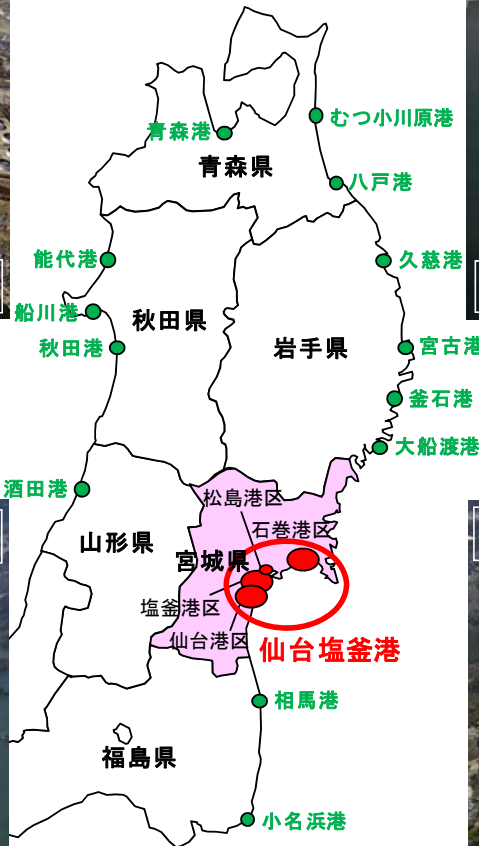


仙台塩釜港 港湾計画 改訂

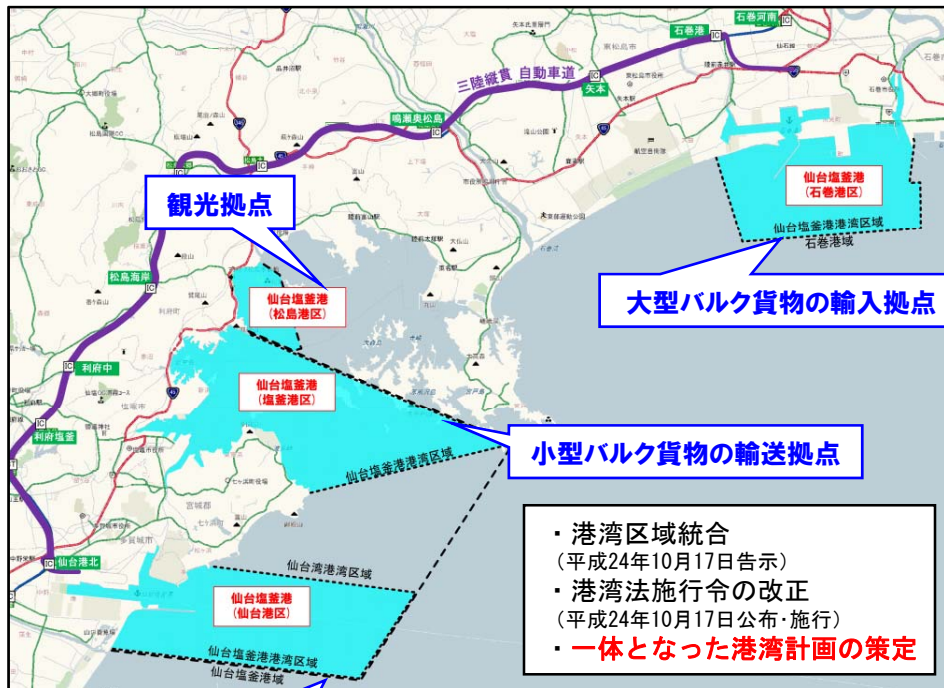
平成25年6月27日
交通政策審議会
第52回港湾分科会
資料 3



三港統合と宮城県の復興

- 東日本大震災からの早期復旧・復興を目的に、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)が統合され、「仙台塩釜港」となった。
- 三港統合により、港区毎の適切な機能分担による港湾施設の利用再編・投資抑制や効率化、一体的な管理運営体制の構築や民の視点を入れた港湾運営の実現等が推進される。
- 三港統合は、宮城県震災復興計画(平成23年10月)に盛り込まれており、復興のシンボルとして位置付けられている。地域一丸となって取り組みを進めることで、地域経済の発展を牽引し、宮城県の復興に寄与することが期待されている。

■三港統合



国際海上コンテナの輸送拠点
ユニット貨物の輸送拠点

- ・ 港湾区域統合
(平成24年10月17日告示)
- ・ 港湾法施行令の改正
(平成24年10月17日公布・施行)
- ・ **一体となった港湾計画の策定**

■宮城県震災復興計画(平成23年10月策定)

仙台塩釜港、石巻港及び地方港湾の整備

仙台塩釜港及び石巻港においては、港湾の機能回復や物流機能の確保を図るため、早急に港湾施設を復旧させ、港湾関連企業等の早期の業務再開を支援します。

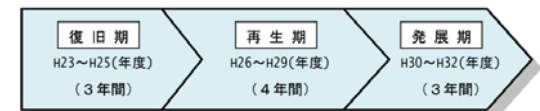
地方港湾においては、まちづくりと連携を図りながら復旧を進めます。また、津波に対する臨港地区及び港湾背後地の防災・減災機能を強化するための対策を実施するとともに、災害時における港湾機能の相互補完の観点から、仙台塩釜港、石巻港及び松島港の三港一体化を推進します。

復旧期の港湾においては、物流、生産などの港湾機能の早期回復と併せて、災害時における港湾機能の相互補完の視点も踏まえ、港湾関連企業等の早期の業務再開を支援するための取組を展開します。また、産業や観光振興の観点からも、まちづくりと整合を図りつつ、港湾機能の復旧を進めます。

再生期においては、港湾及び空港を東北全体の復興を先導する重要な交通基盤と位置付け、当期内に震災前以上の状態に回復することを目指します。このため、港湾機能の充実を図り、被災市町の復興を支援するための施設整備を推進するとともに、港湾関連企業等と連携して、積極的に港湾利用の促進を図ります。

発展期においては、本県のみならず東北全体の発展を牽引するため、東北への一層の産業集積と港湾物流の増加に対応し、新たな施設整備や港湾利用を促進するためのポートセールスを着実に実施します。

計画期間：10年間(目標：平成32年度)



仙台塩釜港の概要

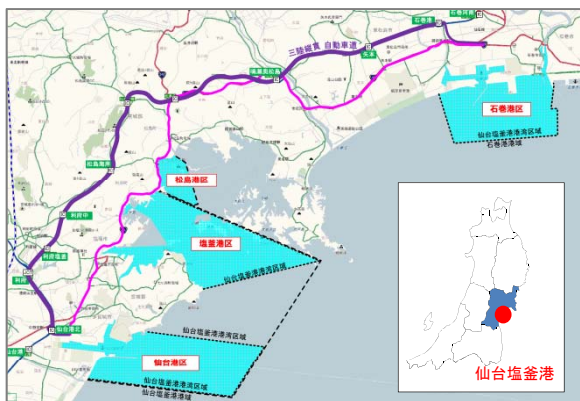
○仙台塩釜港は、東北地方を背後圏とする流通拠点であるとともに、自動車産業や木材・穀物関連産業、水産加工業などが立地する等東北地方の産業・経済・観光を支える重要な役割を担っている。

○仙台塩釜港の平成24年取扱貨物量は4,168万tであり、仙台港区の主な取扱貨物は**完成自動車**（移出569万t、移入379万t）、塩釜港区の主な取扱貨物は**石油製品**（移入156万t）、石巻港区の主な取扱貨物は**木材チップ**（輸入52万t）、**とうもろこし**（輸入31万t、移入10万t）等である。

