

## シンポジウム報告

# ザ・シンポジウムみなと in 釧路 釧路港と東北北海道の将来像 ～国際バルク戦略港湾とこれからの戦略的な産業振興～

日時：令和3年11月25日(木)14:00～16:40 場所：釧路市観光国際交流センター

## 1 主催者挨拶



眞田 仁  
(ザ・シンポジウム  
みなと実行委員会委員長)

本日は会場参加、ウェブ参加を含めまして、多くの方にご参加いただき、誠にありがとうございます。また、ご多忙にもかかわらずご協力、ご来場いただいた皆様にも深く感謝申し上げます。

「ザ・シンポジウムみなと」は道内の港湾都市において、年に1回開催しております。今年は11年ぶりに釧路市での開催となりました。

前回の釧路でのシンポジウムは国際バルク戦略港湾の実現がテーマでした。釧路港での国際

バルク戦略港湾のファーストステージの完成を受け、今回はサブテーマとして取り上げております。

本日のシンポジウムを通して、国際バルク戦略港湾ファーストステージ完成によるさまざまな経済・社会効果を踏まえ、釧路港の開発の経緯や11年前と比較した変化、そして釧路港の将来像を考える機会になるのではないかと思います。

短い時間ではありますが、出演者の皆様には活発な議論をしていただくことを期待しております。本日のシンポジウムが、ポストコロナ時代の釧路港の戦略的な未来像を描く契機になることを祈念して、開会の挨拶に代えさせていただきます。

本日はよろしく願いいたします。

## 2 開催地代表挨拶



釧路市長  
蝦名 大也 氏

11年ぶりに「ザ・シンポジウムみなと」が釧

路で開催されますことを、開催地を代表して心から感謝申し上げます。

今回は国際バルク戦略港湾整備に向けてのシンポジウムでしたが、今回はその完成を受けて、今後の港の活用や産業振興について考える内容となっております。

行政の世界では、事業の計画から完成までに

約 20 年かかるとされています。しかし、釧路港における国際バルク戦略港湾整備はその半分の 10 年で完了することができました。これは、港湾というものが地域だけでなく日本の政策においても非常に重要であるとの共通認識から、開発局や国土交通省、本日お集まりの皆様が総力を結集して取り組んだ結果だと考えております。

今後は国内のみならず、世界にも目を向け、港の活用の可能性について検討していく必要があると思われれます。ぜひ、本日のシンポジウムを通じて釧路港のさらなる飛躍について考えていただき、あわせて日本の港湾の重要性についても広く発信する機会となることを期待しております。

本日は誠にありがとうございます。

### 3 基調講演「国際バルク戦略港湾 釧路港の取り組み」



釧路市副市長  
伴 篤 氏

本日は、国際バルク戦略港湾釧路港の取り組みについてお話しします。

最初に、釧路港の概要をご説明します。釧路港の歴史は寛永 9 年（1632 年）に、松前藩がアイヌ民族との交易所を開設したことに始まります。その後、明治 32 年（1899 年）に普通貿易港に指定され、正式に開港。平成 30 年（2018 年）に釧路港国際物流ターミナルが完成し、翌年に民間埠頭の運営を開始しました。2019 年度の取扱貨物量は 1,500 万トンです。

釧路港の港区は東港区の開発から始まり、貨物量の増大とともに西港区に展開しています。今日のお話の中心になるのは、西港区にある第 2 埠頭の国際物流ターミナルです。

次に、国際バルク戦略港湾について概略をご説明します（図 1）。2010 年代になると、新興国の急速な経済成長に伴い、世界における資源・エネルギー・食糧の需要が急増しました。これに対し、安定かつ安価な供給の実現に資する大型船に対応した港湾機能の確保を目指し、日本各地で鉄鉱石・石炭・穀物の 3 分野に絞っ

た国際バルク戦略港湾の整備を図ることになりました。

この事業は公募によって進められ、2011 年に釧路港が「穀物」の国際バルク戦略港湾に選定されました。

では、なぜバルク港湾の整備が必要なのでしょう。1960 年以降、世界における海上貨物の荷動き量（海上荷動量）は右肩上がりであり、中国の WTO の加盟後は、さらに急速に伸びています（図 2）。世界全体では、2009 年時点のデータで海上荷動量が 82 億トン、現在は 120 億トンにまで増えています。その構成は、ドライバルク、リキッドバルクと呼ばれるバルク貨物で、貨物量の 84% を占めています。

釧路港は穀物の国際バルク戦略港湾として、大量の穀物、トウモロコシを輸入しています。トウモロコシの生産・消費・輸出入量は米国が 1

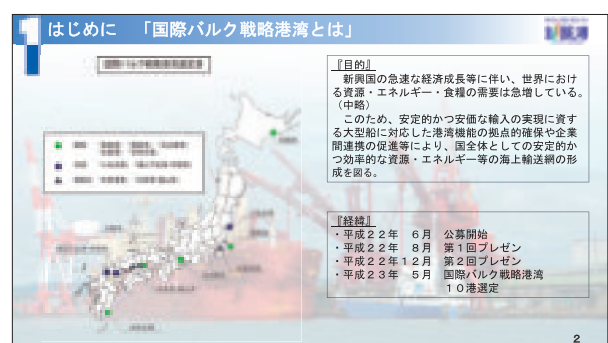


図 1

位で、輸入量では群を抜いて日本が1位です(図3)。

ここで注視すべきは中国の動きです。トウモロコシの生産・消費量は、どちらも右肩上がりに伸びています。また、これまで中国は輸出国でしたが、2000年代の終わり頃から輸入国に転じました。これによって、国際市場におけるトウモロコシの争奪戦が激しくなりました。

バルク貨物の海上の荷動きルートですが、アメリカのタコマやシアトルなどの太平洋岸北西部から日本に来るルートと、アメリカのニューオーリンズからパナマ運河を経由するルートがあります(図4)。パナマルートを通る船はパナマ運河の水深や幅によって大きさが制限されており、最大の大きさを「パナマックス」と呼ばれています。以前は、船の底から水面までの高さである喫水が12mまでに制限されていましたが、運河の拡張工事が行われ、2016年からは喫水15.2mまでの船が航行可能になりました。最大積載量も6～7万DWT(載貨重量ト

