

第3回 釧路港将来ビジョン懇談会

○日時 2024年（令和6年）7月16日（火）14時～16時

○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）釧路港将来ビジョン（素案）について

4 その他

（1）今後のスケジュールについて

9月：釧路市議会 9月定例会報告

・釧路港将来ビジョン（素案）の策定について

・パブリックコメントの実施について

10月～11月：パブリックコメントの実施（30日間を予定）

・釧路港将来ビジョン（案）の策定

12月：釧路市議会 12月定例会報告

・釧路港将来ビジョンの成案化

来年1月～3月：第1回釧路港長期構想委員会

5 閉会

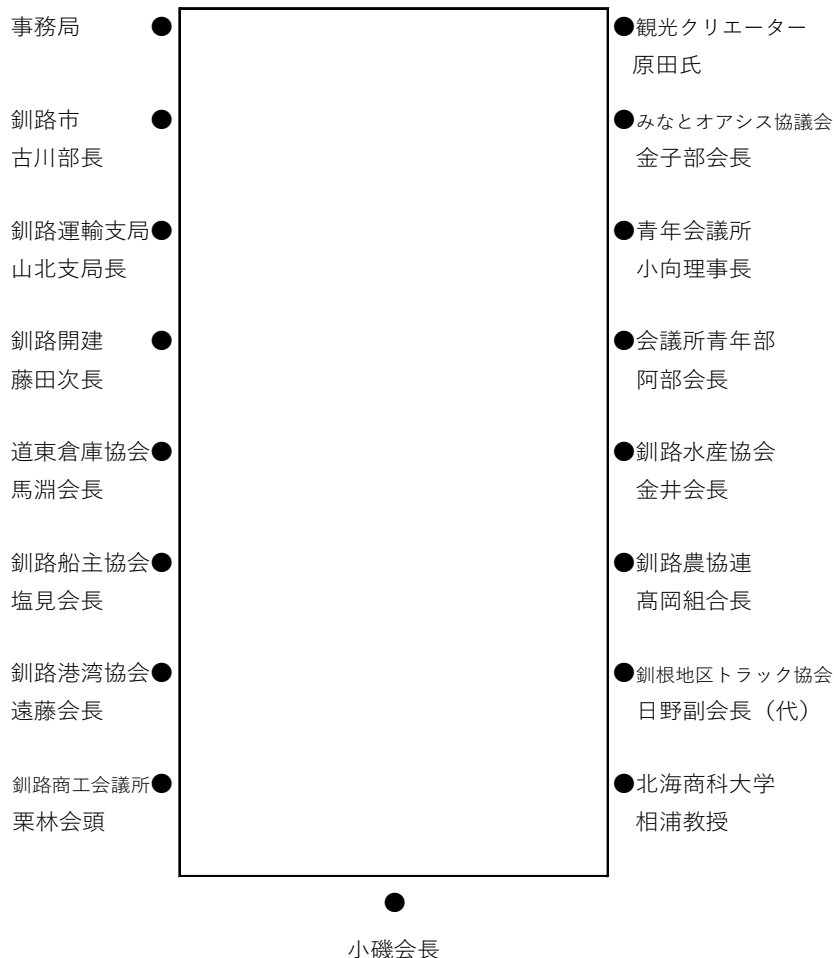
以上

■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 学術発展センター	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	阿部将和	
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	塩見圭	
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	藤田謙二	
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	古川秀一	

■釧路港将来ビジョン懇談会 座席表

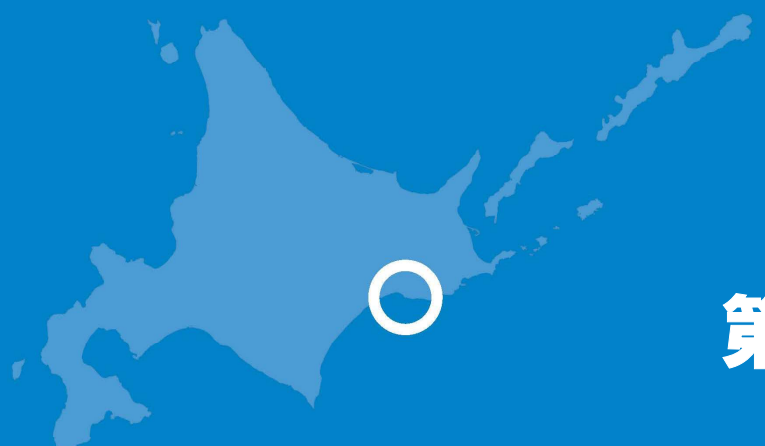


■釧路港将来ビジョン懇談会 オブザーバー

(敬称略)

	所属	職名	氏名	備考
1	三ッ輪運輸（株）経営企画室	理事室長	畑由規子	釧路港湾協会 事務局
2	ホクレン釧路支所 物流課	課長	中原博	
3	栗林商船（株）釧路支社	支社長	工藤英弘	釧路船主協会
4	栗林商船（株）釧路支社	主任	高木俊吾	釧路船主協会
5	川崎近海汽船（株）釧路支店	課長	神山智	釧路船主協会
6	（一社）釧根地区トラック協会	専務理事	野村和人	
7	釧路商工会議所青年部	直前会長	吉田勝幸	
8	北海道開発局港湾空港部港湾計画課	上席専門官	横山慎司	
9	北海道開発局港湾空港部港湾計画課	課員	平尾隆朗	
10	釧路開発建設部築港課	課長	加藤直樹	
11	釧路開発建設部築港課	上席専門官	尾崎広大	
12	釧路開発建設部釧路港湾事務所	課長	一政悟	
13	釧路開発建設部釧路港湾事務所	係長	杉尾大樹	
14	釧路開発建設部釧路港湾事務所	係員	佐藤大地	
15	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸企画専門官	新堂聡史	





