

青森の港湾ビジョン

『青い海と港から明日へ、世界へ』

平成18年 月

国土交通省 東北地方整備局

青森県

はじめに

新しい世紀の扉が開かれ、グローバル化の進展、市民ニーズの多様化、少子高齢化社会の到来など、我が国を取り巻く社会・経済情勢は大きな転換期を迎えています。このような変化に対応するため、国土交通省港湾局では21世紀における港湾整備のあり方を示した「新世紀港湾ビジョン(平成13年3月)」を、また、国土交通省東北地方整備局では東北地方における港づくりの目標を示す「東北港湾ビジョン(平成14年9月)」を策定しました。

こうした動きを受けて、国土交通省東北地方整備局と青森県は、関連構想及び地域計画等を踏まえ、地域産業や経済活動の活性化及び市民生活の利便性と生活環境の向上に資することを目的とし、『青森の港湾ビジョン』を策定しました。この『青森の港湾ビジョン』は将来の港湾の果たすべき役割や方向性を示すものです。

策定にあたっては、地域の有識者からなる委員会のご指導の他、関係する市民の方々からなる地域別懇談会(津軽地域、南部地域、下北地域で開催)のご意見も十分拝聴し、ビジョンに反映させました。今後は、市民のみなさんとの協働によりビジョンを実現させていきたいと考えています。

なお、ビジョンの目標年次は、現在、国土審議会において検討されている国土形成計画ならびにそれを受けた広域地方計画との関連も視野に入れ、ビジョンの目標年次は、概ね30年後(2035年)としております。また、ビジョンの対象となる港湾は、青森県内に所在する港湾のうち、むつ小川原港と関根浜港を除く^{※1}、重要港湾2港・地方港湾11港の計13港湾としています。

※1 むつ小川原港は、「新むつ小川原開発基本計画」策定後の港湾計画改訂時等において今後の在り方を検討するため、本ビジョンの対象外としています。また、56条港湾である関根浜港は専用港的に使用されているため本ビジョンの対象外としています。

青森県港湾の位置



※市町村の行政界は平成18年1月1日現在

目 次

はじめに

第1部 青森県港湾の将来構想

I章 港湾を取り巻く国内外における環境の変化	1
1. 東アジア地域の経済成長等グローバル化の進展	2
2. 生活の向上や環境保全への国民意識の転換	3
3. 地域の自主性・広域連携の必要性の増大	4
4. 防災対策の必要性の増大	5
5. 他の国内交通体系の形成	6
II章 青森県港湾の主要課題と目指すべき方向性	7
1. 国際物流機能の強化	8
2. フェリー機能の高度化・高付加価値化及びRORO船の活用	11
3. 新しい産業の振興	13
4. みなとまちづくり・人づくりの全県的展開	15
5. 港を活かした観光振興	17
6. 臨海部における防災機能の強化	21
III章 ビジョン実現に向けた取り組み	22
1. ビジョン実現に向けた組織・体制づくり	22
2. 市民参画の促進による港への関心の付与と多様な主体との連携	22
3. 背後地域との連携強化	22
4. 港湾計画への反映	22
5. 港湾施設の効果的・効率的な整備	22
6. 既存ストックの有効活用と適切な維持・管理	23
7. 環境・景観への配慮	23
8. ビジョン実現へ向けた情報の収集	23
9. 社会・経済情勢に応じたビジョンの見直し	23

第2部 各港湾の将来構想

I章 青森県港湾の目指すべき方向性及び各港湾の検討すべき戦略の体系図 ……24

II章 各港湾の発展イメージと検討すべき戦略 ……25

1. 青森港 ……	26
2. 八戸港 ……	33
3. 大湊港 ……	40
4. 七里長浜港 ……	43
5. 大間港 ……	46
6. 小湊港 ……	49
7. 野辺地港 ……	51
8. 川内港 ……	54
9. 尻屋岬港 ……	57
10. 深浦港 ……	59
11. 子ノ口・休屋港 ……	61
12. 仏ヶ浦港 ……	63

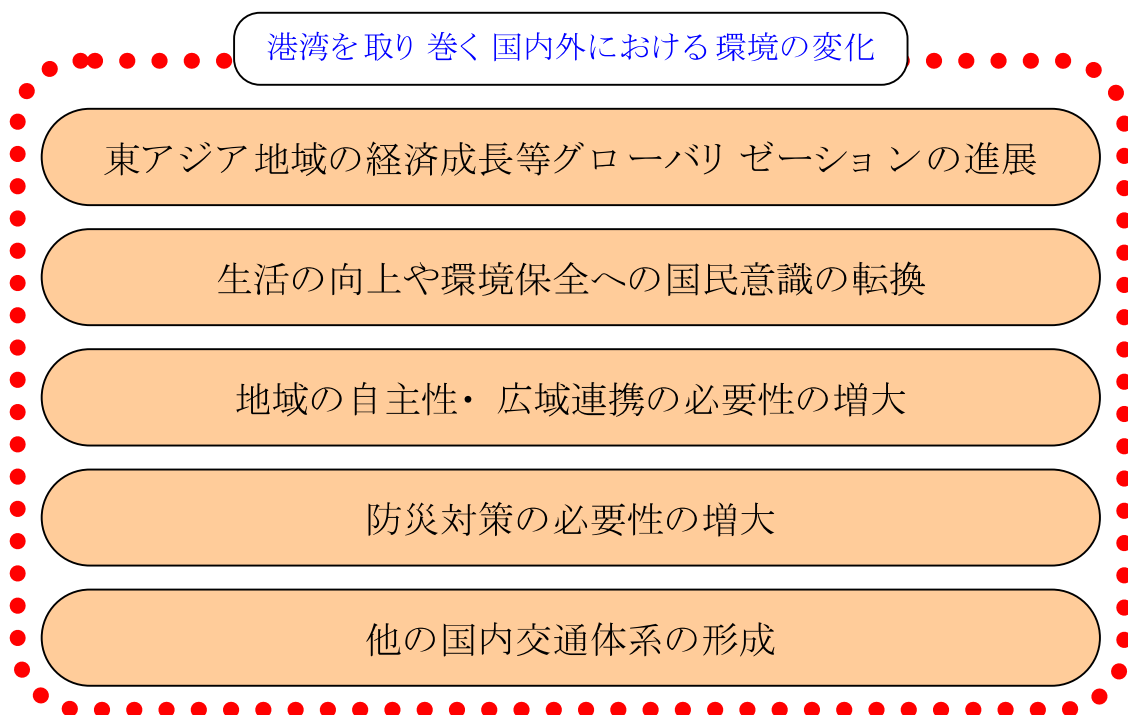
用語解説 ……65

第1部 青森県港湾の将来構想

I 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 I 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。

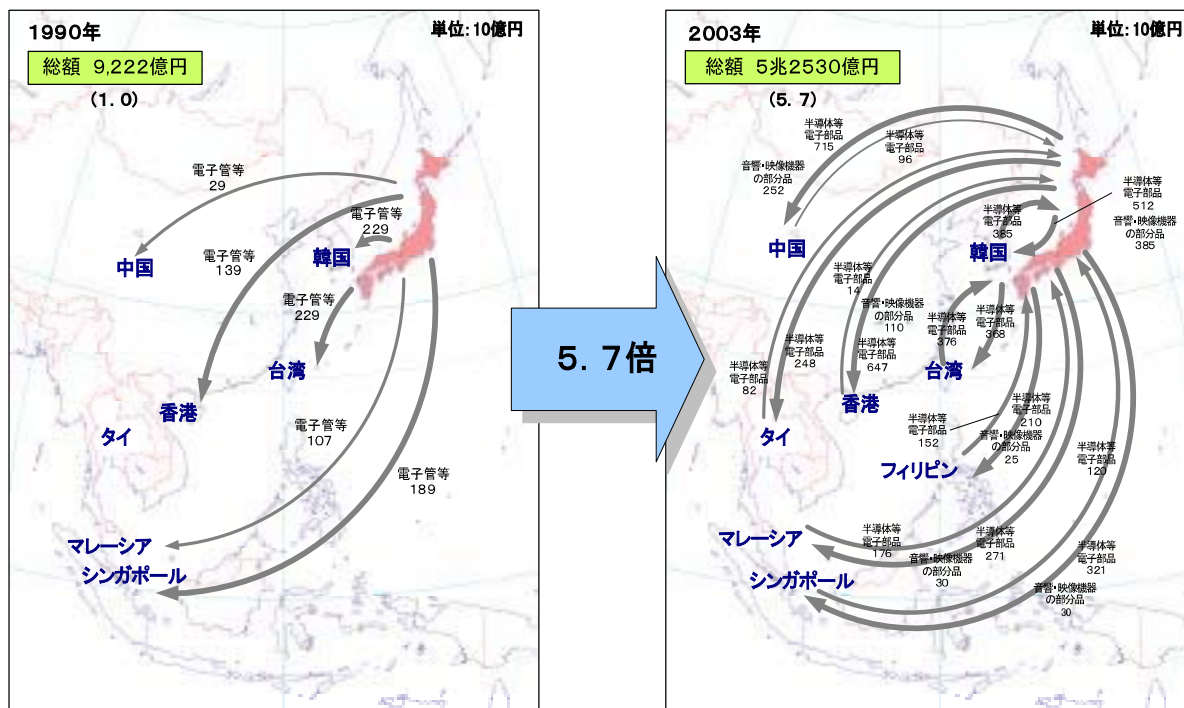


1. 東アジア地域の経済成長等グローバル化の進展

- ◆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。

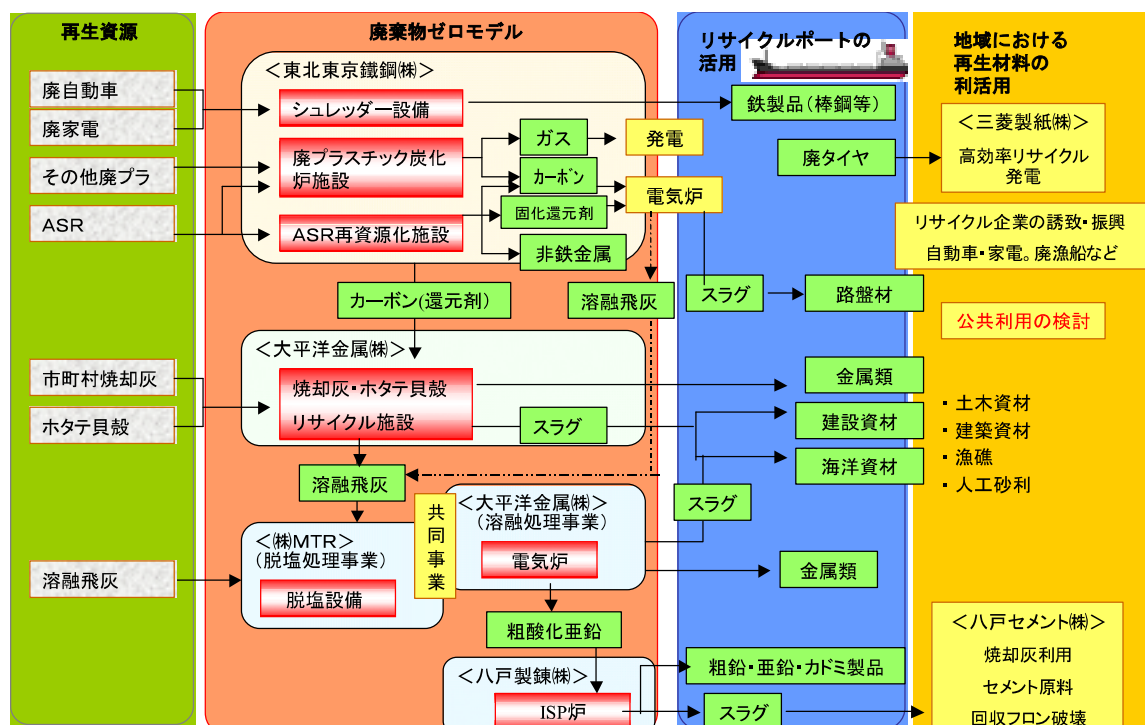
◆「地球資源の限界・環境問題」に対して、国際的に危機意識が高まっており、2005年には気候変動に関する国際連合枠組条約に基づく『京都議定書』が発効しました。国内においても種々の世論調査等から国民の環境問題に対する意識の高まりが見られます。

