④　港湾の開発等におけるリサイクルの推進

港湾の開発や開発保全航路の開発に伴い発生する浚渫土砂や各種副産物に対しては、それらの発生の抑制、減量化、減容化に努めるとともに、極力再利用、再資源化することにより、循環型社会の構築に寄与する。また、港湾の開発に当たっては、他事業等から発生する各種副産物も可能な範囲で再利用する。なお、これらの副産物や再生資源の輸送については、関係者と連携して環境負荷の少ない海上輸送の利用を進める。

⑤　地域との連携

地域の多様な要請に適切に対応して、効率的・効果的な港湾の開発、利用等を進めるため、構想・計画段階から地元地方公共団体、港湾利用者、市民、ＮＰＯ等多様な主体の参画を得て、その意向を十分把握する等、地域と連携する。特に、みなとまちづくりに当たっては、港湾の資産を市民、ＮＰＯ等の視点から再評価し、最大限に活用するとともに、背後地域の幅広い関係者と連携しつつ個性豊かな地域づくりを進める。

⑥　港湾施設の適切な維持管理

これまで蓄積されてきた港湾施設は、順次老朽化が進むことから、今後、更新投資が飛躍的に増大することが見込まれる。

このため、必要な機能を確保しつつ、将来の維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び平準化並びに港湾施設の長寿命化を図るため、国及び港湾管理者が連携して、港湾施設の維持管理計画を策定し、定期的に点検を行うなど、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。

さらに、廃止も含め、その施設の必要性、対策の内容や時期等を港湾単位で検討した上で、更新等の機会を捉えて、社会経済情勢の変化に応じ、施設の集約や利用転換、質的向上など、戦略的な維持管理・更新等の取組を推進する。

⑦　港湾施設の有効活用

船舶の大型化や貨物の荷役・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者ニーズに合わなくなった施設については、既存ストックの有効活用の観点から利用者や市民、ＮＰＯ等からの要請も踏まえつつ、機能の増強や他の用途への転換を行う。

⑵　技術開発の推進と成果の活用

港湾の開発、利用及び保全に関する施策等を円滑かつ確実に進めるため、開発する技術の水準や時期の目標を定め、関係機関と連携しつつ効率的な技術開発を推進するとともに、技術開発の成果を積極的に導入する。特に、港湾における情報化や荷役の高速化等輸送の効率化を進める技術、CO_2の排出量削減や海域環境の改善に資する技術、浚渫土砂の再利用等リサイクルの推進や港湾施設の建設・維持管理コストの削減に資する技術について、重点的に取り組む。

Ⅱ　港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

港湾の配置、機能及び能力については、今後の港湾の進むべき方向を踏まえて、港湾の多種多様な機能のうち、海上輸送網の拠点としての機能等、国の利害に重大な関係を有する機能について示すこととし、その配置及び能力に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

1　港湾取扱貨物の見通し

今後、我が国の経済社会を巡る環境は、本格的な人口減少・高齢化社会の到来を迎え、国内市場の将来的な高成長を見込むことが難しい状況であるが、経済のグローバル化の進展と東アジア地域の急成長により、我が国とアジア地域の経済交流は今後ますます拡大し、相互依存関係が深まることが見込まれる。このため、今後の港湾取扱貨物量は、2020年には約32億４千万トンから34億１千万トン、2025年には約33億５千万トンから約36億トンと見込まれる（別表１参照）。

また、我が国の貿易構造は、国際分業の進展等により、加工貿易型構造から、製品や半製品が輸出入される貿易構造へ転換が進んでいる。これらの貿易構造の変化を受け、付加価値が高くコンテナ輸送に適するこれらの製品や半製品の輸出入が増加するとともに、冷蔵コンテナによる生鮮食料品の輸入の増加や、従来一般貨物船で輸送されていた貨物のコンテナ化が進展していることやアジア地域の経済発展等により、コンテナ取扱量の増加が見込まれる。このため、国際海上コンテナの取扱量は、2020年には約２千百万ＴＥＵから２千６百万ＴＥＵ、2025年には約２千２百万ＴＥＵから２千９百万ＴＥＵと見込まれる（別表１、別表２参照）。

さらに、国内の海上輸送については、海上輸送と陸上輸送を結ぶ複合一貫輸送において、輸送費用の低減等を確保するため、船舶の大型化が進んでおり、エネルギー効率が高く環境負荷が少ない複合一貫輸送の一層の活用が期待される。このため、国内の複合一貫輸送の貨物取扱量は、2020年には約９億トンから９億３千万トン、2025年には約９億１千万トンから９億５千万トンと見込まれる（別表１参照）。

なお、これらの見通しは、今後の経済・社会情勢や輸送構造の変化等に影響されるものであることから、これらの変化に的確に対応しつつ、以下の施策を実施していくものとする。

2　国際海上コンテナ輸送網の拠点

①　アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送

アジア地域の経済発展に伴い我が国とアジア諸国との間の国際海上コンテナの輸送量は増加しており、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。

アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

②　基幹航路の国際海上コンテナ輸送

コンテナ船の大型化や、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、基幹航路で輸送されているコンテナ貨物における我が国発着貨物のシェアは低下している。

基幹航路のコンテナ輸送は寄港地の選別が図られており、また、基幹航路の航路数の維持も難しい状況にあることを踏まえ、「新成長戦略」（2010年６月18日閣議決定）における「選択と集中」の考え方に基づき、基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約、コストの低減等の実現性を考慮の上、阪神港（大阪港及び神戸港）、京浜港（東京港、横浜港及び川崎港）を国際戦略港湾として規定した。

国際戦略港湾は、長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点としての役割、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する役割を担う港湾であり、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要である。

このため、国際戦略港湾においては、コンテナ船の大型化に対応するため、大規模コンテナターミナルの形成に取り組むとともに、基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の広域からの集貨を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による国際フィーダー輸送や鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実や、内陸部に整備するインランドポートを活用した集貨拠点の形成、さらには、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営等の港湾サービスの確保に取り組む。また、新たな貨物需要を創出するため、流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティクス・ハブ機能の強化を図る。

これにより、国際戦略港湾と世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築するため、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す。

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。