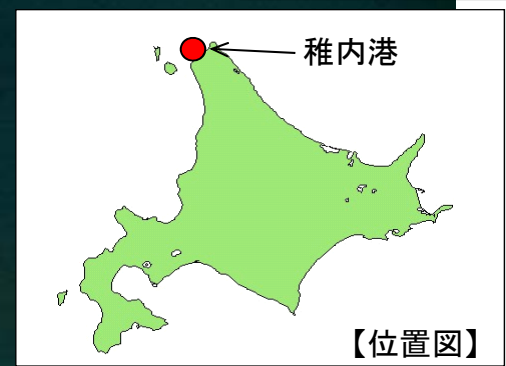


稚内港 港湾計画 改訂

前回改訂：平成10年11月（目標年次：平成20年代前半）

平成26年3月18日
交通政策審議会
第55回港湾分科会
資料3

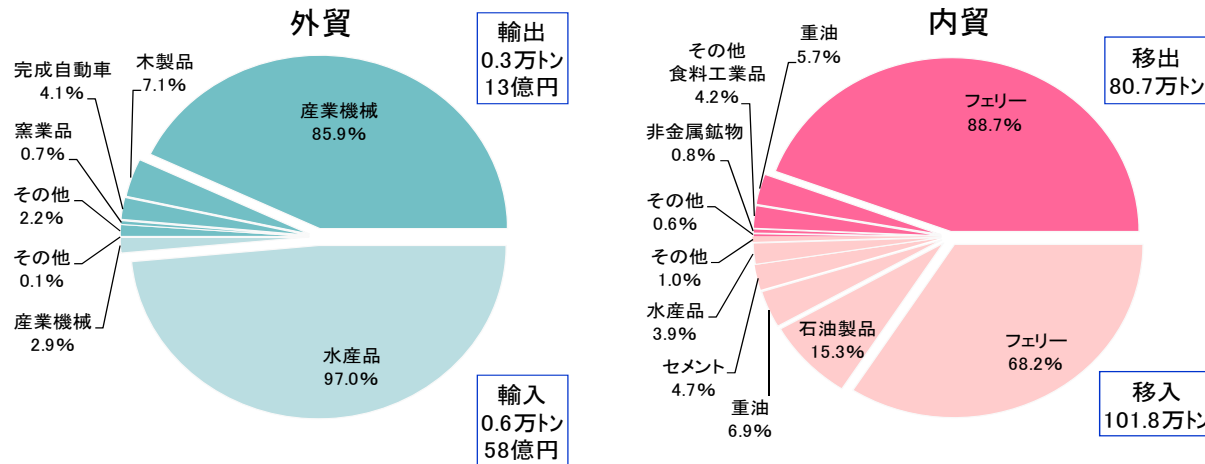


平成25年9月撮影

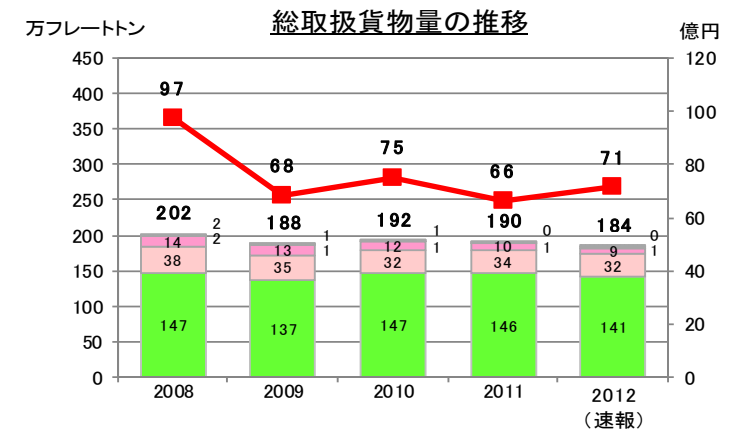
稚内港の概要

- 稚内港は、日本最北端の重要港湾であり、北海道北部の産業、生活にかかわる流通拠点港湾・北方漁業の基地及び離島(利尻礼文)の連絡港湾として、さらにロシア連邦サハリン州との交易を支える港として、重要な役割を担っている。
- 平成24年(速報値)の取扱貨物量は184万トン(うちフェリー141万トン)。
- 稚内と利尻島・礼文島を結ぶ離島フェリー、稚内とサハリンを結ぶ国際定期フェリーが就航。

