

(2) 検討すべき戦略体系図（八戸港）

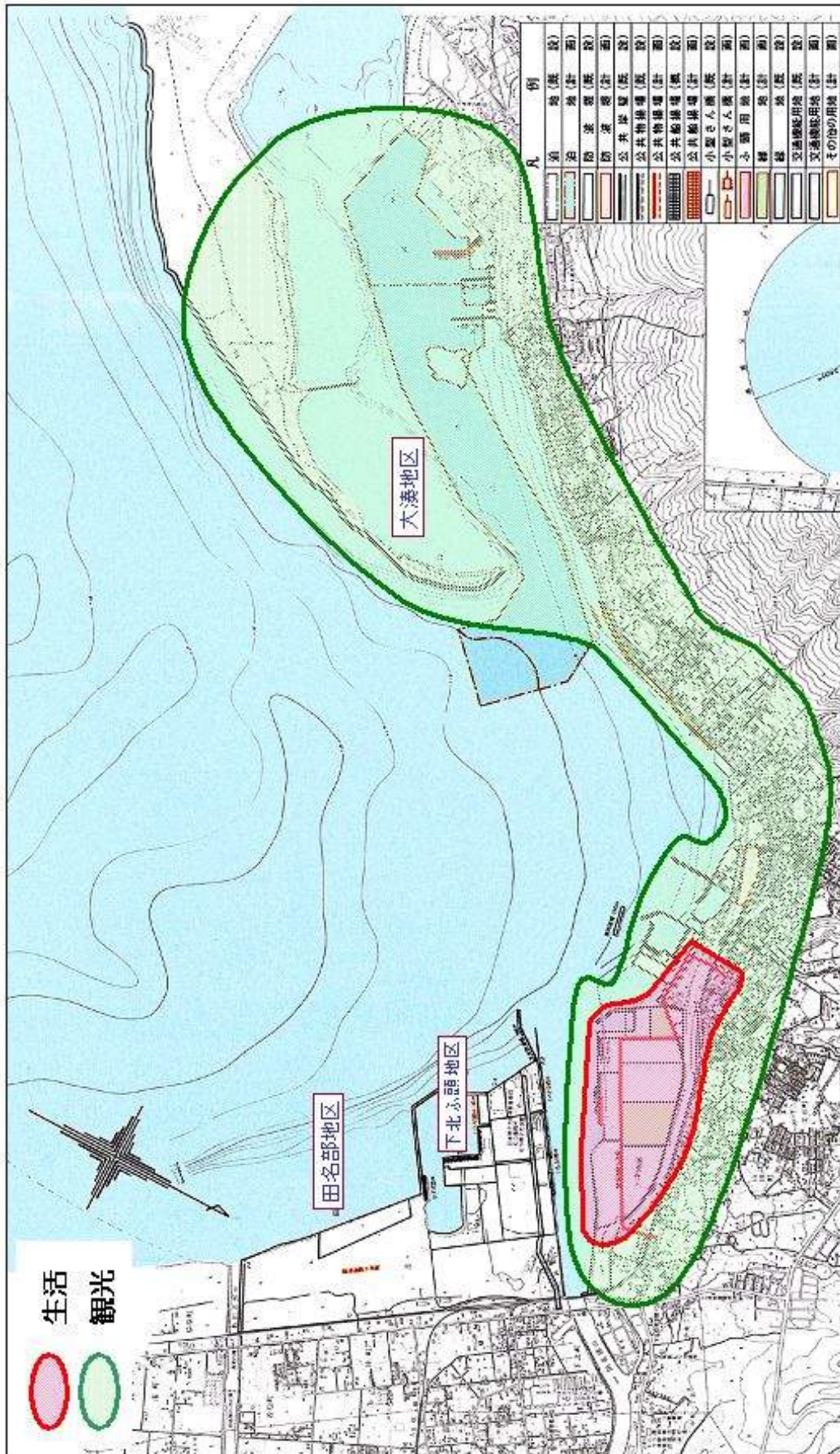
※太文字は重点戦略・施策

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"> ○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 ○地域に立地する産業の発展に向けた物流機能の強化 ○水産品輸出機能の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾施設の改良、強化及び延命化等の施設整備 ○ポートアイランドのⅡ期整備 ○ポートセールスの積極的な支援 ○コンテナ機能に係る既存ストックの効率的活用とインフラ整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○24 時間港湾の実現や、CIQ 体制の整備、港湾 EDI システムの利用促進、インランド・デボの導入等による効率化の実現 ○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の支援 ○水産品の迅速な輸送に資する八戸港へのアクセス性向上
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"> ○フェリー機能の高度化・高付加価値化 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光情報・運行情報の発信による利便性向上 ○地理・時間的な利便性を活かしての競争力強化 	<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 ○地元市民団体等との連携による埠頭周辺の観光地化支援 ○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
新しい産業の振興	<ul style="list-style-type: none"> ○臨海部におけるリサイクル関連産業の振興 ○臨海部における新エネルギー産業の振興 ○今後発展が期待される産業への支援 	<ul style="list-style-type: none"> ○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の支援 ○風力発電事業の実現に向けた支援 	<ul style="list-style-type: none"> ○リサイクル製品輸出の効率化と技術面とコスト面での競争力の強化 ○八戸市・マイクログリッド構想と沿岸域における風力発電事業との連動支援 ○燃料電池産業の港湾空間への誘致
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"> ○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 ○子供の心を育むみなとづくり 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾空間の市民への開放 ○海に触れる・親子交流の場の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾の景観形成 ○港へのアクセス性向上 ○既定計画と連動した取り組みの推進 ○街なかのサイン整備 ○海に親しめる環境づくり
港を活かした観光振興	<ul style="list-style-type: none"> ○「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 ○背後地域との機能連携強化による観光周遊ルート形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○「はちのへ『海のステーション』ネットワーク構想」と「みなとオアシス」に係る取り組みと連動した取り組みの実施 ○地元市民や企業、関係団体等の取り組みを支援 ○みなとまちづくりとの連動 	<ul style="list-style-type: none"> ○産業観光としての観光地化支援 ○漁港との連携について調整
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 	<ul style="list-style-type: none"> ○迅速な避難情報の提供 ○津波に対する防波堤の強化・改良 ○岸壁の耐震バース化 	<ul style="list-style-type: none"> ○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 ○防災緑地の整備

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。

3. 大湊港

大湊港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（大湊港）

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：港湾振興ビジョンを活かした賑わい空間の創出

大湊港は昭和63年に策定したマリンタウンプロジェクトに基づき、大平地区にマリナーが平成12年に完成しています。また、下北半島地域における産業・経済の中心地であるむつ市に位置し、広い用地を有することから、この有効利用を進めるための新たな施策である特定地域振興重要港湾として平成12年5月に選定され、港湾振興ビジョンに沿った整備を促進しています。平成17年に克雪ドームが完成し（平成18年4月オープン予定）、緑地等の整備も順調に進んでいることから、当エリアを拠点とした、賑わいと潤いのある観光・交流空間を創出する必要があります。

○港湾振興ビジョンを活かしつつ、ソフト・ハード両面から賑わい空間の創出を図っていきます。

戦略2：マリンスポーツによる地域振興と環境整備

陸奥湾沿岸にはヨット、サーフィン、海水浴、海釣り等のマリンスポーツエリアが人気を呈しており、背後には観光名所が数多く存在していることから、陸奥湾の貴重な海岸景観を活かした、陸奥湾沿岸の各港と連携した取り組みが必要です。

○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陸奥湾を活用したイベントの開催など、様々な取り組みについて支援していきます。

○プレジャーボートに対応したマリナーの整備・充実を図り、陸奥湾内の港間の連携を強化し、マリンスポーツなどの利便性の向上を目指します。

港を活かした観光振興

戦略1：下北地域の観光拠点港の形成

下北半島には数多くの観光名所が存在し、その中で、むつ市は、日本三大霊山である恐山等の観光名所を所有し、田名部まつりや恐山大祭等の祭り・イベントが行われるなど、むつ市における観光入込客数は年々増加傾向にあります。こうした状況を踏まえ、大湊港を拠点とした下北半島全体での観光ネットワークを形成していく必要があります。

○東北新幹線・新青森駅開業に伴い観光客の増大が見込まれることを踏まえて、青森港と大湊港を結ぶ旅客船航路の開設に向けた取り組みを支援し、下北地域との結節性向上を図っていきます。

○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、行政と関係団体との連携強化（地域住民の参画によるクルーズ船の歓待、観光案内など）を図り、観光拠点づくりを目指していきます。

○背後地に点在する下北地域の各観光地と連携を図り、観光ネットワーク構築に向けて企

業・関係団体等の取り組みを支援していきます。

戦略2：ブルーツーリズムによる観光振興

むつ市の主な産業の一つである水産業は、魚種別漁獲量において、約5割をホタテガイが占めています。今後は、水産業を活かした地元と連携した観光振興についての取り組みが必要となっています。

○港湾背後地域の観光資源や沿岸部の地域住民と連携し、海・港を活用した体験型観光メニューづくりを支援し、港そのものを観光資源として活用したウォーターフロント一体となった観光振興を目指していきます。

臨海部における防災機能の強化

戦略1：下北地域における防災拠点港の形成

大湊港は平成12年に国の施策である特定地域振興重要港湾に選定され、国との共同調査により策定した防災機能の強化を中心とする港湾振興ビジョンに沿って整備を促進しています。現在、既設岸壁の耐震化や、防災拠点緑地の整備を進めており、緊急時の下北地域全体の防災拠点としての役割を担っています。

○大規模災害時に下北地域の拠点港としての役割をはたすべく、岸壁の耐震バース化、港湾施設内の防災施設（臨港道路、防災緑地）の整備・強化を図っていきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（大湊港）

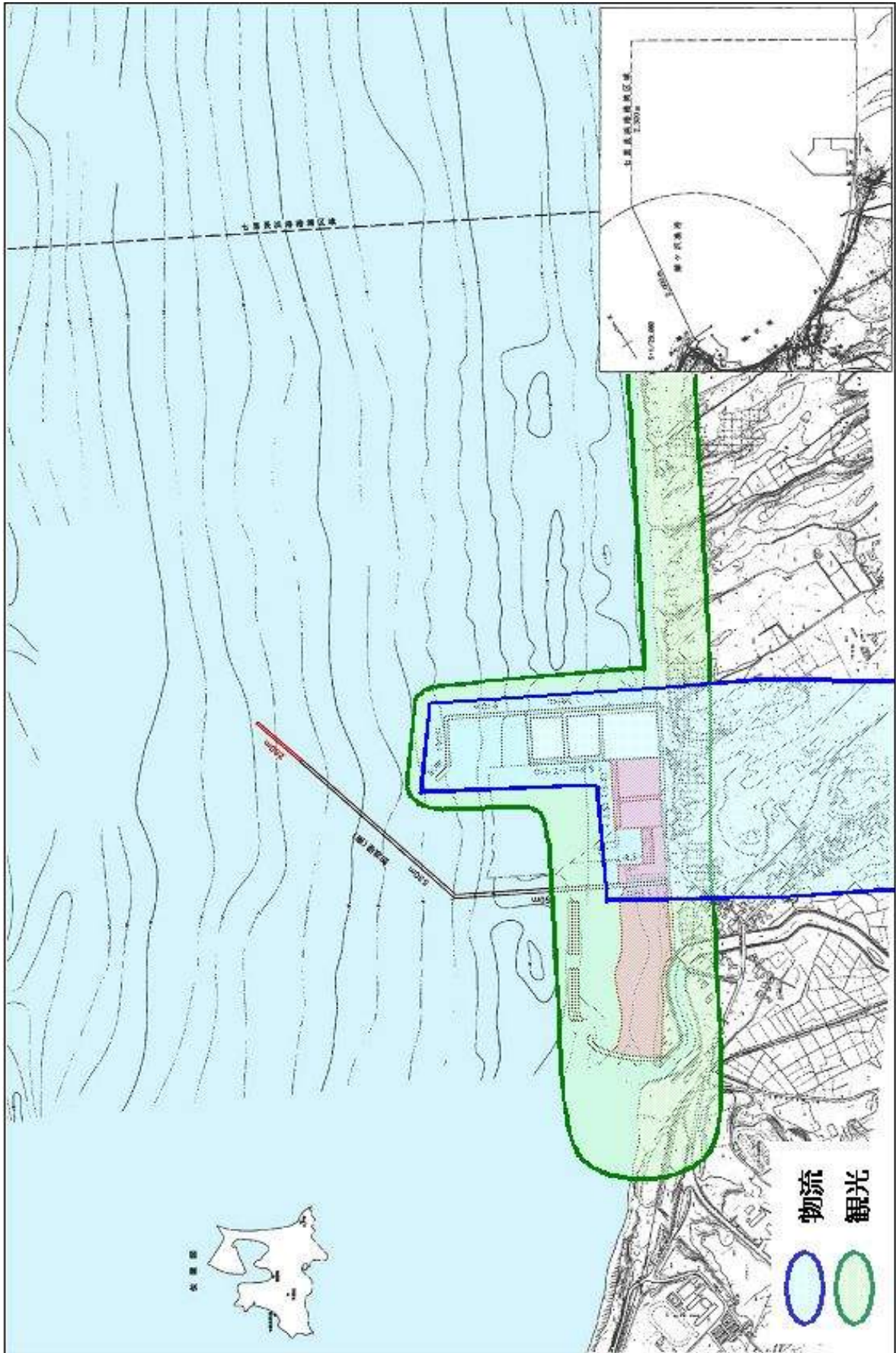
※太文字は重点戦略・施策

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
みなとまちづくり・ ひとづくりの全体的展開	○ 港湾振興ビジョンを活かした賑わい空間の創出 ○マリンスポーツによる地域振興と環境整備	○ 賑わい空間の創出 ○マリーナの整備・充実 ○イベント等の取り組みの支援	○陸奥湾クルージングの利便性の向上
港を活かした 観光振興	○下北地域の観光拠点港の形成 ○ブルーツーリズムによる観光振興	○青森港と大湊港を結ぶ旅客船の航路開設に向けた支援 ○クルーズ船を活用した観光拠点港づくり ○港湾背後地域の観光資源との連携に向けた支援 ○海・港を活用した体験型観光メニューづくりの支援	○下北地域の観光ネットワーク構築の支援
臨海部における 防災機能の強化	○下北地域における防災拠点港の形成	○岸壁の耐震バース化	○港湾内の防災施設の整備・強化

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。

4. 七里長浜港

七里長浜港發展イメージ



(1) 検討すべき戦略（七里長浜港）

国際物流機能の強化

戦略1：環日本海航路の開設

七里長浜港は津軽半島の日本海側に位置しており、平成8年には県や地元自治体により、「七里長浜港利用促進協議会」が組織されるなど、津軽地域から発生する物流需要や、環日本海時代に向けた沿海州諸国との貿易に対応するための流通港湾としての期待が高い港湾です。

- 七里長浜港背後には、大規模な産業立地が可能なゾーンが広がっており、環日本海航路の開設、及び企業誘致を積極的に支援し、同港の活性化を図っていきます。
- ロシア・中国からの輸入実績のある砂・砂利などの輸入や新たなエネルギー資源などの貨物について、輸出入増大に向けた検討をしていきます。

戦略2：青森県産農産品輸出機能の整備

青森県には、リンゴやホタテガイ等世界に名を誇るような様々な農水産品があります。近年においては農産品であるリンゴを中心に、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。リンゴに関して言えば、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ることから、青森県産の農産品輸出機能の強化を図る事が重要になっています。

- 青森県産農産品の輸出機能については、必要に応じて農産品輸出に係る諸機能の整備を図っていきます。
- 中国や台湾へのポートセールスを支援していきます。
- 農産品単独では、取扱量が限られているため、その他貨物との混載により航路誘致を目指す等、多角的なポートセールスを調査・検討していきます。

フェリー機能の高質化及びRORO 船対応

戦略1：フェリー・RORO 船航路の開設

国際貿易港及び、津軽地域観光の玄関口として、日本海を航行するRORO 船の寄港誘致や利便性を考慮したフェリー機能の対応に向けた戦略が必要です。

- 自動車リサイクルの自動車関連事業など、企業誘致を積極的に支援し、フェリー・RORO 船航路の開設に向けてポートセールスを支援していきます。

港を活かした観光振興

戦略1：広域観光クルージング拠点の形成

七里長浜港は平成5年に登録された世界遺産「白神山地」のふもとの港湾に位置することから、弘前城をはじめとする津軽一円の観光地と一体となった観光ルートの創出が必要です。

