

答申案	現行
<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関する基本方針 (R1.5)</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関する基本方針 (H29.7)</p>
<p>基本的な考え方</p> <p>世界経済の拡大・多極化により貿易構造等が急激な勢いで変化し、将来の見通しが立ちづらい状況の中、我が国の産業は激しい競争にさらされている。また、本格的な少子高齢化、人口減少、とりわけ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。更に、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に対応するための生産性向上等の取組を一層困難にするばかりでなく、LCC (Low Cost Carrier: 低コスト航空会社) の就航や、クルーズ船の寄港増加等を契機に観光立国として新たな歩みを始めた我が国の将来に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においては、直面する個別の課題の解決に注力する従来の考え方から脱却し、こうした新たな状況認識の下に、その先の中長期的な発展や変化を見据えるとともに、世界的な空間スケールの視点に立った対応をする必要がある。</p> <p>国際物流を取り巻く情勢として、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な展開を進めている。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。そのため、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必要である。</p> <p>更に、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いる。我が国の港湾はこうした変化に柔軟に対応し、我が国と欧州や北米等を結ぶ長距離航路の充実等をはじめとする効率的かつ安定的な海上輸送網を構築することが求められている。</p> <p>一方、国内物流を取り巻く情勢として、生産年齢人口の減少等を受け、鉄道・海運のより一層の活用及び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の確保及び代替輸送手段の確保が求められている。</p> <p>物流に加えて人流の観点からも、我が国の港湾は大きな構造変化に直面している。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、クルーズ船やスーパーヨット等の受入の促進を図り、観光立国の実現に寄与することが重要である。</p> <p>更に、クルーズ旅客等の来訪増加を契機とした国内外の人々の港湾を訪れる機会の増加に伴い、訪日外国人旅行者に加え、日本人観光客及び地域住民にとっても美しく快適な港湾空間を創造することも求められている。その際、人々のライフスタイル・消費行動の多様化、文化・歴史に対する国民の関心の高まりを踏まえた港湾空間の活用を推進することにより、安全で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</p>	<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>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

域の特徴を活かした自律的で持続的な社会の創生にも貢献していくことが不可欠である。

これらの多様な要請に我が国の港湾は的確かつ柔軟に対応する必要があることから、物流・人流については、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の少ない輸送体系を構築するとともに、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、港湾に関するあらゆる情報を電子化し、その利活用を標準とする事業環境を形成するため、港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する。更に、港湾以外の分野の情報ともデータ連携することにより「サイバーポート」を実現し、港湾の利便性・安全性・生産性を最大限高める。

また、臨海部への国内外からの産業立地や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及び所得を創出する等、港湾は、地域の活力を支え、個性ある地域づくりに資する限られた貴重な空間である。こうした認識の下、海に開かれ市街地に近接しているみなとの特性を活かして、物流・人流、産業活動・国民生活等を支える機能が調和して全体として高度な機能を発揮し、美しく、快適で、安全な港湾空間を形成する。あわせて、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。

更に、大規模災害時に、港湾が被災地の復旧・復興、我が国の経済の維持に果たしてきた重要な役割を踏まえ、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、経験したことがない災害に対しても柔軟に対応できる災害に強い港湾を実現し、我が国全体の防災力の強化に貢献していく。

これらの取組を進めるに当たっては、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、地域の特徴、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。また、我が国の財政が一段と厳しくなり、かつ、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、港湾間の連携や、既存ストックの有効活用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編により、港湾の生産性向上に積極的に取り組む港湾への投資の重点化を図っていく。

港湾は、多様な産業活動・国民生活を支える重要な物流・産業基盤であると同時に、人々が集う交流拠点でもあることから、本基本方針に基づく港湾政策の推進に当たっては、港湾管理者間の連携に加えて、多くの関係機関、港湾を利用する様々な民間企業、周辺住民等との連携及び協働をより一層進める。また、港湾政策は、持続可能な開発目標(SDGs)の実現にも資するものであり、目標の達成状況の定期的な確認等によるフォローアップ体制の確立及びその結果の政策・施策への反映に努める。更に、教育等を通じた港湾及び港湾政策に対する理解の増進に努める。

なお、本基本方針は、我が国を取り巻く今後の経済・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。

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との特性を活かして、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、地域の特徴、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。

<p>I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</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と物流機能の強化</p> <p>島国であり、かつ、資源の乏しい我が国が、貿易により経済成長を続けるためには、TPP (Trans-Pacific Partnership Agreement: 環太平洋パートナーシップ協定) や EPA (Economic Partnership Agreement: 経済連携協定) の締結等の貿易構造の変化、アジア近隣諸国の海洋戦略・物流戦略等を踏まえ、国際海上輸送網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 (Artificial Intelligence: 人工知能) や IoT (Internet of Things: モノのインターネット) 等の情報通信技術及び自動化技術の発達並びに社会実装の進展を踏まえ、これらの革新的な技術を活用して、良好な労働環境の確保に配慮しつつ、国際物流システム全体の生産性向上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民間企業は、「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、我が国の質の高い港湾インフラシステムの海外展開等も進め、東南アジア諸国等との互惠関係の下で、国際基幹航路(我が国と欧州や北米等を結ぶ長距離航路。以下同じ。)や近距離シャトル航路等の多様な速度帯による重層的な航路網を構築することが必要である。更に、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。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <p><国際基幹航路等の戦略的強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ●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高規格コンテナターミナルの形成、ターミナル背後へのロジスティクスセンターの集積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国内及び東南アジア等広域からの集約 <p><アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化></p> <ul style="list-style-type: none"> ●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 航路等に対応した港湾機能の強化 ●東南アジア諸国等の港湾への我が国の経験、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国際海上輸送網の戦略的強化 <p>② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</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>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</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。</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もに、広域的、国際的な対応が重要になってきている。</p> <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。</p> <p>(1)海上輸送網の基盤の強化</p> <p>① 国際海上コンテナ輸送網の強化</p> <p>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。</p> <p>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</p>
--	---

