

釧路港長期構想検討委員会 第2回委員会

日時：2025年（令和7年）11月26日14：30～

場所：釧路プリンスホテル

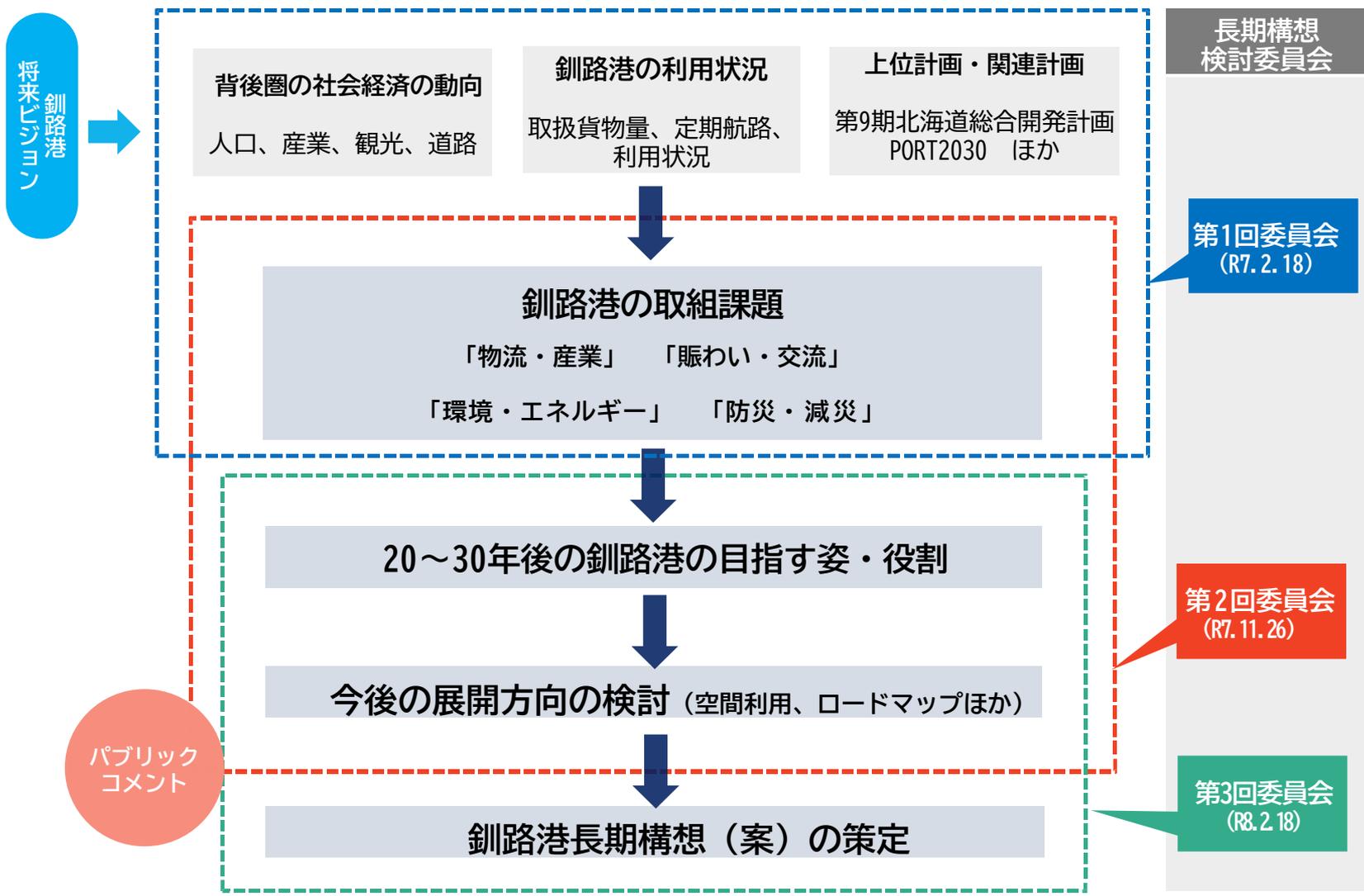


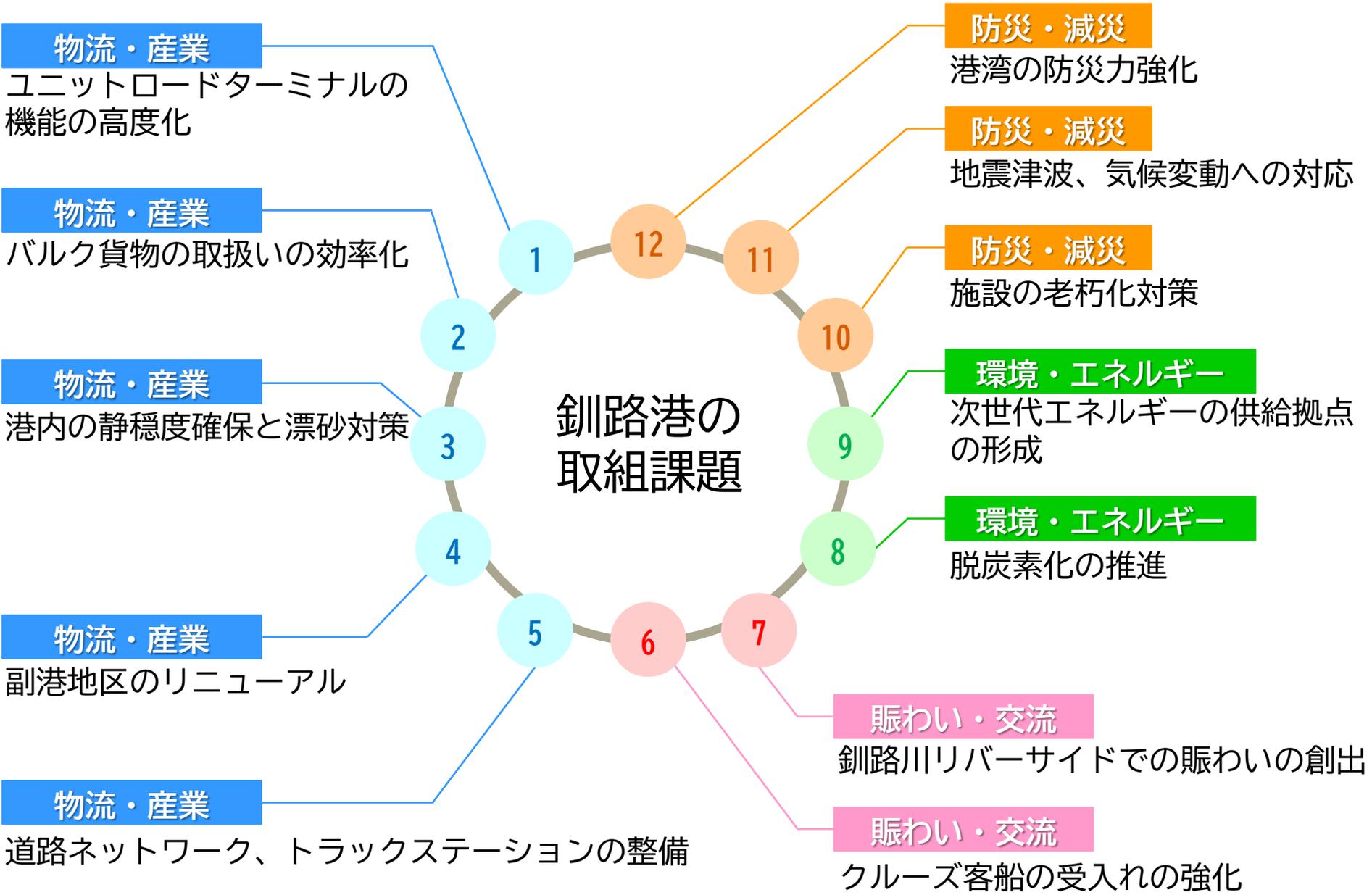
目 次

1. 釧路港長期構想について・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
2. 20～30年後の釧路港の目指す姿・役割（基本戦略）・・・ 12
3. 今後の展開方向の検討・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

1. 釧路港長期構想について

(1)長期構想の検討の進め方





(3)第1回委員会で挙げられた要請

物流・産業

- ・ 物流の2024年問題への対応
(モーダルシフト、モーダルコンビネーション、ストックポイント)
- ・ 内貿ユニットロードターミナルの形成
- ・ 外貿ユニットロードターミナルの形成
- ・ 国際バルク戦略港湾phase2(水深-16m)への対応
- ・ 北極海航路の拠点の形成
- ・ 高規格道路ネットワークの形成
- ・ 地場産業(水産業、酪農・畜産等)の活性化

