

3. 統合の必要性

3.1 仙台湾のポテンシャル

(1) 東北のグローバルゲートとしての期待

① 北米西岸・東南アジア基幹航路を有する東北最大の国際海上コンテナ拠点港

- 仙台港区は、東北で唯一、北米西岸、東南アジアの国際海上コンテナ基幹航路のウィークリーサービスを有している。
- 仙台港区の外貿コンテナ航路は5航路・週5便体制となっている。
北米西岸/東南アジア(週1便)、東南アジア(週1便)、中国/韓国(週3便)

② 京浜港と連携協定を締結(H23.1)、京浜港フィーダー輸送量日本一

- 平成23年1月に仙台港区と京浜港(東京港・川崎港・横浜港)は連携協定を締結し、内航フィーダー輸送の強化を図っている。
- 仙台港区は、週14便の京浜港等への内航フィーダー航路を有している。
- フィーダー輸送量は増加傾向にあり、平成20年では2位の清水港の2倍と日本一である。
- 今後とも、国際コンテナ戦略港湾である京浜港のサービスを東北の産業が享受していくため、京浜港フィーダーポートとしての仙台港区の役割は大きい。



- ・ 仙台港区の東北地方港湾におけるコンテナ貨物量のシェアは10年間で約15%増
(H11:47.8%⇒H21:62.3%)
- ・ 仙台港区のコンテナ取扱量が10年間で約3倍(H11:6.4万TEU⇒H21:18.0万TEU)



東北のコンテナ貨物の仙台港区への集積が進んでいる

早期の復旧、貨物の回復が期待される

(2)東北の産業を支える拠点化の動き

1) 東北における自動車産業の集積の動き

①自動車産業の宮城県を中心とする東北への集積

- 近年、宮城県を中心とした東北への自動車産業及び関連産業の進出が進んでいる。
- これに伴い、宮城県の輸送機械の製造品出荷額等はH12年～H20年にかけて年々増加していたが、平成21年は平成20年の世界同時不況により減少した。全業種の約5.3%を占めている。
- 平成23年1月にはセントラル自動車の稼働も開始されている。

②仙台港区は東北の自動車産業の海上輸送拠点

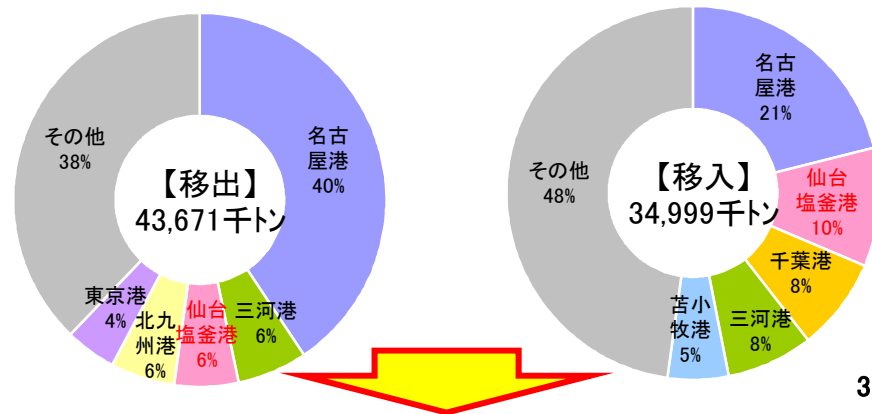
- 仙台港区の完成自動車取扱貨物量は増加傾向にあり、移出で全国第3位、移入で第2位（H21）

③関東自動車、セントラル自動車、トヨタ自動車東北の経営統合、エンジン工場の建設再開

- 国内第三の生産拠点の形成に向け、トヨタ系3社が2012年7月の経営統合やエンジン工場の建設再開を表明した。
- 車両増産による港湾取扱貨物量の増大や直接輸出も期待される。



完成自動車 移出入取扱量ベスト5(H21)



仙台港区は東北の自動車産業の海上輸送拠点

生産は早期に回復、さらに生産拡大の期待

2) 東北における工場再編・集約化の動き

事例－1

【穀物輸入港への集約化が進む飼料工場】

- 東北は、北海道、南九州とともに我が国の三大畜産地帯である。
- 東日本の穀物輸入港である鹿島港、石巻港、釜石港、八戸港から供給されている飼料工場は港湾近接地の工場へ集約化が進んでいる。JA系の北日本くみあい飼料が7工場を2工場(石巻、八戸)に集約している。
- 石巻港は、東北南部の飼料供給基地としての役割が高まっている。

事例－2

【再編が進む製紙業界】

- 平成8年に王子製紙と本州製紙が、平成13年に日本製紙と大昭和製紙が合併し、2社で国内市場の50%のシェア

【国内の製紙業界で重要な地位を占める宮城県】

- 紙生産量で日本製紙の石巻工場が第4位、岩沼工場が第7位。パルプ生産量では石巻工場が第6位。
- 宮城県の紙・パルプ製造業の製造品出荷額等は東北の34%を占め、宮城県全産業の7%を占める。

【紙・パルプ産業を支える石巻港】

- 石巻港は、紙・パルプ産業の原材料や燃料の輸入拠点として重要な役割を担っている。

事例－3

【原木輸入港の集約化の中で全国上位に位置する石巻港】

- 原木輸入港の集約化が進む中で、石巻港は全国第8位(H21)で全国シェアは、約3%を占めている。
- 石巻港には木材関連企業が立地しており、合板生産量は全国第1位



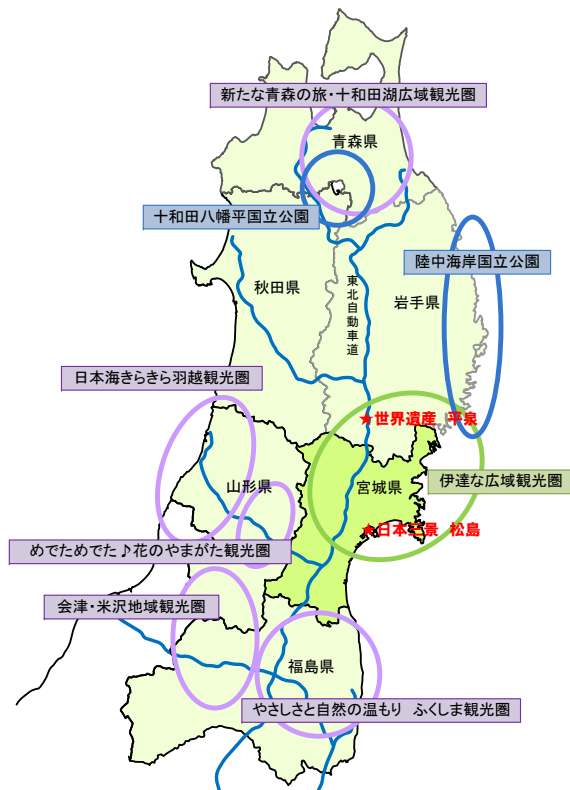
石巻港

- 東北南部の飼料供給拠点
- 紙・パルプ産業の拠点
- 全国有数の原木輸入拠点

(3) 広域観光連携の動き

1) 「伊達な広域観光圏」の動き

- 国土交通省観光庁では、国際競争力の高い魅力ある観光地づくりを推進するため「観光圏整備法」を制定し、全国で45地域(H22.7.27現在)、東北では6地域が選定されている。
- 仙台湾背後では「伊達な広域観光圏」が選定され、我が国を代表する観光資源の連携により国内外からの観光客の増加が期待されている。
- 代表的観光資源：日本三景松島、世界遺産・平泉、南三陸金華山国定公園、陸中海岸国立公園
- 仙台湾は「伊達な広域観光圏」の海の玄関口としての期待が高まっている。
- 「平泉」が世界遺産に登録(H23.6.26)され、東北全体の観光をPRする好機である。



伊達路は ゆっくり ゆっくり

◎伊達な広域観光圏◎

伊達な広域観光圏の概要

宮城県：仙台市、気仙沼市、大崎市、登米市、松島町、南三陸町、利府町
 岩手県：一関市、奥州市、平泉町
 ※以上の県にまたがる6市4町の全域
 ※湯政時代に仙台藩として一体であった地域

