

仙台港を核とした地域整備の動向

渡辺 明里

I はじめに

日本の大都市の多くは港を有しており、港を通じて都市や周辺地域に物資を供給し、同時に製品を他地域または他国に送りだしている。また、港は賑わいを作り出し、主要な港がある都市は港町というイメージを持たれ、国際的な雰囲気作りに一役買っている。しかし、仙台港（後述のように仙台塩釜港の仙台港区を指す）の場合は、他地域の人々はもちろん地元の人からも仙台港の認知度はあまり高いとは言えなかった。それには、市中心部から仙台港まで距離があることや、仙台が港とともに発展してきた都市ではなく、仙台港自体が戦後になり新しく開港した港であるなどの理由が考えられる。しかし近年、背後地に大型商業施設などが建設されることで仙台港が徐々に注目されつつある。産業界においても、内陸の工場建設やポートセールスなどによる取扱量の増加や近接する道路の整備などによって注目度が高まりつつある。しかしその一方で、国の政策において港の選択と集中が主に資金面で進められ、東北最大の港湾である仙台港も安泰とは言い切れない状況にある。利用促進や工場誘致などの積極的な取り組みが求められている。このような状況のなかで仙台港はどういった立ち位置で今後の運用・整備を進めていくのか、また仙台港の今後が仙台に限らず東北地域全体にどういった影響を与えるのか、仙台港に関わっている各団体はどう考えているのか、といった問題関心から仙台港の開発や現状などの考察を行う。

以下の章構成は次の通りである。II章では全国の港湾における仙台港の位置づけや開発過程、搬出・搬入貨物の推移などから仙台港の現状について明らかにする。III章では仙台港の整備やポートセールスの取り組みについて課題を考察する。IV章では港の背後地の開発について考察し、背後地をはじめ港湾をサポートする機能の今後について検討する。最後にV章ではこれらすべてを踏まえて、仙台港を核とした地域整備の動向と課題を考察する。

II 仙台港の概要

1. 東北・仙台の経済力と港湾

東北地方の主要な産業としては内陸地域を中心とした自動車や機械工業が挙げられる。東北地方の工業出荷額は 188,843 億円で、対全国比では6%にあたる。また、宮城県の工業出荷額はその19%を占めている。港湾に関しては、東北地方の取扱貨物量の対全国比は5%であり、その31%を宮城県の港湾が占めている

2. 仙台港の位置づけ

全国の港湾は幾つかに分類されている（図1）。まず、重要港湾は国際海上輸送や国内海上輸送の中核と国がみなした港湾で全国に102カ所、東北には15カ所ある。特定重要港湾とは国際海上輸送網の拠点としてとくに重要とされた港湾で全国に23カ所あり、仙台塩釜港は東北で唯一の特定重要港湾である。なお、仙台塩釜港は仙台港と塩釜港区からなり、本調査が対象とする仙台港は、仙台塩釜港の仙台港区のことである。また、国際コンテナ輸送上とくに重

要な港湾としてスーパー中枢港湾があり、伊勢湾（名古屋港・四日市港）、京浜港（東京港・横浜港）、阪神港（神戸港・大阪港）の6港が指定されている。

3. 仙台港の開発過程

仙台は古くから交通の要所であった。仙台が東北地方のなかで太平洋と奥羽山脈が最も近接する位置にあることに加えて、古代より山道（東山道）と海道（東海道）が合流する地点であったことが理由として挙げられる。また、水運の面でも、北上川と阿武隈川が仙台湾に流入するため大変恵まれている。十分な成果があげられることなく放棄されてしまう結果となったが、明治前期には鳴瀬川河口付近に野蒜港が建設された。また塩釜港は古くから漁業活動の拠点として栄えていた。

仙台港は1964年に新産業都市「仙台港地区」の指定を受けて計画決定された（表1）。当初は臨海型工業の発展拠点として計画されていたが、流通港湾の必要性から商業機能を加え東北地方における流通拠点港湾として1971年に開港した。その後、東北地方の成長に伴う物流

