

能代港ビジョン

～県北地域の一体的な飛躍に向けて～

(中間とりまとめ)

平成 30 年 3 月

能代港ビジョン懇談会

— 目 次 —

I.	まえがき	1
II.	能代港の歴史と現況	2
III.	秋田県北地域の近年の状況	5
IV.	3つが「集まる」能代港の将来の姿	13
1.	モノが集まる	13
(1)	ネットワークの充実による物流効率化	13
(2)	リサイクル物流の進化	14
2.	ヒトが集まる	15
(1)	交通インフラの充実に対応した観光拠点づくり	15
(2)	海辺の賑わい創出	16
3.	チカラが集まる	17
(1)	石炭火力発電を支える	17
(2)	日本海沿岸北部の洋上風力発電を支える	18
(3)	新産業・新技術への柔軟かつ積極的な対応	19
V.	地域を支える基本的な機能	20
VI.	ビジョンの実現に向けて	22
1.	今後の取り組み	22
2.	ゾーニング	23
VII.	あとがき	24
	能代港ビジョン懇談会 委員名簿	25

I. まえがき

近年、能代港では、石炭火力発電所の増設や関連工事の進捗、背後地で数多く建設されている風力発電の資機材やリサイクル貨物などの取扱量増加、クルーズ船の寄港など、港を取り巻く環境が大きく変化してきている。

さらに今後、港湾区域及び一般海域での洋上風力発電建設計画の進展、日本海沿岸東北自動車道の全線開通など、新たな利活用や背後圏の拡大により、能代港は大きな変革の時期を迎えようとしている。

こうした中、能代港の整備と利活用の促進を目指し、地元関係者が中心となって勉強会やシンポジウムが開催されるとともに、ポートセールス検討会が立ち上げられ、企業訪問や誘致活動などの具体的な取り組みが進められるなど、地域の能代港に寄せる期待が高まりを見せている。

そこで、能代港の発展を県北地域全体の活力に繋げていくため、能代港の今後のあり方や整備の方向性をどうすべきかについて検討することを目的に、国土交通省、秋田県、能代市が協同で事務局を務め、県北地域の行政及び経済界、港湾関係者が一体となった「能代港ビジョン懇談会」を設置し、平成 29 年度末時点で、これまでの検討結果を「能代港ビジョン(中間とりまとめ)」として整理した。これを基に、今後、港湾の利活用促進、機能の維持・増強、背後圏域との連携強化など具体的な行動をとりながら、さらに多方面での議論の深まりと進展を図っていくこととしたい。

II. 能代港の歴史と現況

1. 能代港の成り立ち

秋田県北部の米代川河口に位置する能代港は、古くから木材の荷役を中心とした河口港として発展し、能代市を中心とする背後地域の物流の拠点として重要な役割を果たしてきた。昭和 28 年に地方港湾に指定され、秋田県が港湾管理者となり、昭和 39 年より米代川本川と分離する港湾整備を進めた結果、昭和 49 年に 5,000 トン級船舶の入港が可能となり、関税法に基づく開港となった。

能代港の背後圏は鉱産、林産資源に富み、古くから工業集積度が高かったことから、物流拠点としての役割が期待されるとともに、電力の安定供給に向け、石炭火力発電所が計画された。

その後、昭和 56 年に能代火力発電所の立地が決定され、重要港湾に指定されたことを契機に、おおむね昭和 65 年を目標とする港湾計画が策定された。



図-1 明治時代の能代港の風景



図-2 関税法に基づく開港指定を祝う式典

2. 能代港の発展期

昭和 50 年に、大森地区の 1 万 5 千トン岸壁が完成するなど、能代港の着実な整備と併行して、工業団地や周辺公共施設の整備も進められてきた。

そのような中、昭和 58 年 5 月には日本海中部地震による津波で多くの港湾工事関係者が被災し、港湾施設にも大きな被害をもたらされたが、その後も整備は着実に進められ、昭和 60 年には能代火力発電所の建設着工、平成 5 年に 1 号機、平成 6 年に 2 号機がそれぞれ運転を開始している。

平成 4 年には、船舶の大型化に対応した大水深岸壁の整備をはじめとする物流拠点としての機能強化、産業基盤の拡充など地域活性化の核としての整備促進の要請に応えるため、おおむね平成 17 年を目標年次とする港湾計画の改訂が行われた。

その後、この計画に基づいた港湾整備が進められ、平成 13 年には 4 万トン岸壁が完成している。また、平成 18 年にはリサイクルポート(総合静脈物流拠点港)に指定され、これに基づく循環資源取扱支援施設が整備されるなど、リサイクル貨物を効率的に取り扱うための機能強化も図られている。

3. 能代港の現況と秋田県における港湾の位置づけ

時代の流れとともに、能代港取扱貨物の多くを占めていた原木、製材の輸入が減少し、代わって融雪剤に使用される原塩の輸入やリサイクル資源の輸移出が増加してきている。また、近年では周辺に建設が進んでいる風力発電の資機材輸送が増加してきている。さらに、県北の観光の玄関口としてのクルーズ船の寄港という新たなニーズも高まりを見せてきている。

こうした能代港の現況を踏まえつつ、秋田県にある国際海上交通網または国内海上輸送網の拠点と位置付けられる重要港湾の3港について、それぞれを次のとおり位置づけ、役割を分担して秋田県全体としての発展を目指す。

〔秋田港〕 県沿岸の中心部、県都秋田市に位置する秋田港は、背後に多くの製造業が立地していることから、原料、燃料の輸移入から製品の輸移出まで、多種多様なバルク貨物を取り扱う港湾である。また、県内を中心としつつ、より広域な背後圏を有する国際コンテナ貨物を取り扱うとともに、北海道、北陸、関西と結ばれるフェリーが就航するなど、様々な輸送形態に対応出来る総合物流港湾である。このほか、夏祭りや歴史、自然、風習など多くの県内観光名所を訪ねる拠点として、クルーズ船の寄港拠点にもなっている。

〔船川港〕 男鹿半島の南岸に位置する船川港は、石油備蓄という国家的な使命を果たしつつ、背後に立地する製造業の物流を支えるバルク貨物取扱港湾である。このほか、特に男鹿観光を目的としたクルーズ船の寄港地となっている。

〔能代港〕 県沿岸の北部、能代市に位置する能代港は、東北地方北西部の電力供給拠点である石炭火力発電所の安定した燃料調達を支えるとともに、背後に立地するリサイクル関連企業等の物流を支えるバルク貨物取扱港湾である。今後周辺で進められる見通しの洋上風力発電拠点港としての機能が期待されているほか、特に世界自然遺産白神山地の観光を目的としたクルーズ船の寄港地となっている。



図-3 秋田県の港湾 資料: 秋田港湾事務所 HP

4. 能代港の地元の動き

今後はさらに、洋上風力発電の計画や日本海沿岸東北自動車道の整備進捗により、能代港の利活用促進及び背後圏での経済効果拡大を含めた大きな変革の時期を迎えようとしている。

こうした中、平成27年11月27日に開催された「船川港・能代港利活用意見交換会」を皮切りに、シンポジウム「これからの能代港」(平成28年2月4日)、能代港港湾振興勉強会(平成28年7月29日)、能代港利活用勉強会(平成28年11月22日)、シンポジウム「これからの能代港Ⅱ」(平成28年12月23日)などが開催され、リサイクル物流から新エネルギーまで、多様なテーマで能代港の利活用に関する検討、意見交換が進められてきた。「これからの能代港Ⅱ」では、港湾関係者のみならず、県北地域の自治体、経済団体、民間企業を含め160名を超える参加者を数え、地域の能代港に対する期待の高さがうかがえるものとなった。

これを受けて、県北地域の行政関係者、商工団体を中心とした「能代港ポートセールス検討会」が平成29年4月に立ち上げられ、広域にわたる企業の情報収集に取り組み、物流のみならずクルーズ船の誘致も含めたポートセールス活動を展開しているところである。

