

## 3.2 統合の必要性

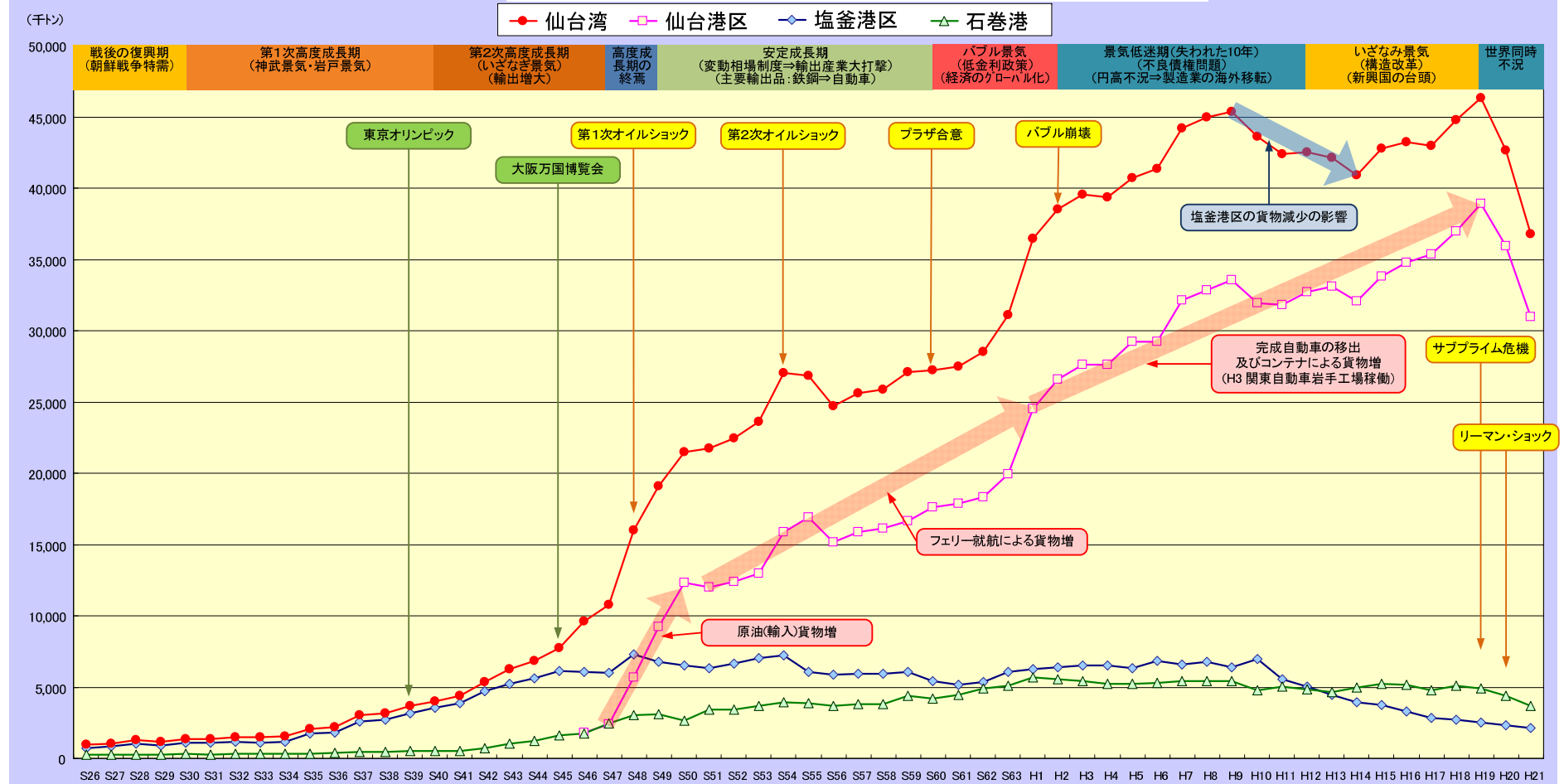
### (1) 統合の背景

#### ① 仙台湾は、宮城・東北の経済を支えてきた歴史がある

- みやぎは江戸時代から、仙台湾の港湾が地域経済や暮らしに貢献した歴史を持っている。
- 仙台塩釜港と石巻港は、新産業都市「仙台湾地区」として港湾が整備され、宮城・東北の経済活動を支えてきた経緯がある。



# 仙台湾の戦後の歩みと取扱貨物量の推移



塩釜港区	仙台湾港区	石巻港
重要港湾指定	重要港湾指定	重要港湾指定
真山1号供用	工業計画	北上特定地域開発計画の一環として工業港築造に着手
港湾計画改訂	新産都市指定	重要港湾指定
真山2号供用	築港工事着工	
仙台湾港区編入		南浜1万トン埠壁
真山3号供用		日和2万トン埠壁
中4号供用	＜日航＞白石エール 仙台湾製油所操業 開始（旧東北石油）	港湾計画改訂
	太平洋沿岸 新東日本	
	高松埠頭2号供用	
	中野埠頭1号供用	
	中野埠頭2号供用	
	雷神埠頭1号供用	石巻工業港概成
	雷神埠頭2号供用	港湾計画改訂
	仙台港臨海 鉄道開通	雲雀野防波堤完成
	港湾計画改訂	
	内貨フイダー 就航（東京港）	港湾計画改訂
	内貨フイダー 就航（横浜港）	
	北米西岸航路	
	高砂1号供用	雲雀野中支1号 （1）完成
	港湾計画改訂	
	三井石油撤退 日本石油撤退	
	特定重要港湾昇格	
	韓国航路	
	中国・韓国航路	
	高砂2号供用	
	ニホンマシンの撤退	
	仙台湾国際貿易港 流ターミナル	
	高砂3号供用	雲雀野中支2号 （2）完成
	港湾計画改訂	港湾計画改訂
	港湾計画改訂	
	内貨フイダー 就航（定期航路）	

仙台湾塩釜港と石巻港の統合  
（一体的改訂）を検討

## ②港湾背後における行政・経済圏の一体化の進展と地理的近接性

- 市町村合併や高速自動車の整備進展により、**港湾背後の行政・経済圏の一体化**が進んでいる。
- 道路での走行時間40分、海上距離では直線で約10kmの**至近に3港**が存在する。

仙台湾各港の海上距離と道路網





## (2)統合の必要性

### 《必要性1》

#### 仙台港区への貨物の一極集中による過密化

##### ①コンテナや自動車関連貨物等のユニット貨物が増加

仙台港区では、東北への製造業の進出増加、なかでも自動車関連産業の集積により、コンテナ貨物、完成自動車、自動車関連部品、RORO貨物等ユニット貨物が急増している。コンテナ貨物については、京浜港へのフィーダーサービスの充実により、国内第1位の内航フィーダー貨物量となっている。

##### ■貨物の増加に伴う岸壁やヤードの不足

- ・自動車関連貨物の増大により、自動車運搬船やRORO船の入港隻数が増加
- ・ピーク時には雷神埠頭や中野埠頭の全バースに着岸、過密状態にある
- ・埠頭用地や港湾関連用地も少なく、モータープールやシャーシプールの確保が必要

##### ■貨物の輻輳（ユニット貨物とバルク貨物の混在利用）

- ・限られた岸壁と埠頭用地の中で、急増するユニット貨物と既存のバルク貨物の輻輳が生じている
- ・中野埠頭では完成自動車や自動車部品貨物と木材チップ、製材、鋼材、化学薬品等のバルク貨物が混在
- ・バース調整だけでなく、粉塵対策や荷捌中の事故への対策が必要となっている。

##### ②船舶の大型化が進展

- ・コンテナ船や自動車運搬船、RORO船の大型化が進展しており、岸壁不足、ヤード不足となっている
- ・穀物船はパナマックス船がダイレクトで入港出来ないため、積荷を調整し入港している
- ・掘込港湾のため、既存岸壁の増深は制限がある