ン)だったものが10～12万DWTに増えました。

拡張工事で生じた問題が港の必要岸壁水深です。かつてのパナマックスは必要岸壁水深が14mでしたが、船の大型化によって16～17mの岸壁水深が必要になりました。これに対し日本の港は、釧路港の場合は12m、水深が深い苫小牧港や鹿児島港でも14mでした。

一方、海外ではすでに大水深に対応した港が整備されてきており、将来的に日本には大型船が入港できなくなる懸念から、大水深岸壁の整備を行うことになりました。

次に釧路港の優位性について説明します。

まず北米至近という地の利です(図5)。茨城県の鹿島港と比較して、ニューオーリンズからの距離は9,185マイル、航海日数は27日、これが釧路港では8,831マイル、航海日数は26日に短縮されます。たった1日と思われるかもしれませんが、パナマックス級の船は備船料も莫大なため、1日でも削減できるのは大きな強み

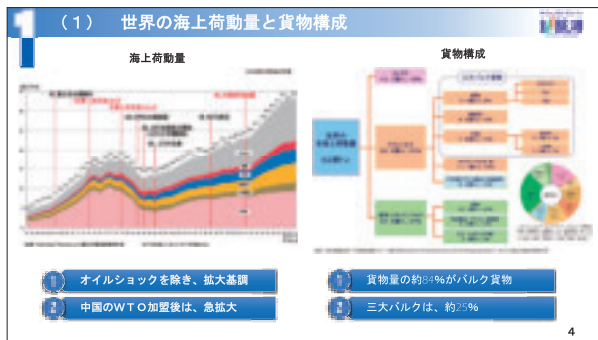


図2

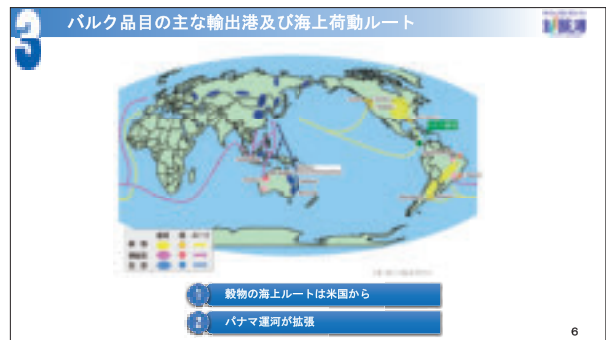


図4

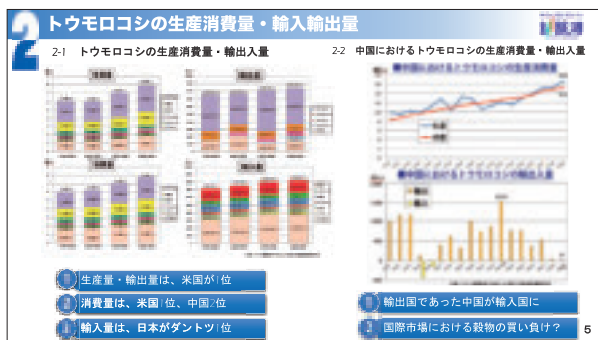


図3



図5



です。

もう1つが背後圏のポテンシャルです(図6)。

釧根地方は酪農業が盛んな地域であり、2007年のひがし北海道における乳用牛の飼養頭数は63万頭(全国シェア40%)、生乳生産量は286万トン(同35%)でした。これが国際バルク戦略港湾供用後の2020年では、飼養頭数66.4万頭(同49%)、生乳生産量322.5万トン(同43%)まで大きくシェアを伸ばしています。

次に西港区第2埠頭の優位性について紹介します(図7)。

釧路港第2埠頭では11号、12号と新たにできた栈橋でトウモロコシなどを輸入し飼料工場で配合飼料を作り、それを背後圏の需要家に送ります。そこで生産された生乳は、第2埠頭の西側にある13号岸壁から2隻のRORO船で毎日、茨城港に運びます。釧路港は、穀物を輸入し生産した生乳をデイリーで首都圏に送る港だといえます。国際バルク戦略港湾計画時の整備

目標について説明します(図8)。

整備前は12mしか岸壁水深がなく、他港からの2港寄り輸送となっていました。そこで2015年までに14m岸壁を整備し、パナマックスの共同配船をする計画を立てましたが、実際、完了したのは2019年でした。

さらに2020年までに、ポストパナマックス船に対応した16m岸壁を目指す計画を立てていましたが、こちらは現時点で未定になっています。

この計画で特徴的なのが、「民」の視点を取り入れた運営体制です(図9)。通常、国がつくった岸壁は行政に管理を委託し運営しますが、これを民間の運営会社に貸し付けることで、効率化を図ることにしました。現在は釧路西港開発埠頭がターミナルを一体的に管理・運営しています。

