

# 資料編 目次

1. 長期構想の位置付け.....	資料- 1
2. 仙台塩釜港(全体)のあらまし.....	資料- 2
(1) 仙台塩釜港の位置.....	資料- 2
(2) 仙台塩釜港の概要.....	資料- 2
(3) 仙台塩釜港の沿革.....	資料- 3
3. 仙台塩釜港の現状・課題.....	資料- 4
(1) 世界の中の仙台塩釜港.....	資料- 4
(2) 東北の中の仙台塩釜港.....	資料- 5
(3) 取扱貨物量の現状.....	資料- 6 ~ 7
(4) 各港区の現状.....	資料- 8
1) 仙台港区.....	資料- 8 ~ 9
①役割、②港湾整備の進捗状況、③沿革	
2) 塩釜港区.....	資料- 10 ~ 11
①役割、②港湾整備の進捗状況、③沿革	
3) 石巻港区.....	資料- 12 ~ 13
①役割、②港湾整備の進捗状況、③沿革	
4) 松島港区.....	資料- 14
①役割、②沿革	
(5) 仙台塩釜港の課題.....	資料- 15
1) 仙台塩釜港の課題・論点.....	資料- 15
2) 長期構想の全体戦略(コンセプト)について.....	資料- 15
3) 仙台港区の課題.....	資料- 16
4) 塩釜港区の課題.....	資料- 16
5) 石巻港区の課題.....	資料- 17
6) 松島港区の課題.....	資料- 17
用語集.....	資料- 18 ~ 21

# 1. 長期構想の位置付け

## ■長期構想とは

港湾整備や利用の特性から、目標年次を10～15年とする港湾計画(法定計画)の策定・変更に先立ち、より長期的な20～30年先を見据えた港湾の将来像を描くものが港湾の長期構想です。長期構想の内容は、現状の位置付け、将来の役割設定と将来像、取組課題の抽出、長期的な空間形成と骨格的施設の配置、港湾計画の基本フレームの設定、港湾計画の素案作り、事業化の検証と実現に向けた課題が一般的です。その策定にあたっては、学識経験者や港湾利用者、関係行政機関等による長期構想検討委員会での議論に加え、パブリックコメント等を通じて、地域住民の意見の反映に努めています。

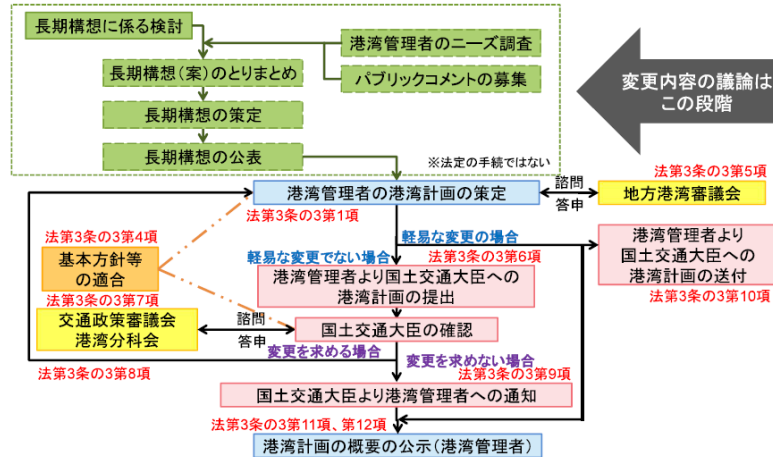


図 長期構想の策定および港湾計画の策定・変更の流れ

## ■仙台塩釜港の長期構想について

「仙台塩釜港 港湾計画」は、2013（平成25）年6月に改訂しており、概ね10年から15年先の平成30年代後半を目標年次とする中期計画として位置付けられています。

次期計画改訂に向け、概ね30年から50年先を見据えた「将来像」を2024（令和6）年3月にとりまとめ（下図左側）、これに引き続き、2025（令和7）年5月に仙台塩釜港長期構想委員会（委員長：大脇崇(公社)日本港湾協会理事長）を立ち上げました（下図中央）。同委員会において、今後の港湾を取り巻く環境の変化を4つの視点から捉え、それらに対応する港湾の整備・利活用の方向性等について、地元市町をはじめとする関係者と議論・検討を進めてきました。これらの検討を踏まえ、港湾計画の改訂に向けて官民の合意形成を図りながら、仙台塩釜港の長期構想の策定に取り組んでいます。

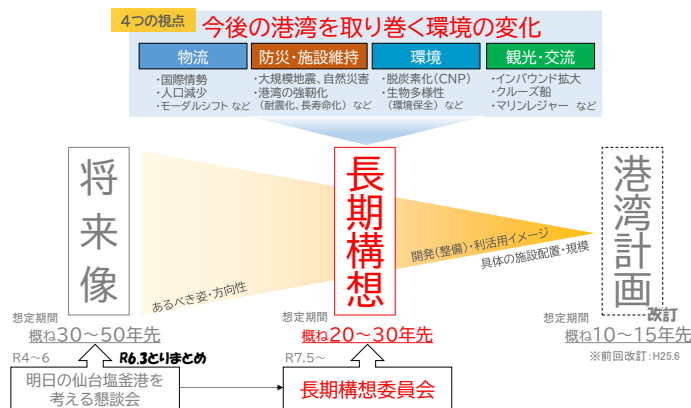


図 長期構想の位置付け（将来像・港湾計画との関連性）

## 2. 仙台塩釜港(全体)のあらまし

### (1) 仙台塩釜港の位置

仙台塩釜港は、2012（平成24）年10月に仙台塩釜港（国際拠点港湾）、石巻港（重要港湾）、松島港（地方港湾）の3港統合により誕生した国際拠点港湾です。

仙台湾奥から仙台港区、七ヶ浜半島を挟んで塩釜港区さらに松島港区が隣接し、約20km東側に石巻港区となっています。港湾が所在する地方公共団体は、仙台港区が仙台市宮城野区、多賀城市及び七ヶ浜町、塩釜港区が塩竈市、七ヶ浜町及び利府町、松島港区が松島町、石巻港区が東松島市及び石巻市となっています。

仙台塩釜港は、東京都心から北東に直線距離で約300km、宮城県の県央地区に位置し、東北縦貫自動車道、三陸縦貫自動車道、常磐自動車道、東北横断自動車道などの高速道路網によって、東北各県はもとより、首都圏とも直結しています。



