

パブリックコメント用

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～



令和8年 月

宮城県土木部港湾課

目次

はじめに.....	5
1. 仙台塩釜港の将来像.....	7
1.1 これからの社会における港湾の役割.....	7
1.2 仙台塩釜港の将来像.....	8
1)宮城・東北の経済をけん引する港湾.....	9
2)災害対応に強い強靱な港湾.....	10
3)自然環境と共生する港湾.....	11
4)にぎわいと活気にあふれる港湾.....	12
1.3 港湾で取り扱う貨物量の将来見通し.....	13
1)仙台塩釜港の物流ネットワーク.....	13
2)将来における貨物量の見通し.....	14
2. 将来像実現に向けた基本戦略.....	16
2.1 ~全体コンセプト~	
『仙台塩釜港の全体最適化により、あらゆるニーズに応える「総合港湾へ」』	16
2.2 ~個別戦略~	17
戦略1【物流】 宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに貢献する最 高の港湾物流サービスの提供.....	17
戦略2【防災・施設維持】 BCP が充実した安全・安心で強靱な広域海上防災拠点を構築	18
戦略3【環境】 自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラル ポートを形成.....	19
戦略4【観光・交流】 地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成	20

<u>3. 将来像を実現するための主要施策</u>	21
3.1 戦略・主要施策の体系図	21
3.2 各戦略における主要施策.....	22
<u>4. 仙台塩釜港の長期的な空間利用方針</u>	57
4.1 長期空間利用の考え方	57
4.2 長期空間利用計画	58

資料編

1. 長期構想の位置づけ
2. 仙台塩釜港(全体)のあらまし
3. 仙台塩釜港の現状・課題

用語集

はじめに

仙台塩釜港の港湾計画（平成 25 年 6 月改訂）は、従来の仙台塩釜港、石巻港、松島港の 3 港統合を行うことで、「東日本大震災からの早期復旧・復興」及び「東北をけん引する中核的国際拠点港湾」の実現を目指し計画したものです。

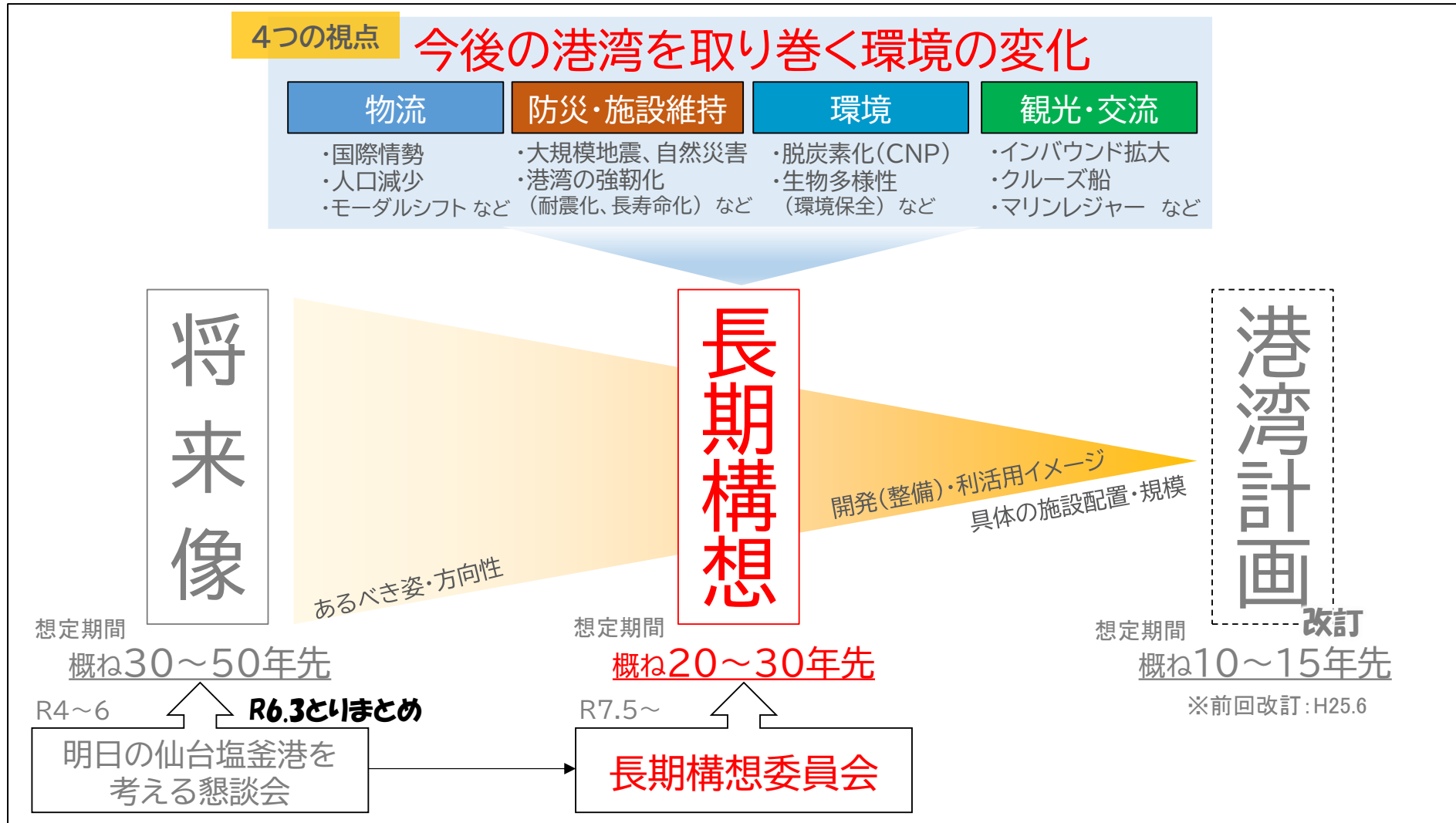
仙台塩釜港の港湾管理者である宮城県では、この既定計画に基づき、港湾施設の復旧のみならず、その後の貨物量の動向や社会的要請を踏まえた港湾機能の強化に取り組んできたところです。

一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大や国際社会情勢の不安定化に伴う世界的なサプライチェーンの変化をはじめ、国内における脱炭素化の進展や物流の 2024 年問題に伴うモーダルシフト、DX、GX の加速化など、港湾を取り巻く状況は大きく変化しています。

こうした社会情勢の変化を的確に捉え、仙台塩釜港が東北唯一の国際拠点港湾として、将来にわたり地域とともに持続的に発展していけるよう、今後のあり方を長期的な視点で整理するため、長期構想の検討に着手したものです。

仙台塩釜港長期構想委員会では、令和 6 年 3 月にとりまとめられた「仙台塩釜港の将来像と目指すべき方向性」を踏まえるとともに、昨今の港湾政策の動向や各地域における要請・課題を整理しながら、仙台塩釜港全体及び各港区の役割や機能について、関係者と意見交換し調査検討を行い、概ね 20～30 年後を見据えた仙台塩釜港の長期構想を策定することを目的としています。

●長期構想の位置付け（将来像・港湾計画との関連性）



1. 仙台塩釜港の将来像

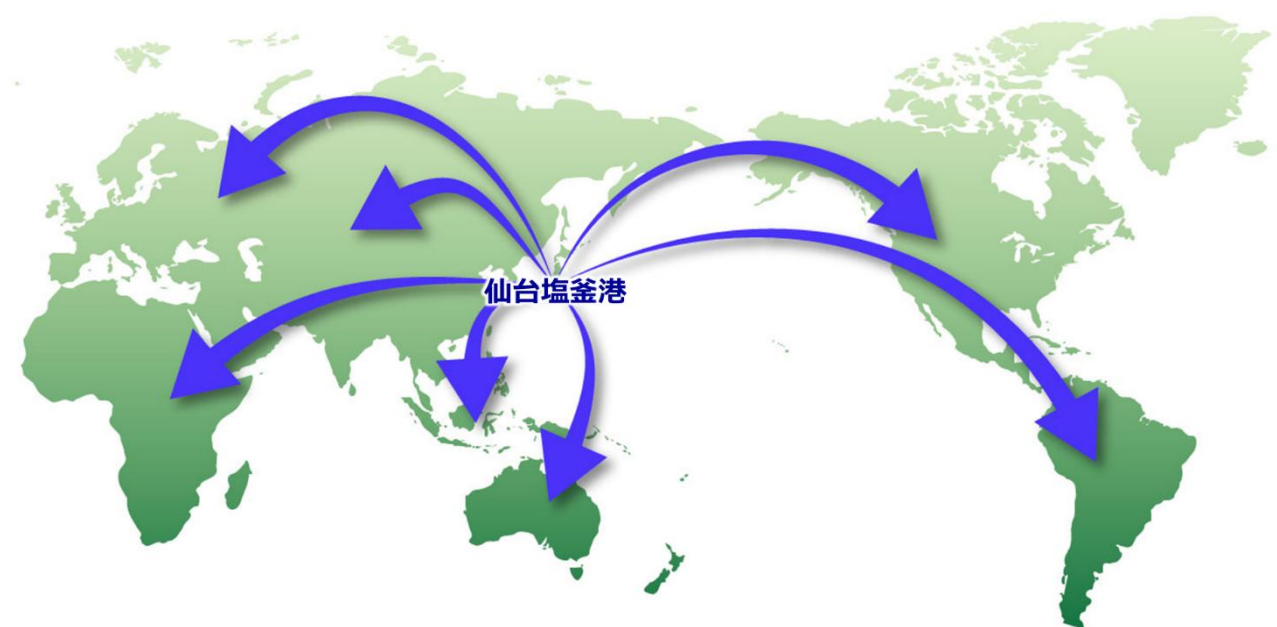
1.1 これからの社会における港湾の役割

日本は周囲を海に囲まれた島国であり、海外との貿易には船舶や航空機を利用する必要があります。このうち重量ベースで見ると、日本で貿易される貨物の約 99.6%が船舶で運ばれており、港湾は日本の経済や暮らしを支える重要な玄関口となっています。

仙台塩釜港は、東北地域を代表する国際物流拠点であり、完成自動車や原油、水産品、セメント、木材チップ、ゴム製品（タイヤ）など多様な貨物を取り扱っています。世界 100 以上の国や地域、280 以上の港湾と取引を行い、東北と世界を結ぶ玄関口としての役割を担っています。また、東北で取り扱われている貨物の約 3 割を仙台塩釜港が占めており、国際フィーダーコンテナの取扱量は国内トップクラス（国内第 2 位 ※2024 年速報値ベース）となっています。

近年、世界ではサプライチェーンの再編や脱炭素社会への移行、デジタル技術の進展など、社会経済を取り巻く環境が大きな転換期を迎えています。こうした変化の中で、港湾には物流の効率化や環境への配慮、災害時の物資輸送など、より多様な役割が求められています。

仙台塩釜港は、企業活動を支える物流拠点としてだけでなく、地域の産業や人々の暮らしを支える生活基盤でもあります。さらに、観光やレクリエーションなどを通じて人々が集い交流する場としての役割も担っています。これからの社会において港湾は、世界と地域を結び、持続可能な社会と地域の発展を支える重要な拠点として、ますますその役割が求められています。



1.2 仙台塩釜港の将来像

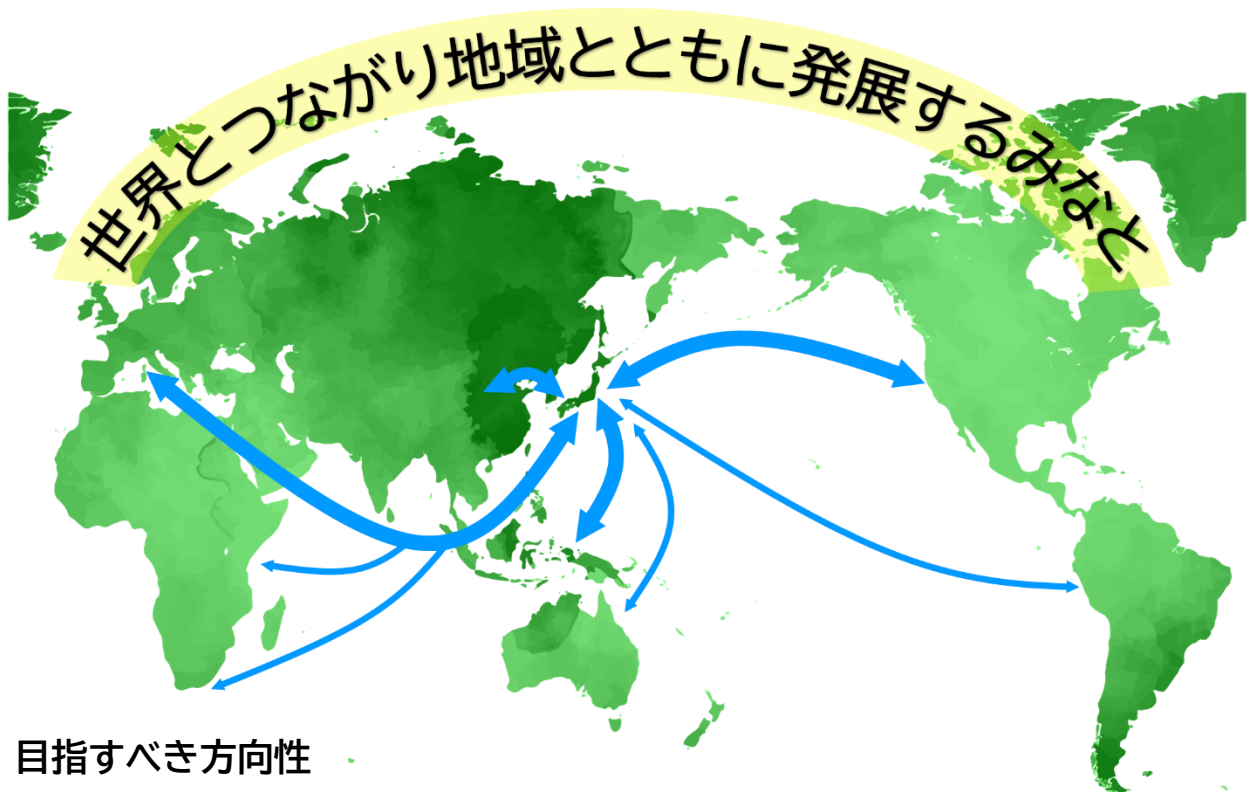
仙台塩釜港は、平成24年10月に仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港の港湾区域を統合し、新たな国際拠点港湾仙台塩釜港として指定されました。平成25年6月には港湾計画を改訂し、東北を牽引するグローバル港湾を実現するため、段階的に整備を進めています。

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ます。

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、意見交換を行い、令和6年3月に概ね30～50年先を目標期間とした「仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性」をとりまとめました。