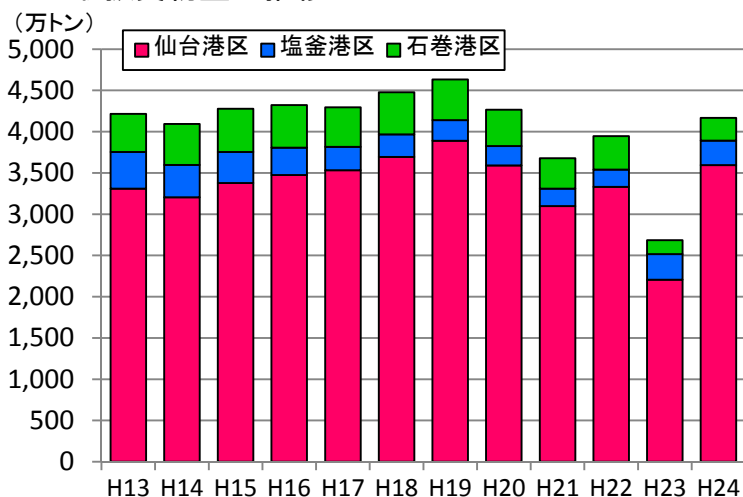
（松島港区は、観光地として年間97万人（H24年）の旅客乗降に利用されている）

○仙台港区の**コンテナ取扱個数は外内貿ともに震災前の水準に戻りつつあり**、平成24年は17万TEUを取り扱っている。

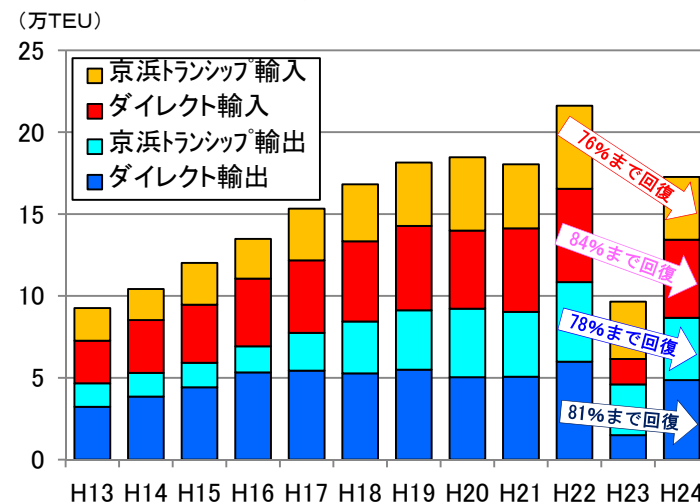
■位置図



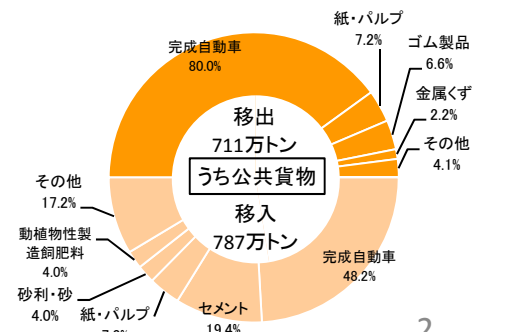
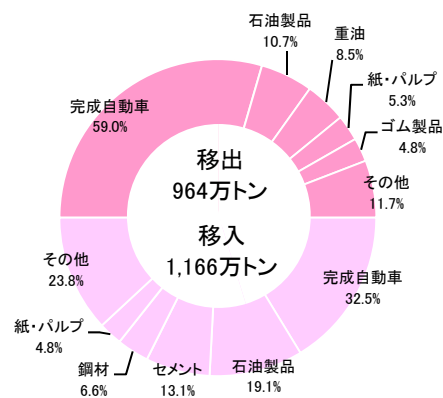
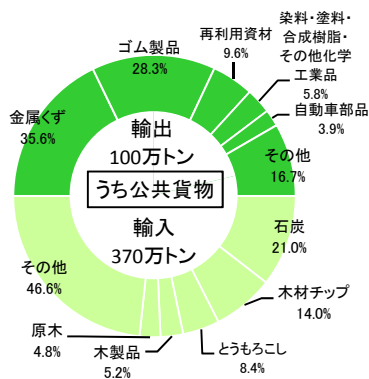
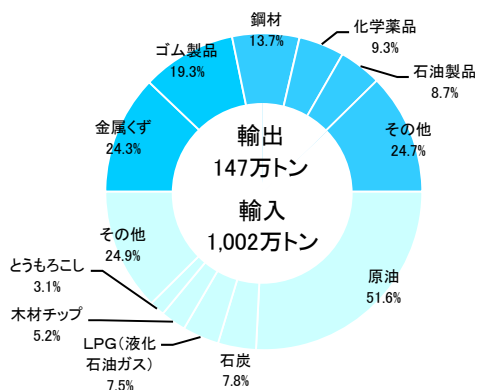
■取扱貨物量の推移



■コンテナ取扱個数の推移（仙台港区）



■仙台塩釜港の品目別取扱貨物量（フェリー除く）（平成24年速報値）



資料：H24宮城県港湾統計（速報値）より作成

仙台塩釜港 港湾計画の基本方針

◆既定計画

仙台塩釜港

平成20年11月改訂（目標年次：平成30年代前半）

【物流・産業】

- 外貨コンテナ機能の強化及びコンテナターミナルの拡張
- バルク貨物取扱機能の強化
- 内貨ユニットロードターミナル機能の強化
- 臨港交通体系の充実

【交流・観光】

- 観光船及び離島生活航路の機能強化
- 海洋性レクリエーション機能の充実

【環境】

- 快適な港湾環境を創造するための開放的な親水空間の創出

【安全・安心】

- 小型船だまりの再配置による機能強化

石巻港

平成17年3月改訂（目標年次：平成20年代後半）

【物流・産業】

- バルク貨物取扱機能の強化
- 臨港交通体系の充実

【交流・観光】

- 交流・レクリエーション機能を連携させたにぎわいのある港まちの再生
- 海洋性レクリエーション機能の充実

【環境】

- 浚渫土砂や建設残土、大規模地震時に発生する災害廃棄物の海面処分場の確保

【安全・安心】

- 大規模地震対策の強化
- 港内静穏度の向上

松島港 港湾計画なし

◆今回計画（目標年次：平成30年代後半）

【物流・産業】港湾機能の再編・集約化による物流機能の強化

- 外・内貨コンテナ貨物の増加及びコンテナ船の大型化に対応するための外・内貨コンテナ貨物の取扱機能の強化及びターミナルの拡張[仙台港区]
- 増加する自動車関連貨物等の外・内貨ユニット貨物に対応するための外・内貨ユニット貨物の取扱機能の強化[仙台港区]
- 港内静穏度の向上及びバルク船の大型化に対応するための物流機能の強化[石巻港区]
- 既存埠頭の再編・集約化によるバルク貨物の取扱機能の強化[塩釜港区][石巻港区]
- 港湾内の円滑な交通を確保するための臨港交通体系の充実[仙台港区][石巻港区]

【交流・観光】港湾観光拠点機能の強化

- 外・内航クルーズ船の受け入れの拡充及び海上ネットワーク機能の強化による広域観光拠点「日本三景松島」への海上輸送網の充実[塩釜港区][石巻港区][松島港区]
- 観光船及び離島生活航路の機能強化[塩釜港区][石巻港区][松島港区]
- 快適で適正なマリレジャー活動の推進及び港湾利用の安全性の向上を図るための港内に設置されているプレジャーボートの適切な収容[塩釜港区][石巻港区]

【環境】港湾空間の特色を活かしたアメニティ空間の充実

- 快適な港湾環境を創造するための地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出[仙台港区][塩釜港区][石巻港区]
- 浚渫土砂、建設残土及び大規模地震時に発生する災害廃棄物を適正に処分する海面処分場の確保[仙台港区][石巻港区]

【安全・安心】防災基盤の拡充と大規模地震発生時の支援機能の強化

- 大規模地震発生時における広域的な緊急避難、緊急物資輸送及び企業の経済活動を支えるための大規模地震対策の強化[仙台港区][塩釜港区][石巻港区]
- 海上防災基地機能の形成及び広域海上防災拠点としての機能強化[塩釜港区]
- ポートサービス船及び漁船等の安全かつ効率的な利用を図るための小型船だまりの再配置による機能強化[仙台港区][塩釜港区]

取扱貨物量の見込み

目標年次(平成30年代後半)における取扱貨物量の見通しは、約5,600万トン(平成24年4,168万トン)、コンテナ取扱個数は33万TEU(平成24年17万TEU)を想定している。

○取扱貨物量は順調に増加し、平成19年に過去最高の4,632万トンを取り扱うも、平成20年の世界同時不況、平成23年の東日本大震災の影響で減少したが、平成24年には4,168万トンまで回復している。

●H30年代後半の取扱貨物量を設定

- ・主要品目である完成自動車、石油類等の増加を見込む

【内賃】

- ・自動車メーカーの生産増による完成自動車の増(移出入) [公共]

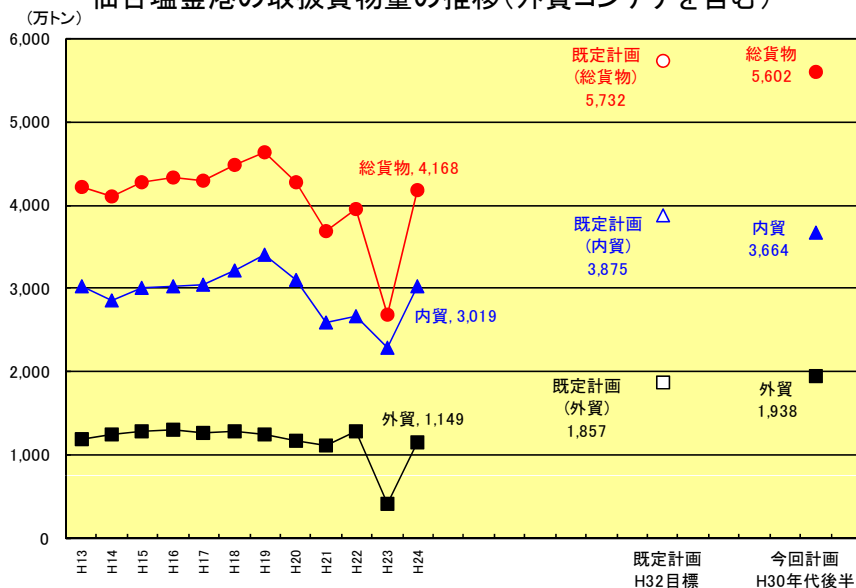
【外賃】

- ・自動車メーカーの生産増による完成自動車の増(輸出) [公共]
- ・飼料原料取扱企業の飼料供給増による麦、とうもろこしの増(輸入) [公共]
- ・エネルギー関連企業の新プラント稼働による石油製品の増(輸出入) [専用]
- ・火力発電所のリプレイス計画による燃料の転換によるLNGの増(輸入) [専用]

