小 樽 港 長 期 構 想

令和 2 年 12 月

小 樽 市

目　　次

はじめに ····· 1

第 1 章　小樽港の現状 ····· 3
1.1　位置・沿革・特徴 ····· 3
1.2　利用状況 ····· 6
1.3　物流・産業の状況 ····· 12
1.4　観光・交流の状況 ····· 18
1.5　安全・安心の状況 ····· 25

第 2 章　小樽港を取り巻く情勢・関連計画 ····· 28
2.1　国内外の情勢 ····· 28
2.2　北海道の情勢 ····· 30
2.3　小樽市の関連計画 ····· 32

第 3 章　小樽港の目指すべき姿 ····· 37
3.1　意見・優位性・役割等の整理 ····· 37
3.2　目指すべき姿 ····· 38
3.3　小樽港の基本目標と将来プロジェクト ····· 39
3.4　小樽港が目指す効率的なふ頭再編・利用再編イメージ ····· 40

第 4 章　将来プロジェクト・施策 ····· 41
4.1　日本海側フェリー拠点の形成 ····· 41
4.2　北海道日本海側における穀物基地の形成 ····· 47
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 ····· 51
4.4　沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成 ····· 56
4.5　北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成 ····· 58
4.6　北海道のマリンレジャー拠点の形成 ····· 64
4.7　観光都市にふさわしい交流空間の形成 ····· 68
4.8　道央圏日本海側の防災拠点の形成 ····· 74
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 ····· 78
4.10　将来プロジェクト・主な施策一覧 ····· 81
4.11　将来プロジェクト・主な施策位置図 ····· 82
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 ····· 83

第 5 章　空間利用計画 ····· 84
5.1　港湾利用ゾーニング【長期】 ····· 84
5.2　将来(長期)のゾーニング概要 ····· 85

第 6 章　将来イメージ ····· 86

第 7 章　付属資料
7.1　委員名簿 ····· 89

はじめに

小樽港の港湾計画は、平成 9 年に改訂（目標年次：平成 10 年代後半）されてから 23 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おります。

このため、本港の開発、利用及び保全を行うに当たっての指針となる港湾計画を改訂することとし、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改訂していきます。

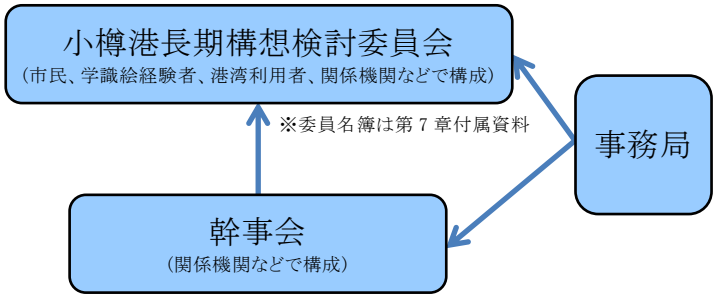
「長期構想」を策定するにあたり、発展方向の影響が経済面、社会面等の多岐にわたるとともに広範囲に及ぶこと、社会、経済情勢の変化に敏感に影響されることなどから、市民、学識経験者、港湾利用者などから幅広い意見を聴取し、将来の本港の目指すべき姿について合意形成を図るため、「小樽港長期構想検討委員会」を設置し、「小樽港長期構想」を策定するものです。

【長期構想の検討について】

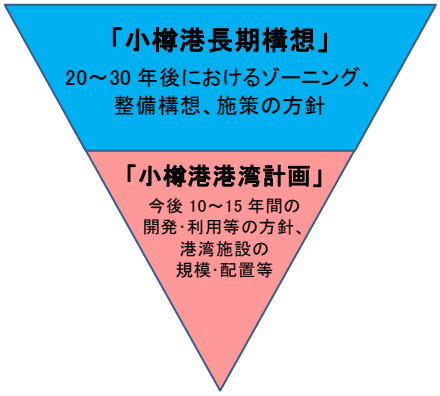
○ 長期構想の目標年次

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。

○ 長期構想の検討体制



○ 長期構想と港湾計画の関係



○ 長期構想検討のスケジュール

年度	スケジュール	
(H28) 2016	第 1 回 (2016(H28)年 8 月 25 日) 委員会・幹事会	・小樽港の現状
(R1) 2019	第 2 回 (2019(R1)年 11 月 25 日) 委員会・幹事会	・現状と情勢を踏まえた課題等の整理
(R2) 2020	第 3 回 (2020(R2)年 2 月 13 日) 幹事会	・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 3 回 (2020(R2)年 7 月 17 日) 委員会	
	パブリックコメント (2020(R2)年 10 月 1 日～10 月 30 日)	
	第 4 回 (2020(R2)年 11 月 20 日) 委員会・幹事会	・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)
	長期構想策定 2020(R2)年 12 月	
(R3) 2021	改訂 (2021(R3)年 7 月予定) 小樽港港湾計画	

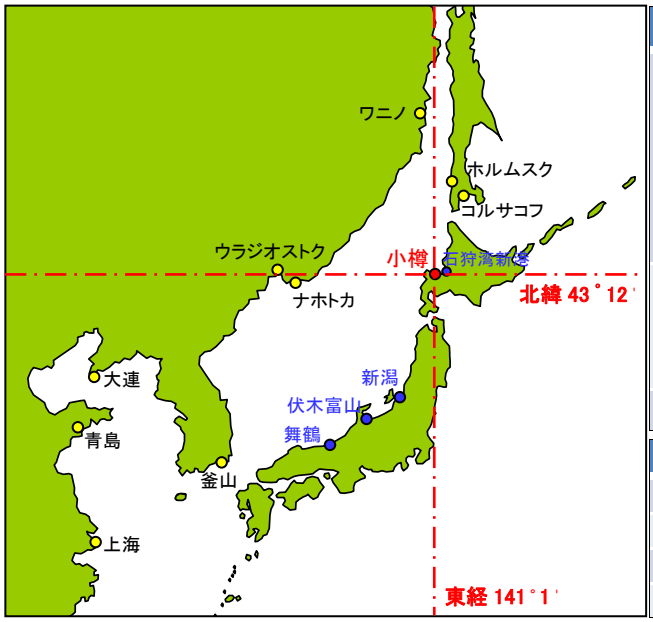
第1章 小樽港の現状

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 40ｋｍ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。



国名	港湾名	海上距離
ロシア	コルサコフ	約 420km
	ホルムスク	約 450km
	ワニノ	約 660km
	ナホトカ	約 700km
	ウラジオストク	約 780km
中国	上海	約 2,250km
	大連	約 2,410km
	青島	約 2,430km
韓国	釜山	約 1,420km

国内港湾名	海上距離
石狩湾新港	約 20km
新潟	約 700km
伏木富山	約 870km
舞鶴	約 1,060km

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、古くから鮭や鰊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 大正	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
昭和	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 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
	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
平成 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。

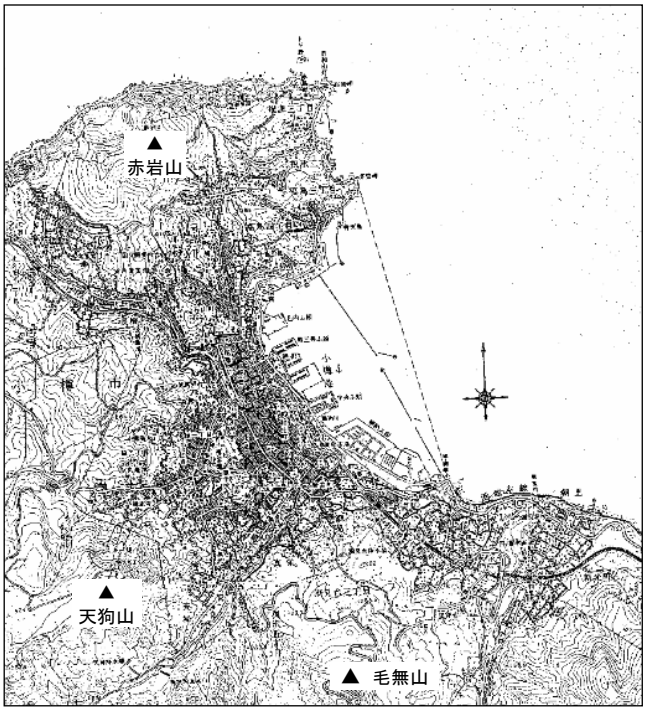


図 1.1.3　小樽港周辺の地勢図

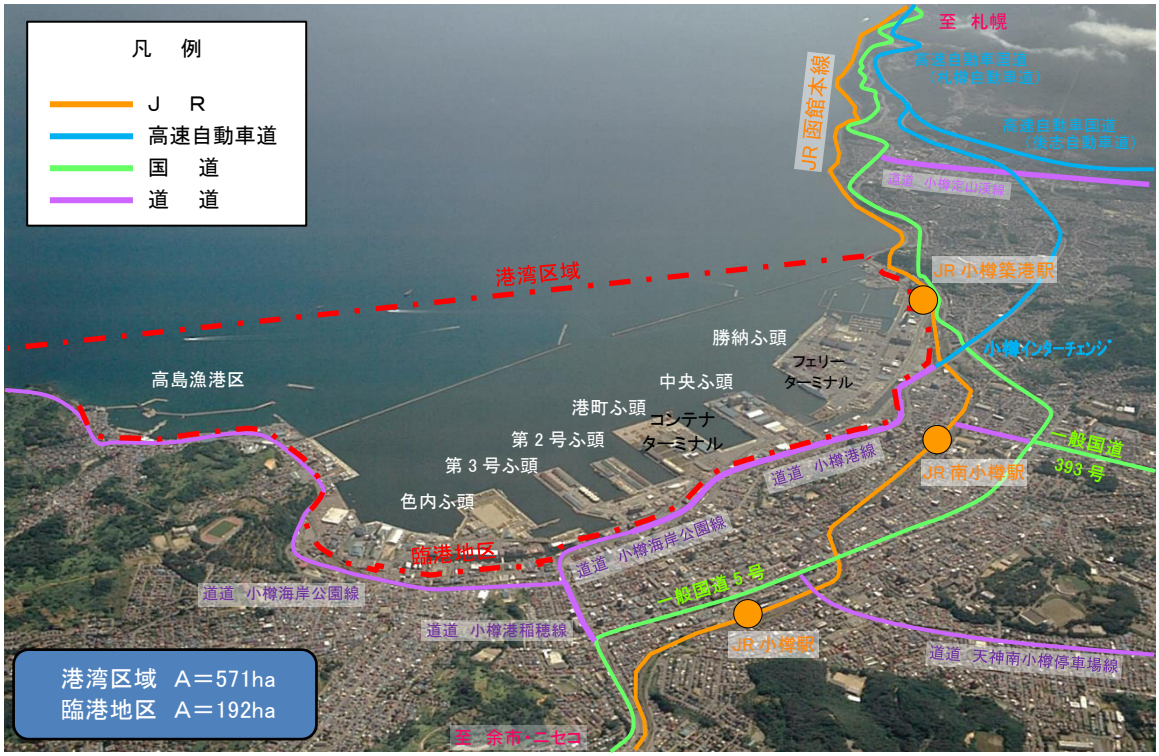


図 1.1.4　小樽港周辺の全体図

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。

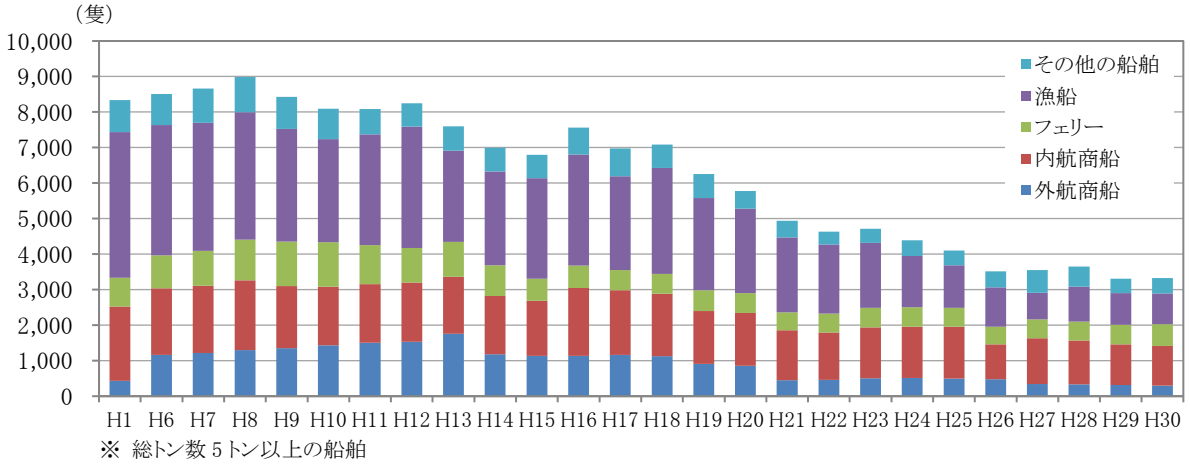
このほか、小樽港では総トン数 5 トン未満の小樽港マリーナや運河を係留地としているプレジャーボートや遊漁船などの小型船の利用がある。

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



※ 総トン数 5 トン以上の船舶

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。

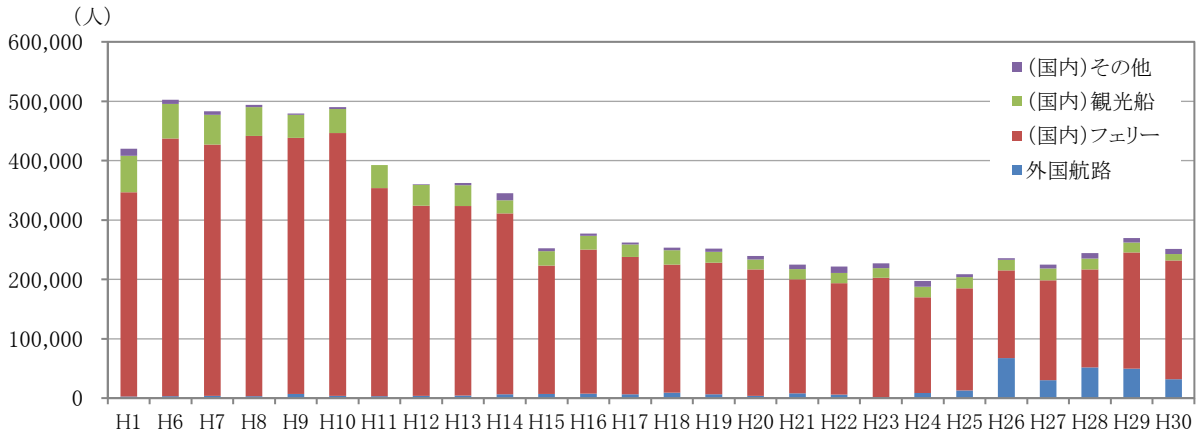
近年、フェリーの高速化やクルーズ船の寄港増に伴い、乗降人員数が増加している。

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 千トンを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。

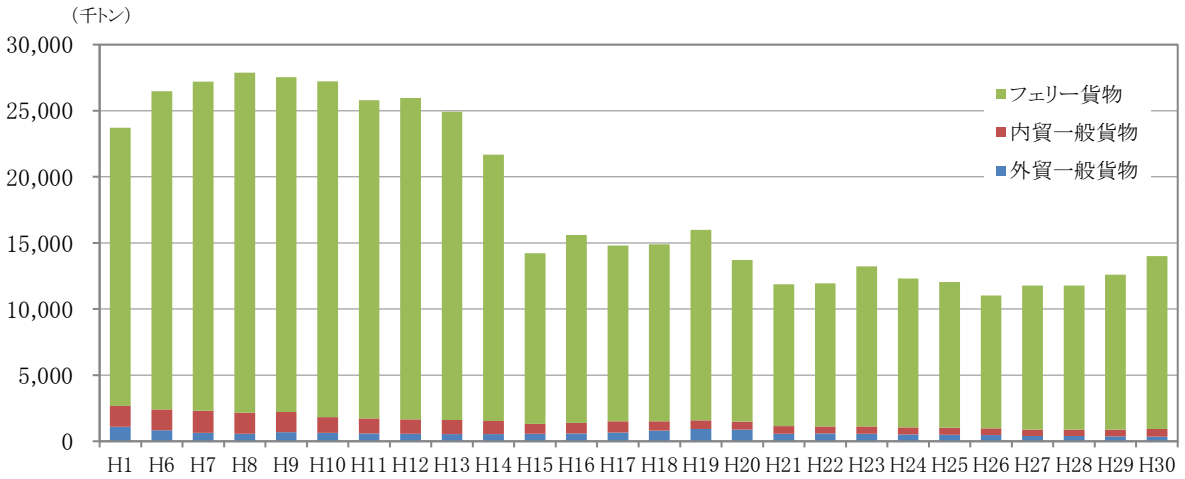
また、一般貨物量は減少し続けており、平成 30 年は平成元年の 35%となっている。

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。

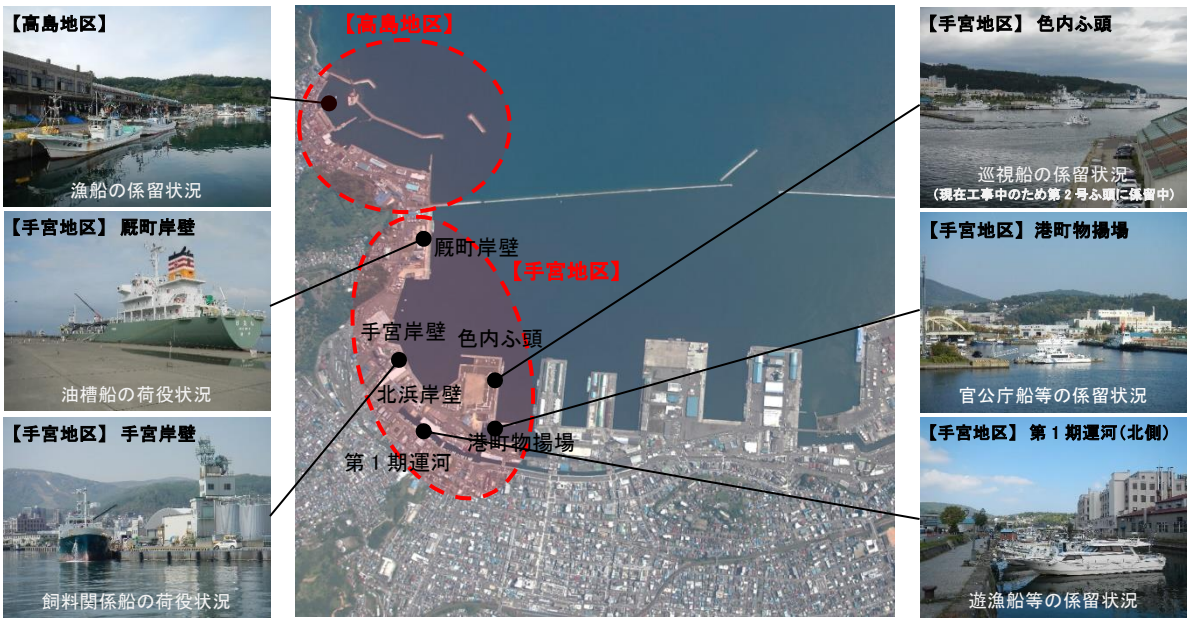


図 1.2.4　高島地区・手宮地区の船舶利用状況

(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。

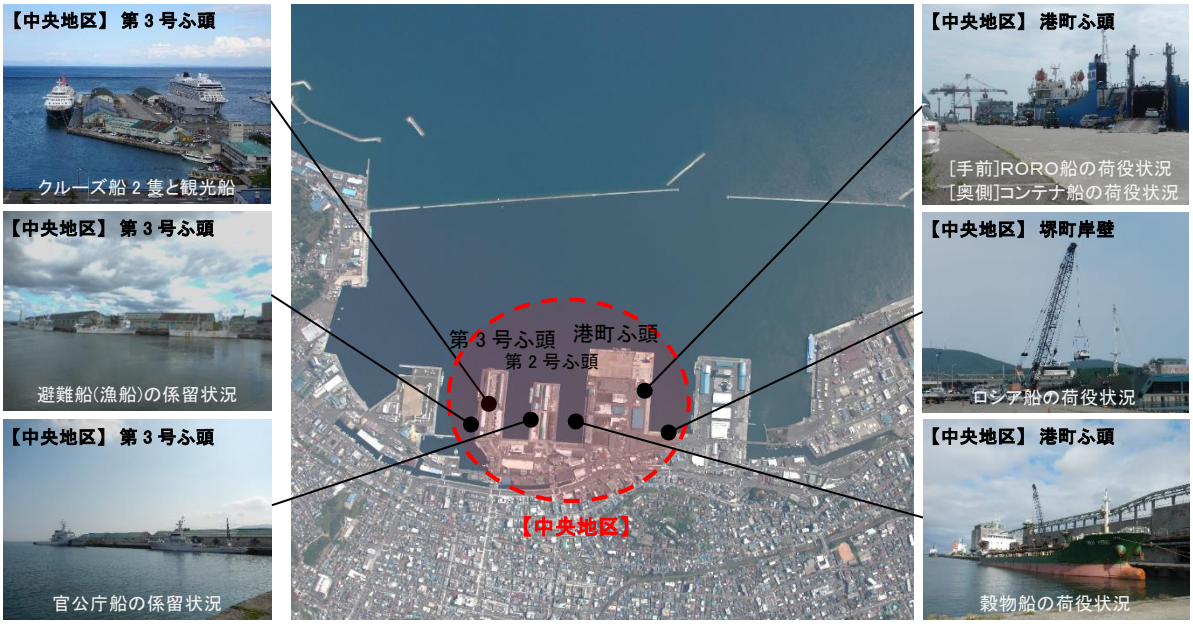


図 1.2.5　中央地区の船舶利用状況

(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。

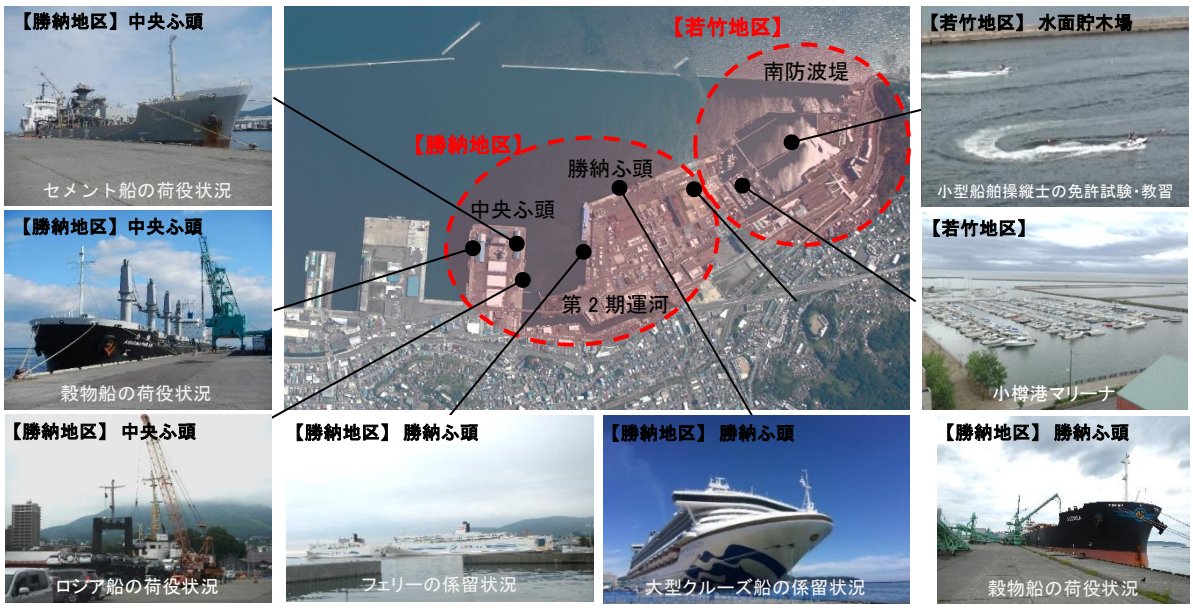


図 1.2.6　勝納地区・若竹地区の船舶利用状況

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

1.2.6 背後地の利用状況

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。

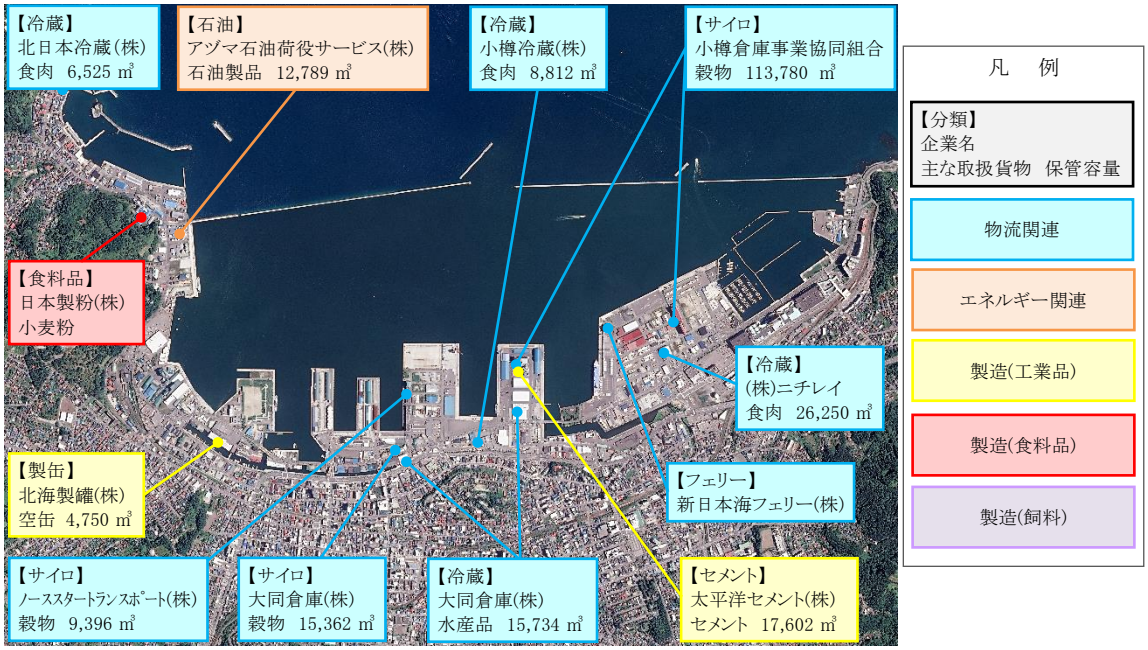


図 1.2.8　小樽港の主な立地企業と取扱貨物

1.2.7 港湾施設の老朽化の状況

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。

その後、老朽化対策と機能向上を図るため、手宮、厩町の岸壁の再整備や第 1 号ふ頭の再開発として港町ふ頭の整備を行ったが、これ以降に新たな再開発等を行っておらず、今後、特に、防波堤、第 2、3 号ふ頭や第 2 期運河などの老朽化対策が課題になると考えられる。