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



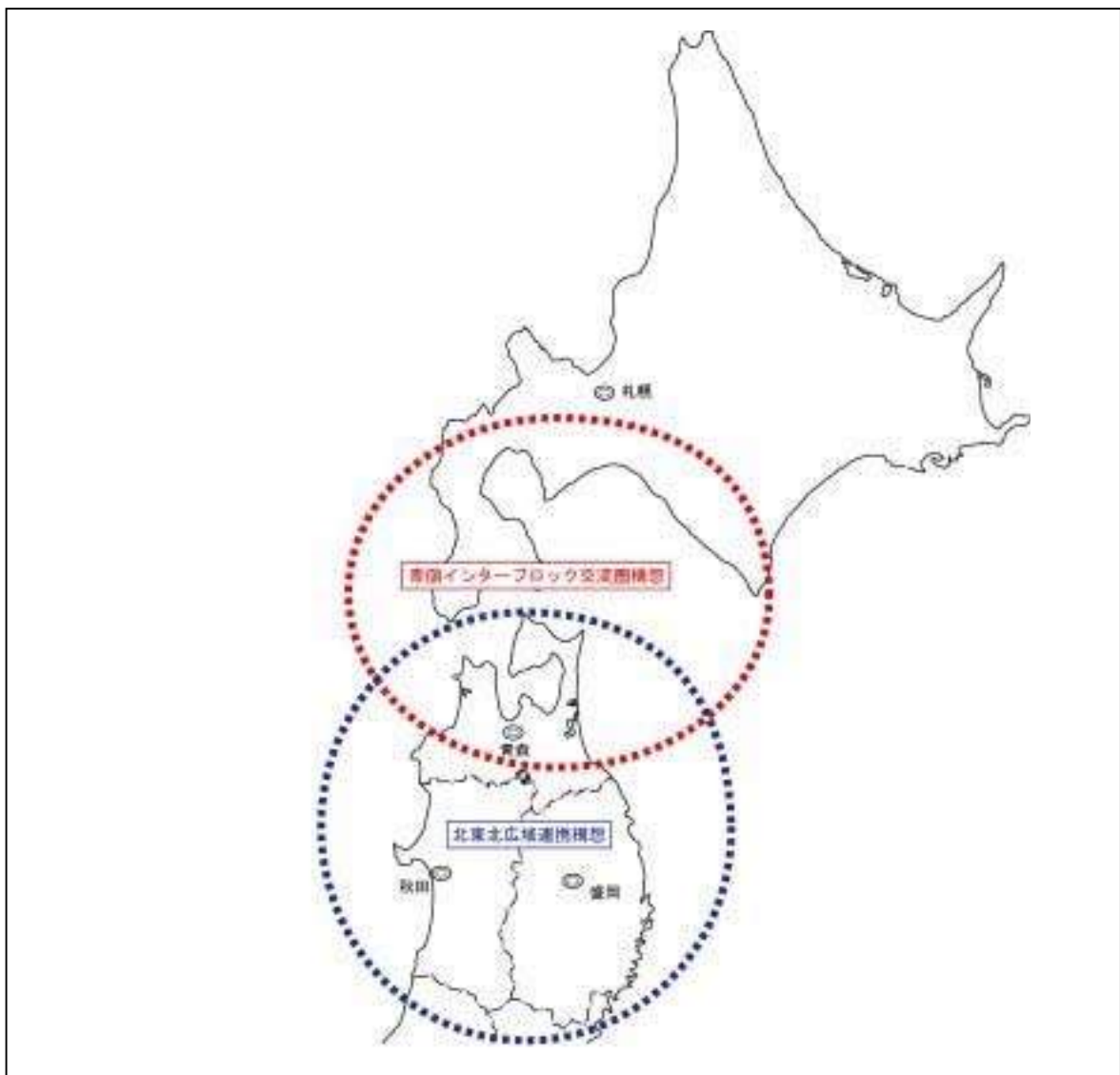
資料：八戸市提供資料

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



4. 防災対策の必要性の増大

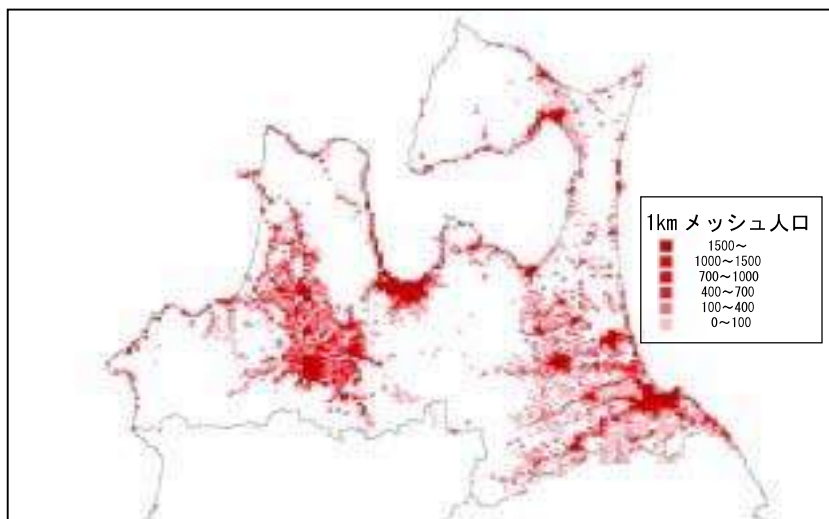
- ◆自然災害の多い我が国では、これまで津波や高潮によって多くの人命と財産を失っています。
- ◆我が国における海溝沿いの主な地震の今後 30 年間の発生確率は、宮城県沖や三陸沖北部で特に高く、津波への早急な対策が求められています。青森県の太平洋側においても、6mを超える津波の襲来が予測されています。また、本県はこれまで幾度となく荒天時の高潮による被害を受けてきました。
- ◆阪神大震災などの経験から、災害時における輸送機能の確保などを目的とした防災基地の整備が全国的に進んでいます。また、地震に強い港湾を目指した、岸壁の耐震化も進んでいます。

近年発生した様々な自然災害を目の当たりにして、国民の防災に対する意識は一層高まっています。三方を海に囲まれ、臨海部への人口集積が高い青森県においては、臨海部における防災対策の重要性が特に高まっており、本ビジョンにおいて十分に考慮する必要があります。

我が国における海溝沿いの主な地震の発生確率（30年以内）



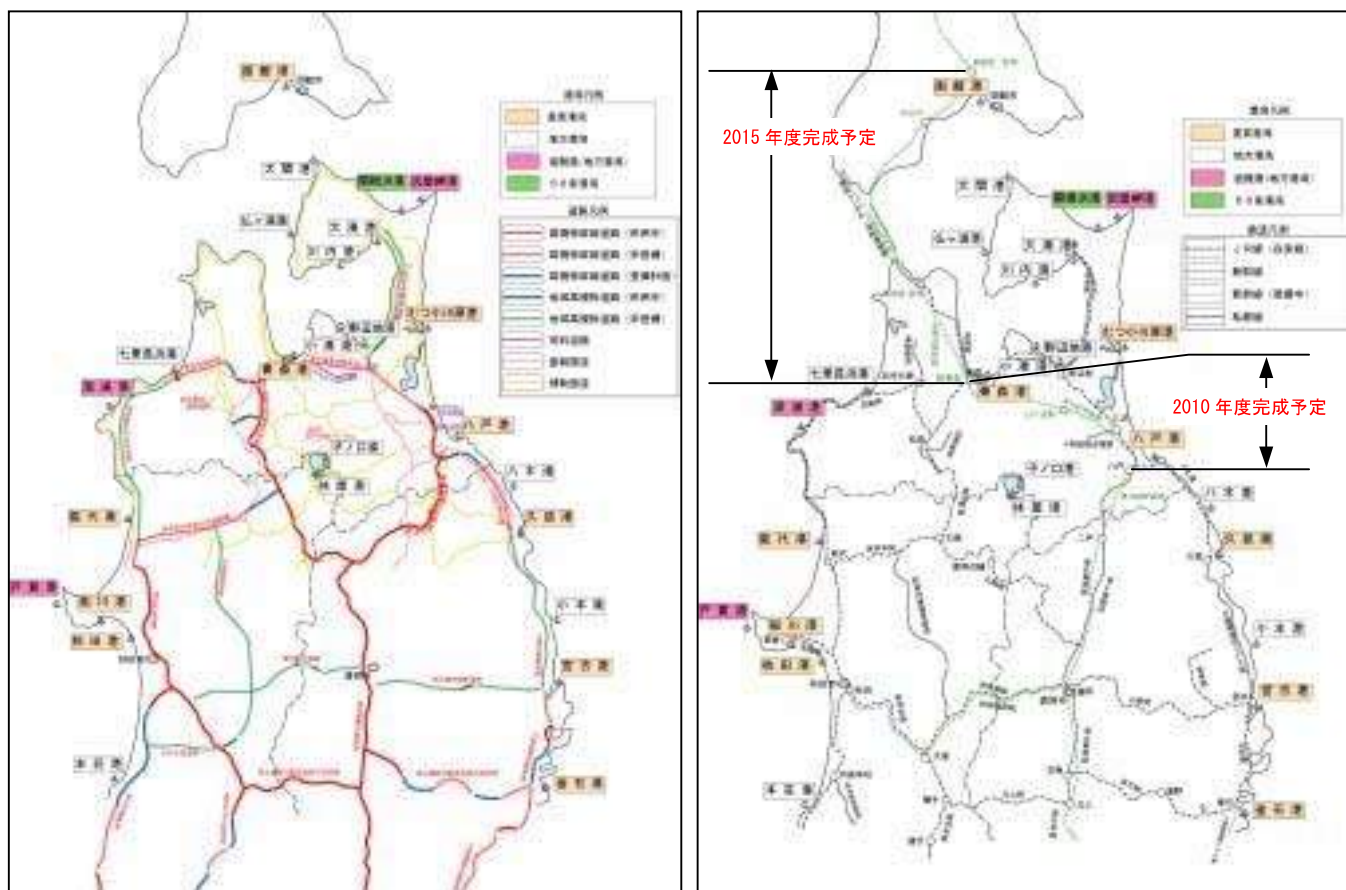
青森県における人口の分布状況



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、工事実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

Ⅱ章 青森県港湾の主要課題と目指すべき方向性

グローバル化の進展、国民意識の転換、防災対策の必要性の増大など、我が国を取り巻く社会・経済情勢の変化は、青森県及び青森県の港湾にも様々な影響を及ぼしつつあります。本ビジョンでは、こうした変化を踏まえ、今後青森県の港湾が果たすべき役割として6つの主要課題と目指すべき方向性を掲げます。

1. 国際物流機能の強化

青森県へも影響を及ぼしつつある近隣諸国の経済成長等グローバル化の進展に対応し、青森県の活性化及びグローバル化を図るため、国際物流機能を強化していきます。

2. フェリー機能の高度化・高付加価値化及び RORO 船の活用

本州～北海道間の物流ネットワークを支え、周辺地域との広域連携及び港を拠点とする観光振興に資するため、フェリー機能の高度化・高付加価値化を図ります。また、環境負荷の低減を図るためのモーダルシフトを推進するため、フェリー機能の高質化・高付加価値化に加え RORO 船の活用も図っていきます。

3. 新しい産業の振興

環境問題への関心の高まりや経済情勢の変化に対応し、地域の更なる活性化を図るため、港湾空間を活用した新産業の振興を図っていきます。

4. みなとまちづくり・ひとづくりの全県的展開

国民意識の転換に伴い多様化している市民ニーズに応え、活発化しつつある市民活動を積極的に支援し、地域の活性化を図るため、みなとまちづくり・ひとづくりを全県的に展開していきます。

5. 港を活かした観光振興

観光業は今後の青森県の基幹産業として注目されており、グローバル化の進展に伴い、今後は外国人観光客数の増加も見込めます。このような状況に対応するため、港を活用した観光振興を推進していきます。

6. 臨海部における防災機能の強化

全国的に防災対策の必要性が高まっているなか、三方を海で囲まれた青森県では、特に臨海部に人口が集積しているため、臨海部における防災機能を強化していきます。

1. 国際物流機能の強化

- ◆近年、青森県と東アジア地域との貿易が活発化しつつある他、北米航路については、八戸港が輸入における東北地方のファーストポートであり、東北地方全体を視野に入れた対応が求められています。経済成長著しいロシアについても、青森県は地理的優位性があることから、今後ポートセールスを展開していく必要があります。
- ◆青森県はリンゴ、ホタテガイをはじめとする優れた農水産品の産地です。アジア地域の経済発展に伴い、今後も増加が期待されている日本産農水産品に対する海外での需要に応えるために、これら産品の海外への積極的な輸出を図っていく必要があります。

そこで、本ビジョンでは国際物流機能の強化の実現に向けた方向性として、1) 東アジア・北米地域など国外への物流機能の強化、2) 青森県産農水産品輸出機能の強化、3) 対極東ロシアとの貿易・交流拠点の形成を掲げます。

(1) 東アジア・北米地域など国外への物流機能の強化

現在、青森県における外貿コンテナ定期航路は、八戸港から東アジアに向けた2航路3便（東南アジア航路、中国・韓国航路）と、北米へ向けた1航路が就航しています。今後は、これら既存定期航路に加え、その他の地域への定期航路開設も視野に入れた外貿コンテナ航路の拡充を目指し、ソフト・ハード両面から同港の利用促進に向けた取り組みを推進していきます。

また、バルク貨物のコンテナ化の進展に伴い、青森県発着コンテナが増加してくることが予想されます。さらに、青森県の地理的特性と、地域に立地する産業の発展を促すという観点から、これら増加が予想されるコンテナを効率的に輸送するためには、青森港においても背後圏で生産・消費されるコンテナ貨物の地元港利用の可能性を検討することが重要となっています。

将来的には両港の機能分担により、効果的・効率的に青森県の国外への物流機能の強化を図っていきます。



（２）青森県産農水産品輸出機能の強化

近年、青森県の特産品であるリンゴ、ホタテガイなど日本産農水産品に対する海外における需要が、東アジア地域を中心に高くなっています。特に、リンゴの輸出については台湾を中心に著しい増加傾向にあり、今後も日本産農水産品に対する国外での需要が見込まれると予想されます。また、特に輸入において著しい増加傾向にある対東アジア地域貿易については、帰り荷の確保という視点からも、青森県において農水産品輸出機能を強化していくことが重要です。

今後は県内におけるリンゴ、ホタテガイをはじめとする農水産品の安定した生産体制を整えるとともに、港湾におけるリーファー機能等の農水産品の輸出に係る諸機能の強化を図っていきます。同時に、道路整備と整合の取れた物流ネットワークの構築やコンテナヤードの集積、諸手続きの簡略化等により物流の効率化を図ることで、生鮮食品に特に求められる迅速な輸送への対応を図っていきます。

輸出用農産品の出荷の様子



(3) 対極東ロシアとの貿易・交流拠点の形成

近年、ロシアは著しい経済成長を遂げており、輸出入ともに近年大きな伸びを示しています。今後もロシアの経済が順調に成長した場合、近年輸送機能が向上しつつあるシベリアランドブリッジ（SLB）を介して、その影響は極東ロシアまで及ぶ可能性があります。