●コンテナ取扱個数について

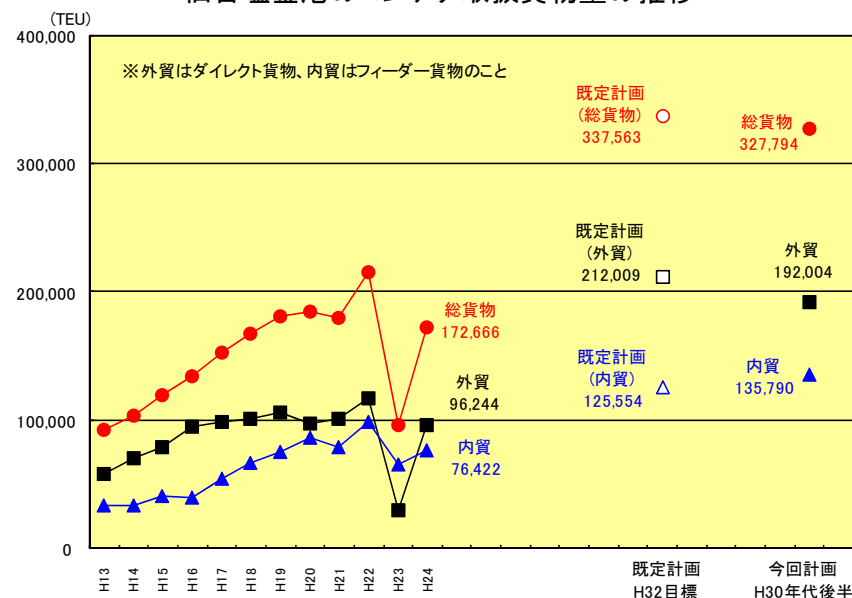
- ・国際フィーダーについては陸上から海運への転換によるコンテナ貨物の増加を見込む。

仙台塩釜港の取扱貨物量の推移(外賃コンテナを含む)



※石巻港区の既定計画値(H29)は、仙台塩釜港区の既定計画値(H32)に加算して記載

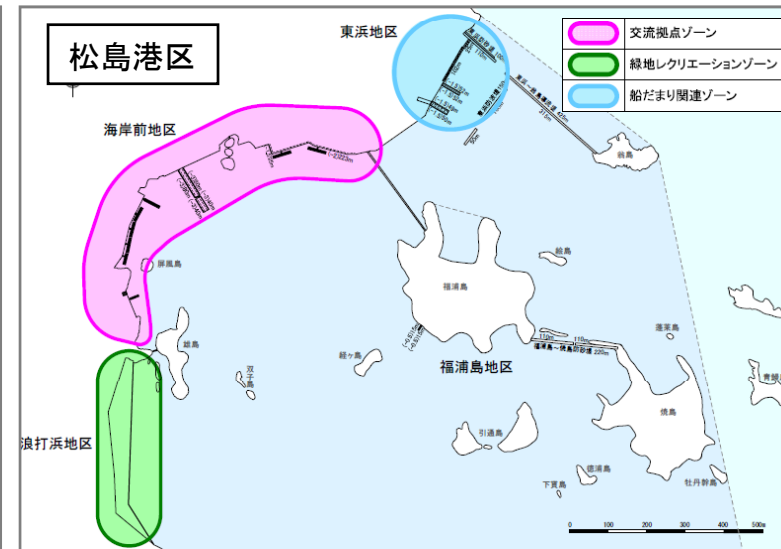
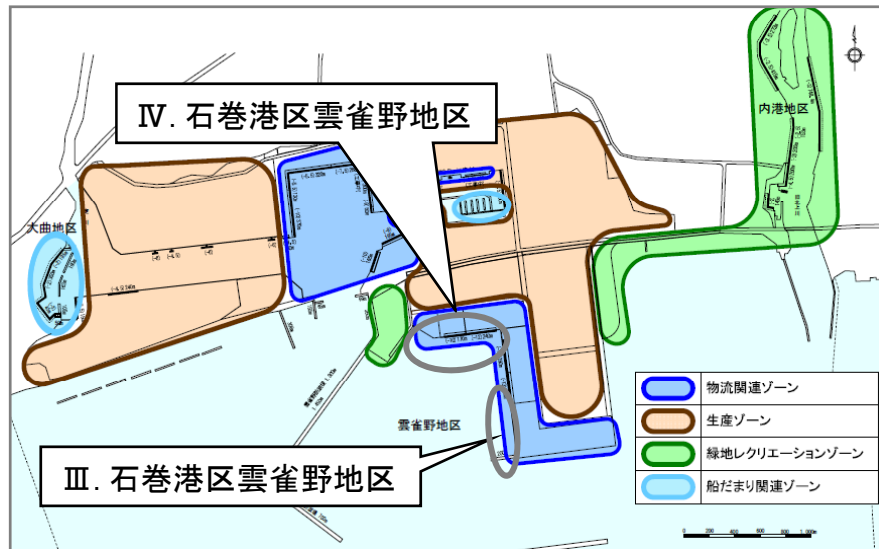
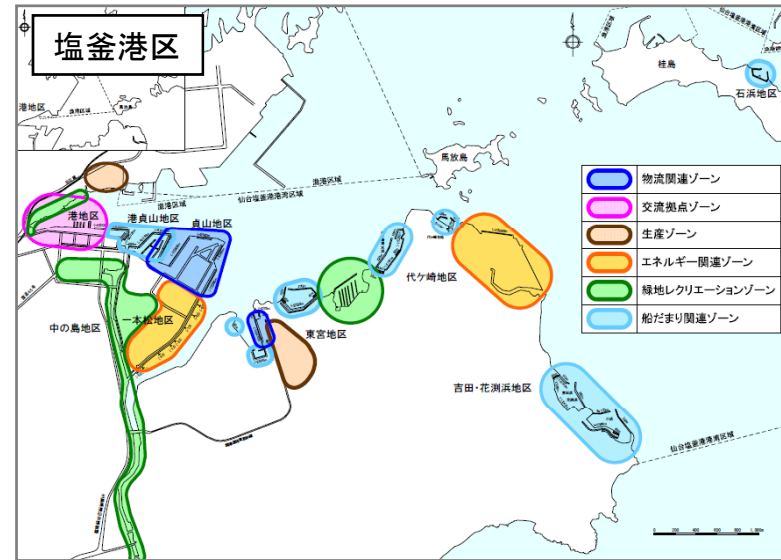
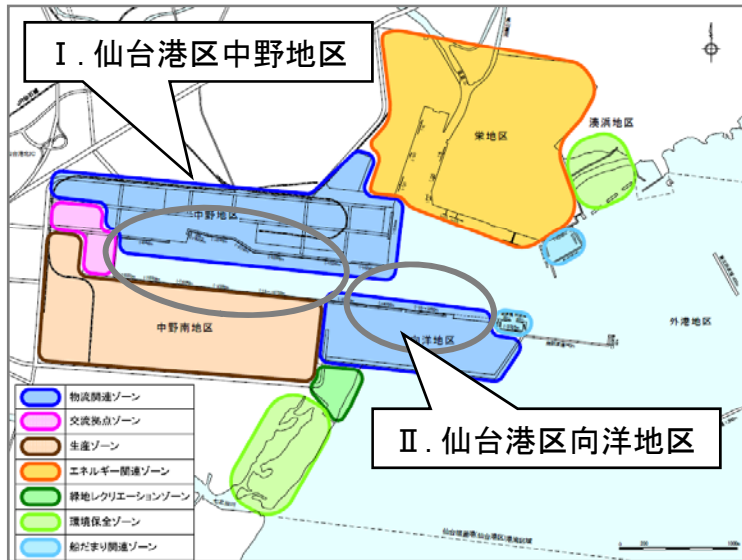
仙台塩釜港のコンテナ取扱貨物量の推移



※H24は速報値

改訂のポイント

- I. 東北経済を支える完成自動車等の輸送強化（仙台港区中野地区）
- II. 国際フィーダー輸送網の強化（仙台港区向洋地区）
- III. 大型バルク船への対応（石巻港区雲雀野地区）
- IV. 大規模地震対策の強化（石巻港区雲雀野地区）

