

# 宮城県港湾整備事業経営戦略



令和8年3月

宮城県土木部港湾課



## 目 次

第1編 経営の基本理念と経営方針	1
1 戦略策定の趣旨	
2 計画期間	
3 港湾を取り巻く情勢	
4 宮城県の港湾の現状	
5 前期5か年の取組実績	
(1) 投資額	
(2) 主な成果	
(3) 投資・財政計画に対する状況	
(4) 今後の取組方針	
6 基本理念・経営方針	
(1) 基本理念	
(2) 経営方針	
第2編 主要施策の取組	21
1 事業体系	
2 主要施策と主な取組	
(1) 経営基盤の強化	
(2) 港湾施設の強化・長寿命化	
(3) 海上広域物流ネットワークの構築・強化	
第3編 投資・財政計画	27
1 投資・財政計画（収支計画）	
(1) 投資計画	
(2) 財政収支計画	
第4編 経営戦略の推進	34
1 経営戦略の進行管理について	
2 経営戦略の事後検証、更新等について	
3 効率的・経営健全化のための取組	
(1) 今後の投資についての考え方	
(2) 今後の財源についての考え方	
(3) 投資以外の経費についての考え方	

## 第1編 経営の基本理念と経営方針

### 1 戦略策定の趣旨

宮城県（以下「県」という。）の港湾を取り巻く環境は、グローバル化の進展に伴い、ヒト・モノ・情報の流れに大きな変化が生じており、多くの民間企業では国際的なサプライチェーンを構築している。国際輸送においては、パナマ運河・スエズ運河の拡張、北極海航路等の活用やコンテナ船の大型化、アジアにおけるクルーズ需要の高まりといった大きな変化が起こっている。さらに、国内では今後の急速な人口減少・労働力不足に伴う働き方改革やモーダルシフト等の輸送の効率化が進みつつある。一方で、保有・管理する港湾施設の老朽化に伴う更新需要の増大が予測され、港湾の安定的な経営への影響が懸念されている。

本県においても、コンテナや完成自動車などのユニット貨物の増加や、穀物船などのバルク貨物船の大型化に対応するための港湾機能の拡充と強化、広域観光拠点「日本三景松島」等、港湾背後の国内有数の観光資源を活かした観光振興のための内外航クルーズ船の受入れ機能の拡充と強化など、ハード・ソフト面での対応が急務となっている。加えて、災害に強い港湾の形成、予防保全型による港湾施設の長寿命化対策を計画的に推進する必要がある、港湾の安定的な経営の取組が求められている。

このことから、高度化・効率化する物流ニーズを着実に受け止め、将来にわたって重要な港湾サービスの提供を安定的に継続することが可能となるよう、本県の港湾事業の中長期的な基本計画となる宮城県港湾事業経営戦略を令和3年3月に策定した。

令和7年度は、本経営戦略の中間年にあたることから、計画内容の中間見直しを行うもの。

### 2 計画期間

中長期的な視点から経営基盤の強化に取り組むことができるよう期間を設定する。

○計画期間 令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの10年間

### 3 港湾を取り巻く情勢

#### ① 仙台塩釜港の性格及び役割

仙台塩釜港は、仙台港区、塩釜港区、石巻港区及び松島港区からなる国際拠点港湾である。各港区の性格及び役割は下記のとおりである。

##### (i) 仙台港区

仙台港区は、東北地方の政治、経済、文化の中心である百万人都市仙台を背後に擁し、中国、韓国及び極東ロシアをダイレクトに結ぶ国際コンテナ定期航路のほか、東京、横浜港を結ぶ国際フェーダー航路も充実しており、東北地方唯一の国際拠点港湾として、本県のみならず東北地方の国際貿易の拠点として重要な役割を果たしている。

また、名古屋と北海道を結ぶフェリー、全国の主要港を結ぶ RORO 船、自動車運搬船 (PCC 船) 等多様な内貿ユニットロードが就航しており、国内流通の拠点としての役割も果たしているほか、大規模地震等の災害時における緊急物資の輸送基地としても位置づけられている。

これに加え、臨港地区には飲料関連、鉄鋼業関連などの様々な工場や、石油精製所、火力発電所、LNG 基地など各種エネルギー関連産業が集積しているほか、臨海部には産業、貿易の振興を図るため、みやぎ産業交流センター (夢メッセみやぎ) をはじめ、仙台港国際ビジネスサポートセンター (アクセル) や仙台国際貿易港物流ターミナルなどが立地しており、生産やエネルギー供給、国際交流における拠点にもなっている。

##### (ii) 塩釜港区

塩釜港区は、地域の基幹産業である水産加工業の原材料の輸送拠点であるとともに、臨海部には畜産用の飼肥料工場やセメントサイロが立地するなど、地域の物流拠点としての役割を果たしている。

加えて石油関連企業が多数立地しており、東北のエネルギー供給基地として重要な役割を担っている。特に、平成 23 (2011) 年の東日本大震災には、その役割を大いに発現するなど、エネルギー配分基地としての重要性が高まっている。

加えて、日本三景の一つ「松島」の観光船基地として、また、浦戸諸島等の離島への連絡船の基地として、仙台都市圏の観光振興と生活を支える重要な役割を担っている。

##### (iii) 石巻港区

石巻港区は、背後には紙・パルプ関連、飼肥料関連、木材・合板関連産業が集積し、近年は、環境に配慮した火力発電所が立地するなど、原材料や燃料の輸入拠点としての役割を果たしている。特に、大型バルク貨物を扱う港として、国際バルク戦略港湾 (穀物) に選定された釧路港及び鹿島港の連携港に指定されており、東北のバルク貨物の受入港となっている。

また、年々クルーズ船の寄港回数が増加するなど、クルーズ船の寄港地として、国内外の観光客に対する東北地方の玄関口の役割も担っている。

#### (iv) 松島港区

松島港区は、松島湾諸島と湾周囲の松島丘陵も含めた修景地区であり、日本三景の一つとして数えられている。明治35（1902）年に県内初の県立自然公園に、大正12（1923）年に国の名勝、昭和27（1952）年には特別名勝に指定され、現在、年間500万人を超える観光客で賑わっており、「日本三景松島」の観光拠点となっている。

#### ② 地方港湾の性格及び役割

地方港湾は、県内各地に7港が位置しており、各地域の産業・生活を支える重要な役割を担っており、港毎に県内各地域の特性にあわせて、地域の漁業基地や離島航路の拠点、小型船の避難港等の地域を支える重要な港湾となっている。

### ③背後地域の状況

#### (i) 背後地域

本県の港湾の背後地域は、貨物流動状況及び地理的位置等により、一般貨物は本県全域、コンテナ貨物は東北6県となっている。

#### (ii) 人口動向

令和2（2020）年の国勢調査では、東北の人口は約861万人で全国に占める割合は約6.8%で、近年減少傾向にある。また、本県の人口は約230万人で東北の約26.7%を占め、近年減少傾向となっている。

#### (iii) 産業動向

##### ●産業の立地

本県には、高速道路・港湾・鉄道・空港などの物流インフラが充実している大規模な工業団地が東北の中核都市である仙台市の近くに多数立地している。特に、「仙台北部中核工業団地群」は、本県の重点分野に位置づける「自動車関連産業」、「高度電子機械産業」などの集積が進んでいる。

##### ●就業動向

令和2（2020）年における東北の就業人口は約416万人で、全国に占める割合は約7.2%となっている。産業別にみると、東北の第1次産業は全国の15.8%、第2次産業は約7.7%、第3次産業は約6.7%を占めており、第一次産業の割合が高くなっている。

また、本県の就業人口は約109万人で、産業別にみると、第3次産業は東北の約28.3%を占めている。

##### ●工業

令和6（2024）年における東北の製造品出荷額等は約20兆8,848億円で全国に占める割合は約5.6%である。また、本県の製造品出荷額等は約5兆4,693億円で、東北の約26%を占めている。

表1-1 背後地域の現状

	単位	宮城県		東北		全国
			東北シェア		全国シェア	
人口	千人	2,301	26.7%	8,611	6.8%	126,146
就業者数	千人	1,085	26.1%	4,159	7.2%	57,634
第1次産業	千人	44	14.2%	310	15.8%	1,968
第2次産業	千人	238	23.4%	1,015	7.7%	13,193
第3次産業	千人	803	28.3%	2,834	6.7%	42,473
製造品出荷額等	億円	54,693	26.2%	208,848	5.6%	3,732,388

※令和2（2020）年国勢調査、令和6（2024）年経済構造実態調査（二次集計結果）

#### ④港湾周辺の交通網

##### (i) 鉄道

仙台塩釜港の背後には、JR 東北新幹線、JR 東北本線、JR 仙石線、仙台臨海鉄道があり、貨物輸送、通勤・通学に利用されている。

##### (ii) 道路

仙台塩釜港の周辺には、被災地の復興を支え仙台塩釜港各港区を連結する「三陸縦貫自動車道」や、これと内陸部の東北自動車道や国道 4 号を結ぶ「みやぎ県北高速幹線道路」が整備されている。加えて、100万人規模の都市では国内初となる自動車専用道の環状ネットワーク（愛称「ぐるっ都・仙台」）が形成されており、「仙台北部中核工業団地群」から仙台塩釜港を経由することで複合一貫輸送を可能にする利便性の高い物流ネットワークが構築されている。

