

青森港長期構想(案)に寄せられた意見とそれに対する県の考え方

凡例			意見の数
「文章修正等」	…	本文の修正、記述の追加等意見を反映させるもの	3 件
「記述済み」	…	既に記述済みのもの	2 件
「実施段階検討」	…	計画の実施段階で検討または対応すべきもの	3 件
「反映困難」	…	反映が困難なもの	1 件
「その他」	…	質問や感想、本構想案以外の意見	6 件

※いただいた御意見等は、取りまとめの都合上、要約しております。

No.	分野	御意見(概要)	反映区分	御意見に対する考え方
1	物流・産業	八戸港では3社がRORO船を運航しており、取扱貨物量の増加に伴って、荷役岸壁の拡充、照明等の岸壁整備、シャーシプールの新設等、新たな課題が出てきている。 将来的に人口減少が予想され、今後の貨物量が不透明な状況下では、青森港でRORO施設の検討を行うより、課題が明らかになっている八戸港の整備を優先すべきである。 青森港では、クルーズ船、洋上風力の基地港湾に特化させ、八戸港と役割分担を明確にすることで、限られた予算を有効に使ってもらいたい。	反映困難	御意見ありがとうございます。 統計データ(物流センサス)からは、青森港におけるRORO貨物の潜在需要が確認されました。 青森港のRORO船就航は、地元も期待している施策のため、八戸港との役割分担を明確にしながら、原案どおり進めてさせていただきます。

No.	分野	御意見(概要)	反映区分	御意見に対する考え方
2	物流・産業	第2回委員会で、国の機関と学識経験者が発言された「道路と港湾の連携」、「高速道路や鉄道との連結」についての意見が反映されていない。 一方で、2023年7月に閣議決定された国土形成計画(全国計画)では、「シームレスな拠点連結型国土」が示されているほか、WISNET2050・政策集では、港湾周辺の道路ネットワークの充実や海上輸送等の連携を強化する旨が記述されている。 上記を踏まえ、青森港から青森ICまでの経路が全て4車線化されていない状況から、物流・災害の観点においても周辺道路ネットワークの連携は不可欠であり、青森港長期構想に道路ネットワークの強化は反映されるべき。	文章修正等	御意見を踏まえ、青森港と高速道路IC、鉄道貨物駅とのアクセス性を高める内容について、災害・危機管理の観点での必要性を追記します。
3	物流・産業	令和3年6月に公表された青森県新広域道路交通計画の基本方針として「拠点交通ターミナルへのアクセスと広域観光ルートの形成」「防災拠点へ接続するアクセスと脆弱箇所を有する基幹道路の多重性確保」等が記載されている。 青森市内にも浸水区域が存在し、青森港～青森ICには2車線区間も存在している現状は、交流拠点・防災拠点を目指す上で十分ではない。 広域交流拠点・広域防災拠点となる青森港～高速道路へのアクセス向上という観点は、青森港長期構想において示した方が良いと考える。	文章修正等	

No.	分野	御意見(概要)	反映区分	御意見に対する考え方
4	交流・人流	青森警察署来庁者用駐車場として使用されている、青森港新中央埠頭付近の倉庫群を函館金森赤レンガ倉庫のように、商業施設として活用して欲しい。 道路を挟んだ南側には、青森大空襲を耐えた石造りの青森製氷や県立郷土館があり、歴史を生かした倉庫群のゾーニングが可能であろう。 他にも「まるは」の看板がある建物や、セメント工場等を残すことで、小樽運河のようなメカメカしい雰囲気醸成が魅力になる。 青森港の倉庫周辺には、青森駅から延びる貨物鉄道が張り巡らされていた歴史がある。 横浜市みなとみらいの「汽車道」のように貨物鉄道のあった歴史を強調し、飾りとしてレールを敷くことで、エリアおよび商業施設のシンボル化することが良いだろう。 青森港は青森駅や中心街、観光施設にクルーズターミナルまでもが密集していて、大変魅力の多いエリアである。今まで活用されてこなかった倉庫群を新たな集客施設として生かし、青森港の魅力を更に高めてほしい。	実施段階検討	御意見ありがとうございます。 新中央埠頭周辺においては、青森港長期構想(案)p21のとおり、新たな賑わいを創出するエリアとしているため、いただいた御意見については、今後施策を進めるうえで参考にさせていただきます。

