

港湾の開発、利用及び保全並びに  
開発保全航路の開発に関する基本方針

平成26年12月  
国土交通省港湾局



## 変更の趣旨

「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針（以下「基本方針」という。）」は、国の港湾行政の指針として、並びに港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として、港湾法に基づき国土交通大臣が定めるものである。

国際戦略港湾の国際競争力を強化するため、国際戦略港湾の港湾運営会社が行う埠頭群の運営事業に対し政府出資を可能とするほか、非常災害時における船舶交通の確保に資するよう特別特定技術基準対象施設の改良に係る無利子貸付制度の創設などの措置を規定した「港湾法の一部を改正する法律」が平成26年5月1日に公布された。

また、平成25年6月5日に公布された「港湾法の一部を改正する法律」において、大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するための港湾施設の適切な維持管理の促進等が規定された後、政府全体の取組として、国民生活や社会経済活動を支えるインフラを対象に、戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画」（平成25年11月インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議）がとりまとめられた。これを受け、国土交通省が管理・所管するあらゆるインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする計画として、「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」を平成26年5月に策定した。

上記の法律改正の内容やインフラの維持管理・更新の取組等を基本方針に反映する必要があることから、今般基本方針の変更を行った。

# 目 次

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 前文                           | 1  |
| I 今後の港湾の進むべき方向               | 3  |
| 1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築   | 3  |
| （1）海上輸送網の基盤の強化               | 3  |
| ① 国際海上コンテナ輸送網の強化             | 3  |
| ② バルク貨物等の輸送網の強化              | 4  |
| ③ 複合一貫輸送網の強化                 | 5  |
| ④ 港湾を核とした静脈物流網の強化            | 5  |
| ⑤ 地域の暮らしを支える機能の確保            | 6  |
| ⑥ 港湾を核としたシームレスな物流網の形成        | 6  |
| （2）臨海部の産業立地・活動環境の向上          | 6  |
| （3）港湾における情報化の推進              | 7  |
| （4）船舶航行等の安全の確保と効率性の向上        | 7  |
| 2 国民の安全・安心の確保への貢献            | 8  |
| ① 災害に強い港湾の構築                 | 8  |
| ② 国土の保全への配慮                  | 9  |
| ③ 危険物取扱いへの配慮                 | 9  |
| ④ 港湾保安対策の推進                  | 10 |
| 3 良好な港湾環境の形成                 | 10 |
| ① 良好な自然環境の積極的な保全             | 10 |
| ② 地球温暖化防止への対応                | 10 |
| 4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理      | 10 |
| ① 地域の活力を支える物流、産業空間の形成        | 10 |
| ② 美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成    | 11 |
| ③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成 | 11 |
| ④ 健全な都市活動への貢献                | 12 |
| ⑤ 港湾空間の再編                    | 12 |
| ⑥ 港湾空間の適正な管理                 | 12 |
| ⑦ 将来の情勢変化への対応                | 13 |

|     |                           |    |
|-----|---------------------------|----|
| 5   | 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進     | 13 |
| 6   | ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施 | 13 |
|     | (1) 効率的・効果的な事業の実施         | 13 |
|     | ① 総合的な施策の推進               | 13 |
|     | ② 投資の効率化                  | 13 |
|     | ③ 透明性の向上                  | 14 |
|     | ④ 港湾の開発等におけるリサイクルの推進      | 14 |
|     | ⑤ 地域との連携                  | 14 |
|     | ⑥ 港湾施設の適切な維持管理            | 14 |
|     | ⑦ 港湾施設の有効活用               | 15 |
|     | (2) 技術開発の推進と成果の活用         | 15 |
| II  | 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化         | 16 |
| 1   | 港湾取扱貨物の見通し                | 16 |
| 2   | 国際海上コンテナ輸送網の拠点            | 17 |
|     | ① アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送     | 17 |
|     | ② 基幹航路の国際海上コンテナ輸送         | 17 |
| 3   | バルク貨物等の輸送網の拠点             | 18 |
| 4   | 複合一貫輸送網の拠点                | 19 |
| 5   | 地域の自立的発展を支える海上輸送網の拠点      | 19 |
| 6   | 船舶の安全な避難機能を担う拠点           | 19 |
| 7   | 大規模地震対策施設                 | 20 |
| III | 海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路    | 21 |
| 1   | 開発保全航路の開発、保全及び管理の方向       | 21 |
| 2   | 開発保全航路の配置                 | 21 |
| IV  | 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応  | 22 |
| 1   | 自然環境の積極的な保全               | 22 |

|   |                      |    |
|---|----------------------|----|
| ① | 良好な自然環境の維持           | 22 |
| ② | 失われた自然環境の回復と新たな環境の創造 | 22 |
| ③ | 沿岸域の連続性を考慮した対応       | 22 |
| ④ | 底質浄化等による海域環境の改善      | 23 |
| ⑤ | 人と自然との触れ合いの拡大        | 23 |
| 2 | 多様化する環境問題への対応        | 23 |
| ① | 地球温暖化防止対策            | 23 |
| ② | 循環型社会の形成             | 23 |
| 3 | 環境の保全の効果的かつ着実な推進     | 24 |
| ① | 環境情報の充実と共有化          | 24 |
| ② | 環境への影響の評価と対応         | 24 |
| ③ | 先導的な環境保全技術の開発        | 24 |
| ④ | 地域と連携した環境保全への取組      | 24 |
| V | 港湾相互間の連携の確保          | 26 |
| 1 | 港湾相互間の連携に関する観点       | 26 |
| ① | 経済的な観点からの連携          | 26 |
| ② | 自然的な観点からの連携          | 27 |
| ③ | 社会的な観点からの連携          | 27 |
| 2 | 各地域における港湾相互間の連携      | 28 |
| ① | 北海道地域                | 28 |
| ② | 東北地域                 | 29 |
| ③ | 関東地域                 | 29 |
| ④ | 北陸地域                 | 30 |
| ⑤ | 中部地域                 | 31 |
| ⑥ | 近畿地域                 | 31 |
| ⑦ | 中国地域                 | 32 |
| ⑧ | 四国地域                 | 33 |
| ⑨ | 九州地域                 | 33 |
| ⑩ | 沖縄地域                 | 34 |
| 3 | 広域的な港湾相互間の連携         | 34 |

- ① 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組・・・・・・・・・・ 34
- ② 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組・・・・・・・・・・ 34

- VI 港湾の効率的な運営・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
  - 1 民間能力の活用による港湾運営の効率化・・・・・・・・・・・・ 36
  - 2 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築・・・・・・・・・・ 37

## 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

四方を海に囲まれ、臨海部に人口・資産等が集積する我が国において、港湾は、海上輸送と陸上輸送の結節点として物流や人流を支える交通基盤であるとともに、陸域と水域とが一体となった臨海部の空間であり、国民生活の質の向上や産業活動の発展に大きな役割を果たしている。

また、港湾は、我が国経済の根幹である製造業や国民の日々の生活に必要な物資の輸出入のほとんどを取り扱っており、国際物流に不可欠な国際インフラであり、近隣諸国でも国を挙げてその競争力強化に取り組むなど、国家間競争の様相を呈している。こうした中、我が国に立地する企業が世界市場での競争力を確保するため、海外諸港との連携による我が国港湾への効率的で安定的な輸送ネットワークの構築を図るとともに、我が国港湾を中心とした国際物流の効率化を通じて我が国全体の産業立地競争力の強化を図り、雇用や所得を創出することが求められている。

さらに、我が国を取り巻く状況も情報通信技術（以下「ICT」という。）の発達、地球温暖化の進行、本格的な人口減少・高齢化社会の到来等、大きく変化しており、これらに対応した国土構造の形成が求められている。加えて、安全・安心、地球環境、美しさや文化に対する国民意識の高まりを受けて、安全で美しく暮らしやすい国土の形成、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承、創意工夫を活かした自立的な取組による地域づくりを進めていくことが求められている。

特に、安全・安心については、2011年3月11日に発生した東日本大震災のような大規模災害時に、我が国の経済及び国民生活を支える海上輸送機能を確保するとともに、これを基盤とする臨海部産業の早期回復及び事業の継続が図られるよう港湾の防災・減災対策を講ずることが求められている。

さらに、東日本大震災以降の化石燃料に対する依存度の上昇などを背景にエネルギー価格の高騰が指摘されるなど我が国を取り巻く事業環境が厳しくなっている中で、資源、エネルギー等の安定的かつ安価な輸入が求められている。

加えて、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現するとともに、排他的経済水域及び大陸棚の保持を図るため、低潮線の保全等の海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進することが求められている。

これらの多様な要請に対応して、我が国の港湾が社会から求められる機能を的確に発揮するため、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の小さい輸送体系を構築していく。



具体的には、我が国に立地する企業が、世界市場での競争力を確保するため、国際戦略港湾を核とした高度なサプライチェーンの構築に不可欠な基幹航路を維持・拡大する。また、地域が持つ資源や魅力を活かしながら世界と直接交流できるよう、各地域の港湾において、グローバル化の進展や東アジア地域の経済成長に対応した地域のゲートウェイの役割を果たしていく。これらの実現に向け、施設整備等のハード面の施策と、他の輸送モードとの円滑な接続、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営、ICTの活用等のソフト面の施策を総合的に進める。

また、臨海部への国内外からの産業立地や観光客の来訪が地域の雇用や所得を創出し、地域の活力を支え、個性ある地域づくりに資することを認識し、海に開かれ市街地に近接しているみななどの特性を活かして、交通、国民生活、産業活動を支える機能が調和して導入され、全体として高度な機能が発揮でき、美しく、使いやすく、安全な港湾空間を形成していく。

