

釧路港長期構想について

(1) 釧路港長期構想を策定する背景

- 現在の釧路港港湾計画は、2011年(平成23年)11月に改訂され、平成30年代後半を目標年次に港湾整備が進められている。
- 昨今においては、物流の2024年問題やクルーズ客船の大型化への対応等、釧路港への新たな要請や課題が顕在化している。
- 釧路市では、地元関係者等とともに、「釧路港将来ビジョン懇談会」、「釧路港物流ワーキング」、「みなとまちづくりワークショップ」を立ち上げ、2024年(令和6年)12月に釧路港将来ビジョンを策定している。

(2) 釧路港長期構想の策定目的

- 今般、釧路港を取り巻く動向や課題を整理し、概ね20~30年後における釧路港の目指すべき姿や役割を検討するため、釧路港長期構想検討委員会を設置し、釧路港長期構想を策定する。

長期構想(港湾計画の骨組み) : **目標年次** 概ね**20~30**年後

港湾計画(実践的な計画) : **目標年次** 概ね**10~15**年後

釧路港の現状

- 東港区は、2023年(令和5年)、2024年(令和6年)と2年連続で水揚げ日本一になった漁業基地を有し、また、釧路川リバーサイド等において、クルーズ客船の受入れや各種イベントが開催され、人流ゾーンとして機能している。
- 西港区は、ひがし北海道の物流の拠点であり、外内貿の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等、物流ゾーンとして機能している。



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の一円であり、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。
- ひがし北海道は、「釧路湿原国立公園」や「阿寒摩周国立公園」をはじめとする国立公園や国定公園を有しており、雄大な自然環境を求め、毎年多くの観光客が訪れている。
- ひがし北海道全体の人口は減少傾向にあり、特に、生産年齢人口(15~64歳)の減少については、労働力の確保が課題になっていることから、労働生産性の向上への取組みが重要になっている。



図: 釧路港の背後圏

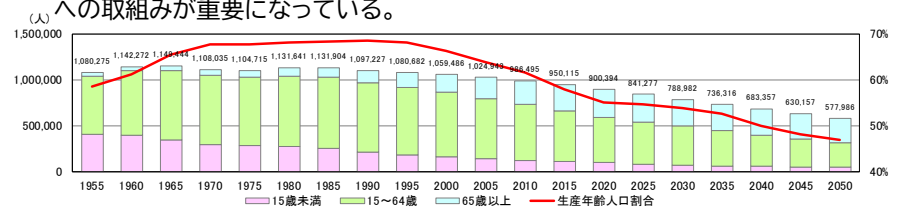


図: ひがし北海道の人口の推移

釧路港を取巻く社会環境の変化

(1) 物流の2024年問題、2030年問題

- トラックドライバーの時間外労働の上限規制を設定した2024年問題、トラックドライバーの減少局面を迎える2030年問題により、物流の停滞が懸念され、生産性向上を図るためにも、トラック輸送から船舶輸送等の他の輸送モードへの転換が必要な状況である。

(2) 外国クルーズ客船のツアー経由地の変化

- 北米クルーズにおいて、これまでのカムチャッカ半島経由から、北海道港湾がファースト/ラストポートに変化しており、北海道港湾の重要性が高まっている。

(3) 河川空間の利活用の多様化

- 国土交通省では、民間事業者からの河川空間の積極的な活用への要望を受け、河川空間のオープン化を図っている。

(4) 港湾の脱炭素化

- 国土交通省では、「2050年カーボンニュートラル」に向け、CNPの形成を推進している。

(5) 防災、減災

- 港湾は、災害発生時の緊急物資の輸送拠点になることから、耐震強化岸壁の整備、港湾BCP等の防災、減災対策や国土強靱化対策を官民連携等により推進する必要がある。

20～30年後の釧路港の目指す姿・役割(1)

(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

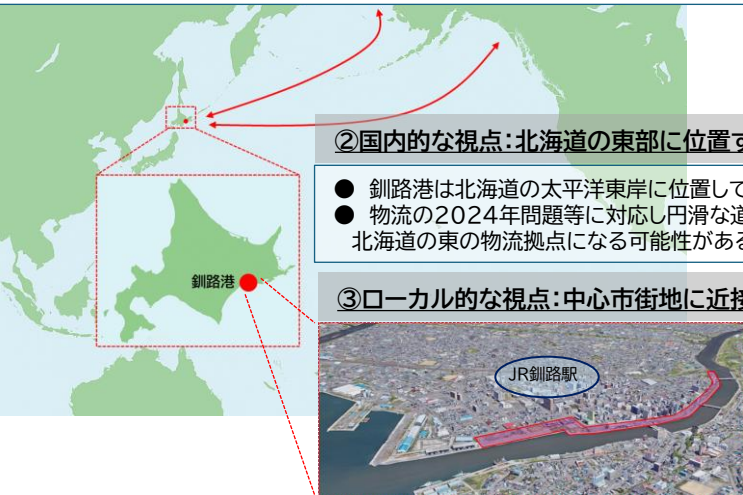
- 釧路港はアジアの北東端に位置している。
- 北米から穀物を輸入する際、釧路港がファーストポートとなることで、低廉で効率的な物流網を構築することが可能となる。
- クルーズ客船のアラスカ航路のファーストポート/ラストポートになることで、アラスカ航路クルーズの拠点港になる可能性がある。
- 北極海航路を介した欧州とのネットワークの拠点港になる可能性がある。