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



目指すべき方向性

1) 宮城・東北の経済をけん引する港湾

2) 災害対応に強い強靱な港湾

3) 自然環境と共生する港湾

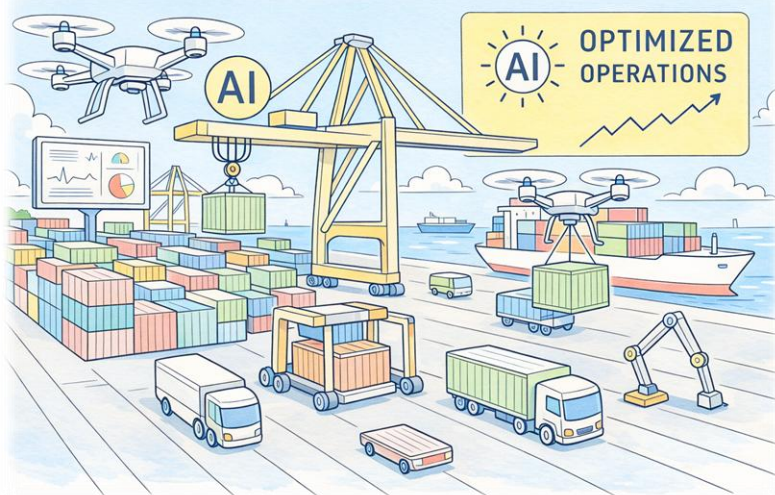
4) にぎわいと活気にあふれる港湾

1)宮城・東北の経済をけん引する港湾



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
力ある港湾

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湾



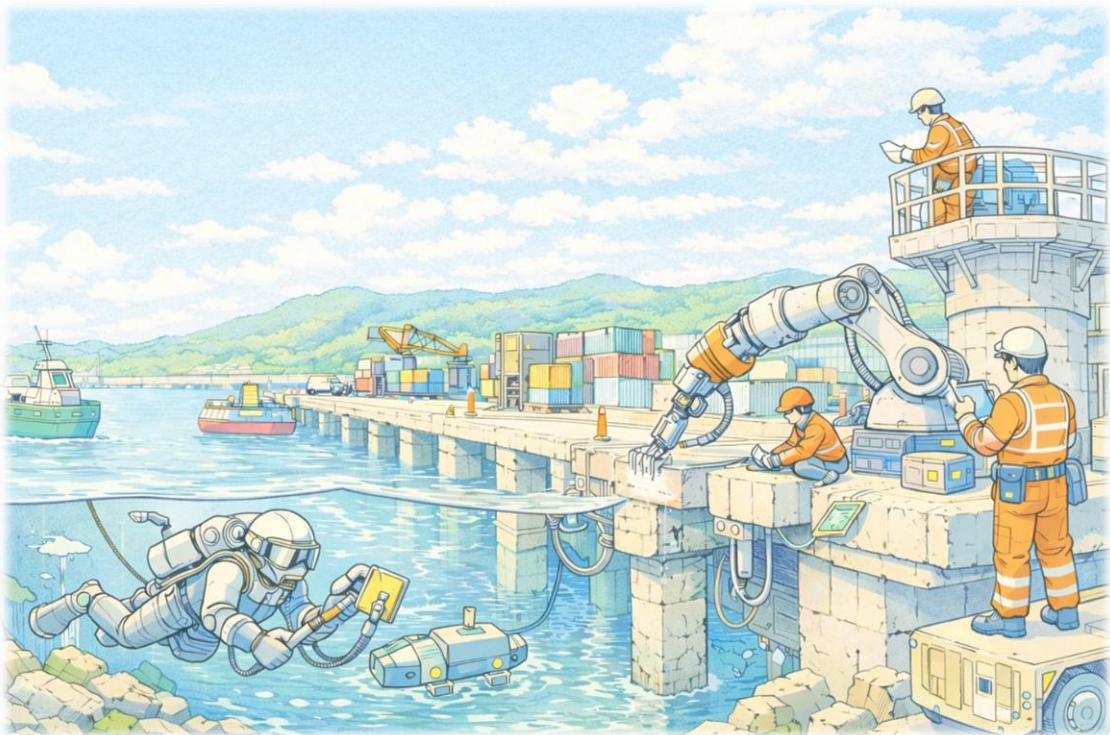
※生成AIを用いて将来のイメージイラストを作成しております

2) 災害対応に強い強靱な港湾



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・安心な港湾

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湾



※生成 AI を用いて将来のイメージイラストを作成しております

3) 自然環境と共生する港湾



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、荷主を選
ばれる港湾

自然環境の保全に取り組み、
港湾機能と共生する港湾



※生成 AI を用いて将来のイメージイラストを作成しております

4)にぎわいと活気にあふれる港湾

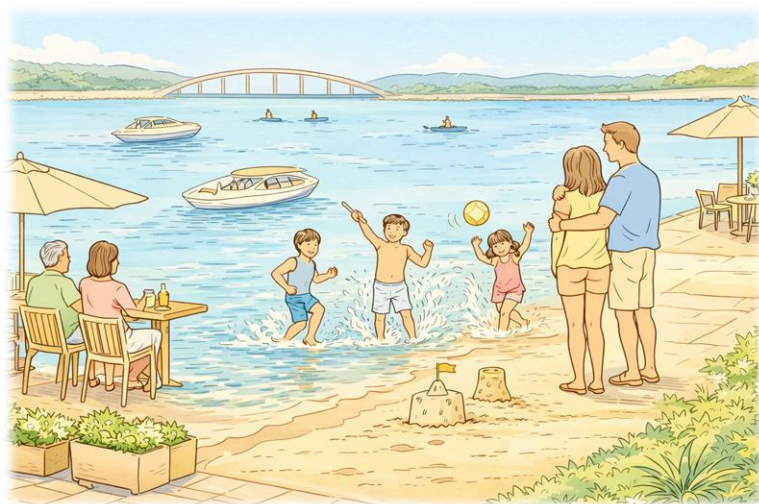


交流人口の玄関口となる港湾

港周辺が、魅力的な「目的地」
となり、多様な人が集まり、
賑わうことができる港湾



沿岸部において連携したツー
リズムやマリンレジャーを楽し
むことができる、背後地と連
携した港湾



※生成 AI を用いて将来のイメージイラストを作成しております

1.3 港湾で取り扱う貨物量の将来見通し

1) 仙台塩釜港の物流ネットワーク

港湾貨物輸送は、石材や穀物、木材チップ、セメント、石油などを扱うバラ貨物（バルク貨物）と、コンテナやトラック、シャーシに積載して輸送するユニットロード貨物に大別されます。バルク貨物は主に臨海部に立地する特定の荷主の需要に応じて不定期に輸送される一方、コンテナ船やフェリー・RORO船などで運ばれるユニットロード貨物は、背後圏に広がる多様な荷主に対応し、定期的なスケジュールで運航されています。

バルク貨物は港湾から臨海部の工場や倉庫に運ばれた後、内陸を含む背後圏へ二次輸送されたり、製品として東北各地や首都圏へ出荷されます。また、ユニットロード貨物の荷主は宮城県内にとどまらず東北各地に広がっています。定期航路の拠点機能を高めるためには貨物需要の確保が重要であり、需要の増加は航路の便数増加や寄港地の拡大につながり、港湾の利便性向上に寄与します。

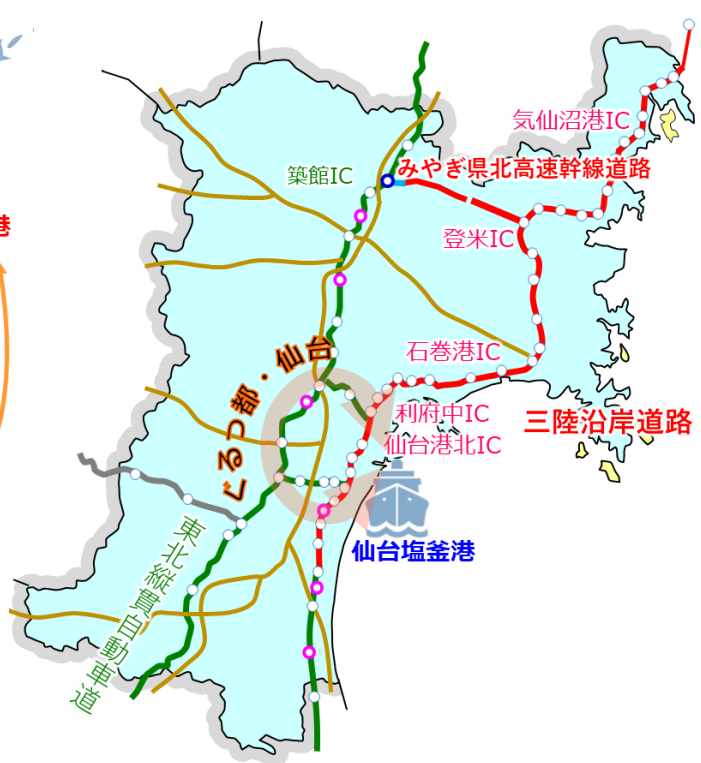
このような港湾物流を支えるためには、港湾と背後圏を結ぶ広域道路ネットワークの充実と貨物鉄道との連携が不可欠です。仙台塩釜港が宮城県の海上輸送の玄関口であるとともに東北地域の拠点港湾として機能するためには、東北各地の主要都市や工業団地、物流拠点と広域道路や貨物鉄道で結ばれる物流ネットワークの形成が重要です。

広域道路では東北自動車道に加え三陸沿岸道路や復興支援道路が整備されており、今後は横軸道路や日本海沿岸道路の整備によって東北全域へのアクセス向上が期待されています。また、JR東北本線岩切駅付近では仙台貨物駅の移転整備が進められており、完成後は貨物鉄道機能の向上により港湾貨物や関連する二次輸送、製品輸送のさらなる充実が期待されます。

●国際コンテナ定期航路



●高規格道路等整備状況



2)将来における貨物量の見通し

取扱貨物量の将来マクロ推計については、実質 GDP と仙台塩釜港の取扱貨物量（(トンベース)及びコンテナ取扱量(TEU)）との過年度推移に相関関係が確認できたことから、GDP の伸び率に応じて全体貨物量が増減すると仮定して推計しました。取扱貨物量(トンベース)及びコンテナ取扱量 (TEU)別に 内閣府公表の GDP 成長見通し（ハイケース、ローケース）を基に推計しています。

マクロ的な視点による全体貨物量の見通し

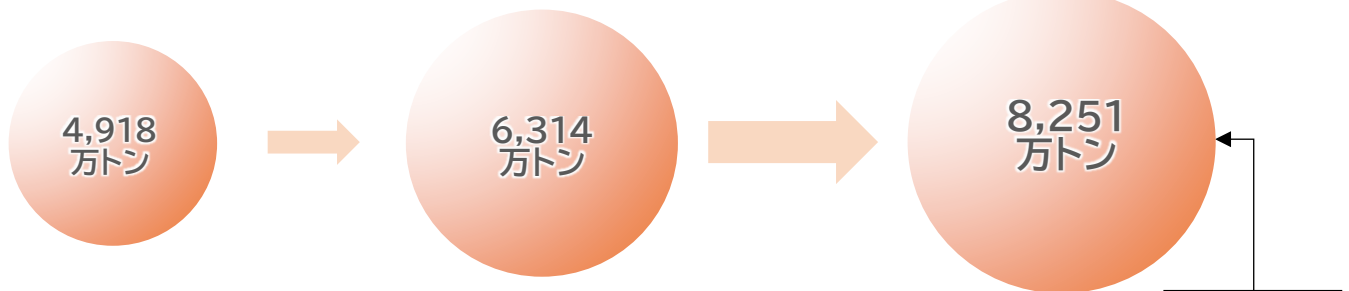
全体貨物量の実績値は、東日本大震災直後には大きく落ち込んでいますが、その後は需要も回復して、コロナ禍前まで既定計画目標に近似した傾向を示していました。

全体貨物量について、推計基準年は令和 6 年とし、コロナ禍前の平成 30 年値を基準とした「パターン①」と、令和 6 年実績値を基準とした「パターン②」の 2 ケースで推計しています。

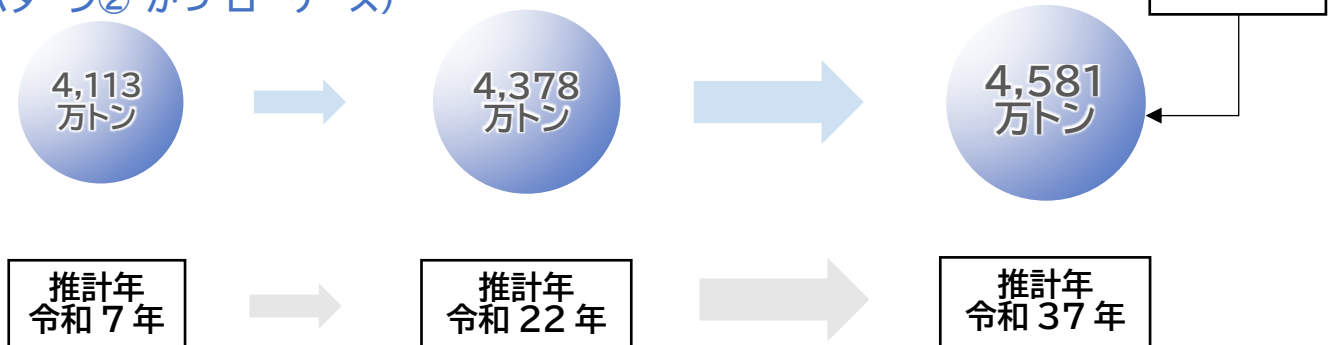
推計結果として将来の全体貨物量は、パターン②の下限值とパターン①の上限値で令和 37 年において、約 3,700 万トンと大きな開きがあり、初期値の設定が大きく影響することから、具体的な将来値の設定については、今後の取扱貨物量の推移や国際経済・景気等の最新動向、政府による経済関連の中長期計画の内容等を見極めながら判断することとしました。

～全体貨物量の見通し～

最も高い経済成長による取扱貨物量の推移 (パターン① かつ ハイケース)



最も低い経済成長による取扱貨物量の推移 (パターン② かつ ローケース)



次期港湾計画の想定期間
(概ね 15 年後)

次期長期構想の想定期間
(概ね 30 年後)

マクロ的な視点によるコンテナ貨物取扱量の見通し

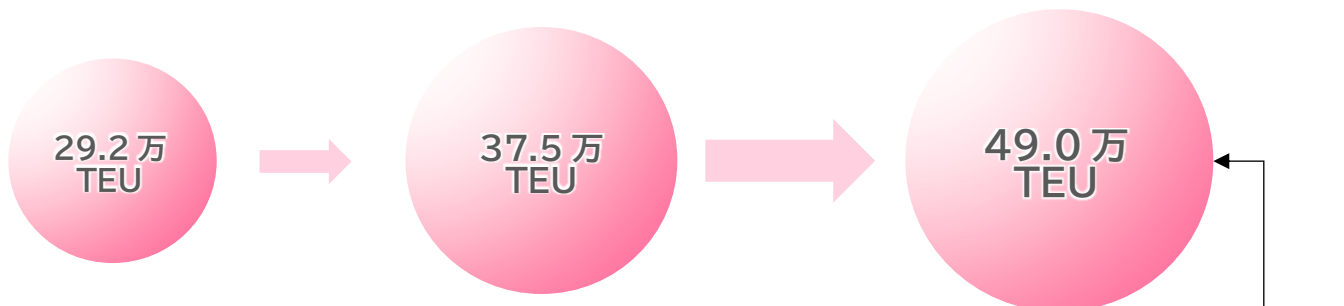
コンテナ貨物取扱量の実績値は、全体貨物量と同様に東日本大震災直後には大きく落ち込んでいましたが、その後は需要も回復して、コロナ禍前まで既定計画目標に近似した傾向を示していました。

コンテナ貨物量（TEU）について、推計基準年は令和6年とし、コロナ禍前の平成30年値を基準とした「パターン①」と、令和6年実績値をとした「パターン②」の2ケースで推計しています。

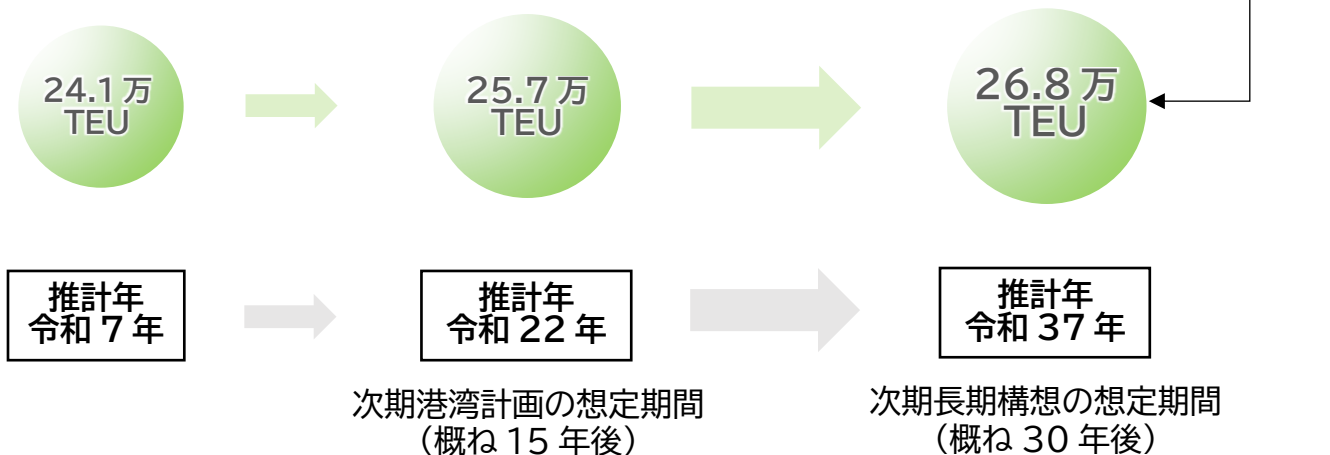
推計結果として将来のコンテナ貨物量は、パターン②の下限值とパターン①の上限値で令和37年において、約22万TEUと大きな開きがあり、初期値の設定が大きく影響することから、具体的な将来値の設定については、全体貨物量と同様に今後の取扱貨物量の推移や国際経済・景気等の最新動向、政府による経済関連の中長期計画の内容等を見極めながら判断することとしました。

