

第1章 小樽港の現状

1.1 位置・沿革・特徴

1.1.1 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 40 k m の距離となっており、日本海側北部に面し、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。

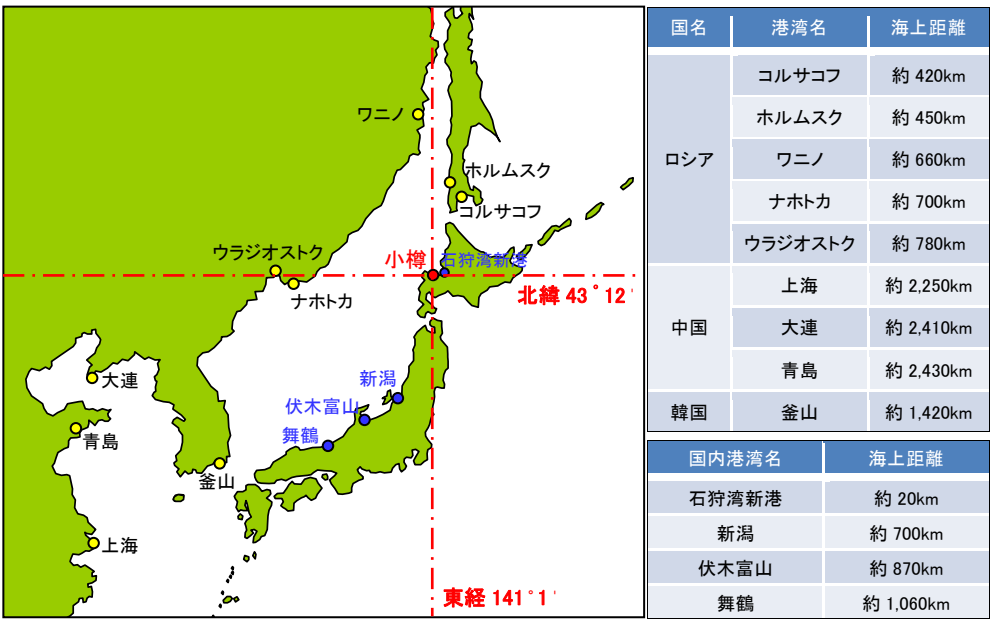


図 1.1.1 関係各港との海上距離



出典：小樽港要覧

図 1.1.2 小樽港の位置

1.1.2 沿革

小樽港は、古くから鮭や鯿の豊漁地として知られてきたが、明治初頭に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し、明治32年の開港以来、昭和26年に重要港湾に指定され、令和元年には開港120周年を迎えている。

また、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。

表 1.1.1 小樽港の沿革

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	■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。 ■明治22年、特別輸出港に指定される。 ■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(開港)に指定される。 ■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。	■色内ふ頭(小樽港最初のふ頭)の整備 ■手宮ふ頭の整備 ■北防波堤、南防波堤、島堤の整備 ■小樽運河の整備 ■堺町岸壁、厩町岸壁の整備
大正 昭和10年代～昭和20年代	■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。 ■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。	■第1号ふ頭、第2号ふ頭の整備 ■第3号ふ頭の整備
昭和 昭和20年代～昭和50年代	■昭和26年、重要港湾に指定される。 ■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。 ■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わりや、苫小牧港の供用開始に伴い、小樽港の港勢が減退する。 ■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。	■第3号ふ頭の延伸整備 ■若竹貯木場の築造 ■中央ふ頭の築造 ■勝納ふ頭の築造 ■色内ふ頭の築造
平成 昭和50年代～平成初頭	■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。 ■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。	■小樽運河の再整備 ■小樽港マリーナの整備 ■小樽築港駅周辺再開発整備
令和 平成初頭～ 開港120周年(令和元年)	■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。 ■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。	■港町ふ頭(第1号ふ頭再開発)の整備 ■コンテナターミナル施設整備 ■北防波堤の改修(継続中) ■第3号ふ頭の改修(継続中)

1.1.3 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。

小樽港の港湾区域は 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)と比較的コンパクトな港となっている。

また、小樽港は市街地に近接し、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。

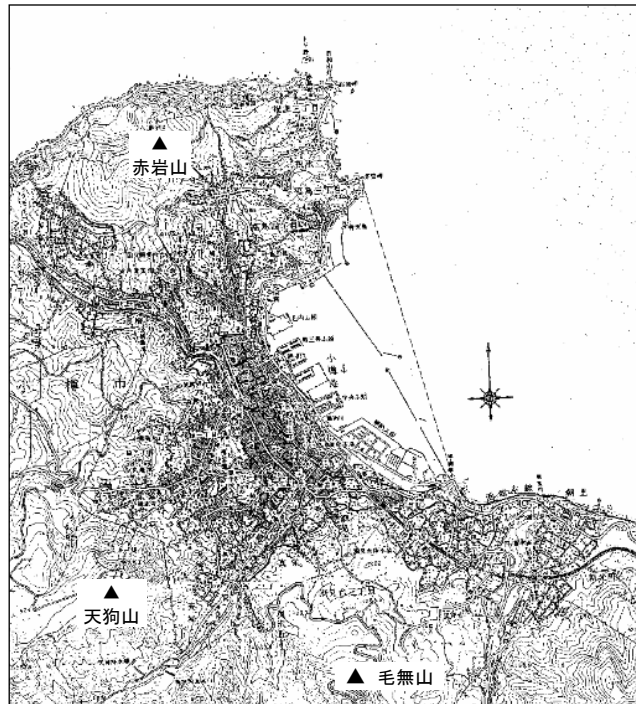


図 1.1.3 小樽港周辺の地勢図

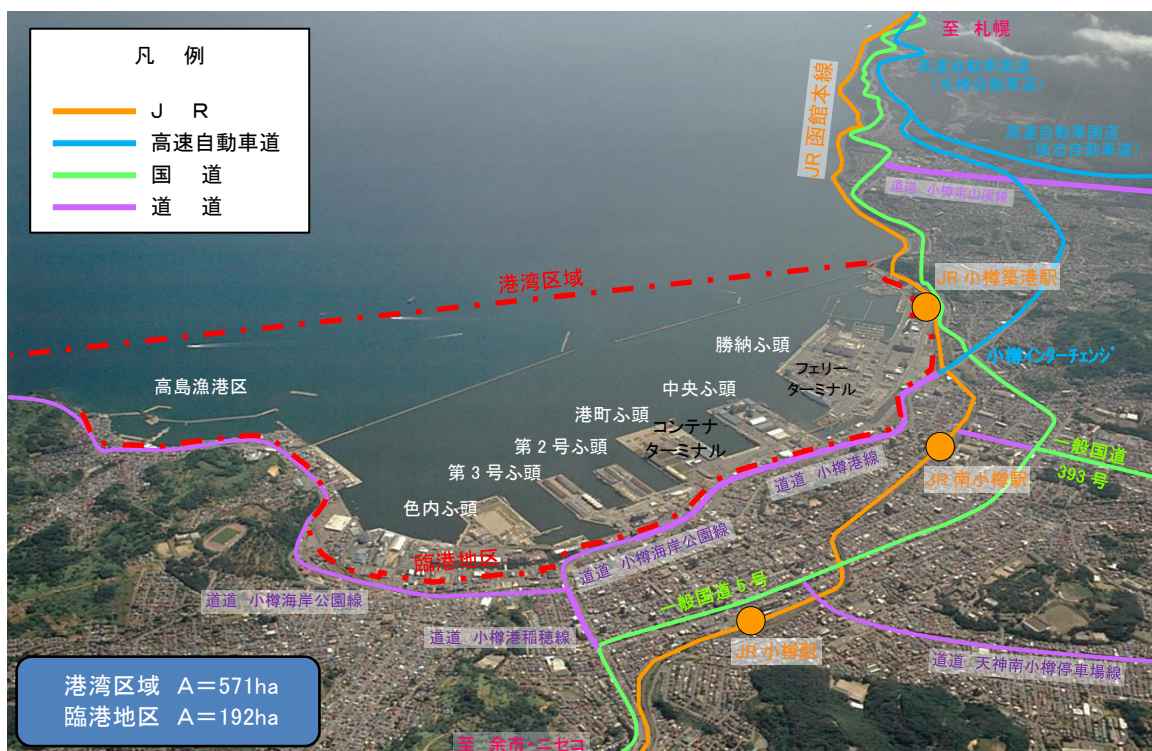


図 1.1.4 小樽港周辺の全体図

1.2 利用状況

1.2.1 入港船舶隻数の推移

小樽港に入港する船舶隻数は、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、特に外航商船や漁船が大きく減少している。