##### ③客船バースの不足

- ・RORO船等による岸壁利用の過密化の中で、客船受入のための調整が困難

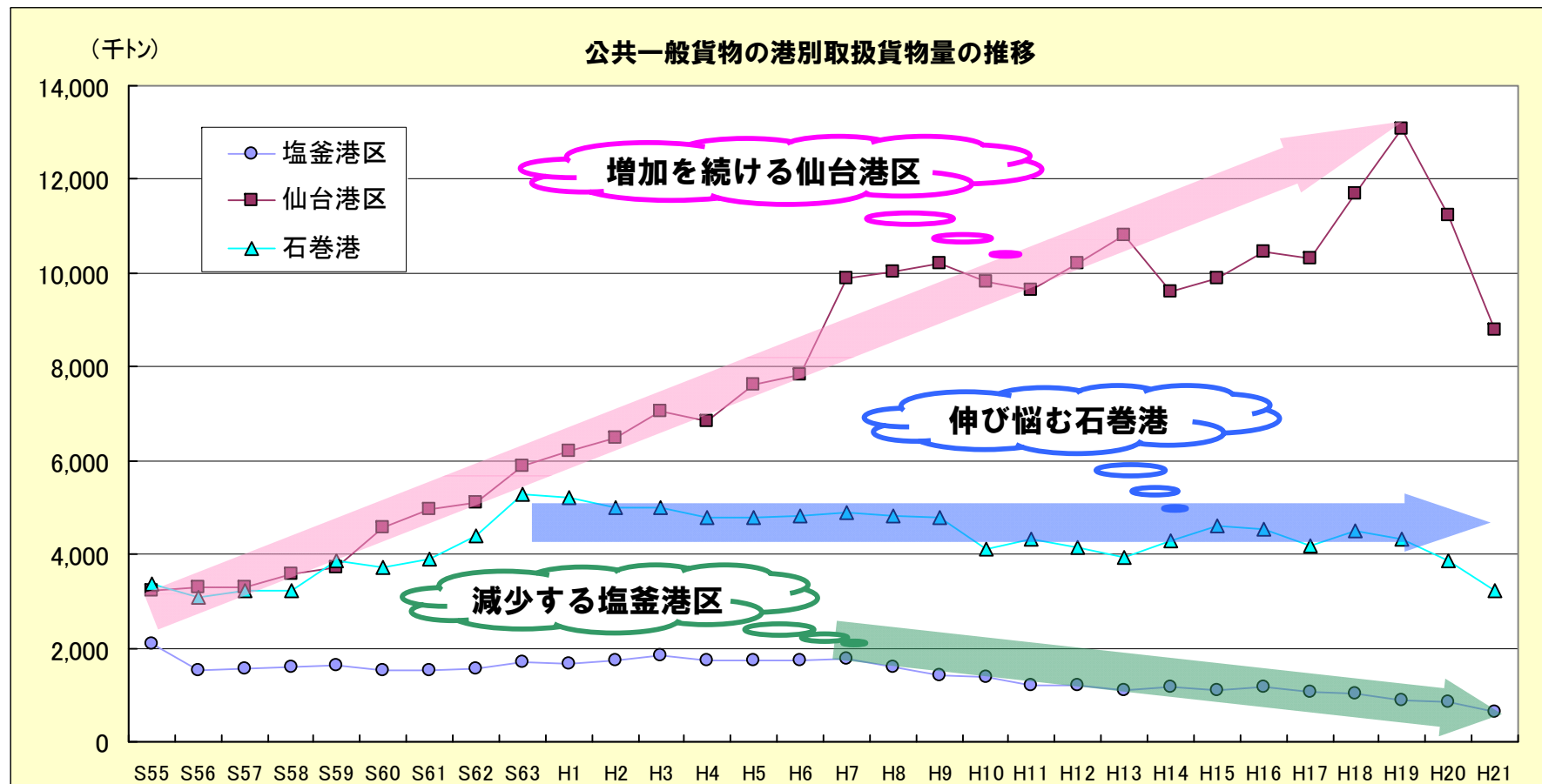
##### ④掘込港湾による利用空間の制限

- ・仙台港区は、取扱貨物量が増加しているが、掘込港湾の宿命である空間や水際線の拡張に制限があり、貨物の集中、貨物量の増加、船舶の大型化への対策が必要である。

広域的なストックの活用と岸壁利用の効率化

## 仙台港区の課題① 仙台港区に集中する貨物

- 外内貿コンテナや自動車関連貨物を中心に、仙台港区への貨物の集積(集中)が進んでいる。
- 塩釜港区は、船舶の大型化に伴い貨物が仙台港区へシフトしており、取扱貨物量の減少が続いている。
- 石巻港は、立地企業の原材料を輸入するバルク港湾として成長してきたが、海外の経済政策の影響もあり、現在取扱貨物量が伸び悩んでいる。





