



# 船川港長期構想委員会 第1回委員会資料

令和5年1月30日 秋田県



■ 船川港長期構想委員会の設立

- 背景
- ・ 船川港の港湾整備は平成9年に改訂及びその後に変更された港湾計画に基づき進めている。
  - ・ 前回改訂後すでに25年近く経過し、社会経済情勢や船川港の港湾利用状況が変化している。
  - ・ 船川港を取り巻く環境の変化や新たな要請を踏まえ、長期的視点に立った総合的港湾空間を目指す必要がある。

目的 船川港の港湾計画改訂に向けて、概ね20～30年後（長期構想の目標）を見据えた船川港の将来像を検討する

■ 現行の港湾計画（平成9年改訂）

目標年次：平成20年代前半

|               |     |        |
|---------------|-----|--------|
| 目標年次<br>取扱貨物量 | 外貿  | 54万トン  |
|               | 内貿  | 100万トン |
|               | 合 計 | 154万トン |

計画の方針

- 1) 男鹿市を中心とする背後圏の流通拠点として秋田港と機能分担を図りつつ、外貿機能を強化
- 2) 企業立地用地の確保
- 3) マリーナを中心とするレクリエーション機能の充実
- 4) 既存施設の有効利用を図りつつ、旅客船対応機能を導入
- 5) 緑地等の親水空間の形成
- 6) 多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成

■ 長期構想と港湾計画



長期構想（ビジョン）

港のあるべき姿と、それを実現するための施策の方向性などを定めるもの。  
〔目標年次〕概ね令和30年代半ば（概ね30年後）

- ・ 20～30年先を見据えた将来像
- ・ 将来目標、長期的な港湾整備の方向性
- ・ 空間利用ゾーニング



港湾計画（マスタープラン）

港湾法第3条に基づく法定計画。  
長期構想が示す方向性を受けて策定するもの。  
〔目標年次〕概ね令和20年代前半（概ね15年後）

- ・ 10～15年の程度先を目標とした施設整備や土地利用計画



# 序. 長期構想委員会の概要

## 長期構想委員会の検討内容とスケジュール

### ■ 長期構想委員会検討内容

船川港を取り巻く情勢、船川港の現状や問題点を踏まえつつ、長期を見通した港湾の方向性を検討する。

#### 第1回長期構想委員会

現況分析

##### 1. 船川港を取り巻く情勢

- ・ 人口・経済・産業の動向
- ・ 港湾の動向、産業戦略・動向
- ・ 観光・レクリエーションの動向

##### 2. 船川港の現状

##### 3. 船川港の現状の問題点と対応

##### 4. 船川港の長期構想における主要施策

- ・ 果たすべき役割と将来像
- ・ 目指すべき方向性
- ・ 主要施策

#### 第2回長期構想委員会

長期構想

##### 5. 船川港の再編方向（将来の空間利用計画）

##### 6. 船川港長期構想の策定検討

- ・ 将来プロジェクトの展開方向
- ・ 短期・中期・長期施策の仕分け

船川港長期構想策定

第1回船川港港湾ビジョン策定委員会（令和3年10月13日）

第2回船川港港湾ビジョン策定委員会（令和3年11月29日）

第3回船川港港湾ビジョン策定委員会（令和4年2月2日）

#### 船川港港湾ビジョン 策定（令和4年3月）

船川港港湾ビジョン … 20年後を見据えた船川港の目指すべき姿

##### 目次

- 1 はじめに
- 2 船川港の歴史
- 3 男鹿市の現状
- 4 船川港を取り巻く社会情勢
- 5 船川港の現状と課題
- 6 船川港が持つポテンシャル
- 7 船川港の目指す目標と戦略
- 8 船川港港湾ビジョンの目標と戦略に関するロードマップ
- 9 ビジョン実現に向けて

### ■ 長期構想委員会スケジュール

第1回長期構想委員会（令和5年1月30日）

パブリックコメント（1回目）

第2回長期構想委員会（令和5年度前半予定）

パブリックコメント（2回目）

第3回長期構想委員会（令和5年度後半予定）

令和3年度

令和4年度

令和5年度

# 1. 船川港を取り巻く情勢 船川港の概要、人口の動向

## ■ 船川港の概要

### 位置

- 県央部の男鹿半島南部、男鹿市に位置する。

### 自然条件

- 港内地盤は軟岩であり、周囲は岩礁に囲まれて波浪を防ぐ。
- 真山が北西にあり、日本海特有の北西～西の季節風を遮蔽する。

### 特徴

- 地理的条件より、静穏性が高い。



## 沿革・歴史

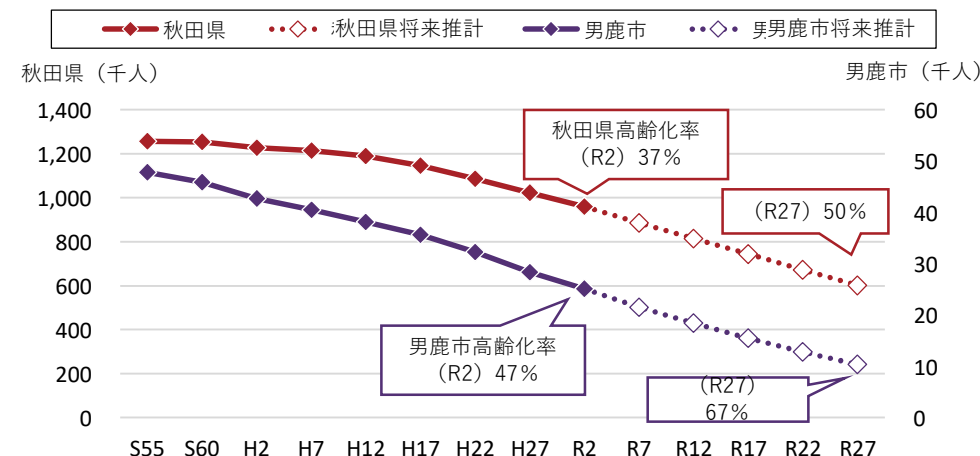
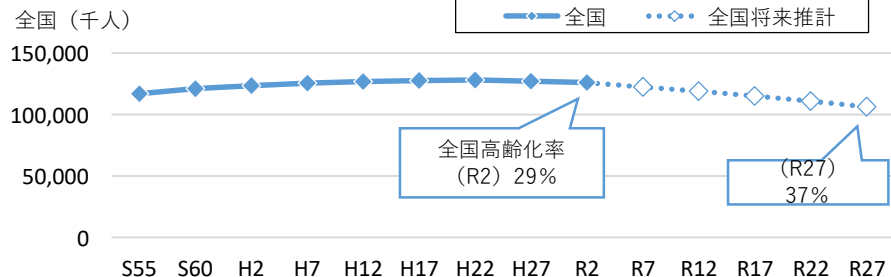
| 年     | 出来事                        | 年     | 出来事                                                       |
|-------|----------------------------|-------|-----------------------------------------------------------|
| 明治43年 | 港湾調査会において重要港湾に指定           | 平成7年  | 男鹿マリーナオープン                                                |
| 昭和2年  | 第2種重要港湾に編入                 | 平成9年  | 船川港港湾計画-改訂-                                               |
| 昭和5年  | 5千トン岸壁を完成                  | 平成14年 | 船川港港湾計画-軽易な変更-<br>臨港道路交通施設計画の変更*                          |
| 昭和6年  | 現在の施設の概要を完成                | 平成15年 | 船川港港湾計画-軽易な変更-<br>金川地区 土地利用計画の変更                          |
| 昭和26年 | 港湾法の制定により重要港湾に指定           | 平成16年 | 改正SOLAS条約により、制限区域を設定                                      |
| 昭和43年 | 7千トン岸壁完成                   | 平成17年 | 船川港港湾計画-軽易な変更-<br>臨港道路交通施設計画の変更*                          |
| 昭和44年 | 木材コンビナート用地第一期完成            | 平成23年 | 第一・第二船入場防波堤が土木学会推奨土木遺産に認定                                 |
| 昭和45年 | 木材コンビナート用地第二期完成            | 平成24年 | ポート・オブ・ザ・イヤー2011に選定<br>みなとオアシス船川認定<br>(平成30年みなとオアシスおがに変更) |
| 昭和50年 | -10m岸壁、-3m、-4m物揚場完成        | 平成30年 | 道の駅おが・オガレ開業                                               |
| 昭和57年 | 国家石油備蓄基地立地決定               |       |                                                           |
| 昭和62年 | 国家石油備蓄基地東基地(第1区域) 54.3ha完成 |       |                                                           |
| 平成元年  | 国家石油備蓄基地東基地(第2区域) 16.9ha完成 |       |                                                           |

※計画変更に伴う土地造成及び土地利用計画の変更を含む

## ■ 人口の動向

- 日本の総人口は平成20年をピークに平成23年以降は減少し、人口減少時代を迎えている。
- 人口構成も変化し、今後は人口における65歳以上の割合（高齢化率）が高くなると推計される。
- 秋田県や男鹿市においては全国と比較し、人口減少・高齢化率の増加は顕著である。

