
參考資料

第1回委員会の主要意見

論点区分	主要意見
全体	<ul style="list-style-type: none"> 将来像を考える中では、まちと港、人と海を結びつける新たな事業、また、経済活動の再生につながる事業を見出すことが大切。 現状の課題・問題点をきちんと整理したうえで、将来の港のあるべき姿を検討してほしい。 仙台塩釜港は仙台港区、塩釜港区、石巻港区、松島港区の4港区のシナジー効果が期待されていた港である。2024年問題や環境問題の観点から、船舶輸送の更なる需要が見込まれる中、仙台塩釜港が積極的に協力していかなければならない。 仙台塩釜港全体としての方向性のほか、港区別の役割分担を示すことが重要。 長期構想において、物流、人流の検討が重要と考える。 各種課題はあるが、将来構想を明確にすることが安全・安心で、より良い港湾を作り上げていくうえで重要と考える。
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> 仙台塩釜港の強みをアピールすることで集荷・創貨につなげることが重要。 仙台塩釜港は東北で唯一の中核的国際拠点港湾として、その役割を長期的に見て強化する必要がある。東北経済を支えるには、アジア航路の更なる誘致が必要。 RORO船の大型化や2024年問題によりモーダルシフトも進展していることから、仙台港区において、背後用地の確保及び新たなバース整備が必要である。 塩釜港区においては、航路の浚渫及び岸壁整備が必要である。 松島の遊覧船は、運営会社1社につき1隻の運行としているが、担い手不足に伴う運営会社の合併等により観光業者が減っている。 フェリーターミナルにおいて、乗船手続きをスムーズに行えるスマートチェックインの導入を検討してほしい。 港湾の人材不足が問題である。20~30年先の働き手である現在の小学生など若者に向けて、港湾には魅力的な仕事があることを発信していきたい。
防災	<ul style="list-style-type: none"> 防災の観点で見ると、東日本大震災発生時のように仙台塩釜港が被災港湾になる場合と、首都直下型地震や南海トラフ地震発生時に広域的な防災支援港湾となる場合の2パターンがある。この点を整理して災害対応力に優れた港づくりをしてほしい。 東日本大震災に日本海側に物流ニーズが集中したことを振り返ると、普段からBCPを意識したプランディングを行うことで顧客ニーズの獲得に大きく影響すると言える。ポートセールスを行う中でBCPをアピールポイントにするべきである。
施設整備・維持	<ul style="list-style-type: none"> 塩釜港区は、巡視船の拠点港であることから、巡視船がスムーズに出航できるよう港湾整備を進める必要がある。 各企業の発展のためには、岸壁等港湾施設の老朽化対策の計画的な実施や、利用状況を踏まえた施設整備(防舷材など)が必要と考える。 耐震強化岸壁の整備は、大規模地震発生時の緊急物資輸送拠点の機能だけではなく、貨物輸送やクルーズ船誘致も期待できる。 限られた空間なので、既存の岸壁や埠頭の使い方を見直すことや港区間連携強化により、各種課題に対応することも重要である。
観光・交流	<ul style="list-style-type: none"> 七ヶ浜町は仙台港区に隣接しており、特にクルーズ船が来たときなどはロケーションも良く、自然豊かで親水性も高い。このような特性を活かした港湾環境整備を行っていいかと考えている。 長期構想にぜひ、遊びの要素を取りいれてほしい。(ゼロヨン大会、インバウンド向け武道ツーリズムなど) 安全性の高いプレジャーボート係留施設の整備を位置付けてほしい。 松島港区は観光の役割が強い一方、大型クルーズ船に関しては仙台港区・石巻港区での受け入れとなるため、松島へ観光する場合は車移動から小型船舶での移動となっている。よりスムーズに観光地へ移動してもらえる方法を考える必要がある。 世界的に高まっているクルーズ需要の波をしっかり捉えた長期構想計画としてほしい。

