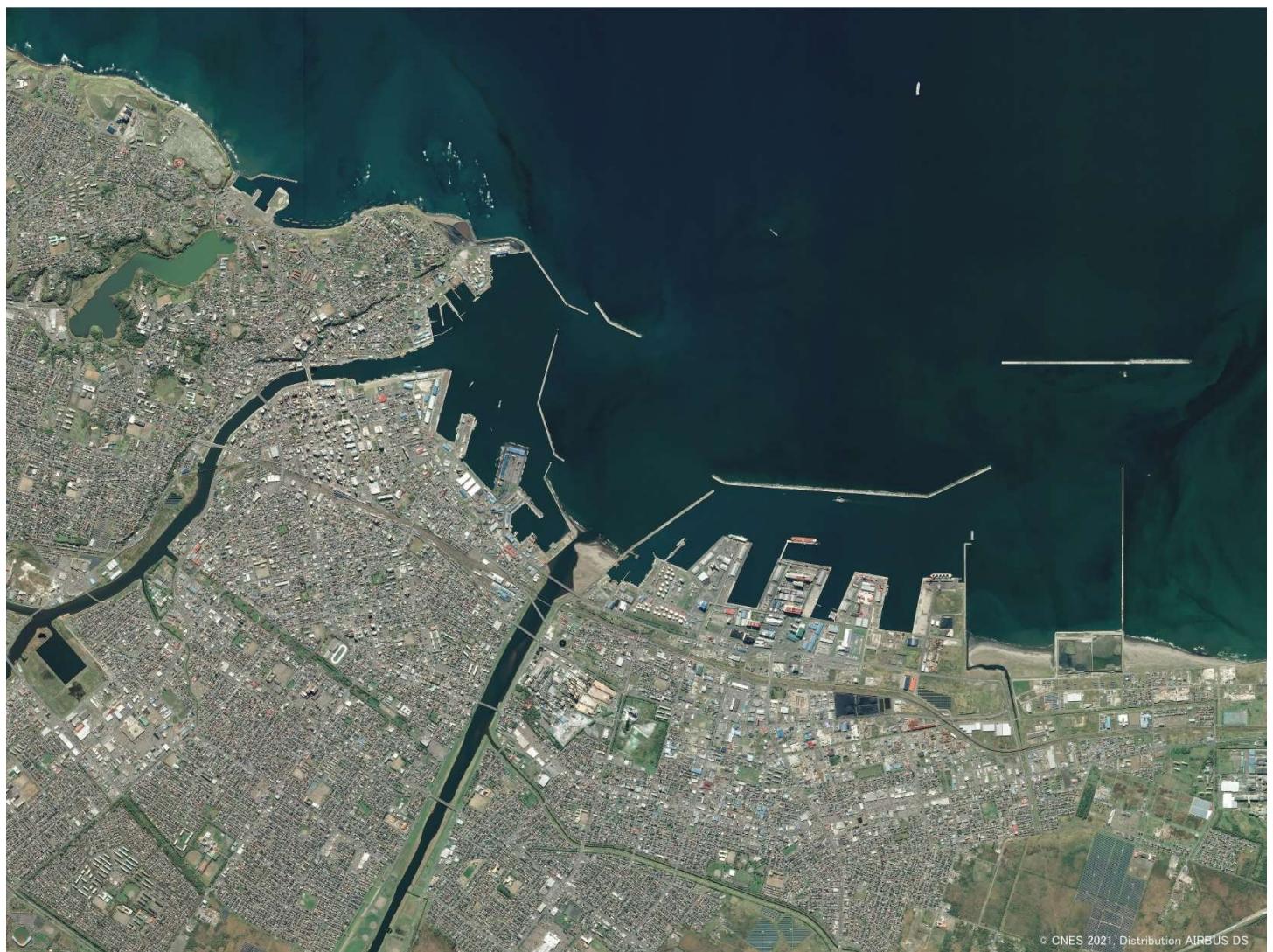


釧路港長期構想（素案）

～ひがし北海道の価値を最大化するための貢献～



2025年（令和7年）12月

釧路市

はじめに

1 釧路港長期構想の背景・目的

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。
- 2018年(平成30年)には、国際バルク戦略港湾の釧路港国際物流ターミナルが完成し、満載のパナマックス船によるとうもろこしの輸入が可能になり、釧路港は、ひがし北海道の物流拠点港として機能している。
- 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など、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、地元関係者などとともに、釧路港の将来像を検討するため、釧路港将来ビジョン懇談会、並びにその作業部会である、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。

目的

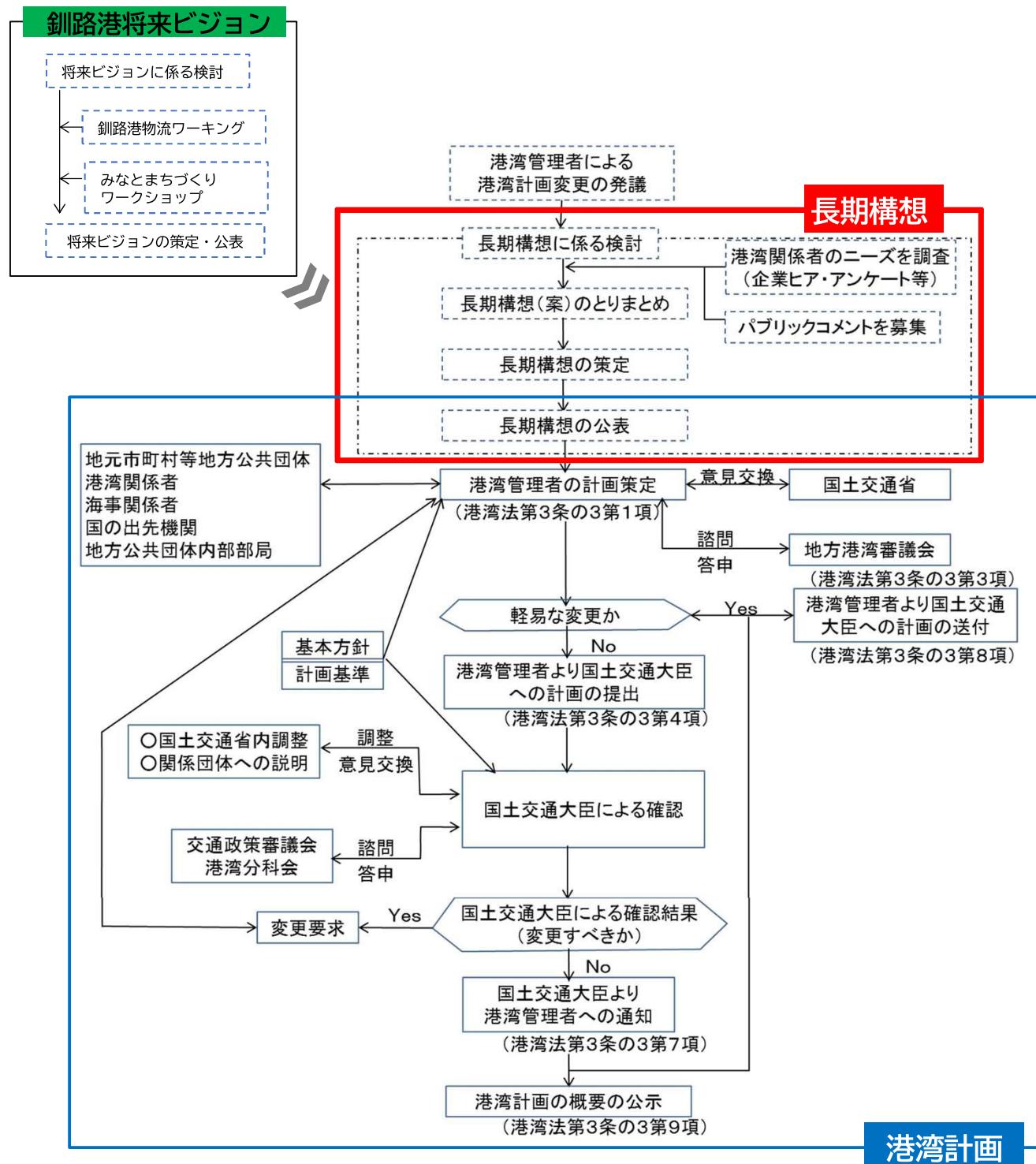
- 釧路港を取り巻く動向や課題を整理し、概ね20～30年後における釧路港の目指すべき姿や役割を検討するため、釧路港長期構想検討委員会を設置し、釧路港長期構想を策定する。

