

## 第2回委員会における主要意見と対応方針

# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
1	将来の取扱貨物量の目標値を記載すると良い。	長期構想の目標年次における貨物量推計の結果概要を参考資料として整理した。

## 第3回委員会 参考資料集 p83~p89

### 15. 青森港取扱貨物量推計に関する資料

#### 15-1 青森港取扱貨物量の推計結果概要

青森港の取扱貨物量の推移および設定値を以下に示す。なお、公専別内外別品目別貨物量の推計を基本とする。

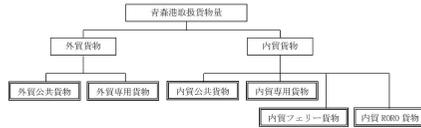


図 取扱貨物量の分類

表 外内公専出入取扱貨物量の推移・推計値

年次	種別	実績値										推定値(推計)			
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	2040年推定値	2045年推定値
外貨	取扱	111	117	113	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117
	輸送	111	117	113	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117
	積入	43	50	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38
内貨	取扱	365	372	368	382	372	392	412	466	481	481	484	500	413	
	輸送	365	372	368	382	372	392	412	466	481	481	484	500	413	
	積入	365	372	368	382	372	392	412	466	481	481	484	500	413	
RORO	取扱	495	505	495	495	495	495	495	495	495	495	495	495	495	
	輸送	495	505	495	495	495	495	495	495	495	495	495	495	495	
	積入	495	505	495	495	495	495	495	495	495	495	495	495	495	
フェリー	取扱	1,600	1,634	1,633	1,622	1,615	1,621	1,629	1,622	1,624	1,624	1,621	1,621	1,621	
	輸送	1,600	1,634	1,633	1,622	1,615	1,621	1,629	1,622	1,624	1,624	1,621	1,621	1,621	
	積入	1,600	1,634	1,633	1,622	1,615	1,621	1,629	1,622	1,624	1,624	1,621	1,621	1,621	
合計	取扱	1,576	1,646	1,641	1,656	1,643	1,665	1,724	1,948	2,045	2,045	2,045	2,045	2,045	
	輸送	1,576	1,646	1,641	1,656	1,643	1,665	1,724	1,948	2,045	2,045	2,045	2,045	2,045	
	積入	1,576	1,646	1,641	1,656	1,643	1,665	1,724	1,948	2,045	2,045	2,045	2,045	2,045	
RORO 除く	取扱	1,181	1,244	1,238	1,274	1,270	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	
	輸送	1,181	1,244	1,238	1,274	1,270	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	
	積入	1,181	1,244	1,238	1,274	1,270	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	1,273	
合計	取扱	2,757	2,892	2,879	2,930	2,913	2,938	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	
	輸送	2,757	2,892	2,879	2,930	2,913	2,938	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	
	積入	2,757	2,892	2,879	2,930	2,913	2,938	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	

貨物の推計値は、輸出が130千トン、輸入が70千トン、

内貨専用(積入)の増加に伴い、現貨の取扱貨物量から増える。その積石が長期的に水素(輸入)に置き換わることも考えられる。合計548千トンから約半分の貨物量の主要品目であった輸入の原木や鉱産品等は、現在で

#### 内貨物の推計結果

年次	実績値					推定値(推計)	
	R1	R2	R3	R4	R5	2040年推定値	2045年推定値
取扱	160	142	127	147	156	648	200
輸送	160	142	127	147	156	648	200
積入	97	60	40	30	30	578	70



内貨物の推計結果

合計: 取扱(推定値) △ 輸送(推定値) □ 積入(推定値) ● 実績値(実績) ○ 推計値(推計)

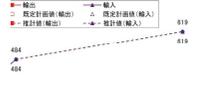
2040年推定値 2045年推定値

貨物の推計値は、輸出が0千トン、輸入が619千トン、

その積石が長期的に水素(輸入)に置き換わることも考えられる。合計548千トンから約半分の貨物量の主要品目であった輸入の原木や鉱産品等は、現在で

#### 外貨物の推計結果

年次	実績値					推定値(推計)	
	R1	R2	R3	R4	R5	2040年推定値	2045年推定値
取扱	412	466	431	469	429	484	500
輸送	412	466	431	469	429	484	500
積入	412	466	431	469	429	484	500



外貨物の推計結果

合計: 取扱(推定値) △ 輸送(推定値) □ 積入(推定値) ● 実績値(実績) ○ 推計値(推計)

2040年推定値 2045年推定値

貨物の推計値は、輸出が200千トン、輸入が292千トン、

一方、浮体式海上風力発電設備の積み出しから増加する見通しとなっている。比較すると、推定計画の基準年では取り扱っていない、風車部材の新たな需要が確認された一方で、他の移入貨物の取扱量がなくなったことが要因であった。

#### 貨物の推計結果

年次	実績値					推定値(推計)	
	R1	R2	R3	R4	R5	2040年推定値	2045年推定値
取扱	478	493	468	490	478	493	437
輸送	478	493	468	490	478	493	437
積入	251	242	247	216	197	324	232



貨物の推計結果

合計: 取扱(推定値) △ 輸送(推定値) □ 積入(推定値) ● 実績値(実績) ○ 推計値(推計)

2040年推定値 2045年推定値

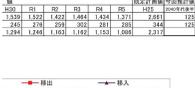
#### (5) 内貨フェリー貨物の推計

日興海上フェリーサービス株式の取扱貨物の推計値は、輸出が11,327千トン、輸入が267千トン、

7大による貨物量の差も小さく、直近では増え、貨物量を見込む。すると、移入・移入どちらも傾きに増加する

#### 内貨フェリー貨物の推計結果

年次	実績値					推定値(推計)	
	R1	R2	R3	R4	R5	2040年推定値	2045年推定値
取扱	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	11,327	267
輸送	1,211	1,211	1,211	1,211	1,211	11,327	267
積入	267	267	267	267	267	267	267



内貨フェリー貨物の推計結果

合計: 取扱(推定値) △ 輸送(推定値) □ 積入(推定値) ● 実績値(実績) ○ 推計値(推計)

2040年推定値 2045年推定値

(千トン)

外内別	種別	実績値												既定計画値	今回推計値	
		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	H25	2040年代後半	
外貿	公共	165	167	149	118	146	129	163	160	142	171	147	155	548	200	
	輸出	118	117	113	87	94	91	111	91	102	112	117	116	36	130	
	輸入	47	50	36	30	53	38	52	69	40	59	30	39	512	70	
	専用	365	373	368	362	372	392	412	466	431	469	429	484	500	619	
	輸出															
	輸入	365	373	368	362	372	392	412	466	431	469	429	484	500	619	
内貿	公共	8,422	603	4,112	4,610	4,268	5,466	2,886	3,169	3,187	3,169	3,223	2,813	22,900	3,487	
	移出	3,936	216	1,926	1,991	1,974	2,711	1,510	1,691	1,607	1,533	1,599	1,327	11,353	1,699	
	移入	4,486	388	2,186	2,618	2,294	2,755	1,376	1,477	1,579	1,636	1,624	1,486	11,547	1,788	
	専用	19,803	26,677	21,733	20,038	20,422	18,790	20,797	20,701	19,987	20,285	21,578	22,112	2,661	20,867	
	移出	9,534	12,864	10,616	9,655	9,841	8,880	9,740	9,666	9,262	9,436	9,852	10,466	344	10,307	
	移入	10,270	13,813	11,117	10,383	10,581	9,910	11,056	11,035	10,725	10,850	11,726	11,646	2,317	10,560	
	フェリー・ RORO 除	公共	694	603	466	443	480	499	507	479	493	468	420	378	639	437
		移出	213	216	217	229	234	237	228	228	251	221	204	181	115	205
		移入	481	388	249	214	247	262	279	251	242	247	216	197	524	232
		専用	1,689	1,684	1,633	1,572	1,615	1,571	1,539	1,522	1,422	1,464	1,434	1,371	2,661	125
		移出	185	210	238	219	271	240	245	276	259	302	281	285	344	125
		移入	1,504	1,473	1,395	1,354	1,344	1,331	1,294	1,246	1,163	1,162	1,153	1,086	2,317	
フェリー	公共	7,727		3,646	4,167	3,788	4,967	2,379	2,690	2,694	2,701	2,803	2,435	22,261	2,435	
	移出	3,723		1,709	1,762	1,740	2,474	1,281	1,463	1,356	1,313	1,395	1,145	11,238	1,145	
	移入	4,004		1,936	2,405	2,048	2,493	1,097	1,226	1,337	1,388	1,408	1,289	11,023	1,289	
	専用	18,114	24,994	20,101	18,466	18,807	17,219	19,257	19,179	18,564	18,821	20,144	20,741		20,741	
	移出	9,349	12,654	10,378	9,437	9,570	8,640	9,495	9,390	9,003	9,133	9,571	10,181		10,181	
	移入	8,765	12,340	9,723	9,029	9,237	8,579	9,762	9,789	9,562	9,688	10,573	10,560		10,560	
RORO	公共														616	
	移出														348	
	移入														267	
合計		28,755	27,820	26,362	25,128	25,209	24,777	24,257	24,496	23,746	24,094	25,377	25,564	26,609	25,173	
	外貿	531	539	517	480	519	521	575	626	572	640	575	639	1,048	819	
	内貿	28,225	27,280	25,845	24,648	24,691	24,256	23,682	23,870	23,173	23,454	24,801	24,925	25,561	24,354	

# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
2	RORO貨物の検討を行う上では、北海道新幹線の延伸、近隣港湾との役割分担、農林水産品の新たな需要の通年性を踏まえて検討が必要である。	貨物の安定輸送の観点から「鉄道貨物の輸送補完」、「他港との役割分担」及び「通年性を確保した集荷」等の検討について進めることを追記した。

## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

### 4.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

- ・ユニットロードの潜在貨物需要は、飲料や石油製品、食料工業品、木製品等が占める割合が高く、関東方面は週3便程度、関西以西方面は週1便程度の潜在需要が確認された。(積載率は約6割で計算)
- ・青森県沖合を航行するRORO船(定期航路)が、ワンタッチで青森港に途中寄港する航路の確立を目指す。

#### ■ 青森港のユニットロード潜在需要



#### ■ 青森港のRORO船寄港イメージ



週1便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

- 【潜在貨物の品目抽出条件】
- ・RORO・コンテナ・フェリーの輸送実績あり
  - ・中長距離帯への輸送実績あり
  - ・海上輸送率が増加傾向
  - ・ヒアリングで需要を確認

- 【潜在貨物の品目抽出条件】
- ・RORO・コンテナ・フェリーの輸送実績あり
  - ・中長距離帯への輸送実績あり
  - ・海上輸送率が増加傾向
  - ・ヒアリングで需要を確認

資料:海上定期便ガイド、日本国内航海距離表

20

## 第3回委員会

### 3.1 青森港の取組施策

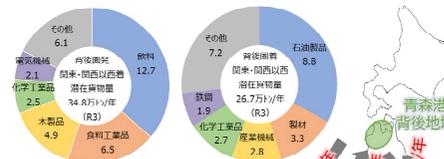
物流・産業

#### 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

ROROターミナル

- ・ユニットロードの潜在貨物需要は、飲料や石油製品、食料工業品、木製品等が占める割合が高く、関東方面は週3便程度、関西以西方面は週1便程度の潜在需要が確認された。(積載率は約6割で計算)
- ・青森県沖合を航行するRORO船(定期航路)が、ワンタッチで青森港に途中寄港する航路の確立を目指す。
- ・将来的には、北海道新幹線の延伸(旅客鉄道の便数増)による鉄道貨物の輸送補完機能を担うことも検討する。

#### ■ 青森港のユニットロード潜在需要



#### ■ 青森港のRORO船寄港イメージ



週1便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

週3便程度を想定(積載率約6割)

- 【潜在貨物の品目抽出条件】
- ・RORO・コンテナ・フェリーの輸送実績あり
  - ・中長距離帯への輸送実績あり
  - ・海上輸送率が増加傾向
  - ・ヒアリングで需要を確認

資料:海上定期便ガイド、日本国内航海距離表

19

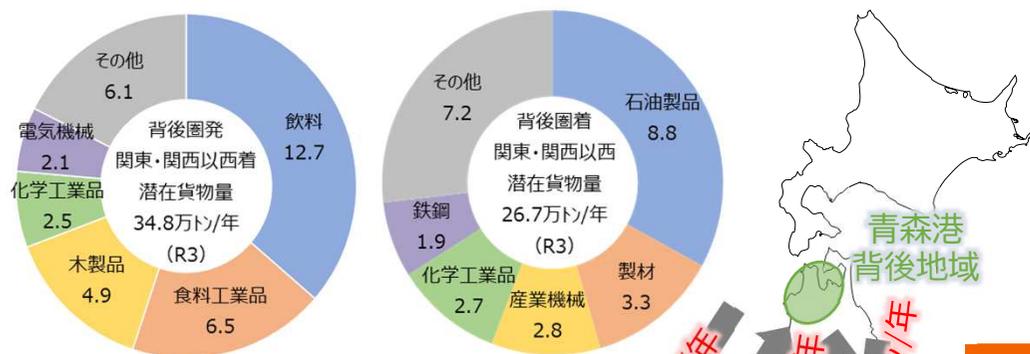
# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

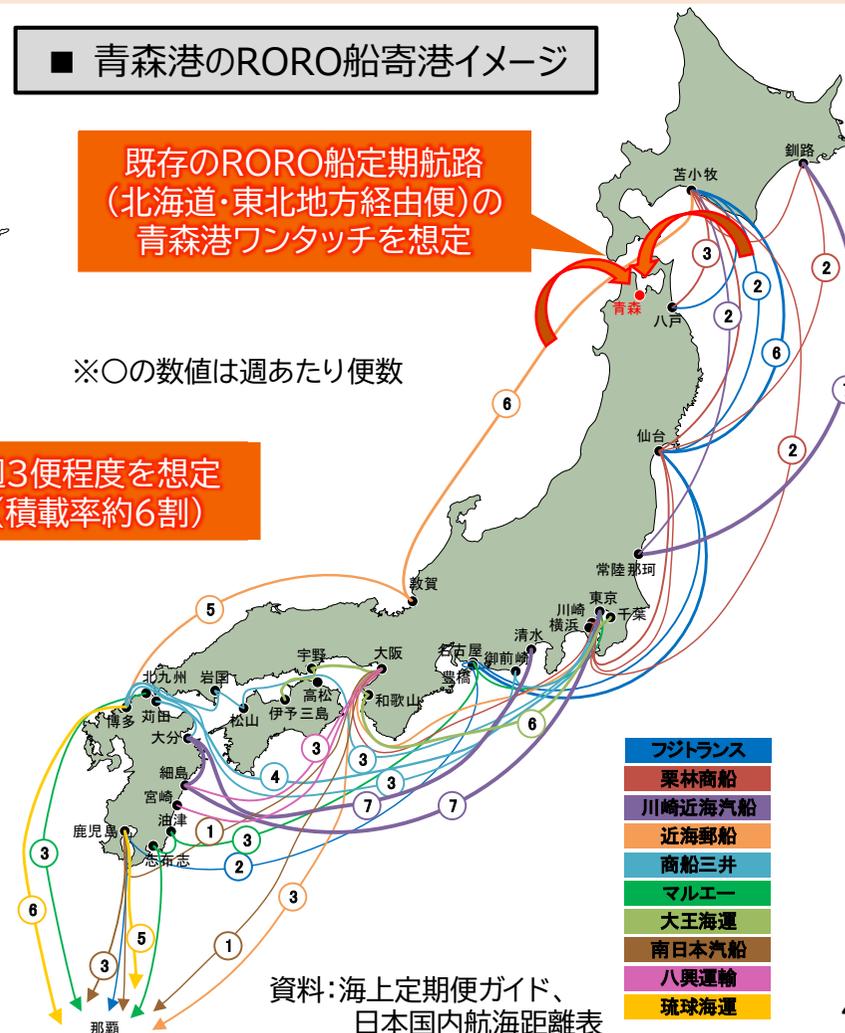
### ROROターミナル

- ユニットロードの潜在貨物需要は、飲料や石油製品、食料工業品、木製品等が占める割合が高く、関東方面は週3便程度、関西以西方面は週1便程度の潜在需要が確認された。(積載率は約6割で計算)
- 青森県沖合を航行するRORO船(定期航路)が、ワンタッチで青森港に途中寄港する航路の確立を目指す。
- 将来的には、北海道新幹線の延伸(旅客鉄道の便数増)による鉄道貨物の輸送補完機能を担うことも検討する。

#### ■ 青森港のユニットロード潜在需要



#### ■ 青森港のRORO船寄港イメージ



週1便程度を想定(積載率約6割)

関西・中国・四国・九州地方

関東地方

- 【潜在貨物の品目抽出条件】
- ・RORO・コンテナ・フェリーの輸送実績あり
  - ・中長距離帯への輸送実績あり
  - ・海上輸送率が増加傾向
  - ・ヒアリングで需要を確認

資料:物流センサス(令和3年)より

資料:海上定期便ガイド、日本国内航海距離表

フジトランス
栗林商船
川崎近海汽船
近海郵船
商船三井
マルエー
大王海運
南日本汽船
八興運輸
琉球海運

# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
3	RORO貨物の需要としては、弘前・津軽方面の精密機器や、県内一次産品貨物がある。計画の推進と予算化を進められると良い。	精密機械や一次産品の需要も含めた、潜在貨物需要に応じて、ROROターミナルの規模を設定している。長期構想策定後、計画の推進等について継続的に検討を進める考え。

## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

### 4.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

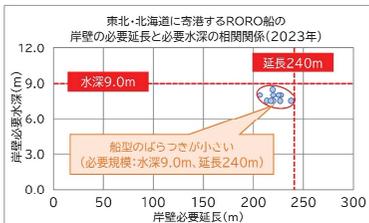
- 東北地方・北海道に寄港するRORO船の船型は、大型化傾向にある。RORO船の船型特性を考慮した岸壁を確保する必要がある。
- 岸壁背後にはシャーシプールを確保したROROターミナルを検討する。ターミナル内ではICT要素技術を活用し、作業効率化を目指す。

#### ■ RORO船の船型動向

●東北・北海道に寄港するRORO船の平均船型の経年比較

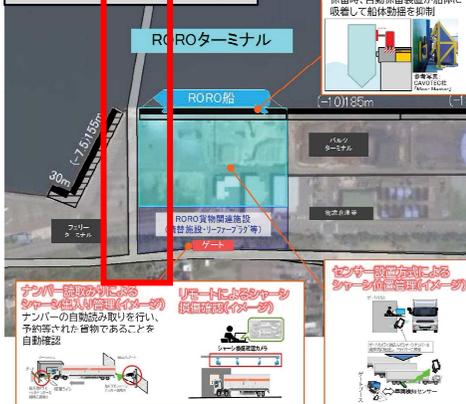
項目	2014年 平均値	2023年 平均値	伸び率 (2014年比)
総トン数	10,472トン	12,977トン	+23.9%
シャーシ積載	128台	155台	+21.0%
乗用車積載	329台	293台	-11.0%
船長	160.7m	172.8m	+7.5%
満載喫水	6.9m	7.1m	+2.0%
船幅	25.2m	28.0m	+11.3%

10年前と比較して船舶は大型化傾向



資料:海上定期便ガイド、日本国内航路距離表

#### ■ ROROターミナルの整備イメージ



要素技術:「敦賀港における高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組」(令和5年2月2日)国土交通省

22

## 第3回委員会

### 3.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

ROROターミナル

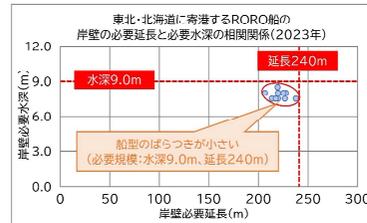
- 東北地方・北海道に寄港するRORO船の船型は、大型化傾向にある。RORO船の船型特性を考慮した岸壁を確保する必要がある。
- 岸壁背後にはシャーシプールを確保したROROターミナルを検討する。ターミナル内ではICT要素技術を活用し、作業効率化を目指す。

#### ■ RORO船の船型動向

●東北・北海道に寄港するRORO船の平均船型の経年比較

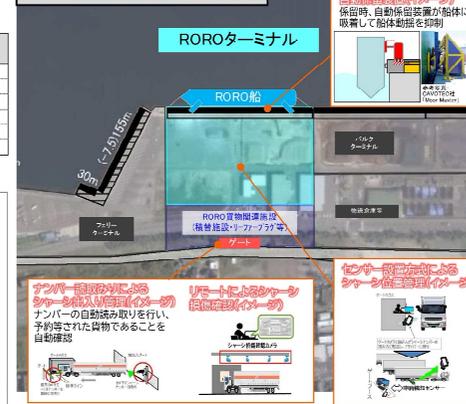
項目	2014年 平均値	2023年 平均値	伸び率 (2014年比)
総トン数	10,472トン	12,977トン	+23.9%
シャーシ積載	128台	155台	+21.0%
乗用車積載	329台	293台	-11.0%
船長	160.7m	172.8m	+7.5%
満載喫水	6.9m	7.1m	+2.0%
船幅	25.2m	28.0m	+11.3%

10年前と比較して船舶は大型化傾向



資料:海上定期便ガイド、日本国内航路距離表

#### ■ ROROターミナルの整備イメージ



要素技術:「敦賀港における高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組」(令和5年2月2日)国土交通省

20

# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

### ROROターミナル

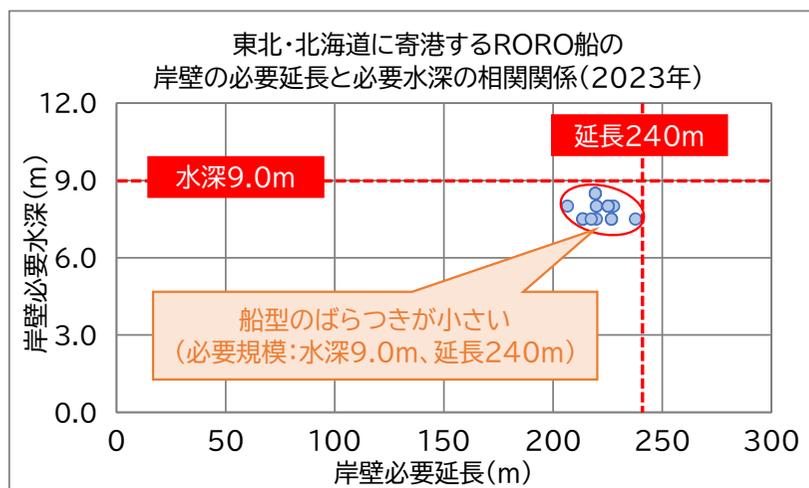
- 東北地方・北海道に寄港するRORO船の船型は、大型化傾向にある。RORO船の船型特性を考慮した岸壁を確保する必要がある。
- 岸壁背後にはシャープールを確保したROROターミナルを検討する。ターミナル内ではICT要素技術を活用し、作業効率化を目指す。

### ■ RORO船の船型動向

●東北・北海道に寄港するRORO船の平均船型の経年比較

項目	2014年 平均値	2023年 平均値	伸び率 (2014年比)
総トン数	10,472トン	12,977トン	+23.9%
シャープ積載	128台	155台	+21.0%
乗用車積載	329台	293台	-11.0%
船長	160.7m	172.8m	+7.5%
満載喫水	6.9m	7.1m	+2.0%
船幅	25.2m	28.0m	+11.3%

➡ 10年前と比較して船舶は大型化傾向



資料:海上定期便ガイド、日本国内航海距離表

### ■ ROROターミナルの整備イメージ

ROROターミナル

RORO船

フェリーターミナル

ゲート

RORO貨物関連施設  
(積替施設・リーファープラグ等)

バルクターミナル

物流倉庫等

自動係留装置(イメージ)  
係留時、自動係留装置が船体に吸着して船体動揺を抑制  
参考写真: CAVOTEC社 [Mooring Master]

センサー設置方式によるシャープ位置管理(イメージ)

ナンバー読み取りによるシャープ出入り管理(イメージ)  
ナンバーの自動読み取りを行い、予約等された貨物であることを自動確認

リモートによるシャープ損傷確認(イメージ)  
シャープ損傷確認カメラ

要素技術:「敦賀港における高規格ユニットロードターミナル形成に向けた取組」(令和5年2月2日) 国土交通省

# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
2 (再掲)	RORO貨物の検討を行う上では、北海道新幹線の延伸、近隣港湾との役割分担、農林水産品の新たな需要の通年性を踏まえて検討が必要である。	貨物の安定輸送の観点から「鉄道貨物の輸送補完」、「他港との役割分担」及び「通年性を確保した集荷」等の検討について進めることを追記した。
4	県内の長芋やりんご、北海道の食品の取扱いに関して、DXを進めることで物流コストを縮減していく必要がある。	シャーシの出入りや位置管理等でDXを促進し作業効率化を進めるとともに、小口貨物積替施設やリーファープラグの活用により大口の海上輸送を実現し、物流コストの縮減を目指すことを記載した。

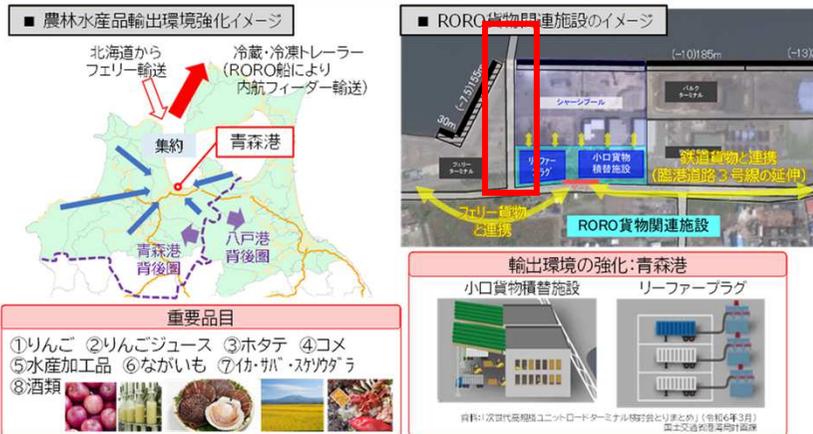
## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

