

第 3 回

小樽港長期構想検討委員会

資 料

令和2年7月17日

小 樽 市

第1章 小樽港長期構想の策定について	2
1-1 小樽港長期構想委員会の設置趣旨	3
1-2 小樽港長期構想の検討フロー	4
第2章 第2回委員会・幹事会の主要意見	5
第3章 小樽港の目指すべき姿（素案）	8
3-1 意見・優位性・役割等の整理	9
3-2 小樽港の目指すべき姿（素案）	10
3-3 小樽港の基本目標と将来プロジェクト（素案）	11
3-4 小樽港が目指す効率的なふ頭再編・利用再編イメージ（素案）	12
第4章 将来プロジェクト・施策（素案）	13
4-1 各将来プロジェクト・施策（素案）	14
4-2 将来プロジェクト（素案）・主な施策（素案）一覧	56
4-3 将来プロジェクト（素案）・主な施策（素案）位置図	57
第5章 空間利用計画（素案）	58
第6章 将来イメージ	61
6-1 高島地区	62
6-2 手宮地区	63
6-3 中央地区（第3号ふ頭）	64
6-4 中央地区（第2号ふ頭・港町ふ頭）・勝納地区（中央ふ頭）	65
6-5 勝納地区	66
6-6 若竹地区	67

第1章 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。

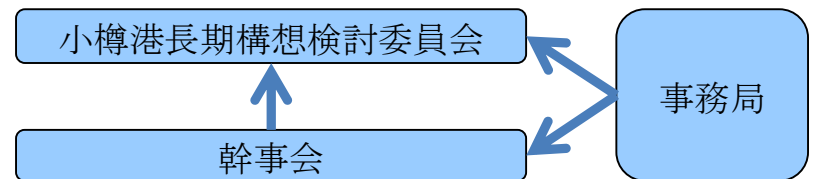
【目的】

- ◆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】

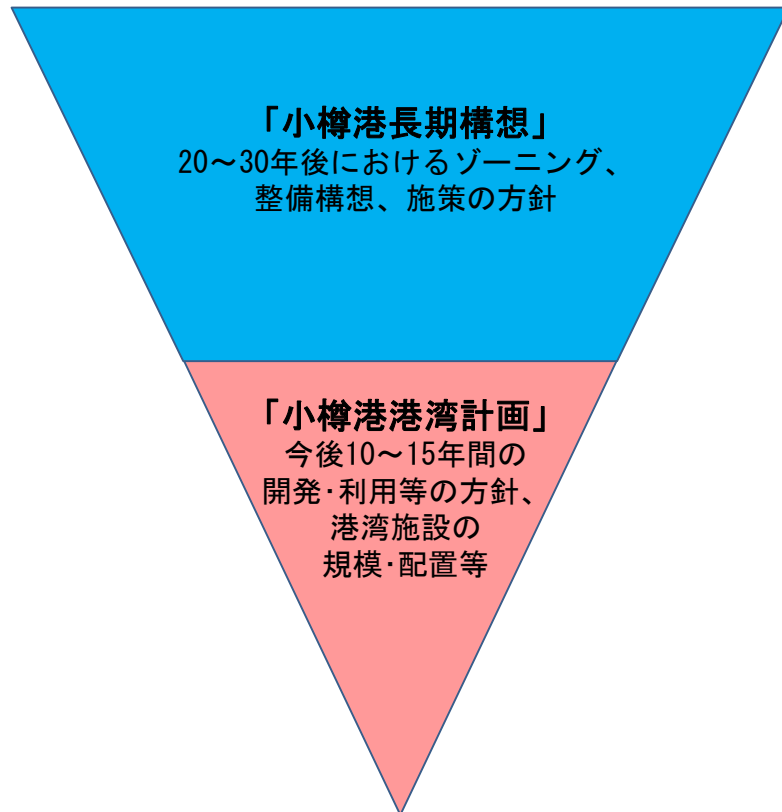
- ◆長期構想の目標年次は、概ね20～30年程度の将来となる令和20～30年代とする。

【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13日 (幹事会)
2020 (R2) 年7月17日 (委員会)
 - ・目指すべき姿(素案)
 - ・将来プロジェクトの展開(素案)
 - ・空間利用計画(素案)
- ◆第4回 2020 (R2) 年11月頃予定
 - ・目指すべき姿(案)
 - ・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」

- ◆2021 (R3) 年7月の改訂を目指す

第2章 第2回委員会・幹事会の主要意見

2 第2回委員会・幹事会の主要意見	6
-------------------------	---

分 野		主 要 意 見
総合的視点	構想の方向性	商業港、流通港として今後もその役割は担うべきで、物流と観光・交流を両立して互いに発展するために、港湾全体の効率的な利用再編を進めることが肝要である。
		混在している機能を老朽化対策と同時に、機能集約しながらの整備が必要である。
		人口が減る中で、インフラの機能を総花的に強化しても、活躍する人手が足りないことになりかねないため、混在化した機能の整理や小樽らしい役割について、ある程度特化した取組が重要。
		小樽港は大変歴史のある港であり、ほかの港から何か参考となるものを持ってきて、貼りつけられればでき上がりというような港ではなく、先を行く港と思う。
		労働人口が減っているなかで、小樽も例外でなく、港湾機能の維持のため、荷役、タグボート、綱取りなど人的資源は非常に大事。
	まちづくりとの連携	小樽港は小樽の貴重な資産。高速道路、JR、新幹線など交通アクセスに恵まれ、いろいろな役割がある。
		港の中だけで考えるのではなく、背後地域の地域資源とうまく連携させる必要がある。
		大きな視点で20～30年後の地域のあるべき姿、その中で小樽港は、近隣の港や地域、交通網と連携して、どういう役割を果たすべきかを議論して欲しい。
物流・産業	穀物関係	道央圏の食物輸入基地として、交通アクセスを考えながら港づくりをし、背後圏の経済発展を考えていく必要がある。
	対岸貿易	小樽の強みは「商社機能の志向がある」ことであり、日ロ交流においては“地に足の着いた地道な交流”が重要である。今後とも小樽港が日本の対ロシア拠点となることは間違いない。
		ウラジオストクのRORO船は、定期的なスケジュールとなっておらず、使い勝手が悪く他港を使わざるを得ないという商社の話がある。物流が少ないため不定期便なのか、不定期便なので物流が少ないのか、物流増加に向けたヒントになるのではないかな。
	利用促進	天然の良港のみでなく、自然災害に強く、今後の災害発生確率が低いことをセールスポイントに積極的な誘致を行い、利用促進を図る必要がある。
		現在港勢が低迷しているが、道路網の整備により利便性の向上、物流の効率化が図られ、そう遠くない将来には小樽港の必要性、重要性が再び増してくるのではないかな。

分野		主 要 意 見
観光・交流	クルーズ船	小樽駅から港に繋がるエリアを中心に観光・交流のあり方を考え、そのためにも駅や市街地に近い第3号ふ頭へ大型クルーズ船が着岸できる港整備が必要。
		クルーズ船以外の観光客・地元客向けに、クルーズ船を背景とした港を楽しむイメージを作るべき。
	海洋レク・マリーナ	ここ数年、アラスカからやアラスカに向かう100フィート前後の船が年に5,6隻寄港するようになっており、小樽港はコンパクトで、静穏度が高く、街に近く便利で、千歳空港にも近いと評価されている。
	観光船	近年、非常に増えている観光船の中には、安全航行のマナーを守らない事業者がおり危険である。安全・安心な観光をPRできるような体制をとるべき。
	景観	雪景色の小樽港と街並みは大変特徴のある景観であり、「冬、積雪」という視点も必要。また、防波堤から小樽駅までは歴史ある貴重な空間と捉えてほしい。
		市民や観光客を呼び込むには良い環境や景観を意識すべき。
	観光・交流	第3号ふ頭は、小樽駅や中心部からのアクセスの良さや景観等を考えれば、これからの人のにぎわいという意味ではとても魅力的な場所。
		歴史的建造物や古い倉庫を活用すべきである。
		小樽の海は漁業資源にも恵まれているので、漁業も観光に組み入れた連携を行っていきたい。
		子どもやお年寄りも安全で安心して楽しめるような、市民生活に密着した港湾になってほしい。
		既存の使われていない公共空間をオープン化して、お金を使う整備をしなくてもうまく使う手段はないかを考える必要がある。
		運河の水辺や水面を活かした活性化を考える必要がある。
安全・安心	安全・安心	安全が一番大事であり、安全が無くて小樽の発展、港の発展はない。
	防災対策	長期的視点に立ったさらなる小樽港の防災拠点を検討し、耐震強化岸壁の整備計画へと繋ぐ道筋を付けて欲しい。
	港内静穏度	小樽港は、漁船にとって避難港として大事な場所。海が荒れたとき外来漁船が着ける場所がないことがある。
	老朽化対策	港湾施設の定期的な整備とともに、老朽化対策が急がれる。壊れてからではなく事前の対策も必要である。

第3章 小樽港の目指すべき姿(素案)

3-1 意見・優位性・役割等の整理	9
3-2 小樽港の目指すべき姿(素案)	10
3-3 小樽港の基本目標と将来プロジェクト(素案)	11
3-4 小樽港が目指す効率的なふ頭再編・利用再編イメージ(素案)	12

3-1 意見・優位性・役割等の整理

国・北海道・背後圏における役割

- 北海道の産業・経済を物流面から支える港
- 北海道の対岸貿易を活性化させる港
- 地域産業を支え続ける港
- クルーズ船やみなと観光から北海道観光の振興を支える港
- 北海道のマリンレジャーを支える港
- 国際港湾都市にふさわしい魅力的なウォーターフロント
- 滞在型観光の促進による地域の活性化に貢献する港
- 太平洋側災害時のリダンダンシーに対応する港
- 荒天時においても避難船の受け入れに対応できる港
- 小樽・札幌・後志への緊急物資等の輸送拠点

港湾利用者からの要請

- 穀物船大型化に対する喫水確保
- クルーズ船大型化への対応
- 老朽化対策の推進

社会経済情勢

- 北海道新幹線の開業・札幌延伸
- 高規格幹線道路網の延伸
- 東南アジアなど新興市場の拡大と製造拠点の南下
- 人口減少社会の到来と労働力不足
- 経済連携協定の締結
- アジア、国内のクルーズ市場拡大
- インバウンド観光客の急増

小樽港の課題

- ① 多様な機能に対応した効率的な港湾空間の構築 (総合的視点)
- ② フェリー拠点としての機能強化
- ③ 穀物基地としての機能強化 (物流・産業)
- ④ 対岸貿易としての機能強化
- ⑤ クルーズ拠点としての機能強化
- ⑥ マリーナと周辺地区の機能強化
- ⑦ 観光船等の機能強化 (観光・交流)
- ⑧ みなと観光の機能強化
- ⑨ 安全・安心の機能強化 (安全・安心)

目指すべき姿

小樽港の強み

- 道内経済の中心、札幌圏との至近性
- 高規格道路網や鉄道網の充実
- 日本海側唯一の長距離フェリー航路
- 中国との直航定期コンテナ航路
- ロシア極東地域との定期RORO船航路
- 穀物取扱施設・機能の集積
- 対岸貿易との地位的優位性
- 街なかに至近のウォーターフロント空間
- 新千歳空港とのアクセス利便性
- 災害発生リスクが少ない地域特性

前回までの委員会意見

- 物流と観光・交流のバランスが取れた機能再編
- 小樽のまちづくりへの寄与、連携
- 地域の将来像を想定した港の役割検討
- 港湾機能維持のための労働力確保
- 石狩湾新港との連携
- 小樽港の優位性を活かした将来展望
- 取扱貨物の荷主ニーズに応える環境整備
- 企業誘致などによる利用促進
- 安全・安心をアピールしたポートセールス
- RORO航路の活用による対岸貿易の活性化
- クルーズ拠点港としての地位確立
- 大型クルーズ船の受入環境の整備
- マリーナ施設の老朽化、船型大型化、外航ビジター船への対応
- 景観を意識した賑わい機能の充実・強化
- 多様な背後観光拠点や様々な取組との連携
- 漁業や倉庫など地域資源の活用
- 年齢を問わず安心して楽しめる水辺空間の創出
- 防災対策の促進、防災拠点の形成
- 老朽化対策の計画的な推進
- 港内静穏度の確保
- 大型船の操船に配慮した安全対策の検討

関連計画

- 港湾の中長期政策「PORT2030」
- 第7次小樽市総合計画
物流の活性化、「みなと観光」拠点の創出
安全・安心対策の推進、石狩湾新港との連携
- 小樽市景観計画
- 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

【目指すべき姿】

将来像 「ひと・ものが世界と行き交う北海道日本海側の物流・交流拠点 小樽港」

基本理念 フェリーを核とした物流機能の強化やクルーズ振興などによる賑わいの創出により、ひと・ものが世界と行き交う北海道日本海側の物流・交流拠点港としての発展を目指す。

