

青森港ビジョン

青函圏から世界へつながる GATE-Port 戦略

平成 27 年 2 月

青森港みなとづくり懇談会

目 次

はじめに	1
第1章 青森港の現況と課題	2
1. 港湾利用者ニーズ	2
1. 1 港湾利用者のニーズ	2
1. 2 パブリックコメント	3
2. 港湾の現状と課題	4
2. 1 物流	4
2. 2 防災	7
2. 3 交流	9
2. 4 環境	11
第2章 将来像と基本戦略	12
1. 将来像	12
2. 基本戦略	13
3. 取組の方向性	14
3. 1 物流	14
3. 2 防災	18
3. 3 交流	21
3. 4 環境	27
4. 将来像実現に向けた取組の体系	29
第3章 空間利用計画（機能配置ゾーニング）	30
（巻末資料）青森港の概要及び背後地域・港湾利用の現況	32
1. 概要	32
2. 青森港の歴史・沿革	33
3. 青森港の役割	34
4. 背後地域の現況・人口・産業構造等	35
5. 港湾利用の現況	39

はじめに

青森港は、本州と北海道とを結ぶ海の玄関口として、明治から昭和にかけて青函連絡船が往来するとともに、現在も函館との間でフェリーが24時間就航するなど、青函圏の産業と生活を支える重要な物流拠点となっている。将来的には、北海道新幹線がH28年に新函館北斗駅まで、H42年度に札幌まで開業予定であり、今後新たな人や物の動きが生まれることが期待されている。

H23年3月に発生した東日本大震災を契機として、国民の安全と安心を確保するため、全国で地震や津波への対策が進められている。そのような中、青森港は陸奥湾の湾奥に位置するという地理的優位性から、津波の被害を受けにくく、太平洋側、日本海側いずれの災害にも対応出来る広域的な防災拠点としての機能を高めていくことが期待されている。また、青森港は冬季波浪や高潮による被害に悩まされてきており、これまで一定の対策は講じられてきたものの、地球温暖化による気候変動に伴い災害が激甚化してきていることを踏まえた上で、市街地や港湾機能の防護をさらに強化していく必要がある。

近年青森港へのクルーズ船の寄港数が増加し、H26年度はダイヤモンド・プリンセス号や飛鳥Ⅱといった国内外の大型クルーズ船を始めこれまでで最多の20隻の寄港があるとともに、初めて大型クルーズ船が同時に2隻寄港するなど、青森港周辺の観光資源をターゲットとするクルーズ需要が高まっている。

青森港は、全国で最も広い面積のアマモ場を有する陸奥湾に位置し、青森県による親水空間創出事業や「全国アマモサミット2014 in あおもり」の開催等、積極的な海洋環境の保全・再生とその情報発信が行われている。

本ビジョンは、このような青森港を取り巻く社会経済情勢の変化等を踏まえ、国、青森県や青森市をはじめとする地元関係者が20～30年の長期的な戦略を共有した上で、今後、青森港において連携した取組を着実に実施していくための指針として策定するものである。

第1章 青森港の現況と課題

1. 港湾利用者ニーズ

1. 1 港湾利用者のニーズ

本ビジョン検討に当たり、行政機関、有識者、港湾関係者で構成する「青森港みなとづくり懇談会」を設置し、青森港における現状の課題や期待する機能等について意見を頂き、さらに青森港を利用する荷主や港湾運送事業者等にヒアリング調査を実施したところ、港湾に対するニーズは、以下のとおりであった。

物流	<ul style="list-style-type: none">○本州～北海道間の物流において青函航路は重要な機能であり、充実策が必要。○フェリー貨物は、トラック運転手の労働環境の変化を踏まえた対策が必要。○北海道新幹線開業に伴う鉄道貨物の動向を注視し、物流ネットワークの環境変化への対応が必要。
防災	<ul style="list-style-type: none">○東日本大震災では、青森港の地理的優位性が確認できたため、更に安全安心な港づくりを目指す必要がある。○青森港は、北海道と太いパイプで繋がっており、太平洋も日本海も睨めることから、広域的な視点で果たす役割を検討すべき。○沿岸部のプロムナードを整備する際は、海岸部の安全安心・快適性といった面からの検討も併せて行っていくべき。
交流	<ul style="list-style-type: none">○クルーズ船の大型化を見越した施設整備等の対応を行うことが必要。○ターミナル周辺に市民とクルーズ客が交流出来る場が必要。○オリンピック・パラリンピック開催に向け、クルーズ客を呼び込む方法を検討すべき。○青森港の海辺や背後地をつなぐ歩道・自転車道を整備してはどうか。
環境	<ul style="list-style-type: none">○駅前に海水浴場や潮干狩りが出来る親水空間があれば、もっと人を呼べるのではないか。○海辺の自然環境の維持は、NPOや市民だけでなく、企業も参加出来る仕組み作りが必要。

1. 2 パブリックコメント

青森港ビジョン(素案)を公表し、県民のみなさまからご意見を募集した結果、5件のご意見を頂きました。

公表した資料	・青森港ビジョン 本文(素案) ・青森港ビジョン 概要版(素案)
資料の閲覧方法	(1) 青森県ホームページ (2) 青森市ホームページ (3) 国土交通省東北地方整備局ホームページ (4) 国土交通省青森港湾事務所ホームページ
意見の募集期間	平成27年1月19日～平成27年1月30日
意見の提出先	東北地方整備局 青森港湾事務所
意見の件数	5件

パブリックコメントで頂いたご意見の概要は下表のとおりです。

交流	<p>○青森港の景観を情報発信するため、グーグルストリートビューを活用して、歩道や海浜緑地、海上からの眺め等の情報発信を検討してはどうか。</p> <p>○クルーズ船のアクティビティーに活用出来るものとして自転車が挙げられているが、欧米ではシクロツーリズムの人気があるので、専用道路や駐輪場を兼ねたピクチャーストップ、標識、コースガイドマップ等の整備やツーリングガイドの養成が必要ではないか。</p> <p>○クルーズ船の乗客のみならず、国内外からの観光客の受け皿となるような宿泊施設や集客施設等を新中央埠頭に誘致してはどうか。</p>
環境	<p>○青森港に回遊してくるイルカのウォッチングや映像紹介のための施設があれば、野生生物を身近に感じられ、自然と共生するみなとの価値が高まるのではないか。</p> <p>○環境教育と環境再生と地域資源の活用(漁業)をしていく活動を情報発信していく必要があるのではないか。</p>

2. 港湾の現状と課題

2. 1 物流

- 青森港における近年の取扱貨物量は、H23年に東日本大震災で被災した太平洋側港湾の代替機能を果たしたことにより一時的に増加したが、その特殊要因を除けば、ほぼ横ばいの状況である。



図1-1 取扱貨物量の推移

- 青森港の取扱貨物量の約9割はフェリー貨物であり、本州と北海道間のフェリー輸送の約3割を担う物流の大動脈となっている。フェリー輸送は、北海道側の函館まで112kmを4時間弱で結ぶ短距離航路であり、複数のフェリー運航事業者が1日32便（16往復）24時間運航している。

また、石油製品やLPGについては、青森県内の使用量の大半を供給しており、エネルギー供給拠点としての役割を担っている。

安全かつ安定した海上物流を確保するため、防波堤の整備及び港内反射波対策等が進み、港内の静穏度向上が図られつつあり、フェリーの欠航率も減少してきているが、引き続き安定した海上輸送の確保が求められている。



図1-2 沖館地区フェリーターミナル

- フェリー輸送においては、H24年4月に発生した関越道高速ツアーバスの事故を受け、H25年秋より運送事業者に対する監査方針・行政処分等の基準が厳格化したこと、また、ドライバー不足に起因する車不足等により、トラック運送について、海上輸送における長距離航路へのシフトやトレーラー化・無人航走の動きが出てきている。

青森港のフェリー貨物量は、ここ数年ほぼ横ばいであるが、一部のトラック事業者による長距離航路へのシフトや無人航走の動きも出てきており、今後注視していく必要がある。

- 青森港周辺の企業誘致については、現在青森中核工業団地において青森県と青森市のインセンティブ制度を活用した誘致活動が行われているが、既に半分が分譲済みである一方、青森港油川地区には埠頭用地とその直背後の土地があり、港湾を利用する企業にとって高いポテンシャルを有している。

地方創生の取組が進められる中、産業立地と地域雇用の維持・創出のため、青森港のポテンシャルをしっかりと活用し、生産と消費のバランスも考慮した上で、港湾利用企業を積極的に誘致していく必要がある。



図1-3 青森中核工業団地と油川地区

- 農林水産物・食品の輸出については、青森県内で生産されるリンゴが台湾、香港等に青森ブランドとして輸出されるとともに、産学官連携の「青森県農林水産物輸出促進協議会」等がリンゴや水産物等の販路拡大に取り組んでいる。
また、政府がH32年までに輸出額を1兆円に拡大するという目標を掲げる中、青森港近隣で生産されるこれらの貨物は生鮮食料品が多いことを踏まえ、青森港での取り扱いを検討する必要がある。
- 北極海航路の利用の可能性等については、海氷域面積の減少等、北極海における変化を受け関心が高まってきている。我が国においても、輸送コストの削減等による海上輸送の変革等が期待されており、H26年10月よりJAXA、青森県と国土交通省が共同研究を開始している。
また、グローバルな視点で国際コンテナ航路における青森港の地理的状況を俯瞰すると、津軽海峡には北米とアジアの間を結ぶ北米基幹航路の国際貨物の3割が通過しており、長期的には青森港を含む青森県の港湾群としてこれらの北極海航路や北米航路を意識した対応が求められる。
- H28年3月の北海道新幹線の新函館北斗駅までの一部開業に伴う青函トンネル内の新幹線高速走行と鉄道貨物輸送の両立に課題があり、新幹線が高速走行した場合、鉄道貨物の一部が海上輸送にシフトする可能性があることや青森駅が太平洋側と日本海側の両方へ通じる鉄道ネットワークを有すること等を踏まえ、本州と北海道間のシームレスで効率的な物流のための検討が必要である。

2. 2 防災

- 青森港の耐震強化岸壁は、大規模地震時の緊急物資の海上輸送、広域的な物流活動の確保や背後地の一定の経済活動を支える施設とされており、青森市周辺が地震で被災した場合、沖館地区の耐震強化岸壁はフェリー就航の維持の役割、新中央埠頭の耐震強化岸壁はフェリー就航の維持と被災住民への緊急物資輸送の2つの役割を担っている。

青森港は東日本大震災時に被災した太平洋側港湾の代替港湾としての機能を発揮するなど、陸奥湾の湾奥にあるため、太平洋側と日本海側の災害対応において地理的優位性を有しており、広域的な防災拠点としての機能が期待されている。



図1-4 東日本大震災時のフェリーによる緊急物資輸送 (H23年3月)

- 青森港は陸奥湾の湾奥にあるため、台風等による高潮の影響を受けやすく、浸水による市街地及び港湾機能への被害が懸念されている。また住民からは防護と合わせて利用面・環境面に配慮した施設整備が求められている。



図1-5 高潮による被災状況 (H11年10月)

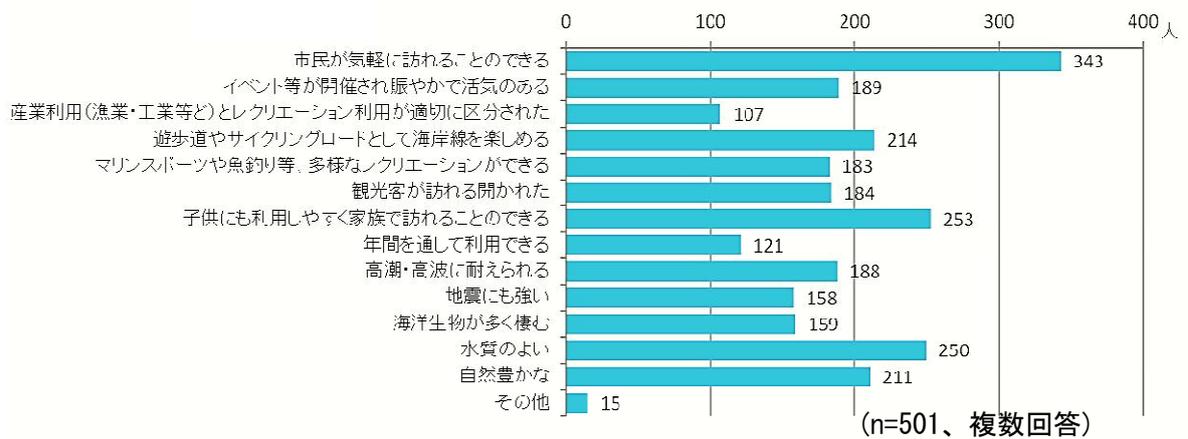


図 1 - 6 青森港海岸に対する住民意向調査結果 (H26)

