

仙台塩釜港港湾区域の変更 (石巻港・松島港との一体化)

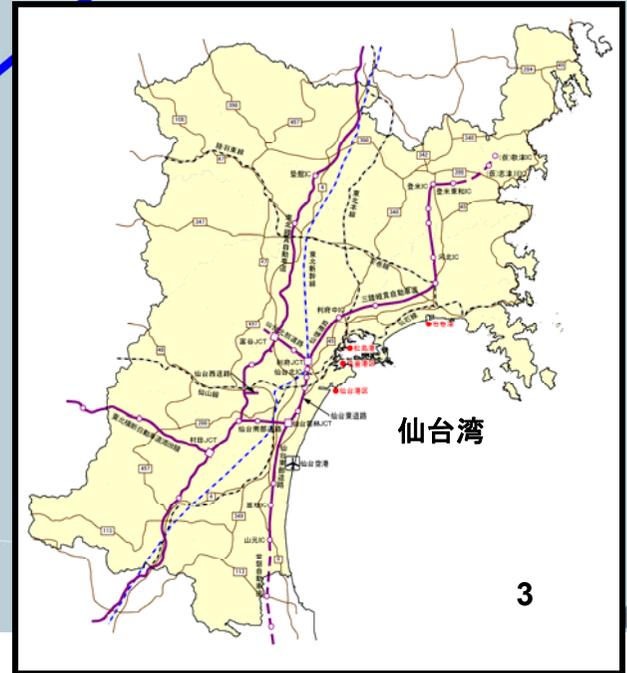
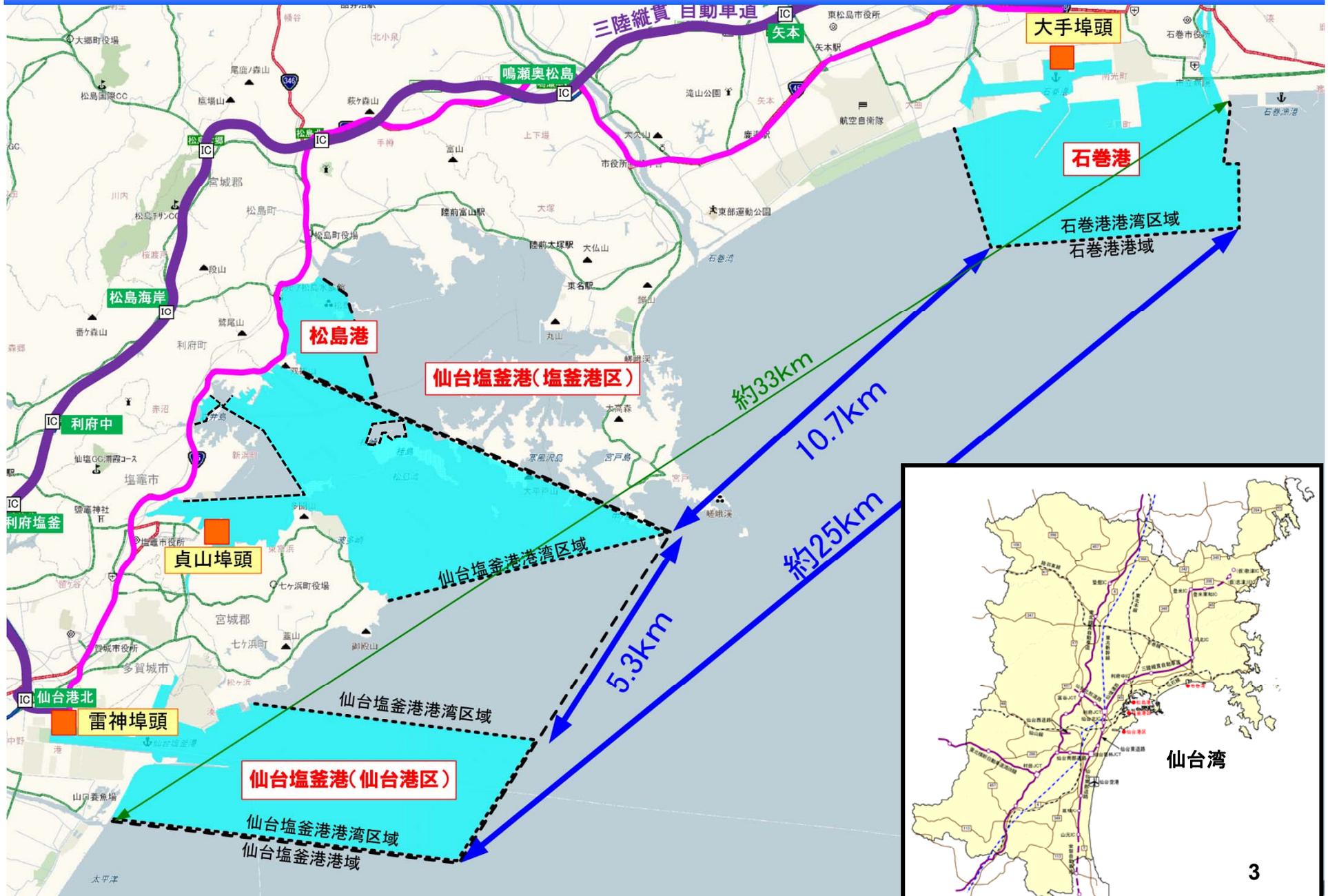
【目次】

- 1. 各港の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P2
- 2. 港湾区域の変更について・・・・・・・・・・・・ P27
- 3. 港湾区域変更の背景について・・・・・・・・ P32

平成24年10月

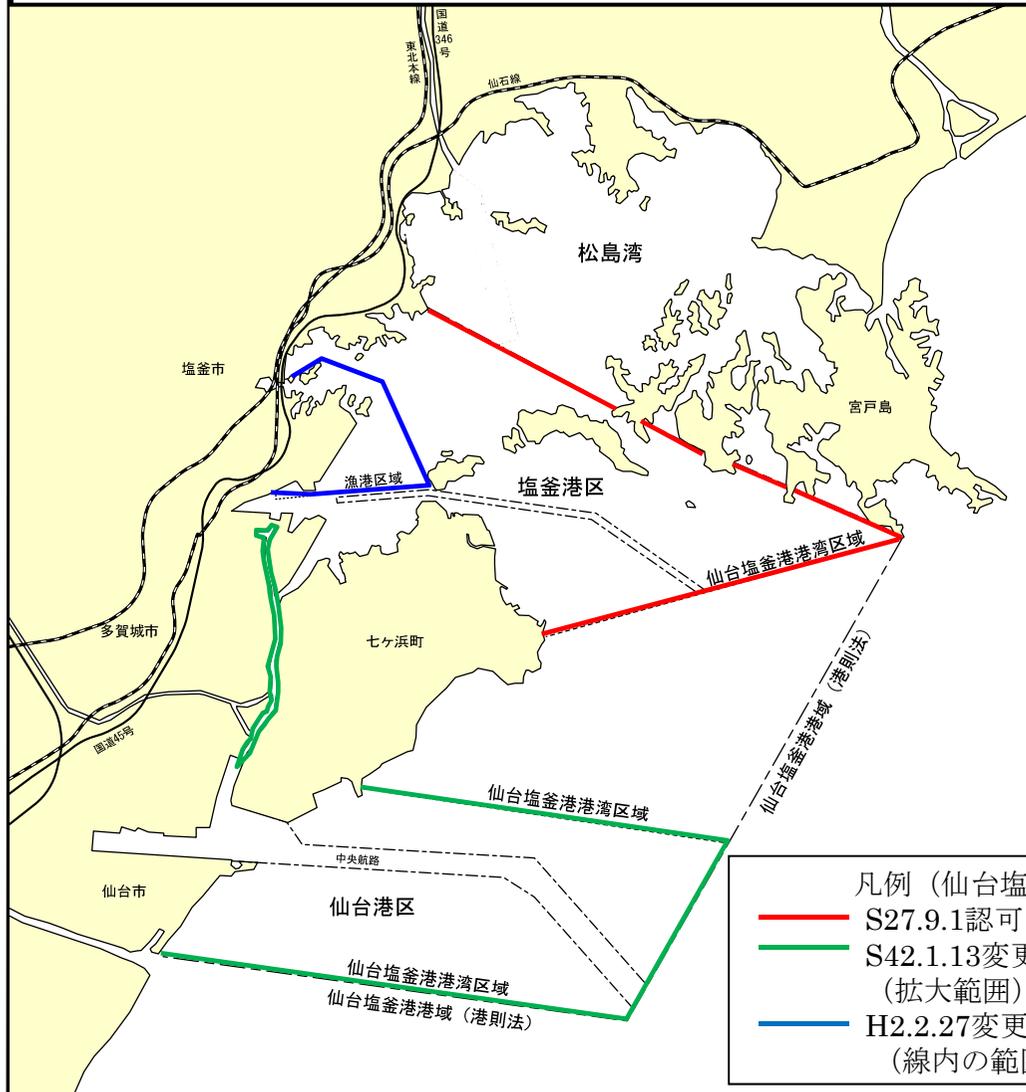
1. 各港の概要

◆ 仙台塩釜港・石巻港・松島港の位置



◆ 仙台塩釜港（国際拠点港湾）の沿革

- 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る。
- 昭和42年1月に、現在の仙台港区を編入するため、港湾区域拡大の変更認可を受ける。
- 平成2年2月に、漁港区域との重複解消のため、港湾区域縮小の変更認可を受け、現在の港湾区域となった。



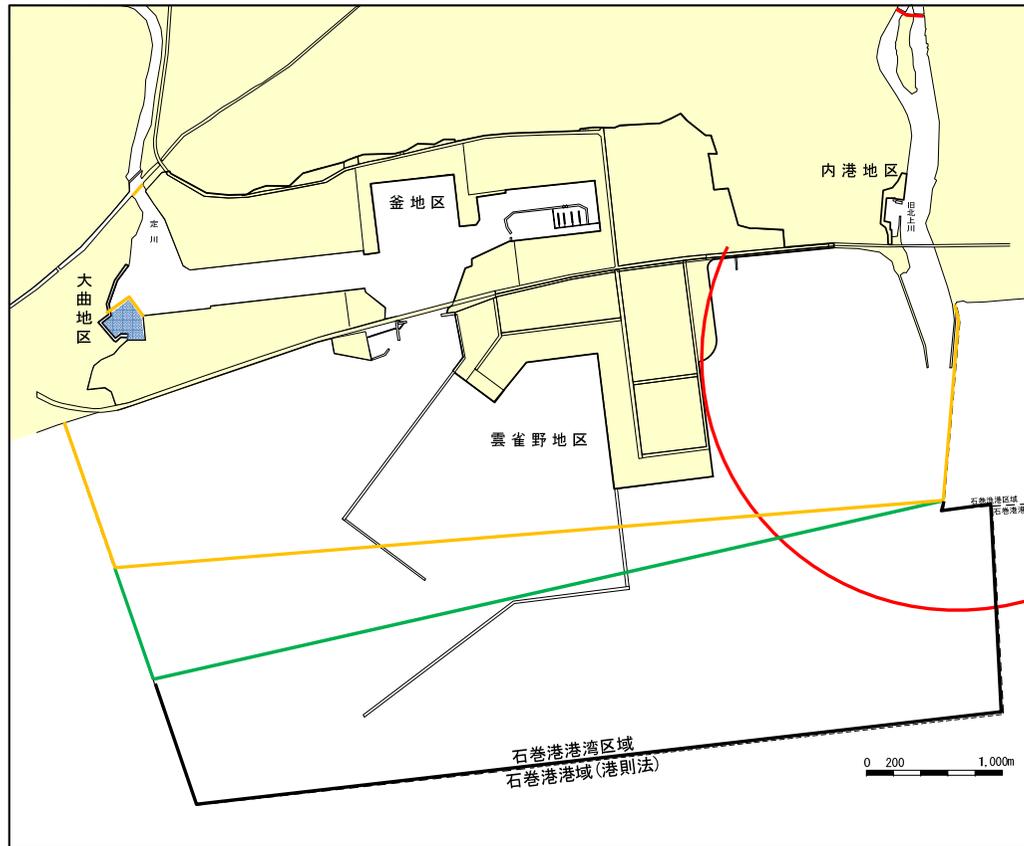
凡例（仙台塩釜港）

- S27.9.1認可
- S42.1.13変更認可（拡大範囲）
- H2.2.27変更認可（線内の範囲を除外）

年月日	事項	備考（根拠法）
昭和23年7月16日	港域の指定	港則法
昭和26年1月19日	重要港湾の指定	港湾法
昭和27年9月1日	港湾区域の認可を受け、宮城県が港湾管理者となる。（現在の塩釜港区）	港湾法
昭和29年7月1日	開港指定（旧関税法に基づく開港指定は昭和9年）	関税法
昭和42年1月13日	塩釜港に現在の仙台港区を編入するため、港湾区域拡大の変更認可。	港湾法
平成2年2月27日	漁港区域との重複区域解消のため、港湾区域縮小の変更認可。	港湾法
平成13年4月1日	仙台塩釜港として特定重要港湾に指定	港湾法
平成23年4月1日	港湾法改正により、東北唯一の国際拠点港湾に指定	港湾法

◆石巻港(重要港湾)の沿革

- 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る。
- 昭和39年3月に、釜地区における工業港建設のため港湾区域拡大の変更認可を受ける。
- その後、施設整備に合わせて数次にわたり港湾区域を拡大し、昭和59年3月の港湾区域拡大の変更認可により現在の港湾区域となった。



凡例	
—	S29.4.1認可
—	S39.3.27変更認可
—	S52.9.8変更認可 (着色部の編入)
—	S53.3.17変更認可 (拡大範囲)
—	S59.3.8変更認可 (拡大範囲)

年月日	事項	備考 (根拠法)
昭和23年7月16日	港域の指定	港則法
昭和29年4月1日	港湾区域の認可を受け、宮城県が港湾管理者となる。	港湾法
昭和39年3月27日	釜地区における工業港建設のため港湾区域拡大の変更認可。	港湾法
昭和39年4月1日	重要港湾の指定。	港湾法
昭和42年6月1日	開港指定	関税法
昭和52年9月8日	旧矢本大曲漁港の区域を編入するため港湾区域拡大の変更認可。	港湾法
昭和53年3月17日	釜航路の増深のため港湾区域拡大の変更認可。	港湾法
昭和59年3月8日	南防波堤整備のため港湾区域拡大の変更認可。	港湾法

◆松島港(地方港湾)の沿革

- 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る。
- 昭和55年2月に、航路浚渫範囲拡大のため港湾区域拡大の変更認可を受け現在の港湾区域となった。



年月日	事項	備考(根拠法)
昭和29年4月1日	港湾区域の認可を受け、宮城県が港湾管理者となる。	港湾法
昭和55年2月5日	航路浚渫範囲拡大のため港湾区域拡大の変更認可。	港湾法