### 4.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策①-2】RORO貨物集配送拠点の整備

- 農林水産品を中心として集約し、小口貨物積替施設でコンテナ1本に積み替え、ROROターミナルから内航フィーダー輸送を行う。(北海道からフェリーで輸送される農水産品や、鉄道貨物の積み替えも考慮する)
- 隣接してRORO貨物関連施設として、小口貨物積替施設やリーファープラグ配置を検討する。
- 青森港背後圏の企業に対して幅広くポートセールスを行うことで、貨物集荷を推進していく。



24

## 第3回委員会

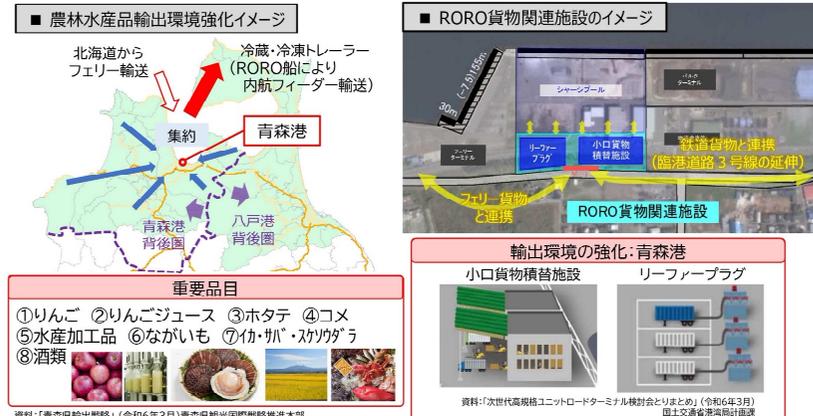
### 3.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策①-2】RORO貨物集配送拠点の整備

ROROターミナル

- 農林水産品を中心とした青森港背後圏の貨物を集約し、小口貨物積替施設でコンテナ1本に積み替え、ROROターミナルから内航フィーダー輸送を行う。(北海道からフェリーで輸送される農水産品や、鉄道貨物の積み替えも考慮)
- 隣接してRORO貨物関連施設として、小口貨物積替施設やリーファープラグの活用により大口の海上輸送を実現し、物流コストの縮減を目指す。
- 近隣港湾との役割分担も考慮しつつ、青森港背後圏の企業に対して幅広くポートセールスを行うことで、通年性を確保した貨物の集荷を目指す。



21

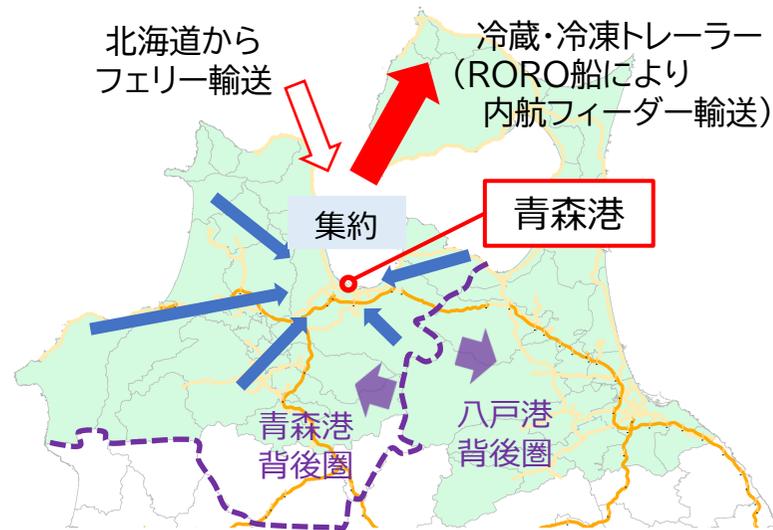
# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策①-2】RORO貨物集配送拠点の整備

### ROROターミナル

- 農林水産品を中心とした青森港背後圏の貨物を集約し、小口貨物積替施設でコンテナ1本に積み替え、ROROターミナルから内航フィーダー輸送を行う。(北海道からフェリーで輸送される農水産品や、鉄道貨物の積み替えも考慮)
- 隣接したRORO貨物関連施設として、小口貨物積替施設やリーファープラグの活用により大ロットの海上輸送を実現し、物流コストの縮減を目指す。
- 近隣港湾との役割分担も考慮しつつ、青森港背後圏の企業に対して幅広くポートセールスを行うことで、通年性を確保した貨物の集荷を目指す。

#### ■ 農林水産品輸出環境強化イメージ



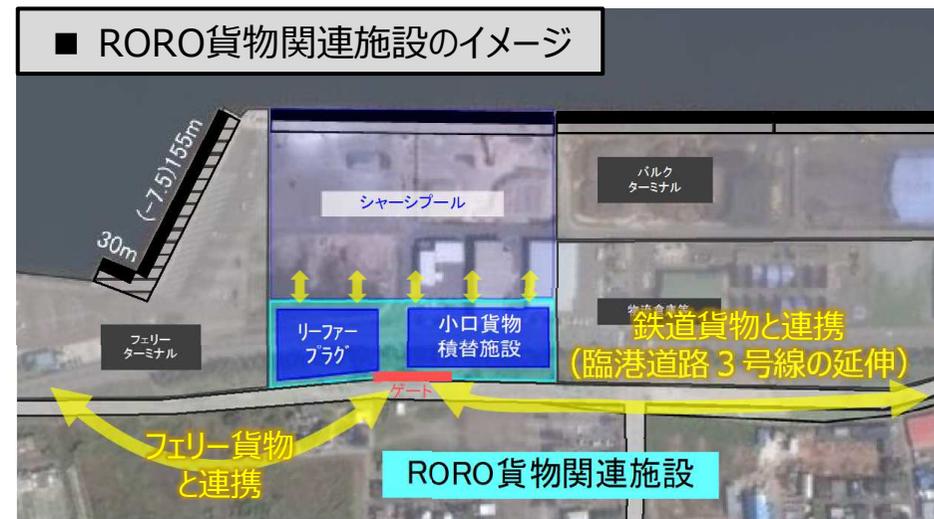
#### 重要品目

- ①りんご ②りんごジュース ③ホタテ ④コメ  
 ⑤水産加工品 ⑥ながいも ⑦い・か・ハ・ス・クワダラ  
 ⑧酒類



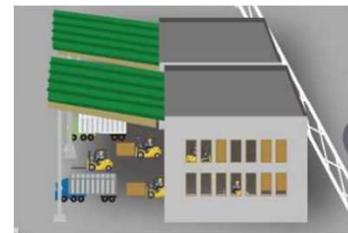
資料:「青森県輸出戦略」(令和6年3月)青森県観光国際戦略推進本部

#### ■ RORO貨物関連施設のイメージ

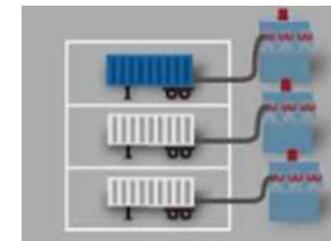


#### 輸出環境の強化:青森港

##### 小口貨物積替施設



##### リーファープラグ



資料:「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会とりまとめ」(令和6年3月)国土交通省港湾局計画課

# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
5	人口減少による港湾労働者も不足に対し、フェリー貨物のDX(無人トラック対応等)による高度化・効率化を進める必要がある。	物流ターミナルと高速道路ICや鉄道貨物駅の接続イメージの構想を記載した。また、自動運転等の技術革新を取り込んだ機能高度化にも対応していくことを追記した。これらの取り組みにより、物流コストの縮減につなげることを記載した。
6	高速道路ICや鉄道貨物駅へのアクセス向上の観点も追記されると良い。また、関係者と意見交換しながら計画を検討していくと良い。	
7	鉄道貨物との連携には、貨物の積卸作業等でDXを進めることが重要である。また、港内シャーシの取扱いにおける軽減措置を検討してほしい。	

## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

### 4.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

- 青森港背後には東北自動車道に接続する青森ICや、貨物鉄道に接続する東青森駅が立地し、多様な交通モードの結節点の役割を持つ。
- ターミナルまでの陸上交通の利便性を高めることで、広域エリアからの貨物の集荷可能性が期待できる。



21

## 第3回委員会

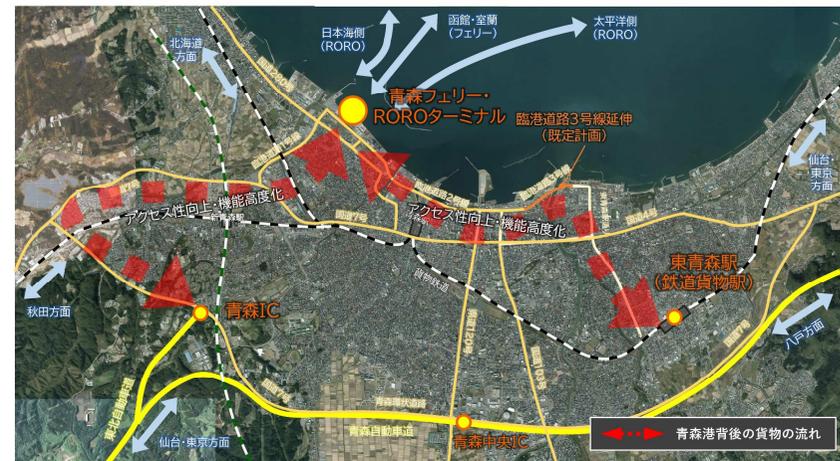
### 3.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【参考】青森港背後における貨物の流れ

