



明日の仙台塩釜港を考える懇談会 報告書

令和6年3月25日
宮城県土木部港湾課



1. 懇談会の目的

- ・仙台塩釜港は、平成24年10月に仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港の港湾区域を統合し、新たな国際拠点港湾仙台塩釜港として指定された。
- ・平成25年6月には港湾計画を改訂し、東北を牽引するグローバル港湾を実現するため、段階的に整備を進めている。
- ・しかしながら、国際的なサプライチェーンの変化や脱炭素社会実現に向けた動き及び、働き方改革に起因したモーダルシフトの進展といった港湾を取り巻く状況が大きく変化している。
- ・このことを踏まえ、今後の仙台塩釜港の目指すべきあり方を検討するため、学識経験者や港湾関係者等を構成員とする「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」を令和4年5月に設置し、意見交換を進めるもの。

2. 懇談会の位置づけ

- ・「懇談会」では、情勢変化を踏まえた将来の仙台塩釜港について、今後のあり方を意見交換するもの。
- ・頂いた意見を踏まえ、別途、港湾管理者が港湾計画の改訂実施を判断する。

明日の仙台塩釜港 を考える懇談会

- ・仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性を意見交換する

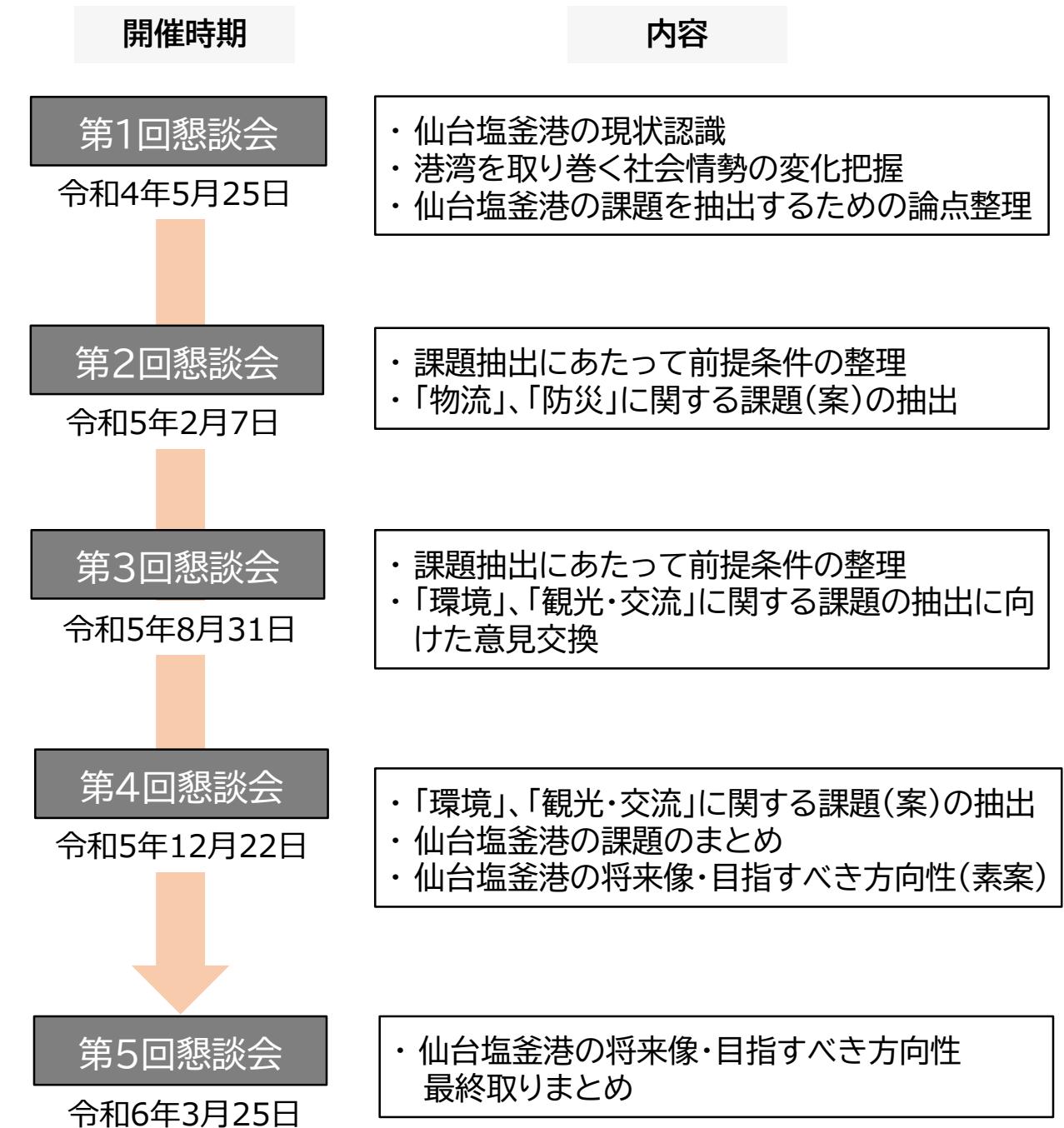
(参考)懇談会後の想定対応



3. 目標年次

- ・懇談会では、今後のあり方を広く検討することとし、港湾計画（10～15年）や長期構想（20～30年）の目標期間よりも、さらに長期的な「概ね30～50年先」とする。

4. 懇談会の開催フロー



1. とりまとめに至る流れ

- ◆ 仙台塩釜港の概況と、港湾を取り巻く国内外の社会変化について整理し、仙台塩釜港の課題を抽出するための6つの論点にとりまとめた。
- ◆ 6つの論点を「物流」、「防災・施設維持」、「環境」、「観光・交流」の4つの分野の課題として分類し、課題を踏まえて仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性としてとりまとめた。

(1) 仙台塩釜港の概況

1 全4港区の特色を生かした一体的な整備・運用を実施

2 現港湾計画（H25.6改訂）は、令和7年が目標年次
現長期構想（H24策定）は、令和23年ころが目標

3 取扱貨物量は東日本大震災からの回復を遂げたが、
新型コロナウイルス感染症の拡大により減少

4 新・宮城の将来ビジョン「持続可能な未来」
取扱貨物量の回復を通じ本県の経済成長・県民所得増へ寄与

5 港湾は主要な県出荷製造品（自動車、石油・石炭、紙パルプ等）を輸送する重要な物流の結節点

港湾地域周辺では運輸業者や発電所等の企業活動有

東北は情報通信機械・電子部品の出荷割合が高い
東北は金属製品、ゴム製品、紙パルプ等の輸移出コンテナが多い

交通ネットワークの整備が進み、アクセス向上

(2) 港湾を取り巻く国内外の社会変化について

1 「物流」の社会変化

- 1) 国内における人口減少社会と、世界の人口推移
・2050年までの将来予測では、世界人口はアフリカ・インド・東南アジアで増加見込みであり、輸出先の変化が見込まれる。
- 2) 戦争・紛争、パンデミック等によるサプライチェーンの混乱
- 3) 国内労働人口減少に伴う港湾労働者・船員の労働力不足
・港湾・物流DX推進（サイバーポート、AIターミナル、次世代高規格ユニットロードターミナル、船舶の自動運航、港湾荷役の自動化・遠隔化）。
- 4) 物流の2024年問題による国内物流網の変化
・モーダルシフトの進展に伴う流通網（サプライチェーン）の変化や背後施設（倉庫等）への需要の変化。
- 5) 第4次・第5次産業革命に伴う国内産業構造の変化
- 6) 国内農林水産品の輸出産業化や農林漁業の6次産業化による農林水産品の商品価値の変化

2 「環境」の社会変化

- 1) 温暖化に伴う気候変動と2050年カーボンニュートラル
・世界的な脱炭素化の流れにおいて、脱炭素に取り組まない港湾は、荷主から選択されない恐れ。
・車両・船舶・港湾荷役機械等の次世代エネルギー等への切换え、若しくは温室効果ガス貯留・再利用への取組。太陽光・風力発電等の再生可能エネルギーの増加。
- 2) 種の保存や生物多様性保全のための環境保全

3 「観光・交流」の社会変化

- 1) 国内の人口減少に伴うインバウンド施策の拡大
・旅行以外に、MICE（国際会議等）の誘致・開催なども。
- 2) 広告・通知媒体の変化（SNSなど個人の発信力がより拡大）
- 3) デジタル化によるバーチャルツアー体験コンテンツの増加
・映像など視覚的な印象がより重要に。
- 4) 観光地におけるスマホ決済やデジタル通貨の利用増加
・現金利用など、手間のかかる支払い行為が敬遠される。
- 5) 観光で求められる目的地の変化と消費スタイルの移行
・「モノ消費」から「コト消費（体験型）」、そして「トキ消費」へ。
- 6) 国内におけるインフラツーリズムの推進
- 7) 東日本大震災からの復興に関する観光・教育旅行の展開
日本版MaaS（Mobility as a Service（マース）：個々の移動ニーズに対し、最適な移動サービスの検索・予約・決済等を一括で行うサービス）の推進による交通体系の変化
- 8) 東日本大震災からの復興に関する観光・教育旅行の展開

4 「防災・施設維持」の社会変化

- 1) 切迫性が増す大規模地震
・宮城県沖地震や、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震、それに伴う北海道・三陸沖後発地震の発生予測。
- 2) 地球温暖化による海面上昇の変化
・海岸（砂浜）や低地部への浸食対策や、既設施設（岸壁等）の高さ調整などが必要。
- 3) 台風等の強度・頻度の増加による港湾施設・海岸保全施設破損率の増加への懸念

↓ 仙台塩釜港の概況、港湾を取り巻く国内外の社会変化を踏まえ、仙台塩釜港の課題を抽出するための論点を整理 ↓

(3) 社会情勢変化のまとめ（課題抽出のための6つの論点）

論点 1) モーダルシフトの進展など物流の変化を見据えた東北・宮城の港湾取扱貨物の増加に向けた取組

論点 2) 人口減少社会における労働者不足に対応する業務効率化・生産性向上にかかるDX等の取組

論点 3) 脱炭素社会の実現に向けた港湾におけるカーボンニュートラルへの取組

論点 4) 東北・宮城のポテンシャルを踏まえた輸出の拡大・促進に向けた取組

論点 5) ウィズコロナ・アフターコロナに向けた観光振興・交流人口の拡大への取組

論点 6) 他港を含む大規模災害の発生を見据えた防災・減災対策や、BCPIに向けた取組

(4) 仙台塩釜港の課題（6つの論点を踏まえ、仙台塩釜港の課題を「物流」、「防災・施設維持」、「環境」、「観光・交流」の4つの分野に分類）

物流

防災・施設維持

環境

観光・交流

(5) 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性（整理した課題を踏まえ、仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性としてとりまとめ）