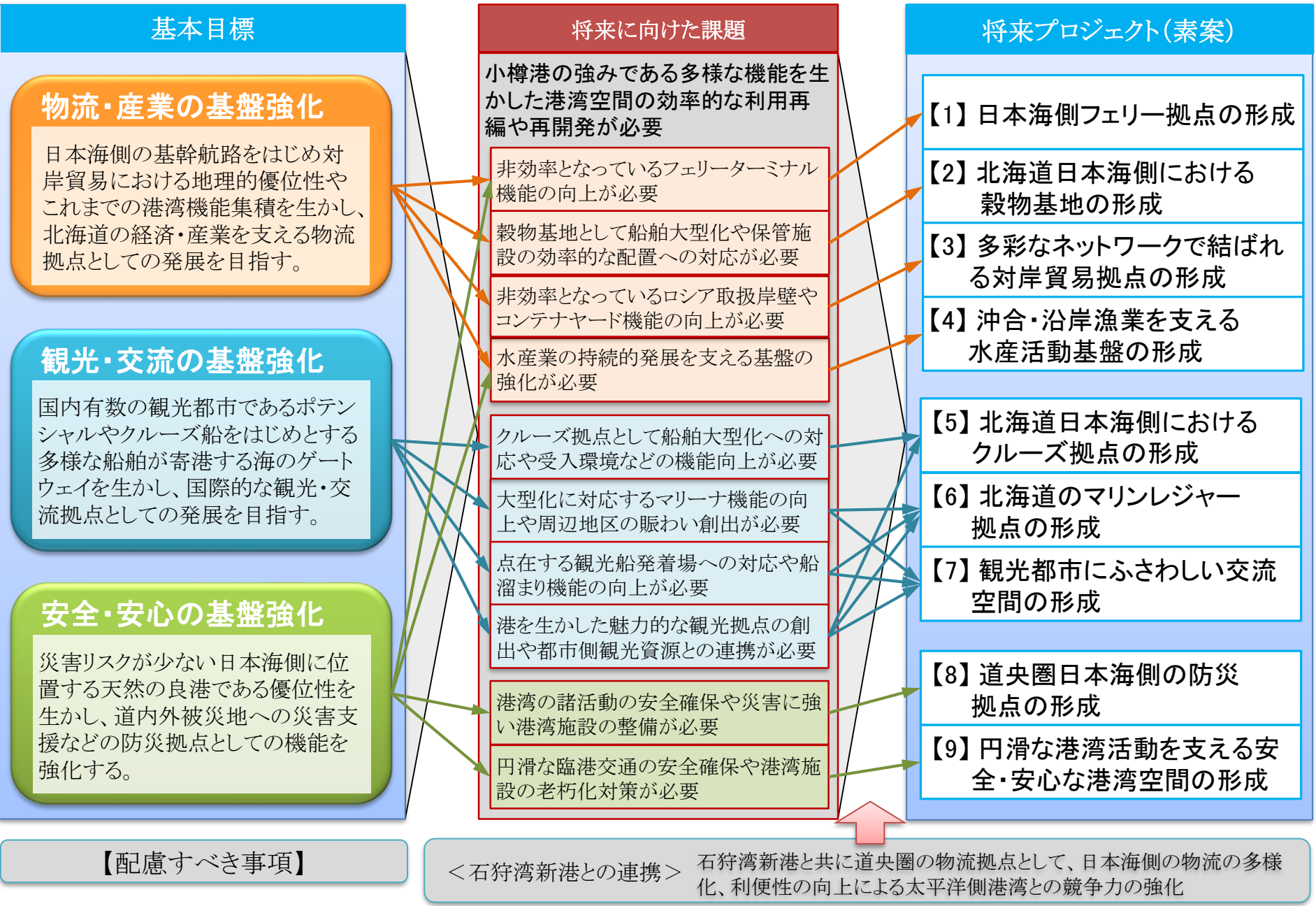


物流・産業

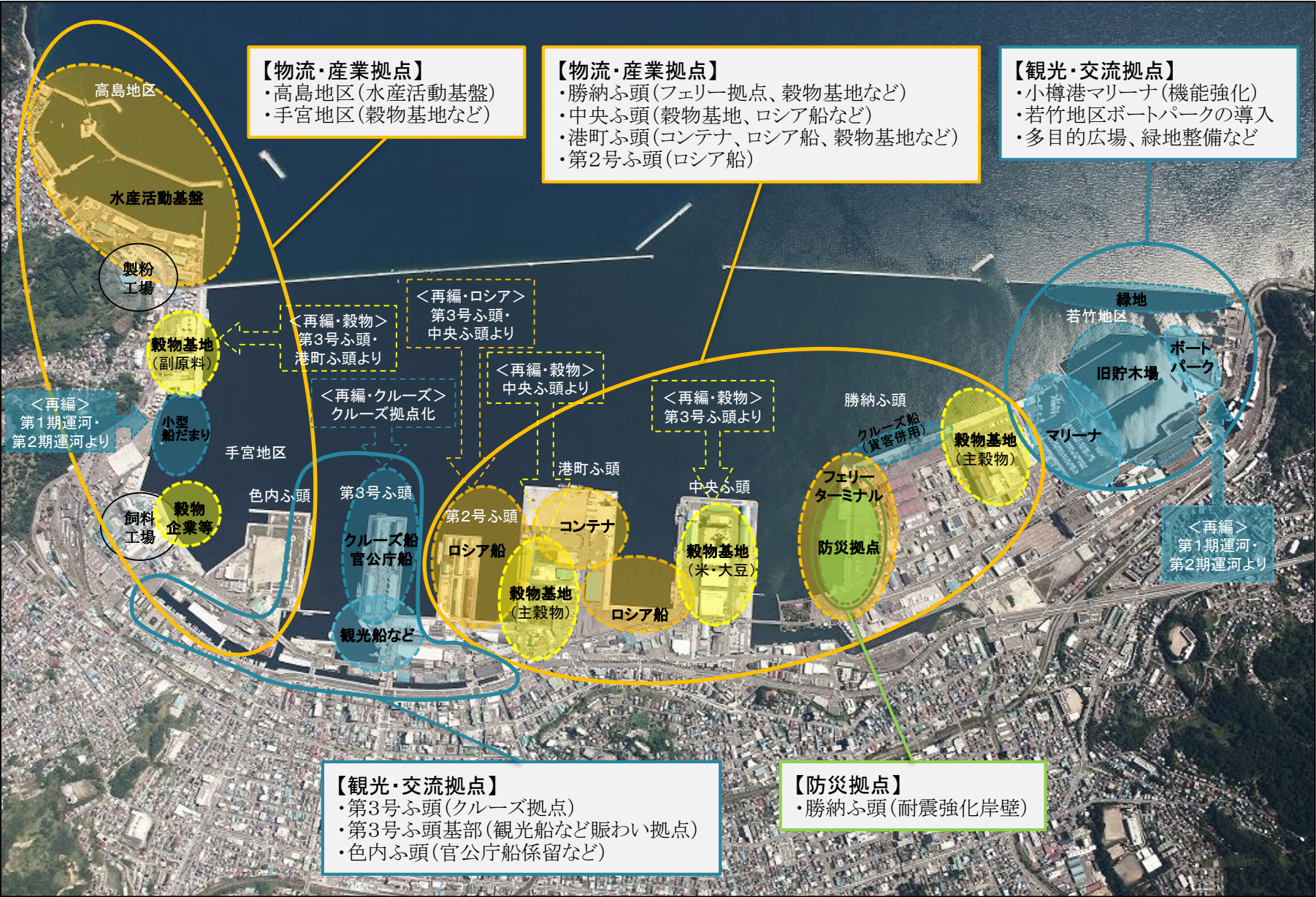


観光・交流





3-4 小樽港が目指す効率的なふ頭再編・利用再編イメージ(素案)



第4章 将来プロジェクト・施策（素案）

4-1 各将来プロジェクト・施策（素案）

【1】日本海側フェリー拠点の形成	14
【2】北海道日本海側における穀物基地の形成	18
【3】多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成	23
【4】沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成	27
【5】北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成	30
【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成	35
【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成	41
【8】道央圏日本海側の防災拠点の形成	49
【9】円滑な港湾活動を支える安全・安心な港湾空間の形成	53

4-2 将来プロジェクト（素案）・主な施策（素案）一覧..... 56

4-3 将来プロジェクト（素案）・主な施策（素案）位置図..... 57

【1】日本海側フェリー拠点の形成

～日本海側の基幹航路として国内の産業・経済を支えるフェリー拠点としての機能強化～

【現状と将来展望】

- ◆北海道と本州間のフェリー貨物は近年増加傾向となっており、小樽港においても取扱貨物量や乗降人員数が同様に増加傾向となっている。
- ◆日本海側航路における乗降人員数は、太平洋側と比べて小樽港での利用が多くなっている。
- ◆深刻なドライバー不足やモーダルシフトの進展により、今後、運転時間をより軽減できる長距離航路へシフトすると見込まれるとともに、北海道新幹線の高速化による影響により、鉄道による北海道～本州間の貨物輸送力が低下する可能性があり、鉄道貨物輸送力の一部を小樽港で担える可能性がある。
- ◆国内の食料供給拠点として北海道の役割は大きくなってきており、今後も道外への農産品の供給が期待される。

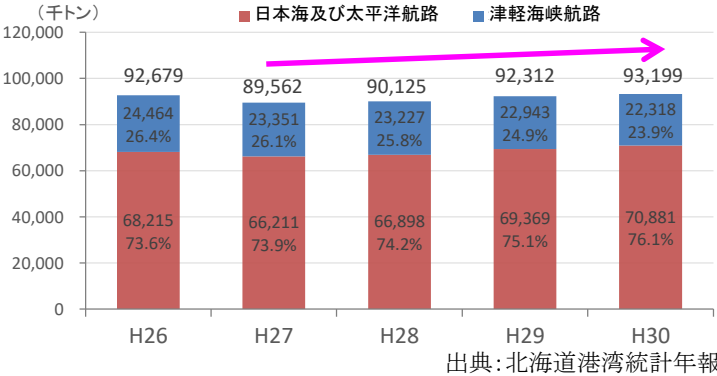


図1-1 北海道～本州間のフェリー取扱貨物量と航路別シェア

表1-1 全国のトラック運転手の需要予測

年 度	2010年度	2020年度	2030年度
需 要 量	993,765人	1,030,413人	958,443人
供 給 量	964,647人	924,202人	872,497人
過 不 足	29,118人	▲106,211人	▲85,946人

出典:「平成25年度本部委員会報告書」(公益社団法人鉄道貨物協会)

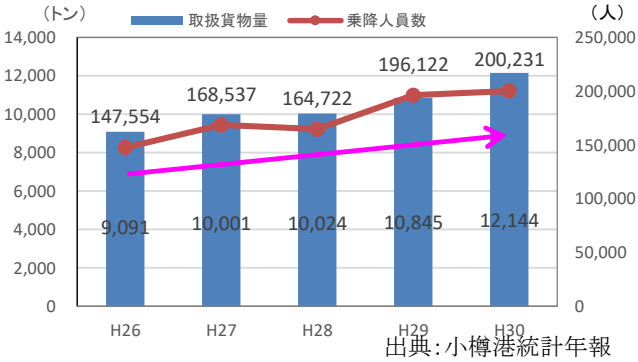


図1-2 小樽港のフェリー取扱貨物量と乗降人員数の推移

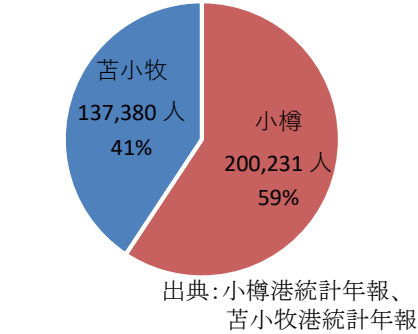


図1-3 日本海側航路のフェリー乗降人員数(H30)

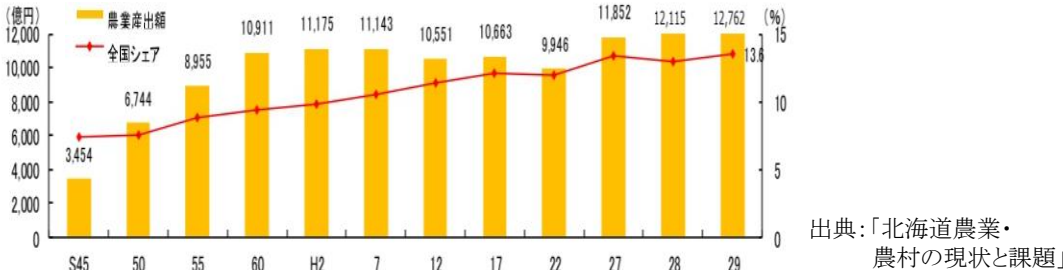


図1-4 北海道の農業産出額と全国シェア

【1】日本海側フェリー拠点の形成

～日本海側の基幹航路として国内の産業・経済を支えるフェリー拠点としての機能強化～

【ポテンシャル】

- ◆小樽港のフェリー航路は、トラックドライバーの長時間労働を回避できる長距離フェリー航路である。
- ◆北海道の日本海側と本州を結ぶ唯一の航路であり、太平洋側と比較して災害発生リスクの少ない航路である。
- ◆道内フェリー航路の中でも、道内最大都市である札幌市に最も近い。

表1-2 道内発着フェリー航路(離島除く)

区 分	航 路	航海距離	航海時間
太平洋航路	室 蘭 ～ 宮 古	333km	10h
	苫小牧 ～ 八 戸	233km	7h30～8h30
	苫小牧 ～ 仙 台	560km	15h
	苫小牧 ～ 名古屋	1,330km	39h30
	苫小牧 ～ 大 洗	758km	18h～19h15
日本海側航路	苫小牧 ～ 秋 田	413km	10h30～12h05
	苫小牧 ～ 新 潟	637km	18h15～20h
	苫小牧 ～ 敦 賀	948km	20h～21h
	小 樽 ～ 新 潟	692km	16h～16h45
	小 樽 ～ 舞 鶴	1,061km	20h55～21h45
津軽海峡航路	函 館 ～ 青 森	113km	3h40
	函 館 ～ 大 間	40km	3h50～4h

出典:北海道港湾統計年報

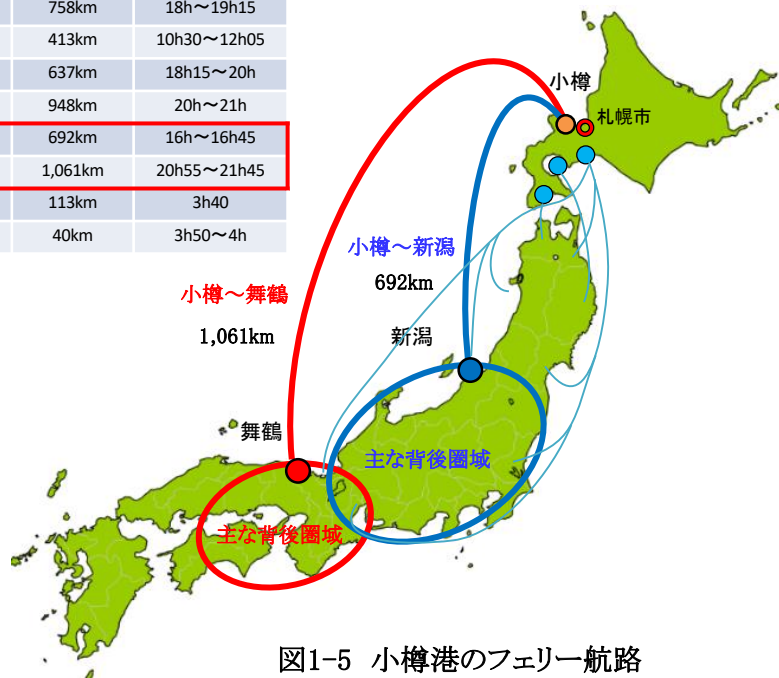
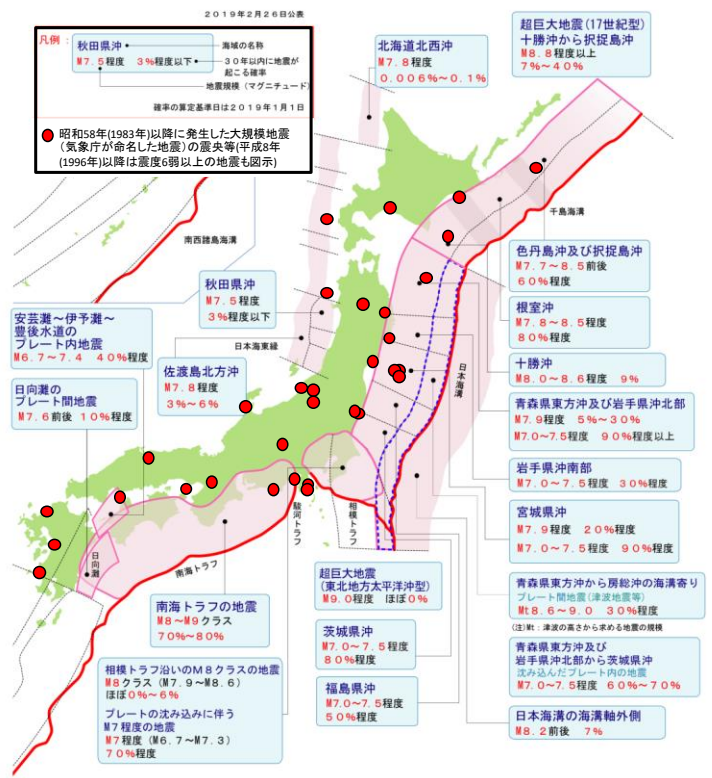


図1-5 小樽港のフェリー航路



出典:地震調査研究推進本部地震調査委員会(平成31年2月26日発表)
長期評価による地震発生確率、及び気象庁ホームページに基づき作成

図1-6 我が国で発生した主な大規模地震と
今後30年以内の発生確率

【1】日本海側フェリー拠点の形成

～日本海側の基幹航路として国内の産業・経済を支えるフェリー拠点としての機能強化～

【目指すべき姿】

北海道と本州を結ぶ日本海側の基幹航路として、大規模災害時においても航路の持続性を確保し、太平洋側被災時のリダンダンシー※機能を備え、国内の産業・経済を支える日本海側フェリー拠点としての発展を目指す。

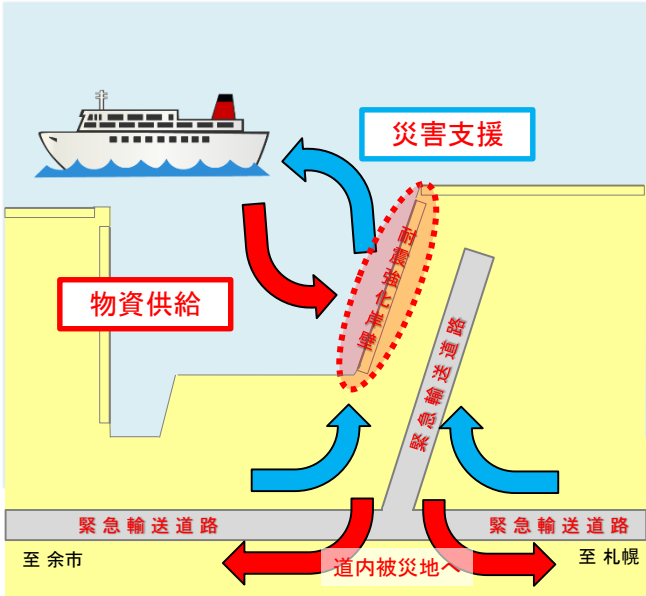


図1-7 災害支援のイメージ

※ 小樽港のフェリー航路が災害支援部隊の輸送ルートに指定
「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震応急対策活動要領 (H19)」

※リダンダンシー：
自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶などにより
全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークを
多重化するなどの手段が用意されている様な性質を示す。

【1】日本海側フェリー拠点の形成

～日本海側の基幹航路として国内の産業・経済を支えるフェリー拠点としての機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆シャーンシ置場がフェリーターミナルから離れており、非効率となっている。
- ◆災害に強い港湾機能の構築のため、耐震強化岸壁が必要となっている。
- ◆歩道が狭いなど安全な歩行導線の確保が必要である。
- ◆人口減少による労働者不足が懸念される。

【施策のイメージ(案)】

《ハード施策》

【短中期】

- ・フェリーターミナル機能の集約
- ・耐震強化岸壁の整備
- ・安全で快適な歩行導線の確保

【長期】

- ・労働者不足を補う新技術導入及び設備導入に対応する荷捌き地の拡張
- ・耐震強化岸壁の整備
- ・自動化に対応する交通施設整備



(出典) TRELLEBORG MARINE AND INFRASTRUCTURE社 “AutoMoor”

図1-9 自動係留システムの例



(出典) 国土交通省報道発表資料(R1.6.7)

図1-10 トラック隊列走行の実証実験



(出典) 津軽海峡フェリー・スマートチェックイン
図1-8 乗船手続きの自動化の例

【長期】

- ・新技術導入に対応する荷捌き地の拡張
- ・耐震強化岸壁の整備

【短中期】

- ・フェリーターミナル機能の集約
- ・耐震強化岸壁の整備

【短中期】

- ・安全で快適な歩行導線の確保

【長期】・トラック等の自動運転に対応する交通施設整備

【2】北海道日本海側における穀物基地の形成
～北海道の食品産業・畜産業を支える穀物原料輸入基地としての機能強化～

【現状と将来展望】

- ◆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、製粉工場は人口の多い消費地(札幌圏)に集中して立地している。
- ◆市内には、北海道日本海側で唯一の飼料工場があり、小樽港の背後地域(後志、石狩、空知)では鶏や豚のシェアが高くなっている。
- ◆小樽港ではMA米※などの米や大豆の取扱いもあるが、大豆については他港からの陸送により保管されているため、陸送コストがかかっており、今後小樽港での取扱いによりコストが安くなる可能性がある。