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**

はじめに

2 港湾計画策定までの流れ

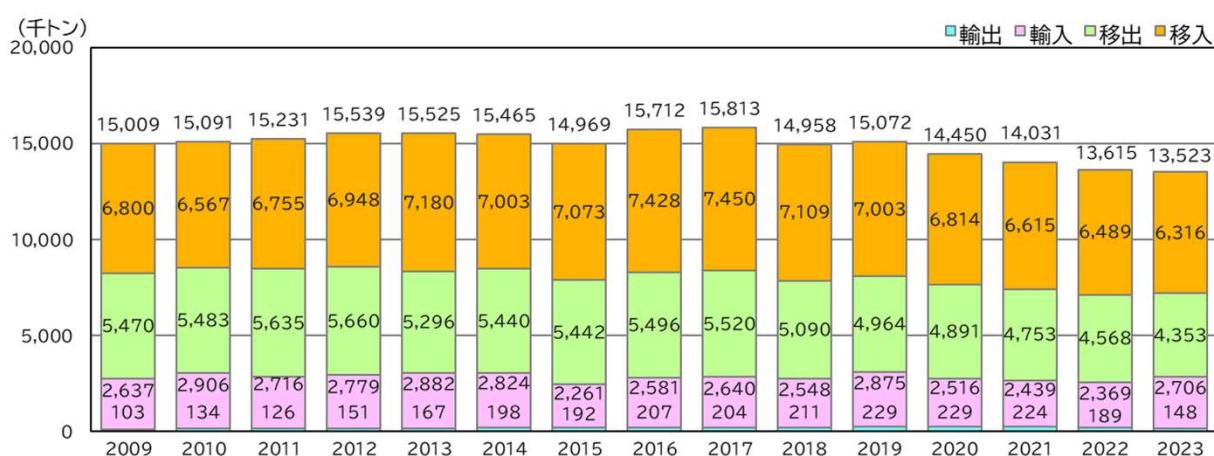


出典:「港湾計画書作成ガイドライン」(日本港湾協会)

1. 釧路港の現状

- 東港区は、2023年（令和5年）、2024年（令和6年）と水揚げ量日本一となつた漁業基地を有し、また、北地区や釧路川リバーサイド地区において、クルーズ客船の受入れや各種の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など、物流ゾーンとして機能している。
- 釧路港の主要取扱品目は、石油製品(移入)、その他畜産品(生乳)(移出)、とうもろこし(輸入)であり、全体貨物量は、2021年の大手製紙工場の撤退の影響を受け、約1,300万トンとなっている。

図1:釧路港取扱貨物量の推移



出典：釧路港統計年報

図2:釧路港の利用状況



© CNES 2021, Distribution AIRBUS DS

2. 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」などの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が重要になっている。

写真1：釧路湿原



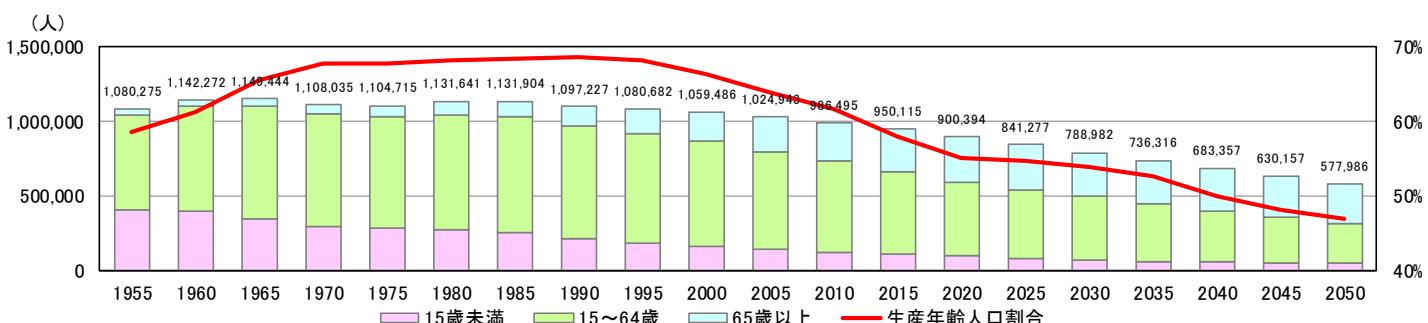
写真2：阿寒湖畔



図3：釧路港の背後圏



図4：ひがし北海道の人口の推移



出典：「過去の国勢調査結果」(北海道総合政策部計画局統計課)、
「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)より作成

3. 釧路港を取り巻く社会環境の変化

物流の2024年問題、2030年問題

- 北海道の物流は、道央圏に集中している物流センターなどから、道内各地へのトラック輸送に支えられている。
- しかしながら、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、また、生産年齢人口の減少に対応するための生産性向上を図るためにも、トラック輸送から船舶輸送などの他の輸送モードへの転換が必要な状況である。