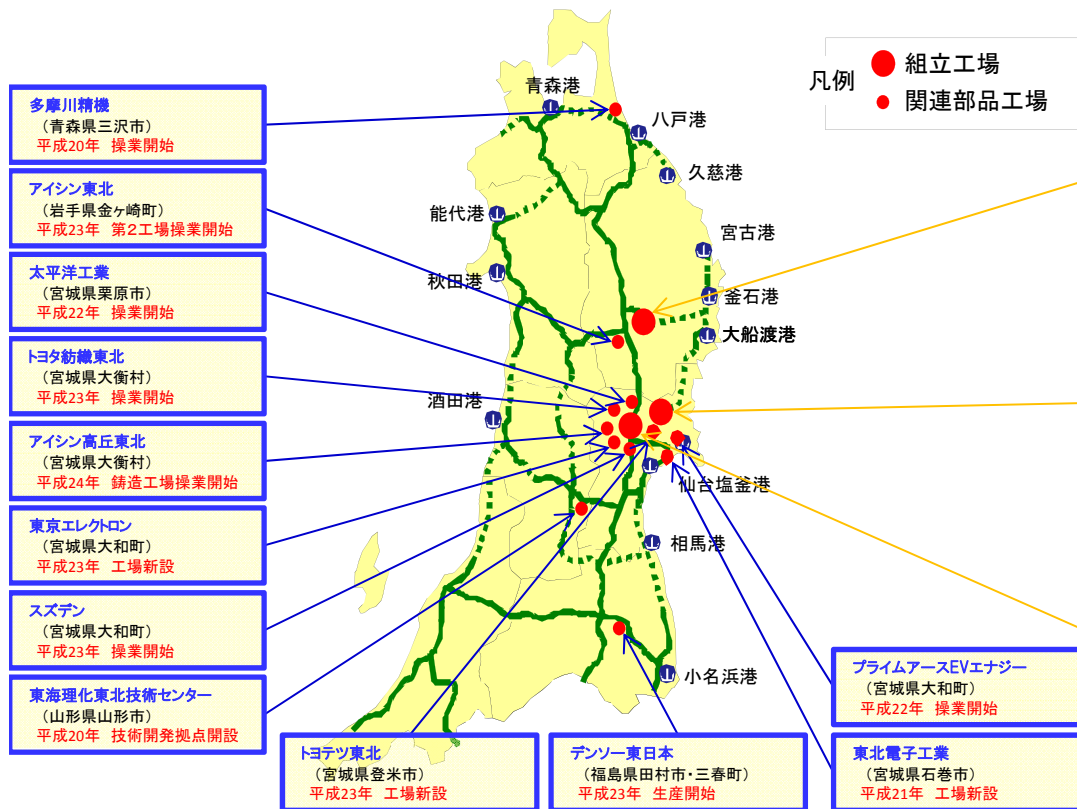


東北経済を支える完成自動車拠点

○仙台塩釜港は、背後に立地する自動車組み立て工場からの輸出・移出拠点や東北地方で販売される完成自動車の移入拠点となっている。（東北全体の完成自動車取扱量のうち移出入の約9割を占める）

○平成24年7月、トヨタ自動車東日本(株)が発足。中部、九州に次ぐ第3の拠点として開発から生産を一貫して行う。

自動車産業の新規進出・生産力増強の主な動き



トヨタ自動車東日本(株)発足(平成24年7月1日)

岩手工場(岩手県金ヶ崎町) [関東自動車工業(株)岩手工場]



自動車組立第2ラインの増設
(平成17年竣工)
投資額:約320億円、雇用増:約500人

- ・仙台塩釜港等を出荷に利用
- ・平成23年12月より小型HV車の生産開始

宮城大和工場(宮城県大和町) [トヨタ自動車東北㈱]



自動車エンジン工場の増設
(平成24年稼働)
投資額:約500億円、雇用増:約500人

- ・岩手工場、宮城大衡工場への部品供給

本社・宮城大衡工場(宮城県大衡村) [セントラル自動車㈱]



本社・自動車組立工場の移転
(平成23年稼働)
投資額:約500億円、雇用増:約400人

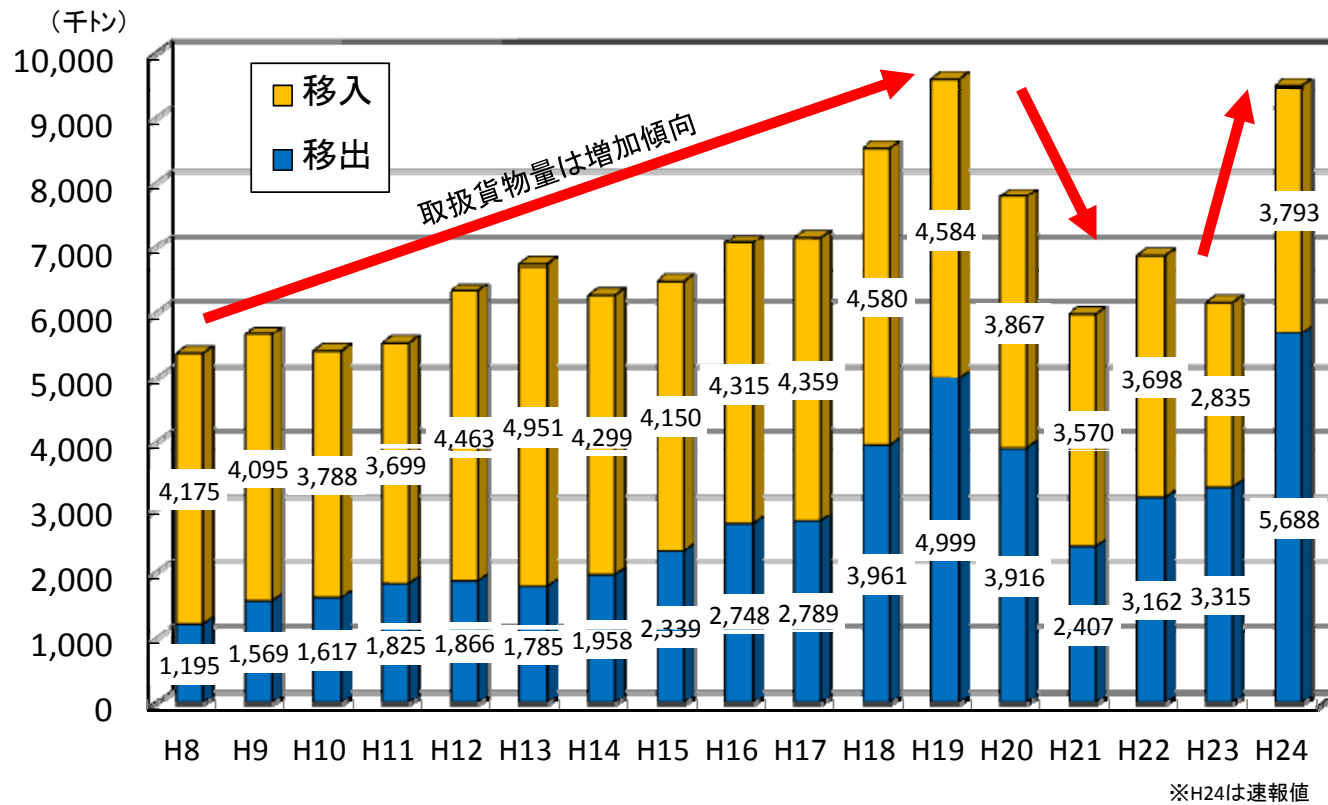
- ・高速道路や鉄道、港湾などのインフラの充実が立地の決め手
- ・仙台塩釜港を出荷に利用

出典:新聞情報等により東北地方整備局作成

自動車産業の海上輸送拠点としての役割

- 仙台港区における完成自動車の取扱量は、リーマンショック、東日本大震災の影響があったものの、増加傾向。
- 今後も完成自動車取扱量の増加が見込まれており、自動車メーカーから完成自動車の取扱ヤード確保の要望が上がっている。

