

前文

旧	新(たたき台)
<p>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、国民生活の向上や産業活動の発展に大きな役割を果たし、国際観光の振興にも寄与している。</p> <p>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。</p>	<p>世界経済が拡大・多極化する中、我が国の産業は激しい競争にさらされている。また、本格的な人口減少、少子高齢化、生産年齢人口の減少という社会問題に突入した我が国においては、あらゆる面での生産性向上が不可欠である。さらに、近年、頻発化・激甚化する自然災害は、産業の国際競争力にも影響し、また、人口減少等の社会問題への対応を一層困難にするばかりでなく、LCC、クルーズを契機に観光立国として新たな歩みを始めた我が国に、将来の不確定な要素を与えている。</p> <p>我が国の経済・国民生活を支えてきた港湾は、こうした新たな状況認識のもとに、従来の考え方から脱却し、直面する課題の克服のみならず、その先の発展を見据えた対応をする必要がある。</p> <p>国際物流においては、世界の経済発展が、東アジアから東南アジア、南アジアや中東、中南米等の地域へと拡大する中、我が国の産業もグローバルに展開し、特に近年は、「グローバルバリューチェーン」とも呼ばれる、部品から最終製品までの生産・輸送・流通過程において付加価値を生み出すことを目指した高度な分業体制を構築し、国際競争力の強化に取り組んでいることから、我が国の港湾は、情報通信技術や自動化技術等の活用により革新的な物流サービスを提供し、我が国の産業を支える国際インフラとして機能することが求められている。</p> <p>さらに、コンテナ船の大型化の進展や世界的な資源獲得競争の激化、パナマ・スエズ両運河の拡張、北極海航路の活用等により、地球規模での海上輸送網の再編も進んでおり、我が国の港湾はこうした変化に柔軟に対応し、欧米等との長距離基幹航路(以下「国際基幹航路」という。)の充実等により、効率的で安定した海</p>

<p>また、クルーズ船の受入れの促進を図り、観光立国の実現に寄与するとともに、クルーズ船の寄港を活かした地方創生を図ることが求められている。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>上輸送ネットワークを構築することが求められている。</p> <p>一方、国内物流においては、生産年齢人口の減少を受け、鉄道・海運のより一層の活用や自動運転の導入促進を図るとともに、災害時・緊急時においても物流が途切れることのないよう、物流インフラの機能が確保されるとともに、代替輸送手段の確保も求められている。</p> <p>物流に加えて人の移動の観点からも、我が国の港湾は大きな構造変化に直面しており、アジア地域の経済発展に伴う観光需要の爆発的な増加を受け、クルーズ船等の受入れの促進を図り、観光立国の実現に寄与することが求められている。さらに、クルーズ旅客等の来訪増加を契機として、美しく快適な臨海部空間を創造し、併せて、人々のライフスタイル・消費行動の多様化、美しさや文化・歴史に対する国民意識の高まりを踏まえて、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、地域の創意工夫を活かした自律的な取組により地方創生に貢献していくことが求められている。</p> <p>(全文削除)</p> <p>(全文削除)</p> <p>(全文削除)</p>
--	--

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訪日クルーズ旅客をはじめとする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。

これらの多様な要請に~~対応して~~我が国の港湾は~~的確に対応する必要がある~~。

物流・人流については、~~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。

加えて、近年著しく発展している情報通信技術の活用のみならず、情報空間と物流産業空間を有機的に結びつけ、荷主、船社等も含めた港湾に関する事業者が参加した「港湾の完全電子化」を実現することにより、利便性・生産性を最大限高める。

また、~~港湾空間に関しては~~、臨海部への国内外からの産業立地や訪日クルーズ旅客をはじめとする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、~~快適で使いやすく~~、安全な港湾空間を形成~~していき~~るとともに、~~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。

さらに、災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持するとともに、観光客が安心して我が国を訪れることができるよう、我が国全体の防災力の強化に

<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>資する、災害に強い港湾を実現していく。</p> <p>これらの取組を進めるにあたっては、我が国の財政が一段と厳しくなり、また、将来的に社会インフラの老朽化に伴う更新需要が増加することが確実視される中で、港湾間の広域連携の促進や、埠頭や臨海部空間の再編、機能の集約化・複合化等のストックの有効活用や生産性の向上に積極的に取り組む港湾に投資の重点化を図って行く。</p> <p>(全文削除)</p> <p>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、必要に応じて見直しを行う。</p>
---	---

旧	新(たたき台)
<p><b>I 今後の港湾の進むべき方向</b></p> <p>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。</p> <p><b>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</b></p> <p>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んでいる。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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p><b>I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</b></p> <p><b>1 特に戦略的に取り組む事項</b></p> <p><b>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築</b></p> <p>① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築</p> <p>島国であり、かつ、資源のない我が国が、貿易により経済成長を続けるためには、TPP、FTA等の貿易構造の変化やアジア近隣諸国の海洋戦略・物流戦略を踏まえ、国際海上輸送ネットワークを強化することが重要である。世界的に急激な勢いでコンテナ船の大型化が進み、輸送の効率化が追求される一方、世界の主要港では寄港地として選ばれ続けるようハード・ソフトともに積極的な施策を展開している。このような状況の中、我が国の港湾も、世界の新興国の発展及びそれに伴う我が国の産業・物流構造の変化に対応して、常に進化することが必要である。その際、AIやIoT等の情報通信技術や自動化技術の発達と社会実装の進展を踏まえ、我が国の港湾においても、これらの革新的な技術の発展を活用して、国際物流システム全体の生産性向上と港湾におけるあらゆる職場・労働環境の改善を目指すことが不可欠である。</p> <p>一方で、海外との競争だけにとらわれるのではなく、世界の港湾との連携を強化していくことも重要である。グローバルに展開する企業は、部品の調達・組立、最終製品の輸送・保管・流通等の過程において付加価値を生み出し、国際競争力を強化するため、「グローバルバリューチェーン」とも呼ばれる高度で複雑な国際分業体制を構築していることから、我が国の港湾も東南アジア諸国等との互恵関係のもとで、国際基幹航路や近距離シャトル航路等の多様な速度帯によ</p>

