

釧路港長期構想検討委員会 第3回委員会 議事録（概要）

○日時：2026年2月18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今回の長期構想は、単に港湾施設をどう整備するかという話ではなく、ひがし北海道全体の経済構造や地域の在り方をどう変えていくのか、という大きな視点で議論されてきたものだと感じている。これまでの議論の中心には物流問題があったが、その背景には、道央一極集中によって生じてきた産業や流通のゆがみがあると思っている。高速道路が釧路までつながった今、釧路港を核にして、ひがし北海道を一つの新しい圏域として機能させていく段階に来ている。その中で、釧路港は物流を支えるだけでなく、観光や商流といったサービス産業を支える拠点としての役割も担うことができる港だと考えている。

②「ひがし北海道の価値を最大化するために貢献する」という副題には、この構想の意思が端的に表れており、全体の方向性を分かりやすく示していると思う。ひがし北海道は、食料生産基地として北海道全体の中でも大きな役割を担っており、そのポテンシャルを引き出すためには、構想を描くだけでなく、実際に実践していくことが重要になる。

③「ひがし北海道の価値を最大化するために貢献する」という考え方には強く賛同しており、釧路港がひがし北海道全体を支える存在として大きな役割を果たすことを期待している。

④幹事会やこれまでの委員会を通じて、多くの意見を踏まえながら、釧路の特色を生かした長期構想がしっかりと整理されてきたと感じている。今後は、この構想をベースに港湾計画の改訂や事業化が進んでいくことになるが、北海道開発局や港湾管理者、利用者と連携しながら、実現に向けて着実に検討を進めていく必要があると感じている。

⑤長期構想により、釧路港の役割や課題が整理され、今後の港湾計画改訂を通じて、ひがし北海道の拠点港としての機能がさらに高まることを期待している。

⑥今回の長期構想は、物流、観光、環境といった多様な視点からひがし北海道の価値を最大化しようとする、非常にバランスの取れた内容だと感じている。単なる港湾整備にとどまらず、地域の将来像を描いたビジョンとして完成度が高い。北東アジアや北米、道内各地を結ぶ結節点としての釧路港の可能性が明確に示されており、ロードマップの実現を期待している。

⑦単なる港湾整備ではなく、ひがし北海道全体をどう支えるかという視点で議論が進められたことは非常に意義深い。構想はゴールではなくスタートであり、今後は港湾計画の改訂を通じて具体化し、官民連携で実現に向けて取り組んでいきたい。

⑧イオン北海道さんの話は象徴的で、港を使うことでCO₂削減や災害時の安定輸送が実現できている。これは“環境”や“BCP”の面でも、釧路港の強みをもっと前面に出すべきだと思う。

- ⑨水産関係では、副港の機能強化、防災、ブルーカーボン、養殖など、将来を見据えた要素がきちんと盛り込まれていると感じている。
- ⑩この構想は非常に規模が大きく、実現には相当な資金もかかる。だからこそ、“港があるから暮らしと仕事が成り立っている”ということを、市民に対して伝えていく努力が必要だと思う。
- ⑪東港区のゾーニングでブルーカーボンエリアが位置付けられているが、東港区では18万総トン級のクルーズ船の受入れも計画されているため、船の航行に支障のないエリアで位置付けされるようお願いしたい。
- ⑫30年という長期構想を考える上では、時代が大きく変わってきていることを前提に議論する必要があると感じている。かつて釧路港といえば漁業中心だったが、今では扱う貨物や技術、物流の在り方も大きく変化しており、これからの釧路港は何を新たな「売り」にしていくのかを明確にすることが重要だと思っている。
- ⑬港は拠点そのものを移すことができないからこそ、従来の発想にとらわれず、新しい考え方やコンセプトをどう植え付けていくかが大切になる。釧路の立地を考えると、太平洋を挟んで北米に近いという特性は大きな強みであり、国内外を行き交う船舶の結節点としての役割を果たす可能性があるのではないかと考えている。
- ⑭長期にわたって共有できる明確なビジョンを持ち、それに基づいて取組を積み重ねていくことが重要であり、釧路は港があるからこそ発展できるまちとして位置づけられていくことを期待している。
- ⑮“この長期構想を、この先どう実際の港湾計画や施策につなげていくか”。例えば、AIターミナルや埠頭再編、企業誘致といった記述についても、「誰が関係者になるのか」「港湾計画ではどう位置づけるのか」といった“次の段階を見据えた整理”が必要。
- ⑯皆さんの発言を聞いていても、釧路港がひがし北海道にとってどれほど重要な存在か、物流・観光・防災のどれを取っても欠かせない港であることが、改めてはっきりした。

