



釧路港将来ビジョン



2024年(令和6年)12月

釧路市

目次

1	はじめに	1
2	釧路港などの現状	2
2-1	釧路港の現状	2
2-2	釧路港の背後圏の現状	7
2-3	釧路港の課題	9
3	上位計画、関連計画	13
3-1	第9期北海道総合開発計画	13
3-2	北海道港湾2050 ～グリーン&デジタル社会を創る北海道港湾～	13
3-3	港湾の中長期政策「PORT 2030」	14
4	釧路港を取り巻く社会環境の変化	15
4-1	生産年齢人口の減少と物流の2024年問題	15
	トピック1 北海道の物流の現状	17
4-2	河川空間の利活用の多様化	18
4-3	外国クルーズ客船のツアー経由地の変化	19
	トピック2 クルーズ客船の2極化	20
4-4	港湾の脱炭素化	21
4-5	防災、減災対策	22
5	長期的に求められる釧路港の機能	23
5-1	東港区	23
5-2	西港区	24
6	長期的に求められる釧路港の将来像	25
6-1	物流	25
	トピック3 新しい物流形態の萌芽	30
6-2	賑わい・交流	31
	トピック4 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	34
6-3	環境・エネルギー	35
6-4	防災	38
6-5	長期的に求められる釧路港の施策の方向性	41
7	巻末資料	43
7-1	釧路港将来ビジョン懇談会	43
7-2	釧路港物流ワーキング	49
7-3	みなとまちづくりワークショップ	51
8	用語集	54

1 はじめに

釧路港は、我が国の食料生産拠点であるひがし北海道一円を背後圏とし、これまで、漁業、製紙業、石炭業の隆盛とともに、港勢を拡大してきた。

これら産業は、ピーク時に比べ衰勢していると言わざるを得ない状況ではあるが、釧路港は、背後圏で生産される農水産品の輸移出、背後圏で消費される、飼肥料や石油製品の輸移入を行っており、ひがし北海道の物流拠点として機能している。



(釧路港全景)

近年は、2011年(平成23年)に、「耐震・旅客船ターミナル」が供用開始し、中心市街地の至近地にクルーズ客船が寄港可能となり、新たな賑わいの拠点が形成された。

2019年(平成31年)には、「国際バルク戦略港湾」として整備が進められていた、栈橋形式の14m岸壁が供用開始し、北米などからの輸入とうもろこしを満載したパナマックス船の入港が可能となり、背後圏の酪農業の振興に寄与している。



(耐震・旅客船ターミナル - 9 m岸壁)



(国際バルク戦略港湾 - 14 m岸壁)

一方で、昨今の釧路港を取り巻く社会情勢は、物流の2024年問題への対応、クルーズ客船の大型化への対応、港湾の脱炭素化など、大きな変革の時を迎えており、また、切迫する日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震への対応も早急に進めなければならない。

このような社会情勢下において、今般、釧路港を取り巻く社会情勢の変化や釧路港の未来像を検討し、将来にわたっても、釧路港がひがし北海道の物流拠点、賑わいの拠点になるべく、釧路港の中長期的なあり方を示す「釧路港将来ビジョン」を策定した。

2 釧路港などの現状

2-1 釧路港の現状

(1) 東港区／西港区の埠頭利用の現状



(釧路港全景)

東港区は、釧路港発祥の地であり、2023年（令和5年）にて、水揚げ量日本一となった漁業基地を有している。現在は、釧路川リバーサイド地区において、クルーズ客船の受け入れや各種のイベントが開催され、人流ゾーンとして機能している。



(①南新埠頭(LPG荷役) ②耐震旅客船ターミナル ③漁港埠頭(新魚揚場の整備))

西港区は、釧路港の物流の中心であり、内外貿ユニットロード定期船や国際バルク戦略港湾の輸入とうもろこしのパナマックス船が入港するなど、ひがし北海道の物流拠点港として機能している。



①第1埠頭（内貿RORO船）



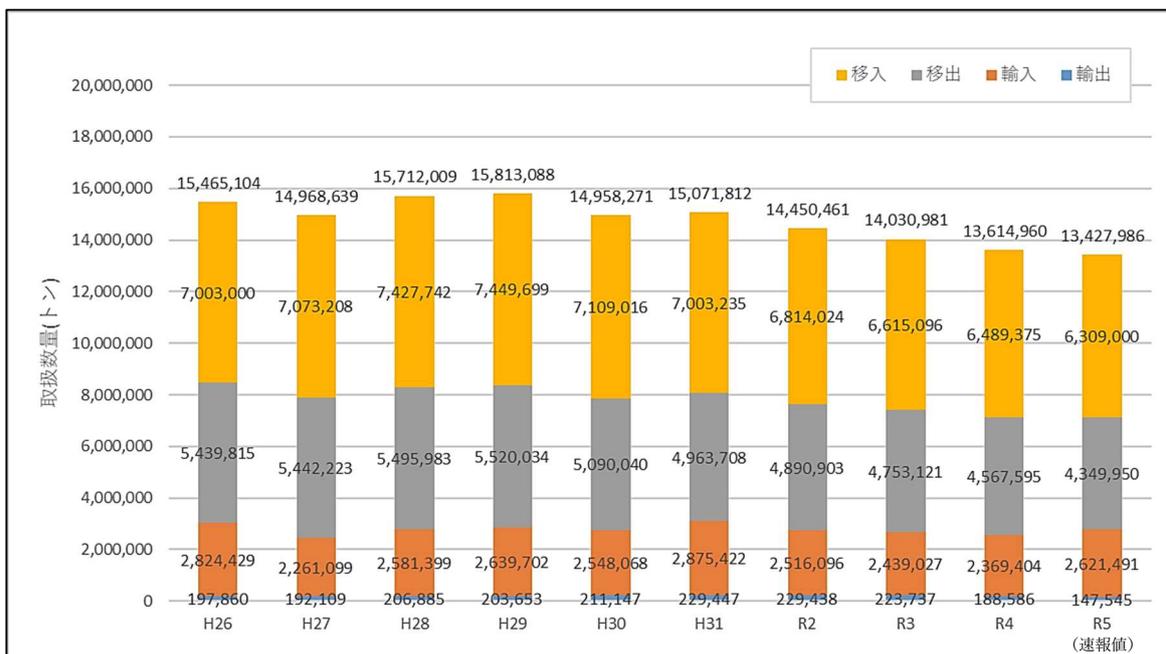
②第3埠頭（外貿コンテナ船）



③第4埠頭（輸入石炭船）

（２）全体取扱貨物量の動向

釧路港の主要取扱品目は、石油製品（移入）、その他畜産品（生乳）（移出）、とうもろこし（輸入）であり、近年の全体貨物量は、約1,500万トンで推移してきていたが、2021年（令和3年）の大手製紙工場の撤退により、現在は、約1,300万トンとなっている。



（全体取扱貨物量の推移）

※出典：釧路港統計年報

(3) 内貿RORO定期船の動向

内貿RORO定期船は、道内の苫小牧港、本州の太平洋側の各港と週13便が運航されており、取扱量は、約7百万トンで推移しているが、大手製紙工場の撤退により減少傾向にある。

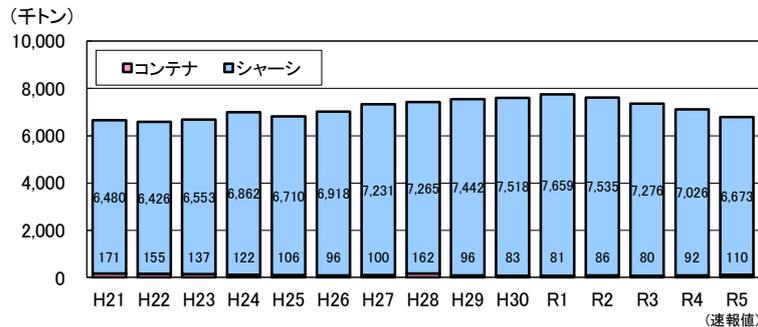
移出の主要貨物は、その他畜産品（生乳）や製造食品（砂糖など）である一方で、移入の主要貨物は、空シャーシ、空コンテナとなっており、片荷の解消が課題となっている。

行先	船舶名	総トン数	商役形態	本港着岸壁	運航経路及びダイヤ	出港日	運航時間	積載能力	代理店	運航者	
日立	ほくれん丸	11,386	RORO	西港第2埠頭	釧路⇔日立 18:00→14:00 14:00←18:00	毎日	20H	12mシャーシ160台 乗用車100台	北海道運輸	川崎近海汽船	
	第二ほくれん丸	11,413			釧路→東京→苫小牧→釧路 釧路07:00→東京12:00(空白)	釧路/火・全	釧路→東京 29H	シャーシ172台 乗用車95台	日本通運	NK(海運)株	
東京	ひまわり7	10,497				西港第1埠頭	釧路→仙台→東京→大阪 →東京→仙台→苫小牧→釧路	釧路/ 月、火、金、土	釧路→大阪 66H	巻取紙約2,100t シャーシ152台 乗用車267台	三ツ輪運輸
	ひまわり8(ひまわり9)	10,626			巻取紙約2,000t シャーシ154台 乗用車250台						
仙台・東京・大阪・名古屋	神加丸	16,726		巻取紙約1,620t シャーシ150台 乗用車270台							
	神珠丸	14,052		巻取紙約2,000t シャーシ154台 乗用車250台							
	神永丸	14,054		巻取紙約1,620t シャーシ150台 乗用車270台							
	神北丸	12,430		巻取紙約2,000t シャーシ154台 乗用車250台							
神泉丸	14,054	釧路→仙台→東京→名古屋→船橋→東京→仙台→苫小牧→釧路		釧路→名古屋 60H	巻取紙約2,000t シャーシ154台 乗用車250台						

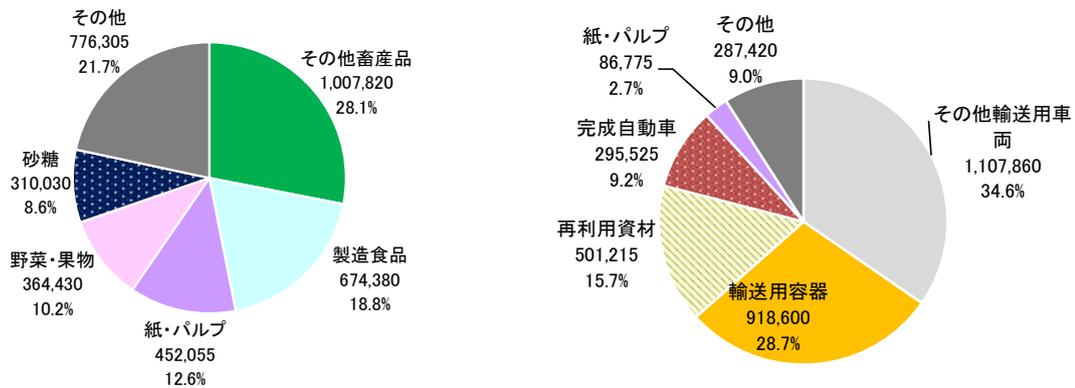


(内貿RORO定期船一覧)

※釧路市作成



(内貿ユニットロード貨物の推移)



移出：3,585,020 トン

移入：3,197,395 トン

(令和5年速報値 内貿ユニットロードの品目別貨物量)

※出典：釧路港統計年報

(4) 内貿コンテナ定期船の動向

2024年(令和6年)5月、OOCL日本支社と井本商運(株)の共同配船により、内貿コンテナ定期船が就航した。

運航経路は、京浜(火) - 十勝(金) - 釧路(土) - 京浜(火)であり、京浜港からは、主に飼肥料や牧草などが移入され、釧路港からは、ひがし北海道の農水産品が移出されている。



(内貿コンテナ定期船)

国際コンテナ戦略港湾である京浜港にて、世界の主要港湾への外貿コンテナ定期航路と接続することができることから、外貿コンテナの取扱量増加が期待される。

(5) 外貿コンテナ定期船の動向

外貿コンテナ定期船は、かつては週4便が運航されていたが、新型コロナウイルスの影響により、2022年(令和4年)には週1便にまで減便となり、取扱量は大きく減少している。

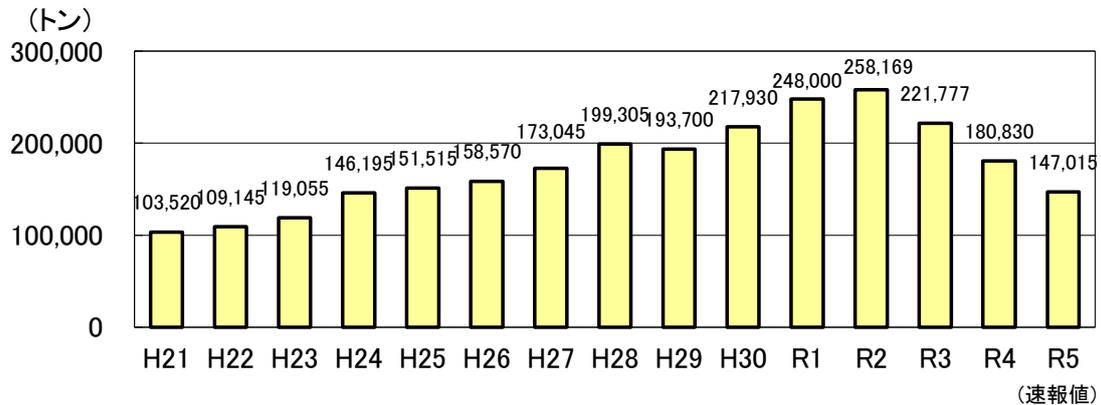
輸入の主要貨物は、飼肥料やその他製造工業品(住宅用部材ほか)である一方で、輸出の主要貨物は、空コンテナになっており、内貿RORO定期船と同様に、片荷の解消が課題となっている。

