

仙台塩釜港

宮城県土木部港湾課

〒980-8570 仙台市青葉区本町3丁目8-1

☎022-211-3211

URL : <https://www.pref.miyagi.jp/soshiki/kouwan/>



仙台港区



塩釜港区

(国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所提供)



石巻港区

(国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所提供)



松島港区

(国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所提供)

1. 概況

仙台塩釜港は、仙台港区、塩釜港区からなる東北地方唯一の国際拠点港湾であったが、震災後の平成24年10月に、従来の仙台塩釜港に石巻港と松島港を加えて、3港統合による新しい国際拠点港湾「仙台塩釜港」(仙台港区、塩釜港区、石巻港区、松島港区)としてスタートしたものである。(平成25年6月港湾計画改訂)

仙台港区は、昭和39年3月に新産業都市「仙台湾地区」の

指定を受け、臨海型工業の発展拠点として、同年8月に港湾計画が策定された堀込港湾であり、同42年12月から建設工事が始まった。その後、流通港湾としての必要性が高まったため、同44年3月の港湾計画変更で商港機能を追加し、同46年7月に開港した。

これまで、背後圏の成長に伴う物流需要の増大、船舶の大型化や外貨貨物のコンテナ化に代表される輸送改新などに対応するため、外貨コンテナ機能の導入を中心とした物流機能の充実強化を進めており、平成7年4月からは、本格的な外

貿コンテナふ頭である水深-12mの高砂1号岸壁をガントリークレーンとともに供用開始し、翌年4月には同岸壁背後にコンテナターミナル6.6haが完成した。

さらに、平成13年6月には、高砂1号岸壁の沖側に隣接して水深-14mの高砂2号耐震岸壁とその背後のコンテナターミナルが供用開始され、また、同21年4月にはガントリークレーン4号機の供用開始など、東北地方の国際海上コンテナターミナルの拠点として一層の機能強化が図られた。周辺の臨港地区とその背後地には、工業・流通団地が造成され、多数の企業が立地し発展してきている。

平成23年3月11日の東日本大震災では、周辺企業やコンテナターミナル等の港湾施設は大きな被害を受けたが、国や各都道府県、全国の港湾関係者等による数多くの支援と官民が一体となった懸命な取組により、同年4月には一般貨物船の入港、同年9月には外貿コンテナ航路が再開、同24年には、港区内の取扱貨物量は震災前を上回るまで回復するに至った。

現在は、国際コンテナ定期航路の就航状況は、4航路（10便）、国際フィーダーコンテナ航路が6航路（週10便）開設されており、さらに、コンテナ取扱能力を強化するため、令和5年度の整備完了を目標にコンテナヤードの拡張と施設整備を進めている。

主な係留施設は、公共が16施設（-5m~-14m）、専用がフェリー岸壁を含んだ19施設（-6m~-17m）となっている。

平成30年の取扱貨物量は約4,228万トンであり、今後とも、需要に応じた港湾施設の充実、ポートセールスの強化、高砂コンテナターミナルの拡張や管理運営の改善等、ハード・ソフト両面にわたる施策を展開し、外内貿コンテナやユニットロード取扱機能の拡充を図り、国際貿易や国内物流の機能強化のため、港湾施設等の整備に取り組んでいく。

塩釜港区は、奈良時代にその歴史が始まると伝えられ、藩政時代、藩主伊達政宗公の水運推進策で仙台の外港としての機能を発揮するようになり繁栄をみた。明治維新後、明治15年に修築工事が開始され、同43年の第2種重要港湾の指定、昭和9年の開港指定等を経て、今日の港の基礎が形成され港勢も急速に発展した。

その後、戦時中に一時港湾機能が低下したが、昭和25年の港湾法制定に伴い、同26年重要港湾に指定され、同30年2月に策定された港湾計画に基づき、同44年までに、主に貞山ふ頭の岸壁、棧橋、上屋等の整備と東宮地区の港湾施設と臨海企業団地の整備が進められた。さらに、港湾の再開発による内貿機能の強化を図るため、塩釜港旅客ターミナル「マリゲート塩釜」を平成8年7月にオープンし、同19年3月に水深-9mの貞山2号岸壁の供用開始をしている。

