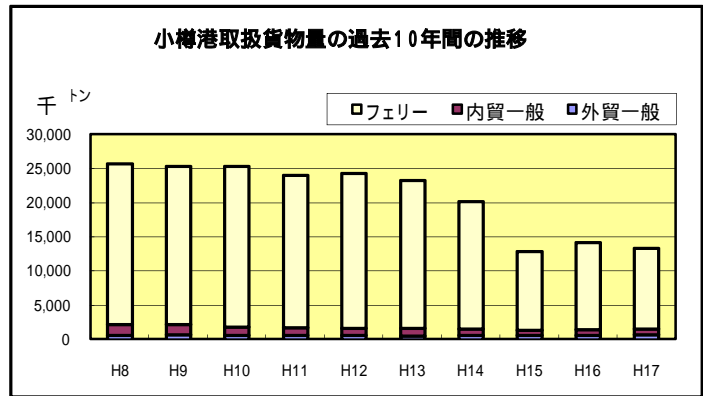


(4) 港勢の概要

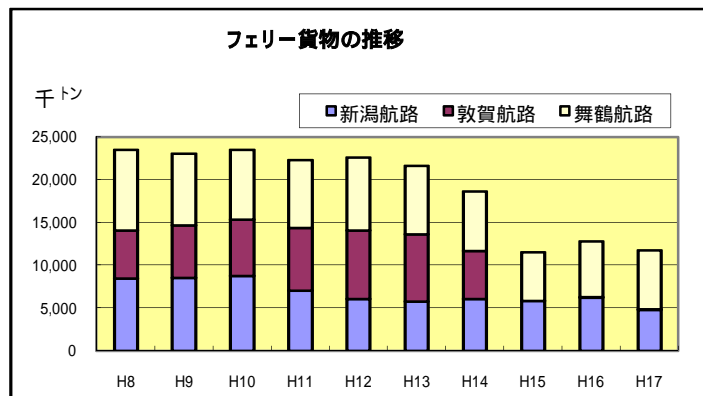
1) 取扱貨物量の状況

- ・平成17年の小樽港の取扱貨物量は約1,331万トンであり、平成8年と比較するとおおむね半分の取扱量まで減少してきています。
- ・平成17年の外貿貨物は約66万トンで、平成8年と比較して若干増加していますが、フェリー貨物を除いた内貿貨物は、約85万トン、フェリー貨物は約1,180万トンで、それぞれ、大幅に減少しています。

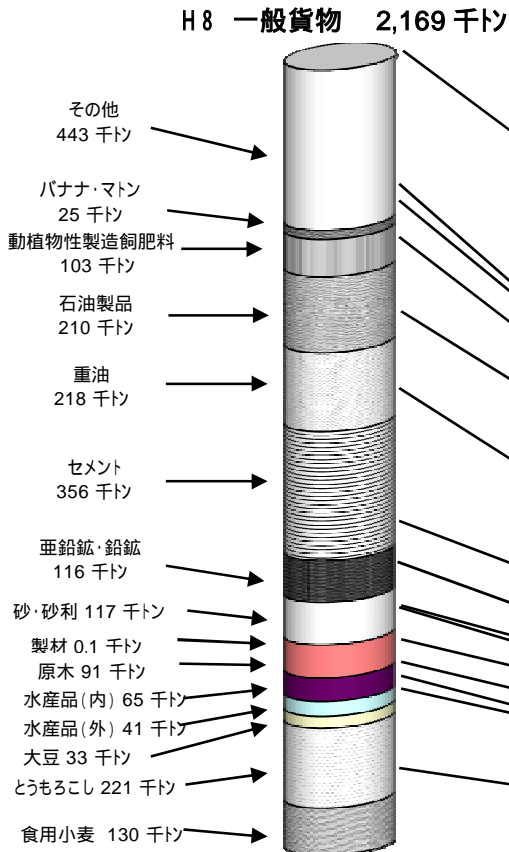


【フェリー貨物】

- ・現在、小樽港のフェリー航路は、新潟便(週6便)、舞鶴便(週7便)の定期便のほか、特定日運航の敦賀便があります。
- ・平成11年に新潟航路の一部、平成14年に敦賀航路が、相次いで苫小牧港へシフトしたことから、フェリー貨物は大幅に減少しています。

