第4章 将来プロジェクト・施策

4.1　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～

4.1.1 動向と将来展望

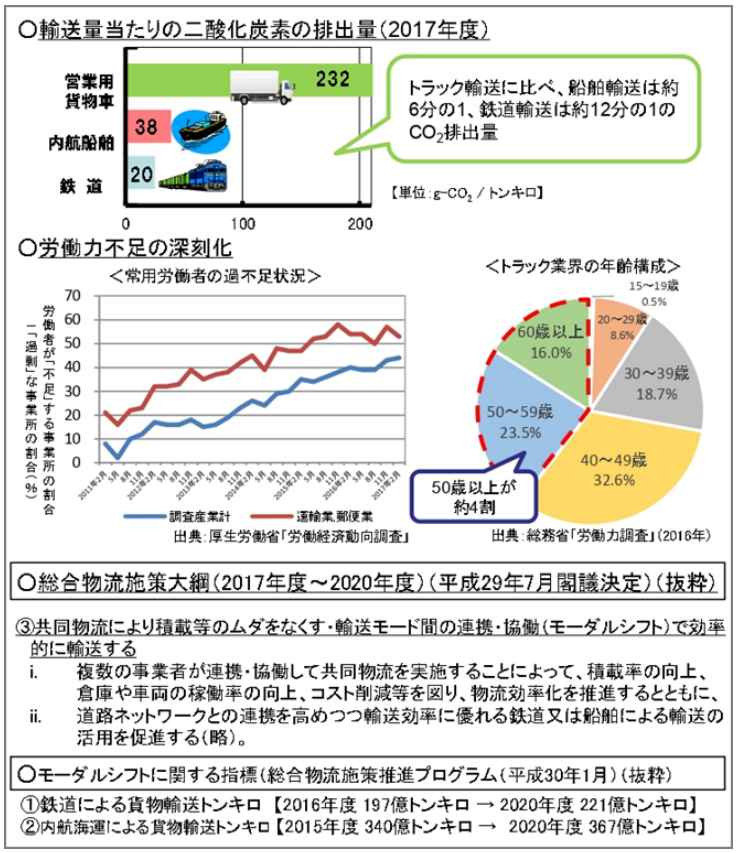
深刻なドライバー不足やモーダルシフトの進展により、今後、トラックドライバーの運転時間をより軽減できる長距離フェリー航路へシフトすると見込まれるとともに、北海道新幹線の高速化による影響により、鉄道による北海道～本州間の貨物輸送力が低下する可能性があり、鉄道貨物輸送力の一部を小樽港で担える可能性がある。

また、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ほか、国内で増加している宅配便の取扱いも期待される。

表 4.1.1　全国のトラック運転手の需要予測

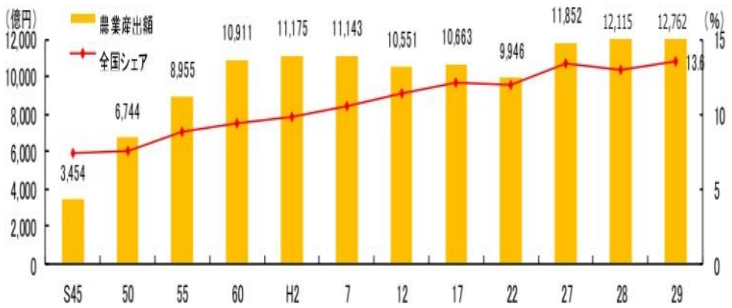
年　　度	2010 年度	2020 年度	2030 年度
需 要 量	993, 765 人	1, 030, 413 人	958, 443 人
供 給 量	964, 647 人	924, 202 人	872, 497 人
過 不 足	29, 118 人	▲106, 211 人	▲85, 946 人

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）



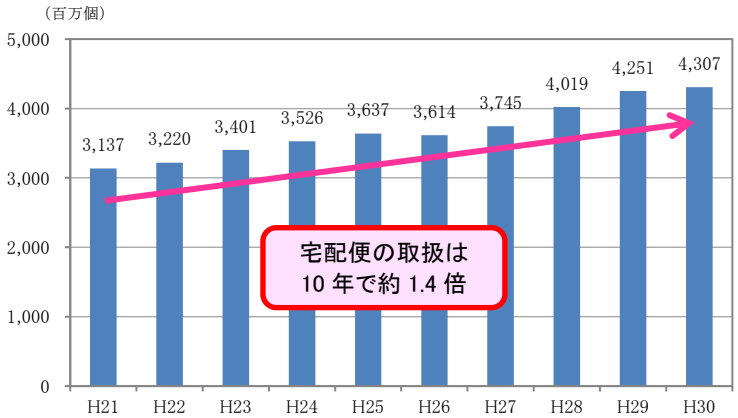
出典：「モーダルシフト等推進事業について（概要）」国土交通省

図 4.1.1　モーダルシフト等の物流総合効率化法に基づく取り組み



出典：「北海道農業・農村の現状と課題」（北海道農政部）

図 4.1.2　北海道の農業産出額と全国シェア



出典：宅配便取扱個数の推移（国土交通省調べ）

図 4.1.3　宅配便取扱個数の推移（全国）

4.1.2 ポテンシャル

小樽港のフェリーは、トラックドライバーの長時間労働を回避できる長距離航路で、北海道の日本海側と本州を結ぶ唯一の航路となっており、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航路となっている。

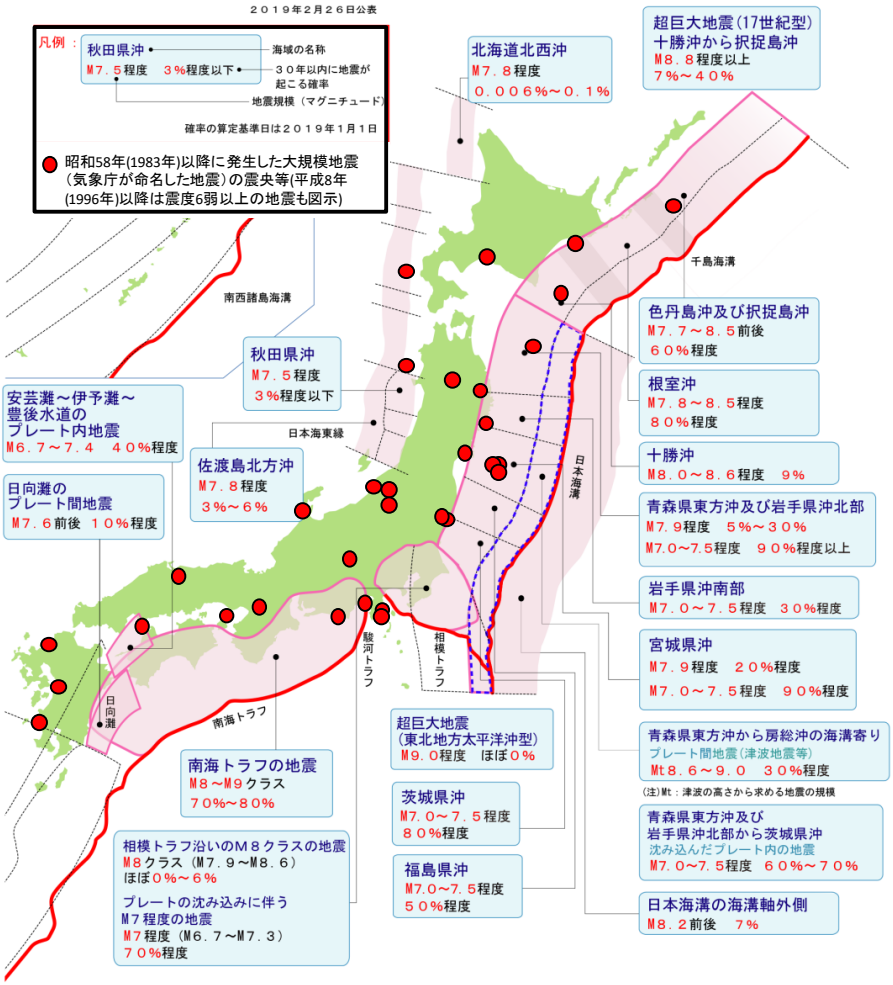
また、日本海側は、太平洋側と比較して災害発生リスクの少ない航路である。

表 4.1.2　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 4.1.4　小樽港のフェリー航路

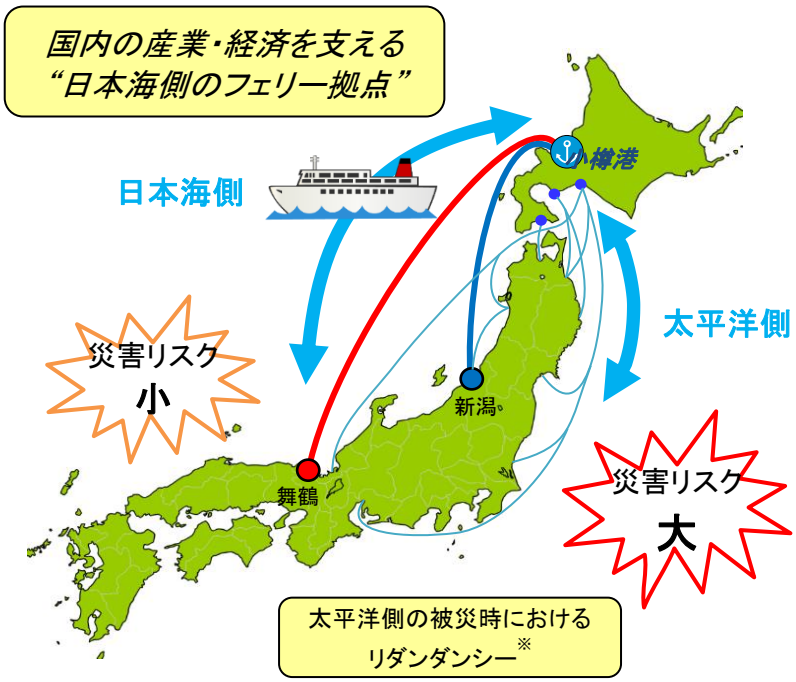


出典：地震調査研究推進本部地震調査委員会(平成 31 年 2 月 26 日発表)
　　長期評価による地震発生確率、及び気象庁ホームページに基づき作成

図 4.1.5　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

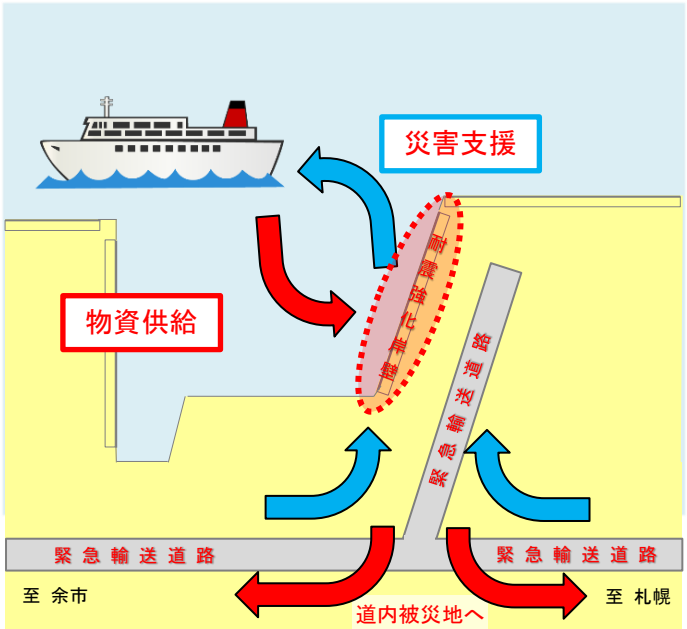
4.1.3 目指すべき姿

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。



※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。

図 4.1.6　目指すべき姿



※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)」

図 4.1.7　災害支援のイメージ

4.1.4 実現に向けた課題

特に農水産品の取扱いが増える繁忙期は、トラックの増加による荷捌き地の狭隘化、また、シャーシ置場がフェリーターミナルから離れていることによる非効率な荷役作業が課題となっている。

