

青森港における観光交流及び防災の拠点としての基盤整備検討調査

【調査の背景・目的】 青森港ではクルーズ船の寄港数が増大しており、今後さらなるクルーズ船の寄港促進に向けた基盤整備や外国人観光客を受け入れるための環境整備などが求められている。また、青森港は防災面においても重要な港であり、耐震強化岸壁を有する新中央埠頭には災害対応拠点としての役割が期待されている。これらの背景を踏まえ、クルーズ振興に係る民間の取組みをより効果的に進めるため、クルーズ振興・賑わいづくりに寄与する基盤整備について調査・検討を行った。また、災害時の対応に寄与する基盤整備についても調査・検討を行った。

■増大するクルーズ船受入に必要な機能・施策



【機能配置・ゾーニング】

【埠頭用地】

- ・旅客ターミナル施設
- ・ツアーバス等の駐車用地
- ・大型野外イベント用地
- ※災害時の活動拠点活用

【交流厚生用地】

- ・新たな民間賑わい施設
- ※イベント用地としても活用

【各施設の方向性】

【旅客ターミナル施設】

- ・クルーズ船寄港時の歓迎イベント、物産出店、観光案内等での利用
- ・青森港発着(区間クルーズなど)時の手続き等の場所(CIQ対応含む)として利用
- ・スポーツ利用など多目的な利用に対応

【新たな賑わい施設】

- ・アンケート結果(市民意向)も参考に、青森市の中心市街地・ウォーターフロント一帯の賑わい形成や新たな魅力創出に寄与するものを想定。
- ・青森の伝統文化・地域資源を活かし、市民・観光客が共に楽しめる場を目指す。

【新中央埠頭の整備効果】

- ・上記の施設整備等を進めることで、国際観光収益や交流機会等の増加が見込まれ、一定の事業効果(※)が見込まれる。
- ※岸壁延伸+旅客ターミナル整備を行い、年間寄港回数を30回とした場合のB/Cは7.4

【クルーズ船受入れや賑わいづくりを支える関連施策】

- ・大型船に対応した岸壁延伸
- ・賑わい形成に対応した公共交通(2次交通)の乗入
- ・アスパムなど周辺施設との回遊性向上
- ・交通需要に対応した交差点の機能強化
- ・観光案内板等の整備(多言語化、表記方法の改善等)
- ・回遊環境の整備(階段箇所の改良・バリアフリー化)

【調査・検討の手順】

- 船舶代理店・旅行代理店へのヒアリング
- 地元関係者へのヒアリング
- 民間デベロッパーへのヒアリング
- 市民アンケート
- 他港の取組み状況に関する調査

1. 今後のクルーズ増加による効果の把握と分析
2. 増大するクルーズ船受入に必要な機能・施策の検討
3. まちなか観光促進対策やクルーズ船寄港推進に必要な施設の多言語化に係る検討
4. 広域災害時における新中央埠頭の役割・機能の検討

青森港関係者
による検討会

■広域災害時における新中央埠頭の役割・機能・ゾーニング



カテゴリ	役割・機能
緊急物資関係	①仕分け・一時保管場所
	②駐車場
	③臨時ヘリポート
救援活動・備蓄関係	④救済・復旧基地
	⑤緊急物資の保管・備蓄施設
	⑥遊離用地
物流機能維持	⑦代替輸送機能(RORO船)

※上記必要面積(屋外): 46,000㎡
※新中央埠頭面積(緑地2カ所、埠頭用地): 計48,100㎡

基盤整備の見込み・方向性

- 旅客ターミナル: 次年度に暫定的なプレハブ施設の設置を予定。当面のターミナル機能の代替施設とする。併せて埠頭周辺でのWi-Fi環境の充実を図る。
- 岸壁: 新中央埠頭の一部延伸による大型船の受入れ対応に向けた事業を進めていく(港湾計画については変更済み)。

今後の課題

ハード面	<ul style="list-style-type: none"> ・大型クルーズ船に対応した岸壁整備 ・旅客ターミナル施設及び新たな賑わい施設の整備 ・寄港数の増加や、ねふた祭り期間の寄港集中に対応した岸壁整備
ソフト面	<ul style="list-style-type: none"> ・効果的なポートセールス(キーパーソンの招聘、他港との連携など) ・県内の観光資源を活かしたオプションツアーの充実 ・県内広域での連携によるクルーズ振興体制の強化

