

青森港長期構想検討委員会 第2回委員会 議事概要

日時 令和6年8月22日(木) 13:30-15:30

場所 アスパム 4階 十和田

●地元経済団体

- 将来を見据えた港湾機能の強化が描かれており心強い。
- 長年要望していた、洋上風力の基地港指定が実現したことに感謝したい。
- 着床式のみではなく、浮体式も頭出しされており意義深い。浮体式のハブとなることで、地域の産業振興に繋げていきたい。
- 現在のねぶた制作小屋は老朽化してきており、今後はお客様に制作過程も見ていただくことで、新たな観光交流が生まれると考えている。この新たな観光と、クルーズ船の受け入れが同時に交流するエリアが確保される考え方が入っており、大変感謝する。

●港湾利用者

- 物流について、貨物とのアクセスを良くする方向で資料が書かれていることに感謝する。
- 海運とJRの連携に関しては、DXによる効率化やシャーシの優遇措置も必要だと思う。
- 民間企業による林産品出荷のトライアルを行った。関係者へのヒアリングでは、貨物を集積し、ターミナルができることで、非常に期待できるとのこと。ただし、ふ頭面積が足りない、降雪期に入ってふ頭も岸壁も使えない、などが現状。ふ頭用地の拡張、岸壁の増設等が必要ではないか。
- 陸上風力の更新の調達に使う分の港湾施設が足りないのではないか。
- 大きな冷凍倉庫は2棟あるが、更新時期なのに移転先が見つからない。電源は再エネによる電力の供給ができればと思う。
- 油川埠頭の開発では、隣接する漁業施設の利便性を確保して欲しい。
- 開発用地確保に関するセットバック案は良い。更に用地の確保をして欲しい。
- フェリー岸壁の耐震バース増設は早く進めて欲しい。青函航路は重要な物流ルートなので、地震被災時にも止まらないようにすべきである。
- 高速道路等との接続や、将来的に無人トラックの輸送に対応していけるかが、港湾物流として残っていく道かと考えている。
- フェリーにインバウンドの増加の波及はまだ来ておらず、今は年間1,000~2,000人程度の増加にとどまる。今後増加するなら、二次交通の手配も必要となる。
- フェリー岸壁の耐震バース増設の位置付けはありがたい。

- 資料 1 の p22、人工島へのアクセス道路の絵がフェリー岸壁第 4 バースのヤードにかかっており、このまま実施すると第 4 バースが使えなくなってしまう。

【事務局】 アクセス道路の絵はあくまでイメージであり、具体的な検討は今後行う。

- 沖館埠頭の石炭船は一連の作業に 1 か月位かかるので、クルーズ船が沖館埠頭に複数入ると対応が難しい。
- 新中央埠頭へのクルーズ船の集約を早く進めて欲しい。

●まちづくり団体

- 青森港は、これまで海貨や物流の業者が貨物量の拡大に頑張ってきたが、実際はなかなか伸びていない。
- 沖合の RORO 航路を青森港にワンタッチさせる企画はありがたい。
- かつて、北海道・東京間のフェリーを青森にワンタッチさせ、弘前の精密機器を東京へ運ぶ企画を扱ったが、リードタイムや片荷の問題で断念した経緯がある。
- リーファーを利用すれば、リンゴの西日本向け輸送に活用出来るのではないか。
- 一次産品に限らず、精密機器等も含めて RORO を活用する計画で推進して欲しい。
- コロナ後のクルーズ船の寄港増加により、みなとオアシス内の八甲田丸、A-FACTORY、ワラッセ及びアスパムの客は増えている。みなとオアシスのみならず、街中へ行く客も増えているはず。
- 沖館埠頭を利用する大型クルーズ船の調整が難しい。ある会社から「来年青森港に 5 回寄港したい」というオファーがあったが、調整がつかず断念した。
- ディズニーがクルーズに参入するという話もある。2 バース化の整備と、特に新中央埠頭の延伸をできるだけ早急に進めて欲しい。
- 資料 1 の p31、アスパム前の新客船バースは 5 万総トン級となっているが、客船大型化の傾向を踏まえれば、こちらも 8～10 万総トン級は欲しい。
- 客船の陸電設備設置、再エネによる電力の供給が望ましい。
- 資料 1 の p28、陸奥湾は広く静穏なので浮体基礎の水域保管に適していると注目されているが、一方で湾内は漁業や船舶航行等、様々に利用されている。それらの利用と競合しないという意味で、県の示す防波堤直背後における係留保管は望ましい。なお、防波堤は元々係留を想定していないため、構造の再検討等が必要と思われる。
- 資料 1 の p29、埋立地を作るなら原案位置より西防波堤側の方がよい。
- 資料 1 の p43、堤川は水深が浅いので、作業船の集約は無理だと思う。再考すべき。