### (2) 仙台塩釜港の概要

塩釜港区は天然の良港として、江戸時代には仙台藩の外港、明治以降は近代港湾として整備が進められ発展を遂げてきました。

仙台港区及び石巻港区は、高度経済成長期に新産業都市として、港湾整備が工業用地造成とあわせて計画・事業化され、背後工場群の原材料の輸移入や製品の輸移出する工業港としての役割を果たしてきました。

なかでも仙台港区は、仙台都市圏を中心とする背後圏の需要に応え、フェリー航路やROR航路、国際コンテナ航路が就航するなど商港としての機能も備えています。

一方、松島港区が位置する松島湾は、風光明媚な多島海として大正時代に特別名勝に指定され、現在は開発規制のもと、ヨットハーバーや観光船棧橋が整備され、人々の交流を生む観光・人流の港湾として利用されています。

### (3) 仙台塩釜港(全体)の沿革

	時期	できごと
昭和	23 (1948) 年	〈塩釜港〉港則法による特定港に指定
	25 (1950) 年	〈石巻港〉地方港湾に指定
	26 (1951) 年	〈仙台港〉港湾法による重要港湾に指定 〈塩釜港〉港湾法による重要港湾に指定
	29 (1954) 年	〈松島港〉地方港湾に指定
	39 (1964) 年	〈石巻港〉港湾法による重要港湾に指定 〈仙台港〉〈塩釜港〉港湾計画変更(改訂)【第23回計画部会】
	44 (1969) 年	〈仙台港〉港湾計画変更(改訂)【第36回計画部会】
	47 (1972) 年	〈石巻港〉港湾計画変更(改訂)【第50回計画部会】
	55 (1980) 年	〈仙台港〉港湾法による特定港に指定
	56 (1981) 年	〈石巻港〉港湾計画変更(改訂)【第92回計画部会】
	61 (1986) 年	〈仙台港〉〈塩釜港〉港湾計画変更(改訂)【第113回計画部会】
62 (1987) 年	〈石巻港〉港則法による特定港に指定	
平成	元 (1989) 年	〈石巻港〉港湾計画変更(改訂)【第128回計画部会】
	8 (1996) 年	〈仙台港〉〈塩釜港〉港湾計画変更(改訂)【第158回計画部会】
	13 (2001) 年	〈仙台港〉〈塩釜港〉港湾法による特定重要港湾に指定 港名を仙台港・塩釜港から「仙台塩釜港」へ変更
	17 (2005) 年	〈石巻港〉港湾計画変更(改訂)【第13回港湾分科会】
	20 (2008) 年	〈仙台塩釜港〉港湾計画変更(改訂)【第33回港湾分科会】
	23 (2011) 年	東日本大震災発生 〈仙台塩釜港〉港湾法による国際拠点港湾に指定
	24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合により「仙台塩釜港」へ変更
25 (2013) 年	3港統合後、初の港湾計画変更(改訂)【第52回港湾分科会】	

出典：国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所ウェブサイト

Port of MIYAGI2025 (宮城県土木部港湾課)



### 3. 仙台塩釜港の現状・課題

#### (1) 世界の中の仙台塩釜港

仙台塩釜港は、中国・韓国・ロシアと直結する国際コンテナ定期航路に加え、2026（令和8）年3月にはフィリピン航路が新たに開設されたほか、京浜港（国際戦略港湾）を経由する国際フィーダー航路を通じて、世界100以上の国々と接続しています。こうした航路ネットワークにより、宮城・東北のグローバル・ゲートウェイとして重要な役割を担っています。

