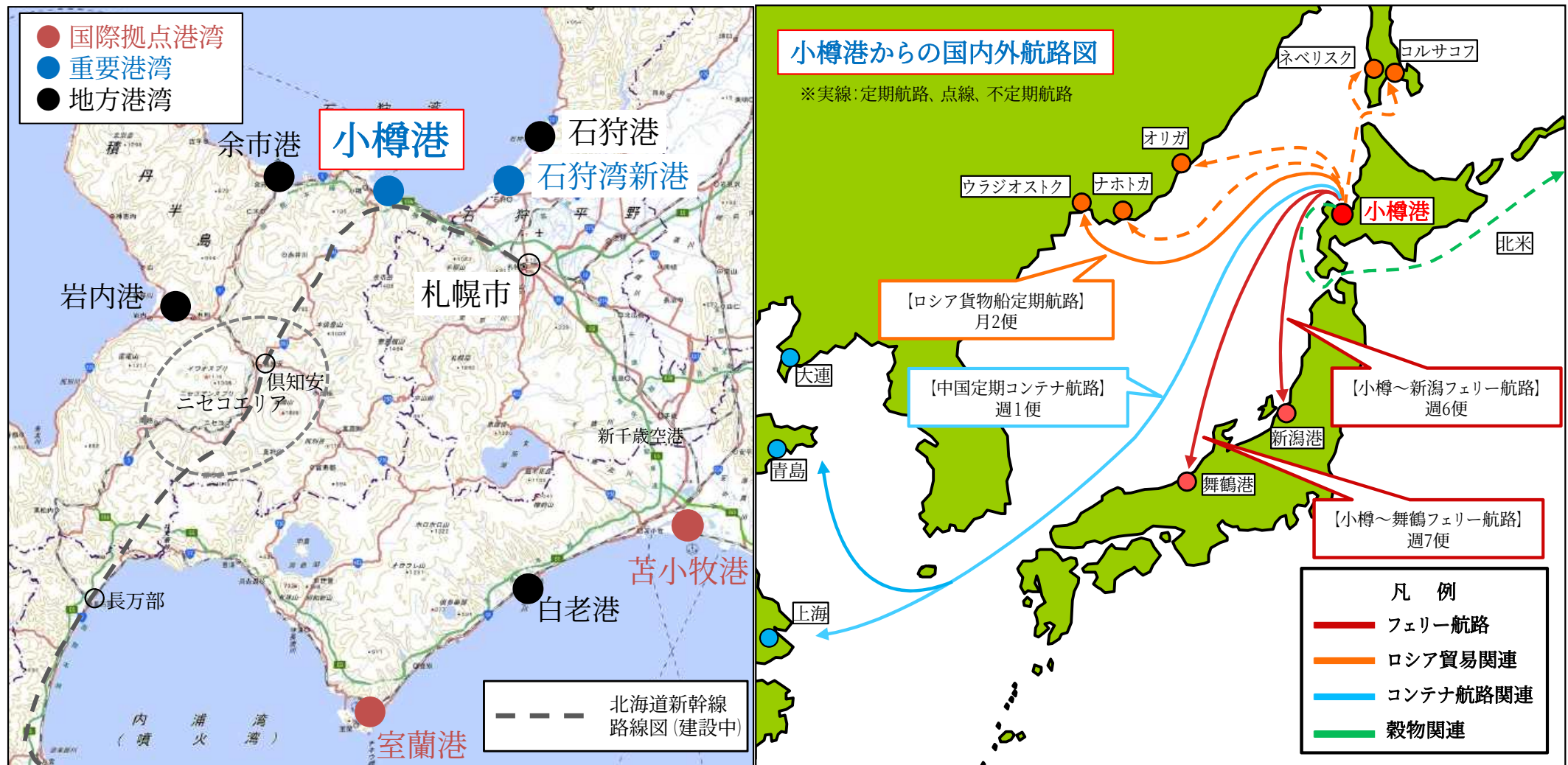


# 小樽港 港湾計画 改訂

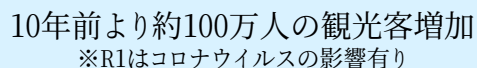
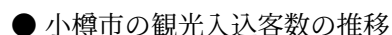
前回改訂：平成9年 7月（目標年次：平成10年代後半）  
今回改訂：令和3年11月（目標年次：令和10年代後半）

- 小樽市は、明治期以降の歴史の面影を色濃く残す町並み、小樽運河をはじめとした観光資源を活かした国内有数の国際観光都市であり、小樽港は、クルーズ船やマリンレジャーの拠点として賑わい空間を創出する役割を担っている。
- 小樽港は、北海道日本海側唯一の長距離フェリー航路に加え、地理的優位性を活かした中国や極東ロシアとの定期航路を有し、道央圏の産業・経済を物流面から支える拠点としての役割を担っている。
- 新青森～札幌間を結ぶ北海道新幹線（2030年完成予定）の停車駅にもなっており、インフラ整備とともにさらなる発展が見込まれる立地である。

令和3年11月17日  
交通政策審議会  
第83回港湾分科会  
資料1-1

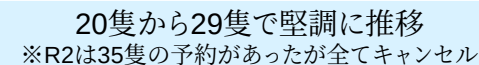
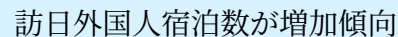
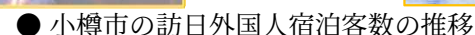


- ・小樽港背後の観光資源



● 道内の観光入込客数(令和元年度)

札幌市に次ぐ、道内2位の観光地

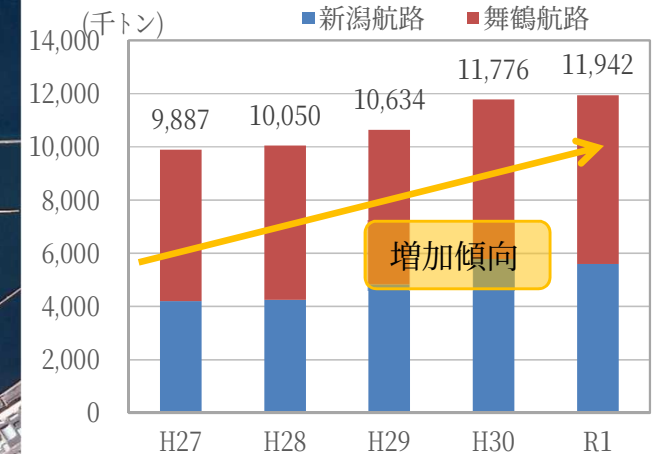


# 小樽港が担う役割 (地域産業、生活を支える拠点)

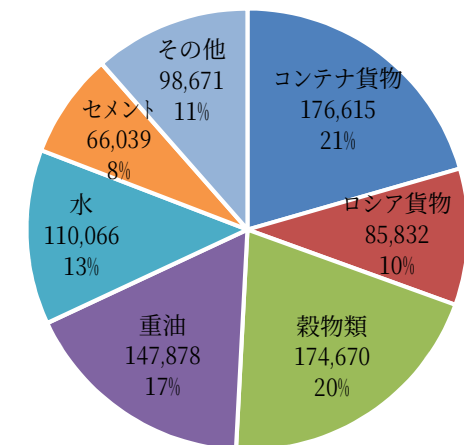
- 小樽港のフェリー航路は、舞鶴港とは週7便、新潟港とは週6便が運航し、北海道と本州を結ぶ日本海側の物流を支えている。また、その貨物量は近年増加傾向にあり、重要性を増している。
- 極東ロシアや中国との対岸貿易は、今後も増加が期待される道産食品や中古車などの輸出、道内で利用されている家具類の輸入などで地域の産業や生活を支えている。
- 小樽港の充実したサイロなどの施設で輸移入される穀物は、近隣で唯一の飼料工場や市内・道央圏に集積している製粉工場へ供給され、背後圏の畜産業や製造される小麦粉を材料にした食料品製造業を支えている。



フェリー貨物の推移



小樽港の一般貨物のシェア (R1)



出典 (上図、下図) : 小樽港統計年報

## 【小樽港のこれまでの役割】

### ＜観光・交流＞

#### ■ 観光分野での経済成長を支える港

- クルーズ船の寄港やマリレジャーなどによる賑わい空間の拠点としての役割を担っている

### ＜物流・産業＞

#### ■ 経済・産業を支える港

- 日本海側の長距離フェリー、対岸貿易、穀物原料の調達拠点として、産業・経済を物流面から支える拠点としての役割を担っている

## 課題及び要請

|                         |                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 有識者<br>(委員会等)           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・物流・交流が両立した港全体の利用再編</li> <li>・市中心部の観光資源を生かしたクルーズ拠点形成</li> <li>・港とまちづくりの連携</li> <li>・港・水辺の魅力発信</li> <li>・物流機能の再配置による効率的な利用再編</li> <li>・港としての機能維持</li> </ul> |
| 小樽港の課題                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型クルーズ船の受入環境の確保</li> <li>・港湾空間の効率的な利用再編</li> <li>・耐震強化岸壁の整備</li> </ul>                                                                                    |
| 企業<br>(ヒアリング)           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船大型化への対応</li> <li>・穀物船大型化に対する水深確保</li> <li>・老朽化対策の推進</li> </ul>                                                                                       |
| 漁船・小型船舶・<br>作業船 (ヒアリング) | <ul style="list-style-type: none"> <li>・漁港区の静穏度確保</li> <li>・小型船舶の係留待ちの解消</li> </ul>                                                                                                               |
| 関連計画                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・第7次小樽市総合計画 (R1)</li> <li>・小樽市観光基本計画 (H29)</li> </ul>                                                                                                      |

【今回計画】 目標年次: 令和10年代後半

「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

### ＜観光・交流＞

#### ■ 国際的な観光・交流拠点

- 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
- マリレジャー拠点や国際的なみなと観光拠点としての機能強化を図る

### ＜物流・産業＞

#### ■ 北海道の経済・産業を支える物流拠点

- 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
- 北海道の食品産業や畜産業を支える穀物供給拠点としての機能強化を図る
- 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
- 沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤としての機能強化を図る

小樽港長期構想 (2020.12) 将来像



## 1. 現在、小樽港が担っている役割

- 小樽市は、多数の訪日外国人も訪れる国際観光都市であり、小樽港では、祝津、オタモイ海岸、青の洞窟等へ向かう観光船、港内周遊といった多様なマリンレジャーを体験可能であるほか、日帰り圏内にも多くの観光資源を有していることからクルーズの寄港地としても人気が高く、北海道内有数の賑わい拠点としての役割を担っている。
- 小樽港は、近年貨物量が増加傾向にあるフェリー航路が日本海側物流の大動脈として、北海道から道外への食料供給拠点としての役割を担うとともに、充実したサイロなどの施設で輸移入される穀物、極東ロシアや中国との対岸貿易など、地域の産業や生活を支える拠点としての役割を担っている。