このほか、災害に強い港湾機能の構築のための耐震強化岸壁の整備、フェリーターミナル利用者のための安全な歩行導線の確保、労働者不足への対応が課題となっている。

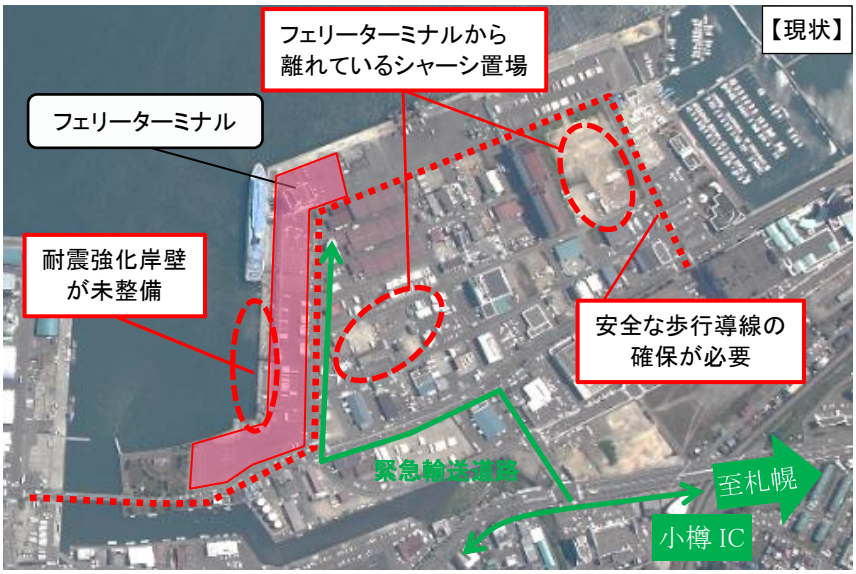


図 4.1.8　実現に向けた課題

4.1.5 施策のイメージ

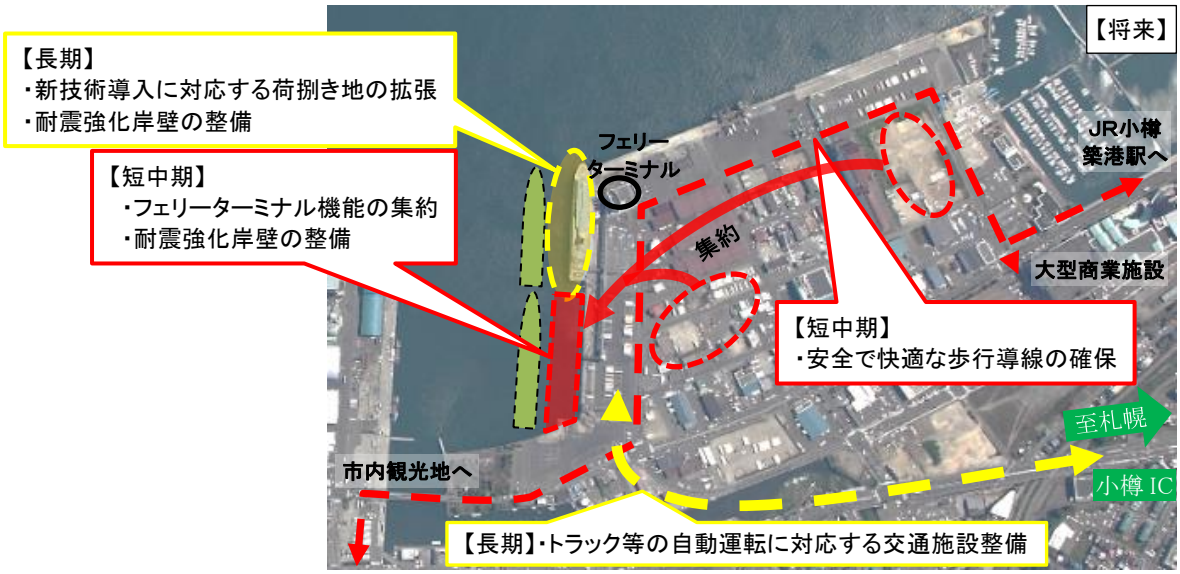
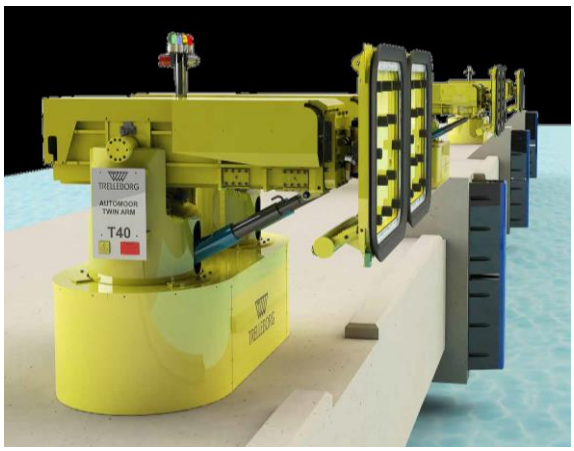


図 4.1.9　施策のイメージ

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：津軽海峡フェリー・スマートチェックイン

図 4.1.10　乗船手続きの自動化の例



出典：TRELLEBORG MARINE
AND INFRASTRUCTURE 社　“AutoMoor”

図 4.1.11　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)

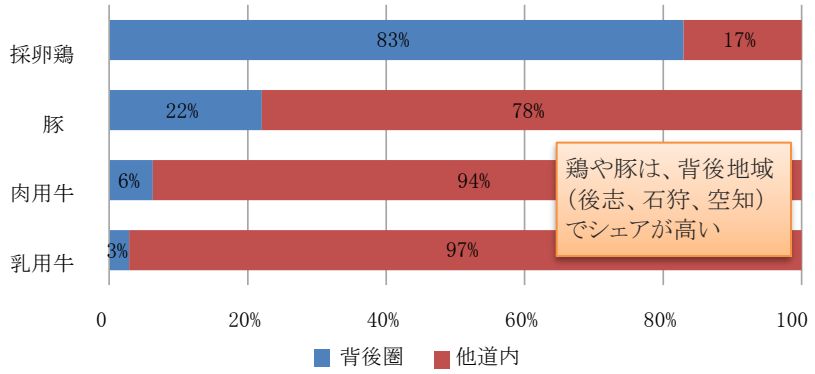
図 4.1.12　トラック隊列走行の実証実験

4.2　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～

4.2.1 動向と将来展望

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)で多く飼養されている鶏や豚用飼料の供給拠点となっている。



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

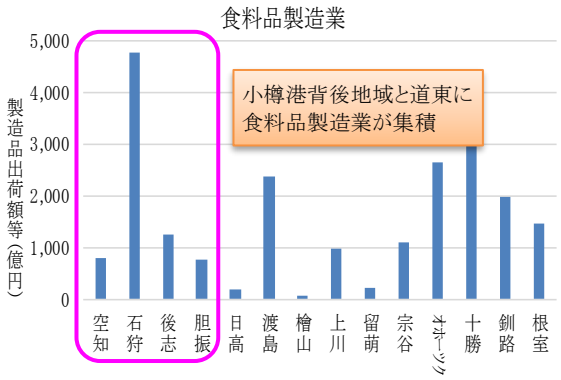
図 4.2.1　道内の家畜飼養頭数のシェア

小樽港ではＭＡ米※などの米の保管や大豆の保管・加工が行われているが、大豆については他港から陸送されているため、コストがかかっている。

※ＭＡ米：「ミニマム・アクセス米」
ガット・ウルグアイ・ラウンド農業同意において、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

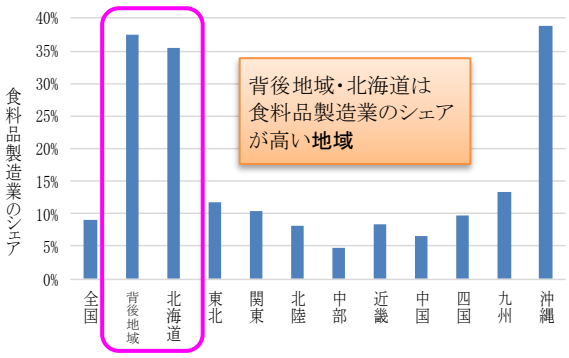
4.2.2 ポテンシャル

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。



出典：工業統計 H30 より作成

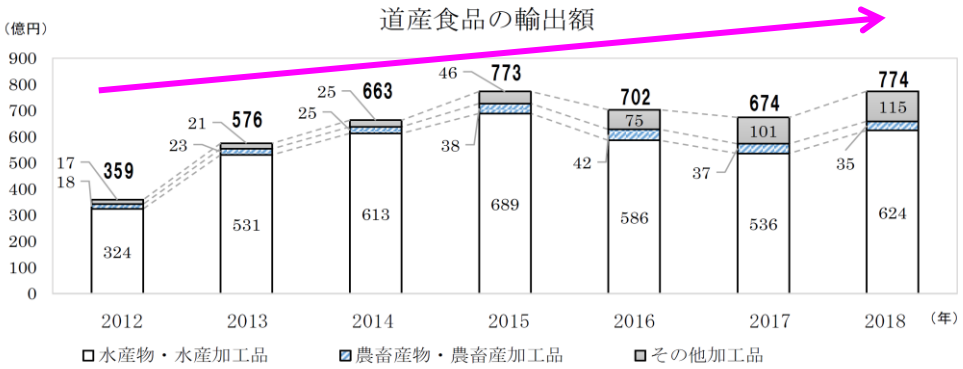
図 4.2.2　北海道における食料品製造業の製造品出荷額(H29)



出典：工業統計 H30 より作成

図 4.2.3　製造業全体に占める食料品製造業のシェア(H29)

道内・国内の人口が減少しているが、海外における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。



出典：北海道食の輸出拡大戦略＜第Ⅱ期＞推進状況報告書　2019 年上期　（北海道）

図 4.2.4　道産食品の輸出額の推移

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 4.2.5　穀物関連施設

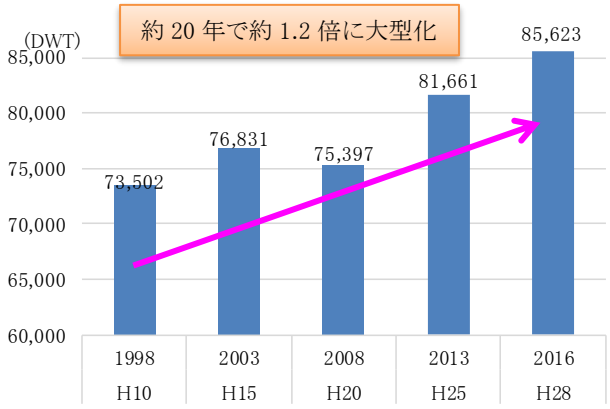
4.2.3 目指すべき姿

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。

図 4.2.6　目指すべき姿

4.2.4 実現に向けた課題

近年、小樽港に入港する穀物船が大型化しており、最大で 8 万載貨重量トン（DWT）を超える船舶の入港もあるが、泊地・岸壁の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。