現地視察を踏まえた主要意見

論点区分	主要意見
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾利用種目の一層の集約等より省力化や作業効率がよいゾーニングを考える必要がある。 ・コンテナの自動化・無人荷役、荷役待ちトラックの解消など、DX化、AI化、ロボット化が必須である。担い手不足のなか、仙台塩釜港から「港湾の自動化・無人化」を実現してほしい。 ・港湾ユーザーの意見を丁寧に聞き、長期構想に組み入れることを期待する。
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ・水深、バースの長さ等において、船舶の大型化に対応した港湾整備を進めていく必要がある。 ・内航RORO船ターミナルとしての仙台港区のニーズは高まっており、施設早期整備が望まれる。 ・モータプール、シャーシプールの整理荷役効率を向上する方策が重要である。 ・DX化を進めること、港湾エリア全体でのコールドチェーンや危険品などの対応力、効率改善推進が重要である。 ・フェリー、RORO船、完成車の駐車場・駐車スペースが足りなくなっている。
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・塩釜地区に客船用バースを建設し、水深と航路幅を確保する浚渫工事と発生浚渫土の埋め立て場所の確保案を確保することが望ましい。大型巡視船や内航船員の休息バース、南海トラフ等災害時のバックアップバースとしても必要性が高い。
施設整備・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・石巻港区は造成中の工業用地・震災後の後背地などがあり、仙台港区、塩釜港区では港の拡張が難しいのと比べ、その余地がある。港湾取扱貨物の動向分析・需要予測を踏まえ、港湾拡大も検討する余地がある。 ・旅客船運行にかかる継続的な泊地の水深の確保および航路の水深の確保のための維持浚渫が求められる。 ・20～30年後を展望すると、クルーズ船に限らず、船舶の大型化を視野に入れた対策が必要である。
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・温室効果ガス削減と港の魅力向上の両立に向けた取組の1つとして、陸上電力供給の整備を進める必要がある。 ・港湾に立地する企業や物流企業が港湾を利用する際に、生産・物流活動で生じる公害の未然防止を図る施設や設備をきめこまやかに港湾管理者が整備するほか、港湾利用者に対し一定の環境配慮義務を果たすルールや仕組みづくりの導入、環境に配慮したインフラの整備と利用の義務化、環境インセンティブ制度の導入を図るなど、環境に配慮した港区となり、ポートセールスの柱になることに期待する。
観光・交流	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船を利用した観光は、世界的に拡大傾向にあることから仙台塩釜港の20～30年後のあるべき姿を描くうえでは、多様化・高度化が進むと予測される訪日クルーズ旅客数の増加を見越した対策が重要である。 ・クルーズ船の誘致を進めていくうえでは、クルーズ船受入ターミナルの整備拡充を前向きに検討する必要がある。 ・「クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン」に準拠した水域施設、係留施設の整備、CIQ対応スペース利便性向上を目指した対応を進めていく必要がある。 ・安全運行と景観を確保するうえで、マリンスポーツに関する明確なルールを決めてもらったり、取り締まりを行ったりした方がいい。