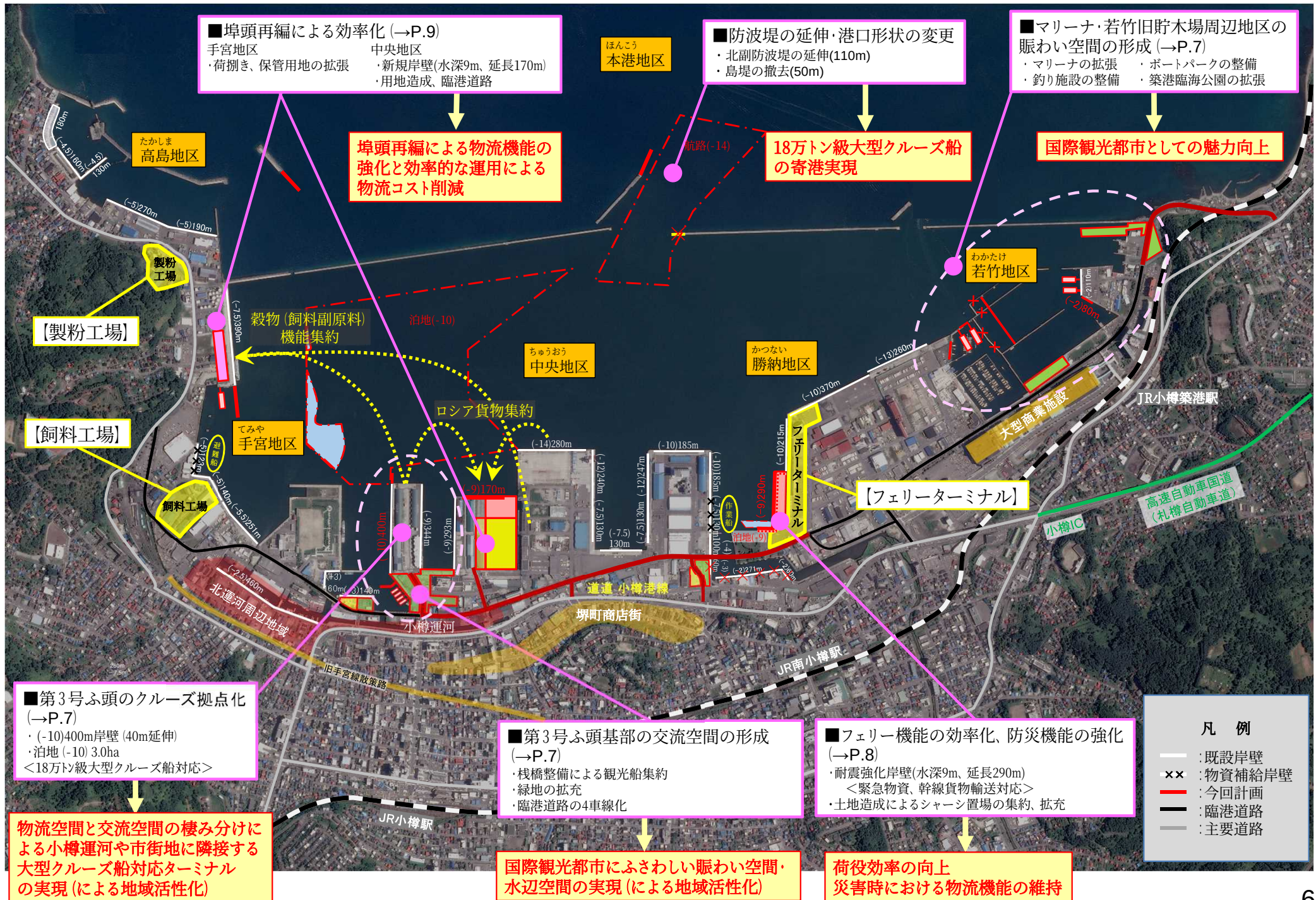
## 2. 今後の国・背後地域の発展・振興に向けた小樽港の戦略

- 国際的な観光・交流拠点の実現に寄与するため、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ほか、マリンレジャー拠点や国際的なみなど観光拠点としての機能強化を図る。
- 北海道の経済・産業を支える物流拠点としての役割を担うため、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ほか、北海道の食品産業や畜産業を支える穀物供給拠点としての機能や対岸貿易の拠点としての機能の強化を図る。

## 3. 小樽港の現状の課題とその対応方針

- クルーズ船の大型化に対応するため、防波堤配置の変更や第3号ふ頭の岸壁整備を計画する。
- 第3号ふ頭のクルーズ拠点化に伴う物流機能の効率化を図るため、物流機能と交流空間の棲み分けを目的とする埠頭再編を計画する。
- 荷さばき地の狭隘化や災害時の物流機能維持に対応するため、フェリーターミナルの埠頭用地造成や岸壁の耐震強化を計画する。
- マリンレジャー拠点としての魅力向上のため、船だまりの再編を行うとともに、プレジャーボートの大型化等に対応するマリーナ機能の強化を計画する。

# 小樽港港湾計画改訂（案）の概要



# 主な計画内容 (クルーズ船受入拠点、賑わい空間の形成)

## 【クルーズ船受入拠点】

- 18万トン級クルーズ船の受入に対応した、第3号ふ頭のクルーズ拠点化を行う。
- クルーズ船の3隻同時の寄港打診に対し、第3号ふ頭で2隻(18万トン級、5万トン級)、勝納ふ頭1隻(13万トン級・貨客併用)の計3隻の同時受入に対応する。

## 【賑わい空間の形成】

- 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。
- シーバスの運航等による海上アクセスの強化、安全な歩行空間の確保等による陸上アクセスの強化により、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活性化や、国際的なみなと観光拠点としての発展を図る。

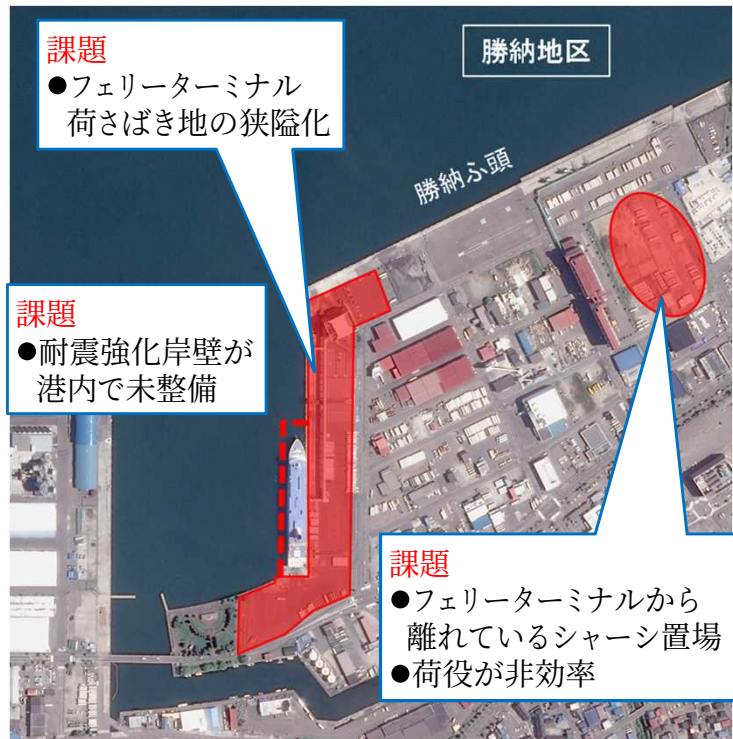


# 主な計画内容(日本海側フェリー拠点の機能強化)

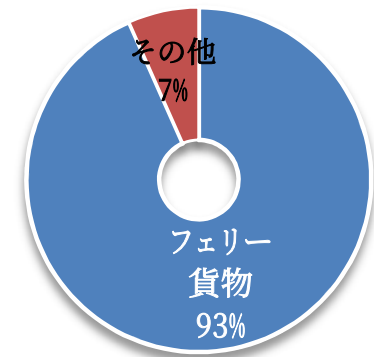
- 小樽港は北海道の日本海側で唯一、フェリー航路を有しており、港の総取扱貨物の9割以上がフェリーを利用したものとなっているほか、フェリーによる移出の約7割が農水産品と食料品となっており、北海道の産業を支えるとともに、本州への食料供給の役割も担っている。
- 荷さばき地が狭隘化しているとともに、シャーシ置場がフェリーターミナルから離れているため、荷役が非効率になっていることから、荷さばき地を造成しヤードの集約・拡充によってフェリーターミナルの機能強化を図る。
- 港内で未整備となっている耐震強化岸壁を計画し、北海道と本州を結ぶ日本海側の基幹航路として大規模災害時においても物流機能の持続を図る(緊急物資、幹線貨物輸送併用)。

## 現状の課題

## 今回計画

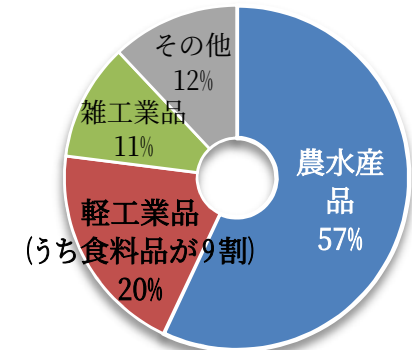


- 小樽港の貨物取扱量全体に占めるフェリー貨物の割合(R1)



出典:小樽港統計年報

- 小樽港のフェリー貨物(移出内訳)