○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、行政と関係団体等との連携強化（地元住民の参画によるクルーズ船の歓待、観光案内など）を図り、観光拠点づくりを目指していきます。

○白神山地や十三湖などの各観光地と連携を図り、観光ネットワーク構築に向けて企業・関係団体等の取り組みを支援していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（七里長浜港）

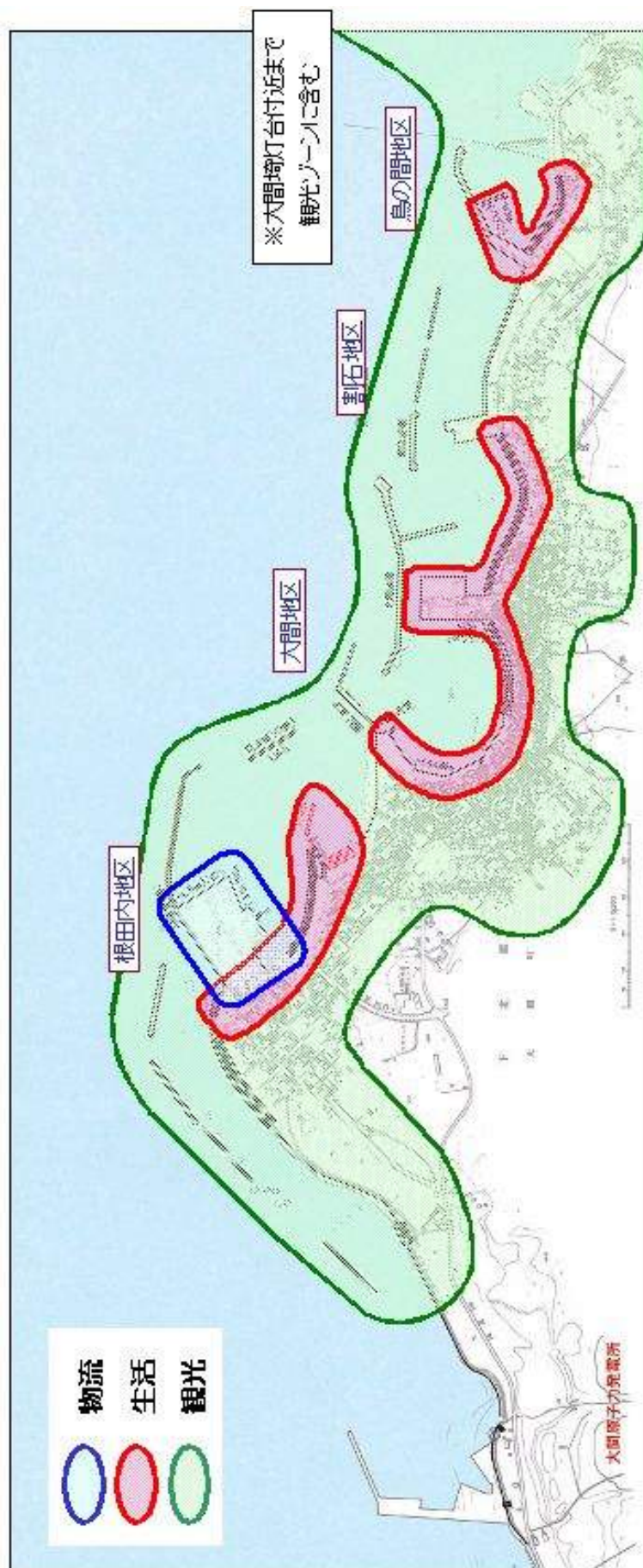
※太文字は重点戦略・施策

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	○環日本海航路の開設 ○青森県産農産品輸出機能の整備	○環日本海航路の開設に向けた支援 ○港湾背後地への企業誘致の支援 ○新たな貨物の輸出入増大に向けた検討	○必要に応じた農産品輸出に係る諸機能の整備 ○中国や台湾へのポートセールスの支援 ○多角的なポートセールスの調査・検討
フェリー機能の高質化 及び RORO 船対応	○フェリー・RORO 船航路の開設	○ポートセールスの推進	○自動車関連の貨物の活用について検討
港を活かした 観光振興	○ 広域観光クルージング拠点の形成	○ 港湾背後地域の観光資源との連携に向けた支援 ○クルーズ船の誘致・活用に向けた行政と関係団体が連携した取り組み	○ 白神山地や十三湖等の観光ネットワーク構築の支援

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。

5. 大間港

大間港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（大間港）

フェリー機能の高度化・高付加価値化及び RORO 船の活用

戦略1：フェリー機能の高度化・高付加価値化

大間港は本州最北端の港で、北海道と最短距離にあるため、古くから海峡を往来する船の基地として栄えてきました。昭和4年に大間と函館間に定期航路が就航し、昭和39年に日本で最初の外洋フェリーとして就航しています。その後、昭和61年には、根田内地区に新たなフェリー埠頭がシフトし、現在においても本州と北海道を結ぶ産業・観光の動脈となっていることから、フェリー機能の維持・向上を推進する必要があります。

- フェリー機能関連使用料の見直しや、観光情報・運行情報の発信による利便性の向上を支援していきます。
- 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）を支援していきます。

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：港を活用した市民活動の積極的支援

大間マグロの知名度の上昇に伴い、大間町を訪れる観光客が増え始めたことを背景に、観光客がマグロを通して地元の人と交流する機会を作ろうと、地元のボランティアグループ「あおぞら組」等による、マグロの解体ショーをはじめとする、マグロを活かしたイベントが企画されています。このイベントは、平成16年においては、3日間の開催で来訪客は1万人を超える実績を持っています。こうした地元活性化における市民の手による活動を支援していく必要があります。

- 「本州最北端のみなとまち」「大間マグロ」の知名度を活かした市民の手によるイベントなどの市民活動を積極的に支援していきます。

戦略2：地場産業（水産業）の振興

大間港は本州最北端の港で、津軽海峡という良好な漁場に恵まれ、特に本マグロの一本釣りが有名で、時折マスコミにも登場しています。また、近年、大間マグロの全国的なブランド化が進み注目を浴びていることから、マグロ等の水産業を活かした港の活用が必要です。

- 地方港湾の活用・活性化の一環として、水産品加工施設として港湾空間を提供するなど、水産業の振興に資する港湾の利活用を支援していきます。

港を活かした観光振興

戦略1：ブルーーツーリズムによる観光振興

近年、大間マグロの知名度の上昇に伴い大間町を訪れる観光客が増え始めていることから、マグロや海産物を活かした観光振興について地元と連携した取り組みが必要です。

○港湾背後地域の観光資源や沿岸部の地域住民と連携し、海・港を活用した体験型観光メニューづくりを支援し、港そのものを観光資源として活用した観光振興を目指していきます。

戦略2：フェリーを活用した観光ルートの創出

近年、大間マグロの知名度の上昇に伴い大間町を訪れる観光客が増え始めており、地元の有志によるイベント等が企画されるなど、漁業を通じた地域の交流が深められています。しかし、フェリーの乗降者数の推移は近年伸び悩んでいることから、フェリーを活用した地元と一体となった観光ルートの創出が必要です。

○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を図り、大間港～下北地域・青森市・北海道等も視野にいれ、フェリーを活用した新たな観光ルートの創出を目指していきます。

戦略3：下北地域における観光ネットワークの構築

大間港が位置する下北半島には、恐山をはじめとした観光地が点在しており、今後はこれらの観光地と下北半島に位置する各港を連携させる取り組みが必要となります。

○背後地に点在する下北半島の観光地と連携を図り、観光ネットワーク構築に向けて企業・係団体等の取り組みを支援していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（大間港）

※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
フェリー機能の高質化 及び RORO 船対応	○フェリー機能の高質化・高付加価値化	○フェリー機能関連使用料の見直し ○観光情報・運行情報の発信による利便性向上	○ターミナル内外におけるホスピタリティの向上
みなとまちづくり・ ひとつづくりの全体的展開	○港を活用した市民活動の積極的支援 ○地場産業（水産業）の振興	○イベントなどの市民活動の支援 ○水産業の振興に資する港湾の利活用を支援	
港を活かした 観光振興	○ブルーーツーリズムによる観光振興 ○下北地域における観光ネットワークの構築 ○フェリーを活用した観光ルートの創出	○海・港を活用した体験型観光メニューづくりの支援 ○陸上公共交通機関との連携強化に向けた支援 ○港湾背後地域の観光資源との連携に向けた支援	○陸上公共交通機関との連携強化 ○新たな観光ルートの創出に向けた支援

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。

6. 小湊港

小湊港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（小湊港）

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：地場産業（ホタテガイ養殖等水産業）の振興

平内町は昭和30年代後半からホタテガイの養殖を導入したホタテガイの養殖発祥の地です。現在では、平内町の基幹産業まで成長し、生産量は日本一であることから、ホタテガイの水産加工等の地場産業の拠点となる港の活用が必要です。

○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提供するなど、ホタテガイ養殖等、水産振興に資する港湾の利活用を支援していきます。

戦略2：マリンスポーツによる地域振興と環境整備

小湊港は陸奥湾中央の夏泊半島の東側に位置しており、陸奥湾沿岸にはヨット、サーフィン、海水浴、海釣り等のマリンスポーツエリアや、背後には観光名所が数多く存在し人気を呈していることから、陸奥湾の貴重な海岸景観を活かした、陸奥湾沿岸の各港と連携した取り組みが必要です。

○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陸奥湾を活用したイベントの開催など、様々な取り組みについて支援していきます。

○プレジャーボートに対応したマリーナの整備・充実を図り、陸奥湾内の港間の連携を強化し、マリンスポーツなどの利便性の向上を目指します。

港を活かした観光振興

戦略1：ブルーツーリズムによる観光振興

平内町はホタテガイの養殖発祥の地であり養殖ホタテガイの生産量は日本一であることから、ホタテガイ等の水産業を活かした観光振興について地元と連携した取り組みが必要ある。

○港湾背後地域の観光資源や沿岸部の地域住民と連携し、海・港を活用した体験型観光メニューづくりを支援し、港そのものを観光資源として活用した観光振興を目指していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（小湊港）

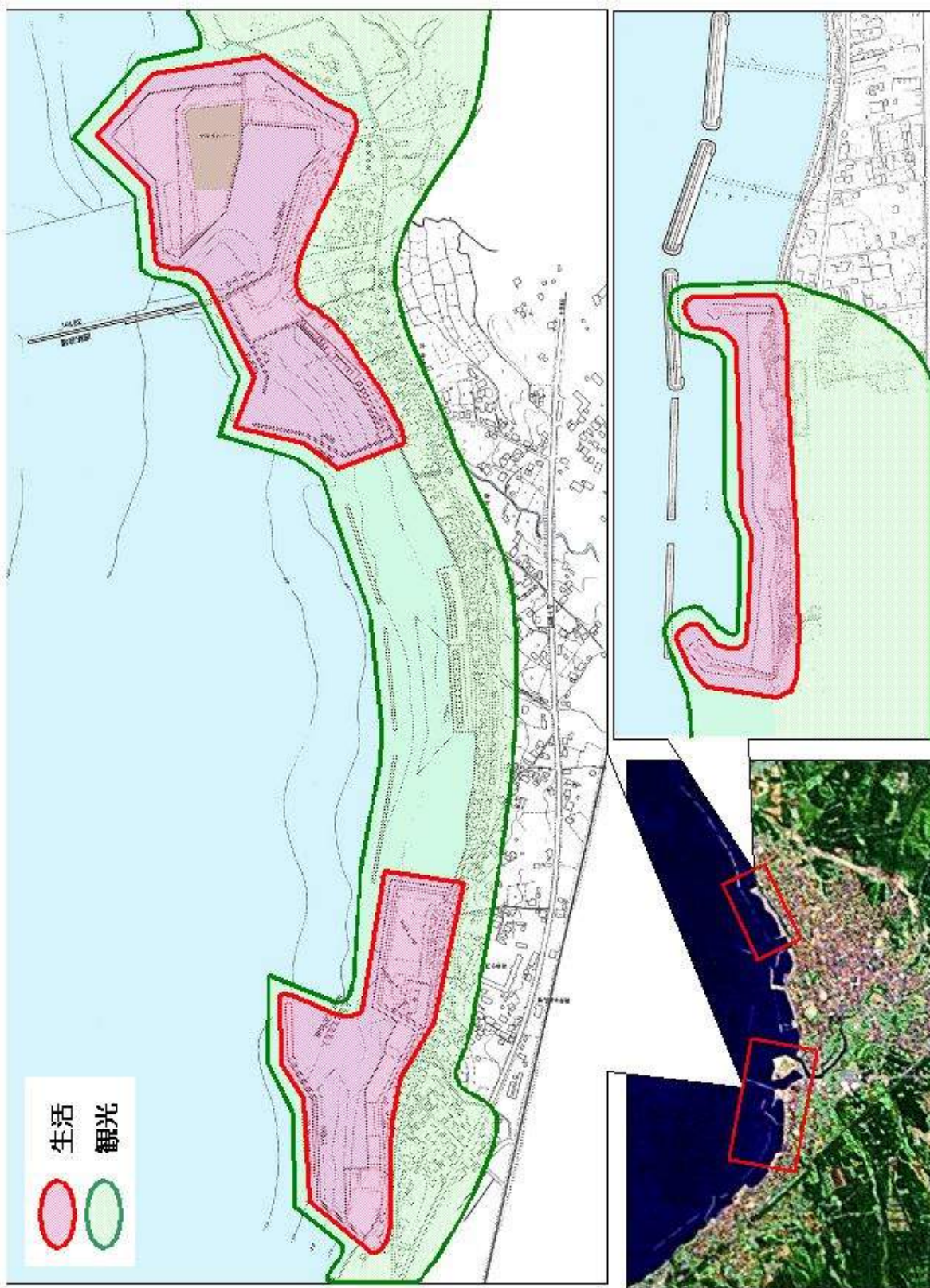
※太文字は重点戦略・施策

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
		<p>みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開</p> <p>○地場産業(ホタテガイ養殖等水産業)の振興 ○マリンスポーツによる地域振興と環境整備</p>	<p>○ホタテガイ養殖等水産振興に資する港湾の利活用を支援(水産加工施設として港湾空間を提供するなど) ○マリーナの整備・充実 ○イベント等の取り組みの支援</p>
<p>港を活かした観光振興</p> <p>○ブルーツーリズムによる観光振興</p>	<p>○港湾背後地域の観光資源との連携に向けた支援 ○海・港を活用した体験型観光メニューづくりの支援</p>		

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。

7. 野辺地港

野辺地港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（野辺地港）

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：地場産業（ホタテガイ養殖等水産業）の振興

野辺地町は県内有数のホタテガイ養殖漁業基地であり、魚種別漁獲量においてホタテガイが約9割を占めていることから、ホタテガイの水産加工等の地場産業の拠点となる港の活用が必要です。

○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提供するなど、ホタテガイ養殖等、水産振興に資する港湾の利活用を支援していきます。

戦略2：マリンスポーツによる地域振興と環境整備

野辺地港は陸奥湾の南東、下北半島付け根の部分に位置しており、陸奥湾沿岸にはヨット、サーフィン、海水浴、海釣り等のマリンスポーツエリアや、背後には観光名所が数多く存在し人気を呈していることから、陸奥湾の貴重な海岸景観を活かした、陸奥湾沿岸の各港と連携した取り組みが必要です。

○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陸奥湾を活用したイベントの開催など、様々な取り組みについて支援していきます。

○プレジャーボートに対応したマリーナの整備・充実を図り、陸奥湾内の港間の連携を強化し、マリンスポーツなどの利便性の向上を目指します。

戦略3：親水緑地等を活用した賑わい空間の創出

野辺地港は陸奥湾南東、下北半島付け根の部分に位置し、古くから千石船による「海の玄関口」として南部藩の最も重要な港として利用され、物流貨物と水産業を主体とした港湾施設となっています。本州と北海道を結ぶカーフェリー基地として野辺地港が着目され、昭和44年7月20日から第三のハイウェー航路として野辺地・函館間の定期運行が開始されましたが、その後、高速交通体系の整備に伴い平成7年4月に廃止となっています。今後、既存の緑地等を活かしたみなとの賑わい空間の創出が必要です。