## 仙台港区の課題② 岸壁・ヤードの不足

### ◇増大する外貿コンテナ貨物への対応状況



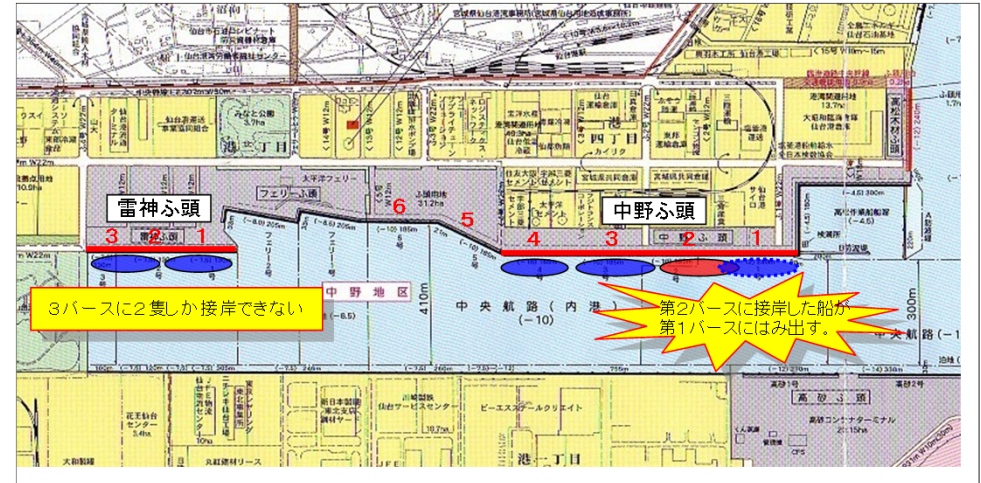
コンテナ貨物量の増加に対応するためヤードの拡張を進めている

### ◇ピーク時の雷神・中野埠頭の利用状況



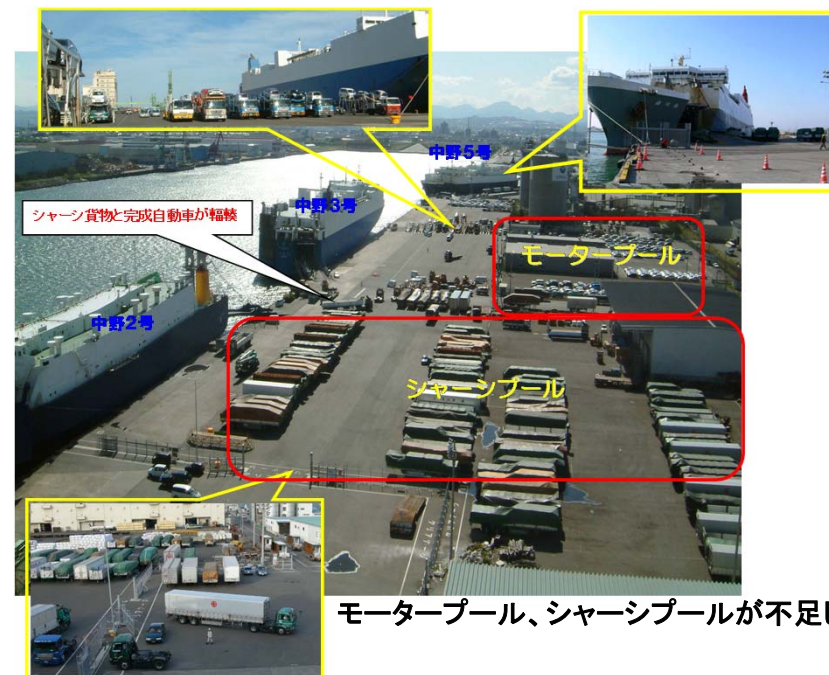
公共岸壁はピーク時には全バースに船舶が着岸している

### ◇船舶の大型化による岸壁やヤードの不足



船舶の大型化が岸壁不足を顕在化させている

### ◇背後ヤードの混み合い状況(中野埠頭)

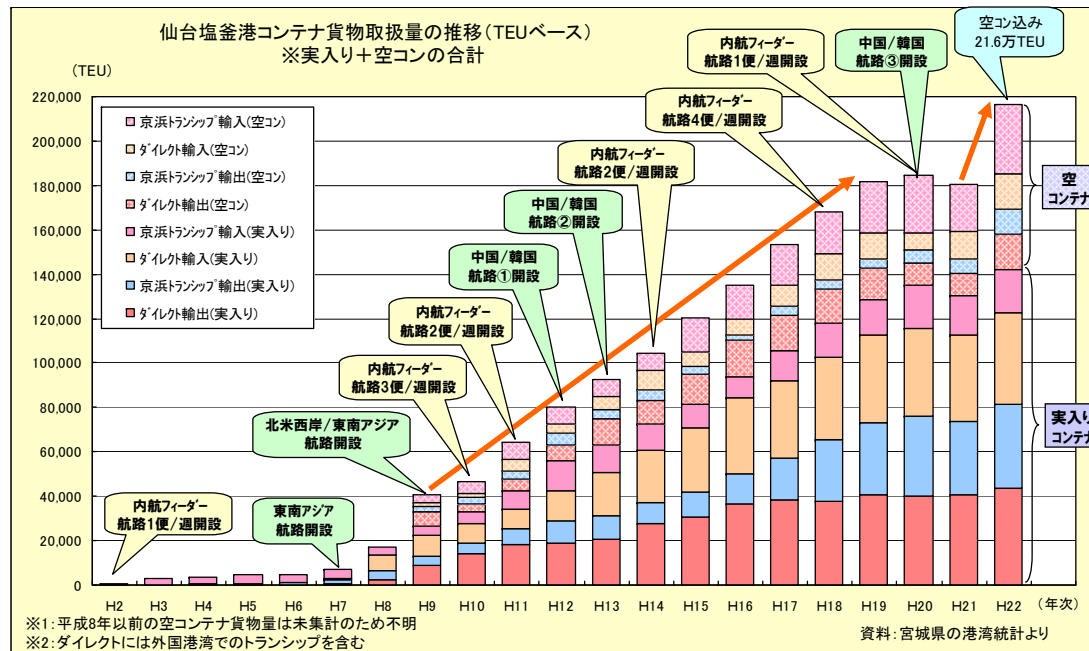
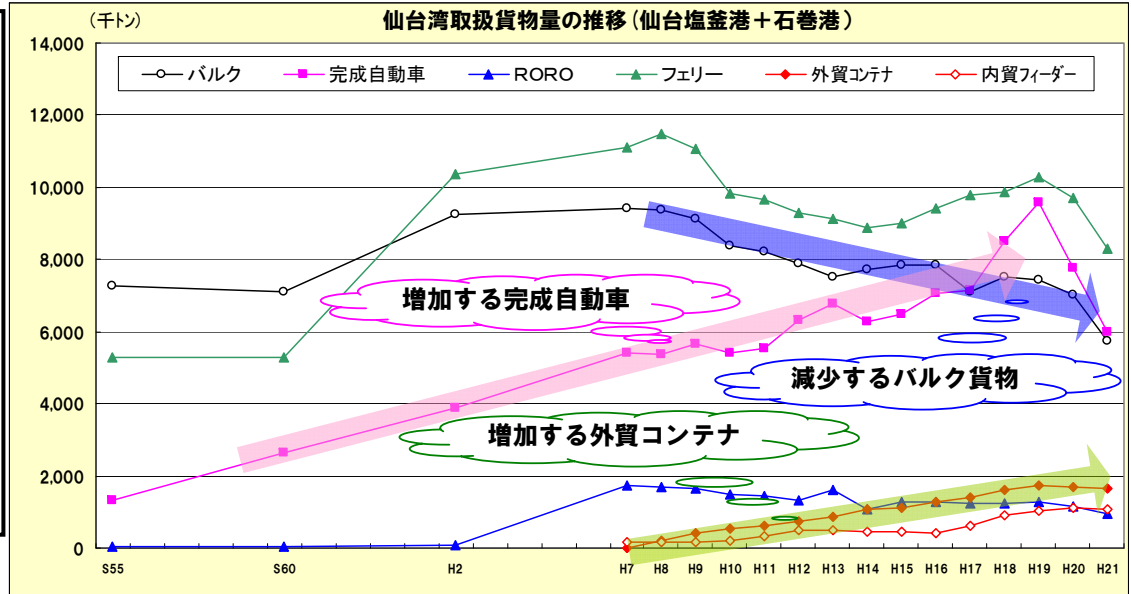


モータープール、シャーププールが不足している

# 仙台港区の課題③ 増加するユニット貨物

## ◇増加する完成自動車・外資コンテナ貨物、減少傾向にあるバルク貨物

- 仙台港区において完成自動車の取扱量が増加している。
- バルク貨物は仙台湾全体で減少傾向にあり、仙台港区でも減少している。
- 仙台港区のコンテナ貨物は着実に増加している。
- 宮城・東北への自動車産業・関連産業、電子機器関係の産業集積が進んでいる。
- 農水産品、食品関係の輸出も期待される。
- 今後もコンテナ貨物の増加が見込まれる。





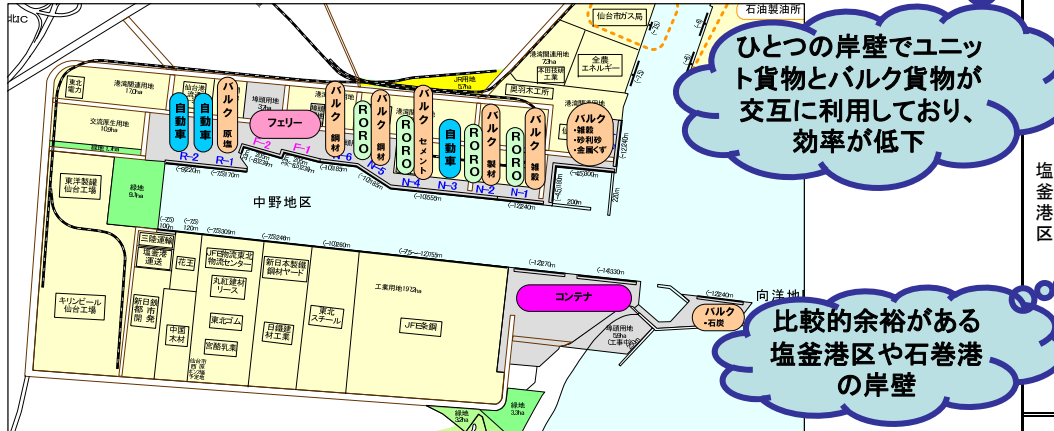
# 仙台港区の課題④ 中野地区におけるユニット貨物とバルク貨物の混在

利用が過密化

## ◇バス利用状況

- バス利用状況は仙台港区が混雑しているが、塩釜港区、石巻港には余裕がある。
- バス利用に格差がある。
- 仙台港区中野地区のバス毎利用状況をみると、ユニット貨物に特化したバスはm当たりの取扱貨物量は高い水準にある

## ◇中野地区の利用状況(平成21年)



## ◇中野地区のユニットとバルクの混在利用状況(平成21年)

ほとんどのバスでユニットとバルクが混在している

	単位:千トン							
	雷神ふ頭 (-7.5) 390m	中野6号 (-10) 185m	中野5号 (-10) 185m	中野4号 (-10) 185m	中野3号 (-10) 185m	中野2号 (-10) 185m	中野1号 (-12) 240m	高松ふ頭 (-12) 240m
合計	1,150	156	1,101	1,915	3,008	419	390	250
水産品								
小麦							43	
その他雑穀		2					245	
林産品								
製材	2		5			1	20	1
鉱産品								
石炭								
砂利・砂								59
金属機械								
鉄鋼								
工業品								
鋼材	11	95	2	2		11		3
完成自動車・自動車部品	1,115	5	567	1,221	2,994	69	6	
化学工業品								
セメント							573	
軽工業品								
紙・パルプ				498	113	11	307	27
その他食料工業品	2	27	3	3		1	5	3
特殊品								
金属くず	1	3						56
動植物性製造飼肥料								77
その他品目	19	24	26	3	2	26	42	48
利用率								
ユニット貨物	97%	3%	97%	70%	100%	90%	8%	2%
バルク貨物	3%	97%	3%	30%	0%	10%	92%	98%
延長当たり取扱貨物量(トン/m)	2,949	843	5,951	10,351	16,259	2,265	1,625	1,042

