

## 第1回 釧路港将来ビジョン懇談会 意見要旨

日時：2023年11月6日（月）14時～16時

場所：釧路市観光国際交流センター 2階 視聴覚室

### <釧路港 全般について>

- ・北海道には、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る。道央圏に集約された一極集中型構造を分散し、持続的な北海道の地域構造とすることが重要である。
- ・道央集中型という地域構造を、釧路地域を拠点にした地域戦略にするチャンスとして捉えながら議論を進めることが大きな軸になる。
- ・国内における北海道シェアは、農業、漁業ともに、概ね約2割である。北海道における東北海道シェアは約半分であるので、東北海道は、国内の約1割の食料を生産しているということになり、それらを日本全国に送る港湾機能は非常に重要である。
- ・子供達が将来も釧路に残り、港で仕事をしてもらえるよう、釧路港が東北海道や北海道を支えていることを認識してもらう必要がある。
- ・市民に釧路港のことをもっと理解してもらい、市民に共有される港を目指したい。

### <物流について>

- ・釧路港は、将来において、オホーツク、十勝、根室の地域から選ばれる港になっていなければならない。
- ・物流に関する関係閣僚会議で、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ており、現況の東北海道から苫小牧港への長距離輸送は、トラックドライバーの労働者環境の問題があることから、釧路港へシフトされる必要がある。
- ・苫小牧と札幌に集中している北海道の物流機能を釧路にも創るとするのがビジョンになる。釧路港は、鉄道駅に近く、高規格道路も完成しつつあるので、複合機能のユニットロードターミナル拠点を目指すべき。
- ・オホーツク地域の日用品などは、一旦札幌に納められるが、物流の2024年問題で札幌から運びきれない状況になるなど、厳しい状況になることが想定されることから、オホーツク方面との連結を強くする必要がある。
- ・荷主に利用してもらえる環境を整備していくことが需要であり、ドライバーの待ち時間、走行時間自体を縮減する方策が必要である。
- ・観光や物流の課題は、オホーツク方面に向かう高速道路がないことであり、現行の国道240号は、追い越し車線もなく、トラックと一般車両が混在している。釧路港が、観光や物流の拠点になるのならば、南北の道路整備が必要である。
- ・物流の2024年問題は、非常に深刻な問題であり、今後釧路港は、ストックポイントとしての役割が増えていくことが想定される。本州から大量に商品などを輸送し、倉庫で一時的にストックし、必要な分を出荷することが考えられる。
- ・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む構想が必要と考える。

#### <観光について>

- ・海や川など、私達が水に触れ合える場所があれば良く、今あるものをどのように活かしていくかを検討することが重要である。
- ・市民も観光客も満足して楽しんでもらえることができる基盤になるものを整備すべき。
- ・MSC ベリッシマなど大型クルーズ船を釧路に迎えることができると、釧路自体の価値が上がる。現在は、大型クルーズ船は西港に接岸しているが、西港は、乗客にとって不便であり、釧路のイメージが悪くなることが懸念される。
- ・観光や物流の課題は、オホーツク方面に向かう高速道路がないことであり、現行の国道 240 号は、追い越し車線もなく、トラックと一般車両が混在している。釧路港が、観光や物流の拠点になるのならば、南北の道路整備が必要である。（再掲）

#### <防災、環境について>

- ・東日本大震災時に、鉄路や陸送が難しくなった時に、船の輸送が力を発揮したことから、災害時において、釧路港は、地域への貢献ができる港である必要がある。
- ・サプライチェーンを支える強靱化が非常に重要であり、気候変動、激甚化する災害、千島海溝の地震に対応するインフラを整備する必要がある。
- ・脱炭素化への対応は、これを契機に、釧路港の成長発展を図るかという戦略ツールとして捉えていくことが重要である。