

日本海側港湾のあるべき姿

平成23年6月

日本海側拠点港の形成に関する検討委員会

目 次

I 日本海側拠点港の形成の目的と目標

- 1. 日本海側拠点港の形成の目的と目標…………… 1
 - (1) 目的…………… 1
 - (2) 目標…………… 1

II 日本海側の港湾物流の現状

- 1. 中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の港湾物流…………… 2
 - (1) 中国…………… 2
 - (2) 韓国…………… 3
 - (3) ロシア…………… 4
 - (4) その他…………… 5
- 2. 日本海側地域の港湾物流…………… 5
 - (1) 北海道…………… 5
 - (2) 本州…………… 5
 - (3) 北部九州…………… 6

III 日本海側港湾のあるべき姿

- 1. 国際海上コンテナ…………… 7
 - (1) 日本海側港湾での国際海上コンテナの現状と課題
及び将来の見通し…………… 7
 - (2) 国際海上コンテナに関する日本海側港湾のあるべき姿…………… 7
- 2. 国際フェリー・国際RORO船…………… 8
 - (1) 日本海側港湾での国際フェリー・国際RORO船の現状と課題
及び将来の見通し…………… 8
 - (2) 国際フェリー・国際RORO船に関する
日本海側港湾のあるべき姿…………… 9

3. 外航クルーズ、国際定期旅客	9
(1) 日本海側港湾での外航クルーズ、国際定期旅客の現状と 課題及び将来の見通し	9
(2) 外航クルーズ、国際定期旅客に関する日本海側港湾の あるべき姿	10
4. 大宗貨物	10
(1) 日本海側港湾で取り扱われる大宗貨物の現状と課題及び 将来の見通し	10
(2) 大宗貨物に関する日本海側港湾のあるべき姿	12
5. 災害に強い物流ネットワークの構築(代替機能の確保)	12
6. 防災機能の確保	13

IV 日本海側拠点港の形成実現のための方策

1. 各港の役割分担の明確化と港湾間の連携	13
2. 計画実現のための推進体制、行動計画の構築	14
3. 段階計画による計画の確実な推進	14

I 日本海側拠点港の形成の目的と目標

1. 日本海側拠点港の形成の目的と目標

(1) 目的

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国は近年著しい経済発展を遂げており、2007年には中国が米国を抜き我が国最大の貿易相手国となり、また、ロシアのWTO加盟が間近に迫るなど、対岸諸国と我が国の経済関係が今後益々深まっていくものと思われる。このような中、太平洋側港湾に比べて地理的に有利な位置にある日本海側港湾では、対岸諸国との間で、人と物の行き来が、今後さらに活発化するものと考えられる。

また、2011年3月11日に発生した東日本大震災（東北地方太平洋沖地震）により、東北地方及び北関東地方の太平洋側港湾が甚大な被害を受けたが、被災地の生活や産業活動の維持のため、日本海側港湾が活用されるなど、日本海側港湾が太平洋側港湾の代替機能を果たした。

今般、対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、ひいては、日本海側地域の経済発展に貢献することを目的に、日本海側拠点港の形成を図ることとする。

また、東日本大震災を踏まえ、太平洋側港湾の代替機能の確保により災害に強い物流ネットワークを構築するとともに、防災機能の確保を図ることとする。

(2) 目標

中国においては、東北部の振興等の内容を含んだ2015年までの第12次5ヵ年計画が進められており、今後も5年ごとに更新されていくものと考えられる。また、ロシアにおいては、2009年に物流インフラの改善等の内容を含む「2025年までの極東及びバイカル地方社会経済発展戦略」の政府決定がなされたところであり、これらを踏まえ

て、以下の目標年次を設定する。

2025年までに、今後の対岸諸国の経済発展や産業動向、日本海側地域における物流及び人流の動向を踏まえた日本海側港湾のあるべき姿を実現する。

2015年までに、日本海側港湾のあるべき姿のうち、現状の対岸諸国の状況及び日本海側港湾の状況等に対応した姿を実現する。また、そのために必要な政策のうち、緊急性の高いものについて、具体化を進める。

Ⅱ 日本海側の港湾物流の現状

1. 中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の港湾物流

(1) 中国

中国は、2007年には米国に取って代わり、我が国最大の貿易相手国となり、また、2010年には我が国を抜き、GDP世界第2位になるなど、近年著しい経済発展を遂げている。中国については、著しい経済成長に伴い、国民の所得水準も上昇し、今や「世界の工場」に加え、「巨大市場」としても存在感を増しており、我が国をはじめ世界各国がこの新興市場の市場開拓に乗り出している。