このため、仙台塩釜港は、周辺のインターチェンジから高速道路網を利用することで、県内各地の工業団地群や、東北の各主要都市へ容易にアクセスできる良好な環境にある。



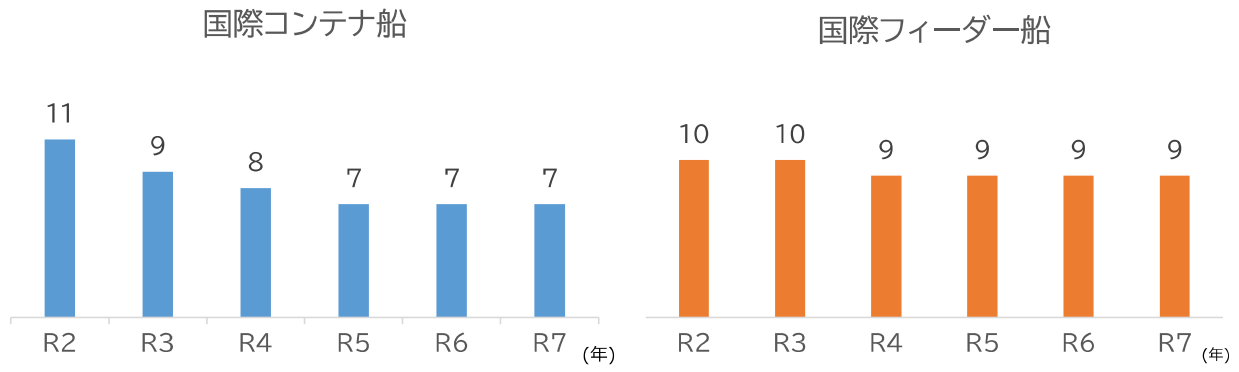
図 1 - 1 仙台都市圏自動車専用道路の状況

### ⑤ 仙台塩釜港仙台港区の定期航路

仙台塩釜港仙台港区には、中国／韓国航路、韓国航路、中国航路、極東ロシア航路の計4航路の国際コンテナ定期航路と、京浜港（東京・横浜港）を經由する国際フィーダーコンテナ定期航路が運航している。また、フェリーやRORO船、自動車運搬船も毎日寄港しており、安定した物流供給が行われている。が行われている。



図1-2 寄港地一覧



※ 港湾整備事業経営戦略の開始年度から現時点まで

図1-3 コンテナ定期航路便数の推移

#### 4 宮城県の港湾の現状

##### ① 取扱量の現状

県内港湾の令和6（2024）年の年間取扱貨物量（速報値）は4,099万トンであり、そのうち仙台塩釜港の取扱貨物量は4,084万トンと年間取扱貨物量の約99.6%を占めている。仙台塩釜港のうち最も取扱貨物量の多い仙台港区は、3,598万トンとなっている。

仙台港区の外貿貨物（輸出、輸入）と内貿貨物（移出、移入）の割合や取扱品目については、図1-6のとおりで、輸出では、化学製品が最も多く、次いで揮発油、その他石油、鋼材の順になっている。輸入では、原油が最も多く、次いでLNG、LPG、揮発油の順になっている。内貿貨物では、移出は、フェリー貨物が最も多く、次いで完成自動車、重油の順になっている。移入は、フェリー貨物が最も多く、次いで完成自動車、原油の順になっている。



図1-4 宮城県港湾の取扱貨物量の推移

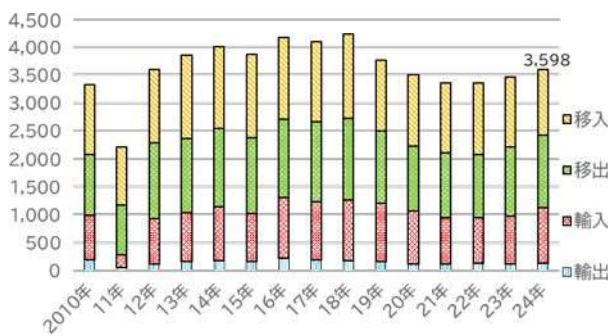


図1-5 仙台港区の取扱貨物量の推移

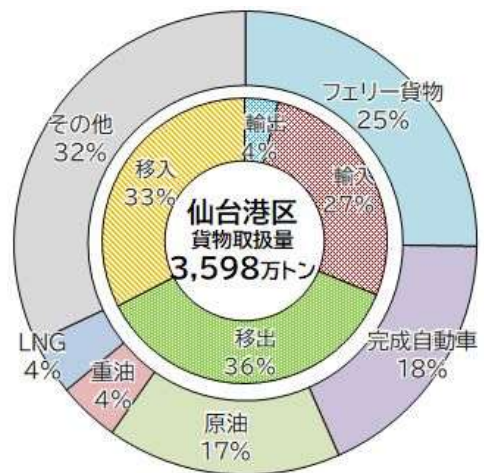


図1-6 仙台港区の外内貿別取扱貨物量

本県全体の年間取扱貨物量は、東日本大震災の影響により、平成23（2011）年の貨物量が一時的に落ち込んだものの、その後、順調に震災前の水準にまで回復している。仙台塩釜港の取扱貨物量が順調に増加している一方で、地方港湾においては、一時的な復興需要により取扱貨物量の増加があったものの、震災前の水準には回復していない。

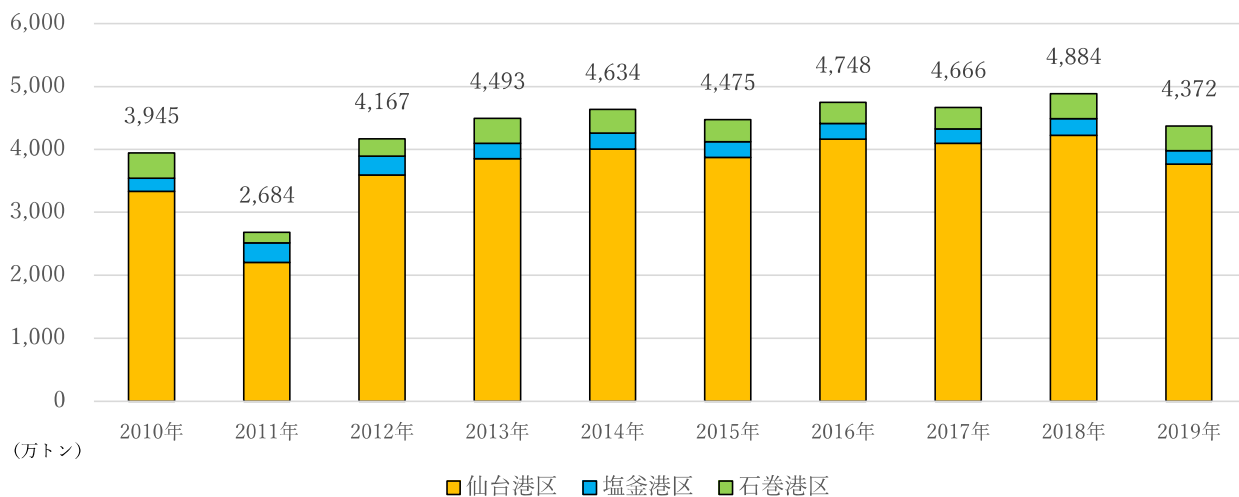


図1-7 年間取扱貨物量の推移（仙台塩釜港）

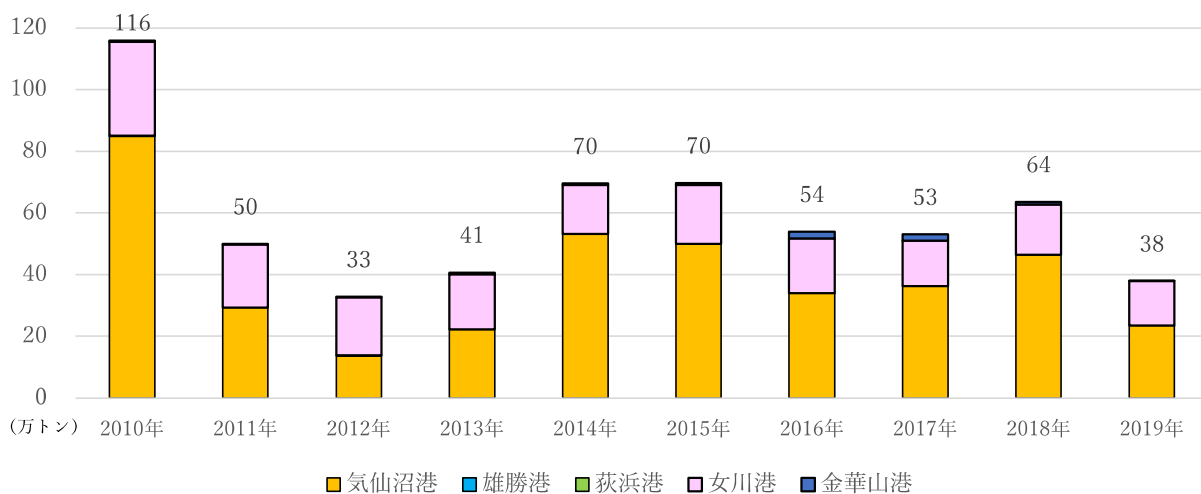


図1-8 年間取扱貨物量の推移（地方港）

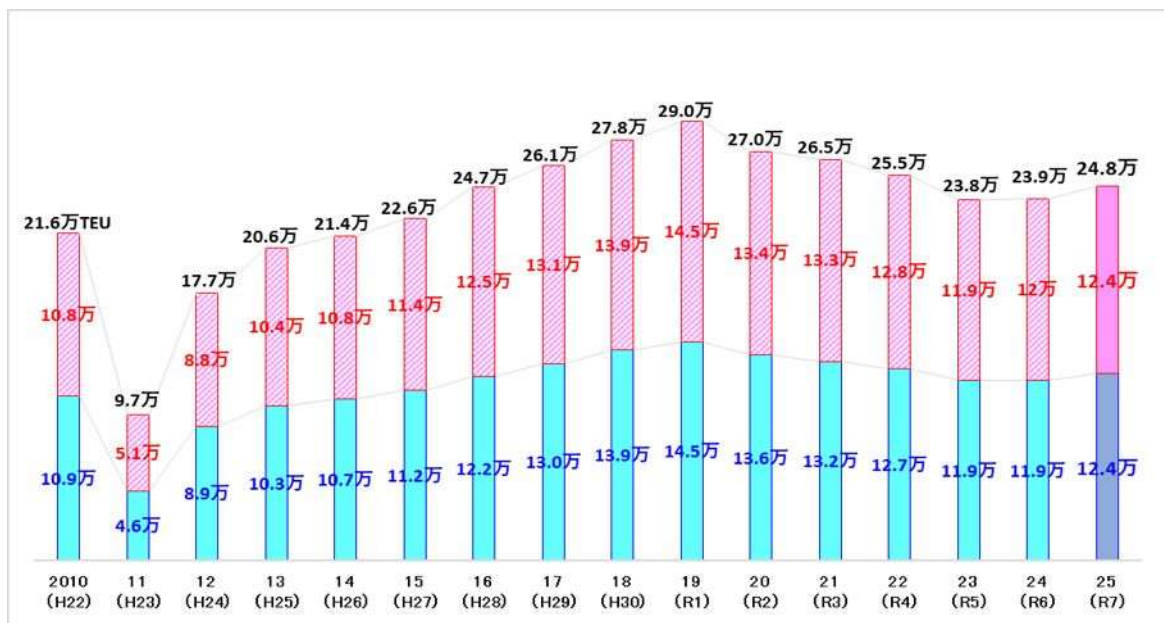
※ 御崎港及び表浜港は、港湾調査の対象ではないため、年間取扱貨物量の推移から除いている。