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

重層的な航路網を構築するとともに、ターミナルの背後では、高度な流通加工機能等により製品に新たな付加価値を付与することができるロジスティクスセンターを備えることが求められる。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

#### <国際基幹航路等の戦略的強化>

- 国際基幹航路の寄港の維持・拡大に資する国際戦略港湾における大規模コンテナターミナル形成等の港湾機能の強化
- 国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の広域からの集貨と、アジア発着貨物の国際戦略港湾におけるトランシップの促進
- 世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するターミナル(AIターミナル)の実現

#### <アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化>

- 国内主要港においてアジア地域との貨物輸送需要を踏まえたコンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路などに対応した港湾機能の強化
- 我が国の経験、技術、ノウハウを活かした質の高い港湾インフラシステムの海外展開とこれらの港湾とのネットワークの戦略的強化

##### ② 資源エネルギーの安定確保を支える国際海上輸送網の構築

世界的な人口増加や新興国の発展による資源エネルギー需要の増大に伴い、我が国が輸入する資源等の海外調達コスト・リスクが増大する恐れがある一方、我が国の近隣諸国では、スケールメリット追求の観点から、船舶の大型化と大規模な受入拠点の整備を進め、バーゲニングパワーを高めている。また、アメリカのシェールガス革命、パナマ運河の拡張、北極海航路の利用拡大等を受け、その輸入先・輸送ルートも多様化してきていることから、我が国においても、

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

こうした国際情勢に対応し、資源、エネルギー、食糧等を安定的かつ低廉に輸入するための受入拠点を戦略的に配置・整備していくことが必要である。

また、我が国のエネルギー事情や地球環境の保全意識の高まり等を背景に、水素発電、バイオマス発電等の環境に優しいエネルギーの導入が進むことも想定されていることから、こうしたエネルギーの受入拠点の戦略的な配置・整備も求められている。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 国際バルク戦略港湾政策の推進(大型バルク船の受入拠点の形成と企業間の共同輸送等)

## ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支えるための国内複合一貫輸送網の構築

本格的な少子高齢化時代に突入し、労働力不足の問題が顕在化する中、大量輸送が可能で環境に優しく、長距離ドライバーの休息時間も確保できる内航フェリー・RORO輸送の重要性・有効性が強く認識される一方、季節変動性、片荷輸送、貨物の小口化等の課題を克服することが求められている。

特に、災害時においては、緊急物資輸送等に当たって、機動性が高い内航フェリー・RORO船が活用されてきており、災害時支援でのより一層の活用や各地の内航フェリー・ROROふ頭の規格統一等による機動力の向上も求められている。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- フェリー・RORO航路網(国内複合一貫輸送網)の強化
- 災害時等の機動的な緊急物資輸送にフェリー・RORO船を活用するための取組強化

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。

## (2) 観光立国に資するとともに地域の自律的・持続的な発展を支える港湾機能の強化と空間形成

### ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズ機能の強化

中国・台湾をはじめとした東アジア地域の旺盛な観光需要や将来的に成長が見込まれる東南アジア地域等の観光需要を取り込み、我が国の経済成長・地方創生につなげていくうえで、クルーズ船の我が国への寄港による交流人口の拡大とそれによる経済効果を全国に波及させることが重要である。

また、国内では、高齢化による余暇時間の増加等によるレジャー等の選択的サービス支出の増加に対応するとともに、フライ&クルーズの振興のため、日本発着のクルーズも振興し、日本列島全体で幅広いクルーズ需要を取り込んでいくことも必要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備
- 官民連携による長期的なクルーズ拠点の形成

### ② 観光振興、にぎわい創出に資する港湾空間の利活用

クルーズ船等により我が国を訪れた外国人旅行客の満足度を上げ、再来訪を促進するとともに、クルーズ旅客の増加を契機として、我が国の国民も楽しむことができる魅力的な空間を創出するため、みなとが持つ文化・歴史、自然体験や美しい景観など、様々な観光資源を発掘し磨き上げ、地中海やカリブ海等の世界のクルーズ拠点に引けを取らない美しく快適な港湾空間の形成が重要である。

また、観光立国を実現するためには観光需要の多様化への対応が重要であり、陸上交通では得られない移動ルートや眺望を楽しむことができる水上交通の活



#### 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、我が国の高度なリ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。

性化等も重要な課題である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- みなとの周辺での散策・飲食・ショッピングや地域住民との交流・賑わい機能等、快適で利便性の高い交流空間の形成
- 地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり
- クルーズ船や水上交通等の多様な船舶の寄港要請への対応

#### ③ 我が国や地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

我が国の港湾は、強い国際競争力を有する基礎素材産業、自動車産業、建設機械・産業機械等をはじめとする我が国や地域の基幹産業・地場産業を支える重要な産業・物流拠点となっており、地域と協働し、地域に合った競争力ある物流機能の強化と港湾空間の形成が求められている。

また、地域の自律的・持続的な発展を支えるために、海外での評価の高い我が国の農林水産品・食品の輸出を支え、農林水産業の強化に貢献していくことも重要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 我が国や地域の基幹産業を維持し、民間投資や雇用誘発を促すための港湾機能強化
- 地域振興にも資する内陸部と港湾との連携強化
- 多様な産業が展開する空間を提供し、国内外からの産業立地や設備投資の促進
- 物流・産業空間の利用再編・面的再開発

#### ④ 再生可能エネルギーの利用促進、低炭素化に資する港湾空間の利活用

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ン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化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。

地球温暖化防止のための国際的な枠組であるパリ協定の採択・発効を受け、世界的に低炭素化の動きが加速する中、我が国においても温室効果ガス削減等の取組をより一層強化することが求められている。

特に、東日本大震災以降、欧州で急速に導入が進む洋上風力発電を我が国にも導入する動きが顕在化してきているため、港湾の海域を有効活用する他、洋上風力発電設備の建設や維持管理を支えるための基地機能の強化が求められている。

また、港湾における諸活動から発生する温室効果ガスの排出の削減と、陸域・海域における生態系等を活用した温室効果ガスの吸収の増加の両面で対策が求められている。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 船舶や荷役機械等の低炭素化などの「排出源対策」や、藻場等のブルーカーボン生態系や緑地を活用した「吸収源対策」の促進
- 洋上風力発電等の再生可能エネルギーの導入促進

