

第 4 回

小樽港長期構想検討委員会・幹事会

資 料 一 1

令和2年11月20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3回委員会の主要意見	5
2-1 第3回委員会の主要意見	6
第3章 第3回委員会からの変更点	8
3-1 第3回委員会からの変更点	9
第4章 パブリックコメント実施結果	12
4-1 パブリックコメントの概要	13
4-2 パブリックコメントの実施結果	14

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。

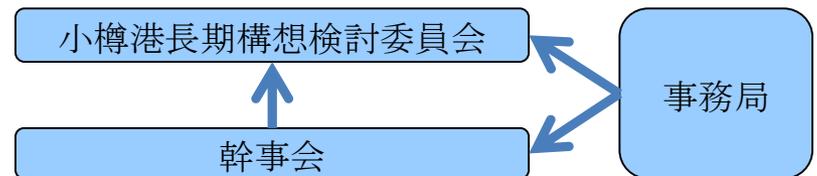
【目的】

- ◆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】

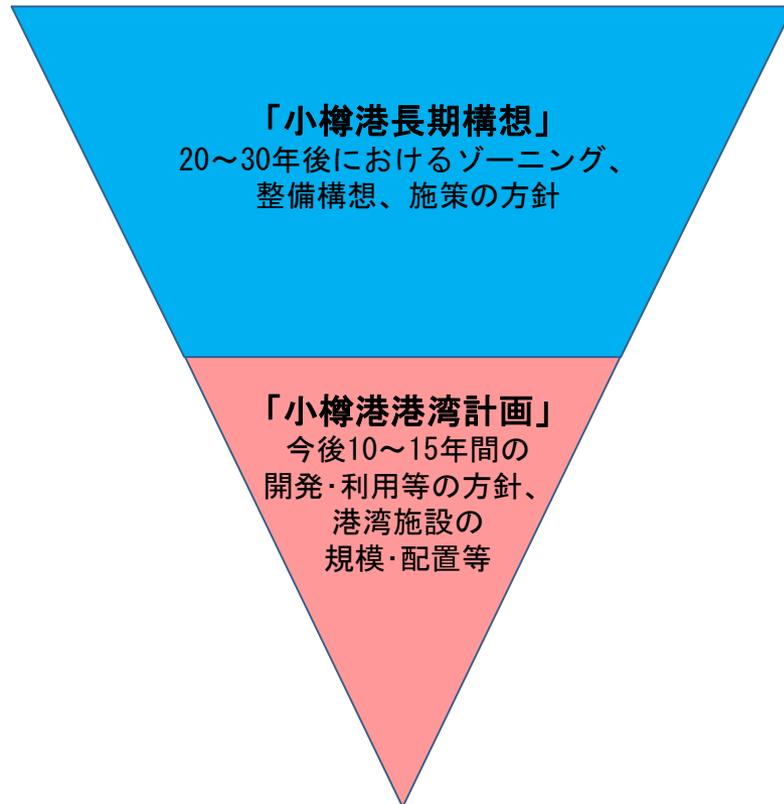
- ◆長期構想の目標年次は、概ね20～30年程度の将来となる令和20～30年代とする。

【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20日
 - ・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)
- ◆策定 2020 (R2)年12月予定