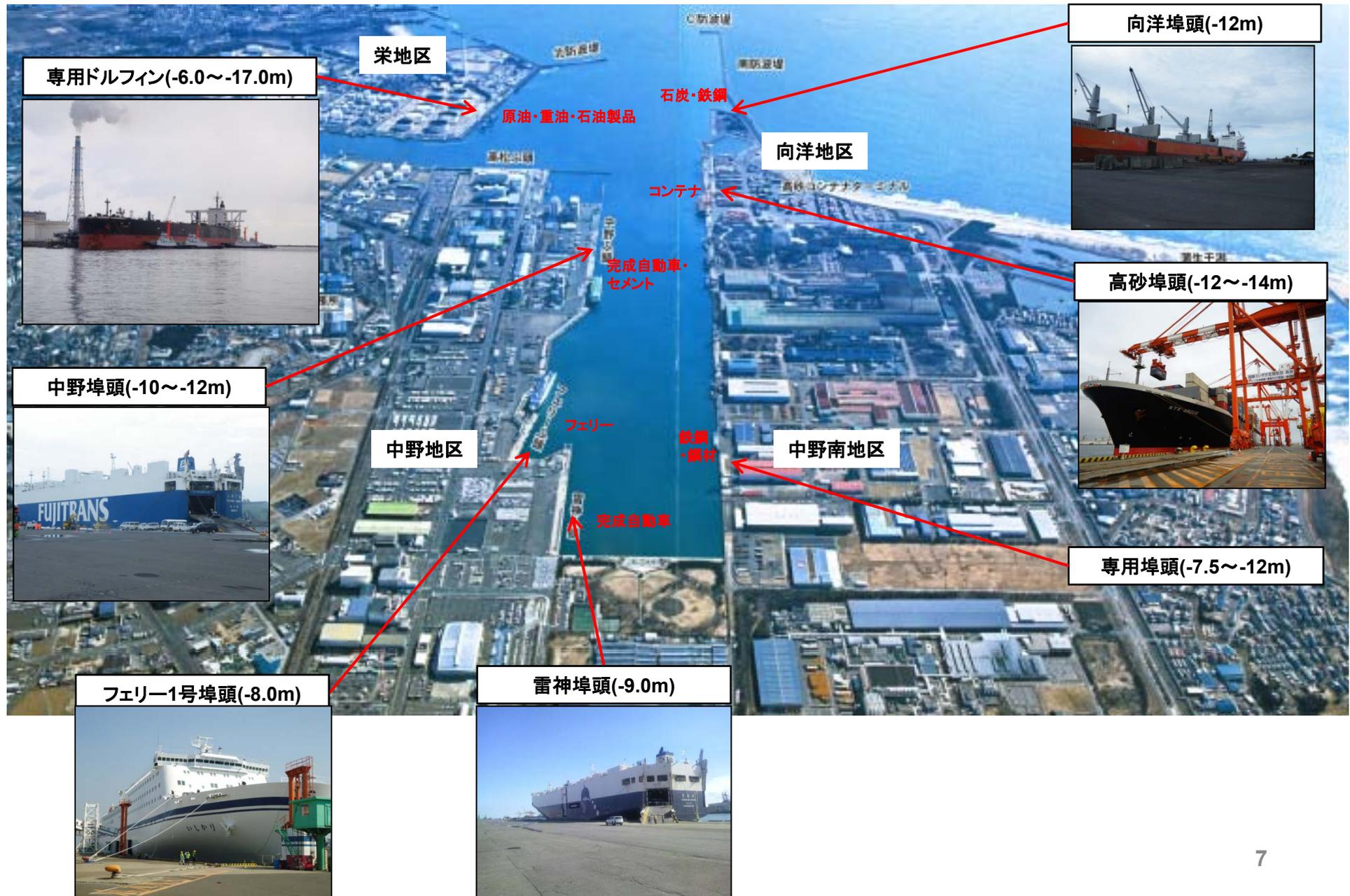
※港則法に基づく港域及び関税法に基づく開港指定は受けていない。

凡例(松島港)

— S29.4.1認可

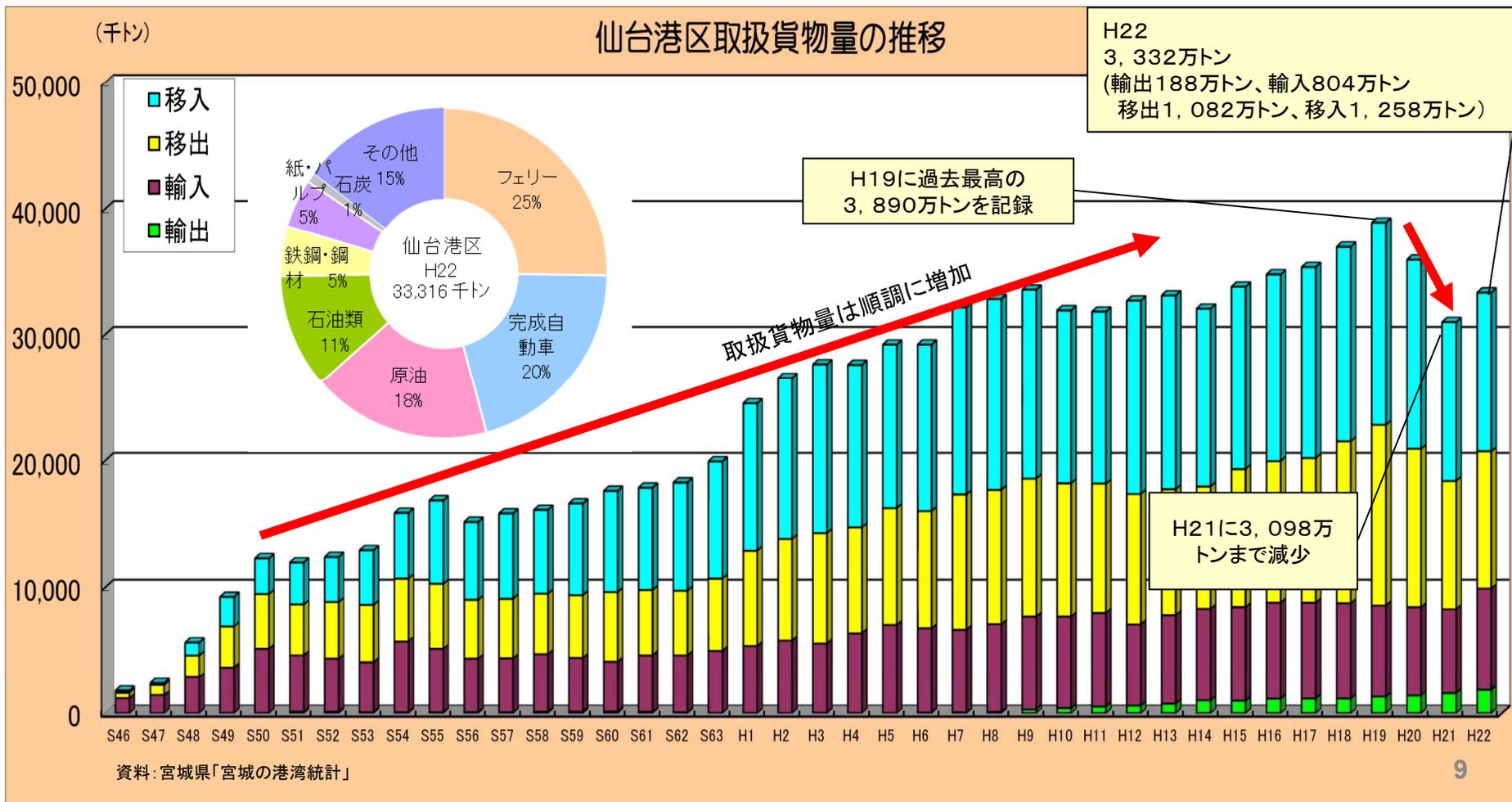
— S55.2.5変更認可(拡大範囲)

◆仙台塩釜港(仙台港区) 主要施設及び取扱貨物



◆仙台塩釜港(仙台港区) 取扱貨物量

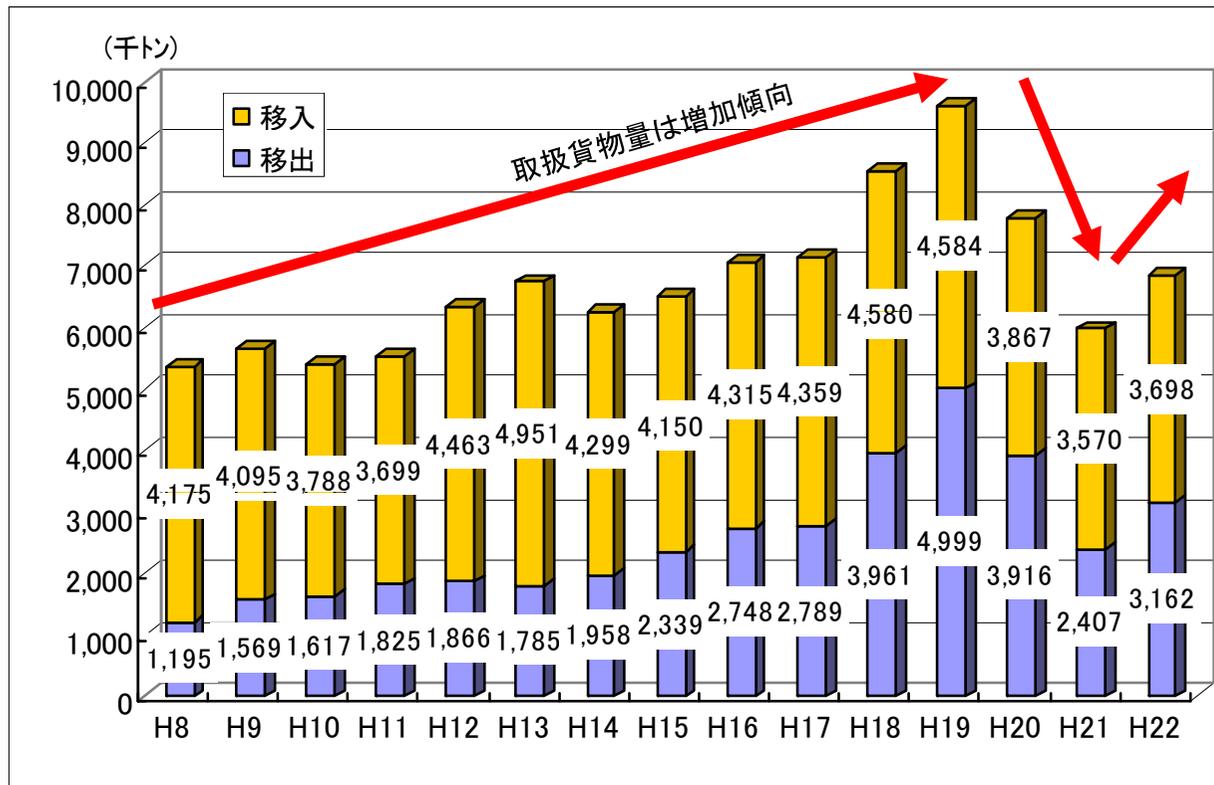
- 取扱貨物量は順調に増加し、平成19年に過去最高の3,890万トン記録。
- 平成21年には3,098万トンまで減少。大幅に減少した原因については、リーマンショックの影響が大きいと想定されるが平成22年には3,332万トンまで回復。
- 平成22年の主要な取扱品目はフェリー貨物、完成自動車、原油、石油類、鉄鋼・鋼材、紙・パルプ、石炭で、全体の約8割以上を占めている。



◆自動車産業の海上輸送拠点としての役割(中野地区)

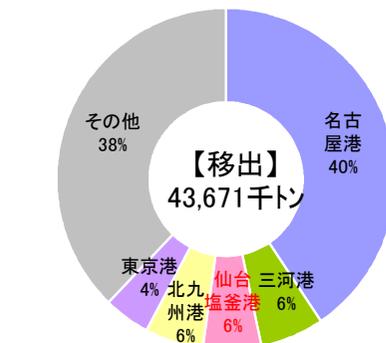
- 仙台港区における完成自動車の取扱量は、年々増加傾向。
(平成20年から平成21年にかけて大幅に減少。大幅に減少した原因については、リーマンショックの影響が大きいと想定されるが、平成22年には増加に転じている。)
- 完成自動車移出入取扱量の全国順位(平成21年)は、移出で全国第3位、移入で全国第2位
- 平成23年1月には、宮城県大衡村においてセントラル自動車(株)が操業開始するなど、本港背後地は、中部・九州に次ぐ「国内生産の第3の拠点」としての重要性が高まっており、今後も完成自動車取扱量の増加が見込まれる。

仙台塩釜港 完成自動車取扱量の推移

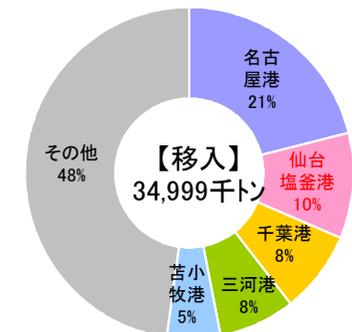


資料: 宮城県「宮城の港湾統計」

完成自動車 移出入取扱量ベスト5 (H21)



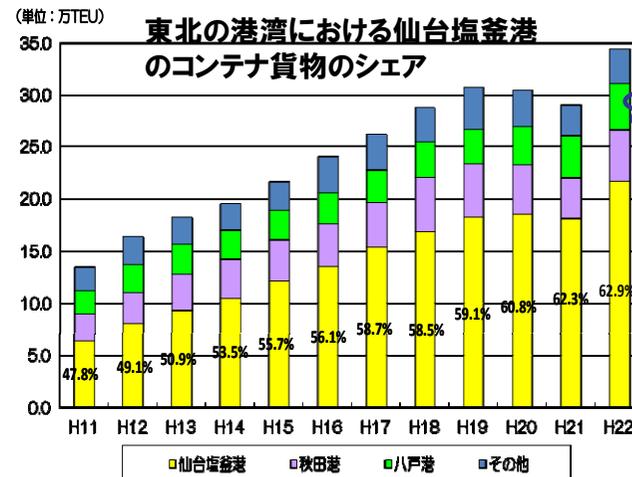
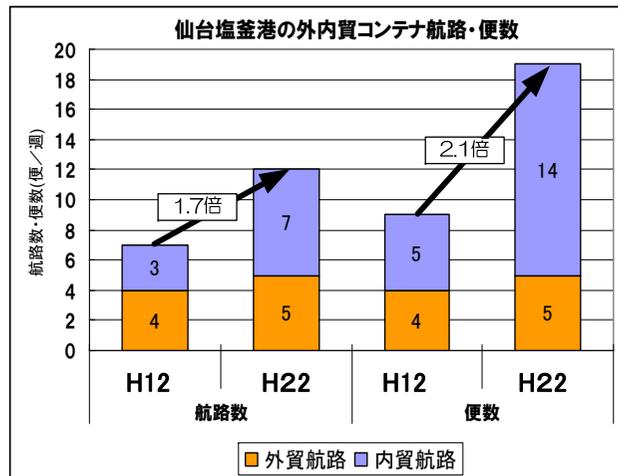
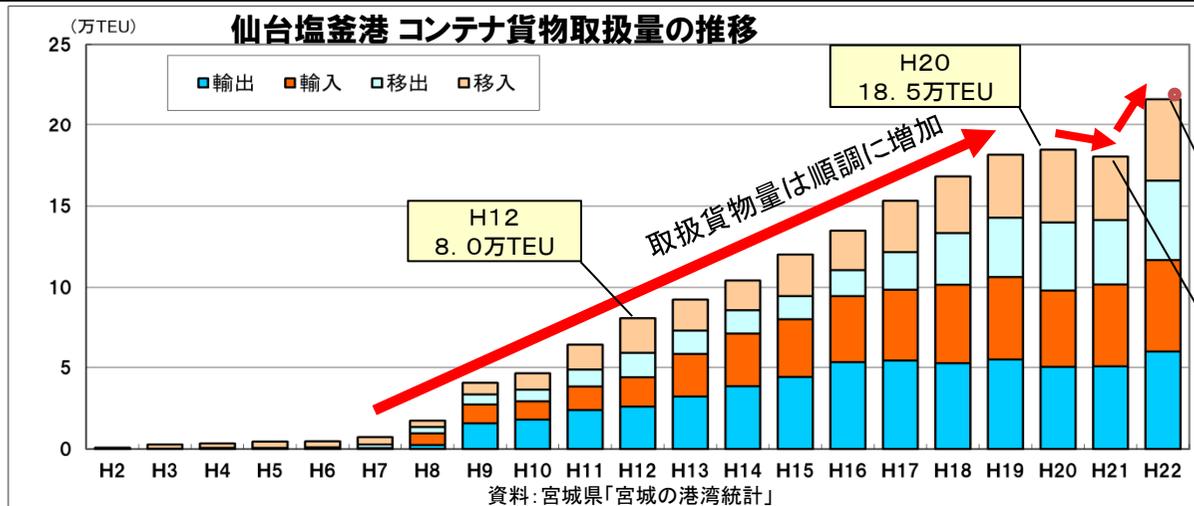
資料: 国土交通省「港湾統計年報」



