

変更案	現行	変更理由
<p data-bbox="379 520 1050 655">港湾の開発、利用及び保全並びに 開発保全航路の開発に関する基本方針</p> <p data-bbox="557 1465 878 1600">令和5年3月 国土交通省港湾局</p>	<p data-bbox="1638 520 2309 655">港湾の開発、利用及び保全並びに 開発保全航路の開発に関する基本方針</p> <p data-bbox="1816 1465 2136 1600">令和2年3月 国土交通省港湾局</p>	<div data-bbox="2546 170 2849 361" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>令和5年1月24日 交通政策審議会 第87回港湾分科会 資料 2-2</p> </div>

変更案	現行	変更理由
目 次	目 次	
基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1	基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1	
I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項・・・・・・・・・・ 4	I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項・・・・・・・・・・ 4	
1 特に戦略的に取り組む事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4	1 特に戦略的に取り組む事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4	
(1) 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・・・・・・・・ 4	(1) 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・・・・・・・・ 4	
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・・・・・・・・ 4	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・・・・・・・・ 4	
② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築・・・・・・・・ 5	② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築・・・・・・・・ 5	
③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築・・・・・・・・ 5	③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築・・・・・・・・ 5	
④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成・・・・・・・・ 6	④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成・・・・・・・・ 6	
(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用・・ 6	(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用・・ 6	
① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興・・・・・・・・ 6	① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興・・・・・・・・ 6	
② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用・・・・・・・・ 7	② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用・・・・・・・・ 7	◆ 港湾法第九章の追加を踏まえ修正・追記。
③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進・・・・・・・・ 7	③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進・・・・・・・・ 7	
(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保・・・・・・・・ 8	(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保・・・・・・・・ 8	
① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築・・・・・・・・ 8	① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築・・・・・・・・ 8	
② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保・・・・・・・・ 9	② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保・・・・・・・・ 9	
2 引き続き重点的に取り組む事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9	2 引き続き重点的に取り組む事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9	
① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保・・・・・・・・ 9	① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保・・・・・・・・ 9	
② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現・・・・・・・・ 9	② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現・・・・・・・・ 9	
③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出造・・・・・・・・ 10	③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造・・・・・・・・ 10	◆ 表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正。)
④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化・・ 10	④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化・・ 10	
⑤ 国土の保全への配慮・・・・・・・・ 10	⑤ 国土の保全への配慮・・・・・・・・ 10	
⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進・・・・・・・・ 10	⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進・・・・・・・・ 10	
⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理・・・・・・・・ 11	⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理・・・・・・・・ 11	
⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進・・・・・・・・ 11	⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進・・・・・・・・ 11	
3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項・・・・・・・・ 11	3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項・・・・・・・・ 11	
① サイバーポートによる港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現 11	① 港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現・・・・・・・・ 11	◆ 港湾関連データ連携基盤の名称変更や「サイバーポート」の概念変更に伴う適正化
② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保・・・・・・・・ 12	② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保・・・・・・・・ 12	
③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推	③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推	

変更案	現行	変更理由
進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 3 ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進・・・・・・・・ 1 4	進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 3 ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進・・・・・・・・ 1 4	
II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項・・・・・・・・ 1 5	II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項・・・・・・・・ 1 5	
1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項・・・・・・・・ 1 5	1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項・・・・・・・・ 1 5	
(1) 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 5	(1) 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 5	
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・・・・・・・・ 1 5	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・・・・・・・・ 1 5	
② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築・・・・ 1 6	② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築・・・・ 1 6	
③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築・・・・ 1 7	③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築・・・・ 1 7	
④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成・・・・・・・・ 1 7	④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成・・・・・・・・ 1 7	
(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用・・・・ 1 8	(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用・・・・ 1 8	
① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興・・・・・・・・ 1 8	① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興・・・・・・・・ 1 8	
② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用・・・・・・・・ 1 9	② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用・・・・・・・・ 1 9	
③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進・・・・・・・・ 1 9	③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進・・・・・・・・ 1 9	
(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保・・・・・・・・ 2 0	(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保・・・・・・・・ 2 0	◆ 港湾法第九章の追加を踏まえ修正・追記。
① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築・・・・・・・・ 2 0	① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築・・・・・・・・ 2 0	
② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保・・・・・・・・ 2 2	② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保・・・・・・・・ 2 2	
2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項・・・・・・・・ 2 2	2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項・・・・・・・・ 2 2	
① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保・・・・・・・・ 2 2	① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保・・・・・・・・ 2 2	
② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現・・・・・・・・ 2 2	② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現・・・・・・・・ 2 2	◆ 表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正。)
③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出造・・・・・・・・ 2 3	③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造・・・・・・・・ 2 3	
④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化・・・・ 2 3	④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化・・・・ 2 3	
⑤ 国土の保全への配慮・・・・・・・・ 2 3	⑤ 国土の保全への配慮・・・・・・・・ 2 3	
⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進・・・・ 2 3	⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進・・・・ 2 3	
⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理・・・・ 2 4	⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理・・・・ 2 4	
III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項・・・・・・・・ 2 5	III 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項・・・・・・・・ 2 5	
1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向・・・・・・・・ 2 5	1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向・・・・・・・・ 2 5	
2 開発保全航路の配置・・・・・・・・ 2 6	2 開発保全航路の配置・・・・・・・・ 2 6	
IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項・・・・・・・・ 2 7	IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項・・・・・・・・ 2 7	◆ 表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正。)
1 自然環境の積極的な保全・再生・創出・・・・・・・・ 2 7	1 自然環境の積極的な保全・・・・・・・・ 2 7	
① 良好な自然環境の保全維持・・・・・・・・ 2 7	① 良好な自然環境の維持・・・・・・・・ 2 7	

変更案	現行	変更理由
<p>② 失われた自然環境の再生回復と新たな環境の創出造 . . . . . 27</p> <p>③ 沿岸域の連続性を考慮した対応 . . . . . 27</p> <p>④ 底質浄化等による海域環境の改善 . . . . . 28</p> <p>⑤ 人と自然との触れ合いの拡大 . . . . . 28</p> <p>2 多様化する環境問題への対応 . . . . . 28</p> <p>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進 . . . . . 28</p> <p>① 環境情報の充実と共有化 . . . . . 28</p> <p>② 環境への影響の評価と対応 . . . . . 29</p> <p>③ 先導的な環境保全技術の開発 . . . . . 29</p> <p>④ 地域と連携した環境保全への取組 . . . . . 29</p> <p>V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項 . . . . . 30</p> <p>1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項 . . . . . 30</p> <p>(1) 港湾相互間の連携に関する観点 . . . . . 30</p> <p>① 経済的な観点からの連携 . . . . . 30</p> <p>② 自然的な観点からの連携 . . . . . 31</p> <p>③ 社会的な観点からの連携 . . . . . 31</p> <p>(2) 広域的な港湾相互間の連携 . . . . . 32</p> <p>① 地域ブロックごとの港湾相互間の連携 . . . . . 32</p> <p>② 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組 . . . . . 32</p> <p>③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組 . . . . . 33</p> <p>2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項 . . . . . 33</p> <p>(1) バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾 . . . . . 33</p> <p>(2) クルーズ船の受入拠点となる港湾 . . . . . 34</p> <p>(3) 海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾 . 34</p> <p>(4) 脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進 . . . . . ●</p> <p>(5) 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備 . . . ●</p> <p>3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項 . . . . . 35</p> <p>(1) 民間能力の活用による港湾運営の効率化 . . . . . 35</p> <p>(2) 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築 . . . . . 36</p>	<p>② 失われた自然環境の回復と新たな環境の創造 . . . . . 27</p> <p>③ 沿岸域の連続性を考慮した対応 . . . . . 27</p> <p>④ 底質浄化等による海域環境の改善 . . . . . 28</p> <p>⑤ 人と自然との触れ合いの拡大 . . . . . 28</p> <p>2 多様化する環境問題への対応 . . . . . 28</p> <p>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進 . . . . . 28</p> <p>① 環境情報の充実と共有化 . . . . . 28</p> <p>② 環境への影響の評価と対応 . . . . . 29</p> <p>③ 先導的な環境保全技術の開発 . . . . . 29</p> <p>④ 地域と連携した環境保全への取組 . . . . . 29</p> <p>V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項 . . . . . 30</p> <p>1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項 . . . . . 30</p> <p>(1) 港湾相互間の連携に関する観点 . . . . . 30</p> <p>① 経済的な観点からの連携 . . . . . 30</p> <p>② 自然的な観点からの連携 . . . . . 31</p> <p>③ 社会的な観点からの連携 . . . . . 31</p> <p>(2) 広域的な港湾相互間の連携 . . . . . 32</p> <p>① 地域ブロックごとの港湾相互間の連携 . . . . . 32</p> <p>② 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組 . . . . . 32</p> <p>③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組 . . . . . 33</p> <p>2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項 . . . . . 33</p> <p>(1) バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾 . . . . . 33</p> <p>(2) クルーズ船の受入拠点となる港湾 . . . . . 34</p> <p>(3) 海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾 . 34</p> <p>3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項 . . . . . 35</p> <p>(1) 民間能力の活用による港湾運営の効率化 . . . . . 35</p> <p>(2) 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築 . . . . . 36</p>	<p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正。)</p> <p>◆港湾法第九章の追加を踏まえ追記。</p>