さらに、人々に精神的な安らぎや物質的な恵みをもたらす、豊かな自然を有する沿岸域の環境の保全を進め、港湾の環境を美しく健全な状態で将来世代に継承するように努めていく。

その際、国土、地域、環境等に関する諸計画との整合を図るとともに、交通体系上の位置付け、周辺港湾の機能、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整等を十分勘案し、各港湾の特色と機能を踏まえて、総合的に施策の有効性等を判断する。

なお、この基本方針は、今後の経済・社会情勢の推移等を勘案しつつ、必要に応じて速やかに見直しを行う。

## I 今後の港湾の進むべき方向

港湾においては、国民経済の健全な発展と国民生活の質の向上や地震・津波災害等に対する国民の安全・安心の確保、良好な港湾環境の保全が求められている。一方、限られた港湾空間において、それらの要請に基づく適正な機能配置を行うためには、調和のとれた港湾空間の形成と適正な管理が必要である。このため、港湾の開発、利用及び保全に当たっては、以下の施策に重点的に取り組む。

### 1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

近年、我が国を取り巻く産業・貿易構造が大きく変化している。特にアジア地域、ロシア、中東等の経済発展は著しく、企業活動の更なるグローバル化が進展している。このため、世界規模での最適生産・最適調達のように、世界各地で生産・調達される材料、部品、製品を高度な物流体系により結びつけるサプライチェーンマネジメントが極めて重要になっている。

また、世界の主要な運河の拡張による船舶の大型化や大陸間鉄道を活用した新たな輸送ルートの開発等の世界的な輸送革新の動きがある。

さらに、新興国の経済発展を背景に、世界的に資源、エネルギー、食糧等の需要が拡大し、需給が逼迫する中で、これらの安定的かつ安価な確保が重要になっている。

一方、地球温暖化や循環型社会の形成に向けた対応等環境問題は、ますます多様化するとともに、広域的、国際的な対応が重要になってきている。

このため、国際海上輸送に大きな影響を与えるこれらの情勢変化を的確に捉え、雇用や所得の創出等をもたらす我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の小さい物流体系の構築を適切に進める。

#### (1) 海上輸送網の基盤の強化

##### ① 国際海上コンテナ輸送網の強化

近年、コンテナ船の更なる大型化、船会社同士の連携の進展、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路（以下「基幹航路」という。）のサービス頻度が減少している。また、基幹航路への新造大型船の投入により、既存船舶が他の航路に転配され、船型の大きな航路から小さな航路へ玉突き現象的に船舶の大型化が進む、いわゆるカスケード効果の影響を注視する必要がある。このような現状を踏まえ、今後我が国の港湾においては、物流コストの削減等により、我

が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化する。

このため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、国際戦略港湾において、大規模コンテナターミナルの形成、国際フィーダー航路（国際戦略港湾と国内各港を結ぶフィーダー航路）による輸送及び鉄道フィーダー輸送をはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営、ロジスティクス・ハブ機能の強化による新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って戦略的かつ総合的に実施する。その際には、大規模災害時に一定の基幹的な国際海上コンテナ輸送機能が確保されるよう防災・減災上の配慮を行う。

また、それ以外の港湾においては、地理的条件等を考慮し、国際戦略港湾との連携等により、国際フィーダー航路による輸送の強化に取り組むとともに、アジア地域の発展に伴い、ダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

さらに、コンテナターミナル内の混雑緩和や、コンテナターミナルと物流施設間の輸送効率化を図るべき港湾において、コンテナターミナルの能力を最大限活かすため、コンテナターミナルに隣接し、一体的に機能する臨海部物流拠点を形成する。

また、国際フィーダー航路及び内航コンテナ航路による国内輸送ネットワークの充実に加え、物流の効率化やCO<sub>2</sub>排出量削減の観点から、コンテナターミナルにおいて外内貿コンテナの一体的な取扱いを促進する。

## ② バルク貨物等の輸送網の強化

石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物（以下「バルク貨物」という。）は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また、自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。

このため、臨海部や内陸部における企業立地、船舶の大型化等に適切に対応し、効率的で安全性・信頼性が高く、環境負荷の小さい輸送サービスを提供できるように、大水深の国際物流ターミナルを整備するとともに、バルク貨物等の輸送、保管、荷さばき等に係る機能を強化する。

また、資源、エネルギー、食糧等の国際バルク貨物については、需給が逼迫し、世界的

な資源獲得競争が起こりつつある中で、大量一括輸送によるスケールメリット追求の観点から、船舶の大型化が進展しており、近隣諸国では船舶の大型化への対応が進んでいる。一方、これらの貨物のほぼ全てが港湾を通じて輸入される我が国においては、国全体としての当該貨物の需要は大きいものの、その需要が全国に分散しており、各港湾単位の輸入量が小さく、船舶の大型化による海上輸送の効率化が進んでいない。このため、物流の効率化などを通じて我が国産業の国際競争力を強化する観点から、拠点となる港湾を核とした共同輸送などの企業間連携の促進や既存ストックの活用を図りつつ、大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網を形成する。

### ③ 複合一貫輸送網の強化

国内の海上輸送については、輸送費用の低減等のため、船舶の大型化が進んでいる。また、物流の効率化やCO<sub>2</sub>排出量削減の観点から、複合一貫輸送（フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。）の一層の利用促進が期待されている。

さらに、企業のアジア地域との国際分業の進展を受けて、アジア地域内との国際輸送の準国内化（我が国の国内輸送と同様、円滑に提供されること。以下同じ。）を求める荷主ニーズに対応した国際RORO船や国際フェリーの航路拡充が期待されている。このため、国内の長距離輸送において、環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い海上輸送の利用を促進するとともに、アジア地域との海上輸送の準国内化、高速化に対応するため、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。

また、船舶の大型化等に対応するとともに、幹線道路網と円滑に接続される等複合一貫輸送に対応したターミナルを整備する。加えて、島嶼部や海峡部等海上輸送以外の代替輸送が困難である地域においても、輸送の利便性を向上させるため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。

### ④ 港湾を核とした静脈物流網の強化

循環型社会の形成を進めるため、地域で循環可能な資源はなるべく地域で循環させる一方、地域で循環が困難なものについては広域的に対応する必要がある。

また、近年の国際的な動向として、我が国の近隣諸国の経済成長を背景に、循環資源の貿易量が増加しており、当該循環資源の中には、我が国の高度なりサイクル技術を必要とするものがあり、受入れを求められる等の動きもある。

港湾では、利便性の高い海上輸送を活用でき、既存の物流基盤と循環資源の再生が可能な産業の集積があり、さらに循環資源を保管する用地等の確保が容易であるという、循環資源の取扱いに適した特性を有している。

このため、循環資源を巡る情勢の変化に適切に対応しつつ、資源の特性と地域の状況を勘案し、港湾を核とした静脈物流網を強化する。

#### ⑤ 地域の暮らしを支える機能の確保

離島及び地方における日常生活や地場産業を支える港湾は、周辺の港湾と相互に連携しつつ効率的かつ安定的な海上輸送ネットワークを形成して、地域の暮らしを支えられるように、地域の特性に配慮した機能を確保する。特に、離島においては港湾が地域の生活に不可欠な交通基盤であることから、就航率の向上等、輸送の安定性の確保に努める。

#### ⑥ 港湾を核としたシームレスな物流網の形成

我が国産業の国際競争力の強化のためには、港湾を核とした国内外をつなぐシームレスな物流網の形成により、貨物の発地から着地までのサプライチェーン全体での物流の高度化が重要である。

このため、港湾内輸送の円滑化はもとより、貨物自動車、鉄道等国内各輸送モードとの接続のための施設整備、航空との連携の促進、インランドポートや臨海部物流拠点の活用、ICTの活用による物流の可視化、日本、中国及び韓国間でのシャーシの相互通行等について関係機関と連携して取り組む。

### (2) 臨海部の産業立地・活動環境の向上

経済のグローバル化の進展、東アジア地域の急成長、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて、国や地域を選択する時代となっており、東日本大震災を受けてその傾向はますます強くなると考えられる。

また、臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、我が国産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所得の創出等により地域を活性化させることが必要である。

このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の整備、臨海部の有効活用・再編による用地の提供を行うとともに、ターミナル隣接地における大型特殊貨物を円滑に輸送するための措置や幹線道路網とのアクセスの確保について関係機関と連携して取り組む。

また、産業活動を支える高度なサプライチェーンを構築するため、荷さばき、流通加工、在庫管理等ロジスティクス機能を備えた物流産業の誘致・育成を進める。

### (3) 港湾における情報化の推進

物流の高度化、効率化のため、港湾行政手続のペーパーレス化、ワンストップサービスの普及を促進するとともに、手続の統一化・簡素化の推進、次世代シングルウィンドウへの一元化により、港湾の手続面での更なる利便性の向上を促進する。

また、ICTの活用の一環として、電子タグの活用による貨物情報の捕捉やAIS（船舶自動識別装置のこと。）等による船舶等の関連情報の自動把握・提供を進める。さらに、港湾における多様で高度な物流関連サービスの展開を可能とするため、関係機関及び民間事業者と連携して、港湾における物流関係者間で情報の交換・共有化が可能となる港湾物流情報プラットフォームの構築に向けた取組を進める。また、関係者と十分に調整を図りつつ、国際戦略港湾及び国際拠点港湾を中心として、国際海上コンテナターミナルへの人の出入りを確実かつ円滑に管理するための出入管理情報システムの導入を進め、セキュリティ水準の高い効率的な国際物流の実現を図る。