- 港湾物流は多くの関係者の連携によって成立しており、一部の機能が停止すると全てに影響が及ぶ。そのため、関係者間の連携と関係者それぞれが実施するBCPの策定や災害対策に関する情報共有が重要である。
 そこで、関係者の共通認識の下、「復旧目標」、「目標達成のための課題」、課題解消のための「事前対策」および「発災後の行動計画」、情報共有と訓練ならびに検証のための「協働体制」について規定した「青森港BCP」をH25年度に策定した。
- 青森港の港湾施設は、高度成長期のS30~40年代頃に整備されたものが多く、既に一部の施設では老朽化による使用制限が発生しており、その他の施設も含め、計画的な老朽化対策が必要である。

2. 3 交流

- 青森港では、関係者のポートセールス等により大型外国船を含むクルーズ船の寄港が年々増加しているが、本港地区の機能不足により大型外国船が中心市街地から離れた沖館埠頭に接岸する状況となっている。

また、H26年度はダイヤモンド・プリンセス号や飛鳥Ⅱといった国内外の大型クルーズ船を始め、これまでで最多の20隻の寄港があるとともに、8月の青森ねぶた祭の際には、初めて大型クルーズ船が2隻同時に寄港するなど、青森港のクルーズ観光の需要が高まっている。

一方、H25年度に訪日外国人旅行者数が1,000万人を突破したことを受け、政府は東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されるH32年までに2,000万人という高みを目指すこととしており、港湾においても、クルーズ船の寄港を受け入れるための環境整備等を加速化させ、クルーズ100万人時代の実現を目指すこととしており、青森港でもこれらの動きを踏まえ、戦略的に対応する必要がある。



図1-7 2隻同時に寄港する大型クルーズ船(H26年8月)

- 外航クルーズ船の乗客・乗員は、船内の通信環境が不十分であるため、上陸後に大容量の無料Wi-Fiを利用することが多いが、利用場所が限られるとともに埠頭から遠方のため、埠頭用地内でのWi-Fi環境の整備が求められている。
- クルーズ船寄港時の観光案内や地場製品の販売を仮設テントで実施しているが、クルーズ船寄港回数の増加に伴い、仮設テント設営回数が増加し、人員の確保が難しい状況となっており、旅客ターミナルの整備が求められている。
- クルーズ観光のオプションツアーは、現状では大きなロットでのプランのみとなっており、クルーズ船社からは小ロットで多彩な観光プランが要望されている。

青森県内の高規格幹線道路網が完成すれば、青森港を起点として県内全域の観光地を車により片道約2時間で訪れることが出来るようになることから、青森県全体で観光プラン作成に取り組んでいく必要がある。

- 鳥取県の境港では、クルーズ船の歓迎セレモニーの市民スタッフを登録制度にするなど、地域を挙げたおもてなしが行われている。クルーズ船の誘致競争が激しさを増すなか、青森港での通訳や歓迎等の体制を更に強化していく必要がある。
- クルーズ船は、寄港時においてバスツアーや土産物の購入等により地域経済に様々な効果をもたらすが、さらに地場産品をクルーズ船の乗客にアピール出来れば、寄港時以外においても地場産品のビジネスチャンスの拡大につながる。
- 青森県と道南地域とを一つの圏域と捉え、圏域内外の交流人口拡大を目指す「λ（ラムダ）プロジェクト」は、H25年8月に提案され、賛同した参加者での様々な取組が行われている。その中で、フェリーを活用した首都圏発の旅行商品が新たに販売されているところであり、引き続きフェリーの活用等により青函圏の交流を促進していく必要がある。
- 青森ベイブリッジ、八甲田丸、ワ・ラッセ、アスパム、青い海公園や新中央埠頭が連なる一帯である青森港の「ウォーターフロント地区」は、観光交流施設を多数有するとともに、H18年に「みなとオアシス」に認定されており、たくさんのイベントが行われ、観光客だけでなく、多くの市民が訪れる観光スポットとなっている。

これまで青森港で開催されるイベントは主にアスパム周辺で行われていたが、H26年には新中央埠頭でサイクルフェスタや野外音楽フェスタが、また、青函船溜でシーカヤックのイベントが実施され、好評を博した。



図1-8 青函船溜でのシーカヤック体験（H26年6月）

- 青森港の全長23kmに渡る海岸沿いの「青森ベイエリア」において、サイクル・ツーリズムや青森駅を中心としたまちづくり基本計画（コンパクトシティ）、ウォーターフロント活性化ビジョン等と連携した観光・周遊ネットワークの構築や観光・交流人口の拡大が求められている。

2. 4 環境

- 青森港の海岸はコンクリート構造物が多いため、生物の生息・生育場が少なく、人と海とのふれあいの場や機会が限定されており、それらの創出が求められている。

また、子供向けの学習フィールドの創出や水難事故防止のための体験学習、釣り、レジャーが楽しめる港湾空間の創出とそのため管理体制やルール作りなども必要とされている。

- 青森港では、雨水排水路等からの流入負荷、河川からの土砂供給、漂着ゴミの蓄積等の影響により水際部での水質改善が必要とされている。

また、山・川・海をつなぐ「水循環システム」の再生・保全のための先導的な取組も必要とされている。

- 自然環境の保全については、青森港の所在する陸奥湾において、アマモ場が大幅に消失していることを受け、H12年より地元関係者がアマモ場の保全・再生活動を展開している。

アマモは、魚のすみ処や餌となる海草（うみくさ）で、水質浄化作用や防災機能があり、最近ではブルーカーボンと呼ばれるCO₂の定着機能も注目されつつある。

青森港においてもウォーターフロント地区において、自然豊かで生物が暮らす海とふれあえる場所を取り戻すため、アマモ場の再生に向けた取組がH25年より進められている。



図1-9 環境学習の状況（H25、H26）

第2章 将来像と基本戦略

1. 将来像

青森港は、北海道の道南地域と青森県からなる青函圏に位置し、現在も青函圏を介する本州・北海道の物流において重要な役割を果たしているが、将来的には地方創生とも相まった地域経済の維持・発展を目的に、産業立地、農林水産品や鉄道等との連携をさらに進め、世界へもつながる青函圏の物流拠点を目指していくことが期待される。

また、近年大型化する台風による高潮や大規模地震等から市民生活や企業活動を守るための防災・減災機能を確保することに加え、地理的優位性を活かした太平洋側と日本海側の2地域を補完する多重性（ダブルリダンダンシー）を有する北東北の広域防災拠点を目指していくことが期待される。

さらに、高まるクルーズ観光需要に戦略的に対応することで、クルーズ船の寄港や発着を青函圏と世界との活発な交流や地域活性化に繋げるとともに、市街地と港が近接している優位性を活かし、観光客や市民が親しめる空間を目指していくことが期待される。

加えて、青森港は日本最大のアマモ場を有する陸奥湾に位置し、先進的で熱意あふれる海辺環境の保全・再生の取組が行われており、今後も身近にふれあえる海辺の創造や環境の保全・再生に取り組み、併せて積極的に情報発信することで、その取組を陸奥湾全体へと広げていくことが期待される。

これらの青森港に対する要請を踏まえ、物流、防災、交流と環境の4つの機能について、以下のとおり青森港の将来像を設定し、青函圏から世界につながるGATE-Port戦略として推進する。



2. 基本戦略

「1. 将来像」の実現に向け、「第1章 青森港の現状と課題」等を踏まえ、物流面、防災面、交流面、環境面のそれぞれにおいて、以下のとおり基本戦略を設定する。

(1) 物流

- 基本戦略1 本州・北海道を結ぶ物流の大動脈の形成
- 基本戦略2 県民生活を支えるエネルギー拠点の形成
- 基本戦略3 産業立地や新たな貨物に対応した物流拠点の創造

(2) 防災

- 基本戦略4 港の防災・減災機能の確保
- 基本戦略5 太平洋側・日本海側被災時の代替機能の確保

(3) 交流

- 基本戦略6 クルーズ振興による世界との交流と地域活性化
- 基本戦略7 青函交流圏を牽引する広域交流拠点の形成
- 基本戦略8 観光客や市民が何度も訪れたくなる観光エリアの形成
- 基本戦略9 市民に親しまれるまちなかのみなとづくり

(4) 環境

- 基本戦略10 市民が身近に海とふれあえる自然豊かな空間の形成

3. 取組の方向性

「2. 基本戦略」に基づき、以下の取組を進める。

3. 1 物流

基本戦略1 本州・北海道を結ぶ物流の大動脈の形成

北海道との基幹フェリー航路の維持・拡大に向けた取組を進めることにより、本州・北海道間を結ぶ物流の大動脈の形成を目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(①北海道との基幹フェリー航路の維持・拡大)

「事業者や利用者のニーズに対応した施設機能の維持・向上」の観点から、フェリー航路の更なる安全性と安定性を確保し、国民生活の安定へと繋げるため、フェリー運航事業者へのヒアリング等による就航率等のサービスレベルやニーズを把握し、課題や対応を検討した上で、利用船舶の大型化への対応、サービス水準向上のための対策等を実施する。

また、「トラック輸送の事業環境の変化を踏まえたフェリーターミナル等での対応」の観点から、トラック事業者へのヒアリング等により事業環境の変化やニーズを把握し、課題や対応を検討した上で、フェリーターミナルのサービス、アクセス性の向上や情報発信等の対策等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
①北海道との基幹フェリー航路の維持・拡大	○事業者や利用者のニーズに対応した施設機能の維持・向上				沖館地区 油川地区
	○トラック輸送の事業環境の変化を踏まえたフェリーターミナル等での対応				

基本戦略2 県民生活を支えるエネルギー拠点の形成

エネルギー資源の県内への低廉かつ安定した供給に向けた取組を進めることにより、県民生活を支えるエネルギー拠点の形成を目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(②エネルギー資源の県内への低廉かつ安定した供給)

「民間施設と連携した既存施設の機能の維持・向上」の観点から、事業者へのヒアリング等により船舶の大型化等の状況やニーズを把握し、課題と対応を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
②エネルギー資源の県内への低廉かつ安定した供給	○民間施設と連携した既存施設の機能の維持・向上				沖館地区 野内地区

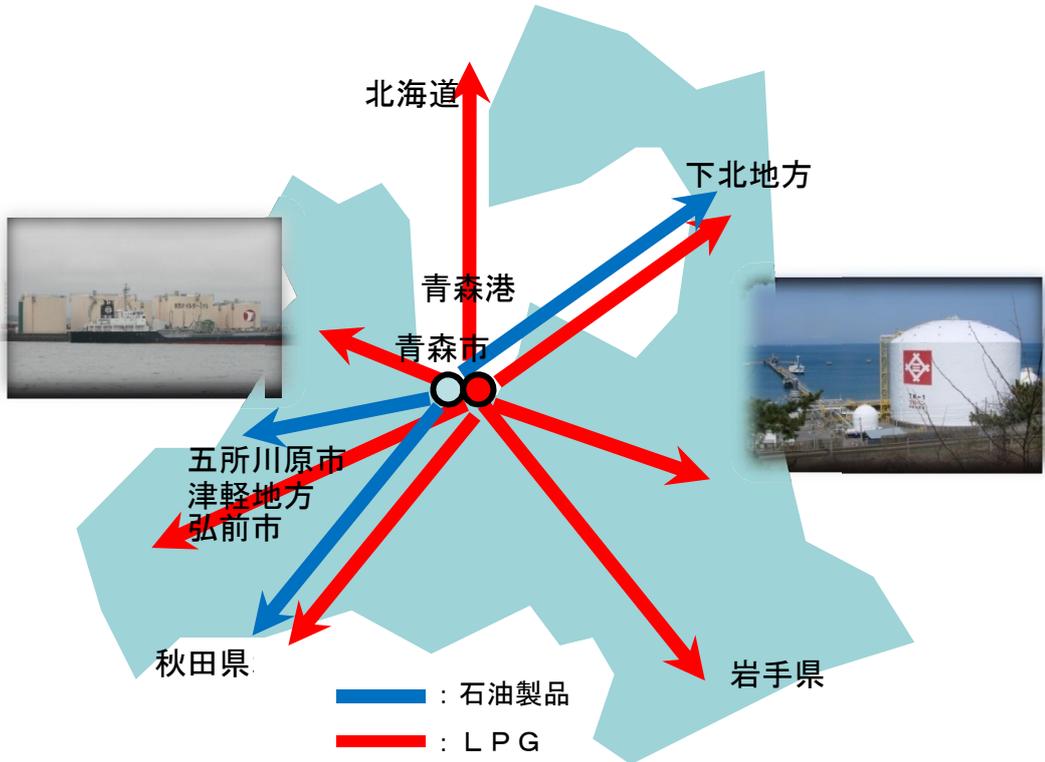


図2-1 エネルギー供給概要図

基本戦略3 産業立地や新たな貨物に対応した物流拠点の創造

地方創生の取組と相まった地域経済の維持・発展を目的に、戦略的な産業立地と物流拠点の形成や鉄道物流ネットワーク環境の変化への対応に向けた取組を進めることにより、産業立地や新たな貨物に対応した物流拠点の創造を目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(③戦略的な産業立地と物流拠点の形成)