賑わい・交流

- ・ 東港区へのクルーズの集約
- ・ クルーズ振興による地域の活性化
- ・ クルーズ発着拠点・補給基地港の形成
- ・ 釧路川リバーサイドの賑わい創出

防災・減災

- ・ 西港区での耐震強化岸壁の整備
- ・ 太平洋側港湾BCPの実行性の向上
- ・ 災害時の早期復旧・復興の拠点の形成

環境・エネルギー

- ・ カーボンニュートラルに向けた過渡期への対応

長期構想・港湾計画全般

- ・ 釧路港のポテンシャルを踏まえた役割の整理
- ・ 現況の釧路港の課題を解消し、釧路港と背後圏の発展に繋がる長期構想の策定

(4)第1回委員会における主要意見と対応方針

観点	主要意見	対応方針(案)	対応する取組施策
モータルシフト・コンバージョン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 釧路港将来ビジョンの作成において、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で、北海道の港湾機能を担っていく視点が必要である。 ・ 2024年問題に関連して、道央から陸送されるトラック物流が大変厳しくなるので、釧路港を核とした物流に転換していく必要がある。 ・ 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。 ・ 2024年問題解消や緩和策として、モータルシフトを推進している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道の東部の位置する地理的優位性を活用し、釧路港がひがし北海道の物流拠点としての役割を担う上で必要な港湾機能の強化方策の取組を行う。 ・ イオン北海道によるRORO船のモータルシフトの事例等を踏まえて、鉄道輸送を含め、2024年問題・トラックドライバー不足解決に向けた取組を行う。 	物流・産業 【基本戦略①】 ↓ 【施策A】 P25
ストックポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2024年問題対策として、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、港の活性化につながる。 ・ 2024年問題やドライバー不足への対応のため、ストックポイント、冷蔵倉庫やシャーシヤードの集約化により輸送の効率化を図る必要がある。 ・ 釧路港においては、ストックポイントの形成が重要である。そこから背後圏につながる道路ネットワーク、トラックステーションの整備が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流効率化に必要なストックポイント(常温、冷凍冷蔵、保管、積替え等)の機能を確保する。 ・ 道路ネットワークの整備やドライバーの労務環境・福利厚生の上向上に必要な方策の取組を行う。 	物流・産業 【基本戦略①】 ↓ 【施策A】 P25
内貿ユニットロード	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、西港第1埠頭の老朽化対策としては、嵩上げ・補修改良が必要である。 ・ 第1埠頭の改良に合わせて、シャーシヤードの集約を行い、現状のヤードを上回る広さの確保が必須条件である。 ・ 工事期間中の利用制限の影響が大きいため、代替バース、前出し後の本船の転回への支障など、関係者に十分に聞き取りをして欲しい。それを踏まえ、第1埠頭を前出しせず、嵩上げする方法を検討して欲しい。 ・ RORO船の係留箇所と倉庫が近く支障が出ているため、倉庫とシャーシ保管場所のすみわけが必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 内航RORO対応バースの老朽化対策は、バルク貨物との混在の解消、シャーシヤードの集約・確保等により、次世代ユニットロードターミナル機能を確保し、工事期間中における荷役への影響を小さくする工法を検討する。 	物流・産業 【基本戦略①】 ↓ 【施策A】 P25
外貿ユニット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外航定期航路について、ガントリークレーンは設置から16年経過している。また、コンテナヤードは3万㎡と手狭で、民間1万㎡を加えて継ぎ足しの変形コンテナヤードとなっている。前回の港湾計画にある西港第4埠頭に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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外貿コンテナ貨物と新規開設したフィーダーコンテナの需要動向を踏まえて、コンテナ貨物の取扱効率化への取組を行う。 	物流・産業 【基本戦略②】 ↓ 【施策B】 P26

(4)第1回委員会における主要意見と対応

観点	主要意見	対応方針(案)	対応する取組施策
国際バルク戦略港湾	<ul style="list-style-type: none"> 国際バルク戦略港湾について、第1フェイズの完成後20%以上取扱いが増加している。管理体制の構築を進め、次期第2フェイズまでのつなぎをして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 背後圏での酪農・畜産の将来動向や配合飼料の需要動向を踏まえて、第2フェイズに向けて必要な取組を行う。 	物流・産業 【基本戦略③】 【施策C】 P27
北極海航路	<ul style="list-style-type: none"> 北極海航路について、現状ではロシア情勢により難しい状況にあるが、地政学的に釧路港が優位なのは間違いないので、釧路港が北極海航路に役に立つ港として、長期構想の俎上に載せて欲しい。 北極海航路の拠点として、釧路港の優位性についても検討すべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> アジアの北東端に位置する地理的特性を活かし、北極海航路を介した欧州とのネットワークのハブ港湾としての機能を確保する。 	物流・産業 【基本戦略③】 【施策D】 P28
水産業、酪農・畜産等	<ul style="list-style-type: none"> ここ10年、ロシアが北方四島で水産コンビナートを整備してきた。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。 農業関係者として、国際バルク戦略港湾を生かすために、肉牛の振興が必要である。 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だ。 	<ul style="list-style-type: none"> 農水産業など釧路港背後圏の地場産業振興の観点から、釧路港の役割、必要な港湾機能を確保する。 	物流・産業 【基本戦略③】 【基本戦略④】 【施策C】 【施策E】 P27、P29
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> 根室方面の高規格道路は進捗しているが、北に向かう道東縦貫道など、物流を意識した道路整備も重要である。 オホーツク圏へ確実に運べるインフラが必要なため道東縦貫道整備が望まれるが、まずは、国道240号を大型車が円滑に走行できるための整備をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> オホーツク圏と釧路港とを結ぶ道東縦貫道をはじめとする高規格道路の整備や国道240号の改良を促進する。 	物流・産業 【基本戦略①】 【施策A】 P25
賑わい・交流	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ各社が大型投資を行っている中で、釧路港の持っている1つ目のポテンシャルは、カムチャツカ・アラスカや北極海航路に近いことである。2つ目は、釧路には空港があることで、釧路空港とのダブルポートを活かすことができる。3つ目は、東港区は中心市街地と隣接していることから、歩いて街なか観光ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> クルーズにおける釧路港のポテンシャルを勘案し、多様なクルーズ客船の受入れを行う。 	賑わい・交流 【基本戦略⑤】 【施策F】 P30

(4)第1回委員会における主要意見と対応

観点	主要意見	対応方針(案)	対応する取組施策
ターゲット	<ul style="list-style-type: none"> この地域でどのようなクルーズ船・乗客をターゲットにするか、受け入れるクルーズ船の種類を検討すべきである。ターゲットとする乗客の方々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、このような街との親和性、行動をとってもらえることが大事である。 ラグジュアリー船の受入れが重要であり、大型クルーズ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。 令和4年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たので、クルーズのラグジュアリー層誘致に追い風となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ラグジュアリー層をターゲットにした、受入れに必要な取組を行う。 	賑わい・交流 【基本戦略⑤】 ↓ 【施策F】 P30
発着港化	<ul style="list-style-type: none"> 寄港型のクルーズからの脱却は重要なポイントである。また、アジア市場や北米市場、加えて飛鳥Ⅲやディズニーの大型クルーズ船など国内市場もあり、長期構想を支えるに値する市場になるのではないかと。 ひがし北海道、特に釧路は、非常に重要な観光資源をたくさん持っていて、世界に誇れるポテンシャルを有する。 釧路港のポテンシャルを活かし、釧路港がカムチャツカ・アラスカクルーズの発着拠点港になる可能性は十分にあり、このような機能は釧路港の発展にとって大きなポテンシャルになる。 	<ul style="list-style-type: none"> アジアの北東端に位置する地理的特性を活かし、寄港型クルーズから発着拠点港への転換に必要な取組を行う。 	賑わい・交流 【基本戦略⑤】 ↓ 【施策F】 P30
大型クルーズ船の受入れ	<ul style="list-style-type: none"> 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船が着岸可能な係留施設の整備をお願いしたい。 大型クルーズ船の入港を進めたい。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。 クルーズ船の大型化は長期トレンドになると推測される。 クルーズの受入れでは、バスの運転手不足による2次交通の確保が問題である。西港では街までバス移動が必要になるので、街に近い岸壁に大型クルーズ船が着けるようにして欲しい。 クルーズ船が東港と西港に同時に入った場合、CIQ等に係る人員が分散されることから、CIQの観点から東港の一箇所に集約した方が良い。 	<ul style="list-style-type: none"> 西港区第4埠頭での荷役支障の解消、2次交通問題の解消、旅入出港手続きの効率化などの観点から、東港区での大型クルーズ客船の受入れに向けた取組を行う。 	賑わい・交流 【基本戦略⑤】 ↓ 【施策F】 P30
ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> 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M00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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船の東港区への集約に伴い必要となるクルーズターミナルの機能を確保する。 	賑わい・交流 【基本戦略⑤】 ↓ 【施策F】 P30

(4)第1回委員会における主要意見と対応

観点	主要意見	対応方針(案)	対応する取組施策
賑わい・交流	<p>クルーズ振興による地域活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> クルーズ客船に対して、水や燃料などの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。また、楽しく魅力的で歩ける街なかがあり、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。 釧路管内の産業振興において、観光を非常に重視している。インバウンドを取り込むため、クルーズ岸壁は重要課題として進めていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> クルーズ船への補給基地としての関連ビジネスの育成や観光産業の振興を通じて、地域活性化につながる方策の取組みを行う。 	<p>賑わい・交流</p> <p>【基本戦略⑤】 ↓ 【施策F】 P30</p>
	<p>みなとまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> みなとまちを形成する1番のカギは、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。 観光、食を考えた時、優位性は必ず中心部にあるので、駅から幣舞橋にかけての賑わいを維持し、さらに盛り上がるように取り組んでもらいたい。 リバーサイドの賑わい創出は良い取組みである。釧路港のMOOやEGGは全国の民活第1号であり、従来からある施設の活用も必要である。色々と芽だしがあるので、面的に考えてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地に隣接している地理的特性とMOOやEGG等の既存施設を活用し、釧路川リバーサイドを中心とした賑わい創出の取組みを行う。 	<p>賑わい・交流</p> <p>【基本戦略⑥】 ↓ 【施策G】 P31</p>
環境・エネルギー	<p>カーボンニュートラル</p> <ul style="list-style-type: none"> 選ばれる寄港地としてCNP推進が挙げられ、LNG対応などが必要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 釧路港背後圏におけるLNGの需要動向やLNGバンカリングの要請を踏まえて、LNG需要の受入体制の強化に向けた取組みを行う。 	<p>環境・エネルギー</p> <p>【基本戦略⑦】 ↓ 【施策H】 P32</p>
防災・減災	<p>耐震強化岸壁の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時においても物流を維持できるように、西港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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時における内貿定期航路の維持の観点から、西港区における耐震強化岸壁の必要性、整備方策の取組みを行う。 	<p>防災・減災</p> <p>【基本戦略⑨】 ↓ 【施策J】 P34</p>
	<p>災害復旧</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害発生時に釧路港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・復興の輸送拠点にもなるため、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ことを期待している。 	<ul style="list-style-type: none"> 太平洋側港湾BCPの実行性の向上を図ることにより、災害時の港湾機能の早期復旧を図る。 	<p>防災・減災</p> <p>【基本戦略⑩】 ↓ 【施策K】 P35</p>

