

I. 港湾計画の方針に関する資料

1. 港湾の沿革、現況

1-1 港湾の位置

本港は、山形県酒田市（北緯 38° 55′、東経 139° 50′）に位置し、鳥海山、出羽三山に囲まれた庄内平野を貫流する一級河川最上川の河口にある。庄内平野は整然とした水田地帯で、朝日山系及び奥羽山脈系に源を発する最上川は、内陸部を潤しながら庄内平野の中央部を東西に流れ、日本海に注いでいる。

表 I-1-1 主要港湾との海上距離

(単位：km)

港湾名	海上距離	港湾名	海上距離
室 蘭	459	横 浜	1,302
加 茂	24	名 古 屋	1,561
秋 田	102	大 阪	1,489
大 船 渡	717	神 戸	1,472
仙 台 塩 釜	835	水 島	1,343
新 潟	133	呉	1,222
直 江 津	241	坂 出	1,345
伏 木 富 山	344	北 九 州	1,024
鹿 島	1,052	佐 賀 関	1,158
千 葉	1,333	三 池	1,432
釜 山	1,069	パラディーブ (インド)	8,612
仁 川	1,787	グロートアイランド (オーストラリア)	5,778
大 連	2,052	サンフランシスコ (米国)	8,075
ナ ホ ト カ	824	マ カ バ (ブラジル)	22,039
ビコピアン (フィリピン)	3,611	ポートエリザベス (南アフリカ)	14,779
シンガポール	5,741	ポートスーダン (スーダン)	13,260
ガ ボ ン	18,427		

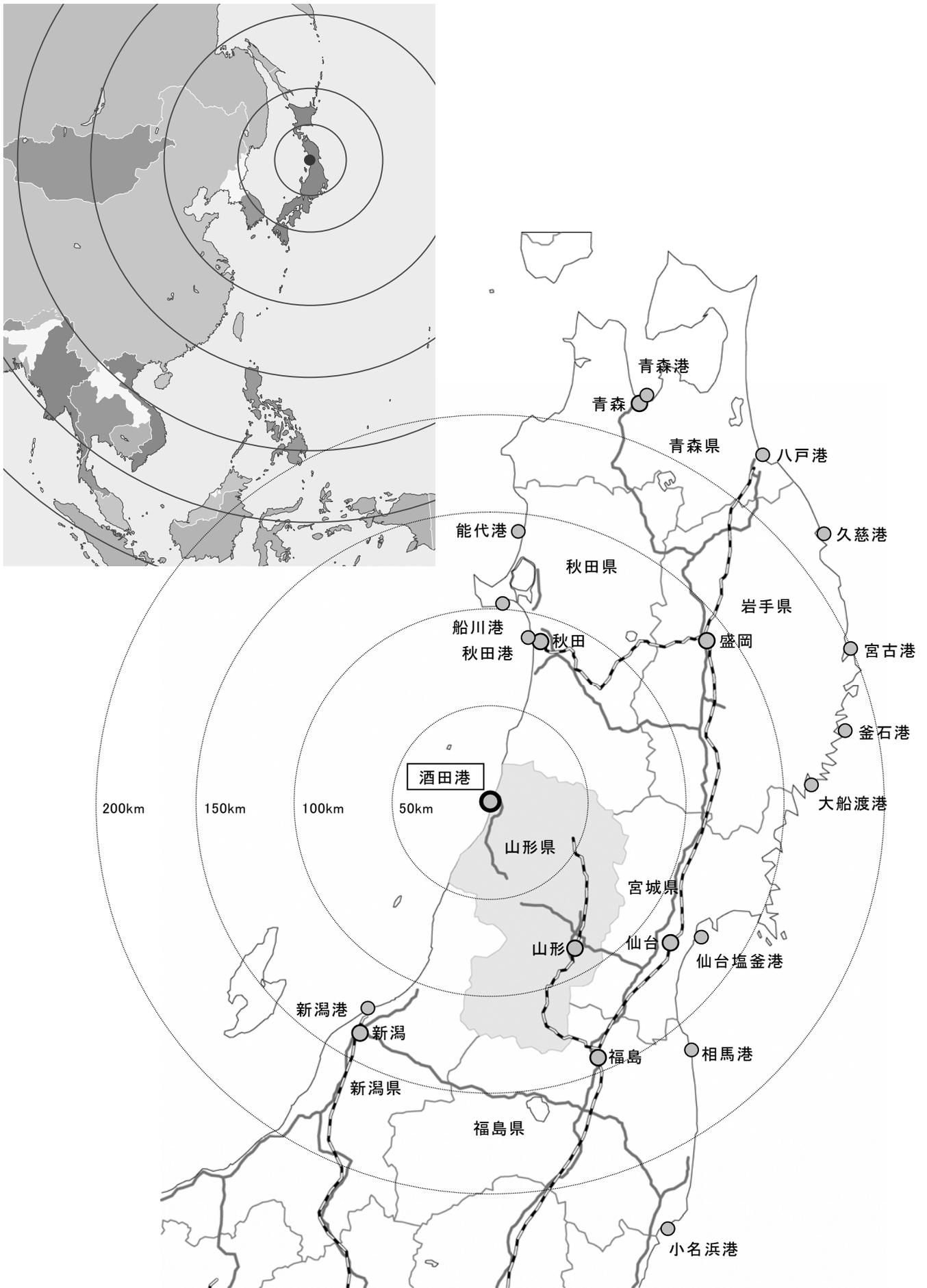


図 I - 1 - 1 酒田港の位置

1-2 港湾の沿革

〈藩政時代及びそれ以前〉

酒田のまちづくりは古く、「坂田」あるいは「砂瀉」と呼ばれ、延暦 23 年（804 年）頃は出羽文化の中心地として栄えた。当時は河口を利用した小規模なものであったが、寛文 12 年（1672 年）、河村瑞賢によって開かれた西廻り航路により繁栄し、日本屈指の港となった。

〈明治・大正時代〉

明治に入り、帆船から汽船の時代となり、船型が大型化され、酒田港は最上川からの流送土砂のために水深が維持できず、さらに奥羽本線、陸羽西線、羽越本線の開通により、陸路運送が盛んになり港勢は一時衰えた。そこで、大正 8 年、最上川改修に付帯して酒田築港計画が策定され、最上川と酒田港を背割堤で分離し、本格的な近代港湾としての整備が開始された。

〈昭和時代〉

昭和に入り、酒田港が大陸との交通上重要な位置にあることが認識され、昭和 4 年第二種重要港湾となった。戦後は昭和 23 年開港場の指定を受け、昭和 26 年重要港湾に指定された。また、昭和 29 年酒田市は隣接する町村を合併して港湾都市として形態を整えた。昭和 45 年北港が掘込式開発拠点港として建設に着手され、昭和 49 年 11 月に開港した。