航路名	船舶名	総トン数	積載能力(20F換算)	船種	本港着岸壁	運航経路	出港日	運航時間	代理店	運航者
韓国航路	STAR VOYAGER	9,955	1,003TEU	フルコンテナ船	西港第3埠頭	釧路～室蘭～苫小牧～石狩湾新港～秋田～釜山新港～釜山～博多～金沢	釧路/木	釧路→釜山 7日間	三ッ輪運輸幹	南星海運幹
	SUNNY VIOLET	9,980	1,000TEU							

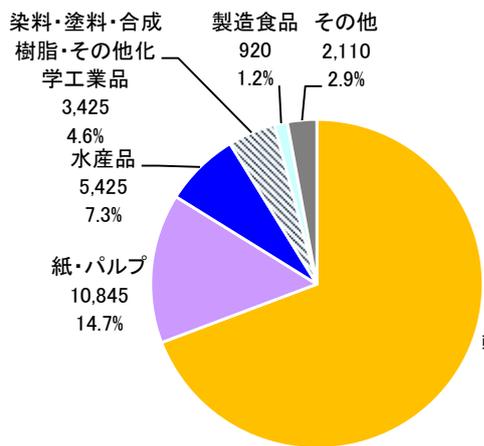


(外貿コンテナ定期船一覧)

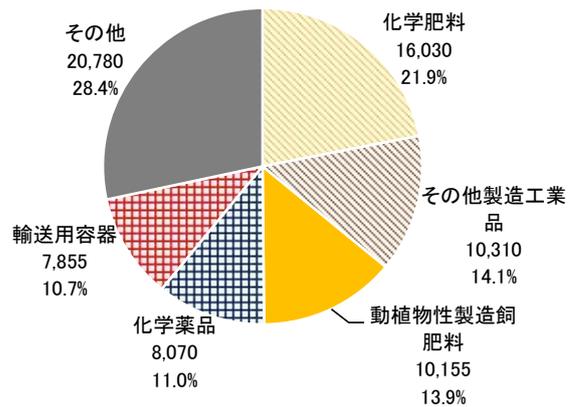
※釧路市作成



(外貿コンテナ貨物の推移)



輸出：73,815 トン

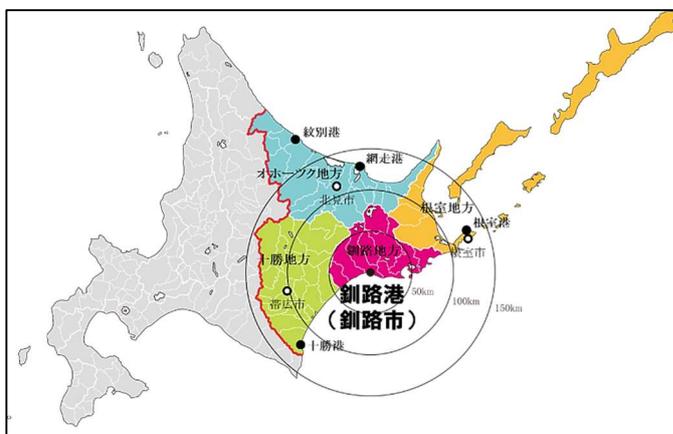


輸入：73,200 トン

(令和5年速報値 外貿コンテナの品目別貨物量)

※出典：釧路港統計年報

2-2 釧路港の背後圏の現状

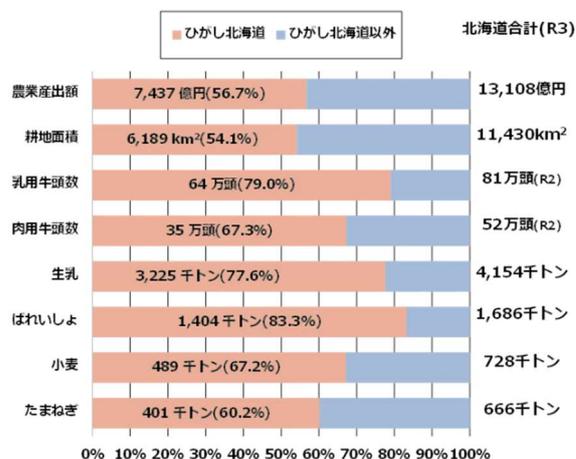


釧路港の背後圏は、釧路・根室地方、十勝地方、オホーツク地方のひがし北海道であり、豊富な自然環境に恵まれ、国内最大規模の農水産業の拠点となっている。

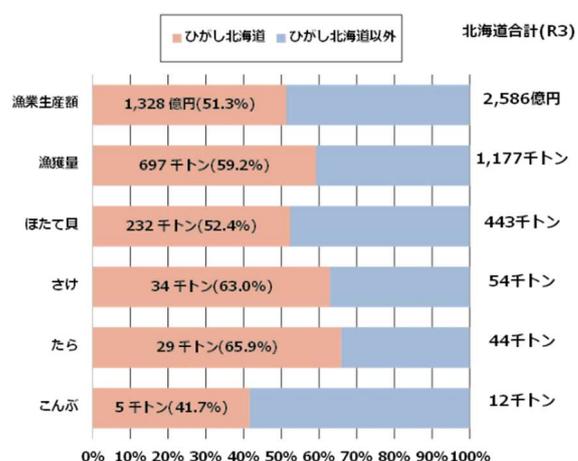
(釧路港背後圏) ※釧路市作成

ひがし北海道の農業産出額は、北海道全体の57%、乳用牛頭数は同79%、馬鈴薯は同83%、たまねぎは同60%を占める。

また、漁業生産額は同51%、漁獲量は同59%、さけは同63%、たらは同66%を占める。



(ひがし北海道の農業生産の状況)



(ひがし北海道の漁業生産の状況)

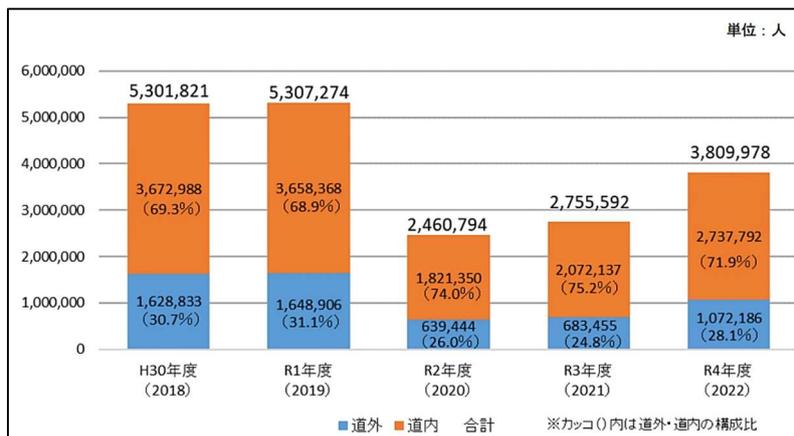
※出典：「令和5年度農林水産統計」(北海道農政事務所)、「(令和5年)北海道統計書」、「令和3年農業産出額及び生産農業所得」(農林水産省)、「令和3年北海道水産現勢」(北海道水産林務部)

また、ひがし北海道は、「釧路湿原国立公園」や「阿寒摩周国立公園」などの国立公園を有しており、雄大な自然環境を求め、毎年多くの観光客が訪れている。



(阿寒湖)

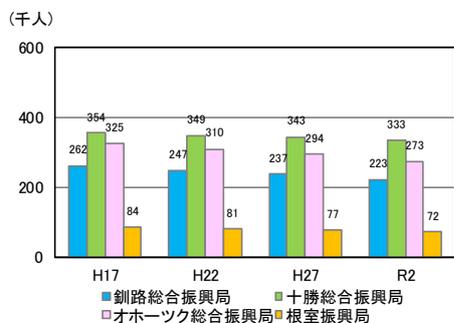
※出典：釧路観光コンベンション協会ホームページ



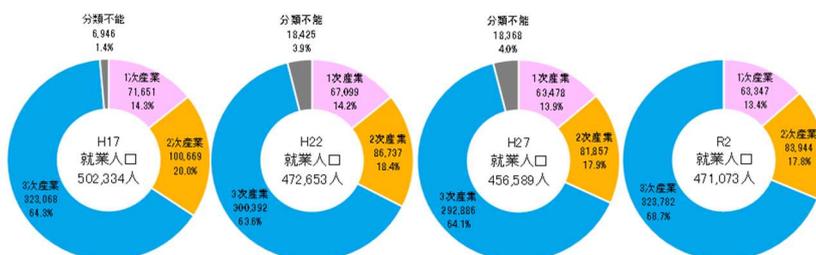
(釧路市観光入込客数)

※出典：令和4年度釧路市観光入込客数調査の結果(概要)

一方で、ひがし北海道全体の人口、並びに、就業人口が減少しており、労働力の確保が課題になっていることから、労働生産性の向上に向けた取組が重要になっている。



(ひがし北海道の振興局別の人口)



(ひがし北海道の就業人口)

※出典：国勢調査

2-3 釧路港の課題

(1) 物流機能の低下

北海道で内貿RORO定期船が就航しているのは、苫小牧港と釧路港であり、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。

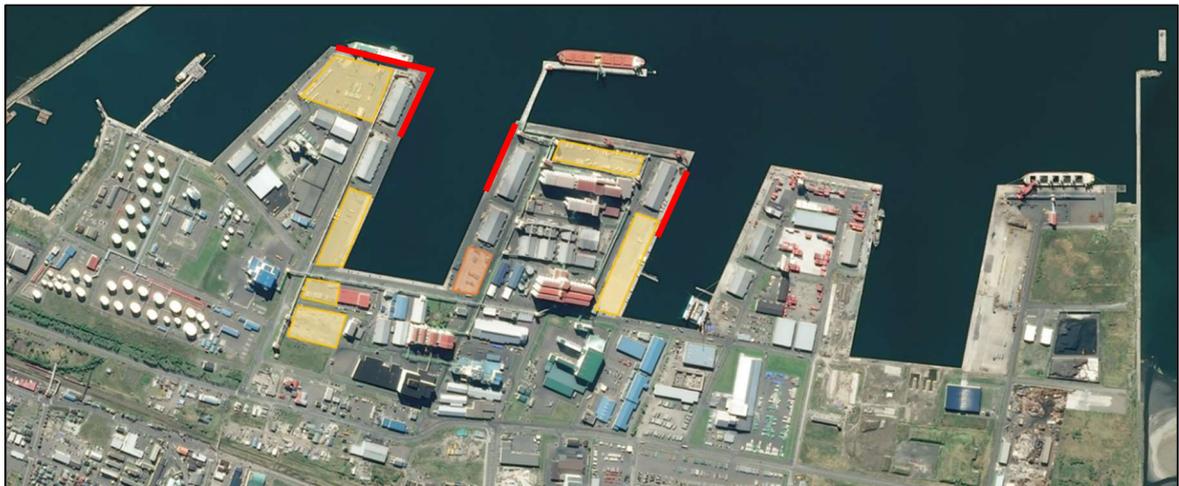
しかしながら、内貿RORO定期船が荷役を行う岸壁の現状は、老朽化の進展に加え、岸壁天端高が低いとため、ランプウェイの角度が急になり、円滑な荷役に支障が生じている。また、岸壁背後に公共上屋があるため、十分なシャーシヤードを確保することができなく、港内にシャーシヤードが点在している。



(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定期船停泊岸壁 ■ 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

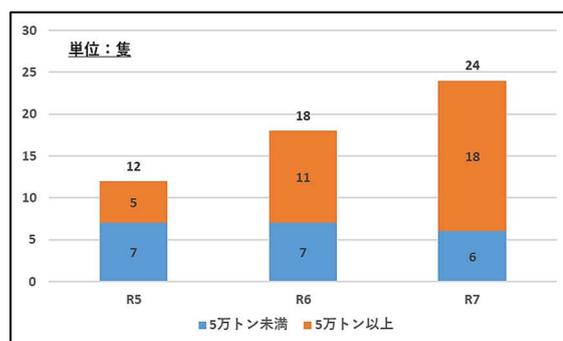
釧路港に寄港するクルーズ客船は、東港区の耐震・旅客船ターミナルにて受け入れているが、当該ターミナルは水深-9 mであるため、概ね5万トン以上のクルーズ客船は接岸することができなく、西港区第4埠頭で受け入れている。

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）と物流の混在が継続することになる。



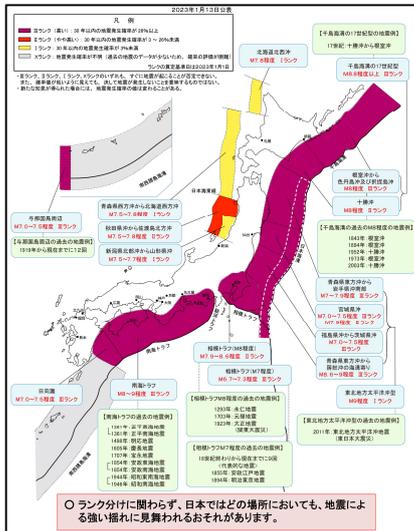
(西港区第4埠頭に停泊する大型クルーズ客船)



