

第7章 鴛泊港の役割と発展方向

7. 鴛泊港の将来構想の検討

7.1 施設配置計画の検討

(1) 埠頭計画

1) 施設計画の方針

① 港湾取扱貨物量

鴛泊港の取扱貨物量は、島内人口及び来島観光客数の減少などの社会情勢変化から、島内の消費需要が落ち込み、現長期構想策定時(平成12年)に約137万トンの取扱量だったが、令和5年には約69万トンと半減している。

現在、公共バスの利用船舶は、定期フェリー、油槽船、漁船、官公庁船であり、既存バスでの係船需要が充足していることから、現在の既存バスの機能を維持・保全する。

鴛泊港を利用する定期フェリーや油槽船、漁船についても、当面大型化の計画はないことから、長期構想における令和27年の将来貨物量は現状程度と設定する。

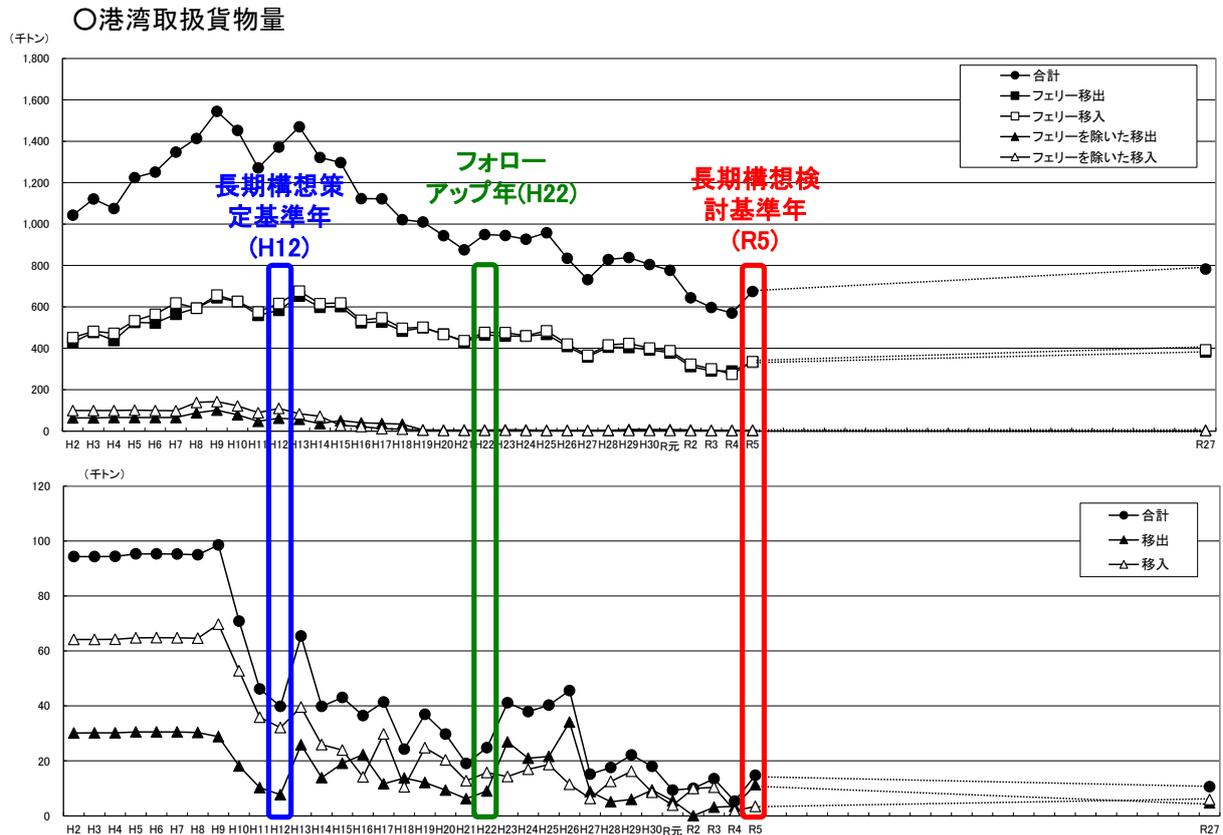


図 7-1-1 鴛泊港の想定貨物量(上：本港地区、下：鬼脇港区)