出典：小樽市調べ

図 4.2.7　小樽港の穀物船の最大船型表

表 4.2.1　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 4.2.2　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

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きたが、この間、段階的なふ頭拡張に併せて、穀物取扱機能も拡張してきたため、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 4.2.8　実現に向けた課題

4.2.5 施策のイメージ

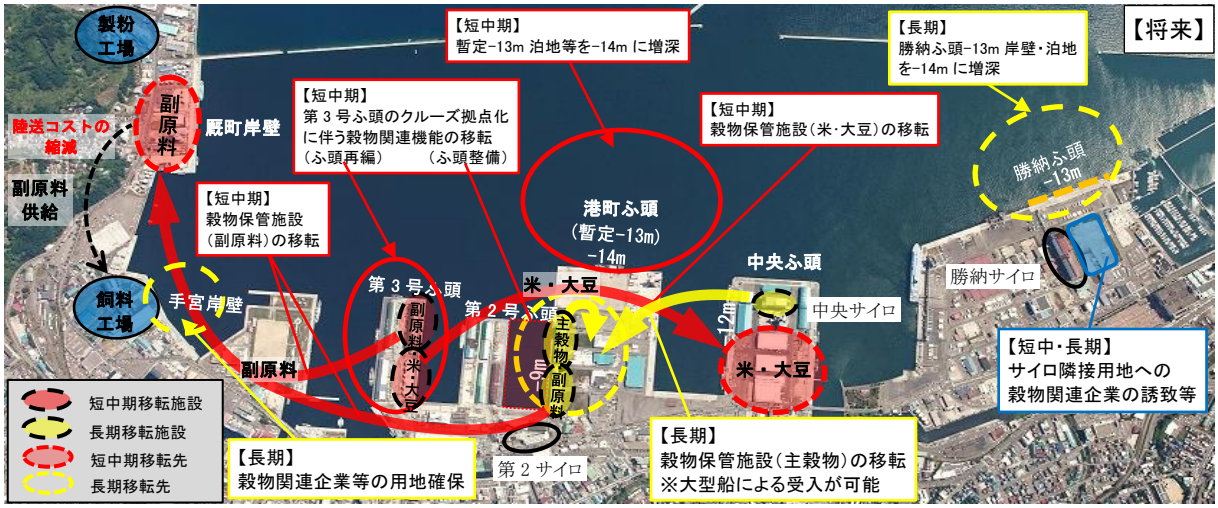


図 4.2.9　施策のイメージ

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 ・穀物保管施設(副原料、米、大豆)の第 3 号ふ頭のクルーズ拠点化に伴う移転
【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 ・手宮岸壁前面の穀物関連企業等の用地確保 ・穀物保管施設(主穀物)の移転
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

4.3　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～

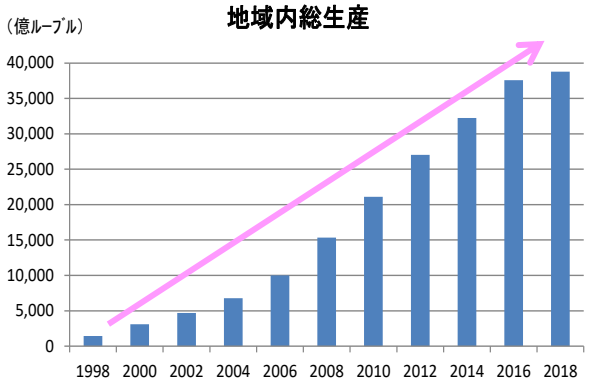
4.3.1 動向と将来展望

〈対ロシア〉

日本海を挟み小樽港の対岸にあたる極東ロシアには、豊富な天然資源や広大な土地があり、ロシア政府による極東地域の開発政策を背景として地域内での経済成長が続いている。

また、同政策の一環で新たな特区制度が創設されており、北海道の企業が出資する日系企業の進出もみられる。

図 4.3.1　極東連邦管区（極東ロシア）



出典：ロシア連邦統計庁 HP より作成

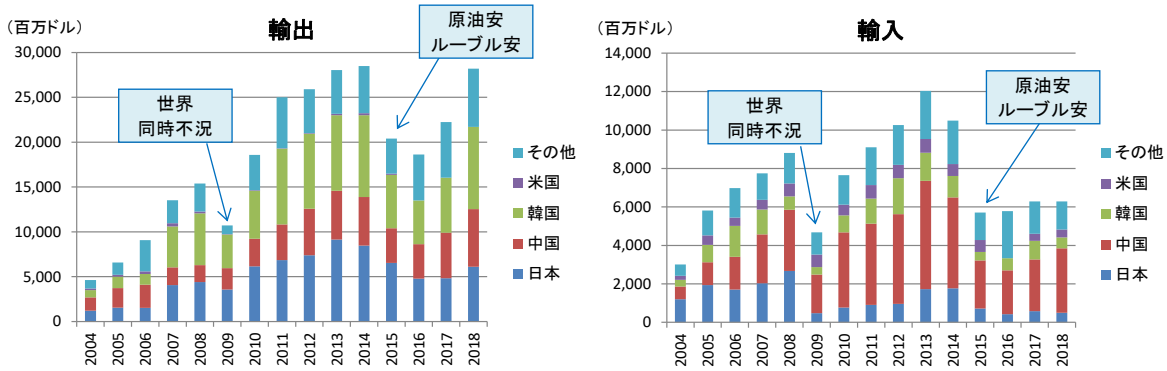
図 4.3.2　極東ロシアの経済成長の状況

表 4.3.1　ロシアの主な極東地域開発政策

名　称	概　　要
先行社会経済発展区（TOR）	規制緩和や税制上の優遇装置等により民間投資を誘致する新たな特区制度。最低投資額 50 万ルーブルの進出企業が対象。インフラ整備は国や地方政府が実施。日揮・北海道銀行が出資する温室野菜栽培事業が進出。
ウラジオストク自由港	TOR に類似した特区制度で、最低投資額 500 万ルーブルの進出企業が対象。当初はウラジオストク周辺地域のみだったが、他の地域での指定が拡大。
無償土地提供制度	人口減少対策として、土地の利用（農業、畜産、起業等）を条件に、希望者に対し極東にある公有地を最大で 1 ヘクタールまで無償で提供。

出典：ERINA　REPORT　No.131「新たな極東地域開発政策の対応したビジネス展開の現状」より作成

極東ロシアの貿易状況は輸出・輸入ともに 2015 年の原油安・ルーブル安の影響により落ち込んだものの、その後は横ばいで推移している。相手国は、日本・中国・韓国の北東アジアが大宗を占めている。



出典：ロシア極東税関（http://dvtu.customs.ru/）より作成

図 4.3.3　極東ロシアの貿易状況

〈対中国〉

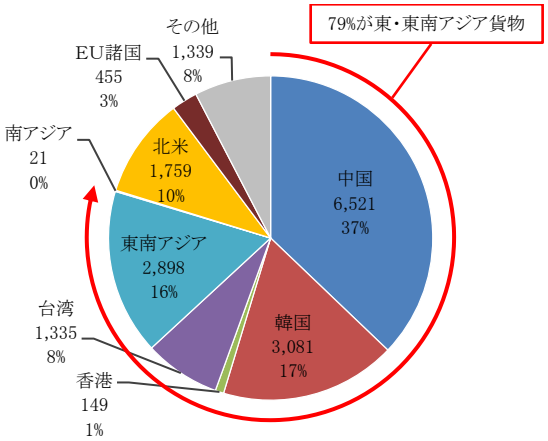
小樽港のコンテナ航路は、今後も、中国をはじめとする東・東南アジアと北海道の物流の一躍を担うとともに、背後圏のニーズにも対応していく必要がある。

また、日本海側のコンテナ取扱港湾として、石狩湾新港と連携した太平洋側大規模災害時のリダンダンシー機能としても重要な役割を果たしていく必要がある。

我が国における輸出入コンテナ取扱貨物量は、中国と韓国で 54%、東南アジアを加えると 79%となっている。

上海をはじめとする中国国内港湾のコンテナ取扱貨物量は堅調な伸びを示しており、世界の上位 20 港のうち 8 港(小樽港と結ばれている上海、青島、大連含む)を占めている。

また、生産拠点が東南アジアへシフトしていることで、世界への輸出額が増加し、同地域から我が国へのコンテナ輸入も増加している。



出典：「PORT2030 参考資料集」国土交通省港湾局

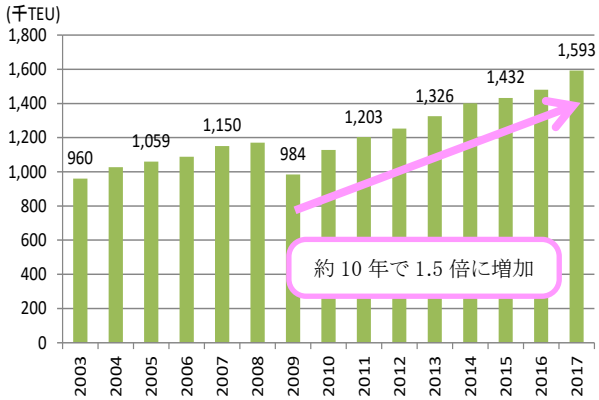
図 4.3.4　我が国とのコンテナ

表 4.3.2　世界の上位 20 港のコンテナ取扱状況(2016)

順位	港　名	コンテナ個数	順位	港　名	コンテナ個数
1	上海(中国)	37,133	11	ポートケラン	13,170
2	シンガポール	30,904	12	ロッテルダム	12,385
3	深セン(中国)	23,979	13	高雄	10,465
4	寧波(中国)	21,560	14	アントワープ	10,037
5	釜山	19,850	15	大連(中国)	9,614
6	香港	19,813	16	廈門(中国)	9,614
7	広州(中国)	18,858	17	ハンブルク	8,910
8	青島(中国)	18,010	18	ロサンゼルス	8,857
9	ドバイ	14,772	19	タンジュンペラパス	8,281
10	天津(中国)	14,490	20	レムチャバン	7,227