〈現在〉

平成 4 年には中国黒龍江省ハルビンから松花江・アムール川を下り、間宮海峡から日本海を経て酒田へ至る「東方水上シルクロード」が、平成 7 年には韓国釜山港との定期コンテナ航路がそれぞれ開設された。その後、韓国釜山港との定期コンテナ航路が週 2 便となり、平成 12 年には多目的国際ターミナルが供用開始され、環日本海圏の経済交流を支える物流拠点として機能している。その一方で、平成 15 年 4 月には総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定され、従来から行われていたリサイクル事業に加え、自動車や遊技機器等のリサイクル企業が進出し、循環型社会の構築に寄与している。また、平成 14 年度には耐震強化岸壁が完成し、防災拠点としての整備が進み、より一層の飛躍が期待される。さらに、平成 29 年には外航クルーズ船が初寄港するなど、地域振興や国際交流に大きく寄与している。近年では、平成 23 年 11 月に「日本海側拠点港」に選定され、新たな時代に向けて着実に歩を進めている。

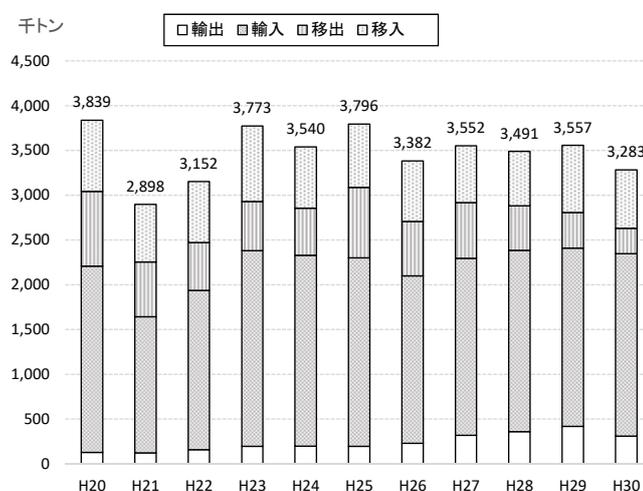
1-3 港湾の性格及び役割

(1) 酒田港の特徴

- 取扱貨物量は、近年では 350 万トン前後で推移している。
- 臨海部に立地している石油製品や化学薬品、循環資源や日用品等の地域産業の安定的な生産活動を支える拠点として、また、火力、バイオマス、太陽光、風力の各種のエネルギー供給拠点として、さらには山形県の経済と暮らしを支える物流拠点として、地域経済を牽引する役割を担っている。
- 酒田港背後圏では、企業立地や設備投資がなされており、製造企業の原材料の調達や、中国を中心とした北東アジア、韓国、ロシアへの製品の輸出等の物流拠点の役割を担っている。
- リサイクルポートの指定を受けて以降、循環資源を取扱う企業が増加し、リサイクルポート指定前の約 2.5 倍となっている。
- 本港地区及びその周辺における賑わいが創出されてきている。クルーズ客船の寄港が増加傾向にあり、国内外からの観光客を迎える新たな賑わい空間への進展が期待されている。
- 本地域では内陸型地震と海洋型地震に関して、将来的に地震の発生が想定されており、酒田港は緊急物資の輸送など災害時における防災拠点としての機能が期待されている。
- 山形県沿岸では、プレジャーボートの放置艇の問題は概ね解消されている。

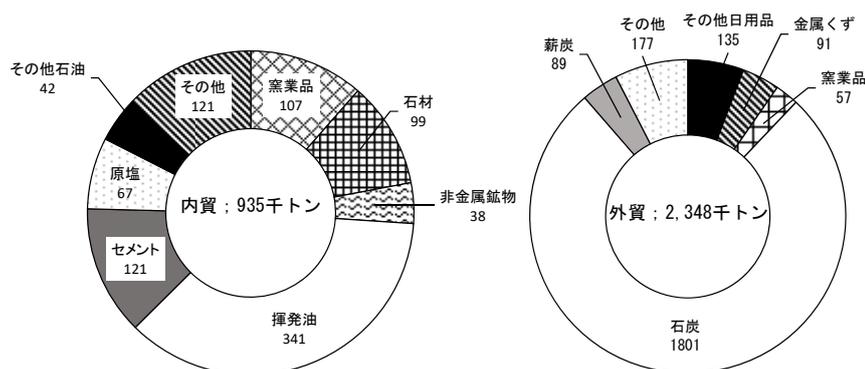
(2) 取扱量の現状

- 平成 30 年の取扱量は、外貿 2,348 千トン（うちコンテナ 281 千トン）、内貿 935 千トン、合計 3,283 千トンである。内訳として、輸出 310 千トン、輸入 2,039 千トン、移出 281 千トン、移入 654 千トンとなっている。
- 韓国釜山港との外貿コンテナ定期航路が平成 7 年に開設され、平成 29 年 7 月からは韓国航路が週 2 便、中国・韓国航路が週 1 便となっている。
- 太宗貨物は、石炭が 55%、このほかに揮発油、窯業品、その他日用品、セメントが上位 5 品目で 78% を占める。
- 公専別では、公共 845 千トン、専用 2,438 千トンで、公共貨物は約 26% を占める。