②定期フェリー

鴛泊港(本港地区)と稚内港・香深港を結ぶ定期フェリーは、港町-6m岸壁を利用しており、今後も現状の運航航路が継続されると設定し、関係者ヒアリングより、本航路の船舶は当面大型化の計画はないことから、対象船舶は既存最大船舶(L96.55m×B15m×D5.5m)、貨物量は現状程度を維持していくことを想定する。



図 7-1-2 フェリーの港町-6m 岸壁係留状況

表 7-1-1 定期フェリーの実績

航路	運航期間便数	令和27年想定旅客数(年間) (R5年実績程度)
鴛泊～稚内	通年(2～4便/日)	乗66千人、降57千人
鴛泊～香深	通年(1～2便/日)	乗29千人、降25千人

表 7-1-2 想定就航フェリーの船舶諸元

想定就航フェリー(現行就航フェリーと同様)									
船名	就航	船舶諸元					積載能力		
		船長 (m)	船幅 (m)	深さ (m)	満載 喫水(m)	航海速度 (ノット)	車両積載能力(台)		旅客定員(名)
						乗用車	トラック		
ボレアース宗谷	平成15年5月	95.70	15.0	5.40	4.0	19.70	55	21	夏期550、夏期以外500
サイプリア宗谷	平成20年5月	95.70	15.0	5.40	4.0	19.60	55	21	夏期550、夏期以外475
アマポーラ宗谷	令和 2年2月	96.55	15.0	5.50	4.0	19.25	53	21	夏期550、夏期以外495

資料：ハートランドフェリーHP



資料：ハートランドフェリーHP

図 7-1-3 想定就航フェリー

③油槽船

利尻島で消費される石油製品(灯油)は、平成22年度に鵜泊港(本港地区)の港町-6m岸壁から-5.5m岸壁に油槽船バースがシフトし臨港地区内の利尻島灯油備蓄施設にて備蓄・管理されている。過去5年間の移入量から、現状程度の貨物量を維持していくことを想定する。

表 7-1-3 油槽船の利用状況と諸元

航路	運航期間 便数	移入貨物	令和27年 想定貨物量 (年間移入量)	想定油槽船(現行油槽船)					
				船名	船舶諸元				
					トン (G/T)	油槽容量(KL)	船長(m)	船幅(m)	満載喫水(m)
稚内～鵜泊	不定期 (4～5便/年)	石油製品	2,800t	第31周宝丸	749	2,080	75.5	11.4	4.6



図 7-1-4 油槽船の利用状況



図 7-1-5 石油製品移入量の推移(H22～R5)

④官公庁船

鷺泊港(本港地区)に入港する官公庁船は、巡視船や警備艇のほか水産調査船等が年間で3~27回の入港実績があり、今後も国境警備の観点から離島の警備強化は継続していくものと想定し、現状程度の入港需要に対応していくことを想定することとした。

表 7-1-4 官公庁船最大船舶諸元

船名	トン(G/T)	船長(m)	船幅(m)	必要岸壁水深
巡視船 れぶん	1,250	92.0	11.0	-5.5m以上
巡視船 りしり	1,500	96.0	11.5	

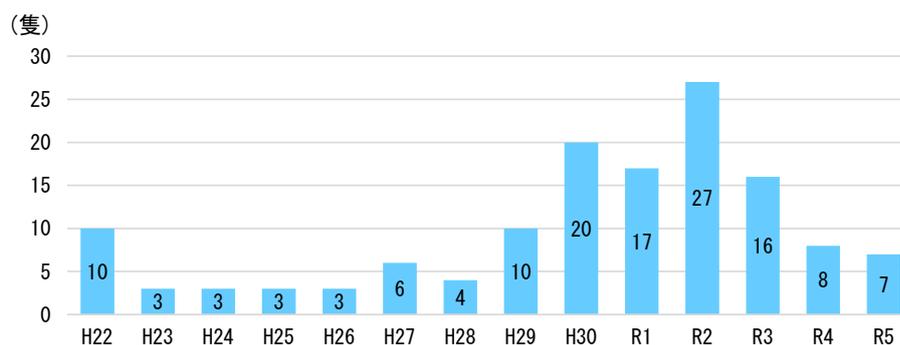


図 7-1-6 入港船舶実績の推移(官公庁船)



