

第3号ふ頭及び周辺開発の動き



写真提供:N合同会社



写真1 実証実験「HATOBABA・コンテナ・ヤード」

空間とし、その周辺は小型観光船乗場と一緒にした交流空間にするといったものであり、同プロジェクトの提言が取り入れられました。

この計画に基づき、第3号ふ頭では、現在、ダイヤモンドプリンセス号（11・6万トン）を超える13万トン級の大きなクルーズ客船が接岸出来るようにするための岸壁工事や、水深を深くする浚渫工事が進められており、令和5年度を目途に完成する予定です。

一方、同プロジェクトでは、第3号ふ頭基部を「海とまちをつなぐ通年でにぎわいのある空間」と

するため、港の利活用を市民が「自分たちで考えること」と認識してもらうためのプロモーション映像「運河を超えて 港を巷に」を作成しました。

また、コンテナを活用したカフェやバル、雑貨&アートの店を開設して、港町の風情に触れながら、グルメやショッピングを楽しむとのできる交流拠点づくりの実証実験を行いました。（写真1）

さらに、国土交通省が全国の港に展開する港版「道の駅」である「みなとオアシス」の登録を小樽港でも進めることについて検討し、市民向けのシンポジウムを開催するなど市民の啓発活動にも力を入れてきました。

みなと観光プロジェクト

平成30年11月に、「港湾振興プロジェクト」を引き継いで、「みなと観光プロジェクト」を発足しました。

また、平成26年に市が策定した「第3号ふ頭及び周辺再開発計画」の民間による観光・商業施設の早期導入などを見据え、小樽市は、商工会議所と観光協会による意見交換の場として「第3号ふ頭を核



写真2 第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議

とした魅力づくり連絡会議」を設置しました。（写真2）

この連絡会議を通じて、みなと観光プロジェクトでは、第3号ふ頭基部にどのようなコンセプトで、どういった施設整備を進めて行くかといった具体的なイメージづくりを進めました。

同プロジェクトでは、小樽港の歴史的な背景を検証しつつ、小樽港が全盛期であった大正から昭和初期の時代を伝えることができ、古いものと新しいものの融合も重

要であるといった整備コンセプトについて議論を重ねてきました。

また、第3号ふ頭で工事が進んでいるクルーズ客船用岸壁の供用開始に合わせて、市民の交流拠点や観光案内、物販・飲食の機能を有する施設を整備する必要性が議論され、マリン広場に複合的な施設を先行して整備する提案を続けました。（図1）

さらに老朽化は進んでいますが、第3号ふ頭基部の完成とともに設置された歴史のある34号上屋を、解体せずに活用出来ないかどうか議論を行い、市に対して利活用の検討を要請しています。（写真3）

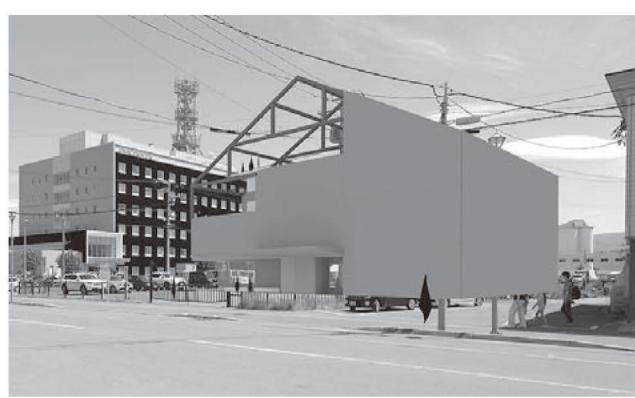


図1 マリン広場の複合施設（イメージ）

小樽駅をまっすぐ海に向かって下った突き当たりに第3号ふ頭があります。歴史的建造物が集積する観光エリアやまちの中心部が近接している第3号ふ頭とその基部周辺地域は、臨港地区の中でも、観光ポテンシャルが高いため、これまでにも注目してきたエリアです。

（※）MA米（ミニマム・アクセス）
最低限輸入義務米のこと。
日本米の関税化特例措置の代償として輸入しています。

港湾振興プロジェクト

第3号ふ頭は、北海道の主要輸出品だったインチ材の積み出しを行うふ頭として、昭和29年に山側半分が整備され、昭和42年に完成了。現在も保税地域に指定されており、中古車をはじめ大豆粕、MA米（※）などの輸出入貨物を扱うふ頭として、物流を担っています。

一方、運河の埋立てを契機として運河周辺の臨港地区の活用に関する議論が活発化した時に、実現はしませんでしたが、第3号ふ頭とその基部周辺を、人々が憩うことの出来るウォーターフロントのプランが提案されたこともあります。

小樽市では、約15年前からクルーズ客船の誘致に実績を重ね、第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議が開催されました。

当所では、平成23年に「港湾振興プロジェクト」を発足し、小樽客船が接岸しており、中心市街地に近接する同ふ頭は、クルーズ船運航会社から高い評価を得ています。

3号ふ頭には、につばん丸や飛鳥IIなど5万トン級以下のクルーズ客船が接岸しており、中心市街地に近接する同ふ頭は、クルーズ船運航会社から高い評価を得ています。