第3回 釧路港将来ビジョン懇談会

令和6年7月16日

釧路市水産港湾空港部



PORT of KUSHIRO



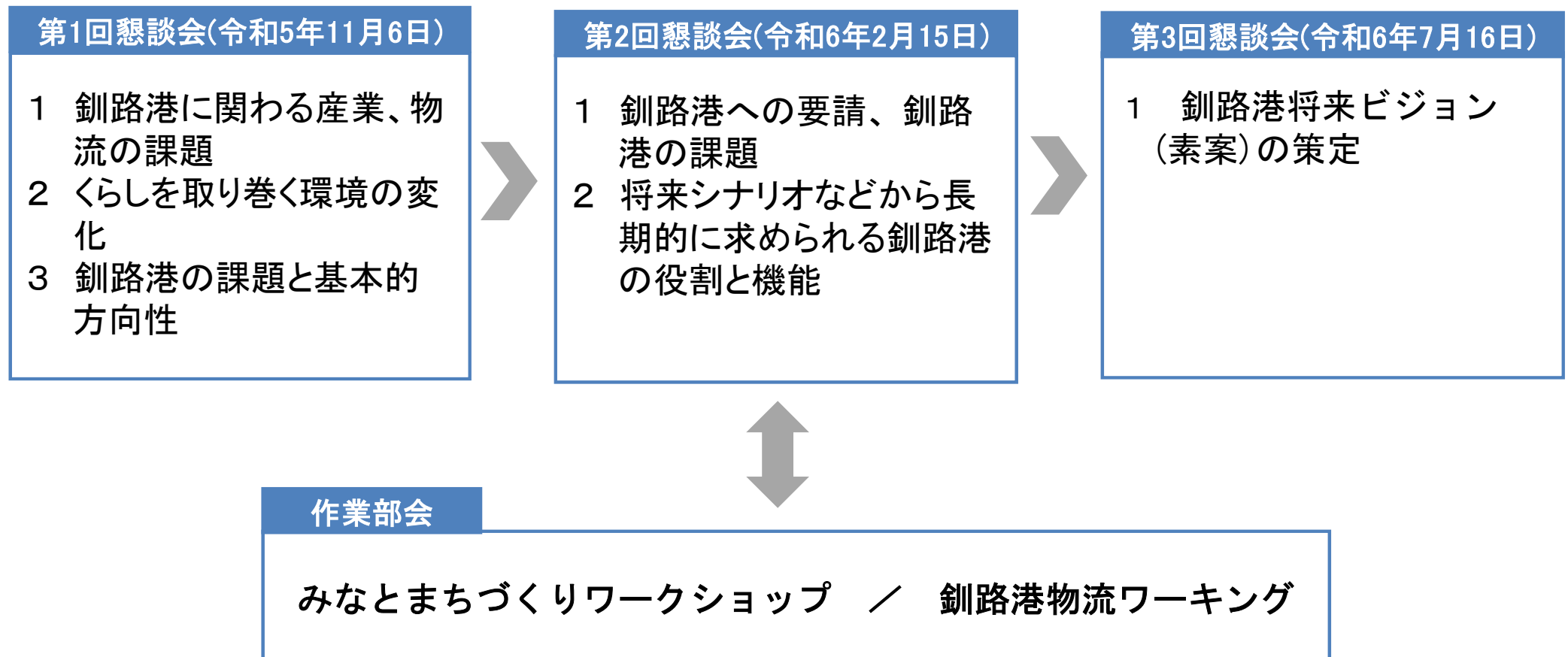
PORT of KUSHIRO

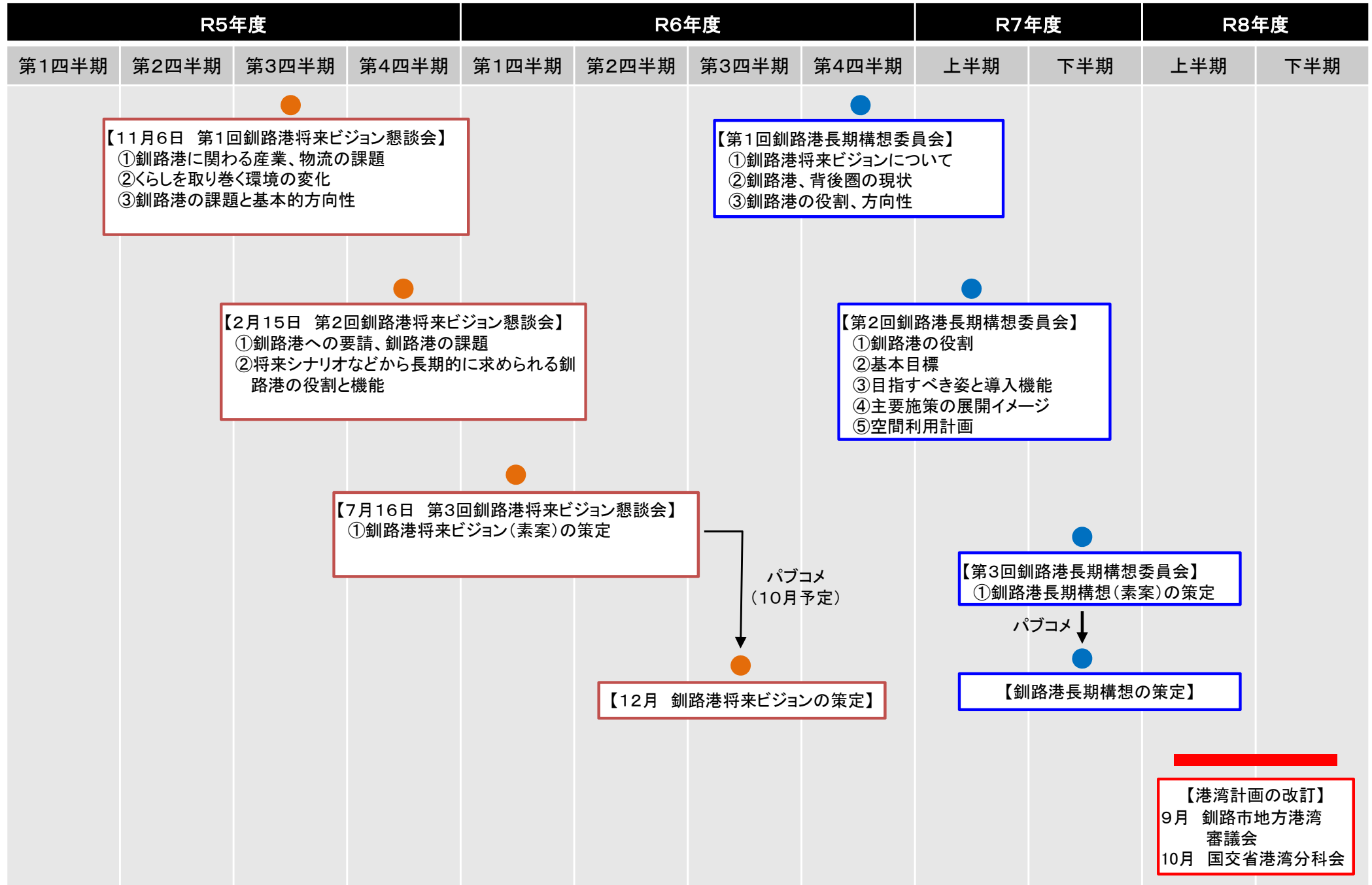
I 懇談会の概要	2
I-1 懇談会の設立趣旨と進め方	2
I-2 検討スケジュール	3
II 前回の懇談会の主要意見	4
III 釧路港の課題	6
IV 釧路港を取り巻く社会環境の変化	10
IV-1 生産年齢人口の減少と物流の2024年問題	10
トピック1 北海道の物流の現状	11
IV-2 河川空間の利活用の多様化	12
IV-3 外国クルーズ客船のツアー経由地の変化	12
トピック2 クルーズ客船の2極化	13
IV-4 港湾の脱炭素化	14
IV-5 防災、減災対策	14
V 長期的に求められる釧路港の機能	15
VI 長期的に求められる釧路港の将来像	17
VI-1 物流	17
トピック3 新しい物流形態の萌芽	20
VI-2 賑わい・交流	21
トピック4 クルーズツアーの発着港湾になること	22
VI-3 環境・エネルギー	23
VI-4 防災	24

(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





主要意見

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、ひがし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必要ながある。
- ・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。

II 前回の懇談会の主要意見

主要意見

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。
- ・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。
- ・ひがし北海道は、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活法適用の第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。

(1) 物流機能の低下

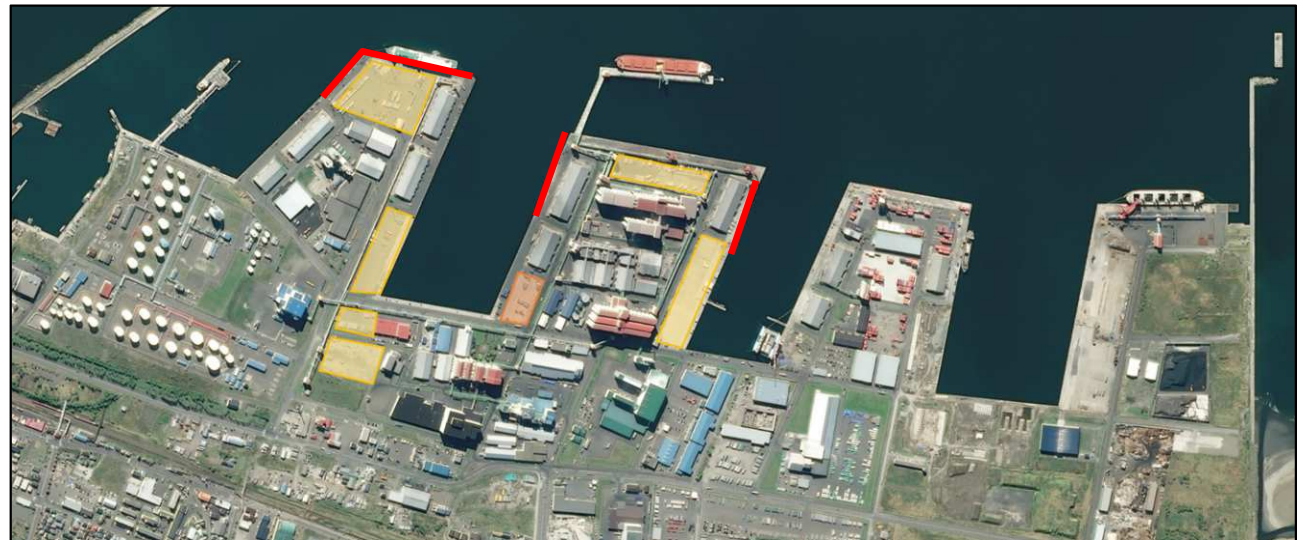
- ◆内貿RORO定期船は、釧路港が物流拠点港としての機能を発揮するために、欠かすことのできない社会インフラである。
- ◆しかしながら、内貿RORO定期船が荷役を行う岸壁の現状は、老朽化の進展に加え、岸壁天端高が低いため、ランプウェイの角度が急になり、円滑な荷役に支障が生じている。
- ◆岸壁背後に公共上屋があるため、十分なシャーシヤードを確保することができなく、港内にシャーシヤードが点在している。