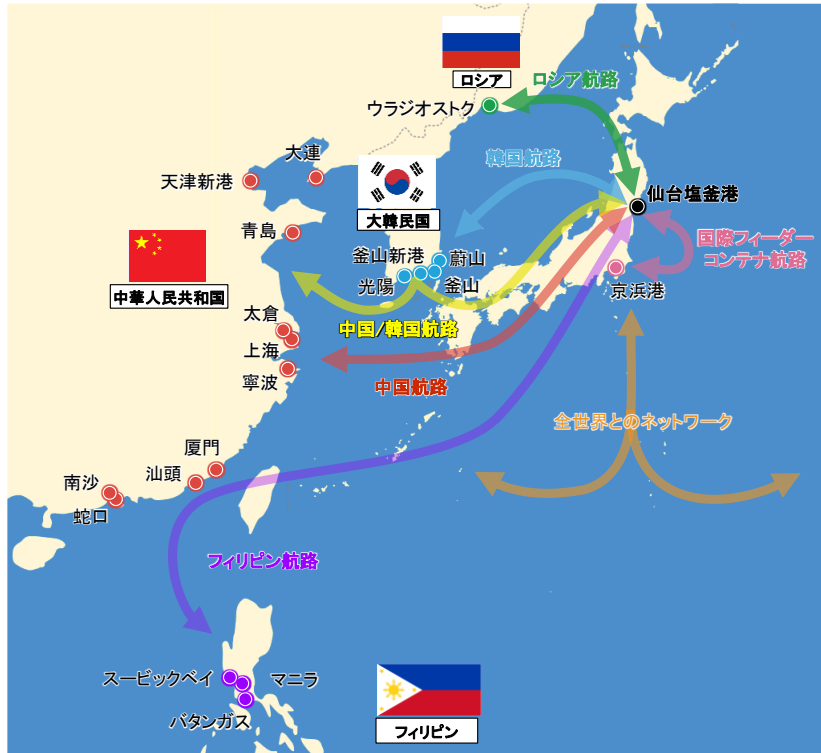


図 仙台塩釜港のコンテナ定期航路（令和8年4月時点）



出典：PORT OF SENDAI2025

図 仙台塩釜港（仙台港区）の主な取引先港

## (2)東北の中の仙台塩釜港

■ 仙台塩釜港は、東北港湾全体の貨物量（2023（令和5）年）の約3割を占める、東北地域の経済・産業をけん引する国際拠点港湾です。

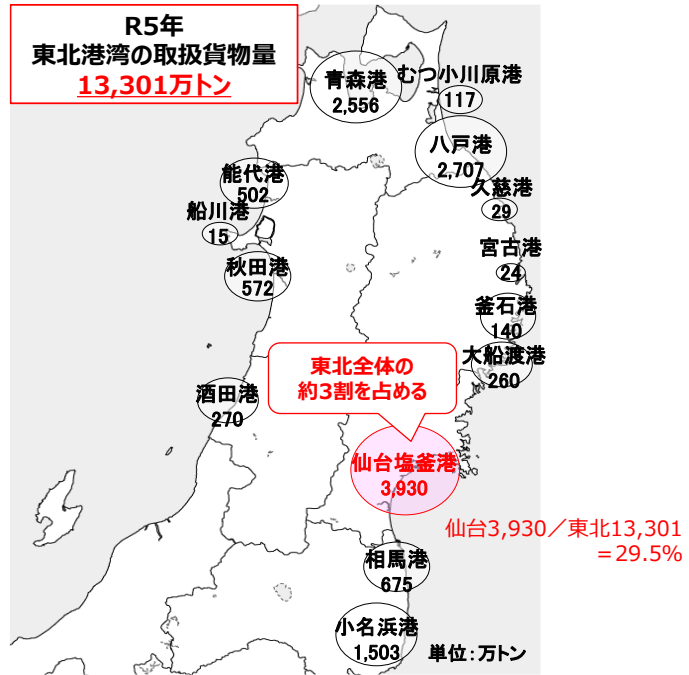


図 令和5年東北港湾の貨物取扱量（速報値）  
（東北地方整備局調べ）

■ 広域道路ネットワークの充実に伴い、仙台塩釜港と東北主要都市及び東北各地の拠点港湾との道路交通アクセスが改善されています。これにより、港湾の背後圏が拡大するとともに、大規模災害時におけるリダンダンシーの確保にも貢献しています。



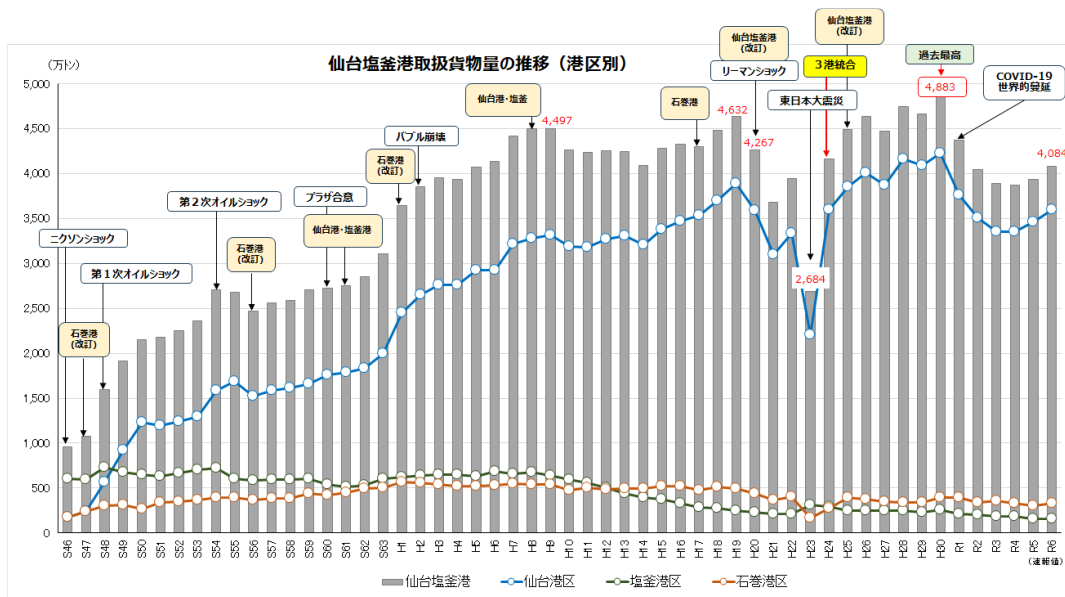
出典：PORT OF SENDAI2025

図 仙台塩釜港の物流ネットワーク

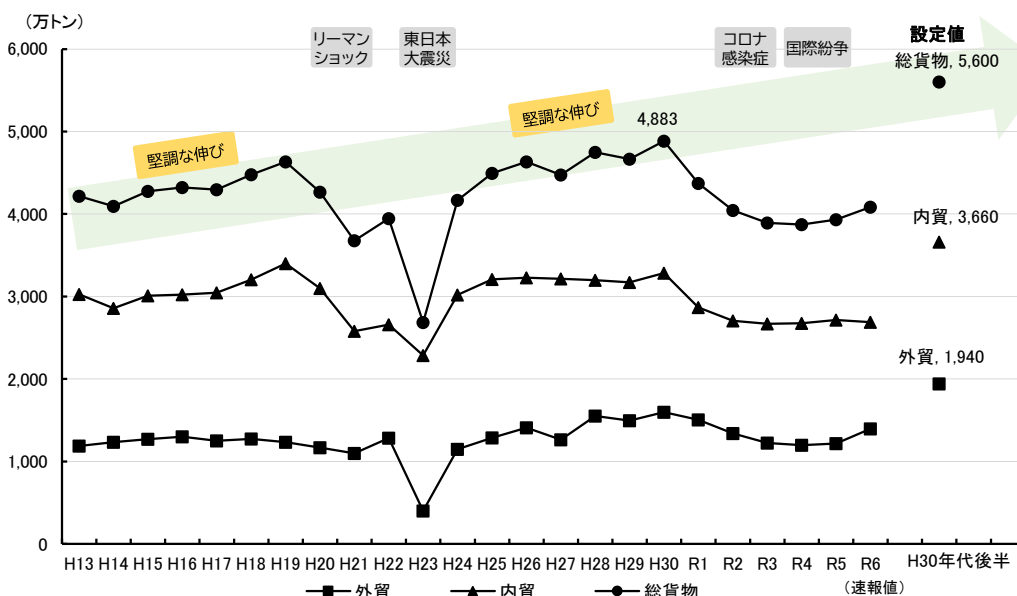
### (3)取扱貨物量の現状

1971（昭和46）年以降における仙台塩釜港の取扱貨物量は、1997（平成9）年までは順調に増加していますが、その後、いわゆるバブルの崩壊に伴い横ばいで推移しています。さらに、2008（平成20）年のリーマンショック、2011（平成23）年の東日本大震災により取扱貨物量が一時的に大幅に減少しました。

