

「小樽港長期構想（素案）」に対して提出された
意見等の概要及び市の考え方等について

パブリックコメント募集期間 令和2年10月1日（木）から令和2年10月30日（金）

- 1 意見等の提出者数 2人
- 2 意見等の件数 11件
- 3 上記のうち、計画等の案を修正した件数 0件
- 4 意見等の概要及び市の考え方等

No.	該当頁	意見等の概要	市の考え方等
1	4頁	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載きたい。	<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	6頁 7頁	6頁において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7頁には触れられていない。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>目指すべき姿として、7頁に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	43頁	<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計画してまいりたい。</p> <p>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せんが、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>

No.	該当頁	意見等の概要	市の考え方等
4	14 頁 43 頁 52 頁	<p>安全な歩行導線の確保が必要について： 14頁に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43頁に再掲されている。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。</p> <p>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>
5		<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>
6		<p>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。</p>	<p>ふ頭再編による物流空間と交流空間のす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。</p>
7		<p>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。</p> <p>仮にクルーズ船が入港するようになったとして、万が一、船内で感染性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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>

No.	該当頁	意見等の概要	市の考え方等
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。
10		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たら便利だと日頃から感じている。	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、頂いた御意見については参考とさせていただきます。
11		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。	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。