

小樽港港湾計画―改訂―（原案）

【説明資料】



令和3年8月

小樽市

※ 本説明資料は、昨年12月に策定した「小樽港長期構想(令和2年10月パブリックコメント実施)」に基づいて、港湾管理者としてまとめた原案です。本パブリックコメントで頂いた意見等を踏まえて、改訂作業を進めていきますが、港湾計画は法定計画であることから、今後、関係機関との協議等により、内容が変更となる場合がありますので、御理解願います。

小樽港港湾計画 -改訂- (原案)

令和3年8月
小樽市

1. 小樽港港湾計画について

(1) 港湾計画改訂の背景

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、20年以上経過し、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いるため、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ものです。

(2) 「長期構想」と「港湾計画」

	長期構想	港湾計画
内 容	20～30年先の長期的な視野に立った総合的な港湾空間の形成とその在り方を、構想として取りまとめるもの。	通常10～15年程度の将来を目標年次として、その港湾の開発、利用及び保全の方針を明らかにするとともに、取扱貨物量などの能力、その能力に応じた港湾施設の規模及び配置、さらに港湾の環境の整備及び保全に関する事項などを定めるもの。
目標年次	令和20～30年代 (R2.12月策定)	令和10年代後半 (小樽港港湾計画改訂 R3.11月予定)
法的根拠	—	港湾法において、港湾管理者は港湾計画を定めることとされている。 また、定める事項については港湾法施行令で、基本的な事項に関する基準については省令で定められている。
定める内容	- 基本理念 - 基本目標 - ゾーニング - 整備構想 - 施策の方針等 「短中期」を 港湾計画に反映	- 港湾計画の方針（目標年次、港湾空間のゾーニング含む） - 港湾の能力（取扱貨物量、船舶乗降旅客数等） - 港湾施設の規模及び配置（ふ頭計画、外郭施設計画等） - 港湾の環境の整備及び保全（緑地計画等） - 土地造成及び土地利用計画等

(3) 港湾計画改訂のスケジュール

小樽市地方港湾審議会（令和3年10月予定）、国土交通省交通政策審議会・港湾分科会（令和3年11月予定）の諮問・答申を経て改訂の予定。

2. 小樽港長期構想における目指すべき姿

（小樽港長期構想：令和2年12月策定）

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



観光・交流



3. 小樽港港湾計画改訂 (原案) の主な内容

I 港湾計画の方針

(位置・沿革・役割・要請等)

小樽港は、北海道の積丹半島の東に位置する港湾であり、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年には外国貿易港として開港、昭和26年には重要港湾に指定、平成23年には日本海側拠点港（外航クルーズ）に選定されている。

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、日本海側の主要都市を結び、産業・経済を物流面から支える拠点港として、また、近年では、クルーズ振興を核とした観光分野での経済成長にも重要な役割を果たしている。

本港は、背後圏に後志圏及び北海道の政治、経済、人口の集中している札幌市を中心とした地域を擁し、今後も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、さらに発展することが期待されているとともに、本港及び石狩湾新港がそれぞれの特性を活かしつつ連携し、北海道日本海側物流の効率化や災害時におけるリダンダンシー機能の確保が求められている。

具体的に、物流及び産業面では、日本海側の基幹航路としての国内の産業・経済を支えるフェリー拠点、北海道の食品産業・畜産業を支える穀物原料輸入基地、北海道の産業・消費活動を支える対岸諸国との貿易拠点、地元漁船や管外船などの活動を支える水産活動基盤の機能強化が求められている。

観光及び交流面では、クルーズ人口拡大に貢献するクルーズ拠点、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、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が求められている。

安全及び安心面では、災害から産業・くらしを守る防災拠点、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が求められている。

(港湾計画の方針)

このような情勢に対処するため、令和10年代後半を目標年次として、以下のよう
に港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂するものである。

(1) 物流・産業の基盤強化

日本海側の基幹航路をはじめ対岸貿易における地理的優位性やこれまでの港湾機能集積を生かし、北海道の経済・産業を支える物流拠点としての発展を目指す。

① 日本海側フェリー拠点の形成

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機能強化を図る。

② 北海道日本海側における穀物基地の形成

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機能強化を図る。

③ 多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成

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機能強化を図る。

④ 沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成

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に寄与するため、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。

3. 小樽港港湾計画改訂 (原案) の主な内容

I 港湾計画の方針

(港湾計画の方針)

(2) 観光・交流の基盤強化

国内有数の観光都市であるポテンシャルやクルーズ船をはじめとする多様な船舶が寄港する海のゲートウェイを生かし、国際的な観光・交流拠点としての発展を目指す。

① 北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成

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発着港やターンアラウンド港として、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機能強化を図る。

② 北海道のマリンレジャー拠点の形成

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機能強化を図る。

③ 観光都市にふさわしい交流空間の形成

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、海の魅力や歴史を生かした国際的なみなと観光拠点としての機能強化を図る。

(3) 安全・安心の基盤強化

災害リスクが少ない日本海側に位置する天然の良港である優位性を生かし、道内外被災地への災害支援などの防災拠点としての機能を強化する。

① 道央圏日本海側の防災拠点の形成

道内被災時における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ための物資輸送など、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・強化を図る。

