

第2回 釧路港将来ビジョン懇談会

○日時 2024年（令和6年）2月15日（木）13時30分～15時30分

○場所 釧路市生涯学習センター 8階 特別会議室

○次第

1 開会

2 事務局挨拶

3 議事

(1) 釧路港への要請、釧路港の課題

(2) 将来シナリオなどから長期的に求められる釧路港の役割や機能

4 その他

(1) 次回の日程（6月開催予定）

・釧路港将来ビジョン（素案）の策定

5 閉会

以上

■釧路港将来ビジョン懇談会 会員名簿

(敬称略)

	所属	職名	氏名	備考
1	釧路市顧問		小磯修二	会長
2	北海商科大学	教授	相浦宣徳	
3	釧路商工会議所	会頭	栗林定正	
4	釧路農業協同組合連合会	代表理事組合長	高岡透	
5	(一社) 釧路水産協会	会長	金井関一	
6	釧路商工会議所青年部	会長	吉田勝幸	
7	(一社) 釧路青年会議所	理事長	小向秀明	
8	釧路みなとオアシス協議会	おもてなし部会長	金子ゆかり	
9	観光クリエイター		原田香苗	
10	釧路港湾協会	会長	遠藤浩昭	
11	釧路船主協会	会長	石田淳伎良	
12	道東倉庫協会	会長	馬淵嘉之	
13	(一社) 釧根地区トラック協会	会長	赤石美枝子	代理出席 副会長 日野渉
14	北海道開発局釧路開発建設部	次長	先川光弘	
15	北海道運輸局釧路運輸支局	支局長	山北睦巳	
16	釧路市水産港湾空港部	部長	市原義久	

■釧路港将来ビジョン懇談会 座席表

事務局 ●		●観光クリエイター 原田氏
釧路市 ● 市原部長		●みなとオアシス協議会 金子部会長
釧路運輸支局 ● 山北支局長		●青年会議所 小向理事長
釧路開建 ● 先川次長		●会議所青年部 吉田会長
道東倉庫協会 ● 馬淵会長		●釧路水産協会 金井会長
釧路船主協会 ● 石田会長		●釧路農協連 高岡組合長
釧路港湾協会 ● 遠藤会長		●釧根地区トラック協会 日野副会長 (代)
釧路商工会議所 ● 栗林会頭		●北海商科大学 相浦教授
	●	
	小磯会長	

■釧路港将来ビジョン懇談会 オブザーバー

(敬称略)

	所属	職名	氏名	備考
1	三ツ輪運輸（株）経営企画室	室長	畑由規子	釧路港湾協会 事務局
2	川崎近海汽船（株）釧路支店	支店長	塩見圭	釧路船主協会
3	川崎近海汽船（株）釧路支店	課長	神山智	釧路船主協会
4	ホクレン釧路支所 物流課	課長	中原博	
5	（一社）釧根地区トラック協会	専務理事	野村和人	
6	釧路開発建設部築港課	課長	朝倉邦友	
7	釧路開発建設部築港課	上席専門官	尾崎広大	
8	釧路開発建設部釧路港湾事務所	課長	富岡直基	
9	釧路開発建設部釧路港湾事務所	係長	高野航	
10	釧路開発建設部釧路港湾事務所	係員	佐藤大地	
11	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸企画専門官	山田元洋	



第2回 釧路港将来ビジョン懇談会

令和6年2月15日

釧路市水産港湾空港部

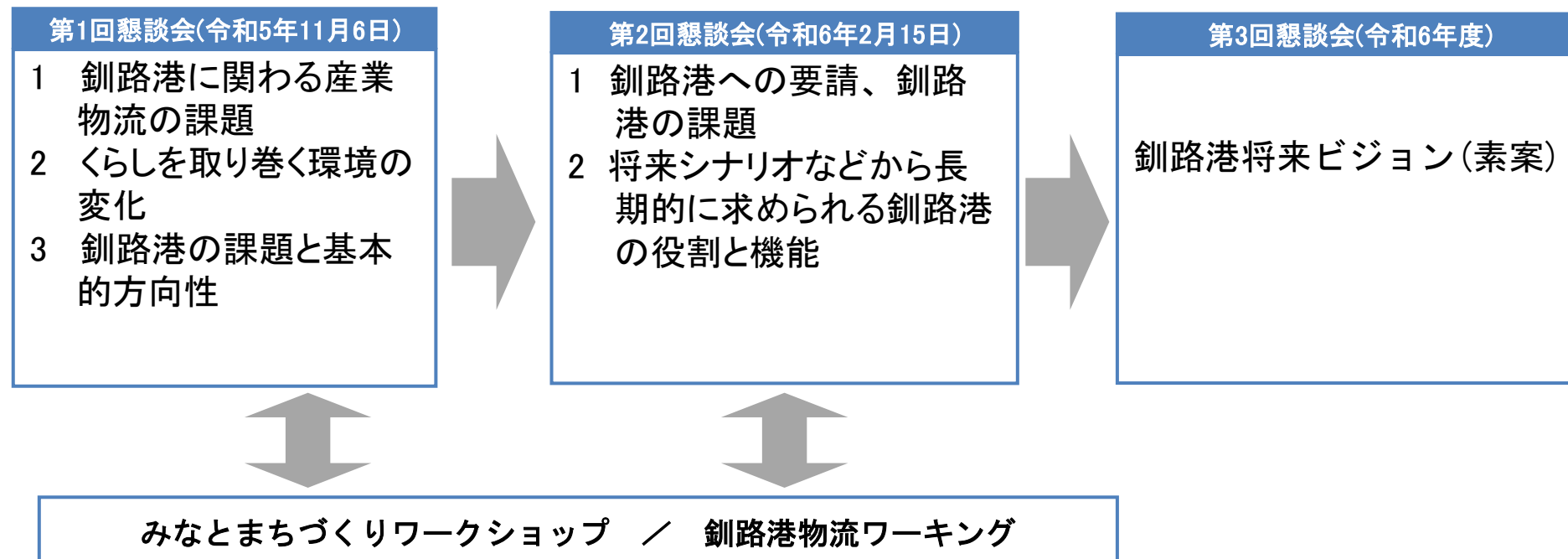


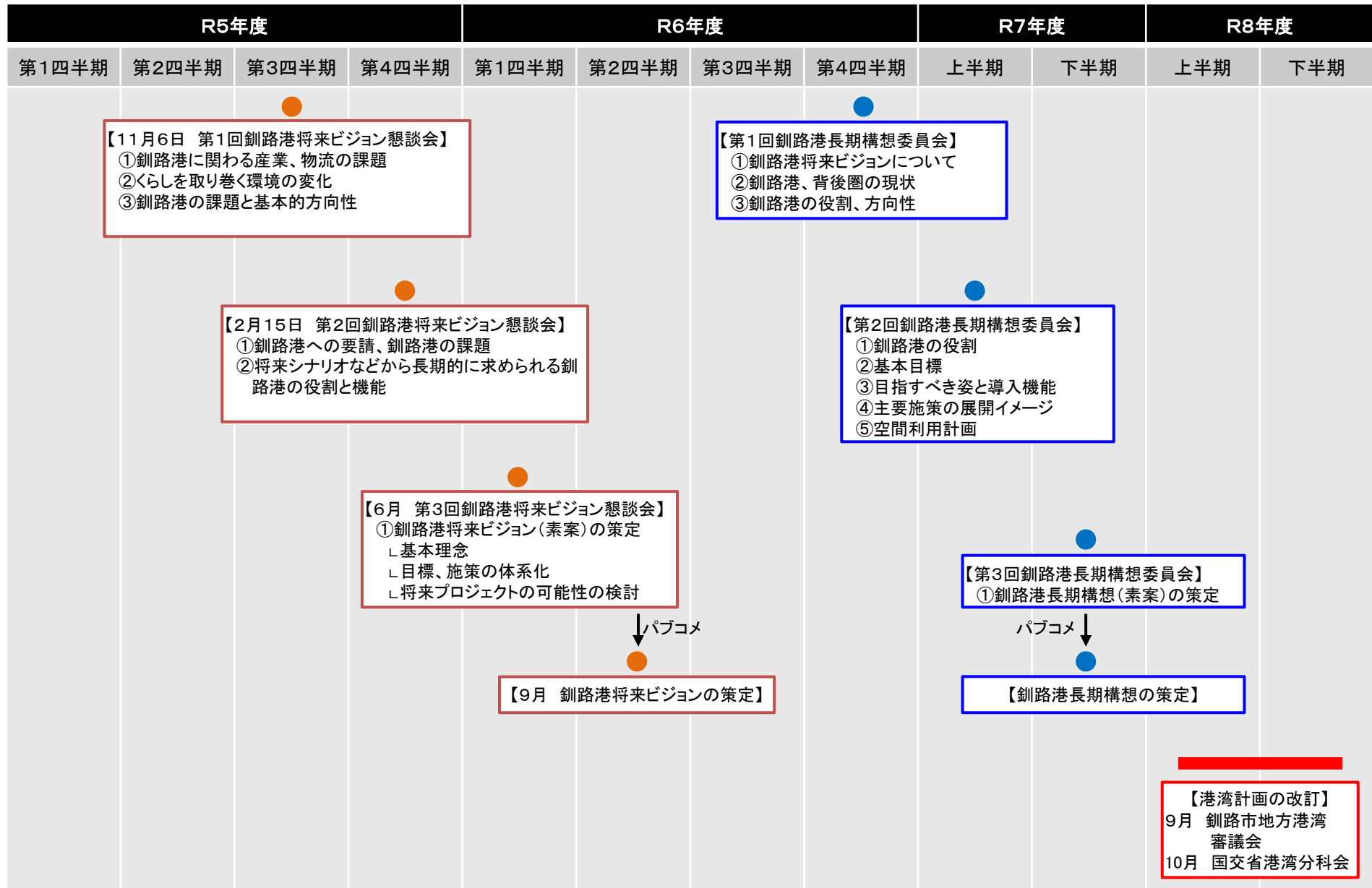
1 懇談会の概要	2
1-1 懇談会の設立趣旨と進め方	2
1-2 検討スケジュール	3
2 前回の懇談会の主要意見	4
3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ	6
3-1 物流ワーキング	6
3-2 みなとまちづくりワークショップ	12
4 釧路港への要請	18
4-1 物流革新に向けた政策パッケージ	18
4-2 港湾法の改正(緑地PPP)	19
4-3 次世代エネルギー拠点形成	20
4-4 太平洋側港湾BCP	21
5 釧路港への要請、釧路港の課題	22
6 将来シナリオなどから長期的に求められる釧路港の役割と機能	23
6-1 物流	23
6-2 賑わい・交流	25
6-3 環境・エネルギー	27
6-4 防災	29
7 施策の体系化	31
参考資料1 社会経済情勢の将来シナリオ:人口減少と高齢化	32
参考資料2 物流産業の将来シナリオ:2024年問題	33
参考資料3 物流産業の将来シナリオ:北海道新幹線の延伸に伴う鉄道物流への影響	34
参考資料4 賑わい・交流の将来シナリオ:クルーズの動向	35
参考資料5 賑わい・交流の将来シナリオ:新たな制度の創設	36
参考資料6 環境・エネルギーの将来シナリオ:気候変動	37
参考資料7 環境・エネルギーの将来シナリオ:地球温暖化対策	38
参考資料8 環境・エネルギーの将来シナリオ:CNP及び港湾脱炭素化推進計画	39
参考資料9 SDGs	40
参考資料10 資源高、紛争、円安等	41
参考資料11 高速道路の整備状況	42

(1) 懇談会の設立趣旨

釧路港長期構想の策定前に、地元関係者が地域や港を取り巻く環境変化などを踏まえ、釧路港の将来像を共有する。

(2) 懇談会の進め方





2 前回の懇談会の主要意見

主要意見	
釧路商工会議所青年部 吉田氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・来年度に釧路西ICが供用するが、鳥取地区界隈で、大型車が滞留するトラックステーションなどが無い。トラックドライバーや観光客が滞留できる場所があれば良い。 ・帯広、根室方面は高規格道路が整備されているが、北見、網走方面への高規格道路がないので、整備が必要である。
釧路青年会議所 高橋氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路は、他の地域から来られる方や長期滞在者が増えているので、そういった方々と一緒に触れ合える場所が欲しい。 ・私たちが、海や川の水に触れ合える場として、今あるものをどう活かしていくかが重要である。
釧路みなとオアシス協議会 金子氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎港は廃プラスチックから水素の供給を目指すとのことで、釧路港も、他に先駆けた取組みを行い、将来的に選ばれる港となれば良い。 ・大型クルーズ船を釧路に迎え入れ、たくさんの方々に来て欲しいが、西港への接岸だと不便であり、釧路の第一イメージが悪くなる。 ・子供達に道東、北海道を支えているのが釧路港だと認識してもらう必要がある。
観光クリエイター 原田氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路は北海道の観光入込客数のベスト5に入るくらい観光の実績がある街で、観光が基幹産業の一つになっている。 ・観光と物流を掛け合わせることで、これからの釧路を左右するような大きな動きになる可能性がある。 ・市民が楽しんで帰ってもらえるような基盤をしっかりと整えておきたい。
釧路水産協会 金井氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・今年の外来船は、24ヶ統の船団であり、1ヶ統あたり50～60人乗っているもので、全体で1,200～1,300人の乗組員が4ヶ月半の間、釧路に滞在している。これはかなり経済的には良いことである。 ・耐震岸壁にクルーズ船が入ると、乗客は、歩いて街中、幣舞橋方面へ散策している。十数万トンの大型クルーズ船を近くに着岸できるように早急な整備が必要である。
釧路農業協同組合連合会 高岡氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路港を利用して、オホーツク方面に穀物を輸送する場合、今の国道240号は、線形が悪い。観光と物流を考える場合、国道の改良や高規格道路の整備がセットになるのではないかと。 ・ほくれん丸のヤードが手狭になっているので、解消するような取組みをお願いしたい。 ・貨物船と客船のバースを棲み分けする必要がある。
釧路市商工会議所 栗林氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道の物流が危機を迎えている。青函トンネルは、新幹線の影響で、JR物流は間引かれる可能性がある。 ・2024年問題を釧路港の活用により、解決できないかと模索している。 ・北海道のJR物流は、全て青函トンネルに繋がっており、東は、新富士駅に繋がっている。JR北海道・貨物という大きい組織にも了解してもらわなくてはいけないが、新富士駅から釧路港を通じて、北海道の作物を消費地に送り込みたい。
釧路港湾協会 遠藤氏:	<ul style="list-style-type: none"> ・物流、経済の拠点には、当然ながらならなければならない。 ・クルーズ船を含む観光の拠点、他の港との補完機能を持ちながらの防災の拠点、カーボンニュートラル、次世代燃料の供給基地の拠点についても目指すべきである。 ・港湾の整備と道路の整備、それと合わせて企業の誘致といったハード面が必要であり、RORO船による国内の定期航路、外貿コンテナによる外国の定期航路の充実、地方港としての大きなセールスポイントであるバルク関連の受入れといったソフト面の充実が必要になる。

2 前回の懇談会の主要意見

主要意見	
釧路船主協会 石田氏：	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道の大きな問題として、札幌一極集中があり、釧路を起点とする物流を構築するため、船主協会として各関係機関と協議をおこなっている。 ・東日本大震災時に、JR貨物や陸上輸送が不可能だった時に、海上輸送が力を発揮した。災害時において海上輸送の機能を確保することは道東への貢献にも繋がる。
道東倉庫協会 馬淵氏：	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の2024年問題への対応として、倉庫のストックポイントとしての役割が今後増えていくと考えている。 ・今後は本州から大量に輸送してきて、一時的にストックをし、必要な分を出荷するという、本来の倉庫機能の必要性が増すと考えている。
北海商科大学 相浦氏：	<ul style="list-style-type: none"> ・後背圏からの物の流れを可視化できると、具体的な議論が進む。 ・釧路港は、RORO船の燃料のバンカリングができないと聞いている。港湾BCPを検討するにあたり、バンカリング機能は必要ではないか。 ・北海道の物流は、札幌、苫小牧に集中していて、東北海道の釧路に物流拠点を作らなければならないと考えている。鉄道駅が港湾と隣接しまた、高規格道路が完成しつつある釧路において、複合機能を持たせたユニットロードターミナル拠点の形成を目指したい。 ・道東、道北は物流問題が切迫している地域であるので、陸海空鉄の活用により、物流問題を解決したい。
釧路開発建設部 朝倉氏：	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、改訂作業が進められている総合開発計画において、食の拠点が打ち出されており、農業や漁業生産の拠点としての位置づけが、東北海道にとって重要である。 ・サプライチェーンを支えるため、気候変動や災害に対する強靱化が非常に重要である。 ・釧路港は、東北海道、北海道を支える港湾として、災害の側面からもインフラ整備をしていかななくてはならない。
北海道運輸局釧路運輸支局 山田氏：	<ul style="list-style-type: none"> ・物流革新緊急パッケージが作成され、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しについて取り組むこととなった。モーダルシフトなど、2024年問題の取り組みにおいて、釧路港の役割がますます重要になっている。
釧路市水産港湾空港部 市原氏：	<ul style="list-style-type: none"> ・陸、海、空、含めた全体の物流センターとしての役割を担いたい。 ・トラックドライバーの問題、ヤードの確保など、大きな視点で取り組むべき事業を認識した。 ・地震、津波の視点も含めながら、釧路港の機能強化を改めて練り直したい。 ・脱炭素を含めた次世代を見込んだ取り組みを実施したい。 ・観光は重要な産業であることから、人の賑わいや観光に資するようなみなと街づくりが必要。
釧路市顧問 小磯会長：	<ul style="list-style-type: none"> ・この懇談会の中では、将来に向けての思い切った提起をしていただき、それを計画に繋げていくことが大事である。 ・北海道は人口減少という厳しい時代の中で、どう生き抜いていくのかという極めて難しい問いかけがあり、札幌、苫小牧に集約された一極集中型構造をいかに分散し、持続的な北海道の地域構造とすることが非常に大切である。 ・脱炭素化への対応という大きな柱は、釧路港の取り組みとして、CO2をどのように減らしていくということではなく、世界がCO2削減に向けて動き出しているこの流れを釧路港の戦略としてどう受け止めていくかという解釈である。 ・物流の問題に港湾という部分、道路という部分、道路の中でも高速道路ネットワークという中、さらに鉄道が入って、鉄道の中に、貨物と在来線問題がある。これらを解きながら、物流問題にアプローチしていく必要がある。