注: 雷神埠頭は増深工事のため取扱貨物量が通常時より少ない(H19:2,503千トン)

## ◇バス利用状況の比較(平成22年7月)

施設名	11日	12日	13日	14日	15日	16日	17日	18日	19日	20日	21日	22日	23日	24日	接岸 隻数	接岸 日数
	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土		
高松						←2→							←2→		8	11
中野1号		←2→	←2→	←2→							←2→	←2→	←2→	←2→	9	10
中野2号															3	11
中野3号	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	13	12
中野4号	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	13	12
中野5号	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	13	12
中野6号	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	←2→	14	13
雷神1号							工事中								1	2
雷神2号		←2→		←2→		←2→		←2→				←2→			5	5
雷神3号		←2→		←2→		←2→		←2→				←2→			5	5
真山1号											←2→	←2→	←2→	←2→	3	9
真山2号							←2→				←2→	←2→	←2→	←2→	4	5
真山3号											←2→	←2→	←2→	←2→	1	3
真山4号																
東1号				←2→	←2→						←2→	←2→	←2→	←2→	4	5
東2号												←2→	←2→	←2→	1	2
東3号								←2→				←2→	←2→	←2→	3	5
中4号													←2→	←2→	2	3
中5号													←2→	←2→	2	4
中6号														←2→	1	1
中7号																
中8号																
西沖																
西中																
西奥							←2→								1	2
東宮								←2→					←2→	←2→	3	4
南浜1号	←2→										←2→	←2→	←2→	←2→	3	8
南浜2号															2	5
南浜3号																
中島1号	←2→										←2→	←2→	←2→	←2→	3	5
中島2号															2	11
中島3号															2	2
中島4号															1	1
日和2号																
日和6号								←2→					←2→	←2→	3	4
日和7号								←2→					←2→	←2→	5	6
大手1号															1	1
大手2号																
大手3号												←2→	←2→	←2→	5	4
大手4号															1	1
大手5号															2	4
潮見2号															1	2
潮見4号															2	2
雲雀野1号															1	2
雲雀野2号															3	3

ユニット貨物    バルク貨物等    ↔ 接岸日数



## ◇ユニット貨物とバルク貨物の競合状況

【仙台港区中野地区】

- バルク貨物利用が続いている。
- ユニット貨物(自動車、シャーシ貨物)の増加でバルク貨物との競合が生じている。
- 粉塵等による完成自動車の清掃作業の負担や荷役中の事故のリスクも高まっている。

現在の利用形態には課題がある



中野1号岸壁  
モータープールの近傍で穀物の荷役が行われており、  
粉塵等によって完成自動車の洗浄作業が必要。



中野1号岸壁  
モータープールの近傍で塩化カルシウムの荷役・車両  
積み込みが行われており、シャーシ車両とバルク車両  
の接触の危険がある。



## 仙台港区の課題⑤ 船舶の大型化

- 仙台港区では船舶の大型化が進んでいる。
- 仙台港区では穀物船(パナマックス級5~6万DWT)が水深12m岸壁(3万DWT級対応)に喫水調整し入港している。
- 石巻港においてもバルク貨物船(チップ船、石炭船、原木船)の大型化が進んでいる。
- 石巻港は大水深岸壁(水深10m~13m)が整備済み。

### ◇パナマックス船(穀物船)の入港状況 (吃水調整し、-12m岸壁に入港)

- アメリカ東海岸 ⇒ パナマ運河 ⇒ 仙台塩釜港(仙台港区中野ふ頭)
- 既存の岸壁水深12mでは水深不足のため、入港時には喫水調整や入港時間(潮待ち)を調整をしている



【船舶諸元】穀物船  
 船名: FIRST TRADER  
 載荷重量: 55,687DWT(パナマックス級)  
 船長: 190m  
 荷役日数: 4日  
 取扱貨物: トウモロコシ

### ◇船舶の大型化(現在の入港船舶)

#### 【コンテナ船】

	総トン数	重量トン	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	最大積載個数(TEU)
NYK PHOENIX	76,199	80,270	299.9	40.0	14.020	6,586
NYK ANTARES	75,637	81,819	299.9	40.0	14.000	5,700
NYK ATLAS	75,519	81,171	299.9	40.0	14.035	6,492
NYK ARGUS	75,484	81,171	284.0	40.0	14.000	6,492
NYK LODESTAR	75,201	77,900	299.8	40.0	13.000	6,178
NYK KAI	59,658	50,606	288.0	32.2	13.000	3,808

#### 【自動車専用船】

	総トン数	重量トン	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)	積載能力(台)
第二とよふじ丸	12,801	6,090	165.0	27.6	6.50	2,000
豊徳丸	12,690	5,490	165.0	27.6	6.20	2,000
豊昇丸	12,692	5,490	165.0	27.6	6.20	2,000
豊福丸	12,687	5,490	165.0	27.6	6.20	2,000
とよふじ丸	12,687	5,490	165.0	27.6	6.20	2,000
豊洋丸	4,993	3,281	129.9	20.0	5.62	800
まりんろーど	8,308	5,260	156.0	26.1	6.5	200台+トレーラー120台

#### 【穀物船】

	総トン数	重量トン	全長(m)	全幅(m)	喫水(m)
GL PRIMERA	32,415	58,758	190.0	32.3	12.828
MATUMBA	31,261	53,591	190.0	32.3	12.508
NEW PACIFIC	31,250	55,677	190.0	32.3	12.575
AQUITANIA	31,238	55,932	190.0	32.3	12.575
FIRST TRADER	31,236	55,687	190.0	32.3	12.573
TIARA OCEAN	30,053	52,532	190.0	32.3	12.022
SANKO TITAN	30,051	52,514	190.0	32.3	12.022
LIBRE	29,885	52,510	190.0	32.3	12.026
BORON NAVIGATOR	27,989	50,341	189.8	32.3	11.925
FLORAL LAKE	27,986	50,246	189.8	32.3	11.925

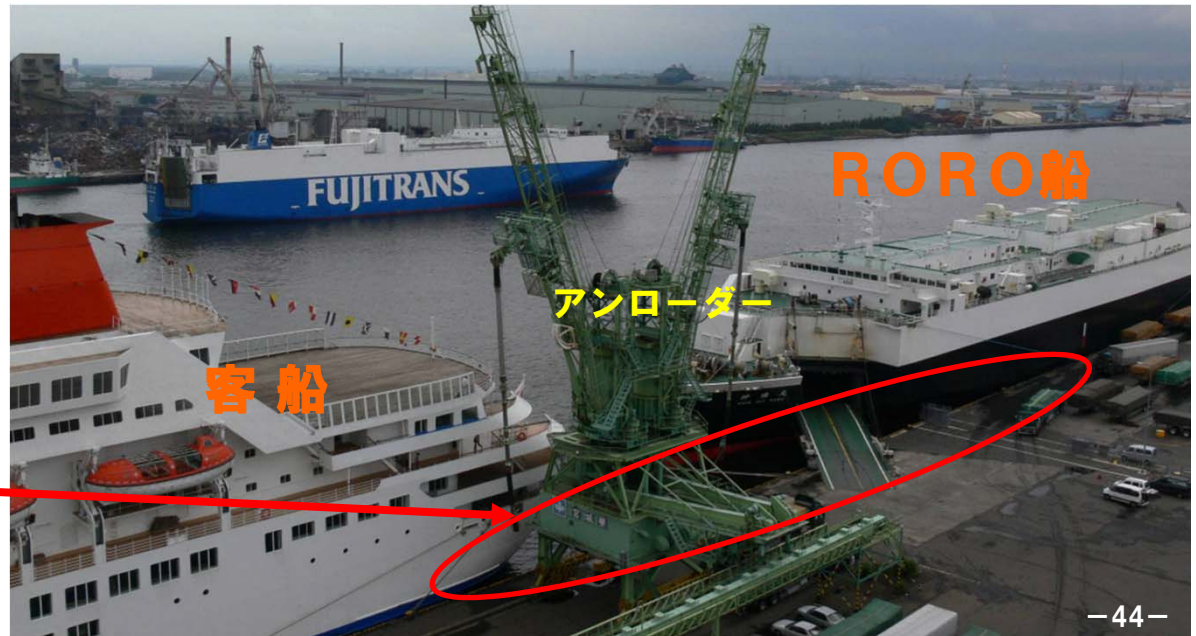


## 仙台港区の課題⑥ 客船の受入が困難

- 仙台港区にはクルーズ船が入港している（H21年実績：6隻）
- 仙台港区にはクルーズ船を受け入れる専用のバースがない。
- 仙台港区は取扱貨物量が増加しており、バース調整が困難となっている。
- 仙台港区はクルーズ船を積極的に受け入れる状況にない。