出典:平成29年度 ユニットロード貨物流動調査

# 主な計画内容 (埠頭再編による効率化)

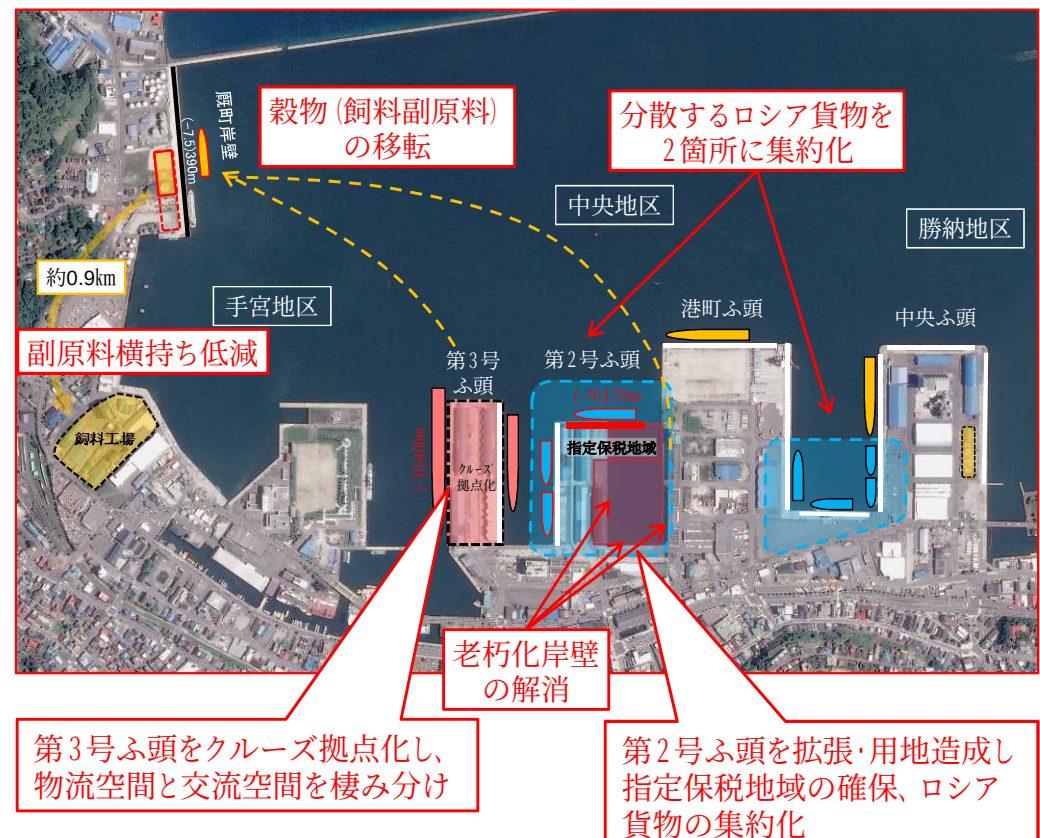
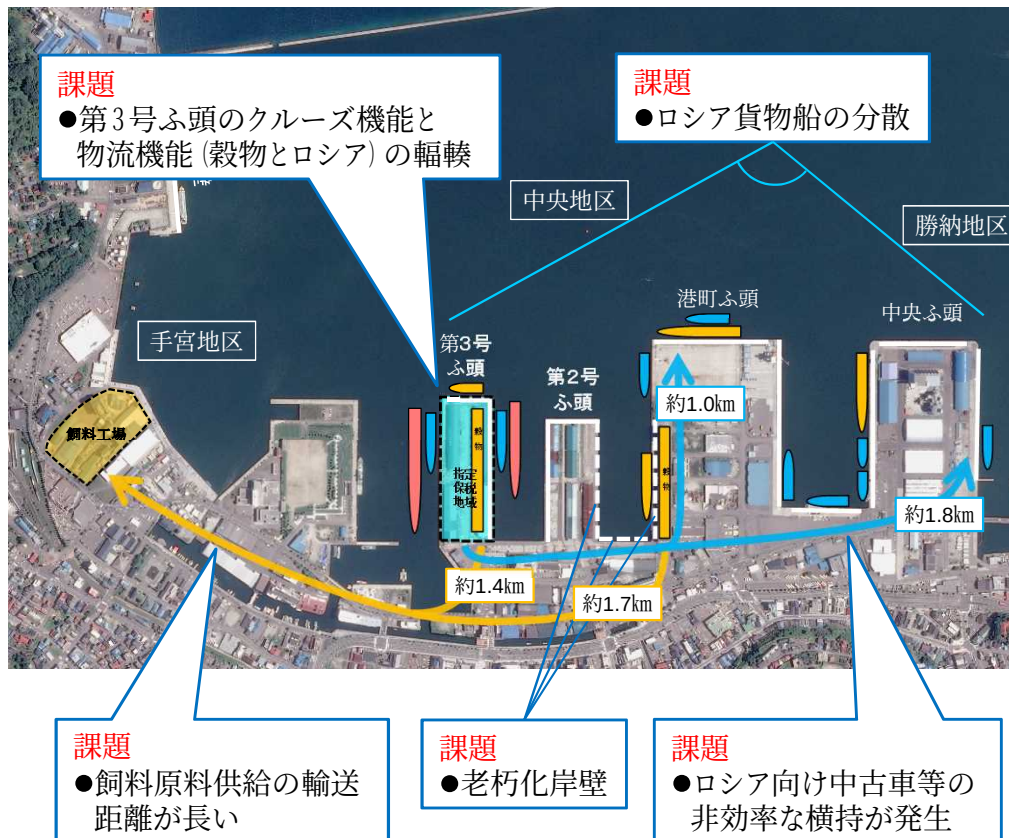
- 小樽運河など観光地と至近距離にある第3号ふ頭をクルーズ拠点化し、物流空間と交流空間の棲み分け、第2号ふ頭の拡張により効率的な埠頭再編・利用再編を図る。
- 老朽化した岸壁への対応と指定保税地域の移転先を確保するため、第2号ふ頭の拡張・用地造成を計画し、分散するロシア貨物を集約化し、横持ち輸送距離の低減による荷役作業の効率化を図る。
- 第3号ふ頭及び港町ふ頭で取り扱っている飼料副原料を、供給先である飼料工場に近く、低利用の厩町岸壁へ再編することで、飼料工場への横持ち輸送距離の低減による効率化を図る。

## 現状の課題



## 今回計画

| 凡 例 |       |
|-----|-------|
|     | ロシア船  |
|     | 穀物船   |
|     | クルーズ船 |



## 第1回地方港湾審議会（令和3年7月16日）の中間報告における議論

### ○貨物量推計について

（意見）

- ・令和17年に向けて物量、取扱数量が増えているが、どのように推計を行ったのか。

（回答）

- ・関係者ヒアリングや、過去の貨物量実績等を踏まえて推計を行った。

### ○地区のゾーニングについて

（意見）

- ・港湾計画のゾーニングについて、小樽市の施策や課題をどのように港湾計画に落とし込んでいるのか。

（回答）

- ・第3号ふ頭のクルーズ拠点化やそれに伴う物流の移転集約など、都市部のにぎわい空間や物流と交流空間の再編などを考慮し、ゾーニングを設定した。

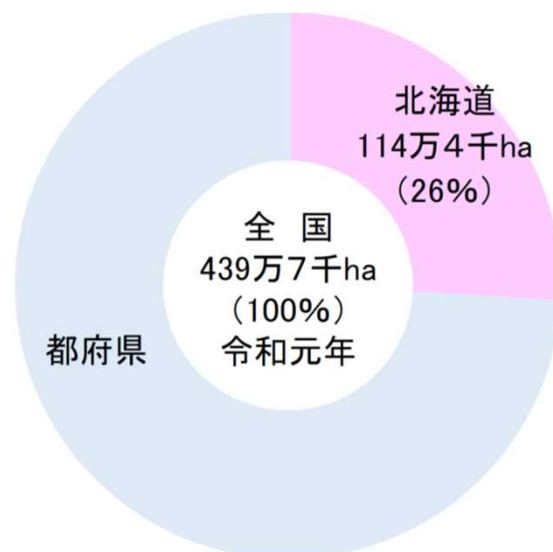
## 第2回地方港湾審議会（令和3年10月15日）における議論

（意見）

- ・小樽港港湾計画の改訂案について、満場一致で妥当と答申を頂いた。

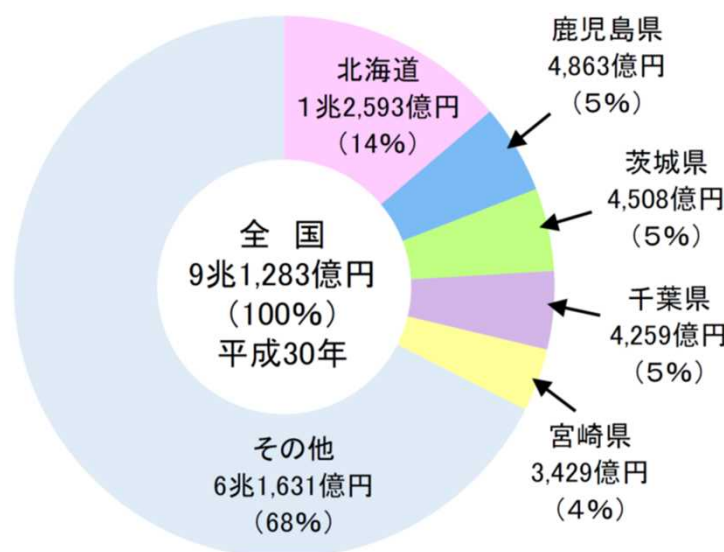
- 北海道は全国の耕地面積のうち26%を有し、農業産出額では約1兆2600億円と全国の14%を占め、都道府県別中1位となっているとともに、収穫量が全国1位の品目も多く、日本の食料供給拠点として重要な役割を担っている。
- 食料・農業・農村基本計画(令和2年3月)では、食料自給率の向上が目標の一つとされ、2030年における生産努力目標を設定して実現に取り組んでおり、今後も食料供給拠点として北海道が担う役割は大きい。

## ○全国に占める北海道の耕地面積



資料: 農林水産省統計部「耕地及び作付面積統計」

## ○都道府県別の農業産出額



資料: 農林水産省統計部「生産農業所得統計」

注1: 全国の9兆1283億円は、全国における各地域のシェアに利用する都道府県計の値であり、全国を推計単位とした「農業総産出額(全国)」は9兆558億円である  
注2: 四捨五入のため計と内訳が一致しない場合がある。

## ○北海道が全国1位の主な農産物

| 品目    | 生産シェア |
|-------|-------|
| たまねぎ  | 62%   |
| ばれいしょ | 77%   |
| てんさい  | 100%  |
| 小麦    | 65%   |
| にんじん  | 29%   |
| やまのいも | 38%   |
| 小豆    | 94%   |
| 大豆    | 41%   |

資料: 農林水産省統計部  
「生産農業所得統計(平成30年)」  
「作物統計調査」

注: たまねぎ、ばれいしょ、にんじん、やまのいもは平成30年産の値、それ以外は、令和元年産の値である。

出典: 農林水産省北海道農政事務所「北海道農業をめぐる事情」(令和2年10月)

## 食料・農業・農村基本計画(令和2年3月31日閣議決定)

### 基本的な方針

「産業政策」と「地域政策」を車の両輪として推進し、将来にわたって国民生活に不可欠な食料を安定的に供給し、**食料自給率の向上**と**食料安全保障を確立**

### 目標・展望等

○食料自給率の目標(2018年 → 2030年)