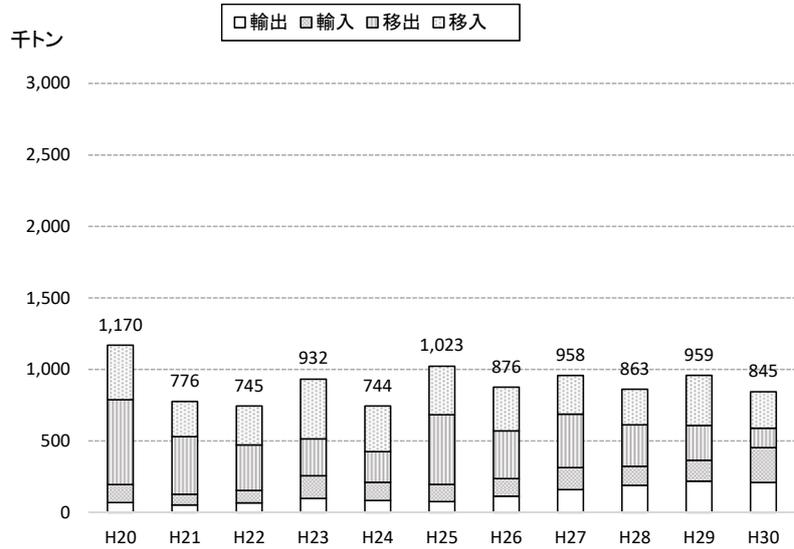
出典：酒田港統計年報より作成

図 I-1-2 外内貿別取扱量の推移（単位：千トン）



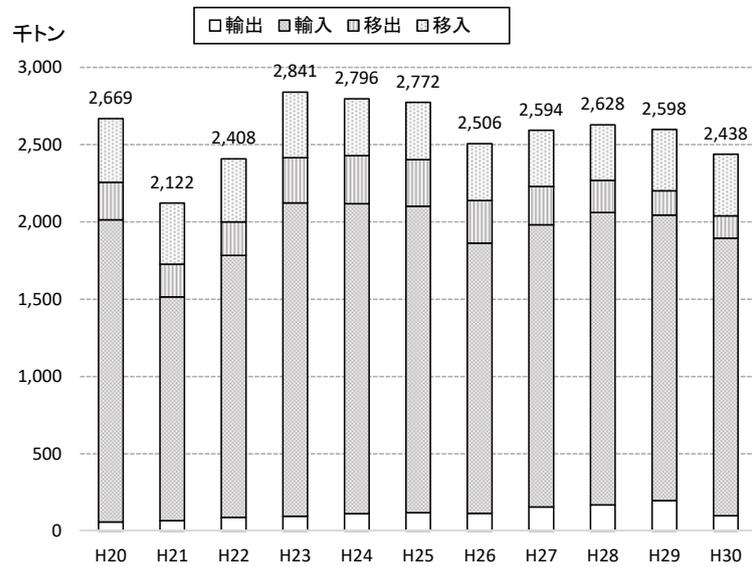
出典：酒田港統計年報より作成

図 I-1-3 外内貿別・品目別貨物量（平成 30 年実績）（単位：千トン）



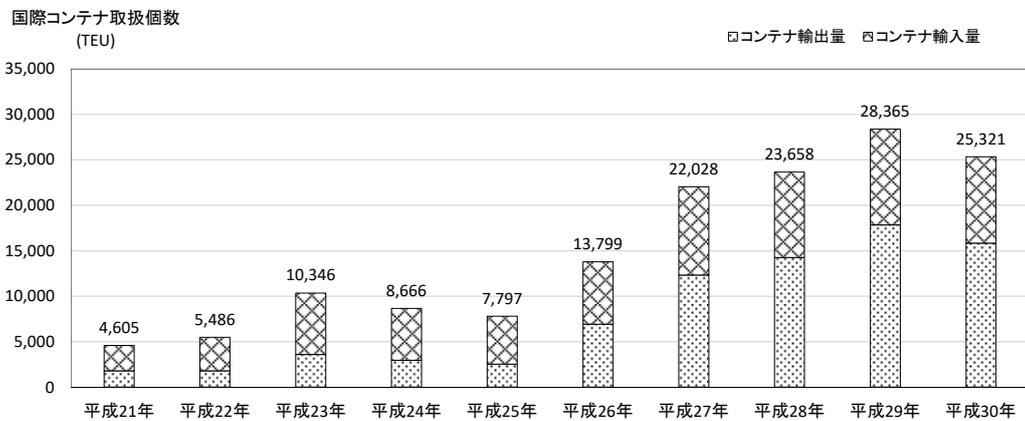
出典：酒田港統計年報より作成

図 I - 1 - 4 公共岸壁貨物量（単位：千トン）



出典：酒田港統計年報より作成

図 I - 1 - 5 専用岸壁貨物量（単位：千トン）



※実入りのみとした

出典：酒田港統計年報より作成

図 I - 1 - 6 コンテナ貨物の推移（単位：TEU）

(3) 各地区の現況

各地区の現況は以下のとおりである。

表 I - 1 - 2 各地区の概要

地区名	概 要	現況 (H30)
本港	<ul style="list-style-type: none"> ● 酒田港発展の礎である本港地区は、「山形県酒田海洋センター」や「さかた海鮮市場」、飛島～酒田間を結ぶ「定期船発着所」が整備されている。また山形県酒田海洋センター西側には、芝生広場や遊具、休憩所、スケートボード広場、みなとを感じながら散策を楽しむことが出来るボードデッキ等から構成される「船場町緑地」が整備されている。 ● これら施設に加え、付近に点在する日和山公園や山居倉庫など湊町酒田の文化を今に伝える歴史的資源が一体となって、港の賑わいを醸し出す交流拠点「みなとオアシス酒田」を形成している。 ● プレジャーボートスポットが整備され、海洋性レクリエーション基地として、ヨットやモーターボート等のプレジャーボートが係留されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要施設 公共ふ頭：計 19B -10.0m×1B -9.0m×2B -7.5m×5B -5.5m×7B(水産岸壁を除く) -4.5m×4B(水産岸壁を除く) 専用ふ頭：計 2B -7.0m×1B (ドルフィン) -7.5m×1B (ドルフィン) ● 取扱貨物量 H30 601千トン ● 主要貨物 揮発油、原塩、セメント、離島航路貨物 など
外港	<ul style="list-style-type: none"> ● コンテナを取扱う「酒田港国際ターミナル」は、広い埠頭用地内に上屋や各種の荷役機械等の施設が整備されている。 ● レクリエーション緑地としての「外港緑地」は、各種のイベントやスポーツ活動が展開できる多目的広場、展望台、芝生公園、トイレ等の施設が整備されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要施設 公共ふ頭：計 1B -14.0m×1B ● 取扱貨物量 H30 281千トン ● 主要貨物 その他日用品、製造食品、その他繊維工業品 など
北港	<ul style="list-style-type: none"> ● 金属系や火力発電所等の企業が立地するとともに、リサイクルに関連した企業立地が進展している。「リサイクルポート」指定によって、リサイクル関連産業の臨海部進出など、動きも活発化している。 ● 火力、バイオマス、風力、太陽光等の各種エネルギーを活用した発電施設が立地し、山形県の発電を酒田港で担っている。 ● クルーズ船の寄港が増加しており、県内観光の振興と賑わい創出の役割を担っている。 ● 大規模地震時における陸上輸送の代替を図り、緊急物資等の海上輸送等に利用される耐震強化岸壁（宮海埠頭第2号岸壁）が整備されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要施設 公共ふ頭：計 7B -13.0m×1B -10.0m×3B -7.5m×3B 専用ふ頭：計 5B -14.0m×1B -10.0m×1B -7.5m×1B -7.5m×2B (ドルフィン) ● 取扱貨物量 H30 2,400千トン ● 主要貨物 石炭、窯業品、石材、金属くず など