- 荷役機械等があり、狭く危険
- 船客の送迎場所として不適

客船バースがないため、穀物埠頭に着岸



- 客船とRORO船が同時接岸したため、係留索が輻輳



## 《必要性2》

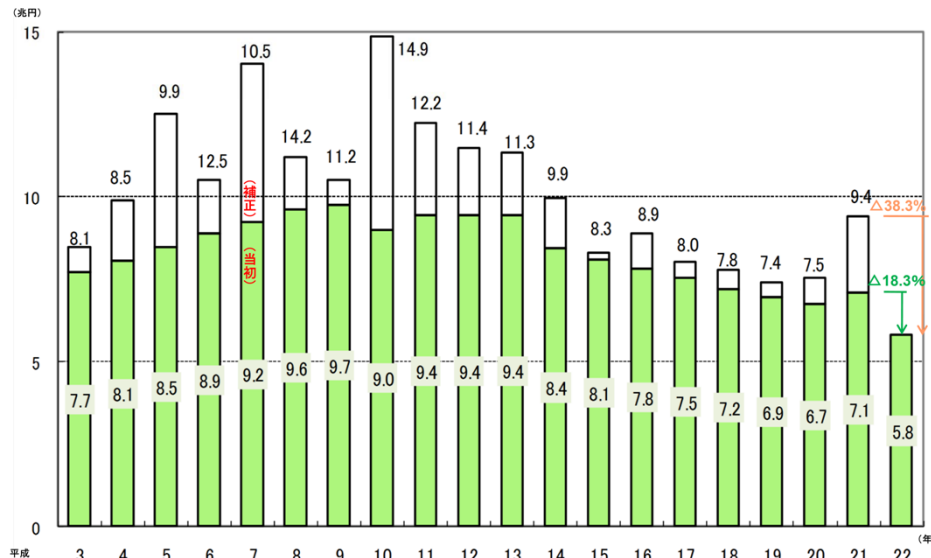
### 投資環境の制限への対応（公共投資の縮減）

- 港湾投資の選択と集中の背景として、公共事業費の縮減がある。我が国の公共事業費は、過去の10年で当初予算では38%、補正後の予算では49%減少している。
- 宮城県内においても、平成12年から平成21年で土木工事費は37%減少し、港湾空港工事費は52%と半減している。
- また、復旧・復興への投資により、新規箇所への投資環境の制限が懸念される。
- 仙台湾が東北のグローバルゲートとしての期待に応えていくためには、投資環境に配慮した投資の効率化が不可避である。



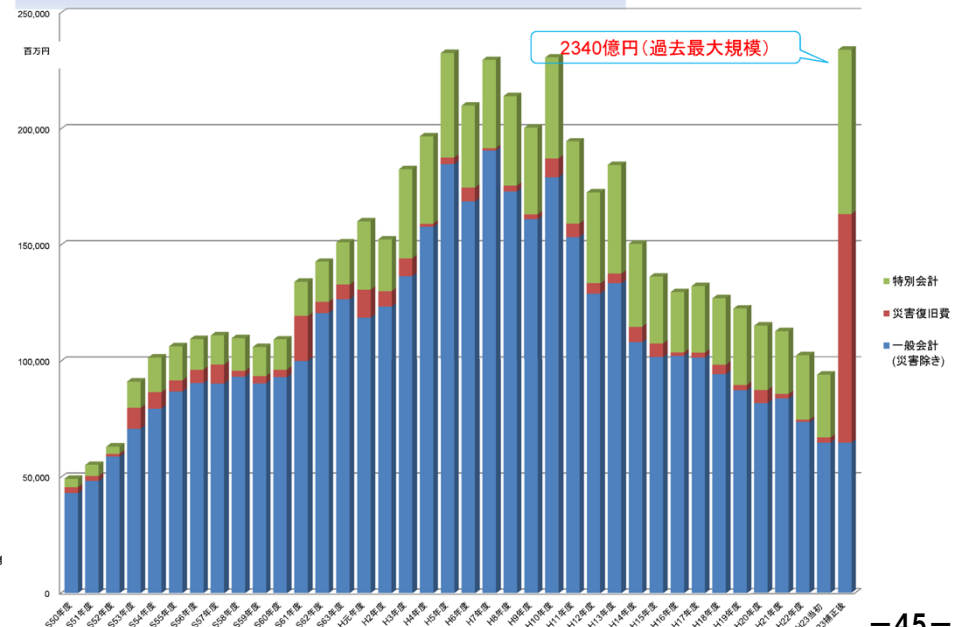
### 投資の選択と集中が必要

#### 我が国における公共事業関係費予算の推移



※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(6825億円)が一般会計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば△4.5%である。

#### 東日本大震災の復旧・復興に向けた土木部補正予算



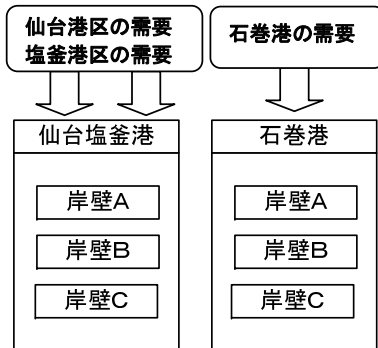
## 《必要性3》

### 更新リスクの増大への対応（既存施設の維持管理・更新費の増大）

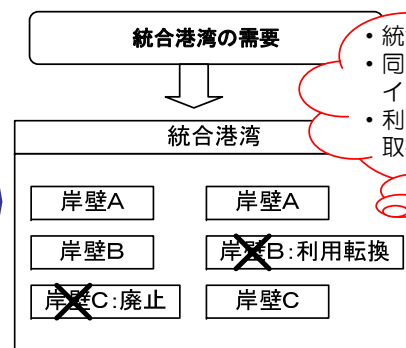
- 公共投資の選択と集中が進められる中で、既存ストックの有効活用に向け、効率的な維持管理計画の策定が進められている。
- 仙台湾の既存ストックは、維持管理費の増加に加え、今後相次いで更新時期を迎えることになり、その更新費は莫大なものになることが予想される。
- 築造年別の施設構成を見ると、塩釜港区及び石巻港は老朽化した施設の割合が高い。築造40年以上の施設が5割程度を占め、なかでも塩釜港区は3割弱が築造50年以上の施設である。
- 投資環境の制限の中で、既存ストックの維持管理・更新の効率化(選択)が不可避である。

### 効率的なストックマネジメント（利用再編・高度利用・利用岸壁選択）

#### 【統合前】



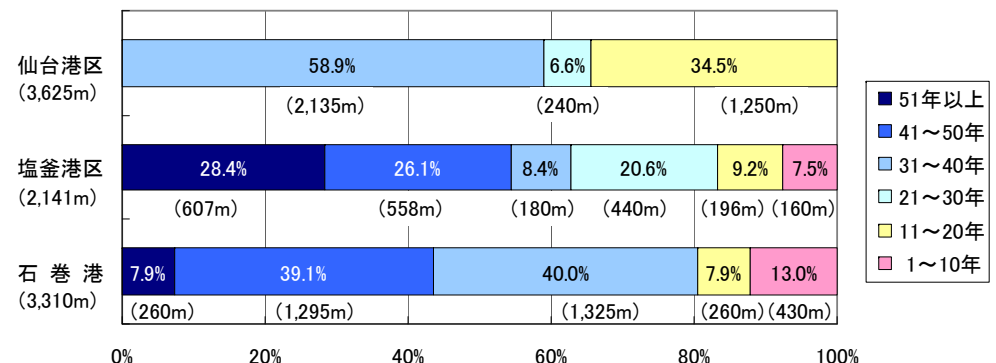
#### 【統合後】



- ・統合港湾全体での機能維持
- ・同機能施設によって維持補修サイクルが長くできる
- ・利用を集約することで、施設の取捨選択が可能

- ・港湾別に機能維持が必要
- ・維持補修サイクルが短い
- ・施設の取捨選択がしにくい

築造年別の施設構成



## 《必要性4》

### 東北の広域観光圏の連携

- 東北の広域観光圏が連携することで相乗効果を発揮し、観光客の増加に取り組む必要がある。
- 仙台湾は東北唯一の国際航路を有する仙台空港があり、外国人観光客に対する東北の玄関口としての役割が果たせる。
- また、仙台湾は「伊達な広域観光圏」の玄関口として、外航クルーズ船の受入体制を充実し、外国人観光客の増加に貢献する必要がある。