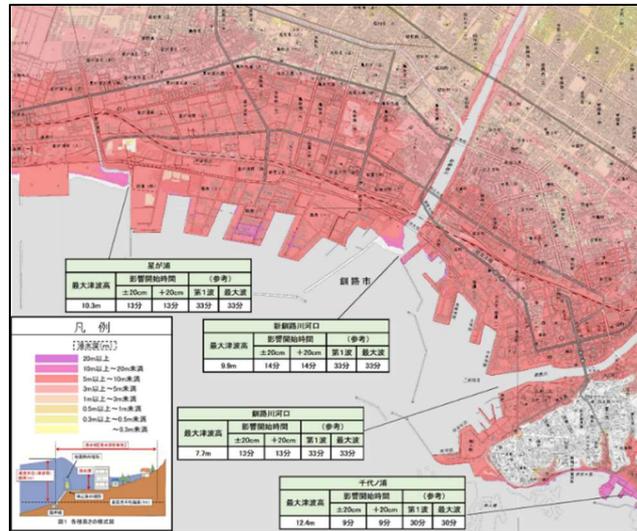
(クルーズ客船の寄港予定)

(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と想定されている。



(今後30年以内の大規模地震の発生確率)

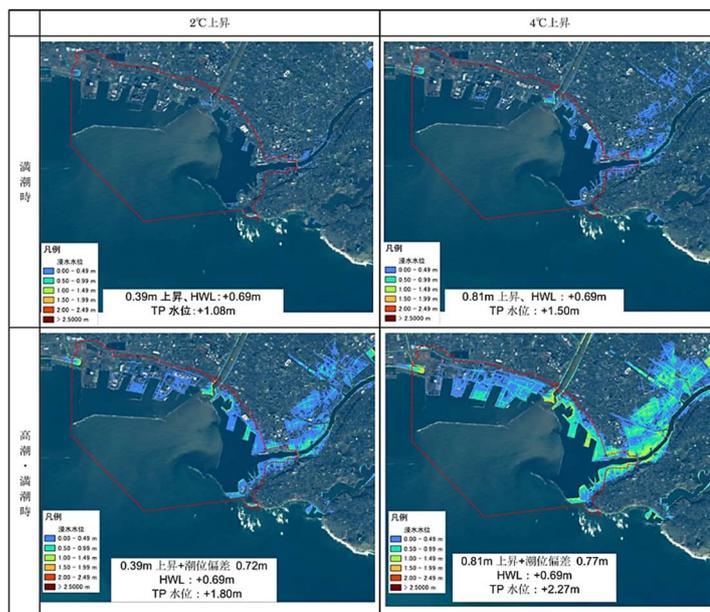


(大津波浸水予測図)

左図出典：海溝型地震の長期評価(2023年1月13日)(政府地震調査研究推進本部)

右図出典：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)

さらに、北海道開発局による気候変動に伴う海面上昇の検討では、2100年の平均気温が18世紀後半の産業革命時と比較して4℃上昇し、加えて、高潮・満潮が重なるケースでは、海面が1.58m上昇するとしており、天端高が低い岸壁の浸水が懸念される。



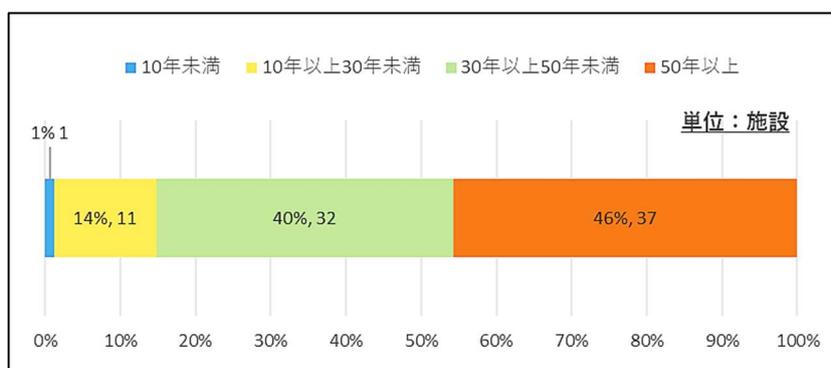
(海面上昇による浸水シミュレーション) ※出典：北海道開発局港湾計画課提供

(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り、また、整備された釧路川リバーサイドの港湾施設は、夕日などと相まって素晴らしい景観を形成しているが、市民は釧路港のことを十分に理解していないとの意見もある。

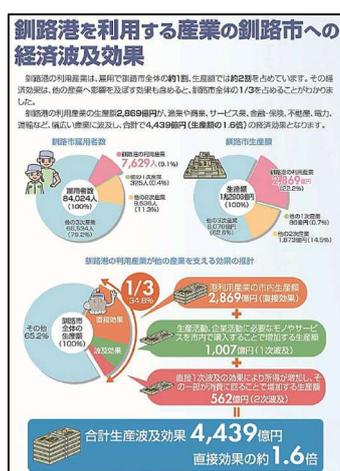
現在の釧路港は、施設の老朽化が著しく、施設の大規模補修や更新の時期を迎えており、例えば、釧路港の係留施設（岸壁、物揚場）では、コンクリート建造物の耐用年数である築後50年を経過した施設が約半数を占めている状況になっている。

そのような施設の改修など港湾整備事業には、多額の費用を要することから、釧路港の経済波及効果などが広く市民に認知された状況が必要である。



(係留施設の築年数)

※出典：釧路港港湾施設台帳



(釧路港の経済波及効果)



(釧路港の物流機能と釧路川リバーサイド)



(施設の老朽化の状況)

左図出典：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）

3 上位計画、関連計画

3-1 第9期北海道総合開発計画

(令和6年3月12日 閣議決定)

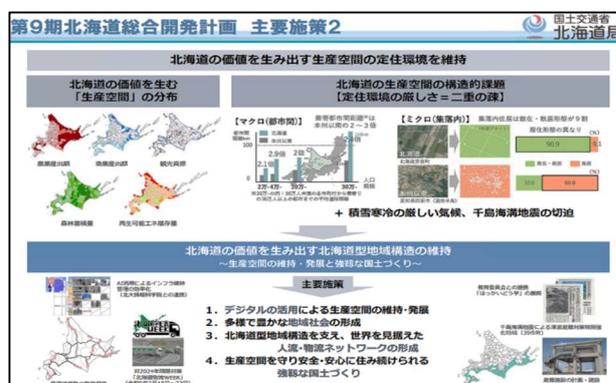
・ 目標 1

「我が国の豊かな暮らしを支える北海道～食料安全保障、観光立国、ゼロカーボン北海道」

・ 目標 2

「北海道の価値を生み出す北海道型地域構造～生産空間の維持・発展と強靱な国土づくり」

・ 計画期間は、2024（令和6）年度から概ね10年間。

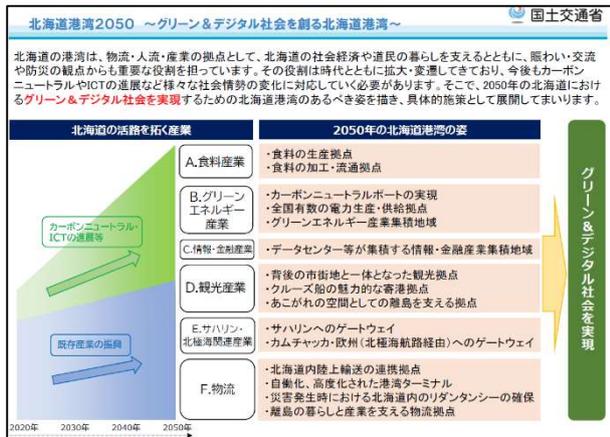


(第9期北海道総合開発計画の主要施策)

3-2 北海道港湾2050 ～グリーン&デジタル社会を創る北海道港湾～

(2021年8月 国土交通省北海道開発局港湾空港部港湾計画課)

2050年のグリーン&デジタル社会を実現するため、北海道港湾がその集積の牽引を担えうる6つの産業（食料、グリーンエネルギー、情報・金融、観光、サハリン・北極海関連、物流）を取り上げ、2050年の北海道にこれらの産業が集積している姿、その産業を支える2050年の北海道港湾の姿、人口減少やデジタル社会の進展に応じた2050年の北海道内外の物流を支える港湾の姿を描出。



(北海道港湾 2050 の主要施策)

3-3 港湾の中長期政策「PORT 2030」

(平成 30 年 7 月 国土交通省港湾局)

2030 年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT 2030』」としてとりまとめ。



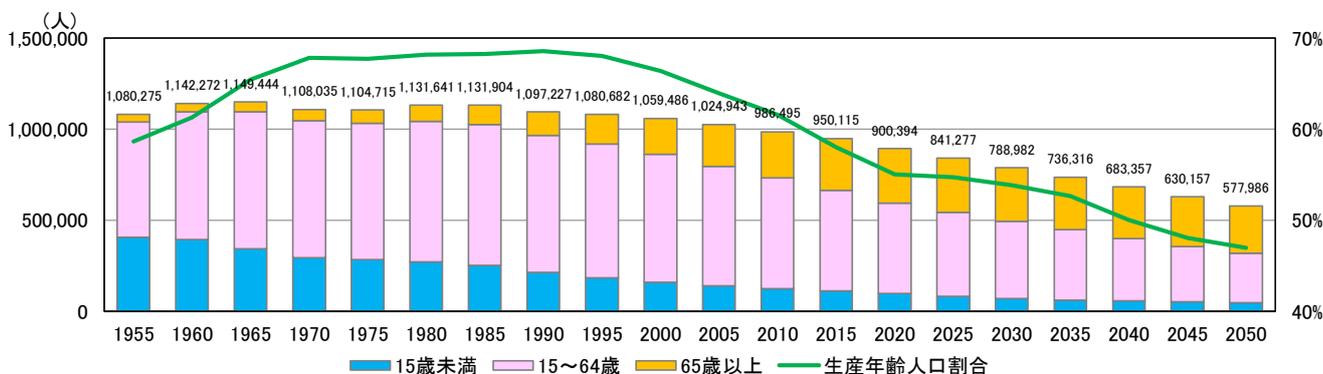
(港湾の中長期政策「PORT2030」の主要施策)

4 釧路港を取り巻く社会環境の変化

4-1 生産年齢人口の減少と物流の2024年問題

①生産年齢人口の減少

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年にはピーク時から半減すると予測されており、労働生産性の向上を図る必要がある。



(ひがし北海道の人口の推移)

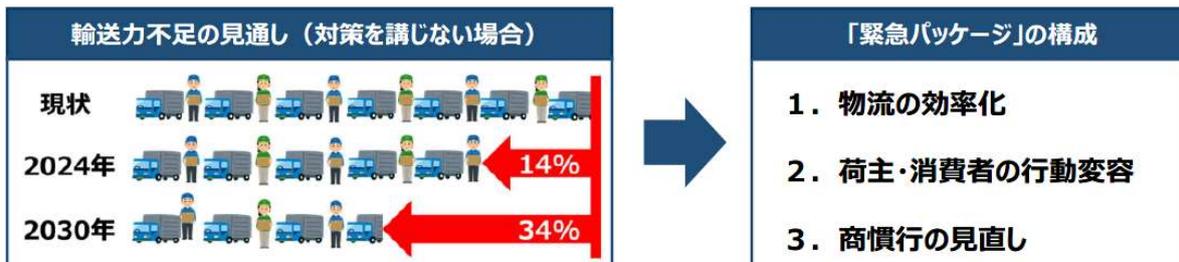
※出典：「過去の国勢調査結果」、「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」

②物流の2024年問題

本年4月からは、働き方改革関連法に基づき、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いる。

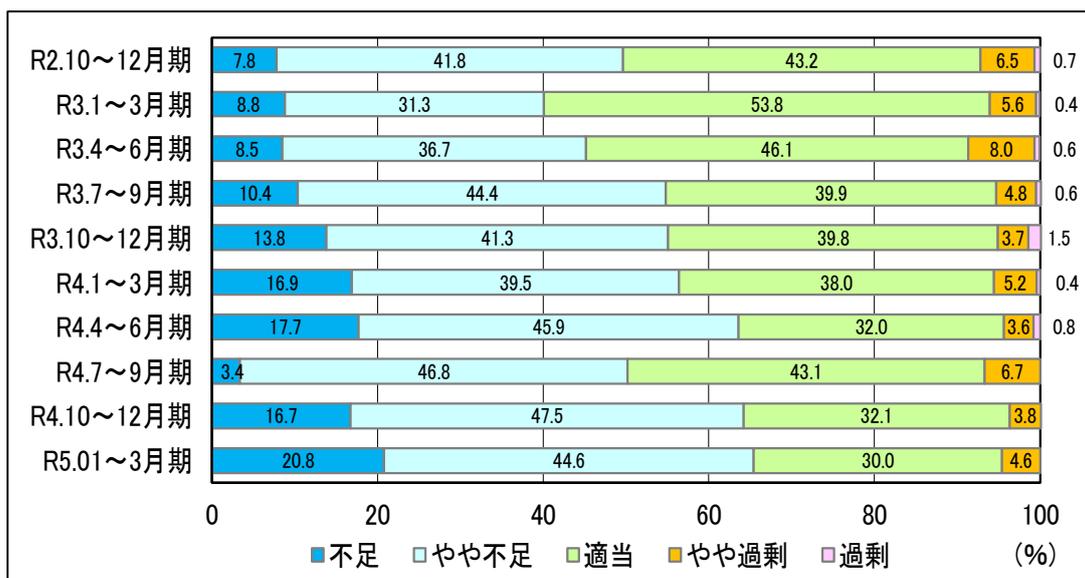
また、トラック運送業界においては、慢性的に人手不足を感じている事業者の割合は年々増加している。さらに、トラックドライバーの年齢構成は、60歳以上の割合が増加傾向であり、若年層ドライバーの割合は減少している。

