

An aerial photograph of Aomori City, Japan, showing a dense urban area with numerous buildings and a large body of water (Aomori Bay) in the foreground. A prominent bridge spans across the water, and a large industrial or port area is visible on the left side. The text '資料 1' is overlaid in the top right corner.

資料 1

青森港長期構想委員会
第1回説明資料

令和5年7月4日

青 森 県

目 次

- 1. 青森港長期構想について.....2
- 2. 青森県及び背後圏の社会経済の動向.....6
- 3. 青森港の現状と課題.....13
- 4. 20～30年後の青森港の目指す姿・役割(基本戦略).....38

1. 青森港長期構想について

(1) 青森港長期構想の背景・目的

背 景

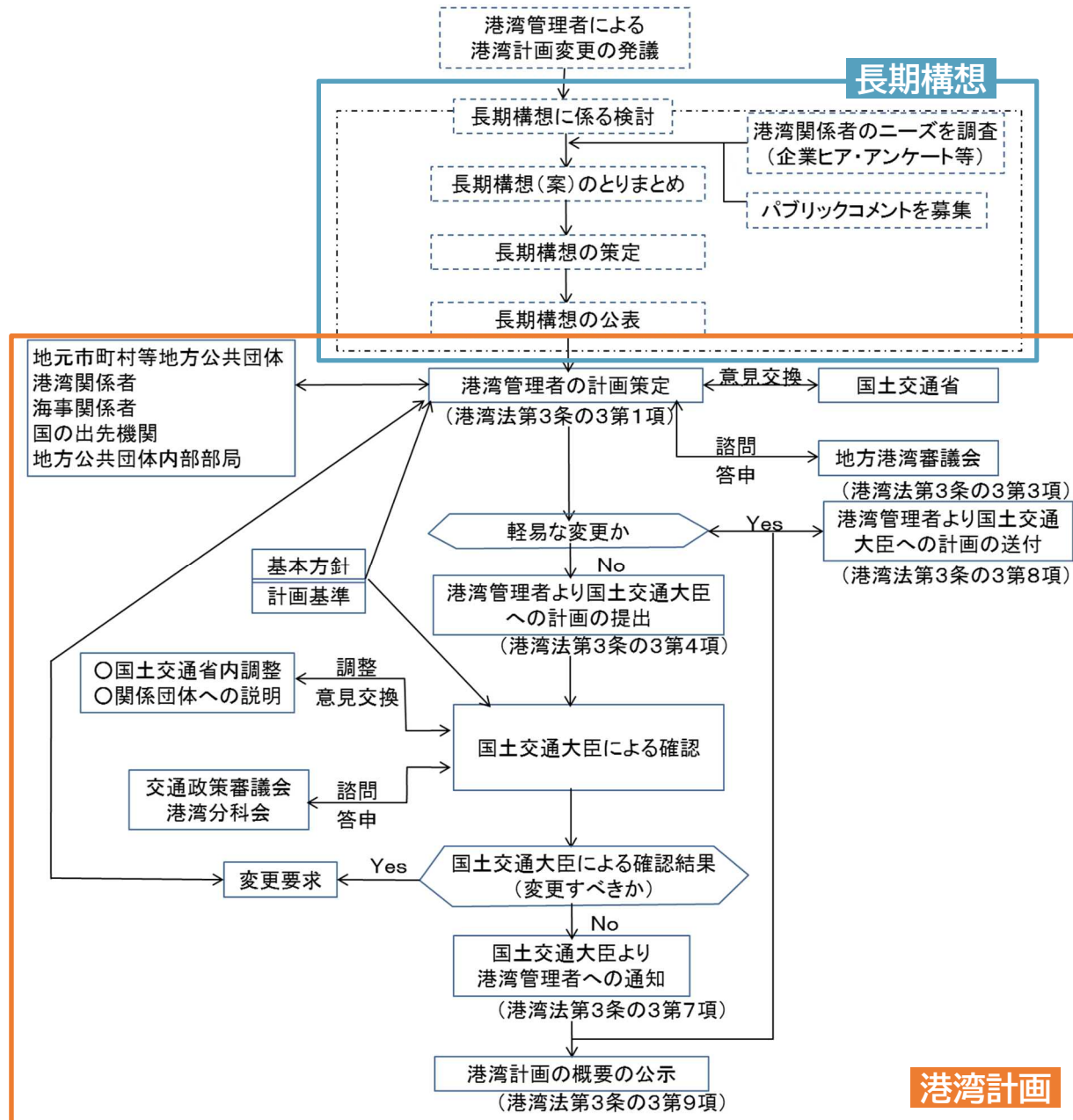
- 青森港の港湾整備は平成13年11月に改訂された港湾計画（目標年次：平成20年代半ば）に基づき進めている
- 既定計画の目標年次を経過し、我が国の港湾の情勢や青森港を取り巻く動向が変化している中、新たな要請や課題が顕在化している
- そのため、青森港を取り巻く状況及び各種課題を整理し、青森港における概ね20～30年後を見据えた長期構想を検討する必要がある

目 的

青森港の港湾計画の改訂に向けて、概ね20～30年後を見据えた将来像を検討することを目的として「青森港長期構想検討委員会」を設置する

長期構想(ビジョン) → **目標年次** 概ね20～30年後
港湾計画(マスタープラン) → **目標年次** 概ね10～15年後

(2) 港湾計画策定までの流れ



長期構想と港湾計画の関係性

「新規」又は「改訂」の場合、港湾計画の策定に先立ち、長期構想を策定する

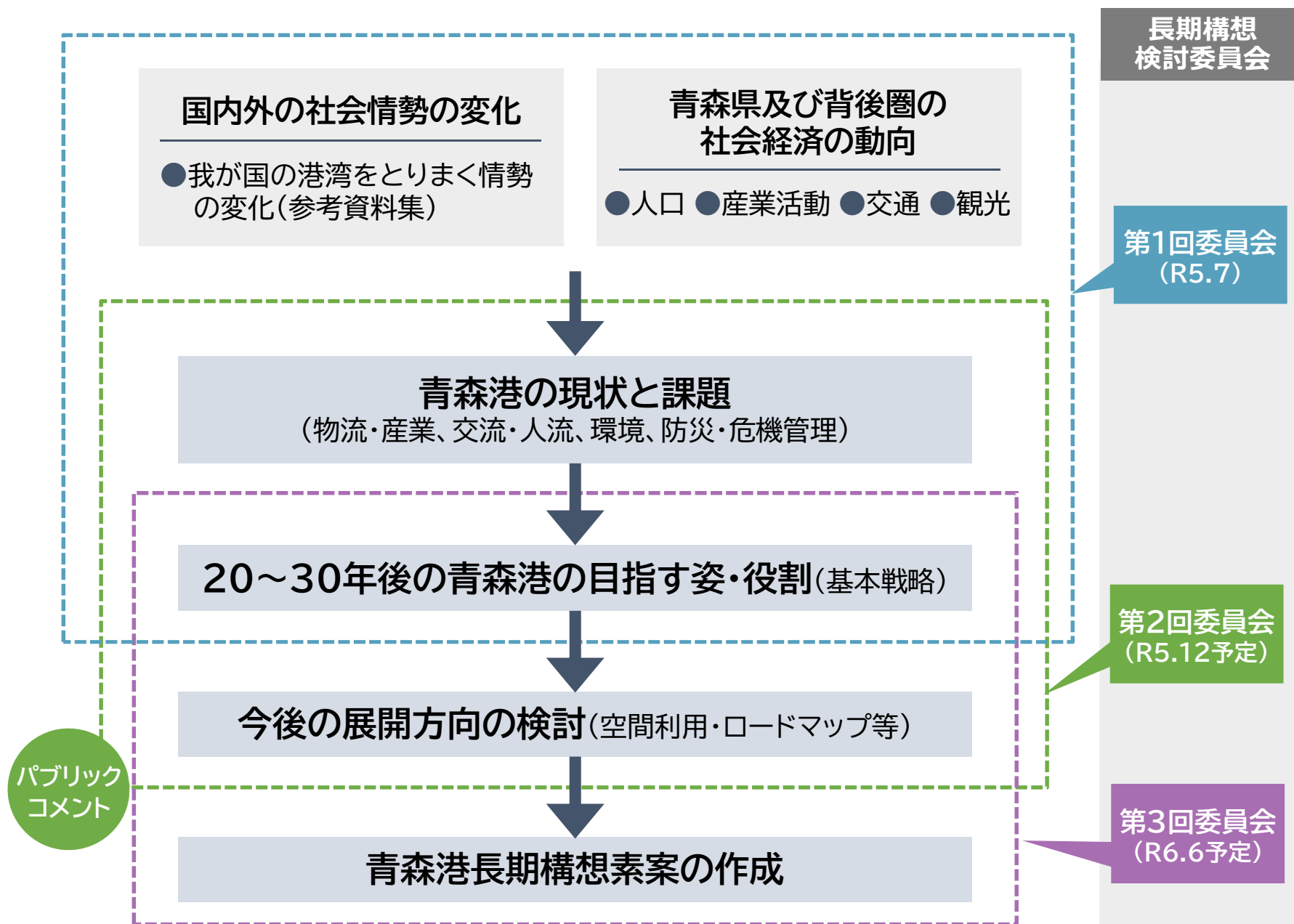
長期構想とは

港湾利用者、市民、行政機関、学識者など様々な港湾関係者の意見・要請をもとに概ね20~30年先の長期的視野に立った総合的な港湾空間の形成とそのあり方を構想・ビジョンとしてとりまとめたもの

港湾計画とは

概ね10~15年先における港湾空間のあるべき姿を実現することを目標とした中期計画

(3) 長期構想の検討の進め方



2. 青森県及び背後圏の社会経済の動向

(1) 青森県及び背後圏の人口

- ・青森港背後圏の人口は、1980年以降減少傾向で推移し、2020年には79万人まで減少した。2045年には51万人にまで減少する見通しとなっている。(国立社会保障・人口問題研究所の推計)
- ・青森港背後圏の高齢化率(65歳以上人口の割合)は年々増加し、2020年には35.0%まで増加した。2045年には47.8%まで増加する見通しとなっている。(国立社会保障・人口問題研究所の推計)

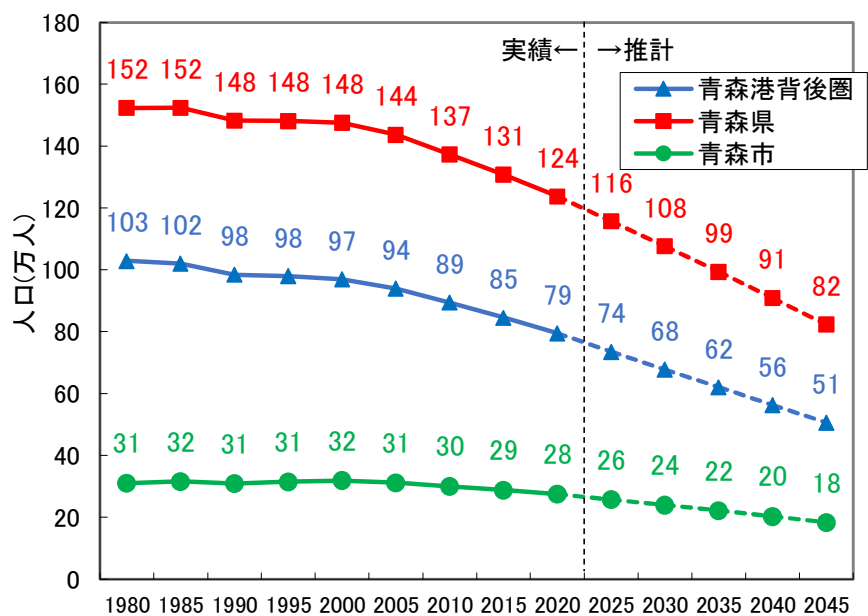


図 青森港背後圏の人口の推移・将来推計 (年)

