国際物流を取り巻く情勢では、世界の経済発展が東南アジア、南アジアや中東、中南米等へ拡大する中で、コンテナ船の大型化の進展や世界的な資源獲得競争の激化により海上輸送網の再編が進むとともに、武装組織による船舶への攻撃事案等による国際海上コンテナ物流の混乱等が生じている。我が国の港湾には、こうした変化に柔軟に対応し、我が国と欧州や北米等を結ぶ長距離航路の充実をはじめとする効率的・安定的な海上輸送網の構築が求められている。

国内物流を取り巻く情勢では、トラックドライバーの減少に対応するため、鉄道・海運のより一層の活用等によるモーダルシフトを推進していく必要がある。特に、内航フェリー・ＲＯＲＯ船による輸送は、一度に大量輸送が可能であり、労働生産性が高く、環境負荷が少ない。これらの輸送手段を活用して将来にわたり国内物流を安定的に支えるためにも、港湾にはモーダルシフトに対応するための取組の強化が求められている。

人流の観点では、クルーズ船による訪日外国人旅行客に加え、日本人観光客等の需要を取り込むことで、交流人口の拡大や地域経済の活性化を図り、観光立国及び地方創生の実現に繋げることが重要である。そのため、クルーズ人口の増加やニーズの多様化に対応したクルーズ船の受入れ機能を確保するとともに、来訪者や地域住民にとって美しく快適な港湾空間を創造する必要がある。その際、安全で暮らしやすい国土の形成、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承、地域の特徴を活かした自律的で持続的な社会の創生にも貢献していくことが不可欠である。

ＧＸ（グリーントランスフォーメーション）の観点では、積極的に地球温暖化対策を行うことで、産業構造や経済社会の変革をもたらし大きな成長につなげることが必要である。港湾における脱炭素化や水素・アンモニア等の大規模かつ強靭なサプライチェーンの形成により、港湾及び臨海部の産業の構造転換及び競争力強化に貢献していくことが求められている。

防災・危機管理の観点では、海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾は、大規模災害時に、被災地の復旧・復興や経済活動の維持を図る上で、緊急物資や救援部隊等の被災地支援輸送や、コンテナやフェリー等の経済活動維持輸送の拠点として重要な役割を担う必要がある。また、近年、高潮等により港湾において大規模な被害が発生しており、今後、気候変動に伴う海面上昇等の影響により、さらに深刻化することが懸念されている。そのため、災害から国民の生命・財産を守るとともに、社会経済活動を維持するため、港湾では我が国全体の防災力の強化に貢献していくことが求められている。こうした災害への対応や防災力の強化、さらにはサイバー攻撃等により生じる我が国の港湾で利用されるシステムの新たなリスクに対応することで、港湾機能の確実な維持や円滑な利用環境の確保を図る必要がある。その際、個々の港湾の状況を勘案し、民生利用を主としつつ、災害派遣や平素の訓練を含め、自衛隊・海上保安庁の利用ニーズにも留意する。

これらの多様な要請に我が国の港湾は的確かつ柔軟に対応していくことが求められる。その際、港湾におけるＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）の取組を推進するとともに、革新的な情報通信技術や自動化技術等を取り込み、港湾空間全体の利便性・安全性・生産性を最大限高めることに留意する。

本方針の取組は、関係する諸計画との整合を図るとともに、交通体系上の位置付け、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整状況、環境の保全等を十分勘案し、各港湾の特色と機能を踏まえて、総合的に施策の有効性等を判断した上で実施していく。また、我が国全体の財政状況が一段と厳しくなり、かつ、将来的に社会インフラの老朽化に伴う更新需要の増加が確実な中で、港湾間の連携や既存ストックの有効活用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編により、生産性向上に積極的に取り組む港湾への投資の重点化を図っていく。

港湾は、多様な産業活動・国民生活を支える重要な物流・産業基盤であると同時に、人々が集う交流拠点でもあることから、港湾政策の推進に当たっては、港湾管理者間の連携に加え、関係機関や港湾を利用する民間企業、周辺住民等との連携及び協働をより一層進めるとともに、教育等を通じた港湾及び港湾政策に対する理解の増進に努める。また、港湾政策は、持続可能な開発目標（SDGs）の実現に資するものであり、目標達成状況の定期的な確認等によるフォローアップ体制の確立及びその結果の反映に努める。

なお、本基本方針は、我が国を取り巻く今後の経済・社会情勢の推移等を勘案しつつ、必要に応じて見直しを行う。

Ⅰ　港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

１　特に戦略的に取り組む事項

⑴　我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

①　グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化

島国であり、かつ、資源の乏しい我が国が、貿易により経済成長を続けるためには、ＣＰＴＰＰ（Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership：環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定）といったＥＰＡ（Economic Partnership Agreement：経済連携協定）の発効等による貿易構造の変化、アジア近隣諸国の海洋戦略・物流戦略等を踏まえ、国際海上輸送網を強化することが重要である。コンテナ船の大型化が進み、輸送の効率化が追求される一方、世界の主要港では寄港地として選ばれ続けるようハード・ソフトともに積極的な施策を展開している。このような状況の中、我が国の港湾も、世界の新興国の発展及び我が国の産業・物流構造の変化に対応して、常に進化することが必要である。その際、ＡＩ（Artificial Intelligence：人工知能）やIoT（Internet of Things：モノのインターネット）等の情報通信技術及び自動化技術の発達並びに社会実装の進展を踏まえ、これらの革新的な技術を活用して、良好な労働環境の確保に配慮しつつ、国際物流システム全体の生産性向上を目指すことが不可欠である。

一方で、海外との競争だけにとらわれるのではなく、世界の港湾との連携を強化していくことも重要である。グローバルに展開する民間企業は、「グローバルバリューチェーン」とも呼ばれる高度で複雑な国際分業体制を構築していることから、我が国の質の高い港湾インフラシステムの海外展開等も進め、東南アジア諸国等との互恵関係の下で、国際基幹航路（我が国と欧州や北米等を結ぶ長距離航路。以下同じ。）や近距離シャトル航路等の多様な速度帯による重層的な航路網を構築することが必要である。更に、ターミナルの背後では、高度な流通加工機能等により製品に新たな価値の付与が可能なロジスティクスセンターを備えることが求められる。

このため、以下の施策に戦略的に取り組む。なお、国際基幹航路の維持・拡大に向けては、国、港湾管理者、港湾運営会社、荷主企業、物流事業者等による共通の理解のもと、国内外からの貨物の集約などに連携して取り組むこととする。

＜国際基幹航路等の戦略的強化＞

●国際基幹航路に就航する船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成

●荷主企業への利用促進等を含む、国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の、東南アジア等広域及び国際フィーダー航路やフェリー・ＲＯＲＯ船等を活用した国内からの集約

●コンテナ貨物の創出の実効性を高めるためのロジスティクス機能の強化と産業立地の促進

●国際海上コンテナ物流のＤＸ（Digital Transformation：デジタルトランスフォーメーション）・ＧＸ（Green Transformation：グリーントランスフォーメーション）の推進

＜アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化＞

●国内主要港における、アジア地域との貨物輸送需要を踏まえたコンテナシャトル航路や国際フェリー・ＲＯＲＯ航路等に対応した港湾機能の強化

●東南アジア諸国等の港湾での我が国の経験、技術、ノウハウを活かした質の高い港湾インフラシステムの海外展開とこれらの港湾との国際海上輸送網の戦略的強化