※物流・産業「施策①-1、施策①-2、施策②-2」、防災・危機管理「施策②-1」に関連

- 青森港背後には東北自動車道に接続する青森ICや、貨物鉄道に接続する東青森駅が立地し、多様な交通モードの結節点の役割を持つことから、ICや鉄道貨物駅と物流ターミナルまでの陸上交通のアクセス性を高め、利便性の向上と物流コストの縮減、災害時の緊急物資輸送機能の拡充を目指す。
- 長期的には、自動運転等の技術革新を踏まえ、幅員拡張等の臨港道路の機能拡充を図る。



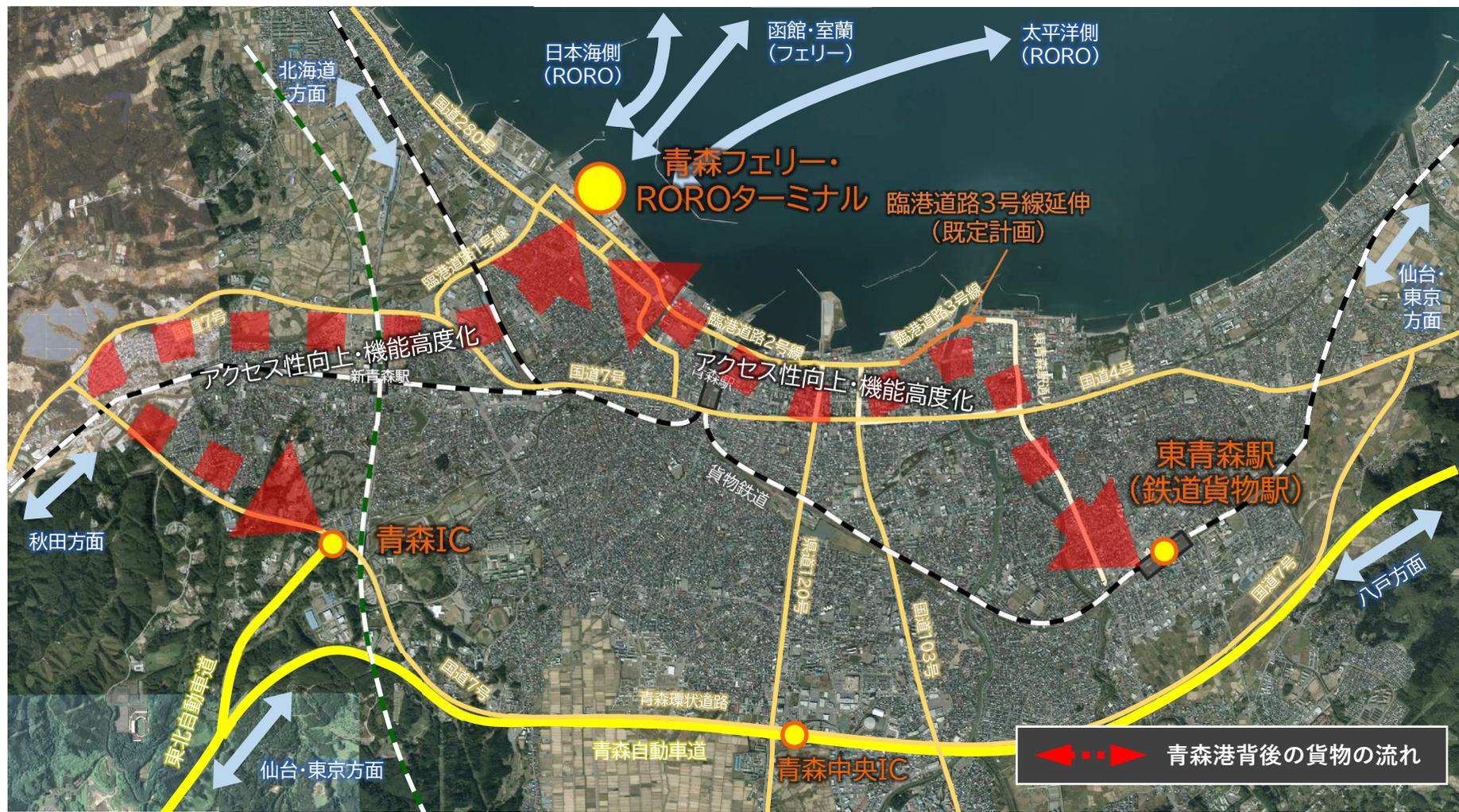
22

# 3.1 青森港の取組施策

## 【参考】青森港背後における貨物の流れ

※物流・産業「施策①-1、施策①-2、施策②-2」、  
防災・危機管理「施策②-1」に関連

- 青森港背後には東北自動車道に接続する青森ICや、貨物鉄道に接続する東青森駅が立地し、多様な交通モードの結節点の役割を持つことから、ICや鉄道貨物駅と物流ターミナルまでの陸上交通のアクセス性を高め、利便性の向上と物流コストの縮減、災害時の緊急物資輸送機能の拡充を目指す。
- 長期的には、自動運転等の技術革新を踏まえ、幅員拡幅等の臨港道路の機能拡充を図る。



# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
8	臨港道路のセットバックが進まないため、実現可能な手順で整備を進める必要がある。新たな用地を先に確保し、移転を誘導する仕組みが必要となる。	港湾計画改訂時に新たな用地が先に確保される整備手順を検討する。

## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

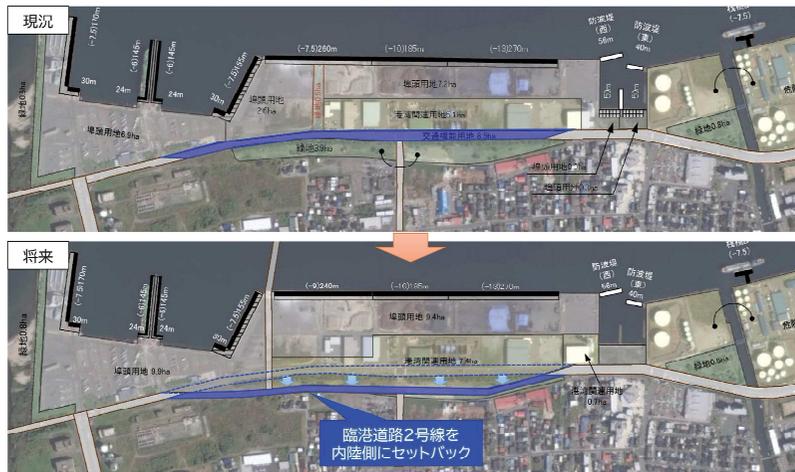
### 4.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策①-1】高規格ROROターミナル整備