方向性1

方向性2

方向性3

方向性4

「物流」に関する目指すべき姿

「防災・施設維持」に関する目指すべき姿

「環境」に関する目指すべき姿

「観光・交流」に関する目指すべき姿

将来像

「仙台塩釜港の将来像・目指すべき姿」

物流-1 コンテナターミナルの取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

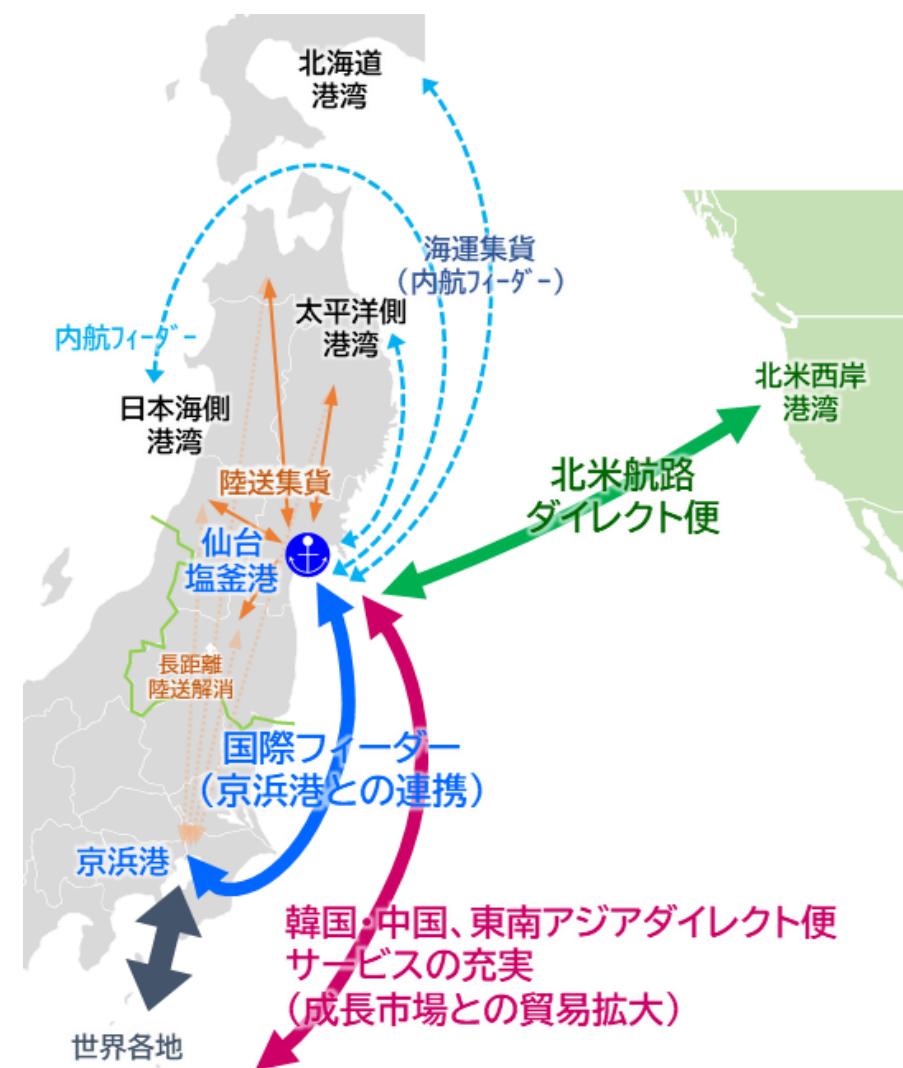
【現状認識・ニーズ】

- ・仙台塩釜港は、週16便（京浜港フィーダー9便+近海7便）の定期航路サービスを継続しているが、北米ダイレクト航路など休止便もある。
- ・国では、国際フィーダー航路を利用した国際戦略港湾への貨物集約を進めている。
- ・仙台塩釜港から輸移出されるコンテナの国別では、アメリカが1位となっている。
- ・国では、農林水産物・食品の輸出においては2030年に5兆円を目標としており、仙台港区においては、「さつまいも」などの農林水産品の輸出需要が高まっている。
- ・船舶の大型化など外的要因を踏まえたコンテナターミナルにおける施設利用・整備（ヤードや荷役施設など）や効率的な運用については、官民（施設管理者とユーザー）による検討が必要である。

【将来動向】

- ・半導体等の外国企業が日本・東北に工場を建設する動きとともに、日本企業の国内回帰の流れもある中で、アメリカ向けに輸出できる環境は大きな売り・強みとなるため、北米ダイレクト航路の再開が重要となることが見込まれる。
- ・東南アジアの鉱物・水産資源の需要が注目され、特にインドネシアは2050年にGDP世界第4位になるとの予測もあり、世界の貿易状況は今後変わっていくことが見込まれる。
- ・取組貨物量を増やすためには、新規航路の誘致、航路維持・再開などの取組が重要となる。
- ・取扱貨物量の増加が期待される「農林水産品・食品、半導体・精密機械」などの輸送は温度管理が必要とされるため、コールドチェーンの構築・強化が重要となることが見込まれる。

コンテナ輸送機能強化のイメージ



課題

貨物量増加見込み、船舶の大型化、輸出の促進対応、荷主から求められる北米ダイレクト航路の再開や、経済発展が見込まれる東南アジアダイレクト航路の誘致などを見据え、**集荷促進と併せて今後のコンテナターミナルの効率化・拡充に向けた取組について検討**が必要となる。

物流-2 ユニットロード貨物・バルク貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組

【現状認識・ニーズ】

- 船舶の大型化に伴い、水深や岸壁延長など、大型化した船舶に対応できる施設が限られている中、特にバルク貨物は、荷下ろしに一定の時間が必要なことから、岸壁確保の調整に苦慮している状況があるため、対応できる港湾施設整備が求められている。
- 船舶の大型化に伴い、航路など水域施設の水深が浅い港はセカンドポート以降とならざるを得ず、航行距離が延びることで運送コストがかかるなど荷主への経済的負担の増大が想定される。
- 荷捌き地を効率よく利用するためには、ユニットロード貨物、バルク貨物などの混在利用を改善すべきだが、船混みの状況もあり、バース利用状況と併せて改善を図る必要がある。
- 港湾立地企業や港湾背後圏域の市町村における産業動向など、現状及び将来を見据えた臨港地区の利活用を検討する必要がある。

【将来動向】

- 必要とされる貨物が仙台塩釜港で効率的に荷役ができるよう、施設の新規整備・改修・取扱貨物の見直しなど適正配置を検討し、港湾施設の機能強化や港区間連携を促進することで、利用者ニーズに対応したターミナル機能を維持していく。
- ユニットロード貨物、バルク貨物などが混在する背後地利用については、船舶の大型化や船混みなどの課題も踏まえながら、効率性と機能性を重視し、DX化を導入するなど利用の高度化を目指していく。

■内航フェリー・RORO船の大型化動向（全国平均）

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍
RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く。)

出典：海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

出典：交通政策審議会第90回港湾分科会(R5年10月30日 国土交通省港湾局)より

■バルク貨物船の大型化

呼称 (船型:トン※1)	船型(例示)、同縮尺イメージ	穀物	鉄鉱石	石炭
パナマックス (船型:6~8万トン程度)	<7.4万トン級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 12.7m 14m程度 	↓		↓
ネオパナマックス※2(仮称) (船型:10万トン程度)	<12万トン級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 15.2m 17m程度 	↓		↓
ケープサイズ (船型:10~20万トン程度)	<15万トン級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 17.5m 19m程度 		↓	↓
VLOC<Very large Ore Carrier> (船型:20万トン以上)	<33万トン級の例> 満載喫水 必要岸壁水深 23m程度 21.1m 		↓	

*1 単位は載貨重量トン(DWT)。

DWT(Dead Weight Tonnage): 貨物船に積載可能な貨物等の最大重量トン。主に貨物船の大きさを表す。

*2 新パナマ運河に対応した船舶。

出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」～参考資料集～(国土交通省港湾局)より

課題

- 今後のモーダルシフト需要拡大へ対応するユニットロード貨物の取扱については、船舶大型化への対応、バルク貨物と混在する岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など**取扱機能の効率化・拡充に向けた検討**が必要となる。
- 広域基幹産業の物流コストの低減に寄与する飼料穀物などのバルク貨物については、大型貨物船による大量輸送へ対応するため、岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など**取扱機能の効率化・拡充に向けた検討**が必要となる。

2. 仙台塩釜港の課題（「物流」に関する課題） ～仙台塩釜港を取り巻くインフラ環境について～

物流-1、2

仙台塩釜港を取り巻く交通インフラ環境について

- 仙台塩釜港背後には、高規格道路網とあわせて、仙台空港や鉄道網（JR旅客やJR貨物・臨海鉄道の貨物専用）が整備され、物流・人流を支える交通インフラが形成されている。
- 県内外における道路網の整備が促進することで、仙台塩釜港での港区間連携による港湾の一体利用に向けた環境が整い、仙台塩釜港の物流、観光・交流、防災における利用面において、より機能の増進、発展が図られる。
- 「物流の2024年問題」や「脱炭素化」における対策としてモーダルシフトの進展が予測され、港湾取扱貨物の増加など、国内貨物輸送の改変が見込まれる。

主な高速道路網と拠点



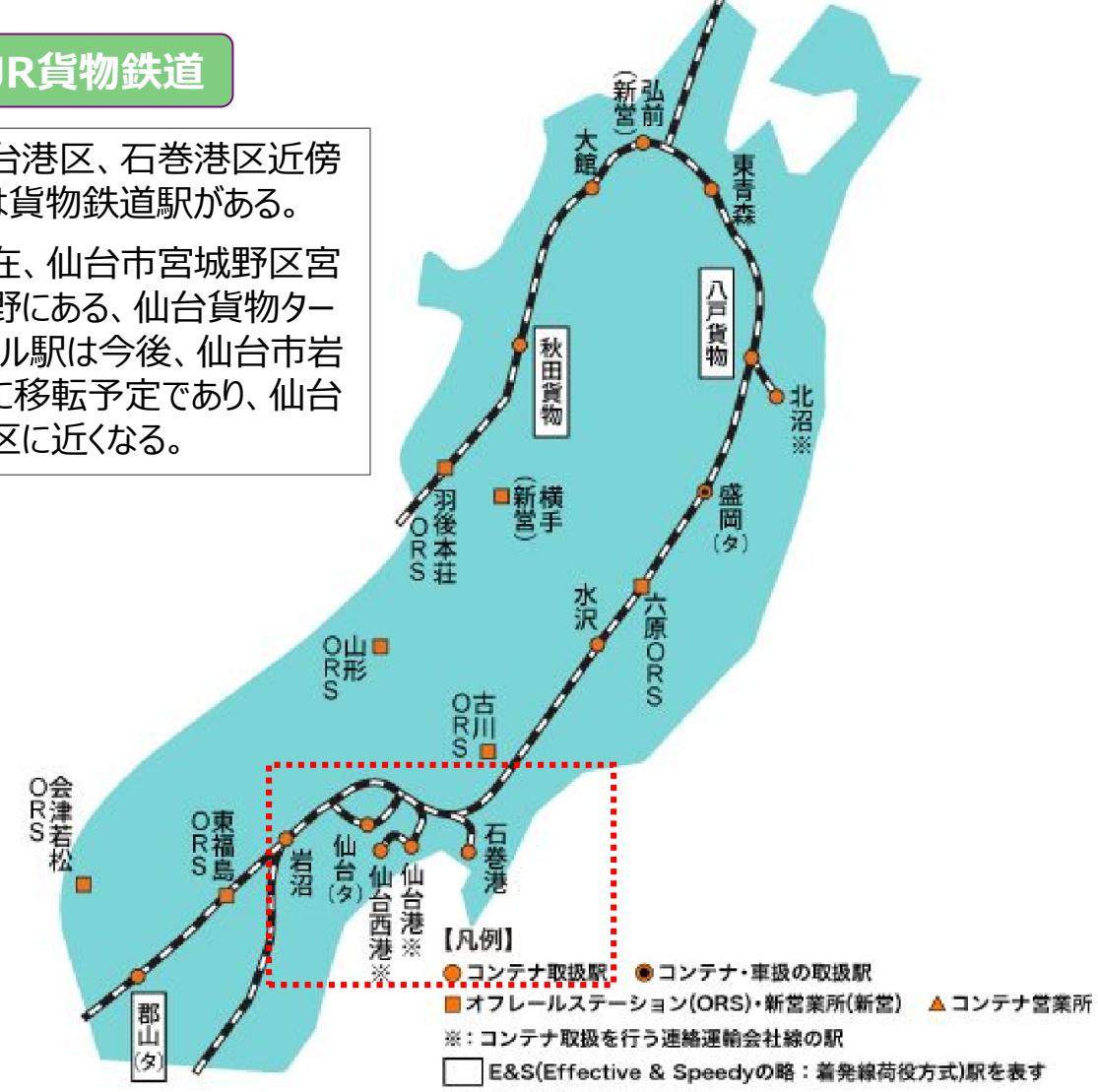
【仙台塩釜港周辺の交通インフラの特徴】

- 「港湾」「空港」「鉄道」の各交通拠点が近接している。
- 「港湾」がある沿岸部周辺に高速道路と国道がある。
- 東西方面の高規格道路網は東北横断自動車道酒田線及び調査中の石巻新庄道路がある。