(2) 物流、産業に係る意見

- ①貨物量が微減しているというデータもあるが、私たちからすると、何十年も前からこれだけの物流を支えてきたという実績がある港だという誇りを持っている。ポートセミナーを通じて、釧路港がなければひがし北海道の物流は成り立たない、という事実がようやく外からも理解され始めてきたと感じている。
- ②釧路港のセールスポイントは、飼料穀物、農産品、紙・パルプ、バイオマスなど、はっきりしている。それらを大量・効率的にさばける港であり続けるため、国際バルク戦略や大型船対応、定期航路の維持・拡充を目指すことが“選ばれる港”になる条件だと考えている。
- ③長期構想により西港は物流の中核として、ひがし北海道を支える港としての役割がより明確になった。
- ④“可能性がある”という表現が多いのは少し気になる。20年以上先を見据え、国費も投入

して進める構想なら、“この港をひがし北海道の物流拠点にする”という強い意思をもっと前に出すべき。

⑤物流の世界はスピード勝負。実装を急がなければ意味がない。荷主を巻き込んだ議論を継続し、“物流”ではなく“流通”として港を捉え直す必要があり、次のステップの港湾計画で、どれだけ具体化できるかが重要になってくる。

⑥全国的に人手不足が課題となる中で、RORO 船ターミナルを中心に、釧路ならではの物流維持・強化策が示されている点は非常に評価できる。

⑦ストックポイントの形成については、考え方としては大賛成。ただ、何を造るかは慎重に決める必要がある。荷主が本当に必要としている設備は何なのか、現場の声をしっかり聞いてからでないと、使われない施設になってしまう。また、JR 貨物との連携は非常に重要。せっかく港側を整備しても、鉄道との接続が弱ければ物流としては完成しない。

⑧国際バルク戦略港湾についても、これまでの成果を踏まえつつ、将来的な水深 16m への展開をできるだけ早く実現してほしいという思いがある。

⑨港の機能を十分に発揮するためには、背後圏と港を結ぶ道路整備が不可欠であり、特に広大なひがし北海道を支える釧路港では、その重要性は一層高い。長期構想の中でも、港湾機能と道路整備の関係性をもう一段強調してもよいのではないかと感じている。

⑩今後、高規格道路ネットワークが北へ向かって充実していくことで、釧路港の価値はさらに高まり、港の整備と道路整備を車の両輪のように同時に進めていく必要があると考えている。

⑪港の成長と道路整備は切り離せない。特に北見・網走方面への道路ネットワークが強化されなければ、港のポテンシャルは十分に発揮されない。それと同時に、物流を動かす“人とトラック”の確保も重要。港、道路、トラック、この三つをセットで考える構想であってほしい。

⑫農業としても、南へ運ぶ物流（農産物）と北へ運ぶ物流（飼料）、その両方を支える港としての役割を本気で実現してほしい。

（3）賑わい、交流に係る意見

①まちなかに近い場所にクルーズポートを持てる港は、全国的に見てもそれほど多くなく、その点で釧路港は非常に恵まれた条件を持っている港だと思っている。港と市街地が近く、徒歩圏で行き来できるという立地は、クルーズ誘致を考える上で大きな強みになる。

②クルーズの価値は、単に観光客が来てお金を落とすという経済効果だけではない。大型客船が港に入ること、市民が港に関心を持ち、地域への誇りや元気につながっていくという効果も非常に大きいと感じている。

③クルーズ船を受け入れる港が、市民にとっても身近で、普段から立ち寄れる空間であることが重要である。港を「特別な場所」にするのではなく、日常の延長線上にある場所として、市民が自然に関わるような空間づくりを進めていくことが、クルーズ戦略を成功させる