国際バルク戦略港湾の整備による物流コストの削減効果については、整備後は9~20%の削減効果が得られると試算しました(図10-1・2)。

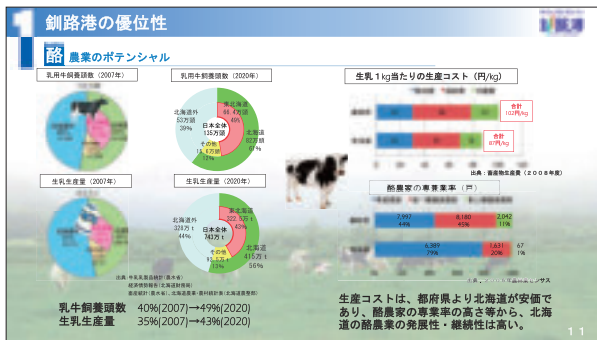


図6



図8

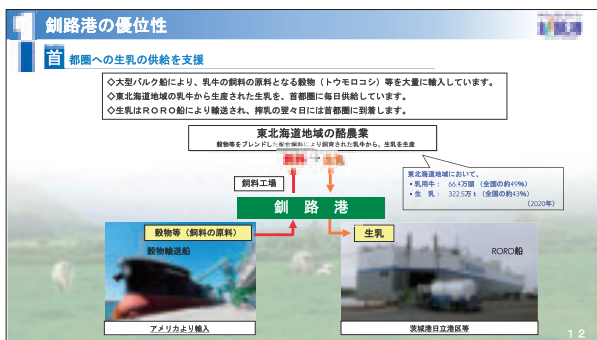


図7

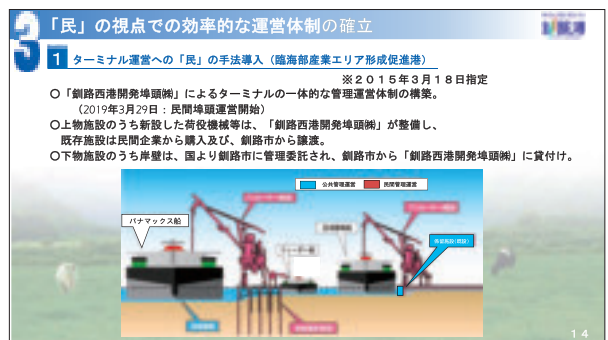


図9

また、2港寄り、3港寄り、内航フィーダー輸送の仕向港において、整備前の物流コストに対し、4～14%の削減効果があると試算しました。

次に、釧路港国際物流ターミナルの整備効果と課題です。

現在の整備状況ですが、岸壁水深14m、航路・泊地水深14m、荷役機械は1基です（図11-1・2）整備期間は2014年から2018年で、事業費は180億円でした。この180億円は整備事業への投資による直接的な効果になります。

もう1つの直接効果が海上輸送コストの削減です。

整備前は他の港湾で一度荷を下ろし、喫水を上げてから釧路港に来るという、2港寄りが主流でした。これが、岸壁整備によって北米からの船が直接釧路港に入ることができるようになり、2019年には16隻中16隻、2020年は17隻中15隻がファーストポートで釧路港に入りました。

また、船の大きさも、整備前は釧路港入港時

の積載量が2～3万、3～4万トンクラスが主流でしたが、整備後の2019年には5～6万トンおよび6万トン以上のクラスが9割以上を占め、大型化によるコストメリットが生まれています。また、船舶の大型化に伴い共同配船が可能になったことも輸送コストの削減を押し上げています。

船舶の大型化で穀物やトウモロコシの輸入量が増大しています。トウモロコシの輸入量は2018年度と比較して2019年度は16.8%、2020年度は12.5%増えました。また、穀物全体では、同じく2018年度と比較してそれぞれ15.2%、18.2%と大幅に増加しました。

船舶の大型化と共同配船、取扱量の増加などで海上輸送コストの削減率は9.4%になり、2015年の当初目標は達成できました。

一方、波及効果ですが、港湾区域内の効果としては、新たな飼料工場が西港区に進出しました。また、穀物の取扱量が増えたことで、サイロの増強や既存の飼料工場の拡張なども必要に

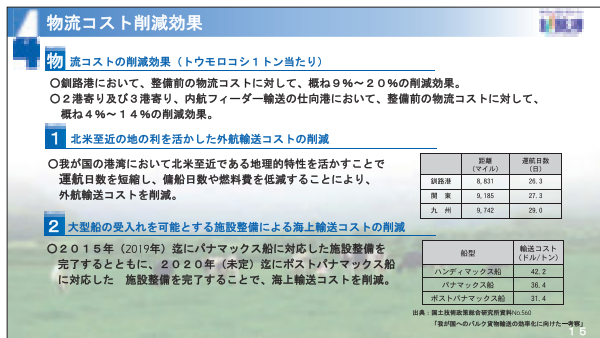


図 10-1



図 11-1

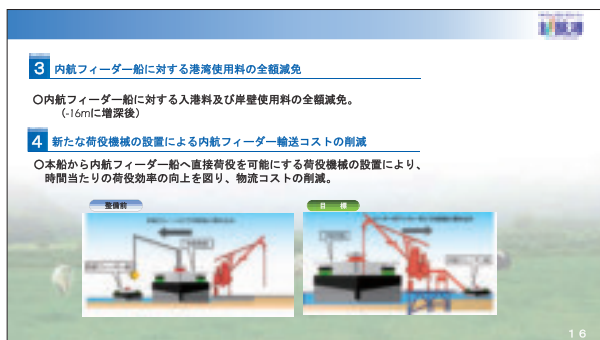


図 10-2



図 11-2

なり、設備の増設が行われました。こうした民間投資は合計で119億円に上ります（図12）。

もう1つの波及効果は、背後圏にある酪農業、食料品業への民間投資です（図13）。また、畜産振興総合対策補助事業として、大規模投資も行われており、これらも大きな波及効果をもたらしています。

次に今後の課題についてお話しします。

当初計画では釧路港をファーストポートとした2港寄り、3港寄りの輸送体制の構築を目指していましたが、まだ実現していません（図14）。6万トン程度のパナマックス船が入っても、釧路港ですべての荷を下ろしており、他港には寄っていないのが現状です。

船に積まれた6万トンのうち、仮に半分を下ろすとすると、荷役に5日程度かかります。これを1年間に換算すると、1港あたり73隻しか荷下ろしができません。日本に入ってくる輸入トウモロコシの本船数を考えると、釧路港以外のバルク港の整備を急ぐ必要があります。し

かし、現時点でバルク港として稼働しているのは釧路港だけです。もし釧路港に先船が着いたら、空くのを待たなければなりません。そうすると、パナマックス船ではなく、もっと小さな船での輸入ということになってしまいます。これが2港寄り、3港寄りが進まない原因の1つであり、課題となっています。

もう1つの課題は、さらなる海上輸送コスト削減への取り組みです（図15）。

現在、1日あたりの荷役時間は10時間程度となっており、バランスは取れていますが、さらにコストダウンを図るには、24時間化も検討しなければなりません。人件費や取扱量などを考えて、どのような荷役形態が適しているのかを見極める必要があります。

コスト削減には荷役機械の更新も重要です。12号岸壁にある荷役機械2基のうち1基の老朽化が進んだため、新しい機械を発注しました。2022年の秋には竣工予定で、これによって安定的に荷役作業ができると考えています。一方、



