

釧路港長期構想検討委員会 第2回委員会 議事録（概要）

○日時：2025年11月26日（水）14時30分～

○場所：釧路プリンスホテル 2階 鶴の間

（1）長期構想全般に係る意見

- ①老朽化した施設も多いため、西港と東港の特性を踏まえて使い分けることも必要である。
- ②長期構想に至るためには、長期構想から現状を逆算してみると課題が見えてくる。官民連携し、まずはハード面を着工することで、民間も動きやすくなる。
- ③地域資源としての港湾として、釧路だけではなく、これからの港湾の在り方、地域資源という足元の資源を改めて見つめ直し、その地域でなければ果たせない役割を改めて考えていく必要がある。
- ④釧路の港が持っている特性は、ファーストポートとしての機能、北米との近接性がある。将来に向けては北極海航路の可能性もある。世界の同緯度の地域と手を結んで活性化を図っていこうとする北海道開発計画の理念を改めて釧路港の長期的な取組の理念として掲げていく必要がある。
- ⑤ひがし北海道の拠点として、道央圏集中という脆弱性を軽減する非常に大事な役割を担っている。北海道経済全体がしなやかな強さ（レジリエンス）を持つために、釧路のポテンシャルを最大化するための長期構想が表現されている。
- ⑥釧路港将来ビジョンで議論いただいた、ひがし北海道を支える拠点となること、有事の際には鉄道等と連結して北海道全体を守るような拠点に仕上げること、トラック事業者に愛される、使い勝手のいい港になるためにストックポイントを形成することなどが網羅されている。これは夢のような長期構想ではなく実現していかなければならない夢として、港湾計画改訂に向けて進めていただきたい。
- ⑦北海道の港湾は、苫小牧・石狩は管理組合であるが、他は市町村管理となっている。これだけ物流や観光で事態が複雑になっているので、港湾に関連する人材を育成していくことも必要である。
- ⑧コンテナについては余裕のある土地の整備、日本の強味である親切なサービスをクルーズにも生かすこと、生産性を上げるためのAI等最新技術の導入も重要である。
- ⑨基本理念・ポリシーが大事であり、ひがし北海道で他では代替できない価値を最大化することが必要である。
- ⑩計画を考える際、取扱う貨物が、誰のための、何のための貨物であるかをイメージしておくことが大事である。“選ばれる港”となるには何が必要かを考えることが大事であり、環境の観点におけるCNPに向けた取組み、物流の観点ではAIやICT技術の活用について、もう少し強調しても良いと感じた。
- ⑪ロードマップでは、クルーズに関する施策において、東港区中央埠頭へのクルーズ集約は

短中期での計画となっており、カムチャツカ・アラスカクルーズの発着港化は中長期の計画となっているが、ソフト対策は早くから始めて、地域をしっかりと盛り上げることが必要である。

⑫長期構想における 20～30 年後の人口減少をどう評価するかが重要である。

⑬ポテンシャルを踏まえた施策となっているが、施策を作る場合に課題とエビデンスを踏まえることが必要である。

⑭地理的優位性を生かした賑わいや交流、北極海航路や、防災・減災の観点での北海道におけるバックアップ拠点など釧路港のポテンシャルをいかに生かしていくかということをおれからもよく考えていく必要があると強く感じた。

(2) 物流、産業に係る意見

①JR 貨物が廃止された地域もある中で、釧路に貨物を集めるため、JR 貨物釧路駅の貨物の取扱いを海側からもできるようにし、そして、ストックポイントの整備について釧路の地域として発信していただきたい。

②鉄路で十勝・オホーツクから釧路に貨物を集めるにあたり、ストックヤードの整備もしていただきたい。

③JR 貨物釧路駅との連携によるモーダルコンビネーション、倉庫機能の拡充が重要である。温度管理ができる倉庫を整備することで農産物の出荷の平準化により、商品としての付加価値を高めることができ、地元産業へ大きく貢献できる。

④バルクカーゴの受入れ体制を整えるため、飼料原料の増加に対応するための国際バルク phase2 に向けての取組、石炭、バイオマス、スクラップ等の大型化する本船に対応するため、バース及び広大な荷さばきヤードの確保が必要である。

⑤パナマックス船で運ばれた飼料を全て降ろせるような状況をつくるためにも、釧路、根室で肥育牛の振興が必要である。

⑥バルク戦略港湾としての本来の施策効果を発揮するためには、道東背後圏だけではなく北日本全体に飼料を持っていくことが肝心なため、phase2 の展開は必須である。

⑦自然災害時に釧路港を起点とした物流を成立させるためにも、釧路港から東側と北側に延びる道路の整備が必要である。

⑧道東縦貫道の整備には時間がかかるので、まずは国道 240 号を走り勝手の良い道路にして欲しい。そうすれば、穀物等の農産物の流通が良くなる。

⑨トラックの陸送時間を考えても、ひがし北海道をカバーできるのは釧路港だけである。

⑩国内外定期航路を充実させるため、内貿の 13 便/週の専用埠頭化、マーシャリングヤードやシャーシプールの拡充、外貿コンテナのスクエアなコンテナヤードの確保、ガントリークレーンの更新、そのための第 4 埠頭の整備が必須である。