このほか、小樽港では総トン数5トン未満の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。

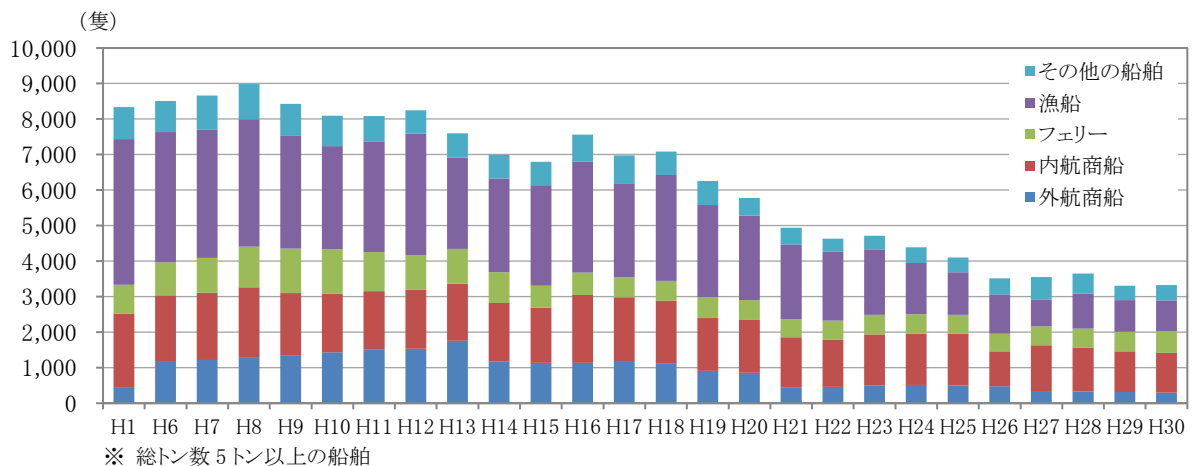
表 1.2.1 入港船舶隻数の推移

(単位：隻)

種別	H1	H8	H30	H30/H1	H30/H8
商船	3,333	4,410	2,026	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%
漁船	4,107	3,585	867	21%	24%
その他	896	988	429	48%	43%
合 計	8,336	8,983	3,322	40%	37%

出典：小樽港統計年報

※H8 は取扱貨物量の最大年



出典：小樽港統計年報

図 1.2.1 船種別入港船舶隻数の推移

1.2.2 船舶乗降人員の推移

小樽港の乗降人員数は、約8割をフェリー航路が占めており、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。

近年、フェリーの高速化やクルーズ船の寄港増に伴い、乗降人員数が増加している。

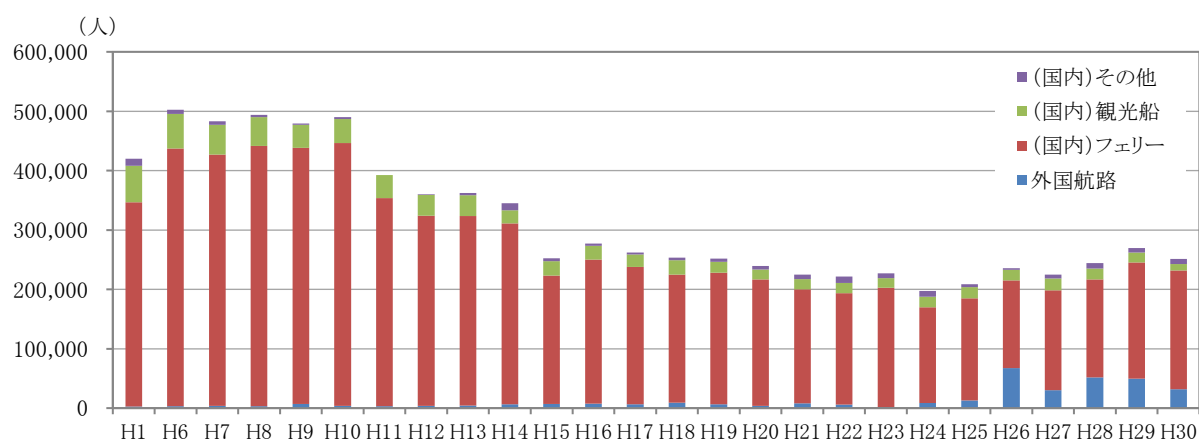
表 1.2.2 航路別乗降人員数の推移

(単位：人)

種別	H1	H8	H30 速報値	H30/H1	H30/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%

出典：小樽港統計年報

※H8 は取扱貨物量の最大年



※ 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 1.2.2 船種別乗降人員数の推移

1.2.3 取扱貨物量の推移

小樽港の取扱貨物量は、平成8年の25,705千トン进行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おり、取扱貨物量全体では、平成30年は平成8年の51%となっている。

小樽港の取扱貨物量の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。

また、一般貨物量は減少し続けており、平成30年は平成元年の35%となっている。

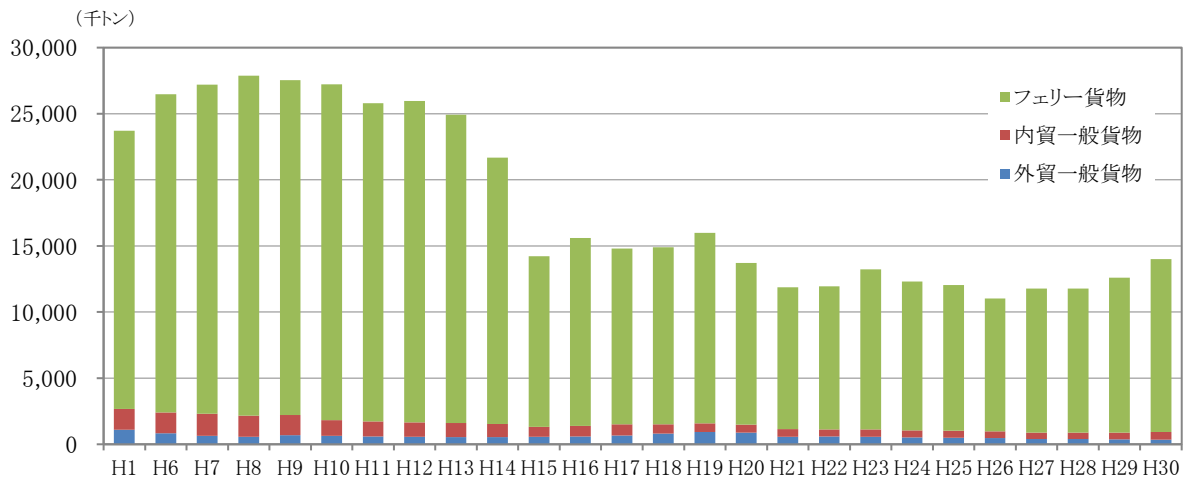
表 1.2.3 取扱貨物量の推移

(単位：トン)

種別	H1	H8	H30 速報値	H30/H1	H30/H8
外貿一般貨物	1,107,345	557,822	347,506	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	－	－
内貿貨物	19,928,147	25,147,073	12,726,821	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%
合 計	21,035,492	25,704,895	13,074,327	62%	51%
内一般貨物	2,675,042	2,169,475	929,947	35%	43%

出典：小樽港統計年報

※H8は取扱貨物量の最大年



出典：小樽港統計年報

図 1.2.3 取扱貨物量の推移

1.2.4 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、第1期運河は遊漁船や作業船などに利用されている。



図 1.2.4 高島地区・手宮地区の船舶利用状況

(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、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。

