

申請事案一覧表

港湾局総務課
H24.10.2

説明聴取事案とされたい事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者	申請内容	備考
港湾区域の変更同意	H24.8.7 H24.8.8	宮城県	仙台塩釜港港湾区域の 変更	

目 次

・ 審議資料	3
・ 仙台塩釜港港湾区域変更図	14
(参考資料)	
・ 港湾区域の変更について	15
・ 仙台塩釜港港湾区域変更手続概要	16

審 議 資 料

1. 港 名 仙台塩釜港
2. 港湾管理者 宮城県
3. 港 格 国際拠点港湾

4. 申請の内容

- (1) 宮城県が港湾管理者である仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港を統合するに際して、仙台塩釜港の港湾区域を拡張し、その範囲は既定の石巻港、松島港と同じ範囲となるよう変更を行う。既定の石巻港及び松島港の港湾区域は港湾区域変更の同意を受けた日をもって廃止することとする。

- (2) 現港湾区域（平成13年3月23日宮城県告示第303号）

腕崎（北緯38度20分54秒、東経141度4分9秒）から寒風沢島天測点（北緯38度19分33秒、東経141度7分33秒）を経て唐戸島三角点（36メートル）まで引いた線、唐戸島南端から花淵崎（北緯38度17分52秒、東経141度5分36秒）まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに御殿崎（北緯38度16分29秒、東経141度3分23秒）から97度6, 620メートルまで引いた線、同点から209度3, 480メートルまで引いた線、同点から仙台市宮城野区蒲生字町五番地先の点（北緯38度15分、東経141度0分10秒）まで引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに蒲生北閘門以北の貞山運河水面

ただし、漁港漁場整備法の規定により指定された塩釜港漁港区域のうち、次の点を結んだ線により囲まれた水域を除く。

基 点 地蔵島灯台（北緯38度19分11.01秒、東経141度4分28.04秒）

イの点 基点から301度30分方向へ距離3,521メートルの点

ロの点 イの点から60度30分方向へ距離286メートルの点

ハの点 ロの点から355度方向へ距離80メートルの点

ニの点 ハの点から54度方向へ距離425メートルの点

ホの点 ニの点から115度方向へ距離1,300メートルの点

への点 ホの点から152度30分方向へ距離1,780メートルの点

トの点 への点から263度30分方向へ距離2,045メートルの点

チの点 トの点から273度方向へ距離744メートルの点

リの点 チの点から359度30分方向へ距離14メートルの点

- (3) 変更予定港湾区域

仙台港区

御殿崎（北緯38度16分40秒、東経141度3分11秒）から97度6, 620メートルまで引いた線、同点から209度3, 480メートルまで引いた線、同点から277度方向へ引いた線及び陸岸により囲まれた海面

ただし、漁港漁場整備法の規定により指定された松ヶ浜漁港の区域を除く。

塩釜港区

腕崎（北緯38度21分5秒、東経141度3分57秒）から117度5,600メートルの地点まで引いた線、同地点から109度に引いた線、唐戸島南端から254度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに蒲生北閘門以北の貞山運河水面
ただし、漁港漁場整備法の規定により指定された桂島漁港、野々島漁港、浜田漁港及び須賀漁港の区域並びに塩釜港漁港区域のうち、地藏島灯台（北緯38度19分21.67秒、東経141度4分15.76秒）から301度30分3,521メートルの地点から60度30分286メートルの地点まで引いた線、同地点から355度80メートルの地点まで引いた線、同地点から54度425メートルの地点まで引いた線、同地点から115度1,300メートルの地点まで引いた線、同地点から152度30分1,780メートルの地点まで引いた線、同地点から263度30分2,045メートルの地点まで引いた線、同地点から273度744メートルの地点まで引いた線、同地点から359度30分に引いた線及び陸岸に囲まれた海面を除く。