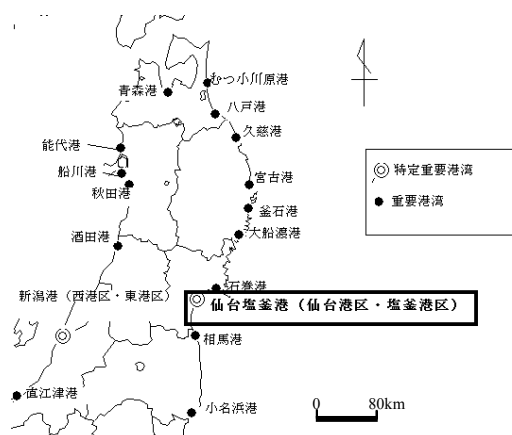


図1 東北周辺の重要港湾・特定重要港湾

表1 仙台港区の開発

年	概要
1964	新産業都市「仙台港地区」の指定を受ける 港湾審議会で港湾計画が決定される
1967	工事開始
1971	第一船入港・開講式 臨海鉄道開通
1973	公共岸壁一部供用開始 フェリー就航(名古屋～仙台～苫小牧)
1987	「未来の東北博覧会」開催
1991	中央港湾審議会で港湾計画一部変更
1992	仙台港中央公園完成
1995	ガントリークレーン供用開始 東南アジアコンテナ定期航路開設 輸入促進地域(FAZ)に指定される みやぎ産業交流センター(夢メッセみやぎ)オープン
1996	高砂コンテナターミナル供用開始 中央港湾審議会で港湾計画改訂
1997	ガントリークレーン(2号機)供用開始 日本/北米西岸コンテナ定期航路開設
1998	内航フィーダコンテナ船就航
1999	仙台港国際ビジネスサポートセンター(アクセル)オープン
2000	日本/韓国コンテナ定期航路開設
2001	仙台湾際貿易港を含む塩釜港が特定重要港湾に昇格、港名が仙台塩釜港に変更 高砂2号岸壁の供用開始 高砂コンテナターミナルが拡張整備され、指定保税地域の指定を受ける
2002	ガントリークレーン(2号機)供用開始 中国/韓国コンテナ定期航路開設 内航フィーダコンテナ船就航(清水港～東京港～仙台港)
2004	仙台湾際貿易港物流ターミナルオープン
2006	横浜税関仙台コンテナ検査センターオープン 高砂コンテナターミナル拡張・併用開始
2008	内航フィーダコンテナ船就航(京浜港～仙台港)
	交通政策審議会で港湾計画が改訂される
2009	ガントリークレーン(4号機)供用開始

需要の増大や船舶の大型化、コンテナの普及などの変化がおこり、それらに対応するために「仙台国際貿易港整備計画」が策定された。これは外貿コンテナ機能の導入を中心としたものである。1995年には仙台港・仙台空港周辺がFAZ（輸入促進地域）に指定され、本格的な外貿易コンテナ埠頭（高砂1号岸壁）をガントリークレーン¹⁾とともに供用を開始した。その後も2001年に岸壁の追加とコンテナターミナル(写真1)の供用の開始やガントリークレーンの追加、2008年にはコンテナターミナルが拡張された。以上の過程により仙台港は、東北地方の国際海上コンテナターミナルとして一層の機能強化が図られた。さらに完成自動車の運搬に対する需要も高まっていることから自動車運搬船用の雷神埠頭のリニューアルも行われた。

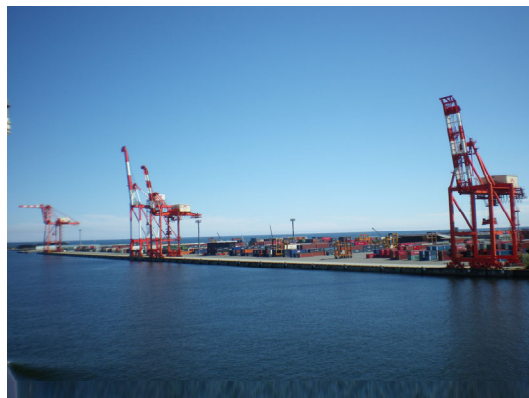


写真1 高砂コンテナターミナル
(2010年9月17日著者撮影)

