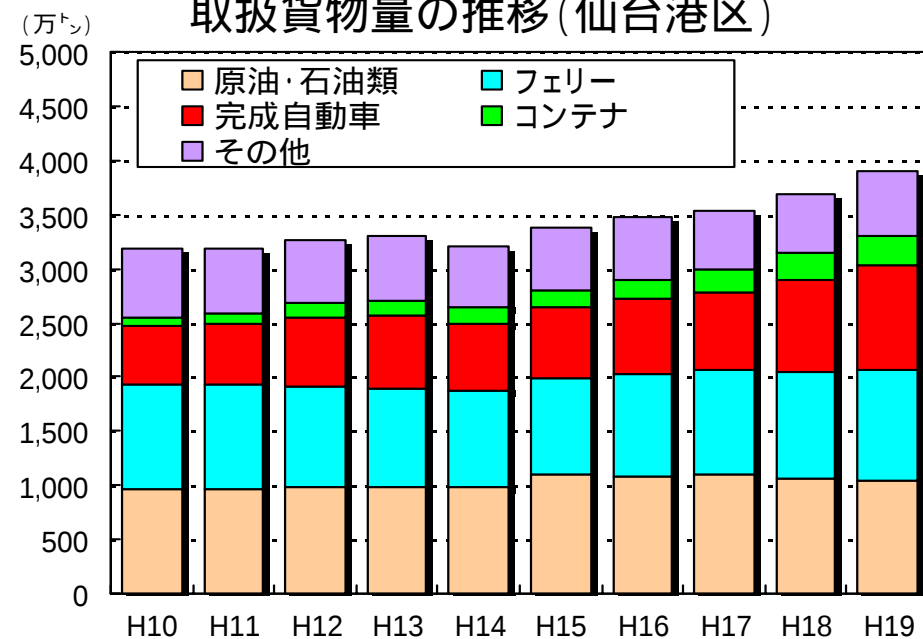


仙台塩釜港 港湾計画 改訂

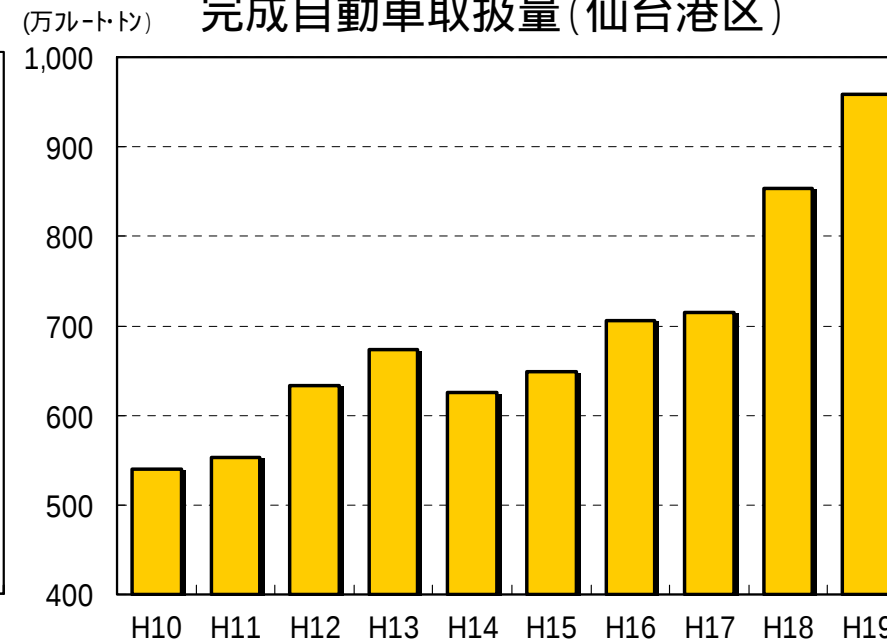


- 昭和9年に塩釜港として開港指定、昭和26年に重要港湾に指定。
さらに昭和39年に新産業都市「仙台湾地区」に指定され、掘込港湾として仙台湾地区の建設を進め、昭和46年に供用。
- 平成13年4月に旧塩釜港が特定重要港湾に昇格したことに伴い、現在の「仙台塩釜港」と港名を変更。
- 現在は東北地方唯一の特定重要港湾及び中核国際港湾として、東北地方における国際及び国内海上輸送網の拠点として重要性を高めている。
- 主な取扱貨物はフェリー・完成自動車・石油類で、仙台湾地区全体取扱貨物量の約8割を占めている。
- 背後圏の自動車関連企業が増産を開始した影響で完成自動車の取扱貨物量は急激に伸びている。
- コンテナ取扱個数は毎年約10%程度伸びており、平成19年は18.1万TEU（速報値）である。

