

テーマ	意見番号	これまでの主な意見	今後の検討の方向性(案)
総論	1	中長期政策は何のために策定するのかを明示すべき。我が国の経済や産業、国民の生活を支えるなど、その理念をしっかりと位置づける必要がある。	中長期政策の策定目的や理念を整理し、定量的な分析も踏まえ政策を策定する。 国と地方、大都市圏と地方部、官と民の各主体の役割分担や過去の政策のレビュー等も整理した上で、中長期政策を策定する。
	2	すべての分野について、これまでの港湾政策の歴史的な流れをレビューした上で、将来の政策を検討する必要がある。	
	3	施策ごとの部分最適化を図るだけでは、全体最適につながらない。各施策の目的を整理するとともに、全体としても妥当性は担保されているのかについても整理する必要がある。	
	4	個々の施策の重要性と実現可能性を分かりやすく示す必要がある。	
	5	地方創生を港湾政策の中心に据えた上で、大都市港湾と地方港湾の役割分担を明確化すべきではないか。	
	6	基幹航路やハブ港化だけでなく、各地方毎の立場に立って、どのような港湾政策が望ましいかについても考えていくべきではないか。	
	7	港湾政策には、様々な利害関係者が関係するため、リスクマネジメントやアセットマネジメントをどのようにしていくかが課題。主語をはっきりさせ、誰が責任を持って実施すべきかを明確にする必要がある。	
	8	産業構造の変化等に対応した新規整備と維持すべき老朽化施設への投資について、総合的なマネジメントのもと取り組む必要がある。	
	9	コンテナ戦略港湾やバルク戦略港湾の他、各地域を支えている地方の港湾についても、どう活用し、競争力を高めていくのか検討すべき。	
	10	港湾管理の広域化や港湾サービスの向上についても検討すべき。	
1. グローバルSCMを支える国際輸送ネットワークの構築	11	基幹航路について、日本の港で合理的にどれだけの貨物量を集荷できるか、そのために具体的に何が必要なかを考え、整理する必要がある。	基幹航路の維持・拡大に向けて、定量的な分析も踏まえ、海外トランシップ貨物の取り込みによる国際戦略港湾の積替拠点としての機能強化に必要な施策を検討する。 ハブ&スポークとアジア各地への直航便の可能性や複数の速度帯の輸送サービス提供の必要性・可能性について検討を進める。 荷主、船会社、フォワーダー等へのヒアリング結果を将来の航路網の検討に反映させる。
	12	基幹航路の維持・拡大は必要なことであるが、そのためには、リードタイム短縮とコスト削減の実現が重要。アジア物流の取り込み等を通じて、全体コストを下げ、さらなる物量を確保するというサイクルを作るよう検討する必要がある。	
	13	アジアの主要港から北米へ輸送される貨物を国際戦略港湾へ取り込むための方策を検討する必要がある。	
	14	将来の航路体系の検討に際して、ハブとスポークをはっきりと分ける必要はない。港湾整備は道路の交差点をつくるようなもので、ハブ&スポーク等の利用形態は、最終的には船会社のネットワーク形成に委ねるしかない。	
	15	各港寄りのスネークライン航路もハブ&スポークの変形の一つ。将来の航路体系については、経済規模や貿易量等の定量的なデータやシミュレーションに基づき検討する必要がある。	
	16	将来の航路網の検討に当たっては、貨物量や船型といった具体的なスケール感を出すことが必要。東南アジアや南アジアが成長する中で、どのぐらいの港までがこうした地域との直航を確保できるかといったメリハリを付けることが重要である。	
	17	荷主の意向も見極めながら、将来の直航航路とトランシップ航路を検討する必要がある。	
	18	将来の航路網の検討に当たっては、実際の物流の現場に従事する人の声を十分に取り入れる必要がある。	
	19	日本の産業で世界シェアが高く、高付加価値を有するのはサプライチェーンの最上流(高機能素材等)と最下流(自動車等の組立)に特化しつつある。こうした産業を支えるためには、港におけるサービスのクオリティとスピードが重要であり、複数の速度帯に対応した輸送サービスを提供していく必要がある。	
	20	基幹航路だけでなく、アジア等の近距離コンテナ輸送(直航)やフェリー、RORO船等の活用も検討する必要がある。	
2. 効率的かつ持続的なサプライチェーンの構築	21	近隣諸国の港湾政策をレビューするとともに、他国の政策や将来の産業・貿易構造をはじめとして変動要因も多いため、複数シナリオを準備する等、幅を持たせた政策を検討すべき。	近隣諸国の港湾政策をレビューした上で、複数のシナリオを踏まえ検討を進める。 経済協定等の影響等を含め、定量的なデータに基づき、北米、東南アジア等各地域との貿易動向と将来見通しについて分析する。