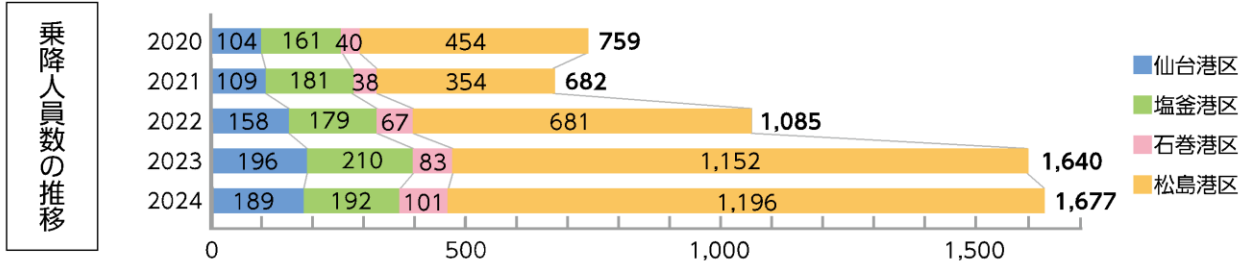
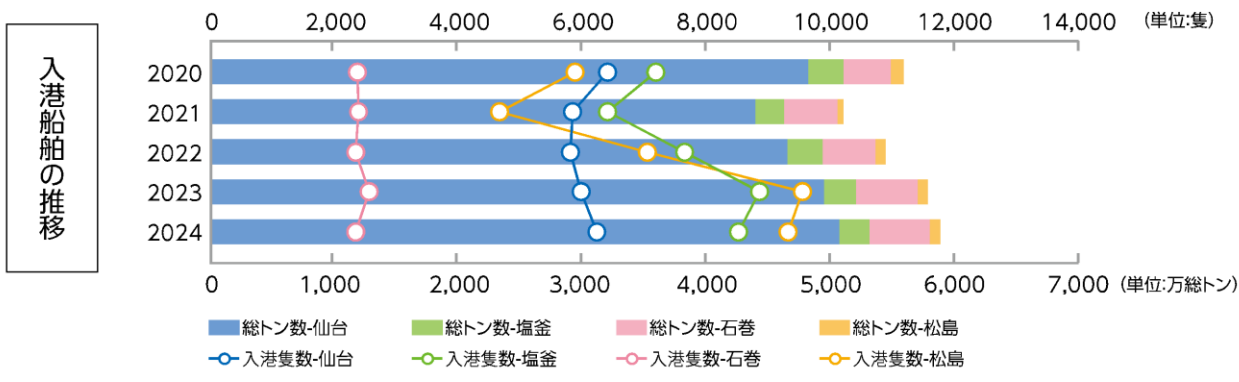
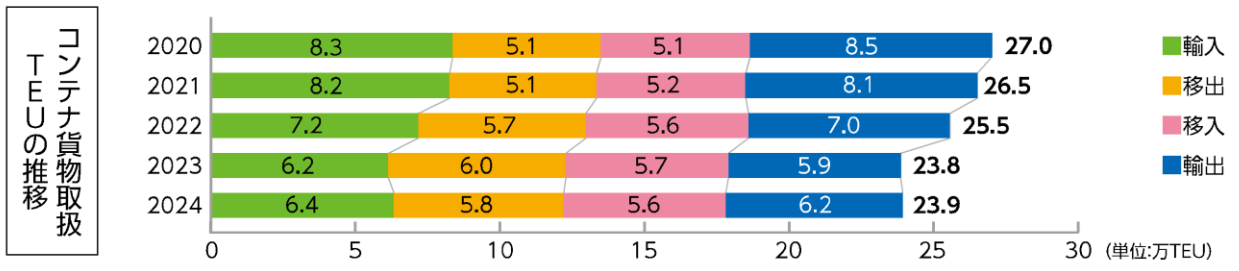
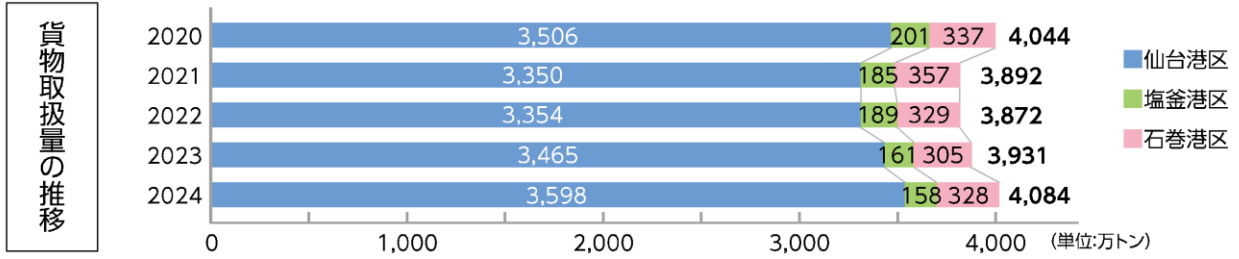
その後、被災地の復旧・復興とともに取扱貨物量は順調に回復し、2018（平成30）年には過去最高の4,883万トンを記録しました。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により取扱貨物量は再び減少しましたが、感染症の終息に伴い回復基調に向っていますが、ウクライナや中東での紛争など国際情勢の悪化による影響など、今後の動向に注視していく必要があります。



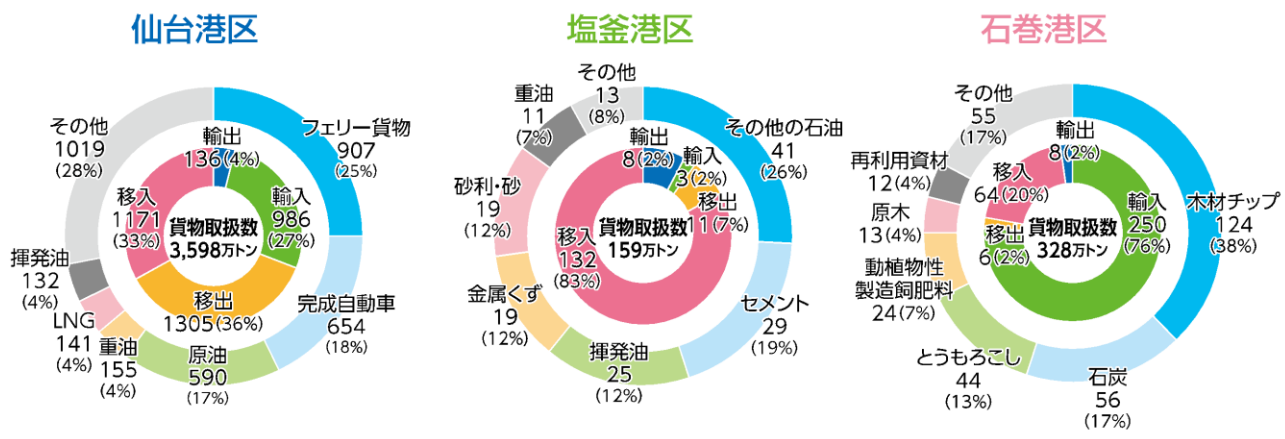
総貨物量は、上記のような世界経済の影響や大規模自然災害、新型感染症、国際紛争などの影響もあるなか、増加・減少を繰り返しつつ、全体的な傾向としては右肩上がりに推移しています。リーマンショック（2008（平成20）年）以前や、東日本大震災後の2018（平成30）年までの伸び率が継続したと仮定すれば、現行港湾計画の設定値は過大ではなく、実現可能な目標値と言えます。



