

釧路港長期構想検討委員会第1回委員・幹事合同委員会 議事録（概要）

○日時：2025年2月18日（火）14時～

○場所：釧路プリンスホテル 2階 鶴の間

（1）長期構想の方向性に係る意見

- ①釧路港将来ビジョンの策定の議論において、2024年問題という物流モードの変化についての議論が大きかった。苫小牧一極集中の構造から、北米に最も近くロシアとの近接性もある釧路との二極構造に変化し、北海道の港湾機能を担っていく視点が必要である。
- ②釧路港を利用している市内の産業は3割を超え、広大で人口が希薄な釧路において、港の役割は他地域より大きい。
- ③釧路市観光振興ビジョンでは、10年で2倍の500億円の経済波及効果を目指したが、一昨年まででほぼ達成された。これは、観光消費が域内にもたらされ、サービス輸出産業が釧路の経済構造を支えるなど、釧路・根室管内の貿易収支を黒字化している。釧路では、経済発展の戦略、港の活用が大きなカギになる。
- ④食料安全保障の観点からの国際バルク戦略港湾をはじめ、観光クルーズ、カーボンニュートラルなど、他では代替できないひがし北海道という背後圏の価値を最大化するために釧路港はどうあるべきか議論すべき。
- ⑤新しい長期構想や港湾計画が、釧路港への新たな投資に繋がる機運を創り出すことが重要である。

（2）物流、産業に係る意見

- ①物流の2024年問題などにより、農産物の輸送に懸念が生じている。一方、JR貨物駅と釧路港が近接しており、高速道路も開通したので、陸路と鉄道と海路の連携・結束の可能性が高まった。
- ②北極海航路について、地政学的に釧路港が優位なのは間違いないので、長期構想の俎上に載せて欲しい。
- ③直近の10年でロシアが北方四島周辺で水産コンビナートを立派にしてきた。グローバルに見れば、ロシアや中国との競争になることも念頭において事業を進める必要がある。
- ④ふるさと納税について、釧路根室管内の市町村は、全国で上位の順位にあることで地場産業が活性化しているので、それを釧路港の物流に取り込むべき。
- ⑤内航RORO船対応としてのユニットロードターミナルの整備について、西港区第1埠頭の老朽化対策では、嵩上げ・補修改良が必要であり、合わせて、シャーシヤードの集約を行い、現状のシャーシヤードを上回る広さの確保が必須条件である。また、RORO船の係留箇所の背後

に公共上屋があり、荷役に支障が出ているため、シャーシ保管場所と公共上屋のすみわけが必要である。

- ⑥内航 RORO 船のユニットロードターミナル整備にあたっては、工事期間中の利用制限の影響が大きいため、代替バース、前出し後の埠頭での本船の転回への支障など、関係者との十分な調整が必要である。
- ⑦2024 年問題やドライバー不足への対応として、鉄道と港湾の両方が使えるようなストックポイントや冷凍・冷蔵倉庫の整備を進めていくことで、港の活性化に繋がる。
- ⑧外航定期コンテナ航路について、ガントリークレーンは設置から 16 年経過しており、また、コンテナヤードは 3 万 m²と手狭で、民間 1 万 m²を加えて継ぎ足しの変形コンテナヤードとなっていることから、機能的なコンテナヤードの設置について検討をお願いしたい。
- ⑨ひがし北海道の拠点という観点は重要であり、内航コンテナの就航やイオン北海道の RORO 船の活用など、新たな動きもあるのももう少し将来の戦略的なことを見据えるべきである。
- ⑩国際バルク戦略港湾について、完成後 20%以上取扱いが増加しており、更なる取扱量の増加に向けては、畜産業の振興も視野に入れる必要がある。また、第 2 フェーズに向けて、管理体制などの充実を進める必要がある。
- ⑪釧路港から背後圏への輸送について、オホーツク圏へ確実に輸送できるインフラとして、道東縦貫道路の整備が望まれるが、現況の国道 240 号を大型車が円滑に走行できるための改良をお願いしたい。

（３）賑わい、交流に係る意見

- ①東港区の耐震旅客船バースに接岸が難しい大型クルーズ客船は、西港区第 4 埠頭の東側に着岸するため、貨物荷役に支障を来している。このため、東港区に大型クルーズ客船が着岸可能な係留施設の整備が必要である。
- ②クルーズ客船の大型化は長期トレンドになると推測され、将来の選ばれる寄港地になるために、LNG バンカリング対応が必要になる。
- ③クルーズ客船の受入れは、ターミナル整備はもとより、補給基地としてビジネス化し、新しい産業を育てていく方向性が重要である。
- ④寄港地に選ばれることにより、インバウンドの経済効果の他に、国際交流など人材育成が図られる。
- ⑤ひがし北海道、特に釧路は、非常に重要な観光資源を多く有しており、世界に誇れるポテンシャルがある。クルーズ客船の寄港型から脱却し、発着拠点港湾になることは重要なポイントであり、また、アジア市場や北米市場、加えて飛鳥川やディズニーの大型クルーズ客船など国内市場もあり、長期構想を支える市場になるのではないかな。
- ⑥各船会社が大型投資を行っている中で、釧路港の 1 つ目のポテンシャルは、カムチャッカ・アラスカや北極海航路に近く、北極海航路はクルーズ客船にとっても魅力的である。2 つ目は、釧路空港とのダブルポートを活かした活性化は大きな視点になる。3 つ目は、東港区は、中心