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年問題等に対応し円滑な道内物流に貢献し、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: 中心市街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、夕日の景観等を活用した、みなとまちづくりが可能である。



(3) 釧路港が持つポテンシャル【物流・産業②】

- ひがし北海道は、全国有数の1次産業地帯の形成による「稼ぐ力」を保持

酪農業、畜産業の動向

ひがし北海道の全国に占める乳用牛の飼養頭数は約50%、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。

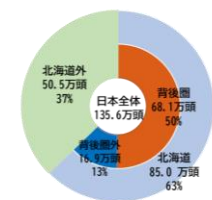


図: 乳用牛の飼養頭数 (令和5年)

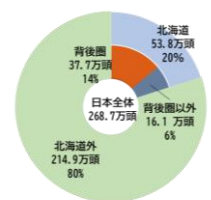


図: 肉用牛の飼養頭数 (令和5年)

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・根室は農業や漁業等の移出額が大きく、全道で唯一の黒字地区となっている。

	(億円)		域際収支計
	道外域際収支	道内域際収支	
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

図: 道内地域別の域際収支

(2) 釧路港が持つポテンシャル【物流・産業①】

- 物流の2024年問題、2030年問題を契機とした、ひがし北海道の物流拠点の可能性

物流の2024年問題

ひがし北海道で販売される日用品等は、道央圏の物流センター等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。

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。

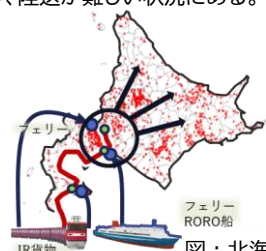
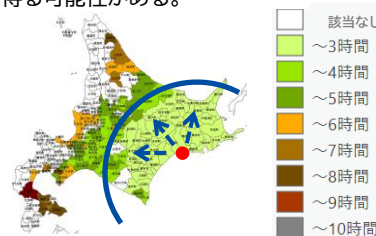


図: 北海商科大学 相浦教授 提供資料



(4) 釧路港が持つポテンシャル【観光】

- ひがし北海道は、国内有数の自然環境と全国でも類まれな冷涼な気候を有する

- 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: 左から、釧路湿原、阿寒湖、幣舞橋の夕日

20～30年後の釧路港の目指す姿・役割(2)

(5)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



今後の展開方向の検討

基本戦略	取組施策
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
⑤ クルーズ発着及び大型クルーズ客船の受入れ拠点の形成	F 「国際クルーズポート Kushiro」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
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
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、防波堤の強靭化
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

【施策A】高規格内貿RORO船ターミナルの整備(1) 物流・産業

■ モーダルシフトの萌芽

イオン北海道(株)は、RORO船を活用した衣料品等の輸送を、2024年(令和6年)10月より本格的に開始、2025年(令和7年)7月に実施店舗を拡大した。今後は、根室管内の店舗への輸送も構想している。



図:イオン北海道のモーダルシフトのイメージ

■ 釧路港ポートセールス2025の開催

(パネルディスカッション等での意見)

- ・船便は欠航が少ないため、BCP対応を含めての釧路港を活用したモーダルシフトの必要性
- ・苫小牧港への物流集中状態の解消のため、苫小牧港と釧路港にストックポイントの整備
- ・マルチユーザーが釧路港に貨物をストックできるよう、公共性と公平性の高い倉庫の整備
- ・釧路港から道東エリアの配送範囲拡大のため、貨物積替え機能を有する倉庫の整備



写真:釧路港ポートセールス2025の開催状況

【施策A】高規格内貿RORO船ターミナルの整備(2) 物流・産業

- 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
- ・シャシー駐車管理システムや自動係留装置等のDX技術の導入
- 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、貨物積替え施設の整備
- 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
- RORO船の物流強化に資する、高規格道路の整備促進



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)

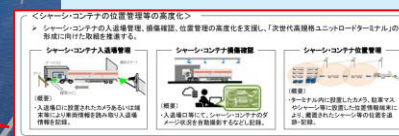


図:高規格内貿RORO船ターミナル整備イメージ 図 シャシー・コンテナ位置管理等の高度化(出典:国土交通省ウェブサイト)