No.	分野	御意見(概要)	反映区分	御意見に対する考え方
5	交流・人流	石油コンビナート(オイルターミナル)とフェリーターミナルの場所を交換できないか。 危険物取扱施設が中心市街地に隣接していることは危険であり、青森駅近くにフェリーターミナルがあった方が、鉄道やバスと船の乗り継ぎがしやすく、流動人口の増加が期待できる。 石油コンビナート付近は臨港道路2号線が通っているため、フェリーターミナルと交換したとしても、フェリー利用者にとって不便は生じない。また、現フェリーターミナル付近には青森市新田浄化センターがあるため、石油コンビナートと交換した場合は、危険物取扱用地と住宅街との緩衝地帯の様な形になる。 現フェリーターミナルは、青森駅、新青森駅と離れている。青森駅とフェリーターミナルを結ぶ“ねぶたん号”が1日4便に大幅減便されたこともあり、利用者は不便を強いられている。夜間には、昨今のドライバー不足で定額タクシーが捕まらず、青森駅まで40分近く歩くことも多い。雪のため、観光客はキャリーバッグを引いて車道を歩かざるを得ないことも多く、トラックのドライバーから“危ない”という苦情も挙がっている。 香川県高松市の高松駅では、駅前にフェリーが発着しており、利用者はアクセスが容易となっている。青森市においても、青森駅が港に近い立地を活かし、フェリーと鉄道の乗り換えがシームレスになるよう、交通手段の集積を目指すべき。 フェリーターミナルと石油コンビナートはともに民間企業が利用しているため、場所の交換は簡単ではないだろうが、土地交換することでお金のやり取り無し、もしくは少額の支払いで土地の交換ができる。県が計画を策定し、両者への橋渡し役となることで実現可能性は高まると思う。 青森港と函館港を結ぶフェリーは、1日14便と北海道新幹線よりも本数が多く、青函圏の移動手段としてなお健在である。フェリー利用者は、北海道新幹線開業前より増えていることも背景に、県民と観光客の危険の解消および利便性改善と、青森駅を中心とした持続可能・コンパクトな街づくりのために、是非とも実現してもらいたい。	記述済み	御意見ありがとうございます。 青森港長期構想(案)p26に記載のとおり、水素等への次世代エネルギー転換が行われた際を想定し、市街地からの離隔確保も踏まえた、エネルギー拠点の選択肢を複数検討しています。 また、フェリーターミナルからのアクセスについては、青森港長期構想(案)p22のとおり、次世代モビリティ等を活用した交通手段の拡充を記載しており、フェリー利用者のアクセス性向上を掲げています。

No.	分野	御意見(概要)	反映区分	御意見に対する考え方
6	物流・産業	青森港は湾内ゆえの静穏な海象で、洋上風力発電に関わる拠点港として将来的にも非常に有望なエリアであると考えられる。着床式だけでなく、大規模な設備を必要とする浮体式も考慮し、さらなる風車の大型化にも対応していただきたい。 また、油川埠頭の手前の道路についても、基地港湾と一体的な利用が可能になるような計画に期待する。	実施段階検討	御意見ありがとうございます。 国で開催している「2050年カーボンニュートラル実現のための基地港湾のあり方検討会」等の動向を確認しながら、青森港が浮体式洋上風力発電の基地港湾として利用できるよう、検討を進めていきます。
7	物流・産業	青森港長期構想(案)p18において、洋上風力発電関連産業促進エリアとして約10.2ha(青森港湾計画図より)を想定されているが、他県港湾区域では更に大規模な後背地を有しており、どのように他県港湾と差別化及び優位性を図る想定か。 大規模化、低コスト化の観点から広大な後背地を有する他県港湾に対する優位性を示すことが産業誘致に必要な要素であるとする。	その他	御意見ありがとうございます。 青森港においては、北海道から東北の近辺に点在する、“再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域”のほぼ中央に位置する地理的な面と、湾内に囲まれた地形により、年間を通して静穏度が高いことを優位としています。
8	物流・産業	青森港において洋上風力や陸上風力の大規模化・低コスト化の観点から、多数の製造業や関連産業誘致をするため、現状は港湾区域内のみを想定しているが、更に後背地の民有地に関して青森市と連携して促進エリアを広げることは想定されているか。	その他	現時点では、青森市と連携して促進エリアを広げることは想定しておりません。 いただいた御意見を青森市と共有します。
9	物流・産業	実際に洋上風力発電関連産業促進エリアに企業を誘致するにあたって、何かしらの優遇措置などは用意する予定はあるか。	その他	現時点では、企業誘致に関する優遇措置を実施する予定はありません。 いただいた御意見を関係各課と共有します。
10	物流・産業	洋上風力発電関連産業促進エリアの整備時期について伺いたい。 企業誘致にも大きく影響するため、どのような機能を持つのか、詳しい計画を策定する時期などが知りたい。	その他	洋上風力発電関連産業促進エリアについては、新たに整備するのではなく、関連産業を促進することで、産業クラスターと関連産業のサプライチェーンの形成を促すものです。