### 人口の推移と将来推計人口



※令和2年以降は平成27年国勢調査結果を基にした将来推計値

資料：昭和55年～令和2年国勢調査

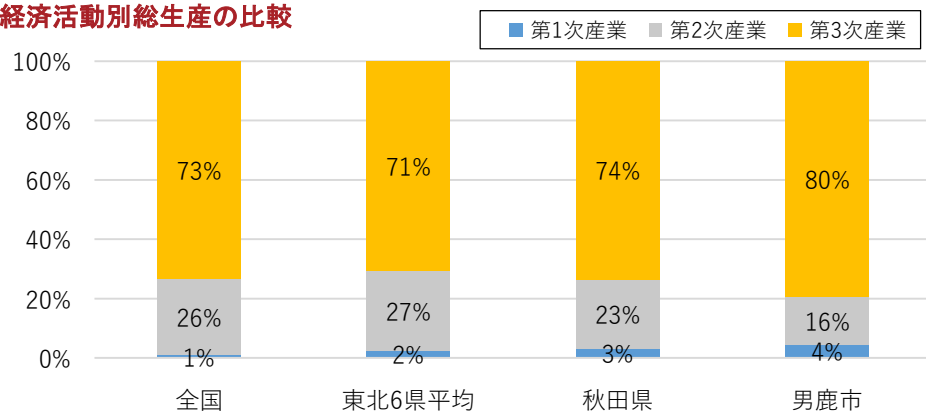
国立社会保障・人口問題研究所、日本の将来推計人口（平成29年推計）、日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）より作成

# 1. 船川港を取り巻く情勢 経済・産業の動向

## ■ 経済の動向

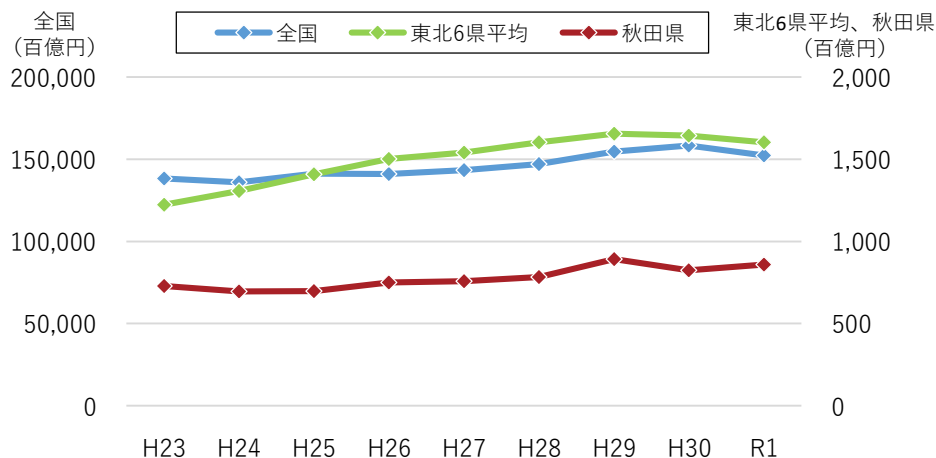
- 秋田県は全国と比較して第1次産業の割合が高く、第2次産業の割合が低い。男鹿市においては第2次産業の割合が非常に低い。
- 秋田県の第2次産業総生産額は増減を繰り返しながら増加傾向にある。

経済活動別総生産の比較



資料：令和元年度 県民経済計算、内閣府  
令和元年度 秋田県市町村経済計算、秋田県より作成

第2次産業総生産額の推移

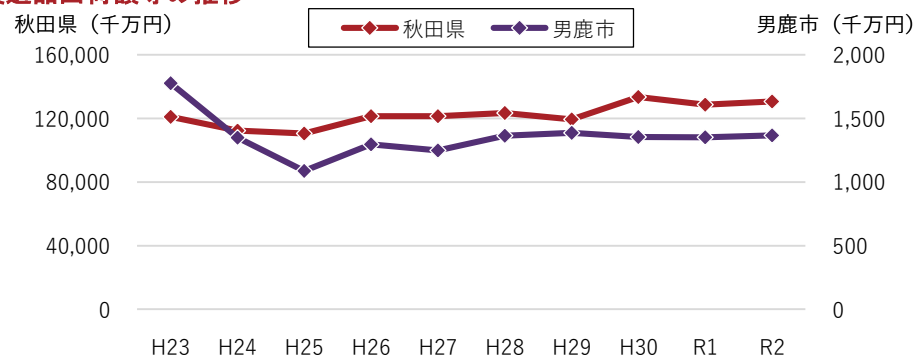


資料：平成23年度～令和元年度 県民経済計算、経済活動別県内総生産（実質）、内閣府より作成

## ■ 製造業の動向

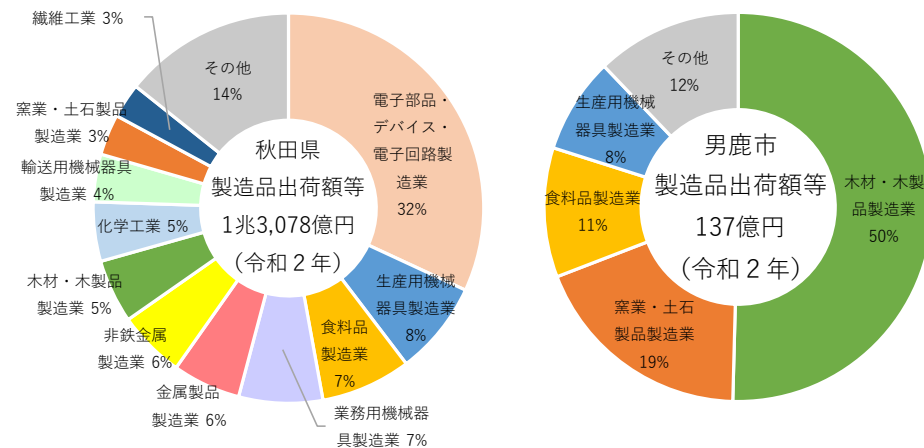
- 製造品出荷額等は、東日本大震災及び歴史的な円高の影響を背景に平成23年以降減少傾向にあったが、やや回復傾向にある。
- 男鹿市の製造品出荷額の半分は木材・木製品製造業である。

製造品出荷額等の推移



資料：（平成24年～平成26年、平成29年～2019年）工業統計調査結果、経済産業省  
経済センサス活動調査の製造業に関する調査結果（平成23年、平成28年、令和3年）、  
経済産業省より作成

製造品出荷額等の割合



資料：経済センサス活動調査の製造業に関する調査結果（令和3年）、経済産業省より作成



## ■ 港湾の基本方針（令和2年3月、国土交通省港湾局）

Ⅰ 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

### 1 特に戦略的に取り組む事項

（1）我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

（2）観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
- ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
- ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

（3）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築

## ■ 港湾法の一部を改正する法律（令和4年10月閣議決定）

### 1. 港湾における脱炭素化の推進

背景

臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポート（CNP）の取組を推進するための仕組みが必要。

#### ① 港湾の基本方針への位置づけの明確化等

- ・国が定める港湾の開発等に関する基本方針に「脱炭素社会の実現に向けて港湾が果たすべき役割」等を明記。
- ・港湾法の適用を受ける港湾施設に、船舶に水素・燃料アンモニア等の動力源を補給するための施設を追加し、海運の脱炭素化を後押し。 ※併せて税制特例（固定資産税等）を措置

## ■ PORT2030（平成30年7月、国土交通省港湾局）

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

・産地と連携した農林水産品の輸出・移出促進のための港湾強化

3. 列島のクルーズアイランド化

・国際クルーズ拠点と合わせ、フライ＆クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開

4. ブランド価値を生む空間形成

・様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

・設備更新と合わせたインフラの改良・強靱化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置  
・新エネルギーの供給、海洋資源の開発・利用のための活動・支援拠点の形成

6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO2排出源・吸収源対策～

・洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現

関連計画カテゴリー

物流・産業

防災・危機管理

交流・生活・環境

# 1. 船川港を取り巻く情勢 港湾の動向



## ■ 東北港湾ビジョン（2021年3月 新東北港湾ビジョン検討委員会）

### 【目標1：東北経済を牽引する物流・産業拠点の形成】

#### 戦略1-1：地域産業や市場ニーズに対応する海上輸送網の強化

コンテナ船やバルク船、フェリー・RORO 船等、様々な輸送形態の市場ニーズに対応した、太平洋側港湾と日本海側港湾の2軸の強みを活かした海上輸送網の強化。



#### 戦略1-3：地域ポテンシャルを引き出す新たな資源エネルギー産業等の拠点形成

日本国内で最大4,500万kWに及ぶ洋上風力発電の案件形成に向けた、洋上風力発電設備設置及び関連産業の立地による地域産業振興のための基地港湾整備の推進や利用促進。

### 【目標2：地域の賑わい創出や豊かな環境の形成】

#### 戦略2-1：地域の歴史・文化と調和した魅力ある空間形成

クルーズ船の大型化に対応したクルーズターミナルの機能拡充や大型バス駐車場等の受入環境整備。

### 【目標3：安全・安心な港湾の形成】

#### 戦略3：命を守り暮らしを支える港湾の強靱化

巨大地震・津波や激甚化する気象災害等にハード・ソフト両面から対応するための耐震強化岸壁等の施設整備の推進。

## ■ 船川港港湾ビジョン（令和4年3月 秋田県男鹿市）

### 目標1：洋上風力発電事業推進の一翼を担う港湾機能の強化

- 戦略① 基地港湾を支える補完港としての機能発揮
- 戦略② 船川港に近接する促進区域におけるO&M港としての機能発揮
- 戦略③ 日本海北部の船舶修理拠点としての機能強化
- 戦略④ 大型風車や浮体式施設の導入等を支える港湾機能の強化
- 戦略⑤ 洋上風力発電事業を担う人材の育成