### (4) 船舶航行等の安全の確保と効率性の向上

港湾及び関連航路における船舶の安全で円滑な航行及び港湾における諸活動の安全を確保するため、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路、泊地の整備等を行う。特に、長周期波等に起因する荷役障害や港湾施設への被害に対しては、利用船舶や荷役形態に応じて、所要の荷役稼働率と安全性を確保するため、防波堤等の整備や係留方法の改善等を総合的に行う。

船舶航行の著しく輻輳している海域においては、船舶航行の安全性、効率性の向上のため、関係機関と連携して、航行安全に資する情報の提供等、ソフト面の施策についても総合的に進める。

また、大型の低気圧等によって、急激に気象が変化することにより、大型船舶の入出港に際して海難事故の発生が懸念される港湾においては、関係機関が協働して、船舶が安全かつ適切に避難する等の対策を進める。

また、荒天時の航行船舶の避難のための水域を、地理的条件を考慮して確保するとともに、避難港を適切に整備する。

## 2 国民の安全・安心の確保への貢献

### ① 災害に強い港湾の構築

地震対策については、防災拠点として災害時に緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁や避難地として機能する港湾緑地を一体的に整備する。その際、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況、地域防災計画との整合に配慮する。さらに、臨港道路の橋梁、高架部等既存施設の耐震強化を進める。また、首都圏等の大都市圏においては、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を整備し、適切な運用体制を確立する。

さらに、東日本大震災において、被災地域への石油製品の供給が困難になったことを踏まえ、民間事業者や関係機関と連携し、災害時における石油製品の海上輸送機能の確保に取り組む。

加えて、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルについて、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。

津波対策については、防波堤には津波の被害から港湾及び港湾背後地を防護する効果があることから、防波堤の計画の策定に当たっては、静穏度の確保に加え、必要に応じて適切な配置及び構造を検討することにより、津波に対する被害の防止軽減効果についても考慮する。

特に発生頻度の低い大規模津波に対して、浸水を前提として、臨海部の企業の立地状況を踏まえつつ、背後のまちづくりと連携した防護ラインの見直しを行った上で、防潮堤等の整備による防護を図るとともに、港湾の事業継続計画（以下「港湾BCP」という。）の策定、臨海部の土地利用の見直し等、ハード・ソフトの施策を総合的に講ずる。

また、災害時の海上輸送機能の確保のため、平常時から港湾区域、開発保全航路及び緊急確保航路を適切に管理する。さらに、非常災害が発生した場合に船舶の交通に支障を及ぼすおそれのある水域施設沿いの港湾施設の適切な維持管理を促進するとともに、特に大規模地震対策施設に至る水域施設沿いにおいて、そのようなおそれのある港湾施設の改良を促進する。加えて、津波漂流物や埋没土砂を速やかに撤去する航路啓開作業等に関する関係者間の連携強化等により実施体制を確立する。発災後は、海上輸送機能を早期に復旧させるため、航路啓開作業を迅速に実施する。

さらに、人々の防災意識の向上を図り、港内及び港湾背後地の人命等に与える被害を防止・軽減するため、ハザードマップ作成の促進、港湾における津波避難対策策定の促進、避難場所や避難ルートの確保、津波の来襲等に関する情報伝達手段の提供等を行う。

加えて、沖合に設置したGPS波浪計等による波浪観測データについて、関係機関とも連携しつつ、情報の発信等の機能を強化する。

このほか、地震・津波等に伴う瓦礫や火山の噴火に伴う膨大な噴出物等を港湾で処分する必要が生じた場合又は生じるおそれがある場合には、被災地の復旧を支援するため適切に対応する。

また、大規模災害時に、緊急物資の輸送や危機管理対応等の優先業務を継続させ、低下した物流機能をできる限り早期に回復できるように、限られた人員や資機材の効率的な運用、災害発生時の対応等を規定する港湾BCPの策定について、国の関係機関、港湾管理者、物流を担う事業者、荷主となる企業等の関係者が協働して取組を進めるとともに、港湾BCPを踏まえた臨海部企業の事業継続計画の策定を促進する。

さらに、その他非常事態あるいは非常事態が予測される場合に適切な対処措置が講じられるように、関係機関と連携しつつ、港湾広域防災協議会等において、平常時からの情報共有、災害時における港湾施設の被災情報を迅速に共有する体制の構築及び定期的な訓練の実施、港湾の利用に関する国内外への情報の発信を積極的に行う。

今後、地球温暖化に起因する気候変化や海面上昇により、港湾機能に支障を来す事態が想定されるため、その回避・軽減に取り組む。

## ② 国土の保全への配慮

港湾における海岸は、背後地の人口・資産の集積が高く、津波、高潮等の災害からの防護とともに、環境の整備と保全及び適正な利用の面で重要な役割を担っている。そのため、港湾の開発、利用及び保全に当たっては、海岸保全施設の整備、ハザードマップの作成、漂流・漂着ゴミへの対応、地球温暖化に起因する気候変化や海面上昇等への対応等の海岸に係る各種施策と連携する。また、国土保全上の見地から周辺海域及び沿岸への影響についても十分配慮する。

## ③ 危険物取扱いへの配慮

港湾における危険物取扱施設は、万一の事故や災害の発生に際しても被害が最小限に止まるように配置するとともに、必要に応じて施設を所有する企業等と連携して防災・減災対策を講ずる。また、市街地に隣接して立地している場合は、港湾の再開発等に併せて計画的に移転を進める。

危険物積載船の航行等については、関係機関と連携して防災・減災上の配慮を行う。



#### ④ 港湾保安対策の推進

港湾を含む国際海上輸送の信頼性、安全性の向上のため、海上人命安全条約（SOLA S条約）に対応し、監視カメラやフェンス等の設置等のハード面の対策及び警備の強化等のソフト面の対策を進める。

また、国際組織犯罪等を未然に防止し、これに適切に対処するため、関係機関等との連携を強化し、港湾における水際対策を徹底する。

新規に国際海上コンテナターミナル等国際海上輸送に対する施設を配置する場合には、想定される保安措置や既存の施設の配置状況を踏まえて、効率的な運用が可能になるように、施設を集約して配置するように努める。

### 3 良好な港湾環境の形成

#### ① 良好な自然環境の積極的な保全

港湾が、将来にわたって社会の多様な要請に応え、その役割を果たしていくためには、環境との共生を実現し、豊かな自然環境を健全な状態で将来世代に継承する必要がある。そのため、港湾における環境を良好な状態に維持、回復、創造し、生物多様性の保全にも配慮しつつ、関係機関と必要な調整を行い、環境の保全を総合的かつ計画的に進めて、良好な港湾環境を形成する。

#### ② 地球温暖化防止への対応

地球温暖化防止は、地球規模あるいは極めて広域的に取り組まなければならない喫緊の課題であり、その解決や緩和等に向けて、港湾においては環境負荷の少ない効率的な物流体系の構築や港湾内でのCO<sub>2</sub>排出量の抑制等を進める。

### 4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理

#### ① 地域の活力を支える物流、産業空間の形成

港湾は、海上交通と陸上交通の結節点であり、また大規模用地の確保が比較的容易であるという特性を有している。

この特性を活かし、地震・津波等の災害に強い効率的で高度な物流空間や国内外からの産業立地や設備投資を促進するための産業空間を形成する。

また、ICTを活用した流通関連産業、循環型社会形成のためのリサイクル関連産業、

地域の資源を活かした観光産業等、多様な産業が展開する空間を提供する。

さらに、臨海部は内陸部よりも大型資材の搬出入が比較的容易であること等の特徴を活かした海洋開発の支援基地等、港湾に寄せられる新たな要請に対しても適切に対応する。

## ② 美しく・文化性に富んだ親しまれる港湾空間の形成

港湾の持つ歴史的・文化的資源、美しい港湾景観といった地域の個性としての港湾の資産を最大限に活かすとともに、交流機能の向上や市街地との調和を図りつつ、市民、NPO等の主体的な参画も得て、美しく、利用しやすく、活力があり、働きやすく、親しまれる港湾空間を形成する。

このため、海や自然やみなとの魅力に触れ合い、快適に利用できる親水緑地・広場、海浜等の整備や海水浴、ビーチスポーツ等の活動の場の提供等によりみなとへのパブリックアクセスを向上させる。

また、地域の自然・歴史・文化等と人々の生活、経済活動等との調和に配慮しつつ、人々の心がなごむ良好な港湾景観を総合的かつ計画的に形成する。その際、人と貨物の動線の分離に十分配慮する。

さらに、みなとと市街地との交通の利便性の向上のため、道路網等と効果的に結ばれた臨港交通施設や旅客施設を整備する。

これらの施設整備等に当たっては、分かりやすい案内標識の設置も含め、ユニバーサルデザインの考え方も取り入れて、誰もが安心して利用できるように努める。

## ③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成

観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。さらに、運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。

また、観光立国の推進、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港を促進するため、ポートセールス活動や旅客の利便性確保などに関係機関と連携して取り組む。

さらに、プレジャーボート等による海洋性レクリエーション活動を支え、地域の交流拠点ともなる小型船舶の係留・保管施設や海洋教育のための施設の整備を進めるとともに、マリナー等を拠点とする安全なクルージングネットワークを形成するための情報提供等に

ついて、関係者と連携して取り組む。

加えて、市町村やNPO等の市民団体による地域の特色を活かしたみなとまちづくりを支援するとともに、海水浴、ビーチスポーツ等の多様な活動を通じ海浜の有効活用を図る。

#### ④ 健全な都市活動への貢献

内陸部での立地が困難な機能については、地域における適切な規模・配置を前提として、港湾活動や周辺の土地利用との整合を図りつつ、関係機関と連携してその機能の一部を港湾に受け入れることにより、健全な都市活動に貢献する。