観光圏の数値目標

平成20年度から平成24年度の6か年で
 入込数を500万人、宿泊者数を94万人増やします
 観光客入込数 4,098.4万人 ⇒ 4,598.4万人
 域内宿泊者数 689.9万人 ⇒ 782.6万人

協議会の概要

【名称】伊達な広域観光推進協議会
 【構成員】区域内6市4町の
 ・自治体首長
 ・商工関係団体長
 ・観光関係団体長

協議会の組織

- 宿泊部会 … 宿泊事業者を中心に、軸となる観光圏運営プランを企画実施
- 作業部会 … 自治体中心として、地域の取組をバックアップする

伊達な広域観光圏

～ゆっくり滞在、伊達な時間(とき)を過ごす旅～

観光圏が目指すブランドイメージ

1. 伊達文化と奥州藩原文化
⇒多様性と深みのある地域
2. 豊かな体験型観光メニュー
⇒臨きずりに滞在できる地域
3. 域内を移動しながらの長期滞在
⇒「おくのほそ道」のハイライト

中尊寺新羅堂

特に重要な事業

観光旅客の宿泊に関するサービスの改善及び向上に関する事業

- 伊達なグルメ料理開発推進事業
⇒各地に名物料産を開発して、旅行商品に組込
- ⇒相互試食会の開催による料理の知名度向上
- 伊達な宿泊プラン達成事業
⇒宿泊部会を中心に、観光圏旅行プランを作成

観光資源を活用したサービスの開発及び提供に関する事業

- ゆっくり滞在プログラム開発事業
⇒体験メニューを組合せた旅行商品づくり
- 伊達な観光圏24時間・割引チケット達成事業
⇒より多くの観光資源に触れてもらう仕組みづくり

社会資本整備事業等との主な連携

- 仙台北部道路整備事業
⇒平泉と松島の間の移動時間が短縮される
- 釜石志津川道路整備事業
⇒時間距離の短縮により、周遊型観光の促進を図る
- 名取川直轄総合水循環環境整備事業(広瀬川)
⇒市街地で釣りや清流の魅力を味わい
- 子ども農山漁村交流プロジェクト
⇒体験型観光の振興による、交流の拡大を図る

東北の広域観光圏と主要国立公園

- 東北は、6地域の広域観光圏の指定や全国的に著名な観光資源を活かし、観光客の増加に向けた取り組みが行われている。
- 東北新幹線の青森への延伸や多数の国際航路を有する仙台空港等、観光客誘致のためのインフラ整備も進んでいる。



仙台湾は東北の広域観光圏連携の拠点

2) クルーズ需要の動き

- 仙台湾は、東北港湾の中で、青森港に次ぐクルーズ船の寄港実績を有し、東北の海の玄関としての役割を果たしている。
- 「日本三景松島」「世界遺産・平泉」「南三陸金華山国定公園」「陸中海岸国立公園」などの豊富な観光資源を活かして、クルーズ船誘致の増加が期待される。



仙台湾は東北広域観光の海の玄関口

(4) 仙台塩釜港は東北のエネルギー供給拠点

① 石油供給拠点

○ 仙台塩釜港（仙台港区）に立地しているJX日鉱日石エネルギー仙台製油所は東北唯一の製油所である。

○ 仙台塩釜港（塩釜港区）の石油配分基地には多数の油槽所が立地し、宮城県内のガソリンスタンド等に輸送している。

② 電力供給拠点

○ 仙台塩釜港には、東北電力新仙台火力発電所（仙台港区）、仙台火力発電所（塩釜港区）が立地し、電力の供給を行っている。

③ ガス供給拠点

○ 仙台港区に立地している仙台ガス局新港工場は、約36万戸に都市ガスを供給している。

仙台港区(仙台製油所)



塩釜港区(塩釜油槽所)



仙台塩釜港は東北のエネルギー供給拠点

(5)仙台湾のポテンシャルのまとめ

- 東北のコンテナ貨物の仙台塩釜港(仙台港区)への集積が進んでいる
- 仙台塩釜港(仙台港区)は東北の自動車産業の海上輸送拠点
- 石巻港は、東北南部の飼料供給拠点、紙・パルプ産業の拠点、全国有数の原木輸入拠点
- 仙台湾は東北の広域観光圏連携の拠点
- 仙台湾は東北広域観光の海の玄関口
- 仙台塩釜港は東北のエネルギー供給拠点



仙台湾は東北の物流・産業・エネルギー・観光を支える中枢拠点

3.2 統合の背景と仙台湾各港の課題

(1) 統合の背景

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。



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。

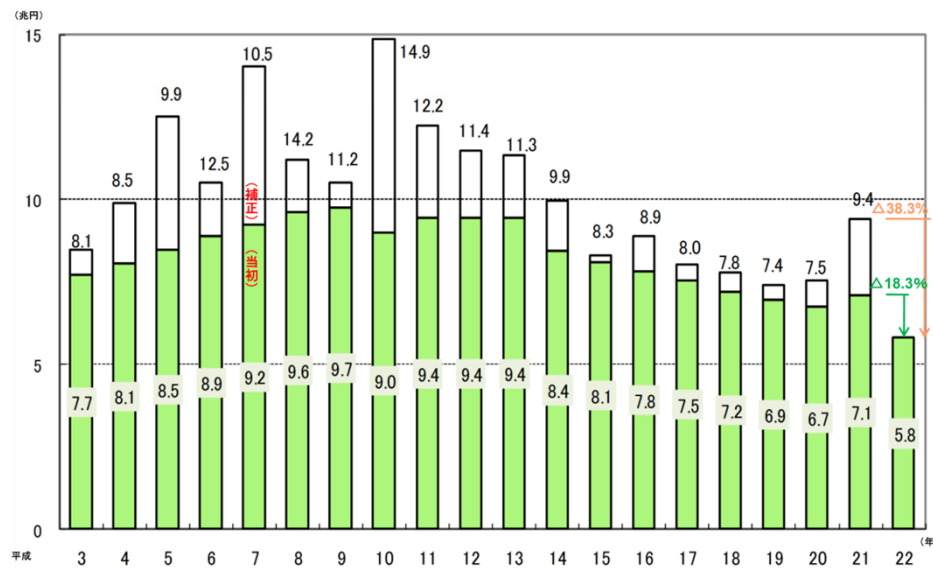
仙台湾各港の海上距離と道路網



投資環境の制限への対応（公共投資の縮減）

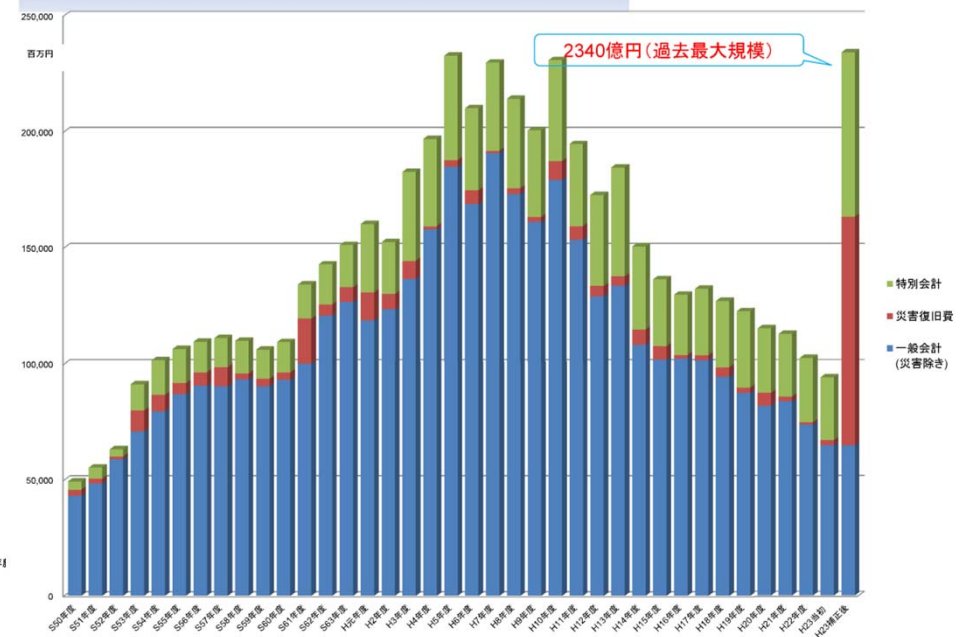
- 港湾投資の選択と集中の背景として、公共事業費の縮減がある。我が国の公共事業費は、過去の10年で当初予算では38%、補正後の予算では49%減少している。
- 宮城県内においても、平成12年から平成21年で土木工事費は37%減少し、港湾空港工事費は52%と半減している。
- また、復旧・復興への投資により、新規箇所への投資環境の制限が懸念される。

