。 | 無し | 仙台港区の港湾背後地が狭隘であるとのご指摘は、委員会においても議論されており課題のひとつと認識しております。向洋地区については、「戦略1(物流戦略)主要施策1」①(P.18)においてコンテナターミナルの拡張を、中野地区については前面水域が航路・泊地であり大きな埋立は難しいため、「戦略1(物流戦略)主要施策2」①(P.21)において利用の効率化を図ることについてまとめさせていただいております。引き続き、仙台塩釜港の港湾機能の向上に向けて関係機関と連携しながら、取組んでまいります。 | – | – |
| 仙台港区 | ⑤4港区の機能の連携を進める一方で、将来の需要増加への対応や、経済活動を止めることなく老朽化対応や港湾施設の機能強化を図ってゆく観点からは、仙台港区の沖合への拡張も必須です。仙台塩釜港の将来の姿を関係者間で共有した上で、自然環境や生態系への影響を最小限に抑えた沖合への拡張方法が議論されてゆくことを期待しております。 | 無し | ご指摘のとおり「戦略1(物流戦略)主要施策1」①<br>(P.18)で取り上げました向洋地区についてはヤードの拡張が必要である一方、「戦略3(環境戦略)主要施策2」①(P.42)でも記載のとおり、蒲生干潟が隣接するなど自然環境にも恵まれたエリアとなっております。このため両戦略が成立できるよう、関係者との共有も図りながら検討を進めて参りたいと思います。 | – | – |
| 仙台港区・塩釜港区 | ⑥p29に記載のユニットロード・バルク貨物の輻輳解消に向けた港区間連携(塩釜港区の活用)も有効な方策として、是非進めて頂きたい。 | 無し | 「戦略1(物流戦略)主要施策3」②(P.25)において掲載させていただいております。各港区が連携・補完することで、仙台塩釜港の港湾機能が促進されるよう、引き続き、港湾機能の向上に向けて関係機関と連携しながら、取組んでまいります。 | – | – |

※意見に記載の内容はいただいた意見のまま記載

# 2.パブリックコメントの主要意見と対応方針

| 物流・産業に対するご意見(2/2) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 港区 | 意見内容 | 対応 | 対応案 | 対応箇所 | 新旧対応 |
| 仙台港区 | ⑦国際海上輸送網のうち北米航路については、総合的価値観の中での整理が必要となるところ、主として首都直下地震発生時における代替輸送機能を担わせるのが主眼となろうが、そのために何をすればよいのかを明確にするとよい。なお、p24に記載の「国際海上輸送網の拡充・強化」の上図にある「北米直行航路(代替機能も見据えた開拓)」という表現の意味合いは何であるか簡明な説明が必要でないか。 | 追加 | 「戦略1(物流戦略)主要施策1」③(P.20)に掲載している北米航路の内容につきましては、本委員会の前段となる「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」において、以下のとおり整理しております。<br>〇代替機能とは首都直下地震等の大規模災害時に国際戦略港湾における北米航路の一時的なバックアップ機能を想定。<br>〇仙台塩釜港は北米西岸との地理的メリットがあるため、阪神・淡路大震災時において発生した貨物の他国港湾へのシフト対策として検討。<br>〇現在の北米コンテナ船に対応する岸壁は水深16～18mが必要となっており、仙台塩釜港は水深14mのため施設機能不足における課題があること。<br>以上の経緯を踏まえ、何をすべきかという点につきましては、まずは災害時における広域的な取組について関係者との意見交換を図っていくことが肝要と考えております。長期構想(最終案)のP20において、ご指摘を踏まえ、「首都直下地震発生時等には圏域を越えて京浜港のバックアップも想定」を追記しました。 | 資料6<br>(P20) | 資料4<br>(P3) |
| 仙台港区 | ⑧限られた埠頭エリアで効率的に貨物を取り扱うため、中野地区(物流関連ゾーン)におけるセメント等バルクの混在を解消。(塩釜港区との連携。) | 無し | 「戦略1(物流戦略)主要施策2」③(P.23)において掲載させていただいております。各港区が連携・補完することで、仙台塩釜港の港湾機能が促進されるよう、引き続き、港湾機能の向上に向けて関係機関と連携しながら、取組んでまいります。 | – | – |
| 石巻港区 | ⑨安定的な荷役を確保するため、雲雀野地区における長周期波対策を踏まえた計画策定とその実現。 | 無し | ご意見のありました内容については、「戦略1(物流戦略)主要施策3」①(P24)に記載のとおり「静穏度確保により、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む」こととしており、現在、石巻港区雲雀野地区においては、スリット式ケーソンによる岸壁整備、南防波堤の延伸や消波ブロックの設置などの対策により長周期波対策を含む港内静穏度確保を進めております。今後も、引き続き静穏度確保に向け取り組んでまいります。 | – | – |

