



未来の小樽港

多様な機能に効率的に対応する港湾を目指して！
「ザ・シンポジウムみなと in 小樽」

昨年、北海道が命名されて150年となりましたが、小樽港は今年で開基150年・開港120年を迎えました。明治以降、小樽港は空知の幌内炭鉱から産出された石炭を本州方面に運ぶ拠点港として、日本の近代化を進める原動力となりました。

そういった中、令和元年11月27日に小樽市民センターマリナーホールにおいて「ザ・シンポジウムみなと in 小樽」（主催：北海道経済連合会、（一社）寒地港湾技術研究センター、国土交通省北海道開発局などによる実行委員会）が、約400名の参加により開催されました。

このシンポジウムでは、小樽市総合博物館の石川直章館長の基調講演とともに、「未来の小樽港～多様な機能に効率的に対応する港湾を目指して！」をテーマにパネルディスカッションが行われました。

本稿では、そのうちパネルディスカッションの概要について紹介します。

パネルディスカッション

李 小樽港の100年を超える歴史を踏まえ、今後の10年から20年先を見越して、小樽港をどのように発展させれば良いか、そのための現状や課題、改善点を考えていきたいと思います。

小樽港の現状と課題

迫 小樽港の特徴は、周囲が山に囲まれた静穏度が高い天然の良港で、港には高速道路が直結するとともに、鉄道も近接し、札幌や新千歳空港にも近く、交通アクセスが良いことです。

また、長距離フェリーで本州の新潟及び舞鶴と結ぶ国内の重要な輸送拠点であるとともに、中国との定期コンテナ航路、ロシアのウラジオストックとの定期RORO*¹船が就航し、対岸諸国との貿易に重要な役割を果たしています。さらに、クルーズ客船など多様な船舶が寄港し「船客万来」となっています。

物流の現状と課題では、フェリーの貨物量は航路再編などにより、平成15年以降はピーク時（平成10年）

「ザ・シンポジウムみなと」実行委員会*

* 北海道経済連合会、（一社）北海道商工会議所連合会、北海道港湾協会、（一社）寒地港湾技術研究センター、（一財）港湾空港総合技術センター、北海道、国土交通省北海道開発局

* 1 RORO船（ローロー船）roll on roll off ship
貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

の半分を下回るようになり
ましたが、平成29年に新造
船が投入され、高速化及び
ダイヤ改正による利便性の
向上などの対応により平成
30年には1,200万トンと増
加傾向になっています。中
国との外貿コンテナは平成

14年に開始し、現在は上海、大連、青島と週1便で結
ばれています。ロシアとは平成25年10月からRORO船
により月2便体制で運航しているほか、沿海地方やサ
ハリンとの間で不定期の貨物船が数多く運航してい
ます。しかし、どちらも、貨物量が減っています。特に、
ロシア政府が輸出原木（平成19年）と輸入自動車（平
成21年）の関税を引き上げた影響が大きいと思ってい
ます。また、コンテナ置き場や取扱岸壁が分散し、非
効率な荷役になっていることが課題になっています。

2019年のクルーズ客船の寄港回数は29回（乗降客数
約4万人）で、今後も増加が見込まれます。クルーズ
に対して小樽港が有利な点は、港から徒歩圏内に多く
の観光施設や商業施設があると同時に、港に直結して
いる高速道路を利用して、札幌や旭山動物園など豊富
な観光資源に日帰りで行けることです。現在、クルー
ズ客船が接岸する第3号ふ頭及び周辺地区の再開発を
進めており、魅力的な港湾空間の更なる創出とクルー
ズ客船の寄港回数の増大と大型化への取組を進めてい
ます。課題としては、乗船客の待合スペースとなるター
ミナル機能が無いことと、昨今、外国船社から13万ト
ンを超える大型クルーズ客船寄港の打診が数多く寄せ
られますが、一般貨物船の利用状況によっては残念な
がらお断りすることがあることです。

大田 私の会社では港湾荷役、倉庫、船舶代理業と
ともに、中国との外貿コンテナの荷役などを行ってい
ます。北海道全体の課題として輸入貨物に比べ輸出貨
物が非常に少ないということがあげられます。極東ロシ
アとの貿易は小樽港が道内の8割を占めていますが、



コーディネーター
李 濟民 氏
(小樽商科大学
教授)



パネリスト
大田 秀樹 氏
(北海道港運協会
小樽支部長)



パネリスト
富田 瑞穂 氏
(商船三井客船(株)
営業グループ課長代理)

