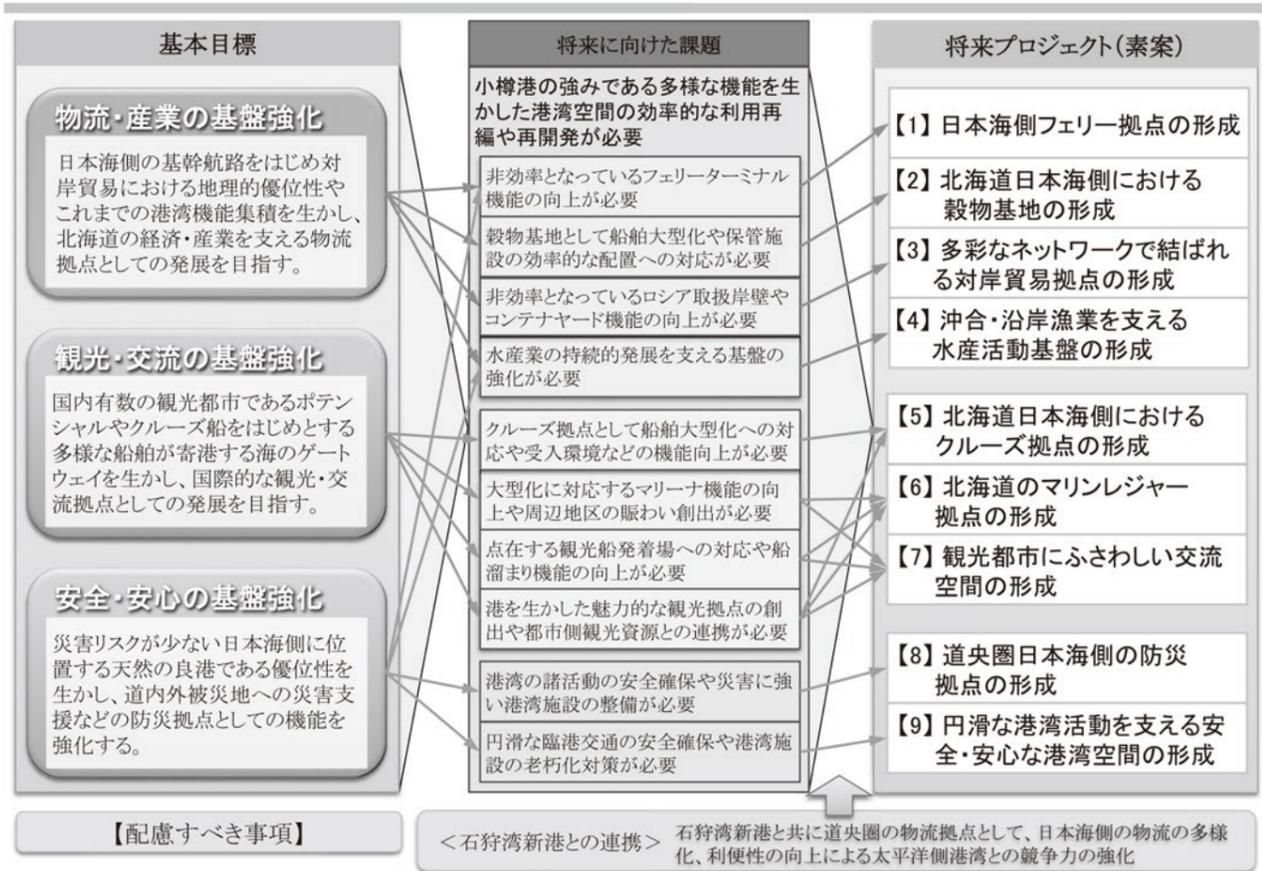


図2 小樽港の基本目標と将来プロジェクト(素案)



# 小樽港の目指すべき姿を示す ～「小樽港長期構想(素案)」～



写真提供：N合同会社

図1 【長期構想と港湾計画の関係】



小樽市は、古くから物資が集積する商業港湾都市として港を中心に発展してきました。時代とともに港に求められる役割は変化していますが、小樽港は今後もまちの発展を支える大切な社会資本です。

今、小樽市では、港整備に必要な港湾計画を改訂するため、その基となる長期構想の策定作業を進めています。

**長期構想と港湾計画**

長期構想は、概ね20～30年先の将来の目指すべき小樽港の整備構想や施策の方針をとりまとめるものです。

一方、港湾計画は、10～15年間の開発・利用等の方針や港湾施設の規模や配置等を具体的に盛り込むもので、港湾整備はこの港湾計画に基づいて進められます。(図1)

現在の小樽港港湾計画は、策定してから約22年が経過、この間、我が国を取り巻く経済、社会情勢や小樽港の利用状況等が大きく変化し、計画と現状の港湾利用に乖離が生じており、港湾計画の改訂が必要になっていきます。

港湾計画を改訂するには、前もって市民や学識経験者、港湾利用者などから幅広い意見を聴取して、将来の目指すべき姿の合意形成を図る必要があるため、小樽市では平成28年に「小樽港長期構想検討委員会」を設置しました。

今回紹介するのは、今年の7月に開催された「小樽港長期構想検討委員会」で示された構想の素案です。(図2)

同委員会では、今年11月頃に構想をとりまとめ、その後、小樽市が、この構想を基に来年7月頃に「小樽港港湾計画」を改訂する予定です。

## 小樽港の目指すべき姿

### ●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」

## 将来プロジェクト・施策

### ●フェリー拠点の形成

深刻なドライバー不足やモーダルシフト(※)の進展により、貨物輸送は、ドライバーの運転時間をより軽減できる長距離航路へシフトすると見込まれるため、ターミナル機能の集約や耐震強化岸壁を整備し、国内の産業・経済を支えるフェリー拠点の形成を目指しています。

(※)トラック等による貨物輸送を、環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。

### ●穀物基地の形成

小樽港は食用小麦や飼料原料の受入港であり、市内には製粉工場・飼料工場が操業しているとともに札幌市には製粉工場が集中しています。

今後も北海道の食品産業・畜産業を支える穀物供給拠点として、また、大規模災害時における穀物備蓄基地としての発展を目指すため、岸壁等の増設と保管施設の移転・集約による効率化を進め、穀物基地の形成を目指していきます。

### ●対岸貿易拠点の形成

ロシアや中国など、対岸諸国との貿易ネットワークの機能強化を図るため、コンテナヤードの集約・拡張や第3号ふ頭のクルーズ拠点化に伴う新たなふ頭整備を行い、ロシア船集約による効率化を図るなど、対岸貿易拠点の形成を目指していきます。

### ●水産活動基盤の形成

防波堤の整備やつくり育てる漁業の推進、水産加工品のブランド化や販路拡大などにより、水産物の安定供給や、「地魚や水産加工