青森港における観光交流及び防災の拠点としての基盤整備検討調査			
調査主体	青森県		
対象地域	青森県青森市	対象となる基盤整備分野	港湾

1. 調査の背景と目的

青森港はこれまでの官民一体となったポートセールスやクルーズ専用岸壁の整備により、国内外のクルーズ船寄港数が増大しており、平成 26 年度にはダイヤモンド・プリンセス(11.6 万総トン)が初寄港するなど、寄港船も大型化してきている。また、青森港のウォーターフロントエリアでは中心市街地と近接した立地環境を活かし、民間による様々なイベント等も展開されてきている。こうした中、今後さらなるクルーズ船の寄港促進に向けた基盤整備や外国人観光客を受け入れるための環境整備、受入れ体制の充実化が求められている。

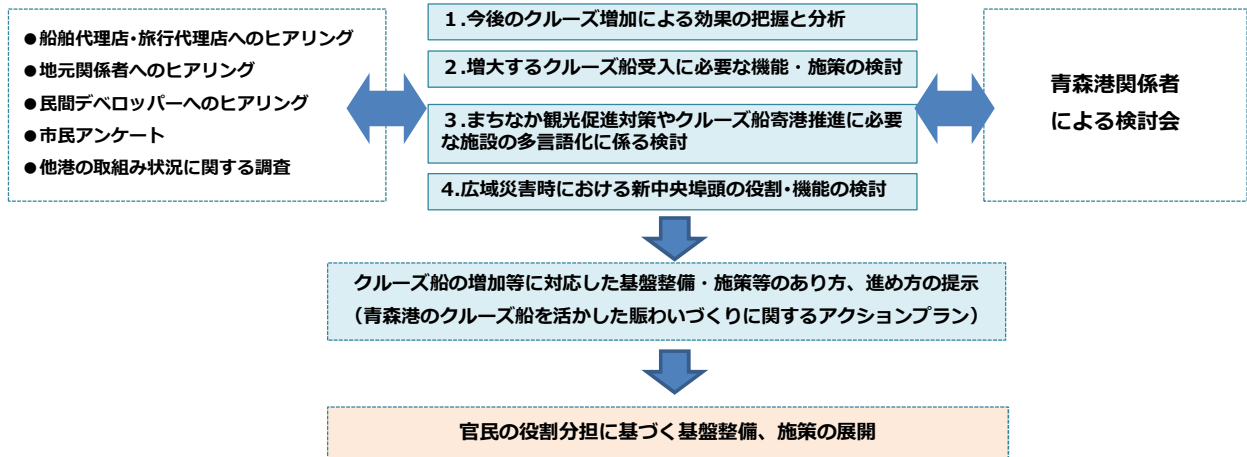
さらに、陸奥湾の奥に位置する青森港は、東日本大震災における緊急支援物資等の輸送において重要な役割を果たすなど、防災面においても重要な港であり、特に耐震強化岸壁と広大な埠頭用地を有する新中央埠頭には今後も災害対応拠点としての役割が期待されている。

以上のような背景を踏まえた上で、クルーズ振興に係る民間の取組みをより効果的に進めるため、クルーズ振興・賑わいづくりに寄与する基盤整備について調査・検討を行った。また、災害時の対応に寄与する基盤整備についても調査・検討を行った。