変更案	現行	変更理由
<p style="text-align: center;"><b>港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針</b></p> <p><b>基本的な考え方</b></p> <p>世界経済の拡大・多極化により貿易構造等が急激な勢いで変化し、将来の見通しが立ちづらい状況の中、我が国の産業は激しい競争にさらされている。また、本格的な少子高齢化、人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少という社会問題に突入した我が国においては、あらゆる面での生産性向上が不可欠である。更に、近年、頻発化・激甚化する自然災害や<b>世界的規模の感染症の流行</b>は、産業の国際競争力にも影響し、また、人口減少等の社会問題に対応するための生産性向上等の取組を一層困難にするばかりでなく、LCC (Low Cost Carrier: 低コスト航空会社) の就航や、クルーズ船の寄港増加等を契機に観光立国として新たな歩みを始めた我が国の将来に不確定な要素を与えている。</p> <p>我が国の経済・国民生活を支えてきた港湾においては、直面する個別の課題の解決に注力する従来の考え方から脱却し、こうした新たな状況認識の下に、その先の中長期的な発展や変化を見据えるとともに、世界的な空間スケールの視点に立った対応をする必要がある。</p> <p>国際物流を取り巻く情勢として、世界の経済発展が、東アジアから東南アジア、南アジアや中東、中南米等の地域へと拡大する中、我が国の産業もグローバルな展開を進めている。特に近年は、「グローバルバリューチェーン」とも呼ばれる、部品から最終製品までの生産・輸送・流通過程において付加価値を生み出すことを目指した高度な分業体制を構築し、国際競争力の強化に取り組んでいる。そのため、我が国の港湾は、情報通信技術や自動化技術等の活用により革新的な物流サービスを提供し、我が国の産業を支える国際インフラとして機能することが必要である。</p> <p>更に、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、パナマ・スエズ両運河の拡張、<b>世界的規模の感染症の流行による国際海上コンテナ物流の混乱</b>、北極海航路の活用等により、地球規模での海上輸送網の再編も進んでいる。我が国の港湾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等をはじめとする効率的かつ安定的な海上輸送網を構築することが求められている。</p> <p>一方、国内物流を取り巻く情勢として、生産年齢人口の減少等を受け、鉄道・海運のより一層の活用及び自動運転の導入促進を図るとともに、災害時・緊急時においても物流が途切れることのないよう、物流インフラの機能の確保及び代替輸送手段の確保が求められている。</p> <p>物流に加えて人流の観点からも、我が国の港湾は大きな構造変化に直面している。アジア地域の経済発展に伴う観光需要の爆発的な増加を受け、クルーズ船や<b>スーパーヨット等大型のプレジャーボート</b>の受入の促進を図り、観光立国の実現に寄与することが重要である。<b>特に、クルーズ船については、2020年に国際クルーズ船内で集団感染が発生して以降、クルーズ市場が大きく縮小したことを踏まえ、我が国におけるクルーズの本格的な受入再開後の需要を取り込み、我が国の地域経済の活性化に寄与することが重要である。</b></p> <p>更に、クルーズ旅客等の来訪増加を契機とした国内外の人々の港湾を訪れる機会の増加に伴い、訪日外国人旅行者に加え、日本人観光客及び地域住民にとっても美しく快適な港湾空間を創造することも求められている。その際、人々のライフスタイル・消費行動の多様化、文化・歴史に対する国民の関心の高まりを踏まえた港湾空間の利活用を推進することにより、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。</p> <p>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する必要があることから、物流・人流については、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の少ない輸送体系を構築するとともに、近年著しく発展している<b>情報通信技術の活用のみならず、港湾に関するあ</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針</b></p> <p><b>基本的な考え方</b></p> <p>世界経済の拡大・多極化により貿易構造等が急激な勢いで変化し、将来の見通しが立ちづらい状況の中、我が国の産業は激しい競争にさらされている。また、本格的な少子高齢化、人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少という社会問題に突入した我が国においては、あらゆる面での生産性向上が不可欠である。更に、近年、頻発化・激甚化する自然災害は、産業の国際競争力にも影響し、また、人口減少等の社会問題に対応するための生産性向上等の取組を一層困難にするばかりでなく、LCC (Low Cost Carrier: 低コスト航空会社) の就航や、クルーズ船の寄港増加等を契機に観光立国として新たな歩みを始めた我が国の将来に不確定な要素を与えている。</p> <p>我が国の経済・国民生活を支えてきた港湾においては、直面する個別の課題の解決に注力する従来の考え方から脱却し、こうした新たな状況認識の下に、その先の中長期的な発展や変化を見据えるとともに、世界的な空間スケールの視点に立った対応をする必要がある。</p> <p>国際物流を取り巻く情勢として、世界の経済発展が、東アジアから東南アジア、南アジアや中東、中南米等の地域へと拡大する中、我が国の産業もグローバルな展開を進めている。特に近年は、「グローバルバリューチェーン」とも呼ばれる、部品から最終製品までの生産・輸送・流通過程において付加価値を生み出すことを目指した高度な分業体制を構築し、国際競争力の強化に取り組んでいる。そのため、我が国の港湾は、情報通信技術や自動化技術等の活用により革新的な物流サービスを提供し、我が国の産業を支える国際インフラとして機能することが必要である。</p> <p>更に、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、パナマ・スエズ両運河の拡張、北極海航路の活用等により、地球規模での海上輸送網の再編も進んでいる。我が国の港湾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等をはじめとする効率的かつ安定的な海上輸送網を構築することが求められている。</p> <p>一方、国内物流を取り巻く情勢として、生産年齢人口の減少等を受け、鉄道・海運のより一層の活用及び自動運転の導入促進を図るとともに、災害時・緊急時においても物流が途切れることのないよう、物流インフラの機能の確保及び代替輸送手段の確保が求められている。</p> <p>物流に加えて人流の観点からも、我が国の港湾は大きな構造変化に直面している。アジア地域の経済発展に伴う観光需要の爆発的な増加を受け、クルーズ船やスーパーヨット等の受入の促進を図り、観光立国の実現に寄与することが重要である。</p> <p>更に、クルーズ旅客等の来訪増加を契機とした国内外の人々の港湾を訪れる機会の増加に伴い、訪日外国人旅行者に加え、日本人観光客及び地域住民にとっても美しく快適な港湾空間を創造することも求められている。その際、人々のライフスタイル・消費行動の多様化、文化・歴史に対する国民の関心の高まりを踏まえた港湾空間の利活用を推進することにより、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。</p> <p>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する必要があることから、物流・人流については、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える、効率的で安全性・信頼性が高く環境負荷の少ない輸送体系を構築するとともに、近年著しく発展している情報通信技術の活用のみならず、港湾に関するあ</p>	<p>◆ <b>港湾施設の管理代行の適用対象事象に感染症の感染拡大等新たなリスクを含む表現に追加。</b></p> <p>◆ <b>港湾政策に影響を及ぼす社会情勢の急激な変化として、世界的規模の感染症の流行の影響による国際コンテナ物流の混乱について追記。</b></p> <p>◆ <b>幅広い利用者向けに港湾サービスを提供する「大型のプレジャーボート」を対象とした記載に修正。</b></p> <p>◆ <b>感染症の流行によるクルーズへの影響を踏まえた記載に修正。</b></p> <p>◆ <b>港湾関連データ連携基盤の名称変更や</b></p>

変更案	現行	変更理由
<p><del>あらゆる情報を電子化し、その利活用を標準とする事業環境を形成するため、港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する。更に、港湾以外の分野の情報ともデータ連携することにより「サイバーポート」を実現し、デジタル技術を港湾で活用するための基盤として、港湾を取り巻く様々な情報をデータ連携により一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」により、港湾に関するあらゆる情報の電子化を推進し、データの利活用を標準とする事業環境を形成する。更に、場所に縛られないデジタル技術の特性を最大限に発揮し、港湾以外の情報とも連携することで、港湾全体の利便性・安全性・生産性を最大限高めつつ、港湾を取り巻く様々な社会課題解決にも貢献する。</del></p> <p>また、臨海部への国内外からの産業立地やクルーズ旅客をはじめとする観光客の来訪が地域の雇用及び所得を創出する等、港湾は、地域の活力を支え、個性ある地域づくりに資する限られた貴重な空間である。こうした認識の下、海に開かれ市街地に近接しているみなとの特性を活かして、物流・人流、産業活動・国民生活等を支える機能が調和して全体として高度な機能を発揮し、美しく、快適で、安全な港湾空間を形成する。あわせて、人々に精神的な安らぎや物質的な恵みをもたらす、豊かな自然を有する沿岸域の環境の保全を進め、港湾の環境を美しく健全な状態で将来世代に継承するように努めていく。</p> <p>加えて、地球温暖化対策は経済成長の制約ではなく、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す大きな成長につなげるという考えの下、港湾において、地球温暖化がもたらす気候変動への緩和策に取り組む。具体的には、脱炭素経営に取り組む荷主等のニーズへ対応するため、サプライチェーンの海陸の結節点となる港湾において脱炭素化に取り組むことで、港湾の競争力強化に貢献していく。また、港湾において、港湾及び臨海部に集積する温室効果ガスの排出量が多い産業等が水素・アンモニア等の非化石エネルギーに転換していくために必要な環境整備を行い、港湾及び臨海部の産業構造の転換に貢献していく。</p> <p>更に、大規模災害時に、港湾が被災地の復旧・復興、我が国の経済の維持に果たしてきた重要な役割を踏まえ、災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持するとともに、観光客が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害に対しても柔軟に対応できる災害に強い港湾を実現し、我が国全体の防災力の強化に貢献し、感染症の感染拡大等の新たなリスクが発生した場合においても港湾機能の確実な維持を図る。</p> <p>加えて、緩和策を着実に推進し、気温上昇を一定程度に抑えられたとしても、気候変動の影響は避けられないことから、気候変動への適応策を適切に実施し、将来にわたって港湾に求められる役割を果たすことにより、我が国の成長・強靱化に貢献していく。</p> <p>これらの取組を進めるに当たっては、国土、地域、環境等に関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、周辺港湾の機能、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整等を十分勘案し、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する。また、我が国の財政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が増加することが確実視される中で、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、港湾の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。</p> <p>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、本基本方針に基づく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て、多くの関係機関、港湾を利用する様々な民間企業、周辺住民等との連携及び協働をより一層進める。また、港湾政策は、持続可能な開発目標(SDGs)の実現にも資するものであり、目標の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政策・施策への反映に努める。更に、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。</p>	<p>あらゆる情報を電子化し、その利活用を標準とする事業環境を形成するため、港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する。更に、港湾以外の分野の情報ともデータ連携することにより「サイバーポート」を実現し、港湾の利便性・安全性・生産性を最大限高める。</p> <p>また、臨海部への国内外からの産業立地やクルーズ旅客をはじめとする観光客の来訪が地域の雇用及び所得を創出する等、港湾は、地域の活力を支え、個性ある地域づくりに資する限られた貴重な空間である。こうした認識の下、海に開かれ市街地に近接しているみなとの特性を活かして、物流・人流、産業活動・国民生活等を支える機能が調和して全体として高度な機能を発揮し、美しく、快適で、安全な港湾空間を形成する。あわせて、人々に精神的な安らぎや物質的な恵みをもたらす、豊かな自然を有する沿岸域の環境の保全を進め、港湾の環境を美しく健全な状態で将来世代に継承するように努めていく。</p> <p>更に、大規模災害時に、港湾が被災地の復旧・復興、我が国の経済の維持に果たしてきた重要な役割を踏まえ、災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持するとともに、観光客が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害に対しても柔軟に対応できる災害に強い港湾を実現し、我が国全体の防災力の強化に貢献していく。</p> <p>これらの取組を進めるに当たっては、国土、地域、環境等に関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、周辺港湾の機能、地域の特色、港湾利用者や地域の要請、漁業との調整等を十分勘案し、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する。また、我が国の財政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が増加することが確実視される中で、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、港湾の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。</p> <p>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、本基本方針に基づく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て、多くの関係機関、港湾を利用する様々な民間企業、周辺住民等との連携及び協働をより一層進める。また、港湾政策は、持続可能な開発目標(SDGs)の実現にも資するものであり、目標の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政策・施策への反映に努める。更に、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。</p>	<p>「サイバーポート」の概念変更に伴う適正化及びサイバーポートの目的（港湾外との連携）を追記</p> <p>◆気候変動への緩和策である脱炭素化に関する CNP の取組の基本的な考え方を追加。</p> <p>◆港湾施設の管理代行の適用対象事象に感染症の感染拡大等新たなリスクを含む表現に追加</p> <p>◆気候変動への適応に関する考え方を明示的に記載。</p>