●漁業関係者

- ロシア等の外国籍船が増えてから、見慣れない貝が増えたように思う。バラスト水の影響ではないか。県に調査してもらいたい。

【事務局】 そのような声があると承知した。県内部で共有してみる。

●水先人

- 新中央埠頭への大型クルーズ船の入港について、南北の浅瀬がネックとなり 300m 超えの船が入って来られないことがあった。南側は岸壁延伸時に消えるとして、北側も撤去するのか。

【事務局】北側の浅瀬は、防波堤の取付けとの関連もあるため、南側へ 60m 延伸する形で示している。

- シミュレーションでは、現状の形でも大型クルーズ船の入港が可能とする結論を出しているが、実際には大型クルーズ船の船長が「浅瀬が気になって入れない」と言っている。操船者の心理的負担を小さくする配慮も必要ではないか。

●国の機関

- 道路と港湾の連携は重要。
- 資料 1 の p6、意見 4、高速道路のアクセス向上という観点を示して欲しい。
また、貨物の将来見込み等も併せて記載して欲しい。
- 資料 1 の p7、意見 12、前回意見のクルーズ船の二次交通の件に対応があり感謝。
- 将来的には、物流においても自動運転の実用化が想定される。関係各所で連携を取り、その時々自動車技術に応じて最適に機能する港にして欲しい。
- 今後の青森港がより安全となるよう、しっかり見ていく。
- 物流機能の強化に関し、より検討を進めて欲しい。
- フェリーの機能強化と RORO 強化で示された内容について、検討を進めて欲しい。
- 基地港湾を関連産業の立地促進に繋げるのはとてもよい。国も実現に向け協力したい。
- 浮体式洋上風力に関する港湾の機能については、国でも検討を進めている段階であり、それを踏まえて議論を進めていきたい。

●地元自治体

- クルーズ船の年間 100 隻寄港を目指すのなら、陸電供給施設は重要。
- ポートセールスに行った際、海外の船社から陸電供給設備がインセンティブになると聞いた。再エネ電源だとお良い。

●学識経験者

- 意見は概ね書き入れてもらった。ただし高速道路や鉄道との連結はあまり書かれていない。引き続き関係各所と議論を重ね、港湾と直結した絵にできるようにして欲しい。

- 「基本戦略」と「取組施策」で整合していない部分がある。例えば p15、基本戦略②の「青森港の特性を生かした広域な賑わい空間の形成」とは、市街地との連携に限定するのか、それと併せて広域的なことなのかなど。
- 資料 1 の p30、国の目標では全国の客船の寄港回数が大して伸びず、一方で寄港港湾数が大幅に増えている。これを素直に解釈すれば、港湾間の競争が激しくなるということである。提案された施策以外にも検討が必要なのではないか。
- 資料 1 の p48、ロードマップ、環境②の次世代エネルギー拠点については普及時期を考えて中期始まりは分かるが、物流・産業の①一番上の RORO ターミナルがなぜ中期から始まるのか。

【事務局】何も実施しないわけではなく、調査等の準備は行うので、次世代エネルギー拠点と同じく短期を点線表示とする。

●オブザーバー

- 既存のフェリー航路は北海道～本州輸送の幹線であり、青森港はその拠点として輸送の高度化、効率化に向けた対応が大事。
- RORO 輸送については、新幹線延伸の貨物輸送への影響、近隣港湾との役割分担も考慮し、農林水産品の需要を取り込むというものであるが、一年を通じて安定した輸送が行われるよう検討して欲しい。
- 新中央埠頭等を中心として、交流拠点ゾーンや係留施設について構想を示しているが、クルーズは寄港しないシーズンもあるため、一年を通じて施設が利用される取組を期待している。
- 次世代エネルギーに関しては、既存のエネルギー利用空間との関係を整理し、県内他港との役割分担も検討して欲しい。
- 埋立てを沖合で考えているが、橋やトンネル等によるアクセスが必要な案に留まらず、今の陸地に陸続きとなる案も含めて検討して欲しい。