3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-1 物流ワーキング(1)

6

(1)構成

(敬称略)

	所 属	職 名	氏 名	備 考
1	北海商科大学	教授	相浦 宣徳	日本物流学会 副会長
2	栗林商船(株)釧路支社	支社長	石田 淳伎良	釧路港船主協会
3	川崎近海汽船(株)釧路支店	支店長	塩見 圭	釧路港船主協会
4	川崎近海汽船(株)釧路支店	課長	神山 智	釧路港船主協会
5	日本通運(株)釧路支店	海運課長	受川 太郎	道東倉庫協会
6	日本通運(株)釧路支店	コンテナ課長	大庭 修	道東倉庫協会
7	三ツ輪物流(株)	代表取締役社長	日野 渉	欠席(一社)釧根地区トラック協会
8	(一社)釧根地区トラック協会	専務理事	野村 和人	
9	ホクレン釧路支所 物流課	課長	中原 博史	
10	北海運輸(株)釧路支店	支店長	荒井 浩昭	
11	釧路開発建設部	次長	先川 光弘	
12	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸専門官	山田 元洋	
13	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸専門官	新堂 聡史	
14	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸専門官	松田 順一	
15	釧路市産業振興部	部長	風呂谷 文雄	欠席
16	釧路市水産港湾空港部	部長	市原 義久	

(2)開催日時

開催日:2023年12月20日(水)13:30~

場 所:釧路市生涯学習センター まなぼっと幣舞 8階会議室

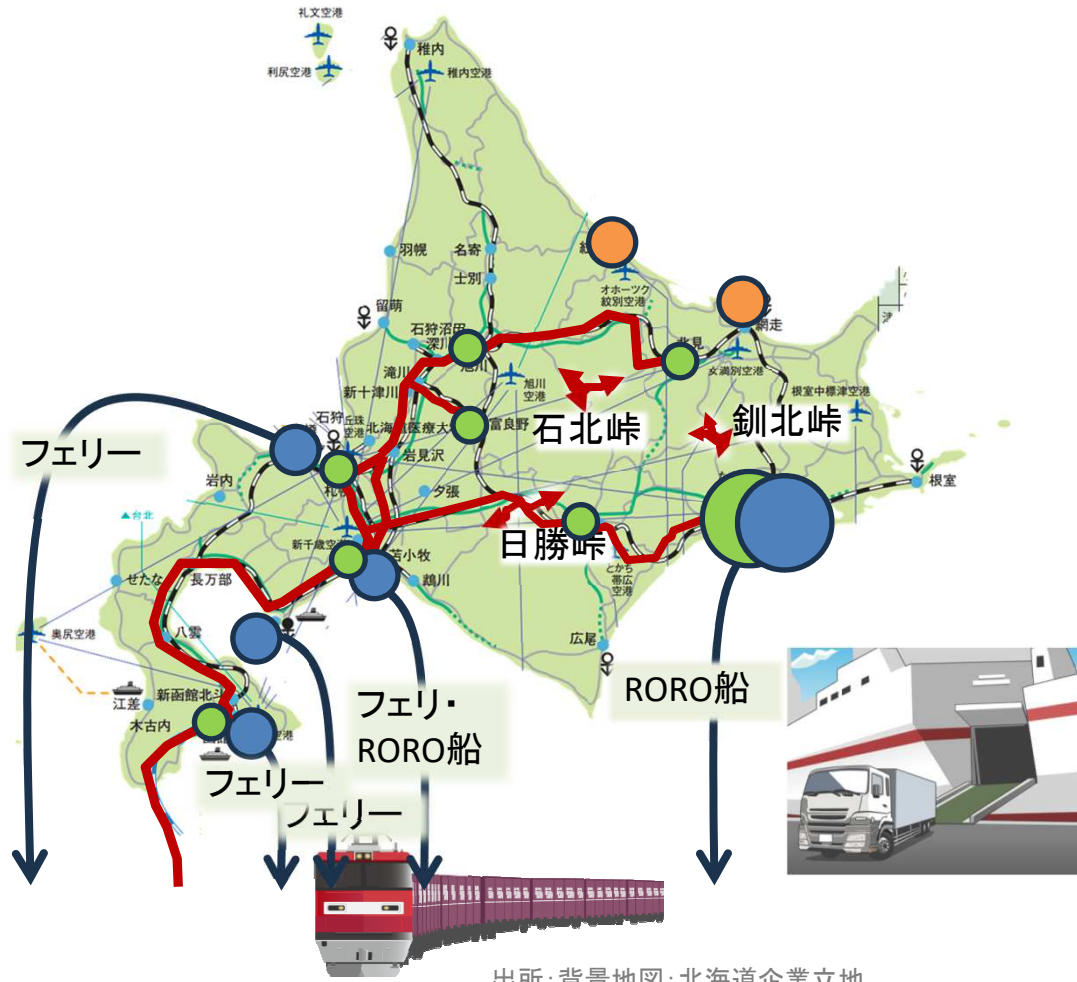
(3)開催概要

- 釧路港物流ワーキングについて
- 商慣行の見直しなどについて(短期的な課題)
- シャーシヤード、倉庫の不足問題について(短期的な課題)
- 空シャーシ、空コンテナの不足問題について(短期的な課題)

3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-1 物流ワーキング (2) ⁷

最終到着地からひがし北海道を支える結節拠点(玄関口)へ

～海路・(背後圏に繋がる)陸路・鉄路・空路との連結



出所: 背景地図: 北海道企業立地
ガイドブック(2022年4月版)一部変更

1. 物流のほそりが引き起こす 地域産業のほそり

- (1) 永きにわたり産業と生活を支えてきた物流体系の崩壊
- (2) 進行する輸送力の低下
- (3) 輸送力の低下と地域産業のほそり

2. 北海道全体の輸送力低下にあらがう 釧路の役割と立ち位置

- (1) 相乗する「3つの輸送力の低下」
- (2) この先におこりうる「ワーストシナリオ」
- (3) 釧路の役割と立ち位置



3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-1 物流ワーキング (3) 8

輸送力の低下による、各地域での
産業のほそり

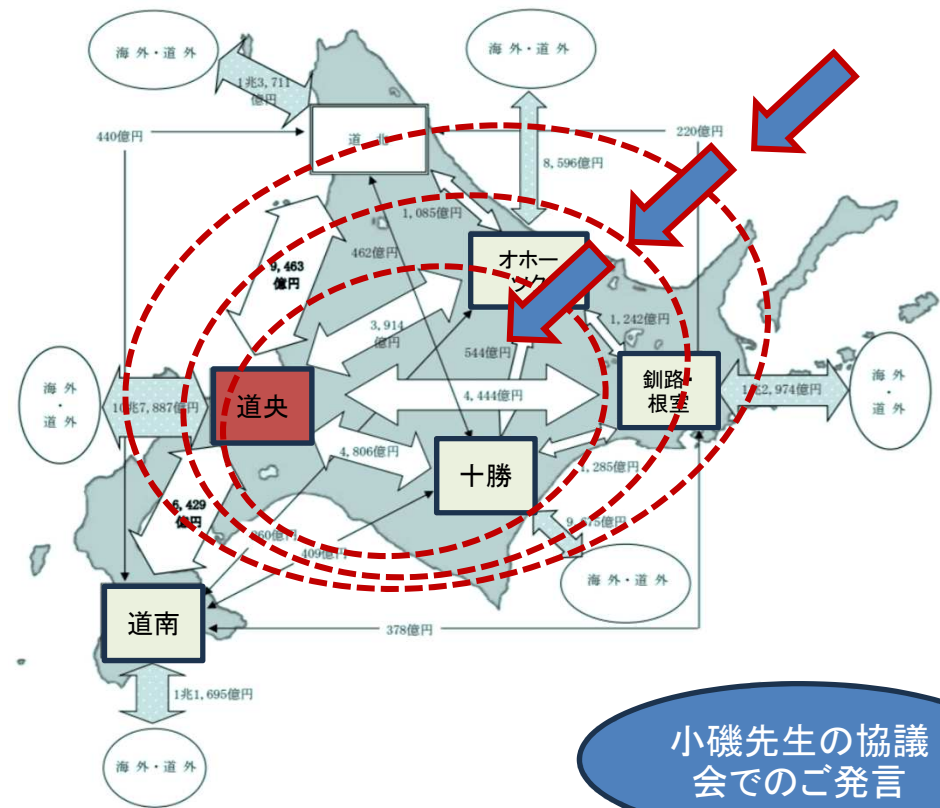


地域間輸送力の低下による
ほそった他地域(道内・道外)との交易のほそり



中核エリアだけでは経済活動は成立しない。
⇒北海道の経済的破綻。

例外となる地域はない



小磯先生の協議会でのご発言

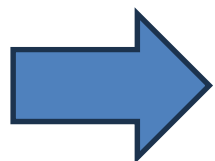
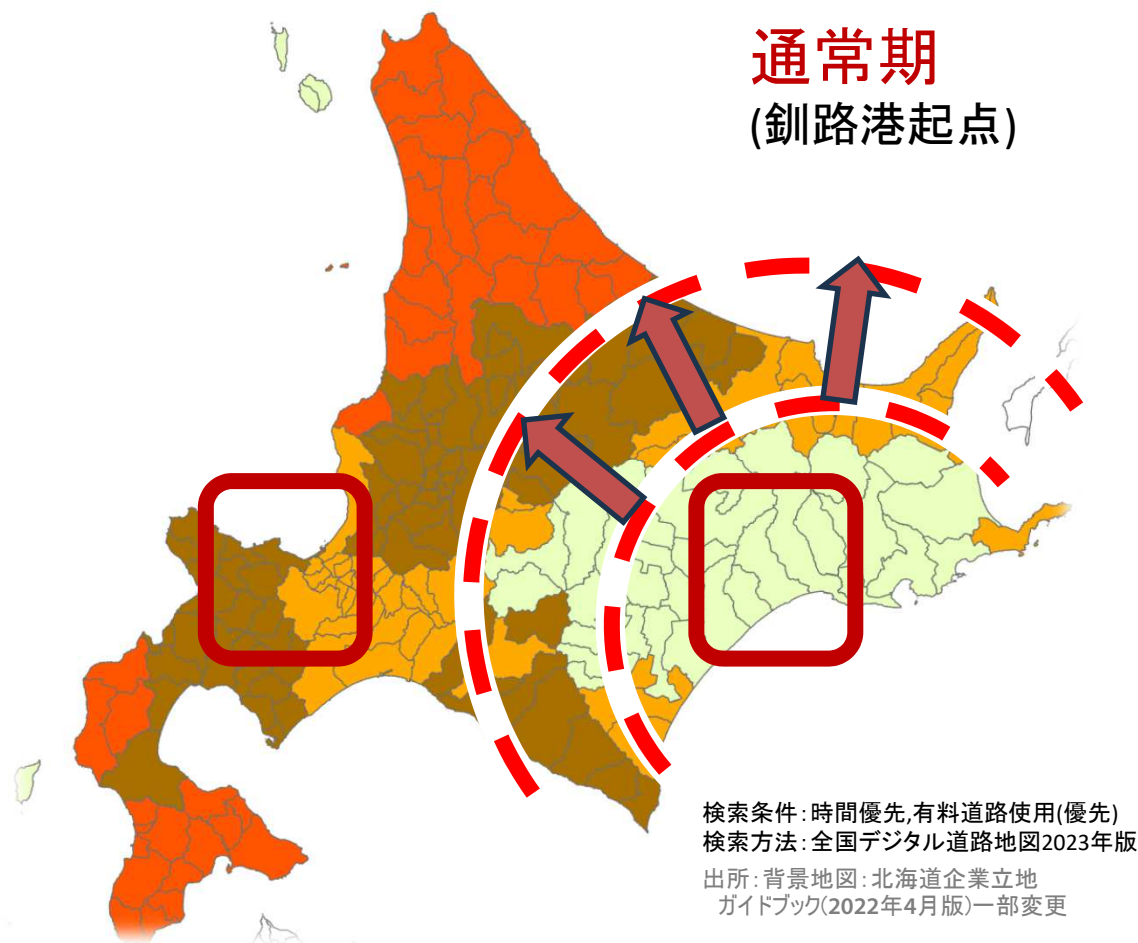
釧路の立ち位置は
(地域戦略に基づいた物流機能の整備
/物流機能としての在り方)

次世代に釧路、北海道をどう引き継ぐ

・最終到着地として支えられる地域か？

・(札幌からみて)後背圏を支える結節拠点か？

・ひがし北海道を支える結節拠点(玄関口)か？



最終到着地からひがし北海道を支える結節拠点(玄関口)へ

3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-1 物流ワーキング (5) ¹⁰

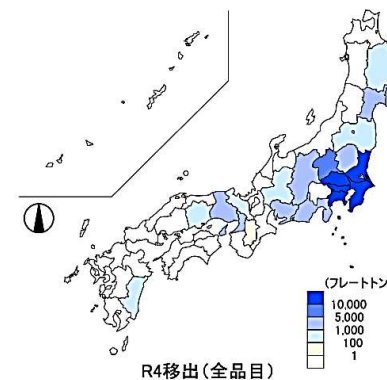
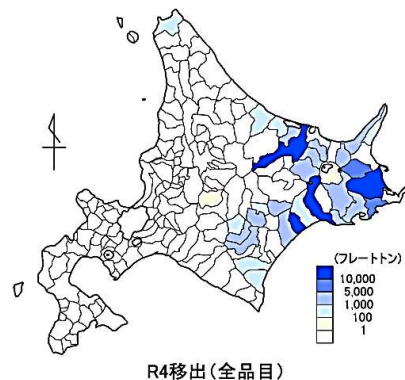
- ◆ 令和4年度ユニットロード貨物流動調査を基に、RORO船の貨物の流動状況を把握した。
- ◆ RORO船の移出の場合、オホーツク圏を発地とする貨物の40～50%、十勝圏を発地とする貨物の70%強が苫小牧港から移出されており、長時間の陸送が発生している。

■ 移出R04

(単位：トン/月、%)

発港 発地	苫小牧港			釧路港			総計		
	R04推計	シェア①	シェア②	R04推計	シェア①	シェア②	R04推計	シェア①	シェア②
札幌圏	36,069	100.0%	13.2%		0.0%	0.0%	36,069	100.0%	9.4%
後志圏	6,562	100.0%	2.4%		0.0%	0.0%	6,562	100.0%	1.7%
南空知圏	7,077	100.0%	2.6%		0.0%	0.0%	7,077	100.0%	1.8%
中空知圏	1,820	100.0%	0.7%		0.0%	0.0%	1,820	100.0%	0.5%
北空知圏	1,387	100.0%	0.5%		0.0%	0.0%	1,387	100.0%	0.4%
西胆振圏	8,311	100.0%	3.0%		0.0%	0.0%	8,311	100.0%	2.2%
東胆振圏	127,423	100.0%	46.5%		0.0%	0.0%	127,423	100.0%	33.1%
日高圏	1,188	100.0%	0.4%		0.0%	0.0%	1,188	100.0%	0.3%
渡島圏	2,073	100.0%	0.8%		0.0%	0.0%	2,073	100.0%	0.5%
檜山圏	742	100.0%	0.3%		0.0%	0.0%	742	100.0%	0.2%
上川中部圏	15,250	100.0%	5.6%		0.0%	0.0%	15,250	100.0%	4.0%
富良野圏	3,061	97.9%	1.1%	64	2.1%	0.1%	3,126	100.0%	0.8%
上川北部圏	1,539	100.0%	0.6%		0.0%	0.0%	1,539	100.0%	0.4%
留萌圏	173	100.0%	0.1%		0.0%	0.0%	173	100.0%	0.0%
宗谷圏	2,314	90.1%	0.8%	255	9.9%	0.2%	2,569	100.0%	0.7%
北網圏	16,455	42.0%	6.0%	22,692	58.0%	20.4%	39,147	100.0%	10.2%
遠紋圏	3,832	48.2%	1.4%	4,115	51.8%	3.7%	7,948	100.0%	2.1%
十勝圏	31,554	74.4%	11.5%	10,858	25.6%	9.8%	42,412	100.0%	11.0%
釧路圏	4,104	6.9%	1.5%	55,327	93.1%	49.8%	59,431	100.0%	15.4%
根室圏	3,253	15.5%	1.2%	17,678	84.5%	15.9%	20,931	100.0%	5.4%
総計	274,187	71.2%	100.0%	110,990	28.8%	100.0%	385,177	100.0%	100.0%
道東の貨物	59,198	34.8%		110,671	65.2%		169,870		