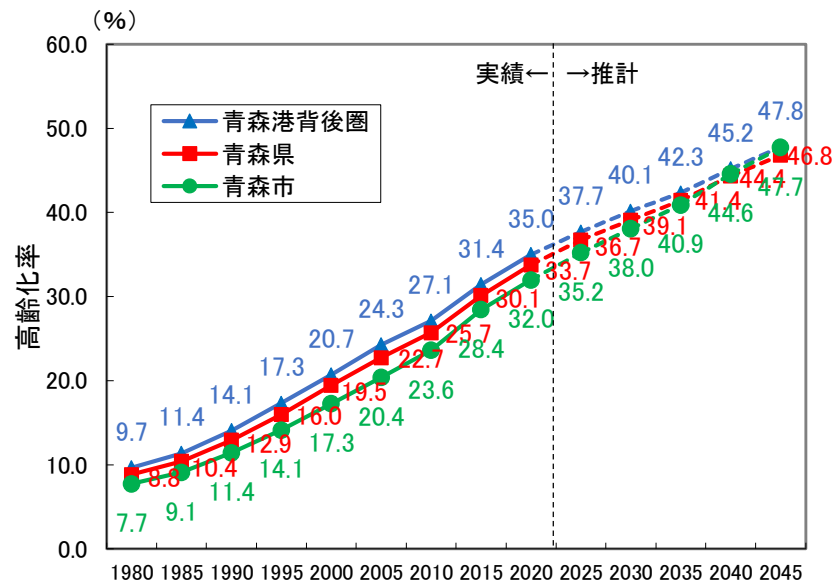
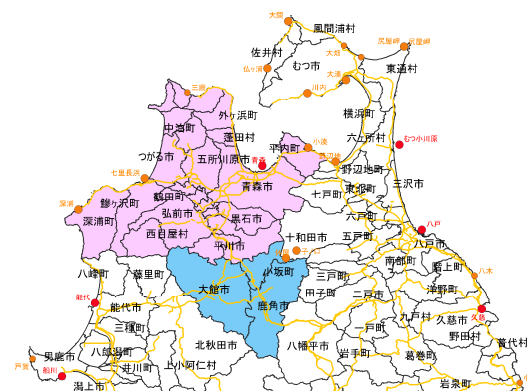


図 青森港背後圏の高齢化率の推移・将来推計 (年)

資料: 2020年:「国勢調査」総務省統計局/
2025年以降:「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」国立社会保障・人口問題研究所

■青森港の背後地域

第一次背後地域	青森市、弘前市、黒石市、五所川原市、つがる市、平川市、東津軽郡(平内町、今別町、蓬田村、外ヶ浜町)、西津軽郡(鰹ヶ沢町、深浦町)、中津軽郡(西目屋村)、南津軽郡(藤崎町、大鰐町、田舎館村)、北津軽郡(板柳町、鶴田町、中泊町)
第二次背後地域	秋田県(鹿角市、大館市、小坂町)



(2) 青森県及び背後圏の産業活動の動向

① 県内総生産の動向

- ・国内総生産は増加傾向に推移している一方で、青森県の県内総生産は増減を繰り返す状況となっている。
- ・全国の産業別構成比と比較すると、青森県ではりんごや水産品の産出額が大きいことが要因となり、第1次産業が占める割合が高い傾向にある。

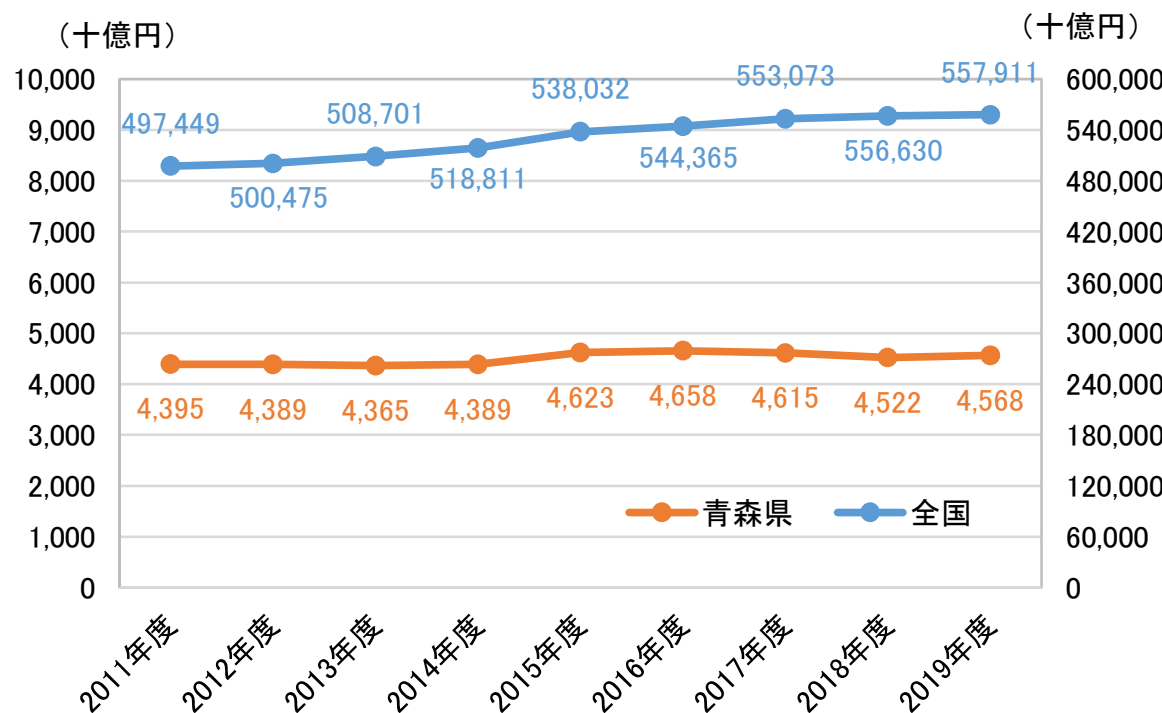


図 国内・県内総生産(名目)の推移

資料:全国→「2021年度国民経済計算(2015年基準・2008SNA)」
青森→「平成30年度(2018年度)青森県県民経済計算」

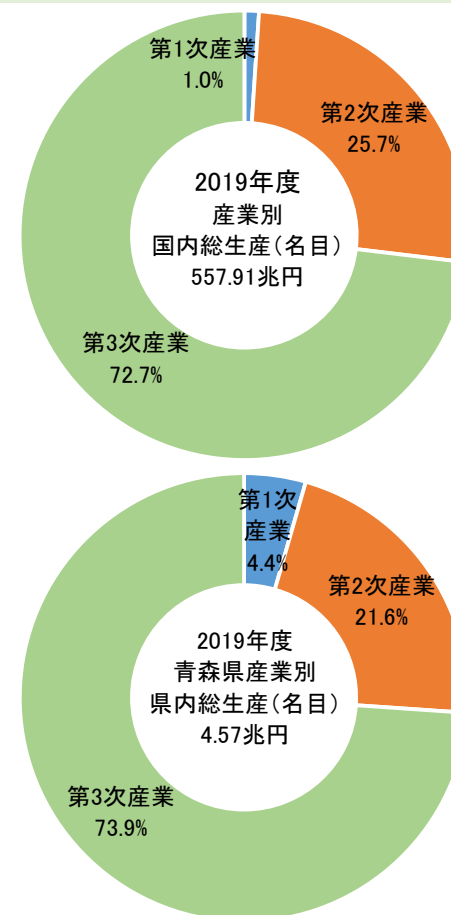


図 産業別国内・県内総生産(名目)の構成比(2019)

(2) 青森県及び背後圏の産業活動の動向

② 青森県及び背後地域の工業の動向

- ・青森港背後圏の製造品出荷額等は増加傾向で推移しており、2017年をピークに緩やかに減少している。
- ・青森県の製造品出荷額等は構成比では食料品の割合が高く、全体の約2割程度を占める。青森港背後圏では電子部品や業務用機械器具等の占める割合も高い。

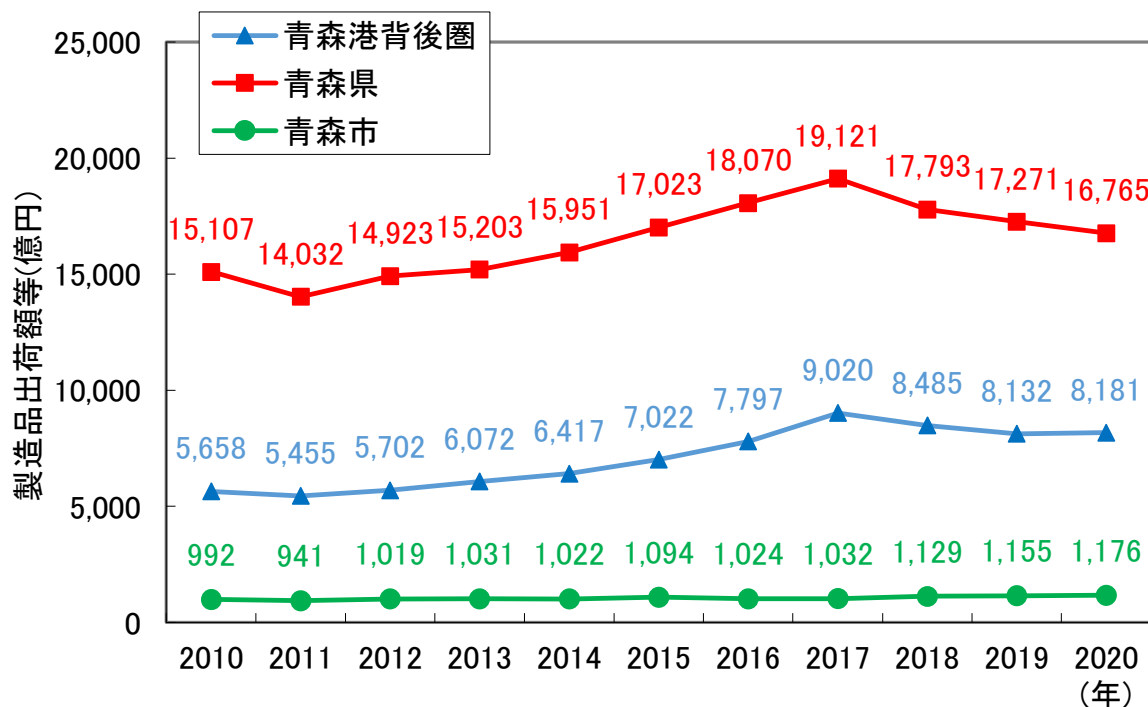


図 青森県・青森港背後圏の製造品出荷額等の推移

資料:「工業統計」経済産業省

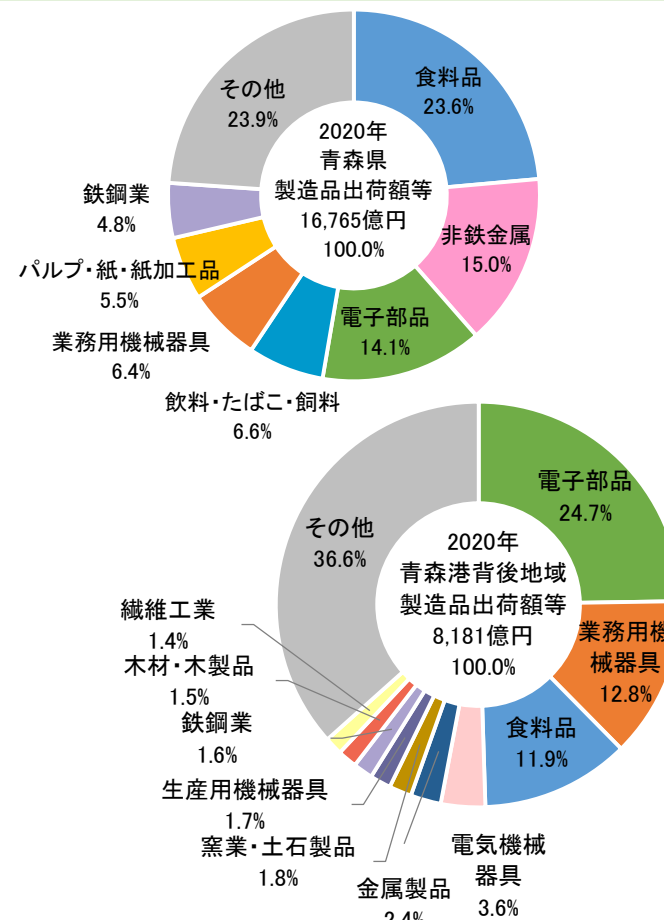


図 青森県・青森港背後地域の業種別製造品出荷額等構成(2020年)

