

第1回 小樽港長期構想検討委員会・幹事会 意見概要

分野	主要意見	
総合的視点	まちづくりとの関係	<p>まちのどこからでも小樽港が見えるということもあり、まちづくりの中心に小樽港があると感じる。</p> <p>港の歴史と港で成り立ってきたまちの歴史を踏まえると、流通港湾としての小樽港が果たす役割は重要。</p> <p>小樽港の特徴を十分生かし、小樽港の振興、更には管内の振興に資する長期構想となるよう期待。</p> <p>高速道路や新幹線が通ると人や物の流れの活発化が見込まれるが、これら交通施設と小樽港が一体となって、小樽のまちづくりのみならず後志のまちづくり全体に寄与することを期待。</p>
	構想の方向性	<p>流通港湾、観光拠点、市民の憩いの場といった3つの要素の棲み分けをしながら、有意義な小樽港であるべき。</p> <p>道内各港との役割分担を考え、工業港などと競合するのではなく、これからの時代を見据え観光に特化した港湾都市を目指すべき。</p> <p>小樽ならではの歴史的な発展の仕方を十分生かして、差別化を図った特徴ある港を追求していく考え方も大事。</p> <p>まちがどういう形になっていくのかも念頭に置きながら、それと合った港の在りようを議論すべく知恵を絞って欲しい。</p>
	隣接港との連携	<p>石狩湾新港と連携し、いかに船を呼び込むか、安全に離着岸できるようにするかに十分配慮した港づくり、施設づくりであってほしい。</p>
物流・産業	物流需要	<p>穀物や定期航路の貨物をどのように増やしていくか、そのためにどんな企業を新たに誘致すべきか、また、他港とのサービスの差別化に向けてどんな設備をしたら良いのかが課題である。</p> <p>小樽港はロシア貿易に関して地の利、優位性を保っている。</p>
	荷役活動	<p>穀物の取扱が減少するとともに、以前別々に輸送されていた小麦と飼料穀物が混載で輸送されるなど状況が変化している中、荷役体制をはじめ荷主ニーズに応えることを考えなければならない。</p> <p>老朽化の著しい第2号ふ頭は、既存の上屋などを一旦撤去するなど、快適な港として使用できるような空間づくりをすべき。</p>
	誘致活動	<p>安全、安心面のことも荷主に訴えながら官民挙げて貨物を誘致し、それに見合う施設を充実させることが大事。</p>
観光・交流	観光・交流	<p>第3号ふ頭におけるクルーズ船の大型化に対応した整備やふ頭基部の市民開放、にぎわいある空間の創造を望む。</p> <p>観光客だけでなく多くの人が港に足を運ぶような港づくりを望む。</p>
	クルーズ船	<p>小樽港は、クルーズ船の寄港に適した観光的要素に恵まれているほか、アクセス面も良く、また受入体制などのソフト面の頑張りもあり、寄港数の多さにつながっている。</p> <p>外航クルーズの日本海側拠点港に選定されており、世界的なクルーズ・ブームを積極的に取り込んで港湾都市としての発展を目指すことが重要。</p>
	海洋レク	<p>マリナーは、老朽化対策と併せて舟艇の大型化への対応が喫緊の課題。</p>
安全・安心	防災対策	<p>防災の観点からも非常に重要な役割を果たす港であり、耐震強化岸壁は出来るだけ早く整備すべき。</p>
	老朽化対策	<p>小樽港は日本海側の穀物、飼料基地として役割の大きい港湾であり、関連するふ頭や施設の整備などは優先的、計画的に進めるべき。</p> <p>施設の老朽化対策が課題だが、優先順位をつけて計画的に進める必要がある。</p>
	静穏度	<p>フェリーの高速化、大型化に伴い、係留できる岸壁の問題、荷さばき地の拡張、静穏度を高める工夫等が大きな課題。</p> <p>高島漁港区の静穏度が悪く、時化の際に本港内へ回航して係留せざるを得ない。</p>
	港内操船	<p>小樽港は港内が狭く、大型の客船や貨物船の港内操船には大変苦勞する。</p> <p>クルーズ船の大型化が進む中、港口が窮屈に感じており、そのあたりの整備も将来的には必要と考えられる。</p>