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。

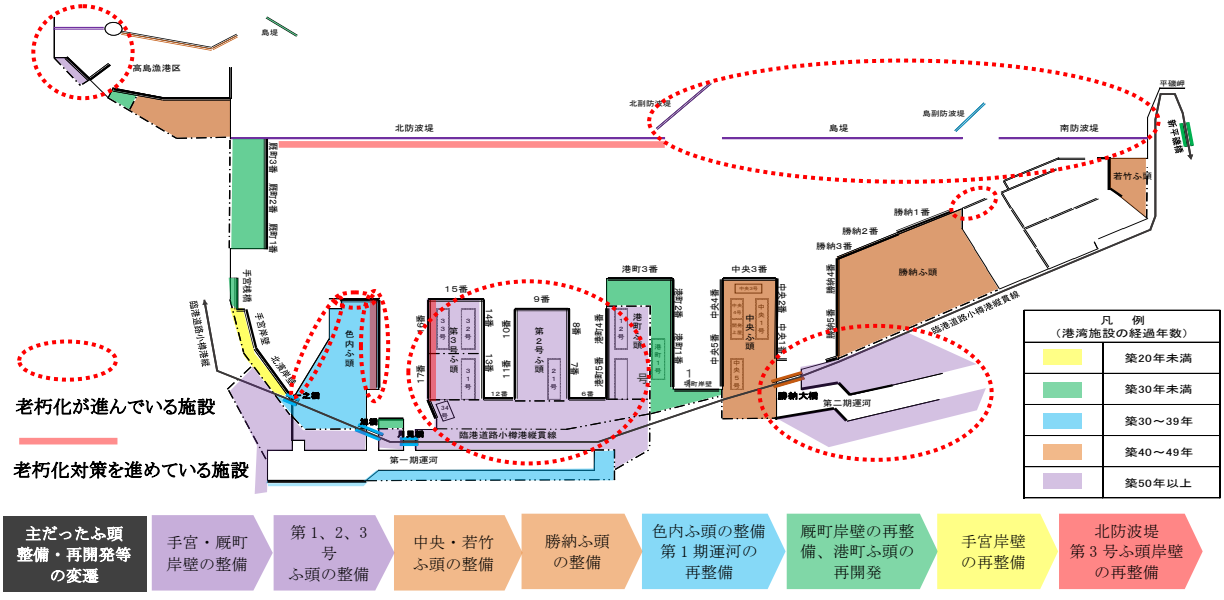


図 1.2.9　港湾施設の建設からの経過年数

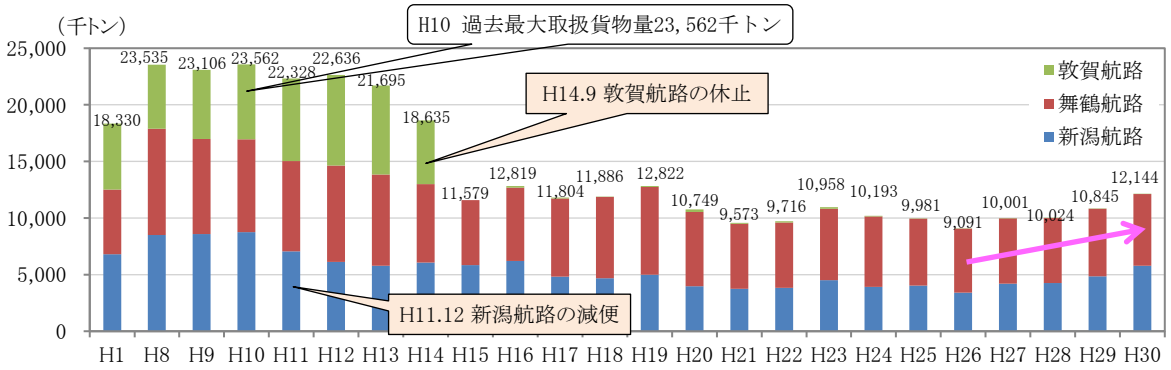
1.3　物流・産業の状況

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。

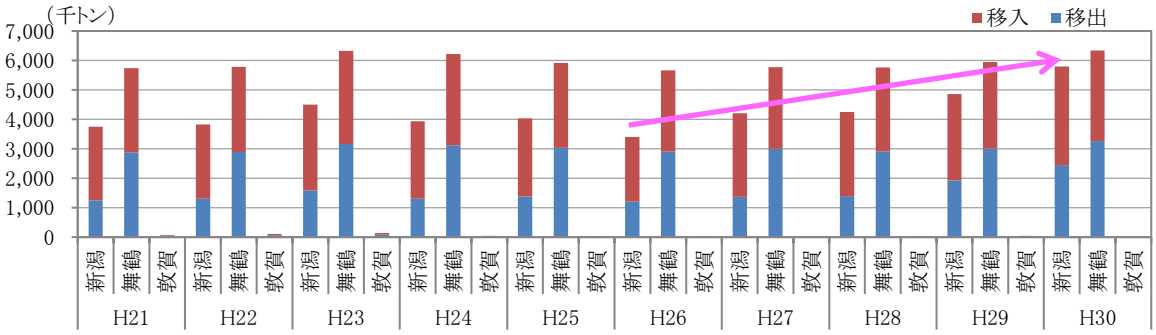
また、現行の週 13 便体制以降は、概ね 1,000 万トンで推移していたが、平成 29 年 3 月及び 6 月に小樽～新潟航路において新造船が導入され、高速化・ダイヤ改正により利便性が向上したことなどから、取扱貨物量は増加傾向となっている。移出は農水産品、移入は宅配便等の取扱いが多い。

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。



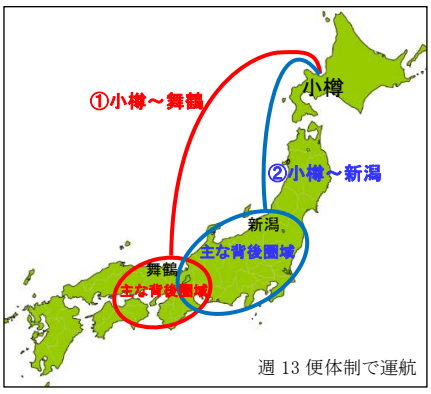
出典：小樽港統計年報

図 1.3.1　航路別フェリー取扱貨物量の推移



出典：小樽港統計年報

図 1.3.2　航路別フェリー取扱貨物量の移出入の推移



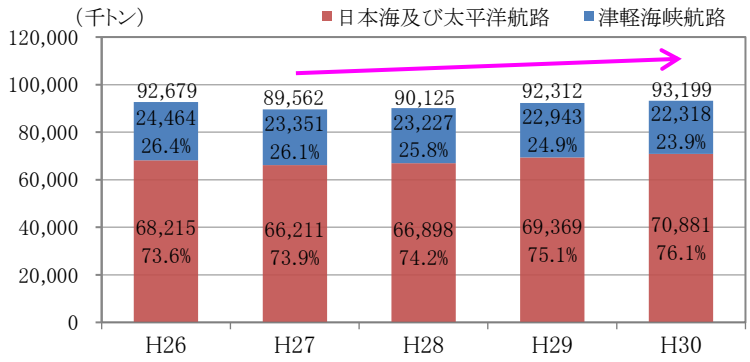
①小樽～舞鶴航路
・週 7 往復
・片道約 21 時間
・小樽発　23:30→21:15
・舞鶴発　23:50→20:45

②小樽～新潟航路
・週 6 往復
・片道約 16 時間
・小樽発　17:00→ 9:15（月～土）
・新潟発　12:00→ 4:30（火～日）

図 1.3.3　小樽港のフェリー航路

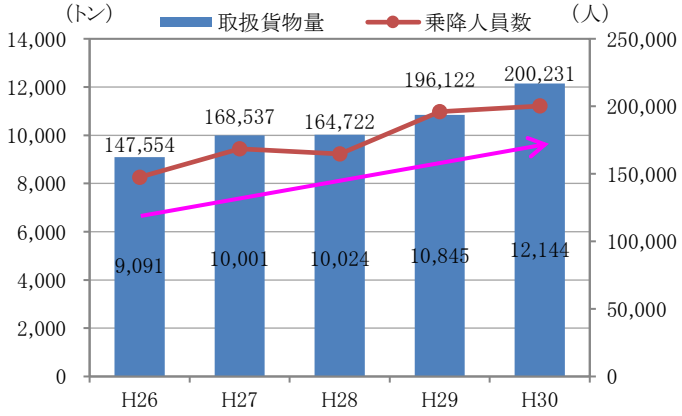
北海道と本州間のフェリー貨物は近年増加傾向となっており、小樽港においても取扱貨物量や乗降人員数が同様に増加傾向となっている。

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。



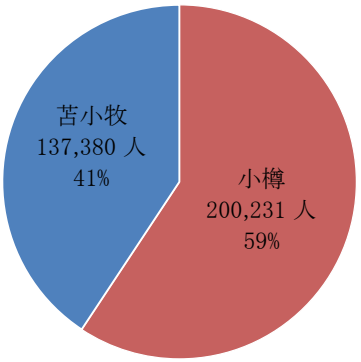
出典：北海道港湾統計年報

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)

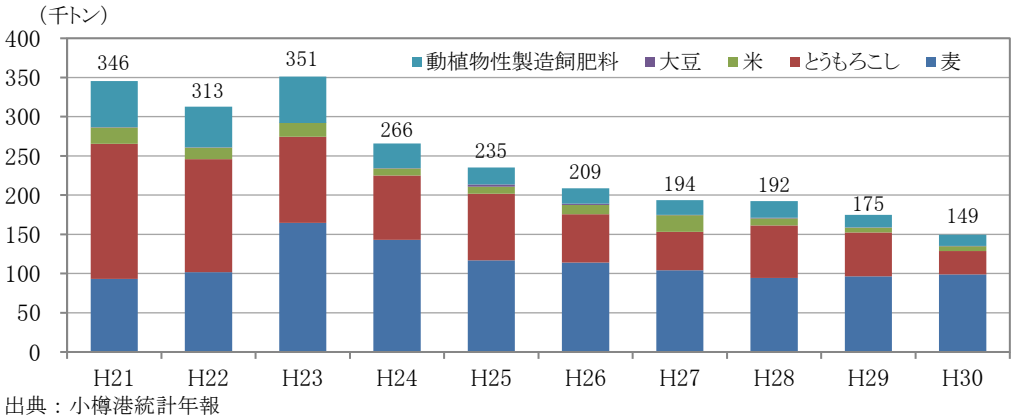
1.3.2 穀物

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。

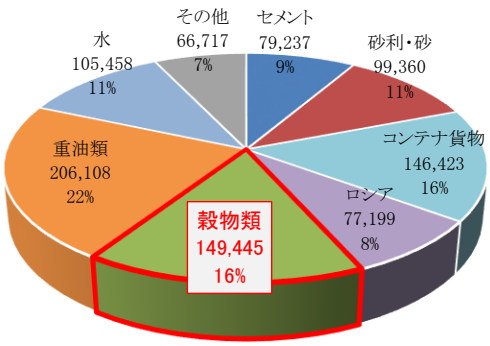
小樽港は、食用小麦を海外から直接輸入している道内唯一の港であり、市内の製粉工場をはじめ道央圏の製粉工場に供給しており、これらの工場で製粉された小麦粉が道内の食料品製造工場等で使用されている。

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。



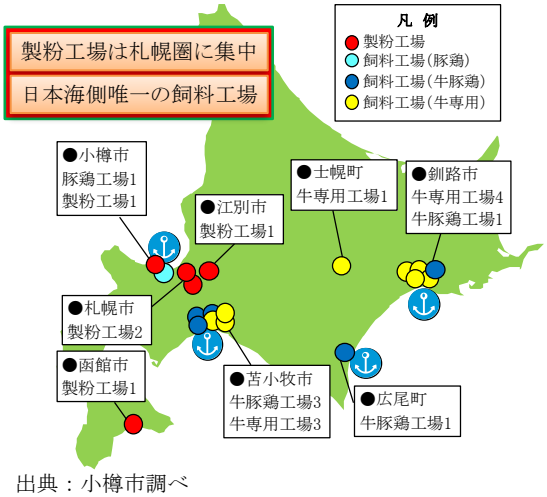
出典：小樽港統計年報

図 1.3.7　小樽港の穀物類取扱量の推移



出典：小樽港統計年報

図 1.3.8　小樽港の一般貨物のシェア



出典：小樽市調べ

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

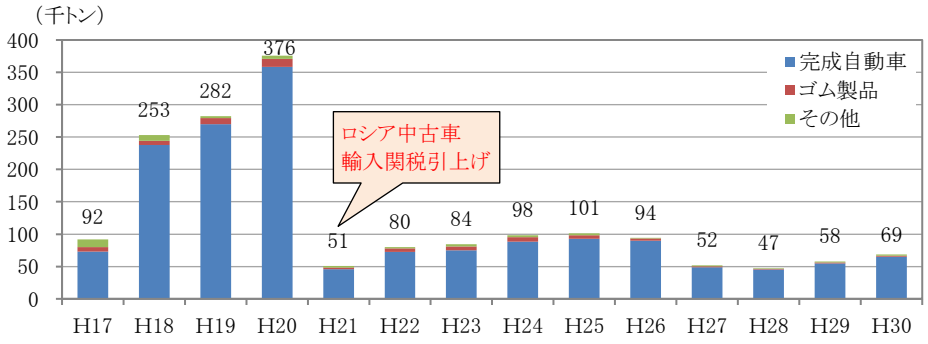
1.3.3 対岸貿易

(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。

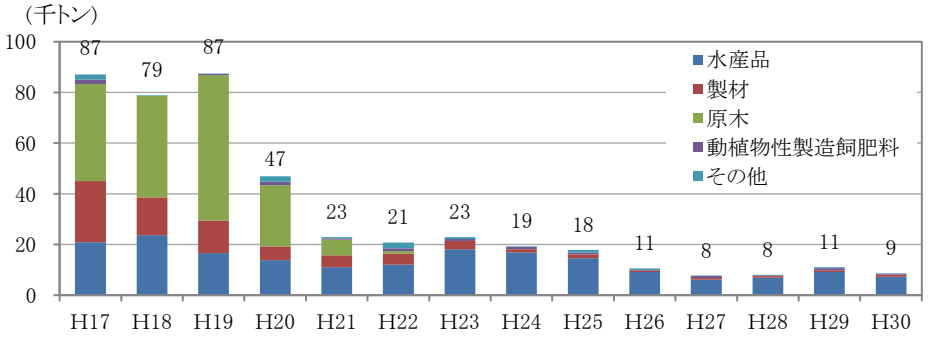
完成自動車等の主な輸出先は、ウラジオストク、コルサコフ、水産品等の輸入先は、オリガ、ネベリスク等である。

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

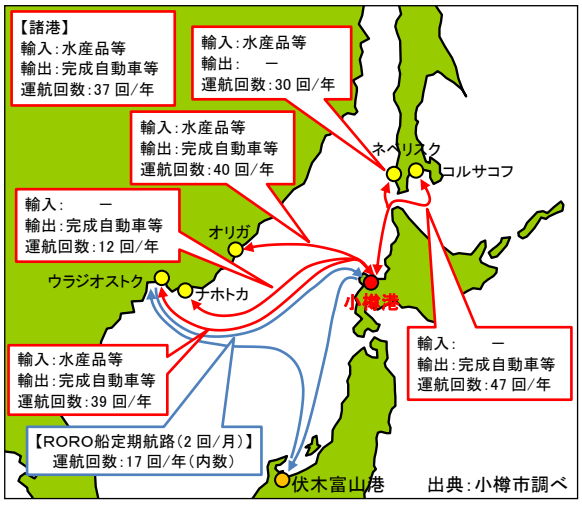


図 1.3.13　小樽港と極東ロシアとの航路図と運航回数（平成 30 年実績）

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。

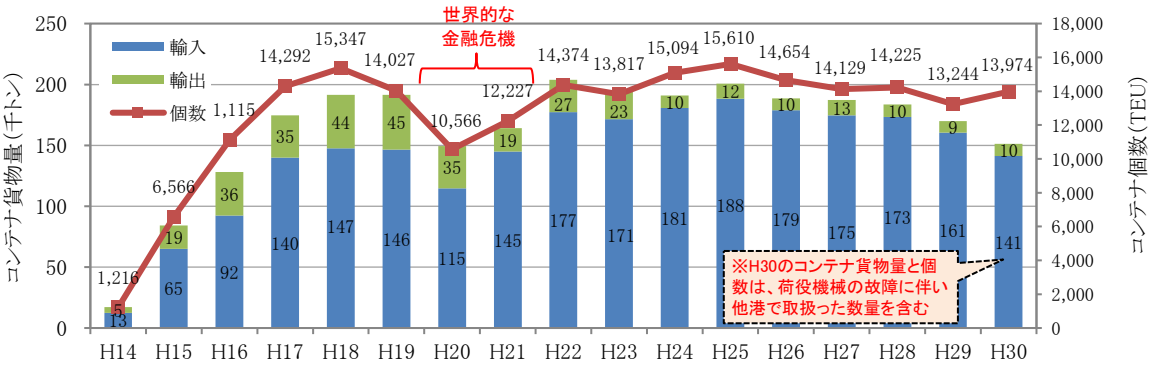
図 1.3.14　定期コンテナ航路とトランシップサービス

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

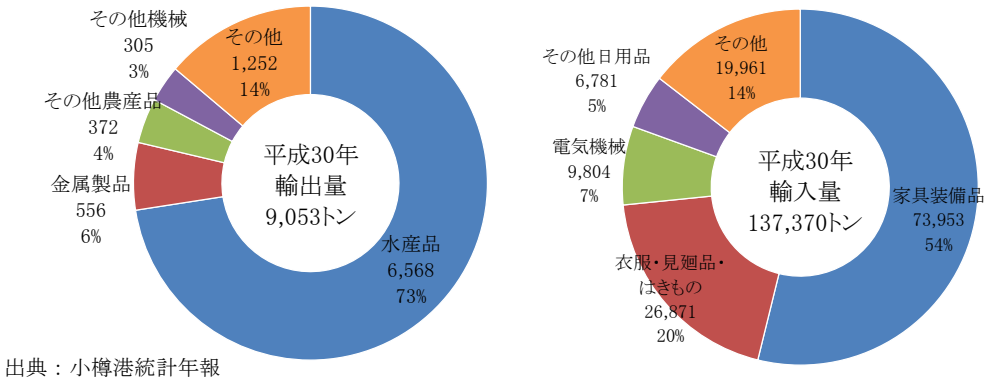
コンテナ取扱貨物量は、世界的な金融危機等の影響があった平成 20、21 年を除き、19 万～20 万トンを推移していたが、平成 25 年以降では減少傾向となっている。また、航路開設以来、大幅な輸入超過の状態が続いている。

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　コンテナ取扱いの推移



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)

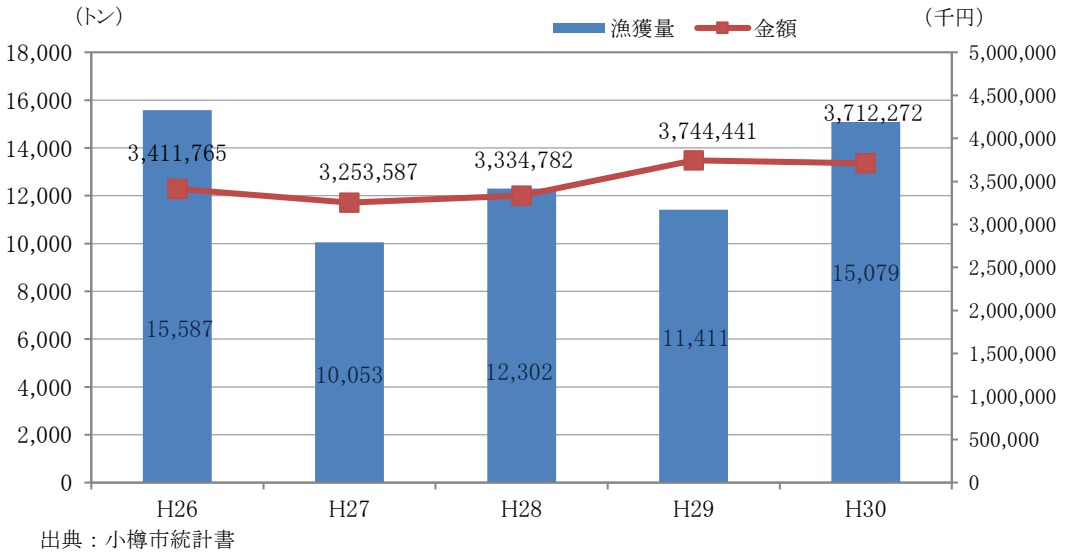
1.3.4 水産

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。

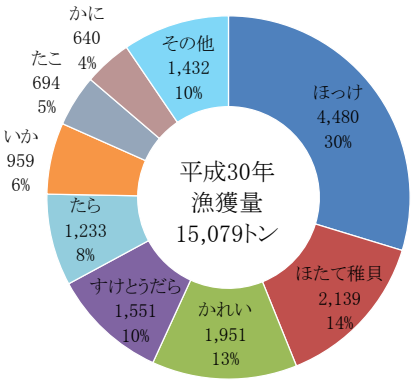
小樽市の魚種別漁獲量のトップである「ほっけ」は、沖合漁業によるものであり、高島地区が基地港となっている。

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。



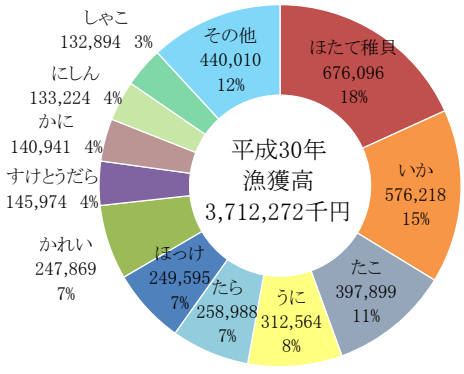
出典：小樽市統計書

図 1.3.17　小樽市の漁獲量と漁獲高



出典：小樽市統計書

図 1.3.18　小樽市魚種別漁獲量



出典：小樽市統計書

図 1.3.19　小樽市魚種別漁獲高

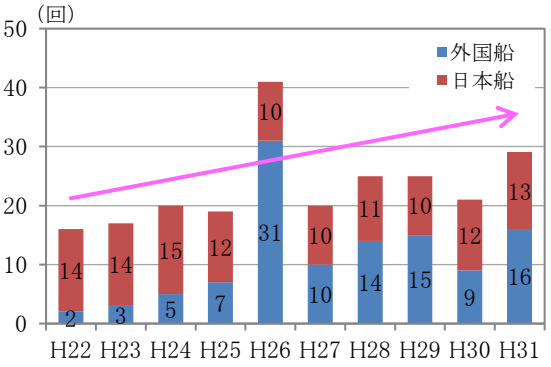
1.4　観光・交流の状況

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。

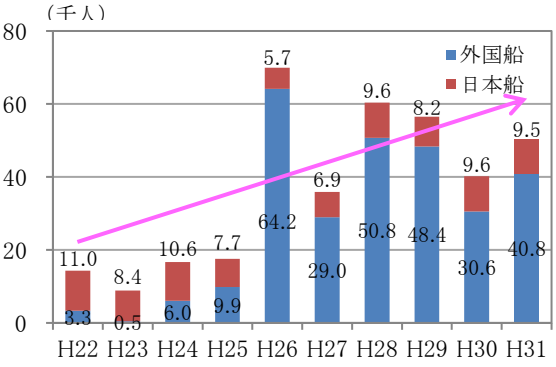
クルーズ船の寄航回数は平成 31（令和元年）年で 29 回と増加傾向となっており、トン階級別の寄港回数は、2～5 万総トンの中型船が多いが、平成 26 年以降は最大 11 万トン級のクルーズ船をはじめとする大型船の寄港も増えている。

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。



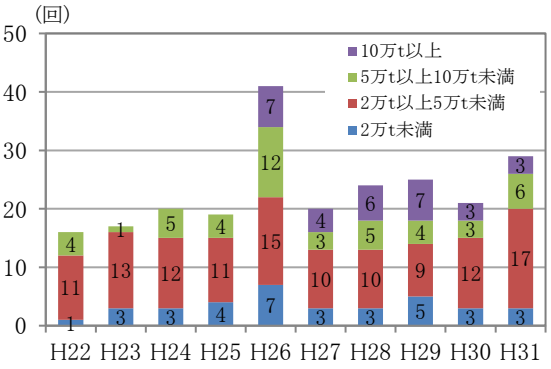
出典：小樽市調べ

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。

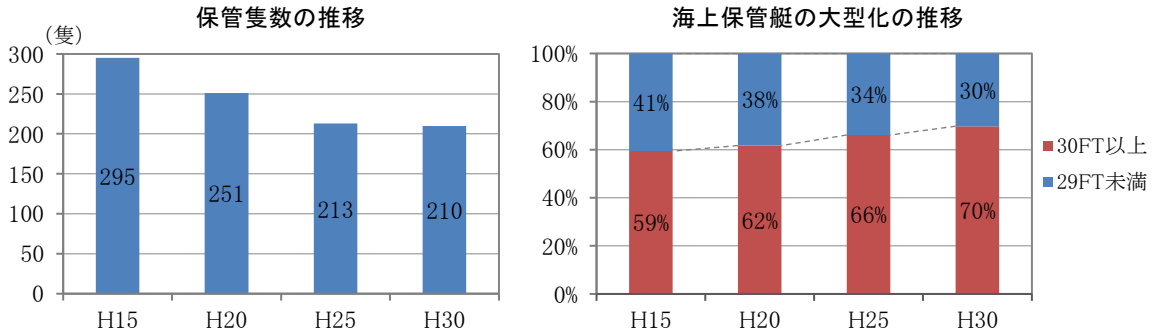
プレジャーボートの保管のみでなく、会員制のレンタルボートやチャーター・体験クルーズなど、保管艇オーナー以外の利用も多くなっている。

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



出典：小樽市調べ

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

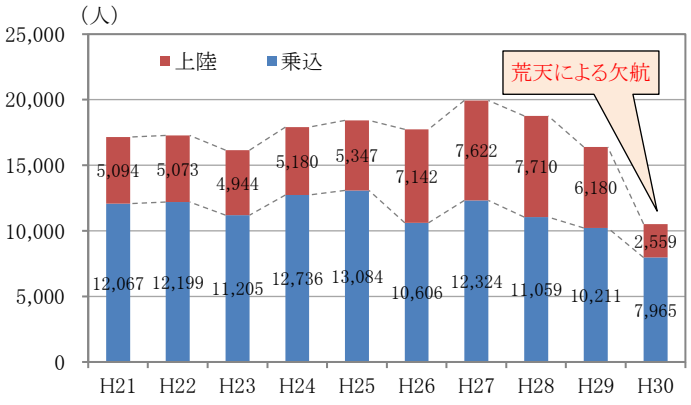
1.4.3 観光船等

(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。

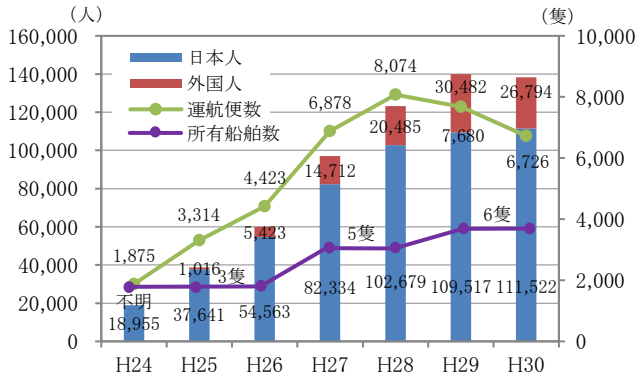
運河クルーズは平成 24 年から運航されているが、乗船人員数が急増していることから、乗船定員数の多い船舶を導入している。