この動きと併行する形で、能代港の発展を県北地域全体の活力に繋げていくことを目的に、能代港の今後のあり方や整備の方向性をどうすべきか検討するため、国土交通省、秋田県、能代市が協同で事務局を務め、県北地域の行政及び地元経済界、港湾関係者が一体となった本「能代港ビジョン懇談会」が設置された。懇談会は、第1回が平成29年9月12日、第2回が同年11月28日、第3回が平成30年2月16日に開催された。



図-4 第2回 能代港ビジョン懇談会 開催状況(平成29年11月)

Ⅲ. 秋田県北地域の近年の状況

1. 地勢・自然環境

- ・県北地域は秋田県北部の米代川流域を中心とした4市4町1村で形成される地域であり、総面積5,116km²と県全土の約44%を占めている。
- ・地形は岩手県境に沿って奥羽山脈が南北に縦走し、その西側に出羽丘陵が並行している。
- ・米代川が東西に山がちな地形を分断し、これに沿って花輪盆地、大館盆地、鷹巣盆地、河口部に能代平野が形成され、市街地が連担している。
- ・全域が豪雪地帯に指定され、特別豪雪地帯が56%を占める厳しい自然条件となっている。



図-5 県北地域の地形

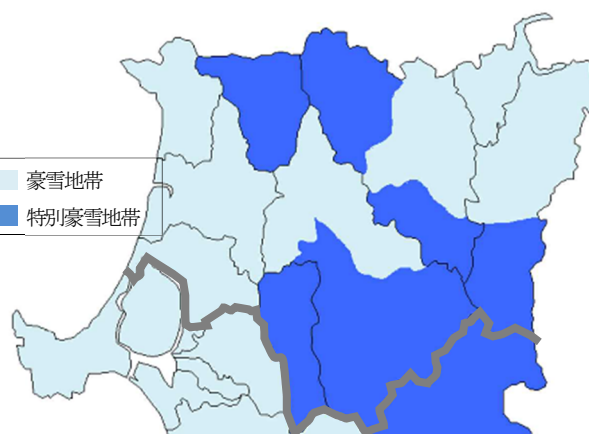


図-6 県北地域の豪雪地帯と特別豪雪地帯

出典:秋田県豪雪地帯対策基本計画(平成25年10月)

2. 人口動向

- ・県北地域の人口は、平成29年12月1日現在で218,981人(県全体の22.0%)となっており、中心となる大館市は72,018人、能代市は52,755人となっている。
- ・昭和30年をピークとして減少が続き、この10年間では43,426人(約17%)減少している。
- ・人口減少に伴い高齢化も進行しており、高齢化率は県北地域全体で既に30%を超えている。

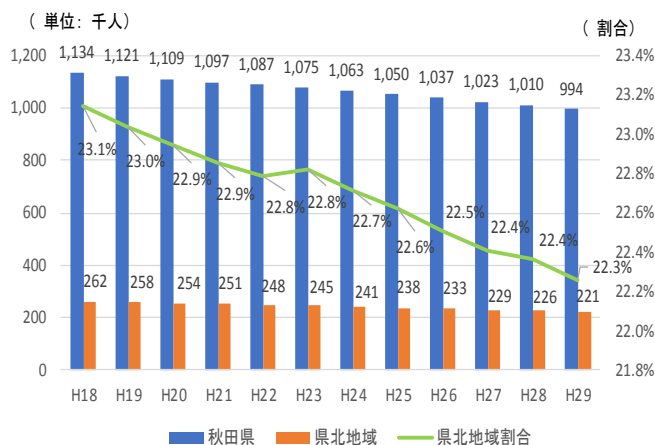


図-7 県北地域の人口推移

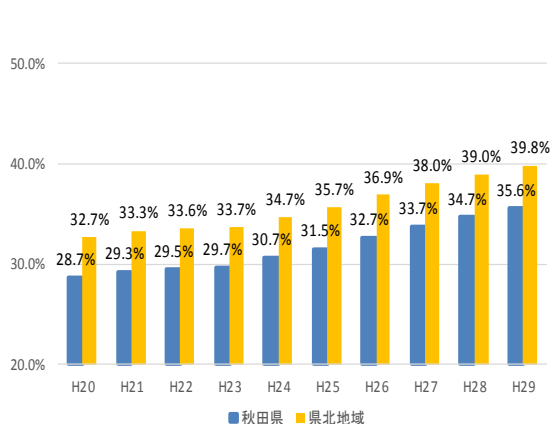


図-8 秋田県と県北地域の高齢化の割合推移

資料:秋田県 HP 秋田県・県内市町村別 年齢別人口(H18~29)

3. 産業の状況

- 平成 26 年度における総生産額は約 7,619 億円となっており、全県総生産額(約 3 兆 4,586 億円)の約 22%を占めている。
- 産業別では、第一次産業が 267 億円(3.5%)、第二次産業が 1,747 億円(22.9%)、第三次産業が 5,603 億円(73.5%)となっており、秋田県全体の割合と比較すると、第二次産業の比率が高く、第三次産業の比率が低い産業構造になっている。
- 産業別就業者数は、第一次産業 10.9%(県平均 9.6%)、第二次産業 27.2%(同 24.0%)、第三次産業 61.9%(同 66.4%)と、県平均に比べ、やや第一次産業と第二次産業の就業割合が高くなっている。

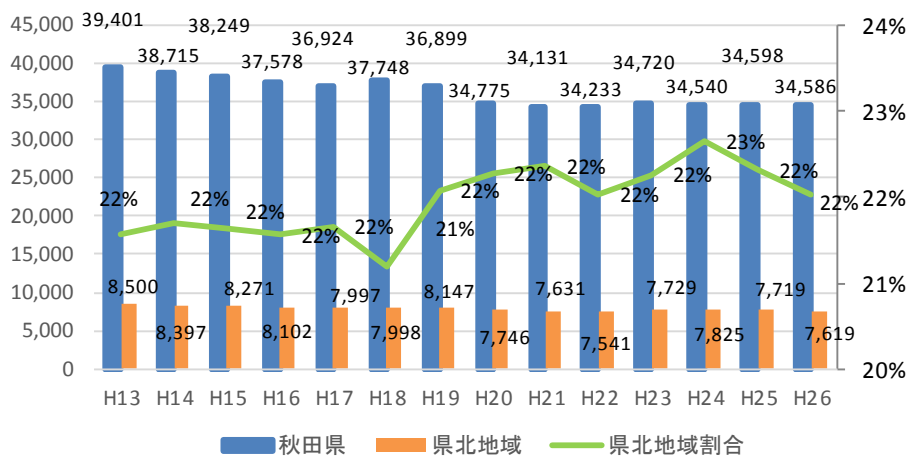


図-9 秋田県と県北地域の総生産額推移

資料: 秋田県 HP 平成 26 年度秋田県市町村民経済計算

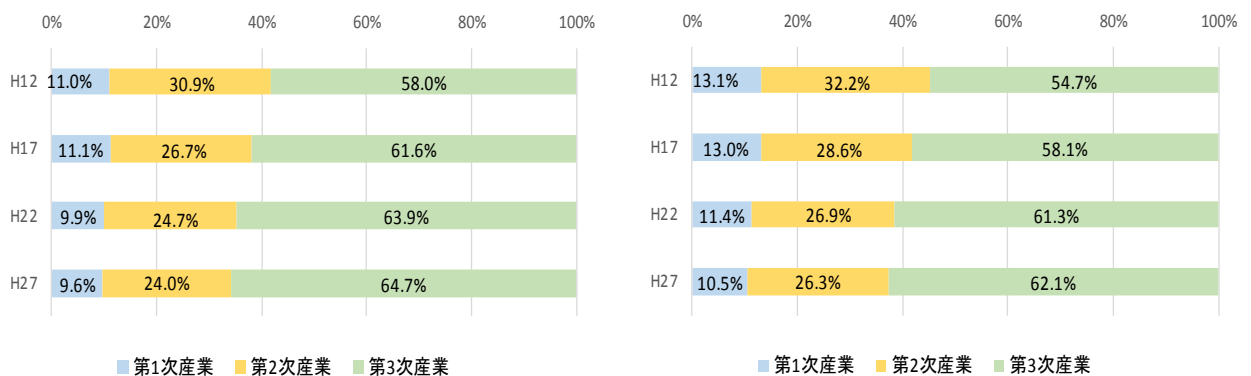


図-10 秋田県の第1～3次産業別就業者数推移

図-11 県北地域の第1～3次産業別就業者数推移

資料: 平成 12、17、22、27 年国勢調査就業状態等基本集計(総務省統計局)