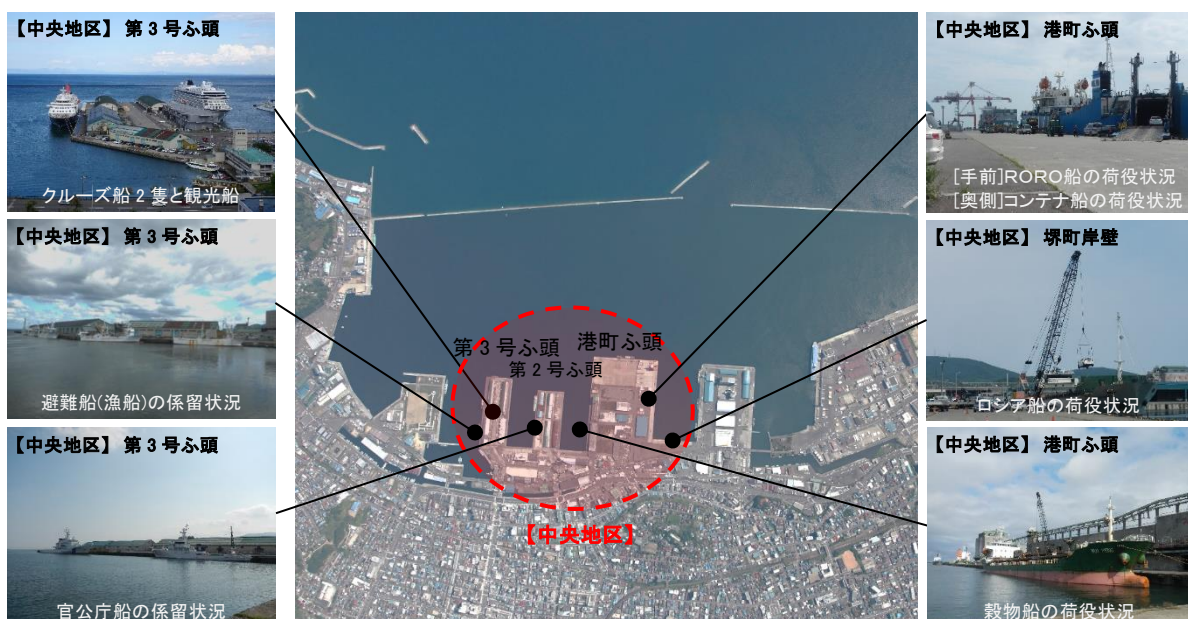


図 1.2.5 中央地区の船舶利用状況

(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、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。

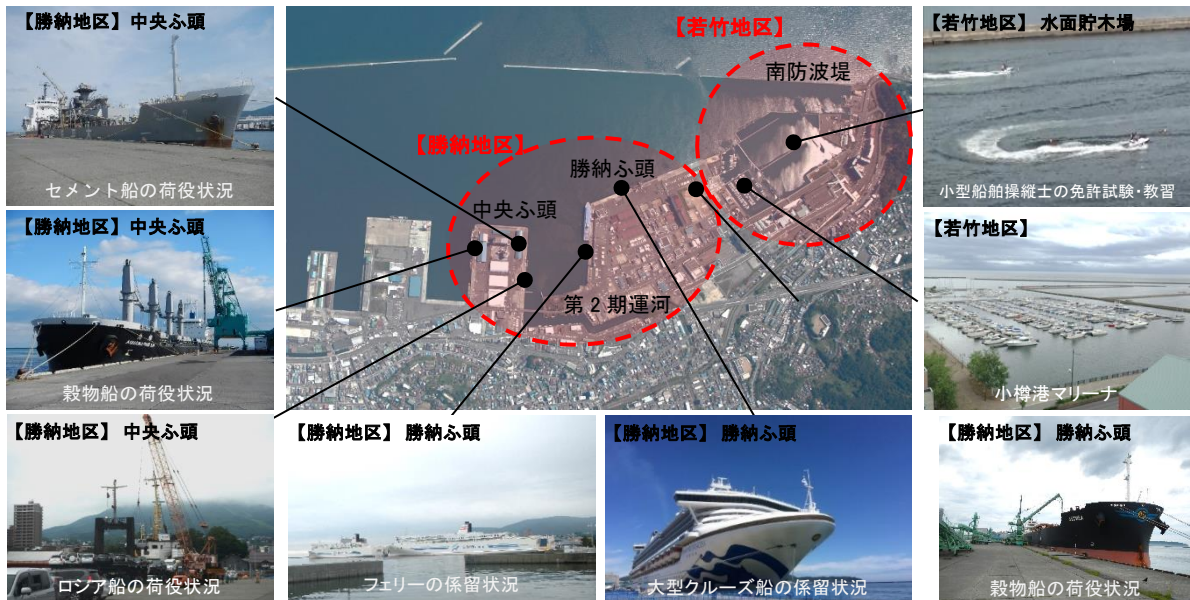


図 1.2.6 勝納地区・若竹地区の船舶利用状況

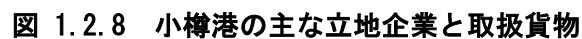
1.2.5 各種船舶係留の混在状況

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 1.2.7 各種船舶の主な利用箇所

小樽港周辺には、物流、エネルギー、工業品、食料品、飼料等の物流関連企業が立地している。



小樽港の整備は、北側にある手宮、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。

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。



1.3 物流・産業の状況

1.3.1 フェリー

小樽港のフェリー航路は、昭和45年に小樽と舞鶴・敦賀間で開設され、舞鶴、敦賀、新潟との間に週25便体制であった平成10年のフェリーの貨物量は、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。