以上から、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。

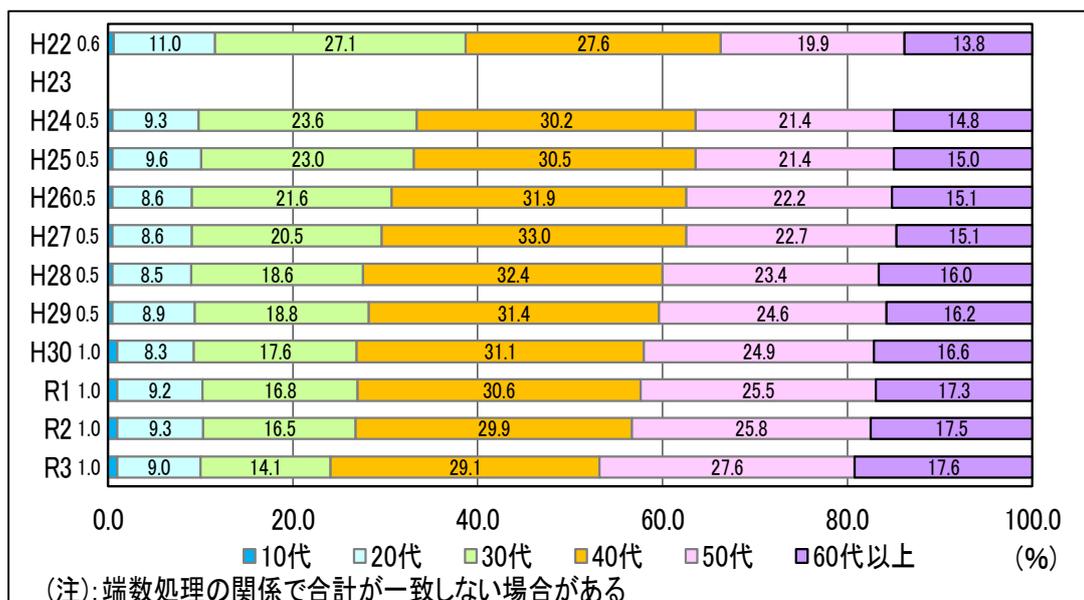


(物流2024年問題の影響とその対応策)

※出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（R5.10.6）



(トラックドライバーの雇用動向)



(注): 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

(トラックドライバーの年齢構成)

※出典：日本のトラック輸送産業 現状と課題 2022 ほか（公社 全日本トラック協会）

さらに、北海道新幹線の開業に伴い、青函トンネル内における北海道新幹線と貨物列車の共用により、貨物列車の減便の可能性があるため、貨物列車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と指摘されている。

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。

(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。

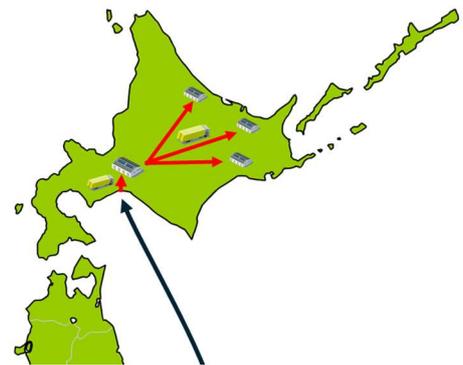
・苫小牧港で取り扱われている貨物の9割が、札幌圏や東胆振圏（苫小牧港近郊）の物流センターに配送されている。札幌圏などでの取扱量は、他圏域に比べ、突出していることから、そこから全道各地に陸送されていると推測される。

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）

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。



(北海道の物流のイメージ)

4 - 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、治水上などの支障が生じないように配慮しつつ、快適で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、平成 23 年に河川敷地占用許可準則を改正し、一定の要件を満たす場合には、特例として民間事業者が営業活動を行う、河川空間のオープン化が図られている。



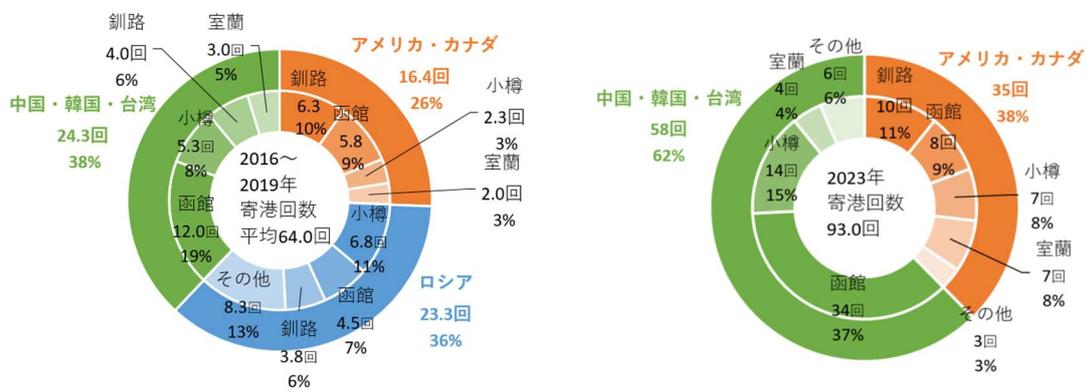
(河川空間のオープン化活用事例)

※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）

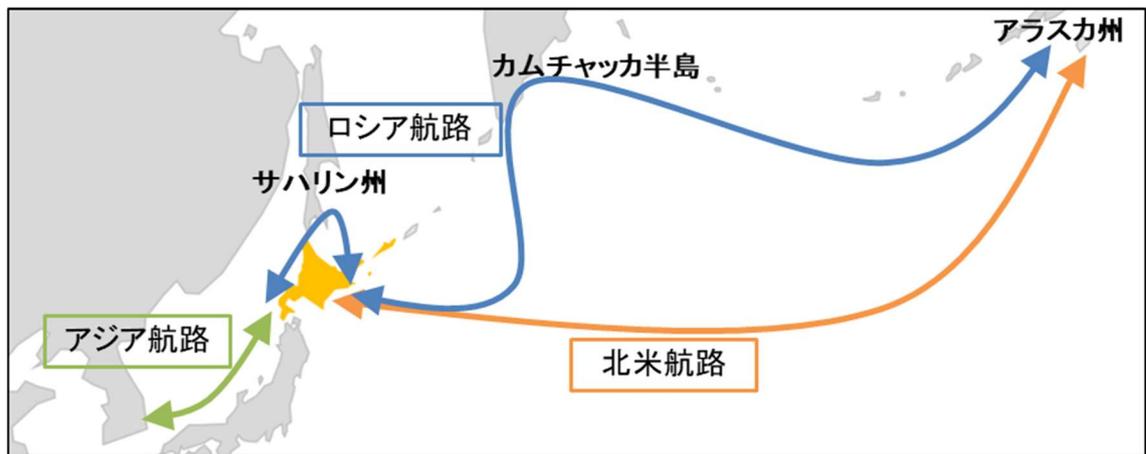
4-3 外国クルーズ客船のツアー-経由地の変化

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2極化している。

とりわけ、北米クルーズについては、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)

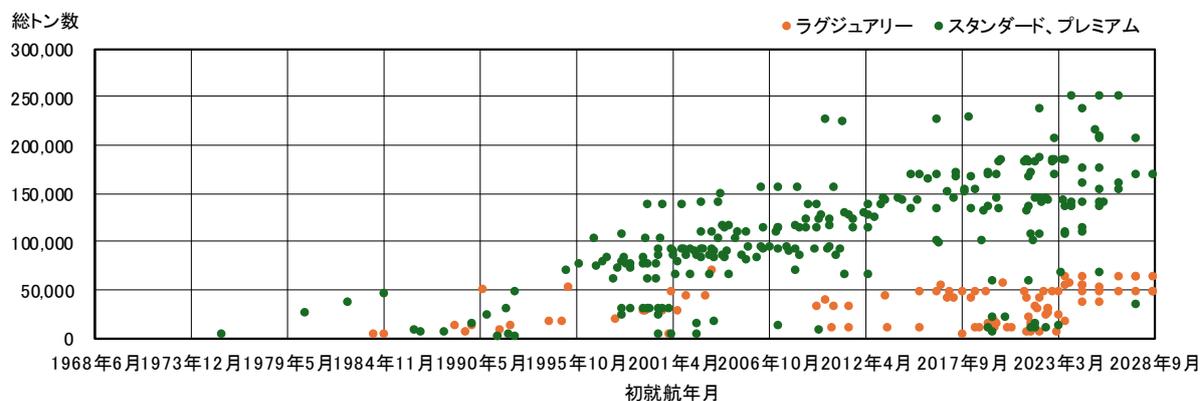


(外国クルーズ客船のツアー-経由地のイメージ)

※出典：北海道クルーズ振興協議会: クルーズ客船寄港情報

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。



(クルーズ客船の2極化)

※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」

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。また、地元ならではの体験も好むとされ、阿寒湖畔のアイヌ文化や釧路市内の米町の寺社仏閣巡りなど、ひがし北海道はもとより、釧路市は、富裕層を受け入れる環境を有している。



(アイヌ生活記念館)

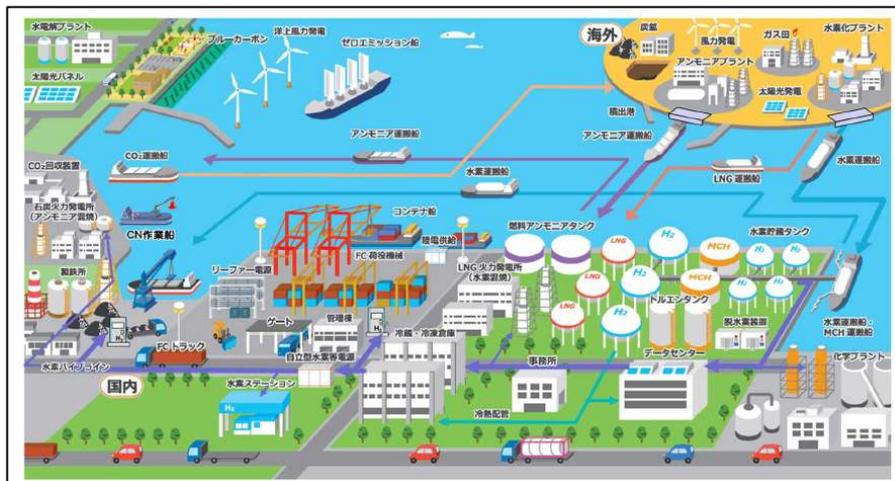
※出典：釧路観光コンベンション協会ホームページ

さらに、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。

4-4 港湾の脱炭素化

国土交通省では、港湾・臨海部には CO₂ を多く排出する産業が立地していることから、「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（CNP）の形成を推進しており、釧路港は、「2050年カーボンニュートラル」の実現に貢献する責務があると同時に、CNPの形成による成長戦略を描くため、港湾の脱炭素化に取り組むタイミングに来ている。また、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、ハブ&スポークのような、潜在的な需要の発掘・集積を促し、我が国産業の国際競争力強化に資する「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。

以上のことから、今後の港湾の成長戦略には、脱炭素化が欠かすことのできない状況になっている。



(カーボンニュートラルポートの形成イメージ)

※出典：国土交通省ホームページ



(水素・アンモニアの潜在的需要地のイメージ例)

※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

4-5 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、気候変動による気象災害リスクの増大や大規模地震・津波災害の切迫などを考慮し、防災・減災対策や国土強靱化対策を推進する必要がある。

それら対策は、耐震強化岸壁の整備などの港湾管理者が実施するもの、港湾BCPや道路ネットワークの整備などの他の港湾管理者や別事業主体と連携するものがあることから、官民連携や官官連携の下に推進する必要がある。



(臨海部の防災・減災、国土強靱化対策)

※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)

5 長期的に求められる釧路港の機能

5-1 東港区

「環境・エネルギー」「防災」を踏まえた「人流ゾーン」としての機能を高めるため、「賑わい・交流」に係る課題を解決するとともに、社会環境の変化に対応する。



賑わい 交流	<p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p><考慮すべき社会環境の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p><考慮すべき社会環境の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震津波への対応 ・気候変動による潮位上昇への対応 <p><考慮すべき社会環境の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・粘り強い構造の防波堤の整備

5-2 西港区

「環境・エネルギー」「防災」を踏まえた「物流ゾーン」としての機能を高めるため、物流機能の低下などの課題を解決するとともに、社会環境の変化に対応する。



物流	<p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p><考慮すべき社会環境の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生産年齢人口の減少と物流の2024年問題
----	---

