

**第 2 回 小 樽 港  
長期構想検討委員会・幹事会  
資 料**

---

**令和元年11月25日**

**小 樽 市**

# 目次

1	小樽港長期構想の策定について	2	5	将来に向けての検討課題	28
1-1	小樽港長期構想委員会の設置趣旨	3	5-1	多様な機能に対応した	
1-2	小樽港長期構想の検討フロー	4		効率的な港湾空間の構築	29
2	小樽港の現状	5	5-2	物流・産業の機能強化	34
2-1	位置・特徴	6	5-3	観光・交流の機能強化	43
2-2	利用状況	8	5-4	安全・安心の機能強化	56
3	小樽港を取り巻く情勢・動向	15			
3-1	国内外の情勢	16			
3-2	北海道の情勢	19			
3-3	小樽市の関連計画	21			
4	第1回委員会の主要意見	25			

# 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置趣旨 …… 3

1-2 小樽港長期構想の検討フロー …………… 4

## 1-1 小樽港長期構想検討委員会の設置趣旨

### 【背景】

- ◆本港の港湾計画は、平成9年に改訂(目標年次:平成10年代後半)されてから約22年経過しており、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、その計画と現状の港湾利用に乖離が生じてきている。

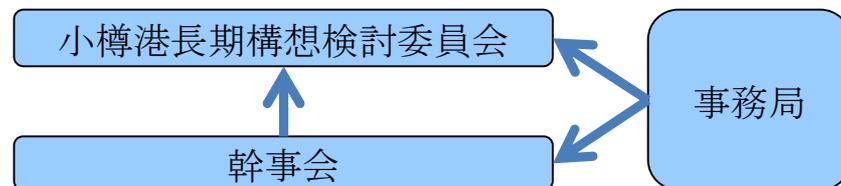
### 【目的】

- ◆本港の取り巻く社会情勢や利用状況等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ものである。
- ◆「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、将来の本港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」を設置するものである。

### 【長期構想の目標年次】

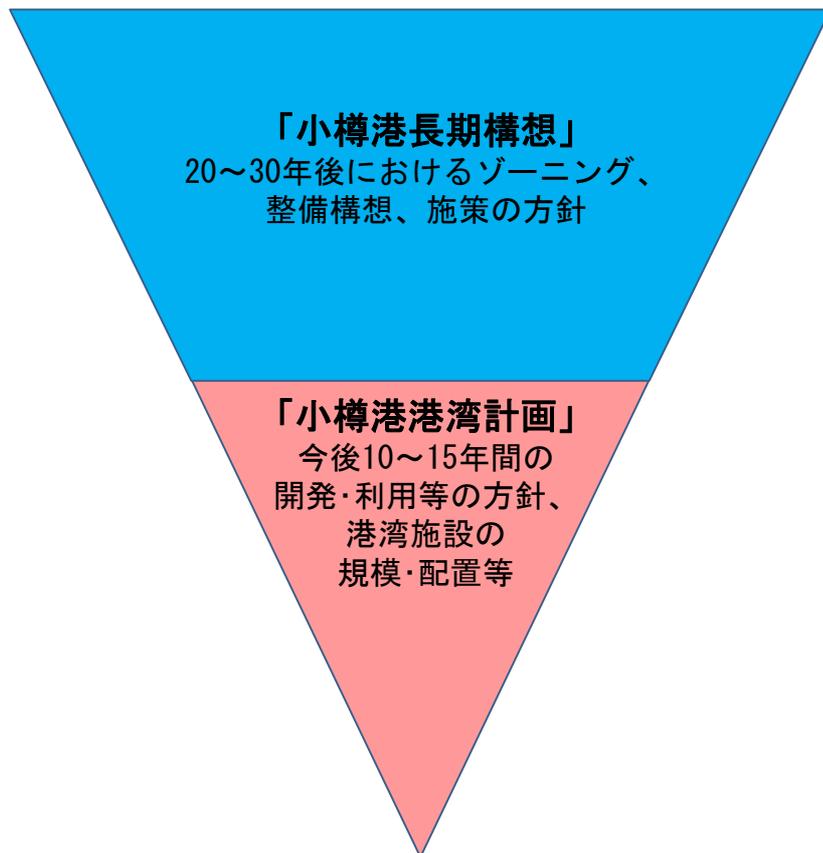
- ◆長期構想の目標年次は、概ね20～30年程度の将来となる令和20～30年代とする。

### 【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 2016 (H28) 年8月25日  
・小樽港の現状
- ◆第2回 2019 (R1) 年11月25日  
・現状と情勢を踏まえた課題等の整理
- ◆第3回 2020 (R2) 年2月頃予定  
・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(素案)
- ◆第4回 2020 (R2) 年12月頃予定  
・将来プロジェクトの展開(案)  
・空間利用計画(案)

#### 「小樽港港湾計画」

- ◆2020 (R2) 年度内の改訂を目指す

## 2 小樽港の現状

### 2-1 位置・特徴

- (1) 位置 ..... 6
- (2) 特徴 ..... 7

### 2-2 利用状況

- (1) 入港船舶隻数の推移 ..... 8
- (2) 船舶乗降人員の推移 ..... 9
- (3) 取扱貨物量の推移 ..... 10
- (4) 水産物の取扱状況 ..... 11
- (5) 地区別の船舶利用状況 ..... 12

# 2-1 位置・特徴

## (1) 位置

- ◆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。
- ◆小樽港は、日本海側北部に面しており、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。

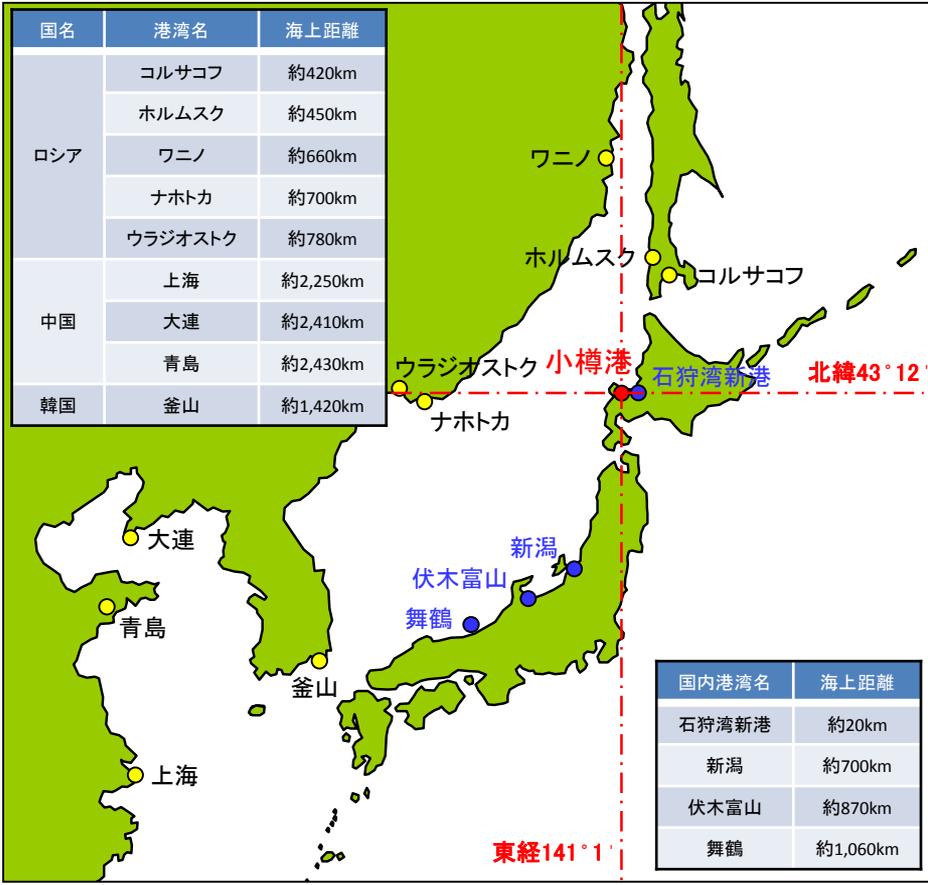


図2-1-1 関係各港との海上距離



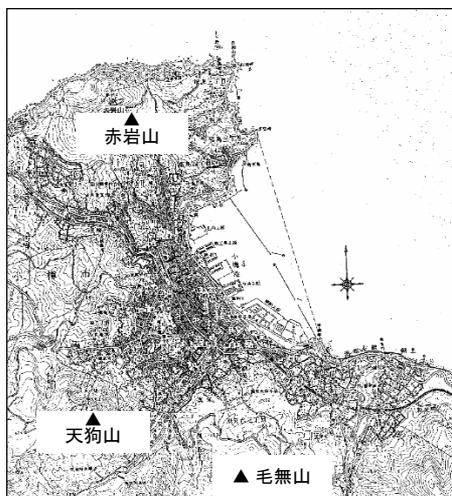
図2-1-2 小樽港の位置

出典:小樽港要覧

## 2-1 位置・特徴

### (2) 特徴

- ◆小樽港周辺の地勢は、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。
- ◆港湾区域は571ha(全国100位圏外・道内重要港湾以上12港中12位)、臨港地区は192ha(全国68位・道内6位)となっており、比較的コンパクトな港となっている。
- ◆市街地に近接し、高速道路が直結しているほか、JR駅とも近く、交通アクセスが良い港である。



# 2-2 利用状況

## (1) 入港船舶隻数の推移

- ◆入港船舶隻数は、平成8年の8,983隻から減少傾向が続いていたが、ここ数年はほぼ横ばいとなっている。
- ◆平成8年と平成30年を比較すると、外航商船及び漁船が大きく減少している。
- ◆この他、小樽港マリーナや運河を係留地としている、プレジャーボートや遊漁船などの小型船の利用がある。

表2-2-1 入港船舶隻数の推移 (単位：隻)

種別	H1	H8	H30速報値	H30/H1	H30/H8
<b>商船</b>	<b>3,333</b>	<b>4,410</b>	<b>2,026</b>	61%	46%
外航船	436	1,298	301	69%	23%
内航船	2,897	3,112	1,725	60%	55%
貨物船	2,091	1,961	1,112	53%	57%
フェリー	806	1,151	613	76%	53%
<b>漁船</b>	<b>4,107</b>	<b>3,585</b>	<b>867</b>	21%	24%
<b>その他</b>	<b>896</b>	<b>988</b>	<b>429</b>	48%	43%
<b>合計</b>	<b>8,336</b>	<b>8,983</b>	<b>3,322</b>	40%	37%

※H8は取扱貨物量の最大年 出典：小樽港統計年報

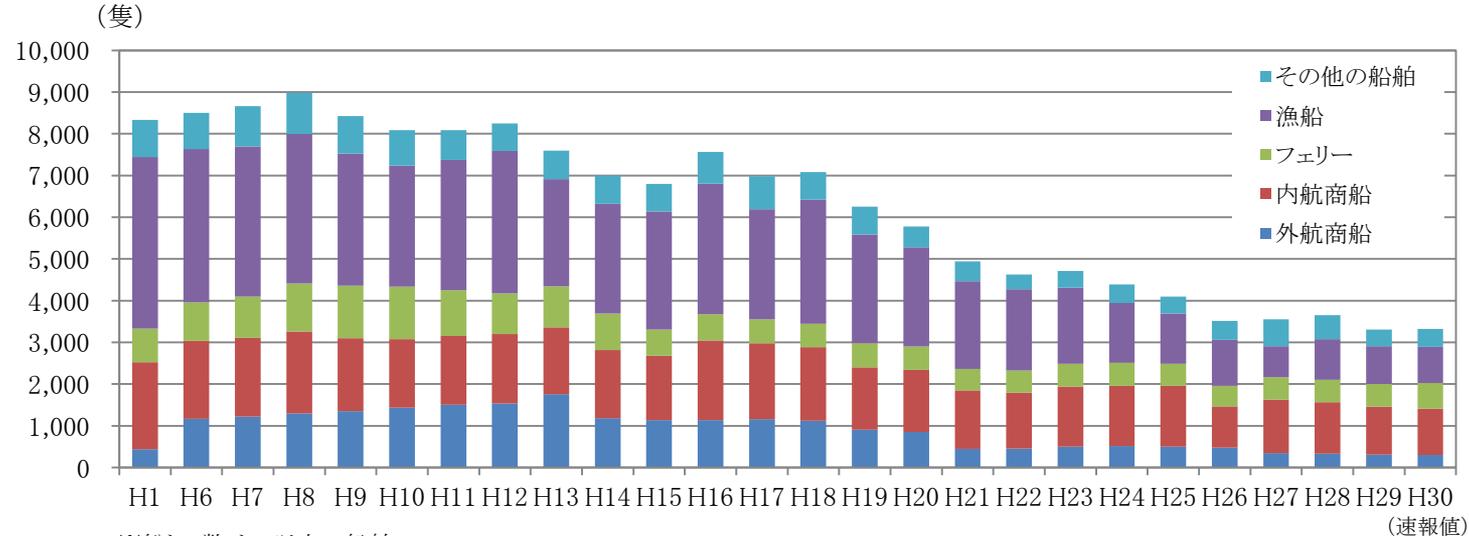


図2-2-1 船種別入港船舶隻数の推移 出典：小樽港統計年報

## 2-2 利用状況

### (2) 船舶乗降人員の推移

- ◆乗降人員数はフェリー航路が週25便体制であった平成8年の438千人から、フェリー航路の減少とともに減少傾向だったが、平成24年以降は増加傾向となっている。
- ◆小樽港の乗降人員数の約8割がフェリー乗降客であり、近年、クルーズ船の寄港増に伴い、乗降人員数が増加している。

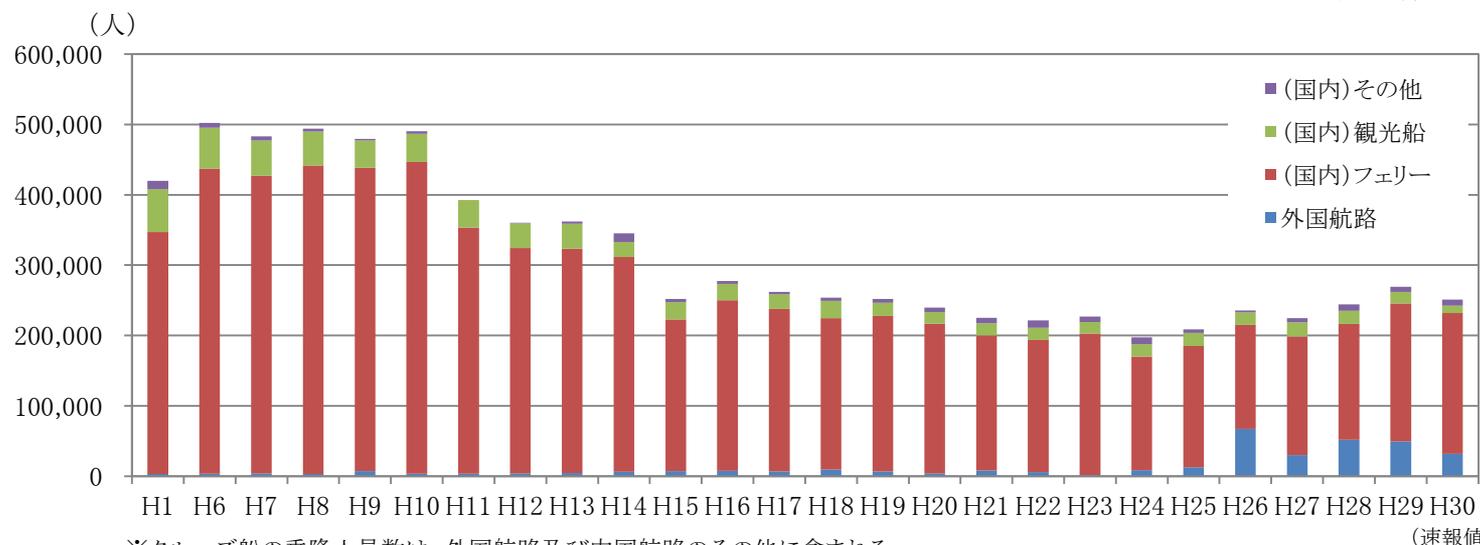
表2-2-2 航路別乗降人員数の推移

(単位：人)

種別	H1	H8	H30速報値	H30/H1	
				H30/H1	H30/H6
外国航路	2,837	3,171	31,647	1116%	998%
内国航路	416,943	490,882	219,551	53%	45%
フェリー	344,002	438,426	200,231	58%	46%
観光船	61,254	48,484	10,524	17%	22%
その他	11,687	3,972	8,796	75%	221%
合計	419,780	494,053	251,198	60%	51%

※H8は取扱貨物量の最大年

出典：小樽港統計年報



※クルーズ船の乗降人員数は、外国航路及び内国航路のその他に含まれる

出典：小樽港統計年報

図2-2-2 船種別乗降人員数の推移

# 2-2 利用状況

## (3) 取扱貨物量の推移

- ◆ 取扱貨物量は、平成8年の25,705千トンピークとして減少してきたが、平成26年から増加傾向となっている。
- ◆ 平成30年(速報値)は、平成8年の約51%となっており、特に一般貨物については、平成元年の約35%となっている。
- ◆ 小樽港の9割以上を占めるフェリー貨物は、平成11年の減便、平成14年の航路休止により減少したが、近年は増加傾向となっている。

表2-2-3 取扱貨物量の推移 (単位：トン)

種別	H1	H8	H30速報値	H30/H1	H30/H8
<b>外貿一般貨物</b>	<b>1,107,345</b>	<b>557,822</b>	<b>347,506</b>	31%	62%
コンテナ貨物以外	1,107,345	557,822	201,083	18%	36%
コンテナ貨物	0	0	146,423	-	-
<b>内貿貨物</b>	<b>19,928,147</b>	<b>25,147,073</b>	<b>12,726,821</b>	64%	51%
一般貨物	1,567,697	1,611,653	582,441	37%	36%
フェリー貨物	18,360,450	23,535,420	12,144,380	66%	52%
<b>合計</b>	<b>21,035,492</b>	<b>25,704,895</b>	<b>13,074,327</b>	62%	51%
内一般貨物	2,675,042	2,169,475	929,947	35%	43%