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」



仙台港区(中野地区)現況写真①



仙台港区(中野地区)現況写真②

I. 東北経済を支える完成自動車等の輸送強化（仙台港区中野地区）

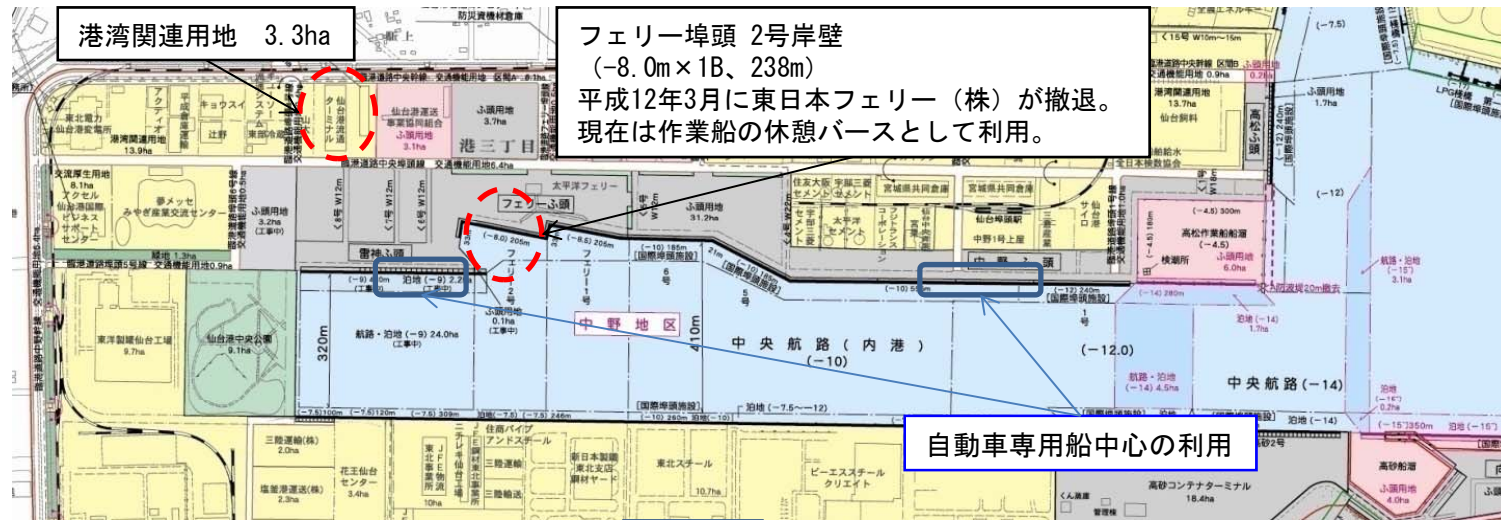
○背景・課題

増大する完成自動車等のユニット貨物の蔵置場の確保が求められている。

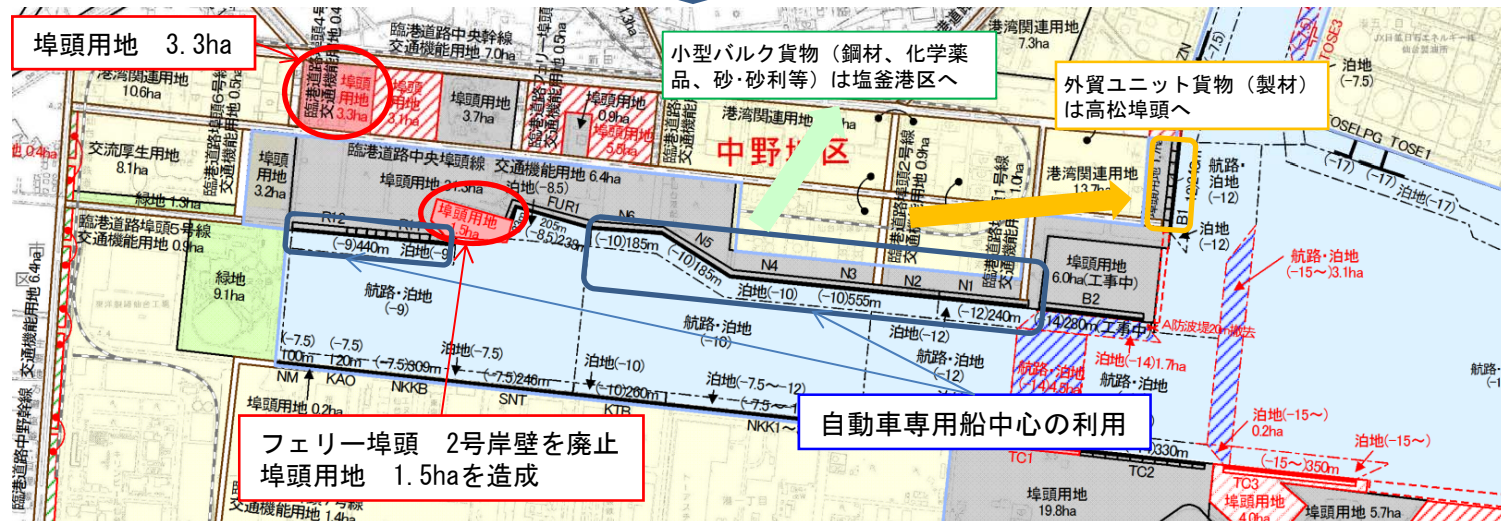
○今後の方針

遊休化しているフェリーバースで土地造成を行い、また背後の土地利用計画を変更し、埠頭用地を拡張。

既定計画



今回計画



京浜港と仙台塩釜港の連携協定

○仙台塩釜港を管理する宮城県と、京浜港を管理する東京都、川崎市、横浜市は、平成23年1月25日、海上輸送網の強化に向けた連携協定を締結。

京浜三港と仙台塩釜港の連携に関する協定

1. 協定締結の目的

国内集荷力向上のため、国際コンテナ戦略港湾に選定された京浜三港と東北地方の拠点港である仙台塩釜港が連携して、国際フィーダー輸送の更なる強化を図ることを目的とする。

2. 協定に基づく取組

- (1)京浜三港及び仙台塩釜港を利用した輸送コスト低減に向けた仕組みづくり
- (2)共同したポートセールスの推進
- (3)国制度の改善等についての共同した要求・要望活動の展開



仙台港区～京浜港

○便数 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

○主な貨物




移出: ゴム製品、紙・パルプ、水産品
移入: 製材、自動車部品、植物性製造副産物(大豆油かす等)等

※平成23年3月5日時点。東日本大震災以降便数は回復し、現在は週11便就航。



仙台港区向洋地区 高砂1号、2号岸壁の利用状況

- 仙台港区向洋地区の高砂岸壁は、京浜港との国際フィーダー航路と外貿航路を有している。
- 高砂1号岸壁と高砂2号岸壁の間の40mを岸壁化し、連続的に使用することで、滞船の解消を図る。

仙台港区向洋地区 高砂1号、2号岸壁の利用状況※

	高砂1号(-12m)270m	40m	高砂2号(-14m)330m	
日	北米西岸／東南アジア航路 岸壁延長330m			
月	国際フィーダー(1) 岸壁延長120m		国際フィーダー(2) 岸壁延長120m	
火	国際フィーダー(3) 岸壁延長120m		国際フィーダー(4) 岸壁延長120m	
水	国際フィーダー(5) 岸壁延長120m		中国／韓国航路(1) 岸壁延長170m	
木	国際フィーダー(6) 岸壁延長120m		東南アジア航路(2) 岸壁延長170m	
金	国際フィーダー(7) 岸壁延長120m		国際フィーダー(9) 岸壁延長120m	国際フィーダー(10) 岸壁延長120m
				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">国際フィーダー(11) 岸壁延長120m</div>			
土	国際フィーダー(12) 岸壁延長120m		国際フィーダー(13) 岸壁延長120m	中国／韓国航路(2) 岸壁延長170m
				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">国際フィーダー(14) 岸壁延長120m</div>			
				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">中国／韓国航路(3) 岸壁延長170m</div>			

仙台港区向洋地区 高砂1号岸壁40m整備後

	高砂1号(-12m)310m	高砂2号(-14m)330m		
日	北米西岸／東南アジア航路 岸壁延長330m			
月	国際フィーダー(1) 岸壁延長120m	国際フィーダー(2) 岸壁延長120m		
火	国際フィーダー(3) 岸壁延長120m	国際フィーダー(4) 岸壁延長120m		
水	国際フィーダー(5) 岸壁延長120m	中国／韓国航路(1) 岸壁延長170m		
木	国際フィーダー(6) 岸壁延長120m	東南アジア航路(2) 岸壁延長170m		
金	国際フィーダー(7) 岸壁延長120m	国際フィーダー(11) 岸壁延長120m	国際フィーダー(11) 岸壁延長120m	
				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">国際フィーダー(14) 岸壁延長120m</div>			
土	国際フィーダー(12) 岸壁延長120m	国際フィーダー(13) 岸壁延長120m	中国／韓国航路(2) 岸壁延長170m	
				