	22	コンテナ船の大型化に対応した港湾整備を行っていないと、今以上に港湾も産業も国際競争力が落ちていたはず。近隣諸国では積替貨物への優遇政策も導入してハブ化を進めており、港湾政策の検討に際しては国際的なイコールフットingの観点も重要である。	
	23	今後、日本がよりサービス産業化していくと輸入が更に増える。雑貨や日用品の輸入増を見越した港湾政策を検討する必要がある。	
	24	TPPの影響も含め、日本が東南アジアや北米から何を買って、何を売るのかについてよく考える必要がある。	
	25	海外の成長の勢いを取り込むためには、港の背後地に貨物を集積させることが必要であり、国内物流との連結が必要となる。道路のみならず、国内物流全体として捉える必要がある。	港湾背後地のロジスティクス機能の強化や道路、鉄道や内航との連結強化、企業間の共同輸送の促進等、効率的な国内輸送体系の構築に必要な施策を検討する。
	26	航路の接続が悪いことや、ゲート前で渋滞が発生していること等、港湾が抱える課題だけではなく、港湾から広がる物流も含めたサプライチェーン全体を改善していくという視点も必要である。	
	27	港湾に接続する道路の渋滞は大きな問題であり、これに対する支援を検討する必要がある。	
	28	海外の荷動きだけでなく、国内の道路や鉄道との連携を含むサプライチェーン全体を考える必要がある。	
	29	複数の荷主による共同輸送については、魅力が高まれば多く使われるようになる。共同輸送の魅力が高まるような取組を検討してもらいたい。	

テーマ	意見番号	これまでの主な意見	今後の検討の方向性(案)
3. 北東アジアにおけるクルーズネットワークの形成	30	国には海外からのクルーズ旅客の玄関口となるふ頭を美しく保つ使命がある。クルーズターミナルの整備は民間任せではなく、国主導で行うべきではないか。	クルーズ拠点港の形成に向け、官民の役割分担も含めた実現方策を検討する。
	31	「お断りゼロ」のためには、外国船社の専用又は半官半民のターミナル整備も議論の俎上に上げるべきではないか。	
	32	ターミナルビルは日本の玄関になるので、商業施設も活用し、世界や日本の港の文化や歴史を若い人に伝えることができるような立派なターミナルビルを整備すべきではないか。	
	33	沖縄振興のためにも沖縄におけるクルーズ拠点整備を進めてもらいたい。	海外の事例研究等を踏まえ、ルート設定を含めて魅力的なクルーズコンテンツを我が国で提供するための方策や地域の特徴を活かした各港における持続可能なおもてなし体制の構築策等について検討する。
	34	クルーズ客は日本に遊びに来ているので、クルーズ客に日本でどのように楽しんでもらえるかを考える必要がある。	
	35	日本籍船にはカジノを設置できず、外国籍船でも公海上に出ないとカジノを開けない。日本籍船へのカジノ解禁を検討すべきではないか。	
	36	日本は寄港地として海外から非常に注目されている。日本には多くの港があるため、様々なルートを作れるメリットがある。そのため、物流とクルーズが共存してうまく活用できることが重要である。	
37	観光学部の学生の活用等、人材育成の観点を入れる必要がある。		
4. 美しく快適で市民に身近な港湾・臨海部空間の形成	38	我が国全体の港湾の歴史や文化を俯瞰できるような博物館を、国が主導してクルーズターミナル等に併設することを検討してもらいたい。	我が国の港湾や海洋に関する文化や歴史を普及させるための方策について検討する。
	39	クルーズ船を港に受け入れる環境が、薄暗い場所や利便性が悪い場所であったりするため、港湾の中で、どこでクルーズ船を受け入れるかについてよく検討する必要がある。	都市や住民生活との調和、海からの景観、施設の老朽化に応じた施設の総合的な再配置などを、港湾計画の策定段階から考慮することを促す仕組みづくりについて検討する。
	40	生活・旅行者の観点や、海からの視点などを港湾計画の段階から盛り込むようにする必要がある。	
	41	老朽施設を更新する際には港湾施設の再配置も含め検討する必要がある。	
5. 資源エネルギーサプライチェーンの多様化への対応	42	地方港の取扱貨物の95%が、資源、エネルギー等バルク貨物であることを踏まえ、地方の産業を支えるために、地方の港湾においてどのような仕組みが必要かを検討する必要がある。	老朽化・陳腐化が進む専用ターミナルの更新促進も含め、我が国の港湾で安定的かつ低廉に資源・エネルギーの受け入れができるよう検討を進める。
	43	中長期的に、民間企業や関係省庁と一緒に、専用岸壁の老朽化や防災上の課題への対応策を検討していく必要がある。	
	44	専用岸壁の老朽化対策については、民がやろうとしていることを官が支援する仕組みを考える等、官民の役割分担を明確化した上で施策を検討する必要がある。	