「油川地区背後用地等への積極的な企業誘致」の観点から、油川地区背後用地や青森中核工業団地等への産業立地に向け、道路や鉄道のネットワークを踏まえつつ、生産と消費のバランスを考慮した上で、地方創生に係る新たな制度を含む産業立地制度の総合パッケージの策定や地元関係者による東京等でのポートセールス等を実施する。

また、「産業立地、県内農林水産品、鉄道等との連携によるベースカーゴ創出」の観点から、既存貨物の取扱を維持・拡大するとともに、産業立地や新たな貨物への対応等に向け、関係者からなる勉強会等により現状を把握し、課題と対応を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

さらに、「北極海航路等を意識した対応の検討」の観点から、青森港を含む青森県の港湾を対象に北極海航路と北米航路の研究等を実施する。

(④鉄道物流ネットワーク環境の変化への対応)

「鉄道物流ネットワーク環境の変化を踏まえた物流効率化の検討」の観点から、本州と北海道間の鉄道と海上の物流ネットワークの現状を把握し、課題と対策の検討を行う。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期			地区
③戦略的な産業立地と物流拠点の形成	○油川地区背後用地等への積極的な企業誘致	短期	中期	長期	油川地区
	○産業立地、県内農林水産品、鉄道等と連携したベースカーゴ創出	短期	中期	長期	油川地区 沖館地区 本港地区
	○北極海航路等を意識した対応の検討	短期	中期	長期	全地区
④鉄道物流ネットワーク環境の変化への対応	○鉄道物流ネットワーク環境の変化を踏まえた物流効率化の検討	短期	中期	長期	全地区



図 2 - 2 産業立地、農林水産品、鉄道等と連携したベースカーゴ創出

3. 2 防災

基本戦略4 港の防災・減災機能の確保

地震時の物流機能の確保と緊急物資輸送への対応、青森港 BCP に基づく地震時の港湾機能の継続、高潮・津波からの市街地と港湾機能の防護、各種機能を確保するための港湾施設の老朽化対策やみなと防災情報の発信に向けた取組を進めることにより、港の防災・減災機能の確保を目指す。

このため、以下の具体的な取組を行う。

(⑤地震時の物流機能の確保と緊急物資輸送への対応)

「耐震強化岸壁の機能確保」の観点から、災害時に沖館地区の耐震強化岸壁がフェリー就航の維持、新中央埠頭の耐震強化岸壁がフェリー就航の維持と被災住民への緊急物資の輸送の役割を果たせるよう、点検・診断・対策を優先的・計画的に実施する。

また、「耐震強化岸壁と背後道路ネットワークとの連携」の観点から、耐震強化岸壁背後の埠頭用地から幹線の道路までの連続性の確保方策を検討し、それを踏まえた対策等を実施する。

(⑥青森港 BCP に基づく地震時の港湾機能の継続)

「青森港 BCP の実効性の確保」の観点から、青森港 BCP に基づく継続的な訓練による課題の整理と改善や民間企業の BCP の策定と連携の推進等を実施する。

(⑦高潮・津波からの市街地と港湾機能の防護)

青森港における交流面、環境面を考慮した海岸保全施設の整備を「Aomori-bayside Arc 構想」として推進することとし、各地区の海岸保全施設の検討をした上で、それを踏まえた対策等を実施する。

(⑧各種機能を確保するための港湾施設の老朽化対策)

「ライフサイクルコストを考慮した戦略的な老朽化対策の推進」の観点から、荷さばき施設等の状況を踏まえた上で、維持管理計画に基づく計画的な点検・診断、その結果に基づく適時・適切な対策の実施、経済社会情勢等を踏まえた予防保全計画の見直しやそれに基づく施設の集約・機能転換等を実施する。

(⑨みなと防災情報の発信)

「防災関連情報の市民や観光客への積極的な発信」の観点から、高潮、津波や地震等の発生時に想定される浸水深や震度、また、避難経路や最寄りの避難施設等について、市民と観光客の特性を考慮しつつ、現地の標識、HP やパンフレット等による情報提供等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期	地区
⑤地震時の物流機能の確保と緊急物資輸送への対応	○耐震強化岸壁の機能確保	短期 中期 長期	本港地区 沖館地区
	○耐震強化岸壁と背後道路ネットワークとの連携	短期 中期 長期	
⑥青森港 BCP に基づく地震時の港湾機能の継続	○青森港 BCP の実効性の確保	短期 中期 長期	全地区
⑦高潮・津波からの市街地と港湾機能の防護	○「Aomori-bayside Arc 構想」の推進（交流、環境面を考慮した海岸保全施設の整備）	短期 中期 長期	全地区
⑧各種機能を確保するための港湾施設の老朽化対策	○ライフサイクルコストを考慮した戦略的な老朽化対策の推進	短期 中期 長期	全地区
⑨みなと防災情報の発信	○防災関連情報の市民や観光客への積極的な発信	短期 中期 長期	全地区

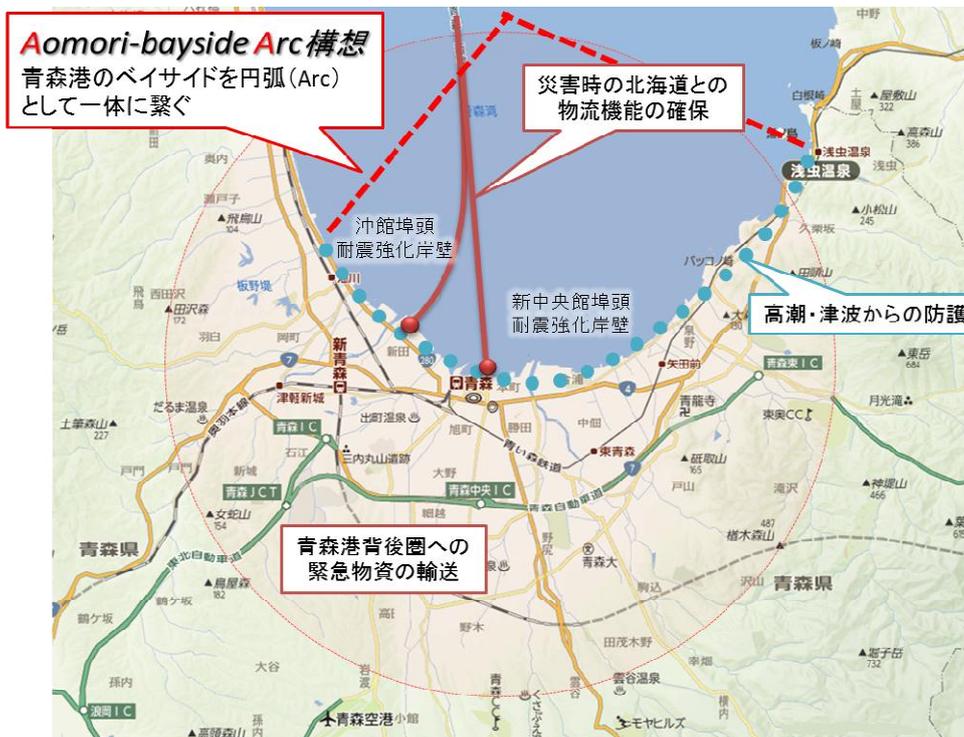


図 2-3 災害時の物流機能と緊急物資輸送の背後図

基本戦略5 太平洋側・日本海側被災時の代替機能の確保

ダブルリダンダンシーを有する広域防災拠点の構築に向けた取組を進めることにより、太平洋側・日本海側被災時の代替機能の確保を目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(⑩ダブルリダンダンシーを有する広域防災拠点の構築)

「広域防災拠点の災害時の体制と活動マニュアルの整備」の観点から、関係者からなる協議会等を設置し、活動マニュアルを検討した上で、活動マニュアルに基づく継続的な防災訓練による課題の整理と改善等を実施する。

また、「広域的支援のための自衛隊や緊急物資輸送の基地等に利用出来る施設の整備」の観点から、活動マニュアルを踏まえ、施設の諸元を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

さらに、「広域陸上ネットワークとの連携」の観点から、被災した他港からの受け入れ機能を確保するため、被災時における太平洋側・日本海側の幹線の道路や鉄道とその代替経路についての課題と対応を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期			地区
⑩ダブルリダンダンシーを有する広域防災拠点の構築	○広域防災拠点の災害時の体制と活動マニュアルの整備	短期	中期	長期	本港地区
	○広域的支援のための自衛隊や緊急物資輸送の基地等に利用出来る施設の整備	短期	中期	長期	
	○広域陸上ネットワークとの連携	短期	中期	長期	

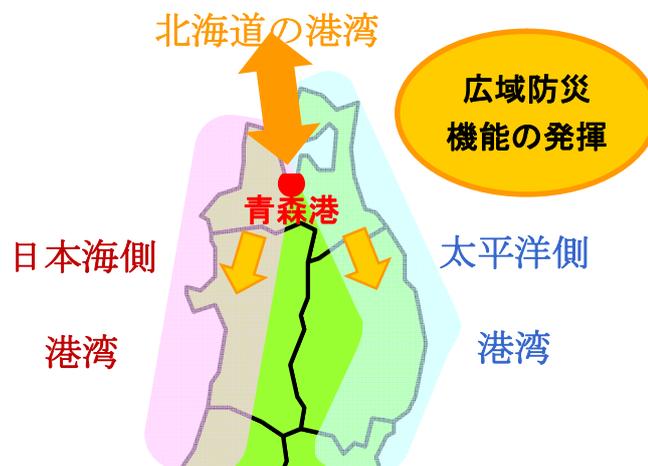


図2-4 ダブルリダンダンシーを有する広域防災拠点のイメージ

3. 3 交流

基本戦略6 クルーズ振興による世界との交流と地域活性化

クルーズ船の動向を踏まえた受入環境の整備、クルーズ旅客に対する埠頭サービスの向上や地域をあげたクルーズの振興に向けた取組を進めることにより、クルーズ振興による世界との交流と地域活性化を目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(⑪クルーズ船の動向を踏まえた受入環境の整備)

「クルーズ船の大型化や複数寄港への対応力強化の検討」の観点から、クルーズ船の寄港隻数や大型化の動向、新中央埠頭への接岸や陸上からの電力供給等、クルーズ運航事業者のニーズを把握した上で、課題と対応を検討し、それを踏まえた対策等を実施する。

(⑫クルーズ旅客に対する埠頭サービスの向上)

「全国共通プラットフォームを活用したWi-Fi環境の整備と情報の発信」の観点から、乗客・乗員のニーズの把握、課題と対応の検討や、観光庁の「Japan. Free Wi-Fi」等の全国共通プラットフォームとの連携を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

また、「多言語に対応した標識等の整備」の観点から、市内観光パンフレット等と連動した動線設定と観光庁ガイドラインを踏まえた標識の設置を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

さらに、「多機能型旅客ターミナルの整備」の観点から、短期的には簡易仮設ターミナルを設置するとともに、中長期的には通常時にCIQ、観光交流、地域振興、情報発信や休憩施設としての機能を有するとともに、災害時に防災機能も発揮する多機能型旅客ターミナルの整備を行う。

(⑬地域をあげたクルーズの振興)

「県内市町村と連携した『青森港クルーズ観光プラン』によるクルーズ誘致」の観点から、オプションツアーと街歩きの旅客を考慮しつつ、陸・海・空の輸送モードとの連携も視野に入れた上で、官民連携によるおもてなしへの対応を含む県内市町村からなる体制や仕組みを整備し、観光プランを多言語で策定した上で、船会社への提案等を実施する。

また、「サイクル・ツーリズムを踏まえた観光地内の移動へのレンタサイクルの活用」の観点から、レンタサイクルの実施状況等を踏まえ、活用市町村を検討した上で、「青森港クルーズ観光プラン」等への位置付けの検討等を実施する。

さらに、「東京オリンピック等の開催と連携した集客」の観点から、青森ねぶた祭等との連携も視野に入れた上で、観光部局や東京オリンピック・パラリンピック競技大会の合宿地誘致部局との連携体制の構築と観光戦略の策定や観光戦略の船会社への提案等を実施する。