	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">中国／韓国航路(3) 岸壁延長170m</div>			

週2隻の滞船が
解消

※平成23年3月5日時点。東日本大震災以降便数は回復し、現在は週15便就航。

Ⅱ. 国際フィーダー輸送網の強化（仙台港区向洋地区）

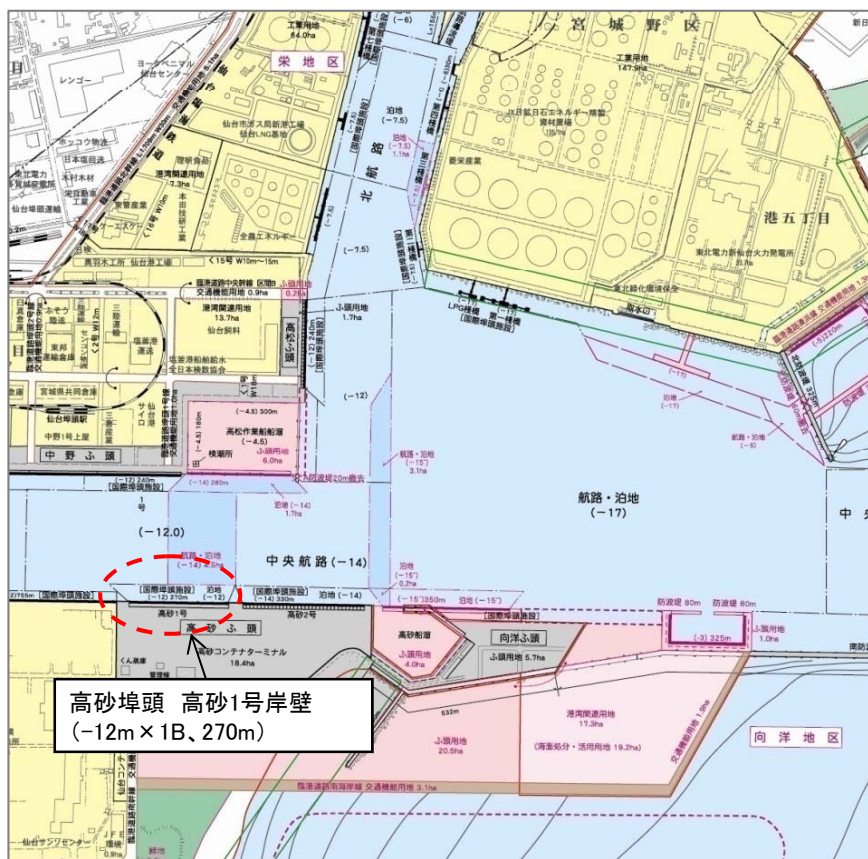
○背景・課題

現在の国際フィーダー船の滞船解消、将来の内航コンテナ貨物の増加に伴う航路便数増への対応が求められる。

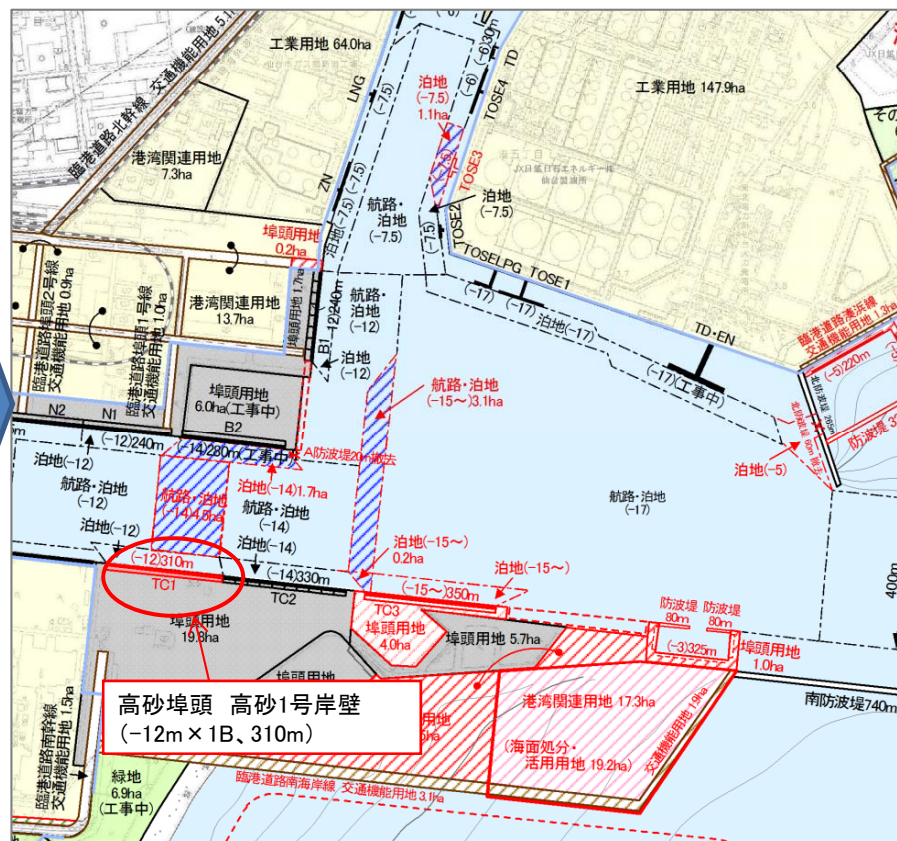
○今後の方針

滞船の解消、将来の増便に対応するため、高砂1号岸壁の延伸を計画。

既定計画



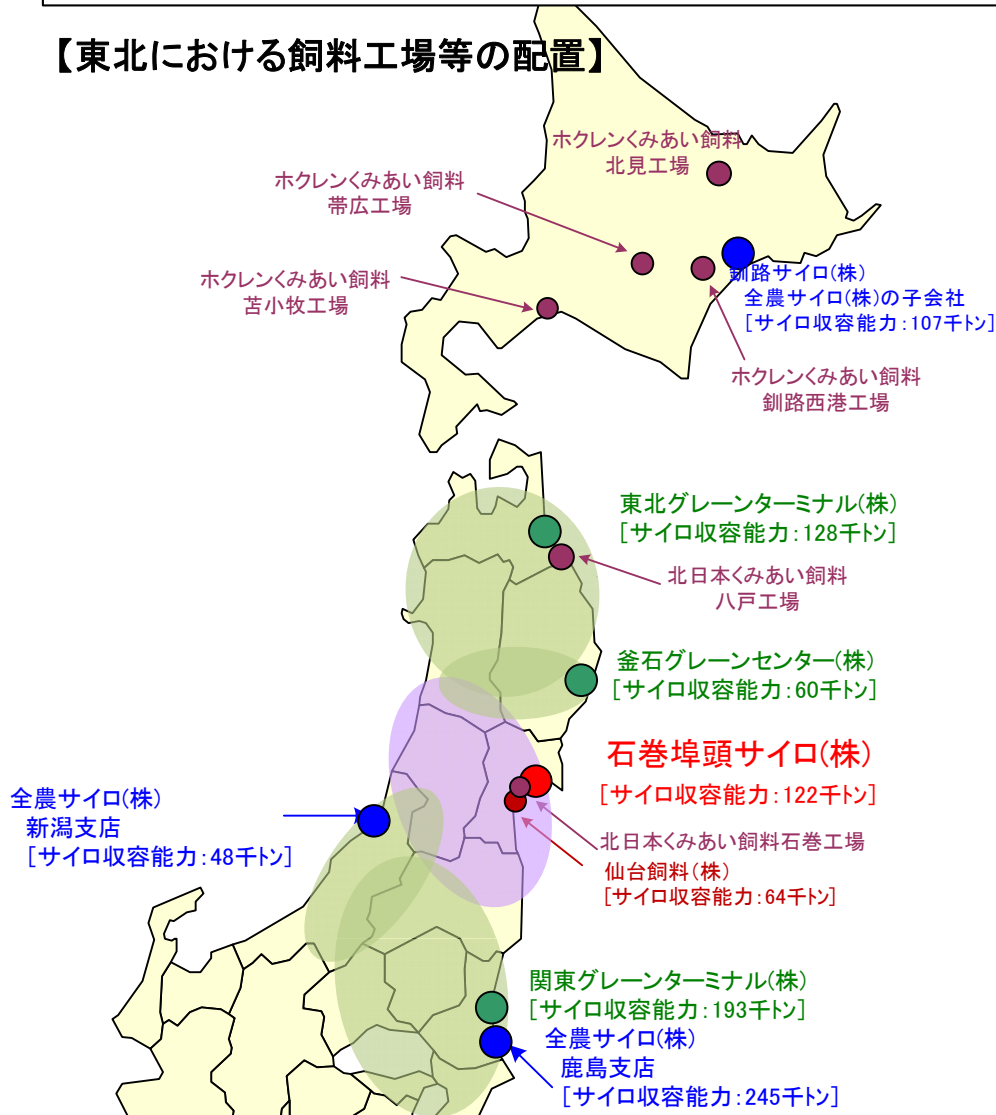
今回計画



東北南部の飼料供給基地としての役割（石巻港区）

- 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、石巻港区には約12万トンの収容能力を有するサイロ等が立地し、東北南部の飼料供給基地となっている。
- 石巻港区は、国際バルク戦略港湾[穀物](釧路港、鹿島港)の連携港としてパナマックス船を超える大型船のセカンドポートを見据え、岸壁の延伸が必要である。