また、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。

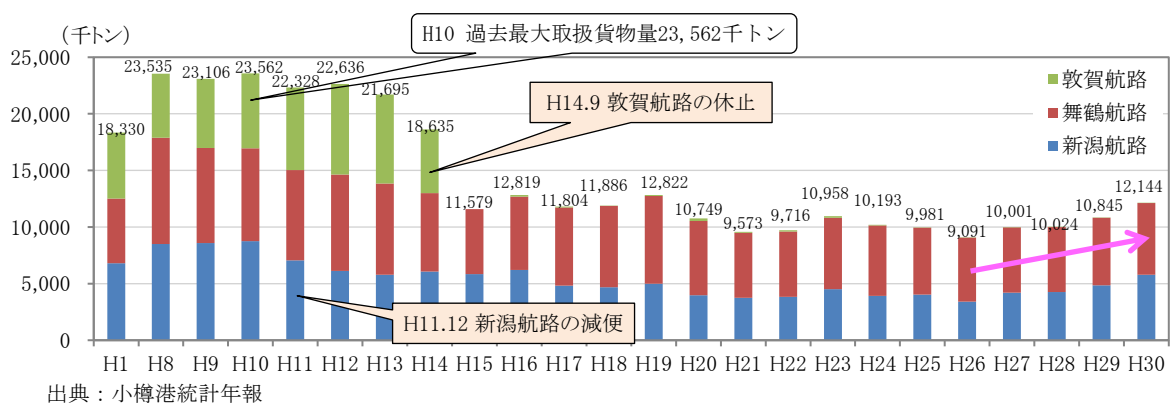


図 1.3.1 航路別フェリー取扱貨物量の推移

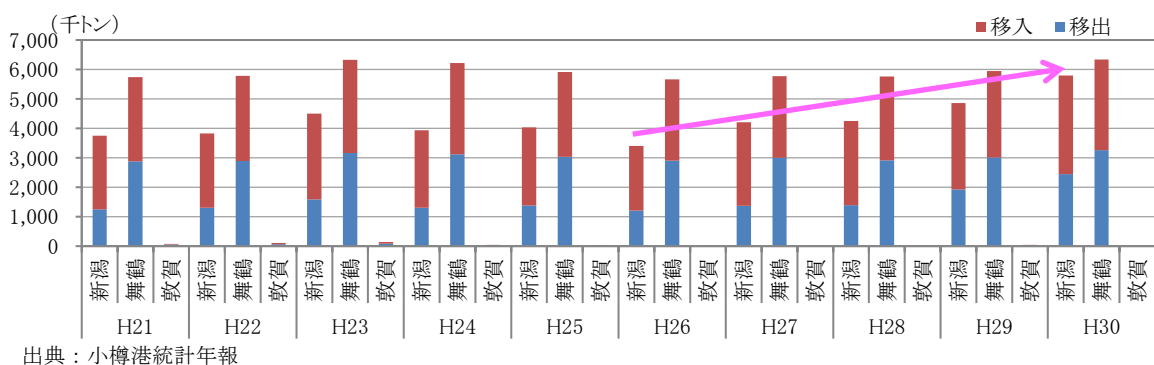


図 1.3.2 航路別フェリー取扱貨物量の移出入の推移

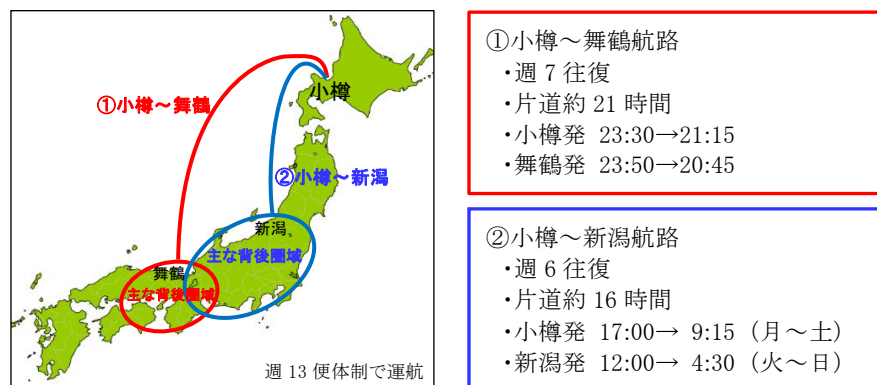
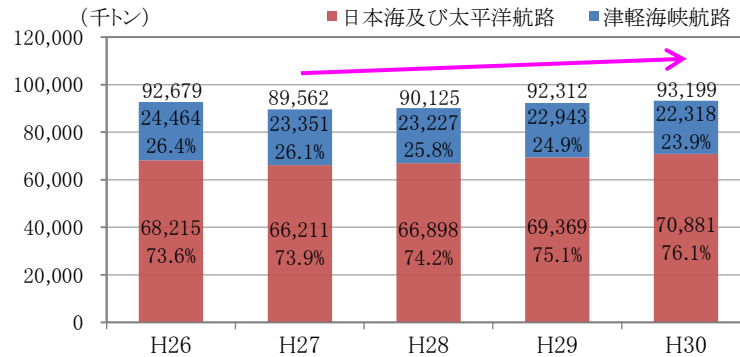


図 1.3.3 小樽港のフェリー航路

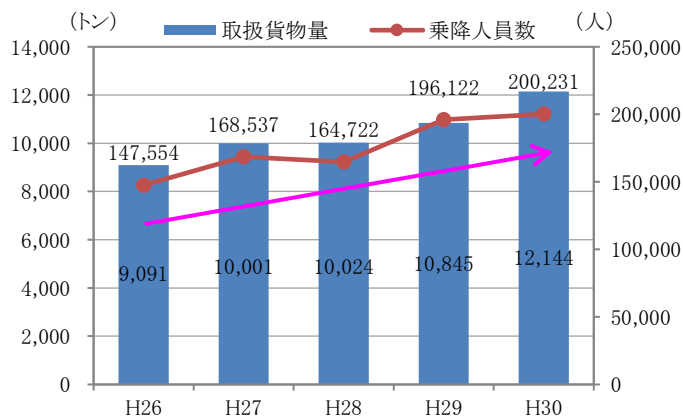
北海道と本州間のフェリー貨物は近年増加傾向となっており、小樽港においても取扱貨物量や乗降人員数が同様に増加傾向となっている。

また、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。



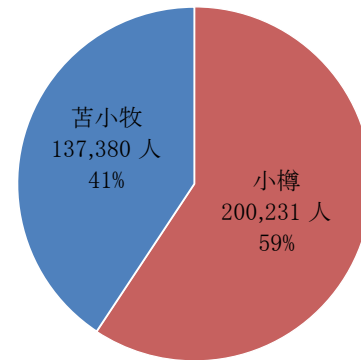
出典：北海道港湾統計年報

図 1.3.4 北海道～本州間のフェリー取扱貨物量と航路別シェア



出典：小樽港統計年報

図 1.3.5 小樽港のフェリー取扱貨物量と乗降人員数の推移



出典：小樽港統計年報、苫小牧港統計年報

図 1.3.6 日本海側航路のフェリー乗降人員数 (H30)

1.3.2 穀物

小樽港では、古くから麦、とうもろこし、米、大豆、動植物性製造飼肥料の穀物類の取扱いがあり、平成21年には約35万トンの取扱量があったが、その後、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、食用小麦を海外から直接輸入している道内唯一の港であり、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で使用されている。

また、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。

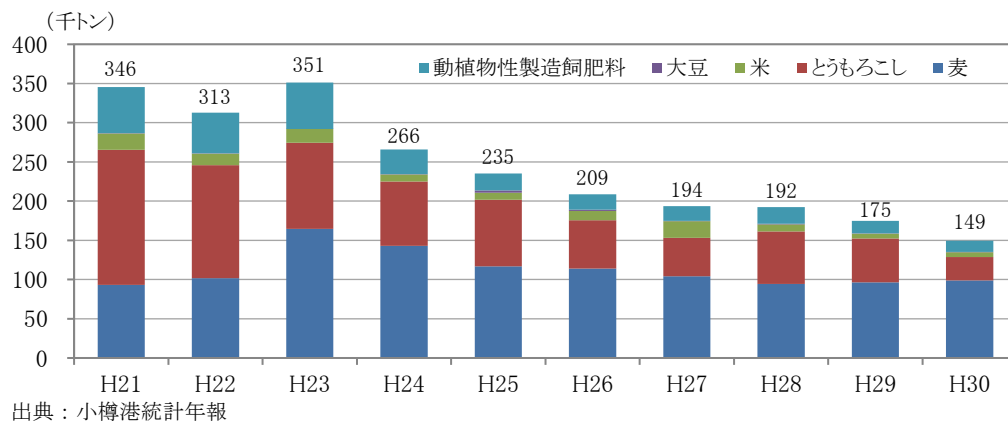


図 1.3.7 小樽港の穀物類取扱量の推移

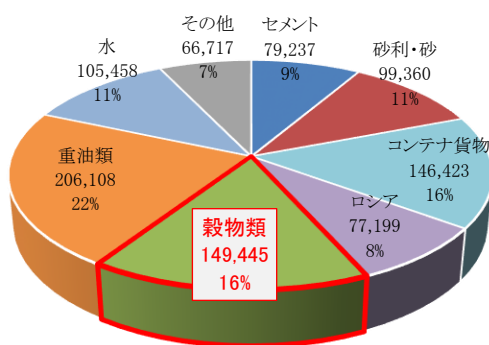


図 1.3.8 小樽港の一般貨物のシェア

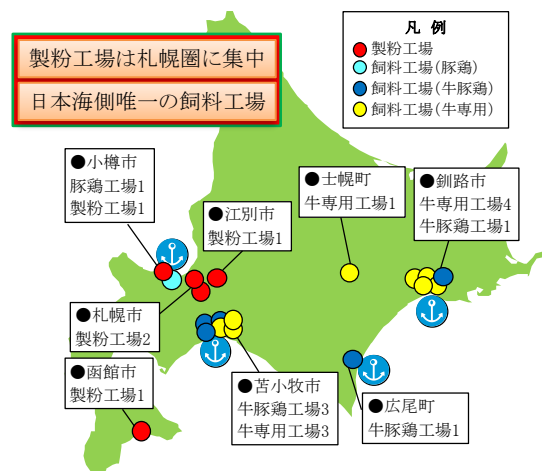


図 1.3.9 製粉工場、飼料工場の立地分布



＜勝納サイロ＞



＜中央サイロ＞



＜第2サイロ＞

図 1.3.10 小樽港の主な穀物サイロ

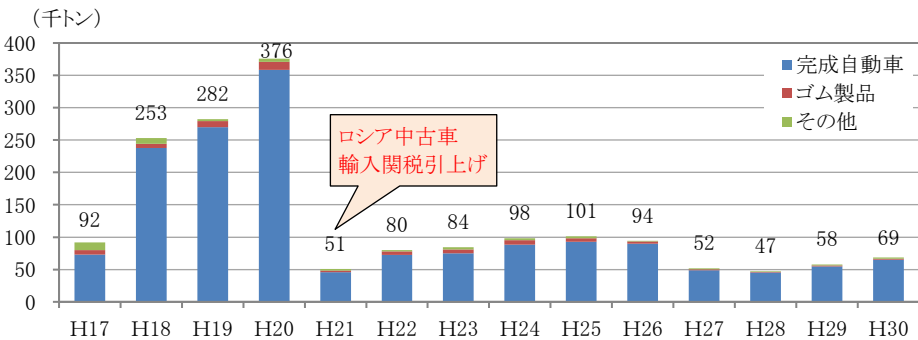
1.3.3 対岸貿易

(1) ロシア貿易の状況

小樽港では、ウラジオストクとの間に RORO 船定期航路（平成 25 年 10 月開設、月 2 便）が結ばれているほか、極東ロシアの多くの港と貨物船の往来があり、主な取扱貨物は、輸出が完成自動車(中古車)、輸入が水産品となっている。