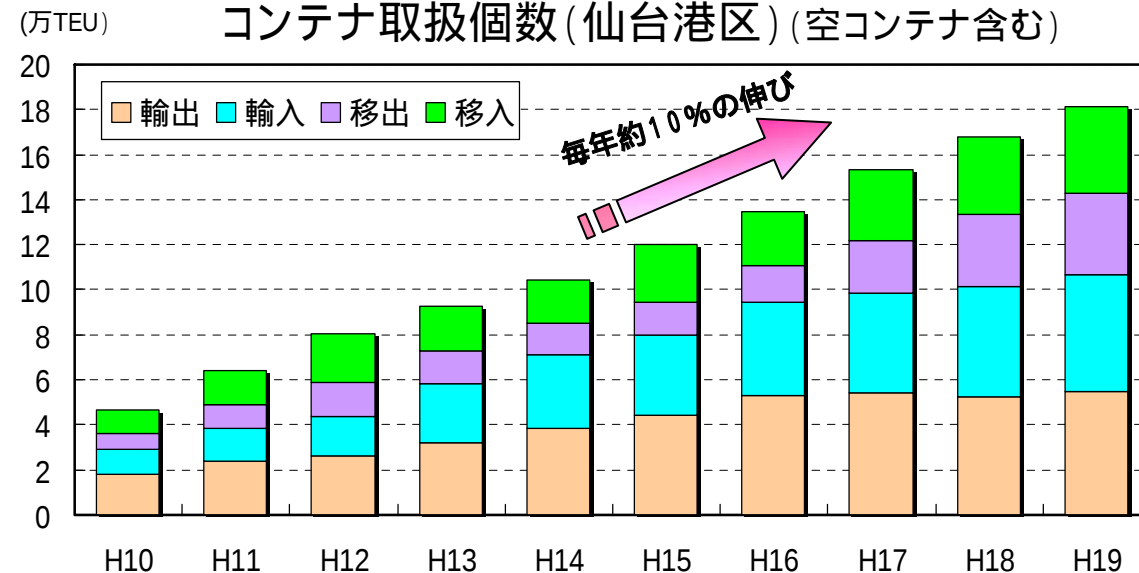




注: 石油類にLNG、LPG、重油含む



注: H19の値は速報値



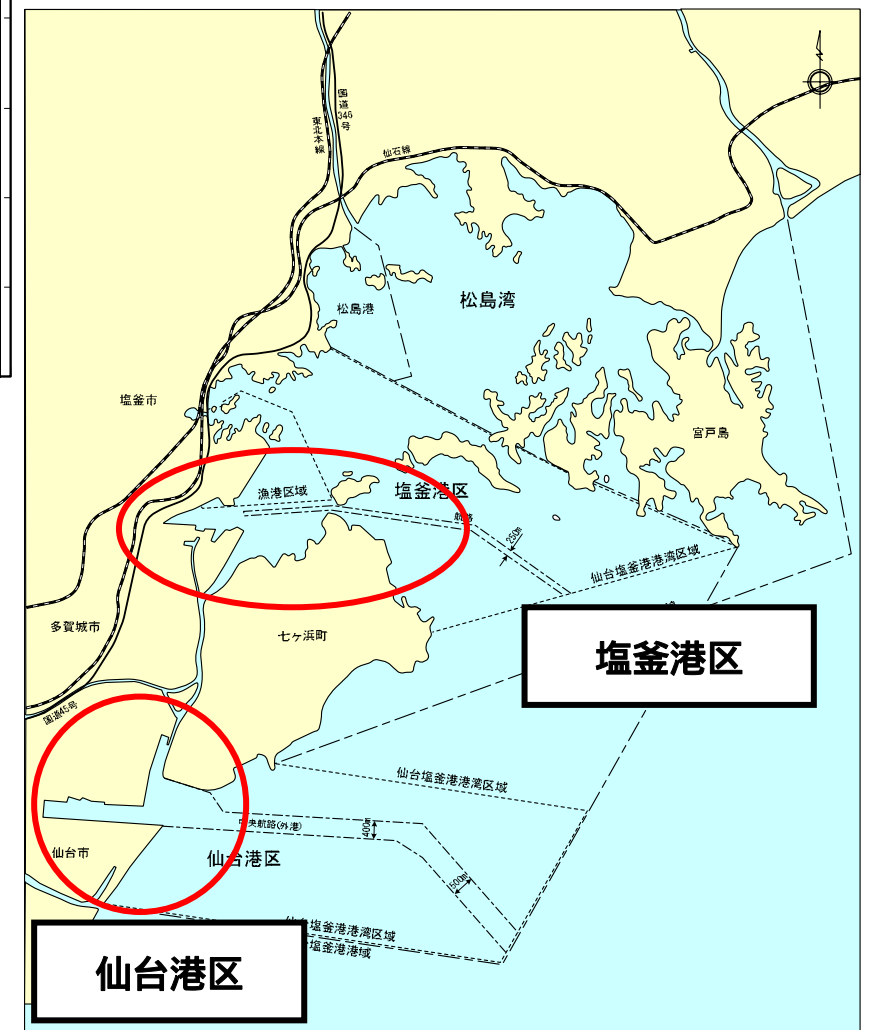
毎年約10%の伸び

内航フィーダー 11便/週
京浜港～仙台塩釜港～各港

外貿コンテナ航路 5便/週
・北米西岸 1便/週
・東南アジア 1便/週
・中国、韓国 2便/週
・韓国 1便/週

合計 16便/週

注: 平成20年4月現在



仙台塩釜港の現況（仙台港区）

雷神埠頭

完成自動車を中心に扱っている。雷神岸壁（-7.5m）の水深不足から、大型の自動車運搬船が利用できない。背後にモータープールを有しているが、自動車工場の新規立地等により完成自動車の取扱量が増加するためヤードが不足する。



中野埠頭

狭隘な埠頭用地の中で、バルク貨物と完成自動車・RORO貨物等の多種多様な荷姿の貨物を取り扱っているため、荷役効率の低下を招いている。また、穀物や製材を扱う船舶の大型化への対応が必要である。



高松埠頭

砂・砂利や金属くず等の貨物を取り扱っている。

高松船だまり

ポートサービス船や官公庁船が係留している。

中野地区

高砂コンテナ埠頭

北米や東南アジア、韓国・中国行きの定期コンテナ船や内貿フィーダーが寄港。コンテナ貨物の急増（平成19年18万TEU）により、背後ヤードの狭隘化が深刻になりつつある。



蒲生干潟

多様な生命が生息する干潟や海浜の保全が必要である。



向洋地区

埋立計画（現港湾計画）

大規模な外内貿ターミナルが計画されているが、現状では未着工。事業のフィージビリティと蒲生干潟の保全のため見直しが必要である。

仙台塩釜港の現況（塩釜港区）

港奥部（現港湾計画）
国道のバイパス機能を有する道路と交流拠点のための埋立を計画しているが、必要性が低下しており、着工に至っていない。
地元塩竈市では親水空間としての水面の活用を望んでいる。

真山西埠頭
岸壁の水深不足や施設の老朽化、狭隘な用地により、物流機能が低下している。

真山東埠頭・真山1号埠頭
施設の老朽化や狭隘な用地により使いにくい埠頭となっている。

港地区

みなとていざん 港真山地区

ていざん 真山地区

ていざん 真山中埠頭
既存岸壁-5.5mが老朽化しており、利用を休止している。

ていざん 真山運河等
港内水域及び海域利用の安全性向上のため放置艇の収容施設の整備が必要である。

一本松地区

とうぐう 東宮地区

人工島計画（現港湾計画）
取扱貨物や土地需要の低迷が続く中、物流機能・海上防災機能・廃棄物処理機能を有する人工島の必要性が低下しており、既存施設の有効活用を含めて再検討が必要となっている。

東宮地区
主に砂・砂利を扱っている。
施設老朽化のため一部荷重制限して利用している。

一本松地区
石油関連企業が立地していたが、企業再編により一部遊休化している。

港湾計画の基本方針

課題及び要請

【物流】

- (仙台港区)
コンテナ貨物の増加及びコンテナ船の大型化への対応
完成自動車等の取り扱い増加による背後ヤード・岸壁の不足解消
穀物船の船舶大型化への対応やR O R O貨物とバルク貨物の混在利用の解消
- (塩釜港区)
施設の老朽化や埠頭用地の狭隘化の解消

