

**第 1 回 小 樽 港
長期構想検討委員会・幹事会
資 料**

平成28年8月25日

小 樽 市

目次

1	小樽港長期構想の策定について	2
1-1	小樽港長期構想検討委員会の設立趣旨	3
1-2	小樽港長期構想の検討フロー	4
2	小樽港の現状	5
2-1	位置	6
2-2	利用状況	8
2-3	取扱貨物量	11
2-4	物流・産業	13
2-5	観光・交流	20
2-6	安全・安心	29
3	小樽港を取り巻く情勢	32
3-1	交通の動向	33
	小樽港の現状のまとめ	37

1 小樽港長期構想の策定について

1-1 小樽港長期構想検討委員会の設立趣旨

【背景】

- ◆本港の港湾計画は、平成9年に改訂されてから約19年経過しており、その計画と現状の港湾利用に乖離が生じてきている。
- ◆港湾計画の目標年次(平成10年代後半)に達しており、我が国を取り巻く経済、社会情勢や本港の利用状況等が大きく変化している。

【目的】

- ◆本港の取り巻く状況が変化していることから、本港の開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる港湾計画を改訂することとした。
- ◆改訂に向けた基本的な進め方として、20～30年後の長期的な社会、経済情勢の見通しや地域の将来動向などを考慮した港湾の発展方向となる長期構想を策定し、それをもとに10～15年先を見通した港湾計画を策定することから、「長期構想」の策定を行う。
- ◆「長期構想」を策定するにあたり、発展方向の影響が経済面、社会面等の多岐にわたるとともに広範囲に及ぶこと、社会、経済情勢の変化に敏感に影響されることなどから、市民、学識経験者、港湾利用者などから幅広い意見を聴取し、将来の港湾の目指すべき姿について合意形成を図るため、「小樽港長期構想検討委員会」を設立するものである。

【長期構想の目標年次】

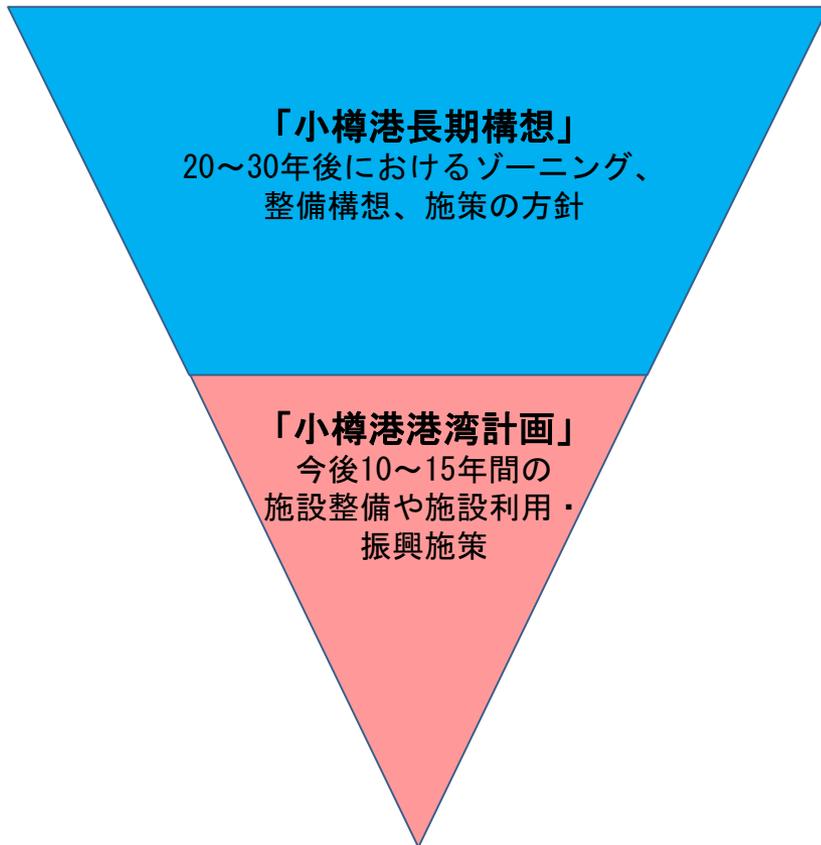
- ◆長期構想の目標年次は、概ね20～30年程度の将来となる平成50年代とする。

【検討体制】



1-2 小樽港長期構想の検討フロー

【「長期構想」・港湾計画の関係】



【検討スケジュール】

「小樽港長期構想」

- ◆ 第1回 平成28年8月25日
 - ・小樽港の現状
- ◆ 第2回 平成29年2月予定
 - ・将来プロジェクトの展開イメージ
 - ・小樽港の将来の空間利用
- ◆ 第3回 平成29年7月予定
 - ・将来プロジェクトの展開(短中期・長期)
 - ・空間利用計画(案)

「小樽港港湾計画」

- ◆ 平成29年度内に改訂予定

2 小樽港の現状

2-1 位置(1)

【位置】

- ◆小樽港は、日本海に面しており、対岸諸国との交易に有利な位置となっている。
- ◆小樽港の背後圏は、後志管内及び北海道の政治、経済、人口の集中している札幌市を中心とした地域である。

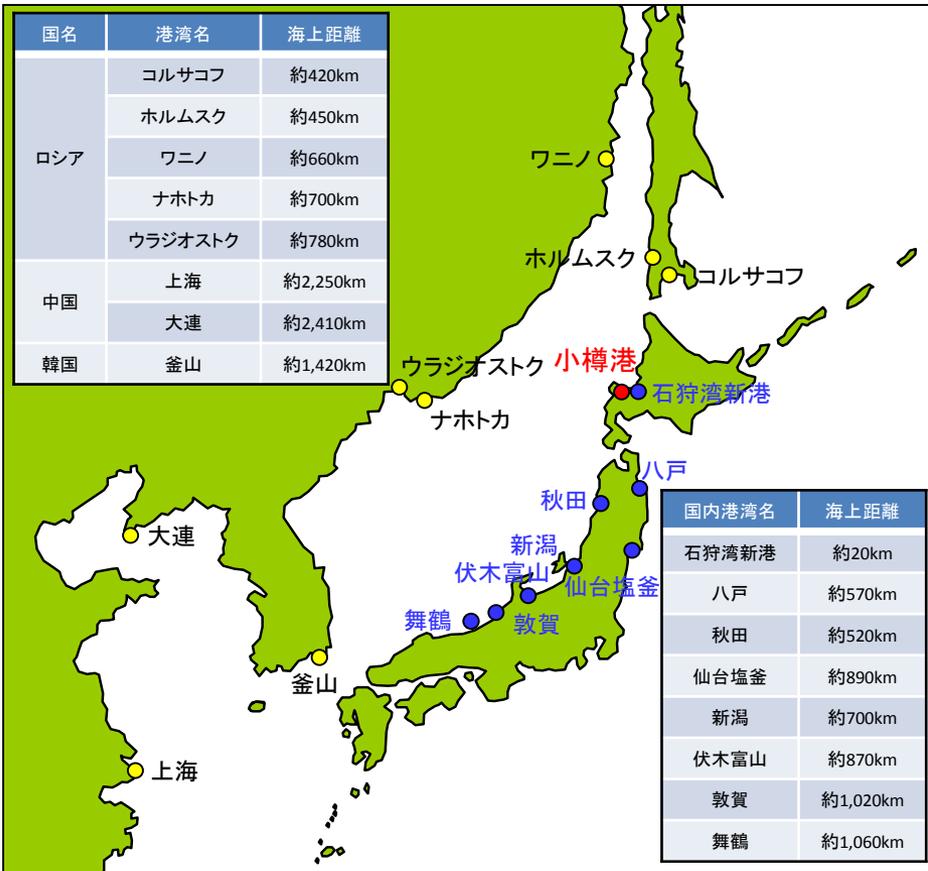


図2-1-1 関係各港との海上距離

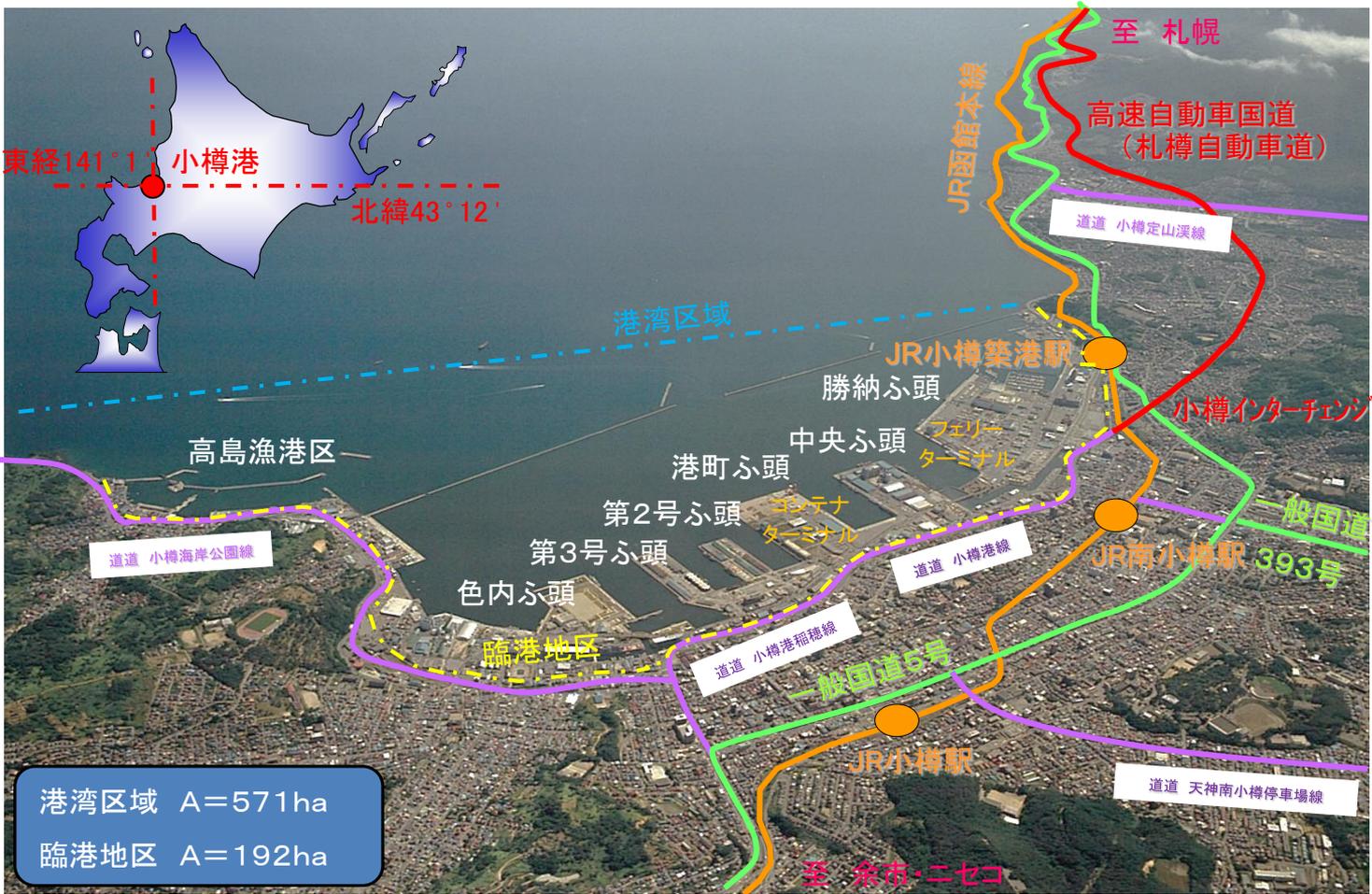


図2-1-2 小樽港の位置

2-1 位置(2)

【位置・地勢】

- ◆小樽港は、北緯43度12分、東経141度1分で、北海道の西部、積丹半島の東側、石狩湾に面する弓状に入り込んだ海岸線に位置しており、北海道の中心都市である札幌市まで、約40kmの距離となっている。
- ◆周辺の地勢は、北に赤岩山、西に天狗山、南に毛無山があり、これらの山々の弧状に連なる丘陵地が小樽港を囲んでいることから、比較的静穏度が高い天然の良港である。



2-2 利用状況(1)