(4) 企業の立地状況

酒田港には石油関連、木材・木製品、化学製品、電力（エネルギー）、リサイクル等の主要企業が多数立地している。

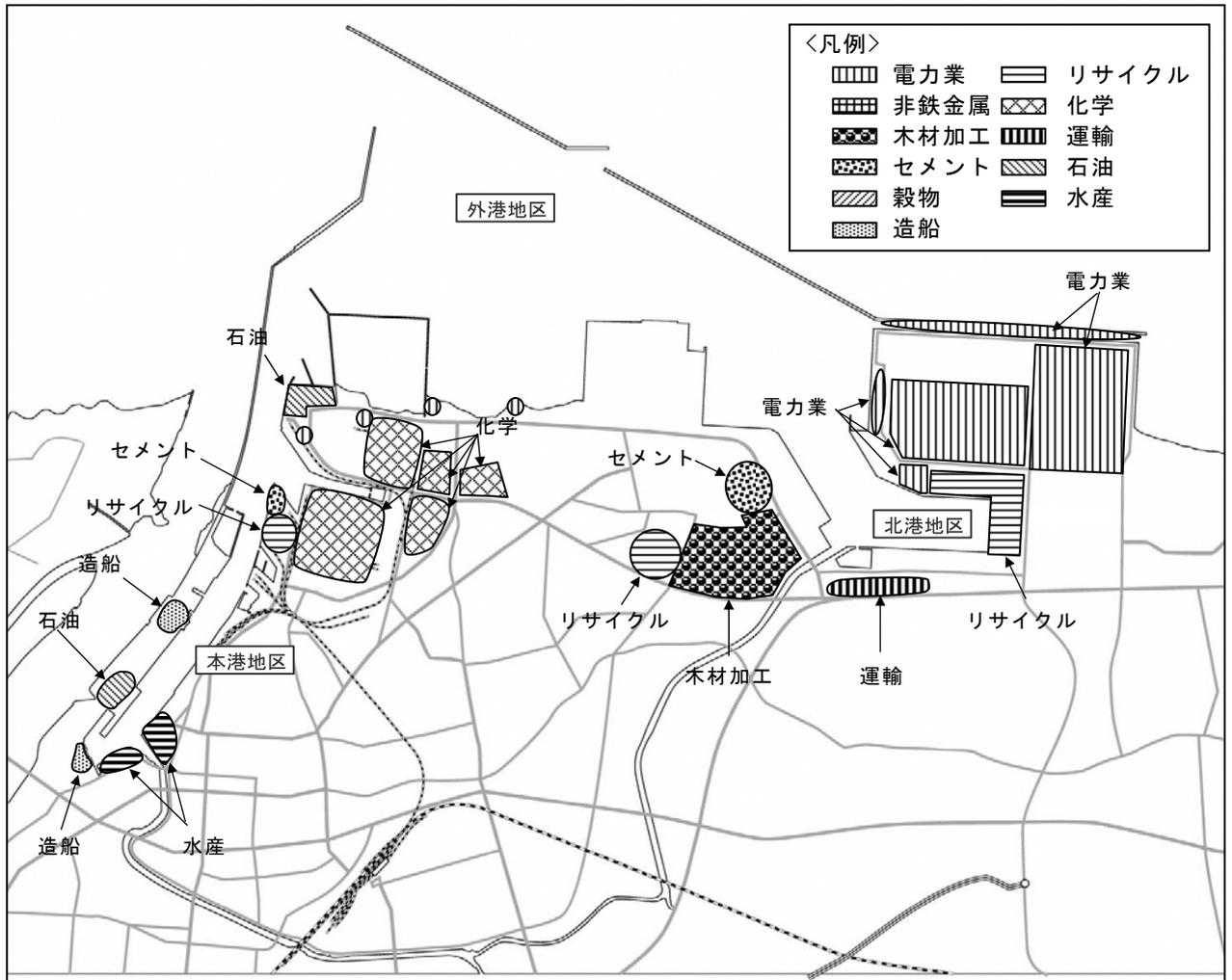


図 I - 1 - 7 港湾周辺の主要企業立地位置図

1-4 港湾周辺の交通網

(1) 鉄道

当地域における鉄道は、JRとして日本海側を縦断する羽越本線、港内には臨港鉄道が整備されている。

(2) 道路

当地域における主要道路として、一般国道は国道7号(新潟市～青森市)、国道47号(大崎市～酒田市)、国道112号(山形市～酒田市)が走り、日本海側の各地域及び内陸に通じている。

高規格幹線道路は、日本海沿岸を縦断する日本海東北自動車道のほか、東北自動車道と連結する山形自動車道、東北中央自動車道により首都圏や東北地方の主要都市圏との結びつきをより一層強めている。