東北三省（遼寧省、吉林省、黒竜江省）は人口1億8百万人を誇る一大経済圏となっており、フォルクスワーゲンやBMW、トヨタなどの外資系企業が進出し、自動車等の一大生産拠点となっている。また、原油や鉄鉱石などの天然資源にも恵まれており、今後益々の経済成長が期待される。東北三省は、直接日本海にアクセスするルートがないため、これまで鉄道等を利用し、渤海湾に面する遼寧省の大連港や營口港からの積み出しを行っている。黒竜江省や吉林省からは、近年、シベリア鉄道ルートや図們江輸送回廊を利用して日本海に進出する動きがあり、中国民間企業である大連創力集団は2010年、日本海に面した北朝鮮の羅津港第1埠頭の今後10年間の使用権を獲得し、インフラ整備を開始した。

一方、沿岸都市部においては、青島港、上海港などの港湾が、

中国本土の巨大市場への膨大な物資の受け入れ機能と、「世界の工場」からの出荷機能を担っている。これら黄海に面する港湾は、日本海側港湾との関係においても、コンテナ船、フェリー、RORO船といった多様な輸送モードでつながっており、日中間の輸送需要に対応している。

また、中国の経済成長に伴い、富裕層を中心に海外旅行熱が高まり、我が国への中国人観光客数は飛躍的に伸びてきており、東日本大震災の影響を受け、一時的な減少は見られるが、長期的な増加傾向は今後も続くものと期待される。

(2) 韓国

韓国は、サムスンなどグローバル企業の好調を背景に、各国との自由貿易協定(FTA)締結を推進している。チリ、シンガポール、欧州自由貿易連合(EFTA)、ASEAN、インドとのFTAは既に発効済みとなっており、米国とのFTAは2007年6月に署名、EUとのFTAは2009年10月に仮署名されている。

釜山港では、2004年に国100%出資により設立された釜山港湾公社(BPA)が釜山港の経営を一手に引き受け、ハブ港湾として勢力を拡大しており、中国の沿岸諸港湾や日本海側港湾を中心にフェリー航路を開設している。また、2006年には、旧港西側40kmに釜山新港が開港した。

釜山港の西140kmに位置する光陽港では、大水深・防波堤不要の良好な自然条件を活かした大規模港湾の開発が行われている。

韓国南部に位置する釜山港、光陽港は、近接する北部九州港湾等との間に国際フェリー、国際RORO船航路が開設されている。

仁川港は、首都ソウルから西70kmの黄海沿岸部に位置し、黄海を挟み対岸に位置する中国の沿岸諸港湾との間に国際フェリー航路が開設されている。また、近接する仁川国際空港と連携したSea & Air輸送が提供されている。

2010年5月、中韓間ではシャーシの相互通行を推進していくことを合意する、海陸一貫輸送運輸協定書及び議定書に仮調印、同年9月に締結した。これを受け、同年12月に中国山東省・威海(ウェイハイ)港及び韓国仁川港において、それぞれシャーシの相互乗り入れが始まった。2011年には、青島～仁川等その他中韓フェリー

航路に段階的に拡大される計画である。

(3) ロシア

ロシアは、WTO加盟に向け、既に米国からの支持を取り付けていたが、昨年12月には、EUからも正式に支持を取り付け、WTO加盟国となることが現実的になってきている。

ロシアはこれまで世界最大の天然ガス輸出国として、主にパイプラインでつながる欧州向けに天然ガスを供給してきたところである。

一方、米国では、非在来型天然ガスに分類されるシェールガスの生産量が急増しており、2009年にはロシアを抜き世界最大の天然ガス生産国となり、また、欧州もロシア以外への依存率を高めており、ロシアは天然ガスの新たな供給先の確保が今後の課題となっている。

極東のサハリンにおいては、日本との共同事業によるサハリンⅡプロジェクトが進められ、また、沿海地方においては、ハバロフスク～ウラジオストクのガスパイプラインが2011年の完成を目指して建設中である。今後、ウラジオストク港など日本海に面するロシア諸港湾からLNG等の輸出が増加することが予想される。