釧路港発着 RORO船貨物 流動図



出典：「令和4年度ユニットロード貨物流動調査より作成」(R4.11国土交通省港湾局実施)

図 貨物流動調査結果 (R4. 11移出)

オホーツク圏を発地とする貨物の40～50%、十勝圏を発地とする貨物の70%強が苫小牧港から移出されている。

3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-1 物流ワーキング (6) 11

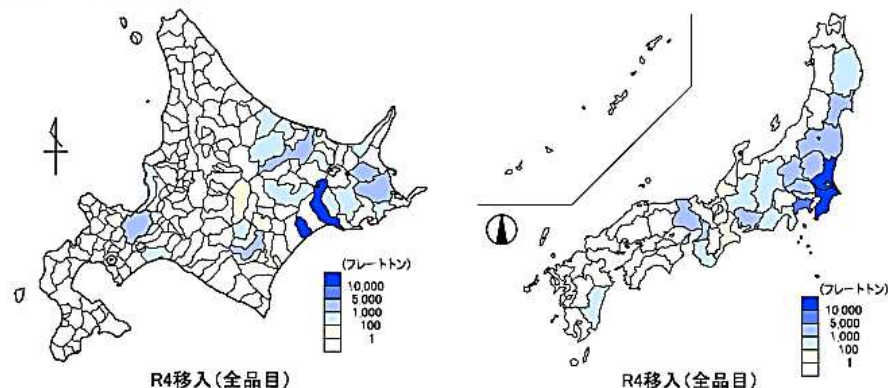
- ◆ RORO船の移入の場合、オホーツク圏を着地とする貨物の20～30%、十勝圏を着地とする貨物の50%強が苫小牧港から移入されている。
- ◆ 札幌圏等の物流センター等に納められ、東北海道へ陸送される貨物があると想定される。

札幌圏等の物流センター等に納められ、東北海道へ陸送される貨物があると想定される。

■移入R04 (単位：トン/月、%)

着港	苫小牧港			釧路港			総計		
	R04推計	シェア①	シェア②	R04推計	シェア①	シェア②	R04推計	シェア①	シェア②
札幌圏	144,281	98.2%	33.2%	2,610	1.8%	5.1%	146,891	100.0%	30.3%
後志圏	5,901	100.0%	1.4%		0.0%	0.0%	5,901	100.0%	1.2%
南空知圏	2,848	100.0%	0.7%		0.0%	0.0%	2,848	100.0%	0.6%
中空知圏	607	100.0%	0.1%		0.0%	0.0%	607	100.0%	0.1%
北空知圏	129	100.0%	0.0%		0.0%	0.0%	129	100.0%	0.0%
西胆振圏	3,569	100.0%	0.8%		0.0%	0.0%	3,569	100.0%	0.7%
東胆振圏	263,160	99.8%	60.6%	541	0.2%	1.1%	263,701	100.0%	54.3%
日高圏	225	100.0%	0.1%		0.0%	0.0%	225	100.0%	0.0%
渡島圏	2,449	100.0%	0.6%		0.0%	0.0%	2,449	100.0%	0.5%
檜山圏			0.0%			0.0%			0.0%
上川中部圏	2,319	100.0%	0.5%		0.0%	0.0%	2,319	100.0%	0.5%
富良野圏	546	100.0%	0.1%		0.0%	0.0%	546	100.0%	0.1%
上川北部圏	270	100.0%	0.1%		0.0%	0.0%	270	100.0%	0.1%
留萌圏	283	100.0%	0.1%		0.0%	0.0%	283	100.0%	0.1%
宗谷圏	236	100.0%	0.1%		0.0%	0.0%	236	100.0%	0.0%
北網圏	1,521	32.3%	0.4%	3,183	67.7%	6.2%	4,705	100.0%	1.0%
遠紋圏	354	21.3%	0.1%	1,307	78.7%	2.5%	1,661	100.0%	0.3%
十勝圏	4,860	56.1%	1.1%	3,806	43.9%	7.4%	8,666	100.0%	1.8%
釧路圏	455	1.3%	0.1%	35,736	98.7%	69.4%	36,190	100.0%	7.5%
根室圏	20	0.5%	0.0%	4,306	99.5%	8.4%	4,326	100.0%	0.9%
総計	434,033	89.4%	100.0%	51,489	10.6%	100.0%	485,522	100.0%	100.0%
道東の貨物	7,210	13.0%		48,338	87.0%		55,548		

釧路港発着 RORO船貨物 流動圏



出典：「令和4年度ユニットロード貨物流動調査より作成」(R4.11国土交通省港湾局実施)

図 貨物流動調査結果 (R4. 11移入)

オホーツク圏を着地とする貨物の20～30%、十勝圏を着地とする貨物の50%強が苫小牧港から移入されている。

3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-2みなとまちづくりワークショップ ¹²

(1)構成

(敬称略)

	所属	職名	氏名
1	釧路商工会議所青年部	会長	吉田 勝幸
2	北海道社交飲食生活衛生同業組合 釧路地区本部	理事	大野 良太
3	(一社)釧路青年会議所	理事長	高橋 健作
4	釧路みなとオアシス協議会	おもてなし部会長	金子 ゆかり
5	くしろ元町青年団	事務局長	相原 真樹
6	観光クリエイター		原田 香苗
7	港文館指定管理者(釧路倶楽部合同会社)	代表	湯城 誠
8	釧路開発建設部築港課	課長	朝倉 邦友
9	釧路市水産港湾空港部	部長	市原 義久

(2)議論の概要

- これまでに3回開催。
- 「釧路川リバーサイドの価値を高めることで、街の価値を高める。」
「市民のシビックプライドを醸成すること。」をコンセプトに、釧路川リバーサイドでの取り組みを検討。

街にとって、リバーサイドはどのような存在か。

① 釧路の街の中心で、これ以上のロケーションはない存在。

② 人が中心のエリアで、人が街、川、港と触れ合うことにより、シビックプライドを醸成する存在。



リバーサイドの強み

● 景観

① 夕日で黄金色に染まる景観

② 漁船が停泊している景観

● 空間や立地

① インフラが整っており、綺麗でおしゃれな空間。

② 駅や中心市街地に近い。

リバーサイドの利活用の機会

● クルーズ船

① クルーズ船が寄港するようになり、今まで街に来なかった市民が集まるようになってきた。

② コロナ禍が収束し、6万トン以上の大型クルーズ船の寄港が増加する見込みとなってきた。

● 港湾緑地の貸付制度の創設

① 収益施設（カフェなど）の整備とその収益を還元して緑地の再整備を行う民間事業者に対し、緑地を貸付することができる。

● 鉄道高架化の検討

第2回みなとまちづくりワークショップでの議論

● 取り組みのコンセプト

● 取り組みのキャッチコピー

● 取り組みの内容

リバーサイドの弱み

● 存在が知られていない。

① 市民、特に若者の馴染みがない。

② 観光客の場所という市民意識。

③ 停泊している漁船が近寄り難い。漁具が汚い。

④ 河川、港湾、公園、駐車場の管理区分がわかりづらい。

● 投資機運がない。

① 綺麗でおしゃれな空間なのに、お店がない。

② お店をオープンしようとする地元の投資機運がない。

● アクセスが悪い

① 無料駐車場がなかったり、路線バスの便数がなかったり、アクセスが悪い。

リバーサイドの利活用の脅威

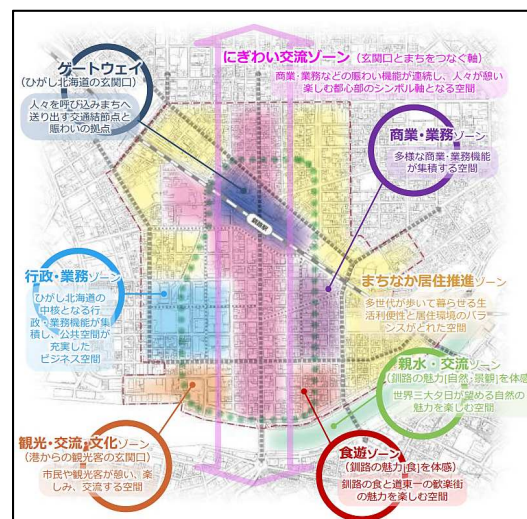
● 津波の浸水想定範囲

3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-2みなとまちづくりワークショップ 14

取り組みの目的	
リバーサイドの価値を高めることで、街の価値を高めること。	市民のシビックプライドを醸成すること。 (愛着／誇り／共感／継続居住意向／他者推奨意向)

取り組みのコンセプト
「歩くこと」「食べること」を軸に、市民が普段から楽しめる コンテンツの創出。

(釧路都心部まちづくり計画【基本構想編】抜粋)



取り組みのキャッチコピー

- ①市民に対して、民間の開発を促す、堅苦しくないメッセージの発信。
- ②キャッチコピーは重要だから、プロに相談したい。



3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-2みなとまちづくりワークショップ ¹⁵



市民の意向調査、市民への情報発信

- 施策の体系 : 短中期のソフト事業
- コンセプトとの合致 : 市民のリバーサイドの認知度向上を図る。
- 施策の実現性、継続性 : 行政（釧路市）による実施

フットパス

フットパス案内サインの設置

- 施策の体系 : 短中期のハード事業
- コンセプトとの合致 : 市民にリバーサイドを回遊するストリートを提案することで、歩くことを促し、歩くことで街や港のことを知り、シビックプライドの醸成を図る。
- 施策の実現性、継続性 : 行政（釧路市）による設置と管理

3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-2みなとまちづくりワークショップ 16

係留施設の補修に合わせた、天端幅の拡幅と護岸化

- 施策の体系 : 長期のハード整備
- コンセプトとの合致 : 天端幅の拡幅により、人の回遊性が向上し、歩くことで街や港を知り、シビックプライドが醸成される。護岸化により、イベント実施の際の「係留施設の利用を阻害しないこと」の使用条件が撤廃され、イベント開催のしやすさが向上し、リバーサイドや街の価値が高まる。
- 施策の実現性、継続性 : 行政(釧路市)による整備と管理



MOOのリニューアル

- 施策の体系 : 短中期のハード整備
- コンセプトとの合致 : 釧路川に対してオープンとなる構造の採用や地場産品のマルシェなどを展開することにより、シビックプライドが醸成される。
- 施策の実現性、継続性 : ???

新たな民間の投資を促すキャッチコピーの発信 → ナイトクルーズ、新たな民間の投資

- 施策の体系 : 短中期のソフト事業 → 短中期のハード事業
- コンセプトとの合致 : ナイトクルーズ発着場所の整備や新たな民間開発を呼び込み、リバーサイドや街の価値が高まる。
- 施策の実現性、継続性 : みなとまちづくりワークショップ(キャッチコピー) → 民間事業者(クルーズ船手配、ポンツーン整備、民間開発)

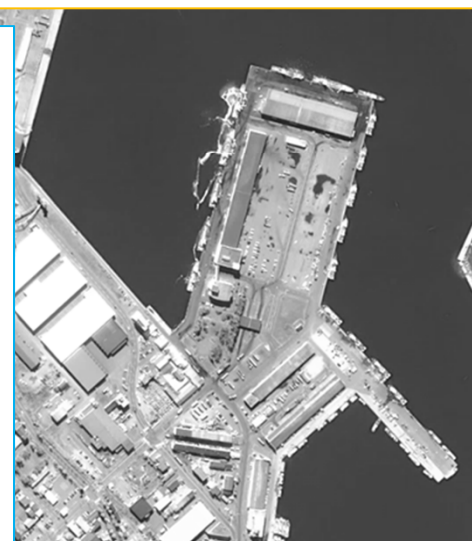
新しいまちづくり会社の設立

- 施策の体系 : 短中期 ~ 長期のソフト事業
- コンセプトとの合致 : 一帯の指定管理者になることによるエリアマネジメント、イベントの実施主体になることによる安定的なイベント開催、まちづくりファンドの形成による民間投資の素地ができ、リバーサイドや街の価値が高まる。
- 施策の実現性、継続性 : ???

○一定のエリアをマネジメントしつつ、当該地域の課題解決に資する、リノベーション等の民間まちづくり事業を連鎖的に進めるため、民都機構と地域金融機関が連携してファンドを立ち上げ、当該事業に対して出資・融資等により支援し、地域内の資金循環を促進。



(国土交通省都市局 マネジメント型まちづくりファンド支援事業)



3 物流ワーキングとみなとまちづくりワークショップ 3-2みなとまちづくりワークショップ 17

一帯の公共インフラ、イベントなどを一括で指定管理できる制度 → イベントで使用可能な電源の設置

- 施策の体系 : 長期のソフト事業 → 長期のハード整備
- コンセプトとの合致 : イベント開催のしやすさが向上し、リバーサイドや街の価値が高まる。
- 施策の実現性、継続性 : 行政（釧路市）による整備と指定管理者（まちづくり会社を想定）により管理

大型クルーズ船が停泊可能な岸壁の整備

- 施策の体系 : 長期のハード整備
- コンセプトとの合致 : リバーサイドに新たな機能を追加することで、リバーサイドや街の価値が高まる。
- 施策の実現性、継続性 : 行政（釧路市、国）による整備と管理



水辺空間の整備

- 施策の体系 : 長期のハード事業
- コンセプトとの合致 : 親水護岸の整備や港湾緑地貸付制度の貸付によるコア開発の誘致により、リバーサイドや街の価値を高める。
- 施策の実現性、継続性 : 行政（釧路市）による整備と民間事業者（緑地の貸付を受ける者）の管理



市民、観光客向けコンテンツの開発

- 施策の体系 : 短中期のソフト整備
- コンセプトとの合致 : 朝市などの地場の雰囲気が感じられる定期イベントを開催することにより、リバーサイドや街の価値を高めるとともに、シビックプライドを醸成する。
- 施策の実現性、継続性 : まちづくり会社を想定

（国土交通省港湾局 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備）

4 釧路港への要請

4-1 物流革新に向けた政策パッケージ¹⁸

◆働き方改革に関する法律が今年4月から適用され、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、将来の輸送力不足の可能性が指摘されていることから、昨年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。

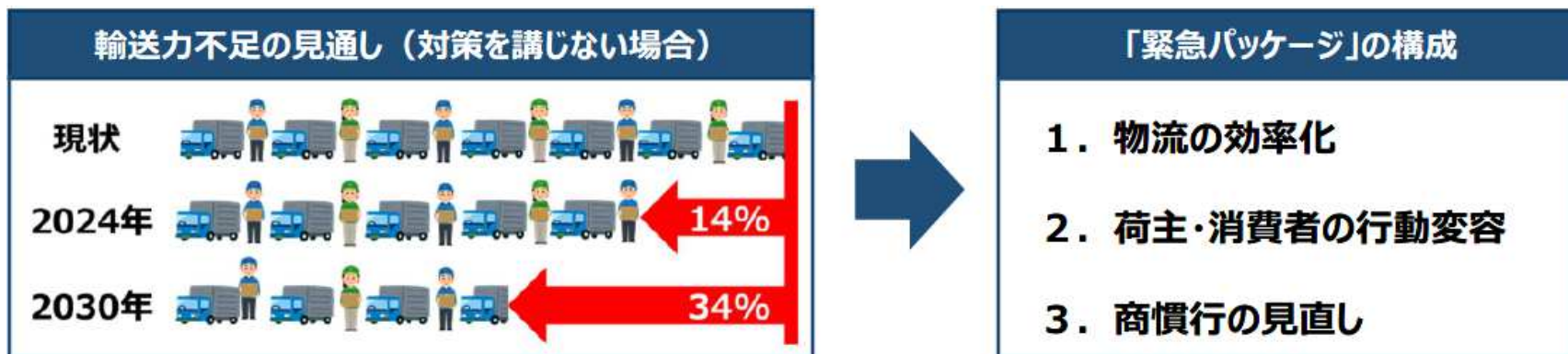


図 緊急パッケージの概要

1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進
（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化
（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内対応予定）
- 適正な運賃の收受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

資料:「令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」

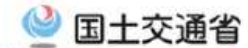
図 緊急パッケージの施策

4 釧路港への要請

4-2 港湾法の改正(みなと緑地PPP)¹⁹

◆ 令和4年11月の港湾法の一部改正により、港湾緑地などにおいてカフェなどの収益施設の整備と、当該施設から得られる利益を還元して緑地等の再整備を行う民間事業者に対し、港湾緑地などの貸付が可能となった。

3. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上



— 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備 —

背景・必要性

- ▶ 緑地等の老朽化、陳腐化が進展。財政制約から公共による更新投資も限界
- ▶ 他方、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間としたいニーズが顕在化
- ⇒ 既存制度では民間投資を呼びこむための環境が不十分

【老朽化・陳腐化した港湾緑地の例】



改正内容

港湾緑地等において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる**収益を還元して緑地等のリニューアル等を行う民間事業者**に対し、**緑地等の行政財産の貸付**を可能とする認定制度を措置