【高島地区、手宮地区、中央地区】

【高島地区】
高島漁港区の漁船

【中央地区】
第2号ふ頭の練習船

【中央地区】
コンテナの荷役

【中央地区】
定期RORO船

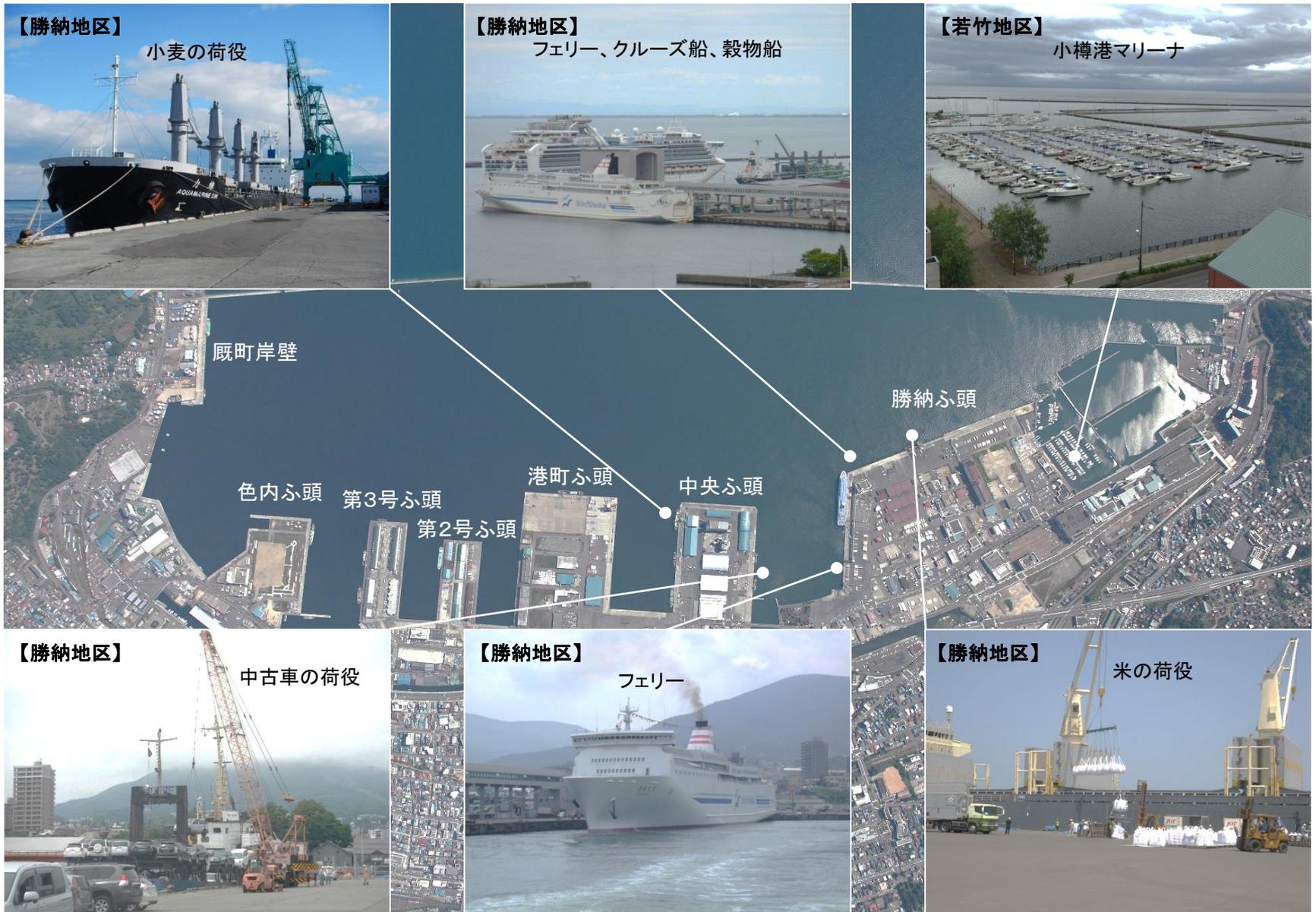
【手宮地区】
石油製品の荷役

【中央地区】
第3号ふ頭17, 18番岸壁の避難漁船

【中央地区】
第3号ふ頭16番岸壁のクルーズ船

2-2 利用状況(2)

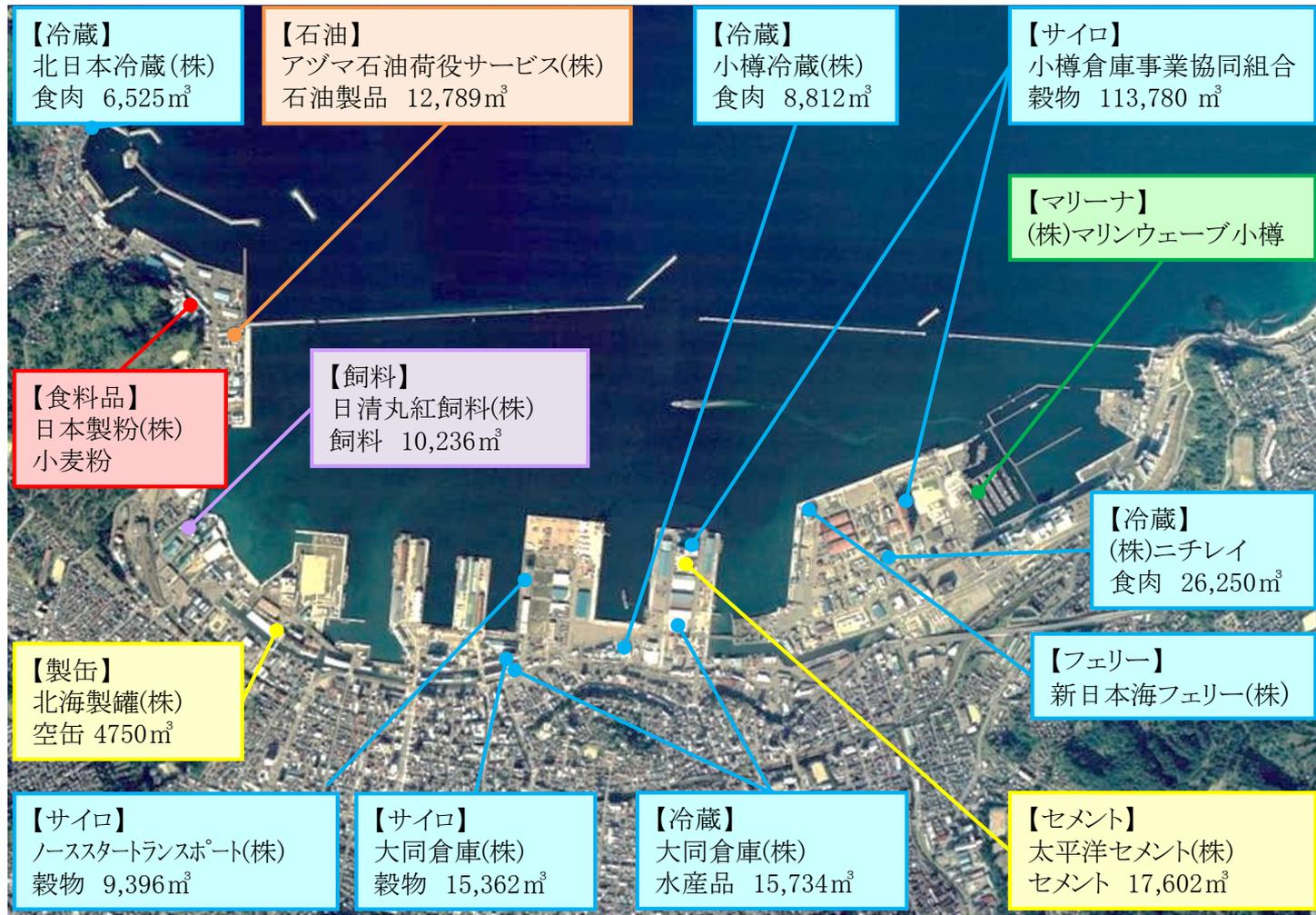
【勝納地区、若竹地区】



2-2 利用状況(3)

【小樽港の主な立地企業と取扱貨物】

◆小樽港の周辺には、物流、エネルギー、工業品、食料品、飼料、レジャー関連等の企業が立地している。



凡例2 :

【分類】
企業名
主な取扱貨物 保管容量

凡例1 :

物流	エネルギー	製造(工業品)	製造(食料品)	農産品(飼料)	レジャー
----	-------	---------	---------	---------	------

2-3 取扱貨物量(1)

【取扱貨物量の現状(1)】

- ◆取扱貨物量は、平成8年の25,705千トン进行ピークに減少傾向である。
- ◆取扱貨物量は、平成11年のフェリーの新潟航路の減便、平成14年のフェリーの敦賀航路の休止、平成15年の飼料工場の閉鎖等が減少の原因と考えられる。

バブル経済崩壊後、一時減少傾向が見られたものの、内貿一般貨物とフェリーはまもなく復調し、全体として増加傾向に転じた

改訂前の実績 (H8) 25,705千トン
フェリー 23,535千トン
一般貨物 2,170千トン



H17年目標 38,500千トン
フェリー 33,900千トン
一般貨物 4,600千トン

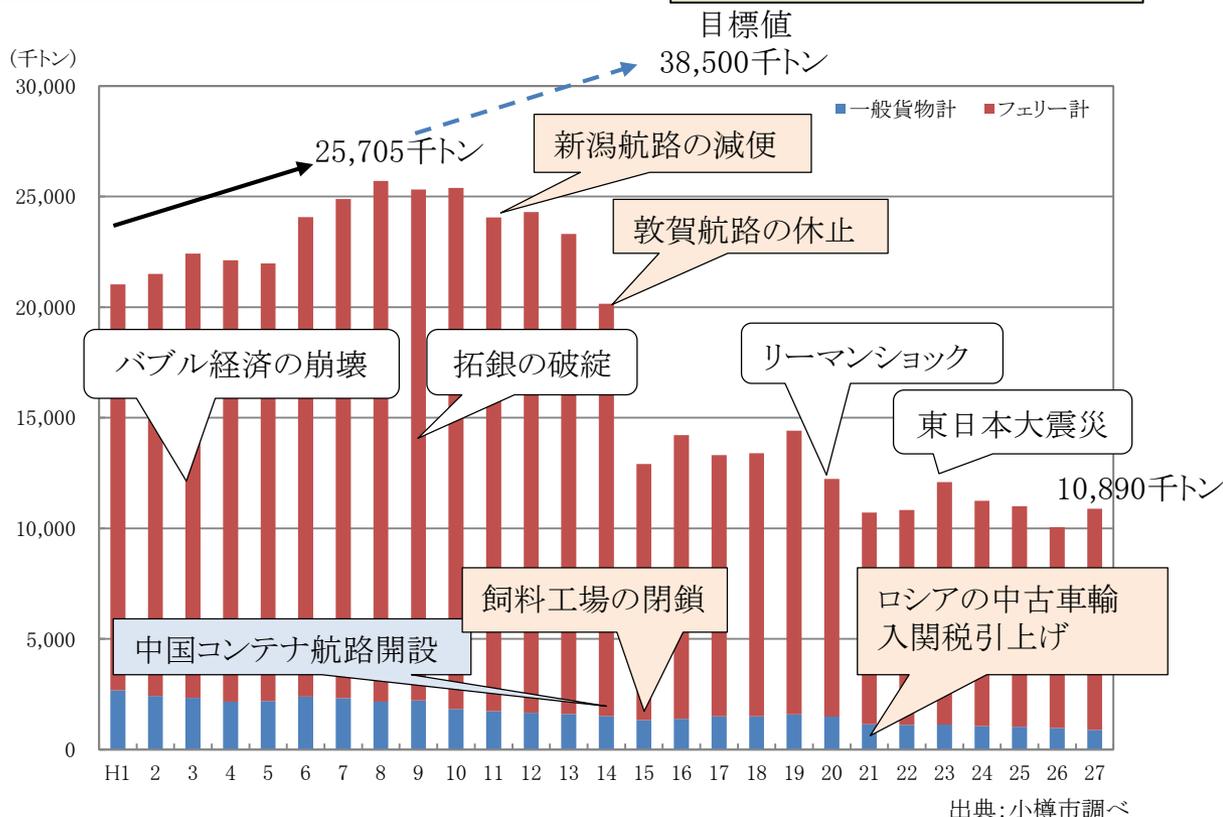
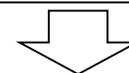


