

第2回 釧路港将来ビジョン懇談会 意見要旨

日時：2024年2月15日(木)13時30分～

場所：釧路市生涯学習センター8階特別会議室

<釧路港 全般について>

- ・港湾政策や計画は、港湾管理者が策定することになっており、釧路港の港湾管理者が釧路市であるということが、釧路港の最大の特徴である。子供たちへの教育ということも含め、港という地域の資産を活用しなければならない。
- ・北海道の港湾は、苫小牧港が突出した状態が長く続いており、今後は、ラピダスの進出により、さらに勢いづくと考えられる。この状況を踏まえた釧路港の立ち位置を検討しなければならない。
- ・港湾政策については、地域産業連関表を活用しながら、釧路港の経済効果や釧路市の産業がどのように港湾と結びついているかなどの経済分析を進める必要がある。
- ・釧路市にとって、釧路港は非常に大きな存在で、その経済波及効果はとても大きい。しかしながら、そのことは市民や子供たちに十分に伝わっていきなく、釧路港について積極的に情報発信することで、将来港で働きたいという子供たちが出てくるかもしれない。
- ・釧路港を取り巻く問題は市民に知られることなく、市民が港のことについて学ぶ機会がいかにか少ないかということが問題である。
- ・東港区と西港区の機能の棲み分けを行うために、東港区にある古い物流施設は、スクラップ&ビルドで西港区へ移転することが必要である。

<物流について>

- ・これからの北海道内の陸上輸送力が徐々に落ちて込んでいくことは目に見えており、そのような状況において、釧路港の将来の立ち位置は、道央圏からの荷物の最終到着地として帯広や旭川から荷物を中継してもらうのか、それとも、東北海道を支えていく拠点港になるのか、大きな分岐点に差し掛かっている。
- ・釧路港の物流拠点性能を上げるために、道路ネットワーク、JR貨物駅との連結、シャーシヤードの拡充を有機的に結びつける必要があり、それには取り扱い貨物の増加が必要になることから、貨物増加に向けた調査を並行して実施する必要がある。
- ・農水産品の産地としては、生産されたら、それらを瞬時に出荷しなければならないハンデを負っているが、産地が勝つには、出荷のタイミングを自らが決められることが必要であり、それには倉庫機能は欠かせない。
- ・現段階で、貨物の増加に必要なのは、ストックポイント機能（常温倉庫、冷凍冷蔵倉庫）であると把握しており、ストックポイントのニーズ調査を実施すべき。
- ・ストックポイントの形成について、今後釧路市が具体的な構想に向けて動き出すようなことがあれば、倉庫業者からは歓迎されるだろう。

- ・北海道の物流は、秋の農産品の収穫期に消費地へ配送するということが基本であるが、今後は、物流の2024年問題などにより、そのピーク時の物流が確保できない可能性もあるので、苫小牧港のように、冷凍、冷蔵倉庫を整備し、物流の平準化を図る必要がある。
- ・低温を保持したまま消費地へ配送することはマストであり、官民が連携して冷凍、冷蔵倉庫の整備を検討すべき。
- ・札幌圏から釧路に陸送されている荷物の動態を精査し、将来的にはその荷物も釧路港の取り扱いにすることが必要だと考える。
- ・現状の道央圏から道東への輸送は、トラック輸送やJRコンテナに偏りすぎていると推測されるので、海上の輸送の活用や道央圏集中から道東圏に分散するような動きが徐々に出てくると考えられる。
- ・道外の荷主に釧路港をアピールすることも重要ではあるが、道央圏の荷主に釧路港の活用のアピールを広げる必要がある。
- ・次の外貿コンテナヤードの設置を見据えて、第4埠頭西側の早期整備を要請したい。
- ・オホーツク地域との物流網の整備について、現在オホーツク地域と釧路港の間では、配合飼料、砂糖やでんぷんなどの農産加工品、建材用の合板、肥料などの貨物の取り扱いがあるが、大型車両による貨物の安定輸送を可能にする北見釧路間の新規高規格道路建設、または、既存道路の改良を早急に実施する必要がある。
- ・スピード感を持って、釧路とオホーツクの地域間連携を進める必要がある。
- ・物流の2024年問題への対策として、最も効果的なのは、釧路港を核とした道路網の整備だと考える。平均で1日の労働時間が13時間に制限される中で、釧路港を核として、扇状に高規格道路が整備されると、集荷時間がかかなり短縮され、労働時間の短縮に繋がる。そして、それが実現すると、全道から様々なトラックが釧路に集まるようになるが、トラックやトレーラーが自由に駐車でき、ドライバーが食事や入浴できるトラックステーションの必要性が高まる。
- ・JR貨物輸送については、青函トンネル内での北海道新幹線との並走問題で減便の可能性が懸念されているが、そのことで、北見地区の玉ネギ輸送に問題が発生するのであれば、釧路港の活用は不可欠になり、益々、北見と釧路を結ぶ高規格道路の整備は重要になると考えている。
- ・JR貨物の新富士駅は、他の地域と比較しても港湾と隣接しているので、港湾とJR貨物の連携を検討する必要がある