※意見に記載の内容はいただいた意見のまま記載

# 2.パブリックコメントの主要意見と対応方針

| 防災・施設整理維持に関するご意見 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 港区 | 意見 | 対応 | 対応案 | 対応箇所 | 新旧対応 |
| 仙台港区 | ⑩高砂コンテナターミナルに向かう直線道路につきまして、災害時に退避する車両で道路自体が大渋滞をおこす。そこに津波が来たらひとたまりもないので、仙台空港線との立体交差等（前回の震災時にも信号が止まり大渋滞の原因になっている。）を検討し、命が助かる処置を検討してほしい。 | 無し | 信号停止により渋滞が発生するとのご指摘の場所は、臨港道路蒲生幹線、臨港道路中野幹線、主要地方道塩釜亘理線の交差点についてのご意見と思われます。ご意見のあった内容につきましては、長期構想とは別に、主要地方道の道路管理者である仙台市とも連携しながら、災害時における対策について検討してまいりたいと思います。 | － | － |
| 石巻港区 | ⑪石巻新庄道路、新庄酒田道路を介して日本海側とのアクセス改善が進められる石巻港区の引き続きの機能強化も必須と考えます。大規模地震等の災害発生が切迫する中、日本海側とのネットワーク形成、また仙台塩釜港全体として首都圏の物流機能のバックアップを国家的視点で実現してゆくことが必要です。 | 無し | 東北広域港湾機能継続計画（東北広域港湾防災対策協議会）においても、東北地方は太平洋沿岸と日本海沿岸の港湾が相互にバックアップが可能な地勢構造であると整理されているとおり、ご意見にありました日本海側とのネットワーク形成は長期構想においても重要であるものと認識しております。また、首都圏の物流機能のバックアップにつきましても検討の必要性が高い項目であると認識しております。ご意見のありました内容については、「戦略1（物流戦略）主要施策1」③（P.20）や「戦略2主要施策1」④（P32）にも掲載しておりますが、これらの推進（実現）には、港湾管理者だけでなく、国を含む多くの関係者と協議・調整を図る必要があるものと考えていることから、引き続き、取り組んでまいりたいと思います。 | － | － |

※意見に記載の内容はいただいた意見のまま記載

# 2.パブリックコメントの主要意見と対応方針

| 環境に関するご意見 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 港区 | 意見 | 対応 | 対応案 | 対応箇所 | 新旧対応 |
| **松島港区** | ⑫東日本大震災の津波で大きく消失した松島湾内のアマモ場の再生は、ブルーカーボンの推進に資するとともに、豊かな海域環境の復活の要点になるもの。しかしながら、東日本大震災の津波によって湾内の底質が変化し、海水温変化とも相まって、アマモ場の再生が難しい状況。かつての松島湾リフレッシュ事業でも実績がある浚渫土砂活用等による湾内の底質改善（覆砂）の取組みを期待。 | 無し | 「戦略3（環境戦略）主要施策1」①（P.39）及び「戦略3（環境戦略）主要施策2」②（P.43）においてCNP（カーボンニュートラルポート）への取組について掲載しております。仙台塩釜港では令和6年3月に「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」を策定しており、長期構想におきましてもその取組を位置付けているところです。アマモ場を含む藻場の再生についても、仙台塩釜港におけるブルーカーボンへの取組みとして引き続き、検討してまいります。 | － | － |

※意見に記載の内容はいただいた意見のまま記載

# 2.パブリックコメントの主要意見と対応方針

| 観光・交流に関するご意見 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 港区 | 意見 | 対応 | 対応案 | 対応箇所 | 新旧対応 |
| 全港区 | ⑬かつて行われた港湾統合により各港区が一つの港湾として一体化したことによるシナジー効果を最大限に発揮するような検討を期待したい。特に、p20に記載されている「観光・交流戦略」については、既にその旨言及されているが、なるべく各港区名を具体的に指し示しながらの機能分担・連携をイメージして頂けるとよいのではないか。 | 修正 | 「戦略4（観光・交流戦略）」について、戦略の基本的考え方をP16に、詳細な取組は、P44～52に掲載しています。ご指摘を踏まえ、P16において、各港区の機能分担を分かりやすく示した図表に差し替えしました。また、P16に掲載していた各港区主要岸壁のクルーズ船カバー率の図は、P44に移動しました。 | 資料6（P16、P44） | 資料4（P1、P9） |
| 全港区 | ⑭賑わい拠点としての「みなとオアシスの活性化」についてp51に記載されており、極めて重要な観点と思われるが、4港区のうち既にみなとオアシスが指定されている塩釜港区と仙台港区に限定しての記載となっている。将来に向けて、松島港区・石巻港区への展開・拡充の方向性も含めて検討するとよいのではないか（地元世論も踏まえる必要もあろうが）。 | 無し | 「戦略4（観光・交流戦略）主要施策2」①（P.47）において、地域の賑わい拠点と観光目的地づくりについて掲載しております。本文には「みなとオアシスが各港区で展開されるよう取り組んでいく」ことを記載させていただいております。ご意見のとおり地元意見が大事なことから、引き続き丁寧に取り組んでまいりたいと思います。 | － | － |
| 塩釜港区 | ⑮塩釜港区の観光交流機能の強化に向けて、中小型の観光客船の寄港の実現。 | 無し | ご意見のとおり、観光交流に向けた取組は重要と考えております。このため、「戦略4（観光・交流戦略）主要施策1」①（P.44）において、中・小型クルーズ船への対応力の強化について掲載しており、塩釜港区の観光交流機能強化に向け、中・小型クルーズ船の誘致などの取組を進めることにより、港区間の連携・補完による宮城・東北の広域観光ゲートウェイの形成を目指してまいります。 | － | － |
| 松島港区 | ⑯多くの観光客が訪れる港であり、利用者が安心して滞在出来るよう、桟橋又はその近傍で熱中症対策（日よけ設置）など、利用者へのホスピタリティ向上の取組 | 追加 | 「戦略4（観光・交流戦略）主要施策2」③（P.49）において、利用者の快適性の確保事例として「日除け施設」や「屋根付き浮桟橋」を記載しておりましたが、観光客に向けたホスピタリティ向上の視点について記載がなかったことから、基本的な考え方をP47及びP49に追加しました。 | 資料6（P47、P49） | 資料4（P11、12） |