(ランプウェイの角度が急な状態)



(岸壁背後に公共上屋がある状態)



(凡例) — RORO船接岸岸壁 シャーシヤード コンテナヤード

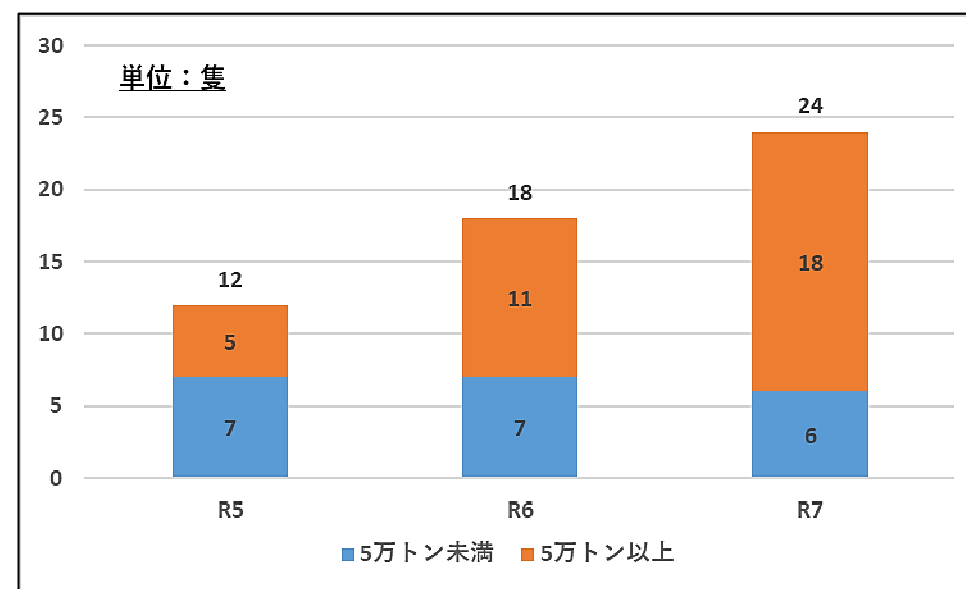
(西港区のシャーシヤード、コンテナヤードの位置図)

(2) 大型クルーズ客船への対応

- ◆ 釧路港に寄港するクルーズ客船は、東港区の耐震旅客船ターミナルにて受け入れているが、当該ターミナルは水深-9mであるため、概ね5万トン以上のクルーズ客船は接岸することができなく、西港区第4埠頭で受け入れている。
- ◆ 西港区第4埠頭は、一般貨物の荷役が行われている埠頭であることから、クルーズ客船を西港区第4埠頭で受け入れることにより、一般貨物の滞船が発生するなど、荷役に影響を及ぼしており、また、クルーズ客船の乗客を中心市街地へ送り届けるためにシャトルバスを手配する必要があるが、ドライバー不足により、シャトルバスの確保が大変厳しい状況にある。
- ◆ 今後、大型クルーズ客船の寄港数の増加が見込まれていることから、西港区第4埠頭での人流(大型クルーズ客船の受け入れ)と物流の混在を解消する必要がある。



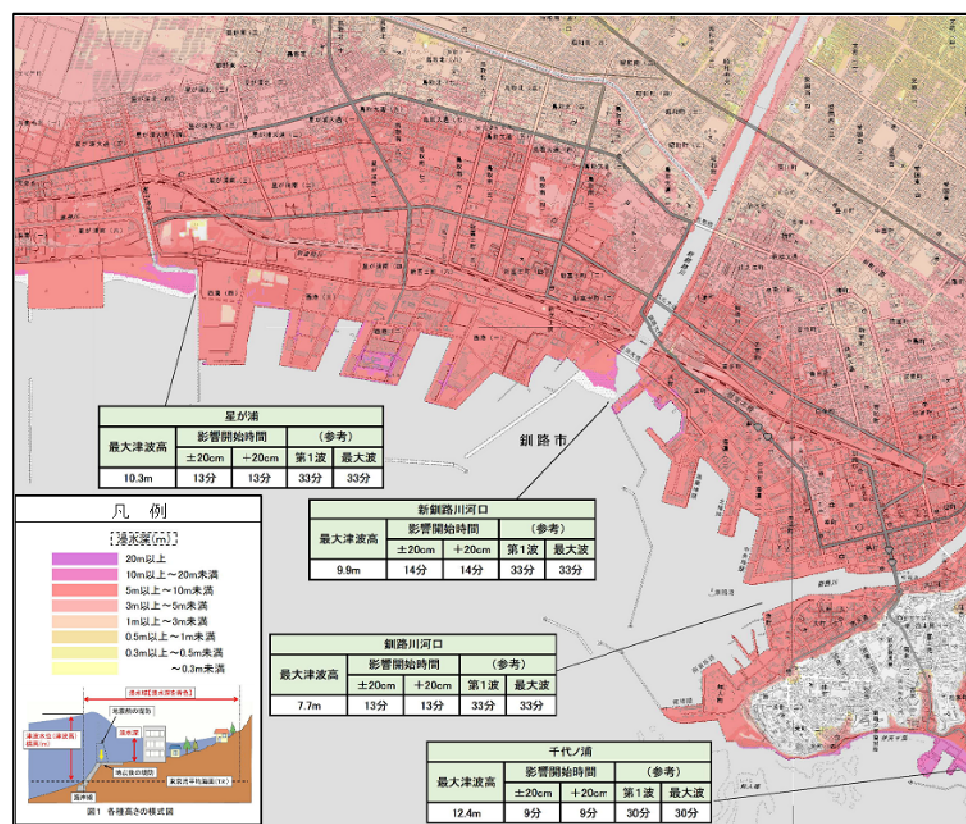
(西港区第4埠頭に停泊する大型クルーズ客船)



(クルーズ客船の寄港予定)

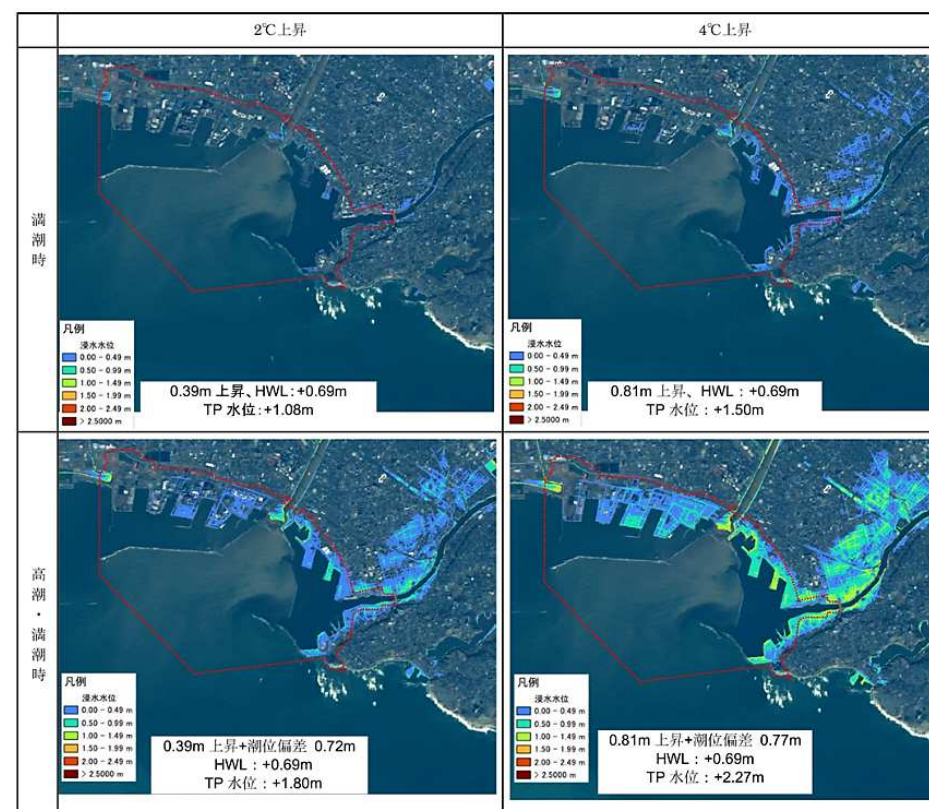
(3) 地震津波、気候変動への対応

- ◆ 釧路市は、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域などに指定されており、北海道公表の津波浸水予測図(令和3年7月)よれば、最大津波高は、新釧路川河口で9.9m、釧路川河口で7.7mと想定されており、地震、津波対策が急務となっている。
- ◆ さらに、北海道開発局の検討では、将来の気候変動に伴う海面上昇は、気温4℃上昇、高潮・満潮時の最も厳しい条件のケースで、水位の上昇が最大+1.58m見込まれており、地震、津波対策に加え、海面上昇対策も実施する必要がある。