(1)工業

- 工業については、平成27年の製造品出荷額等は2,817億円(全県シェア23.0%)、従業員数は14,367人(同24.1%)、事業所数は504事業所(同27.0%)となっている。
- 環境調和型社会の形成を目指す県北部エコタウン計画(H11～)、秋田エコタウンプラン(H22～)が策定されており、環境リサイクル産業の集積が進んでいる。
- 平成25年度に日本海沿岸東北自動車道の大館北ICから小坂ジャンクション間が開通し、東北自動車道に直結したことにより、大館市営の釈迦内産業団地及び二井田工業団地、さらには県営の大館工業団地及び大館第二工業団地への企業立地や団地内企業の設備投資が進んでおり、現在は拡張工事も進められている。

(2)商業

- 商業については、人口の減少や長引く景気の低迷等により、事業所数、従業員数及び売上高の全てにおいて減少傾向にある。平成26年度において、県北地域の事業所数は2,455事業所(全県シェア22%)、従業員数は14,624人(同21%)、商品販売額は3,731億円(同18%)であった。

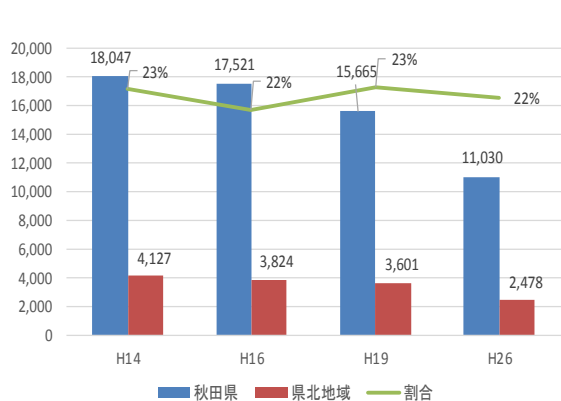


図-12 県北地域の事業所数の推移

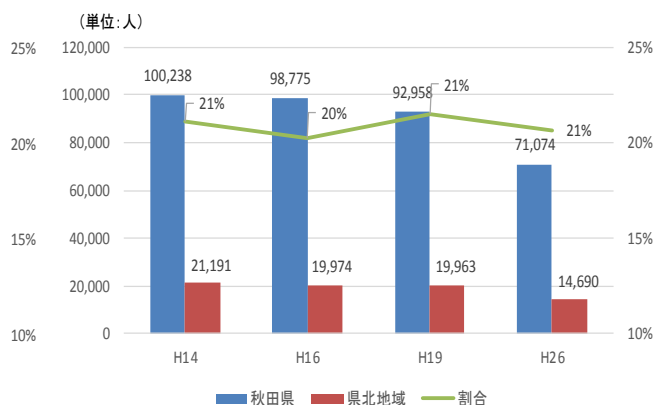


図-13 県北地域の従業員数の推移

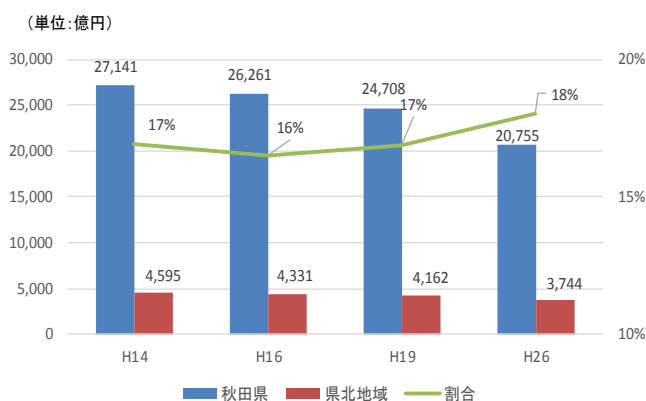


図-14 県北地域の商品販売額の推移

資料:経済産業省 HP「商業統計(H14、16、19、26)」

- 平成 22 年 9 月には、全国で 2 例目となる空港を活用した道の駅「大館能代空港」がオープンしたほか、現在は、道の駅「ふたつ」の移転工事が進められており、平成30年夏頃にはオープンする予定である。
- 各地区の買い物先動向を以下に示す。(出典:平成 23 年度買い物動向調査(秋田県))

[鹿角地区]

地元購買率は、鹿角市が 61.0%で、小坂町は 13.4%となっている。

買い物先流出率では、鹿角市で「大館市」への流出が 24.3%、県外への流出が 9.8%(青森県 4.3%、岩手県 4.2%等)となっている。小坂町では「大館市」への流出が 54.1%、県外への流出が 6.0%(青森県 4.3%、岩手県 1.2%等)となっている。

[北秋田地区]

地元購買率は、大館市が 83.6%であり、北秋田市が 54.0%となっている。

買い物先流出率では、大館市で県外への流出が 9.4%となり、中でも県境を接している「青森県」への流出が 7.3%と高くなっている。北秋田市では「大館市」への流出が 24.2%となっている。

[山本地区]

地元購買率は、能代市が 82.9%であり、三種町が 11.6%、八峰町が 4.5%、藤里町が 7.3%となっている。

買い物先流出率では、三種町、八峰町、藤里町で、一部に「秋田市」や「大館市」など地区外への流出も見られるが、「能代市」への買物流出が、三種町で 62.0%、八峰町 76.1%、藤里町 63.2%と高くなっている。

(3) 観光

- 平成 28 年度における県北地域の入込客数は 6,694,967 人、前年比で 12%の減となっており、全県の入込客数 31,595,997 人の 21.2%を占めている。

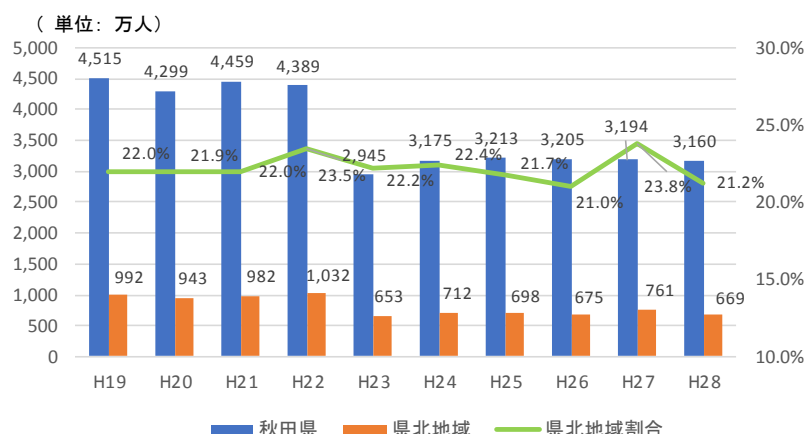


図-15 秋田県と県北地域の観光入込客数の推移

秋田県 HP 秋田県観光統計 各年資料(H19~28)

- ・平成 28 年は大館市で「新・秋田の行事」等により集客が増加し、前年比で約 17 万人増(24.1%増)となっている。他では八峰町や北秋田市でも増加傾向が見られる。
- ・県北でも地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに、地域への誇りと愛着を醸成する観光地域づくりを推進するため、大館市・北秋田市・小坂町・上小阿仁村が連携して、地域連携DMO「一般社団法人秋田犬ツーリズム」を設立し、地域観光資源のブランド化や情報発信、戦略的立案を通じてインバウンド等の誘客を図っている。