	45	民間企業の共同輸送を促進するための制度的な枠組みをどのように作るかについて、検討する必要がある。	
	46	LNG取引市場の形成と港湾における物理的な受け入れ拠点の必要性の関連性をよく整理した上で、今後、どのような取組が必要かについて段階的な検討が必要である。	LNGや水素等の新たな受け入れ拠点が必要となる状況に備え、関係省庁や企業の戦略も踏まえながら、必要となる港湾の配置や機能について検討する。
	47	中長期的に日本が水素技術を使うことがどのような意味を持つのか、新たなハブとして競争力を持てるのか、国際的にどんな発展性があるのか、港湾設備の更新に活かせるものなのか、それぞれ考えていく必要がある。	
	48	シンガポール港が成功した最大の理由は良質な燃料が供給できたことによる。国がある程度リスクを取ってでも、水素やLNG等の供給基地となるよう戦略的に考えて欲しい。	
	49	中長期政策は、現在出てきているニーズに対応するものではない。将来的なエネルギーの動向は不透明であり、特に、港湾は他のインフラよりも時間軸が長いことから、長い時間をかけた政策の中で矛盾が生じないような仕組みづくりが必要である。	
50	海洋資源開発に関しては、避難港や気象通報の拠点港なども必要になってくる。これらを結んだ「海洋軸」を意識するとともに、海洋資源開発に留まらずに、近隣諸国との貿易・交流等も意識した連携軸の形成についても検討する必要がある。	海洋資源の調査・開発の拠点となる港湾やクルーズの観光拠点港等をネットワーク化するなど、離島港湾の活用策・活性化策を検討する。	
6. 港湾・物流活動のグリーン化	51	グリーン化については、企業にとって負担となる場合も多いことから、グリーン化に取り組むことによって企業にも副次的にメリットがあるといった制度設計ができるとうい。	港湾行政サイドから国内各港湾や民間事業者に対して広く環境負荷低減を促すための仕組みづくりについて検討する。
	52	ゼロエミッションへの取組は国が主導する必要がある。民間だけではなかなか動かない。	
	53	グリーン化やICT化への取組は、それによって他港との差別化にもつながるといった相乗効果を含めて効果を上げていくという観点から検討を進める必要がある。	
	54	サンゴや藻場の育成など、生態環境の保全・創造も、港湾施設の整備・維持管理の一環と考えて取り組む必要がある。	優れた環境技術については、海外展開も視野に入れつつ検討を進める。
	55	途上国の発展に伴い安全性に問題のあるサブスタンダード船の入港が増える恐れがあり、港湾の安全と環境を保全するため対策が必要。	関係部局と連携しつつ、港湾として航行安全確保や環境保全に向けた取り組みを検討していく。
	56	東京湾口航路や瀬戸内海等のような過密海域における航行安全の確保についても、港湾行政に密接に関係することから検討する必要がある。	
	57	トラックなどの自動走行技術と同様にICTを活用した船舶の入出港支援等も検討すべき。	
7. 大規模災害に備えたサプライチェーンの強靱化	58	自然災害が発生することを前提としたサプライチェーンマネジメントシステムの構築が重要である。	ICTの活用等により、港湾BCPの実効性や機動性をより高めるための方策を検討する。
	59	災害への対応として、港湾内での対策強化のみならず、道路等を含めたマルチモーダルとしての体制を整えるということも考える必要がある。	
	60	基幹航路が寄港するハブ港については、BCPの観点から災害時のバックアップ機能の確保が必要である。	
	61	ICTは、BCPと親和性が強く、特に、港湾のBCPでは、多様な主体が多様な活動をしていることから、ICTを活用することにより、毎回様相の違う災害に対して機動的にBCPを発動できるようになることが重要なポイントである。	
8. 港湾工事・維持管理等の生産性向上	62	施設の点検のみならず、施工についても効率化を実現するための技術開発を推進するなど、新技術を積極的に取り入れていく視点も必要。	新たな点検技術や施工技術について、現場へ円滑に普及、導入するための方策を検討する。
	63	メンテナンスや港湾物流の効率化に向けた革新的技術の開発、導入にあたっては、国内展開はもとより、海外展開も視野に入れて取り組む必要がある。	
	64	ジャパスタンダードをグローバルスタンダードに位置づけることを目指して技術開発を進めていく必要がある。	厳しい環境下に設置されている港湾施設の特性を踏まえ、センサーやロボット等を活用した点検・モニタリング技術の研究開発を促進する。
	65	港湾施設は一般的に厳しい海象・気象環境下に設置されていることから、メンテナンスの生産性を向上させるためには、外形上の異常の把握に加えて、海面下や構造物内部の錆や腐食状況を効率的に把握するための技術開発も重要。	