図 12



図 14



図 13



図 15



新たに整備した岸壁では、800 トンの荷役機械 2 基を整備する予定でしたが、まだ 1 基しかできていません。さらなる海上輸送コストの削減には、もう 1 基の増設が不可欠です。

最終的な課題は水深 16 m への増深です。しかし、バルク港に指定された日本のすべての港が水深 14 m の岸壁整備が完了しないと難しいと考えています。

最後に釧路港の可能性についてお話しします。

これは釧路港東港区の空撮写真です (図 16)。

東港区の役割の 1 つが漁港区であり、日本の水産基地として最も重要な港に位置付けられています。しかし、施設の老朽化が進んでおり、その対策が急務となっています。

東港区のもう 1 つの役割が、良好な景観形成や親水空間の確保というウォーターフロント機能です。近年はクルーズ船の需要が非常に高くなっています。

東港区には 9 m の耐震旅客船岸壁が整備されており、飛鳥Ⅱやサン・プリンセスなどが停泊しているのを見かけられた方もいるでしょう。世界の趨勢は、ボイジャークラスという 15 万トンクラスのクルーズ船に変わってきており、水深 9 m では入港できない状況です。現在、ダイヤモンドプリンセスなどは西港区で受け入れています。景観の良い東港区に入れなことがネックになっています。

新たな岸壁を整備することになった場合、既

存の 9 m 耐震岸壁の活用策として、フェリー航路を誘致できないかと考えています。かつて釧路港の西港第 1 埠頭にはフェリーが入っていました。1999 年に撤退しましたが、新たにフェリー航路を東港区に誘致できれば、さまざまな港区で旅客船の優美な姿が見られるようになり、景観が向上する効果が期待できます。

西港区は東北海道のエネルギー供給を担っており、今後も多様なエネルギー供給基地としての機能の確保・強化を図る必要があると考えています (図 17)。

第 1 埠頭は内貿ユニットロードターミナルであり、コンテナ貨物が RORO 船で入っています。しかし、第 1 埠頭も非常に老朽化しており、今後の展開を議論しなければならないと考えています。

国際物流ターミナルとしての第 2 埠頭は、水深 16 m への対応が鍵となります。今後もしっかりと議論をしていく必要があります。

第 3 埠頭は外貿ユニットロードターミナルとしての機能を持っています。現在はコンテナ船が週 3 便寄港していますが、コンテナの取扱量を増やすための方策を検討する必要があります。コンテナヤードの機能やコンテナの蔵置場所の効率的な運用なども含めて、議論が必要です。

第 4 埠頭は内貿ユニットロードとドライバルクターミナルとしての機能強化が考えられます。第 4 埠頭の南側では石炭などを輸入していますが、荷役機械の老朽化のため、今後は需要



図 16



図 17

を見据えて検討する必要があります。また、第4埠頭の西側に内貿ユニットロードターミナルを造る計画があり、第1埠頭の内貿ユニットロードターミナルと合わせて、どのように展開していくのかを議論していきます。

このような釧路港の伸び代を踏まえ、その活

用やあるべき姿について、市民の皆様と議論していきたいと考えております。

以上、釧路港国際バルク戦略港湾の計画から整備とその効果、そして釧路港の今後の可能性についてお話をさせていただきました。ご清聴ありがとうございました。

## 4 パネルディスカッション 「釧路港と酪農・畜産、食と観光」

○渡辺 これより「釧路港と酪農・畜産、食と観光」をテーマにパネルディスカッションを始めます。基調講演では釧路港における国際バルク戦略港湾の効果について説明がありました。次の課題は釧路港を有効活用するた

めに地元として何ができるか、ということです。そこで、本日はさまざまな分野の専門家の皆様に、港湾の役割や将来像について議論をしていただきたいと思ひます。

まずは釧路港の現状について、蝦名市長よりお話しいただきます。



コーディネーター  
フリーアナウンサー  
わたなべ ようこ  
渡辺 陽子 氏

○蝦名 釧路港は北米に近いなど、世界的視点からみても優位性があります(図1)。また、社会資本の整備によって新たな需要が生み出され、未来への展望が開かれたことも大きな成果でした。

釧路港は道路整備計

画によって、ひがし北海道のさまざまな地域と結ばれています(図2)。陸上輸送とのアクセスの良さも、港の有効活用には大切な要素だと考えています。

ひがし北海道には釧路港以外に網走、根室、紋別、十勝の重要港湾があります。2019年のひがし北海道の港湾取扱貨物量のうち釧路港は80%以上を占めており、物流の拠点機能を担っています(図3)。



パネリスト  
釧路市長  
えびな ひろや  
蛸名 大也 氏

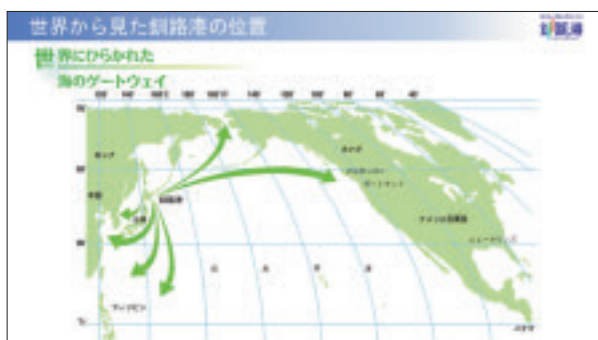


図1



図2



釧路港で取り扱う貨物は石油製品が多く、ひがし北海道で使用される石油製品の約8割を供給しています。このことから釧路港の果たす役割の重要性がうかがえます。

また、バルク事業によって穀物・トウモロコシの取扱量も確実に増えており、ひがし北海道の産業の活性化にも貢献しています(図4)。さらに、港の整備に伴い民間資本の投資が増える効果もありました。

外貨コンテナの取扱量も順調に増えています(図5)。現在は韓国と中国に向けてコンテナ定期船が週3便運航されており、2020年には新規航路も開設されました。

また、RORO船は週に14便、苫小牧、東北、関東、中部、近畿との間で定期運行されています(図6)。

クルーズ船は地域にとって効果があります。寄港による経済波及効果は大きく、これもしっかり活用していく必要があります(図7)。

今後のクルーズ船戦略としては、まちの中心部に近いところに誘致したいと考えています。現在は東港区に9mの耐震岸壁がありますが、クルーズ船は大型化が進んでおり、入港できない船は西港区に入ることになります。将来的には、大型のクルーズ船が東港区に入れるようにして、物流機能を担う西港区との差別化を図りたいと考えています(図8)。

