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。

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、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

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。

① 北海道地域

北海道地域は、広大な地域に人口や企業が分散しており、港湾から生産・消費地までの陸上輸送距離が長い等の特性を有している。

北海道と本州を結ぶ複合一貫輸送は、農水産品等の国内輸送上、重要な役割を果たしているため、太平洋側の国際拠点港湾及び重要港湾と日本海側の重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

特に、道内で人口や産業が集積している道央圏の国際拠点港湾及び重要港湾は、それぞれの立地特性を活かし、産業立地の基盤として、また、経済成長の著しい東アジア地域や開発が本格化すると見込まれるロシア極東地域とを結ぶ海上輸送網の拠点としての機能を担い、総体として北海道の発展を支える。

また、豊かな自然環境等の観光資源を活用して、国内はもとより、東アジア地域をはじめ海外との観光交流を促進するため、国内外のクルーズ船の就航に向けて各港湾が連携して取り組む。

さらに、サハリンからの大規模油流出事故に備えて、北海道沿岸海域における海洋汚染の拡大防止のため、関係機関と連携し、道内港湾において港湾間の相互連携を進めつつ、広域的な油防除等の取組を進める。

加えて、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である京浜港と連携し、内航フィーダー輸送を強化する。

② 東北地域

東北地域は、太平洋側の港湾と日本海側の港湾が比較的近接している。また、東アジア地域やロシア極東地域と地理的に近接している。

さらに、地域内を結ぶ幹線道路網の整備や自動車産業をはじめとした内陸部への産業集積等により、港湾で取り扱われる貨物の背後圏が広範囲にわたることが見込まれる。

このため、これらの特性を活かし、内陸部を含めた地域の産業を支え、消費物資等の国内外への輸送を円滑に行えるように、日本海側の重要港湾と太平洋側の国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。その際、それぞれの港湾と内陸部の産業集積地とを結ぶ幹線道路網や鉄道との連携を考慮する。

特に、東日本大震災を踏まえ、大規模災害発生時に、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港湾間の連携に取り組む。

また、津軽海峡においては、複合一貫輸送が北海道と本州間の輸送で重要な役割を果たしていることから、海峡を挟む港湾が連携して輸送の利便性の向上に努める。また、両地域間の交流の拠点として重要な役割を担う港湾は、連携して両地域の地域振興への取組を進める。

さらに、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である京浜港と連携し、内航フィーダー輸送を強化する。

③ 関東地域

我が国の経済・社会活動の中心的役割を果たす関東地域では、東京湾内と湾外の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。

関東地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に国際戦略港湾である京浜港が担う。京浜港を構成する東京港、横浜港及び川崎港が一体となり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、京浜港において港湾コストの低減、北海道、東北地域などの港湾と連携した内航フィーダー輸送の強化等による広域からの貨物集約、港湾運営の民営化等の取組を進める。

また、東京湾内の海上交通の負荷、陸送費用及び環境負荷の軽減に資するため、湾外の北関東の港湾が適切に機能分担する。その際、北関東内陸部と北関東の港湾をつなぐ幹線道路網との接続を促進するとともに、内陸部の産業集積や観光資源との連携を考慮する。長距離の複合一貫輸送についても、湾奥部の港湾と湾外や湾口部の港湾とが適切に機能分担する。

東京湾においては、陸域から流入する汚濁負荷の増大や臨海部の開発に伴い、自然環境が大きく変貌するとともに、水際線の占有化が進んだ。また、外海との海水交換が十分でないため、水質及び底質環境が良好でない。

このため、多様な主体と協働し、港湾が連携して、現存する干潟等の良好な自然環境の保全に努めるとともに、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進める。また、覆砂、堆積した汚泥の除去等による水質及び底質環境の改善や新たな干潟等の造成による生物生息環境の回復、人々が快適に憩える水際線の確保等、環境保全に向けた総合的な取組を進める。