～コンテナ貨物の見通し～

最も高い経済成長によるコンテナ貨物取扱量の推移 (パターン① かつ ハイケース)



最も低い経済成長によるコンテナ取扱貨物量の推移 (パターン② かつ ローケース)



2. 将来像実現に向けた基本戦略

2.1 ~全体コンセプト~

全体コンセプト

仙台塩釜港の全体最適化により、 あらゆるニーズに応える「総合港湾」へ

4港区が持つそれぞれの強みを最大限に生かしながら、港区毎の機能強化に留まらず、ハード・ソフトの両面において連携・補完し合えるよう機能の再編と再構築を図ることで、総合港湾として最適で最高な港湾サービスを提供し、多様化する港湾ニーズへの的確に対応していきます。

4つの戦略

戦略1(物流戦略)

宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに貢献する最高の港湾物流サービスの提供

戦略2(防災・施設維持戦略)

BCPが充実した安全・安心で強靱な広域海上防災拠点を構築

戦略3(環境戦略)

自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラルレポートを形成

戦略4(観光・交流戦略)

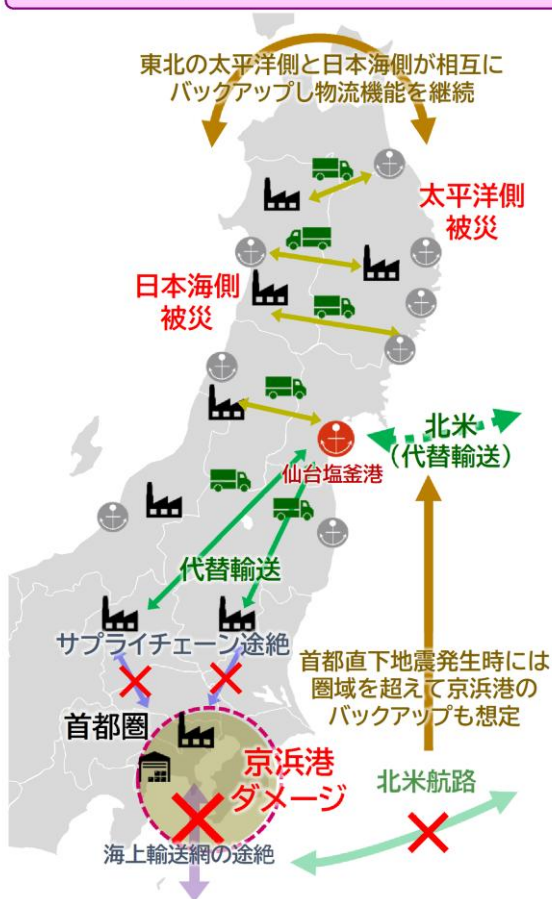
地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成

戦略2(防災・施設維持戦略)

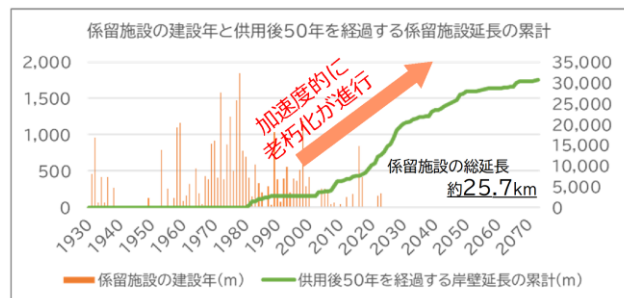
BCP が充実した安全・安心で強靱な広域海上防災拠点構築

- 震災の教訓を踏まえ、大規模災害発生時のサプライチェーン維持や海上防災支援に資する港湾機能の持続性を確保するとともに、離半島や他圏域(日本海側・首都圏等)への広域支援も含めたBCPの充実強化により、災害に強く強靱な広域防災拠点港湾を目指します。
- 耐震強化岸壁等の機能強化に加え、老朽化対策や水深確保などの維持管理を計画的に実施するため、各港区の既存ストックの更新(バージョンアップ)や再構築(リストラクチャリング)、海面処分場の確保も含めた総合的な対応により、安全・安心な港湾を目指します。

災害時の物流バックアップ体制の構築



広域港湾BCPガイドライン(国土交通省港湾局)を基に作成



宮城県港湾施設台帳を基に作成

能登半島地震の教訓

東日本大震災の教訓



- (ソフト)
- 陸海の緊急輸送ネットワーク
 - 離半島を含めた海上防災支援体制
 - 圏域を超えた物流機能の広域支援体制
 - BCPの充実、適切な訓練の実施

- (ハード)
- 耐震化、広域支援に必要な機能強化
 - 予防保全による適切な維持管理・更新
 - 気候変動への対応、防潮機能の確保

サプライチェーンの維持

迅速な緊急物資輸送、避難・救助

適切な機能維持と早期の回復

災害に強く強靱な
広域防災拠点港湾

戦略3(環境戦略)

自然環境と共生し、脱炭素社会の実現をけん引するカーボンニュートラルポートを形成

- 2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、工業やエネルギー産業が集積する仙台塩釜港において、水素等の次世代エネルギーの受入・供給の動向も見据えた官民連携による港湾脱炭素化の取組を計画的に進めます。
- 干潟や日本三景の独自景観を貴重な資源と捉えた自然環境の保全・共生を図り、ブルーカーボンの導入も含めた取組を推進します。

仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画の概要

- (1) 計画期間 **2050年まで**
- (2) 計画における温室効果ガス排出量の削減目標
 - 2013年度(基準年) ⇒ 329.9万トン
 - 2019年度(現状) ⇒ 321.9万トン
 - 2030年度(短期) ⇒ 165.0万トン(50%削減)
 - 2040年度(中期) ⇒ 82.5万トン(75%削減)
 - 2050年(長期) ⇒ 実質ゼロの実現
- (3) 取組方針(官民連携による脱炭素化の推進)
 - ① 温室効果ガス削減・吸収に関する取組
 - 産業活動(工場等)や港湾物流(荷役・輸送)における設備・機械等の電化や水素等の次世代エネルギー転換の取組を推進
 - ② 港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する取組
 - 製油・発電等のエネルギー製造過程における低・脱炭素化や次世代エネルギー供給拠点の検討、施設整備等の取組を推進



▲カーボンニュートラルポートのイメージ (国土交通省港湾局 HP より)

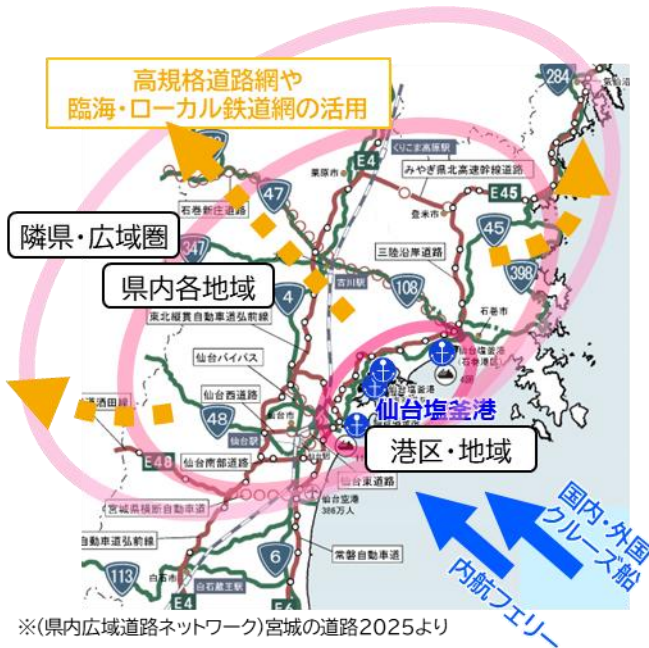


戦略4(観光・交流戦略)

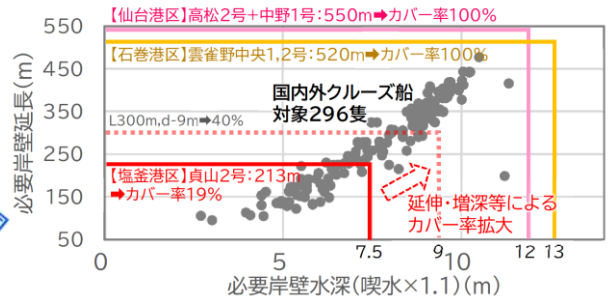
地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成

- インバウンドの更なる増加を見据え、クルーズ船寄港や松島観光等の需要に各港区が連携して対応するとともに、円滑な二次交通の確保、広域交通網を生かした周遊ルートの構築などにより、地域、背後圏を含む広域観光振興に貢献するゲートウェイ港湾を目指します。
- 賑わい拠点となるウォーターフロントの形成をはじめ、マリンレジャーや自然景観、文化・歴史的施設などを生かした各港区・地域ならではの魅力ある目的地づくりを推進することにより、人流の増加や滞在時間の延長など地域経済の活性化に貢献していきます。

地域、広域観光をつなぐ海の玄関口



◆各港区主要岸壁のクルーズ船カバー率



インバウンドの更なる増加(地方誘客の重要性↑)



※(下段観光資源フォト)宮城県商工経済観光部観光課提供

港区間の補完・連携によるクルーズ船の受入対応力強化

観光客の快適で円滑な移動の確保

陸上・海上の交通連携による周遊ルート構築

地域ならではの魅力ある目的地づくり

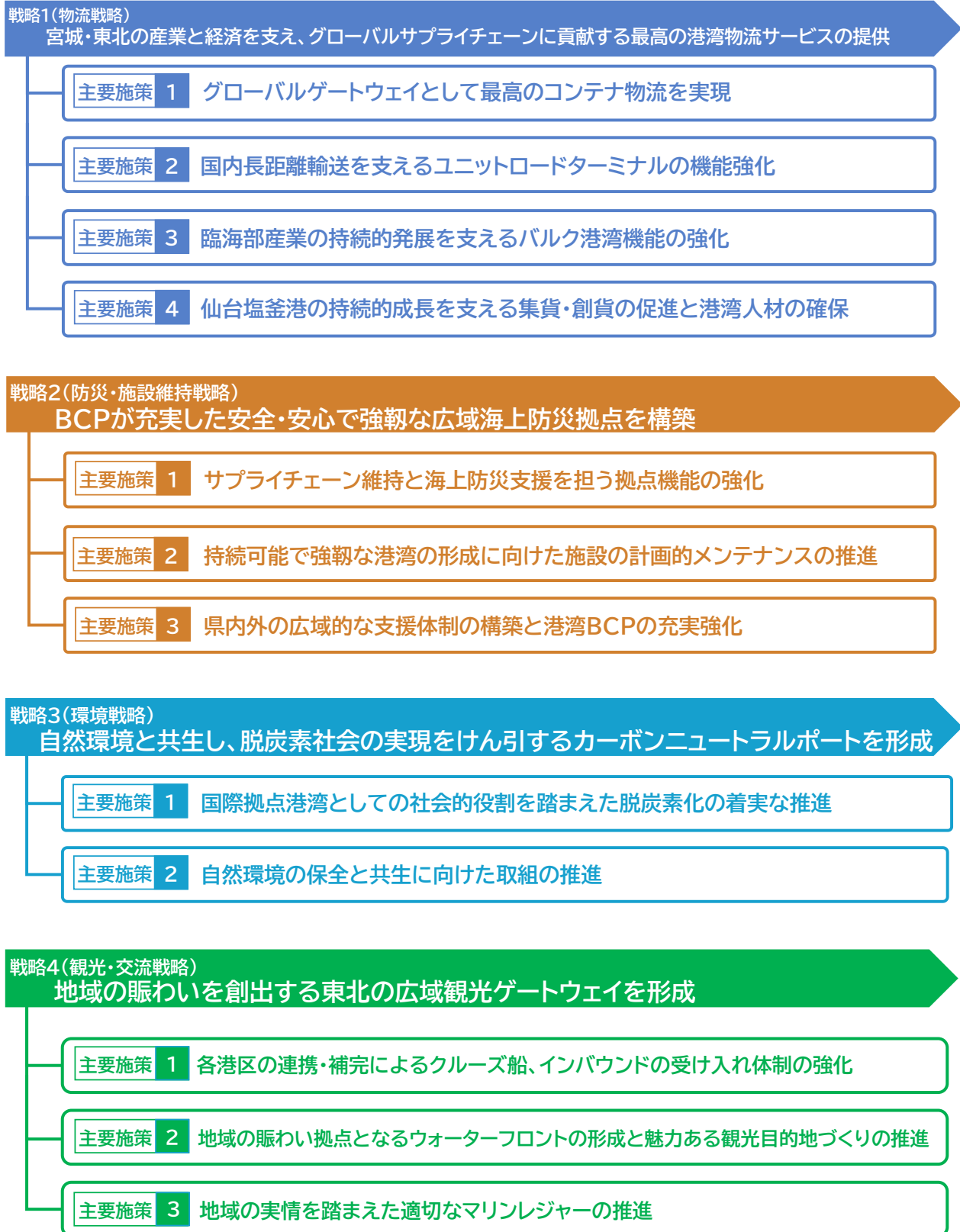
官民の多様な事業主体との連携

インバウンドの増大を取り込み、人流の増加や地域経済の活性化に貢献

地域の賑わいにも繋がる東北の広域観光ゲートウェイ

3. 将来像を実現するための主要施策

3.1 戦略・主要施策の体系図



3.2 各戦略における主要施策

戦略1(物流戦略)

宮城・東北の産業と経済を支え、グローバルサプライチェーンに
貢献する最高の港湾物流サービスの提供

主要施策 1 グローバルゲートウェイとして最高のコンテナ物流を実現

仙台塩釜港を宮城・東北の国際・国内物流拠点として機能強化し、利便性・安定性を備えた高度なコンテナ物流サービスの提供を実現するため、ターミナルの拡張・再編やデジタル化(DX)の推進、国際海上輸送網の拡充、鉄道輸送を含む陸上輸送とのシームレスな連携などを一体的に進めることで、東北と世界を結ぶ物流の結節点としての港湾機能を高め、グローバルゲートウェイの形成を図ります。

① 需要増加を見据えたターミナルの拡張と利用効率化・高度化に向けた機能再編

- 将来の貨物需要の増加を見据えたコンテナ取扱能力の強化やターミナル内の機能再編時における代替スペースの確保に加え、浚渫土砂処分のための海面処分場の確保や新たな土地需要に対応する用地の確保等の観点から、計画的にターミナルの拡張を図り、持続的かつ強靱な物流基盤の形成を推進します。

▼ターミナルの拡張



(将来における拡張の必要性)コンテナ取扱能力の強化/機能再編時の代替スペース/浚渫土砂の海面処分場/新たな需要への対應用地

- 遠隔操作に対応した荷役機械の導入や荷役形式の転換により作業効率を向上させ、安全性と生産性の向上を図ります。



▲遠隔操作に対応した荷役機械の導入

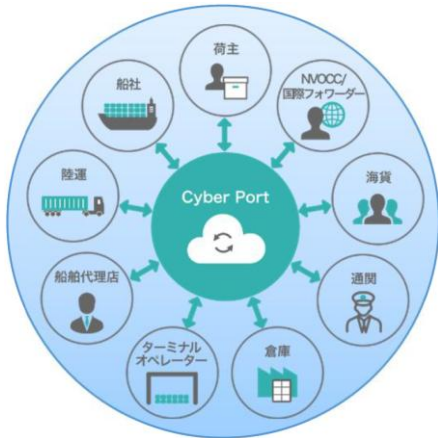


出典:国土交通省資料

▲荷役効率化に向けた荷役形式の転換

②ターミナルの省力化・効率化、利便性の向上に向けたデジタル化や AI の導入を推進

- 港湾手続きのデジタル化（サイバーポート）の活用を推進するとともに、AI 等を活用したターミナルオペレーションの最適化を図ります。併せて、CONPAS の導入によるゲート処理の効率化や、AI を活用したコンテナダメージチェックの導入による施設の適正配置を進め、省力化と作業効率の向上、利用者の利便性向上を実現します。（コンテナターミナルの拡張・再編と併せて実施）