【交流】

- (塩釜港区)
魅力ある観光拠点の形成、離島住民の暮らしの安心確保

【環境】

- (仙台港区・塩釜港区)
快適な港湾環境の創造、親水空間の確保
- (仙台港区)
廃棄物処分場の確保
蒲生干潟等の自然環境の保全

【安全】

- (仙台港区・塩釜港区)
宮城県沖地震等に対応した防災対策の推進
- (塩釜港区)
港湾の安全に支障をきたす放置艇の解消

計画の基本方針（目標年次：平成30年代前半）

【物流】外・内貿物流機能の強化と港湾機能の再編・集約化

- (仙台港区)
外内貿コンテナ機能の強化
完成自動車等のR O R O貨物取扱機能の強化
バルク貨物取扱機能の強化

- (塩釜港区)
既存埠頭の再編・集約化による港湾サービスの向上

【交流】観光拠点機能の強化と臨海地域の活力再生

- (塩釜港区)
観光船や離島生活航路の機能強化

【環境】アメニティ空間の確保と自然環境との共生

- (仙台港区・塩釜港区)
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)
浚渫土砂を適正に処分する海面処分場の確保
自然環境と共生する港づくり

【安全】安全・安心な港湾機能の充実

- (仙台・塩釜港区)
災害時における物資の緊急輸送や住民の安全な避難のため、大規模地震対策の強化
- (塩釜港区)
港湾の安全性の向上のため、放置艇を適切に収容

取扱貨物量の見通し

- 目標年次（平成30年代前半）における取扱貨物量の見通し

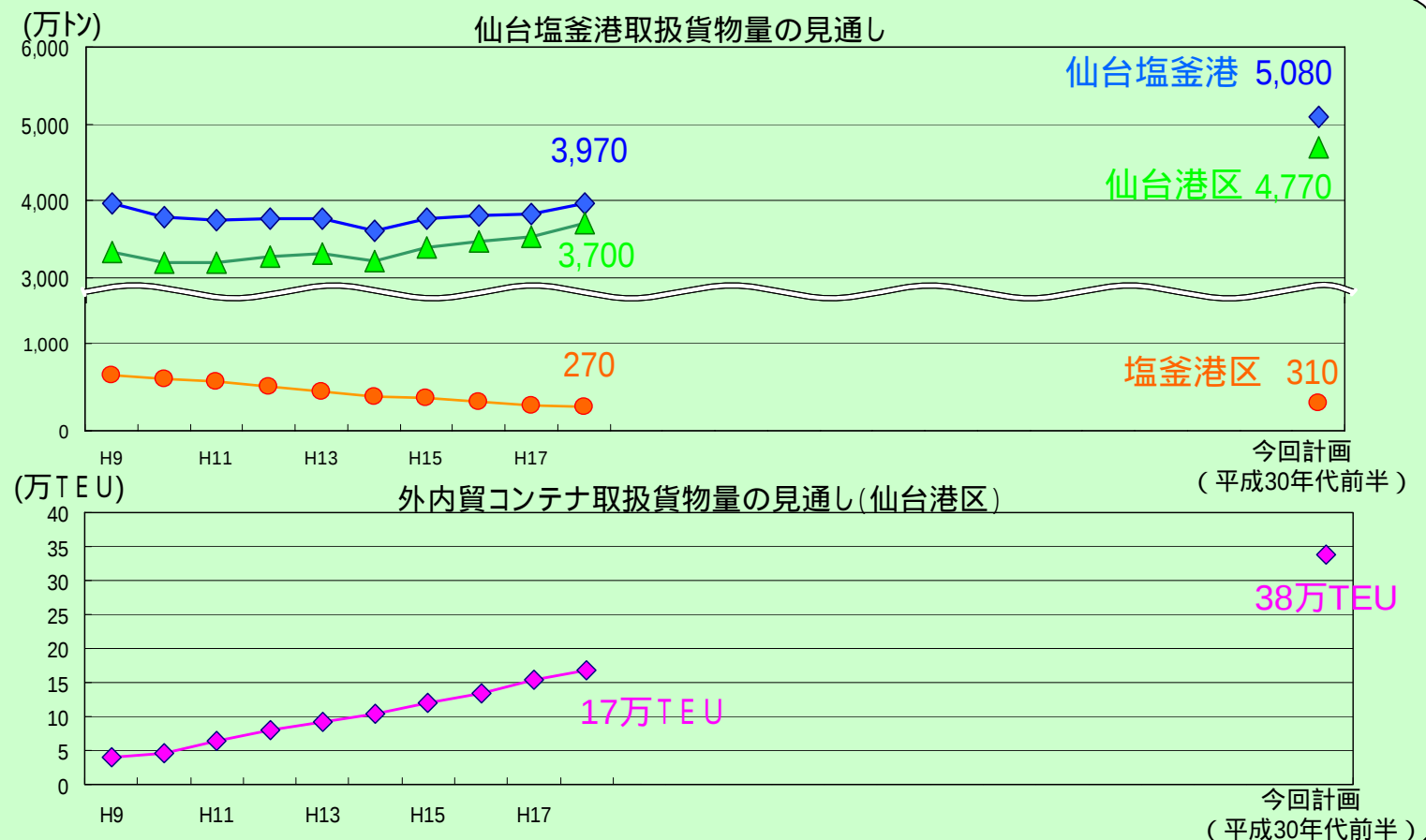
仙台港区 4,770万トン（平成18年3,700万トン）

塩釜港区 310万トン（平成18年 270万トン）

合計 5,080万トン（平成18年3,970万トン）

- 現状より取扱貨物が増加する要因としては、以下のものが主である。

- ・ 自動車工場の増産や工場の新規立地による**完成自動車の取扱増加**（移出）
- ・ 石油精製関連企業のプラント増産による**重油取扱増加**（輸入）
- ・ 経済のグローバル化や国際分業化の進展、コンテナ化の進展、
タイヤ・紙パルプの増産等による**コンテナ貨物の増加**



港湾計画改訂の概要（仙台港区）

基本方針

- 【物流】
- 外内貿コンテナ機能の強化
 - 完成自動車等のRORO貨物取扱機能の強化
 - バルク貨物取扱機能の強化
- 【環境】
- 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
 - 浚渫土砂を適正に処分する海面処分場の確保
 - 自然環境と共生する港づくり
- 【安全】
- 災害時における物資の緊急輸送や、住民の安全な避難のため、大規模地震対策の強化