※H8は取扱貨物量の最大年 出典：小樽港統計年報

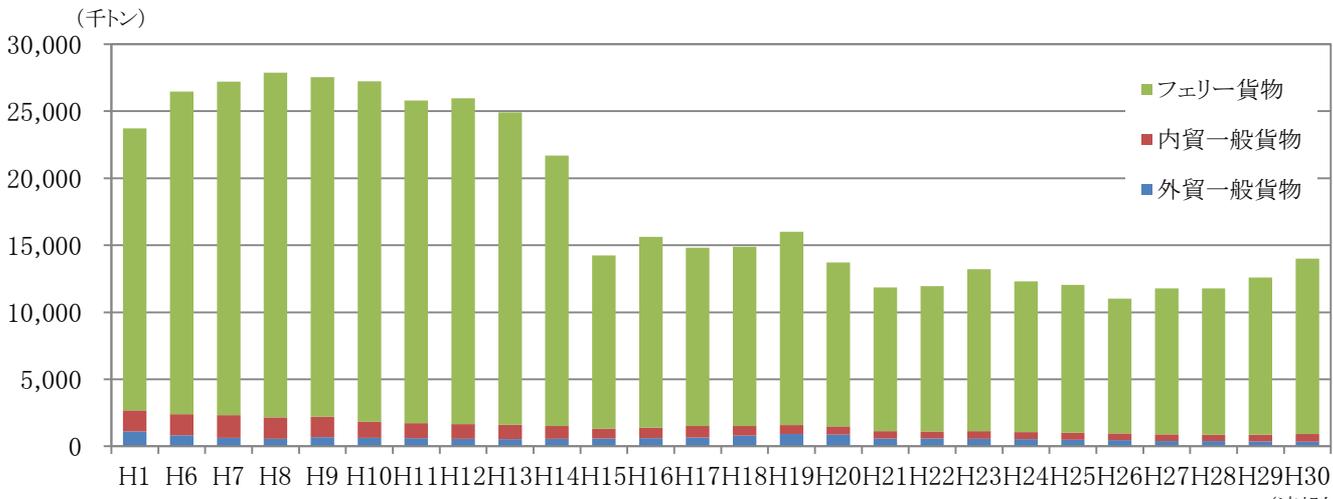


図2-2-3 取扱貨物量の推移 (速報値) 出典：小樽港統計年報

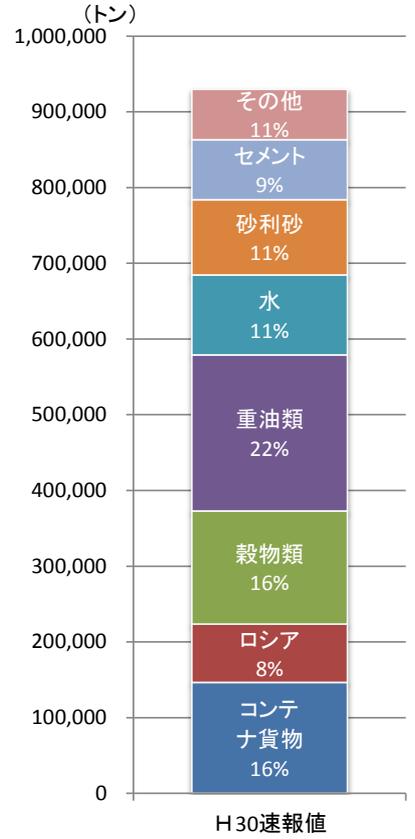


図2-2-4 一般貨物量及び品目別シェア (平成30年速報値) 出典：小樽市調べ

# 2-2 利用状況

## (4) 水産物の取扱状況

- ◆小樽市の漁獲量及び漁獲高は平成21年から減少傾向にあったが、近年は上昇傾向が見られる。
- ◆小樽市は古くからニシン場として栄えた歴史もあり、水産業は重要な本市産業のひとつである。
- ◆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。

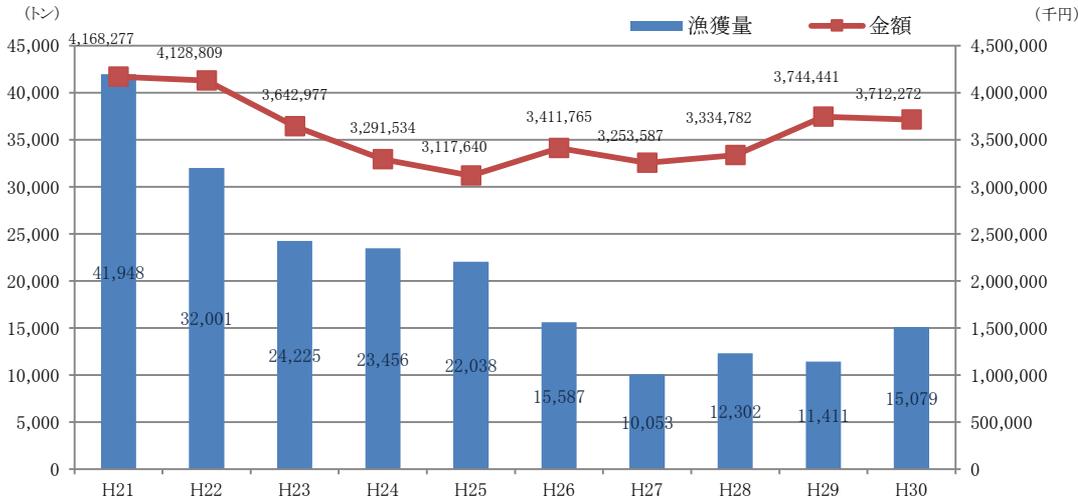
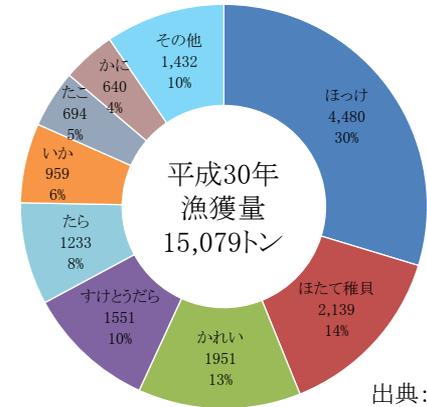


図2-2-5 小樽市の漁獲量と漁獲高

出典:小樽市統計書



出典:小樽市統計書

図2-2-7 小樽市魚種別漁獲量

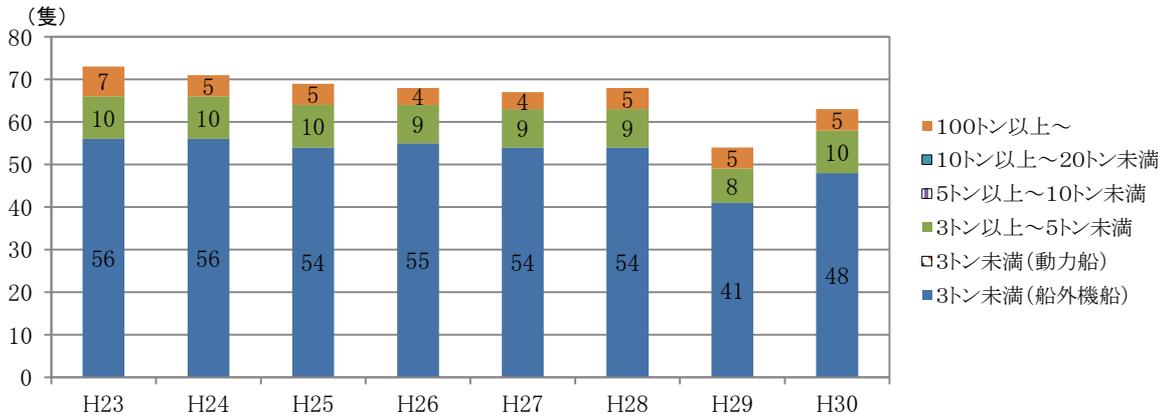
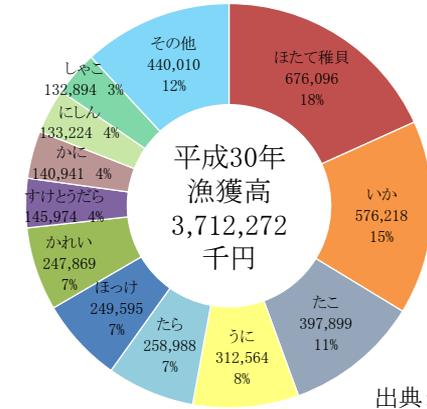


図2-2-6 高島地区 登録漁船数の推移

出典:小樽市調べ



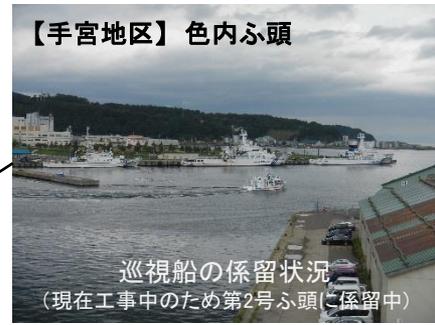
出典:小樽市統計書

図2-2-8 小樽市魚種別漁獲高

# 2-2 利用状況

## (5) 地区別の船舶利用状況 ①【高島地区・手宮地区】

- ◆高島地区は、漁船(沿岸・底引き)に利用されている。
- ◆手宮地区は、厩町岸壁から港町物揚場までの範囲で、厩町岸壁は油槽船や休憩船など、手宮・北浜岸壁は飼料関係船や避難船など、色内ふ頭は官公庁船や避難船、港町物揚場は官公庁船などに利用されている。また、第1期運河は遊漁船や作業船などに利用されている。



## 2-2 利用状況

### (5) 地区別の船舶利用状況 ②【中央地区】

◆中央地区は、第3号ふ頭から堺町岸壁までの範囲で、第3号ふ頭はクルーズ船(勝納側は5万t級迄、手宮側は13万t級に工事中)や観光船、ロシア船(中古車・水産品)、避難船などに利用されている。第2号ふ頭は官公庁船や練習船など、港町ふ頭や堺町岸壁はコンテナ船、RORO船、穀物船、ロシア船(中古車・タイヤ)などに利用されている。

【中央地区】 第3号ふ頭



クルーズ船2隻と観光船

【中央地区】 第3号ふ頭



避難船(漁船)の係留状況

【中央地区】 第2号ふ頭



官公庁船の係留状況



【中央地区】 港町ふ頭



[手前] RORO船の荷役状況  
[奥側]コンテナ船の荷役状況

【中央地区】 堺町岸壁



ロシア船の荷役状況

【中央地区】 港町ふ頭

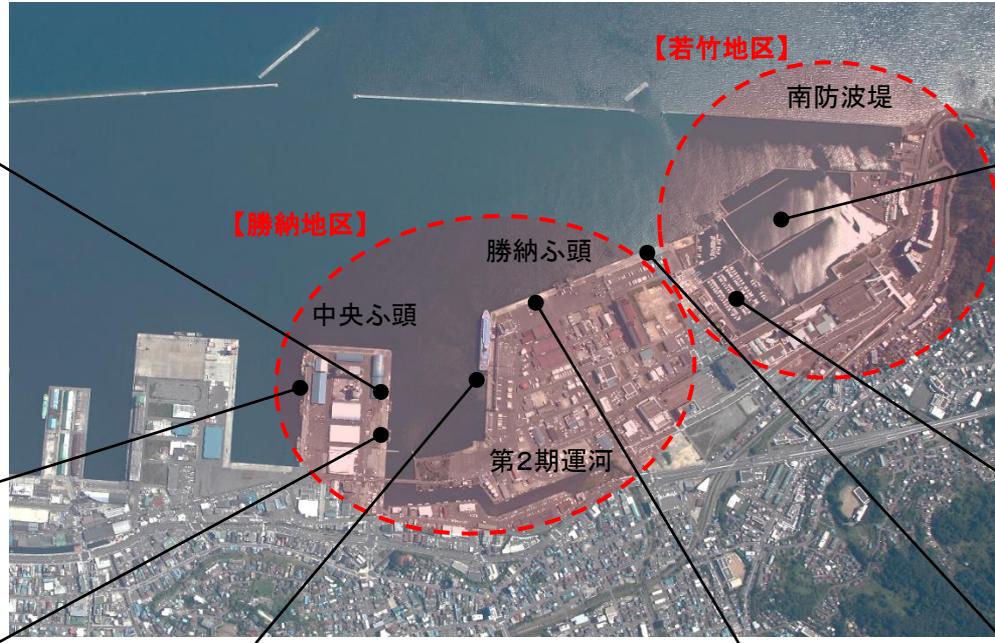


穀物船の荷役状況

# 2-2 利用状況

## (5) 地区別の船舶利用状況 ③【勝納地区・若竹地区】

- ◆勝納地区は、中央ふ頭から勝納ふ頭までの範囲で、中央ふ頭は穀物船やロシア船(中古車・水産品)、セメント船、練習船など、勝納ふ頭はフェリーやクルーズ船(13万t級迄)、穀物船、ガット船(砂)、調査船などに利用されている。また、第2期運河は遊漁船などに利用されている。
- ◆若竹地区は、小樽港マリーナから南防波堤の基部までの範囲で、マリーナはプレジャーボートが係留・保管されている。



# 3 小樽港を取り巻く情勢・動向

## 3-1 国内外の情勢

- (1) 世界の人口とGDPの動向 ..... 16
- (2) 経済連携協定の状況 ..... 17
- (3) 港湾の中長期政策『PORT 2030』 ..... 18

## 3-2 北海道の情勢

- (1) 高規格道路 ..... 19
- (2) 北海道新幹線 ..... 20

## 3-3 小樽市の関連計画

- (1) 第7次小樽市総合計画 ..... 21
- (2) 小樽市景観計画・第二次小樽市観光基本計画 ..... 22
- (3) 第3号ふ頭及び周辺再開発計画 ..... 23
- (4) 若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画 ..... 24

# 3-1 国内外の情勢

## (1) 世界の人口とGDPの動向

- ◆世界の人口は、アジア・アフリカを中心に拡大し、2035年に89億人、2050年には98億人へと、今後32年間で21億人増加する見通しであり、アジア等の消費市場の拡大が想定される。
- ◆世界各国や地域では相対的に我が国よりも高い経済成長が継続していくことが想定される。
- ◆本港の対岸に位置するロシア、韓国においても、今後高い経済成長が見込まれている。