資料: 国土交通省「港湾統計年報」

◆国際海上コンテナ輸送拠点としての役割(向洋地区)

- 平成2年の取扱開始以来、平成20年(18.5万TEU)まで順調に増加。
- 平成21年には18.0万TEUまで減少し、初めて前年を下回る結果となった。大幅に減少した原因については、リーマンショックの影響が大きいと想定されるが、平成22年には取扱量が回復し、過去最高の21.6万TEUを記録
- 平成12年と平成22年の過去10年間の外内貿コンテナ航路の航路数及び便数を比較すると、その数は約2倍に増加。(航路数は7本から12本、便数は9便/週から19便/週)コンテナ貨物取扱量についても約2.7倍に増加。(8万TEUから21.6万TEU)
- 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についても、平成12年から平成22年の10年間で13.8%増加(49.1%から62.9%)



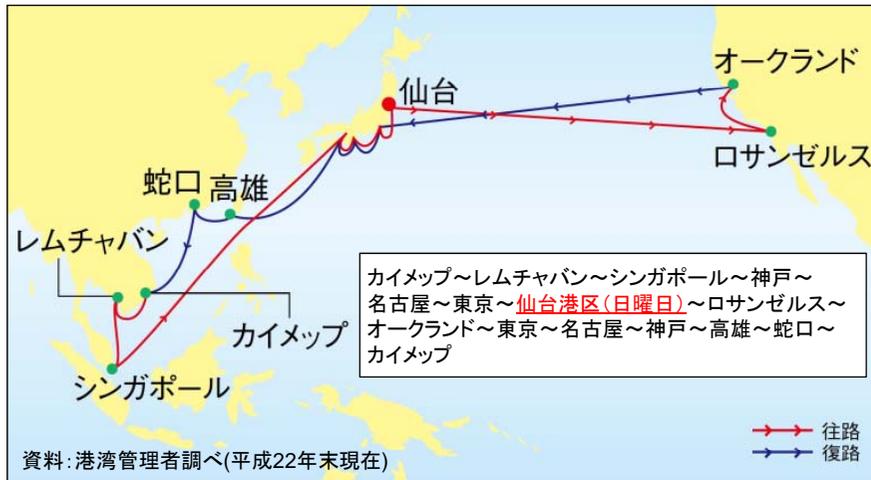
注:図中の%は東北港湾における仙台塩釜港のシェア

◆国際海上コンテナ航路の就航状況

●国際海上コンテナ輸送の基幹航路である北米西岸／東南アジア航路が寄港

- 仙台港区は、東北で唯一、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
 - ・北米西岸／東南アジアコンテナ定期航路(週1便:日曜日)
 - ・東南アジアコンテナ定期航路(週1便:木曜日)
 - ・中国／韓国コンテナ(週3便:水曜日1便、土曜日2便)

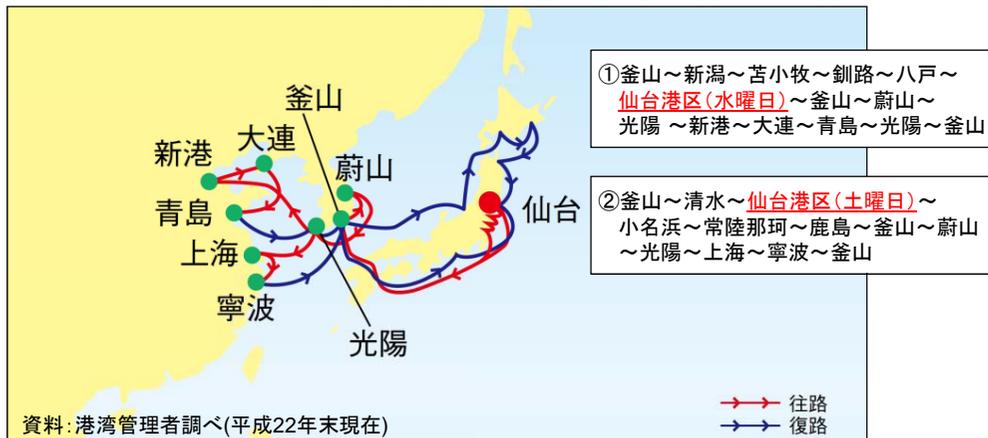
北米西岸／東南アジアコンテナ定期航路(週1便:日曜日)



東南アジアコンテナ定期航路(週1便:木曜日)



中国／韓国コンテナ定期航路①、②(週2便:水曜日、土曜日)



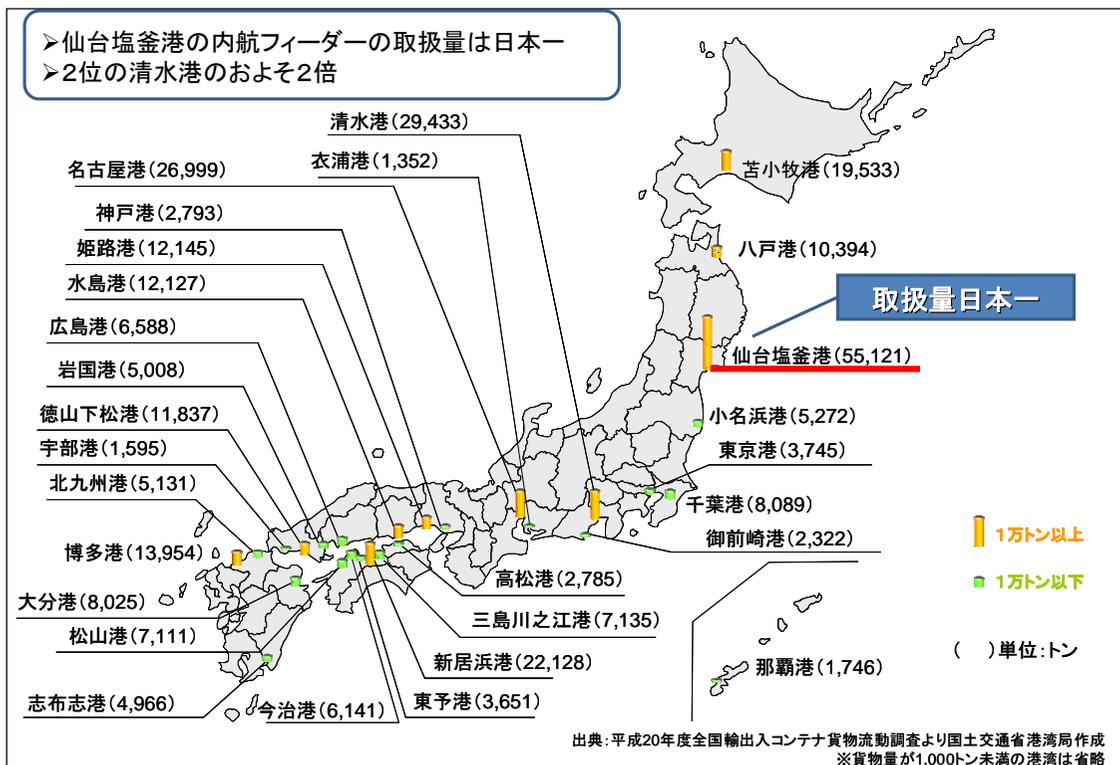
中国／韓国コンテナ定期航路③(週1便:土曜日)



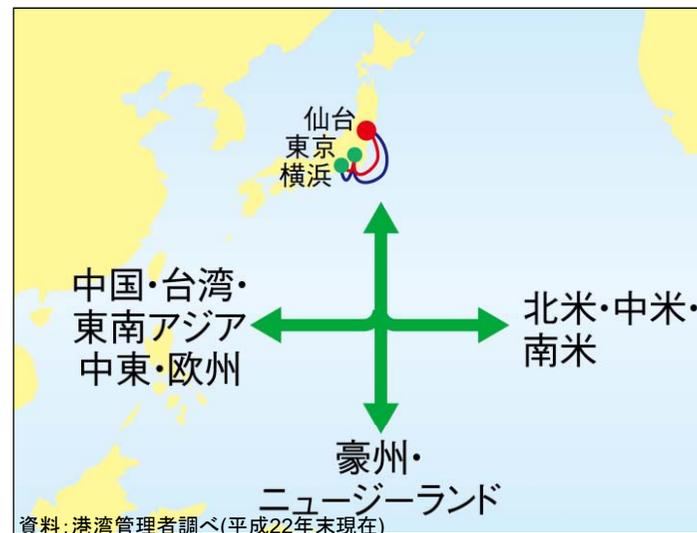
◆内航フィーダー航路の就航状況

- 京浜港と連携協定を締結(平成23年1月)、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、平成20年では2位の清水港の2倍と日本一である。

全国の内航フィーダー輸送量(平成20年)



内航フィーダー航路(週14便)



仙台港区～京浜港(東京港、横浜港)
(週14便:月曜日2便、火曜日2便、水曜日1便、木曜日1便、金曜日5便、土曜日3便)

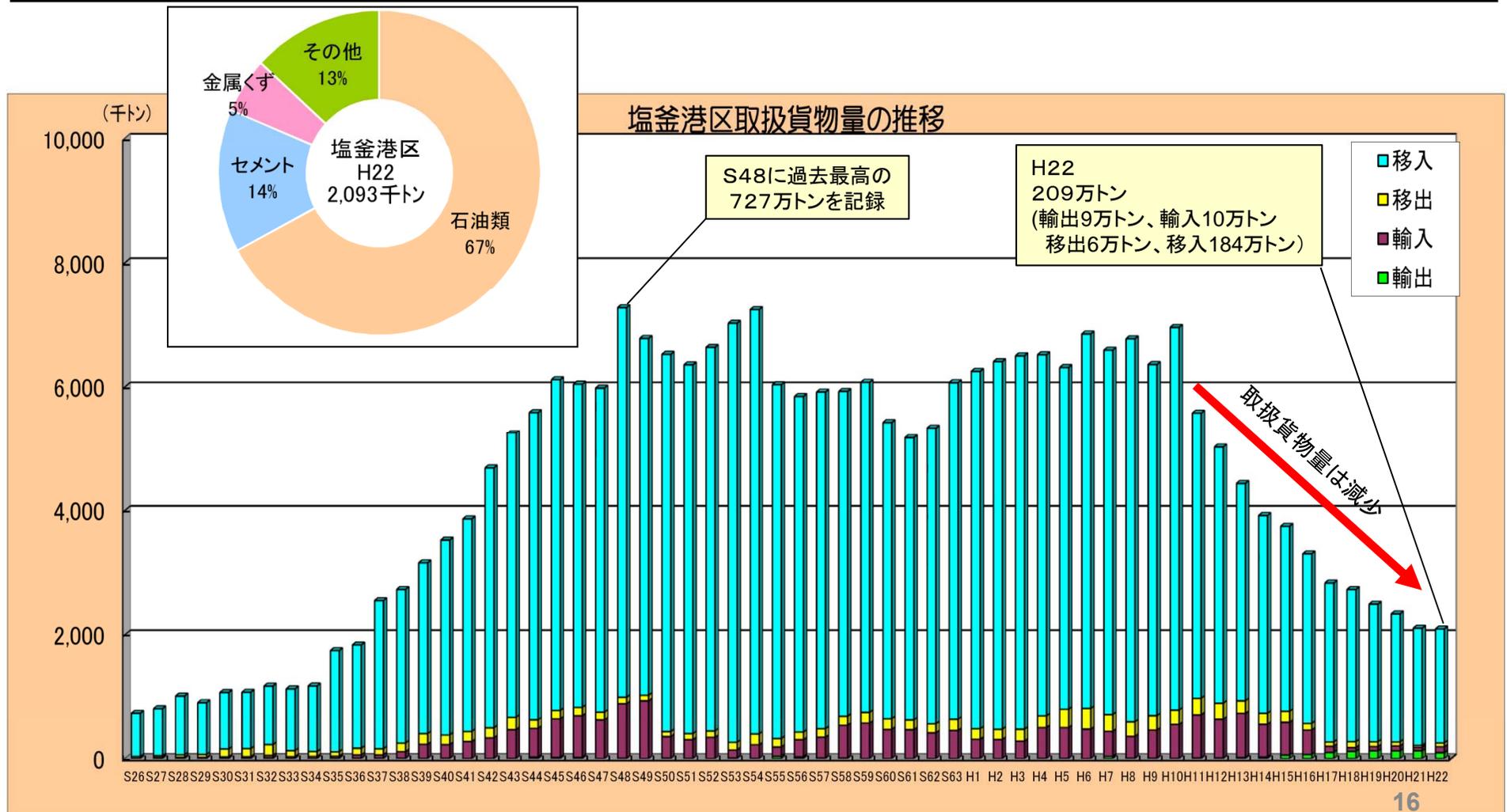
内航フィーダーで取り扱われる主な貨物はゴム製品、紙・パルプ、水産品(移出)、製材、動植物性製造飼肥料、自動車部品(移入)など

◆仙台塩釜港(塩釜港区) 主要施設及び取扱貨物



◆仙台塩釜港(塩釜港区) 取扱貨物量

- 取扱貨物量は昭和48年に過去最高の727万トンを取扱ったが、近年、取扱貨物量は減少しており、平成22年には209万トンまで減少している。
- 平成22年の主要の取扱品目は石油類、セメント、金属くずで、全体の約9割を占めている。