変更案	現行	変更理由
<p>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。</p>	<p>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。</p>	



変更案	現行	変更理由
<p><b>I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</b></p> <p><b>1 特に戦略的に取り組む事項</b></p> <p>(1) 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</p> <p>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</p> <p>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、<b>CPTPP (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership Agreement : 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) といったやEPA (Economic Partnership Agreement : 経済連携協定) の発効等による締結等の貿易構造の変化、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。世界的に急激な勢いで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それに伴う我が国の産業・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。</b></p> <p>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惠関係の下で、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を付与することができるロジスティクスセンターを備えることが求められる。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <p>&lt;国際基幹航路等の戦略的強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国際基幹航路の寄港の維持・拡大に資する国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの形成、ターミナル背後へのロジスティクスセンターの集積等の港湾機能の強化</li> <li>●国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の国内及び東南アジア等広域からの集約</li> </ul> <p>&lt;アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内主要港において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</li> <li>●東南アジア諸国等の港湾への我が国の経験、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</li> </ul> <p>② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p> <p>世界的な人口増加及び新興国の発展による資源・エネルギー・食糧の需要の増大に伴い、我が国の海外調達コスト・リスクが増大する恐れがある。更に、我が国の近隣諸国では、スケールメリットの追求</p>	<p><b>I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項</b></p> <p><b>1 特に戦略的に取り組む事項</b></p> <p>(1) 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</p> <p>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</p> <p>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、TPP (Trans-Pacific Partnership Agreement : 環太平洋パートナーシップ協定) や EPA (Economic Partnership Agreement : 経済連携協定) の締結等の貿易構造の変化、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。世界的に急激な勢いで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それに伴う我が国の産業・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。</p> <p>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惠関係の下で、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を付与することができるロジスティクスセンターを備えることが求められる。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <p>&lt;国際基幹航路等の戦略的強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国際基幹航路の寄港の維持・拡大に資する国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの形成、ターミナル背後へのロジスティクスセンターの集積等の港湾機能の強化</li> <li>●国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の国内及び東南アジア等広域からの集約</li> </ul> <p>&lt;アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内主要港において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</li> <li>●東南アジア諸国等の港湾への我が国の経験、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</li> </ul> <p>② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p> <p>世界的な人口増加及び新興国の発展による資源・エネルギー・食糧の需要の増大に伴い、我が国の海外調達コスト・リスクが増大する恐れがある。更に、我が国の近隣諸国では、スケールメリットの追求</p>	<p>◆表現の適正化。</p> <p>&lt;補足&gt;</p> <p>2016年2月に米国を含む12か国がTPP協定に署名したが、2017年1月に米国が離脱宣言をしたため、我が国を含め11か国の閣僚がTPPの早期発効に向けた検討を行うことで合意し、同年11月に開催されたTPP閣僚会合において、TPP11協定（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：CPTPP）について大筋合意し、2018年3月に署名を行った。このTPP11協定は、同年12月に発効。</p>



変更案	現行	変更理由
<p>の観点から、それらを輸送するバルク船の大型化と大規模な受入拠点の整備を進め、輸入の競争力を高めている。また、アメリカのシェールガス革命、パナマ運河の拡張、北極海航路の利用拡大等を受け、輸入先・輸送ルートも多様化してきている。我が国においても、こうした国際情勢に対応し、資源・エネルギー・食糧を安定的かつ低廉に輸入するための受入拠点を戦略的に配置・整備していくことが必要である。</p> <p>また、我が国のエネルギー事情や地球環境の保全意識の高まり等を背景に、<b>港湾及び臨海部に立地する発電所や産業において、水素発電・アンモニア、バイオマス発電等の環境への負荷が少ないエネルギーの導入が進むことがも想定されることから、こうしたエネルギーに対応するため、既存ストックを有効活用しながら土地利用の転換を図ることや、<del>の</del>受入拠点の戦略的な配置・整備がも求められている。</b></p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●資源・エネルギー・食糧の<b>安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するための官民連携・企業間連携による大型バルク船の受入環境の整備及び企業間の共同輸送等の促進の受入拠点となる港湾の機能強化及び環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の形成</b></li> <li>●<b>水素・アンモニア等の環境への負荷が少ないエネルギーの受入環境の整備大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するための国際バルク戦略港湾政策の推進</b></li> </ul> <p>③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>本格的な少子高齢化時代に突入し、<b>また、トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用されること等により、物流産業における労働力不足の問題が顕在化する中、大量輸送が可能で環境への負荷が少なく、長距離ドライバーの休息時間も確保できる内航フェリー・RORO船等を活用した国内複合一貫輸送（フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。）の重要性・有効性が強く認識される一方、季節変動性、片荷輸送、貨物の小口化等の課題を克服することが求められている。</b></p> <p>特に、災害時においては、緊急物資輸送等に当たって、機動性が高い内航フェリー・RORO船が活用されてきており、災害時支援でのより一層の活用や各地の内航フェリー・RORO船が着岸する埠頭の規格統一等による機動力の向上も求められている。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内複合一貫輸送網の機能強化</li> <li>●災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化</li> </ul> <p>④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>港湾は、強い国際競争力を有する基礎素材産業や自動車・産業機械等の加工組立型産業をはじめとする我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える重要な拠点となっており、地域と協働し、地域に合った競争力ある物流機能の強化と港湾空間の形成が求められている。</p> <p>また、地域の自律的・持続的な発展を支えるために、海外での評価の高い我が国の農林水産物・食品の輸出を支え、農林水産物の輸出力強化に貢献していくことも重要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強</li> </ul>	<p>の観点から、それらを輸送するバルク船の大型化と大規模な受入拠点の整備を進め、輸入の競争力を高めている。また、アメリカのシェールガス革命、パナマ運河の拡張、北極海航路の利用拡大等を受け、輸入先・輸送ルートも多様化してきている。我が国においても、こうした国際情勢に対応し、資源・エネルギー・食糧を安定的かつ低廉に輸入するための受入拠点を戦略的に配置・整備していくことが必要である。</p> <p>また、我が国のエネルギー事情や地球環境の保全意識の高まり等を背景に、水素発電、バイオマス発電等の環境への負荷が少ないエネルギーの導入が進むことも想定されることから、こうしたエネルギーの受入拠点の戦略的な配置・整備も求められている。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾の機能強化及び環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の形成</li> <li>●大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網を形成するための国際バルク戦略港湾政策の推進</li> </ul> <p>③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>本格的な少子高齢化時代に突入し、労働力不足の問題が顕在化する中、大量輸送が可能で環境への負荷が少なく、長距離ドライバーの休息時間も確保できる内航フェリー・RORO船等を活用した国内複合一貫輸送（フェリー、コンテナ船、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。）の重要性・有効性が強く認識される一方、季節変動性、片荷輸送、貨物の小口化等の課題を克服することが求められている。</p> <p>特に、災害時においては、緊急物資輸送等に当たって、機動性が高い内航フェリー・RORO船が活用されてきており、災害時支援でのより一層の活用や各地の内航フェリー・RORO船が着岸する埠頭の規格統一等による機動力の向上も求められている。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国内複合一貫輸送網の機能強化</li> <li>●災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化</li> </ul> <p>④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>港湾は、強い国際競争力を有する基礎素材産業や自動車・産業機械等の加工組立型産業をはじめとする我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える重要な拠点となっており、地域と協働し、地域に合った競争力ある物流機能の強化と港湾空間の形成が求められている。</p> <p>また、地域の自律的・持続的な発展を支えるために、海外での評価の高い我が国の農林水産物・食品の輸出を支え、農林水産物の輸出力強化に貢献していくことも重要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強</li> </ul>	<p>◆<b>脱炭素化に関連して発電だけでなく、臨海部立地産業における熱需要等も読めるように修正。(産業構造の転換を促す)土地利用の転換を図る旨を追加。</b></p> <p>◆<b>表現の適正化。(国際バルク戦略港湾と脱炭素エネルギーを分けて記載)</b></p> <p>◆<b>表現の適正化。(物流施策大綱(令和3年6月策定)において2024年問題が明確化されており、更なるドライバー不足が懸念される状況となっていることから情勢変化を踏まえた背景に修正)</b></p>