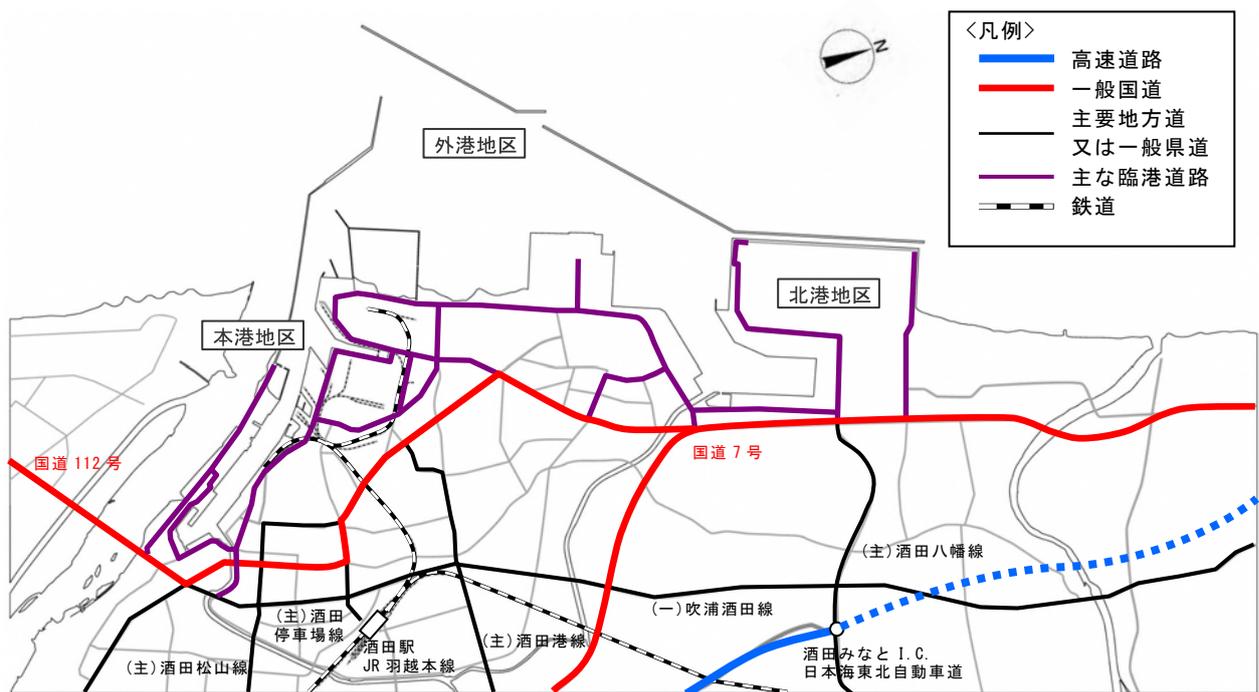


図 I - 1 - 8 酒田港周辺交通網図

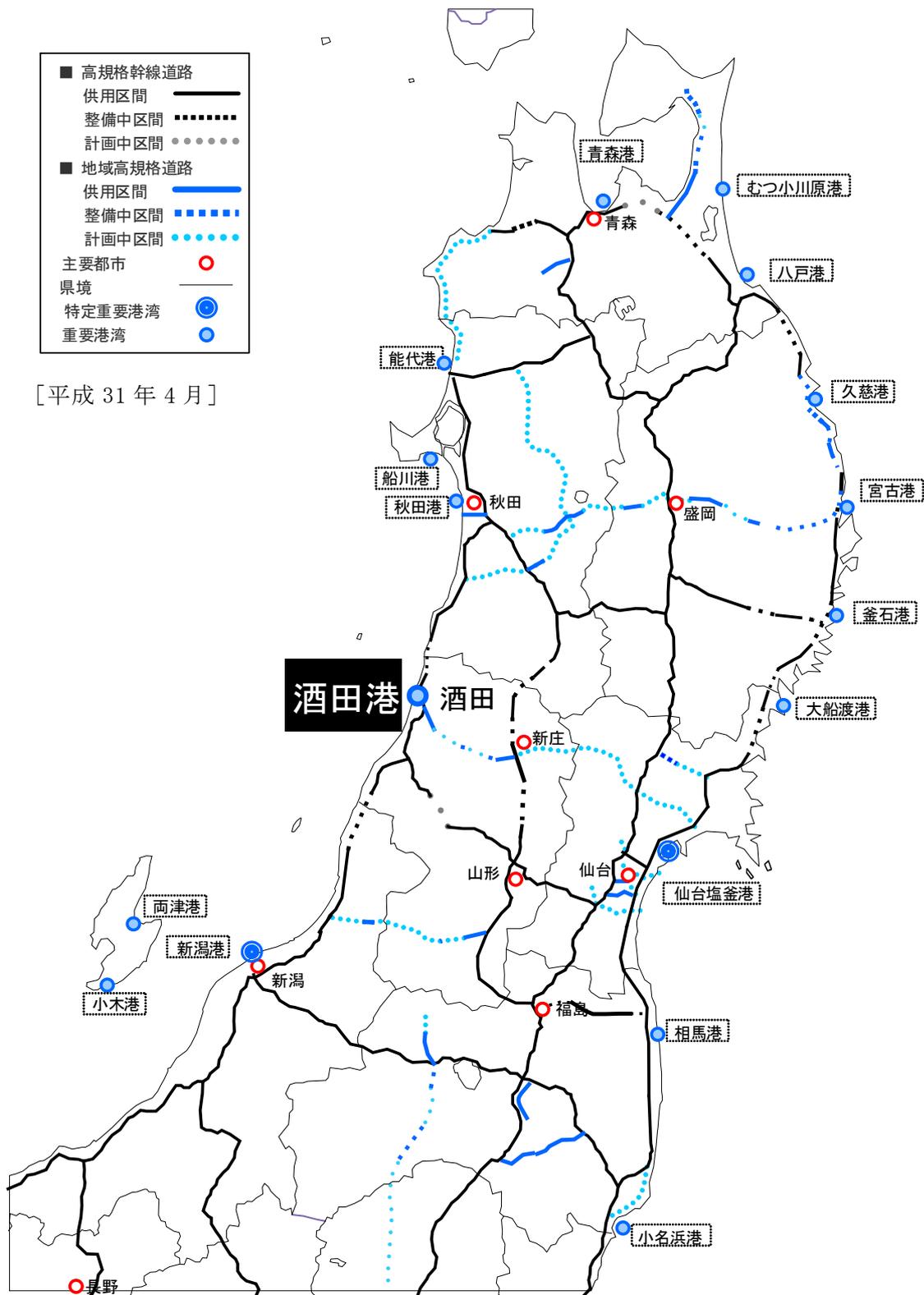
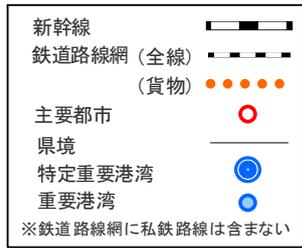


図 I - 1 - 9 東北地方の高規格幹線道路網図



[令和元年 10月]

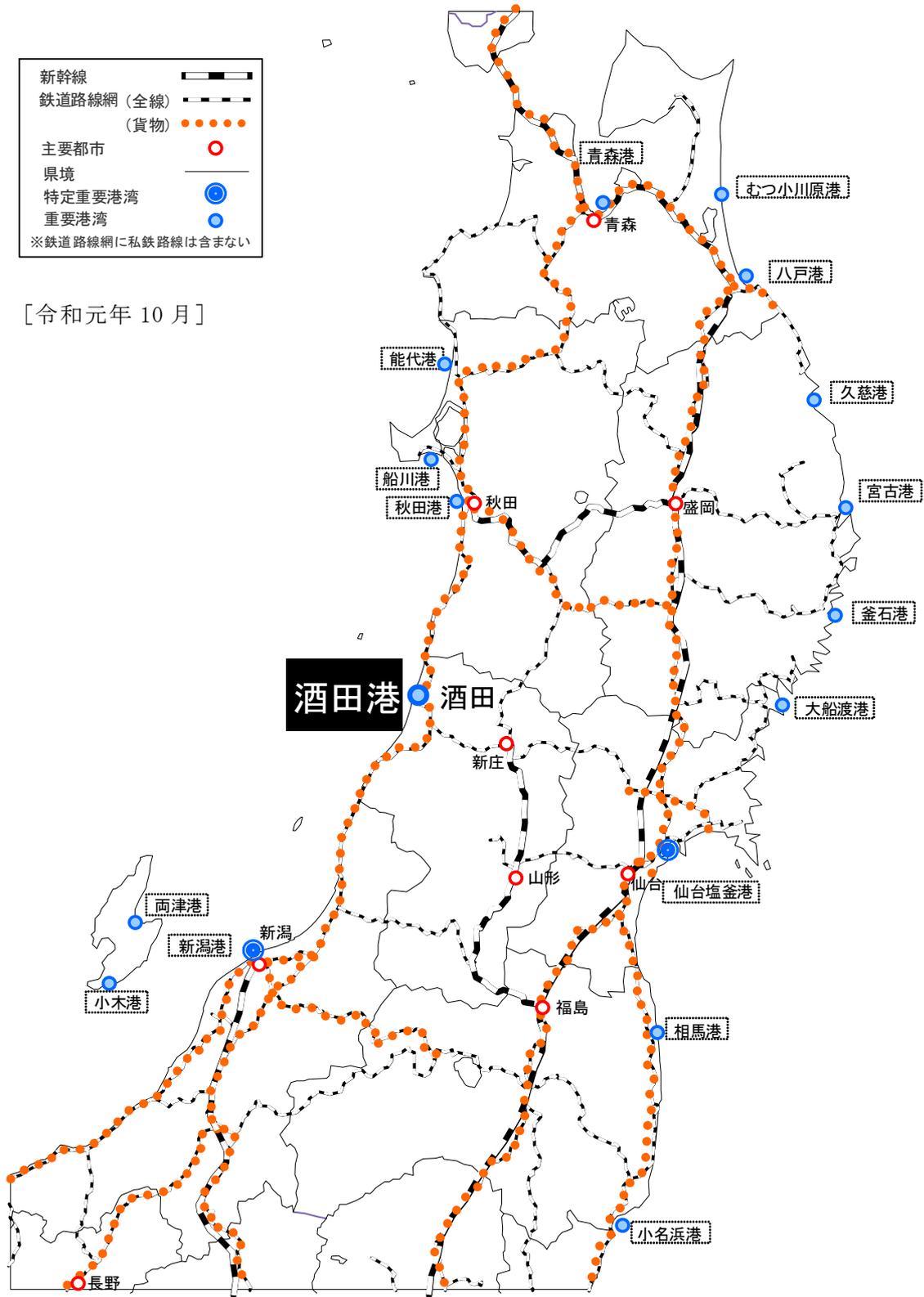


図 I - 1 - 10 東北地方の鉄道輸送網図

1-5 背後地域の状況

(1) 人口動向

酒田市（H17.11.1 合併後）の人口は平成 27 年には、106,244 人、世帯数は 39,320 世帯（H27.10.1 国勢調査）で、県下第 3 位の都市であり、山形県における人口の減少傾向と同様に、酒田市も減少傾向にある。世帯数は山形県、酒田市ともに増加傾向にある。