(2) 青森県及び背後圏の産業活動の動向

③ 青森県の貿易の動向

- ・青森県の輸出額は2015年から減少傾向となっているが、農林水産物・食品は増加傾向となっており、2020年に1985年以降で過去最高の約259億円となった。
- ・農林水産物・食品の内訳を見ると、りんごと水産品の占める割合が高く、りんごのみで約6割を占めている。

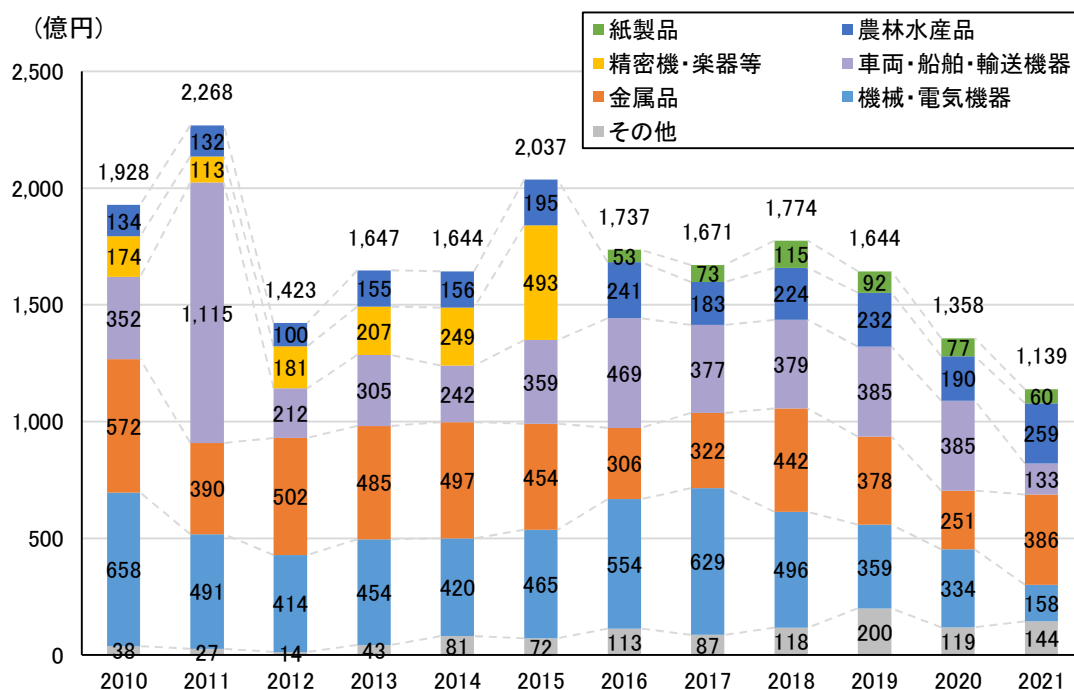


図 青森県輸出額の推移

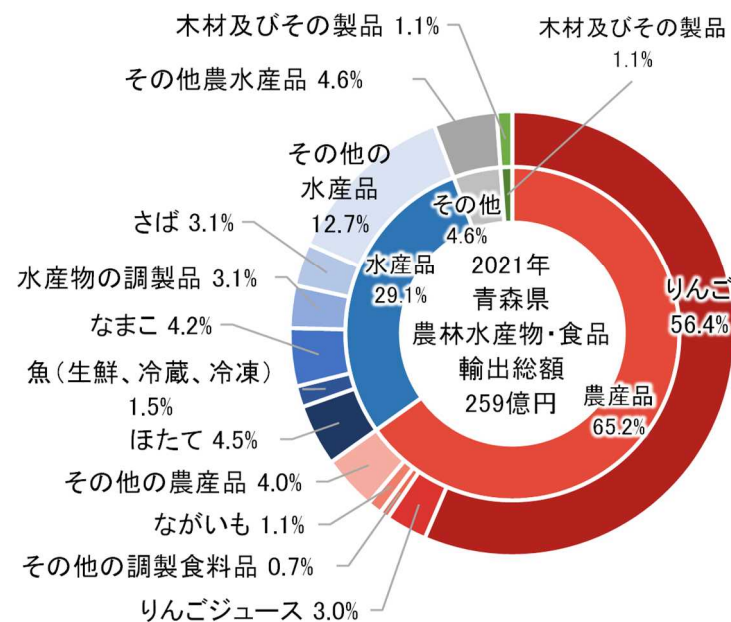
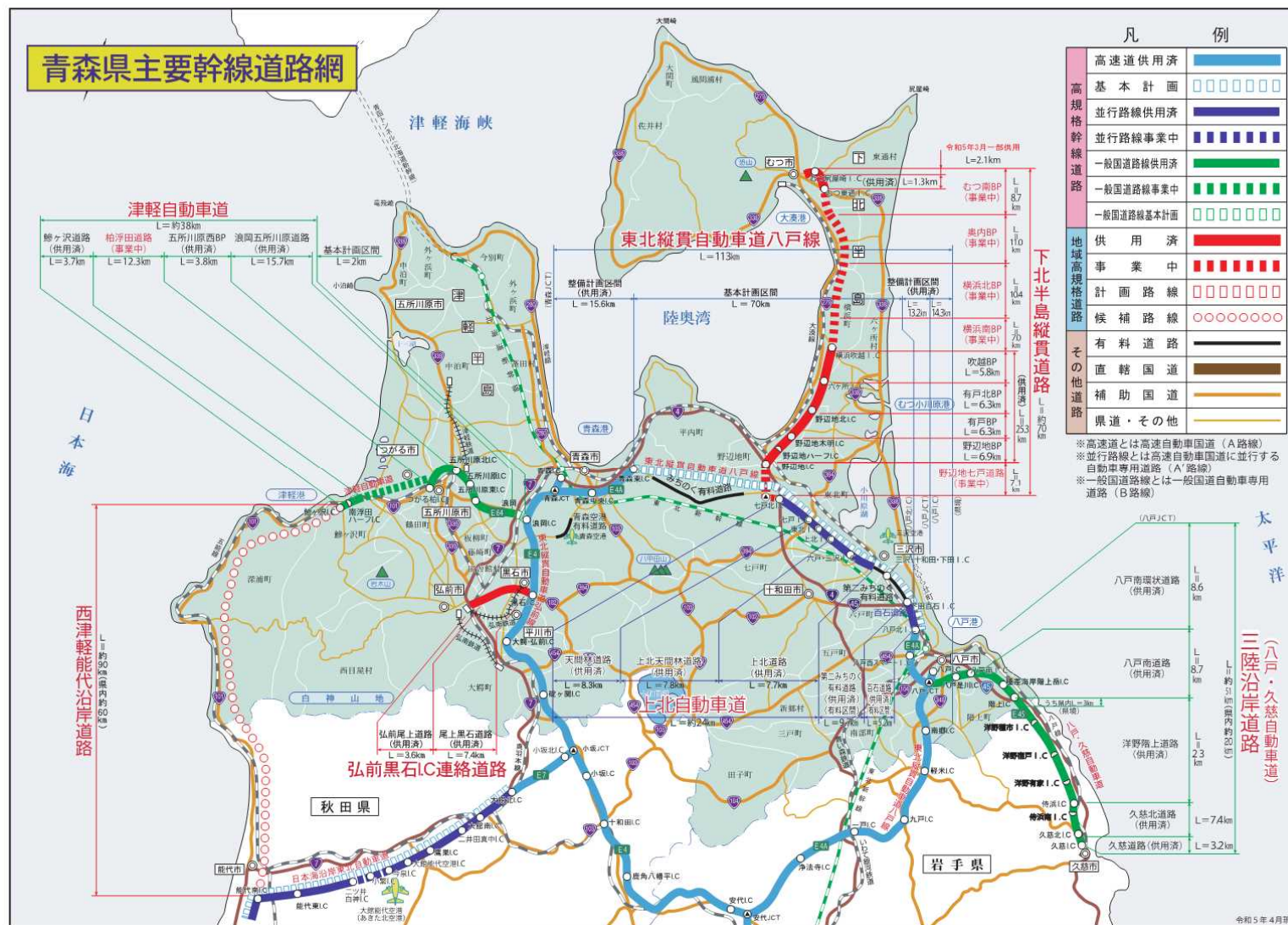


図 青森県の農林水産物・食品輸出額の構成比(2021年)

(4) 青森港周辺の交通ネットワーク整備状況

- ・青森港周辺の道路交通ネットワークは高規格道路の整備により広域交通が充実しつつある。
- ・下北半島縦貫道路の整備が進められている。(令和7年度中に61.2%の整備率の見通し)