【施策B】外貿・内貿コンテナターミナルの高度化 物流・産業

- 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
 - ・ガントリークレーン2基体制の構築(バックアップ機能)
 - ・コンテナ蔵置場所の最適化やヤード内クレーンの遠隔操作等、ヒトを支援するAIターミナルの導入



図 北海道クールロジスティックプレース (苫小牧港)

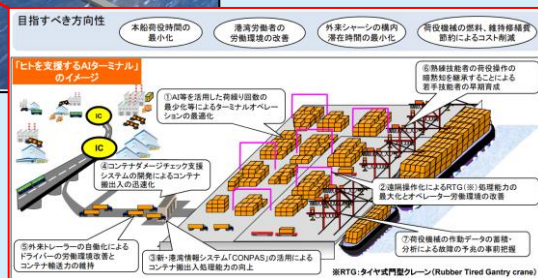


図 「ヒトを支援するAIターミナル」のイメージ (出典:国土交通省ウェブサイト)

【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 物流・産業

- 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へと埠頭再編をすることで、第2埠頭(穀物等)、第3埠頭(化学肥料等)、第4埠頭東側(石炭、バイオマス品目等)におけるバルク貨物の取扱いの効率化
- アジアの北東端に位置する地理的特性を生かし、北太平洋航路や北極海航路を介した、北米や欧州とのネットワークの拠点港として機能し、新たな企業誘致や貨物需要、商流の創出

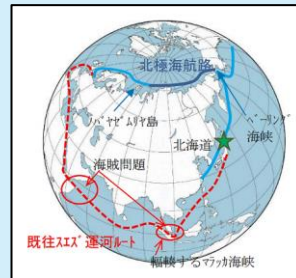


図:北極海航路のイメージ

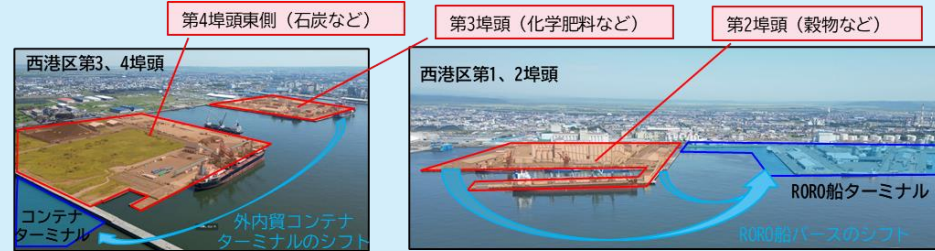


図:西港区の埠頭再編のイメージ

【施策C】国際バルク戦略港湾 phase2(水深-16m)の展開 物流・産業

- 国際バルク戦略港湾 phase2(水深-16m・荷役機械 2基体制の構築)の展開
 - ・ネオパナマックス船[※](12万DWT相当)の受入れに必要な環境整備により、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網を形成
 - ・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
 - ・海上輸送網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

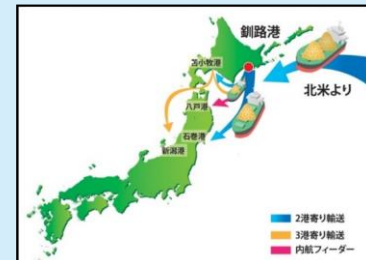


図:国際バルク戦略港湾phase2の展開イメージ 図:釧路港を核とした輸送ネットワーク

【施策E】水産拠点の機能拡充 物流・産業

- 施設の老朽化対策、衛生管理の向上を通じ、ブランド力のある水産品の供給
- 外来漁業者に選ばれるため、陸上電源供給施設や給水施設の整備等の受入れ態勢の充実
- 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の実施
- 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:左から、釧路港 第8魚揚場、陸上電源供給施設、トラウトサーモンの海面養殖

【施策F】「国際クルーズポート Kushiro」の形成

賑わい・交流

- 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
 - ・旅客の利便性を向上し、フライ&クルーズを推進
- カムチャツカ・アラスカクルーズ等の発着港化
 - ・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
- 街歩き観光メニューの創出



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

【施策G】釧路川リバーサイドエリアの賑わい創出

賑わい・交流

- みなと緑地PPPを活用した官民連携による港湾緑地整備
 - ・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
- 中心市街地との近接性やMOO等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等の景観を活用し、市民や観光客に愛され、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



図：みなと緑地PPPの導入イメージ

【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

環境・エネルギー

- 第5埠頭での次世代エネルギーの供給拠点の形成
 - ・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、次世代エネルギーの供給拠点を形成
 - ・次世代エネルギーの供給拠点の形成による、カーボンニュートラルポートの実現への貢献