### 広域観光圏間の連携への貢献

#### 東北圏広域地方計画：広域連携プロジェクト

#### ◇「日本のふるさと・原風景」を体験できる滞在型観光圏の創出プロジェクト

#### ◇「日本のふるさと・原風景」を体験できる滞在型観光圏の形成

- 湯治・地元名物料理体験・かまくら体験等の体験型観光メニューを組み合わせた「会津・米沢地域観光圏」「雪国観光圏」等の観光圏形成

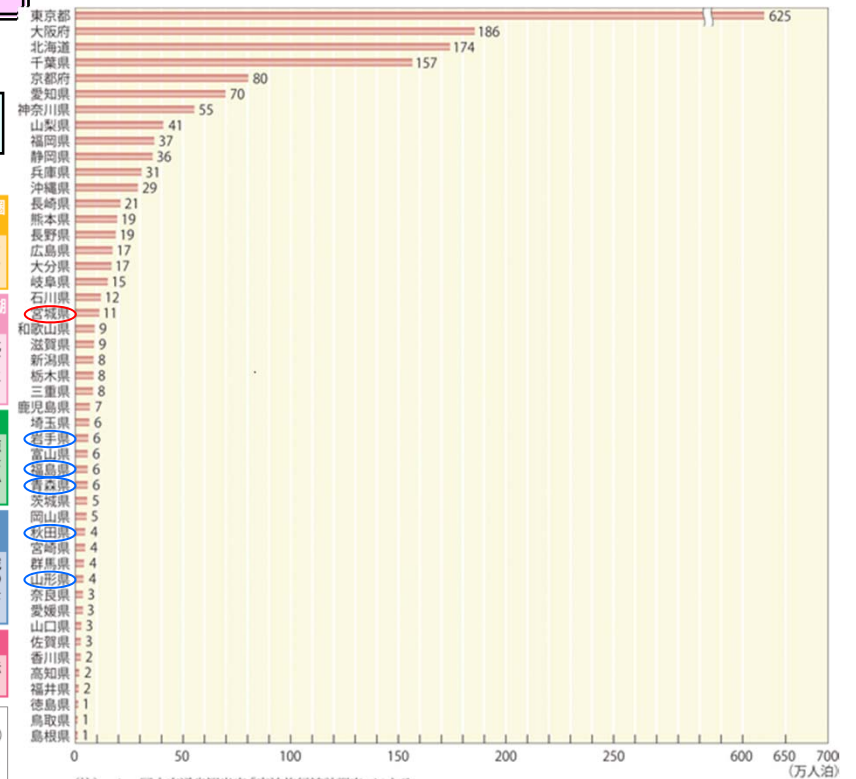
#### ◇観光客が旅行しやすい環境づくり

- 空港の利用促進等、他圏域からのアクセス強化、圏内の移動を円滑化する道路等の整備や高速バスの利便性向上
- 外国人観光客に対応した観光案内所の整備やもてなしの心を持ったサービス提供の推進

#### ◆観光振興に係る広域連携と高速交通基盤



#### 都道府県別外国人延べ宿泊者数 (H21年)





## 《必要性5》

### 港湾競争力の強化のため、利用者ニーズへの迅速な対応と港湾サービスを高質化

- 取扱い貨物量の増加、整備ストックの増加に伴い、港湾管理運営コストが増大していく。
- 物流ニーズの高度化、港湾間競争の激化の中で、サービス向上要請が高まっている。
- 行政においては財政難、職員定数の削減により、厳しい運営環境にある。
- 仙台湾では、各港ごとに第三セクターや公社が設立され、管理運営業務の一部を担っている。



#### ◇行政コストの削減・行政サービスの向上

#### ◇港湾民営化による競争力の強化

[現在の第三セクター等]

事業港湾	仙台塩釜港（仙台港区）	仙台塩釜港(塩釜港区)	石巻港
事業者名	(財)宮城県フェリー埠頭公社	塩釜港開発(株)	宮城県開発(株)
業務内容	フェリー埠頭の建設、維持、修繕及び管理	旅客ターミナル「マリンゲート塩釜」の管理運営	上屋管理事業、埠頭用地管理事業、船舶給水事業、港湾建設資材事業
主な株主	—	塩竈市 28.5% 宮城県 28.3% 松島ベイクルーズ(株) 3.0% (株)熊谷組 1.9% 東亜建設工業(株) 1.9%	宮城県 33.3% 宮城県開発(株) 21.6% 東北電力(株) 8.9% 日本製紙(株) 7.8% 石巻市 7.2% (株)七十七銀行 3.9%

## 《必要性6》

### 港湾の競争力強化と投資や維持管理・更新の効率化のため、全国の港湾で統合が進展

#### ○港湾統合の進展

効率的な港湾投資を進めるため、平成16年より全国で港湾の統合が進められている。平成20年には重要港湾では日立港、常陸那珂港、大洗港の茨城県3港が統合し、茨城港が誕生している。

#### ○京浜港・阪神港の経営統合

京浜港や阪神港においても、国際コンテナ戦略港湾の指定を受けて、競争力のあるコンテナ輸送サービスの実現に向け、港湾の統合やコンテナターミナルの経営統合が進められている。

### 投資の選択と集中を背景として港湾統合が進展

#### 【港湾統合の状況】

##### 《目的》

港湾管理者と国が連携しながら政策的に港湾の統合を進め、分散投資などの解消を図ることによる効率的・効果的な港湾の投資・運営を目指す。

##### 《統合による効果》

- 港湾の施設などの投資効率化  
⇒適切な機能の分担、配置計画、整備計画
- 港湾運営の効率化  
⇒各種手続き、事務の省力化

#### 統合した経緯を持つ特定重要港湾事例

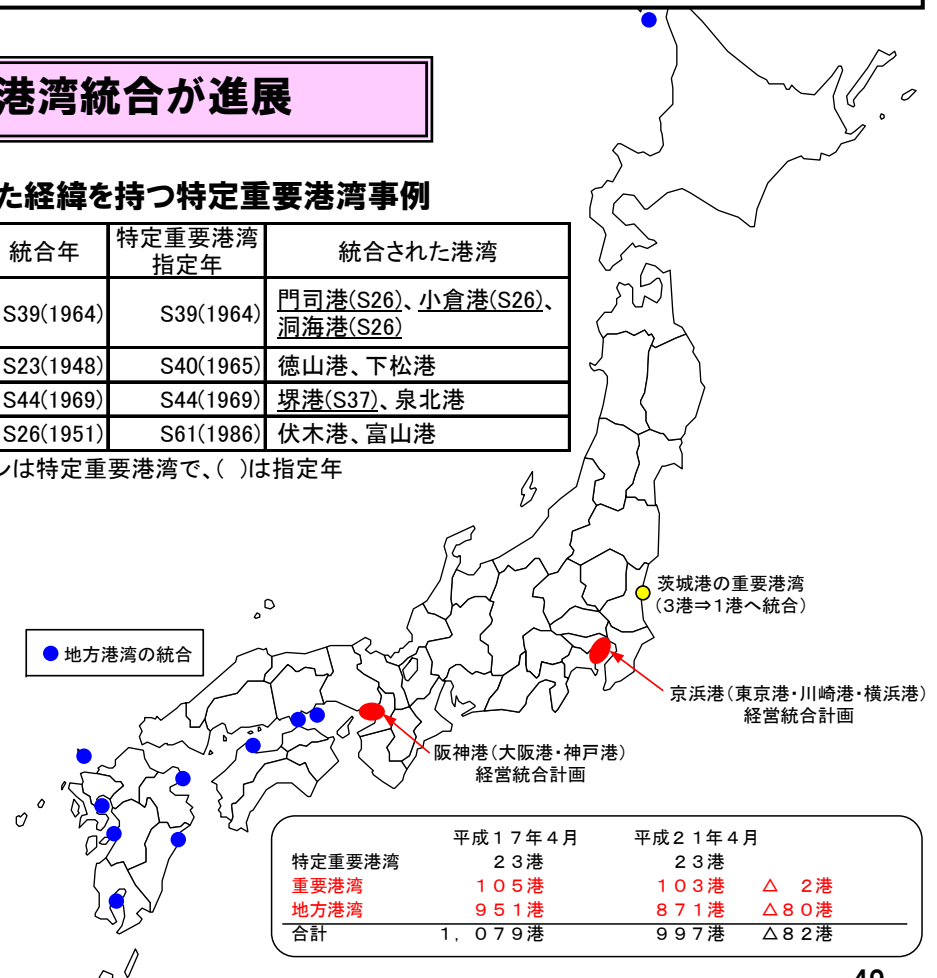
港湾名	統合年	特定重要港湾指定年	統合された港湾
北九州港	S39(1964)	S39(1964)	門司港(S26)、小倉港(S26)、洞海港(S26)
徳山下松港	S23(1948)	S40(1965)	徳山港、下松港
堺泉北港	S44(1969)	S44(1969)	堺港(S37)、泉北港
伏木富山港	S26(1951)	S61(1986)	伏木港、富山港