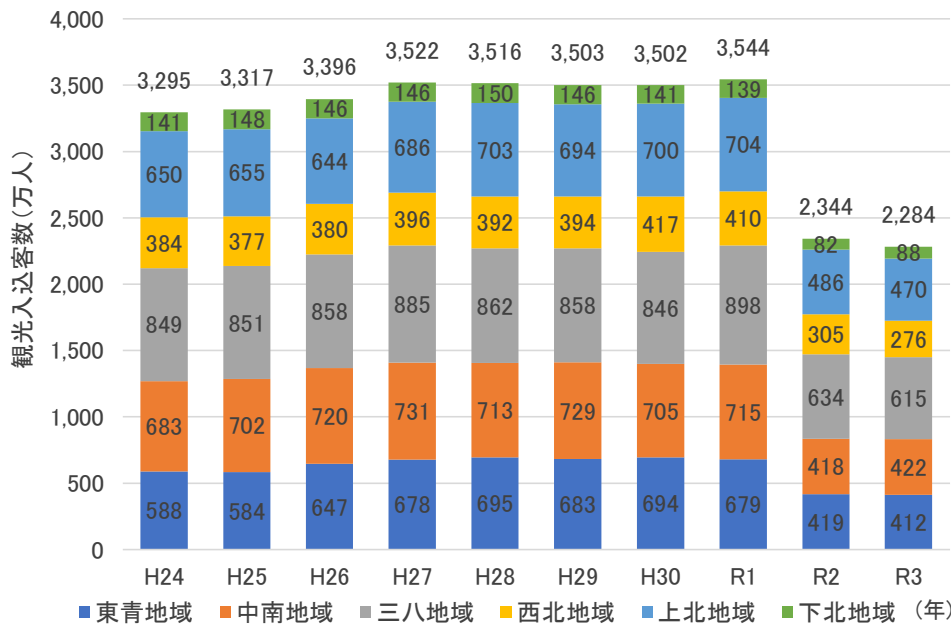


資料:青森県HP

図 青森県の主要幹線道路～高規格幹線道路・地域高規格道路～

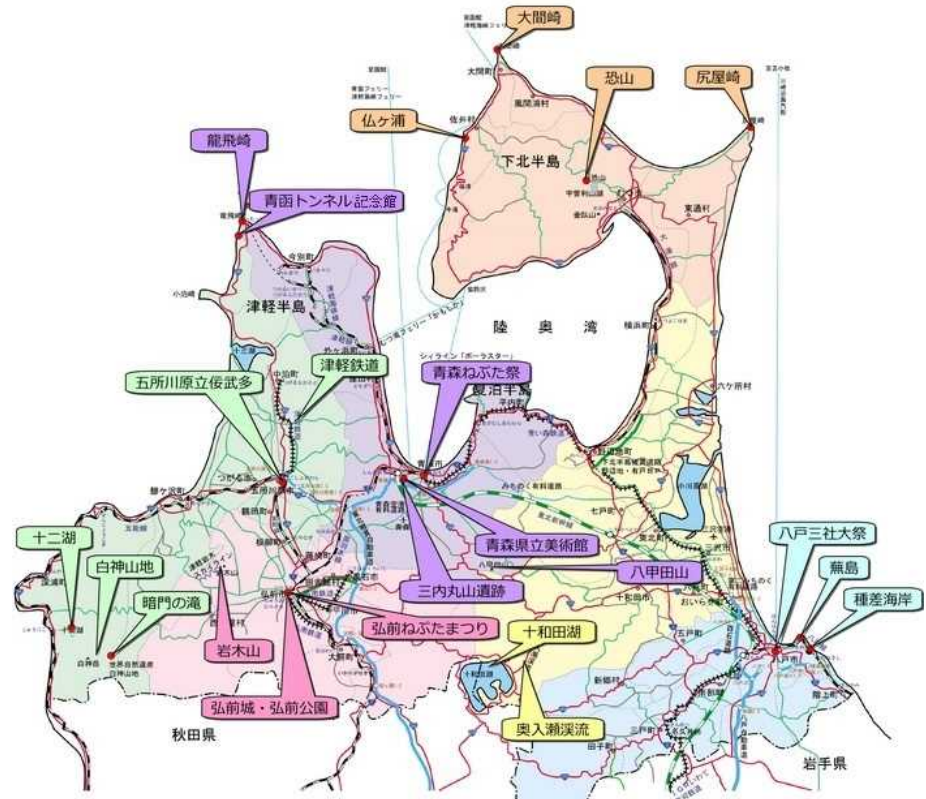
(5) 青森県の観光の動向

- ・青森県の観光入込客数は平成24年から増加傾向に推移しており、令和元年には3,544万人を記録した。(令和2年は新型コロナウイルス感染拡大により2,344万人に減少)
- ・地域別の傾向としては、三八地域や中南地域、上北地域の観光入込客数が多い傾向となっている。
- ・青森県には、青森ねぶた祭を始めとする地域行事や、十和田湖や白神山地といった豊かな自然、弘前城などの歴史的な建造物など豊富な観光資源を有する。



資料：青森県の観光入込客統計

図 青森県の地域別観光入込客数の推移



資料：青森県HP

図 青森県の観光スポット

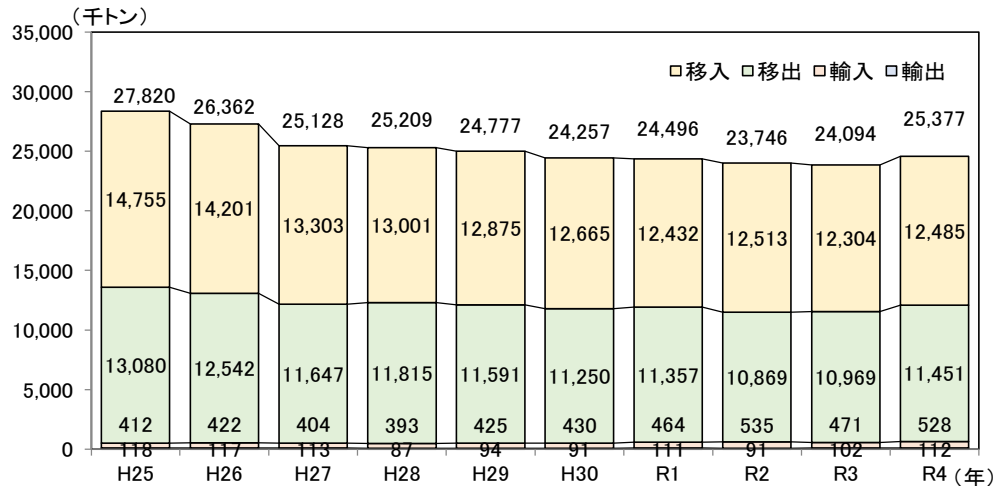
3. 青森港の現状と課題

(1) 青森港の利用状況

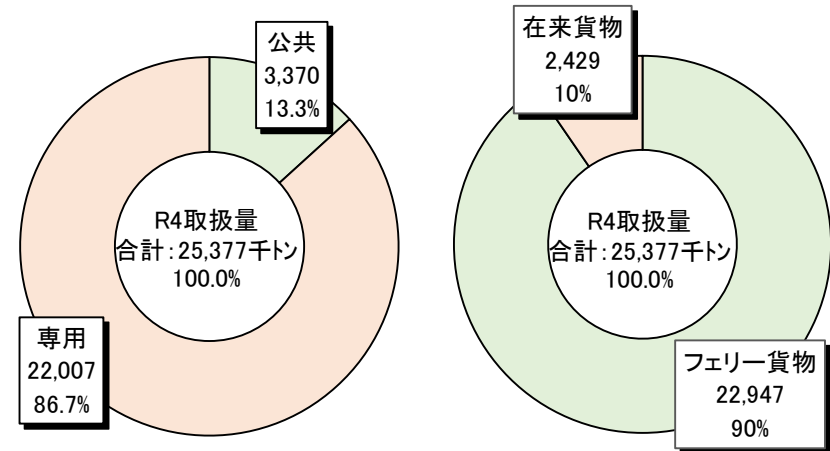
取扱貨物量

- ・青森港の取扱貨物量は、緩やかな減少傾向から令和4年に増加に転じ、25,377千トンとなった。
- ・青森港はフェリー貨物が約9割を占め、その他の専用貨物としてはLPGや石油製品が多い。
- ・フェリーを除く公共貨物では、金属くず(輸出)、石炭(輸入)、非金属鉱物(移出)、セメント(移入)等の取扱貨物量が多い。

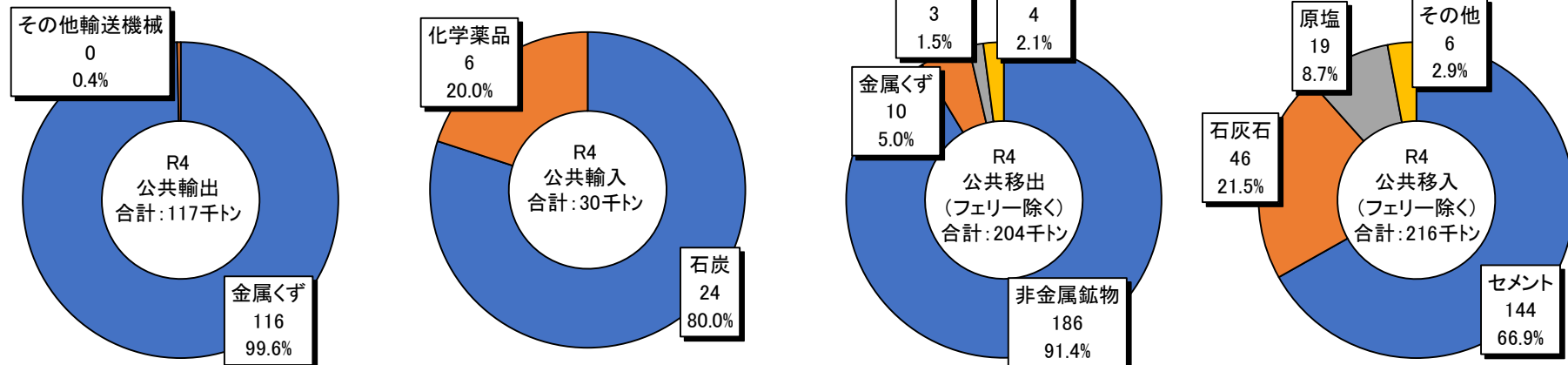
■青森港取扱貨物量の推移



■令和4年青森港取扱貨物量(公専別・荷姿別)



■令和4年青森港輸移出別品目別取扱貨物量(フェリー貨物を除く)



(1) 青森港の利用状況

- ・青森港は陸奥湾の最奥部に位置する重要港湾である。
- ・油川地区から浅虫地区まで東西に円弧状に港湾区域が広がる。



(1) 青森港の利用状況

① 油川埠頭の利用状況

- ・係留施設及び防波堤が未整備であるため、船舶による利用がない状況となっている。
- ・背後には生コンプラントやスクラップ取扱企業、木材工場、物流倉庫などが立地している。



(1) 青森港の利用状況

② フェリー埠頭の利用状況

- ・青函航路を航行するフェリー用の係留施設が4バース整備されている。(2023年10月に室蘭航路開通予定。)
- ・大規模地震時にフェリー航路による物流機能を維持するために、公共耐震強化岸壁が整備されている。



(1) 青森港の利用状況

③ 沖館埠頭の利用状況

- ・公共岸壁では、非金属鉱物、金属くず、石炭等のバルク貨物を取り扱われている。大型クルーズ船による利用にも対応するため、貨物とクルーズ旅客が混在する利用となっている。
- ・青森駅に近いエリアには危険物取扱施設用地が位置し、石油製品が取り扱われている。



(1) 青森港の利用状況

④ 新中央埠頭・中央埠頭の利用状況

- ・新中央埠頭はクルーズターミナル施設が整備されており、クルーズ船の寄港する交流機能を担っている。
- ・中央埠頭は、背後にセメントサイロが立地しておりセメントを取り扱っている。隣接はアスパムやA-Factory等の集客施設が立地する賑わいエリアとなっている。



(1) 青森港の利用状況

⑤ 浜町埠頭・堤埠頭の利用状況

- ・浜町埠頭にはセメントサイロが立地しており、係留施設では主にセメントが取り扱われている。
- ・堤埠頭は原塩やセメントが取り扱われるバルク埠頭として利用されているが、住宅が近くに立地しており、粉塵や騒音に配慮が必要となっている。



(1) 青森港の利用状況

⑧ 造道地区・原別地区

- ・造道地区は造船企業の立地のほか、合浦公園、造道船溜(-2m)等があり、船揚場や赤川河口部周辺は、セーリングクラブ等のマリンスポーツの拠点として利用されている。
- ・原別地区は漁船を収容する小型船だまりが整備されている。また、広域にわたり海岸保全施設が整備されている。



(1) 青森港の利用状況

⑥ 野内地区・久栗坂地区の利用状況

- ・野内地区ではLPGや石油製品を取扱う専用栈橋が2基整備されており、燃料貯蔵基地として利用されている。また、船揚場や防波堤が整備されており、漁船だまりとして利用されている。
- ・久栗坂地区は、多くが漁港区域と隣接している。一部、地元企業による石材の積出場所として利用されている