○親水緑地を活かしつつ、ソフト・ハード両面から賑わい空間の創出を図っていきます。

港を活かした観光振興

戦略1：ブルーツーリズムによる観光振興

野辺地町は県内有数のホタテガイ養殖業基地であり、魚種別漁獲量においてホタテガイが9割を占めていることから、ホタテガイ等の水産業を活かした観光振興について地元と連携した取り組みが必要です。

○港湾背後地域の観光資源や沿岸部の地域住民と連携し、海・港を活用した体験型観光メニ

ニューづくりを支援し、港そのものを観光資源として活用した観光振興を目指していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（野辺地港）

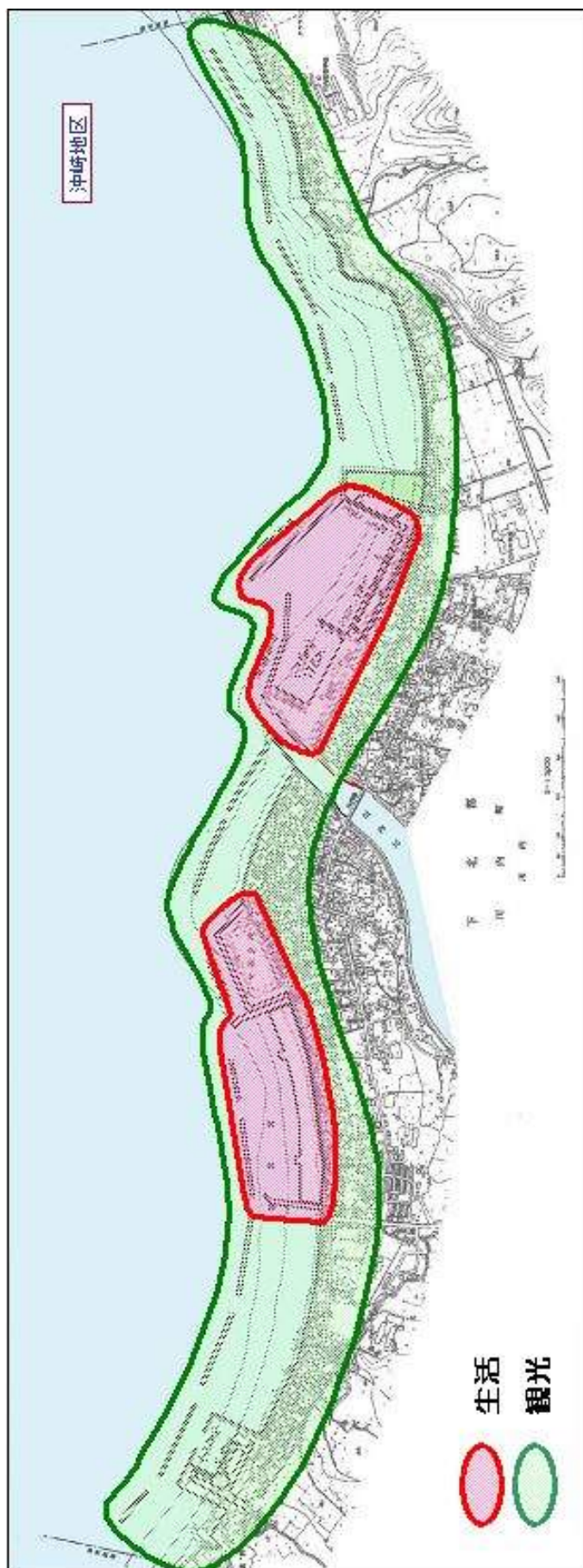
※太文字は重点戦略・施策

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
みなとまちづくり・ ひとづくりの全体的展 開	○地場産業（ホタテガイ養 殖等水産業）の振興 ○マリンスポーツによる地 域振興と環境整備 ○親水緑地を活用した賑わ い空間の創出	○ホタテガイ養殖等水産振 興に資する港湾の利活用 を支援（水産品加工施設 として港湾空間を提供す るなど） ○マリーナの整備・充実 ○イベント等の取り組みの 検討 ○賑わい空間創出	○陸奥湾クルージングの 利便性の向上
港を活かした 観光振興	○ブルーツーリズムによる 観光振興	○港湾背後地域の観光資源 と連携に向けた支援 ○漁業体験といった海・港 を活用した体験型観光メ ニューづくりの支援	

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。

8. 川内港

川内港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（川内港）

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：地場産業（ホタテガイ養殖等水産業）の振興

むつ市川内町ではホタテガイの養殖が盛んで、魚種別漁獲量において、ホタテガイが6割を占めています。ホタテガイ養殖業の振興に伴い船舶の大型化、隻数の増加が進み、これに対応するため昭和47年より川内川河口右岸の船溜まりの建設に着手し、平成9年に完成しています。また、高野川河口右岸にも新たな船溜まりが完成していることから、ホタテガイの水産加工等の地場産業の拠点となる港の活用が必要です。

○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提供するなど、ホタテガイ養殖等、水産振興に資する港湾の利活用を支援していきます。

戦略2：教育の場としての港の活用

むつ市川内町では、海辺の体験プログラムにおける指導者を養成するためのセミナーの開催や、文部科学省と国土交通省が連携した「いきいき・海の子・浜づくり」事業において、青少年等の野外教育の場として海水浴場を整備しています。今後も港や海辺を教育の場として活用していく必要があります。

○「海辺の達人養成講座 in かわうち」や「子どもの自然学校 in かわうち」といった、港や海辺を教育の場として活用する取り組みを積極的に支援していきます。

戦略2：マリンスポーツによる地域振興と環境整備

川内港は下北半島中央部の陸奥湾に位置しており、陸奥湾沿岸にはヨット、サーフィン、海水浴、海釣り等のマリンスポーツエリアや、背後には観光名所が数多く存在し人気を呈していることから、陸奥湾の貴重な海岸景観を活かした、陸奥湾沿岸の各港と連携した取り組みが必要です。

○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陸奥湾を活用したイベントの開催など、様々な取り組みについて支援していきます。

○プレジャーボートに対応したマリーナの整備・充実を図り、陸奥湾内の港間の連携を強化し、マリンスポーツなどの利便性の向上を目指します。

港を活かした観光振興

戦略1：ブルーツーリズムによる観光振興

むつ市川内町では8月に開催される「ヤマメのつかみどり」や9月に開催される川内八幡宮禮大祭等の夏季イベントに加え、10月に開催される、地元特産の海産物料理が振る舞われる「川内高原まつり&ベコまつり」等の秋季イベントが賑わいを見せており、むつ市川内

町の観光入り込み客数は近年増加傾向にあります。今後さらに、地元と連携した取り組みにより、地域の魅力を広める活動が必要です。

○港湾背後地域の観光資源や沿岸部の地域住民と連携し、海・港を活用した体験型観光メニューづくりを支援し、港そのものを観光資源として活用した観光振興を目指していきます。

戦略2：下北地域における観光ネットワークの構築

川内港が位置する下北半島には、恐山をはじめとした観光地が点在しており、今後はこれらの観光地と下北半島に位置する各港を連携させる取り組みが必要となります。

○背後地に点在する下北半島の観光地と連携を図り、観光ネットワーク構築に向けて企業・係団体等の取り組みを支援していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（川内港）

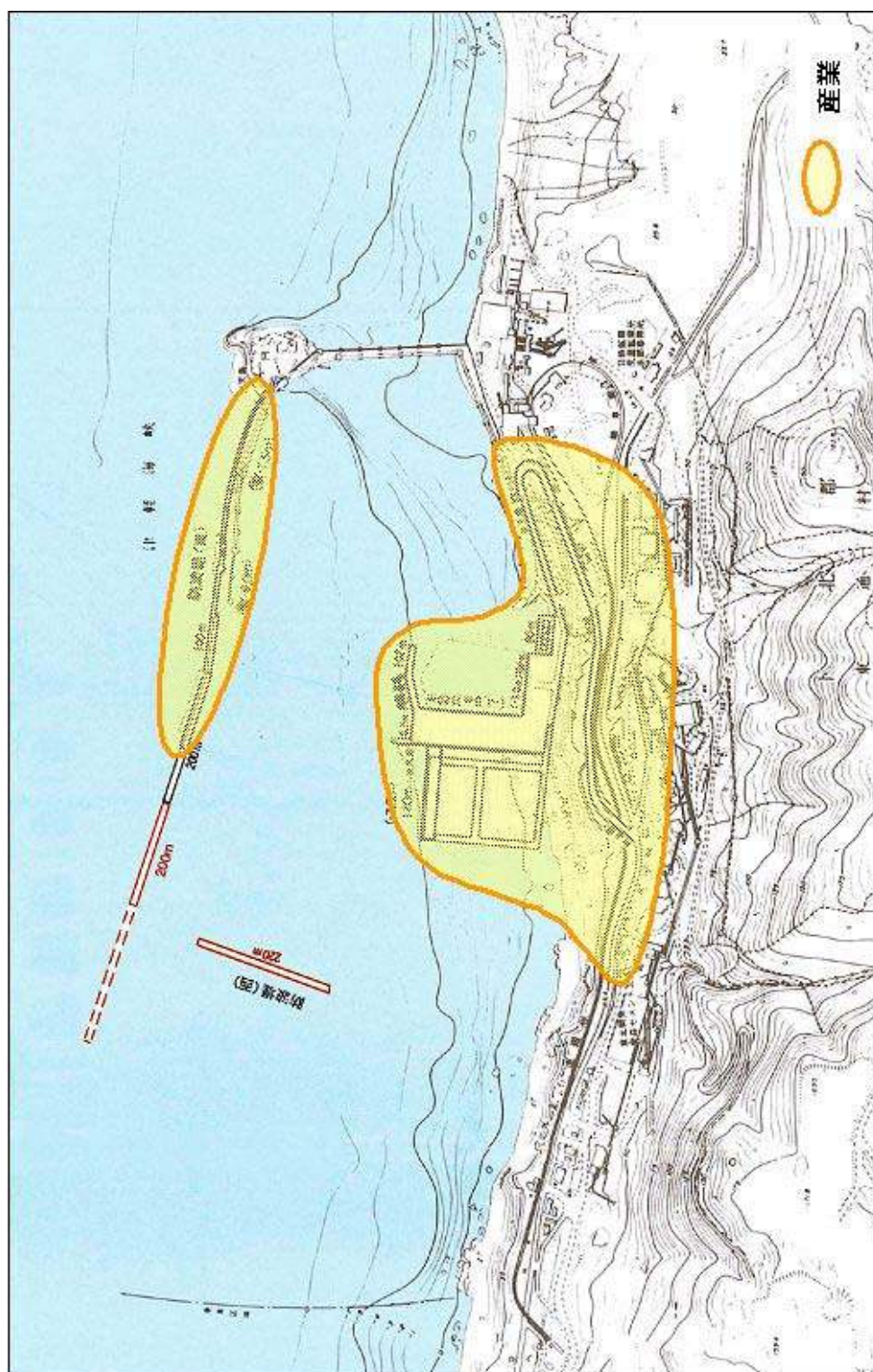
※太文字は重点戦略・施策

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
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"> ○地場産業(ホタテガイ養殖等水産業)の振興 ○教育の場としての港の活用 ○マリンスポーツによる地域振興と環境整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○ホタテガイ養殖等水産振興に資する港湾の利活用を支援（水産加工施設として港湾空間を提供するなど） ○港や海辺を教育の場として活用する取組みの支援 ○マリーナの整備・充実 ○イベント等の取組みの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○陸奥湾クルージングの利便性の向上
港を活かした 観光振興	<ul style="list-style-type: none"> ○下北地域の観光ネットワークの構築 ○ブルーツーリズムによる観光振興 	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾背後地域の観光資源との連携に向けた支援 ○海・港を活用した体験型観光メニューづくりの支援 	

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。

9. 尻屋岬港

尻屋岬港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（尻屋岬港）

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：地場産業の振興

尻屋岬港背後には豊富な石灰石を埋蔵していることから、セメント工場が建設され、石灰石及びセメントの搬出のほかに石炭等の関連物資の搬入も増え、現在では約380万トンを超える貨物を取り扱っています。県内の地方港湾の中では取り扱い貨物量が第1位となっており、地域産業の振興に大きく寄与していることから、今後も、石灰石、セメント製品の供給基地として港湾の基盤整備の必要があります。

○石灰石、セメント等の取り扱い貨物に対応した係留施設の整備や、冬期の定時制の確保に向けた防波堤の施設整備を推進し、国内物流機能の強化を図っていきます。

臨海部における防災機能の強化

戦略1：避難港としての機能強化

尻屋岬周辺は地理的条件から潮流及び海上風が激しい緩衝地帯であり、その上濃霧も発生するため、船舶の遭難、座礁が多く「魔の海」と呼ばれてきました。そこで、船舶の避難港の築港が望まれ、昭和26年に避難港の指定を受け、整備が進められてきており、今後も避難港としての防災機能強化の必要性が高いといえます。

○避難港としての機能強化を図るため防波堤の施設整備を推進していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（尻屋岬港）

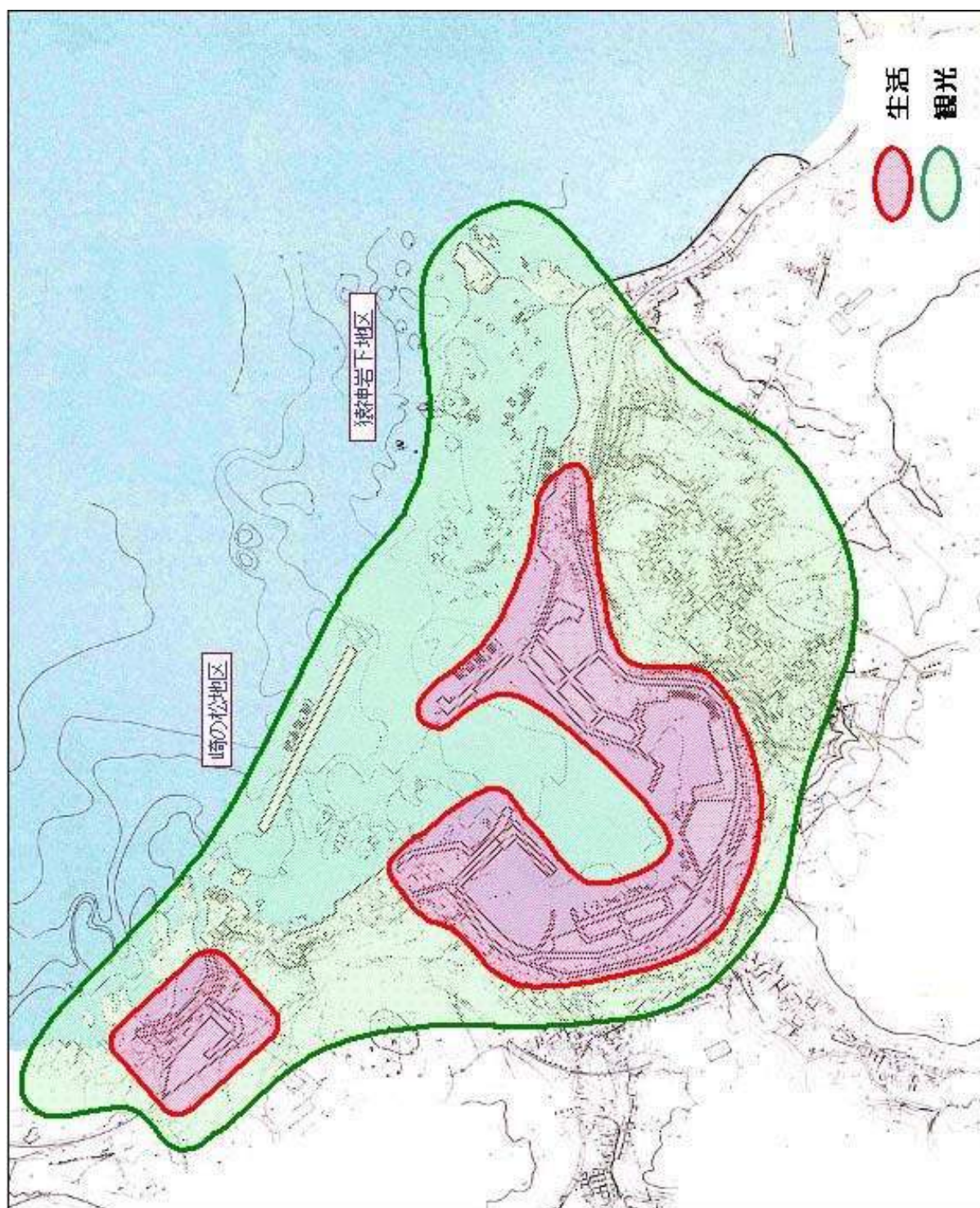
※太文字は重点戦略・施策

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
みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開	○ 地場産業の振興	○冬期の定時制の確保に向けた防波堤施設の整備	○石灰石、セメント等の貨物に対応した防波堤の施設整備
臨海部における防災機能の強化	○避難港としての機能強化	○防波堤等の施設整備	

