北海道小樽市座談会第2弾

クルーズ誘致と港まちづくり

古くは北前船、近代化とともに石炭を積み出す炭鉄港として栄えてきた北海道小樽市の「小樽港」。近年は舞鶴（京都府）や新潟との定期フェリーが発着し、クルーズ客船の寄港も少なくない。いま小樽港では再整備計画が進められており、5年後の2027年に新たなステージに突入する。そこで、小樽港の過去・現在・未来について一般財団法人みなと総合研究財団クルーズ総合研究所副所長の田中三郎さん、小樽市産業港湾部港湾担当部長の佐藤文俊さん、一般社団法人小樽観光協会事務局長の逸見（へんみ）繁男さん、小樽商科大学グローカル戦略推進センター客員研究員の高野宏康さん、エフエム小樽放送局プロデューサーの田口智子さんをパネリストに座談会を実施。小樽活性化プロジェクト実行委員会の主催で約30人が参加した。

田口 智子さん
エフエム小樽放送局
プロデューサー

クルーズ船がまちの風景を彩る 田口さん

―まずは港やクルーズの関わりを含めて自己紹介をお願いします。

佐藤 昭和60年度に市役所に入り、今31年目です。平成11年に当時の港湾部に異動し、それからずっと港湾関係の仕事に携わってきました。クルーズに関しては平成23年に国の施策として日本海側の拠点港になり、クルーズをテーマにした日本海拠点港の計画書を作成しました。計画書をあげたことを契機に、クルーズ船の受入埠頭となっていた第3埠頭の再開発に国の施策として日本海を担当させていただくことになり、かれこれ10年

佐藤 文俊さん
小樽市産業港湾部
港湾担当部長

教官などを務めていましたが、クルーズ船の船長になりたいと少年の時に思きてきました。日本郵船名刺も確認すると180人ぐらいと交換していました。93年だったと思うのですが、潮まつりの時に飛鳥を第3号埠頭につけられていないのがカムチャッカです。カムチャッカをクルーズの海域として捉えている会社はまだ数少ない。小樽はカムチャッカへ1週間あれば行って帰れます。これは

高野 宏康さん
小樽商科大学グローカル
戦略推進センター客員研究員

ものすごく優位な点です。バンクーバーはアラスカクルーズの拠点になっています。もともとは物流港でしたが、秘境の北への玄関口になる可能性があります。そして誰を迎え入れるかというと欧米豪、そして中国の人たちです。そういう人たちを迎え入れるには港がしっかりしていないといけませんが、新千歳空港が

北の定点を目指すポテンシャル 佐藤さん

―小樽の海の魅力をお話しください。

田口 「小樽さんぽ」で書いた「はじめに」を紹介します。私にとって大事な風景としてFMおたるから見えるまちを俯瞰し港が見える写真を載せ、こう書きました。

「私は小さなころから小樽が大好きでした。坂のてっぺんにある海が見える親せきの家が好きで、夏休みには札幌の自宅より、小樽にいる方が長かったと思います。山と海に囲まれたこの坂のまちをなんて個性的で魅力的なところなんだろうと思ったのは当時からの私の思いが詰っています」（一部略）と。亡くなった母もうちに泊まりに来ては新日本海フェリーが歩いて行ける。こういう好きでした。さらに、JR小樽駅を降りたら真っすぐのところに港が見えます。港湾部に働いていたころは必ず飛鳥は第3号埠頭に停泊してほしいと要望し、小樽駅からまっすぐに5万トン級の飛鳥IIが見えました。小樽駅に降り立った市民も観光客も、クルーズ船が停泊しているとまちの風景を眺めやかにしてくれると樽が大好きでした。坂のてっぺんにある海が見えいいと思います。

もう一つ、寄港ではなく発着の港としての小樽の魅力です。今世界中にクルーズ船が運航されていますが、その人たちは行きたい場所をずっと探しています。南極も行って来像は「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」ということで、物流と交流の両輪で小樽港の活性化を図っていきます。