石巻港区

下台三角点（1.9メートル）（北緯38度24分44秒、東経141度14分15秒）から161度3,900メートルの地点まで引いた線、同地点から83度5,800メートルの地点まで引いた線、同地点から0度1,480メートルの地点まで引いた線、同地点から265度360メートルの地点まで引いた線、同地点から5度1,405メートルの地点まで引いた線、同地点から349度30分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに東内海橋及び西内海橋下流の旧北上川河川水面、北北上運河左岸及び南北上運河右岸と定川右岸及び左岸との各交差点を結んだ線から下流の定川河川水面及び釜入江水面

松島港区

高城川右岸川口突端（北緯38度22分24秒、東経141度4分18秒）から127度590メートルの地点まで引いた線、同地点から168度2,500メートルの地点まで引いた線、同地点から235度360メートルの地点まで引いた線、同地点から296度に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

(注)変更予定区域について、形状自体は現港湾区域（仙台塩釜港）及び廃止を予定している港湾（石巻港及び松島港）の港湾区域と同一であるが、座標点の表示を世界測地系としたことや、港則法に基づく港の区域の指定方式に準拠することとしたため、表現が異なっているものである。

(4) 廃止予定港湾区域

石巻港（当初 昭和29年5月21日宮城県告示第331号）

（最終改正 昭和59年3月16日宮城県告示第269号）

下台三角点（1.9メートル）（北緯38度24分32秒、東経141度14分27秒）から161度3,900メートルの地点まで引いた線、同地点から83度5,800メートルの地点まで引いた線、同地点から0度1,480メートルの地点まで引いた線、同地点から265度360メートルの地点まで引いた線、同地点から5度

1, 405メートルの地点まで引いた線、同地点から349度30分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面並びに東内海橋及び西内海橋下流の旧北上川河川水面、北上運河南岸と定川右岸及び左岸との各交差点を結んだ線から下流の定川河川水面及び釜入江水面

松島港（当初 昭和29年5月21日宮城県告示第330号）
（最終改正 昭和55年5月13日宮城県告示第497号）

高城川右岸川口突端、翁島東端、同島東端から牡丹幹島東端の方向へ2, 500メートルの地点、腕崎（北緯38度20分54秒、東経141度4分9秒）から寒風沢島天測点（北緯38度19分33秒、東経141度7分33秒）の方向へ1, 300メートルの地点及び腕崎を順次に結んだ線並びに陸岸により囲まれた海面

（5）変更区域図

別添「仙台塩釜港港湾区域変更図」参照

5. 位置 宮城県中央部の仙台湾に位置し、石巻港から約25キロ南に存し、松島港の南に接する。

6. 沿革

【仙台塩釜港】

仙台塩釜港は、仙台湾の中央部に位置しており、塩釜港区と仙台港区からなる宮城県が管理する国際拠点港湾である。

本港は、東北地方の政治、経済、文化の中心である仙台都市圏（仙台市、塩竈市、多賀城市、名取市等）を背後に擁し、塩釜港区は昭和9年1月に関税法上の開港指定を、昭和26年1月に塩釜港（現在の仙台塩釜港塩釜港区）として重要港湾の指定を、翌年の昭和27年9月に港湾区域の認可を受け宮城県が港湾管理者となったものである。

その後、昭和30年代後半から、本港背後圏における経済、産業活動の促進に伴い、貨物輸送需要の増加が顕著なものとなり、塩釜港のみではこれらの需要を満たすことが出来ない状況となったことから、昭和42年1月に港湾区域変更の認可を受け、現在の仙台港区を編入して所要の港湾施設の整備を進めてきたところである。

仙台港区においては、昭和46年7月に関税法上の開港指定を受け、さらに平成13年4月には仙台塩釜港として東北地方で初めて特定重要港湾に指定された。（平成23年4月の港湾法改正に伴い、現在は「国際拠点港湾」となっている。）また、塩釜港区は地域の海上物流拠点として、仙台港区は北米航路や中国・韓国航路等のコンテナ船が寄港する東北地方を代表する国際貿易港であるとともに、首都圏をはじめ、北海道や中京などの主要地を結ぶ国内貨物の輸送拠点港としての役割を果たすなど、仙台都市圏のみならず、東北地方の生活と産業を支える重要な役割を担っているところである。