【稚内港の品目別取扱貨物量(平成24年速報値)】



出典:貿易額は財務省「貿易統計」、取扱貨物量は稚内市調べ



左軸: 輸出 輸入 移出 移入 内航フェリー
右軸: 貿易額

出典:貿易額は財務省「貿易統計」、貨物量2008~2011年は港湾統計(年報)、2012年は国土交通省港湾局調べ

国内フェリーターミナル



再開発の現況



サハリンプロジェクト関連船舶



稚内港 計画変更の考え方

課題・要請

サハリンプロジェクト支援機能の強化

- ・資機材供給、船舶の修理点検・準備休憩・船員交代等の需要
- ・航路・泊地の水深不足による大型船の受入断念 等

極東ロシア・利尻・礼文・道北観光の拠点機能の強化

- ・豊富な観光資源を活用したクルーズ需要増加への対応

再生可能エネルギー資源(風力)の有効活用

- ・道北地区は風力発電のポテンシャルが高い

対応方針

資機材供給基地の形成、修理・点検・準備休憩等の関連船舶の受入

秘境・冒険クルーズ等の国内外の中小型クルーズ船の誘致、交流機能の強化

背後のエネルギー関連施設と合わせた次世代エネルギー拠点の形成

計画変更内容

○天北地区、末広地区
サハリンプロジェクト関連船舶に対応した航路・泊地等の整備

○北地区
旅客船埠頭の新規計画等

○本港地区
再生可能エネルギー(洋上風力発電)を活用する区域の新規位置付け

稚内港港湾計画改訂の背景 サハリンプロジェクト支援機能の強化

サハリンプロジェクトと稚内港への要請

- サハリン島北東の沖合にある海底油ガス田から原油・天然ガスを採掘するプロジェクト。サハリン1・2が稼働中、3が2016年生産開始に向け2004年から開発中。
- サハプロには日本政府・企業が全面的に参加・関与。サハリン3では、ロシア国営ガス会社と日本企業・商社が出資するガス事業調査会社が共同会社を設立し、LNG事業に係る覚書を締結。
- 今後15年間ではサハリン3、マガダン関連で8基の海洋資源開発プラットフォームが計画されている。サハリン4～9も計画の進捗に応じて今後増加の見込み。
- 現在、サハプロ関連資機材（鋼管、石材等）の供給の多くは釜山から行われており、大型船舶の修繕も釜山やシンガポールで行われている。今後はこれらについて稚内の地理的優位性から、民間企業から稚内港を使用したいと要請が多数あり。

出典：外務省ホームページ、港湾管理者ヒアリング



国の取り組み

- 日露パートナーシップの発展に関する共同声明(2013.4.29)に基づき、2国間協力を強化。
- 極東・東シベリア地域におけるエネルギー、運輸インフラ等に関する互恵的協力の拡大。



地元の取り組み

- 道・サハリン州知事が「友好・経済交流促進プラン(2013-17)」を採択
- 港湾施設使用料の減免
- 船員等の休憩施設としてポートサービスセンターを設置

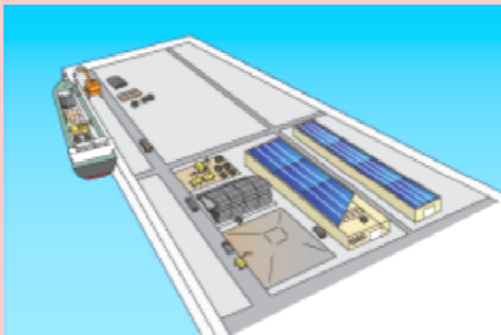


合弁会社ワッカナイサービスによるサハリン企業を招聘した「2012 Visit Port of Wakkanai」の開催

サハプロ関連クルーチェンジ上陸人員(H24): 1025人/年、上陸人員による経済波及効果(推計値): 9,400万円/年、係留時間: 8~48時間(船体修繕、越冬等の場合は最大5ヶ月)、岸壁使用料(長期係留の場合の推計値): 約1,600万円/年

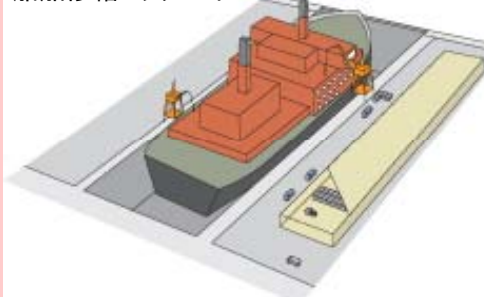
取組

サハリンへの石材等の供給、取扱貨物量の増加(末広・天北1号埠頭)



船舶の修理点検需要への対応(末広埠頭)

船舶修繕ドックのイメージ



船舶の準備休憩・船員交代需要への対応(天北1号埠頭)