・基本目標の二つ、観光・交流の基盤強化については、今クルーズ船が大型化しており、少なくとも18万トン級までの船が着岸できるようにし、将来は22万トン級にも対応

田中 三郎さん
一般財団法人みなと総合研究財団
クルーズ総合研究所副所長

地域に根差した人を育てよう 田中さん

―ここから小樽港の未来について語り合っていきたいと思います。第3号埠頭の整備について佐藤さんからご紹介いただきたい。

佐藤 小樽港が30年先に目指す長期構想を作っています。目指すべき将来像は「ひと・ものが世界と行き交う北海道日本海拠点港の計画書を作成しました。計画書をあげたことを契機に、クルーズ船の受入埠頭となっていた第3埠頭の再開発に国の施策として日本海を担当させていただくことになり、かれこれ10年

逸見 繁男さん
一般社団法人小樽観光協会
事務局長

市民が来るから観光客も訪れる 逸見さん

―それでは、小樽港の歴史について自己紹介を兼ねて高野先生にお願いします。

高野 私は石川県、北前船主のふるさとの出身です。今回は、観光の港として小樽をどう活性化していくかがテーマなので、歴史的なストーリーや今後の活動のヒントになるような形で歴史を作ってみます。3年前の2019年に小樽港開基150年・小樽港開港120年というシンポジウムが開かれました。これは、1869年（明治2年）に場所請負制がなくなり、江戸時代の制度が廃止され、手宮に海官所という年に開港されたことに起因しています。北前船主が来て、新しいビジネスを展開する。それが小樽港の特徴です。近代の小樽港は、北前船など商船が来港する港として整備され、明治24年ごろになると埋め立てが進み手宮が北前船の寄港地となり、時代とともに変遷しています。

もう一つは炭鉄港、石炭の積出港としての役割です。明治12年に幌内炭鉱が開鉱し、翌13年には明治30年に廣井勇さんが設計、着工しました。この小樽港の進化をどのように位置づけたかを示す重要な出来事です。

さらに、小樽運河ができたことも触れないわけにはいきません。ちょうど100年になります。そうした近代的な小樽港を造っていく過程で、戦後間もなく第2号埠頭や第3号埠頭が完成し、その後も中央埠頭などが整備されていく時代が80年代まで続きました。

―実際に港を管理運営されている立場から、小樽港の歴史や経緯、役割について佐藤さんに伺います。

佐藤 物流の視点で説明します。1869年（明治2年）に場所請負制が廃止され、手宮に海官所が設置されたことに起因しています。北前船主が来て、国際的な港になっていきます。その後、明治22年には特別輸出港に指定され、国際的な港になっていきます。つまり小樽港は、商船の歴史と炭鉄港の歴史という両輪があったわけです。

さらに重要なのが防波堤の築造です。北防波堤と南防波堤といずれも重要な産業遺産ですが、札幌―手宮間に幌内鉄道が開業します。幌内まで全通し、石炭が運ばれるようになったのは明治15年です。その後、明治22年には特別輸出港に指定されます。国際的な港になっていきます。つまり小樽港は、商船の歴史と炭鉄港の歴史という両輪があったわけです。

さらに重要なのが防波堤の築造です。北防波堤と南防波堤といずれも重要な産業遺産ですが、樽港の歴史や経緯、役割について佐藤さんに伺います。

佐藤 物流の視点で説明します。1869年（明治2年）に場所請負制が廃止され、手宮に海官所が設置されたことに起因しています。北前船主が来て、国際的な港になっていきます。その後、明治22年には特別輸出港に指定されます。国際的な港になっていきます。つまり小樽港は、商船の歴史と炭鉄港の歴史という両輪があったわけです。