※MA米：「ミニマム・アクセス米」
ガット・ウルグアイ・ラウンド農業合意において、最低限の輸入
について国際的な約束に基づき、我が国が外国から輸入している米

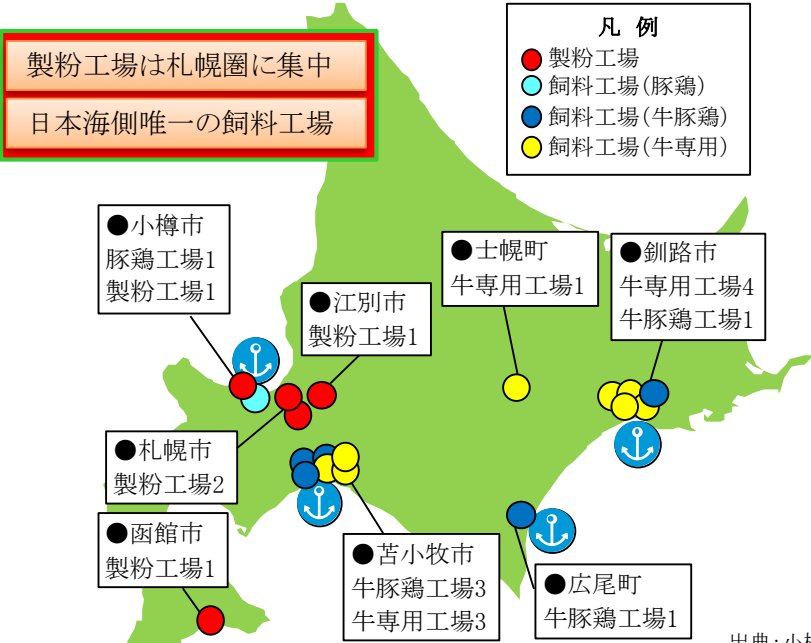
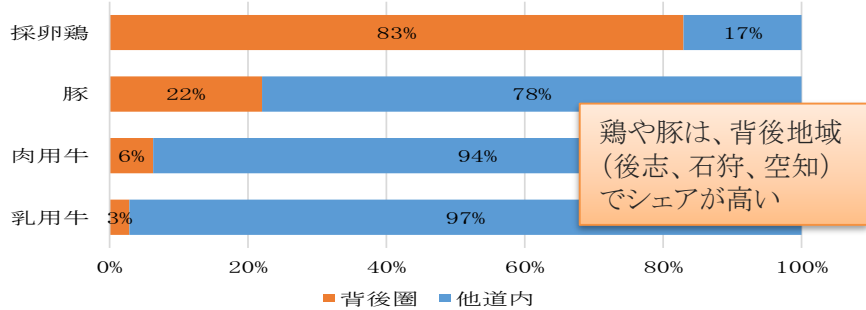


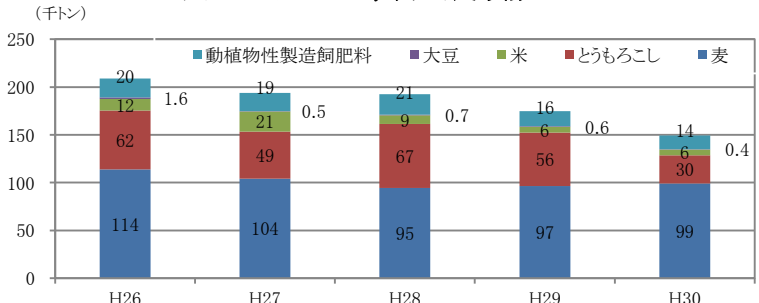
図2-1 製粉工場、飼料工場の立地分布

出典：小樽市調べ



(出典) 北海道農政部 生産振興局畜産振興課 資料、農林水産省統計部『2015年農林業センサス』より作成 ※豚、肉用牛、乳用牛はH30.2、採卵鶏はH27.2

図2-2 道内の家畜飼養頭数のシェア



出典：小樽市統計年報

図2-3 小樽港の穀物類取扱貨物量の推移

【2】北海道日本海側における穀物基地の形成
～北海道の食品産業・畜産業を支える穀物原料輸入基地としての機能強化～

【ポテンシャル】

- ◆製粉工場や採卵鶏の養鶏場が多い小樽港の背後地域(後志、石狩、空知)では、小麦粉や卵の実需者である食料品製造業が集積しており、全国的にも製造業における食料品製造業のシェアが高い地域である。
- ◆道内・国内の人口減少、道産食品のニーズの高まりを背景に、北海道の食産業では、加工品の輸出が伸びており、輸出に向けた取組により、さらなる輸出拡大が期待される。
- ◆小樽港には、ニューマチックアンローダーやシップローダーの荷役機械、サイロや低温倉庫の保管施設などが充実している。

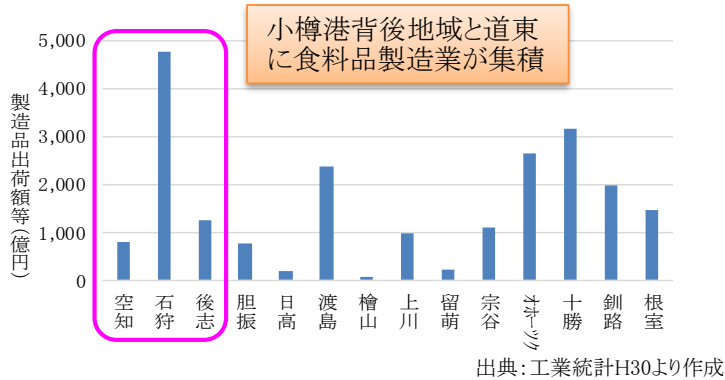


図2-4 北海道における食料品製造業(H29)

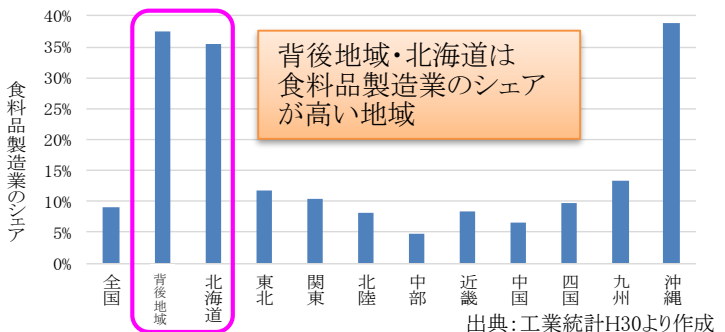


図2-5 製造業全体に占める食料品製造業のシェア(H29)

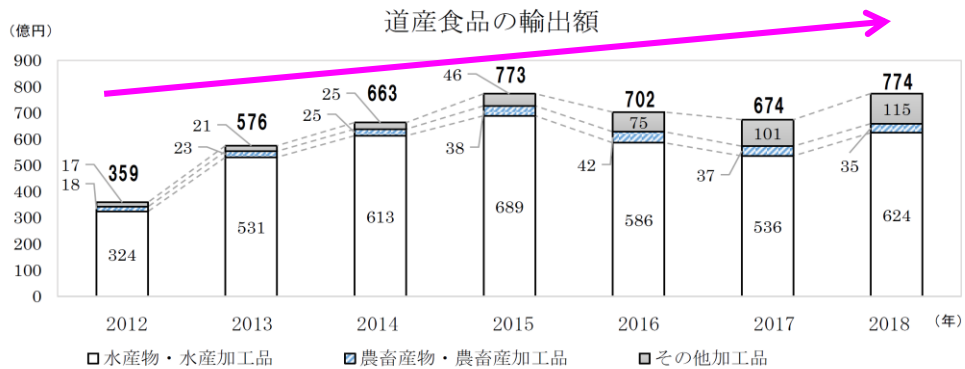


図2-6 道産食品の輸出額の推移



〈ニューマチックアンローダー〉



〈サイロ〉



〈低温倉庫〉

【2】北海道日本海側における穀物基地の形成
～北海道の食品産業・畜産業を支える穀物原料輸入基地としての機能強化～

【目指すべき姿】

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、道央圏に位置する災害リスクの少ない日本海側の優位性を生かし、北海道の食品産業や畜産業を支える穀物供給拠点、また、大規模災害時の穀物備蓄基地としての発展を目指す。



【2】北海道日本海側における穀物基地の形成
～北海道の食品産業・畜産業を支える穀物原料輸入基地としての機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆近年、小樽港に入港する穀物船も大型化しており、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いが行われており、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おり、荷役作業が非効率になっている。

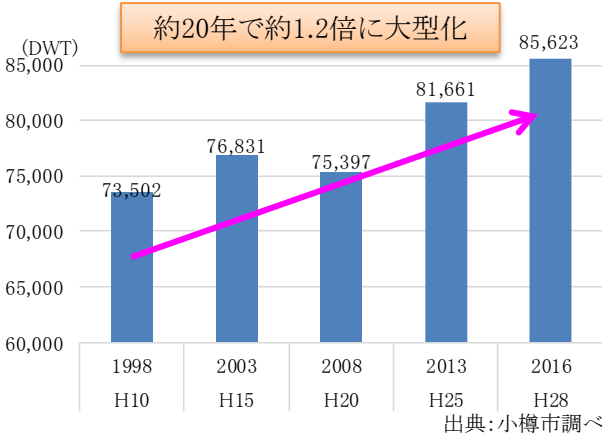


図2-7 小樽港の穀物船の最大船型

表2-1 岸壁の水深と対応船型

岸壁水深	対応船型
-12m	30,000DWT
-13m	40,000DWT
-14m	50,000DWT
-15m	55,000DWT
-16m	70,000DWT

出典: 日本港湾協会「港湾の施設の技術上の基準・同解説」



表2-2 北米西岸からの穀物輸送コストの比較

輸送ルート	海上輸送コスト
バンクーバー(カナダ)～小樽港(-13m)	964円/トン
バンクーバー(カナダ)～小樽港(-14m)	823円/トン

15% 減

喫水の浅い船舶による輸送ではコスト高に

※輸送コストは「港湾投資の評価に関する解説書2011」に準じて算出
※それぞれの水深に見合った船が満載で荷揚げすると仮定

～北海道の食品産業・畜産業を支える穀物原料輸入基地としての機能強化～

[illegible]

《ソフト施策》【短中・長期】・勝納サイロ隣接用地への穀物関連企業の誘致等

出典:北海道港湾統計

図3-4 道内港湾別の対ロシア輸出量

【3】多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成
～北海道の産業、消費活動を支える対岸諸国との貿易ネットワークの機能強化～

【ポテンシャル】

- ◆<対ロシア>極東ロシアでは、地域内での経済成長が続いているとともに、小樽港は地理的優位性がある。
- ◆2019年に日ロ政府及び関係機関との間でシベリア鉄道の利用促進に関する協力覚書が締結され、今後、シベリアランドブリッジを利用した日・露・欧州間の貿易が進展すると期待される。
- ◆<対中国>北海道農水産品の輸出拡大の取組が進められており、北海道総合開発計画での目標は1,500億円。
- ◆中国「一帯一路」の一環で運行される中国～欧州間の国際コンテナ列車<中欧班列>や、シベリア鉄道(TSR)を利用した、日中欧Sea & Rail一貫輸送サービスが日本の物流企業によって商品化されている。

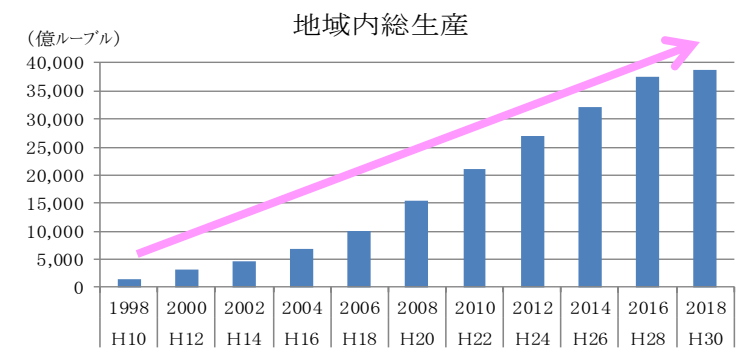
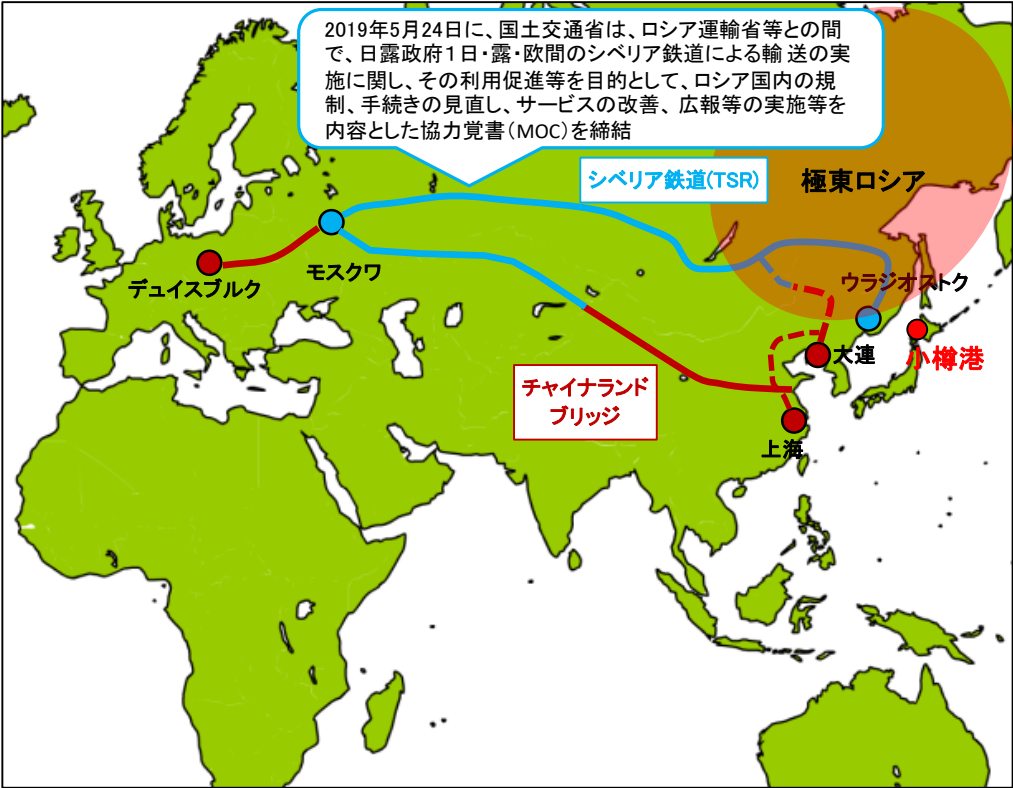


図3-5 極東ロシアの経済成長の状況



出典:Eurasia Train Direct(Sea&Rail) 日本通運株式会社
図3-6 日中欧Sea & Rail一貫輸送サービスの例

～北海道の産業、消費活動を支える対岸諸国との貿易ネットワークの機能強化～

既存定期航路の充実を図るとともに、新規航路や他の日本海側港湾の航路と連携したトランシップを活用した輸送ルート構築などにより、対岸諸国との貿易ネットワーク網を構築し、対岸貿易の拠点としての発展を目指す。



【3】多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成
～北海道の産業、消費活動を支える対岸諸国との貿易ネットワークの機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆<対ロシア>第3号ふ頭から中央ふ頭にかけて岸壁の利用が分散されている。
- ◆<対中国>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。
- ◆第3号ふ頭のクルーズ拠点化に伴うふ頭用地の確保が必要となっている。

【施策のイメージ(案)】

《ハード施策》

【短中期】

- ・ふ頭整備(第3号ふ頭クルーズ拠点化に伴う再編、老朽化岸壁の廃止、ヤードの拡張)
- ・コンテナヤードの集約・拡張

【長期】

- ・国際フェリー航路(対岸)開設に伴うふ頭整備

《ソフト施策》

【短中期】

- ・指定保税地域の移転
- ・ロシア船集約による効率化

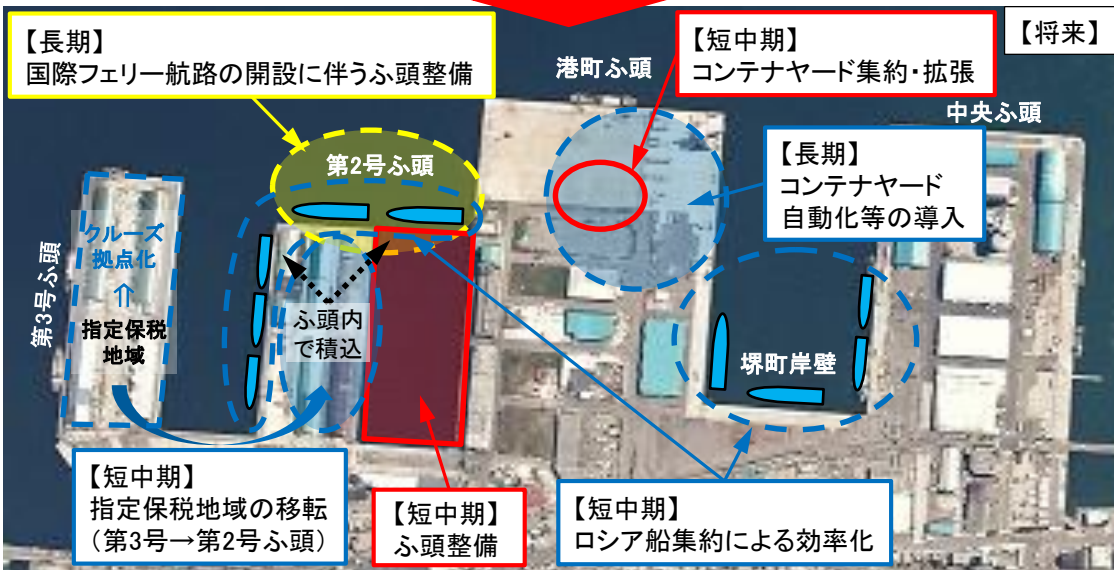
【短中・長期】

- ・シベリア鉄道などを利用した貿易ルート構築

【長期】

- ・(仮称)ロシア貿易センター※導入への取組
- ・AI技術を活用した自動化等の導入

※ロシア貿易センター：ロシア貿易や交流に関する相談、商談仲介、ロシア船員へのサービス提供施設



【4】沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成
～地元漁船や管外船などの活動を支える水産支援機能の強化～