特に、都市活動等に伴い発生する廃棄物については、発生の抑制、減量化、減容化、再利用等の努力を前提としてもなお内陸部の最終処分場が逼迫する場合には、港湾の機能との整合を図り、造成後の用地需要等を勘案して、関係機関と連携し、港湾においても適切に対応する。

#### ⑤ 港湾空間の再編

産業・貿易構造や荷役形態の変化に伴い利用者ニーズに合わなくなった施設や低・未利用地については、海陸交通の結節点であり、水際線を有するという臨海部の特性を活用した空間として再編を進める。その際、関係者と連携しつつ、都市の再生にも資するように、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携に努めるとともに、地震・津波等の災害からの防護、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する。

#### ⑥ 港湾空間の適正な管理

船舶の航行や停泊、海洋性レクリエーション活動や漁業活動等、多様な活動が滞りなく安全に行われるように港湾区域を適正に管理する。特に、小型船舶の放置を規制するとともに、適切に収容できるように必要な施設の確保に努める。また、港湾の開発、利用上支障となっている沈没船の処理や放置座礁船の撤去を進める。さらに、防波堤の釣り利用等の多様なニーズを踏まえ、安全性の確保に努めた上で、港湾施設の有効利用の観点から適正な管理への取組を進める。

また、安全かつ適正な水域利用のための情報提供について、関係者と連携し取り組む。さらに、港湾を適正に管理・運営し、港湾における諸活動が円滑・安全に、かつ、他の機能と調和を持って行われるように、利用形態に配慮しつつ港湾の多様な機能を適切に配置するとともに、臨港地区を適切に定める等の取組を行う。

## ⑦ 将来の情勢変化への対応

将来の情勢変化に柔軟に対応できるように、港湾計画の策定に当たって適切な配慮を行う。また、港湾機能上必要な用地の計画的な確保に努めるとともに、貴重な港湾空間の有効活用のため、土地の効率的かつ弾力的な利用に努める。

## 5 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

新たな海洋立国の実現に向けて海洋政策を戦略的に推進していくため、海洋基本法に基づく海洋基本計画が策定されたことを受け、港湾においては、計画の目標の実現に向けて、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋環境の保全、離島の保全等総合的な施策を積極的に推進する。

また、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律の施行を受け、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動を支援するため、特定離島に指定された南鳥島及び沖ノ鳥島の特定離島港湾施設の整備を図るとともに、排他的経済水域及び大陸棚の保持を図るため、港湾内に指定された低潮線保全区域における低潮線の保全を推進する。

## 6 ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施

### (1) 効率的・効果的な事業の実施

#### ① 総合的な施策の推進

港湾の開発に当たっては、他の計画や事業等と連携しつつ、総合的に施策を進める。また、多様なサービスの提供が図られるように、公共事業と民間事業を適切に組み合わせた事業の実施や、民間の投資が円滑に行われる環境づくりを進める。

#### ② 投資の効率化

港湾の開発に当たっては、地域の要請や貨物需要の動向等を的確に把握し、港湾相互間の機能分担や施設の拠点化を進める等効率的な施設整備を行う。また、投資効果の早期発現のための段階的供用、施設の性能規定化等による建設費用の縮減等を進める。

さらに、国と港湾管理者が連携しつつ港湾の統合を進め、効率的・効果的な港湾の整備、管理、運営を目指す。

### ③ 透明性の向上

港湾の開発等について、広く理解を得られるように、港湾の役割や開発の目的・効果等について明らかにするとともに、国民に対して説明責任を果たす。このうち、事業の実施に当たって、費用対効果分析をはじめ事業の事前・事後評価等を実施し、その評価結果について公表する等、透明性を向上させる。

### ④ 港湾の開発等におけるリサイクルの推進

港湾の開発や開発保全航路の開発に伴い発生する浚渫土砂や各種副産物に対しては、それらの発生の抑制、減量化、減容化に努めるとともに、極力再利用、再資源化することにより、循環型社会の構築に寄与する。また、港湾の開発に当たっては、他事業等から発生する各種副産物も可能な範囲で再利用する。なお、これらの副産物や再生資源の輸送については、関係者と連携して環境負荷の少ない海上輸送の利用を進める。

### ⑤ 地域との連携

地域の多様な要請に適切に対応して、効率的・効果的な港湾の開発、利用等を進めるため、構想・計画段階から地元地方公共団体、港湾利用者、市民、NPO等多様な主体の参画を得て、その意向を十分把握する等、地域と連携する。特に、みなとまちづくりに当たっては、港湾の資産を市民、NPO等の視点から再評価し、最大限に活用するとともに、背後地域の幅広い関係者と連携しつつ個性豊かな地域づくりを進める。

### ⑥ 港湾施設の適切な維持管理

これまで蓄積されてきた港湾施設は、順次老朽化が進むことから、今後、更新投資が飛躍的に増大することが見込まれる。

このため、必要な機能を確保しつつ、将来の維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び平準化並びに港湾施設の長寿命化を図るため、国及び港湾管理者が連携して、港湾施設の維持管理計画を策定し、定期的に点検を行うなど、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。

さらに、廃止も含め、その施設の必要性、対策の内容や時期等を港湾単位で検討した上で、更新等の機会を捉えて、社会経済情勢の変化に応じ、施設の集約や利用転換、質的向上など、戦略的な維持管理・更新等の取組を推進する。

## ⑦ 港湾施設の有効活用

船舶の大型化や貨物の荷役・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者ニーズに合わなくなった施設については、既存ストックの有効活用の観点から利用者や市民、NPO等からの要請も踏まえつつ、機能の増強や他の用途への転換を行う。

### (2) 技術開発の推進と成果の活用

港湾の開発、利用及び保全に関する施策等を円滑かつ確実に進めるため、開発する技術の水準や時期の目標を定め、関係機関と連携しつつ効率的な技術開発を推進するとともに、技術開発の成果を積極的に導入する。特に、港湾における情報化や荷役の高速化等輸送の効率化を進める技術、CO<sub>2</sub>の排出量削減や海域環境の改善に資する技術、浚渫土砂の再利用等リサイクルの推進や港湾施設の建設・維持管理コストの削減に資する技術について、重点的に取り組む。

## II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

港湾の配置、機能及び能力については、今後の港湾の進むべき方向を踏まえて、港湾の多種多様な機能のうち、海上輸送網の拠点としての機能等、国の利害に重大な関係を有する機能について示すこととし、その配置及び能力に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

### 1 港湾取扱貨物の見通し

今後、我が国の経済社会を巡る環境は、本格的な人口減少・高齢化社会の到来を迎え、国内市場の将来的な高成長を見込むことが難しい状況であるが、経済のグローバル化の進展と東アジア地域の急成長により、我が国とアジア地域の経済交流は今後ますます拡大し、相互依存関係が深まることを見込まれる。このため、今後の港湾取扱貨物量は、2020年には約32億4千万トンから34億1千万トン、2025年には約33億5千万トンから約36億トンと見込まれる（別表1参照）。

また、我が国の貿易構造は、国際分業の進展等により、加工貿易型構造から、製品や半製品が輸出入される貿易構造へ転換が進んでいる。これらの貿易構造の変化を受け、付加価値が高くコンテナ輸送に適するこれらの製品や半製品の輸出入が増加するとともに、冷蔵コンテナによる生鮮食料品の輸入の増加や、従来一般貨物船で輸送されていた貨物のコンテナ化が進展していることやアジア地域の経済発展等により、コンテナ取扱量の増加が見込まれる。このため、国際海上コンテナの取扱量は、2020年には約2千百万TEUから2千6百万TEU、2025年には約2千2百万TEUから2千9百万TEUと見込まれる（別表1、別表2参照）。

さらに、国内の海上輸送については、海上輸送と陸上輸送を結ぶ複合一貫輸送において、輸送費用の低減等を確保するため、船舶の大型化が進んでおり、エネルギー効率が高く環境負荷が少ない複合一貫輸送の一層の活用が期待される。このため、国内の複合一貫輸送の貨物取扱量は、2020年には約9億トンから9億3千万トン、2025年には約9億1千万トンから9億5千万トンと見込まれる（別表1参照）。

なお、これらの見通しは、今後の経済・社会情勢や輸送構造の変化等に影響されるものであることから、これらの変化に的確に対応しつつ、以下の施策を実施していくものとする。

## 2 国際海上コンテナ輸送網の拠点

### ① アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送

アジア地域の経済発展に伴い我が国とアジア諸国との間の国際海上コンテナの輸送量は増加しており、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。

アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

### ② 基幹航路の国際海上コンテナ輸送

コンテナ船の大型化や、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、基幹航路で輸送されているコンテナ貨物における我が国発着貨物のシェアは低下している。

基幹航路のコンテナ輸送は寄港地の選別が図られており、また、基幹航路の航路数の維持も難しい状況にあることを踏まえ、「新成長戦略」（2010年6月18日閣議決定）における「選択と集中」の考え方にに基づき、基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約、コストの低減等の実現性を考慮の上、阪神港（大阪港及び神戸港）、京浜港（東京港、横浜港及び川崎港）を国際戦略港湾として規定した。

国際戦略港湾は、長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点としての役割、かつ、当該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役割を担う港湾であり、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要である。

このため、国際戦略港湾においては、コンテナ船の大型化に対応するため、大規模コンテナターミナルの形成に取り組むとともに、基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の広域からの集貨を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による国際フィーダー輸送や鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実や、内陸部に整備するインランドポートを活用した集貨拠点の形成、さらには、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営等の港湾サービスの確保に取り組む。また、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。