(4)第1回委員会における主要意見と対応

観点	主要意見	対応方針(案)	対応する取組施策
防災・安全	<ul style="list-style-type: none"> 海上保安庁にとって、釧路港は道内最大の拠点港であり、北西太平洋で働く船員の皆さんやクルーズ船の乗客の皆さんの安心・安全を支える重要な港であると認識している。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全・安心に係る道内最大の拠点港としての役割を担うため、官公庁船の円滑な港湾利用の取組みを行う。 	防災・減災 【基本戦略⑩】 【施策K】 P35
船舶全航行	<ul style="list-style-type: none"> 大型クルーズ船の受入れや次世代エネルギーの供給等の取組みによって、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。 	<ul style="list-style-type: none"> 短中期の取組みにおいて、入港実績のない大型船舶の入港を計画する場合には、必要となる航行安全対策の取組みを行う。 	-
長期構想・港湾計画全般 釧路港の役割	<ul style="list-style-type: none"> 釧路港を利用している市内産業は3割を超え、広大で人口が希薄な釧路において、釧路港の役割は他地域より大きい。 釧路市の観光ビジョンでは、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て釧路根室圏内の貿易収支を黒字としている。釧路では、経済発展の戦略、港の活用が大きなカギになると考えている。 北海道総合開発計画では、食料安全保障、観光、カーボンニュートラルの3つの柱を目標とし、その取り組み方として多様な主体の皆様との共創を掲げている。食料安全保障に直結する国際バルク港、観光クルーズ、カーボンニュートラルなど、他で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、議論いただきたい。 3.11の当時、「選択と集中」と言われていたが、「選択と分散」という議論がでてきた。道東の釧路をハブとしてスポークを伸ばす際に、広大な北海道では分散が必要である。 釧路は、港を中心として栄えた町である。更に発展させる、あるいはひがし北海道の拠点になる、更には北海道、日本の大事な港として成長していくために、これから皆さんと一緒に考えていきたい。 釧路港は、食料安全保障や観光の観点で、非常に重要な港であり、今後もその役割を果たすことを期待している。今後は、テクノロジーに頼る部分も出てくると思われるので、他港も参照し検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 食料安全保障、観光、カーボンニュートラルの観点からの釧路港の役割について整理する。 	P13 ~ P15

(4)第1回委員会における主要意見と対応

観点	主要意見	対応方針(案)	対応する取組施策
長期構想・港湾計画の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・長期構想の検討に向けて、ビジョン懇談会で重ねてきた3回の議論を活かしてほしい。 ・釧路港がこんなによくなるのであれば、新たに立地しようかという雰囲気を出すことが大事である。そのため、長期構想、今後の新しい港湾計画が、新たな投資につながるツールになると良い。また、今からどうやってPRしていくのかも、一緒に考えていく必要がある。 ・東港のクルーズ、西港の内ユニ関係、外貿コンテナ関係、老朽化、耐震化など、釧路港には課題がある。 ・長期構想では、カーボンニュートラルなどかなり先の議論になることが多いが、釧路港の場合は短期・中期というよりは喫緊の課題としてやらなければいけないことが多いので、この点にも留意が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路港の課題を解消しつつ、釧路港と背後圏全体の発展につながる長期構想を策定する。 	P16
将来的な戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路港には、酪農に飼料を供給する国際バルク戦略港湾の棧橋など、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が必要である。 ・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苫小牧港からのRORO船の利用など、新たな動きもあるので将来を戦略的に見据えるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・釧路港のひがし北海道の拠点としての役割を担う上で重要な機能の維持する観点から、DX技術の導入等の戦略的な取組を行う。 	P25 P35
長期構想の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・長期構想委員会の場で、釧路港からひがし北海道の未来を皆様方と共に創造していくことができればと思う。 ・日頃から皆さんとしっかり意見交換をさせていただいて、皆さんの夢を一緒に形にしていくことができればと思っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期構想の実現に向けて、取組内容、短中長期のプライオリティ等について検討し、ロードマップを示す。 	P36 ～ P37

2. 20～30年後の釧路港の目指す姿・ 役割（基本戦略）

(1) 釧路港が持つポテンシャル【地理的優位性】

① 国際的な視点：北米至近、アジアの玄関口となる地理的特性

- ◆ 釧路港はアジアの北東端に位置している。
- ◆ 北米から穀物を輸入する際、釧路港がファーストポートとなることで、低廉で効率的な物流網を構築することが可能となる。
- ◆ クルーズ客船のアラスカ航路のファーストポート/ラストポートになることで、アラスカ航路クルーズの拠点港になる可能性がある。
- ◆ 北極海航路のアジアの拠点港になる可能性がある。



② 国内的な視点：北海道の東部に位置する地理的優位性

- ◆ 釧路港は北海道の太平洋東岸に位置している。
- ◆ 物流の2024年問題などに対応し円滑な道内物流に貢献する、海上輸送を中心とした北海道の東の物流拠点になる可能性がある。

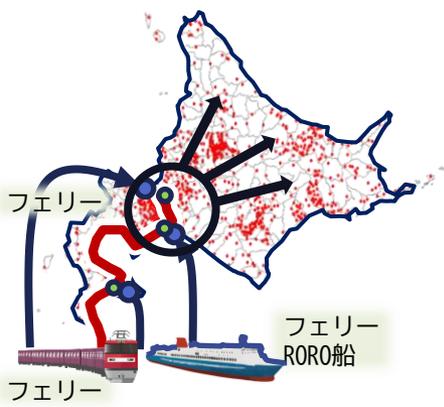
③ ローカル的な視点：市街中心地に近接した地理的優位性



- ◆ 東港区釧路川地区は、中心市街地に近接しており、観光や夕日などの景観と連携した、みなとまちづくりが可能である。

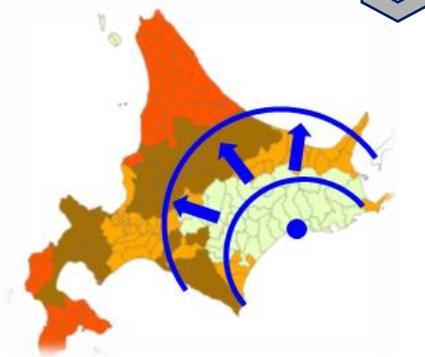
(1) 釧路港が持つポテンシャル【物流・産業】

- 物流の2024年問題を契機とした、ひがし北海道の物流拠点の可能性
- 背後圏のひがし北海道は、全国有数の1次産業地帯



<物流の2024年問題>
 ◆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、道央圏の物流センターなど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ver.8.0(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

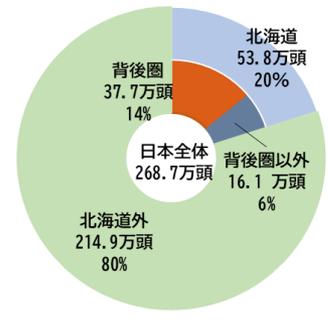
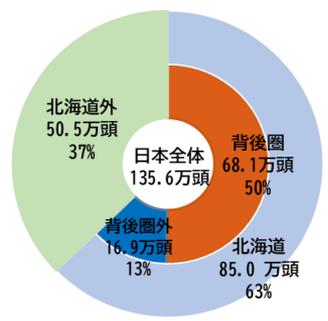


<物流における釧路港の可能性>
 ◆現状の道央圏からの貨物の最終到着地であることから脱却し、ひがし北海道の暮らしや産業を支える、物流の結節拠点となり得る可能性がある。

(凡例) 陸送時間



図 北海商科大学 相浦教授 提供資料



出典：釧路市作成

図 乳用牛(左)肉用牛(右)の飼養頭数(令和5年)

<道内地域別の域際収支>
 ◆北海道産業連関表の地域別域際収支では、釧路・根室は農業や漁業などの移出額が大きく、道内・道外ともに全道で唯一の黒字地区となっている。

		(億円)		
		道外 域際収支	道内 域際収支	域際収支計
道	央	▲ 18,745	8,897	▲ 9,848
道	南	▲ 511	▲ 1,732	▲ 2,243
道	北	▲ 1,773	▲ 4,174	▲ 5,947
オホーツク		210	▲ 1,951	▲ 1,741
十勝		▲ 221	▲ 1,294	▲ 1,515
釧路・根室		165	254	419
北海道	計	▲ 20,877	0	▲ 20,877

出典：「平成27年北海道産業連関表」(北海道開発局開発監理部開発計画課)

図 道内地域別の域際収支

<背後圏の産業>
 ◆ひがし北海道の全国に占める乳用牛の飼養頭数は約50%であり、また、肉用牛の飼養頭数は約14%となっており、全国の酪農業、畜産業の拠点になっている。