また、極東ロシアと国境を接する中国北東部の吉林省と黒龍江省は、海港を持たない内陸省です。この地域で生産・消費される物資の多くは、隣接する遼寧省の大連を介して輸出入されていますが、大連ルートは港や鉄道の混雑といった問題を抱えています。従って今後は中国・北朝鮮・ロシアの国境地帯で展開されているトマン江開発などと連動しながら、距離的に有利な極東ロシアの港湾を介したルートを選択する可能性も考えられます。

青森県は本州の最北端に位置しており、極東地域に対し地理的優位性があります。今後は、青森港、八戸港及び七里長浜港を想定し、極東地域からの物資（エネルギー、木材、砂・砂利）の輸入や、日本製の電子機器等の輸出など、利用貨物の発掘に努めることで対極東ロシアとの貿易拠点の形成を目指していきます。また、航空運賃と比較してコスト的に優位性のある船旅による人的交流を推進することで、対極東ロシアとの交流拠点の形成を目指していきます。

対極東ロシア貿易・交流のイメージ



2. フェリー機能の高度化・高付加価値化及びRORO船の活用

- ◆貨物の陸上輸送に伴う騒音・振動等の環境問題や交通渋滞・交通事故等様々な問題に対しては、モーダルシフトを促すフェリー及びRORO船が果たす役割は大きいと言えます。また、フェリーは物流面のみならず、観光面でも重要な役割を果たしています。
- ◆青森港・八戸港・大間港から就航するフェリーは、我が国の物流ネットワークにおいて、本州と北海道を繋ぐ基幹航路としての役割を果たしています。また、北海道と本州・あるいは東北地方との人の交流を促す意味でも重要な役割を担っています。今後はフェリー機能の更なる高度化・高付加価値化とRORO船の活用に繋がる対応策が求められます。

そこで、本ビジョンでは、実現に向けた方向性として、1) 物流・観光面でのフェリー機能の高度化・高付加価値化、2) RORO船の活用、を掲げます。

(1) 物流・観光面でのフェリー機能の高度化・高付加価値化

物流面については、高速インターチェンジ(IC)との接続の改善、コスト削減による競争力強化、防災対策としての耐震強化、といった課題が挙げられます。今後、フェリー機能の高度化・高付加価値化を実現するために、これらの課題に対して重点的に取り組んでいきます。

観光面については、フェリー埠頭周辺を含めたウォーターフロントに観光資源が乏しいといった問題点が挙げられます。今後、青森県では、2010年度に新幹線・新青森駅が開業することからこのような新幹線駅との連携による機能強化や、埠頭周辺を含むウォーターフロントの観光地化を図っていきます。同時に、ターミナル内外におけるホスピタリティの向上といった利用客に対する利便性の向上を図ることで、観光面でのフェリー機能の高度化・高付加価値化に努めていきます。

青森港フェリー埠頭とその周辺図



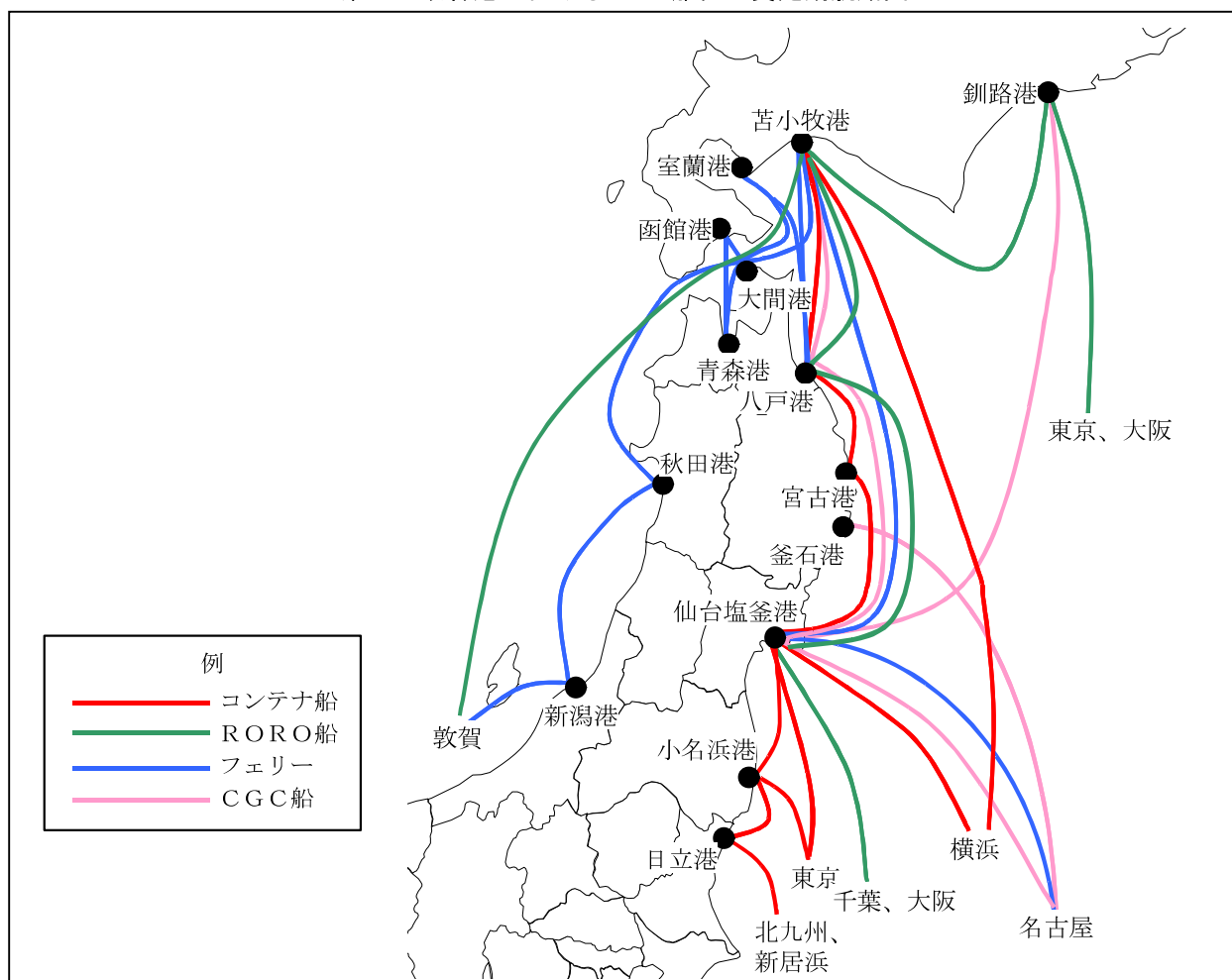
資料：青森港国際化推進協議会ホームページ

(2) RORO 船の活用

現在、東北地方の輸送機関別の分担率は、自動車利用率は東北地域発貨物で7割、着貨物でも6割強となっており、モーダルシフトのさらなる推進が課題であると言えます。

このような背景のもと、青森県においても、八戸港に寄港している RORO 船航路の更なる利用促進を図ると共に、日本海を航行する RORO 船の寄港誘致を目指すなど七里長浜港における RORO 船の活用について検討していきます。

東北地域各港における RORO 船他内貿定期航路図



3. 新しい産業の振興

- ◆環境問題への意識の高まりは、産業面でも大きな影響を及ぼしつつあります。実際に、我が国においても、新エネルギーである風力発電の導入量やリサイクル資源の輸出量は年々増加しており、今後、地域の新たな活力源として、環境産業をとらえることができます。
- ◆昨今の飛躍的な技術革新や社会情勢の変化に伴い、新たに発展を遂げる産業が出現する可能性も十分にあり、地域活性化の観点からも、このような産業による港の活用を積極的に促し、発展を支援していくことも重要です。

そこで、本ビジョンでは、新しい産業の振興の実現に向けた方向性として、1) 臨海部におけるリサイクル関連産業の振興、2) 臨海部における新エネルギー関連産業の振興、3) 今後発展が期待される産業への支援、を掲げます。

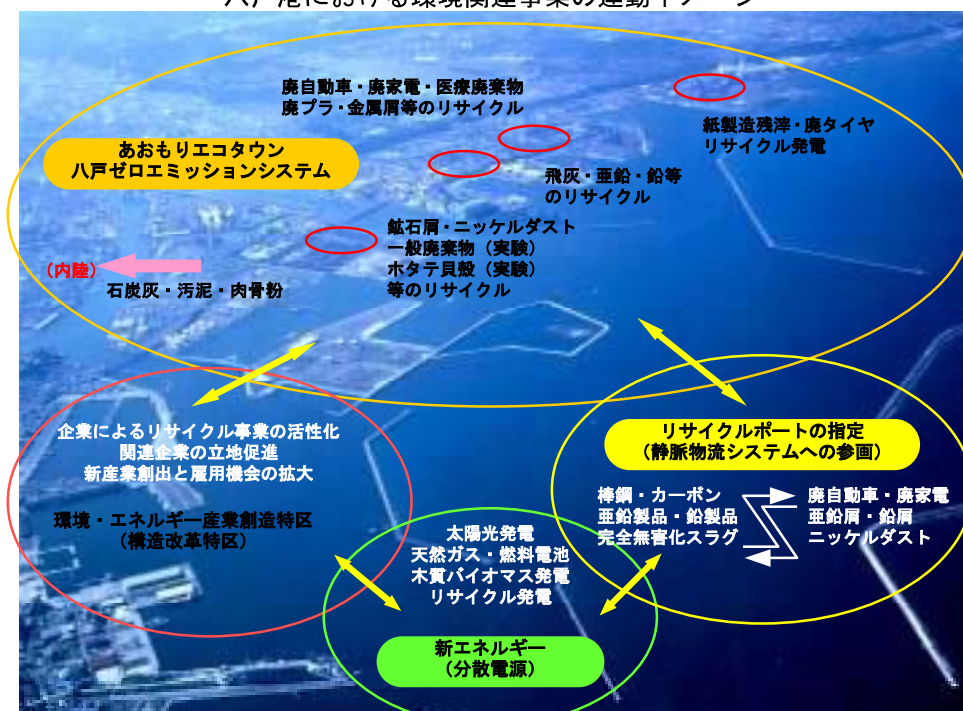
(1) 臨海部におけるリサイクル関連産業の振興

地球規模での環境問題への関心の高まりに加え、アジア地域を中心とする諸外国で、再生資源に対する需要が高まっていることから、リサイクル産業への期待が高まっています。

青森県では、リサイクルポートに指定されている八戸港において、「あおりエコタウンプラン」との連動により循環型社会の構築へ向けた取り組みが展開されつつあり、リサイクル技術へ応用可能な金属溶融還元・金属精錬技術の古くからの蓄積もあります。また、青森港においても金属くずを中心としたリサイクル資源がアジア地域を中心に輸出されています。

今後は、これら臨海部に集積しつつあるリサイクル関連企業のノウハウを活かしつつ、官民連携体制でリサイクル関連企業を新たに誘致する取り組みや、リサイクル資源の輸出機能の強化等、リサイクル関連産業の振興を図っていきます。

八戸港における環境関連事業の連動イメージ



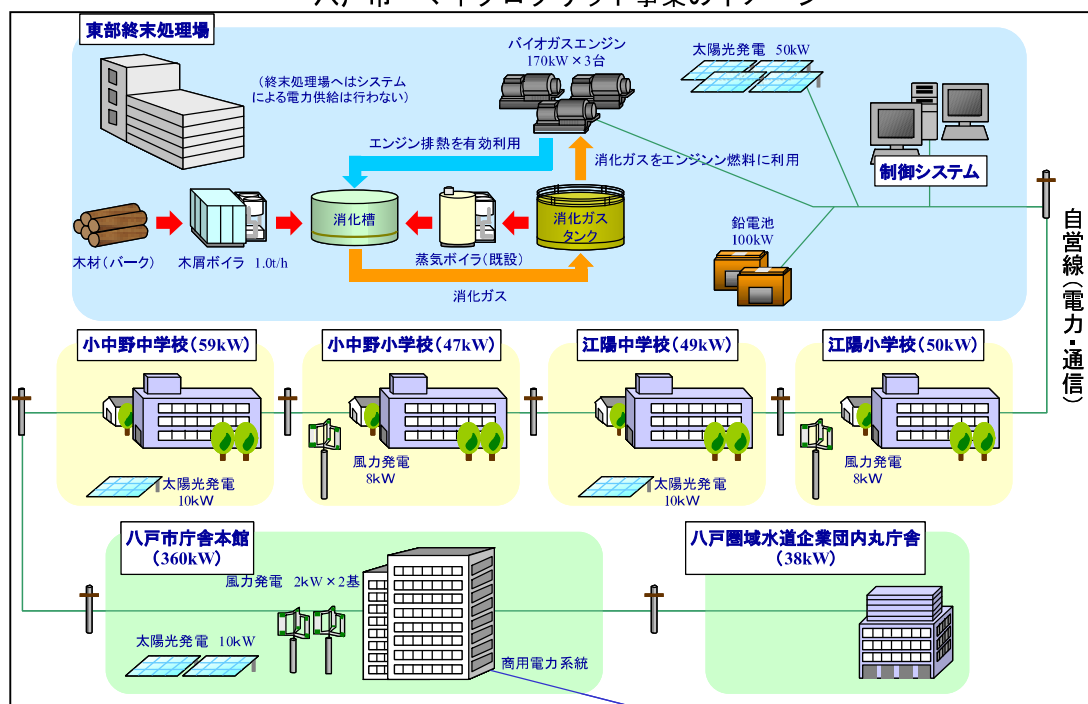
(2) 臨海部における新エネルギー関連産業の振興

環境への負荷の少ない新エネルギーとして風力発電も注目されており、今後、風力発電の他にバイオマス・太陽光発電など新エネルギーの更なる導入促進が国家的な課題となっています。