2. 調査の概要と手順

以下の項目について検討を行い、青森港関係者による検討会での議論を踏まえ、クルーズ船を活かした賑わいづくりに関するアクションプランの作成を行った。



3. 調査結果

(1) 今後のクルーズ増加による効果の把握と分析

1) 青森港のクルーズ寄港地としての特性

船舶代理店等へのヒアリング等により、青森港のクルーズ寄港地としての特性・ポテンシャルと、今後のクルーズ動向を把握した。

<p>青森港の特性・ポテンシャル等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○青森港はねぶたの他、背後地の観光資源も豊富で、埠頭と市街地が近接しており、船社等の評価も高い。 ○ねぶたは国内外問わず PR 効果の高い資源でありチャータークルーズの需要もある。(但し8月の寄港集中によるバース不足が課題) ○北海道方面へのクルーズ需要は高く、青森港は地理的にも有利。 ○中国発着クルーズについては西日本の港に比べると不利な環境。 ○日本発着の外航クルーズ船には日本人の他、北米・ヨーロッパ・オーストラリアなどからの観光客も多く乗船している。発着港になるには大都市との近接(日本人の集客)や国際空港(外国人の集客)が必要。横浜や神戸が有利。 ○青森港の場合、新幹線と連携した東北一円からの集客などが想定される。一定の乗船客数が見込めれば、区間乗船での寄港も見込める。 ○発着港にならない限り、大規模なターミナルは必須条件ではない。安全・確実に着岸できる岸壁等の整備を優先すべき。 ○寄港地に選ばれるにはオプションルツアアの候補地が充実していることが必要。また、寄港地間の組合せも重要な要素となる。
<p>今後のクルーズ動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○外国船社の配船状況は刻々と変化するので、戦略を持ったポートセールスが必要。 ○日本近海に来る船も次第に大型化する傾向にあるので、先を見通した基盤整備が求められる。 ○日本船社によるクルーズは船の数が限られているため横這いの見込み。日本のクルーズ市場の今後の伸びは、外国船社が展開するカジュアルクルーズの普及状況次第である。

2) クルーズ船の寄港効果及び新中央埠頭の整備に係る効果

消費動向調査

大型旅客船寄港時の旅客および船員の青森港寄港時の観光消費額の把握を目的に、旅客及び船員への消費額調査アンケート調査を実施した（2014.8.29 ダイヤモンド・プリンセス対象）。

■訪問地別一人あたり消費額（※ツアー参加費を除く） 単位：円/人

	青森市街地	弘前市	白神山	十和田湖	五所川原市（立ねぶた）	酸ヶ湯温泉	複数訪問	その他	合計（平均）
観光客：日本人	5,930	2,837	2,402	16,797		12,500	3,734	5,700	6,040
観光客：外国人	6,619	8,892	4,000	6,750	1,758	3,667	8,978	10,391	8,100
クルー	5,028	1,500	5,000	10,000			8,527	5,214	5,859
合計	5,922	6,490	2,591	14,767	1,758	8,084	6,965	7,586	6,840

※ダイヤモンド・プリンセスの青森寄港時のツアー参加料金は1人あたり8千円程度

クルーズ船寄港による経済効果（直接効果、経済波及効果）

消費動向調査結果等を用いて寄港による直接効果、経済波及効果を算定した。経済波及効果は青森県の産業連関ツールにより算定し、2014年の寄港実績に基づく生産誘発額は5.7億円、従業者58人の雇用創出効果と推計された。

■クルーズ船寄港による直接効果額（2014年寄港実績ベース）

	直接効果額（千円/年）	備考
公共サービスの収益	16,210	入港料、岸壁使用料、給水料
港湾サービス産業の収益	15,337	曳舟料（タグボート）、綱取り放料
観光収益	324,580	クルーズ旅客の観光消費、乗組船員の観光消費
合計	356,127	

交流機会の増加効果（TCM調査）

新中央埠頭の将来イメージ（CG）を作成し、「現況」「将来（STEP1）」「さらなる発展（STEP2）」の各段階での新中央埠頭への来訪意向、頻度、交通手段等について青森市民を対象としたWEBアンケートを実施し、結果をもとに交流機会便益を算定した。

■新中央埠頭の整備による交流機会の増加効果

	現況	将来（STEP1）	将来（STEP2）
年間来訪者数（人/年）	57,924	431,563	977,347
交流機会の消費者余剰（円/回・人）	2,228	2,566	2,654
交流機会便益（千円/年）	129,055	1,107,391	2,593,879

新中央埠頭整備に係る便益・整備効果

新中央埠頭の整備効果を公共投資の観点より検討した。

■費用対効果分析結果一覧

	割引後（計算期間50年）					B/C	
	国際観光収益（億円）	営業収益（億円）	交流機会の増加（億円）	総便益（億円）	総費用（億円）	交流機会なし	交流機会あり
STEP-1	18.4	2.8	172.9	194.1	26.3	0.8	7.4
STEP-2	27.7	4.2	98.7	130.6	69.3	0.5	1.9