	(億円)	
	道外 域際収支	道内 域際収支
1 農業	262	349
2 林業	3	2
3 漁業	164	208
4 鉱業	▲ 17	140
5 製造業	▲ 73	491
うち 畜産食料品	575	142
水産食料品	1,066	137
その他の飲食料品	▲ 288	709
繊維製品	▲ 182	▲ 7
木材・家具	10	▲ 49
パルプ・紙	456	84
印刷・製版・製本	▲ 20	▲ 35
化学製品	▲ 214	184
石油・石炭製品	▲ 243	▲ 381
プラスチック製品	▲ 103	▲ 15
窯業・土石製品	▲ 26	▲ 25
鉄鉄・粗鋼	▲ 0	▲ 2
鉄鋼一次製品	▲ 28	▲ 36
非鉄金属製品	▲ 35	▲ 3
金属製品	▲ 87	▲ 72
機械	▲ 802	▲ 105
その他(注)	▲ 153	▲ 36
6 電力・ガス・水道	▲ 8	▲ 401
7 商業	▲ 103	▲ 289
8 金融・保険・不動産	▲ 153	28
9 運輸・情報通信	159	▲ 60
10 サービス業	▲ 68	▲ 215
11 分類不明	0	0
合 計	165	254

(1) 釧路港が持つポテンシャル【観光】

●ひがし北海道の国内有数の自然環境と冷涼な気候を活用した観光振興



写真 釧路湿原（上段）、阿寒湖（下段）

<釧路の観光資源>

- ◆釧路市内には、釧路湿原国立公園と阿寒・摩周国立公園があり、一つの市町村が複数の国立公園を有している事例は稀有であり、日本国内ではないような、優れた景観を有しているとの評価を得ている。
- ◆釧路市は、夏の避暑地としての知名度があり、夏の長期滞在者数は、平成23年度から連続で道内一位を記録しており、長期滞在者は、釧路川リバーサイドや幣舞橋の街歩きを楽しんでいる。

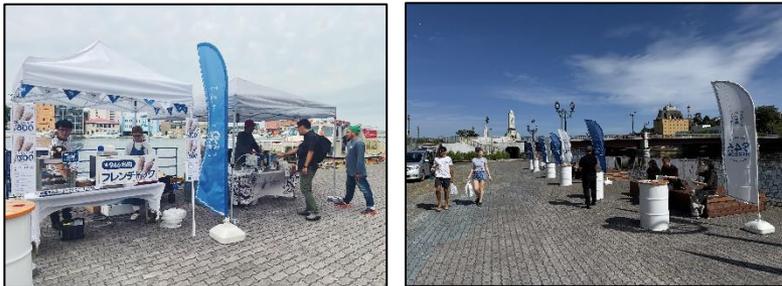


写真 釧路川リバーサイドでのイベント（上段）、幣舞橋からの夕日（下段）



くしろって こんなまち!

スギ・ヒノキの花粉ゼロ!
釧路地域にはスギやヒノキが自生していません。花粉症治療のために来訪される方もいらっしゃいます。

◆とにかく涼しい!
7～9月の日最高平均気温は約21℃ととても涼涼で、エアコンなしの生活ができます。真夏でも最高気温が30℃を超えることはほとんどありません。

7～9月の日最高平均気温 (2014年～2022年)	21.5℃	30.2℃	31.9℃
	釧路市	東京都	大阪府

◆世界三大夕日のまち!
世界中の夕日を見てきた船乗りたちが、釧路港の夕日はフィリピンのマニラ湾、インドネシアのバリ島と並んで美しいと言ったのが世界三大夕日のはじまりとされています。

◆豊富なグルメ!

日本有数の港町として「海産物がおいしい」のはもちろん、「スパカツ」や「ザンギ」などくしろならではのグルメも豊富です。

◆ここが都会!

東北道の中核都市として病院や商業施設が充実しており、「ここが都会」的な暮らしができます。

病院	17	64	84
一般診療所			
歯科診療所			

※2024年3月末時点

長期滞在とは?

「平均最高気温約21℃の快適空間」。釧路市には、夏の涼やかな気候を求め、毎年多くの方が長期滞在されます。

きっかけは、全国版の天気予報でした。「夏の釧路の気温を見て、「本当にそんなに涼しい場所なの?」「温度計が壊れているのでは?」といったお問い合わせが徐々に増えていきました。「寒い」と少しマイナスなイメージを「涼しさ」に変換し、恵まれた自然環境や一定度整った都市機能とともに日本有数の「避暑地」としてPRをしています。

現在では、北海道体験移住「ちよつと暮らし」実績※において、滞在人数・延べ滞在日数ともに平成23年度から連続で第1位を獲得しています。

※北海道が中心となり、移住を希望している方々に生活体験を促している取り組み

年度	滞在者数	延べ滞在日数
H30	1,353人	20,333日
R1	2,219人	25,872日
R2	1,644人	17,445日
R3	1,562人	17,087日
R4	2,267人	23,726日

※2024年4月上旬の滞者を集計(3月末時点)

◆圧倒的大自然!

「釧路湿原」「阿寒摩周」2つの国立公園を有している全国的にも珍しいまちです。国の特別天然記念物であるタンチョウや阿寒湖のマリモ、阿寒湖温泉など観光資源が豊富です。

交通アクセス

飛行機
釧路 - 東京 (羽田) 6往復/日
釧路 - 大阪 (関西国際) 1往復/日 ※季節変動
釧路 - 名古屋 (中部国際) 1往復/日 ※季節変動
釧路 - 札幌 (新千歳) 4往復/日
釧路 - 新千歳 3往復/日

JR〔特急〕
釧路 - 札幌 6往復/日

都市間バス
釧路 - 札幌 8往復/日

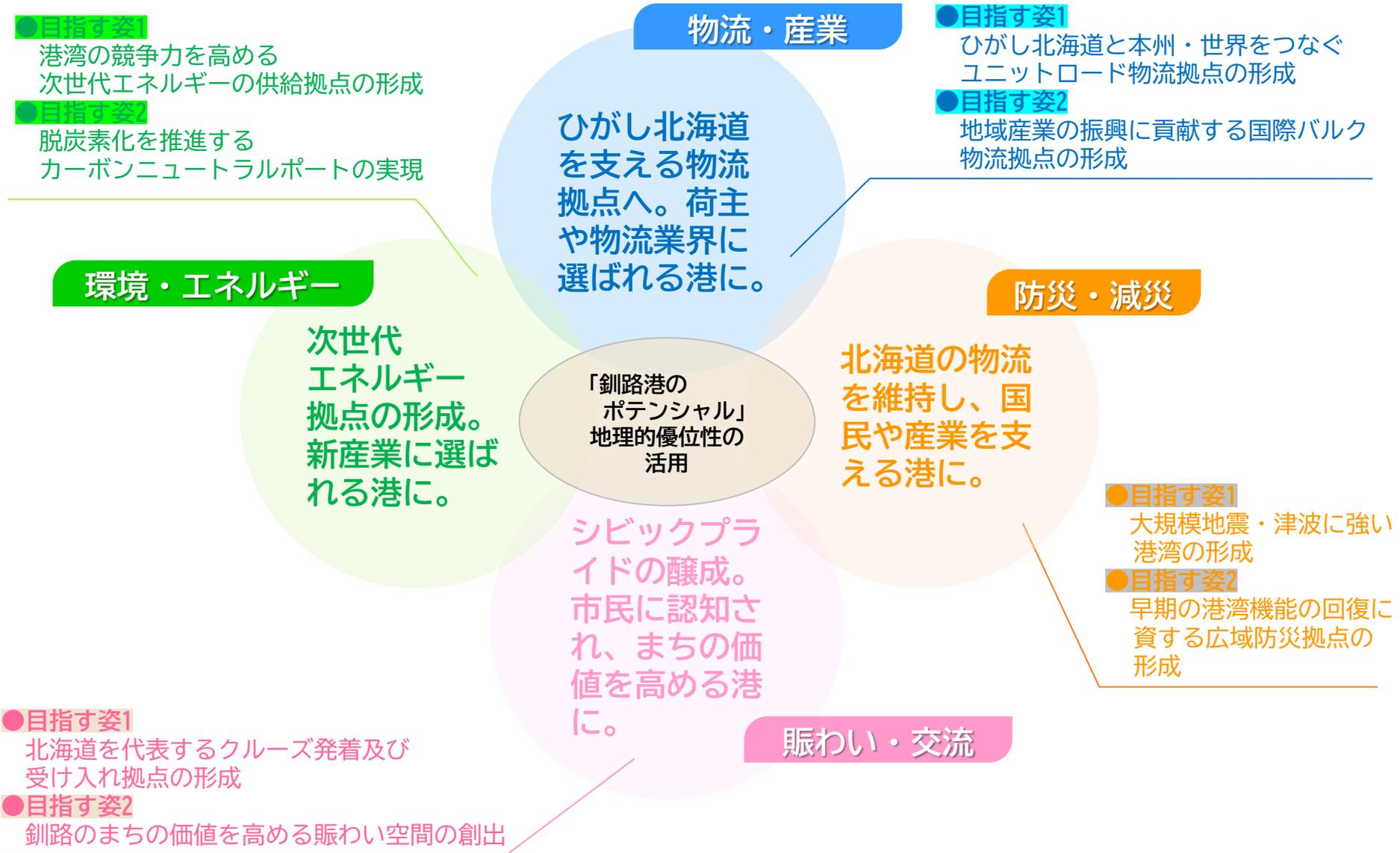
高速道路
釧路 - 札幌 約4時間30分
釧路 - 苫小牧 約4時間30分

図 釧路長期滞在ガイドブック

(2)20～30年後の釧路港の目指す姿

～ひがし北海道の価値*を最大化するための貢献～

※全国有数の1次産業地帯と自然環境や気候を有すること



(3) 釧路港の基本戦略

物流・産業

ひがし北海道を支える物流拠点へ。荷主や物流業界に選ばれる港に。

目指す姿1

ひがし北海道と本州・世界をつなぐユニットロード物流拠点の形成

果たすべき役割

ユニットロードターミナルの形成に加え、ストックポイントを形成することで、物流の2024年問題への対応や物流効率化・高度化を図り、地域産業の振興に貢献する。

基本戦略

- ①高規格内貿ユニットロードターミナル、ストックポイントの形成
- ②外貿・内貿コンテナターミナルの形成

目指す姿2

地域産業の振興に貢献する国際バルク物流拠点の形成

果たすべき役割

国際バルク戦略港湾のphase2展開、バルク貨物の荷役の効率化、副港地区のリニューアルを図ることで、酪農・畜産業及び水産業の振興に貢献する。

基本戦略

- ③バルク貨物の取扱いの効率化
- ④副港地区のリニューアル

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。

目指す姿1

北海道を代表するクルーズ発着及び受け入れ拠点の形成

果たすべき役割

アジア北東端の地理的優位性や市内に2つの国立公園を有することを活かし、アラスカクルーズなどの発着港湾化など、北海道を代表するクルーズポートとしての立ち位置を確立する。