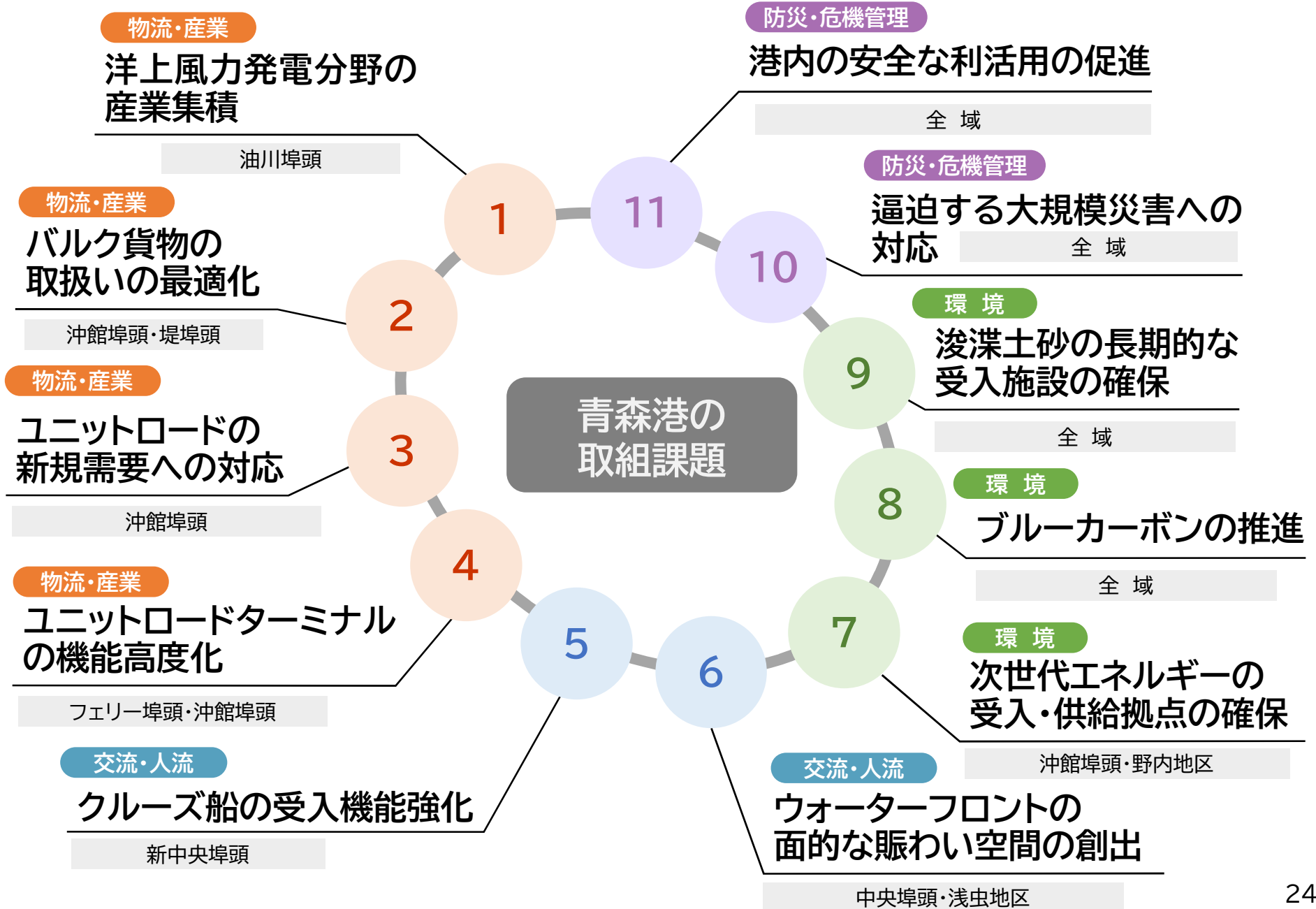
(1) 青森港の利用状況

⑦ 浅虫地区の利用状況

- ・海釣り公園や海浜公園、マリーナを有する海洋性レクリエーション拠点の役割を担っている。温泉施設や道の駅といった集客施設も有する。
- ・駐車場として利用している空間を有効活用していくことが期待されている。



(2) 青森港の取組課題



(2) 青森港の取組課題

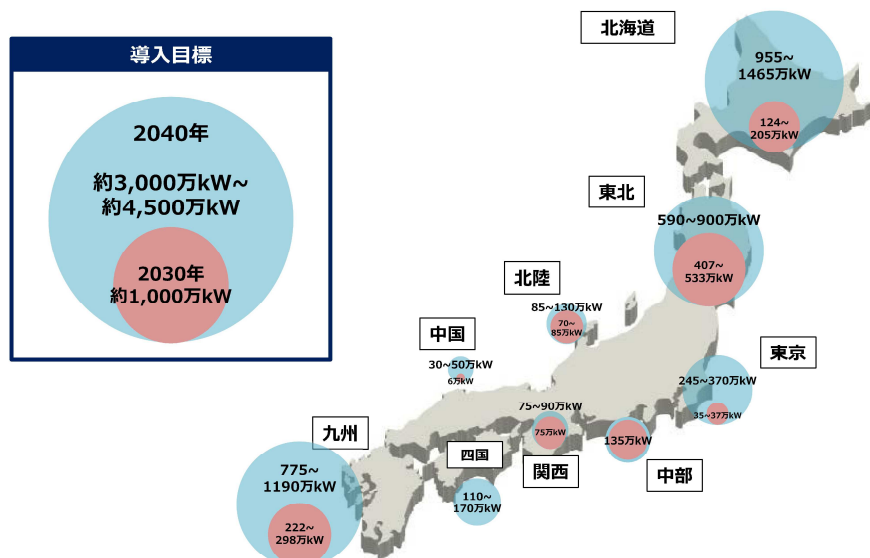
① 洋上風力発電分野の産業集積

現 状

- ・我が国では2030年までに約1,000万kW、2040年までに約3,000万~4,500万kWの導入目標が掲げられ、全国的に促進区域の指定が進められている。
- ・整備が進められている基地港湾は、岸壁延長180m~230m、水深-10.0m~12.0m、岸壁の最大地耐力35t/m²、埠頭用地5ha~8ha、資機材搬入のために、隣接岸壁と拡張可能な周辺用地を有している。
- ・青森県沖日本海(北側・南側)が有望な区域、青森県陸奥湾が一定の準備段階に進んでいる区域に選定されている。

課 題

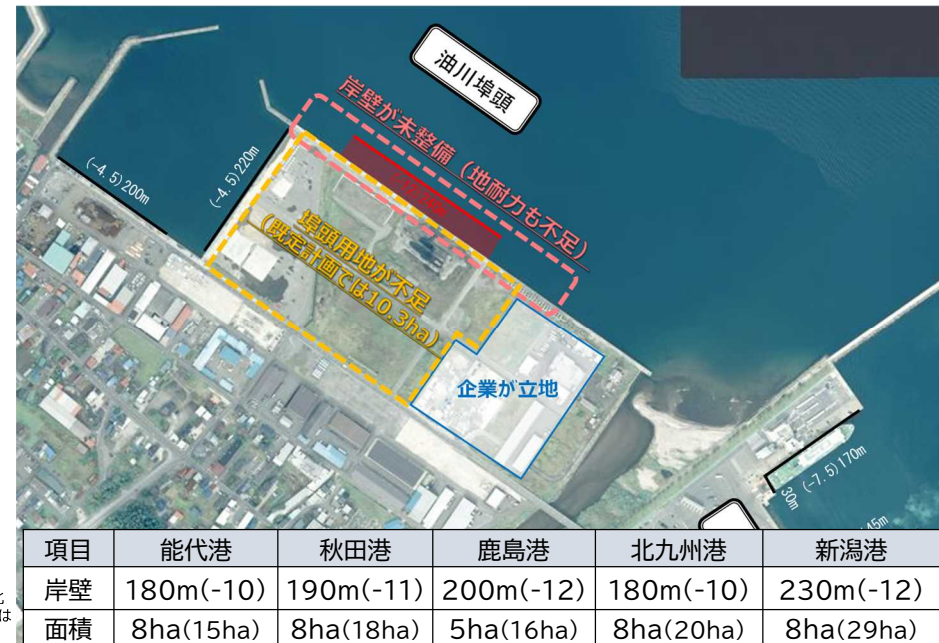
- ・近隣海域で展開される洋上風力発電事業における風車の効率的な設置・メンテナンスを行うため、必要となる港湾機能を確保することが求められる。
- ・洋上風力発電分野の新たな産業集積に向けては、産業立地のための用地の確保が必要となる。



※2030年については、環境アセス手続中(2020年10月末時点・一部環境アセス手続が完了した計画を含む)の案件を元に作成。
 ※2040年については、NEDO「着床式洋上ウインドファーム開発支援事業(洋上風力発電の発電コストに関する検討)報告書」における、LCOE(均等化発電原価)や、専門家によるレビュー、事業者の環境アセス状況等を考慮し、協議会として作成。なお、本マップの作成にあたっては、浮体式のポテンシャルは考慮していない。

資料:「洋上風力産業ビジョン(第1次)」洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会

図 洋上風力発電の導入目標



※括弧内の面積は拡張後の面積

図 油川埠頭の現状

(2) 青森港の取組課題

② バルク貨物の取扱いの最適化

物流・産業

現 状

- ・沖館埠頭では、主に石炭(輸入)、金属くず(輸出)及び非金属鉱物(移出)(※珪石)が取り扱われており、岸壁の直背後では常時貨物が保管される野積場のような利用状況であるため、新たな貨物を受け入れる余地が少ない。
- ・沖館埠頭で大型クルーズ船の着岸時には、安全なクルーズ旅客の受入のために、貨物を横持ちするなどの利用調整が発生している。
- ・堤埠頭では、原塩(移入)、セメント(移入)に加え、陸上風車が取り扱われているが、埠頭用地は時期によって低利用である。また、背後に住宅や事務所が点在することから、粉塵や騒音が発生する貨物を取り扱いづらい状況となっている。
- ・比較的占有面積の広い輸出木材の新規需要が確認されている。

課 題

- ・新たなバルク貨物の需要に対応しつつ、効率的な物流活動を実現するため、港内におけるバルク貨物取扱の最適化を図る必要がある。
- ・新たな貨物需要に対して用地不足が懸念されるため、荷捌きや保管を行う埠頭用地を確保する必要がある。

