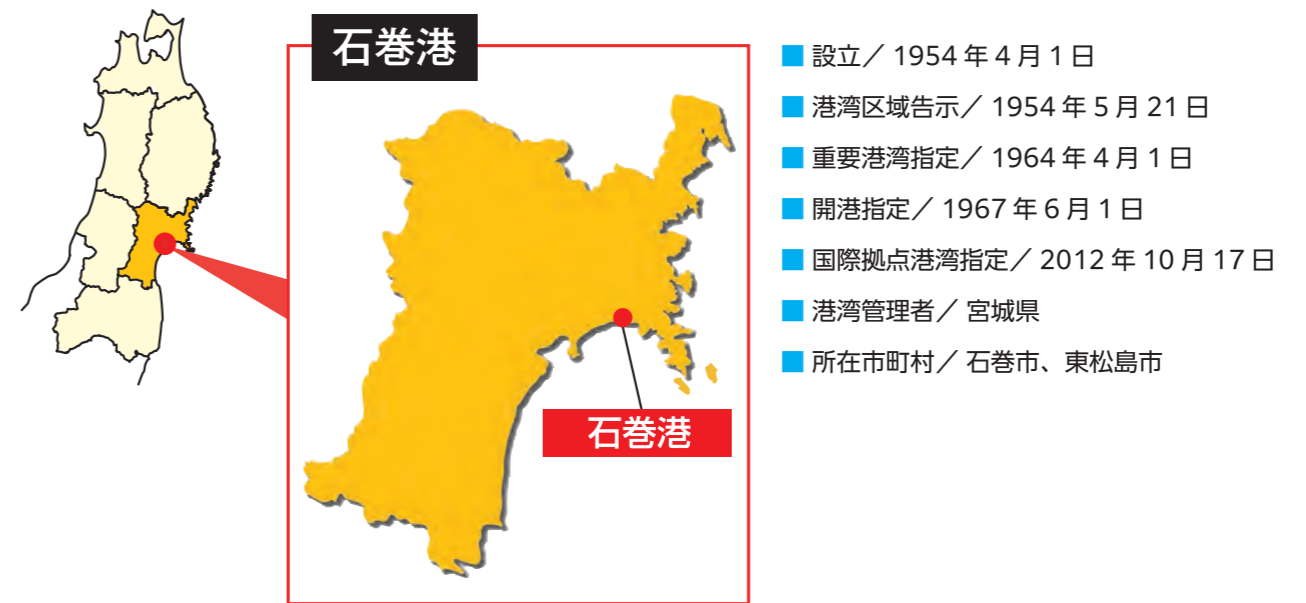




■ 石巻港の位置図と概要



■ 石巻港のあゆみ

| | |
|-------|---|
| 1960年 | 釜地区で工業港の建設に着手 |
| 1964年 | 新産業都市建設促進法に基づく「仙台湾地区」の指定を受ける 重要港湾に指定 |
| 1969年 | 南浜ふ頭岸壁(水深10m)が完成 |
| 1984年 | 雲雀野地区南防波堤建設に着手 |
| 1985年 | 雲雀野防波堤(1,800m)が完成 |
| 1998年 | 雲雀野中央ふ頭1号岸壁(水深13m)が完成 |
| 2000年 | ケーソンヤード完成 |
| 2005年 | 雲雀野中央ふ頭2号岸壁(水深13m)が完成 |
| 2006年 | 雲雀野北ふ頭岸壁(水深10m)が完成 |
| 2012年 | 3港(仙台塩釜、石巻、松島)の統合。仙台塩釜港石巻港区となる |
| 2015年 | 雲雀野地区南防波堤仙台側(1,100m)概成 |
| 2017年 | 石巻港開港50周年記念式典開催 |



災害に強い広域基幹拠点港湾へ

石巻港

仙台塩釜港石巻港区(通称、石巻港)は、宮城県の太平洋岸ほぼ中央やや北側にあり、牡鹿半島の付け根に位置する。2011年の東日本大震災で被災自治体中最大の被災地としても知られる宮城県石巻市の産業を支える中核的な拠点であり、発災以前から地域とともに歩んできた。同震災では人的被害とともに、港湾施設の被災も甚大で、港湾機能も一時的に大きく落ち込んだ。震災復旧・復興によって港湾機能が回復すると、取扱貨物量も震災前の水準に戻り、将来的な需要増を見込んで同港初となる耐震強化岸壁の整備事業が始まった。