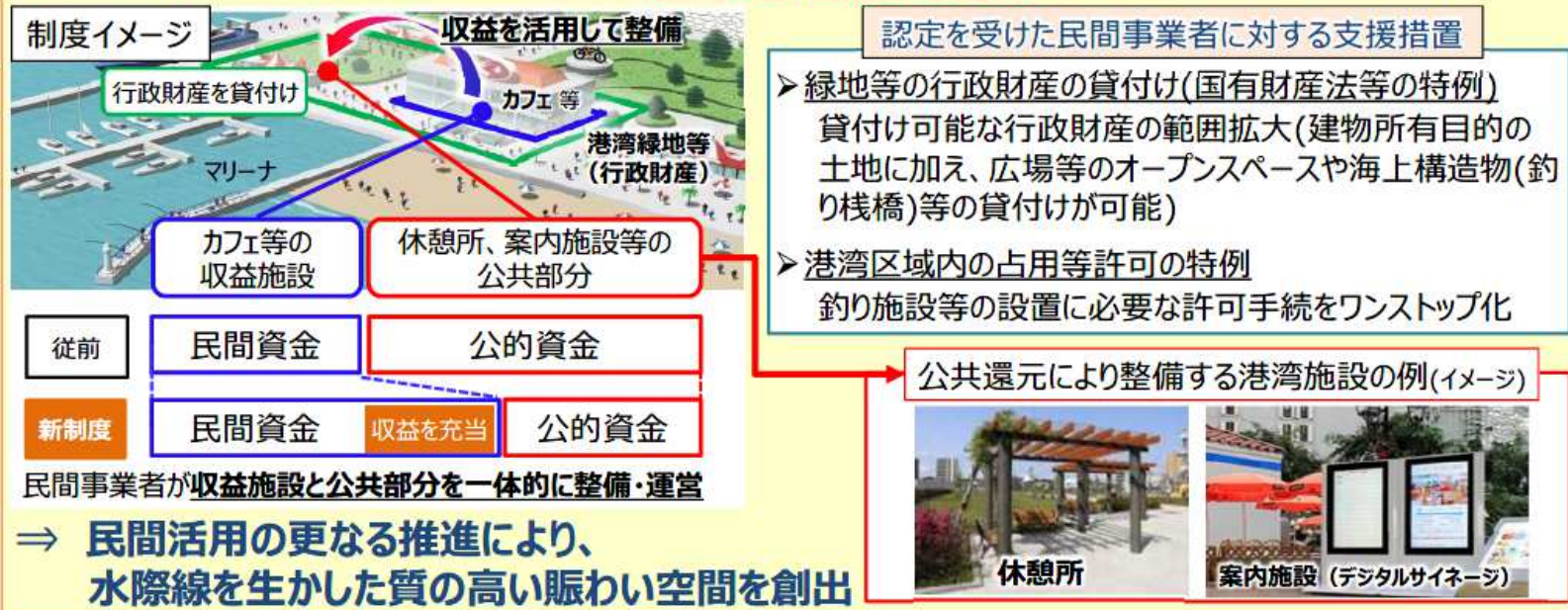


図 港湾法の改正概要(緑地等の貸付)

- ◆ 水素・アンモニアは、カーボンニュートラル達成に必要不可欠なエネルギー源であり、エネルギー基本計画において、2050年のカーボンニュートラル達成に向け、大規模サプライチェーンの構築と社会実装の加速化が位置付けられている。
- ◆ 今後10年間程度で大規模拠点は大都市圏を中心に3か所程度、中規模拠点が地域に分散して5箇所程度整備することが示されている。

- カーボンニュートラル実現に向けて、燃料や原料として利用される水素・アンモニアの安定・安価な供給を可能にする**大規模な需要創出と効率的なサプライチェーン構築**を実現するため、国際競争力ある産業集積を促す拠点を整備



＜今後10年間程度で整備する拠点数＞

大規模拠点： 大都市圏を中心に**3か所程度**

中規模拠点： 地域に分散して**5か所程度**

大規模発電利用型

大規模なガス/石炭火力が単独で存在



碧南の例

多産業集積型

石油精製・化学、製鉄等の産業集積



川崎の例

地域再エネ生産型

再エネから水素・アンモニア製造



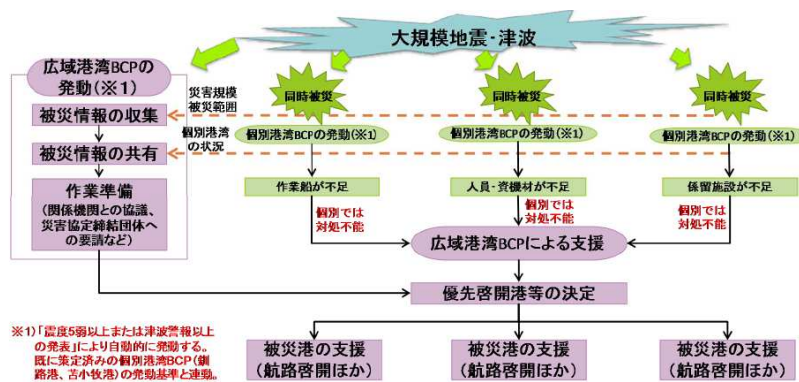
山梨の例

資料：水素政策小委員会/アンモニア等脱炭素燃料政策小委員会 合同会議 中間整理の概要
 (資源エネルギー庁 省エネルギー・新エネルギー部/資源・燃料部)

図 効率的な水素・アンモニア供給インフラの整備支援制度の基本的な考え方

◆太平洋側港湾BCPは、苫小牧港、室蘭港、釧路港、函館港、十勝港、根室港において、大規模地震・津波が発生した際に、各関係機関が連携し、太平洋側港湾が総体として緊急物資輸送機能及び物流機能の早期回復を図ることを目的に策定。

- (1)太平洋側港湾の航路啓開の進め方
- (2)応援職員の派遣や資機材の貸出
- (3)港湾の利用が困難な場合における他港を利用した代替輸送



※1)「震度5弱以上または津波警報以上の発表」により自動的に発動する。既に策定済みの個別港湾BCP(釧路港、苫小牧港)の発動基準と連動。

資料：北海道太平洋側港湾BCP-第3版-

図 広域港湾BCPの基本的な考え方



資料：北海道太平洋側港湾BCP-第3版-

図 太平洋側港湾BCPの対象港湾

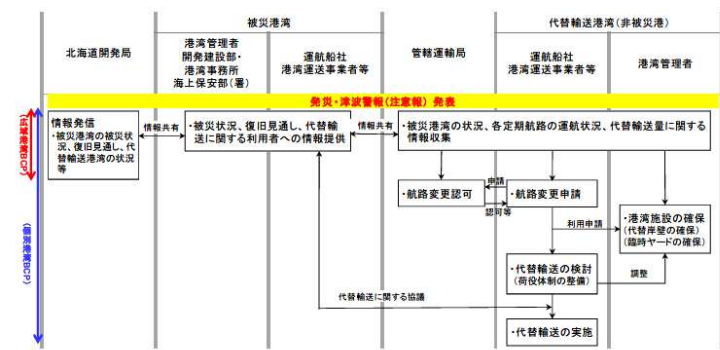


図 内貨ユニットロードの代替輸送の流れ

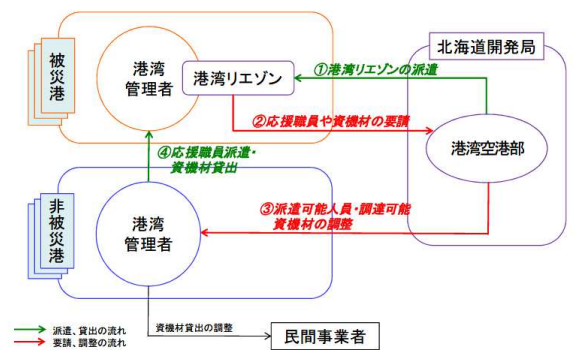


図 応援職員派遣及び資機材貸出の流れ

項目	釧路港への要請	釧路港の課題
産業・物流	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の効率化 ・2024年問題やトラックドライバー不足への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設の老朽化への対応 ・次世代高規格ユニットロードターミナルへの対応 ・RORO船の片荷(移出超過)
賑わい・交流	<ul style="list-style-type: none"> ・河川空間のオープン化(河川空間の多様な利用) ・みなと緑地PPP(港湾環境整備計画制度) 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型旅客船の寄港数の増加への対応 ・市民と観光客で賑わう空間の創出
環境・エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素化への対応 ・港内や港湾活動におけるCO₂の削減 	<ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化への対応
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模災害発生時の代替輸送港湾としてのバックアップ機能の充実 ・災害復旧時の前進基地や支援基地としての機能の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震への対応 ・大規模災害への対応した港湾施設の整備

釧路港の物流の役割

ひがし北海道を支える結節拠点へ、荷主や物流業界に選ばれる港に



物流の将来シナリオ

- ・トラックドライバー不足により輸送能力が2024年14.2%、2030年には34.1%不足
- ・北海道新幹線の延伸に伴う鉄道物流への影響

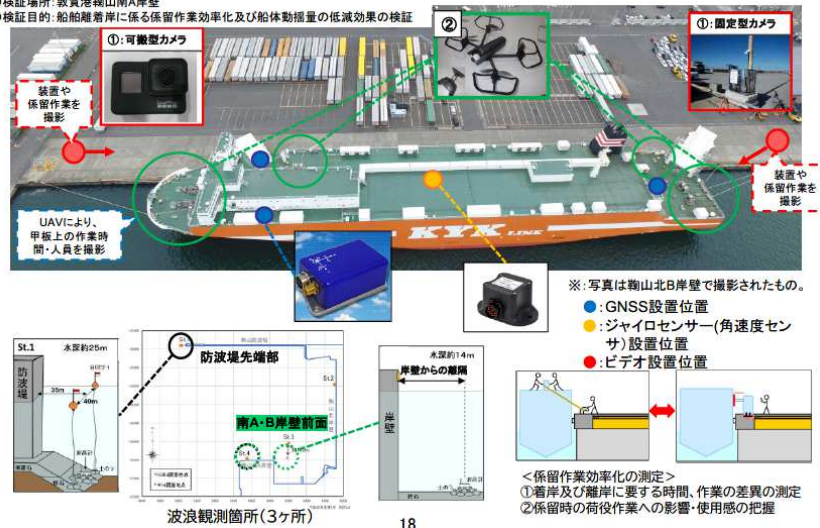
釧路港への要請

- ・物流の効率化
- ・2024年問題やトラックドライバー不足への対応

釧路港の課題

- ・港湾施設の老朽化への対応
- ・次世代高規格ユニットロードターミナルへの対応
- ・RORO船の片荷(移出超過)

○検証場所: 敦賀港鞠山南A岸壁
○検証目的: 船舶離着岸に係る係留作業効率化及び船体動揺量の低減効果の検証



資料: 次世代高規格ユニットロードターミナル第1回検討会資料(R5.1.30港湾局計画課)より

図 船舶離着岸に係る係留作業効率化及び船体動揺量の低減効果の検証状況(敦賀港)

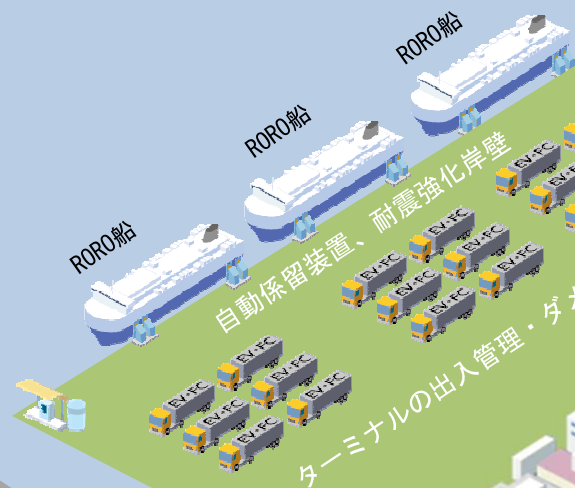
図 敦賀港における高規格ユニットロードターミナルのイメージ

高規格内貿ユニットロードターミナルの整備、外貿コンテナターミナルの整備、大規模災害への対応の施策を展開し、ひがし北海道の物流の効率化に貢献する。

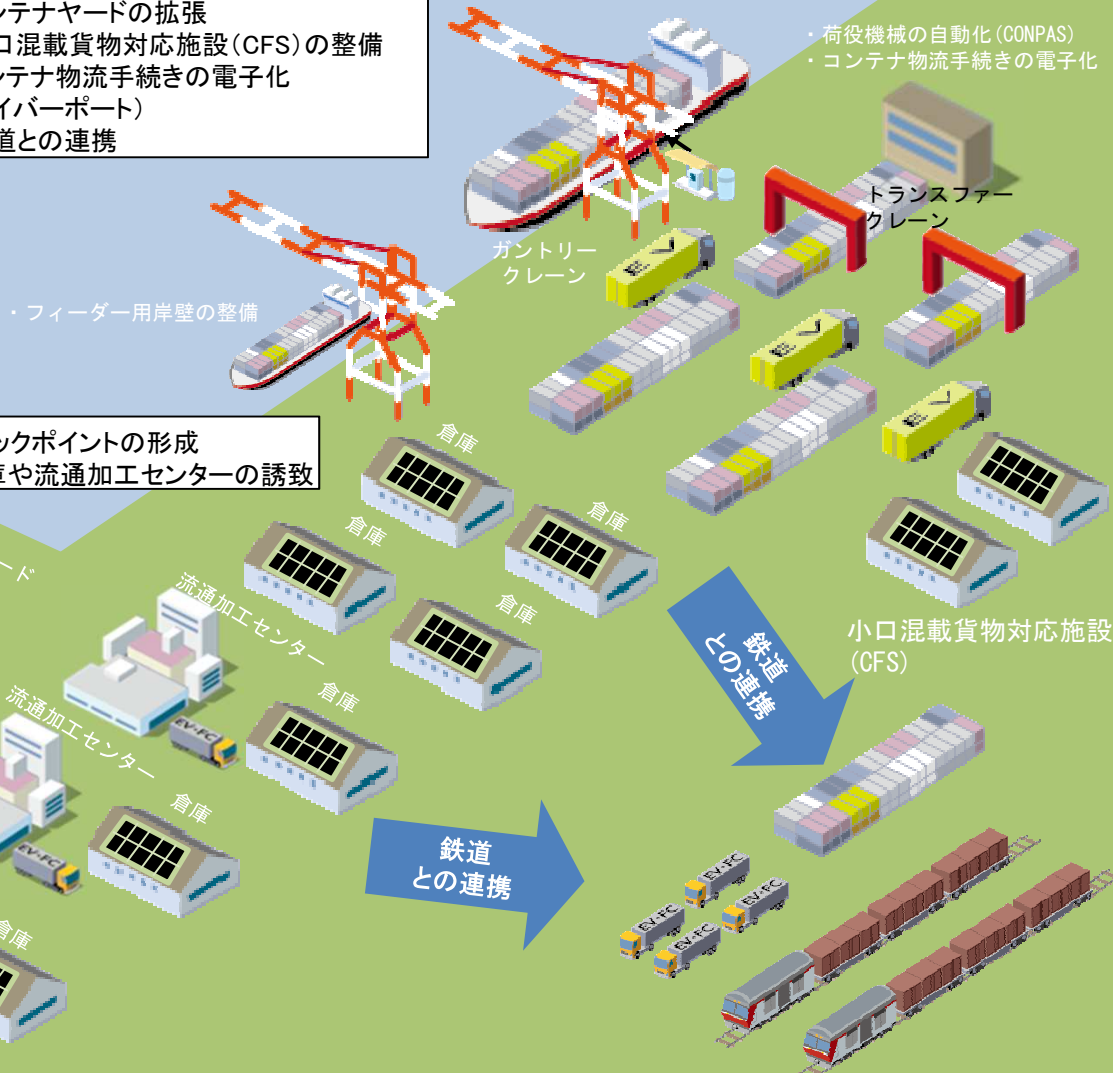
- 高規格内貿ユニットロードターミナルの整備
 - ・RORO船専用岸壁の整備
 - ・自動係留装置の整備、小口貨物積替え施設、シャーシ・コンテナ置場、リーファープラグの整備
 - ・シャーシ・コンテナの位置管理
 - ・ターミナル出入口のシャーシの出入管理・ダメージチェック
 - ・鉄道との連携

- 外貿コンテナターミナルの整備
 - ・フィーダー用の岸壁の整備
 - ・荷役機械の自動化(GONPAS)
 - ・コンテナヤードの拡張
 - ・小口混載貨物対応施設(CFS)の整備
 - ・コンテナ物流手続きの電子化(サイバーポート)
 - ・鉄道との連携

- ストックポイントの形成
 - ・倉庫や流通加工センターの誘致



- 大規模災害への対応
 - ・耐震強化岸壁の整備



釧路港の賑わい・交流の役割

シビックプライドの醸成、市民に認知され、街の価値を高める港に



クルーズ船の将来シナリオ

- ・釧路港の大型旅客船の寄港数の増加
- ・邦船クルーズ船社の事業拡大
- ・北海道に來航するクルーズ船の大型化
- ・ラグジュアリークルーズやエクスペディションクルーズの増加