稚内港港湾計画改訂の背景 極東ロシア・利尻・礼文・道北観光の拠点機能の強化

現況

稚内背後圏の魅力

○背後圏には、利尻島・礼文島・サロベツ原野等の豊かな自然資源等の観光資源が存在



【観光入込客数(H23)】

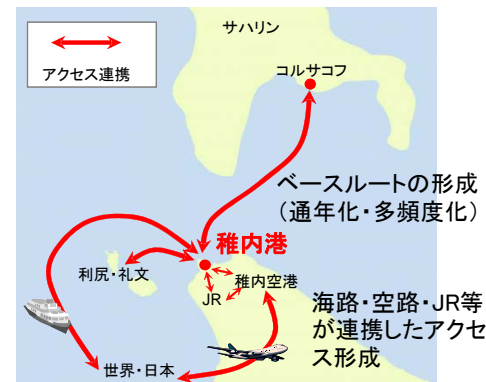
稚内港(北地区)の交流機能

○「みなとオアシスわっかない」、「道の駅(キタカラ)」、「海の駅」、「北防波堤ドーム公園」等が集中



観光の拠点機能の強化

○道北、利尻礼文、サハリンを結ぶ観光拠点としての機能を強化
○北海道の豊富な観光資源を活用したクルージングネットワークを形成



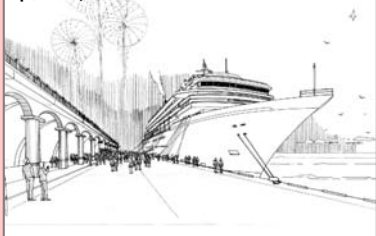
取組

離島・宗谷・北方圏(コルサコフやカムチャッカ等)の秘境観光に対応する。

クルーズ船、離島・国際フェリーによる北地区の道北、利尻・礼文、サハリンの観光機能・交流機能の更なる強化

市民・観光客の憩いの空間としての北地区の交流機能の強化

北ふ頭にクルーズ船が接岸したイメージ



主要動線の全天候型の歩行者動線の確保

危険物取扱施設用地の倉庫・工場を集約し、交流厚生用地に変更

● 主要な交流空間



稚内港 港湾計画の基本方針

■計画の基本方針（目標年次：平成30年代後半）

【物流・産業】(末広、天北地区)[物流関連ゾーン]／(港地区)[水産・人流関連ゾーン]

①サハリンプロジェクトへの資機材供給基地の形成

- ▽末広地区では、今後も石材等バルク船や大型作業船の寄港ニーズが見込まれるため、引き続き物流空間として位置付ける。
- ▽末広地区において、海面処分用地を確保し、航路・泊地の浚渫土砂の受入れを行い、周辺海域の安全性向上のための油回収資機材の保管用地等として利用する。

②船舶の修理点検・準備休憩基地の形成

- ▽末広地区・天北地区では、外貿の水産品等を取り扱っているが、今後は天北地区(天北2号埠頭)に集約する。
- ▽末広地区では、今後、サハリンプロジェクト関連船舶の修理点検・準備休憩基地を形成する。また、引き続き、末広地区・天北地区(天北1号埠頭)を物流関連ゾーンとして位置付ける。

③寄港船舶の利便性向上

- ▽港地区の第2副港では、外来漁船と外来プレジャーボートとの輻輳に対応するため、十分な水域・係留施設を確保し、引き続き水産・人流関連ゾーンとして位置づける。

【人流・交流】(北地区)[人流関連ゾーン、交流関連ゾーン]

④秘境・冒険クルーズ等の国内外の中小型クルーズ船の誘致

- ▽北地区は、市民・観光客の憩いの空間として利用されており、引き続き、親水・交流空間の機能を充実するとともに、中小型クルーズ船の受入を推進するため、交流関連ゾーンとして位置付ける。

【環境】[再生可能エネルギーゾーン]