図2-3-1 取扱貨物量の推移

その後の情勢

- ・全国平均を上回る速度の人口減少
- ・拓銀の破綻と北海道経済の低迷
- ・公共事業、建設投資の減少
- ・企業戦略、物流戦略等の見直し
- ・対岸諸国、地域の経済発展



- ・フェリー航路の減便
- ・建設関連資材等の流通減少
- ・飼料工場や近隣鉱山等の閉鎖

- ・中国コンテナ航路の開設
- ・ロシア貿易の変化(品目と量)



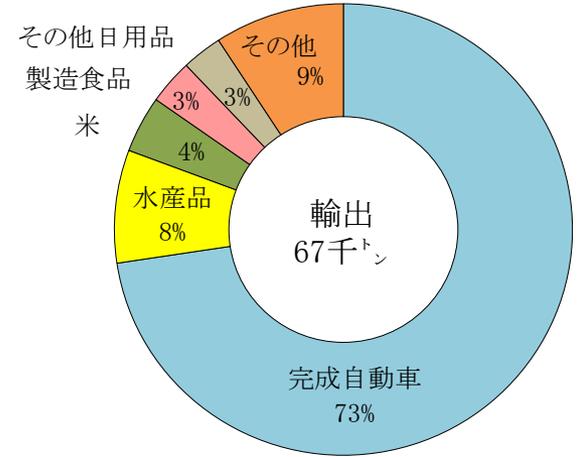
H27年速報値 10,890千トン
フェリー 10,001千トン
一般貨物 889千トン

2-3 取扱貨物量(2)

【取扱貨物量の現状(2)】
 ◆輸出では完成自動車、輸入では家具装備品、移出入ではフェリー貨物が主品目となっている。

■取扱貨物量 10,890千トン(外貿:399千トン、内貿:10,491千トン)

【外貿】



【内貿】

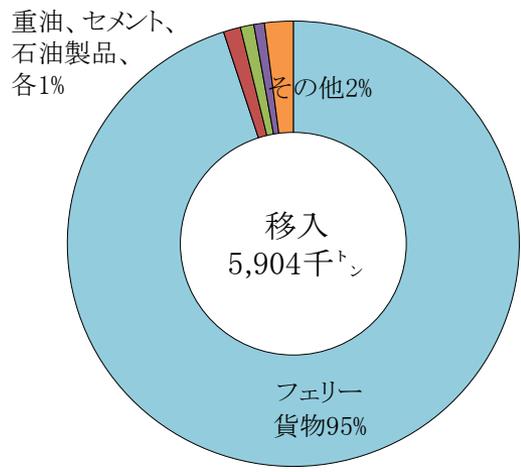
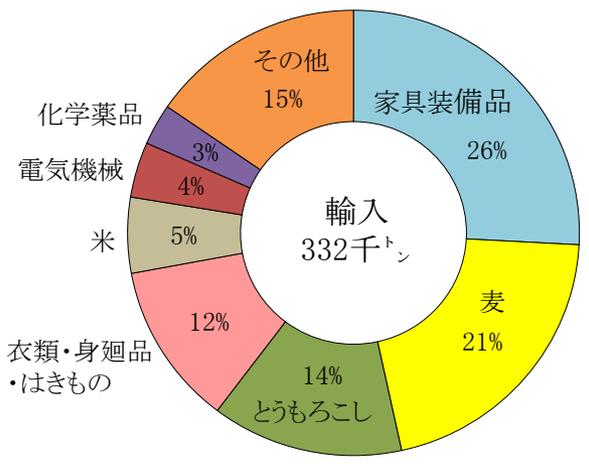
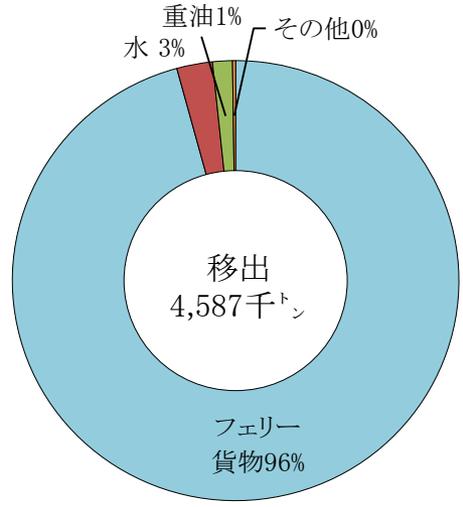


図2-3-2 品目別貨物量(平成27年速報値)

出典:小樽市調べ

2-4 物流・産業(1)

【フェリーを利用した北海道農水産品の移出と宅配便の移入】

- ◆フェリーの貨物量は、週25便体制であった平成10年に過去最大となる23,562千トンの取扱いがあったが、航路改編などにより大きく減少し、平成15年以降は横ばい傾向にあり、おおむね10,000千トンで推移している。
- ◆道内港の近畿地方発着フェリー貨物の約50%は小樽港を利用している。(平成27年10月19日～10月25日)
- ◆移出は、農水産品(じゃがいも、たまねぎなど)、移入は、宅配便(雑貨、日用品など)の取扱いが多くなっている。

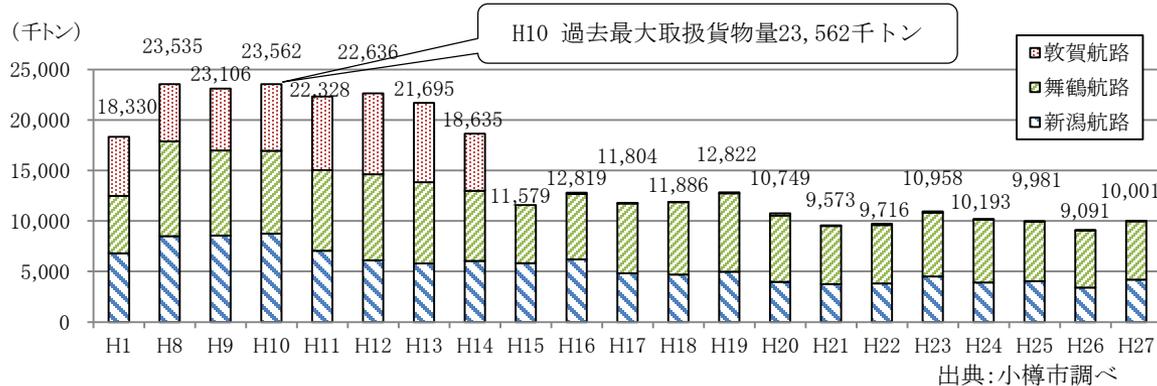
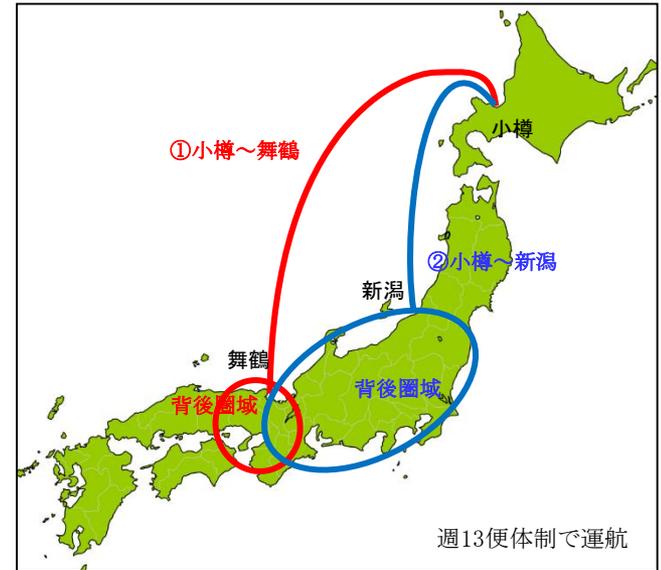


図2-4-1 航路別フェリー取扱貨物量の推移



- ①小樽～舞鶴航路
 - ・週7往復
 - ・片道約20時間
 - ・小樽発 23:30→21:15
 - ・舞鶴発 00:30→20:45
- ②小樽～新潟航路
 - ・週6往復
 - ・片道約18時間
 - ・小樽発 10:30→6:00(火～土) 19:30→15:30(日)
 - ・新潟発 10:30→4:30(火～日)

図2-4-4 フェリー航路



図2-4-2 近畿地方への移出

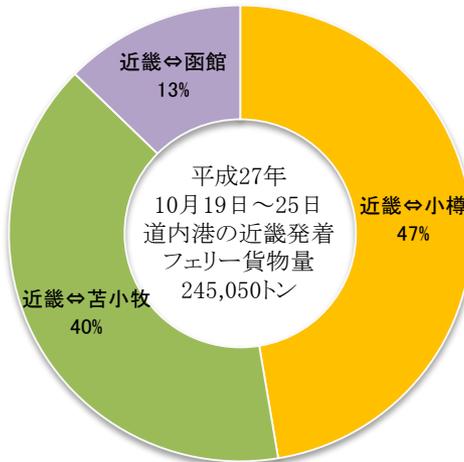


図2-4-3 道内港の近畿地方発着フェリー貨物量のシェア

2-4 物流・産業(2)

【フェリーを利用した北海道水産品等の海外輸出】

- ◆小樽～舞鶴航路を活用することにより、韓国とのフェリーが就航する下関港や博多港までのトラック運転時間を9時間以内に抑えることができ、ホタテ等の生鮮品が韓国へ輸出されている。
- ◆北海道のホタテ漁獲量は全国の約9割を占めており、その一部は小樽～舞鶴航路を活用し、近畿地方や韓国に輸移出されている。
- ◆舞鶴航路の利用により、国際戦略港湾阪神港から世界各国への輸出が可能である。

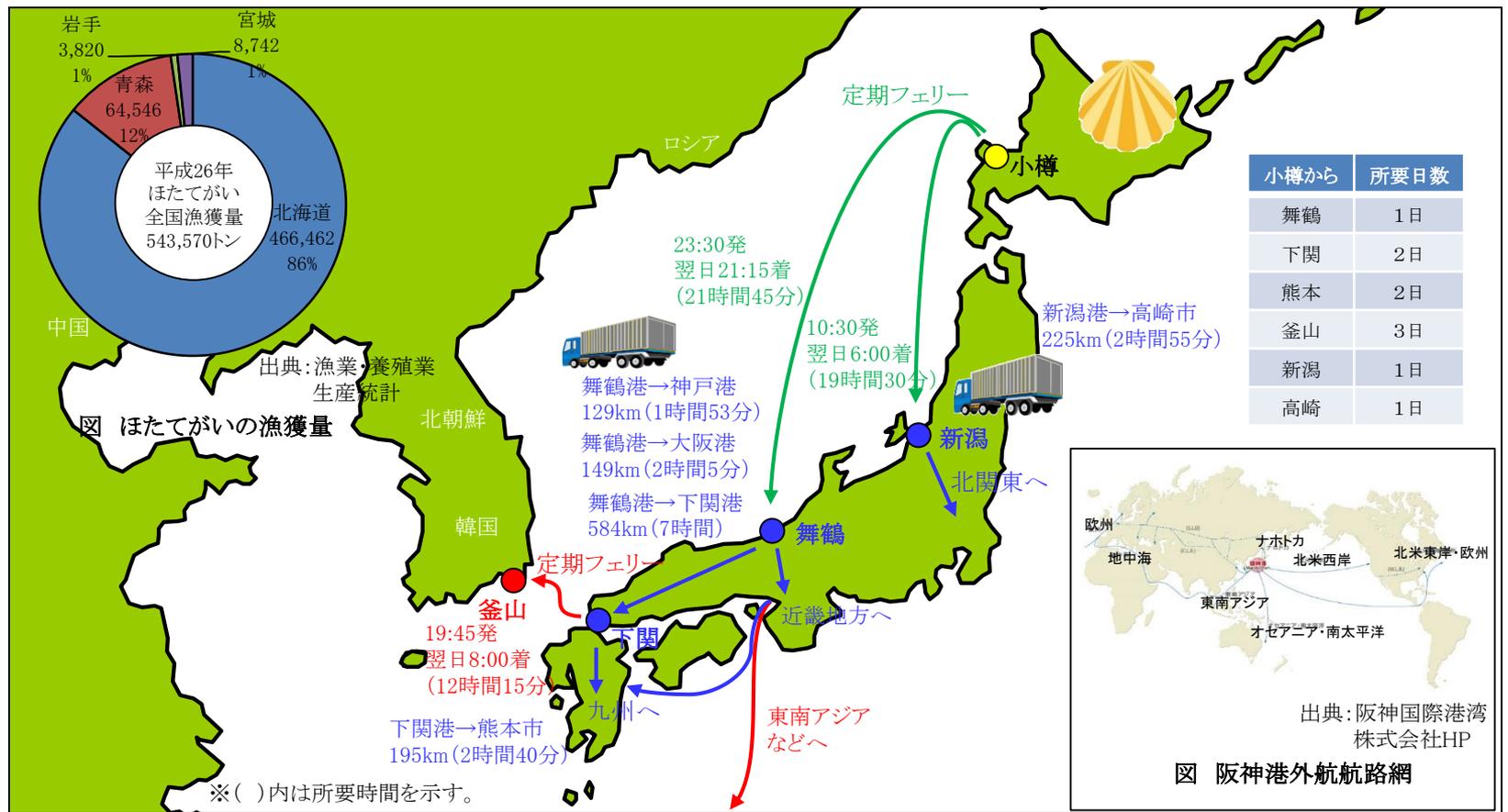


図2-4-5 小樽港からの移送経路

2-4 物流・産業(3)