新しい取り組みとしてはカーボンゼロ時代を見据え、エコポート事業を進めています(図9)。生物多様性への配慮やCO2削減などを図りな



図5

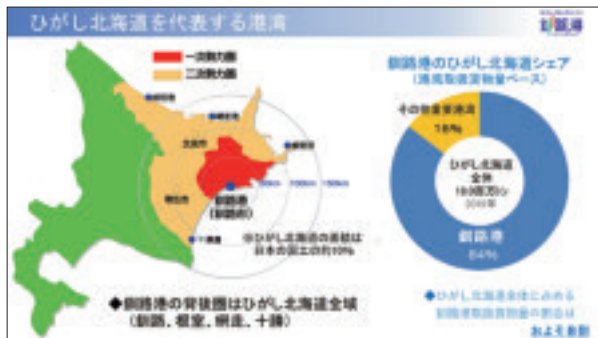


図3



図6



図4



図7

がら、釧路港の整備を推進していきたいと考えています。

○渡辺 ありがとうございます。それではパネリストの皆様、自己紹介を兼ねて釧路港との関わりや思いなどをお話してください。

○大西 鶴雅グループの大西と申します。弊社は阿寒湖温泉に本社を置き、道内で13の施設を経営する旅館グループです(図10)。各地の魅力を取り入れ、おもてなしに生かしていくという意味を込め、「郷土力」を企業理念にしています。

ひがし北海道に来られるお客様をいかに増やすかは、北海道観光全体の問題でもあります。



パネリスト  
鶴雅ホールディングス(株)  
取締役副社長  
おにし のぞみ  
大西 希 氏



図8



図9

その入り口の1つである釧路港は、観光業界にとって重要な存在です。

港との関わりは間接的ではありますが、クルーズ船のお客様に昼食を提供させていただくことがあります。また、近年は滞在型旅行の推進に力を入れており、クルーズ船のお客様にも新たな旅のかたちを提供していきたいと考えています(図11)。

本日は港のプロフェッショナルの皆様のご意見をうかがいながら、観光事業者としてどのような連携ができるのかを考えたいと思います。どうぞよろしくをお願いします。

○浅野 釧路の酪農家の浅野です。まだ経営者ではなく、叔父が営む牧場の跡取りとして働いています。3年ほど前からは地域の後継者の集まりであるJA阿寒青年部の部長を務めています。



パネリスト  
酪農家・YouTuber  
JA阿寒青年部 部長  
あきの たつひこ  
浅野 達彦 氏

現在、積極的に取り組んでいるのは自分より

も下の世代との交流です。YouTubeチャンネルを開設して酪農の情報を発信しています。また、後継者不足を解決するために、学生に酪農の楽しさを知ってもらおう酪農体験を行っており、参加者は延べ100人を突破しています。ま



図10



た、小さな子どもたちに酪農に興味を持ってもらうために、農業高校を舞台にした漫画本を学校に寄贈する活動も行っています(図 12-1・2)。

当牧場では放牧酪農を基本にしながら、配合飼料、トウモロコシも与えています(図 13)。飼料用のトウモロコシは海外から船で運ばれてきますが、このコストが上昇すると、経営は大きな影響を受けます。ですから、釧路港の整備に伴いコストが下がることは、酪農にとってもメリットがあります。今後は大型の船が着岸できるようになり、コストがさらに下がることを



図 11



図 12-1



図 12-2

期待しています。

このように港と酪農には密接な関わりがあります。今日は皆さんと活発な議論ができればと思っています。よろしくお願いします。

○金子 釧路みなとオアシス協議会おもてなし部会の金子です。実は11年前のシンポジウムにも参加させていただきました。



パネリスト  
釧路みなとオアシス協議会  
おもてなし部 会長  
かねこ  
金子 ゆかり 氏

当会は「釧路港耐震・旅客船ターミナルの利用を考える会」に始まります。この会を

母体にして2008年に「釧路港おもてなし倶楽部」が発足し、クルーズ船の歓迎事業などに取り組んできました。2019年にはさらに活動を充実させるため、「釧路みなとオアシス協議会おもてなし部会」へと移行。



図 13



図 14



同年に釧路港がみなとオアシスの認定を受け、現在は釧路フィッシャーマンズワーフ MOO を代表施設にして活動しています（図 14）。

おもてなし部会では、クルーズ船のお出迎えやお見送りのイベントを企画・運営しています。小さなお子さんの太鼓演奏やフラダンスの披露、盆踊りなど、日本だけでなく海外のお客様にも大変喜ばれています。また、港を大切にするために清掃活動も行っています（図 15）

私どもは、港を身近に感じる機会を市民の皆様提供したいという思いで活動しています。現在はコロナ禍のため、港での活動はできませんが、地元の乳製品と魚介を使ったおいしいレシピ動画を作成し、釧路の魅力を発信しています（図 16）。

○中村 釧路公立大学の中村です。地域経済研究センターで地域振興などの調査を行っております。

北米に近く、周辺地域と交通アクセスが良い釧路港は道東のゲートウェイです。また、釧路港は北見や帯広といった農産物の生産地、釧路や根室といった酪農の盛んな地域、阿寒のような国際的な観光地といった多様な背後



パネリスト  
釧路公立大学  
地域経済研究センター長  
中村 研二 氏

圏を擁しているのも特長です。

為替レートが円安になる中、これまでの工業製品を輸出するという構造から、釧路周辺の観光や生産性の高い農業や酪農が、21 世紀の日本においてお金を稼ぐ産業になっていくのではないかと考えています。

今日は釧路港の優位性を生かしながら、今後どういう展望を描いていくのかという前向きな議論ができることを期待しています。

○渡辺 皆様のお話にあったように、釧路港にはさまざまな優位性があります。その優位性を生かすための方法についてお聞きしたいと思います。

○浅野 まずは、釧路港の水深 16 m の実現です。飼料となる穀物の安定供給は酪農経営にとって非常に重要で、コストは安ければ安いほど助かります。今の取り組みを継続し、世界的に進んでいる船の大型化に対応してほしいと思います。