⑤次世代エネルギー拠点の形成

- ▽風況の良い稚内港の気象を活かし、再生可能エネルギー源を利活用する区域を設定する。

【安全・防災】

⑥安全・安心なみなど

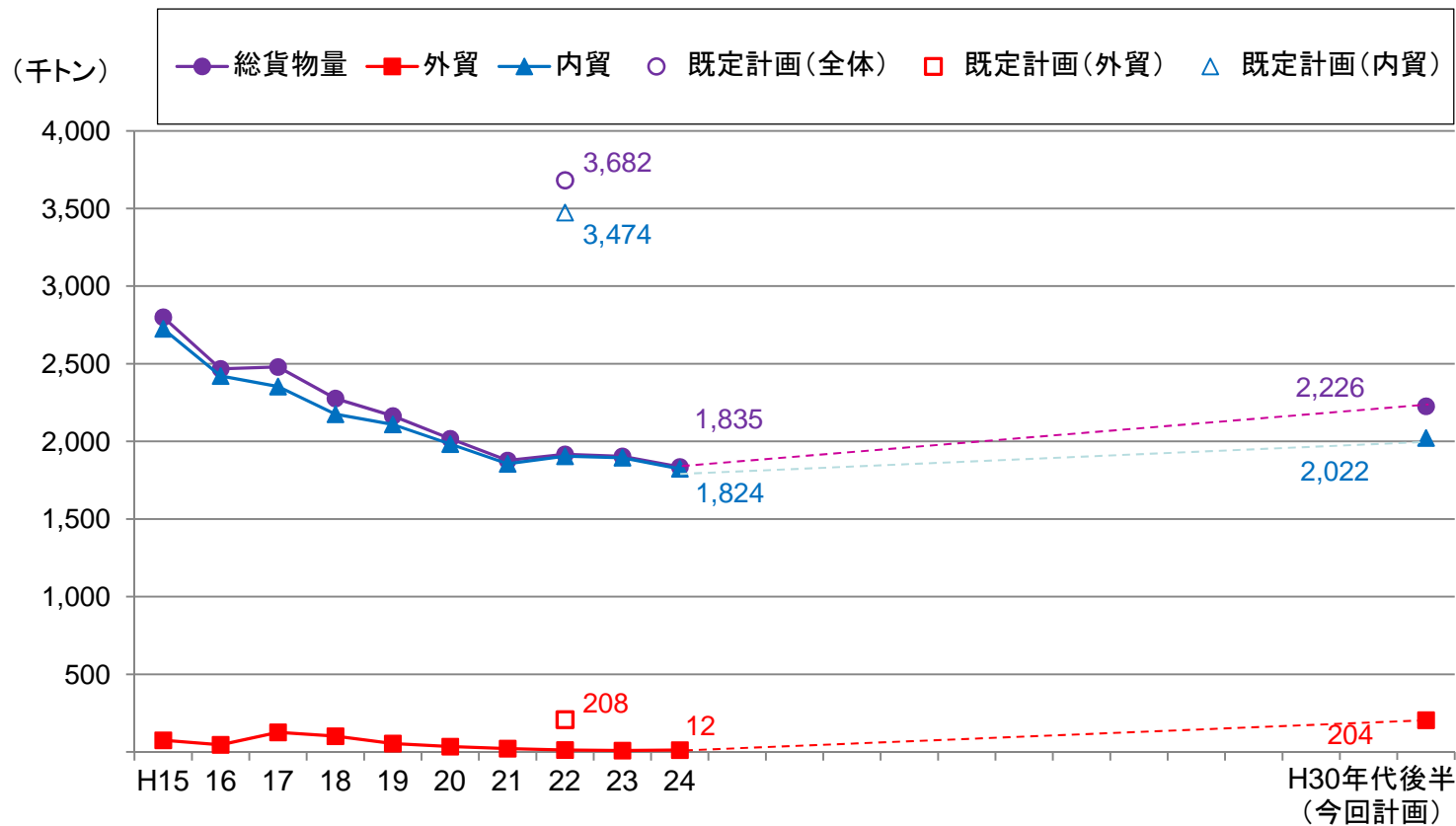
- ▽末広地区・天北地区における波浪による荷役障害等に対応するため、防波堤の整備を推進し、港内静穏度を向上させる。