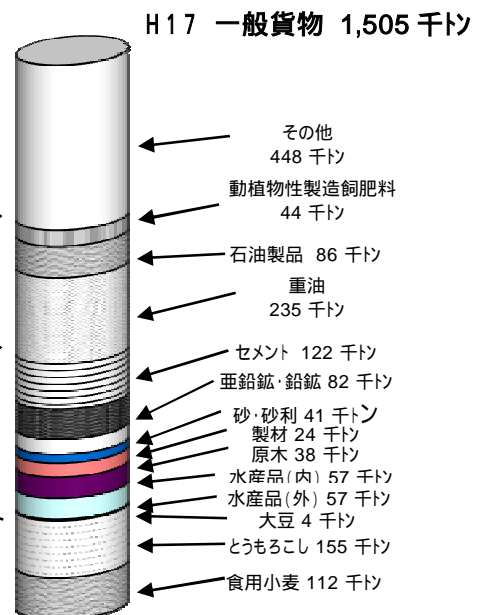


【一般貨物】

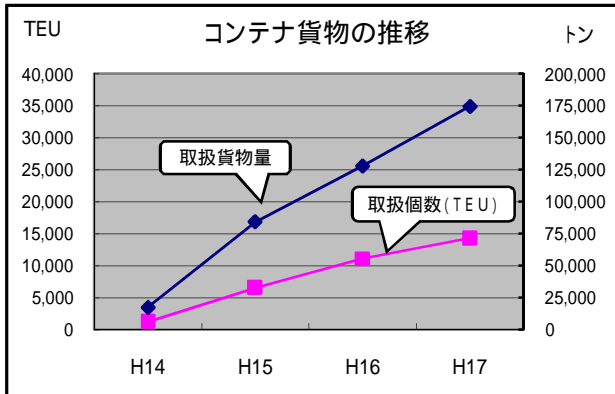


**国内経済の長期低迷
国際物流の変化**

- ・飼料工場の撤退に伴う原料輸移入の減少 (とうもろこし、動植物性製造飼肥料)
- ・社会資本整備の減少に伴う建設資材の取扱量の減少 (セメント、砂利・砂、石油製品)
- ・物流形態の変化に伴う他港へのシフト (バナナ、マトン)

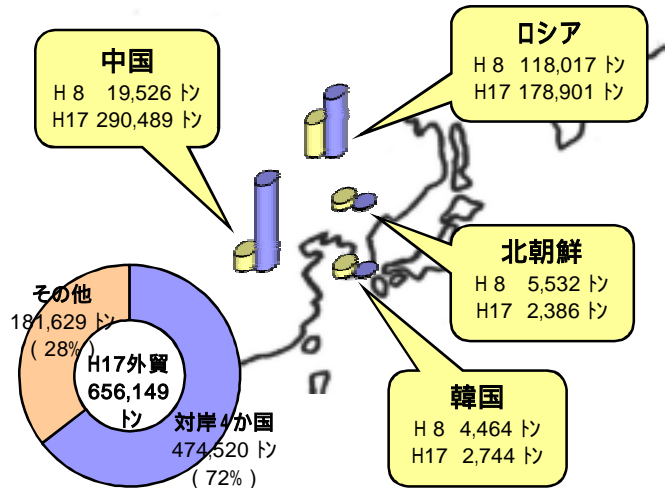


【 コンテナ貨物 】



- ・ 中国との定期コンテナ航路は平成14年9月に開設され、中国の大連、青島、上海との間で運航されていましたが、平成19年3月から、航路の改編と新規航路の開設がなされました。
- ・ 取扱貨物量は順調に伸びており、平成16年と平成17年を比較すると、TEU*ベースで1.3倍、トンベースで1.4倍となっています。