JR貨物鉄道

仙台港区、石巻港区近傍には貨物鉄道駅がある。

現在、仙台市宮城野区宮城野にある、仙台貨物ターミナル駅は今後、仙台市岩切に移転予定であり、仙台港区に近くなる。



物流-3

労働力不足に対応する業務効率化・生産性向上への取組

【現状認識・ニーズ】

- ・国内の少子高齢化に伴う生産年齢人口（15歳～64歳人口）の減少は、労働供給の減少、将来の経済や市場規模の縮小による経済成長率の低下などに影響することが懸念され、労働生産性の向上、労働参加の拡大などが急務となっている。
- ・国土交通省が全国の港湾運送事業者に対し行った「港湾労働者不足に関する実態調査」において、回答した事業所の過半数で港湾労働者が不足している実態が明らかとなり、今後は港湾労働者の不足感が強まることが予想される。
- ・状況を改善するためには、魅力ある職種にしていくことが必要であり、作業の省力化・効率化に向けた機械化・DXの推進や、若年層が魅力を感じる労働環境の創出や情報の発信、賃金の見直しなど、複数の対応が急務となる。

【将来動向】

- ・国内の物流業界では、「働き方改革関連法」による時間外労働の上限規制（通称：物流の2024年問題）により、基幹物流ルートを見直す動きがあり、今後、港湾取扱貨物の増加が予測されている。
- ・港湾労働者不足により物流・サプライチェーンが停滞することがないよう、様々な対策に早期に取り組む必要がある。
- ・国内における少子高齢化の状況を踏まえ、現状よりも少ない人数でも対応できる環境づくりとなる省力化・効率化への取組として、積極的なDX化の推進、現場での効率化を図るための機械化・自動化、港湾施設機能の再編に向けた検討、取組が必要である。
- ・DXの実現に向けては、AI（人工知能）、IoT（Internet of Things）の導入推進だけでなく、人材確保も必要となってくる。



港湾労働者不足対策
アクションプラン

～未来の港湾物流の維持・発展のために～



令和4年7月
国土交通省港湾局

港湾労働者不足対策アクションプラン

出典：R4年7月 国土交通省港湾局



みなとのおしごと
～その魅力～



令和5年3月
国土交通省港湾局

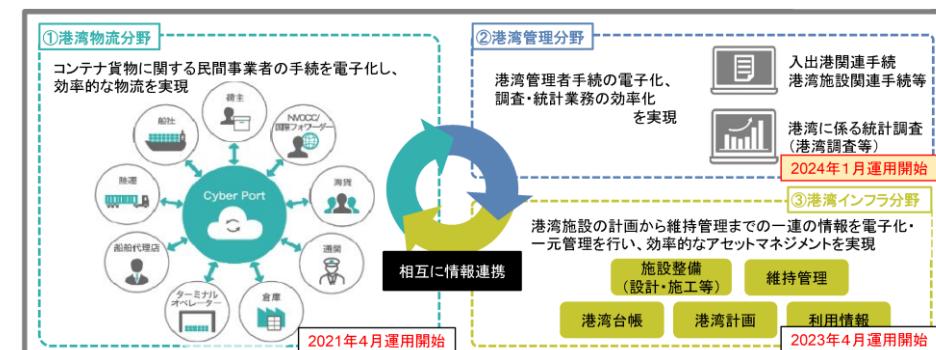
みなとのおしごと ～その魅力～

出典：R5年3月 国土交通省港湾局

次世代高規格ユニットロードターミナル形成に向けた当面の取組（イメージ）



出典：次世代高規格ユニットロードターミナル検討会最終とりまとめ概要(R6年3月 国土交通省港湾局)より



出典：サイバーポート（港湾管理分野）の運用を開始します～港湾行政手続、調査・統計業務を効率化～(R6年1月9日 国土交通省港湾局)別紙資料より

課題

港湾労働者不足による貨物取扱いへの影響が生じないよう、港湾運送業務の魅力発信などの労働人材確保への取組に加え、**DX化、港湾施設機能の再編のほか、機械化・自動化への検討**が必要となる。

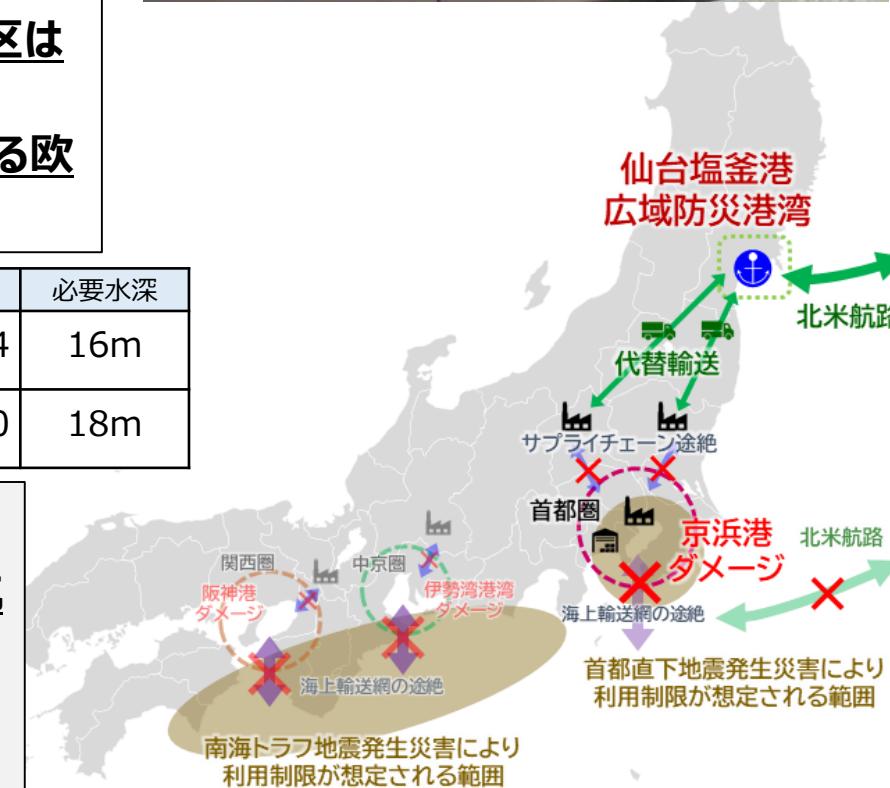
防災・施設維持－1

国際戦略港湾の支援も視野に入れた広域的な防災港湾の体制強化

【現状認識・ニーズ】

- 切迫性が指摘されている首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模災害で**国際戦略港湾が被災した場合の一時的なバックアップ体制構築が不可欠**。
- 阪神・淡路大震災**においては、震災を起因とした**港湾機能不全により、神戸港の欧米行き貨物が釜山など他国へのシフトが発生し取扱量が減少した**。
- H27に東北広域港湾BCPが策定済である。東北港湾を想定しており、**首都圏等の他地域被災時の想定は行っていない**。
- 東日本大震災の教訓を生かし、首都圏等の代替輸送港の役割が必要となる。
- 仙台塩釜港は**北米西岸との距離が近く、地理的メリット**を有している。
- 仙台塩釜港の耐震強化岸壁・物揚場は計画6バースの内、4バースを整備しているが、石巻港区は未整備**である。
- また、**国際物流機能維持用は仙台港区高砂に1バース(-14m)あるものの、京浜港に就航する欧米基幹航路の代替輸送機能としては不足している**。

東日本大震災時の高砂コンテナターミナル散乱するコンテナ



京浜港に就航する
欧米基幹航路
コンテナ船型最大スペック

京浜港	オペレータ(サービス名)航路	投入最大船	DWT	全長(m)	喫水(m)	必要水深
東京港	欧米振り子型航路 (FTP/FP1) Hapag/HMM/ONE/Yang Ming	NYK ORION	104,525	336.0	14.44	16m
横浜港	北米西岸航路 (TP6/Pearl Service) Maersk/MSC	MSC ARIANE	154,503	365.8	16.00	18m

【将来動向】

- 仙台塩釜港は、**首都直下地震**や南海トラフ地震の**影響が及びにくい地域**であり、**京浜港に就航する北米西岸と地理的メリット**がある。
- 上記を踏まえると首都圏、特に「**京浜港**」へ就航する「**北米西岸航路**」の**代替輸送拠点として機能を果たす**ことが、大規模災害時における**国際物流機能維持の観点からも意義**がある。
- 北米航路の再開は、国内航路のリダンダンシーの観点からも意義**がある。
- 北米コンテナ船に対応する岸壁は水深16～18mを要し、この受け入れ機能確保については検討が必要**となる。

首都圏等他地域災害時のバックアップ構築イメージ

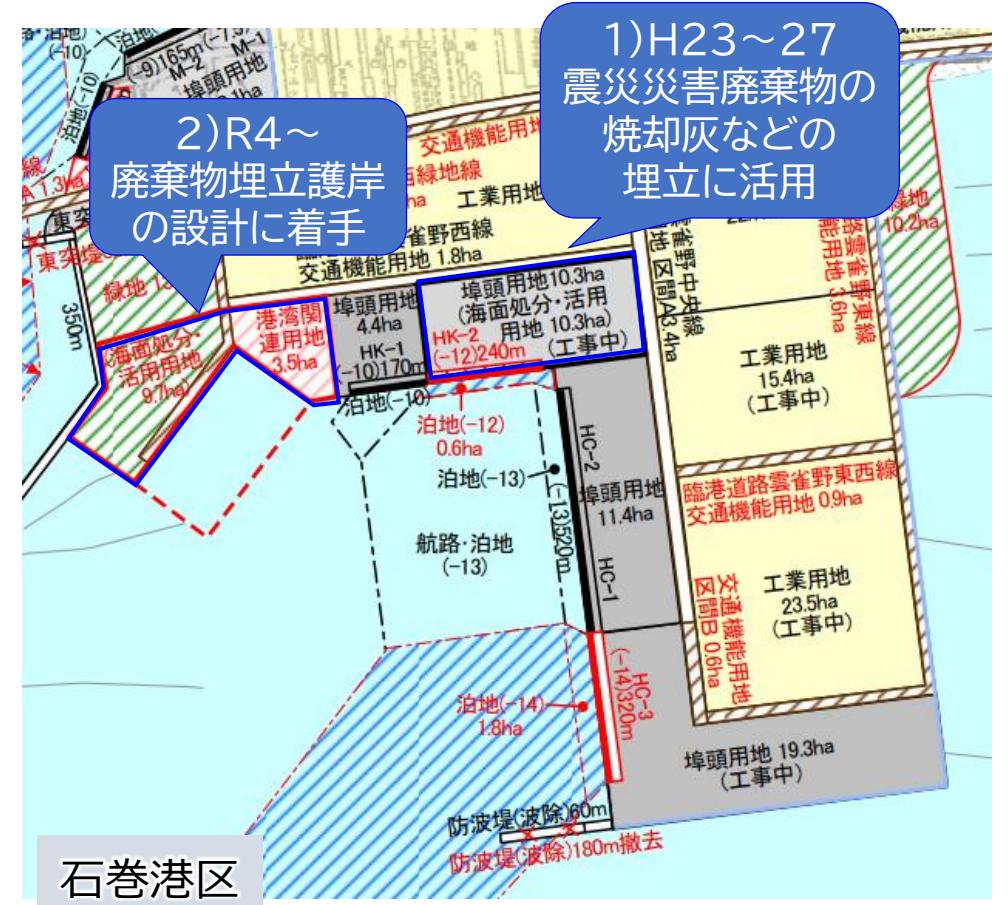
課題

首都圏など他地域の大規模災害時における機能不全の回避や早期復旧に資するため、仙台塩釜港の地理的メリット・海上物流機能を最大限活用し、京浜港に就航する北米西岸航路の代替輸送機能確保などの、**国際戦略港湾の支援を視野に入れた広域的な防災港湾の体制強化**などについて検討が必要となる。