【STEP-1(短期)】岸壁(-10m)の延伸+旅客ターミナルの整備（事業費30億想定）、寄港回数(仮定)：年間30回

【STEP-2(長期)】集客施設+第2バース整備（事業費200億想定）、寄港回数(仮定)：年間70回

(2) 増大するクルーズ船受入に必要な機能・施策の検討

1) 新中央ふ頭の役割・機能の検討

①新中央埠頭におけるゾーニング・機能配置

法規制条件や港湾計画等の位置付けなどを踏まえた上で、新中央埠頭におけるゾーニング・機能配置について検討した。

	埠頭用地	交流厚生用地
現状の利用状況	・クルーズ船関連車両（バス・タクシー・関係者車両）の待機・駐車スペース ・大規模野外イベントの会場用地	・大型野外イベントの会場用地
主な法規制等	・準工業地域(大規模集客施設の立地制限) ・地区計画(用途の制限、最低敷地規模制限)	・準工業地域(大規模集客施設の立地制限) ・地区計画(用途の制限、最低敷地規模制限) ・公有水面埋立法（10年間の用途制限）
計画上の位置付け	■港湾計画で想定する利用形態の例 ・荷さばき施設、旅客ターミナル等 ■青森港ビジョン(国)での位置付け ・災害時の支援・物資輸送の拠点として利用できる施設の整備 ・多機能型旅客ターミナルの整備	■港湾計画で想定する利用形態の例 ・港湾交流施設用地(会議場、展示施設等) ・港湾文化施設用地(図書館、博物館、水族館、公会堂、展望施設等) ・国際業務施設用地(貿易関連事務所) など ■青森港ビジョン(国)での位置付け ・同左

ゾーニング 機能配置	<ul style="list-style-type: none"> ●旅客ターミナル施設 ●ツアーバス等の待機・駐車スペース等 ●大型野外イベント用地 ※災害時の活動拠点としても活用 	<ul style="list-style-type: none"> ●新たな民間賑わい施設 ※当面はイベント用地としても活用
クルーズ船受入れ や賑わいづくりを 支える関連施策	<ul style="list-style-type: none"> ●大型船に対応した岸壁延伸 ●賑わい形成に対応した公共交通手段の乗入 ●アスパムなど周辺施設との回遊性向上 ●交通需要に対応した交差点（新中央埠頭入口）の機能強化 	

■現状



■ゾーニング・機能配置案



②旅客ターミナル施設の検討

船舶代理店等へのヒアリング結果や他港の事例を踏まえ、クルーズ船寄港時の使われ方、区間乗船対応、クルーズ以外での多面的な利用への対応といった視点を考慮し、ターミナル施設の検討を行った。

考慮する視点	内容
クルーズ船寄港時の使われ方	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内や物産ブース等の出店 ・旅客、クルーなどの滞留（Wi-Fi 利用など） ・歓迎イベントの実施（雨天時の利用を想定） ・通訳ボランティアやイベント出演者など関係者の待機
区間乗船対応	<ul style="list-style-type: none"> ・途中乗下船客へのチェックイン対応（計画上の規模として 200～300 人規模を想定） ※実際の乗下船客数の規模がどの程度になるかについては、船社側の意向・判断にもよるが、国際線チャーター便との連携を想定した場合に、概ね中型の旅客機材 1 機分に相当する規模となっている。 ・その他、必要に応じて CIQ 対応
多面的な利用への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルの大空間を活かしたスポーツ施設としての利用（地元スポーツチームの練習場としての活用） ・屋内型イベント（展示会、音楽関連など）での利用 ・災害対応時の活用（緊急物資の一時受け入れスペースなど）
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺機能（埠頭用地のヤードスペースなど）との連携・調和 ・将来的な新中央埠頭の機能拡張への対応