【現状と将来展望】

- ◆高島地区は、沿岸漁業のほか、小樽市で唯一の沖合漁業の拠点として、重要な役割を担っている。
- ◆小樽市の水産業では、栽培漁業技術の向上や稚魚種苗の放流、水産資源の管理が行われており、将来にわたり水産物の安定供給が期待されている。
- ◆小樽市の水産加工業では、伝統と卓越した加工技術を基に多様化する消費者ニーズに応える製品を製造している。

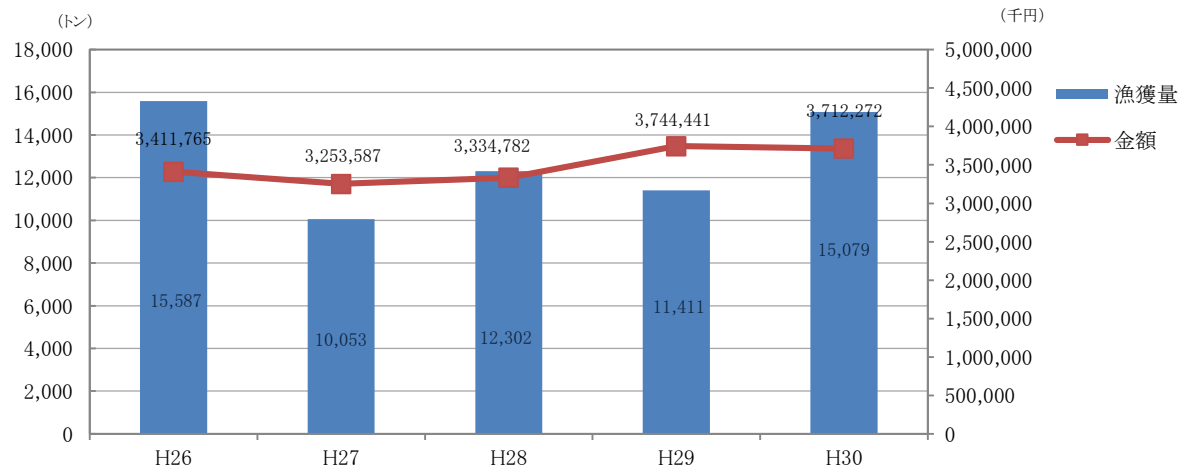


図4-1 小樽市の漁獲量と漁獲高 出典:小樽市統計書



漁船の係留状況



漁船の係留状況

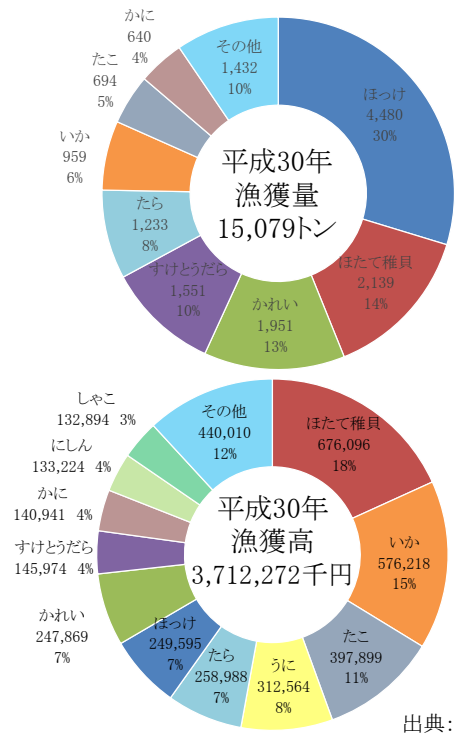


図4-2 小樽市魚種別漁獲量と漁獲高 出典:小樽市統計書

4-1 各プロジェクト・施策(案)

【4】沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成

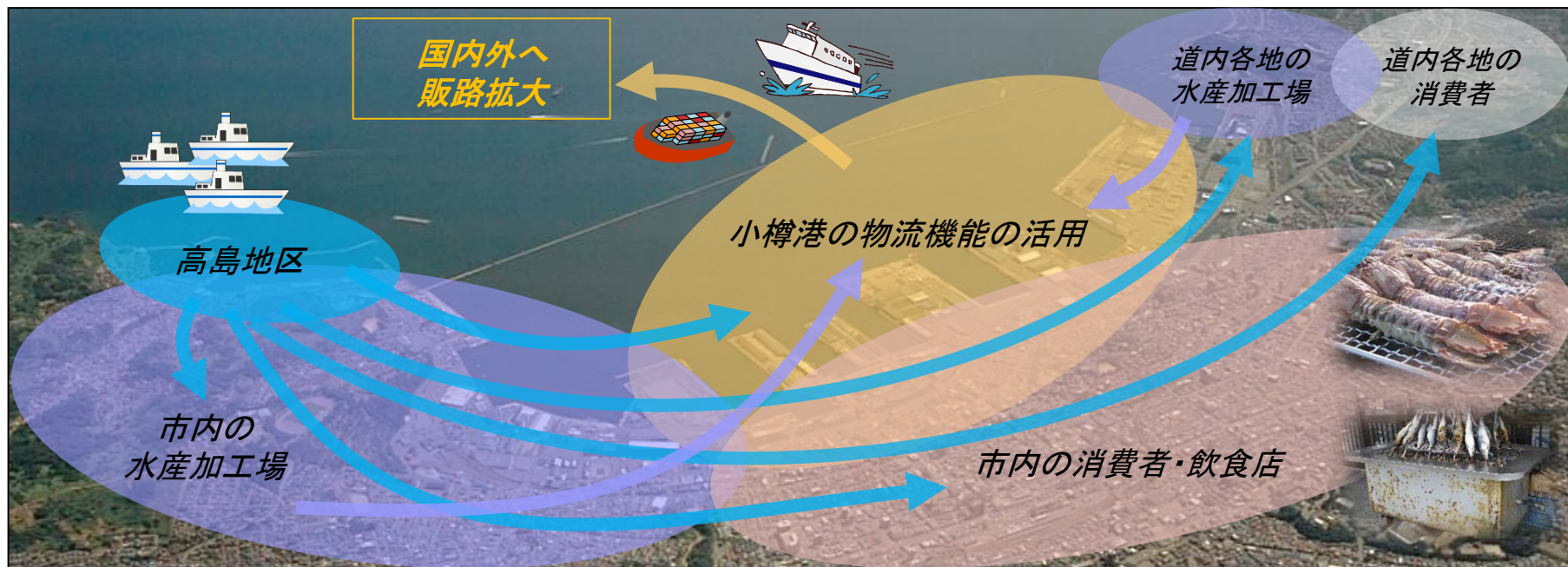
～地元漁船や管外船などの活動を支える水産支援機能の強化～

【ポテンシャル】

- ◆小樽らしい水産加工品の商品開発や小樽の知名度を活用した水産物の販売を行っている。
- ◆小樽市には年間約800万人の観光客が訪れ、旬の新鮮な地元水産物が提供される数多くの飲食店があり、観光と連携した消費拡大が期待される。
- ◆小樽港には、フェリー航路や中国定期コンテナ航路を利用した海上物流ルートが構築されており、国内外への輸送が可能となっている。

【目指すべき姿】

地元漁船や管外船などの活動を支える水産支援機能の強化を図ることにより、水産物の安定供給や「地魚や水産加工品」の付加価値向上などに貢献し、水産業の持続的な発展を目指す。



4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【4】沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成

～地元漁船や管外船などの活動を支える水産支援機能の強化～

【実現に向けた課題】

- ◆高島地区は、荒天時に静穏度が確保されていないため、地元沖合漁業の漁船や管外からのイカ釣り漁船などは、中央地区へ避難し係留している。
- ◆漁業規制の強化や海洋環境の変化などの影響で漁獲量は減少傾向であるが、更なる水産物の安定供給を図る必要がある。
- ◆水産加工業では、漁獲量の減少による原料価格の高騰など厳しい経営環境となっている。



図4-3 中央地区(第3号ふ頭)へ
避難する地元底引き漁船



図4-4 中央地区(厩町岸壁)へ
避難する漁船

【施策のイメージ(案)】

《ハード施策》

【短中期】 ・防波堤の整備

【短中・長期】 ・HACCP※に対応した施設整備

※HACCP (ハサップ)

：原材料の入荷から製品の出荷に至る製品の安全性を確保するための衛生管理手法

《ソフト施策》

【短中・長期】

- ・つくり育てる漁業の推進との連携
- ・地元水産加工品のブランド化の推進や販路拡大との連携



【現状】

静穏度が確保されていない



【将来】

【短中期】

静穏度対策のための防波堤整備

【短中・長期】

HACCPに対応した施設整備

【5】北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成

～我が国のインバウンド増大・クルーズ人口拡大に貢献するクルーズ拠点としての機能強化～

【現状と将来展望】

- ◆世界のクルーズ市場は2,850万人規模、過去10年で1.6倍と増加傾向となっている。また、日本のクルーズ人口は、近年クルーズが脚光を浴びており、過去10年で2倍となり30万人を超えている。
- ◆国は「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、北海道では「北海道におけるクルーズ船誘致方針」を令和元年12月に策定し、道内のクルーズ船寄港回数を令和12年に200回という目標を設定している。
- ◆小樽港の寄港実績は、令和元年で年間29回の実績があり、船社の寄港打診等から今後も増加が期待できるほか、近年、注目されている北極海航路を利用したクルーズ船の寄港も期待される。
- ◆小樽港へ寄港するクルーズ船は、道内産農水産物等の食料品を好んで仕入れる傾向があり、道産食品の消費拡大に貢献している。

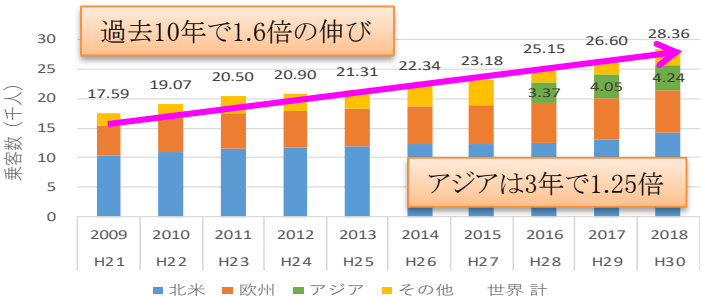


図5-1 世界のクルーズ市場の推移

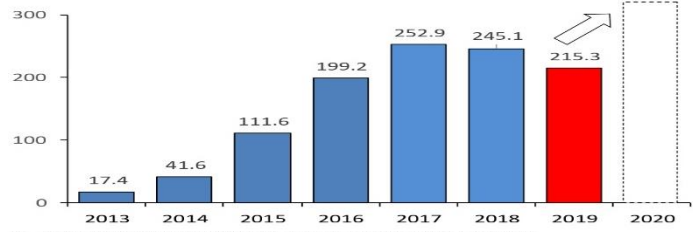


図5-3 クルーズ船による外国人入国者数

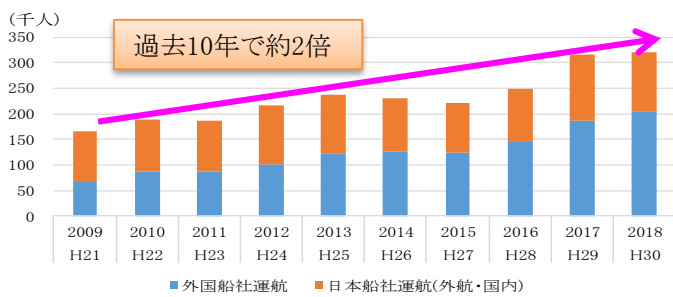


図5-2 我が国のクルーズ人口

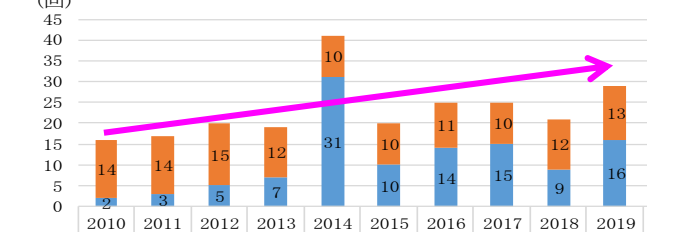


図5-4 小樽港のクルーズ船寄港実績



図5-5 北極海をクルーズ後、小樽港に寄港したクルーズ船



図5-6 外国船への食料品積み込み

4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【5】北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成

～我が国のインバウンド増大・クルーズ人口拡大に貢献するクルーズ拠点としての機能強化～

【ポテンシャル】

- ◆多彩なオプションツアーを可能にする背後圏の豊富な観光資源とバス手配の優位性がある。
- ◆国内線206往復/日、海外17空港・週201便が就航する(H30.8現在)新千歳空港より、乗り換えなしの快速電車で約70分と良好なアクセスを有している。＜フライ&クルーズ＞
- ◆小樽港は高速道路にも直結した利便性の高さから、人口が集中している道央圏をターゲットにした道民クルーズも企画されている。＜ドライブ&クルーズ＞
- ◆北海道新幹線が2030(令和12)年度末に札幌までの延伸及び新小樽(仮称)駅が設置される予定であり、全国各地から新幹線を利用した新たなクルーズの可能性が有る。＜レール&クルーズ＞



(出典) 北海道新幹線建設促進期成会

2021～

ドライブ&クルーズ

2006～

飛んでクルーズ北海道



レール&クルーズ

北海道横断自動車道
倶知安まで着工済

表5-1 新小樽(仮称)駅から
主要駅までの所要時間

駅名	所要時間(新幹線開業後)
札幌駅	約12分
倶知安駅	約13分
新函館北斗駅	約52分
新青森駅	約1時間53分
盛岡駅	約2時間46分
仙台駅	約3時間29分

図5-7 バス停車状況(勝納ふ頭)



図5-6 空港・周辺観光地とのアクセス

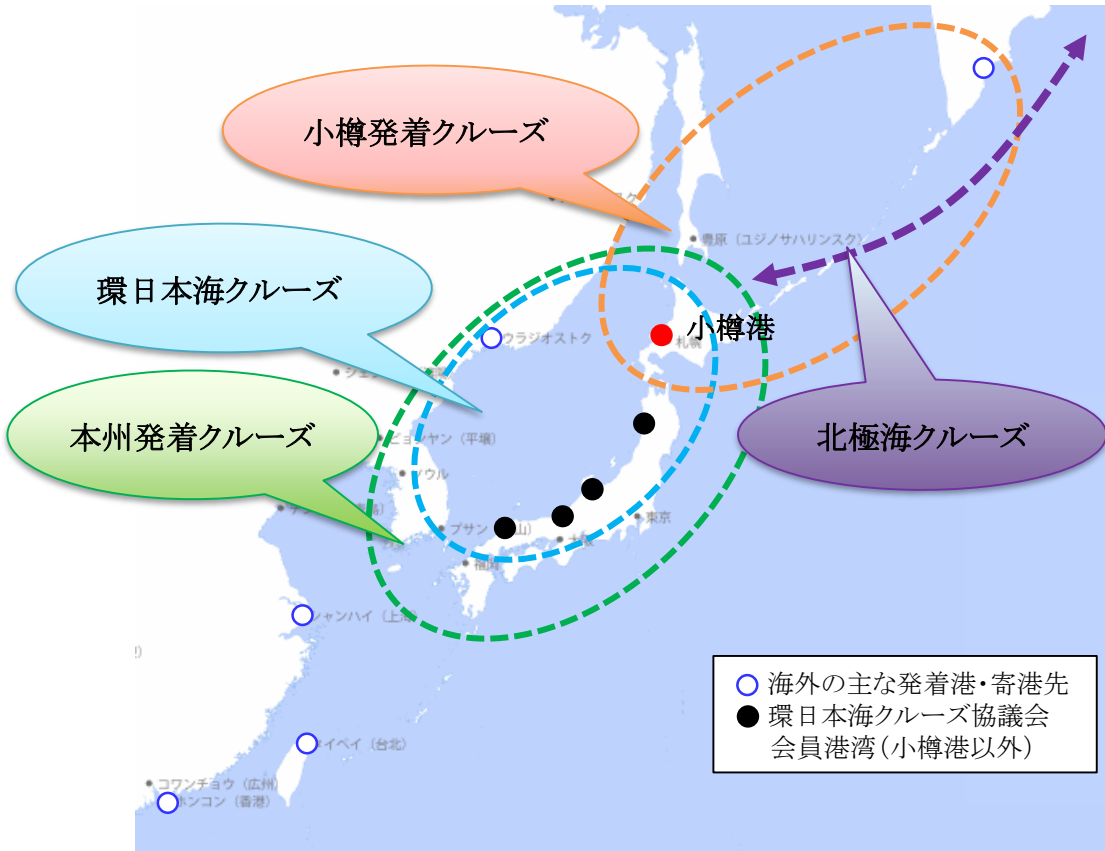
新幹線開業後は、青森までが日帰り圏内に！

【5】北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成
～我が国のインバウンド増大・クルーズ人口拡大に貢献するクルーズ拠点としての機能強化～