加えて、「クルーズ寄港を活用した地場産品のビジネスチャンス拡大」の観点から、多言語で策定した地場産品カタログの船内配布や見本市への出展等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期	地区
⑪クルーズ船の動向を踏まえた受入環境の整備	○大型クルーズ船や複数寄港への対応力強化の検討	短期	本港地区
		中期	
⑫クルーズ旅客に対する埠頭サービスの向上	○全国共通プラットフォームを活用したWi-Fi環境の整備と情報発信	短期	本港地区
		中期	
	長期		
	○多言語に対応した標識等の整備	短期	
		中期	
	長期		
⑬地域をあげたクルーズの振興	○県内市町村と連携した「青森港クルーズ観光プラン」によるクルーズ誘致	短期	本港地区
		中期	
	長期		
	○サイクル・ツーリズムを踏まえた観光地内の移動へのレンタサイクルの活用	短期	
		中期	
	長期		
○東京オリンピック等の開催と連携した集客	短期		
	中期		
長期			
○クルーズ寄港を活用した地場産品のビジネスチャンス拡大	短期		
	中期		
長期			

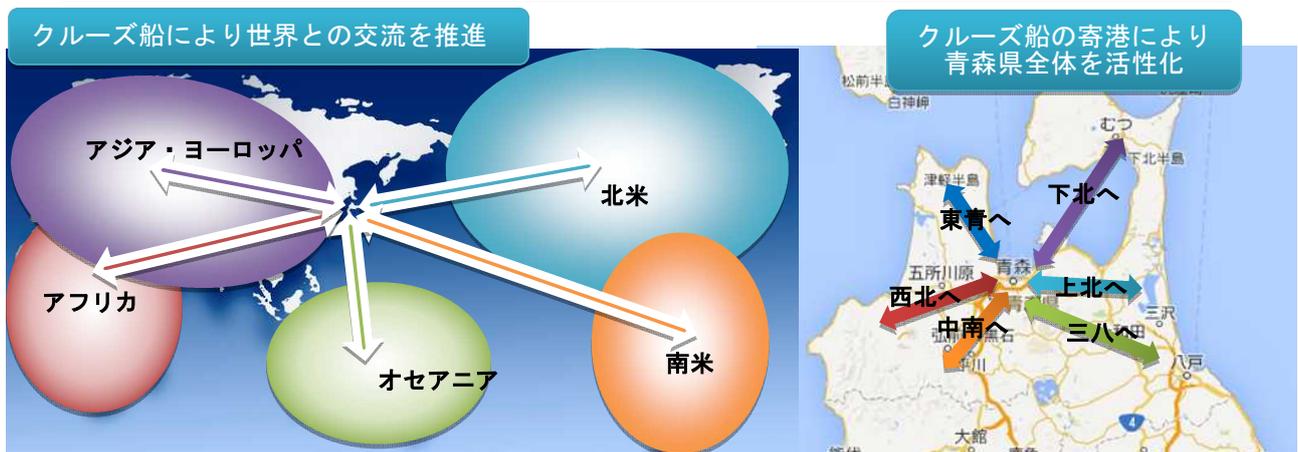


図 2-5 クルーズ振興のイメージ

基本戦略7 青函交流圏を牽引する広域交流拠点の形成

フェリー等を活用した広域交流拠点の形成に向けた取組を進めることにより、青函交流圏を牽引する広域交流拠点の形成を目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(14)フェリー等を活用した広域交流拠点の形成)

「関係者と連携した観光プランによる交流促進」の観点から、旅行会社、船舶運航事業者、JRを含む関係者と連携し、観光プランの策定等を実施する。

また、「フェリーターミナル等の観光客の利便性向上」の観点から、利用者へのヒアリング等によりニーズを把握し、課題と対応を検討した上で、フェリーターミナル等のサービス、アクセス性の向上と情報発信等の対策等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期			地区
⑭フェリー等を活用した広域交流拠点の形成	○関係者と連携した観光プランによる交流促進	短期	中期	長期	沖館地区 本港地区
		短期	中期	長期	
	短期	中期	長期		
	短期	中期	長期		



図2-6 青函交流圏の観光

基本戦略8 観光客や市民が何度も訪れたいくなる観光エリアの形成

ウォーターフロント地区の活性化や海沿いの観光資源のネットワーク化による周遊性と価値の向上に向けた取組を進めることにより、観光客や市民が何度も訪れたいくなる観光エリアの形成を目指す。このため、以下の具体的な取組を進める。

(15) ウォーターフロント地区の活性化)

「観光交流機能の維持・向上」の観点から、クルーズ船の寄港等を市民が楽しむ「みなと文化」の醸成を目指し、「みなとオアシス」の活用や海への眺望等も考慮しつつ、利用者のニーズを把握し、課題と対応を検討した上で、冬期の利用促進と関係者との連携強化等の対策等を実施する。

(16) 海沿いの観光資源のネットワーク化による周遊性と価値の向上)

『Aomori-bayside Arc 構想』による観光・周遊ネットワーク構築」の観点から、対象とする観光資源の選定と対応を検討した上で、それを踏まえた対策や観光・周遊パンフレットの策定等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期			地区
		短期	中期	長期	
⑮ ウォーターフロント地区の活性化	○ 観光交流機能の維持・向上	短期	中期	長期	本港地区
⑯ 海沿いの観光資源のネットワーク化による周遊性と価値の向上	○ 「Aomori-bayside Arc 構想」による観光・周遊ネットワーク構築	短期	中期	長期	全地区



図 2-7 ウォーターフロント地区の観光交流機能



図 2-8 海沿いの観光資源のネットワーク化

基本戦略9 市民に親しまれるまちなかのみなとづくり

市民が日常生活で歩いて行ける生活・周遊空間の形成に向けた取組を進めることにより、市民に親しまれるまちなかのみなとづくりを目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(17)市民が日常生活で歩いて行ける生活・周遊空間の形成

「青森ベイエリアにおける生活・周遊機能の維持・向上」の観点から、利用者のニーズを把握し、課題と対応を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

また「『Aomori-bayside Arc 構想』と連携した生活・周遊機能の強化」の観点から、青森駅前再開発による東西動線と連携した生活・周遊ネットワークを検討し、それを踏まえた対策等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期	地区
⑰市民が日常生活で歩いて行ける生活・周遊空間の形成	○青森ベイエリアにおける生活・周遊機能の維持・向上	短期 中期 長期	本港地区
	○「Aomori-bayside Arc 構想」と連携した生活・周遊機能の強化	短期 中期 長期	



図2-9 青森駅を中心としたまちづくり基本計画（青森市）

3. 4 環境

基本戦略10 市民が身近に海とふれあえる自然豊かな空間の形成

ウォーターフロント地区における魅力あふれる親水空間の形成、多様でアクセス性の高い親水空間の連続的な確保や多様な主体と連携した自然の保全・再生に向けた取組を進めることにより、市民が身近に海とふれあえる自然豊かな空間の形成を目指す。

このため、以下の具体的な取組を進める。

(18)ウォーターフロント地区における魅力あふれる親水空間の形成)

「青森駅前での干潟の整備と活用」の観点から、主要な駅からの距離が全国で最も近い、「駅前ビーチ」として、砂浜と干潟等を整備した上で、海水浴、潮干狩り、総合学習、シーカヤックや青森ねぶた祭等のイベントでの活用等を実施する。

(19)多様でアクセス性の高い親水空間の連続的な確保)

『Aomori-bayside Arc 構想』による親水ネットワークの構築」の観点から、現地状況を踏まえ、保全・再生する動植物種を設定し、対応を検討した上で、それを踏まえた対策や青森港の動植物と自然再生の取組のパンフレットの策定等を実施する。

(20)多様な主体と連携した自然の保全・再生)

「駅前や浜町緑地での干潟の整備・管理と活用」の観点から、砂浜や干潟等の整備を実施するとともに、浜町緑地の釣り利用、市民、NPOや企業等による各種イベントの開催、自然の保全・再生や施設管理を検討した上で、それを踏まえた対策等を実施する。

また、「駅前干潟を核とした環境再生の取組の青森港・陸奥湾全体への拡大」の観点から、青森港内でのアマモ再生の取組の拡大や漁業関係者を巻き込んだ環境再生と地域振興方策等を検討し、それを踏まえた対策の実施や報道機関と連携した陸奥湾全体への情報の発信等を実施する。

取組の方向性	具体的な取組	取組時期			地区
⑱ウォーターフロント地区における魅力あふれる親水空間の形成	○青森駅前での干潟の整備と活用	短期	中期	長期	本港地区
⑲多様でアクセス性の高い親水空間の連続的な確保	○「Aomori-bayside Arc 構想」による親水ネットワークの構築	短期	中期	長期	全地区
⑳多様な主体と連携した自然の保全・再生	○駅前や浜町緑地での干潟の整備・管理と活用	短期	中期	長期	本港地区
	○駅前干潟を核とした環境再生の取組の青森港・陸奥湾全体への拡大	短期	中期	長期	全地区