⑪外内貿コンテナターミナルの高度化については、ハード整備は明示されているが、ターミナルの運営方法などソフト面で生産性の高いイメージを文言として追加して欲しい。

- ⑫西港区第 1 埠頭において、災害時の物流を止めないため、耐震岸壁の整備をお願いしたい。
- ⑬高規格の RORO ターミナルを整備するにあたり、第 1 埠頭先端における静穏度の向上、防波堤の整備は必須である。
- ⑭RORO 船の機能拡充について、ユーザーの方々の利用への影響を最小限にしつつ、それを実現する計画をつくっていただきたい。また、生産性の向上のためにも DX や AI の導入についても打ち出していただきたい。
- ⑮釧路港は北米に 1 番近い地理的優位性を有している。この優位性を生かし、北米航路のハブ港化できれば、釧路に保管、加工という新しいビジネスが生まれる。
- ⑯この 30 年位で生産地が移動・多様化し、中国からアジア全域に変わってきているので、釧路港を中心に新しい産業をつくることも考えた方がよい。
- ⑰さらなる利便性、港湾サービスの向上となる港湾インフラを整備することにより、新規貨物の創出に繋がるという相乗効果を期待している。
- ⑱釧路港の背後圏は広域で、北海道の東側半分の物流を支えている。これから人口が減少し、生産規模も限られていく中で、ある程度の選択と集中を図っていく場合、ひがし北海道における釧路港の役割は大きいのでそういう視点で長期構想を位置付けていただきたい。
- ⑲外来漁業者に選ばれるためには、魚種の変化に対応した給水設備等のきめ細かい対応が必要である。

(3) 賑わい、交流に係る意見

- ①北海道全体 GDP8 兆円の内、観光収入は 1 兆円と大きな割合を占めており、単にクルーズ船対応だけではなく、観光で来る人たちにとって魅力のある地域になるように、港湾の魅力を高めていくことと一体的な戦略が必要である。
- ②街の賑わいを回復させるため、クルーズ船寄港時に乗客が街中にくり出したくなるようなまちづくりをして欲しい。
- ③リバーサイドの賑わい創出について、ウッドデッキなどのハードだけでなく、消費活動や滞在時間が長くなる仕組みを考えないといけない。
- ④スタディーフィールドなど、市民が港を体感できる環境整備も一緒に検討していただきたい。
- ⑤観光コンテンツとクルーズ対応の面で、データやアンケートがとられていないことが課題である。観光の専門家を入れてしっかり考察し、ターゲットを絞ってメニュー開発しないといけない。
- ⑥シビックプライドを醸成するためには、みなと緑地 PPP を活用し、市民が普段から楽しく過ごせる場所、クルーズ客との交流の場所、教育の場としても活用できるような運営体制を構築することが重要である。
- ⑦シビックプライドの醸成は、単に賑わい・交流分野だけではなく、物流も含め釧路港全域

を対象とすべき事柄である。

⑧国際クルーズポートを形成するためには港を中心とする広域の観光力を上げることが重要であり、いわゆる富裕層をターゲットにして本物をつくることにより、多くの方々を引きつける魅力づくりができていく。また、富裕層をマネジメントできる人材を育成することも必要である。

⑨発着港になるであろう東京や横浜と連携し、釧路でも飛鳥IIIやディズニークルーズなどの日本人のクルーズ客を受け入れることも視野に入れて欲しい。

⑩クルーズの中では、釧路港が日本を代表する北の玄関口であることは明らかなので、クルーズポート形成に向け”クルーズポート釧路”を対外的に宣言することが重要である。

⑪国際クルーズポートの形成によって、釧路港は外国諸港と直接結びつくことになるため、国家安全保障の観点も考えていく必要がある。

⑫中央埠頭は街に近い、駅に近い、こういうかけがえのない条件を最大限に生かし、国際クルーズポートの形成の実現に向けて進めていただきたい。

⑬クルーズ船対応における CIQ について、現状の施設では、確実な実施が難しいケースがあるため、施設の充実化を図っていただきたい。

⑭西港にクルーズ船を寄港させるのは、見栄えが悪いため、東港への集約は良い。併せて、小樽や函館のように旅客船ターミナルでの CIQ も検討いただきたい。

⑮クルーズ船の入出港時も含め、釧路港の利用者増加における、ソフト面の安全対策についてもしっかりと検討いただきたい。

(4) 環境、エネルギーに係る意見

①LNG や脱炭素化の今後の動きを考察しながら進めていただきたい。

(5) 防災、減災に係る意見

① 西港区第1埠頭において、災害時の物流を止めないため、耐震岸壁の整備をお願いしたい。(再掲)

② 高規格の RORO ターミナルを整備するにあたり、第1埠頭先端における静穏度の向上、防波堤の整備は必須である。(再掲)

③ 自然災害時に釧路港を起点とした物流を成立させるためにも、釧路港から東側と北側に延びる道路の整備が必要である。(再掲)

④ 高知の津波タワーのようなものがあれば良い。

⑤ 作業船等の係留場所確保は、単に係留場所の確保に留まらず、防災力をしっかり高めた形で集約していくことが非常に重要である。

⑥ 災害発生時、インフラが復旧するまで給水活動等を行っているところであるが、その役割を果たすため、被災時の港へのアクセスも含めて計画を進めていただきたい。