釧路港への要請

- ・河川空間のオープン化(河川空間の多様な利用)
- ・みなと緑地PPP(港湾環境整備計画制度)

釧路港への課題

- ・大型旅客船の寄港数の増加への対応
- ・市民と観光客で賑わう空間の創出



資料: 金沢港クルーズターミナルHPより
 図 金沢港クルーズターミナル (国内最新ターミナル)

飛鳥III



総トン数: 約5万トン、乗客定員: 約740人
 資料: 日本郵船HPより
 図 飛鳥IIIイメージ (2025年就航予定)

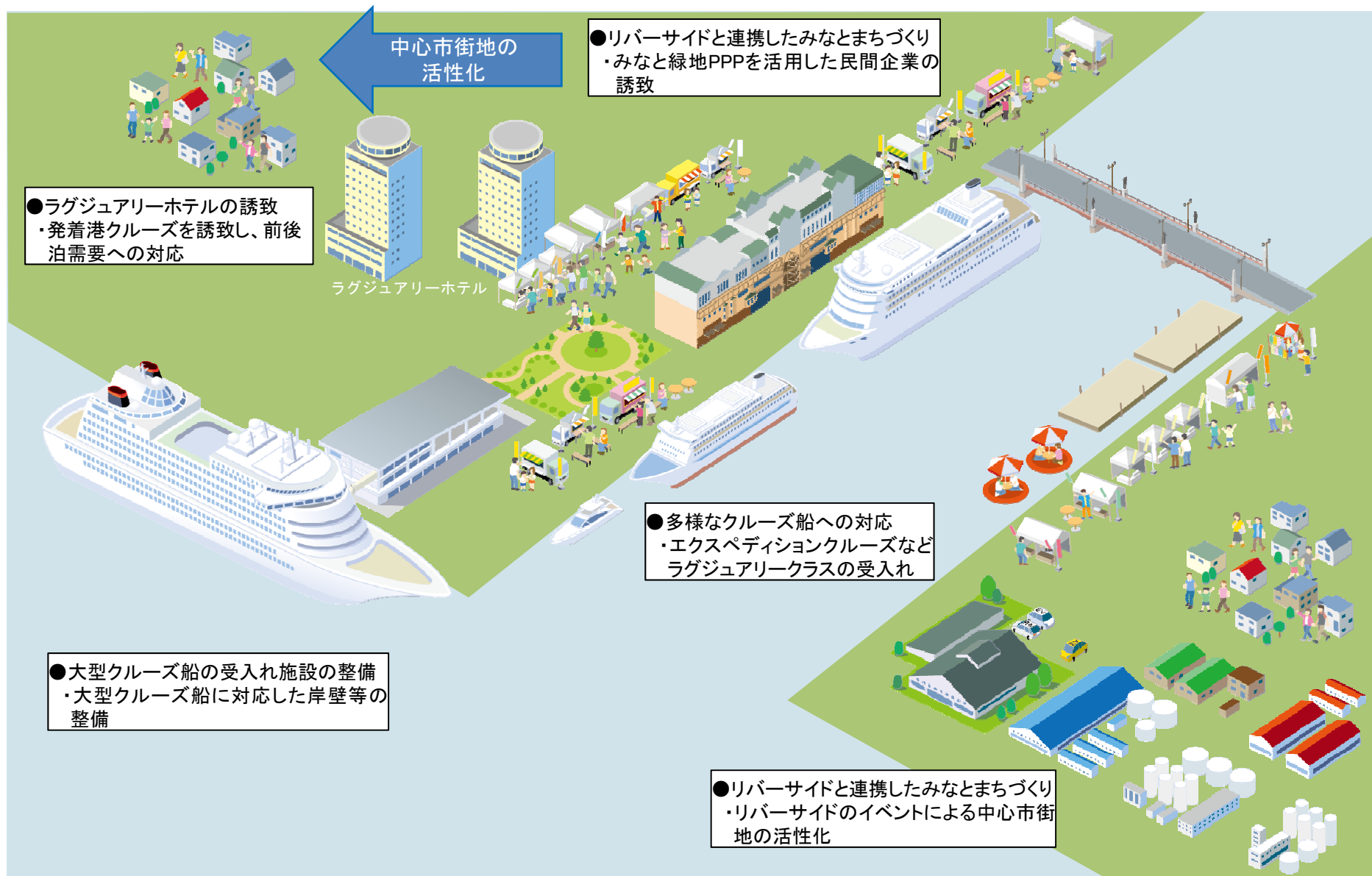


総トン数: 約15万トン、乗客定員: 2691人

資料: キュナードラインHPより
 図 クイーン・メリー2

6 将来シナリオなどから長期的に求められる釧路港の役割と機能 6-2 賑わい・交流 ²⁶

リバーサイドと連携したみなとまちづくり、多様なクルーズ船への対応、大型クルーズの受入れ施設の整備の施策を展開して、市民に認知され、街の価値を高めることに貢献する。

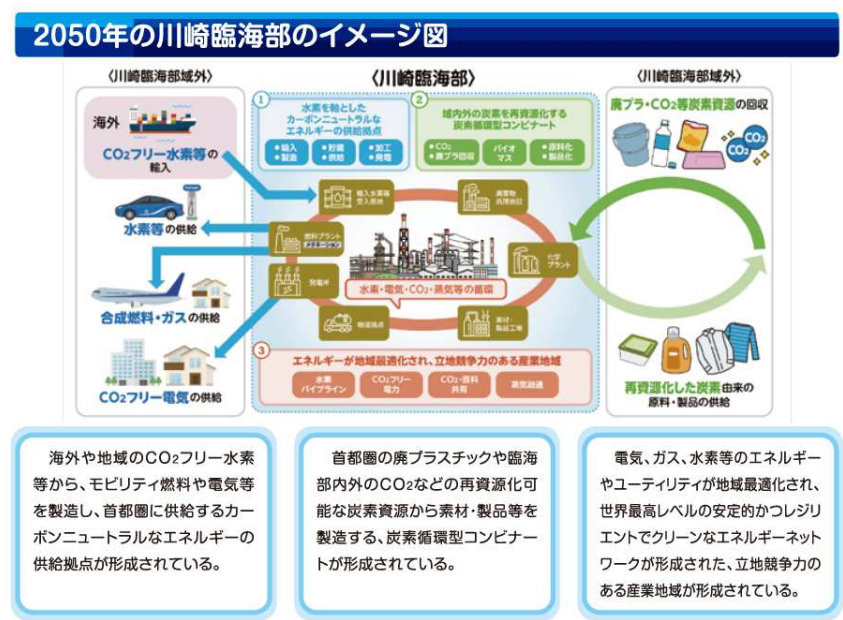
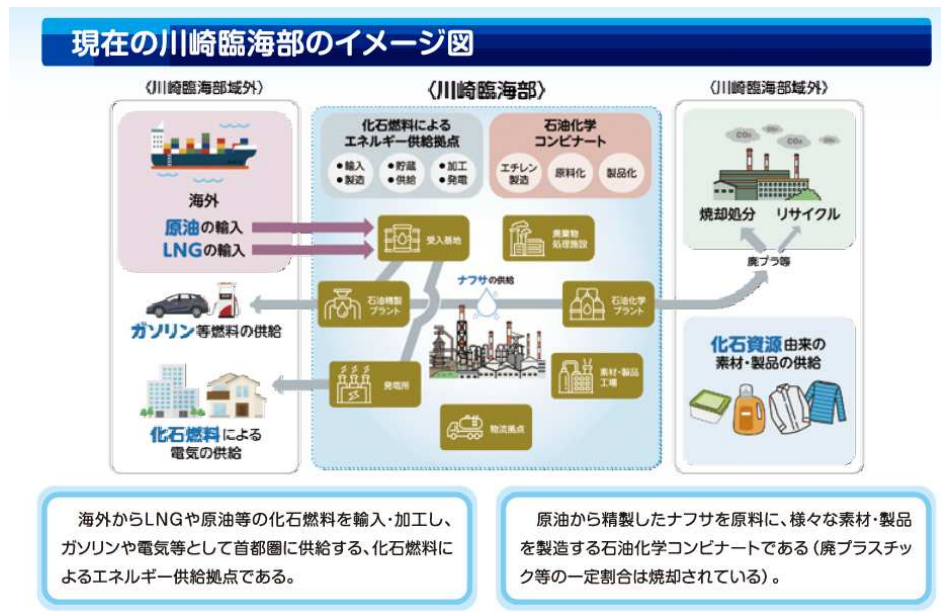


釧路港の環境・エネルギーの役割

次世代エネルギーの供給拠点の形成、新産業に選ばれる港に



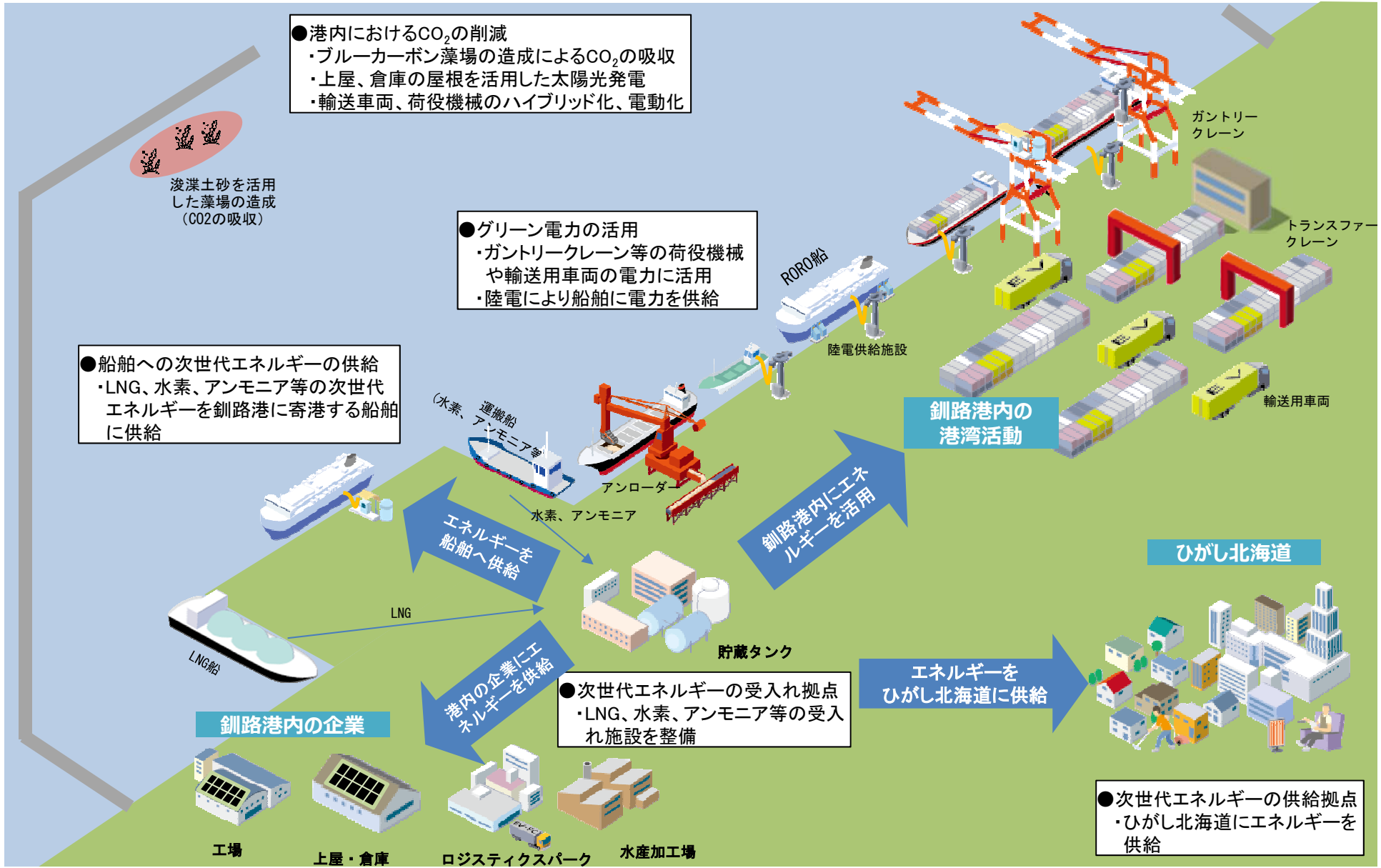
環境の将来シナリオ	釧路港への要請	釧路港の課題
<ul style="list-style-type: none"> 日本の平均気温は100年で1.3度上昇しており、今後も上昇 気候変動により災害が激甚化、頻発化 	<ul style="list-style-type: none"> 港内や港湾活動におけるCO₂の削減 脱炭素化への対応 	<ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化への対応



資料: 川崎カーボンニュートラルコンビナート構想

図 川崎臨海部の現在と2050年イメージ図

港内におけるCO₂の削減、道東における次世代エネルギーの受入れ拠点、グリーン電力の活用、次世代エネルギーの供給拠点形成等によりエネルギーの効率的な運用を実現して脱炭素化に貢献する。



釧路港の防災の役割

災害発生時にも北海道の物流を維持し、荷主や国民を支える港に



災害の将来シナリオ

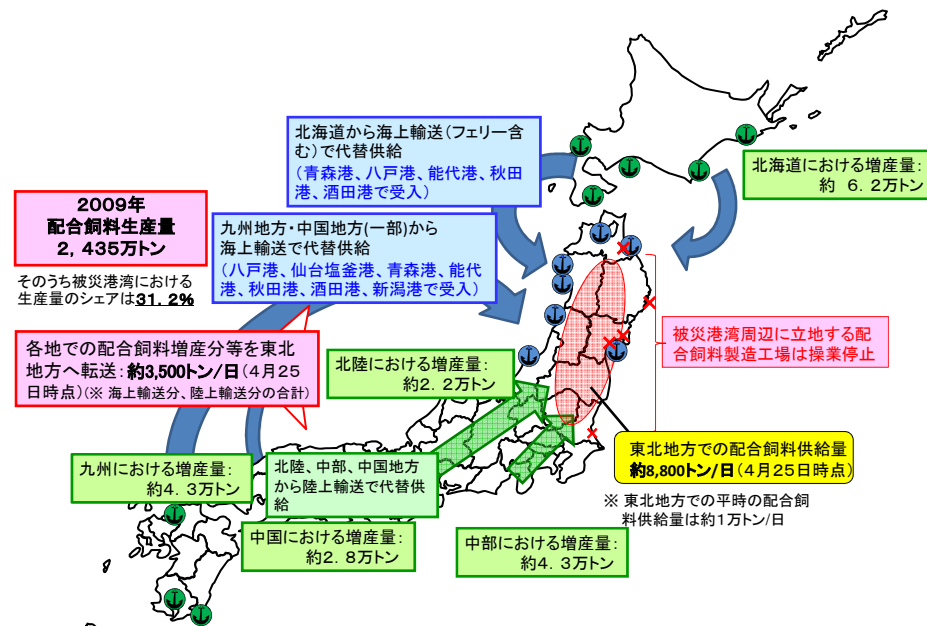
- ・日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震
- ・気候変動により災害が激甚化、頻発化

釧路港への要請

- ・大規模災害発生時の代替輸送港湾としてのバックアップ機能の充実
- ・災害復旧時の前進基地や支援基地としての機能の充実

釧路港の課題

- ・大規模災害発生時の代替輸送港湾



資料: 太平洋側港湾BCP-第3版-(北海道太平洋側港湾BCP策定検討会)

図 東日本大震災における代替輸送の例



※.赤枠内のとおり輪島港等が災害復旧の支援の拠点として活用

資料: 令和6年能登半島地震復旧・復興支援本部各府省提出資料
 図 能登半島地震における港湾の応急復旧状況

耐震強化岸壁の整備、北網-釧路間の高規格道路の整備等を実施し、大規模災害発生時に道央圏の港湾が被災した場合には、釧路港がバックアップ機能を発揮し、北海道-本州間の物流機能の維持に貢献する。