青森県においては、風力発電による導入量が17.7万kW（2005年3月現在・136基）と国内全体92.7万kW（2005年度末現在・924基）の約19%を占めており、風力発電に対する取り組みは国内でも先進的であると言えます。また、八戸港においては、沿岸域を利用した風力発電の事業化について検討されています。八戸市においては、自然エネルギー（風力、太陽光、下水道汚泥メタンガス）を活用した小規模電力ネットワーク（マイクログリッドシステム）による地域再生に向けた取り組みが行われています。

今後は、これらの新エネルギー関連事業を積極的に展開していくことでエネルギーの地産地消と地域産業の活性化を図っていくとともに、港湾空間の多面的利活用の一環として、それらの事業に港湾空間を活用することを検討していきます。その際、エネルギー製造施設が周辺環境に与える影響について十分に配慮し実施していきます。

八戸市・マイクログリッド事業のイメージ



(3) 今後発展が期待される産業への支援

近年、国外でのステンレスの需要増大により、八戸港臨海工業地帯にあるフェロニッケル工場の生産が伸びていますが、このような社会情勢の変化に伴う地元企業の発展を支援していくことは、青森県の港湾の重要な役割であるといえます。また、技術革新にとまない、新たに出現する産業を積極的に誘致・支援していくことも地域活性化への大きな役割であるといえます。

今後発展が期待される産業への支援策として、原材料や製品の物流拠点として安定した物資輸送が行えるよう積極的に支援していきます。また、これらの産業の発展に伴い、必要に応じて港湾施設整備や背後地の環境整備を実施していきます。

4. みなとまちづくり・ひとづくりの全県的展開

- ◆本来、多くの人を訪れる「交流の場」「生活の場」である港は、豊かな生活環境を実現していく上で果たすべき役割は大きいと言えます。しかし、現在の港は、物流・工業機能を中心として発達してきた結果、市民の生活と関わりの少なくなった“市民にとって遠い存在”となっていることも少なくありません。そのため、市民あるいは来街者がふれあい・楽しみ・憩うことのできるみなとづくり・ひとづくりを進めていくことが課題となっています。
- ◆港湾空間においても、低未利用地が存在しているところもあり、これら用地の有効活用が課題となっています。

そこで、本ビジョンでは、みなとまちづくり・ひとづくりを全県的に展開していく上での方向性として、1) ウォーターフロントの魅力向上、2) 港を活用した市民活動の振興、3) 港を活用した地場産業の振興を掲げます。

(1) ウォーターフロントの魅力向上

青森県の港には、青森港の親水・緑地空間や観光物産館「アスパム」、八戸港の燕島や朝市など、様々な地域資源が存在し、賑わい空間を創出する上でのポテンシャルは高いといえます。

今後は、これらウォーターフロントの地域資源を活かしつつ、港湾空間の市民への開放、港湾の美的景観の形成、背後地との連携、土地利用の再編など、ソフト・ハード両面からの取り組みによりウォーターフロントの魅力向上を図っていきます。

青森港・八戸港のウォーターフロント



ウォーターフロントの夜景・青森港



青森ベイプロムナード・青森港



みなと博ランカイ・八戸港



花火大会・八戸港

(2) 港を活用した市民活動の振興

青森県には比較的規模の小さい地方港湾が多く存在していますが、今後は、既存ストックの有効活用という観点からも、これらの地方港湾を多面的に活用していくことが求められます。青森県では既に、大湊港における屋内運動施設「克雪ドーム」や、大間港における「超マグロ祭り」など、市民活動を支援する港湾の活用事例がみられます。

また、むつ市川内町では、海辺の自然体験活動の指導者を養成する「海辺の達人養成講座 in かわうち」と、その受講生が講師となり子供たちに海辺の楽しさを教える「子どもの自然学校 in かわうち」を開催していますが、このように港や海辺を教育の場として活用していくことも今後は重要な取り組みとなってきます。

その他、比較的静穏度の高い陸奥湾には多くの漁港、海水浴場に加え3箇所のマリーナがあり、マリンスポーツが盛んですが、このような市民の余暇活動を支援していく取り組みも重要です。

今後は、イベントや環境教育などの市民活動への港湾の活用を積極的に支援していくほか、適宜漁港との連携を図りながら、港湾の連携・活用によるマリンスポーツなどの市民余暇活動の振興も図っていきます。

超マグロ祭り



子ども海辺の自然学校 in かわうち



(3) 港を活用した地場産業の振興

青森県の地方港湾には、漁業等の地場産業の拠点基地として重要な役割を果たしている港湾が数多くあります。今後は、地方港湾の活用・活性化の一環として、水産加工施設として港湾空間を活用するなど、地元のニーズを的確に捉え、地場産業の振興に資する港湾の利活用を支援していきます。

ホタテガイ漁の様子



5. 港を活かした観光振興

- ◆今後の基幹産業として期待される観光業においては、国民ニーズの転換とともに「自然・歴史・文化資源」や「滞在・体験」といった新たな視点での観光に人気が集まりつつあります。
- ◆新幹線が新青森駅まで延伸することなどから、特A級*観光地（白神山地・十和田湖・奥入瀬溪流）を有する青森県では、今後の観光振興に対して大きな期待・関心が寄せられています。
- ◆近年、東アジア地域等の近隣諸国との人的交流も活発化してきており、今後はこれらの国々からの観光客の増加が見込めます。

※(財)日本交通公社による「全国観光資源台帳」における評価基準。特A級とは、「我が国を代表する資源でかつ世界にも誇示しうるもの。我が国のイメージ構成の基調となりうるもの。」とされている。

そこで、本ビジョンでは港を活かした観光振興に向けた方向性として、1) 港と周辺地域との連携による観光振興、2) クルーズ船・遊覧船の活用による観光振興、3) 広域連携による観光振興、4) 国際観光の振興を掲げます。

(1) 港と周辺地域との連携による観光振興

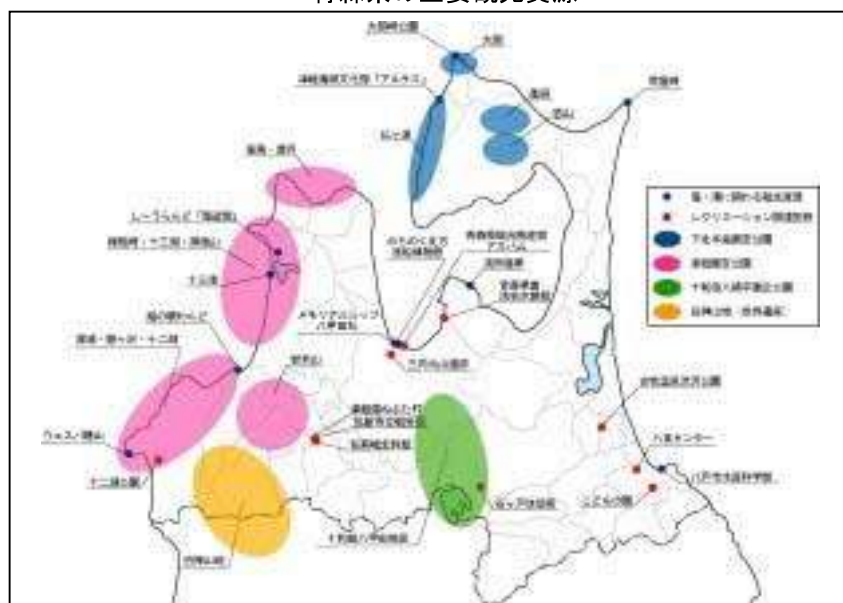
近年、豊かな自然や伝統的な景観が残る農山漁村に、心のやすらぎや癒しを求め訪れる都市住民が増えてきおり、ブルーツーリズムが注目を集めています。多くの観光資源を有する青森県は、ブルーツーリズムの絶好のロケーションであると言えます。

大間町では、全国的ブランドとなった「大間マグロ」を活用した観光ツアーが首都圏からの観光客を中心に人気を博しています。このような港を活用した「体験型・滞在型」の観光振興策は、今後最も有望な観光振興策の一つと言えます。

また、産業遺産や工場での見学・体験をメニューとして活用した「産業観光」が人気を集めていますが、背後に水産加工品工場をはじめとした多くの工場が集積している八戸港などでは、このような「産業観光」に着目した取り組みも有望な観光振興策の一つと言えます。

今後は、港湾周辺地域の地域資源と連携しつつ、港そのものを観光資源として活用（港観光）しウォーターフロント一体の観光地化を図っていくことで、港と周辺地域との連携による観光振興を推進していきます。

青森県の主要観光資源



(2) クルーズ船・遊覧船の活用による観光振興

港を活かした観光振興について検討するにあたり、クルーズ船の活用も重要な視点となります。青森県では、青森港で内航クルーズ船の寄港が定着化し、中でも「ねぶた祭りクルーズ」が高い人気を呈しています。

岩手県の大船渡港では、クルーズ船「飛鳥」入港時の歓待ぶりが反響を呼び、また、地元住民もクルーズ船乗客を個人宅へ宿泊させる等、地域ぐるみでクルーズ船誘致に取り組んだ結果、現在では同港へのリピーターも増えています。

今後は、地域づくりの一環として、クルーズ船の誘致・活用に向けて、地元市民団体との連携を強化するなど市民・行政が一体となった取り組みを図っていきます。

また、十和田湖における遊覧船の利用客数が近年減少傾向にありますが、遊覧船についても、地域づくりの一環として、地元ボランティアによる観光案内や地元住民による遊覧船乗降口周辺の観光地の維持・管理といった取り組みを支援していきます。

ねぶたとクルーズ船



十和田湖遊覧船



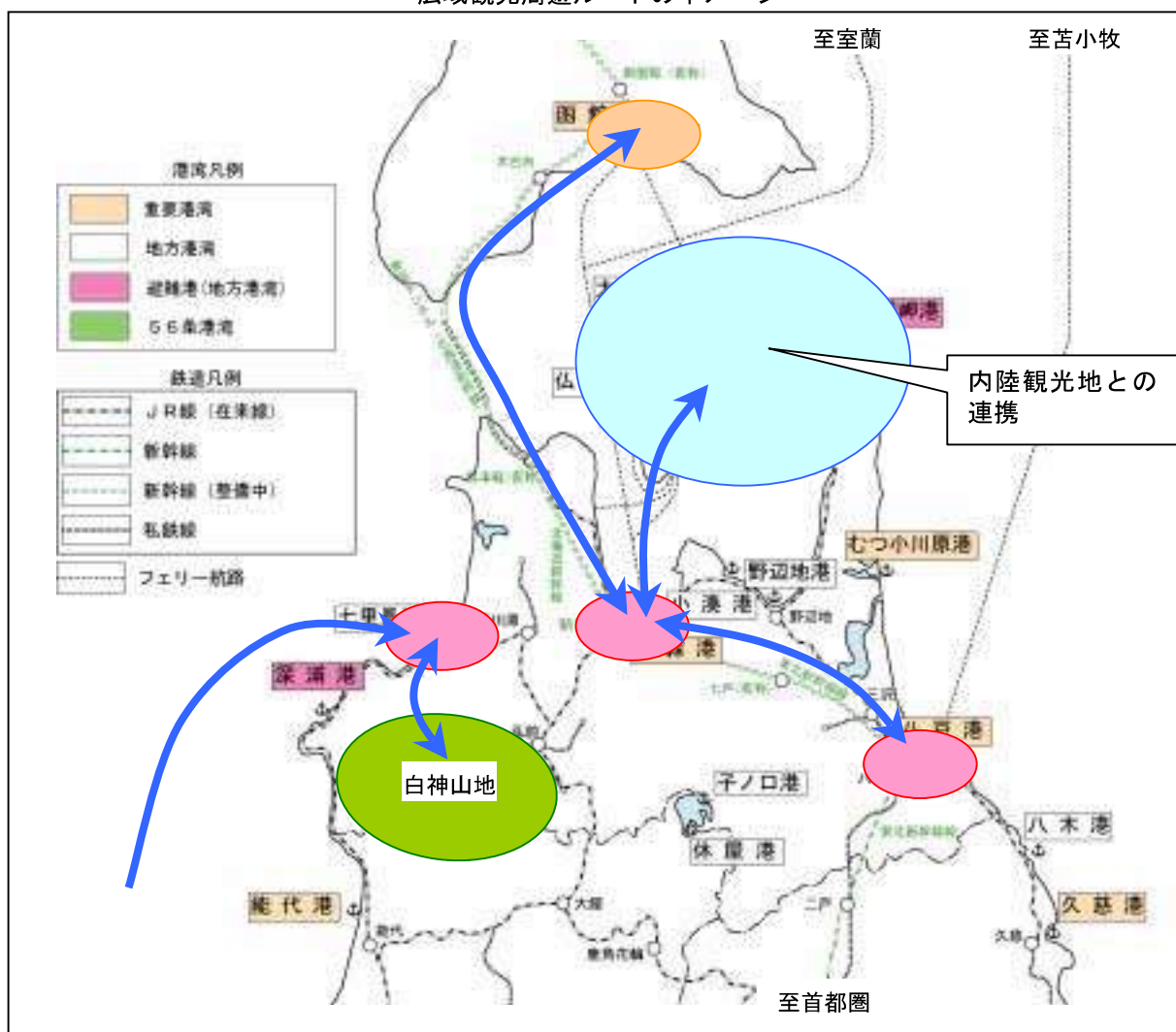
(3) 広域連携による観光振興

近年、民間団体・行政による、県境あるいは市町村界を越えた広域的な活動が活発化してきています。人口減少等に起因する個々の自治体の成長・資源の限界が懸念されるなかで、複数の自治体が連携することで生じる相乗効果と、それによる地域活性化という観点から、このような広域連携を推進する取り組みが重要となってきます。