【目指すべき姿】

背後圏の豊富な観光資源を生かした寄港地として、また、利便性が高い交通ネットワークを生かした定点クルーズ※1発着港やターンアラウンド※2港として、様々なクルーズを受入れる日本海側北部のクルーズ拠点としての発展を目指す。

※1 定点クルーズ：拠点港を起終点として、短期間の行程で一定エリアを定期的に周遊するクルーズ
※2 ターンアラウンド：下船客と乗船客の入替え



＜日本海側拠点港＞
平成23年11月
「小樽港、伏木富山港、舞鶴港」が外航クルーズ(背後観光地クルーズ)機能に係る「日本海側拠点港」に選定される。

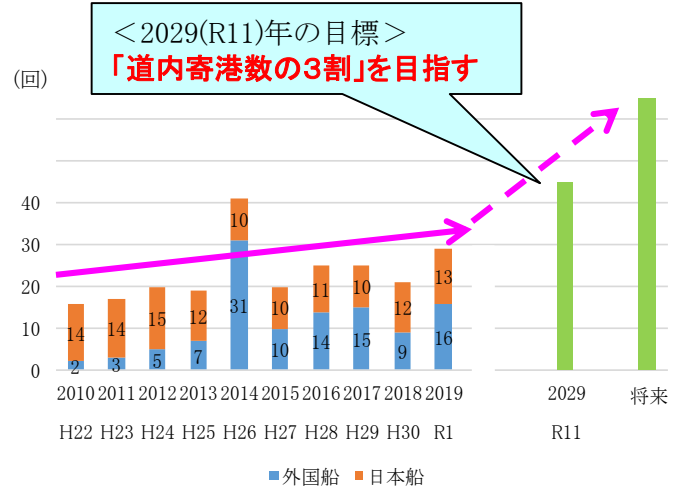


図5-7 小樽港の将来寄港目標

4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【5】北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成

～我が国のインバウンド増大・クルーズ人口拡大に貢献するクルーズ拠点としての機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆現状で受入可能としている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おり、大型化への対応が急務となっている。
- ◆2隻及び3隻同時の寄港打診や中心市街地及び小樽運河に近い第3号ふ頭への寄港打診が多く寄せられており、効率的な対応が課題となっている。
- ◆クルーズターミナル機能が未整備であり、CIQ審査による乗下船手続きの長時間化や物流機能との輻輳、岸壁背後が狭いことによるバス駐車場の確保や歓送迎行事のスペース確保が課題となっている。



(雨天時でのチェックイン待ち)



(危険な歩行動線)



(簡易テントでの受付)



(帰船時の長い行列)

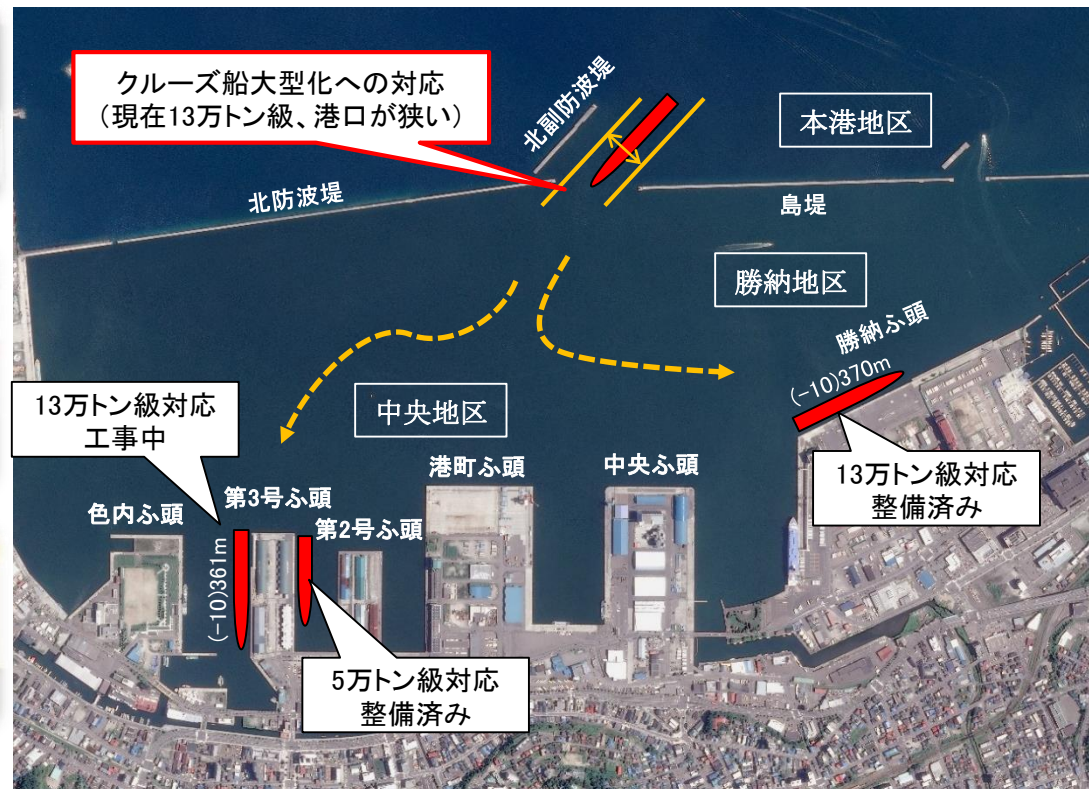


(岸壁背後が狭いーバス)



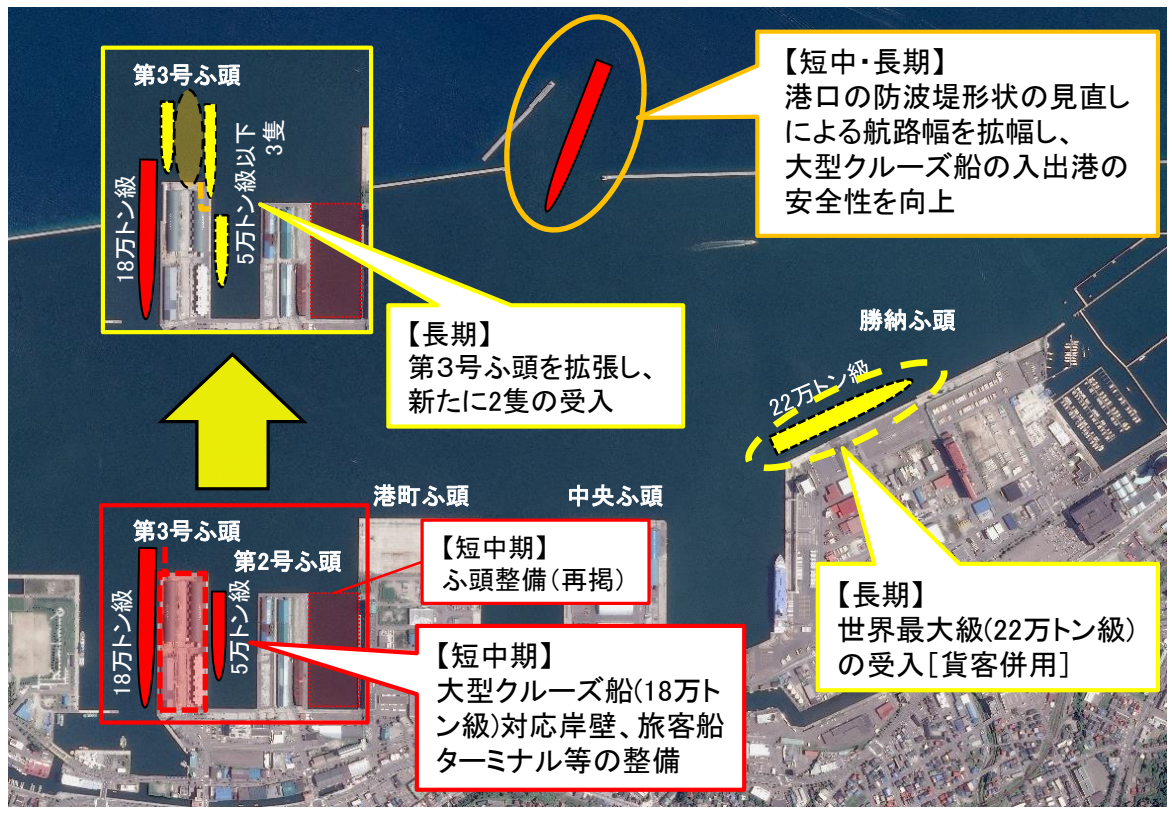
(岸壁背後が狭いー歓送迎)

図5-8 現状の受入状況



【5】北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成
～我が国のインバウンド増大・クルーズ人口拡大に貢献するクルーズ拠点としての機能強化～

【施策のイメージ(案)】



《ハード施策》

【短中期】

- ・大型クルーズ船(18万トン級)対応岸壁、旅客船ターミナル等の整備<第3号ふ頭>
- ・大型クルーズ船(18万トン級)対応のための港口の防波堤改良

【長期】

- ・大型クルーズ船(22万トン級)に対応した岸壁整備<勝納ふ頭>、港口の防波堤改良
- ・5隻同時に受入を可能とするふ頭整備<第3号ふ頭>

《ソフト施策》

【短中・長期】

- ・クルーズ船誘致のための取組

	短 中 期	長 期
最大受入船型	● 18万トン級	● 22万トン級(世界最大級の船舶)
同時受入隻数 (最大船型)	● 3隻同時受入 ・ 18万トン級 : 第3号ふ頭 ・ 13万トン級 : 勝納ふ頭 ・ 5万トン級 : 第3号ふ頭	● 5隻同時受入 ・ 22万トン級 : 勝納ふ頭 ・ 18万トン級 : 第3号ふ頭 ・ 5万トン級以下×3隻 : 第3号ふ頭



4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成

～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

【現状と将来展望】① 小樽港マリーナ

- ◆小樽港マリーナは、大型商業施設・JR小樽築港駅に隣接した都市型マリーナとしてボート・ヨット利用者の人気が高く、「海の駅」にも登録されている。
- ◆マリーナの保管隻数は、近年横ばいとなっているが、船舶の大型化が進んでいる。
- ◆近年、海外からのスーパーヨットが寄港しており、マリーナ運営会社独自での誘致に向けた取組のほか、国でも拡大に向けた取組が進められていることから、今後の増加が期待されている。

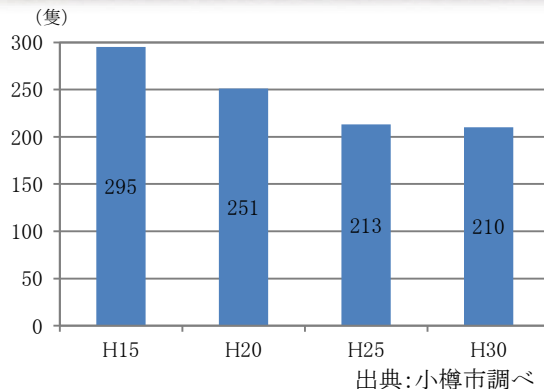


図6-1 小樽港マリーナの保管隻数推移

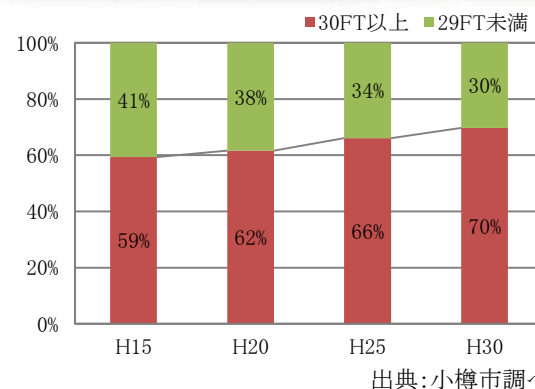


図6-2 小樽港マリーナの海上保管艇の大型化の推移

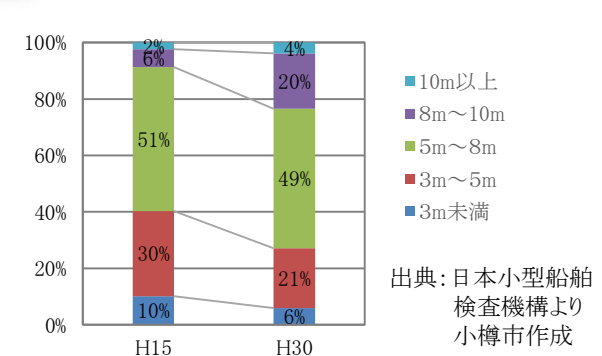
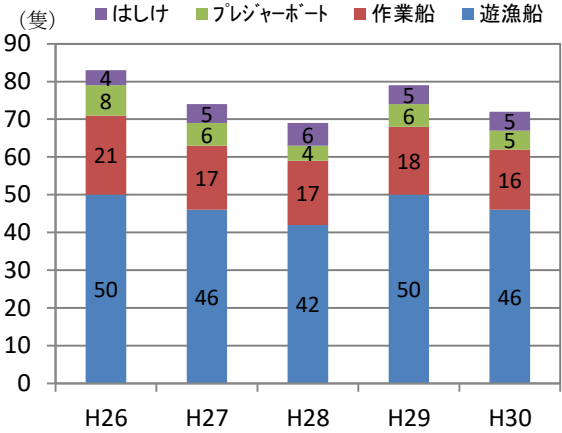


図6-3 全国的なプレジャーモーターボート・ヨットの大型化の推移

【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成
～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

【現状と将来展望】② 小型船だまり

- ◆札幌市近郊の港であることから遊漁船等の小型船の利用が多いほか、近年は青の洞窟クルージングや運河クルーズなど、海上観光船の新規参入や増船により、常時、係留施設は飽和状態であり、現状で係留待ちが発生している。
- ◆海上観光・レジャーの拠点として潜在能力が高く、係留場所の確保が必要となっている。



出典:小樽市調べ

図6-4 第1期及び第2期運河の係留隻数
(各年7月末時点)



第1期運河を利用している船舶



4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成

～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

【ポテンシャル】

- ◆北海道の人口が集中している札幌市近郊との交通アクセスの利便性が高い。
- ◆小樽港周辺に広がるニセコ積丹小樽海岸国定公園の良好な景観や、遊漁を楽しむ豊かな環境がある。
- ◆日本を代表する9つのマリーナが提携したサービスネットワークで広域的な取組が行われている。
- ◆外国人富裕層などが所有するスーパーヨットの日本への寄港実績が伸びており、小樽港にも更なる寄港が見込まれる。



ニセコ積丹小樽
海岸国定公園

小樽港
観光都市
小樽

札幌市
人口約200万人

交通アクセス



ジャパンマリーナアライアンス



スーパーヨットの概要

- スーパーヨットとは
 - 一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上(24m以上)の大型クルーザーが「スーパーヨット」あるいは「メガヨット」と呼ばれている。
 - 2018年におけるスーパーヨットの隻数は世界で9,395隻。2007年(4,400隻)と比較して、11年間で2.14倍の伸び。訪問先はカリブ海、地中海が人気。



スーパーヨット寄港により期待される経済効果

- 日本への来訪実績
 - 2018年は10隻が確認されており、2019年は15～20隻が見込まれている。
 - 滞在期間は長期になる。
- 経済効果の具体例
 - 寄港地での食事や観光、土産物等の購入
 - 船内で料理する食材の調達
 - 船・船用品のメンテナンスや給油等
 - 離島、地方における経済の活性化

年	船名	乗組員	乗客	消費額(円)
2013	113.14m	17名	27名	¥27,900,000
2014	26.20m	10名	15名	¥5,700,000
2015	40.22m	10名	15名	¥15,230,000
2016	44.94m	10名	17名	¥17,520,000
2017	54.55m	3名	3名	¥3,428,380
2018	91.30m	30名	45名	¥45,000,000
2019	27.00m	10名	2,500名	¥2,500,000
2020	54.00m	3名	12,000名	¥12,000,000
2021	54.00m	22名	25,000名	¥25,000,000

資料提供：(一社)スーパーヨット国際会連・日本



- スーパーヨット(A)
- ・6か月以上滞在、100人以上の乗客
- ・船内設備完備、クルーズ
- ・乗客乗客20名以上
- ・ヘリポートあり
- ・クルーズ船