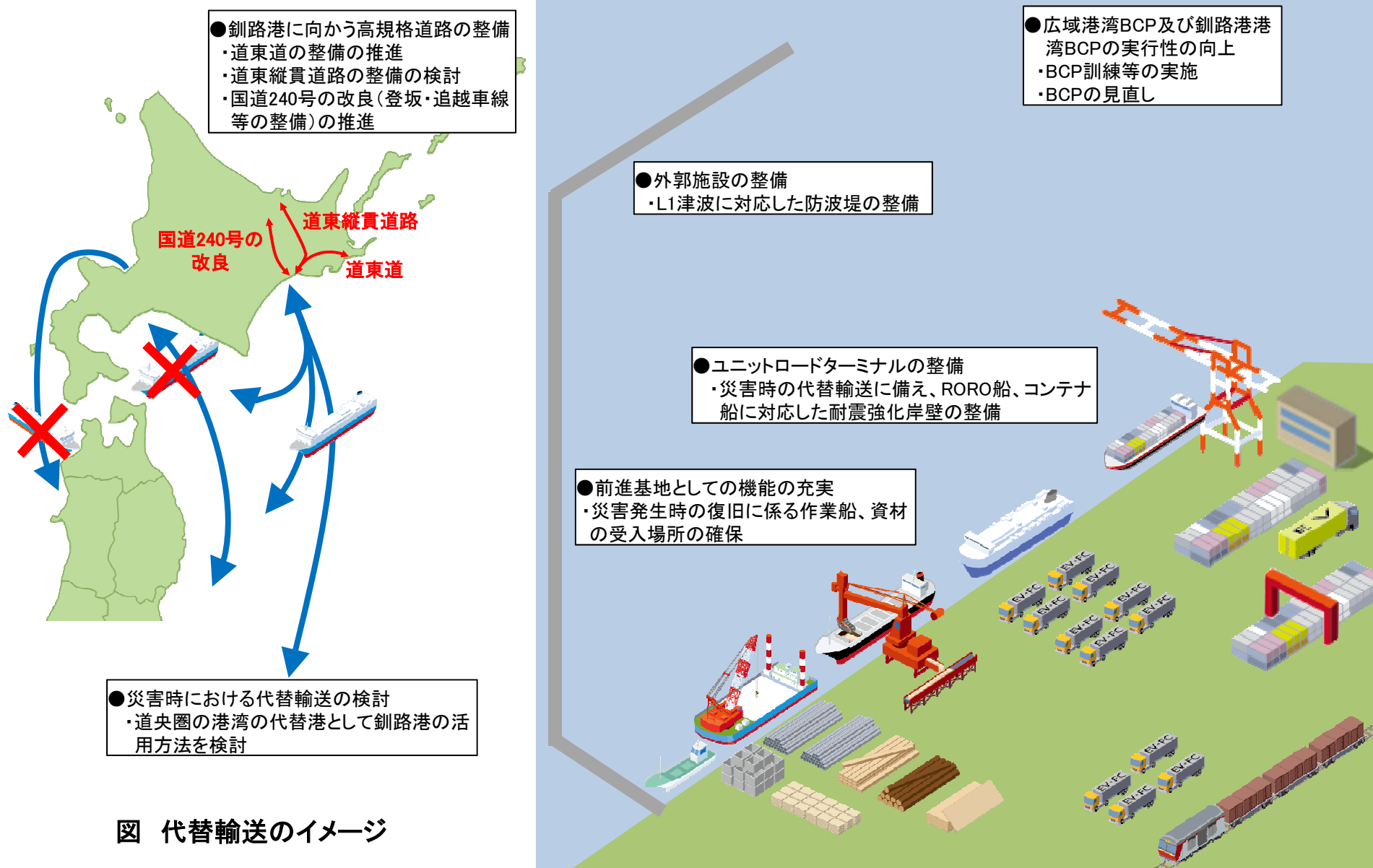
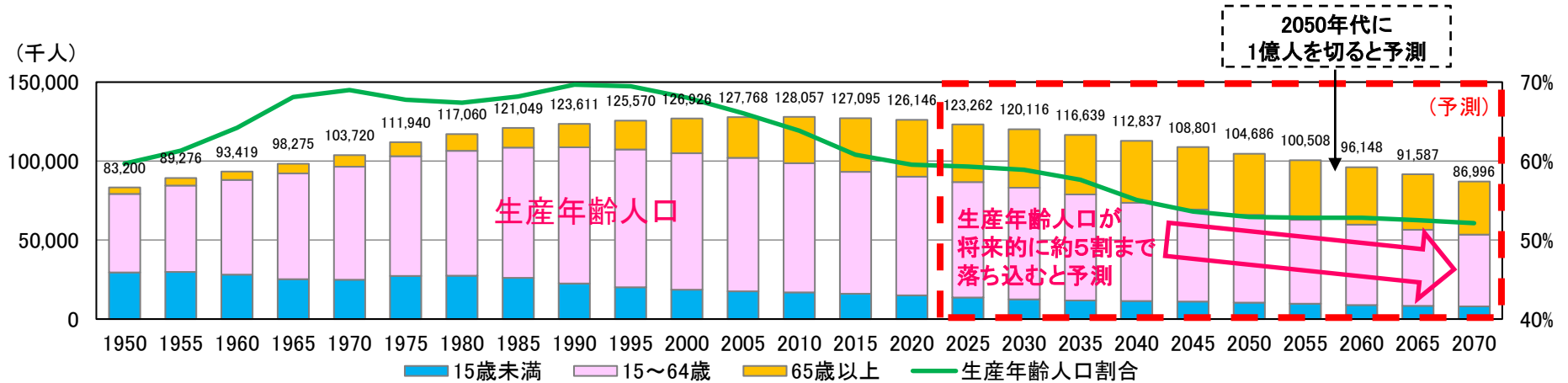


図 代替輸送のイメージ

7 施策の体系化

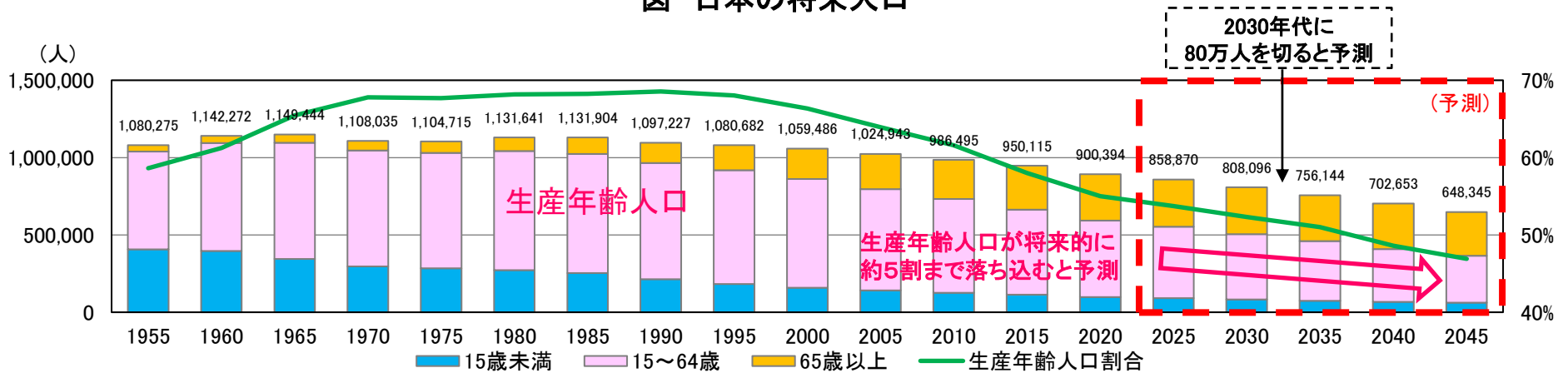
区分	役割	施策	具体的な手段
物流	ひがし北海道を支える結節拠点へ、荷主や物流業界に選ばれる港に	高規格内貿ユニットロードターミナルの整備	RORO船専用岸壁の整備 自動係留装置の整備、小口貨物積替え施設、シャーシ・コンテナ置場、リーファープラグの整備 シャーシ・コンテナの位置管理 ターミナル出入口のシャーシの出入管理・ダメージチェック 鉄道との連携
		外貿コンテナターミナルの整備	フィーダー用の岸壁の整備 荷役機械の自動化(CONPAS) コンテナヤードの拡張 小口混載貨物対応施設(CFS)の整備 コンテナ物流手続きの電子化（サイバーポート） 鉄道との連携
		大規模災害への対応	耐震強化岸壁の整備
		ストックポイントの形成	倉庫や流通加工センターの誘致
賑わい・交流	シビックプライドの醸成、市民に認知され、街の価値を高める港に	大型クルーズ船の受入れ施設の整備	大型クルーズ船に対応した岸壁等の整備
		リバーサイドと連携したみなとまちづくり	みなと緑地PPPを活用した民間企業の誘致 リバーサイドのイベントによる中心市街地の活性化
		ラグジュアリーホテルの誘致 多様なクルーズ船への対応	発着港クルーズを誘致し、前後泊需要への対応 エクスペディションクルーズなどラグジュアリークラスの受入れ
環境・エネルギー	次世代エネルギーの供給拠点の形成、新産業に選ばれる港に	港内におけるCO ₂ の削減	ブルーカーボン藻場の造成によるCO ₂ の吸収 上屋、倉庫の屋根を活用した太陽光発電
		グリーン電力の活用	輸送車両、荷役機械のハイブリッド化、電動化 ガントリークレーン等の荷役機械や輸送用車両の電力に活用 陸電により船舶に電力を供給
		次世代エネルギーの受入れ拠点	LNG、水素、アンモニア等の受入れ施設を整備
		次世代エネルギーの供給拠点	ひがし北海道にエネルギーを供給
		船舶への次世代エネルギーの供給	LNG、水素、アンモニア等の次世代エネルギーを釧路港に寄港する船舶に供給
防災	災害発生時にもひがし北海道の物流を維持し、荷主や国民を支える港に	外郭施設の整備	L1津波に対応した防波堤の整備
		災害時における代替輸送の検討	道央圏の港湾の代替港として釧路港を活用方法の検討
		釧路港に向かう高規格道路の整備	道東道の整備の推進 道東縦貫道路の整備の検討
		前進基地としての機能の充実	国道の改良（登坂・追越車線等の整備）の推進
		ユニットロードターミナルの整備	災害発生時の復旧に係る作業船、資材の受入場所の確保
広域港湾BCP及び釧路港港湾BCPの実行性の向上	災害時の代替輸送に備え、RORO船、フェリー、コンテナ船に対応した耐震強化岸壁の整備 BCP訓練等の実施、BCPの見直し		

- ◆日本の総人口は2008年頃をピークに減少に転じ、2050年代に1億人を切ると予測されている。生産年齢である15歳から64歳の人口割合は、1990年代をピークに減少しており、将来的には約5割(2050年)にまで落ち込むと予測。
- ◆背後圏の総人口は1985年頃をピークに減少に転じている。生産年齢である15歳から64歳の人口割合は、1990年代をピークに減少しており、将来的には約5割(2030年)にまで落ち込むと予測されており、将来的には労働力不足が懸念されている。



出典：「人口推計」(総務省統計局)、「日本の将来推計人口(令和5年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図 日本の将来人口



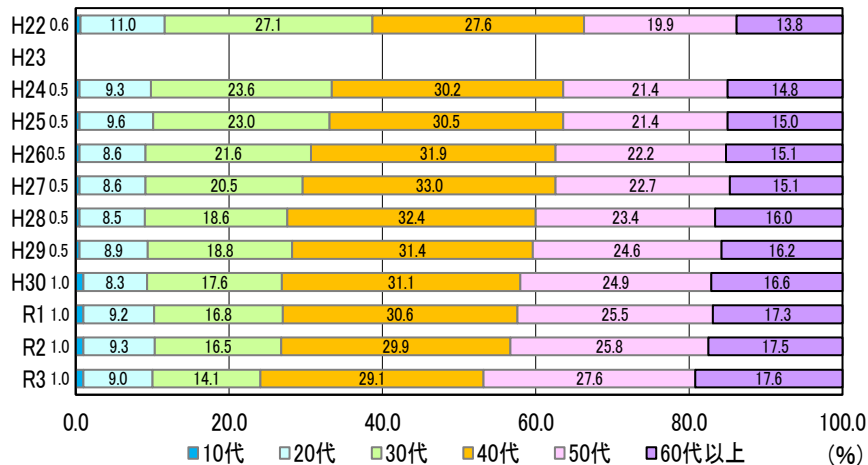
出典：「過去の国勢調査結果」(北海道総合政策部計画局統計課)、「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

図 背後圏の将来人口

- ◆平成 30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、令和6年4月より、年960時間(休日労働含まず)の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」により、拘束時間等が強化される。何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」に直面している。
- ◆また、トラック運送業界においては、人手不足を感じている事業者が半数を超えており、労働者の不足感を感じている事業者が年々増加している。トラックドライバーは、60歳以上の割合が増加傾向であり、40歳未満の若手ドライバーの割合は減少している。
- ◆営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%さらに2030年には34.1%不足する可能性がある」と試算されている。

<自動車運送事業における時間外労働規制の見直し>

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間以内 、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・原則 13時間 以内、最大 15時間 以内 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 284時間以内 、 年間3,300時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

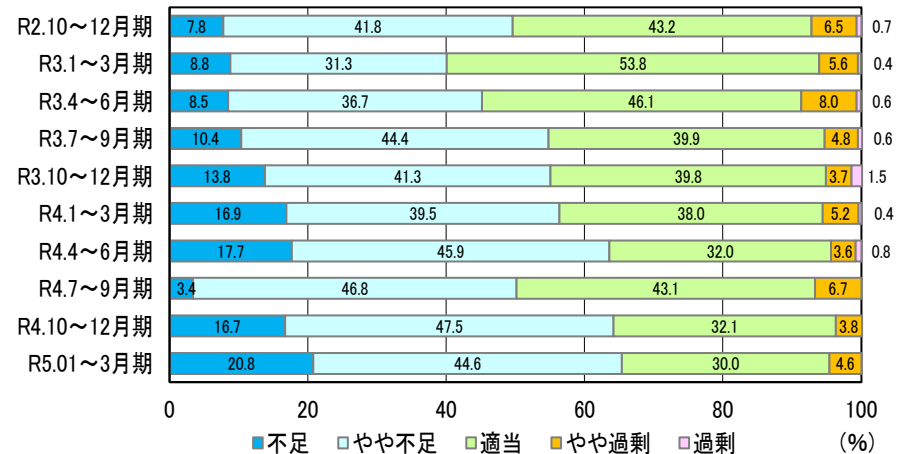


(注):端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

出典:「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2022」

(公益社団法人 全日本トラック協会)より作成

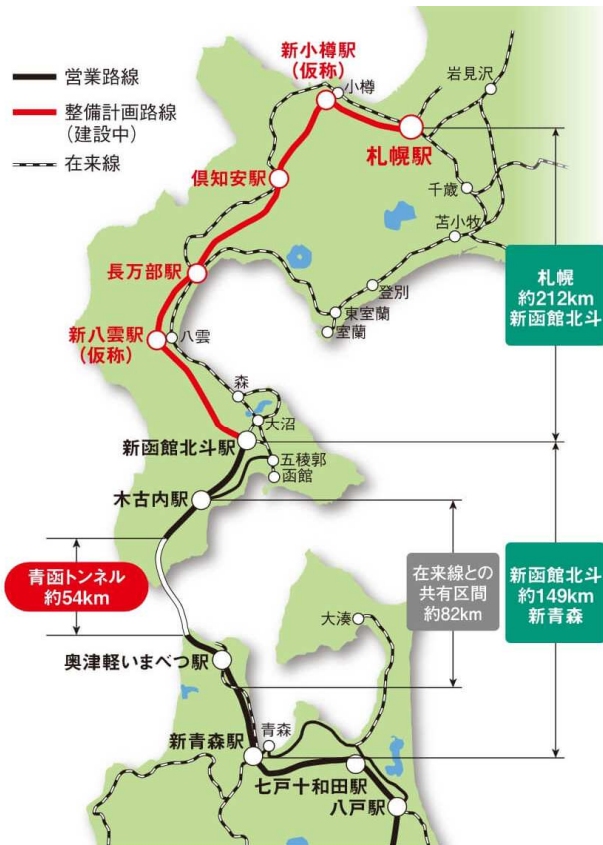
図 トラックドライバーの年齢構成の推移



出典:「トラック運送業界の景況感(速報)」(公益社団法人 全日本トラック協会)より作成

図 トラック運転者の雇用動向(労働力の不足感)

- ◆ 北海道新幹線は新函館北斗駅から札幌駅(延長212km)に向けて整備中である。
- ◆ 在来線は北海道と本州を結ぶ貨物鉄道輸送ルートを形成している。年間約400万トンの輸送量があり、北海道発のたまねぎの6割、馬鈴薯の4割、北海道着の宅配便の3割の輸送を担うなど、重要な役割を果たしている。
- ◆ 新幹線の供用に伴い、貨物列車の運行体制(本数・ダイヤ等)に影響が生じる可能性があり、船舶や新幹線への部分的移転も視野に入れた整理・検討が必要となる可能性がある。(下枠内文章を参照)
- ◆ 農産品の輸送は釧路港の定期航路への影響も考えられることから動向に注視が必要である。



出典:「JR北海道HPより」

図 北海道新幹線のルート

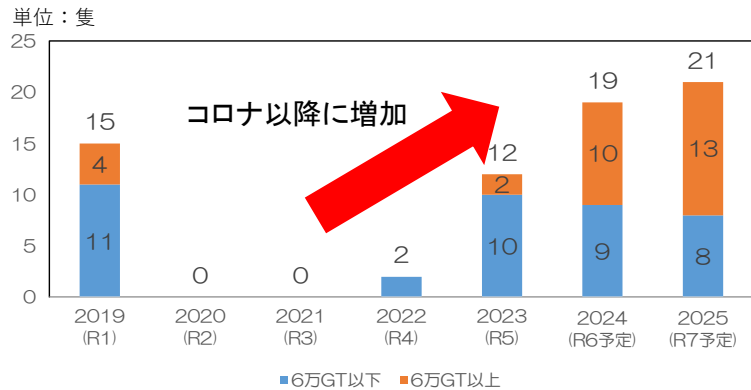
◆ 令和5年7月26日(水)に開催された「北海道新幹線札幌延伸に伴う鉄道物流のあり方に関する情報連絡会における論点整理について(北海道HPより)」より抜粋