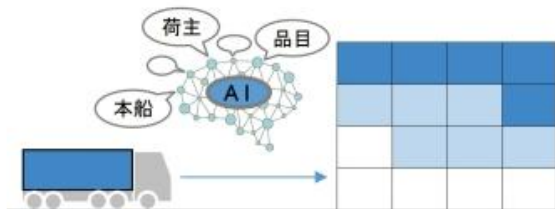


出典：国土交通省資料

▲ 港湾手続き等のデジタル化（サイバーポート）



▲ コンテナターミナルゲートの効率化（CONPAS の導入など）



出典：国土交通省資料

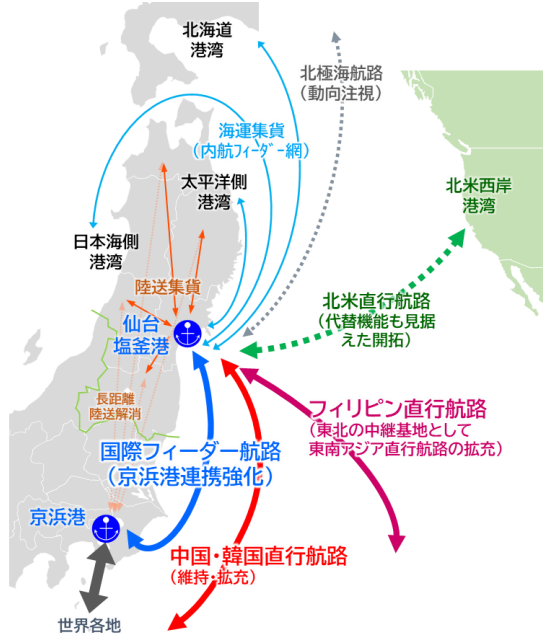
▲ AI 等を活用したターミナルオペレーションの最適化



▲ コンテナダメージチェックシステム（AI が人手作業を支援）

③多様な貨物需要に対し安定的な輸送を実現・提供する国際海上輸送網の拡充・強化

■フィーダー網の充実による国際戦略港湾との連携強化や国際ダイレクト航路の拡充、荷主ニーズに対応したコンテナ取扱機能の拡充に取り組み、安定的かつ多様な海上輸送サービスを確保します。

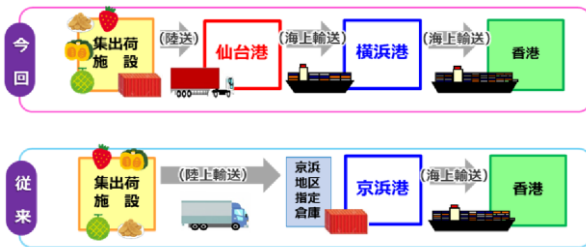


航路	主な寄港地	船社	便数
中国/韓国	釜山・釜山新港・蔚山・光陽・大連・天津新港・青島・上海・寧波	南星海運 高麗海運	週3便
韓国	釜山・釜山新港	長綿商船 興亜LINE	週2便
中国	上海	SITC Container Lines	週1便
フィリピン	廈門・汕頭・蛇口・南沙・スービックベイ・パダンガス・マニラ	CMA CGM (CNC)	週1便
極東ロシア	釜山・ウラジオストク	FESCO	隔週1便

国際コンテナ船定期航路(2026年3月時点)

- ・国際戦略港湾との連携強化(フィーダー網)
- ・国際ダイレクト航路の拡充
- ・新規航路開拓への挑戦

▼農産物の輸出における海上輸送転換例



- ・海上輸送への転換を支援する充実した輸送サービスの提供

■国際海上輸送網の拡充とともに鉄道輸送を含む陸上輸送とのシームレスな連携などを一体的に進めることで、東北と世界を結ぶ物流結節点としての港湾機能を高め、グローバルゲートウェイの形成を図ります。



リーファーコンテナ

危険品コンテナ

▲取扱機能の拡充



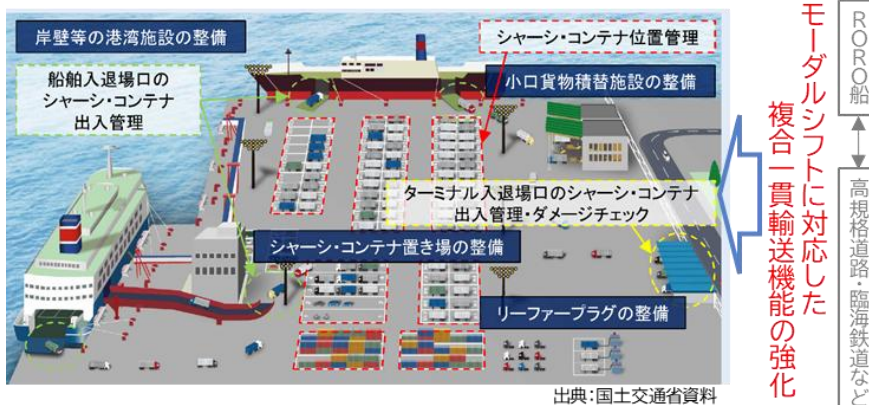
主要施策 2 国内長距離輸送を支えるユニットロードターミナルの機能強化

フェリー・RORO 航路は、トラックドライバー不足への対応や環境負荷低減の観点から、国内長距離輸送を支える重要な役割を担っています。仙台塩釜港においても、安定的で効率的な海上輸送サービスの提供を図るため、施設配置の最適化やデジタル技術の活用による運用の高度化、貨物混在の解消などを進め、将来の輸送需要の増加にも対応可能な物流基盤の形成を通じて、ユニットロードターミナルの機能強化を図ります。

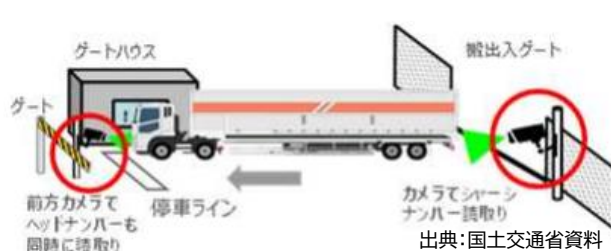
① フェリー・RORO ターミナルの利用高度化や利便性の向上の推進

- フェリー・RORO ターミナルの利用効率と利便性の向上に向け、高規格道路や鉄道貨物ターミナル等の整備状況を踏まえ、モーダルシフトに対応した複合一貫輸送機能の強化を推進します。

▼ 次世代高規格ユニットロードターミナル(イメージ)



- 具体には、ナンバー読み取りによるシャーシ出入り管理やシャーシ損傷確認カメラの導入による遠隔ダメージチェックなどにより、ゲート処理の迅速化と省力化を図ります。また、リーファプラグの整備や船舶への陸上電源供給など設備の充実を進め、利用環境の向上と安定的な海上輸送サービスの提供を図ります。



▲ ナンバー読み取りによるシャーシ出入り管理



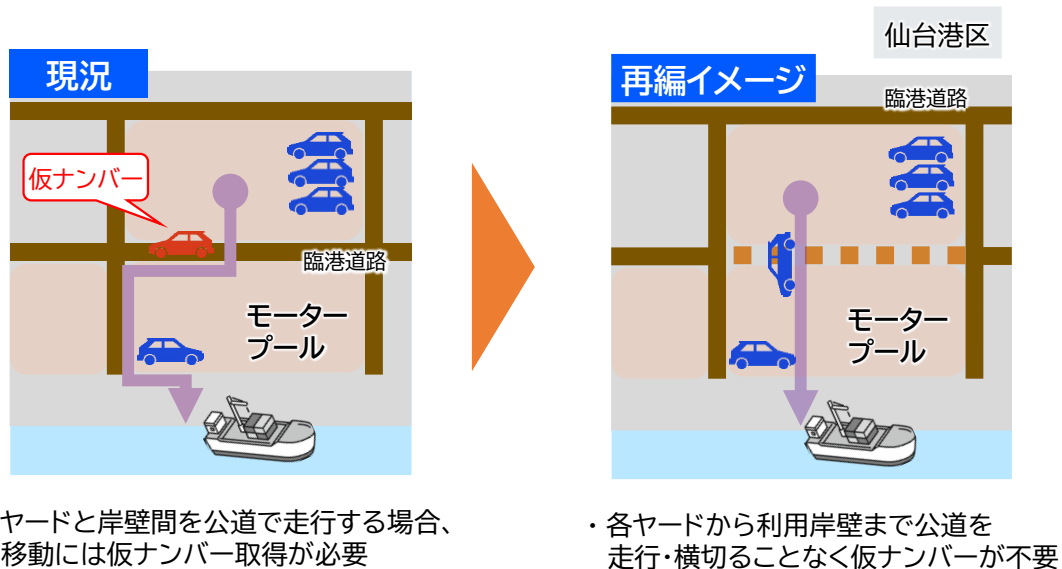
▲ 遠隔シャーシダメージチェック

▼ リーファプラグの整備/船舶への陸上電源供給



②貨物の搬出入やターミナル内移動の円滑化・効率化に向けた施設の再配置

- 岸壁とヤードの配置関係やターミナル内動線の見直し、ヤードの一体的利用や臨港道路の再整理を推進することで、貨物の搬出入やターミナル内移動の円滑化と運用効率の向上を図ります。



ヤードの一体的利用、臨港道路の見直し など

主要施策 3 臨海部産業の持続的発展を支えるバルク港湾機能の強化

臨海部に立地する産業の安定的な操業を支えるため、バルク貨物の安定的な受入体制の確保と港湾機能の強化を図ります。船舶大型化や物流需要の変化に対応し、安全性・効率性の高いバルク貨物の物流基盤を整備することで、地域産業活動を支える港湾機能を強化します。

①大型貨物船の安全・安心かつ安定的な利用に資する港湾機能の強化

■製紙産業関連貨物（チップ・石炭）や配合飼料関連貨物（穀物）、木材・木製品関連貨物（原木）、バイオマス発電関連貨物（木材チップ）などのバルク貨物の安定供給の向上を図ります。特にバイオマス発電所の稼働に伴うパームヤシ殻等の取扱量の急増によって岸壁利用の過密化（沖待ち）の発生や船舶の大型化を踏まえ、岸壁の整備を進めるとともに、静穏度・水深の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みます。

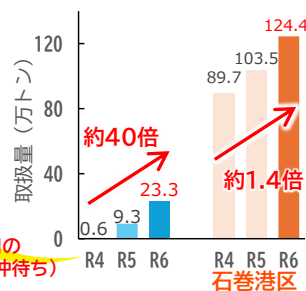
◆バルク貨物への対応

- ・製紙産業関連(チップ・石炭)
- ・配合飼料関連(穀物)
- ・木材、木製品関連(原木)
- ・バイオマス発電(木材チップ*)

※バイオマス発電燃料となる木質ペレット・PKS
港湾統計分類上「木材チップ」に含まれる

石巻港区
安定供給
に貢献
仙台港区

バイオマス発電所稼働によるチップ貨物量の変化



岸壁利用の過密化(沖待ち)



- ・船舶大型化、過密利用 → 岸壁の整備
- ・安定的な利用 → 港内静穏度(長周期波を含む)、水深の確保

バルク貨物船の大型化の状況

現状機能で対応
(整備中含む)

※石巻港区:雲雀野地区
※仙台港区:中野地区、向洋地区

バルク戦略港湾との連携に対応

※釧路港→石巻港区

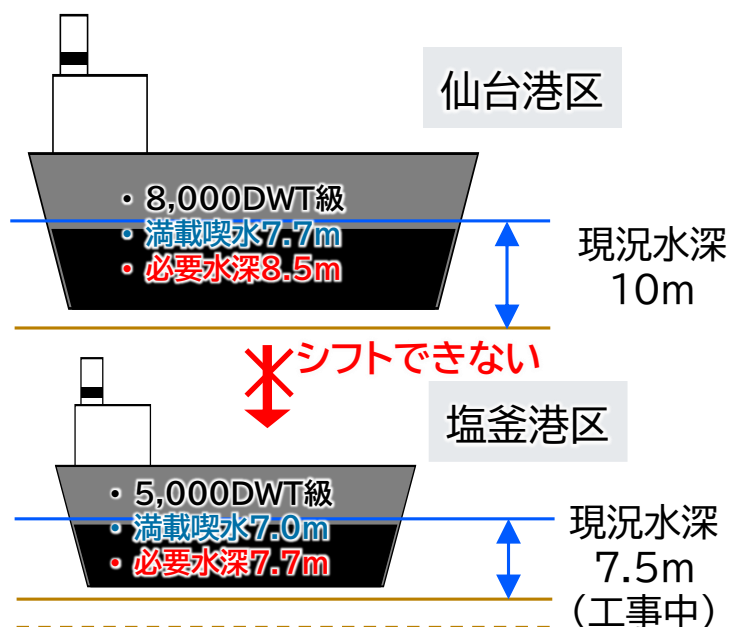
呼称 (載貨重量トン)	長さ	満載 喫水	必要 水深	世界の船舶数・シェア	
				2000年	2020年
ハンディサイズ (1~3万トン級)	174m	9.8m	10.8m	3,947隻 73.6%	7,482隻 62.6%
ハンディマックス (4~6万トン級)	203m	10.8m	11.9m		
パナマックス (6~8万トン級)	225m	12.7m	14.0m	1,396隻 26.1%	4,476隻 37.4%
ポストパナマックス (10万トン級)	264m	15.2m	16.8m		

大型化が進展

出典:国土交通省資料を基に宮城県作成

②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の推進と機能強化(一部再掲)

■ユニットロード貨物とバルク貨物の混在による岸壁やヤード利用の輻輳解消に向け、小型バルク貨物の取扱いを特定地区へ集約するとともに、集約に対応可能な岸壁・航路の水深の確保など港湾機能の強化を図り、貨物特性に応じた効率的で安定的な物流体制の構築を推進します。



▲シフト対象貨物の貨物船の比較 (水産冷凍船の場合)



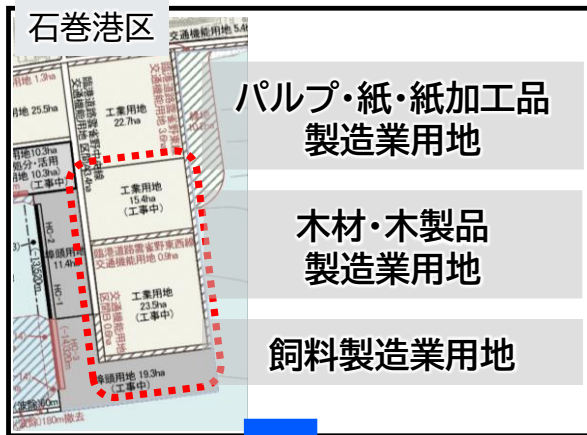
▲(例)塩釜港区港湾計画図(現計画)

バルク貨物のシフトに対応可能な岸壁・航路の水深等の確保

③立地企業の動向を踏まえ新たな産業誘致も見据えた工業用地の戦略的な造成

■臨海部における産業活動の将来的な展開を見据え、既存企業の動向や物流需要の変化を踏まえた工業用地の戦略的な造成を図ります。用途規制などの条件を踏まえつつ、水素やアンモニアなど次世代エネルギー関連産業を含む新たな企業進出や産業誘致に対応可能な土地利用構想の実現に向けて取り組みます。

現状の土地利用構想(造成地)



用途規制(埋立法)

※1つまたは複数の用途を組み合わせて規制

新たな企業進出や産業誘致に迅速に対応できない場合も

例) 仙台塩釜港脱炭素化推進計画で検討した利用可能性

次世代エネルギー(水素・アンモニア等)の関連産業など

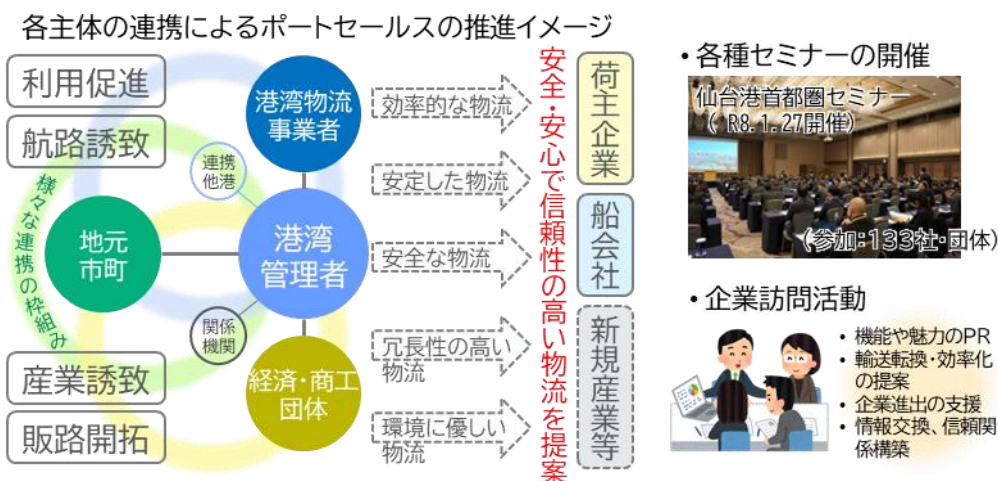
将来の新たな産業誘致も想定した利用構想を検討

仙台塩釜港の持続的な成長を支えるため、背後圏産業の動向や物流環境の変化を踏まえた集貨・創貨の取組を推進します。あわせて、戦略的なポートセールスの展開や港湾の魅力発信、DXの活用による労働環境の改善等を進めることで、港湾利用の拡大と港湾人材の確保を図り、将来にわたり競争力の高い港湾物流機能の維持・強化を推進します。