第2回幹事会の主要意見

論点区分	主要意見
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・港の将来像を描くうえでは、取扱貨物量の将来需要推計だけではなく、観光人口の将来需要推計も取り入れてほしい。 ・国の成長戦略会議での方向性を踏まえ、今後の東北地域の成長をけん引していくといった表現の追加を検討してほしい。 ・課題の積み上げに留まらず、バックキャスティング的に将来像を描くところから逆算しながら、引き続き闊達な議論を期待する。
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台港区は空間利用が限界に近づいている中で、利用の効率化、高度化といったソフト的な取組に主眼を置きながら、コンテナターミナルについては荷役手続きや荷役機械のDX化を図ることが必要である。 ・塩釜港区は、航路水深だけでなく航路幅を確保することも重要である。 ・港の振興は出入貨物を安定的に確保することが重要。モーダルシフト推進に向けた補助制度等を活用したポートセールスが必要。
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・能登半島地震に伴い、半島防災が注目されている中、耐震強化岸壁の整備が進められている石巻港区では、「命のみなとネットワーク」などを活用した海上防災拠点としての機能強化を推進する必要がある。 ・塩釜港区は、長期的に海上保安拠点としての利用が継続できる港づくりをお願いしたい。
施設整備・維持	<ul style="list-style-type: none"> ・塩釜港区は、貨物や人流が増加した際に、背後主要道路へのアクセス性が課題になるため、背後道路と埠頭との一体的な再編を検討する必要がある。 ・石巻港区において現状の課題であるオーバースペック船への対応について、港の安全確保に向けた改善策の早期検討が必要である。
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・石巻港区は、他港区と比べ空間的余裕があることから、次世代エネルギーの受入拠点としての可能性も考えられる。仮に雲雀野地区での展開を考える場合は、既往貨物との整合性・棲み分けの上で受入適地を検討する必要がある。 ・松島港区は、松島の景観やブルーカーボン、藻場の造成といった環境に配慮した基本戦略としてほしい。
観光・交流	<ul style="list-style-type: none"> ・松島港区は、クルーズ誘致に向け、周遊ルートの構築だけでなく港の観光資源の発掘が更なる地域活性化につながる。 ・クルーズ船の大型化をはじめとした世界的なクルーズ動向をとらえ、ターミナルの整備・拡張を前向きに検討してほしい。 ・松島港区は大型クルーズ船が入港できないため、鉄道やバスなどの陸路二次交通に頼らざるを得ない。陸路・海路によるネットワーク形成が重要。あわせて港を活用した観光の魅力アップも不可欠である。 ・石巻港区のプレジャーボート係留施設については、安全性及び一定の水深が確保されている大曲地区への集約を検討してほしい。 ・港湾周辺の再開発や、マリンレジャーを取り入れた賑わい創出などの課題がある中、七ヶ浜町の海水浴場や素晴らしい景観を周遊ルートとして活用してほしい。 ・松島港区は、インバウンド需要増加を踏まえた遊覧船桟橋構造の見直し等の利便性の向上策の検討が必要である。

現地視察の結果① (概要)

1 現地視察の開催概要

(1) 目的

第2回長期構想委員会に向けて、各委員の皆様に仙台塩釜港についての御理解をより一層深めていただくとともに、仙台塩釜港の長期構想における課題整理に向けて、これまで議論してきた仙台塩釜港全体の課題に加え、各港区の現在の施設整備や利用の状況を踏まえた今後の課題や検討すべき視点等を抽出するため、現地視察を行い御意見を伺うもの。

(2) 出席者(視察は委員を対象としている)

- 7月28日(月) 委員8名(随行含む合計25名)
- 7月29日(火) 委員12名(随行含む合計32名)

(3) 観察概略工程

- 7月28日(月) 10時から16時 石巻・松島コース
(集合)県石巻合同庁舎
 - ⇒ 石巻港区 釜地区、雲雀野地区海上視察
(直轄業務艇「翔洋」乗船)
 - ⇒ 石巻埠頭サイロ屋上視察 ⇄ 雲雀野地区バス視察(2班交互)
 - ⇒ 石巻港区 内港地区
(いしのまき元気市場にて昼食)
 - ⇒ 松島港区(観光桟橋、五大堂ほか:徒歩)
 - ⇒ JR仙石線 松島海岸駅(経由)
 - ⇒ 県石巻合同庁舎(解散)