極東ロシアの主要コンテナ取扱港として、ウラジオストク港やポストチヌイ港がある。両港にはいずれも港内に鉄路が引き込まれ、シベリア鉄道でモスクワやフィンランドまで結ばれており、コンテナ専用のブロックトレインが運行されている。また、ウラジオストク港は、日本海側港湾との間に国際フェリー、国際RORO船が就航し中古自動車の取扱拠点となっており、ポストチヌイ港は、極東最大の石炭積み出し港でもある。

トロイツァ港(旧ザルビノ港)は、ウラジオストクから南西150km、中国国境まで66kmに位置する。日本との間には瀬戸内地域から自動車専用船により新車が輸送され、モスクワまでシベリア鉄道による輸送がなされている。また、韓国東草港との間に定期貨客フェリーが就航し、中国吉林省に進出している韓国企業の資材等の受け入れ拠点となっている他、ロシアやカザフスタン向けの自動車・建機などの陸揚げ基地となっている。

ロシアでは、自国産業の保護・育成のための関税引き上げ策を講じる動きがあり、2007年以降原木(輸出)や自動車(輸入)について関税の引き上げが行われている。一方、原木の関税率を現行の

25%から80%まで引き上げる構想が据え置かれているなど、今後も不安定な情勢である。

2009年には、戦略運輸・エネルギー等インフラ制約の除去等の取り組みを含んだ「2025年までの極東及びバイカル地方社会経済発展戦略」の政府決定がなされ、今後の極東地域における物流インフラの改善が予想される。

(4) その他

北朝鮮には、日本海に面する港湾として、羅津港や元山港が存在する。

羅津港は、北朝鮮北東端に位置し、先述のとおり中国東北三省にとっての日本海側の外港的位置にある。また、釜山港との間にはコンテナ航路が就航している。

元山港は、かつて新潟港との間で万景峰号が就航していた。

2. 日本海側地域の港湾物流

(1) 北海道

北海道日本海側地域は、札幌を中心とした人口集積地である道央に接しており、また、大陸に近接するという地理的特性を有している。

石狩湾新港は、札幌圏への木材チップやセメント、砂利・砂の供給拠点となっており、また、小樽港は、本州日本海側との間に、2航路（新潟、舞鶴）のフェリー航路が開設されているとともに、北海道観光の海の玄関口として、クルーズ船が多数寄港している。

対岸のロシアとの貿易が盛んであり、例えば、小樽港における対ロシア輸出額は同港の輸出額の過半を占め、稚内港からはサハリンのコルサコフ港との間に国際フェリー航路が開設されている。

(2) 本州

本州日本海側地域は、古くから北前船の寄港地として発展してき

た歴史を持ち、また、日本海を挟んで大陸に近接するという地理的特性を有している。

本州日本海側には、国際拠点港湾として、新潟港と伏木富山港があり、それぞれ環日本海の物流拠点として対岸貿易を中心に発展してきた。

対岸諸国に近接するという地理的特性を活かし、伏木富山港（運休中）や境港からはウラジオストクとの間に国際フェリーの定期航路が、敦賀港と釜山港との間には国際RORO船の定期航路が、それぞれ開設されている。

港湾背後に木材加工産業が集積した港が複数見られ、これまでは主にロシアから原木を輸入していた。

また、金沢港には、建設機械産業が立地しており、成長著しいアジア向けにも建設機械の輸出が行われている。

東日本大震災により、東北地方及び北関東地方の太平洋側港湾が甚大な被害を受けたが、従来それらの港湾で取り扱っていた燃料油や畜産用飼料等を秋田港、酒田港、新潟港等で取り扱うなど、日本海側港湾が太平洋側港湾の代替機能を果たした。

(3) 北部九州

北部九州地域は、100万人都市である福岡市や北九州市を含み、製鉄産業や自動車関連産業などが集積しており、また、東アジア地域と近接しているという地理的特性を有している。

博多港や北九州港、下関港は、環黄海圏の物流拠点として対岸貿易を中心に発展してきており、博多港からは北米や欧州との国際海上コンテナ基幹航路も開設されている。

また、東アジアに近いという地理的特性を活かして、中国や韓国との間に国際フェリーや国際RORO船の定期航路が開設されている。

博多港と釜山港との間には、両港をわずか2時間55分で結ぶジェットフォイルの定期航路が開設されており、1日当たり3～7便と便数も非常に多く、多くの旅客が往き来している。

長崎港や博多港には、買い物等を目的とした中国からの外航クルーズ船が多数寄港しており、東日本大震災の影響を受け、3月以降減少しているものの、長期的な増加傾向は今後も続くものと期待される。