出典：北海道太平洋沿岸における津波浸水想定公表について(北海道 令和3年7月公表)

(大津波浸水予測図)



出典：北海道開発局港湾計画課提供

(海面上昇による浸水シミュレーション)

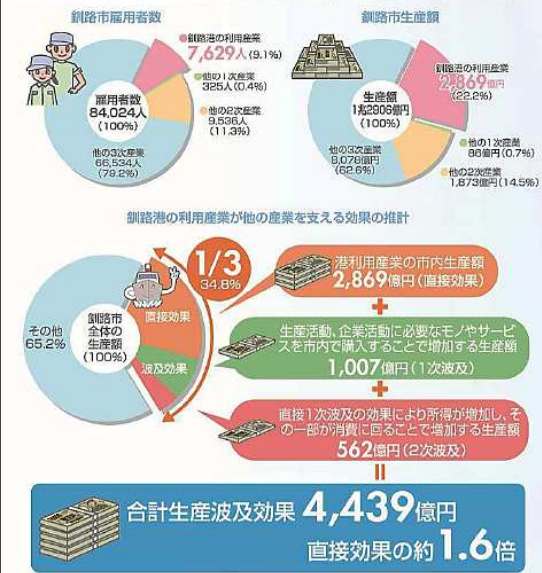
(4) 市民認知の向上

- ◆これまでの研究では、釧路港関連の雇用者は、市内雇用者のおよそ1割、生産額はおよそ2割を占め、釧路港の物流機能は釧路市の経済にとって欠かすことのできないものであるが、市民は釧路港の機能を十分に理解していないとの意見もある。
- ◆釧路港の施設は、老朽化が著しく、施設の大規模補修や更新の時期を迎えており、係留施設(岸壁、物揚場)では、コンクリート構造物の耐用年数である築後50年を経過した施設が約半数を占めている状況になっている。
- ◆老朽化施設の改修には、多額の費用を要することから、釧路港の経済波及効果が広く市民に認知された上で、港湾利用や港湾整備事業を推進することが肝要である。

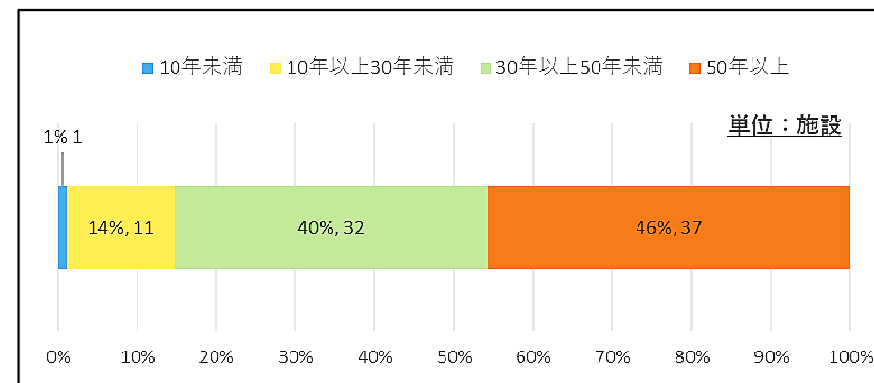
釧路港を利用する産業の釧路市への経済波及効果

釧路港の利用産業は、雇用で釧路市全体の約1割、生産額は約2割を占めています。その経済効果は、他の産業へ影響を及ぼす効果も含めると、釧路市全体の1/3を占めることがわかりました。

釧路港の利用産業の生産額2,869億円が、漁業や商業、サービス業、金融・保険、不動産、電力、運輸など、幅広い産業に波及し、合計で4,439億円(生産額の1.6倍)の経済効果となります。



(施設の老朽化の状況)



出典：地域資源としてのみなとを見つめ直す（平成20年3月 釧路開発建設部）

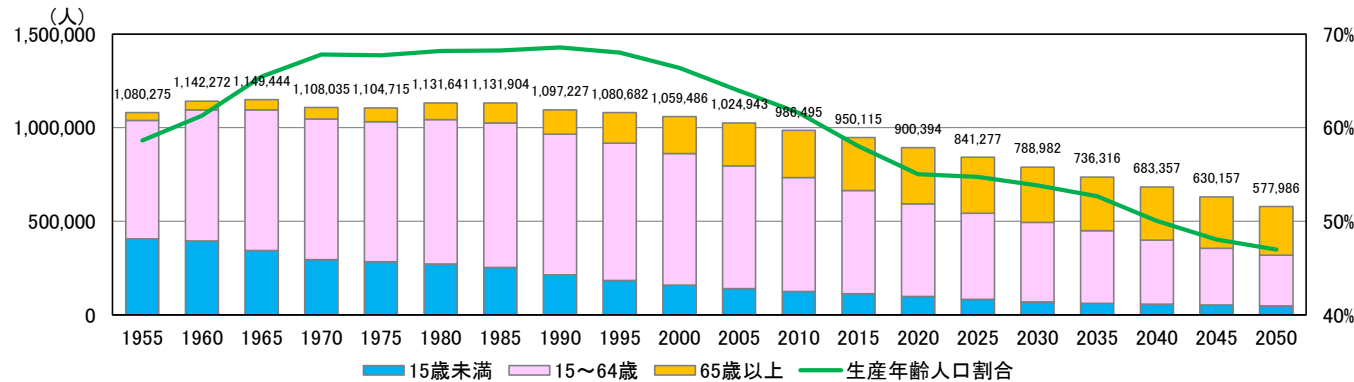
(釧路港の経済波及効果)

(係留施設の築年数)

出典：釧路港港湾施設台帳

Ⅳ-1 生産年齢人口の減少と物流の2024年問題

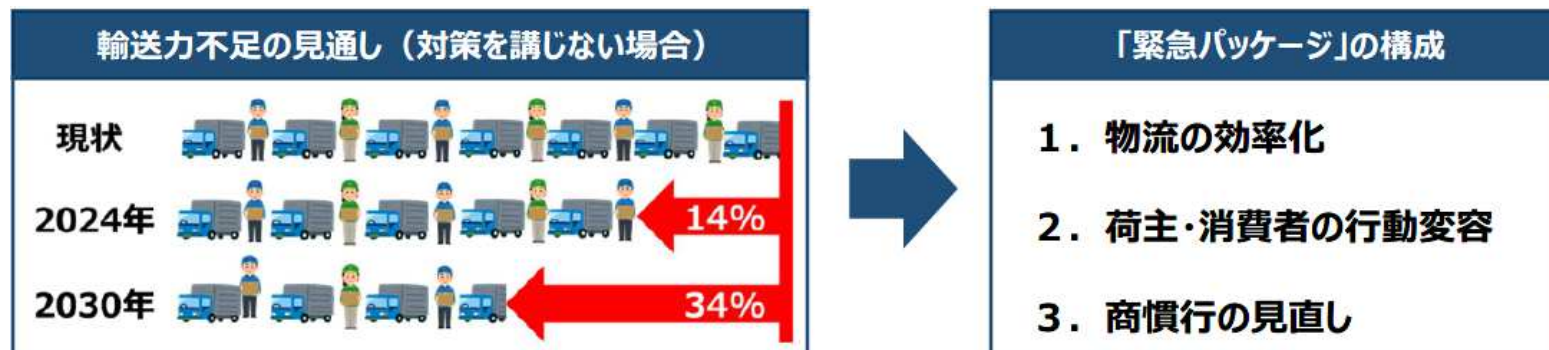
◆ 釧路港の背後圏である、ひがし北海道の総人口は1985年頃をピークに減少に転じており、15歳から64歳の生産年齢人口は、2045年にピーク時から半減すると予測されており、生産性を向上する必要がある。



(ひがし北海道の人口の推移)

※出典：「過去の国勢調査結果」、「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」

◆ 本年4月から、トラックドライバーの時間外労働に上限規制(年960時間)が適用され、物流の停滞が懸念されており、トラック輸送から他の輸送モードへの転換の検討が必要な状況である。



出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議(R5. 10. 6)

(物流2024年問題の影響とその対応策)