【東北における飼料工場等の配置】



【釧路港と仙台塩釜港石巻港区の連携】

2020年目標

- パナマックス船を超える大型船の共同配船。
- 企業連携が図られている港湾を仕向港とした2港寄り及び3港寄り輸送体制の継続、国際フィーダー輸送体制の構築。



※石巻港区は、現在、北米から50,000DWT級の船舶でのダイレクト輸送、名古屋・鹿島・横浜・川崎等から499GTの船舶での移入を行っている。

Ⅲ. 国際バルク戦略港湾と連携した大型バルク船への対応（石巻港区雲雀野地区）

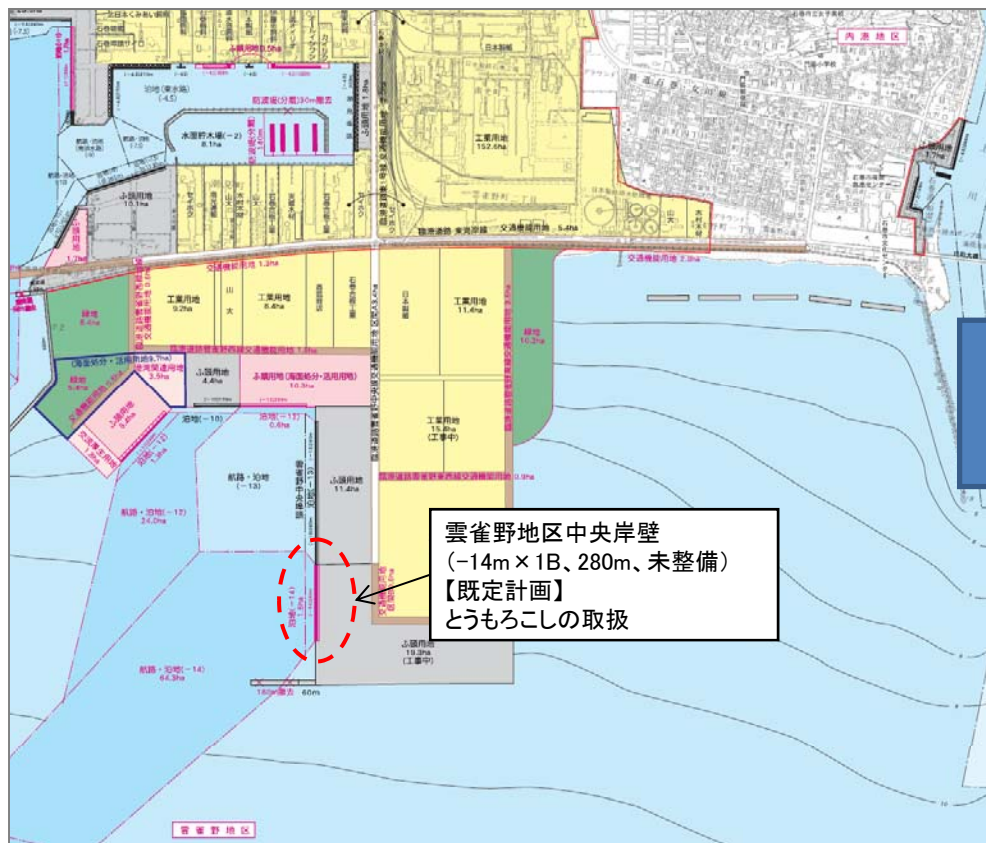
○背景・課題

各港区の機能分担の中で、石巻港区はバルク貨物の輸入拠点を目指す。船舶の大型化に伴い、パナマックス船を超える大型船を見据えた対策が必要。

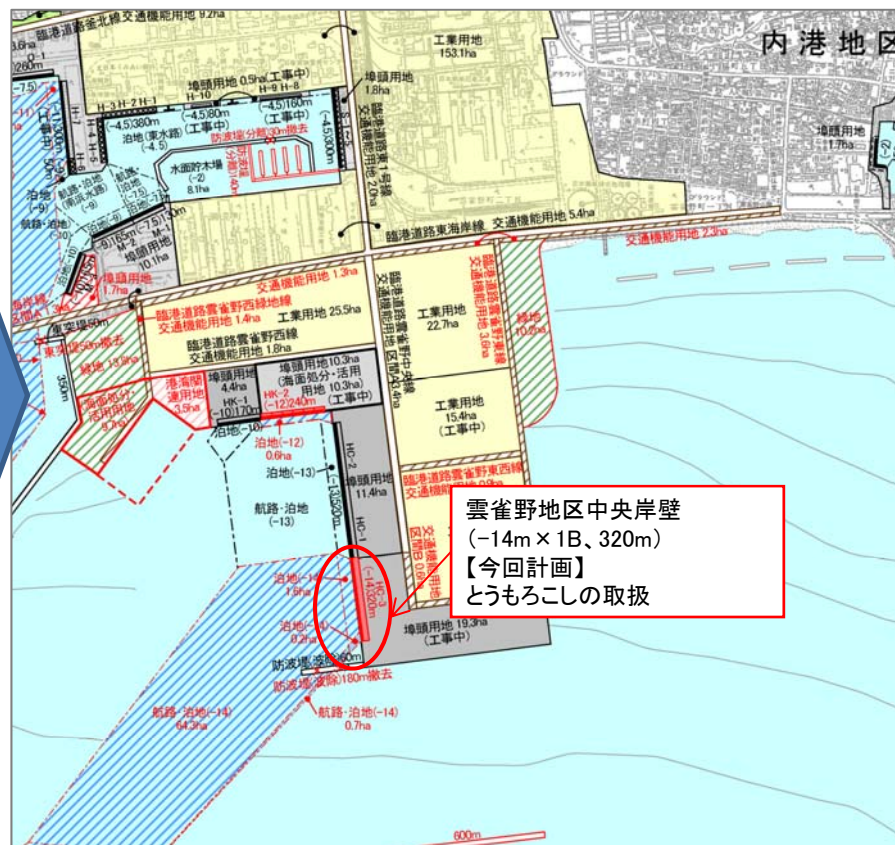
○今後の方針

パナマックス船を超える大型船のセカンドポートに対応するため、雲雀野地区中央岸壁の延伸を計画する。

既定計画



今回計画



IV. 大規模地震対策の強化（石巻港区雲雀野地区）

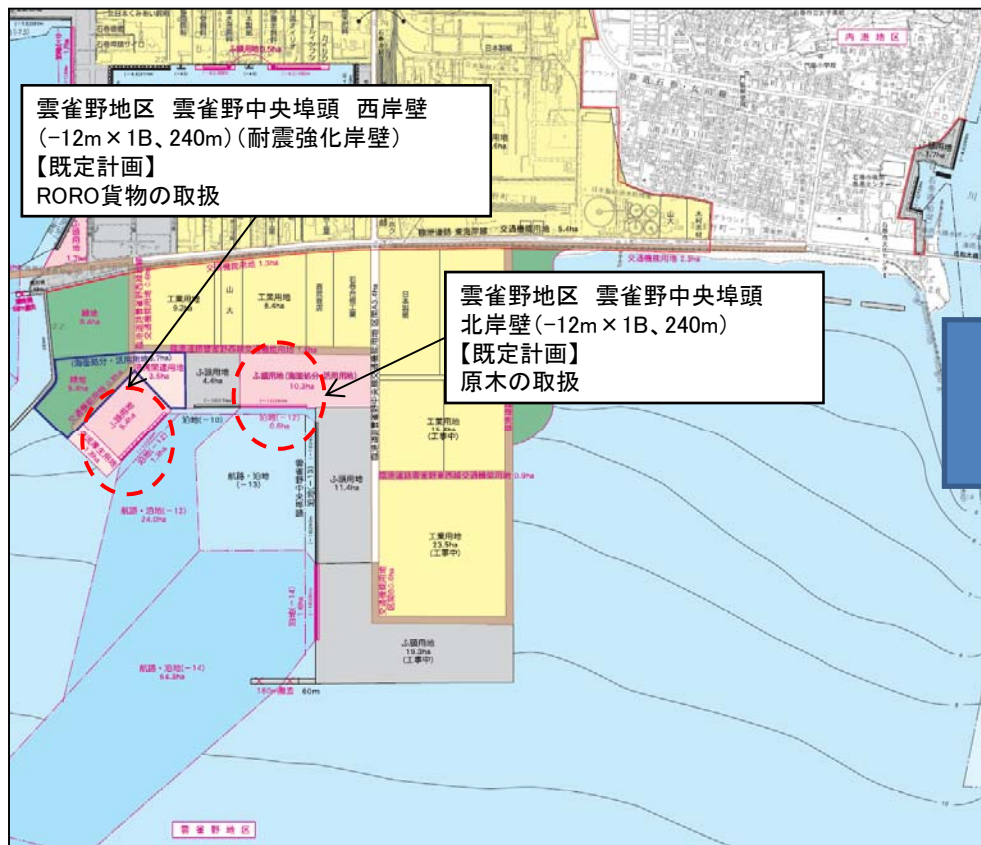
○背景・課題

平成23年の東日本大震災を踏まえ、震災時の緊急物資輸送等に対応するための施設整備が急務となっている。

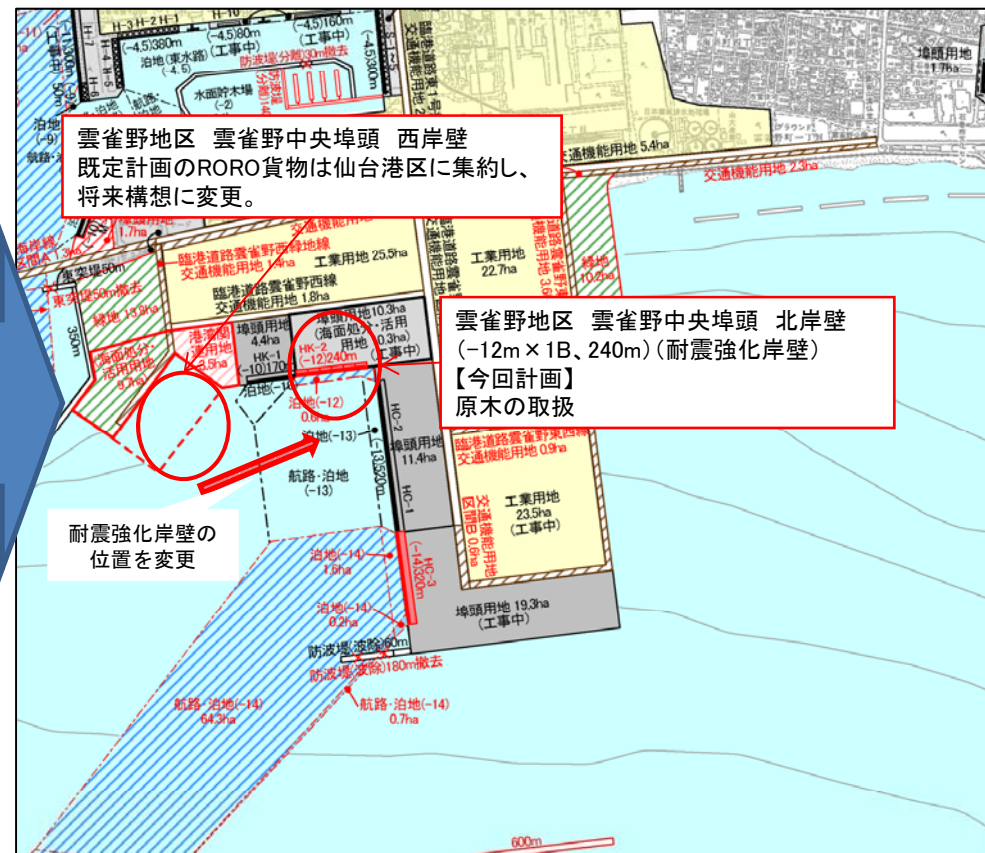
○今後の方針

早期の施設整備に対応するため、海面処分・活用用地としての造成が進んでいる雲雀野地区中央埠頭北岸壁に耐震強化岸壁の位置を変更する。

既定計画

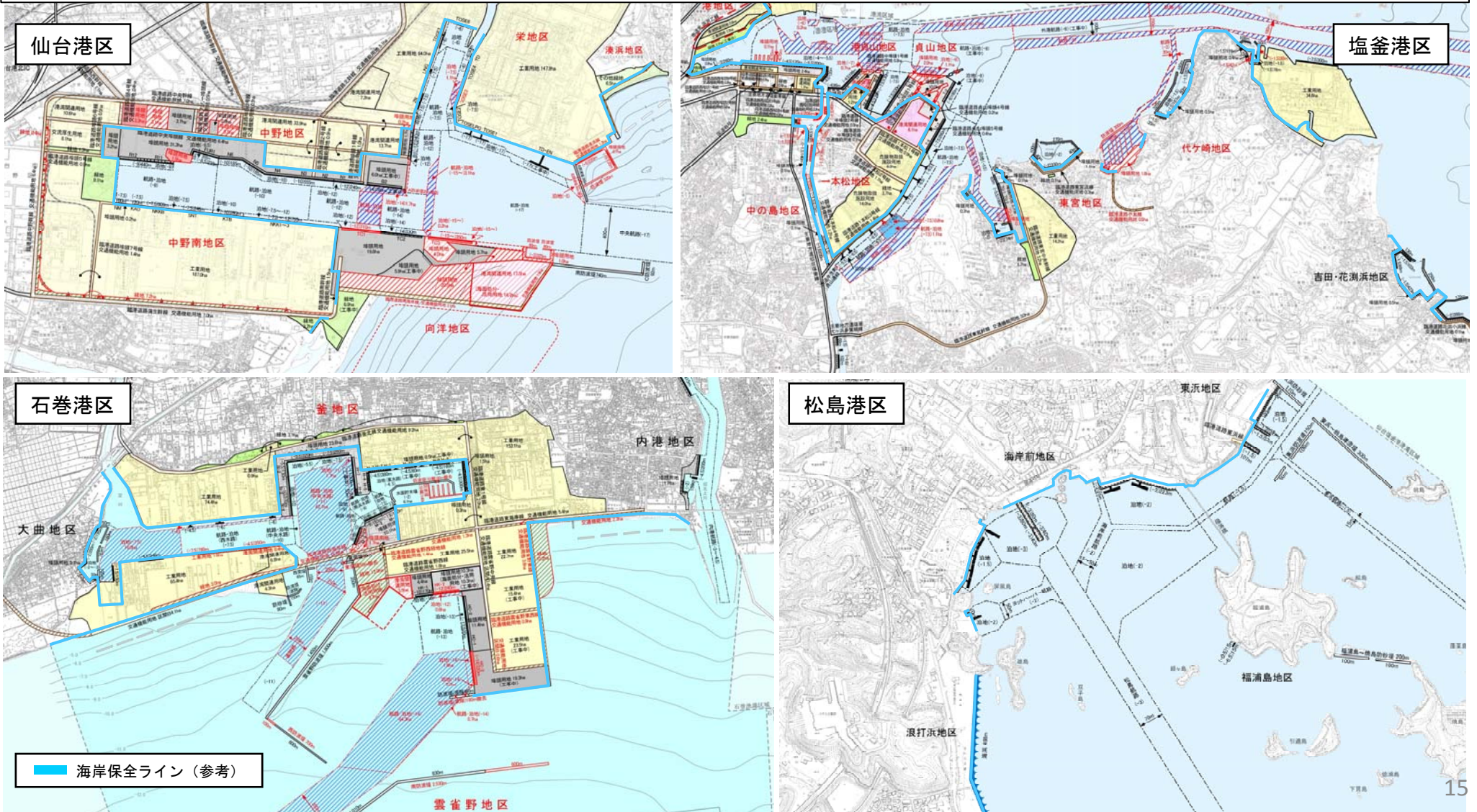


今回計画



海岸保全ラインについて

○港湾における災害の防止、早期復旧等を検討する上で有用な情報である海岸保全ライン(防潮ライン)を、今回から計画図に標記した。震災後、人命の保護に加え、住民財産の保護、地域の経済活動の安定化、効率的な生産拠点の確保のため、各港区周辺に数十年から百数十年に一度程度で発生することが想定される津波(津波レベル1)に対応した防潮堤及び海岸堤防が検討されており、新たな海岸保全基本計画に位置付けられる予定である。



確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
東北経済を支える 完成自動車等の輸送強化 (仙台港区中野地区)	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>4 複合一貫輸送網の拠点</p> <p>複合一貫輸送網の拠点となる港湾には、船舶の大型化に対応した十分な延長の岸壁、十分な面積の荷さばき用地や駐車場等とともに、必要に応じて旅客ターミナル施設を備える。</p>