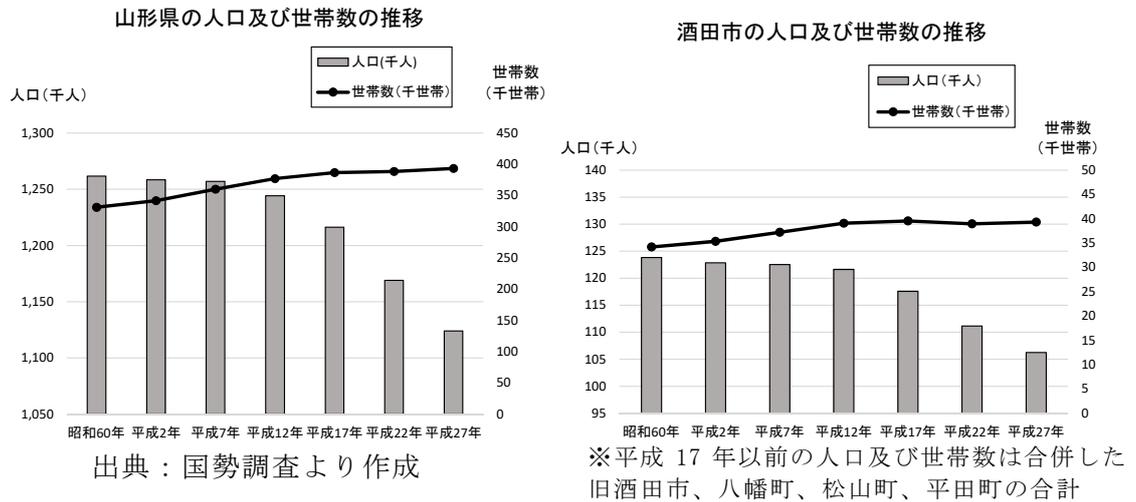
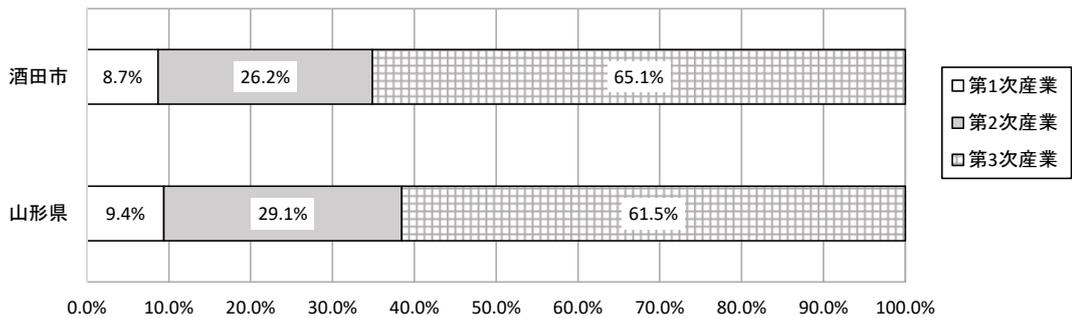


図 I - 1 - 11 人口及び世帯数の推移

(2) 産業動向

① 就業構造

酒田市の産業別就業人口構成比は、山形県全体に比べ、第 3 次産業が高い地域である。



出典：国勢調査より作成

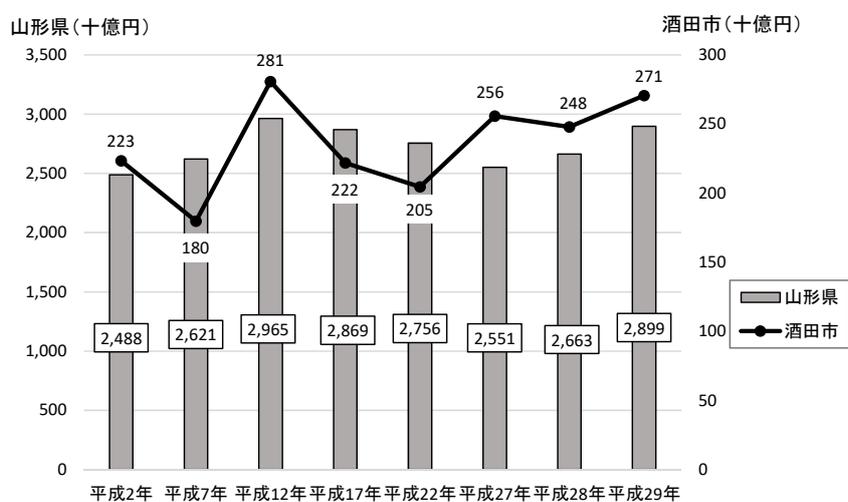
図 I - 1 - 12 産業別就業人口比率 (H27)

② 工業

山形県の製造品出荷額等は、平成12年をピークに減少傾向だったが、近年は増加傾向にある。酒田市では、平成12年をピークに一度減少はしたものの、近年増加傾向にある。全県に占める割合は近年9%程度で推移している。

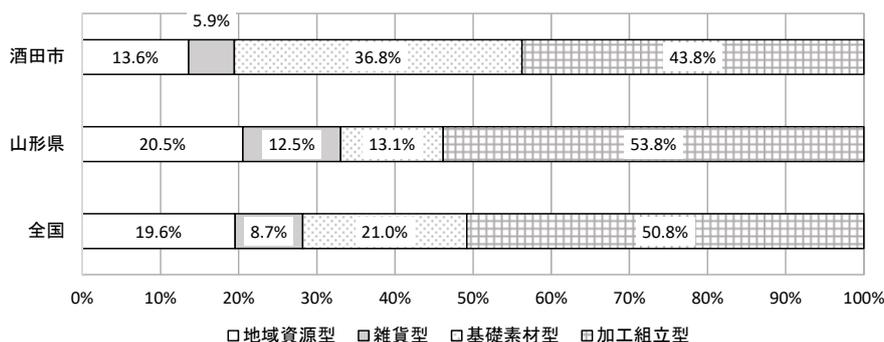
4業種分類別で見ると、酒田市は基礎素材型産業の割合が全県より高く、地域資源型及び雑貨型産業、加工組立型産業の割合が全県に比べて低い。

酒田市の業種別製造品出荷額等の全県に占める割合は9.3%となっており、化学工業が28.87%と高く、それに非金属製造品(21.34%)、電子部品・デバイス・電子回路製造業(18.6%)と続く。