② 円滑な港湾活動を支える港湾空間の形成

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、臨港交通機能の充実・強化を図る。

3. 小樽港港湾計画改訂 (原案) の主な内容

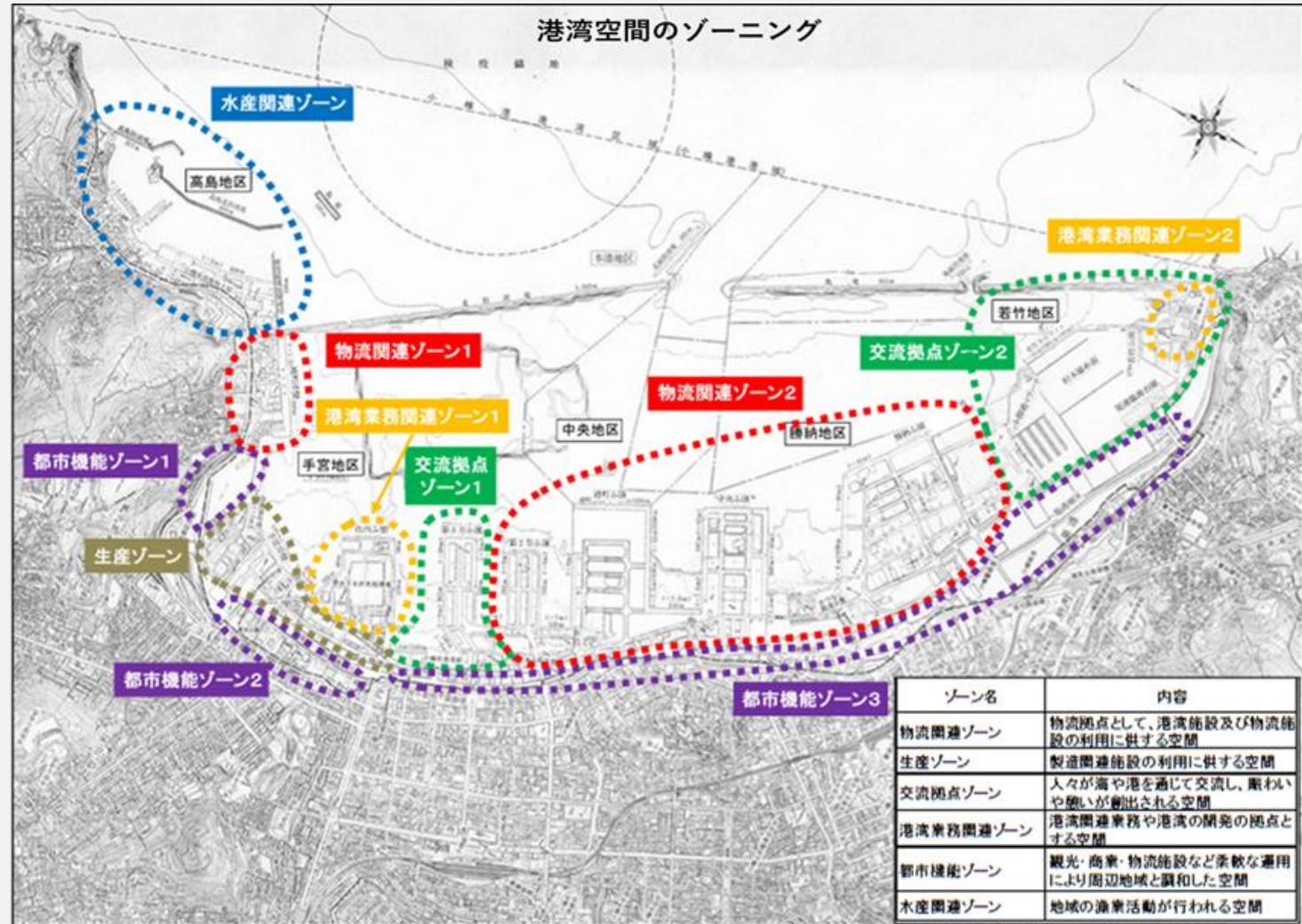
I 港湾計画の方針

(港湾計画の方針)

(4) 港湾空間のゾーニング

多様な機能を適正に配置し、効率性、快適性、安全性の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

- ① 手宮地区厩町岸壁周辺、中央地区第2号ふ頭及び港町ふ頭周辺、勝納地区中央ふ頭及び勝納ふ頭周辺については、物流関連ゾーンとする。
- ② 手宮地区手宮栈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、生産ゾーンとする。
- ③ 手宮地区北荷栈橋背後及び第1期運河北側周辺、中央地区第1期運河南側周辺、勝納地区有幌地区周辺、若竹地区築港地区周辺については、都市機能ゾーンとする。
- ④ 手宮地区色内ふ頭周辺、若竹地区若竹ふ頭南側周辺は、港湾業務関連ゾーンとする。
- ⑤ 中央地区第3号ふ頭周辺、若竹地区小樽港マリーナ及び貯木場水面、築港臨海公園周辺については、交流拠点ゾーンとする。
- ⑥ 高島地区については、水産関連ゾーンとする。



3. 小樽港港湾計画改訂 (原案) の主な内容

Ⅱ 港湾の能力

目標年次（令和10年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数等を次のように定める。

取扱貨物量	外 貿	60万トン
	(うちコンテナ)	(26万トン)
	内 貿	1,450万トン
	(うちフェリー)	(1,390万トン)
	合 計	1,510万トン
船舶乗降旅客数等		50万人

◎取扱貨物量

【外貿】

中国コンテナ航路などを活用したコンテナ貨物の輸出入の増、後背地の飼料工場での生産拡大に伴う原料の輸入増、中古自動車のロシアへの輸出増などにより、約60万トンを見込む。（令和元年実績値：約40万トン）

【内貿】

○ 一般貨物

道産小麦の本州への移出増やクルーズ船の寄港回数の増加に伴う船舶給水の増などにより、約60万トンを見込む。（令和元年実績値：約50万トン）

○ フェリー貨物

今後のトラックドライバー不足等に伴う長距離航路である小樽港の航路利用増などにより、約1,390万トンを見込む。（令和元年実績値：約1,210万トン）

◎船舶乗降旅客数等

クルーズ船の隻数の増加に伴う利用者数の増などにより、約50万人を見込む。（令和元年実績値：約28万人）

小樽港港湾計画 -改訂- (原案)

令和3年8月
小 樽 市

3. 小樽港港湾計画改訂 (原案) の主な内容

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置、港湾の環境の整備及び保全、土地造成及び土地利用計画等