### 目標2：船川港を核とした地場産業の振興

- 戦略① 地元企業の洋上風力発電事業等への参入促進
- 戦略② 陸上風力発電事業の拡大と更新に係る需要の取り込み
- 戦略③ 再生可能エネルギー関連企業等の誘致
- 戦略④ 港湾機能の強化に伴う地場産業の事業拡大と新分野進出
- 戦略⑤ 地場産業の振興を支える港湾及び周辺用地の利活用促進

### 目標3：船川港におけるカーボンニュートラルポートの形成

- 戦略① グリーン水素等の日本海側の再エネ供給拠点の形成
- 戦略② 洋上風力発電由来の余剰電力や水素・アンモニアの地元消費の促進
- 戦略③ 藻場の造成などによるブルーカーボンへの取組強化

### 目標4：船川港の利活用を通じた観光産業の活性化

- 戦略① 秋田を代表する観光地「男鹿」のゲートポートとしての環境整備
- 戦略② クルーズ振興のさらなる強化
- 戦略③ 産業ツーリズムやマリンスポーツなど新たな観光需要の創出

### 関連計画カテゴリー

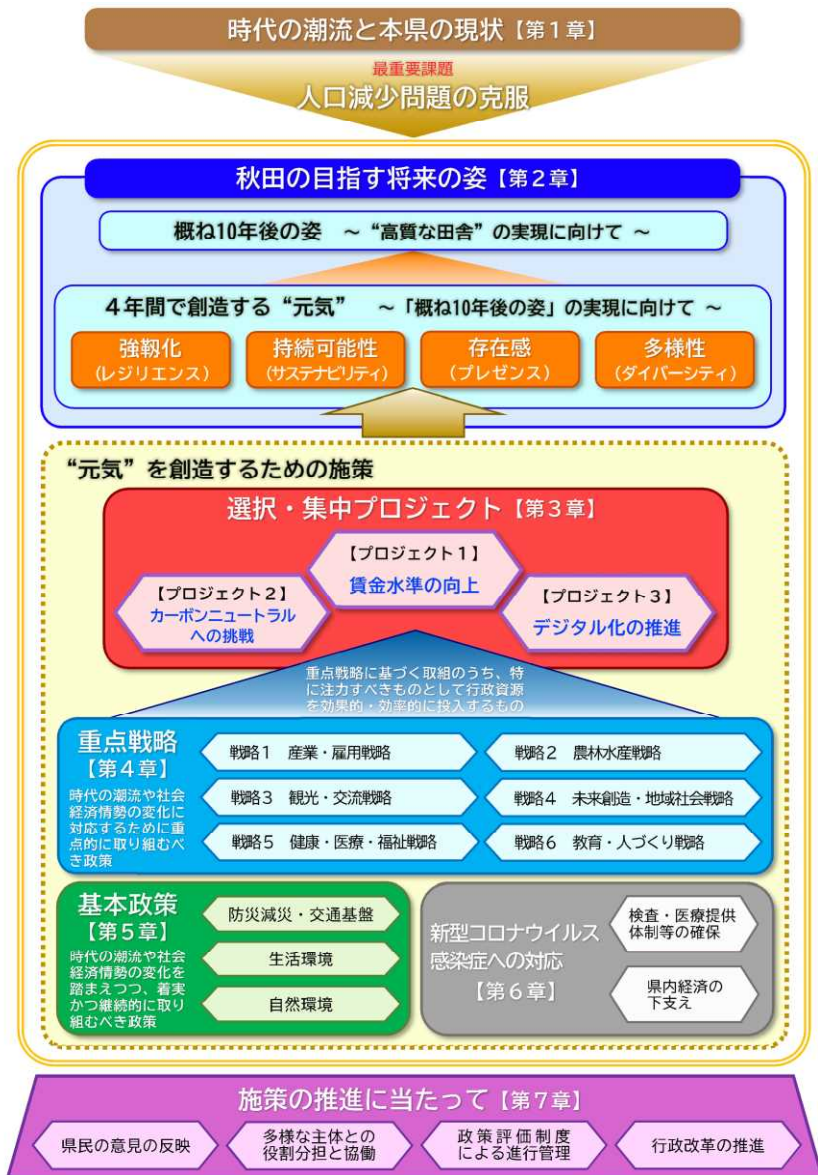
物流・産業

防災・危機管理

交流・生活・環境



## ■ 新秋田元気創造プラン(令和4年3月)



### 重点戦略 産業・雇用戦略

#### 産業振興を支える投資の拡大

##### 施策の方向性② 港湾施設の整備

洋上風力発電設備の建設やメンテナンスの拠点等として港湾の重要性が増していることから、新たなニーズに対応した港湾施設の整備を進め、国際競争力の強化を図ります。

- 【主な取組】
- ・洋上風力発電の拠点形成に向けたふ頭用地等の整備
  - ・環日本海交流拠点港となる港湾の機能強化

### 重点戦略 観光・交流戦略

#### 「何度でも訪れたいくなるあきた」の創出

##### 施策の方向性③ 時代の変化を捉えた秋田ならではのツーリズムの推進

新しい旅行スタイルの浸透やSDGsに貢献する観光分野への期待など、時代の要請を的確に捉え、県内の多様な分野との連携・融合を図りながら、地域の特性を最大限に生かした秋田ならではのツーリズムを推進します。

- 【主な取組】
- ・地域の社会経済や自然環境等に配慮したサステナブルツーリズムの推進

##### 施策の方向性⑤ 戦略的なインバウンド誘客の推進

市場の動向を踏まえたゲートウェイ戦略を再構築するとともに、効果的なプロモーションの展開や受入態勢の充実を図ります。

- 【主な取組】
- ・クルーズ船の誘致の推進

### 基本施策 防災減災・交通基盤

#### 強靱な県土の実現と防災力の強化

##### 施策の方向性① 災害に対応できる道路、鉄道等の交通基盤の整備

近年、豪雨、台風、大雪等の自然災害が激甚化・頻発化しており、県内においても甚大な被害が生じています。自然災害が発生した場合でも、避難・救助活動、救援物資の輸送、災害復旧等が円滑に行われるよう、道路、鉄道、港湾等の交通基盤の整備を進めます。

- 【主な取組】
- ・港湾施設の的確な機能確保

##### 施策の方向性④ 県民の生命と財産を守る安全な地域づくり

2013年8月に発生した豪雨では、人的被害を伴った甚大な土石流被害が発生しました。土砂災害、火山噴火、津波等から県民の生命・財産を守るため、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を進めます。

