また、古くから交流が盛んで、今後更なる発展が見込まれる環黄海圏に位置するという地理的特性を活かして、北部九州の港湾が連携し、東アジア地域との海上輸送の準国内化に対応するための国際ＲＯＲＯ船航路等を活性化し、アジア諸港との高速・高品質輸送を進める。さらに、国内の複合一貫輸送については、関東・近畿地域に近い、地域の東側沿岸に位置する港湾が主要な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を結ぶ幹線道路網との連携を考慮する。

また、環黄海圏の観光交流を一層促進するため、東アジア地域とのクルーズ船のネットワークの充実に向けて、九州地域における各港湾が連携して取り組む。

さらに、閉鎖性の強い有明海・八代海において、海域環境の保全に資するように、関係機関と連携しつつ、干潟の造成や環境調査等を行う。

加えて、日本海と瀬戸内海を結ぶ関門航路における船舶航行の安全性、効率性向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を実施するとともに、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。

⑩　沖縄地域

東アジア地域に近いという地理的優位性や独特の歴史・文化的特性、亜熱帯性気候に属することによる恵まれた自然環境等を有している沖縄地域では、沖縄本島と主要な離島に立地する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。沖縄地域の港湾では、特別自由貿易地域の制度等を活用して、物流の拠点としての機能を向上させる。また、異なる魅力を有する離島が点在するという特性を活かして、クルーズ船のネットワークの充実に向けて、本島及び離島の港湾が連携して取り組む。さらに、沖縄特有の環境と共生したみなとづくりをより一層進める。

また、石垣島と各周辺離島を結ぶ竹富南航路における船舶航行の安全性、効率性向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を実施するとともに、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。

3　広域的な港湾相互間の連携

①　日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組

日本海沿岸地域においては、対岸諸国の経済・社会等の状況変化、三大都市圏等との陸上アクセスの向上等により、今後、日本海側の港湾を経由した環日本海交流が益々進展することが見込まれる。このため、海陸の交通が結節し、交流の拠点となっている各港湾が、それぞれの地理的特性やその他の優位性を活かしつつ、全体として相互に連携して、ネットワークを形成し、環日本海交流の一層の促進に寄与する。

また、このような環日本海交流の動きと併せて、地域の交流の歴史や文化を活かした地域振興への取組を、関係者と連携して進める。

なお、古くからの物資の輸送を北回り航路等の海運が支えてきた日本海沿岸地域では、歴史的資産等を活用して、環日本海のみなとまちをクルーズ船で結ぶことにより、観光による地域の振興を促進する。

②　瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組

瀬戸内海地域においては、多くの島々が点在する美しい景観や静穏な海域、歴史的資産等の観光資源を活用して、各港湾がそれぞれの個性を発揮しつつ全体として魅力ある国内外のクルーズ船等のネットワークを形成する等、各港湾が連携して地域振興への取組を進める。

また、瀬戸内海は、海峡部で区切られた複数の湾・灘が連続した閉鎖性の海域群であることから、海域の環境が相互に影響し合うことに配慮しつつ、各港湾が連携して環境の保全に取り組む。閉鎖性が強く背後から流入する汚濁負荷も多い水域においては、海水浄化機能等の向上を図るため、多様な主体と協働し、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進めるとともに、干潟、藻場等の回復、創造に努める。さらに、豊かな自然が残されている地域においては、関係機関と連携して、その保全と活用に努める。

Ⅵ　港湾の効率的な運営

1　民間能力の活用による港湾運営の効率化

港湾は取り扱う貨物を通じ、我が国の経済産業と密接に関わっており、産業の競争力の強化、国民生活の質の向上等を図る上で、低廉で質の高い港湾サービスの提供が極めて重要となってきている。

世界の主要港湾においては、港湾の管理と運営を分離し、港湾運営に民の視点を取り込んだ効率化により国際競争力の強化を図っており、我が国の港湾においても、港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制、水域管理等の港湾管理と、港湾施設の運営、ポートセールス等の港湾運営については分離し、港湾運営を戦略的かつ効率的に推進していく体制を確保することが急務となっている。

特に、国際海上コンテナ輸送においては、船舶の大型化の進行とともに、アジア域内での貨物量の急激な増加を背景に、基幹航路の維持・拡大を巡り、東アジアにおいて港湾間の国際競争が激化しており、戦略的な港湾運営が極めて重要となってきている。

我が国港湾においても、このような環境変化に対応するために、今後は、現行の運営体制の効率化を図るだけではなく、民の視点を導入して、積極的なポートセールスによる集荷力の強化及び低廉で質の高い港湾サービスの提供等に取り組んでいくことが特に求められる。さらに、国際海上コンテナ輸送においては東アジア諸国の港湾との国際競争に対応するため、複数の港湾管理者にまたがる国際戦略港湾を一体的かつ効率的に運営していくことも求められる。

我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な業務活動が官民により様々な形で実施されており、その運営の効率化に民の視点を取り込んだ制度として、港湾運営会社制度をはじめ、ＰＦＩに係る制度、特定埠頭に係る制度、指定管理者制度等が整備されており、地域における産業や経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。

港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図るため、港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社と港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制等の港湾管理を行う港湾管理者との連携を確保するとともに、貨物取扱量や利用状況などの運営に係るデータや財務に関する情報等の適宜・適切な開示、港湾運営について民間のガバナンスが十分に発揮されるための民間資本の参加、組織・経営体制の整備等を進める。

なお、我が国にとって港湾は、物流を通じて我が国の社会経済を支えるとともに、災害時においては緊急輸送等を通じて国民の生命と生活を守る重要な社会基盤であることから、港湾運営会社の公共性の確保及び港湾の秩序の確立に取り組む。

2　港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築

輸送の効率性や利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、港湾利用やサービス向上についての協議会等の設置や活用を通じて、港湾利用者のニーズを十分把握するとともに、関係者と連携して、港湾における良好な労働環境の確保に配慮しつつ、目標の設定・その達成状況の公開などを通じたＰＤＣＡプロセスの構築、荷役の効率化、荷主等のニーズへの対応力の強化及びこれらに対応するための人材の確保等に努める。

特に、国際戦略港湾においては、埠頭群の指定が２以上の港湾管理者の港湾区域にわたってなされることを踏まえ、港湾法に基づく国際戦略港湾運営効率化協議会を活用し、関係者間での緊密な連携により、港湾全体での一体的かつ効率的な運営の実現を図ることで、関係手続きの迅速化、広域からの貨物集約、基幹航路の維持・拡大等を進める。

（別表１）港湾取扱貨物量の見通し

	現状（2008年）	見通し	
		2020年	2025年
港湾取扱貨物	31億4610万 フレート トン	32億4000～34億1000万 フレート トン	33億5000～36億0000万 フレート トン