【石巻港】

石巻港は、仙台湾の北東部、宮城県中央部の北上川河口付近に位置している宮城県が管理する重要港湾である。

本港は、宮城県下第2位の人口である石巻市を背後に擁し、古くは江戸時代から米

穀の積み出し港として繁栄を続け、明治時代後期から昭和20年代前半に至るまで、河口埋没対策事業や港湾施設整備を図ってきたところである。

戦後においては、昭和29年4月に港湾区域の認可を受け宮城県が港湾管理者となり、折からの国内経済の発展や、昭和28年2月に国土総合開発法に基づく北上特定地域総合開発計画の策定により、背後圏における産業集積が促進されたことと相俟って貨物輸送需要が増大したことから、これに対応するために種々の整備を進めてきたところであるが、河口に位置する港であることから大規模な施設拡張の余地が無く、北上川からの流入土砂による河口の埋没も懸念されることから、飛躍的な発展は望めない状況にあった。

このため、昭和36年2月に、北上川河口西方約3キロメートルの位置にある釜地区に、北上特定地域総合開発計画の一環として工業港の建設に着手し、昭和42年8月に完成に至った。この間、昭和39年4月に重要港湾に指定されると共に、本港背後圏が新産業都市（仙台湾地区）に指定され、さらに昭和42年6月には関税法に基づく開港指定を受けるなど、背後圏の開発や流通拠点としての役割の高まりと相俟って、昭和42年の第1船入港以来取扱貨物量も順調に増加し、昭和56年3月にはさらに増大する貨物輸送需要に対応するため港湾計画を改訂し、雲雀野地区への外港展開を図ることを位置づけたところである。

現在は、本港の背後地において、約12万トンの収容能力を有する飼料工場が立地しており、東北南部の飼料供給基地となっていることに加え、石巻港は国際バルク戦略港湾（穀物）である釧路港及び鹿島港の連携港としてパナマックス船及びポストパナマックス船のセカンドポートとしての役割を担うことが期待されている。

また、石巻港に立地する製紙工場は紙生産量で全国第4位、パルプ生産量で全国第6位（平成21年実績）となっており、紙・パルプ産業の原材料及び燃料の輸入拠点となっている。

さらに、石巻港の原木輸入量は全国第8位、全国シェアの約3%を占めているとともに、合板の生産量は全国第1位（いずれも平成21年実績）となっているなど、県北地域の中核拠点として、主に紙・パルプ関連、飼肥料関連、木材・合板関連企業を中心とする産業の輸入基地、生産基地として産業活動を支える工業港としての役割を果たしてきたところである。

【松島港】

松島港は、仙台湾の中央部、松島町に位置しており、宮城県が管理する地方港湾である。

本港は、古くは背後地からの米穀をはじめとした物資の移出拠点として利用され、明治20年に東北本線が開通すると、豊富な観光資源を背景とした観光港としての利用が進んで来たところである。

昭和29年4月には港湾区域の認可を受け宮城県が港湾管理者となり、以降本格的な観光港整備を開始し、ヨットハーバーや小型観光船用浮棧橋等の整備を進めてきた。

平成23年6月には、観光庁から東北における外客受入の地方拠点として「仙台・松島」が選定されるなど、本港背後地は東北有数の観光地として確固たる地位を占めており、その中で本港は、観光港として日本三景松島の海の玄関口としての役割を果たしてきている。

7. 概要

【仙台塩釜港仙台港区の概要】

仙台港区の取扱貨物量は、昭和46年7月の供用開始以来、年々増加の一途を辿っており、近年では、平成19年に過去最高の3,890万トン記録するなど、3,000万トンから3,500万トン前後で推移しており、平成22年実績で3,332万トン（うち輸出188万トン、輸入804万トン、移出1,082万トン、移入1,258万トン）となっている。