Ⅲ 日本海側港湾のあるべき姿

1. 国際海上コンテナ

(1) 日本海側港湾での国際海上コンテナの現状と課題及び将来の見通し

日本海側港湾では、釜山港との間に多くの国際定期航路が開設されている。しかし、これらの韓国航路で輸送される外貨コンテナ貨物の約8割は釜山港でトランシップされており、実質的にこれらの航路は釜山港をハブ港とするフィーダー輸送航路となっている。

なお、中国との間にも航路が開設されているが、トランシップ貨物の割合は低く、中国まで積み換えをせずに輸送される貨物を運ぶ航路(ダイレクト航路)となっている。

2010年8月、国土交通省は阪神港と京浜港の2港を国際コンテナ戦略港湾として選定した。今後、この2港に国内コンテナ貨物を集約し、国際コンテナ戦略港湾の競争力を強化することにより、アジア向けも含む日本全体の日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率を2015年までに現行の半分に縮減する目標を掲げた。

今後、日本海側港湾で取り扱う外貨コンテナ貨物のうち、釜山港等でのトランシップ貨物についても、国際コンテナ戦略港湾への集約を図っていくこととなる。

一方、中国をはじめとする対岸諸国の著しい経済発展や、我が国と対岸諸国との国際水平分業の進展などにより、日本海側港湾においては、地理的な優位性を活かして、企業の立地や工場の拡張等がなされている。

また、直近5年間(2003年から2008年まで)の日本海側港湾の対中国・ロシア向け外貨コンテナ取扱貨物量の平均伸び率も全国平均より高くなっており、今後とも日本海側港湾発着の中国・ロシアとのダイレクト航路の需要は高まっていくものと考えられる。

(2) 国際海上コンテナに関する日本海側港湾のあるべき姿

このような状況に対応するため、複数港の連携や内陸部とのアク

セス向上による集荷力の強化などにより、消費地や生産地を背後に控える港湾など一定の取扱量が見込める港湾に対岸諸国発着貨物を集約する。

当該港湾において、中国・ロシアを中心に対岸諸国との間の今後のダイレクト航路の就航・拡大に必要な港湾機能の強化を図る。

その際、基幹航路向け貨物については、国際コンテナ戦略港湾への集約を図る。

2. 国際フェリー・国際RORO船

(1) 日本海側港湾での国際フェリー・国際RORO船の現状と課題及び将来の見通し

日本海側港湾では、対岸諸国との間に国際フェリー、国際RORO船の定期航路が開設されている。特に、下関港、博多港においては、韓国との間にデイリーの国際フェリー航路が開設されており、また中国との間にも航路が開設されている。さらに、下関港と光陽港の間に新規に航路が就航するなど、新規航路開設や増便の動きがある。

北東アジアにおけるシームレスな物流の実現に向けて、2010年5月に開催された第3回日中韓物流大臣会合において、シャーシ相互通行のパイロットプロジェクトの実施可能性を検討するワーキンググループの設置が合意されている。

一方で、日本海側港湾においては、国際フェリー、国際RORO船航路の開設、充実に向けた取り組みを行い、新規に航路が開設されているが、近年、廃止、運休になる航路もあり、対岸諸国とのシームレス物流の実現の観点から安定的な航路の就航が望まれている。

また、我が国においても農水産物の輸出促進の取り組みが進められており、鮮度が求められる貨物の輸送需要が高まる中、我が国と対岸諸国との海上輸送においても国内物流と同水準の定時制や速達性、輸送頻度が求められており、国際フェリー、国際RORO船航路がその役割を担っていくものと考えられる。

(2) 国際フェリー・国際RORO船に関する日本海側港湾のあるべき姿

このような状況に対応するため、対岸諸国との近接性に加えて、これまでの就航実績等を踏まえ、今後の安定的な航路就航維持・拡充が見込める港湾に機能の集約を図り、当該港湾の必要な港湾機能の強化を図るものとする。

3. 外航クルーズ、国際定期旅客

(1) 日本海側港湾での外航クルーズ、国際定期旅客の現状と課題及び将来の見通し

対岸諸国の経済発展等により、訪日外国人旅行者数は増加傾向にある。また、世界のクルーズ需要増大を背景に、近年、買い物等を目的とした中国人観光客を乗せた中国発着の一定のコースを定期的に周遊するクルーズ(定点クルーズ)の客船が、黄海を挟んで近距離に位置する北部九州の港湾へ寄港し、地元へ大きな経済効果をもたらしているが、我が国のクルーズターミナルは、CIQの体制が不十分で入国手続きに時間を要するとともに、岸壁延長不足等により円滑な入港に支障を来すなど、クルーズ船の受入体制にソフト・ハード両面で課題がある。