【 対岸諸国との貿易 】

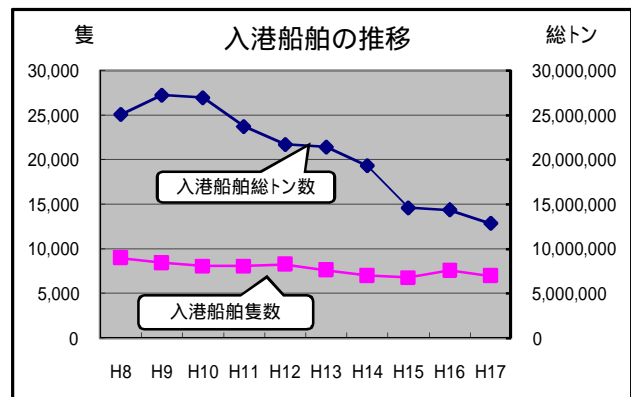


- ・ 平成17年の対岸4か国(ロシア、中国、韓国、北朝鮮)との取扱貨物量は、約47万トンで外貿全体の72%を占めています。
- ・ 平成8年と比較して3.2倍になっており、近年は、特に中国定期コンテナ航路の開設により中国との貿易が急増しています。

2) 入港船舶の状況

- ・ 平成17年の小樽港の入港船舶隻数は6,980隻、総トン数は約1,285万トンでそれぞれ減少傾向を示しています。
- ・ 特に入港船舶総トン数は、フェリーの相次ぐ減便により大幅に減少しています。

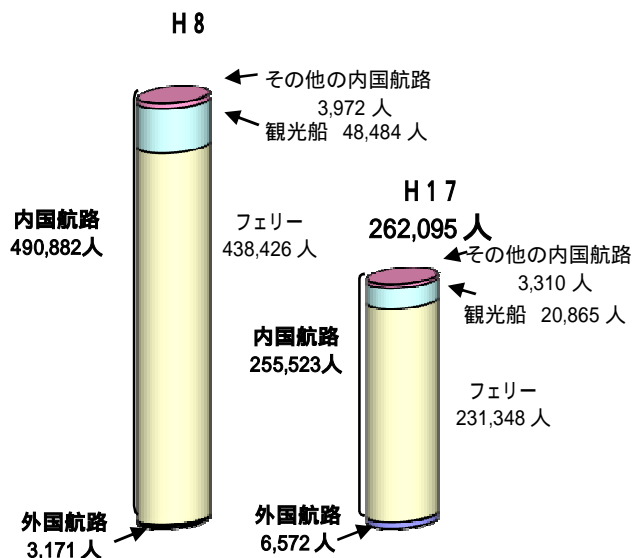
- ・ 小樽港へのクルーズ客船*の入港隻数は年により増減していますが、過去5年平均で年間約6隻入港しています。



3) 乗降客数の状況

- ・ 小樽港の平成17年の乗降客数は約26万人であり、平成8年と比較して53%まで減少しています。
- ・ 小樽港の乗降客数は、フェリーが88%を占めており、フェリー航路の減便により大幅に減少しています。

- ・ 小樽港に入港したクルーズ客船の乗降客数は年により増減していますが、過去5年平均の乗降客数は約3,900人です。



4. 小樽港とまちづくり

小樽港は、本来の物流機能としての役割のほかに、地域産業や都市機能への支援、また市民の憩いの場としての役割も担っており、特に、港及びその周辺に観光拠点があることから、市民や観光客で賑わっており、また、多くのイベントが行われています。

(1) 地域産業への貢献

小樽港は、臨港地区内及び背後地域に立地する事業所の原料、資材、製品の流通拠点としての役割を担っており、港湾施設や航路の充実により地域産業へ貢献しています。

小樽の主要産業の一つである水産業においても、高島地区に漁港区を設け、漁船の安全な係留や漁獲物の効率的な荷揚げ等へ貢献しています。

また、若竹地区を、海洋開発のためのエリアとして港湾計画に位置付け、地域産業と海洋研究との連携を図っています。



(穀物サイロがある勝納ふ頭)

(2) 市民の憩いの場、交流空間としての利用

1) 港湾緑地(公園)