施設配置	<ul style="list-style-type: none"> ●埠頭用地の北側部分に配置 ・埠頭用地は災害時の活動拠点や野外イベント用にまとめた空間を残しておく必要があるため、北側か南側のどちらか一方に寄せた配置とすべきである。北側配置の方が敷地として使いやすい点や、将来、新中央埠頭東面への旅客用バス増設を見込んだ時の連携の取りやすさを考慮し、北側部分に配置を想定する。
旅客動線	<ul style="list-style-type: none"> ●岸壁(SOLAS 内)→SOLAS フェンスゲート→ターミナル→バス等の待機場 ・旅客は SOLAS エリア（岸壁）から埠頭用地側に出た後、ターミナル内を通過し、ターミナル前面に設けたツアーバス等の待機場場に移動する流れを想定。 ・CIQ が必要となる場合には SOLAS フェンスゲートからターミナル入口までを可動柵で通路に仕切り、CIQ スペース（多目的スペース）に旅客を誘導する。
施設の構成・規模	<ul style="list-style-type: none"> ●多目的スペース（約 1,000 m²） 【寄港時】 各種ブース出展、雨天時の歓迎イベントスペース、旅客等の滞留空間などに利用を想定。 【青森港発着対応】 最大 200～300 人規模の区間乗船を想定し、チェックイン手続きや荷物預かり・受渡しに利用。CIQ が必要となる場合には仮設ブースを設置し対応する（別府港事例を参照）。 【多目的利用】 バスケットコート（15×28m）が十分に入る広さを目安に想定。 ●関連諸室（トイレ、事務室、倉庫、会議室等の多目的室など） ・イベント等で使用する備品・機材類の格納庫を適宜配置。また、関係者が多目的に使用できる部屋を複数設置する。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●多目的スペースの天井高はスポーツ利用を想定した高さを確保（有効高 10m程度を想定） ●建物の外観イメージは魅力あるウォーターフロント景観形成に配慮したものとする。

※上記内容については現段階での案であり、最終的に確定した内容ではない。

③民間商業施設の導入に関する検討

地元関係者及びデベロッパー企業へのヒアリング、市民アンケート、他都市の事例調査等を踏まえ、新中央埠頭の交流厚生用地に想定する民間賑わい施設のあり方を検討した。

項目	内容
地元関係者 意見	<ul style="list-style-type: none"> ・人が滞留できる場。さらには冬場を見越して屋内型の施設。 ・交通アクセスは決して恵まれていないので、中途半端なものでは立ち行かなくなる。 ・ショッピングセンター的な施設だとパイの奪い合いになる。 ・温浴施設や屋内型のスポーツ関連施設など。地域スポーツを通じた活性化に寄与するもの。 ・子供が遊べる屋内型施設や、青森の伝統工芸・手作り体験の要素が入った施設。
デベロッパー 意見	<ul style="list-style-type: none"> ・広範囲の商圈を見込む必要がある。弘前・五所川原など広域からも人を呼べる施設が必要。 ・温浴施設については、独自に調査を行ったが、既存事業者や青森市周辺の温泉との競合が激しいため、新規出店の可能性は低いと思われる。 ・本屋・カフェの複合施設など、新しい形態・コンセプトの店舗も可能性はあると思われる。 ・青森の観光資源等を活用した施設を新たに設けるなど、民間投資の呼び水となる取組みも重要。（一例として、ねぶた製作小屋の一部移転など） ・民間がターミナル部分の整備・運営を独立採算で行うスキームは成立しない。ターミナル部分は公共で整備し、民間が運営するスキームが想定される。 ・駐車場については雪対策の観点からも立体式の方が良い。 ・中心市街地に近接しているが、駅から徒歩は遠いので何らかの公共交通手段は必要。
市民ニーズ (WEB アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> ・海を眺めながら食事が楽しめる場所（例：レストラン・カフェ・バーベキュー施設等） ・子供・家族といっしょに楽しめる場所（例：子供向け屋内遊戯施設・ドッグラン施設等） ・仲間や一人でゆっくり過ごせる場所（例：本屋・温浴施設等） ・青森の地域文化(食・工芸等)に触れられる場所（例：展示ギャラリー・創作体験施設等）
その他条件等	<ul style="list-style-type: none"> ・埠頭用地には賑わい関連施設は立地できないため、交流厚生用地に立地。 ・都市計画上の規制により、大規模集客施設については規模制限（1万㎡以下）がある。 ・青森市の中心市街地活性化計画対象区域に隣接しており、立地用途等について十分な配慮が必要。 ・ターミナル機能との一体化については、旅客動線やCIQ対応などの面で課題が多い。