「小樽港港湾計画」

- ◆2021 (R3)年7月の改訂を目指す

第2章 第3回委員会の主要意見

2-1 第3回委員会の主要意見	6
-----------------------	---

分野		主要意見
総合的視点	総合的視点	港運事業者として関心のある、穀物基地の形成や対岸貿易の拠点、老朽化対策や耐震強化岸壁の整備等の施策や、物流と観光とのゾーニングについても反映されている。
		船舶の大型化への対応や物流を効率化するための整備などを総合的に進めていくことは、ポートセールスをするうえでアピールでき、港の評価が高まり、港の賑わいも戻ってくると思う。
		東京からニセコへ本社を移すなどの田園回帰の動きがある。観光だけでなく、物流面においても小樽は札幌だけでなく後志を背後圏として見ていく必要がある。
まちづくりとの連携	背後のまちづくりと一体的に考え、港側とまちづくりとの相互の連携関係が見えるものがあるとよい。	
物流・産業	物流全般	石狩湾新港との連携や役割分担を図りつつ、小樽港における物流機能の集約化等で使い勝手の良さで勝負できる港づくりを進め、ポートセールスにつながる取り組みを行っていくことが大切である。
		比較的自然災害の少ない天然の良港という利点を生かした物流機能の強化についても非常に重要である。
		施設の老朽化が進むとともに、労働力が減ってきている。今後も大型船の入港を維持していくために、老朽化対策などのハードだけでなく、ソフト面での「港湾力」の確保、成長も必要ではないか。
	対岸貿易	北海道の人口は減少予測となっており、企業は道外・海外へ販路を見出していく可能性が高い。北東アジア、特にロシア貿易の拠点として、小樽港の発展要素である貨物の集約や港湾施設の再編を行い、地方創生に寄与してほしい。
		ロシア船の集約化は、CIQの面でも効率化につながる。
水産基盤	食の安心・安全を届けるためにも、高島地区に衛生管理型の施設整備を行う計画を打ち出すことは非常に良いと考える。	

分野		主要意見
観光・交流	クルーズ船	クルーズ船については、コロナウイルスの終息を見据え、クルーズ船誘致や受入施設整備を行うとともに、積丹やニセコなど小樽周辺の魅力をしっかり発信し続けることが必要である。
		第3号ふ頭の整備や駅とのアクセスなど賑わい空間の創出に努め、人流の促進を図れば、日本有数のクルーズ港となり、経済の活性化も期待できる。
		第3号ふ頭のクルーズターミナル化はCIQの面でも利便性の向上に寄与される。
	マリンレジャー	小樽港マリーナは、道内でもレジャーボート基地としての規模を持っているが、整備から30年が経過しており、スーパーヨットの想定はしていなかった。ハード・ソフトともにこの構想を具体化し、小樽が世界から評価される取組みを実行して欲しい。
賑わい・交流空間	小樽港は、全国的にも歴史的や景観的の価値が非常に高い港であり、その資産価値を十分に生かした港づくりを念頭に置くべき。	
	今までの見る観光から、これからは学び楽しむ観光に代わるのではないかと。小樽は歴史の中に様々な文化があり、色々な回遊の構成ができると思う。小樽の歴史や港の歴史、産業などが発信できる場所をつくり、市民や道民といった身近な人たちへのアピールが必要である。	
安全・安心	防災拠点	防災拠点として、耐震強化岸壁が整備され、大規模災害時の物流の発信基地、災害発生時の支援、物資を受け入れる港として期待する。
		災害リスクが低い小樽港であるが、他地域のバックアップという観点もあるので、改めて防災にも目を向けて取りまとめを進めて欲しい。
	老朽化対策	老朽化施設の更新は急務であると同時に、点在している施設の集約化も進める必要がある。
	安全・安心な港湾空間	港内を航行する大型船、小型船の動線まで配慮した構想となっている。
老朽化対策とともに防波堤整備を進め、静穏度が確保され、出入港がスムーズな使い勝手の良い港を希望する。		