※アンダーラインは特定重要港湾で、( )は指定年

#### 阪神港における経営統合計画

埠頭会社の統合	2011年 両港埠頭会社の株式会社化 2015年 両港埠頭株式会社の経営統合
組織・財務改革	負債圧縮、遊休資産の処分を進め、強靱な財務体質へ転換 民間からの人材の投入
資本政策	経営統合前にも民間資本の導入
港湾管理者の権限の委譲	内航フィーダーバースの指定管理による権限委譲 港湾経営主体へのポートセールス機能の集約

出典：阪神港国際コンテナ港湾の選定に向けた計画書(概要版)より抜粋



## 《必要性7》

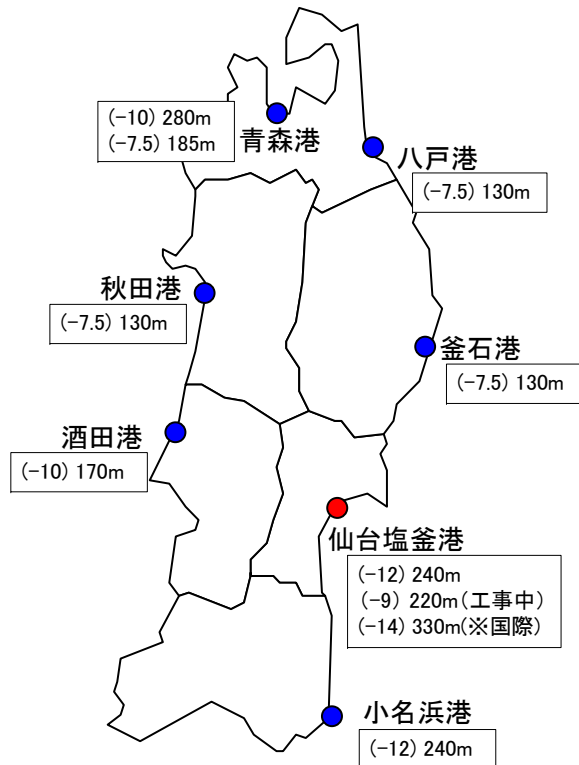
### 将来の大規模災害に対して防災拠点整備により広域支援体制を構築

- 今回の震災を踏まえ、港湾の防災対策が必要となっている。
- 仙台湾には緊急物資輸送用岸壁が1バース、国際幹線輸送維持用岸壁が1バースしかないため耐震強化岸壁の早急な整備が必要である。