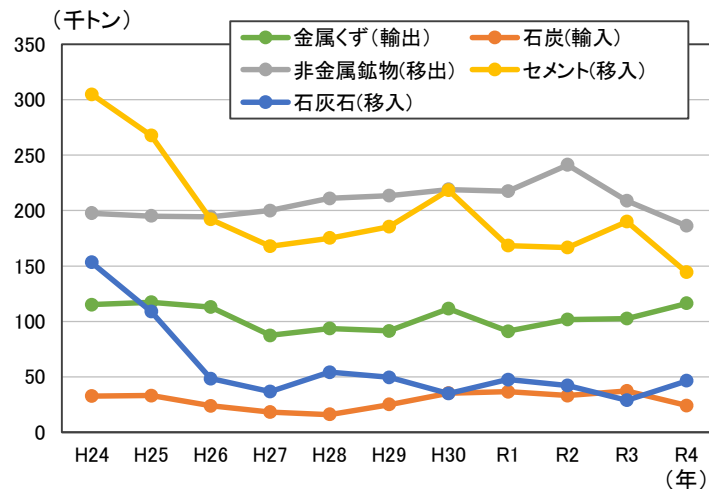


図 主要バルク貨物の取扱貨物量の推移

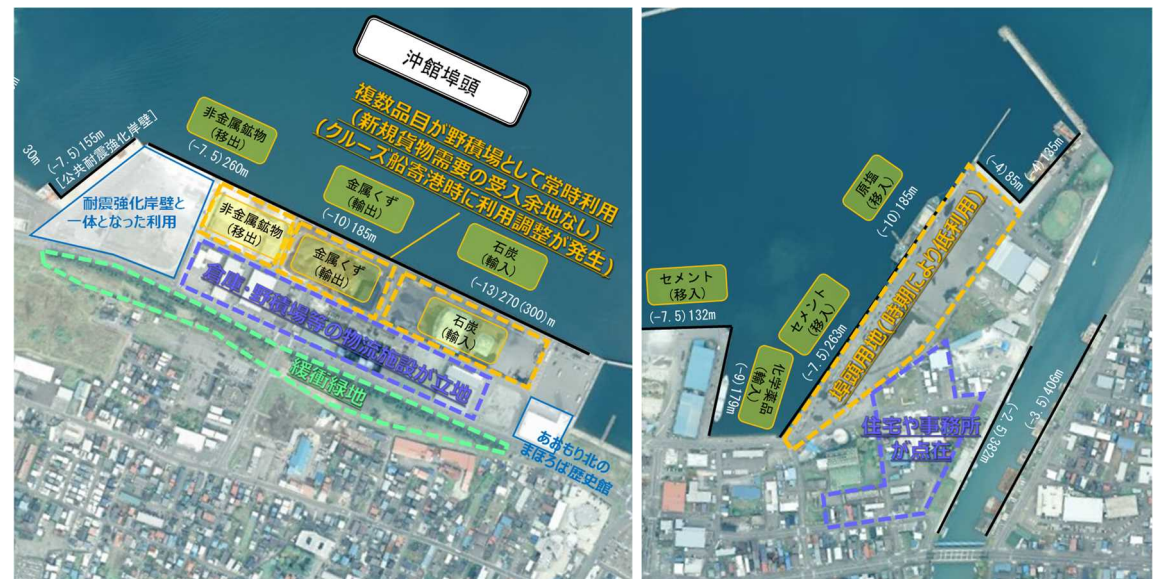


図 沖館埠頭・堤埠頭のバルク貨物の利用状況

(2) 青森港の取組課題

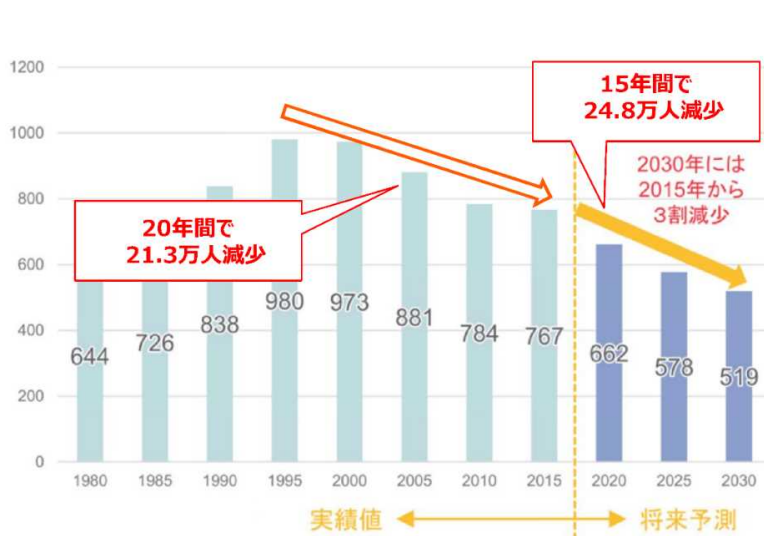
③ ユニットロードの新規需要への対応

現 状

- ・2030年にドライバー数が2015年の約3割(約24.8万)に減少する見通しであり、ドライバー不足に対するモーダルシフトの推進が求められている。
- ・青森県発着の外貿コンテナ貨物は、主に八戸港を經由しているが、京浜港利用の貨物も多い。物流業界の2024年問題により、現在の長距離トラック輸送で対応を続けることが困難となる。
- ・2030年の農林水産物・食品の輸出額5兆円に向け、右肩上がり輸出額の増加が見込まれる状況のなか、青森県でも主産品であるりんごを中心に輸出货量が増加傾向であり、海上輸送転換のニーズも確認された。

課 題

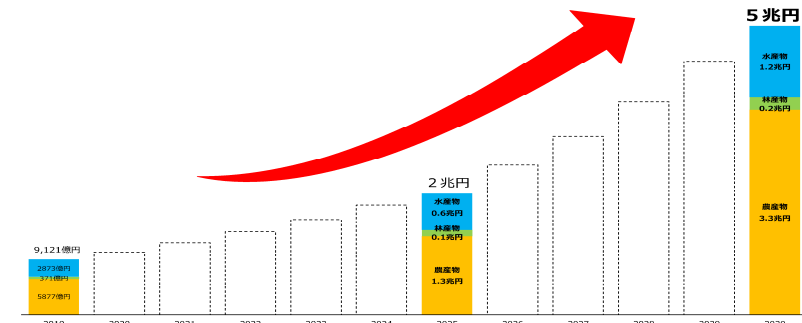
- ・ドライバー不足と農林水産物等の輸出促進に資するモーダルシフトを推進するため、青森港ではユニットロードに対応する拠点形成を進める必要がある。(青森港ではRORO船、八戸港ではコンテナ船に対応)
- ・ユニットロード貨物の新規需要を発掘しつつ、船社へのアプローチを行うことで、RORO船の新規航路開設を目指す必要がある。



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

資料:「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況」(2022年9月2日)
経済産業省・国土交通省・農林水産省

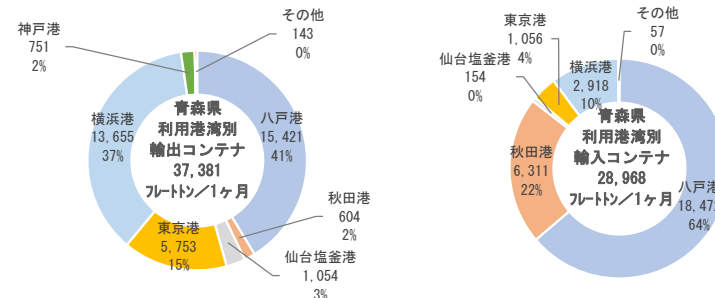
図 トラックドライバー数の将来予測



※農林水産物由来の新たな加工品及び少額貨物(1ロット20万円以下)を新たに輸出額のカウントに追加(上図の内訳には含まれない)

資料:「今後の更なる輸出拡大に向けた取組方向」農林水産省

図 我が国の農林水産物・食品の輸出額目標



資料: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (平成30年)

図 青森県発着輸出入コンテナの利用港湾別取扱状況

(2) 青森港の取組課題

④ ユニットロードターミナルの機能高度化

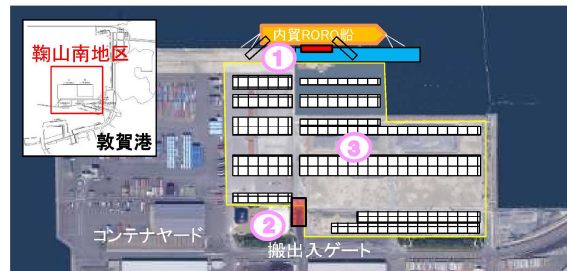
物流・産業

現 状

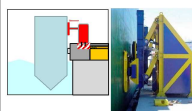


- ・我が国の**港湾の生産性を飛躍的に向上**させるため、港湾物流分野・港湾管理分野・港湾インフラ分野のデータ連携により一体的に取扱うデータプラットフォームである「**サイバーポート**」の構築が進められている。
- ・青森港の取扱貨物の**約9割は、ユニットロード(内航フェリー)**で、一部では**スマートチェックインシステム**が導入されており、乗船手続きの円滑化に寄与している。
- ・青森港では、「自動離着岸(係留)装置」「ゲート入退場管理」「ターミナル内シャーシ位置管理」といった**情報通信技術を活用した機能高度化**のニーズがある。

課 題

- ・将来的に予想される**港湾労働者や乗船員の不足**に対応するため、ユニットロードターミナルでは**船舶大型化**に対応しつつ、積極的な**情報通信技術の活用検討**を促進し、**機能の高度化・効率化**を図る必要がある。



■ 検討を行っている要素技術

<p>①自動係留装置</p>  <p>船舶の係留を遠隔操作で行う装置 参考写真: CAVOTEC社「Moor Master」</p>	<p>②ゲート入退場管理</p>  <p>カメラによる車両認識・シャーシ損傷確認 ナンバープレート撮影用カメラ</p>	<p>③ターミナル内シャーシ位置管理</p>  <p>車両検知センサーによるシャーシ位置管理</p>
---	--	---

資料:「内航フェリー・RORO船輸送の現況と今後の課題 及びターミナル機能強化の取組内容について(令和5年2月) 国土交通省港湾局計画課」



図 スマートチェックインゲート

図 ユニットロードターミナルの機能強化イメージ

(2) 青森港の取組課題

⑤クルーズ船の受入機能強化

交流・人流

現 状

- 日本では2023年3月から外国船社のクルーズ船の寄港が再開し、青森港の入港数が日本船社・外国船社の合計で2023年に37回と過去最高を予定している。
- 青森港における寄港回数の目標値である年間100隻を目指し、寄港回数が増加していくことが見込まれる。
- 青森港はクルーズ船寄港実績が東北1位であり、東北における大型クルーズ船の受入拠点を担当するものの、クルーズターミナルの立地する新中央埠頭では約300mを超える大型クルーズ船の入港条件に制約がある。

課 題

- 青森港の背後地域の観光振興と経済の活性化に貢献するため、新中央埠頭におけるクルーズ船の受入機能の強化が必要である。また寄港数の増加による2次交通の対応も求められる。
- 新中央埠頭にクルーズ船受入機能を集約することで、沖館埠頭におけるバルク貨物とクルーズの併用を解消することが求められる。

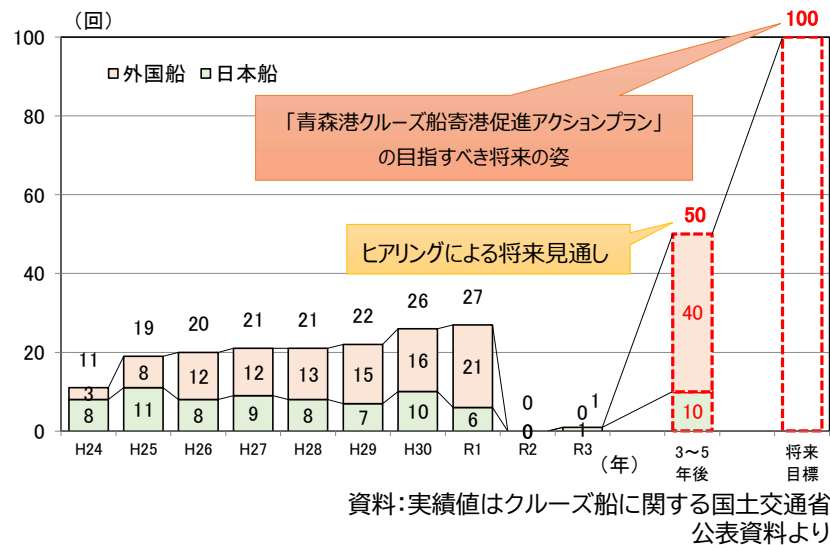
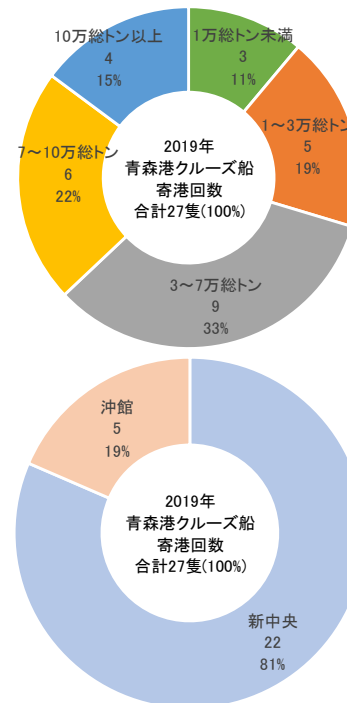


図 青森港のクルーズ船寄港状況・将来見通し



青森港国際クルーズターミナル



ターミナルホール
[CIQ用途/約1,036㎡]



資料:「Ports in AOMORI Japan for Cruise Ships」青森県

図 青森港のクルーズ対応施設

(2) 青森港の取組課題

⑥ ウォーターフロントの面的な賑わい空間の創出

交流・人流

現 状

- ・青森駅の近い本港地区では、祭りやイベント・史跡・自然を活かした観光スポットが存在する。八甲田丸や青函緑地、アスパム、A-Factory、ねぶたの家 ワ・ラッセ、駅前ビーチ等は「みなとオアシス」のエリア内に位置しており、広域的に賑わい拠点として利活用されている。
- ・市民アンケートでは本港地区を中心に新たな集客施設の立地に関する要望やアクセス面での改善に関する要望が多い結果であった。
- ・賑わい拠点として利用される本港地区であるが、物流倉庫やセメントサイロといった物流・産業機能も混在している。
- ・海洋性レクリエーション拠点の浅虫地区は、温泉施設や駅から近いという集客面での好条件を有する。また、利活用が期待される低利用な用地が存在する。

課 題

- ・本港地区では、市民・観光客の交流による賑わい創出のため、市民のニーズと青森港の強みを活かしたシーズを考慮した新たな集客施設の立地促進が求められている。
- ・青森駅前～クルーズターミナル～市街地の連続性・回遊性を高め、面的な空間利用に配慮した賑わい空間の創出が求められる。
- ・浅虫地区では、海洋性レクリエーション拠点としての強みを活かしつつ、低利用なエリアを有効活用して集客機能を高め、マリンレジャー客が訪れる賑わい空間を創出する必要がある。