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。

10. 深浦港

深浦港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（深浦港）

みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開

戦略1：地場産業（水産業）の振興

深浦港は、地域産業にとっての漁業基地として重要な役割を果たしていることから、水産業を活かした港の整備が必要です。

○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提供するなど、水産業の振興に資する港湾の利活用を支援していきます。

港を活かした観光振興

戦略1：ブルーツーリズムによる観光振興

深浦町は津軽国定公園、津軽岩木リゾート構想重点整備地区に指定され、奇岩、怪石が連なる海岸線や世界遺産白神山地を有する風光明媚な町です。このような地域資源を活かしつつ、日本海に浮かぶ漁り火など、主な産業である水産業を観光資源とした地元と一体となった観光振興が必要です。

○港湾背後地域の観光資源や沿岸部の地域住民と連携し、海・港を活用した体験型観光メニューづくりを支援し、港を観光資源として活用した観光振興を目指していきます。

臨海部における防災機能の強化

戦略1：避難港としての機能強化

深浦港は、日本海側南西部に位置し、古来より日本海航路の寄港地、風待ち仮泊港として天然の良港を誇り、北前船といわれる帆船の出入りで賑わい繁栄をしてきました。現在でも、水産業の振興と日本海北部を航行する船舶の避難港として重要な役割をたしていることから、今後も避難港としての防災機能強化の必要性が高い港湾です。

○避難港としての機能確保に努めていきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（深浦港）

※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
みなとまちづくり・ひとづくりの全体的展開	○ 地場産業（水産業）の振興	○ 水産業の振興に資する港湾の利活用を支援	
港を活かした観光振興	○ブルーツーリズムによる観光振興	○漁業体験といった海・港を活用した体験型観光メニューづくりの支援	
臨海部における防災機能の強化	○避難港としての機能強化	○避難港としての機能の確保	

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。

11. 子ノ口港、休屋港

子ノ口港、休屋港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（子ノ口港、休屋港）

港を活かした観光振興

戦略1：港を活用した十和田湖観光の拠点形成

十和田八幡平国立公園の中心的な景勝地十和田湖にある子ノ口港、休屋港は観光船が発着する観光港です。新緑・紅葉シーズンには観光客で一層の賑わいを見せており、年間乗降客数は約35万にのぼる状況となっています。昭和11年の国立公園の指定に伴い、交通も整備され、青森、十和田、黒石、弘前方面からの自動車路線も全通し、近代的なホテル及び郷土物産店も連立するなど活況を見せていることから、港を活用した十和田湖観光拠点づくりが必要です。

- 地域づくりの一環として、地域ボランティアによる観光案内、観光地の維持・管理、観光メニューづくりといった取り組みを支援していきます。
- 新たな陸上交通の整備に伴い、関係機関との調整を図りつつ、港周辺の再編整備を目指していきます。
- 十和田湖と周辺の観光地との連携を図り、十和田八幡平国立公園一帯の観光ネットワーク構築に向けて企業・関係団体等の取り組みを支援していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（子ノ口港、休屋港）

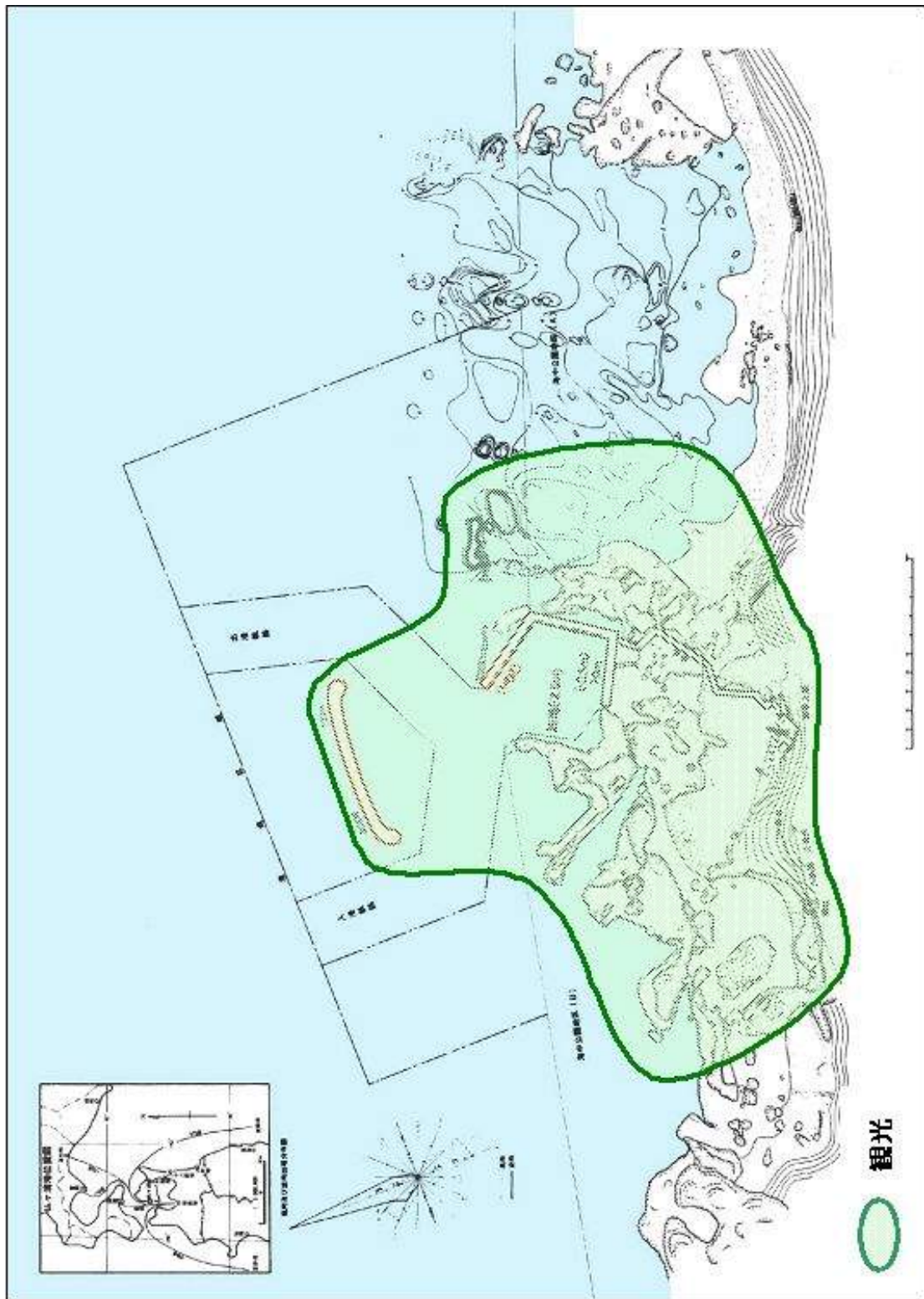
※太文字は重点戦略・施策

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
港を活かした 観光振興	○ 港を活用した十和田湖観光の拠点形成	○ 地域ボランティアによる観光振興に資する取り組みのへ支援 ○ 港周辺の再編整備 ○十和田湖と周辺観光地との連携に向けた支援	○十和田八幡平国立公園一帯の観光ネットワークの構築の支援

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。

12. 仏ヶ浦港

仏ヶ浦港発展イメージ



(1) 検討すべき戦略（仏ヶ浦港）

港を活かした観光振興

戦略1：港を活用した下北地域観光の拠点形成

仏ヶ浦港は、下北半島西側の津軽海峡に面した通称「まさかり」の刃の中央部に位置し、名勝天然記念物仏ヶ浦の観光に利用されており、観光動向は増加傾向にあります。今後、下北半島の各港との連携を図った、観光ネットワークの構築が必要です。

- 東北新幹線・新青森駅開業に伴い観光客の増大が見込まれることを踏まえ、青森港と仏ヶ浦港とを結ぶ海上交通の充実に向けた取り組みを支援します。
- 背後地に点在する下北半島の観光地と連携を図り、観光ネットワークの構築に向けて企業・関係団体等の取り組みを目指します。
- 地域づくりの一環として地域ボランティアによる観光案内、観光地の維持・管理、観光メニューづくりといった取り組みを支援していきます。

(2) 検討すべき戦略体系図（仏ヶ浦港）

※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
港を活かした 観光振興	○港を活用した下北地域観光の拠点形成	○下北地域の各観光地との連携 ○地域ボランティアによる観光振興に資する取り組みへの支援	○下北地域の観光ネットワーク構築の支援 ○青森港と仏ヶ浦港とを結ぶ海上交通の充実に向けた支援

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。

參考資料編

目 次

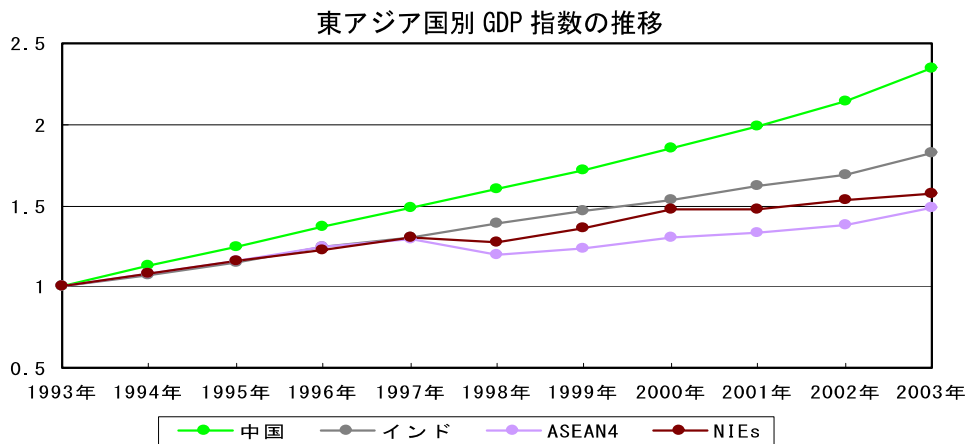
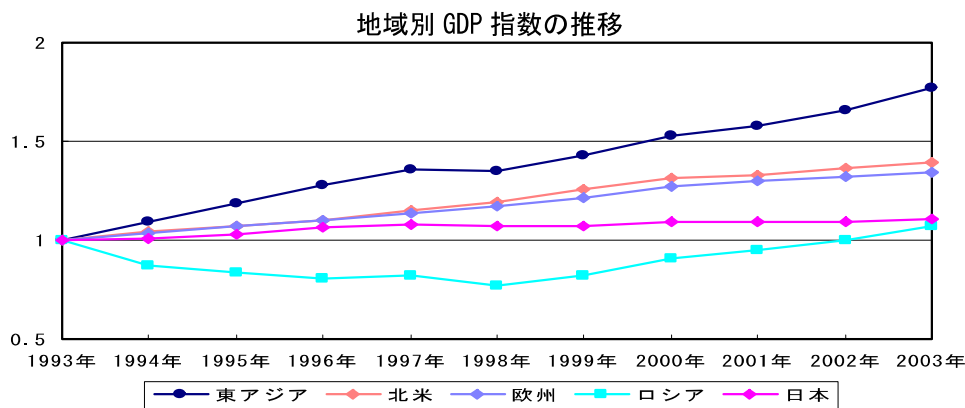
I 章 港湾を取り巻く国内外における環境の変化	1
1. 東アジア地域の経済成長等グローバル化の進展	1
2. 生活の向上や環境保全への国民意識の転換	10
3. 防災対策の必要性の増大	13
4. 地域の自主性・広域連携の必要性の増大	14
5. 他の国内交通体系の形成	16
II 章 青森県の概況	18
1. 人口動向	18
2. 産業動向	19
3. 観光動向	26
4. 交通基盤	29
5. 防災	30
6. 国際化社会における青森県の動向	31
7. 生活の向上や環境保全への県民意識の転換	33
8. 北東北・北海道における広域連携	35
III 章 青森県港湾の概況	37
1. 取扱貨物量	37
2. 外貿コンテナ	41
3. 産業動向	43
4. 観光動向	46
5. 環境	49
6. みなとまちづくり	50
7. 防災	57
《付録》	
「青森の港湾ビジョン」策定経緯及び体制	58

I 章 港灣を取り巻く国内外における環境の変化

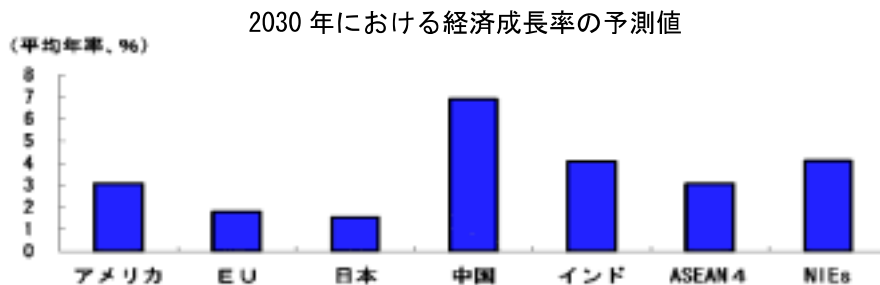
1. 東アジア地域の経済成長等グローバル化の進展

(1) 近年の各国の経済成長

○各国の経済成長を GDP 指数から見ると、東アジア地域が最も高く推移している。東アジア地域の経済成長を国別に見てみると、中国が最も高く、インド、NIEs などが続いている。
 ○2030 年における予測値では、中国をはじめとする東アジア地域各国の成長率が高く、今後も同地域の経済成長が続いていくことが予想される。



※GDP 指数は、1993 年の実質 GDP を 1 とし、それに実質 GDP 成長率を乗じた値により増減傾向を見たもの
 資料：International Monetary Fund, International Financial Statistics Yearbook 2004
 中国統計局「中国統計年鑑」、台湾行政院主計処発表資料、ロシア統計国家委員会



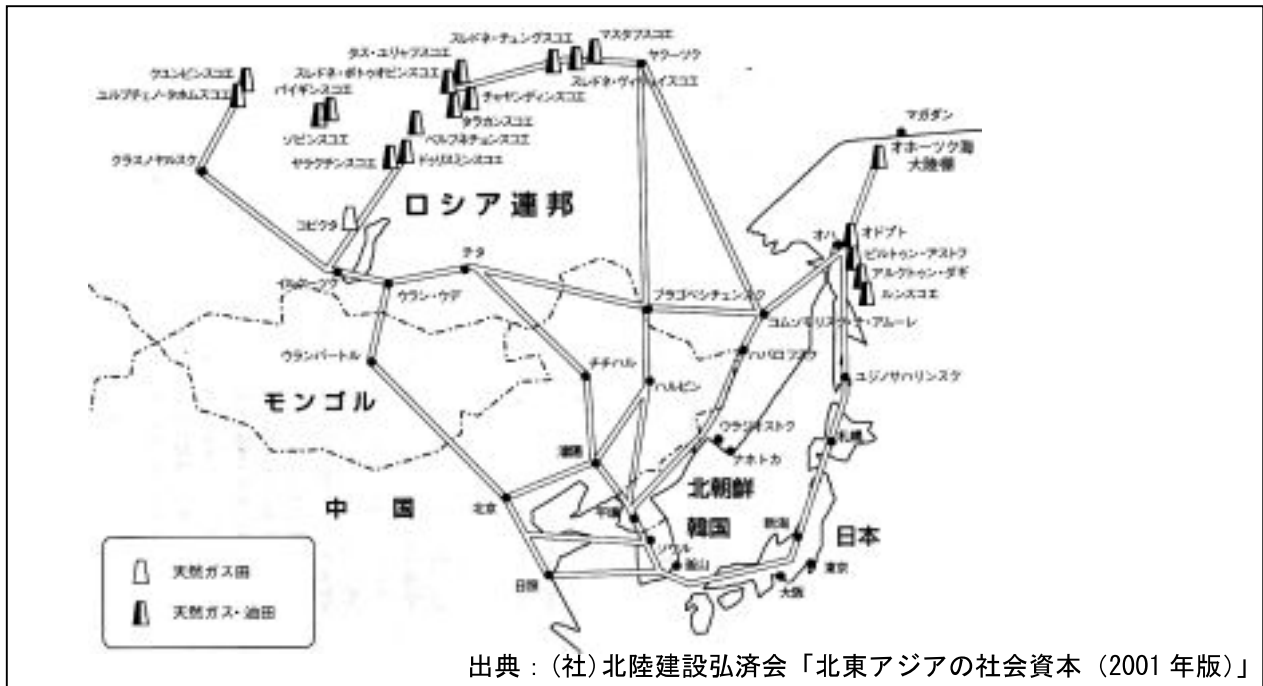
(備考) 1. 国際連合、世界銀行、IMF、Groningen Growth and Development Centre、内閣府、台湾統計局等を元に内閣府経済財政分析統括官室推計。
 2. 推計の詳細は付注 1 参照。