基本戦略

⑤クルーズ発着及び大型クルーズ船の受け入れ拠点の形成

目指す姿2

釧路のまちの価値を高める賑わい空間の創出

果たすべき役割

釧路川リバーサイドについて、中心市街地との近接性を活用したイベント展開やみなと緑地PPPの活用により、「釧路のまちの価値の向上」、
「市民のシビックプライドの醸成」に貢献する。

基本戦略

⑥釧路川リバーサイドのオープン化

環境・エネルギー

次世代エネルギー拠点の形成。新産業に選ばれる港に。

目指す姿1

港湾の競争力を高める次世代エネルギーの供給拠点の形成

果たすべき役割

まずは、多くの企業が現実的な脱炭素エネルギーとしてLNGを導入していることから、LNG供給拠点、LNGバンカリング拠点を形成する。そして、2050年カーボンニュートラルに貢献するため、次世代エネルギー(水素・アンモニアなど)の供給拠点を形成する。

基本戦略

⑦次世代エネルギー供給拠点の形成

目指す姿2

脱炭素化を推進するカーボンニュートラルポートの実現

果たすべき役割

ブルーカーボンの推進や陸上電力供給施設等の導入など、港湾の脱炭素化の取り組みを進め、2050年カーボンニュートラルに貢献する。

基本戦略

⑧カーボンニュートラルポートの実現

(3) 釧路港の基本戦略

防災・減災

北海道の物流を維持し、国民や産業を支える港に。

目指す姿1

大規模地震・津波に強い港湾の形成

果たすべき役割

大規模地震・津波に対応するため、岸壁の耐震化、粘り強い構造の防波堤や防潮堤などの整備、気候変動に対応した港湾施設を整備することで、物流及び港湾機能を確保する。

基本戦略

⑨港湾施設の機能強化による防災力の向上

目指す姿2

早期の港湾機能の回復に資する広域防災拠点の形成

果たすべき役割

太平洋側港湾BCPの実行性を向上させることで、早期の港湾機能の回復や危機管理対応能力を高める。

基本戦略

⑩太平洋側港湾BCPの実行性の向上

3. 今後の展開方向の検討

(1) 釧路港の取組施策

	10の基本戦略	11の取組施策
物流・産業	①高規格内貿ユニットロードターミナル、ストックポイントの形成	A:高規格内貿RORO船ターミナルの整備
	②外貿・内貿コンテナターミナルの形成	B:外貿・内貿コンテナターミナルの高度化
	③バルク貨物の取扱いの効率化	C:国際バルク戦略港湾 phase2(水深-16m)の展開 D:西港区の埠頭再編によるバルク貨物の取扱いの効率化
	④副港地区のリニューアル	E:水産拠点の機能拡充
賑わい・交流	⑤クルーズ発着及び大型クルーズ船の受け入れ拠点の形成	F:国際クルーズポートの形成
	⑥釧路川リバーサイドのオープン化	G:釧路川リバーサイドエリアの賑わい創出
エネルギー・環境	⑦次世代エネルギー供給拠点の形成	H:LNG及び次世代エネルギー(水素・アンモニア・エタノール)供給拠点の形成
	⑧カーボンニュートラルポートの実現	I:ブルーカーボン推進や陸上電力供給施設等の導入
防災・減災	⑨港湾施設の機能強化による防災力の向上	J:防潮堤の整備、岸壁の耐震化、防波堤の粘り強い化
	⑩太平洋側港湾BCPの実行性の向上	K:作業船・官公庁船の係留場所の確保、災害関連情報の収集・集積の高度化

(1) 釧路港の取組施策

【施策A】 高規格内貿RORO船ターミナルの整備

■ひがし北海道物流の現状

ひがし北海道の小売業などの商品のほとんどが、道央圏からトラック輸送されている状況にあり、物流の2024年問題やトラックドライバーの減少により、従来型のトラック輸送が難しい状況にある。

■モーダルシフトの萌芽

イオン北海道（株）では、栗林商船（株）のRORO船を活用して、衣料品、リビング用品などの輸送を行っており、2024年（令和6年）5月に実証実験、同年10月より本格運用を開始、2025年（令和7年）7月に実施店舗拡大した。今後は、根室管内の店舗への輸送も構想している。

釧路市⇔札幌市の距離と時間（片道）
302km、4時間25分

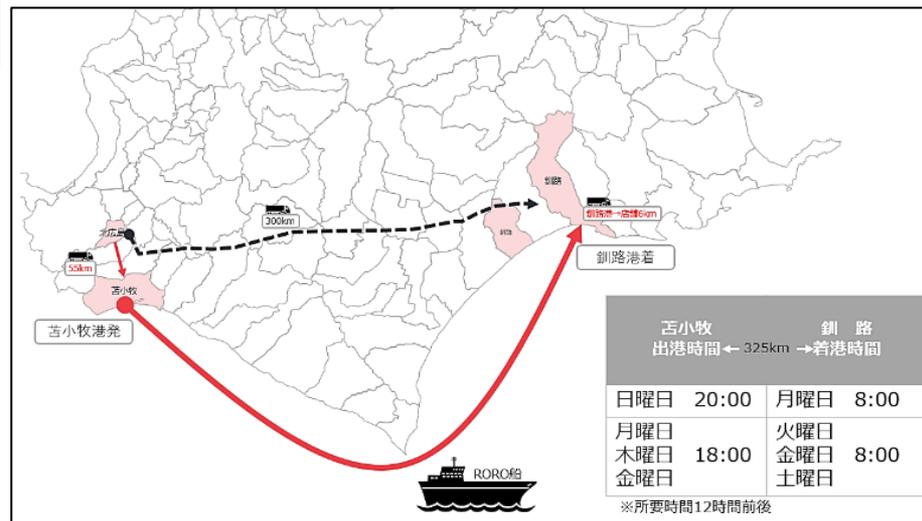
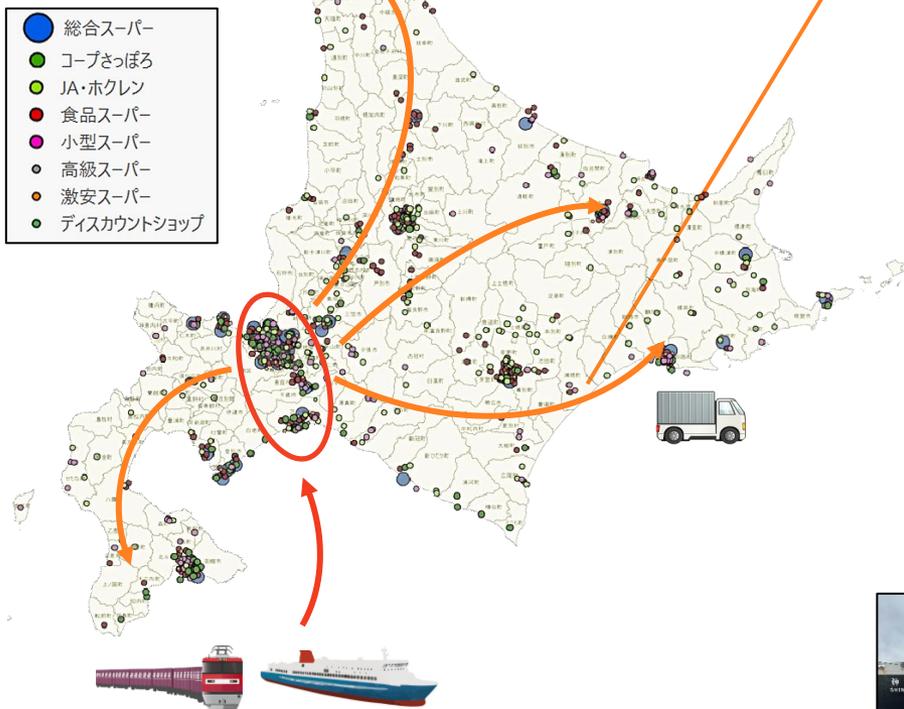


図 イオン北海道のモーダルシフトのイメージ
（出典：釧路港将来ビジョン）

出典：北海商科大学 相浦教授提供資料を加工



写真 2024年5月の実証実験の状況

(1) 釧路港の取組施策

【施策A】 高規格内貿RORO船ターミナルの整備

■ 釧路港ポートセールス2025の開催 (2025. 1. 29)

(パネルディスカッションなどでの意見)

○BCP対応を考えた時、船便は欠航が少なく有効であり、釧路港を活用したモーダルシフトにより、日勝峠などが通行止めになった場合でも、商品を配送することができる。

○公共性と公平性のある倉庫を整備することで、マルチユーザーが釧路港に貨物をストックし、そこから高規格道路で道東各地域へ輸送できる体制が望ましい。

○苫小牧港に物流が集中している状態を解消する必要があり、苫小牧港と釧路港で東西に物流機能が分散されるよう、釧路港にはストックポイントを整備する必要がある。

○苫小牧港、釧路港の2大拠点構想を検討したい。釧路などに公共倉庫を整備し、複数社で管理運営し、ストックポイントとして機能させる方法を模索したい。

○釧路港で公共倉庫があれば、商品の一時保管が可能となり、道東エリアの配送範囲をより拡大でき、積み替え作業等もできる可能性がある。

(パネルディスカッションの構成)

