ら№三七七まで、№三七九から№三八二まで、乙四〇〇から乙四〇八まで、乙四〇九の四から乙四〇九の七まで、乙四一〇、№四一一の一、№四一一の六、乙四一二の一、乙四一二の六（国有林）、乙四一六の一、乙四一七、№四一八の一、乙四一八の四・№四一八の五（以上二筆国有林）、№四一八の六、№四一九、№四二〇、№四二一の一、№四二一の二、№四二一の三から№四二一の六まで（以上四筆国有林）、№四二一の七、乙四二二、№四二四、№四二五の二、乙四二五の五、№四二六、乙四二七の一、№四二八から乙四三四まで、乙四三五の二、乙四三六の一、乙四三六の四、乙四三六の六から乙四三六の八まで（以上三筆について次の図に示す部分に限る。）、乙四三七の一、乙四三七の四・乙四三七の五（以上二筆について次の図に示す部分に限る。）、乙四三七の六から乙四三七の八まで、乙四三八の一、乙四三八の五（次の図に示す部分に限る。）、乙四三八の七、№四三八の九、№四三九から乙四四九まで、№四五一の一、乙四五八、№四五九の一、№四五九の一〇（次の図に示す部分に限る。）、№四六〇の一、乙四六〇の九（次の図に示す部分に限る。）、№四六〇の一〇、№四六〇の一一（次の図に示す部分に限る。）、№四六〇の一二、№四六一の一、乙四六一の二（次の図に示す部分に限る。）、乙四六一の三、乙四六一の三、乙四六一の一一、乙四六一の一二、乙四六一の三、乙四六二の八、乙四六二の九、乙四六二の一一、乙四六二の一二、乙四六三の一から乙四六三の三まで、乙四六三の六、乙四六三の七（次の図に示す部分に限る。）、乙四六四の一、乙四六四の二、乙四六四の八、乙四六四の九、乙四六四の一一、乙四六四の一四（次の図に示す部分に限る。）、乙四六六、№四六七、乙四六七の一、乙四六八の二（国有林）、№四六九の一、乙四六九の二（国有林）、№四七〇の一、№四七〇の二（国有林）、乙四七〇の三、№四七一の一、№四七一の二（国有林）、№四七二の一、乙四七三の二（以上二筆国有林）、乙四七四の一、乙四七四の二（国有林）、乙四七八の三（次の図に示す部分に限る。）、乙四九七の一、№四九七の二（国有林）、乙四九八の一、№四九八の二（以上二筆国有林）、乙五〇〇から№五〇一まで、字三笠№一一三六の一、№一一三七の一、№一一三七の三（国有林）、№一一四四の一、№一一四五の一、№一一四六の五、№一一五三の一、№一一五五の一、№一一六三の一、№一一六七の一から№一一六七の三まで、№一一六七の六から№一一六七の一〇まで、№一一六七の一一、№一一六七の一四から№一一六七の一六まで、№一一六八の一、№一一六八の五から№一一六八の七まで、№一一六九、№一一七一、№一一七二の一、№一一七三の一、№一一七三の二、№一一七四、№一一七五の一、№一一七六の一、№一一七九から№一一八一まで、№一一八四から№一一八七まで、№一一九六の一、№一一九七、№一一九八の一、№一一九八の二、№一一九九の一、№一一〇一の一（次の図に示す部分に限る。）、№一一〇一の五、字三向乙八三一、乙八四一、乙八五の一、№八五の二、乙八六の一、乙八七の一、乙八七の三、乙八七の四（国有林）、№八八の一、乙八八の四、乙八九の一、乙八九の四、乙八九の六、乙九〇の一、乙九〇の二、乙九〇の四、乙九一の一、乙九一の四、乙九四の一、乙一〇八の一

2　その他の森林については、主伐に係る伐採種を定めない。

3　主伐として伐採をするものである立木は、当該立木の所在する市町村に係る市町村森林整備計画で定める標準伐期齢以上のものとする。

4　間伐に係る森林は、次のとおりとする。

㈠　立木の伐採の限度並びに植栽の方法・期間及び樹種　次のとおりとする。

（「次の図」及び「次のとおり」は、省略し、その図面及び関係書類を香川県庁及び関係町役場に備え置いて縦覧に供する。）

○国土交通省告示第六号

港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第三条の二の規定に基づき、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針を次のとおり変更したので、同条第六項の規定により公表する。

平成二十六年一月六日

国土交通大臣　太田　昭宏

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針

四方を海に囲まれ、臨海部に人口・資産等が集積する我が国において、港湾は、海上輸送と陸上輸送の結節点として物流や人流を支える交通基盤であるとともに、陸域と水域とが一体となった臨海部の空間であり、国民生活の質の向上や産業活動の発展に大きな役割を果たしている。

我が国の経済社会を巡る環境は、経済のグローバル化の進展と東アジア地域の急成長、情報通信技術（以下「ＩＣＴ」という。）の発達、地球温暖化の進行、本格的な人口減少・高齢化社会の到来等、大きく変化しており、これらに対応した国土構造の形成や、国際的に競争力を備えた経済・社会の構築を進めていくことが求められている。また、安全・安心、地球環境、美しさや文化に対する国民意識の高まりを受けて、安全で美しく暮らしやすい国土の形成、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承、創意工夫を活かした自立的な取組による地域づくりを進めていくことが求められている。

特に、安全・安心については、2011年3月11日に発生した東日本大震災のような大規模災害時に、我が国の経済及び国民生活を支える海上輸送機能を確保するとともに、これを基盤とする臨海部産業の早期回復及び事業の継続が図られるよう港湾の防災・減災対策を講ずることが求められている。

さらに、東日本大震災以降の化石燃料に対する依存度の上昇などを背景にエネルギー価格の高騰が指摘されるなど我が国を取り巻く事業環境が厳しくなっている中で、資源、エネルギー等の安定的かつ安価な輸入が求められている。

また、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現するとともに、排他的経済水域及び大陸棚の保持を図るため、低潮線の保全等の海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進することが求められている。

これらの多様な要請に対応して、港湾が社会から求められる機能を的確に発揮するため、港湾においては、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輸送体系を構築していく。また、地域が持つ資源や魅力を活かしながら世界と直接交流できるように、各地域の港湾は、グローバル化の進展や東アジア地域の経済成長に対応した地域のゲートウェイの役割を果たしていく。これらの実現に向け、施設整備等のハード面の施策と、他の輸送モードとの円滑な接続、民の視点を取り込んだ効率的な港湾運営、ＩＣＴの活用等のソフト面の施策を総合的に進める。

また、臨海部への国内外からの産業立地や観光客の来訪が地域の雇用や所得を創出し、地域の活力を支え、個性ある地域づくりに資することを認識し、海に開かれ市街地に近接しているなどの特性を活かして、交通、国民生活、産業活動を支える機能が調和して導入され、全体として高度な機能が発揮でき、美しく、使いやすく、安全な港湾空間を形成していく。

さらに、人々に精神的な安らぎや物質的な恵みをもたらす、豊かな自然を有する沿岸域の環境の保全を進め、港湾の環境を美しく健全な状態で将来世代に継承するように努めていく。

その際、国土、地域、環境等に関する諸計画との整合を図るとともに、交通体系上の位置付け、周辺港湾の機能、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整等を十分勘案し、各港湾の特色と機能を踏まえて、総合的に施策の有効性等を判断する。

なお、この基本方針は、今後の経済・社会情勢の推移等を勘案しつつ、必要に応じて速やかに見直しを行う。