既定計画（平成8年改訂）

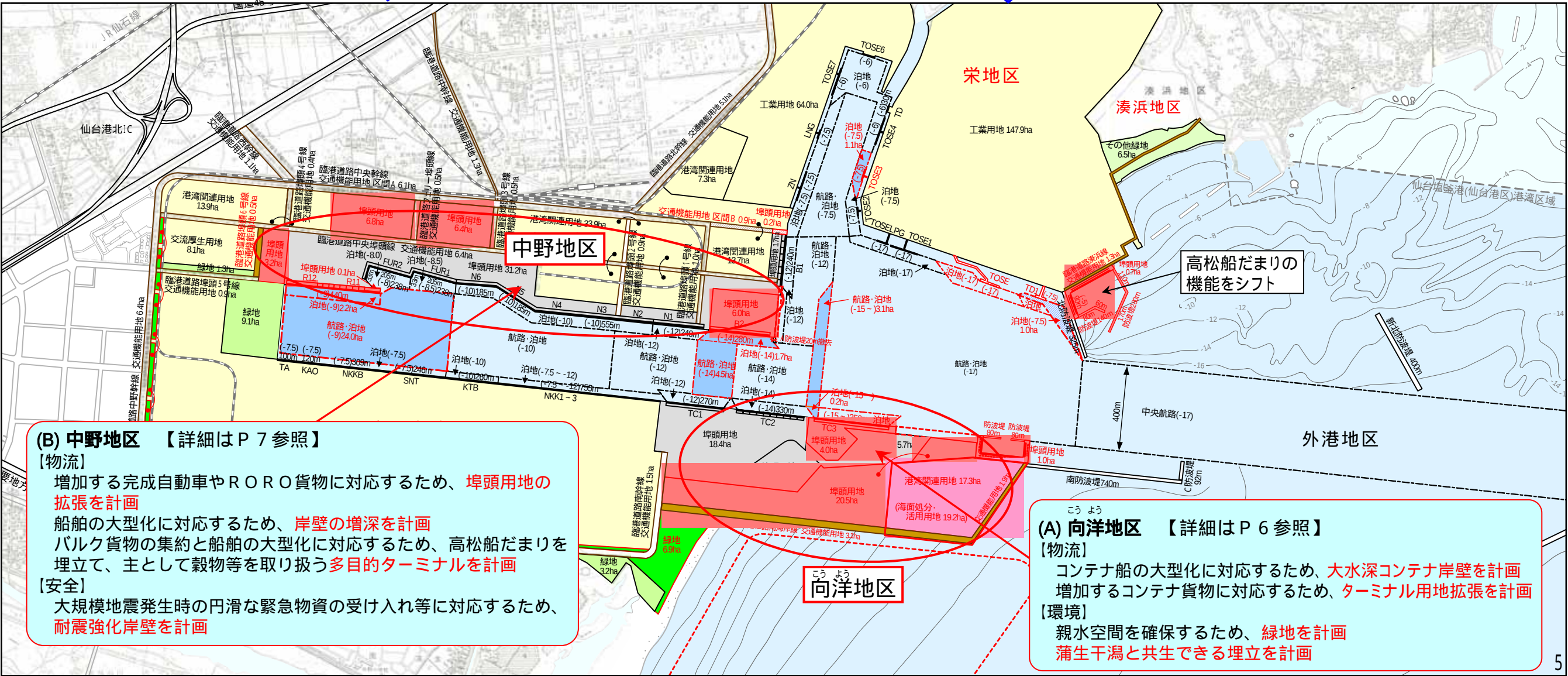
向洋地区にコンテナや一般貨物を取り扱う公共埠頭が計画されている。

膨大な事業費が必要であること、**自然との共生**がより重要となっていること、また、仙台塩釜港における課題・要請に対応するため、見直しが必要。



環境との共生
既存ストックの有効活用

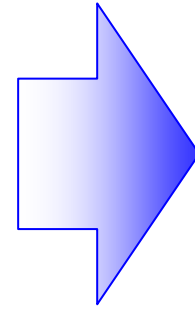
今回計画



港湾計画改訂の概要（仙台港区）(A)向洋地区

基本方針

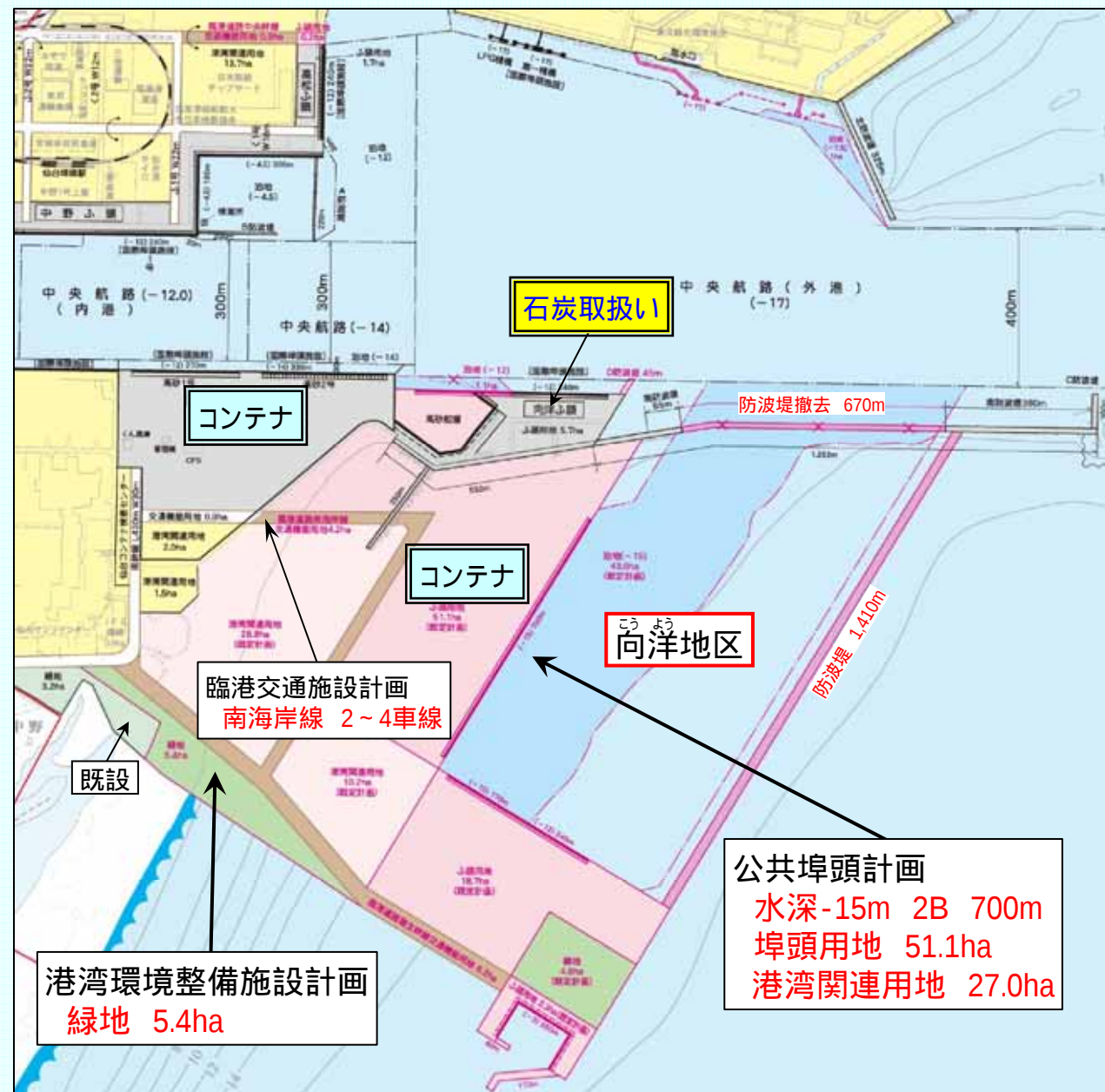
- 外内貿コンテナ機能の強化
- 浚渫土砂を適正に処分する海面処分場の確保
自然環境と共生する港づくり
- 地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出