また、仙台塩釜港仙台港区のコンテナ貨物取扱量は、令和元（2019）年に過去最高の290,160TEUを記録した。その後は新型コロナウイルスや不安定な国際情勢の影響を受けて減少が続いていたものの、令和6（2024）年は239,206TEUと5年ぶりに増加に転じ、減少に歯止めがかかった。

取扱品目については、輸移出では、ゴム製品が最も多く、次いで紙・パルプ、再利用資材、自動車部品の順になっている。輸移入では、木製品が最も多く、次いで電気機械、水産品、合成樹脂等の順になっている。

令和7（2025）年のコンテナ貨物取扱量（速報値）は、約24.8万TEUであり、2年連続で増加する見込みである。

(単位:TEU)



(速報値)

図1-9 仙台港区コンテナ貨物取扱量の推移

※1 TEU：コンテナ取扱貨物量の単位のこと。

長さ20フィートのコンテナ1本を1TEU、長さ40フィートのコンテナ1本を2TEUとカウント。

※2 令和7（2025）年の数値は速報値のため、今後変動する可能性あり。

船舶乗降客数については、平成23（2011）年に東日本大震災の影響により一時的に落ち込んだが、その後、回復しており、さらに令和2（2020）年からは、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け一時約53万人まで減少したが、現在はコロナ前を上回る水準に回復している。ただ、東日本大震災前の水準までは戻っていない状況である。

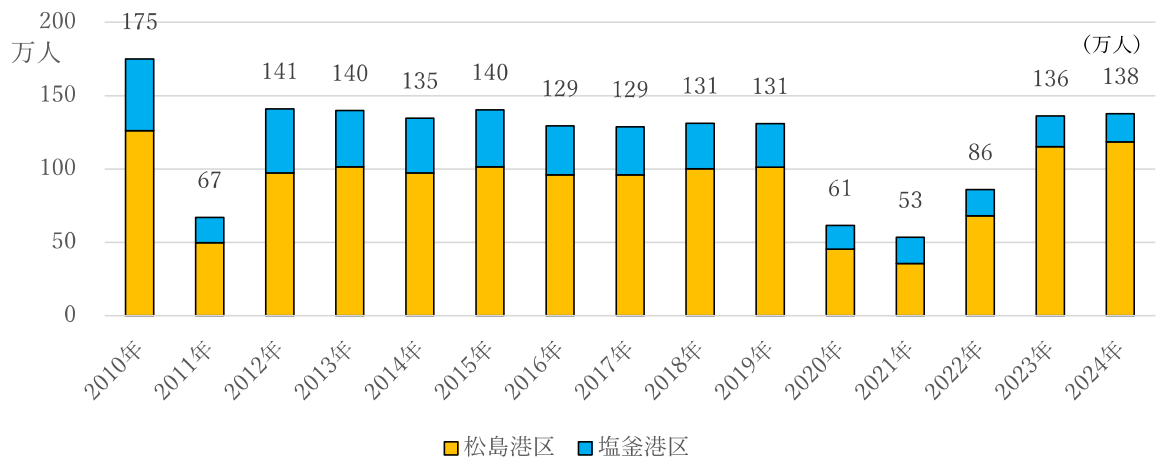


図1-10 年間船舶乗降人員数の推移（松島港区・塩釜港区）

本県は、日本三景の一つである「特別名勝松島」や伊達政宗が築いた山城の跡である「仙台城跡」などの観光資源を有し、近年はそれらの観光周遊を目的とした、大型外航クルーズ船の寄港が増加し、訪日外国人等観光客の増加が期待されている。今後、クルーズ船の寄港ニーズに着実に対応するため、受入環境の整備を推進する必要がある。

令和7（2025）年度はクルーズ船の寄港数が13回と、過去2番目に多い寄港数となり、コロナ禍から回復傾向となっていることから、今後のクルーズ船寄港数増加も期待される。

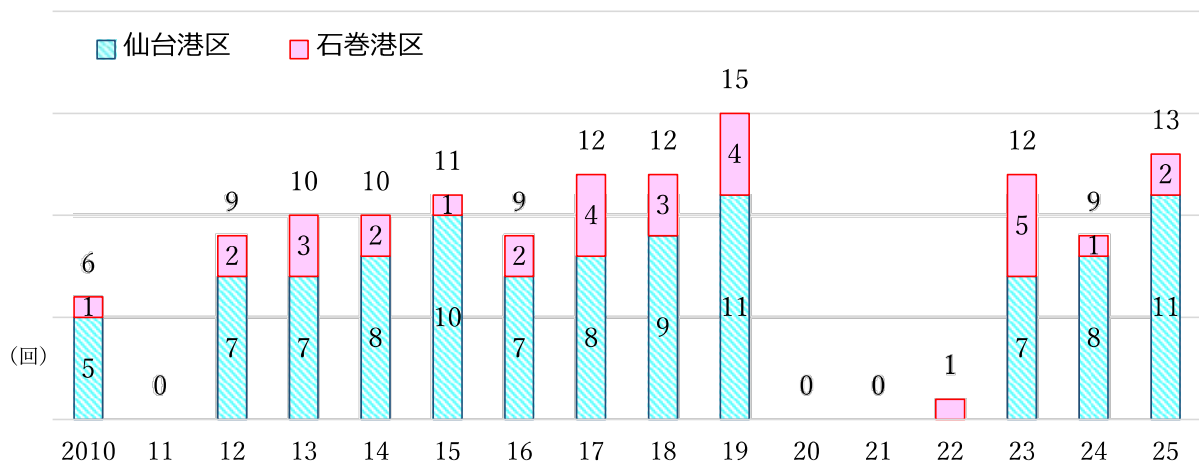


図1-11 クルーズ船の寄港回数の推移（仙台港区・石巻港区）

## ② 施設の老朽化の進行

県では、仙台塩釜港及び地方港湾において計712施設（515施設+197施設）の管理を行っているが、それらの多くは昭和40（1965）年代から50（1975）年代に集中的に整備されており、今後急速に老朽化施設が増加すると見込まれる。

表1-2 施設数（国際拠点港湾 仙台塩釜港）

施設分類	仙台港区	塩釜港区	石巻港区	松島港区	計
水域施設	23	16	10	7	56
外郭施設	19	29	32	6	86
係留施設(公共)	19	70	26	20	135
臨港交通施設	32	32	42	1	107
荷捌き施設	16	15	20		51
保管施設	19	20	9		48
その他	12	5	15		32
計	140	187	154	34	515

表1-3 施設数（地方港湾 7港）

施設分類	気仙沼港	女川港	雄勝港	荻浜港	表浜港	金華山港	御崎港	計
水域施設	2	1	1	2		1	4	11
外郭施設		23	18	8	7	9	2	67
係留施設	6	18	15	7	5	7	4	62
臨港交通施設	7	10	9	4	5	4	1	40
荷捌き施設	3	5						8
保管施設	2	1						3
その他		1			4		1	6
計	20	59	43	21	21	21	12	197

※施設数は、港湾施設台帳（令和8年（2026）3月末時点）。港湾管理者が管理している施設数を計上。

最も施設数の多い係留施設を例にとると、港湾施設長寿命化計画策定時（平成29（2017）年）には供用後50年を経過する施設が全体施設の約22%である、10年後（令和9（2027）年）には約63%に達し、更にその10年後（令和19（2037）年）には約77%に達する見込みである。

○ 供用後50年以上経過する係留施設の割合 （岸壁延長ベース）



特に、係留施設のうち、鋼矢板式、栈橋式といった鋼構造物で構成される施設の劣化が著しく進行している。このため、港湾施設全体の老朽化の進行状況を考慮した、計画的な老朽化対策の実施とそれに要する費用の平準化を図る必要がある。

○ 各年度に整備した岸壁延長と 供用後50年を経過する岸壁延長の推移



(参考) 係留施設の構造形式の割合



- ・長寿命化計画の対象施設：525施設
- ・うち係留施設数：194施設
- ・係留施設の全延長 = 21,447m
- ・特に鋼矢板式、栈橋の劣化が著しい

### ③ 大規模災害等への対応

東日本大震災では、大規模な地震・津波により港湾施設が甚大な被害を受けた。これにより、仙台塩釜港の機能が停止し、長期間にわたり物資輸送が制限され、東北地域の産業活動にも大きな影響を及ぼしたことから、災害時の港湾機能の早期復旧が急務となった。

それらを踏まえて、大規模災害時において、県内の各港湾が、復旧・復興の物資輸送の拠点としての役割を担うことの重要性が再認識された。そのため、仙台塩釜港においては、特に耐震強化岸壁※1を整備するとともに、港湾緑地及び臨港道路を整備し、被災地における物資輸送の拠点として支障が生ずることがないように施設の維持管理に努める。また、緊急輸送道路ネットワーク計画により防災拠点として位置づけられている施設について、耐震化の整備等を進め、緊急輸送活動を支援するために必要な施設の確保に努める。加えて、災害に強いまちづくり宮城モデルの構築において、津波対策として海岸保全施設の復旧にあたって、津波防護レベル（レベル1）※2対策として施設整備を実施するほか、津波減災レベル（レベル2）※3対策として津波の減災効果を有する防御施設の整備を推進している。