我が国における公共事業関係費予算の推移



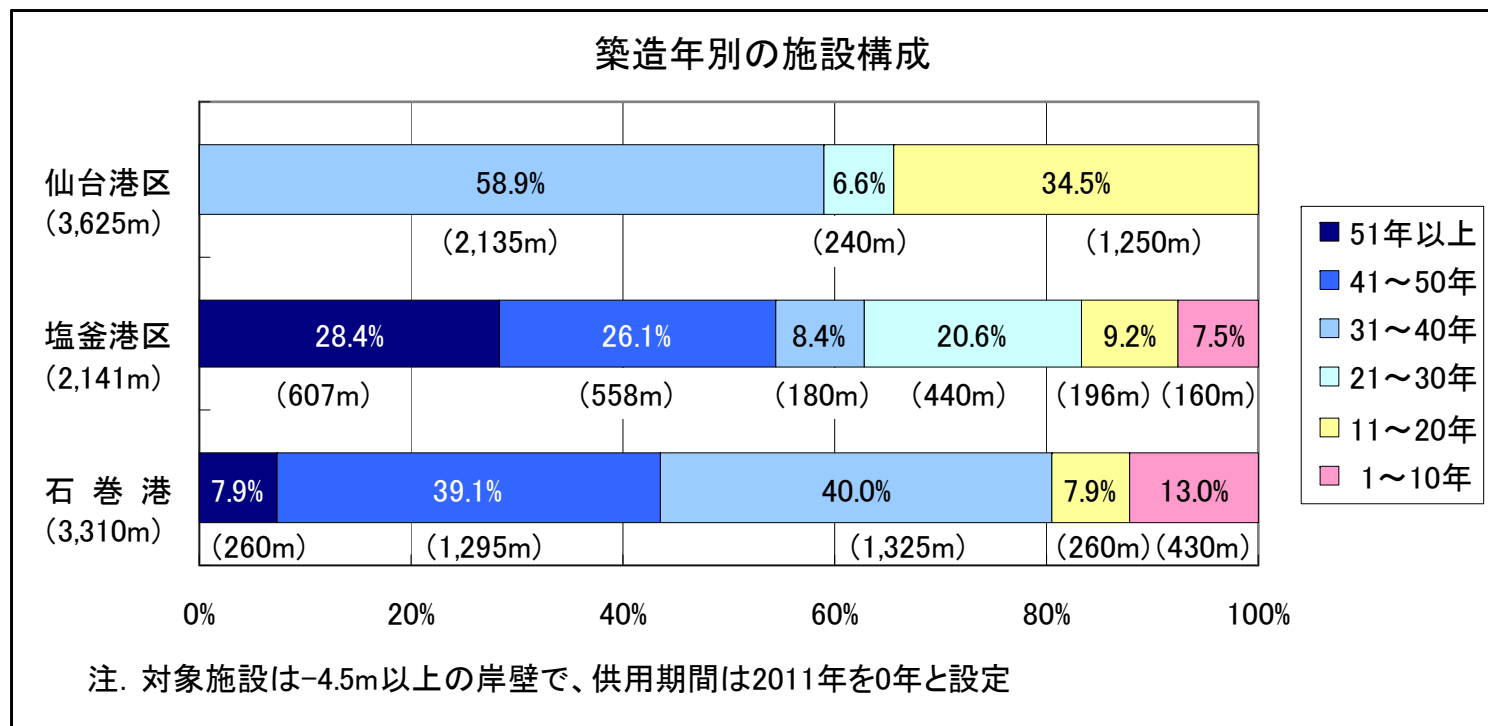
※平成21年度は、平成20年度で特別会計に直入されていた「地方道路整備臨時交付金」相当額(6825億円)が一般会計計上に切り替わったため、見かけ上は前年度よりも増加(+5.0%)しているが、この特殊要因を除けば△4.5%である。

東日本大震災の復旧・復興に向けた土木部補正予算



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。
- 各港の既存ストックは、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



(2)仙台湾各港の課題

1)仙台区の課題

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。

■貨物の増加に伴う岸壁やヤードの不足

- ・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。
- ・貨物量の増加に対応し、モータープールやシャーシプール等の埠頭用地の確保が必要

■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。
- ・中野埠頭ではユニット貨物とバルク貨物の棲み分け、利用調整が必要

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。

③岸壁利用の過密化のため、客船受入のための調整が困難であり、仙台湾での受け入れ連携が必要

2)塩釜港区の課題

①大型船舶への制約

自然公園法の指定等により航路の幅員が困難であり、航路幅員最狭部は160mとなっている。
また、航路が約7kmと長いため、大型船は信号規制となっている。

②港湾施設の老朽化と企業移転

施設の老朽化により岸壁の使用停止や維持管理コスト、施設更新リスクが高まっている。
また、立地企業は原材料の転換や合理化により撤退が続いている。

③減少する観光乗降客数

日本三景松島観光の玄関口としての役割を有しているが、塩釜⇄松島間の乗降客数が年々減少している。

④石油配分基地の重要性の高まり

塩釜港区は昔ながらの天然の良港であったため、塩釜油槽所の被災は軽微であり、震災10日後には油送船の入港が可能となり、震災の早期復旧に重要な役割を担った。

⑤海上防災基地の重要性の高まり

塩釜港区には、第二管区海上保安本部があり、海上防災基地として役割が高まっている。

3)石巻港の課題

①バルク貨物への適切な対応

国際バルク戦略港湾に釧路港、鹿島港が指定され石巻港が連携港湾になっていることから、パナマックス船及びポストパナマックス船への対応が求められている。

②港内静穏度の向上

雲雀野地区岸壁が供用されているが、安全な荷役活動を確保するため、長周期波に対する雲雀野地区の港内静穏度の向上のため、南防波堤の延伸が求められている。

③耐震強化岸壁の早期整備

石巻港には耐震強化岸壁が計画(水深12m1バース)されているが未整備である。

このことから、立地企業に対し、震災後の物資を確保するため、耐震強化岸壁の早期整備が求められている。

4)松島港の課題

①松島地区観光客シェアの低下

宮城県に訪れる観光客は平成12年以降増加しているが、松島地区を訪れる観光客は平成15年以降、年々減少傾向にある。

②松島観光船乗降客数の停滞

松島地区を訪れた観光客のうち松島観光船を利用する観光客は年間120万人前後で、ほぼ横ばい傾向にある。

③広域観光を担う観光港のネットワーク未整備

東北地方の観光のグローバルゲートとして、東北の各観光集積地との連携が必要である。

港湾においても、各観光港とのネットワークを構築する必要がある。

3.3 統合の必要性

《必要性1》

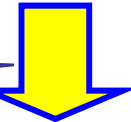
東北の発展を担う仙台湾の一体的整備・利用再編

○東北産業の競争力の向上を図るため物流、観光・交流、防災機能の強化が必要

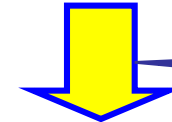


機能分担と選択・集中投資による迅速かつ効率的な整備・利用再編の必要性

整備の優先順位
を明確化



集中投資による早期整備



機能分担による利用再編

既存ストックの
活用の最大化

《必要性2》

仙台湾各港の港湾貨物及び観光客増加に向けたポートセールスの推進

- 機能や施設サービスに対する多様なニーズに対応できていない。
- 各港、各自治体が独自にポートセールスを展開
- 国、県、市町、港湾関係者等が一丸となり、仙台湾各港の利用促進、ポートセールスの推進を図っていく必要がある。