◆地域の基幹産業の輸送拠点としての役割

●松島観光の海の玄関口

○松島湾内を運航する定期観光船の便数は全部で31便～39便／日あり、そのうち24便～32便／日は塩釜港区を離発着。

●地域の基幹産業である水産加工業の輸送拠点

○宮城県の水産加工食品(練り製品)の全国シェアは13%で全国1位。

○宮城県内の水産加工食品(練り製品)出荷額のうち塩釜市は約7割を占めており、全国1位の生産地。

○塩釜市の練り製品の原材料(冷凍水産品)の約50%が塩釜港区荷揚げ。

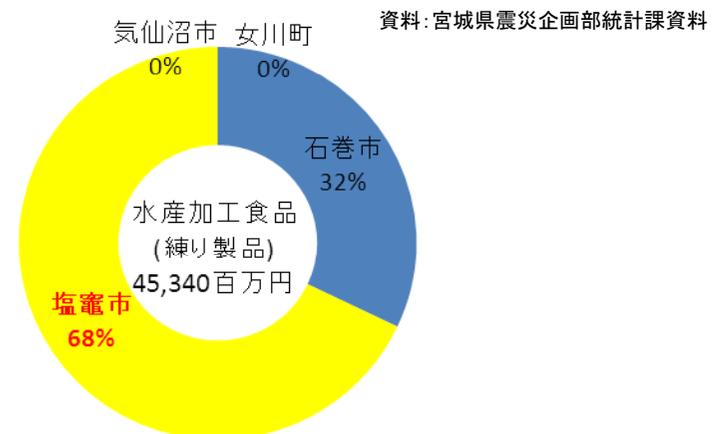
松島湾内 定期観光船航路図



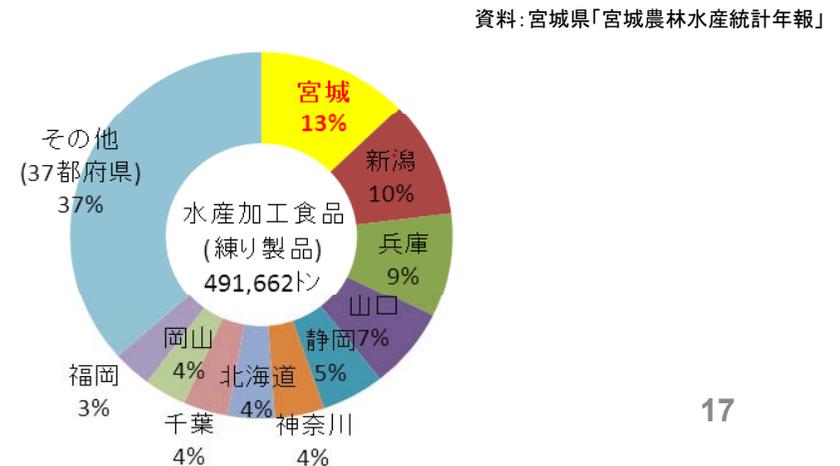
松島湾内 定期観光船航路 一覧

船社名	航路名	主な使用船舶名	便数(一日)
塩釜市市民生活部 浦戸交通課	塩釜～朴島	しおじ・うらと・みしよ	6～8便
松島ベイクルーズ(株)	塩釜～海松島	べがさす・はくつる	6～8便
	松島遊覧Aコース	やまびこ・あおば	1便
	松島遊覧Bコース	峨峨溪	1便
ニュー松島観光船(株)	松島～松島	はやぶさ3・あすかのぞみ	2便
	塩釜～塩釜		不定期
	松島～塩釜		不定期
丸文松島汽船(株)	松島～塩釜	第二芭蕉丸・第三芭蕉丸	2～6便
	塩釜～松島	第五芭蕉丸・はやぶさ はやぶさ2・あすか	
松島島巡り観光船(企)	松島湾内	第三仁王丸・仁王丸	7便
(株)パシフィックマリーナ	松島湾内簗立	磯崎丸	不定期
松島クルージング	松島湾内	シスター	不定期

平成20年宮城県内水産加工品出荷額シェア



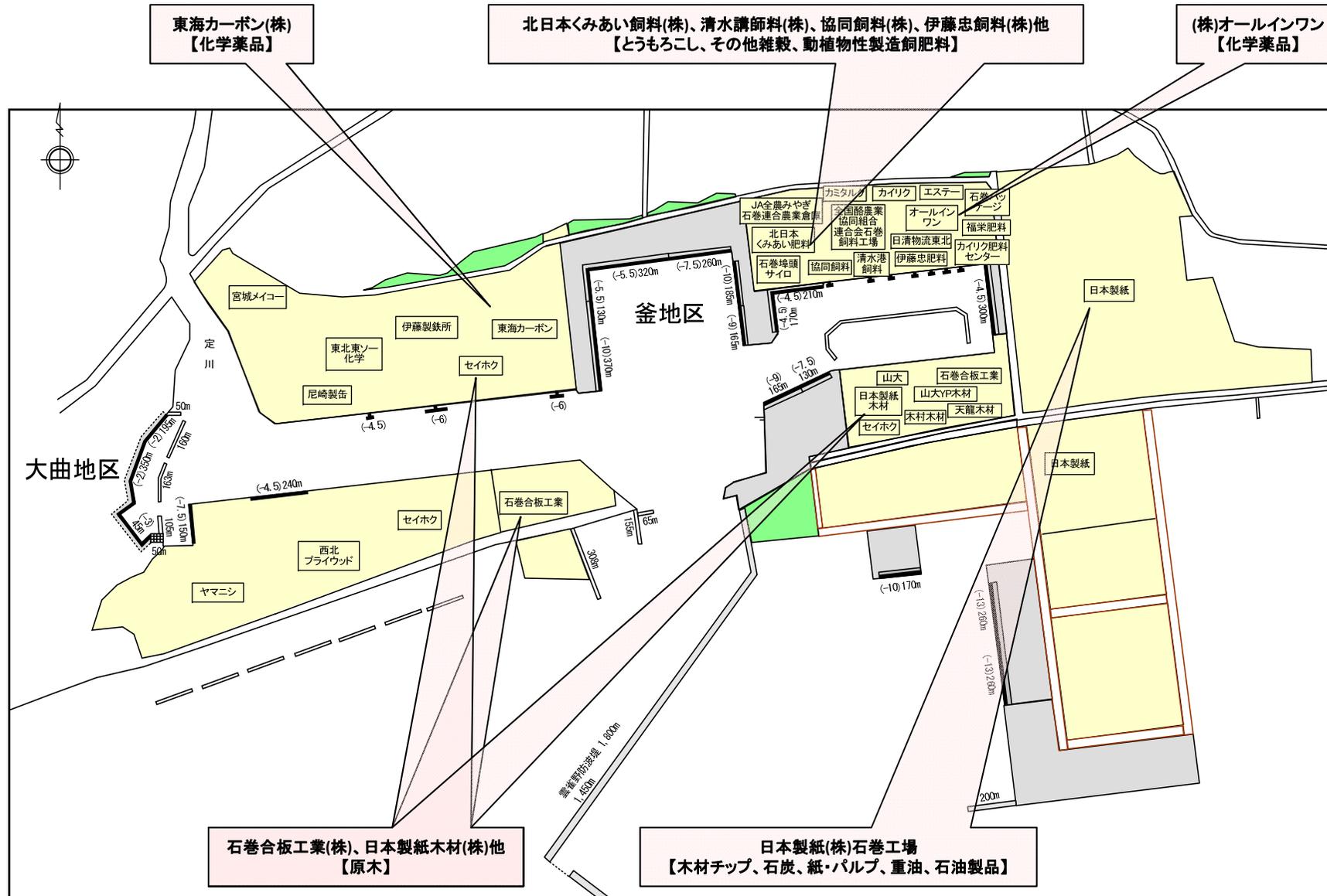
平成20年都道府県別水産加工品(練り製品)全国シェア



◆石巻港 主要施設及び取扱貨物



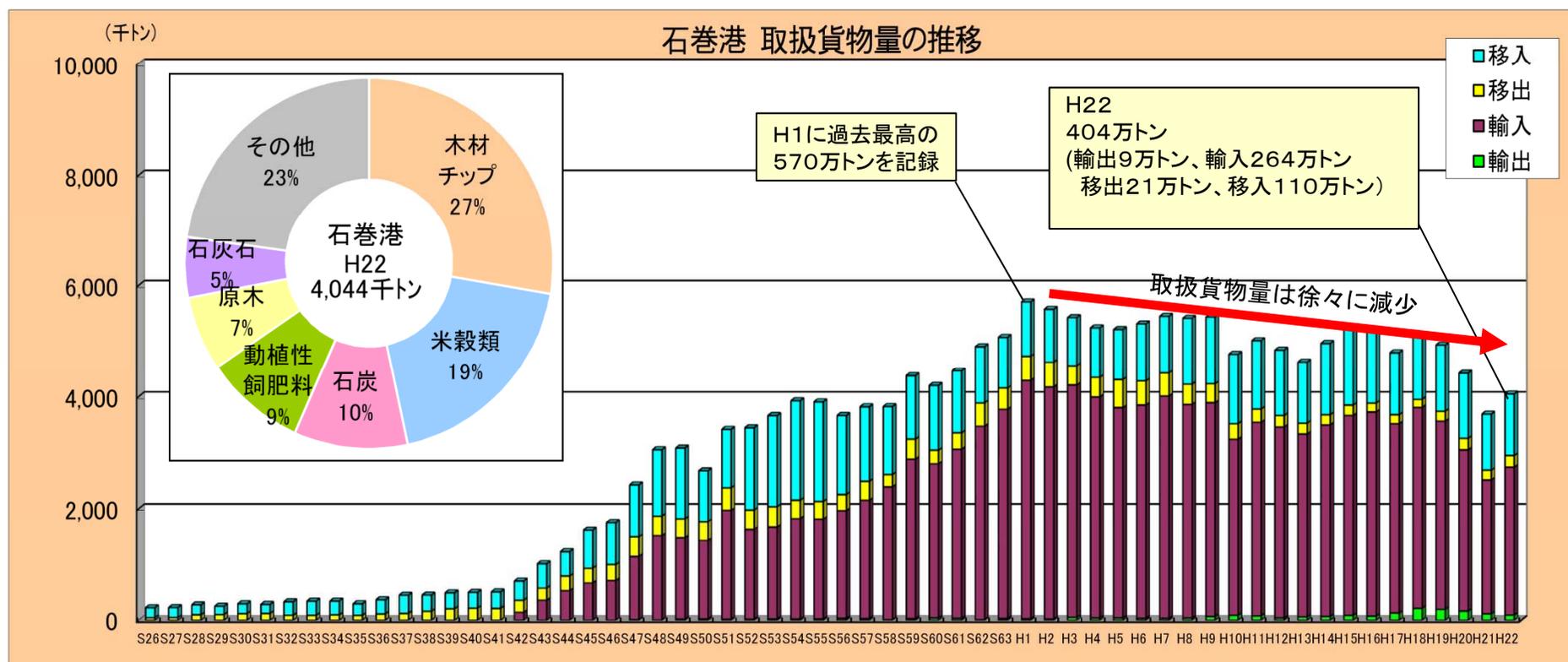
◆石巻港の背後主要企業



※括弧内は取扱貨物の種類

◆石巻港 取扱貨物量

- 取扱貨物量は平成元年の570万トン进行ピークに徐々に減少し、平成22年は404万トンとなっている。減少の原因としては、石巻港は工業港という特徴を有していることから、背後企業の生産活動が景気動向に左右されやすいため、景気の低迷と合わせて徐々に取扱貨物量が減少しているものと想定される。
- 平成22年の主要の取扱品目は木材チップ、米穀類、石炭、動植物性製造飼肥料、原木、石灰石で、全体の約8割を占めている。

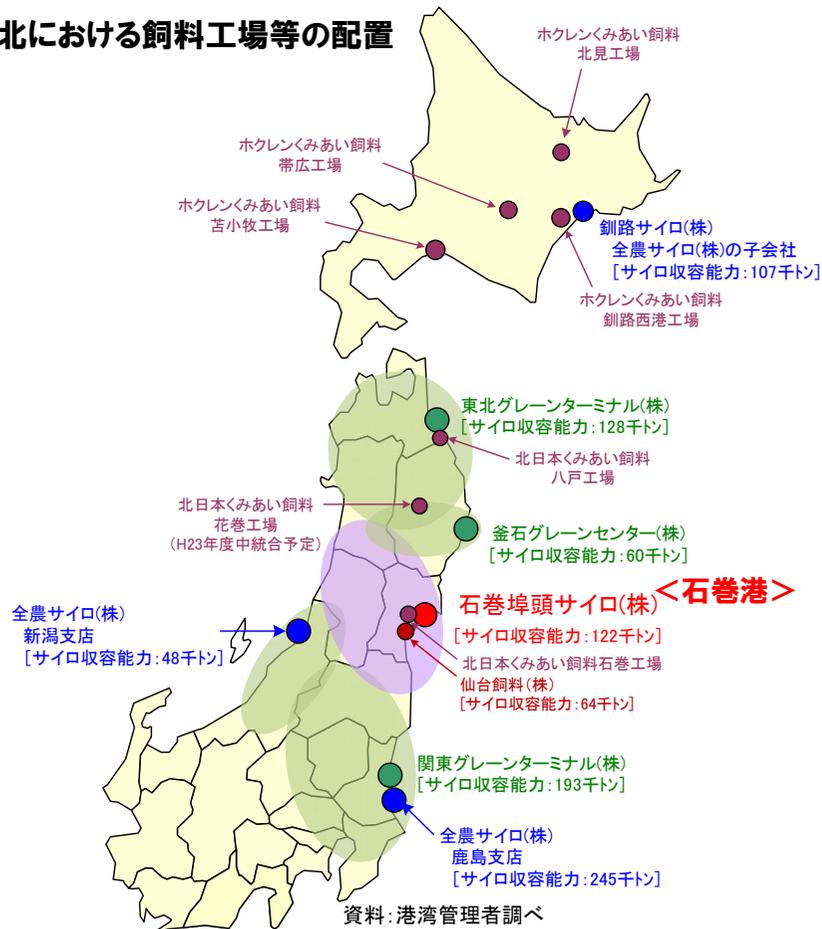


◆東北南部の飼料供給基地としての役割

●国際バルク戦略港湾<釧路港、鹿島港(穀物)>の連携港

- 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り、石巻港には約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。
- 釧路港、鹿島港の国際バルク戦略港湾(穀物)の選定(平成23年5月)を受け、そ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(穀物)としての役割を担うことが期待されている。(第1段階として、2015年までにパナマックス船対応の岸壁整備を予定。)

東北における飼料工場等の配置



【鹿島港 国際バルク戦略港湾選定に係る計画書】抜粋



鹿島港では、2015年度までに航路・岸壁水深13.5mの整備を計画しており、石巻港では鹿島港の連携港として水深11.0mの岸壁整備を計画している。

◆紙・パルプ関連産業の生産拠点としての役割

●紙・パルプ産業の原材料及び燃料の輸入拠点

○石巻港に立地する日本製紙(株)石巻工場は、紙生産量で全国第4位、パルプ生産量で第6位となっている。

○石巻港は、紙・パルプ産業の原材料(木材チップ)や燃料(石炭)の輸入拠点として重要な役割を担っている。

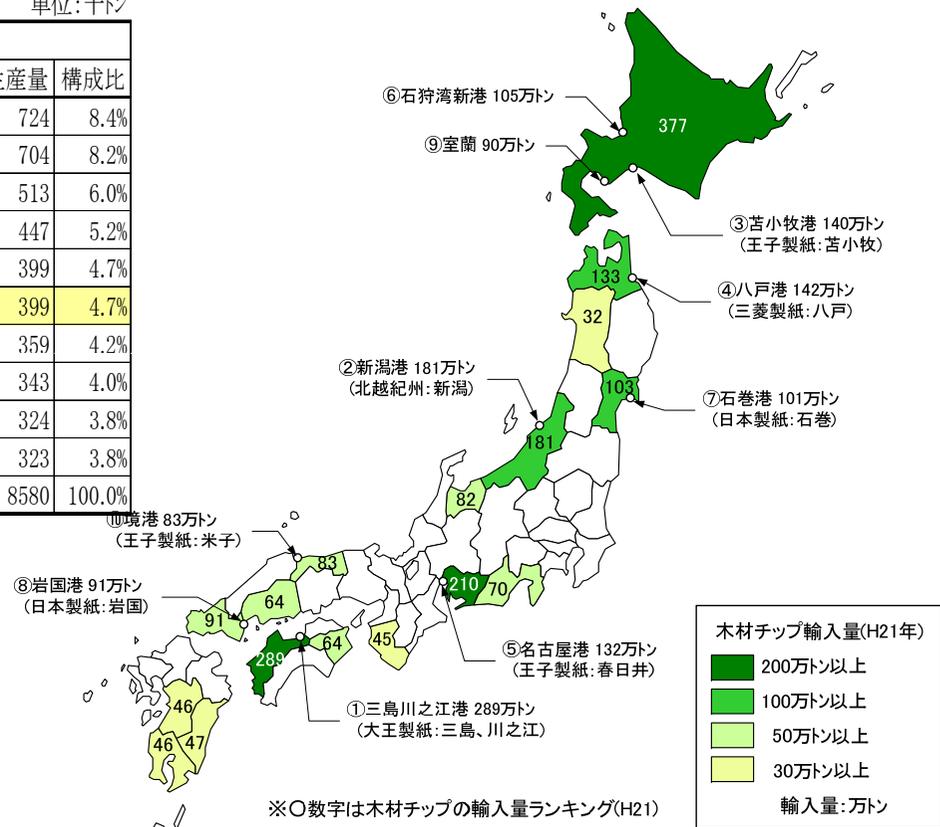
紙・板紙及びパルプ工場別ランキング (H21)