◆ 地域の隆盛とともに発展 ◆

石巻港の歴史は北上川(旧北上川)河口港として始まる。江戸時代初期に開削などによって北上川の水運が開け、仙台や水沢(岩手県)、江戸に至る米穀の積み出し拠点として栄えた。江戸時代末期に、流下土砂の堆積などによって河口港としての

機能が低下したため、北上川の低水路工事を実施して、舟運航路を確保した。石巻港から一関市(岩手県)まで蒸気船が運航されるなど一時船運が活発になったが、1887年に鉄道(東北本線)が開通すると、衰退の一途をたどった。1911～46年にかけて港

湾施設を整備し、500t級貨物船の出入りが自由になったことで港勢は伸長したものの、飛躍的な発展にはつながらなかった。

そこで、1960年、河口西方約3kmの釜地区で工業港の建設に着手した。1964年には新産業都市仙台湾地区の指定およ

耐震強化岸壁整備に着手

岸壁部分は反射波を低減するスリットケーソン式の構造体で係留施設物を構築する。同港西側にあるケーソンヤードで製作し、えい航後、据え付ける。国内最大級規模の斜路式ケーソンヤードで、同時に4函のケーソン製作が可能だという。ケーソン据え付けに合わせて、岸壁の陸側では背後地(広さ約10ha)の埋め立て工事・背後地造成工事を実施する。

耐震強化岸壁の工事と並行して、防波堤(南)の延伸工事を実施する。既存防波堤を東側に50m伸ばし、計画延長2,280mの防波堤を概成させる。この防波堤も、港内のケーソンヤードで製作したケーソンを用いる。雲雀野地区の静穏水域の確保に役立てられる。

物流機能強化に予防保全事業も

同港では、予防保全事業とし

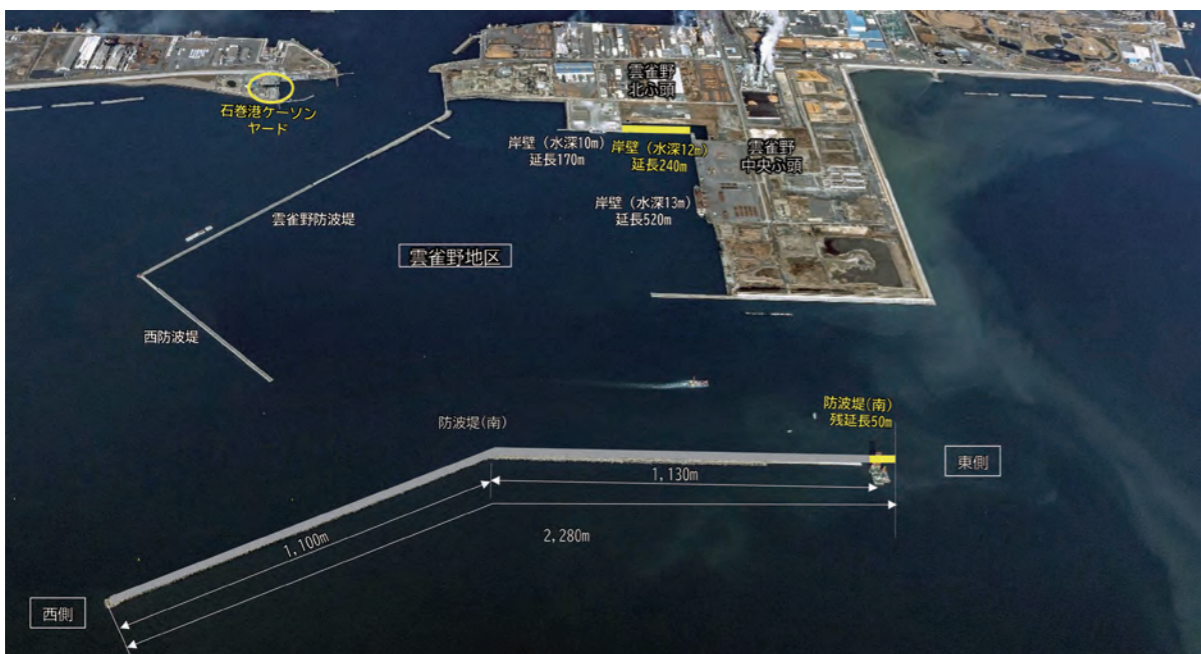
て、航路・泊地の浚渫工事も行われる。長年にわたって航路・泊地に堆積した埋設土砂を1m程度浚渫して、水深13mを確保する。土砂が海底に堆積したままでは、入港予定船舶の減載や潮待ちなどによる輸送の非効率さが問題になる。浚渫で増深することで、喫水の深い大型船の航行の安全性が高まるとともに、効率的な物流機能の維持に貢献する。

