1　産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

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

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

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

このため、国際海上輸送に大きな影響を与えるこれらの情勢変化を的確に捉え、雇用や所得の創出等をもたらす我が国における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。

⑴　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、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。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、我が国における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、内航フィーダー、鉄道フィーダーをはじめとする多様な国内輸送ネットワークの充実、港湾全体の一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等の総合的な施策を実施する。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る国際戦略港湾への内航フィーダー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。

②　バルク貨物等の輸送の強化

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、我が国における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。

特に、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、輸送船舶の大型化が進展しており、我が国への低廉な供給を確保するため、今後の船舶の大型化に対応した港湾機能の拠点的な確保に取り組む。

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_2排出量削減の観点から、複合一貫輸送（フェリー、ＲＯＲＯ船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。）の一層の利用促進が期待されている。

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

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

④　港湾を核とした静脈物流網の強化

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

また、近年の国際的な動向として、我が国の近隣諸国の経済成長を背景に、循環資源の貿易量が増加しており、当該循環資源の中には、我が国の高度な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

我が国における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。

⑵　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、我が国における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。