- ・コーディネーター : 北海商科大学 相浦教授
- ・パネリスト : イオン北海道(株) 石田マネージャー
川崎近海汽船(株) 釧路支店 塩見支店長
浜中運輸(株) 神林専務



写真 ポートセールス2025の開催状況

■ 公共上屋を活用した貨物積替えの実証実験 (2025. 9月~12月)

釧路港におけるRORO船を活用したモーダルシフトを推進し、また、将来のストックポイントの形成に向け、倉庫や貨物積替え施設の需要や課題などを把握することを目的に実施。



- ①対象船舶
- ・栗林商船(株)のRORO船
 - ・川崎近海汽船(株)のRORO船



- ②シャーシは下船ヤードで一旦蔵置した後、3号上屋に搬入。



- ③3号上屋では、三ッ輪運輸(株)のフォークリフトにて貨物を積替え。



- ④各社にて用意したトラックにて店舗に搬入。

図 実証実験のフロー

(1) 釧路港の取組施策

【施策A】 高規格内貿RORO船ターミナルの整備

- (1) 西港区第1埠頭でDX技術を導入した高規格内貿RORO船ターミナルの整備
 - ・ シャーシ駐車管理システムや自動係留装置などのDX技術の導入
 - ・ シャーシ用のリーファープラグ、船舶用の陸上電源供給施設の整備
- (2) ターミナルと一体となったストックポイントの形成
 - ・ 常温倉庫、冷凍・冷蔵倉庫、貨物積替え施設
- (3) 釧路貨物駅と連携した、モーダルコンビネーションの形成
- (4) 静穏度向上と漂砂対策を兼ねた、防波堤の整備
- (5) 高規格道路の整備の促進
 - ・ 道東道（尾幌糸魚沢道路）、釧路中標津道路、道東縦貫道路



図 高規格内貿RORO船ターミナル整備イメージ

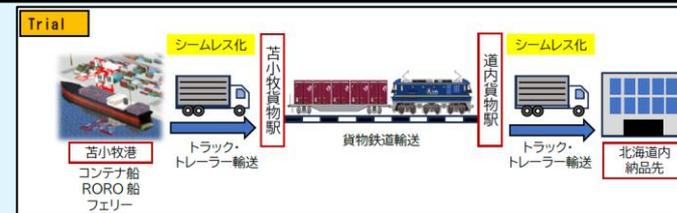


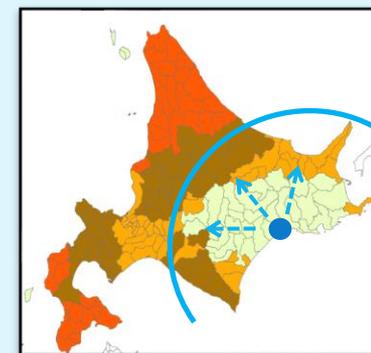
図 JR貨物と連携したモーダルコンビネーションのイメージ (苫小牧港管理組合プレスリリースより)



図 冷蔵倉庫のイメージ(東京港)
(出典：国土交通省ウェブサイト
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001851409.pdf>)



図 シャーシ用リーファープラグ
(出典：国土交通省ウェブサイト
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001894748.pdf>)



(凡例) 陸送時間
(出典：北海商科大学 相浦教授 提供資料)

改善基準告示 (R6.4月・厚労省) での1日あたりの片道の運転時間は、およそ4.5hが上限であり、釧路港を核とした物流では、ひがし北海道のほぼ全域が日帰り可能な陸送エリアとなる。

図 釧路港を核とした物流イメージ

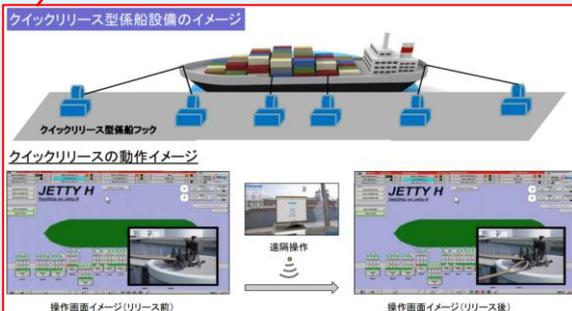


図 クイックリリース型係留設備 (出典：国土交通省ウェブサイト
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001872822.pdf>)

<シャーシ・コンテナの位置管理等の高度化>

- シャーシ・コンテナの入退場管理、損傷確認、位置管理の高度化を支援し、「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

シャーシ・コンテナ入退場管理

(概要)
・入退場口に設置されたカメラあるいは端末等により車両情報を読み取り入退場情報を記録。

シャーシ・コンテナ損傷確認

(概要)
・入退場口等にて、シャーシ・コンテナのダメージ状況を自動撮影するなど記録。

シャーシ・コンテナ位置管理

(概要)
・ターミナル内に設置したカメラ、駐車マスやシャーシ等に設置した位置情報端末により、設置されたシャーシ等の位置を追跡・記録。

図 シャーシ・コンテナ位置管理等の高度化 (出典：国土交通省ウェブサイト
<https://www.mlit.go.jp/page/content/001906602.pdf>)

(1) 釧路港の取組施策

【施策B】 外貿・内貿コンテナターミナルの高度化

(1) 外貿、内貿コンテナターミナルを西港区第3埠頭南側から第4埠頭西側にシフトし高度化

- ・外貿バース、内貿バースの整備
- ・ガントリークレーン2基体制の構築（バックアップ機能）
- ・小口混載貨物積替え施設、リーファープラグの整備
- ・冷凍、冷蔵倉庫の整備（1次産品の出荷時期の平準化による高付加価値化など）



写真 北海道クールロジスティックプレイス（苫小牧港）

西港区第4埠頭



西港区第3埠頭



- ・外貿、内貿バース
- ・ガントリークレーン2機
- ・小口混載貨物積替え施設
- ・リーファープラグ

外貿、内貿コンテナターミナルの移転

図 外貿、内貿コンテナターミナルのシフトイメージ

(2) 外貿、内貿コンテナの取扱量の増加に向けた取組み

- ・京浜港とのフィーダー航路の増便の検討



写真 内貿コンテナ船の荷役状況(左)
同船就航の歓迎セレモニー（R6.5）(右)

①国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

- 国際基幹航路の寄港には一定の貨物量が必要であり、国内からの集貨に加えて、海外からのトランシップ貨物の集貨が必要。
- 北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築に取り組む。
- 加えて、内航フェリー・RORO航路、鉄道等の多様な輸送モードを活用した集貨を促進する。

国際フィーダー航路網の強化

支援事業開始前	2023年現在
京浜港 (2016年3月)	39便 → 52.5便 (2023年11月)
阪神港 (2014年4月)	3便 → 87便 (2023年11月)

内航コンテナ船の大型化が進展
<最大船型>
400TEU型(2013年)

1,000TEU型(2023年)



東アジア・東南アジア貨物の広域集貨

【目指すべき姿】



図 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ（概要）
(R6.2.16) 抜粋

(1) 釧路港の取組施策

【施策C】 国際バルク戦略港湾 phase2(水深-16m)の展開

(1) 国際バルク戦略港湾 phase2 (水深-16m) の展開

- ・ネオパナマックス船※(12万DWT相当)対応の施設整備により、さらなる穀物の大量一括輸送を推進し、北日本エリアの酪農・畜産を支える拠点として効率的な海上輸送ネットワークを形成
- ・phase1 (水深-14m) に引き続き、釧路港をファーストポートとした2港寄り及び3港寄り輸送体制の継続、内航フィーダー輸送体制を強化
- ・海上輸送ネットワークの拠点として、港湾背後の関連産業の集積を進め、地域の雇用と経済を支え、酪農・畜産業の国際競争力を向上

※2016年6月に開通した新パナマ運河に対応した船舶

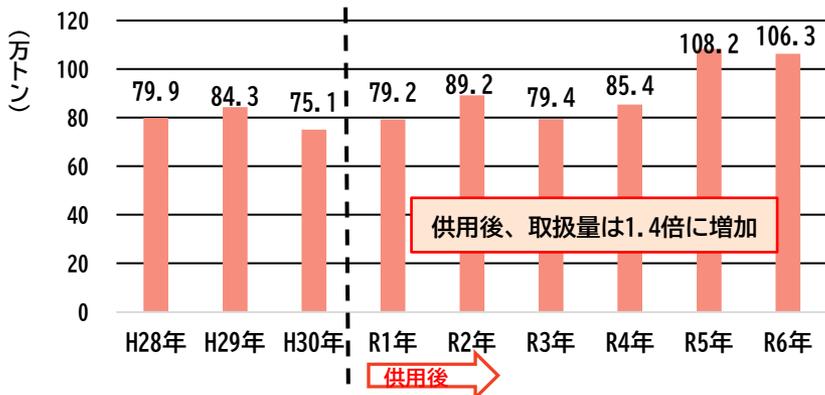
phase1 (水深-14m)



輸入とうもろこし運搬船の平均積載量
約3万トン/隻 (2018年度実績)

輸入とうもろこし運搬船の平均積載量
約5.4万トン/隻 (2023年度実績)

【輸入とうもろこし取扱量】



phase2 (水深-16m)



- ・岸壁、航路、泊地 (全て水深16m) の整備
- ・荷役機械の2基体制の構築 (バックアップ機能を確保)