【外貿コンテナ航路を利用した家具の輸入や水産品の輸出】

- ◆平成14年に中国(上海)との間に外貿定期コンテナ航路が開設され、平成27年11月の航路改編により上海に加えて大連、青島ともダイレクトに結ばれ、航路の利便性の向上が図られた。
- ◆輸出では、水産品や製造食品、輸入では、家具装備品や衣類などが主要品目となっている。

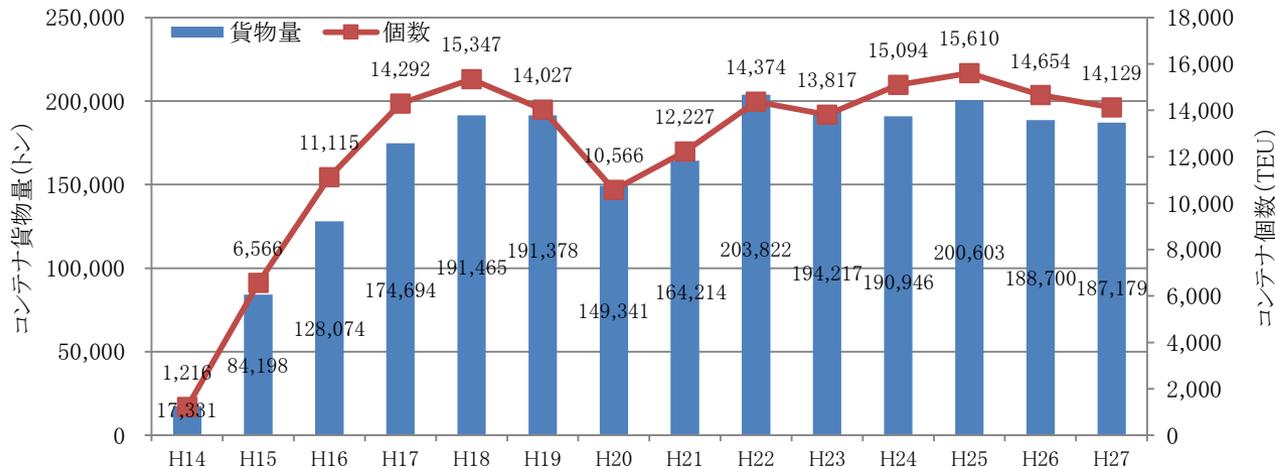


図2-4-6 コンテナ取扱いの推移

出典:小樽市調べ

表2-4-1 小樽港の輸出入の日数

	航海日数 (輸出)	航海日数 (輸入)
上海	8	6
青島	6	8
大連	5	9

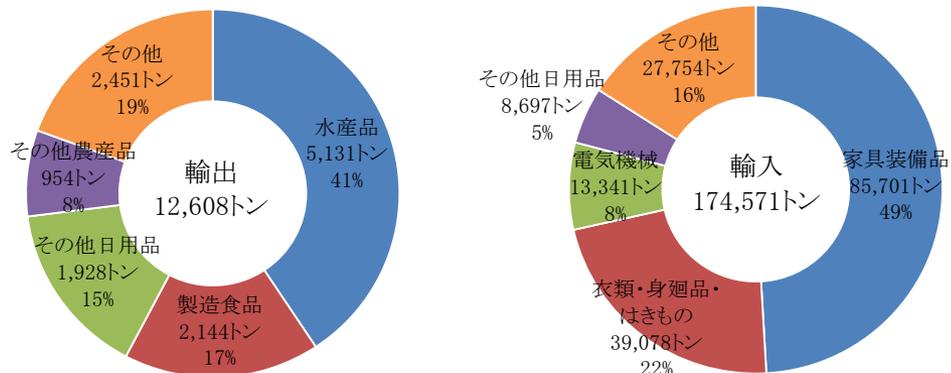


図2-4-7 コンテナ貨物の内訳(平成27年速報値)

出典:小樽市調べ



図2-4-8 定期コンテナ航路

2-4 物流・産業(4)

【極東ロシアへの中古車の輸出等】

- ◆平成25年10月に小樽～ウラジオストク間にRORO船定期航路が開設され、中古車等が輸出されている。
- ◆平成26年の小樽港とロシアの貿易の輸出貨物量は年間約94千トンで全道の約80%を占めている。
- ◆平成26年の小樽港の輸出貨物量は104千トンであり、極東ロシアへの輸出が約90%を占めている。

【北海道産品の輸出】

平成27年に道内企業が北海道と極東ロシアの貿易を手がける地域商社を設立し、平成28年2月に北海道食材を小樽港からウラジオストク港に輸出した。
 〈輸出品目〉
 米、たまねぎ、りんご、じゃがいも、ミネラルウォーター、レトルトカレーなど

【自由港】

極東ロシアの自由港に平成27年10月にウラジオストクが指定され、平成28年7月4日には更に5か所が指定された。
 自由港の一部では、輸入関税などが免税され、船舶の寄港手続きが簡略化される。

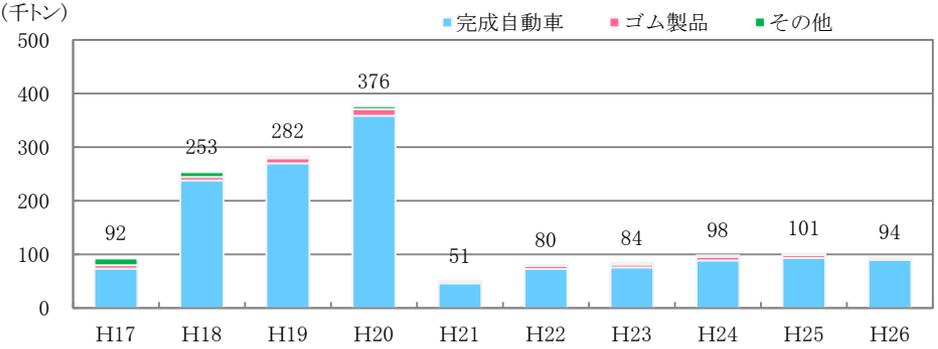


図2-4-9 小樽ロシア貿易輸出品の推移

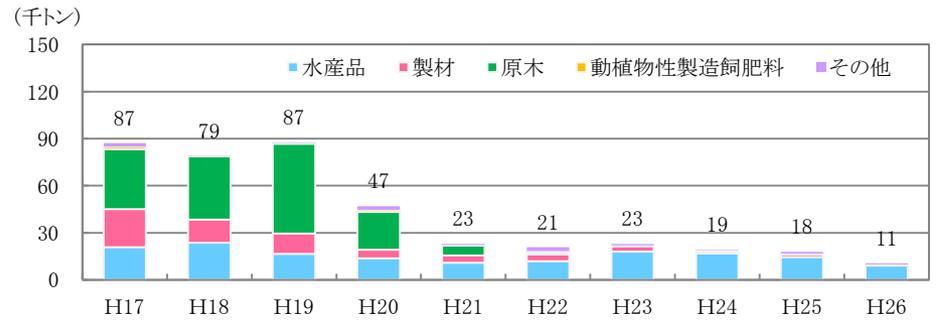


図2-4-10 小樽ロシア貿易輸入品の推移

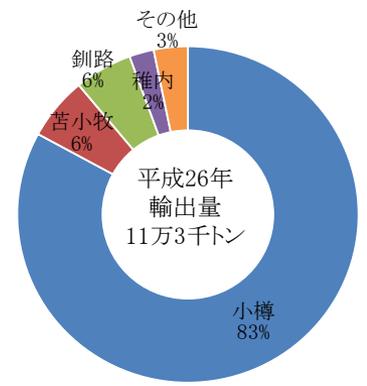


図2-4-12 ロシア貿易輸出品

図2-4-11 極東ロシアの自由港

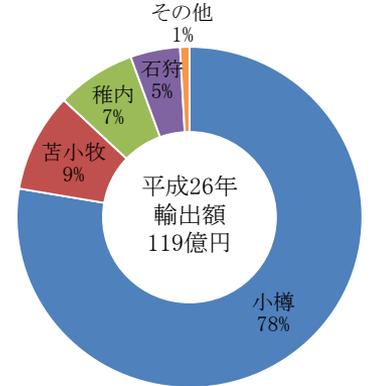


図2-4-13 ロシア貿易輸出額 16

出典:北海道港湾統計

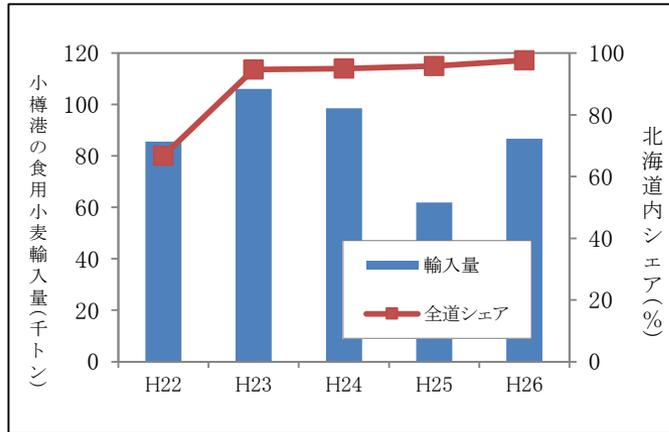
出典:財務省貿易統計

出典:小樽港統計年報

2-4 物流・産業(5)

【パン生産等のための食糧用小麦の輸入】

- ◆道内の小麦製粉工場は道央圏に集中しており、全道の輸入食糧用小麦の98%を小樽港で取り扱っている。
- ◆製粉された小麦により、道内でパンやうどん等を生産している。