【カロリーベース】 37% → **45%**      【生産額ベース】 66% → **75%**  
(食料安全保障の状況进行评估)      (経済活動の状況进行评估)

- ## ○輸送機関別、道産食品の移出割合

## ○北海道～本州への定期航路（フェリー・RORO）

- ### ○輸送先地域別、道産食品の移出割合



## 【目指す姿(前回改訂時)】

- ①北海道後志圏及び札幌市を中心とした地域を背後圏とする流通拠点として、輸入穀物基地やフェリー輸送機能を核とした港湾機能を強化するとともに、多様化、高度化により増大する物流需要に対応するため、既存ふ頭の再開発による港湾施設の機能更新を図る。
- ②歴史、文化、自然を生かした交流拠点を形成するため、対岸諸国などとの国際交流の進展に対応した旅客船ふ頭機能の確保と周辺環境と調和した緑地等の整備とともに、臨海部の特性を生かした親水空間の充実及び海洋性レクリエーション需要に応じたマリーナ施設の拡充を図る。
- ③大規模地震災害時における、緊急避難、緊急物資輸送の対策を進めるとともに、震災時における経済活動を支える物流の確保を図る。
- ④地域産業の活性化を支援するため、再開発などにより国内外との交易促進基盤の充実・強化を図るとともに、水産業振興のための漁船対応施設や海洋開発拠点の形成に向けた調査船等の係留施設の確保を図る。
- ⑤港湾と背後地域との連絡を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。

## 【目指す姿(今回改訂)】

「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

### ①物流・産業の基盤強化

- ・日本海側フェリー拠点の形成
- ・北海道日本海側における穀物基地の形成
- ・多彩なネットワークで結ばれる対岸貿易拠点の形成
- ・沖合・沿岸漁業を支える水産活動基盤の形成

### ②観光・交流の基盤強化

- ・北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成
- ・北海道のマリンレジャー拠点の形成
- ・観光都市にふさわしい交流空間の形成

### ③安全・安心の基盤強化

- ・道央圏日本海側の防災拠点の形成
- ・円滑な港湾活動を支える港湾空間の形成

## 【港湾の基本方針】

### 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

#### 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築

- 国内複合一貫輸送網の機能強化

#### 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

- 物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進

#### 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興

- 東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備

#### 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

- みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成
- 地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり
- クルーズ船やその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応

#### 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築

- 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化

#### 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

- 港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、必要な施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策の推進

## 【今回計画での主な対応】

### ＜物流・産業＞

- ・埠頭用地造成によるフェリー機能の強化
- ・物流、交流空間のすみ分けによる効率化などを図るための埠頭再編

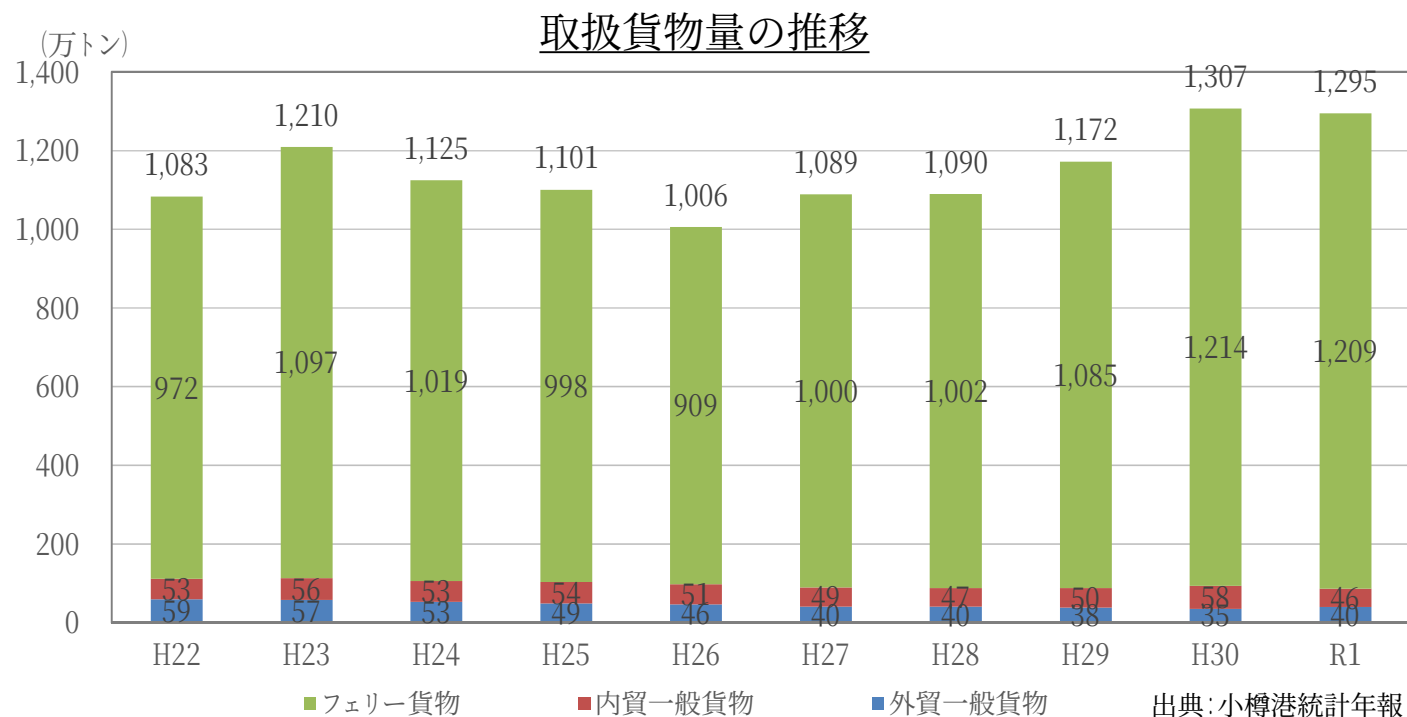
### ＜観光・交流＞

- ・大型クルーズ船の寄港需要に対応した環境整備
- ・「みなと観光」拠点創出のための緑地等の整備
- ・マリーナや小型船だまりの船舶の大型化や隻数に対応した環境整備

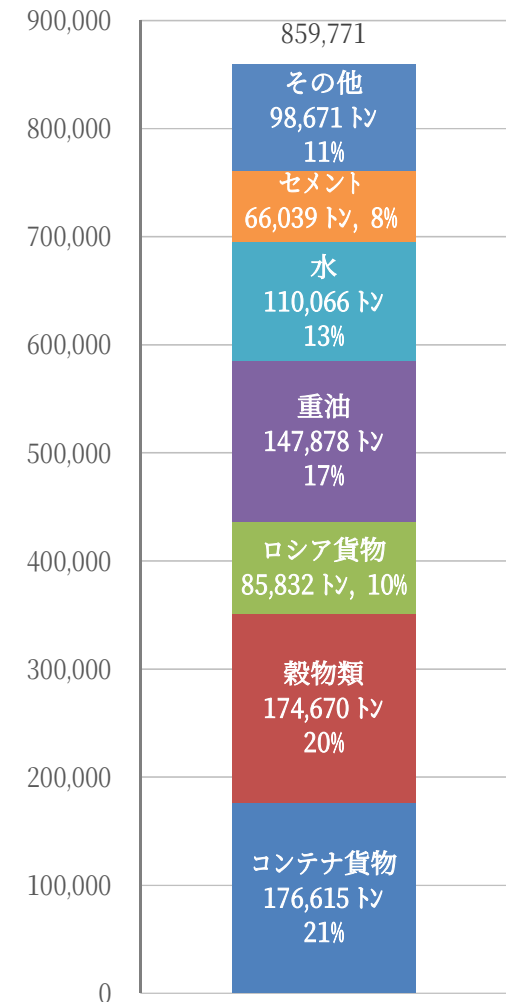
### ＜安全・安心＞

- ・幹線貨物輸送の拠点となるフェリーバースの耐震化による防災機能の強化
- ・港内の静穏度確保のための防波堤の整備
- ・円滑で安全な臨港交通機能の強化

- 小樽港の取扱貨物の約9割がフェリー貨物である。
- 一般貨物のうち太宗貨物は穀物類で、飼料工場や製粉工場向けのとうもろこしや麦などを北米から輸入。
- コンテナ貨物は、中国からの家具装備品や衣類が大半を占め、輸出は水産品。
- ロシア貨物のうち、ロシア向け中古車の輸出が約8割を占め、輸入は水産品。



一般貨物量及び品目別シェア  
(トン) (令和元年)



出典: 小樽市調べ

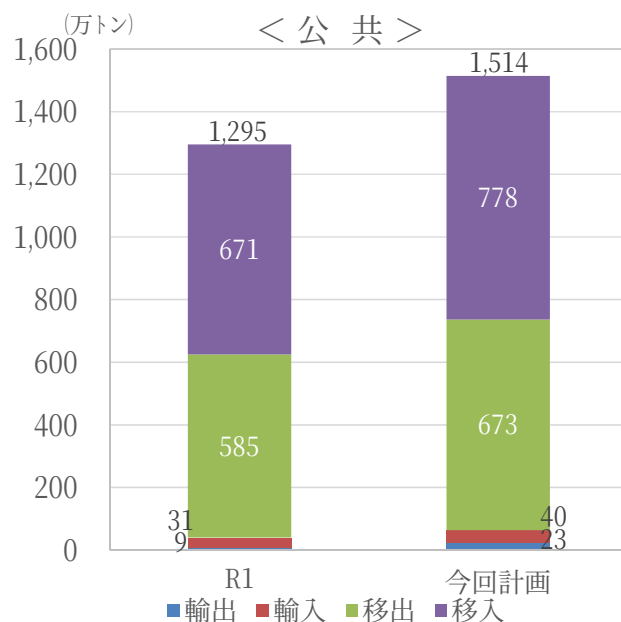
## 【既定計画との相違の要因】

- 既定計画 (H9改訂・H17推計) では、3,850万トン
- フェリー貨物は、航路の休止・減便により大幅に減少
- 飼料工場の撤退により、飼料原料の取扱いが減少
- ロシアの貿易政策の転換 (関税等) による輸出入の減少
- コンテナ物流への転換、豊羽鉱山の閉山など

## <内訳>

|         |       |         |       |         |
|---------|-------|---------|-------|---------|
| 外 貿     | ：(計画) | 220万ト   | →(R1) | 40万ト    |
| 内 貿・一 般 | ：(計画) | 240万ト   | →(R1) | 46万ト    |
| フェリー貨物  | ：(計画) | 3,390万ト | →(R1) | 1,209万ト |