また、近年は「窓岩」や「青の洞窟」の人気が高く、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。



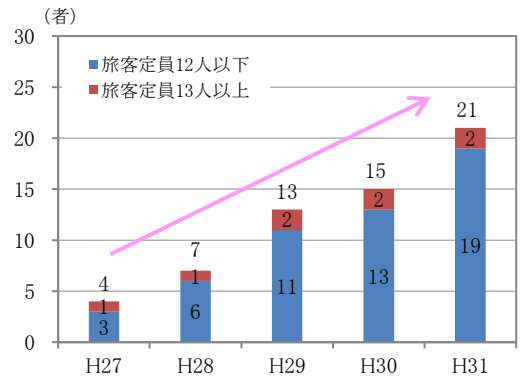
出典：小樽港統計年報

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

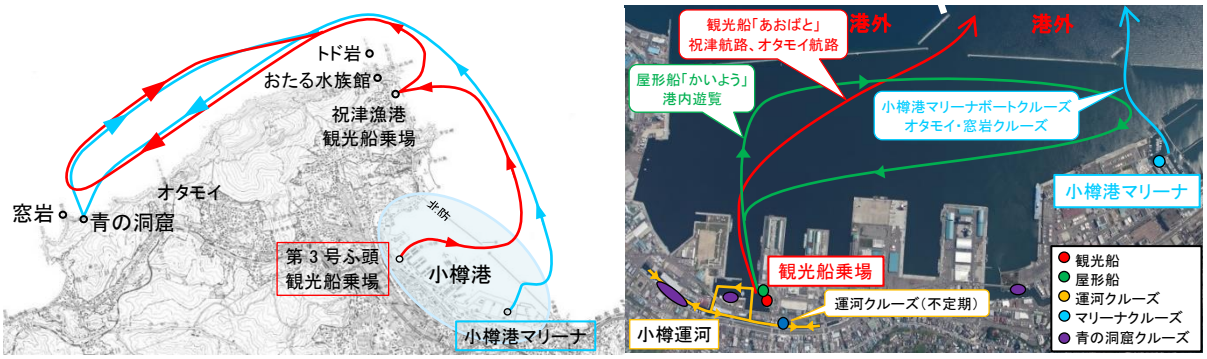


図 1.4.13　定期観光船などの周遊ルート

(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。

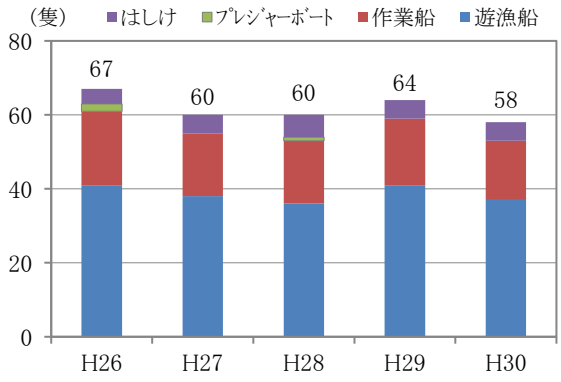
遊漁船等の係留隻数は、両運河合わせて、約 70 隻程度で推移しているが、どちらもほぼ飽和状態であり、平成 30 年 7 月末においても、20 隻以上の係留待ちが発生している状況である。

図 1.4.14　遊漁船等の係留場所

＜第 1 期運河係留状況＞

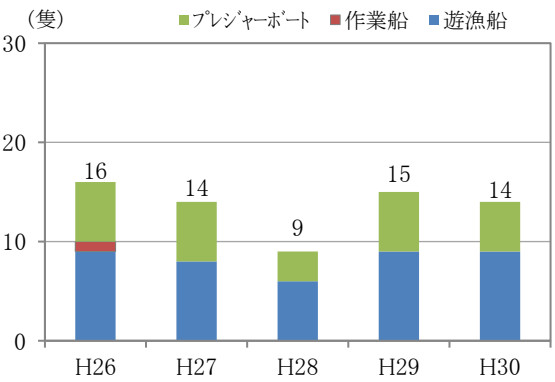
＜第 2 期運河係留状況＞

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

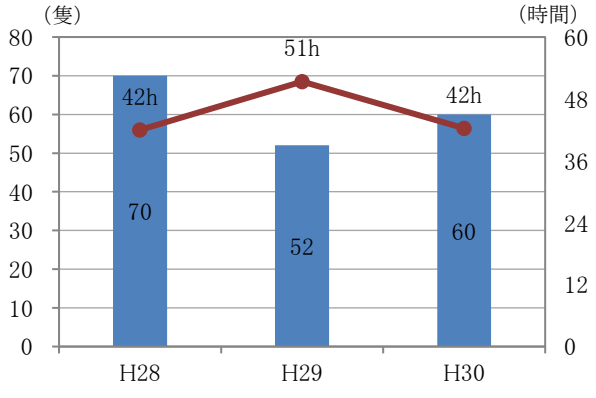
所属官庁	船種・船名	総トン数（トン）	全長（m）	型幅（m）	係留場所
小樽海上保安部	巡視船 えさん	1,500	96.0	11.5	第 2 号ふ頭(仮) ※
	巡視船 しれとこ	1,300	89.0	11.0	第 2 号ふ頭(仮) ※
	巡視船 ほろべつ	230	56.0	7.5	第 2 号ふ頭(仮) ※
	巡視艇 すずかぜ	26	20.0	4.5	港町物揚場
	巡視艇 やぐるま	26	20.0	4.5	港町物揚場
函館税関小樽支署	監視艇 かむい	76	29.15	5.7	色内ふ頭基部
北海道開発局	港湾業務艇 ひまわり	19	17.4	1.2	色内ふ頭基部
(国)小樽海上技術学校	練習船 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 1.4.18　官公庁船の寄港回数と平均係留時間

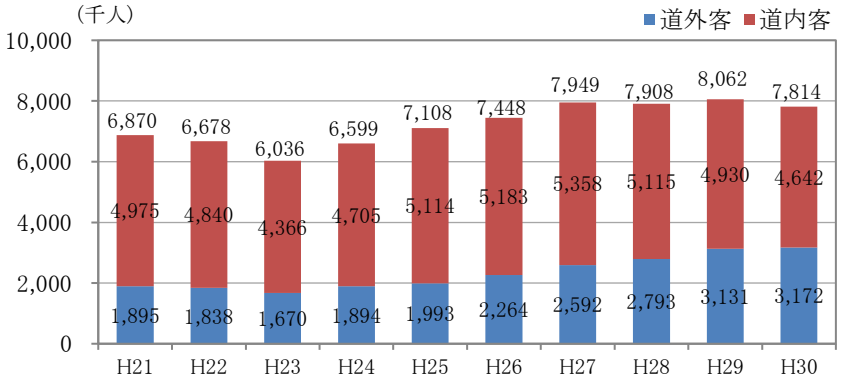
図 1.4.19　官公庁船の利用状況

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。



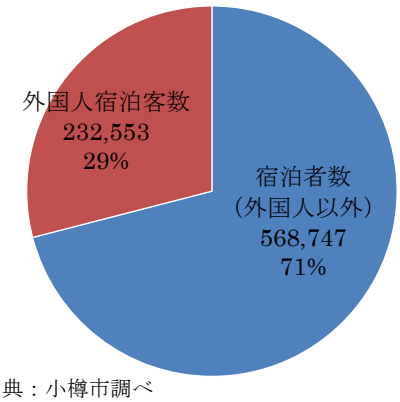
出典：小樽市観光入込客数調査

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）

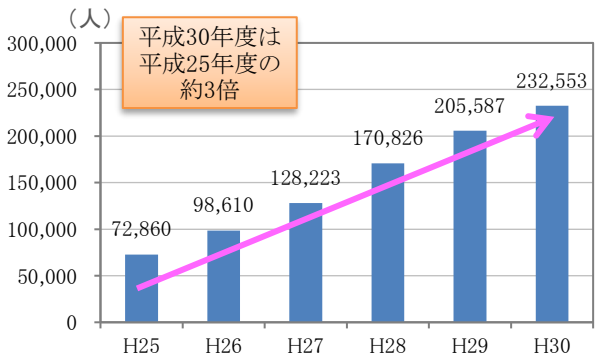
順位	都 市 名	観光入込客数
1	札幌市	1,585 万人
2	**小樽市**	**781 万人**
3	釧路市	530 万人
4	旭川市	527 万人
5	函館市	526 万人

出典：北海道観光入込客数調査報告書



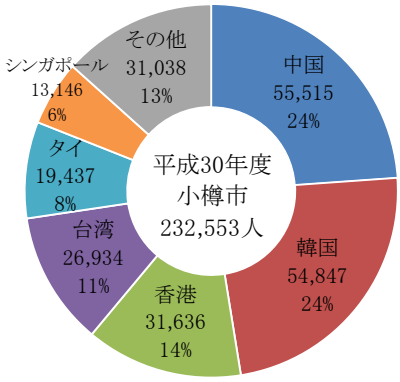
出典：小樽市調べ

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

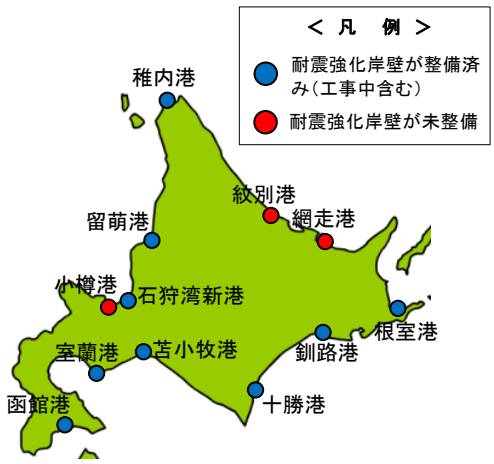
図 1.4.23　小樽市の国別訪日外国人

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

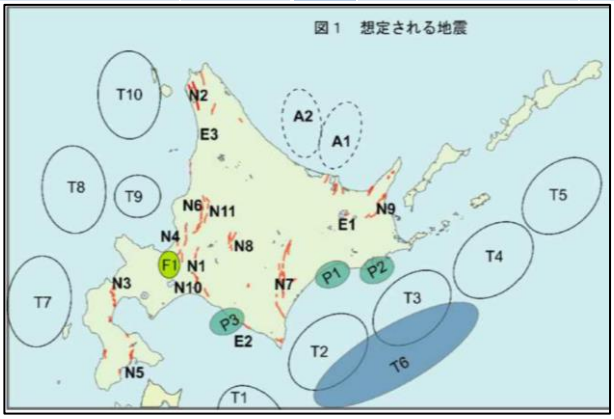
図 1.5.1　道内の重要港湾以上の耐震強化の状況

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	地震規模		地　震	地震規模		地　震	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。

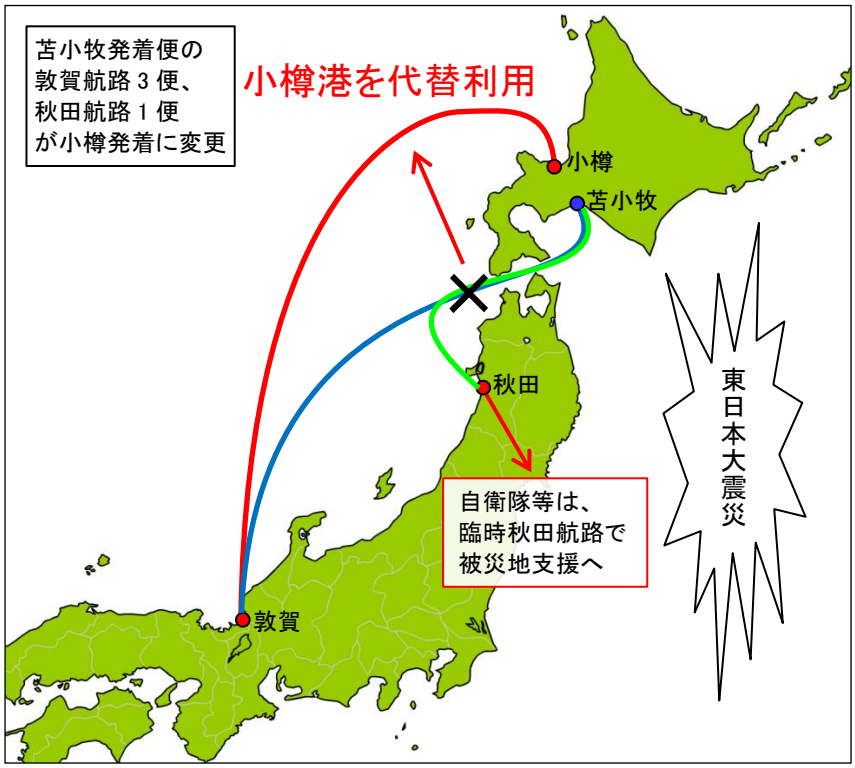


図 1.5.3　東日本大震災による小樽港の代替利用

＜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＞

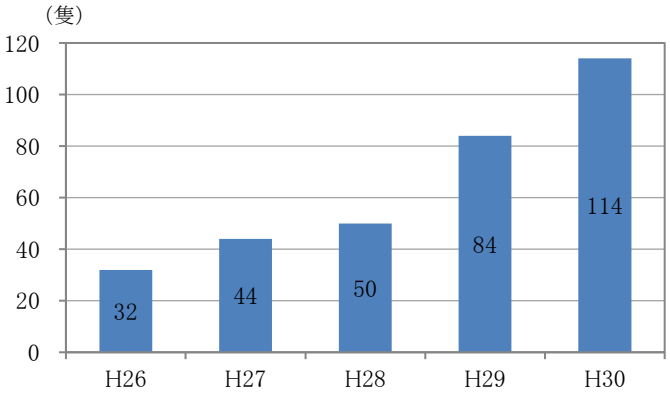
＜護衛艦による自衛隊輸送＞

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

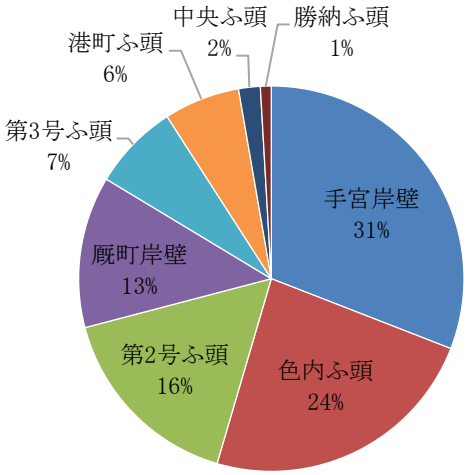
小樽港は天然の良港であることから、荒天による避難船の入港が多く、隻数は平成 26 年以降増加傾向にある。

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。



出典：小樽港統計年報

図 1.5.5　避難船の入港隻数の推移



出典：小樽市調べ

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

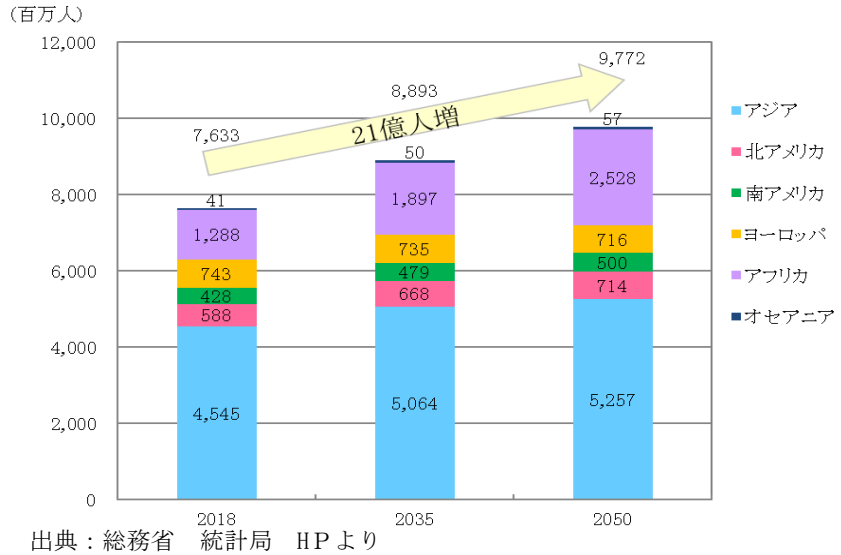
第2章 小樽港を取り巻く情勢・関連計画

2.1　国内外の情勢

2.1.1 世界の人口と GDP の動向

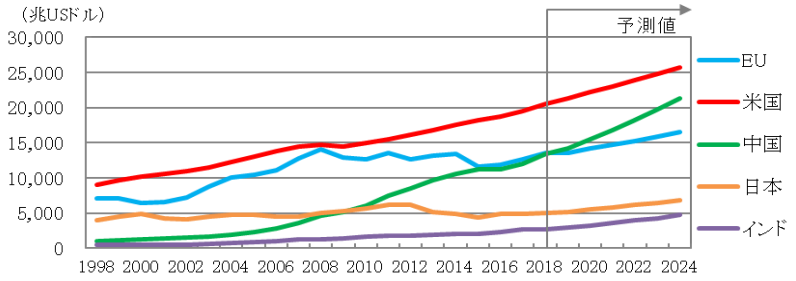
世界の人口は、アジア・アフリカを中心に拡大し、2035 年に 89 億人、2050 年には 98 億人へと、今後 32 年間で 21 億人増加する見通しであり、アジア等の消費市場の拡大が想定される。また、世界各国や地域では相対的に我が国よりも高い経済成長が継続していくことが想定される。

本港の対岸に位置するロシア、韓国においても、今後高い経済成長が見込まれている。



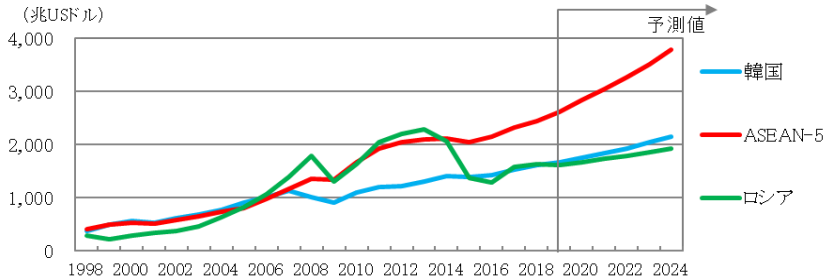
出典：総務省　統計局　HP より

図 2.1.1　世界の将来人口の予測



出典：International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2019

図 2.1.2　主要国・地域の名目 GDP の推移



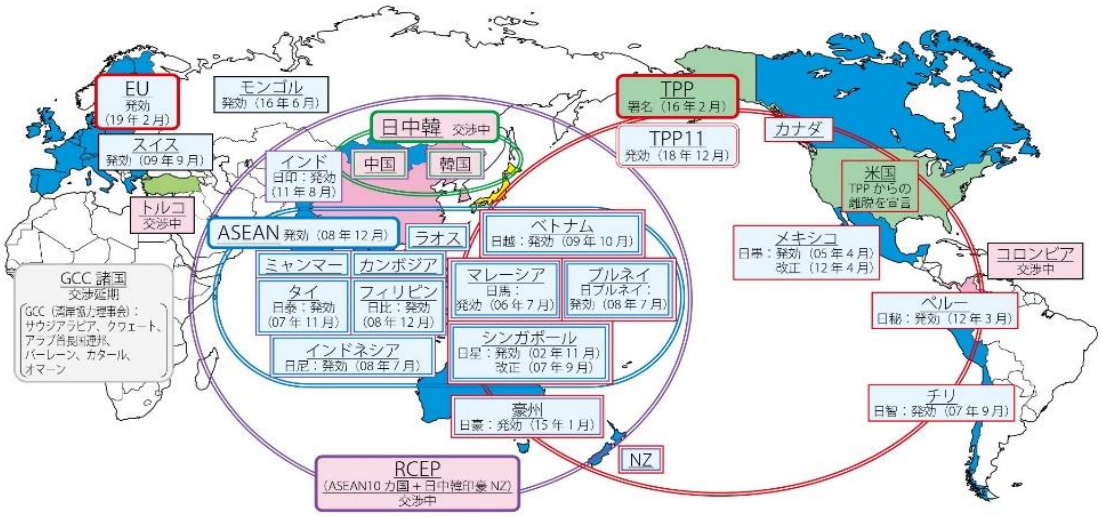
※ASEAN-5:インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムの 5 か国
出典：International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2019

図 2.1.3　対岸の主要国の名目 GDP の推移

2.1.2 経済連携協定の状況

世界各地域において、経済連携に関する協議が進められており、TPP については、2015 年に大筋合意したが、2017 年 1 月に米国が脱退を表明し、牛肉については、関税率 38.5%が 16 年目に 9%まで削減される。

日米貿易協定は、2019 年 9 月に農林水産品に係る日本側の関税について、TPP の範囲内での最終合意した。



出典：令和元年版　通商白書(経済産業省)

図 2.1.4　日本の経済連携協定の推進状況(2019 年 3 月現在)

2.1.3 港湾の中長期政策　『PORT 2030』

国土交通省港湾局では、2030 年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たす役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT 2030』としてとりまとめた。また、中長期政策の方向性として、8 つの施策が示されている。

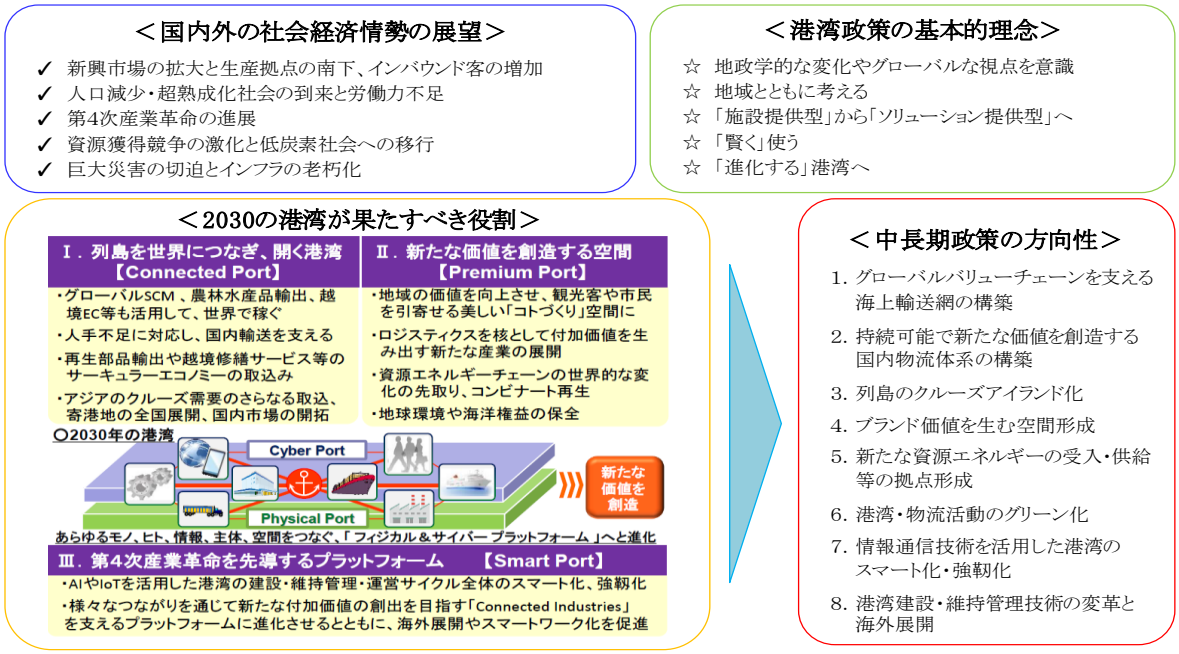


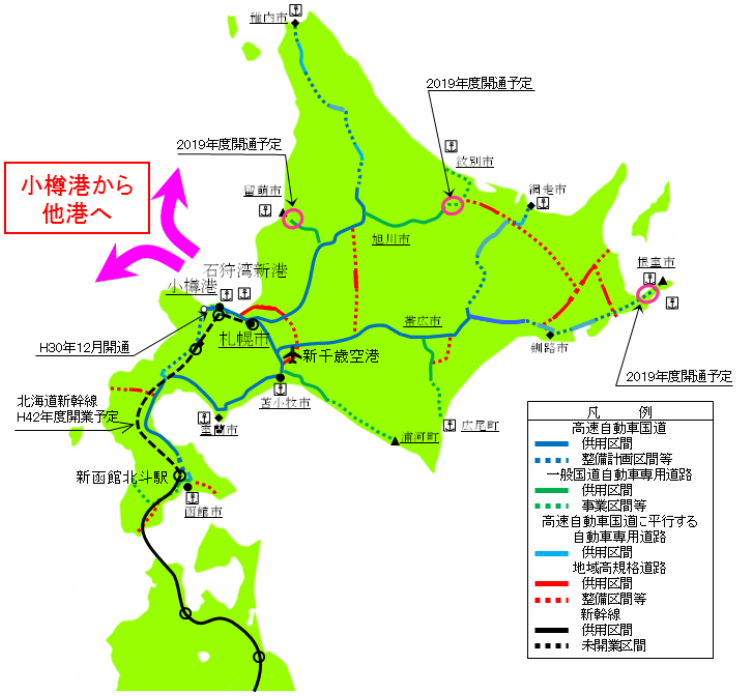
図 2.1.5　港湾の中長期政策　『PORT 2030』

2.2　北海道の情勢

2.2.1 高規格道路

北海道横断自動車道の余市～小樽間は、平成 30 年 12 月に開通し、札幌中心部から余市までの所要時間が約 19 分短縮され、利便性が向上した。さらに、小樽ジャンクションのフル化の整備が始まっており、完成後には、小樽中心部からの利便性も向上する。

また、余市～倶知安間についても事業着手され、高規格道路が開通すると大型車通行支障箇所(狭小トンネルなど)が解消され、物流の効率化が図られる。



出典：北海道開発局資料

図 2.2.1　北海道の交通網

出典：NEXCO 東日本

図 2.2.2　北海道横断自動車道

2.2.2 北海道新幹線

新青森駅から新函館北斗駅の区間は、平成 27 年度末に開業、新函館北斗駅から札幌駅の区間は、平成 24 年に認可・着工され、令和 12 年度末の開業を目指している。

また、新小樽(仮称)駅が設置されることで、東京駅から乗り換えなく小樽まで約 5 時間で到着することができ、全国の各都市と高速ネットワークで結ばれることで、新たな経済交流、周遊観光による地域経済の活性化などが期待される。

出典：北海道 HP

図 2.2.3　北海道新幹線のルート

表 2.2.1　新小樽(仮称)駅から各主要新幹線駅までの所要時間

駅　名	所要時間（新幹線開業後）	［参考（現在）］小樽駅からの所要時間
札幌駅	約 12 分	約 32 分
倶知安駅	約 13 分	約 1 時間 8 分
新函館北斗駅	約 52 分	約 4 時間 6 分
新青森駅	約 1 時間 53 分	約 5 時間 35 分
盛岡駅	約 2 時間 46 分	約 6 時間 32 分
仙台駅	約 3 時間 29 分	約 7 時間 12 分
大宮駅	約 4 時間 37 分	約 8 時間 20 分
東京駅	約 5 時間 2 分	約 8 時間 43 分