また、大規模災害時の港湾機能の早期回復を目的とし、港湾機能継続計画（港湾BCP）を策定し、防災訓練等の実施、関係機関や民間関係団体等との災害支援協定の締結等の災害対策に取り組んでいる。さらに、仙台塩釜港の入港隻数の増加や大型化により衝突や船舶からの油流出事故等の危険性も増大していることから、被害の拡大防止や港湾機能を維持するため、定期的な防災訓練を実施し、対応力の向上を図っている。

- ※1 耐震強化岸壁：大規模地震発生直後からの緊急物資等の輸送や、経済活動の確保を目的とした、通常の岸壁よりも耐震性を強化した係留施設。
- ※2 津波防護レベル（レベル1）：数十年から百数十年に一度発生する比較的発生頻度の高い津波に対応。
- ※3 津波減災レベル（レベル2）：発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす津波に対応。

#### ④ 財政状況の現状

港湾整備事業特別会計は、原則として、港湾施設使用料収入により事業を実施するものである。しかし、現状の港湾整備事業特別会計の収支は、港湾施設使用料収入のみでは所要額を賄うことができず、資本費平準化債の活用や一般会計からの繰入金等により必要な財源を確保している状況にある。

港湾施設使用料については、東日本大震災の影響により、①港湾施設が被災し使用不能になったこと、②使用不能とはならなかった施設についても、被災により施設としての機能を十分に果たせなかったことから減免措置を講じたこと、③港湾利用企業の多くが被災し港湾施設の利用率が低下したこと等を受け平成23（2011）年度に大きく減少した。その後、港湾施設の災害復旧の進捗に伴い取扱貨物量が増加し、平成26（2014）年度には被災前の使用料収入の水準まで回復した。その後も、復興需要や新たな企業立地、新規コンテナ定期航路の就航によって、取扱貨物量の増加が続き、一時的に新型コロナウイルス感染症の影響があったものの、令和6（2024）年度までの使用料収入は順調に伸びている。しかし、物価高騰に伴う維持管理費等の高止まりにより収支の圧迫が懸念されている。

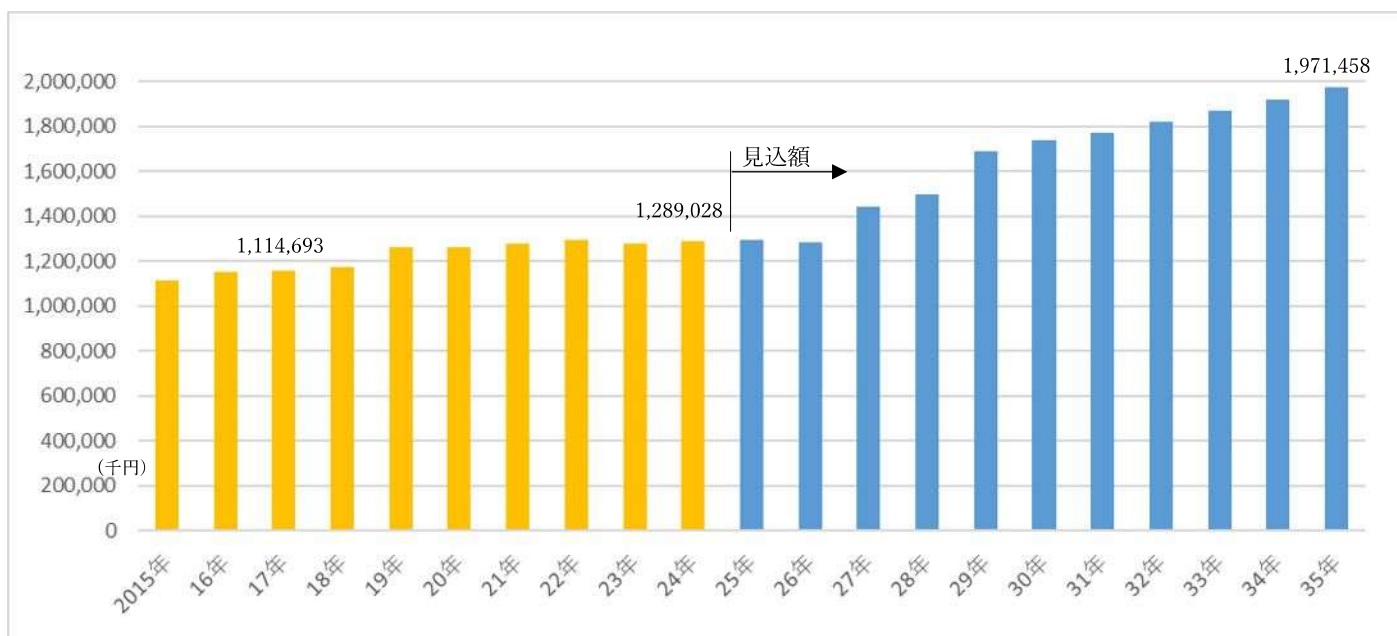


図1-12 港湾施設使用料収入の推移（平成27（2015）年～令和17（2035）年）  
（※2025年以降は収入見込額）

将来にわたって安定的な港湾運営を実現するため、物価高騰の状況を注視するとともに、使用料収入の増加に向けた取組を積極的に推進する必要がある。

一般会計からの繰入金は、災害復旧費と公債費に充当している。災害復旧費は、特別会計への繰出基準に基づき事業費の全額を繰入れし、公債費は、使用料や他の財源を充てた後の不足分を一般会計から繰り入れしている。

地方財政法に定める資金の不足額の発生の要因である減収対策企業債については、現在、地方公共団体金融機構への15年間の償還計画（償還期限：令和9（2027）年3月）により、計画的に償還を行っている。

使用料収入の増加や、適正な償還計画に基づく償還額の減少、過去の起債の早期償還による利子支払額の軽減等により、一般会計からの繰入金は減少傾向にあるが、令和6（2024）年度末において、一般会計からの繰入金を除く財源による収支均衡には至っていない。

今後、港湾整備事業特別会計は、人口減少や経済の停滞による使用料収入の減少や、施設の老朽化による維持管理費の増加等により、財政状況が悪化する可能性があり、一層の使用料収入の確保や経費削減等によって、収支均衡を図る必要がある。

## 5 前期5か年の取組実績


### (1) 投資額

港湾整備事業特別会計における令和3(2021)年度から令和7(2025)年度における事業費については次のとおりで、概ね順調に予算を確保・執行できている。

① (計画) 全体事業費 (R3~R12) 10か年	約87億円
② (実績) 前期事業費 (R3~R7) 5か年	約44億円
比率 (②/①)	約50.5%

### (2) 主な成果

事業名	仙台塩釜港仙台港区分洋地区ふ頭再編事業
事業概要	<p>仙台塩釜港仙台港区分の高砂コンテナターミナルでは東北全体のコンテナ取扱量の約6割を担っており、東北の経済を支える重要な港湾施設となっている。</p> <p>本事業は、コンテナ貨物の取扱が増加している高砂ふ頭の混雑解消と物流の効率化、さらなる貨物の増加に対応することを目的として、ふ頭拡張整備を行い港湾機能の強化を図るものである。</p>
整備内容	<p>野積場・荷さばき地 4.0ha</p> <p>荷役機械(ガントリークレーン:耐震型、インバータ方式)1基 (直轄事業:3号岸壁(-14m)L=190m延伸)</p>
事業期間	平成30(2018)年度~令和5(2023)年度
総事業費 (うち本計画期間)	<p>約50億円 (約50億円)</p>
概況図	

事業名	仙台塩釜港塩釜港区貞山地区予防保全事業
事業概要	<p>仙台塩釜港塩釜港区は、天然の良港という特性から東日本大震災時の津波被害は軽微であり、震災10日後には石油類の船舶輸送が可能となり復興に大いに貢献した。貞山ふ頭1号岸壁は、建設（昭和35（1960）年）から65年以上が経過し、老朽化の進行のほかに狭隘な背後用地が課題となっており、老朽化による代替機能確保とあわせて耐震バースの整備が求められている。</p> <p>本事業は、周辺倉庫等との面的整備を含め、緊急点検結果や予防保全の観点から、旧岸壁や旧護岸に替わる岸壁整備及びふ頭用地の造成を行うものである。</p>
整備内容	<p>野積場・荷さばき地 2.0ha  （直轄事業：貞山1号岸壁 L=160m 水深-9m耐震（暫定-7.5m））</p>
事業期間	令和元（2019）年度～令和3（2021）年度
総事業費 （うち本計画期間）	<p>約5億円  （約3億円）</p>
概況図	

事業名	老朽化する港湾施設の計画的な更新
事業概要	荷役機械については供用開始から既に耐用年数を超えて使用しているものが多く、突発的な故障等のリスクの増大により、港湾荷役に支障を与えかねない状況である。また、野積場における舗装の損傷により、完成自動車など製品の蔵置に支障をきたしている状況である。このことから計画的な維持管理による機能回復を図るとともに、必要性の低い施設の廃止により、長期的なトータルコストの縮減を目指す。
整備内容	荷役機械（ジブクレーン）の撤去 雷神ふ頭（野積み場）の舗装補修
事業期間	令和6（2024）年度～
事業費	ジブクレーン撤去費：2億円（R6）、舗装補修費1.2億円（R6）
概況図	<p>The figure is a detailed site plan of a port area in Sendai, Japan. It shows various buildings, parking lots, and infrastructure. Two inset photographs are included: one showing the 'Motor Vehicle Storage Area' (モーター車の舗装維持補修) at Raijin Wharf, and another showing the 'Jib Crane Removal' (ジブクレーンの撤去) process. The plan is labeled with '仙台' (Sendai) and '中野地区' (Nakano Area).</p>