今後は、北海道新幹線の開業を見据え、青函インターブロック交流圏構想をはじめとする広域交流圏構想と連動させることで、青函交流を推進させていきます。その際、既存の航路の活用により県内港湾の連携を図ることで、下北半島の観光地や青森・八戸といった“みなとまち”を結ぶ観光ネットワークの構築を目指します。

また、青森港、八戸港、下北半島などのルート拠点においては、フェリー・遊覧船と道路・陸上公共交通機関との交通結節機能の向上やホスピタリティの向上を図っていきます。

広域観光周遊ルートのイメージ



(4) 国際観光の振興

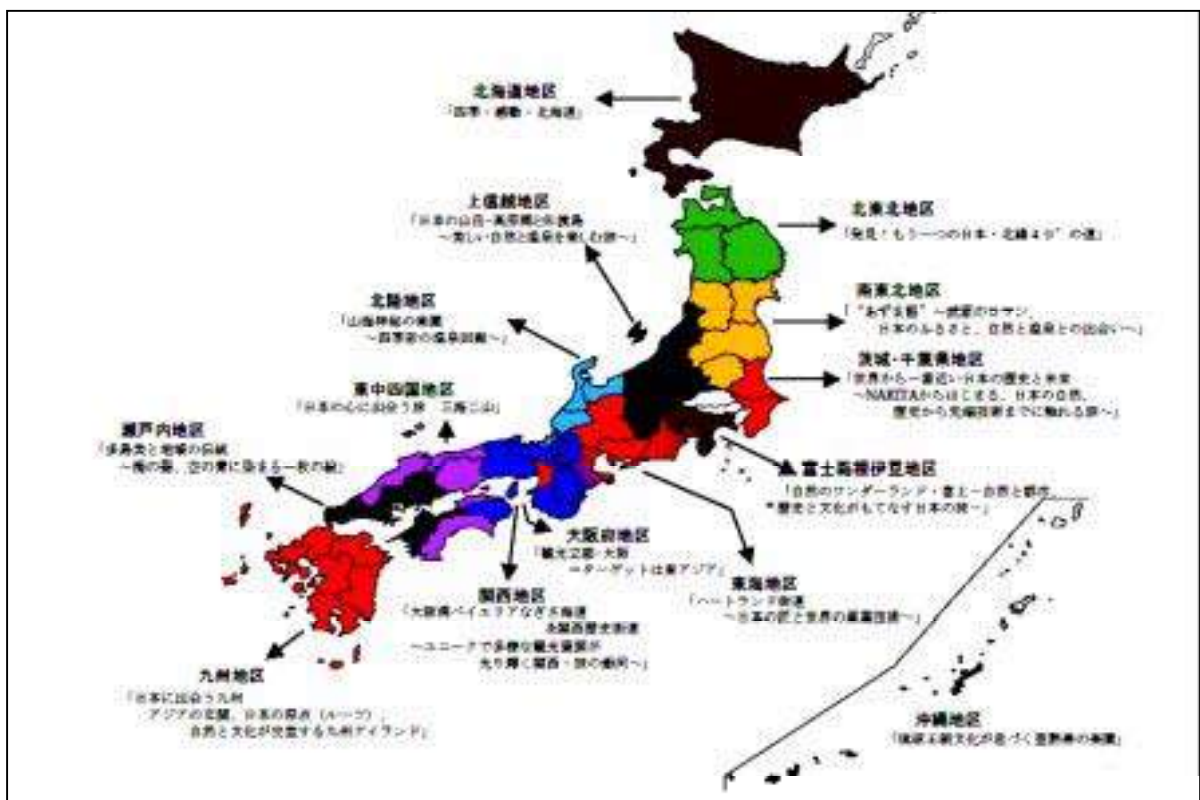
グローバル化の進展と、それに伴う東アジア地域を中心とする近隣諸国の経済成長の影響で、近年、我が国を訪れる外国人観光客数は増えてきています。東アジア地域を中心とする近隣諸国の経済成長は今後も続いていくことが予想されていることから、これらの国々から日本を訪れる観光客はこれからも増えていくことが見込まれます。また、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」（平成 14 年 6 月 25 日閣議決定）に基づき平成 15 年度から外国人旅行者を対象とした訪日観光促進キャンペーン「ビジット・ジャパン・キャンペーン」が開始され、国土交通省を中心として「外国人観光客の来訪地域の整備等の促進による国際観光の振興に関する法律」（外客誘致法）に基づき、全国 15 地区の国際観光テーマ地区や民間事業者等が相互に連携しながら誘客に向けた各種事業を展開しています。

青森県には、日本の伝統・文化・歴史を感じることでできる習慣・お祭りや、寺社・遺跡・自然に加え、全国的にも温泉が多いなど、外国人観光客を惹きつける地域資源を豊富に擁している地域であると言えます。

また、中国は現在、富裕層を中心に空前の観光ブームに沸いており、その渡航先の上位 3 ヶ国はタイ、ロシア、そして日本となっています（2000 年中国国家旅遊局データ）。今後、このブームが富裕層から中間層まで拡大した場合、多くの中間層の人たちが比較的運賃の安い海路により日本を訪れることも考えられます。

今後は、これら近隣諸国の人たちに対し、船旅による青森県観光を PR していく他、青森県内の観光案内や道路標識等のサインの多言語化を図っていきます。また、ウォーターフロントの観光地化等も同時に進めることで、リピーターの獲得を図るなど、青森県みなどまちにおける国際観光拠点の形成を目指します。

全国の国際観光テーマ地区



資料：国際観光振興機構ホームページ

6. 臨海部における防災機能の強化

- ◆現在、青森県各港では防波堤の整備が進められ、一定の効果をもたらしているものの、荒天時の高潮による被害は依然として続いています。
- ◆近年、大規模地震災害の発生や各地で頻発する小・中規模地震により、全国的に地震災害について懸念されているなか、青森県の太平洋側においても、高い確率で地震の発生が予想されており、津波による被害についても懸念されます。臨海部に人口が集積している青森県では、臨海部において防災機能を強化していく必要があることから、県内港湾での役割分担及び、効率的・効果的な公共投資という観点から、人口集積率の特に高い主要港湾や、防災拠点港、避難港を中心に機能強化を進めていく必要があります。

そこで、本ビジョンでは、県内主要港湾である青森港・八戸港に加え、下北地域の防災拠点となる大湊港、避難港として位置づけられている深浦港・尻屋岬港において防災機能の強化の実現に向けた方向性として、1) 県民の安全・安心な暮らしを支える防災機能の強化、2) 広域的災害支援ネットワークの形成、3) 避難港としての防災機能の強化を掲げます。

(1) 県民の安全・安心な暮らしを支える防災機能の強化

大規模地震等による災害が発生した際、被災直後の緊急物資等の海上輸送機能、市民生活や経済社会活動の復旧・復興の支援拠点としての機能、県民等の安全を守るための避難地としての機能等を確保するため、臨海部防災拠点を目指して耐震強化岸壁や緑地等オープンスペースの整備を推進していきます。

また、高潮や地震発生時の津波への効果も期待できる防波堤等の重点的な整備を推進していくとともに、避難場所や安全な避難ルートの確保、情報伝達システムの構築など、有事の際に人的被害を最小限に抑えるための広域的防災ネットワークの形成を図っていきます。

さらに、地域住民や港湾労働者等の防災意識の高揚を図るため、想定される被害区域などを示すマップを作成するなど、ハード・ソフト対策を総合的に推進していきます。

(2) 広域的災害支援ネットワークの形成

災害時における緊急海上輸送ルートの構築や、自治体間の支援体制の確立など、広域的災害支援が効果的に機能するような体制づくりを図っていきます。

(3) 避難港としての防災機能の強化

避難港においては、避難船受け入れ体制の強化や、県内他港湾との連携及び役割分担の明確化など、避泊機能の充実を図っていきます。

港湾における防災拠点イメージ図



資料：国土交通省ホームページ

Ⅲ章 ビジョン実現に向けた取り組み

新しい時代に向けた「青森の港湾ビジョン」の実現を目指すにあたり、国土形成計画や広域地方計画を視野に入れつつ、市民、企業、地域協議会、行政の連携をとり、柔軟な組織体制や官民の協働を実践し、効率的な行財政運営のもと、以下の取り組みにより着実に諸施策を進めていきます。

1. ビジョン実現に向けた組織・体制づくり

本ビジョンを具体化・推進していくためには、将来の各時点において現況や将来予測などによりビジョンで掲げた方向性を具体的な戦略へブレイク・ダウンしたり、ビジョンの進捗状況を適宜検証することが必要です。そこで、ビジョン全体の進捗状況の検証や施策評価、具現化を実施するために、協議会・研究会等を設置するなど、組織・体制づくりに努めていきます。

2. 市民参画の促進による港への関心の付与と多様な主体との連携

港の利用者は、荷主、物流業者、旅行者、地元市民など、実に多様な主体となっています。今後、より使いやすく、より多くの方々に親しまれる港を目指していくためには、多くの方々に港への関心を持っていただき、これら多種多様な港湾利用者との連携が必要不可欠となっていきます。そこで、多くの市民が施策検討や計画策定に参画できる機会を拡大することで、住民参画を促し、港への関心を付与していくとともに、地元企業やNPOなど多様な主体と連携しながらビジョンを推進していきます。

3. 背後地域との連携強化

港は地域に住む方々共有の財産であり、今後の港づくりを考えるうえで、港の背後地域及びそこに住む方々との連携は不可欠となります。今後は、各関係機関との連携を図りつつ、臨海部のみならず、背後地域のまちづくり・地域づくりと連動させた取り組みを図っていきます。

4. 港湾計画への反映

主要な港ごとに策定される港湾計画は、港のあり方、あるいは港湾整備の方向性を示した行政計画です。ビジョンを確実に推進していくために、港湾計画の策定や改訂に際しては、地元のニーズを考慮しつつ、ビジョンの港湾計画への反映を図っていきます。

5. 港湾施設の効果的・効率的な整備

地方分権と成熟型社会への移行が進むなかで、限られた行政の投資余力を効果的に利用するという観点からも、公共投資については緊急性や必要性、有効性を適切に判断していく必要があります。そこで、ライフサイクルコストを考慮しつつ、青森県港湾の適切な機能分担と連携を図ることで、港湾施設の重点的整備に努めるなど、効果的・効率的な整備を図っていきます。

6. 既存ストックの有効活用と適切な維持・管理

人口減少や少子・高齢化の進展など、社会・経済情勢の変化に伴い港湾における施設利用や土地利用の形態が変化してくる可能性があります。今後は、これらの変化を勘案しつつ、地域のニーズに合わせて既存の港湾ストックの有効活用を図っていきます。また、公共投資の効率化や環境保全の観点から、適切な維持・管理・改良により、港湾施設の延命化を図っていきます。

7. 環境・景観への配慮

環境問題への関心が世界的に高まっているなか、わが国でも、あらゆる事業に環境への配慮が求められています。また、歴史的遺産の継承や美的景観に対する市民ニーズの高まりなど、景観に対する配慮も重要となっています。今後は、ビジョン実現に係る取り組みにおいて、周辺の環境や景観に対する配慮を図っていきます。

8. ビジョン実現へ向けた情報の収集

本ビジョンで掲げた方向性をより具体的にしていくために、様々な調査等を通じて情報の収集を図ります。調査項目の例を以下に示します。

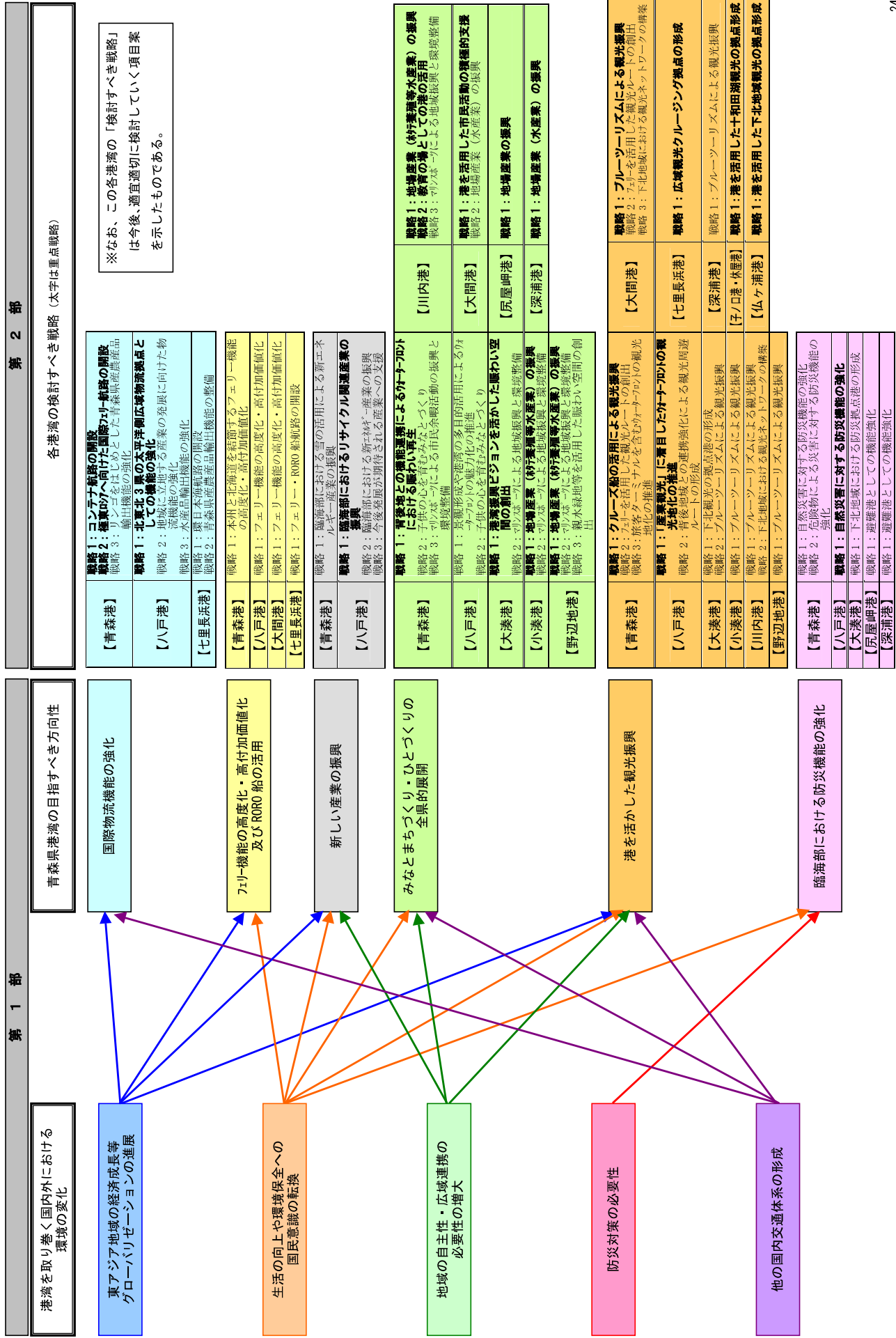
- 輸出入貨物の発掘について
- コンテナ定期航路開設可能性について
- 国際フェリーの就航可能性について など