※以後、東アジアとは、NIEs (香港、韓国、台湾、シンガポール)、ASEAN4 (タイ、フィリピン、インドネシア、マレーシア)、中国を指す。

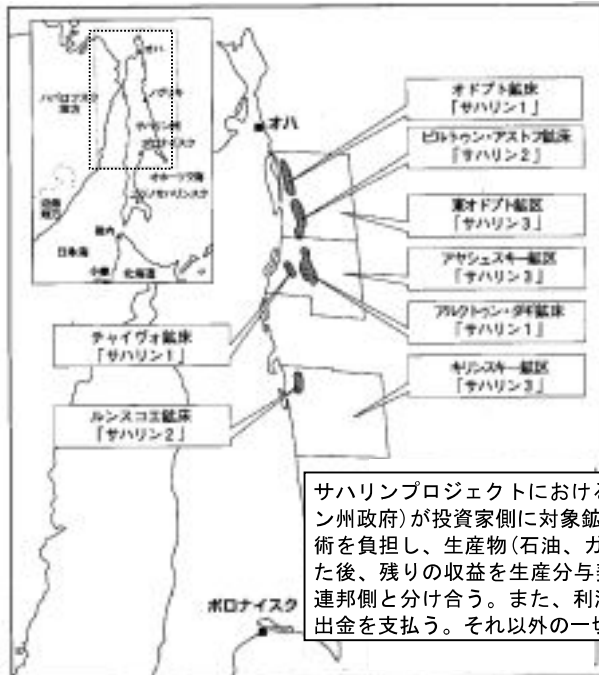
(2) 東アジア及びロシアにおける開発プロジェクト

- 極東ロシアを中心とした石油・天然ガス等の巨大な潜在的市場を念頭に、極東ロシアのエネルギー開発を進めて北東アジア諸国へ供給する様々なプロジェクトが提案され、検討が続けられている。
- なかでも、サハリン大陸棚石油天然ガス開発プロジェクトは、外国企業と協力して生産分与方式で資源開発を行う国際プロジェクトである。
- 中国をはじめとする東アジア地域においても様々な開発プロジェクトが進行中である。

北東アジアにおける実施・計画中の石油・天然ガス開発プロジェクト及び国際パイプライン網の整備案



サハリン大陸棚石油・天然ガス開発プロジェクト概要



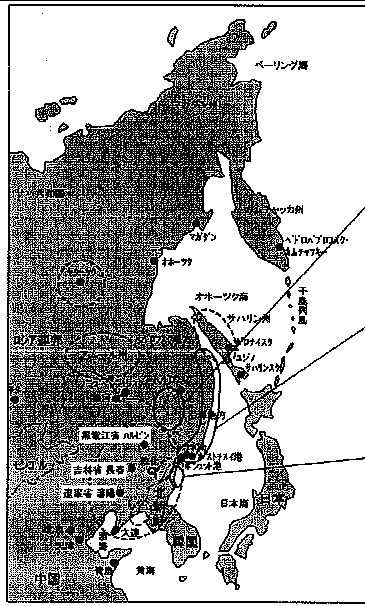
プロジェクト名	契約当事者	埋蔵量			投資額
		石油	ガスコンデンサート	天然ガス	
サハリン1	エクソン・モービル(30%) SODECO(30%) SMNG ^{注)} (23%) ロスネフチ(17%)	2.9 億トン	3,300 万トン	4,250 億m ³	150 億ドル
サハリン2	シェル(62.5%) 三井物産(25.0%) 三菱商事(12.5%)	9,470 万トン	3,700 万トン	4,550 億m ³	100 億ドル
サハリン3 (キリスキー鉱区)	エクソン・モービル(33.3%) テキサコ(33.3%) SMNG(16.6%) ロスネフチ(16.6%)	4,000 万トン	5,100 万トン	7,070 億m ³	70-110 億ドル
サハリン3 (東オドプト、 アセシスキー鉱区)	エクソン・モービル(66.7%) SMNG(16.6%) ロスネフチ(16.6%)	1.38 億トン	6,700 万トン	9,700 億m ³	130 億ドル

注) SMNG—サハリンモルネフチェガス

サハリンプロジェクトにおける生産分与方式(PS-Production Sharing)とは、ロシア連邦(連邦政府とサハリン州政府)が投資家側に対象鉱区の利用権を付与し、投資家側が自己の責任においてそれに対する資金と技術を負担し、生産物(石油、ガス)を生産する。投資家側は生産物から得られる収益からコスト回収を行った後、残りの収益を生産分与契約(PSA-Production Sharing Agreement)で定められた比率に基づいてロシア連邦側と分け合う。また、利潤税とロイヤルティ(地下資源利用料)、ボーナス、サハリン発展基金への拠出金を支払う。それ以外の一切の税金や支払義務の免除といった税制面での特典が付与される。

出典：(社)北陸建設弘済会「北東アジアの社会資本 (2001年版)」

対岸諸国の主要開発プロジェクト



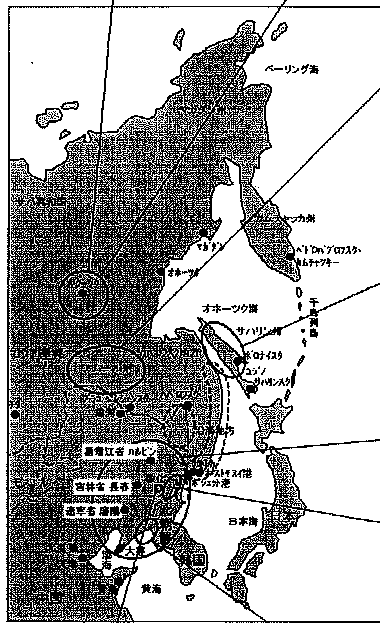
【三江平原の農業開発】
 アムール川、松花江、ウスリー川の三大河に囲まれたデルタ地帯を大穀倉地帯へ開拓する計画で、現在、龍灘橋ダムが整備中であり、日本のODAによる支援も行われている。

【極東港湾の改修・拡充】
 環日本海圏交流の活発化により物流の増大が見込まれることから、各港の貨物取扱能力の拡大を図っている。1998年、日本は官民協力でのFS前段調査を行い、次の段階に進んでいる。

【北朝鮮自由経済貿易地帯】
 経済の対外開放と地方分権の流れに沿って羅津先鋒地域を経済貿易地帯するため外資を導入している。現在、観光・物流の中継地の位置付けで外国と協力しながら進めており、吉林省と日本、韓国との間の物流輸送網の整備を進めている他、香港資本のホテルもオープンしている。

【ヤクート・サハリン・日本間「電力ブリッジ」構想】
 南ヤクートの水力、サハリンの天然ガス及び石炭を利用した電力を日本に輸出しようとする計画。最終的には全長1,800km、送電能力11,000MWに達する計画であり、ロシアから日本に年間600億kwhの電力輸出が可能となる。

【ヤクート天然ガス開発プロジェクト】
 1970年代半ばに、旧ソ連、日本、米国の3国による共同開発協定プロジェクトとしてスタートし、約8000億m³の天然ガス埋蔵量を確認した。現在は、長距離パイプラインで韓国や日本に運ぶ開発構想が打ち出され、国際的注目を集めている。



【水力発電所建設プロジェクト】
 ロシア極東の水力発電の潜在能力は3,000億kwhと見られる（実際に活用もしくは建設段階にあるものは8%）。電力の輸出ポテンシャルは石炭よりずっと大きく、サハ共和国（ヤクート）・アムール州・マガダン州・ハバロフスク地方等には6つのプロジェクトがある。このうちアムール州のプレスカヤ水力発電所建設では日ロ両国政府が支援し、1999年後半にはF/Sの共同調査が始まった。

【サハリン大陸棚開発プロジェクト】
 サハリン北東沖合の豊富な石油と天然ガスの埋蔵が確認され、1992年に日米の国際企業グループが鉱床の開発権を落札した。1993年に日ロ間の交渉が急速に動いたこともあり、プロジェクトの一部がスタートし、サハリンから日本へのガスパイプラインを敷設するルートの検討が進められている。

【(仮)ポストチヌイ-シートル「東西回廊」構想】
 ポストチヌイ港～(津軽海峡)～シートル港をコンテナ船で結ぶ計画。現在、VICSが穴達港を経由している中国東北部～米国西岸の約50万TEUのコンテナ貨物の10%にあたる5万TEUの獲得を目標にしている。1999年6月にロシア極東・中国東北部・米国西海岸州による、構想調査を継続するための議定書が締結された。

※VICS(Vostochny International Container Services)

【図們江開発計画】
 1990年7月、北東アジア経済技術発展会議で中国吉林省が発表したもので、「小金三角」地帯と、「大金三角」地帯に自由港都市を建設し、日本海への出口を確保する計画。1991年には国連開発計画(UNDP)が20年間に300億ドルの投入を計画し、国際的関心が高まった。各国の利害がからみ困難が多いが、具体化に向け様々な努力がなされている。

【(仮)中国遺棄化学兵器処理計画】
 中国に残置した旧日本軍の化学兵器につき1991年より現地調査、協力を続け、2000年から中国と共同で回収作業に着手している。遺棄化学兵器は推定で約70万発、うち約67万発が吉林省敦化市郊外に埋設されている。今後、日本からの処理施設資材運搬等に関して秋田～ポシエント航路を利用する構想が浮上している。

※一節 2002.12/4 秋田魁新報

【新韓洲特別行政区】
 北朝鮮が中国国境に設置し、立法・行政・司法の三権を与え、パスポート発給を認めるなど、香港特区基本法と類似した特区。韓国政府は積極的な経済改革を期待しているが、独立発展がどこまでできるか不透明である。

※2002.9/25 朝日新聞

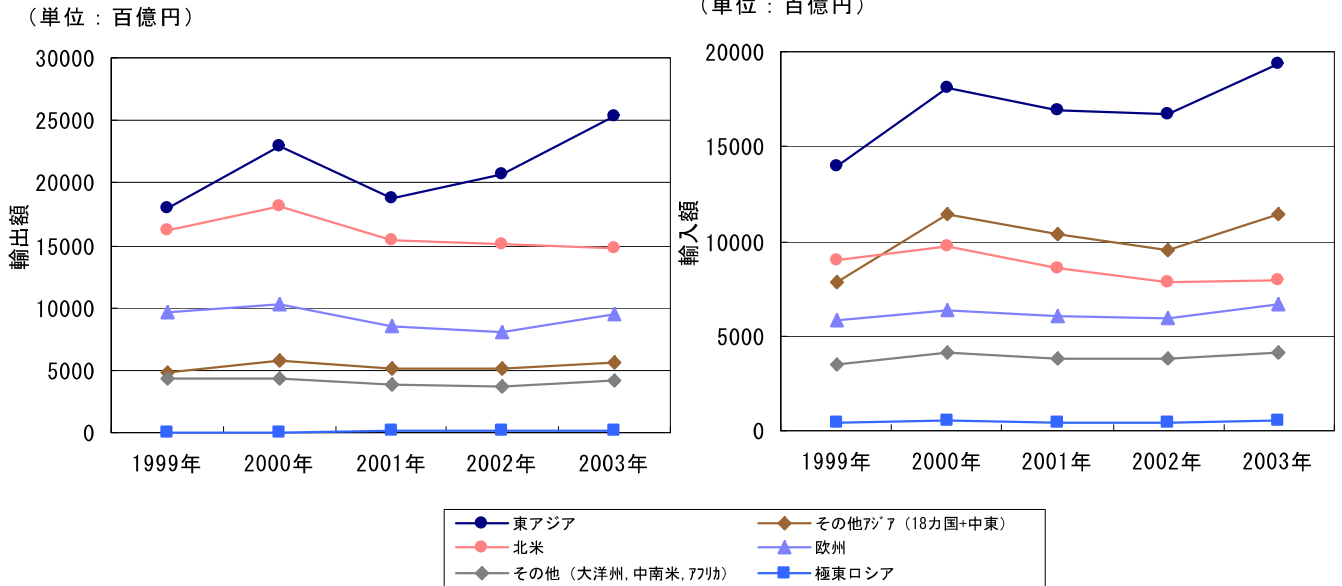
出典：秋田県内港湾長期構想検討調査報告書（2004年3月）

(3) 我が国との貿易概況

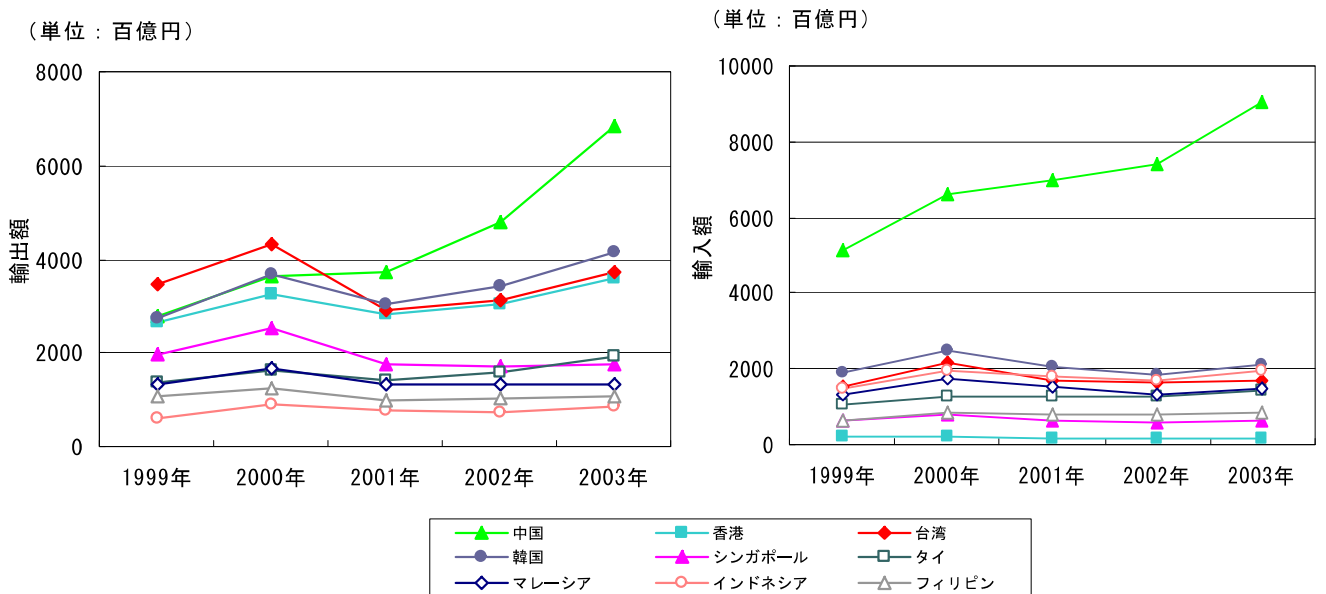
○我が国の貿易額を相手地域別に見てみると、輸出額・輸入額ともに東アジア地域との貿易額が最も高く推移している。また、東アジア地域との貿易額を国別に見ると、輸出額・輸入額ともに中国との貿易額が最も高く、次いで韓国、台湾等となっている。