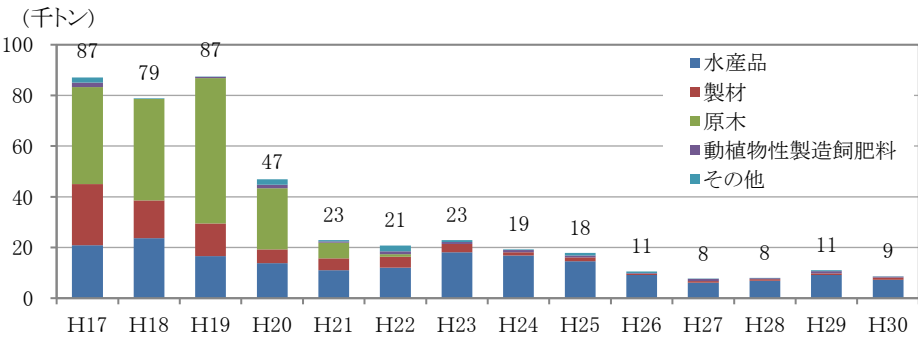
完成自動車等の主な輸出先は、ウラジオストク、コルサコフ、水産品等の輸入先は、オリガ、ネベリスク等である。

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。



出典：小樽港統計年報

図 1.3.11 小樽ロシア貿易輸出量の推移



出典：小樽港統計年報

図 1.3.12 小樽ロシア貿易輸入量の推移

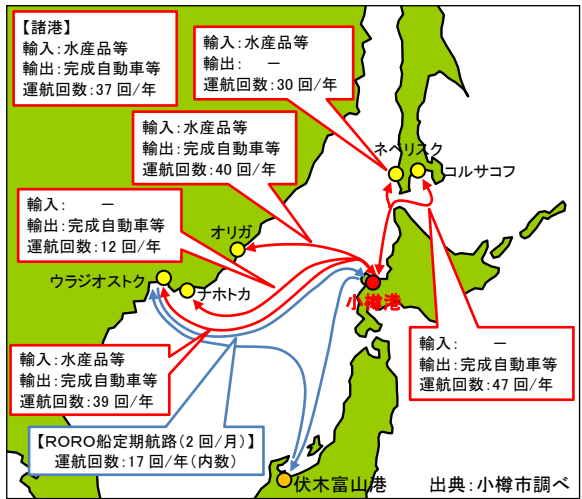


図 1.3.13 小樽港と極東ロシアとの航路図と運航回数（平成 30 年実績）

表 1.3.1 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
水産品等	約 1 日	約 400 総トン
完成自動車等	約 8 日	約 1,500 総トン

出典：小樽市調べ

(2) 小樽港のコンテナ貨物の状況

小樽港の外貿定期コンテナ航路は、平成14年に中国(上海)との間に開設されて、平成20年からは東南アジア向けトランシップサービスを実施している。

平成27年11月には、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。



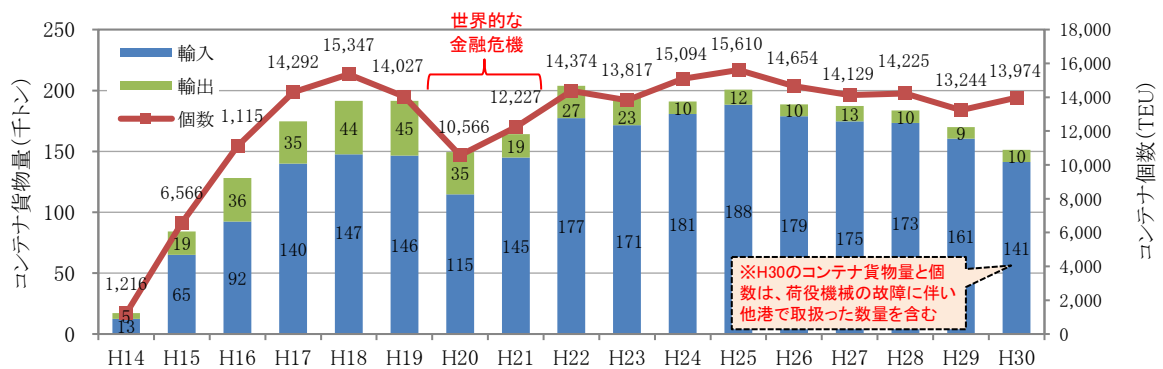
表 1.3.2 小樽港の輸出入の航路日数

	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 1.3.14 定期コンテナ航路とトランシップサービス

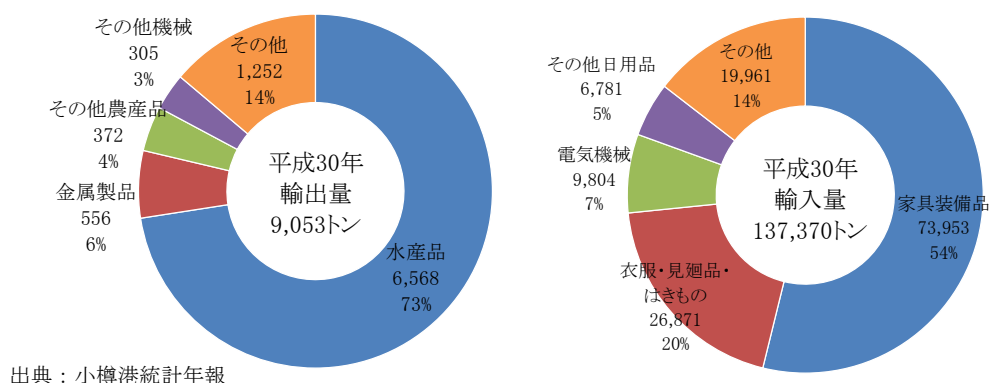
コンテナ取扱貨物量は、世界的な金融危機等の影響があった平成20、21年を除き、19万～20万トンを推移していたが、平成25年以降では減少傾向となっている。また、航路開設以来、大幅な輸入超過の状態が続いている。

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。



出典：小樽港統計年報

図 1.3.15 コンテナ取扱の推移



出典：小樽港統計年報

図 1.3.16 コンテナ貨物の内訳(平成30年)