トピック1 北海道の物流の現状

- ◆北海道の小売業の商品や宅急便などは、主に苫小牧港や札幌ターミナル駅から道央圏の配送センターに収められ、そこから道内各地へ大型トラックにて輸送されている。
- ◆物流の2024年問題の残業規制により、トラックドライバーの休憩時間を含めた1日の平均拘束時間は、原則13時間とされており※、また、発着地での荷待ち時間を考慮すると、1日の輸送範囲は、片道4.5時間以内との試算もある。
※「2024年問題」～迫る“物流危機”(一社 東京都トラック協会)より
- ◆これを北海道の物流に適用すると、道央圏からの遠隔地にあたる、釧路・根室地方やオホーツク地方は、道央圏の配送センターからの陸送が困難な状況になると想定され、地域の暮らしや産業を守るために、道央集中型の輸送モードの転換が必要な状況である。

(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%

○本州からRORO船で移入される貨物の約9割が苫小牧港、約1割が釧路港で取り扱われている。

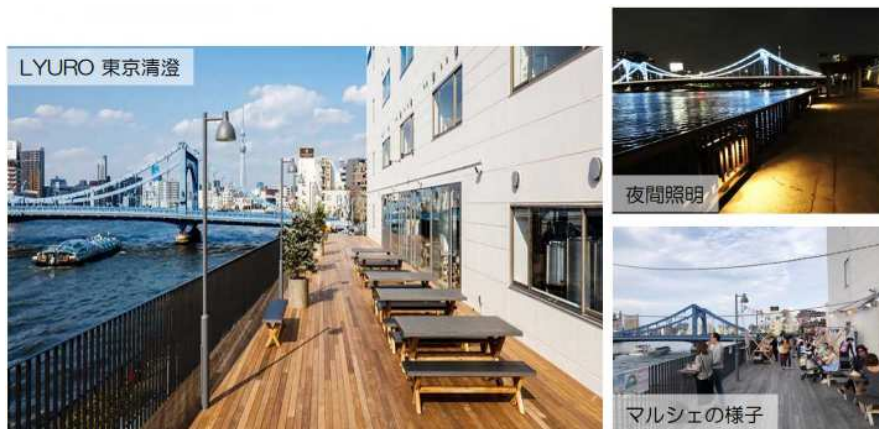
○苫小牧港で取り扱われている貨物の9割が、札幌圏や東胆振圏(苫小牧港近郊)の物流センターに配送されている。札幌圏などでの取扱量は、他圏域に比べ、突出していることから、そこから全道各地に陸送されていると推測される。



(北海道の物流のイメージ)

Ⅳ-2河川空間の利活用の多様化

- ◆国土交通省では、豊かな自然などの観光資源や都市部の貴重なオープンスペースとしての価値を有する河川敷地において、にぎわいのある水辺空間の創出を推進している。
- ◆河川敷地の占用は、原則として公的主体に限られていたが、「河川空間を積極的に活用したい」という民間事業者の要望の高まりを受け、河川空間のオープン化が図られている。

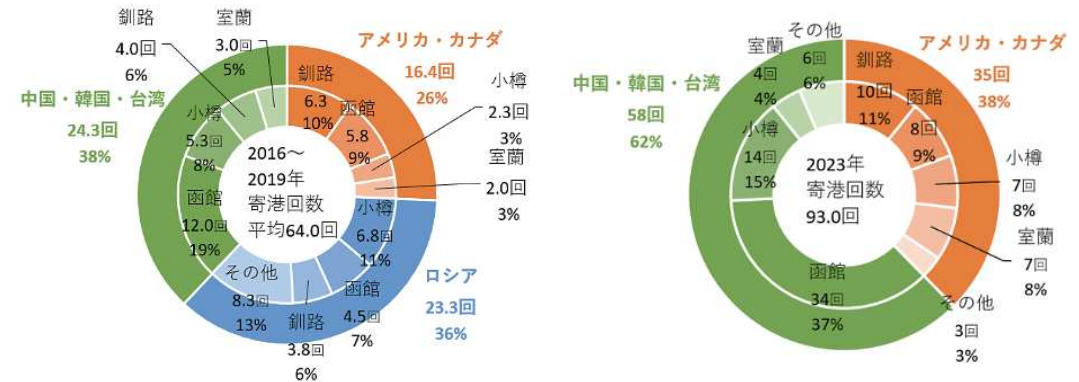


出典：河川空間のオープン化活用事例集(令和4年8月 国土交通省水管理・国土保全局)

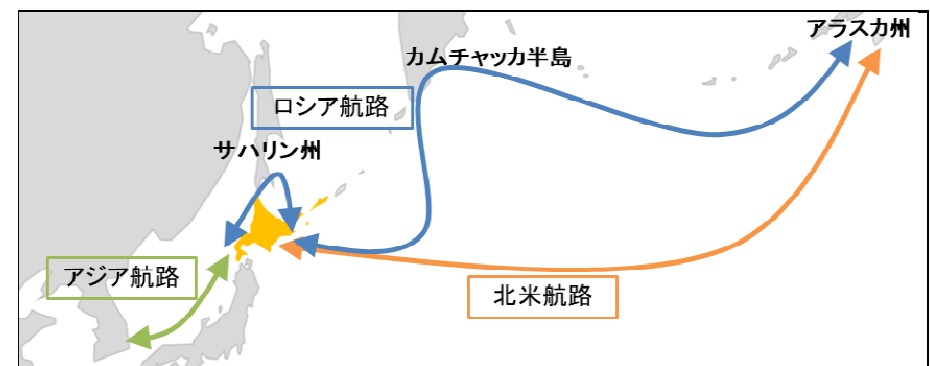
(河川空間のオープン化活用事例)

Ⅳ-3外国クルーズ客船のツアー経由地の変化

- ◆外国クルーズ客船のツアーは、ウクライナ情勢により、サハリンを経由しない北米クルーズとアジアクルーズのツアーに二極化している。
- ◆北米クルーズについて、これまではペトロパブロフスクーカムチャツキーを経由することが多かったが、現在は、北海道の港湾がファースト/ラストポートになっており、入出国管理や船内で消費される物資の調達など、北米クルーズにおける北海道港湾の重要性が高まっている。



(外国クルーズ客船の北海道港湾の寄港地)

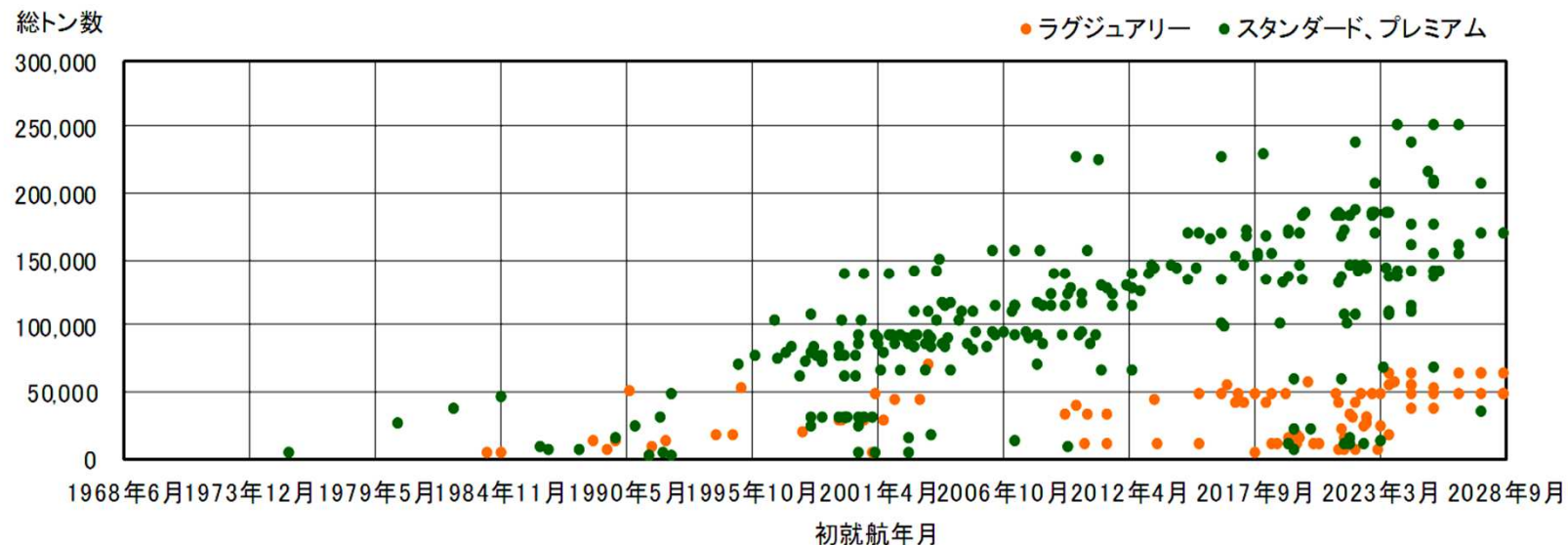


出典：北海道クルーズ振興協議会：クルーズ客船寄港情報

(外国クルーズ客船のツアー経由地のイメージ)

