3　広域的な港湾相互間の連携

①　日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組

日本海沿岸地域においては、対岸諸国の経済・社会等の状況変化、三大都市圏等との陸上アクセスの向上等により、今後、日本海側の港湾を経由した環日本海交流が益々進展することが見込まれる。このため、海陸の交通が結節し、交流の拠点となっている各港湾が、それぞれの地理的特性やその他の優位性を活かしつつ、全体として相互に連携して、ネットワークを形成し、環日本海交流の一層の促進に寄与する。

また、このような環日本海交流の動きと併せて、地域の交流の歴史や文化を活かした地域振興への取組を、関係者と連携して進める。

なお、古くからの物資の輸送を北回り航路等の海運が支えてきた日本海沿岸地域では、歴史的資産等を活用して、環日本海のみなとまちをクルーズ船で結ぶことにより、観光による地域の振興を促進する。

②　瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組

瀬戸内海地域においては、多くの島々が点在する美しい景観や静穏な海域、歴史的資産等の観光資源を活用して、各港湾がそれぞれの個性を発揮しつつ全体として魅力ある国内外のクルーズ船等のネットワークを形成する等、各港湾が連携して地域振興への取組を進める。

また、瀬戸内海は、海峡部で区切られた複数の湾・灘が連続した閉鎖性の海域群であることから、海域の環境が相互に影響し合うことに配慮しつつ、各港湾が連携して環境の保全に取り組む。閉鎖性が強く背後から流入する汚濁負荷も多い水域においては、海水浄化機能等の向上を図るため、多様な主体と協働し、陸域から流入する汚濁負荷の低減を進めるとともに、干潟、藻場等の回復、創造に努める。さらに、豊かな自然が残されている地域においては、関係機関と連携して、その保全と活用に努める。

Ⅵ　官民連携による港湾の効果的な利用

クルーズ船の受入拠点を形成するため、港湾管理者とクルーズ船社等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。

特に、港湾管理者が、当該港湾への寄港を希望し、自ら寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を整備する意向をもつクルーズ船社と連携する場合、その意向やニーズを取り込むとともに、その活力を活用しながら、長期安定的な寄港を確保する国際クルーズ船の受入拠点の形成に取り組む。

このような取組を行う港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定する。当該港湾の港湾管理者は、関係者と調整し、国際旅客船拠点形成計画を作成する。さらに、当該港湾管理者は、旅客施設等を整備するクルーズ船社等と、係留施設の優先的な利用や当該旅客施設等の一般公衆への供用等に関する官民連携国際旅客船受入促進協定を締結することにより、当該計画に定めた取組を推進する。

なお、国際旅客船拠点形成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、官民連携の推進と公共的な利用の確保を可能とする管理・運営、魅力ある寄港地観光の造成、地場産業の活用等による地域振興への貢献、観光等の地域の関係者の連携による推進体制の構築に配慮する必要がある。

Ⅶ　港湾の効率的な運営

1　民間能力の活用による港湾運営の効率化

港湾は取り扱う貨物を通じ、我が国の経済産業と密接に関わっており、産業の国際競争力の強化、国民生活の質の向上等を図る上で、低廉で質の高い港湾サービスの提供が極めて重要となってきている。

世界の主要港湾においては、港湾の管理と運営を分離し、港湾運営に民の視点を取り込んだ効率化により国際競争力の強化を図っており、我が国の港湾においても、港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制、水域管理等の港湾管理と、港湾施設の運営、ポートセールス等の港湾運営については分離し、港湾運営を戦略的かつ効率的に推進していく体制を確保することが急務となっている。

特に、国際海上コンテナ輸送においては、コンテナ船の更なる大型化や船会社同士の連携の進展とともに、アジア域内での貨物量の急激な増加を背景に、基幹航路の維持・拡大を巡り、東アジアにおいて港湾間の国際競争が激化しており、仮に基幹航路を喪失した場合、物流コストの増大を通じ我が国全体の産業立地競争力の低下を招くことから、全国的見地に立った戦略的な港湾運営が極めて重要となってきている。

我が国港湾においても、このような環境変化の中で、基幹航路を維持・拡大するため、今後は、国際戦略港湾における広域からの貨物集約や新たな貨物需要の創出によるコンテナ船寄港に必要な貨物量の確保や、海外船社への航路誘致活動の強化等に取り組むとともに、コンテナ船の寄港コストの低減に取り組むことが求められている。さらに、国際海上コンテナ輸送においては東アジア諸国の港湾との国際競争に対応するため、複数の港湾管理者にまたがる国際戦略港湾を一体的かつ効率的に運営していくことも求められる。

我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な業務活動が官民により様々な形で実施されており、その運営の効率化に民の視点を取り込んだ制度として、港湾運営会社制度をはじめ、ＰＦＩに係る制度、特定埠頭に係る制度、指定管理者制度等が整備されており、地域における産業や経済の実情等の港湾を取り巻く状況を勘案しながら、これらの制度を活用し、我が国においても民間の能力を活用した港湾運営の効率化を進める。

港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図るため、港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社と港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制等の港湾管理を行う港湾管理者との連携を確保するとともに、貨物取扱量や利用状況などの運営に係るデータや財務に関する情報等の適宜・適切な開示、港湾運営について民間のガバナンスが十分に発揮されるための民間資本の参加、組織・経営体制の整備等を進める。

特に、国際戦略港湾においては、国が港湾運営会社に出資することにより、国・港湾管理者・民間それぞれの強みを活かした協働体制を構築し、広域からの貨物集約や新たな貨物需要の創出、国際的なセールス活動等全国的・国際的視点で取り組むべき課題に対応するとともに、港湾運営会社の財務基盤の強化を通じて、高能率な荷役機械の導入や荷役機械の遠隔操作化等の設備投資を促進する。

なお、我が国にとって港湾は、物流を通じて我が国の社会経済を支えるとともに、災害時においては緊急輸送等を通じて国民の生命と生活を守る重要な社会基盤であることから、港湾運営会社の公共性の確保及び港湾の秩序の確立に取り組む。

2　港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築

輸送の効率性や利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、港湾利用やサービス向上についての協議会等の設置や活用を通じて、港湾利用者のニーズを十分把握するとともに、関係者と連携して、港湾における良好な労働環境の確保に配慮しつつ、目標の設定・その達成状況の公開などを通じたＰＤＣＡプロセスの構築、荷役の効率化、荷主等のニーズへの対応力の強化及びこれらに対応するための人材の確保等に努める。

特に、国際戦略港湾においては、埠頭群の指定が２以上の港湾管理者の港湾区域にわたってなされることを踏まえ、港湾法に基づく国際戦略港湾運営効率化協議会を活用し、関係者間での緊密な連携により、港湾全体での一体的かつ効率的な運営の実現を図ることで、関係手続の迅速化、広域からの貨物集約、基幹航路の維持・拡大等を進める。

（別表１）港湾取扱貨物量の見通し

	現　　状 （2008年）	見　　通　　し	
		2020年	2025年
港湾取扱貨物	31億4610万 フレート　トン	32億4000～34億1000万 フレート　トン	33億5000～36億0000万 フレート　トン