## (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

### ① 災害から国民の生命・財産を守り、産業活動を維持する港湾・輸送体系の構築

東日本大震災では、地震・津波により、港湾を含む広い範囲に甚大な被害が発生しており、今後も南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震や津波の発生が懸念されている。また、近年、台風に伴う高潮により、港湾において大規模な浸水被害が発生している。今後も、地球温暖化の進展による海面上昇やそれに伴う高潮・高波リスクの増大が懸念されている。

港湾の背後には、人口・資産・産業が集中していることから、これらを災害から

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に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。

守り、社会経済活動を維持するとともに、観光客が安心して我が国を訪れることができるよう、災害に強い港湾の実現が求められている。また、地域全体の早期の復旧・復興を支援するため、災害廃棄物の受入れや漂流物の処理について、あらかじめ検討しておくことが求められている。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築
- 災害時における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・利活用できる体制、災害発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報等を遅滞なく提供できる体制等の構築
- 港湾及び周辺部での生産活動の安全性・継続性の確保のための津波・高潮に対する防災・減災対策
- 災害廃棄物について、港湾を活用した処分や広域輸送に適切に対応するとともに漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保

#### ② 船舶航行の安全の確保と効率性の向上

コンテナ船、バルク貨物船等の大型化が急速に進展するとともに、貨物船とは異なる航行ニーズを有するクルーズ船の寄港が増加している一方、台風の強化に伴う暴風、高潮、高波等の気象災害や大規模津波災害の発生も懸念されていることから、我が国の港湾及び関連する航路においては、これまで以上に船舶航行の安全の確保が求められている。

あわせて、船舶の自動航行や遠隔操船の研究開発も進んでいることから、こうした動きに対応して、安全性を確保しつつ船舶航行の効率性の向上を支援する取組が求められている。

## 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。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 港湾及び関連航路における船舶航行及び港湾活動の安全性・効率性を確保するため、必要な施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策の推進
- 船舶の自働航行や遠隔操船等の技術開発に対応した自動入出港を可能とする港湾システムの導入

### (4) 時代の変化に対応し生産性の高い港湾行政の推進

#### ① 港湾の完全電子化と利活用の推進によるサイバーポートの実現

デジタル技術の発展に伴い、大量のデータを分析・活用して、より迅速かつ高度な物流サービスの提供が急速に進んでいる。

港湾分野においても、港湾行政手続の統一化・簡素化の推進、次世代シングルウィンドウサービスの充実を促進すると共に、港湾に関する行政機関及び民間事業者間の手続きや港湾施設の状況などあらゆる情報を電子化、利活用を標準とする事業環境(=港湾の完全電子化)を形成する必要がある。

港湾の完全電子化の実現により、港湾の管理・利用の効率化及び災害対応力の強化を推進する。さらに、港湾関連データ連携基盤と海外の港湾や農業など港湾以外の分野の情報基盤との接続を実現し、連携する情報の拡大に向けた取り組みを進めることにより、物流、商取引、交通サービス、観光など様々な観点で港湾を活用した高度な情報サービスの創出に貢献することを目指す。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 港湾手続、貨物情報、船舶動静、施設稼働状況など港湾に関する様々な情報を電子的に接続し秘匿性を確保しつつ連携させる港湾関連データ連携基盤の構築
- ビッグデータを活用したコンテナターミナルの渋滞緩和、搬出入・荷役作業の迅速化・効率化等、港湾物流の高度化の促進

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ある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処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

- 港湾行政手続の共通化・簡素化、港湾関連データ連携基盤を活用したNACCSと各港湾の情報システムとの連携によるシングルウィンドウサービスの利用促進等による全国の港湾の利便性の向上
- 港湾の管理、利用に関する行政手続の電子化のGIS、IoT等の導入による港湾空間情報、設計・施工管理情報、災害時の被災情報の迅速かつ効率的な把握、情報の利活用体制の構築
- 民間の港湾情報サービス、港湾以外の分野や海外港湾の情報サービスとのデータ連携の拡大による港湾を核としたサービスの高度化、拡大
- 関係者と十分に調整を図り官民データ活用推進基本法に基づく政府全体の施策や情報通信技術の進化と連携・連動した港湾の電子化の促進・進化

## ② 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上や働き方改革の推進

港湾の整備や維持管理等を担う地方自治体や民間企業における技術者・技能者が減少していく中、様々な輸送ニーズに対応する港湾施設の効率的な整備や適切な維持管理・更新を行う必要がある。

その際、持続可能な港湾開発等を可能とする「現場力」を維持するため、担い手の確保・育成に努めるとともに、港湾建設の生産性向上や働き方改革を推進することが不可欠である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 若手技術者の登用促進等の担い手の確保・育成の推進
- 休日確保等による働き方改革の推進
- ICT浚渫工やCIM等の活用によるi-Constructionの推進
- 国・地方自治体・民間事業者が港湾施設の維持管理情報を共有できるシ

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(SOLAS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

## システムの充実

- 官民連携によりIoT・ロボットを活用したモニタリング等の点検業務の生産性向上
- 技術開発の水準や時期に係る目標を定めた効率的な港湾関連の技術開発等の推進とその成果の積極的活用

## 2 引き続き重点的に取り組む事項

### ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保

地方の過疎化や活力の低下が懸念される中、離島や遠隔地での生活水準を守り向上させていく観点から、当該地域における日常生活や地域の産業を支える海上輸送ネットワークが重要であり、離島等航路の運航率向上も求められている。また、災害時には海上輸送が重要な交通手段となることから、災害に強い港湾の整備が求められている。

したがって、離島及び地方における港湾において、生活維持や産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能の確保を進めるとともに、特に、離島航路の発着地において、運航率の向上等のための輸送機能の確保を図る。

### ② あらゆる人に優しい港湾の実現

バリアフリー法に基づき、港湾に限らず様々な公共施設においてバリアフリーの推進が進んできており、また、将来においても高齢者によるレジャー等への需要増加が期待されていることなどを踏まえ、旅客や就労者に限らず、あらゆる人に優しい港湾となるよう留意することが求められている。