トピック2 クルーズ客船の2極化

- ◆世界のクルーズ客船は、「小型～中型ラグジュアリークラス」と「大型スタンダード/プレミアムクラス」の2極化に大別される。
- ◆小型～中型ラグジュアリークラスの乗客の富裕層は、自然観察を好むとされ、このことは、ひがし北海道のタンチョウなどの野鳥や釧路湿原、知床半島などの自然環境と親和性が高い。
- ◆小型～中型ラグジュアリークラスのクルーズ客船は、エクスペディション(探検)クルーズツアーを組むことが多く、釧路港は、国内の港湾の中でアラスカやカムチャッカ半島に近い地理的特性を有していることから、将来において、エクスペディションクルーズの発着港湾(ディパーチャー/アライバルポート)になることを構想している。



※出典：「クルーズ客船データブック2022・2023（海事プレス社）及び各船社のHPより」

(クルーズ客船の2極化)

Ⅳ-4 港湾の脱炭素化

- ◆国土交通省では、「2050年カーボンニュートラル」の政府目標の下、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、カーボンニュートラルポートの形成を推進している。
- ◆経済産業省では、今後の水素・アンモニアの大規模な需要創出と効率的なサプライチェーン構築のため、「カーボンニュートラル燃料拠点」の形成を戦略的に支援していくこととしている。



出典：国土交通省ホームページ

(カーボンニュートラルポートの形成イメージ)



出典：資源エネルギー庁 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

(水素・アンモニアの潜在的需要地のイメージ例)

Ⅳ-5 防災、減災対策

- ◆港湾は、産業や国民生活を支える重要な物流・産業基盤であるとともに、災害発生時の緊急物資の輸送拠点になることから、防災、減災対策や国土強靱化対策について、官民連携や官官連携を念頭に推進する必要がある。



出典：国土交通省 交通政策審議会 港湾分科会 防災部会 第5回資料(資料5)

(臨海部の防災・減災、国土強靱化対策)

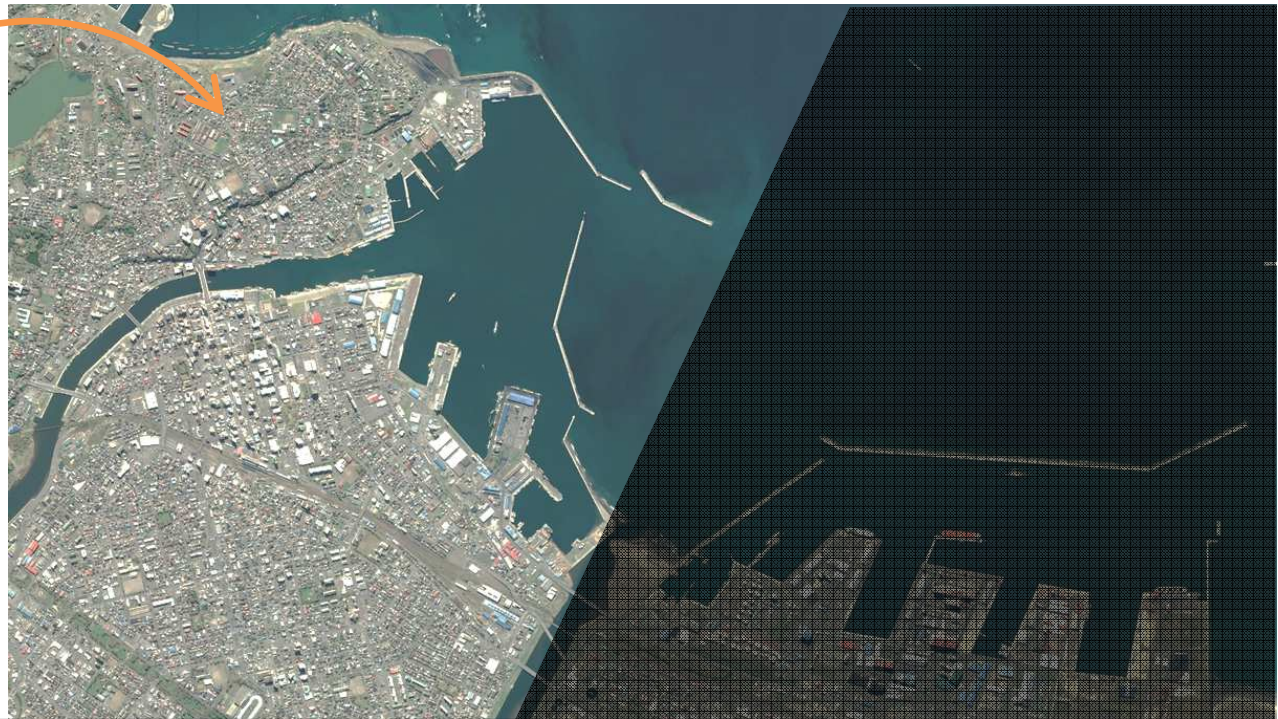


(国際クルーズ拠点のイメージ)



(河川空間の利活用のイメージ)

上位計画などを反映



賑わい

交流

＜解決すべき課題＞

- ・市民に開かれ、親しまれる釧路川リバーサイドの形成
- ・西港区第4埠頭での人流(大型クルーズ客船の受入れ)と物流の混在の解消

＜考慮すべき社会環境の変化＞

- ・河川空間の利活用の多様化
- ・外国クルーズ客船の発着港湾(ディパーチャー/アライバルポート)としての可能性検討

環境
エネルギー

＜考慮すべき社会環境の変化＞

- ・港湾の脱炭素化を目指した、次世代エネルギーの拠点の形成

防災

＜解決すべき課題＞

- ・地震津波への対応
- ・気候変動による潮位上昇への対応

＜考慮すべき社会環境の変化＞

- ・粘り強い構造の防波堤の整備



上位計画などを反映



(ユニットロードターミナルのイメージ)



(港湾脱炭素化のイメージ)

物流

- ＜解決すべき課題＞
- ・物流機能の低下への対応
 - ・市民に認知された、釧路港の物流機能の形成
- ＜考慮すべき社会環境の変化＞
- ・生産年齢人口の減少と物流の2024年問題

環境 エネルギー

- ＜考慮すべき社会環境の変化＞
- ・港湾の脱炭素化を目指した、次世代エネルギーの拠点の形成

防災

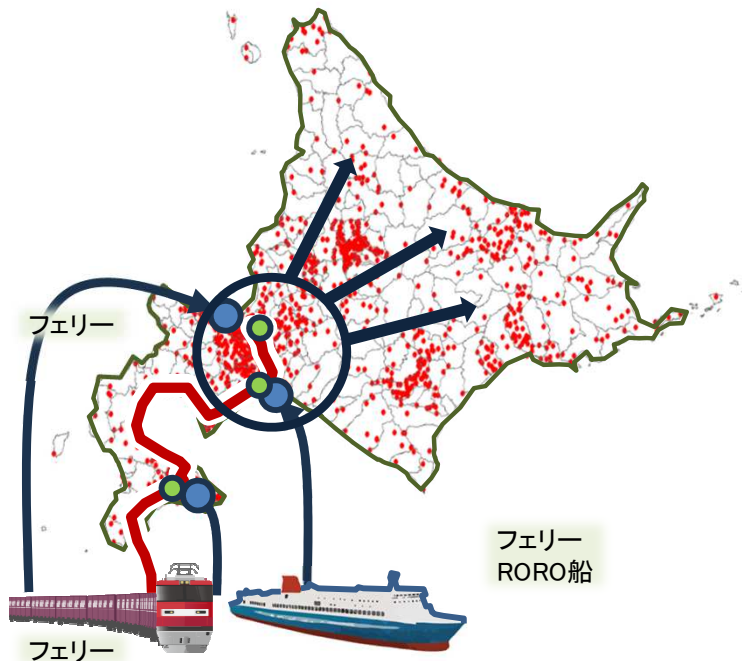
- ＜解決すべき課題＞
- ・地震津波への対応
 - ・気候変動による潮位上昇への対応
- ＜考慮すべき社会環境の変化＞
- ・耐震強化岸壁や粘り強い構造の防波堤の整備
 - ・港湾BCPの連携による代替輸送機能の確保