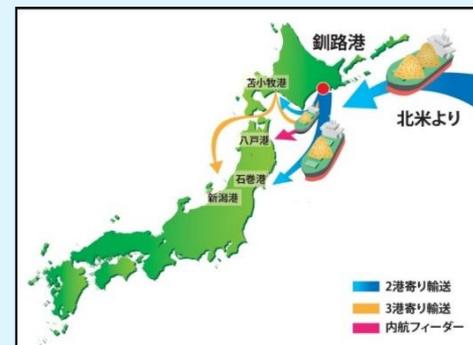


図 釧路港を核とした輸送ネットワーク
(出典：国際バルク戦略港湾の選定に向けた計画書 (概要版) (H23・釧路市))

(1) 釧路港の取組施策

【施策D】 西港区の埠頭再編によるバルク貨物の取扱いの効率化

(1) 第1埠頭をRORO船ターミナル、第4埠頭西側を外内貿コンテナターミナルと埠頭再編をすることで、第2埠頭（穀物など）、第3埠頭（化学肥料など）第4埠頭東側（石炭、バイオマス品目など）におけるバルク貨物の取扱いの効率化

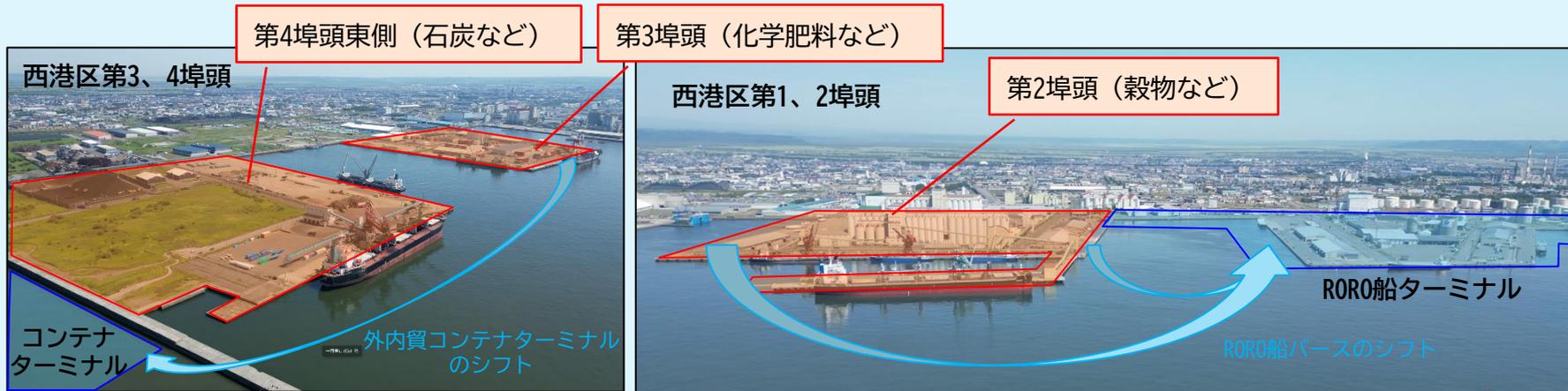


写真 西港区の埠頭再編のイメージ

(2) アジアの北東端に位置する地理的特性を活かし、北極海航路を介した欧州とのネットワークの拠点港として機能し、新たな貨物需要、商流の創出

(3) 西港区第4埠頭での大型クルーズ客船の受け入れによるバルク貨物の荷役への支障を解消するため、東港区中央埠頭に大型クルーズ客船対応の施設の整備



写真 大型クルーズシフトのイメージ

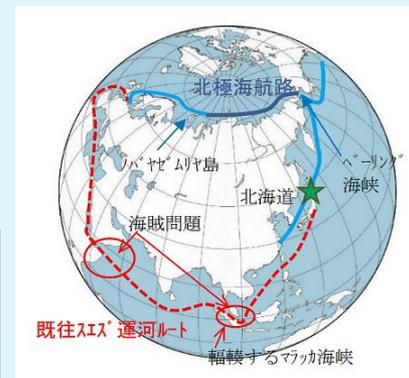


図 北極海航路
(出典：「北極海航路を通じた発展戦略への提言」（平成28年8月北海道経済同友会北極海航路研究ワーキング）

(1) 釧路港の取組施策

【施策E】水産拠点の機能拡充

(1) 釧路港全体の漁船対応施設の老朽化対策に加え、衛生管理の向上を通じ、ブランド力のある水産品の供給



(出典：北海道開発局資料)

写真 衛生管理施設（釧路港(R7.1供用開始)(左)
根室港(R7.10供用開始)(右))

(2) 外来漁業者に選ばれるため、陸上電源供給施設の整備などの受け入れ態勢の充実



写真 釧路フィッシャーマンズワーフM00前の陸上電源供給施設

(3) 観光業としての水産業を確立するため、体験観光の確立

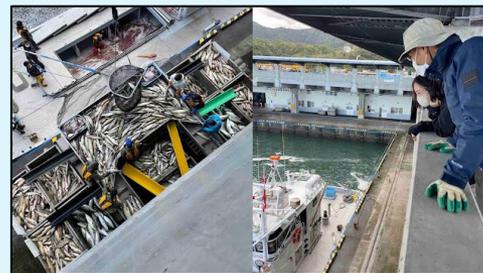
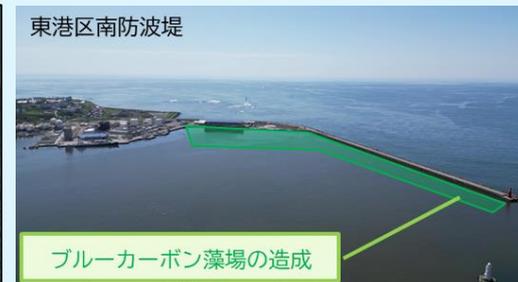


写真 ウトロ鮭テラス (出典：知床斜里町観光協会HP)

(4) 地元漁業者の経営の安定化を図るため、海面養殖を実施するとともに、ブルーカーボン藻場が生育できるマウンドを造成し、コンブ漁やウニ養殖を実施



東港区南防波堤

ブルーカーボン藻場の造成

写真 トラウトサーモンの海面養殖 (上)
ブルーカーボン コンブ生育の実証実験 (下)

(1) 釧路港の取組施策

【施策F】 国際クルーズポートの形成

(1) 東港区中央埠頭にてクルーズ客船の受け入れ拠点の整備

- 東港区中央埠頭にて大型クルーズ客船対応の施設を整備し、LNGバンカリングなど、クルーズ客船の受け入れ拠点の整備。



写真 「飛鳥Ⅲ」のLNGバンカリング (2025.9.30)
(釧路港東港区耐震旅客船ターミナル)

(2) クルーズターミナルや富裕層向けの宿泊環境の整備

- 旅客の利便性を向上し、フライ&クルーズを推進するため、クルーズターミナルや富裕層向けの宿泊環境の整備。



写真「InterContinental Yokohama Pier 8」
(横浜ハンマーヘッド)
1、2階はクルーズターミナル、
3～5階は上質な滞在型リゾートホテル。

図 東港区中央埠頭での国際クルーズポートの形成イメージ

(3) カムチャツカ・アラスカクルーズなどの発着港化

- クルーズ客船の受け入れの経済効果を高めるため、アジアの北東端に位置する地理的優位性を活用し、カムチャツカ・アラスカクルーズの発着港化。

(4) 街歩き観光メニューの創出

- クルーズ客船の受け入れの経済効果を高めるため、街歩き観光メニューの創出。



出典：北海道開発局資料

写真 クルーズ客船寄港時の外国人の街歩き風景

(1) 釧路港の取組施策

【施策G】 釧路川リバーサイドエリアの賑わい創出

(1) みなと緑地PPPを活用した官民連携による港湾緑地の整備

- ・ 恒常的に市民や観光客が訪れる空間にするために、港湾緑地整備と合わせ、官民連携による、みなと緑地PPPを活用。
- ・ 官民連携を円滑に進めるため、みなと緑地PPPに参画する可能性がある事業者へのサウンディング調査結果を港湾緑地の設計に反映。



図 みなと緑地PPPの導入イメージと事例 (右上：新潟港万代テラス (出典：新潟県HP) 右下：大阪港常吉西臨港緑地 (出典：大阪市HP))

(2) 中心市街地との近接性やM00などの有効活用による賑わいエリアの創出

- ・ 釧路川リバーサイドについて、中心市街地と近接している地理的優位性や夕日などの景観を活用し、市民や観光客に認知され、賑わいのあるエリアにするため、一部施設を漁船利用からイベント利用への転換。



写真 北地区緑地護岸でのイベント (左、中央) 未広町物揚場でのイベント (右)

(1) 釧路港の取組施策

【施策H】 LNG及び次世代エネルギー(水素・アンモニア・エタノール)供給拠点の形成

(1) 第5埠頭での次世代エネルギーの供給施設の形成

・2050年カーボンニュートラル達成に貢献するため、第5埠頭に、水素・アンモニア・エタノールの次世代エネルギーの供給拠点の形成。



西港区第5埠頭

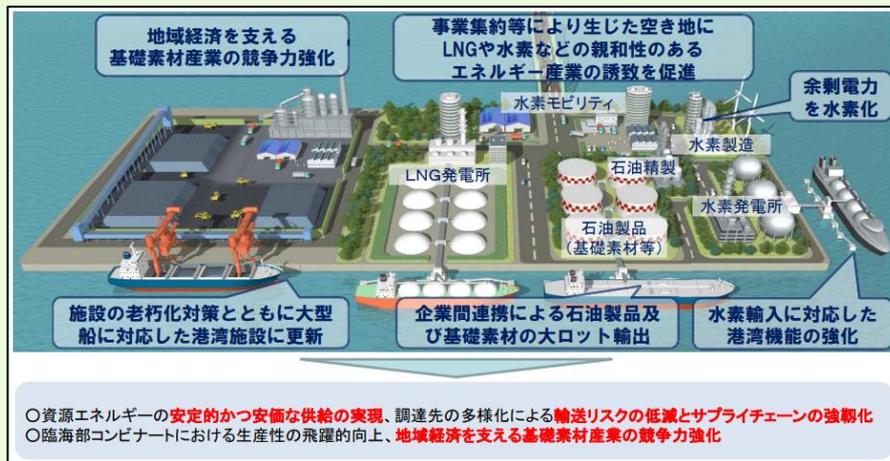


図 第5埠頭での次世代エネルギーの供給施設の形成イメージ

図 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成 (国交省HP)