一方、日本人の外航クルーズ船利用者数はここ数年横ばい状態が続いている。これは、国内クルーズについて、近年、邦船4社がそれぞれクルーズ船1隻体制で運航している状況が続いているためであるとともに、近年アジアで増加している定点クルーズのうち、我が国発着のものがほとんどないことが大きな要因となっている。

世界観光機関は、日本を含む東アジア太平洋地域へ訪れる国際観光客数が、今後、世界的に最も伸びると予測しており、我が国では、政府の新成長戦略において訪日外国人を2020年初めまでに2500万人にすることを目標とし、観光立国の推進を図っているところである。

2010年の中国人個人観光ビザの発給要件緩和などを背景に、今後、中国人観光客の更なる増加が想定される中、航空機は機内へ持ち込む荷物に対する重量等の規制があることから、買い物を目

的とした訪日観光客の交通手段として、外航クルーズ船が一定の役割を果たすものと考えられる。

なお、東日本大震災の影響を受け、外国船社のクルーズ船の日本への寄港中止が相次いでいるが、2012年については従来通りの寄港を予定している船社も多い。

(2) 外航クルーズ、国際定期旅客に関する日本海側港湾のあるべき姿

このような状況を踏まえつつ、今後の更なる対岸諸国との相互交流やクルーズ需要の増大に対応するため、東アジアにおける定点クルーズの発着拠点として見込まれる港湾において、外航クルーズ船の安全・安定な就航の確保や、CIQ機能の充実など乗客の快適性確保のために港湾の機能強化を図っていく必要がある。

また、背後に魅力的な観光地を抱え、一定以上の外航クルーズの寄港回数が見込まれる港湾においても、上記拠点港と同様に港湾の機能強化を図っていく必要がある。

なお、国内クルーズのうち、1泊以上の周遊クルーズについては、外航クルーズと同様の経済効果が期待できるものと思われる。

4. 大宗貨物

(1) 日本海側港湾で取り扱われる大宗貨物の現状と課題及び将来の見通し

1) 原木

日本海側港湾背後には、シベリアに近接するという地理的特性から、ロシアから原木を輸入し、ベニア板等に加工する木材加工産業が発達しており、境港や伏木富山港、新潟港、秋田港、浜田港等での取扱貨物量が相対的に多くなっている状況である。

ロシアの輸出関税引き上げの影響により、日本海側港湾におけるロシアからの原木の輸入量は、2008年から減少傾向が見られる。

その一方で、ロシアはWTO加盟に向けた動きの中で、原木の輸入関税を80%に引き上げる構想が据え置かれているなど、ロシアからの原木の輸入については、今後も不安定な情勢である。

立地産業の継続的な事業展開のため、調達先を北米材や国産材に切り替える動きもあるが、北米材の調達に際し、船型の大型化に対応できていないなど、港湾側の受入体制に課題が生じている例も見られる。

将来の人口減少や生活スタイルの変化により、住宅用木材需要が落ち込む一方、リフォーム需要や200年住宅への転換など、一定程度の木材需要が見込まれる。国産材の安定供給に課題が残る中、引き続き北米等からの原木輸入が想定される。

2) その他の大宗貨物

日本海側港湾では、現状において以下の大宗貨物を主に取り扱っている。

- ・輸出貨物：完成自動車、ゴム製品、鋼材
- ・輸入貨物：石炭、天然ガス(LNG)、木材チップ、鉄鉱石

完成自動車については、2009年に米国を抜き世界最大の新車自動車販売台数となった中国をはじめとしたアジア向けの新車の輸出拠点となっている博多港が輸出量を伸ばしている。その他の港では、ほとんどがロシアへの中古自動車の輸出となっている。

ロシアが2009年1月に中古自動車の輸入関税の大幅な引き上げを行った結果、2009年の中古自動車輸出量は対前年比9割減と激減したが、2010年の速報値では、対前年比で倍増と回復傾向となっている。