取扱貨物の内訳としては、フェリー貨物、完成自動車、原油、石油類、鉄鋼・鋼材、紙・パルプ、石炭が主なものであり、これら7品目で全体の約8割を占めるなど、多種多様な貨物を取り扱う総合的な機能を有している。

特に、中野地区で取り扱っている完成自動車については、近年の本港背後圏における自動車関連産業の立地の促進に伴い増加傾向にあり、平成19年の958万3千トンピークとして、近年では700万トン前後で推移しており、平成22年実績では、686万トン（うち移出316万トン、移出370万トン）となっている。今後においても、トヨタ自動車向け完成自動車メーカーのセントラル自動車が平成23年1月に宮城県大衡村で生産を開始し、東北を中部、九州に次ぐ国内第三の生産拠点とする動きがあること等を背景として、完成自動車取扱量のさらなる増加が見込まれている。

また、向洋地区においては、平成2年6月よりコンテナ貨物の取り扱いを開始し、平成7年4月には本格的なコンテナ船用岸壁（水深12m、延長270m）及びガントリークレーンの供用、さらに平成8年4月には同岸壁背後のコンテナターミナルが供用を開始した。

コンテナ定期航路の就航状況としては、平成9年には国際海上コンテナ輸送の基幹航路である北米西岸／東南アジアコンテナ定期航路が開設され、平成22年末現在では、北米西岸／東南アジアコンテナ定期航路（ロサンゼルス、高雄、シンガポール等）が週1便、東南アジアコンテナ定期航路（基隆、上海、釜山等）が週1便、中国／韓国コンテナ定期航路（上海、釜山等）が週3便と定期航路数が増加したほか、東京港、川崎港、横浜港への国内フィーダーコンテナ航路が週14便開設されている。

コンテナ取扱量もコンテナ定期航路の就航増加に合わせて順調に増加しており、平成12年には8万TEUであったものが、平成22年実績では過去最高の21万6千TEU（うち輸出6万TEU、輸入5万7千TEU、移出4万9千TEU、移入5万TEU）を記録するに至り、過去10年の間に2.7倍の伸びを示している。なお、東北の港湾の内、北米西岸へのダイレクトのウィークリー航路が設定されているのは本港のみであることなど、海上コンテナ輸送にかかる利便性が高い港湾として利用されており、東北の港湾における仙台港区のコンテナ貨物取扱量のシェアは62.9%となっている。

また、仙台港区における主な現有施設は、主にRORO船が係留される岸壁（-10.0m）L=185m5バースや、コンテナ船が係留される岸壁（-12.0m）L=270m及び岸壁（-14.0m）L=330m各1バース等の係留施設（岸壁22バース）のほか、荷捌地（約8万㎡）、野積場（約50万㎡）、ガントリークレーン（4基）等である。

【仙台塩釜港塩釜港区の概要】

塩釜港区の取扱貨物量は、昭和48年に過去最高の727万トン記録して以降、石油関連企業の撤退等により企業専用貨物が減少したことや、航路の幅が困難といった地理的制約により大型船舶（1万トンクラスの船長160メートル以上の貨物船）の入港が困難なこと、埠頭用地が狭隘なことから公共バルク貨物が仙台北港区へシフトしていることにより漸減傾向にあり、近年では約200万トン前後で推移しており、平成22年実績で209万トン（うち輸出9万トン、輸入10万トン、移出6万トン、移入184万トン）となっている。

取扱貨物の内訳としては、石油類が多くを占める他、セメント、金属くずが主なものであり、これら3品目で全体の約9割を占めている。

その他、重量ベースでは少ないものの、塩釜港区背後の塩竈市における基幹産業である水産加工業者が、練り製品の原材料（冷凍水産品）の5割を塩釜港区において荷揚げしている。また、8航路ある松島湾内の定期観光船のうち、7航路が塩釜港区を起点としているなど、地域の基幹産業である観光や水産加工業の輸送拠点としての機能を有している。