- 北海道と本州を結ぶ日本海側のフェリー拠点として、トラックドライバーへの負担軽減や環境負荷の低減に資するモーダルシフトの進展に貢献する長距離フェリー航路の活用増や、国内の食料供給拠点として農水産品の移出などフェリー貨物の増加が見込まれる。
- 北海道日本海側の穀物基地として、背後の飼料工場向け原料の輸移入、道産小麦の生産量拡大による移出など、穀物類の取扱増加が見込まれる。
- 経済成長を続ける極東ロシアへの中古車輸出などの需要増加による取扱増加が見込まれる。



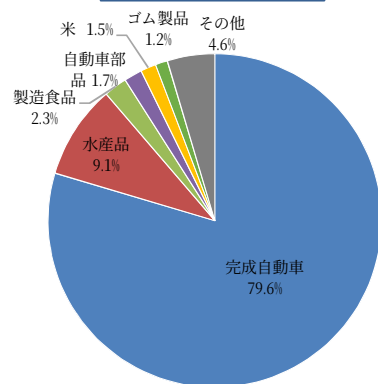
＜公共＞

【増加の主な要因】

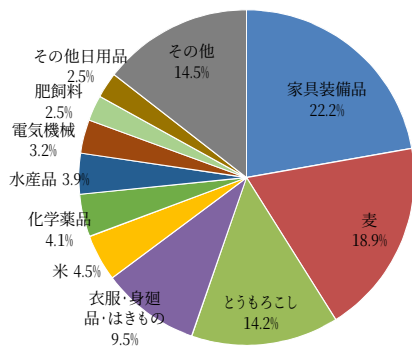
|    | 品 目    | R1     | 今回推計    | 差分      |                      |
|----|--------|--------|---------|---------|----------------------|
| 移入 | フェリー貨物 | 643万トン | 745万トン  | +102万トン | ※長距離フェリー航路の活用増による取扱増 |
| 移出 | フェリー貨物 | 566万トン | 641万トン  | +75万トン  | ※長距離フェリー航路の活用増による取扱増 |
| 輸出 | 完成自動車  | 7.4万トン | 18.4万トン | +11万トン  | ※極東ロシア向け中古車の取扱増      |
| 移出 | 麦      | 0トン    | 9.1万トン  | +9.1万トン | ※小麦の生産量拡大による取扱増      |
| 輸入 | とうもろこし | 4万トン   | 5.7万トン  | +1.7万トン | ※背後飼料工場の生産目標による取扱増   |
| 輸出 | 水産品    | 0.6万トン | 2.1万トン  | +1.5万トン | ※北海道食の輸出拡大戦略による取扱増   |
| 移入 | 水産品    | 1.1万トン | 2.1万トン  | +1万トン   | ※高島地区の漁獲量増による取扱増     |

今回計画の貨物内訳

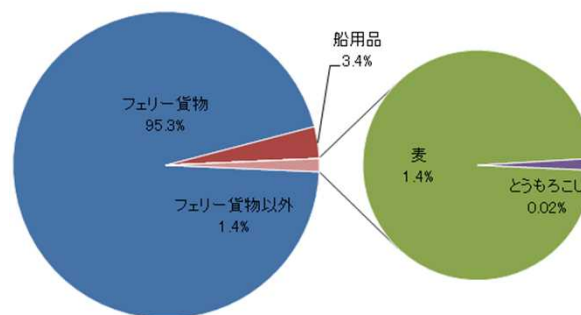
輸出 23万トン



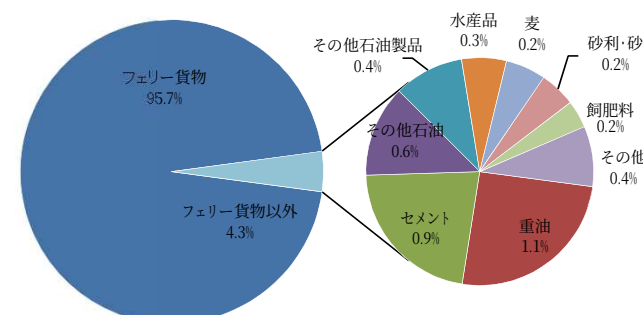
輸入 40万トン



移出 673万トン

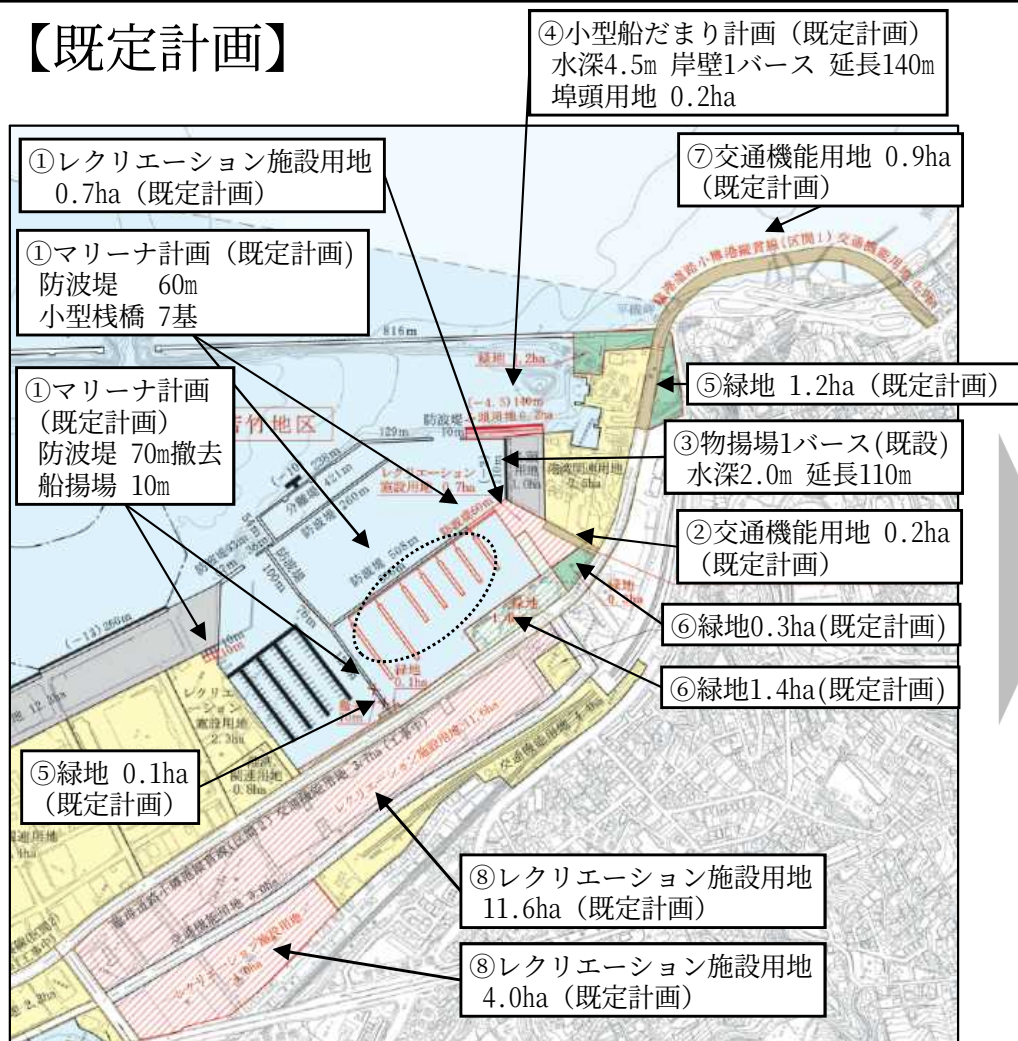


移入 778万トン

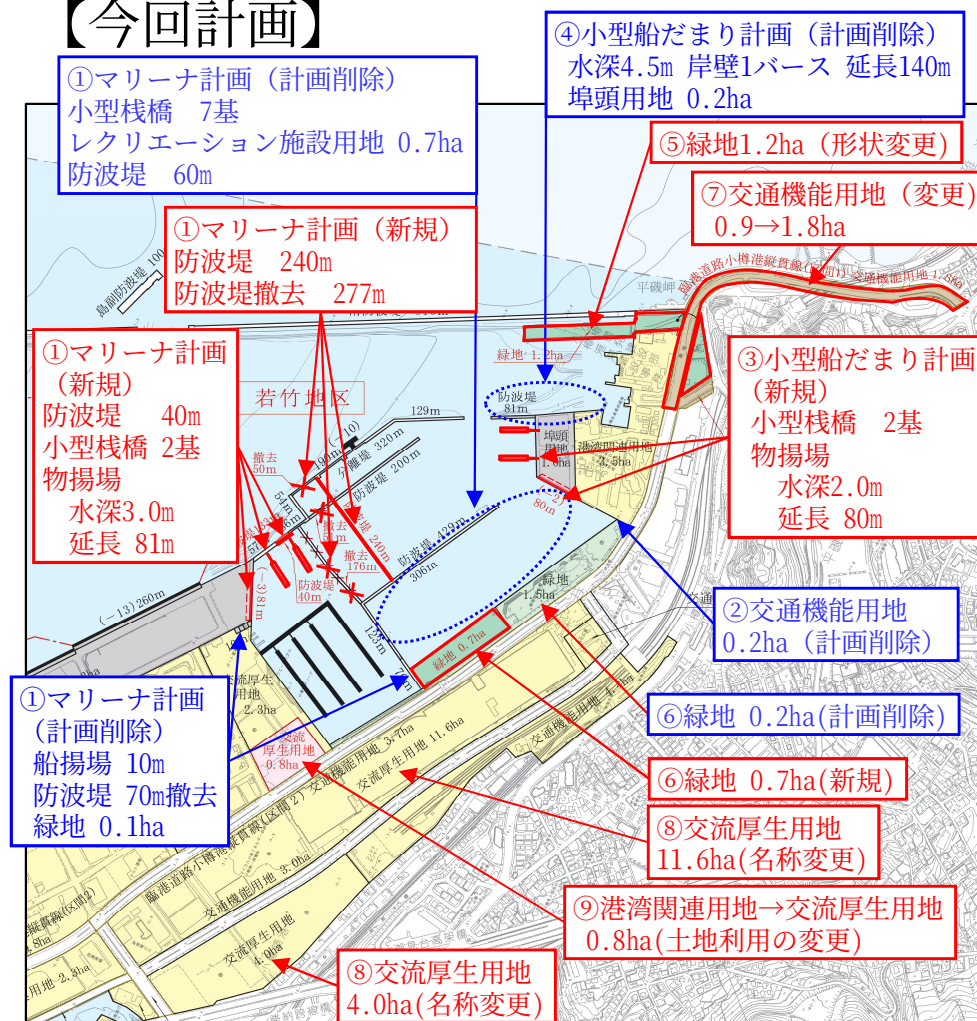


- マリーナ計画については、収容需要の減少により配置・規模の見直しを行う。また、小型船係留施設の再編による新たな船溜まりを計画するとともに、官公庁船の係留予定が無くなったため、既定計画の岸壁を削除する。
- 海洋性レクリエーションのニーズに対応するため緑地計画を変更する。臨港道路については、既設 (暫定2車線) の線形に既定計画を変更する。