これにより、国際戦略港湾と世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築するため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指す。

また、中長期的には国際コンテナ物流の動向を見極めた上で、国際トランシップ港としての位置づけも視野におき、アジア発着貨物の国際戦略港湾におけるトランシップを促進



させる。

なお、伊勢湾における国際拠点港湾においては、基幹航路の将来性等を考慮した上で、背後圏の需要に的確に対応する。

### 3 バルク貨物等の輸送網の拠点

バルク貨物等の輸送網の拠点については、産業の立地状況、資源の産出地・消費地の分布状況、エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの陸上輸送や海上輸送の状況等を考慮して配置し、船舶の大型化に対応した水深の岸壁とともに、高能率の荷役機械や十分な面積の荷さばき用地を備える。その際、地域の産業の国際競争力の強化を図るべき港湾においては、臨海部産業エリアを形成し、民間事業者が一体的に運営する埠頭及びその隣接区域の連携を強化する。また、複数の品目を取り扱う場合には、品目ごとの特性を考慮して効率的に取り扱うことができるように配慮する。

特に、世界的な需要が増加し、かつ船舶の大型化が進展している貨物について、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図るために、「選択と集中」の考え方に基づき選定した「国際バルク戦略港湾」（穀物：釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港。鉄鉱石：木更津港、水島港・福山港。石炭（一般炭）：小名浜港、徳山下松港・宇部港）においては、品目ごとの特性を勘案し、バルク貨物の輸入拠点が背後産業の立地と密接に結びついていることや拠点の絞り込みによる物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携の強化等が必要になることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、穀物にあってはパナマ運河の拡張も見据えつつパナマックス級以上の船舶が、鉄鉱石にあってはVLOC級の船舶が、石炭（一般炭）にあってはケープサイズ級の船舶が、それぞれ入港することが可能となるよう港湾機能の拠点的な確保に取り組むとともに、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運航効率改善のための制限の緩和、港湾間や企業間の連携の促進に取り組む。

また、バルク貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾を特定貨物輸入拠点港湾として指定する。バルク貨物の海上輸送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の推進を図るため、関係者が連携して、特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用しつつ、特定利用推進計画を作成し、当該計画に定めた取組を促進するとともに、継続して当該計画の進捗状況の確認を行う。

なお、特定利用推進計画の作成に当たっては、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾を拠点とする大型船の複数港寄りや小型船による積み替え輸送といった

企業間の連携による大型船の活用の取組の促進、安定的な投資環境の構築に資する共同化促進施設協定の活用による荷さばき施設等の共同化の促進、複数の港湾にまたがる企業間や港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。

#### 4 複合一貫輸送網の拠点

複合一貫輸送網の拠点は、長距離フェリー、内航コンテナ船、国際・国内RORO船等の海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾である。

複合一貫輸送網の拠点については、全国的な貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模、CO<sub>2</sub>排出量削減等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、海上輸送と陸上輸送の物流全体での効率化を進めることができるように適切に配置する。

また、複合一貫輸送網の拠点となる港湾には、船舶の大型化に対応した十分な延長の岸壁、十分な面積の荷さばき用地や駐車場等とともに、必要に応じて旅客ターミナル施設を備える。さらに、関係機関と連携して、幹線道路網等との円滑な接続を進める。

#### 5 地域の自立的発展を支える海上輸送網の拠点

地域の自立的発展を支える海上輸送網の拠点は、地域における生活の安定や、観光による地域活性化等の役割を担う。このため、国土の骨格となる交通体系を形成するように、隣接する港湾間の距離や国土の形状、離島であるか等の地理的条件を考慮して配置する。特に、離島においては、住民生活の安定性及び安全性を確保するため、離島航路における運航率の向上等に配慮する。この海上輸送網の拠点は、地域の歴史・文化、地理的特性を踏まえつつ、効率的な荷役や安全な人の乗降に対応した施設を備える。

#### 6 船舶の安全な避難機能を担う拠点

船舶の避難機能を担う拠点については、小型船舶等が航行中に異常気象を察知した場合に安全に避難できるように、全国に適切に配置する。このため、重要港湾及び地方港湾において必要な避難機能を確保するとともに、空白地域を補完する避難港を配置する。これらの港湾では、異常気象時等の小型船舶等の安全な避難のために必要な静穏度と面積を有する水域を確保する。

## 7 大規模地震対策施設

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保するべく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。また、大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える。

特に、首都圏等の大都市圏においては、国及び地方公共団体が協力し、都道府県単独では対応不可能な、広域あるいは甚大な被害が発生した場合に、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を配置する。なお、当該施設は、災害時の機能を確保した上で、平常時には広く一般に開放する。

さらに、大規模な地震が発生した場合にも石油製品の供給を確保するため、災害時に緊急物資として石油製品を取り扱う必要のある係留施設を大規模地震対策施設に適切に位置づける。

加えて、大規模地震対策施設に至る水域施設沿いにおいて、非常災害が発生した場合に長期間にわたり船舶の交通に支障を及ぼすおそれのある港湾施設の改良を促進する。

また、震災直後から復旧完了までの期間に、海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、国際海上コンテナターミナルや、複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。

### Ⅲ 海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路

開発保全航路は、個別の港湾の区域に属さない航路であり、船舶の輻輳した湾口部や海峡部等の海上交通の要衝・隘路となっている海域において、国際海上輸送及び国内海上輸送を担う船舶等の航行の安全性、安定性を支える重要な機能を果たしている。今後、船舶の大型化が進展していく中で、我が国産業の国際競争力の強化や、国民生活の質の向上に資するためには、海上交通の安全性、効率性の確保が求められている。災害時には海上輸送機能の早期復旧も求められる。このため、開発保全航路の開発、保全に当たっては、以下の諸点を踏まえて行う。

#### 1 開発保全航路の開発、保全及び管理の方向

船舶の安全かつ円滑な航行を確保するため、自然環境の保全、周辺の水域利用や漁業との調整、船舶の輻輳、航行規制の状況及び航路が閉塞した際の国民生活や経済産業活動への影響等に配慮しつつ、必要に応じて、開発保全航路の区域を見直し、新規航路の開削、船舶の待避のために必要な施設の整備、航路標識の設置、既存航路の拡幅や増深、航路法線の改良を行う。特に、大型船や危険物積載船が航行したり、航行隻数の多い湾口部や海峡部においては、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ往復航路の分離等を進める。また、航路の安全性を維持し、確保するため、必要な水深等の維持、沈船や浮遊物の除去を行う等、適正に航路を保全する。さらに、災害時の海上輸送機能の確保のため、平常時から開発保全航路及び緊急確保航路において、船舶、土石の放置等を禁止するなど、適正な管理を行う。

また、関係機関と連携して、ICTを活用した安全かつ円滑な船舶航行のための取組を進める。

#### 2 開発保全航路の配置

船舶航行量が多く、船舶交通の要衝である区域等において、船舶の大型化や高速化に対応して、海上交通の安全性、効率性を向上させるため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡等に開発保全航路を配置する。

## IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際して配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

### 1 自然環境の積極的な保全

#### ① 良好な自然環境の維持

干潟や海浜等は、水質浄化や生物多様性の確保等、様々な環境機能を有する場である。このため、港湾の開発及び利用に当たっては、これらの重要性を十分考慮するとともに、開発及び利用により影響が及ぶことが懸念される範囲にある環境の保全上重要な干潟等については、開発及び利用や背後地域の防災との調和を考慮しつつ、環境への影響の回避、低減を図る等適切な維持に努める。

#### ② 失われた自然環境の回復と新たな環境の創造

高度成長期以降、東京湾、伊勢湾及び大阪湾を含めた瀬戸内海等において、産業・生活等の土地利用需要に対応するため、干潟、海浜及び藻場等が大きく消失されてきた。また、過去の海底土砂の採取により、大規模な窪地が海底に点在しており、青潮の原因となる貧酸素水塊の発生場所の一つとなっている。このため、現在の環境をできる限り維持するに止まらず、環境影響等を十分検討した上で港湾及び開発保全航路の開発に伴い発生する浚渫土砂を有効活用して干潟を造成する等、失われた良好な環境の回復に努める。

また、生態系に配慮して藻場造成、覆砂の実施、護岸等の緩傾斜化、緑地の整備等により、良好な環境の創造を進める。さらに、港湾施設の整備に当たっては、自然環境に与える影響を極力回避、低減するとともに、環境の創造に資するように、生物による栄養塩類の回収等海水浄化能力の向上や港内の水質の悪化を防止するための海水交換を可能とし、生態系にも配慮した構造形式の採用に努める。

#### ③ 沿岸域の連続性を考慮した対応

港湾の水域は、流入河川や海域とつながる水の連続的な流れの中で捉えるべきものであることから、背後地域の経済活動や市民生活を源として流入する汚濁負荷、沿岸漂砂及び河川からの土砂供給等、港湾を越えた総合的な沿岸域全体の環境管理が重要である。このため、関係者と連携しつつ、広域的、総合的な沿岸域の自然環境の保全を進める。

#### ④ 底質浄化等による海域環境の改善

港湾の水域には、背後地域の経済活動や市民生活を源として流入する汚濁負荷が集中し、汚泥が蓄積しやすい。また、長年にわたって海底に堆積した汚泥から、栄養塩類等が溶出することによって、港湾の水域における環境悪化を招いている場合がある。このため、海底に堆積する汚泥を浚渫して除去する等により、海洋汚染の防止や水質環境の改善に取り組む。また、ダイオキシン類等の有害化学物質に対しても調査研究成果を踏まえて、必要に応じて適切に対応する。