また、脱炭素への対応も重要です。世界では脱炭素への流れが急速に進んでいます。船が大型化し、複数の港を経由していたものが釧路港にファーストで入るということは、穀物の輸送に伴う CO2 発生量の削減につながります。

これに関連してお願いしたいのが、CO2 に関する数字の「見える化」です。カーボンニュートラルに取り組むには、まず数字を知ることが



図 15



図 16

必要です。脱炭素は、酪農家が個人で頑張っても達成できません。さまざまな分野の方々との協力が不可欠です。

○**蝦名** 事業を進めるためにいつも考えるのは、国の政策と方向性を合わせることです。地域が単独で行うより、効果も早く出てきます。釧路港の国際バルク戦略港化も、国の流れに合わせた結果です。

一方、世界的なゼロカーボン、脱炭素の動きに対応する中で、その取り組み効果を明確に示すためにも、見える化は重要だと思います。浅野さんのご指摘は大変的確だと思います。

○**浅野** ありがとうございます。ぜひ協力しながら取り組んでいきたいと思います。

私は牧場の生活を体験してもらって観光的なプロジェクトを考えています。観光の入り口ともいえる港でおもてなし事業をされている金子さんも、何か連携できないかと期待しています。こうした活動を進める上で、アドバイスなどがあればお聞かせください。

○**金子** 欧米からのお客様は環境問題に関心のある方が多くなっています。そういうお客様に農場見学や農業体験などを提供すると、とても喜ばれるのではないかと思います。

おもてなし部会では、乳製品を使った「料理」や「ふるまい」などをクルーズ船のお客様に無料で提供してPRしてきました。そこに生産者の方にも来ていただいて一緒にPRしたり、牛を連れて来ていただいたりすると、もっと盛り上がるのではないかと思います。

○**渡辺** 浅野さん、それは可能ですか。

○**浅野** 親牛は難しいかもしれませんが、子牛であれば運べると思います。

○**金子** 子牛はとてもかわいいし、喜ばれそうですね。ぜひ実現したいです。

○**大西** 北海道の牛乳には絶対的なブランド力があり、北海道ミルクに憧れを持っているお客様が牛と触れ合ったらとても感動されるはずです。牛に触れてファンになっていただくことでずっと釧路の牛乳を買ってもらえるという、未来にもつながるすばらしい取り組みだと感じます。

○**渡辺** 金子さんはどのような要望がありますか。

○**金子** クルーズでは乗船時だけでなく、港に降りてからの楽しみもあります。釧路の耐震・旅客船ターミナルは市街地にあるので、まちの活性化が重要です。

釧路の歴史が分かる場所を盛り上げるため、歴史的建築物の利活用や、石川啄木など文化面で釧路ゆかりの人の足跡を活かして港を核にしたまちづくりを進めたりするべきです。クルーズ船で来た人と市民が交流することで、自分たちのまちについて知り、変えていくことも大事だと感じています。

○**蝦名** クルーズ船の効果と地域の魅力を結び付けることも重要です。釧路市内を流れる川は洪水がない珍しい川です。中心部にこんなにも穏やかな川があるのは珍しく、世界的にも例がないと言われています。また、市中心部の北大通は延長が900メートルあり、電線がありません。人がにぎわう空間にできる可能性があります。ただ、住んでいる人が良い場所だと思わないと、訪れた人も良いとは言ってくれません。

○**渡辺** 大西さんは観光の立場から、釧路港に要望することはありますか。

○**大西** 周囲に聞いてみたところ、フェリー航

路を復活させてほしいという声が多くありました。1999年に航路が廃止されたとき、観光業界として特に何も議論をせず受け入れてしまったことを後悔しているという話を聞きました。今は多様なニーズがあるので、ぜひ航路の復活を検討してほしいと思います。

○**蝦名** 以前は効率が重視されていましたが、今は多様性が求められる時代になっています。まちの中に人流をつくるという港の機能を活用するためにも、フェリー航路の復活を含めて検討を進めています。

○**渡辺** これまでの皆さんの話を聞いて、中村さんはどう思われましたか。

○**中村** 北米やロシアに近いという釧路港の優位性を生かすには、北東アジア全体の中での釧路の位置付けを考えることも必要だと感じています。

北海道では豊富な牛乳や農産物が生産されています。これまでは国内向けが中心でしたが、円安傾向が続く中では、輸出でも競争力が高まると予想されます。今までのように東京をターゲットにするのではなく、市場を世界規模に広げて考えることが重要だと思います。

観光と農業の連携についてですが、観光で北海道を訪れた人に北海道牛乳のおいしさを伝えることで販路が広がり、将来は釧路港から運ばれた生乳がアジアで販売されるということも考えられるのではないかと思います。

脱炭素化への対応では先ほど、港湾整備が物流の脱炭素化をもたらすという指摘がありました。私も同意見です。

北海道の農産物の多くがトラックに積まれ苫小牧からフェリーで道外に運ばれています。帯広や北見から苫小牧にトラックで運ぶのに比べて、釧路から船で出した方がCO2排出量は少

くなります。釧路港が道東の農産物全般を出す港として再整備できれば、酪農でも物流でも脱炭素化が進みます。釧路港の未来を考える上で、脱炭素化というのは重要な切り口になると感じました。

○**渡辺** ありがとうございます。最後に、皆さんが思う釧路港のあるべき姿や将来像についてうかがいたいと思います。

○**大西** 釧路は国立公園を2つも擁する、希少な魅力を持つ地域です。港の整備を進める際、ぜひ自然を感じさせるようなデザインを取り入れたり、環境に配慮するなど、世界的に話題になるような港にしてほしいと思います。同時に、港を訪れた人が釧路のまちが何を大切にしているのかを感じ取れるような、釧路市民のメッセージが伝わるような場所であってほしいと考えます。

釧路は世界三大夕日の1つに数えられる夕日の名所です。ぜひその名にふさわしい世界に誇れる港にしていきたいと思います。そのためには微力ではありますが、私どももお役に立ちたいと考えていますので、よろしく願いします。