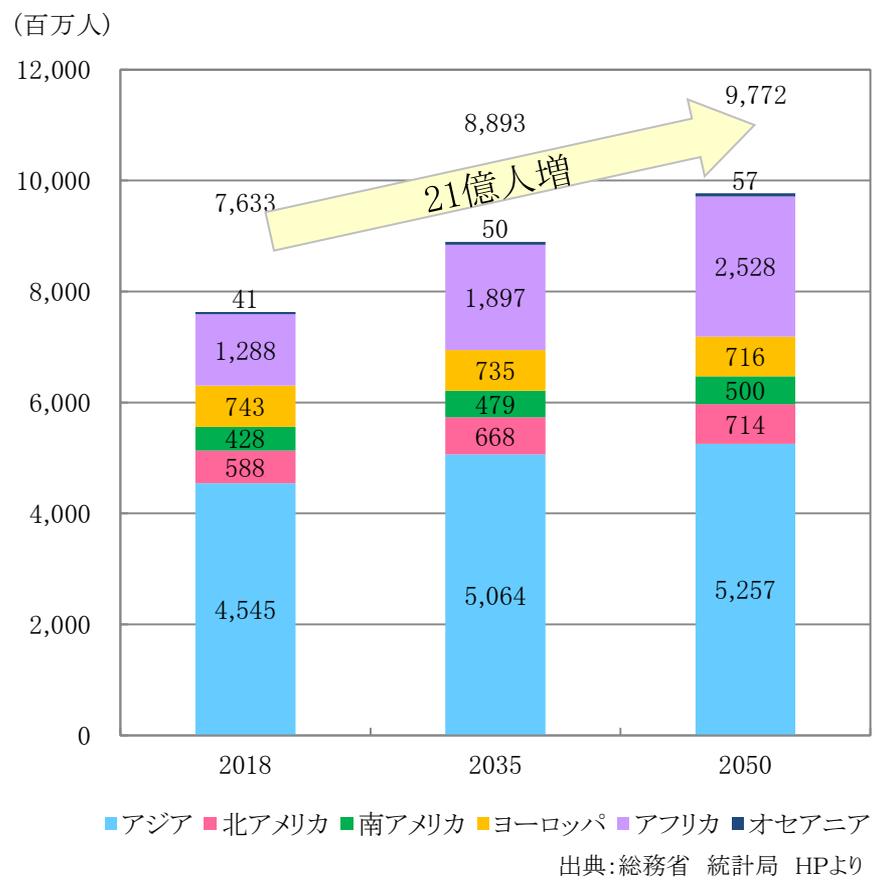


図3-1-1 世界の将来人口の予測

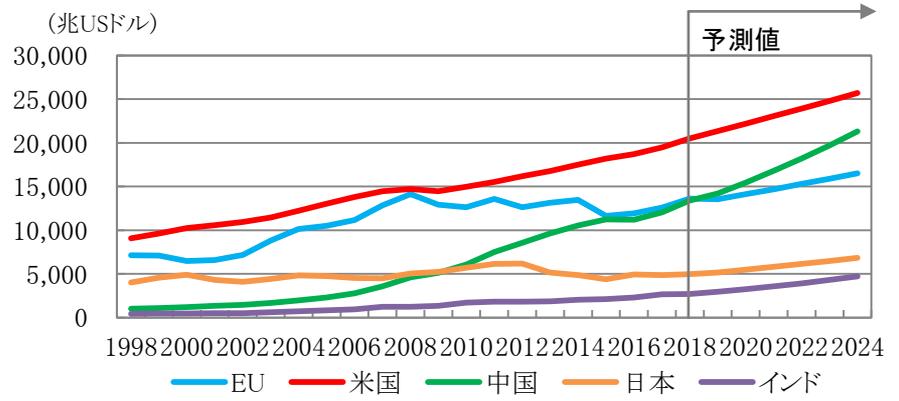


図3-1-2 主要国・地域の名目GDPの推移

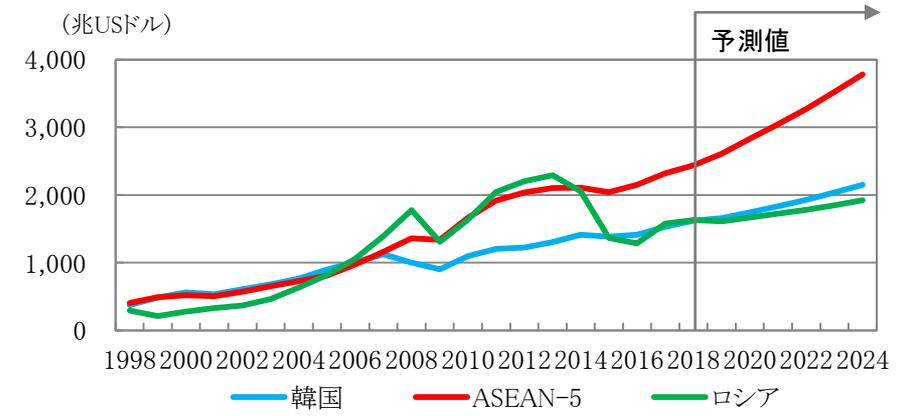


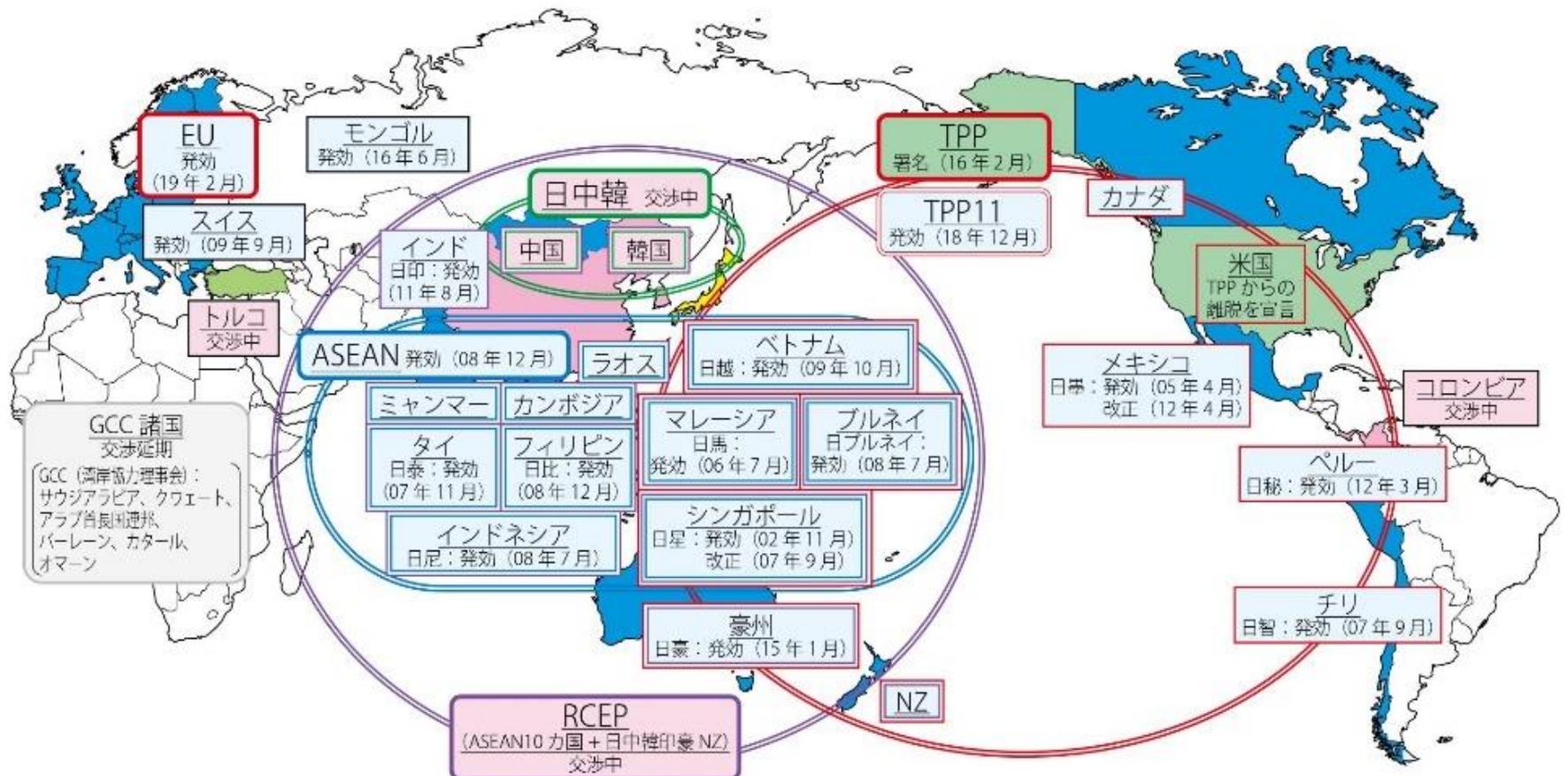
図3-1-3 対岸の主要国の名目GDPの推移

※ASEAN-5: インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムの5か国

## 3-1 国内外の情勢

### (2) 経済連携協定の状況

- ◆世界各地域において、経済連携に関する協議が進められており、TPPについては、2015年に大筋合意したが、2017年1月に米国が脱退を表明。
- ◆牛肉については、関税率38.5%が16年目に9%まで削減。
- ◆日米貿易協定は、2019年9月に農林水産品に係る日本側の関税について、TPPの範囲内での最終合意。



出典: 令和元年版 通商白書(経済産業省)

図3-1-4 日本の経済連携協定の推進状況(2019年3月現在)

# 3-1 国内外の情勢

## (3) 港湾の中長期政策『PORT 2030』

- ◆国土交通省港湾局では、2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たす役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT 2030』」としてとりまとめた。
- ◆中長期政策の方向性として、8つの施策が示されている。

### <国内外の社会経済情勢の展望>

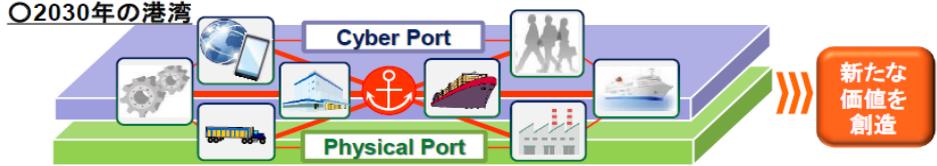
- ✓ 新興市場の拡大と生産拠点の南下、インバウンド客の増加
- ✓ 人口減少・超熟成化社会の到来と労働力不足
- ✓ 第4次産業革命の進展
- ✓ 資源獲得競争の激化と低炭素社会への移行
- ✓ 巨大災害の切迫とインフラの老朽化

### <港湾政策の基本的理念>

- ☆ 地政学的な変化やグローバルな視点を意識
- ☆ 地域とともに考える
- ☆ 「施設提供型」から「ソリューション提供型」へ
- ☆ 「賢く」使う
- ☆ 「進化する」港湾へ

### <2030の港湾が果たすべき役割>

I. 列島を世界につなぎ、開く港湾 【Connected Port】	II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】
<ul style="list-style-type: none"> <li>・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ</li> <li>・人手不足に対応し、国内輸送を支える</li> <li>・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み</li> <li>・アジアのクルーズ需要のさらなる取込、寄港地の全国展開、国内市場の開拓</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せ美しい「コトづくり」空間に</li> <li>・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開</li> <li>・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生</li> <li>・地球環境や海洋権益の保全</li> </ul>



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】
<ul style="list-style-type: none"> <li>・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化</li> <li>・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進</li> </ul>

### <中長期政策の方向性>

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
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
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開



# 3-2 北海道の情勢

## (2) 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、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、令和12年度末の開業を目指している。
- ◆新小樽(仮称)駅が設置されることで、東京駅から乗り換えなく小樽まで約5時間で到着することができる。
- ◆全国の各都市と高速ネットワークで結ばれることで、新たな経済交流、周遊観光による地域経済の活性化などが期待される。

表3-2-1 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(現在)] 小樽駅からの所要時間
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

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



出典:北海道HP

図3-2-3 北海道新幹線のルート

表3-2-2 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	令和12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

# 3-3 小樽市の関連計画

(1) 第7次小樽市総合計画 ○令和元年10月策定 ○計画期間:令和元年度～令和10年度 ○策定:小樽市

将来都市像

自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽  
～あらたなる100年の歴史へ～

人口減少・少子高齢化への対応

人口減少への挑戦

将来人口への適応

まちづくり 6つのテーマ

子ども・子育て

1 安心・安全な子育て環境の確保  
「子ども・子育て支援」「学校教育」

市民福祉

2 誰もがいきいきと健康に暮らせるまち  
「保健衛生」「地域医療」「男女共同参画社会」「地域福祉」「高齢者福祉」「障がい者福祉」

産業振興

3 強みを生かした産業振興の推進  
「雇用・労働」「工業・企業立地」「観光」「商業」「農林業」「水産業」「港湾」

生活基盤

4 生活基盤が充実した安全な暮らし  
「消防」「生活安全」「市街地整備」「交通」「防災・危機管理」「上下水道」「道路・河川」「住宅」「除排雪」

環境・景観

5 まちなみと自然が調和し、環境にやさしいまち  
「都市景観」「環境保全」「循環型社会」「公園・緑地」

生きがい・文化

6 生きがいにあふれ、人と文化を育むまち  
「スポーツ・レクリエーション」「社会教育」「文化芸術」「国際交流」

市政運営の基本姿勢

市民参加と協働によるまちづくりの推進

持続可能な行財政運営の推進

広域連携の推進

土地利用・地区別発展方向

土地利用

地区別発展方向

北西部地区

中部地区

東南部地区

## <港湾における施策の内容>

### (1) 物流の活性化

- ★ 小樽港の利用促進に向けたポートセールスの強化
- 中国定期コンテナ航路の拡充強化
- 東アジア諸国やロシアなどの対岸諸国や北米地域などとの貿易促進
- 長距離フェリー航路の利用活性化
- 物流機能の集約化・更新による効率的な港湾空間の形成
- ポートサービスの向上

### (2) 「みなと観光」拠点の創出

- ★ クルーズ船の寄港促進に向けたポートセールスの強化
- クルーズ船受入機能の拡充、歴史や文化、水辺を生かしたにぎわい空間を創出する第3号ふ頭及び周辺地域の再開発の推進
- 第3号ふ頭及び周辺地域を核としたみなとオアシスの登録

### (3) 安全・安心対策の推進

- ★ 計画的な老朽化対策による港湾機能の確保
- 災害時における物流機能の確保、防災対策の推進
- 港湾施設の適正な維持管理による安全性の確保

### (4) 石狩湾新港との連携

- 石狩湾新港管理組合への参画を通じた港湾施設の整備及び企業立地の推進による石狩湾新港地域の活性化
- 小樽港と石狩湾新港との相互連携による両港の利用促進

★は重要な取組み

# 3-3 小樽市の関連計画

## (2) 小樽市景観計画・第二次小樽市観光基本計画

### 小樽市景観計画



平成21年2月 小樽市策定

歴史、文化等からみて小樽らしい良好な景観を形成している重要な区域を「小樽歴史景観区域」に指定。小樽歴史景観区域の範囲は、小樽港の周辺地域を囲うように指定されている。

小樽歴史景観区域における良好な景観形成に関する方針

- ◆ 歴史的建造物周辺などの景観拠点の保全や新たな拠点の創出に努めるとともに、これらをつなげることにより、小樽らしい歴史景観区域の形成に努めます。
- ◆ 景観拠点から市街地にのびる主要な道路沿いの景観や主要な交差点などで見られる景観など、それぞれの特性に応じた町並み景観の形成に努めます。
- ◆ 小樽歴史景観区域の景観効果を周辺地区へ波及させ、各地区の特性に応じた都市景観の形成に努めます。

### 第二次小樽市観光基本計画

平成29年4月 小樽市策定 (計画期間:平成29年度～令和8年度)

【主要施策】

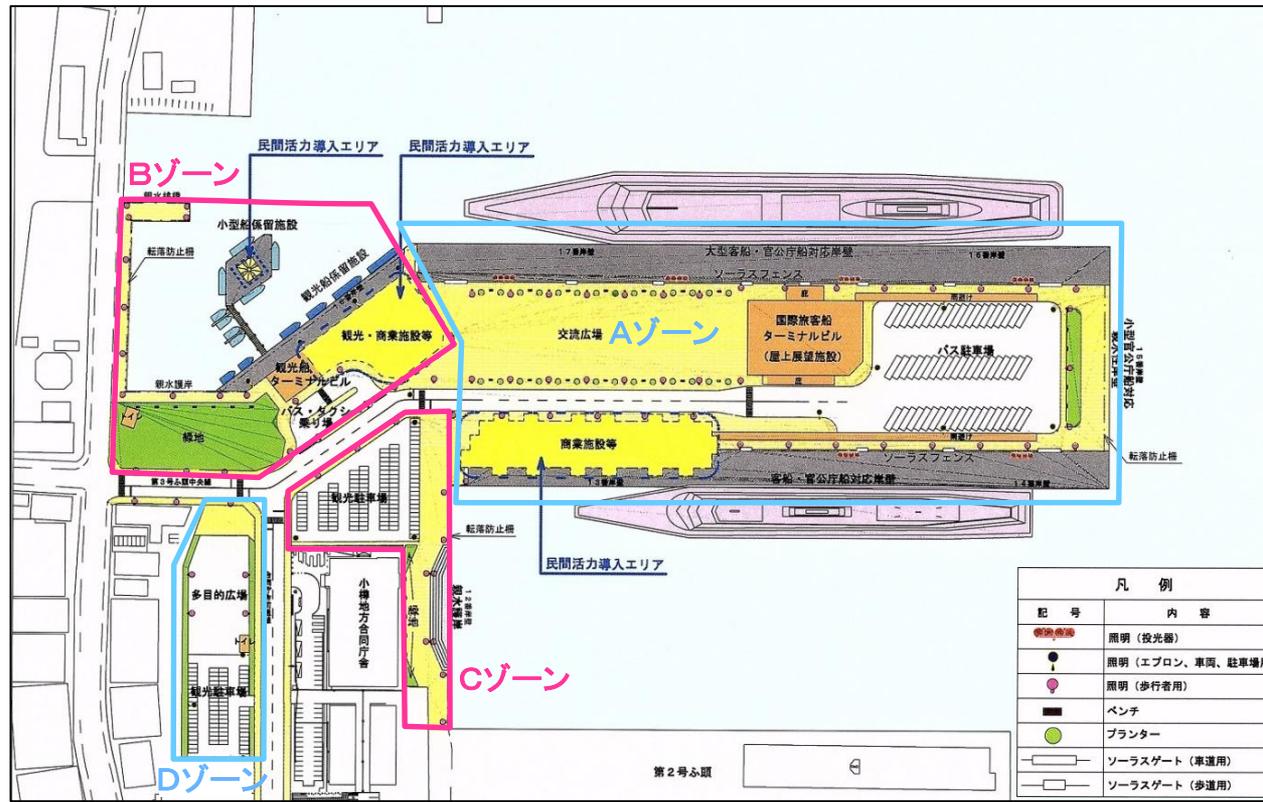
⑩ 水辺を生かした誘致活動の推進

商港港湾都市の発祥の基点となる水辺を魅力ある交流の場として活用促進を図るほか、クルーズ客船の寄港促進と寄港時対応の充実などにより誘客を推進します。

## 3-3 小樽市の関連計画

### (3) 第3号ふ頭及び周辺再開発計画 ○平成26年6月策定 ○策定:小樽市

- ◆第3号ふ頭における国際旅客船ふ頭として整備し、さらなるクルーズ振興を進めるとともに、第3号ふ頭及び周辺区域を港の景観や水辺を生かしたにぎわいある交流空間とすることにより、小樽観光の新たな魅力の創出を図るため、平成26年6月に「第3号ふ頭及び周辺再開発計画」を策定した。
- ◆再開発計画では、市民アンケート、第3号ふ頭及び周辺再開発ワークショップからの提言、関係する機関、団体等からの意見を踏まえ、4つのゾーンに分け、コンセプトや導入すべき機能を整理した。



出典: 第3号ふ頭及び周辺再開発計画

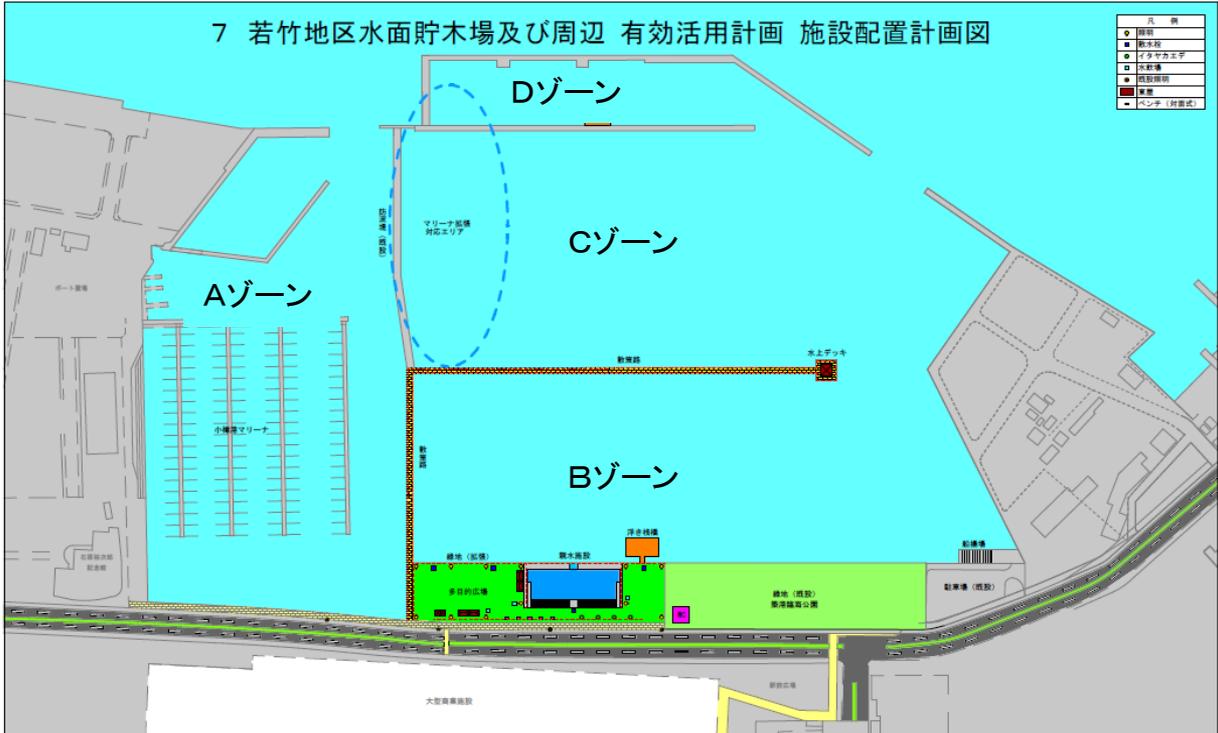
図3-3-1 第3号ふ頭及び周辺再開発計画施設配置計画図

ゾーン	導入すべき機能(施設)
Aゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○客船対応岸壁</li> <li>○国際旅客船ターミナルビル</li> <li>○バス駐車場</li> <li>○交流広場</li> <li>○親水性岸壁</li> <li>○商業施設等</li> </ul>
Bゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光船・小型船係留施設</li> <li>○観光船ターミナルビル</li> <li>○バス・タクシー乗り場</li> <li>○緑地</li> <li>○親水護岸・栈橋</li> <li>○観光・商業施設等</li> </ul>
Cゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○親水護岸</li> <li>○緑地</li> <li>○観光駐車場</li> </ul>
Dゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○多目的広場</li> <li>○観光駐車場</li> </ul>

### 3-3 小樽市の関連計画

#### (4) 若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画 ○平成27年1月策定 ○策定:小樽市

- ◆若竹地区水面貯木場及び周辺について、親水機能の充実、水面におけるイベント等の利用環境整備など、ウォーターフロントとしての魅力を最大限に引き出すことにより、多くの市民や来訪者でにぎわうウォーターフロント空間の創出を図るため、平成27年1月に「若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画」を策定した。
- ◆有効活用計画では、水面貯木場を活用してイベントの企画や運営している市民団体や市民からの意見を踏まえ、4つのゾーンに分け、活用方針や導入すべき機能を整理した。
- ◆水面貯木場では、市民団体がボート天国、いかだレース大会や海上運動会などを開催しているほか、アクアスロン競技大会、市民レガッタ競技大会などが行われている。



ゾーン	導入すべき機能(施設)
Aゾーン	○マリーナ(既設)
Bゾーン	○緑地(既設、拡張) ○既存防波堤を活用した散策路 ○親水施設 ○浮き栈橋 ○多目的広場 ○水上デッキ ○船揚場 ○駐車場 ○水面(イベントやクラブ活動用)
Cゾーン	○水面(小型船舶操縦士免許試験や教習用) ○マリーナ拡張対応エリア
Dゾーン	○水面(蓄養体験用)

出典:若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画

図3-3-2 若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画 施設配置計画図

# 4 第1回委員会の主要意見

4	第1回委員会の主要意見	26
---	-------------	----

# 4 第1回委員会の主要意見

分野		意見等要旨
総合的視点	まちづくりとの関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	構想の方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	隣接港との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
物流・産業	物流需要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	荷役活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
	誘致活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