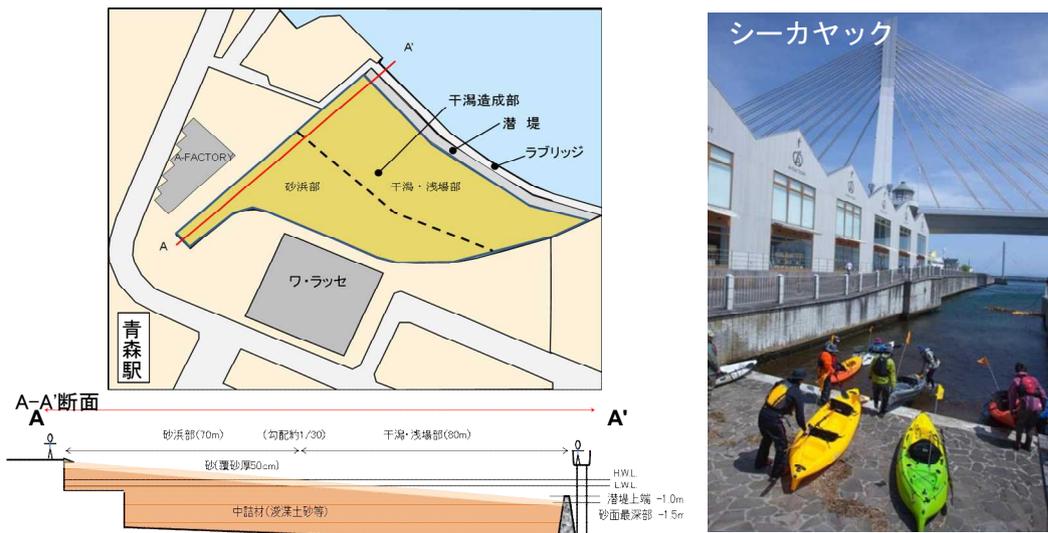


図2-10 駅前干潟のイメージ

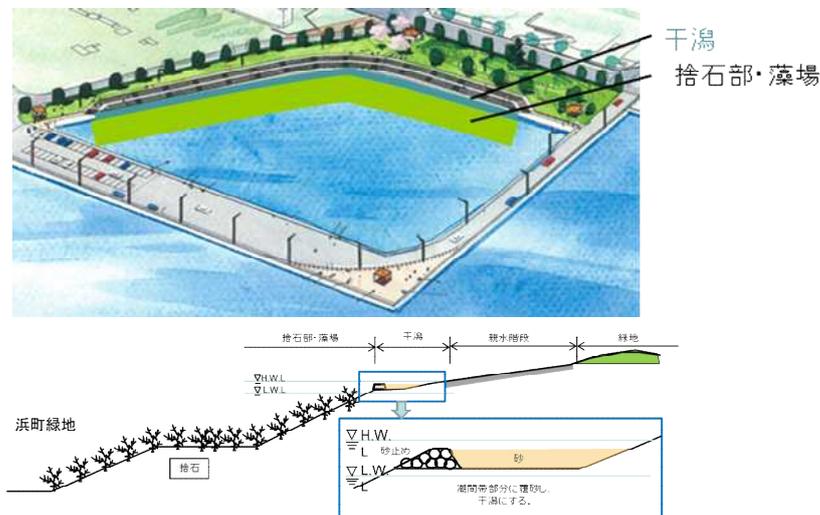


図2-11 浜町緑地のイメージ

4. 将来像実現に向けた取組の体系

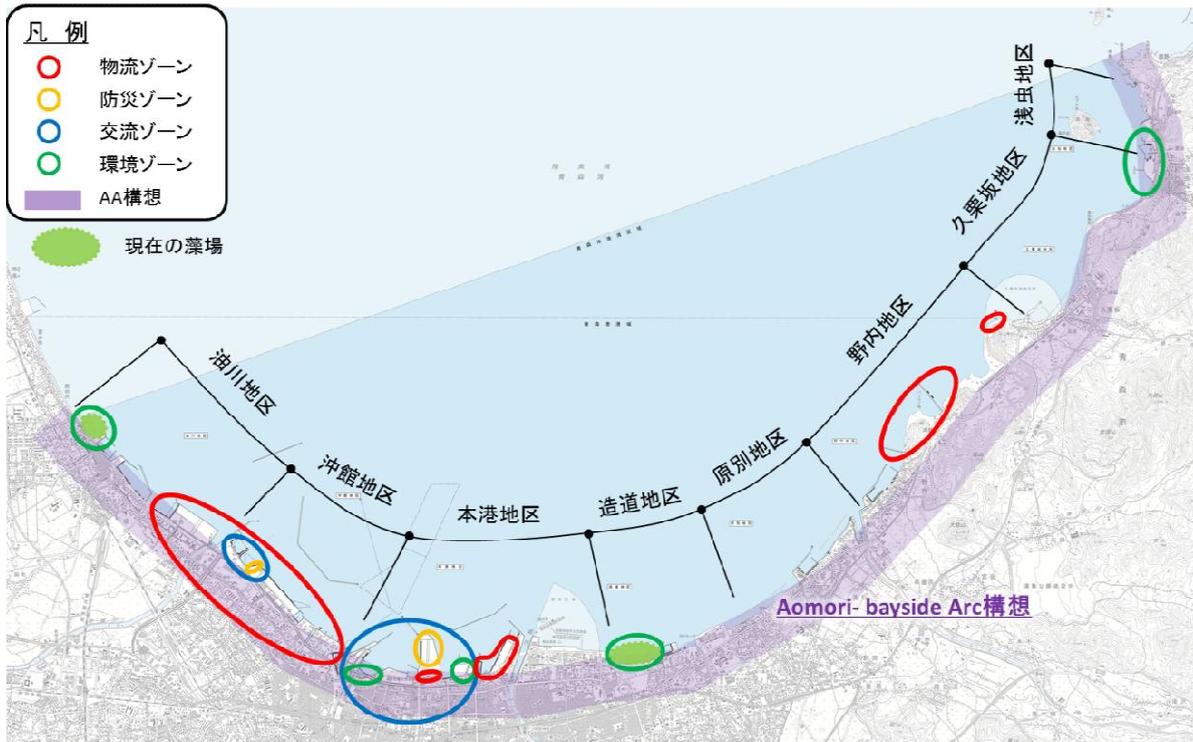
「1. 将来像」、「2. 基本戦略」と「3. 取組の方向性」を体系化すると以下のとおりである。

将来像	基本戦略	取組の方向性
<p>物流</p> <p>青函圏の物流拠点</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 本州・北海道を結ぶ物流の大動脈の形成 2 県民生活を支えるエネルギー拠点の形成 3 産業立地や新たな貨物に対応した物流拠点の創造 	<ol style="list-style-type: none"> ①北海道との基幹フェリー航路の維持・拡大 ②エネルギー資源の県内への低廉かつ安定した供給 ③戦略的な産業立地と物流拠点の形成 ④鉄道物流ネットワーク環境の変化への対応
<p>防災</p> <p>北東北の広域防災拠点</p>	<ol style="list-style-type: none"> 4 港の防災・減災機能の確保 5 太平洋側・日本海側被災時の代替機能の確保 	<ol style="list-style-type: none"> ⑤地震時の物流機能の確保と緊急物資輸送への対応 ⑥青森港 BCP に基づく地震時の港湾機能の継続 ⑦高潮・津波からの市街地と港湾機能の防護 ⑧各種機能を確保するための港湾施設の老朽化対策 ⑨みなど防災情報の発信 ⑩ダブルリダンダンシーを有する広域防災拠点の構築
<p>交流</p> <p>世界に開かれ誰もが親しめる空間</p>	<ol style="list-style-type: none"> 6 クルーズ振興による世界との交流と地域活性化 7 青函交流圏を牽引する広域交流拠点の形成 8 観光客や市民が何度も訪れたい観光エリアの形成 9 市民に親しまれるまちなかのみなどづくり 	<ol style="list-style-type: none"> ⑪クルーズ船の動向を踏まえた受入環境の整備 ⑫クルーズ旅客に対する埠頭サービスの向上 ⑬地域をあげたクルーズの振興 ⑭フェリー等を活用した広域交流拠点の形成 ⑮ウォーターフロント地区の活性化 ⑯海沿いの観光資源のネットワーク化による周遊性と価値の向上 ⑰市民が日常生活で歩いて行ける生活・周遊空間の形成
<p>環境</p> <p>自然豊かでふれあえる海辺</p>	<ol style="list-style-type: none"> 10 市民が身近に海とふれあえる自然豊かな空間の形成 	<ol style="list-style-type: none"> ⑱ウォーターフロント地区における魅力あふれる親水空間の形成 ⑲多様でアクセス性の高い親水空間の連続的な確保 ⑳多様な主体と連携した自然の保全・再生

第3章 空間利用計画（機能配置ゾーニング）

「第2章 将来像と基本戦略」等を踏まえ、青森港の空間利用計画として、4つの機能別にゾーニングを設定する。

なお、「第2章 3. 取組の方向性」の「具体的な取組」の進捗状況を踏まえつつ、必要に応じて埠頭の機能再編を実施する。



沖館地区の「取組の方向性」と「具体的な取組」

※エリア毎に設定された「具体的な取組」の詳細は第2章を参照

【物流】

- ①北海道との基幹フェリー航路の維持・拡大
- ②エネルギー資源の県内への低廉かつ安定した供給
- ③戦略的な産業立地と物流拠点の形成

【防災】

- ⑤地震時の物流機能の確保と緊急物資輸送への対応

【交流】

- ⑭フェリー等を活用した広域交流拠点の形成

【フェリーターミナルエリア】

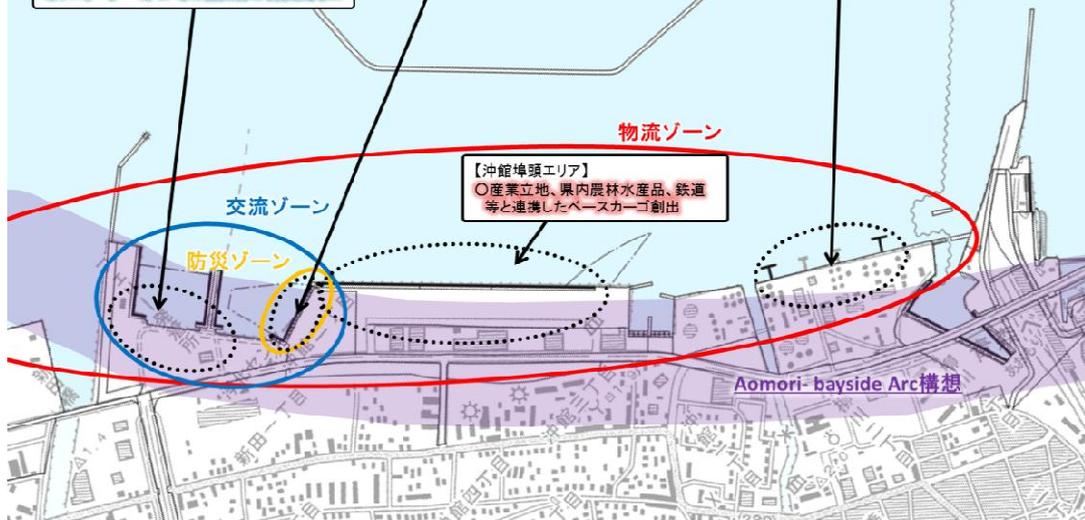
- トラック輸送の事業環境の変化を踏まえたフェリーターミナル等での対応
- フェリーターミナル等の観光客の利便性向上

【耐震岸壁エリア】

- 耐震強化岸壁の機能確保
- 耐震強化岸壁と背後陸上ネットワークとの連携

【石油製品取扱エリア】

- 民間施設と連携した既存施設の機能の維持・向上



本港地区の「取組の方向性」と「具体的な取組」

※エリア毎に設定された「具体的な取組」の詳細は第2章を参照

【物流】

- ③戦略的な産業立地と物流拠点の形成

【防災】

- ⑤地震時の物流機能の確保と緊急物資輸送への対応
- ⑩ダブルリタナダンシーを有する広域防災拠点の構築

【環境】

- ⑭ウォーターフロント地区における魅力あふれる親水空間の整備
- ⑳多様な主体と連携した自然の保全・再生

【交流】

- ⑪クルーズ船の動向を踏まえた受入環境の整備
- ⑫クルーズ旅客に対する埠頭サービスの向上
- ⑬地域をあげたクルーズの振興
- ⑭フェリー等を活用した広域交流拠点の形成
- ⑮ウォーターフロント地区の活性化
- ⑰市民が日常生活で歩いて行ける生活・周遊空間の形成

【青森駅先端エリア】

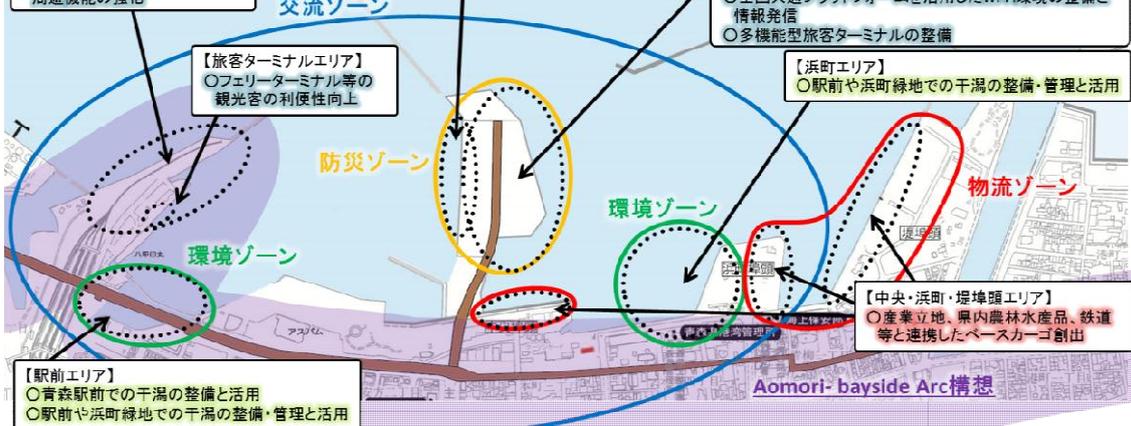
- 交流・環境面を考慮した海岸保全施設の整備
- 「AA構想」と連携した生活・周遊機能の強化

【耐震岸壁エリア】

- 耐震強化岸壁の機能確保
- 耐震強化岸壁と背後陸上ネットワークとの連携

【新中央埠頭エリア】

- 広域防災拠点の災害時の体制と活動マニュアルの整備
- 広域的支援のための自衛隊や緊急物資輸送の基地等に利用出来る施設の整備
- 全国共通プラットフォームを活用したWi-Fi環境の整備と情報発信
- 多機能型旅客ターミナルの整備



(巻末資料) 青森港の概要及び背後地域・港湾利用の現況

1. 概要

青森港は、北緯 40 度 49 分、東経 140 度 45 分の本州最北端、陸奥湾の最深部に位置する重要港湾である。本港は、本州と北海道を結ぶ物流拠点、地域産業を支える国際物流の拠点港としての役割を担っており、また、安らぎや潤いを与える港湾として人々に親しまれています。

本港の背後地域である青森市は、人口約 30 万人を擁する県内の主要都市であり、産業、経済、文化の中心として発展してきました。また、港や駅のほか、空港も整備されており、今後は北海道新幹線「新青森～新函館北斗」の開業により広域交通のアクセスの更なる拡充が成され、物資流通及び産業経済の拠点としての役割が一層高まるものと期待されています。



2. 青森港の歴史・沿革

1624年（寛永元年）	善知鳥（うとう）村という漁民部落を津軽二代藩主信牧公が家臣森山弥七郎に命じて開港し、青森と命名。
1906年（明治39年）	特別輸出港となる。
1907年（明治40年）	第2種重要港湾に指定。
1924年（大正13年）	築港第Ⅰ期工事完了。
1943年（昭和18年）	築港第Ⅱ期工事完了。
1951年（昭和26年）	重要港湾に指定。甲種港湾に指定。 中央埠頭3,000トン岸壁着工（昭和29年度完成）。
1953年（昭和28年）	青森港の管理が県管理から市管理となる。 青森港港湾区域が認可。
1957年（昭和32年）	大豆輸入港に指定。
1958年（昭和33年）	輸入木材港に指定。検疫港に指定。
1963年（昭和38年）	堤埠頭-7.5m（5千トン、2バース）岸壁着工（昭和43年度完成）。
1964年（昭和39年）	青森港の管理が市管理から県管理となる。
1965年（昭和40年）	油川地区木材港工事着工完成。
1969年（昭和44年）	青森港新北防波堤着工。
1970年（昭和45年）	沖館地区フェリー基地着工（昭和49年度基地及び栈橋3バース完成、昭和50年栈橋1バース完成）。
1975年（昭和50年）	本港地区東防波堤着工（昭和59年度完成）。 浅虫ヨットハーバー着工（昭和52年度一部完工、昭和54年度完成、収容能力250艇）。
1982年（昭和57年）	沖館地区-10.0m岸壁着工（昭和63年度完成）。
1985年（昭和60年）	本港地区青森ベイブリッジ（臨港道路2号線）着工（平成4年7月暫定2車線供用開始、平成6年7月完成）。
1987年（昭和62年）	沖館地区-13.0m岸壁着工（平成3年度完成）。 本港地区船溜防波堤着工（平成8年完成）。 造道地区船溜着工（平成8年7月完成）。
1993年（平成5年）	本港地区青森ラブリッジ（八甲田丸地区）完成（平成5年7月供用開始）。
2003年（平成15年）	新中央埠頭-10m岸壁完成（同年8月供用開始）。 北防波堤完成（平成16年1月）。
2008年（平成20年）	沖館地区-7.5m岸壁（耐震）完成供用開始。
2010年（平成22年）	重点港湾に選定される（全国の重要港湾103港の中から32道府県43港を選定）。
2012年（平成24年）	新中央埠頭道路・舗装完成。列車休憩所撤去。 沖館埠頭第4バースが（公財）青森県フェリー埠頭公社へ一体貸付。