したがって、フェリー、クルーズ、離島航路等のターミナルやにぎわい拠点、それにつながる移動ルート上の施設について、関係者と連携しバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入を進める。

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

#### ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造

地球環境に対する国民意識の高まりを受けて、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承が求められている。

したがって、港湾における環境を良好な状態に維持、回復、創造し、生物多様性の保全等、環境との共生を実現し、港湾及び港湾に隣接する地域・海域において、良好な港湾環境を形成する。

#### ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化

第四次循環型社会形成推進基本計画などを踏まえ、天然資源の消費を抑制した循環型社会の形成の推進がより一層求められている。

その際、地域内で循環可能な資源はなるべく地域内で循環させる一方、地域内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、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するとともに、発生地・需要地も大きく変化しており、長距離大量輸送が必要なものや、高度なりサイクル技術を必要とし、我が国に受入れを求めるものも存在する。

したがって、資源の特性と地域の状況を勘案し、港湾を核とした広域的な静脈物流網を構築する。

#### ⑤ 国土の保全への配慮

海岸における土砂の供給と流出の不均衡や台風や冬季風浪等の災害などにより、海岸侵食が進行している地域があることから、港湾の開発、利用及び保全に当たっては、国土保全上の見地から、海岸保全施設の配置と整合した港湾施設の適正な配置に配慮する。

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、海の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

## ⑥ 危険物取扱いに係る防災・減災への配慮

港湾には、コンビナート等の危険物を取り扱う施設が立地していることから、一たび事故等が発生すると、その影響は甚大であり復旧にも長期間を要することが懸念される。そのため、港湾における事故や災害による被害が最小限になるよう、関係機関や企業等と連携し、防災・減災対策を講じる。

## ⑦ 国際海上輸送の信頼と安全を確保する港湾保安対策の推進

2001年の米国同時多発テロ事件の発生を契機に海上人命安全条約(SOLAS条約)が改正され、港湾においては国際的な保安の確保が不可欠となった。従来から就航している国際フェリーに加え、近年のアジアのクルーズ需要の増大により、我が国に寄港する外航クルーズ船が急増していることから、国際海上輸送の信頼性と安全性を向上させるとともに効率性を向上させることも求められている。

したがって、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進し、関係機関と連携しつつ、セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送の実現を図る。

## ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

海洋基本法に基づき策定された海洋基本計画の目標の実現に向けて、本土から遠く離れた海域における海洋資源の開発・利用等のための活動拠点の形成を図るとともに、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。

## ⑨ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理

本来の港湾機能や安全を確保しつつ、港湾の利用増進を図るため、多様なニーズに対応することが求められている。



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。

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、マリーナ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。

したがって、限られた港湾空間において、調和のとれた港湾空間の形成と適正な管理を行う。さらに、内陸部で立地が困難な機能については、港湾活動や周辺の土地利用と整合を図りつつ、その機能の一部を港湾で受け入れることにより健全な都市活動にも貢献する。

### ⑩ ストックの有効活用、機能の集約化・複合化

我が国の財政が一段と厳しくなる中、将来的に社会インフラの老朽化に伴う更新需要が増加することが確実視される。一方、産業・貿易構造や荷役形態の変化に伴い、港湾に求められる機能は常に変化していくことから、時代の要請や地域の需要等を踏まえて臨機応変に対応できる柔軟性を持つとともに、既存インフラの効率的利用、スクラップアンドビルドによる港湾全体の生産性向上が求められる。

したがって、国、港湾管理者、民間企業等が適切に連携し、港湾間の広域連携と役割分担を図った上で、既存施設の効率的・弾力的な利用、埠頭再編、機能の集約化・複合化を図る必要がある。

#### 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 クルーズ船の受入れの促進

クルーズ需要の増加に対応し、観光立国の実現や地方創生に寄与するため、各港湾の寄港需要に応じたクルーズ船の受入環境を整備する。特に、クルーズ船の寄港回数が多い港湾では、必要に応じてクルーズ船を専用的に受け入れる岸壁や多くのクルーズ旅客の乗降に対応できる旅客施設、十分な面積の駐車場等を整備する。

さらに、ポートセールス活動、港湾や港湾周辺の観光情報の一元的な発信などの取組により、ハード・ソフト一体となった施策を展開する。

また、クルーズ船の受入れに当たっては、地域の観光資源や特色ある産業等を活用し、関係者が連携して寄港地としての魅力の向上に向けて取り組むことにより、地方創生に貢献する。

## 6 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。

## 7 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。

旧	新(たたき台)
<p><b>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</b></p> <p>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。</p> <p><b>1 港湾取扱貨物の見通し</b></p> <p>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)。</p> <p>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</p>	<p><b>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</b></p> <p>「I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項」を踏まえ、港湾の配置、機能及び能力については、産業立地の状況、貨物需要及び海上輸送ネットワークの動向等の経済的条件を的確に把握するとともに、立地する海域の状況等の自然的条件、廃棄物処分の要請等の社会的条件を踏まえ、政策課題ごとに以下の考え方にに基づき、適切に定めるものとする。その際、当該港湾及びその周辺の港湾との機能分担等を考慮するものとする。</p> <p><b>1 特に戦略的に取り組む事項</b></p> <p><b>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築</b></p> <p>① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築</p> <p>&lt;国際基幹航路等の戦略的強化&gt;</p> <p>国際基幹航路等の多方面・多頻度の直航コンテナ物流サービスの提供による我が国産業の国際競争力強化を実現するため、国際戦略港湾において、国際基幹航路の維持・拡大に最優先で対応する。具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続直線バースを有し、外内貿コンテナを一体的に取り扱える大規模コンテナターミナルの形成</li> <li>・ AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上</li> <li>・ 背後の幹線道路網との円滑な接続</li> </ul>

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。

- ・ 荷役機械の高能率化等の設備投資の促進
- ・ 流通加工機能等を備えた物流施設の集積によるロジスティクスハブ機能の強化
- ・ 世界的なSOx規制を受けたLNGバンカリング拠点機能の確保