○ 現在の貨物鉄道機能を維持することとした場合について検討を行ったところ、輸送形態としては現状維持であり、青函共用走行区間における新幹線の高速走行の実現に伴い、**貨物列車の運行体制(ダイヤ、便数等)の変更があったとしても一定量の輸送が引き続き可能**であるというメリットがある一方、以下のような解決すべき課題が存在することを確認した。

- ① 過去に貨物鉄道機能のみを前提とした第三種鉄道事業者が設立された例はない。そのため、JR北海道から引き継ぐ鉄道施設の保有主体を決める必要。保有主体を新設する場合は、第三セクター等の設立、出資者、出資割合等を含む調整及び手続きが必要。
- ② 貨物鉄道機能のみを維持する場合であっても、毎年度、数十億円規模の維持管理費用が必要となるほか、将来的に、施設の大規模修繕等を要する可能性があり、また、線路使用・維持に係るルール(関係者の負担方法・割合等を含む。)を決めることが必要。
- ③ 鉄道施設の維持管理の要員確保が必要。貨物鉄道機能のみを維持する場合であっても数百人規模の要員を確保する必要があるが、現在、維持管理を行っているJR北海道では要員需給の状況が厳しく、同社の採用・退職状況を踏まえると、札幌延伸開業時に多くの要員を出自により確保することは極めて困難となる可能性が高く、一方で新たな要員の確保・養成には相当な年数が必要。そのため、早急に要員の確保・養成のための関係者の役割分担、スケジュール及び仕組みの構築等の検討が必要。

○ 今後、新幹線の高速化に向けた青函共用走行区間の課題の検討結果により、貨物列車の運行体制(本数・ダイヤ等)に影響が生じる可能性がある。この影響を最小限にとどめるために、6次産業化の推進等による貨物全体の高付加価値化や総量の適正化、**船舶や新幹線への部分的移転も視野に入れた整理・検討が別途必要となる。**

- ◆ 釧路港においても入港する旅客船の大型化が進み、6万GT以上の大型クルーズ船の寄港が増加して
- ◆ 日本の港湾へのクルーズ船の寄港回数は2,866回(令和元年)となっており、10年前に比べて外国船社の割合が増加している。
- ◆ 令和元年のクルーズ船の北海道への寄港回数については、令和元年の外国船は70隻で日本船は60隻だった、令和5年には外国船が87隻で日本船が34隻となっており、外国船についてはコロナ禍以前より増加している。
- ◆ 邦船2社についても事業拡大方針の下、相次ぐ新船投入で大幅な寄港増が見込まれている。
- ◆ ラグジュアリーやプレミアムクラス対応の船舶は、直近15年で就航数が増加しており、現在も多数の船舶が建造予定である。



出典：釧路市資料より

図 釧路港の旅客船の寄港隻数

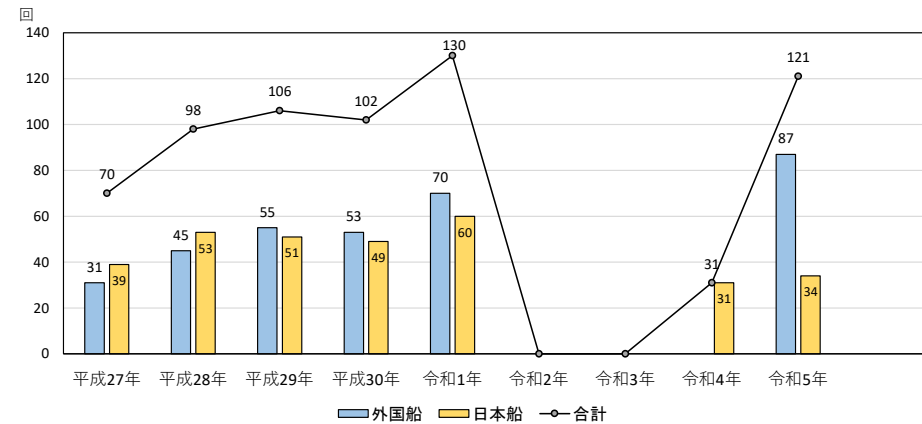


図 北海道のクルーズ船寄港回数の推移

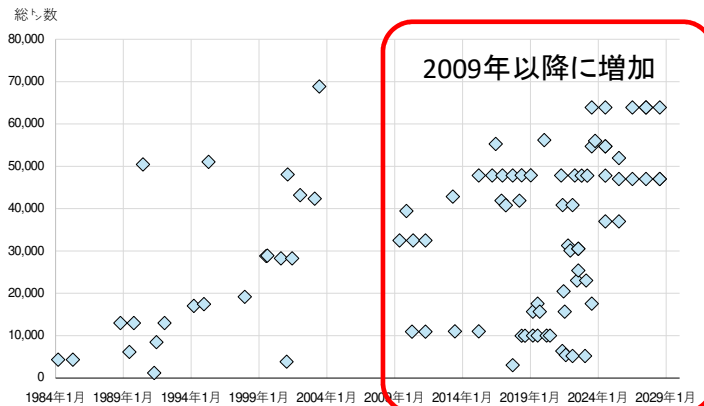


図 クルーズ船の就航年の分布 (ラグジュアリー)

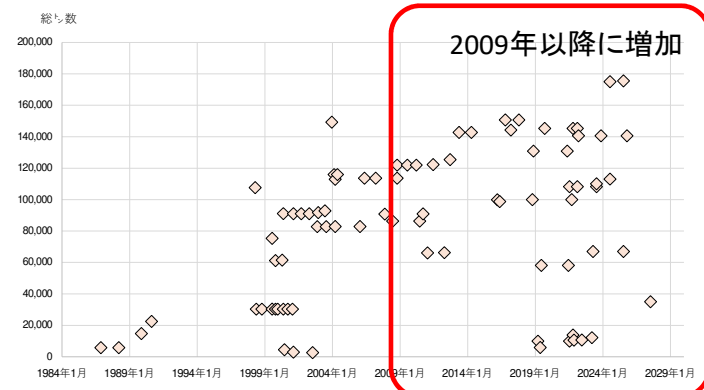


図 クルーズ船の就航年の分布 (プレミアム)

・ラグジュアリー、プレミアム等のクラス分けは定められた区分方法は無く、参考資料により異なる場合がある。
 ・ここではクルーズ客船データブック2022・2023(海事プレス社)をベースに各社HP、新聞報道、ネット情報等で修正、追加している。 2023年12月1日現在

- ◆河川法の一部改正により河川敷地の利用が可能となり、地域のニーズに対応した河川敷地の多様な利用が可能になった。(河川敷地にイベント施設やカフェ等を設置することが可能となった。)
- ◆港湾法の改正により、港湾緑地の貸付が可能になった。このことにより、民間の資金やノウハウの活用により、質の高い賑わい空間の創出が可能となった。

3. 港湾の管理、利用等の効率化と質の向上

—民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備—



背景・必要性

- ▶緑地等の老朽化、陳腐化が進展。財政制約から公共による更新投資も限界
 - ▶他方、民間能力を活用して魅力ある賑わい空間としたいニーズが顕在化
- ⇒ 既存制度では民間投資を呼びこむための環境が不十分

【老朽化・陳腐化した港湾緑地の例】



改正内容

港湾緑地等において、**収益施設(カフェ等)の整備**と当該施設から得られる**収益を還元して緑地等のリニューアル等を行う民間事業者**に対し、**緑地等の行政財産の貸付**を可能とする認定制度を措置

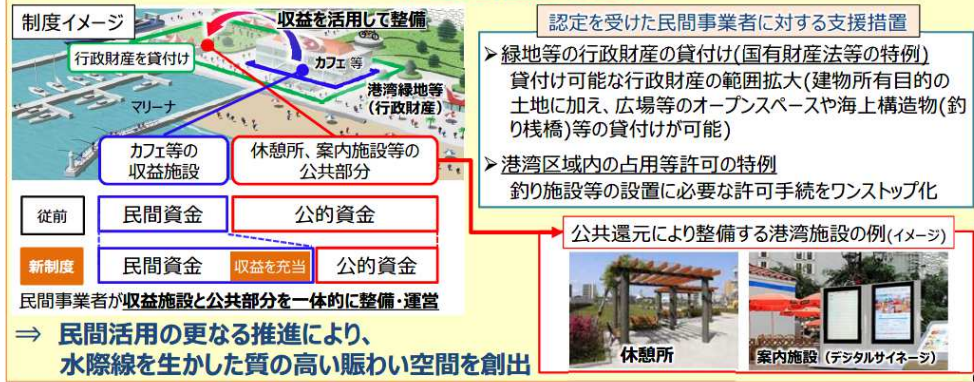


図 港湾の改正概要(緑地等の貸付)

○河川空間のオープン化

- ・河川管理者、地方公共団体等で構成する協議会の活用などにより、地域の合意を図った上で、河川管理者が区域、占用施設、占用主体をあらかじめ指定する。
- ・占用許可を受けた営業活動を行う事業者等は、河川敷地にイベント施設やオープンカフェ、キャンプ場等を設置することが可能になった。

河川空間利用のイメージ

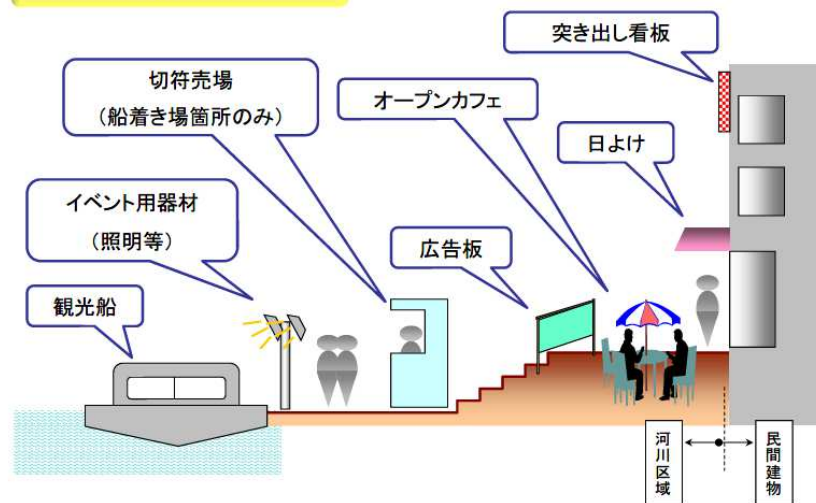


図 河川空間のオープン化

- ◆ 2022年では世界では異常高温が発生し、英国の最高気温の記録更新のほか、各国の月平均気温、季節平均気温、年平均気温の記録更新された。また、2022年の世界の年平均気温は1891年の統計開始以降、6番目に高い値となった。世界の年平均気温は、100年あたり0.74℃の割合で上昇している。
- ◆ 2022年の日本の年平均気温の偏差は+0.60℃で、統計を開始した1898年以降で4番目に高い値となった。100年あたり1.30℃上昇している。
- ◆ IPCC第6次評価報告書(2023年8月)によれば、今後も気温の上昇は続くことが示されている。

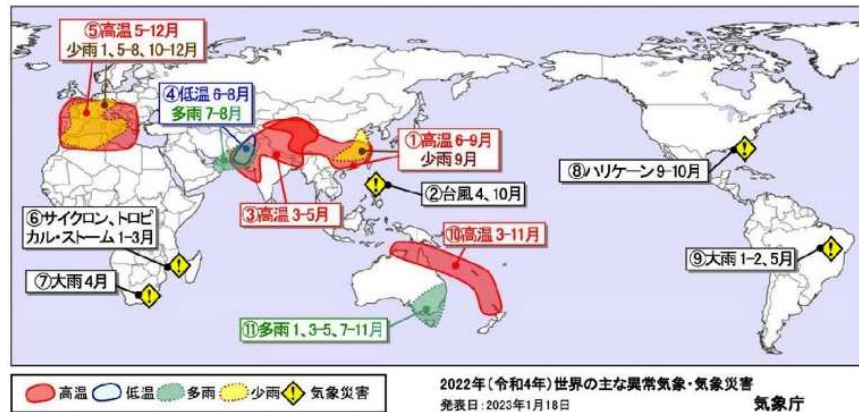


図 世界の主な異常気象・気象災害

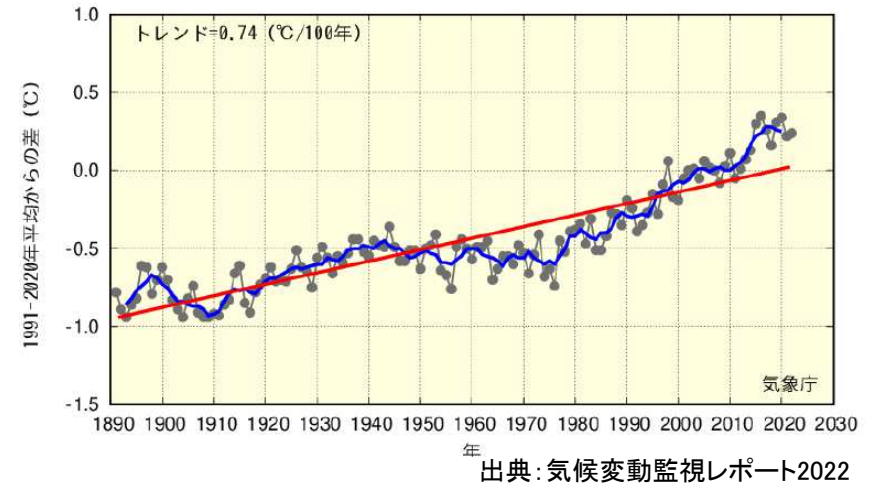
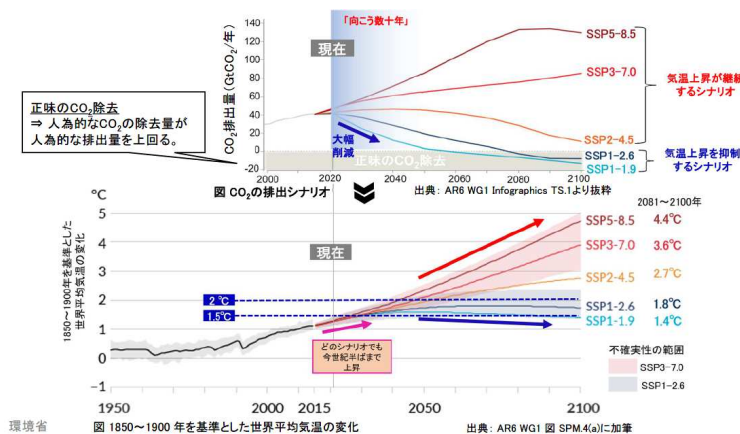


図 世界の年平均気温



出典: IPCC第6次評価報告書の概要-第1作業部会自然科学的根拠-(2023年8月暫定版 環境省)

図 世界の平均気温の将来予測

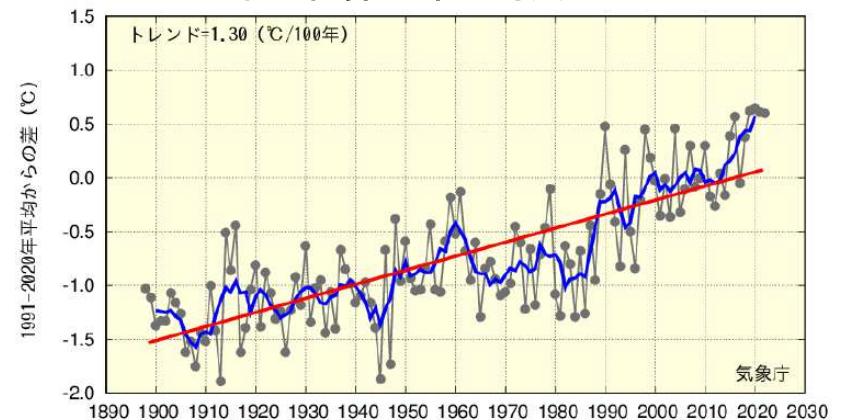


図 日本の平均気温

- ◆平成27年11月～12月のフランス・パリにて開催されたCOP21において、全ての国が参加する2020年以降の温室効果ガス排出削減等のための新たな国際枠組みとして、「パリ協定」が採択された。
- ◆日本もパリ協定を批准し、国際的な約束を遵守するため、「地球温暖化対策の推進に関する法律」を制定(平成28年5月20日成立)するとともに、「地球温暖化対策計画」を策定(平成28年5月13日閣議決定)。令和3年に改訂されて2013年度比で46%のCO2等の削減をすることが示されている
- ◆国土交通省では、我が国の脱炭素社会の実現に貢献することを目的として、港湾脱炭素化推進計画の策定を推進している。

パリ協定



写真:国際連合広報センター・ウェブサイト(http://www.unsco.or.jp/news_press/info/20988/)

【パリ協定の採択時の様子】

- ✓ 平均気温の上昇を2°Cより十分低く抑える目標
- ✓ すべて国が削減目標を5年ごとに更新・提出
- ✓ 森林等の吸収源の保全・強化
- ✓ 適応の長期目標の設定及び適応計画プロセスと行動の実施

【パリ協定の主な内容】



【国別の二酸化炭素排出量の割合】

国	削減目標	削減率	削減年
中国	2030年までにGDPあたりCO ₂ 排出量を60-65%削減	60-65%	2005年比
EU	2030年までに40%削減	40%	1990年比
インド	2030年までにGDPあたりCO ₂ 排出量を33-35%削減	33-35%	2005年比
日本	2030年までに26%削減(2005年比で25.4%削減)	26%	2013年比
ロシア	2030年までに70-75%に削減	70-75%	1990年比
アメリカ	2025年までに26-28%削減	26-28%	2005年比