外国クルーズ客船のツアー経由地の変化

- 外国クルーズ客船のツアーは、ウクライナ情勢により、サハリンを経由しない北米クルーズとアジアクルーズのツアーに二極化している。
- 北米クルーズについて、これまでペトロパブロフスクーカムチャツキーを経由することが多かったが、現在は、北海道の港湾がファースト/ラストポートになっており、入出国管理や船内で消費される物資の調達など、北米クルーズにおける北海道港湾の重要性が高まっている。

河川空間の利活用の多様化

- 国土交通省では、豊かな自然などの観光資源や都市部の貴重なオープンスペースとしての価値を有する河川敷地において、賑わいのある水辺空間の創出を推進している。
- 河川敷地の占用は、原則として公的主体に限られていたが、民間事業者からの河川空間の積極的な活用への要望の高まりを受け、河川空間のオープン化が図られている。

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」の政府目標の下、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、カーボンニュートラルポートの形成を推進している。
- 経済産業省では、今後の水素・アンモニアの大規模な需要創出と効率的なサプライチェーン構築のため、「カーボンニュートラル燃料拠点」の形成を戦略的に支援していくこととしている。

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などの防災、減災対策や国土強靭化対策を官民連携などにより推進する必要がある。

4. 釧路港の取組課題

1	ユニットロードターミナルの機能の高度化	物流・産業
2	バルク貨物の取扱いの効率化	物流・産業
3	港内の静穏度確保と漂砂対策	物流・産業
4	副港地区のリニューアル	物流・産業
5	道路ネットワーク、トラックステーションの整備	物流・産業
6	クルーズ客船の受入れの強化	賑わい・交流
7	釧路川リバーサイドでの賑わいの創出	賑わい・交流
8	脱炭素化の推進	環境・エネルギー
9	次世代エネルギーの供給拠点の形成	環境・エネルギー
10	施設の老朽化対策	防災・減災
11	地震津波、気候変動への対応	防災・減災
12	港湾の防災力強化	防災・減災

5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

1

釧路港が持つポテンシャル 【地理的優位性】

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、釧路港が北米至近の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。

国内的な視点：北海道において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。

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、観光や文化と連携し、リバーサイドや夕日の景観を活用した、みなとまちづくりが可能である。



5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

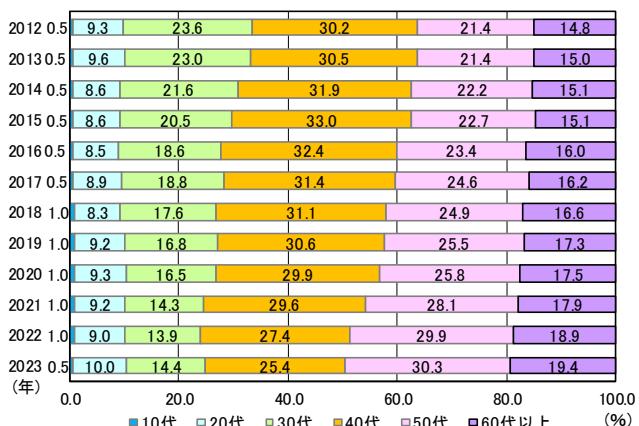
1 釧路港が持つポテンシャル 【物流・産業】

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となる可能性を有している

トラックドライバーの高齢化

- トラックドライバーの年齢構成は、現状で50代以上が大半を占めており、今後、高齢化が進展すると考えられる。さらには、2030年問題として、担い手不足が深刻化することが予測されている。

図5：日本トラックドライバーの年齢構成の推移

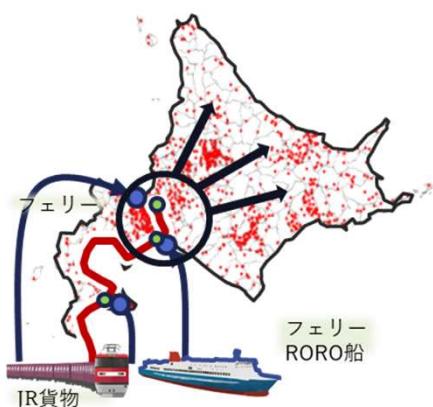


(注)：端数処理の関係で合計が一致しない場合がある

出典：「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2024」
(公益社団法人 全日本トラック協会)より作成

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

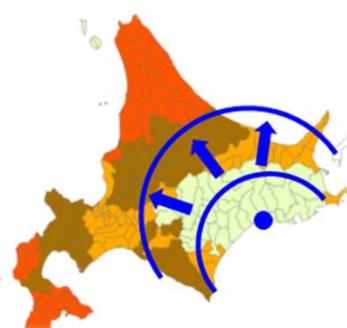
・Arc GISにより作成

・市町村界データ全国市町村界データver8.0(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) 自動車でのアクセス時間

3.0h未満

4.5h未満

6.5h未満

6.5h以上

図：北海商科大学 相浦教授 提供資料

5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

1 釧路港が持つポテンシャル 【物流・産業】

ひがし北海道には、全国有数の1次産業地帯が形成されている

農業、漁業の動向

- ひがし北海道の農業算出額や耕地面積などは、全道の半数以上を占め、道内最大の生産拠点になっている。
- ひがし北海道の漁業生産額や漁獲量などは、全道のほぼ半数以上を占め、釧路港の2024年（令和6年）の漁獲量は、全国1位（約17万トン）となっている。

図6：農業生産の状況

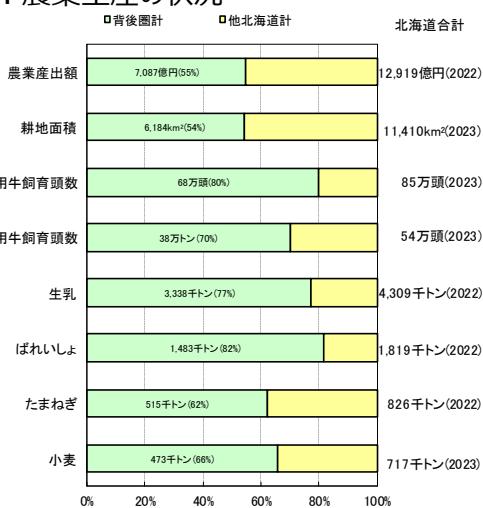
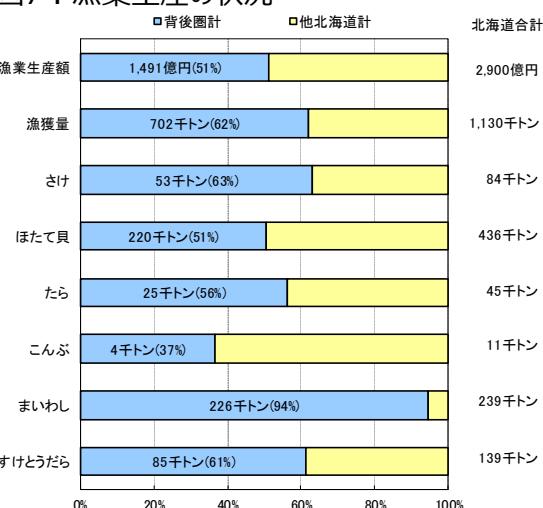