※意見に記載の内容はいただいた意見のまま記載

# 2.パブリックコメントの主要意見と対応方針

| その他に関するご意見 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 港区 | 意見 | 対応 | 対応案 | 対応箇所 | 新旧対応 |
| 仙台港区 | ⑰釣り公園の拡充について。 現在でも仙台港区には釣り公園が設置されているが、未だに一般ふ頭への釣り客の立ち入りが多くみられ、荷役業者やトラック業者は作業の邪魔になり、危険な状況は続いている。これに伴い、釣り公園を拡充し、魚を放流し、釣り客の満足のいく内容にできないものか？ 作業会社との事故が起きてからでは遅いと思われるので、何か対策を考えて欲しい。(釣り客と作業会社のセパレートの実施) | 無し | 戦略1(物流戦略)と戦略4(観光・交流戦略)につきましては、安全性の観点からも対象エリアの棲み分けが重要と考えております。引き続き、港湾利用者と連携しながら、港内で働く方々が安全に作業できる環境整備に努めてまいります。 | ― | ― |
| 全港区 | ⑱今回の中間案は、現状における仙台塩釜港の長期構想としてふさわしいものと評価しております。本編を見ると、生成AIを用いて作成された親しみやすいイメージや、可能な限り具体的なところまで踏み込んだと推察される個々の施策が記載されており、充実し、分かりやすい内容となっています。今後は、今回の長期構想に記載されている施策が港湾計画に反映され、必要な予算が措置される等により着実に推進されることを期待しております。 | 無し | 構想の実現に向けて、引き続き取り組んでまいります。 | ― | ― |
| 全港区 | ⑲仙台塩釜港長期構想2026(中間案)は、4つの戦略、及び各戦略に応じた合計12の主要施策が整理されており、丁寧かつ大変分かりやすく取り纏められていると思います。内容的にも、4つの港区それぞれについて強みと弱み、或いは現状と将来についての丹念な議論をベースとしつつ、「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」の内容をも踏まえたものとなっており、多角的視点から網羅的に整理されていると思います。長期構想(中間案)の取りまとめに至る関係各位のご尽力に敬意を表します。本構想の早期実現を切望する次第です。 | 無し | 構想の実現に向けて、引き続き取り組んでまいります。 | ― | ― |

※意見に記載の内容はいただいた意見のまま記載

# 長期構想委員会（第４回幹事会）の結果

# 3. 長期構想委員会(第4回幹事会)の結果

## 1　第4回幹事会の開催概要

(1)　日　時

令和8年9月3日(木) 午後2時から4時まで

(2)　場　所

夢メッセみやぎ　西館1階会議室(大)

(仙台市宮城野区港3－1－3)

(3)　出席者

国・関係市町

(幹事　22名、オブザーバー1名　合計23名参加)

対面・web併用

(4)　内容

○仙台塩釜港長期構想(最終案)について



## 2　各分野における主な意見

**【物流・産業】**

- 「鉄道輸送を含む陸上輸送とのシームレスな連携」を表現する図面について、内容や出典が分かりにくく、趣旨を適切に表現できる図面へ修正して欲しい。
- 農産品の輸出における海上輸送転換例について、図表と本文の関係が分かりにくいため、海上輸送転換の説明を追記するなど、内容の関連性を明確にして欲しい。
- バルク貨物の混在利用によるヤード・岸壁利用の過密化について、図ではバルク機能のみが移転するように見えるため、図と記載内容が一致するよう表現を修正して欲しい。
- 塩釜港区の「必要水深7.7m」と「現況水深7.5m」の関係について、計画上の位置付けと実際の運用が混在しており分かりにくいため、図の表現をより分かりやすくして欲しい。
- DXの活用目的として、労働環境改善に加え労働力不足への対応も明記して欲しい。

**【観光・交流】**

- 観光目的地づくりの推進に当たり、民間活力の活用も明記して欲しい。
- 観光・交流は地域における重要な成長分野であることから、早期に取り組むことで、より高い効果が得られると思われるため、取組時期を「短中期」へ変更してはどうか。