## 【既定計画】



## 【今回計画】



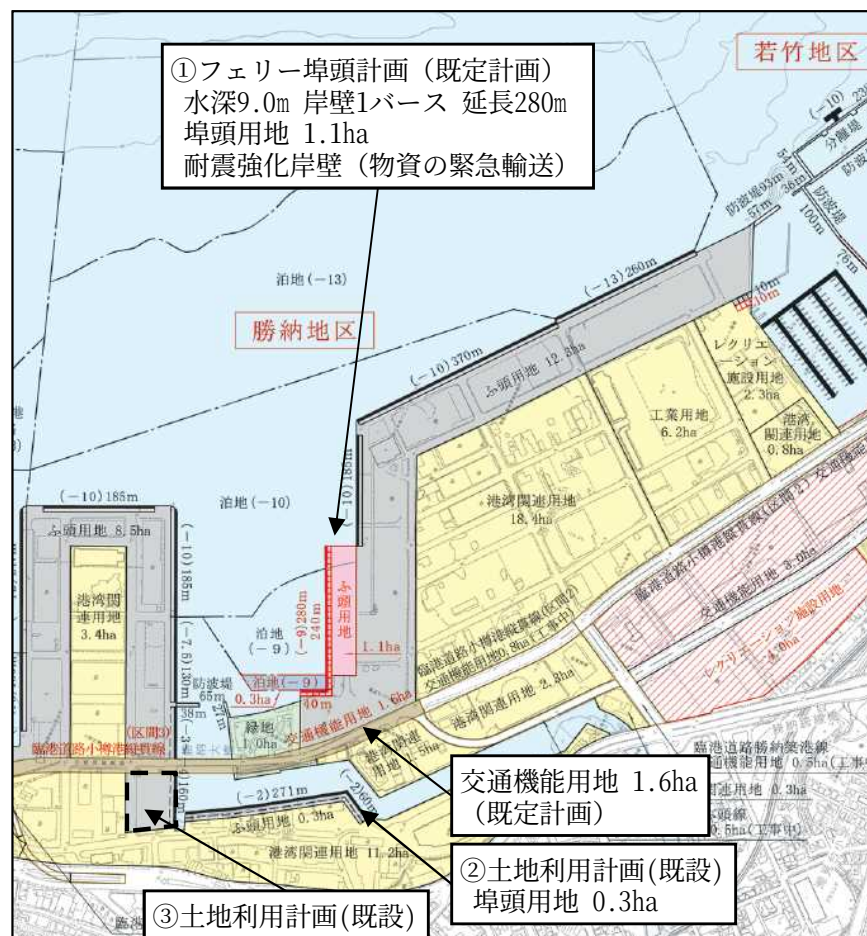
### 凡例

新規・変更

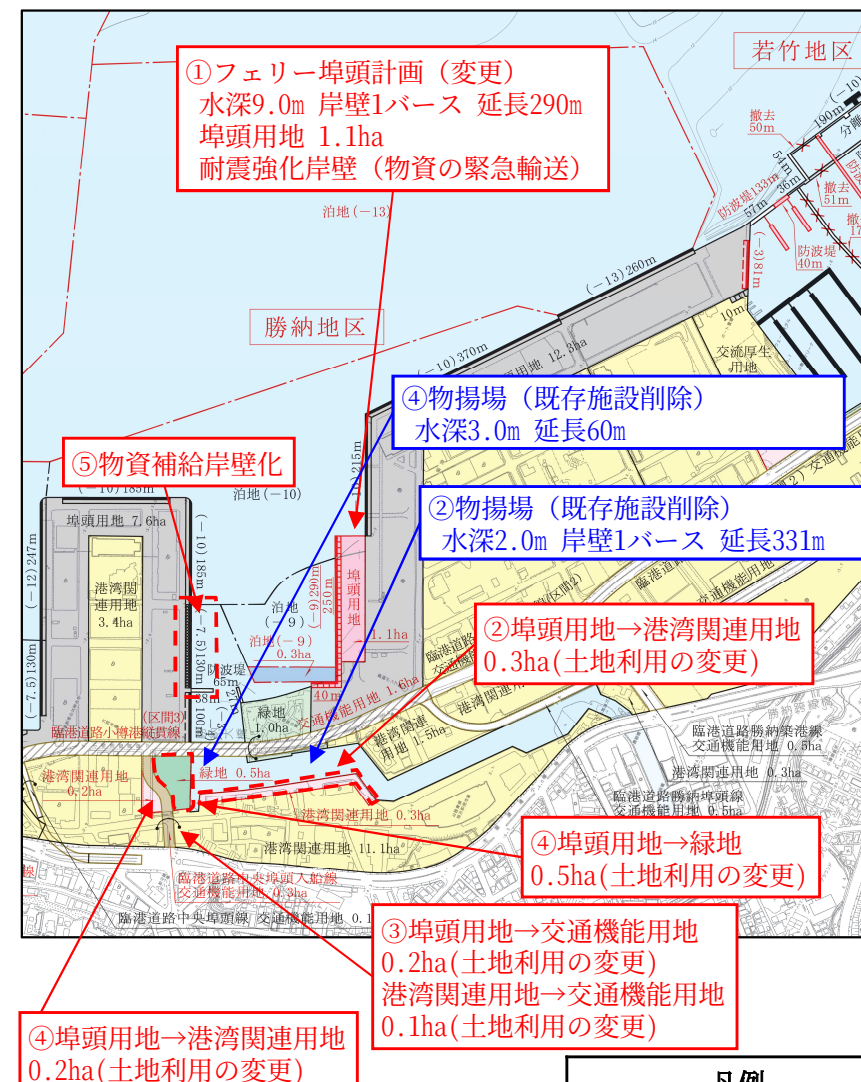
計画削除

○勝納地区のフェリー埠頭計画については、既定計画と同様、20,000GT級の船舶に対応する耐震強化岸壁を計画する。また、小型船の係留施設の再編に伴い、第2期運河の係留施設を廃止する。