図7：漁業生産の状況



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%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。

図8：乳用牛の飼養頭数(令和5年)

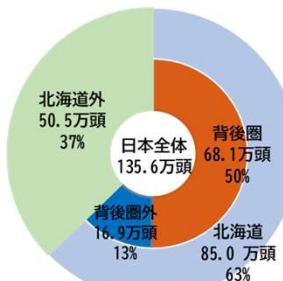
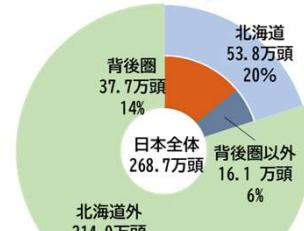


図9：肉用牛の飼養頭数(令和5年)



出典：このページの全て釧路市作成

5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

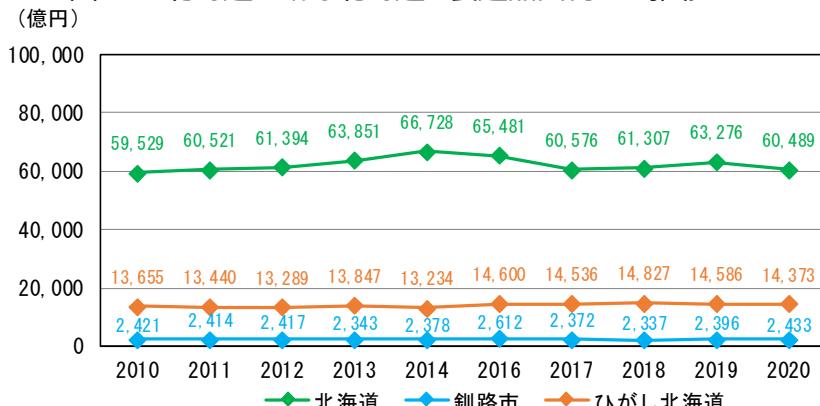
1 釧路港が持つポテンシャル 【物流・産業】

ひがし北海道の産業は、稼ぐ力を有している

道内地域別の域際収支

- ひがし北海道の製造品出荷額は、生産年齢人口の減少下においても、一定水準で推移している。
- 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、全道で唯一の黒字地区となっている。

図10：北海道・ひがし北海道の製造品出荷額の推移



出典：「工業統計調査確報」(北海道総合政策部計画局統計課)より作成

図11：道内地域別の域際収支

	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

	釧路・根室 域際収支	道外道内 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
銑鉄・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

5.20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

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 全国でも類まれな冷涼な気候を有している

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年度から連續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3：釧路湿原



写真4：阿寒湖



写真5：幣舞橋からの夕日



図12：
釧路長期滞在
ガイドブック



5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

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

物流・産業

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

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

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。

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

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

防災・減災

賑わい・交流

目指す姿1 日本を代表するクルーズ発着
及び受入れ拠点の形成

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

シビックプライドの醸成。

市民に愛され
まちの価値を高める港に。

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

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

環境・エネルギー

釧路港の
ポテンシャル
地理的優位性
の活用

5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

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、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

5.20～30年後の釧路港の目指す姿・役割

3 釧路港の基本戦略

賑わい・交流

シビックプライドの醸成。

市民に愛され、まちの価値を高める港に。

目指す姿

1

日本を代表するクルーズ発着及び受入れ拠点の形成

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、日本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

5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

3 釧路港の基本戦略

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、脱炭素化の取組を進め、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

