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。

3　バルク貨物等の輸送網の拠点

バルク貨物等の輸送網の拠点については、産業の立地状況、資源の産出地・消費地の分布状況、エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの陸上輸送や海上輸送の状況等を考慮して配置し、船舶の大型化に対応した水深の岸壁とともに、高能率の荷役機械や十分な面積の荷さばき用地を備える。その際、地域の産業の国際競争力の強化を図るべき港湾においては、臨海部産業エリアを形成し、民間事業者が一体的に運営する埠頭及びその隣接区域の連携を強化する。また、複数の品目を取り扱う場合には、品目ごとの特性を考慮して効率的に取り扱うことができるように配慮する。

特に、世界的な需要が増加し、かつ船舶の大型化が進展している貨物について、安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図るために、「選択と集中」の考え方に基づき選定した「国際バルク戦略港湾」(穀物：釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港。鉄鉱石：木更津港、水島港・福山港。石炭（一般炭）：小名浜港、徳山下松港・宇部港）においては、品目ごとの特性を勘案し、バルク貨物の輸入拠点が背後産業の立地と密接に結びついていることや拠点の絞り込みによる物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携の強化等が必要になることに鑑み、「選択と集中」の合理性・実現可能性を十分精査した上で、穀物にあってはパナマ運河の拡張も見据えつつパナマックス級以上の船舶が、鉄鉱石にあってはＶＬＯＣ級の船舶が、石炭（一般炭）にあってはケープサイズ級の船舶が、それぞれ入港することが可能となるよう港湾機能の拠点的な確保に取り組むとともに、民の視点を取り込んだ効率的な運営体制の確立、船舶の運航効率改善のための制限の緩和、港湾間や企業間の連携の促進に取り組む。

また、バルク貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾を特定貨物輸入拠点港湾として指定する。バルク貨物の海上輸送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の推進を図るため、関係者が連携して、特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用しつつ、特定利用推進計画を作成し、当該計画に定めた取組を促進するとともに、継続して当該計画の進捗状況の確認を行う。

なお、特定利用推進計画の作成に当たっては、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾を拠点とする大型船の複数港寄りや小型船による積み替え輸送といった企業間の連携による大型船の活用の取組の促進、安定的な投資環境の構築に資する共同化促進施設協定の活用による荷さばき施設等の共同化の促進、複数の港湾にまたがる企業間や港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。

4　複合一貫輸送網の拠点

複合一貫輸送網の拠点は、長距離フェリー、内航コンテナ船、国際・国内ＲＯＲＯ船等の海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾である。

複合一貫輸送網の拠点については、全国的な貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模、CO_2排出量削減等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、海上輸送と陸上輸送の物流全体での効率化を進めることができるように適切に配置する。

また、複合一貫輸送網の拠点となる港湾には、船舶の大型化に対応した十分な延長の岸壁、十分な面積の荷さばき用地や駐車場等とともに、必要に応じて旅客ターミナル施設を備える。さらに、関係機関と連携して、幹線道路網等との円滑な接続を進める。

5　地域の自立的発展を支える海上輸送網の拠点

地域の自立的発展を支える海上輸送網の拠点は、地域における生活の安定や、観光による地域活性化等の役割を担う。このため、国土の骨格となる交通体系を形成するように、隣接する港湾間の距離や国土の形状、離島であるか等の地理的条件を考慮して配置する。特に、離島においては、住民生活の安定性及び安全性を確保するため、離島航路における運航率の向上等に配慮する。この海上輸送網の拠点は、地域の歴史・文化、地理的特性を踏まえつつ、効率的な荷役や安全な人の乗降に対応した施設を備える。

6　船舶の安全な避難機能を担う拠点

船舶の避難機能を担う拠点については、小型船舶等が航行中に異常気象を察知した場合に安全に避難できるように、全国に適切に配置する。このため、重要港湾及び地方港湾において必要な避難機能を確保するとともに、空白地域を補完する避難港を配置する。これらの港湾では、異常気象時等の小型船舶等の安全な避難のために必要な静穏度と面積を有する水域を確保する。

7　大規模地震対策施設

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保するべく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。また、大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える。

特に、首都圏等の大都市圏においては、国及び地方公共団体が協力し、都道府県単独では対応不可能な、広域あるいは甚大な被害が発生した場合に、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を配置する。なお、当該施設は、災害時の機能を確保した上で、平常時には広く一般に開放する。

さらに、大規模な地震が発生した場合にも石油製品の供給を確保するため、災害時に緊急物資として石油製品を取り扱う必要のある係留施設を大規模地震対策施設に適切に位置づける。

加えて、大規模地震対策施設に至る水域施設沿いにおいて、非常災害が発生した場合に長期間にわたり船舶の交通に支障を及ぼすおそれのある港湾施設の改良を促進する。

また、震災直後から復旧完了までの期間に、海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、国際海上コンテナターミナルや、複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。