【施策のコンセプト】

「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。」

<現状>

- ◆ ひがし北海道の小売業などにて販売されているほとんどの日用品などは、道央圏の配送センターから陸送されている状況にあるが、物流の2024年問題により、陸送が難しい状況にある。



凡例) 赤の点群データは人口規模を表す
・ Arc GISより作成・市町村界データ全国市町村界データver8.0(Esri)
・ 人口・世帯数データ「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数(平成28年1月1日現在)」総務省

<将来の釧路港の立ち位置>

- ◆ 現状の道央圏からの貨物の最終到着地であることから脱却し、ひがし北海道の暮らしや産業を支える、物流の結節拠点としての機能向上を図る。

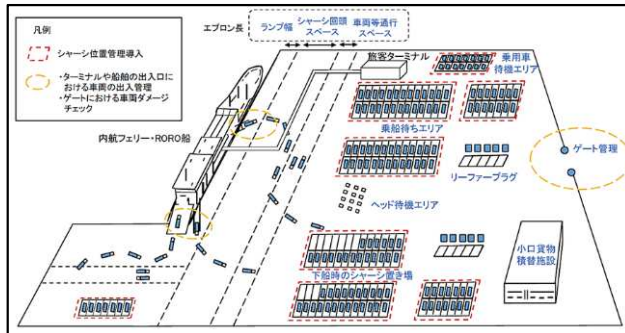


(凡例) 自動車でのアクセス時間

3.0h未満	4.5h未満	6.5h未満	6.5h以上
--------	--------	--------	--------

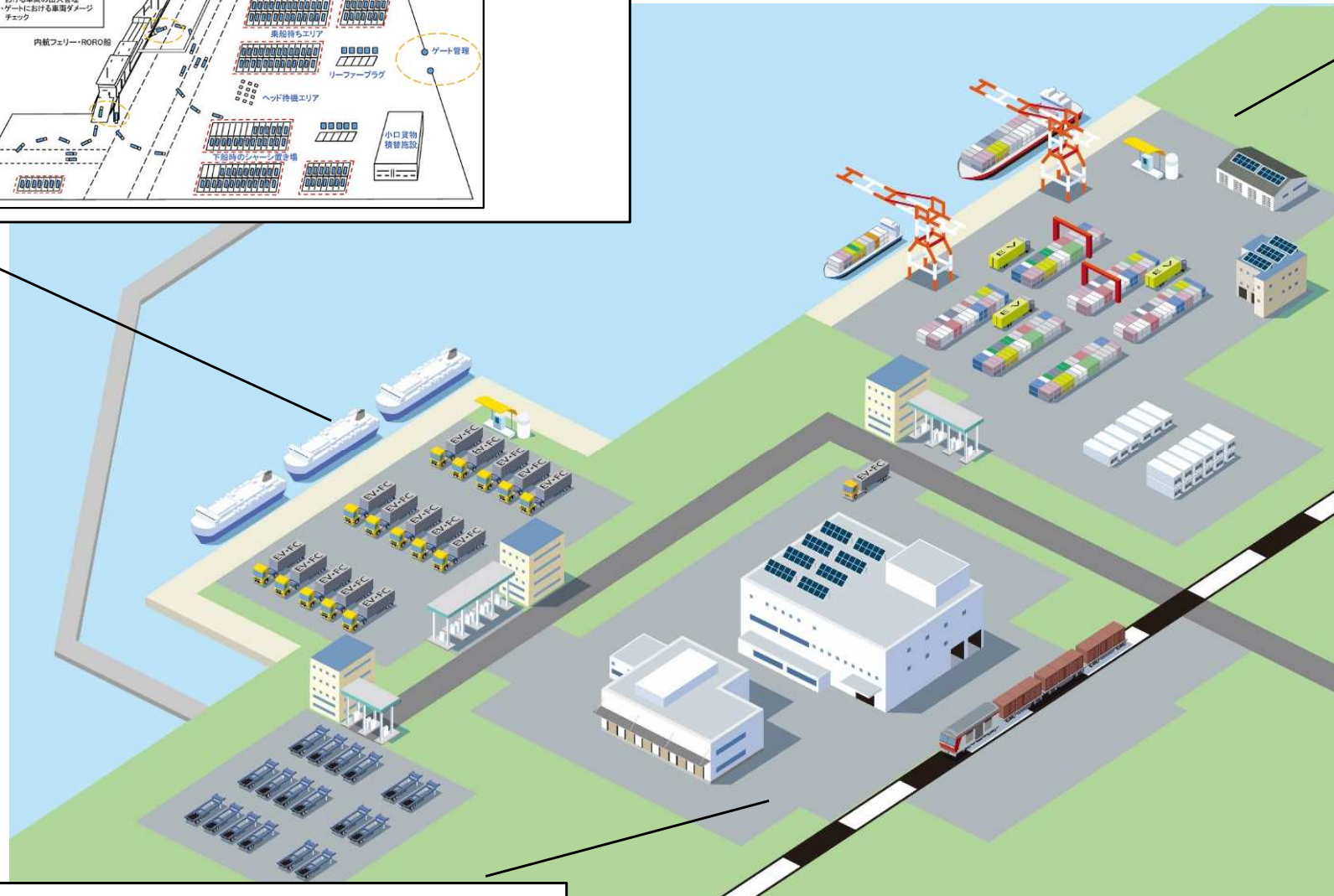
(1) 高規格内貿ユニットロードターミナルの整備

- 耐震強化岸壁の整備
- シャーシ、コンテナヤードの整備(共有化、セキュリティ強化)



(2) 外貿コンテナターミナルの高度化

- 国際コンテナ戦略港湾に接続するフィーダー船の岸壁の整備
- リーファープラグの整備
- 小口混載貨物施設、積替施設の整備



(3) スtockポイントの形成

- 貨物積替機能を有する倉庫群の形成
- 冷凍、冷蔵倉庫の整備促進
- 鉄道貨物との共用



(4) 高規格道路などの整備促進

- ①道東道の整備促進(釧路別保IC～温根沼IC)
- ②国道240号の改良(線形改良、中央分離帯設置など)
- ③道東道 本別ジャンクションの改良検討(釧路方面～足寄方面の相互通行の確保)
- ④道東縦貫道路(美幌町～標茶町)の早期整備に向けた調査促進

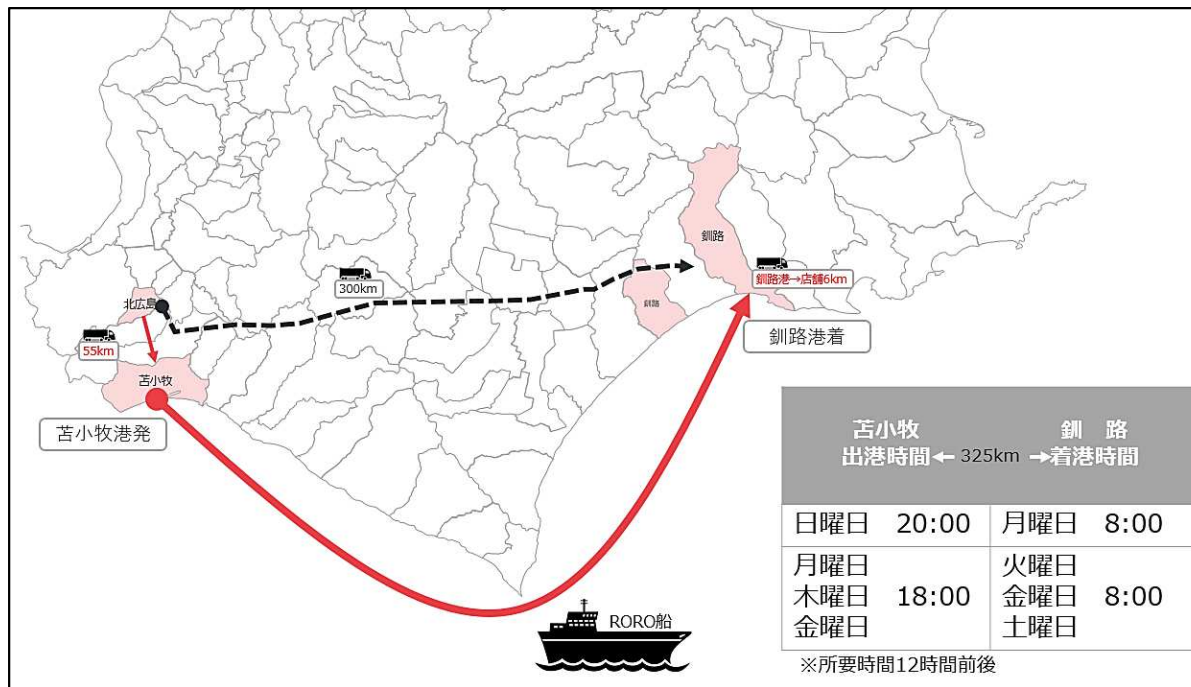


本別ジャンクションの改良



トピック3 新しい物流形態の萌芽

- ◆イオン北海道(株)では、物流の2024年問題の解決に取り組むために、モーダルシフトの推進を掲げており、2024年(令和6年)5月に、通常は、道央圏の配送センターから釧路市及び釧路町の各店舗に陸送している日用雑貨などの商品について、RORO船にて苫小牧港から釧路港へ輸送し、釧路港から各店舗に配送する実証実験を実施した。
- ◆このことは、釧路港にとって新しい物流形態の萌芽であり、「荷主や物流業界に選ばれる港に」なるため、高規格内貿ユニットロードターミナルやストックポイントの形成に取り組む必要がある。