5. 20~30年後の釧路港の目指す姿・役割

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

6. 今後の展開方向の検討

物流・産業

賑わい・交流

環境・エネルギー

防災・減災

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

- ② 外貿・内貿コンテナターミナルの形成

- ③ バulk貨物の取扱いの効率化

- ④ 副港地区のリニューアル

- ⑤ クルーズ発着及び大型クルーズ船の
受入れ拠点の形成

- ⑥ 釧路川リバーサイドのオープン化

- ⑦ 次世代エネルギー供給拠点の形成

- ⑧ カーボンニュートラルポートの実現

- ⑨ 港湾施設の機能強化による
防災力の向上

- ⑩ 太平洋側港湾BCPの実行性の向上

- A 高規格内貿RORO船ターミナルの整備

- B 外貿、内貿コンテナターミナルの高度化

- 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

- E 水産拠点の機能拡充

- F 「国際クルーズポート Kushiro」の形成

- G 釧路川リバーサイドエリアの賑わい創出

- 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

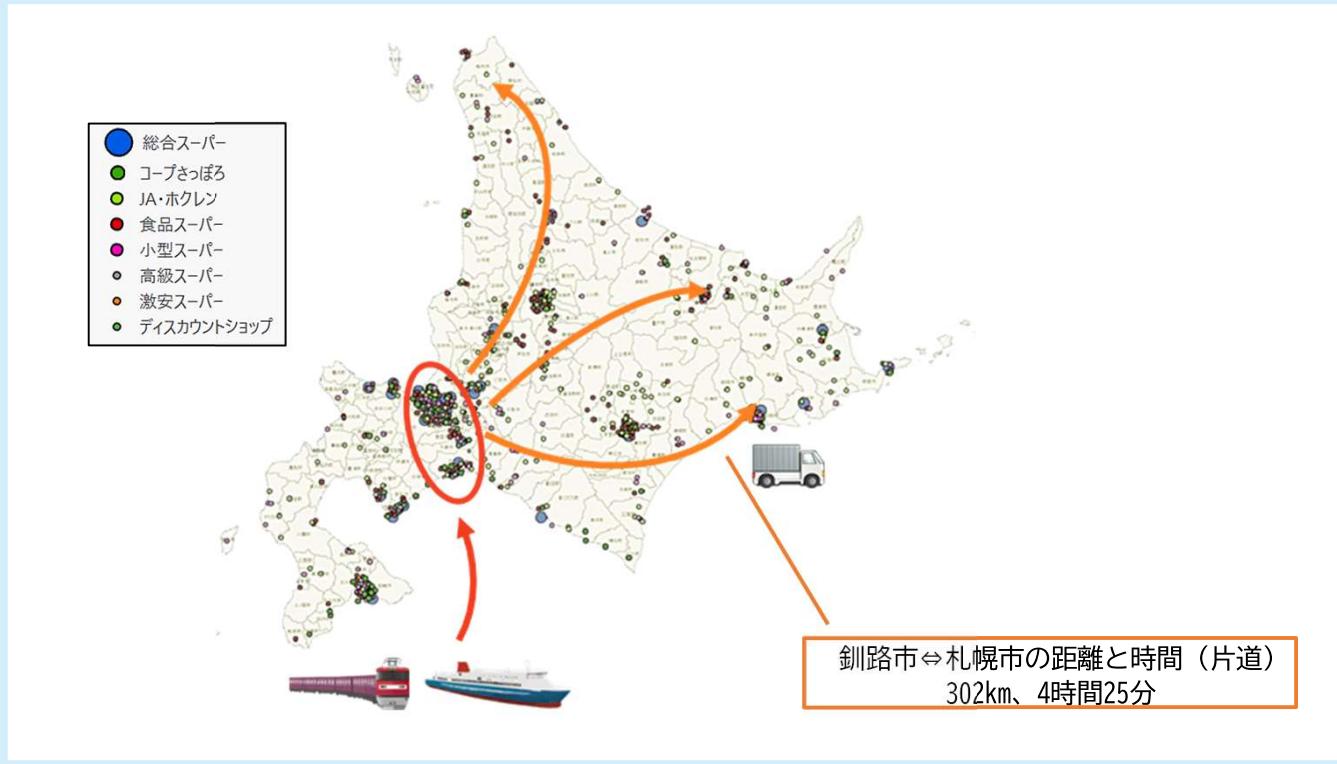
- I ブルーカーボン推進や陸上電力供給施設等
の導入

- J 防潮堤の整備、岸壁の耐震化、
防波堤の強靭化

- 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

■ ひがし北海道の物流の現状

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。



出典：北海商科大学 相浦教授提供資料を加工

■ 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。

図13：イオン北海道のモーダルシフトのイメージ



出典：北海商科大学 相浦教授提供資料を加工

写真6：2024年5月の実証実験の状況



■ 釧路港ポートセールス2025の開催（2025.1.29）

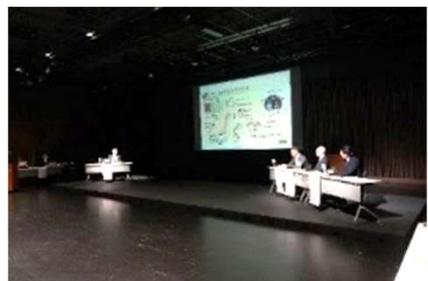
パネルディスカッションなどの意見

- 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。
- 苦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、苦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。
- 苦小牧港、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。

図14：釧路港ポートセールス2025の開催状況

（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 |



■ 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。

図15：実証実験のフロー



- 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号上屋にて貨物を積替え。



- ④トラックにて店舗に搬入。

■ 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アープラグ、船舶用の陸上電源供給施設の整備

■ ターミナルと一体となったストックポイントの形成

- ・常温倉庫、冷凍・冷蔵倉庫、貨物積替え施設

■ 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

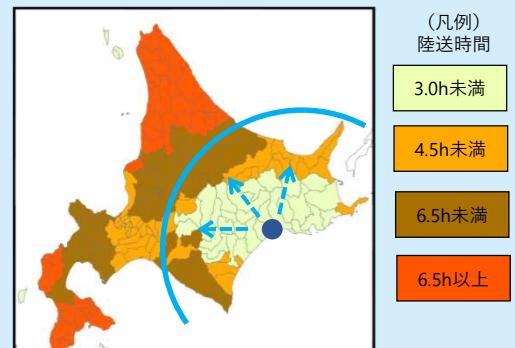
■ 静穏度向上と漂砂対策を兼ねた、防波堤の整備

■ 高規格道路の整備促進

- ・道東道（尾幌糸魚沢道路）、釧路中標津道路、道東縦貫道路

図17：高規格内貿RORO船ターミナル整備イメージ

図16：釧路港を核とした物流イメージ



(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 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
(古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>)

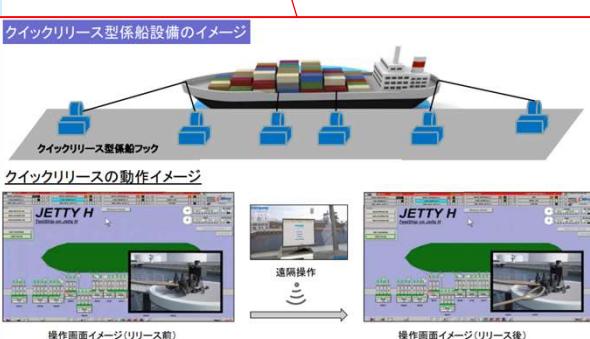


図 シャーシ・コンテナ位置管理等の高度化

(出典：国土交通省ウェブサイト
<https://www.mlit.go.jp/page/content/001906602.pdf>)

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>)

■ 外貿、内貿コンテナターミナルを西港区第3埠頭から第4埠頭にシフトし高度化

- ・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）
 - ・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などAIターミナルの導入