○**浅野** 港として世界とつながることが求められると思います。いろいろな人が訪れるなかで、どういう価値を提供できるか。世界を意識し、牛乳や和牛の輸出を考えるべきです。いろいろな方と連携して、価値をつくり出していくことが大事だと思います。

最後に、情報発信はとても重要です。港を受け皿に、皆さんと楽しみながら釧路の情報を世界に発信していけたら、さらに面白いことができるのではないかと思います。今日はどうもありがとうございます。



○金子 皆さんからいろいろなお話を聞いて、私自身も港に対して新しい見方ができるようになりました。

今後、新型コロナウイルス感染症が収束すれば、また多くのクルーズ船が釧路港に入ってきます。その時の市民の反応が心配です。ダイヤモンド・プリンセスでは集団感染がありました。今は対策が進んでいます。市民の皆さんはクルーズの安全性を理解していただき、心を開いて歓迎してほしいと願っています。

港の活性化に取り組む中で感じているのが、釧路市民の中で「港町釧路」というイメージが薄くなっているのではないかとことです。私が小さいころは、釧路の水揚げ日本一が何年も続いていました。港が活気にあふれていた時代を知る人間としては、港と市民の結び付きが薄らいできていると感じており、子どもたちに伝えていくことも大切だと思います。

しかしながら、今日の議論の中で大西さんや浅野さんのように連携を軸に港の活性化に取り組もうとする方がたくさんいることを実感できました。これからもクルーズ船を核に、港町釧路を盛り上げていきます。

○渡辺 中村さんには、最後のまとめをお願いします。

○中村 釧路の素晴らしさを知ってもらい入り口として、港を美しいデザインにして訴求を図ることや、地域の人による情報発信は必要だと思います。また、浅野さんは世界とのつながりを重要視されていましたが、釧路から北米やロシア、中国に向けて、最初は小さくてもいいので、RORO 船などの定期航路を実現することで、世界とのつながりが開けるのではないかと思います。

次は観光の観点からお話しします。

クルーズ船で北海道に来るお客様は、豊かな

自然や高付加価値のものを求める傾向にあります。釧路がそういう高い価値を求める人たちのクルーズのメッカになることも考えられます。そのためには当然、きれいなまち並みも必要になります。

数十年をかけて整備してきた港も、有効に使わなければ価値はありません。恵まれたインフラをベースに、地域の発展も含めて考えていくべきだと思います。

○渡辺 ありがとうございます。パネリストの皆さんのお話からは、釧路港に対する期待の大きさが伝わってきました。それを受けて、蝦名市長にお話をうかがいたいと思います。

○蝦名 港を大切に思う気持ちや、港を活用して地域の活性化を図ろうという思いを、皆さんと共有できることは本当に素晴らしいと思いました。

今後の港の整備や活用について感じたことが2点あります。1点目は経済的にしっかり成り立つようにすることです。そのためには釧路から農産物や乳製品などを外に出していくことが考えられます。また、製品にするところまでを含めて、このエリア内で完結できるような生産・供給体制の整備も必要になると考えています。

2点目は大西さんが指摘された、釧路市が大切にしていることを伝えていくことです。港を訪れる人に向けて、釧路市や市民の思い、メッセージを発信することはとても重要なことだと感じました。

これからも大切な社会資本である港湾を整備し、北海道のポテンシャルを生かすために、努力していきたいと思っています。

○渡辺 今日のこのパネルディスカッションが、あらためて釧路の港に思いを馳せるきっかけになったのではないのでしょうか。

ではここで皆さんから質問をお受けします。

○**質問者 1** 中村先生は海外とのつながりでは、人流よりも物流が大事だということでしたが、東アジアで最も寒い北海道の環境は、観光で訪れる人にとって魅力的だと思います。東アジア最北端を体験できる場所は他にはなく、観光面でのさらなる成長も期待できるのではないのでしょうか。

○**中村** ご指摘の通り、東アジア最北端という環境を求めて、北海道に多くの観光客が来るのは当然のことだと思います。海外と行き来がしやすいという地理的な優位性も含め、釧路には観光面でも伸びていく可能性が十分にあると考えています。

○**質問者 2** 大西さんにお聞きします。クルー

ズ船は食糧や燃料の補給のために、横浜港に1泊するそうです。この補給地は横浜である必要はなく、例えば釧路で1泊すると考えると、2,000人規模のお客様が市内に入ることになり、大きな経済効果が生まれます。大西さんの会社では、そういうことにチャレンジされる意向はありますか。

○**大西** ポストコロナに向けて観光事業者が努力する中で、釧路のホテルの魅力も高まっていると自負しております。釧路でぜひ1泊していただけるように、業界としても訴えかけていきたいと思っています。

○**渡辺** 以上をもちまして、パネルディスカッションを終了させていただきます。皆様、本日はありがとうございました。

**ザ・シンポジウム**  
**みなと in 釧路**  
**釧路港と東北海道の将来像**  
～国際バルク戦略港湾とこれからの戦略的な産業振興～

11月25日(土) 14:00-16:40  
会場：釧路市観光国際交流センター

「ザ・シンポジウムみなと in 釧路」実行委員会  
実行委員長 藤田 仁 (Z・シンポジウムみなと in 釧路実行委員長、北海道経済産業局 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長)  
実行委員 藤田 仁 (Z・シンポジウムみなと in 釧路実行委員長、北海道経済産業局 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長)  
実行委員 藤田 仁 (Z・シンポジウムみなと in 釧路実行委員長、北海道経済産業局 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長)  
実行委員 藤田 仁 (Z・シンポジウムみなと in 釧路実行委員長、北海道経済産業局 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長、北海道港湾振興センター 第一部長)