○これらの結果は、東アジア地域の経済成長に呼応していることが伺われ、今後も同地域との貿易は活発化してくることが予想される。

日本の相手地域別貿易額の推移



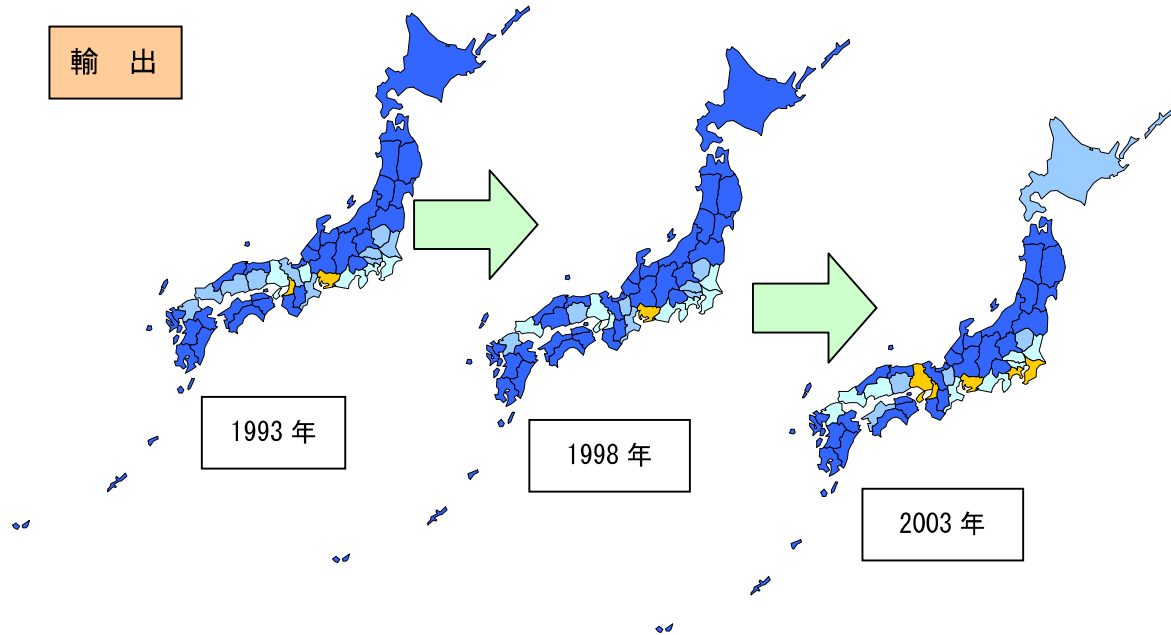
日本の相手国別（東アジアのみ）貿易額の推移



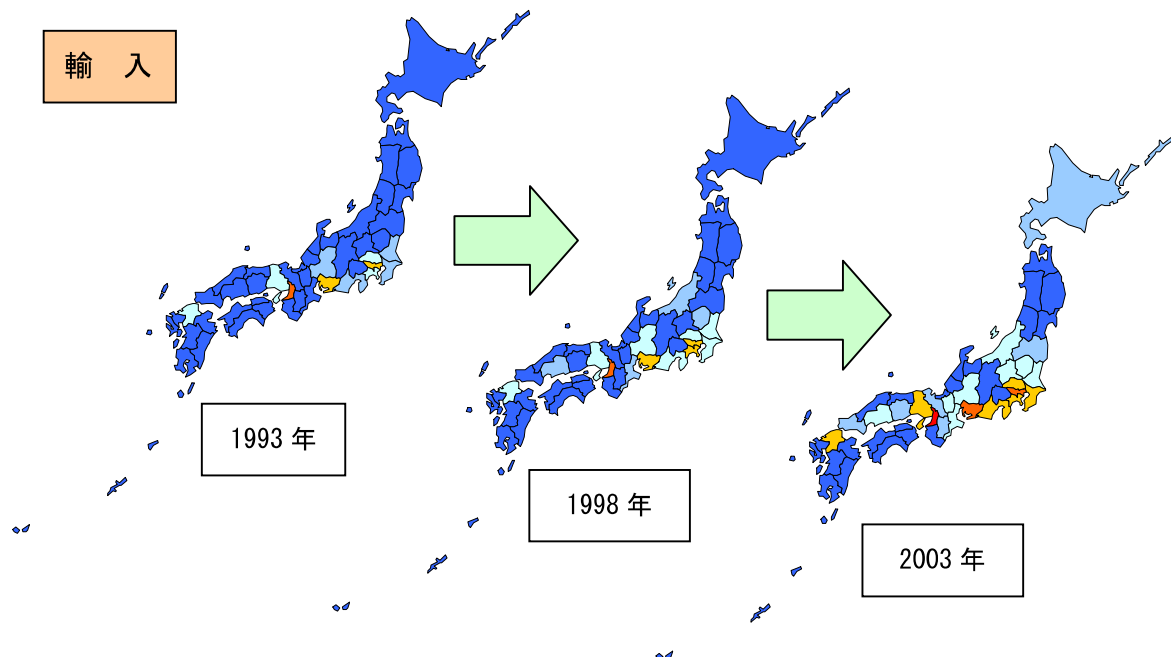
○ここでは、我が国と東アジア地域との貿易量について、都道府県別にコンテナ生産量・消費量から見てみる。東アジア地域との貿易量は、コンテナ生産量・消費量ともに京阪神・中部・京浜葉地域を中心に多くなっている。

○また、貿易量の増加傾向は、京阪神・中部地域を中心に、京浜葉・九州地域、北海道へと経時的に全国へ広がっており、その傾向は、人口一人当たりの生産量・消費量において顕著に現れている。

東アジアへの輸出コンテナの都道府県別生産量

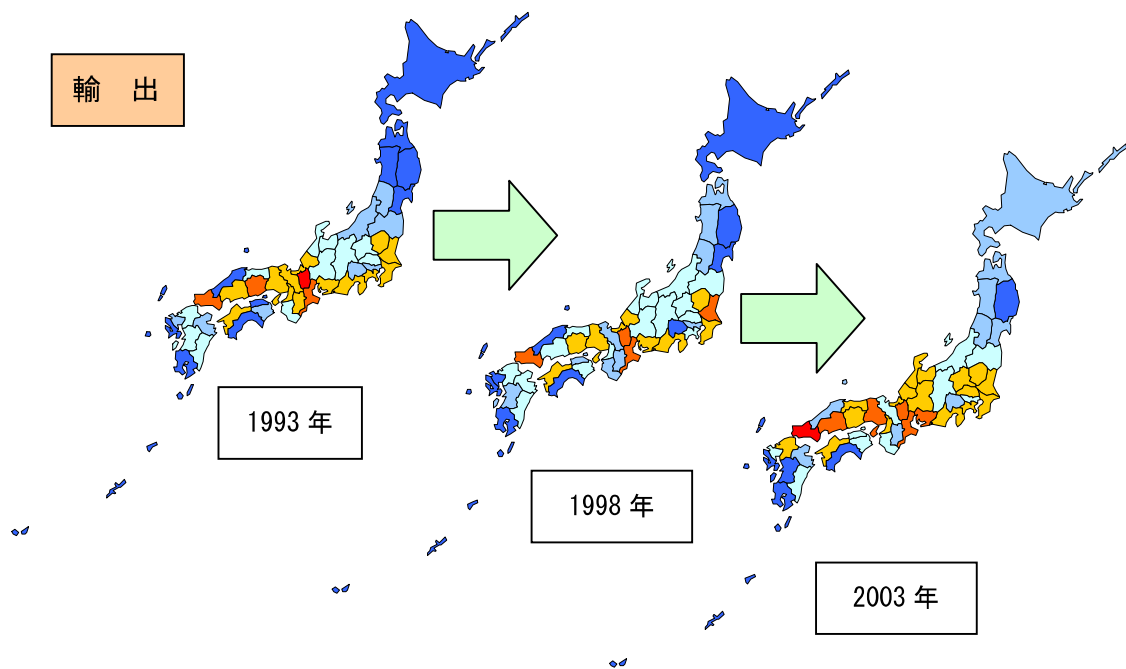


東アジアからの輸入コンテナの都道府県別消費量

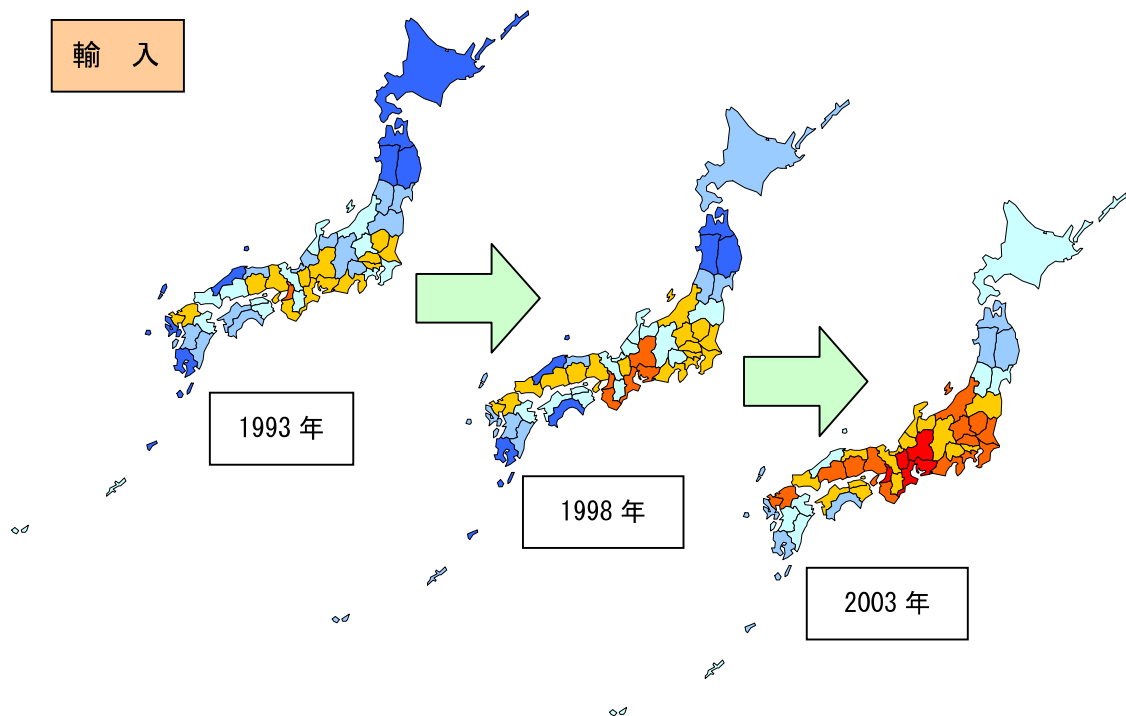


資料：全国輸出入コンテナ流動調査

東アジアへの輸出コンテナの都道府県別の人口一人当たり生産量



東アジアからの輸入コンテナの都道府県別の人口一人当たり消費量



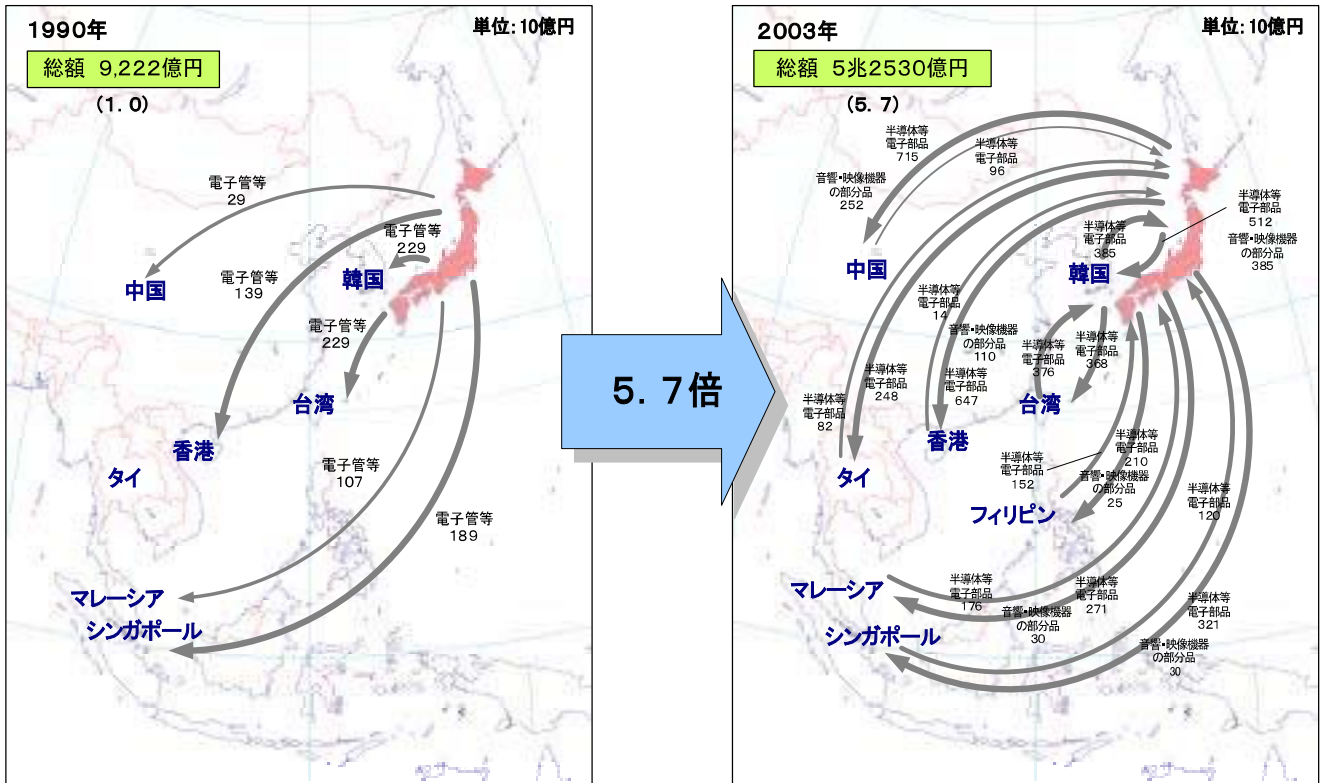
資料：全国輸出入コンテナ流動調査

※全国輸出入コンテナ流動調査とは、毎回10月の1ヶ月間におけるコンテナの流動について調査（コンテナ量を生産地、消費地、取扱港湾、相手国、品目別に集計）したものである。よって、本調査より得られたコンテナ量は調査期間中の合計値である。

○日本と東アジア主要国との貿易額を電子部品について見てみると、1990年には日本から東アジア主要国へ輸出するのみであったが、2003年には日本と東アジア主要国との双方向の貿易となり、貿易額も5.7倍となっている。

○従来、日本とアジア地域との貿易は、加工製品を日本が輸出するという垂直分業体制が主流であったが、近年では双方向に輸出し合う水平分業体制に移行しつつあることが見て取れる。

東アジア主要国との電子部品貿易額の推移



※総務省「日本の統計」をもとに作成

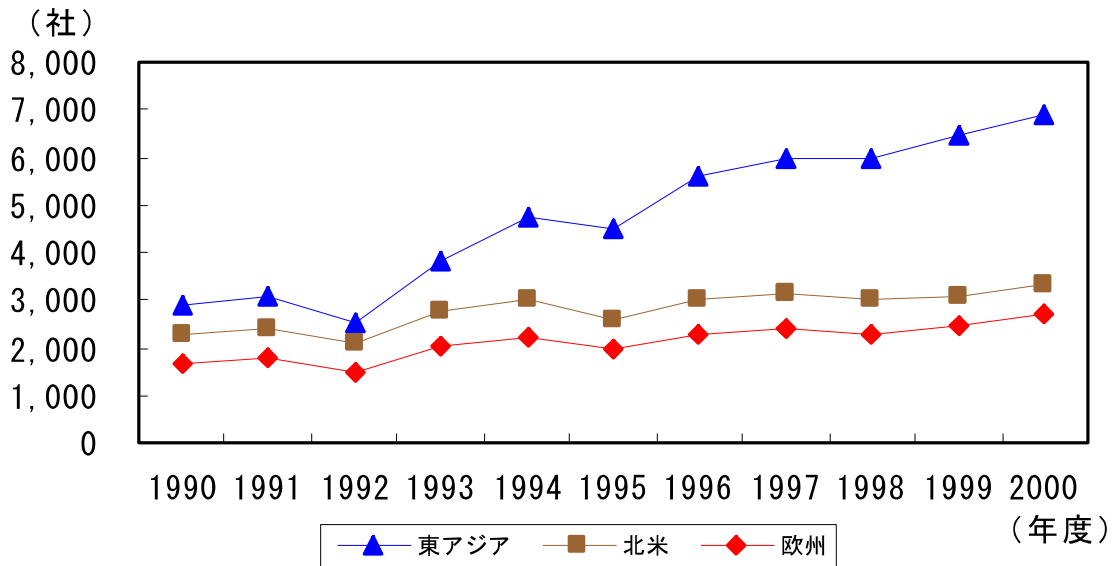
資料：新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系 最終報告書