単位:千トン

順位	紙				板紙				パルプ			
	企業名	工場名	生産量	構成比	企業名	工場名	生産量	構成比	企業名	工場名	生産量	構成比
1	大王製紙	三島	1,314	8.3%	レンゴー	八潮	718	6.9%	北越紀州	新潟	724	8.4%
2	王子製紙	苫小牧	1,181	7.5%	東海パルプ	島田	476	4.6%	大王製紙	三島	704	8.2%
3	北越紀州	新潟	952	6.0%	日本大昭和	吉永	452	4.3%	三菱製紙	八戸	513	6.0%
4	日本製紙	石巻	839	5.3%	大王製紙	三島	400	3.8%	王子製紙	春日井	447	5.2%
5	三菱製紙	八戸	678	4.3%	興亜工業	本社	387	3.7%	日本製紙	岩国	399	4.7%
6	王子製紙	春日井	623	3.9%	日本大昭和	草加	321	3.1%	日本製紙	石巻	399	4.7%
7	日本製紙	岩沼	593	3.7%	王子板紙	釧路	318	3.0%	王子製紙	米子	359	4.2%
8	丸住製紙	大江	515	3.3%	レンゴー	利根川	316	3.0%	王子製紙	苫小牧	343	4.0%
9	日本製紙	岩国	481	3.0%	レンゴー	尼崎	307	2.9%	中越パルプ	高岡	324	3.8%
10	日本製紙	富士	477	3.0%	王子板紙	大分	306	2.9%	大王製紙	可児	323	3.8%
	合計		15,832	100.0%	合計		10,436	100.0%	合計		8,580	100.0%

資料:「紙・板紙統計年報」「パルプ統計」H21 日本製紙連合会

我が国港湾の木材チップ輸入量 (H21)



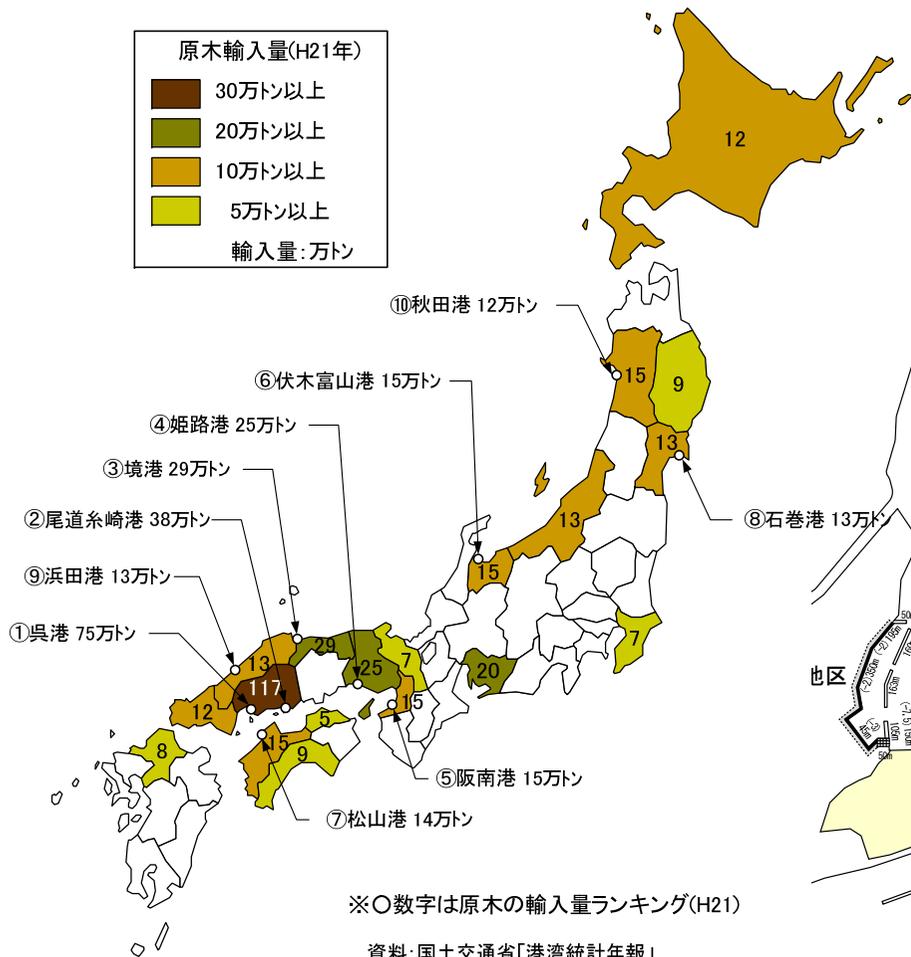
◆木材・合板関連産業の生産拠点としての役割

●全国有数の原木輸入拠点

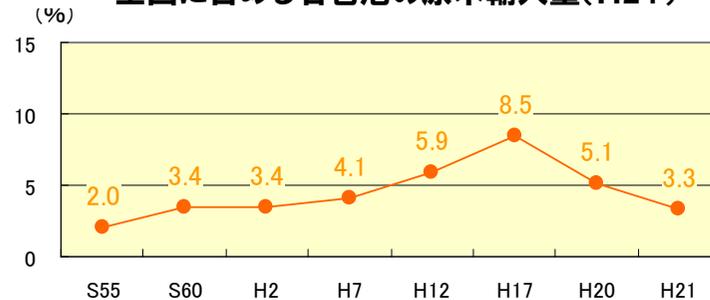
○石巻港の原木輸入量は、全国第8位であり、全国に占めるシェアは、約3%を占めている。

○石巻港には、木材関連企業が多数立地しており、合板の生産量は全国第1位となっている。

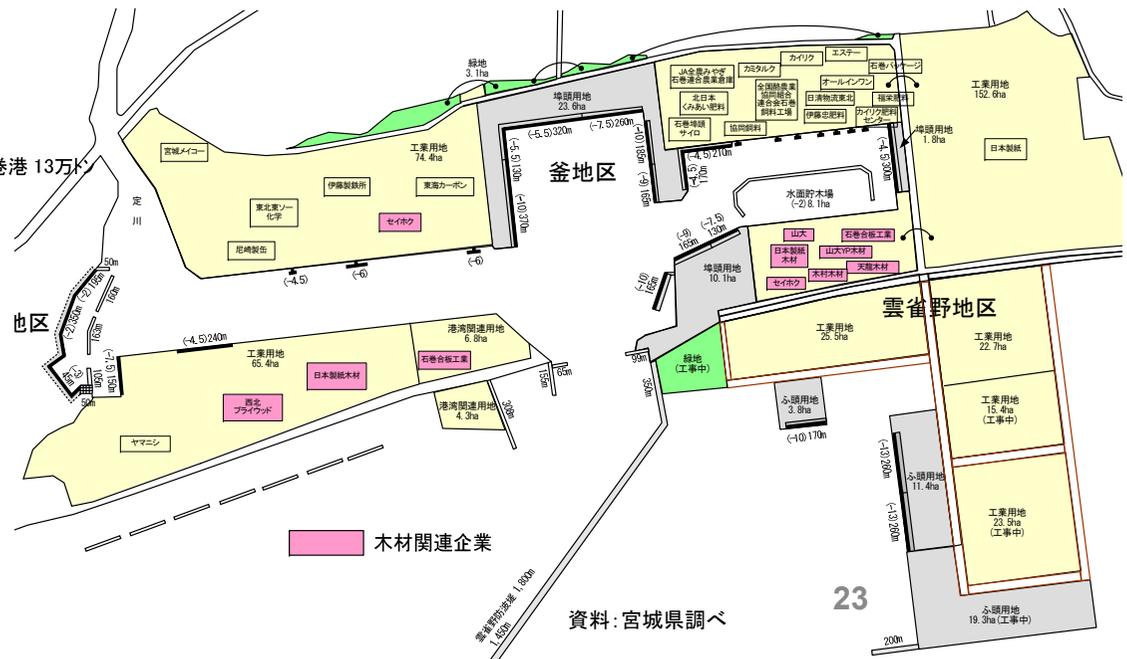
我が国港湾の原木輸入量(H21)



全国に占める石巻港の原木輸入量(H21)



木材関連企業立地状況



◆松島港 主要施設



※松島港は観光港のため取扱貨物は無い

◆松島港の定期観光船就航状況

●松島港を離発着する定期観光船の便数は全部で31便～39便／日あり、松島港は、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いる。

松島湾内 定期観光船航路 一覧

	船社名	航路名	主な使用船舶名	便数(一日)
1	塩竈市市民生活部 浦戸交通課	塩釜～朴島	しおじ・うらと・みしよ	6～8便
2	松島ベイクルーズ(株)	塩釜～海松島	べがさす・はくつる やまびこ・あおば	6～8便
		松島遊覧Aコース		1便
		松島遊覧Bコース		1便
		峨嵋溪		2便
3	ニュー松島観光船(株)	松島～松島	はやぶさ3・あすか のぞみ	不定期
		塩釜～塩釜		不定期
		松島～塩釜		6便
4	丸文松島汽船(株)	塩釜～松島	第二芭蕉丸・第三芭蕉丸 第五芭蕉丸・はやぶさ はやぶさ2・あすか	2～6便
5	松島島巡り観光船(企)	松島湾内	第三仁王丸・仁王丸	7便
6	(株)パシフィックマリーン	松島湾内箕立	磯崎丸	不定期
7	松島クルージング	松島湾内	シスター	不定期

資料:東北旅客船協会HP

松島湾内 定期観光船航路図

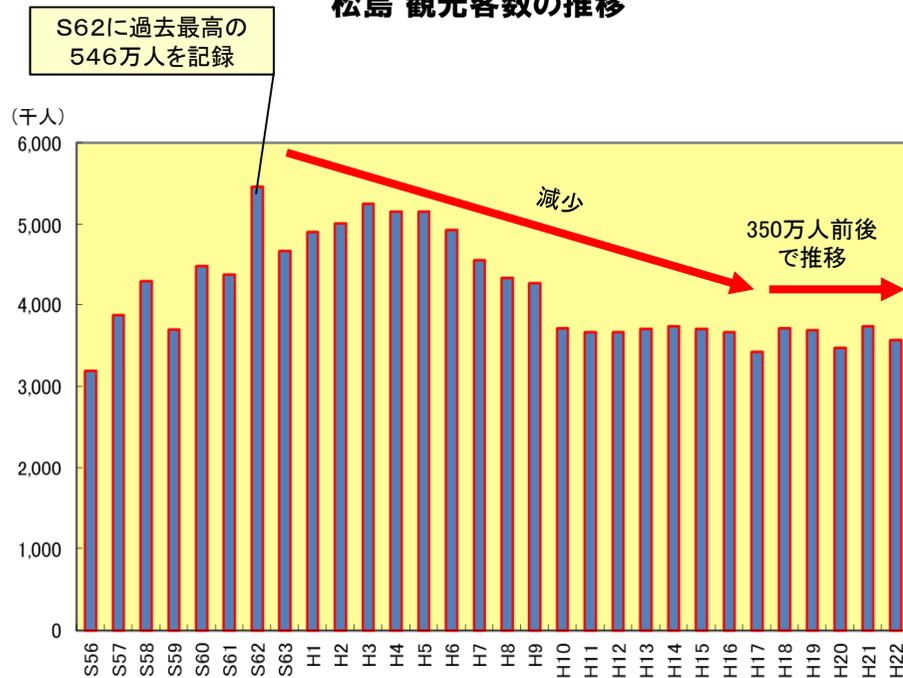


資料:東北旅客船協会HP

◆観光客の推移及び観光船の利用状況

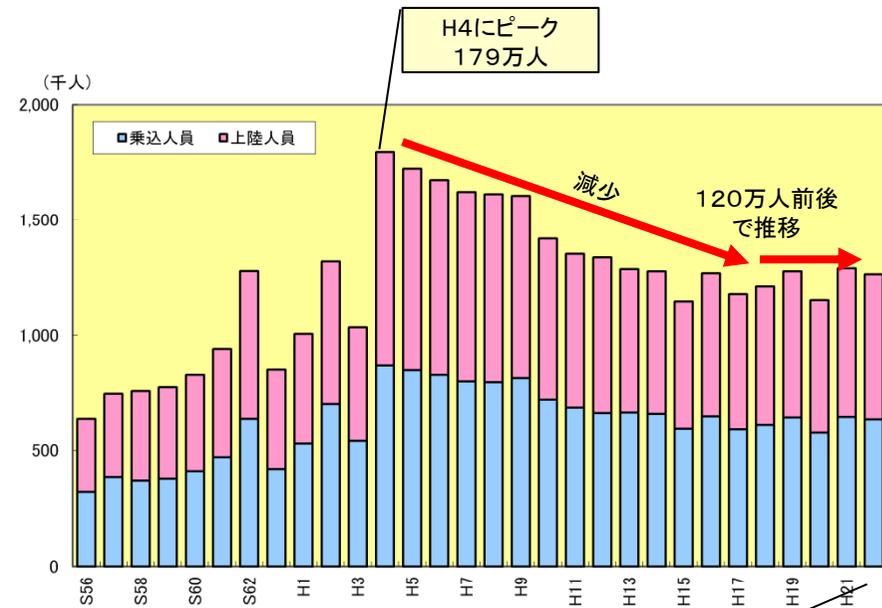
- 松島を訪れる観光客は昭和62年の546万人／年をピークに徐々に減少し、ここ5年はピーク時の約65%の350万人／年前後で推移。
- 松島を訪れた観光客のうち松島観光船を利用する観光客としては、平成4年の179万人／年をピークに徐々に減少し、ここ5年はピーク時の約70%の120万人／年前後で推移。
- 松島を訪れる観光客の内、約35%の観光客が本港を利用。(平成22年実績)

松島 観光客数の推移



資料:宮城県経済商工観光部観光課資料

「松島港離発着の観光船を利用する観光客数」の推移



資料:宮城県「宮城の港湾統計」

H22
357万人

H22
126万人

→約35%の観光客が観光船を利用

2. 港湾区域の変更について

◆ 仙台塩釜港港湾区域変更の内容

- 宮城県が管理する仙台塩釜港(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、その範囲は石巻港、松島港と同じ範囲となるように変更するもの。
- 港湾区域変更後、石巻港及び松島港は、それぞれ「仙台塩釜港石巻港区(国際拠点港湾)」及び「仙台塩釜港松島港区(国際拠点港湾)」と位置づけられ、石巻港及び松島港としては港湾区域変更の同意日をもって廃止。

現港湾区域



変更予定港湾区域



◆港湾区域設定の根拠(その1)

- 各港の港湾区域は、港湾の管理運営に必要な港湾施設の整備やその後の維持管理のために必要最小限の範囲であり、かつ、港湾区域の形状を決定するにあたっては、付近を航行する船舶及び港湾利用者にとって分かりやすく、且つ明示しやすい位置及び形状であるものとして国土交通大臣の認可を受けたものである。
- 各港とも、3港統合後の港湾計画(案)においても、各港における港湾施設整備及び維持管理に必要な区域に変更は無く、現港湾区域外に及ぶような新たな施設整備も予定していないことから、現港湾区域の縮小又は拡大を行う必要は無いものと判断している。