9. 社会・経済情勢に応じたビジョンの見直し

本ビジョンは、概ね30年間の青森県港湾のあり方について示したものです。今後30年間に、青森県港湾を取り巻く社会・経済情勢は、現況とは異なったものへと変遷していくことは容易に予想されます。そこで、このような今後の社会・経済情勢の変化に的確に対応していくため、適宜、ビジョンの見直しを実施していきます。

第2部 各港湾の将来構想

I 章 青森県港湾の目指すべき方向性及び各港湾の検討すべき戦略の体系図



用語解説

用語	解説
あおもリエコタウンプラン	環境省の「エコタウン事業」として平成 14 年に青森県が承認された事業。地域のリサイクル資源の循環による自然還元に資する製品を生み出すシステムの構築により、豊かな自然の維持と失われつつある自然の再生を目指す地域づくりを図る、というもの。
インランド・デポ	港湾や空港から離れた内陸部にあつて、通関手続きが可能な保税蔵置場のある施設。内陸部のメーカーなどが製品を輸出する際に、港湾部の保税地域で通関手続きをする手間を省くためのもので、インランド・デポに設置された税関の出張所で通関手続きができる。
京都議定書	気候変動枠組条約に基づき、1997 年に京都市の国立京都国際会館で開かれた地球温暖化防止京都会議（第 3 回気候変動枠組条約締約国会議、COP3）で議決した議定書。正式名称は、気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書。
クリスタルバレイ構想	21 世紀の世界経済の発展を担う IT 革命を支える基幹産業である FPD 関連産業の生産工場の集積と、高度な技術・技能者の育成と先端技術開発研究開発を行う拠点を整備することによって、国際的な産業拠点の形成を目指す、という構想。むつ小川原工業地帯にて展開中。
港湾 EDI システム	(EDI : Electronic Data Interchange) 船舶代理店等と港湾管理者および港長（海上保安部）を結ぶ、港湾諸手続のための情報通信システム。国土交通省が、全国の港湾管理者と共同で開発した全国共通システムで、インターネットを利用して港湾管理者および港長に対する申請・届出を行うことができる。
コンテナ	船舶で貨物を輸送する際に使用される箱で、元々は「容器」という意味の言葉。材質は鉄枠合板製・鉄製・アルミ製・ERP 製などがあるが、現在主に使用されているのはアルミ製のもので、鉄枠合板製のコンテナは次第に使われなくなっている。
サプライチェーンマネジメント	(Supply Chain Management) 原材料・部品の調達から在庫、消費者までの製品供給を総合的に管理する手法。
産業観光	工場や加工場など産業の現場を公開することにより、産業にまつわる歴史や、卓越した生産技術を地域の観光資源として活用するもの。地域振興の新しいスタイルとして全国的に注目されている。
シベリアランドブリッジ (SLB)	日本と欧州・中近東間をシベリア鉄道により結ぶ複合輸送の形態のこと。SLB による日本から仕向地までの輸送日数は、30~60 日程度で、輸送距離は東京~ロッテルダム間で約 13,000 km となる。
ジャストインタイム	生産における管理手法で、必要なものを、必要なときに、必要なだけタイムリーに生産すること。トヨタ自動車の生産方式（トヨタ生産方式）の代表的な要素としてよく知られている。
ゼロエミッション	ある産業から出た廃棄物を別の産業が再利用することで、最終的に埋め立て・処分する廃棄物の量をゼロに近づける、という考え方。国連大学が 1994 年に提唱したもの。
内貿フィーダー	コンテナ船は輸送効率を高めるため、特定の主な港のみに寄港しているが、主要港湾以外で発生する貨物について、主要港湾と寄港しない港湾との間で行う積替輸送のこと。
バース	岸壁、棧橋、ドルフィン等の施設で、船が荷役のために停泊する場所。停泊場所を数える単位としても使われる。
バルク貨物	ばら積み貨物のこと。
ロジスティクス	サプライチェーンプロセスの一部であり、顧客の要求を満たすために、発生地点から消費地点までの効率的・発展的な「もの」の流れと保管、サービス、および関連する情報を計画、実施、およびコントロールする過程である。もともとは兵站術を意味し、企業経営では特に「ビジネス・ロジスティクス」とも言う。

ブルーツーリズム	島や沿海部の漁村に滞在し、魅力的で充実したマリライフの体験を通じて、心と体をリフレッシュさせる余暇活動の総称。
ポートセールス	港湾の更なる利用促進を図ることを目的とした、主に港湾管理者が行う活動のこと。具体的な活動としては、荷主や船舶会社に対する誘致活動、港湾利用者の新規開拓、宣伝・広報活動などが挙げられる。
ホスピタリティ	本来は「もてなし」「歓待」を意味するが、観光においては、観光客が安心して快適に観光できるように、地域の人々がもてなしの心で接し、観光客をあたたかく迎え入れることを指す。
モーダルシフト	近年のトラック輸送をめぐる労働力不足、環境問題等を背景に、トラック輸送から海上輸送等へと大量一括型の輸送機関に貨物を移していくこと。
リーファーコンテナ	荷主が温度設定を指定する定温コンテナのこと。
リサイクルポート	広域的なリサイクル施設の立地に対応した静脈物流の拠点となる港湾を港湾管理者からの申請により国が指定し、拠点づくりを支援する港湾。総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）とも言う。
CGC 船	(Car General Cargo) 自動車および一部の一般貨物も輸送する混載自動車専用船。
CIQ	貿易手続き上必要な要件であり、税関 (Custom House、財務省)、入国管理局 (Immigration Office、法務省)、検疫所 (Quarantine、厚生労働省、農林水産省) を指す。
LCL 貨物	(Less than Container Load) コンテナ 1 個分を満たすには足りない小口貨物のこと。
RORO 船	(Roll on Roll off Ship : ローロー船) フォークリフトやトレーラを船内に直接乗り入れてコンテナを積み卸しする荷役方式 (水平荷役方式) を採用しているコンテナ船。内航海運で主要港湾間の定期海上輸送に就航している。
TEU	(Twenty-foot Equivalent Unit) 20 フィート・コンテナに換算した場合の単位。40 フィート・コンテナでは 1 本=2TEU となる。

Ⅱ章 各港湾の発展イメージと検討すべき戦略

第1部であげた各課題に対する青森県港湾の方向性を受けて、本ビジョンでは、以下の考え方に基づき各港湾の発展イメージ（ゾーニング）と検討すべき戦略を掲げます。

○発展イメージの考え方

発展イメージにおける各ゾーン（物流・生活・観光・産業・水産）は、既存ストックを最大限活用することを前提に、以下の課題・戦略に取り組んでいくゾーンとして設定しています。

◇物流ゾーン：国際物流機能の強化、物流面におけるフェリー機能の高度化・高付加価値化、RORO船の活用

◇生活ゾーン：みなとまちづくり・ひとづくりの全県的展開、臨海部における防災機能の強化

◇観光ゾーン：観光面におけるフェリー機能の高度化・高付加価値化、港を活かした観光振興

◇産業ゾーン：新しい産業の育成と導入、地場産業の振興

◇水産ゾーン：水産品輸出機能の強化

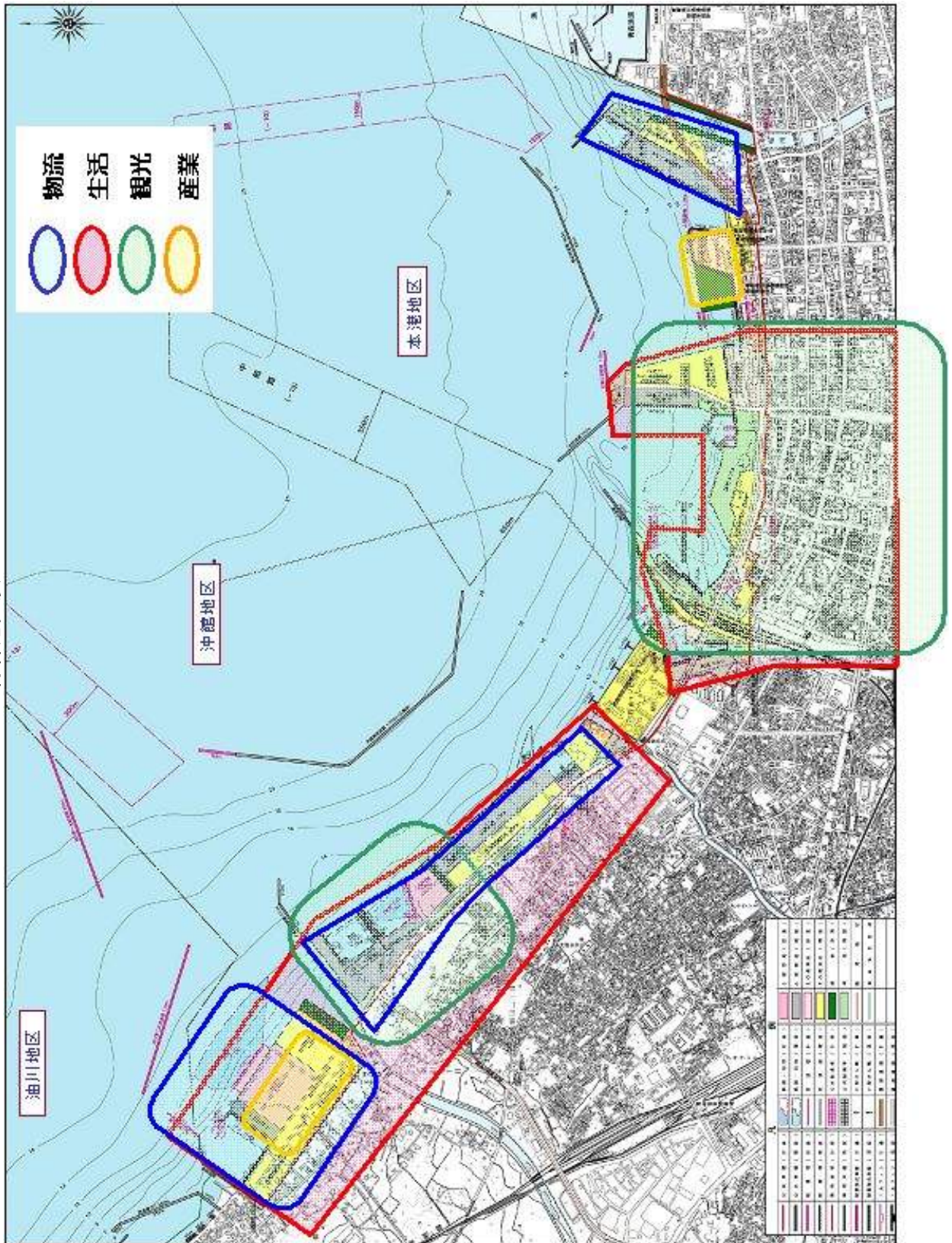
○検討すべき戦略の考え方

◇検討すべき戦略では、青森県港湾の目指すべき方向性に対する青森県内の各港湾の取り組み方針をまとめています。戦略の立案に際しては、各港湾及びその周辺地域における現有資源を活用しつつ、各港湾が機能分担あるいは連携に主眼を置いています。なお、この各港湾の「検討すべき戦略」は、今後、適宜適切に検討していく項目案を示したものです。

◇各港湾の「検討すべき戦略体系図」の中のアクションプランは、検討すべき戦略を導くために、現在考えられる事例案を示したもので、Step1・Step2と順序立てて整理しています。

1. 青森港

青森港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（青森港）

国際物流機能の強化

戦略1：コンテナ航路の開設

現在、青森港にはコンテナ航路が開設されていないことから、背後圏に立地する工場から出荷される製品や、県下第一の都市圏を構成している青森市周辺地区で消費される生活物資が他港で取り扱われる状況も発生しています。また、青森周辺ではリンゴやホタテガイなど日本を代表する農水産品も数多く生産されており、近年海外への輸出量も増加しています。このようなことから、背後圏で生産・消費されるコンテナ貨物の青森港湾利用の可能性を検討することが重要となっています。

- 航路開設に向けて調査・検討しつつ、船会社の誘致や荷主等へのポートセールスを積極的に支援していきます。
- 利便性に優れた港を形成するため、より効率的なソフト運用をめざし、競争力の強化に努めていきます。これらの施策を展開するに際しては、関係機関や商工団体、市民団体等との連携を図っていきます。
- 岸壁の整備、コンテナ化に対応した施設整備等のインフラについて整備を検討していきます。