- 【主な取組】
- ・港湾における津波防災・減災対策の推進

### 関連計画カテゴリー

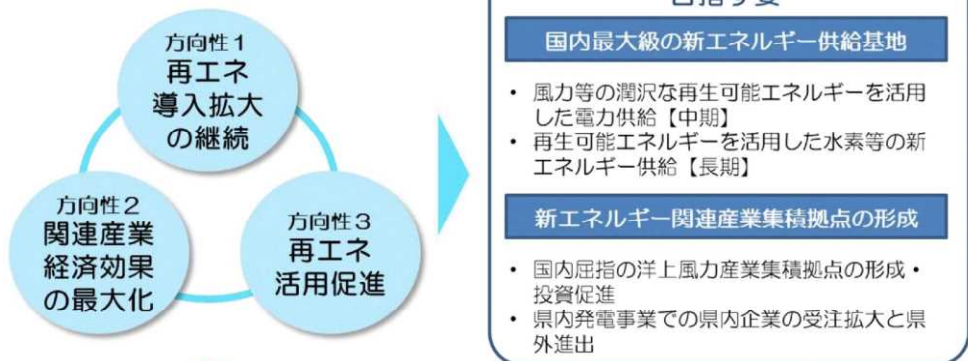
物流・産業

防災・危機管理

交流・生活・環境

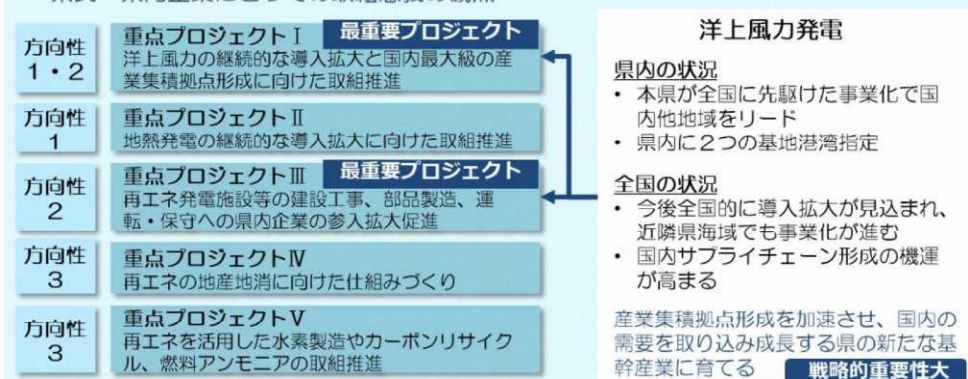


## ■第2期秋田県新エネルギー産業戦略(改訂版) (令和4年3月)

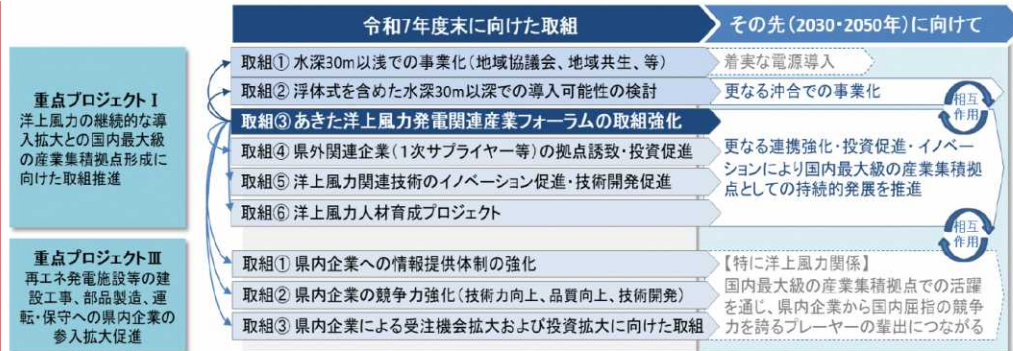


### 重点プロジェクトの設定

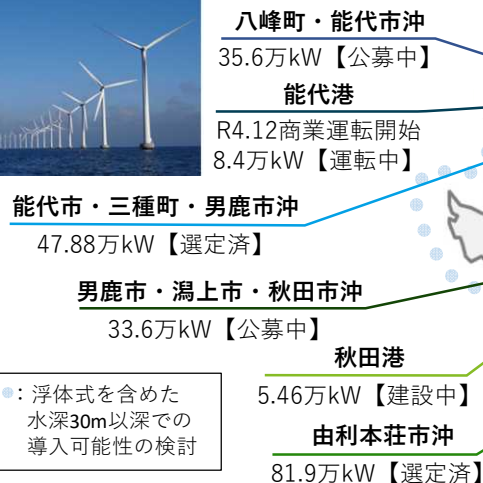
- 県民及び県内企業が持続的な発展を遂げるための原動力としていくための2つの観点：
- 2030年・2050年を見据えた中長期的観点
  - 県民・県内企業にとっての取組意義の観点



浮体式を含めた水深30m以深の沖合展開により、今後も継続的に港湾利用需要が発生するため、船川港には基地港湾の補完やO&M機能など、洋上風力産業を多面的に支える機能確保が期待されている。



### 洋上風力発電の動向



### 海洋再生可能エネルギー発電設備等 拠点港湾(基地港湾)

令和2年9月、秋田港・能代港が基地港湾に指定

- 発電事業者に埠頭を長期間(最大30年間)貸し付ける制度
- 埠頭は複数の発電事業者へ貸付けられるため、国土交通大臣は複数の借受者の利用調整を実施

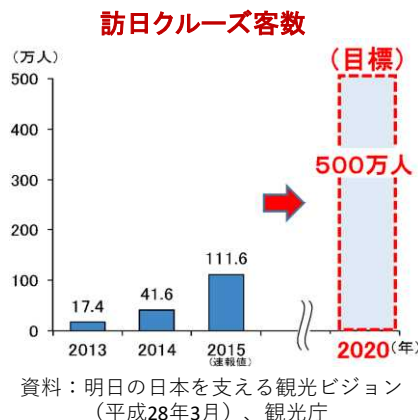
資料：第2期秋田県新エネルギー産業戦略(改訂版)概要版、秋田県より作成

# 1. 船川港を取り巻く情勢 観光・レクリエーションの動向

## ■ 観光の動向

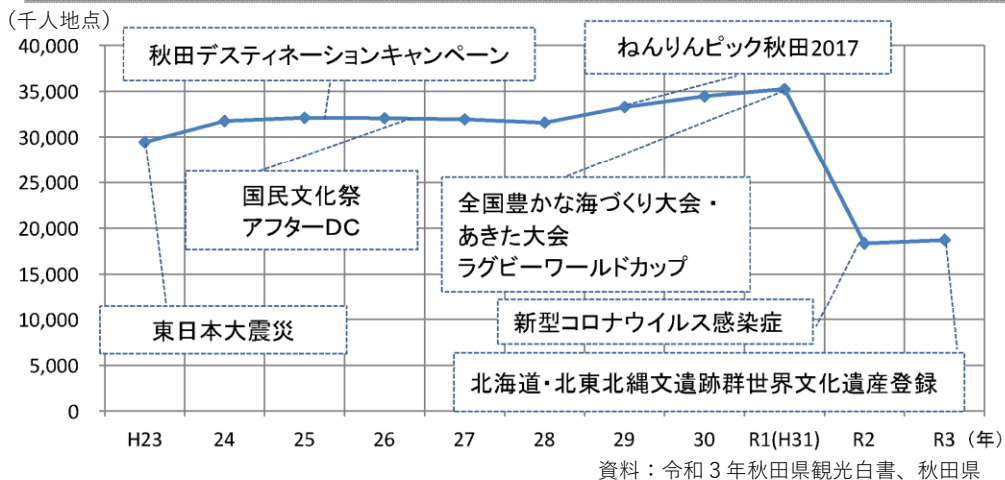
### 観光産業の戦略動向

- 政府は訪日外国人旅行者数を2030年までに6,000万人と目標を設定。訪日クルーズ旅客者数を2020年までに500万人を目指し、クルーズ船の受入れを拡充していた。
- 新型コロナウイルス感染症を契機に強力な国内需要の喚起策を講じ、国内観光の回復を図った上でインバウンドの回復を図っている。



### 秋田県の観光動向

- 秋田県の観光入込客数は、まつりやイベント時に際立った入込客数となっていたが、近年は新型コロナウイルス感染症による行動制限やイベントの中止に伴い大幅に減少している。
- 令和3年は規模を縮小して桜まつりが開催される等、一部のまつりやイベントが復活し、令和4年には秋田竿燈まつり等の多くのまつりやイベントが復活した。



### 男鹿市の観光地・イベント別入込客数



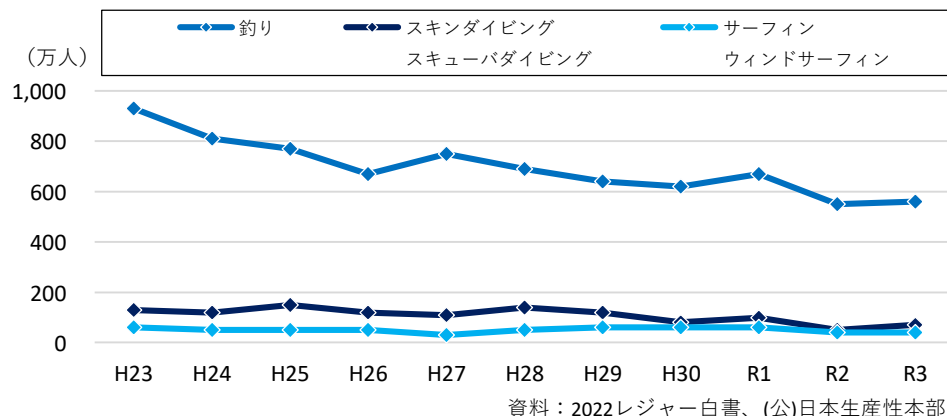
## ■ レクリエーションの動向

### 釣りの動向

- 全国の釣り人口は減少しているものの、令和3年は560万人で総人口に占める割合の5%である。

### 海洋性レクリエーションの動向

- マリンレジャー人口はやや減少傾向にあり、令和3年はダイビング70万人、サーフィン40万人である。



# 1. 船川港を取り巻く情勢 交通体系

## ■ 道路整備

### 高速道路網

- 県内の高速道路は、平成9年「秋田南・昭和男鹿半島間（約25.7km）」の開通から本格的にネットワークが形成され、現在では、残る3箇所のミッシングリンク区間の解消へ向けて事業が進められている。また、国道7号「秋田南拡幅」など、高速道路を補完する幹線道路の整備についても順次進められている。

### 船川港周辺拡大



### 船川港周辺の道路

- 都市間をつなぐ道路については、秋田市と男鹿市を結ぶ国道101号が基幹道路である。
- 男鹿市内に高速道路は存在しておらず、船川港から最も近いICまでの所要時間は約40分。

秋田県内の高速道路網図  
令和4年12月末現在



| 凡 例     |              |       |
|---------|--------------|-------|
| 高速道路    | 4車線供用中（有料区間） | ——    |
| 〃       | 2車線供用中（有料区間） | ——    |
| 〃       | 2車線供用中（無料区間） | ——    |
| 〃       | 事業中          | ■ ■ ■ |
| 自動車専用道路 | 供用中          | ——    |

| インター形式 | フルインター・ジャンクション | ハーフインター |
|--------|----------------|---------|
|        | ●              | ◐       |

遊佐象潟道路  
延長17.9km  
県内分9.9km  
(仮)小砂川～象潟(7.3km)  
⇒R7年度開通予定  
遊佐鳥海～(仮)小砂川(10.6km)  
⇒R8年度開通予定

横堀道路  
延長3.7km  
⇒R7年度開通予定

真室川雄勝道路  
延長7.2km  
県内分4.2km

※事業中区間のうち、供用時期を記載していないものは、  
「着手後概ね10年程度を目指すものの、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で確定予定」