施設配置	<ul style="list-style-type: none"> ●交流厚生用地に立地
施設のコンセプト・規模等	<ul style="list-style-type: none"> ●アンケート結果で得られた市民意向を踏まえたものとし、かつ、青森市の中心市街地・ウォーターフロント一帯の賑わい形成や新たな魅力創出に寄与するものを想定。 ●青森の伝統文化・地域資源を活かし、市民・観光客が共に楽しめる場とし、新たな業態の施設も視野に入れる。 ●ショッピングモール等の大規模な複合商業施設は想定せず、周辺の既存施設とも調和した施設とする。 ●法規制の面から、店舗規模は1万㎡以下となる。
旅客ターミナル機能の併設	<ul style="list-style-type: none"> ●ターミナル部分の整備は基本的に公共負担、運営については指定管理等の民間運営を想定する。 ●旅客動線やCIQ対応などの面から、ターミナルは埠頭用地への配置が基本となる。
交通アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ●駐車場については立体形式を基本とし、施設規模等に応じて必要な台数を確保する。 ●また、施設立地に合わせた公共交通手段の導入が必要である。

※上記内容については現段階での案であり、最終的に確定した内容ではない。

④新中央埠頭周辺における賑わいづくりの発展イメージ（長期）



※現時点で想定する長期的な発展イメージであり、確定した内容ではありません

2) その他の機能・施策の検討

①クルーズ船の寄港誘致、受入れ体制に関する検討

クルーズ船受入に係るソフト面での取組み検討として、他港の事例調査、地元関係者へのヒアリングなどを通じて、青森港における今後のクルーズ振興策のあり方を検討した。

寄港地としての魅力アップと効果的なポートセールス	<ul style="list-style-type: none"> ・日本船社については、ねぶたクルーズの誘致継続に取り組む。 ・外国船社については、船の 카테고리・国籍等に応じた受入れ体制づくりや、船社への的確なPRを行う。 ・民間と連携し、船社訪問やキーパーソン招聘、他港との連携によるPRなど、継続的に寄港誘致活動を行う。 ・県内の多様な観光資源を活かしたオプションツアー造成に取り組む（文化的要素や体験要素を重視した観光ツアーなど）。
クルーズ振興の体制	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の連携組織（青森港国際化推進協議会）をベースとして、より広域の自治体・民間関係者との連携充実を図る。 ・定例的な会合の場を設置するなど、参加者を限定せず、関係者間での情報・ノウハウの共有が図れる場を設ける。 ・通訳などの人材については地元高等教育機関との連携を図ると共に、サービス・おもてなしに参加する人も満足できる仕組みとする。
観光客への情報提供環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・各施設での多言語案内方法の改善や関係者の語学研修などにより、外国人観光客の受入環境を充実させる。 ・埠頭周辺や各施設でのWi-Fi環境を充実させる。 ・観光関連のWEBページ（外国語）の充実・更新や、船内での事前観光PRを充実させる。
2次交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上や多言語対応に取り組む。 ・レンタサイクル、レンタカー、観光タクシーなど自由行動客の多様なニーズに対応した交通手段を提供する。
両替・免税対応	<ul style="list-style-type: none"> ・2014年からの消費税免税制度を活用し、対象店舗の拡大を目指す。 ・埠頭や街中での両替サービス導入に向け、金融機関等との連携もとの調整を進める。