稚内港の取扱貨物量の見通し

○目標年次(平成30年代後半)における貨物量の見通し

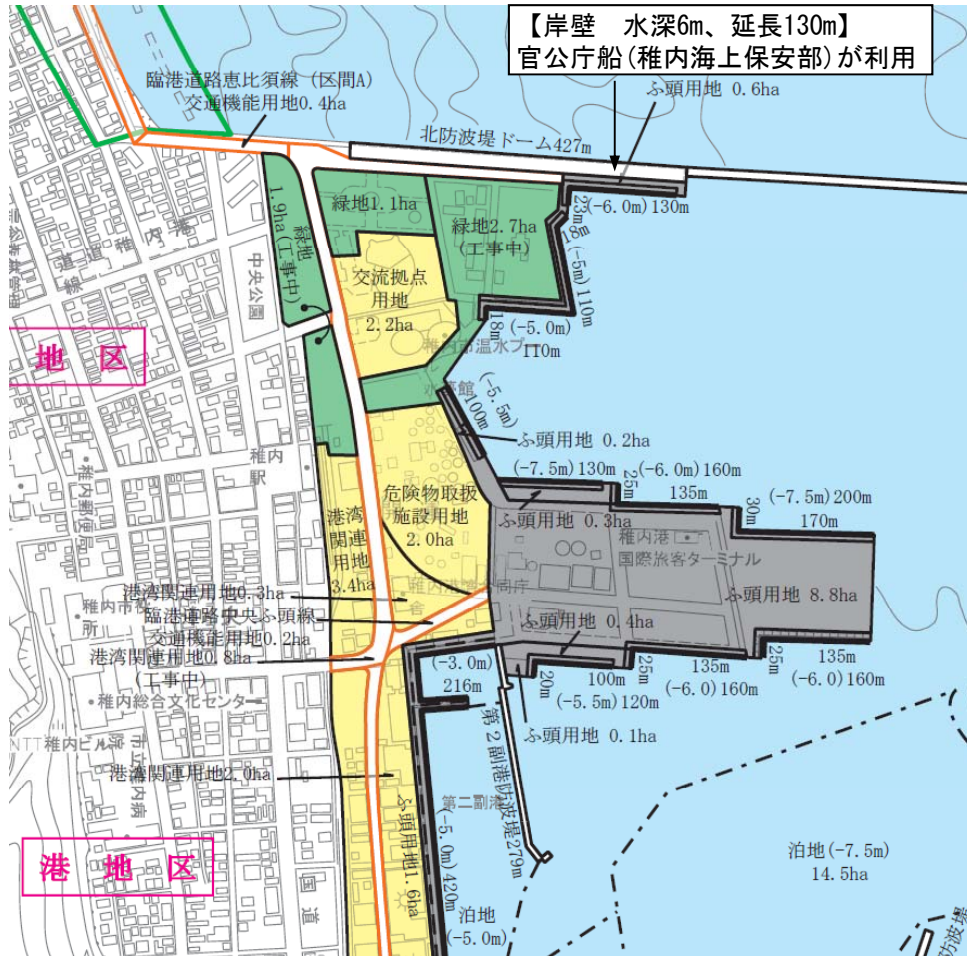
- 外貨貨物の増加として、サハリン3プロジェクトの進展に伴う石材、鉄鋼の輸出、国際フェリー貨物(日用品等)の取扱を見込んでいる。
- 上記以外の貨物については概ね現状維持。

外内貿別取扱貨物量の推移



計画変更内容(北地区)

既定計画



今回計画

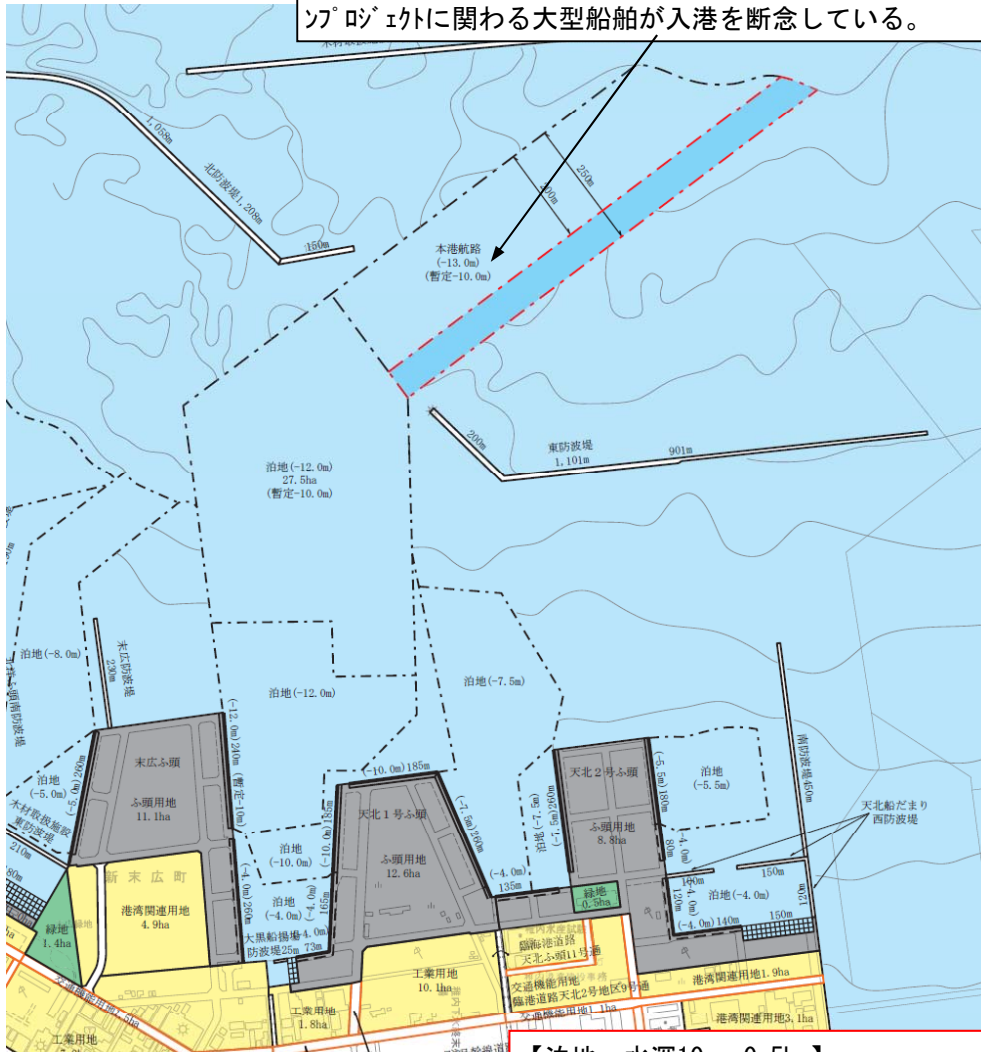


北地区交流空間イメージ図

計画変更内容(末広地区・天北地区・本港地区)