海上保安庁きたかぜの接岸状況(2024. 7. 4) ミサイル艇わかたかの接岸状況(2023. 7. 2) 掃海船いずしまの接岸状況(2023. 10. 24)

図 7-1-7 官公庁船の-5.5m 岸壁接岸状況

⑤漁船

令和5年現在、船揚場は本港地区が31名、鬼脇港区が54名利用している。両地区ともに過去10年間で、組合員の脱退時の平均年齢は80歳であるため、20年後には、それぞれ、17名、25名が脱退予定だが、新規就業者の船揚場利用は新規利用者がそれぞれ、16名、20名と想定されており、現状程度の入港需要に対応していくことを想定することとした。

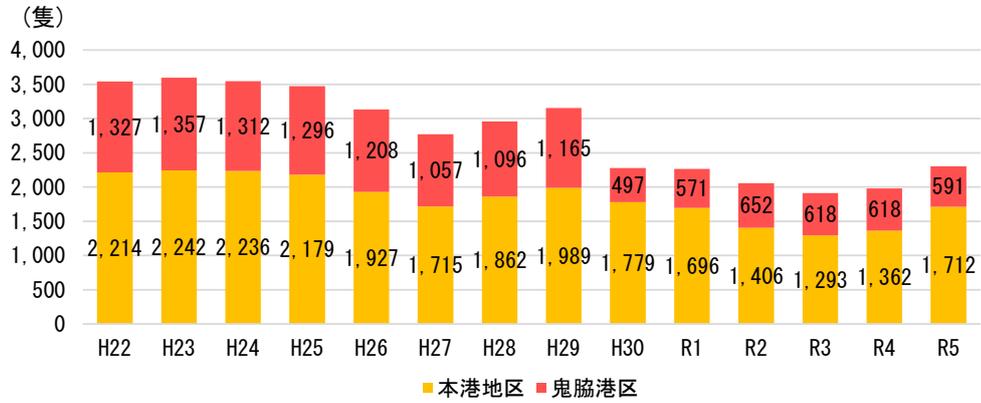


図 7-1-8 入港船舶実績の推移(漁船)

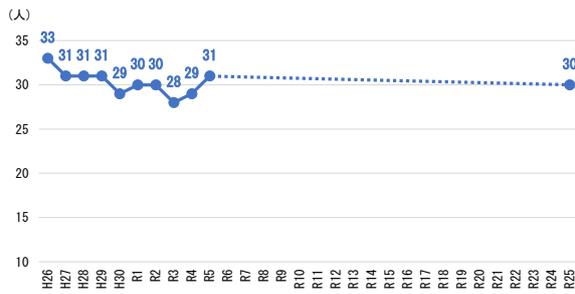


図 7-1-9 本港地区 船揚場利用者数推移

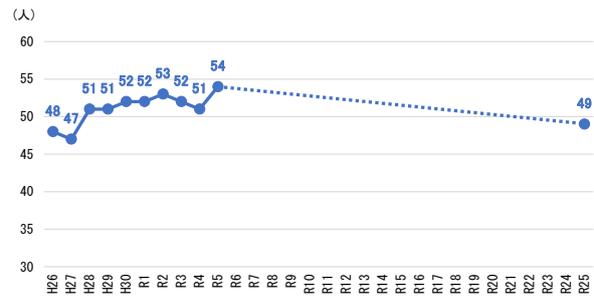


図 7-1-10 鬼脇港区 船揚場利用者数推移(漁船)

2) 本土からの移出入パスにおける耐震化

現在、利尻島には杓形港に耐震強化岸壁が整備済だが、鷺泊港(本港地区)までの距離は緊急物資輸送背後圏の10km以上ある上、杓形港周辺は津波被害、土砂災害による道路寸断等も懸念されている。大規模災害時にも利尻島と北海道本土との物流機能を確保するため、将来的に、本土と唯一の航路を有する本港地区に耐震強化岸壁を整備する。