(4) 日本企業の海外への進出状況

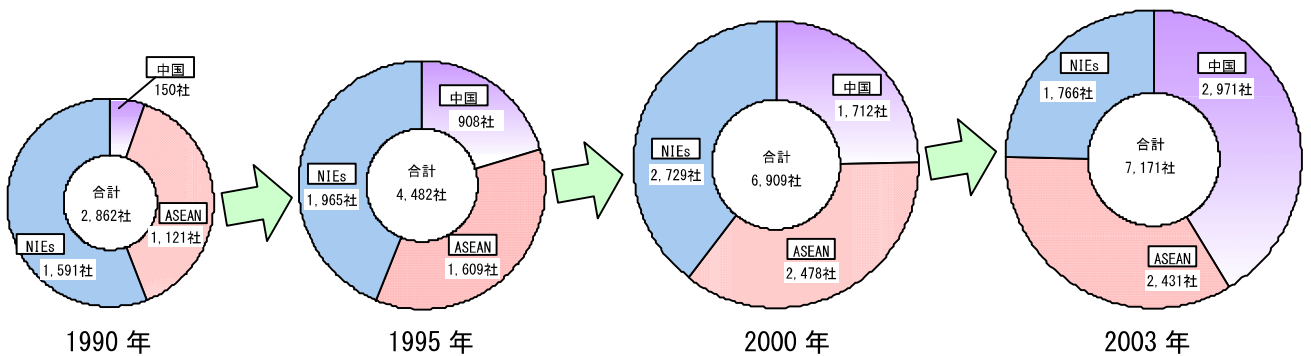
○日本企業の現地法人数は、北米、EU においては横ばい傾向であるのに対し、東アジア地域では 1992 年以降は増加傾向にある。これは、1993 年以降、東アジア地域が高い経済成長率を維持していることに同調するものであり、同地域の経済成長が企業動向にも影響を及ぼしていることが見て取れる。

○また、現地法人数を東アジア地域の国別に見てみると、中国における法人数が東アジア全体の約 4 割と多く、同国の経済成長に対し日本企業が高い関心を寄せていることが伺える。

日本企業の現地法人数の地域別推移



日本企業の現地法人数の東アジア国別推移



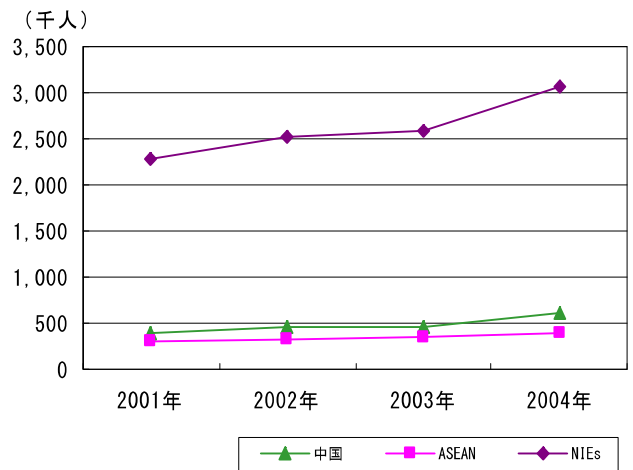
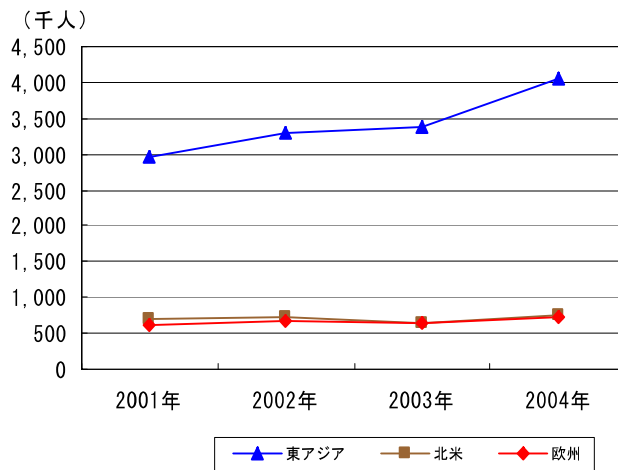
資料：経済産業省「海外事業活動基本調査」

(5) 国際観光客数

○近年の日本を訪れた外国人客数を見ると、東アジア地域からの客数が圧倒的に多く、中でも NIEs 各国からの客数が多い。また、出国日本人数についても東アジア地域を目的地とする出国者数も多く、なかでも NIEs 各国への出国が顕著である。

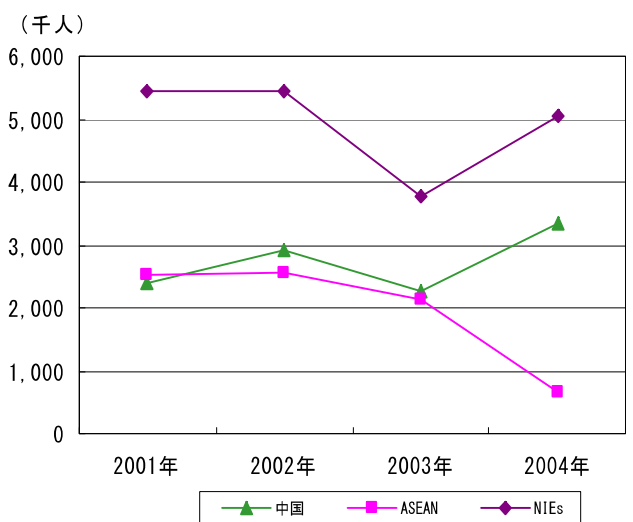
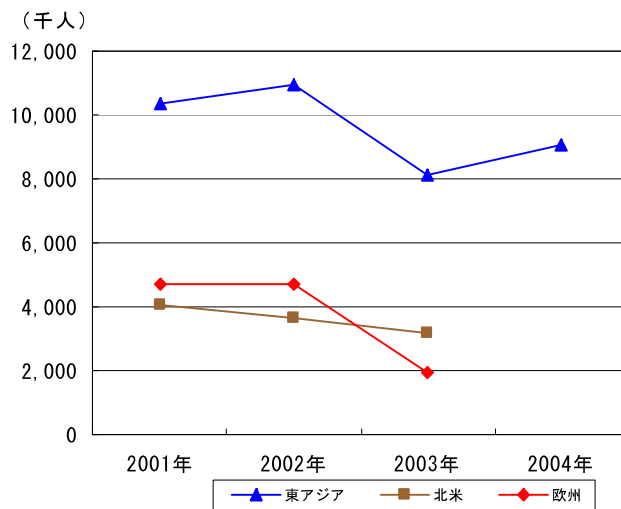
○このことから、東アジア地域の経済成長により、同地域において旅行等海外へ赴くことができる人達の数が増えてきたこと、及び、我が国の国民の同地域への関心が高くなっていることが伺える。

訪日外客数の推移



資料：財団法人 国際観光振興機構・報道資料

出国日本人数の推移

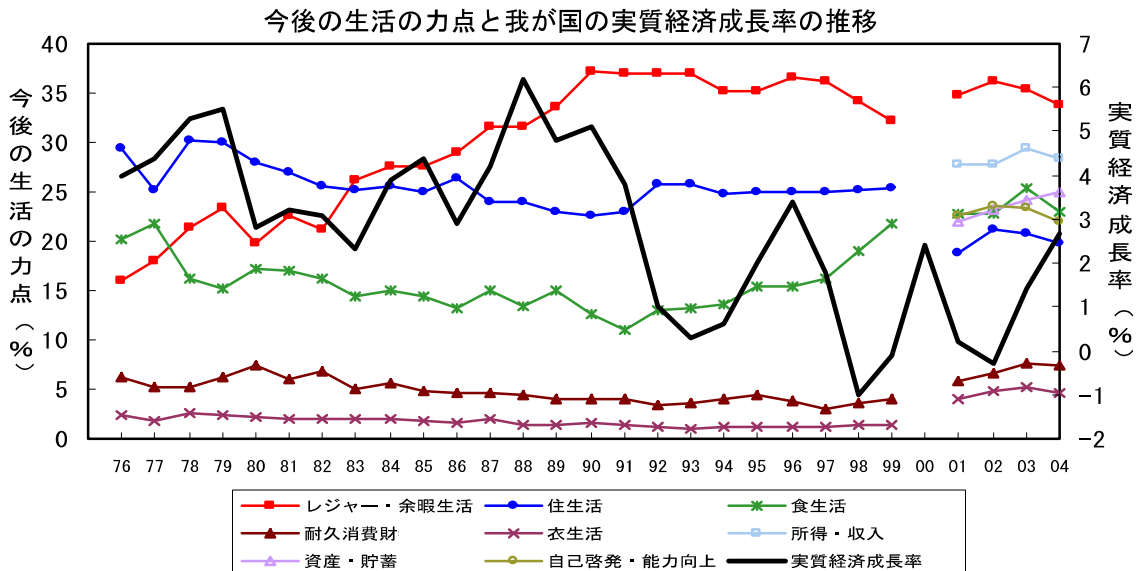


資料：財団法人 国際観光振興機構・報道資料

2. 生活の向上や環境保全への国民意識の転換

(1) 今後の生活の力点

- 我が国の経済成長とともに国民の生活関連ニーズが変化しており、近年では、衣食住という基本的ニーズから「レジャー・余暇」に対するニーズへ移行しており、生活の豊かさを重視する国民意識の変化が見て取れる。
- また、この傾向は、経済成長が鈍化している中でも続いている。

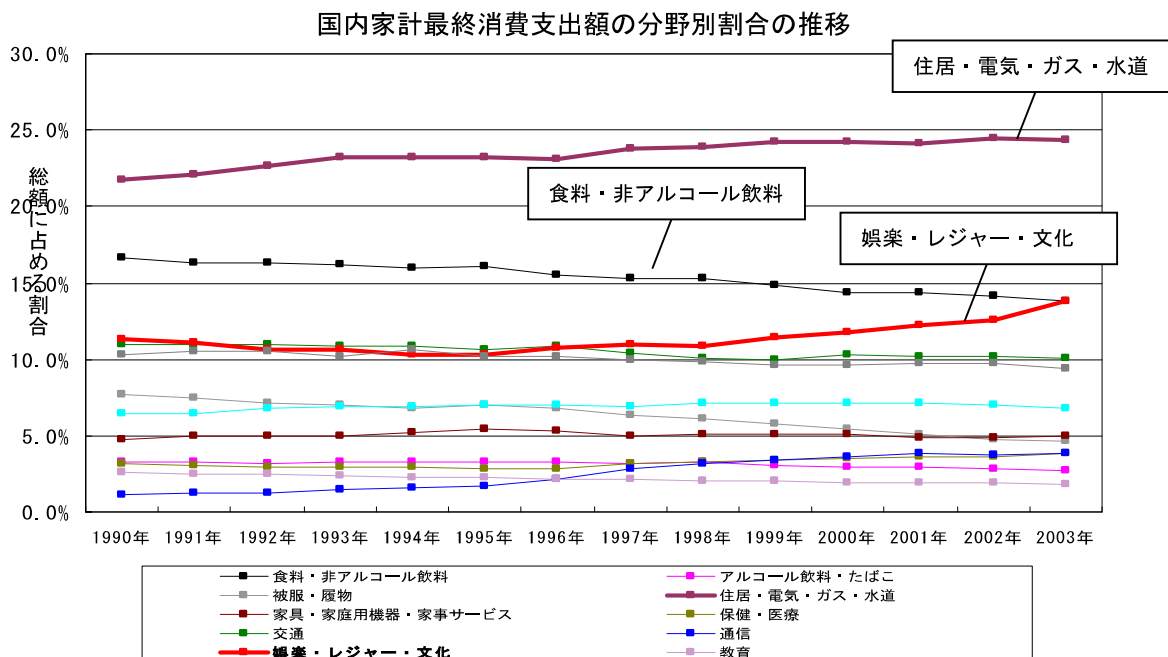


※ 2000年は調査が行われず、2001年より複数回答に変更
 ※※経済成長率は暦年基準によるGDPで示す

資料：内閣府「国民生活に関する世論調査」
 経済産業省「国民経済計算年報」

(2) 家計における消費分野の変化

- 家計における消費分野の変化を見ると、食料関係が減少傾向にある中で住居関係が増加を続け、「娯楽・レジャー・文化」に対する支出額の割合も増えている。

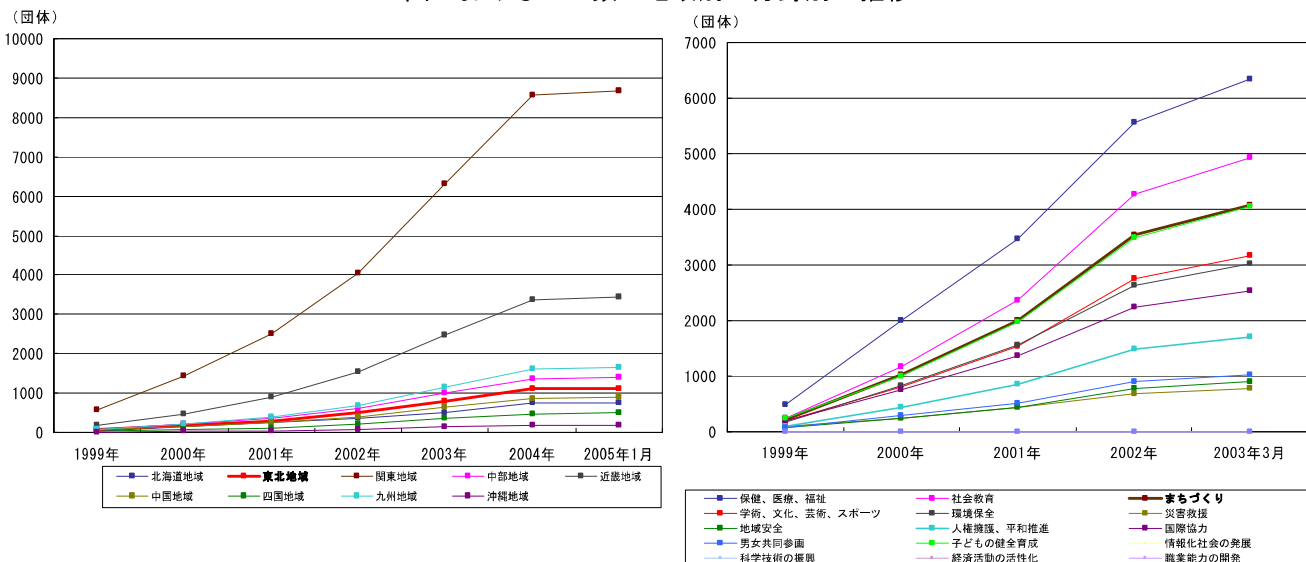


資料：経済産業省「国民経済計算年報」

(3) 地域別・分野別の NPO 数の推移

- NPO 数の推移を見ると、団体数は関東・近畿地域を中心として全国的に著しい増加傾向にあり、近年、市民活動が活発化しつつあることが伺える。
- 分野別に見ると、保険・医療・福祉、社会教育、まちづくりに関連した NPO の増加が著しい。

