

# 第1部 青森県港湾の将来構想

## 章 港湾を取り巻く国内外における環境の変化

港湾を取り巻く国内外の環境は、近年大きく変化しています。これらの変化が及ぼす影響は、青森県あるいは青森県の港湾へも波及しており、青森県港湾の将来像を描く上で十分に考慮する必要があります。

第 章では、青森の港湾ビジョンで特に考慮すべき国内外の環境の変化として、以下に示す5つの項目について整理しました。

### 港湾を取り巻く国内外における環境の変化

東アジア地域の経済成長等グローバル化の進展

生活の向上や環境保全への国民意識の転換

地域の自主性・広域連携の必要性の増大

防災対策の必要性の増大

他の国内交通体系の形成

## 1. 東アジア地域の経済成長等グローバル化の進展

近年の各国の経済成長について概観すると、東アジア地域の経済成長が著しく、中でも中国の成長には目を見張るものがあります。また、その中国を含めた「BRICs」と呼ばれる4ヶ国(ブラジル、ロシア、インド、中国)については、30~50年後には世界経済の上位国となることが予測されています。

我が国の貿易概況も同様の傾向となっており、東アジア、特に中国との貿易額が著しく増加しています。日本企業の東アジア地域への進出も増加傾向にあり、我が国と東アジア地域との産業面における水平分業が進展しています。

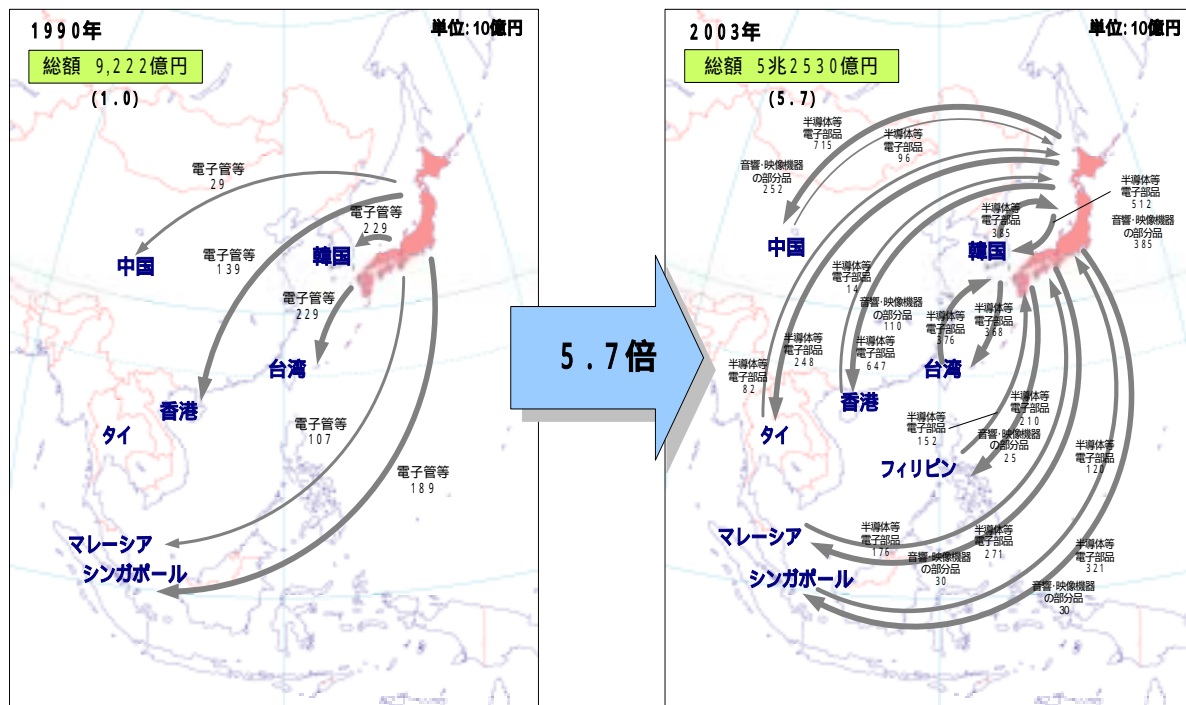
青森県においては、東アジア地域との貿易量が他地域と比べて高く、県内企業の海外への進出状況についても、東アジア(特に中国)への進出が多くなっています。