# 仙台塩釜港の2024(令和6)年取扱実績



## 各港区の貨物取扱量内訳(2024(令和6)年)



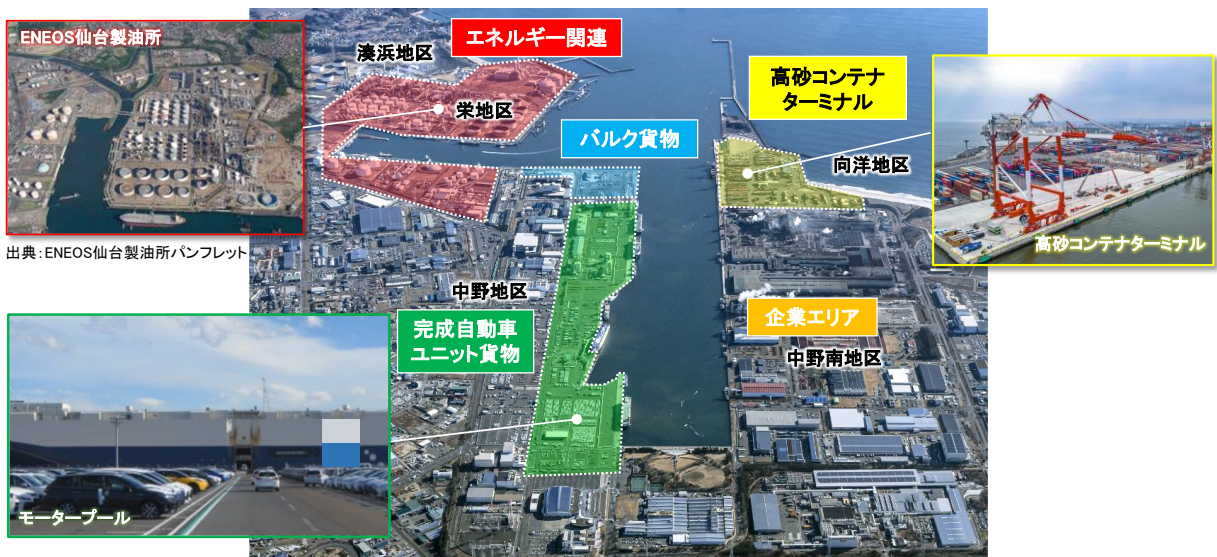
## (4)各港区の現状

### 1)仙台区

#### ①役割

#### ➤コンテナ・ユニット物流の拠点 “東北のグローバル港湾”

- 1990（平成2）年のコンテナ定期航路開設以来、順調に貨物取扱量が増加し、東北唯一の国際拠点港湾として東北地域の産業の貿易活動を支えています。
- トヨタ自動車は、東北を国内第3の生産拠点に位置付けた。また、宮城・岩手には小型車の組立工場が立地し、東北の完成自動車の輸送拠点として重要な役割を果たしています。
- コンテナ船のほか、内航フェリー・RORO船などユニットロード貨物の東北太平洋側の輸送拠点としての役割を果たしています。
- 東北で唯一の製油所が立地しています。



#### ②港湾整備の進捗状況



### ③沿革

	時期	できごと
昭和	26 (1951) 年	港湾法による重要港湾に指定
	39 (1964) 年	新産業都市「仙台湾地区」に指定 中央港湾審査会第 23 回計画部会で港湾計画が決定
	42 (1967) 年	工事開始(航路・防波堤・土地造成等)
	46 (1971) 年	第一船入港・臨海鉄道開通(東北本線陸前山王駅～東北石油構内)
	48 (1973) 年	公共岸壁一部供用開始・フェリー就航(名古屋～仙台～苫小牧)
	53 (1978) 年	港湾環境整備事業「みなと公園」開園
	55 (1980) 年	港湾法による特定港に指定
	61 (1986) 年	中央港湾審議会第 113 回計画部会で「仙台国際貿易港整備計画」が決定
平成	2 (1990) 年	内航フィーダーコンテナ船就航(大井 CT～仙台港間)
	4 (1992) 年	仙台港中央公園完成
	6 (1994) 年	高砂ふ頭 1 号岸壁供用開始
	7 (1995) 年	東南アジア航路開設(現在休止中)
	8 (1996) 年	北米/日本・アジア/地中海航路開設(現在休止中) 高砂コンテナターミナル本格供用開始。向洋 1 号ふ頭供用開始
	10 (1998) 年	内航フィーダーコンテナ船就航(大黒 CT. 本牧 CT. ～仙台港間)
	11 (1999) 年	日本/アジアコンテナ定期航路開設(現在休止中) 内航フィーダーコンテナ船就航(青海 CT～仙台港間)
	12 (2000) 年	日本/韓国コンテナ定期航路開設
	13 (2001) 年	港湾法による特定重要港湾に指定 港名を塩釜港から仙台塩釜港へ変更・高砂 2 号ふ頭供用開始
	14 (2002) 年	中国/韓国コンテナ定期航路開設 内航フィーダーコンテナ船就航(清水港～東京港～仙台港間)
	16 (2004) 年	仙台国際貿易港物流ターミナルオープン
	18 (2006) 年	高砂コンテナターミナル拡張、供用開始
	22 (2010) 年	雷神ふ頭岸壁(-9m)供用開始
	23 (2011) 年	東日本大震災発生 港湾法による国際拠点港湾に指定
	24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合 仙台塩釜港仙台港区となる
	26 (2014) 年	韓国コンテナ定期航路 2 航路開設
27 (2015) 年	北米西岸コンテナ定期航路開設(現在休止中)・韓国コンテナ定期航路開設 ロシア極東コンテナ定期航路開設	
28 (2016) 年	内航フィーダーコンテナ船就航(東京港～仙台港間) 韓国コンテナ定期航路開設	
29 (2017) 年	高松 2 号ふ頭供用開始	
30 (2018) 年	「みなとオアシス」に認定・中国コンテナ定期航路開設	
令和	2 (2020) 年	高砂コンテナターミナル拡張・一部施設供用開始
	6 (2024) 年	高砂コンテナターミナル拡張・高砂 3 号岸壁一部(350mのうち 190m)供用開始

出典：国土交通省東北地方整備局 塩釜港湾・空港整備事務所ウェブサイト



着工時 (S44.4)