また、港湾及びその周辺海域におけるゴミや油の回収等により、海域環境の改善や海洋汚染の拡散防止に貢献する。

#### ⑤ 人と自然との触れ合いの拡大

港湾においては、人が海の豊かな自然と身近に触れ合え手軽に憩いや癒しを感じることができる空間の確保が求められている。このため、海浜の回復、護岸の親水化等により、人が直接自然に親しんだり、海やみなとを展望できるように、みなとへのパブリックアクセスを向上させる。

## 2 多様化する環境問題への対応

### ① 地球温暖化防止対策

港湾における地球温暖化防止対策を進めるためには、港湾を核とした効率的な物流体系の構築及び港湾活動や臨海部における企業活動の低炭素化の促進が重要である。

このため、港湾機能の適切な配置や、貨物自動車よりもCO<sub>2</sub>の排出原単位が小さい海上輸送・鉄道輸送への利用転換、コンテナターミナルゲート前等での渋滞の緩和、空荷輸送の削減等の環境負荷が小さい効率的な物流体系を構築する。また、港湾の活動に必要な設備等において、CO<sub>2</sub>の排出原単位の低減に資する先進的な技術を導入するとともに、再生可能エネルギーの利活用を促進する。さらに、CO<sub>2</sub>の吸収源対策として、緑地の整備を進める。また、適切な管理等によりCO<sub>2</sub>の吸収効果が期待される藻場の保全・造成を進める。

### ② 循環型社会の形成

循環型社会の形成に貢献するため、静脈物流網の拠点となるリサイクルポートにおいて、循環資源の梱包等の輸送技術・ノウハウを蓄積しつつ、海上輸送の特性を活かした循環資源輸送に関する制度の構築に向けて、民間企業や地方公共団体等の関係者と連携しつつ検

討を進める。また、循環資源を取り扱う公共埠頭等や、循環資源の蔵置、保管等を行う積替保管施設を整備する。

都市活動に伴い発生する廃棄物の処理に関しては、限られた海面処分場を有効活用するため、発生の抑制、減量化、減容化、再利用等の努力を前提としつつ、適切に対応する。また、大都市圏において、廃棄物を長期的、安定的に処理していくため、港湾管理者、周辺の地方公共団体、関係機関、民間事業者が連携し、広域的な観点から対応する。

### 3 環境の保全の効果的かつ着実な推進

#### ① 環境情報の充実と共有化

東京湾、伊勢湾及び大阪湾を含めた瀬戸内海等の閉鎖性海域において、計画的かつ効率的に自然環境の保全を進めるため、環境の経年的情報の把握に努めるとともに、これまで個別に把握され、管理されてきた環境に関する情報を広域的、総合的に体系化し、電子化すること等により、広く情報を共有・発信できるような取組を進める。

#### ② 環境への影響の評価と対応

港湾の開発及び利用に当たっては、生物多様性や人が豊かな自然と触れ合う場の確保も考慮して、港湾及びその周辺の大気環境や水環境等に与える影響を、計画の策定に際して評価するとともに、関係機関と必要な調整を行い、その実施に当たっても広域的かつ長期的な観点に立って、これらの環境への影響の回避、低減に努める。また、必要に応じて、代償を含めて適切に環境の保全のための措置を講ずるとともに、環境モニタリングの実施に努める。

#### ③ 先導的な環境保全技術の開発

環境をより効果的かつ着実に保全するため、特に生態系の評価や回復、生物を利用した栄養塩類の回収等に関する先導的な技術開発を進める。また、港湾におけるCO<sub>2</sub>排出量を削減するため、荷役機械等の省エネルギー化や再生可能エネルギー等を活用するための技術開発を進める。その際、関係機関と連携して必要な技術開発を進める。

#### ④ 地域と連携した環境保全への取組

環境を幅広く保全するためには、市民が港湾・海洋における環境保全の大切さを理解し、良好な環境づくりに自ら積極的に取り組むことが望まれる。このため、自然と触れ合い

つ港湾の役割や歴史・文化を踏まえた環境教育を地域と連携して進めるとともに、港湾の緑地、海浜等については、計画段階から維持管理に至るまで、市民、NPO等が主体的に参画できる体制づくりを進める。



## V 港湾相互間の連携の確保

一つの経済圏や生活圏を構成し、あるいは一つの海域を構成している地域において複数の港湾が存在し、相互に経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する場合は、港湾相互間の連携の確保が重要である。とりわけ、規模の効果を活かした国際水準の利用者サービスを提供することが求められている三大湾の港湾については密接な連携が不可欠である。

港湾相互間の連携に当たっては、港湾計画の作成、港湾の利用、港湾の環境の保全等に関して、国及び関係する港湾管理者等が相互に連絡調整する体制を構築しつつ、以下のとおり取り組む。

### 1 港湾相互間の連携に関する観点

#### ① 経済的な観点からの連携

国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送においては、船舶の大型化に伴って一船当たりの取扱量が増大する傾向にあり、幹線道路網等の整備等とも相まって、港湾の背後圏が広域化している。特に、大都市圏等においては複数の港湾が近接して立地しているため、背後圏にある一つの地域が複数の港湾に同時に依存するケースが多い。また、国際海上コンテナについては、アジア諸国の港湾での取扱量が急増する中で、我が国港湾の相対的地位が低下し、我が国港湾への基幹航路の寄港便数も減少している。さらに、日本発着の国際海上コンテナ貨物のうち海外諸港で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物のシェアが増加している。

このため、近接した港湾が総体として、海上輸送網の拠点を形成するように関係者間で連携するとともに、それぞれの港湾において、その特性を踏まえた機能分担に応じて、計画的に施設を配置する。その際、大規模災害の発生時における緊急的な人や物資の輸送を支える海上輸送機能が確保されるように、関係者間の連携に取り組む。

また、輸送の効率性を高め、海上輸送網の充実を図るため、国際海上コンテナ輸送において国際フィーダー航路による輸送の強化により、国際戦略港湾との連携を強化するなど、複数の港湾が連携を進める。

さらに、複合一貫輸送において一つの航路を形成する各港湾において、円滑な利用ができるように、港湾間で整合のとれた港湾施設を提供する。

バルク貨物の輸送においては、広域的かつ効率的な海上輸送網の形成を通じた海上輸送コストの低減を図るため、企業間連携による大型船を活用したバルク貨物の共同輸送の促

進等を図る。その際、大型船の複数港寄りに対応する港湾においては、港湾管理者間及び企業間が連携し、必要となる港湾機能の確保に取り組むとともに、小型船による積み替え輸送に対応する港湾においては、既存ストックを活用するなど、効率的な海上輸送網の構築を図る。

また、観光による広域的な地域の振興を促進し、国内外のクルーズ船等の就航を促進するため、様々な魅力を持った背後地域を有する港湾間における連携を強化する。この際、港湾に近接した観光資源に限らず、内陸部に位置する観光資源としての魅力が高い地域との連携を進める。

## ② 自然的な観点からの連携

閉鎖性の強い内湾のように、外海との海水交換が良好でなく、狭い海域内の生態系が均衡を保つことにより成り立っている海域では、近接して立地する複数の港湾とその周辺海域の自然環境を一体的に捉えて、環境の保全に取り組む必要がある。このため、港湾の開発、利用による環境への影響について、広域的な評価やモニタリングの実施に努める。

特に、背後地域から流入する汚濁負荷が多い東京湾、伊勢湾及び大阪湾を含めた瀬戸内海等では、赤潮や青潮が発生する等生物の生息環境が良好でなく、人と自然との触れ合いの場も十分でない。このため、自然環境の有限性を認識し、関係する港湾が連携して残された良好な自然環境をできる限り維持するとともに、関係機関と連携しつつ、陸域から流入する汚濁負荷の低減に努め、湾全体の環境を勘案して、環境の回復、創造のための措置を計画的に進める。

さらに、豊かな自然が残されている地域においては、地域とも連携しつつ、その保全と活用に努める。

## ③ 社会的な観点からの連携

船舶航行量が多い海域に複数の港湾が近接し、航行水域が狭隘な場合には、船舶航行の安全性、効率性の向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を行うとともに、情報を共有化する等関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。

人口が集積する地域において、複数の港湾が近接して立地している場合には、大規模地震等の災害時に避難者や緊急物資の輸送を確保するため、基幹的広域防災拠点の整備や耐震強化岸壁等の適正な配置により港湾間の相互補完を進める。また、これらの施設が連携して、災害時に所期の機能を発揮できるように、港湾広域防災協議会を組織するなどにより、関係機関等との連携体制の構築による適切な運用体制を確立する。

さらに、三大湾等において、複数の港湾が近接して立地している場合には、関係者が協働して広域的な港湾BCPを策定し、災害時に適切に対応できるように、連携体制を構築する。

内陸部で廃棄物処分のための空間確保が困難なため、その処分を海面に依存せざるを得ない地域において、複数の港湾が近接して立地している場合には、廃棄物処分の要請や用地需要等を勘案しつつ、船舶の安全な航行、停泊との調整を行い、関係機関と連携して広域的な観点から適切に対応する。

## 2 各地域における港湾相互間の連携

各地域における港湾相互間の連携の確保については、以下の10の地域ブロック（別表3参照）についてその基本的な考え方を示す。なお、各地域における海上輸送については、地域の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾が近隣の地方港湾との機能分担の下に拠点的な役割を担う。また、各国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の果たす役割や配置は、今後の経済・社会情勢の変化や利用者の動向等により変動するものである。