東アジア地域から日本を訪れる人の数は増加傾向にあります。また、2002年に行われたサッカーW杯などのイベントを通じて、東アジア地域との人的交流が活発化しています。

青森県においても、訪れる外国人客数は増加傾向にあります。

グローバル化の進展は全国に及んでおり、青森県にも様々な影響を及ぼしつつあります。本ビジョンを検討するに際し、このグローバル化の進展は第一に考慮すべき事象であり、青森県港湾としてもこの変化に対応していく必要があります。

東アジア主要国との電子部品貿易額の推移



資料：新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告書

## 2. 生活の向上や環境保全への国民意識の転換

国民の生活関連のニーズが「衣食住」から「レジャー・余暇」に移行して久しいと言われており、国民意識は生活の豊かさを重視する方向へシフトしているといえます。ただし、家計における消費分野の調査結果では、「娯楽・レジャー・文化」だけでなく「住居関連」に対する支出割合が増えています。

青森県においても家計における消費分野の調査において、「住居関連」の支出割合が増加傾向にあります。

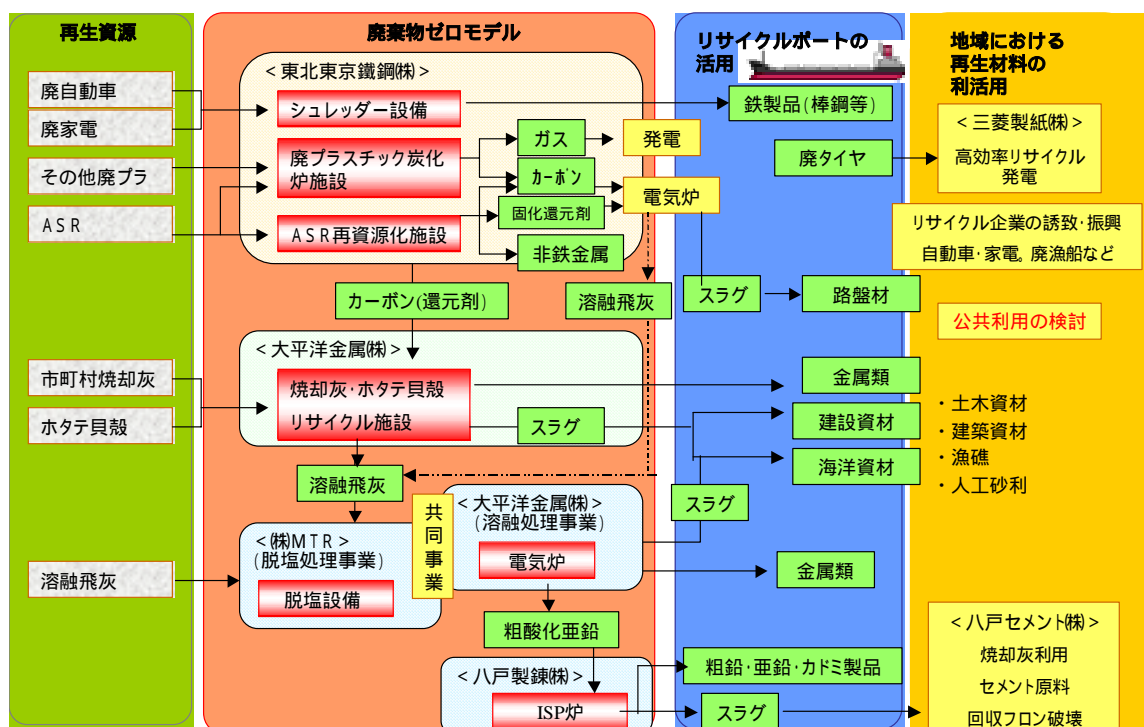
「地球資源の限界・環境問題」に対して、国際的に危機意識が高まっており、2005年には気候変動に関する国際連合枠組条約に基づく『京都議定書』が発効しました。国内においても種々の世論調査等から国民の環境問題に対する意識の高まりが見られます。

青森県においても、「あおりエコタウンプラン」とそれに係るリサイクル関連産業の事業展開、「雪と共生した持続可能な都市づくり調査」、「あおり水産エネルギー戦略」及び「青森県風力発電導入推進アクションプラン」のように、新エネルギーの活用や二酸化炭素の削減など、環境問題を意識した取り組みがなされています。