4. 定期航路

仙台港の特徴のひとつとして国内の港に荷物を運ぶ内航フィーダー航路が日本一の取扱量であることを指摘できる。東北地方整備局の資料によると、2010年4月現在、高砂コンテナターミナルに関しては外貿が各週1便のものが5航路、内貿が週1～3便のものが7航路ある。完成自動車用のものは定期が10航路、不定期が4航路ある。

5. 搬出・搬入量

図2は、仙台港の取扱貨物の推移を示したグラフである。この図からもわかるように企業による利用や整備がすすめられてきたことから取扱貨物量は全体として増加している。ただし、近年はやや減少している。これは景気の悪化によるものと考えられるが、東北地方整備局によれば東北管内の港のなかでは下げ幅が大きい方であり、特に図3が示すように内航貨物の減少が目立っている。

輸入取扱貨物に関しては、図4からもわかるように、原油が輸入の多くを占めている。これは仙台港に製油工場が立地していることと関係している。また、他の貨物の多くもエネルギー資源であることが読み取れる。

輸出貨物に関しては、図5から読み取れるようにゴム製品等の原料を加工したものが多くを占めている。東北地方整備局の資料によると、ゴム製品の多くは北米向けのタイヤであり、鋼

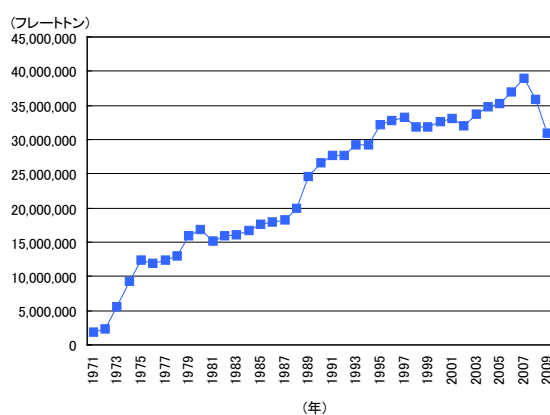


図2 仙台港取扱貨物推移
(仙台国際貿易港整備利用促進協議会資料より作成)

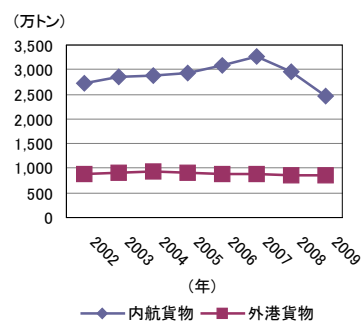


図3 仙台港貨物取扱種別推移
(仙台国際貿易港整備利用促進協議会資料より作成)

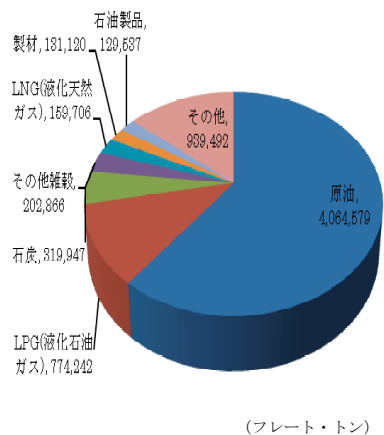


図4 仙台港輸入貨物量

(仙台国際貿易港整備利用促進協議会資料より作成)

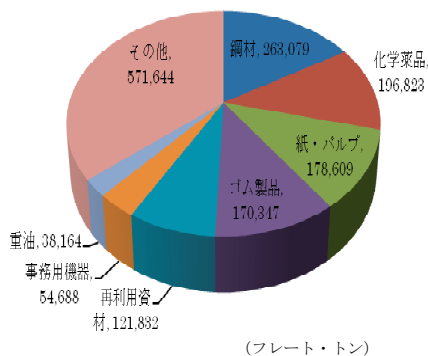


図5 仙台港輸出貨物量

(仙台国際貿易港整備利用促進協議会資料より作成)

