

## 意見募集の結果公表

市民等の意見の概要	件数	意見に対する釧路市の考え方
<p>1. 港湾を最大限利活用できる企業誘致、例えばですが日本製紙釧路工場跡地に第2ラピダスの様な半導体工場の誘致。</p> <p>2. コンテナヤード、各アンローダの無人化＝集中操作室からの遠隔操作</p>	<p>2</p>	<p>1. 【修正】</p> <p>ご意見を踏まえ、以下のとおりに修正いたします。 (下線の箇所)</p> <p>「P23 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」</p> <p>アジア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<u>企業誘致</u>や貨物需要、商流の創出</p> <p>2. 【既記載】</p> <p>ご意見の内容につきましては、「P21 施策 B 外貿、内貿コンテナターミナルの高度化」にて、ヤード内クレーンの遠隔操作など AI ターミナルの導入について記載しております。</p>
<p>釧路港の長期ビジョンでこれから重要視すべき視点は、コンテナ貨物輸送へのハード整備である。その点の配慮がこの度の素案では欠けている。現在の素案ではコンテナ貨物が増加した際の拡張性がない。次世代エネルギーについては第四埠頭をもって推進し、コンテナ専用埠頭を第五埠頭の整備で推進すべきものと思う。その整備についても、下記の点に配慮すべきものと思う。</p> <p>1. 埠頭は、海岸に平行に配置した一つの単位を5キロ前後を目安とした埠頭、つまりコンテナ貨物の増加に合わせて、第五埠頭(突堤式)を当初の計画よりも縮小し海岸に沿って平行式に展開できるような横への展開計</p>	<p>5</p>	<p>1. 【その他】</p> <p>ご意見のような埠頭形状につきましては、港湾区域外に埠頭造成をすることになり、整備することはできないものと考えております。</p>

<p>画に改め、物量の増加に応じて伸ばして拡張できるように整備する。(釧路白糠工業団地方面への横に平行して伸ばした埠頭整備)</p> <p>2. 港湾と鉄道、高速道路、空港を結ぶ複合輸送体制を考慮した整備の推進。コンテナ埠頭と鉄道貨物駅の一体化。貨物駅規模(全長2キロ、幅を 700-800m)現行の根室本線を活かした整備を考慮すると、釧路白糠工業団地方面へのコンテナ専用埠頭の展開がよいと思う。(釧路空港 IC、阿寒 IC 周辺での陸海空大規模保税エリアの創設と大規模物流団地の整備)</p> <p>3. 次世代バンカリング供給体制の構築を素案の第五埠頭から第四埠頭の整備で推進してはどうか。これはコンテナ専用埠頭の拡張への干渉を防ぎ、バルク船貨物と、コンテナ船との区域分けに立地することで船舶の利用性が向上するものと思う。</p> <p>4. 港湾埠頭の整備への民間資金の投入。民族資本によるコンセッション方式でのコンテナ埠頭及び港湾再開発の大規模開発を推進するものである。投資規模を2兆円想定。</p> <p>5. 既存の国際戦略港湾を思考しない新たな次世代型コンテナ専用埠頭の整備の推進。</p>	<p>2. 【その他】</p> <p>港湾と鉄道との連携のモーダルコンビネーションにつきましては、「P20 施策 A 高規格内貿 RORO 船ターミナルの整備」にて記載しており、本構想では、RORO 船貨物と JR 貨物の連携を想定しておりますが、コンテナと JR 貨物の連携も可能であると考えております。</p> <p>3. 【その他】</p> <p>上記のとおり、釧路白工業団地方面へのコンテナターミナルの拡張はできなく、また、バルク船とコンテナ船の棲み分けについては、本構想においても「P23 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」にて記載しているところです。</p> <p>4. 【その他】</p> <p>埠頭整備をする場合において、コンセッション方式など民間資金の導入については、有効な手段であると認識しております。</p> <p>5. 【その他】</p> <p>新しいコンテナターミナルを整備する場合は、国土交通省の国際コンテナ戦略港湾に係る施策との連携は必須と考えております。</p>
--	--