## 4 第1回委員会の主要意見

分野		意見等要旨
観光・交流	観光・交流	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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埠頭基部の市民開放、にぎわいある空間の創造を望む。</li> <li>・観光客だけでなく多くの人々が港に足を運ぶような港づくりを望む。</li> </ul>
	クルーズ船	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、寄港数の多さに繋がっている。</li> <li>・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。</li> </ul>
	海洋レク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マリーナは、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。</li> </ul>
安全・安心	防災対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
	老朽化対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、関連する埠頭や施設の整備などは優先的、計画的に進めるべき。</li> <li>・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。</li> </ul>
	静穏度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・フェリーの高速化、大型化に伴い、係留できる岸壁の問題、荷捌き地の拡張、静穏度を高める工夫等が大きな課題。</li> <li>・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。</li> </ul>
	港内操船	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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たいへん苦勞する。</li> <li>・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。</li> </ul>

# 5 将来に向けての検討課題

5-1 多様な機能に対応した効率的な港湾空間の構築 …… 29

5-2 物流・産業の機能強化

(1) フェリー拠点としての機能強化 …… 34

(2) 穀物基地としての機能強化 …… 36

(3) 対岸貿易としての機能強化 …… 38

5-3 観光・交流の機能強化

(1) クルーズ拠点としての機能強化 …… 43

(2) マリーナと周辺地区の機能強化 …… 46

(3) 観光船等の機能強化 …… 49

(4) みなと観光の機能強化 …… 53

5-4 安全・安心の機能強化 …… 56

## 5-1 多様な機能に対応した効率的な港湾空間の構築

### ① 小樽港の機能の変遷

- ◆小樽港は、明治初頭より現在まで、それぞれの時代の要請にあわせて、港湾整備が進められてきたが、段階的なふ頭拡張に合わせ、機能の強化を行ってきたことで、同一機能が各ふ頭に分散している状況にある。
- ◆時代が移るにつれて、遊休化したり陳腐化した施設(石炭積出施設等)については、再開発や利用転換を行ってきているが、古くからある機能と新たな利用要請とが、混在している状況にある。

時代	港勢の概要	港湾整備の概要
明治 明治初頭～ 昭和10年代 開港	<ul style="list-style-type: none"> <li>■石狩炭田の開発と合わせて、明治13年には小樽～札幌間に道内最初の鉄道が敷設、明治14年には幌内へ延伸され、石炭の積出しや内陸部への物資供給の中継港として発展する。</li> <li>■明治22年、特別輸出港に指定される。</li> <li>■明治30年には、全道1位の取扱貨物量があり、明治32年に外国貿易港に指定される。</li> <li>■第1次世界大戦時における雑穀の輸出急増により、港湾の流通機能の拡大とともに金融機関の集積が進み、いわゆる「北のウォール街」と呼ばれる地位を築く。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■色内ふ頭(小樽港最初のふ頭)の整備</li> <li>■手宮ふ頭の整備</li> <li>■北防波堤、南防波堤、島堤の整備</li> <li>■小樽運河の整備</li> <li>■堺町岸壁、厩町岸壁の整備</li> </ul>
昭和 昭和10年代～ 昭和20年代	<ul style="list-style-type: none"> <li>■昭和13年の国家総動員法の下で経済統制が始まり、外国貿易を中心に港勢が減退する。</li> <li>■一方で、小樽市への移住者数増加により、港湾流通、保管機能の必要性が高まり、港運業、倉庫業、こん包資材業等の集積が進む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第1号ふ頭、第2号ふ頭の整備</li> <li>■第3号ふ頭の整備</li> </ul>
昭和 昭和20年代～ 昭和50年代	<ul style="list-style-type: none"> <li>■戦後の国内経済の復興を支える資源やエネルギー需要の高まりにより、木材や石炭の取扱量が増加し、昭和39年に一般貨物で過去最高を記録する。</li> <li>■昭和40年ころから、国内エネルギー需要の石炭から石油への切り替りや、苫小牧港の供用開始に伴い、小樽港の港勢が減退する。</li> <li>■一方で、昭和40年頃から、港背後に飼料工場が立地するとともに、昭和45年には、日本海初の長距離フェリー航路が開設される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■第3号ふ頭の延伸整備</li> <li>■若竹貯木場の築造</li> <li>■中央ふ頭の築造</li> <li>■勝納ふ頭の築造</li> <li>■色内ふ頭の築造</li> </ul>
平成 昭和50年代～ 平成初頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>■昭和50年以降、フェリー航路の拡張や社会資本整備の進展等に伴い、小樽港の港勢拡大が進み、平成8年には過去最高の約2,600万トンを記録する。</li> <li>■これまでの物流の変革に伴い、遊休化した港湾施設の利用転換を進める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■小樽運河の再整備</li> <li>■小樽港マリーナの整備</li> <li>■小樽築港駅周辺再開発整備</li> </ul>
令和 平成初頭～ 開港120周年	<ul style="list-style-type: none"> <li>■物流におけるユニット・ロードの進展や企業の経営合理化等に伴う小樽港利用企業の撤退等により、取扱貨物量が大きく減退する。</li> <li>■一方、新たに、中国定期コンテナ航路やロシア・ウラジオストクRORO船航路が開設されたほか、近年、外航クルーズ船の寄港回数が増加する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■港町ふ頭(第1号ふ頭再開発)の整備</li> <li>■コンテナターミナル施設整備</li> <li>■北防波堤の改修(継続中)</li> <li>■第3号ふ頭の改修(継続中)</li> </ul>

# 5-1 多様な機能に対応した効率的な港湾空間の構築

## ② 各種船舶係留の混在状況

◆小樽港は、貨物船やクルーズ船等の商船のほか、官公庁船、漁船、プレジャーボート類、遊漁船、作業船など、多種の船舶に利用されている一方、各種機能の混在が問題となっている。



図5-1-1 各種船舶の主な利用箇所

## 5-1 多様な機能に対応した効率的な港湾空間の構築

### ③ 背後地の利用状況

◆小樽港周辺の物流関係では、物流、エネルギー、工業品、食料品、飼料等の企業が立地している。



出典:小樽市調べ

図5-1-2 小樽港の主な立地企業と取扱貨物

# 5-1 多様な機能に対応した効率的な港湾空間の構築

## ④ 港湾施設の老朽化

- ◆小樽港の整備は、北側になる手宮、厩町から進められ、第1号から第3号ふ頭、中央ふ頭、勝納ふ頭と、南側に向かって、順次ふ頭の整備を進めてきた。
- ◆その後、老朽化対策と機能向上を図るため、手宮、厩町の岸壁の再整備や第1号ふ頭の再開発として港町ふ頭の整備を行ったが、これ以降に新たな再開発等を行っておらず、今後、特に、防波堤、第2、3号ふ頭や第二期運河などの老朽化対策が課題になると考えられる。
- ◆現在、北防波堤の改良や大型クルーズ船への対応として機能強化も含めた第3号ふ頭の北側の岸壁改良などを実施している。

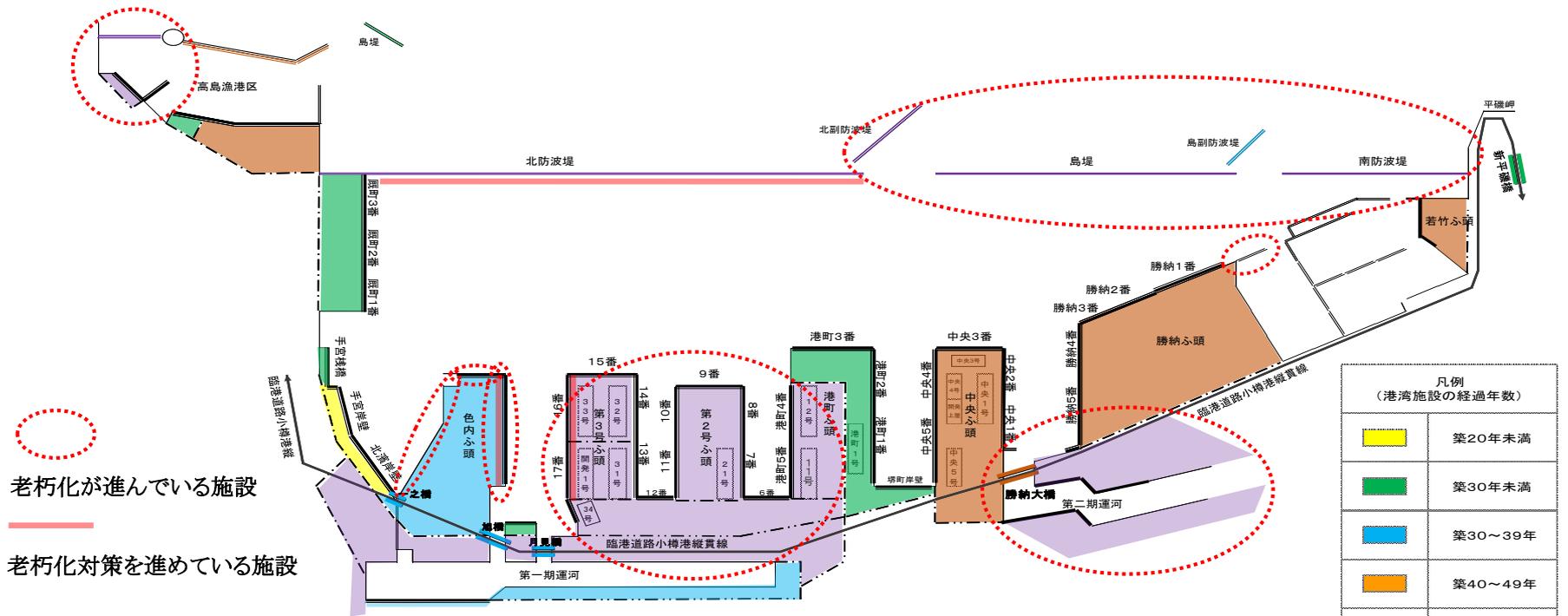


図5-1-3 港湾施設の建設からの経過年数



## 5-1 多様な機能に対応した効率的な港湾空間の構築

### ⑤ 将来に向けての検討課題

- ◆小樽港に求められている多種多様な機能を、安全で効率的に発揮できる港湾空間の構築が必要である。
- ◆このため、老朽化対策を進めながら、再開発や利用転換を図り、各種機能の適切な配置(ふ頭再編)を検討する必要がある。
- ◆直近の課題として、第3号ふ頭を活用したクルーズ機能の強化を進めているが、同ふ頭に在る既存の物流機能や指定保税地域の扱いについて、将来的な港湾空間の効率化を見据えた上で配置する必要がある。
- ◆将来に向けて、各機能が効率的に発揮できるとともに、観光都市である小樽市のポテンシャルをより一層高めるための空間利用、広域的な対応も視野においた安全・安心の確立を図っていくことが重要である。

#### 多様な船舶利用に伴う船舶航行の輻輳



クルーズ船と観光船・遊漁船の輻輳

#### 港湾施設の老朽化



老朽化が進んでいる物揚場

#### 物流機能と交流機能の混在



クルーズ船と荷役作業の輻輳

#### 同一物流機能の各ふ頭への分散



各ふ頭に分散して荷役を行っているロシア船

#### 関連施設の偏在による効率性の低下



穀物サイロと関連工場

#### 新たなニーズに対応するための機能再編



クルーズ拠点化を進める第3号ふ頭の既存物流機能

# 5-2 物流・産業の機能強化

## (1) フェリー拠点としての機能強化 ①【フェリー貨物の状況】

- ◆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2,356万トンであったが、運航会社の航路改編により平成15年以降は週13便体制となっている。
- ◆現行の週13便体制以降は、概ね 1,000万トンで推移していたが、平成29年3月及び6月に小樽～新潟航路において新造船が導入され、高速化・ダイヤ改正により利便性が向上したことなどから、取扱貨物量は増加傾向となっている。移出は農水産品、移入は宅配便等の取扱いが多い。
- ◆小樽港のフェリーは道内日本海側唯一の航路であり、北海道－本州間の物流にとって重要な役割を果たしている。

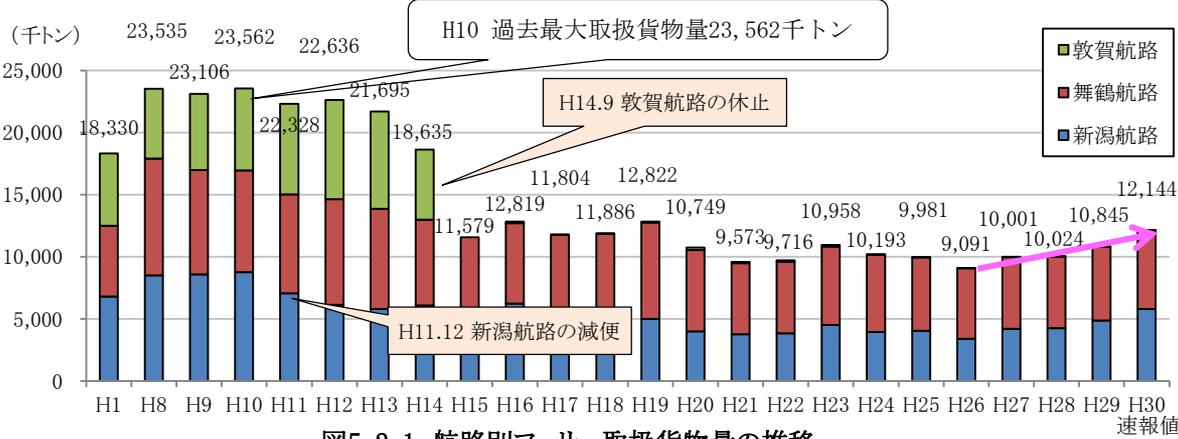


図5-2-1 航路別フェリー取扱貨物量の推移 出典:小樽港統計年報

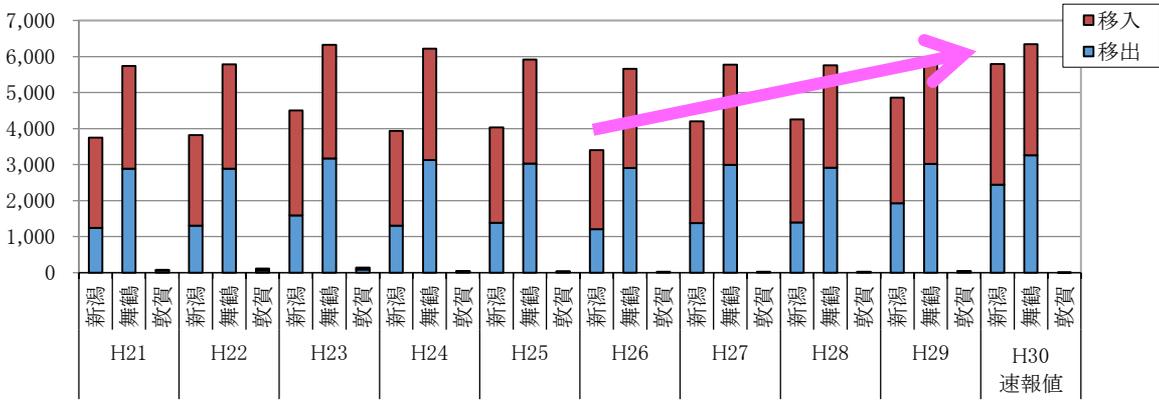
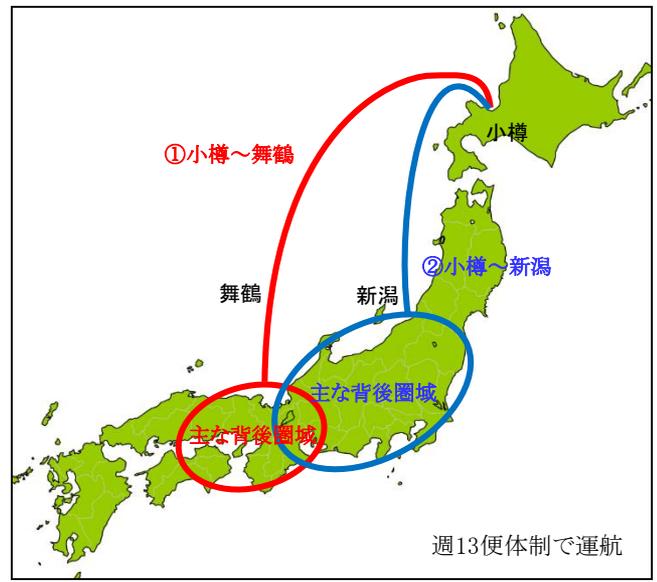


図5-2-2 航路別フェリー取扱貨物量の移出入の推移 出典:小樽港統計年報



- ①小樽～舞鶴航路
  - ・週7往復
  - ・片道約21時間
  - ・小樽発 23:30→21:15
  - ・舞鶴発 23:50→20:45
- ②小樽～新潟航路
  - ・週6往復
  - ・片道約16時間
  - ・小樽発 17:00→9:15 (月～土)
  - ・新潟発 12:00→4:30 (火～日)

図5-2-3 フェリー航路

## 5-2 物流・産業の機能強化

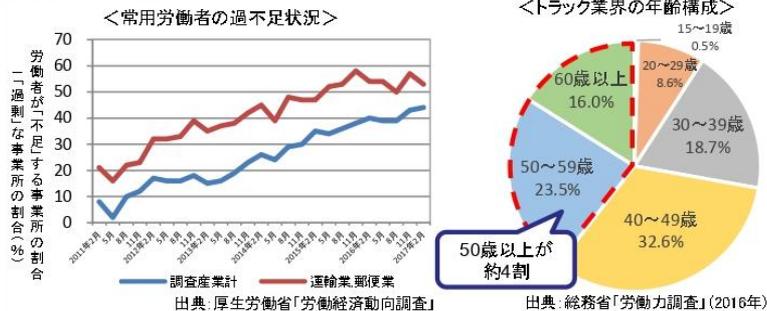
### (1) フェリー拠点としての機能強化 ②【将来に向けての検討課題】

- ◆ 今後、深刻な労働者不足に伴うトラックドライバーの減少、環境問題解決に向けたモーダルシフトの推進により、フェリー航路の重要性は益々高まるものと予想される。
- ◆ 繁忙期には農水産品等を載せたトラックが増加し、荷捌き地が狭隘化している。
- ◆ 勝納ふ頭内にシャーシ置場が設けられているが、ヤードが狭隘化している。

#### ○輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(2017年度)



#### ○労働力不足の深刻化



#### ○総合物流施策大綱(2017年度~2020年度)(平成29年7月閣議決定)(抜粋)

##### ③共同物流により積載等のムダをなくす・輸送モード間の連携・協働(モーダルシフト)で効率的に輸送する

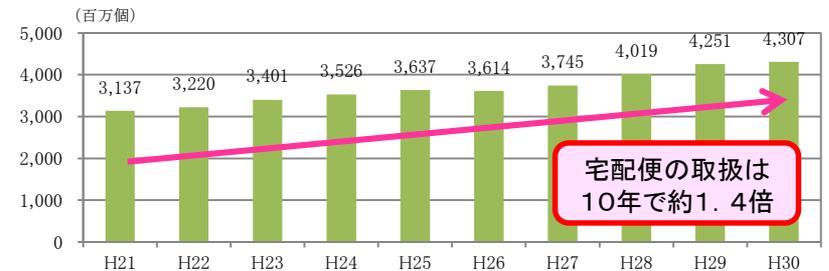
- 複数の事業者が連携・協働して共同物流を実施することによって、積載率の向上、倉庫や車両の稼働率の向上、コスト削減等を図り、物流効率化を推進するとともに、道路ネットワークとの連携を高めつつ輸送効率に優れた鉄道又は船舶による輸送の活用を促進する(略)。

##### ○モーダルシフトに関する指標(総合物流施策推進プログラム(平成30年1月)(抜粋)

- ①鉄道による貨物輸送トンキロ【2016年度 197億トンキロ → 2020年度 221億トンキロ】
- ②内航海運による貨物輸送トンキロ【2015年度 340億トンキロ → 2020年度 367億トンキロ】