### (3) 投資・財政計画に対する状況

当経営戦略で設定した計画期間内（R3～R12）における財政収支計画の状況については表1のとおり。

新型コロナウイルス感染症の拡大や国際社会情勢の不安定化に伴う世界的なサプライチェーンの変化などにより、港湾貨物取扱量が近年減少していることを受け、港湾施設使用料による収入が低調であったことなどにより、収益的収支については計画に対して黒字幅が圧縮となった。

また、他会計繰入金については計画約22億円に対して、実績が約21億円と下回る結果となった。

令和7年度における地方債残高の見通しについて、計画に対しておおむね順調であり、引き続き、資本費平準化債等を積極的に活用し、計画的な県債償還に努めていく。

表1 投資・財政計画に対する状況

項目	計画	実績
収益的収支（R3～R7）	約46億円の黒字	約46億円の黒字
資本的収支（R3～R7）	約46億円の赤字	約53億円の赤字
他会計繰入金（R3～R7）	約22億円	約21億円
地方債残高（令和7年度見通し）	約243億円	約248億円

### (4) 今後の取組方針

近年では円安・物価高による輸入コストの増加や人手不足、原材料価格の上昇をはじめ、脱炭素社会の実現や物流の2024年問題に伴うモーダルシフト、DXやGXの加速化など、港湾を取り巻く状況は大きく変化している。こうした社会情勢の変化を的確に捉え、コンテナターミナル拡張をはじめとする港湾施設整備により機能強化となった強みをいかし、関係各社や関係機関と連携し、利用促進や貨物取扱量増加に向けた積極的なセールス活動や各施策に取り組むこととする。

また、現行の港湾施設長寿命化計画を見直し、最新の施設の健全度に基づいた優先順位やメンテナンス計画を策定し、ライフサイクルコストの縮減を図ることで長期的な投資額を低減するほか、突発的な施設損傷による港湾機能の低下を未然に防ぐなど、安定した港湾運営にも努め、仙台塩釜港をはじめとする本県の港湾が将来にわたり地域とともに持続的に発展し続けていけるよう、取組を継続する。

## 6 基本理念・経営方針

### (1) 基本理念

港湾は、多様な産業活動・県民生活を支える重要な物流・生産基盤であると同時に、人々が集う交流拠点でもあることから、安定的に港湾機能を提供することが使命となっている。さらに、大規模地震等の災害時であっても早期に港湾機能を回復させ、地域の産業活動への影響を最小限とする必要がある。

一方で、既設の港湾施設については、施設の老朽化が進行しており、施設の改築更新需要の増加や人口減少、経済の停滞による使用料収入の減少のリスクといった厳しい経営環境が予想されることから、県民生活を支える本県の港湾機能の安定的な経営を推進する必要がある。

これらを踏まえ、本県の港湾事業の運営における基本理念を「港湾事業の安定的運営と豊かな暮らしを支える産業基盤の整備・強化」とし、国際貿易や国内流通を支える機能を強化し、高度化する物流ニーズに着実に応え、加えて、予防保全型による港湾施設の長寿命化対策を推進するため、今後10年間の経営方針を定め、事業運営を行っていく。

#### 基本理念

港湾事業の安定的運営と豊かな暮らしを支える産業基盤の整備・強化

### (2) 経営方針

基本理念である「港湾事業の安定的運営と豊かな暮らしを支える産業基盤の整備・強化」に基づき、今後の港湾事業の経営にあたっては、人口減少社会であっても適切な管理水準を確保し、港湾機能を安定的に提供できる「経営基盤の強化」と「港湾施設の強靱化・長寿命化」に取り組んでいく。

さらに、経済のグローバル化や情報化の進展、船舶の大型化といった港湾を取り巻く情勢の変化に対応するため、「海上広域物流ネットワークの構築・強化」に取り組んでいく。

#### 1 経営基盤の強化

経営状況の的確な把握により、安定的な財政運営を進め、経営基盤の強化に努める。

#### 2 港湾施設の強靱化・長寿命化

東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模災害時においても継続的に港湾機能を提供できるよう施設の強靱化・耐震化を進めるとともに、危機管理対応の強化に努める。

老朽化した施設の計画的な修繕を進め、ライフサイクルコストの低減と長寿命化対策を図り、計画的な施設の維持管理に努める。

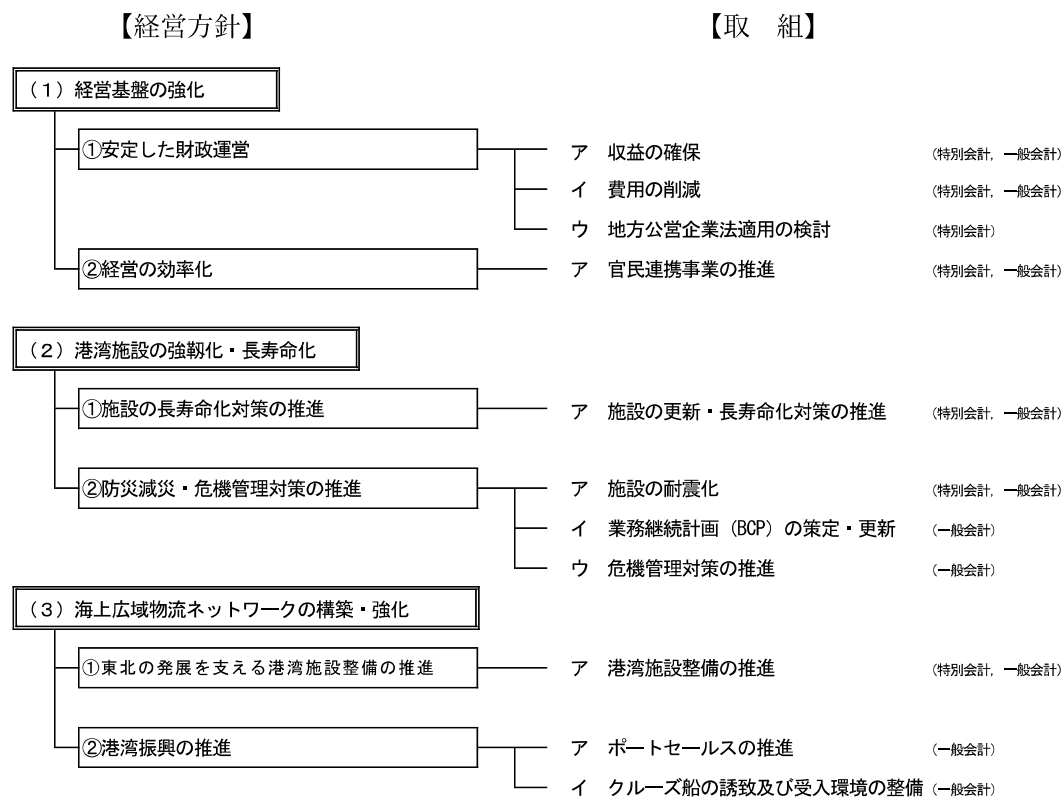
#### 3 広域海上物流ネットワークの構築・強化

東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港は、本県のみならず東北地方全体の物流拠点として大きな役割を担っており、施設の拡充・高度化を推進するとともにポートセールス等を積極的に展開し、海上物流ネットワークの構築・強化に努める。

## 第2編 主要施策の取組

### 1 事業体系

経営方針に基づき、次のとおり施策を展開していく。



※宮城県港湾事業経営戦略は、港湾整備事業特別会計を対象としているが、取組の内容は港湾事業全体に係わるため「第2編 主要施策の取組」では宮城県一般会計予算で実施する取組も含めて記載している。

## 2 主要施策と主な取組

### (1) 経営基盤の強化

#### ①安定した財政運営

##### <取組方針>

港湾利用の拡大や港湾施設の有効活用等により収益の確保に努めるとともに、費用の削減に努め、適正な収支による安定的な経営を図る。

##### <取組>

##### ア. 収益の確保

- ・経営状況の分析や施設投資費・維持管理費等の費用算定により、適切な港湾施設利用料を設定し安定的な収入の確保に努める。
- ・仙台塩釜港の貨物動向等を分析し、戦略的・積極的なポートセールスを実施することにより、貨物取扱量の増加や航路の維持・拡大を図り、使用料収入等の増加に努める。

##### イ. 費用の削減

- ・施設維持管理費用の平準化を図ることで単年度毎の支出の安定に努める。
- ・計画的な資金管理により、借入額の削減及び支払利息の軽減に努める。
- ・施設の適正な新設・改修計画の策定により、安全性を維持しつつ効率的かつ適時に施設を更新し、長期的な支出の適正化に努める。
- ・施設改修にあたっては、省エネ化や長寿命化を実現できる資材の導入等を積極的に行い、修繕費用や電気代等のランニングコスト削減に努める。

##### ウ. 地方公営企業法適用の検討

- ・港湾整備事業の健全な経営の実現を図るため、地方公営企業法の適用について、検討を進める。

#### ②経営の効率化

##### <取組方針>

既に港湾環境整備施設の一部で導入している指定管理者制度の対象拡大を念頭に、港湾利用の拡大及び運営の効率化を通して港湾経営の効率化を図る。

##### <取組>

##### ア. 官民連携事業の推進

- ・荷捌き施設及び係留施設等を中心に施設の維持管理及び運営等の業務内容に対する指定管理者制度の導入に向けた検討を進め、経費の削減や利用者サービスの向上等を通じた効率的な港湾運営を実践できる体制づくりに努める。
- ・港湾の効率的な運営に関しては、仙台塩釜港の利用状況を踏まえ、港湾運営検討会等により「港湾運営の合理化・効率化」、「サービス向上」などに向けた港湾運営のあり方を検討するとともに、港湾運営会社設立等の可能性についても研究する。

## (2) 港湾施設の強化・長寿命化

### ①施設の長寿命化対策の推進

#### <取組方針>

施設の老朽化に伴う事故や機能停止を未然に防止するため、長寿命化計画に基づき、計画的に施設の長寿命化対策と改築更新を進める。

長寿命化対策は、施設の点検診断に基づく劣化予測を行い、施設の性能が低下する前に軽微な対応で延命化する予防保全型の対策を行うことで、従来の大規模な補修や施設更新を前提とした対策よりも総事業費の抑制を図る。加えて、施設の補修費や点検費用が短期間に集中し、事業が困難になることが懸念されることから、一部の事業を前倒し等することで予算の平準化を図り、継続的な施設管理を推進する。