## 2. 船川港の現状

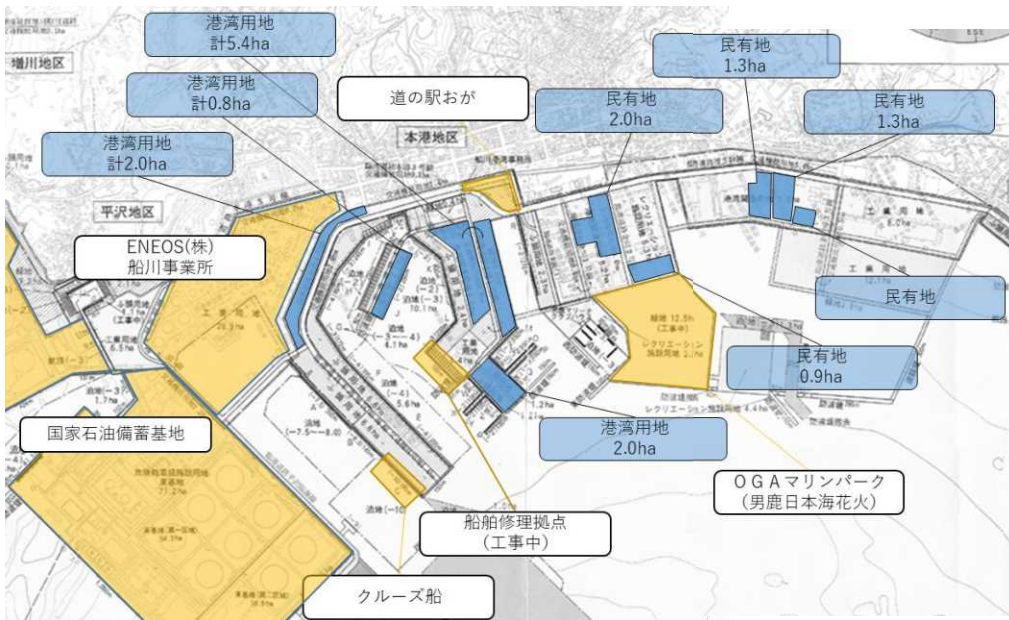
### 【物流・産業】 産業活動



#### ■ 企業用地

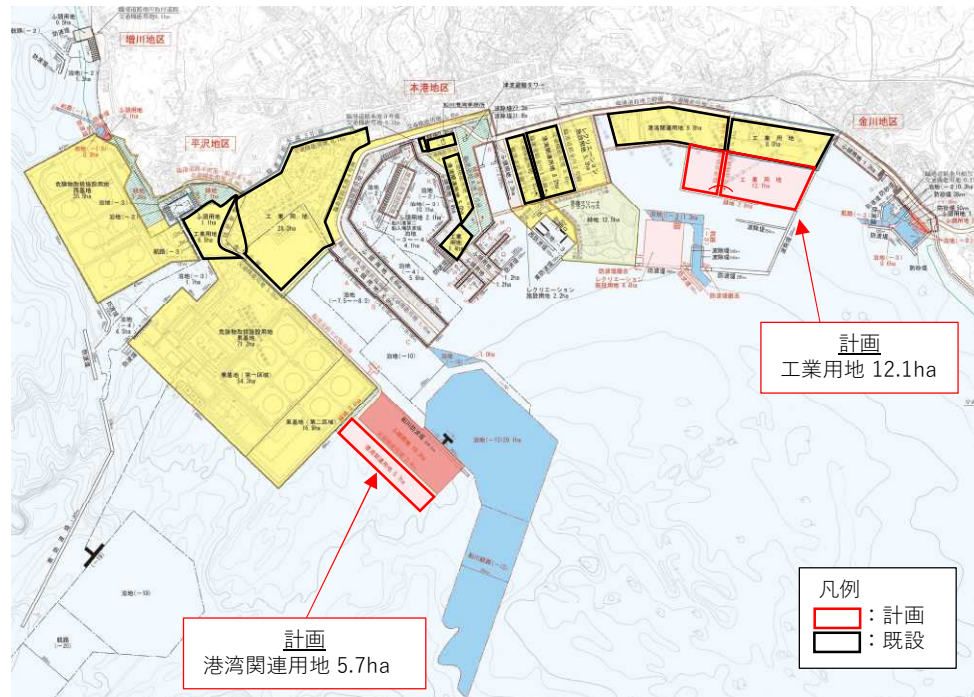
- ・ 船川港背後は平地が極めて少なく、企業立地可能な用地は小規模に点在する程度となっている。
- ・ 新たな企業立地用地（工業用地、港湾関連用地）の造成計画は、着手に至っていない。

#### 活用可能性のある用地状況



資料：船川港港湾ビジョン、男鹿市

#### 工業用地、港湾関連用地の状況



#### 問題点

- ・ 港湾背後の利便性が高いエリアにまとまった土地が存在しないため、拡張性に乏しく、企業立地が進みにくい状況にある。
- ・ 今後期待される洋上風力発電の部材保管や部品製造拠点の需要に対応可能な用地がない。