変更案	現行	変更理由
<p>化並びに内陸部との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進</li> <li>●<b>農林水産物・食品の輸出促進に対応した物流基盤の強化</b></li> </ul> <p>(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p> <p>① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興</p> <p>中国・台湾をはじめとした東アジア地域の旺盛な観光需要や、将来的に成長が見込まれる東南アジア地域等の観光需要を取り込み、我が国の経済成長・地方創生につなげていく<b>ためには、感染症の感染拡大にも対応した、日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを推進するとともに、<del>一方で、</del>クルーズ船の我が国への寄港による交流人口の拡大とそれによる経済効果を全国に波及させることが重要である。</b></p> <p>また、国内では、余暇時間の増加等による旅行、レジャー等への支出の増加や、フライ&amp;クルーズの需要の拡大も視野に、日本発着クルーズも振興し、日本列島全体で幅広いクルーズ需要を取り込んでいくことも必要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備</li> <li>●クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携によるクルーズ拠点の形成</li> </ul> <p>② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用</p> <p>クルーズ船等により我が国を訪れた外国人旅行客の満足度を上げ、再来訪を促進するとともに、クルーズ旅客の増加を契機として、交流人口の拡大等による外部からの需要を呼び込むことができ、日本人観光客や地域住民も楽しむことができる魅力的な空間を創出するため、みなとが持つ文化・歴史、静穏な水域、自然や多彩な景観等、様々な観光資源を発掘し磨き上げ、地中海やカリブ海等の世界のクルーズ拠点に引けを取らない、地域のブランド価値を向上させるような美しく快適で安全な港湾空間を形成することが重要である。</p> <p>また、観光立国を実現するためには観光需要の多様化への対応が重要であり、陸上交通では得られない体験を楽しむことができる水上交通の活性化及び地域への経済波及効果が大きい<b><del>スーパージョット</del>等大型のプレジャーボートの受入も求められる。</b></p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成</li> <li>●地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり</li> <li>●クルーズ船、<del>スーパージョット</del>大型のプレジャーボートやその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応</li> </ul> <p>③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び<b>脱低</b>炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p> <p>地球温暖化防止のための国際的な枠組であるパリ協定の採択・発効を受け、世界的に<b>脱低</b>炭素化の動きが加速する中、我が国においても持続可能な社会の実現に向けて、温室効果ガス削減等の取組をより一</p>	<p>化並びに内陸部との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進</li> </ul> <p>(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p> <p>① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興</p> <p>中国・台湾をはじめとした東アジア地域の旺盛な観光需要や、将来的に成長が見込まれる東南アジア地域等の観光需要を取り込み、我が国の経済成長・地方創生につなげていくうえで、クルーズ船の我が国への寄港による交流人口の拡大とそれによる経済効果を全国に波及させることが重要である。</p> <p>また、国内では、余暇時間の増加等による旅行、レジャー等への支出の増加や、フライ&amp;クルーズの需要の拡大も視野に、日本発着クルーズも振興し、日本列島全体で幅広いクルーズ需要を取り込んでいくことも必要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備</li> <li>●クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港を実現するための官民連携によるクルーズ拠点の形成</li> </ul> <p>② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用</p> <p>クルーズ船等により我が国を訪れた外国人旅行客の満足度を上げ、再来訪を促進するとともに、クルーズ旅客の増加を契機として、交流人口の拡大等による外部からの需要を呼び込むことができ、日本人観光客や地域住民も楽しむことができる魅力的な空間を創出するため、みなとが持つ文化・歴史、静穏な水域、自然や多彩な景観等、様々な観光資源を発掘し磨き上げ、地中海やカリブ海等の世界のクルーズ拠点に引けを取らない、地域のブランド価値を向上させるような美しく快適で安全な港湾空間を形成することが重要である。</p> <p>また、観光立国を実現するためには観光需要の多様化への対応が重要であり、陸上交通では得られない体験を楽しむことができる水上交通の活性化及び地域への経済波及効果が大きいスーパーヨット等の受入も求められる。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成</li> <li>●地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり</li> <li>●クルーズ船、スーパーヨットやその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応</li> </ul> <p>③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p> <p>地球温暖化防止のための国際的な枠組であるパリ協定の採択・発効を受け、世界的に低炭素化の動きが加速する中、我が国においても持続可能な社会の実現に向けて、温室効果ガス削減等の取組をより一</p>	<p>◆<b>表現の適正化。</b> (前段の文章は二つのパラグラフになっているため、農産品輸出に対応した施策を追加。</p> <p>◆<b>感染症の拡大によるクルーズへの影響を踏まえた記載に修正。</b></p> <p>◆<b>幅広い利用者向けに港湾サービスを提供する「大型のプレジャーボート」を対象とした記載に修正</b></p>



変更案	現行	変更理由
<p>一層強化する必要がある。</p> <p>特に、東日本大震災以降、欧州で急速に導入が進む洋上風力発電を我が国にも導入する動きが加速化してきているため、港湾の海域の有効活用と、洋上風力発電設備の設置及び維持管理のための基地機能の確保が求められている。</p> <p>また、<b>脱炭素化を企業経営に取り込む動きが世界的に進展しており、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応するため</b>、港湾における諸活動から発生する温室効果ガスの排出の削減と、陸域・海域における生態系等を活用した温室効果ガスの吸収の増加の両面からの対策が重要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●洋上風力発電等の海洋再生可能エネルギーの導入促進</li> <li>●<b>船舶や荷役機械等の低・脱炭素化、船舶への低・脱炭素燃料の供給等</b>をはじめとする「排出源対策」<b>及び藻場等のブルーカーボン生態系や緑地を活用した「吸収源対策」</b>の促進</li> <li>●多様な主体の参画等による藻場・干潟等のブルーカーボン生態系の保全や緑地の活用等による「吸収源対策」の促進</li> </ul> <p><b>(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</b></p> <p>① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p>東日本大震災では、地震・津波により、港湾を含む広い範囲に甚大な被害が発生しており、今後も南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震及び津波の発生が懸念されている。また、近年、台風に伴う高潮等により、港湾において大規模な浸水被害やコンテナの倒壊等が発生しており、今後も、<b>気候変動地球温暖化の進展</b>による海面上昇及び<b>それに伴う</b>高潮・高波リスクの増大が懸念されている。更に、港湾には、電力供給インフラや燃料供給インフラ、基礎素材の供給拠点等が立地し、コンビナートを形成する等、事故や災害が発生すると、その影響は我が国全体に及ぶ可能性があり、また、復旧にも長期間を要することが懸念される。</p> <p>人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、電力供給インフラ・燃料供給インフラ等の強靱化にも対応して社会経済活動を維持するとともに、外国人旅行者が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない<b>災害や感染症の感染拡大</b>に対しても柔軟に対応できる、<b>災害等に強い港湾を実現することが必要である</b>。また、地域全体の早期の復旧・復興を支援するため、災害廃棄物の受入及び漂流物の処理について、あらかじめ検討しておくことが必要である。<b>さらに、水際線に存在するという港湾の特性上、気候変動に対して将来にわたり適応する必要があり、その際、ハード対策は一朝一夕に完成するものではなく、ソフト面で取り得る対策も考慮した、計画的な対応を講じる必要がある。</b></p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化</li> <li>●災害時等における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導、<b>水際対策</b>等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・利活用できる体制、災害等発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報等を遅滞なく提供できる体制等の構築</li> <li>●港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等</li> </ul>	<p>層強化する必要がある。</p> <p>特に、東日本大震災以降、欧州で急速に導入が進む洋上風力発電を我が国にも導入する動きが加速化してきているため、港湾の海域の有効活用と、洋上風力発電設備の設置及び維持管理のための基地機能の確保が求められている。</p> <p>また、港湾における諸活動から発生する温室効果ガスの排出の削減と、陸域・海域における生態系等を活用した温室効果ガスの吸収の増加の両面からの対策が重要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●洋上風力発電等の海洋再生可能エネルギーの導入促進</li> <li>●船舶や荷役機械等の低炭素化をはじめとする「排出源対策」及び藻場等のブルーカーボン生態系や緑地を活用した「吸収源対策」の促進</li> </ul> <p><b>(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</b></p> <p>① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p>東日本大震災では、地震・津波により、港湾を含む広い範囲に甚大な被害が発生しており、今後も南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等の大規模地震及び津波の発生が懸念されている。また、近年、台風に伴う高潮等により、港湾において大規模な浸水被害やコンテナの倒壊等が発生しており、今後も、地球温暖化の進展による海面上昇及びそれに伴う高潮・高波リスクの増大が懸念されている。更に、港湾には、電力供給インフラや燃料供給インフラ、基礎素材の供給拠点等が立地し、コンビナートを形成する等、事故や災害が発生すると、その影響は我が国全体に及ぶ可能性があり、また、復旧にも長期間を要することが懸念される。</p> <p>人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、電力供給インフラ・燃料供給インフラ等の強靱化にも対応して社会経済活動を維持するとともに、外国人旅行者が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない<b>災害</b>に対しても柔軟に対応できる、<b>災害に強い港湾を実現することが必要である</b>。また、地域全体の早期の復旧・復興を支援するため、災害廃棄物の受入及び漂流物の処理について、あらかじめ検討しておくことが必要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化</li> <li>●災害時における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・利活用できる体制、災害発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報等を遅滞なく提供できる体制等の構築</li> <li>●港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等</li> </ul>	<p>◆<b>港湾の脱炭素化に取り組む背景・意義を追加。</b></p> <p>◆<b>「船舶の低炭素化」は港湾の施策ではないため修正。</b></p> <p>◆<b>表現の適正化。(港湾局政策の記述に基づき修正。)</b></p> <p>◆<b>港湾施設の管理代行の適用対象事象に感染症の感染拡大等新たなリスクを含む表現に追加。</b></p> <p>◆<b>気候変動への適応に関する考え方を明示的に記載。</b></p> <p>◆<b>港湾施設の管理代行の適用対象事象に感染症の感染拡大等新たなリスクを含む表現に追加。</b></p> <p>◆<b>表現の適正化。(防災部会答申(R2.8)を踏まえて修正。)</b></p> <p>◆<b>港湾施設の管理代行の適用対象事象に感染症の感染拡大等新たなリスクを含む表現に追加。</b></p>