官民一丸となったポートセールスによる貨物及び観光客の誘致

《必要性3》

港湾の民営化・港湾サービス高質化の推進

- 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る。
- 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。



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

《必要性4》

東北の広域観光圏の玄関口としての役割の増大

- 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

《必要性5》

将来の大規模災害に対する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。



仙台湾の港湾が中心となり被災地への緊急支援

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

仙台湾各港の課題

統合の必要性

- 1 東北の発展を担う仙台湾の一体的整備・利用再編
- 2 仙台湾各港の港湾貨物及び観光客増加に向けたポートセールスの推進
- 3 港湾の民営化・港湾サービス高質化の推進
- 4 東北の広域観光圏の玄関口としての役割の増大
- 5 将来の大規模災害に対する広域支援体制を構築

4. 統合港湾の将来ビジョン

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、東北唯一の国際拠点港湾のブランド力を向上させる。
- 東北のものづくり産業を支え、産業の維持、雇用、暮らしを守っていく。
- 広域的な産業・交流・防災連携を確立し、東北の産業・交流・安全・安心を支えていく。

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、広域的観光連携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

東北を牽引する中核的国際拠点港湾の実現(統合港のビジョン)

【理念】 東北の産業競争力を高め、産業・雇用・暮らしを守り発展させる

【将来像】

- 東北の産業を世界に導くグローバル港湾 —
- 東北の経済を支える産業・開発拠点港湾 —
- 東北を代表する国際観光拠点港湾 —
- 東日本の震災時の支援・物流補完港湾 —

三港の機能とストックを一体的に活用

【各港の特色】

国際拠点港湾 仙台塩釜港



- ◆国際コンテナ5航路(週5便)
- ◆国内コンテナ7航路(週14便)
- ◆東北の自動車輸送の拠点
- ◆エネルギー産業拠点(電力、原油、石油製品)



- ◆地域産業(観光・水産加工)の輸送拠点
- ◆日本三景松島観光の玄関
- ◆マリンレジャーの拠点

重要港湾 石巻港



- ◆製紙産業の生産拠点
- ◆東北の木材・飼料供給基地
- ◆宮城県の開発拠点・工業港
- ◆東北南部の広域リサイクルポート

地方港湾 松島港



- ◆日本三景松島観光の拠点
- ◆世界に誇れる観光資源の玄関

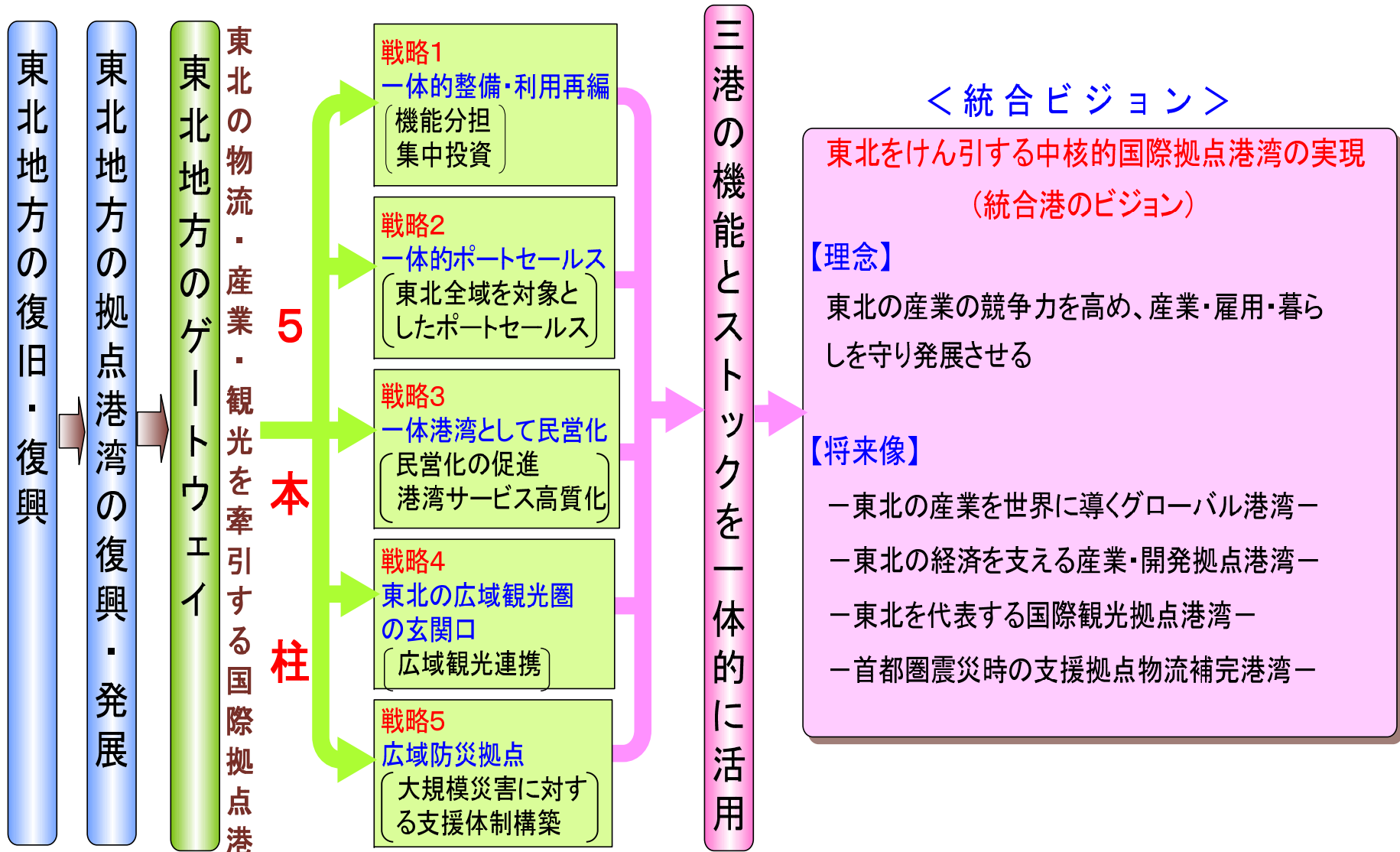
4.3 統合港湾の役割分担

	仙台港区	塩釜港区	松島港区	石巻港区
	東北のグローバルゲート港湾	地域産業支援港湾	東北を代表する観光港湾	基幹産業拠点港湾
物流	◇外内貿コンテナや外内貿ユニット貨物を中心とした東北の物流拠点	◇小型貨物船に対応したバルク貨物港湾 (1万DWT級以下の制限) ○石油備蓄基地(補完)		◇基幹産業に対応したバルク貨物港湾 ◇国際バルク戦略港湾の連携港
観光交流	◇フェリー対応	◇小型クルーズ船対応 ◇日本三景松島観光の玄関 ◇プレジャーボート基地	◇日本三景松島を核とした東北の広域観光拠点	◇大型クルーズ船対応 ◇南三陸観光の中継基地
防災	◇東北・宮城の広域防災拠点を支援する物流拠点 (災害支援物資の輸送基地)	◇海上保安庁の広域海上防災拠点		◇地域の災害支援物資輸送拠点



5. 統合港湾の戦略と施策の具体

5.1 統合港湾の戦略



5.2 統合港湾の戦略の5本柱

(1) 戦略1：一体的整備・利用再編（集中投資・機能分担）

① 投資の選択と集中による早期整備（効果の早期発現）

- **選択と集中**（早期整備箇所の整備順序の明確化）により、**早期整備**が可能となる。
- 整備の重複を避け、**効率的かつ効果的な公共投資**が可能となる。
- ※10年間で港湾空港事業費が1/2 ⇒従来の投資方法では10年前の2倍の事業期間が必要となる
- ※貨物が集中する仙台港区への集中投資により、早期整備が可能となる。
- 整備ニーズへの迅速な対応が可能となる。