#### <取組>

##### ア. 施設の長寿命化対策と改築更新

・長寿命化計画に基づき、各港湾施設及び海岸保全施設の長寿命化対策及び改築更新を推進する。

① 長寿命化対策・・・既存の施設の一部を活かしながら部分的に新しくすること。

② 改築更新・・・既存の施設を新たに置き換えること。

・「AA」施設の補修は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度の期間で補修完了。

・「A」施設の補修は、令和3（2021）年度から令和9（2027）年度の期間で補修完了を目標とする。

・「B」施設の補修は、令和5（2023）年度から令和9（2027）年度の期間で補修完了を目標とする。

表2-1 港湾施設長寿命化対策施設数（令和7（2025）年度時点）

健全度区分	施設数	補修完了	未補修
AA	16	16	0
A	11	9	2
B	11	6	5
合計	38	31	7

表2-2 点検診断評価の区分

点検診断の健全度区分	部位・部材の状態
AA	施設の性能が低下している状態 (変状が著しく、対策の緊急性が特に高い場合)
A	施設の性能が低下している状態
B	放置した場合に、施設の性能が低下する恐れがある場合

## ②防災減災・危機管理対策の推進

### <取組方針>

大規模地震が発生した際、港湾は被災者の避難や緊急救援物資の輸送拠点として重要な役割を担うこととなるため、災害時においても港湾機能を維持できるよう施設の耐震化を推進する。さらに、平成27（2015）年に策定した港湾機能継続計画（港湾BCP）について、対応訓練等を重ねながら見直し、更新していくなど、危機管理対策の強化を図る。また、船舶による事故や油流出事故等についても、訓練などを通じて、事前の対策、被害拡大の防止、早期の港湾機能復旧を見据えた事故対応要領の更新等を図り、対応力の向上を図る。

### <取組>

#### ア. 施設の耐震化

- ・港湾施設の耐震化は、港湾計画において緊急救援物資等の輸送拠点として位置づけられた耐震強化岸壁の整備を推進する。

#### イ. 港湾機能継続計画（港湾BCP）の更新

- ・仙台塩釜港において大規模な地震・津波による被害が発生した場合にも、ある一定の港湾機能を継続させ、迅速な機能復旧を行うことを目的として、平成27（2015）年に港湾機能継続計画（港湾BCP）を策定した。本計画を基にした対応訓練を継続的に実施するとともに、そこから判明した課題や新たな知見を踏まえた見直しを行い、計画内容の改善・更新を図る。

#### ウ. 危機管理対策の推進

- ・油流出事故や岸壁の損壊など、港湾機能の低下につながる事故が発生した際に、港湾機能の維持と早期回復を実現させることを目的に策定した包括的な事故対応要領について、仙台塩釜港の現状等を鑑みつつ随時更新する。
- ・近年は、入出港船舶の増加や船舶の大型化傾向がみられるが、仙台塩釜港仙台港区は港の形状が中央航路に集中する構造となっており、港内で船舶の衝突等の事故が発生した場合は、県経済に与える影響が大きくなることが想定される。そのため、混雑しつつある港内の船舶航行の安全確保を目的として、令和7年4月1日に「せんだいポートラジオ」の運用を開始した。引き続きポートラジオ及び仙台塩釜港仙台港区船舶航行安全基準の運用を通して、航行安全を推進していく。



東北広域港湾防災対策協議会「情報伝達訓練」  
（出典：東北地方整備局）



オイルフェンス展張訓練

### (3) 海上広域物流ネットワークの構築・強化

#### ① 東北の発展を支える港湾施設整備の推進

##### <取組方針>

東北を牽引する国際拠点港湾として、東北の産業・雇用・暮らしを守り発展させるため、仙台塩釜港各港区の特色・機能・ストックを一体的に活用し、物流機能の拡充・高度化を図るとともに、背後地域に繋がる高速交通体系の整備と連携しながら、高度化する物流ニーズに着実に応えていくため、港湾運営に必要な岸壁やふ頭等の基本施設とともに、港湾の機能を効率的に発揮するために必要な上屋や荷役機械等の整備を進める。

##### <取組>

#### ア 港湾施設整備の推進

- ・大規模地震発生時における緊急物資輸送の拠点機能の確保を図るため、令和10(2028)年度の完了に向けて、施設の整備を推進する(国直轄事業)。
- ・さらに、県事業となる岸壁(-12m)背後の埠頭用地造成事業についても、令和10(2028)年度の完了を予定しており、同様に整備を推進していく。



図2-1 石巻港区雲雀野地区 事業箇所図

## ②港湾振興の推進

### <取組方針>

貨物取扱量の増加や航路の維持・拡大により、港湾利用を促進するとともに、クルーズ船の寄港促進による交流人口の拡大を図り、地域経済の活性化や観光振興を推進する。

### <取組>

#### ア. ポートセールスの推進

- ・物流変革の動向を的確に捉え、取扱貨物の分析を行うことにより、荷主企業等への戦略的なポートセールスを展開する。
- ・他港との連携を含めたセミナーを開催し、仙台塩釜港の利用について広く働きかけを行うことで集貨・創貨を図る。

#### イ. クルーズ船の誘致及び受入環境の整備

- ・地元自治体や関係団体等と連携し、クルーズ船社や旅行会社へのポートセールスを展開することにより、クルーズ船の寄港拡大を図る。
- ・寄港時の歓迎セレモニーをはじめとしたおもてなしの充実を図ることにより、クルーズ船の継続的な寄港につなげる。



クルーズ歓迎イベント



仙台港首都圏セミナー

### 第3編 投資・財政計画

#### 1 投資・財政計画（収支計画）

##### （1）投資計画

港湾整備事業特別会計においては、港湾計画に基づき、仙台塩釜港石巻港区の雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業を実施する。加えて、仙台塩釜港仙台港区の高砂コンテナターミナル内の舗装補修及び荷役機械（ガントリークレーン）の更新を計画的に推進する。

全体事業費 約28億円（令和8（2026）年度～令和12（2030）年度）

##### ① 仙台塩釜港石巻港区雲雀野地区国際物流ターミナル整備事業

仙台塩釜港石巻港区は、木材チップや石炭、飼料等の原材料を取り扱うなど、広域的な基幹産業を支える原材料の輸入拠点であるほか、紙・合板の製造・供給拠点であり、東北の経済を支える重要な港湾である。

本事業は、大規模地震発生時における緊急物資輸送等の拠点機能の確保を目的として、耐震強化岸壁の整備（国施行）及び岸壁背面の埠頭用地造成を推進するものである。

整備概要：埠頭用地11.7ha

事業期間：令和6（2024）年度～

計画期間投資額：約16億円（総事業費 約16億円）

（参考）岸壁（-12m）（耐震）（国施行）

整備概要：岸壁延長 L=240m（水深12m）

事業期間：令和5（2023）年度～



図3-1 事業箇所図

## ② 仙台塩釜港仙台区向洋地区埠頭用地造成事業（高砂コンテナターミナル舗装工事）

東北唯一の国際拠点港湾である仙台塩釜港は、東北全体の海上輸送貨物の約3割を担う、東北の経済を支える重要な港湾である。

コンテナ貨物による高砂ふ頭の混雑解消と物流の効率化などを目的として、平成30年（2018）から令和5年（2023）にわたり、空コンテナヤードの再編や埠頭拡張整備を行ってきたが、それ以外の範囲は、東日本大震災による災害復旧から10年以上経過し、舗装の老朽化が進行している状況である。

そのため、本事業は、高砂コンテナターミナルの機能維持を目的として、舗装補修工事を行うものである。

整備概要：野積場 3.8ha

事業期間：令和8（2026）年度～令和12（2030）年度

計画期間投資額：約2.5億円（総事業費 約2.5億円）



図3-2 事業箇所図

### ③ 老朽化施設（荷役機械）の計画的更新

仙台塩釜港に設置されている荷役機械（ガントリークレーン等）は、供用開始から約30年経過するものもあり、老朽化に伴う維持管理費用や故障リスクが増大し、港湾荷役に支障を与えかねない状況であるため、計画的に更新を行い、荷役作業の効率化・安定化を図るものである。

また、令和6年度には、大規模地震に耐えるよう耐震・免震設計を行った新3号機が供用を開始し、令和7年度には、老朽化が顕著で継続使用が困難なジブクレーンの撤去を行った。

整備概要：荷役機械（ガントリークレーン）更新

事業期間：令和11（2029）年度～令和19（2037）年度

計画期間投資額：約9億円（総事業費 約43億円）

表3-1 荷役機械（ジブクレーン・ガントリークレーン（GC））の更新対象表

荷役機械	ジブクレーン	GC1号機	GC2号機	GC3号機	GC4号機
製作年月	1988 S63	1995.3 H7.3	1997.3 H9.3	2024.6 R6.6	2009.9 H21.9
供用年数	—	31年	29年	2年	16年
計画期間内の更新対象施設	※	○			

