

第2回 小樽港長期構想検討委員会・幹事会 意見概要

分野	主要意見
総合的視点	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
まちづくりとの連携	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
物流・産業	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
観光・交流	<p>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。</p>
	<p>海洋レク・マリーナ ここ数年、アラスカからアラスカに向かう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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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ほしい。 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。</p>
安全・安心	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>
	<p>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。</p>