出典: 小樽市調べ

図2-4-14 小樽港の食糧用小麦輸入量と道内シェアの推移

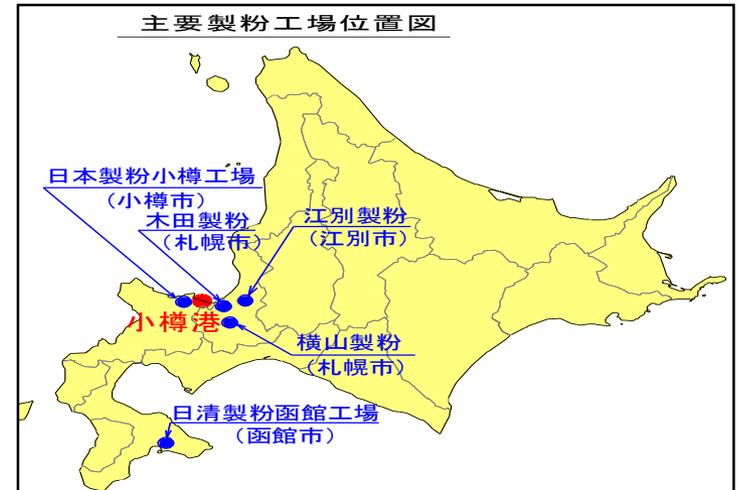


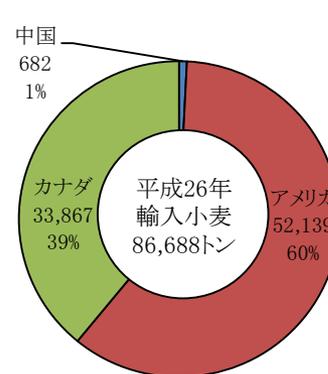
図2-4-15 道内の主要製粉工場位置図



〈穀物サイロ〉

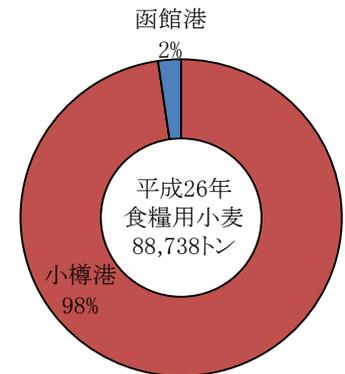


〈小麦の荷役状況〉



出典: 小樽港統計年報

図2-4-16 小樽港における小麦の輸入国別割合



出典: 北海道港湾統計年報

図2-4-17 道内港湾における食糧用小麦の輸入割合

2-4 物流・産業(6)

【北海道の畜産業のための飼料穀物輸入】

- ◆小樽港立地の飼料工場は、陸上輸送距離が短い後志管内や日本海側の道南地方の養豚場、養鶏場などに飼料を供給している。
- ◆乳用牛、肉用牛、豚、鶏の飼養頭数は、都府県では減少傾向にあるが、北海道では微減または増加傾向であり、酪農業の重要な地域である。

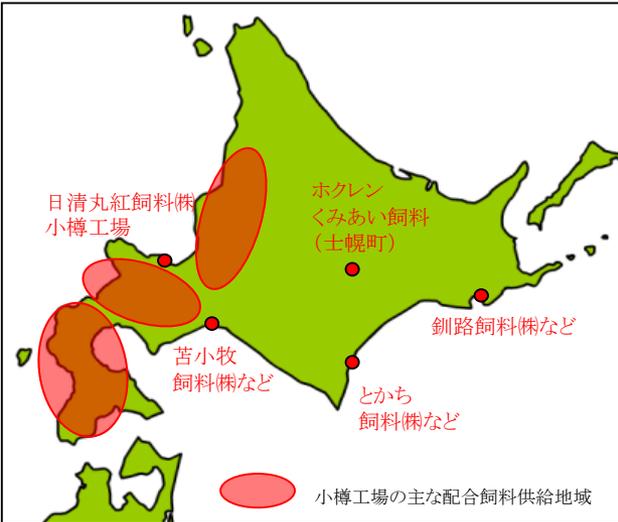


図2-4-18 道内の主な配合飼料工場位置図

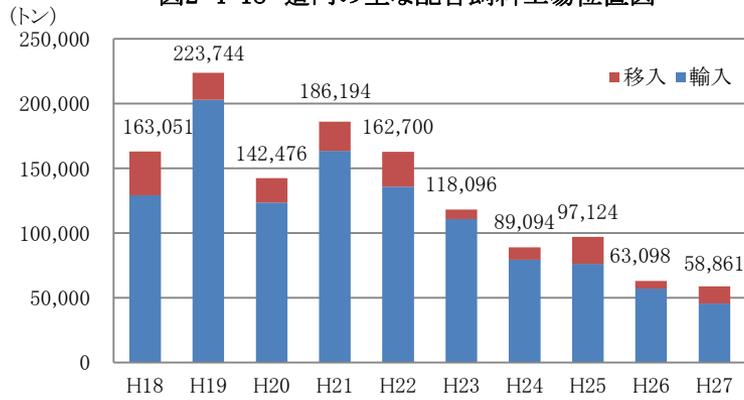
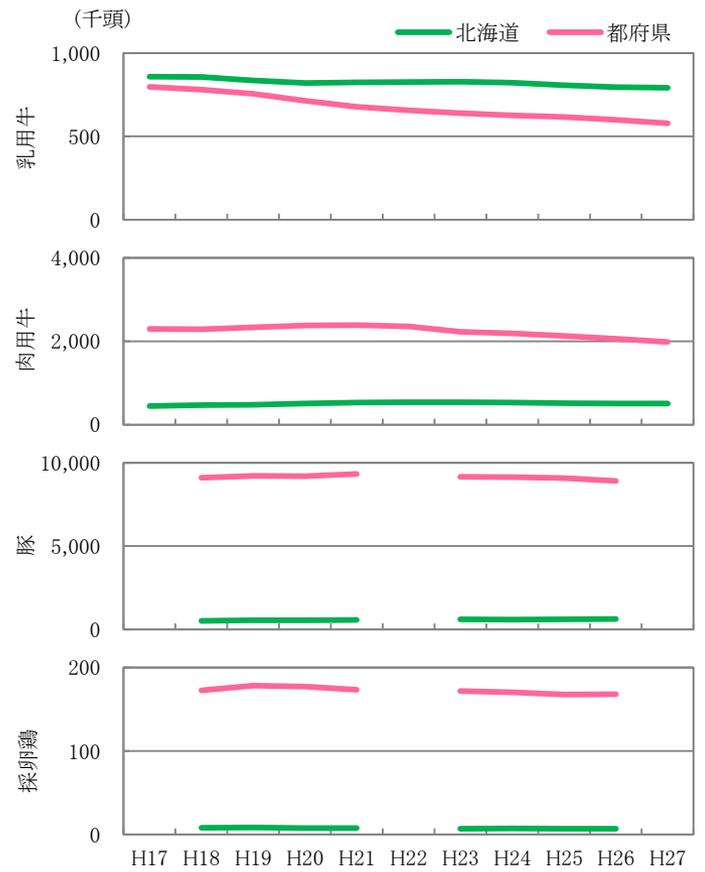


図2-4-19 飼料穀物の輸移入量(とうもろこしなど)
出典: 小樽市調べ



出典: 畜産統計
※豚、採卵鶏の平成17年、平成22年は調査を休止している

図2-4-20 北海道と都府県の乳用牛、肉用牛、豚、鶏の飼養頭数の推移

2-4 物流・産業(7)

【水産業の拠点】

- ◆小樽市の漁獲量は平成21年から減少傾向にあるが、漁獲高はここ数年横ばい傾向にある。
- ◆小樽市の水産業は古くからニシン場として栄えた歴史もあり、本市産業の重要な位置を占めている。
- ◆近年は、ほたて稚貝など育てる漁業にも力を入れており、ほたて稚貝は漁獲高のトップとなっている。
- ◆小樽市の名産品であるかまぼこ・飯寿司・数の子・たらこ・甘露煮などの水産加工品は、こだわりのある伝統の味で多くの人を魅了しており、全国に流通している。



図2-4-21 小樽市の漁獲量と漁獲高

【小樽水産加工グランプリ】

- ◆後志管内6市町(小樽市、余市町、古平町、積丹町、岩内町、寿都町)の水産加工品の品質向上、新製品の開発や消費拡大などを目的として、新商品を関係団体などから構成される審査会「後志水産加工品ブランド品評会」を開催し、食味や外観などを評価している。(平成22、24年度に開催。)
- ◆現在は、小樽で製造されている水産加工品の魅力を広くアピールするとともに、ブランド化及び消費拡大を図ることを目的に、優れた水産加工品に表彰を行う「小樽水産加工グランプリ」を開催している。
(第1回は平成26年10月、第2回は平成28年8月24日に開催。)



<金賞> 復古版宗八入角焼
(株式会社大八栗原蒲鉾店)



<銀賞> 網元にしんやわか炊き
(八丸堀内水産食品株式会社)

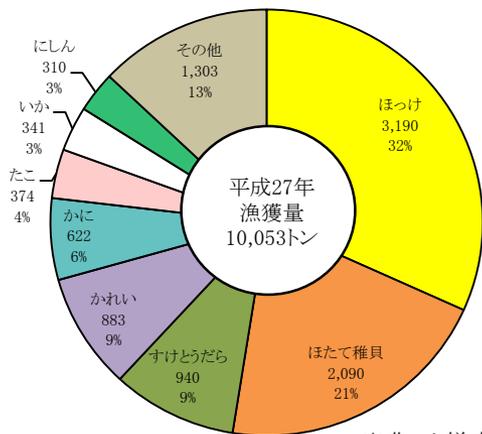


図2-4-22 小樽市魚種別漁獲量

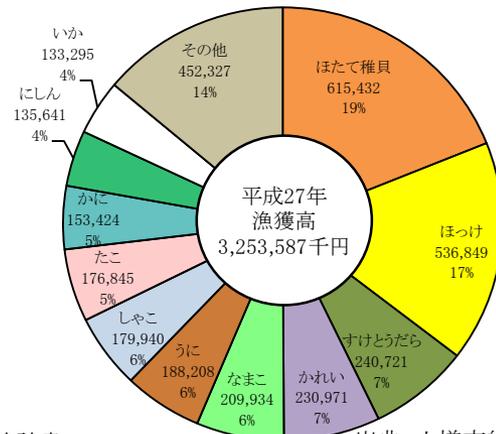


図2-4-23 小樽市魚種別漁獲高



図2-4-24 第1回小樽水産加工グランプリ
出典:小樽市HP

2-5 観光・交流(1)

【小樽観光(1)】

- ◆ 港湾施設である小樽運河が小樽観光の中心となっている。
- ◆ 戦後、本船が直接ふ頭に接岸して行う荷役が主流となり、「はしけ荷役」は衰退し、その後、モータリゼーションの進展に伴う渋滞の解消のため、運河敷地を利用した新たな道路整備が計画され、埋立の是非を巡る「運河論争」を経て、昭和61年に現在の運河が完成した。
- ◆ 平成27年度の観光入込客数は、7,949千人となっており、道内客が約7割、道外客が約3割となっている。
- ◆ 道内の主な都市の観光入込客数と比較すると、札幌市の次に多くなっている。



大正3年(1914年)以前の色内・手宮地区



小樽運河完成:
大正12年(1923年)以後の色内地区

明治22年(1889年)に色内・手宮の地先の埋め立てが完成し、この地に石造倉庫が建ち並び、その背後に回漕店や問屋街、銀行街が形成された。

港内に停泊した本船と運河の間には「はしけ」が往来して船荷をさばき、活況を呈していた。



昭和61年 現在の運河と散策路が完成



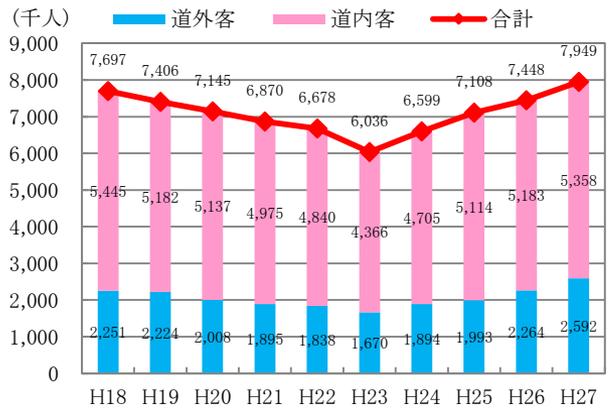
昭和58年 埋め立て工事開始

図2-5-1 小樽運河の歴史

表2-5-1 主な都市の観光入込客数(平成27年度)

都市名(道内)	観光入込客数(千人)	都市名(道外)	観光入込客数(千人)
札幌市	13,653	横浜市	37,610
旭川市	5,530	広島市	11,997
函館市	4,947	長崎市	6,694
釧路市	4,256		