【統合前】

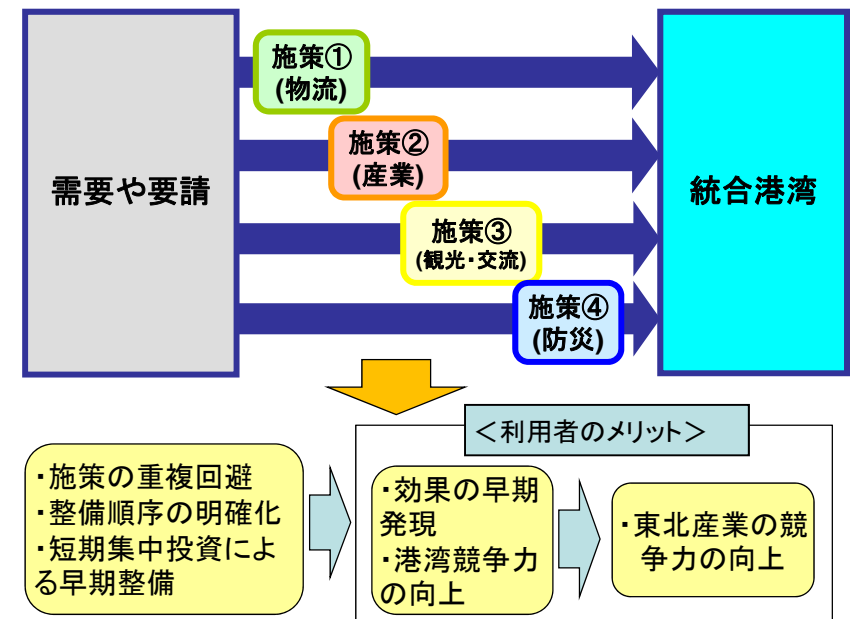
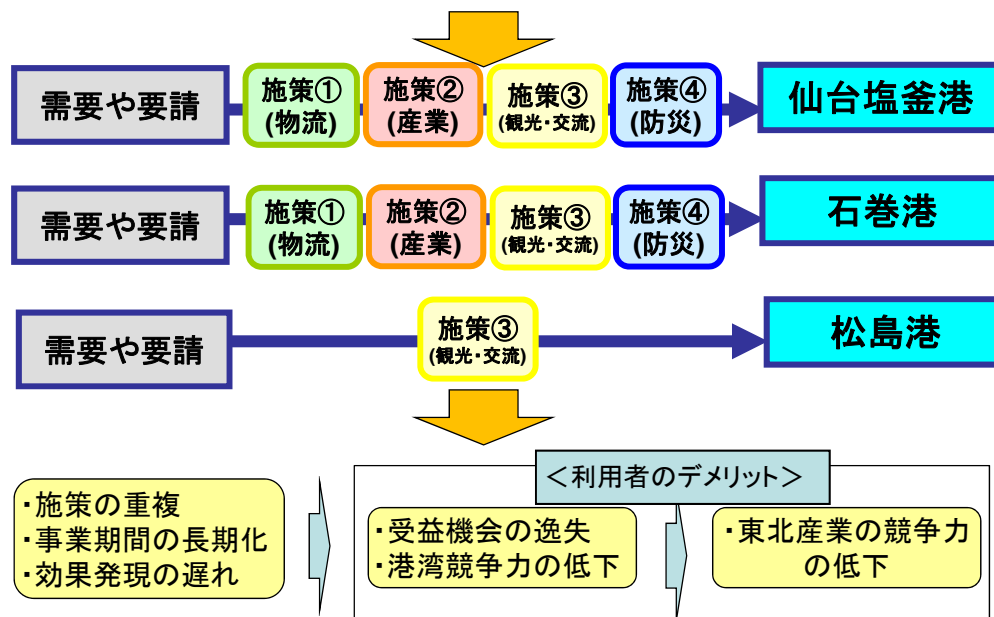
【統合後】

- ◆ **仙台港区**はコンテナ等のユニット系貨物の増加
→バルクとユニットの貨物が混在、荷役効率が悪い。
- ◆ **石巻港**は整備が概成している。

- ◆ **一つの港として**
港湾計画を策定

- ◆ **役割分担と整備**
順序の明確化

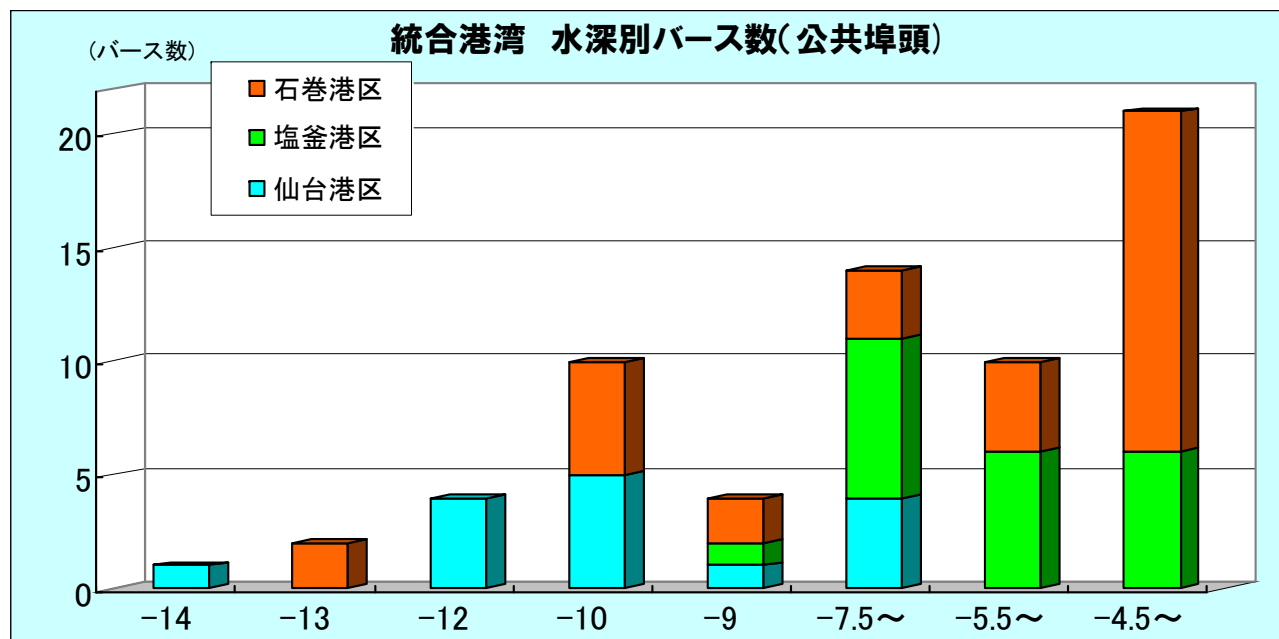
- ◆ **これまで出来なかった各港**
の整備・利用再編が可能



② 整備ストックの共有化によるコスト削減

- **新規投資が制限**される中で、港域を越えて既存ストックを活用し、要請への早期対応が可能となる。
- 利用者ニーズに即対応出来る使い勝手の良い港湾利用が可能となる。
- 効率的なアセットマネジメント計画の立案が可能となり、維持施設の絞り込みや更新期間の延伸等により、**維持補修・更新コストの削減**が可能。