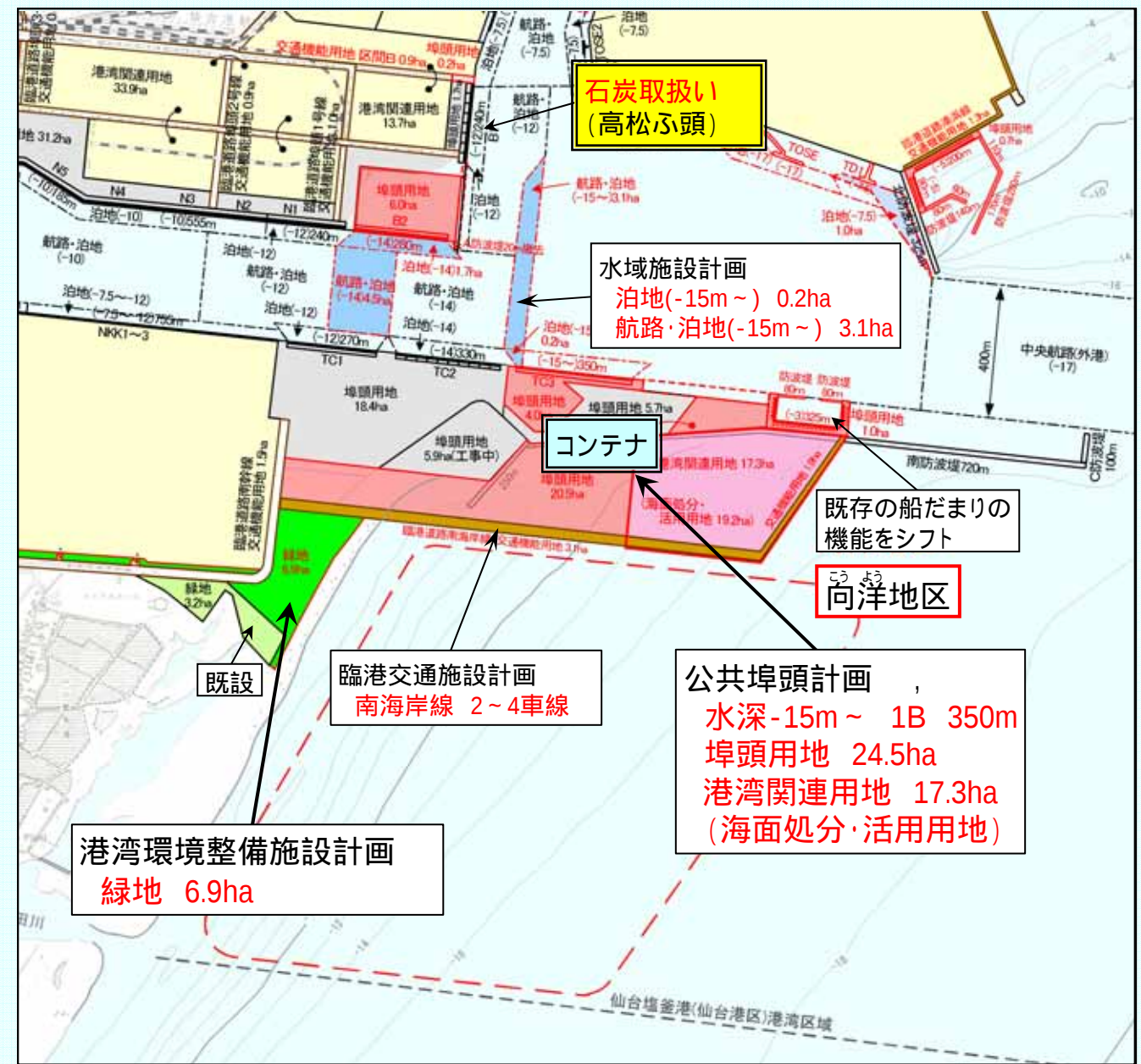
改訂内容

石炭の取扱いを高松ふ頭に移し、**向洋地区はコンテナの取扱いに特化**
 コンテナ船の大型化に対応するため**大水深コンテナ岸壁を計画**
 コンテナの取扱量の増加に対応するため**ターミナル用地の拡張を計画**
 蒲生干潟等の自然環境と共生できる埋立を計画
 蒲生干潟に配慮するとともに、親水空間を確保するため、コンテナターミナルと蒲生干潟の間に**緑地を計画**