### ① 北海道地域

北海道地域は、広大な地域に人口や企業が分散しており、港湾から生産・消費地までの陸上輸送距離が長い等の特性を有している。

北海道と本州を結ぶ複合一貫輸送は、農水産品等の国内輸送上、重要な役割を果たしているため、太平洋側の国際拠点港湾及び重要港湾と日本海側の重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

特に、道内で人口や産業が集積している道央圏の国際拠点港湾及び重要港湾は、それぞれの立地特性を活かし、産業立地の基盤として、また、経済成長の著しい東アジア地域や開発が本格化すると見込まれるロシア極東地域とを結ぶ海上輸送網の拠点としての機能を担い、総体として北海道の発展を支える。

また、豊かな自然環境等の観光資源を活用して、国内はもとより、東アジア地域をはじめ海外との観光交流を促進するため、国内外のクルーズ船の就航に向けて各港湾が連携して取り組む。

さらに、サハリンからの大規模油流出事故に備えて、北海道沿岸海域における海洋汚染の拡大防止のため、関係機関と連携し、道内港湾において港湾間の相互連携を進めつつ、広域的な油防除等の取組を進める。

加えて、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である京浜港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

## ② 東北地域

東北地域は、太平洋側の港湾と日本海側の港湾が比較的近接している。また、東アジア地域やロシア極東地域と地理的に近接している。

さらに、地域内を結ぶ幹線道路網の整備や自動車産業をはじめとした内陸部への産業集積等により、港湾で取り扱われる貨物の背後圏が広範囲にわたることが見込まれる。

このため、これらの特性を活かし、内陸部を含めた地域の産業を支え、消費物資等の国内外への輸送を円滑に行えるように、日本海側の重要港湾と太平洋側の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。その際、それぞれの港湾と内陸部の産業集積地とを結ぶ幹線道路網や鉄道との連携を考慮する。

特に、東日本大震災を踏まえ、大規模災害発生時に、緊急的な人や物資の輸送を支える海上輸送機能が確保されるように港湾間の連携に取り組む。

また、津軽海峡においては、複合一貫輸送が北海道と本州間の輸送で重要な役割を果たしていることから、海峡を挟む港湾が連携して輸送の利便性の向上に努める。また、両地域間の交流の拠点として重要な役割を担う港湾は、連携して両地域の地域振興への取組を進める。

さらに、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である京浜港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

## ③ 関東地域

我が国の経済・社会活動の中心的役割を果たす関東地域では、東京湾内と湾外の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

関東地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に国際戦略港湾である京浜港が担う。京浜港を構成する東京港、横浜港及び川崎港が一体となり我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、京浜港において港湾コストの低減、北海道、東北地域などの港湾と連携した国際フィーダー航路による輸送の強化等による広域からの貨物集約、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営等の取組を進める。また、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。

さらに、東京湾内の海上交通の負荷、陸送費用及び環境負荷の軽減に資するため、湾外の北関東の港湾が適切に機能分担する。その際、北関東内陸部と北関東の港湾をつなぐ幹線道路網との接続を促進するとともに、内陸部の産業集積や観光資源との連携を考慮する。長距離の複合一貫輸送についても、湾奥部の港湾と湾外や湾口部の港湾とが適切に機能分担する。

東京湾においては、陸域から流入する汚濁負荷の増大や臨海部の開発に伴い、自然環境が大きく変貌するとともに、水際線の占有化が進んだ。また、外海との海水交換が十分でないため、水質及び底質環境が良好でない。

このため、多様な主体と協働し、港湾が連携して、現存する干潟等の良好な自然環境の保全に努めるとともに、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進める。また、覆砂、堆積した汚泥の除去等による水質及び底質環境の改善や新たな干潟等の造成による生物生息環境の回復、人々が快適に憩える水際線の確保等、環境保全に向けた総合的な取組を進める。

併せて、魅力的な海辺や水辺文化を形成するため、多様な主体と協働しつつ、東京湾の海辺情報を発信・共有する仕組みを構築する。また、東京湾内の水上交通ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。

また、東京湾内は、海面利用に対する多様な要請があり、また、船舶が著しく輻輳する水域であることから、船舶航行の安全性、効率性向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を実施するとともに、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。

さらに、切迫性が指摘されている首都直下地震等の大規模災害時に、川崎港東扇島地区の基幹的広域防災拠点、緊急物資等の効率的輸送の拠点として、所期の機能を発揮できるように、適切な運用体制を確立する。

加えて、臨海部の土地利用の転換、廃棄物の広域的な最終処分、新たな海面利用への要請等については、関係者と連携してその対応に取り組む。

#### ④ 北陸地域

北陸地域は東京、大阪、名古屋の三大都市圏に等しく近い距離に位置し、対岸の東アジア地域やロシア極東地域と地理的に近接している。

北陸地域の国際拠点港湾及び重要港湾は、その地理的特性を活かして環日本海地域の海上輸送網の拠点としての機能を担うとともに、日本海の海上輸送と内陸部の陸上輸送が円滑に接続することにより、北海道や九州と三大都市圏との間の複合一貫輸送を支える拠点としての機能を担う。

また、海上輸送ネットワークの利便性を高めるため、複数の港湾が連携して、北陸地域

と東アジア地域又はロシア極東地域を結ぶ航路誘致等の取組を行う。

#### ⑤ 中部地域

国土のほぼ中央に位置し、特に輸送用機械産業を始め、ものづくり産業が集積している中部地域では、伊勢湾内と駿河湾沿岸等の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

また、日本海側と太平洋側を結ぶ幹線道路網の活用により、両地域の港湾の連携を進める。その際、内陸部の産業集積との連携を考慮する。

中部地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に伊勢湾のコンテナターミナル群が連携して担うとともに、コンテナ取扱機能の強化に資するため、名古屋港と四日市港が一体となりコンテナ輸送の効率化及び港湾運営の民営化に取り組む。また、地域の東部等の需要に対しては、駿河湾沿岸の港湾が適切に機能分担するとともに、基幹航路のコンテナ貨物輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である京浜港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

さらに、自然環境や歴史的資産を活用した地域振興を進めるため、伊勢湾、駿河湾沿岸地域へのアクセスの向上に資する海上交通を充実させる等、観光資源と港湾との連携を進める。

伊勢湾は、閉鎖性の強い三河湾を含む内湾であり、外海との海水交換が十分でないため、水質及び底質環境が良好でない。

このため、多様な主体と協働し、現存する干潟等の良好な自然環境の保全に努めるとともに、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進める。また、覆砂等による水質及び底質環境の改善や新たな干潟等の造成による生物生息環境の回復等、環境保全に向けた総合的な取組を進める。

また、伊勢湾内における船舶航行の安全性、効率性向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を実施するとともに、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。

#### ⑥ 近畿地域

近畿地域は、首都圏と並び経済・社会活動の中心的役割を担い、日本海側の港湾は東アジア地域と地理的に近接している。その特性を活かし、大阪湾内、播磨灘の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾と日本海側、太平洋側に立地する国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

近畿地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に国際戦略港湾である大阪港及び神

戸港が担う。大阪港及び神戸港が一体となり、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、港湾コストの低減、中国、四国、九州地域などの港湾と連携した国際フィーダー航路による輸送の強化等により、広域からの貨物集約、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営等の取組を進める。また、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。

四国、九州等との複合一貫輸送については、各港湾の地理的立地条件を活かして機能分担する。

大阪湾では、陸域から流入する汚濁負荷の増大や臨海部の開発に伴い、自然環境が大きく変貌するとともに、水際線の占有化が進んだ。また、外海との海水交換が十分でないため、水質及び底質環境が良好でない。

このため、多様な主体と協働し、現存する干潟等の良好な自然環境の保全に努めるとともに、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進める。また、覆砂、堆積した汚泥の除去等による水質及び底質環境の改善や新たな干潟等の造成による生物生息環境の回復、人々が快適に憩える水際線の確保等、環境保全に向けた総合的な取組を進める。

さらに、切迫性が指摘されている東南海・南海地震や近畿圏における直下型地震等の大規模災害時に、緊急物資等を効率的に輸送するため、堺泉北港堺2区に基幹的広域防災拠点を整備し、災害時に所期の機能を発揮できるように、適切な運用体制を確立する。

また、大阪湾内での廃棄物の広域的な処分は、引き続き関係機関が連携して廃棄物の発生抑制、減量化、減容化又は再利用等を前提として進める。

## ⑦ 中国地域

中国地域では、日本海側の重要港湾と瀬戸内海側の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

日本海沿岸の各港湾は、東アジア地域に近い地理的特性を活かした国際輸送や日本海における国内輸送の拠点としての役割を担う。瀬戸内海側の港湾は、臨海部に集積している鉄鋼・石油化学等の基礎素材型産業や自動車・造船等の加工組立型産業の原材料や製品の輸送の拠点として、産業活動等を支える機能を担うとともに、四国地域等の港湾と連携して、四国や瀬戸内海の離島等との海上交通ネットワークを形成する。

また、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

## ⑧ 四国地域

四国地域では、臨海部を中心に造船業や紙・パルプ、セメント等の基礎素材型産業が立地し地域経済を支えている。また、地域内において幹線道路網の整備が進められており、資源や製品等の港湾で取り扱われる貨物の広域的流動が見込まれる。このため、瀬戸内海側と太平洋側の重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

その際、本州や九州との複合一貫輸送については、利用者の多様なニーズに応えるほか、各港湾の地理的立地条件を活かして適切に機能分担する。

また、瀬戸内海等を航行する船舶の安全性、効率性向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を実施するとともに、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。

さらに、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

## ⑨ 九州地域

離島や半島が多く、東アジア地域と地理的に近接し、また、北部地域を中心に製造業が集積している九州地域では、九州本土の国際拠点港湾及び重要港湾と離島の重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