防災・施設維持－2 海面処分用地の確保検討

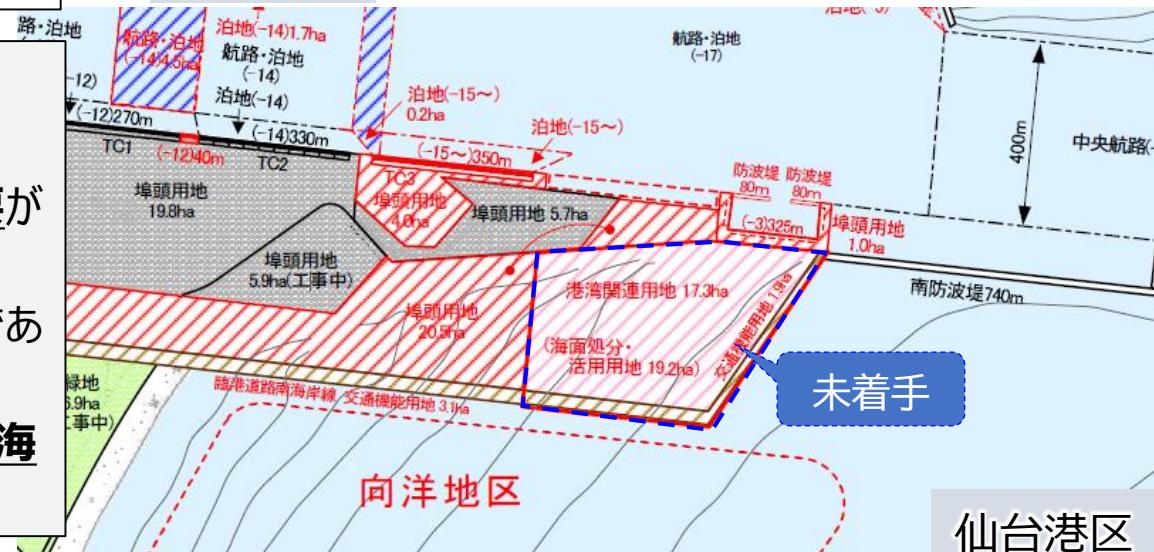
【現状認識・ニーズ】

- ・令和6年1月に国の地震調査委員会において、**マグニチュード7.4程度を想定する宮城県沖地震の30年以内の発生確率が70～90%に引き上げられることが発表され、切迫性が指摘されるなど、防災機能の向上が求められている。**
- ・**災害時の廃棄物受け入れなど防災機能の向上には、海面処分・活用用地の確保が不可欠**である。また、**浚渫土受け入れや、道路など他事業の残土受入先としてもニーズ**がある。
- ・石巻港区には、2か所合計A=20haの海面処分の計画がある。その内、**東側の10.3ha分については、東日本大震災により発生した災害廃棄物の焼却灰などの埋め立てに活用**されるなど、震災復旧に寄与した実績がある。
- ・**西側のA=9.7haは、令和4年度より廃棄物埋立護岸の設計に着手**しており、受け入れる土砂V=108万m³が既に決まっている。
- ・仙台港区には、既定計画としてA=19.2haの海面処分・活用用地計画が位置付けられている。



【将来動向】

- ・**浚渫は、塩釜港区の計画水深9mの確保や、松島港区の維持浚渫及び仙台・石巻港区の浚渫を順次進めており、浚渫土の受け入れは継続して対応する必要がある。**
- ・石巻港区の海面処分・活用用地については、計画2か所ともに埋立て・整備中であり、**新たな土砂などの廃棄物受け入れの余裕が無い**状況。
- ・**航路・泊地の浚渫土や、内陸部の道路事業などの残土受け入れ箇所としても、海面処分・活用用地の検討**が求められている。



課題

災害時の廃棄物受け入れなど防災機能向上に資する海面処分用地について、東日本大震災で災害廃棄物の埋立処分した実績や、既定計画箇所に着手している状況及び浚渫・他事業残土の受け入れニーズを踏まえ、**海面処分用地の確保に向けた検討**が必要となる。

防災・施設維持－3 港湾施設の老朽化進行への対応

【現状認識・ニーズ】

- 当県における港湾施設の多くは、昭和40年以降に集中的に整備されており、今後、急速に老朽化した施設が増加する。
- 最も施設数の多い岸壁などの**係留施設**を例にとると、平成29年の長寿命化計画策定時は、**供用50年を経過する施設は全体の約2割であったが、10年後の令和9年には約6割に達し、更にその10年後の令和19年には約8割に達する見込み**である。（建設後50年というのを一つの指標として施設の劣化状況を評価。）
- 構造物だけでなく、水域施設についても埋没等を考慮した浚渫等の適切な維持管理が必要となる。
- 予防保全型の保全・修繕による対策により計画的な維持管理を行うことで、中長期的なトータルコスト縮減による予算の平準化を図り、持続可能な運用が求められている。

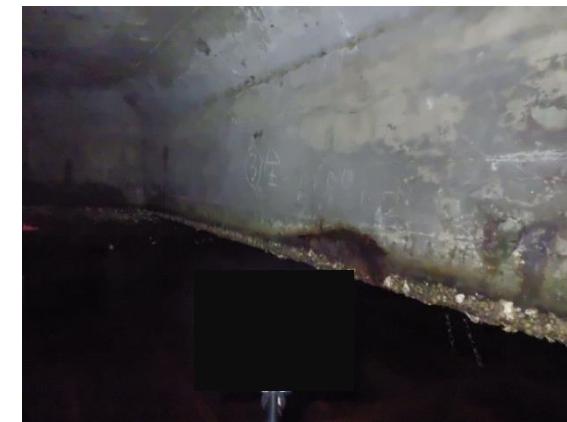
【将来動向】

- 持続可能な港湾運営を目指し、維持管理計画に基づいた施設管理を効率的に行うためには、DX化の推進が求められる。
- 長期的なコストメリットや維持管理の手間軽減など、技術進展による新技術・新工法については、積極的な導入検討が求められる。
- 施設老朽化対策の実施に当たり、単純な施設保全だけでなく、将来的な施設の利用状況などを踏まえた施設再編・最適化(スクラップアンドビルド)が求められる。

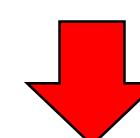
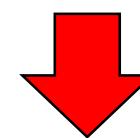
○係留施設の補修事例(塩釜港区)



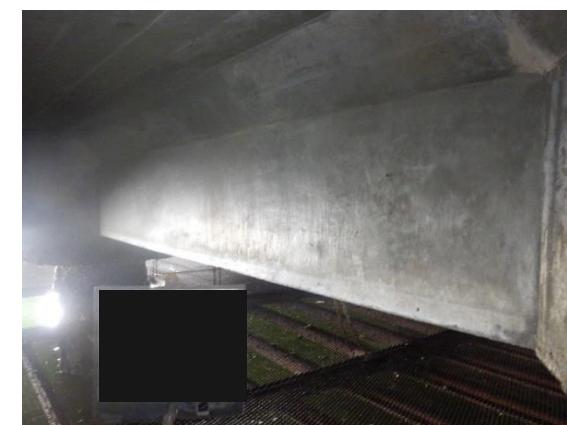
着手前 貞山 4号栈橋



着手前 貞山 3号栈橋



補修完了（杭被覆防食工）
貞山 4号栈橋



補修完了（断面修復工）
貞山 3号栈橋

課題

老朽化が進む既存施設について、安全・安心で持続可能な港づくりのためには、**計画的な施設の維持・修繕や施設再編・最適化(スクラップアンドビルド)を行い、長寿命化対策への一層の取組が必要となる。**

防災・施設維持－4 災害時における船舶と海路(輸送拠点・避難など)の活用

【現状認識・ニーズ】

- ・平成23年3月に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、災害時における港湾利用を検討する必要がある。
- ・海路により船舶輸送は、車両輸送に比較して、人や物資について一度に大量の輸送が可能となり、効率的である。
- ・フェリーやRORO船は、車両ごとの運搬となるため、積込み時の対応により被災地での積み替えや分別作業等の手間を省くことができる。
- ・宮城県の緊急輸送道路（災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線として道路管理者等が設定）は、防災拠点とする港湾施設との接続がなされている。
- ・耐震岸壁は、通常より耐震性を強化した係留施設となっているため、緊急物資等の輸送や、経済活動の拠点となりうる。
- ・大型船舶の場合、衛星電話や無線などの通信施設や、お風呂や調理場などが備えられており、非常時の連絡手段や被災者への支援に活用できる余地がある。

【将来動向】

- ・現状では、被災時において災害物資を入れることに特化しているが、災害時の港湾利用は双方向で検討すべきであり、物資を入れるだけでなく、人の避難手段としても活用していく必要がある。
- ・宮城県沖地震だけでなく、令和4年12月から運用が開始された「北海道・三陸沖後発地震注意情報」なども踏まえた有事への対応が必要。
- ・「港湾BCP」においては、背後企業の生産活動用の通常貨物に対し、緊急輸送物資や他港からの代替輸送貨物との取り合いなどの利用に関する調整が必要である。



緊急物資船の初入港(2011)

耐震強化岸壁による被災者支援のため緊急物資船による大量輸送(仙台港区) 2011年



被災者支援のため入港した「テクノスーパーライナーOGASAWARA」(2011)

被災者支援のため入港したテクノスーパーライナー(石巻港区) 2011年 ⇒食事・風呂・宿泊を支援

課題

東日本大震災の経験を踏まえ、今後予測される宮城県沖地震や北海道・三陸沖後発地震、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震など、複数の大規模地震を念頭に、被災地における緊急物資や人員輸送などの災害支援を行えるよう、有事を想定した対応について検討が必要となる。

環境-1

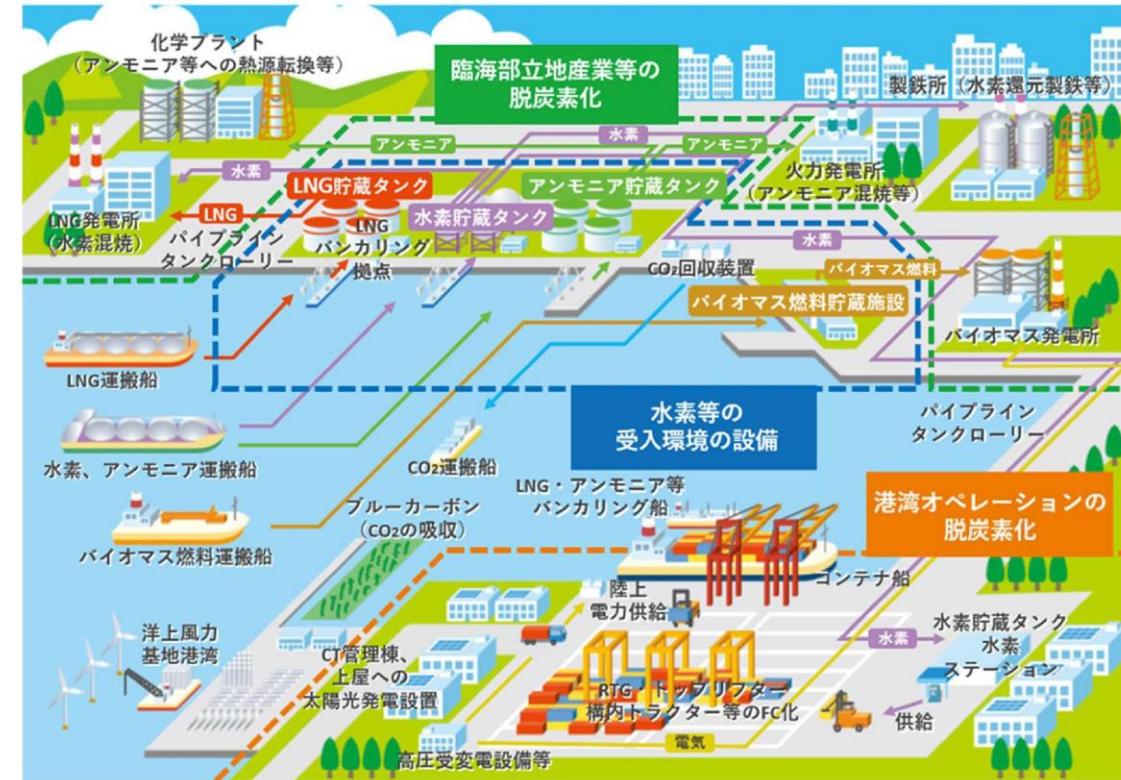
温室効果ガス削減に向けた
カーボンニュートラルポートへの取組

【現状認識・ニーズ】

- ・国の「2050年カーボンニュートラル宣言」の下、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等、次世代エネルギーの受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポートを推進するため、全国の港湾において、「港湾脱炭素化推進計画」の検討が進んでいる。
- ・仙台塩釜港は、東北唯一の製油所や多数の油槽所、LNG基地、火力発電所等のエネルギー産業が立地し、東北圏域への広域エネルギー供給がなされている。
- ・仙台塩釜港の脱炭素化を推進するため、「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」を令和6年3月に策定する。
- ・東北の農水産品を仙台塩釜港経由で京浜港から輸出していく長距離陸送からの海運転換（モーダルシフト）が既に開始され、脱炭素化への取組が進んでいる。