主要施設の概成 (S54)



近年の仙台港区 (H30)

## 2) 塩釜港区

### ① 役割

#### ➤ 地域基幹産業の輸送拠点 “地域産業支援港湾”

- 地域の基幹産業である水産加工業の原材料の輸送拠点としての役割を担います。
- 各社の油槽所が集積する石油製品の輸送拠点で、東北のエネルギー供給基地として重要な役割を担います。
- 小型バルク貨物船に対応した地域基幹産業の輸送拠点となっています。
- 「マリンゲート塩釜」を発着地点として離島航路や松島定期観光船が運航する観光産業を支える港湾。
- 湾奥部の港地区は再開発により、水際線を有する交流空間としての役割を担います。
- 東北沿岸部を管轄する第2管区海上保安本部の巡視船等の基地港の役割も担います。



### ② 港湾整備の進捗状況



### ③沿革

	時期	できごと
明治	15 (1882) 年	塩釜港修築工事(浚渫埋立)起工
	43 (1910) 年	港湾調査会により第2種重要港湾に指定
昭和	8 (1933) 年	第一期工事完了
	23 (1948) 年	港則法による特定港に指定
	26 (1951) 年	港湾法による重要港湾に指定
	34 (1959) 年	貞山心頭1号岸壁供用開始
	39 (1964) 年	新産業都市建設地域に指定
	40 (1965) 年	貞山心頭2号棧橋供用開始・千賀ノ浦旅客棧橋供用開始
	41 (1966) 年	千賀ノ浦旅客上屋完成
	42 (1967) 年	塩釜港港湾区域変更(仙台港区編入)
44 (1969) 年	貞山心頭3・4号棧橋供用開始	
平成	元 (1989) 年	観光船用浮棧橋供用開始
	3 (1991) 年	中の島 PBS 一部(84m)供用開始
	8 (1996) 年	塩釜港旅客ターミナル「マリングート塩釜」オープン
	11 (1999) 年	中の島及び笠神 PBS 完成
	13 (2001) 年	港湾法による特定重要港湾に指定。港名を塩釜港から仙台塩釜港へ変更
	17 (2005) 年	「マリングート塩釜」が「みなとオアシス」に認定
	19 (2007) 年	貞山2号心頭岸壁(-9m)供用開始
	23 (2011) 年	東日本大震災発生 港湾法による国際拠点港湾に指定
	24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合 仙台塩釜港塩釜港区となる
令和	5 (2023) 年	新貞山心頭1号岸壁供用開始

出典：国土交通省東北地方整備局 塩釜港湾・空港整備事務所ウェブサイト



### 3)石巻港区

#### ①役割

#### ➤原材料・燃料の輸入拠点 “広域基幹産業拠点港湾”

- 港湾背後の臨海部に紙・パルプ関連、木材・合板関連、飼料関連産業などが集積し、木材チップや石炭、飼料など原材料の輸入拠点としての役割を担います。
- 雲雀野地区の工業用地のほか、大震災後に釜地区に産業用地が造成され、工業・物流の産業集積が可能です。
- 既存ストックを活用して、大型クルーズ船の受入にも対応しています。
- 旧北上川河口の内港地区は、市内離島航路の発着所として、島民生活や観光交流を担います。



#### ②港湾整備の進捗状況



### ③沿革

	時期	できごと
昭和	25 (1950) 年	地方港湾に指定
	39 (1964) 年	新産業都市(仙台湾地区)に指定 重要港湾に指定
	42 (1967) 年	第一船が入港・出入国港に指定
	43 (1968) 年	検疫法による検疫港に指定。植物防疫法による木材輸入港に指定
	44 (1969) 年	植物防疫法による穀物輸入港に指定
	59 (1984) 年	港湾区域の拡大
	62 (1987) 年	港則法による特定港に指定
平成	3 (1991) 年	家畜伝染病予防法による動物検疫港に指定
	10 (1998) 年	雲雀野中央心頭1号岸壁(-13m)供用開始
	17 (2005) 年	雲雀野中央2号岸壁(-13m)供用開始
	18 (2006) 年	雲雀野北心頭岸壁(-10m)供用開始
	23 (2011) 年	東日本大震災発生 国際バルク戦略港湾に指定された鹿島港と連携港湾となる
	24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合。仙台塩釜港石巻港区となる
令和	30 (2018) 年	大型客船「ダイヤモンド・プリンセス」初寄港
令和	5 (2023) 年	大型客船「MSC ベリッシマ」初寄港

出典：国土交通省東北地方整備局 塩釜港湾・空港整備事務所ウェブサイト



## 4)松島港区

### ①役割

#### ➤日本三景松島を核とした観光拠点 “東北を代表する観光拠点港湾”

- 日本三景松島の海の玄関口として定期観光船が多数運航しています。
- 高速道路網及びJ R仙石線により、仙台都心部や仙台空港との良好なアクセス等を活用し、東北を代表する観光拠点としての役割を担っています。



### ②沿革

	時期	できごと
明治	35 (1902) 年	松島公園が県内初の県立公園に指定
大正	12 (1923) 年	史跡名勝天然記念物保存法に基づき名勝に指定
昭和	27 (1952) 年	ヨットハーバー完成 文化財保護法に基づき特別名勝に指定
	29 (1954) 年	地方港湾に指定
	47 (1972) 年	東浜 A 船揚場、東浜 B 船揚場完成
平成	3 (1991) 年	浪打浜(人工海浜)一部供用開始(平成 6(1994)年完成)
	9 (1997) 年	松島海岸通り浮棧橋完成
	20 (2008) 年	仙随浮棧橋完成
	23 (2011) 年	東日本大震災発生
	24 (2012) 年	仙台塩釜港、石巻港、松島港統合。仙台塩釜港松島港区となる

出典：宮城県ウェブサイト「仙台塩釜港（塩釜港区・松島港区）の概要」

Port of MIYAGI2025



## (5) 仙台塩釜港の課題

### 1) 仙台塩釜港の課題・論点

「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」では、仙台塩釜港が受け止めるべき課題として、以下の4分野12の課題をとりまとめました。

仙台塩釜港が受け止めるべき  
**12**の課題

物流	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・維持	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	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	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

### 2) 長期構想の全体戦略(コンセプト)について

上記4分野12課題をベースに、課題・論点の全体を総括して、長期構想の全体戦略(コンセプト)を以下のように整理しました。

#### ◆ 港湾の果たすべき使命・ニーズが多様化

- ・ 加速化するモーダルシフトや労働力不足、大規模災害への対応、脱炭素化の推進、**DX・GXの進展**、クルーズ振興など、**港湾に求められる役割は、従来の港湾機能(物流・人流)を超えて多様化**
- ・ ひとつの港区の機能を充実・強化するのみで対処するには限界があることから、**総合的に連携・補完して取り組むことが必要**