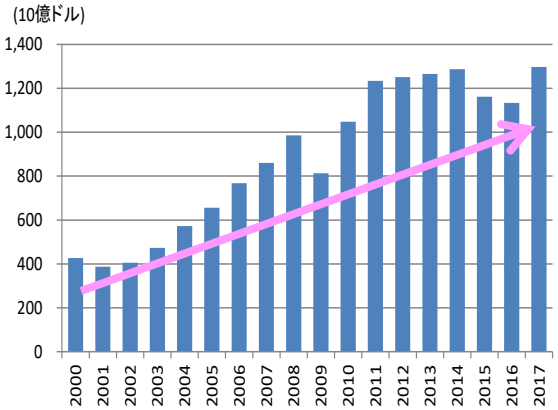
：小樽港と結ばれている港

出典：日本港湾協会資料より作成



出典：港湾統計流動表より作成

図 4.3.5　東南アジアから我が国への輸入コンテナ個数の推移



出典：「通商白書 2019」経済産業省

図 4.3.6　ASEAN の輸出額の推移

4.3.2 ポテンシャル

〈対ロシア〉

極東ロシアでは経済成長が続いており、対岸に位置する小樽港は、地理的優位性がある。

また、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。

〈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 2025 年で 1,500 億円となっている。

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。

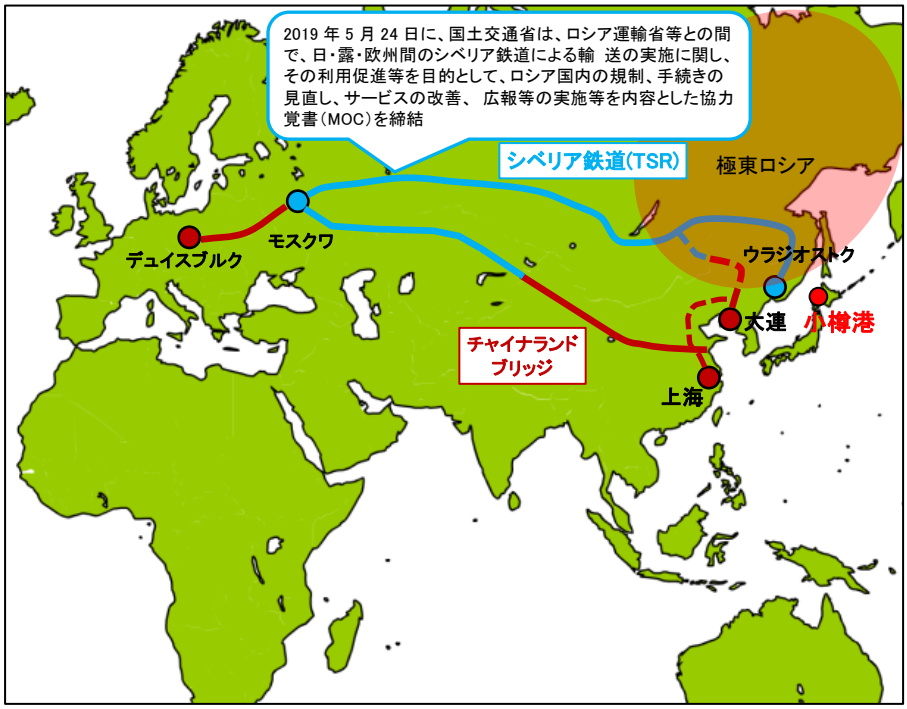


図 4.3.7　小樽港と欧州間ルートの一例

作成出典：Eurasia Train Direct(Sea&Rail) 日本通運(株)

図 4.3.8　日中欧 Sea & Rail 一貫輸送サービスの例

4.3.3 目指すべき姿

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の構築などにより、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。

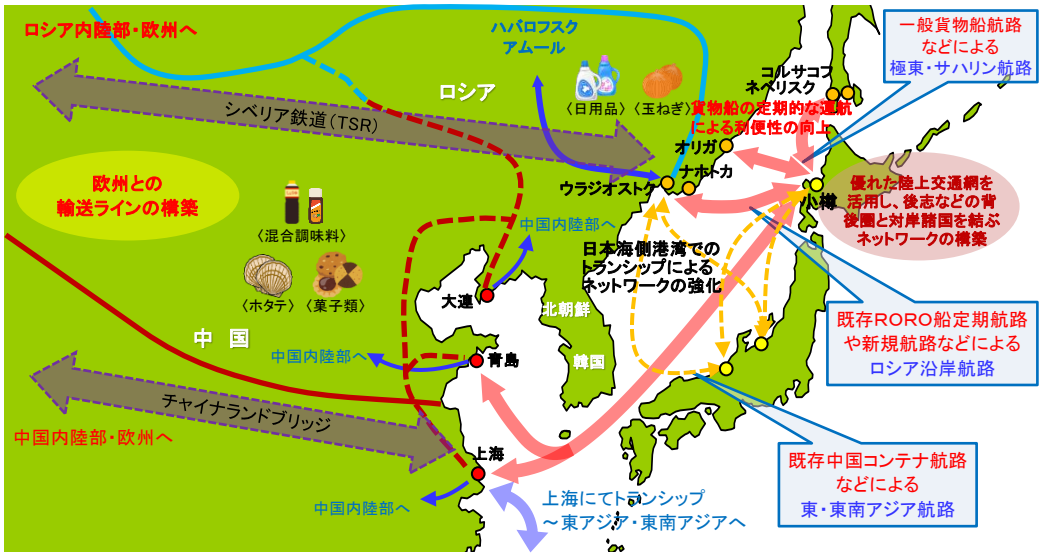


図 4.3.9　目指すべき姿

4.3.4 実現に向けた課題

〈対ロシア〉

ロシア貿易は、極東地域での経済成長が続いており、今後の貨物の増加が期待できるが、第 3 号ふ頭から中央埠頭にかけて岸壁の利用が分散されており、効率的な運用が図られていない。

〈対中国〉

中国貿易は、上海をはじめとする中国国内の港湾のコンテナ取扱貨物量は堅調な伸びを示しており、中国へのダイレクトや、東南アジア方面とトランシップサービスを持つ本港の航路の優位性は高いものと考えられるが、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〉

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。

図 4.3.10　実現に向けた課題

4.3.5 施策のイメージ

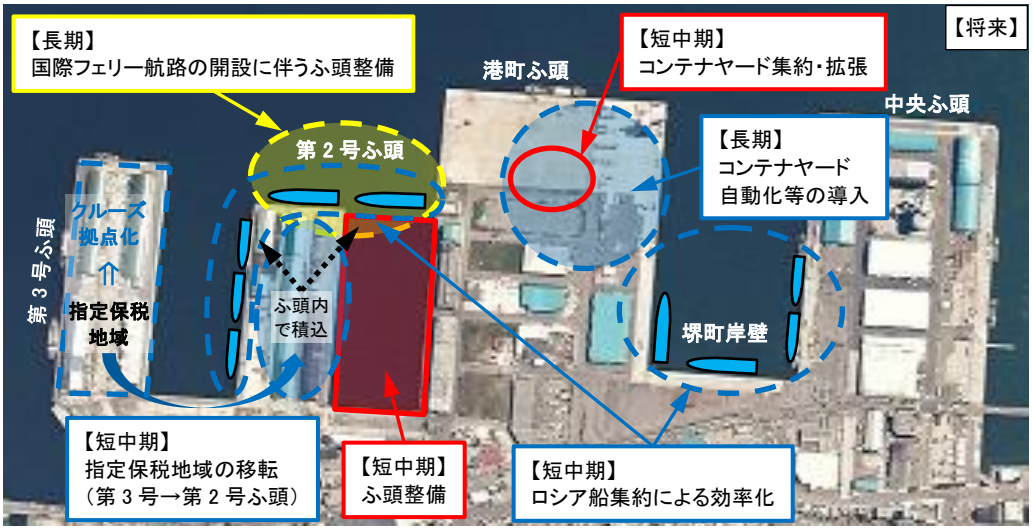


図 4.3.11　施策のイメージ

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の構築
【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

4.4　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～

4.4.1 動向と将来展望

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。

また、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 4.4.1　漁船の係留状況

4.4.2 ポテンシャル

地元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。

また、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。

4.4.3 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。

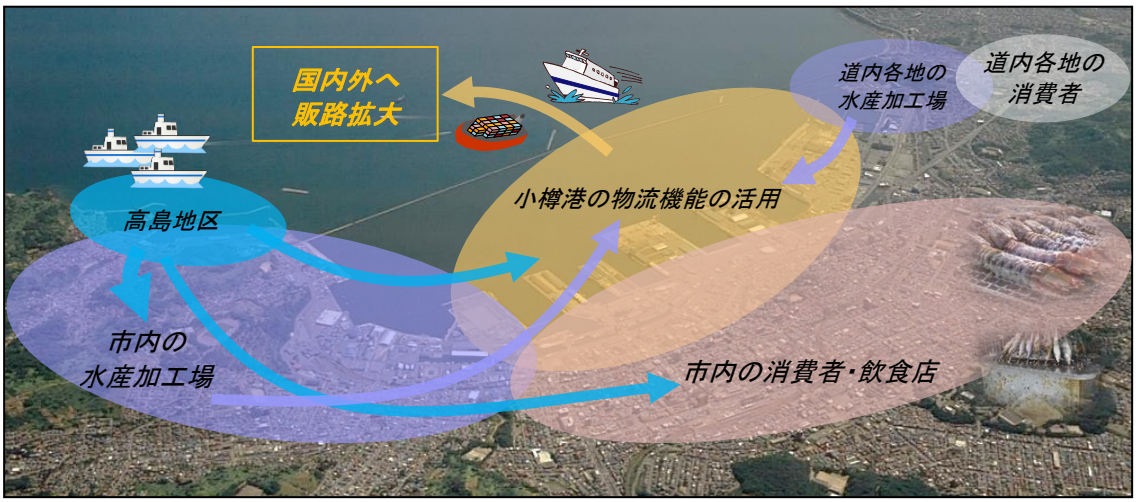


図 4.4.2　目指すべき姿

4.4.4 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。

また、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 4.4.3　中央地区へ避難する漁船

図 4.4.4　実現に向けた課題

4.4.5 施策のイメージ

図 4.4.5　施策のイメージ

ハード施策	
【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
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

※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

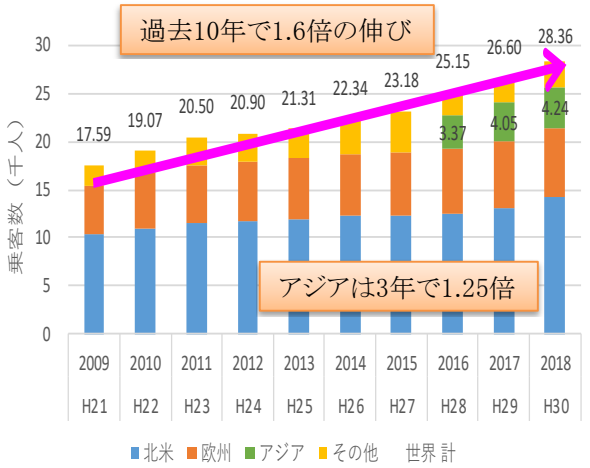
4.5　北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成

～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～

4.5.1 動向と将来展望

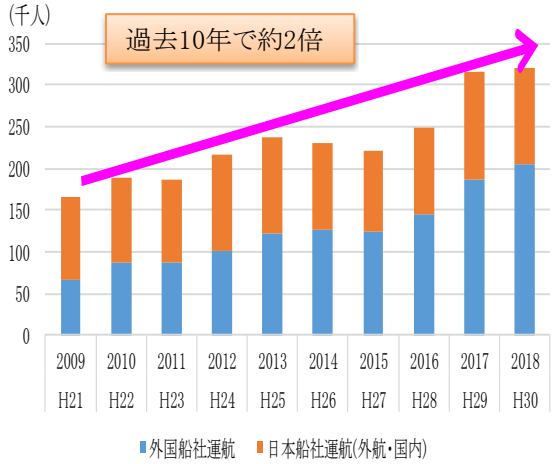
世界のクルーズ市場は 2,850 万人規模、過去 10 年で 1.6 倍と増加傾向となっている。また、日本のクルーズ人口は、近年クルーズが脚光を浴びており、過去 10 年で 2 倍となり 30 万人を超えている。

北海道は「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。



出典：CLIA 資料(2018 Global Passenger Report 等)より作成

図 4.5.1　世界のクルーズ市場の推移



出典：2018 年の我が国のクルーズ等の動向(調査結果)