4. 経済・雇用状況

- ・東京オリンピック・パラリンピックに関連した設備投資などの需要やあらゆるものがインターネットにつながる「IoT」の広がりを受けた半導体需要の拡大などに期待感があり、業績が好調な企業もみられる。
- ・業種別にみると、製造業では木材などでやや業績を落としているものの、鉄鋼、一般機械器具、電機機械などが堅調に推移している。建設業では、人手不足が懸念されているが、堅調を維持している。小売業・サービス業では、人口減少や高齢化の進行等による影響を受け、厳しい状況にある。
- ・ここ数年、有効求人倍率は全県平均を上回る形で推移している。平成 27 年度に有効求人数が有効求職者数を上回り、平成 29 年 12 月では県北地域で 1.63 倍(県平均 1.52 倍)となっている。

5. 社会基盤・交通

- ・日本海沿岸東北自動車道は、平成 19 年 8 月までに能代東ICから二ツ井白神ICまでが、平成 28 年 10 月に鷹巣ICから東北自動車道小坂ジャンクションまでが開通し、平成 29 年度中には大館能代空港IC～鷹巣IC間が開通する予定となっている。また、唯一の空白地域となっていた二ツ井白神IC～大館能代空港IC間についても、平成 24 年度から一部現道を活用したルートで整備が進められている。
- ・一般道では、国管理の国道 7 号のほか、県管理の国道 101 号、国道 103 号、国道 105 号、国道 282 号、国道 285 号が各方面を結び、多くの県道や市道が国道を補完したネットワークが形成されている。

秋田県高規格幹線道路網図



図-16 秋田県高規格幹線道路網図

資料:秋田県 HP 秋田県高規格幹線道路網図を一部加工

- 空路は大館能代空港が平成10年に開港し、当初東京便、大阪便、札幌便の3路線(全て全日空便)の定期便が運行されていたが、現在は全日空が午前と夕方の2往復、計4便の東京便が運行しており、平成28年の利用者数は、129,431人で、前年比6.6%の増加となっている。平成28年11月には、9年ぶりとなる国内チャーター便「フジドリームエアラインズ」(本社・静岡市)が広島から運行されたのを皮切りに、平成29年11月まで計15便が運行されている。

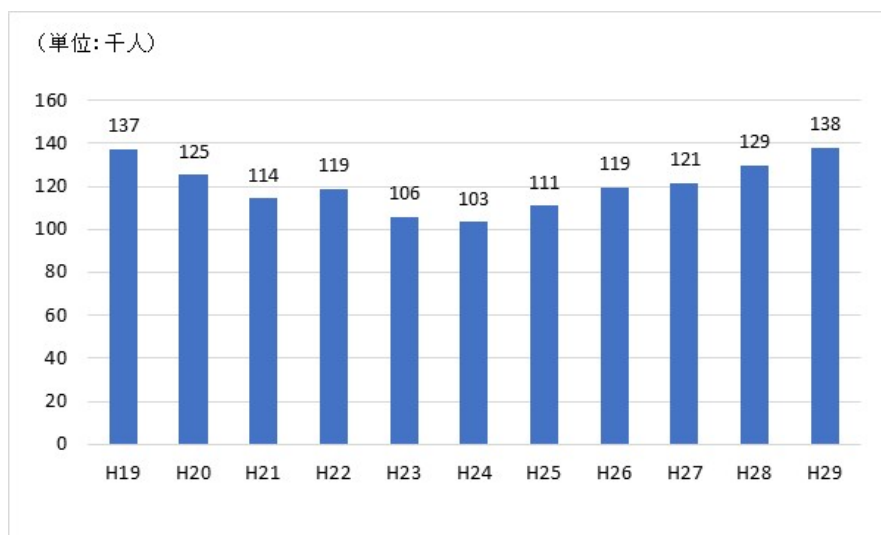


図-17 大館能代空港利用者推移(H19~28)

資料:大館能代空港管理事務所 HP

- 県北地域を横断する JR 奥羽線に加え、日本海沿岸を北上する JR 五能線、県内陸部を縦断する秋田内陸縦貫鉄道の秋田内陸線、大館市と岩手県盛岡市を結ぶ JR 花輪線など、地域の足として、また観光の目的としても魅力のある鉄道路線がある。

6. 港湾取扱貨物・入港船舶

- 能代港の取扱貨物量は、能代火力発電所の発電燃料である石炭が8割を超え、過去10年の動向を見ると、320万トンから400万トンで推移してきている。石炭以外には、窯業品、砂利・砂などが多く取り扱われている。品目別にみると、原木・製材が10年前をピークに激減しているのに対し、金属くず、窯業品などのリサイクル貨物、風力発電の資機材などが取扱量を伸ばしてきている。
- 能代港に入港する船舶で大型のものは石炭輸入船で、例年9万DWT(積載重量トン)級の船舶が50隻前後入港している。これらの船は主にオーストラリアから石炭を運んできているが、近年は輸入元の多様化が進み、北米やロシアからの輸入も増えてきている。また、平成29年には関西電力との共同調達により、能代港と舞鶴港で2港揚げが行われるなど、効率的で安価な燃料調達に向けた取り組みも進められている。

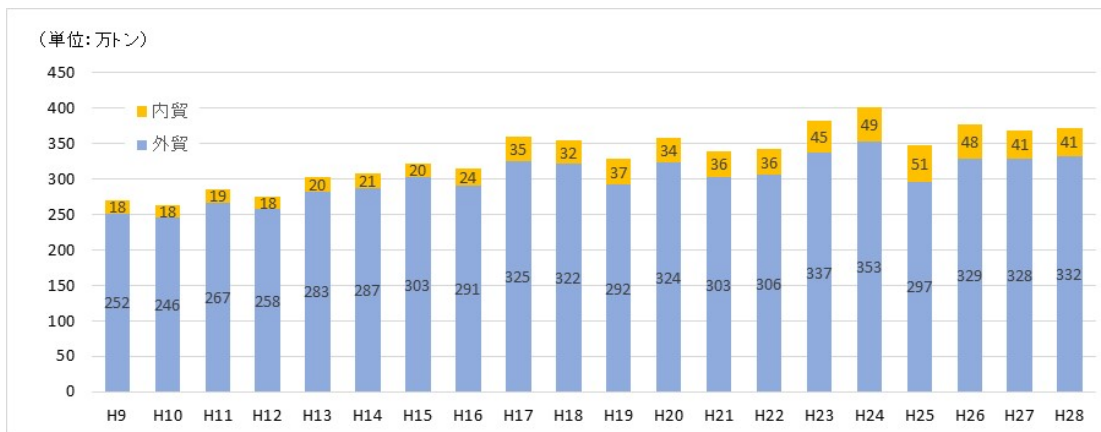


図-18 能代港の港湾取扱量(S54~H27)

資料:国土交通省、秋田県 港湾統計年報

7. 再生可能エネルギー

- 秋田県を含む日本海沿岸北部は、国内有数の風力発電適地であり、すでに多くの風車が建設されているのに加え、新たな建設計画も多数発表され、一部は環境アセスメントなどの手続きが進められている。
- 秋田県の風力発電導入量は約 355MW(メガワット)に達し、青森県の 385MW に次ぐ全国 2 位であるのに加え、過去 3 か年は設備導入量が全国 1 位となっている。
- 「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」(案)では、再生可能エネルギーの更なる導入拡大として、風力発電設備導入量(洋上風力発電含む)を指標としており、平成30年度～平成33年度(4年間)の合計(県全体)で 335MW 増やす目標値を掲げている。