(モーダルシフトのイメージ)



(実証実験の様子)

【施策のコンセプト】

「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。」

(2) 官民連携による賑わいの創出

○みなと緑地PPPを活用した港湾緑地空間の整備。



(3) 釧路川リバーサイドを活用したみなとまちづくり ○街の価値を高める、多様なイベントの開催促進。

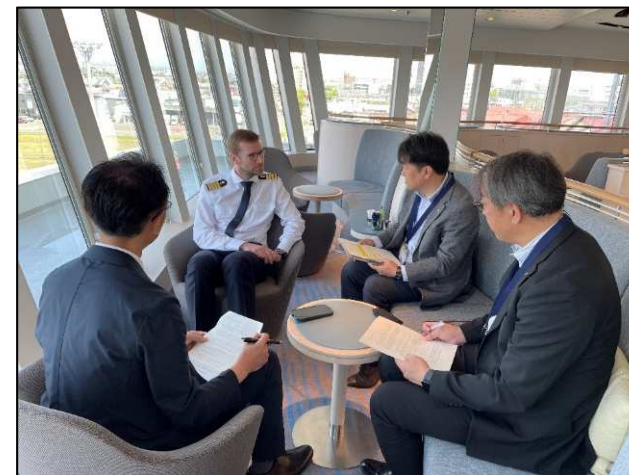


(1) 多様なクルーズ客船の受け入れ

- 小型～中型ラグジュアリークラスのエクスペディション船の受け入れ推進。
- アラスカ、カムチャッカクルーズの発着港湾(ディパーチャー/ アライバルポート)の検討の推進。
- 大型クルーズ客船対応の岸壁の整備。
- クルーズターミナルの整備。

トピック4 クルーズツアーの発着港湾になること

- ◆クルーズツアーの発着港湾(ディパーチャー/アライバルポート)になることで、日用品や食料品など、クルーズ客船内で消費される物資が、地元にて大量に調達されるとともに、乗員・乗客の前後泊需要が生まれるため、ホテル進出などが見込まれ、クルーズツアーの寄港だけの港湾に比べ、多大な経済効果が見込まれる。
- ◆釧路港では、将来のアラスカ、カムチャッカ半島への発着港湾(ディパーチャー/アライバルポート)構想を検討する一環として、寄港する外国クルーズ客船の船長へのヒアリングを実施している。



(船長ヒアリングの様子)

【施策のコンセプト】

「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。」

(3) ブルーカーボンの推進

- 釧路ブルーカーボン推進検討協議会でのブルーカーボンの推進
- 西港区島防波堤の背後マウンドにおける藻場の形成

(2) LNG、水素、アンモニアの供給拠点の形成

- 船舶への供給拠点の整備
- ひがし北海道へ供給するネットワークの形成

(1) LNG、水素、アンモニアの調達、製造、貯蔵の拠点の形成

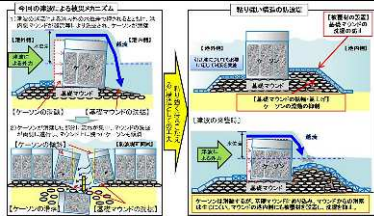
- 調達、製造、貯蔵の拠点の形成
- 国内における次世代エネルギーの拠点との連携強化



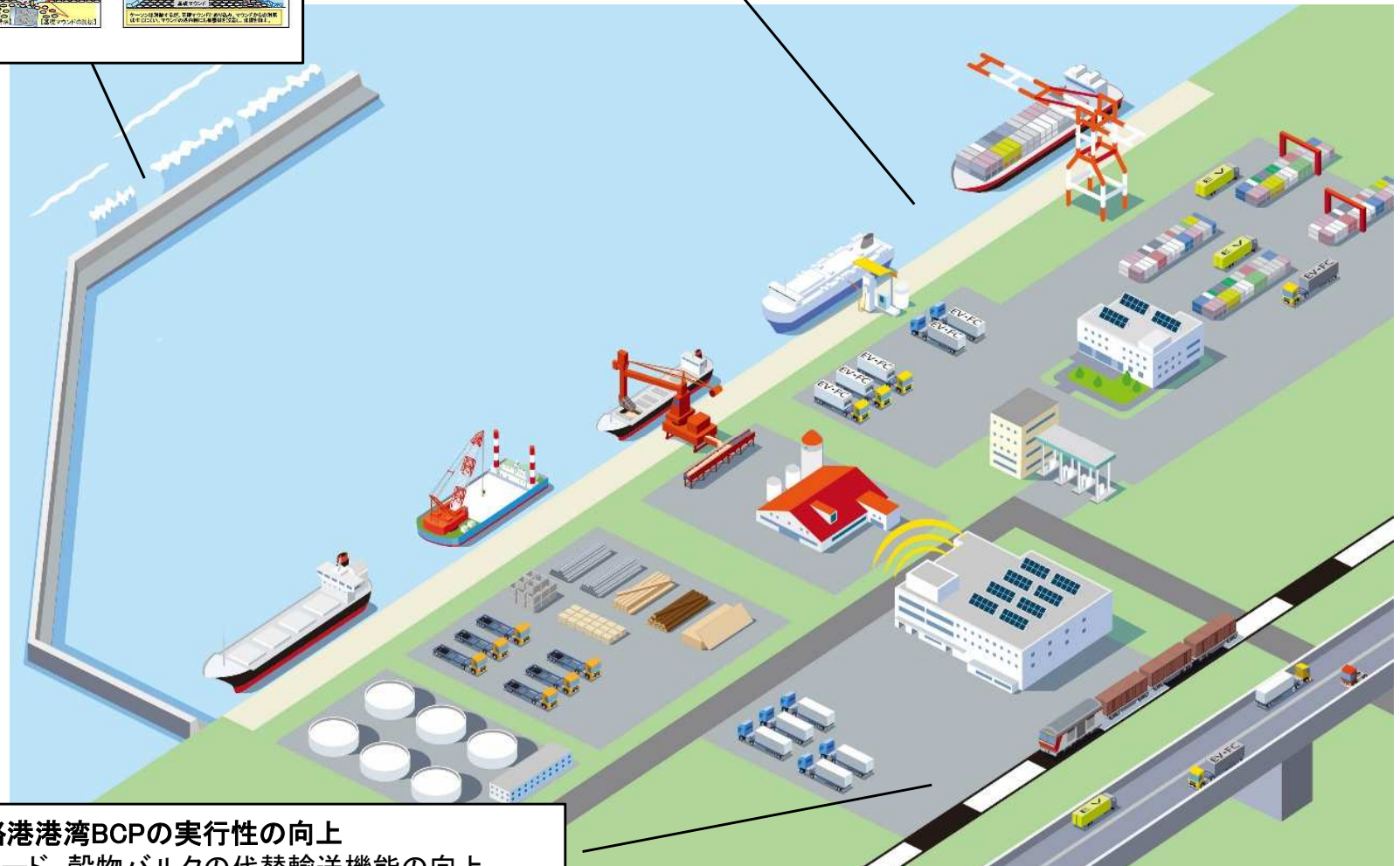
【施策のコンセプト】

「北海道の物流を維持し、国民や産業を支える港に。」

(2) 粘り強い防波堤の整備 ○既設防波堤の改良



(1) 耐震強化岸壁を備えたユニットロードターミナルの整備 ○内貿RORO船、外貿コンテナ船対応岸壁の耐震強化



(3) 太平洋側港湾BCP及び釧路港港湾BCPの実行性の向上 ○石油製品、外内貿ユニットロード、穀物バルクの代替輸送機能の向上 ○鉄道輸送との連携検討による、代替輸送機能の冗長性の向上