環境 エネルギー	<p><考慮すべき社会環境の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港灣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	<p><解決すべき課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地震津波への対応 ・ 気候変動による潮位上昇への対応 <p><考慮すべき社会環境の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 耐震強化岸壁や粘り強い構造の防波堤の整備 ・ 港灣BCPの連携による代替輸送機能の確保
----	---

6 長期的に求められる釧路港の将来像

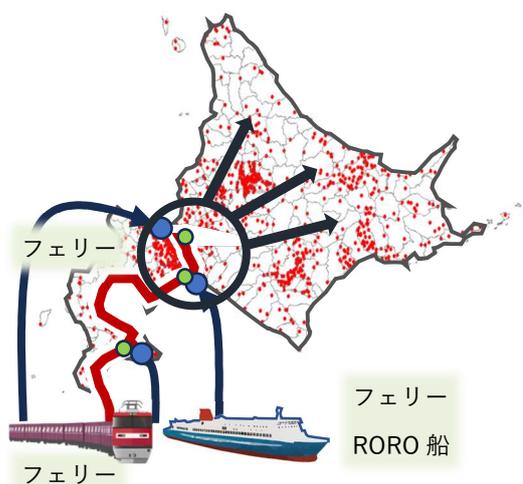
6-1 物流

【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。」

北海道の物流は、道央圏を中心に構築されており、云わば、ひがし北海道は、道央圏からの貨物の最終到着地である。

しかしながら、そのような道央圏集中の物流システムは脆弱であり、ひがし北海道の自立した物流システムを構築するために、釧路港は、効率的な物流機能を備えた結節拠点として、荷主や物流業界に選ばれ、利用促進を図らなければならない。



<現状>

ひがし北海道の小売業などの殆どの日用品は、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

(北海商科大学 学術発展センター長 相浦教授 提供資料)

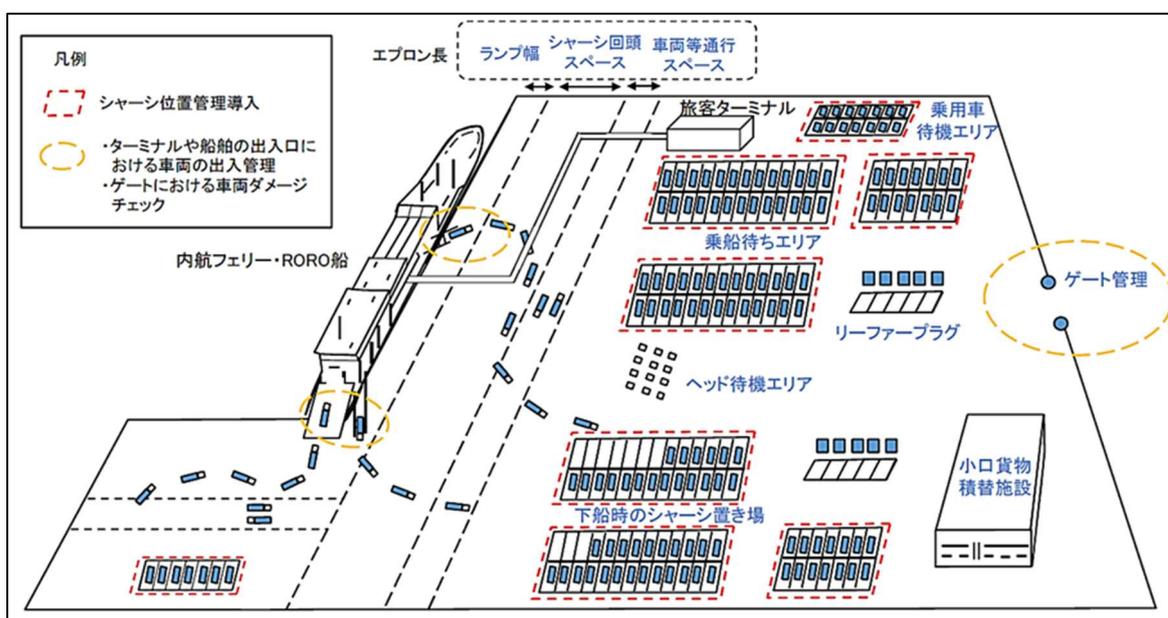
【施策展開の方向性】

(1) 高規格内貿ユニットロードターミナルの整備

○RORO船の輸送能力強化を図るため、耐震強化岸壁の整備、並びに、シャーシ、コンテナヤードを整備する。

○シャーシ、コンテナヤードには、農水産品などのコールドチェーン確保のためのリーファープラグを整備する。また、荷役効率化を図るため、シャーシ・コンテナの位置管理、入退場管理、ダメージチェック機能を導入し、ヤードのセキュリティを強化する。

○LNG、水素、アンモニアなどを燃料とする船舶への供給施設を整備する。



(高規格内貿ユニットロードターミナルのイメージ)

※出典：第2回次世代高規格ユニットロードターミナル検討会資料（R5.3.28）

(2) 外貿コンテナターミナルの高度化

- 外貿コンテナ貨物の仕出し/仕向け先の拡大を図るため、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）に接続するフィーダー船の岸壁を整備する。
- 農水産品などのコールドチェーン確保のためのリーファープラグ及び小口混載貨物施設、積替施設を整備する。



(苫小牧港国際コンテナターミナル)

※苫小牧港管理組合 提供

(3) スtockポイントの形成

- トラックドライバーの労働環境に配慮するため、また、小売業などの商品を円滑に取り扱うため、「港湾の荷姿（シャーシ、コンテナ）⇔ 店舗搬入の荷姿（単車トラック）」の貨物積替機能を有する倉庫群の形成を促進する。また、貨物積替機能については、鉄道貨物との共用を図り、これまでにない物流拠点の形成を推進する。
- 農水産品などの出荷時期の平準化、小売業などのチルド製品を取り扱うための冷凍、冷蔵倉庫の整備を促進する。



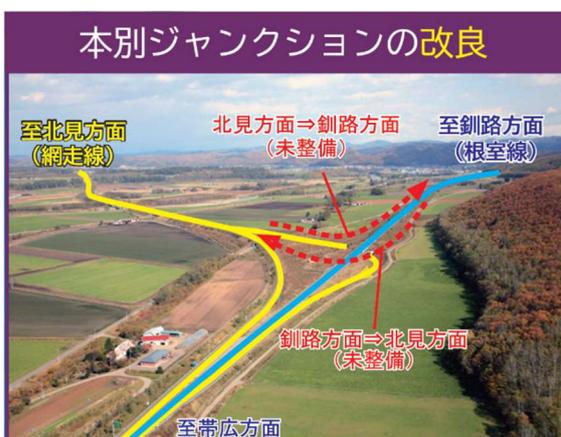
(北海道クールロジスティックスプレイス)

※苫小牧港管理組合 提供

(4) 高規格道路などの整備促進

○釧路港がひがし北海道を支える結節拠点になるためには、背後圏へアクセスする道路ネットワークが必須であり、以下の高規格道路などの整備について、関係機関へ働きかける。

- ①道東道の整備促進
- ②国道240号の改良
- 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



(高規格道路の整備イメージ)

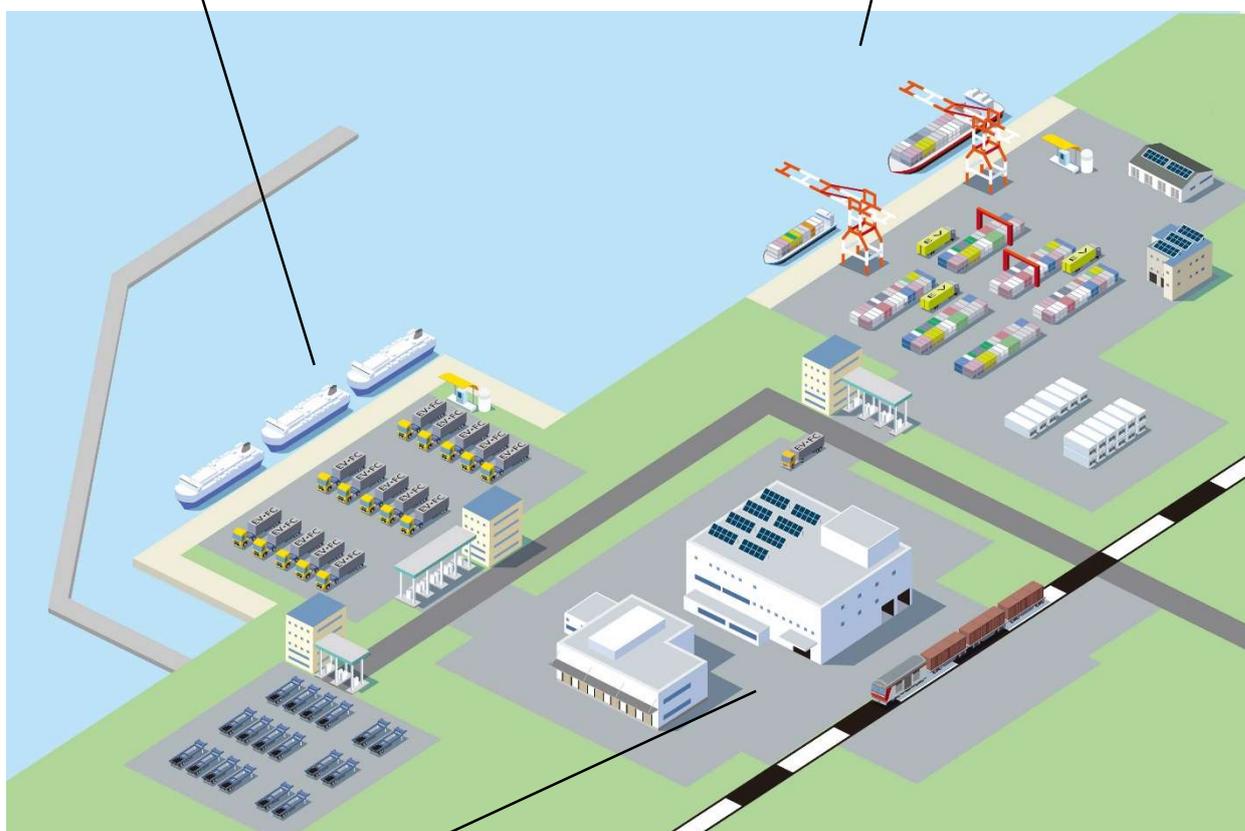
【イメージパース】

(1) 高規格内貿ユニットロードターミナル

- 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（位置管理、入退場管理、ダメージチェック）
- 船舶へのLNG、水素、アンモニアなどの供給拠点の整備

(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



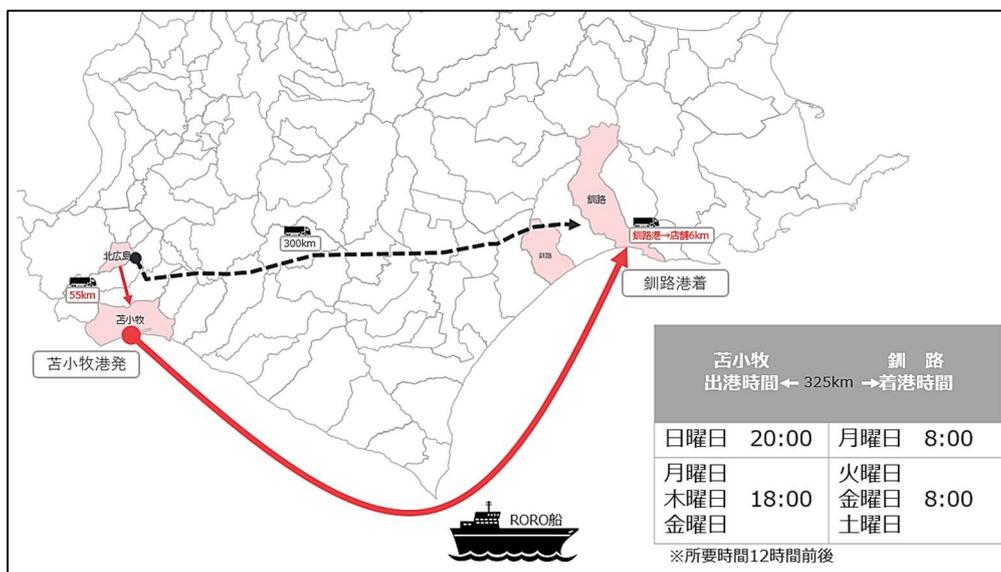
(3) スtockポイントの形成

- 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

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月末に、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)



左上：商品が積まれたシャーシの荷揚げ

左下：倉庫に荷揚げされた商品



右上：倉庫にてシャーシから単車トラック積替え

右下：単車トラックにて各店舗へ配送

6-2 賑わい・交流

【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、まちの価値を高める港に。」

中心市街地に隣接する釧路川リバーサイドエリアは、インフラ整備が整い、市内で有数の景観を有しているが、市民の認知度は低い状況にある。

市民が楽しめるコンテンツを導入し、釧路川リバーサイドの価値を高めることで、中心市街地の価値を高め、市民が港まちであることを認知することで、市民のシビックプライド（まちへの愛着、誇り）を醸成する釧路港であり続けなければならない。