- 7月29日(火) 10時から16時塩釜・仙台コース
(集合)マリンゲート塩釜
 - ⇒ 塩釜港区バス視察(北浜緑地→中心頭→貞山埠頭→東宮地区)
 - ⇒ マリンゲート塩釜展望台より視察
(施設内にて昼食)
 - ⇒ ~~塩釜港区、仙台港区海上視察(直轄業務艇「翔洋」乗船)~~ ※海象不良により中止
 - ⇒ 仙台港区バス視察(向洋地区→(蒲生北部地区経由)→中野地区)
 - ⇒ JR仙石線 中野栄駅(経由)
 - ⇒ マリンゲート塩釜(解散)

(4)ご意見カード

現地視察や配布資料を踏まえ、ご意見等あれば意見提出カードにより提出してもらった。

対象は現地視察参加者のほか、今回参加されなかつた方も含め提出していただいた。

(意見:35件(7者))



海上視察の状況
(石巻港区・国交省業務艇)



視察講評の様子
(仙台港区・NX仙台港パークにて)

現地視察の結果②（石巻港区、松島港区）

1 石巻港区、松島港区における意見

【石巻港区】

- 船舶の大型化を踏まえ、航路水深の維持・確保について、計画的に対応していく必要がある。今回、利用企業の声を伺えたが、水深の確保は効率と利益に直結することである。
- 石巻港区は造成中の工業用地や震災後の後背地における区画整理などにより、拡張が難しい仙台港区や塩釜港区に比べれば、拡張余地があるように感じた。港湾取扱貨物の動向分析・需要予測を踏まえ、港勢拡大も検討できるのでは。
- クルーズ客船の受け入れ可能な埠頭の整備をあわせて検討する必要がある。石巻港区は三陸自動車道インターが近くにあり、松島まで30分程度、平泉まで1時間半程度とクルーズ客の半日観光には優位である。

【松島港区】

- 訪日外国人旅行客の増大等で年々入込客数が増加しているため、桟橋等においては、暑さしのぎが出来るような屋根との設置なども検討が必要では。
- 旅客船の安全運航と景観を確保する観点から、マリンレジャーの実施にあたっては、明確なルールを決めてもらったり、取り締まりを適切に実施すべき。
- ちょうど航路の浚渫工事も実施されており、継続的な泊地水深の確保および航路水深の確保をお願いしたい。



現地視察の結果③（塩釜港区、仙台港区）

1 塩釜港区、仙台港区における意見

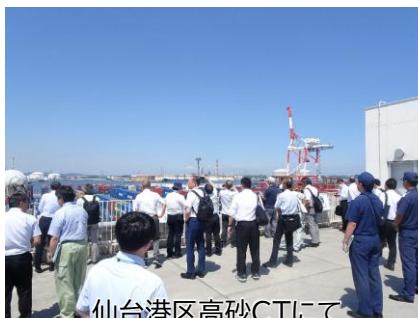
【塩釜港区】

- 風光明媚で天然の良港である塩釜港区の水深9m確保と航路幅150m以上確保により、誘致できる客船は現行客船中何%になるのか、商業的に可能性あるかのデータを調査して、検討用に共有してほしい。
- 塩釜港区は商店街、飲食店が岸壁から近いところにあるため、船員の買い物、ちょっととした息抜きの場として船員の休憩時間の確保のための取組を検討してほしい。
- 旅客船発着場に渡るための橋が老朽化していることから、橋の架替えを検討してほしい。
- マリンゲート付近の津波防潮堤は海側に取り残された人が陸側に戻るための階段がマリンゲート前に設置されていないことから、避難するための階段施設設置を要望する。

【仙台港区】

- 内航RORO船ターミナルとしての仙台港区のニーズは高まっており、フェリーふ頭の不稼働部分RORO船対応岸壁への改造工事、及び高松2号東側不稼働部分の早期整備が望まれる。
- フェリーのスマートチェックインについては、一部段階的に実施導入されているため、トラックまで含めた導入を検討できればよい。
- 貨物需要に荷役岸壁が不足することであれば、専用埠頭を一般の貨物船でも利用可能とできるよう何らかの方策を検討してはどうか。

塩釜港区 視察ルート



長期構想表紙（案）