②船舶への陸電供給（アイドリングストップ）の可能性検討

船舶への陸電供給は、CO₂、SO_x、NO_x 等の排出ガスを削減することを目的として、海外の港湾を中心に導入が進んでいる（日本では実証実験段階である）。

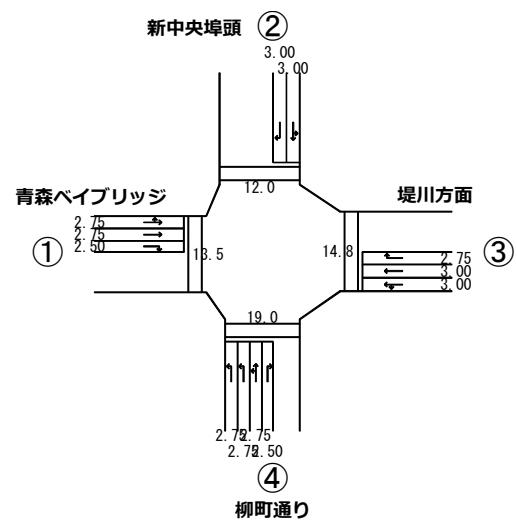
本検討では陸電設備メーカーへのヒアリングを行い、陸電供給の普及見込みや青森港での導入可能性等について調査を行った。結果、我が国においては、環境規制に対する考え方の違いや電力料金体系の違いなどにより、普及が進む見込みは低いと想定された。また、設備の導入コストも非常に高額であることから、投資に見合った効果（寄港回数の増加等）が必要であるが、今のところ重油に比べ電気料金が割高であるため、船社にとって寄港のインセンティブにはならず、青森港における陸電設備導入の可能性は当面ないものとした。

(3) まちなか観光促進対策やクルーズ船寄港推進に必要な施設の多言語化に係る検討

1) 新中央ふ頭への道路交通アクセスの円滑化に関する検討

臨港道路2号線・柳橋通り交差点を対象に、新中央ふ頭に整備される旅客ターミナル、賑わい施設等の発生集中交通量が負荷した場合の需要率を算出することで、既存の交差点形状において、新中央ふ頭への円滑な交通アクセスが確保可能であるかを検証した。

需要率	・平日及び休日とも 0.9 を下回る結果となっており、問題なし。
右折レーン長	<ul style="list-style-type: none"> ・①及び④については、現況形状にて十分対応可能である。 ・②については、埠頭内にて右折車線、直左折車線の確保が可能であるが、交差点付近での進行方向移動による錯綜を防ぐため、案内標識・路面標示等による早めの進行方向誘導が必要。 ・③については、右折レーン長の延長に加え、柳町通りからの直進進入とする交通誘導策（例えば、南東方面からは国道4号・柳町通りへの誘導する案内標識の設置）の検討が必要である。



2) 多言語に対応した観光案内板の検討

多言語に対応した観光案内板等のあり方について、設置の現状や他港での事例等を調査し、今後の改善策のあり方について検討した。今後の改善に向けた取組みとして、多言語未対応箇所の解消や、英語表記方法の改善の他、回遊を促すための空間の再整備・演出などが必要である。

■回遊を促すための空間の再整備・演出等



新中央埠頭とアスパム・八甲田丸方面をつなぐ歩行者空間



柳町通り



新町通り



賑わいやおもてなしムードを創出する空間の演出(事例:博多港)

3) 周遊バスの新中央埠頭への乗入可能性の検討

クルーズ船客の2次交通利便性の向上、あるいは一般市民等の新中央埠頭への公共交通アクセス手段の確保策として、現在民間により運行されている周遊バスの新中央埠頭への乗入可能性を検討し、運行事業者への意向確認を踏まえた上で、施設立地による今後の需要増加に応じた乗入れ(曜日運行も想定)の方向性を示した。

【周遊バス(ねぶたん号)運行事業者への確認結果】

・現状、新中央埠頭の最寄バス停はアスパム前となっている。制度上、寄港時のみルートを変更して新中央埠頭に乗り入れることはできないが、今後の寄港数増加やイベント・集客施設等による来訪者増加などが見込まれれば、乗り入れることも可能。



現状ルート



新中央埠頭への乗入れ案



4) 青森港と他交通機関の連携に関する検討

青森港における今後のクルーズ振興方策の一つとして、空路と連携した青森港発着クルーズの誘致（フライ&クルーズ）について検討した。国内発着クルーズの場合、日本人・欧米人の集客においては横浜港、神戸港が有利な環境にある（背後地の人口規模や欧米路線を持つ羽田・成田・関空との近接）。そのため青森港では、中国・台湾などアジア圏内からの旅行者をターゲットに、比較的短い日数で北海道周遊ツアーに参加できる手段の一つとして、青森空港のチャーター便を活用したフライ&クルーズを企画・PRしていくことを想定する。