1.3.4 水産

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となっている。

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。

小樽市の魚種別漁獲量のトップである「ほっけ」は、沖合漁業によるものであり、高島地区が基地港となっている。

また、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」は小樽市魚種別漁獲高のトップとなっている。

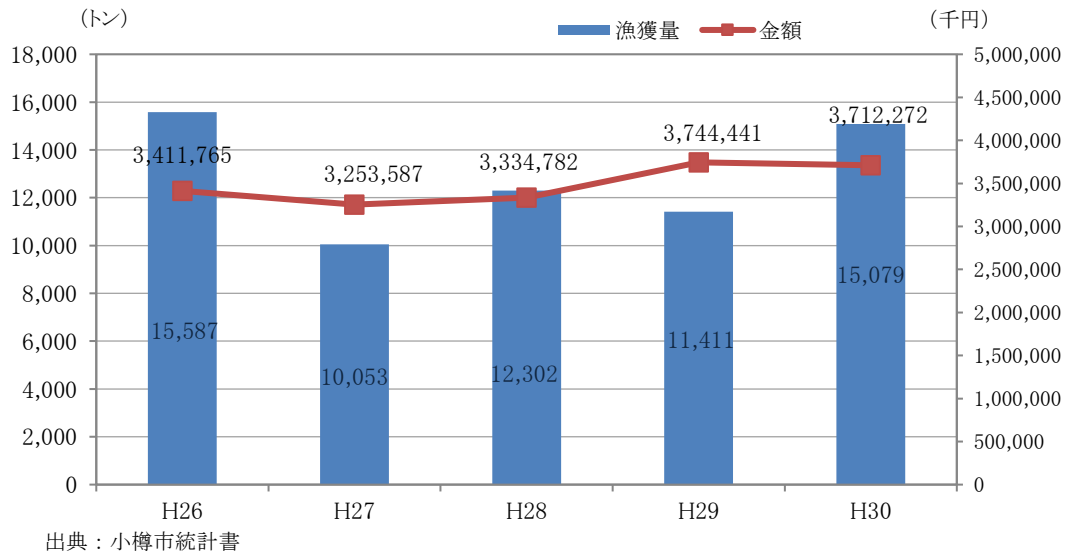


図 1.3.17 小樽市の漁獲量と漁獲高

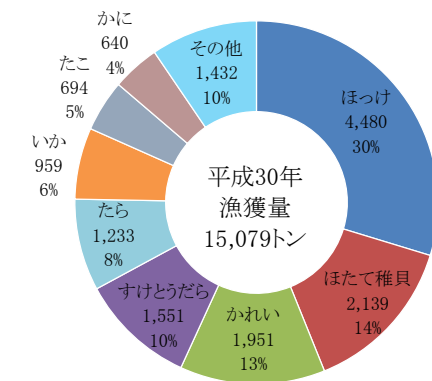


図 1.3.18 小樽市魚種別漁獲量

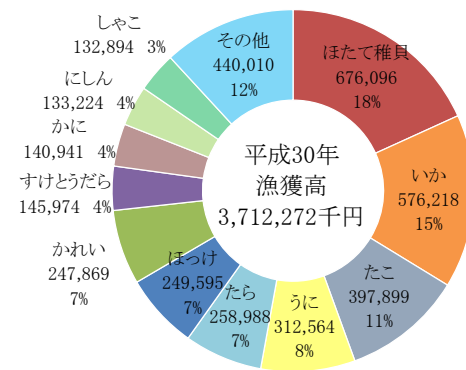


図 1.3.19 小樽市魚種別漁獲高

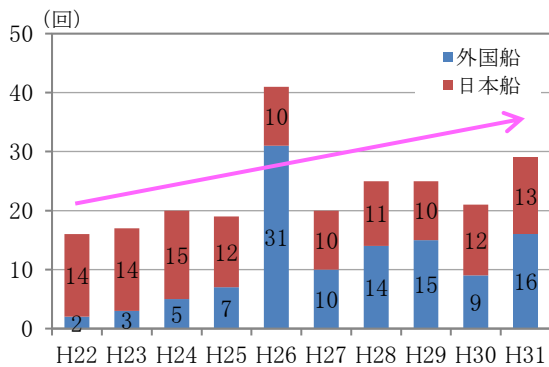
1.4 観光・交流の状況

1.4.1 クルーズ

小樽港は、背後圏に豊富な観光資源があるなど、クルーズ船寄港地として人気が高く、従前から道内寄港地の中でも寄港回数は上位となっている。

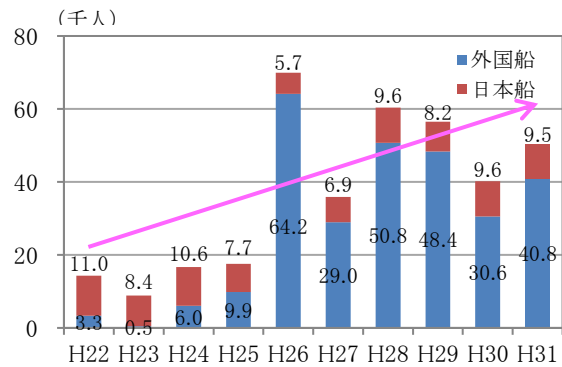
クルーズ船の寄航回数は平成 31（令和元年）年で 29 回と増加傾向となっており、トン階級別の寄港回数は、2～5 万総トンの中型船が多いが、平成 26 年以降は最大 11 万トン級のクルーズ船をはじめとする大型船の寄港も増えている。

また、クルーズ船の受入れは、勝納ふ頭では大型船(13 万トン級まで)が可能となっており、第 3 号ふ頭では中型船(5 万トン級まで)の受入れを行っているが、現在 13 万トン級に対応する整備を行っている。



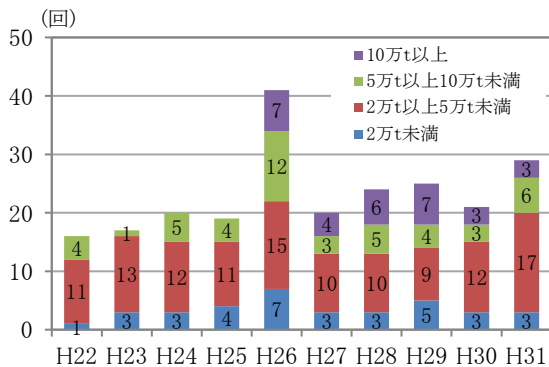
出典：小樽市調べ

図 1.4.1 クルーズ船寄港回数の推移



出典：小樽市調べ

図 1.4.2 クルーズ船乗降人員数の推移



出典：小樽市調べ

図 1.4.3 トン階級別の寄港回数の推移



図 1.4.4 小樽港におけるクルーズ船受入ふ頭



図 1.4.5 小樽港におけるクルーズ船の状況

1.4.2 マリーナと周辺地区

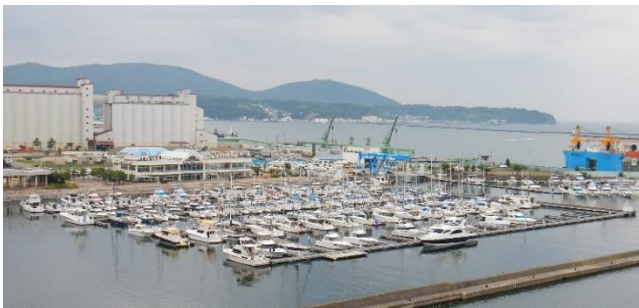
(1) 小樽港マリーナの利用状況

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く、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、船舶の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やチャーター・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。

小樽港マリーナは「海の駅」に登録されており、毎年7月に開催されている「マリンフェスタ in 小樽」のメイン会場として、多くの市民で賑わい、海事振興の発信場所となっている。



<小樽港マリーナ>



<「マリンフェスタ in 小樽」の開催状況>

図 1.4.6 小樽港マリーナの利用状況

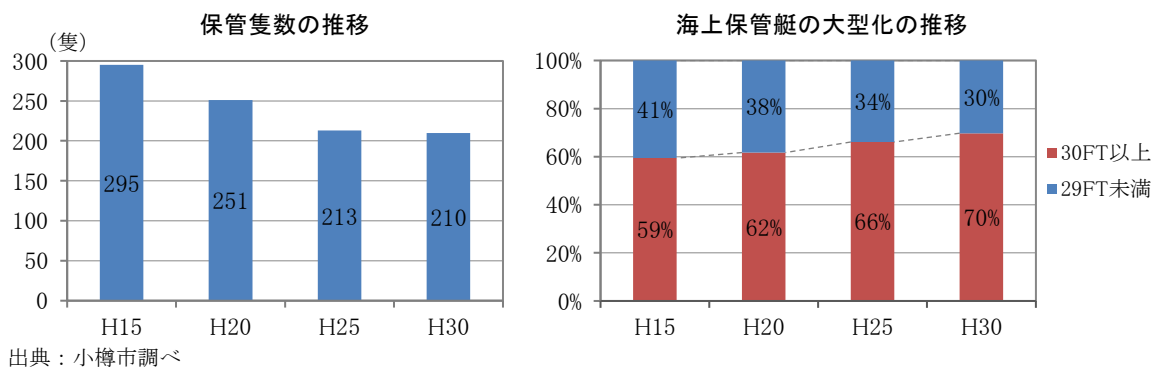


図 1.4.7 小樽港マリーナの保管隻数の推移と海上保管艇の大型化の推移

(2) 海事教育等の利用状況

小樽港マリーナに隣接している水面では、市民団体によるイベント等が開催されているほか、市内にある海事教育機関の実習やクラブ活動の場として利用されている。



<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>

図 1.4.8 海事教育等の利用状況

表 1.4.1 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～18日	第5回・ボート天国 IN 小樽夏休みロングラン 開催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 1.4.2 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	・小型船舶操縦実習 ・海上実習離着岸訓練 ・海洋スポーツ関係クラブ活動 ・体験入学(中学生を練習船に乗船させる)
小樽水産高等学校	・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 ・潜水実習 ・海洋スポーツ実習 ・沿岸漁業生産に関する知識、技術の習得 ・小樽海域の漁業の実態の把握 ・水産クラブ等で漁具の改良等の実験 ・ヨット部の帆走練習
小樽潮陵高等学校	・ボート部水上練習
小樽桜陽高等学校	・ボート部水上練習
北海道消防学校	・水難救助訓練
小樽海洋少年団	・カッター、カヌー及びOPヨット等の漕艇訓練



図 1.4.9 若竹地区水面貯木場及び周辺の施設概況・教育利用状況

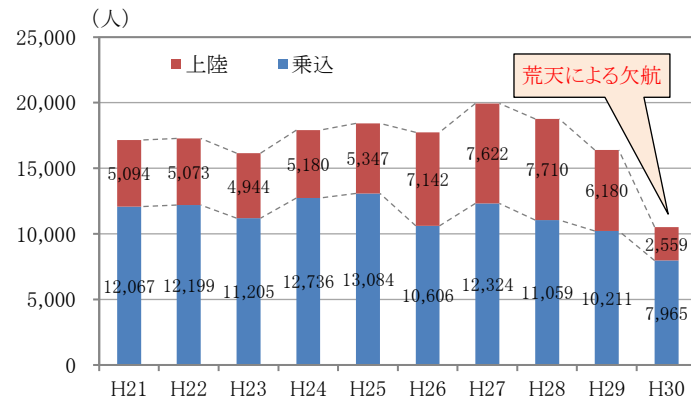
1.4.3 観光船等

(1) 観光船の利用状況

小樽港では、祝津・オタモイ方面や小樽運河周遊などの観光船が就航しており、多くの観光客が利用している。観光船（あおばと）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。