図 青森港本港地区の主な賑わい施設の立地状況



図 青森港浅虫地区の主な賑わい施設の立地状況

(2) 青森港の取組課題

⑦ 次世代エネルギーの受入可能性の検討

環境

現 状

- ・全国の港湾では、「水素等サプライチェーンの拠点としての受入環境整備」と「港湾地域の面的・効率的な脱炭素化」を目指すカーボンニュートラルポートの形成に向け、港湾脱炭素推進計画の検討が進められている。
- ・液化水素、MCH、アンモニア等の次世代エネルギーの大量・安定・安価な調達に向けて、港湾で荷揚げや貯蔵するための施設整備の検討が進められている。
- ・青森港は石油製品・LPG等のエネルギー供給拠点であり、将来的な化石燃料から次世代エネルギーへの転換により、貨物量の変動や必要施設が変化する可能性がある。

課 題

- ・背後地域に供給される次世代エネルギーの安定・安価なサプライチェーンを構築するため、青森港ではLPGや石油製品に代替する次世代エネルギーの受入可能性を検討する必要がある。



資料:「カーボンニュートラルポート(CNP)とは」国土交通省

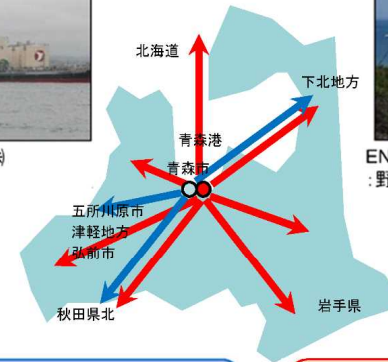
図 カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ



東西オイルターミナル(株)
: 沖館地区



ENEOSグローブガスターミナル(株)
: 野内地区



- 【石油製品(ガソリン、軽油、灯油等)】
- 移入量 約110万t(R3d)
- 青森県内の想定販売量は、約161万t(R3d)※
- 青森県内の消費量の約7割(R3d)

※: 出典(石油連盟HP、日本LPガス協会HP)

- 【LPG】
- 北東北唯一のLPG輸入拠点
- 輸入量 約47万t(R3d)
- 輸入先はアメリカ
- 移出量 約29万t(R3d)
- 青森県内の販売量は、約10万t(R3d)※

資料:「青森港の役割」国土交通省東北地方整備局青森港湾事務所

図 青森港におけるエネルギー関連貨物の取扱状況

(2) 青森港の取組課題

⑧ ブルーカーボンの推進

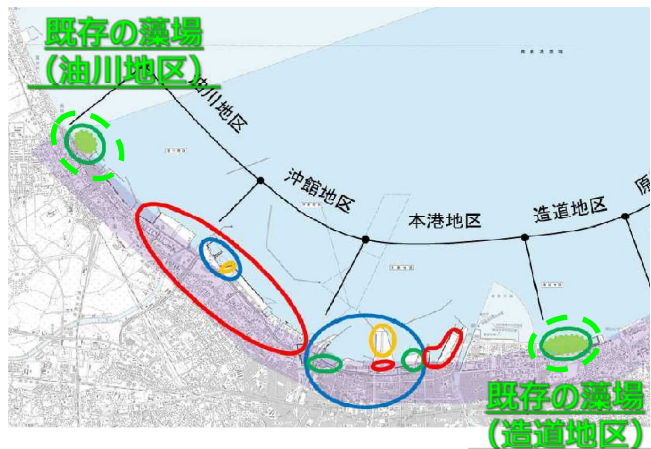
環境

現 状

- ・海洋生態系に取り込まれた(captured)炭素「ブルーカーボン」による吸収源対策は、四方を海に囲まれた日本にとって、沿岸域の吸収源としてのポテンシャルは大きい。
- ・青森港では、油川地区と造道地区に藻場が分布している他、本港地区の駅前ビーチでは多様な生物生息・生育場を再生・創出するアマモ場の地域参加型のプロジェクトが取り組まれている。

課 題

- ・多様な生物と触れ合える水辺空間を創出しつつ、温室効果ガスの吸収源対策として有効なブルーカーボンを推進していくことが期待されている。



資料:「青森港ビジョン(H27.2)」青森港みなとづくり懇談会

図 青森港の藻場の分布状況



図 あおもり駅前ビーチの流れ藻



図 あおもり駅前ビーチで藻場の造成



資料:駅前ビーチ⇒「青森港における干潟・藻場による環境再生への取組」青森港管理所

図 青森港のブルーカーボンの取組(駅前ビーチ)

(2) 青森港の取組課題

⑨ 浚渫土砂の長期的な受入施設の確保

環境

現 状

- ・青森港では、堤川や沖館川、新城川の河口が存在することから、小型船だまり等の静穏水域で流下土砂の堆積が発生している。
- ・港内の水域施設の水深を維持するため、年間平均約12,000m³の維持浚渫を実施しているが、ヘドロ状の土砂のため港外まで運搬できず、油川埠頭に仮置きしている。
- ・既定計画で土地造成が計画された用地は残り僅かであり、今後も発生し続ける流下土砂を受け入れる施設は不足することが想定される。
- ・仮置き場所の受入容量が逼迫しており、浚渫コストの削減という観点から、港内の海面処分場で流下土砂を受け入れることが望ましい。

課 題

- ・港湾活動を支えるため、今後も維持浚渫は必要であり、港内で長期的に浚渫土砂を受入れることが可能な施設の確保が求められる。



図 港湾計画における土地造成の未実施箇所

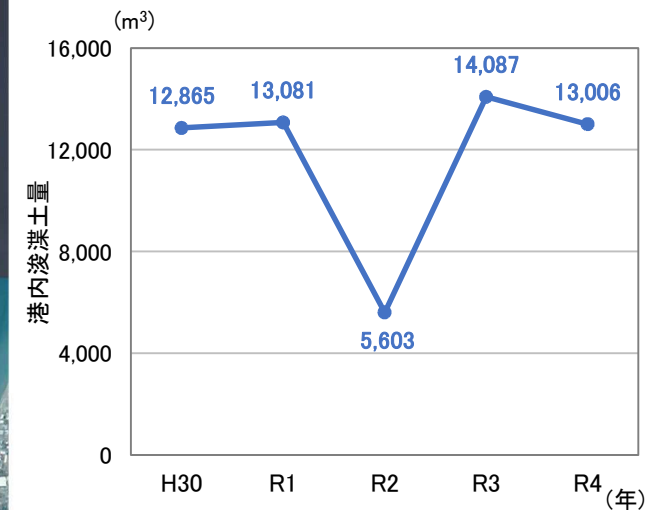


図 青森港内の維持浚渫土量の推移

(2) 青森港の取組課題

⑩ 逼迫する大規模災害への対応

防災・危機管理

現 状

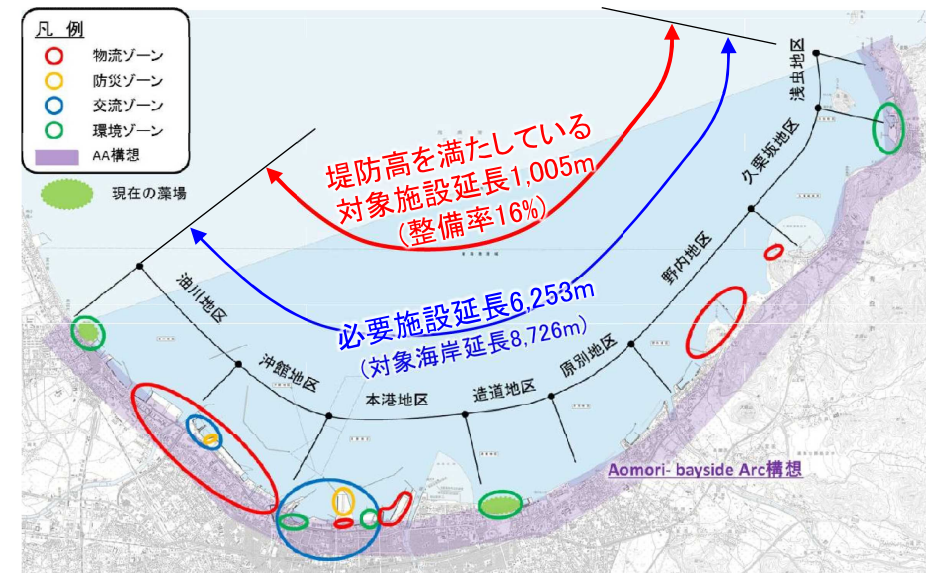
- ・全国各地の港湾で地震・津波や、高潮・高波による浸水の被害が発生しており、**大規模災害のリスクも切迫している。**
- ・青森港では、大規模地震への対策として、**フェリー埠頭と新中央埠頭に耐震強化岸壁が整備されており、災害時の緊急物資輸送の拠点を担っている。**
- ・高潮・高波に対しては、交流面・環境面に配慮した海岸保全施設「**Aomori-bayside Arc構想**」の整備を促進を目指している。(令和4年3月時点の堤防高を満たしている海岸保全施設の整備率は16%に留まる)

課 題

- ・緊急物資の円滑な輸送、生活・経済活動の継続、被災後の早期復旧を実現するため、**大規模災害に対する更なる機能強化を図ることが求められる。**
- ・高潮等に対応するため、**堤防高不足区間の早期解消を図ることが求められる。**



図 耐震強化岸壁の整備状況



資料:「青森港ビジョン(H27.2)」青森港みなとづくり懇談会

図 Aomori-bayside Arc構想のゾーニング

(2) 青森港の取組課題

⑪ 港内の安全な利活用の促進

防災・危機管理

現 状

- ・青森港は「釣り文化振興モデル港」に指定されており、ガイドラインに沿った安全な利用を前提に、浜町緑地と北防波堤が釣り施設として限定的に開放した。しかしながら、現状では釣り開放施設以外でも釣り客が散見されている。
- ・官公庁船、ポートサービス船、作業船やプレジャーボート等の小型船舶は港内に点在する小型船だまりに收容されている。
- ・油川埠頭、沖館埠頭、浜町埠頭および堤埠頭は、冬季は公共の雪処理施設として利用されている。

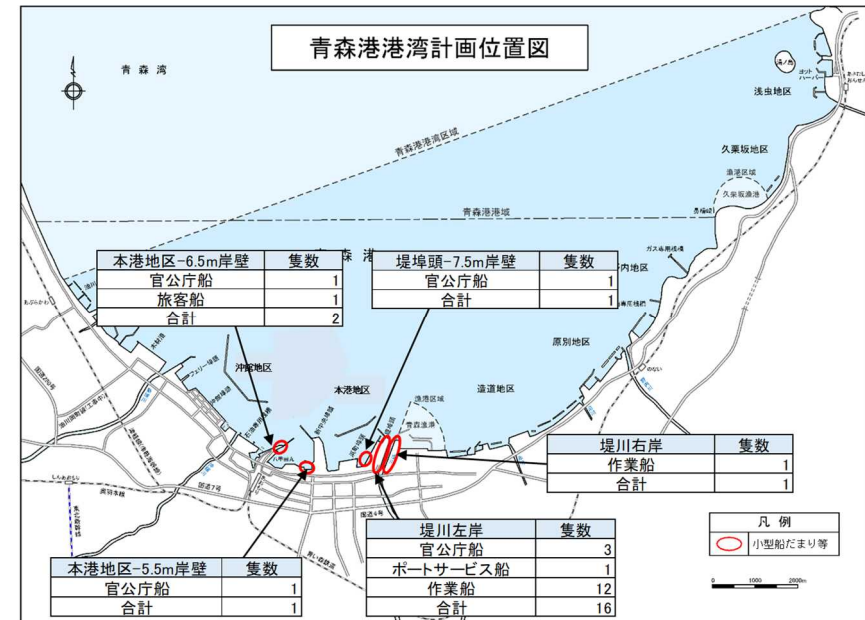
課 題

- ・港湾地域における安心・安全な物流活動を維持していくため、安全に配慮したゾーニングにより港内における事故発生リスクを低減し、港内の安全な利活用の推進に努める必要がある。