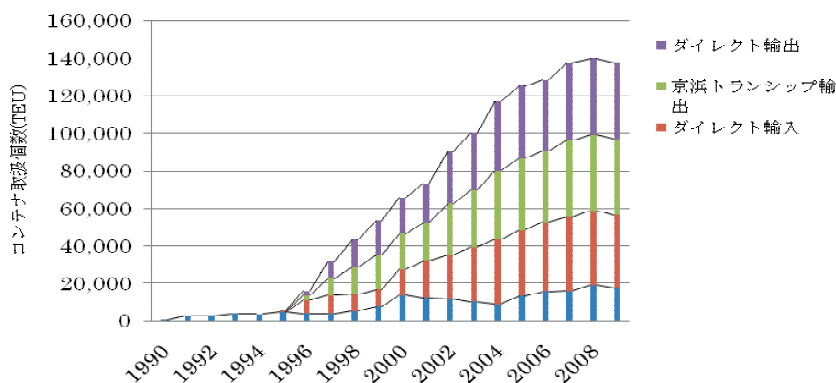


図6 仙台国際貿易港コンテナ貨物取扱状況

(仙台国際貿易港整備利用促進協議会資料より作成。ダイレクト輸送、京浜トランシップ輸出、ダイレクト輸入に関しては注2を参照)

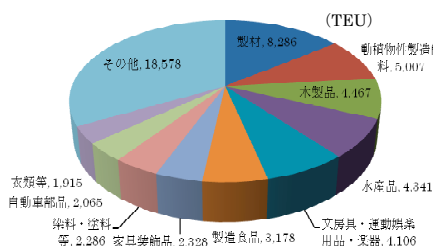


図7 仙台港コンテナ輸入量

(仙台国際貿易港整備利用促進協議会資料より作成)

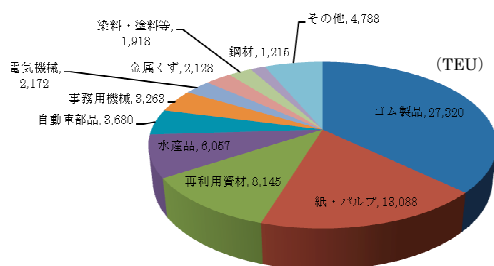


図8 仙台港コンテナ輸出量

(仙台国際貿易港整備利用促進協議会資料より作成)

材や紙は韓国または台湾向けのものである。

次にコンテナに焦点を当てると、図6からもわかるようにコンテナ貨物の増加が非常に大きく、このような急速な増加は全国的なコンテナの普及や整備の影響があると考えられる。図7より輸入品は多種にわたることがわかり、これら多種類の貨物を一元的に管理できるコンテナの特性が十分にいかされていると考えられる。また、図8より輸出品としてはゴム製品が多く、

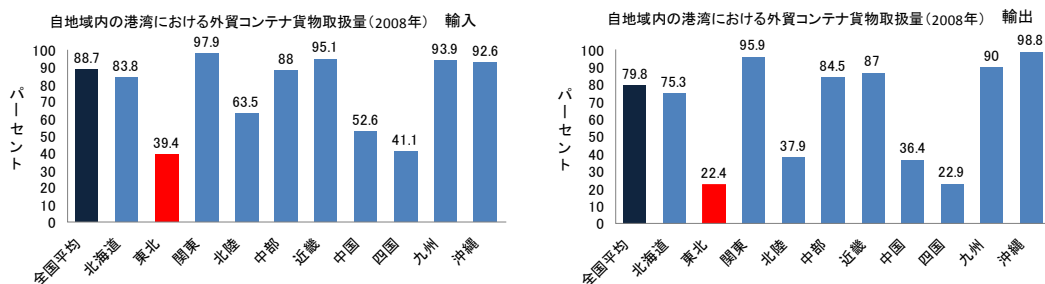


図9 自地域内の港湾における外貨コンテナ貨物取扱量（2008年）
 （国土交通省東北地方整備局「東北地方の港湾の現状」、2008年全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成）