出典：国土交通省報道発表資料「スーパーヨットの概要」

4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成

～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

【目指すべき姿】

小樽港周辺に広がるニセコ積丹小樽海岸国定公園の良好な景観や、遊漁を楽しむ豊かな環境、北海道の人口が集中している札幌市近郊との交通アクセスの利便性、港周辺の観光・商業施設との連携可能な立地特性を生かし、多様なニーズに対応するマリンレジャー拠点としての発展を目指す。



【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成
～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆ 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となっている。
- ◆ 第1期運河は係留隻数を確保するため、船舶を直角に係留しており、運河の水路幅員が狭くなっている。
- ◆ 第2期運河の利用船舶と貨物船等との航行の輻輳を解消し、航行の安全性を確保するため、代替となる船だまり機能が必要となっている。



【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成
～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

【施策のイメージ(案)】



《ハード施策》

【短中期】

- ・船舶大型化やスーパーヨットに対応するマリーナ機能の強化
- ・小型船だまり(手宮地区)の整備及びポートパーク(若竹地区)の導入による船だまりの再編

《ソフト施策》

【短中期】

- ・船舶航行の輻輳に対する安全管理体制の構築
- ・係留方法の変更等による水路幅員の確保(第1期運河)

【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成
～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

【現状と将来展望】① 小樽観光

- ◆小樽市の平成30年度の観光入込客数は781万人、道内2位となっており、北海道を代表する観光地となっている。
- ◆外国人宿泊客数は平成25年度から過去最高を毎年更新しており、平成30年度は平成25年度の約3倍となっているものの、宿泊者数全体の約3割となっている。
- ◆小樽港の周辺には、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。

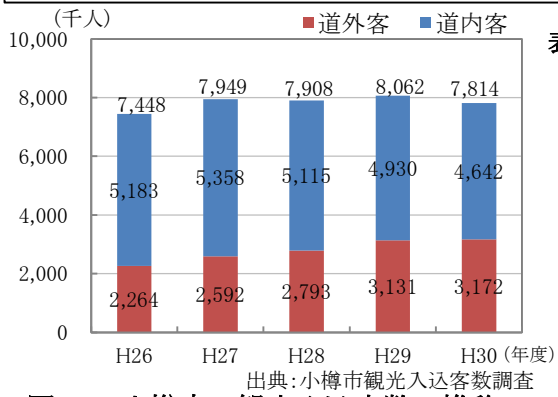


図7-1 小樽市の観光入込客数の推移

表7-1 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)
1	札幌市	1,585
2	小樽市	781
3	釧路市	530
4	旭川市	527
5	函館市	526

出典: 北海道観光入込客数調査報告書

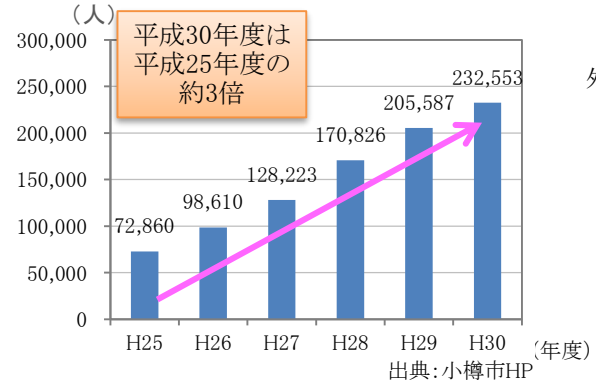


図7-2 小樽市の外国人宿泊客数の推移

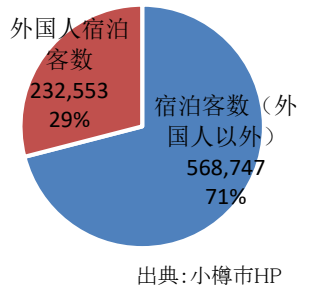


図7-3 小樽市の宿泊客数の割合



図7-4 小樽港周辺の観光資源



【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成
～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

【現状と将来展望】② 海上観光

- ◆小樽港からは、祝津、オタモイ海岸、青の洞窟等へ向かう観光船のほか、港内周遊、運河クルーズなど、多様な海上観光船が運航されている。
- ◆観光船「あおばと」は、平成30年は繁忙期における荒天による欠航が響き落ち込んでいるものの、乗船ニーズは堅調であるほか、近年は運河クルーズや青の洞窟クルージングの人气が急増している。

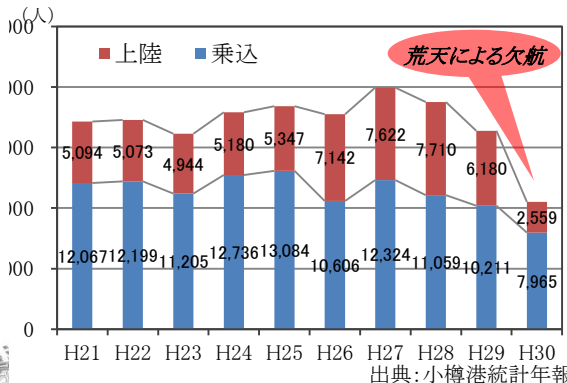
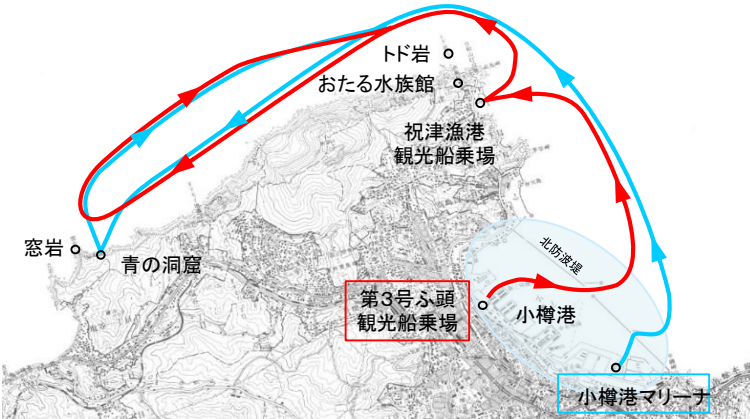


図7-5 観光船「あおばと」乗降人員数の推移

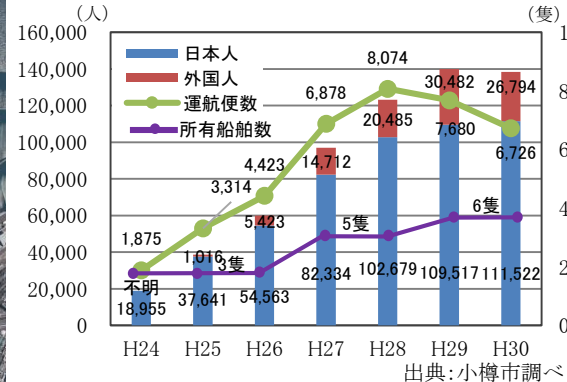
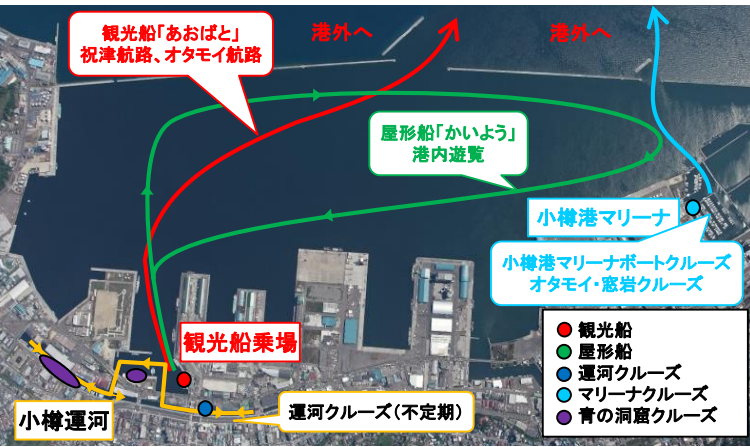


図7-6 運河クルーズ乗船人員数の推移

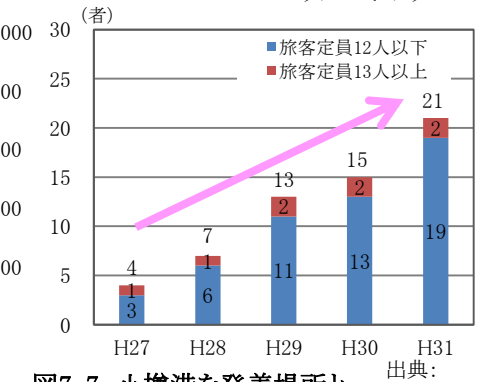


図7-7 小樽港を発着場所とする観光船事業者数の推移

4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成

～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

【ポテンシャル】

- ◆新千歳空港までのJR快速が直通、高速道路が港に直結、クルーズ船やフェリーの寄港地であることなどから、国外、道外、北海道の人口集中地区である道央圏との交通アクセスが非常に良く、2030年に予定されている北海道新幹線(仮称)新小樽駅の開業により、さらに利便性が高まる。
- ◆みなと観光としての多彩なメニューと景観資源として活用できる多様な船舶の寄港がある。
- ◆海事教育機関や海事行政機関が小樽にあり、海事教育の普及や海事行政の広報の場として活用が期待できる。
- ◆市内には、北防波堤などの土木遺産や重要文化財等多くの歴史的建築物・構築物があり、近年は、「北前船」や「炭鉄港」として日本遺産の認定を受けている。
- ◆地元の豊富な水産資源を生かした寿司、海鮮料理のほかスイーツなど豊富な食の魅力が充実している。
- ◆港や歴史を生かした民間の取り組みが活発になっている。

船舶の景観資源としての活用

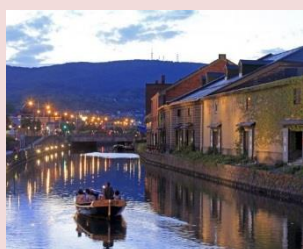


練習船 海王丸



探査船 資源

運河の景観を生かした観光



運河をめぐる観光遊覧船



運河周辺をめぐる人力車

歴史的建築物の活用



旧北海道拓殖銀行小樽支店
→ 美術館



石造り倉庫 →
カフェ、イベントスペース

港の歴史を生かした民間の取り組み



出典:小樽商工会議所

映像プロモーション ショートフィルムの製作



社会実験コンテナカフェ〜Phantom〜

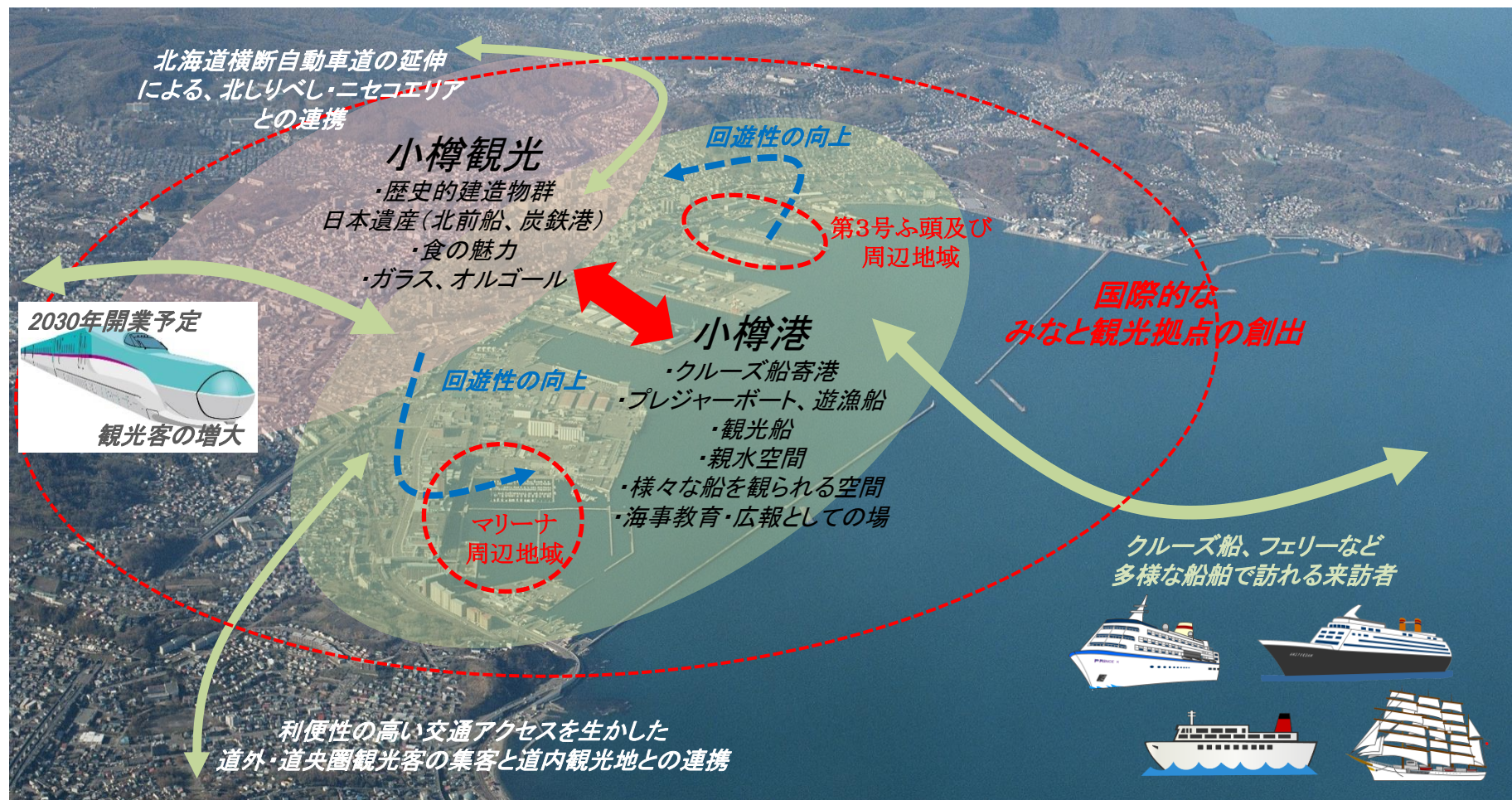
4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成

～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

【目指すべき姿】

第3号ふ頭及び周辺地域とマリーナ周辺地域に賑わい空間の拠点を形成するとともに、小樽港周辺の観光拠点との回遊性を高め、滞在型観光の促進による地域の活性化や、国際的なみなと観光拠点としての発展を目指す。



4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成

～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆都市側には多くの観光・商業施設があるが、港側は「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り、滞在型観光に向けた取組みとして、交流拠点の充実や港湾ならではの新たな観光資源の創出、また、これら港側の交流空間と都市側の観光資源との回遊性の向上を図る必要がある。
- ◆多くの観光船が運航されているが、発着場所が分散しているため、発着場所の集約など利用者への利便性の向上を図る必要がある。
- ◆多くの練習船等が寄港しているが、係留場所が分散しており、これらの船舶を景観資源として有効に活用できていない。



第7次小樽市総合計画

「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

★は重要な取組み

第二次小樽市観光基本計画

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。

～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

小樽水族館

【短中・長期】
歴史的港湾施設を活用したインフラツーリズム

【短中・長期】
小型シーバスの運航

【短中期】
練習船等の景観資源としての活用

【短中期】
・交流広場、親水緑地等の整備
・観光船発着機能の整備
・クルーズ拠点化(再掲)

《ハード施策》
【短中期】

《ソフト施策》
【短中期】

新小樽(仮称)駅
周辺整備イメージ図

安全・快適

歩道狹隘

回遊性の向上

北防波堤

南防波堤

北運河 ⇄ 第3号ふ頭 ⇄ マリーナ

官公庁船等(母港)の定係地
[色内ふ頭]

フェリーターミナル・クルーズ船

勝納臨海公園

JR小樽築港駅

大型商業施設

マリーナ・若竹貯木場エリア

総合博物館

第3号ふ頭エリア

JR小樽駅

堺町商店街

旧手宮線跡散策路

小樽運河

運河公園

天狗山

《ハード施策》

【短中期】

- ・『第3号ふ頭エリア』のみなと観光の拠点となる機能の整備
(観光船発着機能の強化・集約化など) → P46参照
 - ・『マリーナ・若竹貯木場エリア』のみなと観光の拠点となる機能整備
(親水施設・多目的広場の整備など) → P47参照
 - ・安全で快適な歩行導線の確保(再掲)
 - ・歴史的港湾施設を活用した緑地整備(釣り施設等)
- 【長期】**
- ・歴史的港湾施設を活用した緑地整備(釣り施設等)