【施策展開の方向性】

(1) 多様なクルーズ客船の受け入れ

○小型～中型の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、並びに、アラスカ、カムチャッカクルーズの発着（ディパーチャー/アライバルポート）港湾構想の検討を推進する。

○大型クルーズ客船対応の岸壁及びクルーズターミナルを整備する。

（クルーズターミナルには、津波避難機能の付加を検討。）



（ハンセアティックスピリット※1）



（ダイヤモンドプリンセス※2）

※1 砕氷機能を有する小型のラグジュアリークラスのエクスペディション船。

船体側面に「エクスペディションクルーズ」の表記あり。

※2 大型のプレミアムクラスのクルーズ客船。

(2) 官民連携による、市民に開かれた賑わい空間の創出

○クルーズ客船の入港時のみならず、平時から市民を中心とした賑わいを創出するため、みなと緑地 PPP を活用した港湾緑地空間を整備する。

○令和4年12月に官民連携による賑わい空間を創出するための制度として、港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と公共還元として緑地等のリニューアル等を行う民間事業者に対して、緑地等の行政財産の貸付けを可能とする認定制度(みなと緑地PPP)を創設。

○当該制度を活用し、神戸ウォーターフロントエリアの新港第2突堤内に建築中の神戸アリーナ(仮称)の運営事業者(株式会社One Bright KOBE)は、緑地を借受け、新港第2突堤を一体的に運営することにより賑わい創出と来訪者の利便性・快適性の向上を図る。

○当該緑地には、収益施設として飲食施設(カフェ、ブルワリー等を誘致)を整備し、興行(時季イベント、アリーナとの連携イベント、音楽イベント等)を開催し、日常的ににぎわいを提供する場として活用を計画している。

○また、収益の還元より、休憩施設(ベンチ等)や緑地の維持管理を実施する。





神戸港
新港第2突堤緑地



緑地の活用のイメージ



収益施設設置
貸付区域(12,353.83㎡)
(国有港湾施設)

【事業概要】
 事業者：株式会社One Bright KOBE
 貸付期間：R7.4～R37.3(30年間)
 収益施設：休憩と飲食に対応した用途を兼ね備えた1棟2階建の飲食店(カフェ、ブルワリー等)
 (建築面積：約900㎡)
 公共還元：休憩施設(ベンチ等)の設置、国内外の様々な来訪者に対する各種サービスや設備の導入、植栽の維持管理・植替え 等

港湾管理者及び認定事業者の声

- ・みなと緑地PPP制度は、従来制度とは異なり非常に自由度が高く、収益施設のブランディングと上手く合わせ緑地で様々なイベントの開催などが出来れば、その緑地自体が集客装置となり収益に繋がることで、更に緑地の整備やコンテンツが充実するという好循環を期待できる。
- ・また、30年間という長期間の貸付けを設定することができ、地域に根差すことがコミットされるため、地域との関係性や、エリア一体を良くしたいというモチベーションに繋がるとともに、更新等の手続きの簡素化も実現され、安定した緑地の運営が可能となる。
- ・緑地エリアが賑わうことで、地域経済の活性化を期待したい。

(神戸港 新港第2突堤緑地の事例)

※出典：国土交通省 みなと緑地 PPP ホームページ

(3) 釧路川リバーサイドを活用したみなとまちづくり

○市民のシビックプライドを醸成する釧路川リバーサイドの活用方法を検討するため、「みなとまちづくりワークショップ※1」を開催する。

○釧路川リバーサイドがまちの価値を高められる存在になるよう、多様なイベントの開催を促進するとともに、釧路フィッシャーマンズワーフMOOなどの既存ストックの活用を図る。

※1：みなとまちづくりワークショップ

釧路のまちにおける釧路川リバーサイドの役割を再考するため、2023年(令和5年)7月に発足。



(みなとまちづくりワークショップ)



(釧路ヒアガーデン)

【イメージパース】

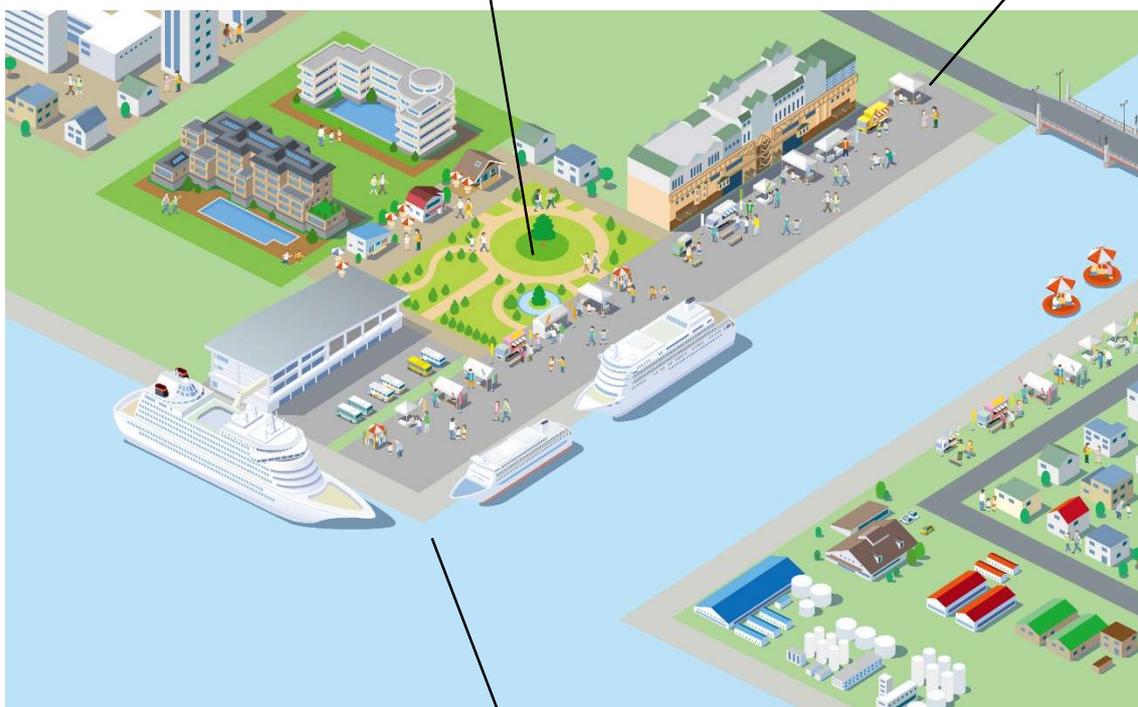
(2) 官民連携による、市民に開かれた
賑わいの創出

○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

○まちの価値を高める、多様なイベ
ントの開催促進。

○釧路フィッシャーマンズワーフM
00などの既存ストックの活用。



(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）
構想の検討の推進。

○大型クルーズ客船対応の岸壁、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（ディパーチャー/アライバルポート）になること

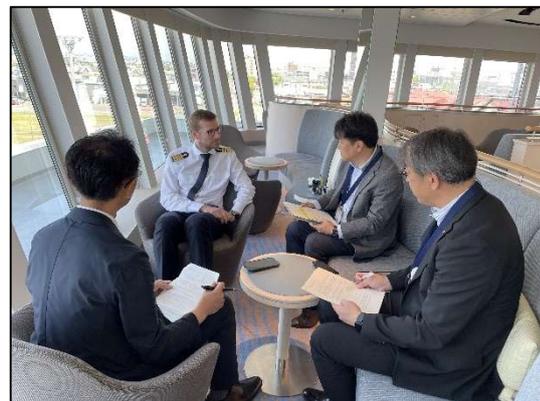
ドイツのキール港は、キール運河のバルト海側入口に位置し、商業港湾として発展した後、現在では、その地理的特性を活かし、北欧、バルト海クルーズの発着港湾（ディパーチャー/アライバルポート）になっている。



(キール港位置図)

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の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、地理的特性を活かした将来のアラスカ、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)

6-3 環境・エネルギー

【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。」

「2050年カーボンニュートラル」の達成に向けて、港湾の脱炭素化は、取り組むべき課題である。しかしながら、それだけに留まらず、港湾の脱炭素化は、未来の港湾の成長戦略である。

次世代エネルギーの新産業に選ばれ、釧路港の成長戦略を描けるよう、次世代エネルギーの供給拠点を形成しなければならない。

【施策展開の方向性】

(1) LNG、水素、アンモニアなどの調達、製造、貯蔵の拠点の形成

○次世代エネルギーを燃料とする新産業の立地を促進するため、LNG、水素、アンモニアなどの調達、製造、貯蔵の拠点を形成する。

○特に、円滑な調達を図るため、苫小牧港などの国内における次世代エネルギーの拠点との連携を強化する。

○航空分野における2050年カーボンニュートラルに貢献するため、持続可能な航空燃料(SAF)の製造、貯蔵の拠点を形成する。



(液化水素荷役実証ターミナル Hy touch 神戸) (苫小牧港港湾脱炭素化推進計画 (抜粋))

(2) LNG、水素、アンモニアなどの供給拠点の形成

○LNG、水素、アンモニアなどを燃料とする船舶への供給拠点を整備する。(再掲)

○ひがし北海道の各産業などへ LNG、水素、アンモニア、S A F を供給するネットワーク(道路、パイプラインなど)の整備を促進する。



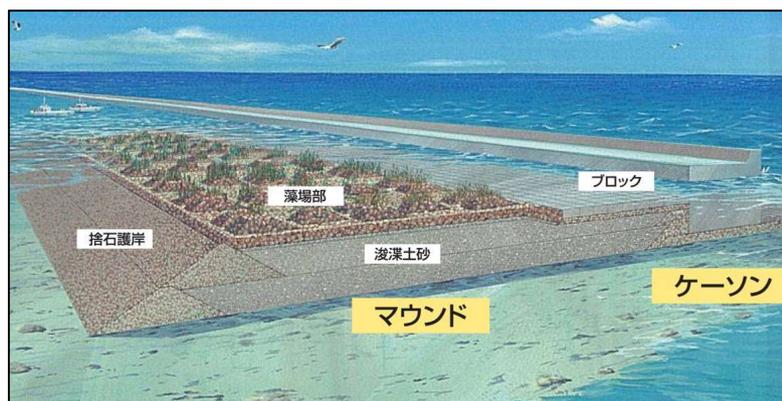
(苫小牧港 LNG バンカリング)

※出典：苫小牧港管理組合ホームページ

(3) ブルーカーボンの推進

○「釧路管内ブルーカーボン推進検討協議会」への参画を継続し、ブルーカーボンを推進する。

○釧路開発建設部による、西港区島防波堤の背後マウンドにて藻場の形成を促進する。



(島防波堤の背後マウンド)

【イメージパース】

(3) ブルーカーボンの推進

- 釧路管内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、アンモニアなどの供給拠点の形成

- 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、アンモニアなどの調達、製造、貯蔵の拠点の形成

- 次世代エネルギーの調達、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の強化
- 持続可能な航空燃料（S A F）の製造、貯蔵の拠点の形成

6 - 4 防災

【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。」

釧路港は、「ひがし北海道の暮らしと産業を支える港」であることを標榜しているが、災害発生時においては、他インフラと協働し、北海道の物流を維持しなければならない。

北海道内には生活物資を、本州には原材料を供給し、日本の暮らしと産業を支えるために、港湾機能を高めなければならない。

【施策展開の方向性】

(1) 耐震強化岸壁を有するユニットロードターミナルの整備

- 災害発生時においても、本州、または、道内への幹線物流を維持するため、船舶への燃料供給施設を備えた耐震強化岸壁を有するユニットロードターミナル（内貿 RORO 船、外貿コンテナ船）を整備する。

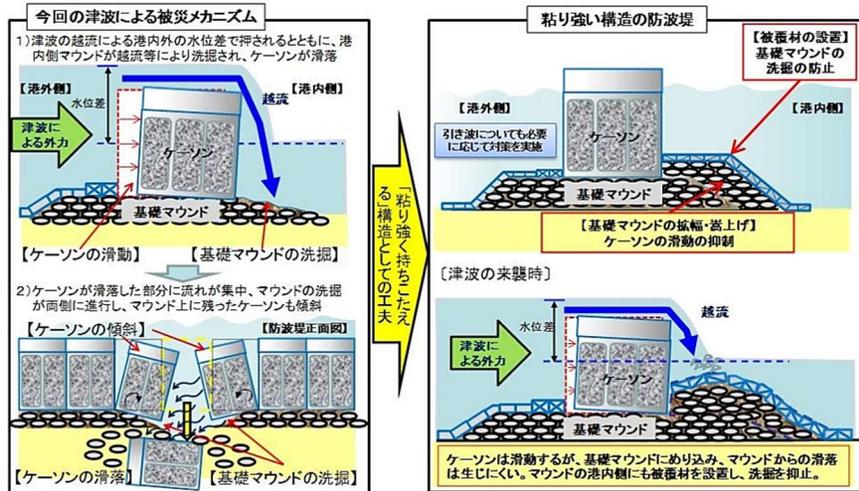


(苫小牧港西港区 - 9m 耐震強化岸壁)