変更案	現行	変更理由
<p>に対する防災・減災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●気候変動に起因する外力強化への対応</li> <li>●港湾を活用した災害廃棄物の広域輸送及び処分への対応</li> <li>●漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保</li> <li>●事故及び災害による被害を最小限にとどめ、社会経済活動を維持するための関係機関や民間企業等と連携したコンビナート等の防災・減災対策</li> </ul> <p>② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>コンテナ船、バルク船等の大型化が急速に進展するとともに、貨物船とは異なる航行特性及び運航形態を有するクルーズ船の寄港の増加が見込まれるが増加している。また、地球温暖化等の影響による暴風、高潮等の気象災害や大規模津波災害の発生も懸念されている。更に、大規模な気象災害や津波災害により船舶、コンテナ等が漂流した場合には、港湾の利用が困難となるのみならず、港湾施設のほか橋梁等の交通インフラ・生活インフラにも甚大な被害を及ぼすおそれがある。港湾及び航行経路においては、従来の防波堤の整備や避難港の確保等に加え、経験したことがない災害が起こり得ることも念頭に置いた上で、技術開発の動向も踏まえつつ、これまで以上に船舶航行及び港湾活動の安全性を確保していくことが必要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、必要な施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策の推進</li> </ul> <p><b>2 引き続き重点的に取り組む事項</b></p> <p>① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p> <p>地方の過疎化や活力の低下等が懸念される中、離島及び遠隔地での生活水準を守り向上させていく観点から、当該地域における日常生活や産業を支える海上輸送網が重要であり、更に、離島航路の運航率向上も求められている。また、災害時には海上輸送が重要な役割を果たすことから、災害に強い港湾の実現が求められている。</p> <p>したがって、離島及び地方における港湾において、生活維持や産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能の確保を進めるとともに、特に、離島航路の発着地において、運航率を向上させる。</p> <p>② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現</p> <p>「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）」に基づき、港湾に限らず様々な公共施設においてバリアフリー化が進んできている。また、訪日外国人旅行者や高齢者等のレジャーへの需要増加、少子高齢化等を背景とした働き方改革への要請等を踏まえ、旅客や就労者を含め、あらゆる人に優しく安全で快適な港湾となるよう留意する。</p> <p>③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出造</p> <p>地球環境に対する国民意識の高まりを受けて、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承が求められている。</p> <p>したがって、良好な港湾環境を維持、回復、保全・再生・創出造し、生物多様性の保全等、環境との</p>	<p>に対する防災・減災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●港湾を活用した災害廃棄物の広域輸送及び処分への対応</li> <li>●漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保</li> <li>●事故及び災害による被害を最小限にとどめ、社会経済活動を維持するための関係機関や民間企業等と連携したコンビナート等の防災・減災対策</li> </ul> <p>② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>コンテナ船、バルク船等の大型化が急速に進展するとともに、貨物船とは異なる航行特性及び運航形態を有するクルーズ船の寄港が増加している。また、地球温暖化等の影響による暴風、高潮等の気象災害や大規模津波災害の発生も懸念されている。更に、大規模な気象災害や津波災害により船舶、コンテナ等が漂流した場合には、港湾の利用が困難となるのみならず、港湾施設のほか橋梁等の交通インフラ・生活インフラにも甚大な被害を及ぼすおそれがある。港湾及び航行経路においては、従来の防波堤の整備や避難港の確保等に加え、経験したことがない災害が起こり得ることも念頭に置いた上で、技術開発の動向も踏まえつつ、これまで以上に船舶航行及び港湾活動の安全性を確保していくことが必要である。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、必要な施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策の推進</li> </ul> <p><b>2 引き続き重点的に取り組む事項</b></p> <p>① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p> <p>地方の過疎化や活力の低下等が懸念される中、離島及び遠隔地での生活水準を守り向上させていく観点から、当該地域における日常生活や産業を支える海上輸送網が重要であり、更に、離島航路の運航率向上も求められている。また、災害時には海上輸送が重要な役割を果たすことから、災害に強い港湾の実現が求められている。</p> <p>したがって、離島及び地方における港湾において、生活維持や産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能の確保を進めるとともに、特に、離島航路の発着地において、運航率を向上させる。</p> <p>② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現</p> <p>「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）」に基づき、港湾に限らず様々な公共施設においてバリアフリー化が進んできている。また、訪日外国人旅行者や高齢者等のレジャーへの需要増加、少子高齢化等を背景とした働き方改革への要請等を踏まえ、旅客や就労者を含め、あらゆる人に優しく安全で快適な港湾となるよう留意する。</p> <p>③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造</p> <p>地球環境に対する国民意識の高まりを受けて、恵み豊かな自然環境の享受と将来世代への継承が求められている。</p> <p>したがって、良好な港湾環境を維持、回復、創造し、生物多様性の保全等、環境との共生を実現し、</p>	<p>◆表現の適正化。(防災部会答申(R2.8)を反映。)</p> <p>◆感染症の拡大によるクルーズへの影響を踏まえた記載に修正。</p> <p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正。)</p>

変更案	現行	変更理由
<p>共生を実現し、港湾及び港湾に隣接する地域・海域において、良好な環境を形成する。</p> <p>④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化 環境への負荷が少ない経済の発展を図り、社会の持続的発展を実現するため、天然資源の消費を抑制した循環型社会の形成の推進がより一層求められている。また、我が国の近隣諸国の経済成長を背景に循環資源の輸出先や求められる品質が大きく変化しており、長距離大量輸送が必要なものや、高度なりサイクル技術を必要とするものも存在する。 したがって、地域内で循環可能な資源はなるべく地域内で循環させる一方、地域内で循環が困難なものについては広域的に対応することとし、資源の特性と地域の状況を勘案し、港湾を核とした広域的な静脈物流網を構築する。</p> <p>⑤ 国土の保全への配慮 海岸における土砂の供給と流出の不均衡、台風、冬季風浪をはじめとする災害等により、海岸侵食が進行している地域があることから、港湾の開発、利用及び保全に当たっては、国土保全上の見地から、海岸保全施設の配置と整合した港湾施設の適正な配置に配慮する。</p> <p>⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進 2001年の米国同時多発テロ事件の発生を契機に海上人命安全条約（SOLAS条約）が改正され、港湾においては国際的な保安の確保が不可欠となっている。従来から就航している国際フェリーに加え、近年の世界的なアジアのクルーズ需要の増大により、我が国に寄港する外航クルーズ船の増加が見込まれるが急増していることから、国際海上輸送の信頼性と安全性を向上させるとともに効率性を向上させることも求められている。 したがって、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進し、関係機関と連携しつつ、セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送の実現を図る。 また、ヒアリ等の特定外来生物による生態系、人の生命・身体等への被害を防止するためには、水際で十分な防除対策を講じる必要があることから、関係機関と連携して、特定外来生物の侵入防止対策を着実に実施する。</p> <p>⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理 港湾施設の多目的利用等、港湾空間への多様なニーズに対応することが求められる一方、港湾は水際線を有する限られた空間であるという認識の下、港湾空間を適正に管理することも求められる。 したがって、港湾本来の機能を確保しつつ、調和のとれた空間の形成と適正な管理を行う。更に、内陸部での立地が困難な機能については、その機能の一部を港湾で受け入れることにより健全な都市活動にも貢献する。</p> <p>⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進 「海洋基本法（平成19年法律第33号）」に基づき策定された海洋基本計画の目標の実現に向けて、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（平成22年法律第41号）」に基づく港湾内に指定された低潮線保全区域における低潮線の保全</p>	<p>港湾及び港湾に隣接する地域・海域において、良好な環境を形成する。</p> <p>④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化 環境への負荷が少ない経済の発展を図り、社会の持続的発展を実現するため、天然資源の消費を抑制した循環型社会の形成の推進がより一層求められている。また、我が国の近隣諸国の経済成長を背景に循環資源の輸出先や求められる品質が大きく変化しており、長距離大量輸送が必要なものや、高度なりサイクル技術を必要とするものも存在する。 したがって、地域内で循環可能な資源はなるべく地域内で循環させる一方、地域内で循環が困難なものについては広域的に対応することとし、資源の特性と地域の状況を勘案し、港湾を核とした広域的な静脈物流網を構築する。</p> <p>⑤ 国土の保全への配慮 海岸における土砂の供給と流出の不均衡、台風、冬季風浪をはじめとする災害等により、海岸侵食が進行している地域があることから、港湾の開発、利用及び保全に当たっては、国土保全上の見地から、海岸保全施設の配置と整合した港湾施設の適正な配置に配慮する。</p> <p>⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進 2001年の米国同時多発テロ事件の発生を契機に海上人命安全条約（SOLAS条約）が改正され、港湾においては国際的な保安の確保が不可欠となっている。従来から就航している国際フェリーに加え、近年のアジアのクルーズ需要の増大により、我が国に寄港する外航クルーズ船が急増していることから、国際海上輸送の信頼性と安全性を向上させるとともに効率性を向上させることも求められている。 したがって、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進し、関係機関と連携しつつ、セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送の実現を図る。 また、ヒアリ等の特定外来生物による生態系、人の生命・身体等への被害を防止するためには、水際で十分な防除対策を講じる必要があることから、関係機関と連携して、特定外来生物の侵入防止対策を着実に実施する。</p> <p>⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理 港湾施設の多目的利用等、港湾空間への多様なニーズに対応することが求められる一方、港湾は水際線を有する限られた空間であるという認識の下、港湾空間を適正に管理することも求められる。 したがって、港湾本来の機能を確保しつつ、調和のとれた空間の形成と適正な管理を行う。更に、内陸部での立地が困難な機能については、その機能の一部を港湾で受け入れることにより健全な都市活動にも貢献する。</p> <p>⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進 「海洋基本法（平成19年法律第33号）」に基づき策定された海洋基本計画の目標の実現に向けて、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（平成22年法律第41号）」に基づく港湾内に指定された低潮線保全区域における低潮線の保全</p>	<p>◆感染症の拡大によるクルーズへの影響を踏まえた記載に修正。</p>