保険・医療・福祉、社会教育、まちづくりといった分野を中心に、全国的にNPOが増加する傾向にあり、近年、市民活動が活発化していることを示しています。

全国だけでなく青森県においても県民意識は生活・文化・環境といった方面へ重点が転換しつつあり、市民活動も活発化しています。これらの変化は、本ビジョンにおいて十分に考慮すべきものと考えられ、青森県港湾としても、これら県民のニーズに対応していく必要があります。

あおりエコタウンプランのスキーム図



資料：八戸市提供資料

### 3. 地域の自主性・広域連携の必要性の増大

地方分権を促す各種法律が整備されているなか、持続的な地域づくりを進めていくために地域の自主性を活かした取り組みが求められています。

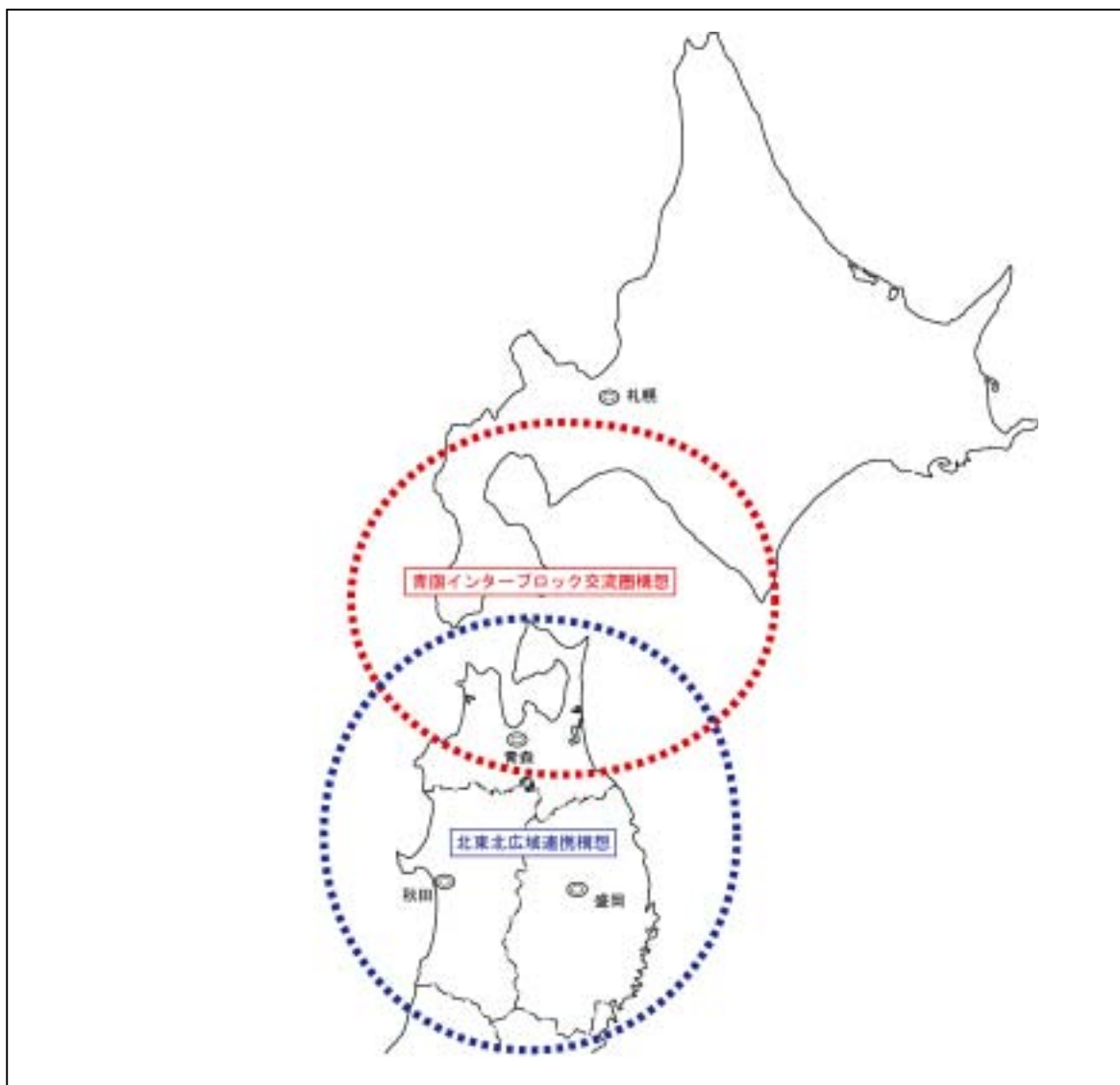
また、人口減少・少子高齢化が進む中で、とりわけ地方では周辺地域と連携した取り組みを強化する必要があります。