世界的な人口増加及び新興国の発展による資源・エネルギー・食糧の需要の増大に伴い、我が国の海外調達コスト・リスクが増大する恐れがある。更に、我が国の近隣諸国では、スケールメリットの追求の観点から、それらを輸送するバルク船の大型化と大規模な受入拠点の整備を進め、輸入の競争力を高めている。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、輸入先・輸送ルートも多様化してきている。我が国においても、こうした国際情勢に対応し、資源・エネルギー・食糧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への負荷が少ないエネルギーの導入が進むことも想定されることから、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。

- 資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾の機能強化及び環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の形成
- 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ための国際バルク戦略港湾政策の推進

③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える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への負荷が少なく、長距離ドライバーの休憩時間も確保できる内航フェリー・RORO 船等を活用した国内複合一貫輸送(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 船が着岸する埠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。

- 国内複合一貫輸送網の機能強化
- 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO 船を機動的に活用するための取組強化

④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

港湾は、強い国際競争力を有する基礎素材産業や自動車・産業機械等の加工組立型産業をはじめとする我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える重要な拠点となっており、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物・食品の輸出を支え、農林水産物の輸出力強化に貢献していくこ

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CO₂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CO₂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

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。

- 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用に誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
- 物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興

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、余暇時間の増加等による旅行、レジャー等への支出の増加や、フライ&クルーズの需要の拡大も視野に、日本発着クルーズも振興し、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
- クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携によるクルーズ拠点の形成

② 観光振興及び賑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者の満足度を上げ、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、**交流人口の拡大等による外部からの需要を呼び込むことができ、日本人観光客や地域住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、静穏な水域、自然や多彩な景観等、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、地域のブランド価値を向上させるような美しく快適で安全な港湾空間を形成することが重要である。**

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体験を楽しむことができる水上交通の活性化及び地域への経済波及効果が大きいスーパーヨット等の受入も求められる。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、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、スーパーヨットやその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応

③ 再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

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、我が国においても持続可能な社会の実

現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貨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。

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

現に向けて、温室効果ガス削減等の取組をより一層強化する必要がある。

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加速化してきているため、港湾の海域の有効活用と、洋上風力発電設備の建設及び維持管理のための基地機能の確保が求められている。

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からの対策が重要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 洋上風力発電等の再生可能エネルギーの導入促進
- 船舶や荷役機械等の低炭素化をはじめとする「排出源対策」及び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

(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、社会経済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及び津波の発生が懸念されている。また、近年、台風に伴う高潮等により、港湾において大規模な浸水被害やコンテナの倒壊等が発生しており、今後も、地球温暖化の進展による海面上昇及びそれに伴う高潮・高波リスクの増大が懸念されている。更に、港湾には、電力供給インフラや燃料供給インフラ、基礎素材の供給拠点等が立地し、コンビナートを形成する等、事故や災害が発生すると、その影響は我が国全体に及ぶ可能性があり、また、復旧にも長期間を要することが懸念される。

人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、電力供給インフラ・燃料供給インフラ等の強靱化にも対応して社会経済活動を維持するとともに、外国人旅行客が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害に対しても柔軟に対応できる、災害に強い港湾を実現することが必要である。また、地域全体の早期の復旧・復興を支援するため、災害廃棄物の受入及び漂流物の処理について、あらかじめ検討しておくことが必要である。

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構築及び航路等の啓開体制の強化
- 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
- 港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策
- 港湾を活用した災害廃棄物の広域輸送及び処分への対応

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。

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

- 漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保
- 事故及び災害による被害を最小限にとどめ、社会経済活動を維持するための関係機関や民間企業等と連携したコンビナート等の防災・減災対策

② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

コンテナ船、バルク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特性及び運航形態を有するクルーズ船の寄港が増加している。また、地球温暖化等の影響による暴風、高潮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。更に、大規模な気象災害や津波災害により船舶、コンテナ等が漂流した場合には、港湾の利用が困難となるのみならず、港湾施設のほか橋梁等の交通インフラ・生活インフラにも甚大な被害を及ぼすおそれがある。港湾及び航行経路においては、従来の防波堤の整備や避難港の確保等に加え、経験したことがない災害が起こり得ることも念頭に置いた上で、技術開発の動向も踏まえつつ、これまで以上に船舶航行及び港湾活動の安全性を確保していくことが必要である。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、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

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等が懸念される中、離島及び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産業を支える海上輸送網が重要であり、更に、離島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役割を果たすことから、災害に強い港湾の実現が求められている。

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、運航率を向上させる。

② あらゆる人に優しい港湾の実現

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)」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化が進んできている。また、訪日外国人旅行者や高齢者等のレジャーへの需要増加、少子高齢化等を背景とした働き方改革への要請等を踏まえ、旅客や就労者を含め、あらゆる人に優しい港湾となるよう留意する。