No.	分野	御意見(概要)	反映区分	御意見に対する考え方
11	物流・産業	1GW以下の着床式での洋上風力案件でも決して十分とは言えないヤード面積になると思われるが、今後、大型化する案件規模にどのように対応するのか。また、後背地等に関して長大物の運搬路は想定されているのか。	その他	今後、大型化する案件規模に対しての具体的な整備内容については、国で開催している「2050年カーボンニュートラル実現のための基地港湾のあり方検討会」等の動向を確認しながら、基地港湾としての利便性向上を検討していきます。
12	交流・人流	青森港長期構想(案)p21において、「季節変動のない新たな集客施設の立地を促進することで面的な賑わい空間を創出する」とあるが、クルーズ船の寄港しないシーズンは、国際クルーズターミナルと「季節変動のない集客施設」が隣接するメリットがない。 P22では、次世代モビリティ等を活用した交通手段の拡充や遊歩道の確保が挙げられているが、雪の影響を受ける冬期はそれらを活用することが難しいと予想される。駅から離れた場所に位置する集客施設には、クルーズ利用者以外も冬期のアクセスができるような機能の検討が必要である。	記述済み	御意見ありがとうございます。 青森駅からのアクセスについては、デマンド交通といった利用者の予約に応じて運行する地域交通も想定しています。 冬期の降雪期間においては、こういった交通方法を用いて、ベイエリアを移動することも考えています。
13	交流・人流	青森港長期構想(案)p.22において、「インバウンド増加に対応して賑わい空間のアクセス機能を高めるため、次世代モビリティ等を活用した交通手段の拡充、回遊性・連続性を確保するための親水性・景観にも配慮した遊歩道の確保、新たな車両動線の確保による交通渋滞の緩和、市街地との人流を活性化するためのきっかけづくりを目指す。」の中に、「季節の影響を受けない賑わい空間へのアクセス機能の確保」といった文言を付け加えるなど、p.22の文中でも、一年を通じてアクセス機能を安定的に確保する旨、明示することを提案する。	文章修正等	御意見を踏まえ、通年でのアクセス機能を安定的に確保する旨を追記します。
14	交流・人流	第2回長期構想検討委員会では、まちづくり団体から、「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。」との声が挙がっている。 しかし、青森港長期構想(案)p30では、堤川船だまりが掲載されている。水深を踏まえて、再検討するべきと考える。	その他	堤川船溜まりにおいては、浚渫を行い、適正な水深を確保することで、作業船の集約を行っていきます。

No.	分野	御意見(概要)	反映区分	御意見に対する考え方
15	交流・人流	ベイブリッジのライトアップ復活と、ベイエリアのイルミネーションを増やして欲しい。秋ごろ、海外の友人を夜のベイエリアに案内した際、景観が地味だった。 海外の都市では、ライトアップやイルミネーションをして、夜でも観光客を楽しませている。日本国内においても、盛岡の木伏緑地ではズラッと並んだ電球が川に映って綺麗であり、東京・中目黒の「青も洞窟」においても青のLED電球が綺麗で、人気のイルミネーションスポットとなっている。 青森港においては、コロナ禍前まではベイブリッジの点灯をしていたが、コロナ禍以降はベイブリッジの点灯もしておらず、ラブリッジや駅前ビーチも、夜間や雨の日は地味である。ベイエリアはクルーズ船ターミナルも隣接しており、県民だけでなく国内外から多くの観光客が訪れる場所であり、青森県の観光の玄関ともいえる場所である。夜間が地味で、勿体ない場所だと観光客に思われるようではいけない。 青森という名前に相応しく、全て真っ青なLED電球にしてみたら、夜にクルーズ船が青森を発つ際に、ベイエリアが青色に煌々と輝いて綺麗だろう。夕食後に海辺に来た観光客が、燦々と輝くベイエリアの灯に包まれて散歩できれば、どんなに素敵だろうか。 青森県が経済的に生き残るには、インバウンドや観光業が大きな鍵となる。観光客の集客にSNS映えが最も大事だと言ってもよい時代のため、青森ベイエリアの青のイルミネーションを有名にして、国内外から観光客を大勢集めていきたい。	実施段階検討	御意見ありがとうございます。 青森港長期構想(案)p21のとおり、青い海公園周辺は「海辺を望むプロムナードを形成するエリア」、新中央埠頭周辺は「新たな賑わいを創出するエリア」としていますので、ベイエリアのライトアップについては、関係者と御意見を共有し、今後施策を進めるうえで参考とさせていただきます。