3. 青森港の役割

重要港湾である青森港は、石油製品やLPG等のエネルギーの供給拠点として青森県内をはじめ北東北の範囲に供給しています。また、本州と北海道を結ぶ物流拠点として、利便性が高く、本州－北海道間のフェリー輸送の約3割を担っています。

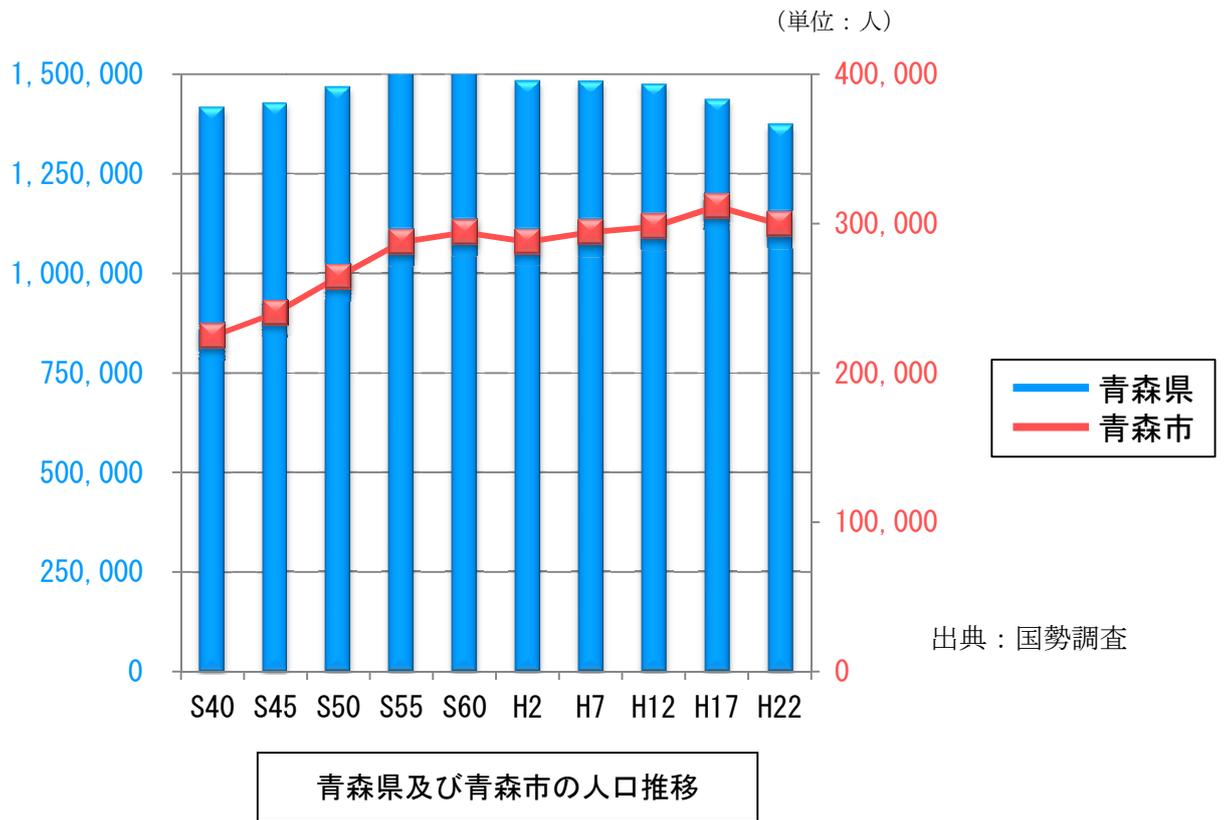
東日本大震災時には、青森港が被災地向けの緊急物資輸送や救助・支援活動の拠点として機能し、八戸港被災に伴い飼料やガソリン・灯油等の代替輸送も行いました。

青森港の本港地区（新中央埠頭）には東北地方で唯一の大型旅客船バース（-10m）が整備されており、景勝地やねぶた祭り等の観光を目的とした大型クルーズ船の寄港が年々増加しております。そして、青森港のウォーターフロント地区には八甲田丸等の観光交流施設があり、クルーズ船の乗客等の観光客だけでなく、多くの市民が訪れる観光スポットとなっています。

4. 背後地域の現況・人口・産業構造等

(1) 背後地域及び人口

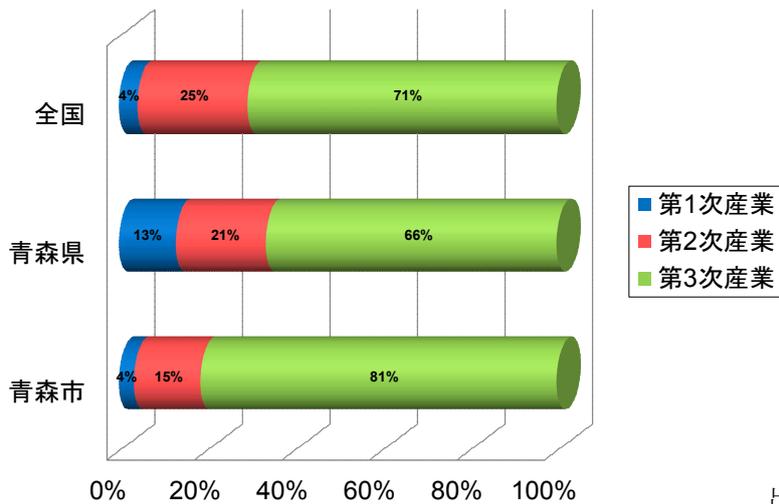
青森港の背後にある青森市の人口は、H26年3月現在では約30万人となっており、青森県全体の人口と比較し、増加傾向で推移しています。



(2) 産業構造

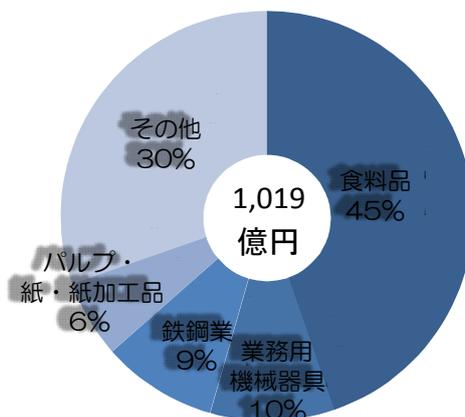
青森港の背後にある青森市の就業者は、第3次産業の比率が約81%と全国平均及び青森県平均に比べて高くなっており、また製造品出荷額等は青森市で約1,019億円にのぼっています。

主な製造品目について、青森市は食料品・業務用機械器具・鉄鋼・パルプ関係となっています。



出典：国勢調査

就業者の人口構成 (H22)



出典：工業統計調査

青森市の品目別製造品出荷額等 (H24)

(3) 交通体系

青森港周辺の交通体系について、港背後には東北自動車道及び国道（4号、7号、45号、101号、280号）が通っています。

鉄道については、東北新幹線（新青森駅～東京駅）やJR奥羽本線（青森駅～福島駅）、JR津軽線（青森駅～三鷹駅）、JR津軽海峡線（青森駅～函館駅）、青い森鉄道線（青森駅～目時駅）が通っています。また、H28年3月に北海道新幹線「新青森～新函館北斗」が開業予定であり、H42年度までに札幌まで開業される予定となっています。

空港については、市内に青森空港（青森～羽田、青森～新千歳、青森～伊丹、青森～小牧、青森～仁川）があります。



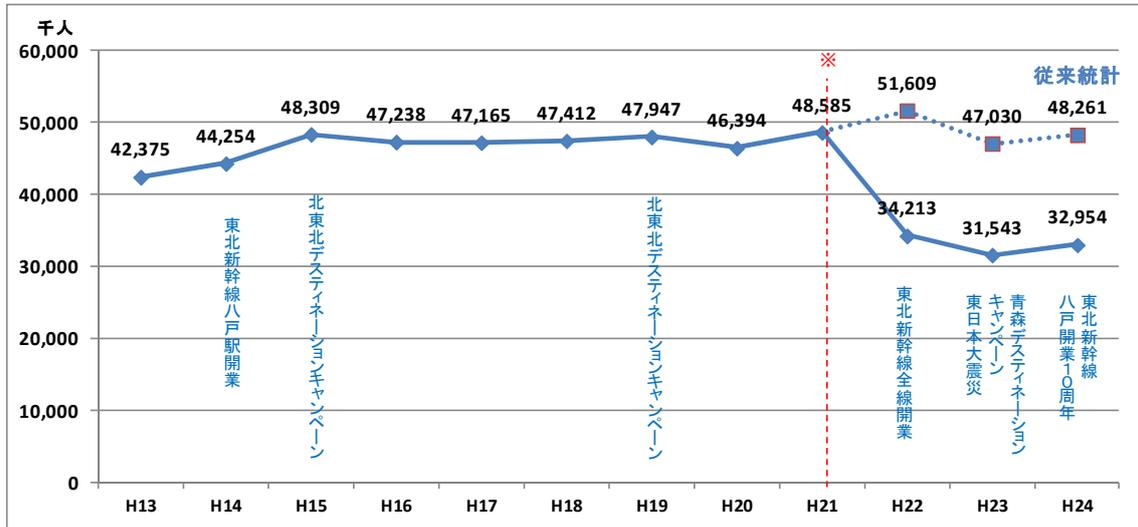
周辺幹線交通網

- | | | | |
|--|--------------|--|-----------------|
| | 東北新幹線 | | 国道 |
| | 東北新幹線(予定ルート) | | みちのく有料道路等(第2含む) |
| | JR | | 地域高規格道路 |
| | 高速道路 | | 地域高規格道路(予定ルート) |
| | 高速道路(予定道路) | | |

出典：青森県産業立地ガイド HP
北海道 HP

(4) 観光及びレクリエーション

青森県の観光入込客数はほぼ横ばいに推移しており、年間約 3,300 万人となっています。



青森県観光入込客数の推移

出典：青森県観光入込客統計

※H22年以降の観光入込客数は、国が定めた「観光入込客統計に関する共通基準」に合致した一定規模以上の観光地点の入込客数についてとりまとめたものであるため、H21年までの数値とは単純比較できない。

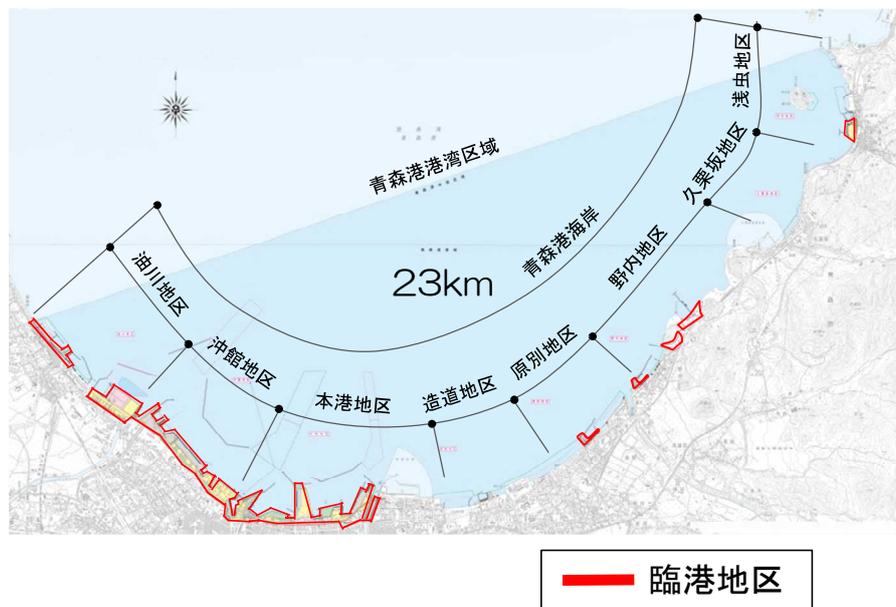
5. 港湾利用の現況

(1) 港湾利用の概要

青森港の港湾区域面積（水域）は4,754ha（全国34位）、臨港地区面積（陸域）は162ha（全国75位）で水域に対して、陸域の占める割合が比較的小さくなっています。