既定計画

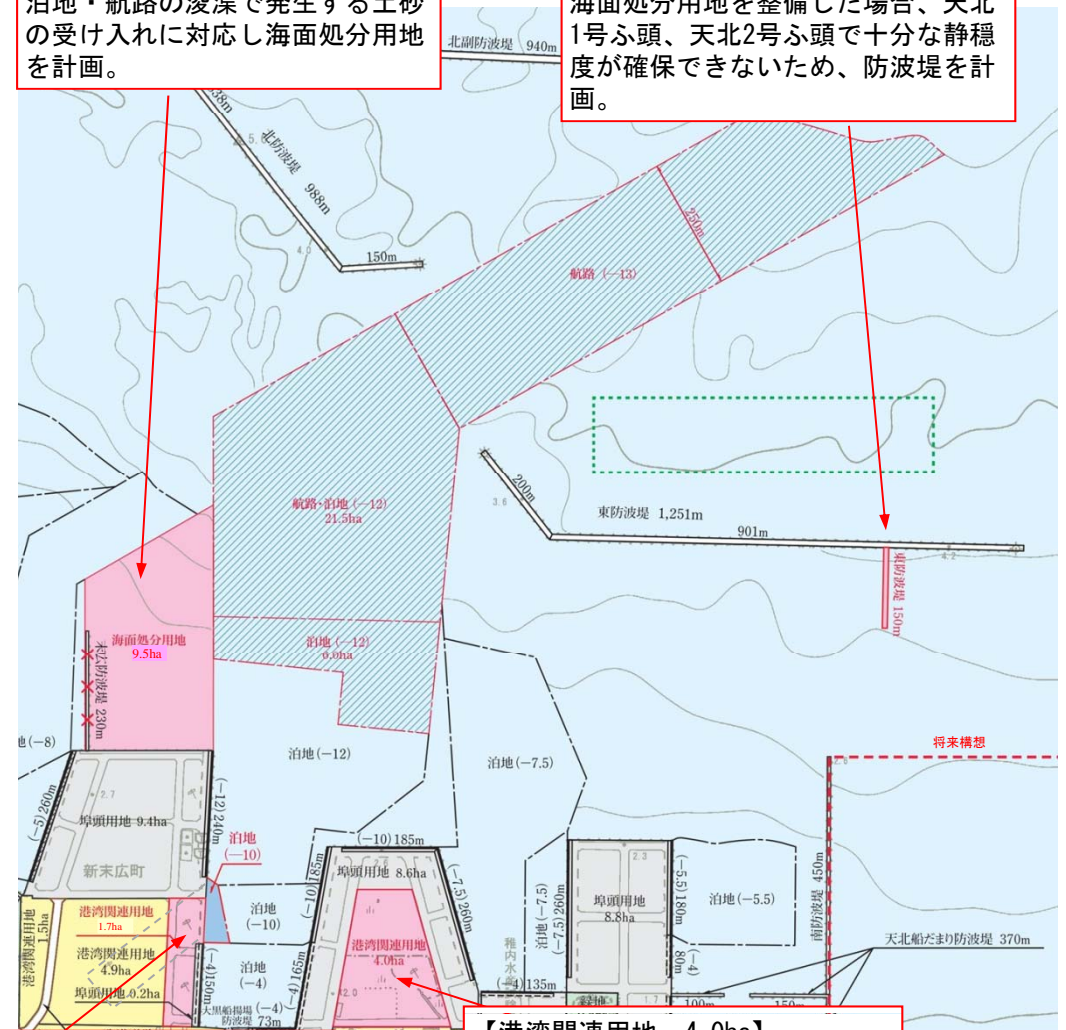
【泊地 水深12m】【航路 水深13m】
平成8年に水深10.0mで暫定供用。浚渫土砂の受入先が未決定であったことと中央ふ頭地区の緊急対応により、平成13年度に事業を一旦休止。現在、水深不足のため、サハリプロジェクトに関わる大型船舶が入港を断念している。