①仙台塩釜港の国際競争力と総合力を活かした戦略的なポートセールスの展開

■仙台港区の国際物流機能や広域交通ネットワークなど、仙台塩釜港が有する総合的な強みを活かし、各主体が連携した戦略的なポートセールスを展開します。仙台港区のPRセミナーの開催や、企業訪問によるモーダルシフトの働きかけ、航路誘致等を進めるとともに、魅力向上（競争力強化）に向けた取組として、港湾機能の強化や円滑で安全な航行支援などの取組を推進します。

◆新規航路の誘致や集貨・創貨の促進



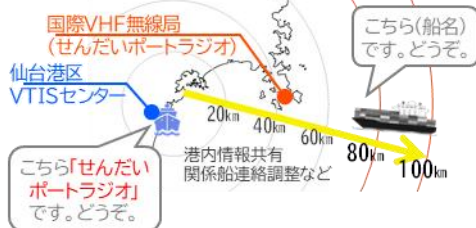
◆魅力向上(競争力強化)に向けた取組

• 港湾機能の強化、利便性の向上

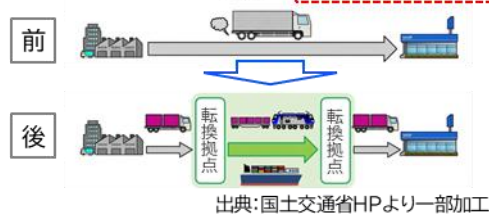


出典:塩釜港湾・空港整備事務所HP

• 円滑で安全な航行支援



• モーダルシフトの促進



• 脱炭素化の推進



仙台塩釜港の強みを生かし、官民連携してポートセールスを推進

②DX によるヒトの支援に加え、多様な人材が活躍出来る職場環境づくりとその魅力発信

■DX の活用による業務の効率化や労働環境の改善を進めるとともに、港湾運送業をはじめとする多様な職種が集う総合港湾としての魅力を発信し、将来を担う港湾人材の確保を図ります。さらに、学生向けワークショップ等を通じて港湾の役割や仕事の魅力を発信し、港湾産業への理解促進と人材の裾野拡大を推進します。



パウダーコーナー



健康コーナー

出典：国土交通省資料

▲労働環境整備(DX による取組合む)



出典：国土交通省資料

▲港湾運送の魅力発信



出典：「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」

▲学生ワークショップの実施等による港湾の魅力向上に向けた検討

主要施策 1 サプライチェーン維持と海上防災支援を担う拠点機能の強化

災害時に緊急物資輸送船や災害支援船が利用できる耐震強化岸壁及び防災拠点機能を発揮するための緑地等の確保に取り組みます。また、バルク貨物は臨海部に立地する工場等の原材料・製品輸送のみならず、住民生活や経済活動維持に必要な灯油やガソリン、発電用燃料のほか、畜産動物の生命維持に不可欠な飼料原材料など重要な役割を果たしており、バルク港湾機能の非常時の事業継続に取り組みます。

① 耐震強化岸壁等の適切な配置と背後の緊急輸送ネットワークへのアクセス強化

令和6年能登半島地震などを踏まえ、発災直後に緊急物資輸送船や災害支援船等が利用できる耐震強化岸壁を複数計画し、整備に努め、岸壁から緊急輸送道路までのふ頭用地や臨港道路の耐震強化についても着実に推進します。



現計画の耐震強化施設の配置の考え方

港区	図番	機能	水深
仙台	①	国際物流機能維持用	-14m
	②	緊急物資輸送用	-12m
	③	緊急物資輸送用	-9m
塩釜	④	緊急物資輸送用	-9m
	⑤	緊急物資輸送用(離島)	-4m
石巻	⑥	緊急物資輸送用	-12m

- ・各港区で所定の耐震バースを確保
- ・緊急輸送路と未接続や迂回が生じる箇所のアクセス強化

② 応急作業や緊急物資輸送の基地となる十分な空間の確保

- 緊急物資輸送等に対応した耐震強化岸壁や緊急輸送道路とのアクセスの良い場所に、応急作業や防災拠点機能を展開できる緑地や未利用地など暫定利用可能な用地を確保するほか、災害支援船の係留施設を確保します。

港湾における防災スペースの機能

- ① 救援部隊の被災地への進出、宿営、資機材集積
- ② 臨時のヘリポート
- ③ 港湾内の利用者や労働者、港湾の周辺住民等の避難地
- ④ 緊急物資の一時保管・仕分け場所

※臨海部防災拠点マニュアル(H28.3国土交通省港湾局)



応急・防災作業に従事する船舶の係留機能の確保

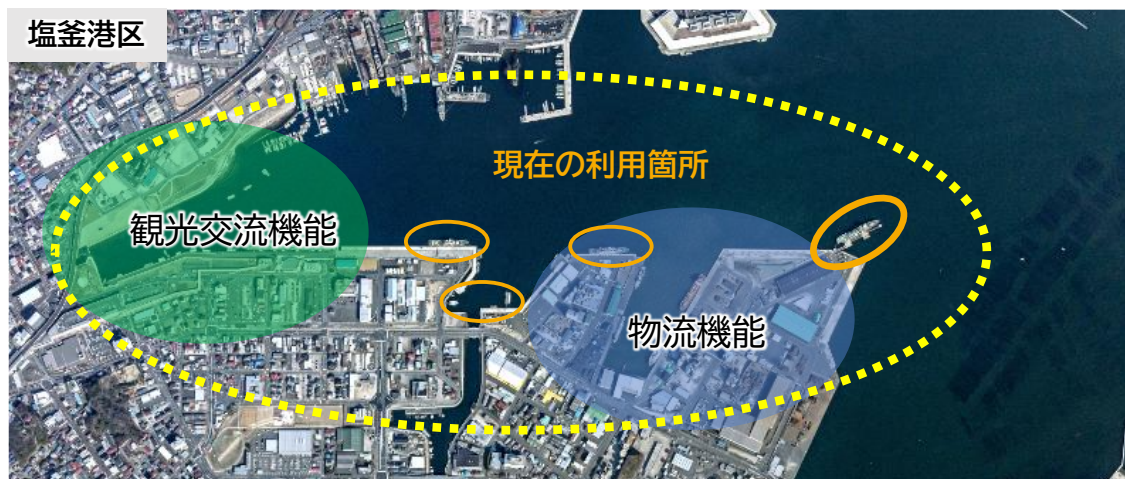


港湾緑地を防災基地として使用するイメージ(AIによる画像生成)

- ・耐震強化施設の配置やアクセス性を踏まえた一体的な空間の確保
- ・防災活動に従事する船舶が係留可能な場所の確保

③海上保安基地として巡視船を適切に収容可能な空間の確保

- 塩釜港区には東北太平洋沿岸海域を管轄する第二管区海上保安本部が大小様々な巡視船を保有しており、海上保安基地としてこれら巡視船を平常時は勿論のこと災害時にも円滑に運用できるように、収容可能な空間を物流や人流と機能分離する形で確保します。



「巡視船ぞおう」

第二管区海上保安本部ウェブサイト



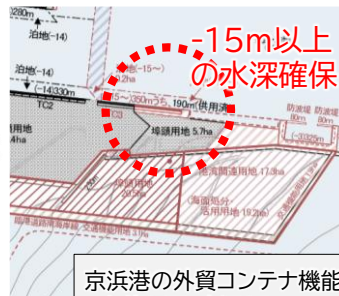
現在の利用状況、物流・観光面の利用を踏まえて適切に配置

④ 港区間や他圏域の被災港湾バックアップを見据えた港湾機能の強化

- 仙台塩釜港が被災した場合には、港区間相互でバックアップ機能を果たせるよう港区間の物流補完機能強化を図るとともに、東北圏域や隣接する首都圏・京浜港等が被災した場合には、広域道路ネットワークとの連携等により国際コンテナ物流のバックアップ、バルク貨物さらには港区間相互の3つのバックアップ機能の確保を目指します。

国際コンテナ物流のバックアップ

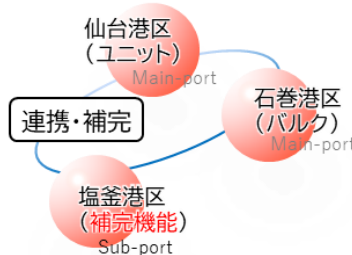
- 東北圏(太平洋側)のコンテナ代替輸送
- 京浜港被災時のコンテナ代替輸送



京浜港の外貿コンテナ機能
大井ふ頭:水深15m
青海ふ頭:水深15m
本牧ふ頭:水深16m

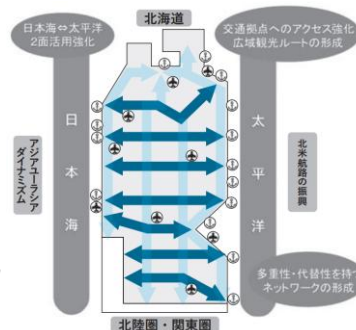
港区間相互のバックアップ

- 物流補完機能強化により、被災時にも各港区が連携して対応



東北へのバルク貨物(燃料・原材料等)の供給バックアップ

- 製造原料や畜産・農業飼肥料の供給基地として対応
- 石油製品などのエネルギー供給基地として対応



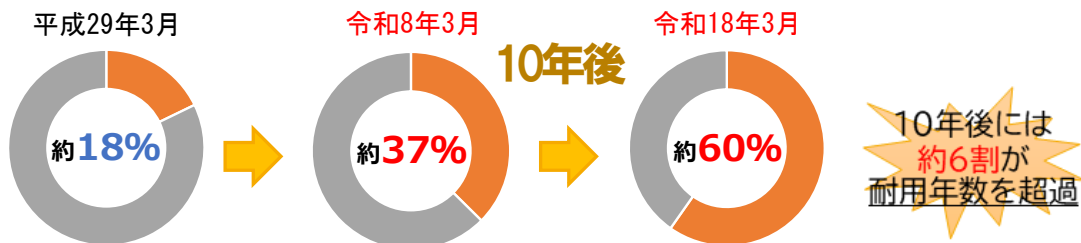
東北圏の広域道路ネットワークとの連携

東北の国際拠点港湾として**3つのバックアップ機能**の確保を目指す

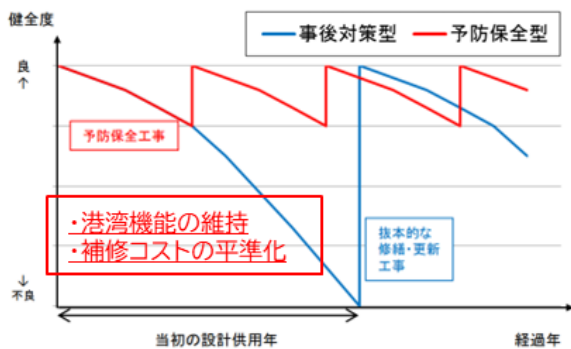
長寿命化計画に基づき健全度の低い施設を計画的に改修し、平時のみならず災害時にも港湾機能を発揮し続ける持続可能で強靱な港湾の形成を目指します。また、海面土砂処分場の計画・整備に際しては、航路・泊地整備で発生する浚渫土砂のみならず、災害廃棄物の最終処分も考慮した強靱な港湾を目指します。

①被災後の早期機能回復に資する港湾施設の計画的な維持管理の推進

■仙台港区及び石巻港区は昭和 40 年代に新産業都市整備と合わせて整備され、東日本大震災では各港区とも甚大な被害を受けて同時期に災害復旧整備がなされており、いずれにしても港湾施設の老朽化が同時に進行することから、平時及び災害時の港湾機能の維持のため、長寿命化計画に基づく予防保全型の維持管理を推進します。



▲供用後 50 年以上経過する港湾施設の割合(※宮城県港湾全体)



現状で健全度が低い施設の補修

↓

予防保全型維持管理への完全移行

↓

平時・災害時の港湾機能の維持(強靱化)

▲予防保全型と事後保全型の維持管理イメージ

宮城県 港湾施設長寿命化計画

平成29年3月
宮城県港湾課

宮城県港湾施設長寿命化計画 (第1回改定版)

令和8年3月
宮城県土木部港湾課

劣化の進行した係留施設の補修

- 対象施設数の見直し、重要度に応じた対策
- 新技術の積極的な採用(点検手法・補修工法)
- 劣化予測に基づく計画的な予防保全対策

鋼管杭の被覆防食による長寿命化

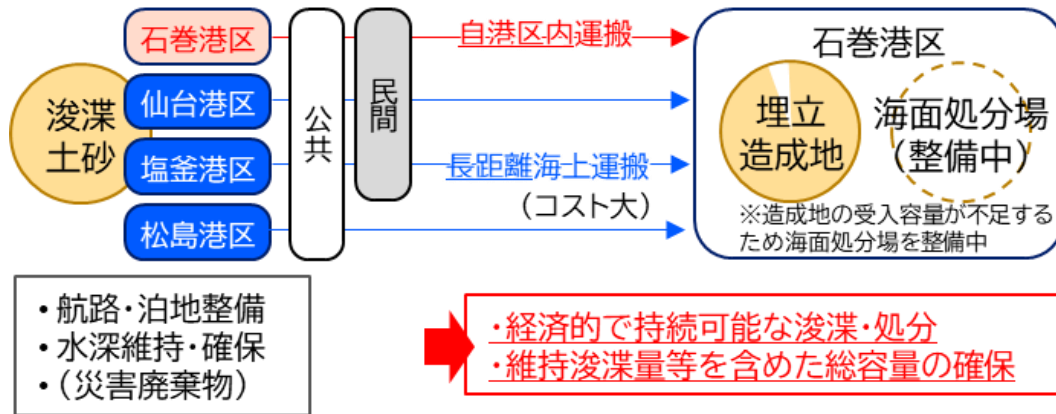
▲宮城県港湾施設長寿命化計画の改定

長寿命化計画に基づく予防保全型維持管理の推進

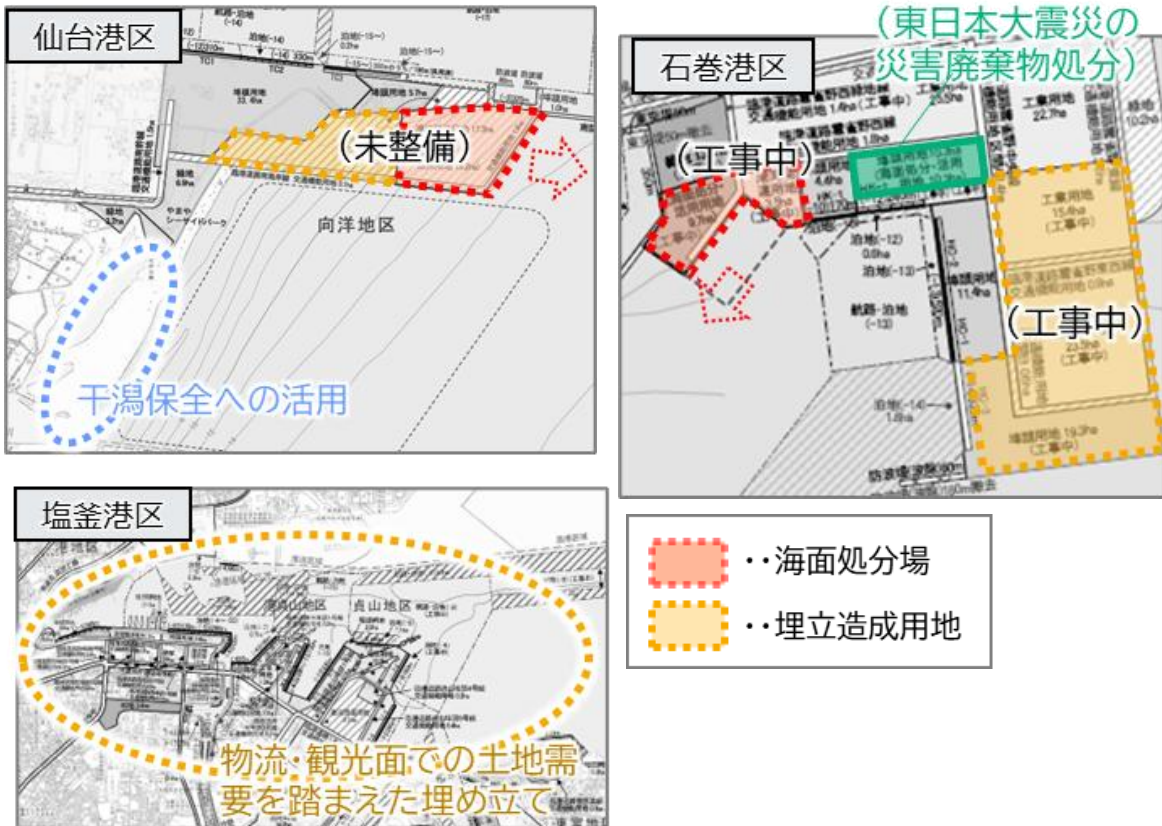
②航路・泊地機能を適切に維持するための浚渫土砂海面処分場の確保

- 各港区とも現有水深を確保するためには定期的な維持浚渫が必要なほか、塩釜港区及び石巻港区では船舶の大型化に対応した岸壁及び航路・泊地の増深計画があり、自港区内で新たな用地造成につながる海面処分場や干潟・浅場造成など浚渫土砂を有効活用し、経済的で持続可能な浚渫及び浚渫土砂処分を推進します。