令和3年度「ザ・シンポジウムみなと in 釧路」  
**釧路港と東北海道の将来像**  
～国際バルク戦略港湾とこれからの戦略的な産業振興～

**パネルディスカッション**  
① 釧路港と酪農・畜産、食と観光

15:30

司会者・ 藤田 仁 フリーアナウンサー

**Program**

14:00 開会挨拶  
主催幹事 藤田 仁 「ザ・シンポジウムみなと in 釧路」実行委員長  
幹事幹事 藤田 仁 北海道経済産業局 第一部長

14:20 基調講演  
**国際バルク戦略港湾 釧路港の取り組み**  
講師 伊 寛 国際戦略部長  
所属 北海道港湾振興センター 第一部長  
〒042-8501 北海道釧路市東区東三丁目1番1号  
TEL 0155-222-1111 FAX 0155-222-1112

15:00 休憩 15:00 - 15:30

15:30 開会

**コーディネーター**  
藤田 仁 北海道経済産業局 第一部長  
〒042-8501 北海道釧路市東区東三丁目1番1号  
TEL 0155-222-1111 FAX 0155-222-1112

**パネリスト**  
藤田 仁 北海道経済産業局 第一部長  
〒042-8501 北海道釧路市東区東三丁目1番1号  
TEL 0155-222-1111 FAX 0155-222-1112

**パネリスト**  
藤田 仁 北海道経済産業局 第一部長  
〒042-8501 北海道釧路市東区東三丁目1番1号  
TEL 0155-222-1111 FAX 0155-222-1112

**パネリスト**  
藤田 仁 北海道経済産業局 第一部長  
〒042-8501 北海道釧路市東区東三丁目1番1号  
TEL 0155-222-1111 FAX 0155-222-1112

**パネリスト**  
藤田 仁 北海道経済産業局 第一部長  
〒042-8501 北海道釧路市東区東三丁目1番1号  
TEL 0155-222-1111 FAX 0155-222-1112

**パネリスト**  
藤田 仁 北海道経済産業局 第一部長  
〒042-8501 北海道釧路市東区東三丁目1番1号  
TEL 0155-222-1111 FAX 0155-222-1112

付録 A ザ・シンポジウムみなと in 釧路 開催案内



付録B ザ・シンポジウムみなと in 釧路 写真



主催者挨拶  
ザ・シンポジウムみなと実行委員会 委員長  
真田 仁 氏



開催地代表挨拶  
釧路市長 蛸名 大也 氏



基調講演  
釧路市副市長 伴 篤 氏



会場の様子



コーディネーター  
フリーアナウンサー  
渡辺 陽子 氏



パネリスト  
釧路市長  
蛭名 大也 氏



パネリスト  
鶴雅ホールディングス(株)  
取締役副社長  
大西 希 氏



パネリスト  
酪農家・YouTuber  
JA 阿寒青年部 部長  
浅野 達彦 氏



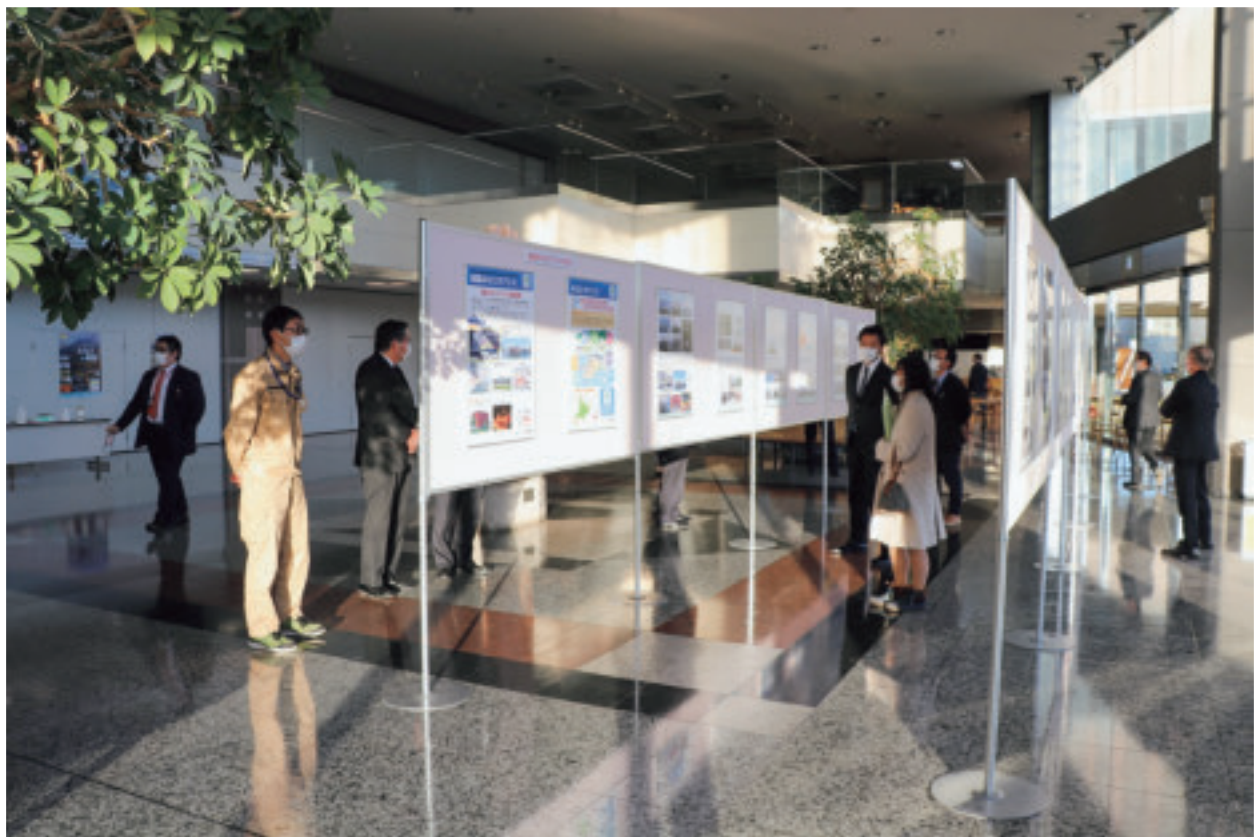
パネリスト  
釧路みなとオアシス協議会  
おもてなし部 会長  
金子 ゆかり 氏



パネリスト  
釧路公立大学  
地域経済研究センター長  
中村 研二 氏



パネルディスカッション



同時開催した「NPO 法人 北海道みなとの文化振興機構パネル展」