第3章 第3回委員会からの変更点

3-1 第3回委員会からの変更点	9
------------------------	---

3-1 第3回委員会からの変更点

	変更内容	今回の修正・変更点	第3回委員会(7/17)
		【1】日本海側フェリー拠点の形成	【1】日本海側フェリー拠点の形成
1	【委員意見による変更】 分かりやすい表現への変更	P14 【現状と将来展望】 ◆ 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、トラックドライバーの運転時間をより軽減できる長距離フェリー航路へシフトすると見込まれるとともに、…	P14 【現状と将来展望】 ◆ 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、…
		【2】北海道日本海側における穀物基地の形成	【2】北海道日本海側における穀物基地の形成
2	【委員意見による変更】 分かりやすい表現への変更	P20 【目指すべき姿】 ◆ 国際バルク戦略港湾※をはじめとする… ※ 右下に注釈を追加	P20 【目指すべき姿】 ◆ 国際バルク戦略港湾※をはじめとする…
3	【事務局による変更】 内容精査による追記	P21 【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(DWT)を超える船型となってきたが、…	P21 【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、…
4	【委員意見による変更】 分かりやすい表現への変更	P22 【施策のイメージ(案)】 《ハード施策》 【短中期】 ・ 港町ふ頭-14m岸壁前面の暫定で供用している-13m泊地等を大型船舶に対応する-14mに増深 【長期】 ・ 勝納ふ頭-13m岸壁・泊地を大型船舶に対応する-14m岸壁・泊地に増深	P22 【施策のイメージ(案)】 《ハード施策》 【短中期】 ・ 港町ふ頭-14m岸壁前面の暫定-13m泊地等の増深 【長期】 ・ 勝納ふ頭-13m岸壁を-14m岸壁に増深

3-1 第3回委員会からの変更点

	変更内容	今回の修正・変更点	第3回委員会(7/17)
		【3】多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成	【3】多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成
5	【事務局による変更】 内容精査による修正	P24 【ポテンシャル】 ◆ 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、日・露・欧州間の貿易が進展すると期待される。 (イメージ図中・文言の変更) 2019年5月24日に、国土交通省は、ロシア運輸省等との間で、日・露・欧州間のシベリア鉄道による輸送の実施に関し、…	P24 【ポテンシャル】 ◆ 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、 <u>今後、シベリアランドブリッジを利用した</u> 日・露・欧州間の貿易が進展すると期待される。 (イメージ図中・文言) 2019年5月24日に、国土交通省は、ロシア運輸省等との間で、 <u>日露政府1日・露・欧間のシベリア鉄道による輸送の実施に関し、…</u>
6	【事務局による変更】 内容精査による修正	P25 【目指すべき姿】 (イメージ図中・文言の変更) (図中右側) 優れた陸上交通網を活用し、後志などの背後圏と対岸諸国を結ぶネットワークの構築	P25 【目指すべき姿】 (イメージ図中・文言) (図中右側) 対岸諸国のネットワーク
		【4】沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成	【4】沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成
7	【委員意見による変更】 分かりやすい表現への変更	P29 【施策のイメージ(案)】 《ハード施策》 【短中期】 ・ 静穏度確保のための防波堤整備	P29 【施策のイメージ(案)】 《ハード施策》 【短中期】 ・ 防波堤の整備
		【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成	【6】北海道のマリンレジャー拠点の形成
8	【委員意見による変更】 積丹やニセコ、後志管内との連携	P38 【目指すべき姿】 (イメージ図の変更) (図中左上) 北しりべし・ニセコエリア 等 との連携	P38 【目指すべき姿】 (イメージ図) (図中左上) 北しりべし・ニセコエリアとの連携

変更内容		今回の修正・変更点		第3回委員会(7/17)	
		【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成		【7】観光都市にふさわしい交流空間の形成	
9	【委員意見による変更】 民間の取組について、おたる案内人についても触れて欲しい	P43	【ポテンシャル】 (右下・写真の追加) 「おたる案内人」の活動状況	P43	【ポテンシャル】 (右下・写真)
10	【委員意見による変更】 積丹やニセコ、後志管内との連携	P44	【目指すべき姿】 (イメージ図の変更) (図中左上)北しりべし・ニセコエリア 等 との連携	P44	【目指すべき姿】 (イメージ図) (図中左上)北しりべし・ニセコエリアとの連携
		4-2 将来プロジェクト(素案)・主な施策(素案)一覧		4-2 将来プロジェクト(素案)・主な施策(素案)一覧	
11	【委員意見による変更】 分かりやすい表現への変更	P56	【施策のイメージ(案)《ハード施策》】 (施策の文言修正による変更)	P56	【施策のイメージ(案)《ハード施策》】 (施策の文言)
			4-3 将来プロジェクト(素案)・主な施策(素案)位置図		4-3 将来プロジェクト(素案)・主な施策(素案)位置図
		P57	【主な施策のイメージ(案)《ハード施策》・位置図】 (施策の文言修正による変更)	P57	【主な施策のイメージ(案)《ハード施策》・位置図】 (施策の文言)
		4-4 将来プロジェクトにおけるまちづくりとの連携イメージ		—	
12	【委員意見による変更】 港とまちづくりの連携がみえるもの	P58	今回追加	—	—
		5 将来イメージ		5 将来イメージ	
13	【事務局による変更】	P63、P66、P67 (施策の文言修正による変更)		(P62、P65、P66)	