■ 外貿、内貿コンテナの取扱量の増加に向けた取組

- #### ・京浜港とのフィーダー航路の増便の検討

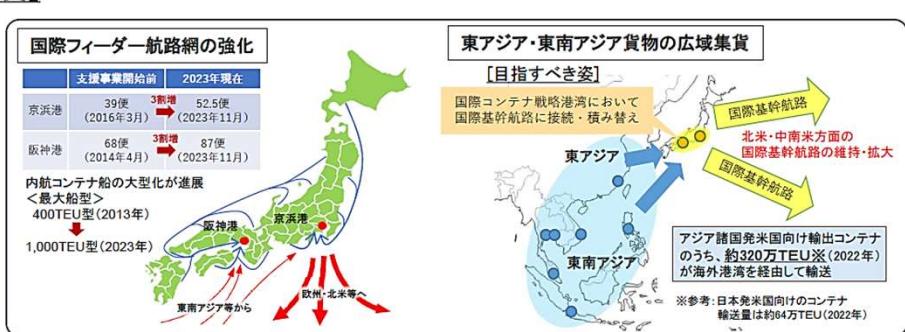
図18：外貿、内貿コンテナターミナルの高度化のイメージ



図19：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

図20：国際バルク戦略港湾phase2の展開イメージ

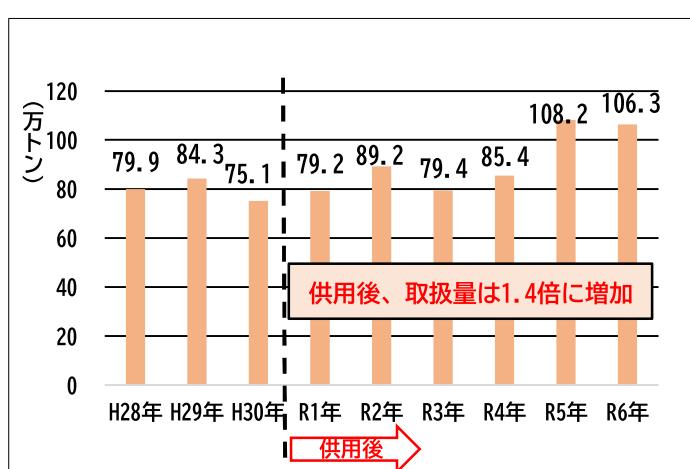


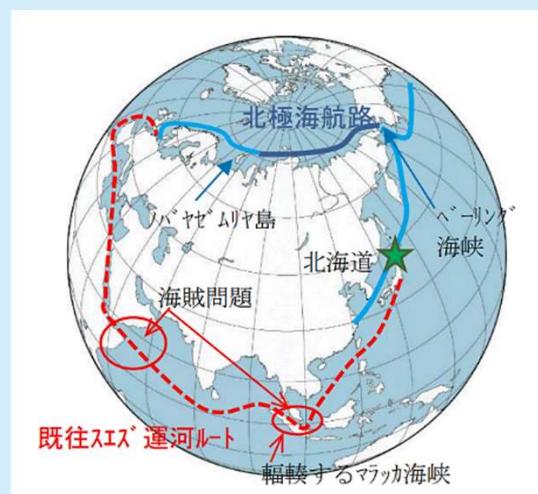
図 輸入トウモロコシ取扱量の推移
(出典：釧路市調べ)



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))

- 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
- アジアの北東端に位置する地理的特性を活かし、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、新たな貨物需要、商流の創出
- 西港区第4埠頭での大型クルーズ客船の受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

図21：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

図22：西港区の埠頭再編のイメージ

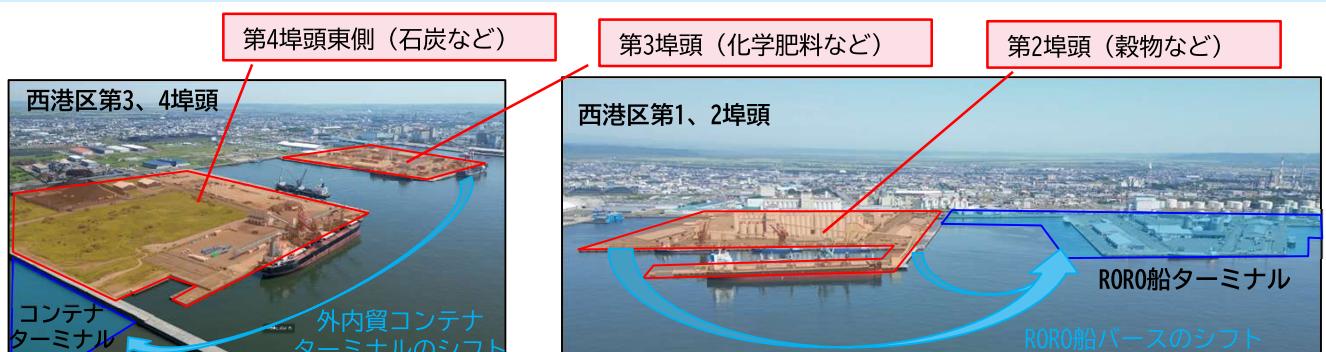


図23：大型クルーズ客船シフトのイメージ



- 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
- 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入れ態勢の充実
- 観光業としての水産業を確立するため、体験観光の確立
- 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

写真7：衛生管理施設 根室港(R7.10供用開始)



出典：北海道開発局資料

写真8：陸上電源供給施設
(釧路フィッシャーマンズワーフMOO前)



写真9：ウトロ鮭テラス

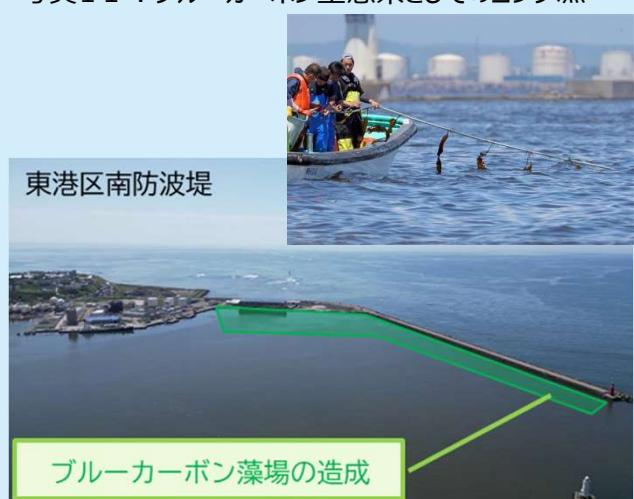


出典：知床斜里町観光協会HP

写真10：トラウトサーモンの海面養殖



写真11：ブルーカーボン生態系としてのコンブ漁



ブルーカーボン藻場の造成

賑わい・交流 施策F 「国際クルーズポート Kushiro」の形成

■ 東港区中央埠頭にてクルーズ客船の受入れ拠点の整備

- 東港区中央埠頭にて大型クルーズ客船対応の岸壁を整備し、LNGバンカリングなど、クルーズ客船の受入れ拠点を整備

■ 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

■ カムチャツカ・アラスカクルーズ等の発着港化

- クルーズ客船の受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

■ 街歩き観光メニューの創出

- クルーズ客船の受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

図24：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



写真12：

「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)



写真13：

クルーズ客船寄港時の外国人の街歩き風景



出典：北海道開発局資料

賑わい・交流 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整備

- 恒常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

■ 中心市街地との近接性やMOO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

図25：みなと緑地PPPの導入イメージと事例



図26：釧路川リバーサイドのイベント利用への転換のイメージ



■ 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

図27：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 (出典：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汽化器 内航船受入施設 ローリー出荷設備
	10,000kl	

写真14：釧路LNGターミナル



写真15：LNGバンカーボ「KEYS Azalea」



(出典：KEYS Bunkering West Japan 株式会社)

写真16：「飛鳥Ⅲ」のLNGバンカリング（再掲）
(2025.9.30) (釧路港東港区耐震旅客船ターミナル)