国際フィーダー輸送網 の強化 (仙台港区向洋地区)	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>② 基幹航路の国際海上コンテナ輸送</p> <p>国際戦略港湾以外の港湾との連携等による内航フィーダー輸送、鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実、内陸部に整備するインランドポートを活用した集荷拠点の形成、さらに港湾全体で一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等といった港湾サービスの確保に取り組む。</p> <p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>1 港湾相互間の連携に関する観点</p> <p>① 経済的な観点からの連携</p> <p>輸送の効率性を高め、海上輸送網の充実を図るため、国際海上コンテナ輸送において内航フィーダー輸送の強化による国際戦略港湾との連携を強化するなど複数の港湾が連携を進める。</p>
大型バルク船への対応 (石巻港区雲雀野地区)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>② バルク貨物等の輸送の強化</p> <p>臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。</p>
大規模地震対策の強化 (石巻港区雲雀野地区)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>2 国民の安全・安心の確保の貢献</p> <p>特に発生頻度の低い大規模津波に対して、浸水を前提として、臨海部の企業の立地状況を踏まえつつ、背後のまちづくりと連携した防護ラインの見直しを行った上で、防潮堤等の整備による防護を図るとともに、港湾の事業継続計画(以下「港湾BCP」という。)の策定、臨海部の土地利用の見直し等、ハード・ソフトの施策を総合的に講ずる。</p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>7 大規模地震対策施設</p> <p>大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保するべく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。</p>