資料：北海道HP、利尻町HP、ハートランドフェリーHP

図 7-1-11 利尻島ハザードマップ

3) みなとのにぎわい創出のための空間整備

本港地区における既存の港湾緑地は、現状、イベントスペースとして利用されているものの、子供達を楽しめる遊具やテーブル・ベンチ、水産体験施設の来訪者が休憩・食事等できるためのにぎわい空間として、事業用地に新たな港湾緑地を整備する。

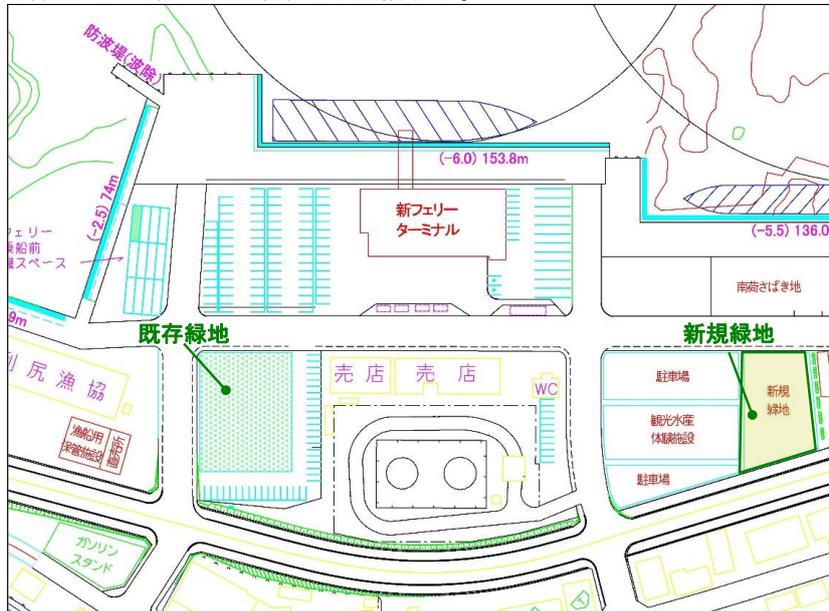


図 7-1-12 既存緑地と新規緑地の配置計画案



図 7-1-13 港湾緑地における遊具のイメージ 苫小牧港港湾緑地(キラキラ公園)

5) 緑地の有効活用

緑地の有効活用の観点から、現状、デッドスペースになっている築山を平地化し駐車場用地として整備する。また、みなとのにぎわい創出のため、オブジェやベンチ、植栽等の必要機能や施設配置を見直して緑地の再整備を行う。



図 7-1-16 港湾緑地全景



図 7-1-17 築山の状況



図 7-1-18 築山の平地化による駐車場利用イメージ

6) 港湾施設の老朽化

鴛泊港(本港地区、鬼脇港区)における安全かつ円滑な港湾活動のため、老朽化対策として、定期点検の状況により安全度や機能が低下した港湾施設の良を推進する。

【改良の必要性の高い港湾施設】

- ・ 鴛泊港(本港地区)：第四物揚場、東-0.5m 船揚場
- ・ 鴛泊港(鬼脇港区)：北物揚場 等



図 7-1-19 鴛泊港において老朽化対策が想定される港湾施設

7) ブルーカーボン・ブルーインフラ及び再生可能エネルギーの導入

本港地区及び鬼脇港区において、港湾施設整備時や老朽化対策の実施とともに、環境(脱炭素化)に配慮した対策として、ブルーカーボン技術やブルーインフラの導入を実施する。

ブルーカーボン技術としては、大磯地先水面で実施している「利尻富士町のリシリコンブを活用したBC事業」に加え、本港地区ではウニ籠養殖と連動した海藻海面養殖、鬼脇港区では、ナマコ増養殖におけるウニ殻を活用した低炭素藻礁等が考えられる。