今回計画

【海面処分用地 9.5ha】
泊地・航路の浚渫で発生する土砂の受け入れに対応し海面処分用地を計画。

【東防波堤150m】
海面処分用地を整備した場合、天北1号ふ頭、天北2号ふ頭で十分な静穏度が確保できないため、防波堤を計画。

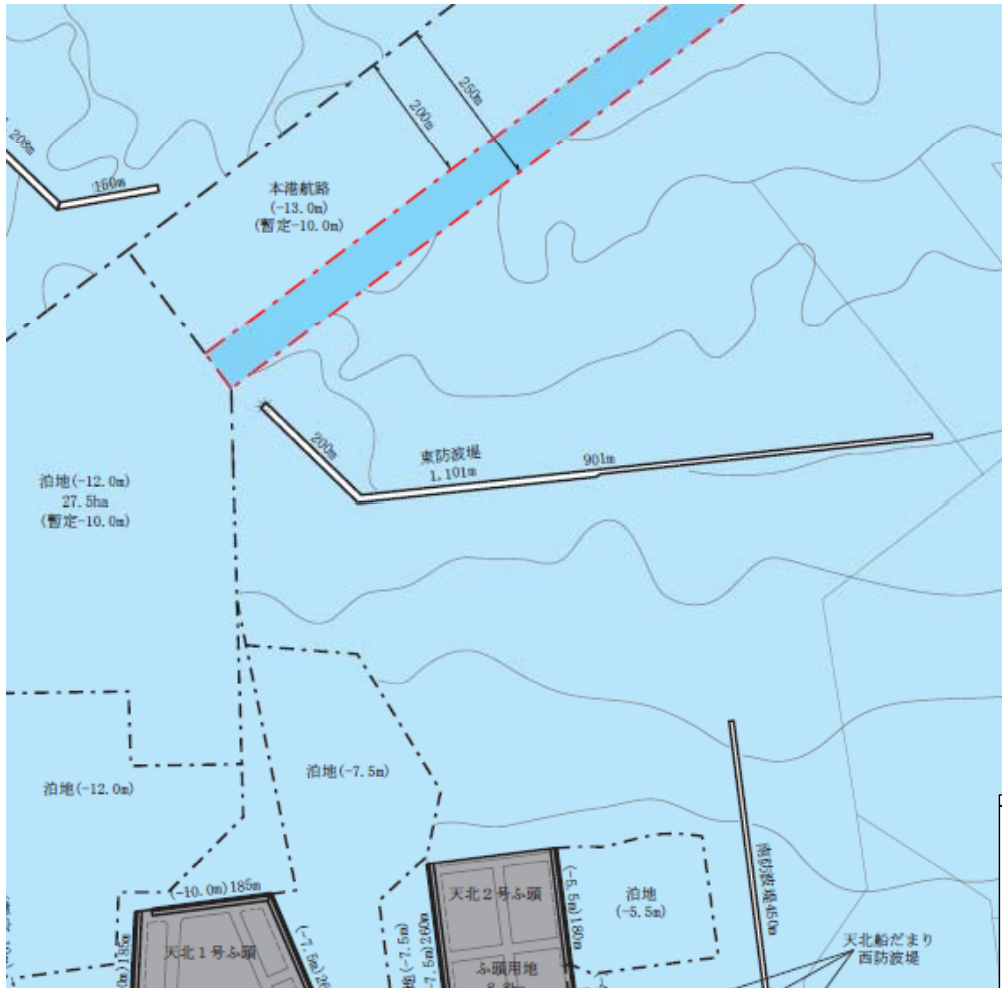


【泊地 水深10m 0.5ha】
【港湾関連用地 1.5ha】
サハリプロジェクトに関わる関連企業が大型船舶の修理を行うための乾ドックの整備計画にあわせて、泊地の水深及び土地利用計画を変更。