#### ◆ 限られた港湾空間の有効利用・最適化

- ・ 既に岸壁や背後ヤードの不足、貨物の過密化・混在利用による非効率な荷役作業といった問題が顕在化する中、**拡張の余地が少ないことなどから対応が困難**
- ・ ヤード点在による同一貨物の横持ち移動など非効率な土地利用や利用頻度が比較的低い施設など各港区の実情を踏まえ、**港区間で適切に連携・補完し合えるよう、集約化も含めた全体の機能再編・再構築が必要**

#### ◆ 持続可能で安全・安心、強靱な港湾の形成

- ・ 大規模災害時にも必要な港湾機能が発揮されるよう、施設の適切な維持管理のため、**長寿命化対策や機能が低下した施設の廃止・集約など維持・更新コストの縮減・平準化に全体で取り組む必要**
- ・ 浚渫土の適正な処分場確保については、**各港区の土地利用への需要も踏まえながら総合的に対応する必要**
- ・ 東日本大震災や能登半島地震の教訓も踏まえ、大規模災害時における離半島も含めた広域海上防災機能の強化に向けては、**各港区の機能を結集した総合的な連携体制の構築が必要**

◆ **あらゆる港湾ニーズに対して、4港区が機能を連携・補完しながら、総合的に対応していく必要**

◆ **各港区が機能を補完し合う「総合」港湾へ**

⇓「港区別最適」から「全体最適」への質的变化

### 3) 仙台港区の課題



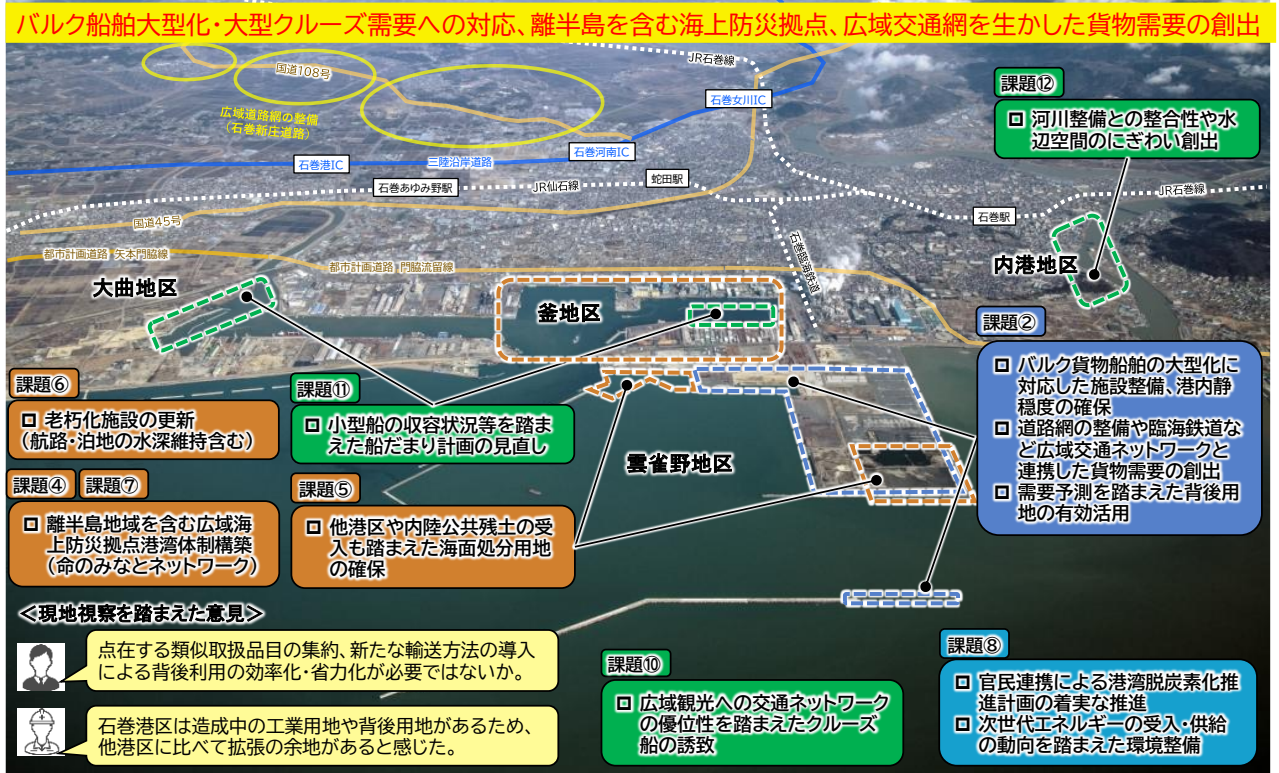
※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

### 4) 塩釜港区の課題



※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

## 5)石巻港区の課題



※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

## 6)松島港区の課題



※課題番号は「明日の仙台塩釜港を考える懇談会」で整理した12の課題に対応している。

## 用語集

### <あ行>

#### 浅場

一般に水深が5 m以内の浅い海のこと。陸域から栄養塩が供給され、太陽光が海底まで十分に届くため、海草・藻類や魚類など様々な生物の生育に適した空間となっている。

#### インセンティブ

港湾貨物の集貨や新規航路開設・増便など港湾利用促進を目的として、入港料や港湾施設使用料の減免あるいは助成金を荷主企業や船社等に対して行うこと。

#### インバウンド

外国人が訪れてくる旅行。訪日外国人旅行者をインバウンド客という。

#### 沖待ち

港湾内の係留施設が使用中など船混みや波浪や強風のため船舶が入港できず港外に停泊し入港の機会を待っている状態のこと。

#### オーバーツーリズム

特定の観光地への観光客の過度な集中・増加が、地域住民の生活環境や自然環境、景観等に対して、過度な負の影響をもたらしたり、観光客の満足度を著しく低下させる状況のこと。

### <か行>

#### カーボンニュートラルポート(CNP)

水素、燃料アンモニア等の次世代エネルギーの受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、温室効果

ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指す港湾。

そのための官民の関係者が参加する組織が「港湾脱炭素化推進協議会」であり、協議会での検討を踏まえて港湾管理者が策定する計画を「港湾脱炭素化推進計画」という。

#### ガントリークレーン

コンテナターミナルにおいて船舶との間でコンテナ貨物の積み卸しを効率的に行うための専用クレーン。

#### 協働防護

長期的な気温上昇に伴う海面上昇など気候変動への適応を図るため、特に港湾エリアの堤外地(防潮堤の海側)において官民の関係者が適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める取組。