ブルーインフラ技術としては、外郭施設整備時に背後盛土を造成することで、藻場創出機能の付加や二酸化炭素吸収源の拡大等が考えられる。

このほか、EV 充電設備、充電設備の補助電源用としてフェリーターミナル屋上への太陽光発電設備の導入等、再生可能エネルギー活用を取組を推進していく。



図 7-1-20 本港地区で想定される脱炭素化への取組

(2) 水域施設計画

1) ウニ・コンブ等の増養殖

近年、高水温等により、水産物の不漁・高騰が続いていることから、観光客への安定的な提供及び漁業就労所得の確保に向け、外郭施設港内側の静穏水域を活用して、本港地区ではウニ・コンブの増養殖、ヒラメの蓄養施設を活用した増養殖事業、鬼脇港区ではナマコ等の増養殖対策を継続的に実施していく。



図 7-1-21 ウニ・コンブ等の増養殖事業

(3) 外郭施設計画

1) フェリーの船体動揺対策

フェリーの船体動揺対策として、フェリー航路の港口幅を狭めることは困難であることから、突堤150mの整備により南側開口部からのうねりの侵入を防ぐとともに、防波堤(南外)及び突堤内側の消波構造により侵入波の港内多重反射を低減させる。これにより、BBの使用中止日数が18日/年程度から9日/年程度と低減することが期待される。