これまで、港湾機能の充実とともに、取扱貨物量も増加を続け、昭和53年には約700万トンを超えるまでになったが、当該港区は、浅海域にある狭隘な港であり、岸壁の大型化が進まないのに加え、施設が老朽化してきたため、近年では取扱貨物量が減少傾向にあり、平成22年には約209万トンとなっていた。

東日本大震災では港湾施設が被災したが、他の港と比べ震災被害が大きくなかったことから、震災直後の10日目に緊急輸送された燃油等を受け入れるなど、仙台港区の補完港としての機能を果たした。

現在の主な係留施設は、公共が16施設（-4.5m~-9.0m）、専用が10施設（-5.5m~-7.5m）となっている。

平成30年の取扱貨物量は約260万トンであり、今後とも、地域産業を支援する港湾として、また観光産業を支援する港

湾として、塩釜港区の整備に取り組んでいく。

石巻港区は、古くは伊弉水門と称される小さな港町であったが、藩政時代に、北上川を利用した水運の便が開けたことから、仙台、岩手県水沢、遠くは江戸に至る交通の要衝として繁栄した。しかし、河口港であったことから、流下土砂の堆積により支障を来すようになり飛躍的発展は望めなかった。

その後、昭和35年から河口西方約3kmの釜地区に、北上特定地域開発計画の一環として工業港の建設に着手し、同39年には重要港湾に指定され、県北部の中核拠点として工業港の整備が進められ、同42年に第一船が入港してから取扱貨物量の急速な増加と相俟って、当該港区の飛躍的発展がもたらされた。平成3年には、船舶の大型化と立地企業の拡張用地の確保、港湾機能の拡充を目的として、雲雀野地区で公有水面埋立免許を取得し、約160haの港湾整備に着手した。現在、石巻港区には紙・パルプ関連、木材・合板関連、飼料などの企業が集積し、地域の基幹産業を支える工業港として発展してきている。

東日本大震災では、周辺企業を含めて港湾施設が被害を受けたが、その後、官民一体となった取組と数多くの支援、協力により、復旧復興が進み、震災前の水準にまで取扱貨物量が回復しつつある。

現在の主な係留施設は、公共が19施設（-4.5m~-13m）、専用が4施設（-4.5m~-7.5m）となっている。

平成30年の取扱貨物量は約395万トンであり、今後とも、原材料の輸入拠点として大型バルク貨物船に対応と企業誘致など港湾機能の強化のため、石巻港区の整備に取り組んでいく。

松島港区を含む松島湾は、古くから緑の松と大小260余の島々を有し、素晴らしい景観により、日本三景の一つとして全国に知られている。明治35年に県内初の県立自然公園となり、大正12年に国の名勝、昭和27年には特別名勝に指定され、現在も年間500万人近い観光客で賑わっている。

松島港区は、江戸時代の貞山運河の開通後は仙台と石巻の中継港となり、明治20年の東北本線が開通すると観光港としての利用が進んだ。昭和29年の地方港湾指定以後、本格的な観光港としての整備が開始され、航路・泊地の浚渫や護岸及び係留施設の整備が行われた。さらには、観光船用ポンツーン（浮棧橋）の整備が昭和63年から海岸前地区で実施され、観光機能の充実と強化が図られてきている。

また、当地域は「国際観光モデル地区」に指定（昭和61年）されており、本県最大の観光地であることから、松島の景観に調和した親水性の高い港湾空間を創出するよう整備してきた。

東日本大震災により棧橋が被害を受けたが、その後、早期の復旧が進んでおり、観光船の乗降客数も回復傾向にある。

現在の係留施設は、全て公共となり12施設（-1.5m~-3m）となっている。平成30年の乗降人員数は約100万人であり、今後も、東北を代表する観光拠点港湾として、港湾利用と観光客の増加が図られるよう必要な整備に取り組んでいく。