#### 港湾計画

長期的な観点から港湾の開発、利用、保全の基本方針や港湾施設の規模・配置等を定める計画で、通常、10～15年程度の将来を目標年次としている。港湾法により港湾管理者が策定することになっており、国際拠点港湾等にあつては、その策定が義務づけられている。

#### 港湾の長期構想

学識経験者や港湾関係事業者、関係行政機関、地域住民など様々な関係者の意見・要請をもとに、20～30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方について、港湾空間のゾ

ーニングを含む構想としてとりまとめ、港湾管理者が策定するもの。港湾計画の改訂等に先立ち策定される。

### 国際拠点港湾

重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められていた港湾のこと。仙台塩釜港を含む全国 18 港が指定されている。

## <さ行>

### サプライチェーン

原材料の調達から製造、在庫管理、配送そして最終消費者への販売に至るまでの「モノの供給の連鎖」のこと。供給者(サプライヤー)から消費者まで一連の繋がりを鎖(チェーン)に見立てたもの。

### 次世代高規格ユニットロードターミナル

内航フェリー・RORO 船によるシームレス輸送の効率性向上のため、ICT を活用して料金決済やシャーシ管理等を効率的にするとともに、自動化技術等を実装したターミナルのこと。

### シャーシ

コンテナを載せてトレーラヘッドで牽引するための台車のこと。

### 集貨

コンテナ定期航路の拡充や維持に必要な貨物需要確保のため、各地から貨物を集めること。

### 浚渫土砂

船舶が安全に航行・停泊できるよう、船舶が航行する航路や回頭・停泊する泊地の水深を確保するため、海底掘削(浚渫)

渫)により発生した土砂。

### ストラドルキャリア/トランスファークレーン

コンテナヤード内でコンテナを多段に積み重ねたり、シャーシへの積卸しを行う移動式荷役機械。

ストラドルキャリアはタイヤ走行し、比較的小回りがきき、コンテナを2~3段まで積み上げることが出来る。

トランスファークレーンはタイヤ式とレール式があり、規模の大きなコンテナヤードで効率性が発揮され、コンテナを3~4段まで積み上げることが出来る。

### 創貨

コンテナ定期航路の拡充や維持に必要な貨物需要確保のため、コンテナターミナル周辺エリアにおいて産業の立地等により新たな貨物を創り出すこと。

### ゾーニング(港湾空間利用方針)

港湾の開発、利用、保全に関して、港湾全体を機能別に区分(ゾーン分け)すること。

## <た行>

### 脱炭素化

脱炭素社会の実現に寄与することを旨として、当該地域における社会経済活動等に伴って発生する温室効果ガスの排出量の削減等を行うこと。

### トランスファークレーン/ストラドルキャリア

※「ストラドルキャリア/トランスファークレーン」を参照。

## <な行>

### 二次交通

クルーズ船やフェリー、旅客船(これらは一次交通という)で港湾に到着後、港湾から先の観光地など目的地までの交通手段のこと。

## <は行>

### バルク貨物

穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、コンテナやバンなどに梱包されずに、バラ積み船やタンカーにそのまま船積みされる貨物。

### バース

岸壁、棧橋、ドルフィンなど船舶係留場所のこと。

### フィーダー(航路/網)

支線サービス。コンテナ船の基幹航路が就航する拠点港と基幹航路の本船が寄港しない港湾の間の輸送のこと。

### ブルーカーボン

藻場・浅場等に自生もしくは養殖等した海藻や海草など海洋生態系に取り込まれた炭素。

### ポートセールス

海上定期航路の誘致や、港湾機能向上・港湾需要拡充のため工場や物流倉庫等の誘致など、港湾の利用促進を図るための営業活動。

## <ま行>

### みなとオアシス

「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として国土交通省港湾局長が

登録するもの。

## モーダルシフト

トラックドライバー不足や温室効果ガス削減のため、トラック等で行われている貨物輸送を、省人化で輸送効率が高い、あるいは環境負荷の小さい船舶や鉄道の利用へと転換すること。

## 藻場

沿岸の浅海域において海藻や海草が繁茂している場所。

## <や行>

### ユニットロード(貨物)

船舶荷役や陸上輸送を効率的に行うため、コンテナ詰めやバン詰めなど荷姿を統一した荷物。

## <ら行>

### リーファ(コンテナ/プラグ)

生鮮・食料品などの品質維持のため、冷蔵・冷凍輸送を行うための専用のコンテナのこと。港湾ターミナルにおいてリーファコンテナに電力供給するための専用コンセントがリーファプラグ。

## <B>

### BCP(港湾BCP、広域港湾BCP)

Business Continuity Plan。自然災害、感染症、大事故、テロなど不測の事態が発生しても重要な事業を中断させない、または中断しても可能な限り短い期間で復旧させるための方針、体制、手順等を示した計画のこと。事業者等の組織毎に策定することが基本。

港湾の場合、官民さまざまな組織が連携することで機能していることから、こ

れら関係組織間で共有する BCP を港湾 BCP と称している。

さらに大規模広域災害等の場合には、個々の港湾が個別最適を目指すのではなく、広域の港湾間で共有する BCP を広域港湾 BCP と称している。

## <C>

### CNP認証

カーボンニュートラルポートの形成に向けたターミナルにおける脱炭素化の取組を客観的に評価する制度。

※令和 8 (2026) 年 3 月時点における承認対象ターミナルはコンテナターミナルに限定される。

### CONPAS

Container Fast Pass。国土交通省において、情報通信技術を活用してコンテナターミナルのゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化することを目的として開発した新・港湾情報システムのこと。

## <D>

### DX

Digital Transformation。デジタル技術とデータ活用が進むことによって社会・産業・生活のあり方が根本から革新的に変わること。また、その革新に向けて産業・組織・個人が大転換を図ること。

## <M>

### Maas

Mobility as a Service。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて

検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

## <R>

### RORO船(航路)

Roll On Roll Off。船体に備えられたランプウェイ(斜路)により、貨物を積んだトラックやシャーシが自走又は牽引により出入りする船。

## <T>

### TEU

Twenty-foot Equivalent Units。20ft コンテナ 1 個を 1 TEU と換算したコンテナ個数を表す単位 (40ft コンテナ 1 個は 2 TEU)。なお、鉄道コンテナの標準サイズは 12ft