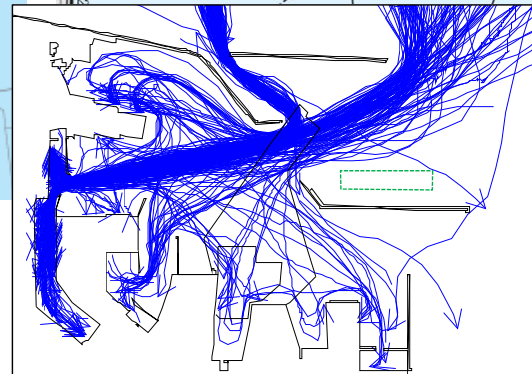
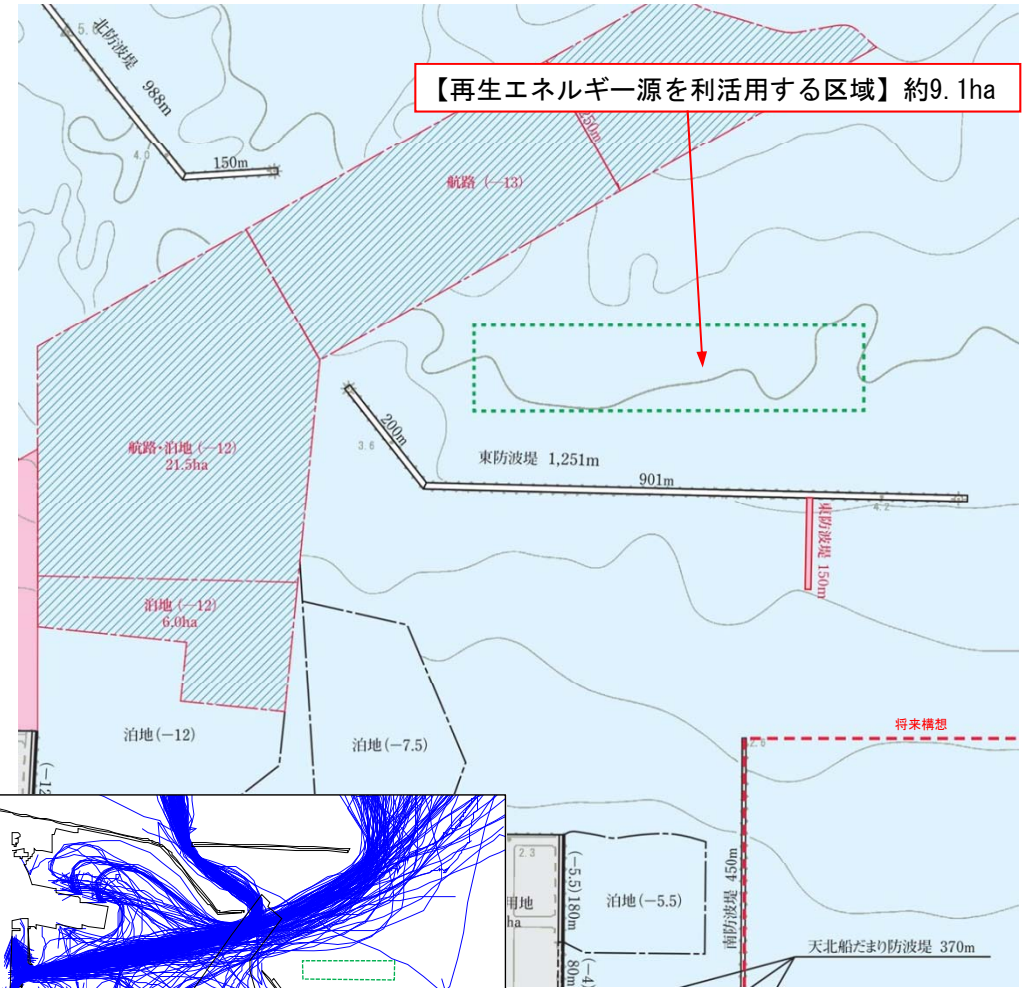
【港湾関連用地 4.0ha】
サハリプロジェクト関連企業から上屋等の民間施設を建設する意向があるため、ふ頭用地を港湾関連用地に変更。

計画変更内容(本港地区)

既定計画



今回計画



航跡図(全船舶対象、平成25年8月8日,9日 稚内市調査より)

確認の視点

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
サハリンプロジェクト支援 機能の強化	<p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>① 北海道地域 (前略)</p> <p>経済成長の著しい東アジア地域や開発が本格化すると見込まれるロシア極東地域とを結ぶ海上輸送網の拠点としての機能を担い、総体として北海道の発展を支える。</p> <p>また、豊かな自然環境等の観光資源を活用して、国内はもとより、東アジア地域をはじめ海外との観光交流を促進するため、国内外のクルーズ船の就航に向けて各港湾が連携して取り組む。(後略)</p>
観光振興に資する 交流機能の強化	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成</p> <p>観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。さらに、運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。(後略)</p>
再生可能エネルギー源を 利活用する区域	<p>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</p> <p>2 多様化する環境問題への対応</p> <p>① 地球温暖化防止対策</p> <p>港湾における地球温暖化防止対策を進めるためには、港湾を核とした効率的な物流体系の構築及び港湾活動や臨海部における企業活動の低炭素化の促進が重要である。</p> <p>(中略)</p> <p>また、港湾の活動に必要な設備等において、CO₂の排出原単位の低減に資する先進的な技術を導入するとともに、再生可能エネルギーの利活用を促進する。さらに、CO₂の吸収源対策として、緑地の整備を進める。また、適切な管理等によりCO₂の吸収効果が期待される藻場の保全・造成を進める。</p>

※港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(平成26年1月6日施行)