変更案	現行	変更理由
<p>及び本土から遠く離れた海域における海洋資源の開発・利用等のための活動拠点の形成、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋環境の保全、離島の保全等総合的な施策を積極的に推進する。</p> <p><b>3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項</b></p> <p>① <del>サイバーポートによる港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現</del></p> <p>デジタル技術の発展に伴い、大量のデータを分析・活用したより迅速かつ高度な物流サービスの提供が急速に進んでいる。</p> <p>港湾分野においても、<del>港湾に関するあらゆる情報の電子化を推進し、その利活用を標準とする事業環境を形成することで、港湾全体の利便性・安全性・生産性を最大限高めるため、次世代シングルウィンドウサービスを充実させるとともに、港湾に関する行政機関及び民間事業者間の手続や港湾施設の状況等あらゆる情報を電子的に接続し、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保することにより、その利活用を標準とする事業環境を形成するため、港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する必要がある。</del>の上、一体的に取り扱うデータプラットフォームである「サイバーポート」の構築・利活用を推進する。</p> <p>更に、港湾の管理・利用の効率化及び安全性の確保、災害時の非常事態への対応力の強化等を図るため、「サイバーポート」<del>港湾関連データ連携基盤</del>により得られたビッグデータを活用することによる港湾行政のBPR（Business Process Reengineering：既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すことにより、事業者及び行政の双方の負担を軽減するとともに、業務処理の迅速化・正確性の向上を通じた利便性の向上を図る取組）に取り組む。また、<del>情報の連携の拡大に向けて、港湾関連データ連携基盤サイバーポート</del>と海外の港湾及び農業等の港湾以外の分野の情報基盤との接続等の取組を進める。これにより、物流、商取引、交通サービス、観光をはじめとする様々な観点で港湾を活用した高度な情報サービスの<del>創出に貢献する「サイバーポート」の実現に取り組む。</del>を創出し、これら分野の社会課題の解決に貢献する。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●港湾手続、貨物情報、船舶動静、施設稼働状況等の港湾に関する様々な情報を電子的に接続し、秘匿性及び安全性を確保しつつ連携させる<del>港湾関連データ連携基盤</del>「サイバーポート」の構築</li> <li>●AIターミナル等と接続し、ビッグデータを活用したコンテナターミナルの渋滞緩和、搬出入及び荷役作業の迅速化・効率化等、港湾物流の高度化の推進</li> <li>●<del>港湾関連データ連携基盤とサイバーポートの</del>港湾物流分野・港湾管理分野・港湾インフラ分野の3分野一体で、必要なセキュリティ、情報の秘匿性及び持続性を確保した運用体制を確立し、NACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System：輸出入・港湾関連情報処理システム）及び各港湾の情報システムとの連携によるシングルウィンドウサービスの利用促進等による全国の港湾の利便性の向上</li> <li>●港湾の管理、利用に関する行政手続の電子化において、GIS（Geographic Information System：地理情報システム）、IoT等を導入することにより港湾空間に関する情報や、設計・施工管理に関する情報及び災害時の被災情報を迅速かつ効率的に把握し、これらの情報を利活用できる体制の構築</li> <li>●民間の港湾情報サービス並びに海外港湾及び港湾以外の分野の情報サービスとのデータ連携の拡大による港湾を核とした物流サービスの高度化・拡大</li> </ul>	<p>及び本土から遠く離れた海域における海洋資源の開発・利用等のための活動拠点の形成、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋環境の保全、離島の保全等総合的な施策を積極的に推進する。</p> <p><b>3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項</b></p> <p>① 港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現</p> <p>デジタル技術の発展に伴い、大量のデータを分析・活用したより迅速かつ高度な物流サービスの提供が急速に進んでいる。</p> <p>港湾分野においても、次世代シングルウィンドウサービスを充実させるとともに、港湾に関する行政機関及び民間事業者間の手続や港湾施設の状況等あらゆる情報を電子的に接続し、必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保することにより、その利活用を標準とする事業環境を形成するため、港湾関連データ連携基盤を構築し、港湾の完全電子化を推進する必要がある。</p> <p>更に、港湾の管理・利用の効率化及び安全性の確保、災害時の非常事態への対応力の強化等を図るため、港湾関連データ連携基盤により得られたビッグデータを活用することによる港湾行政のBPR（Business Process Reengineering：既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すことにより、事業者及び行政の双方の負担を軽減するとともに、業務処理の迅速化・正確性の向上を通じた利便性の向上を図る取組）に取り組む。また、情報の連携の拡大に向けて、港湾関連データ連携基盤と海外の港湾及び農業等の港湾以外の分野の情報基盤との接続等の取組を進める。これにより、物流、商取引、交通サービス、観光をはじめとする様々な観点で港湾を活用した高度な情報サービスの創出に貢献する「サイバーポート」の実現に取り組む。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●港湾手続、貨物情報、船舶動静、施設稼働状況等の港湾に関する様々な情報を電子的に接続し、秘匿性及び安全性を確保しつつ連携させる港湾関連データ連携基盤の構築</li> <li>●AIターミナル等と接続し、ビッグデータを活用したコンテナターミナルの渋滞緩和、搬出入及び荷役作業の迅速化・効率化等、港湾物流の高度化の推進</li> <li>●港湾関連データ連携基盤とNACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System：輸出入・港湾関連情報処理システム）及び各港湾の情報システムとの連携によるシングルウィンドウサービスの利用促進等による全国の港湾の利便性の向上</li> <li>●港湾の管理、利用に関する行政手続の電子化において、GIS（Geographic Information System：地理情報システム）、IoT等を導入することにより港湾空間に関する情報や、設計・施工管理に関する情報及び災害時の被災情報を迅速かつ効率的に把握し、これらの情報を利活用できる体制の構築</li> <li>●民間の港湾情報サービス並びに海外港湾及び港湾以外の分野の情報サービスとのデータ連携の拡大による港湾を核とした物流サービスの高度化・拡大</li> </ul>	<p>◆港湾関連データ連携基盤の名称変更や「サイバーポート」の概念変更に伴う適正化。サイバーポートの目的（港湾外との連携）について、追記。「官民データ活用推進基本法・・・は、最新法令に修正。</p>



変更案	現行	変更理由
<p>●「<del>デジタル社会形成基本法（令和3年法律第35号）</del>」「<del>官民データ活用推進基本法（平成28年法律第103号）</del>」に基づく政府全体の施策及び情報通信技術の進化と連携・連動した港湾の電子化の促進・進化</p> <p>② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保 近年、大型コンテナ船の寄港が増加しており、コンテナ船の荷役時間の長期化及びコンテナターミナル周辺での渋滞が深刻化している。また、少子高齢化により、我が国の熟練技能者の高度な荷役ノウハウの喪失が懸念されている。一方、AI、IoT等の情報通信技術及び自動化技術等は目覚ましい発展を遂げており、海外主要港湾においてはコンテナターミナルの自動化を進めている。したがって、我が国港湾の国際競争力の維持・強化に向けて、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させるとともに、良好な労働環境を確保していく必要がある。 このため、以下の施策に戦略的に取り組む。 ●AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる世界最高水準の生産性及び良好な労働環境を有するAIターミナルの実現</p> <p>③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進 港湾の整備や維持管理等を担う国・港湾管理者・民間企業における技術者・技能者が減少していく中、様々な輸送ニーズに対応する港湾施設の効率的な整備及び適切な維持管理・更新を行う必要がある。 その際、持続可能な港湾開発等を可能とする「現場力」を維持するため、担い手の確保・育成に努めるとともに、港湾開発等の生産性向上及び働き方改革を推進することが不可欠である。さらに、海外の港湾関係者との継続的な関係構築を進めるとともに、国際交流の経験や国際的な感覚を有する人材を育成することも重要である。 あわせて、船舶の自動航行及び遠隔操船の技術開発が進んでいることから、世界的な動きも十分に考慮しつつ、港湾における船舶航行の安全性の確保と効率性の向上が両立するよう支援する取組も必要である。 このため、以下の施策に戦略的に取り組む。 ●若手技術者の登用促進等の担い手の確保・育成の推進、休日確保等による働き方改革の推進 ●国や港湾管理者等の様々な主体による、港湾の整備、管理、振興等の様々な分野での国際交流の推進 ●国と港湾管理者の連携による適切な人材育成及び人材配置の推進 ●ICT浚渫工、CIM（Construction Information Modeling/Management）等の活用によるi-Constructionの推進 ●国・地方公共団体・民間企業が港湾施設の維持管理情報を共有できるシステムの充実 ●官民連携による、モニタリング等の点検業務へのIoT・ロボットの活用の促進 ●国内外の船舶の自動航行等の技術開発の動向を踏まえ、必要となる港湾施設の改良及びその基準の検討、関係機関と連携した入出港ルールの検討 ●技術開発の水準及び時期に係る目標を定めた効率的な港湾関連の技術開発等の推進とその成果の積極的活用</p>	<p>●「官民データ活用推進基本法（平成28年法律第103号）」に基づく政府全体の施策及び情報通信技術の進化と連携・連動した港湾の電子化の促進・進化</p> <p>② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保 近年、大型コンテナ船の寄港が増加しており、コンテナ船の荷役時間の長期化及びコンテナターミナル周辺での渋滞が深刻化している。また、少子高齢化により、我が国の熟練技能者の高度な荷役ノウハウの喪失が懸念されている。一方、AI、IoT等の情報通信技術及び自動化技術等は目覚ましい発展を遂げており、海外主要港湾においてはコンテナターミナルの自動化を進めている。したがって、我が国港湾の国際競争力の維持・強化に向けて、コンテナターミナルの生産性を飛躍的に向上させるとともに、良好な労働環境を確保していく必要がある。 このため、以下の施策に戦略的に取り組む。 ●AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる世界最高水準の生産性及び良好な労働環境を有するAIターミナルの実現</p> <p>③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進 港湾の整備や維持管理等を担う国・港湾管理者・民間企業における技術者・技能者が減少していく中、様々な輸送ニーズに対応する港湾施設の効率的な整備及び適切な維持管理・更新を行う必要がある。 その際、持続可能な港湾開発等を可能とする「現場力」を維持するため、担い手の確保・育成に努めるとともに、港湾開発等の生産性向上及び働き方改革を推進することが不可欠である。さらに、海外の港湾関係者との継続的な関係構築を進めるとともに、国際交流の経験や国際的な感覚を有する人材を育成することも重要である。 あわせて、船舶の自動航行及び遠隔操船の技術開発が進んでいることから、世界的な動きも十分に考慮しつつ、港湾における船舶航行の安全性の確保と効率性の向上が両立するよう支援する取組も必要である。 このため、以下の施策に戦略的に取り組む。 ●若手技術者の登用促進等の担い手の確保・育成の推進、休日確保等による働き方改革の推進 ●国や港湾管理者等の様々な主体による、港湾の整備、管理、振興等の様々な分野での国際交流の推進 ●国と港湾管理者の連携による適切な人材育成及び人材配置の推進 ●ICT浚渫工、CIM（Construction Information Modeling/Management）等の活用によるi-Constructionの推進 ●国・地方公共団体・民間企業が港湾施設の維持管理情報を共有できるシステムの充実 ●官民連携による、モニタリング等の点検業務へのIoT・ロボットの活用の促進 ●国内外の船舶の自動航行等の技術開発の動向を踏まえ、必要となる港湾施設の改良及びその基準の検討、関係機関と連携した入出港ルールの検討 ●技術開発の水準及び時期に係る目標を定めた効率的な港湾関連の技術開発等の推進とその成果の積極的活用</p>	