また、取扱貨物量は2,782万フレイトトン（全国32位）となっています。

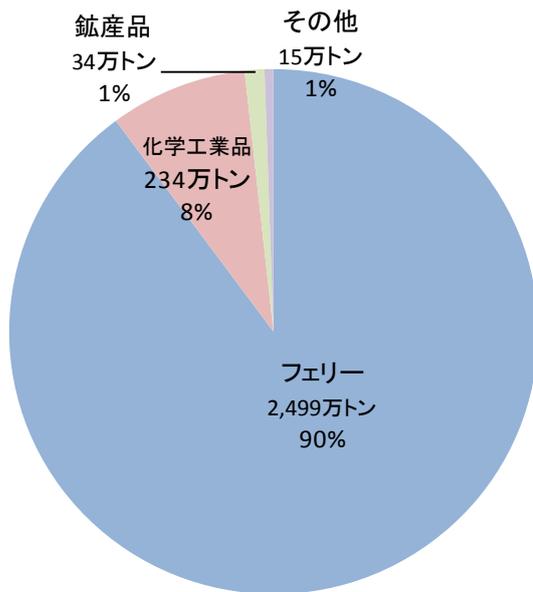
青森県の海岸延長は約800km（全国13位）となっており、その内、23kmが青森港の海岸延長となっています。



(2) 取扱貨物量の現況

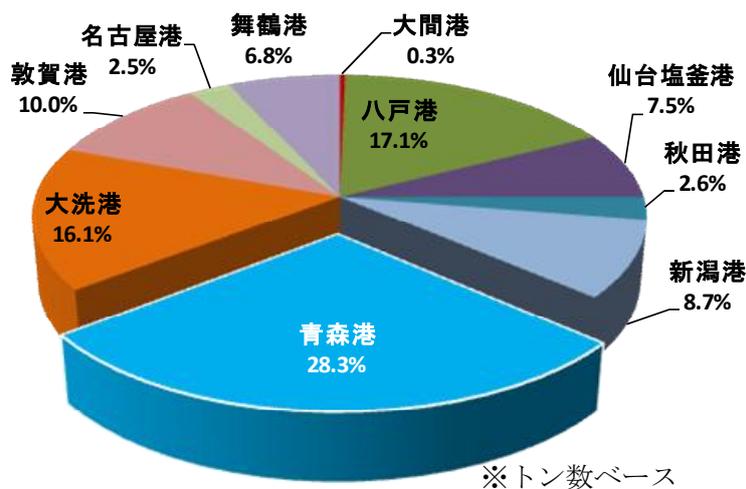
青森港はLPG（液化石油ガス）の輸入量が約34万トンで、そのうちの約18万トンを北海道へ移出し、青森県内には約13万トンの量を供給するなど、北日本のLPG供給拠点としての役割を担っています。

また、青森－函館間のフェリー航路は、航路別で全国2位の取扱貨物量の実績を持っており、本州と北海道間のフェリー輸送量（台数）の約3割を取り扱う航路となっています。



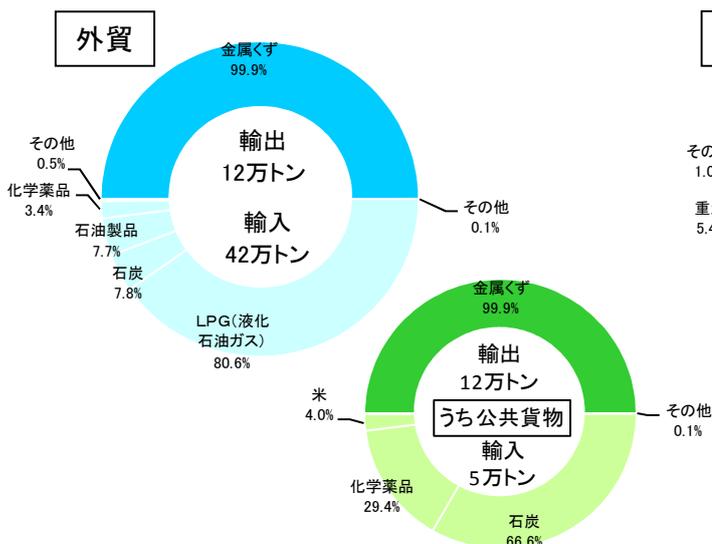
青森港取扱貨物量の内訳 (H25)

出典：財務省「貿易統計」
港湾統計
国土交通省港湾局調べ

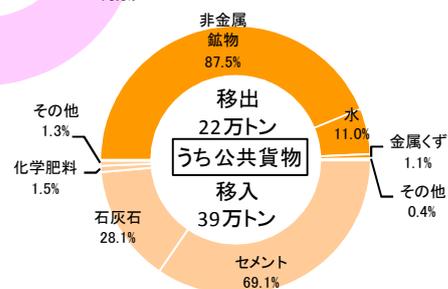


本州-北海道間のフェリー輸送貨物量の港別構成 (H24)

出典：港湾統計年報



青森港の取扱貨物の品目内訳 (H25)



出典：国土交通省港湾局調べ

(3) 定期旅客航路の状況

青森港における定期旅客航路は、青森－函館を結ぶ航路があり、フェリー会社2社で16往復/日（1社8往復/日）が運航しています。H26年4月には新造船2隻（はやぶさ、ブルーマーメイド）が就航し、輸送能力が強化されています。

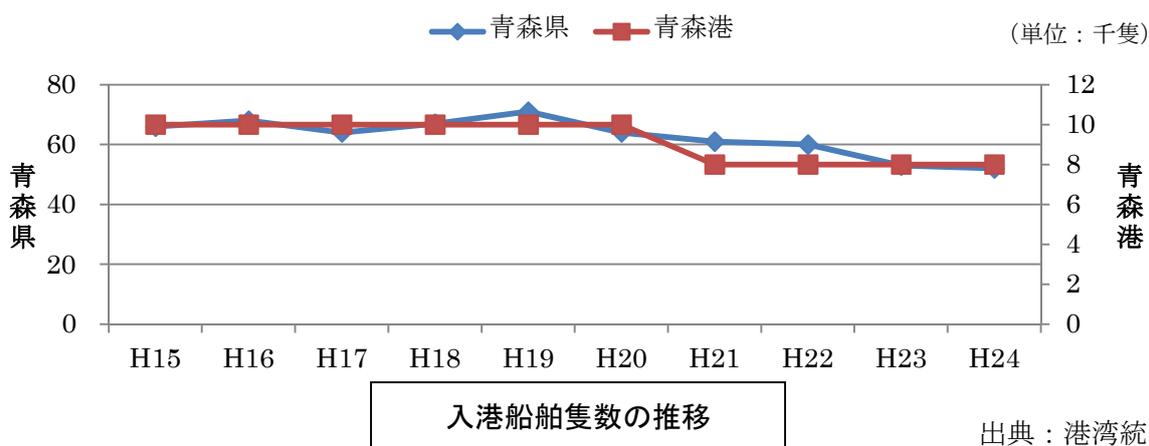


青森港に就航しているフェリー一覧

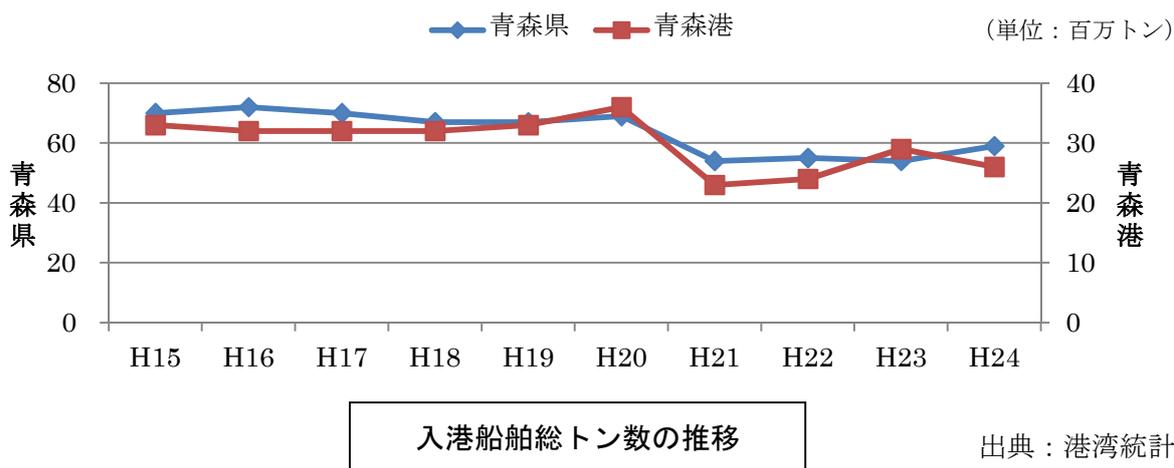
船名	総トン数	全長(m)	全幅	就航年月
びなす	7,198	136.6	21.0	H7.4
あさかぜ5号	1,958	100.0	15.8	H10.4
3号はやぶさ	2,107	101.6	15.8	H12.9
えさん2000	2,367	110.3	17.0	H12.10
あさかぜ21	2,048	101.5	15.8	H21.4
ブルードルフィン	7,003	136.6	21.0	H22.7
はやぶさ	2,949	108.0	19.0	H26.3
ブルーマーメイド	8,820	143.6	23.0	H26.4

(4) 船舶の入港状況

青森港の入港船舶の隻数は、近年ほぼ横ばいに推移しており、H24年は7,908隻となっています。一方、入港船舶の総トン数は、青森県の傾向と同様にH21年に急激に減少し、H24年は約2,600万トンとなっています。



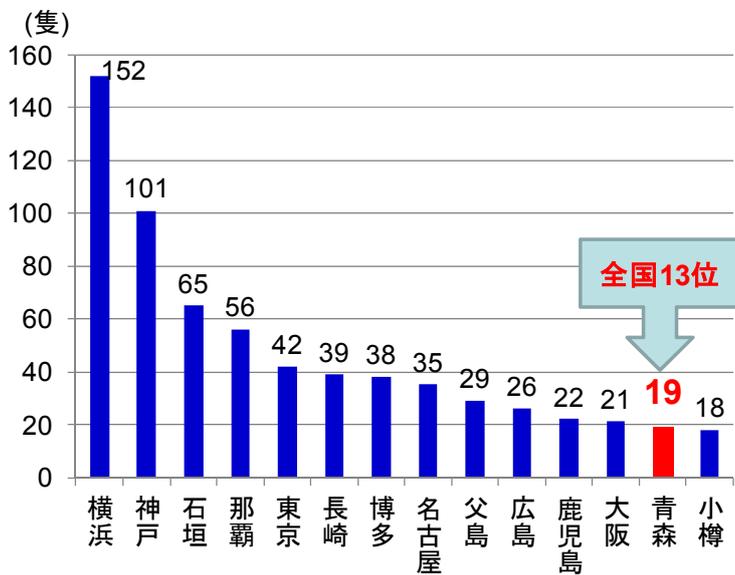
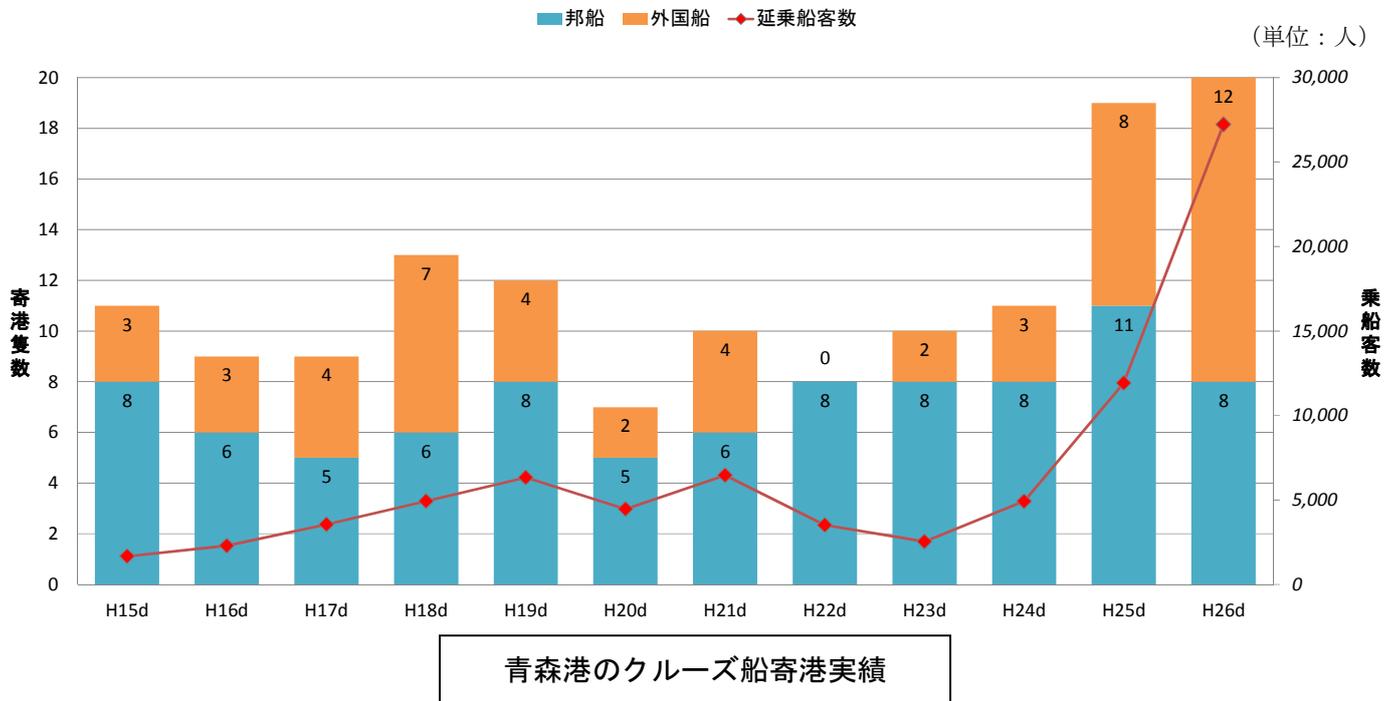
出典：港湾統計
青森港港湾統計年報