出典: 全国地球温暖化防止活動推進センター・ウェブサイト
http://www.jcooa.org/trend_world/conference_report/coop21/

【各国の削減目標】

地球温暖化対策計画

<2030年度のCO2等排出削減目標>

2013年度比▲26.0% (2005年度比▲25.4%)

エネルギー起源二酸化炭素の各部門の排出量の目安

	2030年度の排出量の目安	2013年度(2005年度)
産業部門	401 (▲6.5%)	429 (457)
業務その他部門	168 (▲39.8%)	279 (239)
家庭部門	122 (▲39.3%)	201 (180)
運輸部門	163 (▲27.6%)	225 (240)
エネルギー転換部門	73 (▲27.7%)	101 (104)
合計	927	1,235 (1,219)

※青塗りは国土交通省と関連の深い分野

地球温暖化対策の基本的考え方

- ① 環境・経済・社会の統合的向上
- ② 「日本の約束草案」に掲げられた対策の着実な実行
- ③ パリ協定への対応
- ④ 研究開発の強化と優れた低炭素技術の普及等による世界の温室効果ガス削減への貢献
- ⑤ 全ての主体の意識の改革、行動の喚起、連携の強化
- ⑥ 評価・見直しプロセス(PDCA)の重視

出典: 環境省資料等に基づき作成

出典: 「港湾の中長期政策 PORT2030 参考資料集」

図 パリ協定と地球温暖化対策計画

港湾脱炭素化推進計画(R5.3 国土交通省)
 【目標年次】:短・中期目標2030年、長期目標2050年

国土交通省では、国際サプライチェーンの拠点かつ産業拠点である港湾において、水素・燃料アンモニア等の輸入等を可能とする受入環境の整備や、事業者間連携による水素需要創出・供給拡大等によりカーボンニュートラルポート(CNP)を形成し、我が国の脱炭素社会の実現に貢献することとしている。
 港湾法が一部改正され、港湾脱炭素化推進計画が盛り込まれた。目標年次は短・中期目標は2030年度であり、長期目標は2050年である。

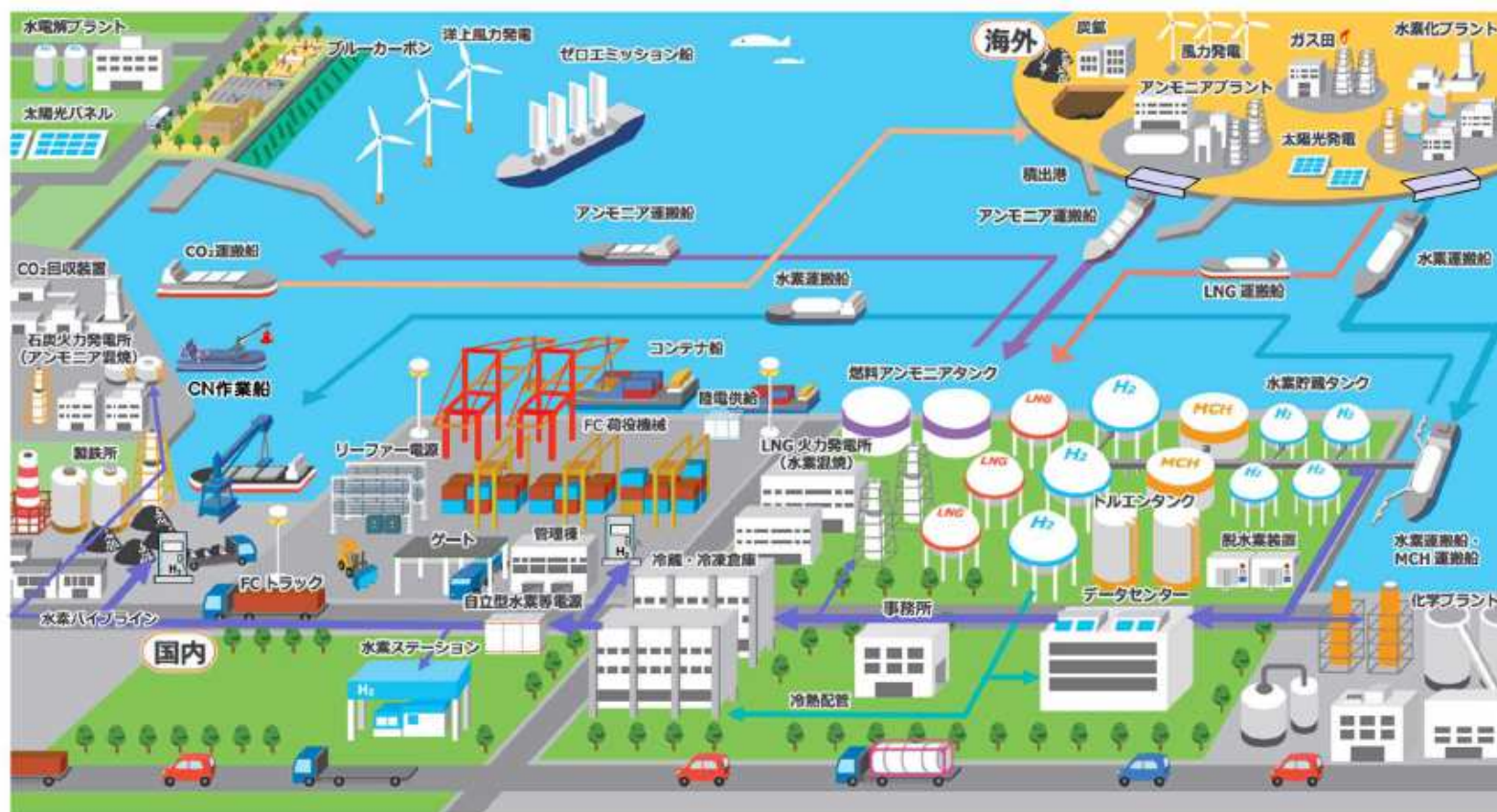


図 CNPの形成イメージ

- ◆ 持続可能な開発目標(SDGs)は、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載され2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標である。
- ◆ 17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない(leave no one behind)」ことを誓っている。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル(普遍的)なものであり、日本としても積極的に取り組んでいる。

持続可能な開発目標 (SDGs)

- 2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。「**誰一人取り残さない**」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする**17の国際目標**。(その下に、169のターゲット、231の指標が決められている。)

(1) 貧困	(2) 飢餓	(3) 保健	(4) 教育	(5) ジェンダー	(6) 水・衛生	<p>普遍性 先進国を含め、全ての国が行動</p> <p>包摂性 人間の安全保障の理念を反映し「誰一人取り残さない」</p> <p>参画型 全てのステークホルダーが役割を</p> <p>統合性 社会・経済・環境に統合的に取り組む</p> <p>透明性 定期的にフォローアップ</p>
(7) エネルギー	(8) 成長・雇用	(9) インフラ	(10) 不平等	(11) 都市	(12) 生産・消費	
(13) 気候変動	(14) 海洋資源	(15) 陸上資源	(16) 平和	(17) 実施手段		

前身：ミレニアム開発目標 (Millennium Development Goals: MDGs)

- ▶ 2001年に国連で専門家間の議論を経て策定。2000年に採択された「国連ミレニアム宣言」と、1990年代の主要な国際会議で採択された国際開発目標を統合したもの。
- ▶ 発展途上国向けの開発目標として、2015年を期限とする8つの目標を設定。
 (1) 貧困・飢餓、(2) 初等教育、(3) 女性、(4) 乳幼児、(5) 妊産婦、(6) 疾病、(7) 環境、(8) 連帯

- ✓ MDGsは一定の成果を達成。一方で、未達成の課題も残された。
- 極度の貧困半減(目標①)やHIV・マラリア対策(同⑥)等を達成。
- × 乳幼児や妊産婦の死亡率削減(同④、⑤)は未達成。サブサハラアフリカ等で達成に遅れ。

環境
(リオ+20)

人権

平和

図 SDGsの概要

資料：外務省HPより

- ◆新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴うサプライチェーンの混乱に加え、令和4(2022)年2月のロシアによるウクライナ侵略、世界各地の記録的な干ばつ等により、小麦やとうもろこし等の農作物だけでなく、原油や飼肥料等の農業生産資材についても、価格が高騰している。
- ◆令和4年1月から円安が進んでおり、輸入品の価格も高騰している。

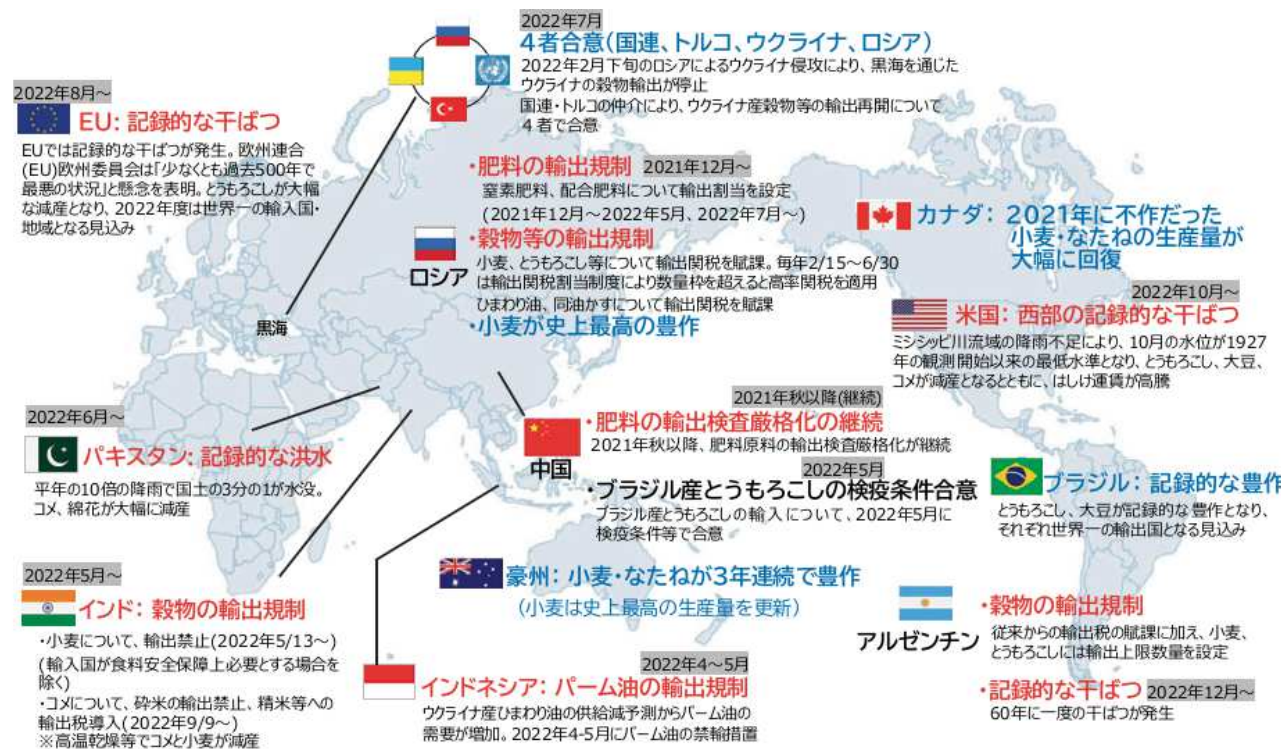
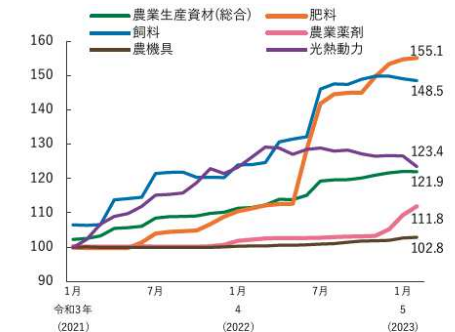
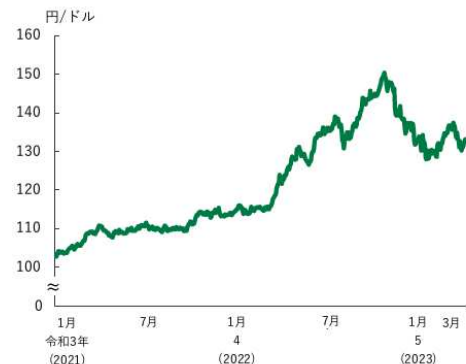


図 令和4年(2022年)の諸外国の動き



資料: 農林水産省「農業物価統計調査」
 注: 1) 農業生産資材(総合・類別)の令和2(2020)年の平均価格を100とした各年各月の数値
 2) 令和4(2022)年及び令和5(2023)年は概数値
 3) 光熱動力のうちガソリン及び灯油、農機具のうちパーソナルコンピュータは、総務省「消費者物価指数」の公表値を利用

図 農業生産資材価格指数



資料: 日本銀行「為替相場(東京インターバンク相場)(日次)」

図 為替変動

資料: 農林水産白書より

資料: 農林水産白書より

- ◆道東自動車道の白糠・阿寒間は平成28年3月に開通、阿寒・釧路西間は令和6年度開通予定での整備を進めている。
- ◆道東縦貫道については、未着手の状態である。

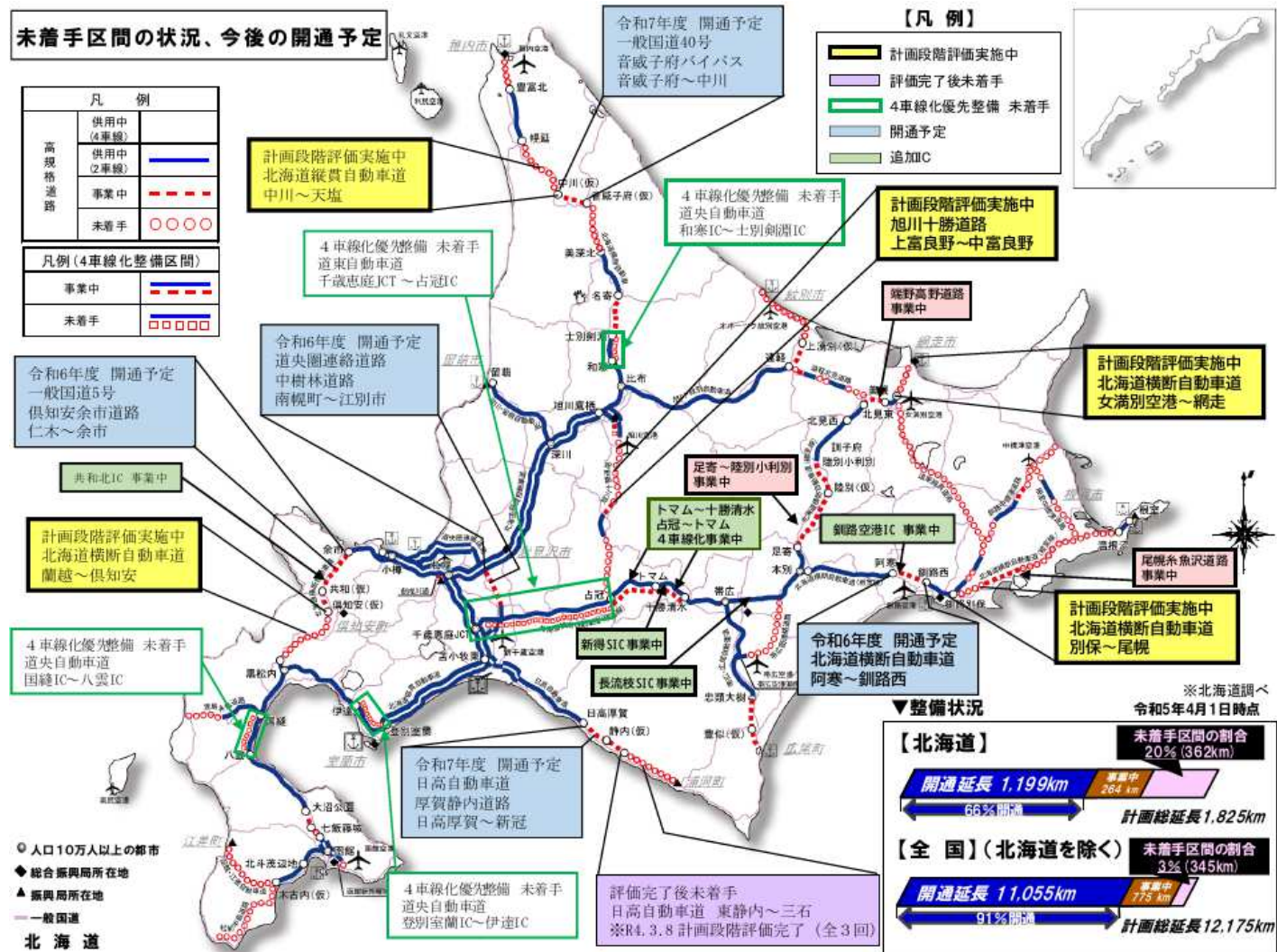


図 高速道路の整備状況