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、良好な港湾環境を維持、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

環境への負荷が少ない経済の発展を図り、社会の持続的発展を実現するため、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

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

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輸出先や求められる品質が大きく変化しており、長距離大量輸送が必要なものや、高度なリサイクル技術を必要とするものも存在する。

したがって、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こととし、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、台風、冬季風浪をはじめとする災害等により、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。

⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進

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ている。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。

また、ヒアリ等の特定外来生物による生態系、人の生命・身体等への被害を防止するためには、水際で十分な防除対策を講じる必要があることから、関係機関と連携して、特定外来生物の侵入防止対策を着実に実施する。

⑦ 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

港湾施設の多目的利用等、港湾空間への多様なニーズに対応することが求められる一方、港湾は水際線を有する限られた空間であるという認識の下、港湾空間を適正に管理することも求められる。

したがって、港湾本来の機能を確保しつつ、調和のとれた空間の形成と適正な管理を行う。更に、内陸部での立地が困難な機能については、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。

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(平成19年法律第33号)」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、「**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(平成22年法律第41号)**」に基づく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及び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、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。

3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港

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(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CO₂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

湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項

① 港湾の完全電子化とデータ連携の拡大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・活用した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、次世代シングルウィンドウサービスを充実させるとともに、港湾に関する行政機関及び民間事業者間の手続や港湾施設の状況等あらゆる情報を電子的に接続し、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保することにより、その利活用を標準とする事業環境を形成するため、港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する必要がある。

更に、港湾の管理・利用の効率化及び安全性の確保、災害時の非常事態への対応力の強化等を図るため、港湾関連データ連携基盤により得られたビッグデータを活用することによる港湾行政の BPR (Business Process Reengineering: 既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すことにより、事業者及び行政の双方の負担を軽減するとともに、業務処理の迅速化・正確性の向上を通じた利便性の向上を図る取組) に取り組む。また、情報の連携の拡大に向けて、港湾関連データ連携基盤と海外の港湾及び農業等の港湾以外の分野の情報基盤との接続等の取組を進める。これにより、物流、商取引、交通サービス、観光をはじめとする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「サイバーポート」の実現に取り組む。

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、施設稼働状況等の港湾に関する様々な情報を電子的に接続し、秘匿性及び安全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
- AI ターミナル等と接続し、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、搬出入及び荷役作業の迅速化・効率化等、港湾物流の高度化の推進
- 港湾関連データ連携基盤と NACCS (Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System: 輸出入・港湾関連情報処理システム) 及び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において、GIS (Geographic Information System: 地理情報システム)、IoT 等を導入することにより港湾空間に関する情報や、設計・施工管理に関する情報及び災害時の被災情報を迅速かつ効率的に把握し、これらの情報を利活用できる体制の構築
- 民間の港湾情報サービス並びに海外港湾及び港湾以外の分野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物流サービスの高度化・拡大
- 「官民データ活用推進基本法(平成 28 年法律第 103 号)」に基づく政府全体の施策及び情報通信技術の進化と連携・連動した港湾の電子化の促

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。

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

進・進化

② AI ターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保

近年、大型コンテナ船の寄港が増加しており、コンテナ船の荷役時間の長期化及びコンテナターミナル周辺での渋滞が深刻化している。また、少子高齢化により、我が国の熟練技能者の高度な荷役ノウハウの喪失が懸念されている。一方、AI、IoT等の情報通信技術及び自動化技術等は目覚ましい発展を遂げており、海外主要港湾においてはコンテナターミナルの自動化を進めている。したがって、我が国港湾の国際競争力の維持・強化に向けて、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させるとともに、良好な労働環境を確保していく必要がある。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる世界最高水準の生産性及び良好な労働環境を有するAIターミナルの実現

③ 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及び働き方改革の推進

港湾の整備や維持管理等を担う国・港湾管理者・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及び適切な維持管理・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、港湾開発等の生産性向上及び働き方改革を推進することが不可欠である。

あわせて、船舶の自動航行及び遠隔操船の技術開発も進んでいることから、こうした動きに対応して、港湾においても、船舶航行の安全性を確保しつつ効率性の向上を支援するための取組も必要である。

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
- 国と港湾管理者の連携による適切な人材育成及び人材配置の推進
- ICT 浸透工、CIM (Construction Information Modeling/Management) 等の活用による i-Construction の推進
- 国・地方公共団体・民間企業が港湾施設の維持管理情報を共有できるシステムの充実
- 官民連携による、モニタリング等の点検業務へのIoT・ロボットの活用の促進
- 船舶の自動航行等の技術開発の動向を踏まえ、必要となる港湾施設の改良及びその基準の検討、関係機関と連携した入出港ルールの検討
- 技術開発の水準及び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

④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

我が国の財政が一段と厳しくなる中、将来的な社会インフラの老朽化に伴う更新需要の増加が現実視される。一方、産業・貿易構造や荷役形態等の変化に伴い、港湾に求められる機能は常に変化していくことから、港湾の開発等に際しては、経済・社会情勢の変化

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 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

等を踏まえて臨機応変に対応できる柔軟性を持たせるとともに、既存ストックの有効活用、スクラップアンドビルド等により港湾全体の生産性を向上させることが必要である。

その際、幹線道路網の整備等とも相まって港湾の背後圏が広域化していることから、港湾間の機能分担を踏まえた連携を十分に考慮する必要がある。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。