## 【既定計画】



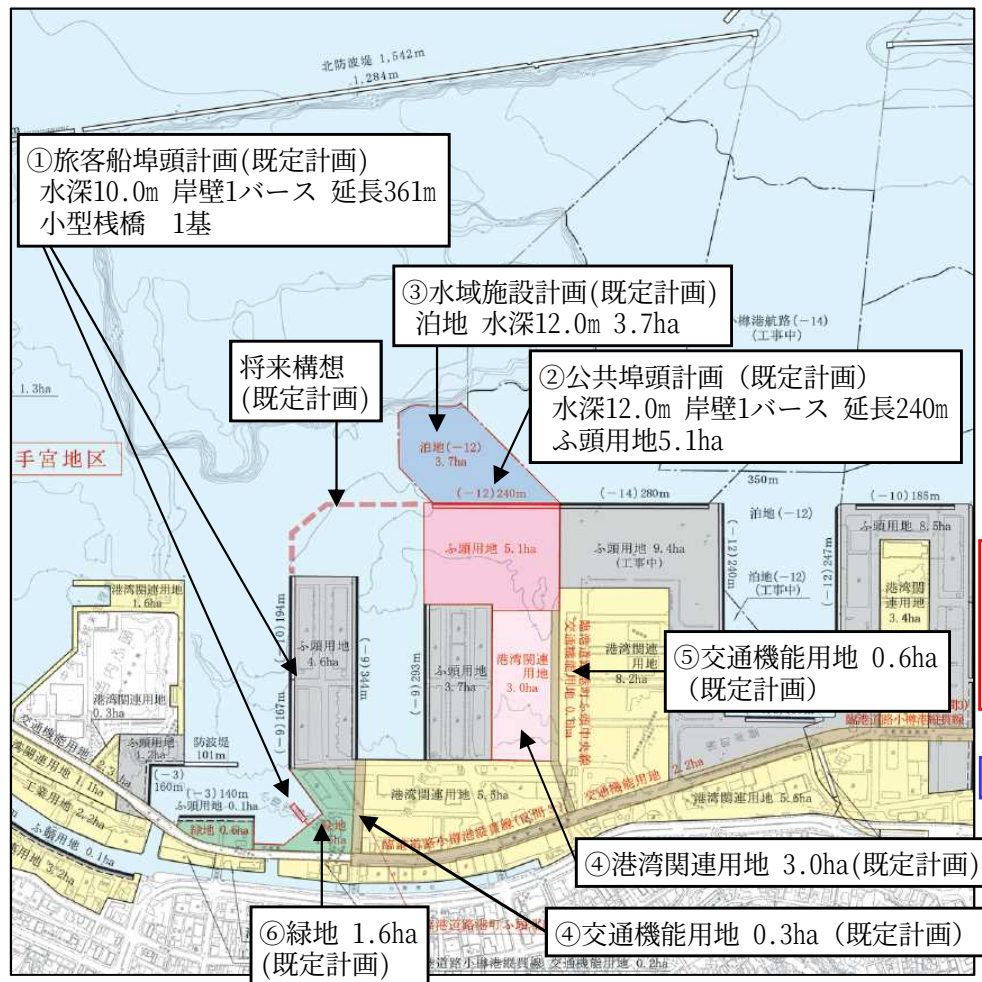
## 【今回計画】



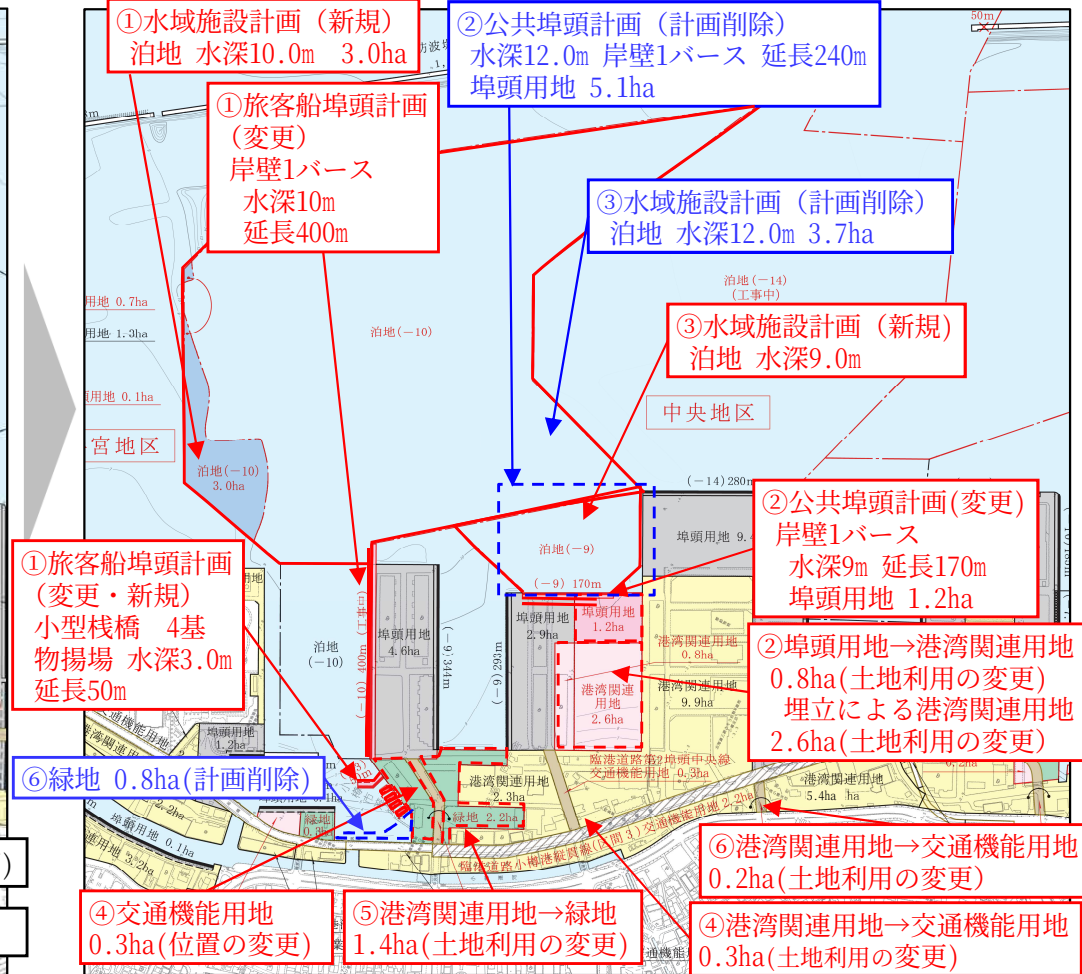
| 凡例    |    |
|-------|----|
| 新規・変更 | 赤線 |
| 計画削除  | 青線 |

○中央地区の旅客船埠頭計画については、13万トン級旅客船の利用を計画していたが、さらなる旅客船の大型化（18万トン級）に対応するため、今回計画とする。また、公共埠頭計画（-12.0m×240m）については、貨物船の大型化に対応するとともに、鉱産品、畜産品、水産品などの取扱を想定していたが、コンテナ化や需要の減少などにより既定計画を削除し、旅客船埠頭計画に伴い移転するロシア貨物を取り扱うため今回計画とする。

## 【既定計画】



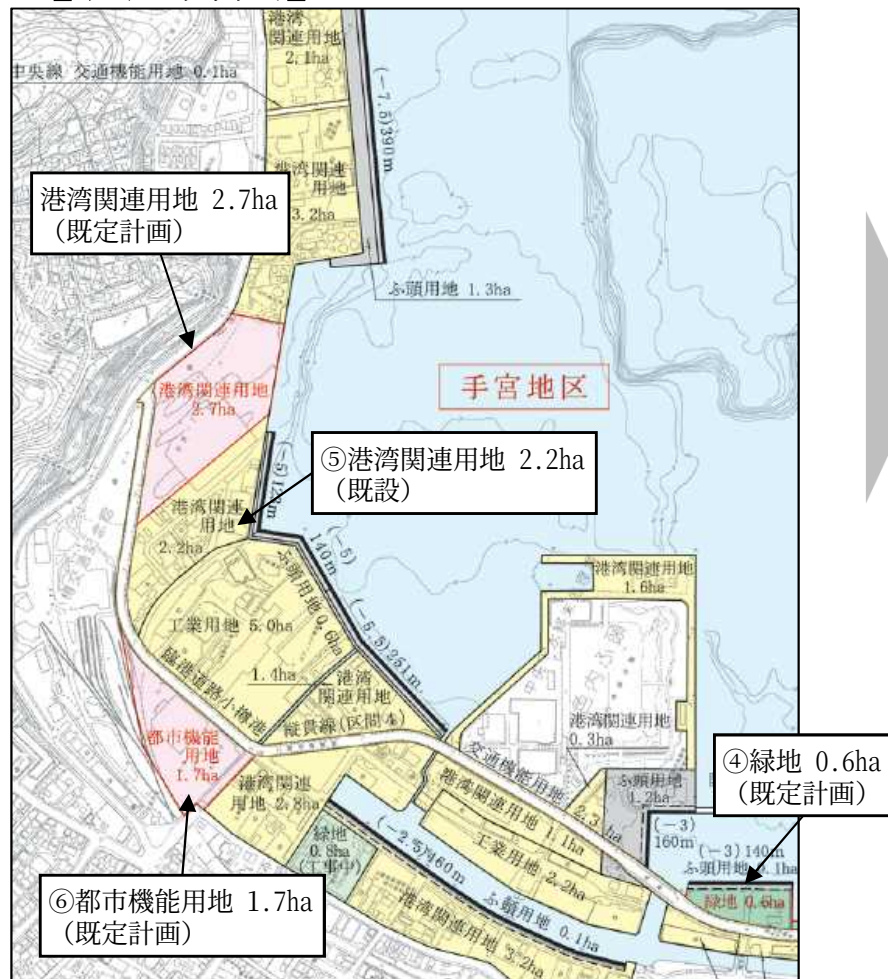
## 【今回計画】



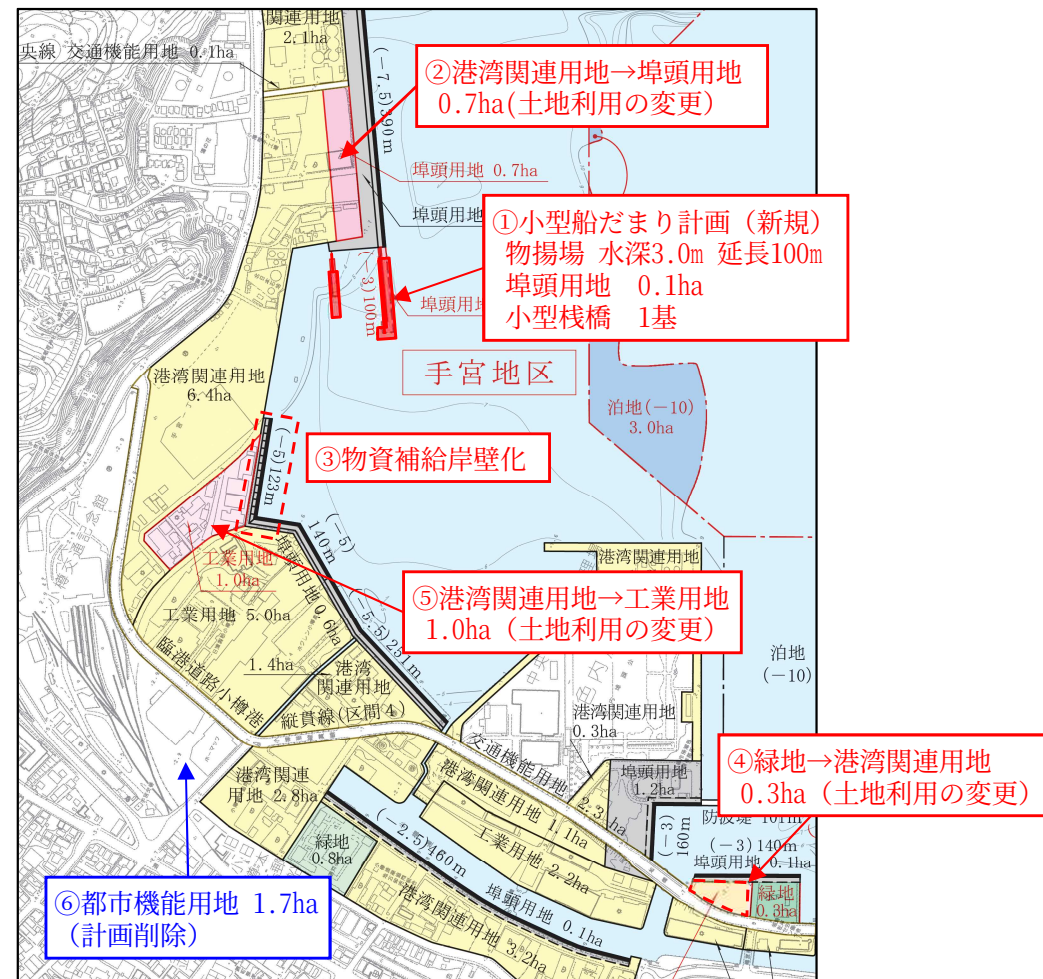
| 凡例    |    |
|-------|----|
| 新規・変更 | —— |
| 計画削除  | —— |

○手宮地区の小型船だまり計画については、第2期運河の係留施設の廃止や係留待ち船舶への対応などのため、新たな収容施設を計画する。また、中央地区第3号ふ頭の旅客船埠頭計画に伴い移転する飼料原料等の貨物を取り扱うための用地、及び船溜まり利用者の駐車場として埠頭用地を確保する。