仙台湾各港の既存ストック（岸壁）

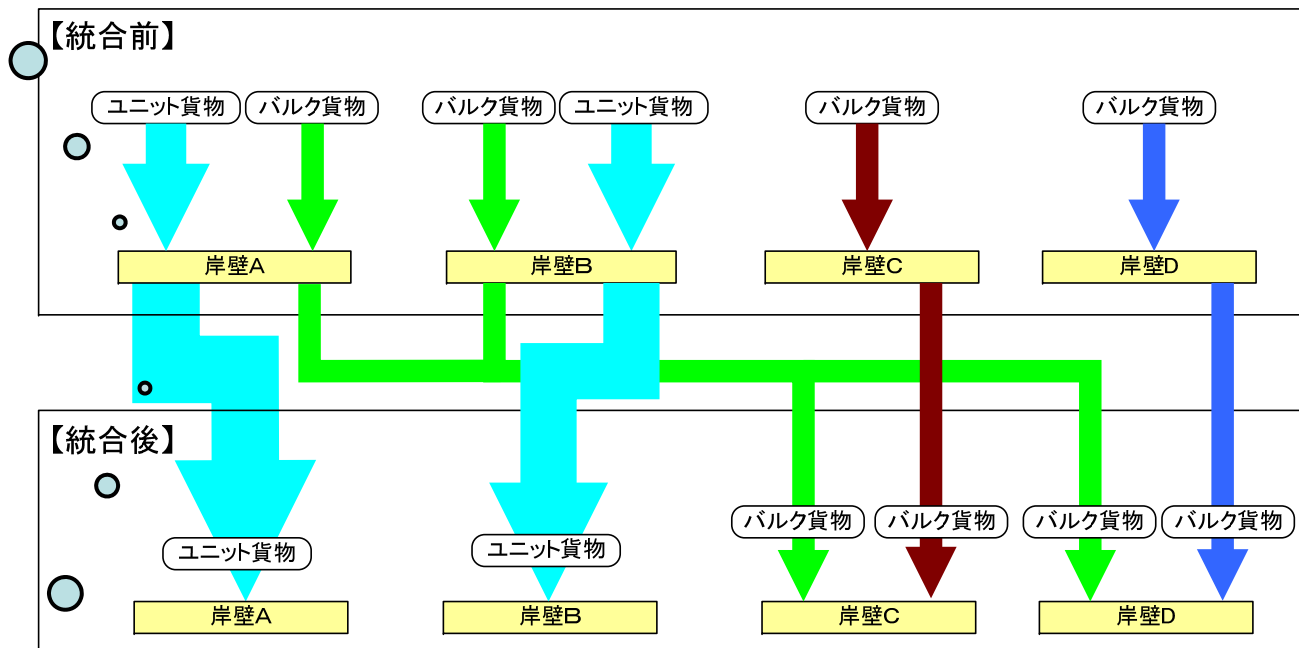


③ 利用再編によるストックの高度利用

- ユニット貨物とバルク貨物の混在の利用再編を図る。
- 利用再編により施設の高度利用を図る。

ユニット貨物とバルク貨物が混在

既存ストックを活かした利用の特化による高度利用のイメージ



- ・岸壁利用の特化
- ・利用効率の向上

(2) 戦略2：一体的ポートセールス（東北全域を対象としたポートセールス）

① 三港一体となったポートセールス

② 東北のゲートウェイ機能の充実にPRし企業誘致

東北の中核的拠点港湾の形成

陸・海・空の輸送機能が
充実している
宮城県

東北全体が商圈
(国際競争力の強化)
(産業空洞化の防止)
(新規産業の誘致)

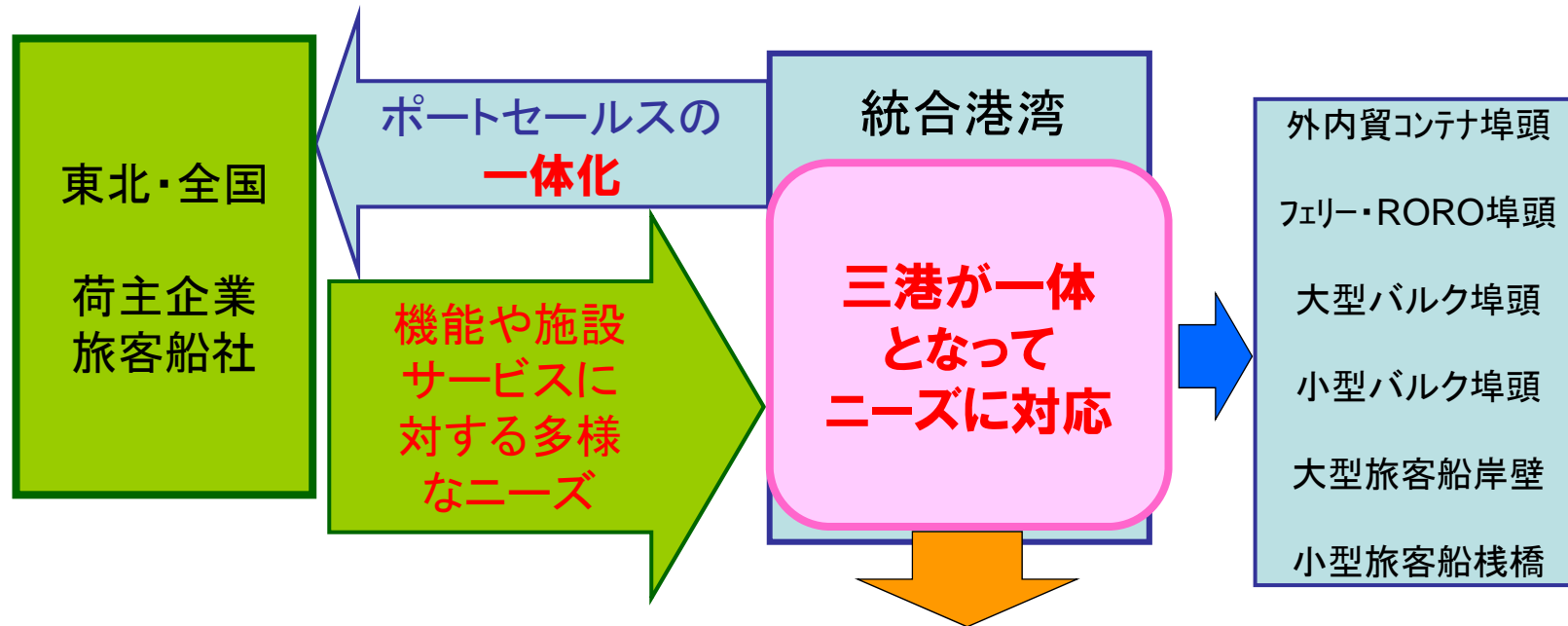


- ◆三港の保有する機能や施設、サービスを統合し、仙台湾としてポートセールスを実施
- ◆セールスコンテンツの広がりによる訴求力アップ
- ◆仙台湾としての知名度を活かしたセールス活動が可能

全国及び世界

バルク貨物
コンテナ貨物
航空貨物
ユニット貨物

統合港湾におけるポートセールス



仙台湾全体の機能を活用し、ニーズと機能のミスマッチを解消

■貨物量・旅客利用
の増加

■低迷する石巻港区
工業用地の売却促進

■物流コストの削減
(京浜港 陸上輸送⇒
海上輸送 転換を促進)

<参考>

■茨城港での統合後のポートセールスの成果

○一体的ポートセールスによりリーマンショックの影響を最小限

H 20-H21貨物増減率:-4.4%(全国:-16.3%)

H 20-H21増加品目数の割合:42.9%(全国:9.9%)

(3) 戦略3：一体港湾として民営化（民営化の促進・港湾サービス高質化）

三港一体でのスケールメリットを活かし、民間の活力、ノウハウを導入

三港を一体とした効率的な管理運営が実現

コスト削減効果

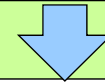
- **行政コスト削減**
県港湾事務所の統廃合
- **物流コスト削減**
民営化による効率的な管理運営

民営化の推進

- **民間活力、ノウハウの導入**
- **物流コスト削減**

行政サービスの向上

- 港湾利用に関わる各種申請・手続きと岸壁利用者調整会議の一元化



- 一体的ポートセールスと連動した三港が一体となった岸壁利用調整が可能となり、多様なニーズに迅速に対応



港湾競争力の強化

(4) 戦略4：東北の広域観光圏の玄関口（広域観光連携）

- 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。
- 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を果たす。
- 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。