小樽港の臨港地区内には、運河公園、かつない臨海公園、築港臨海公園の三つの港湾緑地のほか、色内ふ頭に都市公園である色内ふ頭公園が整備されており、市民の憩いの場として利用されています。



(子供たちが集い遊ぶ運河公園)

2) 小樽運河とその周辺

小樽運河は、周囲の石造倉庫群のたたずまいと相まって、小樽観光の主要なスポットとなっており、散策のみならず「小樽雪あかりの路」、「浅草橋」AZZスクエア、「おたる運河ロードレース」など、多くのイベント会場としても利用され、多くの市民や観光客で賑わっています。



(小樽雪あかりの路で多くの観光客が賑わう小樽運河)



(小樽運河でジャズに酔いしれる市民)



(市外からの参加も多いおたる運河ロードレース)

3) 第3号ふ頭とその周辺

第3号ふ頭は、中心市街地への至近性や利便性が好まれ、クルーズ客船の接岸場所として活用されているとともに、第3号ふ頭基部には、観光船の発着場や観光駐車場があり、夏には、おたる潮まつりのメイン会場として活用されています。



(クルーズ客船の入港セレモニー)



(潮まつりのメイン会場となっている第3号ふ頭基部)

4) 若竹、小樽築港駅周辺地区

若竹、小樽築港駅周辺地区は、小樽港マリーナやウォーターフロントを生かした商業レクリエーション施設があり、親水性が高い空間として、多くの市民や観光客に利用されています。



(マリーナや大型商業レクリエーション施設が立地する若竹、小樽築港駅周辺地区)

(3) 防災、都市機能支援としての利用

1) 防災機能

小樽港の防波堤は、単に、港内の静穏度を確保することだけでなく、市街地を波浪から守る役割を持っています。

また、小樽港では、防災対策の一環として、災害時における緊急物資輸送や、復興時の資材輸送の拠点となる耐震強化岸壁を勝納ふ頭に計画しています。

2) 市内排雪の受入れ

市内中心部の雪は、小樽港内における海域処理が中心であり、現在、中央ふ頭基部及び色内ふ頭先端において、処理されています。

特に中央ふ頭基部は、小樽市内全体における官民合わせた排雪量の約6割を取り扱う重要な雪処理施設となっています。



(中央ふ頭基部における雪処理の状況)

5. 石狩湾新港との関係

石狩湾に沿って小樽港の東側約20kmに位置する石狩湾新港は、北海道、小樽市及び石狩市の3者による組合で管理運営されており、小樽港と比較して岸壁数は少なく、背後に広大な工業団地を有する港です。

石狩湾新港の主な取扱貨物は、石油製品、セメント、砂利・砂、金属くずなどで、特に石油製品は札幌への供給基地としての役割を担っています。また、韓国との間に定期コンテナ航路が開設されています。

【石狩湾新港管理組合への参加】

小樽港の背後地は平坦地が少なく、将来的な発展には限度があることから、広大な背後用地を確保できる新たな港湾を建設し、両港の特性を生かしながら石狩湾全体として太平洋側に対抗し得る工業、流通産業の集積を目的として参加しました。

【小樽港と石狩湾新港の機能分担】

両港の関係においては、小樽港の既存機能の活用及び過大な二重投資を避ける観点から、取扱貨物の配分の形で表現された「機能分担」という考え方が確認されてきました。

この機能分担は、石狩湾新港建設の中で一定の役割を果たしてきましたが、小樽港の主要施設の近代化や石狩湾新港の主要施設の整備が概成しつつある状況、また、両港を等しく取り巻く環境の変化を踏まえた、新たな時代に対応するための両港の在り方を検討する必要があります。

【石狩湾新港地域】

石狩湾新港の背後には、分譲可能面積約1,300haの石狩湾新港地域があり、このうち小樽市域の分譲面積は約260haで、勝納ふ頭の約6倍以上もある市内最大規模となっています。

平成17年度末での小樽市域の企業の立地率は約40%で、港湾関連企業も多く立地しており、今後、企業の集積やこれらの企業と結びついた新たな物流ルートの構築に期待が寄せられています。