さらに重要なのが防波堤の築造です。北防波堤と南防波堤といずれも重要な産業遺産ですが、

―まずは港やクルーズの関わりを含めて自己紹介をお願いします。

佐藤 昭和60年度に市役所に入り、今31年目です。平成11年に当時の港湾部に異動し、それからずっと港湾関係の仕事に携わってきました。クルーズに関しては平成23年に国の施策として日本海側の拠点港になり、クルーズをテーマにした日本海拠点港の計画書を作成しました。計画書をあげたことを契機に、クルーズ船の受入埠頭となっていた第3埠頭の再開発に国の施策として日本海を担当させていただくことになり、かれこれ10年

田口 客船の船長になりたいと少年の時に思きてきました。日本郵船名刺も確認すると180人ぐらいと交換していました。93年だったと思うのですが、潮まつりの時に飛鳥を第3号埠頭につけられていないのがカムチャッカです。カムチャッカをクルーズの海域として捉えている会社はまだ数少ない。小樽はカムチャッカへ1週間あれば行って帰れます。これは

逸見 観光協会は昨年から勤務しており、それまで20数年は市内のホテルで営業職をしていました。小樽市内のホテル客室数は道内でも10番目ですが、観光客数も多いのですが泊まらない観光客が多いのが課題です。観光協会としてクルーズに対して話しできるのもご縁ですが、ぜひ、ご協力をお願いします。

―それでは、小樽港の歴史について自己紹介を兼ねて高野先生にお願いします。

高野 私は石川県、北前船主のふるさとの出身です。今回は、観光の港として小樽をどう活性化していくかがテーマなので、歴史的なストーリーや今後の活動のヒントになるような形で歴史を作ってみます。3年前の2019年に小樽港開基150年・小樽港開港120年というシンポジウムが開かれました。これは、1869年（明治2年）に場所請負制がなくなり、江戸時代の制度が廃止され、手宮に海官所という年に開港されたことに起因しています。北前船主が来て、国際的な港になっていきます。その後、明治22年には特別輸出港に指定されます。国際的な港になっていきます。つまり小樽港は、商船の歴史と炭鉄港の歴史という両輪があったわけです。

さらに重要なのが防波堤の築造です。北防波堤と南防波堤といずれも重要な産業遺産ですが、

田口 FMおたるでプロデューサーをしています。朝の生放送の番組などを担当し、営業や司会などもしています。15年ほど前からはライターとして活動し、北海道新聞から「小樽さんぽ」として3冊が出ています。もともと札幌生まれなのですが、子どものころから2

市職員らが出迎えるなか7月9日早朝に小樽へ来港した「ぱしふぃっくびいなす」

2年10カ月ぶりのクルーズ船

夕方に埠頭から見送る迫市長（手前）と、おたる潮太鼓保存会の皆さん

ぱしふぃっくびいなす寄港 小樽港

座談会の翌日7月9日、日本クルーズ客船の「ぱしふぃっくびいなす」（2万6594㌧）が小樽港に寄港した。小樽港にクルーズ客船が来るのは、約2年10カ月ぶり。新型コロナウイルス感染症の影響で規模を縮小したものの、小樽市の迫俊哉市長らが久しぶりの寄港したクルーズ船を歓送迎した。

ぱしふぃっくびいなすは横浜港発着の初夏の北海道クルーズの一環で、小樽港に寄港。9日7時30分、「ようこそ小樽へ」の横断幕を掲げた市職員らが出迎えるなか着岸した。約200人の乗客は富良野や小樽市内のバスツアーに出かける一方、埠頭に設けられた特設観光案内所で情報を聞き、まちなか散策に繰り出す人もかなりなかった。

また、市職員がこの日のために準備した記念撮影スポットも人気に。

小樽市の佐藤文俊・港湾担当部長は「コロナ禍でお客様と直接触れ合う機会が少なくなり、職員でできるおもてなしを考え初めてつくってみました」と話し、客船をバックにペンチに腰掛けた乗客を撮影していた。