出典:「モーダルシフト等推進事業について(概要)」国土交通省

図5-2-4 モーダルシフト等の物流総合効率化法に基づく取り組み



出典: 宅配便取扱個数の推移(国土交通省調べ)

図5-2-5 宅配便取扱個数の推移(全国)



⇒ 貨物量の増加に伴い、荷捌き機能の向上など、内貿定期航路としての機能強化について検討する必要がある。

# 5-2 物流・産業の機能強化

## (2) 穀物基地としての機能強化 ①【穀物の取扱状況】

- ◆平成21年には、麦、とうもろこし、米、大豆、動植物性製造飼肥料で約35万トンの取扱量があったが、十勝地方での新たな飼料工場の操業などにより、平成30年では約15万トンとおおむね4割まで減少している。
- ◆穀物類は、小樽港の一般貨物の中で約16%のシェアを占めている主要貨物で、取扱貨物量のシェア以上に小樽港の港運、倉庫業等にとって重要な貨物となっている。
- ◆小樽港は道内唯一、海外から直接輸入している食用小麦の受入港であり、市内の製粉工場をはじめ道央圏の製粉工場に供給しており、これらの工場で製粉された小麦粉が道内の食料品製造工場等に供給されている。
- ◆小樽港の背後には、北海道の日本海側で唯一の飼料工場があり、生産された配合飼料は、道央から道南にかけて供給されている。

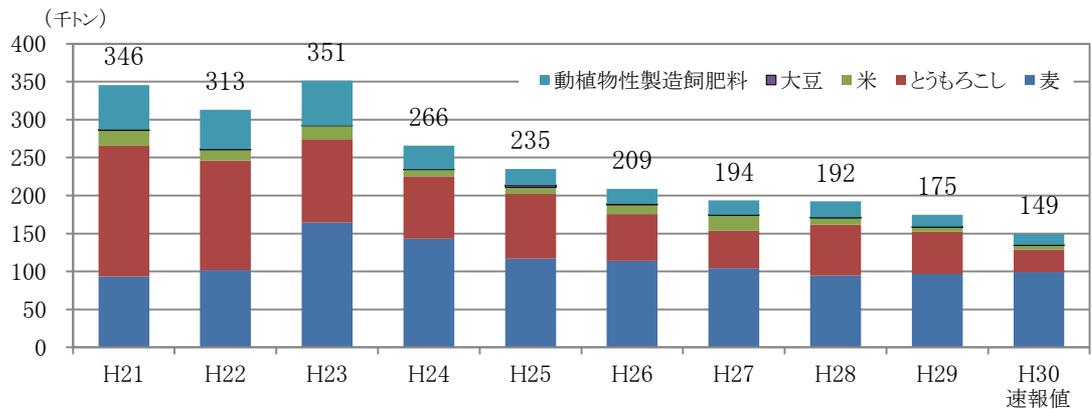


図5-2-6 小樽港の穀物類取扱量の推移

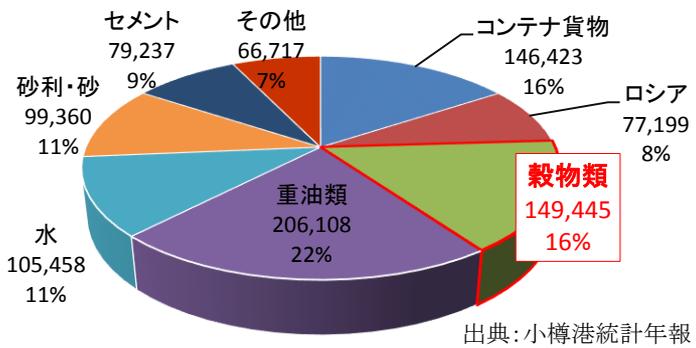


図5-2-7 小樽港の一般貨物のシェア

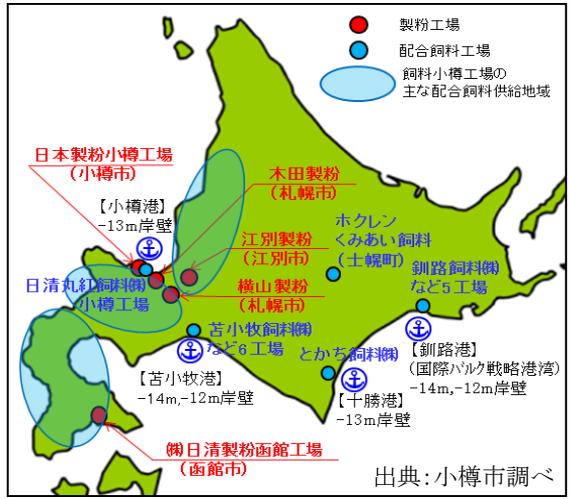


図5-2-8 道内の主な製粉工場、配合飼料工場及び穀物輸入港湾



〈勝納サイロ〉

〈中央サイロ〉

〈第2サイロ〉

## 5-2 物流・産業の機能強化

### (2) 穀物基地としての機能強化 ②【将来に向けての検討課題】

- ◆世界的な荷動き量の増大やより遠隔地からの輸送増加に伴い、近年、バルク貨物船が大型化しており、小樽港に入港する穀物船も大型化し、近年は最大で8万載貨重量トンを超える船型となってきたが、水深不足により満載での入港ができないため、積載量を減らした喫水調整を行い、非効率な状態となっている。
- ◆小樽港は北海道日本海側の穀物基地として、古くから穀物の取扱が行われており、段階的なふ頭拡張に伴い取扱岸壁や保管施設が分散している。

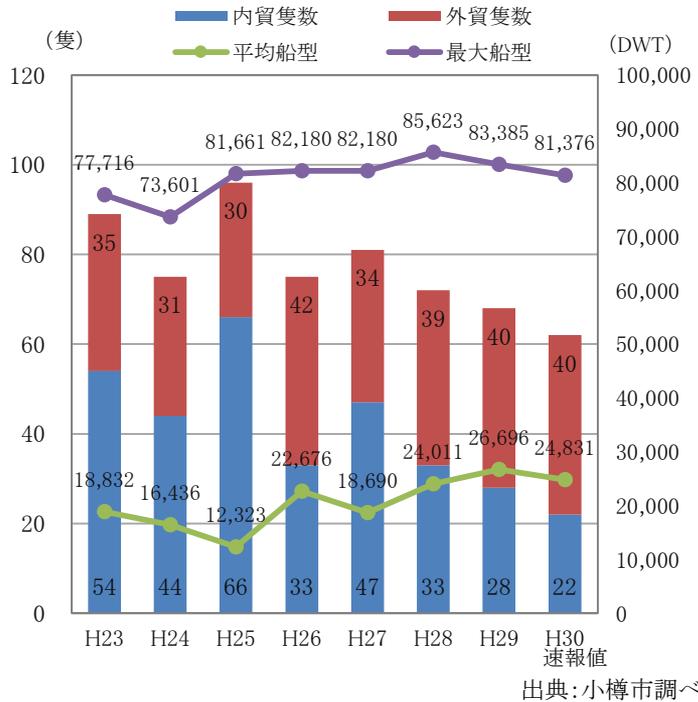


図5-2-9 小樽港における穀物船の船型及び隻数の推移



⇒ 国際バルク戦略港湾をはじめとする道内他港との機能分担を図りつつ、貨物船の大型化などへの対応や、保管施設の移転・集約など、穀物基地としての機能強化について検討する必要がある。

# 5-2 物流・産業の機能強化

## (3) 対岸貿易としての機能強化 ①【小樽港のコンテナ貨物の状況】

- ◆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ており、現在は週1便(2週/航路)体制で運航している。
- ◆小樽港に就航しているコンテナ航路船社は、平成20年から東南アジア向けトランシップサービスを実施している。
- ◆コンテナ取扱貨物量は、世界的な金融危機等の影響があった平成20、21年を除き、19万~20万トン推移していたが、平成25年以降では減少傾向となっている。また、航路開設以来、大幅な輸入超過の状態が続いている。
- ◆輸出では、水産品や金属製品、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5-2-10 定期コンテナ航路とトランシップサービス

表5-2-1 小樽港の輸出入の航路日数

	輸出	輸入	計
上海	8日	6日	14日
青島	6日	8日	14日
大連	5日	9日	14日

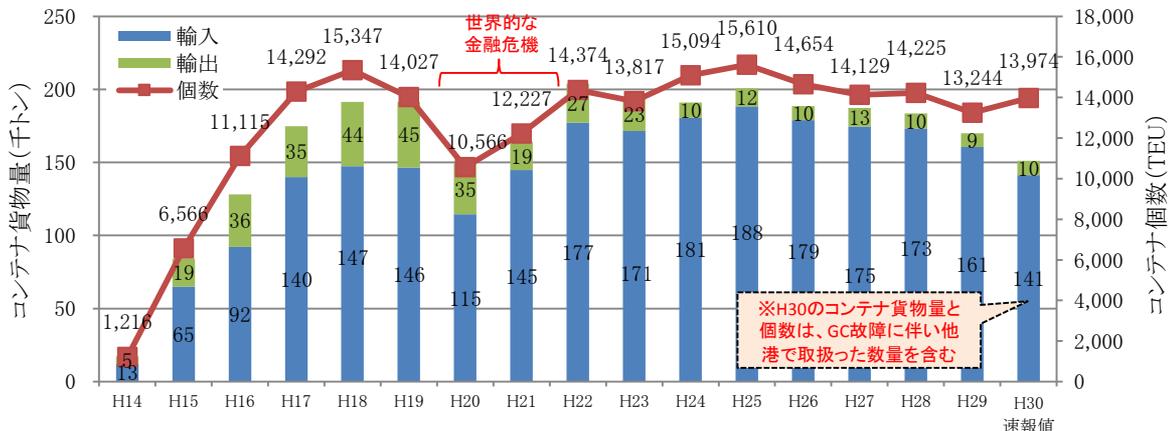


図5-2-11 コンテナ取扱いの推移

出典:小樽港統計年報

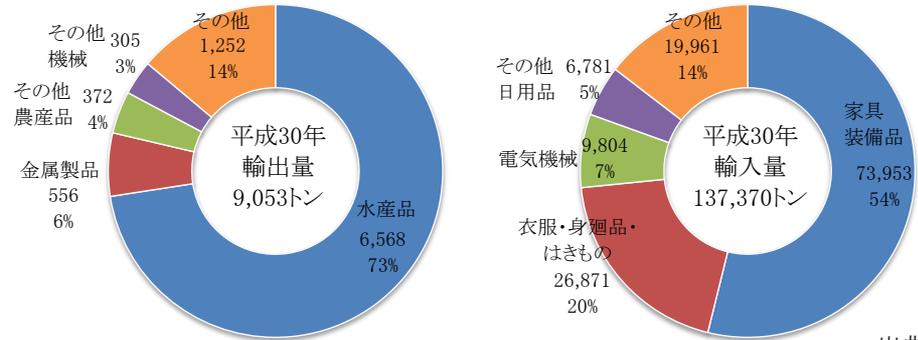


図5-2-12 コンテナ貨物の内訳(平成30年速報値)

出典:小樽港統計年報

## 5-2 物流・産業の機能強化

### (3) 対岸貿易としての機能強化 ②【アジアにおける コンテナ貨物の情勢】

- ◆我が国の輸出入コンテナ貨物取扱量は中国と韓国で54%、東南アジアを加えると79%となっている。
- ◆上海をはじめとする中国国内港湾のコンテナ取扱貨物量は堅調な伸びを示しており、世界の上位20港のうち8港(小樽港と結ばれている上海、青島、大連含む)を占めている。
- ◆生産拠点の東南アジアへのシフトに伴い(世界への輸出額が増加)、我が国へのコンテナ輸入も増加している。

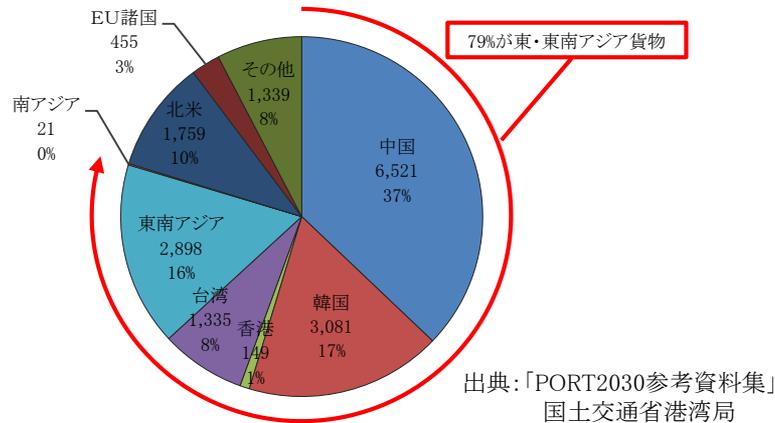


図5-2-13 我が国とのコンテナ輸出入貨物の各国シェア

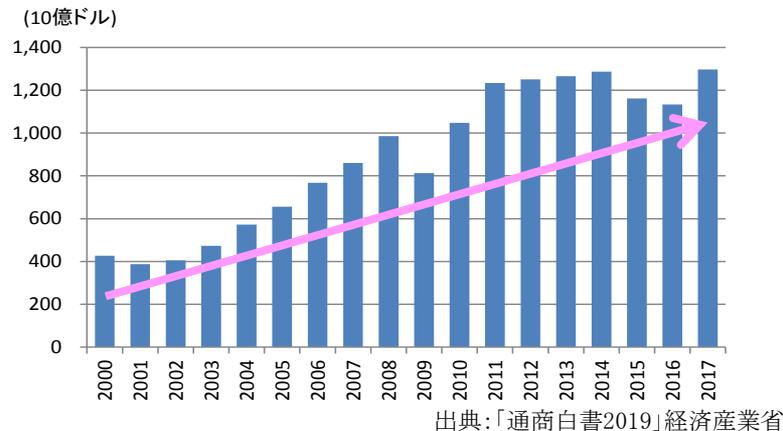


図5-2-14 ASEANの輸出額の推移

表5-2-2 世界の上位20港のコンテナ取扱状況(2016)

		(単位:千TEU)			
順位	港名	コンテナ個数	順位	港名	コンテナ個数
1	上海(中国)	37,133	11	ポートケラン	13,170
2	シンガポール	30,904	12	ロッテルダム	12,385
3	深セン(中国)	23,979	13	高雄	10,465
4	寧波(中国)	21,560	14	アントワープ	10,037
5	釜山	19,850	15	大連(中国)	9,614
6	香港	19,813	16	廈門(中国)	9,614
7	広州(中国)	18,858	17	ハンブルク	8,910
8	青島(中国)	18,010	18	ロサンゼルス	8,857
9	ドバイ	14,772	19	タンジュンペラパス	8,281
10	天津(中国)	14,490	20	レムチャバン	7,227

□:小樽港と結ばれている港

出典:日本港湾協会資料より作成

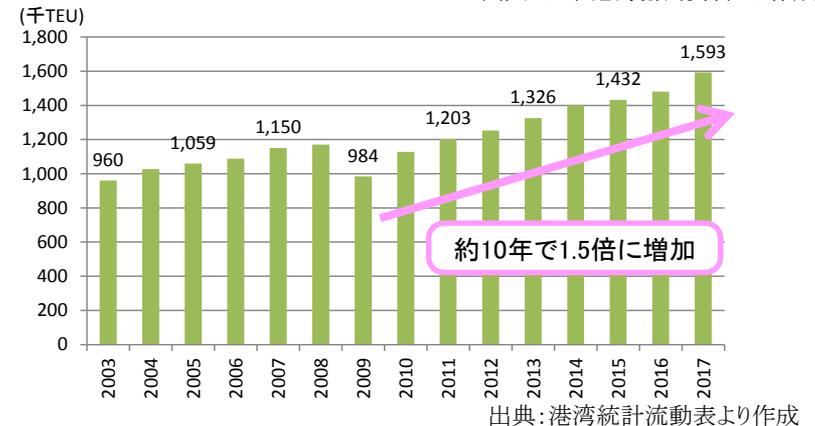


図5-2-15 東南アジアから我が国への輸入コンテナ個数の推移

# 5-2 物流・産業の機能強化

## (3) 対岸貿易としての機能強化 ③【ロシア貿易の状況】

- ◆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(月2便)し、完成自動車(中古車)等が輸出されている。また、輸入では、水産品の取扱いが主となっている。
- ◆完成自動車等の主な輸出先は、ウラジオストク、コルサコフ、水産品等の輸入先は、オリガ、ネベリスク等である。
- ◆水産品等を取扱っている船舶の平均船型は約400総トン級で、平均係留日数は約1日であるのに対し、完成自動車等を扱っている船舶は約1,500総トン級で船型も大きく、平均係留日数も約8日と長くなっている。

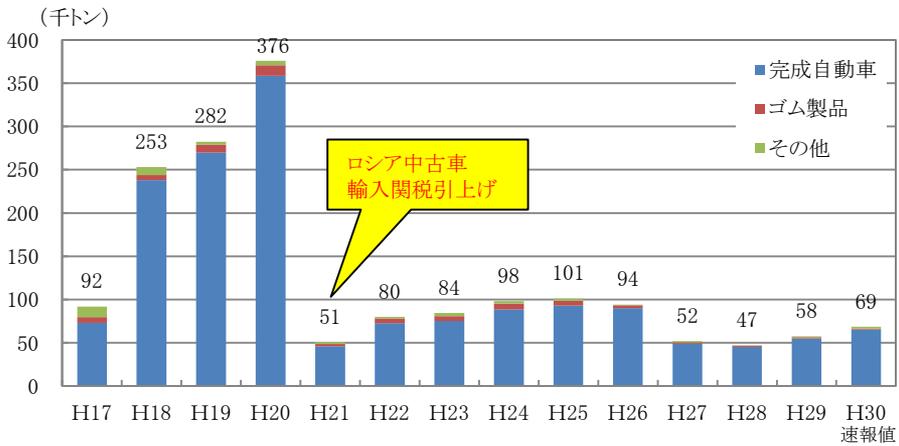


図5-2-16 小樽ロシア貿易輸出入量の推移 出典:小樽港統計年報

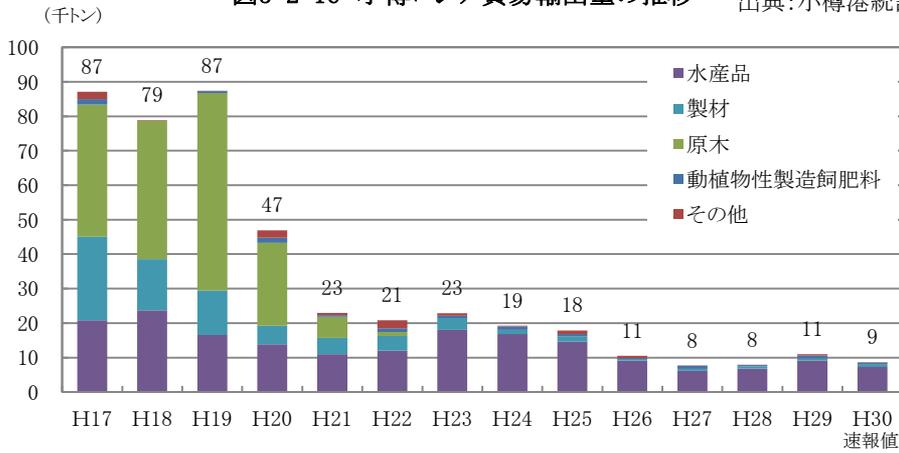


図5-2-17 小樽ロシア貿易輸入量の推移 出典:小樽港統計年報

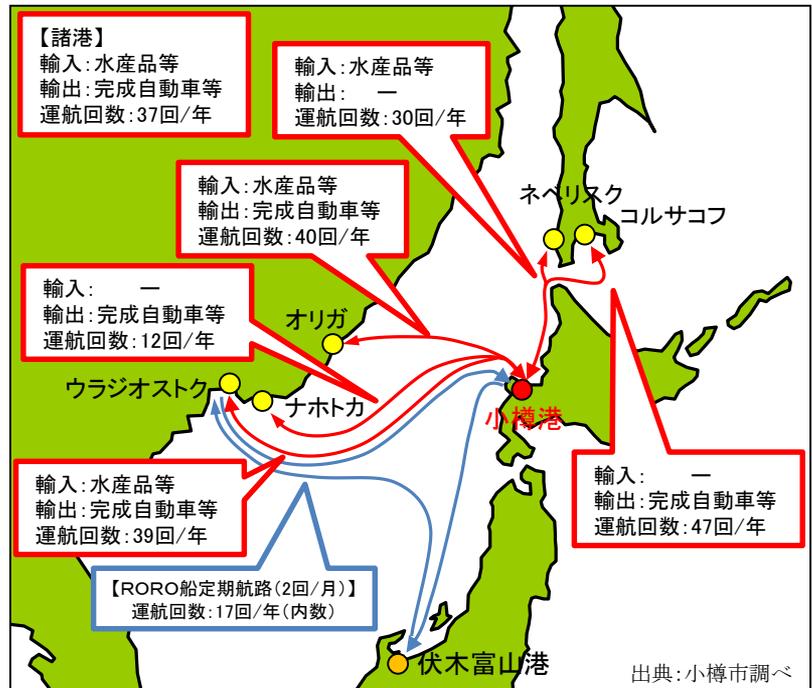


図5-5-18 小樽港と極東ロシアとの航路図と運航回数(平成30年実績)