※苫小牧港管理組合 提供

(2) 粘り強い防波堤の整備

○災害発生後における速やかな港湾機能の回復を図るため、既設防波堤を粘り強い防波堤に改良する。



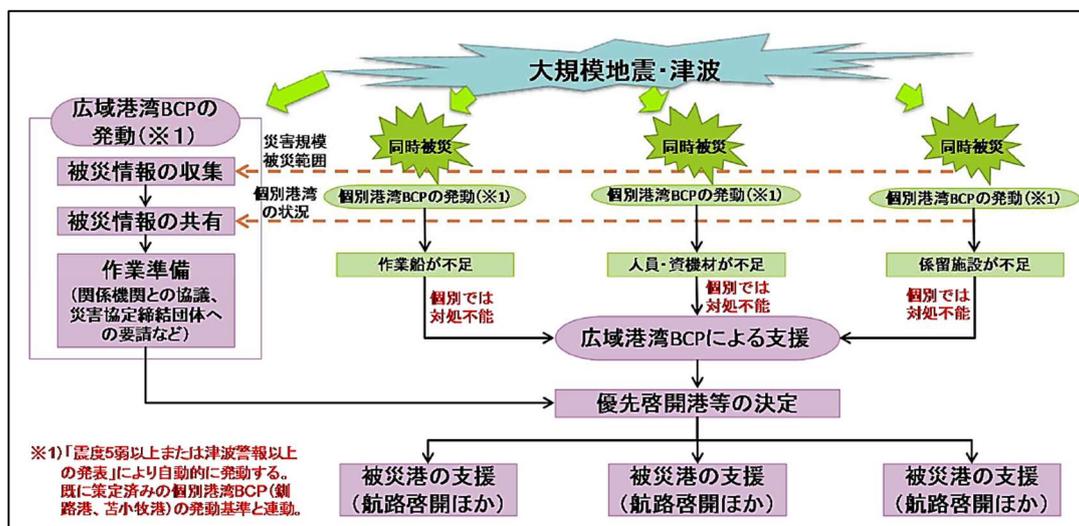
(粘り強い防波堤)

※出典：国土交通省ホームページ

(3) 太平洋側港湾 BCP 及び釧路港港湾 BCP の実行性の向上

○災害発生時における被災した道内他港の代替輸送機能を向上させるために、北海道太平洋側港湾 BCP 及び釧路港港湾 BCP の実行性を向上するよう努める。特に、北海道の暮らしや産業に重要となる、石油製品、内外貿ユニットロード、穀物バルクの代替輸送機能を確保するよう努める。

○合わせて、鉄道輸送との連携を検討し、代替輸送機能の冗長性を高める。



(広域港湾 BCP の基本的な考え方)

※出典：北海道太平洋側港湾 BCP

【イメージパース】

(2) 粘り強い防波堤の整備
○既設防波堤の改良

(1) 耐震強化岸壁を有するユニットロード
ターミナルの整備
○内貿 RORO 船、外貿コンテナ船対応の船
舶への燃料供給施設を備えた耐震強化岸
壁の整備



(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、内外貿ユニットロード、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

6 - 5 長期的に求められる釧路港の施策の方向性

機能	コンセプト	施策	施策展開の方向性
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	RORO 船の輸送能力強化を図るため、耐震強化岸壁の整備、並びに、シャーシ、コンテナヤードを整備する。
			シャーシ、コンテナヤードには、農水産品などのコールドチェーン確保のためのリーファープラグを整備する。
			荷役効率化を図るため、シャーシ・コンテナの位置管理、入退場管理、ダメージチェック機能を導入し、ヤードのセキュリティを強化する。
			船舶への LNG、水素、アンモニアの供給拠点を整備する。
		外貿コンテナターミナルの高度化	外貿コンテナ貨物の仕出し/仕向け先の拡大を図るため、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）に接続するフィーダー船の岸壁を整備する。
			農水産品などのコールドチェーン確保のためのリーファープラグ及び小口混載貨物施設、積替施設を整備する。
		ストックポイントの形成	トラックドライバーの労働環境に配慮し、また、小売業などの商品を円滑に取り扱うための貨物積替機能を有する倉庫群の形成を促進する。 貨物積替機能については、鉄道貨物との共有を図り、これまでにない物流拠点の形成を推進する。
農水産品などの出荷時期の平準化、小売業のチルド製品を取り扱うための冷凍、冷蔵倉庫の整備を促進する。			
高規格道路などの整備促進	釧路港がひがし北海道の結節拠点になるために、高規格道路などの整備について、関係機関へ働きかける。 ①道東道の整備促進 ②国道240号の改良 ③道東道 本別ジャンクションの改良検討 ④道東縦貫道路の早期整備に向けた調査促進		
賑わい交流	シビックプライドの醸成。 市民に認知され、まちの価値を高める港に。	多様なクルーズ客船の受け入れ	小型～中型のラグジュアリークラスのエクスペディション船の受入れ推進、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）構想の検討を推進する。
			大型クルーズ客船対応岸壁及びクルーズターミナルを整備する。（クルーズターミナルには、津波避難機能の付加を検討する。）
		官民連携による、市民に開かれた賑わい空間の創出	クルーズ客船の入港時のみならず、平時から市民を中心とした賑わいを創出するため、みなと緑地 PPP を活用した港湾緑地空間を整備する。
			市民のシビックプライドを醸成する釧路川リバーサイドの活用方法を検討するため、「みなとまちづくりワークショップ」を開催する。
		釧路川リバーサイドを活用したみなとまちづくり	釧路川リバーサイドがまちの価値を高められる存在になるよう、多様なイベントの開催を促進する。
			釧路フィッシャーマンズワーフMOOなどの既存ストックを活用する。

機能	コンセプト	施策	施策展開の方向性
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。	LNG、水素、アンモニアなどの調達、製造、貯蔵の拠点の形成	次世代エネルギーを燃料とする新産業の立地を促進するため、LNG、水素、アンモニアなどの調達、製造、貯蔵の拠点を形成する。
			次世代エネルギーの円滑な調達を図るため、苫小牧港などの国内における次世代エネルギーの拠点との連携を強化する。
			航空分野における 2050 年カーボンニュートラルに貢献するため、持続可能な航空燃料（S A F）の製造、貯蔵の拠点を形成する。
		LNG、水素、アンモニアなどの供給拠点の形成	LNG、水素、アンモニアなどを燃料とする船舶への供給拠点を整備する。
			ひがし北海道の各産業へ LNG、水素、アンモニア、S A F を供給するネットワーク（道路、パイプラインなど）の整備を促進する。
		ブルーカーボンの推進	「釧路管内ブルーカーボン推進検討協議会」への参画を継続し、ブルーカーボンを推進する。
釧路開発建設部による、西港区島防波堤の背後マウンドにて藻場の形成を促進する。			
防災	北海道の物流を維持し、荷主や国民を支える港に。	耐震強化岸壁を有するユニットロードターミナルの整備	災害発生時においても、本州、または、道内への幹線物流を維持するため、船舶への燃料供給施設を備えた耐震強化岸壁を有するユニットロードターミナル（内貿 R O R O 船、外貿コンテナ船）を整備する。
		粘り強い防波堤の整備	災害発生後における速やかな港湾機能の回復を図るため、既設防波堤を粘り強い防波堤に改良する。
		太平洋側港湾 B C P、釧路港港湾 B C P の実行性の向上	災害発生時における被災した道内他港の代替輸送機能を向上させるために、北海道太平洋側港湾 B C P 及び釧路港港湾 B C P の実行性を向上するよう努める。特に、北海道の暮らしや産業に重要となる、石油製品、内外貿ユニットロード、穀物バルクの代替輸送機能を確保するよう努める。
			鉄道輸送との連携を検討し、代替輸送機能の冗長性を高める。

7 巻末資料

7-1 釧路港将来ビジョン懇談会

(1) 構成

(敬称略)

	所属	職名	氏名
1	釧路市顧問		小磯修二
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
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

※第3回釧路港将来ビジョン懇談会(2024年(令和6年)7月16日開催)の構成

(2) 開催経過と議事

○第1回釧路港将来ビジョン懇談会(2023年(令和5年)11月6日開催)

- ・ 釧路港に関わる産業、物流の課題
- ・ 暮らしを取り巻く環境の変化
- ・ 釧路港の課題と基本的方向性

○第2回釧路港将来ビジョン懇談会(2024年(令和6年)2月15日開催)

- ・ 釧路港への要請、釧路港の課題
- ・ 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

○第3回釧路港将来ビジョン懇談会（2024年（令和6年）7月16日開催）

・釧路港将来ビジョン（素案）



（開催状況）

（3）主な意見

（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。
- ・ 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り、このことを釧路の地域戦略のチャンスとして捉える必要がある。
- ・ 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分析を進める必要がある。
- ・ 将来、日本の長期を見通していく上で、一番大きな懸念材料は国際環境の不安定であると考えており、経済安全保障がここ数年のキーワードになっている。
- ・ 1990年代以降、製造業の立地は海外にシフトし、日本の産業政策は、地方における産業立地生産に関心がなくなっていた。しかし、経済安全保障という不安定な環境が、ラピダスなどの製造業が地方に進出する戦略になり、地方を活性化させていくツールにもなるため、そのような視点を持つことが重要である。
- ・ 魅力ある港湾計画こそが、民間投資を誘発する。
- ・ 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。北海道におけるひがし北海道のシェアは約半分であるので、ひがし北海道は、国内の約1割の食料を生産しているということになり、それらを国内に供給する港湾機能は非常に重

要である。

・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。

(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。

・RORO船シャーシプールの拡張、コンテナヤードの機能性アップ、ガントリークレーンの更新、国際バルク戦略港湾の取組みなどを進めると、必然的にクルーズ船の専用バースや埠頭別機能の明確化に繋がる。

・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。

・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、現況のひがし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。

・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。

・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。

・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いう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。

・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・荷主に利用してもらえ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。

- ・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を実施する必要がある。

- ・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

(賑わい、交流について)

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・まちの賑わいと港の賑わいが連動して、一体となって進めていくということを訴えるべき。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・現在、大型クルーズ客船が西港区に着いた場合のシャトルバスの確保が難しい。そのため、大型クルーズ客船の岸壁を中央埠頭に整備することは、早急に実現すべきである。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・道央圏に集中するインバウンド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。

- ・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、エネルギーについて)

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・海藻を牛に与えると、ゲップが減ってメタンガスが減るという効果があるので、ブルーカーボンと酪農業のコラボレーションもおもしろい。

(防災について)

- ・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。

- ・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。

7-2 釧路港物流ワーキング

物流の2024年問題など「モノが運べなくなる時代」の局面を迎え、国内物流を支えるために、釧路港の果たすべき役割について議論するため、地元港湾関係者などで組織する釧路港物流ワーキングを立ち上げた。

ワーキングでは、北海道の物流機能が道央圏に集中する状態を解消し、物流の2024年問題に対応するため、釧路港には、貨物の積替機能を有する倉庫群の形成が必要であるとの意見が多く出され、このことは、釧路港将来ビジョンにも反映している。

(1) 構成

(敬称略)

	所属	職名	氏名
1	北海商科大学	教授	相浦宣徳
2	川崎近海汽船（株）釧路支店	支店長	塩見圭
3	川崎近海汽船（株）釧路支店	課長	神山智
4	栗林商船（株）釧路支社	支社長	工藤英弘
5	（一社）釧根地区トラック協会	専務理事	野村和人
6	日本通運（株）釧路支店	海運課長	矢木大輔
7	日本通運（株）釧路支店	コンテナ課長	八幡映紀央
8	北海道運輸局釧路支店	支店長	荒井浩昭
9	ホクレン釧路支所 物流課	課長	中原博史
10	三ツ輪運輸（株）経営企画室	理事室長	畑由規子
11	三ツ輪運輸（株）輸送部	副部長	高橋幸也
12	三ツ輪物流（株）	代表取締役社長	日野渉
13	北海道開発局釧路開発建設部	次長	藤田謙二
14	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸専門官	山田元洋
15	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸専門官	新堂聡史
16	北海道運輸局釧路運輸支局	首席運輸専門官	松田順一
17	釧路市産業振興部	部長	風呂谷文雄
18	釧路市水産港湾空港部	部長	古川秀一

※第2回釧路港物流ワーキング（2024年（令和6年）7月5日開催）の構成

(2) 開催経過と議事 (今後も随時開催)

○第1回釧路港物流ワーキング (2023年 (令和5年) 12月20日開催)

- ・商慣行の見直しなどについて
- ・シャーシヤード、倉庫の不足問題について
- ・空シャーシ、空コンテナの不足問題について

○第2回釧路港物流ワーキング (2024年 (令和6年) 7月5日開催)

- ・相浦教授の講演
- ・荷主企業との意見交換



(開催状況)

2 商慣行の見直しなどについて (短期的な課題)

① 現況の課題

- ・依然として、荷主の力が強く、運賃や輸送ルートの指定がある。
- ・運送業の慢性的な労働力不足や労働者の高齢化により、荷主の要請に応えられなくなる。

(例：釧路→苫小牧港→釧路)
 釧路0900→苫小牧1400 (ケースの積み下ろしあり) →釧路0000 (15時間労働)
 1日目：釧路→苫小牧 2日目：苫小牧→釧路 (1つの仕事に2日掛かる)

② 対応策 議論のポイント

- ・荷主との協力体制の構築し、商慣行 (運賃や輸送ルート) の見直しを行う。
- ・荷主の理解を得て、東北海道の関連貨物は釧路港から移出入する。

※北見を起点とした距離などの比較
 釧路港：157 km 3時間1分 苫小牧港：344 km 6時間34分

※帯広を起点とした距離などの比較
 釧路港：121 km 2時間1分 苫小牧港：202 km 4時間4分 (以上、釧路市調べ)