■ ブルーカーボンの取組の推進

- ブルーカーボンの取組を推進するため、防波堤の背後盛土など、コンブなどが生育できる環境の整備
(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の導入

図28：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（再掲）

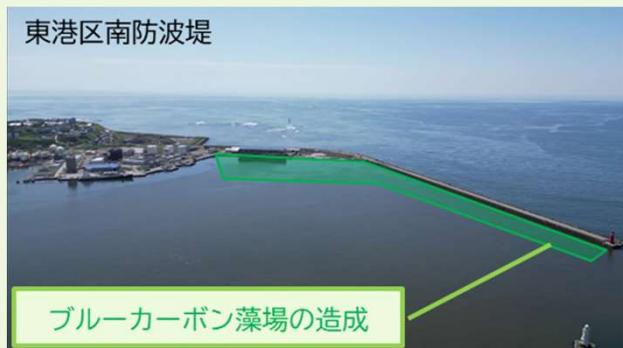
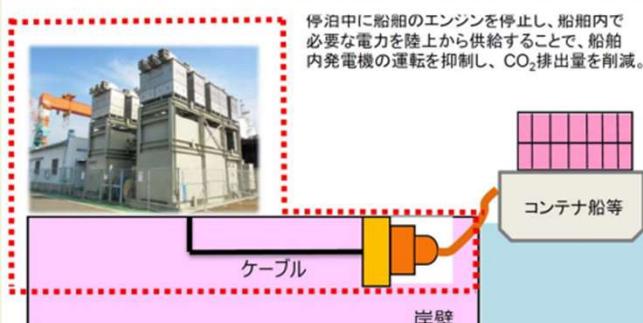


図30：陸上電力供給施設



出典：国土交通省ウェブサイト

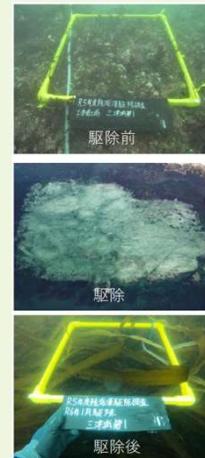
<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001880393.pdf>

図32：カーボンニュートラルを実現するビジョン



出典：釧路市再生可能エネルギー基本戦略

図29：釧路東部地区天然コンブ漁場再生活動によるCO2吸収源増



釧路市東部漁業協同組合などによる「釧路東部地区天然コンブ漁場再生活動によるCO2吸収源増」プロジェクトが2025年1月、道東地区で初めてカーボンクレジット取得・認証済

図31：自立型大型水素等電源



出典：国土交通省ウェブサイト

<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001406938.pdf>

■ 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などの整備

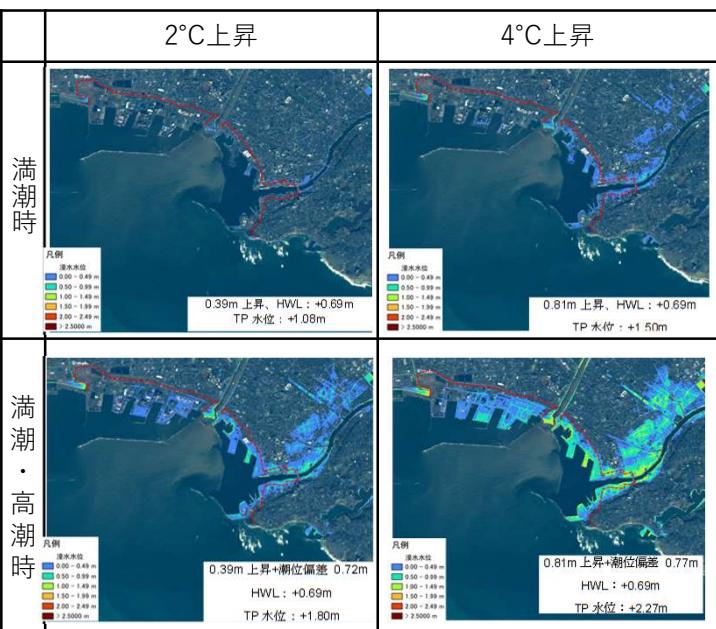
■ 岸壁の耐震化・嵩上げ、既設防波堤の粘り強い構造化

- ・ 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、岸壁の嵩上げなどの実施

図33：港湾施設の機能強化のイメージ



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

耐震強化岸壁による物資輸送の事例



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>

■ 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、耐震性能の高い、作業船・官公庁船の係留場所を確保

■ 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技術などを活用

図34：作業船・官公庁船の係留場所のイメージ



作業船



出典：北海道開発局資料

巡視船「そうや」



出典：釧路海上保安部HP

巡視船「いしかり」

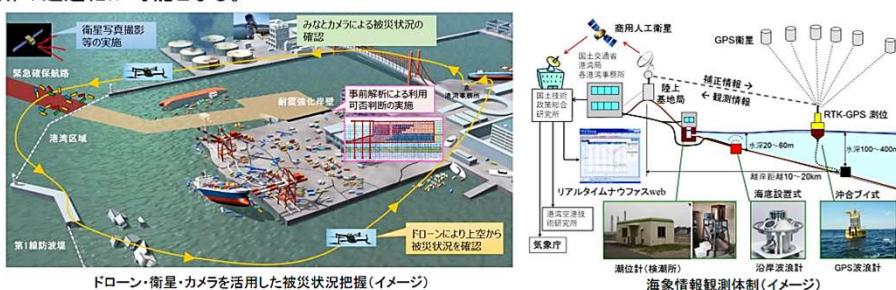


出典：釧路海上保安部HP

【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。

出典：国土交通省ウェブサイト <https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaiproject/img/project2025.pdf>

7. 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、岸壁の嵩上げ、防波堤の粘り強い構造化)



8. ロードマップ

機能	基本戦略	短期 (~2030年代前半)	中期 (~2030年代後半)	長期 (~2040年代後半)
	取組施策			
物流・産業	①高規格内賀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】高規格内賀RORO船ターミナル整備			
	西港区第1埠頭での高規格内賀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・内賀コンテナターミナルの形成			
	【施策B】外貿・内賀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・内賀コンテナの取扱量の増加の向けた取組	■■■■■		
賑わい・交流	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		■■■■■	
	大型クルーズ客船の受入れを東港区へシフト	■■■■■		
	④副港地区的リニューアル			
	【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		■■■■■	
環境・エネルギー	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ンブ漁などの実施	■■■■■		
	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			
防災・減災	【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	■■■■■		
	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)供給拠点の整備			
	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の推進	■■■■■		
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、防波堤の強靭化			
	防潮堤、津波避難タワーの整備		■■■■■	
	岸壁の耐震化・嵩上げ、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			
防災・減災	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	■■■■■		