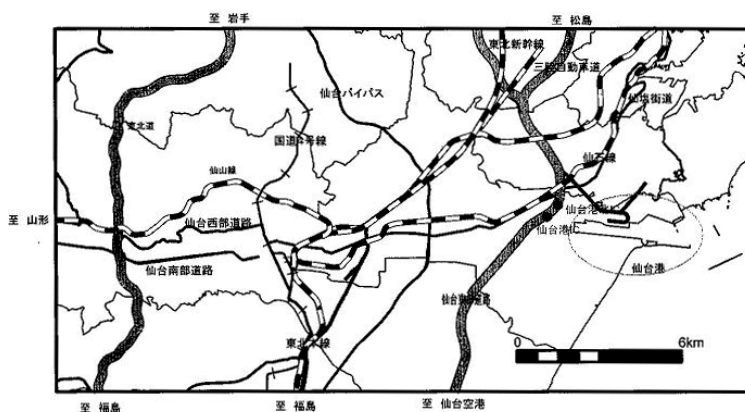


図10 仙台港周辺地図

先ほど取り上げた北米向けのタイヤの多くがコンテナによって輸出されていることが読み取れる。しかし、図9からも読み取れるように、東北地方では自地域内の港湾における外貨コンテナ貨物取扱量が低いという特徴も見られる。

Ⅲ 仙台港におけるポートセールスおよび港湾管理の現状と課題

1. 内陸工場地帯との接続

内陸部の工場地域など、他の地域と港とのアクセス強化は双方に大きな効果が期待できる。仙台港の場合では仙台東部道路と仙台港インターチェンジが該当する（図10）。仙台東部道路は、常磐自動車道や三陸縦貫自動車道と接続することで首都圏ならびに東北全域を結ぶ道路である。また、さらなる企業誘致のために仙台港 IC が建設されている。さらに、宮城県には工場用地として利用可能な土地が多く残っており、これから一層の工場進出とそれに伴う港湾利用の増加を期待できるとの分析が県や関連団体によってなされている。ただし、その一方で県を越えた取り組みが一層大切であると担当者は強調していた。グローバル化や産業の複雑化のなかで、単に工場が増え、開発が進むというこれまでの発展様式では不十分であり、連携の範囲なども考えた取り組みが必要となっているのであろう。

2. 45フィートコンテナの試み

物流戦略の取り組みの一環として大きく注目されているものに45フィートコンテナの試験的利用がある。これは関東をはじめとした大規模港では道路などの関係で実施が困難である。仙台の場合は、主要道路の整備が進み、それらが都心部を迂回するようになったため実現が可

能であった。通常の日本の公道を利用して輸送できるコンテナの大きさは 40 フィートまでである。それより 1.5m長い 45 フィートコンテナを採用することによって積載量が3割近くアップする。想定されている荷物は大きくて軽いもの、主にタイヤである。先ほど述べたように、仙台港のコンテナ利用のうちタイヤは大きな割合を占めている。また、同じようにタイヤの生産が活発な地域として九州があげられるが、九州で製造されているタイヤはより大型のものであることからコンテナでの輸送は難しい。ゆえに、この取り組みは仙台ならではのものである。今回の調査で県や連盟でお話を伺い、各立場によって他の整備・開発に関しては考えやニュアンスの微妙な違いが見られたものの、45 フィートコンテナに関しては共通して大きな期待がよせられていた。

3. 県の取り組み

宮城県は産業集積の形成に向けて、「高度電子機械産業」、「自動車関連産業」、「食品関連産業」の3つの基本計画を策定している。また通常の税制上の優遇措置に加え、一定の条件を満たした事業者に対してみやぎ企業立地促進奨励金³⁾を交付している。

さらに、宮城県は「東北地方を世界に導くゲートウェイ港湾」の実現のために、以下各々の分野において整備方針を示している。まずは、物流としては外・内貿易機能の強化と港湾機能の再編・集約化を挙げている。具体的には外内コンテナ機能の強化、完成自動車等貨物機能の強化、バルク貨物取扱機能の強化などが挙げられる。次に環境としてアメニティ空間の確保と自然環境との共生ということが挙げられており、地域住民のための開放的な親水空間の創出や自然環境と共生する港づくりなどが示されている。最後の安全・安心な港湾機能として災害時における物資の緊急輸送や避難などの地震対策の強化が挙げられる。