浚渫土の海面処分の現状



▼現計画の主な埋立地と海面処分場(松島港区を除く)

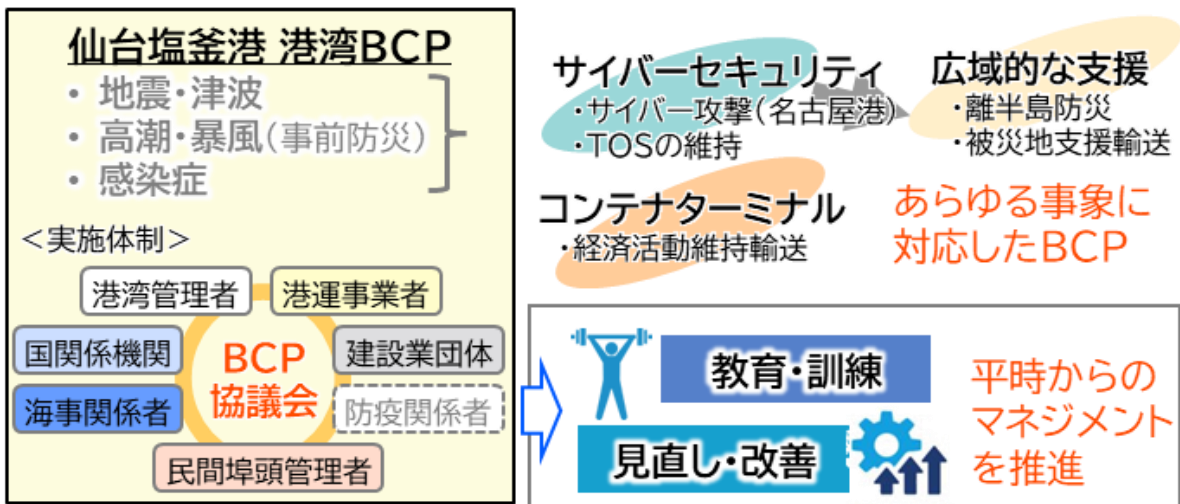


- ・自港区内処分が可能な空間の確保
- ・海面処分場の拡張など受け入れ総容量の確保
- ・干潟や浅場造成など浚渫土の有効活用

港湾は関係行政機関や民間企業によってサービスが提供されており、地震津波等のハザードに対して、官民の港湾関係者が連携して対応する仙台塩釜港の事業継続計画（港湾BCP）の充実強化に取り組みます。特に、大規模広域災害の場合には関係する港湾間の連携が必要となるほか、首都直下地震等の場合は仙台塩釜港が国際戦略港湾である京浜港の支援港湾としてのバックアップ機能を果たすための支援体制を構築します。

①あらゆる危機的事象を想定した港湾BCPの整備・拡充と実効性確保の取組推進

■ 港湾関係行政機関や民間企業によって港湾サービスが提供されており、自然災害や新型コロナウイルス感染症、サイバーテロなど様々なハザードに対して、官民の港湾関係者が連携して対応出来るよう仙台塩釜港の事業継続計画（港湾BCP）の充実強化に取り組みます。港湾BCPを策定するだけでなく、担当者の教育・訓練の継続、不断の見直し・改善に取り組みます。



②離島・半島地域を含む広域の海上防災支援を見据えた連携体制の構築

- 仙台塩釜港周辺には有人離島及び半島があり、令和6年能登半島地震を踏まえ、離島・半島地域の海上支援拠点としての役割を担うため、地元自治体や漁港管理者等と連携して取り組みを推進します。



▲宮城県における離半島との海上支援ネットワークのイメージ

【ネットワークの主な機能】

- ・被災者の救援輸送拠点
- ・支援物資輸送拠点
- ・生活支援拠点



▲命のみならずネットワーク形成の取組

**防災拠点
港湾協議会**

石巻市、塩竈市、
大船渡市、久慈市、
宮古市、釜石市

東日本大震災からの教訓：⑤孤立被災地へ人員・支援物資を海上輸送する ～支援物資の2次輸送～ 防災拠点港湾協議会 (宮城県石巻市)

大規模災害時は、船舶による支援物資や資機材の輸送など、港湾の大量輸送機能の活用が不可欠。石巻港区の背後圏だけでなく、陸路が寸断された半島部などへの物流拠点として活用が可能。

【震災時に発生した課題と対応】	【現在の対応状況】
<ul style="list-style-type: none"> ○ 牡鹿半島では、道路の交通網が寸断され、支援物資の届かない孤立集落が多く発生 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 耐震強化岸壁を拠点に、小型船により2次輸送 (国の業務艇による物資や人員の輸送)

半島部等への陸路寸断を想定し、耐震強化岸壁のある港湾へ大型船で支援物資を大量輸送し、小型船に置き換え、孤立集落の近隣の港へ2次輸送する体制の構築が必要

東日本大震災からの教訓：⑦災害時にも機能維持できる強靱な港を整備する ～災害に強い港湾施設の整備～ 防災拠点港湾協議会 (宮城県石巻市)

石巻港区は、東北地方における物流拠点であり、経済・産業において大変重要な場所。大規模災害時においても海上輸送の維持は重要との認識のもと、国に対して耐震強化岸壁の必要性を要望

【震災時に発生した課題と対応】	【現在の対応状況】
<ul style="list-style-type: none"> ○ 石巻港区の雲雀野北埠頭等の公共岸壁が数メートル沈下。生産機能や物流機能が停滞する等、石巻後背地の地域経済に大きなダメージ ○ 耐震強化岸壁が整備されていた仙台港区等では、緊急物資輸送の他、貨物輸送にも利用され、災害下においても産業活動の継続に貢献 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 令和5年2月10日に石巻市長が「石巻港整備・利用促進期成同盟会」の会長として、耐震強化岸壁の整備を、国土交通省に要望 ○ 国は、令和5年度仙台塩釜港(石巻港区)雲雀野北地区への水深12m耐震強化岸壁整備事業化

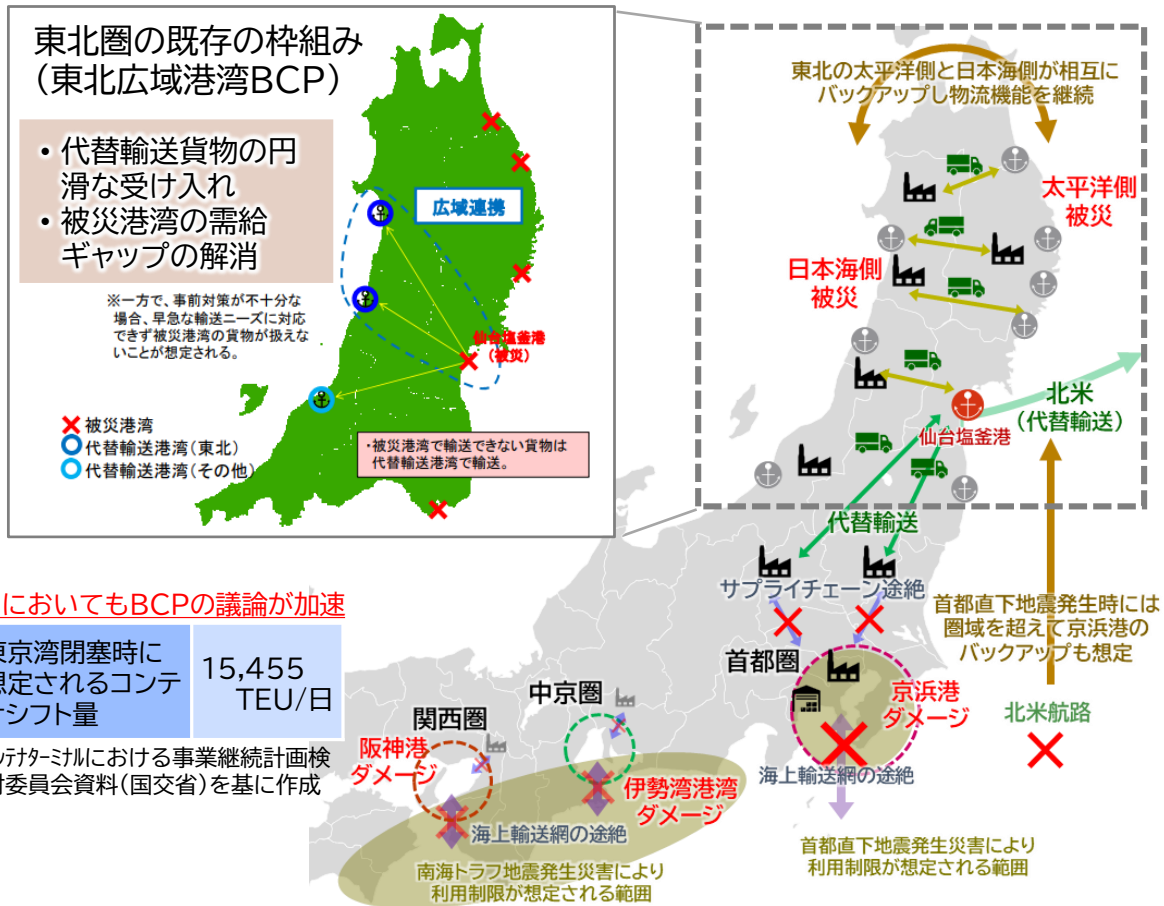
大規模災害に見舞われても、防災拠点として早期に緊急支援物資が受け入れられる機能のほか地域経済を停滞させない機能が港湾には必要

▲震災の教訓として広域支援の必要性を発信

地元自治体の取組や漁港管理者等と連携しながら体制構築を推進

③首都圏など東北圏域を超えた物流機能の広域支援体制の構築

■東北圏域の広域港湾BCPの取組を進めるうえで、首都直下地震や東海・東南海・南海トラフ地震等の切迫性が指摘されているなか、隣接する首都圏、特に国際戦略港湾である京浜港のバックアップ機能が一定程度果たせるよう、国の検討状況も確認しながら広域代替輸送の実現に向けて、ハード・ソフト両面から検討を進めます。

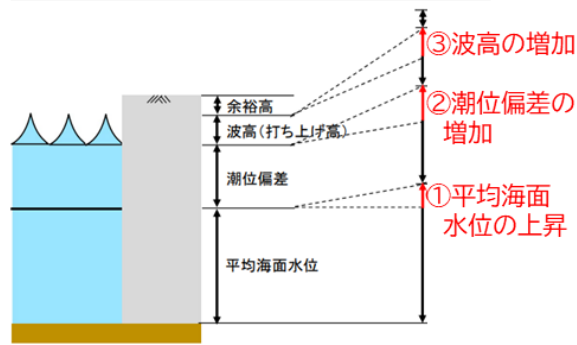


国の検討状況も確認しながら広域代替輸送の実現を目指す

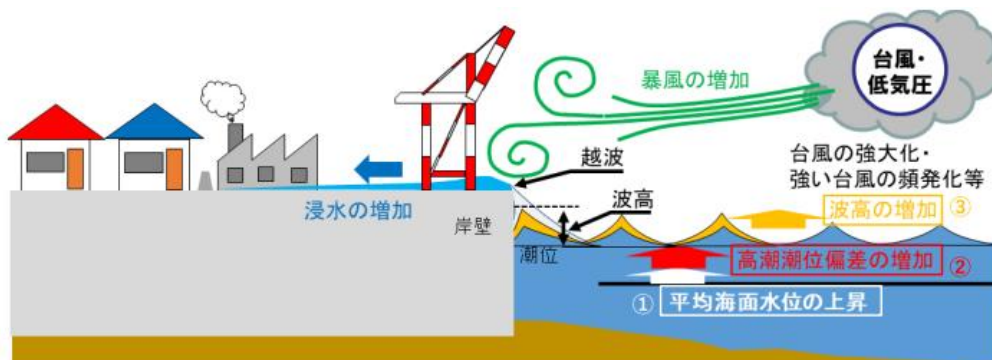
④将来の気候変動を見据えたふ頭のリスク評価と官民連携体制の構築(協働防護)

- 東日本大震災後に津波・高潮対策の防潮堤等の整備が行われましたが、気候変動による海面上昇や波浪増大が見込まれることから、将来外力や想定されるリスク評価を検討し、必要に応じて、気候変動への適応に向けた官民連携による協働防護の取組を推進します。

気候変動による外力の変化



港湾における被害の増大イメージ



出典:国土交通省資料をもとに一部加工して使用

改正港湾法(R7.4成立)

港湾における官民の関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標に向かって一体となって取り組む「協働防護」の枠組みを法制度化



- ・今後、仙台塩釜港における将来外力や想定されるリスク評価を検討
- ・検討結果を踏まえ、必要に応じて気候変動への適応に向けた取組を推進

主要施策 1 国際拠点港湾としての社会的役割を踏まえた脱炭素化の着実な推進

「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」に基づき、港湾及び臨海部産業における温室効果ガスの排出削減の取組を推進し、地域の脱炭素化をけん引するカーボンニュートラルレポートの形成を図ります。企業の燃料転換や省エネルギー化、港湾施設の脱炭素化、次世代エネルギーの導入環境の整備などを進め、持続可能で競争力の高い港湾の実現を目指します。

① 港湾エリアで活動する多様な主体が連携した脱炭素化の取組推進

■ 「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」を踏まえ、臨海部産業および港湾活動における温室効果ガス排出削減の取組を推進します。荷役機械の電化・省エネ化や停泊船舶への陸上電源供給など港湾ターミナルにおける取組に加え、港湾立地企業の産業活動における燃料転換や省エネ化といった取組と連携しながら、港湾全体の脱炭素化を推進します。

仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画(R6.3)

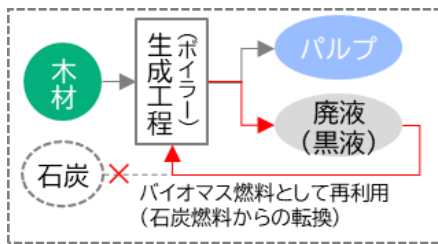
<計画の推計排出量と削減目標>
 2013年度(基準年): 約330万トン
 2024年度(現在): 約310万トン
 2030年度(短期): 約165万トン
 2040年度(中期): 約85万トン
 2050年度(長期): 0万トン(実質)



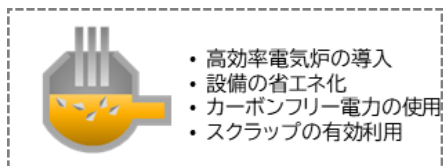
官民連携した推進体制

◆ 計画に基づく温室効果ガス削減の取組例

【港湾立地企業等の取組例】



製紙工程における燃料転換



製鋼メーカーにおける取組



EV業務車両



バッテリー式フォークリフト

(技術進展に応じて)
 ・工場設備や機械等の水素等燃料への転換

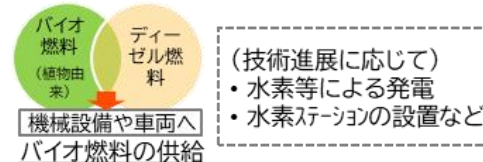
【港湾ターミナルの取組例】



◆ 脱炭素化に貢献する事業例



バイオマス発電所の建設



(技術進展に応じて)
 ・水素等による発電
 ・水素ステーションの設置など

②日本の競争力強化に資する国内認証の取得

■カーボンニュートラルポートの取組を国内外に発信し、仙台塩釜港の競争力強化に資するため、高砂コンテナターミナルにおける CNP 認証の取得を推進します。国際的な脱炭素物流ネットワークとの連携を視野に、環境配慮型港湾としての競争力向上を図ります。