表5-2-3 一般貨物船の係留日数と船型(平成30年実績)

取扱貨物区分	平均係留日数	平均船型
完成自動車等	約 8 日	約 1,500総トン
水産品等	約 1 日	約 400総トン

出典:小樽市調べ

## 5-2 物流・産業の機能強化

### (3) 対岸貿易としての機能強化 ④【極東ロシアの経済状況】

- ◆日本海を挟み小樽港の対岸にあたる極東ロシアでは、豊富な天然資源・土地や、アジア・極東重視政策を背景として地域内での経済成長が続いている。
- ◆極東重視政策の一環で新たな特区制度が創設されており、北海道の企業が出資する日系企業の進出もみられる。
- ◆貿易は輸出・輸入ともに原油安・ルーブル安の影響により落ち込んだものの、その後は横ばいで推移している。相手国は、日本・中国・韓国の北東アジアが大宗を占めている。



図5-2-19 極東連邦管区(極東ロシア)

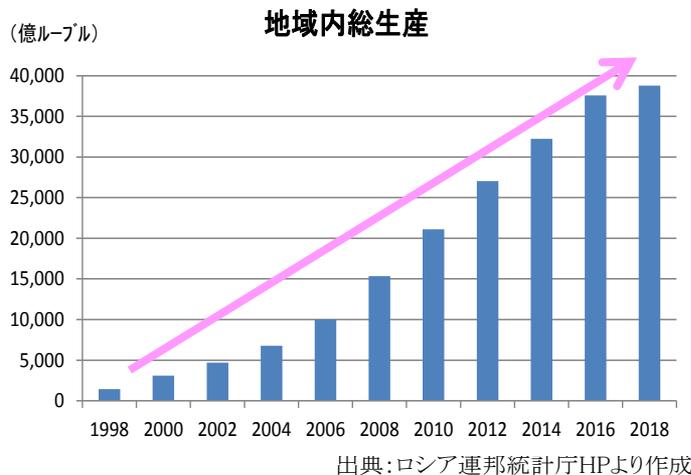
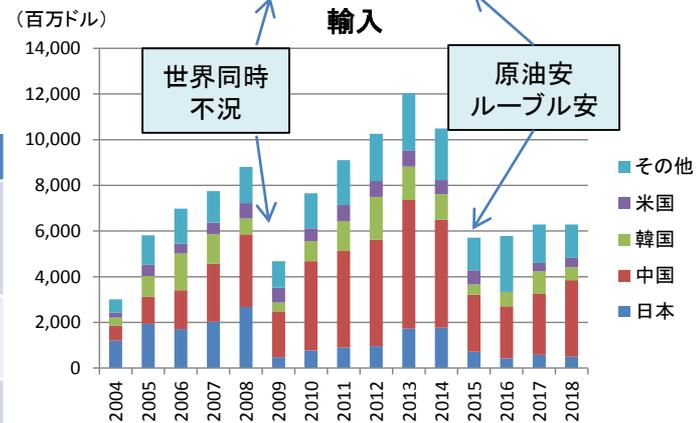
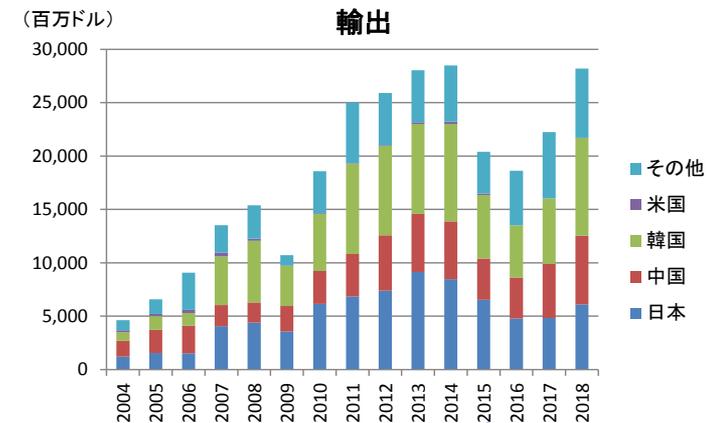


図5-2-20 極東ロシアの経済成長の状況

表5-2-4 ロシアの主な極東地域開発政策

名称	概要
先行社会経済発展区 (TOR)	規制緩和や税制上の優遇装置等により民間投資を誘致する新たな特区制度。最低投資額50万ルーブルの進出企業が対象。インフラ整備は国や地方政府が実施。日揮・北海道銀行が出資する温室野菜栽培事業が進出。
ウラジオストク自由港	TORに類似した特区制度で、最低投資額500万ルーブルの進出企業が対象。当初はウラジオストク周辺地域のみだったが、他の地域での指定が拡大。
無償土地提供制度	人口減少対策として、土地の利用(農業、畜産、起業等)を条件に、希望者に対し極東にある公有地を最大で1ヘクタールまで無償で提供。

出典:ERINA REPORT No.131「新たな極東地域開発政策の対応したビジネス展開の現状」より作成



出典:ロシア極東税関 (<http://dvtu.customs.ru/>)より作成

図5-2-21 極東ロシアの貿易状況

# 5-2 物流・産業の機能強化

## (3) 対岸貿易としての機能強化 ⑤【将来に向けての検討課題】

- ◆中国貿易は、上海をはじめとする中国国内の港湾のコンテナ取扱貨物量は堅調な伸びを示しており、中国へのダイレクトや、東南アジア方面とトランシップサービスを持つ本港の航路の優位性は高いものと考えられるが、コンテナ置場が分散しており、荷役作業が非効率となっている。
- ◆ロシア貿易は、極東地域での経済成長が続いており、今後の貨物の増加が期待できるが、第3号ふ頭から中央埠頭にかけて岸壁の利用が分散されている。
- ◆道内では2港のみの指定保税地域が第3号ふ頭に指定されているが、外貿貨物が分散されており、効率的な運用が図られていない。



- ⇒ 外貿コンテナ貨物については、対岸諸国との既存航路の拡充や、新たな航路開設を探るとともに、効率的な港湾空間の構築について検討する必要がある。
- ⇒ ロシア貿易については、第3号ふ頭のクルーズ拠点化に伴う指定保税地域の移転と併せて、効率的な港湾機能の集約などについて検討する必要がある。

## 5-3 観光・交流の機能強化

### (1) クルーズ拠点としての機能強化 ①【小樽港におけるクルーズ船の状況】

- ◆クルーズ船の寄航回数は平成31(令和元年)年で29回、乗降人員数は約5万人であり、増加傾向となっている。
- ◆クルーズ船の受け入れは、勝納ふ頭では大型船(13万トン級まで)が受け入れ可能となっており、第3号ふ頭では中型船(5万トン級まで)の受け入れを行っているが、現在13万トン級の受け入れに対応する整備を行っている。
- ◆トン階級別の寄港回数は、2～5万総トン中型船が多く、次いで5万総トン以上の大型船が多くなっており、平成26年以降最大11万トン級のクルーズ船が寄港している。

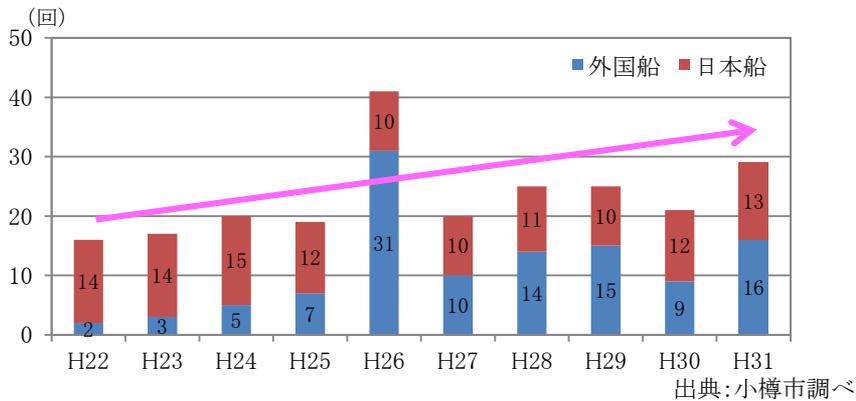


図5-3-1 クルーズ船寄港回数の推移

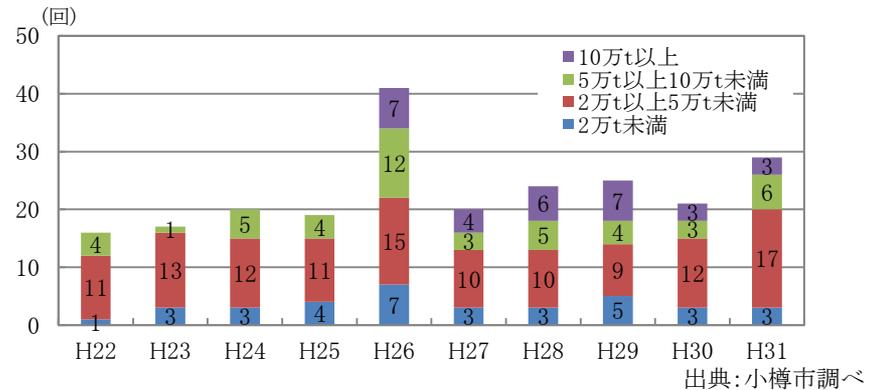


図5-3-3 トン階級別の寄港回数の推移

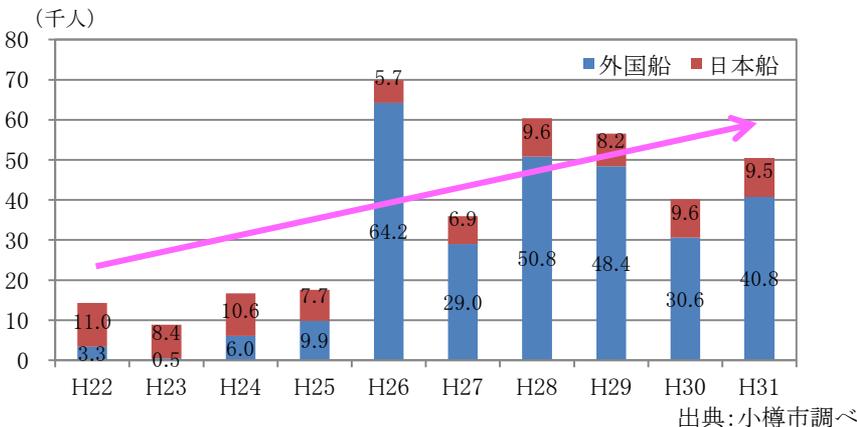


図5-3-2 クルーズ船乗降人員数の推移



# 5-3 観光・交流の機能強化

## (1) クルーズ拠点としての機能強化 ②【国内におけるクルーズ船の動向】

- ◆ 訪日クルーズ旅客数や我が国港湾へのクルーズ船寄港回数は近年増加しており、政府は「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月30日)で「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」という目標を設定している。
- ◆ 日本に寄港する外国船社のクルーズ船は大型化しており、14万トン級以上のクルーズ船の寄港数が2015年(平成27年)の46隻に対し、2018年(平成30年)では383隻と約8倍に増加している。



図5-3-4 クルーズ船による外国人入国者数

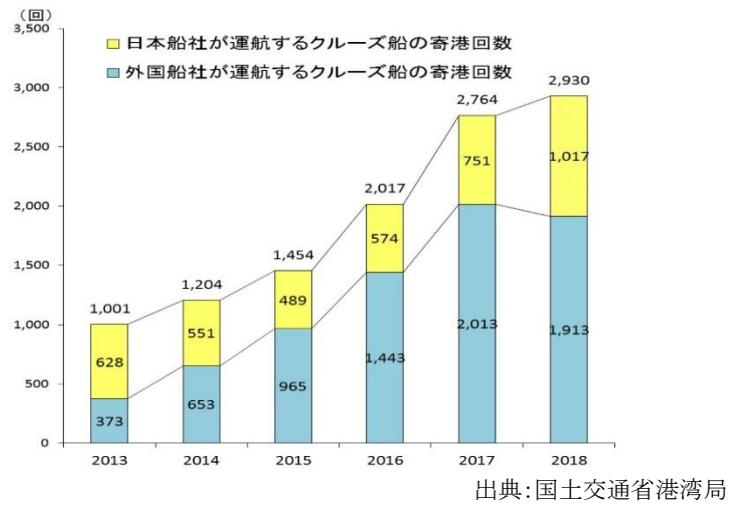


図5-3-5 日本の港湾へのクルーズ船の寄港回数

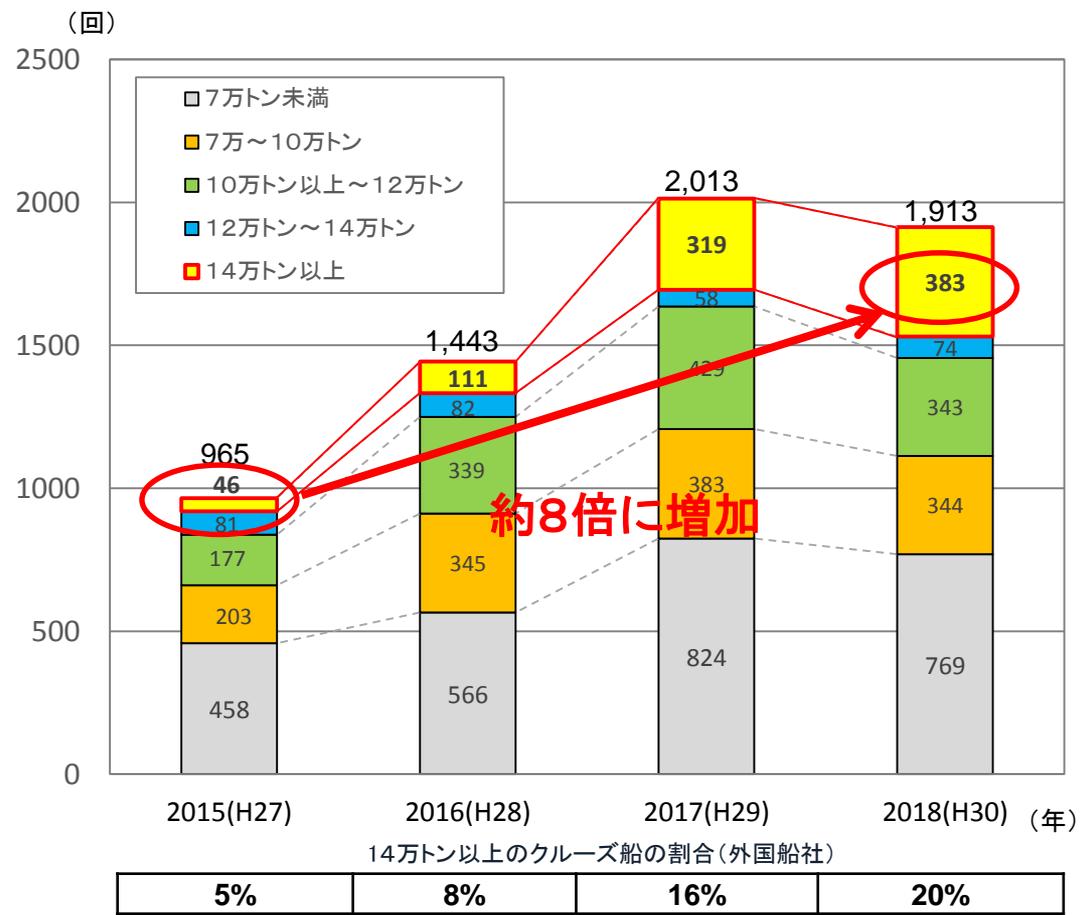
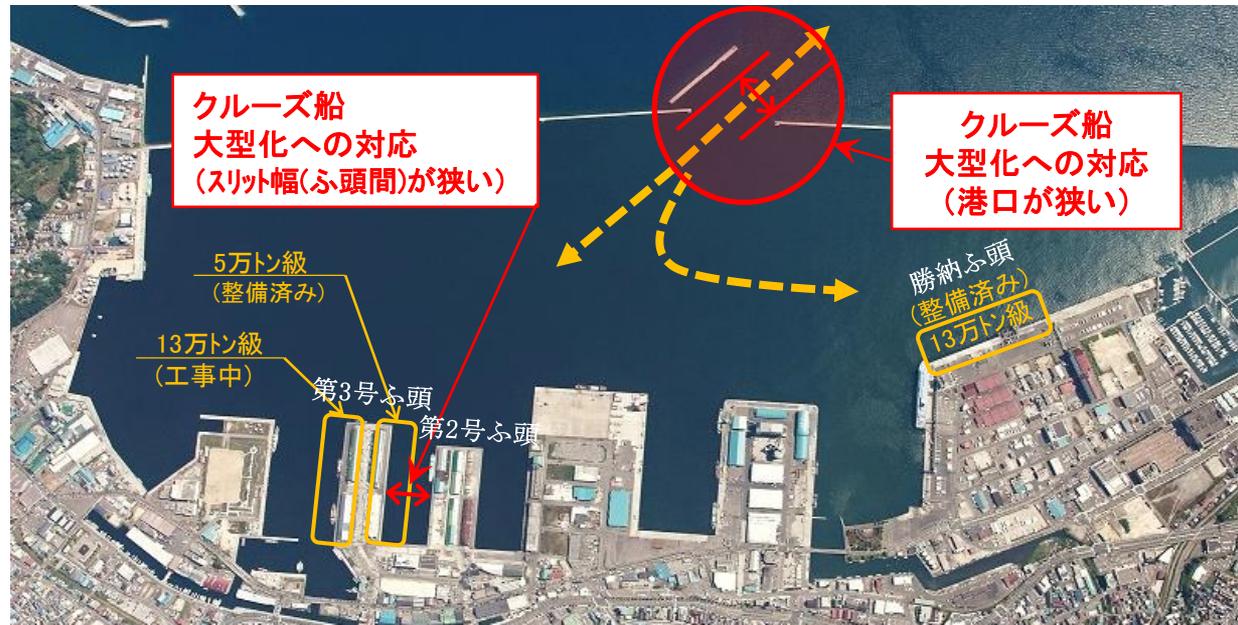