4. 東北物流戦略チーム

東北物流戦略チームは県境を越えた連携により、東北地域に立地するあらゆる分野の輸出入産業に対して物流経路や手法の情報提供を行うことで交際物流の競争力向上と地域産業と地域の活性化に取り組む官民共同の国際物流戦略チームである。事務局は東北経済連合会と東北地方整備局、東北運輸局が担っている。

重点的な活動として荷主ヒアリングとポートセールス、説明会、45 フィートコンテナ試用への取り組み、転換事例⁴⁾作成などがある。また、荷主データベース⁵⁾を作成しており、これには仙台港の使用企業の情報が集約されている。これによって潜在荷主に対して効率的にポートセールスをしたり、具体的なメリットや的確な東北港利用の提案を行っている。

5. その他

仙台港に関しては地元の経済雑誌である『仙台経済界』の2010年9・10月号でも特集が組まれており、産業界の仙台港への期待が読み取れる。その一方で、国の港湾整備の選択と集中の方針への認識が甘いという指摘が誌上にみられる。特に、仙台港は他港との連携があまりみられないことが問題とされている。一部では飽和状態になると予想される完成自動車関連の機能を塩釜港に移す案もあるが、さまざまな利害関係や問題のために議論は止まっている。確かに港湾整備の選択と集中が進むなかでは、こういった分業も議論されるべきであろう。また新潟港との連携も期待されているという。

IV 背後地開発の現状と課題

1. 背後地の開発

背後地の都市計画は 1990 年に決定され、翌年には県によって区画整理事務所が設置された。1991 年度から 2011 年度まで県は、仙台市宮城野区を中心に「仙台港背後地土地区画整理事業（みなと仙台ゆめタウン）」により都市基盤整備を進めている。事業地内をセンター地区・流通業務地区・工業地区・センター地区に分け、地区計画を定めており、各地区に建築物などの規定が定められている。現在、センター地区には商業施設が集積し、休日には多くの家族連れでにぎわっている。一方で業務用地の販売が伸びておらず今後の取り組みが求められている。また、松島から水族館の移転の計画⁶⁾もあったが資金調達の問題で白紙に戻る結果となってしまった。



写真2 夢メッセみやぎ
(2010年9月14日著者撮影)

以下では背後地に立地する主な港湾関係施設についてみてゆく。

2. 「夢メッセみやぎ」

「夢メッセみやぎ」はみやぎ産業交流センターの愛称であり、1995年に宮城県により設立された大規模展示場である（写真2）。展示場・屋外展示場・会議棟・駐車場で構成され、展示場は7,500㎡という広さを誇る。産業振興やスポーツ、文化振興などを目的とした施設であり、設置にあたっては仙台港と隣接した立地の効果が期待されていた。現在、社団法人みやぎ産業交流センターを代表とした4つの企業が、コンソーシアム夢メッセみやぎ管理運営共同事業体を構成して管理運営されている。

現状の課題としては、東北最大級の施設とはいえ全国的にはサイズが十分でないといわれており、開催不可能な展示会もあるという。また、国際会議の開催に向けた通訳設備の充実が求められることや、国際会議を支える人材（特に通訳者）などのソフト面の基盤が他の大都市に比べて弱いという問題もある。しかし、国際会議の開催は宿泊施設や観光を含めた様々なサービス産業にプラスの効果をもたらすため取り組みが必要とされる。背後地開発の方針が決まった当時の新聞記事⁷⁾によると、当初はこういったことを見込んだ宿泊施設や関連の開発がもう少し行われるはずであった。これは不況の影響と推測される。ちなみに、リーマンショック後の不況も施設利用に影響を及ぼしており、いままで会場を貸し切りで使用していた団体が一部分のみの使用にとどめたり、東北地方での開催を中止したりといったことがあったという。その背景には、大規模な展示会やイベント・会議は東北地方のみを対象に開催する場合は少なく、多くは全国で実施されているイベント・会議の東北ブロックのものとして行われることもある。しかし、セントラル自動車の移転⁸⁾などから、今後は産業誘致と並行してこういった分野でのハード・ソフト両面の整備が必要だと考えられる。