出典：工業統計より作成

図 I - 1 - 13 製造品出荷額等の推移



【地域資源型】食品、飲料・たばこ・飼料、繊維工業、木材・木製品、パルプ・紙、窯業・土石製品

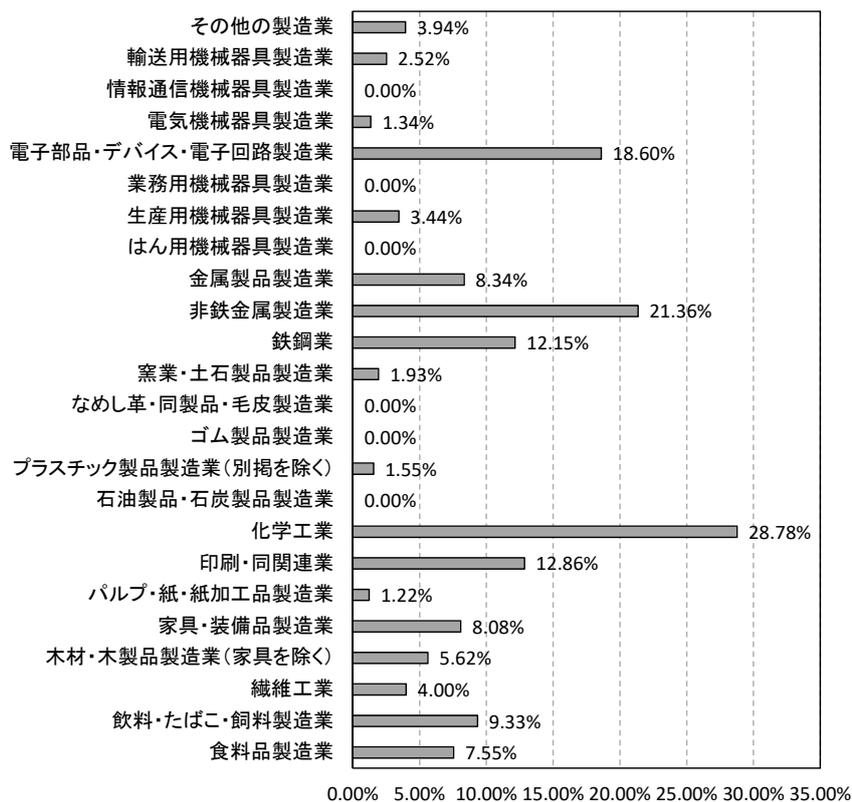
【雑貨型】衣服、家具、印刷、プラスチック製品、ゴム製品、皮革、その他製造業

【基礎素材型】化学工業、石油・石炭製品、鉄鋼業、非鉄金属

【加工組立型】金属製品、一般機械、電気機械、情報通信機械、電子・デバイス、輸送用機械、精密機械はん用機械器具製造業、生産用機械器具製造業、業務用機械器具製造業

出典：工業統計調査より作成

図 I - 1 - 14 4業種分類別製造品出荷額等比率(平成28年)



出典：工業統計調査より作成
 図 I - 1 - 15 酒田市の主な業種別製造品出荷額等の全県（山形県）に占める割合（平成 28 年）

2. 港湾への要請

2-1 酒田港への要請

現在、酒田港は、本港地区、外港地区、北港地区において、多様な機能を担っている。本港地区は、市民生活と密接に関連した水産関係企業が立地するとともに、長大重厚産業として地域経済を牽引してきた化学製品企業等が立地している。外港地区は、山形県内を背後圏とする中国等との貿易を促進する外貿コンテナ貨物が取り扱われており、今後も北東アジア、東南アジア、南アジアとの交流拡大も見込まれている。北港地区は、地域の電力を供給する石炭火力発電、バイオマス発電、風力発電、太陽光発電の各種エネルギーを活用した発電施設の立地や、リサイクル関連企業の立地が進展している。

今後、本港地区、外港地区、北港地区における役割と機能を明確にし、各地区の特性を活かした利用しやすい港湾とすることが求められている。

(1) 物流・産業

○グローバル社会の進展に伴い、企業では輸送コストの一層の削減が要請されており、大型船舶の大量輸送による海上輸送コストの低減化が検討されている。そのため、様々な貨物の取り扱いへの要請に対応した港湾施設の機能拡充に向けて取り組むことが求められている。

○バイオマス燃料や風力発電機材等の取扱いが増加する一方で、大型クルーズ船の寄港が本格化し、今後も寄港の増加が見込まれている。そのため、対応可能な施設に限られ、混雑が発生することが想定される。このような状況に対応するため、岸壁利用の効率化が求められている。

(2) リサイクル

○平成 15 年のリサイクルポートへの指定を契機に、酒田港付近のリサイクル関連企業が増加傾向にある。リサイクル関連貨物量も着実に増加してきており、リサイクルポート指定前の約 2.5 倍となっている。酒田港の主要貨物の一つでもある鉄スクラップは、近年、輸出先の遠隔地化・多様化が進んでおり、今後は、効率的な輸出体制の確立が求められている。また、このような状況に対応するため、リサイクルポート間の連携や、必要に応じた岸壁整備などを行い、貨物の集約化、船舶大型化などリサイクルポート施策の高度化に向けて取り組むことが求められている。

(3) 賑わい

○酒田港の背後に魅力的な観光資源を有することや、ポートセールス活動が奏功し、クルーズ客船の寄港が増加傾向にある。さらに賑わい空間をより充実したものとするため、中心市街地や酒田港周辺観光と港湾空間の一体化等、港湾空間を賑わいのある空間にすることが求められている。

(4) 防災

○酒田港周辺でも、日本海地震空白域、庄内平野東縁断層帯による地震が想定されており、酒田港では、災害発生時における救援機能、復興期の物流拠点機能、代替輸送に対する支援機能が求められ、耐震強化岸壁を活用した緊急物資の輸送拠点を強靱化することが期待されている。

2-2 港湾計画の方針

地域に根付く「交易・公益」の精神の下、産学官が連携するための基盤として、山形県の産業活動を支え、地域経済や県民生活の安定・向上に貢献するため、人・物が集まり、北東アジア地域、東南アジア地域等を結ぶ、物流・産業、リサイクル、賑わい、防災と多岐に渡る役割を担う港湾の実現を目指し、以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂する。

- 1) 地域産業の競争力強化を図るため、背後企業の貨物取扱増加や船舶大型化の需要に対応し、物流効率化を図るための外貨貨物の取扱機能の強化を図るとともに、背後企業の将来的なモーダルシフトや新たな貨物需要に対応するための埠頭開発空間について検討していく。また、農水産品の輸出拡大を図るため、コンテナ取扱埠頭背後における冷蔵倉庫等の整備を促進していく。
- 2) クルーズ船の寄港需要の増加を取り込み、交流人口の拡大を図るため、小型の高級クルーズ船の受入環境の整備等による交流機能の強化を図る。
- 3) 港内における船舶の安全な航行や停泊、さらには安定した荷役作業を確保するため、港内静穏度の向上を図る。
- 4) 大規模地震の発生等、災害時における救援物資の緊急輸送等に供するため、大規模地震対策の強化を図る。
- 5) 既存のコンテナ輸送環境や防災緑地、港湾空間に多くのリサイクル関連企業・バイオマス発電所等が立地する特徴を活かし、災害廃棄物の広域処理に貢献する。

2-3 目標年次

酒田港への要請や内外の諸情勢の変化に的確に対応するため、計画目標年次を2030年代半ばとする。

3. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

3-1 港湾計画の範囲

港湾計画の範囲は次に示すとおりとする。

表 I - 3 - 1 港湾計画の範囲

区分	範囲	面積
水域	山王山三角点（32メートル）（北緯 38 度 55 分、東経 139 度 49 分）から 323 度 1,600mの点を中心とする半径 3,450 メートルを有する円内の海面並びに最上川河口（南防波堤基点）から上流 2,600 メートルの地点まで導流堤に沿い、幅 120 メートルの最上川河川水面及び新井田川新内橋下流の河川水面	1,632ha
陸域	本港地区、外港地区、北港地区	820ha