- 国・港湾管理者・民間企業が適切に連携し、港湾間の機能分担を踏まえた連携を図った上で、既存施設や用地等の効率的・弾力的な利用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編の促進
- 将来の経済・社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう、港湾機能上必要な用地の計画的な確保と機能配置**

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

	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>⑦ 港湾施設の有効活用</p> <p>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。</p> <p>(2) 技術開発の推進と成果の活用</p> <p>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、CO₂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。</p>
<p>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</p> <p>港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項は、「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、以下のとおりとする。なお、国際海上貨物輸送の拠点である国際戦略港湾及び国際拠点港湾、海上輸送網の拠点である重要港湾並びに地方港湾の機能分担等を適切に考慮するものとする。</p> <p>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</p> <p>(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成</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と物流機能の強化</p> <p><国際基幹航路等の戦略的強化></p> <p>国際基幹航路等による多方面・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を強化するため、国際戦略港湾である京浜港(東京港、横浜港及び川崎港)、阪神港(大阪港及び神戸港)において、国際基幹航路の寄港の維持・拡大に最優先で対応する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 連続直線バース、十分な広さの荷さばき地及び高能率の荷役機械を備えた外内貿コンテナを一体的に取り扱える高規格コンテナターミナルの形成 ・ 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 ・ 新たな貨物需要を創出するための流通加工・組 	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</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>1 港湾取扱貨物の見直し</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</p>

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

- ・ LNG(Liquefied Natural Gas: 液化天然ガス)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
- ・ 国際戦略港湾における国内外とのフィーダー航路網の充実と積替機能の強化

なお、伊勢湾における国際拠点港湾においては、国際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。

＜アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化＞

多様な速度帯による重層的な航路サービスの提供に向け、近距離の多頻度・高速の航路網の戦略的強化を図るため、アジア向けのコンテナ貨物等を扱う国内主要港において、貨物輸送需要を踏まえつつ、コンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路等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及び国際フェリー・RORO船の機動的運用
- ・ 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
- ・ 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背後の幹線道路網との円滑な接続
- ・ 農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な用地及び電源の確保等、シャトル航路の特性を活かす施設の機能強化
- ・ 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

② 資源・エネルギー・食糧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・食糧の受入拠点となる港湾の機能強化＞

資源・エネルギー・食糧の安定確保を支えるため、資源の産出地・消費地の分布状況、産業・エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの海上輸送や陸上輸送の状況等を踏まえ、資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾において、輸送の生産性向上を図る。あわせて、世界的な低炭素化の潮流を踏まえ、環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の配置・整備も検討する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ 船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備
- ・ 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
- ・ LNG、バイオマス燃料の受入環境の整備、水素等の新たなエネルギーの輸入に対応した港湾機能についての検討

＜国際バルク戦略港湾の機能強化＞

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

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

浜港、徳山下松港・宇部港)において、官民連携・企業間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を促進し、また輸入先・輸送ルートが多様化を推進する。このうち、特に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し、官民が連携した取組を進める。

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船舶の受入環境の整備
- ・ 民間企業による埠頭群の一体的・効率的な運営の促進
- ・ 企業間連携、ICT活用による大型船での複数港寄り及び小型船での二次輸送の促進
- ・ 特定貨物輸入拠点港湾における、特定利用推進計画の推進及び特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用した進捗状況の確認

③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える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、航路網の状況、海上輸送需要、幹線道路網及び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、国内複合一貫輸送網の拠点となる港湾において、内航フェリー・RORO船の利用環境を向上させるとともに、災害時等の緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を活用するための取組を強化する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ 船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備
- ・ 埠頭再編による国際コンテナターミナルと内航フェリー・RORO船ターミナルの近接化
- ・ 背後の幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続
- ・ 農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な用地及び電源の確保
- ・ IoT等を活用した、荷役機械・乗降施設の高度化、自動離着岸施設の設置、乗船手続の自動化等の内航フェリー・RORO船ターミナルの高度化・効率化の検討
- ・ 内航フェリー・RORO船ターミナルの背後地における、トラックドライバーの休憩等のための施設確保に向けた環境整備の推進
- ・ 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための、国及び港湾管理者による埠頭の利用調整並びに埠頭の規格統一化の検討

④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ 産業動向、船舶の大型化等の輸送形態の変化、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並びに農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取