また、その他の試みとして名古屋の展示場とのあいだで全国初の相互特別料金制度⁹⁾が導入されている。これは地方を代表する都市であることと、自動車関連産業が集積しているということからの取り組みである。また、当施設が中心となって「仙台港エリア振興会」を立ち上げており、一体感のある振興策を考える試みもなされている。ただし、大型店舗は参加に積極



写真3 accel アクセルの外観（左）と貿易展示室（右）

(2010年9月17日著者撮影)

的でないという課題もあるという。

3. accel (アクセル)

アクセルは仙台港国際ビジネスサポートセンターの愛称であり、輸入の促進、港湾業務機能の集積などを目的とした施設である(写真3)。当施設は2つのゾーンに分かれており、業務ゾーンには貸オフィスが、交流ゾーンにはホール・ショールーム会場、スタジオなどがある。赤字などによりメディアでは非難もされている。しかし、運営側の努力により、貿易展示室の入場者数は変動があるものの増加している。これは小学生の総合学習や遠足で立ち寄られ始めたことや企画展開催の効果による。それでも施設利用料などの収入はあいかわらず厳しい状態にあり、これからも熱心なセールスと並行して、この施設だからできること(教育活動での利用のサポートや時には遠足のコーディネート面でのサポート)などを地道に続けてゆくことが大切であるという。

4. 仙台国際貿易港物流ターミナル

仙台国際貿易港物流ターミナルは2003年に供用を開始したコンテナ専用の物流施設である。コンテナの取扱量が年々増加してゆくなかで、荷さばきからオフィスまで一体的な物流施設が必要となったことにより設置された。

V まとめ

本調査では、仙台港の整備とそれに関与する様々な団体の取り組みについて明らかにした。その結果、表面的な整備ばかりが大切なのではなく、それをいかに活用してゆくかということが求められているということが分かった。たとえば港やその周辺をいくら完璧に整備しても肝心の産業や人々の働きかけがなければ、それを有効に使うことはできない。そういった点では仙台港は十分に機能しているといえるだろう。しかしより広域の要因などによって、問題点もいくつかあるのではないだろうか。

まず、背後地に関しては、現在の状況がアメニティ空間として十分に機能しているのか疑問をもった。後背地には、スポーツ公園(写真4)が整備され、大型店舗の開設も進んでいる。しかし、それは必ずしも幅広い人のための親水空間を演出するものでも、自然環境と共生するものでもない。また、公園設備もありながら十分なPRなどの活動が足りないのではないだろ

うか。今後は運輸面以外の部分においても設備をいかす活動や設備と設備をつないでゆくような活動が求められると考えられる。

次に運輸・設備面の問題点である。港湾設備の選択と集中が国の政策の大きな流れである。今回の調査では、そのなかで仙台港は東北地方の中枢港として開発されるべきであるという声が多く聞かれた。また、このことに関して、さまざまな問題も明らかになった。その一つが仙台港の容量の限界である。先にも書いたように仙台港の取り扱い量において現在増加しているものにコンテナと完成自動車がある。しかし、今後も増加し続けた場合、仙台港で取り扱うことに限界が出てくる。埋め立てなどの計画もあるが、その規模はそれほど大きなものではない。そこから、近隣の港との分担が考えられるようになり、先述のようにその候補として塩釜港が挙げられている。ただし、塩釜港の利用にも問題が指摘されている。二つ目の問題として、他県の港も開発を望んでいる状況にあるため、役割の分担や適切な港湾利用を提案する際の障害となっていることを指摘できる。ただし、これを放置した場合、最悪、東北地方の港が共倒れになる恐れもある。以上の二つの問題を解決するため、港間のアクセス整備または港と他県にある工業地域とのアクセス整備が必要とされているのではないだろうか。ただし、こうした取り組みを進める上で、中枢港と繋がれている他県にも十分な利益が出るようにすることが肝要である。



写真4 公園
(2010年9月17日著者撮影)