中古車の輸出や水産物の輸入が減り、港運業界として
影響を受けています。小樽港で扱う一般貨物はここ20
年で半減しており、荷役に関わる企業の経営環境は厳
しい状況にあります。また、少子高齢化による労働力
不足、港湾の施設の老朽化が進行しており、定期的な
整備が必要になっています。

富田 私の会社はクルーズ客船「にっぽん丸」を運航
し、2006年から小樽港を起点とした「飛んでクルーズ
北海道」という飛行機と結んだ商品を展開しています。
特に、利尻島・礼文島と知床半島を3泊4日でめぐる
ルートの人気が高く、これまでに54航海実施し、全国
から約2万人が乗船したロングセラーの看板商品に
なっています。船会社から見た小樽港の最大の魅力は
新千歳空港からのアクセスが良く、小樽駅から港へ向
かう景観も魅力的です。一方、課題は乗船客の待機ス
ペースが無いことと、入出港時以外、市民との接点が
少ないことがあげられます。

小笠原 小樽商工会議所では平成23年に小樽港の将来
のあり方を考える港湾振興プロジェクトを発足し、物
流の活性化や港湾機能全般とともに、特に、観光資源
としてのポテンシャルが高い第3号ふ頭基部周辺の活
用策を検討してきました。まず、市民にみなとに関心
を持ってもらうため、第3号ふ頭基部の未来を描いた
イメージ映像「港を^{ちまた}巷に-for our Future」を作成し、
そのイメージ映像で紹介したコンテナを活用したカ
フェ、雑貨店やバルによる実証実験、みなとオアシス
認定を目指したシンポジウムを開催して、みなとに対
する市民周知にも取り組みました。



パネリスト
小笠原 眞結美 氏
(小樽商工会議所
女性会副会長)



パネリスト
田村 亨 氏
(北海商科大学
教授)



パネリスト
迫 俊哉 氏
(小樽市長)

です。また、小樽港の歴史を俯瞰できる公的施設を整備し、そこがクルーズ客船乗船客の待機場所や市民と観光客の交流の場になればいいと思います。

迫 小樽港は北海道の太平洋側で大きな被害を受けた

田村 多様な機能を盛り込もうとすると、かつては「ハコ物」の施設をつくることでありましたが、今は違います。施設づくりも大切ですが、課題を解決するアイデアと行動が求められています。新しい枠組みで、例えば、AIを活用した荷役システムを小樽からセットアップするなど、発信力も必要であると思います。

小樽港に求める機能・要望

李 これからの小樽港に求める機能、要望について。

大田 日本海側に面した小樽港は、太平洋側に比べ、地震・津波や台風といった災害リスクが少なく、札幌に近いという地理的優位性があり、札幌にとってもBCP*²上も重要であると思います。小樽は道内屈指の観光地ですので、観光客の安全を確保するために観光と物流のすみ分けも必要であると思います。また、同じ日本海側の石狩湾新港との更なる連携を強化し、共存共栄を図ることも重要であると考えます。

富田 クルーズ客船の乗船客の待機スペースが無く、特に雨天時には困っています。1回のクルーズの乗船客は約400名なので、立派な大型ターミナルで無くてもよいので、待機スペースの確保をお願いしたい。また、乗船客の中には小樽に前泊したり、当日早めに小樽入りをして観光を楽しむ人が多いので、待機スペースを起点として乗船前の人向けの小樽観光、例えば「地元の方と巡る、小樽を知る」などを企画してもよいのではないかと思います。

小笠原 第3号ふ頭基部周辺の開発にあたっては、早急な整備コンセプトの策定と港湾計画への導入が必要

場合、道外からの広域的応援を受け入れる役割を担っており、防災面に配慮した整備も必要だと思っています。また、平成28年8月に中断した小樽港長期構想の検討を今般、再開しました。小樽港の10~20年先のあり方について検討するもので、それをベースに港湾計画の策定を行いたいと考えています。長期構想では第3号ふ頭をクルーズ客船の拠点にして、上屋などの港湾機能を適切に配置・再編整備して、合理的で機能的な動線や港湾のあり方を議論していきたいと考えています。クルーズ客船の待機スペースは、第3号ふ頭の既存の上屋を活用して、令和の一桁台の初めに確保したいと思っています。小樽市は経済界と一緒に第3号ふ頭を核とした魅力づくりについて議論しています。この中で、乗船客等に小樽観光をPRするスペース、みなとオアシスへの申請、観光案内所や物産店の設置などを考えています。小樽市は文化庁から北前船寄港地に引き続き、5月に炭鉄港として日本遺産に登録されました。日本遺産に登録されたクルーズ客船寄港地としてのまちづくり、魅力づくりも進めたいと考えています。

