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の拠点

バルク貨物等の輸送の拠点については、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、かつ輸送船舶の大型化が進展している、穀物（とうもろこし、大豆）、鉄鉱石、石炭の３品目について、「選択と集中」の考え方に基づき選定した「国際バルク戦略港湾」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、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。

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_2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。

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。

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。

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。

Ⅲ　海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路

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、我が国における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。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。

1　開発保全航路の開発、保全及び管理の方向

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、航行規制の状況及び航路が閉塞した際の国民生活や経済産業活動への影響等に配慮しつつ、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、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。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、適正に航路を管理する。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、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みを進める。

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。

Ⅳ　良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応

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。

1　自然環境の積極的な保全

①　良好な自然環境の維持

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。

②　失われた自然環境の回復と新たな環境の創造

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。