現在、港湾整備にかぎらず様々な場面で、自治体ごと、地域ごと、施設ごとに競争を強いられている。しかし、近隣の競争相手をただ打ち負かすような形で利益を得たとしても、その成功は長続きするのだろうか。また、無理があるかたちで競争を続ければ、競争相手ともども弱体化することになり、その分野の設備機能自体が疲弊することは容易に想像できる。そもそも各分野の競争は、それぞれを競わせるためでなく戦略的に強化するためにあり、善し悪しは他の分野の競争と組み合わせて考える必要がある。また、無理のある方法をとることを最小限に抑えるためにも利害調整は大切であり、互いの分野を超えた連携や柔軟な利害調整、協力関係の構築をしてゆく必要がある。そこでは県や特定の分野の団体だけでなく、いろいろな分野から人を集めて事業を進めてゆく必要があるのであろう。こういったことの大切さを今回の調査で気づかされた。

謝辞 本稿を作成するにあたり、現地調査におきまして宮城県港湾課、東北地方整備局、アクセス、夢メッセの皆様、仙台国際貿易港利用促進協議会の加藤雄三様、東北経済連合会の小野晋様、樽井康史様には、ご多忙の中、多くの時間を割いてご協力いただきました。皆様に感謝の意を申し上げます。

注

- 1) ガントリークレーンとは岸壁で貨物の積み下ろしを行うクレーンのことである。
- 2) A国から積み出された貨物が、B国の港湾で他船に積み替えられてC国に運送される場合

など積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに途中港で積み替えされることをトランシップ貨物または外貿フィーダー貨物という。ダイレクトはその逆で、同一船舶で荷卸港まで運ばれる。

- 3) みやぎ企業立地促進奨励金とは、県内に工場等を新設または増設する企業で一定の要件を満たすものに対し奨励金を交付するものである。
- 4) 荷主データベースは、東北域内に立地する企業の貿易情報を収集したもので、荷主企業のニーズを把握したうえで荷主企業にメリットのある東北港湾を提案するうえで重要となる。
- 5) ここでの転換事例集とは京浜港から東北港湾に転換し成功した荷主企業の利用方法などを取りまとめたものである。
- 6) マリンピア松島水族館の仙台港背後地への移転計画は、10億円の出資を予定していた仙台市が10年2月、「水族館運営会社の出資金（11億円）の調達の見通しが立たず、予算の取り下げを検討せざるを得ない」と、現計画での支援を見送る方針を表明した（仙台経済界2010）。水族館を運営している仙台急行は計画を継続する意向である。
- 7) 1992年2月6日付け河北新報による。
- 8) トヨタ自動車の生産子会社「セントラル自動車」（神奈川県相模原市）が2010年に本社工場を宮城県大衡村に移転し、2011年から稼働予定である。
- 9) ここでの相互特別料金制度とは、名古屋の吹上ホールまたはポートメッセなごやと仙台の夢メッセみやぎが相互に連携して設定した割安な料金制度である。所定の手続きを行った上で両方の地域の展示場を利用した場合、名古屋での料金が10%補助され、仙台での料金は5%引きされる。

文献

- 国土交通省東北地方整備局 2010. 『特定重要港湾 仙台塩釜港の概要』.
- (株) 仙台経済界 2010. 『仙台経済界 2010年臨時増刊号 仙台のプロジェクト100』.
- (株) 仙台経済界 2010. 『仙台経済界 9-10月号』
- 仙台国際貿易港整備利用促進協議会 2010. 『今 注目度 No.1! 東北のゲートウェイ港湾 仙台国際貿易港から広がる世界の物流』.
- 仙台国際貿易港整備利用促進協議会 2010. 『平成22年度総会資料』.
- 東北経済連合会 2007. 『2030年に向けた東北ビジョン』.

参照ホームページ

- 国土交通省東北地方整備局ホームページ「東北地方の港湾の現状」 <http://www.pa.thr.mlit.go.jp/kakyoin/data/PDF/101012kouwandata.pdf>
- 社団法人日本船主協会ホームページ <http://www.jsanet.or.jp/>