石巻港の取扱貨物は、木材チップや石炭、原木など、日本製紙(株)石巻工場や製材工場向けの原材料および燃料が約5割を占める。次いで、とうもろこしや動植物性製造飼肥料などが多い。日本製紙石巻工場は同社グループでの紙の生産量の約2割を製造し、北海道工場に次いで2番目の規模という。

次世代エネルギーへの展開進む

石巻港には木質ペレットを燃料にしたバイオマス発電所が2カ所ある。日本製紙が工場内電力をまかなう目的で設置した石巻雲雀野発電所(事業者:日本製紙石巻エネルギーセンター)と、外資系企業出資による石巻ひばり野バイオマス発電所(事業者:石巻ひばり野バイオマスエナジー)の2カ所だ。いずれも雲雀野地区の工業用地に立地する。石巻ひばり野バイオマス発電は木質ペレット専焼で、石巻雲雀野発電所は木質ペレットに出力を高めるための石炭を加える混焼。2050年までの二酸化炭素(CO₂)排出量ゼロを掲げる「仙台塩釜港港湾脱炭素化推進計画」の実現には、工場等における製造設備の電化や化石燃料から次世代エネルギーへの転換など、各企業による「排出量削減の取り組み」が求められる。

石巻港を含む仙台塩釜港では、物流、防災、環境、観光・交流の4本を軸に、にぎわいと活気にあふれ、自然と共生する強靱な港という未来像を描く。巨大地震発生時の切迫性が高まる昨今、石巻港での耐震強化岸壁の整備はその一翼を担う重要な事業といえよう。2028年度の完成を目指して工事を本格化させる。



び重要港湾の指定を受け、県北部の拠点港として整備が進んだ。1977年には大曲地区が港湾区域に編入され、物揚場などが整備された。

掘込式から埋立造成へ

背後地には木材関連、食品飼肥料、鉄鋼造船などさまざまな企業の立地が進み、1967年に第一船が入港して以降、取扱貨物は順調に増えていった。将来的な需要増を見越して、沖合に雲雀野地区を造成する工事が始まる。釜地区が掘り込み式で整備されたのに対して、雲雀野地区は埋め立て造成によって拡張された。

1981年に埋め立て地の造成計画が策定され、1991年に公有水面埋立免許を取得した。1998年7月に中央ふ頭1号岸壁(延長260m、水深13m)が完成。2005年10月に同2号岸壁が完成し、総延長520mの連続バースの運用が始まる。2006年10月には北ふ頭岸壁(延長170m、水深10m)が竣工し、供用されている。

大型バルク貨物に対応

転機は2012年10月に訪れる。東北地方をけん引する中核的国際拠点港湾を目指して仙台塩釜、石巻、松島の3港が統合一体化。仙台塩釜港(石巻港区)として、再スタートを切ることになった。2013年6月の港湾計画の改訂では、原材料や燃料の輸入拠点としての機能強化を図る方針を定め、国際バルク戦略港湾(穀物)に指定された釧路港を経由する

ポストパナマックス船の「二港寄り」を想定した大水深岸壁を位置付けるなど、大型バルク貨物船への対応に取り組んでいる。

大型船の岸壁需要増大を踏まえ、北ふ頭の東隣で、新たな岸壁の建設工事が始まった。延長は240m、水深は12mで、同港初の耐震強化岸壁として整備される。平時の通常運用に加え、大規模地震が発生した際には緊急輸送物資の輸送拠点や、港湾立地企業の事業継続の役割を担う。



ケーソンヤード全景



石巻港の整備状況等



石巻ひばり野バイオマス発電所



石巻雲雀野発電所

出典：日本製紙(株) HP

Ishinomaki port

PICK UP

クルーズ船寄港数が回復

コロナ禍にゼロになったクルーズ船の寄港が復活した。2023年、石巻に寄港したクルーズ船は5回を数え、このうち延べ3隻は外国船籍となり、いずれも同港過去最多となった。日本三景の一つに数えられる松島への近さを、クルーズ船誘致のPRに活用。コロナ禍後に急回復しているインバウンド需要を着実に取り込んでいる。

港内に専用岸壁がないため、クルーズ船は、大型船の入港の合間をぬって雲雀野中央ふ頭に着岸する。市民と一体となった歓迎および出港見送りイベントで、クルーズ船客を「おもてなし」する。「地元の石巻市が観光誘客に積極的」（国