### <アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化>

我が国港湾において多様な速度帯による重層的な航路サービス強化の実現に向け、近距離の多頻度・高速の航路網の戦略的強化を図るため、アジア地域との貨物輸送需要を踏まえつつ、国内主要港においてコンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路などに対応した港湾機能を強化する。具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ 連続直線バースによるコンテナ船やフェリー・RORO船の機動的運用
- ・ 近隣諸国との輸送円滑化のためのダブルナンバープレートへの対応
- ・ 新たな貨物需要を創出するための流通加工・組立加工機能等を備えた物流施設の整備と幹線道路網との円滑な接続
- ・ 冷蔵・冷凍コンテナの取扱いに必要な用地確保、電源確保など、シャトル航路の特性を活かす施設の機能強化

### ② 資源エネルギーの安定確保を支える国際海上輸送網の構築

#### <資源エネルギーの受入拠点となる港湾の機能強化>

資源エネルギーの安定確保を支えるため、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踏まえ、拠点となる港湾において、輸送の生産性向上を図る。その際、世界的な低炭素化の潮流を踏まえ、水素やバイオマス燃料等の環境にやさしいエネルギーの受入拠点の配置・整備も検討する。具体的



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

には、以下の施策に取り組む。

- ・ 大型船に対応した岸壁、十分な面積の荷さばき用地の整備、荷役機械の高度化
- ・ 老朽化・陳腐化した生産設備の更新等に合わせた輸送インフラの更新・改良

#### <国際バルク戦略港湾の機能強化>

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を形成するため、「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、官民連携・民間同士の連携による、大型バルク船の受入環境の整備と企業間の共同輸送等の促進、輸入先・輸送ルートの多様化を推進する。具体的には以下の施策に取り組む。

- ・ 穀物用はパナマックス級以上、鉄鉱石用はVLOC級、石炭(一般炭)用はケーブサイズ級の受入環境を整備
- ・ 企業間連携、ICT活用により大型船での複数港寄りや小型船での二次輸送の促進
- ・ 特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用し連携計画の進捗状況の確認
- ・ 埠頭群の民間企業による一体的・効率的な運営を促進

#### ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支えるための国内複合一貫輸送網の構築

将来においても安定的に国内物流を支えるための国内複合一貫輸送網の強

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)にあってはケーブサイズ級の船舶が、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。

化を実現するため、航路網の状況、幹線道路網や鉄道輸送網との円滑な接続、トラックドライバーの労働環境の改善等を考慮し、拠点的な港湾において、フェリー・RORO船の国内複合一貫輸送網を強化するとともに、災害時等の機動的な緊急物資輸送にフェリー・RORO船を活用するための取組強化を推進する。具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ ふ頭再編による国際コンテナターミナルと内貿ユニットロードターミナルの近接化
- ・ 背後の幹線道路網との円滑な接続
- ・ 農水産品を輸送する冷蔵・冷凍コンテナの取扱いに必要な用地や電源の確保
- ・ 災害時等の機動的な緊急物資輸送にフェリー・RORO船を活用するため、国や港湾管理者によるふ頭の利用調整、埠頭の規格統一化
- ・ IoTを活用した内航ユニットロードターミナルの高度化・効率化(荷役機械・乗降施設の高度化、自動運航船と連携した自動離着岸施設の設置等、乗船料の自動決済等)
- ・ フェリー・RORO埠頭の背後地における、労働者の休憩等の施設確保に向けた環境整備を推進

### (2) 観光立国に資するとともに地域の自律的・持続的な発展を支える港湾機能の強化と空間形成

#### ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズ機能の強化

訪日クルーズを我が国の経済成長につなげる機能の強化を進めるため、東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備とともに、港湾管理者と自ら寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を整備する意向を持つクルーズ船社との連携による長期的なクルーズ拠

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。

点の形成を促進する。具体的には以下の施策に取り組む。

- ・クルーズ旅客の二次交通需要に対応するための、ツアーバス・シャトルバスに対応した十分な規模の駐車場を確保するとともにタクシー・鉄道・水上交通等による観光地等へのアクセス確保とそのため環境整備
- ・クルーズ旅客の快適性確保のための、旅客施設等における無料無線LAN、多言語案内、洋式トイレ等の確保
- ・ファーストポートにおいては、下船から寄港地観光への円滑な接続を可能とするため、旅客動線やCIQ等のオペレーション、拡張可能性に配慮した旅客施設の整備
- ・発着港においては、国際空港との連携を含めた空港・駅等からの円滑なアクセス、旅客用駐車場、チェックイン・手荷物預入れ等の必要な設備を確保するとともに、LNGバンキングや陸上電力供給施設等船舶へのサービス機能を強化
- ・クルーズ旅客の視点を考慮した美しい景観を有する受入環境の形成、クルーズ旅客の満足度向上に向けた寄港地観光の上質化や多様化、港湾の近接地域に限らず内陸部の観光資源との連携の強化
- ・様々な観光資源を有する各地の港湾が連携した周遊クルーズの誘致やマッチングによる「お断りゼロ」の実現、並びに港湾間の情報共有等の推進
- ・国際旅客船拠点形成港湾においては、国際旅客船拠点形成計画の推進及び国際旅客船受入促進協定に基づくクルーズ船社の適切な岸壁の優先的利用を実現

#### ② 観光振興、にぎわい創出に資する港湾空間の利活用

港湾における観光振興、にぎわい創出に資する空間利活用を進めるため、以下の施策に取り組む。

## 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。

- ・ 地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設の整備
- ・ 運河や地域の観光資源等を活用した水上交通ネットワークの活性化
- ・ プレジャーボート等の小型船舶の係留・保管施設の整備
- ・ 観光客等の満足度向上・消費拡大のための地域観光資源の充実
- ・ 港湾に近接した観光資源に限らず内陸部や離島等の観光資源との連携の強化
- ・ 港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史や、地域の観光資源を活かしたみなとまちづくりやみなとオアシスの活性化の推進
- ・ 民間資金も活用した新たな手法による港湾の再開発や地域の特色や水際線を活かしたみなとまちづくりの支援
- ・ 海水浴、ビーチスポーツ等の多様な活動による海浜・臨海部の積極的活用
- ・ 都市の再生にも資するよう、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携
- ・ 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への配慮