広域観光圏間の連携への貢献

① 仙台湾観光基盤の拡充とネットワークの構築による海の観光の多様化と魅力向上

- 魅力あるサービスの提供
- 仙台湾全体で連携した対応
- 外国人観光客ニーズに対応した魅力ある広域観光ネットワークの形成

② 東北の主要観光資源との広域連携構築による相乗効果

- 観光客の増加、満足度の向上

③ 官民連携によるポートセールスの強化

- 戦略的ポートセールス、観光客誘致

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

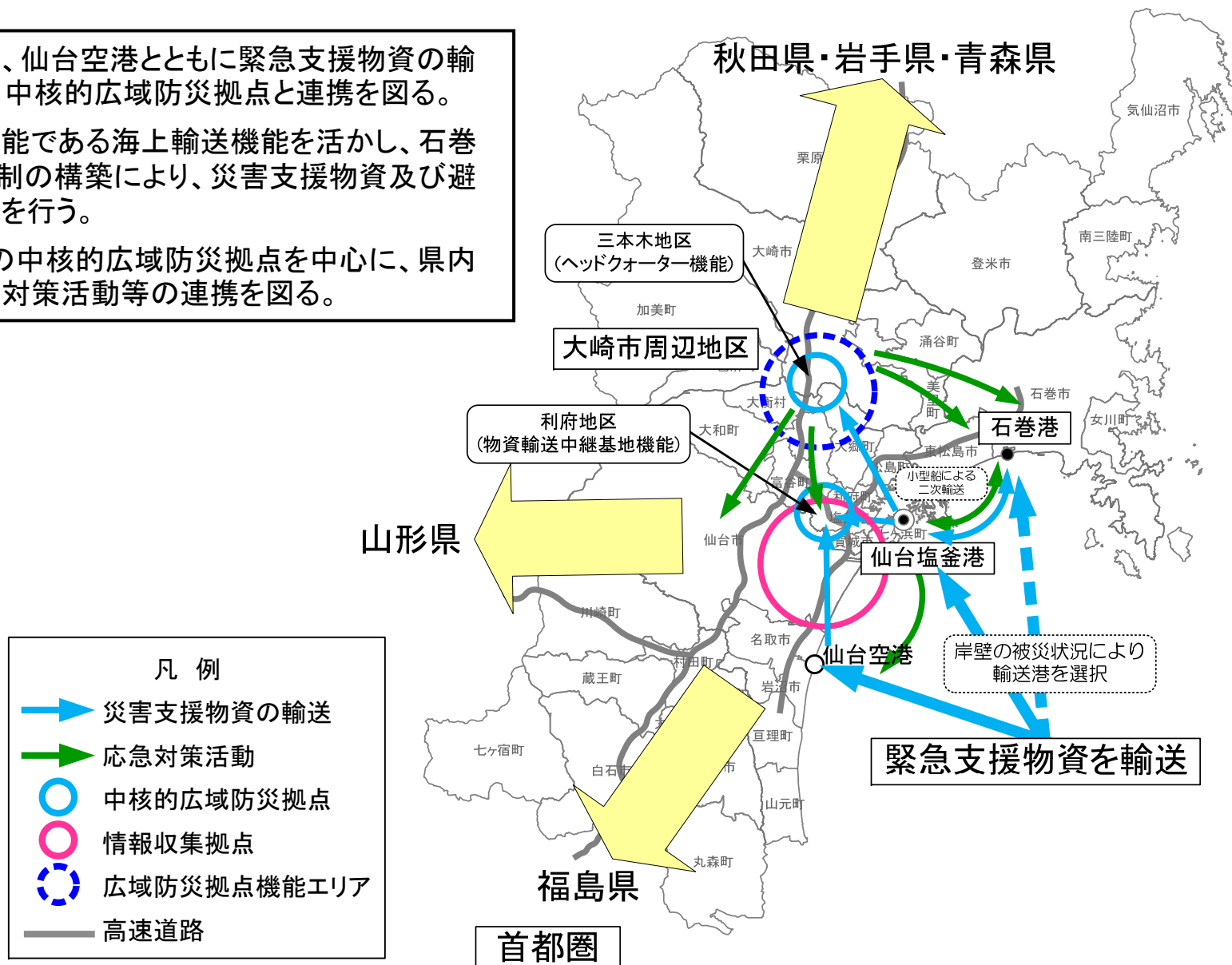
◆観光振興に係る広域連携と高速交通基盤



(5) 戦略5：広域防災拠点（大規模災害に対する支援体制の構築）

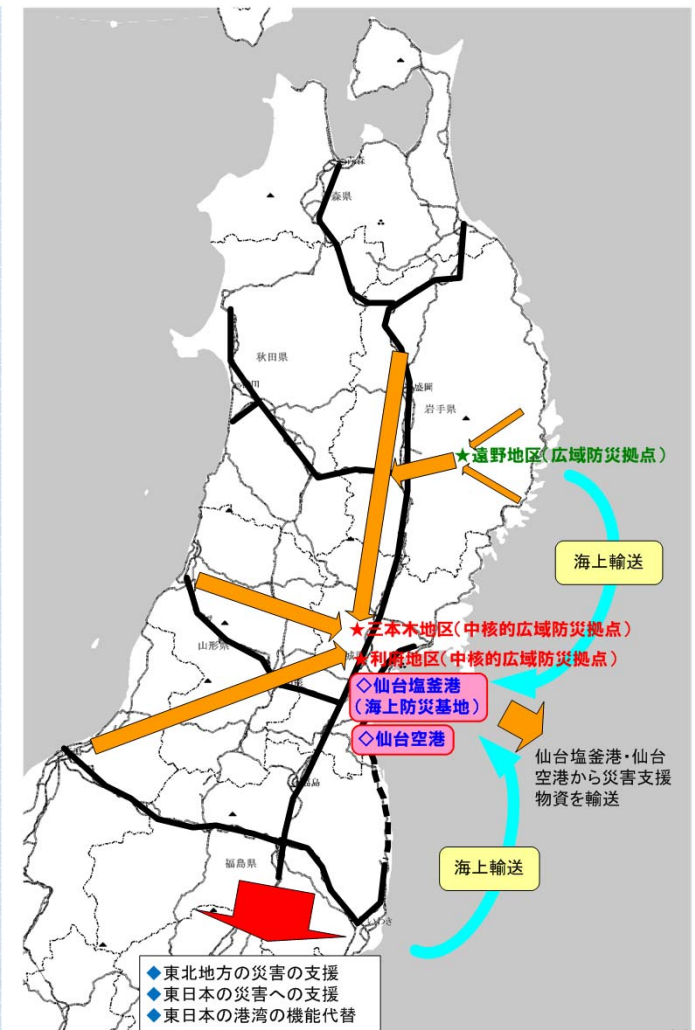
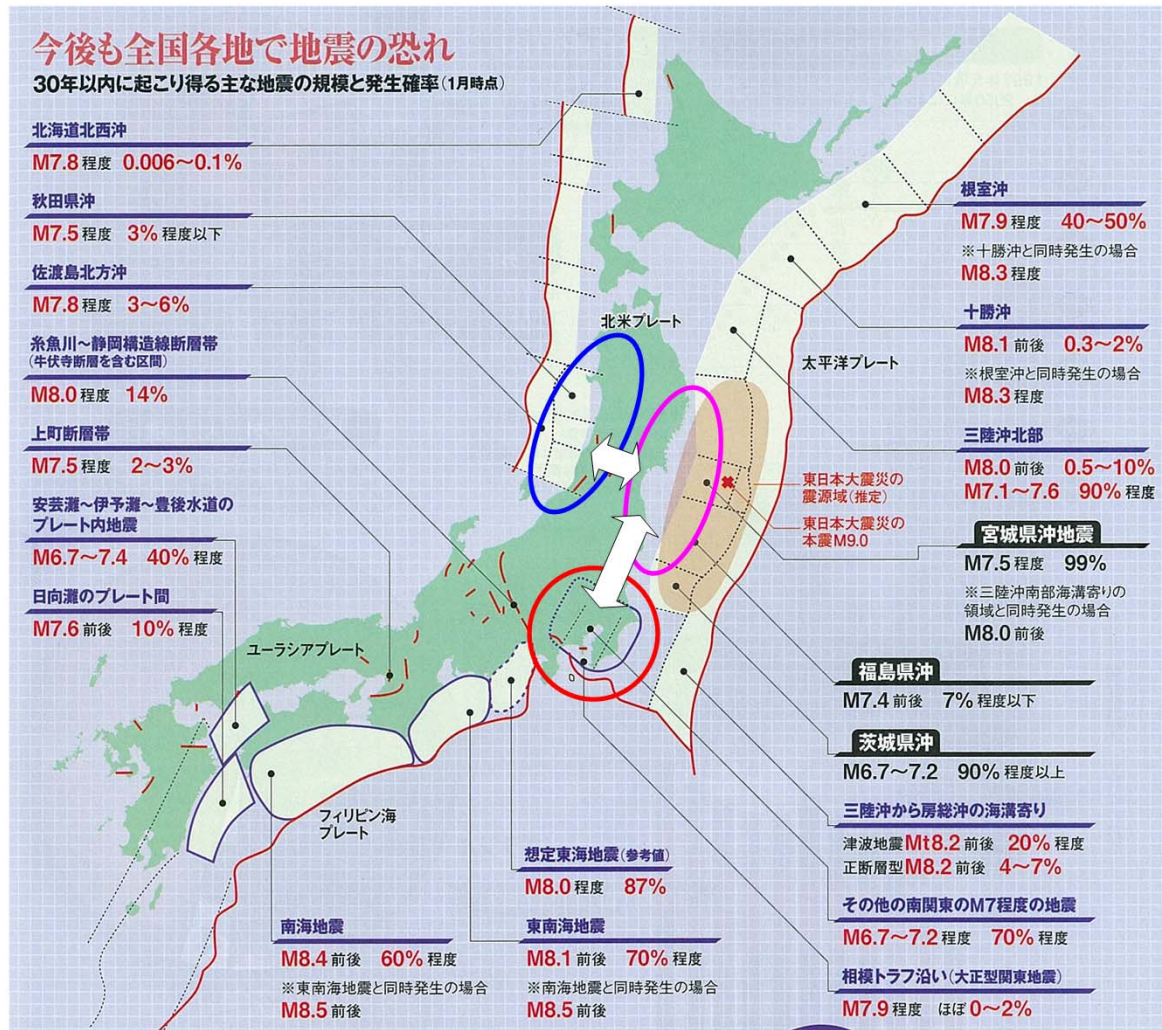
① 三港連携による広域防災体制の確立（仙台湾BCPの策定）