第4章 パブリックコメント実施結果

4-1 パブリックコメントの概要	13
4-2 パブリックコメントの実施結果	14

意見募集方法	(1) 小樽市ホームページ (2) 縦覧場所 <ul style="list-style-type: none">➤ 小樽市産業港湾部港湾室港湾整備課➤ 駅前サービスセンター➤ 塩谷サービスセンター➤ 銭函サービスセンター➤ 市役所情報交換担当窓口➤ 市立小樽図書館
公開資料	小樽港長期構想(素案) 小樽港長期構想(素案)概要版
意見の募集期間	令和2年10月1日(木)～令和2年10月30日
意見の提出方法	持参、郵送、ファックス、メール
意見の提出先	小樽市産業港湾部港湾室港湾整備課
意見等の提出者数	2人
意見等の件数	11件
上記の内、計画等の案を修正した件数	0件

4-2 パブリックコメントの実施結果

	意見	意見に対する市の考え方(案)
1	<p>検討スケジュールにおいて令和3年7月に改訂予定の「小樽港港湾計画」に対してもパブリックコメントが実施されると推察するので、その日程を明記して戴きたい。</p>	<p>港湾計画の改訂におけるパブリックコメントについては、長期構想の策定に直接的に関連がないことから、日程を記載する予定はありません。</p> <p>なお、港湾計画改訂におけるパブリックコメントについては、改めて実施する予定です。</p>
2	<p>国・北海道・背後圏における役割として地域経済を支え続ける港、委員会意見として小樽のまちづくりへの寄与、連携などが示されているが、これに対応した目指すべき姿が触れられていない。港湾関連事業の従事者を増やし市民の働く場を増強するとか、小樽市の財政に直接貢献する事などを通して、小樽市の経済効果に尽力する港に造り上げるようなコンセプトも必要と考える。</p>	<p>目指すべき姿として、将来像及び基本理念を掲載しておりますが、地域経済に対しては、物流機能の強化による港湾の振興で、まちづくりとの連携では、クルーズ振興などによる賑わいの創出により貢献することを目指しております。</p>
3	<p>南防波堤の内海側に緑地整備(釣り施設等)を計画していることについて、</p> <p>(1) 釣り施設の確保視点では、外海に対してもその機能が必要と考える。</p> <p>(2) 現在南防波堤へは現在立入禁止であり、釣り自体が認可されていない。合法性、安全性の視点でどのように考えているのか？</p> <p>(3) (1)(2)と関連するが南防波堤そのものを改修する計画はないのか？</p>	<p>釣り施設については、港外側でも釣りができるように計画してまいりたい。また、港湾施設を釣り施設として開放する場合には、必要な安全対策や管理運営方法等を検討するとともに、関係機関と協議を行いながら進めていかなければならないと考えております。</p> <p>南防波堤の改修については、具体の時期は決まっておりますが、他の施設も含め多くの施設の老朽化が進んでいるため、順次対策を行っていく必要があると考えております。</p>
4	<p>安全な歩行導線の確保の必要性について、フェリー拠点の形成で提示された本テーマが、観光都市にふさわしい交流空間の形成の一施策としても再掲されている。この視点において対象区間は(堺町～マリーナ)となっている。一方円滑な港湾活動を支える安全・安心な港湾空間の形成として、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が掲げられている。小樽港縦貫線は段差有の歩道が整備され遊歩道としても市民、観光客に利用されている。これらを総合的に捉えて堺町との連絡を意識した小樽港縦貫線の歩道については魅力的な遊歩道としての機能を確保して戴きたい。</p>	<p>小樽港縦貫線の歩道については、幅員が十分ではないなどの課題があるため、安全な幅員の確保とともに、周辺緑地と一体となった魅力的な整備を目指してまいります。</p>