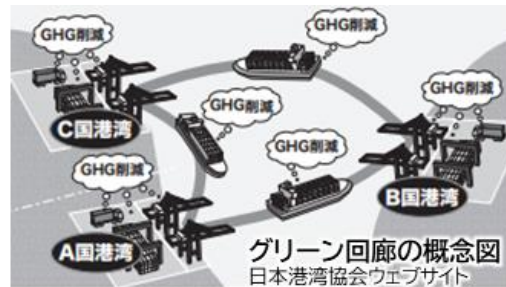
仙台港区



<主な取組>

- ・インバータ制御ガントリークレーンの導入
- ・ターミナル照明の LED 化
- ・ストラドルキャリアのハイブリッド化

▼国際競争力強化への貢献 (グリーン海運回廊※)



※燃料の製造・輸送時の排出から船上排出を含めたライフサイクル全体で低・脱炭素化された燃料及び技術が導入された航路



認証レベル

レベル5
レベル4
レベル3
レベル2
レベル1

※取組指標の達成度に応じて認証

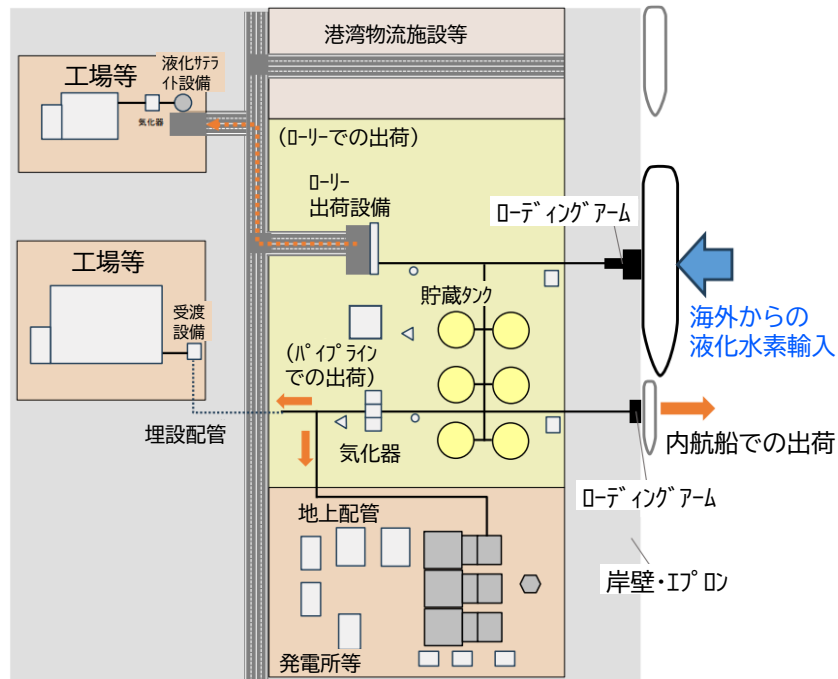
←現状の想定レベル

▲認証ロゴマーク

・高砂コンテナターミナルにおける CNP 認証の取得

③水素・アンモニア等の次世代エネルギーの需要・供給を見据えた環境整備

■将来的な水素・アンモニア等の次世代エネルギーの需要拡大を見据え、受入・供給拠点の形成に向けた環境整備を推進します。水素キャリア運搬船の受入れに対応した荷役機械やパイプライン等の整備の可能性や、危険物取扱いに伴う周辺利用への影響にも配慮しながら、企業動向を踏まえた対応を図ります。



▲水素受入拠点のイメージ

※港湾における水素・アンモニアの受入環境整備に係るガイドライン（中間とりまとめ）より（一部加工）

- 船舶での受け入れを想定した場合、専用の荷役機械やパイプラインの敷設が必要
- また、危険品の荷役があった場合、周辺利用の制限などが想定される。



液化水素船



アンモニア船

大型船に対応した機能が必要

水素キャリア運搬船(イメージ)

仙台塩釜港における企業動向を注視しながら対応していく

港湾の整備や利用に当たり、自然環境や生態系への影響に配慮し、地域の貴重な自然や景観と調和した港湾づくりを推進します。あわせて、港湾整備における海域環境への影響に配慮し、自然環境と共生した港湾の開発・利用を推進します。

①自然環境や生態系へ配慮し、景観と調和した水辺空間を形成

■港区ごとの特性を踏まえ、自然環境や生態系に配慮した水辺空間の形成を推進します。そのほか、港湾全体での適切な緑地機能の確保や、松島港区及び塩釜港区では特別名勝「松島」の景観と調和した港湾整備を推進します。

◆環境や景観に配慮した水辺空間の整備

▼親水護岸等の整備



北浜緑地(塩釜港区)



湊浜緑地(仙台港区)

▼景観に配慮した施設



防潮堤(松島港区)

専門家の意見なども踏まえながら適切なマッチングを図る

◆適切な緑地機能の確保

▼緩衝機能としての緑地整備



▼港湾全体で一定の緑地機能を確保

既定計画緑地の状況 ()は現況

港区	港湾面積	緑地面積	緑地率
仙台	691 ha	34ha(27)	5.0%(3.8)
塩釜	151 ha	12ha(12)	8.0%(8.0)
石巻	557 ha	30ha(3)	5.4%(0.6)
合計	1,399 ha	76ha(42)	5.5%(3.0)

※港湾計画における緑地とは、緩衝緑地のほか、親水緑地、修景緑地、レクリエーション緑地など

全体で5%以上の緑地機能を確保

◆特別名勝の独自景観の保全



・関係法令等を踏まえた整備

(特別名勝松島管理計画における現状変更への対応方針)

区域	各保護地区における 管理許可基準
特別保護地区	
第1種保護地区	
第2種保護地区	
第3種保護地区	
海面保護地区	

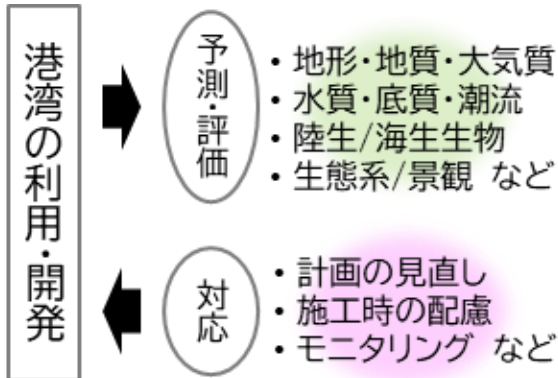
(共通事項)
港湾・漁港および水産施設は、多様な施設の集合体としてひとつの景観を形成するため、諸施設の配置や、個々の施設の形態、意匠で観賞の場からの眺望に配慮すること。

②自然環境との適切な共生に向けた環境負荷の低い港湾開発・利用の推進

■自然環境との共生を図るため、港湾整備等において海域環境へ配慮するとともに、港湾整備や利用に伴う環境負荷の低減を推進します。あわせて、船舶の沖待ちや交通渋滞等の低減などにより CO₂排出量の削減を図り、環境に配慮した港湾の形成を目指します。

◆港湾整備等における海域環境への配慮

▼港湾影響の適切な評価と対応



▼適切な施工時期

海苔・牡蠣養殖に係る制限期間(コンクリート工事)

港区	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月
仙台		種付	←→	
塩釜		付け	←→	
松島		時期	←→	
石巻	←→		←→	

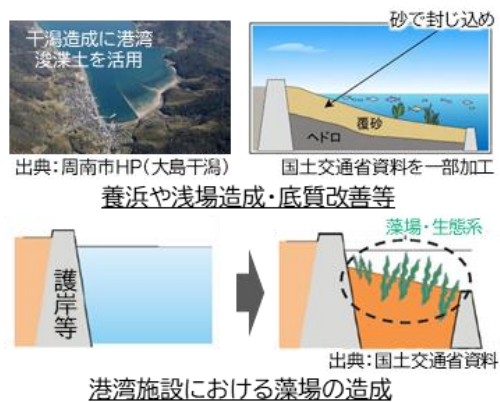
※関係漁協との協議により変更の場合あり

◆環境共生型の港湾整備

▼浚渫土の有効活用

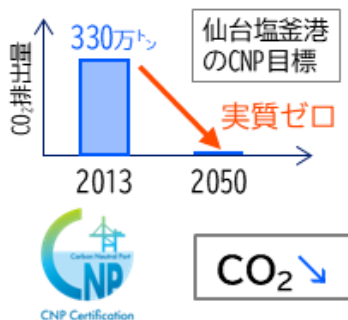


浚渫の実施

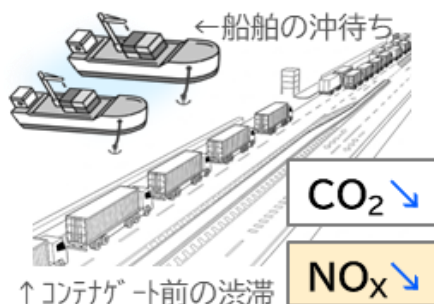


◆港湾利用の脱炭素化・効率化等による環境全体への負荷低減

▼CNP 形成推進(再掲)



▼沖待ち、交通渋滞の解消



▼資源循環の取組

立地企業の主な取組例

品目	再生用途
古紙	製紙原料
黒液	製紙燃料
スクラップ	製鉄原料
廃プラ	再生パレット
建築廃材	バイオマス発電
廃食油	バイオ燃料

戦略4(観光・交流戦略)

地域の賑わいを創出する東北の広域観光ゲートウェイを形成

主要施策 1 各港区の連携・補完によるクルーズ船、インバウンドの受け入れ体制の強化

仙台塩釜港が、国内外のクルーズ船や旅客船など宮城県のゲートウェイとしての役割を果たすため、各港区の港湾施設条件やフェリー・旅客船の就航状況、陸上公共交通機関とのアクセス性等を踏まえ、各港区が連携・補完することで宮城・東北の広域観光ゲートウェイの形成を目指します。

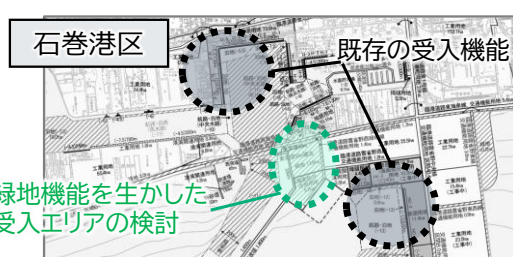
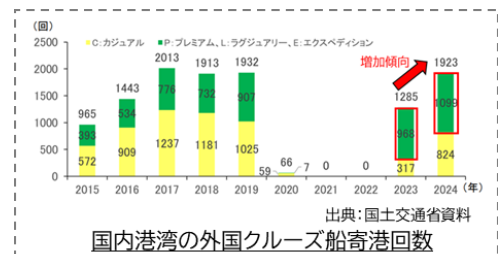
①需要増大が見込まれる中・小型クルーズ船への対応力の強化

■宮城・東北の良さを満喫してもらうため、港湾エリアや観光地の飲食・物販施設の収容能力や2次交通の確保、オーバーツーリズム対策などを勘案し、大型クルーズ船だけでなく、中型・小型のクルーズ船の積極的な誘致に取り組みます。クルーズ船受入れに際しては、訪問予定の背後圏観光地との位置関係、航路水深や岸壁延長など港湾スペック、貨物船との利用調整や受入上限等を考慮し、各港区の連携・補完体制を構築して受け入れを行うよう取り組みます。

クルーズ船の区分と各港区の基本的な対応方針

区分	規模	全長目安	乗客数目安	各港区の対応
カジュアル	大型	360 ~300m	約6,000人 ~2,000人	※仙台は一定程度を想定 ↑ 仙台港区
プレミアム	中型 ~大型	320 ~250m	約3,000人 ~1,000人	↑ 石巻港区
ラグジュアリー	小型 ~中型	250 ~150m	約1,000 ~100人	↑ 塩釜港区
エクスペディション	小型	150 ~90m	約300 ~50人	↑ 塩釜港区

国土交通省資料を基に作成



▲機能強化の考え方

小型・中型級をターゲットに塩釜港区の受け入れ促進

②寄港地から日本三景「松島」への海上ルートを活用促進

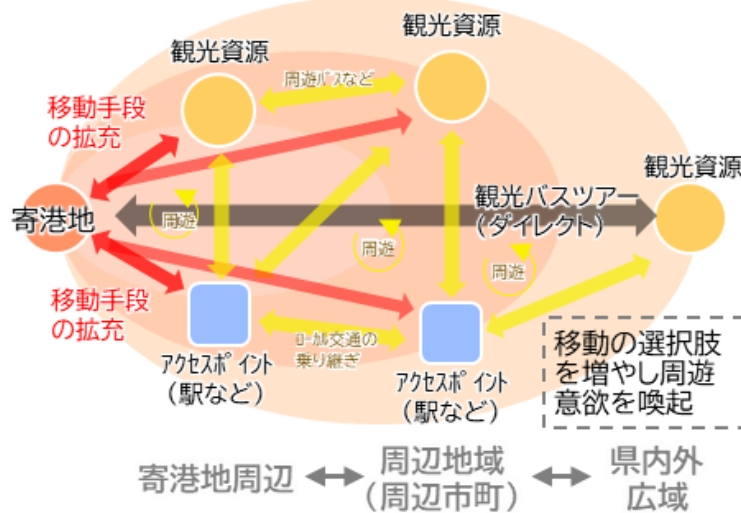
■宮城県内の観光拠点である日本三景「松島」に位置する松島港区は、航路水深の関係で小型クルーズ船であっても入港できないことから、他港区にクルーズ船が入港した際に日本三景「松島」に誘客する2次交通について、観光バスやタクシーなどの陸上交通のみならず、風光明媚な多島海の魅力ある快適な海上ルートの利用促進を図ります。



③クルーズ船寄港地から周辺地域間、広域圏への円滑な二次交通の連携・確保を推進

■クルーズ船寄港地からの2次交通機関の確保が課題であり、観光バスやタクシーなど既存の交通機関に加え、レンタサイクルやスローモビリティなど新たな交通手段を含め、寄港地周辺の観光スポットや最寄り駅など近距離圏内の周遊性を高める取り組みなど、多様な方がアクセスしやすい二次交通体系の構築について官民連携して取り組みます。また、周辺市町や県内外の広域エリアの観光には、公共交通機関を最大限利用するためMaaSなどICTの利活用で多様な選択肢を増やし周遊意欲向上に努めます。さらに、訪日外国人がICT機器を使いやすいよう寄港地におけるWi-Fiアクセスポイントの充実や公共交通機関における多言語表記・ピクトグラム活用を推進します。

▼寄港地から広域への移動連携のイメージ



▼移動手段の例(従来+将来)

エリア	移動手段
寄港地周辺	徒歩、レンタサイクル、タクシー、スローモビリティ、パーソナルモビリティなど
周辺地域	タクシー、路線バス、周遊バス、遊覧船、鉄道(在来線、臨時便)、小型モビリティ(AIガイド付)、自動運転シャトルバス、MaaS連携、など
県内外広域	鉄道(在来線)、高速バス、観光バス・タクシーなど



※生成AI



※生成AI



出典:国土交通省資料

寄港地から周辺地域の観光スポットや最寄り駅など、比較的近距離の周遊性の高い移動手段を充実化

港湾エリアのなかで、旅客船発着所やシンボル緑地、水辺にアクセスできる海浜など地域の賑わい拠点となるウォーターフロントの形成に計画的に取り組み、地域住民や来訪者が交流できる魅力ある観光目的地づくりに取り組みます。

①みなとオアシスの活性化と港湾エリアの観光・交流拠点機能の強化

■ 地域住民の交流や来訪者による観光の振興など、みなとを核とした住民参加によるみなとまちづくりや地域振興の取り組みが継続的に行われるみなとオアシスが各港区で展開されるよう取り組みます。また、各港区内で拠点施設と周辺施設を結ぶ回遊ルートに加え、港区间を結ぶ海上・陸上の回遊ルート設定に取り組みます。



塩釜港旅客ターミナル再活性化基本構想(塩竈市)

・基本コンセプト
 何度も訪れたくなる、海に出会える楽しさと癒しの空間



港奥部の一体的な利用空間を形成し、拠点機能を強化



13施設が1つのみなとオアシスを構成

番号	施設名
①	三井アウトレットパーク仙台港
②	仙台港国際ビジネスサポートセンター
③	みやぎ産業交流センター
④	中野緑地(修景緑地)
⑤	フェリー埠頭ターミナル
⑥	中央公園(NX仙台港パーク)
⑦	向洋海浜公園(やまやシーサイドパーク)
⑧	麒麟ビール仙台工場
⑨	麒麟ビアポート仙台
⑩	天然温泉海神の湯ドリーミンEXPRESS仙台シーサイド
⑪	中野中央公園
⑫	仙台商みの杜水族館
⑬	高砂中央公園