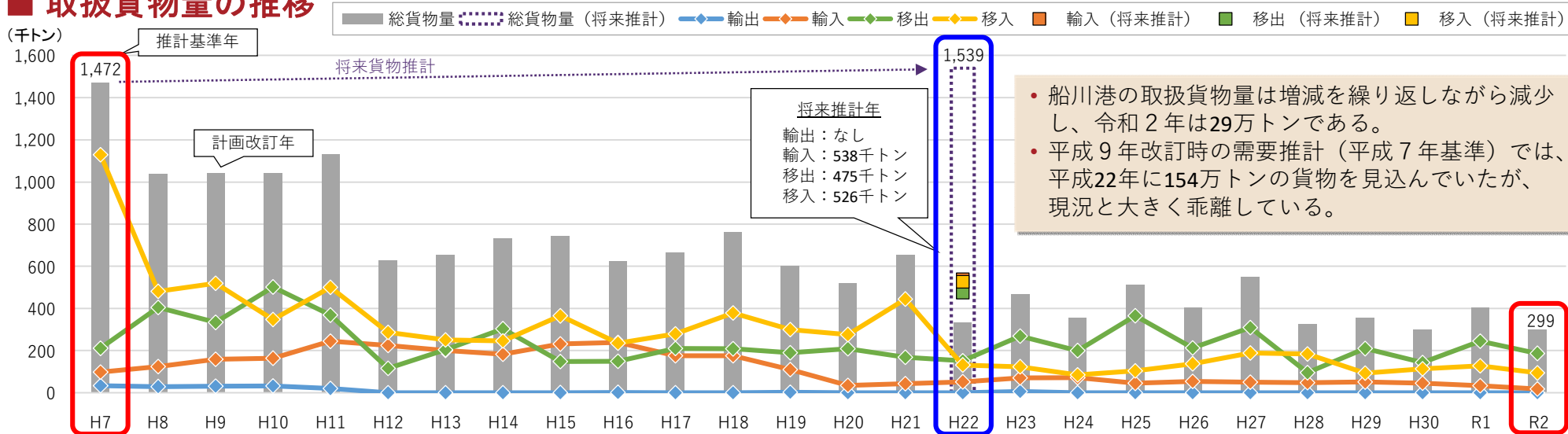
#### 対応

- ・ 利用転換や新たな用地確保による産業支援

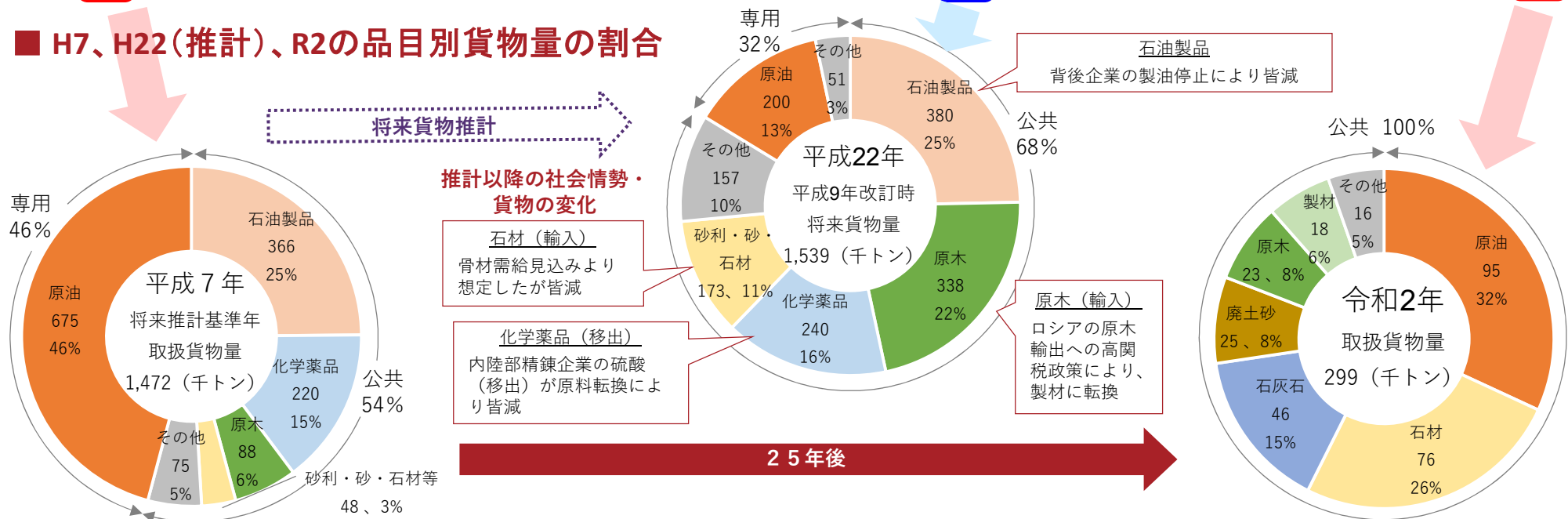
## 2. 船川港の現状

### 【物流・産業】 船川港全体貨物量の推移

#### 取扱貨物量の推移



#### H7、H22(推計)、R2の品目別貨物量の割合

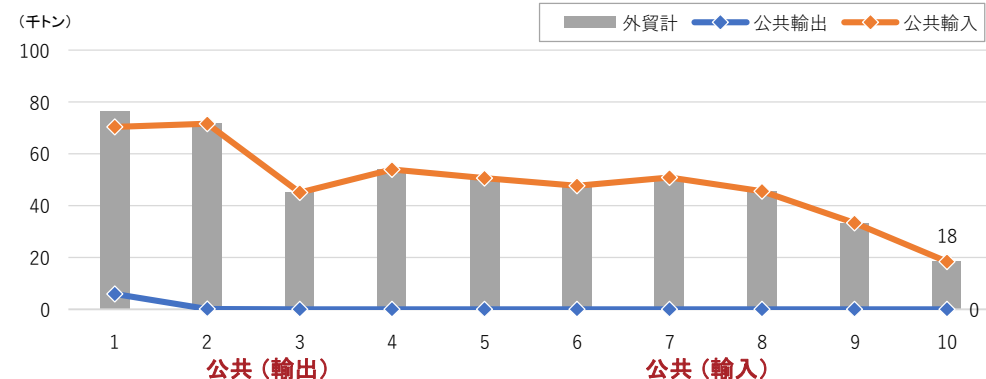


## 2. 船川港の現状

### 【物流・産業】 近年の船川港取扱貨物量の推移

#### 外貿貨物

- ・輸出貨物は金属くず等を扱っていたが平成26年以降はない。
- ・輸入貨物はロシアからの製材と原木が大半を占める。
- ・原木の輸入は平成29年を最後にない。



#### 専用 (輸出)

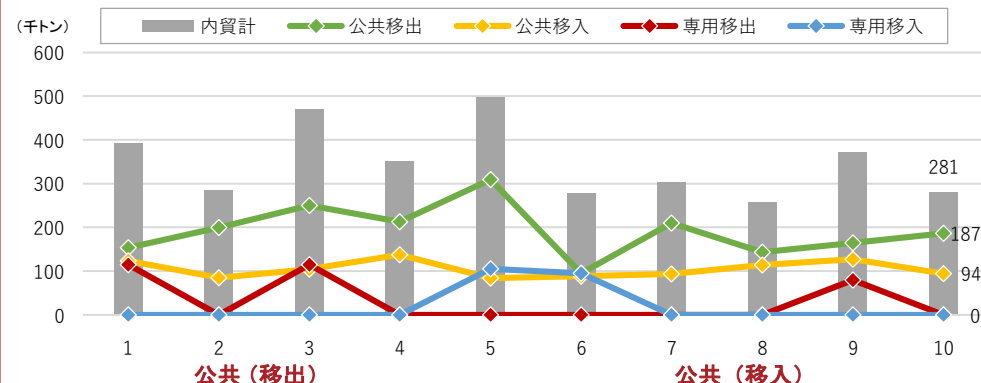
貨物なし

#### 専用 (輸入)

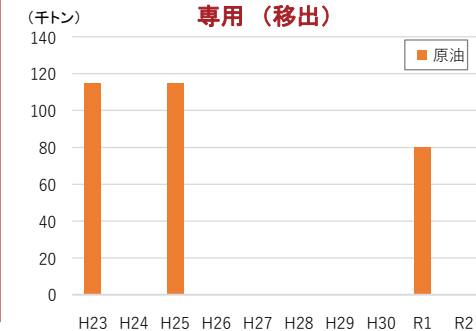
貨物なし

#### 内貿貨物

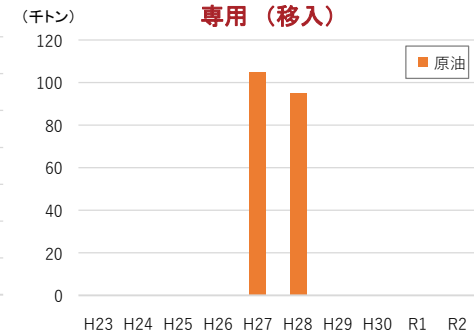
- ・移出は主に原油、石材。
- ・移入は主にコンクリート用の石灰岩、廃土砂。
- ・専用貨物（原油）はスポット的な取扱いである。



#### 専用 (移出)



#### 専用 (移入)





## ■係留施設と貨物の取扱状況

- 船川港では主要な公共岸壁が3施設あるほか、水深4m以下の物揚場を多数有する。
  - 令和2年の施設別取扱貨物は、15,000トン岸壁で15万トン\*、7,000トン岸壁で5万トン\*、5,000トン岸壁で10万トンの取扱いがある。
  - 船川港は石材産地の寒風山近傍に位置し、風車洗掘防止材への石材供給が容易。
- \* 四捨五入により図の合計値とならない





## ■ 秋田県沖の洋上風力発電事業

### 船川港と洋上風力発電事業の位置

- 船川港は基地港湾である秋田港と能代港の間に位置している。
- また、洋上風力発電の促進区域に指定され、事業者を公募中の海域「秋田県男鹿市、潟上市及び秋田市沖」に近接している。

#### i 洋上風力発電施設の建設時

建設資材の搬出入など、一般海域における洋上風力発電事業の選定事業者による活用

#### ii 洋上風力発電施設の運用・保守（※O & M）時

多様な交換部品や資材等の保管場所として、またO & M 拠点等としての活用

#### iii 陸上風力発電施設の運搬・リプレース時

日本最大の発電導入量（64.6 万 kW）を誇る秋田県の陸上風力発電所の更なる事業化とリプレースを支える拠点としての活用

#### iv 洋上風力発電施設の大型化 への対応時

風車の大型化、発電所の大規模化に対応した海外メーカを含めた風車製造拠点としての活用

#### v 洋上風力発電における浮体式風車の導入時

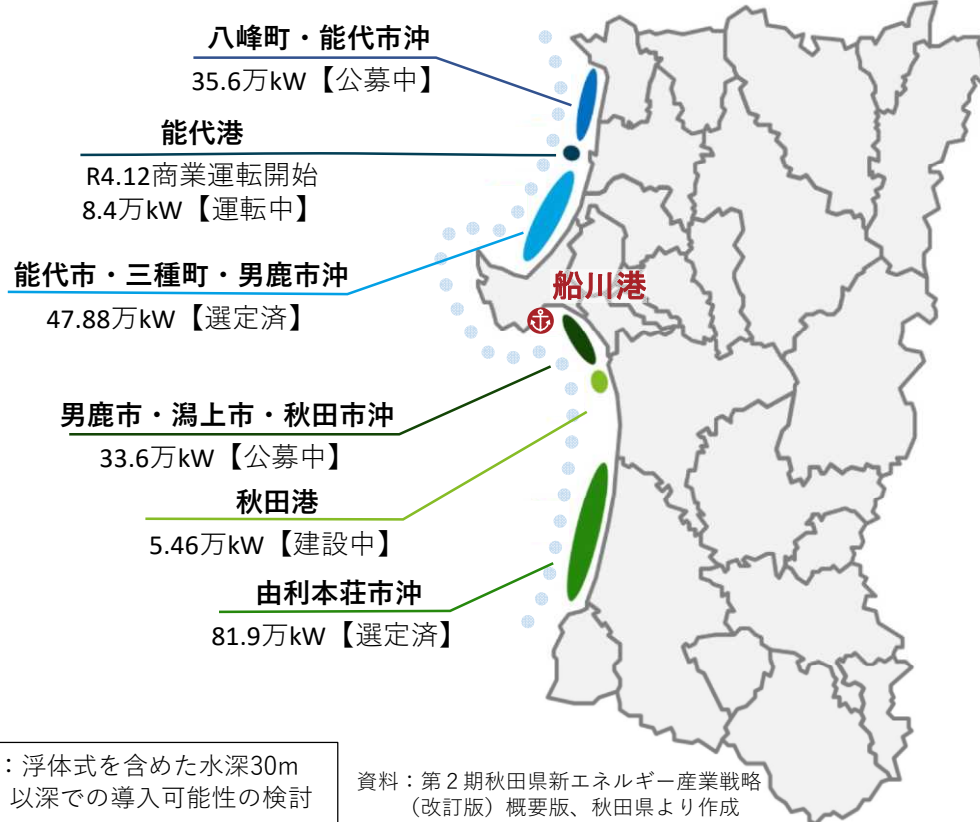
静穏かつ一定の深度を持つ広大な水域活用した、浮体式風車の部材保管、基礎的な組立・設置（輸送・施工）を担う港湾としての活用

※O&M（Operation and Maintenance）：施設の運用管理と保守点検

資料：船川港港湾ビジョン（令和4年3月）、秋田県男鹿市

### O & M拠点（作業船、CTV等）としての優位性

- 船舶修理拠点を設置するための船揚場工事が進められており、完成後は日本海側北部の船舶修理拠点として活躍が期待される。
- 洋上風力発電設備のメンテナンスや洋上風力発電作業船に携わる人材育成を目的として、洋上風力発電の総合訓練センターが県立男鹿海洋高校の敷地内に設立された。



### 問題点

- 秋田県沖で複数の洋上風力発電事業が計画され、沖合展開も見込まれる中、県の中央に位置し各事業の迅速化に貢献可能な優位性が活かされていない。
- 2050カーボンニュートラル実現に向け、港湾として取組みを進める必要がある。