出典：新幹線の所要時間は、「国土交通省 平成 24 年 3 月開催第 9 回整備新幹線小委員会配布資料」から作成

表 2.2.2　北海道新幹線の整備概要

区　間	新青森～新函館北斗間	新函館北斗～札幌間
開業（予定）	平成 28 年 3 月 26 日	令和 12 年度末
工事延長	約 148km	約 212km
経過地	【青森県】 青森市・蓬田村・外ヶ浜町・今別町・中泊町 【北海道】 福島町・知内町・木古内町・北斗市・七飯町	北斗市・厚沢部町・八雲町・長万部町・黒松内町・蘭越町・豊浦町・ニセコ町・倶知安町・仁木町・赤井川村・余市町・小樽市・札幌市
駅	【新青森駅(既設)】 奥津軽いまべつ駅・木古内駅・新函館北斗駅	【新函館北斗駅】 新八雲(仮称)駅・　長万部駅・　倶知安駅・新小樽(仮称)駅・　札幌駅

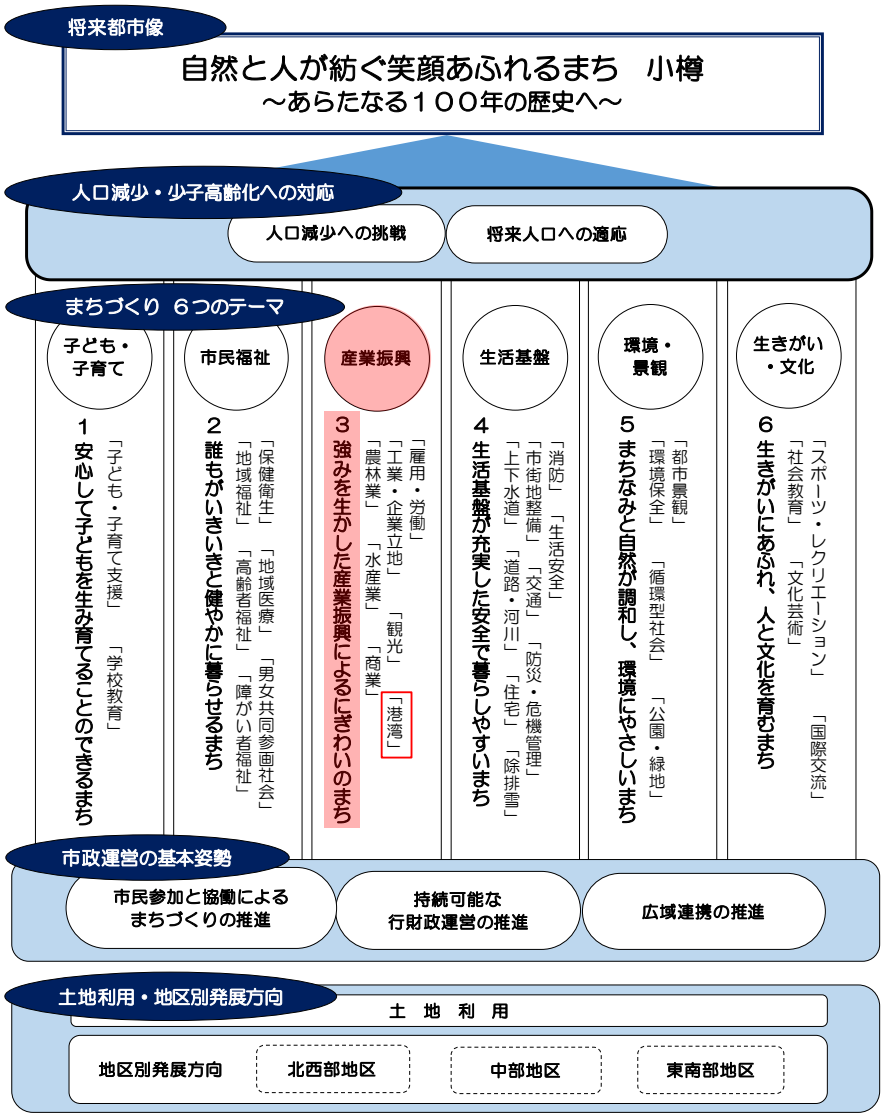
2.3　小樽市の関連計画

2.3.1 第 7 次小樽市総合計画

○ 令和元年 10 月策定

○ 計画期間：令和元年度～令和 10 年度

○ 策定：小樽市



＜港湾における施策の内容＞

★は重要な取組み

(1) 物流の活性化

★ 小樽港の利用促進に向けたポートセールスの強化
○ 中国定期コンテナ航路の拡充強化
○ 東アジア諸国やロシアなどの対岸諸国や北米地域などとの貿易促進
○ 長距離フェリー航路の利用活性化
○ 物流機能の集約化・更新による効率的な港湾空間の形成
○ ポートサービスの向上

(2)「みなと観光」拠点の創出

★ クルーズ船の寄港促進に向けたポートセールスの強化
○ クルーズ船受入機能の拡充、歴史や文化、水辺を生かしたにぎわい空間を創出する第 3 号ふ頭及び周辺地域の再開発の推進
○ 第 3 号ふ頭及び周辺地域を核としたみなとオアシスの登録

(3) 安全・安心対策の推進

★ 計画的な老朽化対策による港湾機能の確保
○ 災害時における物流機能の確保、防災対策の推進
○ 港湾施設の適正な維持管理による安全性の確保

(4) 石狩湾新港との連携

○ 石狩湾新港管理組合への参画を通じた港湾施設の整備及び企業立地の推進による石狩湾新港地域の活性化
○ 小樽港と石狩湾新港との相互連携による両港の利用促進

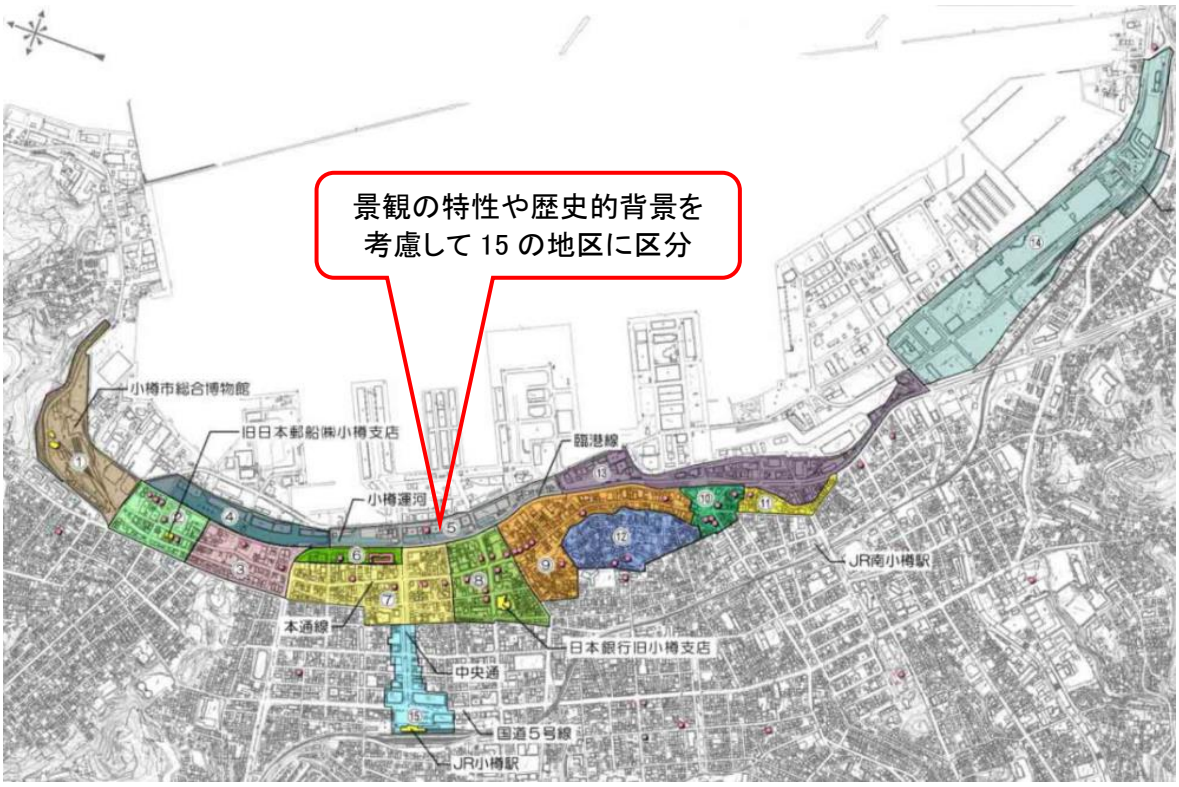
図 2.3.1　第 7 次小樽市総合計画

2.3.2 小樽市景観計画

○ 平成 21 年 2 月策定

○ 策定：小樽市

歴史、文化等からみて小樽らしい良好な景観を形成している重要な区域を「小樽歴史景観区域」に指定。小樽歴史景観区域の範囲は、小樽港の周辺地域を囲うように指定されている。



小樽歴史景観区域における良好な景観形成に関する方針

◆ 歴史的建造物周辺などの景観拠点の保全や新たな拠点の創出に努めるとともに、これらを結びつけることにより、小樽らしい歴史景観区域の形成に努めます。

◆ 景観拠点から市街地にのびる主要な道路沿いの景観や主要な交差点などで見られる景観など、それぞれの特性に応じた町並み景観の形成に努めます。

◆ 小樽歴史景観区域の景観効果を周辺地区へ波及させ、各地区の特性に応じた都市景観の形成に努めます。

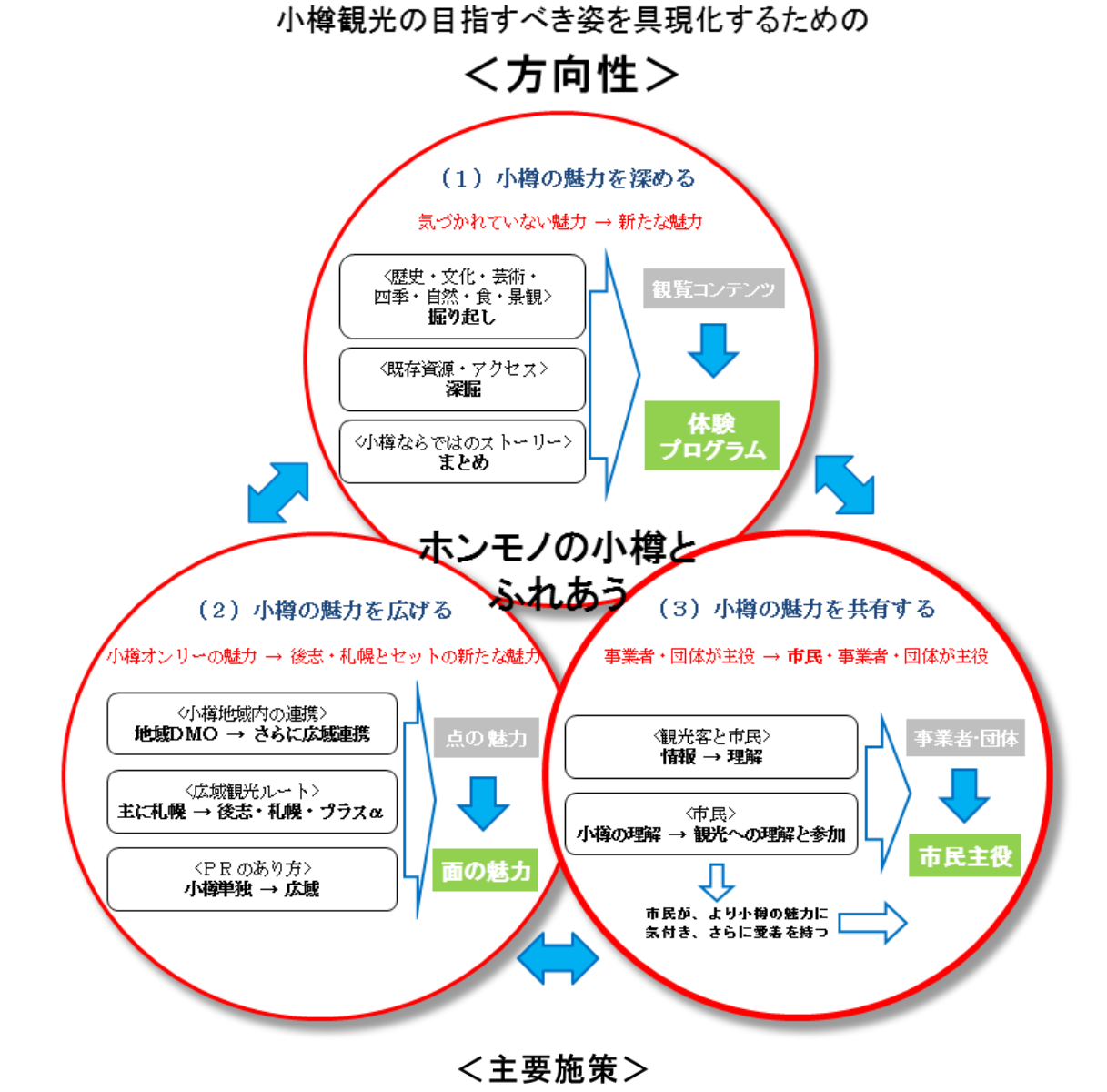
図 2.3.2　小樽市景観計画

2.3.3 第二次小樽市観光基本計画

○ 平成 29 年 4 月策定

○ 計画期間：平成 29 年度～令和 8 年度

○ 策定：小樽市



＜主要施策＞

(1)小樽の魅力を深める
独自性を生かした魅力発掘で、多様化するニーズに対応する取組 ――

① キャンペーン等各種情報発信の強化
② 小樽の“四季”の魅力発信
③ 歴史・文化・芸術の体験プログラムの構築
④ 小樽に点在する観光資源のニーズを掘えた磨き上げと発掘
⑤ 観光客が快適に過ごせる環境整備
⑥ 日本遺産認定に向けた活動の推進
⑦ 滞在型慣行に向けた活動の推進
⑧ ロケ地誘導活動の推進
⑨ 小樽の“山”の知られざる魅力の発信
⑩ 水辺を生かした誘致活動の推進
　商港港湾都市の発祥の基点となる水辺を魅力ある交流の場として活用促進を図るほか、クルーズ客船の寄港促進と寄港時対応の充実などにより誘客を推進します。

(2)小樽の魅力を広げる
点在する資源を“面”として活用する、広域連携による取組

① 地域DMO構築を視野に入れたアプローチ
② 広域的な観光圏の形成

(3)小樽の魅力を共有する
市民の意識改革を図り、市民が積極的に参加する取組

① 外国人観光客との相互理解
② 観光への意識を高める活動の推進
③ 教育カリキュラム編成に向けた提案
④ 市民が観光客とふれあう機会の提供

図 2.3.3　小樽市第二次観光基本計画

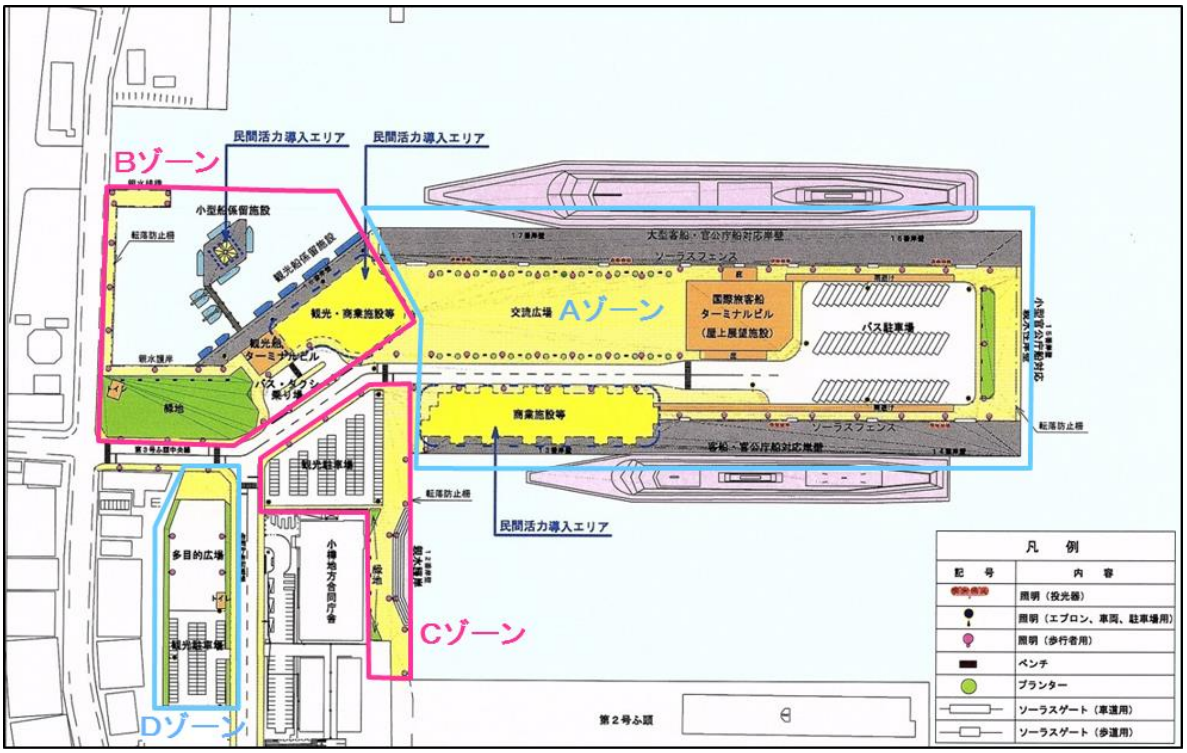
2.3.4 第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画

○平成 26 年 6 月策定

○策定：小樽市

第 3 号ふ頭における国際旅客船ふ頭として整備し、さらなるクルーズ振興を進めるとともに、第 3 号ふ頭及び周辺区域を港の景観や水辺を生かしたにぎわいある交流空間とすることにより、小樽観光の新たな魅力の創出を図るため、平成 26 年 6 月に「第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画」を策定した。

また、再開発計画では、市民アンケート、第 3 号ふ頭及び周辺再開発ワークショップからの提言、関係する機関、団体等からの意見を踏まえ、4 つのゾーンに分け、コンセプトや導入すべき機能を整理した。



ゾーン	導入すべき機能（施設）	ゾーン	導入すべき機能（施設）
Aゾーン	○客船対応岸壁 ○国際旅客船ターミナルビル ○バス駐車場 ○交流広場 ○親水性岸壁 ○商業施設等	Bゾーン	○観光船・小型船係留施設 ○観光船ターミナルビル ○バス・タクシー乗り場 ○緑地 ○親水護岸・桟橋 ○観光・商業施設等
Cゾーン	○親水護岸 ○緑地 ○観光駐車場	Dゾーン	○多目的広場 ○観光駐車場

出典：第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画

図 2.3.4　第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画施設配置計画図

2.3.5 若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画

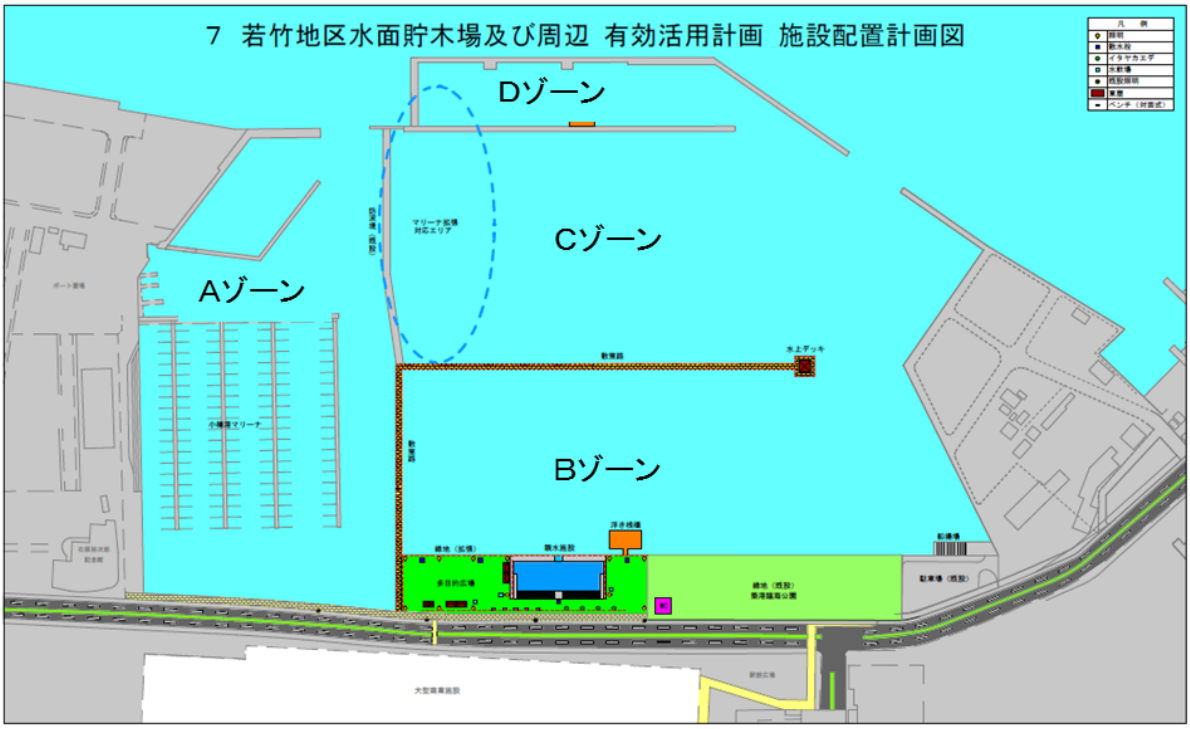
○平成 27 年 1 月策定

○策定：小樽市

若竹地区水面貯木場及び周辺について、親水機能の充実、水面におけるイベント等の利用環境整備など、ウォーターフロントとしての魅力を最大限に引き出すことにより、多くの市民や来訪者でにぎわうウォーターフロント空間の創出を図るため、平成 27 年 1 月に「若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画」を策定した。

また、有効活用計画では、水面貯木場を活用してイベントの企画や運営している市民団体や市民からの意見を踏まえ、4 つのゾーンに分け、活用方針や導入すべき機能を整理した。

水面貯木場では、市民団体がボート天国、いかだレース大会や海上運動会などを開催しているほか、アクアスロン競技大会、市民レガッタ競技大会などが行われている。



ゾーン	導入すべき機能（施設）	ゾーン	導入すべき機能（施設）
Aゾーン	○マリーナ（既設）	Bゾーン	○緑地（既設、拡張） ○既存防波堤を拡張した散策路 ○親水施設 ○浮き桟橋 ○多目的広場 ○水上デッキ ○船揚場 ○駐車場 ○水面（イベントやクラブ活動用）
Bゾーン	→		
Cゾーン	○水面（小型船舶操縦士免許試験や教習用） ○マリーナ拡張対応エリア		
Dゾーン	○水面（畜養体験用）		

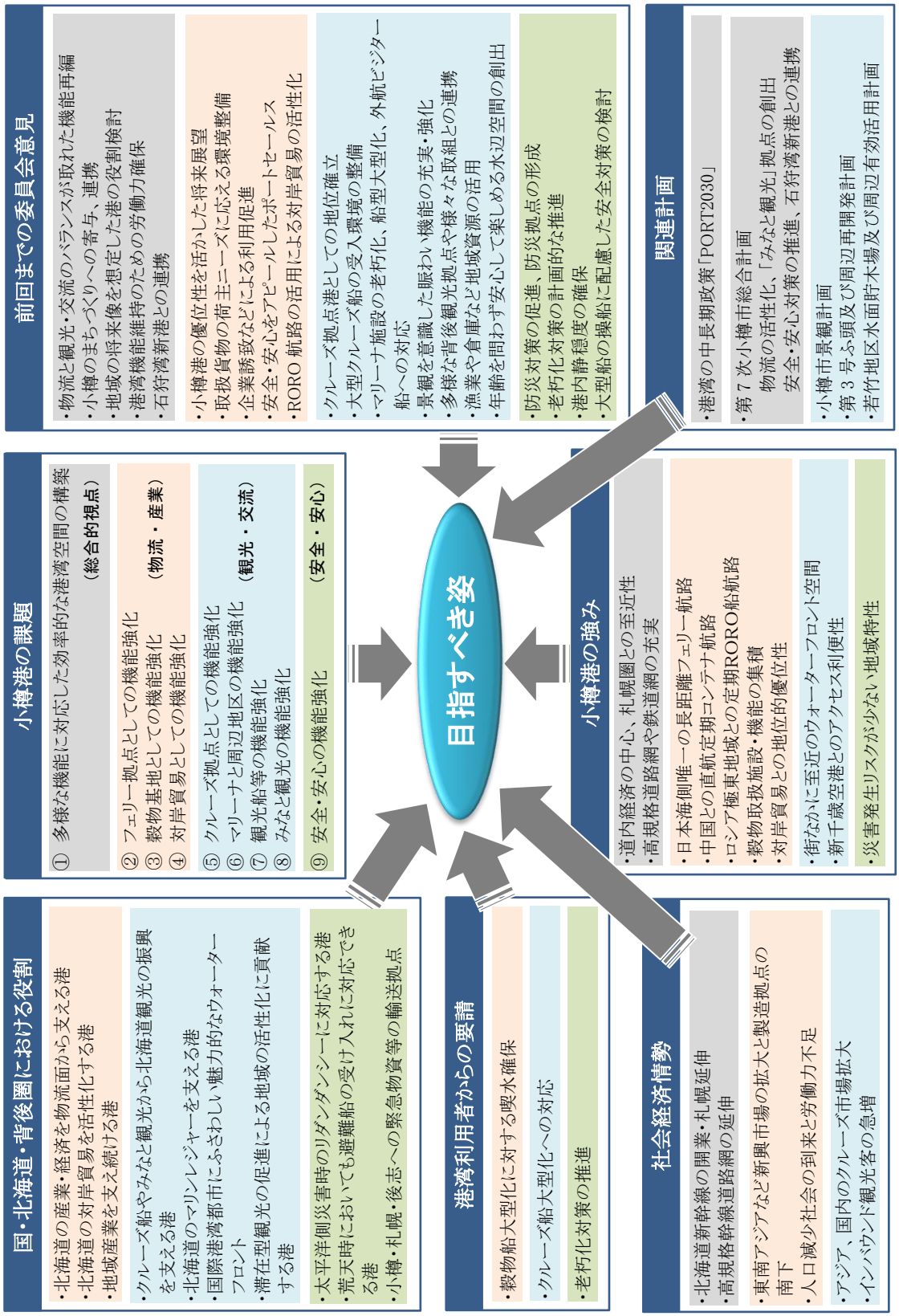
出典：若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画