また、塩釜港区における主な現有施設は、岸壁（-7.5m）L=160m1バース、岸壁（-8.0m）L=149m1バースをはじめとする係留施設（岸壁9バース、栈橋15）のほか、上屋（5棟、床面積約7,500㎡）、荷さばき地（約2万㎡）、野積場（約5万㎡）等である。

【石巻港の概要】

本港の取扱貨物量は、平成元年に過去最高の570万トン記録して以降、工業港という特徴を有していることもあり、背後企業の生産活動が直接本港の取扱貨物量の増減に影響するため、景気の低迷に合わせて漸減傾向にあり、平成22年実績で404万トン（うち輸出9万トン、輸入264万トン、移出21万トン、移入110万トン）となっている。

取扱貨物の内訳としては、木材チップ、米穀類、石炭、動植物性製造飼肥料、原木、石灰石が主なものであり、これら6品目で全体の約8割を占めている。

石巻港の主な現有施設は、4万トンクラスの貨物船が係留できる岸壁（-13.0m）L=260m2バース等の係留施設（岸壁26バース、栈橋5基）のほか、上屋（4棟、床面積約7,900㎡）、荷さばき地（約14万㎡）、野積場（約12万㎡）、貯木場（約11万㎡）等である。

【松島港の概要】

松島を訪れる観光客は昭和62年の年間546万人をピークとして徐々に減少し、ここ5年間は年間約350万人前後で推移しており、平成22年実績で357万人である。

松島港を離発着する定期観光船の便数は1日あたり31便から39便運航されており、松島を訪れる観光客のうち、松島港離発着の観光船を利用する観光客は平成22年実績で乗込人員及び上陸人員合わせて126万人と、約35%の観光客が本港を利用している。

松島港の主な現有施設は、栈橋（-2.0m）L=223m、浮栈橋（-3.0m）L=80m、船揚場（-1.0m）L=102m等である。

8. 申請理由

仙台塩釜港、石巻港、松島港を取り巻く環境として、背後圏における三陸縦貫自動車道等の高規格道路交通網が整備され、相互の連絡機能が強化されたことを背景として、地域住民の生活圏や産業活動が多様化・広域化している。各港は個別の港湾ではあるが、港湾管理者としては、これら3港の地理的・経済的一体性の高まりを踏まえ、宮城県全体としての産業競争力の強化や地域経済の発展に資するよう、各港湾の特色を活かし、それぞれの地元自治体や経済団体、利用者等（以下「地元自治体等」という。）の意見を踏まえつつ、広域的な視点から、宮城県の港湾全体として効果的、効率的な管理運営及び港湾整備に努めてきたところである。

港湾管理者としては、このような取り組みを更に発展させていくためには、これら3港を経済的に一体の港湾として管理運営すべきと判断したことから、仙台塩釜港の港湾区域を拡張し、その範囲は既定の石巻港及び松島港の港湾区域と同じ範囲となるよう変更することを目指して、平成22年11月には、3港一体化に向けて地元自治体や地元経済界、港湾利用者から構成される宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会を設立し、協議を進めてきたところである。その後、平成23年3月の東日本大震災により本県の港湾も甚大な被害を受けたことを契機に、より早期に復旧・復興を図り、地域の産業競争力を確保するための物流基盤の強化を図るための施策について、港湾管理者と地元自治体等が一体となって取り組む機運が一気に高まりを見せた結果、平成23年11月には同委員会において、3港統合の方向性を定めた「統合港湾の将来ビジョン」についてとりまとめがなされた。平成24年1月には、前述の「統合港湾の将来ビジョン」に基づき、統合港湾としての長期構想を検討するため、宮城県統合港湾長期構想委員会を開催し、同年3月には同委員会において統合について了承を得て、統合港湾として東北を牽引する中核的国際拠点港湾の実現を目指すこととした。また、本内容について、宮城県地方港湾審議会においても、了承された。