市街地と近く、歩いて街なか観光ができることである。

- ⑦この地域でどのようなクルーズ客船・乗客をターゲットにするのかについて検討すべきである。ターゲットとする乗客に市内で楽しんでもらい、日常的に市民が使う店にどんどん入っていただくような街との親和性、行動を取ってもらうことが重要である。
- ⑧ラグジュアリー船の受入れが重要であり、大型クルーズ客船に関してもカジュアルよりはプレミアムにターゲットを絞るべきである。
- ⑨令和４年度の観光庁のインバウンド観光地づくりの１１のエリアの一つにひがし北海道が選出され、クルーズのラグジュアリー層誘致の追い風となる。ラグジュアリー層の受け皿として、ミートスペースの整備やMOOをブラッシュアップしてターミナル機能を持たせるといった検討が必要である。一方で、オーバーツーリズム対策を講じる必要もある。
- ⑩クルーズ客船の乗客が、隣接する街を歩いて楽しく魅力的で、加えて宿泊施設の磨き上げや高度化も大事で、街との連携について重点的に検討する必要がある。
- ⑪港町を形成する１番のキーは、シビックプライドの醸成で、市民を巻き込むことで、市民認知度の向上につながる。観光はソフト面と言われるが、ハード面の整備がなければ成り立たない産業で、観光文脈を入れた、市民も楽しめる港まちづくりをしたい。
- ⑫リバーサイドの賑わい創出は良い取り組みであり、MOOやEGGはかつての民活法の適用施設第１号であることから、従来からある施設の活用も必要である。リバーサイドの面的な活用を検討してはどうか。
- ⑬観光、食、港を考えた時、優位性は必ず釧路の中心部にあるので、駅から幣舞橋に掛けての賑わいを維持し、さらに盛り上がるように取り組む必要がある。
- ⑭現状において、クルーズ客船の受入れでは、バスの運転手不足による２次交通の確保が問題となっている。西港区では、中心市街地までバス移動が必要になるので、中心市街地に近い東港区で大型クルーズ客船を受け入れるようにすべき。
- ⑮大型クルーズ客船の受入れによって、港の形や船舶の航行環境に大きな変化が生じる場合には、安全対策の検討が必要である。
- ⑯クルーズ客船が東港区と西港区に同時に入港する場合、CIQに係る人員が分散されることから、CIQの観点からも、クルーズ客船を東港区に集約した方が良い。
- ⑰クルーズ客船は閑散期があることから、クルーズターミナルの整備では、イベント等にも活用して通年利用し採算を考える必要がある。また、ターミナルには、X線システム、バゲージ・ハンドリング・システム、ユニバーサルデザイン等が必要である。
- ⑱観光や街なかの賑わい、津波避難の観点から、臨港道路の整備を検討すべきである。

（４）防災、減災に係る意見

- ①災害時においても物流を維持できるように、西港区に耐震岸壁の整備とその利用についての情報提供を速やかに行える体制を整備して欲しい。
- ②災害時にスピーディーな施設の可否判断も重要であるが、一番重要なのは耐震岸壁の有無で災害発生後の対応が大きく変わることである。釧路港には、東港には耐震岸壁があるが、西

港にはないので西港の物流機能の確保を含めて、耐震岸壁の検討が必要である。

- ③ 釧路港には、酪農家に飼料を供給するバルク岸壁など、他の港が代替できない機能がある。
このため、釧路の重要な機能の維持において、DX 技術を使って事故を未然に防止するなど、将来の港湾管理運営を効率的に行うためにサイバーポートの観点を加える必要がある。
- ④ 海上保安庁にとって、釧路港は道内最大の拠点港であり、北西太平洋の安全・安心を支える重要な港である。災害発生時には、海上保安庁のみならず関係機関の活動拠点となり、ひがし北海道の早期復旧・復興の輸送拠点になるため、港湾機能の維持に不可欠な防災対策が着実に実施される必要がある。
- ⑤ 阪神淡路大震災の時に、関西の航路が韓国ラインにシフトし、その航路は戻ってこなかったことから、釧路港の航路を確保するためにも岸壁の耐震強化は必要である。
- ⑥ 観光や街なかの賑わい、津波避難の観点から、臨港道路の整備を検討すべきである。（再掲）