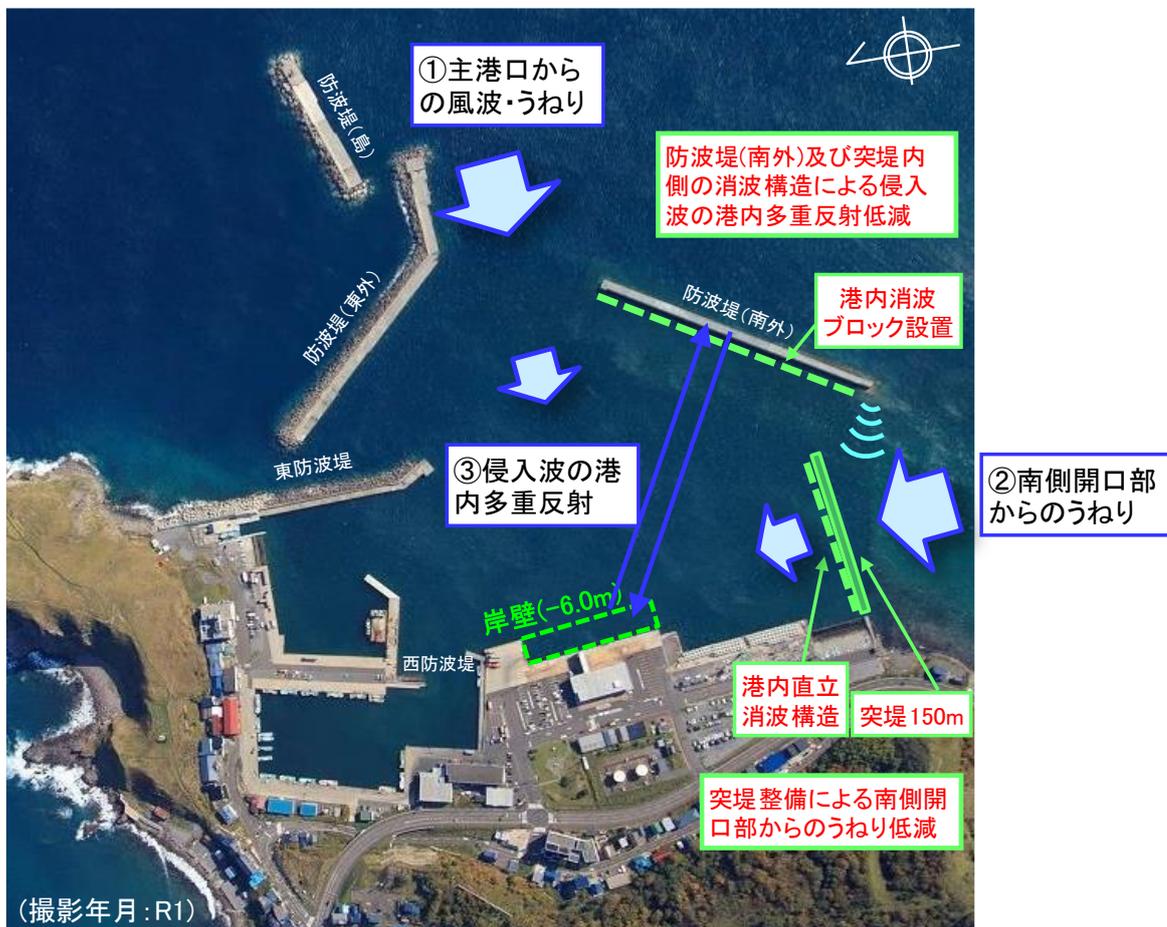


図 7-1-22 フェリーの船体動揺対策

2) 防波堤(波除)整備及び島防波堤延伸

鴛泊港(鬼脇港区)における静穏度確保のため、防波堤(波除)の整備や、島防波堤の延伸等、外郭施設整備を進める。

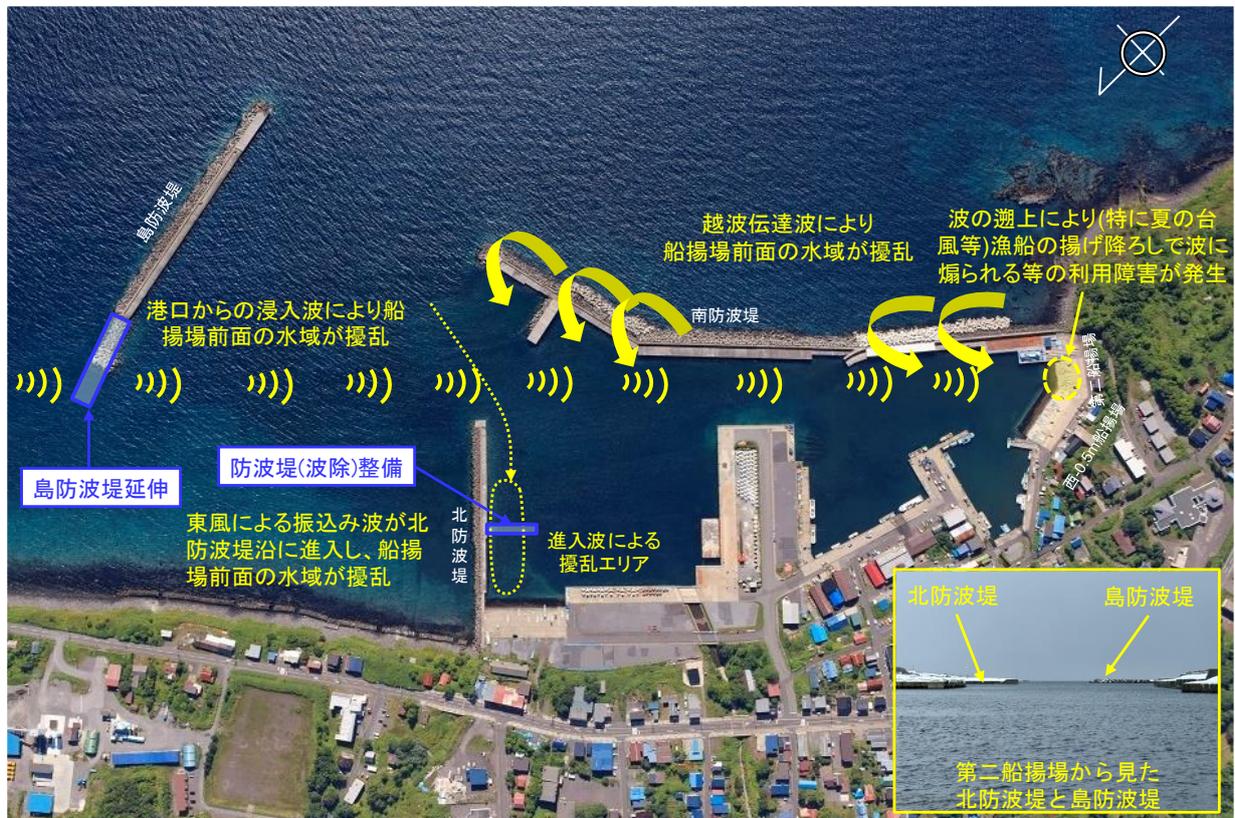


図 7-1-23 防波堤(波除)整備及び島防波堤延伸

(4) 小型船だまり計画

1) 漁業活動における衛生管理と輸出促進

本港地区では、ウニ、ナマコ、昆布等が海外に輸出されていることから、屋天環境における水産物への直射日光や雨の影響、鳥糞・食害等を回避し、衛生管理面の向上による輸出促進のため屋根付き岸壁を整備する。また、漁業活動におけるフォークリフト旋回スペース確保のための物揚場の前出し改良を行う。

利尻富士町は、令和6年11月、台湾屏東県琉球郷と友好交流協定を締結し、特産品のマーケティング促進として、今後の水産物輸出に向けた取組が進められている。

-2.5m物揚場に屋根付き岸壁が整備される場合、クルーズ船のテンドーボートの乗降場所、島内患者の緊急搬送用岸壁としても利用されていることから、副次的な効果も期待される。



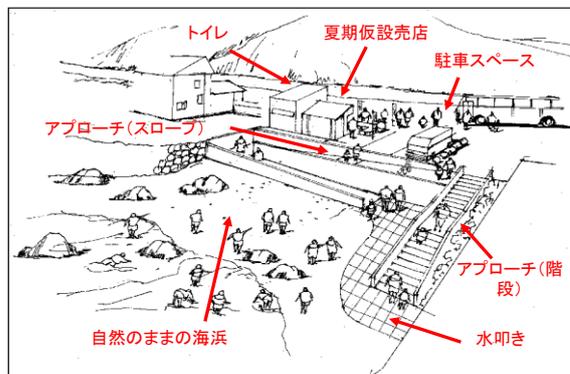
図 7-1-24 小型船だまり計画

(5) 観光交流施設計画

1) 親水緑地の整備

地元や観光客の子供達が安心して遊ぶことのできる親水空間を整備する。