図 4.5.2　我が国のクルーズ人口

1　目的

本道へのクルーズ船の寄港を促進し、港湾を中心とした北海道全体の地域振興、経済の活性化に繋げていく

2　基本方針

(1) 目指す姿

本道の強み、オリジナリティを活かしたブランド化、北海道クルーズの定期・定点化

➡ **「北海道のクルーズ基地化」**

○期待される効果
港の賑わい創出・地域振興・経済活性化

(2) 取組の基本方向

○クルーズ船の寄港促進
○日本船の道内発着クルーズの拡大（長期展望）
○外国船の道内発着クルーズの定着
○定期・定点クルーズの実現

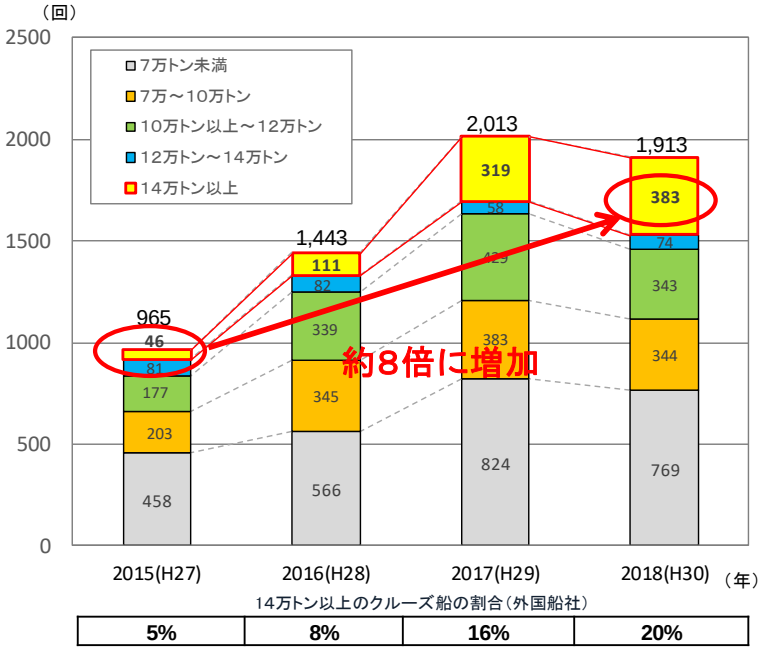
◇成果指標

○クルーズ船の寄港回数
現状：平成30年（2018年）　102回
目標：令和12年（2030年）　200回

出典：北海道におけるクルーズ船誘致方針（北海道）

図 4.5.3　北海道におけるクルーズ船誘致方針

日本に寄港する外国船社のクルーズ船は大型化しており、14 万トン級以上のクルーズ船の寄港数が 2015 年(平成 27 年)の 46 隻に対し、2018 年(平成 30 年)では 383 隻と約 8 倍に増加している。



出典：港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

図 4.5.4　日本の港湾へ寄港するクルーズ船の船型(外国船社)

小樽港への寄港は、令和元年で年間 29 回の実績があり、今後も船社の寄港打診の状況から増加が見込まれるほか、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。

また、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 4.5.5　北極海をクルーズ後 小樽港に寄港したクルーズ船

図 4.5.6　外国船への食料品 積込み状況

4.5.2 ポテンシャル

小樽港は、高速道路に直結するなど交通の利便性が高く、背後圏には多彩なオプショナルツアーを可能にする豊富な観光資源と、札幌市に近接していることによるバス手配の優位性がある。

また、以下のように多様な交通機関を利用したクルーズがある。

＜フライ&クルーズ＞

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。

＜ドライブ＆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。

＜レール＆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ある。

図 4.5.7　空港・周辺観光とのアクセス

図 4.5.8　バス停車状況
（勝納ふ頭）

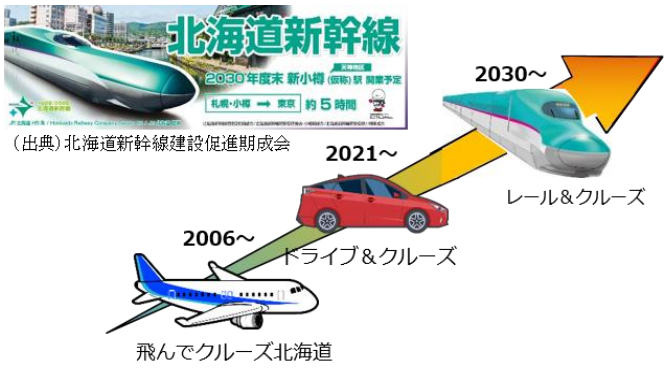


図 4.5.9　多様な交通機関によるクルーズ

表 4.5.1　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

新幹線開業後は、青森までが日帰り圏内に！

4.5.3 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

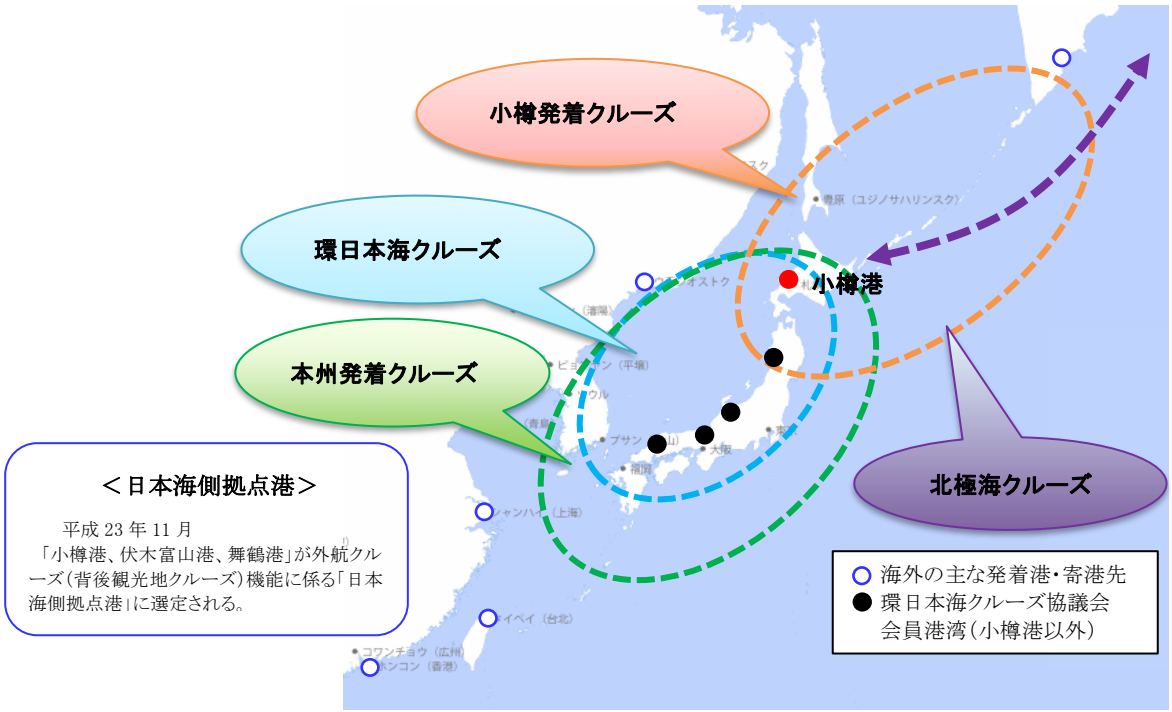


図 4.5.10　目指すべき姿

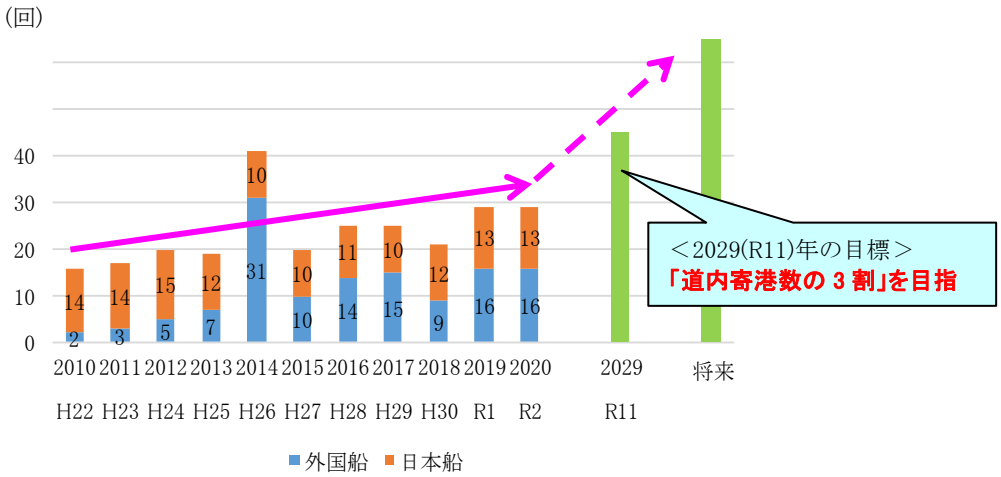


図 4.5.11　小樽港の将来寄港目標

4.5.4 実現に向けた課題

外国船社からは、現在、小樽港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数多く寄せられており、特に中心市街地や小樽運河に近い第 3 号ふ頭へ利用が求められている。

また、これまで 2 隻及び 3 隻同時の寄港打診も寄せられている。

道内では室蘭港及び函館港で 16 万トン級が既に寄港し、網走港や釧路港においても 14 万トン級が寄港可能となっており、道内他港との連携により北海道全体としてのクルーズ船寄港拡大を図るためにも、クルーズ船大型化への対応が急務となっている。