出典：港湾統計
青森港港湾統計年報

(5) クルーズ船の寄港状況

近年、青森港のクルーズ船の寄港隻数は増加傾向にあり、H25年度は東北地方で最多の19隻（全国13位）が青森港に寄港しました。



我が国のクルーズ船寄港実績（H25）

出典：国土交通省港湾局資料



客船入港で賑わう新中央埠頭



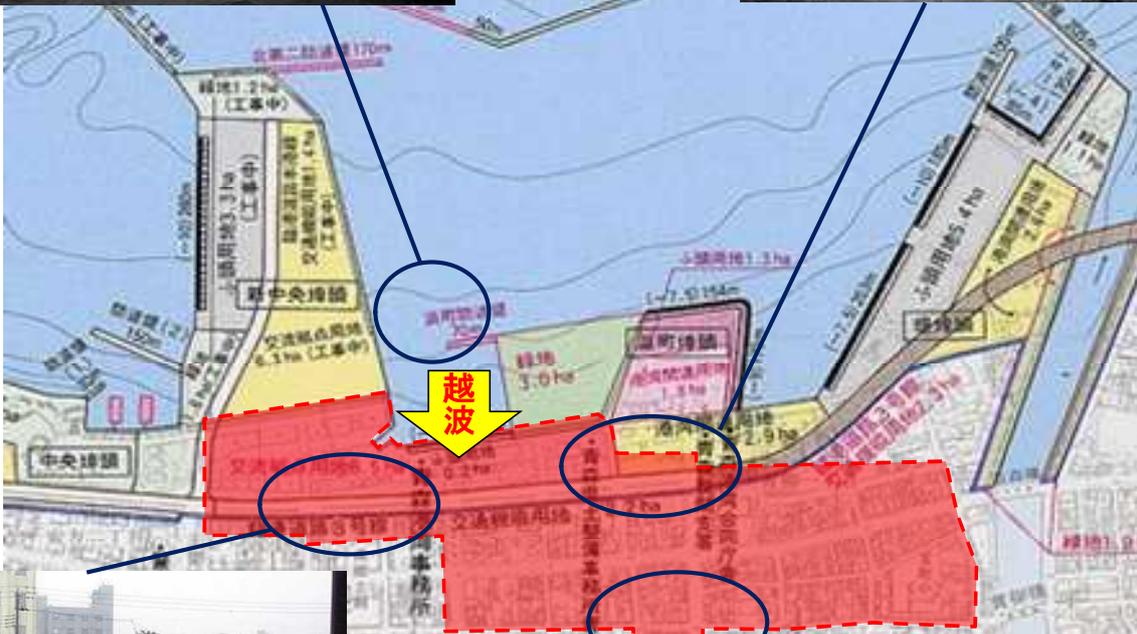
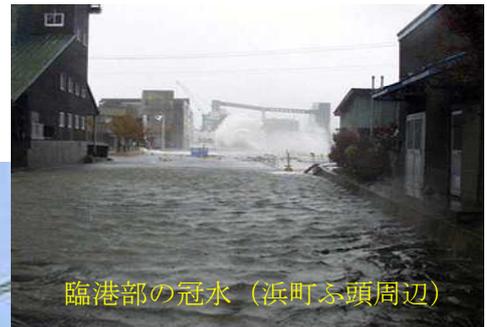
新中央埠頭での地場産品販売

(6) 高潮による被災状況について①

青森港では、過去に大型低気圧による甚大な高潮被害が見られています。

H11年10月には、発生した低気圧により、本港地区岸壁(-5.5m)及びその付近から越波してきた海水が本港地区背後地一帯に流れ込む等、高潮被害で約250世帯が床上、床下浸水、市内54箇所道路冠水等を記録しています。

また、H19年9月には台風9号による越波が発生しており、H26年10月にも台風19号による高潮が発生し、青森港の数ヶ所で越波が見られました。

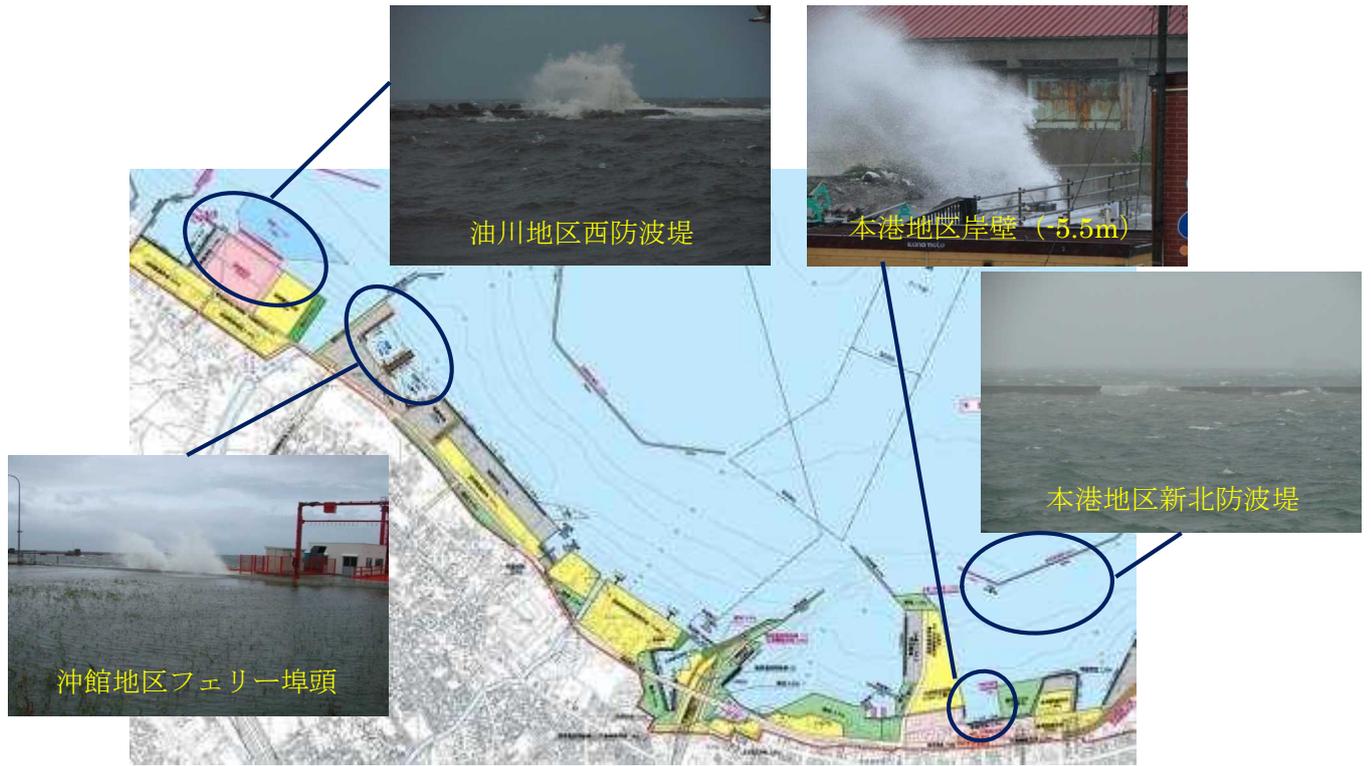


※赤ハッチング部分が冠水区域

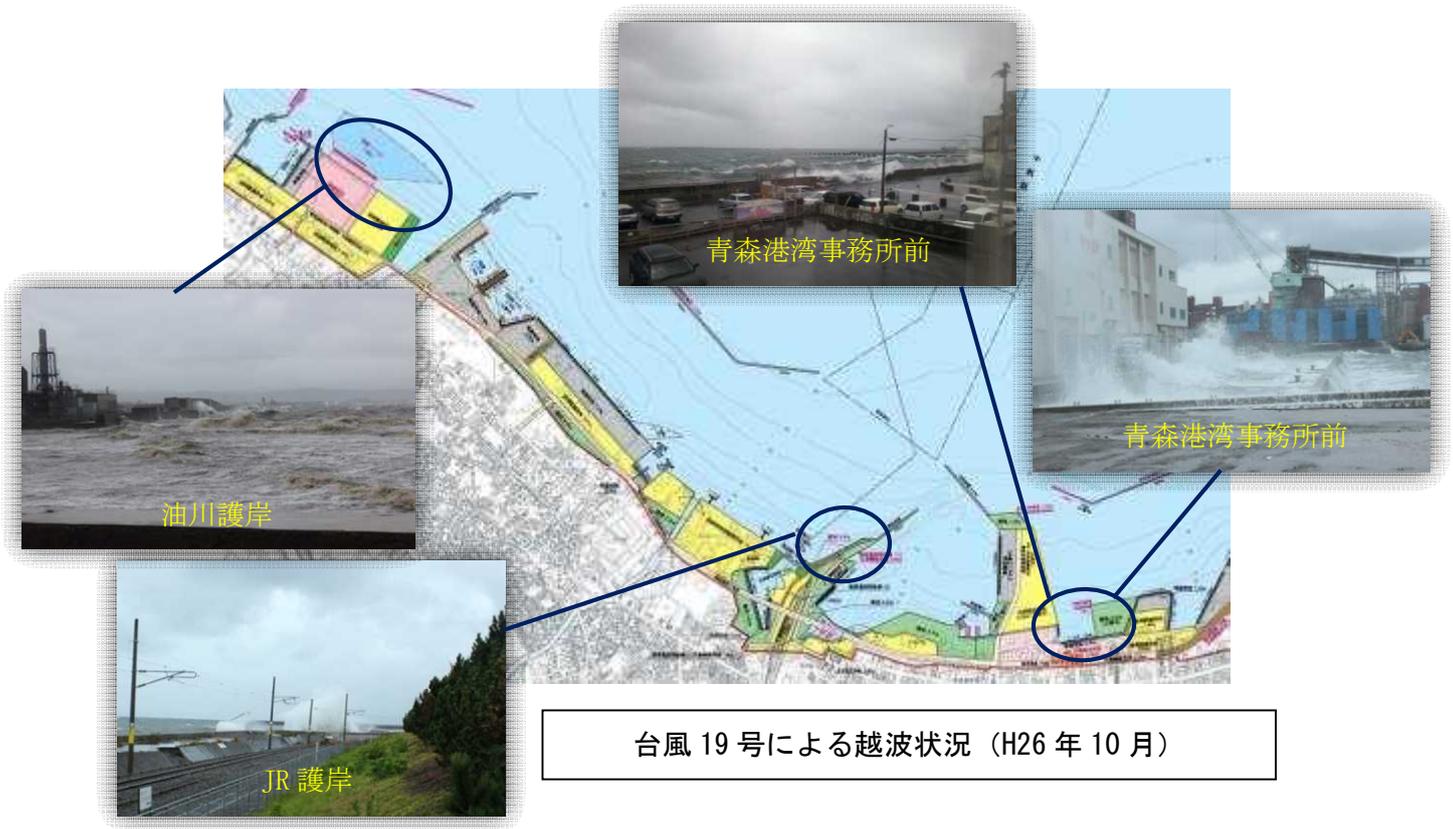


本港地区の高潮による被害状況 (H11年10月)

(6) 高潮による被災状況について②



台風 9 号による越波状況 (H19 年 9 月)



台風 19 号による越波状況 (H26 年 10 月)