- ・ドライバーの荷待ち時間の縮減や休憩場所の確保。(4時間運転 - 30分休憩の規定)
- ・標準仕様のパレット積みや荷役作業の負担軽減を図る機器を導入する。

③ 目標

釧路港を核とした物流の効率化

- ・東北海道の関連貨物は釧路港から移出入する。
- ・荷待ち時間縮減の取り組みや大型車対応の休憩施設などの整備を促進する。

(物流革新緊急パッケージ (R5.10.6))

テールゲートリフター等、荷役作業の負担軽減に資する機器等の導入強化

高規格道路建設等による物流ネットワークの強化やSA・PAIにおける大型車駐車スペースの拡充等

○ 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 (年内に対応予定)
 ・燃料価格等の高騰の状況を踏まえ、運賃表を見直すとともに、荷待ち・荷役作業等の輸送以外のサービスの対価や下請に発生する諸の手数料の水準を提示して、引上げ

○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
 ・大手荷主・物流事業者間の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 ・大手荷主に対する物産経営責任者の選任の義務付け
 ・トラック乗組員に対する冬寒し掛け補償の届正に向け下請状況を明らかにする実施体制管理資源の作成、契約書の(電子) 届出受け義務付け

(次世代高規格ユニットロードターミナル核討会 中間とりまとめ (案) (R5.6月))

② 長距離フェリー・RORO航路の輸送動向

国内貨物輸送量が減少傾向の中にあっても、長距離フェリー・RORO航路の輸送台数は増加傾向となっている (図3参照)。

(2) RORO船のトラック・トレーラー輸送台数の推移 (万台)

年次	輸送台数 (万台)
2014	58
2015	69
2016	69
2017	73
2018	77
2019	77
2020	77
2021	79

出典：日本内航物流連合会把握台数

(ワーキング資料 (抜粋))

7-3 みなとまちづくりワークショップ

まちづくりにおける釧路川リバーサイドの役割を再考し、釧路川リバーサイドを市民や観光客が関心を持つエリアにするため、地元関係者で組織するみなとまちづくりワークショップを立ち上げた。

ワークショップでは、釧路川リバーサイドで展開する取り組みの目的を「リバーサイドの価値を高めることで、まち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」に設定し、市民や観光客向けのコンテンツ開発や民間投資について議論を行っている。

この目的の「リバーサイドの価値を高めることで、まち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」は、釧路港将来ビジョンの賑わい・交流の施策コンセプトに採用している。

(1) 構成

(敬称略)

	所属	職名	氏名
1	釧路商工会議所青年部	直前会長	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	直前理事長	高橋建作
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	釧路市水産港湾空港部	部長	古川秀一

※第5回みなとまちづくりワークショップ(2024年(令和6年)8月1日開催)の構成

(2) 開催経過と議事（今後も随時開催）

○第1回みなとまちづくりワークショップ（2023年（令和5年）7月10日開催）

- ・まちづくりにおいて釧路川リバーサイドはどのような存在か
- ・釧路川リバーサイドの強みと弱み
- ・釧路川リバーサイドの利活用に関する機会と脅威

○第2回みなとまちづくりワークショップ（2023年（令和5年）9月1日開催）

- ・短中期施策、長期施策の内容について
- ・短中期施策、長期施策の実現の方策について

○第3回みなとまちづくりワークショップ（2023年（令和5年）10月23日開催）

- ・短中期施策、長期施策の内容について
- ・短中期施策、長期施策の実現の方策について

○第4回みなとまちづくりワークショップ（2024年（令和6年）2月16日開催）

- ・短期施策、中長期施策の内容について
- ・短期施策、中長期施策の実現の方策について

○第5回みなとまちづくりワークショップ（2024年（令和6年）8月1日開催）

- ・短期施策、中長期施策の内容について
- ・短期施策、中長期施策の進め方について



（開催状況）

釧路川リバーサイド 取り組みの目的、コンセプト

街にとって、リバーサイドはどのような存在か。

①副都心の街の中心で、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。

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)

リバーサイドの強み

①夕日や漁船などの景観
 ②インフラが整っている空間
 ③駅や中心市街地が近い

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。

リバーサイドの弱み

①市民に存在が知られていない。
 ②民間の投資機運がない。
 ③河川、港湾、公園、駐車場の管理区分がわかりづらい。

取り組みの条件

①エリアを絞る。(広域に民間投資すると共倒れの可能性あり。)
 ②持続可能性を高めるため、商売として成り立たせる。
 ③市民、観光客の目的地にする。(リバーサイドに行きたいと思う気持ち >> 駐車場代)

リバーサイドの利活用の機会

①6万トン以上の大型クルーズ船の寄港が増加傾向。
 ②港湾緑地の貸付制度の創設

取り組みのキャッチコピー

(検討中)
 - 民間の開発を促す、堅苦しくないメッセージ -

施策② 新たなまちづくり法人の設立、エリアマネジメント / 常舞橋周辺での民間投資

副都心の副都心から、副都心の副都心へ

①目的 / 施策の内容 :
 ・天候等の影響により、人の回遊性が向上し、歩くことで街の魅力を高め、シビックプライドを醸成される。
 ・標準化により、「(景観施設の利用を阻害しないこと)のイベント実施条件がなくなり、イベント開催のしやすさが向上し、釧路川リバーサイドや街の価値が高まる。

常舞橋周辺での民間投資

①目的 : 新たな民間投資により、街の価値を高める。
 ②施策の内容 : 常舞橋周辺(旧日通、通車経済センタービル1階、常舞ガイドステーション、MOO周辺)での民間投資
 ③施策の主体 : 民間事業者

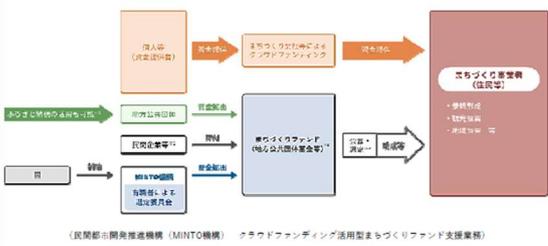


新しいまちづくり法人の設立、エリアマネジメント

①目的 : 釧路川リバーサイド一帯のエリアマネジメントを実施し、街の価値や持続可能性を高める。
 ②施策の内容 : エリアマネジメント(まちづくり業務、イベント管理業務、指定管理業務、ファンド支援、シンクタンク業務)
 ③施策の主体 :

漁船員がマナー上のお断り、漁船員の困りごとの調査

①目的 : 釧路川リバーサイドを綺麗に使用してもらうことにより、釧路川リバーサイドの価値を高める。
 ②施策の内容 : 漁船員に対するビラの配布など
 ③施策の主体 : 釧路市



(ワークショップ資料(抜粋))

8 用語集

用語	定義
LNG	「Liquefied Natural Gas（液化天然ガス）」の略称で、天然ガスを-162°Cまで冷却し液化させたもののこと。
LPG	「Liquefied Petroleum Gas（液化石油ガス）」の略称で、プロパンやブタンなどの比較的液化しやすいガスの総称のこと。
カーボンニュートラル	二酸化炭素の排出量から吸収量を差し引き、実質的に排出ゼロを実現すること。
外貿（貨物）	日本国内と日本国外との海上輸送のことであり、取扱われる貨物を外貿貨物という。
ガントリークレーン	コンテナの積み降ろしに使用される、地上のレール上を走行する構造のクレーンのこと。
既存ストック	今まで整備されてきた岸壁、防波堤、道路、公園、下水道などの既存施設のこと。
クルーズターミナル	クルーズ客船が寄港する際に、乗客が乗船・下船したり、荷物を積み降ろしたりするための専用の施設のこと。
経済波及効果	政策、プロジェクトなどが、経済全体に与える影響のこと。
係留施設	船舶が離着岸し、貨物の積降し及び乗降を行うための施設のこと。その種類は、岸壁、係船浮標、係船くい、棧橋、浮棧橋、物揚場及び船揚場がある。
高規格道路	高速自動車国道を中心に、一般国道の自動車専用道路などを含む、自動車が高速かつ安全に走行できるよう設計された道路の総称のこと。
高規格内貿ユニットロードターミナル	モーダルシフトの受け皿となるフェリーや RORO 船の今後の輸送需要に対応した機能を有するターミナル（埠頭）のこと。 ハード面では、シャーシ・コンテナヤード、小口貨物積替施設などの整備、ソフト面では、シャーシ・コンテナの位置管理などを行うシステムなどが導入されている。
港湾 BCP	BCPは「Business Continuity Plan」の略称であり、大地震などの自然災害が発生した場合に、港湾の重要機能を最低限維持し、早期復旧を可能とするために策定された計画のこと。
コールドチェーン	冷蔵・冷凍といった所定の温度を維持したまま、生産から輸送、保管といった流通プロセスを繋げる仕組みのこと。
国際コンテナ戦略港湾	国内における長距離の国際海上コンテナ運送の拠点となり、国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する港湾であり、その国際競争力の強化を重点的に図る港湾のこと。国内では、京浜港と阪神港が指定されている。
国際バルク戦略港湾	日本におけるばら積み貨物の輸入拠点として、安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した施設整備等を実施する港湾であり、釧路港は穀物の分野で指定され、2019年より供用されている。
国土強靱化対策	地震や津波、台風などの自然災害に強い国づくり・地域づくりを行い、大災害が発生しても人命保護・被害の最小化・経済社会の維持・迅速な復旧復興ができるよう目指す取組のこと。

用語	定義
コンテナターミナル	コンテナ輸送方式における海上輸送と陸上輸送の接点である施設のことであり、船へのコンテナの積み降ろしや、コンテナの保管・輸送、これに要する各種荷役機械の管理等を司る施設を有する。
コンテナヤード/ シャーシヤード	RORO 船等から降ろした、コンテナやシャーシを一時的に保管しておく場所のこと。
サプライチェーン	原材料の調達から生産、加工、流通、そして販売により消費者に提供されるまでの一連のプロセスのこと。
SAF	「Sustainable Aviation Fuel (持続可能な航空燃料)」の略称で、循環型の原料で製造された航空燃料のこと。
シャーシ	港湾物流において、貨物やコンテナを乗せて移動させる台車のこと。
冗長性	国土計画において、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化するなどの予備の手段が用意されている状態のこと。
総トン数	船の大きさを表す指標の一つで、船舶の容積を一定の計算式に基づいて算出した数値のこと。単位は「トン」であるが、重量を表すものではなく、船の大きさや規模を示したものの。
耐震強化岸壁	大規模な地震が発生した場合でも一定の機能を維持できるように通常の岸壁より地震に対する強度を強化した岸壁のこと。
脱炭素化	地球温暖化の原因となる温室効果ガスである二酸化炭素の排出量を削減し、最終的には実質ゼロにすることを目指す取り組みのこと。
定期船	特定の航路に定期的に運航される船舶のこと。
天端	構造物（防波堤、防潮堤、護岸等）の頂部のことであり、天端高とは、基本水準面から天端までの高さのこと。
内貿（貨物）	日本国内の海上輸送のことであり、取扱われる貨物を内貿貨物という。
日本海溝・千島海溝 周辺海溝型地震	房総半島の東方沖から三陸海岸の東方沖を経て択捉島の東方沖までの日本海溝及び千島海溝並びにその周辺の地域における地殻の境界又はその内部を震源とする大規模な地震のこと。 2021年1月1日から30年以内に地震が発生する可能性が、最大80%とされており、最大クラスで地震・津波が発生した場合、2011年3月の東日本大震災や、今後予想される首都直下地震をも上回る被害が想定されている。
パナマックス船	パナマ運河を通過できる最大の船の大きさのこと。
ハブ&スポーク	拠点とそこから放射状に延びる路線網のこと。
バルク	穀物・石炭などのように包装せずに積み込まれる貨物のこと。ばら積み貨物ともいう。
フィーダー船	主要港で貨物を積替え、地方港へ2次輸送する船のこと。
物流の2024年問題	2024年4月から法改正により、トラックドライバーの時間外労働が規制され、労働時間が短くなることで輸送能力の不足が懸念されている問題。
ブルーカーボン	海洋で生息する生物によって吸収・固定される炭素のこと。
みなと緑地 PPP	官民連携によりみなとの賑わい空間を創出するための制度として、港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益の一部を還元して緑地等のリニューアルや維持管理を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の長期貸付けを可能とする認定制度のこと。正式名称は「港湾環境整備計画制度」であり、PPPは「Public Private Partnership」の略称。

用語	定義
モーダルシフト	国内での貨物輸送手段をトラックからより低公害で効率的な大量輸送機関である内航海運や鉄道へ転換していくこと。
ユニットロード	貨物をシャーシやコンテナなど一定の単位にまとめて輸送すること。貨物をユニット化することで荷役作業が標準化され、荷役能率や輸送機関の運送効率の向上が図られる。
ランプウェイ	RORO 船の船首尾または船側から、その開口を利用して、自動車等の乗降を行う場合に利用される岸壁に設置された橋のこと。
リーファープラグ	冷蔵輸送、冷凍輸送などのための電源施設のこと。
RORO 船	「Roll on Roll off」の略称で、「ローロー船」と呼ばれている。貨物を積んだトラックやトレーラーをそのまま船に積み込むことができる国内の港湾間を輸送する船舶のこと。