国民世論調査においても8割以上の方が市町村を超えた地域連携の必要性を感じており、広域連携の必要性に関する国民ニーズが高まっていることが伺えます。その傾向は小都市、町村においてより強く現れています。

青森県においても、地域連携に対する積極的な取り組みを行っており、北海道や北東北との間では広域交流圏構想を策定しています。

今後、地域の自主性を活かした取り組みや周辺地域と連携した取り組みに対する必要性の高まりが予想され、本ビジョンにおいてもそれらを考慮する必要があります。

北東北・北海道における広域交流圏構想







## 5 . 他の国内交通体系の形成

昭和 29 年に策定された第 1 次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで幹線道路の整備は着実に進められ、2003 年度末における高規格道路の供用延長は 8,540km に至っています。新幹線においては、工事实施計画認可申請中のものまで含めると、将来的には札幌から鹿児島まで開通する見込みとなっています。

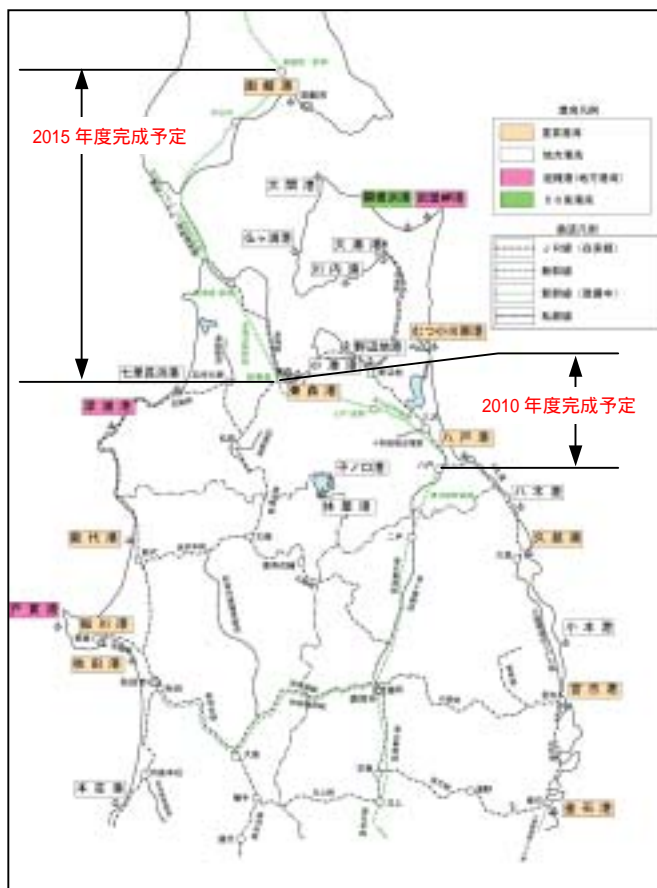
青森県においては、青森・弘前と首都圏とを結ぶ東北縦貫自動車道弘前線と、八戸と首都圏とを結ぶ八戸線の二つの高規格幹線道路が整備されており、首都圏まで約 8 時間で結ばれています。

また、平成 22 年（2010 年）度に八戸 - 新青森間の新幹線が開通することで、首都圏からの時間距離が現状の約 8 割にまで短縮されるほか、平成 27 年（2015 年）度には新青森 - 新函館間が開通する見込みです。

青森県においても、高規格幹線道路や新幹線の整備等の国内交通体系の発達による効果を最大限享受できるような取り組みが必要です。



道路ネットワーク



鉄道・新幹線ネットワーク