

令和 5 年 7 月 4 日

青森港長期構想検討委員会 第 1 回委員会・幹事会合同会合  
出席者からの意見要旨

- 地元経済団体
  - 青森港の洋上風力拠点化に関して県等に要望しているところ。産学官金連携組織として、メンテナンス事業の地場産業化や人材育成を支援したい。
  - 今はアスパム裏の仮設テントでねぶたの製作を行っているが、老朽化しており、建て替えか移転が必要である。
  - 新中央施設に常設施設を設けるのが望ましいと考えている。まだ詳細は決めていないが、新市長等と話し合っていきたい。
- 港湾利用者
  - 倉庫・上屋の中には老朽化したものもある。またヤードが小さく運用が制限されるものもある。倉庫・上屋群を再編し、併せてヤードの拡大により待機時間の短縮を図ってほしい。
  - クルーズ船に関しては新中央埠頭で対応できず、沖館埠頭に回すか断る場合もある。新中央埠頭への集約が望ましい。
  - コンテナでは 40ft への対応が問題。
  - モーダルシフトの一環として、JR 貨物の利用拡大が課題。
  - 船舶の自動着棧、綱取りの自動化等、人の合理化が必要。
  - フェリー埠頭の耐震強化岸壁が 1 バースしかなく、これで全ての荷役を行うことは不可能であり、耐震化岸壁増設を検討してもらいたい。
  - 新エネルギーの利用はフェリーに関しては今後検討していきたい。
  - 耐震強化岸壁がフェリー 4 バース中 1 バースだけであり、船舶の大型化などにより、この状態は不安である。耐震強化岸壁が 1 バースということだけではなく、現状バースでは手一杯の状態であるので、公共でフェリー岸壁を増設してほしい。
  - 沖館埠頭にクルーズ船が回された場合、貨物の取り扱いに支障がある。
  - クルーズ船の船社代理店も務めているが、営業時間が非常に長くなっている。出航が朝 7:00 頃から始まり、遅いものは 25:00 頃の場合もある。代理店の業務は出航では終わらず、営業終了はもっと遅くなる。去年は 1 名で対応したが、今年は 4 名を充てている。港湾によっては 17 時、19 時以降の出航を認めないところもあるので、一考してほしい。
  - 沖館埠頭で石炭を扱っている。貨客混在は厳しい。クルーズ船は新中央埠頭に集約してもらいたい。

- まちづくり団体
  - 資料の整理はいいと思うが、全部はできないので、実現できるものを選んでメリハリをつけてほしい。
  - 限りある面積の青森港なので、県主導で倉庫を含めたゾーニングの再編をお願いしたい。
  - 青森港は本州北端の重要港湾で交通の要衝であり、観光施設も多い。
  - 一方で背後の土地が少なく、新たな進出には対応できない。
  - 長所を活かし、短所を克服する構想を立ててほしい。
- 水先人
  - クルーズ船に関し、新中央埠頭の延長工事、西防波堤の 50m カット、航路の拡幅、タグ 2 隻常駐体制により、ダイヤモンド・プリンセス(船長 290m)等の 11 万総トン級の船も新中央埠頭に入ってくるようになった。
  - 一方で船長 300m 越えの MSC ベリッシマ(船長 315m)等は依然として沖館埠頭へ入っている。操船シミュレーションでは入港できると確認しているが、船側が嫌気している。
  - 大型船側の嫌気の原因は、岸壁延長が 375m 以上ほしいことと、現在の岸壁の南北に浅瀬があることである。またシミュレーションは何回か試行するが、実船舶は一回勝負なので慎重になる。
  - 新中央埠頭の岸壁を南へ 50~60m 延伸することが最も妥当な解決策と思われる。航路の拡幅も必要になる。南側の船溜はタグが入るぐらいで常駐する船はない。その機能は他へ移せばよい。延伸すればボイジャー・オブ・ザ・シーズ(船長 310m)等も寄港するのではないか。
  - 沖館埠頭は埃っぽくて客船向きではない。
  - 新岸壁にするならアスパムの前等が考えられるが、防波堤の増設が必要になるので、新中央埠頭の延伸がもっとも対策の近道であると考え。
- 国の機関
  - 港湾機能は物流が中心であり、資料の課題整理でも物流を上位にすべき (P24 等)
  - 仮に油川埠頭を洋上風力の基地港湾にするなら、油川埠頭が元々担っていた物流機能はどうなるのか？
  - クルーズ船の大型化により旅客の陸上輸送が課題となる。大型バスについて域外営業を認める等も必要になるかもしれない。バスの待機場所の確保も必要。
  - アマモ場は環境だけの問題ではなく、エコツーリズムを通じて交流人口の拡大にもつなげた方がいいのではないか。
  - クルーズ船の大型化は事故が起こらないように進めてほしい。
  - 機能の再編は船の流れが変わるので着目していきたい。

- 県関係部局
  - 港内に漁業者の使う船溜があるので、検討の際は配慮いただきたい。
  - 港湾区域内に漁港区域があるので、調整があれば事前をお願いしたい。
- 学識経験者
  - P39 に世界に選ばれる港とあるが、その前にまず国内に選ばれる必要がある。今後、八戸港との分担、北海道～本州を結ぶ他の港湾との分担がどうなるか。比較優位を打ち出す必要がある。
  - クルーズ船の大型化については、鉄道など二次交通利用について検討が必要。
  - 釣り文化の観点がない。現在の釣り関係は安全対策があるのみ。釣りも市民と港湾をつなぐ文化である。
  - 青森港は概ね水深が深く静穏度が高い良港である。観光地が近く集客ポテンシャルも高い。
  - クルーズ船は現況では年間 37 回だが将来は 100 回も目指せる。船も大型化するので対応が必要。
- オブザーバー
  - H13 年に計画改訂後、本長期構想を経て計画改訂の意向と聞いている。
  - 20 年ぶりの改訂作業は大変だと思うが、本省も業務改善を目指しているので、できるだけ作業を軽減していきたい。
  - 開発ポテンシャルが大きい一方で土地は少ないので、開発の種地が必要。