図 2.3.5　若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画　施設配置計画図

第3章 小樽港の目指すべき姿

3.1　意見・優位性・役割等の整理

意見・優位性・役割等の整理を示す。



3.2　目指すべき姿

小樽港の目指すべき姿を示す。

将　来　像

ひと･ものが世界と行き交う
北海道日本海側の物流･交流拠点　小樽港

基　本　理　念

フェリーを核とした物流機能の強化やクルーズ振興などによる賑わいの創出により、ひと･ものが世界と行き交う北海道日本海側の物流･交流拠点港としての発展を目指す。

物　流　・　産　業

日本海側の物流を支えるフェリー

地域産業を支える穀物船と穀物サイロ

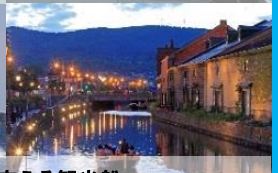
対岸貿易を支えるロシア船とコンテナ船

水産業を支える漁船

観　光　・　交　流

賑わいを創出するクルーズ船

マリンレジャーを牽引するマリーナ



海上観光を支える観光船

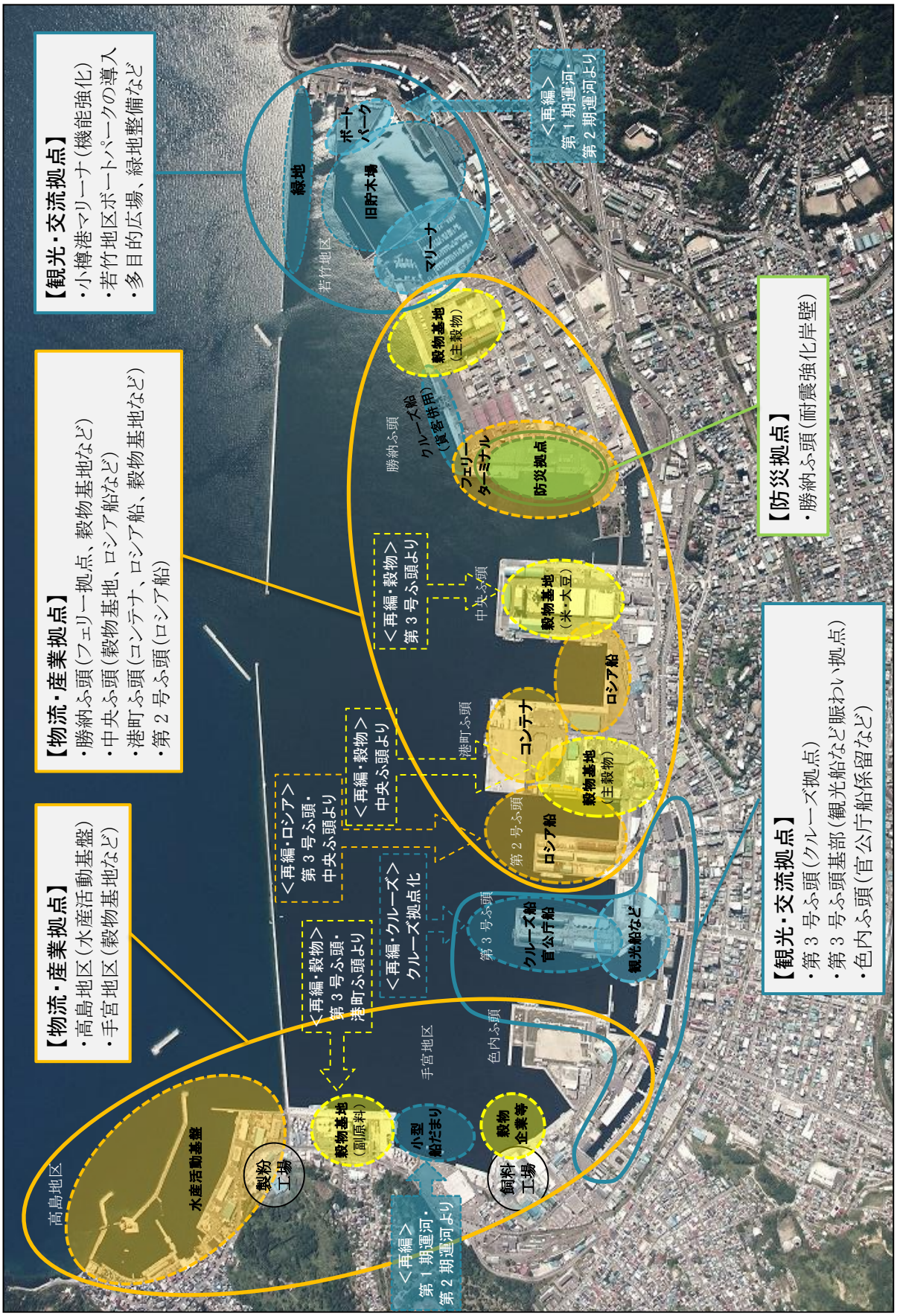
小樽観光を支える運河

3.3　小樽港の基本目標と将来プロジェクト

小樽港の基本目標と将来プロジェクトを示す。

3.4　小樽港が目指す効率的なふ頭再編・利用再編イメージ

小樽港が目指す効率的なふ頭再編・利用再編イメージを示す。



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

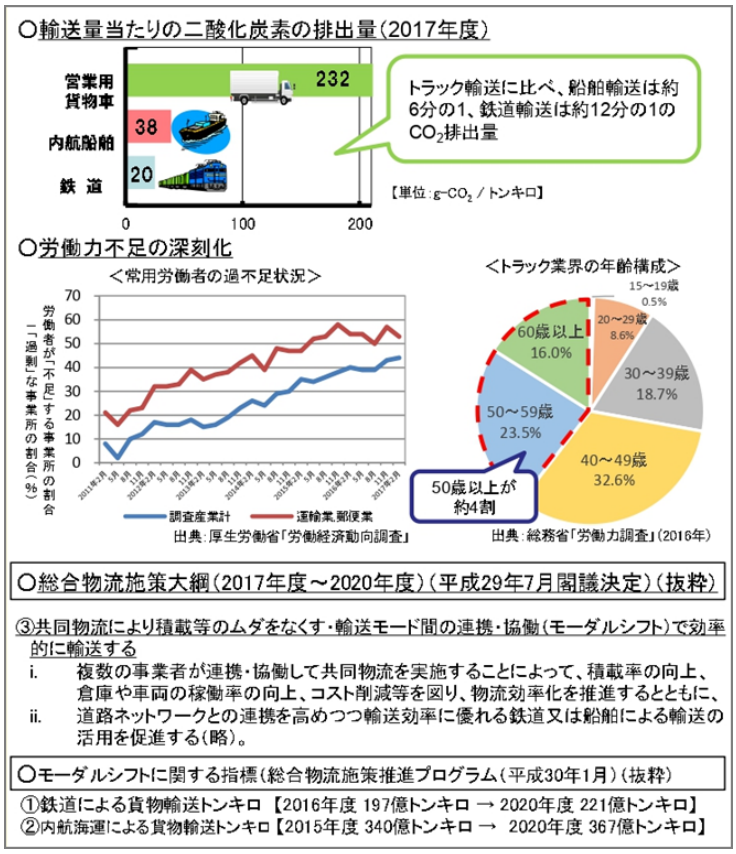
深刻なドライバー不足やモーダルシフトの進展により、今後、トラックドライバーの運転時間をより軽減できる長距離フェリー航路へシフトすると見込まれるとともに、北海道新幹線の高速化による影響により、鉄道による北海道～本州間の貨物輸送力が低下する可能性があり、鉄道貨物輸送力の一部を小樽港で担える可能性がある。

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

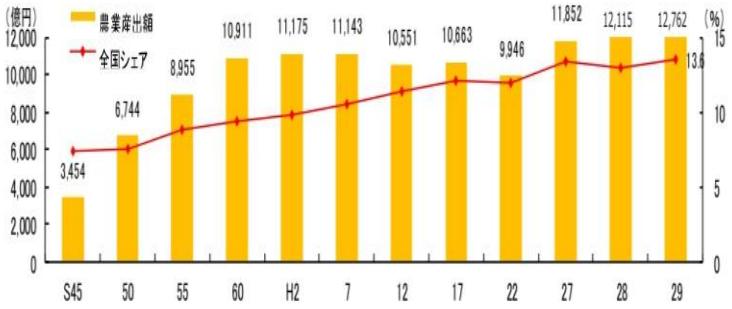
年　　度	2010 年度	2020 年度	2030 年度
需 要 量	993, 765 人	1, 030, 413 人	958, 443 人
供 給 量	964, 647 人	924, 202 人	872, 497 人
過 不 足	29, 118 人	▲106, 211 人	▲85, 946 人

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）



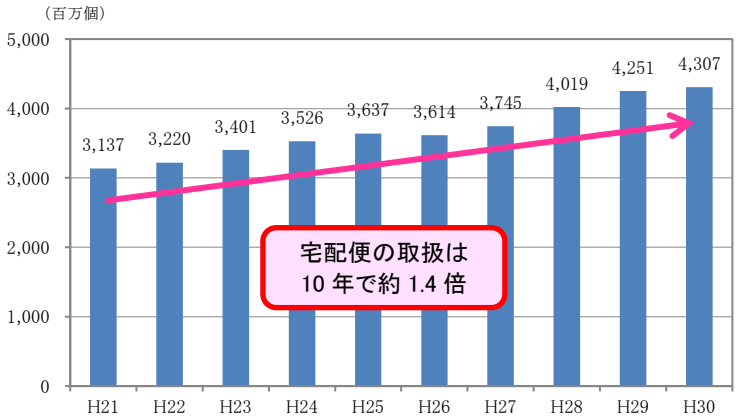
出典：「モーダルシフト等推進事業について（概要）」国土交通省

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。

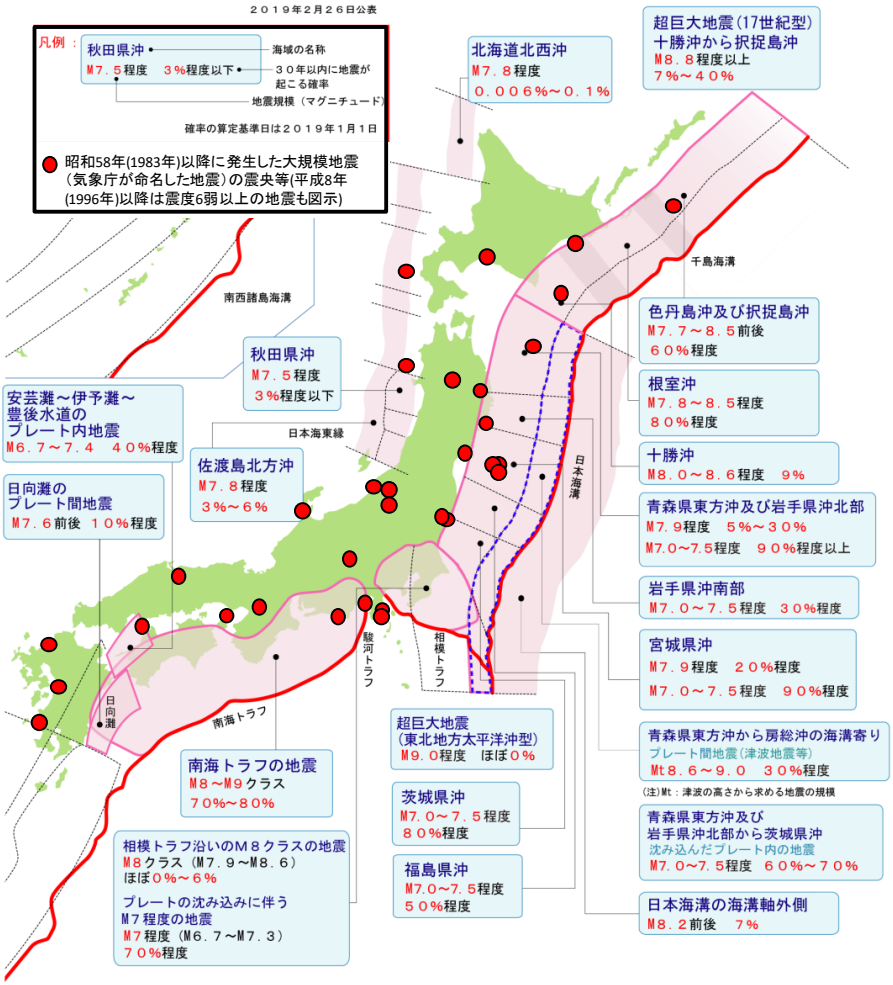
また、日本海側は、太平洋側と比較して災害発生リスクの少ない航路である。

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

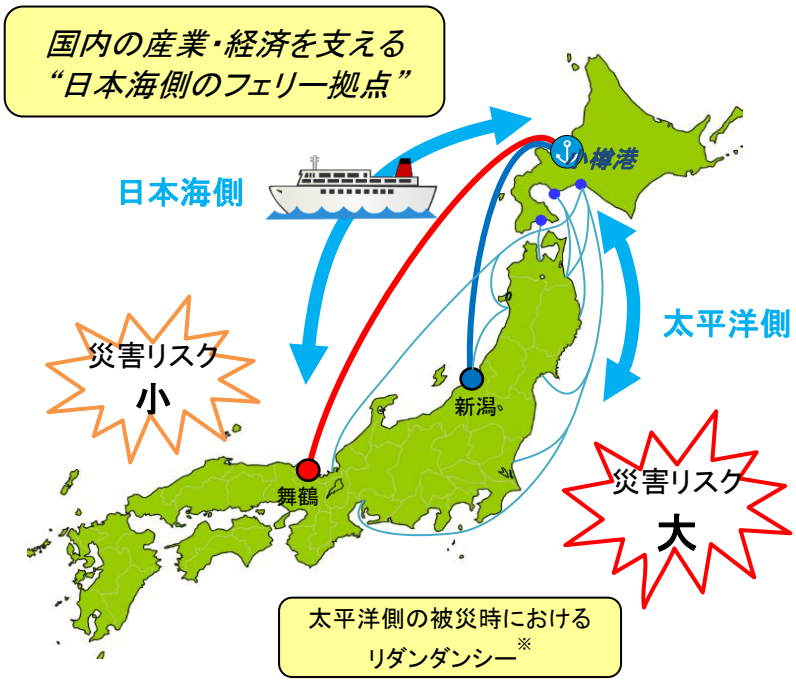


出典：地震調査研究推進本部地震調査委員会（平成 31 年 2 月 26 日発表）
長期評価による地震発生確率、及び気象庁ホームページに基づき作成

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

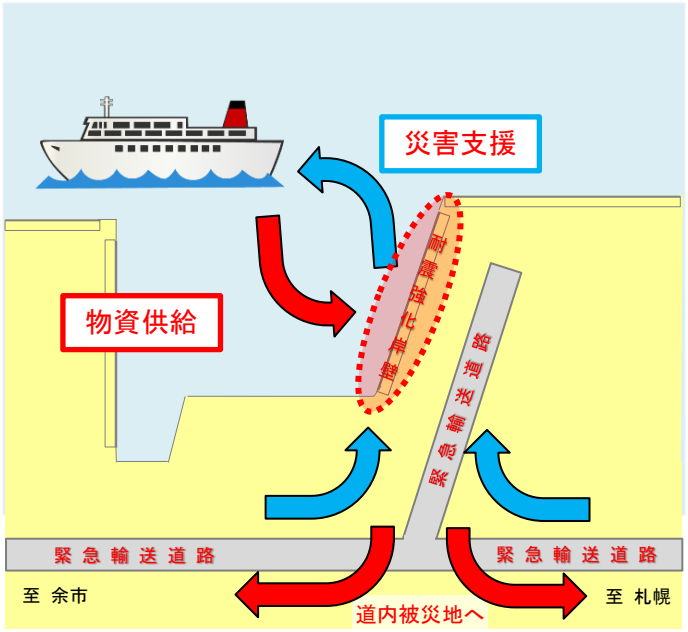
4.1.3 目指すべき姿

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。

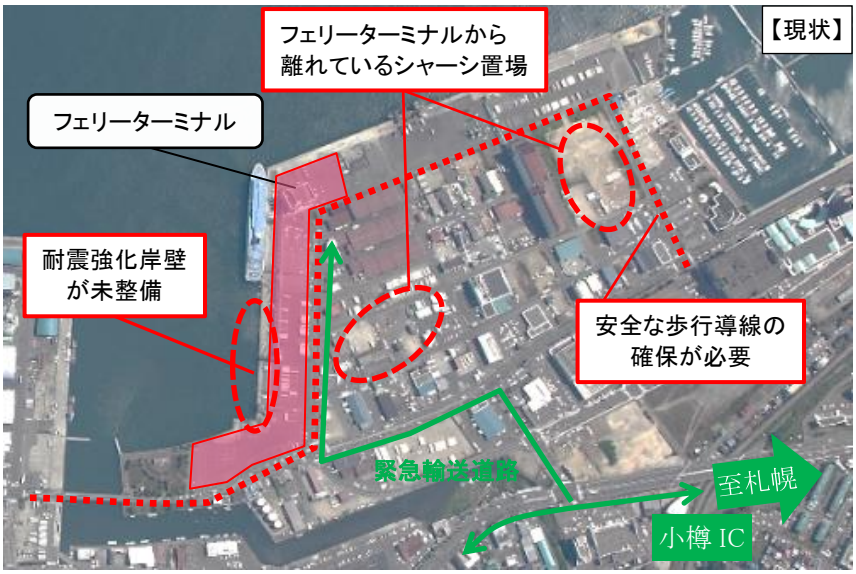


図 4.1.8　実現に向けた課題

4.1.5 施策のイメージ

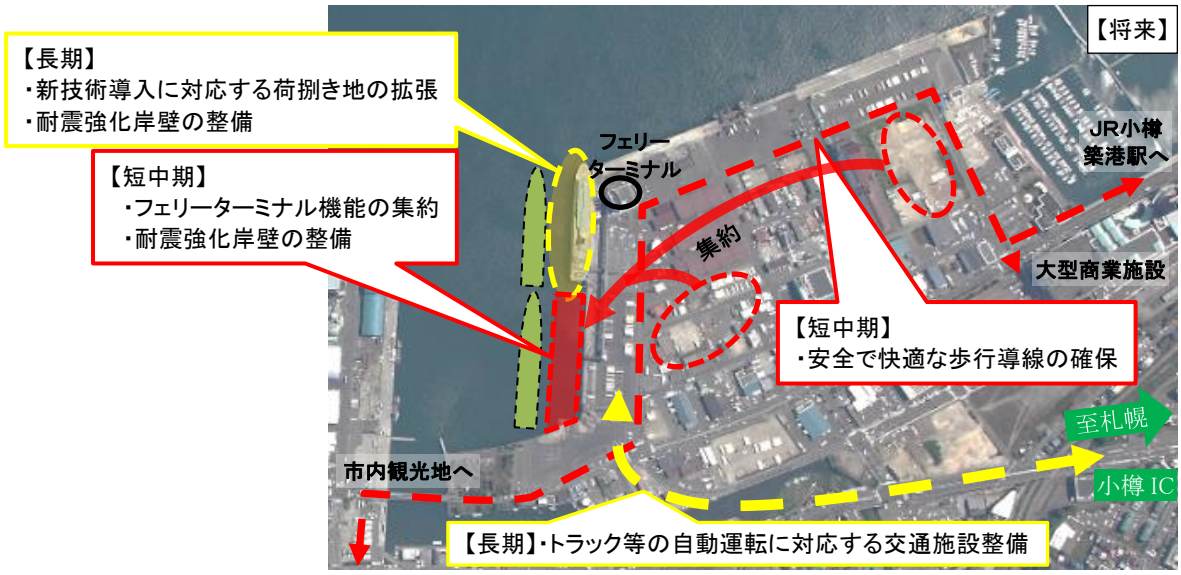
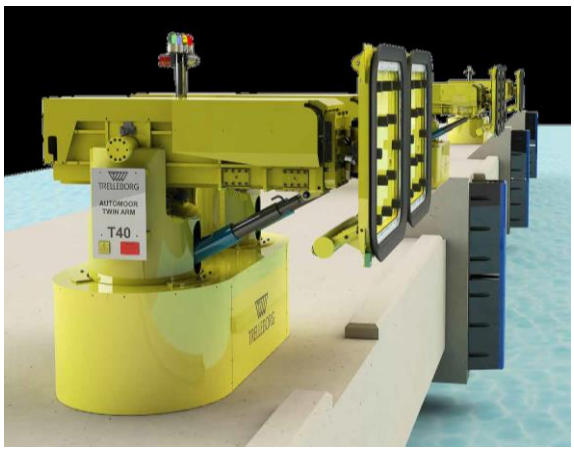


図 4.1.9　施策のイメージ

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)

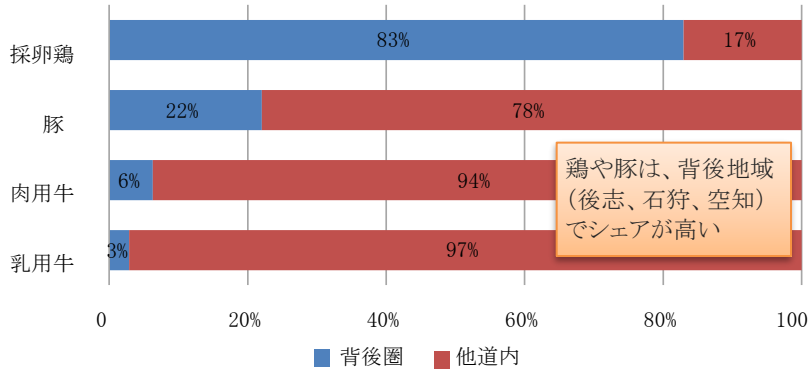
図 4.1.12　トラック隊列走行の実証実験

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

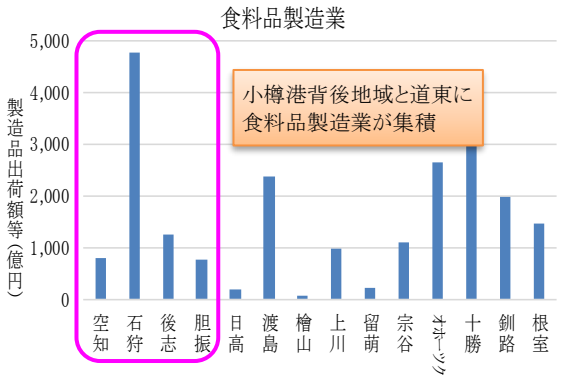
図 4.2.1　道内の家畜飼養頭数のシェア

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

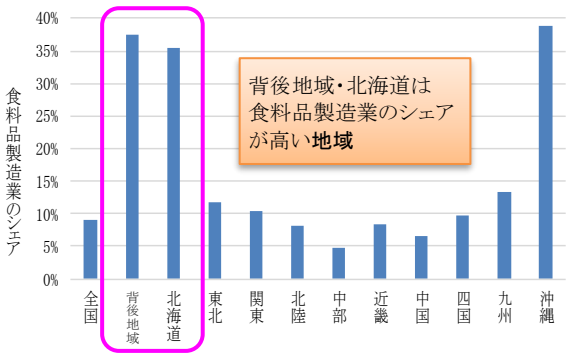
4.2.2 ポテンシャル

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

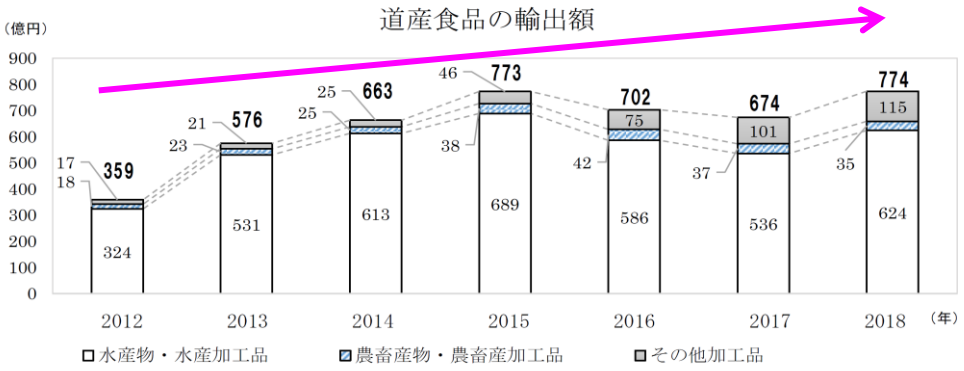
図 4.2.2　北海道における食料品製造業の製造品出荷額(H29)



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

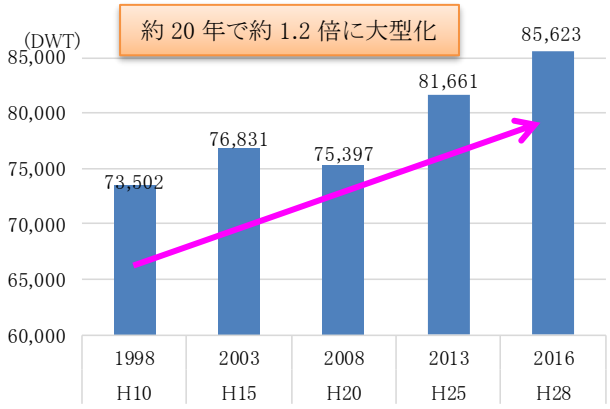
4.2.3 目指すべき姿

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

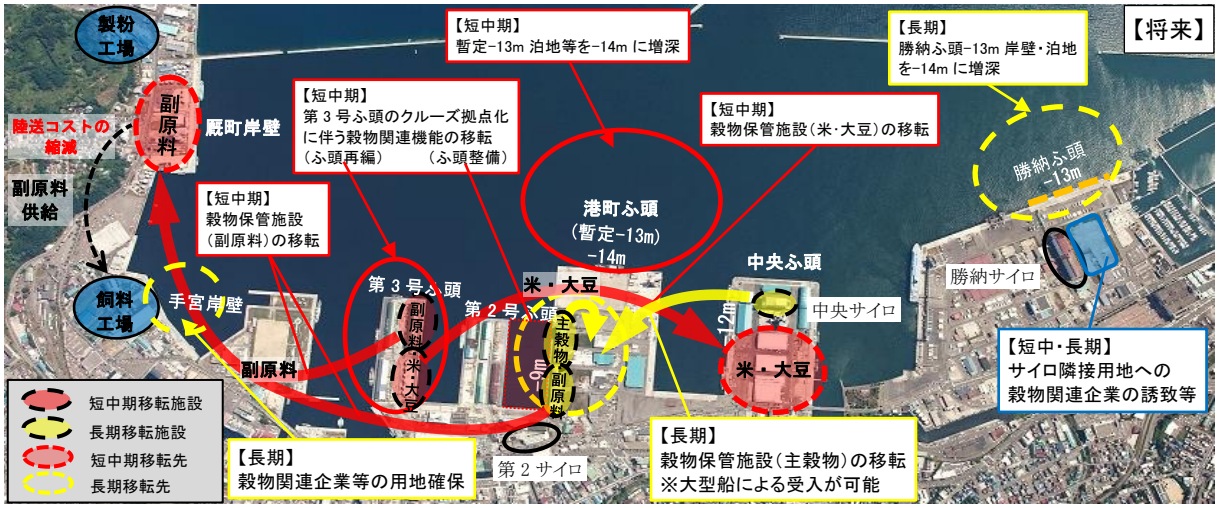


図 4.2.9　施策のイメージ

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～

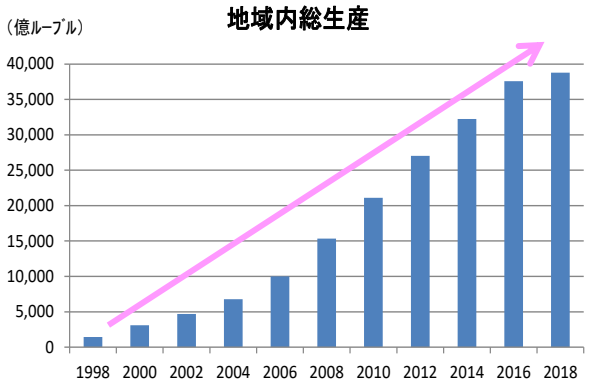
4.3.1 動向と将来展望

〈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

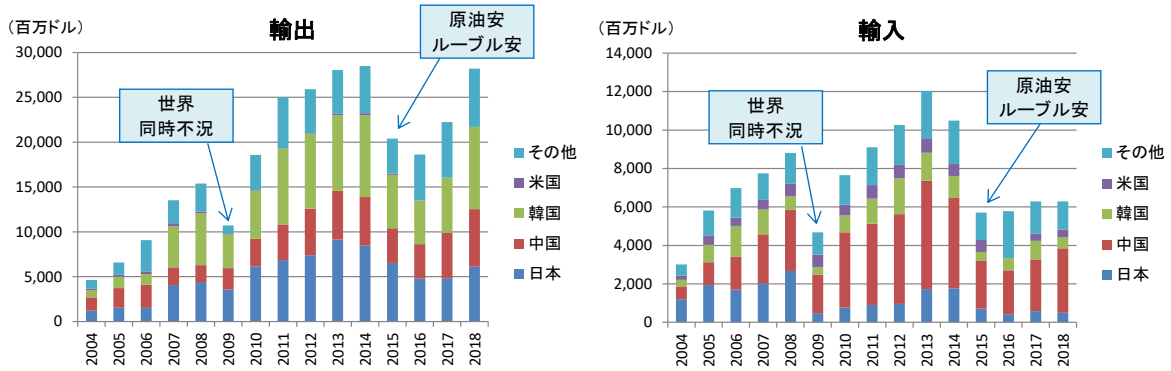
図 4.3.2　極東ロシアの経済成長の状況

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〉

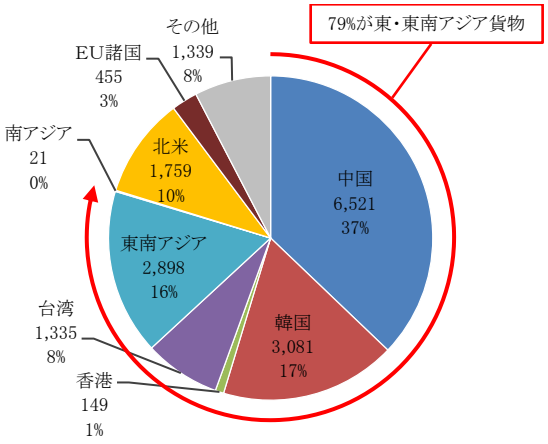
小樽港のコンテナ航路は、今後も、中国をはじめとする東・東南アジアと北海道の物流の一躍を担うとともに、背後圏のニーズにも対応していく必要がある。