また、上記のような青森発着クルーズを成立させるためには、県内や東北地方一円からのニーズも取り込んでいく必要があることから、新幹線を使った旅程の短縮化（区間乗船での参加）ニーズを想定し、日本人観光客（首都圏、東北地方一円）の利用を見込んだ北海道方面への周遊クルーズの区間乗船プランを JR 等との連携のもとで充実させていくことが考えられる。

5) 観光客が安心して利用できる道路環境の検討

新中央埠頭から周辺への円滑な移動経路の確保に関する検討として、青森市バリアフリー基本構想の特定街路等とのネットワークを形成する回遊動線を想定した上で、課題箇所を調査した。新中央埠頭からアスパムへ向かう経路上に階段となっている箇所があることから、今後スロープ設置等による改修を検討する。



新中央埠頭からアスパム方面への経路上で、階段となっている箇所

(4) 広域災害時における新中央埠頭の役割・機能の検討

広域災害時に求められる新中央埠頭の役割・機能は、下表に示すとおり、緊急物資の受入れ、救援活動・備蓄、および物流維持に関する機能に大別される。直背後都市である青森市の被災人口等を基に、「臨海部防災拠点マニュアル、平成9年3月（運輸省港湾局）」を基本として広域災害対応の役割・機能を果たすための必要規模・ゾーニングについて検討した。

■ 広域災害時に求められる新中央埠頭の役割・機能

カテゴリー	役割・機能	面積	場所	備考
緊急物資関係	①仕分け・一時保管場所	3,000 m ²	屋外	緊急物資250t/日を仕分け・保管するスペース
	②駐車場	6,000 m ²	屋外	緊急物資運搬車両およびROROシャシーの駐車・積込みスペース
	③臨時ヘリポート	4,000 m ²	屋外	緊急物資・負傷者を輸送するための臨時ヘリポート
救援活動・備蓄関係	④救援・復旧基地	33,000 m ²	屋外	10km圏内被災人口に必要な自衛隊の救援・復旧基地
	⑤緊急物資の保管・備蓄施設	400 m ²	屋内	10km圏内被災人口(港湾分担分)の必要な備蓄
	⑥避難用地	1,500 m ²	屋内	避難者数300人程度の必要スペース
物流機能維持	⑦代替輸送機能(RORO船)	- m ²	屋外	②と兼ねる

※屋外 必要面積 : 46,000 m²

■新中央埠頭面積 : 計48,100m² (緑地2カ所:20,000m²、埠頭用地:28,100m²)

※屋内 必要面積 : 1,900 m²

■ 広域災害時における新中央埠頭のゾーニング計画



3. 基盤整備の見込み・方向性

(1) クруз船受入に必要な基盤施設等について

旅客ターミナルについては次年度に暫定的なプレハブ施設の設置を予定しており、当面のターミナル機能を代替する施設として活用を図っていく。岸壁については、新中央埠頭の一部延伸による大型船の受入れ対応に向けた事業を進めていく(港湾計画については変更済み)。また、埠頭周辺でのWi-Fi環境の充実を図っていく。

(2) 民間賑わい施設の導入に向けた基盤整備について

地域の観光資源を活かした施設や商業施設などの複合による集積パターンを想定し、施設の整備・運営方式を検討していく。

(3) 基盤整備に係る整備行程

基盤整備内容	整備行程
新中央埠頭岸壁の一部延伸	事業主体や工法も含めて、県と国土交通省が今後協議
旅客ターミナル機能の設置（暫定施設）	平成27年度実施見込み
新中央埠頭への賑わい機能集積に向けた周辺整備（埠頭入口交差点の機能強化、周辺歩道の環境整備）	賑わい機能の立地状況を踏まえ実施

4. 今後の課題

ハード面	<ul style="list-style-type: none">・ 大型クルーズ船に対応した岸壁整備・ 旅客ターミナル施設及び新たな賑わい施設の整備・ 寄港数の増加や、ねぶた祭り期間の寄港集中に対応した岸壁整備
ソフト面	<ul style="list-style-type: none">・ 効果的なポートセールス（キーパーソンの招聘、他港との連携など）・ 県内の観光資源を活かしたオプションルツアーの充実・ 県内広域での連携によるクルーズ振興体制の強化