変更案	現行	変更理由
<p>④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進</p> <p>我が国の財政が一段と厳しくなる中、将来的な社会インフラの老朽化に伴う更新需要の増加が確実視される。一方、産業・貿易構造や荷役形態等の変化に伴い、港湾に求められる機能は常に変化していくことから、港湾の開発等に際しては、経済・社会情勢の変化等を踏まえて臨機応変に対応できる柔軟性を持たせるとともに、既存ストックの有効活用、スクラップアンドビルド等により港湾全体の生産性を向上させることが必要である。</p> <p>その際、幹線道路網の整備等とも相まって港湾の背後圏が広域化していることから、港湾間の機能分担を踏まえた連携を十分に考慮する必要がある。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国・港湾管理者・民間企業が適切に連携し、港湾間の機能分担を踏まえた連携を図った上で、既存施設や用地等の効率的・弾力的な利用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編の促進</li> <li>●将来の経済・社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう、港湾機能上必要な用地の計画的な確保と機能配置</li> </ul>	<p>④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進</p> <p>我が国の財政が一段と厳しくなる中、将来的な社会インフラの老朽化に伴う更新需要の増加が確実視される。一方、産業・貿易構造や荷役形態等の変化に伴い、港湾に求められる機能は常に変化していくことから、港湾の開発等に際しては、経済・社会情勢の変化等を踏まえて臨機応変に対応できる柔軟性を持たせるとともに、既存ストックの有効活用、スクラップアンドビルド等により港湾全体の生産性を向上させることが必要である。</p> <p>その際、幹線道路網の整備等とも相まって港湾の背後圏が広域化していることから、港湾間の機能分担を踏まえた連携を十分に考慮する必要がある。</p> <p>このため、以下の施策に戦略的に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●国・港湾管理者・民間企業が適切に連携し、港湾間の機能分担を踏まえた連携を図った上で、既存施設や用地等の効率的・弾力的な利用、機能の集約化・複合化等による港湾空間の再編の促進</li> <li>●将来の経済・社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう、港湾機能上必要な用地の計画的な確保と機能配置</li> </ul>	

変更案	現行	変更理由
<p><b>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項は、「I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項」を踏まえ、以下のとおりとする。なお、国際海上貨物輸送の拠点である国際戦略港湾及び国際拠点港湾、海上輸送網の拠点である重要港湾並びに地方港湾の機能分担等を適切に考慮するものとする。</p> <p><b>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</b></p> <p>(1) 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</p> <p>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</p> <p>&lt;国際基幹航路等の戦略的強化&gt;</p> <p>国際基幹航路等による多方面・多頻度の直航コンテナ物流サービスの提供による我が国産業の国際競争力を強化するため、国際戦略港湾である京浜港（東京港、横浜港及び川崎港）、阪神港（大阪港及び神戸港）において、国際基幹航路の寄港の維持・拡大に最優先で対応する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続直線バース、十分な広さの荷さばき地及び高能率の荷役機械を備えた外内貿コンテナを一体的に取り扱える高規格コンテナターミナルの形成</li> <li>・ AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上</li> <li>・ 新たな貨物需要を創出するための流通加工・組立加工機能等を備えた物流施設の整備と幹線道路網との円滑な接続</li> <li>・ <b>コンテナターミナルの脱炭素化に関する取組の推進</b></li> <li>・ LNG（Liquefied Natural Gas：液化天然ガス）燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備によるLNGバンカリング拠点の形成</li> <li>・ 国際戦略港湾における国内外とのフィーダー航路網の充実と積替機能の強化</li> </ul> <p>なお、伊勢湾における国際拠点港湾においては、国際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。</p> <p>&lt;アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化&gt;</p> <p>多様な速度帯による重層的な航路サービスの提供に向け、近距離の多頻度・高速の航路網の戦略的強化を図るため、アジア向けのコンテナ貨物等を扱う国内主要港において、貨物輸送需要を踏まえつつ、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を強化する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続直線バースによるコンテナ船及び国際フェリー・RORO船の機動的運用</li> <li>・ AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上</li> <li>・ 新たな貨物需要を創出するための流通加工・組立加工機能等を備えた物流施設の整備と背後の幹線道路網との円滑な接続</li> <li>・ 農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な<b>物流施設用地</b>及び電源の確保等、シャトル航路の特性を活かす施設の機能強化</li> <li>・ 近隣諸国との輸送円滑化のためのダブルナンバープレートへの対応</li> </ul>	<p><b>II 港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項は、「I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項」を踏まえ、以下のとおりとする。なお、国際海上貨物輸送の拠点である国際戦略港湾及び国際拠点港湾、海上輸送網の拠点である重要港湾並びに地方港湾の機能分担等を適切に考慮するものとする。</p> <p><b>1 特に戦略的に取り組む事項に係る基本的な事項</b></p> <p>(1) 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</p> <p>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</p> <p>&lt;国際基幹航路等の戦略的強化&gt;</p> <p>国際基幹航路等による多方面・多頻度の直航コンテナ物流サービスの提供による我が国産業の国際競争力を強化するため、国際戦略港湾である京浜港（東京港、横浜港及び川崎港）、阪神港（大阪港及び神戸港）において、国際基幹航路の寄港の維持・拡大に最優先で対応する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続直線バース、十分な広さの荷さばき地及び高能率の荷役機械を備えた外内貿コンテナを一体的に取り扱える高規格コンテナターミナルの形成</li> <li>・ AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上</li> <li>・ 新たな貨物需要を創出するための流通加工・組立加工機能等を備えた物流施設の整備と幹線道路網との円滑な接続</li> <li>・ LNG（Liquefied Natural Gas：液化天然ガス）燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備によるLNGバンカリング拠点の形成</li> <li>・ 国際戦略港湾における国内外とのフィーダー航路網の充実と積替機能の強化</li> </ul> <p>なお、伊勢湾における国際拠点港湾においては、国際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。</p> <p>&lt;アジア地域との近距離シャトル航路等の戦略的強化&gt;</p> <p>多様な速度帯による重層的な航路サービスの提供に向け、近距離の多頻度・高速の航路網の戦略的強化を図るため、アジア向けのコンテナ貨物等を扱う国内主要港において、貨物輸送需要を踏まえつつ、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を強化する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 連続直線バースによるコンテナ船及び国際フェリー・RORO船の機動的運用</li> <li>・ AI、IoT、自動化技術の組み合わせによるコンテナターミナルの生産性向上</li> <li>・ 新たな貨物需要を創出するための流通加工・組立加工機能等を備えた物流施設の整備と背後の幹線道路網との円滑な接続</li> <li>・ 農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な用地及び電源の確保等、シャトル航路の特性を活かす施設の機能強化</li> <li>・ 近隣諸国との輸送円滑化のためのダブルナンバープレートへの対応</li> </ul>	<p>◆大型コンテナ船の寄港誘致に資する環境価値の高い港湾形成という観点から、法改正の主眼であるCNPに関連する取組を追記。</p> <p>◆用地だけでなく上物の施設の確保にも取り組んでいるため修正。</p>