出典:小樽市調べ



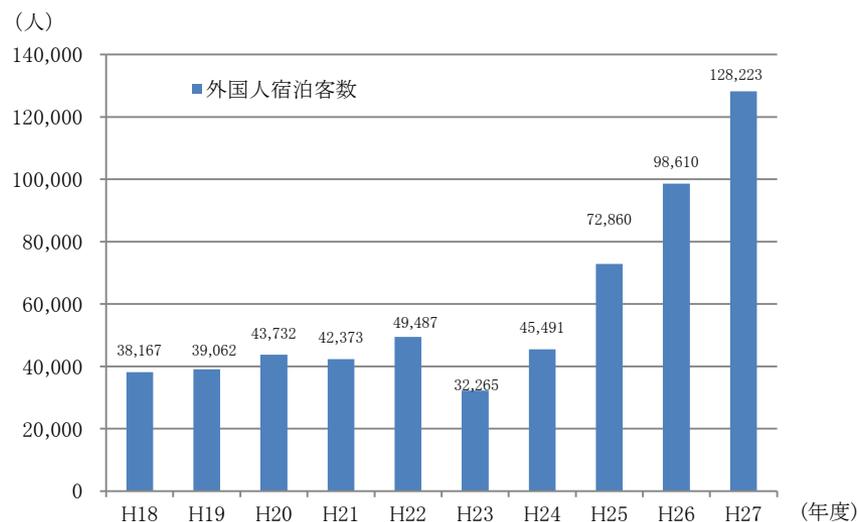
出典:小樽市観光入込客数調査

図2-5-2 小樽市の観光入込客数の推移 (道内外別、宿泊客・日帰り客別)

2-5 観光・交流(2)

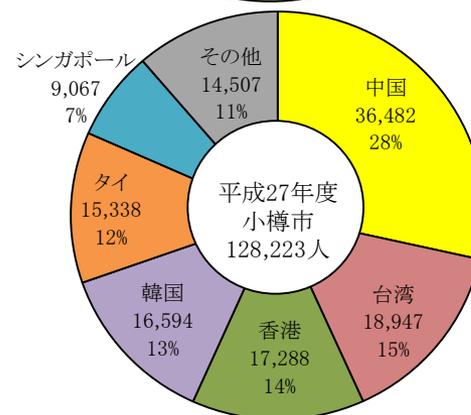
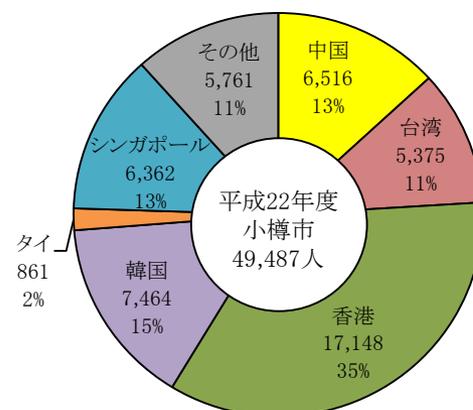
【小樽観光(2)】

- ◆外国人宿泊客数については、新千歳空港とアジア圏を結ぶ国際定期便が相次いで就航したことなどにより、平成25年度から3年連続で過去最高を更新している。
- ◆小樽市の外国人宿泊者数は、平成27年度は128,223人となっており、平成22年度の約3倍となっている
- ◆小樽市の国別訪日外国人宿泊者数は、中国がトップとなっており、平成22年度と比較すると約6倍となっている。



出典: 小樽市HP

図2-5-3 小樽市の外国人宿泊者数の推移



出典: 小樽市調べ

図2-5-4 小樽市の国別訪日外国人宿泊者数の割合

2-5 観光・交流(3)

【小樽観光(3)】

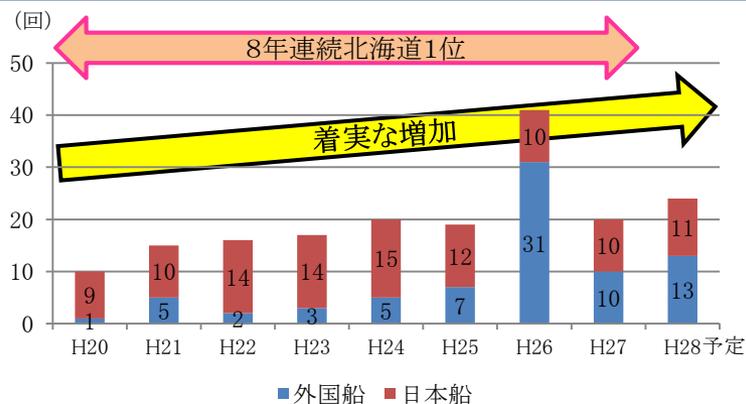
- ◆小樽運河周辺には、明治・大正時代に建てられた石造り倉庫などの歴史的建造物が数多く存在し、異国情緒を醸し出している。
- ◆北運河周辺には、国指定重要文化財の「旧日本郵船株小樽支店」があるほか、倉庫を復元した休憩棟や遊具棟、昔の船入間(ふないりま)をミニチュア化した池のある「運河公園」がある。



2-5 観光・交流(4)

【クルーズ船の拠点(1)】

- ◆クルーズ船の寄港回数は、8年連続全道1位となっている。
- ◆小樽港に近接してJR駅があり、JRで札幌まで約30分、新千歳空港まで約72分と利便性が良い。
- ◆小樽港は新千歳空港に近いことや市内などに宿泊施設が充実していることから、クルーズ船のターンアラウンドやクルーチェンジの役割を果たしている。
- ◆市内及び日帰り圏内に豊富な観光資源がある。(小樽運河、旧国鉄手宮線、ニッカウキスキー余市蒸留所など)
- ◆市内に豊富な観光資源があることや観光バスの調達がしやすいことなどから、利尻・礼文ツアー等の荒天時に代替港として利用されている。(H21年1回、H24年2回、H25年1回、H28年2回)



出典:小樽市調べ

図2-5-5 小樽港クルーズ船寄港回数の推移

【定点クルーズ】

- ◆平成26年には、外国船社が小樽港発着の定点クルーズを12回実施し、多くのクルーチェンジが行われた。



〈サン・プリンセス(平成26年)〉



国土地理院の地理院地図を使用して作成

図2-5-6 小樽港から日帰り圏内の観光地(北後志)

2-5 観光・交流(5)

【クルーズ船の拠点(2)】

- ◆小樽港に寄港するクルーズ船は、第3号ふ頭及び勝納ふ頭の岸壁を利用している。
- ◆小樽港に寄港しているクルーズ船は、ラグジュアリークラスやプレミアムクラスの割合が多くなっている。
- ◆平成27年に10周年を迎えたにっぽん丸の小樽港定点クルーズ「飛んでクルーズ北海道」は、平成20年、平成27年にクルーズ・オブ・ザ・イヤーのグランプリを受賞している。



図2-5-9 第3号ふ頭に係留するクルーズ船

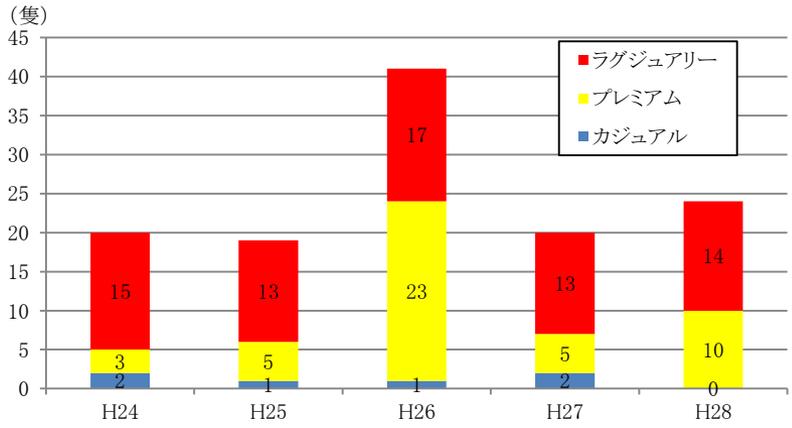


図2-5-7 小樽港に寄港したクルーズ船の分類 出典:小樽市調べ



図2-5-10 勝納ふ頭に係留するクルーズ船

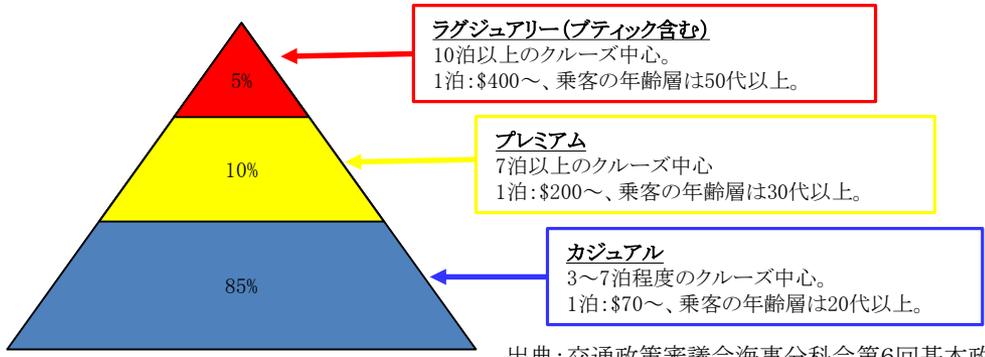


図2-5-8 世界のクルーズマーケット(分類) 出典:交通政策審議会海事分科会第6回基本政策部会「観光立国の推進」(国土交通省)

2-5 観光・交流(6)

【港湾を拠点とした観光】

- ◆小樽港では、小樽運河周遊や祝津・オタモイ方面への観光船などが就航しており、多くの観光客が利用している。
- ◆祝津・オタモイ方面には、青の洞窟、窓岩やトド岩などの観光スポットがある。

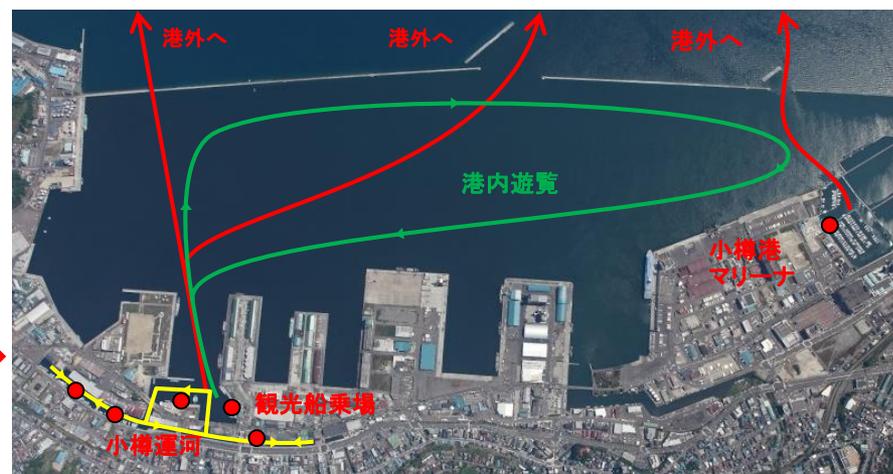
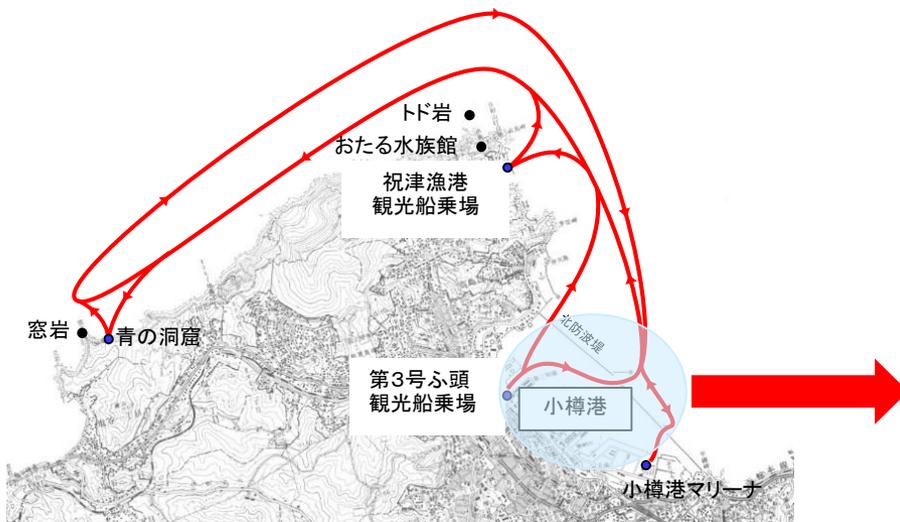


図2-5-11 観光船などの周遊ルート

2-5 観光・交流(7)

【海洋レクリエーション(1)】

- ◆若竹地区水面貯木場を活用して、市民団体がイベント等を実施している。
- ◆全国の海上技術学校の中で最も歴史が古い北海道唯一の海上技術学校や北海道で最も歴史が古い水産学校などが小樽市内にあり、古くから学習の場として小樽港を利用している。

The central image is an aerial photograph of the water storage yard and surrounding urban area. Red lines with circular endpoints point from various locations on the map to inset photographs. Blue rectangular boxes highlight specific areas on the map, including the water storage yard and the JR Otaru Rinkai Station.