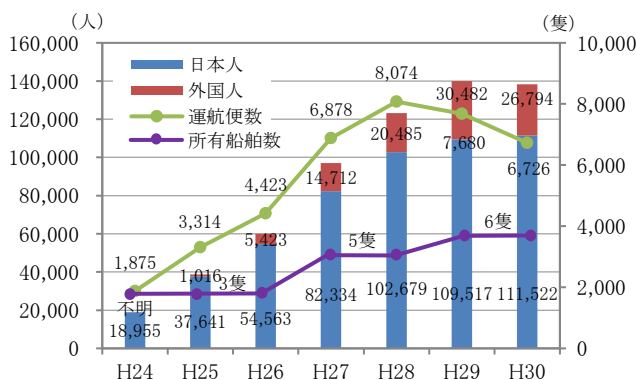
運河クルーズは平成24年から運航されているが、乗船人員数が急増していることから、乗船定員数の多い船舶を導入している。

また、近年は「窓岩」や「青の洞窟」の人气が高く、小樽港マリーナ・第1期運河・第2期運河などで観光船が発着している。



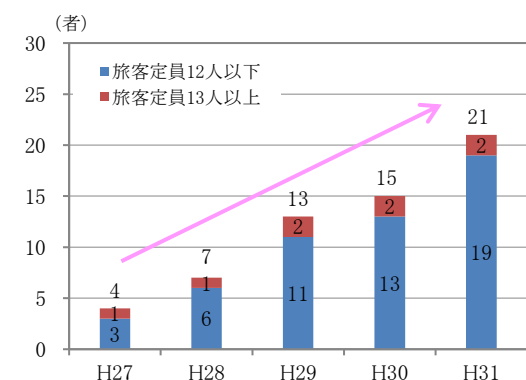
出典：小樽港統計年報

図 1.4.10 観光船（あおばと）乗降人員数の推移



出典：小樽市調べ

図 1.4.11 運河クルーズ乗船人員数の推移



出典：小樽市調べ

図 1.4.12 小樽港を発着場所とする観光船事業者数の推移

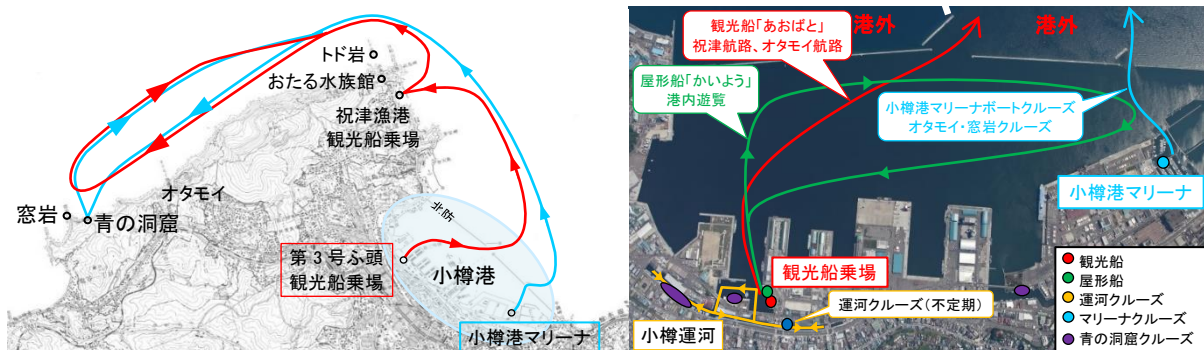


図 1.4.13 定期観光船などの周遊ルート

(2) 遊漁船等の利用状況

小樽港では、観光船のほか、遊漁船や作業船等の利用が多く、現在、手宮地区にある第1期運河北側と勝納地区にある第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。



図 1.4.14 遊漁船等の係留場所

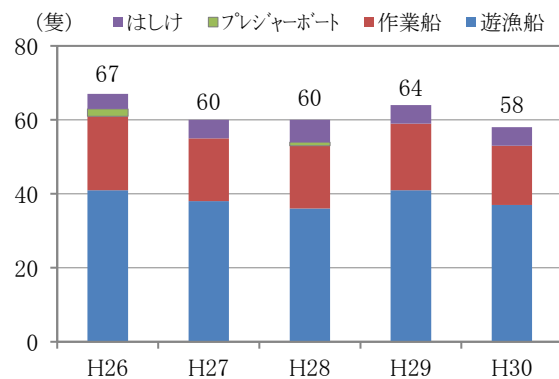


<第1期運河係留状況>



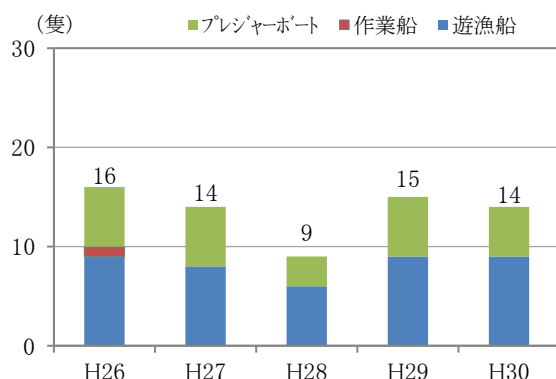
<第2期運河係留状況>

図 1.4.15 遊漁船等の利用状況



出典：小樽市調べ

図 1.4.16 第1期運河係留隻数
(各年7月末時点)



出典：小樽市調べ

図 1.4.17 第2期運河係留隻数
(各年7月末時点)

(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。

また、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 1.4.3 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

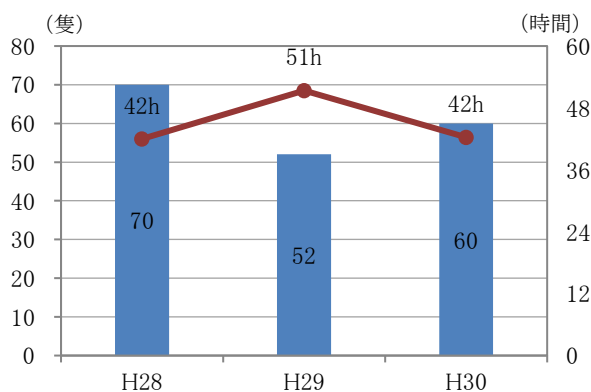
出典：小樽市調べ

※色内ふ頭工事中のため

表 1.4.4 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、かが

出典：小樽市調べ



出典：小樽市調べ



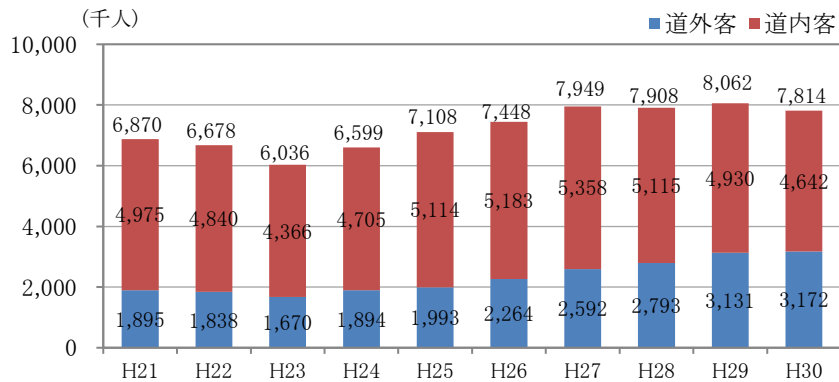
図 1.4.19 官公庁船の利用状況

1.4.4 小樽観光

小樽市は北海道を代表する観光地となっており、平成30年度の観光入込客数は、札幌市に次ぐ781万人で、このうち道内客が約6割、道外客が約4割となっている。

小樽市の宿泊客数のうち約3割が外国人宿泊客となっており、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。