### ③ 我が国や地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

我が国や地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資や雇用誘発を促進するため、産業の特性に応じて港湾の物流機能を強化するとともに、利便性の高い産業空間を形成する。具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ 生産活動の動向や船舶大型化、荷役に係るニーズ等への対応
- ・ 老朽化・陳腐化した物流施設の高度化や冷蔵・冷凍コンテナの取扱いに必要な用地や電源の確保、民間設備投資の促進
- ・ 物流全体の効率化や交通混雑の緩和のためインランドポートの整備・利用

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。

#### 促進

- ・ 港湾の特性を活かしたターミナル隣接地における大型特殊貨物の円滑な輸送の確保
- ・ 産業空間と近傍の物流施設や幹線道路網を海上輸送や陸上輸送により円滑に接続
- ・ 臨海部用地の政策的な誘導・供給による、機能の再配置・更新の促進

#### ④ 再生可能エネルギーの利用促進、低炭素化に資する港湾空間の利活用

再生可能エネルギーや海洋資源の利用促進、低炭素化に資する空間利活用を推進するため、以下の施策に取り組む。

- ・ 洋上風力発電の導入促進のため、一般海域における海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定や洋上風力発電の建設及び維持管理の基地となる港湾の機能の強化
- ・ LNG 燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備による LNG バンカリング拠点の形成
- ・ 荷役機械等の低炭素化の推進
- ・ 岸壁に停泊中の船舶からの排出ガス(CO<sub>2</sub>、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub> 等)を削減するため、陸上給電設備の導入等に向けた取組の推進
- ・ 鉄鋼スラグ等の産業副産物を利用したブルーカーボン生態系や緑地の活用

#### (3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

##### ① 災害から国民の生命・財産を守り、産業活動を維持する港湾・輸送体系の構築

様々な災害から国民の生命・財産を守り、支援活動の拠点にもなる港湾、産

	<p>業活動を守る港湾、輸送体系を構築するため、以下の施策に取り組む。</p> <p>&lt;災害時における緊急物資輸送等に対応するための情報共有・提供体制等の構築&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 物流事業者や荷主企業等との協働による訓練等の定期的な実施や臨海部企業を含めた港湾の事業継続計画(港湾 BCP)の策定の促進</li> <li>▪ 港湾広域防災協議会等において、必要に応じ広域的な港湾 BCP の策定</li> <li>▪ 港湾関連データ連携基盤等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築</li> <li>▪ IoT 等を活用した早期の被災状況把握、インフラ利用可否、代替ルート情報等を提供するシステムの構築</li> <li>▪ 緊急物資輸送船舶等の安全な航行を確保するため、津波・高潮等による漂流物や埋塞物の除去など、清掃兼油回収船等の性能等の確保及び航路啓開作業等に関する連携体制の強化</li> </ul> <p>&lt;災害時における緊急物資、幹線貨物等の輸送ルートの構築&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 緊急物資輸送のオペレーションも考慮した、地域防災計画に基づく、耐震強化岸壁、緊急物資の保管等に資する広場、道路等の配置と一体的整備</li> <li>▪ 災害時の燃料等の供給確保のため、燃料等の取扱係留施設の大規模地震対策施設としての位置付け</li> <li>▪ 基幹的広域防災拠点を首都圏、近畿圏に配置、関係機関と連携した訓練等の実施による運用体制の強化</li> <li>▪ 非常災害時に大規模地震対策施設が機能を発揮するため、そこに至る水域施設の機能確保や、港湾区域、緊急確保航路、開発保全航路の適切な管理</li> </ul>
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 様々な支援船舶の着岸や緊急物資輸送・給水・入浴・洗濯等の支援の実施を考慮した耐震強化岸壁の配置・整備</li> <li>▪ 支援船舶の受入等の機能を確保するため、非常災害時における国による港湾管理業務を港湾管理者の要請に応じて実施</li> <li>▪ 幹線貨物輸送の拠点となるターミナルの岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化</li> <li>▪ 災害時等の機動的な緊急物資輸送にフェリー・RORO 航路を活用するため、国や港湾管理者による埠頭の利用調整、埠頭の規格統一化</li> </ul> <p>&lt;津波・高潮に対する防災対策の推進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ふ頭用地等の高さの確保、蔵置貨物の流出防止対策、電源の耐水対策、停電対策の実施</li> <li>▪ 防波堤の適切な配置及び「粘り強い構造」化</li> <li>▪ 海岸保全施設整備等の海岸施策と連携した防災対策の推進</li> </ul> <p>&lt;災害廃棄物や漂流物への対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 災害廃棄物を搬出・受入する岸壁や仮置きする荷さばき地の確保</li> <li>▪ 多様な関係者の連携による災害廃棄物の搬出港・受入港のネットワークの構築</li> <li>▪ 流木等の漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保</li> </ul> <p>② 船舶航行の安全の確保と効率性の向上</p> <p>港湾及び関連航路における船舶航行及び港湾活動の安全性・効率性を確保するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 船舶の大型化や高速化、荷役形態等を勘案しつつ、防波堤、航路、泊地</li> </ul>
--	---

の整備、係留方法の改善

- ・ 船舶航行の輻輳している海域では、関係機関と連携し、航行安全に資する情報の提供等の実施
- ・ 急激な気象変化により海難事故の発生が懸念される港湾では、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
- ・ 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、重要港湾、地方港湾、空白地域を補完する避難港において、避難のために必要な静穏度と面積を有する水域の確保

## 2 引き続き重点的に取り組む事項

### ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保

地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保を実現するため、離島及び地方における港湾は、生活維持や産業振興等、港湾の役割に応じた輸送機能の確保とともに、離島航路の発着地について、運航率の向上等のための輸送機能の確保を推進する。具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ 離島や地方の港湾の特性等を踏まえた、効率的な荷役や安全な乗降ができる施設の確保
- ・ 離島航路の発着港における、大規模災害時に様々な支援船舶等による利用も可能となる岸壁等の確保とともに、燃料等の取扱機能の確保