【既定計画】 - 平成8年改訂 -



【今回計画】



港湾計画改訂の概要（仙台港区）(B)中野地区

基本方針

- 完成自動車等のRORO貨物取扱機能の強化
- バルク貨物取扱機能の強化
- 災害時における物資の緊急輸送や、住民の安全な避難のため、大規模地震対策の強化

改訂内容

増加する完成自動車やRORO貨物に対応するため、**埠頭用地の拡張を計画**
船舶の大型化に対応するため、**岸壁の増深を計画**（雷神埠頭）
バルク貨物の集約と船舶の大型化に対応するため、高松船だまりを埋立て、穀物、製材等を取り扱う**多目的ターミナルを計画**（高松埠頭）
大規模地震発生時の緊急物資の受け入れ等に円滑に対応するため、**耐震強化岸壁を計画**（雷神埠頭）

【既定計画】 - 平成8年改訂 -



らいじん
雷神埠頭

公共埠頭計画
水深-7.5m 3B 390m



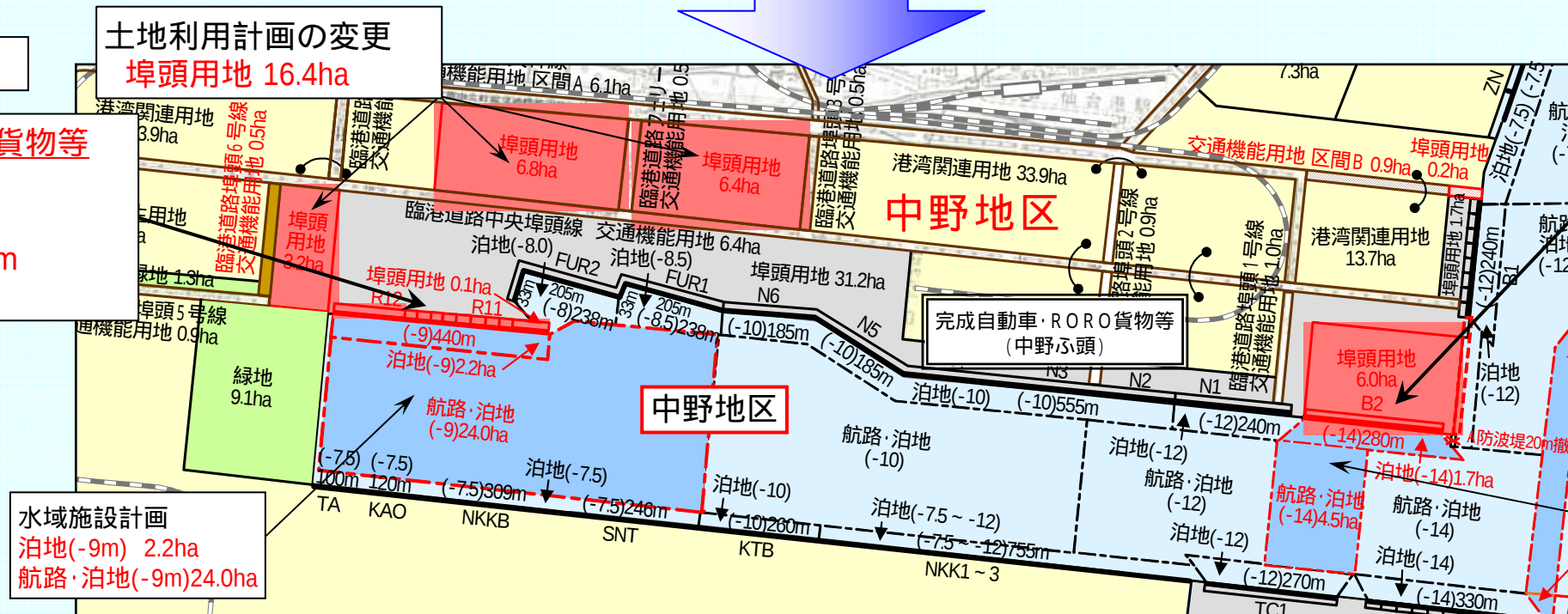
高松埠頭

高松船だまり

【今回計画】

土地利用計画の変更
埠頭用地 16.4ha

完成自動車・RORO貨物等
(雷神埠頭)
公共埠頭計画
水深-9m 2B 440m
(1B耐震強化岸壁)