<観光について>

- ・観光業は、釧路市の基幹産業であり、観光に港湾、空港がどのような役割を果たすのか、マクロ経済戦略を議論する必要がある。
- ・人口は減少しているものの、霧フェスティバルやみなとまつりがあると多くの人が集まっているので、人が集まれる施設が整備されると賑わうポテンシャルがあると考えている。
- ・みなとまちづくりワークショップが目指す、市民のシビックプライドの醸成に向けて、釧路川リバーサイドにレジャーやエンタメを充実させることが重要である。
- ・首都圏では、リバーサイドエリアで多様なイベントが開催されているので、釧路でも多様なイベントが開催できるよう、規制緩和が認められるエリアが設定されると良い。

- ・この将来ビジョンの情報発信について、市民に加えて、道外の人達にも発信することで、釧路が変わろうとしていることが伝わるかもしれない、また、ビジネス商機を感じる人がいるかもしれない。
- ・釧路港は、スマートポートとして、グリーンエネルギーのハブ港になれば、船舶が集まるようになると考えられ、スマートポートは災害にも強く、港湾BCPに貢献し、観光振興にも繋がる。
- ・観光業においても脱炭素化の流れが来ていて、インバウンドの富裕層は、環境都市を評価する傾向にある。
- ・大型旅客船が西港に入港している現状が問題であり、西港の物流にも支障を来している。港の機能分担が非常に重要であり、やはりクルーズ客船の受け入れは東港で行うべき。
- ・昨今のトラックドライバー不足の問題は、観光バスのドライバーがトラックドライバーに転職するなど、観光業にも影響を及ぼしており、また、クルーズ客船が釧路港に寄港する際、釧路のバスが足りないから他地域から手配したり、釧路でバスが手配できないから釧路の観光を中止したりする旅行代理店がある。
- ・釧路港が選ばれる港になるためには、旅行代理店やドライバーにヒアリングを行い、彼らのニーズに応える必要がある。
- ・観光の三大要素は、「観光客」「観光地」「交通網」であり、インバウンドのラグジュアリー層は、交通手段として鉄道を選択する傾向にあるので、クルーズ客船で釧路に来たラグジュアリー層の受け入れのためにも花咲線や釧網線の存続は欠かせない。
- ・道央圏にしか行かないインバウンドの足をどのようにして道東に向けさせるか検討しており、それには釧路が拠点になる必要があると考えている。
- ・東北海道は、官公庁の高付加価値モデル地域に選定されており、2026年にはノロッコ号も高付加価値化されるので、港においても、クルーズ船ターミナルを整備し、高度化を図る必要がある。
- ・フィッシャーマンズワーフMOOの再評価を行い、当時の国内における民法適用の第1号の施設、毛綱デザインと価値ある施設であることを踏まえ、現在の負の遺産的なイメージではなく、過去からの経緯を踏まえたビジョンを検討する必要がある。

<環境について>

- ・現行のブルーカーボンの取組みはもちろんのこと、CO2削減の取組みとして、次世代エネルギーの基地の整備、船舶への供給を外側にアピールをし、関連企業との連携が必要である。
- ・釧路港は、スマートポートとして、グリーンエネルギーのハブ港になれば、船舶が集まるようになると考えられ、スマートポートは災害にも強く、港湾BCPに貢献し、観光振興にも繋がる。（再掲）
- ・次世代エネルギー基地を整備し、エネルギーの地産地消を目指したい。そのことで、市民は、釧路港のことをよく理解できると考える。
- ・脱炭素化については、やる/やらないの選択肢はなく、地域戦略に結び付けなければならない。
- ・釧路市は、1980年代のラムサール条約をはじめとし、世界の環境都市として認知されており、このブランド力を活用しながら、港湾戦略を検討する必要がある。

<防災について>

バックアップ拠点としての役割に加え、災害に強い港湾であることが重要であり、そのことで広域連携が可能になるなど、市民に対しメリットを伝えることが重要である。

以上