物流面では石狩湾新港とも連携して、特性を発揮できる港づくりを進めたいと考えています。

田村 おそらく100年後には日本海中心の社会が生まれると思います。そのための、先手をしっかり打つことが大切です。また、観光客に対する防災、いわゆる、「観光防災」というものを小樽から発信できないでしょうか。臨港地区は種々規制されていますが、商港区や工業港区といった一連の流れの中で「クルーズ港区」

* 2 BCP 事業継続計画。災害や事故に備え、企業や行政組織が基幹事業を継続したり、早期に事業を再開するために事前に策定しておく行動計画。

というもあり、わが国ではまだ指定されていないので、小樽から新しい流れをつくってはどうか。

小樽港が目指す姿

李 未来に向けて、小樽港が目指す姿について。

大田 企業誘致を積極的に進め、持続可能な新たな産業振興による発展が必要だと思います。そのためには、港で加工が可能な物流倉庫の立地、一般取扱貨物量の維持、新規航路の誘致や海外航路へのインセンティブの充実も必要です。また、ロシアなどの対岸貿易の活性化にも期待しており、市、港湾関係者、経済界などがワンチームとなって取り組むべきと考えます。港運業界の立場では港において人流より物流ですが、小樽では観光が地域経済の重要な位置を占めていますので、物流と人流が両立し、互いに発展できることを望んでいます。将来、昔のようにたくさんの貨物船や客船が寄港する小樽港になってほしいと願っています。

富田 一つ目は乗船客にとって港の設備・整備・安全性の確保が重要です。二つ目に船旅ならではの入出港時の歓迎行事の催しが大切で、乗船客の良い反応が寄港地選定や再訪、ふるさと納税につながるが多々あります。三つ目に船会社への熱心な誘致活動で、誘致活動をしてくださると安心して寄港できます。四つ目に地元の方と乗船客、船会社との交流の場が必要で、市民クルーズや船内見学会の実施により市民の方にクルーズ客船をより身近に感じていただけるものと思っています。多くの方にクルーズ客船に乗船してもらい、楽しかった、また、小樽に行きたいと思ってもらうために、小樽港そのものが小樽観光の拠点となることが必要で、そのためには、行政、市民そしてクルーズ会社の協力が不可欠だと思います。

小笠原 港全体が観光地になり得るので、歴史的景観地区などの観光資源とともに、ハード面や景観を含むソフト面にも対応した港づくりを進めてほしいと思います。「港」という字はサンズイに「巷」と書きます。かつて港は人々の日常の場であり、暮らしそのもので

あったと思います。この先も小樽港が市民にとっての「巷」となるような整備を進めていただきたいと思います。

田村 小樽にC I Q^{*3}等の海事機関や船があることが重要です。それを生かして、地域商社のようなものと金融決裁の情報化やデジタル化も含めた新しいビジネスを小樽から作れないかと思っています。最近の若い人たちには自宅、職場以外の3つ目の場所「サードプレイス」が求められています。そういう場所を港につくれば、市民と世界中の旅行者との交流の場になる可能性もあると思います。

李 小樽港は100年を超えても使われているので、「災害に強いみなど」でもあると思います。物流、観光に加え、災害に強いというイメージを出すことも必要だと思います。

迫 石川館長が基調講演で話されたように、かつて小樽港は北前船でいっぱいでした。現在は貨物量がピーク時の半分になっているので、積極的にポートセールスに取り組むとともに、働き方改革やドライバー不足対策として長距離フェリーの利点を生かせるようにしたいと考えています。また、長期構想の検討では、物流、観光及び防災（安全・安心）が3本柱と考えています。それぞれのバランスをとって、効率的な港にしたいと考えています。貿易では国際情勢を注視しながら、中国やロシアとの交流を進めたいと思っています。クルーズ客船の出港の際には潮おどりなどで見送っていますが、他港に比べると乗船客と市民のつながりは弱いと感じています。市民クルーズや船内見学会などを催してクルーズに対する市民の関心を高めていき、乗船客の方が小樽に来て良かった、また来たいというようにしたいと思っています。2030年には新幹線の新駅が港から約4kmの山側にできます。フライ&クルーズのように新幹線からクルーズ客船やフェリーに乗り継ぐ利用も可能であり、港があるという強みを生かしながら、新幹線を活用したまちづくり、新駅の存在感を発揮していきたいと思っています。

*3 C I Q

税関 (Customs)、出入国管理 (Immigration)、検疫 (Quarantine) の略で、人や貨物の国際的な移動の際に必要な手続き及びその施設を指す。