図5-3-6 日本の港湾へ寄港するクルーズ船の船型(外国船社)

## 5-3 観光・交流の機能強化

### (1) クルーズ拠点としての機能強化 ③【将来に向けての検討課題】

- ◆ 小樽港で受け入れ可能としている13万トン級を超えるクルーズ船の寄港打診が外国船社から数多く寄せられている
- ◆ 道内では室蘭港及び函館港で16万トン級が既に寄港し、網走港や釧路港においても14万トン級が寄港可能となっており、道内他港との連携により北海道全体としてのクルーズ船寄港拡大を図るためにも、クルーズ船大型化への対応が急務となっている。
- ◆ 2隻及び3隻同時の寄港打診も寄せられており、また、中心市街地や小樽運河に近い第3号ふ頭への寄港打診が多くなっている。



- ⇒ 更なるクルーズ船の寄港増を目指す上で、小樽港における寄港可能な最大船型について検討する必要がある。
- ⇒ 大型クルーズ船の入出港において不利となっている港口の形状について検討する必要がある。
- ⇒ 大型クルーズ船の2隻同時対応など効率的な運用が図られるような施設配置計画について検討する必要がある。

# 5-3 観光・交流の機能強化

## (2) マリーナと周辺地区の機能強化 ①【小樽港マリーナの利用状況】

- ◆小樽港マリーナは、北海道最大級のマリーナであり、大型商業施設の前に開けたウォーターフロントエリアに位置している都市型マリーナとして人気が高い。また、第三セクターで運営されており、堅調に経営されている。
- ◆平成30年度末の保管隻数は210隻となっており、ここ数年は横ばい傾向となっているが、大型化の傾向がある。
- ◆プレジャーボートの保管のみでなく、会員制のレンタルボート、チャータークルーズ、体験クルーズなど、保管艇オーナー以外の利用も多くなっている。
- ◆「海の駅」に登録されている小樽港マリーナは、毎年7月に開催されている「マリンフェスタin小樽」のメイン会場となっており、多くの市民が集い、賑わい、海事振興の発信の場所となっている。

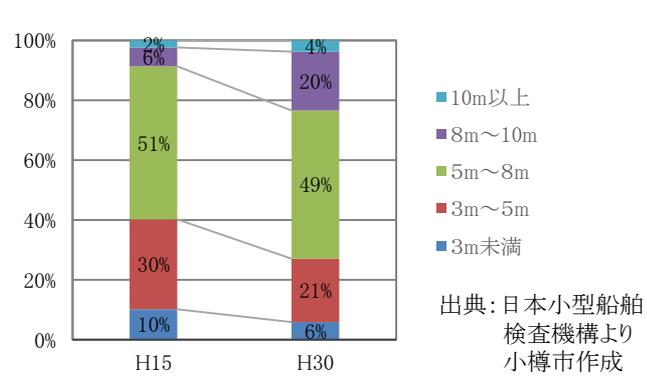
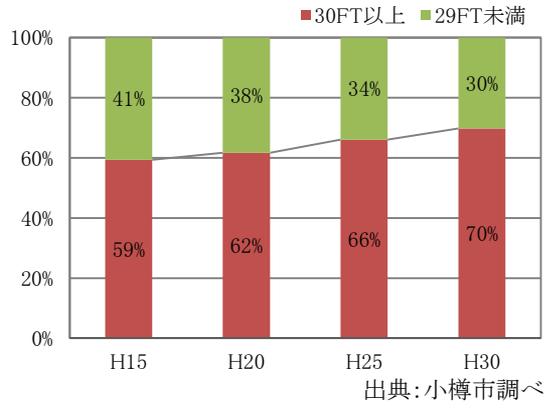
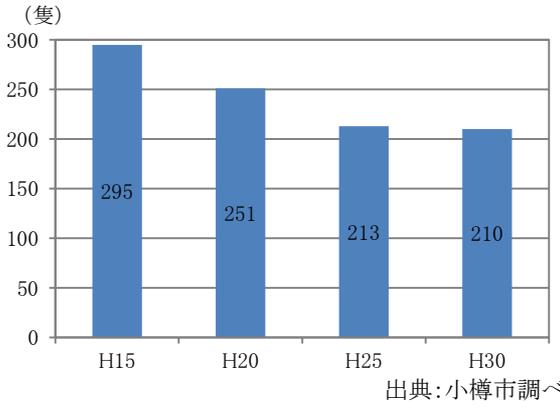


図5-3-7 小樽港マリーナの保管隻数推移

図5-3-8 小樽港マリーナの海上保管艇の大型化の推移

図5-3-9 全国的なプレジャーモーターボート・ヨットの大型化の推移

## 5-3 観光・交流の機能強化

### (2) マリーナ周辺の機能強化 ②【海事教育等の利用状況】

- ◆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。

表5-3-1 若竹地区水面貯木場のイベント等活用状況(平成30年度)

月 日	事業名
6月24日	港内清掃
7月15日	第11回・ボート天国マリンフェスタ
7月30日	潮市民レガッタ大会
8月1日～8月18日	第5回・ボート天国IN小樽 夏休みロングラン 開催日13日間(参加人数753)
8月5日	第9回・道新賞 市民海上大運動会(参加人数 73)
8月19日	第12回・道新賞 いかだレース大会(参加人数 66)
9月19日	小樽市民体育大会市民レガッタ大会

表5-3-2 若竹地区水面貯木場の海事教育利用状況

学校名	利用状況
国立小樽海上技術学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型船舶操縦実習</li> <li>・海上実習離着岸訓練</li> <li>・海洋スポーツ関係クラブ活動</li> <li>・体験入学(中学生を練習船に乗船させる)</li> </ul>
小樽水産高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一級・二級小型船舶操縦士第一種教習所に係る実技教習及び終了審査</li> <li>・潜水実習</li> <li>・海洋スポーツ実習</li> <li>・沿岸漁業生産に関する知識、技術の習得</li> <li>・小樽海域の漁業の実態の把握</li> <li>・水産クラブ等で漁具の改良等の実験</li> <li>・ヨット部の帆走練習</li> </ul>
小樽潮陵高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ボート部水上練習</li> </ul>
小樽桜陽高等学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ボート部水上練習</li> </ul>
北海道消防学校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水難救助訓練</li> </ul>
小樽海洋少年団	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カッター、カヌー及びOPヨット等の漕艇訓練</li> </ul>



図5-3-10 若竹地区水面貯木場及び周辺の施設概況・教育利用状況



(高等学校のクラブ活動)



(小型船舶操縦士の免許試験・教習)



(築港臨海公園を利用したイベント)

# 5-3 観光・交流の機能強化

## (2) マリーナと周辺地区の機能強化 ③【将来に向けての検討課題】

- ◆ マリーナの保管能力は、計画上で300隻(海上:200隻、陸上:100隻)となっているが、近年、ボートやヨットの大型化により“くし型”の係留施設に2隻係留できなくなっており、計画上の隻数を確保できない状況にある。
- ◆ 近年、増加している海上イベントへの対応や隣接する周辺施設との連携による利用促進という点から、緑地規模や親水機能不足等の課題もあり、当該エリアのポテンシャルを十分に生かしきれていない。



- ⇒ マリーナについては、船型の大型化に対応した効率的な配置計画等について検討する必要がある。
- ⇒ 若竹地区水面貯木場及び周辺の有効活用を図り、多くの市民や来訪者によるにぎわいを創出する必要がある。

## 5-3 観光・交流の機能強化

### (3) 観光船等の機能強化 ①【観光船の状況】

- ◆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。
- ◆観光船(あおぼと)の乗降人員数は、天候等の影響により増減はあるが、年間1.5~2万人を推移している。
- ◆運河クルーズは平成24年より運航を開始し、乗船定員数の多い船舶を増やし、乗船人員数を増加させている。
- ◆「窓岩」や「青の洞窟」は近年人気が高く、小樽港マリーナ・1期運河・2期運河などで観光船が発着している。

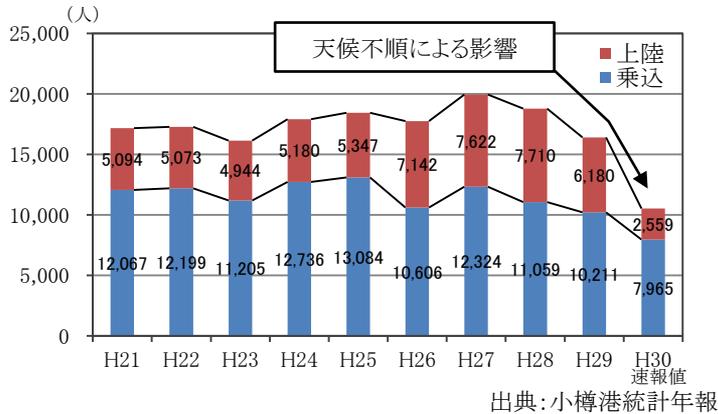


図5-3-11 観光船(あおぼと)乗降人員数の推移

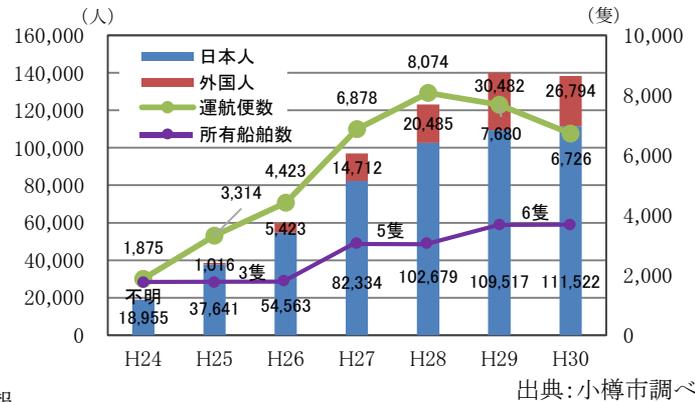


図5-3-12 運河クルーズ乗船人員数の推移

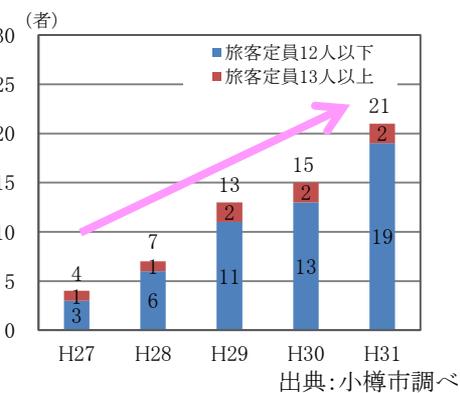


図5-3-13 小樽港を発着場所とする観光船事業者数の推移

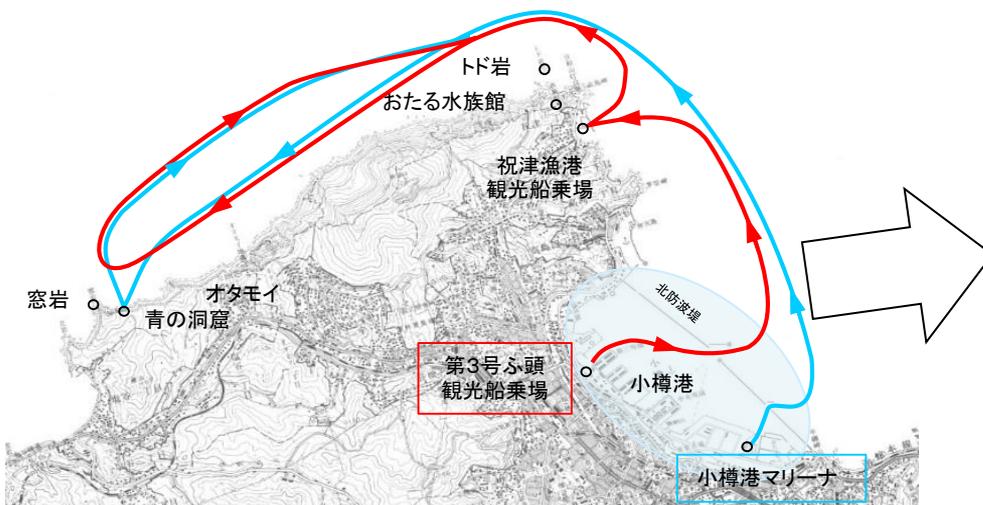


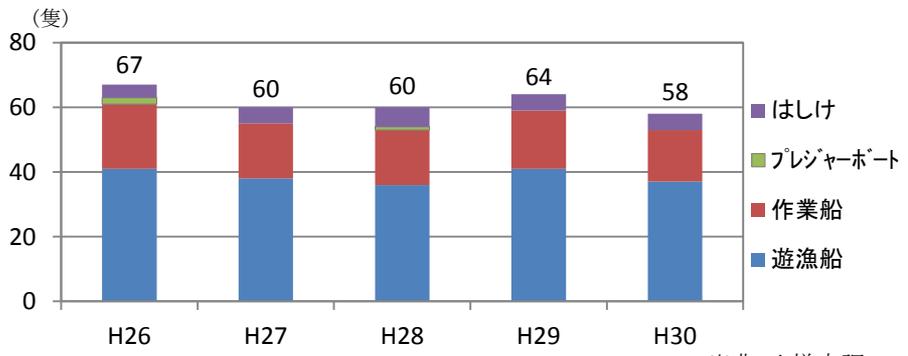
図5-3-14 定期観光船などの周遊ルート



# 5-3 観光・交流の機能強化

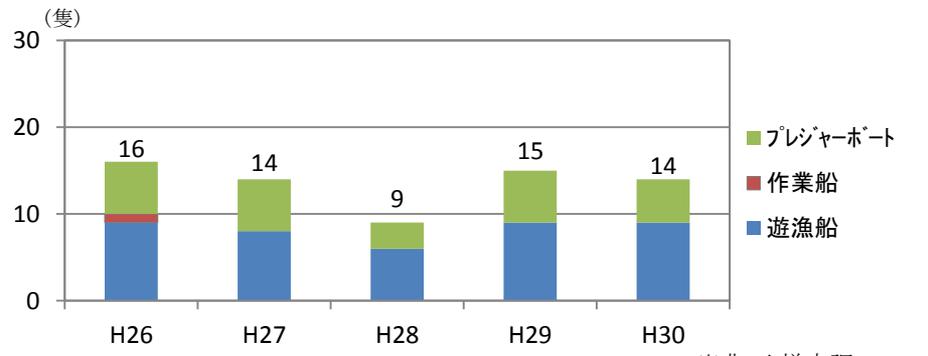
## (3) 観光船等の機能強化 ②【遊漁船等の利用状況】

- ◆小樽港では、観光船のほかにも、遊漁船や作業船等の利用が多く、現在、手宮地区にある1期運河北側と勝納地区にある2期運河を利用して係留されている。
- ◆遊漁船等の係留隻数は、両運河合わせて、約70隻程度で推移しているが、どちらもほぼ飽和状態であり、平成30年7月末においても、20隻以上の係留待ちが発生している状況である。



出典:小樽市調べ

図5-3-15 1期運河係留隻数(各年7月末時点)



出典:小樽市調べ

図5-3-16 2期運河係留隻数(各年7月末時点)

## 5-3 観光・交流の機能強化

### (3) 観光船等の機能強化 ③【官公庁船の利用状況】

- ◆小樽港を母港とする官公庁船は、小樽海上保安部の巡視船のほか、函館税関支署の監視艇、北海道開発局の港湾業務艇、小樽海上技術学校の練習船、北海道警察の警備艇がある。
- ◆他にも毎年多くの教育機関の練習船や水産庁の取締船が寄港しており、平成30年は60回の寄港があり、係留日数は平均2日間程度となっている。

表5-3-3 小樽港を母港としている官公庁船の諸元

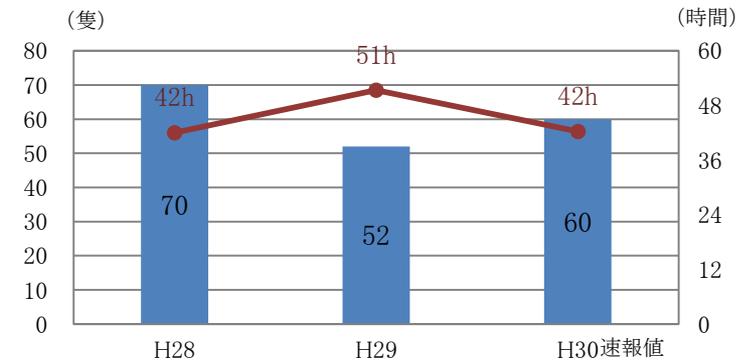
所属官庁	船種・船名	総トン数 (トン)	全長 (m)	型幅 (m)	係留場所
小樽海上保安部	巡視船 えさん	1,500	96.0	11.5	第2号ふ頭(仮)※
	巡視船 しれとこ	1,300	89.0	11.0	第2号ふ頭(仮)※
	巡視船 ほろべつ	230	56.0	7.5	第2号ふ頭(仮)※
	巡視艇 すずかぜ	26	20.0	4.5	港町物揚場
	巡視艇 やぐるま	26	20.0	4.5	港町物揚場
函館税関小樽支署	監視艇 かむい	76	29.15	5.7	色内ふ頭基部
北海道開発局	港湾業務艇 ひまわり	19	17.4	1.2	色内ふ頭基部
(国)小樽海上技術学校	練習船 はりうす	43	20.0	6.0	第1期運河
北海道警察	警備艇 いしかり	41	24.0	5.2	港町物揚場

※色内ふ頭工事中のため  
出典:小樽市調べ

表5-3-4 小樽港に寄港実績がある主な官公庁船

区分	所属名	船舶名
探査船	資源エネルギー庁	資源
取締船	水産庁(北海道漁業調整事務所)	海嶺、りあす、しんりゅう
練習船	(独法)海技教育機構 北海道教育庁渡島教育局	海王丸、大成丸、青雲丸 若竹丸、北鳳丸
調査船	(国法)水産研究・教育機構 (独法)北海道立総合研究機構	北光丸、天鷹丸 北洋丸、金星丸
自衛艦	防衛省海上自衛隊	わかさ、にちなん、あすか

出典:小樽市調べ



出典:小樽市調べ

図5-3-17 官公庁船の寄港回数と平均係留時間



探査船 資源



練習船 海王丸



取締船 りあす



調査船 北光丸

# 5-3 観光・交流の機能強化

## (3) 観光船等の機能強化 ④【将来に向けての検討課題】

- ◆ 第3号ふ頭基部における観光船(あおぼと)、運河発着の運河クルーズ、小樽港マリーナからのクルーズのほか、1期運河や2期運河からも観光船が発着しており、観光船の発着場が点在している。
- ◆ 1期運河は係留隻数を確保するため、船舶を岸に対し直角に係留しているため、運河の水路幅員が狭くなっている。
- ◆ 官公庁船の利用が多く、係留場所が分散している。