出典: 国土地理院ウェブサイトの地図を基に宮城県作成
 (https://maps.gsi.go.jp/#15/38.269892/141.005273/&base=pale&ls=pale%7Cminato&disp=11&lcd=minato&vs=c0g1j0h0k0i0u0t0z0r0s0m0f0)

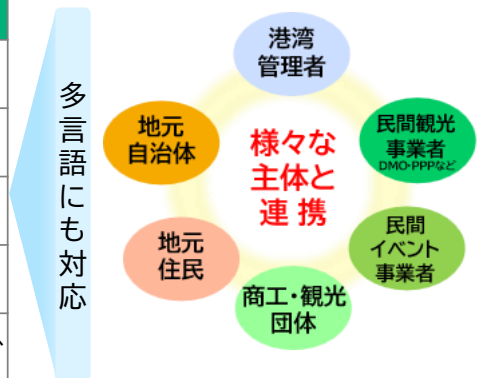
- ・港湾空間と商業空間の連携構築
- ・港湾空間への人流の誘導策(魅力的なコンテンツ)

③観光客のみならず、地域住民や港湾労働者にも親しまれる快適な港湾空間の整備

■観光客だけでなく、地域住民や港湾労働者の日常使いも意識し、利用者の多様性や様々な利用形態に配慮した緑地機能の確保を目指します。また、規模が大きくポテンシャルのある緑地については、民間事業者などさまざまな主体と連携した賑わいづくりを推進します。

◆様々な利用形態を踏まえた緑地機能の確保

用途	具体例	対応例
憩いの場	読書、休憩、散歩	休憩所、ベンチ、芝生広場
交流	地場産品販売会、常設マーケット、マルシェ	広場や交流施設
教育・体験	船の見学、自然観察や体験	栈橋、親水施設
健康・運動	ウォーキング、親水レクリエーション	遊歩道、親水施設、健康遊具
観光・賑わい	景観、カフェ、祭り、花火、コンサート	展望施設、集客施設、催事施設



▲環境整備の対応イメージ

◆利用者の快適性の確保事例



日除け施設(休憩所)



屋根付き浮栈橋



デジタルサイネージ

(出典：国土交通省)

日常使いを意識した環境整備、地域景観と連携した賑わい拠点形成の推進

仙台湾域の中でも松島湾は静穏な海域で自然環境や景観に恵まれ、マリレジャーをはじめ様々な海域利用が行われており、これらマリレジャーが持続可能となるよう、地域の実情を踏まえ、他の海域利用と調和した取組を推進します。

① 放置艇ゼロに向けた安全なマリーナ等の係留場所の確保を推進

■ 収容能力を確保し、港湾法に基づく「放置等禁止区域」設定により、宮城県内では放置艇が着実に減少しており、プレジャーボートの安全で快適な利用のため、収容能力不足の地域にあっては小型船だまり計画を見直し、気象海象情報や航行規制やルール情報のほかイベント情報などのサービス提供する公共マリーナや民間マリーナとの連携による受け皿確保に取り組みます。

既設プレジャーボート収容施設の収容能力

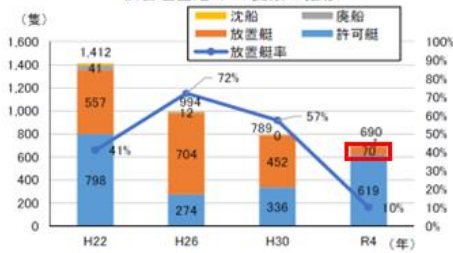
港区	管理	施設名	水域	陸域	合計
塩釜港区	県	中の島PBS	179	0	179
		笠神PBS ※	54	0	54
		要害地区 暫定係留施設	33	0	33
		追の浜地区 暫定係留施設	17	0	17
		東宮浜地区 暫定係留施設	65	0	65
		清水浜地区 暫定係留施設	93	0	93
		谷地地区 暫定係留施設	17	0	17
	民間	マリンテック	12	25	37
	パシフィックオーシャンマリーナ	76	0	76	
	くろしお北浜マリンベース	70	70	140	
小浜ヨットハーバー	65	0	65		
塩釜港区 計			681	95	776
松島港区	県	松島ヨットハーバー	20	40	60
石巻港区	市	南浜マリーナ ※	30	130	160
合計			731	265	996



※松島ヨットハーバー HPより

※河川重複区域

仙台塩釜港のPB隻数の推移



- ・公共マリーナと民間マリーナの連携による受け皿の確保
- ・小型船だまり施設の利用状況を踏まえた見直し

②自然環境や景観と調和した海洋性レクリエーションの促進

■仙台湾域では、それぞれの地域・海域において、四季折々、伝統的なものから新しい海洋レジャー、さらには環境教育の場として利用がなされており、これら海洋性レクリエーションが持続的に行われるよう、自然環境への負荷が少なく景観にも調和した取り組みを促進します。地域住民は勿論のこと、他地域からの来訪者を含め、機材のレンタルやスクール運営などを行う民間事業者や、海域環境の保全や環境教育を行う特定非営利活動法人（NPO法人）等と連携して、海洋性レクリエーションの振興を促進します。



地域・民間と連携したレクリエーション内容の充実化
(自然環境を活かした体験型レクリエーション、景観と調和したウォーターフロント利用、環境負荷の小さいマリナーレジャー、港湾施設の有効活用)

③地域住民や他の港湾利用にも配慮した適切なマリレジャー環境の構築

■ 港湾機能を強化することにより入港船舶や荷役・運搬車両が増加するため、適切な土地利用区分により生活環境や観光との摩擦が生じないように取り組みます。一方、既成市街地と異なる港湾空間特性を活かして、港湾活動が少ない休日など時間や場所を限定して、非日常空間でのスポーツやレクリエーションイベントなどの利活用を促進します。また、松島湾内では、ジェットスキー(パーソナルウォータークラフト)利用者に対し、他の水域利用者から航行安全に対する懸念の声があることから、他地域での取り組みを参考に海域利用のルール化・見える化等を促進します。



※AIによる画像生成

ピクトグラム
(マリレジャーエリア)



※AIによる画像生成

ピクトグラム
(立入禁止エリア)



※AIによる画像生成

- ・あらゆる利用者が理解できるルールの見える化(ピクトグラムの活用等)
- ・行政区域(港湾、漁港など)にとらわれないマリレジャー環境の構築

4. 仙台塩釜港の長期的な空間利用方針

4.1 長期空間利用の考え方






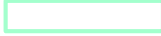


■ 港湾空間利用方針(ゾーニング)とは

限られた港湾空間を計画的・効率的に利用するため、港のエリアを用途や機能(ゾーン)ごとに区分するもの。

■ 仙台塩釜港のゾーニングの基本方針 ■

- 仙台塩釜港に対する多くの要請を「総合港湾」として一元的に受け止め、全体的に空間利用の効率化を図る。
- 具体の機能配置においては、現有機能を十分考慮するほか、「総合港湾」における連携・補完の考え方に基づき、既存ストックを最大限に活用するとともに、新たに必要となる空間利用(開発)を展開する。
- なお、新たな空間利用においては、長期的な需要見通しを踏まえ、適切に配置するとともに、周辺環境への配慮、自然環境との調和に留意する。

ゾーニングの基本的な分類

分類	凡例	利用の内容
物流関連ゾーン		物流ターミナルとして利用するふ頭用地、倉庫用地等
交流拠点ゾーン		観光やイベントなど、港湾を通じた国内外の様々な交流活動を推進するエリアや施設用地
生産ゾーン		港湾に関連した生産・加工工場等の敷地、そのための専用ふ頭
エネルギー関連ゾーン		石油、ガス等危険物を取り扱う用地、そのための係留施設等
緑地レクリエーションゾーン		海洋性レクリエーションのための海浜やマリーナ、港湾関係者や地域住民が利用する緑地等
環境保全ゾーン		自然環境や景観の保全・再生を図る空間
船だまり関連ゾーン		作業船、ポートサービス船、観光船、漁船等を係留する空間
将来構想		将来の港湾需要に応じて、開発・利用を図る空間

4.2 長期空間利用計画

■ 仙台港区



機能区分	機能配置(空間利用)の考え方
物流関連ゾーン	<p>【中野地区(雷神埠頭～高松埠頭の公共埠頭とその背後)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける ・ユニットロード・バルク貨物の混在解消に向け、施設の再配置を図る <p>【向洋地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける ・更なる貨物増加に対応するため、南防波堤沿いの沖合に展開を図る
生産ゾーン	<p>【中野南地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後とも生産ゾーンとして機能を維持する
エネルギー関連ゾーン	<p>【栄地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・宮城・東北の生産活動や市民生活を支えるエネルギー関連ゾーンとして機能を維持する
交流拠点ゾーン	<p>【中野地区(西エリア)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後とも交流拠点ゾーンとして機能を維持する
緑地レクリエーションゾーン	<p>【向洋地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海洋性レクリエーションなど、人々が憩い休息できる場として、海浜の維持及び利便性の向上を図る
環境保全ゾーン	<p>【蒲生干潟】【湊浜地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・蒲生干潟及び周辺地区は、自然環境保全ゾーンに位置づけ、その環境保全に努めていく

■ 塩釜港区



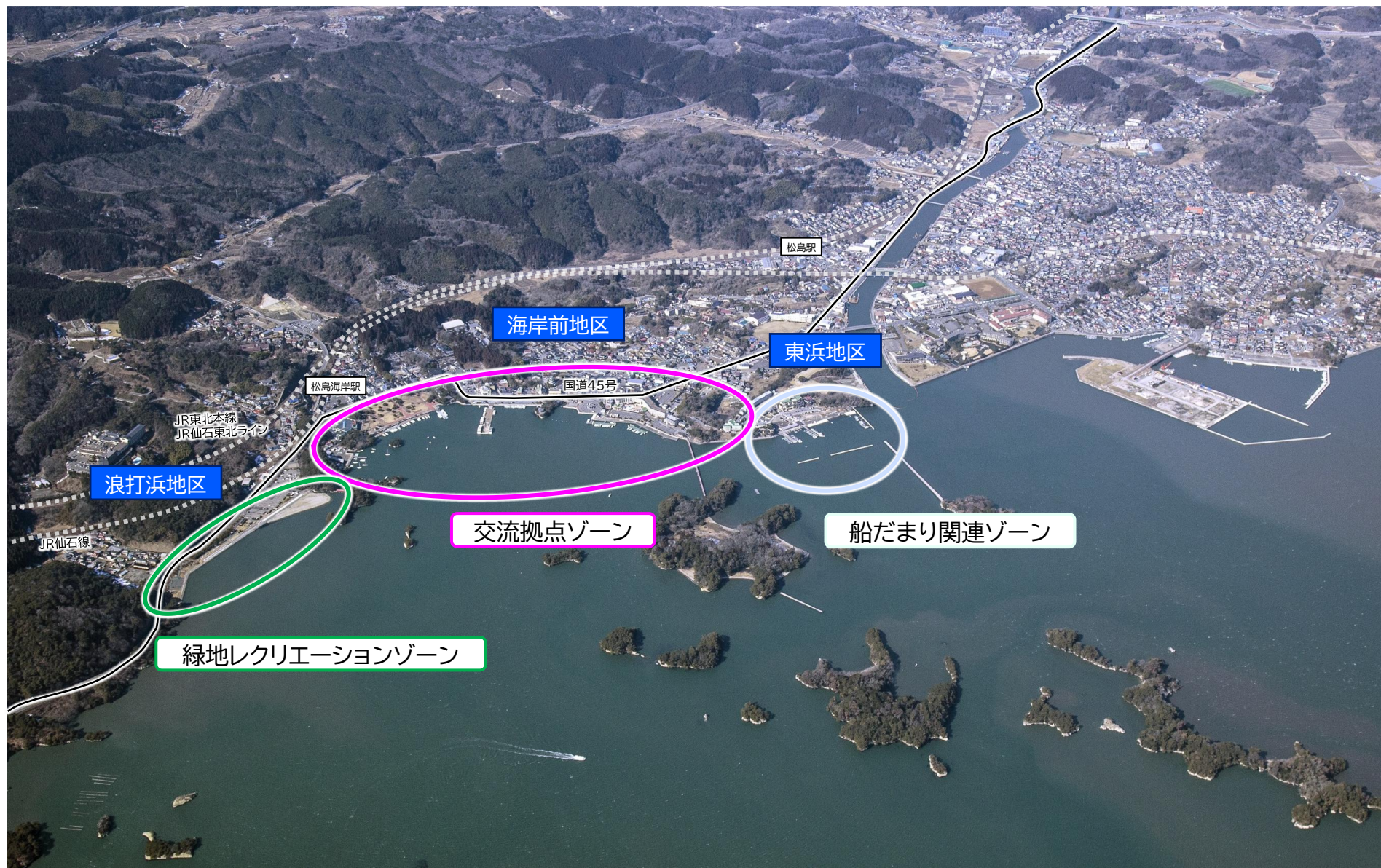
機能区分	機能配置(空間利用)の考え方
物流関連ゾーン	<p>【貞山地区・港貞山地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける ・物流ニーズを踏まえ、適正なバース規模を確保する <p>【東宮地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現有機能である物流関連ゾーンに位置づける
生産ゾーン	<p>【港地区・東宮地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後とも生産ゾーンとして機能を維持する
エネルギー関連ゾーン	<p>【一本松地区・代ヶ崎地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一本松地区の危険物取扱用地、代ヶ崎地区の工業用地は、仙台都市圏の生産活動や市民生活を支えるエネルギー関連ゾーンとして機能を維持する
交流拠点ゾーン	<p>【港地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港奥部の観光棧橋周辺の空間は観光客のみならず、地域住民にも親しまれる快適な港湾空間を形成し、みなとまち塩釜の活性化に貢献する交流拠点ゾーンに位置づける
緑地レクリエーションゾーン	<p>【港地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境と景観に配慮した水辺空間の整備を促進する緑地レクリエーションゾーンに位置づける <p>【中の島地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歴史遺産の貞山運河を活かしたプレジャーボート収容機能を維持する
船だまり関連ゾーン	<p>【港貞山地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海上保安基地として巡視船・巡視艇及びポートサービス船等の集約を図る船だまり関連ゾーンに位置づける <p>【東宮地区・代ヶ崎地区】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現有機能どおり漁船等を中心とした船だまり関連ゾーンに位置付ける
環境保全ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・特別名勝松島保護区を自然環境保全ゾーンに位置づけ、みなとまち塩釜の活性化に貢献する場として、その利用を促進していく

■石巻港区



機能区分	機能配置(空間利用)の考え方
物流関連ゾーン	<p>【雲雀野地区】 大型バルク船に対応した物流関連ゾーンに位置づける</p> <p>【釜地区】 現有機能を維持する物流関連ゾーンに位置づける</p>
生産ゾーン	<p>【釜地区(東エリア)】 木材関連・飼料関連等の企業が立地しており、地域の生産拠点として、今後も生産ゾーンに位置づける</p> <p>【釜地区(西エリア)】 木材・木製品関連や鉄鋼・金属製品関連企業が立地しており、地域の生産拠点として、今後も生産ゾーンに位置づける</p> <p>【雲雀野地区】 既存企業の生産活動の拡大、新規企業誘致に対応する生産ゾーンに位置づける</p>
緑地レクリエーションゾーン	<p>【雲雀野(東エリア)】 水際線の開放による親水空間として利用する緑地レクリエーションゾーンに位置づける</p> <p>【雲雀野(西エリア)】 耐震強化岸壁と連携して広域防災拠点を形成する緑地レクリエーションゾーンに位置づける</p>
交流拠点ゾーン	<p>【内港地区】 既存機能と連携した交流拠点ゾーンに位置づける</p>
船だまり関連ゾーン	<p>【釜地区】 水面貯木場を転用し、作業船等を収容する船だまり関連ゾーンに位置づける</p> <p>【大曲地区】 既存の漁船施設を維持するとともに、新たにプレジャーボート等の収容を図る船だまりゾーンに位置づける</p>

■松島港区



機能区分	機能配置(空間利用)の考え方
交流拠点ゾーン	海岸前地区は、松島観光クルーズの基地として、機能強化を図る交流拠点ゾーンに位置づける
船だまり関連ゾーン	東浜地区は、漁船等を中心とした既存の船だまりを維持する船だまりゾーンに位置づける
緑地レクリエーションゾーン	浪打浜地区は、既存緑地を維持する緑地レクリエーションゾーンに位置づける