バルク貨物の集約
(高松埠頭)
公共埠頭計画
水深-14m 280m
埠頭用地 6.0ha

水域施設計画
泊地(-9m) 2.2ha
航路・泊地(-9m)24.0ha

水域施設計画
泊地(-14m) 1.7ha
航路・泊地(-14m) 4.5ha

港湾計画改訂の概要（塩釜港区）

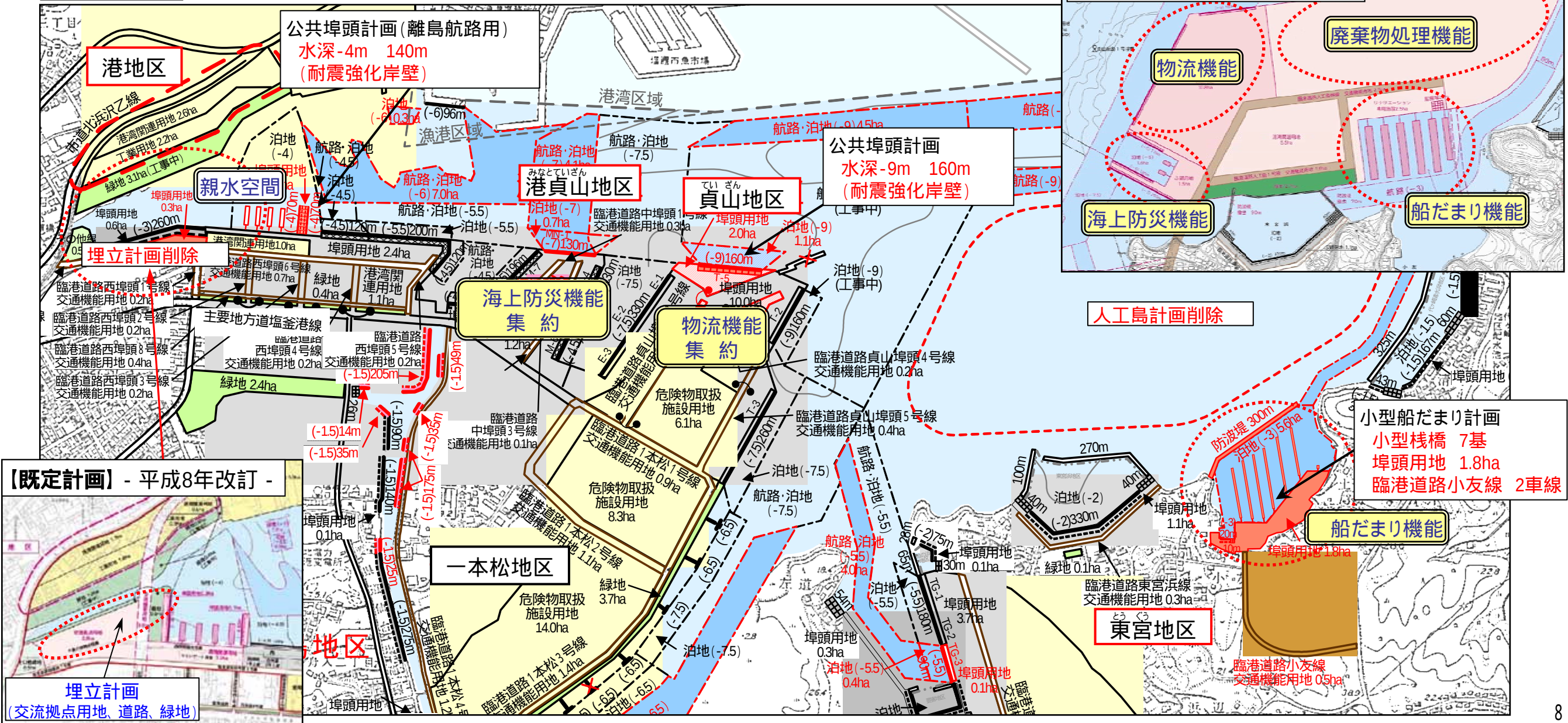
基本方針

- 既存埠頭の再編・集約化による港湾サービスの向上
- 港湾の安全性の向上のため、放置艇を適切に収容
- 観光船や離島航路の機能強化
- 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
- 災害時における物資の緊急輸送や、住民の安全な避難のため、大規模地震対策の強化

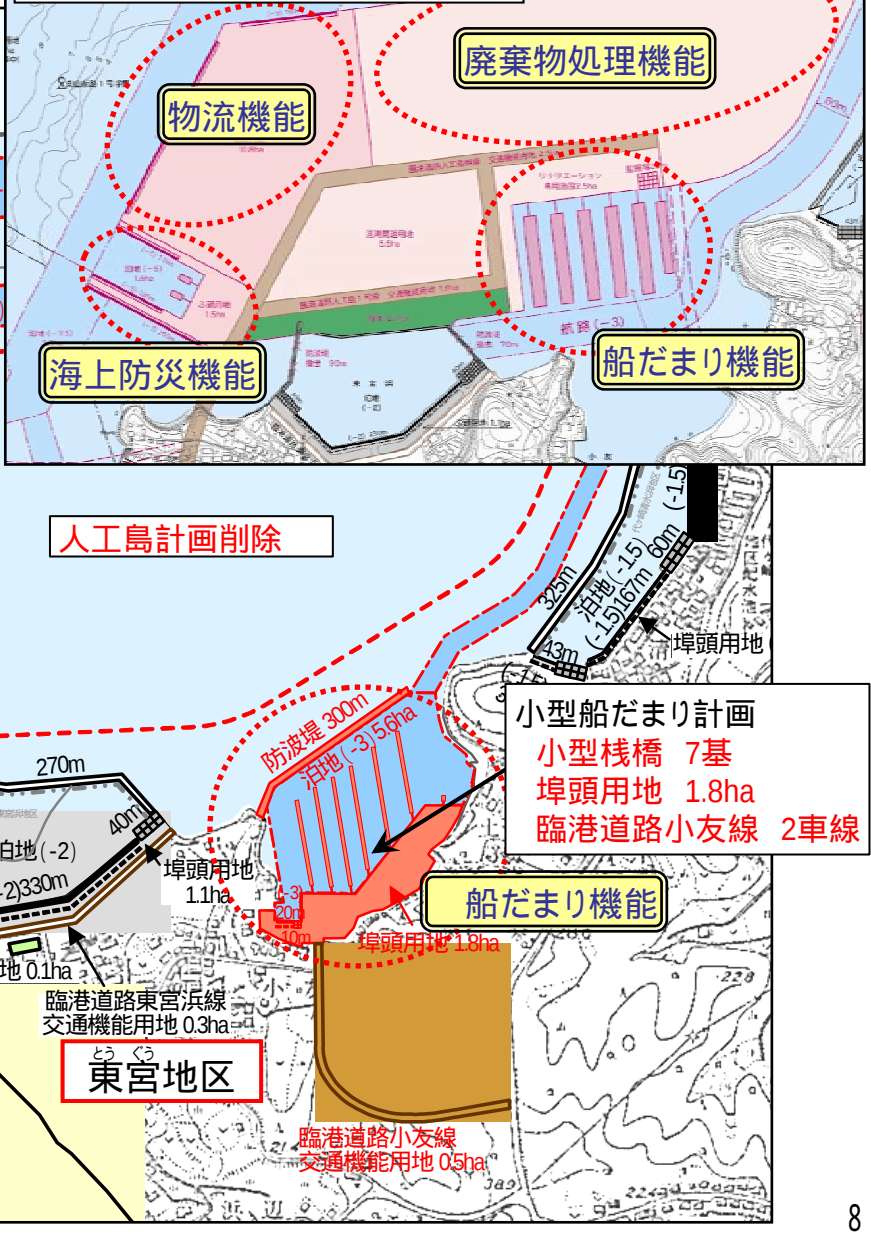
改訂内容

既定計画の人工島計画を削除
物流機能は、施設の老朽化対策と既存ストックの有効活用を図りつつ、**貞山地区に集約**
海上防災機能（海上保安庁船等の係留）は、**港貞山地区に集約**
放置艇を解消するため、新たに**小型船だまりを計画**（東宮地区）
離島航路等のための**公共埠頭を計画**（港地区）
港奥部において親水空間を確保するため、既定計画の**交流拠点用地（埋立計画）を削除**（港地区）
大規模地震発生時の緊急物資の受け入れ等に円滑に対応するため、**耐震強化岸壁を計画**（貞山地区、港地区）