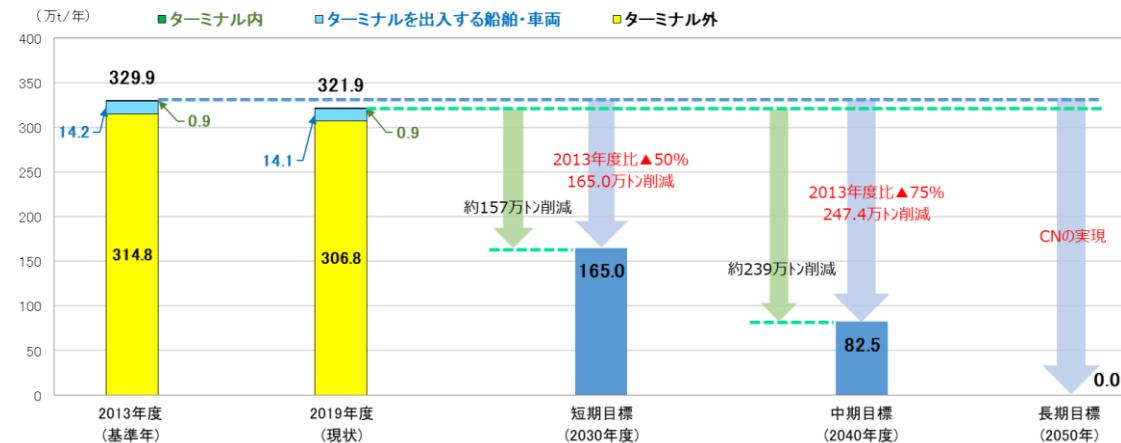
【将来動向】

- ・東北圏域への広域エネルギー供給拠点である仙台塩釜港は、今後、化石燃料の代替となることが想定される水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入・貯蔵・供給体制の構築や、ブルーカーボン（藻場）の造成等の吸収源対策など、港湾地域の脱炭素化に向けて官民が連携した着実な取組が求められる。
- ・水素・アンモニア等次世代エネルギーの今後の需要先と需要量の見極め、燃料選択・導入の可能性に関する検討が必要となる。
- ・低・脱炭素化荷役機械の導入や、照明設備のLED化など、低炭素化・脱炭素化に向けた取組を進め、コンテナターミナルにおける「CNP認証」制度の活用により、港湾の競争力を図っていく。



※「港湾脱炭素化推進計画」作成マニュアル（2023年3月）国土交通省港湾局」より抜粋

カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ



仙台塩釜港におけるCO₂排出量の削減イメージ

課題

カーボンニュートラルポートに向けた取組において、**荷役機械・船舶・運送用車両・工場等におけるボイラーなどは技術開発の途上で商用化がされていないなど、導入検討が進まない状況**にあるため、**継続的な検討を実施**していくと共に、今後、化石燃料からの代替が想定される**水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入・貯蔵・供給体制の構築**について、**官・民が連携した取組が必要**となる。

2. 仙台塩釜港の課題（「環境」に関する課題） ～仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画の目標達成に向けたロードマップ～

環境-1

「港湾脱炭素化促進事業」及び「港湾における脱炭素化の促進に資する将来の構想」に基づき、仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画の目標達成に向けたロードマップを作成した。

港湾脱炭素化推進計画		推進計画の実施・見直し		
		凡例： → 着色：港湾脱炭素化促進事業 → 白抜き：将来構想		
計画実施期間		短期（2023年度～2030年度）	中期（2031年度～2040年度）	長期（2041年度～2050年）
基本目標	【KPI 1】CO2排出量	2030年度 約165.0万トン/年 (2013年比50%減)	2040年度 約82.5万トン/年 (2013年比75%減)	2050年 実質0トン/年 (2013年比100%減)
個別施策	【KPI 2】低・脱炭素型荷役機械導入率	2030年度 50%	2040年度 75%	2050年 100%
	【KPI 3】ブルーインフラの保全・再生・創出	-	吸収量：123トン増 (2019年比10%増) (藻場換算：約25ha)	吸収量：246トン増 (2019年比20%増) (藻場換算：約50ha)
ターミナル内	荷役機械	導入検討 → 低炭素型荷役機械の導入	→	
		導入検討 → ガントリークレーンの省エネ化	→	
		導入検討 → 低炭素型RTGの導入	→	
		導入検討 → 荷役機械の電化・脱炭素燃料化	→	
管理棟、照明設備、倉庫等	照明設備の省エネ化（LED化） →			
CNP認証制度	導入検討 → 制度の導入（承認取得）	脱炭素化取組の取組の進捗に合わせて段階的に評価指標を向上 →		
出入船舶・車両	停泊中の船舶	低炭素燃料船の導入（内航フェリー） →	→	
		導入検討 → 船舶への陸上電力供給設備の導入	→	
		導入検討 → 船舶の電化・脱炭素燃料化	→	
	出入りする車両	導入検討 → CONPAS※の導入（高砂CT内の輸送効率化）	→	
導入検討 → 低炭素型車両の導入（HV・EV等）		→		
		車両の電化・脱炭素燃料化 →		
ターミナル外	工場・倉庫・事務所等	製造工程における効率化や機器更新等の省エネ化 →		
		設備燃料の低炭素化 →		
		導入検討 → 製造設備の電化・脱炭素燃料化	→	
	グリーン鋼材供給	製鉄所における電気炉能力増強 →		
	低炭素燃料の供給	次世代バイオディーゼル供給 →		
		都市ガスへの燃料転換推進 →		
			導入検討 →	次世代エネルギー受入・貯蔵・供給 →
バイオマス発電	バイオマス発電所の新設 →			
火力発電	導入検討 →		火力発電の燃料転換（混焼・専焼） →	
ブルーカーボン	適地調査等 →		ブルーカーボン（藻場）の造成・保全 →	

※ロードマップは、定期的に関係する協議会や、メーカー等の技術開発の動向を踏まえて見直しを図る。また、取組に当たっての課題や対策についても把握に努め、ロードマップの見直し時に反映する。

環境-2

海域環境の保全

【現状認識・ニーズ】

- ・仙台塩釜港における現在の長期構想（H24年8月策定）では、仙台塩釜港の長期空間利用の基本方針として、「**自然環境と調和を図る空間**」が、**蒲生干潟、塩釜～松島・奥松島（特別名勝松島保護区）、石巻港区東浜海岸前面水域**にゾーニングされている。
- ・文化財保護法により特別名勝松島として指定されており、国内においても希少な景観を有している。
- ・蒲生干潟は、東日本大震災により地形や環境が大きく変化したものの、近年では、砂浜が戻るなど、回復傾向にある。
- ・石巻・南浜マリーナが県内で初めて「海の駅」に認定された。



※仙台湾統合港湾長期構想委員会報告書（H24.8）より抜粋

仙台塩釜港全体の長期空間利用の基本方針

【将来動向】

- ・温暖化に伴う海水温・海水面の上昇や、海中二酸化炭素濃度の増加による海の酸性化などが予測されるなか、海域環境の変化が見込まれる。
- ・特別名勝松島における独自の景観や蒲生干潟の貴重な生態系は、大切な資源であり、これら自然環境と港湾機能が共生できるようにしていくことが必要。



特別名勝松島



蒲生干潟

課題

温暖化に伴う気候変動、海水温と海水面の上昇、海水増加に伴うCO2吸収量増加による海の酸性化など、変化する海洋環境に対し、**特別名勝松島における独自の景観や、貴重な蒲生干潟の生態系を資源と捉え、保全に取り組むことが必要**となる。

観光・交流-1 クルーズ船受入環境とインバウンドの促進

【現状認識・ニーズ】

① 国内・東北地域のクルーズ船寄港動向

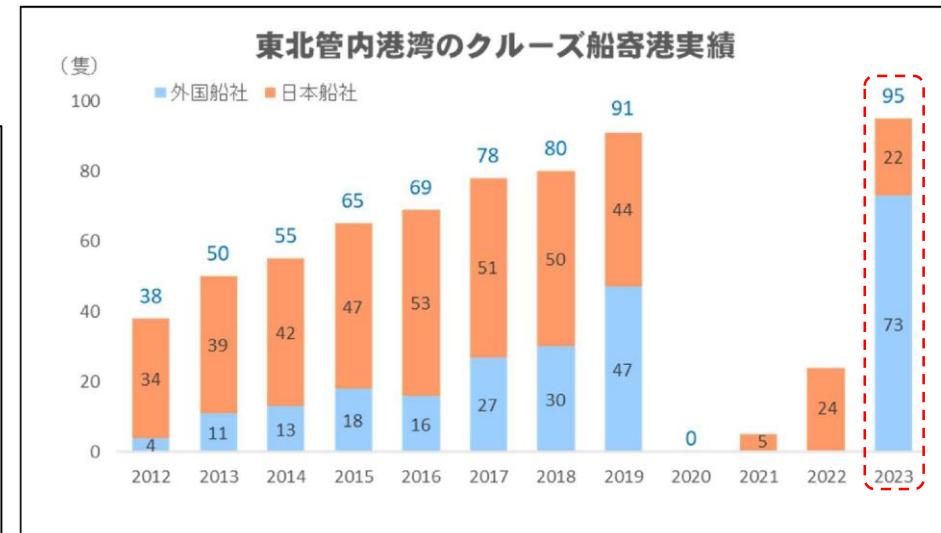
- ・国際クルーズ船の受入が再開され、国内における寄港需要は全般的に増加傾向にある。
- ・2023年の東北港湾への寄港は95回で、内訳は、青森港35回、秋田港23回、 仙台塩釜港12回(仙台7、石巻5)。
- ・東北地域への寄港時期は3～11月の期間で、特に桜が開花する5月、祭り等のイベントが開催される8～9月が多く、季節的な特性が見られる。
- ・東北全体の地域振興に寄与することを目的に、「東北クルーズ振興連携会議」が開催されている。

② 仙台塩釜港のクルーズ船受入環境

- ・仙台塩釜港は、既存施設において、クルーズ船寄港のための一定の受入スペックを満たす見込み。（但し、寄港の際は、船舶ごとに確認が必要）
- ・仙台塩釜港の岸壁は、貨物船対応の港湾施設（専用ターミナルではない）であり、クルーズ船寄港に当たって、その都度、受入れ体制も含め調整が必要となっている。
- ・クルーズ船寄港時の待合スペースや雨・日除けの屋根などのおもてなしをするための施設配置が求められている。

【将来動向】

- ・国の「観光立国推進基本計画」における目標は、コロナ前ピーク水準の旅客数や寄港回数を目指しており、クルーズライン国際協会（CLIA）による旅客数やクルーズ船収容能力の見通しは、右肩上がりを見込んでいる。
- ・成長戦略としてのインバウンド増加への期待により、クルーズ船へのニーズも高まることが見込まれる。
- ・近年、乗客数が数百人程度の小型ラグジュアリー船の国内寄港が増えている中、富裕層など客層の特性に合わせた誘致戦略や受入体制の構築、付加価値の高い特別感のある観光サービスの提供が求められる。
- ・土地の文化や自然を肌で感じる体験型の旅行へのニーズに対し、地域性が旅行者に対する魅力の創出につながる可能性がある。



課題

東北地方は宿泊場所が少ないため、クルーズ船の寄港は望ましい。クルーズ船寄港の際は、特定の観光地にはばかり旅行者が訪れるような仕組みではなく、**地元観光がなされるための取組が必要。**

観光・交流－1

・現在国内外には大小**296隻**※のクルーズ船が就航している。安全な接岸受入には、船舶諸元に対応した**所要の航路・泊地・岸壁の水深と岸壁延長**を満たすほか、水域（航路幅、航路水深、回頭水域）の確保などの条件も加わる。

（例えば、回頭水域で見ると、**全長350m以上のクルーズ船は接岸不可**となる。）

・下図には、必要岸壁水深と必要岸壁延長を条件とした各港区での受入カバー比率(対応可能隻数÷296隻)の目安を示しており、**仙台港区は全隻数の37%、塩釜港区は19%、石巻港区は31%**となっている。