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。

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

<p>扱いに必要な用地及び電源の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾の特性を活かした大型特殊貨物の円滑な輸送の確保 ・ 物流全体の効率化及び交通混雑の緩和のためのインランドポートの整備・利用促進 ・ 背後の幹線道路網との円滑な接続等による、内陸部に立地する産業及び物流施設の輸送環境の向上 ・ 産業空間の再配置及び利便性向上のための臨海部用地の政策的な誘導・供給 	<p>複合一貫輸送網の拠点、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。</p> <p>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、CO₂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。</p> <p>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。</p>
<p>(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p>	<p>5 地域の自立的発展を支える海上輸送網の拠点</p>
<p>① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興</p> <p>訪日クルーズを我が国の経済成長につなげるため、東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの需要に応じたクルーズ船受入環境を整備する。特に、港湾管理者と寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を自ら整備する意向を持つクルーズ船社との連携により長期的かつ安定的なクルーズ船の我が国への寄港の確保に取り組む港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定し、官民が連携したクルーズ拠点の形成を促進する。</p>	<p>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。</p>
<p>具体的には以下の施策に取り組む。</p>	<p>6 船舶の安全な避難機能を担う拠点</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・ 多様なクルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるためのハード・ソフト両面からのクルーズ船受入環境の整備 ・ 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の確保及びタクシー・鉄道・水上交通等による観光地等へのアクセスの確保とそのための環境整備 ・ ファーストポートにおける、下船から寄港地観光への円滑な接続を可能とするための旅客動線やCIQ等のオペレーション及び拡張可能性に配慮した旅客施設の整備 ・ 日本発着港における、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の確保及びLNGバンカリングや陸上電力供給施設等の船舶へのサービス機能の強化 ・ 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 ・ 災害時におけるクルーズ旅客の安全性の確保 ・ 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・多様化並びに港湾の近接地域及び内陸部、島々等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及びマッチングによる「お断りゼロ」の実現 ・ 国際旅客船拠点形成港湾における、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岸壁の優先的利用の適切な実施 	<p>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。</p> <p>7 大規模地震対策施設</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、震災直後から復旧完了までの期間に、海上輸送</p>

<p><u>② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用</u> <u>観光振興及び賑わい創出が求められる港湾において、以下の施策に取り組む。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>地域の特性に配慮した旅客施設及び交流施設の整備並びに港湾情報提供施設の活用</u> ・ <u>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</u> ・ <u>港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源との連携の強化</u> ・ <u>港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史及び地域の観光資源を活かしたみなとまちづくり並びにみなとオアシスの活性化の推進</u> ・ <u>民間資金も活用した、官民連携による地域の特色や水際線を活かしたみなとまちづくりの推進</u> ・ <u>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</u> ・ <u>都市の再生にも資する、周辺の土地利用との調和及び市街地との機能面での連携</u> ・ <u>地震、津波、高潮等の災害からの防護及び景観等の良好な港湾環境の形成への配慮</u> ・ <u>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</u> ・ <u>プレジャーボート等の小型船舶の係留・保管施設の整備</u> ・ <u>既存の港湾施設の活用、関係機関と連携した入港手続の柔軟な対応等によるスーパーヨット等の受入環境の整備</u> <p><u>③ 再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</u> <u>再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進するため、以下の施策に取り組む。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>港湾本来の機能と調和が図られた、港湾区域における洋上風力発電等の導入促進</u> ・ <u>「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律(平成30年法律第89号)」に基づく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、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</u> ・ <u>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</u> ・ <u>岸壁に停泊中の船舶からの排出ガス(CO₂、SO_x、NO_x等)を削減するための陸上電力供給施設の導入等に向けた取組の推進</u> ・ <u>荷役機械等の低炭素化の推進</u> ・ <u>CO₂の吸収源としての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及び緑地の活用</u> <p><u>(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</u></p> <p><u>① 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港湾・輸送体系の構築</u> <u>人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支</u></p>	<p><u>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。</u></p>
--	--

援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。その際、大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等の背後地へのアクセスの状況等を考慮するとともに、それぞれの港湾において求められる機能に応じて、関係機関、民間企業、港湾広域防災協議会等とも適切に連携を図る。また、コンビナート等が立地する港湾において、事故や災害による影響を最小限とするよう関係機関等と連携した取組を進める。

具体的には、以下の施策に取り組む。

＜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及び航路等の啓開体制等の強化＞

- ・ 経験したことがない災害にも柔軟に対応でき、様々な支援船舶の着岸や災害時のオペレーションのほか、給水・入浴・洗濯等の支援も考慮した、地域防災計画に基づく、耐震強化岸壁、緊急物資保管場所、道路等の配置、一体的整備及び啓開体制等に関する連携体制の強化
- ・ 災害時の燃料等の供給確保のための、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
- ・ 首都圏及び近畿圏の基幹的広域防災拠点における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
- ・ 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の、そこに至る港湾区域内の水域施設、緊急確保航路及び開発保全航路の機能確保、適切な管理及び航路啓開作業等に関する連携体制の強化
- ・ 緊急物資輸送船舶等の安全な航行を確保するための、清掃兼油回収船等の漂流物、埋塞物等の除去性能等の確保
- ・ 支援船舶の受入等の機能を確保するための、非常災害時における、港湾管理者の要請に応じた国による港湾管理業務の実施
- ・ 幹線貨物輸送の拠点となる岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化
- ・ 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための国及び港湾管理者による埠頭の利用調整及び埠頭の規格統一化の検討

＜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＞

- ・ 民間企業等との協働による港湾の事業継続計画（BCP: Business Continuity Plan）（以下「港湾BCP」という。）の策定及び訓練等の定期的な実施による継続的な改善
- ・ 港湾広域防災協議会の設置等による、広域的な港湾BCPの策定と継続的な改善
- ・ 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
- ・ IoT等を活用した早期の被災状況把握及びインフラ利用可否、代替ルート情報等を提供するシステムの構築

＜津波・高潮等に対する防災対策の推進＞

- ・ 埠頭用地等の高さの確保、蔵置貨物の流出・倒

壊防止対策、荷役機械等の電源の耐水対策及び停電対策の実施

- ・ 防波堤の適切な配置及び「粘り強い構造」化
- ・ 海岸保全施設整備や津波・高潮浸水想定等を踏まえた防災対策の推進

<災害廃棄物及び漂流物への対応>

- ・ 災害廃棄物を搬出・搬入する岸壁及び仮置きする荷さばき地の確保
- ・ 多様な関係者の連携による災害廃棄物の搬出港・受入港の広域的なネットワークの構築
- ・ 流木等の漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保