・釧路LNGターミナル概要(現況)

事業所名	貯蔵所・屋外タンク	主要施設
釧路エルエヌジー株式会社	1基	LNG気化器 内航船受入施設 ローリー出荷設備
	10,000kl	



写真 釧路LNGターミナル



写真 LNGバンカー船「KEYS Azalea」
(出典:KEYS Bunkering West Japan 株式会社)



写真 「飛鳥III」のLNGバンカリング
(2025. 9. 30)
(釧路港東港区耐震旅客船ターミナル)
(再掲)

(1) 釧路港の取組施策

【施策】防波堤の整備、岸壁の耐震化、防波堤の粘り強い化

(1) 防潮堤、津波避難タワーの整備

- ・L1津波の浸水を防止し、L2津波の浸水範囲や浸水深を低減させるための防潮堤などの整備。



図 高知港の防潮堤などによる三重防護 (出典：高知県HP)

- ・大津波警報発令時における港湾労働者や利用者の安全確保のための津波避難タワーの整備。



写真 津波避難タワー(出典：高知県黒潮町HP)

(2) 岸壁の耐震化・高上げ、既設防波堤の粘り強い構造化

- ・災害時においても、暮らしや産業に必要となるエネルギーや内貿ユニットロード貨物などの幹線物流を確保するため、岸壁の耐震化。
- ・災害発生後の速やかな港湾機能の回復を図るため、既設防波堤の粘り強い構造化。
- ・気候変動に伴う海面水位の上昇に対応し、浸水による物流機能の低下を防止するため、岸壁の高上げなどの実施。



図 港湾分科会第4回防災部会資料 (出典：国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001613375.pdf>)

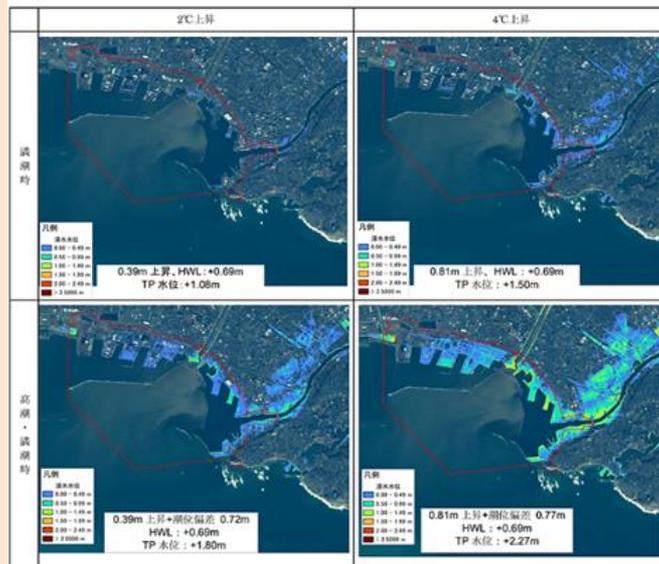


図 海面上昇による浸水シミュレーション (出典：北海道開発局資料)

【耐震強化岸壁における支援活動の展開】

- 能登地域には、支援物資の輸送等による支援活動の中核を担い得る水深4.5m以上の岸壁は16施設あったが、うち発災後に利用可能なものは9施設であった。
- 七尾港の耐震強化岸壁は、そのひとつとして、船舶による支援活動の展開に貢献。



図 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト (出典：国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaiproject/img/project2024.pdf>)

(1) 釧路港の取組施策

【施策K】 作業船・官公庁船の係留場所の確保、災害関連情報の収集・集積の高度化

(1) 作業船・官公庁船の係留場所の確保

- ・発災後の港湾機能の早期回復に向けて、前進基地機能を確保し、太平洋側港湾BCPの実行性の向上するため、作業船・官公庁船の係留場所を確保



作業船・官公庁船の係留場所の確保

図 作業船・官公庁船の係留場所のイメージ



写真 作業船
(出典：北海道開発局資料)



写真 巡視船「そうや」
(出典：釧路海上保安部HP)



写真 巡視船「いしかり」
(出典：釧路海上保安部HP)

(2) 災害関連情報の収集・集積の高度化

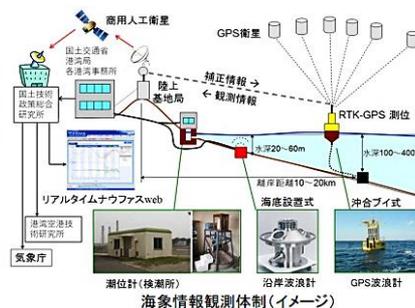
- ・岸壁の利用可否判断や航路啓閉に向けた被災状況の把握のため、IT技術などを活用

【対応・取組】

- 大規模な自然災害発生時、津波警報等の発令下においては、港湾内に立ち入ることができず、また、交通路の被災状況によっては被災現場にたどり着けない場合もあるため、衛星やドローン、カメラ等を活用して、港湾等における災害関連情報の収集・集積を高度化(遠隔からの迅速な被災状況の把握)し、災害発生時における港湾機能の迅速な復旧のための体制を構築する。
- これにより、背後地域への支援物資輸送等を迅速に開始するために必要な港湾施設の被災情報の把握および施設の利用可否判断の迅速化が可能となる。



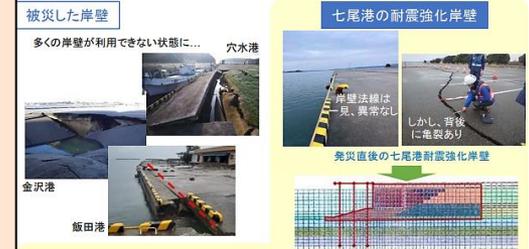
ドローン・衛星・カメラを活用した被災状況把握(イメージ)



海象情報観測体制(イメージ)

【耐震強化岸壁における支援活動の展開】

- 能登地域には、支援物資の輸送等による支援活動の中核を担い得る水深4.5m以上の岸壁は16施設あったが、うち発災後に利用可能なものは9施設であった。
- 七尾港の耐震強化岸壁は、そのひとつとして、船舶による支援活動の展開に貢献。



【船舶による支援活動の展開】



(2)空間利用ゾーニング



機能	基本戦略	取組施策		短期 (~2030年代前半)	中期 (~2030年代後半)	長期 (~2040年代後半)
物流・産業	①高規格内貿ユニットロードターミナル、ストックポイントの形成	【施策A】	高規格内貿RORO船ターミナル整備	西港区第1埠頭での高規格内貿RORO船ターミナルの整備		
				ターミナルと一体となったストックポイントの形成		
				釧路貨物駅と連携した、モーダルコンビネーションの形成		
				静穏度向上と漂砂対策を兼ねた、防波堤の整備		
	②外貿・内貿コンテナターミナルの形成	【施策B】	外貿・内貿コンテナターミナルの高度化	西港区第3埠頭南側から西港区第4埠頭西側にシフトし高度化		
				外貿、内貿コンテナの取扱量の増加に向けた取組み		
	③バルク貨物の取扱いの効率化	【施策C】	国際バルク戦略港湾 phase2(水深-16m)の展開	phase2(水深-16m)の展開		
				【施策D】	西港区の埠頭再編によるバルク貨物の取扱いの効率化	埠頭再編によるバルク貨物取扱いの効率化
		北極海航路の拠点港として、新たな貨物需要や商流の創出				
	④副港地区のリニューアル	【施策E】	水産拠点の供給機能の拡充	衛生管理の向上を通じた、ブランド力のある水産品の供給		
陸上電源供給施設の整備など、外来漁船の受け入れ態勢の充実						
観光業として、体験観光の確立						
海面養殖の実施、ブルーカーボン藻場を活用したコブ漁などの実施						
賑わい・交流	⑤クルーズ発着及び大型クルーズ船の受け入れ拠点の形成	【施策F】	国際クルーズポートの形成	東港区中央埠頭にてクルーズ客船の受け入れ拠点の整備		
				クルーズターミナルや富裕層向けの宿泊環境の整備		
				カムチャツカ・アラスカクルーズなどの発着港化		
				街歩き観光メニューの創出		
	⑥釧路川リバーサイドのオープン化	【施策G】	釧路川リバーサイドエリアの賑わい創出	みなと緑地PPPを活用した官民連携による港湾緑地の整備		
				中心市街地との近接性やMOOなどの活用による賑わいエリアの創出		
環境・エネルギー	⑦次世代エネルギー供給拠点の形成	【施策H】	LNG及び次世代エネルギー(水素・アンモニア・エタノール)供給拠点の形成	第5埠頭での次世代エネルギーの供給施設の形成		
	⑧カーボンニュートラルポートの実現	【施策I】	ブルーカーボン推進や陸上電力供給施設等の導入	陸上電力供給施設や自立型大型水素等電源の導入		
				ブルーカーボンの取組みの推進		
防災・減災	⑨港湾施設の機能強化による防災力の向上	【施策J】	防潮堤の整備、岸壁の耐震化、防波堤の粘り強い化	防潮堤、津波避難タワーの整備		
				岸壁の耐震化・高上げ、既設防波堤の粘り強い構造化		
	⑩太平洋側港湾BCPの実行性の向上	【施策K】	作業船・官公庁船の係留場所の確保、災害関連情報の収集・集積の高度化	作業船・官公庁船の係留場所の確保		
				災害関連情報の収集・集積の高度化		