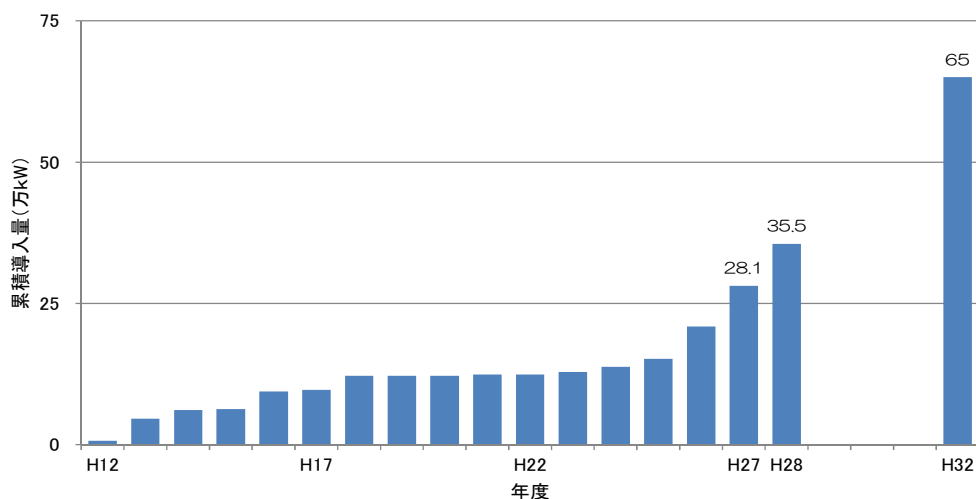


図-19 県内における風力発電導入量の今後の見通し

資料:秋田県

IV. 3つが「集まる」能代港の将来の姿

近年の能代港を取り巻く環境の変化を踏まえ、港湾・空港・道路・鉄道など、連携強化が進むインフラを軸として、モノ、ヒト、チカラの3つがこの県北地域に集積、交流し、20～30年後に向けてこの地域一帯が飛躍するために、能代港が目指すべき将来の姿、整備や利活用の方向性、関係者が取り組むべき課題を示す。

1. モノが集まる

(1) ネットワークの充実による物流効率化

① 安定した海上輸送ネットワークを支える港湾機能の充実

本州の日本海沿岸の秋田県北部に位置する能代港は、能代火力発電所の水深-14m 岸壁や公共施設では最大-13m 岸壁を有する重要港湾である。

平成28年実績では9万DWT級の石炭輸送船が40隻前後入港しており、現在建設中の火力発電所3号機が運転開始すればさらに多くの大型船が頻繁に入港する状況となることを見込まれている。加えて、県北地域の沿岸部で多くの建設プロジェクトが進められている風力発電資機材の輸送により、今後、公共岸壁の利用が増大していくことを見込まれている。

こうした中、能代港の港内静穏度を高め、水域施設の水深を確保することは、安全な荷役、安定した物流を確保するために重要なことである。港内の静穏度確保対策においては、常に船舶や港運業者など利用者の声を聞きながら、防波堤の延伸や港内消波などの反射波対策、越波抑制対策など防波堤の機能強化を図っていく必要がある。

また、能代港は米代川河口部発祥で、臨海工業開発の進展により砂浜海岸部に展開し、発展してきた港であり、特に日本海特有の冬期の高波浪により、漂砂埋没の激しい海域である。このため、主航路である航路(-15m)、同(-14m)、小船通しに近い泊地(-14m)、同(-13m)、米代川と水門でつながる内港地区などで、常に水深の変化を監視しながら、定期的に浚渫工事を実施する必要がある。

なお、能代港内及びその周辺には浚渫土砂を処分する場所がないことに加え、過去に浚渫した残土もあることから、これらの処分のため港湾区域内で土砂処分場の整備が必要となっている。

② 使いやすい港づくり

県北地域を中心とした能代港の背後圏の現状を見ると、一社のみで船舶を使った一括大量輸送が必要な貨物を取り扱う企業は多くないため、能代港は海上の大量輸送と陸上の小口輸送の調整弁としての機能が求められる。具体的には、輸入品、輸出品の蔵置場所としての広大な埠頭用地や倉庫などの保管機能の充実が重要となる。埠頭用地の拡大は、風力発電資機材の取扱量増大への対応として特に喫緊の課題となっている。これらのニーズに対応するため、既存施設の配置見直しや新たな土地造成を行うなど、抜本的な対策が必要である。

加えて多種多様な貨物に対応出来るよう、消火・散水設備、排水処理設備、燻蒸設備など、ニーズに的確に対応した施設を備えておくことも重要である。また、冬期においても円滑な物流が確

保出来るよう、除雪、融雪の設備、体制を充実させるとともに、防風柵の設置など、使いやすい港づくりに向けた整備が求められている。

③道路ネットワークの充実とアクセスの強化による地域産業の活性化

県北地域を横断して東北自動車道に接続する日本海沿岸東北自動車道は、平成 19 年 8 月に能代東IC～二ツ井白神IC間が、平成 28 年 10 月に鷹巣IC～二井田真中IC間が開通し、平成 29 年度中には大館能代空港IC～鷹巣IC間が開通する予定となっている。また、二ツ井白神IC～大館能代空港IC間についても、平成 24 年度から一部現道を活用したルートで整備が進められており、完成すればこの地域の全線が開通することになる。

三種町の八竜ICから小坂町の小坂ジャンクションまでの区間は無料で通行出来ることから、全線開通により、県北地域の交通利便性・安定性が格段に向上することとなる。この効果を特に産業や観光の面で最大化し、さらに地域の隅々まで行き渡らせるためには、高速道路(横軸)とのアクセスを向上させる一般道路(縦軸)の充実も不可欠である。

道路網の充実による物流効率化で、木材加工、金属製錬、リサイクルなどで強みを発揮してきた県北地域の企業間の連携、農産品等の新たな販路の拡大、青森県・岩手県との県境を越えた枠組みでの新たなネットワークの構築も期待出来る。また、アクセス性が向上する能代港や大館能代空港などの物流・人流インフラを活用し、これらの地域産業との連携や相乗効果を高められるよう、県北地域の優位性をあらゆる場面において情報発信することが必要である。

近年、道路交通の分野においては、利便性だけでなく安全性や交通弱者の足の確保など、様々な観点から自動運転技術の開発が急速に進展してきており、県北地域においても道の駅を起点とした公共交通としての自動運転に関する実証実験が進められている。この技術は労働力不足に悩む物流分野でも活用が期待出来ることから、今後、能代港においても自動運転の実験フィールドの提供や新技術の積極的な導入を検討していくことも重要である。

(2)リサイクル物流の進化

①リサイクルポートへの集荷と連携輸送の推進

能代港は平成 18 年に総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定されたことを契機に、循環資源保管施設整備や他のリサイクルポートとの連携輸送などハード・ソフト両面でリサイクル貨物の取扱効率化を進めてきた。リサイクル物流をめぐっては、世界的な環境保全の流れの中で、汚染物質の排出規制やルール厳格化などの動向を注視しつつ、広域的なリサイクル物流の拠点として時宜を得た対応を図る必要がある。

これまで中国・韓国向けが主流だったリサイクル貨物の中には、両国の需要が減少する一方で、東南アジア地域の経済成長に伴う需要拡大が見られるものもあり、今後さらに広域輸送への対応が必要となってくる。そのためには船舶の大型化など更なる効率化が求められることから、港湾における大型船対応、ストックヤードの拡大を図るとともに、広域背後圏からの集荷や他港との広域連携輸送など、ソフト面での効率化にも取り組んでいかなければならない。

②リサイクル産業の集積

秋田県北部地域は平成 11 年に国の承認を得た秋田県北部エコタウン計画に基づき、家電リサイクル、金属回収、廃プラスチック活用など、リサイクル産業の集積、連携強化とソフト事業の推進など、環境と調和したまちづくりが進められてきた。能代港も平成 18 年にリサイクルポートに指定されて以降、立地している能代火力発電所から発生する石炭灰や金属くずの取扱量が増加したことに加え、石炭灰を再利用する工場が立地するなど、循環型社会の構築に寄与してきている。

今後も、交通・物流基盤の整備促進による背後圏の拡大効果を活かし、リサイクル産業の強化と地域の発展につなげていくため、関連企業の集積と連携を更に推進する。

また、近い将来に急激な増加が見込まれている太陽光発電設備のリサイクルなど、新たなニーズへ対処出来るよう、処理のための体制や設備の強化、効率的な輸送の実現など、需要動向の調査と対応に向けた準備を進めるなどの対応も必要である。