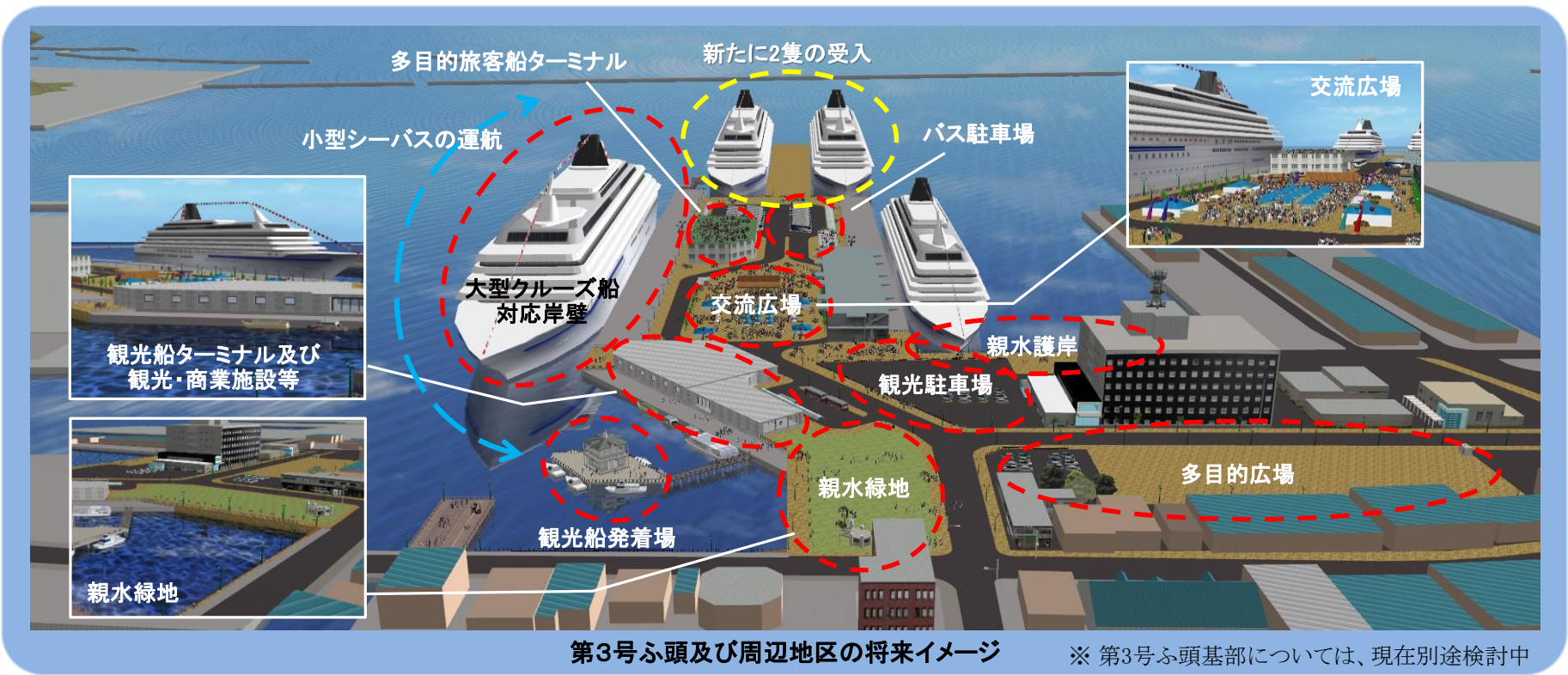
《ソフト施策》

【短中期】

- ・『第3号ふ頭エリア』のみなど観光の拠点となる施策
(練習船等の景観資源としての活用など) → P46参照
 - ・『マリーナ・若竹貯木場エリア』のみなど観光の拠点となる施策
(水面や緑地を利用したイベントの開催など) → P47参照
- 【短中・長期】**
- ・小型シーバスの運航による回遊性の向上
 - ・歴史的港湾施設を活用したインフラツーリズム

【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成
～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

【施策のイメージ(案)】② 第3号ふ頭及び周辺地区



第3号ふ頭及び周辺地区の将来イメージ

※ 第3号ふ頭基部については、現在別途検討中

《ハード施策》

【短中期】

- ・第3号ふ頭における大型クルーズ船対応岸壁、多目的旅客船ターミナル等の整備(再掲)
- ・第3号ふ頭及び基部における交流広場、親水緑地、観光・商業施設等の整備
- ・観光船発着機能の強化、集約化

【長期】

- ・新たにクルーズ船2隻の受入を可能にするふ頭整備(再掲)

《ソフト施策》

【短中期】

- ・第3号ふ頭及び周辺地区のみなとオアシスの登録
- ・第3号ふ頭と周辺地区におけるイベントの開催
- ・民間活力導入による観光・商業施設の導入
- ・クルーズ船や練習船等の係留による景観資源としての利用

【短中・長期】

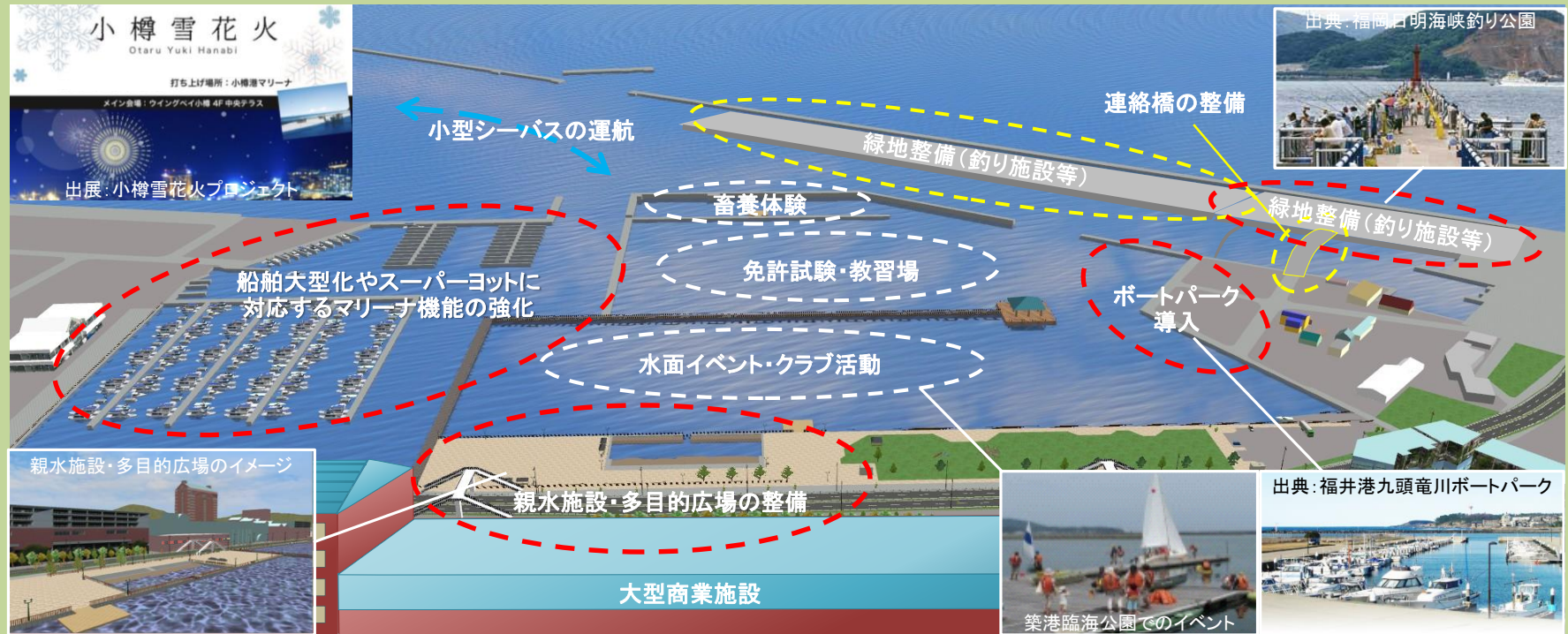
- ・小型シーバスの運航による回遊性の向上

4-1 各プロジェクト・施策(素案)

【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成

～海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

【施策のイメージ(案)】③ マリーナ・若竹旧貯木場水面周辺エリア



若竹地区水面貯木場及び周辺の将来イメージ

《ハード施策》

【短中期】

- ・船舶大型化やスーパーヨットに対応するマリーナ機能の強化(再掲)
- ・ポートパークの導入(再掲)
- ・親水施設・多目的広場の整備

【短中・長期】

- ・緑地整備(釣り施設等)

《ソフト施策》

【短中期】

- ・水面や緑地を利用したイベントの開催
- ・イベント等の情報発信の強化
- ・大型商業施設との連携

【短中・長期】

- ・小型シーバスの運航による回遊性の向上

【8】道央圏日本海側の防災拠点の形成
～災害から産業・くらしを守る防災拠点としての機能強化～

【現状と将来展望】

- ◆小樽港は荒天により避難する船舶数が近年増加傾向となっている。
- ◆東日本大震災及び熊本地震では、自衛隊等が被災地支援のため小樽港を出発拠点として利用された。また、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。
- ◆近年、豪雨・台風・高潮等の激甚化が見られるなど、日本列島の自然災害リスクが高まっている。

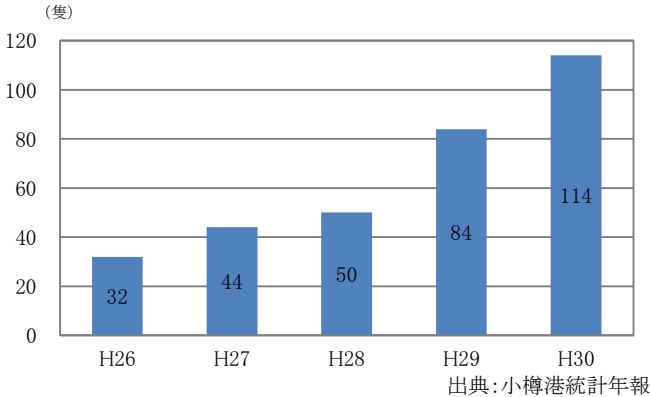


図8-1 小樽港における避難船入港隻数



図8-2 避難船係留状況

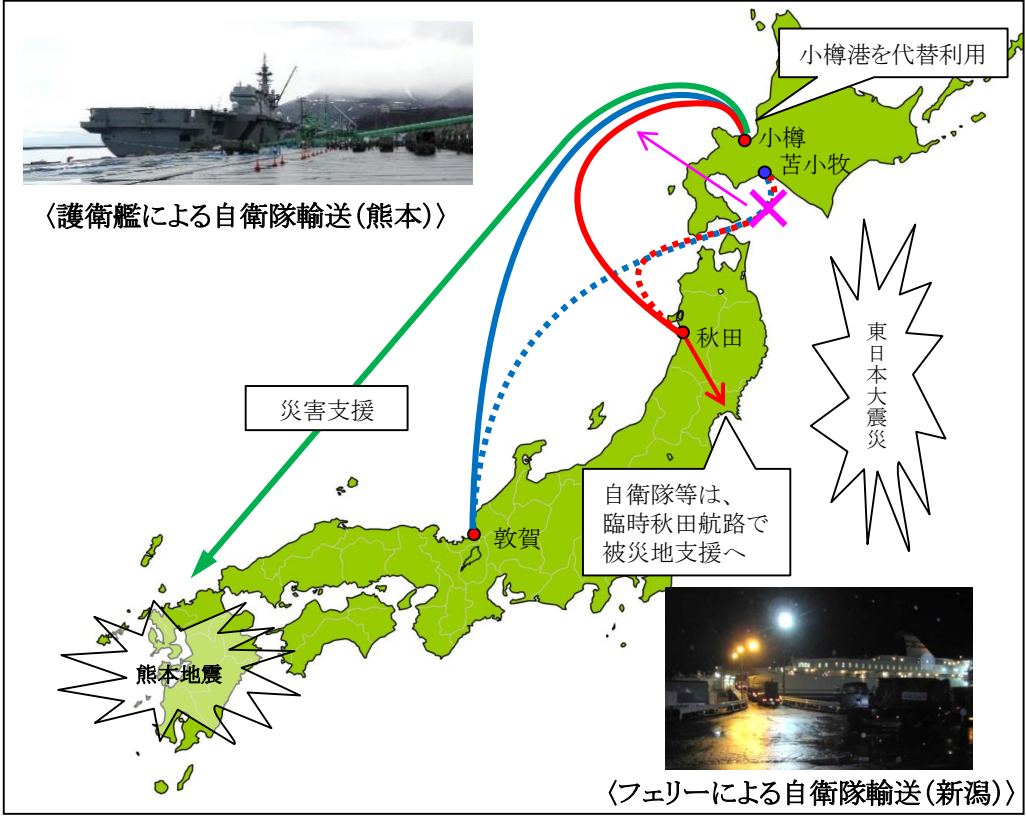


図8-3 東日本大震災における小樽港の代替利用と熊本地震における支援

【8】道央圏日本海側の防災拠点の形成
～災害から産業・くらしを守る防災拠点としての機能強化～

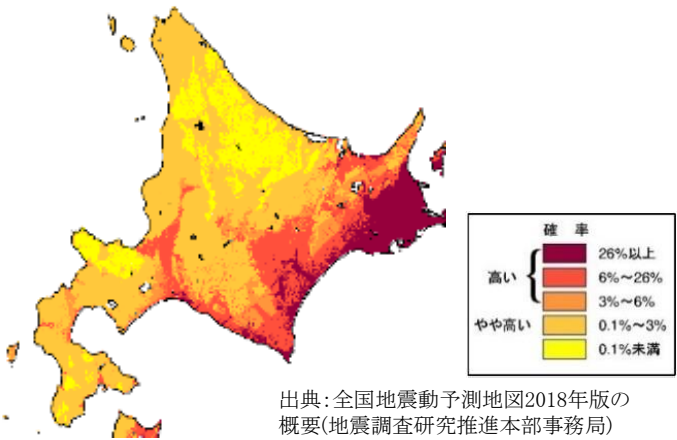
【ポテンシャル】

- ◆小樽港は、三方が山々に囲まれた天然の良港であることから、日本海側の他港よりも風況が良い。
- ◆太平洋側と比較して、日本海側は災害の発生リスクが少ない。
- ◆小樽港では穀物保管施設が充実しており、備蓄機能も備えている。

表8-1 北海道日本海側の重要港湾における風況

港湾 (地点)	年間 平均風速 (m/s)	以下の風速が観測された日数		
		≥10.0m/s (日/年)	≥15.0m/s (日/年)	≥20.0m/s (日/年)
小樽	2.7	12.6	0.3	0.0
石狩	3.0	34.7	1.3	0.2
留萌	5.0	106.4	12.3	0.4
稚内	4.5	83.8	7.9	0.3

出典:気象庁 過去の気象データ検索より作成
※平年値の統計期間は、小樽、留萌、稚内は1981～2010年、石狩は1990～2010年



出典:全国地震動予測地図2018年版の概要(地震調査研究推進本部事務局)

図8-4 地震予測地図



〈勝納サイロ〉



〈中央サイロ〉



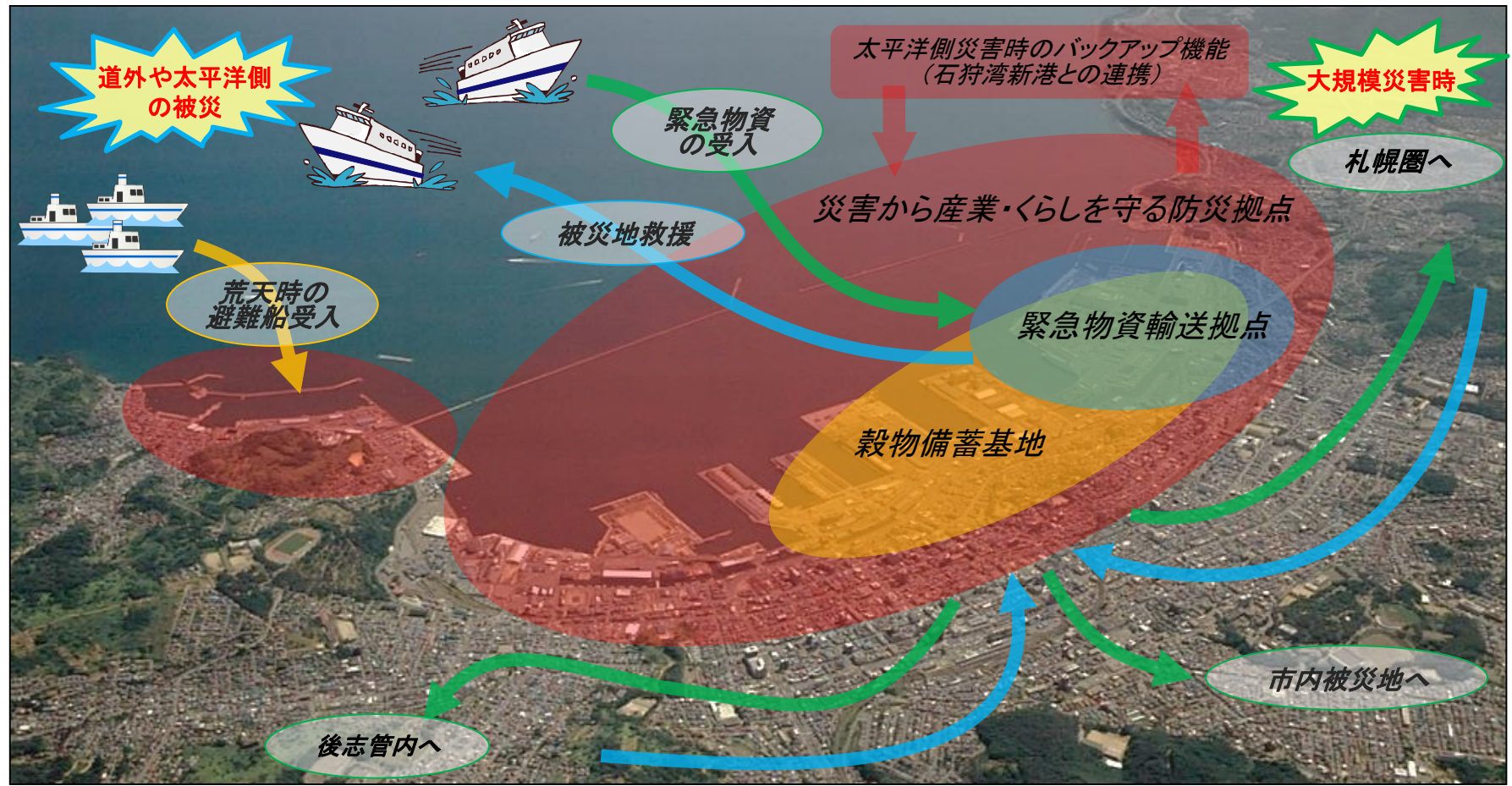
〈第2サイロ〉

図8-5 穀物保管施設

【8】道央圏日本海側の防災拠点の形成
～災害から産業・くらしを守る防災拠点としての機能強化～

【目指すべき姿】

道内被災時において、道内の住民生活や経済活動を継続的に確保・発揮するための物資の受入や本州が被災した場合の被災地救援の輸送など、緊急物資輸送拠点の形成を図るとともに、安全・安心に利用できる港湾機能の充実・強化を図り、道央圏日本海側の防災拠点を目指す。