(仙台港区と石巻港区では2バース連続利用で100%)

・なお、クルーズ船の寄港には、直接接岸のほか、**沖合停泊で通船(地元定期便等)やテンドーボートを利用するケース**があり、受入スペックが小規模な地方港湾や漁港においても、沖合停泊の入港実績は見られる。

※「クルーズ客船データブック2022・2023」より

仙台塩釜港の港別クルーズ船対応最大岸壁

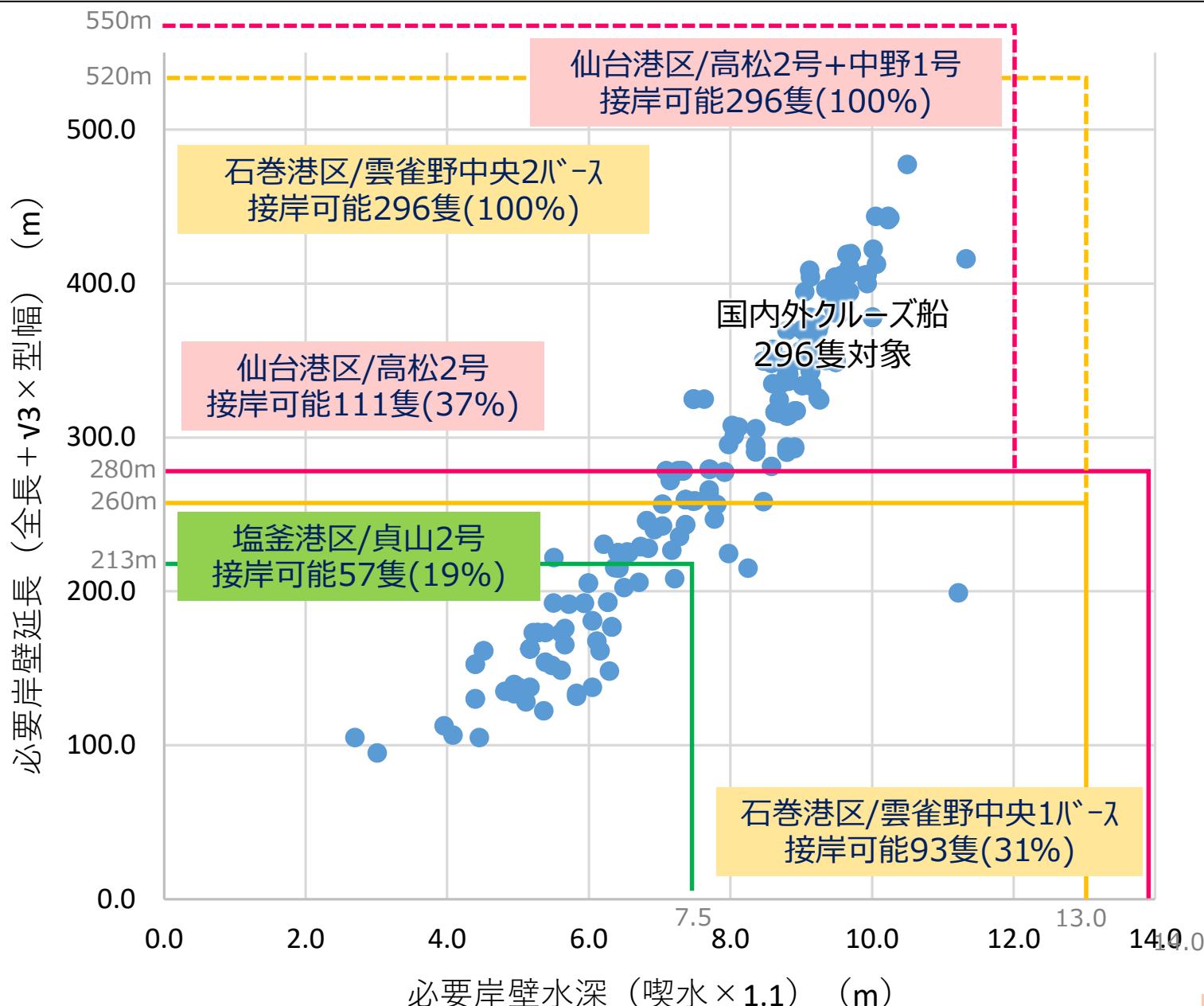
港区	水深 (m)	岸壁長 (m)	対応岸壁
仙台港区	-14.0	280	高松ふ頭 2 号岸壁
塩釜港区	-7.5	213	貞山ふ頭 2 号岸壁
石巻港区	-13.0	260	雲雀野中央埠頭
(参考) 松島港区	-3.0	80	松島海岸通り浮棧橋 (旅客船着岸棧橋として利用)

「にっぽん丸」
沖合停泊事例

テンドーボートに乗り換え上陸
(沖縄県久米島儀間漁港)



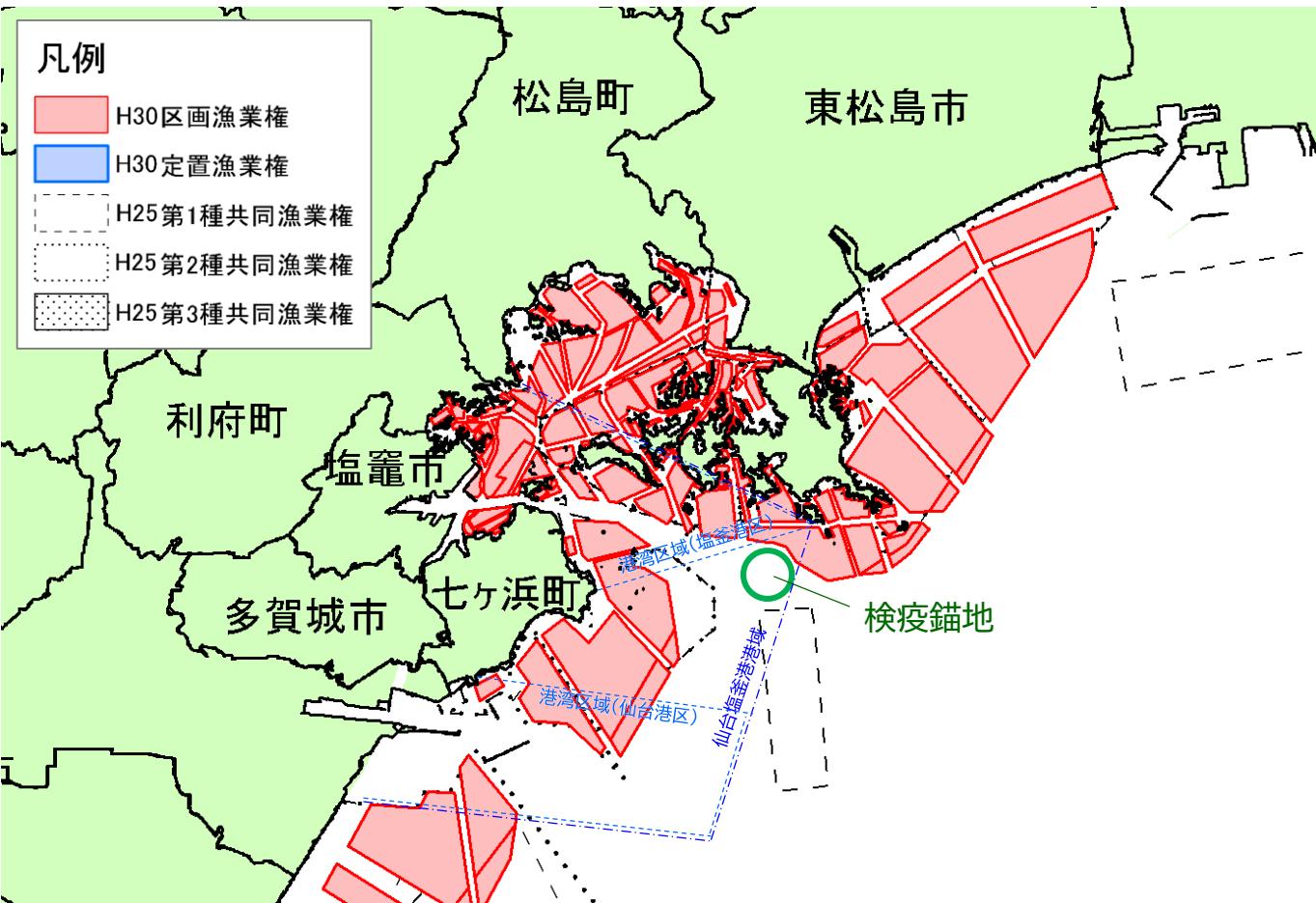
沖合に停泊するにっぽん丸
(山口県萩港)



観光・交流-1

■クルーズ船の沖合停泊水域について

- 塩釜港区及び松島港区内、周辺海域においては、区画漁業権や共同漁業権が指定されている。
- また、沖合約10km付近の水域（仙台塩釜港港域内の漁業権以外の水域）には、塩釜区の検疫錨地が指定されている。
- 塩釜港区及び松島港区の水域は漁業権が広く指定され、大型船舶の停泊が可能なエリアは、陸から片道10km程度離れた水域に限定される。（下記検疫錨地の周辺水域となる）
- なお、他港における小型船舶乗り換えによる航行距離は、1.5km程度



※宮城県水産業振興課HP 宮城県における漁業免許の状況 漁場連絡図 全体図を加工

塩釜港区・松島港区内及び周辺海域における漁業権指定状況



※日本水先人会連合会HP 仙台湾水先区より抜粋

仙台湾水先区

水先区域、港域、検疫錨地、水先人の乗船場所の略図

観光・交流-2 マリンレジャーの適正な推進

【現状認識・ニーズ】

① 国内プレジャーボート等のマリンレジャー需要

- ・コロナ禍におけるアウトドア志向の高まりにより、クルージングや釣り等のマリンレジャー需要は増加傾向にある一方、プレジャーボートの全体隻数は、全国・宮城県ともに減少傾向にある。
- ・仙台塩釜港では東日本大震災後、放置艇が減少し、許可艇が増加するなど適正化が進んでいる。現在は、公共・民間施設を併せた収容能力内にプレジャーボート隻数が収まっているが、地域的な過不足は未だ確認されている。

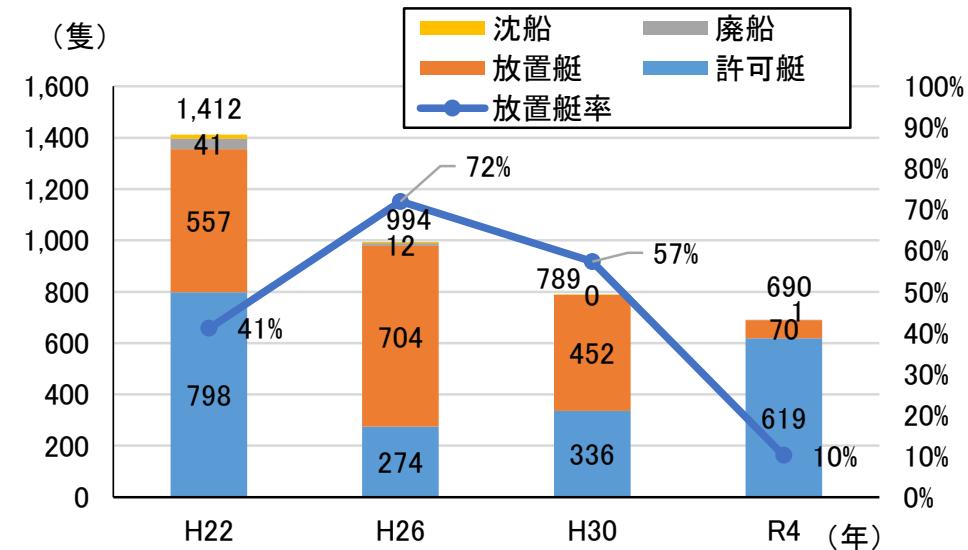
② 仙台塩釜港でのマリンレジャー・アクティビティの実施状況

- ・港湾区域および臨港地区では、釣りや、ヨット、SUP、シーカヤックなどが行われている一方、既存の水域利用者等との調整状況に課題がある。
- ・マリンレジャーは人流増加を促す手段となる可能性が高いが、仙台塩釜港周辺は漁業権が広く指定されていることから、マリンレジャー利用を推進する場合、安全性の確保や従来からの利用者との調整、活動エリアの区分・指定などの対策が求められる。