⇒ 航行の安全性や係留能力の確保のため、点在する観光船発着場の集約や港内における新たな船溜まりの確保について検討する必要がある。

⇒ 第3号ふ頭及び周辺地区の賑わいづくりの一環として、官公庁船の景観資源としての活用について検討する必要がある。

## 5-3 観光・交流の機能強化

### (4) みなと観光の機能強化 ①【小樽観光の状況】

- ◆平成30年度の観光入込客数は、781万人となっており、道内客が約6割、道外客が約4割となっている。
- ◆外国人宿泊客数は、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年度から過去最高を更新しており、平成30年度は平成25年度の約3倍となっている。国別シェアとしては、中国と韓国で約50%を占めている。
- ◆道内他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おり、北海道を代表する観光地となっている。

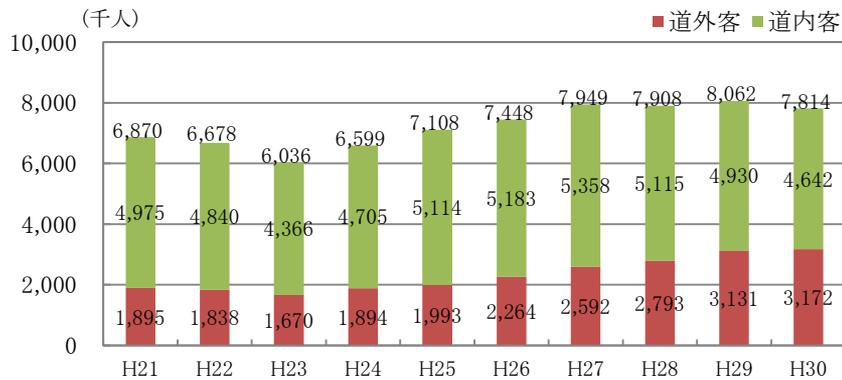


図5-3-18 小樽市の観光入込客数の推移 (道内外別、宿泊客・日帰り客別) 出典:小樽市観光入込客数調査

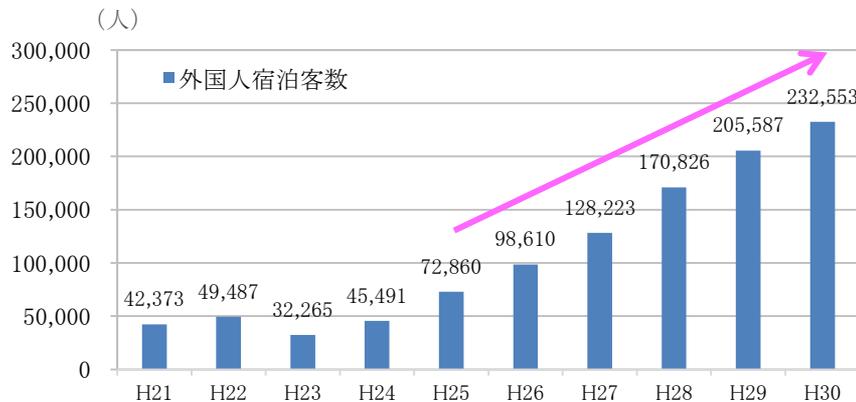
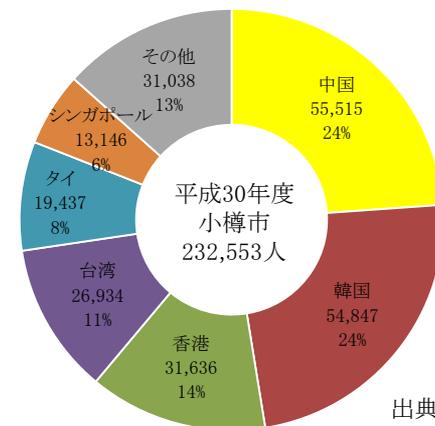


図5-3-19 小樽市の外国人宿泊客数の推移 出典:小樽市HP

表5-3-5 道内の観光入込客数(平成30年度)

順位	都市名	観光入込客数(万人)	順位	都市名	観光入込客数(万人)
1	札幌市	1,585	6	千歳市	498
2	<b>小樽市</b>	<b>781</b>	7	登別市	378
3	釧路市	530	8	帯広市	293
4	旭川市	527	9	洞爺湖町	259
5	函館市	526	10	石狩市	254

出典:北海道観光入込客数調査報告書



出典:小樽市調べ

図5-3-20 小樽市の国別訪日外国人宿泊客数の割合

# 5-3 観光・交流の機能強化

## (4) みなと観光の機能強化 ②【小樽運河周辺と若竹地区】

- ◆ 運河周辺エリアでは、小樽運河をはじめ、日本銀行小樽支店などの歴史的建造物や、北海道最初の鉄道である旧国鉄手宮線跡地などの観光資源が集中しているほか、堺町地区では、数多くの飲食店や土産店が立地している。
- ◆ 若竹周辺エリアでは、大型複合商業施設であるウイングベイ小樽が立地しており、飲食・ショッピング施設、アミューズメント機能が充実しているほか、小樽港マリーナでのマリンレジャーや親水プロムナードで水辺空間を楽しむことができる。



## 5-3 観光・交流の機能強化

### (4) みなと観光の機能強化 ③【将来に向けての検討課題】

- ◆小樽港は市街地に近接し、港に沿って多くの観光資源が存在しているが、港町としての特色を生かした「みなと観光づくり」の面では、そのポテンシャルを生かしきれていない状況にある。
- ◆文化庁が認定する日本遺産として、小樽市は「北前船」と「炭鉄港」の2件の認定を受けており、それぞれ小樽港と繋がりがああるストーリーとなっている。
- ◆都市側では、手宮線跡地の散策路としての整備、民間による歴史的建築物の活用などが進んでおり、今後、周辺観光地との連携による回遊性を向上させる必要がある。



港を生かした観光・交流における機能強化のイメージ

小樽港の交流拠点としてのポテンシャル

- ・港内や周辺に多くの観光資源が存在
- ・JR、高速など利便性の高い交通アクセス

みなと観光拠点の創出

- ・第3号ふ頭及び周辺再開発計画
- ・若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画
- ・日本遺産の活用

各観光拠点の連携による回遊性の向上

- ・各観光拠点・資源の連携ツールの構築

滞在型観光の促進と小樽市経済の活性化

⇒ 小樽観光としての交流人口の拡大を図り、地域の活性化に結びつけるためにも、港を生かした観光拠点の創出と各観光資源との連携について検討する必要がある。

# 5-4 安全・安心の機能強化

## ① 港湾施設の耐震化状況

- ◆北海道と本州を結ぶフェリー航路がある14港のうち、耐震強化岸壁がある(整備中含む)のは11港(約8割)であり、うちフェリーバースが耐震強化されているのは、函館、青森、新潟の3港となっている。
- ◆道内の重要港湾以上12港のうち、9港で耐震強化岸壁が整備されているが、小樽港では現港湾計画で位置付けている耐震強化岸壁が未整備である。



図5-4-1 道内港湾と相手港におけるフェリーバースの耐震強化の状況

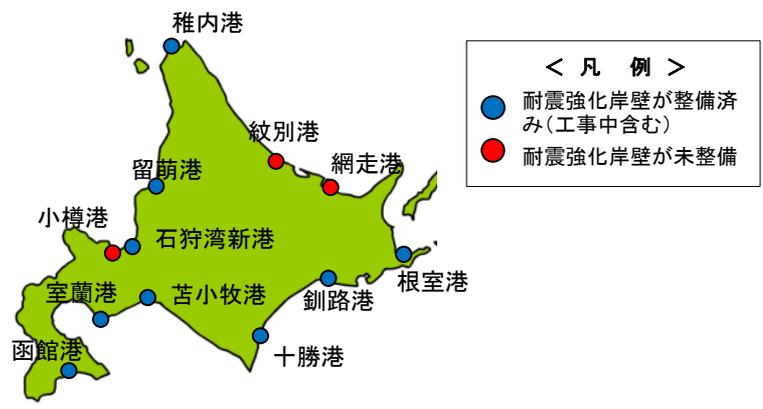


図5-4-2 道内の重要港湾以上の耐震強化の状況

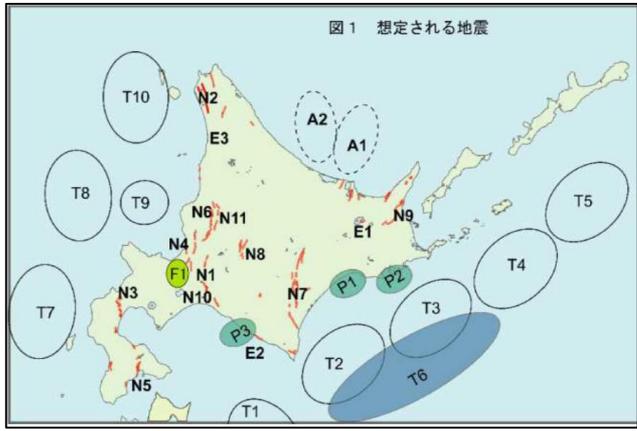


表5-4-1 北海道地域防災計画で想定されている地震

地震	地震規模	地震	地震規模	地震	地震規模			
T1	三陸沖北部	M8.0	P1	釧路直下	M7.5	N8	富良野	M7.2
T2	十勝沖	M8.1	P2	厚岸直下	M7.2	N9	標津	M7.7以上
T3	根室沖	M7.9	P3	日高西部	M7.2	N10	石狩低地東縁南部	M7.7以上
T4	色丹島沖	M7.8	N1	石狩低地東縁主部	M7.9	N11	沼田-砂川付近	M7.5
T5	択捉島沖	M8.1	N2	サロベツ	M7.6	F1	札幌市直下	M6.7-7.5
T6	500年間隔地震	M8.6	N3	黒松内低地	M7.3	E1	弟子屈地域	M6.5
T7	北海道南西沖	M7.8	N4	当別	M7.0	E2	浦河周辺	M7.1
T8	積丹半島沖	M7.8	N5	函館平野西縁	M7.0-7.5	E3	道北地域	M6.5
T9	留萌沖	M7.5	N6	増毛山地東縁	M7.8	A1	網走沖	M7.8
T10	北海道北西沖	M7.8	N7	十勝平野	M7.2-8.0	A2	紋別沖(紋別構造線)	M7.9

## 5-4 安全・安心の機能強化

### ② フェリーによる災害支援の状況

- ◆東日本大震災及び熊本地震では、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、苫小牧発着の敦賀及び秋田航路のフェリーは、小樽港を発着場所として代替利用した。
- ◆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。

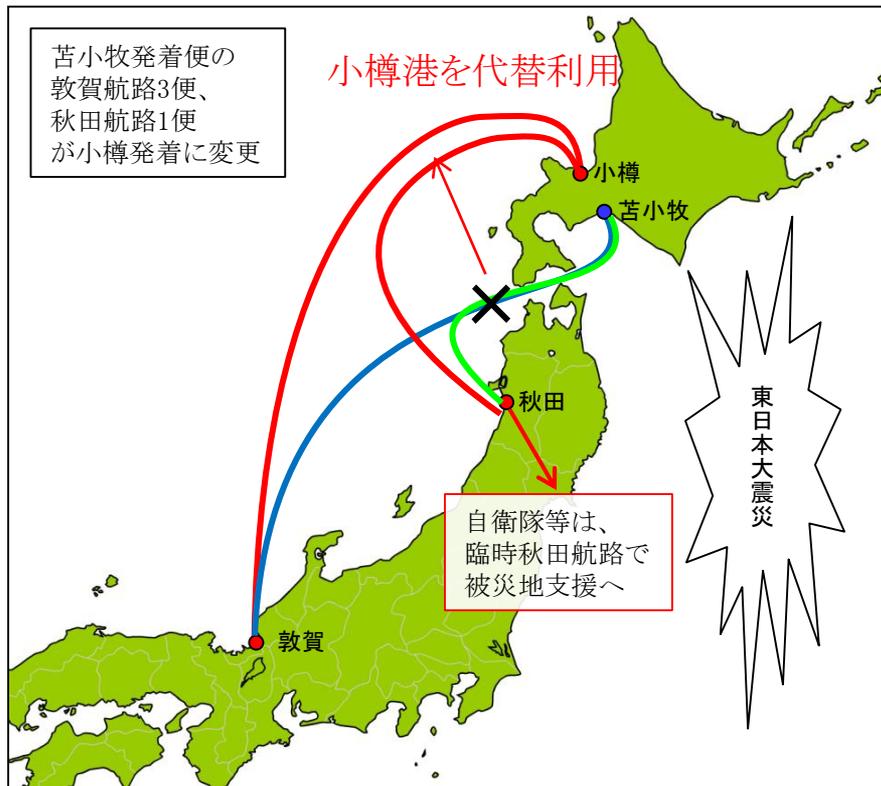


図5-4-3 東日本大震災による小樽港の代替利用

〈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〉



〈小樽港での熊本地震への災害支援対応〉

# 5-4 安全・安心の機能強化

## ③ 避難船の入港状況

- ◆ 荒天により避難する船舶数は、平成26年以降増加傾向にあり、主に青森県八戸港の漁船の利用が多い。
- ◆ 避難船の係留場所は、他船舶の荷役作業に影響が少ない手宮岸壁・色内ふ頭・第2号ふ頭での割合が高い。
- ◆ 避難船の1隻当たりの平均係留時間は、平成30年で約55時間であり、日最大入港隻数は15隻であった。

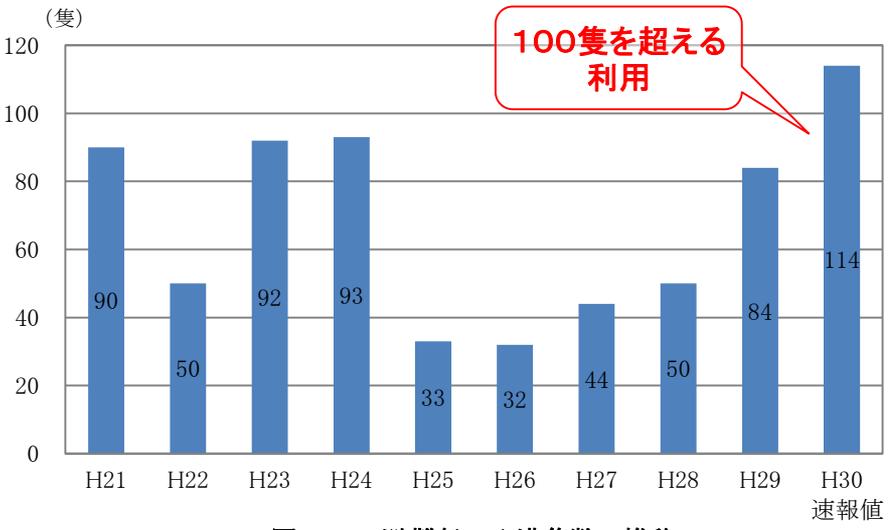


図5-4-4 避難船の入港隻数の推移 出典:小樽港統計年報

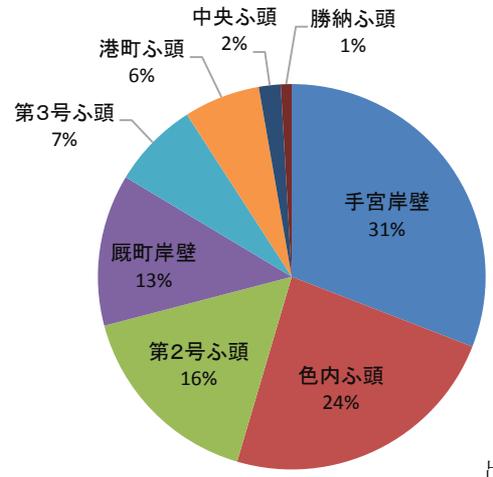


図5-4-5 避難船のふ頭・岸壁別係留状況 (平成30年) 出典:小樽市調べ



<避難船係留状況(手宮岸壁)>



<避難船係留状況(色内ふ頭)>



<避難船係留状況(厩町岸壁)>

## 5-4 安全・安心の機能強化

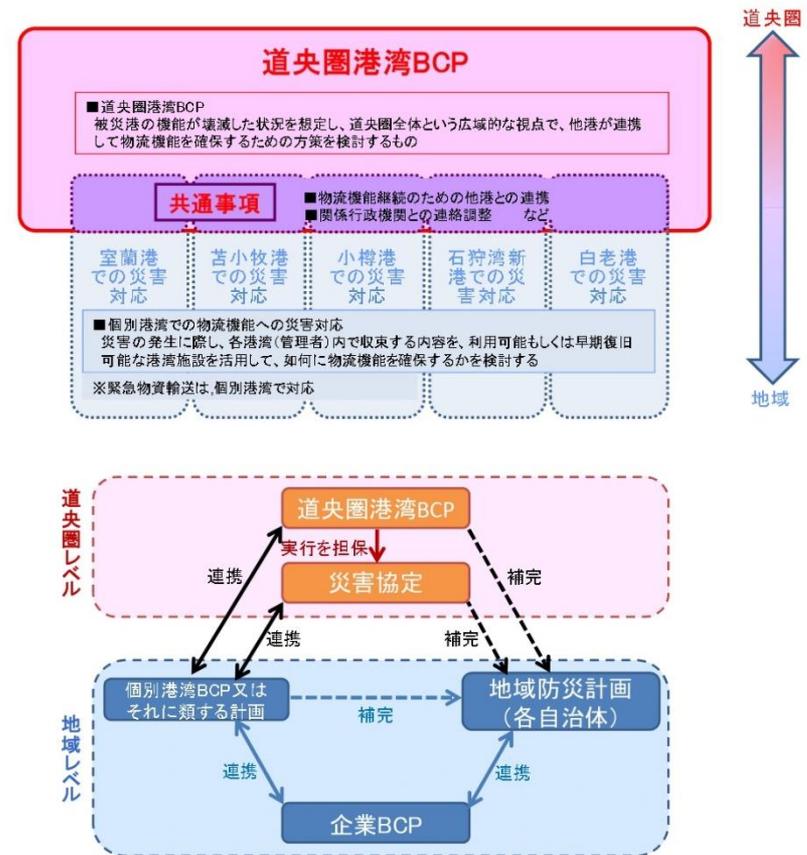
### ④ 道内他港との連携

- ◆道央圏港湾BCP(事業継続計画)の円滑かつ適正な実行に資するため、道央圏港湾の港湾管理者及び北海道開発局において「道央圏港湾連携による災害時の相互応援に関する協定」を締結している。
- ◆札幌圏や道央圏太平洋側が大規模災害などで被災した場合、小樽港は道外からの広域的な応援を迅速かつ効率的に受け入れるための重要な役割を担っている。



国土地理院の地理院地図を使用して作成

図5-4-6 災害時の広域受援拠点



出典:道央圏港湾BCP「道央圏港湾の広域連携のための協議会」北海道開発局

# 5-4 安全・安心の機能強化

## ⑤ 将来に向けての検討課題

- ◆小樽港はフェリー貨物量が約1,200万トンあり、北海道と本州を結ぶ重要な航路となっているなど、道央圏日本海側の拠点港として、災害に強い港づくりを行っていく必要がある。
- ◆現港湾計画で位置付けている防波堤の整備などにより、港内静穏度を確保する必要がある。
- ◆荒天時には、小樽港は多くの避難船に利用されており、今後も避難港としての役割を果たしていく必要がある。



⇒ 災害に強い港湾施設の構築、港内静穏度の確保及び避難船の受入対応について検討する必要がある。