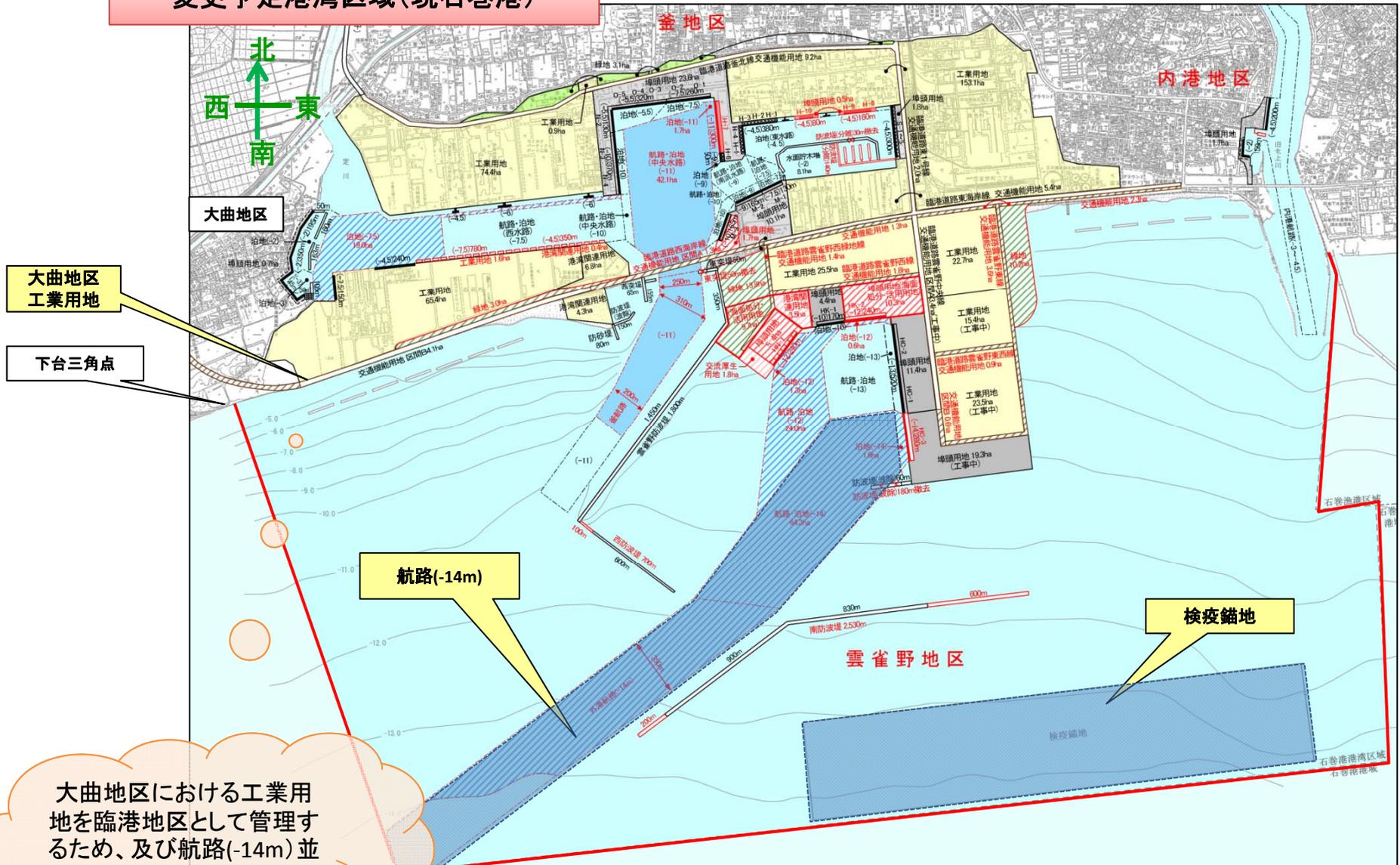
現港湾区域(仙台塩釜港)



仙台港区の航路(-17m)及び塩釜港区の航路(-9m)の整備及び維持管理に必要な範囲を確保するために指定。

◆ 港湾区域設定の根拠(その2)

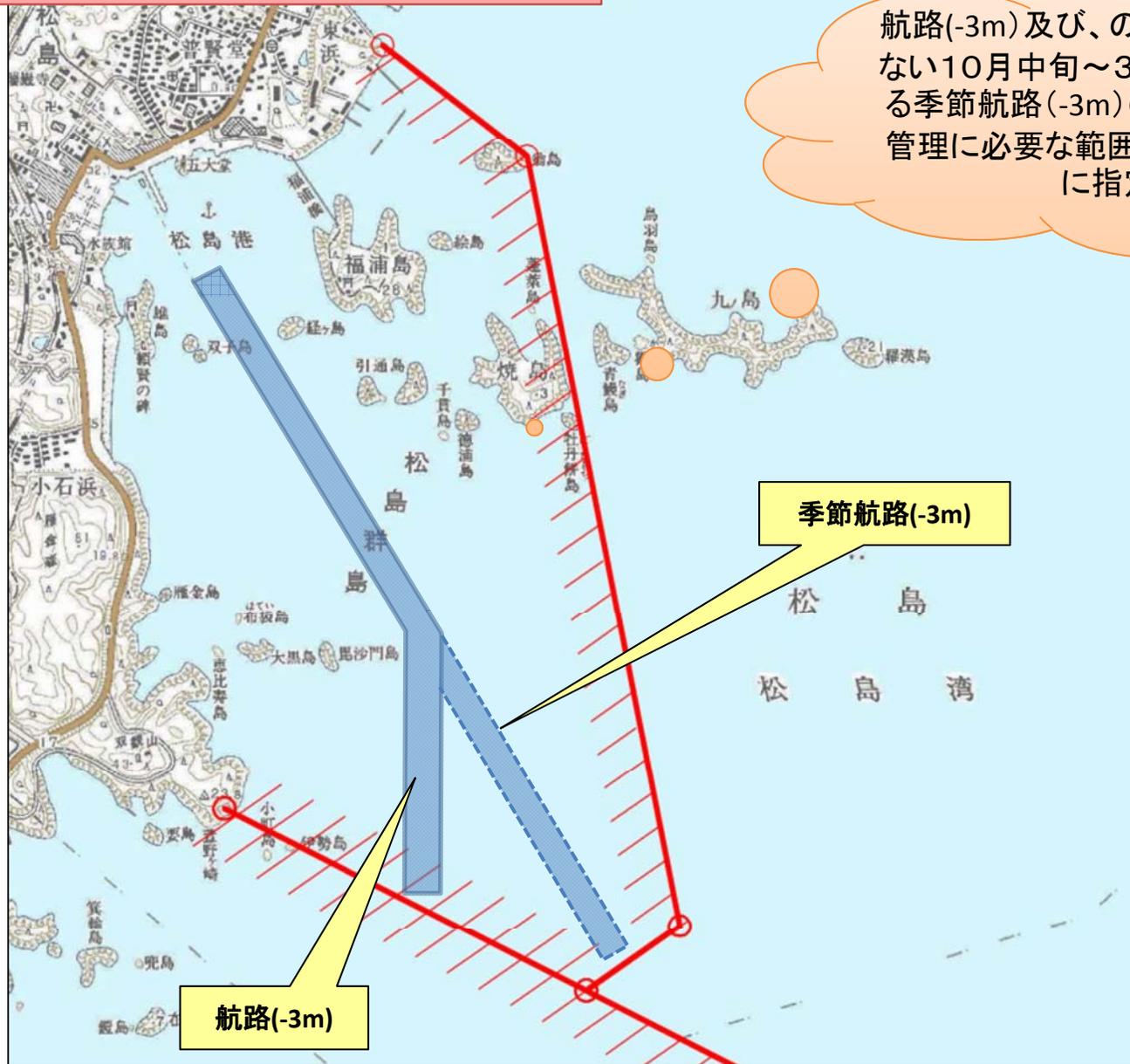
変更予定港湾区域(現石巻港)



大曲地区における工業用地を臨港地区として管理するため、及び航路(-14m)並びに檢疫錨地の整備及び維持管理に必要な範囲を確保するために指定。

◆ 港湾区域設定の根拠(その3)

変更予定港湾区域(現松島港)



航路(-3m)及び、のり養殖に支障のない10月中旬～3月下旬に利用する季節航路(-3m)の整備及び維持管理に必要な範囲を確保するために指定。

季節航路(-3m)

航路(-3m)

3. 港湾区域変更の背景について

◆ 仙台塩釜港港湾区域変更の背景

港湾区域としての環境変化

- 道路整備の進展を背景として、地域住民の生活圈や産業活動が多様化・広域化しており、仙台塩釜港、石巻港、松島港の地理的・経済的一体化（重複化）が進展。
- 地理的・経済的一体化の進展を背景とし、東日本大震災からの復興を契機として、3港を統合し、地域が一体となって物流基盤強化に取り組む機運が高まってきた。

環境変化を踏まえた港湾のあり方検討

- 地元自治体や地元経済界、学識経験者等から構成される『宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会』において、以下の点について合意に至った。

【統合港湾としての管理運営体制について】

- 統合港湾として効果的なポートセールスを実施するため、関係自治体も参画した一体的な管理運営体制（一部事務組合）を構築する。
- 統合港湾としてのサービス向上のため、民の視点を入れた港湾運営体制を構築する。

【統合港湾としての港湾計画について】

- 各港で適切に機能を分担し、投資の重点化・効率化を図る。（仙台塩釜港はコンテナ・RORO貨物、石巻港は大型バルク船によるバルク貨物、松島港は観光拠点としての機能を分担し、段階的に集約。）

港湾法上の手続き

港湾区域の変更（港湾統合）

（仙台塩釜港の港湾区域を拡大し、その範囲を規定の石巻港、松島港と同じ範囲となるよう変更。）

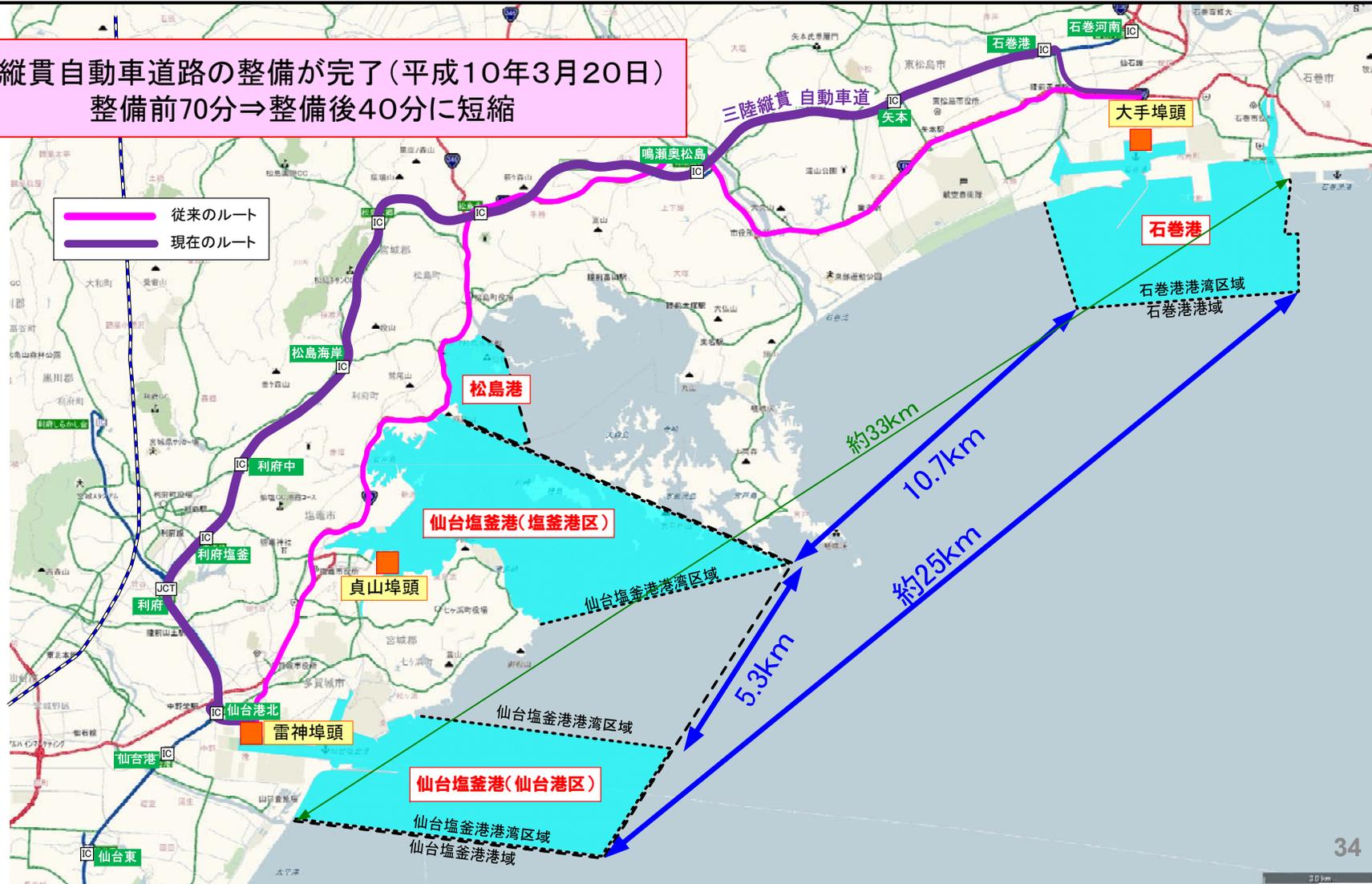
港湾区域変更後の手続き

- ・ 統合港湾として港湾計画を策定
- ・ 一部事務組合及び港湾運営会社を設立

◆ 経済的一体性の高まり(高規格道路交通網の整備)

- 海上距離では直線で約25kmの範囲内に3港が存在する。
- 仙台塩釜港(仙台港区)と石巻港の移動時間は、道路整備の進展により40分に短縮している。
- 道路整備の進展を背景として、地域住民の生活圏や企業の産業活動は多様化・広域化しており、地理的・経済的にも一体化(重複化)されている。

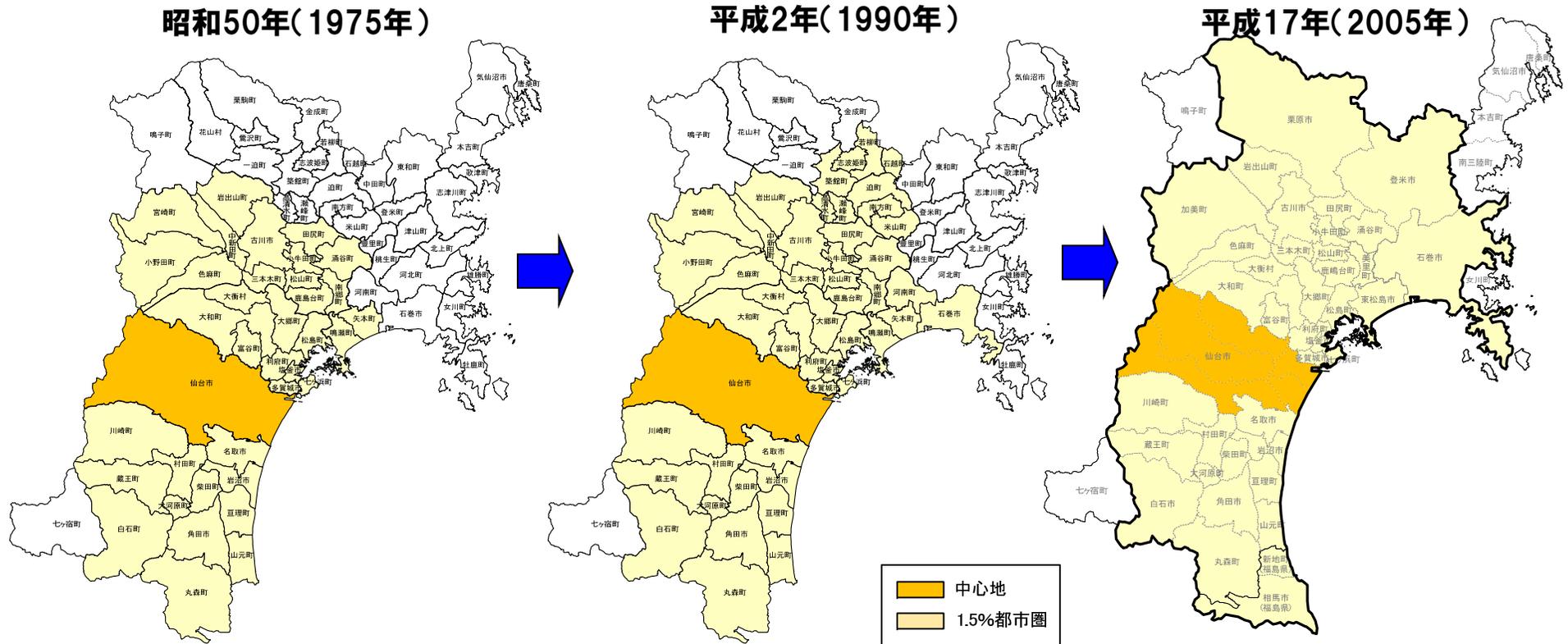
三陸縦貫自動車道路の整備が完了(平成10年3月20日)
整備前70分⇒整備後40分に短縮