戦略2：極東ロシアへ向けた国際フェリー航路の開設

国際物流に対応し青森港が地域経済の中心を担うには、青森港の独自性、利便性を活かした施策も必要です。青森港はフェリー機能を有しており、このノウハウを活用し、地理的に近接した極東ロシアなど近海諸国との交易が十分に想定されます。今後、極東ロシアを含むBRICs 諸国での経済発展が予想されることから、ますます極東ロシアとの物流や人的交流が進む可能性があります。交易が想定されるウラジオストクは435マイル（805.62km）、時間にして約72時間の距離であり、国際フェリーの開設の可能性が十分あると考えられます。

- 航路開設に向けて、青森県の地理的優位性と船旅のコスト的優位性（航空運賃との比較）を活かし、ポートセールスを推進します。
- 現在、極東ロシアでは日本の中古自動車に対する需要が高く、青森港の背後圏にはその供給源が十分にあることから、中古車を主に利用貨物の発掘を行っていきます。
- その他、極東ロシアにおける青森県の観光PR活動を支援するとともに、国内においても、船旅による極東ロシア旅行のPR活動を支援していきます。

戦略3：リンゴをはじめとした青森県産農産品輸出機能の強化

青森県はリンゴの収穫量及び産出額が全国1位であるとともに、ナガイモ・ゴボウ・ニンニクの出荷量も全国1位となっています。近年ではリンゴを中心に、中国・台湾などへの輸出も増加傾向にあり、知名度も上がってきています。リンゴについては、ここ数年で輸出量が着実に増えており、中国における購買力の拡大により、今後も需要が増えていくことが想

定されています。このようなことから、青森県産の農産品輸出機能の強化を図ることが重要となっています。

- 機能強化への取組みとして、背後圏の農産品を効率的に青森港へ集荷し、迅速な輸送により農産品の品質を確保するため、港湾関連事業との共有化により海陸一貫物流情報システムの構築について検討していきます。
- 今後もコンテナ化の進展が予想されることから、コンテナ航路開設に係る施策とあわせて、リーファーコンテナに対応した施設整備も検討していきます。

フェリー機能の高度化・高付加価値化及び RORO 船の活用 RORO 船対応

戦略1：本州と北海道を結節するフェリー機能の高度化・高付加価値化

青森港は本州と北海道を連絡する重要な物流、人流の基盤となっています。昼夜を問わず発着するフェリーは、本州－北海道間の物流の大動脈としての役割を担うとともに、観光ルートとしての役割も有しており、旅客のニーズに対応した機能を有することが求められています。そのため、基盤整備と併せ利便性の向上を図り、フェリー機能の維持・向上を推進する必要があります。

- 地理・時間的な利便性を活かしての競争力強化や、観光情報・運行情報の発信による利便性の向上に取り組んでいきます。
- ターミナル内外におけるホスピタリティの向上（ゆったりとした待合室、駐車場の拡大、売店・食堂の充実など）などに努めていくことが必要です。
- 東北新幹線・新青森駅との連携強化や、地元市民団体等との連携によるソフト・ハード両面からの取り組みを支援することで、埠頭周辺的环境整備や魅力ある空間整備を推進していきます。

新しい産業の振興

戦略1：臨海部における雪の活用による新エネルギー産業の振興

世界的に環境意識の高まる昨今、豪雪地帯である青森の特性を活かした新エネルギーの開発が期待されています。

- 旧平賀町（現平川市）の「みちのく雪室（穀物の低温貯蔵庫）」で既に実用化されている雪の融解熱（冷熱エネルギー）にも着目し、港湾空間に立地する施設内の冷房や低温貯蔵庫等への活用について検討していきます。

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：背後地との機能連携強化によるウォーターフロントにおける賑わい再生

青森港は背後に市街地が隣接するみなとで、古くから海に密着した生活が営まれてきました。近年、青い海公園を始めとする緑地整備、親水防波堤（ベイプロムナード）の供用等、着実な整備が進められており、更には2010年度開業予定である新幹線の開通にあわせた青森駅周辺地区整備構想等のプロジェクトも進められています。今後、これらの施設を活用した憩い空間の場を提供すると共に、豊かな自然環境を次世代に継承していく必要があります。また、美しい景観を創出し、観光地としての港湾整備も必要です。

- 地元市民団体等との連携による港湾空間の市民への開放（お祭り・イベント広場といった活用と、カフェ、レストラン等の商業空間としての日常的な活用など）、港湾の景観形成といったソフト的な対応に加え、市街地の標識整備（港への誘導）、港へのアクセス性向上の推進などに努めていきます。
- また、「青森市中心市街地活性化基本計画」などの既往計画と連動した取り組みも推進していきます。

戦略2：子供の心を育むみなとづくり

環境教育の必要性が高まっている中、子供の頃から海に親しめる環境づくりが求められているとともに、港湾が地域の発展に重要な役割を果たしている青森地域において、住民がアクセスできる魅力ある港湾空間の創出も重要な課題となっています。また、みなとまちづくりに関連したイベントをはじめとして、地元市民団体と協働した取り組みを進める必要があります。

- 港湾施設でのイベントの開催等、海に触れる場・または親子交流の場を提供することで、港に親しめる環境づくりに努めていきます。

戦略3：マリンスポーツによる市民余暇活動の振興と環境整備

青森港本港地区においてはプレジャーボートスポット、浅虫地区においてはマリーナ等の施設整備も進んでおり、マリンスポーツを楽しむ市民も増えています。また、体験航海などのイベント等も開催されている現状から、今後は陸奥湾の自然を体感できる施設整備や湾内を周遊できる環境整備が期待されます。

- 陸奥湾周辺港湾におけるマリーナの整備・充実を図り、陸奥湾内各港の連携を強化することで、マリンスポーツを活用した市民余暇活動における利便性の向上を図ります。
- 陸奥湾内の港湾と関係市町村、市民団体等との連携によるヨットレース等のイベントの開催など、陸奥湾を活用した様々な取り組みについて検討していきます。

港を活かした観光振興

戦略1：クルーズ船の活用による観光振興

本港地区岸壁（-10m）は、災害時の物流機能を確保するため耐震バースとして整備される一方で、東北唯一の旅客船専用バースとして整備されています。毎年、ねぶたを中心とした県内の夏祭りの時期などにあわせ、十隻程度の大型旅客船が入港しています。6万tを越える外国国籍の大型旅客船の入港実績もあり、今後も多くの観光客が訪れる事が想定されることから、ハード、ソフトの両サイドからの更なる取り組みが必要です。

- クルーズ船入港による観光振興の拡大とそれに対応した観光基盤整備に努めていきます。
- クルーズ船の誘致に向けて、市民団体等との連携を強化するなど市民・行政が一体となった取り組み（地元住民の参画によるクルーズ船の歓待、観光案内など）を図っていきます。

戦略2：フェリーを活用した観光ルートの創出

フェリーについては、物流・人流の基盤である一方で、今後は観光への活用も期待されています。また、青森～北海道間だけにはとどまらず、旅客の選択肢を幅広く提供できるように下北半島も視野に入れた観光ルートの創出が期待されます。下北半島観光においては、フェリーを活用することにより陸路交通手段に比べ移動時間が大幅に短縮されることから半島周遊時間が十分に確保される等の効果も期待されます。

- 既存のフェリー航路の活用や陸上公共交通機関との連携強化や、青森港～下北地域に加え、北海道も視野に入れたフェリーを活用した観光ルートの創出を目指すとともに、下北半島の観光地やみなとまち・青森市を周遊できる観光ルートの創出を図っていきます。
- 近隣諸国を中心に、日本を訪れる外国人観光客が増加傾向にあることから、外国人観光客も視野に入れ、フェリーを活用した観光の振興を図っていきます。

戦略3：旅客ターミナルを含むウォーターフロントの観光地化の推進

現在、フェリー埠頭には旅客ターミナルが整備されていますが、観光地化に向け今後より充実した施設整備が期待されます。また、旅客船バース背後にはターミナル等が整備されていないため、旅客船に対応した設備の充実も必要です。将来的にはフェリー埠頭から旅客船バースまでのウォーターフロントの一体的活用も期待されます。また、市街地との連携や商業施設の整備等、魅力あるウォーターフロントの形成も求められています。

- クルーズ船あるいはフェリー周遊観光の拠点となるべく、みなとまちづくりと連動させたソフト・ハード両面からの取り組みにより、旅客ターミナルを含む青森港のウォーターフロントの観光地化を推進していきます。
- ウォーターフロントの一体的活用が図られるよう、定期バス等の二次アクセスの確保に向けた取り組みを推進していきます。

臨海部における防災機能の強化

戦略1：自然災害に対する防災機能の強化

近年、増加傾向にある地震災害や過去の被災状況に鑑み、県民全体で防災意識は着実に高まっています。青森港においても地震災害時の緊急物資輸送拠点としての岸壁整備が進められているところであり、現在、旅客船バースでもある本港地区岸壁（－10m）が耐震岸壁として供用されており、災害時には緊急物資の海上輸送拠点となります。併せて、本州北海道間の大動脈であるフェリー施設についても、災害時の物流機能を確保するため、第4バースが平成19年度には耐震岸壁として供用されます。また、高潮による浸水被害等も過去何度か経験していることから、防災の観点から必要な施設の整備を推進する必要があります。併せて、青森市は豪雪地帯であるため、冬期間の施設管理や冬期間に災害が発生する場合を想定した防災対策も積極的に取り組むべき重要な課題となっています。

- 岸壁の耐震バース化、荒天時の高潮に対する防波堤の強化・改良を進めていきます。
- 冬期間の災害時対応として、港内避難ルートや耐震強化岸壁など、局所的に融雪機能の整備を図っていきます。その際、自然エネルギーの活用についても検討していきます。

戦略2：危険物による災害に対する防災機能の強化

アスパムを中心としたウォーターフロントが整備される一方で、その近隣には危険物取扱施設用地（石油コンビナート）があり、市街地にも隣接している状況です。そのため、防災上の観点から新たに危険物取扱空間を創出し、近隣住民が安全で安心できる施設配置計画が必要です。

- 臨海部における防災機能の強化として、危険物に対する防災機能の強化を目指します。具体的には、港湾空間を活用し新たな危険物取扱施設の整備等を進めていきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（青森港）