Left side insets:

- 小樽港マリーナ (Otaru Port Marina)
- (株)マリンウェーブ小樽 (Marine Wave Otaru)
- 親水プロムナード (Waterfront Promenade)
- 大型商業施設 (Large Commercial Facility)

Right side insets:

- 高等学校のクラブ活動 (High School Club Activities)
- 小型船舶操縦士の免許試験・教習 (Small Boat Operator License Exam/Training)
- 築港臨海公園(イベント) (Kushikawa Rinkai Park (Event))
- JR 小樽築港駅 (JR Otaru Rinkai Station)

出典:小樽市資料

図2-5-13 若竹地区水面貯木場及び周辺の施設概況図

2-5 観光・交流(8)

【海洋レクリエーション(2)】

- ◆小樽港マリーナは、北海道最大級のマリーナであり、平成27年度末の保管隻数は216隻となっており、ここ数年は横ばい傾向となっている。
- ◆極東ロシアの港の氷結により、ボート等が不凍港へ避難するため、冬期間にはロシアクルーザーの利用がある。
- ◆近年、ボートやヨットの船型が大型化しており、くし型の係留施設に2隻係留できなくなっており、保管能力の300隻が確保できない状況である。

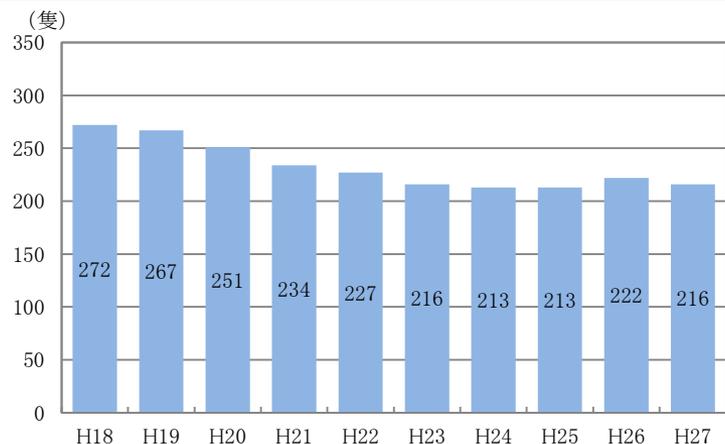


図2-5-14 小樽港マリーナの保管隻数推移

出典:小樽市資料



出典:マリンウェブ小樽HP

図2-5-15 小樽港マリーナの施設配置図



〈小樽港マリーナ〉



図2-5-16 小樽港マリーナの係留状況

2-5 観光・交流(9)

【フェリーを利用した交流】

- ◆平成27年のフェリー乗降人員数は、約17万人となっている。
- ◆平成24年に格安航空会社(LCC)が新千歳空港と関東や近畿などを結ぶ航路を開設し、フェリー乗降人員数が減少しているものの、今なお根強い人気のあるツーリング旅行者の利用があり、今後も需要が見込める。

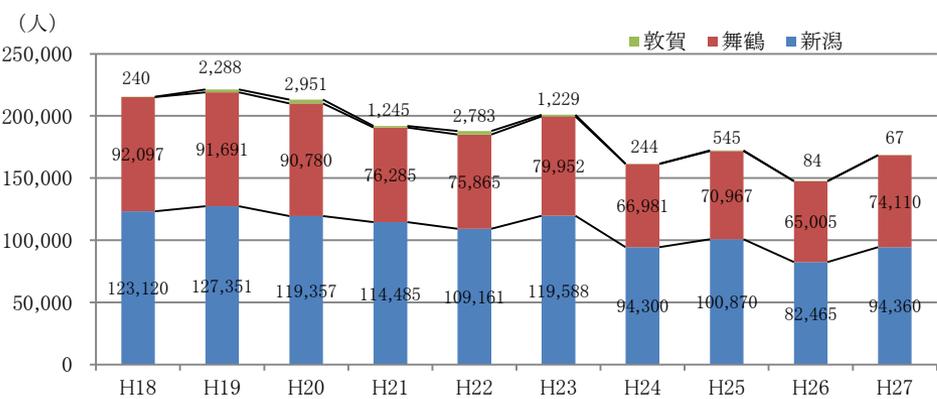


図2-5-17 小樽港フェリー乗降人員数の推移
出典:小樽市調べ

【フェリー旅客の動向】

- ◆修学旅行などの団体客の利用が減っている傾向にある。
- ◆団体より小グループの利用が増えている傾向にある。
- ◆夏休みなどの長期休暇の時期は、ファミリー層の利用が多い。
- ◆客室の利用については、個室の利用が増えており、大部屋が敬遠される傾向となっている。
- ◆価格に左右されやすく、安価なプランを販売すると一時的に利用者が増える傾向にある。

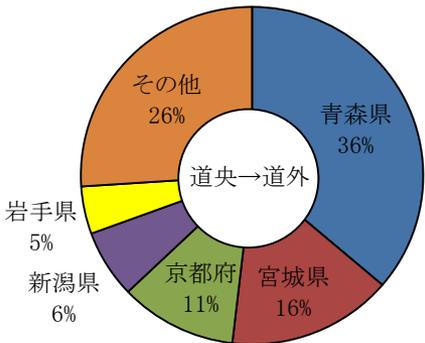


図2-5-18 道央から出発した場合の目的地(休日)

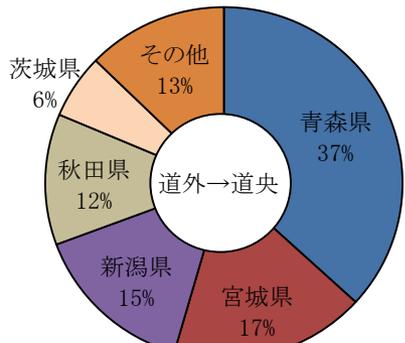


図2-5-19 道央が目的地の場合の出発地(休日)

出典:「H22幹線フェリー・旅客船旅客流動実態調査」



〈小樽行きに乗り込む乗船客(舞鶴港)〉



〈乗船待ちの乗用車(小樽港)〉



〈フェリーに乗り込むツーリング旅行者〉



〈船内のイベント風景〉

2-6 安全・安心(1)

【大規模災害時の緊急支援物資等の搬出拠点】

- ◆東日本大震災、熊本地震では小樽港が北海道から派遣される自衛隊等の出発拠点の一つとなり、フェリーや護衛艦に乗り込む車両や自衛隊員が小樽港を利用した。
- ◆東日本大震災の影響で、フェリーの苫小牧～敦賀航路、苫小牧～秋田航路が小樽港を代替利用した。
- ◆東日本大震災時には自衛隊約900名、車両約200台、北海道警察や札幌市消防局約200名が被災地の支援のため小樽港を利用した。

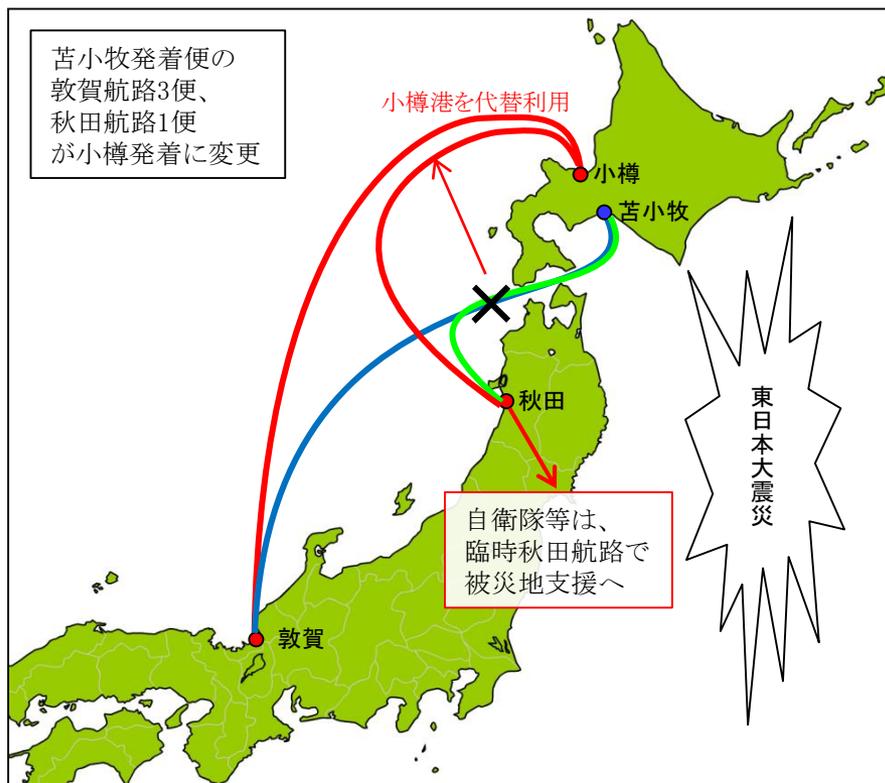


図2-6-1 東日本大震災による小樽港の代替利用

〈フェリーターミナルに自衛隊待機〉



〈フェリーによる自衛隊輸送〉



〈護衛艦による自衛隊輸送〉

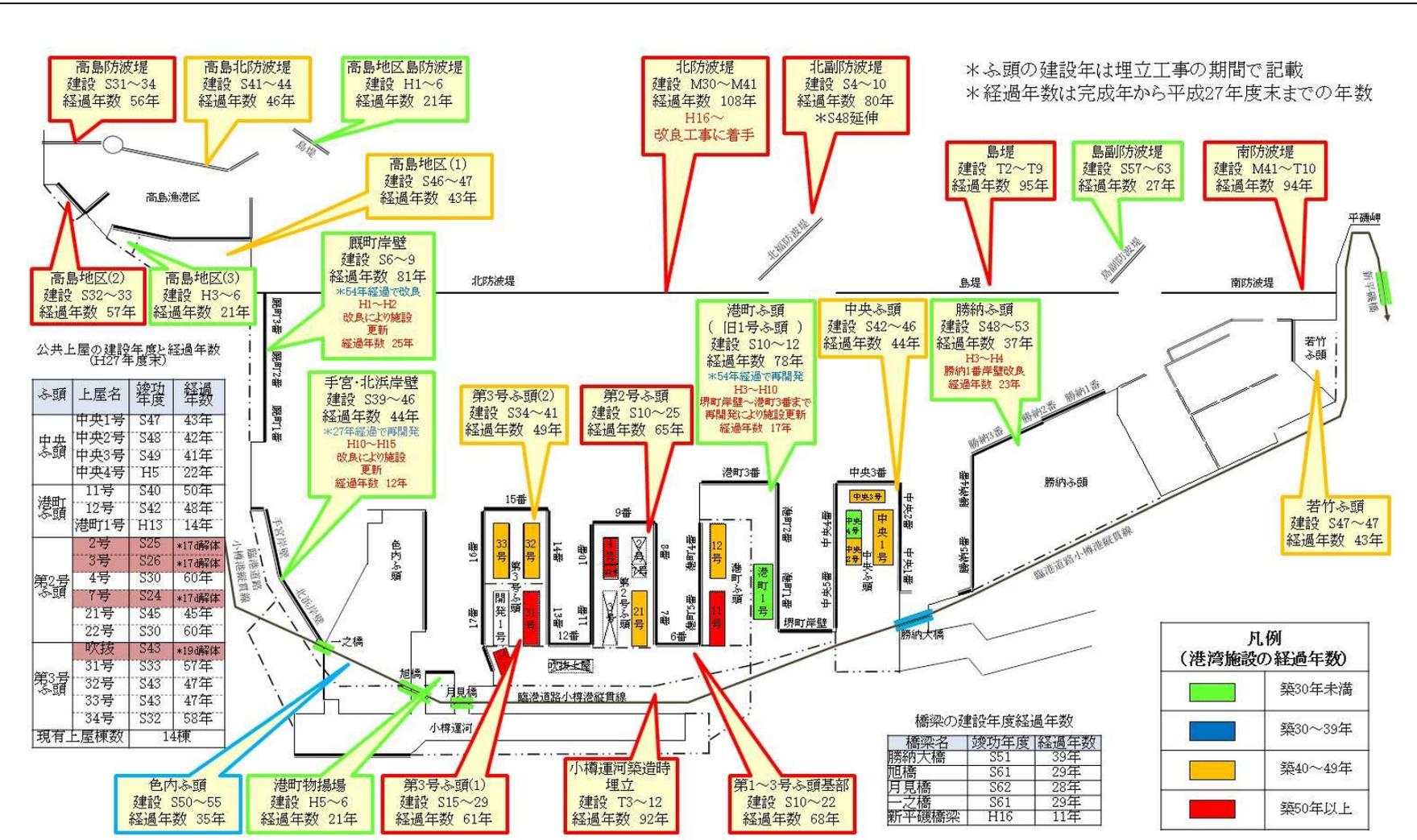


図2-6-2 小樽港での熊本地震への災害支援対応

2-6 安全・安心(2)