全国における NPO 数の地域別・分野別の推移

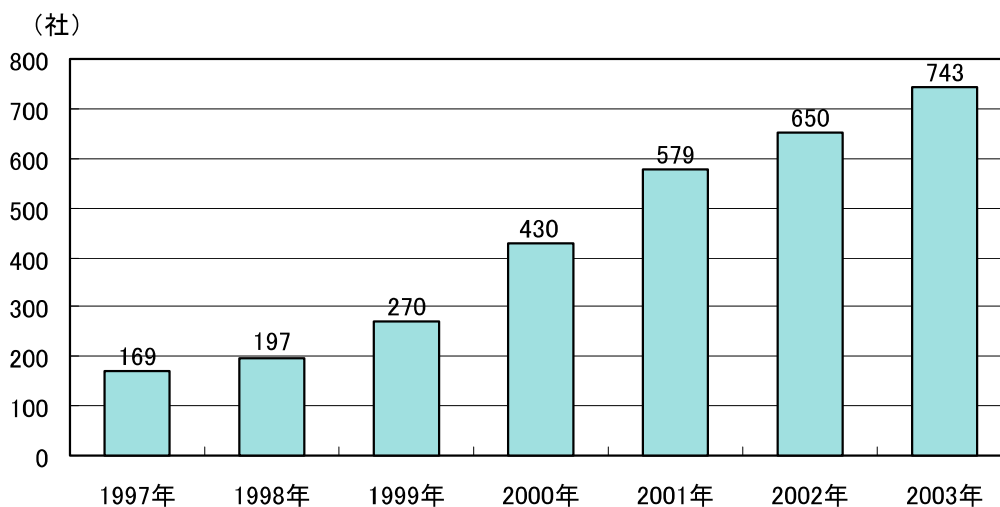


資料：内閣府ホームページ

(4) 環境分野における企業動向

- 近年、企業等の事業者が、経営責任者の緒言、環境保全に関する方針・目標・計画、環境マネジメントに関する状況、環境負荷の低減に向けた取組の状況等について取りまとめ、一般に公表する「環境報告書」を作成する企業数が著しく増加している。
- このことから、昨今の国民意識の変化により環境問題へ関心を寄せる企業は増加傾向にあるものと思われる。

全国における環境報告書作成企業数の推移

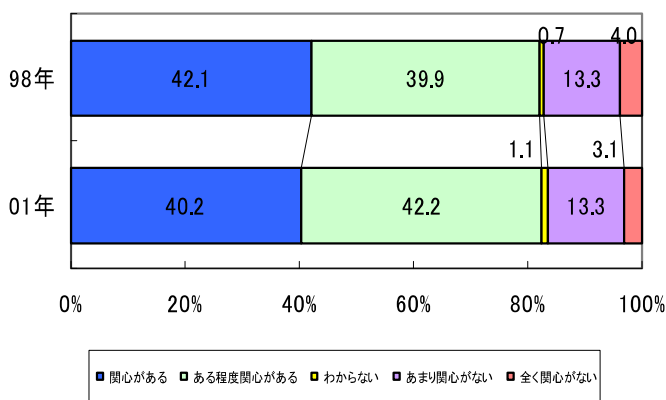


資料：環境省「環境にやさしい企業行動調査」

(5) 環境問題への国民の関心

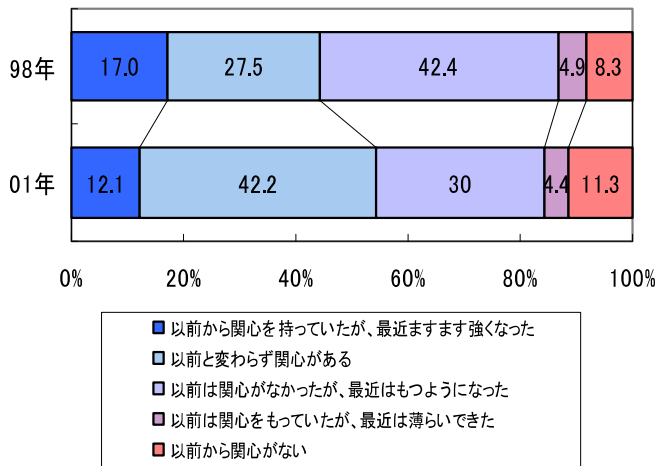
○環境問題への関心に対する国民の意識調査によると、首都圏及び全国を対象とした調査のいずれにおいても、現在でも環境問題に関心があると回答した人の割合は 8 割を超えており、その傾向は前回調査時（1998 年）から続いている。

首都圏を対象とした環境問題への関心に対する意識調査



資料：(株) 電通「2002 生活者の環境意識と行動」

全国を対象とした環境問題への関心に対する意識調査



資料：内閣府「地球温暖化防止とライフスタイルに関する世論調査」

3. 防災対策の必要性の増大

- 我が国では、太平洋沿岸部において今後 30 年以内に高い確率で地震の発生が予測されている。中でも、三陸沖北部及び宮城県沖では、それぞれ 90%程度、99%と特に高い確率で予測されている。
- 一方で、日本海側における地震予測はなされておらず、3 方を海で囲まれている本県では、日本海側地震に対しても予測・防災対策が必要である。

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）

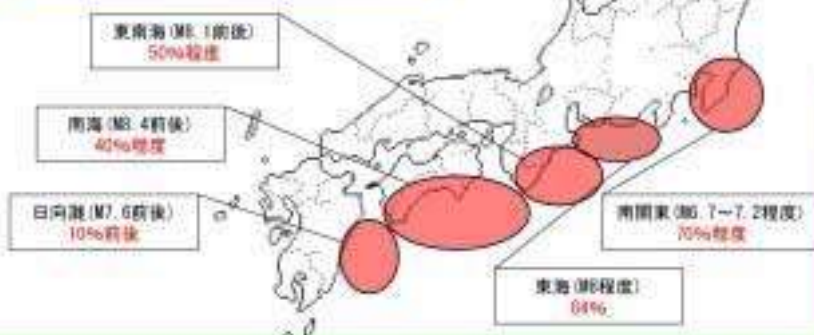
【地震の発生確率の増加】

東北沿岸域における大規模津波被害

	死者	被災家屋	波痕跡高
三陸津波	21,909 人	13,876 戸	25.6m
三陸津波	3,008 人	11,832 戸	28.9m
千り地震津波	979 人	27,430 戸	5.3m
十勝沖地震津波	52 人	4,197 戸	4.8m
日本海中部地震津波	100 人	934 戸	8.0m

海溝沿いの主な地震の発生確率（30 年以内）

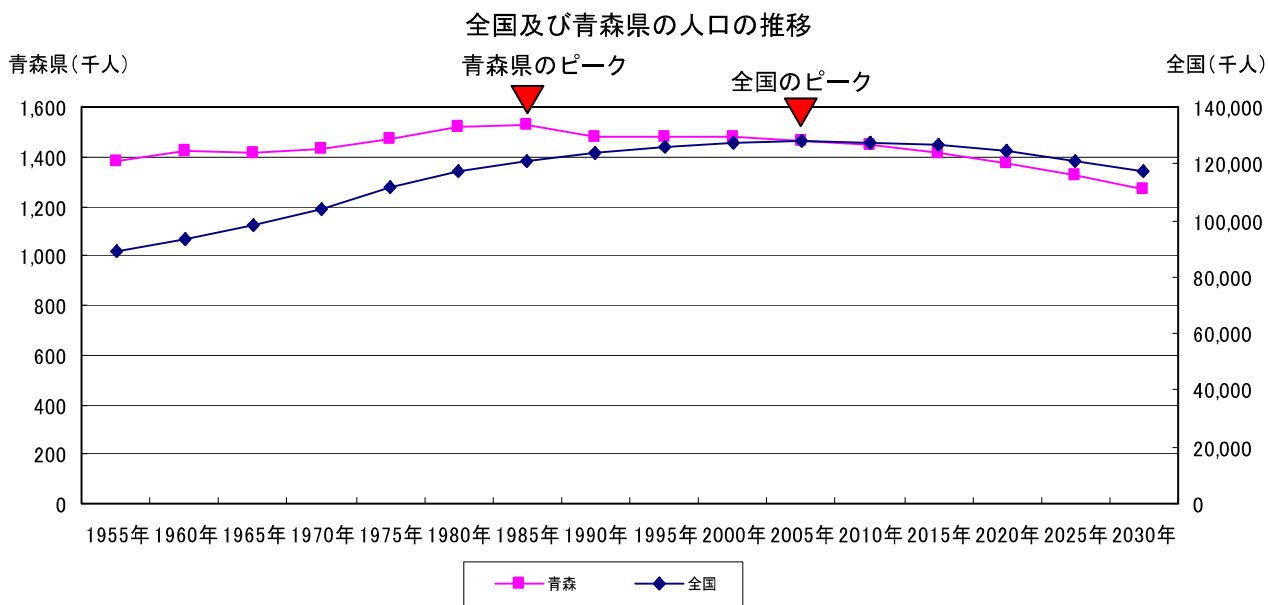
【参考】30 年以内に遭遇する確率
 交通事故による怪我：約 20%
 火災による被災：約 2%



4. 地域の自主性・広域連携の必要性の増大

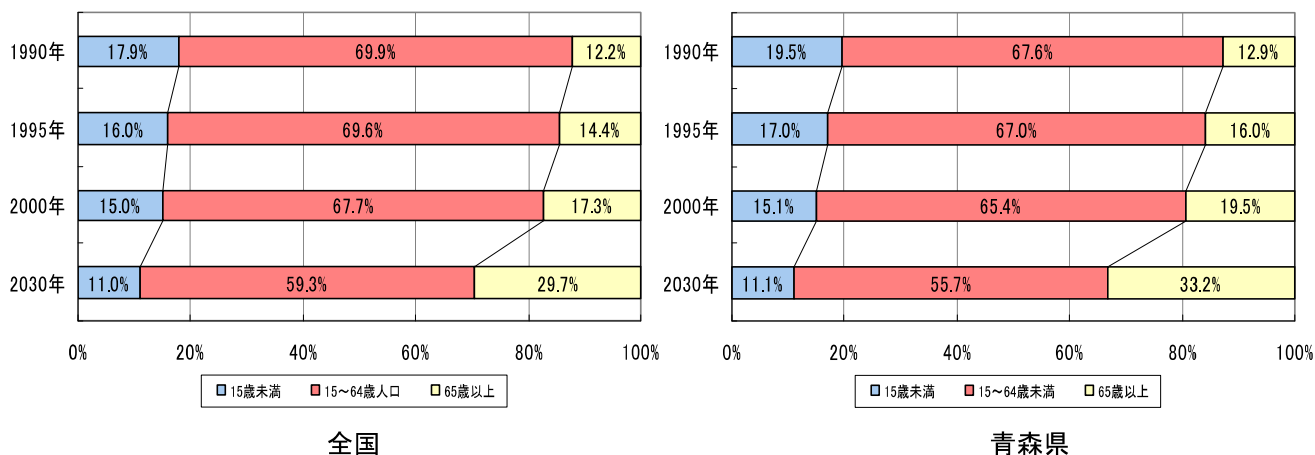
(1) 人口減少・少子高齢化の進展

○全国的に将来は人口が減少することが予想され（2030年の人口はピーク時の2005年と比べ-8%）、青森県においては既に減少傾向にある（2030年の人口はピーク時の1985年と比べ-17%）
 ○全国・青森県ともに少子高齢化が進展しており、その傾向は将来的にも続くことが予想されている。



資料：国勢調査
 国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

図表 4. 4-3 全国及び青森県の年齢別人口の推移



資料：国勢調査
 国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口」

(2) 地方分権に関する法体系の変遷

○地本分権に関する法体系の変遷は以下の通りである。

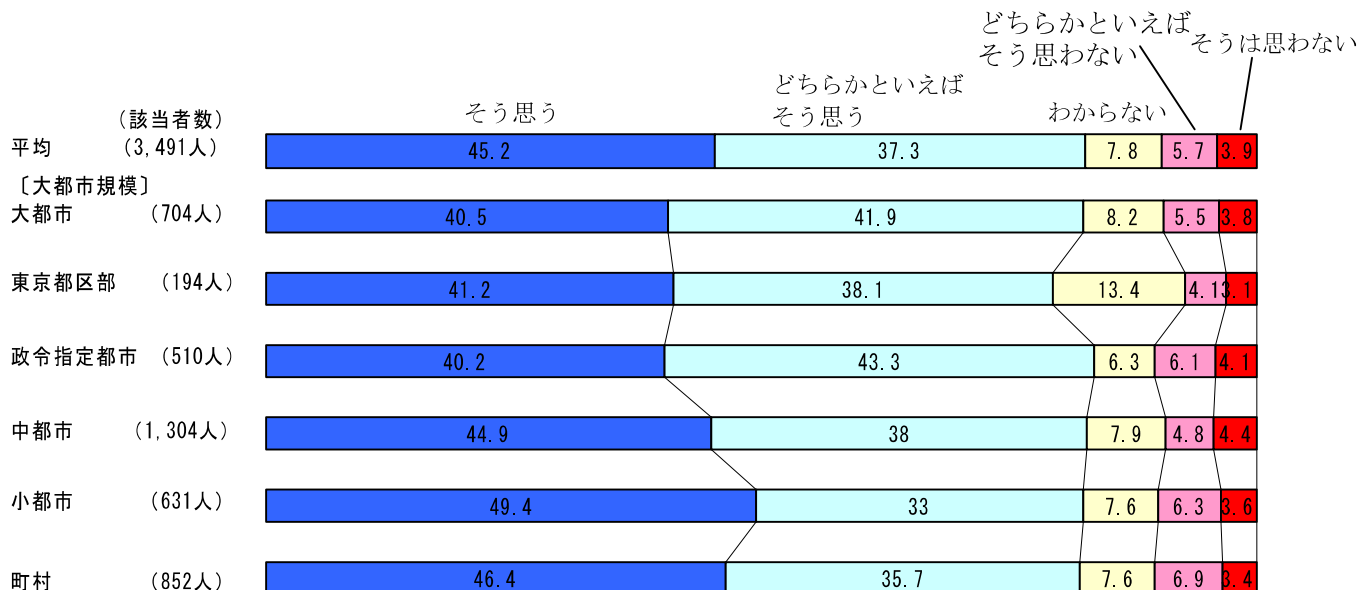
図表 4. 4-1 地方分権に関する法律の略年表

年	法律
1871年 (明治4年)	廃藩置県 ・知藩事を罷免
1888年 (明治21年)	市制町村制公布
1889年 (明治22年)	明治の大合併 71,314(21年末) → 15,859(22年末)
1946年 (昭和21年)	第一次地方制度改革 ・知事・市町村長の直接公選
1947年 (昭和22年)	第二次地方制度改革(地方自治法施行) ・知事等都道府県官吏の地方公務員化
1954年 (昭和29年)	地方交付税制度
1994年 (平成6年)	地方自治法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備に関する法律 ・中核市制度・広域連合制度
1995年 (平成7年)	地方分権推進法施行
1999年 (平成11年)	地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律(地方分権一括法)公布
2000年 (平成12年)	地方分権推進法施行
2002年 (平成14年)	構造改革特区法
2003年 (平成15年)	構造改革特区法改正
2003年 (平成15年)	地方独立行政法人法
2003年 (平成15年)	地方自治法改正 ・指定管理者制度

(3) 広域連携への国民の関心

○市町村を超えた連携の必要性に関する世論調査によれば、半数近くの人が連携の必要性を感じており、その傾向は、小都市あるいは町村ほど強くなっている。

図表 4. 4-4 市町村界を超えた連携の必要性に関する世論調査



資料：内閣府「平成13年度 国土の将来像に関する世論調査」

5. 他の国内交通体系の形成

(1) 道路ネットワークと鉄道・新幹線

○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共用延長は 8,540km に至っている。

○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おり、全国を結ぶ国内交通体系は大きく変わりつつある。

日本の高規格幹線道路の整備状況



日本の整備新幹線の現状



資料：国土交通省「2005年版 国土交通白書」

(2) 新幹線整備による時間短縮効果

○今後、新幹線の整備が進むことで、首都圏及び北海道から青森県への時間距離はさらに短縮されることが見込まれている。

図表 4.5-2 新幹線による時間短縮効果



※ 現行の所要時間は、平成16年10月ダイヤによる。

※※整備区間の最高速度については、東北・北海道新幹線は275km/hを想定。

資料：国土交通省「2005年版 国土交通白書」