天然ガスは、世界に比較的広く分散して賦存しており、エネルギー安全保障の観点から好ましいエネルギー源であるとともに、化石燃料の中で最もCO₂排出量が少なく、低炭素社会の実現に向けて重要なエネルギー源であるため、今後、天然ガスの需要は高まっていくことが予想される。

このような中、2009年2月、サハリンから日本向けのLNGが初出荷され、2011年にはハバロフスク～ウラジオストクのパイプラインが完成予定であるなど、今後、ロシアから我が国へのLNG輸入量は著しく増加することが予想される。

日本海側港湾においては、既に新潟港及び北部九州港湾にLNG受入基地が立地しており、新潟港から首都圏及び東北地方にガスパイプラインが伸びている。また、直江津港、石狩湾新港にも

LNG受入基地が建設中である。

この他、ゴム製品はタイヤメーカー、木材チップは製紙会社、鉄鉱石及び鋼材については鉄鋼メーカー、石炭については鉄鋼メーカーあるいは電力会社といった、港湾背後圏の立地企業の活動に応じた貨物の取り扱いとなっている。

(2) 大宗貨物に関する日本海側港湾のあるべき姿

1) 原木

大宗貨物のうち、当面の対処が必要と思われる原木に関して、今後の原木輸入の動向を見定めつつ、一定程度の輸入需要が見込める港湾において、日本海側港湾背後に立地する木材加工産業の安定的な事業展開を支えるため、北米材への転換など貿易構造の変化を踏まえた船舶の大型化への対応などの機能確保を図っていく必要がある。

2) その他の貨物

原木以外の大宗貨物をはじめ、今後港湾管理者からの提案があった貨物については、当該貨物の物流動向や港湾管理者からのヒアリングを踏まえ、対象貨物として検討対象に追加し、あるべき姿について検討することとする。

5. 災害に強い物流ネットワークの構築(代替機能の確保)

2011年3月11日に発生した東日本大震災(東北地方太平洋沖地震)により、東北地方及び北関東地方の太平洋側港湾が甚大な被害を受けたが、被災地の生活や産業活動の維持のため、日本海側港湾が活用されるなど、日本海側港湾が太平洋側港湾の代替機能を果たした。

このような日本海側港湾の地理的特性を活かし、代替機能(リダンダンシー)の確保により、太平洋側港湾が大規模災害に見舞われた際においても物流機能が維持できるような、災害に強い物流ネットワークを構築する必要がある。

6. 防災機能の確保

地震列島であるわが国においては、どの地域においても大規模災害が起こりうることを踏まえ、日本海側港湾においても、災害時における緊急避難や緊急物資輸送の拠点となる、港湾そのものの地震や津波に対する防災機能の確保を図る必要がある。

IV 日本海側拠点港の形成実現のための方策

1. 各港の役割の明確化と港湾間の連携

これまでのように、どの港にも同じような機能を万遍なく整備するのではなく、個々の港湾の持つ特徴ある機能に特化して効率化、高度化を進める。

それぞれの輸送モードや貨物の種類毎に核となって取り扱う拠点港を定め、その輸送モードや貨物の拠点港としての役割の明確化を進める。

また、協同で多港寄りの航路を開設し貨物量を確保するなど、複数の港湾が協同して輸送モードや貨物取扱を担う「連携」の取り組みを推進する。

以上のように、個々の港湾の役割の明確化を図りつつ、それぞれの港湾の特徴を活かすための様々な施策を総合的・集中的に講ずることにより、日本海側港湾全体のさらなる国際競争力の強化を図る。

日本海側港湾に求められるそれぞれの役割毎に、その機能を強化させるため選定された港湾を日本海側拠点港とする。

日本海側拠点港が、その他の港湾との連携により、対岸諸国を中心とした物流の効率化、交流の促進を図るための拠点となるとともに、地域産業の国際競争力の強化に貢献し、また、それ以外の港湾は、各港湾の背後地域の地元の要請にそれぞれ応えていく役割を担っていく。

今後、各港湾管理者から提案を頂き、その内容を踏まえて、具体化を図っていくこととする。

2. 計画実現のための推進体制、行動計画の構築

計画書に記載された計画の実現に向け、今後の推進体制を充実させるとともに、関係地元自治体、主要荷主、港湾関係者、船社、物流事業者、観光関係者等の主要な関係者による具体的な行動計画を立案し、計画の推進を図る。

3. 段階計画による計画の確実な推進

計画の目標年次に対して、日本海側港湾のあるべき姿を実現するための施策を段階的に講じ、計画の確実な推進を図る。