2. ヒトが集まる

(1)交通インフラの充実に対応した観光拠点づくり

①世界自然遺産「白神山地」等観光のゲートポート

世界的なクルーズ需要の拡大により、中国をはじめとする海外から日本を訪れるクルーズ船や外国船による国内発着クルーズなどの寄港が増加している。また、嗜好の多様化による裾野の広がりや新たな観光地・景勝地を求める動きにより、徐々に北日本地域でもクルーズ船の寄港が増加してきている。多くの船社がアジア市場をターゲットにクルーズ船を建造・投入していることから、クルーズ需要は今後も拡大が期待出来る。

能代港は世界自然遺産「白神山地」をはじめとする県北地域の観光資源へのアクセスが便利なことから、クルーズ寄港を希望する声は強いが、岸壁延長の不足など機能的な課題もあり、大型のクルーズ船が接岸出来ない状況となっている。また、能代港を起点とする、クルーズ船での来訪者をターゲットとした観光メニューの連携やアピールが不足していることに加え、交通ルートや交通手段などのアクセスが不十分であることなどから、能代港を利用するクルーズ船には、青森港との連携による白神観光を目的とした乗下船だけのショートステイとなっているケースもある。

クルーズ船による観光客への対応は、交通や食事など、一度に多人数の受け入れ体制を整える必要がある一方で、多額の投資を伴う宿泊施設の整備の必要がないという利点もある。

このような背景を踏まえて、クルーズ船側のニーズを的確に取り込んでいくため、大型客船が接岸可能な係留施設等の整備に加えて、日本海沿岸東北自動車道の開通を契機に、県北地域全体が連携しての観光メニューづくりやクルーズ船誘致活動、歓迎行事の開催などを実施する体制の整備が必要となっている。

②県北の自然、文化、歴史を発信

人口減少が続く秋田県において、交流人口の拡大は地域経済にとっても重要であることから、県北地域では、高速道路の開通による移動時間の大幅な縮減効果による、クルーズ船からの観

光客増加に大きな期待が寄せられている。

能代港から、十和田、八幡平、森吉山、西津軽地方などへの広域観光連携を図るとともに、祭りや花火等のイベントだけでなく、酒や食材、料理などの情報発信や、体験型観光などの誘客コンテンツの開発を進める。さらには、県内に数多くある道の駅ネットワークも活用した特色のある快適なドライブコースを提案する。

秋田県から青森県にかけての沿岸は、変化に富んだ海岸線と雄大な日本海を臨む景勝地として名高く、沿岸を走る JR 五能線の「リゾートしらかみ」は、一度は乗りたい列車として高い人気を誇っている。

日本海沿岸東北自動車道の開通により、沿岸部と内陸部のアクセスが向上し、能代港へ寄港したクルーズ船の乗客や大館能代空港からの観光客の来訪増加も期待出来る。クルーズ船の乗客は、オプションツアーと呼ばれるテーマ別のバス旅行で、数時間の観光コースに出掛けるのが一般的であるため、能代港を起点とした複数のメニューを提案することが重要であり、関係者が連携して、地元が収益を上げることが可能な景観や施設、食事、体験型ツアー（白神山地や森吉山トレッキング、マタギ体験ツアー等）、北前船による交流、地場産業としての林業や鉱業の歴史と現在を探訪するツアーなど、この地域ならではのツアーを企画することが必要である。

③産業観光の振興

観光は、風光明媚な自然を楽しむだけでなく、工場見学や農林漁業体験など、ここでしか見られないもの、ここでしか体験出来ないものが人気を集めることもある。

小坂製錬株式会社をはじめとする秋田県北部エコタウンの立地企業は、世界的に見ても高度なリサイクル技術を有している。また、宇宙航空研究開発機構(JAXA) 能代ロケット実験場や大館市田代のロケット燃料燃焼試験場(三菱重工業株式会社)など、航空宇宙に関する研究施設も立地している。

平成 28 年には、アニメーション映画の背景として描かれるなど、風力発電の風車が立ち並ぶ光景も、この地域ならではの景色となりつつある。

このような産業資産の観光への活用についても、企業など関係者の協力を得ながら、見学や体験のメニュー作りを行うとともに、ライトアップやプロジェクションマッピングなどを活用した夜間のイベントづくりなど、積極的に検討していくことが求められる。

(2)海辺の賑わい創出

①「風の松原」等の景観を活用

能代港の背後に広がる「風の松原」は、日本五大松原、日本の白砂青松百選などに数えられる松原で、その名称は昭和 62 年に公募で決定されたものである。日本海の厳しい風による飛砂被害を防ぐため、長い年月をかけて植林が続けられ、今では 700 万本を超える松林となっている。風は、防ぐ時代から活用する時代へと変わりつつあるものの、「風の松原」が、より一層市民にも、観光客にも親しまれ、楽しめる場として利用されることが期待される。

能代港の大森緑地公園の「はまなす展望台」は、平成4年に完成した施設であり、能代市が誇る海、港、停泊する大型船、遠く続く白い砂浜、広大な松林、海、浜、山に林立する風車などを一望出来るビュースポットとして、能代港を訪れる多くの人が展望を楽しんでいる。一方で高さ27m、100段の階段を昇らなければならないことから、バリアフリー化や周辺の土地利用の効率化などを勘案しながら、移設も含めた総合的な検討が必要となっている。

日本海に面した沿岸部には、特に冬期の強い風浪により、海藻や廃棄物など多くの漂着物が見られ、海岸で安全なレジャーを楽しむためのひとつの障害となっている。平成29年に落合海岸などで開催された「スポーツGOMI拾い大会」は、海岸清掃をイベント化することで、多くの市民の参加が見られた。観光、レクリエーション空間を快適に利用するための保全活動は、このような市民参加型で行われることが望ましい。

②臨海部埋立地の利活用

能代火力発電所から発生する石炭灰を埋立処分する目的で整備された第一灰捨場は、平成32年頃には埋立てが完了する見通しになっている。埋立完了後、環境基準をクリアするまでは引き続き廃棄物処分場として管理されるため、その間は暫定的な利用とならざるを得ない。

第一灰捨場は約50ヘクタールの面積がある一方、構造物の設置には制限があるため利用に制限が生じる。広大であること、住宅地との距離があることなどから、駐車場の確保も可能であり、騒音の問題が発生しないため、音楽フェスやモータースポーツなどの人が集まる場所として適していると考えられる。

また、第一灰捨場前面の海域は、建設が計画されている風力発電の構造物や火力発電所の温排水などによる集魚効果が期待出来ることから、魚釣り施設の設置についての検討が可能である。これらについて、将来の利用も含めて、今後の活用策を検討する必要がある。

3. チカラが集まる

(1) 石炭火力発電を支える

① 広域の電力供給と地域経済の基盤

能代火力発電所は、燃料である石炭が能代港取扱貨物の大半を占めるとともに、多くの人が建設や定期点検に従事するなど、地域の経済・雇用に大きく寄与している。

発電燃料となる石炭の輸入元は、オーストラリアのシェアが高いものの世界各地に分散しており、近年では北米やロシアからの輸入も増えてきている。また、能代火力発電所では、他の発電所と連携して共同輸送を行うなど、調達コスト削減に取り組んでいる。国も、資源調達の国際競争が厳しくなる中、国際バルク戦略港湾施策などの拠点形成と連携輸送網の構築に向けた取り組みを推進している。

今後、能代火力発電所が競争力のある(低コストで安定的に運転される)発電所として継続的に稼働していくためには、安定かつ安価に燃料を調達することに加え、発生する石炭灰を効率的に

処分していくことが重要となる。このため、国際バルク戦略港湾との連携輸送や石炭灰リサイクルの促進、灰捨場の効率的な利用に取り組んでいく必要がある。

②安定した海上輸送ネットワークを支える港湾機能の充実

能代港は、能代火力発電所の揚炭岸壁が構内で最大の水深-14m となっており、これに対応した航路・泊地が整備されている。平成 28 年の実績では、9 万 DWT 級の石炭輸送船が 40 隻前後入港しており、現在建設中の 3 号機が運転開始すればさらに多くの大型船が頻繁に入港する状況となることを見込まれている。このため、能代港の水域施設の水深を確保することは、船舶の安全航行、安全な荷役、安定した物流を確保するために非常に重要である。