<コンビナート等の防災・減災対策>

- ・ 危険物取扱施設の所有企業や関係機関と連携した、港湾BCPの策定、大規模なコンビナート等における航路沿いの護岸等の耐震強化及び適切な維持管理の推進
- ・ 事故及び災害時に影響が及ぶ範囲を考慮した危険物取扱施設の配置
- ・ 老朽化・陳腐化した危険物取扱施設の更新時期や港湾再開発に合わせた計画的移転
- ・ 危険物積載船の航行時における関係機関と連携した防災・減災上の配慮

② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、以下の施策に取り組む。

- ・ 船舶の大型化及び高速化、荷役形態等を勘案した、防波堤、航路及び泊地の整備並びに係留方法の改善
- ・ 土砂の流入抑制等による航路及び泊地の埋没対策の実施
- ・ 船舶航行の輻輳している海域における、関係機関と連携した、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における、関係機関が協働した、船舶の安全かつ適切な避難対策等の実施
- ・ 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するための、重要港湾、地方港湾及び空白地域を補完する避難港における、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に係る基本的な事項

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・安心を支えるため、離島及び地方における港湾において、生活維持、産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能を確保するとともに、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を確保する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ 離島及び地方の港湾の特性等を踏まえた、効率的な荷役及び安全な乗降ができる施設の確保並びに運航率向上のための静穏度の確保
- ・ 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及び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、以下の施策に取り組む。

- ・ フェリー、クルーズ、離島航路等の旅客施設及び交流・賑わい拠点並びにこれらにつながる移動ルート上の施設における、関係者と連携したバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入及び多言語による情報提供の推進
- ・ 港湾で働く人々、旅客、地域住民等に配慮した緑地、広場、休憩所等の適切な確保

③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造

生物多様性の保全にも配慮しつつ、良好な環境を形成するため、以下の施策に取り組む。

- ・ 港湾整備で発生する浚渫土砂等を有効活用した干潟の造成、深掘跡の埋め戻し等、失われた良好な海域環境の回復
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 地域と連携し、自然と触れ合いつつ、文化・歴史を踏まえた環境と共生する豊かな港湾環境の次世代への継承

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

地域内での資源循環及び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、リサイクルポートをはじめ循環資源を取扱う港湾において、以下の施策に取り組む。

- ・ 浚渫土砂や産業副産物等の利用促進
- ・ 循環資源の輸送・保管及びリサイクル施設との連携に適し、製品等の取扱いや人流との分離に配慮した施設配置
- ・ 循環資源を取扱う岸壁及び荷さばき施設、防塵柵、緩衝緑地、積替保管施設等の整備
- ・ 広域輸送網の構築のため民間企業や地方公共団体等との連携強化
- ・ 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

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及び台風、冬季風浪等による海岸侵食に対する国土の保全に十分に配慮する観点から、以下の施策に取り組む。

- ・ 海岸保全施設の位置及び整備予定箇所、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 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進

セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送を実現するため、国際航海に従事する船舶が係留する港湾において、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進する。また、ヒアリ等の特定外来生物の侵入防止対策を実施する。

具体的には、以下の施策に取り組む。

- ・ フェンス及び監視カメラの設置等のハード面の対策の実施

<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>国際海上コンテナターミナル及びクルーズ埠頭における、効率的な運用に配慮した保安対策の実施</u> ・ <u>重要国際埠頭施設への出入管理情報システムの導入</u> ・ <u>関係機関及び民間企業と連携した警備強化による水際対策の徹底</u> ・ <u>ヒアリ等の特定外来生物の確認調査及び防除の実施</u> <p>⑦ <u>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</u> <u>港湾空間に求められる多様な要請への対応及び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。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>防波堤の釣り利用や港湾空間の研究開発の場としての利用等の多様なニーズを踏まえ、港湾施設の有効利用と安全確保を両立する適正な管理方策の検討・実施</u> ・ <u>船舶の航行及び停泊、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</u> ・ <u>小型船舶の適切な収容に必要な施設の確保及び放置規制</u> ・ <u>港湾の開発・利用上支障となっている沈没船の処理及び放置座礁船等の撤去</u> ・ <u>他の機能と調和しつつ、港湾の機能が全うできるような臨港地区の適切な設定及び運用</u> ・ <u>港湾活動及び周辺の土地利用との整合を図った上で、内陸部での立地が困難な機能の港湾空間における受入</u> 	
<p>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</p> <p>開発保全航路は、<u>船舶の輻輳する湾口部や海峡部等の海上交通の要衝・隘路における個別の港湾区域に属さない航路であり、港湾内の航路と連携して、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、安定性及び効率性を支える重要な役割を果たしている。我が国産業の国際競争力の強化及び国民生活の質の向上に資するためには、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る。</u></p> <p><u>また、災害時には、緊急確保航路及び接続する港湾区域内の航路と連携した海上輸送機能の確保が求められる。</u></p> <p><u>このため、以下の方針の下、開発保全航路等の開発、保全及び管理を行う。</u></p> <p>1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向</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、周辺の水域利用及び漁業との調整、船舶の輻輳、航行規制の状況、航路が閉塞した際の<u>産業活動・国民生活への影響、観光による地域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、既存航路の拡幅及び増深並びに航路法線の改良を行う。</u> (削除)</p>	<p>Ⅲ 海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路</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、<u>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。</u></p> <p><u>災害時には海上輸送機能の早期復旧も求められる。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>1 開発保全航路の開発、保全及び管理の方向</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<u>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。</u> 特に、大型船や危険物積載船が航行したり、航行隻数</p>