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＞

＜簡易テントでの受付＞

＜帰船時の長い行列＞

＜岸壁背後が狭い－バス＞

＜簡岸壁背後が狭い－歓送迎＞

＜危険な歩行動線＞

図 4.5.12　現状の受入状況

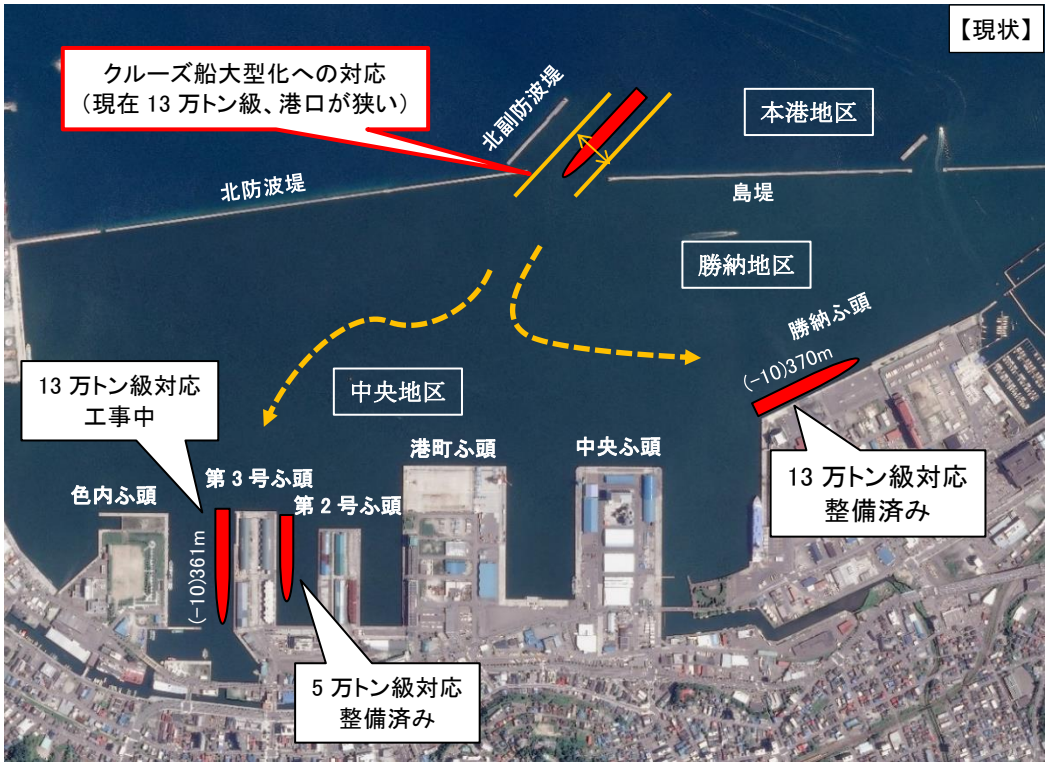
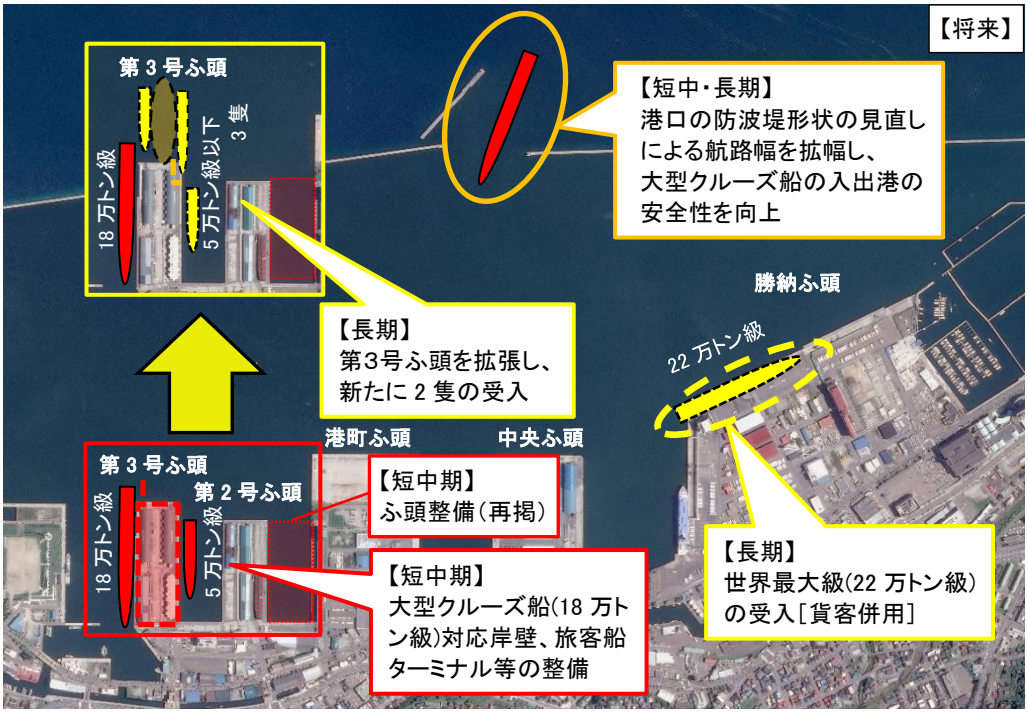


図 4.5.13　実現に向けた課題

4.5.5 施策のイメージ



	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）	● 5 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

図 4.5.14　施策のイメージ

図 4.5.15　第 3 号ふ頭及び周辺地区の将来イメージ（長期）

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

4.6　北海道のマリンレジャー拠点の形成

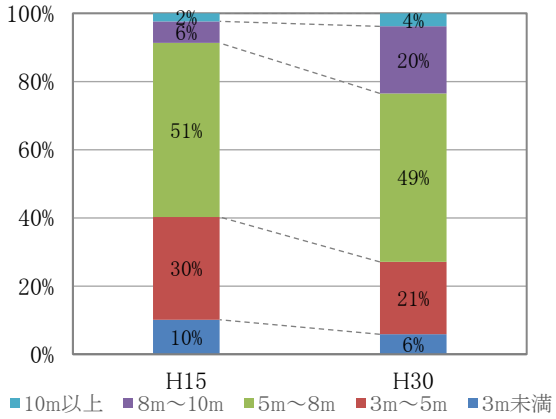
～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

4.6.1 動向と将来展望

(1) 小樽港マリーナ

全国的なプレジャーボート等の船舶の大型化の傾向と同様に、小樽港マリーナにおいても大型化が進んでいる。

また、小樽港マリーナでは、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。



出典：日本小型船舶検査機構より小樽市作成

図 4.6.1　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

図 4.6.2　小樽港マリーナに寄港する大型船舶の状況

(2) 小型船だまり

小樽港は、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。

また、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。

図 4.6.3　第 1 期・第 2 期運河の係留状況

4.6.2 ポテンシャル

小樽港は、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く、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。

また、マリーナアライアンスとして日本を代表する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、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。

図 4.6.4　小樽港マリーナの立地状況と周辺環境

出典：ジャパンマリーナアライアンスＨＰ

図 4.6.5　ジャパンマリーナアライアンス

出典：国土交通省報道発表資料
「スーパーヨットの概要」

図 4.6.6　スーパーヨットの概要

4.6.3 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。

図 4.6.7　目指すべき姿

4.6.4 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 期運河では、係留隻数を確保するために、船舶を係留施設に対して直角に係留していることから、運河の水路幅員が狭くなっている。

また、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の代替となる船だまり機能が必要となっている。

図 4.6.8　実現に向けた課題

4.6.5 施策のイメージ

図 4.6.9　施策のイメージ

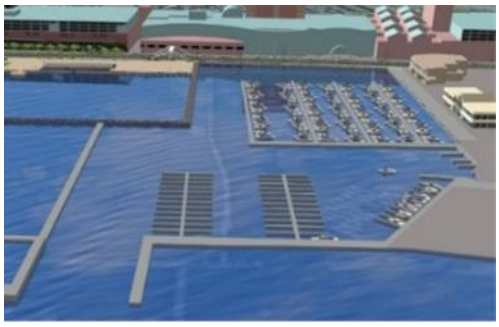


図 4.6.10　マリーナ機能強化のイメージ

図 4.6.11　小型船だまりのイメージ

図 4.6.12　ボートパークのイメージ

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 ・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)

4.7　観光都市にふさわしい交流空間の形成

～海の魅力や多様な船舶のゲートウェイを生かした国際観光・交流拠点としての機能強化～

4.7.1 動向と将来展望

(1) 小樽観光

運河周辺エリアでは、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地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。

また、若竹周辺エリアでは、大型複合商業施設であるウイングベイ小樽が立地しており、飲食・ショッピング施設、アミューズメント機能が充実しているほか、小樽港マリーナでのマリンレジャーや、築港臨海公園・親水プロムナードで水辺空間を楽しむことができ、今後も多くの観光客が見込まれる。

図 4.7.1　運河周辺エリア

図 4.7.2　若竹周辺エリア

(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おり、今後も多くの観光客等の利用が見込まれる。

＜観光船「あおばと」＞　＜青の洞窟・窓岩クルージング＞　＜運河クルーズ＞　＜港内ランチクルーズ＞

図 4.7.3　海上観光船

4.7.2 ポテンシャル

小樽市では新千歳空港とＪＲの快速列車が直通で運航されており、高速道路も港に直結しているほか、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、道内の人口が集中してい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。

また、小樽港では、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ほか、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。

また、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おり、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組

映像プロモーション
ショートフィルムの製作

「小樽案内人」の
活動状況

社会実験コンテナカフェ～Phantom～

図 4.7.4　ポテンシャル

4.7.3 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。

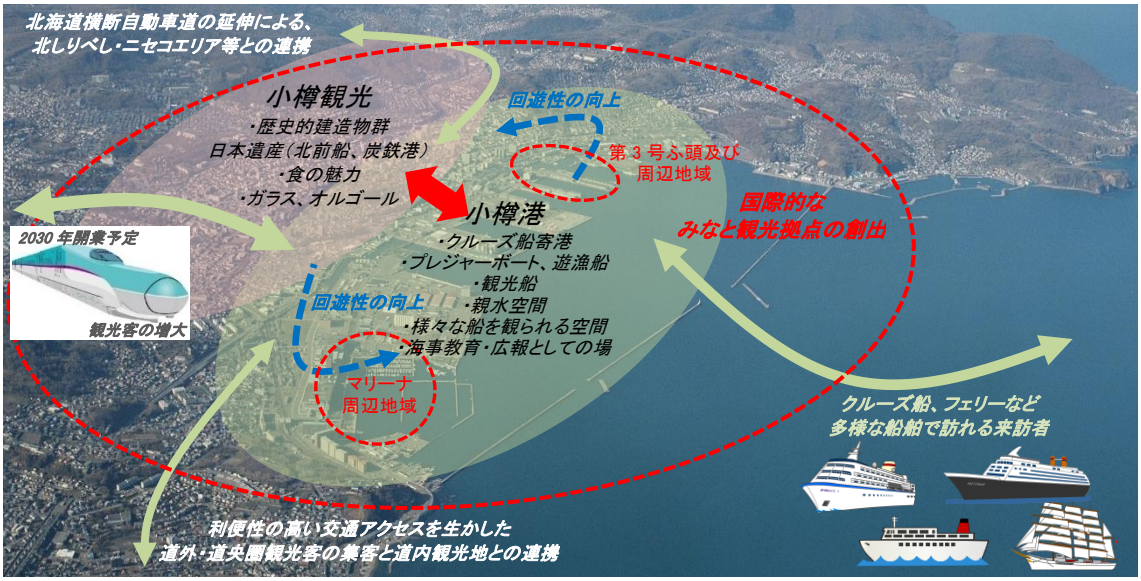


図 4.7.5　目指すべき姿

4.7.4 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。

小樽港では、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。

また、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。

図 4.7.6　実現に向けた課題

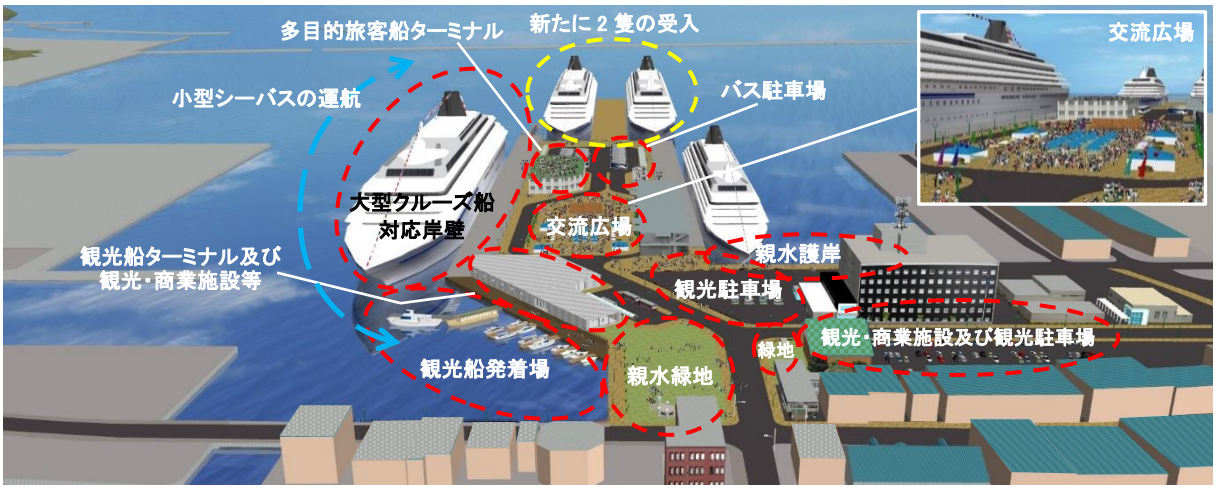
4.7.5 施策のイメージ

(1) 広域的な施策の展開

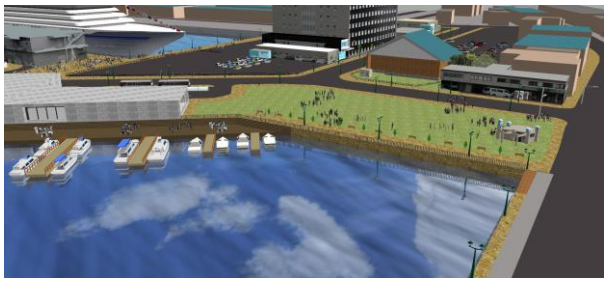
図 4.7.7　施策のイメージ

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） ・『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） ・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』のみなと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） ・『マリーナ・若竹貯木場エリア』のみなと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）
【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