- フェリー埠頭と沖館埠頭の貨物の取扱いにおける利便性を高めることを目的に、臨港道路2号線を内陸側にセットバックし、一体的に利用できる土地を拡張する。

【参考】臨港道路2号線の法線変更イメージ



23

## 第3回委員会

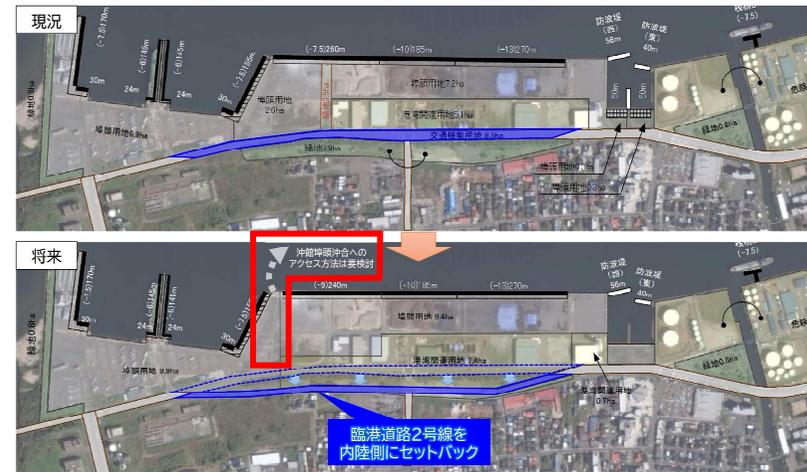
### 3.1 青森港の取組施策

物流・産業

【参考】臨港道路2号線の法線変更イメージ ※「施策①-1、①-2、②-2、③-1」に関連

- フェリー埠頭と沖館埠頭の貨物の取扱いにおける利便性を高めることを目的に、臨港道路2号線を内陸側にセットバックし、一体的に利用できる土地を拡張する。

【参考】臨港道路2号線の法線変更イメージ



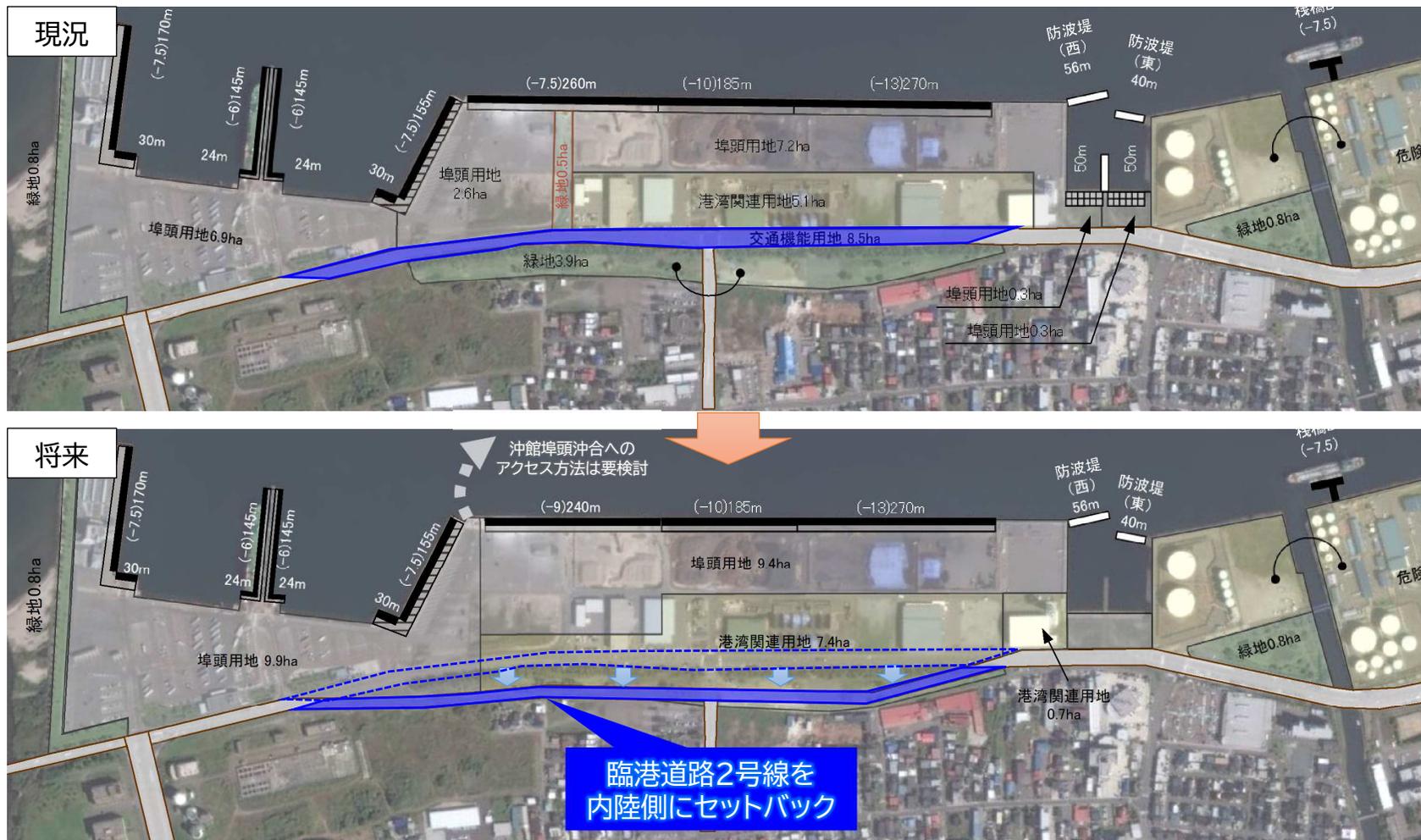
23

# 3.1 青森港の取組施策

【参考】臨港道路2号線の法線変更イメージ ※「施策①-1、①-2、②-2、③-1」に関連

- フェリー埠頭と沖館埠頭の貨物の取扱いにおける利便性を高めることを目的に、臨港道路2号線を内陸側にセットバックし、一体的に利用できる土地を拡張する。

【参考】臨港道路2号線の法線変更イメージ





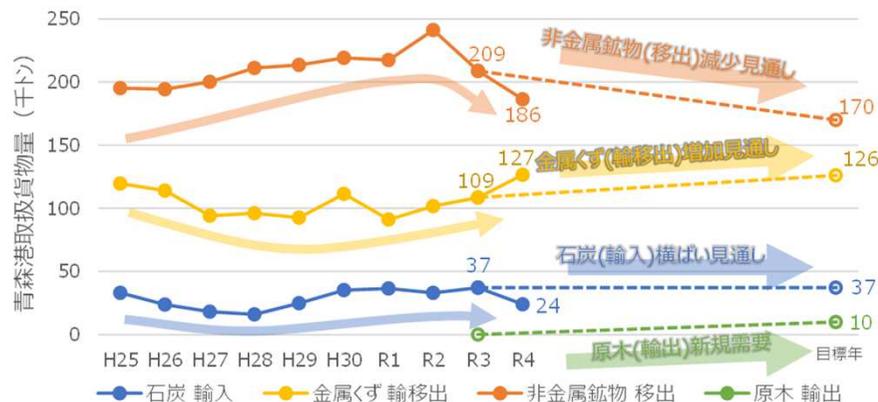
# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策③-1】バルクターミナルの再編

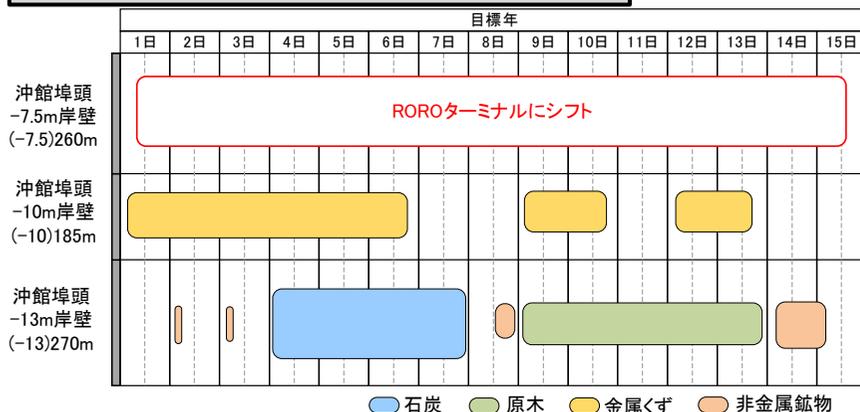
### バルクターミナル

- 青森港では、原木(輸出)の新規取扱、金属くず(輸移出)の増加、非金属鉱物(移出)の減少が見込まれる。
- 将来の取扱貨物量を踏まえて、係留施設を沖館埠頭-13m岸壁と沖館埠頭-10m岸壁の2バースに集約しつつ、クルーズ船を本港地区にシフトすることで、効率的なバース利用を目指す。
- 各品目の所要面積を確保した再編を進めつつ、背後には物流倉庫等の立地促進の用地を確保することで、物流効率化を目指す。