<p>また、航路の安全性を確保するため、必要な水深等の維持、沈船や浮遊物の除去を行うとともに、<u>航路管理体制を確保する等、適正に航路を保全する。</u></p> <p><u>更に、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、船舶や土石の放置を禁止する等、適正な管理を行う。</u></p> <p><u>災害発生時には、一連の船舶航行経路を確保し、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、関係団体等と連携して、開発保全航路及び緊急確保航路を啓開する等、適正な管理を行う。また、港湾管理者の要請に応じて、大規模地震対策施設等の港湾施設の利用調整及び復旧作業、当該施設に至る港湾区域内の航路の啓開等を国が実施する。</u></p> <p><u>特に、大型船や危険物積載船が航行する航路及び航行隻数の多い航路においては、船舶の大型化・高速化を勘案しつつ往復航路の分離等を進めるとともに、AI等を活用した船舶の自動運航・航行支援技術の研究開発の進展を踏まえ、求められる開発保全航路の開発、保全及び管理のあり方を検討する。</u></p> <p>2 開発保全航路の配置</p> <p><u>海上交通の安全性、安定性及び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海域等において、船舶の大型化や高速化、自動運航・航行支援技術等の新たな技術の導入等も踏まえて、開発保全航路を配置する。</u></p>	<p><u>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。</u></p> <p>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、<u>適正に航路を保全する。</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>(新設)</p> <p>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。</p> <p>2 開発保全航路の配置</p> <p>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、<u>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。</u></p>
<p>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</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>1 自然環境の積極的な保全</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、<u>利用及び保全並びに開発保全航路の開発</u>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、<u>開発及び利用並びに背後地域の防災との調和を考慮しつつ、自然環境への影響の回避及び低減を図る等、適切な維持に努める。</u></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、大阪湾を含めた瀬戸内海等において、<u>産業活動・国民生活等の土地利用需要に対応するため、干潟、海浜、藻場等が大きく失われてきた。</u>また、過去の海底土砂の採取により、大規模な深掘跡が海底に点在しており、<u>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。</u>このため、現在の環境をできる限り維持することに止まらず、<u>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</u></p>	<p>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</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>1 自然環境の積極的な保全</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、<u>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。</u></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、<u>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。</u>また、過去の海底土砂の採取により、<u>大規模な窪地</u>が海底に点在しており、<u>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。</u>このため、現在の環境をできる限り維持するに止まらず、<u>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</u></p>

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、港湾の開発等に際しては、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、緑地の整備等を行うことにより、良好な環境の創造を進める。特に、防波堤、護岸等の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及び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及び市民生活を源として流入する汚濁負荷、沿岸漂砂、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、広域的かつ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こと等により、海洋汚染の防止及び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、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及び油の回収等により、海域環境の改善及び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、港湾の開発等に際しては、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、海及びみなどを展望したりできるように、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

再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進、循環型社会のより一層の進展並びにグローバル化に対応した静脈物流網の強化を進め、港湾においても多様化する地球環境問題への対応に貢献する。

また、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並びに港湾活動及び臨海部における産業活動の低炭素化を促進し、地球温暖化対策を進める。

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CO₂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、CO₂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活用を促進する。さらに、CO₂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CO₂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

<p>更に、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、廃棄物を長期的かつ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、関係機関及び民間企業が連携し、広域的な観点から対応する。</p> <p>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進</p> <p>① 環境情報の充実と共有化</p> <p>東京湾、伊勢湾、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かつ総合的に体系化し、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。</p> <p>② 環境への影響の評価と対応</p> <p>港湾の開発等に当たっては、生物多様性及び人が豊かな自然と触れ合う場の確保を考慮し、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。</p> <p>③ 先導的な環境保全技術の開発</p> <p>環境をより効果的かつ着実に保全するため、特に生態系の回復等に係る評価、生物を利用した栄養塩類の回収、浚渫土砂や産業副産物等の利用促進、ブルーカーボン生態系を活用したCO₂吸収源対策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CO₂排出量を削減するため、関係機関と連携して、荷役機械等の低炭素化及び再生可能エネルギー等の活用のための技術開発を進める。</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文化・歴史を踏まえた港湾・海洋の役割を伝える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>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。</p> <p>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。</p> <p>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進</p> <p>① 環境情報の充実と共有化</p> <p>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。</p> <p>② 環境への影響の評価と対応</p> <p>港湾の開発及び利用に当たっては、生物多様性及び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。</p> <p>③ 先導的な環境保全技術の開発</p> <p>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CO₂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>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</p> <p>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</p>	<p>V 港湾相互間の連携の確保</p>

本的な事項

一つの経済圏及び生活圏を構成し、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ことを踏まえ、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は、以下のとおりとする。

なお、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するものとする。

(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。更に、日本発着の国際海上コンテナ貨物のうち海外港湾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。

また、輸送の効率性を高めるとともに、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等、複数の港湾が連携を進める。

