

仙台塩釜港の将来像・目指すべき方向性(素案)

「物流」の社会変化

- ・国内における人口減少社会と、世界の人口推移
⇒2050年までの将来予測では、世界人口はアフリカ・インド・東南アジアで増加見込みであり、輸出先の変化が見込まれる。
- ・戦争・紛争、パンデミック等によるサプライチェーンの混乱
- ・国内労働人口減少に伴う港湾労働者・船員の労働力不足
⇒港湾・物流DX推進（サイバーポート、AIターミナル、次世代高規格ユニットロードターミナル、船舶の自動運航、港湾荷役の自動化・遠隔化）
- ・物流の2024年問題による国内物流網の変化
⇒モーダルシフトの進展に伴う流通網（サプライチェーン）の変化や背後施設（倉庫等）への需要の変化。
- ・第4次・第5次産業革命に伴う国内産業構造の変化
- ・国内農林水産品の輸出産業化や農林漁業の6次産業化による農林水産品の商品価値の変化

- 論点1) モーダルシフトの進展など物流の変化を見据えた東北・宮城の港湾取扱貨物の増加に向けた取組
- 論点2) 人口減少社会における労働力不足に対応する業務効率化・生産性向上にかかるDX等の取組
- 論点4) 東北・宮城のポテンシャルを踏まえた輸出の拡大・促進に向けた取組

「物流」の課題

【課題① コンテナターミナルの取扱機能の効率化・拡充に向けた取組】
・貨物量増加見込み、船舶の大型化、輸出の促進対応、荷主から求められる北米ダイレクト航路の再開や、経済発展が見込まれる東南アジアダイレクト航路の誘致などを見据え、集荷促進とあわせて今後のコンテナターミナルの効率化・拡充に向けた取組について検討が必要となる。

【課題② ユニットロード貨物・バルク貨物取扱機能の効率化・拡充に向けた取組】
・今後のモーダルシフト需要拡大へ対応する、ユニットロード貨物の取扱については、バルク貨物と混在する岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など取扱機能の効率化・拡充に向けた検討が必要となる。
・広域基幹産業の物流コストの低減に寄与する、飼料穀物などのバルク貨物については、大型貨物船による大量輸送へ対応するため岸壁・ふ頭の使い方の見直し、港区間の連携など取扱機能の効率化・拡充に向けた検討が必要となる。

【課題③ 労働力不足に対応する業務効率化・生産性向上への取組】
・港湾労働者不足による貨物取扱いへの影響が生じないよう、労働人材確保への取組に加え、DX化、港湾施設機能の再編のほか、機械化・自動化への検討が必要となる。

「防災・施設維持」の社会変化

- ・切迫性が増す大規模地震
⇒宮城県沖地震や、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震、それに伴う北海道・三陸沖後発地震の発生予測
- ・地球温暖化による海面上昇
⇒海岸（砂浜）や低地部への浸食対策や、既設施設（岸壁等）の高さ調整などが必要
- ・台風等の強度・頻度の増加による港湾施設・海岸保全施設破損率の増加への懸念

- 論点6) 他港を含む大規模災害の発生を見据えた防災・減災対策や、BCPIに向けた取組

「防災・施設維持」の課題

【課題④ 国際戦略港湾の支援も視野に入れた広域的な防災港湾の体制強化】
・首都圏など他地域の大规模災害時における機能不全の回避や早期復旧に資するため、仙台塩釜港の地理的メリット・海上物流機能を最大限活用し、京浜港に就航する北米西岸航路の代替輸送機能確保などの、国際戦略港湾の支援を視野に入れた広域的な防災港湾の体制強化などについて検討が必要となる。

【課題⑤ 海面処分用地の確保検討】
・災害時の廃棄物受け入れなど防災機能向上に資する海面処分用地について、東日本大震災で災害廃棄物の埋立処分した実績や、既定計画箇所に着手している状況及び浚渫・他事業残土の受け入れニーズを踏まえ、海面処分用地の確保に向けた検討が必要となる。

【課題⑪ 港湾施設の老朽化への対応】
・老朽化が進む既存施設について、安全・安心で持続可能な港づくりのためには、計画的な施設の維持・修繕や施設再編・最適化（スクラップアンドビルド）を行い、長寿命化対策への一層の取組が必要となる。

【課題⑫ 災害時における船舶と海路（輸送拠点・避難など）の活用】
・宮城県沖地震や北海道・三陸沖後発地震、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震など複数の大規模地震の切迫性が指摘されており、被災地における緊急物資や人員輸送などの災害支援を行うよう、有事を想定した対応について検討が必要となる。