上でも欠かせないと考えている。

④釧路港は物流が中心の港だという認識は以前からあったが、委員会を通じ、クルーズの分野でも「国際クルーズポート Kushiro」を明確に掲げ、クルーズを単に呼ぶのではなく、何を指すのかを示した点は非常に意義が大きい。クルーズは重要だと言われながら、具体策まで踏み込めていない港も多い中で、長期構想として目玉を示したことは評価できる。

⑤20年、30年先を見据えた目標ではあるが、その実現に向けて、今から現実的に何を進めていくかが重要になる。ロードマップでカムチャツカ・アラスカクルーズの検討開始を前倒しした判断も非常に前向きで、世界のクルーズ動向を見ても、釧路が将来的な拠点となる可能性は十分にあると感じている。

⑥西港から東港への集約や回遊性の確保など、地域経済への波及効果を意識した提言が盛り込まれている。

⑦現在は大型クルーズ船が西港を利用しているが、バスを含めた二次交通の面で課題があると感じている。実際に調査事業として試行も行ったが、できるだけ早く大型クルーズ船を東港にシフトできる環境を整えることが重要。

⑧将来的には、長期構想に示されているような本格的な岸壁整備を進めていくことが望ましいが、それを待たずとも、既存の水深10mの連続岸壁を活用すれば、10万トクラスの大型クルーズ船を東港に受け入れることは可能だと考えている。そのためには、一部浅い箇所への対応と、航行安全性についての検証をしっかりと行うことが重要になる。

⑨長期構想の実現を進めることは当然大切だが、当面の対策として、できるところから着手し、一日も早く大型クルーズ船を西港から東港へ移していく取組も、併せて進めていくべきだと思っている。

⑩クルーズターミナルの整備に当たっては、税関、出入国管理、動植物検疫といったCIQ機能が円滑に機能することを前提に計画してほしいと考えている。これはクルーズ誘致に反するものではなく、むしろ利用者の満足度向上につながる重要な要素だと思っている。

⑪現状ではクルーズ船と一般来訪者との距離が近く、セキュリティ面での懸念もある。SOLAS条約も踏まえ、安全管理や保安体制を意識した施設づくりを進めてほしい。

⑫釧路川リバーサイドや港湾緑地など、まちなかに近い港湾空間を活用できる点は、釧路ならではの大きな強みであり、河川行政とも連携しながら港まちづくりを進めていく価値がある。

⑬リバーサイドエリアは、実際にイベントで使ってみて、ものすごくポテンシャルが高いと感じている。中心市街地に近く、歩いて来られる港というのは、全国的に見ても珍しい。音楽イベントなどを通じて、人が港に集まり、そのまま街に流れていく。こうした“使われている実例”があることも、構想の強みとして認識してほしい。

⑭イベントをやればシビックプライドが醸成される、という単純な話ではない。港をどう理解し、どう日常の中に位置づけるかが大事。水産体験も、観光だけでなく教育や市民向けの学びとして使える視点を持って進めてほしい。

⑮構想の実現に向けて釧路市や関係機関と連携し、特にクルーズ船の受入強化や釧路川リバーサイドでのにぎわい創出などに取り組んでいきたいと考えている。

(4) 防災、減災に係る意見

- ①気候変動や災害が増える中で、釧路の立地や気候条件は大きな武器。構想の中でも、港が地域と国を支える存在だという点を、もっと強く打ち出してほしい。
- ②物流を止めない港であるためには、耐震岸壁は絶対に欠かせない。構想に書いてあるだけで終わらず、確実に整備してほしい。
- ③耐震・耐津波性能を備えた係留施設が整備されることで、災害時の救助や支援活動を円滑に行えるようになる。
- ④港がまちに隣接しているからこそ、住民や観光客の早期避難を促す仕組みづくりや、避難動線、ゾーニングの工夫が重要になる。
- ⑤ドローンなど新しい技術の活用も含め、港を利用する船舶や人の安全確保について、今後関係機関と連携しながら検討を進めていきたい。
- ⑥防災・減災の分野では、すぐに整備できないものもある一方で、災害関連情報の収集・集積の高度化など、準備段階から着手できる取組もある。巨大地震や津波のリスクを前提に、平時から備えを進めておくことで、災害時の復旧を大幅に早めることができる。日本でもトップクラスの防災対応力を持つ港を目指し、技術を活用した事前準備を進めていくことが重要だと考えている。