<p>1. 以前「釧路港将来ビジョン(素案)」意見募集の際、フェリー航路について意見を提出させていただきました。回答は「意見として伺います」との事でしたが、フェリー航路誘致について釧路市としては断念したのかという問いへの回答はありませんでした。</p> <p>今回の長期構想(素案)でもフェリー航路については触れられていません。フェリー航路誘致は断念したのか、市としての考え方を市民へ提示していただきたい。</p> <p>2. 東港区の大型クルーズ船対応バースについても上記1同様、以前に意見を提出させていただきました。回答には西港から市内中心部へのシャトルバスのドライバー不足への対応がありました。人口減少が進む中、近郊への観光バスの運行にも支障が出る事も予想され大型クルーズ船入港隻数の増加は考えにくいと思われます。年間数隻の為の大型船バースが本当に必用なのか。カムチャッカ、アラスカクルーズ等の発着港化、フライ&amp;クルーズを推進となっていますが、カムチャッカ、アラスカ航路は春から秋までの季節限定の寄港となり年間入港隻数の大幅な増加が見込めないのではと思われます。クル</p>	3	<p>1. 【その他】</p> <p>令和7年2月定例会の代表質問にて、今般の物流の2024年問題によるトラック輸送量の低下が懸念されている状況において、RORO船やフェリーを活用した輸送形態の転換は、有効な解決策になると考える一方で、直近のフェリー就航に係る調査においては、フェリー就航の困難性が浮き彫りとなっている状況である旨を市長が答弁しております。</p> <p>そして、長期構想策定過程や検討委員会において、物流の2024年問題などに対応するためには、RORO船ターミナルの高規格化が必要とのご意見をいただきました。加えて、フェリー船社ヒアリングを実施し、今後のフェリーの旅客ニーズは、極めて小さいため、物流機能の向上を図るためには、旅客ターミナルや船内客室などの整備コストが必要になるフェリーではなく、RORO船を活用することが相応しいとのご意見をいただいているところです。</p> <p>2. 【その他】</p> <p>長期構想策定過程や検討委員会において、釧路港が国内港湾において、クルーズ客船の北の玄関口であることは明白であり、地域の観光力を高めるため、富裕層をターゲットにした国際クルーズポートを形成し、今後就航が予定されているディズニークルーズなどの受入れを想定すべきとのご意見をいただいております。</p> <p>今後につきましては、毎年、クルーズ船社からの多くの寄港のご相談をいただいていることから、クルーズ客船の就航の増加や発着港化に向けたヒアリングなどを実施したいと考えております。</p>
--	---	--

<p>ーズ船の発着港化、東港区中央埠頭国際クルーズポート形成イメージ図に示されているような宿泊施設を有した港頭地区開発は「絵に描いた餅」ではないでしょうか。横浜港ハンマーヘッドを参考にした将来予想図は釧路市全体の街づくりにも関係する事と考えますが市内部での連携は取れているのでしょうか。</p> <p>中央埠頭にフェリーターミナルを造ってフェリー航路を誘致する方が現実的ではないでしょうか。</p> <p>3. 釧路貨物駅との連携したモーダルコンビネーションの形成について釧網線、花咲線にはJR 貨物路線が無く、何を想定しての連携なのでしょう、釧路港とひがし北海道各地はトラック輸送で結ばれており、貨物路線の復活がなければ連携の意味がないと思います。</p>		<p>3. 【その他】</p> <p>長期構想策定過程や検討委員会において、物流の2024年問題などに対応するため、JR貨物を活用した本州からの日用品などの輸送が想定されることから、まずは、それら日用品の保管やJRコンテナからトラックに積み替えるため、RORO船ターミナルの背後にあるストックポイントを共有することを想定しています。そして、長期構想は、釧路港の理想や目指す方向性であることから、釧路港で揚げた貨物をJR貨物に積替えた輸送についても構想しております。</p>
<p>1. コンテナ港湾建設について: 港湾の発展はコンテナ港湾建設によって始まる。シンガポール港も釜山港も先進的なコンテナ港湾建設によって現在の地位を確立した。釧路港の発展のためには、国際複合輸送の要としてのコンテナ港湾の建設が、20～30年の目標の中で必要である。その実現のためには、現在の貨物をコンテナ貨物化すること、企業・工場の誘致、TS貨物集貨のための海外へ</p>	<p>1</p>	<p>1. 【その他】</p> <p>国際コンテナについては、国土交通省の国際コンテナ戦略港湾に係る施策の下に進められており、コンテナ貨物のトランシップについては、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）にて行われることになっております。また、貨物の荷姿については、物流の効率化などの経済的合理性により選択されており、全ての貨物の荷姿をコンテナ化することは困難であり、長さ 5km</p>

<p>の集貨活動が重要である。これらを前提として、コンテナターミナル(CT)建設を推進した場合、将来的なターミナルの混雑・効率性・人手不足への対応・環境対応の新燃料のバンカリング・陸電供給・災害対応ができる持続可能なCTが必要である。具体的には、鉄道駅と連携するCTや人を支援する自動化・AIの機能を備えたターミナル、コンテナデポ、シャーシ置き場の建設・利便性の高いバンカリングや陸電供給施設の建設、後背地の倉庫群建設のための用地確保、内陸のコンテナデポ、内陸ポート、通関の簡素化のための設備などの一連のコンテナ区域を建設する必要がある。このような将来を見通した区域建設を行うためには、鉄道を併設し、コンテナ関連後背地を併せた長さ5 km程度の土地が必要であり、その中にCTを建設する必要がある。現在の素案ではこれらがほとんど考慮されておらず、CTを中心とした港湾区域建設を再考すべきである。</p>	<p>程度のコンテナターミナル整備についても、港湾区域外に埠頭造成をすることになることから、整備することはできないものと考えております。</p> <p>その上で、市としましては、物流の効率化を図るためのAIターミナルの導入、陸電供給施設やバンカリング機能の導入については重要と考えており、長期構想において位置づけているところです。</p>
--	---