### 対応

- 基地港湾の補完やO & M機能など、洋上風力発電産業を多面的に支える港として機能を確保
- 船舶修理拠点の形成
- 再生可能エネルギーを活かした産業立地

### 対応

- 洋上風力発電産業を通じた環境への貢献

## 2. 船川港の現状

# 【防災】大規模地震・津波対策、避難港、港湾施設の老朽化

## ■ 大規模地震・津波対策

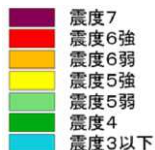
### 地震想定

- 秋田県の地震被害想定による船川港の最大震度は震度6弱である。

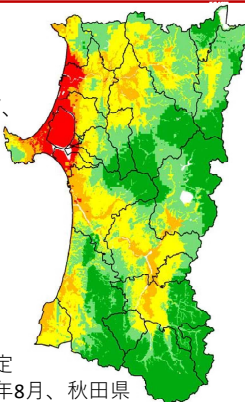
### 津波想定

- M8.7程度の地震が起きた場合、船川港全域は最大で5～10m浸水すると想定されている。

海域 A+B+C 連動  
【M=8.7、最大震度：7、  
詳細法】



資料：秋田県地震被害想定  
調査報告書、平成25年8月、秋田県



資料：男鹿市津波ハザードマップ船川地区  
（令和2年改訂版）、男鹿市

### 津波対策：津波避難タワー

- 100年に一度の津波にも対応できる避難施設として、高さ約15mの津波避難タワーが令和2年3月に竣工した。



### 問題点

- 耐震強化岸壁等の大規模地震対策施設が港湾計画に位置づけされていない
- 船川港は全域で浸水が想定されるが、港湾労働者等を守る津波避難施設が不十分。

### 対応

- 耐震強化岸壁など大規模地震対策機能の確保
- 津波対応の避難場所確保

## ■ 避難港の機能

### 船舶避泊の状況

- 古くより天然の良港として知られる船川港では、荒天時に沖合での避泊が発生。
- 避難港として近接する戸賀港が指定されている。

### 対応

- 静穏性を活用した避泊船舶の受入れ



### 避難施設（泊地）

水深：-5m  
面積：180km<sup>2</sup>  
避難可能隻数：1隻  
（100～500GT級）

資料：全国避難港情報ポータル  
サイト、国土交通省



資料：秋田港湾事務所

## ■ 港湾施設の老朽化

- 直近の点検結果では「主要部材の劣化はあるが、性能低下への影響はない」とされているが、一部の係留施設は建設後50年が経過し、老朽化が懸念される。



## 2. 船川港の現状

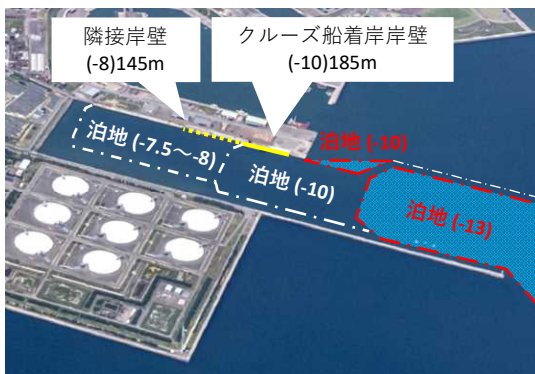
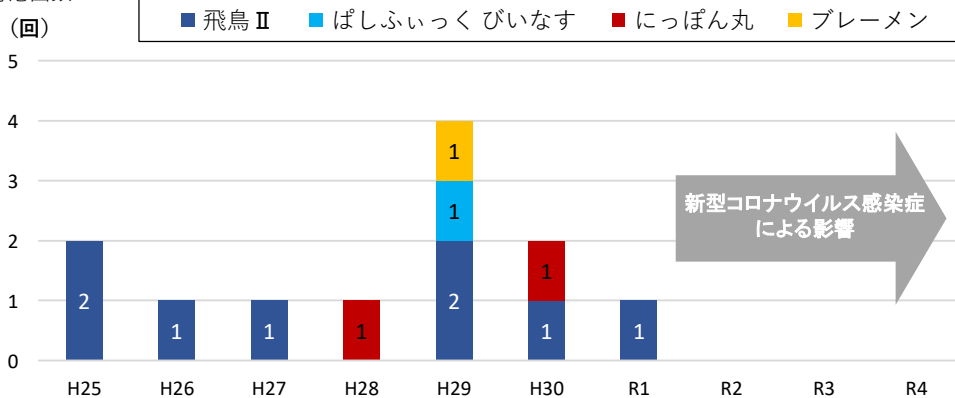
### 【賑わい】 旅客船（クルーズ）、観光遊覧船、マリーナ

#### ■ 旅客船（クルーズ）

- 竿燈・ねぶた祭クルーズとして、飛鳥Ⅱ（船川港入港最大船型）が毎年寄港する。
- ゴールデンウィークの日本一周クルーズとして、にっぽん丸が寄港する。

#### クルーズ船寄港回数

寄港回数



**2025年 就航予定**

飛鳥Ⅱ → 新造客船（船名未定）

総トン数： 50,444GT 総トン数： 52,000GT  
 全長： 241m 全長： 230.2m  
 全幅： 29.6m 全幅： 29.8m  
 喫水： 7.8m 喫水： 6.7m

資料：ASUKA CRUISE HPより、2022.11時点



#### 問題点

- 例年寄港する5万GT級クルーズ船の接岸に必要とされる岸壁規模が確保されていない。

#### 対応

- クルーズ船受入機能の確保

#### ■ 観光遊覧船

##### 西海岸周遊クルーズ (所要時間: 約70分)

門前漁港を出発し、ゴジラ岩や門前大滝、舞台島、白糸の滝、大栈橋などを眺めながら周遊し、門前漁港へ戻ってくるコース

- 観光遊覧船で男鹿西海岸の絶景を体験するクルーズ。  
(2022年は5/1～9/30まで運航)



資料：男鹿遊覧透視船(株)HP



#### ■ マリーナの係留状況

##### 男鹿マリーナの利用状況

- 男鹿マリーナの利用率は、海上施設、陸上施設共に52%である。

##### 男鹿マリーナ施設概要

|       |                                                                              |
|-------|------------------------------------------------------------------------------|
| 施設・設備 | クラブハウス、ポートヤード、係留<br>栈橋、係船浮標、Bヤード・スロープ、<br>クレーン、給油施設、船具倉庫、マ<br>リンショップ、バーベキュー台 |
| 管理者   | (株)マリーナ秋田（指定管理者）                                                             |

##### 係留栈橋



##### マリーナ稼働率(令和4年3月末)

|         | 海上  | 陸上  | 合計  |
|---------|-----|-----|-----|
| 使用可能区画数 | 33  | 101 | 134 |
| 入艇数     | 17  | 53  | 70  |
| 保管余力    | 16  | 48  | 64  |
| 利用率     | 52% | 52% | 52% |

##### ポートヤード



資料：男鹿マリーナHP

## 2. 船川港の現状

### 【賑わい】みなとオアシス、男鹿駅周辺エリアの賑わい創出

#### ■ みなとオアシスおが、港のイベント

- 船川港では、平成24年にみなとオアシス船川が認定され、平成30年にみなとオアシスおがに変更した。
- みなとオアシスおがは、複合観光施設オガーレを中心施設とし、イベント会場となる男鹿マリーナやOGAマリnpark、男鹿市商工会館、男鹿市民ふれあいプラザで構成される。



#### 道の駅おが なまはげの里 オガーレ



市内周遊観光と地域活性化の拠点  
・男鹿でとれた新鮮な魚や野菜を直売  
・各種イベントを開催



資料：道の駅おがHP

男鹿市商工会館



OGAマリnpark



男鹿マリーナ

海の日マリnpark 【7月中旬】

あおぞら火曜市  
【6月上旬～10月末】



資料：男鹿市HP、東北地方整備事務所HP

男鹿日本海花火 【8月】



なまはげロックフェス  
ティバル 【7月】

船川港特設ステージ



資料：男鹿ナビ、男鹿市観光協会

#### ■ 男鹿駅周辺エリアの賑わい創出

- 複合観光施設オガーレの近接地にJR男鹿駅が移転し、駅前広場が整備されるなど、賑わい施設の集積が進んでいる。

##### 対応

- 港湾緑地と一体となった更に魅力ある観光・交流空間の形成



## 2. 船川港の現状

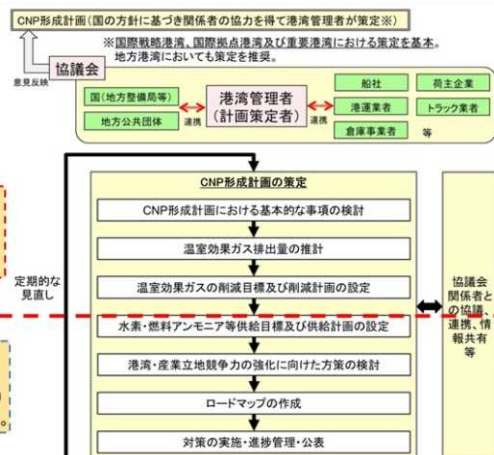
### 【環境】 港湾における脱炭素化の推進、ブルーカーボン

#### ■ 港湾における脱炭素化の推進

- 秋田県内の重要港湾における脱炭素化の推進に向け、「秋田県CNP協議会」を設置。
- 3港全体の協議会を令和4年10月、船川港部会を11月に開催し、令和5年度の取りまとめを目標に検討を進めている。

#### 秋田県内におけるCNP形成計画策定に向けて

- 秋田県内の重要港湾である秋田港、船川港及び能代港について、国土交通省港湾局により示された「カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」策定マニュアルを参照しつつ所要の検討を行い、港湾ごとのCNP形成計画を策定する。
- 港湾ごとのCNP形成計画策定を基本とするが、各港連携の観点も視野に入れながら検討を進めることとする。
- 検討期間は、令和4年度及び令和5年度の2ヶ年とする。