### ② あらゆる人に優しい港湾の実現

あらゆる人に優しい港湾となるよう、フェリー、クルーズ船等が就航する港湾において、以下の施策に取り組む。

- ・ フェリーターミナル、クルーズターミナル、緑地内の通路・施設等について、エレベーター等の設置による段差の解消、視覚障害者の転落を防止



	<p>するための設備の整備、障害者対応型トイレの設置等の推進</p> <p>③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造</p> <p>生物多様性の保全にも配慮しつつ、良好な港湾環境を形成するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 港湾整備で発生する浚渫土砂等を有効活用して干潟を造成する等、失われた良好な海域環境の回復</li> <li>▪ 生態系に配慮した藻場の造成、覆砂の実施、護岸等の緩傾斜化、緑地の整備等による良好な環境の創造</li> <li>▪ 海浜の回復、護岸の親水化等による、みなとへのパブリックアクセスの向上</li> <li>▪ 地域と連携し、自然と触れ合いつつ、港湾の役割や文化・歴史を踏まえた環境教育の実施</li> </ul> <p>④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化</p> <p>地域内での資源循環や港湾を核とした広域的な静脈物流網の構築・強化を推進するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 循環資源の輸送、保管、リサイクル施設との連携に適し、人流や製品等の取扱いとの分離に配慮した施設配置</li> <li>▪ 循環資源を取扱う岸壁、荷捌き施設、防塵柵、緩衝緑地、積替保管施設等の整備</li> <li>▪ 鉄スクラップ等の国際的な広域輸送にも対応した機能の確保</li> <li>▪ 広域輸送ネットワークの構築のため民間企業や地方公共団体等の連携強化</li> </ul> <p>⑤ 国土の保全への配慮</p>
--	--

海岸における土砂の供給と流出の不均衡や台風・冬季風浪等による海岸侵食から適切に国土を保全するため、以下の施策に取り組む。

- ・ 海岸保全施設の位置や整備予定箇所、低潮線保全区域等を考慮した港湾施設の配置等の検討

⑥ 危険物取扱いに係る防災・減災への配慮

事故や災害による被害が最小限となるよう、以下の施策に取り組む。

- ・ 港湾内の危険物取扱施設は、事故や災害時に影響が及ぶ範囲を考慮して配置
- ・ 港湾再開発や老朽化・陳腐化した危険物取扱施設の更新等に併せ計画的に移転
- ・ 所有企業や関係機関と連携した港湾 BCP の策定等防災・減災対策の実施
- ・ 危険物積載船の航行等は、関係機関と連携して防災・減災上の配慮

⑦ 国際海上輸送の信頼と安全を確保する港湾保安対策の推進

セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・クルーズを実現するため、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進する。具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ フェンスや監視カメラの設置等のハード面の対策の実施
- ・ 国際海上コンテナターミナルやクルーズターミナルにおける、効率的な運用に配慮した保安措置の実施
- ・ 重要国際埠頭施設への出入管理情報システムの導入
- ・ 関係機関や企業と連携した警備強化により水際対策の徹底

	<p>⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進</p> <p>海洋基本法に基づき策定された海洋基本計画の目標の実現へ向けて、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 我が国の排他的経済水域等における海洋資源の開発・利用等に関する活動を支援するため、活動拠点の整備・管理と港湾区域内の低潮線保全区域の保全</li><li>・ 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</li></ul> <p>⑨ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理</p> <p>多様な要請への対応と港湾空間の適正な管理を推進するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 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ための港湾区域の適正な管理</li><li>・ 小型船舶の放置規制とともに、適切な収容に必要な施設の確保</li><li>・ 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</li><li>・ 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の推進</li><li>・ 港湾の機能が他の機能と調和しつつ、全うできるよう臨港地区の適切な設定・運用</li><li>・ 港湾との調和を図りつつ、内陸部での立地が困難な機能の港湾空間への受入</li></ul>
--	--

### 3. 開発保全航路

旧	新(たたき台)
<p><b>Ⅲ 海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路</b></p> <p>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。</p> <p><b>1 開発保全航路の開発、保全及び管理の方向</b></p> <p>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、航路が閉塞した際の国民生活や経済産業活動への影響及び国際観光の振興等に配慮しつつ、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</p>	<p><b>Ⅲ 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項</b></p> <p>開発保全航路は、<del>個別の港湾の区域に属さない航路であり</del>、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<del>となっている海域において</del>、<b>における個別の港湾の区域に属さない航路であり、港湾内の航路と連携して</b>、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、<b>効率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</b>、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、<b>海上交通の安全性、効率性の確保その機能を十分に発揮するとともに、今後の船舶の大型化や自動運航等の技術開発に的確に対応することが求められている。</b></p> <p>また、災害時には、緊急確保航路や接続する港湾区域内の航路と連携した海上輸送機能の<b>早期復旧も確保が求められる。</b></p> <p>このため、<b>以下の方針の下、開発保全航路等の開発、保全に当たっては、以下の諸点を踏まえて及び管理を行う。</b></p> <p><b>1 海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路の開発、保全及び管理の方向</b></p> <p>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、航路が閉塞した際の国民生活や経済産業活動への影響及び国際観光の振興等に配慮しつつ、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</p>

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。

う。特に、人工知能(AI)等を活用した船舶の自動運航・航行支援技術の導入等を踏まえた取組を進めるとともに、大型船や危険物積載船が航行したりする航路や航行隻数の多い湾口部や海峡部航路においては、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。

災害発生時には、緊急物資輸送等を円滑に進めるとともに幹線貨物輸送機能を維持するため、港湾管理者と連携して、一連の船舶航行経路を確保できるよう、開発保全航路及び緊急確保航路の啓開等適正な管理を行う。なお、大規模地震対策施設等の港湾施設の利用調整や復旧作業、当該施設に至る港湾区域内の航路の啓開については、港湾管理者の要請に応じて国が実施する。

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

海上交通の安全性、安定性、効率性を向上させるため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡等の船舶航行量が多く、船舶交通の要衝である区域海域等において、船舶の大型化や高速化、自動運航技術等の新たな技術の導入等に対応して、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。

#### 4. 環境

旧	新(たたき台)
<p><b>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</b></p> <p>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。</p> <p><b>1 自然環境の積極的な保全</b></p> <p>① 良好な自然環境の維持</p> <p>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、提言を図る等適切な維持に努める。</p> <p>② 失われた自然環境の回復と新たな環境の創造</p> <p>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。</p>	<p><b>IV 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配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項</b></p> <p>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。</p> <p><b>1 自然環境の積極的な保全</b></p> <p>① 良好な自然環境の維持</p> <p>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。</p> <p>② 失われた自然環境の回復と新たな環境の創造</p> <p>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。</p>