◆ 経済的一体性の高まり(仙台大都市圏の拡大)

- 仙台大都市圏は、平成2年(1990年)には、石巻市までその範囲を拡大
- 平成17年(2005年)には、栗原市、登米市を含めた範囲まで拡大

仙台大都市圏(1.5%都市圏)の変遷(定住地による仙台市への通勤通学者比率)



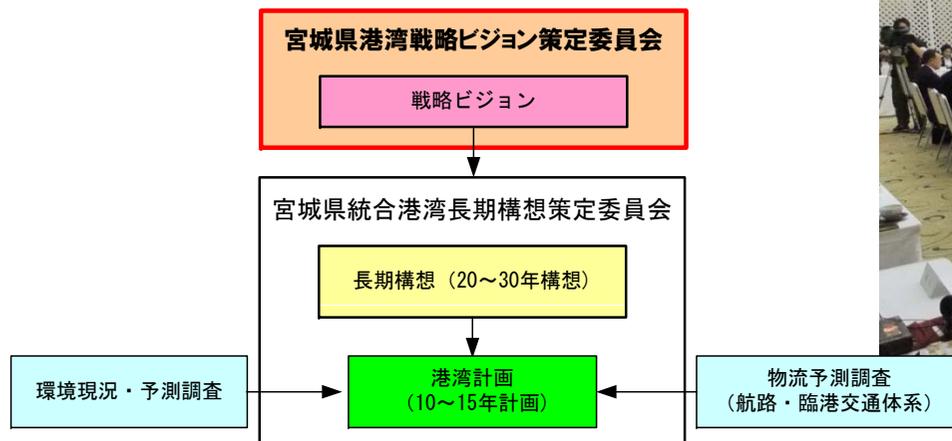
【大都市圏の定義：総務省】

- ・ 中心地：東京都区部および政令指定都市
- ・ 周辺市町村：中心地への15歳以上通勤・通学者数の割合が当該市町村の常住人口の1.5%以上であり、かつ中心地と接続している市町村

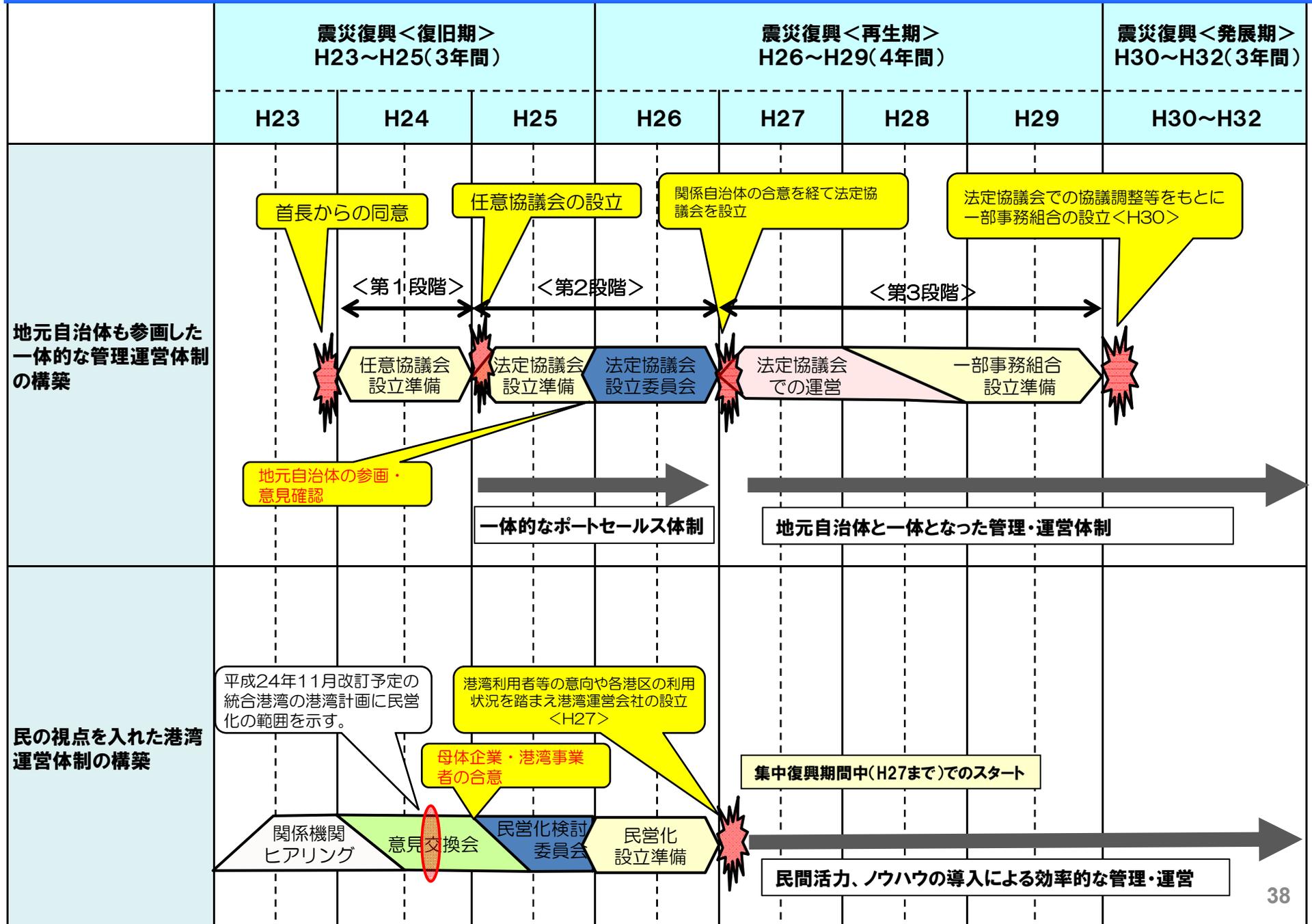
◆物流基盤強化に向けて地域が一体となって取り組む気運の高まり

- 平成22年11月、3港一体化に向けて地元自治体、地元経済界、港湾利用者、学識経験者等32名からなる『宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会』を設立し、協議を開始。
- 平成24年1月、『宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会』で策定した「統合港湾の将来ビジョン」に基づき、3港が一体となった統合港湾としての長期構想に向け、上記委員会と同メンバーにより設立した『宮城県統合港湾長期構想委員会』において、統合について了承された。
- 平成24年3月、宮城県地方港湾審議会において、了承された。

委員会		開催日時
宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会	第1回	平成22年11月29日
	第2回	平成23年8月2日
	第3回	平成23年11月24日
宮城県統合港湾長期構想委員会	第1回	平成24年1月30日
	第2回	平成24年3月27日
宮城県地方港湾審議会	第34回	平成24年3月29日