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等、効率的な海上輸送網の構築を図る。

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

なお、大規模災害の発生時においても、幹線貨物の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。

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

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、港湾に近接地域及び内陸部、島々等の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、港湾の開発等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、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、陸域から流入する汚濁負荷の低減に努めつつ、湾全体の環境を勘案した環境の回復及び創造のための措置を官民連携により計画的に進める。

更に、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、安定性及び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。

三大湾地域をはじめとする人口及び資産が集積する地域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、大規模地震等の災害時に避難者及び緊急物資の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁等の適正な配置及び基幹的広域防災拠点との連携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こと等により、関係者が協働して広域的な港湾BCPを策定し、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、船舶の安全な航行及び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。

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

<p>(削除)</p> <p>(2) 広域的な港湾相互間の連携</p> <p>① 地域ブロックごとの港湾相互間の連携 <u>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、他地域及び近隣諸国との地理的關係、物流・産業動向、幹線道路網等の整備の進展、沿岸域の環境、観光資源の分布、広域的な港湾BCP等を踏まえ、物流、人流、災害時対応等の機能に関して、各港湾が地域ブロック内及び他地域の港湾との連携を図る。</u> <u>具体的には、港湾管理者をはじめ関係機関が協働し、関係する民間企業等の参画も得ながら、地域ブロックごとに、中長期的に求められる港湾の物流・人流機能、空間の利活用方策等について検討を行い、その内容を共有することにより、港湾ごとの適切な機能分担及びそれを踏まえた港湾相互間の連携を図る。</u></p> <p>② 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><u>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。</u></p> <p>① <u>北海道地域</u> (略)</p> <p>② <u>東北地域</u> (略)</p> <p>③ <u>関東地域</u> (略)</p> <p>④ <u>北陸地域</u> (略)</p> <p>⑤ <u>中部地域</u> (略)</p> <p>⑥ <u>近畿地域</u> (略)</p> <p>⑦ <u>中国地域</u> (略)</p> <p>⑧ <u>四国地域</u> (略)</p> <p>⑨ <u>九州地域</u> (略)</p> <p>⑩ <u>沖縄地域</u> (略)</p> <p>3 広域的な港湾相互間の連携 (新設)</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 日本海沿岸地域においては、対岸諸国の経済・社会</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、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や、**日本海側地域の経済発展に貢献し、また災害に強い物流体系の構築に寄与する。**

また、このような環日本海交流の動きとあわせて、地域の交流の歴史及び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西廻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、環日本海のみならず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。

③ 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。特に、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。更に、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、その保全と活用を努める。

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

港湾においては、船社、物流事業者、製造事業者、荷主、観光関係の事業者、NPO等の多様な関係者が活動しており、港湾の利用に際してこれらの関係者との連携は不可欠である。特に、公共と民間が役割分担しつつ連携することにより、長期的かつ安定的に港湾の効果的な利用が期待されることを踏まえ、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は、以下のとおりとする。

(1) バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾

バルク貨物等の輸送網の拠点を形成するため、国・港湾管理者・民間企業等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。

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、船舶の運航効率改善のための制限の緩和並びに港湾間及び企業間の連携の促進に取り組む。

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、環日本海のみならず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、その保全と活用を努める。

VI 官民の連携による港湾の効果的な利用

(新設)

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。

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替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並びに複数の港湾にまたがる企業間及び港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。

(2)クルーズ船の受入拠点となる港湾

クルーズ船の受入拠点を形成するため、港湾管理者及び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。

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、その意向及びニーズを取り込むとともに、その活力を活用しながら、長期的かつ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。

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。更に、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。

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、公共的な施設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及び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。

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

港湾は取り扱う貨物を通じ、産業活動・国民生活と密接に関わっている。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であり、港湾の効率的な運営を推進する必要があることを踏まえ、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は、以下のとおりとする。

(削除)

クルーズ船の受入拠点を形成するため、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。

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。

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。

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。

Ⅶ 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、アジア地域内での貨物量の急激な増加を背景に、基幹航

<p>(削除)</p> <p><u>(1) 民間能力の活用による港湾運営の効率化</u></p> <p>我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な経済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、指定港湾管理者制度等が整備されている。地域における産業及び、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。</p> <p>港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図るため、港湾計画の作成や臨港地区内の構築物規制等の港湾管理を担う港湾管理者及び港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社との連携を確保するとともに、貨物取扱量、施設の利用状況等の運営に係るデータ及び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。</p> <p>特に、国際戦略港湾においては、複数の港湾管理者にまたがる港湾を一体的かつ効率的に運営していくため、国が港湾運営会社に出資することにより、国・港湾管理者・民間企業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、海外船社への航路誘致活動等、全国的・国際的視点で取り組むべき課題に対応する。</p> <p>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。</p> <p><u>(2) 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築</u></p> <p>輸送の効率性及び利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、港湾利用及びサービス向上についての協議会等の設置及び活用を通じて、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等を通じたPDCA (Plan:計画、Do:実施、Check:評価、Action:改善)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、これらに対応するための人材の確保等に努める。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>2 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築</p> <p>輸送の効率性及び利便性の向上等、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。</p> <p>特に、国際戦略港湾においては、埠頭群の指定が2以</p>
---	---

<p>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。これにより、関係手続の迅速化、広域からの貨物集約、国際基幹航路の寄港の維持・拡大等を進める。</p>	<p>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<u>こと</u>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。</p>
--	---