交省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所）と説明するほど、地域の振興にとって港湾の役割はますます高まりそうだ。



パシフィック・ワールド

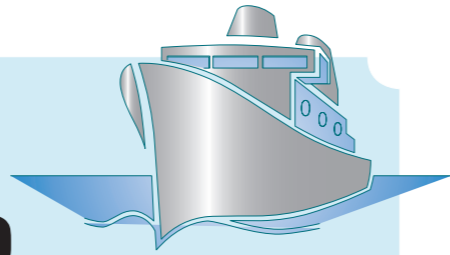


ダイヤモンドプリンセス

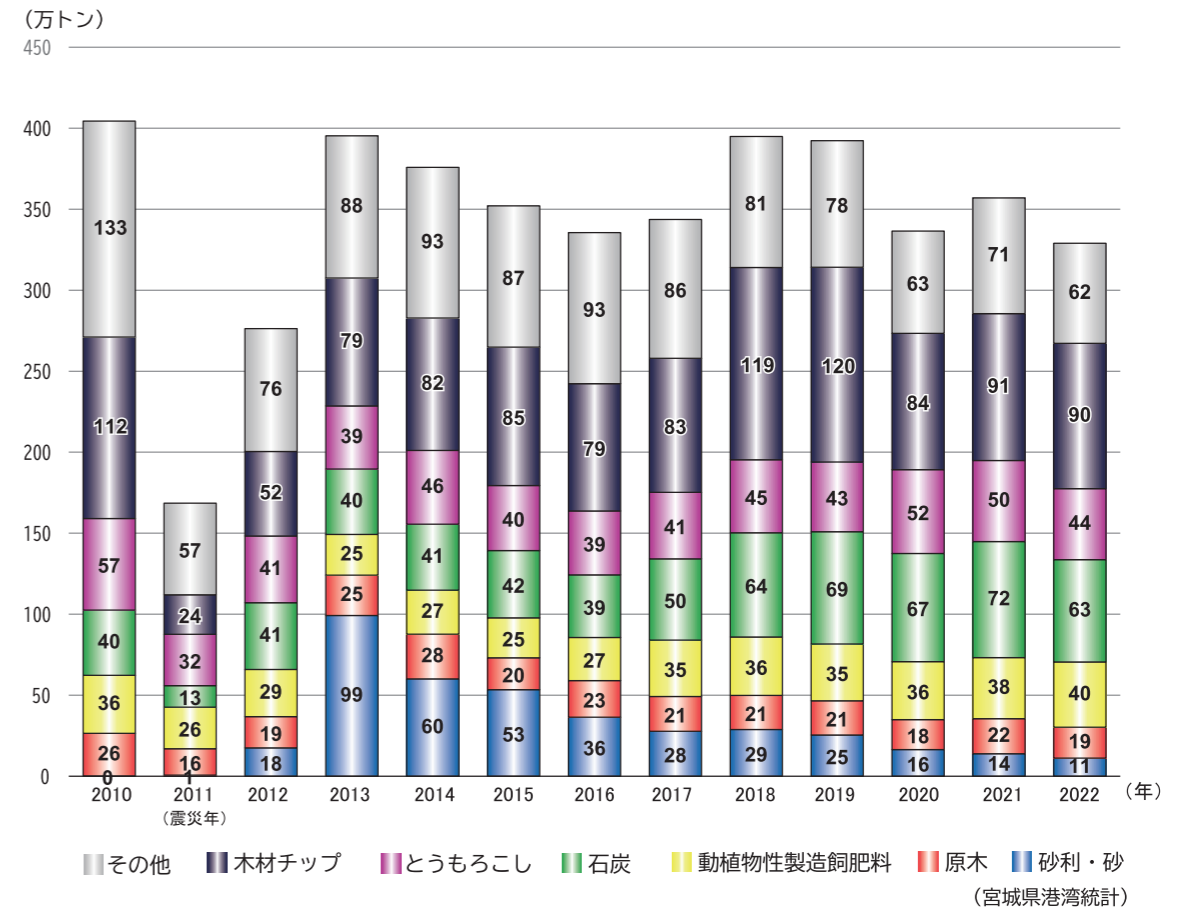


MSCベリッシマ

(取材協力・資料提供：国土交通省東北地方整備局塩釜港湾・空港整備事務所、宮城県)



取扱貨物量の推移 (2022年 確報値)



取扱貨物量内訳 (2022年 確報値)