「環境」の社会変化

- ・温暖化に伴う気候変動と2050年カーボンニュートラル
⇒世界的な脱炭素化の流れにおいて、脱炭素に取り組まない港湾は、荷主から選択されない恐れ。
⇒車両・船舶・港湾荷役機械等の次世代エネルギー等への切换え、若しくは温室効果ガス貯留・再利用への取組。太陽光・風力発電等の再生可能エネルギーの増加。
- ・種の保存や生物多様性保全のための環境保全

- 論点3) 脱炭素社会の実現に向けた港湾におけるカーボンニュートラルへの取組

「環境」の課題

【課題⑥ 温室効果ガス削減に向けたカーボンニュートラルポートへの取組】
・カーボンニュートラルポートに向けた取組において、荷役機械・船舶・運送用車両・工場等におけるボイラーなどは技術開発の途上で商用化がされていないなど、導入検討が進まない状況にあるため、継続的な検討を実施していくと共に、今後、化石燃料からの代替が想定される水素・アンモニア等次世代エネルギーの受入・貯蔵・供給体制の構築について、官・民が連携した取組が必要となる。

【課題⑦ 海域環境の保全】
・温暖化に伴う気候変動、海水温と海面上昇、海水増加に伴うCO2吸収量増加による海の酸性化など、変化する海洋環境に対し、特別名勝松島における独自の景観や、貴重な蒲生干潟の生態系を資源と捉え、保全に取り組むことが必要となる。

「観光・交流」の社会変化

- ・国内の人口減少に伴うインバウンド施策の拡大
⇒旅行以外に、MICE（国際会議等）の誘致・開催なども。
- ・広告・通知媒体の変化（SNSなど個人の発信力がより拡大）
- ・デジタル化によるバーチャルツアー体験コンテンツの増加
⇒映像など視覚的な印象がより重要に。
- ・観光地におけるスマホ決済やデジタル通貨の利用増加
⇒現金利用など、手間のかかる支払い行為が敬遠される。
- ・観光で求められる目的地の変化と消費スタイルの移行
⇒「モノ消費」から「コト消費（体験型）」、そして「トキ消費」へ。
- ・国内におけるインフラツーリズムの推進
- ・東日本大震災からの復興に関する観光・教育旅行の展開
- ・日本版MaaS（Mobility as a Service（マース））：個々の移動ニーズに対し、最適な移動サービスの検索・予約・決済等を一括で行うサービスの推進による交通体系の変化

- 論点5) ウィズコロナ・アフターコロナに向けた観光振興・交流人口の拡大への取組

「観光・交流」の課題

【課題⑧ クルーズ船受入環境とインバウンドの促進】
・東北地方は宿泊場所が少ないため、クルーズ船の寄港は望ましい。更に、クルーズ船寄港の際は、特定の観光地にばかり旅行者が訪れるような仕組みではなく、地元観光がなされるための取組が必要。

【課題⑨ マリンレジャーの適正な推進】
・マリンレジャーは人が集まる要素となる。行政区域（港湾区域、漁港区域など）や既存の活用状況にとらわれずに、新たな活用範囲の検討が必要になるため、複数の関係者間における調整や合意形成を図る必要がある。

【課題⑩ 人流増加に向けた目的地づくりの推進】
・魅力的な「目的地」づくりや、「目的地」を連携させるルートづくりを行っていく必要がある。また、港湾だけに限るのではなく、背後地も含めた連携による取組が必要となる。

一体的な港湾としての利活用の可能性を改めて検討し、更なる発展を目指す。

将来像

宮城・東北の経済をけん引し、にぎわいと活気にあふれ、自然と共生する強靱な仙台塩釜港

目指すべき方向性

方向性1

<宮城・東北の経済をけん引する港>

- ・物流ネットワークとDXの推進が融合し、求められる港湾貨物の取り扱いに対応できる、宮城・東北の経済・産業を支え、けん引する活力ある港を目指す。
- ・モーダルシフトの進展や船舶の大型化など、港湾を取り巻く環境の変化に対応し、荷主から選ばれる港を目指す。

方向性2

<災害対応に強い強靱な港>

- ・東日本大震災や大規模災害などを踏まえた災害対応力を更に向上させ、頻発化・激甚化する自然災害から地域を守る、災害対応力に優れた安全・安心な港を目指す。
- ・計画的な施設の維持・修繕や施設再編・最適化（スクラップアンドビルド）を行うことで、持続可能で使いやすい港を目指す。

方向性3

<自然環境と共生する港>

- ・カーボンニュートラルポート形成を推進することで、地球環境に優しく、荷主に選ばれる港を目指す。
- ・自然環境の保全に取り組む、港湾機能と共生する港を目指す。

方向性4

<にぎわいと活気にあふれる港>

- ・交流人口の玄関口となる港を目指す。
- ・港周辺が、魅力的な「目的地」となり、多様な人が集まり、にぎわうことができる港を目指す。
- ・沿岸部において連携したツーリズムやマリンレジャーを楽しむことができる、背後地と連携した港を目指す。