◆ 港湾統合後の管理運営体制



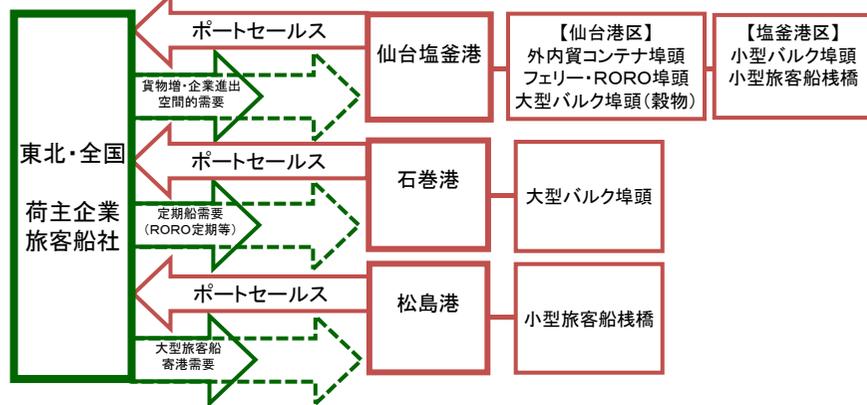
◆一体的な管理運営体制構築による効果

- 平成30年度を目標として、宮城県と関係自治体とで構成される一部事務組合を設立し、県と関係市町が一体となって、より効果的なポートセールスを行う。

【現状】

■ポートセールスの展開状況

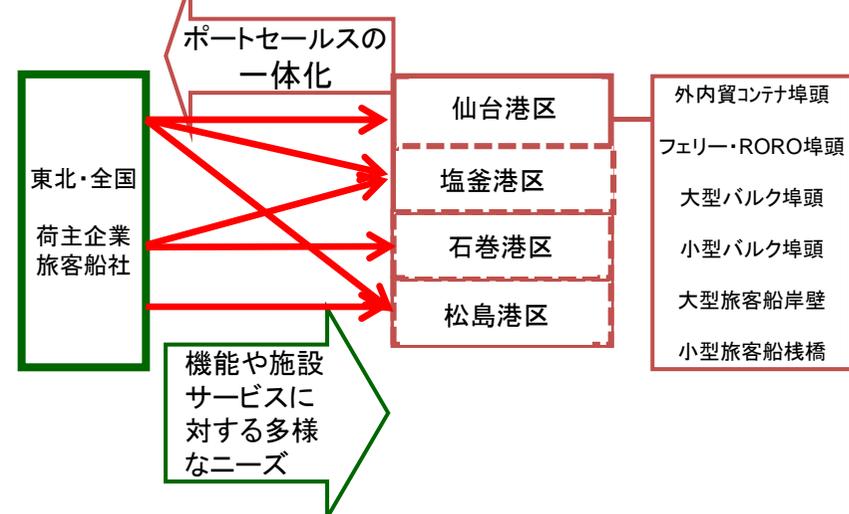
○各自治体が独自にポートセールスを展開



【統合された場合】

■ポートセールス展開イメージ

○一体となったポートセールスにより多様なニーズに柔軟に対応



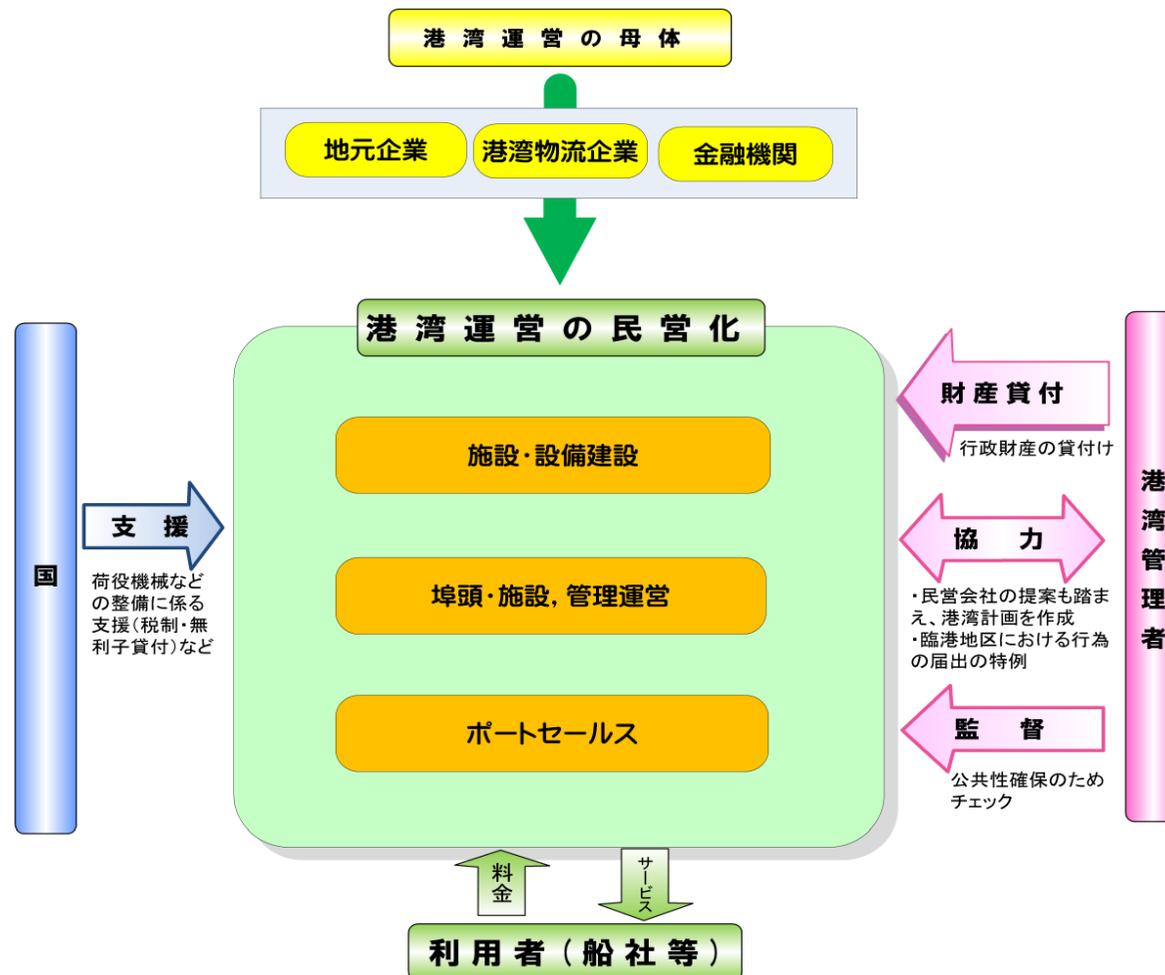
■効果

○仙台湾全体を捉えた一体的なポートセールスの実施

- ・貨物の集荷、航路の増便、企業誘致が促進され、企業の産業競争力の維持、地域経済の発展に寄与

◆ 民の視点を入れた港湾運営体制の概要

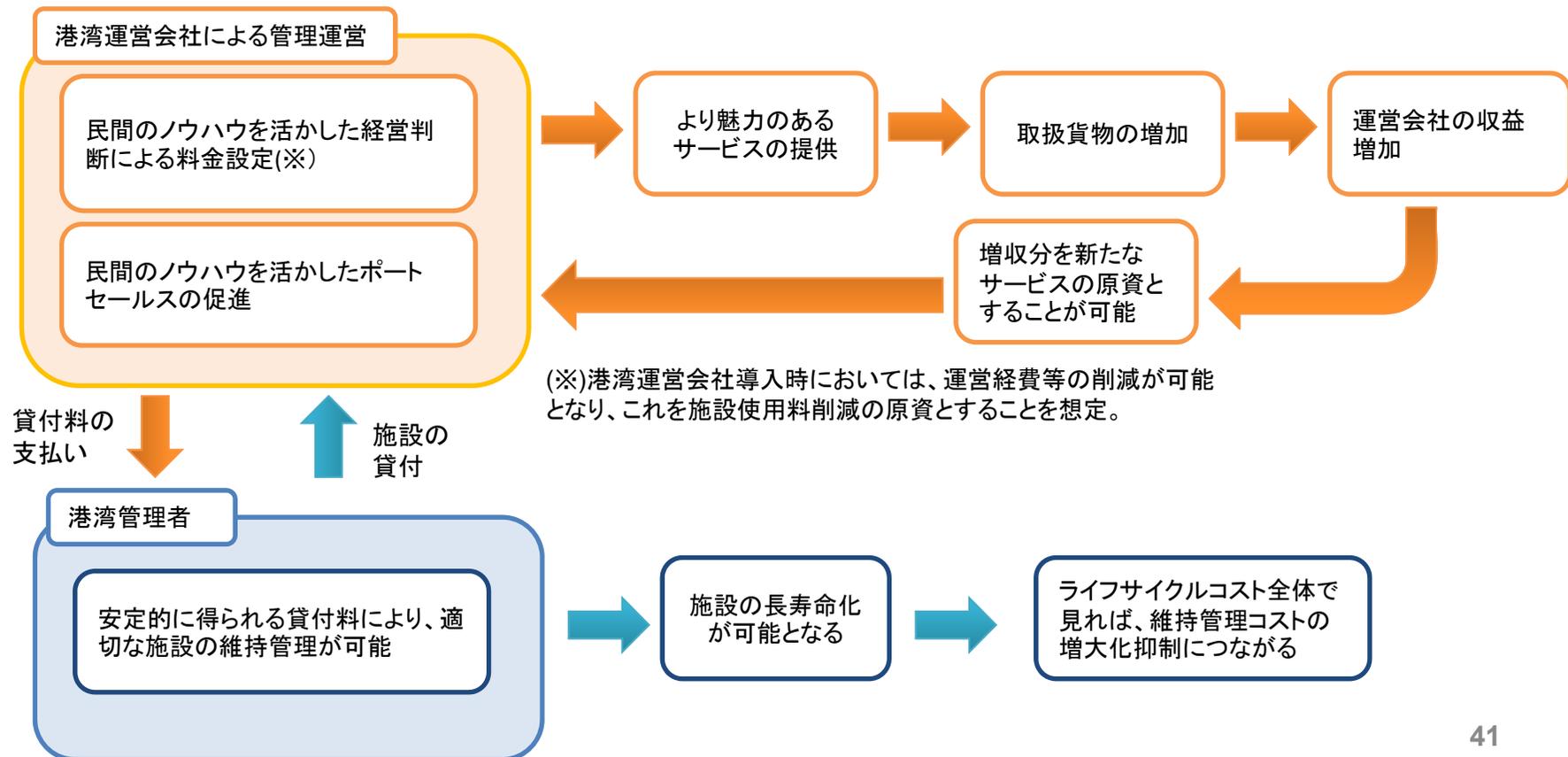
- 港湾区域変更後は、石巻港及び松島港が国際拠点港湾に位置づけられることから、これを契機として港湾運営会社を設立する。(港湾法上、重要港湾及び地方港湾においては港湾運営会社を設立することが出来ない。)
- 港湾運営会社設立後は、行政財産(係留施設及び埠頭用地等)を当該港湾運営会社に貸し付け、民の視点による港湾運営を行わせる。



◆「港湾運営会社の設立」による効果

- 民営化の導入により運営経費等の削減が可能となり、この削減分を施設使用料に反映することで港湾コストの削減が可能となる。
- 港湾運営会社の判断で戦略的かつ弾力的な料金設定が可能となる。3港一体化後の貨物量推計においては、平成30年代後半には平成22年の1.4倍に相当する5,602万トンを見込んでいるところであるが、港湾運営会社による運営によりこれを上回る集荷促進が期待できる。
- 港湾管理者としては長期的かつ安定的な貸付料を維持管理に充てることで、維持管理コストの増大化を抑制することが可能となる。

＜港湾運営会社の設立による効果のイメージ＞



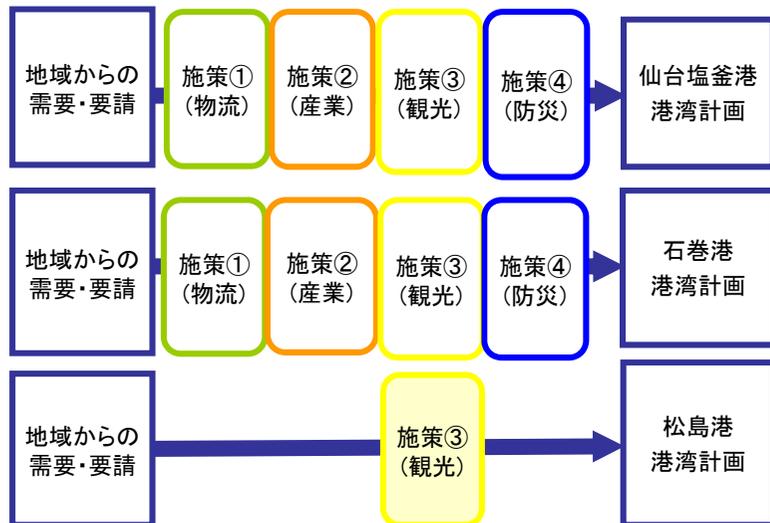
◆ 港湾計画の一本化による施設の利用再編と効率的な整備

- 港湾区域変更後の港湾計画においては、3港が有している既存港湾施設を有効活用し、適切な役割分担を行うことで、重点的・効率的な港湾整備を目指していく。
- また、宮城県統合港湾長期構想委員会及び宮城県地方港湾審議会においては、概要を示し了承を得ている。

【現状】

■ 課題

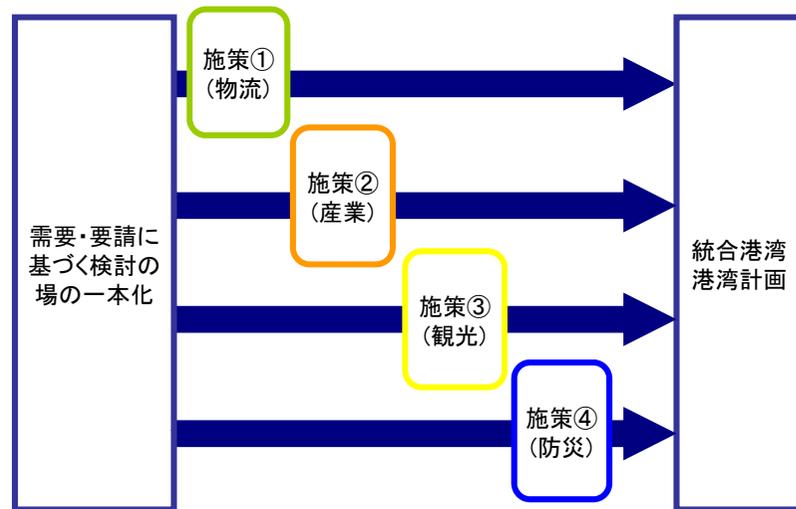
○ 港毎に多様な機能が求められ、投資の選択と集中が困難



【統合された場合】

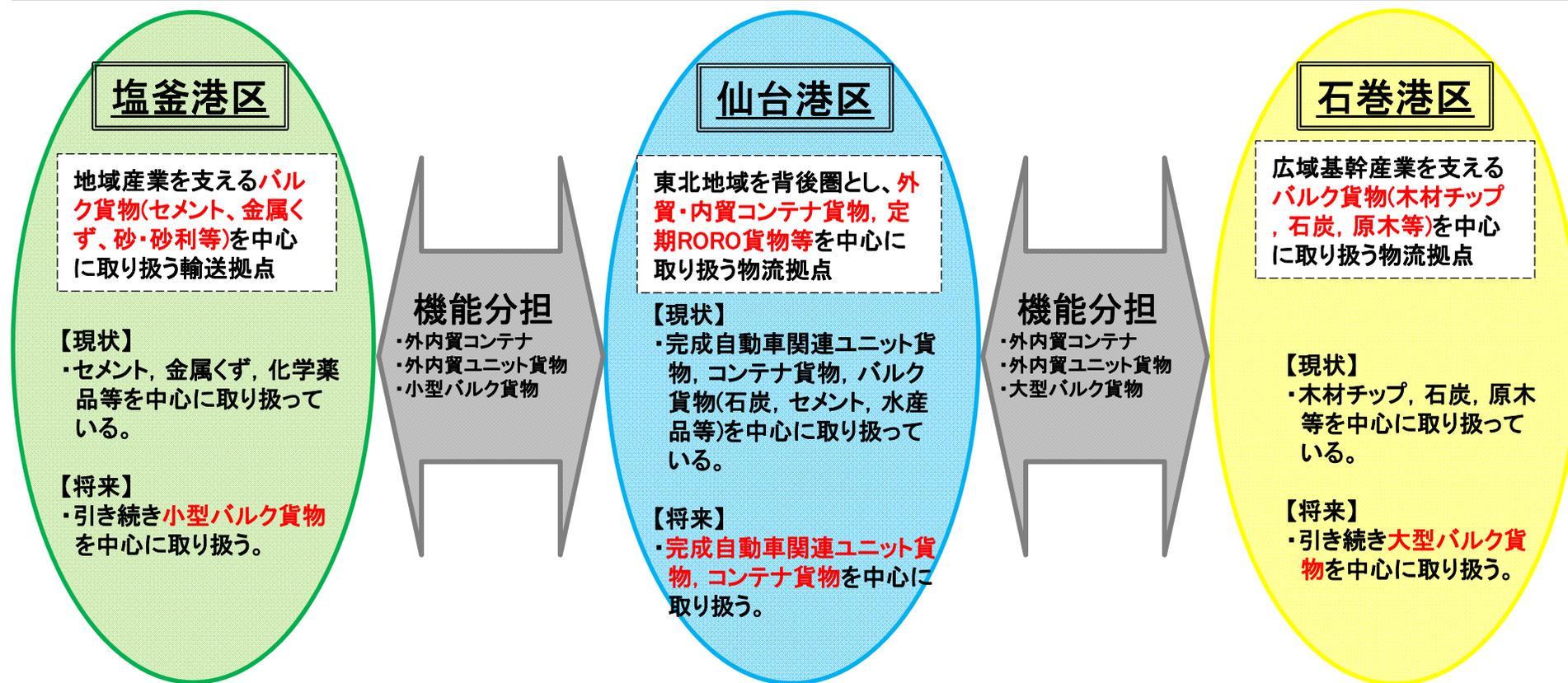
■ 効果

○ 各港区で機能を分担し利用再編を図る



仙台港区・塩釜港区・石巻港区の役割分担

- 基本的な方針は、仙台港区を『東北の国際海上コンテナの海上輸送拠点』『東北のユニット貨物の海上輸送拠点』、石巻港区を『大型バルク貨物の輸入拠点』、塩釜港区を『小型バルク貨物の輸送拠点』として位置づける。
- 各港区の利用状況、既存ストックの有効活用、企業の事業展開、整備の進捗状況を考慮し、管理運営を図る。



荷主・企業・船会社・港湾荷役業者等と調整の上、段階的に機能分担を図る。

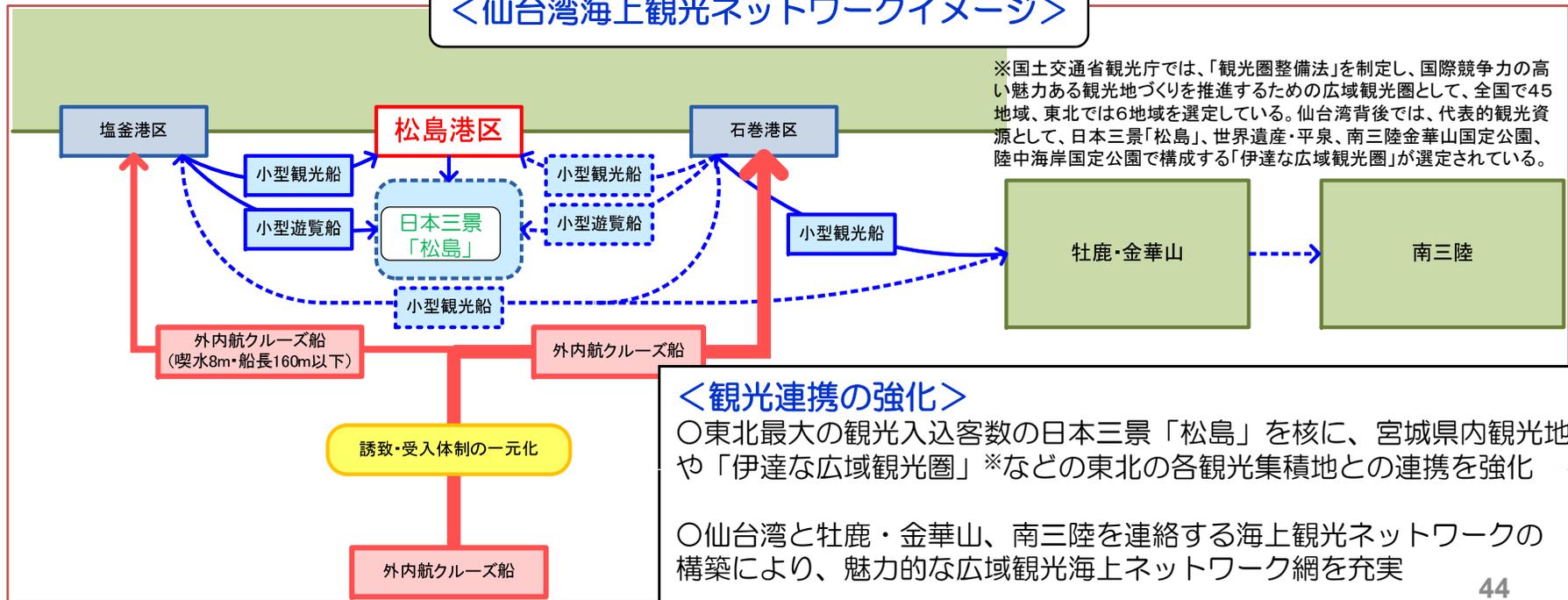
◆地域の基幹産業である観光業の振興(松島港)

<日本三景「松島」の海の玄関口としての機能強化>

●宮城県が平成23年3月に策定した「第2期観光戦略プラン」(計画期間:平成23年度~平成25年度)の全体の取り組みのなかで、小型観光船・遊覧船で塩釜港区、石巻港区との海上ネットワークを構築し、東北の各観光集積地との連携強化を図るとともに、仙台湾海上観光ネットワークの拠点として、日本三景「松島」の海の玄関口としての機能強化を図る。

●具体的には、統合港湾として一体的にポートセールスを強化することで海の玄関口である松島港区の情報をこれまで以上に発信することが可能となり知名度の向上が図られる。また、ポートセールスを強化し、既存港湾施設のストックを有効活用することで、仙台湾全体での外内航クルーズ船の誘致を実現させる。港区毎の役割として、大型船の入港が可能な塩釜港区、石巻港区において、外内航クルーズ船の直接の受入を担い、そこから松島港区へ小型観光船・遊覧船による新たな旅客航路を設置し集客を図る。これにより仙台湾全体での海上観光ネットワークを構築し、松島港区の観光拠点としての更なる機能強化を図る。

<仙台湾海上観光ネットワークイメージ>



<観光連携の強化>

- 東北最大の観光入込客数の日本三景「松島」を核に、宮城県内観光地や「伊達な広域観光圏」※などの東北の各観光集積地との連携を強化
- 仙台湾と牡鹿・金華山、南三陸を連絡する海上観光ネットワークの構築により、魅力的な広域観光海上ネットワーク網を充実