2　各地域における港湾相互間の連携

各地域における港湾相互間の連携の確保については、以下の10の地域ブロック（別表３参照）についてその基本的な考え方を示す。なお、各地域における海上輸送については、地域の国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾が近隣の地方港湾との機能分担の下に拠点的な役割を担う。また、各国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾の果たす役割や配置は、今後の経済・社会情勢の変化や利用者の動向等により変動するものである。

①　北海道地域

北海道地域は、広大な地域に人口や企業が分散しており、港湾から生産・消費地までの陸上輸送距離が長い等の特性を有している。

北海道と本州を結ぶ複合一貫輸送は、農水産品等の国内輸送上、重要な役割を果たしているため、太平洋側の国際拠点港湾及び重要港湾と日本海側の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。

特に、道内で人口や産業が集積している道央圏の国際拠点港湾及び重要港湾は、それぞれの立地特性を活かし、産業立地の基盤として、また、経済成長の著しい東アジア地域や開発が本格化すると見込まれるロシア極東地域とを結ぶ海上輸送網の拠点としての機能を担い、総体として北海道の発展を支える。

また、豊かな自然環境等の観光資源を活用して、国内はもとより、東アジア地域をはじめ海外との観光交流を促進するため、国内外のクルーズ船の就航に向けて各港湾が連携して取り組む。

さらに、サハリンからの大規模油流出事故に備えて、北海道沿岸海域における海洋汚染の拡大防止のため、関係機関と連携し、道内港湾において港湾間の相互連携を進めつつ、広域的な油防除等の取組を進める。

加えて、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。

②　東北地域

東北地域は、太平洋側の港湾と日本海側の港湾が比較的近接している。また、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。

さらに、地域内を結ぶ幹線道路網の整備や自動車産業をはじめとした内陸部への産業集積等により、港湾で取り扱われる貨物の背後圏が広範囲にわたることが見込まれる。

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、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取組を進める。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。

さらに、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。