※「カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」策定マニュアルより抜粋

#### 問題点

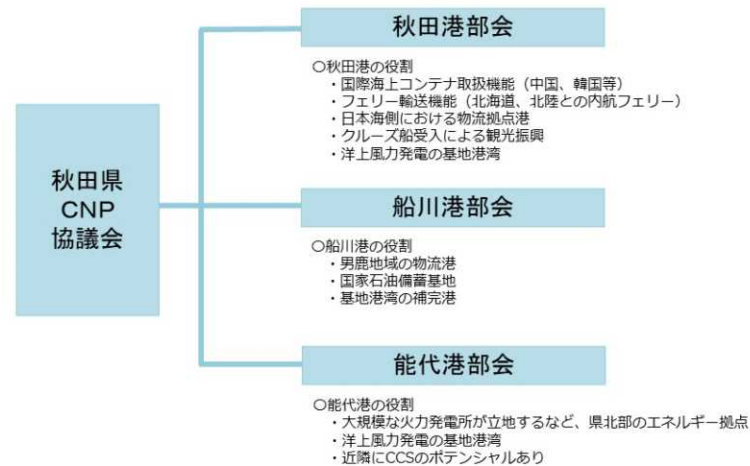
- 2050カーボンニュートラル実現に向け、港湾として取組みを進める必要がある。

#### 対応

- カーボンニュートラルポート形成計画を基にした脱炭素取組の促進
- ブルーカーボンへの取組み

#### 秋田県CNP協議会及び部会について

○秋田県全体を俯瞰する「協議会」と、港湾ごとの特性を踏まえた意見交換を行う「部会」を設置し、検討を進める。

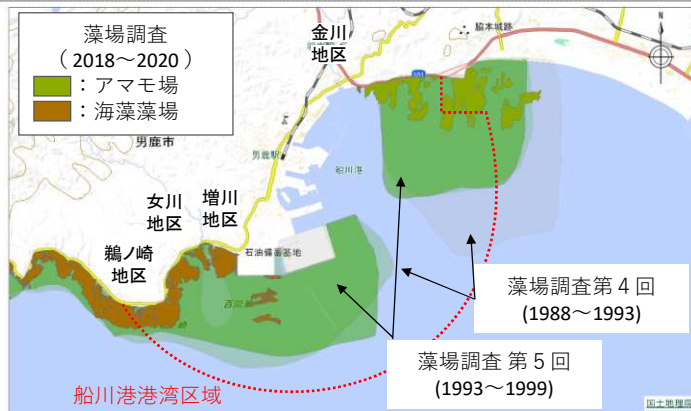


秋田県CNP協議会 組織図

2

#### ■ ブルーカーボン（藻場）

- 船川港周辺は藻場が生育しやすい状況にあり、現在は金川地区にアマモ場、増川地区～鵜ノ崎地区に海藻藻場が分布している。
- 藻場の分布状況の変化より、船川港周辺の藻場は減少している。



資料：生物多様性センター  
自然環境調査Web-GIS、  
環境省自然環境局より作成

### 3. 船川港の現状の問題点と対応



- 船川港の現状の問題点を整理した上で、荷主企業・地域、住民・来訪者の視点を踏まえ、今後の船川港での対応について機能ごとに抽出した。

|          | 船川港の現状及び問題点                                                                                                                                                                                | 視点                                                                                                           | 対応                                                                                                                                                                                                        |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 物流・産業    | <b>取扱貨物量の低迷、企業立地用地及び岸壁の不足</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾背後の利便性が高いエリアにまとまった土地が存在しないため、拡張性に乏しく企業立地や拡張が進みにくい状況にある</li> <li>大型貨物船の接岸が可能な公共岸壁が限られる</li> </ul>                    | <b>荷主企業・地域への視点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾空間の有効活用</li> <li>洋上風力発電産業への貢献</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>利用転換や新たな用地確保による産業支援</li> <li>既存施設の集約化による港湾空間の再編</li> <li>基地港湾の補完やO &amp; M機能など、洋上風力発電産業を多面的に支える港として機能を確保</li> <li>船舶修理拠点の形成</li> <li>再生可能エネルギーを活かした産業立地</li> </ul> |
|          | <b>洋上風力発電産業への対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>秋田県沖で複数の洋上風力発電事業が計画され、沖合展開も見込まれる中、県の中央に位置し各事業の迅速化に貢献可能な優位性が活かされていない</li> <li>今後期待される洋上風力発電の部材保管や部品製造拠点の需要に対応可能な用地がない</li> </ul> |                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                           |
| 防災・危機管理  | <b>大規模地震・津波への対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>耐震強化岸壁等の大規模地震対策施設が港湾計画に位置づけされていない</li> <li>船川港は全域で浸水が想定されるが、港湾労働者等を守る津波避難施設が不十分</li> </ul>                                      | <b>住民・来訪者の視点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害時の緊急物資等の物流支援</li> <li>港湾労働者・来訪者の安全確保</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>耐震強化岸壁など大規模地震対策機能の確保</li> <li>津波対応の避難場所確保</li> <li>静穏性を活用した避泊船舶の受入れ</li> </ul>                                                                                     |
|          | <b>避難港の機能</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>天然の良港の船川港では荒天時に沖合での避泊が発生</li> </ul>                                                                                                   |                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                           |
| 交流・生活・環境 | <b>クルーズ船の受入環境の確保、観光需要の掘り起こし</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>例年寄港する5万GT級クルーズ船の接岸に必要とされる岸壁規模が確保されていない</li> <li>複合観光施設オガーレの近接地にJR男鹿駅が移転し、駅前広場が整備されるなど、賑わい施設の集積が進んでいる</li> </ul>    | <b>住民・来訪者の視点</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾及び周辺域における賑わいの創出</li> <li>カーボンニュートラルへの貢献</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ船受入機能の確保</li> <li>港湾緑地と一体となった魅力ある観光・交流空間の形成</li> <li>洋上風力発電産業を通じた環境への貢献</li> <li>カーボンニュートラルポート形成計画を基にした脱炭素取組の促進</li> <li>ブルーカーボンへの取組み</li> </ul>               |
|          | <b>環境への対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>2050カーボンニュートラル実現に向け、港湾として取組を進める必要がある</li> </ul>                                                                                       |                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                           |

## 4. 船川港の長期構想における主要施策の展開方向 船川港の果たすべき役割と将来像



### ■ 船川港を取り巻く情勢

- ・秋田県・男鹿市の人口減少、高齢化（県内市内消費・労働力の減少）
- ・大規模地震への備え
- ・クルーズ需要の増加
- ・賑わい施設の集積
- ・背後企業の貨物の変化
- ・カーボンニュートラルポート（CNP）形成の推進
- ・洋上風力発電への期待の高まり

### ■ 基本理念



### ■ 果たすべき役割

#### 物流・産業

- ・船川港を核とした地場産業の振興
- ・洋上風力発電産業の一翼を担う港湾機能の確保

#### 防災・危機管理

- ・船川港を活用した安全・安心の確保
- ・海難防止対策の強化

#### 交流・生活・環境

- ・船川港の利活用を通じた観光産業の活性化
- ・カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

## 4. 船川港の長期構想における主要施策の展開方向 目指すべき方向性と主要施策



### 物流・産業

#### 役割1：船川港を核とした地場産業の振興

目指すべき  
方向性：港湾機能の強化に伴う地場産業の事業拡大

施策

- ① 木材加工産業の更なる発展支援
- ② 石材供給拠点としての機能強化
- ③ 水産加工の振興

#### 役割2：洋上風力発電産業の一翼を担う港湾機能の確保

目指すべき  
方向性：洋上風力発電産業を多面的に支える機能発揮

施策

- ① 港湾周辺用地の確保
- ② 洋上風力発電の建設に向けた港湾群を形成するほか、運転・補修を含めた多面的な支援
- ③ 船舶修理に関連する産業集積による拠点形成

### 防災・危機管理

#### 役割3：船川港を活用した安全・安心の確保

目指すべき  
方向性：大規模地震・津波への対応

施策

- ① 耐震強化岸壁など大規模地震対策機能の確保
- ② 港湾労働者や港湾利用者を守る津波避難施設の位置づけ

#### 役割4：海難防止対策の強化

目指すべき  
方向性：天然の良港を活用した海難防止対策

施策

- ① 静穏性を活用した避泊船舶の受入れ

### 交流・生活・環境

#### 役割5：船川港の利活用を通じた観光産業の活性化

目指すべき  
方向性：クルーズ振興の更なる強化

施策

- ① クルーズ船受入機能の確保及び寄港拡大の取組強化
- ② 豊富な観光素材を活かしたオプションルツアーの造成

目指すべき  
方向性：新たな観光需要の創出

施策

- ① 風車、ジオパークを活かした産業ツーリズムや教育旅行の推進
- ② マリンスポーツや釣り観光の拠点に向けた取組み
- ③ 観光施設や駅が集積する立地を活かした交流空間の形成

#### 役割6：カーボンニュートラルの実現に向けた取組み

目指すべき  
方向性：港湾における脱炭素化の推進

施策

- ① 洋上風力発電由来の水素の貯蔵や利活用の拠点形成
- ② 藻場の造成などによるブルーカーボンの取組強化

## 4. 船川港への要請と課題の整理 主要施策のイメージ