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

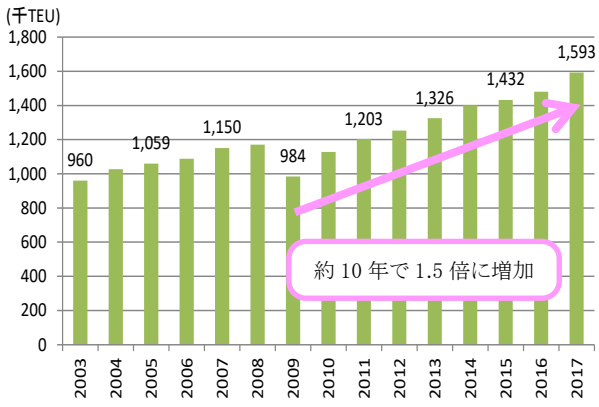
図 4.3.4　我が国とのコンテナ

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

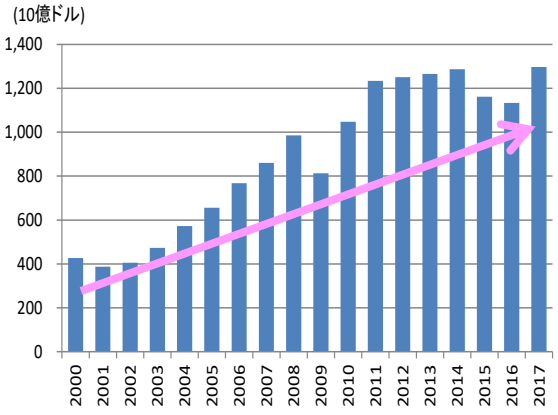
：小樽港と結ばれている港

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。

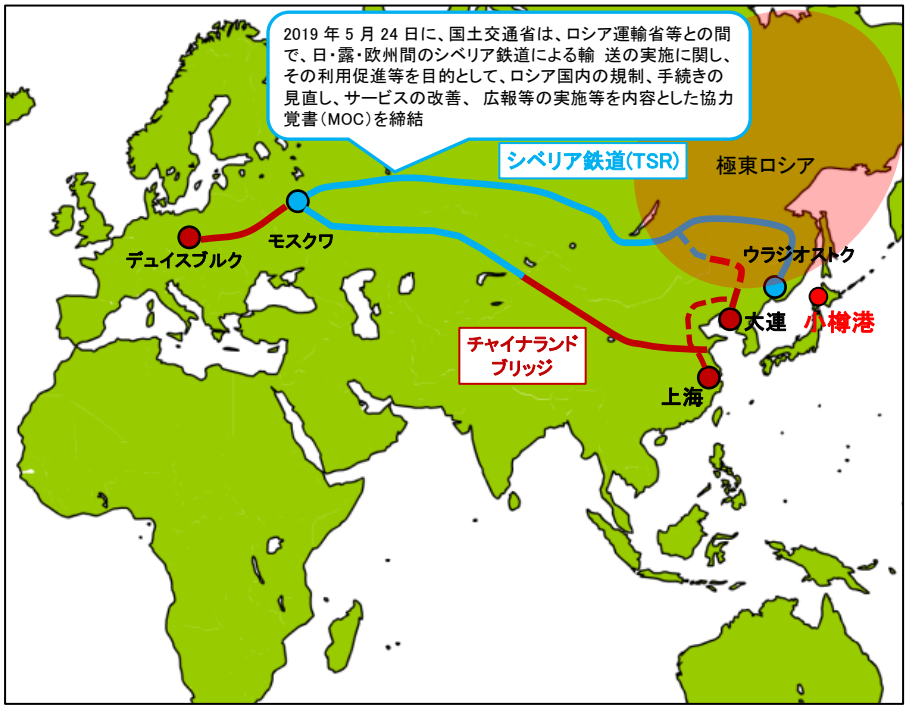


図 4.3.7　小樽港と欧州間ルートの一例

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。

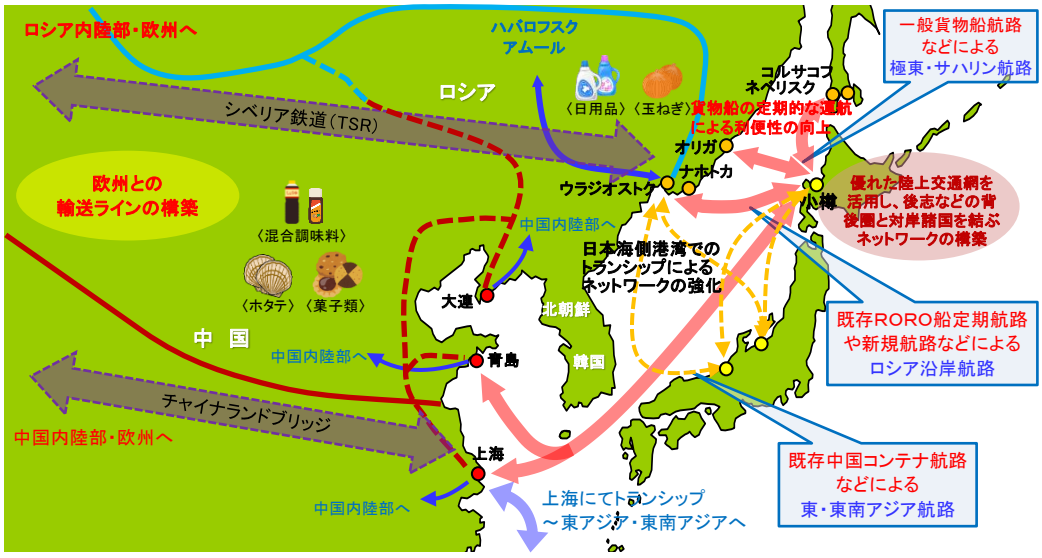


図 4.3.9　目指すべき姿

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

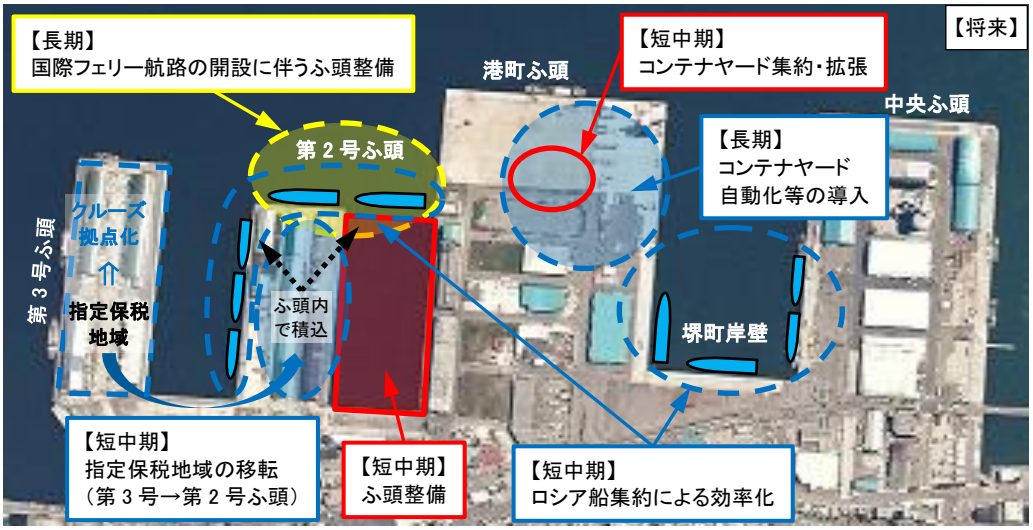


図 4.3.11　施策のイメージ

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。

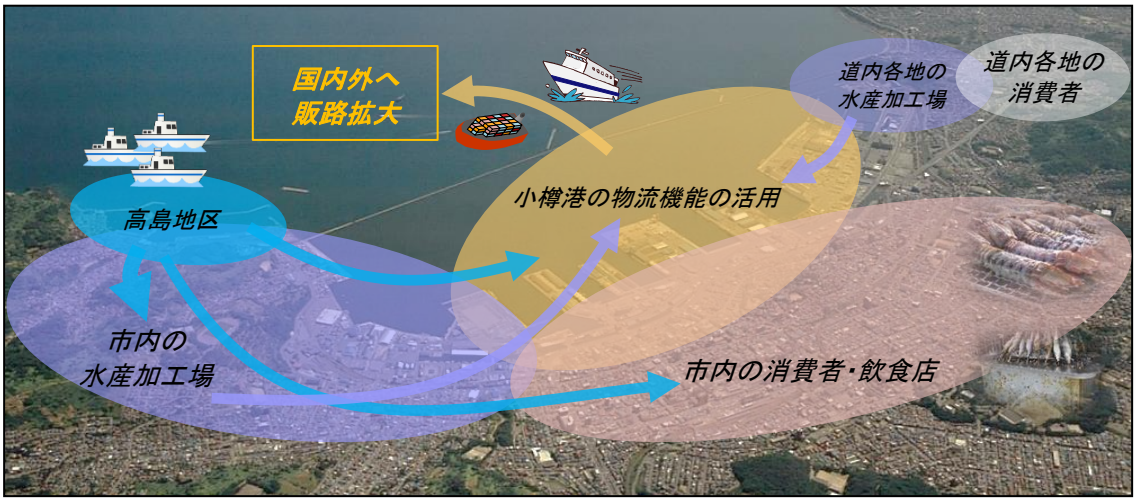


図 4.4.2　目指すべき姿

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

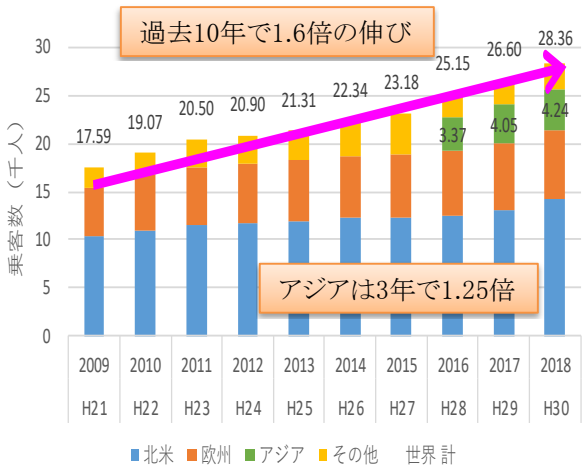
4.5　北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成

～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

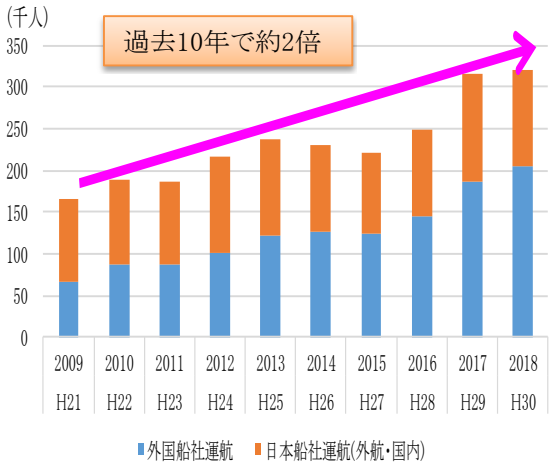
世界のクルーズ市場は 2,850 万人規模、過去 10 年で 1.6 倍と増加傾向となっている。また、日本のクルーズ人口は、近年クルーズが脚光を浴びており、過去 10 年で 2 倍となり 30 万人を超えている。

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。



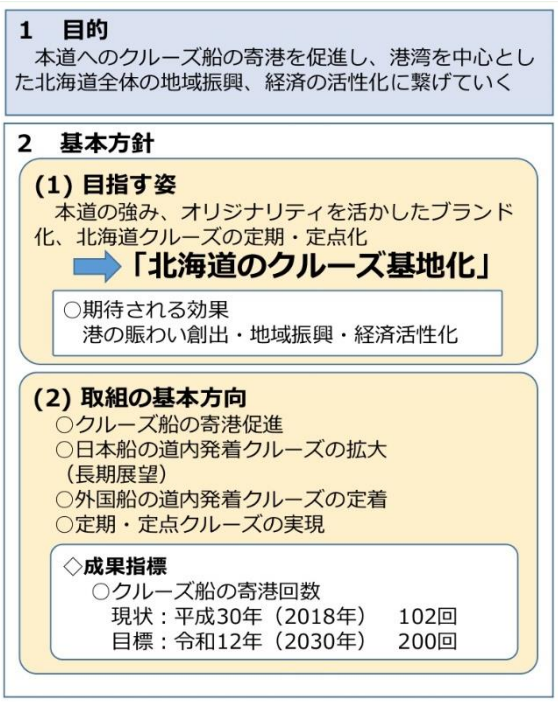
出典：CLIA 資料(2018 Global Passenger Report 等)より作成

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)

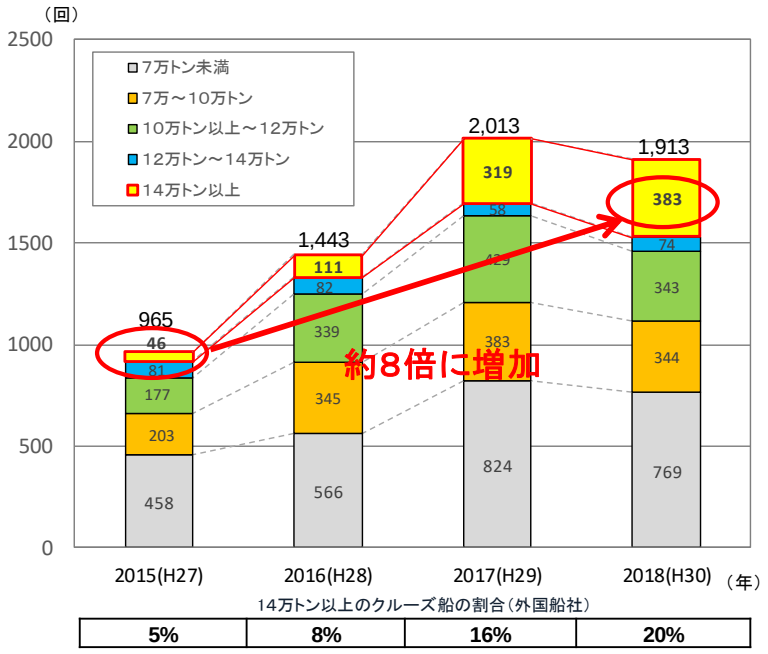
図 4.5.2　我が国のクルーズ人口



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）

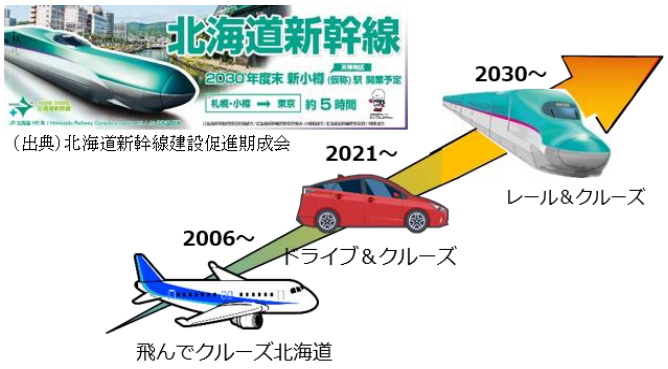


図 4.5.9　多様な交通機関によるクルーズ

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

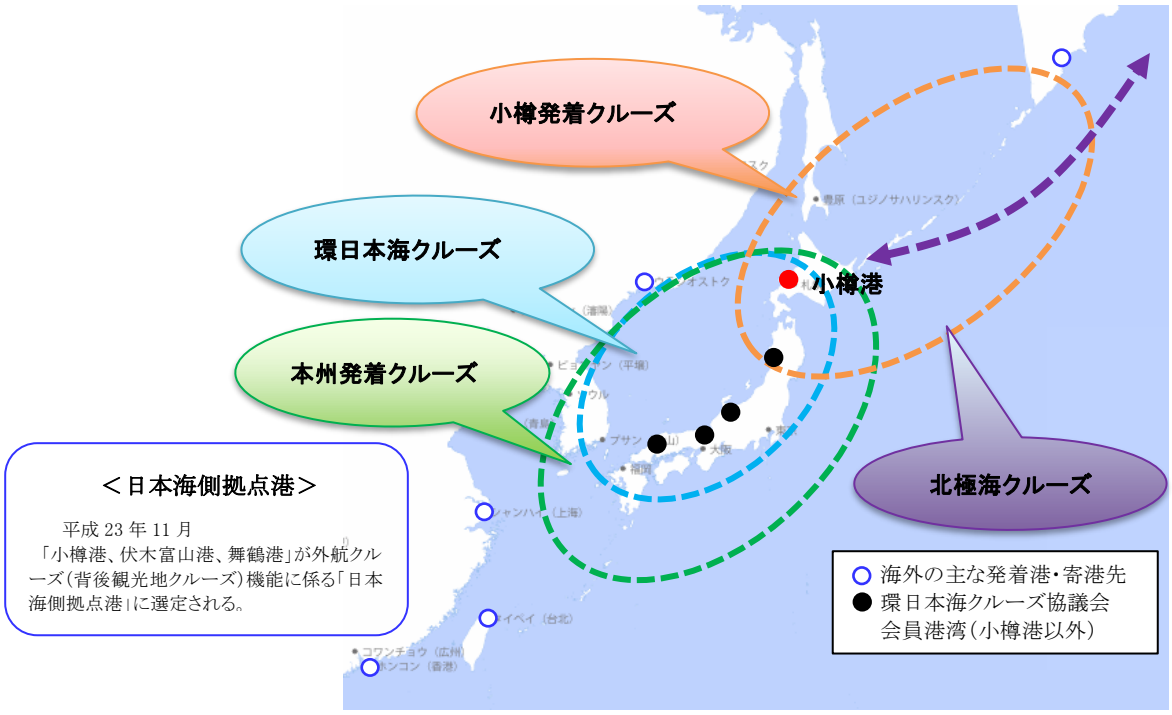


図 4.5.10　目指すべき姿

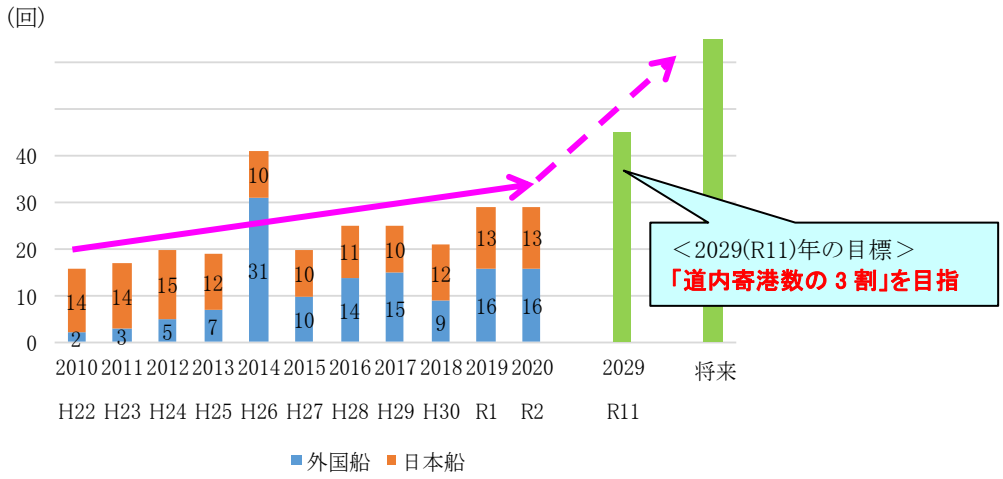


図 4.5.11　小樽港の将来寄港目標

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＞

＜岸壁背後が狭いーバス＞

＜簡岸壁背後が狭いー歓送迎＞

＜危険な歩行動線＞

図 4.5.12　現状の受入状況

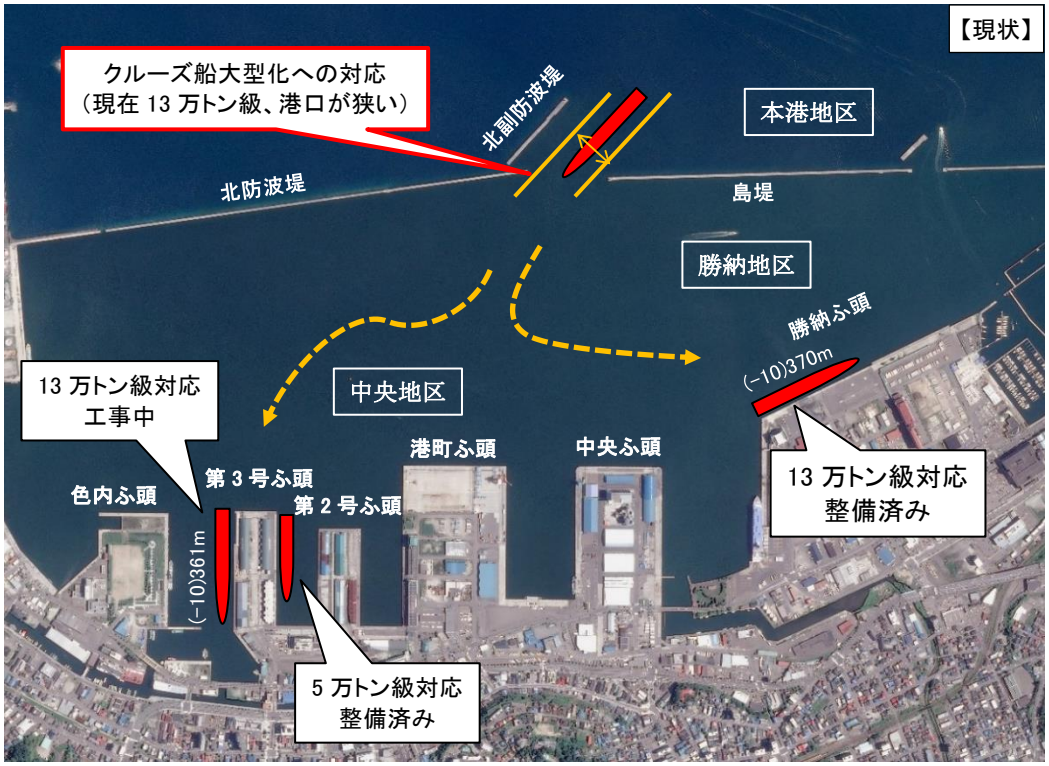
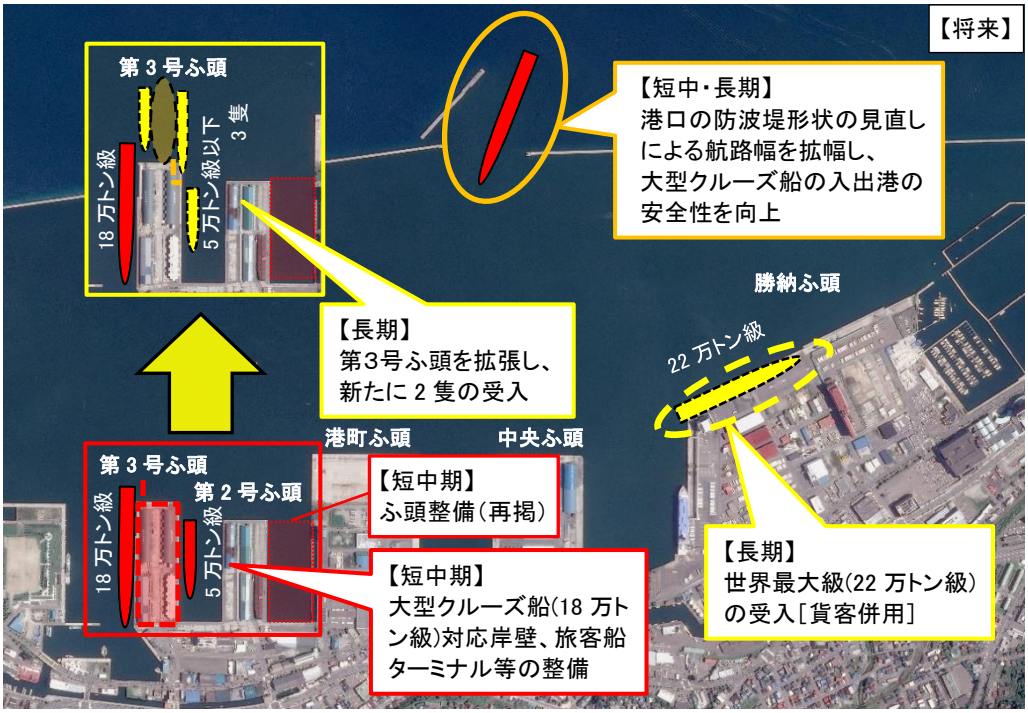


