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、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

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国際フィーダー航路による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。

併せて、魅力的な海辺や水辺文化を形成するため、多様な主体と協働しつつ、東京湾の海辺情報を発信・共有する仕組みを構築する。また、東京湾内の水上交通ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。

また、東京湾内は、海面利用に対する多様な要請があり、また、船舶が著しく輻輳する水域であることから、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。

さらに、切迫性が指摘されている首都直下地震等の大規模災害時に、川崎港東扇島地区の基幹的広域防災拠点が、緊急物資等の効率的輸送の拠点として、所期の機能を発揮できるように、適切な運用体制を確立する。

加えて、臨海部の土地利用の転換、廃棄物の広域的な最終処分、新たな海面利用への要請等については、関係者と連携してその対応に取り組む。

④　北陸地域

北陸地域は東京、大阪、名古屋の三大都市圏に等しく近い距離に位置し、対岸の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。

北陸地域の国際拠点港湾及び重要港湾は、その地理的特性を活かして環日本海地域の海上輸送網の拠点としての機能を担うとともに、日本海の海上輸送と内陸部の陸上輸送が円滑に接続することにより、北海道や九州と三大都市圏との間の複合一貫輸送を支える拠点としての機能を担う。

また、海上輸送ネットワークの利便性を高めるため、複数の港湾が連携して、北陸地域と東アジア地域又はロシア極東地域を結ぶ航路誘致等の取組を行う。

⑤　中部地域

国土のほぼ中央に位置し、特に輸送用機械産業を始め、ものづくり産業が集積している中部地域では、伊勢湾内と駿河湾沿岸等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。

また、日本海側と太平洋側を結ぶ幹線道路網の活用により、両地域の港湾の連携を進める。その際、内陸部の産業集積との連携を考慮する。

中部地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に伊勢湾のコンテナターミナル群が連携して担うとともに、コンテナ取扱機能の強化に資するため、名古屋港と四日市港が一体となりコンテナ輸送の効率化及び港湾運営の民営化に取り組む。また、地域の東部等の需要に対しては、駿河湾沿岸の港湾が適切に機能分担するとともに、基幹航路のコンテナ貨物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、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

さらに、自然環境や歴史的資産を活用した地域振興を進めるため、伊勢湾、駿河湾沿岸地域へのアクセスの向上に資する海上交通を充実させる等、観光資源と港湾との連携を進める。

伊勢湾は、閉鎖性の強い三河湾を含む内湾であり、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、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等、環境保全に向けた総合的な取組を進める。

また、伊勢湾内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。

⑥　近畿地域

近畿地域は、首都圏と並び経済・社会活動の中心的役割を担い、日本海側の港湾は東アジア地域と地理的に近接している。その特性を活かし、大阪湾内、播磨灘の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾と日本海側、太平洋側に立地する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。

近畿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大阪港及び神戸港が担う。大阪港及び神戸港が一体となり、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、港湾コストの低減、中国、四国、九州地域などの港湾と連携した国際フィーダー航路による輸送の強化等により、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。

四国、九州等との複合一貫輸送については、各港湾の地理的立地条件を活かして機能分担する。

大阪湾では、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、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。

さらに、切迫性が指摘されている東南海・南海地震や近畿圏における直下型地震等の大規模災害時に、緊急物資等を効率的に輸送するため、堺泉北港堺２区に基幹的広域防災拠点を整備し、災害時に所期の機能を発揮できるように、適切な運用体制を確立する。

また、大阪湾内での廃棄物の広域的な処分は、引き続き関係機関が連携して廃棄物の発生抑制、減量化、減容化又は再利用等を前提として進める。