親水空間は、飲食や休憩ができるベンチやウッドデッキを設置するものの、現長期構想にあるトイレや売店、駐車スペース等の機能は水産体験施設で補完することとし、親水緑地は、自然のままの海浜を活かした自然海浜として整備する。



親水緑地整備イメージ図(平成13年度 現長期構想)



親水緑地整備イメージ図(今回検討)



現在の水遊び場利用状況

図 7-1-25 親水空間の整備状況

2) 水産体験施設の整備

タッチプールやウニ剥き体験、昆布加工体験等、観光客や地元住民等が楽しめるスポットとして、水産体験施設の整備を行う。



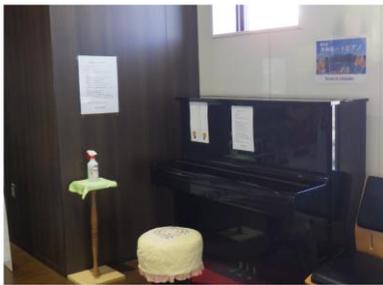
図 7-1-26 水産体験施設の整備

3) みなとオアシス情報発信エリアの拡充

観光客や島民の交流活動の拠点施設となる旅客ターミナルを中心に、地域の活性化や賑わいを創出するため、情報発信基地としての役割を強化する。

みなとビアガーデンや北海島まつり等のイベント、町民主体のフェリー観光客の見送りやみなとピアノ等の活動を今後も継続するとともに、Sea 級グルメの創作等、交流空間の魅力を高める取り組みにより、賑わいのある空間の創出を図る。

島内に約 30 か所ある自転車で島を巡る人がひと休みできる「利尻サイクルオアシス」に加え、サイクルツーリズムの推進による地域活性化のため、将来的なナショナルサイクルルートの指定に向けて、サイクリストの受入環境を整備する。



みなとピアノ(フェリーターミナル)



北海島まつり(南荷捌地)



サイクリングロード



島民によるフェリー見送り



みなとビアガーデン(鴛泊港緑地)



利尻サイクルオアシス

図 7-1-27 情報発信基地としての役割