基本方針		施設計画の概要	
(1) 物流・産業の 基盤強化	① 日本海側 フェリー拠点の形成	Ⓐ 耐震強化岸壁 (勝納ふ頭) … 防災機能の強化 Ⓑ ふ頭用地造成 (勝納ふ頭) … 荷さばき地の拡充によるフェリー機能の強化	
	② 北海道日本海側における 穀物基地の形成	Ⓒ ふ頭用地拡張 (厩町岸壁背後) … 第3号ふ頭及び港町ふ頭の穀物関連機能(飼料副原料)を移転し、飼料工場への輸送距離低減による効率化	
	③ 多彩なネットワークで結ばれる 対岸貿易拠点の形成	Ⓓ 第2号ふ頭拡張 (新規岸壁、ふ頭用地、港湾関連用地、臨港道路第2埠頭中央線) … 第2号ふ頭と港町ふ頭の間の埋立による新規岸壁及び用地造成、臨港道路を整備し、ロシア貿易貨物の移転・集約による機能強化	
	④ 沖合・沿岸漁業を支える 水産活動基盤の形成	Ⓔ 高島地区防波堤延伸 (島堤延伸) … 高島地区の静穏度の確保	
(2) 観光・交流の 基盤強化	① 北海道日本海側における クルーズ拠点の形成	Ⓕ 大型クルーズ船対応岸壁 (第3号ふ頭) … 大型クルーズ船(18万トン級)に対応する第3号ふ頭の岸壁整備によるクルーズ拠点化 Ⓖ 大型クルーズ船対応防波堤 (北副防波堤延伸、島堤撤去) … 大型クルーズ船(18万トン級)に対応する港口形状の変更	
	② 北海道の マリンレジャー拠点の形成	Ⓗ マリーナ拡張 (防波堤新設・撤去、物揚場、小型栈橋) … 船舶大型化に対応するマリーナ機能の強化 Ⓘ 若竹ポートパーク (物揚場、小型栈橋) … 第2期運河係留施設の廃止及びプレジャーボートや練習船等の係留場所の再編による船だまり機能の強化 Ⓙ 手宮地区小型船だまり (物揚場、ふ頭用地、小型栈橋) … 第2期運河係留施設の廃止及び遊漁船、観光船、作業船等の係留場所の再編による船だまり機能の強化	
	③ 観光都市にふさわしい 交流空間の形成	Ⓚ 第3号ふ頭基部交流空間形成 (物揚場、小型栈橋、緑地) … 観光船発着場の集約や官民で連携した交流空間形成による、「みなと観光」拠点の創出 Ⓛ 築港臨海公園拡張 (緑地) … 親水施設の導入によるウォーターフロント空間の創出 Ⓜ (仮称)平磯岬公園 (緑地) … 釣り施設の導入によるレクリエーション空間の創出 Ⓝ (仮称)中央ふ頭基部緑地 (緑地) … 回遊性向上による交流空間の創出	
(3) 安全・安心の 基盤強化	④ 道央圏日本海側の 防災拠点の形成	Ⓐ[再掲]耐震強化岸壁 (勝納ふ頭) … 防災機能の強化 Ⓔ[再掲]高島地区防波堤延伸 (島堤延伸) … 静穏度確保 Ⓖ[再掲]大型クルーズ船対応防波堤 (北副防波堤延伸・法線変更、島堤撤去) … 静穏度確保	
	⑤ 円滑な港湾活動を支える 港湾空間の形成	Ⓞ 臨港道路小樽港縦貫線 … 4車線化による円滑で安全な臨港交通機能の強化 Ⓟ 臨港道路港町埠頭堺町線、中央埠頭入船線 … 道道とのアクセス強化による円滑な臨港交通機能の強化	

小樽港港湾計画 -改訂- (原案)

令和3年8月
小樽市

3. 小樽港港湾計画改訂(原案)の主な内容

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置、港湾の環境の整備及び保全、土地造成及び土地利用計画等