また、外国人宿泊客数の国別シェアは、中国と韓国で約50%を占めている。



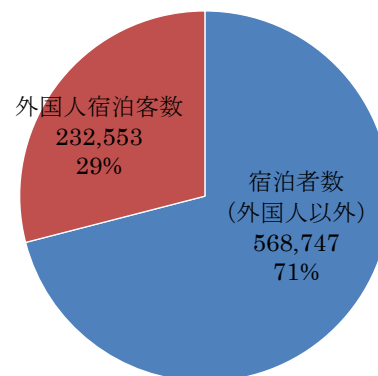
出典：小樽市観光入込客数調査

図 1.4.20 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)

表 1.4.5 道内の観光入込客数
(平成30年度)

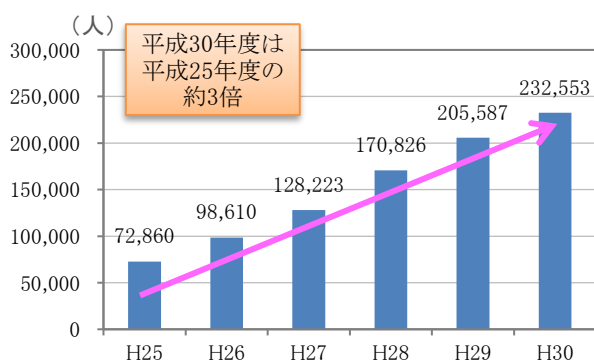
順位	都市名	観光入込客数
1	札幌市	1,585万人
2	小樽市	781万人
3	釧路市	530万人
4	旭川市	527万人
5	函館市	526万人

出典：北海道観光入込客数調査報告書



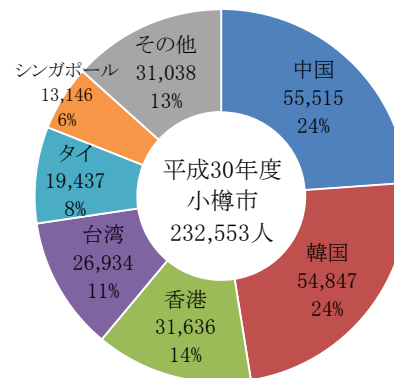
出典：小樽市調べ

図 1.4.21 小樽市の宿泊客数の割合



出典：小樽市調べ

図 1.4.22 小樽市の訪日外国人宿泊客数の推移



出典：小樽市調べ

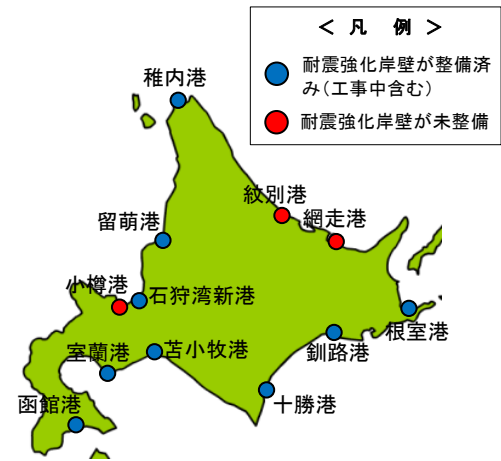
図 1.4.23 小樽市の国別訪日外国人

1.5 安全・安心の状況

1.5.1 港湾施設の耐震化の状況

近年、地震による災害が増えている状況の中、港湾でも耐震強化岸壁の整備が推進されており、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、小樽港で現港湾計画に位置付けている耐震強化岸壁は未整備である。

北海道と本州を結ぶフェリー航路がある 14 港のうち、耐震強化岸壁が整備(整備中含む)されている港湾は 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。



出典：小樽市調べ

図 1.5.1 道内の重要港湾以上の耐震強化の状況



出典：小樽市調べ

図 1.5.2 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

表 1.5.1 北海道地域防災計画で想定されている地震

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

1.5.2 フェリーによる災害支援の状況

東日本大震災や熊本地震時には、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されている。

東日本大震災時には、小樽港から被災地の支援に向かう自衛隊約 900 名、車両約 200 台、北海道警察や札幌市消防局約 200 名の利用があった。

また、東日本大震災の影響により、苫小牧発着の敦賀及び秋田航路のフェリー4 便は、小樽港を発着場所として代替利用している。

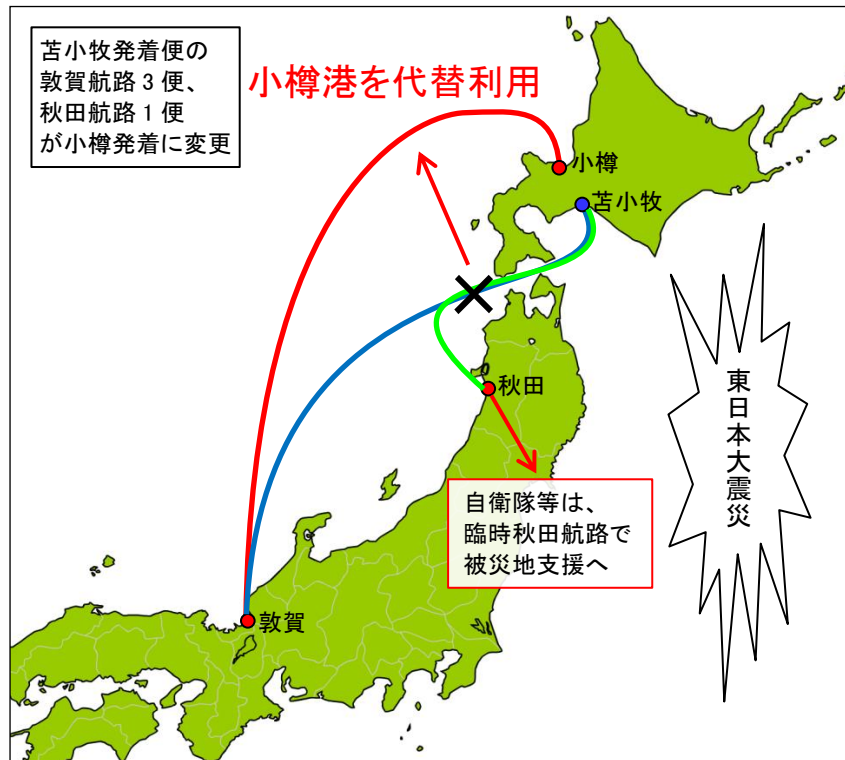


図 1.5.3 東日本大震災による小樽港の代替利用



<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>

図 1.5.4 小樽港からの被災地支援

1.5.3 避難船の入港状況

小樽港は天然の良港であることから、荒天による避難船の入港が多く、隻数は平成26年以降増加傾向にある。

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く、平成30年の日最大入港隻数は15隻、避難船の1隻当たりの平均係留時間は、約55時間であった。

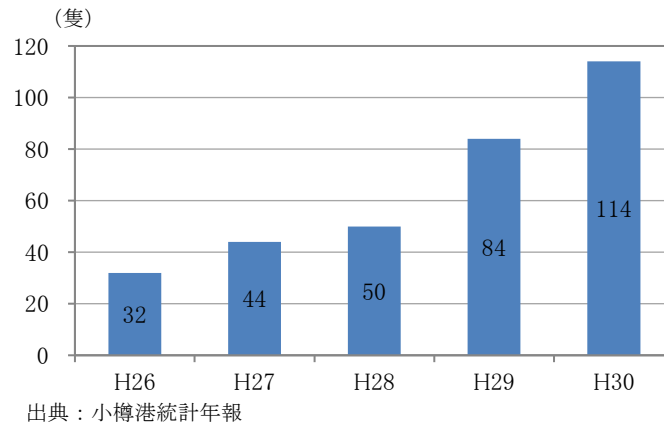


図 1.5.5 避難船の入港隻数の推移

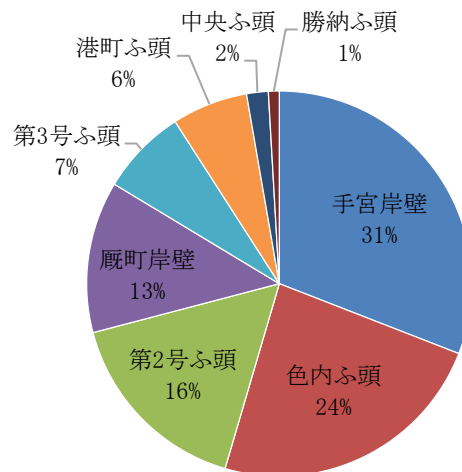


図 1.5.6 避難船のふ頭・岸壁別係留状況(平成30年)



< 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) >

図 1.5.7 避難船の入港状況