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。

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、海やみなどを展望できるように、みなど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。

## 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、海やみなどを展望できるように、みなど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

I 章に述べた港湾の施策の推進にあわせ、港湾を核とした IoT 等を活用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による地球温暖化対策を進める。

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岸壁に停泊中の船舶からの排出ガス (CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> 等) を削減するため、陸上給電設備の導入に向けた取り組みを進める。

特に、近年、藻場等のブルーカーボン生態系が新たな CO<sub>2</sub> 吸収源として期待されていることから、港湾におけるブルーカーボン生態系の活用について検討を進める。

また、静脈物流網の拠点となるリサイクルポート施策を推進し、循環型社会の形成に貢献する。

さらに、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



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

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

<p>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。</p> <p>④ 地域と連携した環境保全への取組</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>④ 地域と連携した環境保全への取組</p> <p>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。</p>
--	--

## 5. 港湾相互間の連携の確保

旧	新(たたき台)
<p><b>V 港湾相互間の連携の確保</b></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><b>1 港湾相互間の連携に関する観点</b></p> <p>① 経済的な観点からの連携</p> <p>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場合が多い。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いが急増する中で、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</p>	<p><b>V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項</b></p> <p><u>1 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港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項</u></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p><b>(1) 港湾相互間の連携に関する観点</b></p> <p>① 経済的な観点からの連携</p> <p>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場合が多い。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いが急増する中で、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</p>

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震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

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震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

生態系が近郊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、

生態系が近郊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  
(略)
- ② 東北地域  
(略)
- ③ 関東地域  
(略)
- ④ 北陸地域

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。

(全文削除「3 広域的な港湾相互間の連携」に集約)

<p>(略)</p> <p>⑤ 中部地域 (略)</p> <p>⑥ 近畿地域 (略)</p> <p>⑦ 中国地域 (略)</p> <p>⑧ 四国地域 (略)</p> <p>⑨ 九州地域 (略)</p> <p>⑩ 沖縄地域 (略)</p> <p><b>3 広域的な港湾相互間の連携</b></p> <p>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</p> <p>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、</p>	<p>(2) 広域的な港湾相互間の連携</p> <p>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</p> <p>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、</p>
---	---

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發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。

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發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。

## ③ 地域ブロックごとの港湾相互間の連携

北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州及び沖縄の10の地域ブロックごとに、他地域や近隣諸国との地理的關係、物流・産業動向、幹線



	<p>道路網等の整備の進展、沿岸域の環境、観光資源の分布等を踏まえ、物流、人流等の役割ごとに地域ブロック内又は他地域の港湾との連携を図る。その際、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。</p>
--	--

## 6. 官民の連携による港湾の効果的な利用

旧	新(たたき台)
	<p><b><u>2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項</u></b></p> <p><b>(1) バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾</b></p> <p>バルク貨物等の輸送網の拠点を形成するため、港湾管理者、荷主等の連携による港湾の効率的な利用を推進する。</p> <p>特に、世界的に需要が増加し、かつ、輸送船舶の大型化が進展している貨物について、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、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運行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。</p> <p>このような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。</p> <p>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。</p>

<p>クルーズ船の受入拠点形成するため、港湾管理者とクルーズ船社等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。</p> <p>特に、港湾管理者が、当該港湾への寄港を希望し、自ら寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を整備する意向をもつクルーズ船社と連携する場合、その意向やニーズを取り込むとともに、その活力を活用しながら、長期安定的な寄港を確保する国際クルーズ船の受入拠点の形成に取り組む。</p> <p>このような取組を行う港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定する。当該港湾の港湾管理者は、関係者と調整し、国際旅客船拠点形成計画を作成する。さらに、当該港湾管理者は、旅客施設等を整備するクルーズ船社等と、係留施設の優先的な利用や当該旅客施設等の一般公衆への供用等に関する官民連携国際旅客船受入促進協定を締結することにより、当該計画に定めた取組を推進する。</p> <p>なお、国際旅客船拠点形成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、官民連携の推進と公共的な利用の確保を可能とする管理・運営、魅力ある寄港地観光の造成、地場産業の活用等による地域振興への貢献、観光等の地域の関係者の連携による推進体制の構築に配慮する必要がある。</p>	<p><b>(2) クルーズ船の受入拠点となる港湾</b></p> <p>クルーズ船の受入拠点形成するため、港湾管理者とクルーズ船社等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。</p> <p>特に、港湾管理者が、当該港湾への寄港を希望し、自ら寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を整備する意向をもつクルーズ船社と連携する場合、その意向やニーズを取り込むとともに、その活力を活用しながら、長期安定的な寄港を確保する国際クルーズ船の受入拠点の形成に取り組む。</p> <p>このような取組を行う港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定する。当該港湾の港湾管理者は、関係者と調整し、国際旅客船拠点形成計画を作成する。さらに、当該港湾管理者は、旅客施設等を整備するクルーズ船社等と、係留施設の優先的な利用や当該旅客施設等の一般公衆への供用等に関する官民連携国際旅客船受入促進協定を締結することにより、当該計画に定めた取組を推進する。</p> <p>なお、国際旅客船拠点形成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、官民連携の推進と公共的な利用の確保を可能とする管理・運営、魅力ある寄港地観光の造成、地場産業の活用等による地域振興への貢献、観光等の地域の関係者の連携による推進体制の構築に配慮する必要がある。</p>
--	--

## 7. 港湾の効率的運営

旧	新(たたき台)
<p><b>1 民間能力の活用による港湾運営の効率化</b></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、アジア地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。</p> <p>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</p>	<p><b>3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項</b></p> <p><b>(1) 民間能力の活用による港湾運営の効率化</b></p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、アジア地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。</p> <p>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</p>

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始め、PFIに係る制度、特定埠頭に係る制度、指定港湾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、貨物取扱量を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、災害時において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。

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始め、PFIに係る制度、特定埠頭に係る制度、指定港湾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、貨物取扱量を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、災害時において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 PDCA 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。

## (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 PDCA 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。