(2) 第 3 号ふ頭及び周辺地区



＜観光船ターミナル及び観光・商業施設等＞

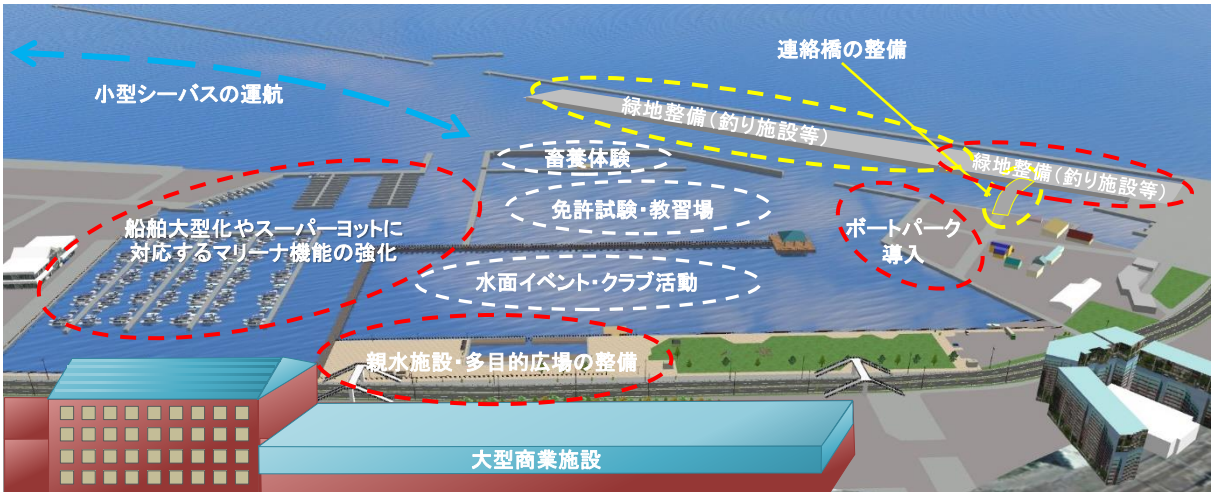


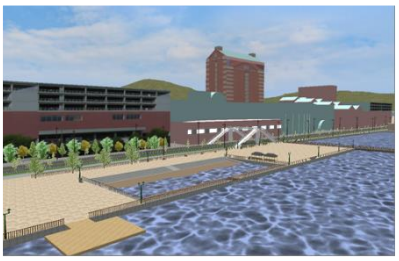
＜親水緑地＞

図 4.7.8　第 3 号ふ頭及び周辺地区の将来イメージ

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

(3) マリーナ・若竹旧貯木場水面周辺エリア





＜親水施設・多目的広場のイメージ＞

＜緑地（釣り施設等）のイメージ＞

＜ボートパークのイメージ＞

＜小樽港マリーナでの花火＞

＜築港臨海公園でのイベント＞

図 4.7.9　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) ・ボートパークの導入(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

4.8　道央圏日本海側の防災拠点の形成

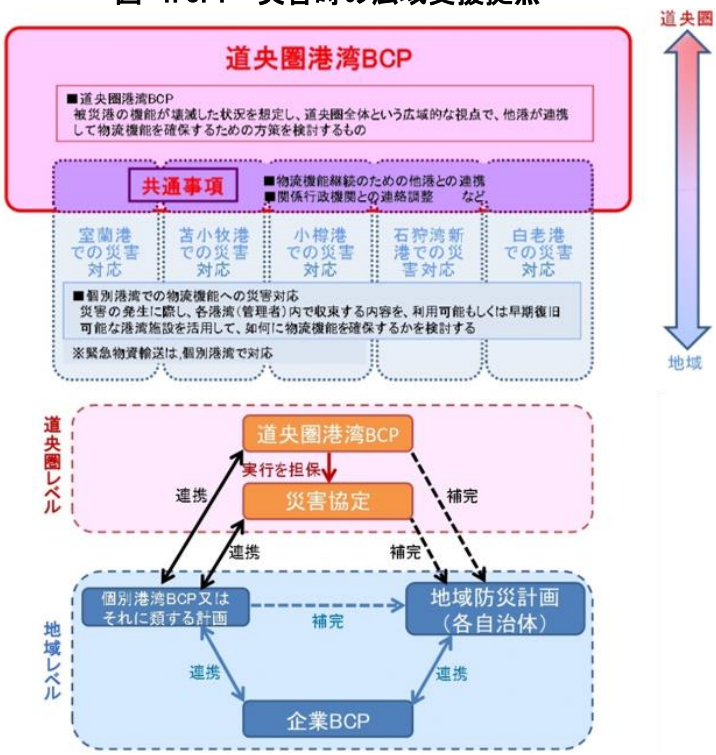
～災害から産業・くらしを守る防災拠点としての機能強化～

4.8.1 動向と将来展望

北海道においても大規模な地震等の災害リスクが想定される中、道央圏に位置する小樽港を含む港湾管理者と北海道開発局において、「道央圏港湾連携による災害時の相互応援に関する協定」を締結し、道央圏港湾 BCP（事業継続計画）が円滑かつ適正に実行できるものとしている。

また、札幌圏や道央圏太平洋側が大規模災害などで被災した場合は、小樽港は道外からの広域的な応援を迅速かつ効率的に受け入れるための重要な役割を担っている。

図 4.8.1　災害時の広域受援拠点



出典：道央圏港湾 BCP「道央圏港湾の広域連携のための協議会」北海道開発局

図 4.8.2　道央圏港湾 BCP

4.8.2 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ほか、太平洋側と比較して、災害の発生リスクが少ない日本海側に位置している。

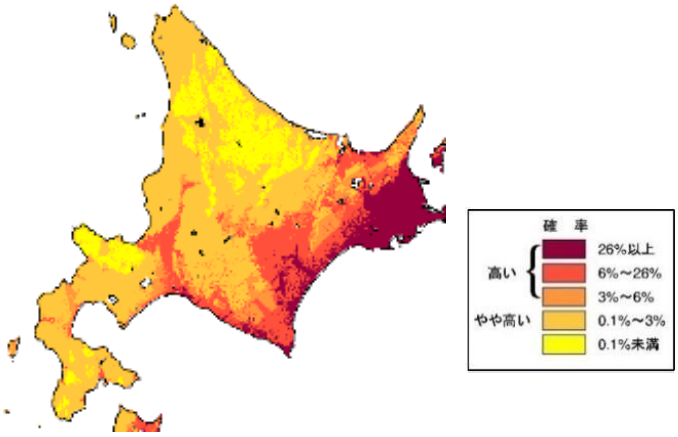
また、小樽港では穀物保管施設が充実しており、備蓄機能も備えている。

表 4.8.1　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 4.8.3　地震予測地図

＜勝納サイロ＞

＜中央サイロ＞

＜第 2 サイロ＞

図 4.8.4　穀物保管施設

4.8.3 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。

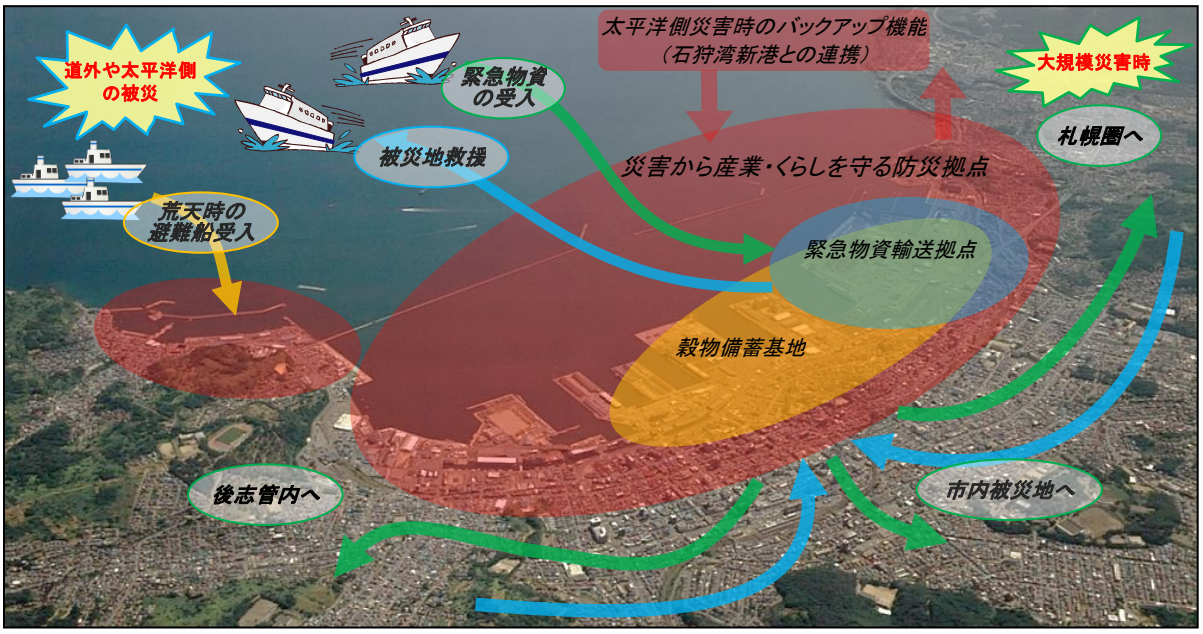


図 4.8.5　目指すべき姿

4.8.4 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。また、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。