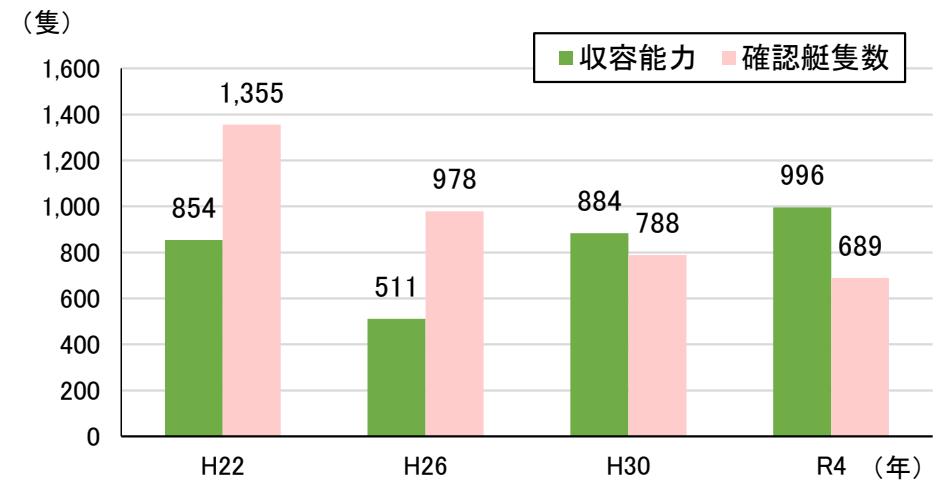
【将来動向】

- ・国内マリン事業（モーターボート・水上オートバイ・船外機）の市場規模は、右肩上がりで見られ、国内外の水中アクティビティ（カヤック・スキューバダイビング・サーフィン等）市場は、成長が予測されている。
- ・マリンレジャーについては、行政区域にとらわれない利用が望ましい。

仙台塩釜港のPB隻数の推移



仙台塩釜港 確認艇隻数・収容能力の推移



※七ヶ浜町役場HPより



※松島観光協会HPより

課題

マリンレジャーは人が集まる要素となる。行政区域（港湾区域、漁港区域など）や既存の活用状況にとらわれずに、新たな利活用範囲の検討が必要になるため、**複数の関係者間における調整や合意形成を図る必要がある。**

観光・交流－3

人流増加に向けた目的地づくりの推進

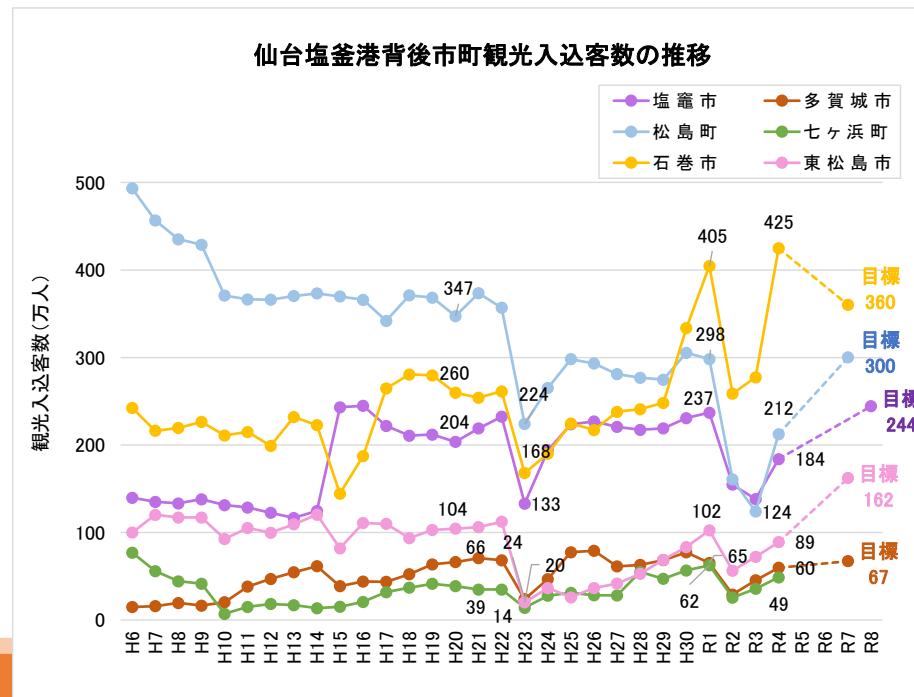
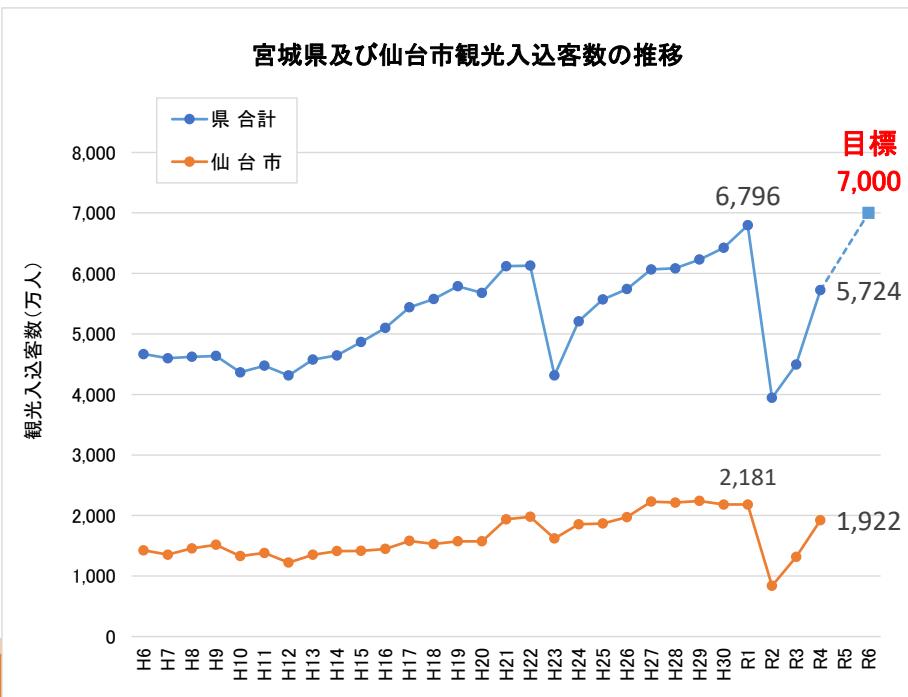
【現状認識・ニーズ】

① 仙台塩釜港の人流機能

- 仙台港区には、定期フェリーの発着場だけでなく、アウトレットパーク、水族館、イベント施設などが含まれた「みなとオアシス 仙台港」がある。
- 塩釜港区には、「みなとオアシス マリンゲート塩釜」を発着場として、定期観光船や離島航路が多数就航しており、日本三景松島や浦戸諸島の玄関口として機能している。また、港奥部には北浜緑地が整備され、地元市民の憩いの場として機能している。
- 松島港区は、日本三景松島として、260以上の島々による風光明媚な景観、国宝瑞巖寺などがあり、東北を代表する観光拠点として機能している。
- 石巻港区には、牡鹿・金華山エリアを結ぶ旅客船が内港地区に就航している。また、港湾背後には「石巻南浜津波復興祈念公園」や震災遺構があり、さらに、震災後に整備された「いしのまき海の駅」がある。
- 野蒜築港や貞山運河・東名運河など歴史的なインフラツーリズムの視点や、みなとオアシスなどの既存施設の活用を検討すべき。

② 宮城県及び背後市町の観光入込客数（人流動向）

- 宮城県の観光入込客数は令和4年(速報)で5,724万人とコロナ前(R1)の84%に達し、R6の7,000万人目標に向けて回復傾向にある。
- 港湾に隣接している背後市町において、市町が目標としている目標観光入込数に達していない。



観光・交流－3

人流増加に向けた目的地づくりの推進

【現状認識・ニーズ】

③海路・陸路のネットワーク

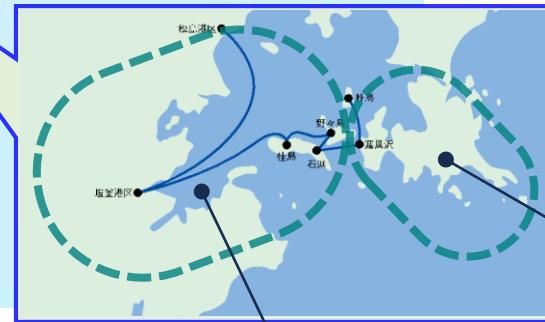
- ・仙台塩釜港内には、塩釜港区と松島港区を結ぶ定期観光航路や離島航路、石巻港区の網地島ラインのほか、奥松島の遊覧船などの“海路のネットワーク”が形成されている。
- ・一方、仙台塩釜港周辺には、歩行者のための長距離コースとして東日本大震災からの復興に向けて環境省が策定した「みちのく潮風トレイル」や、サイクルツーリズムとなる「震災復興・伝承みやぎルート」など、“陸路のネットワーク”が形成されている。
- ・松島町交通社会実験協議会では、安全で快適な観光地「松島」として相応しい道路空間の構築に向けて、国道45号において交通社会実験（一部区間の車両規制）を実施した。

【将来動向】

- ・港湾やその周辺における、人流や滞留時間の増加は、地域の活性化や地域交流を促す重要な要素となる。
- ・東北ならではの暮らし・伝統が生み出す魅力や、魅せる景観・イベント・有名料理人とのコラボレーションといった要素を掛け算することによる新しい魅力の創出など、滞留時間の増加に向けた「目的地づくり」が必要となってくる。
- ・行政や観光業・観光地域づくり法人等の幅広い関係者が連携・協力し、港湾区域と背後地域との連携による賑わいの創出が必要。



石巻港区内港地区(網地島ライン) 牡鹿・金華山航路



東松島市宮戸島 奥松島遊覧船



塩釜港区・松島港区 観光遊覧船 (塩釜～松島航路・離島巡り)

みちのく潮風トレイル ~東北の新しい道~

【仙台塩釜港背後地域ルート】

- ①石巻市(市街地)～東松島市～塩竈市(浦戸諸島)ルート
- ②塩竈市(市街地)～多賀城市～仙台市ルート
- ③石巻市牡鹿半島南部ルート



課題

魅力的な「目的地」づくりや、「目的地」を連携させるルートづくりを行っていく必要がある。また、港湾だけに限るのではなく、背後地も含めた海路・陸路のネットワーク連携等による取組が必要となる。

3. 仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性

社会変化

論点整理

県政方針

仙台塩釜港の課題

目指すべき姿

「物流」の社会変化

- ・国内における人口減少社会と、世界の人口推移
⇒2050年までの将来予測では、世界人口はアフリカ・インド・東南アジアで増加見込みであり、輸出先の変化が見込まれる。
- ・戦争・紛争、パンデミック等によるサプライチェーンの混乱
- ・国内労働人口減少に伴う港湾労働者・船員の労働力不足
⇒港湾・物流DX推進（サイバーポート、AIターミナル、次世代高規格ユニットロードターミナル、船舶の自動運航、港湾荷役の自動化・遠隔化）
- ・物流の2024年問題による国内物流網の変化
⇒モーダルシフトの進展に伴う流通網（サプライチェーン）の変化や背後施設（倉庫等）への需要の変化。
- ・第4次・第5次産業革命に伴う国内産業構造の変化
- ・国内農林水産品の輸出産業化や農林漁業の6次産業化による農林水産品の商品価値の変化

- 論点1) モーダルシフトの進展など物流の変化を見据えた東北・宮城の港湾取扱貨物の増加に向けた取組
- 論点2) 人口減少社会における労働力不足に対応する業務効率化・生産性向上にかかるDX等の取組
- 論点4) 東北・宮城のポテンシャルを踏まえた輸出の拡大・促進に向けた取組