図 4.5.13　実現に向けた課題

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

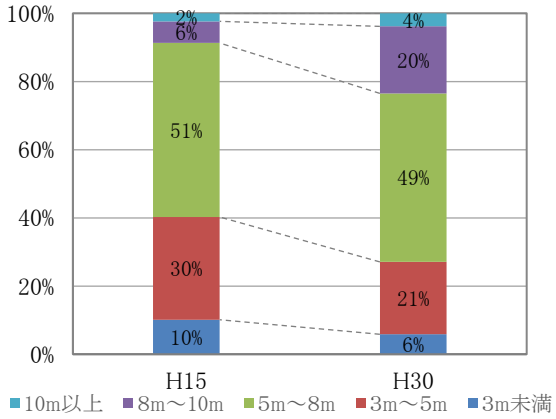
～北海道のマリンレジャーを牽引するプレジャーボート拠点としての機能強化～

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

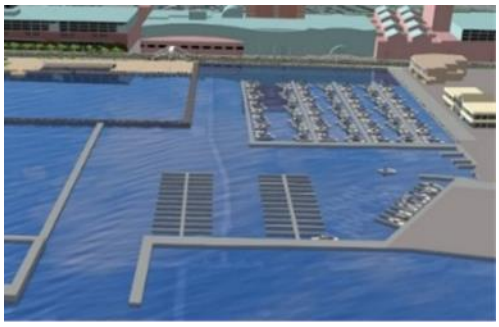


図 4.6.10　マリーナ機能強化のイメージ

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。

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。

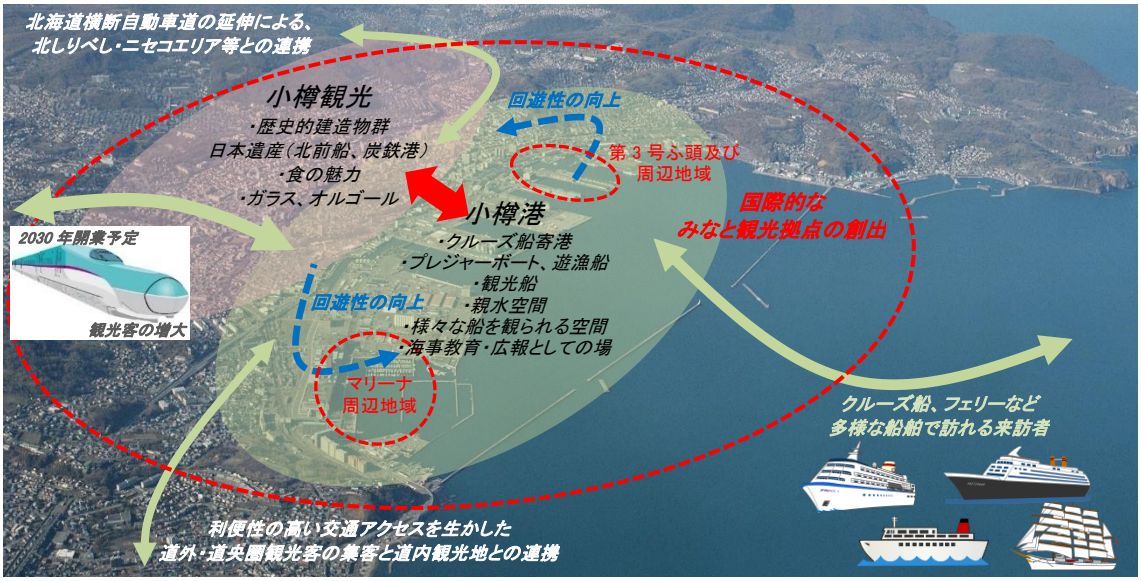


図 4.7.5　目指すべき姿

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

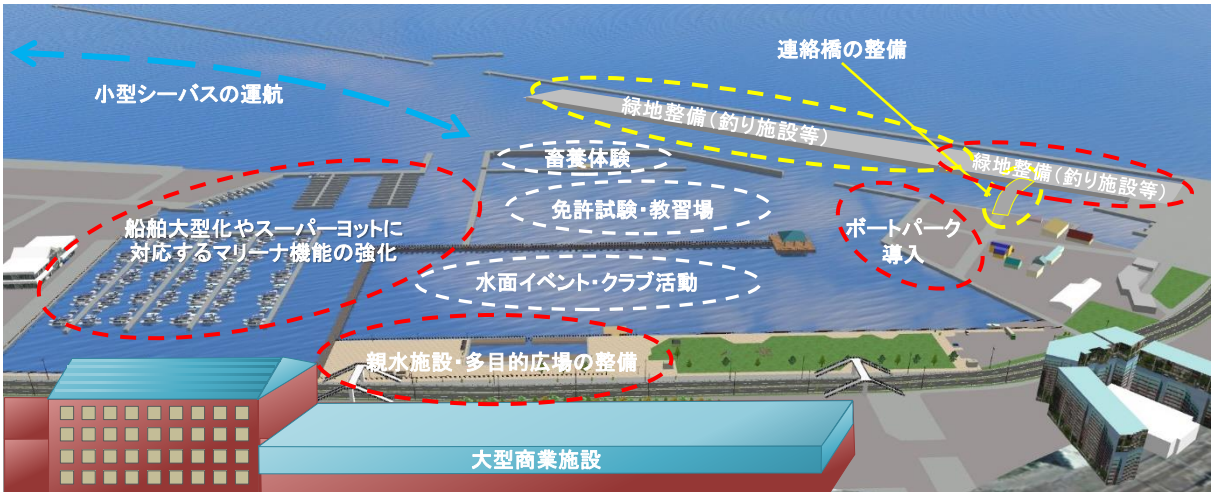
(2) 第３号ふ頭及び周辺地区

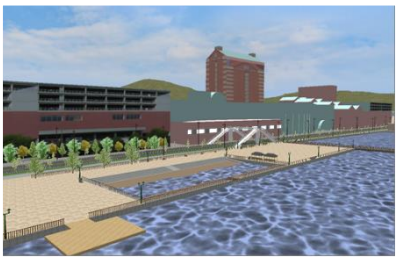
＜観光船ターミナル及び観光・商業施設等＞　　＜親水緑地＞

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

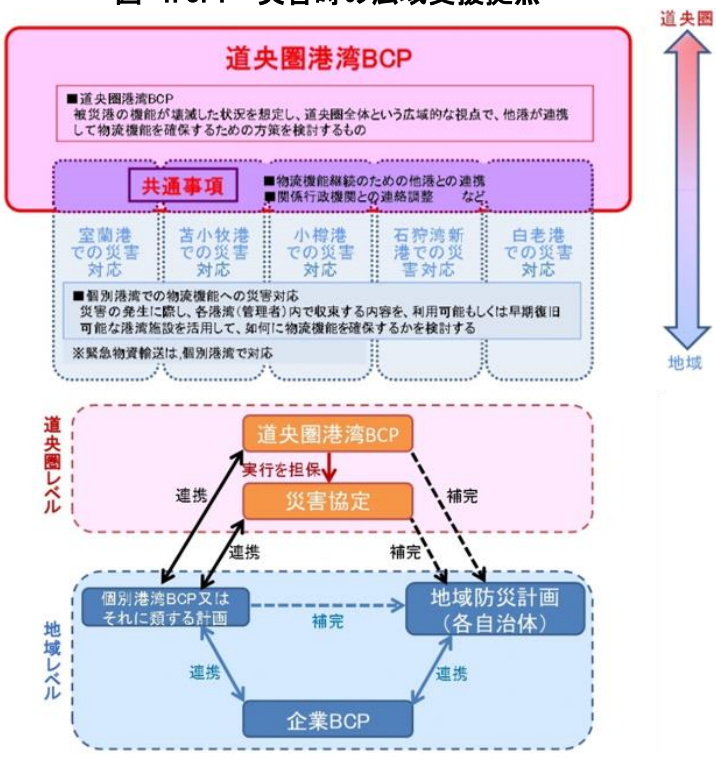
～災害から産業・くらしを守る防災拠点としての機能強化～

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。

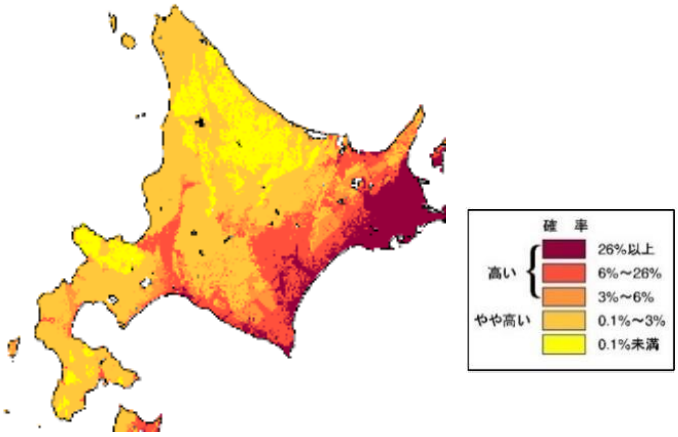
また、小樽港では穀物保管施設が充実しており、備蓄機能も備えている。

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。

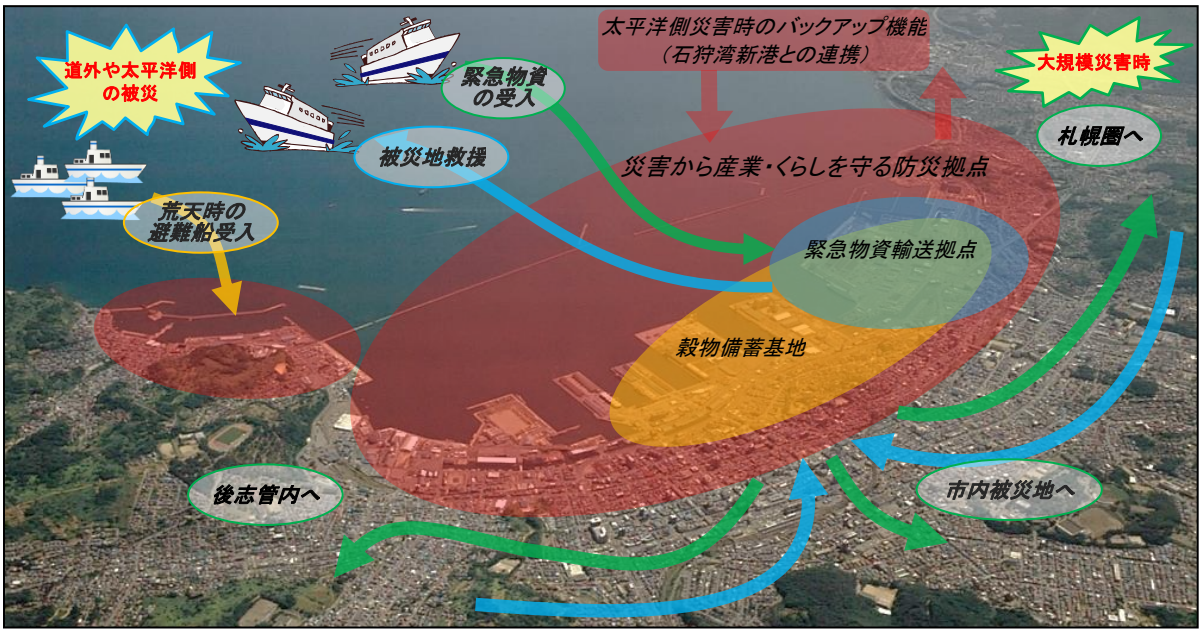


図 4.8.5　目指すべき姿

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。

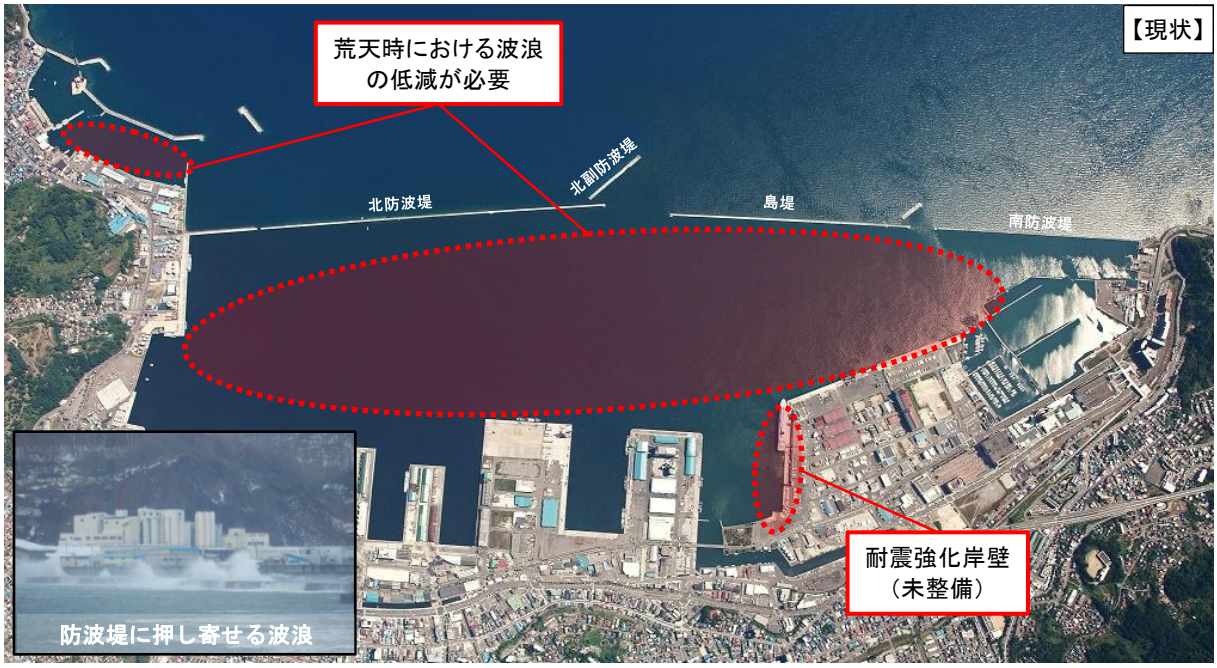


図 4.8.6　実現に向けたイメージ

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。

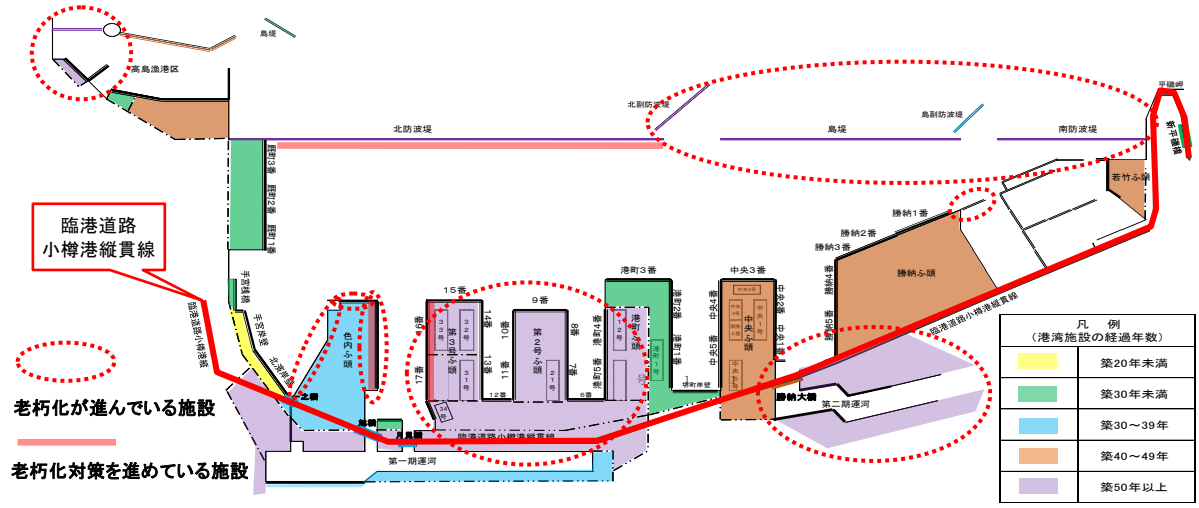


図 4.9.1　港湾施設の建設からの経過年数

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。

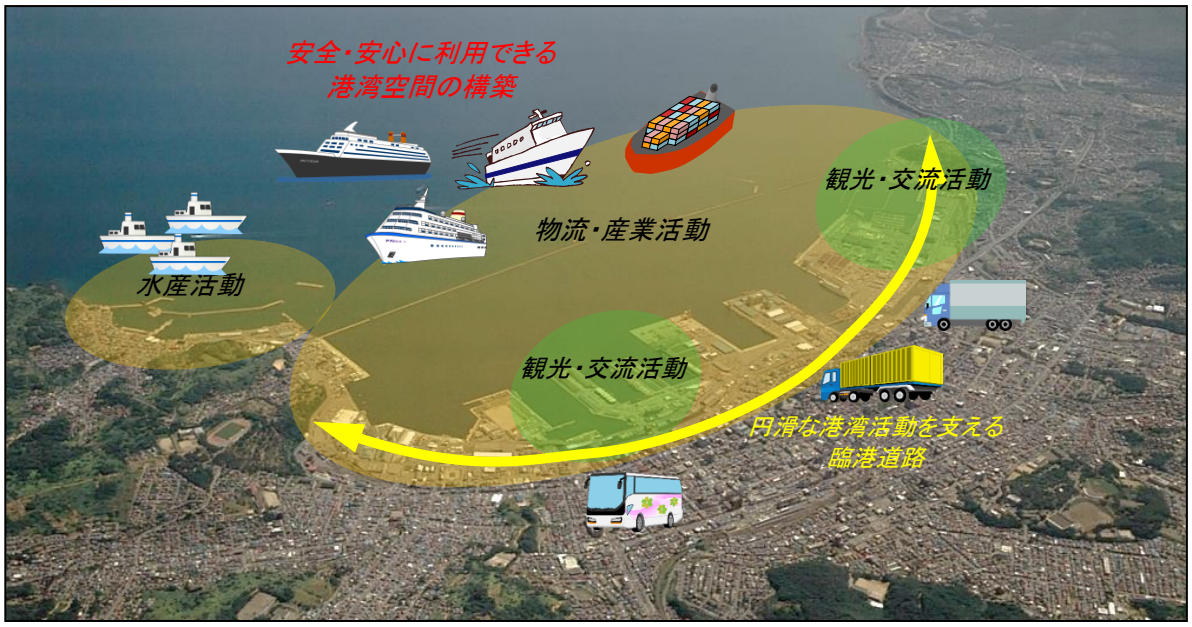


図 4.9.2　目指すべき姿

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。

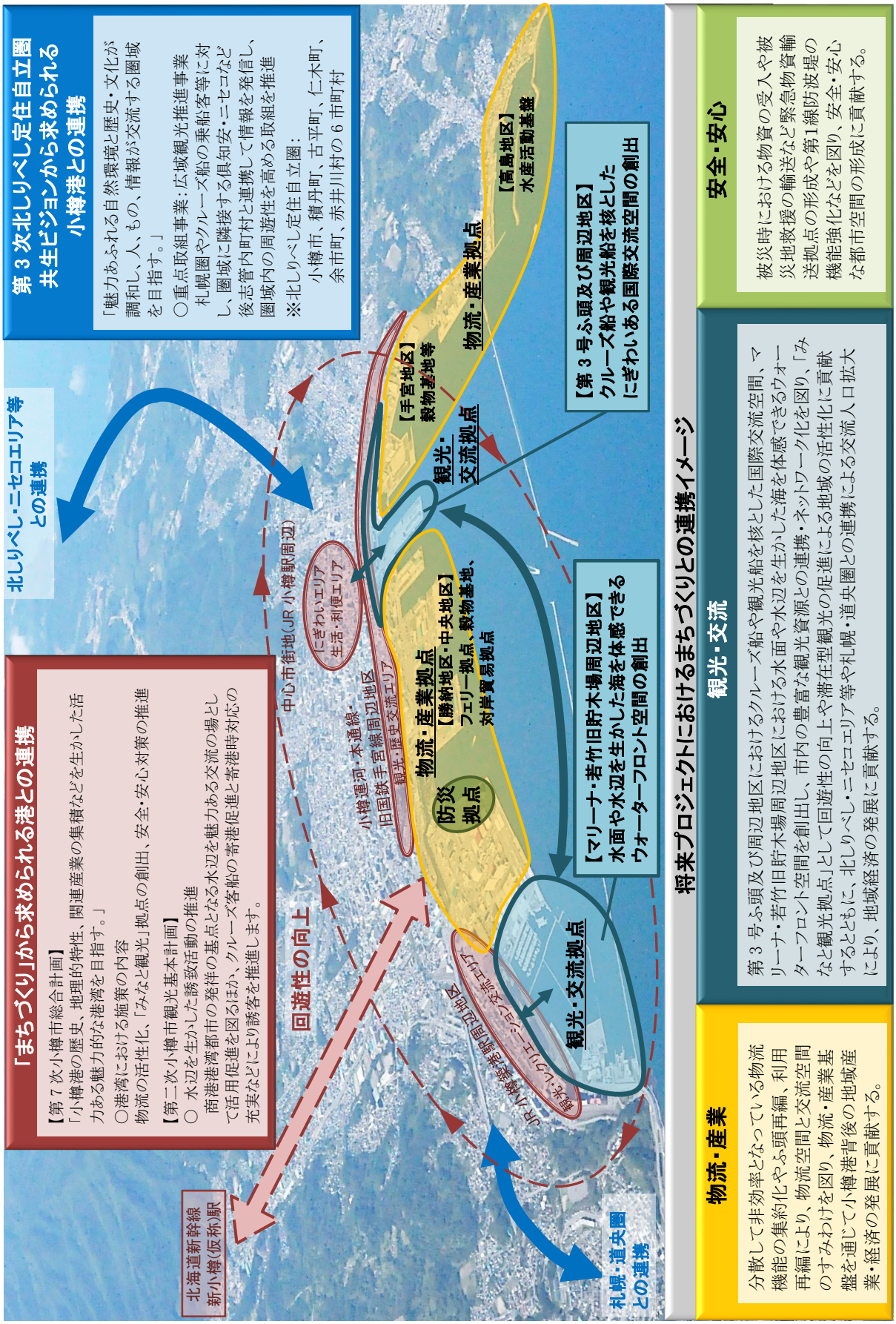
将来プロジェクト(素案) 課題	施策のイメージ(案)≪ハード施策≫	取組時期 短中期	取組時期 長期
【1】日本海側フェリー拠点の形成 ～ 日本海側の基幹航路として国内の産業・経済を支えるフェリー拠点としての機能強化 ～			
・フェリーターミナル機能が分散	・フェリーターミナル機能の集約	■	
・災害に強い港湾機能の構築	・耐震強化岸壁の整備	■	■
・安全な歩行導線の確保	・安全で快適な歩行導線の確保	■	
・人口減少による労働者不足が懸念	・新技術導入及び設備導入に伴う荷捌き地の拡張、自動化に対応する交通施設整備		■
【2】北海道日本海側における穀物基地の形成 ～ 北海道の食品産業・畜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

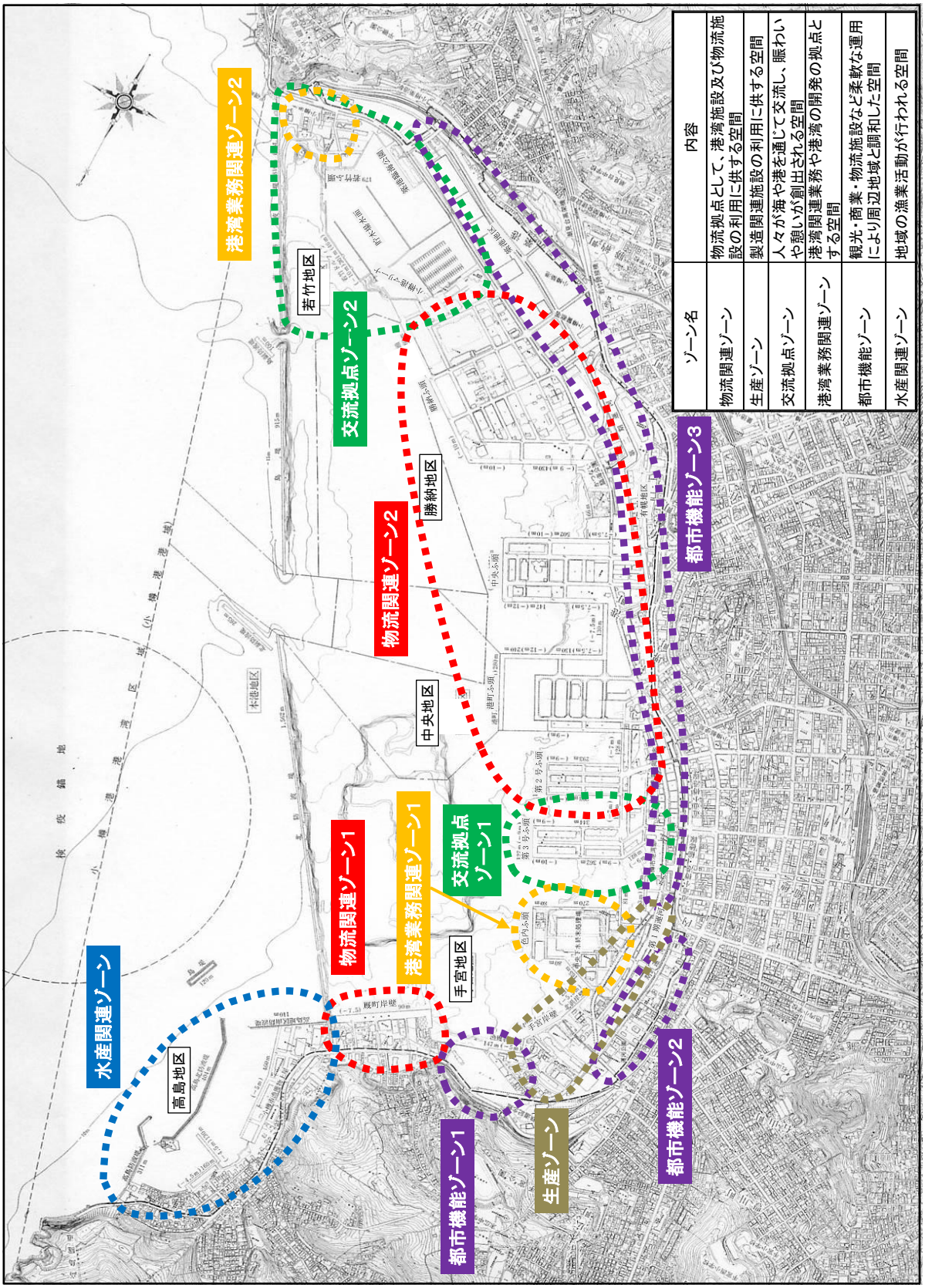
将来プロジェクトにおけるまちづくりとの連携イメージを示す。



第5章 空間利用計画

5.1　港湾利用ゾーニング【長期】

長期における港湾利用のゾーニングを示す。



5.2　将来(長期)のゾーニング概要

表 5.2.1　小樽港の将来(長期)のゾーニング概要

地　区　名	利　用　方　針
高島地区	■**高島地区**については、漁業関連施設などの**水産関連ゾーン**として位置付ける。
手宮地区	■**厩町岸壁周辺**については、化学工業品、穀物副原料などを取扱う**物流関連ゾーン**として位置付ける。 ■**手宮桟橋から北浜岸壁の背後及び色内ふ頭基部周辺**については、既存立地企業等の**生産ゾーン**として位置付ける。 ■**北荷桟橋背後、第 1 期運河北側周辺**については、商業・流通施設などの**都市機能ゾーン**として位置付ける。 ■**色内ふ頭周辺**は、官公庁船が利用する**港湾業務関連ゾーン**として位置付ける。
中央地区	■**第 3 号ふ頭周辺**については、クルーズ船の発着拠点の形成や観光船の利用、賑わい空間を創出する**交流拠点ゾーン**として位置付ける。 ■**第 2 号ふ頭及び港町ふ頭周辺**については、小樽港の物流活動を支える主要なエリアとして**物流関連ゾーン**として位置付ける。 ■**第 1 期運河南側周辺**については、商業・流通施設などの**都市機能ゾーン**として位置付ける。
勝納地区	■**中央ふ頭及び勝納ふ頭周辺**については、小樽港の物流活動を支える主要なエリアとして**物流関連ゾーン**として位置付ける。 ■**有幌地区周辺**については、商業・流通施設などの**都市機能ゾーン**として位置付ける。
若竹地区	■**小樽港マリーナ、貯木場水面、築港臨海公園周辺**については、マリンレジャー、教育、イベント等、水面や水辺を生かしたウォーターフロント空間を創出する**交流拠点ゾーン**として位置付る。 ■**若竹ふ頭南側周辺**については、港湾の開発や管理の拠点としての利用として**港湾業務関連ゾーン**として位置付ける。 ■**築港地区周辺**については、交流空間と生活サービス機能を併せ持つ**都市機能ゾーン**として位置付ける。