夕方の出港時には、デッキに並んだ乗客に向かって迫市長が感謝のあいさつを述べ、おたる潮太鼓保存会による大鼓の演奏が続く中、ぱしふぃっくびいなすはその目的地函館港に向けて出港した。

地域に根差した人を育てよう 田中さん

―ここから小樽港の未来について語り合っていきたいと思います。第3号埠頭の整備について佐藤さんからご紹介いただきたい。

佐藤 小樽港が30年先に目指す長期構想を作っています。目指すべき将来像は「ひと・ものが世界と行き交う北海道日本海拠点港の計画書を作成しました。計画書をあげたことを契機に、クルーズ船の受入埠頭となっていた第3埠頭の再開発に国の施策として日本海を担当させていただくことになり、かれこれ10年

田口 「小樽さんぽ」で書いた「はじめに」を紹介します。私にとって大事な風景としてFMおたるから見えるまちを俯瞰し港が見える写真を載せ、こう書きました。

「私は小さなころから小樽が大好きでした。坂のてっぺんにある海が見える親せきの家が好きで、夏休みには札幌の自宅より、小樽にいる方が長かったと思います。山と海に囲まれたこの坂のまちをなんて個性的で魅力的なところなんだろうと思ったのは当時からの私の思いが詰っています」（一部略）と。亡くなった母もうちに泊まりに来ては新日本海フェリーが歩いて行ける。こういう好きでした。さらに、JR小樽駅を降りたら真っすぐのところに港が見えます。港湾部に働いていたころは必ず飛鳥は第3号埠頭に停泊してほしいと要望し、小樽駅からまっすぐに5万トン級の飛鳥IIが見えました。小樽駅に降り立った市民も観光客も、クルーズ船が停泊しているとまちの風景を眺めやかにしてくれると樽が大好きでした。坂のてっぺんにある海が見えいいと思います。

もう一つ、寄港ではなく発着の港としての小樽の魅力です。今世界中にクルーズ船が運航されていますが、その人たちは行きたい場所をずっと探しています。南極も行って来像は「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」ということで、物流と交流の両輪で小樽港の活性化を図っていきます。

・基本目標の二つ、観光・交流の基盤強化については、今クルーズ船が大型化しており、少なくとも18万トン級までの船が着岸できるようにし、将来は22万トン級にも対応

2つの拠点が市内の観光施設とリンクしていきます。第3号埠頭のエリア、ウイングベイとマリーナがある若竹エリアの2つに交流施設を集約していく考えです。第3号埠頭は国際交流空間として、マリーナについては体験型のアミューズメントエリアとしていきたい考えです。性格を分けて観光拠点をつくっていきたいと考えています。フェリーターミナルへのアクセスについても堺町通りから、最終的にはマリーナまでの歩行者動線をきっちりと整備していきます。

2つの拠点が市内の観光施設とリンクしていきます。第3号埠頭のエリア、ウイングベイとマリーナがある若竹エリアの2つに交流施設を集約していく考えです。第3号埠頭は国際交流空間として、マリーナについては体験型のアミューズメントエリアとしていきたい考えです。性格を分けて観光拠点をつくっていきたいと考えています。フェリーターミナルへのアクセスについても堺町通りから、最終的にはマリーナまでの歩行者動線をきっちりと整備していきます。

逸見 市民が来なければ観光客は来ません。クルーズ客船が来ていない時も、港を観光拠点と捉えられるような場所にしようと夢を描いています。第3号埠頭のエリア、ウイングベイとマリーナがある若竹エリアの2つに交流施設を集約していく考えです。第3号埠頭は国際交流空間として、マリーナについては体験型のアミューズメントエリアとしていきたい考えです。性格を分けて観光拠点をつくっていきたいと考えています。フェリーターミナルへのアクセスについても堺町通りから、最終的にはマリーナまでの歩行者動線をきっちりと整備していきます。