よって、今般、石巻港及び松島港の港湾区域を仙台塩釜港の港湾区域に編入し、これら3港を一体とするため、港湾区域の変更に係る同意協議を行うこととしたものである。

なお、港湾区域変更後においては、物流基盤の強化を図るため、地元自治体も参画した一体的な管理運営体制を構築するため、関係自治体の合意を得た上で、平成30年度を目標として仙台市や石巻市、塩竈市等から構成される一部事務組合の設立を目指すとともに、民の視点を入れた港湾運営体制を構築するために、各港区の利用状況を踏まえると共に、港湾利用者等の了解を得た上で、平成27年度を目標として港湾運営会社の設立を目指すこととしている。

また、港湾区域変更後の港湾計画の策定については、仙台港区を東北のコンテナ及びユニット貨物の拠点、塩釜港区を小型バルク船による水産品等のバルク貨物の拠点、石巻港区を大型バルク貨物船による木材チップ等のバルク貨物の拠点、松島港区を東北地方を代表する観光の拠点とする方針のもと、3港が有している既存港湾施設のストックを有効活用し、適切な役割分担を行うことで、効率的な利用と重点的な港湾整備を目指した改訂案を検討しているところである。現在のところ、宮城県地方港湾審議会及び宮城県統合港湾長期構想委員会において概要を示し了承を得ているところである。

9. 港湾区域の同意基準との関係（港湾法第4条第6項）

- (1) 仙台塩釜港を経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域であると認められる。
- (2) 変更後の港湾区域を地先水面とする地方公共団体である仙台市長、塩竈市長、多賀城市長、七ヶ浜町長、利府町長、松島町長、石巻市長、東松島市長より、港湾区域を変

更することにつき異議無い旨の回答を得ている。

- (3) 変更後の港湾区域のうち、石巻港区においては、現港湾区域においても港則法に基づき定められた石巻港の港の区域（以下「港域」という。）を越えており、港湾区域の変更後においても引き続き港域を超えることとなるが、石巻港長より、港湾区域を変更することにつき異議ない旨の回答を得ている。
- (4) 変更予定港湾区域のうち、石巻港区には、宮城県管理の特定第3種漁港石巻漁港の一部が含まれているが、漁港管理者である宮城県より、港湾区域を変更することにつき異議ない旨の回答を得ている。

10. 河川管理者、海岸管理者との関係

(1) 河川法第3条1項に規定する河川の河川区域との関係

現港湾区域のうち塩釜港区には二級河川旧砂押川の河川区域の一部が、変更予定港湾区域（現石巻港）には一級河川旧北上川、二級河川定川水面の河川区域の一部が重複することから、河川管理者である国土交通省東北地方整備局長及び宮城県知事に協議したところ、支障ない旨の回答を得ている。

(2) 海岸法第3条の規定により指定されている海岸保全区域との関係

現港湾区域及び変更予定港湾区域（現石巻港及び現松島港）には、宮城県管理の海岸保全区域（国土交通省港湾局所管）が存していることから、海岸管理者である宮城県知事に協議したところ、支障ない旨の回答を得ている。

11. その他主な港湾関係者との関係

(1) 漁業関係者

現港湾区域及び変更予定港湾区域（現松島港）には、宮城県漁業協同組合及び塩竈市漁業協同組合が漁業法に基づく免許を受けた共同漁業権が存するため、同組合と協議を行ったところ、異議ない旨の回答を得ている。

(2) 港湾運送事業者

現港湾区域及び変更予定港湾区域（現石巻港）には、港湾運送事業法に基づく許可を受けた港湾運送事業者が存するため、関係事業者と協議を行ったところ、異議ない旨の回答を得ている。

12. 結論

現行の港湾区域を申請のとおり変更することは、同意基準に合致しており、適当なものと認められるので、申請のとおり同意することとしたい。

【別添】

仙台塩釜港港湾区域変更図

【変更前】



【変更後】