- 仙台塩釜港は、仙台空港とともに緊急支援物資の輸送基地として、中核的広域防災拠点と連携を図る。
- 大量輸送が可能である海上輸送機能を活かし、石巻港との連携体制の構築により、災害支援物資及び避難住民の輸送を行う。
- 三本木・利府の中核的広域防災拠点を中心に、県内市町村へ応急対策活動等の連携を図る。



② 東日本の災害時代替港としての防災対策の拡充

- 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。
- 今回の震災時においては、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。



5.3 戦略を実現するための施策の具体

戦略の柱	施策の基本方針
一体的整備・利用再編 (機能分担・集中投資)	○仙台港区において、外内貿コンテナの機能強化を図る。
	○仙台港区において、自動車関連貨物などの外内貿ユニット貨物の集約・強化を図る。
	○石巻港区において、基幹産業のバルク貨物への対応強化を図る。
	○岸壁利用の再編・高度利用を図る。 (バルク貨物とユニット貨物の混在解消、品目別の取扱岸壁の特定)
一体的ポートセールス (東北全域を対象とした ポートセールス)	○三港が一体となったポートセールスにより、多様なニーズへの対応を図る。 (仙台湾全体の機能を活用し、ニーズと機能のミスマッチを解消)
一体港湾として民営化 (民営化の促進・港湾 サービスの高質化)	○管理運営の一元化により、行政コストの削減と行政サービスの向上を実現する。 ○港湾の民営化を推進することで、港湾運営の効率化を図る。
東北の広域観光圏 の玄関口 (広域観光連携)	○広域観光圏における海の玄関口の形成に向け、各港区が連携し、大型クルーズ船の受入や観光地間の連携などの強化を進める。 ○日本三景松島の集積力を生かし、仙台湾観光の魅力向上を図り、東北の各観光地との海陸観光ネットワークによる広域観光連携を支援する。
広域防災拠点 (大規模災害に対する 支援体制構築)	○各港区の連携により、耐震強化岸壁の効果的活用や災害時の支援連携体制を強化する。 ○関東、東海等の他地域における大規模災害への支援機能を強化する。

戦略別取り組み施策

戦略	区分	仙台港区	塩釜港区	石巻港区	松島港区	
【戦略1】 一体的整備・ 利用再編	施策の 基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ○仙台港区において、外内買コンテナの機能強化を図る。 ○仙台港区において、自動車関連貨物などの外内買ユニット貨物の集約・強化を図る。 ○石巻港区において、基幹産業のバルク貨物への対応強化を図る。 ○岸壁利用再編・高度利用を図る。 (バルク貨物とユニット貨物の混在解消、品目別の取扱岸壁の特定)				
	取り組み 施策	<ul style="list-style-type: none"> ◇外内買コンテナ機能強化 <ul style="list-style-type: none"> ・外買ダイレクト機能強化(大水深コンテナ岸壁の整備) ・内航フィーダー機能の充実(国際コンテナ戦略港湾・京浜港との連携港) ・コンテナターミナルの拡張 ◇外内買ユニット貨物取扱機能の拡充・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・埠頭用地の拡張(荷捌地、野積場、上屋、倉庫等) ・バルク貨物と完成自動車等の取り扱いの分離 ・内買ユニットの利用強化 	<ul style="list-style-type: none"> ◇物流機能の集約・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・貞山埠頭の利用再編 ・地域産業のバルク貨物の利用強化 	<ul style="list-style-type: none"> ◇基幹産業の拠点機能強化 <ul style="list-style-type: none"> ・国際バルク戦略港湾(釧路港、鹿島港)のセカンドポートとしての対応 ・防波堤整備の促進による静穏度の確保 ・製紙・紙パルプ、木材・合板、鉄鋼、造船等からのニーズへの対応 		

戦略	区分	仙台港区	塩釜港区	石巻港区	松島港区	
【戦略2】 一体的 ポートセールス	施策の 基本方針	○三港が一体となったポートセールスにより、多様なニーズへの対応を図る。				
	取り組み 施策	<ul style="list-style-type: none"> ○統合港としてのポートセールス体制の構築 ○統合港としてのポートセールス活動計画の立案 				

戦略	区分	仙台港区	塩釜港区	石巻港区	松島港区	
【戦略3】 一体港湾 として 民営化	施策の 基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ○管理運営の一元化により、行政コストの削減と行政サービスの向上を実現する。 ○港湾の民営化を推進することで、港湾運営の効率化を図る。 				
	取り組み 施策	<ul style="list-style-type: none"> ◇行政コスト:事務所等の統合、管理・運営業務の一元化等 ◇行政サービス:各種申請・届出等の一元化等 ◇ポートセールス:戦略的な貨物・企業誘致等 ◇管理運営における民営化:港湾運営会社設立による管理・運営の効率化 				

戦略	区分	仙台港区	塩釜港区	石巻港区	松島港区
【戦略4】 東北の広域 観光圏の 玄関口	施策の 基本方針	○伊達な広域観光圏における海の玄関口の形成に向け、各港区が連携し、大型クルーズ船の受入や観光地間の連携などの強化を進める。 ○日本三景松島の集積力を活かし仙台湾観光の魅力向上を図り、東北の各観光地との海陸観光ネットワークによる広域観光連携を支援する。			
	取り組み 施策		◇観光・交流機能の強化 -みなとまち塩釜の再生- ・にぎわい施設の集積促進 ・中型クルーズ船の誘致 ・港奥部開発の見直し(ベネチア計画の推進)	◇広域観光連携の中継基地 ・既存大型貨物岸壁の確保によるクルーズ船の誘致 ・南三陸観光や金華山観光への海上中継機能の確保	◇仙台湾海上観光ネットワークの拠点 ◇日本三景松島のブランド力利用強化 ◇レクリエーション機能の充実 ・東北地方の代表的観光資源との海陸ネットワーク化 ・コンテンツ開発と情報発信力の強化 ・クルーズ船との連携
		◇仙台湾観光ポートセールス体制の確立と広域ネットワーク化			

戦略	区分	仙台港区	塩釜港区	石巻港区	松島港区
【戦略5】 広域防災 拠点	施策の 基本方針	○各港区の連携により、耐震強化岸壁の効果的活用や災害時の支援連携体制を強化する。 ○関東、東海等の他地域における大規模災害への支援機能を強化する。			
	取り組み 施策	○耐震強化岸壁の効果的活用による大規模災害時の支援体制の構築			