2つの拠点が市内の観光施設とリンクしていきます。第3号埠頭のエリア、ウイングベイとマリーナがある若竹エリアの2つに交流施設を集約していく考えです。第3号埠頭は国際交流空間として、マリーナについては体験型のアミューズメントエリアとしていきたい考えです。性格を分けて観光拠点をつくっていきたいと考えています。フェリーターミナルへのアクセスについても堺町通りから、最終的にはマリーナまでの歩行者動線をきっちりと整備していきます。

まちづくりのイメージの共有を 高野さん

―港湾部に港を管理運営されている立場から、小樽港の優位性だと思います。

田中 フェリーは、物流と人流を併せ持っています。フェリーで来た人たちも港の賑わい、港に入って来た時のワクワク感は欲しい。これはクルーズも一緒です。フェリーは物流が中心だから、まちなかから離れた場所でいいということでは解決できない問題があるのではないでしょうか。

佐藤 小樽港のポテンシャルが高いと思い、日本海側の物流・交流拠点港地域としてクルーズも大切なテーマとして取り組んできました。

1時間少しであるのはたいへん優位なところで港だけではなく、発着の港として育てていければ

が乗り入れています。これも小樽港の優位性だと思います。

田中 フェリーは、物流と人流を併せ持っています。フェリーで来た人たちも港の賑わい、港に入って来た時のワクワク感は欲しい。これはクルーズも一緒です。フェリーは物流が中心だから、まちなかから離れた場所でいいということでは解決できない問題があるのではないでしょうか。

佐藤 小樽港のポテンシャルが高いと思い、日本海側の物流・交流拠点港地域としてクルーズも大切なテーマとして取り組んできました。

1時間少しであるのはたいへん優位なところで港だけではなく、発着の港として育てていければ

受け入れるベースがあるのが小樽です。ぜひ、寄港だけではなく、発着の港として育てていければ

が乗り入れています。これも小樽港の優位性だと思います。

田中 フェリーは、物流と人流を併せ持っています。フェリーで来た人たちも港の賑わい、港に入って来た時のワクワク感は欲しい。これはクルーズも一緒です。フェリーは物流が中心だから、まちなかから離れた場所でいいということでは解決できない問題があるのではないでしょうか。

佐藤 小樽港のポテンシャルが高いと思い、日本海側の物流・交流拠点港地域としてクルーズも大切なテーマとして取り組んできました。

1時間少しであるのはたいへん優位なところで港だけではなく、発着の港として育てていければ

受け入れるベースがあるのが小樽です。ぜひ、寄港だけではなく、発着の港として育てていければ

たいですね。

高野 前回小樽ガラスをテーマに座談会をしましたが（6月10日号掲載）、小樽ガラスは小樽に深く根差しているので定着したわけです。そこからさらに飛躍させていくためにはブランディングが必要で、大阪とのつながりなどストーリー性が大事になってきます。

それと同様、北前船の後背地としての海産物、産業は大きくなりました。

例えば、4千万人になるクルーズ人口の1%の人を呼び込む。40万人の人を北の玄関口である小樽に呼び込もうとすると、定員2千人の船が200回小樽に寄港する。それを小樽で受け入れるのか、どうかという話しになります。今までの延長線上でクルーズを見ていくと間違ってしまう可能性がある。

私が30数年間クルーズの業務をやってきた中で、客船誘致の要は〝人〟でしかありません。誘致実績を非常に上げた港は、クルーズに熱心な人が1人いるんです。そういう人を異動させる役所に置くのではなくて、民間でスペシャリストを育てていかなければ4千万人なると見ていません。地域に根差した人を大切に育てていくことが小樽を飛躍的に伸ばす要因になるのではないかと思っています。

世界中のクルーズ会社が造船を発注しており、5年間で80隻から100隻の船ができます。それが市場に出てくると4千万人になるという見立てです。つまり、クルーズ産業は供給が需要を生むという発想です。我々日本人は需要があれば造るという感覚ですが、彼らのマーケット観はまず船を造ってから、という発想なのです。乗る人は後からついてくる、そうやって世界のクルーズ