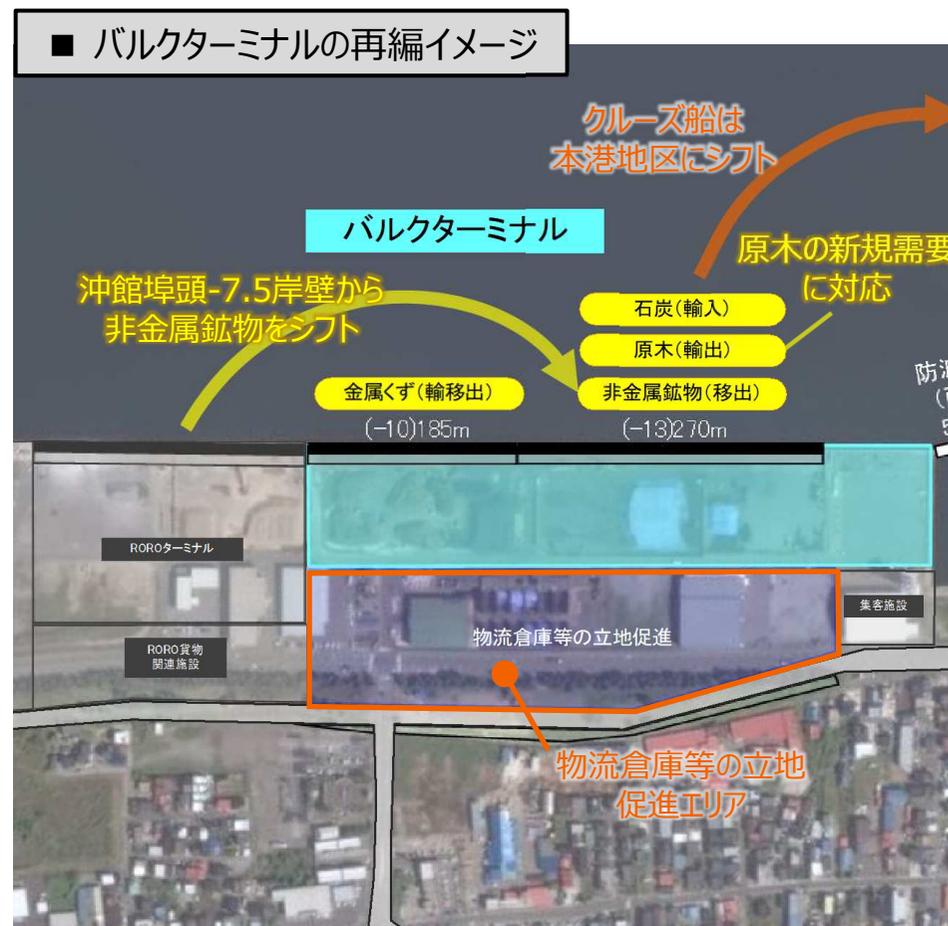
### ■ バルク貨物の将来需要



### ■ 沖館埠頭バースウィンドウ (将来)



### ■ バルクターミナルの再編イメージ



# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
11	洋上風力発電の浮体基礎の保管は、陸奥湾内の避難船や漁業による利用を考慮すると、青森港内の水域を活用することは有効である。(配置は要検討)	国が検討する方向性や必要機能の検討状況を考慮しつつ、青森港も長期的な視点で検討を進める。 青森港長期構想では、青森港の利用状況を踏まえて、想定される候補地を抽出した。
12	浮体式洋上風力発電の基地港湾の機能は、全国的に検討段階である。国としての方針が固まり次第、各港湾で検討を進める流れになるため、情報提供しながら議論を進めたい。	
13	洋上風力発電基地の新たな用地は、西側に土地造成を行うことが望ましい。	
23	沖館埠頭の沖合への臨港道路や、洋上風力発電設備の浮体基礎の保管等の位置に関しては、フェリー航行に配慮した配置に設定する必要がある。	沖合への臨港道路の法線は、次世代エネルギー拠点の整備が具体化した段階で検討するため、道路法線が未定である表現に修正した。 洋上風力発電設備の浮体基礎の保管位置を見直した。

## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

### 4.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策④-1】浮体式を含む洋上風力発電設備の基地港湾の整備

- 洋上風力発電の基地港湾となる油川埠頭では、長期的には浮体式洋上風力発電設備の取扱いが可能な施設の整備を進め、当該施設では着床式洋上風力発電設備のメンテナンス基地としても活用する。
- 着床式・浮体式兼用の隣接岸壁を確保することで、それぞれの部材を保管するエリアを圧縮する。



## 第3回委員会

### 3.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策④-1】浮体式を含む洋上風力発電設備の基地港湾の整備

洋上風力発電

- 洋上風力発電の基地港湾となる油川埠頭を候補地として、着床式洋上風力発電設備のメンテナンス資機材の取扱いに加えて、長期的には浮体式洋上風力発電設備の取扱いの可能性を検討する。
- 沖館東防波堤の港内側の静穏な水域は、洋上風力発電設備の浮体基礎の保管水域としての活用を検討する。



# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策④-1】浮体式を含む洋上風力発電設備の基地港湾の整備

洋上風力発電

- 洋上風力発電の基地港湾となる油川埠頭を候補地として、着床式洋上風力発電設備のメンテナンス資機材の取扱いに加えて、長期的には浮体式洋上風力発電設備の取扱いの可能性を検討する。
- 沖館東防波堤の港内側の静穏な水域は、洋上風力発電設備の浮体基礎の保管水域としての活用を検討する。

### 洋上風力発電基地港湾の候補地イメージ



# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
11 (再掲)	洋上風力発電の浮体基礎の保管は、陸奥湾内の避難船や漁業による利用を考慮すると、青森港内の水域を活用することは有効である。(配置は要検討)	国が検討する方向性や必要機能の検討状況を考慮しつつ、青森港も長期的な視点で検討を進める。 青森港長期構想では、青森港の利用状況を踏まえて、想定される候補地を抽出した。
12 (再掲)	浮体式洋上風力発電の基地港湾の機能は、全国的に検討段階である。国としての方針が固まり次第、各港湾で検討を進める流れになるため、情報提供しながら議論を進めたい。	
13 (再掲)	洋上風力発電基地の新たな用地は、西側に土地造成を行うことが望ましい。	
14	浮体式洋上風力発電のハブになることで、産業クラスター・サプライチェーン形成し、青森地域の産業振興につなげていけると良い。	産業振興の観点から「産業クラスター」及び「サプライチェーンの形成」を促していくことを追記した。

## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

## 第3回委員会

### 4.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策④-2】洋上風力発電関連産業の立地促進

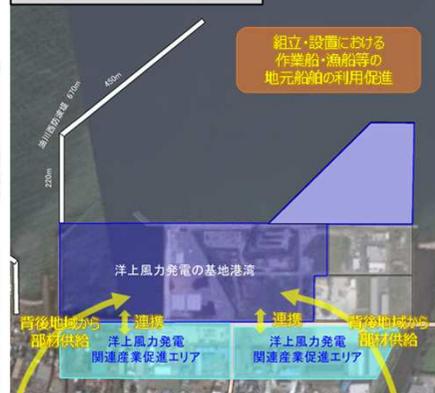
- 油川埠頭の背後用地を洋上風力発電の関連産業の立地を促進するエリアと位置付け、基地港湾と連携可能な産業集積を図る。
- 背後地域からの部材供給や組立・設置工事における作業船・漁船等(タグボート・台船・警戒船等)の利用促進を図ることで、県内全体として洋上風力発電の産業振興を目指す。

#### ■ 洋上風力発電関連産業の立地事例



資料: ①、②「洋上風力発電を通じた地域振興ガイドブック」(令和4年2月)国土交通省港湾局  
③「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会(第1回)」(令和5年5月)国土交通省港湾局  
④「グリーンエネルギーポートひびき事業パンフレット」北九州府港湾局 エネルギー産業拠点化推進室

#### ■ 産業形成に向けた取組イメージ



29

### 3.1 青森港の取組施策

物流・産業

#### 【施策④-2】洋上風力発電関連産業の立地促進

洋上風力発電

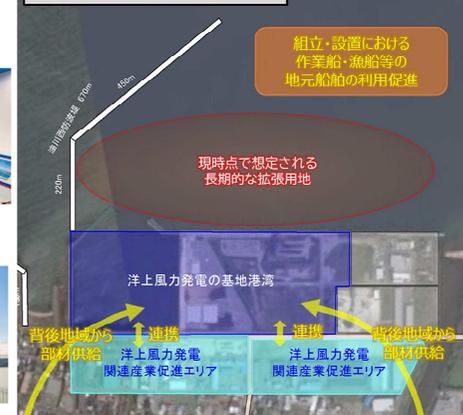
- 油川埠頭の背後用地を洋上風力発電の関連産業の立地を促進するエリアと位置付け、**基地港湾と連携可能な産業クラスターと関連産業のサプライチェーンの形成を促す。**
- 背後地域からの部材供給や組立・設置工事における作業船・漁船等(タグボート・台船・警戒船等)の利用促進を図ることで、県内全体として洋上風力発電の産業振興を目指す。

#### ■ 洋上風力発電関連産業の立地事例



資料: ①、②「洋上風力発電を通じた地域振興ガイドブック」(令和4年2月)国土交通省港湾局  
③「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会(第1回)」(令和5年5月)国土交通省港湾局  
④「グリーンエネルギーポートひびき事業パンフレット」北九州府港湾局 エネルギー産業拠点化推進室

#### ■ 産業形成に向けた取組イメージ



17

# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策④-2】洋上風力発電関連産業の立地促進

### 洋上風力発電

- 油川埠頭の背後用地を洋上風力発電の関連産業の立地を促進するエリアと位置付け、**基地港湾と連携可能な産業クラスターと関連産業のサプライチェーンの形成を促す。**
- 背後地域からの部材供給や組立・設置工事における作業船・漁船等(タグボート・台船・警戒船等)の利用促進を図ることで、県内全体として洋上風力発電の産業振興を目指す。

#### 洋上風力発電関連産業の立地事例

①洋上風力の人材育成・研究開発クラスター  
(例:英国ハンバー地域)



(出所)洋上風力発電産業政策(英国産業戦略省、2019年)