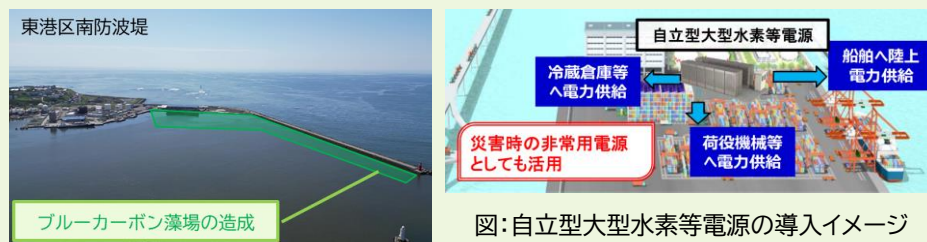


図：西港区第5埠頭での次世代エネルギーの供給施設の形成イメージ

【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

環境・エネルギー

- ブルーカーボンの取組みの推進
 - ・ブルーカーボンの取組みを推進するため、防波堤の背後盛土等、コンブ等が生育できる環境を整備（西港区：島防波堤の港内側 東港区：南防波堤の港内側）
- 陸上電力供給施設や自立型大型水素等電源の導入
 - ・2050年カーボンニュートラルの達成に貢献するため、陸上電力供給施設や自立型大型水素等電源を導入



図：東港区南防波堤でのブルーカーボン藻場の造成イメージ

図：自立型大型水素等電源の導入イメージ
(出典：国交省ウェブサイト)

【施策J】防潮堤の整備、岸壁の耐震化、防波堤の強靱化

防災・減災

防潮堤、津波避難タワーの整備

- ・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
- ・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等の整備

岸壁の耐震化・高上げ、既設防波堤の粘り強い構造化

- ・災害時にも、暮らしや産業に必要なエネルギーや内貿ユニットロード貨物等の幹線物流を確保するため、岸壁の耐震化の実施
- ・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の実施
- ・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、岸壁の高上げ等の実施



図：既設防波堤の粘り強い構造化等のイメージ (出典：国交省ウェブサイト)



図：高知港の三重防護 (出典：高知県HP)

空間利用ゾーニング

防災・減災（釧路港全般での取組）
（岸壁の耐震化、岸壁の高上げ、防波堤の粘り強い構造化）



【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

防災・減災

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の実行性を向上するため、耐震や耐津波等の防災力を高めた、作業船・官公庁船の係留場所を確保



図：作業船・官公庁船の係留場所のイメージ

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開に向けた被災状況の把握のため、IT技術等を活用



図：災害関連情報の収集イメージ (出典：国交省ウェブサイト)

ロードマップ

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船ターミナルの整備	西港区第1埠頭での高規格内貿RORO船ターミナルの整備		
	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	ターミナルと一体化したストックポイントの形成 制約貨物数と連携した、モーダルコンビネーションの形成 静穏度向上と塵砂対策を兼ねた、防波堤の整備		
	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	外貿・内貿コンテナターミナルを第4埠頭にシフトし高度化 外貿・内貿コンテナの取扱量の増加に向けた取組み		
	④バルク貨物の取扱いの効率化	【施策D】西港区の埠頭増築によるバルク貨物の取扱いの効率化	国際バルク戦略港湾phase2(水深16m)荷役機械2基体制の構築		
	⑤南港地区のリニューアル	【施策E】水産拠点の機能拡充	埠頭再編によるバルク貨物の取扱いの効率化 北太平洋や北緯海航路の拠点として、新たな貨物需要への対応 東港区中央埠頭における大型クルーズ客船対応の施設の整備 施設の高規格化対策等を通じたブランド力のある水産品の供給 施設の高規格化対策等を通じたブランド力のある水産品の供給 海上電源供給施設の整備等、外洋漁業者の受け入れ態勢の充実 海面養殖の実施、ブルーカーボン産出を活用したコンブ漁等の実施 観光業としての水産業を確立するため、体験観光の確立		
賑わい・交流	⑥クルーズ発着及び大型クルーズ客船の受け入れ拠点の形成	【施策F】国際クルーズポート Kushiroの形成	東港区中央埠頭に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高規格埠頭の整備 カムチャツカ・アラスカクルーズ等の発着強化		
	⑦創創川リバーサイドのオープン化	【施策G】創創川リバーサイドエリアの賑わい創出	クルーズ向け観光メニューの創出 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等の有効活用による賑わいエリアの創出		
環境・エネルギー	⑧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拠点の形成		
	⑨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	ブルーカーボンの取組みの推進 陸上電力供給施設や自立型大型水素等電源の導入		
防災・減災	⑩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、防波堤の強靱化	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		
	⑪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		