【港湾施設の老朽化(1)】

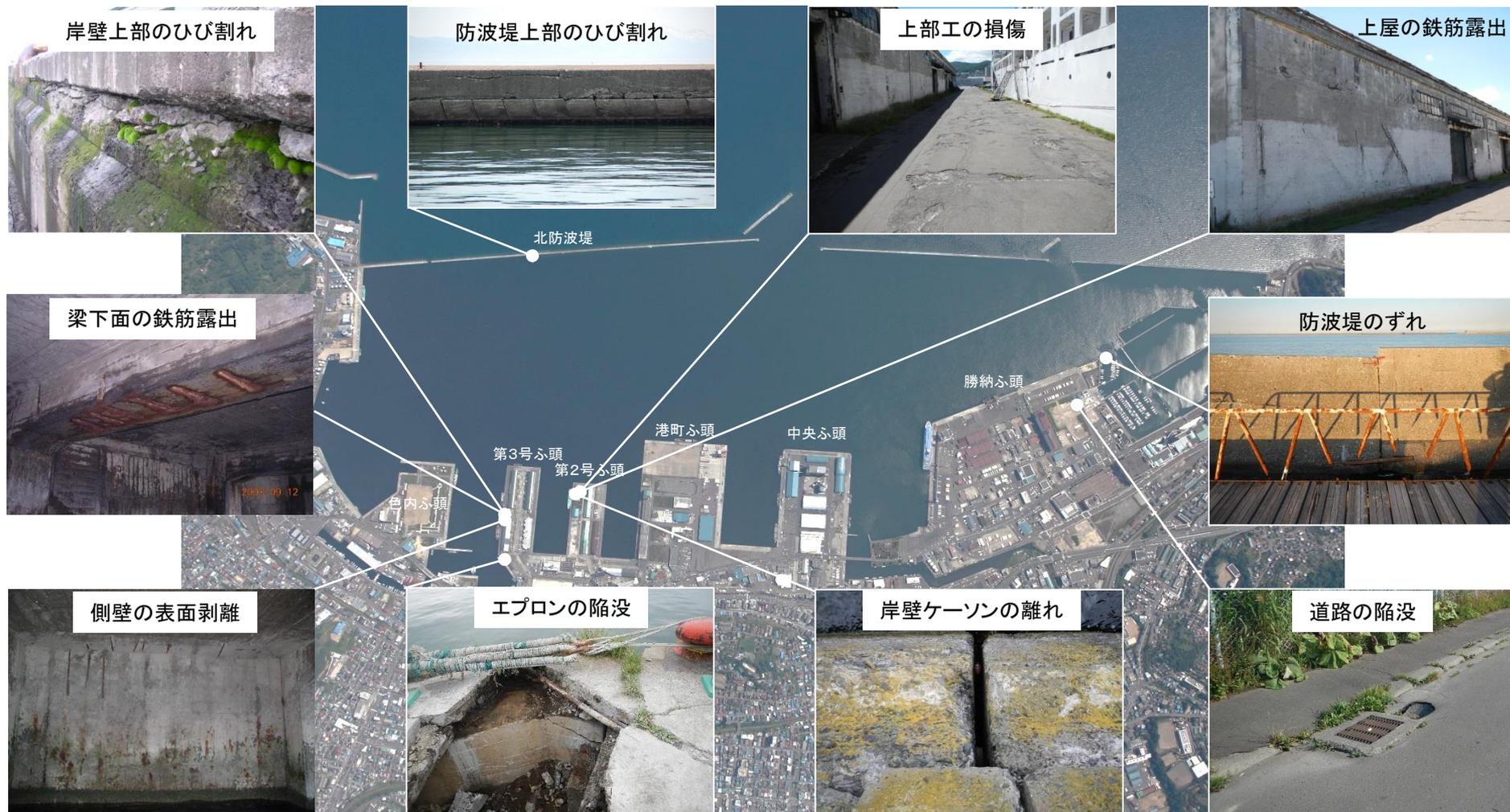
- ◆北防波堤は、明治41年に完成しており、100年以上が経過している。
- ◆第2号ふ頭は、昭和10年から25年に建設されており、65年が経過している。



2-6 安全・安心(3)

【港湾施設の老朽化(2)】

◆小樽港は、古くから整備されてきた港であることから、港湾施設の老朽化が顕著である。



3 小樽港を取り巻く情勢

3-1 交通の動向(3)

【北海道新幹線】

- ◆新青森駅から新函館北斗駅の区間は、平成27年度末に開業しており、新函館北斗駅から札幌駅の区間は、平成24年に認可・着工され、平成42年度末に開業を予定している。
- ◆北海道新幹線の開通により、新小樽駅が設置され、東京駅から乗り換えすることなく小樽まで約5時間で到着することができる。
- ◆北海道新幹線を利用することで、道外からのアクセスが向上するほか、航空機と違った幅広い座席による快適な旅行が可能となる。

表3-1-2 新小樽(仮称)駅から
各主要新幹線駅までの所要時間

駅名	所要時間 (新幹線 開業後)	[参考] 小樽駅からの 所要時間 (現在)
札幌駅	約12分	約32分
倶知安駅	約13分	約1時間8分
新函館北斗駅	約52分	約4時間6分
新青森駅	約1時間53分	約5時間35分
盛岡駅	約2時間46分	約6時間32分
仙台駅	約3時間29分	約7時間12分
大宮駅	約4時間37分	約8時間20分
東京駅	約5時間2分	約8時間43分

表3-1-3 北海道新幹線の整備概要

区間	新青森～新函館北斗間	新函館北斗～札幌間
開業(予定)	平成28年3月26日	平成42年度末
工事延長	約148km	約212km
経過地	【青森県】 青森市・蓬田村・外ヶ浜町・今別町・中泊町 【北海道】 福島町・知内町・木古内町・北斗市・七飯町	北斗市・厚沢部町・八雲町・長万部町・黒松内町・蘭越町・豊浦町・ニセコ町・倶知安町・仁木町・赤井川村・余市町・小樽市・札幌市
駅	【新青森駅(既設)】 奥津軽いまべつ駅 木古内駅 新函館北斗駅	【新函館北斗駅】 新八雲(仮称)駅・長万部駅・倶知安駅・新小樽(仮称)駅・札幌駅



出典:北海道HP

図3-1-4 北海道新幹線のルート

出典:新幹線の所要時間は、国土交通省 平成24年3月開催第9回整備新幹線小委員会配布資料から作成

3-1 交通の動向(4)

【新千歳空港】

- ◆新千歳空港の旅客数は、平成24年から増加傾向にあり、平成27年は20,452千人となっている。
- ◆平成27年の国際線の旅客数は、2,103千人となっており、平成24年の約2倍となっている。
- ◆新千歳空港では、国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混乱を解消するため、国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、国際線ターミナルの機能向上(CIQ施設)等の整備を実施している。
- ◆誘導路の新設により、1時間当たりの発着枠が現行の32回から最大42回に拡大となる。
- ◆新千歳空港からJRの快速を利用すると、乗り換えなしで小樽に約72分で到着することができる。



図3-1-5 新千歳空港旅客数の推移

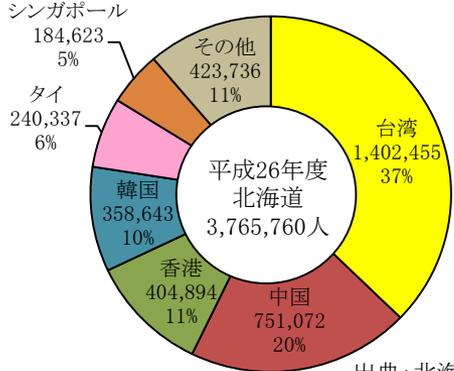


図3-1-6 外国人宿泊者数(北海道)

表3-1-4 新千歳空港の定期運航路線

平成28年2月現在

路線名	会社名	就航状況	就航年月
ホノルル	ハワイアン航空	週3往復	平成24年10月31日
ソウル	大韓航空/日本航空	毎日運航	平成元年06月02日
ソウル	ジンエアー	毎日運航	平成23年7月15日
ソウル	ティーウェイ航空	毎日運航	平成25年12月23日
グアム	ユナイテッド航空/全日本空輸	週2往復	平成2年7月2日
香港	キャセイパシフィック航空/日本航空	毎日運航	平成2年10月28日
香港	香港航空	週5往復	平成26年12月19日
ユジノサハリンスク	オーロラ航空(旧サハリン航空)	週2往復	平成13年7月22日
上海	中国東方航空/日本航空	週5往復	平成13年8月1日
上海	春秋航空	週5往復	平成26年10月26日
台北	エバー航空/全日本空輸	毎日運航	平成15年3月30日
台北	中華航空	毎日運航	平成18年7月1日
台北	トランスアジア航空	毎日運航	平成24年9月4日
釜山	大韓航空/日本航空	週5往復	平成18年6月1日
釜山	エアプサン/アジアナ航空	週3往復	平成27年12月3日
北京	中国国際航空/全日本空輸	週4往復	平成19年4月18日
バンコク	タイ国際航空/全日本空輸	毎日運航	平成24年10月31日
高雄	中華航空	週5往復	平成27年2月1日
天津	天津航空	週2往復	平成27年3月29日
クアラルンプール	エアアジアX	週4往復	平成27年10月2日

出典: 千歳市HP

小樽港の現状のまとめ

小樽港を取り巻く 社会・経済情勢

【国内情勢】

- ・日本、北海道の人口が減少している。
- ・北海道経済が低迷している。
- ・北海道新幹線が札幌まで延伸される。
- ・高規格道路が小樽から倶知安まで延伸される。

【国際情勢】

- ・世界的に人口が増加している。
- ・東南アジア・BRICsなどの経済成長が見込まれる。
- ・TPP等による経済連携が進展している。
- ・パナマ運河が拡張されている。
- ・北極海航路、SLB、CLBの利用が増えている。
- ・クルーズ船等の船舶が大型化している。

小樽港の特徴

- ・取扱貨物量が減少している。
- ・北海道の日本海側港湾で唯一、道外と結ばれているフェリー航路が就航している。
- ・中国との外貿定期コンテナ航路が就航しており、上海、大連、青島へとダイレクトに結ばれている。
- ・ウラジオストクへのRORO船定期航路が就航している。
- ・ロシアへの輸出額が北海道シェアの約8割となっている。
- ・上屋が貨物以外にも利用されている。
- ・水面貯木場で原木の取扱いがなくなっている。
- ・GDPが増加している東アジアや極東ロシアに近接している。
- ・大消費地である札幌に近接している。
- ・港湾施設や荷役機械などが老朽化している。
- ・東日本大震災などで被災地支援のため、小樽港のフェリー航路を利用して物資などを輸送している。
- ・高速道路や鉄道等の交通機関が充実している。
- ・新千歳空港までJRで乗り換えなしで到着することができる。
- ・日本海側拠点港(外航クルーズ:背後観光地)に選定されている。
- ・クルーズ船の寄港回数が北海道で8年連続1位となっている。
- ・小樽港内発着の観光船が増加している。