## 【既定計画】



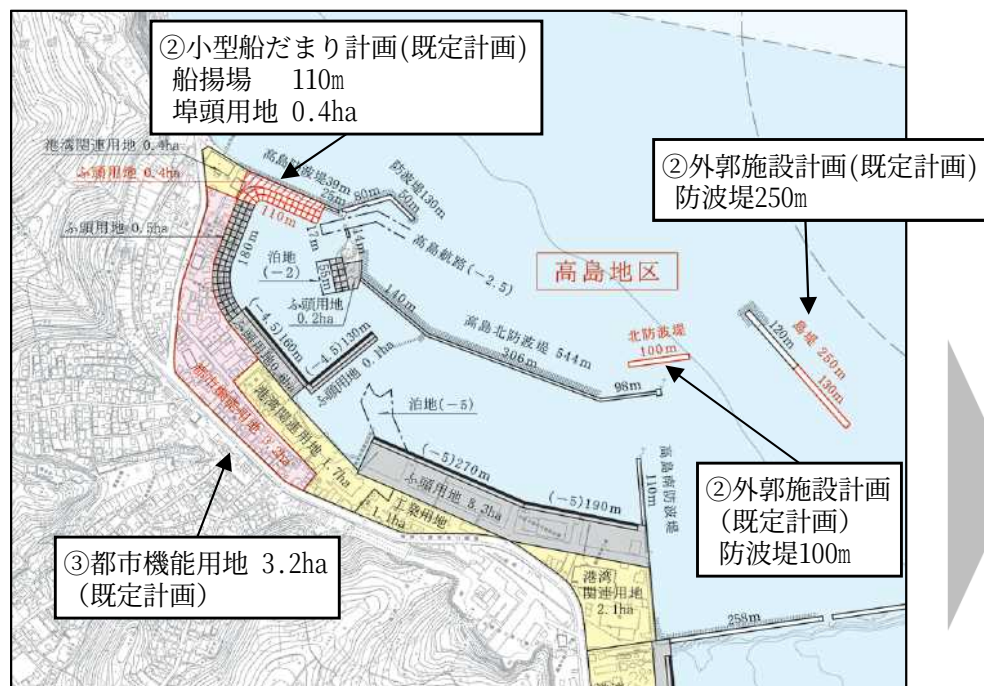
## 【今回計画】



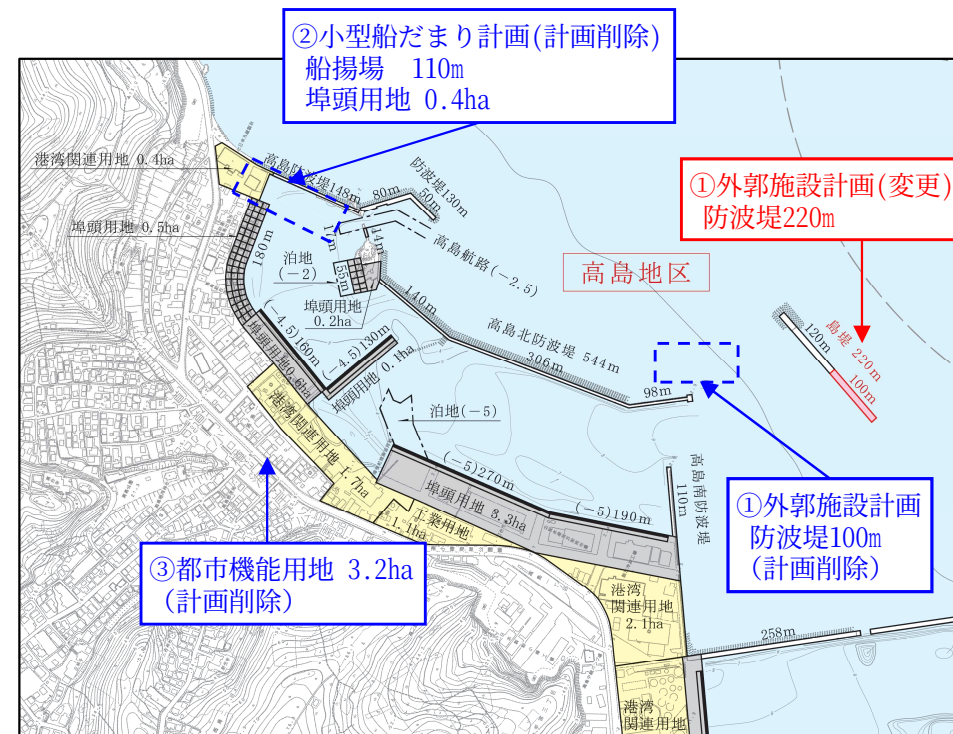
| 凡例    |   |
|-------|---|
| 新規・変更 | — |
| 計画削除  | — |

○高島地区の外郭施設計画については、近年の波浪状況を反映した静穏度解析の結果、既定計画の規模を縮小し、今回計画とする。また、利用需要の増加が見込まれなくなったことから船揚場の計画を削除する。

## 【既定計画】



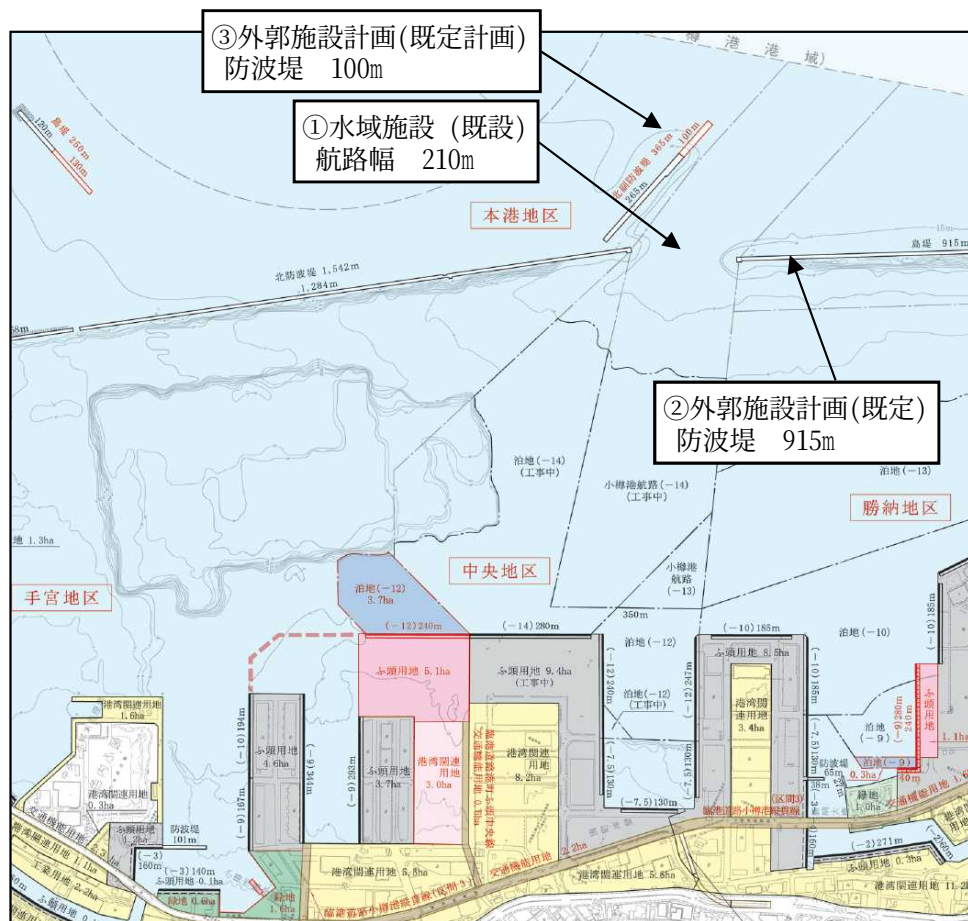
## 【今回計画】



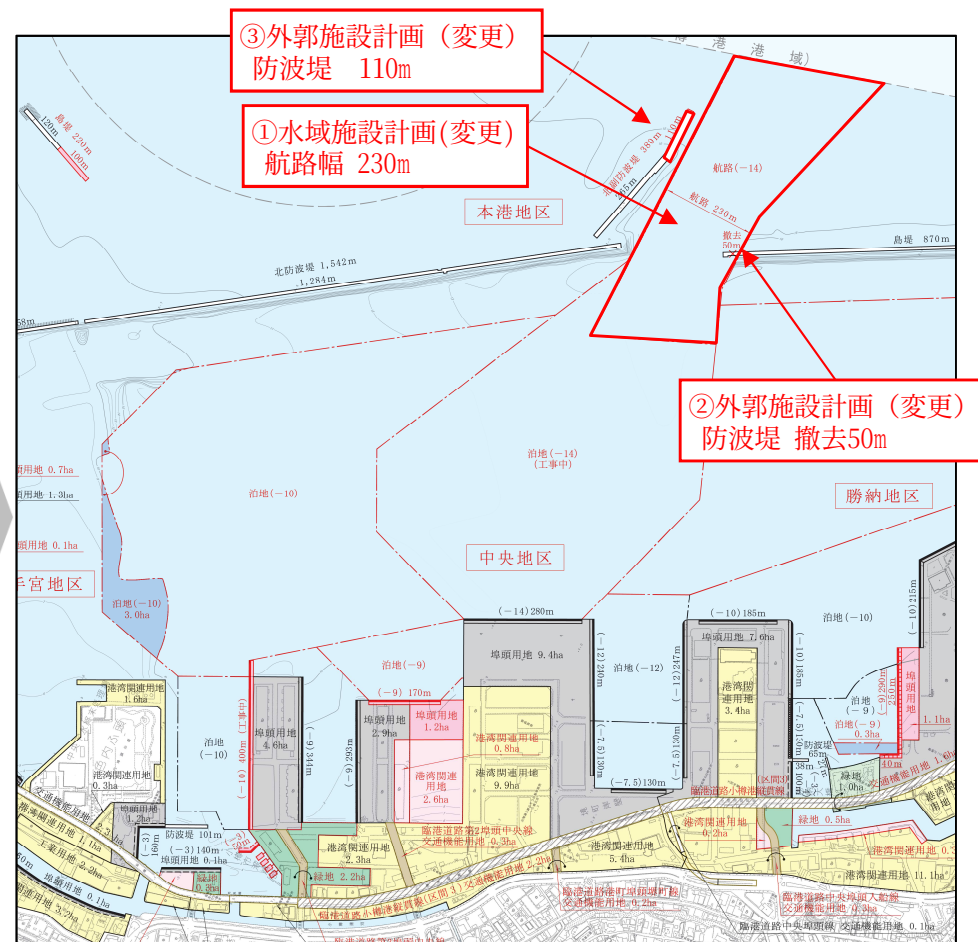
| 凡例    |   |
|-------|---|
| 新規・変更 | — |
| 計画削除  | — |

○本港の水域施設 (港口) については、利用船舶を 180,000GT級の旅客船、50,000DWT級の貨物船、20,000GT級のフェリーを計画し、航路幅を230mに変更する。また、近年の波浪状況、及び航路幅の変更に伴う外郭施設の一部撤去を反映した静穏度解析の結果、防波堤を10m延伸し、既定計画の防波堤配置を変更する。

## 【既定計画】



## 【今回計画】



| 凡例    |   |
|-------|---|
| 新規・変更 | — |
| 計画削除  | — |