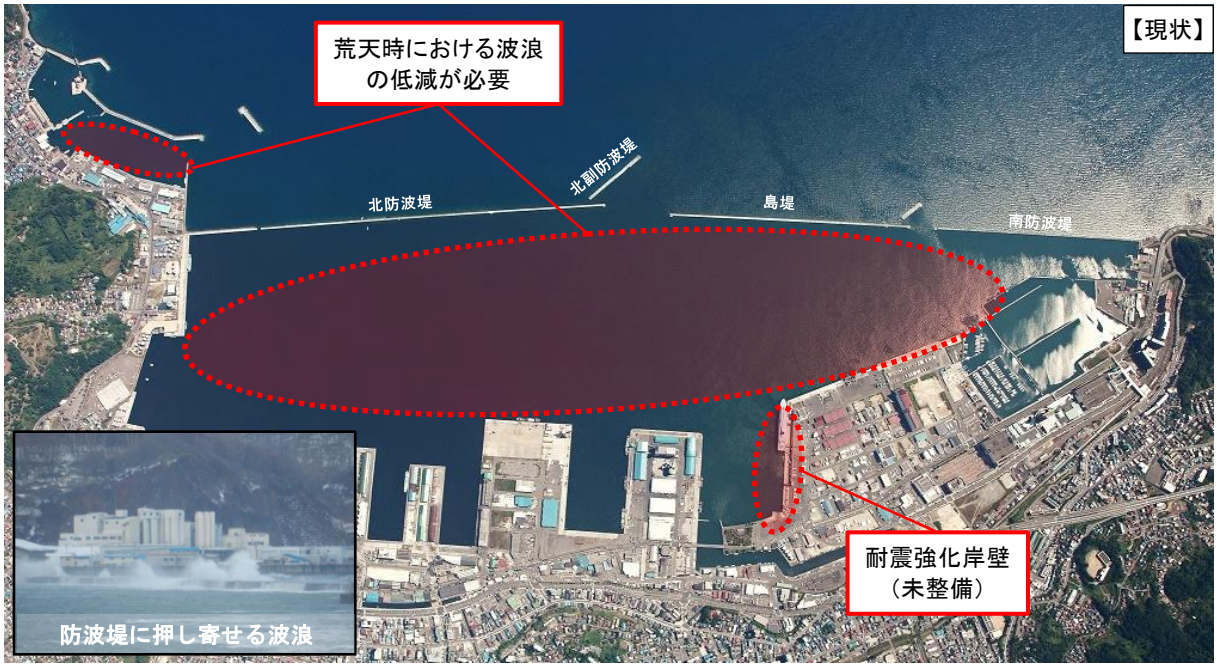


図 4.8.6　実現に向けたイメージ

図 4.8.7　施策のイメージ

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

4.9　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～

4.9.1 動向と将来展望

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、港湾施設整備が進められ、港湾活動を支えてきたが、港湾施設の老朽化が進んでおり、建設後 50 年以上経過している施設も多く、老朽化対策の必要性が高まっている。

また、小樽港を南北に結ぶ基幹道路である臨港道路小樽港縦貫線は、物流機能や交流機能として重要な役割を担っており、今後も円滑な交通を確保していく必要がある。

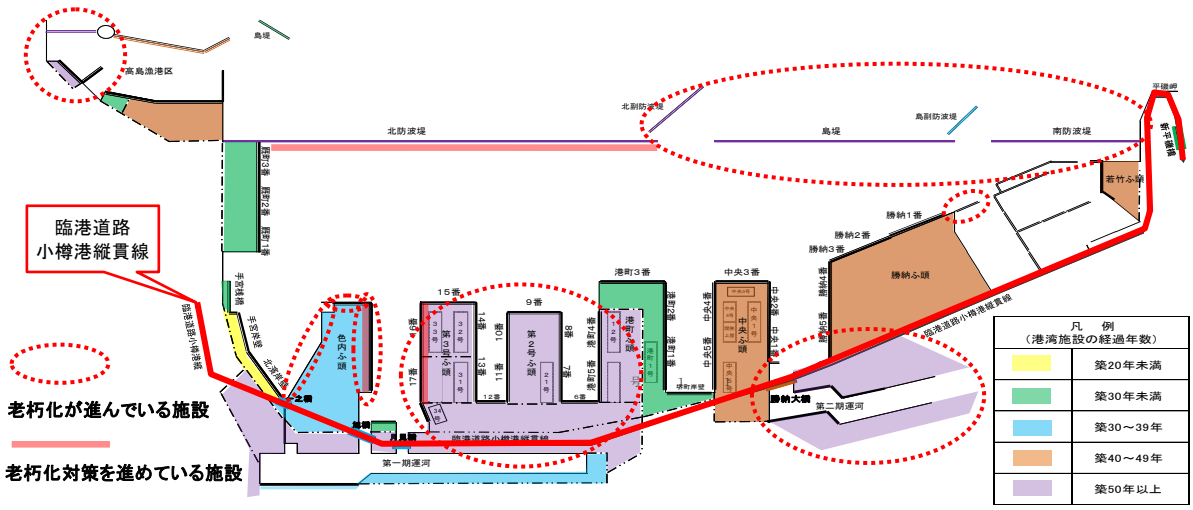


図 4.9.1　港湾施設の建設からの経過年数

4.9.2 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。

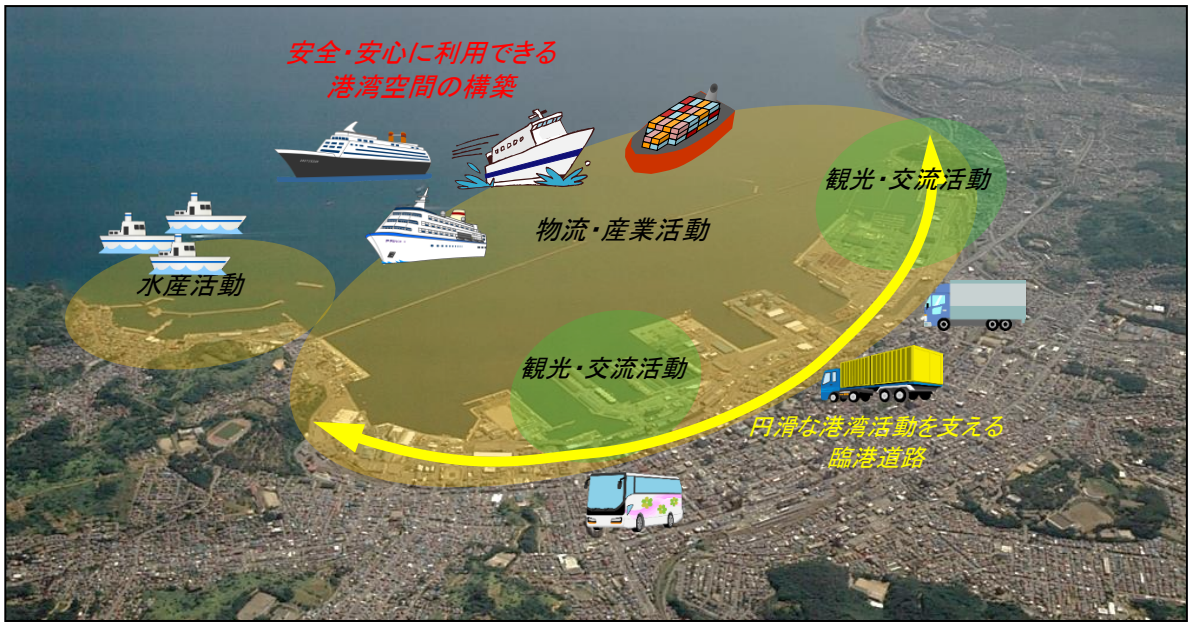


図 4.9.2　目指すべき姿

4.9.3 実現に向けた課題

港湾施設の老朽化が進んでおり、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。また、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 4.9.3　実現に向けた課題

図 4.9.4　臨港道路小樽港縦貫線
混雑状況

図 4.9.5 臨港道路小樽港縦貫線大型車両と
歩行者の輻輳状況

4.9.4 施策のイメージ

図 4.9.6　施策のイメージ

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

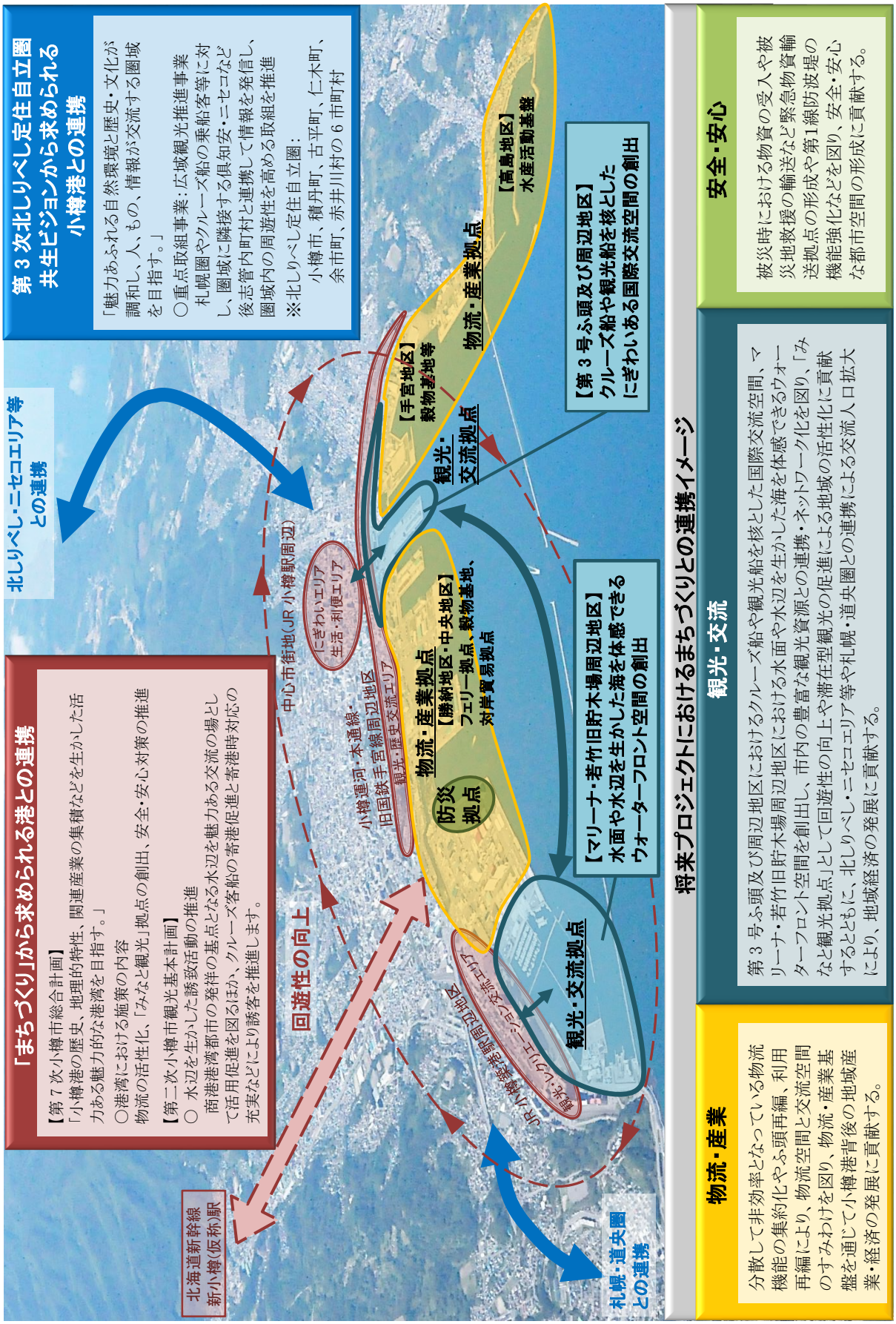
4.10 将来プロジェクト・主な施策一覧

将来プロジェクト及び主な施策の一覧を示す。

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、自動化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 ～			
・穀物船大型化への対応	・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	■	
・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・泊地を大型船舶に対応する-14m岸壁・泊地に増深		■
・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	・静穏度対策のための防波堤の整備	■	
・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号ふ頭及び周辺地区のみなと観光の拠点となる機能の整備	■	
	・マリーナ・若竹旧貯木場周辺地区のみなと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）	■	■
【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 ～			
・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	■	■

4.11 将来プロジェクト・主な施策位置図

将来プロジェクト及び主な施策の位置図を示す。

4.12 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

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を示す。