九州地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に北部九州のコンテナターミナル群が連携して担う一方で、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

また、古くから交流が盛んで、今後更なる発展が見込まれる環黄海圏に位置するという地理的特性を活かして、北部九州の港湾が連携し、東アジア地域との海上輸送の準国内化に対応するための国際RORO船航路等を活性化し、アジア諸港との高速・高品質輸送を進める。さらに、国内の複合一貫輸送については、関東・近畿地域に近い、地域の東側沿岸に位置する港湾が主要な拠点としての機能を担う。その際、それぞれの港湾と内陸部の産業集積地を結ぶ幹線道路網との連携を考慮する。

また、環黄海圏の観光交流を一層促進するため、東アジア地域とのクルーズ船のネットワークの充実に向けて、九州地域における各港湾が連携して取り組む。

さらに、閉鎖性の強い有明海・八代海において、海域環境の保全に資するように、関係機関と連携しつつ、干潟の造成や環境調査等を行う。

加えて、日本海と瀬戸内海を結ぶ関門航路における船舶航行の安全性、効率性向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を実施するとともに、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。



## ⑩ 沖縄地域

東アジア地域に近いという地理的優位性や独特の歴史・文化的特性、亜熱帯性気候に属することによる恵まれた自然環境等を有している沖縄地域では、沖縄本島と主要な離島に立地する重要港湾が連携して、海上輸送網の拠点としての機能を担う。沖縄地域の港湾では、国際物流拠点産業集積地域の制度等を活用して、物流の拠点としての機能を向上させる。また、異なる魅力を有する離島が点在するという特性を活かして、クルーズ船のネットワークの充実に向けて、本島及び離島の港湾が連携して取り組む。さらに、沖縄特有の環境と共生したみなとづくりをより一層進める。

また、石垣島と各周辺離島を結ぶ竹富南航路における船舶航行の安全性、効率性向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を実施するとともに、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。

## 3 広域的な港湾相互間の連携

### ① 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組

日本海沿岸地域においては、対岸諸国の経済・社会等の状況変化、三大都市圏等との陸上アクセスの向上等により、今後、日本海側の港湾を経由した環日本海交流が益々進展することが見込まれる。このため、海陸の交通が結節し、交流の拠点となっている各港湾が、それぞれの地理的特性やその他の優位性を活かしつつ、全体として相互に連携して、ネットワークを形成し、環日本海交流の一層の促進に寄与する。

また、このような環日本海交流の動きと併せて、地域の交流の歴史や文化を活かした地域振興への取組を、関係者と連携して進める。

なお、古くからの物資の輸送を北回り航路等の海運が支えてきた日本海沿岸地域では、歴史的資産等を活用して、環日本海のみなとまちをクルーズ船で結ぶことにより、観光による地域の振興を促進する。

### ② 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組

瀬戸内海地域においては、多くの島々が点在する美しい景観や静穏な海域、歴史的資産等の観光資源を活用して、各港湾がそれぞれの個性を発揮しつつ全体として魅力ある国内外のクルーズ船等のネットワークを形成する等、各港湾が連携して地域振興への取組を進める。

また、瀬戸内海は、海峡部で区切られた複数の湾・灘が連続した閉鎖性の海域群である

ことから、海域の環境が相互に影響し合うことに配慮しつつ、各港湾が連携して環境の保全に取り組む。閉鎖性が強く背後から流入する汚濁負荷も多い水域においては、海水浄化機能等の向上を図るため、多様な主体と協働し、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進めるとともに、干潟、藻場等の回復、創造に努める。さらに、豊かな自然が残されている地域においては、関係機関と連携して、その保全と活用に努める。

## VI 港湾の効率的な運営

### 1 民間能力の活用による港湾運営の効率化

港湾は取り扱う貨物を通じ、我が国の経済産業と密接に関わっており、産業の国際競争力の強化、国民生活の質の向上等を図る上で、低廉で質の高い港湾サービスの提供が極めて重要となってきた。

世界の主要港湾においては、港湾の管理と運営を分離し、港湾運営に民の視点を取り込んだ効率化により国際競争力の強化を図っており、我が国の港湾においても、港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制、水域管理等の港湾管理と、港湾施設の運営、ポートセールス等の港湾運営については分離し、港湾運営を戦略的かつ効率的に推進していく体制を確保することが急務となっている。

特に、国際海上コンテナ輸送においては、コンテナ船の更なる大型化や船会社同士の連携の進展とともに、アジア域内での貨物量の急激な増加を背景に、基幹航路の維持・拡大を巡り、東アジアにおいて港湾間の国際競争が激化しており、仮に基幹航路を喪失した場合、物流コストの増大を通じ我が国全体の産業立地競争力の低下を招くことから、全国的見地に立った戦略的な港湾運営が極めて重要となってきた。

我が国港湾においても、このような環境変化の中で、基幹航路を維持・拡大するため、今後は、国際戦略港湾における広域からの貨物集約や新たな貨物需要の創出によるコンテナ船寄港に必要な貨物量の確保や、海外船社への航路誘致活動の強化等に取り組むとともに、コンテナ船の寄港コストの低減に取り組むことが求められている。さらに、国際海上コンテナ輸送においては東アジア諸国の港湾との国際競争に対応するため、複数の港湾管理者にまたがる国際戦略港湾を一体的かつ効率的に運営していくことも求められる。

我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な業務活動が官民により様々な形で実施されており、その運営の効率化に民の視点を取り込んだ制度として、港湾運営会社制度をはじめ、PFIに係る制度、特定埠頭に係る制度、指定管理者制度等が整備されており、地域における産業や経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。

港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図るため、港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社と港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制等の港湾管理を行う港湾管理者との連携を確保するとともに、貨物取扱量や利用状況などの運営に係るデータや財務に関する情報等の適宜・適切な開示、港湾運営について民間のガバナンスが十分に発揮されるための民間資本の参加、組織・経営体制の整備等を進める。

特に、国際戦略港湾においては、国が港湾運営会社に出資することにより、国・港湾管

理者・民間それぞれの強みを活かした協働体制を構築し、広域からの貨物集約や新たな貨物需要の創出、国際的なセールス活動等全国的・国際的視点で取り組むべき課題に対応するとともに、港湾運営会社の財務基盤の強化を通じて、高能率な荷役機械の導入や荷役機械の遠隔操作化等の設備投資を促進する。

なお、我が国にとって港湾は、物流を通じて我が国の社会経済を支えるとともに、災害時には緊急輸送等を通じて国民の生命と生活を守る重要な社会基盤であることから、港湾運営会社の公共性の確保及び港湾の秩序の確立に取り組む。

## 2 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築

輸送の効率性や利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、港湾利用やサービス向上についての協議会等の設置や活用を通じて、港湾利用者のニーズを十分把握するとともに、関係者と連携して、港湾における良好な労働環境の確保に配慮しつつ、目標の設定・その達成状況の公開などを通じたP D C Aプロセスの構築、荷役の効率化、荷主等のニーズへの対応力の強化及びこれらに対応するための人材の確保等に努める。

特に、国際戦略港湾においては、埠頭群の指定が2以上の港湾管理者の港湾区域にわたってなされることを踏まえ、港湾法に基づく国際戦略港湾運営効率化協議会を活用し、関係者間での緊密な連携により、港湾全体での一体的かつ効率的な運営の実現を図ることで、関係手続の迅速化、広域からの貨物集約、基幹航路の維持・拡大等を進める。

(別表1) 港湾取扱貨物量の見通し

|          | 現 状<br>(2008年) | 見通し                        |                            |
|----------|----------------|----------------------------|----------------------------|
|          |                | 2020年                      | 2025年                      |
| 港湾取扱貨物   | 31億4610万フレイトトン | 32億4000～<br>34億1000万フレイトトン | 33億5000～<br>36億0000万フレイトトン |
| 国際海上コンテナ | 2億5130万フレイトトン  | 3億1000～<br>3億3000万フレイトトン   | 3億3000～<br>3億7000万フレイトトン   |
|          | 1,713万TEU      | 2,100～2,600万TEU            | 2,200～2,900万TEU            |
| 内貿複合一貫輸送 | 8億510万フレイトトン   | 9億0000～<br>9億3000万フレイトトン   | 9億1000～<br>9億5000万フレイトトン   |

(別表2) 国際海上コンテナ貨物量の見通し (単位: 万TEU)

|          | 現 状<br>(2008年) | 見通し         |             |
|----------|----------------|-------------|-------------|
|          |                | 2020年       | 2025年       |
| 国際戦略港湾合計 | 1,096          | 1,400～1,750 | 1,500～2,000 |
| 京浜港      | 696            | 800～1,000   | 850～1,150   |
| 阪神港      | 400            | 600～ 750    | 650～ 850    |
| その他      | 617            | 700～ 850    | 700～ 900    |
| 総合計      | 1,713          | 2,100～2,600 | 2,200～2,900 |

(別表3) 地域ブロック区分

| 地域ブロック | 該当する都道府県  |
|--------|---|
| 北海道地域  | 北海道   |
| 東北地域   | 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県                         |
| 関東地域   | 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県                |
| 北陸地域   | 新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県                             |
| 中部地域   | 岐阜県、静岡県、愛知県、三重県                                 |
| 近畿地域   | 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県                        |
| 中国地域   | 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県（関門港に含まれる地域を除く）              |
| 四国地域   | 徳島県、香川県、愛媛県、高知県                                 |
| 九州地域   | 山口県（関門港に含まれる地域に限る）、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県 |
| 沖縄地域   | 沖縄県   |