【8】道央圏日本海側の防災拠点の形成
～災害から産業・くらしを守る防災拠点としての機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆災害に強い港湾機能の構築のため、耐震強化岸壁の整備が必要となっている。
- ◆港内の荒天時における波浪の低減を図るため、防波堤の整備が必要となっている。



【施策のイメージ(案)】

《ハード施策》

【短中期】

- ・耐震強化岸壁の整備(再掲)
- ・防波堤の整備

【長期】

- ・耐震強化岸壁の整備(再掲)

《ソフト施策》

【短中・長期】

- ・「小樽港港湾BCP」及び「道央圏港湾BCP」に基づく防災・減災の取組、他港との連携
- ・太平洋側被災時における、石狩湾新港と連携した物流機能の補完



図9-1 港湾施設の建設からの経過年数

【9】円滑な港湾活動を支える安全・安心な港湾空間の形成
～物流活動や交流活動を円滑で安全・安心に支える港湾空間の機能強化～

【目指すべき姿】

物流・産業活動や観光・交流活動などの港湾活動を支えるため、港湾機能の充実・強化を図り、安全・安心に利用できる港湾空間の構築を目指す。



【9】円滑な港湾活動を支える安全・安心な港湾空間の形成
～物流活動や交流活動を円滑で安全・安心に支える港湾空間の機能強化～

【実現に向けた課題】

- ◆老朽化施設が増大しており、老朽化対策と機能強化を併せた整備を行うなど、戦略的な施設の更新が必要となっている。
- ◆物流・交流機能強化のため、小樽港縦貫線における必要な車線数の確保や歩行空間の安全確保など交通機能の向上が必要となっている。



図9-2 臨港道路小樽港縦貫線 混雑状況
図9-3 臨港道路小樽港縦貫線 大型車両と歩行者の輻輳状況

【施策のイメージ(案)】

《ハード施策》

【短中期】

- ・小樽港縦貫線における必要車線数及び歩道幅員の確保、道道とのアクセス性向上等

【短中・長期】

- ・港湾施設全般の老朽化対策

《ソフト施策》

【短中・長期】

- ・適切な維持管理計画の更新、点検
- ・ICTなどを活用した維持管理の効率化

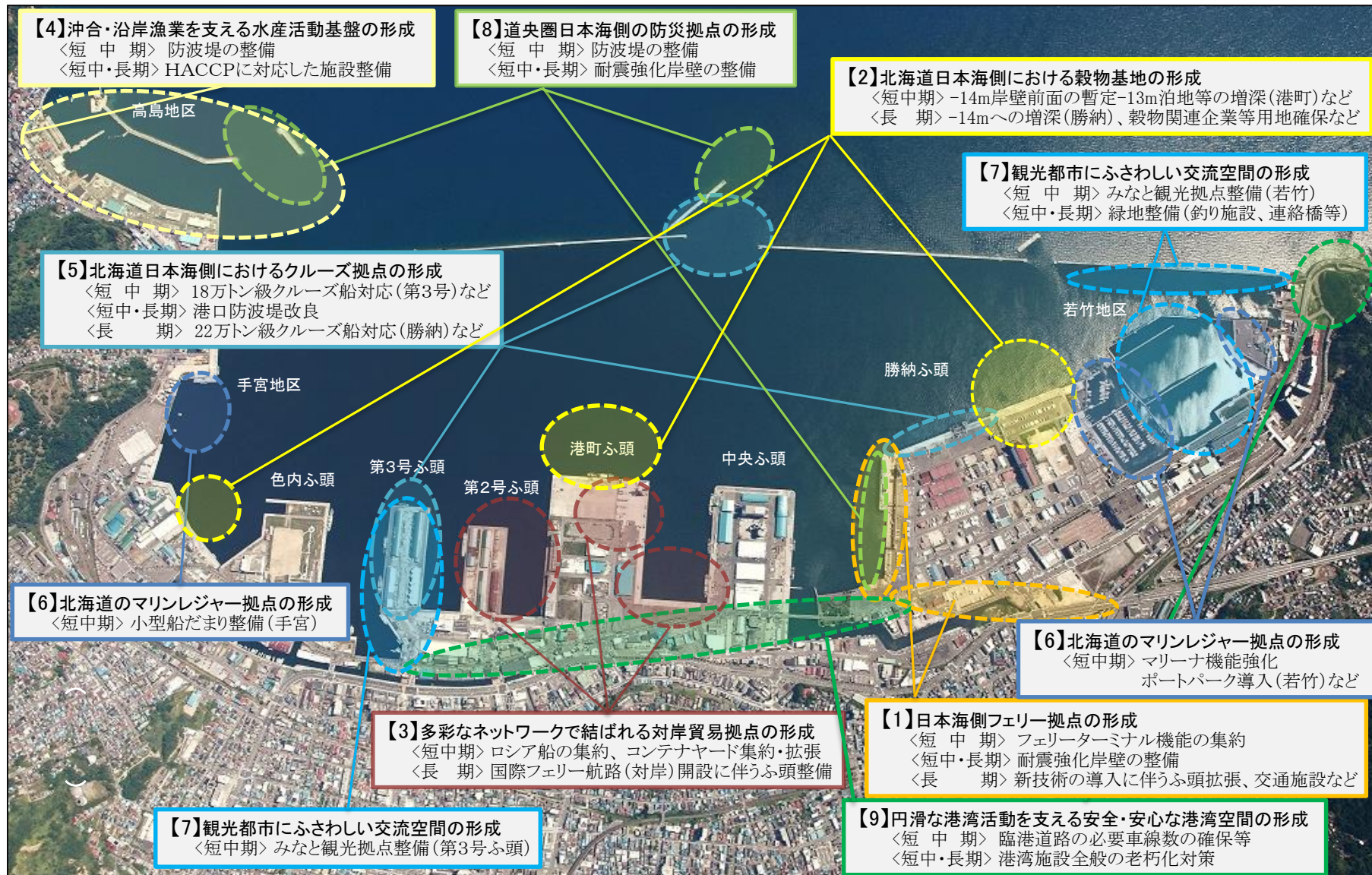


4-2 将来プロジェクト(素案)・主な施策(素案)一覧

将来プロジェクト(素案)		取組時期	
課 題	施策のイメージ(案)《ハード施策》	短中期	長期
【1】日本海側フェリー拠点の形成 ～ 日本海側の基幹航路として国内の産業・経済を支えるフェリー拠点としての機能強化 ～			
・フェリーターミナル機能が分散	・フェリーターミナル機能の集約		
・災害に強い港湾機能の構築	・耐震強化岸壁の整備		
・安全な歩行導線の確保	・安全で快適な歩行導線の確保		
・人口減少による労働者不足が懸念	・新技術導入及び設備導入に伴う荷捌き地の拡張、交通施設整備		
【2】北海道日本海側における穀物基地の形成 ～ 北海道の食品産業・畜産業を支える穀物原料輸入基地としての機能強化 ～			
・穀物船大型化への対応	・港町ふ頭-14m岸壁前面の暫定-13m泊地等の増深		
・穀物取扱岸壁や保管施設の分散	・穀物保管施設の移転		
・穀物船大型化への対応	・勝納ふ頭-13m岸壁を-14m岸壁に増深		
・穀物基地としての機能強化	・穀物関連企業等の用地確保		
【3】多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成 ～ 北海道の産業、消費活動を支える対岸諸国との貿易ネットワークの機能強化 ～			
・ロシア船取扱岸壁の分散	・ふ頭整備(第3号ふ頭クルーズ拠点化に伴う施設利用の再編、老朽化岸壁の廃止)		
・コンテナヤードの分散	・コンテナヤードの集約・拡張		
・貿易ネットワーク網の構築	・国際フェリー航路(対岸)開設に伴うふ頭整備		
【4】沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成 ～ 地元漁船や管外船などの活動を支える水産支援機能の強化 ～			
・静穏度の確保	・防波堤の整備		
・水産支援機能の強化	・HACCPに対応した施設整備		
【5】北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成 ～ 我が国のインバウンド増大・クルーズ人口拡大に貢献するクルーズ拠点としての機能強化 ～			
・クルーズ船大型化・受入環境への対応	・大型クルーズ船(18万トン級)対応岸壁、旅客船ターミナル等の整備<第3号ふ頭>		
	・大型クルーズ船(18万トン級)対応のための港口の防波堤改良		
・クルーズ船大型化への対応	・大型クルーズ船(22万トン級)に対応した岸壁整備<勝納ふ頭>、港口の防波堤改良		
・クルーズ船複数隻同時入港への対応	・5隻同時に受入を可能とするふ頭整備<第3号ふ頭>		
【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成 ～ 北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化 ～			
・マリーナ船舶大型化への対応	・船舶大型化やスーパーヨットに対応するマリーナ機能の強化		
・小型船・プレジャーボートの係留場所	・小型船だまり(手宮地区)の整備及びボートパーク(若竹地区)の導入		
【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成 ～ 海の魅力や歴史を生かした国際観光・交流拠点としての機能強化 ～			
・「みなと観光」における拠点づくりや 新たな観光資源の創出、回遊性の向上	・第3号ふ頭エリアのみなど観光の拠点となる機能の整備		
	・マリーナ・若竹貯木場エリアのみなど観光の拠点となる機能の整備		
	・安全で快適な歩行導線の確保(再掲)		
	・歴史的港湾施設を活用した緑地整備(釣り施設等)、連絡橋の整備		
【8】道央圏日本海側の防災拠点の形成 ～ 災害から産業・暮らしを守る防災拠点としての機能強化 ～			
・災害に強い港湾機能の構築	・耐震強化岸壁の整備(再掲)		
・荒天時における波浪の低減	・防波堤の整備		
【9】円滑な港湾活動を支える安全・安心な港湾空間の形成 ～ 物流活動や交流活動を円滑で安全・安心に支える港湾空間の機能強化 ～			
・臨港道路の機能性と安全性の向上	・臨港道路の必要車線数及び歩道幅員の確保、道道とのアクセス性向上		
・港湾施設老朽化への対応	・港湾施設全般の老朽化対策		

4-3 将来プロジェクト(素案)・主な施策(素案)位置図

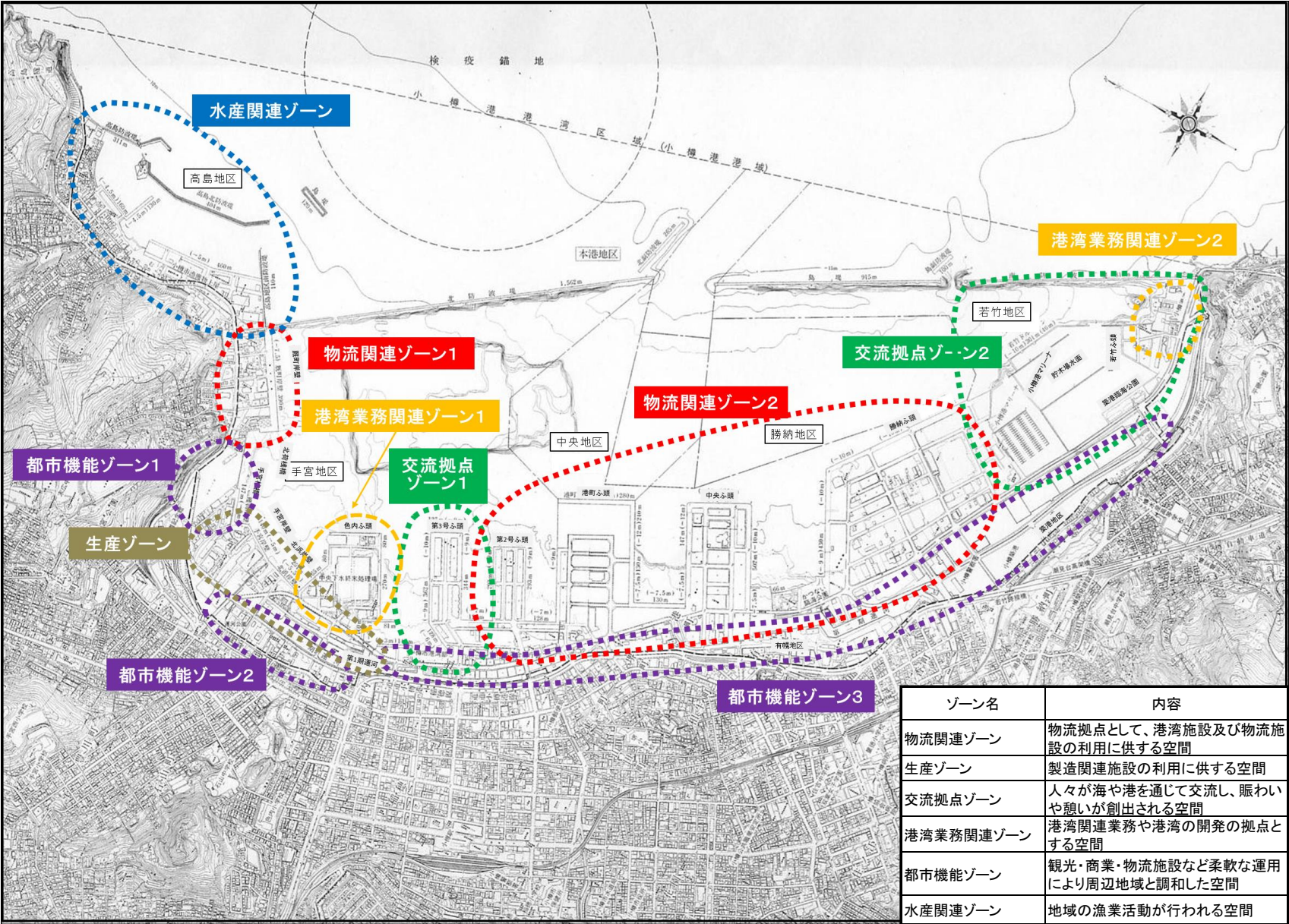
【主な施策のイメージ(案)《ハード施策》・位置図】



第5章 空間利用計画(素案)

5 空間利用計画 (素案)	59
---------------------	----

港湾利用ゾーニング【長期】



5 空間利用計画(素案)

将来(長期)のゾーニング概要

地 区 名	利 用 方 針
高島地区	■高島地区については、漁業関連施設などの水産関連ゾーンとして位置付ける。
手宮地区	■厩町岸壁周辺については、化学工業品、穀物副原料などを取扱う物流関連ゾーンとして位置付ける。 ■手宮栈橋から北浜岸壁の背後及び色内ふ頭基部周辺については、既存立地企業等の生産ゾーンとして位置付ける。 ■北荷栈橋背後、第1期運河北側周辺については、商業・流通施設などの都市機能ゾーンとして位置付ける。 ■色内ふ頭周辺は、官公庁船が利用する港湾業務関連ゾーンとして位置付ける。
中央地区	■第3号ふ頭周辺については、クルーズ船の発着拠点の形成や観光船の利用、賑わい空間を創出する交流拠点ゾーンとして位置付ける。 ■第2号ふ頭及び港町ふ頭周辺については、小樽港の物流活動を支える主要なエリアとして物流関連ゾーンとして位置付ける。 ■第1期運河南側周辺については、商業・流通施設などの都市機能ゾーンとして位置付ける。
勝納地区	■中央ふ頭及び勝納ふ頭周辺については、小樽港の物流活動を支える主要なエリアとして物流関連ゾーンとして位置付ける。 ■有幌地区周辺については、商業・流通施設などの都市機能ゾーンとして位置付ける。
若竹地区	■小樽港マリーナ、貯木場水面、築港臨海公園周辺については、マリンレジャー、教育、イベント等、水面や水辺を生かしたウォーターフロント空間を創出する交流拠点ゾーンとして位置付ける。 ■若竹ふ頭南側周辺については、港湾の開発や管理の拠点としての利用として港湾業務関連ゾーンとして位置付ける。 ■築港地区周辺については、交流空間と生活サービス機能を併せ持つ都市機能ゾーンとして位置付ける。

第6章 将来イメージ（素案）

6-1 高島地区	62
6-2 手宮地区	63
6-3 手宮地区（第3号ふ頭）	64
6-4 中央地区（第2号ふ頭・港町ふ頭）・勝納地区（中央ふ頭）	65
6-5 勝納地区	66
6-6 若竹地区	67