【今回計画】



【既定計画】 - 平成8年改訂 -



仙台塩釜港をとりまく状況

○北米航路のコンテナ取扱個数の増加

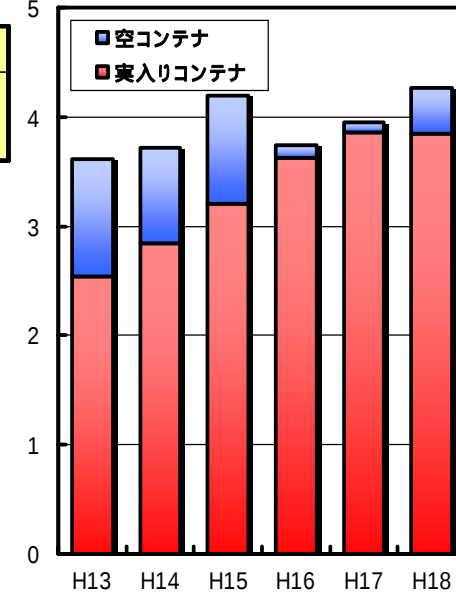
- ・仙台塩釜港は**北米航路のラストポート**となっていることから、コンテナ船がほぼ**満載の状態**で出港することになる。
- ・仙台塩釜港における北米向けのコンテナ取扱個数は増加傾向にあり、特にダイレクトの北米航路において取り扱うコンテナ個数の割合が高い。（平成18年：約68％）
- ・北米航路においては、4000 T E U 積載以上のコンテナ船の割合が増加しており、現在仙台塩釜港に寄港しているコンテナ船についても**大型化が見込まれている**。

●定期北米コンテナ航路の概要

航路名	寄港回数	寄港地	取扱貨物量（平成18年）
北米西岸／中国 コンテナ定期航路	週1便	仙台 - ロサンゼルス - オークランド - 名古屋 - 神戸 - 上海 - 神戸 - 名古屋 - 東京 - 仙台	24,896TEU （29,119TEU 空コン）

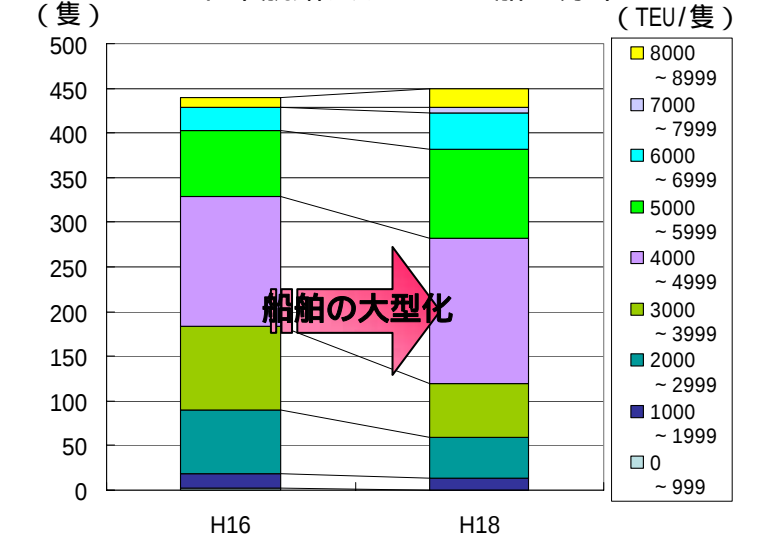


(万TEU) 北米向け取扱コンテナ個数の推移



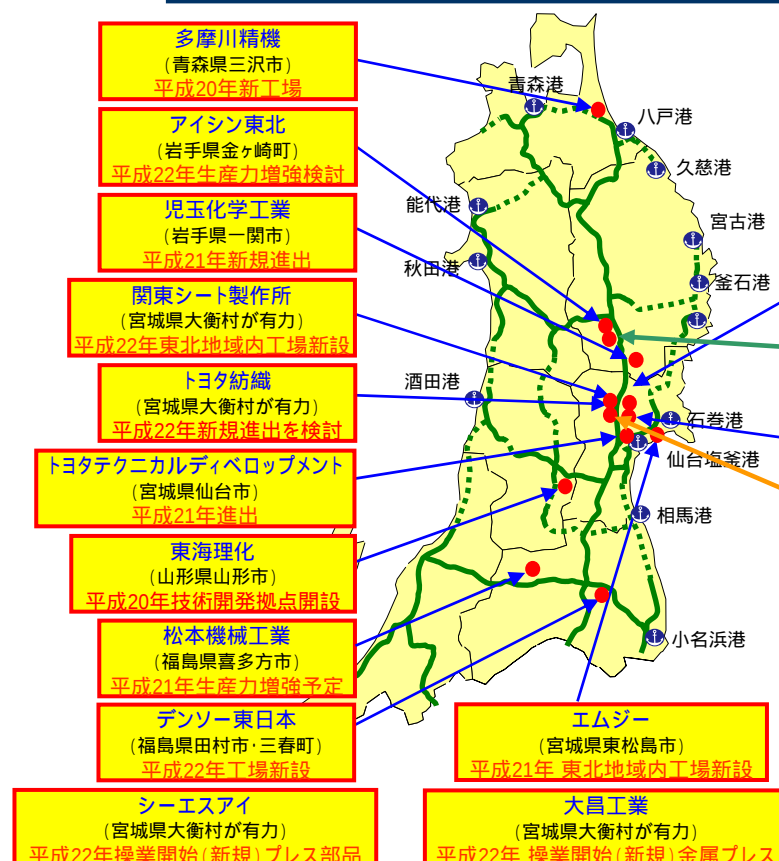
注：フィードは実入りのみ
出典：宮城県港湾統計

北米航路フルコンテナ船の分布



出典：世界のコンテナ船隊及び就航状況（平成17年版、平成19年版）
（社）日本海運集会所

自動車産業の新規進出・生産力増強の主な動き



○東北地方における自動車関連産業の立地動向

東北地方においては、**自動車関連産業の集積が急速に進展**している。

企業の進出理由としては以下の理由があげられる。

- ・港湾、高速道路、鉄道などの**インフラが充実**していること。
- ・近隣に**自動車関連工場が立地**していること。
- ・快適な**生活環境が確保**されていること。

（河北新報による企業ヒアリングより）

関東自動車工業(株)岩手工場(岩手県金ヶ崎町)



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、釜石港等を出荷に利用
・平成19年生産台数は35万台で過去最高

セントラル自動車(株)(宮城県大衡村)



本社・自動車組立工場の移転
(平成22年竣工予定)
投資額: 約500億円
雇用増: 約400人(その他・移転分1,200人)

・仙台塩釜港を出荷に利用予定
・生産能力は年間20万台

本社・工場移転先に決定した
第二仙台北部中核工業団地