4-2 パブリックコメントの実施結果

	意見	意見に対する市の考え方(案)
5	対岸貿易拠点形成の必要性は十分理解できる。しかし、始めからロシア、中国との貿易に特化するのはどうなのかと思う。これらの国と日本との関係は絶妙なものであり、いつ交流が途絶えるか分からないように思う。短期ならまだしも、長期構想ならば新規ネットワークの構築構想もあって良いのではと思う。	小樽港の特徴として、日本海側としての地理的優位性があることから、対岸貿易拠点の形成をプロジェクトとして掲げておりますが、ロシア・中国だけではなく、それらの国を介した陸上輸送ルートを活用し、欧州等との貿易拡大も目指すこととしております。
6	貿易に関して、密輸や危険害虫・動物の上陸などのリスクを低減する施策も拠点形成の必須要件のような気がするが、それは盛り込まなくて良いのか。	ふ頭再編による物流空間と交流空間の棲み分けや機能の集約化を行うことで、密輸取締りや検疫等の効率化を図ることができると考えております。
7	クルーズ拠点の機能強化については、そもそもコロナの影響で冷え込んだ寄港船数が元以上になるのか、とても疑問である。現状に対する考慮を盛り込まなくて良いのか。 仮にクルーズ船が入港するようになったとして、万が一、船内で感染症の病人が多数発生した場合に、散々寄港を勧めておきながら、入港お断りと言うのは、小樽市民として恥ずかしいと感じる。船内感染が発生した場合でも、停泊し、必要な支援を行えるような設備が構想にあって欲しいと思う。	新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、令和2年はクルーズ船の寄港はありませんが、これまでの実績も踏まえ、長期的な視点では、これまで以上の寄港が期待できると考えております。 なお、今後のコロナ禍におけるクルーズ船の対応につきましては、関係機関と連携した上で、市民や乗船客の安全を確保できるよう必要な対策を適切に行ってまいります。
8	交流拠点の機能強化で、第3号ふ頭と周辺に対する施策があるが、潮まつり等のイベントと競合性はないのかと思う。と同時に、潮まつりのような大型イベントを港のような海辺で行える施設があると素敵だと思う。そのようなことができる地域は他の道内の観光地にはないと思うので、小樽の強みになると思う。	第3号ふ頭及び周辺地区については、様々なイベントが開催できる交流空間の形成を目指しております。
9	滞在型観光を目指しているようだが、港が問題では無く、小樽市内の宿泊代が非常に高いことが最大のボトルネックになっているような気がする。むしろ、札幌に仕事等の用事で出張に来る人達が、気晴らしに、日帰りで楽しめるような整備をした方が現実的のように思う。	長期構想では、港を生かした交流空間の形成を図るとともに、市内の観光施設などとの回遊性を高めることで、これまで以上に滞在時間が長くなるなど、日帰り客も含め、より多くの市民や観光客によるにぎわいを創出したいと考えております。

	意見	意見に対する市の考え方(案)
10	<p>観光資源との連絡軸が弱いと言う課題が掲載されているが、それは私も大いに感じる場所である。しかし、それに対する展開が「回遊性の向上」と言う抽象的なもので、具体的な案が無かったように感じ、残念に思っている。小樽駅から気軽に手短かに小樽港、特に築港方面にアクセスできれば便利だと日頃から感じている。</p>	<p>長期構想の中では、シーバスの運航や安全な歩行空間の確保を行うことで回遊性の向上を図ってまいりたいとしておりますが、いただいた御意見については参考とさせていただきます。</p>
11	<p>港に関連して、バラスト水の放流による生態系の汚染や、温暖化による海水面の上昇問題、米軍等の軍艦入港などについては、どのように考えているのか、気になっている。</p>	<p>バラスト水等の環境問題については、国等の関係機関と連携しながら、また、米軍等の艦船の入港については、商港としての役割を基本に据えながら、それぞれ適切に対応してまいります。</p>