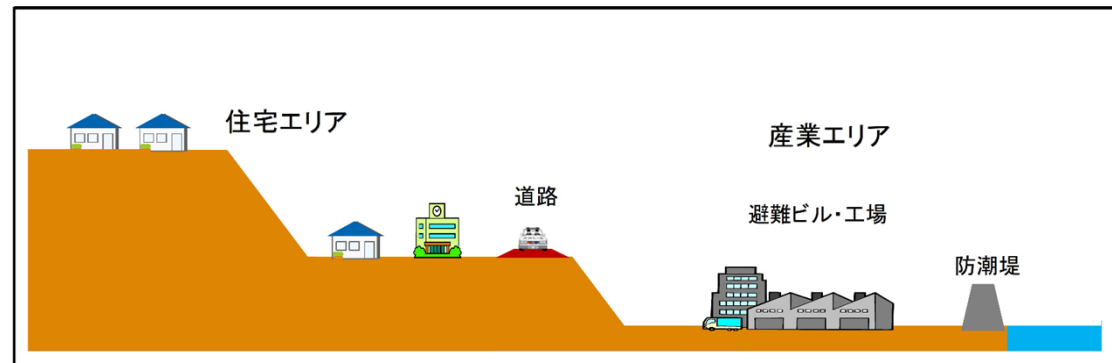
### 仙台湾の港湾が中心となり被災地への緊急支援

#### 耐震強化岸壁整備状況



出典：日本の港湾2010(社 日本港湾協会)  
※国際：国際海上コンテナ物流機能維持用

#### (1) 津波対策として防潮堤、避難路、避難ビル等の整備が必要



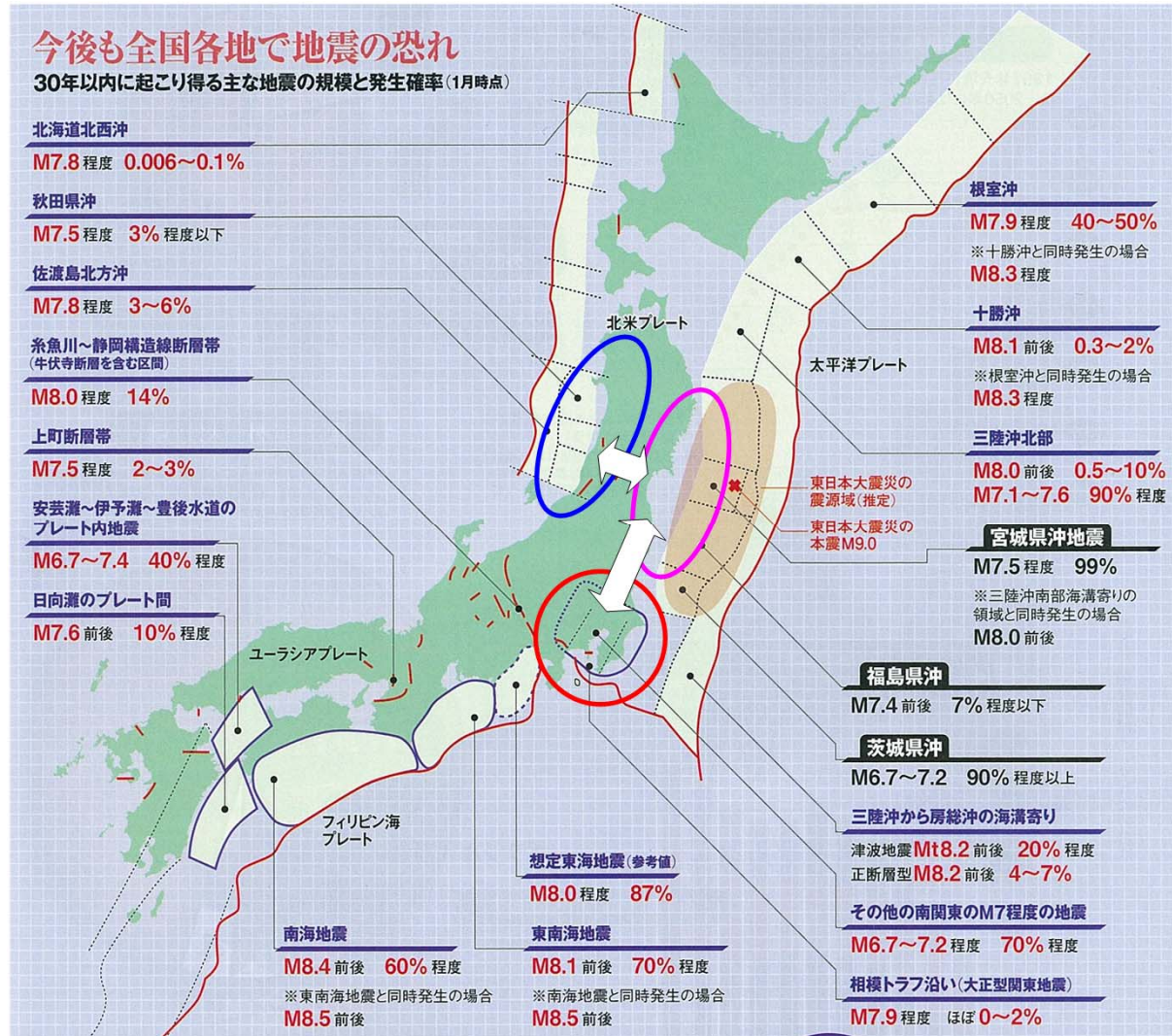
#### (2) 仙台湾の耐震強化岸壁の整備

	耐震強化岸壁	整備状況
仙台塩釜港 (仙台港区)	水深9m × 220m(緊急物資) 水深12m × 240m(緊急物資) 水深14m × 330m(国際物流機能維持)	工事中 既設 既設
仙台塩釜港 (塩釜港区)	水深9m × 160m(緊急物資)	計画
石巻港	水深12m × 240m(緊急物資)	計画



## ◇関東及び東北日本海側震災時の支援

- 東海地震、南海・東南海地震の発生も切迫している。
- 今後、首都直下型地震をはじめ、多くの地震が発生する可能性がある。
- 今回の震災時には、周辺港湾の活用により、早期に緊急物資等の支援が得られた。
- 今後は広域的な視点での支援を仙台湾の港湾が担えるよう体制の確立を行う。



## ◇災害時広域支援体制の構築

### 仙台湾における「中核的広域防災拠点」構想

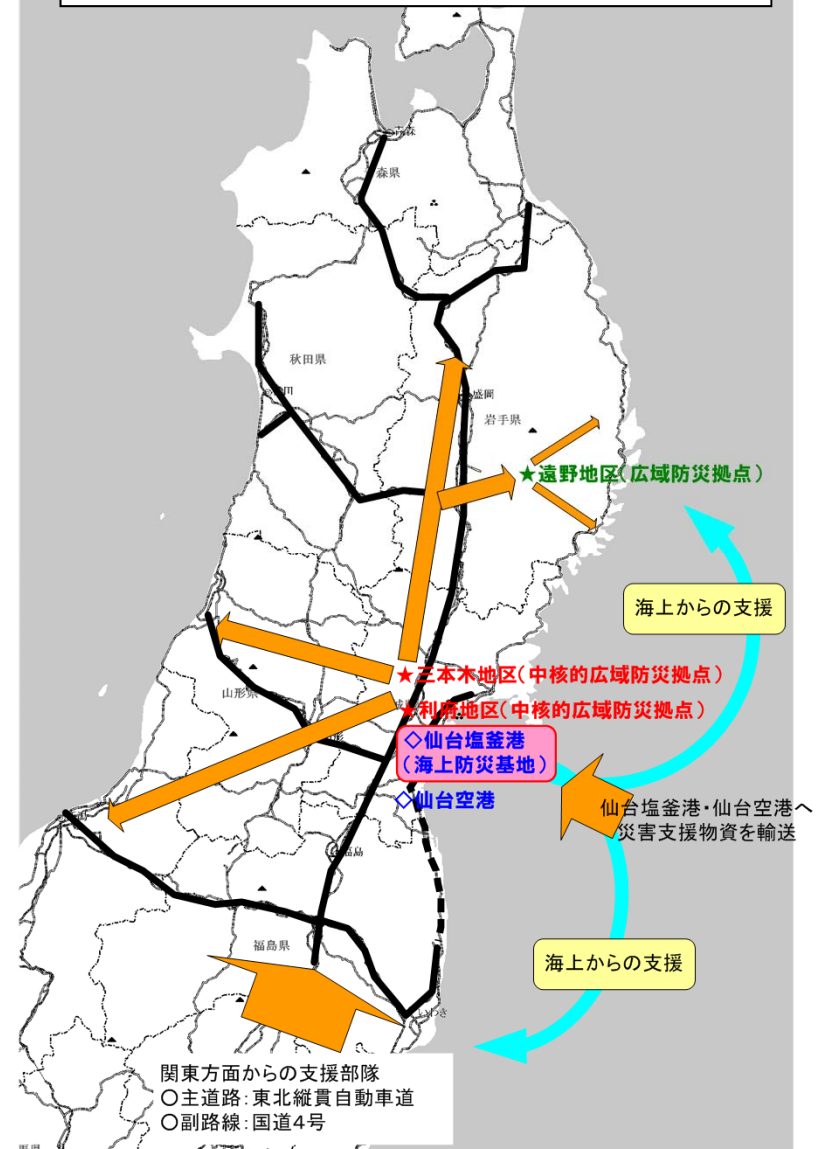
#### 効果

- 耐震強化岸壁整備港湾の連携により、被災地への効率的な緊急支援が可能となる。

#### 【防災連携戦略】

- 広域災害に対しては、ヘッドクォーター機能(中核的広域防災拠点)として宮城県三本木地区、物資輸送中継基地機能(中核的広域防災拠点)として宮城県利府地区を位置づけており、また、後方支援機能(広域防災拠点)として岩手県遠野地区を位置づけている。
- 耐震強化岸壁が整備されている仙台港区は、近接する三本木地区及び利府地区の中核的広域防災拠点に対する緊急物資の輸送拠点としての役割を果たす。
- 今後、被災が想定されている災害による孤立集落や、津波被害の復旧について広域連携を図っていく。

### 中核的広域防災拠点構想



## 統合の必要性のまとめ

仙台湾のポテンシャル	統合の背景
<ul style="list-style-type: none"><li>○豊富な航路網と集積を活かし、東北のグローバルゲートウェイとしての役割が増している。</li><li>○自動車及び関連産業や製材、木材、飼料等基幹産業による産業拠点としての機能強化が期待される。</li><li>○国の「観光圏整備法」により、東北では「伊達な広域観光圏」等の広域観光圏が6地域選定され、相乗効果の発現に向けた観光圏間の連携に取り組まれている。</li><li>○石油・電力・ガス等のエネルギー拠点としての機能を有している。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○各港が一体となって宮城・東北の経済を支えてきた歴史がある。</li><li>○仙台湾背後の行政・経済圏の一体化が進んでいる。</li><li>○3港が道路走行時間40分、海上距離10kmの至近にある。</li></ul>



### 統合の必要性

- 仙台港区への貨物の一極集中による過密化
- 投資環境の制限への対応（公共投資の縮減）
- 更新リスクの増大への対応（既存施設の維持管理・更新費の増大）
- 東北の広域観光圏の連携
- 港湾競争力の強化のため、利用者ニーズへの迅速な対応と港湾サービスを高質化
- 港湾の競争力強化と投資や維持管理・更新の効率化のため、全国の港湾で統合が進展
- 将来の大規模災害に対して防災拠点整備により広域支援体制を構築



# 4. 将来ビジョンとその実現に向けた戦略

## 4.1 統合の目標と方針

### 統合の目標

- 東北の産業の競争力を高め、産業の維持、雇用、暮らしを守っていく。
- 東北のものづくり産業を支え、東北唯一の国際拠点港湾のブランド力を向上させる。

### 統合の方針

- 被災した仙台湾の港湾の復旧・復興は、将来の発展性を見据えた面的な機能配置の見直しも含めて効率的かつ効果的な港の復興計画を策定する
- 3港を統合し、効率的な施設復旧や既存ストックの有効活用など、投資効果の最大化が可能となるような一体的な復旧を図る
- 東北の産業競争力の回復、産業の維持、新規産業の誘致、広域的観光振興を牽引する東北の中核港湾として、復旧・再生・発展を図る
- 今回の震災を踏まえ、広域的な支援を可能とする防災体制を構築することで、今後の東日本の大規模災害に対する防災機能の向上を図る

## 4.2 統合港湾の将来ビジョン