（供用年数は令和8（2026）年3月時点）

※：ジブクレーンは令和7年5月に撤去完了した。

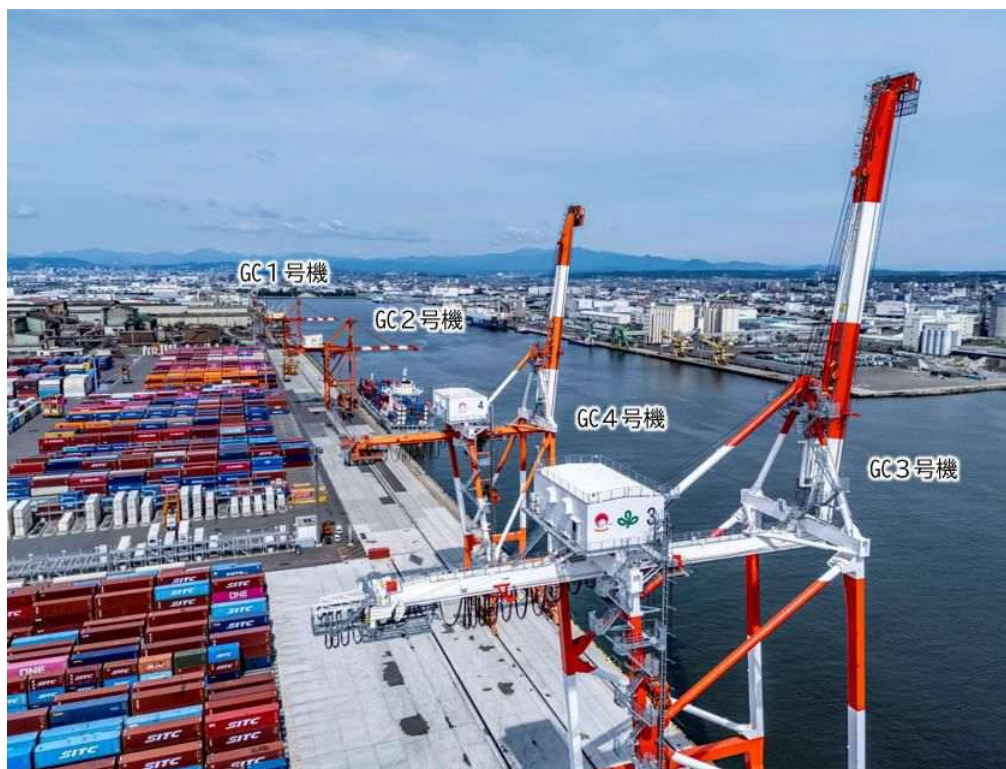


図3-3 仙台塩釜港の荷役機械（ガントリークレーン）

## (2) 財政収支計画

### ①投資・財政計画の説明

#### (i) 収益的収支について

収益的収入は、主に港湾施設の野積場や荷役機械等の使用料収入、並びに一般会計からの繰入金で構成されており、計画期間内に約162億円の収入を見込んでいる。使用料収入は、将来的な施設供用による収入の増加を見込んでいる。安定的な収入を確保するため、戦略的なポートセールスや臨港地区への企業誘致により、利用貨物及び使用料収入等の増加に努める。

一方、収益的支出は、主に港湾施設管理費と地方債の支払利息で構成されており、計画期間内に約68億円の支出を見込んでいる。港湾施設管理費は、管理施設の保守点検費や修繕費等であり、計画的な施設更新や施設の長寿命化対策によって、施設管理費の縮減と平準化に努める。また、地方債の支払利息は、令和6(2024)年度以前に借入した地方債償還金の支払利息を基礎として、令和7(2025)年度以降に新たに起債する地方債の利息を加算して算定している。計画的な資金管理により、借入額の削減及び支払利息の軽減に努める。

計画期間内の収益的収支は、10か年で約93億円の黒字を見込んでいる。

#### (ii) 資本的収支について

資本的収入は、地方債及び一般会計からの繰入金で構成されており、計画期間内に約256億円の収入を見込んでいる。地方債は、令和3(2021)年度以降に整備を予定している埠頭用地の造成工事や荷役機械の計画的更新費用に充当するため新たに起債する機能債のほか、年度間の地方債償還金を平準化させるための資本費平準化債や借換債の起債による収入を見込んでいる。

一方、資本的支出は、上記の施設改良費と地方債償還金で構成されており、計画期間内に約356億円の支出を見込んでいる。施設改良費は、埠頭用地の造成工事や荷役機械の計画的更新費として計画期間全体で約99億円(令和8年度から令和12年度までは、約28億円)を計上している。また、地方債償還金は、新たに起債する機能債等の償還金を含めて約257億円を見込んでおり、計画的な資金管理により長期的な支出の適正化に努める。

計画期間内の資本的収支は、10か年で約100億円の赤字を見込んでいる。

#### (iii) 財政収支計画の収支均衡

港湾事業の財政収支計画は、経営戦略策定の令和3(2021)年度から8年間は、他会計(宮城県一般会計)からの繰入により収支均衡となる見込みであるが、令和11(2029)年度から、単年度で純損益が黒字となる財政収支計画としている。

純損益が黒字となる財政収支計画により収支均衡を図るだけでなく、計画的な資金管理により、資金収支についても考慮しつつ、健全で安定した経営を確保するよう努める。

④ 投資・財政計画（項目別グラフ）

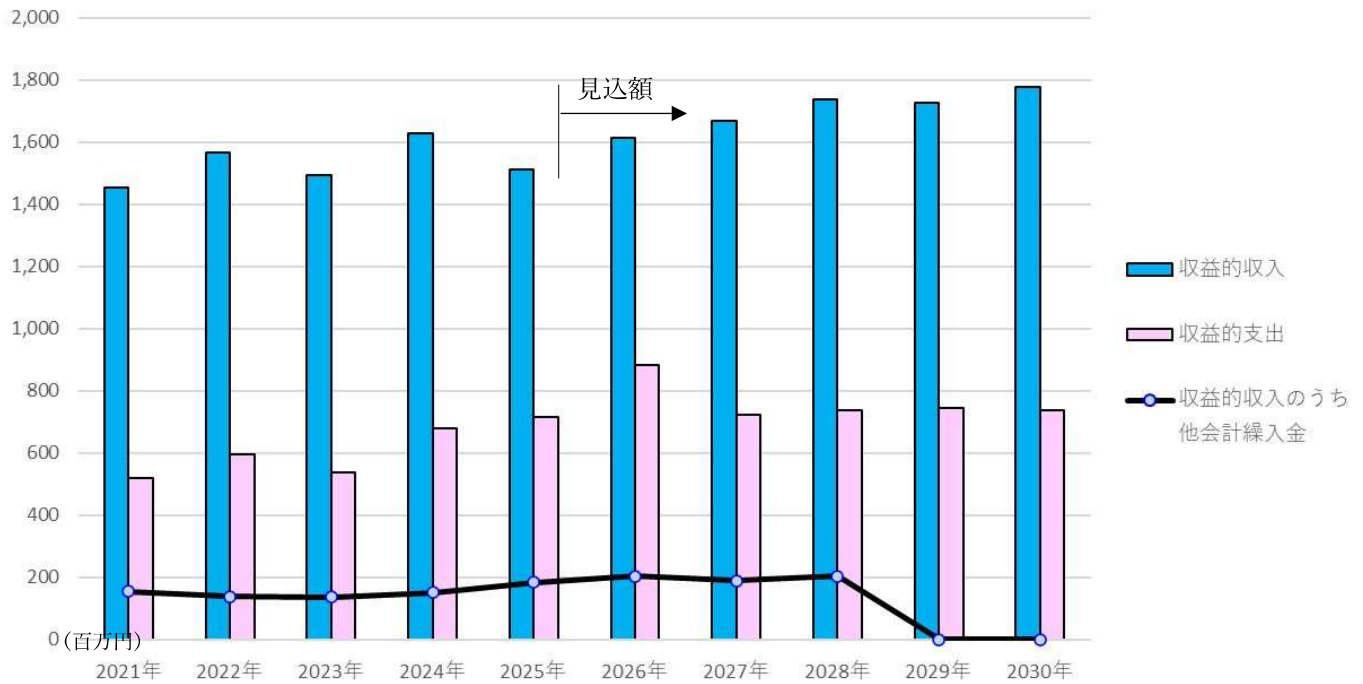


図3-4 収益的収支の推移

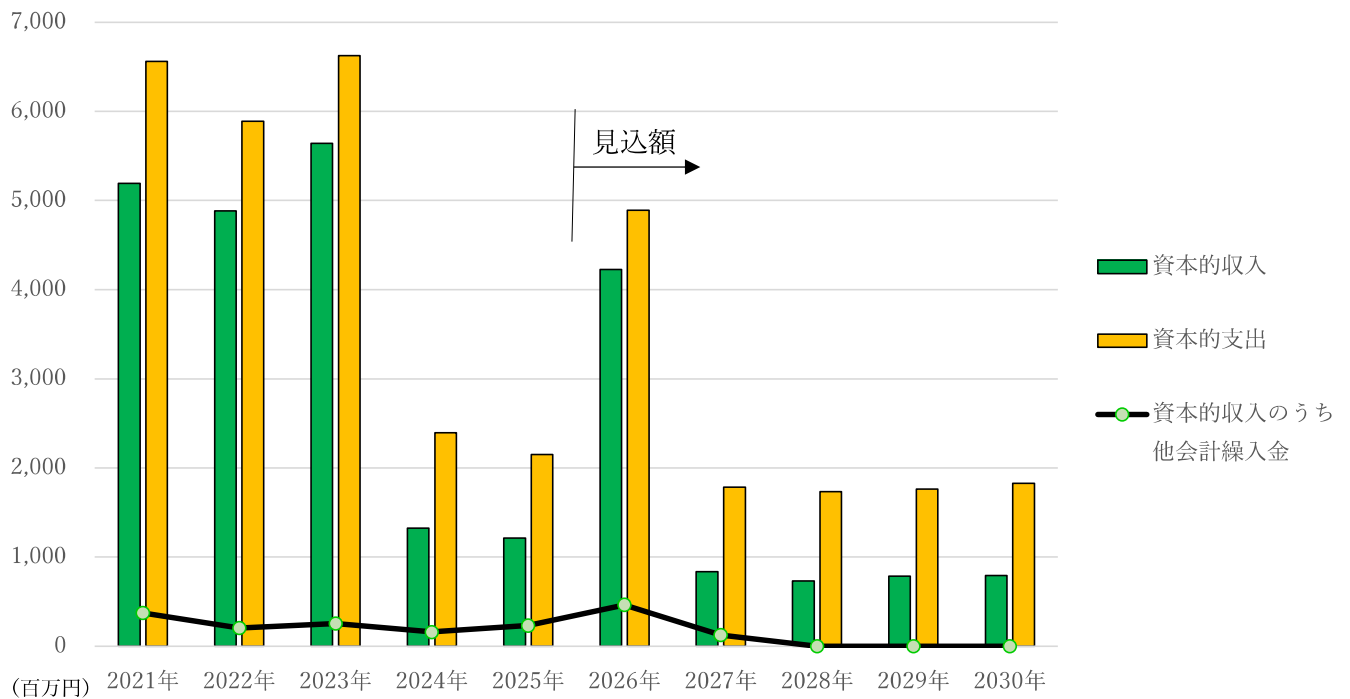


図3-5 資本的収支の推移

投資・財政計画

(収支計画)