一方で、能代港は米代川河口部発祥で、臨海工業開発の進展により砂浜海岸部に展開し、発展してきた港であり、特に日本海特有の冬期の高波浪により、漂砂埋没の激しい海域である。このため、航路・泊地の水深を常に監視しながら、必要に応じて浚渫工事を実施するなど、水深の確保に万全の対策をとることが求められている。

(2)日本海沿岸北部における風力発電の拠点形成

①洋上風力発電施設の建設促進のための基盤整備

能代港が位置する日本海沿岸北部は、国内有数の風力発電の適地とされている。秋田県では全国に先駆けて港湾計画に「再生可能エネルギー源を利活用する区域」を設定し、公募により選定された事業者によって、洋上風力発電の事業化に向けた調査が進められている。さらに周辺的一般海域においても洋上風力発電の計画が検討されており、これらの建設のための拠点として、能代港が利用されることが見込まれている。

洋上風力発電は建設コストの低減や発電効率を高めるために大型化が進んでおり、その建設拠点港には、重量物の輸送、保管のための岸壁・野積場における高い地耐力と広大な敷地面積が求められている。また、風力発電設備の組み立てに使用する自動昇降式作業台船(SEP)の拠点港として、係留設備や SEP の維持点検・燃料補給基地の機能を整備する必要がある。

風力発電の導入は、全国的にも今後ますます拡大する見通しであり、発電機本体や部品製造等の関連企業、工場の立地、地元企業のこの分野への参入が期待される。このため、風力発電の導入促進に努めながら、これらの企業誘致等を推進するため、各種相談・申請等にワンストップで対応する窓口設置や、重量物運搬などを可能にするインフラ整備、背後での工場等用地の確保など、積極的に企業の立地環境を整えていく必要がある。

②風力発電の部材輸送やメンテナンス基地としての活用

能代港周辺から県境を越えて青森県の津軽地方まで、陸上における風力発電の新設やリプレースが計画されていることから、これらの部材の輸送、保管、供給の拠点として今後も多くの貨物取扱いが見込まれている。

また、洋上風力発電のメンテナンスは船舶によるアクセスが必要となるため、基地港は風車が立

てられる海域に近接していることが求められる。周辺海域で多くの洋上風力発電建設計画が進められている能代港は、建設拠点港としてだけでなく、メンテナンス基地港としても重要な役割を担うことになると見込まれる。

能代港周辺には、すでに部品やサービスの提供に加えて、技術者のトレーニング施設などが立地しており、今後更に関連する企業の集積を図りながら、県北地域に風力発電に関わる人材育成、各種試験研究機関の立地、地元下請け企業の育成などを旨とする。

また、海外の先進事例では洋上風力発電のメンテナンスに際し、海上作業中の緊急時にヘリコプターを利用する場合があることから、大館能代空港を利用した対応なども想定される。

③地域の資産としての活用

能代港湾区域内に建設される洋上風力発電は、国内では先進的な取り組みとなることに加え、沿岸部に林立する風力発電とともに、背後に広がる大自然の中に人工的で巨大な構造物が立ち並ぶことで、独特な景観を生み出すことが想定される。

これらの風力発電をはじめとする再生可能エネルギーの導入が進む先進地域として、各施設を紹介する見学コースや、ビュースポットとなる展望台、写真撮影適地を整備するなど産業観光の受入体制について検討する。

風力などの再生可能エネルギーを活用し、電力料金を優遇出来る工業団地を構築し、新たな企業立地の促進を目指すなど、地域資源を活用した経済活性化について検討を進める。

また、火力発電所に隣接する第一灰捨場の活用策として、洋上風力発電、石炭火力発電と連携したエネルギーについて学べる空間として活用することも考えられる。

(3)新産業・新技術への柔軟かつ積極的な対応

多くの風力発電計画が検討される一方、送電網が脆弱であることから、再生可能エネルギーによって作られた電力を、水素等の別形態に変換して貯留・輸送・利用することが検討されている。水素はこのほかにも、ロケットエンジンの燃料といった特殊な用途から、燃料電池自動車などの一般利用へも広がりつつあり、クリーンエネルギーとしての需要拡大が期待されている。また、海外の未利用エネルギーを水素に変換して船舶輸送する実証事業が行われており、この中で港湾は重要な役割を果たすことになる。

さらに、地球温暖化の要因のひとつとされる二酸化炭素の大気中への排出を抑制する技術のひとつとして、CCS(二酸化炭素の回収・貯留)の技術開発が進められており、適地として能代市、三種町の海岸部も候補に挙げられている。

このほか、海上に建設される洋上風力発電のタワー等の構造物は、集魚効果も期待され、水産資源の拡大に寄与出来る可能性があることから、効果の検証を進めるとともに、活用策について検討する。

エネルギー産業がさらにこの地域に根付き、発展していくことを目指し、このような新技術に関する情報収集に努めるとともに、柔軟かつ積極的に取り組んでいくことが必要である。

V. 地域を支える基本的な機能

1. 地域防災拠点としての機能強化

港湾や空港、道路などのインフラは、地震や風水害など大規模自然災害発生時において、地域の住民や働く人々の安全を支えるとともに、ライフラインとなる緊急物資の輸送を支える機能を確保しなければならない。

能代港は、日本海中部地震による津波で被災している港湾であり、能代市津波ハザードマップでは、港湾施設や臨海部工業用地を中心に広い範囲で浸水が想定されている。

秋田県地域防災計画には、港湾を通じた緊急物資輸送について記述されており、災害発生時に港湾管理者が中心となって埠頭及び水域での支障物除去や一般利用の制限など、受け入れ体制が整備されることとなっている。

このため、未整備である能代港の耐震強化岸壁について、施設配置計画を再検討し、早急な施設の整備を目指すとともに、第一灰捨場など港内のスペースを活用した緊急時における物資の備蓄、配送などを行う防災拠点としての活用を検討する。あわせて、これらを活用した物資輸送や情報伝達の訓練を重ね、災害対応の実効力を高めることに取り組んでいくことが重要である。

また、能代港が所在する能代市に加え、周辺の自治体においても、東日本大震災の教訓を踏まえ、緊急物資や事業継続に向けた貨物の輸送について、災害対応の検討と訓練を進めておくことが望ましい。

2. 港湾BCP(事業継続計画)を活用した災害対応力強化

能代港では、地元の港湾利用者、関係機関による港湾機能継続協議会を設置し、被災後の港湾機能を早期に復旧するため、関係者間での初動体制の確立ならびに施設復旧・物資輸送の回復のための対応を連携して行う「港湾機能継続のための行動計画」を策定している。行動計画には、被災貨物とガレキの集積位置、航路啓開作業範囲、作業船の係留岸壁等を定めるとともに、関係者間の連絡体制や取り組み方針などを定めている。

大規模災害発生時においても、県北地域の産業活動が継続あるいは早期再開出来るよう、平常時における安全の確保はもとより、行動計画に基づく訓練等を実施し、災害対応力の向上に努めることが重要である。

3. 代替輸送など他港との連携強化

東日本大震災では、東北地方太平洋側の港湾のほとんどが機能不全に陥り、物流が停止したことから、日本海側の港湾を通じて燃料や飼料などのライフライン貨物が輸送された実績がある。能代港においても、八戸港に立地する飼料工場の被災に対応し、西日本の関連工場から輸送された代替品を顧客に配送した実績がある。

平成 27 年 3 月に策定された東北港湾ビジョンにおいても、太平洋側・日本海側等港湾相互間

のリダンダンシー(代替輸送経路・手段)確保に向けた広域連携体制の構築や、隣接する地域ブロック間も含めた広域連携の検討に基づく、災害対応力の強化が必要であるとの記述がある。