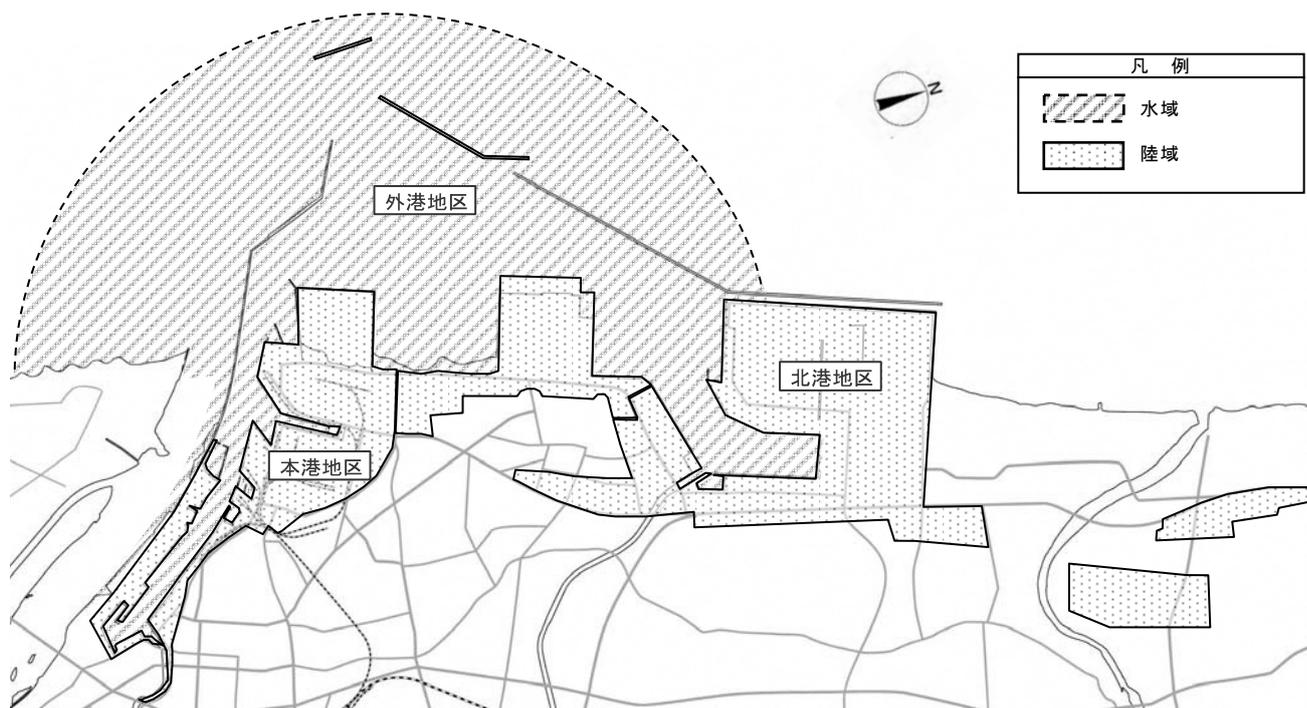


図 I - 3 - 1 港湾計画の範囲

3-2 港湾空間利用ゾーニング図

多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、各地区の空間利用の基本方向を次のとおり設定する。

- ①本港地区中央部は、交流拠点ゾーンとする。
- ②本港地区中央部と西側の間は、物流関連及び生産ゾーンとする。
- ③本港地区西側は、エネルギー関連ゾーンとする。
- ④外港地区中央部は、緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑤外港地区北側は、物流関連ゾーンとする。
- ⑥北港地区中央部は、物流関連及び生産ゾーンとする。
- ⑦北港地区北側は、エネルギー関連ゾーンとする。

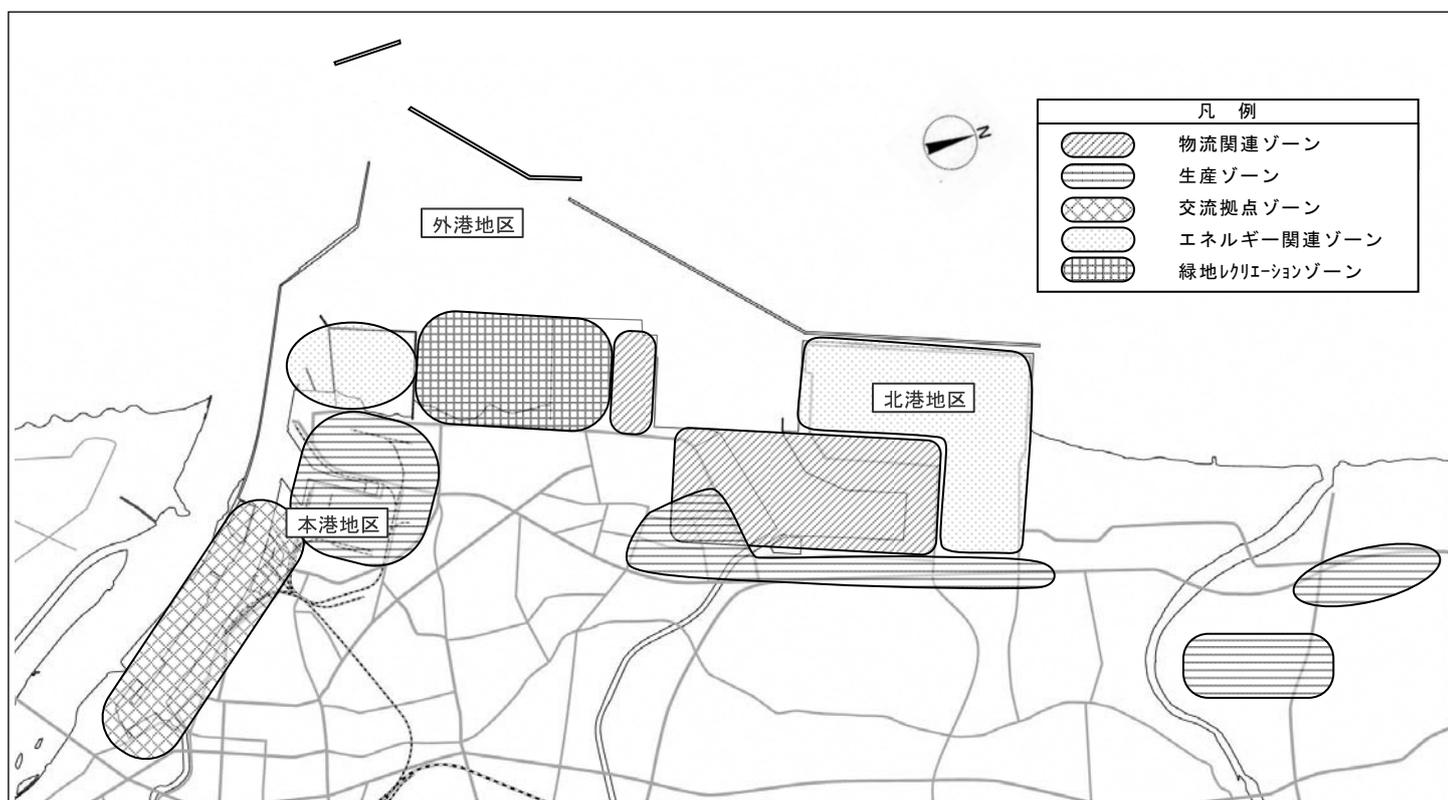


図 I - 3 - 2 港湾利用ゾーニング図