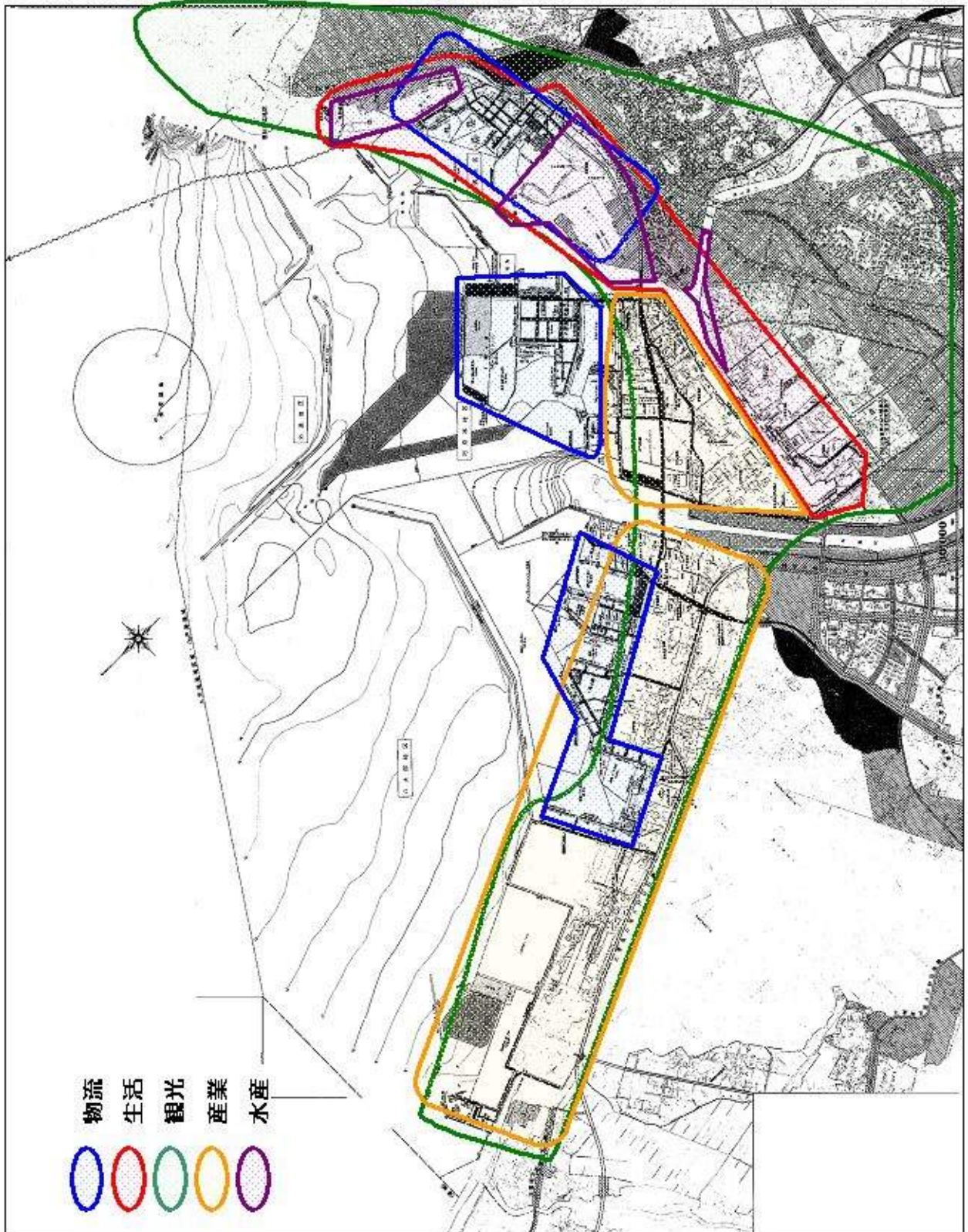
※太文字は重点戦略・施策

目指すべき方向性	検討すべき戦略	アクションプラン	
		Step 1	Step 2
国際物流機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○コンテナ航路の開設 ○極東ロシアへ向けた国際フェリー航路の開設 ○リングをはじめとした青森県産農産品輸出機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○航路開設に向けて調査・検討しつつポートセールスの積極的な支援 ○極東ロシアにおける青森県の観光PR活動・国内における極東ロシアへの船旅のPR活動の支援 ○日本製中古車を主とした極東ロシアへの輸出貨物の発掘・支援 	<ul style="list-style-type: none"> ○コンテナ化に対応した施設整備の検討 ○国際フェリーに対応した機能の確保 ○陸海一貫物流情報システムの構築
フェリー機能の高度化・高付加価値化及びRORO船の活用	<ul style="list-style-type: none"> ○本州と北海道を結節するフェリー機能の高度化・高付加価値化 	<ul style="list-style-type: none"> ○新青森駅との連携による機能強化 ○地元市民団体等との連携による埠頭周辺の魅力ある空間の創出 ○地理・時間的な利便性を活かしての競争力強化・推進 ○観光情報・運行情報の発信による利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○ターミナル内外におけるホスピタリティの向上
新しい産業の振興	<ul style="list-style-type: none"> ○臨海部における雪の活用による新エネルギー産業の振興 	<ul style="list-style-type: none"> ○エネルギー産業振興への取り組み 	<ul style="list-style-type: none"> ○雪の融解熱（冷熱エネルギー）の、港湾空間に立地する施設内の冷房や低温貯蔵庫等への活用について検討
みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開	<ul style="list-style-type: none"> ○背後地との連携強化によるウォーターフロントにおける賑わい再生 ○子供の心を育むみなとづくり ○マリンスポーツによる市民余暇活動の振興と環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○既往計画と連動した取り組みの推進 ○海に親しめる環境づくり ○港湾空間を市民へ開放・提供 ○市街地の標識整備（港への誘導） ○海に触れる・親子交流の場の提供 ○港湾空間を活用したイベント・総合学習等の取り組み ○陸奥湾内の港湾間の連携強化による利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾の景観形成 ○港へのアクセス性向上 ○マリーナの整備・充実
港を活かした観光振興	<ul style="list-style-type: none"> ○クルーズ船の活用による観光振興 ○フェリーを活用した観光ルートの創出 ○旅客ターミナルを含むウォーターフロントの観光地化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○クルーズ船の誘致・活用に向けた市民・行政が一体となった取り組み支援 ○みなとまちづくりとの連動 ○定期バス等の二次アクセスの確保に向けた取り組み推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○陸上公共交通機関との連携強化 ○クルーズ観光に対応した観光基盤整備 ○青森港～下北地域に加え、北海道も視野に入れたフェリー観光ルートの創出 ○外国人観光客も視野に入れたフェリーを活用した観光振興
臨海部における防災機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ○自然災害に対する防災機能の強化 ○危険物による災害に対する防災機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○岸壁の耐震バース化 ○高潮に対する防波堤の強化・改良 	<ul style="list-style-type: none"> ○耐震バースの融雪機能整備（自然エネルギーの活用についても検討） ○港湾空間を活用した危険物取扱施設の創出

注) この各港湾の「検討すべき戦略」は、今後、適宜適切に検討していく項目案を示したものであります。また、「検討すべき戦略体系図」の中のアクションプランは、検討すべき戦略を導くために、現在考えられる事例案を示したもので、Step 1・Step 2と順序立てて整理しています。

2. 八戸港

八戸港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（八戸港）

国際物流機能の強化

戦略1：北東北3県の太平洋側広域物流拠点としての機能の強化

現在、八戸港には北米コンテナ航路が就航しており、秋田県、岩手県の貨物も取扱われるなど、八戸港は北東北3県の太平洋側のゲートウェイとしての機能を持っています。北東北3県での北米貨物のうち八戸港利用率が約1割に留まっており、その他は仙台塩釜港や京浜港へ陸送されてから出荷されていることから、ハード、ソフト両面から利用促進の取り組みを進める必要があります。

- 港湾施設の改良、強化及び延命化等の施設整備など、コンテナ機能に係る既存ストックの効率的活用と拡充を図るほか、24時間港湾の実現や、CIQ体制の整備、インランド・デポの導入、港湾EDIシステムの利用促進等により効率化を図っていきます。
- 国際物流に関する多様なニーズへの対応を目指して、現在、造成が進められているポートアイランドの早期完成（Ⅱ期整備）と有効な土地利用について検討していきます。
- 関係市町村や商工団体、市民団体等との連携を図りつつ、LCL貨物といった小口貨物も含めた貨物の集荷活動を支援していきます。
- 自動車専用道路との接続による輸送効果を最大限に活用することに努めていきます。

戦略2：地域に立地する産業の発展に向けた物流機能の強化

八戸港は昭和37年の新産業都市建設促進法に基づく新産業都市に指定されて以来、特に臨海部に金属加工業、鉄工業、製紙業などの工場が立地し、地域経済の中心となっています。このような産業は原料の輸入、完成品の海外への輸出などに八戸港を利用しており、八戸港はこれらの産業にとって不可欠な物流基盤となっています。国際的な分業体制が進展する中で、ますます輸出入貨物量が増加することが予想され、地域の産業が順調に発展していくためには八戸港の国際物流機能の強化が必要です。また、各施設整備から約40年が経過しており、船舶の港内航行安全性確保の面からも既存施設の維持管理等が必要です。

- クリスタルバレイ構想との連携によるハイテク機器及びリサイクル製品のコンテナ化と集積などの取り組みを支援していきます。
- 地元産業との密接な連携により、港湾に対する要請を把握し施策に反映させていきます。

戦略3：水産品輸出入機能の強化

八戸は全国有数の漁獲高を誇るなど、水産業が基幹産業の一つとなっており、水揚げされた魚や水産加工品が海外向けに輸出されています。地場産品の海外への輸出による地域の活性化という観点からも、このような冷凍コンテナの輸出機能等を強化していく必要があります。水産加工品の材料となる魚介類が外国からリーファーコンテナで輸入されるといった動きもみられ、ますます港湾を通じた水産品の物流の重要性が増してきています。

- 水産品の取り扱いの増加やさらなるコンテナ化の進展が予想されることから、コンテナ機

能に係る既存ストックの有効活用や施設整備などに努めます。

- より迅速な輸送により水産品の品質を確保するために、道路部局と連携して八戸港へのアクセスを向上させていきます。

フェリー機能の高度化・高付加価値化及び RORO 船の活用 RORO 船対応

戦略 1：フェリー機能の高度化・高付加価値化

八戸市の産業から発生する貨物は国内各地にも運ばれています。サプライチェーンマネジメントやビジネス・ロジスティクスの戦略上、ジャストインタイムの輸送が求められており、定時性を持った輸送の必要性が増しています。このようなことから、フェリーや RORO (CGC) 船の定期航路が今後ますます活用されることが見込まれ、これらの航路を利用する貨物を円滑に取り扱うことができるよう、機能の高度化及び高付加価値化を図っていく必要があります。

- 地理・時間的な利便性を活かしての競争力強化や、観光情報・運行情報の発信による利便性の向上を図っていきます。
- 地元市民団体等との連携によるソフト・ハード両面からの取り組みで、埠頭周辺の環境の改善やにぎわい空間としての整備を推進していきます。
- ターミナル内外におけるホスピタリティの向上（ゆったりとした待合室、駐車場の拡大、売店・食堂の充実など）などに努めていくことが必要です。
- 港湾空間の土地利用再編の検討に併せた新ターミナルの可能性を検討していきます。

新しい産業の振興

戦略 1：臨海部におけるリサイクル関連産業の振興

環境問題意識の高まるなか、リサイクル技術に関する古くからの蓄積や、アジア地域を中心に多くのリサイクル製品を輸出しているという実績を持つ八戸港は、平成 15 年に総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の指定を受けており、臨海部におけるあおもりエコタウンプランと連動し、ゼロエミッションの実現を目指しています。

- 八戸港におけるリサイクル製品に係るノウハウと実績を活かし、既存施設を活用したリサイクル資源の集積～製品化～コンテナ化～輸出といったネットワークシステム構築を支援することで、リサイクル製品輸出の効率化を図っていきます。これにより、技術面とコスト面における競争力の強化を図っていきます。
- 国際物流機能の強化に係る諸施策との連動を図り、必要に応じて既存の工場施設の拡大に合わせた港湾施設の整備についても検討していきます。

戦略2：臨海部における新エネルギー産業の振興

近年、RPS法（Renewable Portfolio Standard：電気事業者による新エネルギー等の利用に関する特別措置法）に代表される新エネルギーへの転換期に差し掛かりつつありますが、八戸市は平成15年に環境・エネルギー産業創造特区認定を受け、臨海部における新エネルギー関連産業の振興を目指していきます。

- 現在進んでいる同法の見直し過程において、目標導入値が増えることが予想されます。よって、今後より一層の風力発電の導入に向け、検討が進められている沿岸域での風力発電事業の実現に向けた取り組みに対して支援を行っていきます。
- 八戸市におけるマイクログリッドシステムによる地域再生に向けた取り組みと、八戸港における風力発電事業との連動を図っていきます（マイクログリッドシステムの電力供給源として風力発電を活用など）。

戦略3：今後発展が期待される産業への支援

技術革新に伴う新しい産業の場として用地を確保するとともに、地元企業の新たな発展や新参企業の原材料や製品の物流拠点として物資輸送を安定的に行えるよう支援して行く必要があります。

- 八戸港沖では、近年、天然ガスが試掘されていますが、天然ガスに含まれる水素を燃料電池に活用すべく、燃料電池産業の港湾空間への誘致を推進していきます。
- 国外でのステンレス需要の増大により、八戸港臨海工業地帯にあるフェロニッケル工場の生産が伸びてきていますが、今後このような地元企業の発展に伴う港湾施設整備や背後地の環境整備について支援していきます。

みなとまちづくり・ひとづくりの全県的展開

戦略1：景観形成や港湾の多目的活用によるウォーターフロントの魅力化の推進

本来、水辺は陸域にはない景観ポテンシャルを持った癒しや賑わい空間でありながら、八戸港は新産業都市指定以来、工業港として港湾施設整備を行ってきた結果、地域住民にとって水辺は近寄りやすい空間となっています。港湾空間の土地利用の再編も考慮しながら、地元市民が取り組んでいる、みなとの癒しや賑わい空間を取り戻すためのみなとまちづくり活動に対して積極的な支援が必要です。

- 地元市民団体等との連携による港湾空間の市民への開放（お祭り・イベント広場といった活用と、カフェ、レストラン等の商業空間としての日常的な活用など）について検討していきます。
- ソフト・ハード両面からの取り組みによる港湾の美的景観の形成を図るとともに、産業・物流エリアと賑わい・憩い空間との住み分けを行いつつ、緑地の整備や人口海浜の整備といった、市民にとってアメニティ豊かなウォーターフロントの形成を目指します。

- 「八戸みなとまちづくり色彩計画」などの既定の計画の取り組みを推進していきます。

戦略2：子供の心を育むみなとづくり

みなとまちづくりにおいて、子供の頃から海や港に親しみを持てる環境づくりが必要です。

- 親水空間の創出により、港湾を活用した教育の場を提供し、地元市民団体と協働で港湾緑地等での「みなとまちづくりイベント」の開催等、海に触れる場、または親子交流の場を提供することで、港に親しめる環境づくりに努めていきます。

港を活かした観光振興

戦略1：「産業観光」に着目したウォーターフロントの観光地化の推進

今後の基幹産業として期待される観光面では、漁港と工業港の機能を併せ持つ八戸港自体を観光資源とする産業観光に着目し取り組む必要があります。

- 八戸港に多く集積している水産加工品工場をはじめとする工場において、試食・体験・見学等ができる施設を設ける、サインや街並みといった景観を統一させる、港や産業活動を見ることのできるルートやパッケージツアーの形成といった、地元市民や企業、関係団体等の取り組みを支援することで、産業観光としての観光地化を図っていきます。
- 「八戸みなとまちづくり色彩計画」などの既定の計画の取り組みを推進していきます。

戦略2：背後地域との機能連携強化による観光周遊ルートの形成

新日本観光地百選にも選ばれている八戸市は、種差海岸や蕪島といった日本有数の観光資源を保有しています。これらの観光資源を活かすために、臨海部だけではなく八戸市全体として背後地域との連携強化による周遊ルートの形成を目指していく必要があります。

- 八戸線沿線には、今でも漁師町としての面影を残す活気ある市場街がありますが、このような通りをシンボルロードとして活用することで、ウォーターフロントと一体となった周遊ルートの形成を目指します。
- 現在、八戸線沿線を対象とした「はちのへ『海のステーション』ネットワーク構想」が検討されていますが、この構想と「みなとオアシス」に係る取り組みと連動した取り組みも図っていきます。
- 適宜、漁港との連携など、関係機関との調整を図っていきます。

臨海部における防災機能の強化

戦略1：自然災害に対する防災機能の強化

太平洋の外海に面する八戸港では、これまでも十勝沖地震やチリ地震の津波により浸水被害を受けており、今後30年の間に太平洋沿岸で発生する地震の確率も高くなっています。こうした状況を踏まえ、臨海部における地震津波等の自然災害に対する防災機能強化が必要です。

- 幹線物流に対応した岸壁の耐震バース化、津波に対する防波堤の強化・改良、防災緑地の整備などを図っていきます。
- 地震・津波に対するハード・ソフト両面からの対応として、迅速な避難情報の提供や、地震発生から30分以内で避難が完了できるような体制づくりにも努めていきます。