②ビジターセンター  
(例:AOW風みらい館)



③部材工場  
(例:JFEエパ°ル工場)

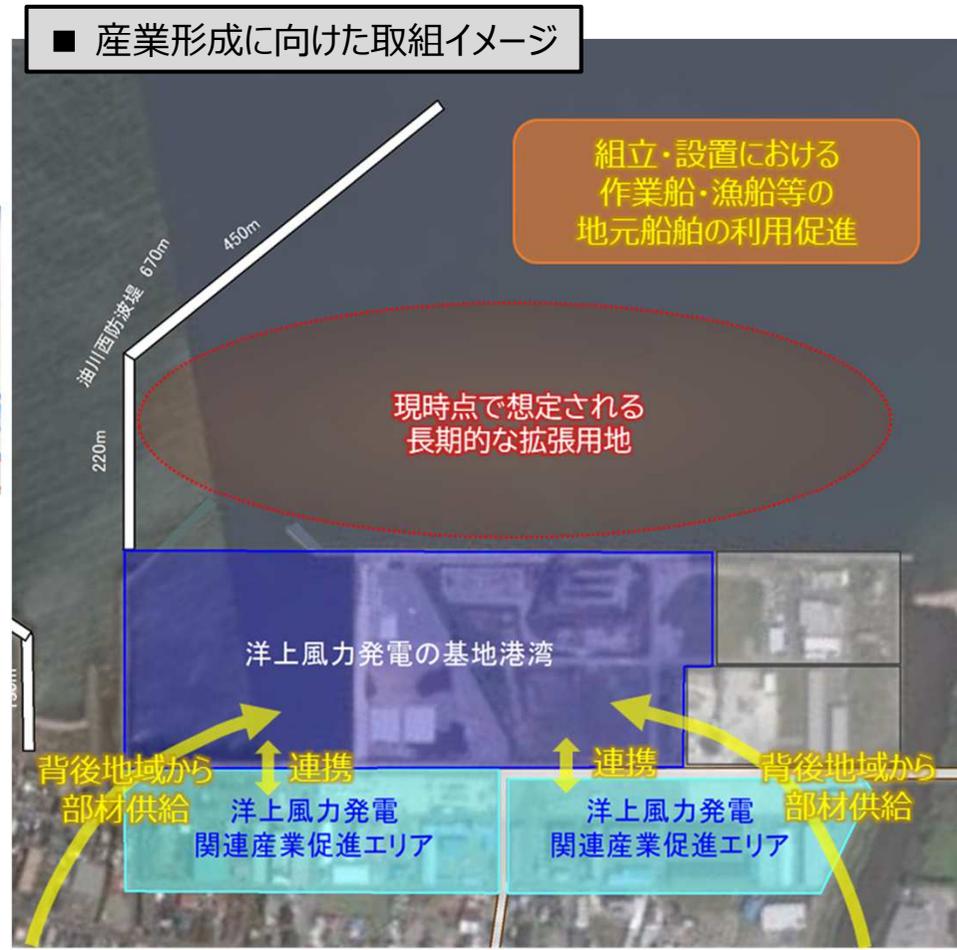


(出所)JFEエンジニアリング資料より作成

④トレーニングセンター  
(例:グリーンエネルギーポートひびき)



#### 産業形成に向けた取組イメージ



資料:①、②「洋上風力発電を通じた地域振興ガイドブック」(令和4年2月)国土交通省港湾局  
 ③「洋上風力発電の導入促進に向けた港湾のあり方に関する検討会(第1回)」(令和5年5月)国土交通省港湾局  
 ④「グリーンエネルギーポートひびき事業パンフレット」北九州市港湾空港局 エネルギー産業拠点化推進室

# 第2回委員会における主要意見と対応方針

No.	意見	対応方針(案)
15	新中央埠頭-10m岸壁の延伸では、操船者の心理的なプレッシャーも考慮し、北側の浅瀬(護岸基礎)を撤去することが望ましい。	港湾計画の検討と並行して、北側の浅瀬(護岸基礎)の撤去可否を確認する。
16	クルーズ振興について、新中央埠頭の延伸と2バス化は有効である。2バス目に関しては、大型船2隻同時寄港の可能性もあるため、5万トン級ではなく8万トン~10万トンに対応できると良い。	港湾計画改訂時にクルーズ船の需要を精査し、施設規模を設定する。対象船型はイメージのため削除した。

## 第2回委員会(令和6年8月22日時点)

### 4.1 青森港の取組施策

交流・人流

#### 【施策①-1】2隻同時寄港に対応したクルーズ拠点の整備

- 東北地方に寄港するクルーズ船は、5万トン未満で約6割をカバーしている状況であり、近年では13万トンを超える大型クルーズ船の寄港回数が増加傾向にある。
- 新中央埠頭の岸壁は、延伸による大型クルーズ船対応の機能強化を行う。また、青い海公園に新たなクルーズターミナルを整備し、青森港におけるクルーズ船2隻同時寄港に対応する。



## 第3回委員会

### 3.1 青森港の取組施策

交流・人流

#### 【施策①-1】2隻同時寄港に対応したクルーズ拠点の整備

クルーズターミナル

- 東北地方に寄港するクルーズ船は、5万トン未満で約6割をカバーしている状況であり、近年では13万トンを超える大型クルーズ船の寄港回数が増加傾向にある。
- 新中央埠頭の岸壁は、延伸による大型クルーズ船対応の機能強化を行う。また、青い海公園に新たなクルーズターミナルを整備し、青森港におけるクルーズ船2隻同時寄港に対応する。



# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策①-1】2隻同時寄港に対応したクルーズ拠点の整備 クルーズターミナル

- 東北地方に寄港するクルーズ船は、5万トン未満で約6割をカバーしている状況であり、近年では13万トンを超える大型クルーズ船の寄港回数が増加傾向にある。
- 新中央埠頭の岸壁は、延伸による大型クルーズ船対応の機能強化を行う。また、青い海公園に新たなクルーズターミナルを整備し、青森港におけるクルーズ船2隻同時寄港に対応する。



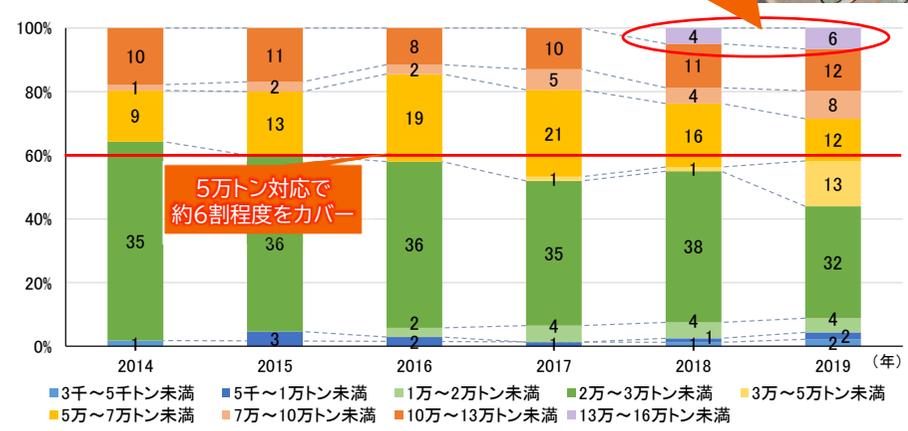
出典：青森県観光物産館アスパムHP



### ■ クルーズターミナルの整備イメージ



### ■ クルーズ船の船型動向





# 3.1 青森港の取組施策

## 【施策①-2】クルーズターミナルの受入環境高度化

### クルーズターミナル

- クルーズ旅客の満足度を向上するため、クルーズターミナルにおける多言語対応やキャッシュレス対応を始めとする受入環境の高度化を進める。
- 防災・観光デジタルサイネージの整備やグリーンスローモビリティといった情報通信技術、陸上電力供給システムといった脱炭素化技術を活用した受入機能高度化も検討を進める。

### クルーズターミナルにおける受入環境高度化イメージ

#### ターミナルビルにおける受入環境高度化



出典：青森県観光物産館アスパムHP

- ① Wi-Fi環境整備
- ② 多言語対応
- ③ 洋式トイレ



- ④ キャッシュレス対応
- ⑤ プロムナード整備
- ⑥ 観光案内システム

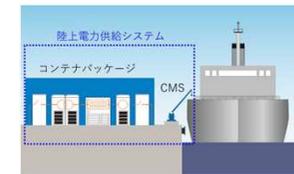


資料：海洋周辺地域における訪日観光の魅力向上事業（令和5年7月）（国土交通省）

#### 活用が期待される技術

資料：国土交通省HPより

- ① 防災・観光デジタルサイネージ
- ③ 陸上電力供給システム



- ② グリーンスローモビリティ



※グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動のサービスであり、「環境にやさしい」、「観光客が景色を楽しめる」、「地域のコミュニケーション創出」などの利点を有する