⑤ 投資・財政計画

(単位：千円、%)

区分	年度	(単位：千円、%)											
		令和3年度 (決算)	令和4年度 (決算)	令和5年度 (決算)	令和6年度 (決算)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)	令和11年度 (2029年)	令和12年度 (2030年)	R8～R12まで 計画期間 合計	計画期間 合計
収益的収入	1 総収	1,453,309	1,566,015	1,494,689	1,627,809	1,639,318	1,544,216	1,669,275	1,736,582	1,727,768	1,778,455	8,456,296	16,237,436
	(1) 営業収益	1,276,241	1,353,866	1,283,250	1,289,862	1,390,643	1,282,854	1,441,880	1,495,136	1,689,567	1,740,254	7,649,691	14,243,553
	イ 受託工事収益	1,276,241	1,292,566	1,277,953	1,289,028	1,292,259	1,282,854	1,441,880	1,495,136	1,689,567	1,740,254	7,649,691	14,077,738
収益的収入	ウ その他	0	61,300	5,297	834	98,384	0	0	0	0	0	0	165,815
	(2) 営業外収入	177,068	212,149	211,439	337,947	248,675	261,362	227,395	241,446	38,201	38,201	806,605	1,993,883
	ア 他会計繰入金	154,136	137,160	135,856	150,010	197,387	203,061	189,194	203,245	0	0	595,500	1,370,049
収益的支出	イ その他	22,932	74,989	75,583	187,937	51,288	58,301	38,201	38,201	38,201	38,201	211,105	623,834
	(1) 営業費用	519,233	596,727	538,529	678,529	700,781	881,714	720,719	735,098	744,589	736,589	3,818,709	6,852,508
	ア 職員給与	365,095	499,137	402,666	528,514	503,415	678,653	531,525	531,525	531,525	531,525	2,804,753	5,103,580
収益的支出	イ その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(2) 営業外費用	154,138	97,590	135,863	150,015	197,366	203,061	189,194	203,573	213,064	205,064	1,013,956	1,748,928
	ア 支払利息	115,396	163,143	96,262	110,390	130,218	134,868	156,648	168,702	175,934	168,038	804,190	1,419,599
資本的収入	イ その他	38,742	39,577	39,601	39,625	67,148	68,193	32,546	34,871	37,130	37,026	209,766	434,459
	(1) 資本的収入	934,076	969,288	956,160	949,280	938,537	662,502	948,556	1,001,484	983,179	1,041,866	4,637,587	9,384,928
	うち資本費平準化債	5,193,735	4,884,450	5,641,604	1,324,187	1,211,759	4,228,652	836,146	733,737	783,137	794,437	7,376,109	25,631,844
資本的支出	イ その他	4,806,900	4,664,500	5,369,400	1,147,700	965,200	3,748,900	693,200	717,100	766,500	777,800	6,703,500	23,657,200
	(1) 地方資本費平準化債	372,900	284,000	246,700	176,800	106,100	120,800	148,200	172,100	221,500	232,800	895,400	2,081,900
	うち資本費平準化債	370,201	203,313	255,568	159,851	229,922	463,115	126,309	0	0	0	589,424	1,808,279
資本的収入	(2) 他会計補入金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(3) 他会計借入金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(4) 固定資産売却代金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
資本的支出	(5) 国(都道府県)補助金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(6) 工事負担金	16,634	16,637	16,636	16,636	16,637	16,637	16,637	16,637	16,637	16,637	83,185	166,365
	(7) 資本的支出	6,559,687	5,890,233	6,625,508	2,393,119	2,150,296	4,891,154	1,784,702	1,735,221	1,763,733	1,828,863	12,003,673	35,622,516
資本的支出	(1) 施設改良費	1,603,616	1,527,708	2,819,613	942,857	220,200	620,000	545,000	545,000	545,000	545,000	2,800,000	9,913,994
	うち職員給与	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(2) 地方債償還金	4,956,071	4,362,525	3,805,895	1,450,262	1,930,096	4,271,154	1,239,702	1,190,221	1,218,733	1,283,863	9,203,673	25,708,522
資本的支出	うち資本費平準化債償還金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(3) 他会計長期借入金返還金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(4) 他会計への繰入金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
資本的支出	(5) その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(F)-(G) (I)	△ 1,365,952	△ 1,005,783	△ 883,904	△ 1,068,932	△ 938,537	△ 662,502	△ 948,556	△ 1,001,484	△ 980,596	△ 1,034,426	△ 4,627,564	△ 9,990,672
	3 収支差引												

投資・財政計画

（収支計画）

（単位：千円、％）

年度	令和3年度 (決算)	令和4年度 (決算)	令和5年度 (決算)	令和6年度 (決算)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)	令和11年度 (2029年)	令和12年度 (2030年)
区分										
収支再差引	△ 431,876	△ 36,495	△ 27,744	△ 119,652	0	0	0	0	2,583	7,440
積立金	(K)									
前年度からの繰越金	655,363	223,486	152,542	124,799						
前年度繰上充用金	(M)									
形式収支	(J)-(K)+(L)-(M)	186,991	124,798	5,147	0	0	0	0	2,583	7,440
翌年度へ繰り越すべき財源	(O)	86,114	119,501	4,314						
実質収支	(P)	100,877	5,297	833	0	0	0	0	2,583	7,440
(N)-(O)	(Q)									
赤字比率	$(\frac{O}{B}) - (C)$	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
収益的収支比率	$(\frac{A}{D}) + (H)$	26.5	31.6	34.4	76.5	62.3	30.0	90.2	88.0	88.0
地方財政法施行令第16条第1項により算定した 資金不足額	(R)	313,485	275,318	236,865	198,123	39,673	0	0	0	0
営業収益－受託工事収益	(B)-(C)	1,276,241	1,353,866	1,283,250	1,289,862	1,390,643	1,282,854	1,441,880	1,689,567	1,740,254
地方財政法による 資金不足の比率	$(R)/(S) \times 100$	24.6	20.3	18.5	15.4	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0
健全化法施行令第16条により算定した 資金不足額	(T)									
健全化法施行規則第6条に規定する 解消可能資金不足額	(U)									
健全化法施行令第17条により算定した 事業の規模	(V)	1,276,241	1,353,866	1,283,250	1,289,862	1,390,643	1,282,854	1,441,880	1,689,567	1,740,254
健全化法施行令第22条により算定した 資金不足比率	$(T)/(V) \times 100$									
他会計借入金残高	(W)									
地方債残高	(X)	24,439,859	24,702,257	26,226,161	25,883,974	24,879,700	24,289,253	23,202,213	22,712,850	22,169,761

（単位：千円）

○他会計繰入金

年度	令和3年度 (決算)	令和4年度 (決算)	令和5年度 (決算)	令和6年度 (決算)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)	令和11年度 (2029年)	令和12年度 (2030年)
区分										
収益的収支分	154,136	137,160	135,856	150,010	197,387	203,061	189,194	203,245	0	0
うち基準内繰入金	1,282	1,140	997	851	21	9	0	0	0	0
うち基準外繰入金	152,854	136,020	134,859	149,159	197,366	203,052	189,194	203,245	0	0
資本的収支分	370,201	203,313	255,568	159,851	229,922	463,115	126,309	0	0	0
うち基準内繰入金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
うち基準外繰入金	370,201	203,313	255,568	159,851	229,922	463,115	126,309	0	0	0
合計	524,337	340,473	391,424	309,861	427,309	666,176	315,503	203,245	0	0

## 第4編 経営戦略の推進

### 1 経営戦略の進行管理について

港湾整備事業の経営の効率化を図り、安定的な事業運営を行うため、PDCA サイクルにより事業の実施状況や施策目標の達成状況について、進行管理を実施しながら、計画的経営の実現を図る。

### 2 経営戦略の事後検証、更新等について

経営戦略は中長期的視点から経営基盤の強化を図ることとし、10年間の取り組むべき施策や投資財政計画を定めているが、港湾を取り巻く情勢の変化や新たな課題に対応するため、必要に応じて見直しを行う。また、進行管理において新たに生じた重要な改善や方針、施策の大幅な変更により経営戦略の修正が必要な場合は、随時見直しを行う。



### 3 効率的・経営健全化のための取組

#### (1) 今後の投資についての考え方

- ・人口減少や超高齢化社会に伴う労働力不足が、今後ますます深刻化することから、AI等を活用したコンテナ物流の効率化施策を推進していく。
- ・計画的な修繕や長寿命化・耐震化に資する資材の利活用を通して、改修費用の適正化・長期的安定化を図る。

#### (2) 今後の財源についての考え方

- ・将来にわたり港湾整備事業の安定的経営が持続できる適正な港湾施設使用料のあり方について検討を行う。
- ・積極的なポートセールスの実施により、新規定期航路の誘致や新規顧客の参入を促すことで港湾利用の増加を図り、港湾施設使用料の収入増を目指す。
- ・単年毎の支出を平準化することにより、より安定した改修計画の策定に努める。
- ・経営効率化及び利用者サービスの向上を念頭に置き、指定管理者制度の導入を検討する。

#### (3) 投資以外の経費についての考え方

- ・償還計画の適正な管理や定期的な見直しにより、起債残高の減少及び利子支払額の軽減を図る。

---

宮城県土木部港湾課

編集・発行 宮城県仙台市青葉区本町3丁目8番1号

TEL : 022 (211) 3211

e-mail : [kowan@pref.miyagi.lg.jp](mailto:kowan@pref.miyagi.lg.jp)

---