9.用語集①

用語	定義
LNG	「Liquefied Natural Gas(液化天然ガス)」の略称で、天然ガスを-162℃まで冷却し液化させたもののこと。
LNGバンкиリング	船舶にLNGを船舶やトラックから供給すること。
カーボンクレジット	温室効果ガスの削減量や吸収量を「クレジット」として認証し、企業間で取引できるようにした仕組みのこと。企業が森林保護や省エネルギー機器導入など(港湾の場合は、ブルーカーボンを吸収する藻場の形成など)でCO ₂ を削減すると、その削減量がクレジットとして発行され、排出削減が難しい企業が購入して自社の排出量を相殺する(カーボン・オフセット)目的で使われる。
カーボニュートラル	二酸化炭素の排出量から吸収量を差し引き、実質的に排出ゼロを実現すること。
外貿(貨物)	日本国内と日本国外との海上輸送のことであり、取扱われる貨物を外貿貨物という。
ガントリークレーン	コンテナの積み降ろしに使用される、岸壁に設置されたクレーンのこと。
クルーズターミナル	クルーズ客船が寄港する際に、乗客が乗船・下船したり、荷物を積み降ろしたりするための専用の施設のこと。
高規格道路	高速自動車国道を中心に、一般国道の自動車専用道路などを含む、自動車が高速かつ安全に走行できるよう設計された道路の総称のこと。
高規格内貿ユニットロードターミナル	モーダルシフトの受け皿となるフェリーやRORO 船の今後の輸送需要に対応した機能を有するターミナル(埠頭のこと)。ハード面では、シャーシ・コンテナヤード、小口貨物積替施設などの整備、ソフト面では、シャーシ・コンテナの位置管理などを行うシステムなどの導入が検討されている。
港湾BCP	BCPは「Business Continuity Plan」の略称であり、大地震などの自然災害が発生した場合に、港湾の重要な機能を最低限維持し、早期復旧を可能とするために策定された計画のこと。
国際コンテナ戦略港湾	国内における長距離の国際海上コンテナ輸送の拠点となり、国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節することで、コンテナ輸送の国際競争力の強化を重点的に図る港湾のこと。国内では、京浜港と阪神港が指定されている。
国際バルク戦略港湾	日本におけるばら積み貨物の輸入拠点として、安定的かつ安価な輸入の実現に資する大型船に対応した施設整備等を実施する港湾であり、釧路港は穀物の分野で指定され、2019 年より供用されている。
国土強靭化対策	地震や津波、台風などの自然災害に強い国づくり・地域づくりを行い、大災害が発生しても被害の最小化・経済社会の維持・迅速な復旧復興ができるよう目指す取組のこと。
コンテナターミナル	コンテナ輸送における海上輸送と陸上輸送の接点であり、船へのコンテナの積み降ろしや、コンテナの保管・輸送、通関業務などが行われる。
コンテナヤード/シャーシヤード	RORO 船等から降ろした、コンテナやシャーシを一時的に保管しておく場所のこと。
サプライチェーン	原材料の調達から生産、加工、流通、そして販売により消費者に提供されるまでの一連のプロセスのこと。
シビックプライド	自分が住む都市や地域に対して愛着や誇りを持つ気持ちや意識のこと。
シャーシ	貨物やコンテナを乗せて移動させる台車であり、シャーシヘッドによりけん引される。
ストックポイント	地域配送センター(RDC)のような商品などを保管する拠点や場所のこと。

9.用語集②

用語	定義
耐震強化岸壁	大規模な地震が発生した場合でも一定の機能を維持できるように地震に対する強度を強化した岸壁のこと。
太平洋側港湾BCP	北海道太平洋側にある複数の港湾(室蘭港、苫小牧港、函館港、十勝港、釧路港、根室港)が、大規模災害発生時に物流機能を維持または早期回復するための広域的な事業継続計画(BCP)のこと。
脱炭素化	地球温暖化の原因となる温室効果ガスである二酸化炭素の排出量を削減し、最終的には実質ゼロにすることを目指す取り組みのこと。
定期船	特定の航路に定期的に運航される船舶のこと。
内賀(貨物)	日本国内の海上輸送のことであり、取扱われる貨物を内賀貨物という。
パナマックス船	パナマ運河を通過できる最大の船の大きさのこと。
バルク	穀物・石炭などのように包装せずに積み込まれる貨物のこと。ばら積み貨物ともいう。
ファーストポート/ラストポート	外国船が国内に入港する際の最初(最後)の港のこと。
フィーダー船	主要港で大型船から貨物を積替え、地方港へ2次輸送する船のこと。
物流の2024年問題	2024年4月からの働き方改革に関する法施行により、トラックドライバーの時間外労働が規制され、労働時間が短くなることで輸送能力の不足が懸念されている問題。
物流の2030年問題	2030年頃に物流業界の労働力が不足する一方で、輸送需要の増加により、荷物の約3割が運べなくなる可能性がある問題のこと。
フライ&クルーズ	航空機でクルーズ船の出発地まで移動し、その後クルーズ船に乗船する旅行スタイルのこと。
ブルーカーボン	海洋で生息する生物によって吸収・固定される炭素のこと。
みなと緑地PPP	官民連携によりみなとの賑わい空間を創出するための制度として、港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益の一部を還元して緑地等のリニューアルや維持管理を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の長期貸付けを可能とする認定制度のこと。正式名称は「港湾環境整備計画制度」であり、PPPは「Public Private Partnership」の略称。
モーダルコンビネーション	複数の輸送手段の特性を最大限に活かし、それぞれの強みを組み合わせて、より効率的で柔軟な輸送体系を実現する手法のこと。
モーダルシフト	国内での貨物輸送手段をトラックからより低公害で効率的な大量輸送機関である内航海運や鉄道へ転換していくこと。
ユニットロード	貨物をシャーシやコンテナなど一定の単位にまとめて輸送すること。貨物をユニット化することで荷役作業が標準化され、荷役能率や輸送機関の運送効率の向上が図られる。
リーファープラグ	シャーシやコンテナの冷蔵輸送、冷凍輸送に対応するための電源施設のこと。
RORO 船	「Roll on Roll off」の略称で、「ローロー船」と呼ばれている。貨物を積んだトラックやトレーラーをそのまま船に積み込むことができる国内の港湾間を輸送する船舶のこと。

釧路港長期構想（素案）

2025年（令和7年）12月

<問い合わせ先> 釧路市 水産港湾空港部 港湾空港課



〒084-0914 釧路市西港1丁目100-17

TEL : 0154-53-3374 FAX : 0154-53-3373

E-mail : ko-kouwankuukou@city.kushiro.lg.jp