資料:「釣り文化振興モデル港」国土交通省

図 青森港の釣り開放対象港湾施設



資料:青森港管理所提供資料

図 官公庁船、ポートサービス船、作業船等の收容状況 (令和4年9月時点)

(2) 青森港の取組課題(まとめ)



図 青森港の課題図(油川地区・沖館地区・本港地区)

(2) 青森港の取組課題(まとめ)



図 青森港の課題図(野内地区)



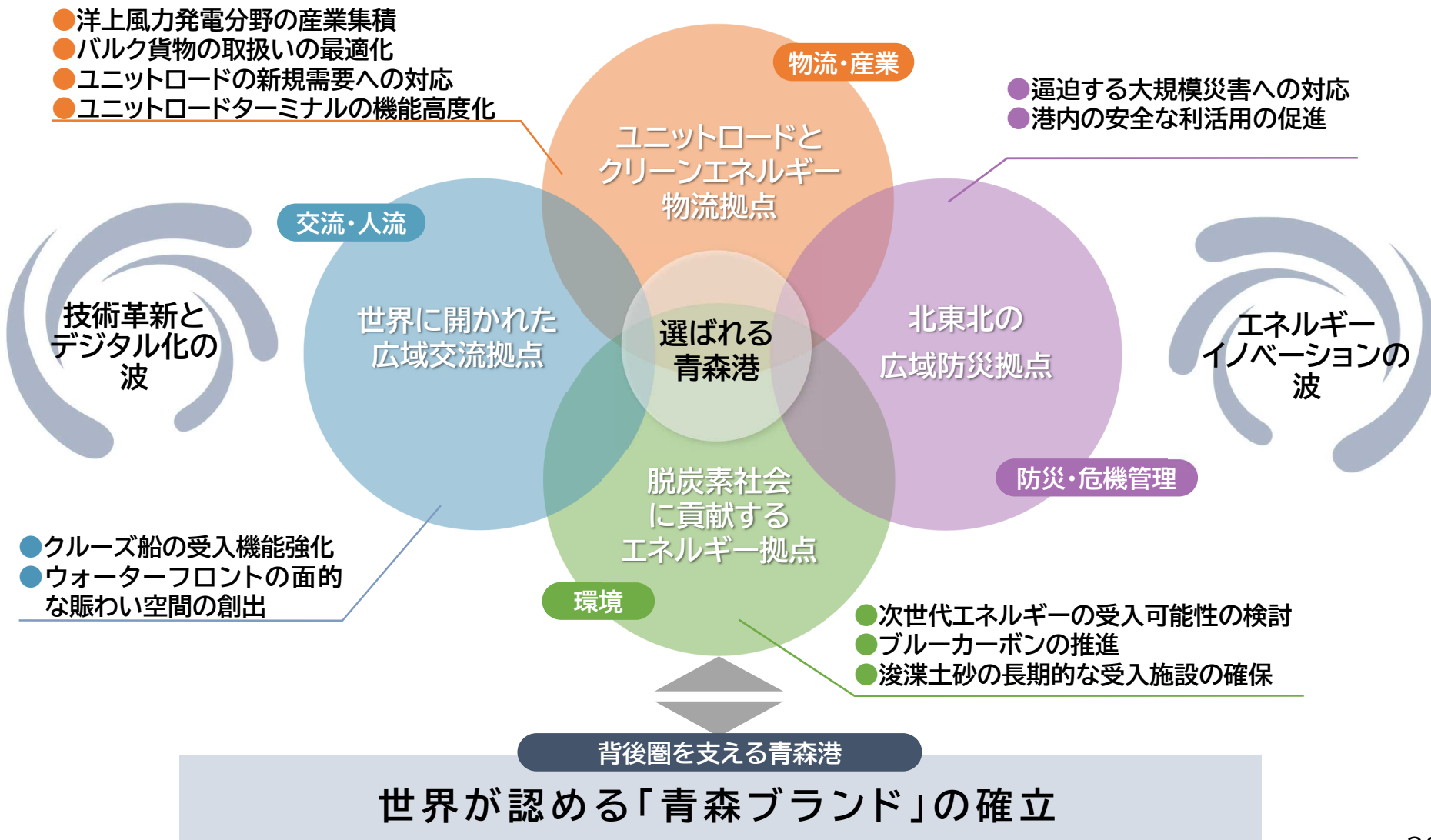
図 青森港の課題図(浅虫地区)

4. 20～30年後の青森港の目指す姿・役割 (基本戦略)

(1) 20～30年後の青森港の目指す姿

世界から“選ばれる青森港”に向けて

～本州－北海道の大動脈とエネルギーイノベーションへの挑戦～



(2) 20～30年後の青森港が果たすべき役割

20～30年後の目指す姿

物流・産業 **ユニットロードとクリーンエネルギーの物流拠点**

- 本州・北海道の大動脈を軸に、青森県と全国・世界をつなげる**ユニットロードの物流拠点**を形成する。
- 再生可能エネルギー及び次世代エネルギーといった**クリーンエネルギーの受入拠点**の形成や関連産業を集積する。

交流・人流 **世界に開かれた広域交流拠点**

- 世界中から訪れる旅行者のゲートウェイとなり、青森県の魅力ある**歴史・文化・食・自然**を発信する**国際観光拠点**を形成する。
- 磨き上げた多彩な観光資源を最大限に活かし、**世界中の観光客から選ばれる国際交流拠点**を形成する。

環境 **脱炭素社会に貢献するエネルギー拠点**

- クリーンエネルギーを受入・貯蔵・供給する**エネルギー拠点**を形成する。
- 環境再生と温室効果ガスの吸収に貢献する**港湾**を形成する。
- 港湾の長期的な維持管理において、環境負荷低減を見据えた**港湾**を形成する。

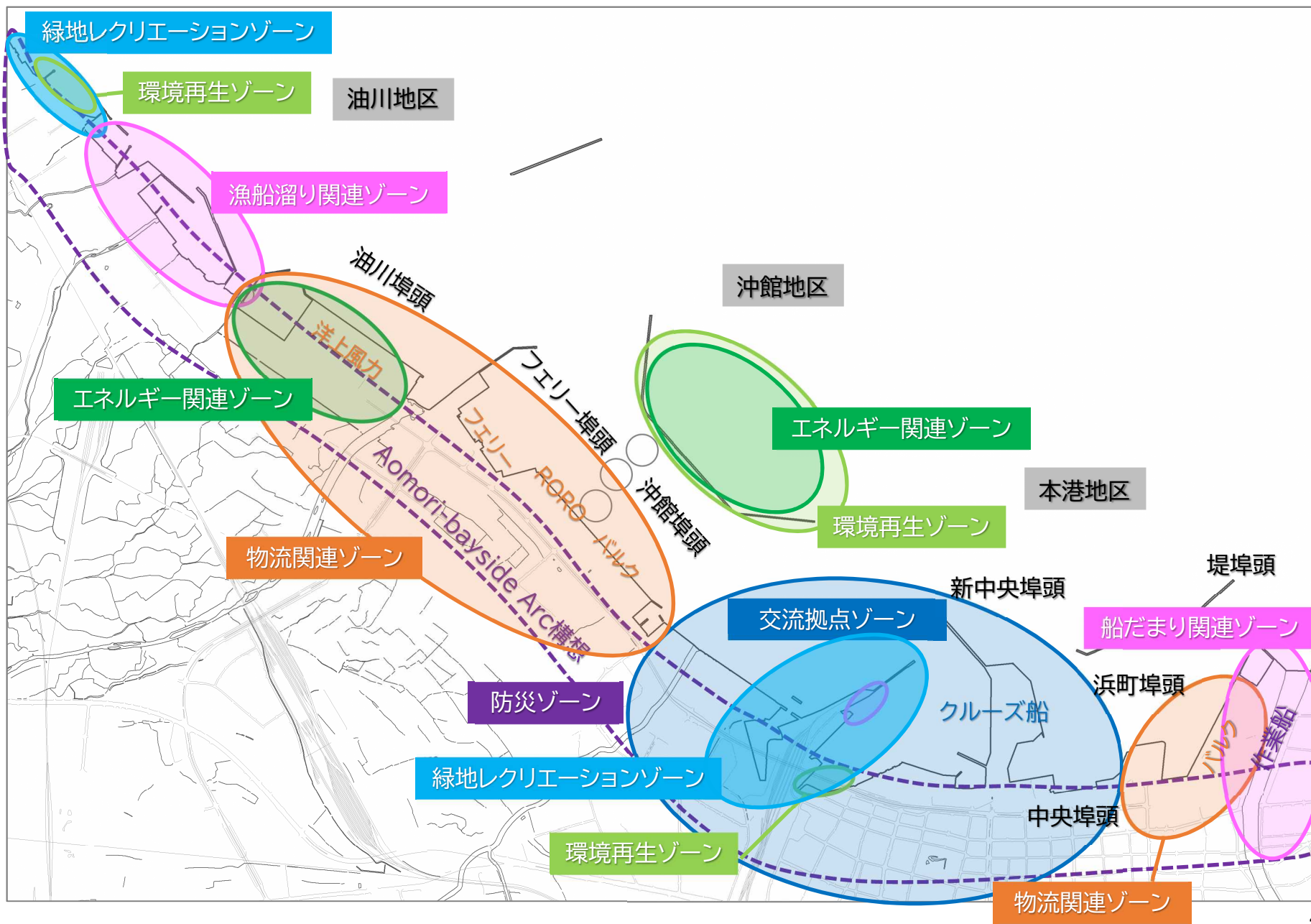
防災・危機管理 **北東北の広域防災拠点**

- 逼迫する大規模地震に対して、**本州～北海道の基幹物流の維持と北東北の早期復旧**を担う**広域防災拠点**を形成する。
- 激甚化・頻発化する**高潮・高波**に対して、背後地域の**生活と産業を守る災害に強い港湾**を形成する。
- 通常時では誰もが**安全に利用できる港湾**を形成する。

20～30年後の果たすべき役割

- ・**本州～北海道の基幹航路を維持・拡大**しつつ、背後立地企業のニーズに応じた**ユニットロード航路を実現**することで、**地域産業の物流効率化・高度化に貢献**する。
- ・世界的なエネルギーミックスの変化に対して、背後地域への**低廉かつ安定的なクリーンエネルギーの供給を実現**することで、**地域産業の付加価値向上に貢献**する。
- ・**東北を代表するクルーズ船の受入拠点**として、**全世界から訪れるクルーズ旅客**に青森独自の「おもてなし」を提供し、「**選ばれる青森**」に向けた**青森県の認知度向上に貢献**する。
- ・青森港の特性を活かした賑わい空間を創出しつつ、背後地域を有機的に結びつけることで、**市民と観光客が開かれた水辺空間を行き交い・交流し、地域の活性化に貢献**する。
- ・世界的なエネルギーミックスの変化に対して、**洋上風力発電のために必要となる港湾機能や次世代エネルギーの拠点**を担うことで、**地域の脱炭素化に貢献**する。
- ・多様な生物が生息する**藻場・干潟を再生・創出するブルーカーボンの取組**を推進し、**地域の脱炭素化にも貢献**する。
- ・港内発生土砂の受入を確保することで、**環境影響に配慮した港湾のクリーンな維持管理に貢献**する。
- ・**大規模地震時の本州～北海道の基幹物流を維持**しつつ、広域防災拠点として**太平洋側・日本海側の両側でリダンダンシー**を確保する。
- ・台風や低気圧時の**高潮・高波**による浸水を防護することで、**背後地域の人命や財産の損失を最小限に留める**。
- ・安全な車両・船舶・ヒトの動線を考慮した**適正なゾーニング**により、**海難や事故の発生リスクを低減**する。

(3) 長期的な空間利用の方向性(素案)



(3) 長期的な空間利用の方向性(素案)