第6章 将来イメージ

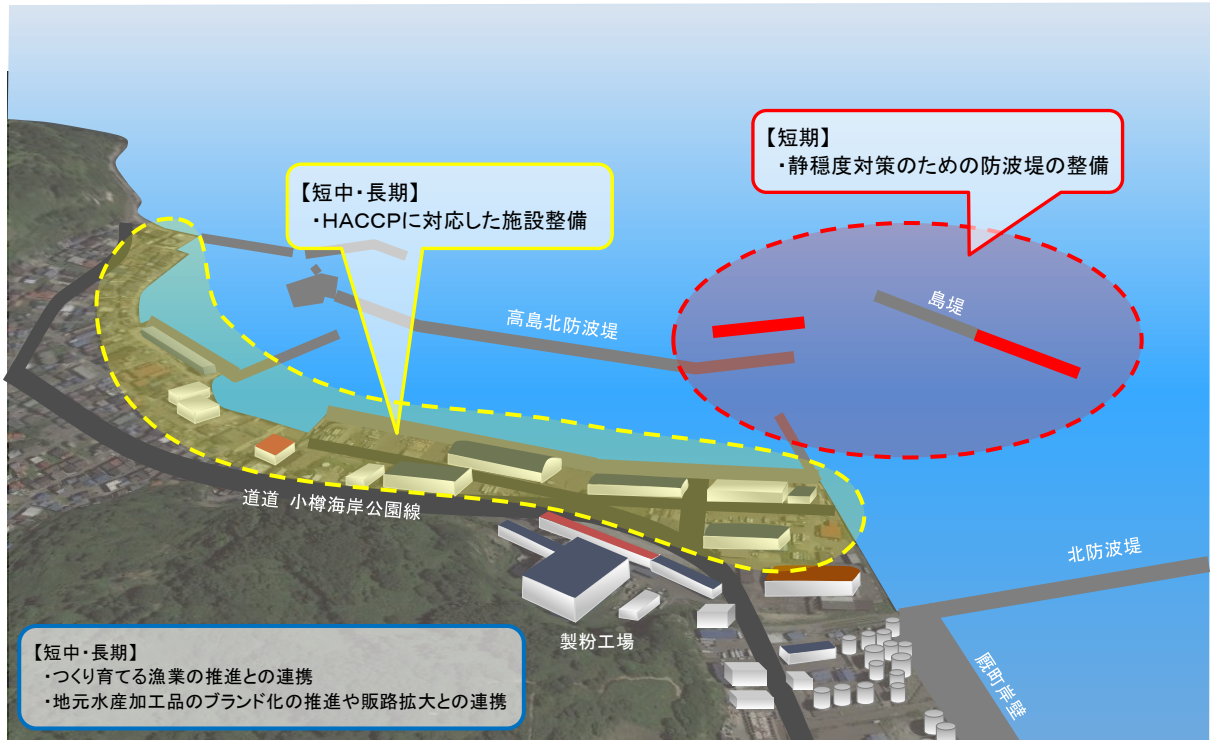


図 6.1.1　高島地区

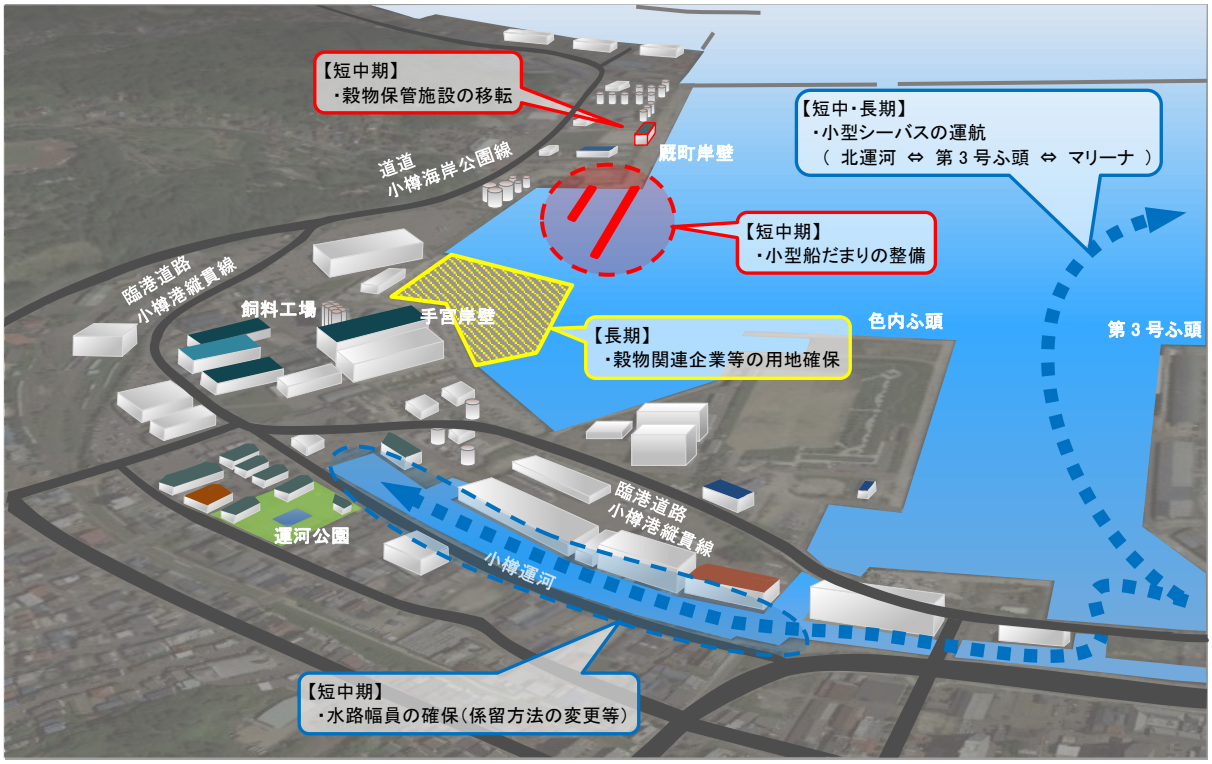


図 6.1.2　手宮地区

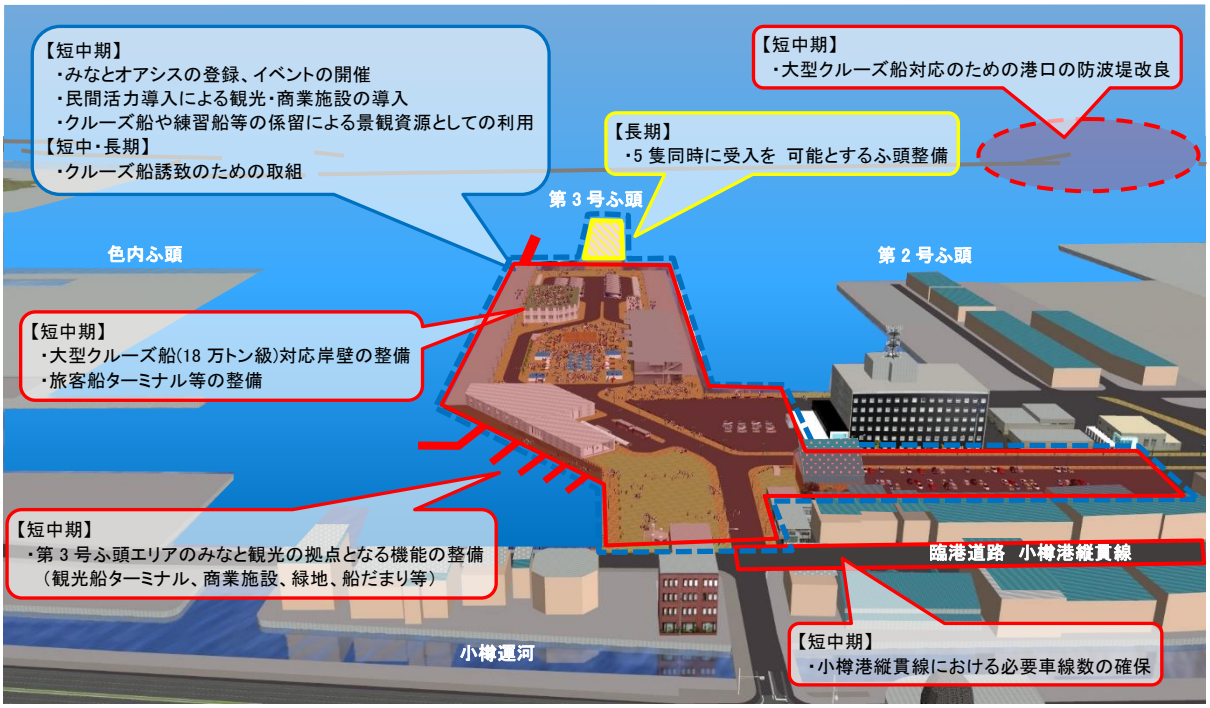


図 6.1.3　中央地区（第 3 号ふ頭）

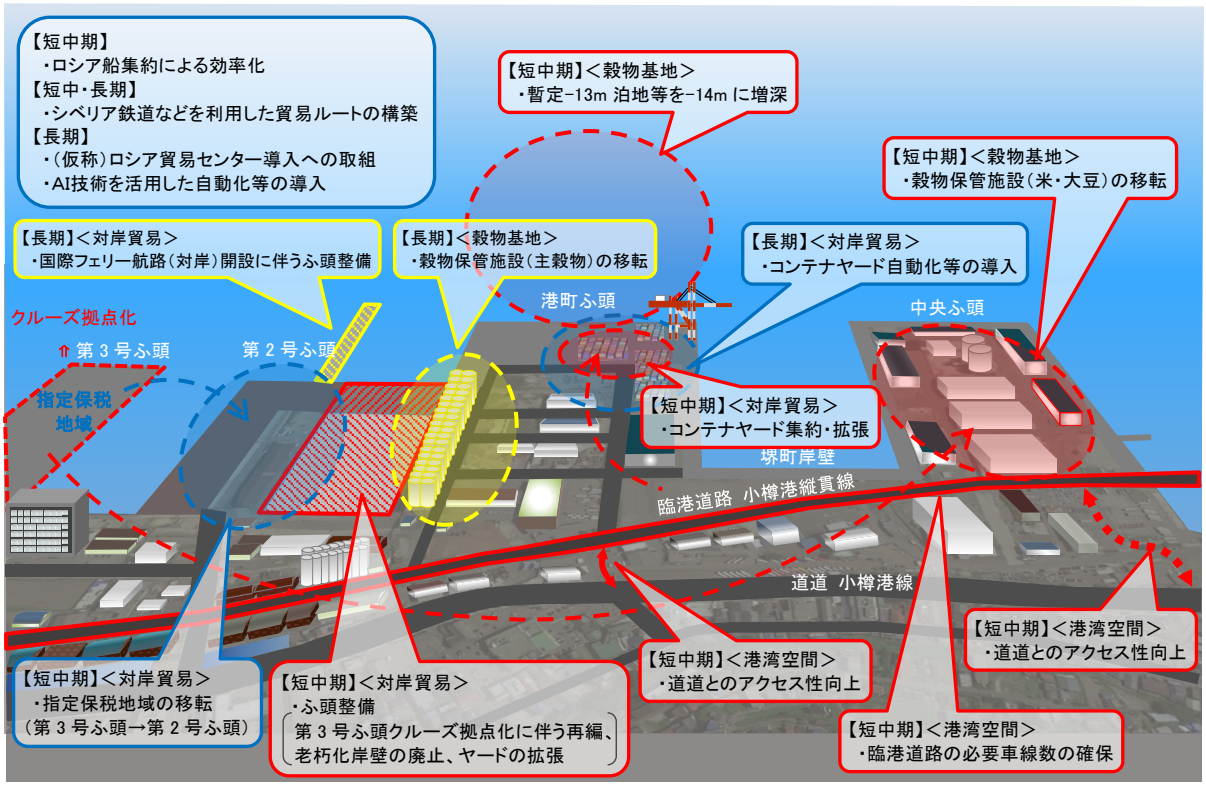


図 6.1.4　中央地区（第 2 号ふ頭・港町ふ頭）・勝納地区（中央ふ頭）

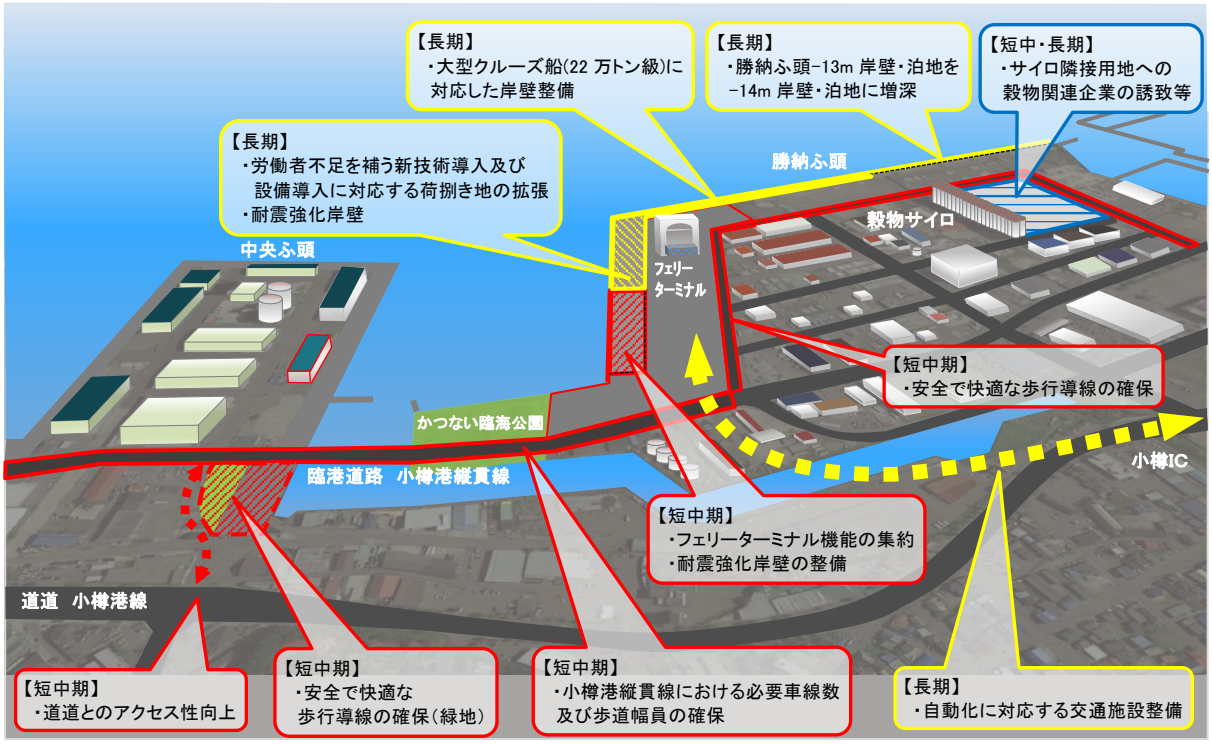


図 6.1.5　勝納地区

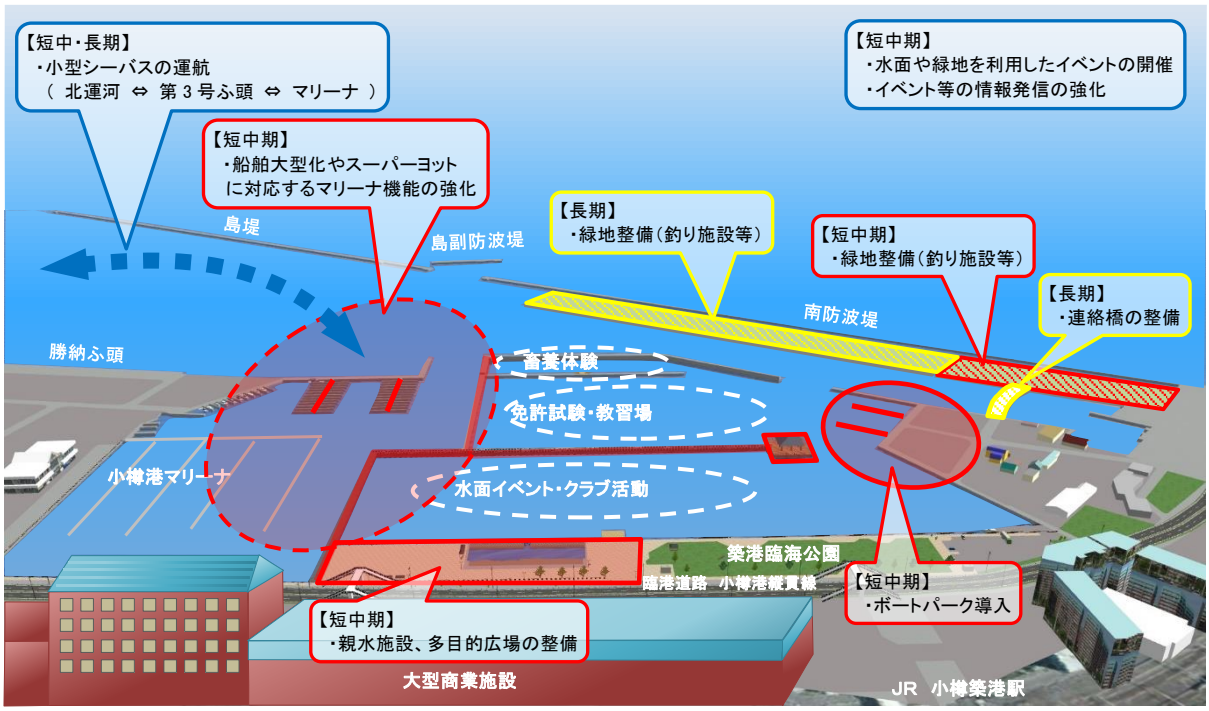


図 6.1.6　若竹地区

第7章 付属資料

7.1 委員名簿

第1回委員会・幹事会（平成28年8月25日）

	氏　名	所　属	職　名
委　員	須野原　豊	公益社団法人日本港湾協会	理事長
委　員	赤井　伸郎	大阪大学大学院 国際公共政策研究科	教授
委　員	田村　亨	北海道大学	教授
委　員	李　濟民	小樽商科大学	教授
委　員	小笠原 眞結美	市民	
委　員	桂　愛永	市民	
委　員	工藤　力春	市民	
委　員	鈴木　美和	市民	
委　員	早川　陽子	市民	
委　員	西條　文雪	小樽商工会議所	副会頭
委　員	井上　晃	一般社団法人小樽観光協会	副会長
委　員	菅原　春雄	小樽港湾振興会	会長
委　員	大田　秀樹	北海道港運協会小樽支部	支部長
委　員	鶴谷　征三	小樽倉庫協会	会長
委　員	笠原　力	道央船主協会	副会長
委　員	角野　章	一般社団法人 日本マリーナ・ビーチ協会北海道支	支部長
委　員	播磨　清次	小樽水先区水先人会	会長
委　員	新川　正己	小樽市漁業協同組合	専務理事
委　員	伊藤　保夫	小樽機船漁業協同組合	代表理事組合長
委　員	西村　仁	北海道銀行小樽支店	支店長
委　員	真田　仁	国土交通省北海道局港政課	課長
委　員	中島　靖	国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課	課長
委　員	倉内　公嘉	国土交通省北海道開発局小樽開発建設部	部長
委　員	池田　雅志	国土交通省北海道運輸局海事振興部	部長
委　員	森部　賢治	海上保安庁第一管区海上保安本部小樽海上保安部	部長
委　員	山田　宏治	北海道後志総合振興局	副局長
オブザーバー	小池　慎一郎	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官

第2回委員会・幹事会（令和元年11月25日）

	氏　名	所　属	職　名
委　員　長	須野原　豊	公益社団法人 日本港湾協会	理事長
委　員	赤井　伸郎	大阪大学大学院 国際公共政策研究科	教授
委　員	田村　亨	北海商科大学商学部	教授
委　員	李　濟民	小樽商科大学	教授
委　員	井上　共子	市民	
委　員	小笠原 眞結美	市民	
委　員	河村　忠光	市民	
委　員	工藤　力春	市民	
委　員	早川　陽子	市民	
委　員	嶌村　公宏	小樽商工会議所	副会頭
委　員	西條　文雪	一般社団法人 小樽観光協会	会長
委　員	山田　藤夫	小樽港湾振興会	会長
委　員	大田　秀樹	北海道港運協会 小樽支部	支部長
委　員	鶴谷　征三	小樽倉庫協会	会長
委　員	寺越　靖晃	道央船主協会	委員
委　員	角野　章	一般社団法人 日本マリーナ・ビーチ協会北海道支	支部長
委　員	播磨　清次	小樽水先区水先人会	会長
委　員	新川　正己	小樽市漁業協同組合	専務理事
委　員	伊藤　保夫	小樽機船漁業協同組合	代表理事組合長
委　員	前田　尚宏	北海道銀行 国際部	部長
委　員	平山　源	北洋銀行 国際部	副部長
委　員	鈴木　徹	国土交通省北海道局港政課	課長
委　員	箕作　幸治	国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課	課長
委　員	渡邊　政義	国土交通省北海道開発局小樽開発建設部	部長
委　員	中岡　浩幸	国土交通省北海道運輸局海事振興部	部長
委　員	上島　顕司	国土交通省国土技術政策総合研究所 沿岸海洋・防災研究部沿岸域システム研究室	室長
委　員	藤本　裕之	海上保安庁第一管区海上保安本部小樽海上保安部	部長
委　員	石本　喜久年	財務省函館税関小樽支署	支署長
委　員	越智　通浩	北海道後志総合振興局	副局長
委　員	小山　秀昭	小樽市	副市長
オブザーバー	平井　洋次	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官

第3回委員会（令和2年7月17日）

	氏　名	所　属	職　名
委員長	須野原　豊	公益社団法人 日本港湾協会	理事長
委員	赤井　伸郎	大阪大学大学院 国際公共政策研究科	教授
委員	田村　亨	北海商科大学商学部	教授
委員	李　濟民	小樽商科大学	特任教授
委員	井上　共子	市民	
委員	小笠原 眞結美	市民	
委員	河村　忠光	市民	
委員	工藤　力春	市民	
委員	早川　陽子	市民	
委員	嶌村　公宏	小樽商工会議所	副会頭
委員	西條　文雪	一般社団法人 小樽観光協会	会長
委員	山田　藤夫	小樽港湾振興会	会長
委員	大田　秀樹	北海道港運協会 小樽支部	支部長
委員	鶴谷　征三	小樽倉庫協会	会長
委員	寺越　靖晃	道央船主協会	委員
委員	角野　章	一般社団法人 日本マリーナ・ビーチ協会北海道支	支部長
委員	播磨　清次	小樽水先区水先人会	会長
委員	新川　正己	小樽市漁業協同組合	専務理事
委員	伊藤　保夫	小樽機船漁業協同組合	代表理事組合長
委員	前田　尚宏	北海道銀行 国際部	部長
委員	平山　源	北洋銀行 国際部	副部長
委員	鈴木　徹	国土交通省北海道局港政課	課長
委員	箕作　幸治	国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課	課長
委員	渡邊　政義	国土交通省北海道開発局小樽開発建設部	部長
委員	中岡　浩幸	国土交通省北海道運輸局海事振興部	部長
委員	上島　顕司	国土交通省国土技術政策総合研究所 沿岸海洋・防災研究部	部長
委員	藤本　裕之	海上保安庁第一管区海上保安本部小樽海上保安部	部長
委員	石本　喜久年	財務省函館税関小樽支署	支署長
委員	越智　通浩	北海道後志総合振興局	副局長
委員	小山　秀昭	小樽市	副市長
オブザーバー	平井　洋次	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官

第4回委員会・幹事会（令和2年11月20日）

	氏　名	所　属	職　名
委員長	須野原　豊	公益社団法人 日本港湾協会	理事長
委員	赤井　伸郎	大阪大学大学院 国際公共政策研究科	教授
委員	田村　亨	北海商科大学商学部	教授
委員	李　濟民	小樽商科大学	特任教授
委員	井上　共子	市民	
委員	小笠原 眞結美	市民	
委員	河村　忠光	市民	
委員	工藤　力春	市民	
委員	早川　陽子	市民	
委員	嶌村　公宏	小樽商工会議所	副会頭
委員	西條　文雪	一般社団法人 小樽観光協会	会長
委員	山田　藤夫	小樽港湾振興会	会長
委員	大田　秀樹	北海道港運協会 小樽支部	支部長
委員	鶴谷　征三	小樽倉庫協会	会長
委員	寺越　靖晃	道央船主協会	委員
委員	角野　章	一般社団法人 日本マリーナ・ビーチ協会北海道支	支部長
委員	播磨　清次	小樽水先区水先人会	会長
委員	新川　正己	小樽市漁業協同組合	専務理事
委員	伊藤　保夫	小樽機船漁業協同組合	代表理事組合長
委員	前田　尚宏	北海道銀行 国際部	部長
委員	平山　源	北洋銀行 国際部	副部長
委員	鈴木　徹	国土交通省北海道局港政課	課長
委員	箕作　幸治	国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課	課長
委員	坂場　武彦	国土交通省北海道開発局小樽開発建設部	部長
委員	中岡　浩幸	国土交通省北海道運輸局海事振興部	部長
委員	上島　顕司	国土交通省国土技術政策総合研究所 沿岸海洋・防災研究部	部長
委員	藤本　裕之	海上保安庁第一管区海上保安本部小樽海上保安部	部長
委員	石本　喜久年	財務省函館税関小樽支署	支署長
委員	越智　通浩	北海道後志総合振興局	副局長
委員	小山　秀昭	小樽市	副市長
オブザーバー	平井　洋次	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官

小樽港長期構想

令和２年 12 月

小樽市産業港湾部港湾室
〒047-0007　小樽市港町４番２号
TEL：（0134）32-4111（内線 467）
FAX：（0134）23-1109
E-Mail:kowan@city.otaru.lg.jp
https://www.city.otaru.lg/