今後、能代港が県北地域を中心とした背後圏の経済活動を支えていくためには、太平洋側が被災した際の代替港として、また、日本海側港湾が被災した場合の代替輸送の対応を迅速に図るため、道路等のインフラの整備・供用状況の把握、東北広域港湾 BCP に基づく広域連携を図ることが重要である。

VI ビジョンの実現に向けて

1. 今後の取り組み

(1) 計画的なインフラ施設の整備

① 港湾計画の見直し

港内静穏度向上のための外郭施設、物流機能と大型クルーズ船対応も兼ね備えた係留施設、港内の残土・浚渫土を処分するための海面処分・活用用地、物流・産業・レクリエーションなど様々な面での港湾利用、土地利用の高度化を目指した港湾計画の見直しについて検討を進める。

② 施設の整備、維持管理の推進

防波堤の整備・改良や水域施設の水深確保、海面処分・活用用地の護岸整備、さらには港湾の高度利用、使いやすさの向上を図る。

③ 風力発電資機材輸送・建設拠点港としての機能強化

周辺で建設が進められている風力発電の資機材輸送、洋上風力発電の建設準備、艀装を行う拠点港として、地耐力強化や保管ヤードの拡張など、ユーザーニーズを把握し対応を図る。

また、洋上風力発電の先進地として、視察、見学、観光といった要請にも対応出来るよう、PR施設の設置についても検討する。

④ 観光需要の取り込みに向けたインフラ等の更なる充実

日本海沿岸東北自動車道の開通効果を高めるため、各 IC と観光・交流拠点との道路網の充実やインバウンド対応の多言語サインの設置などの受入体制の改善・強化を推進する。

⑤ 企業立地環境の整備

風力発電の部品製造やメンテナンスに関する技術と意欲を持つ地元企業が参入できるよう必要な調査を実施するとともに、風力発電機メーカーに対し地元企業の部品使用を働きかけていく。さらに、風力発電関連産業とともに、リサイクルなど、県北地域が強みを発揮出来る分野において、企業の立地促進、連携強化が図られるよう、工業団地の整備や工場等の立地・操業に対するインセンティブの付与など、立地促進のための環境を整備する。

(2) 地域の活性化に向けた体制の強化

① 新たな振興推進組織の設置

能代港ビジョン懇談会を通じて、交通インフラの充実が進展してきている県北地域の各自治体、経済団体、企業等が連携して、地域の振興や経済活性化について議論を進めることの意義が確認された。

引き続きこの枠組みを活用し、さらなる情報の共有と連携強化により地域の課題に対応していくため、県北地域の多くの自治体や団体による協議会や、能代港が洋上風力発電の拠点港として円滑な風力発電建設に寄与出来るよう、港湾機能の強化、促進に向けて取り組む団体の設立を検討する。

能代港ビジョン懇談会のメンバーのみならず地元自治体、民間企業、振興団体から地域住民まで多くの方々の参画・連携により本ビジョンの実現に向けて着実に進めていくことを目指す。

②既存の組織の強化・活性化

既に活動をしている能代港湾振興会や能代港ポートセールス検討会についても、本ビジョンで示された課題に対応し、網羅的かつ広域的に活動範囲を広げ、活発な活動を展開していく。

③地域を支える人づくり

市民が利用する憩いの場や観光客が訪れる場所が快適に利用されるための保全や案内の活動は、日々の細やかな目配りが求められることから、地域住民の参加により行われることが望ましい。地域の活性化や来訪者も楽しめる空間を提供するため、このような活動やイベントの企画など盛り上げ役となる個人やグループの育成支援を行っていく。

(3)港湾の利活用促進、地域振興に向けて取り組むべき企画、情報発信

日本海沿岸東北自動車道の開通によるアクセス改善の効果を最大限に活用するため、陸路、海路、空路、鉄路など様々な目的や手段で来訪する観光客に対応出来るよう、自然、歴史、グルメなどテーマ毎の観光ルート開発、案内地図づくりに加え、スマートフォン対応のアプリ開発や情報発信、地域産品の商品開発など多面的に取り組んでいく。

また、これまで開催されてきている祭りや花火大会などに加え、スポーツイベントや音楽イベント、食のイベントなど交流人口拡大に向けた取り組みを積極的に進めていく。

2. ゾーニング

別紙ー1 「能代港の将来展開イメージ図」

別紙ー2 「秋田県北地域連携イメージ図(産業)」

別紙ー3 「秋田県北地域連携イメージ図(観光)」

Ⅶ. あとがき

2017年に人口100万人を割り込み、全国で最も人口減少が進行している秋田県においては、日本創成会議が発表した将来人口推計をはじめ、各種推計においても今後の見通しには厳しい結果が示されている。

人口の減少は経済の停滞、縮小につながるとして、秋田県が策定作業を進めている「第3期ふるさと秋田元気創造プラン」(案)では、10年後の目指す姿として「人口減少を抑制し県民が豊かで生き生きと暮らせるふるさと秋田」を掲げ、人口減少の克服とプラン推進のための具体的な方策(重点戦略)をまとめようとしている。重点戦略として挙げられている政策のうち、

- ・地域資源を活用した新エネルギー関連産業の振興(戦略2-施策1-(2))
- ・成長する東アジア・東南アジア等との経済交流と企業の海外展開支援(同2-3-(1))
- ・環日本海交流や地域の拠点となる港湾の機能強化(同2-3-(2))
- ・成長産業等の誘致と企業の投資促進(同2-3-(3))
- ・環境・リサイクル産業の集積促進(同2-3-(4))
- ・林業の成長産業化に向けた生産・流通体制の強化(同3-5-(2))

などが本ビジョンと関連する項目として考えられる。

人口減少という大きな流れをくい止めることは難しいが、この地域が持つ強みを活かし、ここだから出来ること、ここでしか出来ないことを見出し、常に社会・経済の情勢を捉えながら、変化・リノベーションを続け、特色のある地域づくり、産業の振興、人材の育成や受入れ・交流を続けていくことが、地域の活力維持にとって重要である。

ビジョン検討の過程で紹介されたドイツブレーマーハーフェンのように、社会構造の変化による地域経済の厳しい局面を、新たな産業の導入など積極的かつ柔軟な対応で乗り越えることが出来るよう、地域が力を合わせて取り組んでいくことが求められている。

今後まとめられる第3期ふるさと秋田元気創造プランの推進の一助となるよう、本ビジョンをベースにして、今後さらに、時間軸や役割分担も含めてより具体的な将来像を示すとともに、進捗に応じて適時適切に見直ししながら、関係者が共有していくことが重要となる。

能代港ビジョン懇談会 委員名簿

区 分	氏 名	団 体 名 ・ 役 職
有識者	浜 岡 秀 勝	秋田大学理工学部システムデザイン工学科教授
	佐々木 信子	秋田県地方港湾審議会 委員
地元商工関係者	広 幡 信 悦	能代商工会議所 会頭
	中 田 直 文	大館商工会議所 会頭
	菊 池 豊	二ツ井町商工会 会長
	吉 原 秀 吉	大館北秋商工会 会長
	柳 澤 隆 次	かづの商工会 会長
	藤 本 忠	北秋田市商工会 会長
物流関係者	西 宮 公 平	秋田海陸運送(株)代表取締役社長
	與 語 忠 道	能代運輸(株)代表取締役
	大森 三四郎	(株)ダイニチ代表取締役(白神八峰商工会長)
製造・環境関係者	相 原 文 人	秋木製鋼(株)代表取締役
	平 川 俊 尚	アキモクボード(株)代表取締役
	佐 藤 肇 治	(株)能代資源 代表取締役
	橋 本 英 雄	東北電力(株)能代火力発電所長
	秋 元 秀 樹	菱秋木材(株)代表取締役
	川 口 純	小坂製錬(株)代表取締役社長
行政関係者	齊 藤 滋 宣	能代市長
	福 原 淳 嗣	大館市長
	児 玉 一	鹿角市長
	津 谷 永 光	北秋田市長
	佐 竹 敬 久	秋田県知事
	岡 邦 彦	東北地方整備局副局長
	松 渕 知	秋田港湾事務所長

以上 24名