「防災・施設維持」の社会変化

- ・切迫性が増す大規模地震
⇒宮城県沖地震や、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震、それに伴う北海道・三陸沖後発地震の発生予測
- ・地球温暖化による海面上昇
⇒海岸（砂浜）や低地部への浸食対策や、既設施設（岸壁等）の高さ調整などが必要
- ・台風等の強度・頻度の増加による港湾施設・海岸保全施設破損率の増加への懸念

- 論点6) 他港を含む大規模災害の発生を見据えた防災・減災対策や、BCPIに向けた取組

「環境」の社会変化

- ・温暖化に伴う気候変動と2050年カーボンニュートラル
⇒世界的な脱炭素化の流れにおいて、脱炭素に取り組まない港湾は、荷主から選択されない恐れ。
- ⇒車両・船舶・港湾荷役機械等の次世代エネルギー等への切换え、若しくは温室効果ガス貯留・再利用への取組。太陽光・風力発電等の再生可能エネルギーの増加。
- ・種の保存や生物多様性保全のための環境保全

- 論点3) 脱炭素社会の実現に向けた港湾におけるカーボンニュートラルへの取組

「観光・交流」の社会変化

- ・国内の人口減少に伴うインバウンド施策の拡大
⇒旅行以外に、MICE（国際会議等）の誘致・開催なども。
- ・広告・通知媒体の変化（SNSなど個人の発信力がより拡大）
- ・デジタル化によるバーチャルツアー体験コンテンツの増加
⇒映像など視覚的な印象がより重要に。
- ・観光地におけるスマホ決済やデジタル通貨の利用増加
⇒現金利用など、手間のかかる支払い行為が敬遠される。
- ・観光で求められる目的地の変化と消費スタイルの移行
⇒「モノ消費」から「コト消費（体験型）」、そして「トキ消費」へ。
- ・国内におけるインフラツーリズムの推進
- ・東日本大震災からの復興に関する観光・教育旅行の展開
- ・日本版MaaS（Mobility as a Service（マース）：個々の移動ニーズに対し、最適な移動サービスの検索・予約・決済等を一括で行うサービス）の推進による交通体系の変化

- 論点5) ウィズコロナ・アフターコロナに向けた観光振興・交流人口の拡大への取組

新・宮城の将来ビジョン

（理念）富県躍進！”PROGRESS Miyagi”～多様な主体との連携による活力ある宮城を目指して～

宮城県土木・建築行政推進計画

（理念）次世代に「安全・安心」と「活力」を引き継ぐ「持続可能」な宮城の県土づくり

基本目標1

自然災害リスクの増大を踏まえた防災・減災による県土の強靱化

基本目標2

富県躍進を支える交流・産業基盤の整備

基本目標3

多様な主体と連携した持続可能な地域生活基盤の整備

基本目標4

加速化するインフラの老朽化に対応した戦略的ストックマネジメントの推進

基本目標5

持続可能な宮城の県土づくりを支える人材育成と生産性の向上

「物流」の課題

- 課題① コンテナターミナルの取扱機能の効率化・拡充に向けた取組
- 課題② ユニットロード貨物・バルク貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組
- 課題③ 労働力不足に対応する業務効率化・生産性向上への取組

「防災・施設維持」の課題

- 課題④ 国際戦略港湾の支援も視野に入れた広域的な防災港湾の体制強化
- 課題⑤ 海面処分用地の確保検討
- 課題⑥ 港湾施設の老朽化進行への対応
- 課題⑦ 災害時における船舶と海路（輸送拠点・避難など）の活用

「環境」の課題

- 課題⑧ 温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルポートへの取組
- 課題⑨ 海域環境の保全

「観光・交流」の課題

- 課題⑩ クルーズ船受入環境とインバウンドの促進
- 課題⑪ マリンレジャーの適正な推進
- 課題⑫ 人流増加に向けた目的地づくりの推進

一体的な港湾としての利活用の可能性を改めて検討し、更なる発展を目指す。

方向性1
宮城・東北の経済をけん引する港

方向性2
災害対応に強い強靱な港

方向性3
自然環境と共生する港

方向性4
にぎわいと活気にあふれる港

将来像

宮城・東北の経済をけん引し、にぎわいと活気にあふれ、自然と共生する強靱な仙台塩釜港

将来像

宮城・東北の経済をけん引し、にぎわいと活気にあふれ、
自然と共生する強靱な仙台塩釜港

方向性1

物流

<宮城・東北の経済をけん引する港>

- ・物流ネットワークとDXの推進が融合し、求められる港湾貨物の取り扱いに対応できる、宮城・東北の経済・産業を支え、けん引する活力ある港を目指す。
- ・モーダルシフトの進展や船舶の大型化など、港湾を取り巻く環境の変化に対応し、荷主から選ばれる港を目指す。

方向性2

防災・施設維持

<災害対応に強い強靱な港>

- ・東日本大震災や大規模災害などを踏まえた災害対応力を更に向上させ、頻発化・激甚化する自然災害から地域を守る、災害対応力に優れた安全・安心な港を目指す。
- ・計画的な施設の維持・修繕や施設再編・最適化（スクラップアンドビルド）を行うことで、持続可能で使いやすい港を目指す。

方向性3

環境

<自然環境と共生する港>

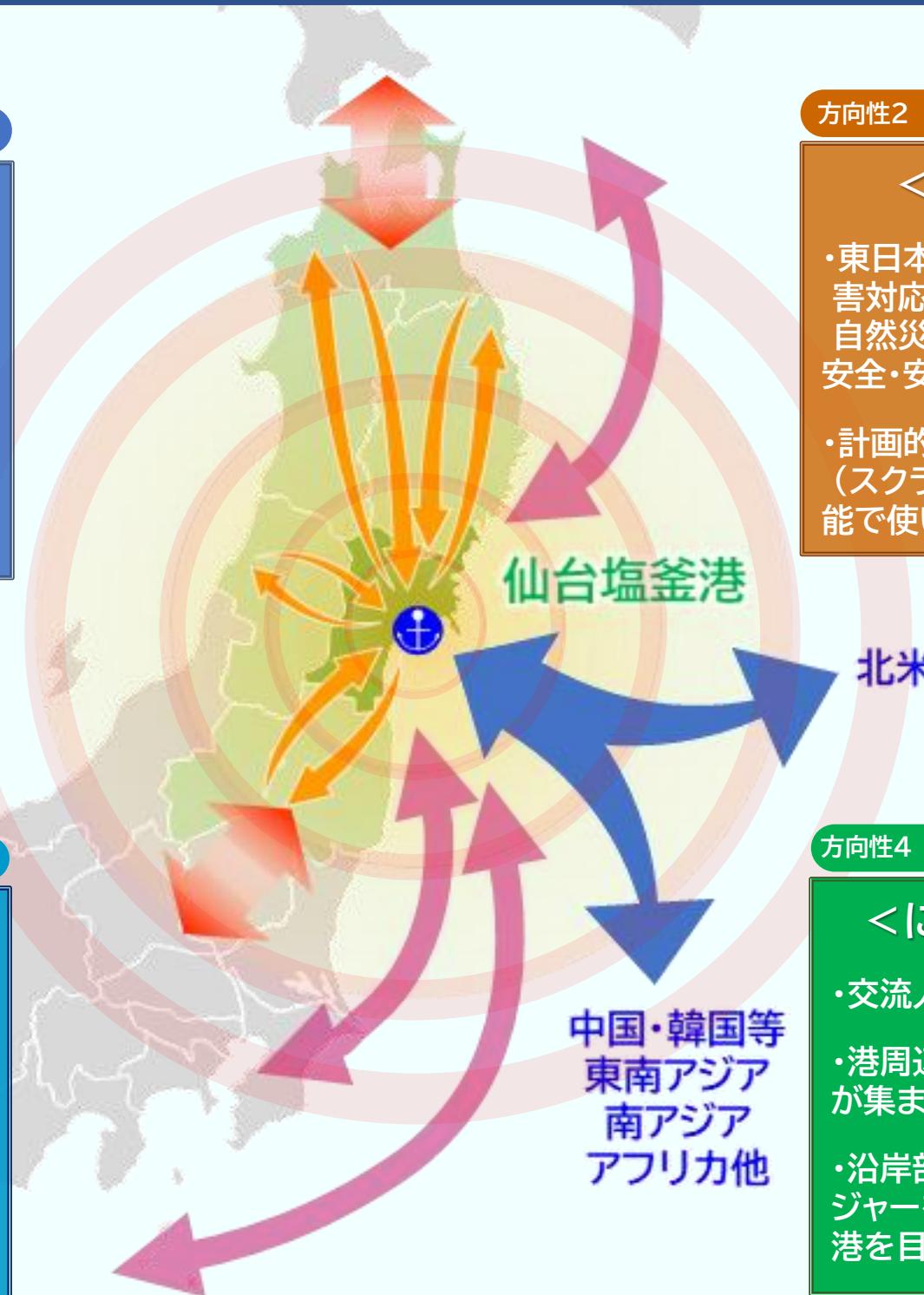
- ・カーボンニュートラルポート形成を推進することで、地球環境に優しく、荷主に選ばれる港を目指す。
- ・自然環境の保全に取り組み、港湾機能と共生する港を目指す。

方向性4

観光・交流

<にぎわいと活気にあふれる港>

- ・交流人口の玄関口となる港を目指す。
- ・港周辺が、魅力的な「目的地」となり、多様な人が集まり、にぎわうことができる港を目指す。
- ・沿岸部において連携したツーリズムやマリレジャーを楽しむことができる、背後地と連携した港を目指す。



「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」参加者名簿

区分	No	氏名	所属	職名	
学識経験者 (有識者)	1	稲村 肇	東北工業大学工学部	名誉教授	
	2	柳井 雅也	東北学院大学地域総合学部	教授	
	3	渡邊 壽大	淑徳大学コミュニケーション政策学部	准教授	
経済団体等	4	今野 薫	仙台商工会議所	専務理事	
	5	三浦 一泰	塩釜商工会議所	専務理事	
	6	高橋 武徳	石巻商工会議所	専務理事	
	7	福田 正朗	利府松島商工会	会長	
	8	小野 晋	(一社) 東北経済連合会	顧問	
	9	峯村 直志	(独) 日本貿易振興機構 (ジエトロ)	地域統括 センター長(東北)	
	10	佐藤 謙 [志村 信二]	仙台港コシテナ利用促進協議会	会長	
	11	高城 崇充	東北地区港湾安定化協議会宮城県分科会	会長	
	12	内田 耕一郎	石巻港企業連絡協議会	副会長	
	13	佐藤 剛太郎	石巻港整備利用促進期成同盟会	理事	
港湾関係者	14	山縣 厚 (渡邊 康太郎)	仙台塩釜港振興会	副会長	
	15	武内 伸之	東北旅客船協会	専務理事	
	16	寺沢 春彦	宮城県漁業協同組合	代表理事組合長	
	17	藤田 純逸 (新田 邦彦)	国土交通省 東北地方整備局港湾空港部港湾計画課	課長	
国の 行政機関	18	酒井 祐介 (瀬戸 祐介)	国土交通省 塩釜港湾・空港整備事務所	所長	
	19	朝倉 祐介	国土交通省 東北運輸局 交通政策部 環境・物流課	課長	
	20	笠原 司	国土交通省 海上保安庁 宮城海上保安部 交通課	課長	
	21	村上 伸悟 (志戸前 徹人)	国土交通省 海上保安庁 石巻海上保安署	次長	
	22	野崎 圭吾 (石黒 龍次)	財務省 横浜税関仙台塩釜税関支署 総務課	課長	
	23	瀧澤 孝二	仙台市まちづくり政策局政策企画部	部長	
	24	草野 弘一 (星 和彦)	塩竈市産業建設部	部長	
	25	梶原 正義 (斎藤 友宏)	石巻市建設部	部長	
	関係市町	26	小野 尚志	東松島市建設部	部長
		27	赤間 春夫	松島町建設課	課長
28		吉田 学 (萱場 賢一)	多賀城市都市産業部	部長	
県	29	青木 ゆかり	七ヶ浜町政策課	課長	
	30	齋藤 和城 (大森 隆博)	宮城県土木部	副部長 (技術担当)	

※氏名欄下段の括弧内は前任者。【】は第1回懇談会、()は第1～2回懇談会に参加。