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、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。

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。

⑦　中国地域

中国地域では、日本海側の重要港湾と瀬戸内海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。

日本海沿岸の各港湾は、東アジア地域に近い地理的特性を活かした国際輸送や日本海における国内輸送の拠点としての役割を担う。瀬戸内海側の港湾は、臨海部に集積している鉄鋼・石油化学等の基礎素材型産業や自動車・造船等の加工組立型産業の原材料や製品の輸送の拠点として、産業活動等を支える機能を担うとともに、四国地域等の港湾と連携して、四国や瀬戸内海の離島等との海上交通ネットワークを形成する。

また、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大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

⑧　四国地域

四国地域では、臨海部を中心に造船業や紙・パルプ、セメント等の基礎素材型産業が立地し地域経済を支えている。また、地域内において幹線道路網の整備が進められており、資源や製品等の港湾で取り扱われる貨物の広域的流動が見込まれる。このため、瀬戸内海側と太平洋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。

その際、本州や九州との複合一貫輸送については、利用者の多様なニーズに応えるほか、各港湾の地理的立地条件を活かして適切に機能分担する。

また、瀬戸内海等を航行する船舶の安全性、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、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大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

⑨　九州地域

離島や半島が多く、東アジア地域と地理的に近接し、また、北部地域を中心に製造業が集積している九州地域では、九州本土の国際拠点港湾及び重要港湾と離島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。

九州地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に北部九州のコンテナターミナル群が連携して担う一方で、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大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。

また、古くから交流が盛んで、今後更なる発展が見込まれる環黄海圏に位置するという地理的特性を活かして、北部九州の港湾が連携し、東アジア地域との海上輸送の準国内化に対応するための国際ＲＯＲＯ船航路等を活性化し、アジア諸港との高速・高品質輸送を進める。さらに、国内の複合一貫輸送については、関東・近畿地域に近い、地域の東側沿岸に位置する港湾が主要な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を結ぶ幹線道路網との連携を考慮する。

また、環黄海圏の観光交流を一層促進するため、東アジア地域とのクルーズ船のネットワークの充実に向けて、九州地域における各港湾が連携して取り組む。

さらに、閉鎖性の強い有明海・八代海において、海域環境の保全に資するように、関係機関と連携しつつ、干潟の造成や環境調査等を行う。

加えて、日本海と瀬戸内海を結ぶ関門航路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。

⑩　沖縄地域

東アジア地域に近いという地理的優位性や独特の歴史・文化的特性、亜熱帯性気候に属することによる恵まれた自然環境等を有している沖縄地域では、沖縄本島と主要な離島に立地する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。沖縄地域の港湾では、国際物流拠点産業集積地域の制度等を活用して、物流の拠点としての機能を向上させる。また、異なる魅力を有する離島が点在するという特性を活かして、クルーズ船のネットワークの充実に向けて、本島及び離島の港湾が連携して取り組む。さらに、沖縄特有の環境と共生したみなとづくりをより一層進める。

また、石垣島と各周辺離島を結ぶ竹富南航路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。