変更案	現行	変更理由
<p>② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p> <p>&lt;資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾の機能強化&gt;</p> <p>資源・エネルギー・食糧の安定確保を支えるため、資源の産出地・消費地の分布状況、産業・エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの海上輸送や陸上輸送の状況等を踏まえ、資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾において、輸送の生産性向上を図る。あわせて、世界的な<b>脱低炭素化</b>の潮流を踏まえ、環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の配置・整備も検討する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備</li> <li>老朽化・陳腐化した生産設備や<b>貯蔵設備</b>の更新等に合わせた輸送インフラの更新・改良</li> <li>LNG、バイオマス燃料、<b>水素・アンモニア</b>等の受入環境の整備、<del>水素等の新たなエネルギーの輸入に対応した港湾機能についての検討</del></li> </ul> <p>&lt;国際バルク戦略港湾の機能強化&gt;</p> <p>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を形成するため、「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、官民連携・企業間連携による大型バルク船の受入環境の整備と企業間の共同輸送等を促進し、また輸入先・輸送ルートの多様化を推進する。このうち、特に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し、官民が連携した取組を進める。</p> <p>具体的には以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>穀物用はパナマックス級以上、鉄鉱石用はVLOC級、石炭（一般炭）用はケープサイズ級の船舶の受入環境の整備</li> <li>民間企業による埠頭群の一体的・効率的な運営の促進</li> <li>企業間連携、ICT活用による大型船での複数港寄り及び小型船での二次輸送の促進</li> <li>特定貨物輸入拠点港湾における、特定利用推進計画の推進及び特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用した進捗状況の確認</li> </ul> <p>③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>将来においても安定的に国内物流を支えるため、航路網の状況、海上輸送需要、幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続、トラックドライバーの労働環境の改善等を考慮し、国内複合一貫輸送網の拠点となる港湾において、内航フェリー・RORO船の利用環境を向上させるとともに、災害時等の緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を活用するための取組を強化する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備</li> <li>埠頭再編による国際コンテナターミナルと内航フェリー・RORO船ターミナルの近接化</li> <li>背後の幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続</li> <li>農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な<b>物流施設用地</b>及び電源の確保</li> <li>IoT等を活用した、荷役機械・乗降施設の高度化、自動離着岸施設の設置、乗船手続の自動化等の内航フェリー・RORO船ターミナルの高度化・効率化の検討</li> </ul>	<p>② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築</p> <p>&lt;資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾の機能強化&gt;</p> <p>資源・エネルギー・食糧の安定確保を支えるため、資源の産出地・消費地の分布状況、産業・エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの海上輸送や陸上輸送の状況等を踏まえ、資源・エネルギー・食糧の受入拠点となる港湾において、輸送の生産性向上を図る。あわせて、世界的な低炭素化の潮流を踏まえ、環境への負荷が少ないエネルギーの受入拠点の配置・整備も検討する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備</li> <li>老朽化・陳腐化した生産設備の更新等に合わせた輸送インフラの更新・改良</li> <li>LNG、バイオマス燃料の受入環境の整備、水素等の新たなエネルギーの輸入に対応した港湾機能についての検討</li> </ul> <p>&lt;国際バルク戦略港湾の機能強化&gt;</p> <p>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を形成するため、「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、官民連携・企業間連携による大型バルク船の受入環境の整備と企業間の共同輸送等を促進し、また輸入先・輸送ルートの多様化を推進する。このうち、特に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し、官民が連携した取組を進める。</p> <p>具体的には以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>穀物用はパナマックス級以上、鉄鉱石用はVLOC級、石炭（一般炭）用はケープサイズ級の船舶の受入環境の整備</li> <li>民間企業による埠頭群の一体的・効率的な運営の促進</li> <li>企業間連携、ICT活用による大型船での複数港寄り及び小型船での二次輸送の促進</li> <li>特定貨物輸入拠点港湾における、特定利用推進計画の推進及び特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用した進捗状況の確認</li> </ul> <p>③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築</p> <p>将来においても安定的に国内物流を支えるため、航路網の状況、海上輸送需要、幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続、トラックドライバーの労働環境の改善等を考慮し、国内複合一貫輸送網の拠点となる港湾において、内航フェリー・RORO船の利用環境を向上させるとともに、災害時等の緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を活用するための取組を強化する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に対応した岸壁及び十分な広さの荷さばき地の整備</li> <li>埠頭再編による国際コンテナターミナルと内航フェリー・RORO船ターミナルの近接化</li> <li>背後の幹線道路網及び鉄道輸送網との円滑な接続</li> <li>農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な用地及び電源の確保</li> <li>IoT等を活用した、荷役機械・乗降施設の高度化、自動離着岸施設の設置、乗船手続の自動化等の内航フェリー・RORO船ターミナルの高度化・効率化の検討</li> </ul>	<p>◆<b>脱炭素化に関連しLPG 用タンクをアンモニア用タンクに転用すること等が検討されているため修正。また、現行の水素等については「輸入に対応した港湾機能についての検討」と記載されているが、エネルギー基本計画（令和3年10月）等の記載ぶりを踏まえ、水素等についても「受入環境の整備」に統一して修正。</b></p> <p>◆<b>用地だけでなく上物の施設の確保にも取り組んでいるため修正。</b></p>

変更案	現行	変更理由
<ul style="list-style-type: none"> <li>内航フェリー・RORO船ターミナルの背後地における、トラックドライバーの休憩等のための施設確保に向けた環境整備の推進</li> <li>災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための、国及び港湾管理者による埠頭の利用調整並びに埠頭の規格統一化の検討</li> </ul> <p>④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業動向、船舶の大型化等の輸送形態の変化、荷役に係るニーズ等への対応</li> <li>老朽化・陳腐化した物流施設の高度化並びに農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な<b>物流施設用地</b>及び電源の確保</li> <li>港湾の特性を活かした大型特殊貨物の円滑な輸送の確保</li> <li>物流全体の効率化及び交通混雑の緩和のためのインランドポートの整備・利用促進</li> <li>背後の幹線道路網との円滑な接続等による、内陸部に立地する産業及び物流施設の輸送環境の向上</li> <li>産業空間の再配置及び利便性向上のための臨海部用地の政策的な誘導・供給</li> </ul> <p>(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p> <p>① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興</p> <p>訪日クルーズを我が国の経済成長につなげるため、<b>日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進め</b>、東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの需要に応じたクルーズ船受入環境を整備する。<b>また、特に、</b>港湾管理者と寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を自ら整備する意向を持つクルーズ船社との連携により長期的かつ安定的なクルーズ船の我が国への寄港の確保に取り組む港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定し、官民が連携したクルーズ拠点の形成を促進する。</p> <p>具体的には以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>日本全体で安心してクルーズを楽しめる環境の整備</b></li> <li>多様なクルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるためのハード・ソフト両面からのクルーズ船受入環境の整備</li> <li><b>瀬戸内海・南西諸島などの新たなクルーズ周遊ルート開拓</b></li> <li><b>地域への経済効果を増大させるための寄港地観光ツアーの上質化・多様化</b></li> <li>クルーズ旅客の二次交通需要に対応するためのツアーバス・シャトルバスに対応した十分な規模の駐車場の確保及びタクシー・鉄道・水上交通等による観光地等へのアクセスの確保とそのための環境整備</li> <li>ファーストポートにおける、下船から寄港地観光への円滑な接続を可能とするための旅客動線や<b>CIQ</b>等のオペレーション及び拡張可能性に配慮した旅客施設の整備</li> <li>日本発着港における、国際空港との連携を含めた空港・駅等からの円滑なアクセス、旅客用駐車場、チェックイン・手荷物預入れ等の必要な設備の確保及び<b>LNG</b>バンカリングや陸上電力供給施設等の船舶へのサービス機能の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>内航フェリー・RORO船ターミナルの背後地における、トラックドライバーの休憩等のための施設確保に向けた環境整備の推進</li> <li>災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための、国及び港湾管理者による埠頭の利用調整並びに埠頭の規格統一化の検討</li> </ul> <p>④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p> <p>我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支え、民間投資及び雇用を誘発するため、産業の特性に応じて、物流機能の強化及び利便性の高い産業空間への再編を柔軟に行う。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>産業動向、船舶の大型化等の輸送形態の変化、荷役に係るニーズ等への対応</li> <li>老朽化・陳腐化した物流施設の高度化並びに農水産品等を輸送する冷蔵・冷凍コンテナ等の取扱いに必要な用地及び電源の確保</li> <li>港湾の特性を活かした大型特殊貨物の円滑な輸送の確保</li> <li>物流全体の効率化及び交通混雑の緩和のためのインランドポートの整備・利用促進</li> <li>背後の幹線道路網との円滑な接続等による、内陸部に立地する産業及び物流施設の輸送環境の向上</li> <li>産業空間の再配置及び利便性向上のための臨海部用地の政策的な誘導・供給</li> </ul> <p>(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用</p> <p>① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興</p> <p>訪日クルーズを我が国の経済成長につなげるため、東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの需要に応じたクルーズ船受入環境を整備する。特に、港湾管理者と寄港地の利便性を高めるために旅客施設等を自ら整備する意向を持つクルーズ船社との連携により長期的かつ安定的なクルーズ船の我が国への寄港の確保に取り組む港湾を国際旅客船拠点形成港湾として指定し、官民が連携したクルーズ拠点の形成を促進する。</p> <p>具体的には以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>多様なクルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるためのハード・ソフト両面からのクルーズ船受入環境の整備</li> <li>クルーズ旅客の二次交通需要に対応するためのツアーバス・シャトルバスに対応した十分な規模の駐車場の確保及びタクシー・鉄道・水上交通等による観光地等へのアクセスの確保とそのための環境整備</li> <li>ファーストポートにおける、下船から寄港地観光への円滑な接続を可能とするための旅客動線や<b>CIQ</b>等のオペレーション及び拡張可能性に配慮した旅客施設の整備</li> <li>日本発着港における、国際空港との連携を含めた空港・駅等からの円滑なアクセス、旅客用駐車場、チェックイン・手荷物預入れ等の必要な設備の確保及び<b>LNG</b>バンカリングや陸上電力供給施設等の船舶へのサービス機能の強化</li> </ul>	<p>◆<b>用地だけでなく上物の施設の確保にも取り組んでいるため修正。</b></p> <p>◆<b>感染症の拡大によるクルーズへの影響を踏まえた記載に修正。クルーズの本格的な再開を見据え、地域経済効果の最大化に資する取組を推進する内容を追加。</b></p>



変更案	現行	変更理由
<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ旅客の快適性確保のための、旅客施設等における無料無線 LAN、多言語案内、洋式トイレ等の確保</li> <li>船内等での寄港地観光の消費喚起スキーム構築</li> <li>災害時等におけるクルーズ旅客の安全性の確保</li> <li>クルーズ旅客の視点を考慮した美しい景観を有する受入環境の形成、<del>クルーズ旅客の満足度向上に向けた寄港地観光の上質化・多様化並びに港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源との連携の強化</del></li> <li>寄港地を探すクルーズ船社とクルーズ船の寄港を期待する港湾管理者の様々な観光資源を有する各地の港湾が連携した周遊クルーズの誘致及びマッチングによる「お断りゼロ」の実現</li> <li>国際旅客船拠点形成港湾における、国際旅客船拠点形成計画の推進及び国際旅客船受入促進協定に基づくクルーズ船社の岸壁の優先的利用の適切な実施</li> </ul> <p>② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用</p> <p>観光振興及び賑わい創出が求められる港湾において、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の特性に配慮した旅客施設及び交流施設の整備並びに港湾情報提供施設の活用</li> <li>観光客等の満足度向上・消費拡大のための地域観光資源の充実</li> <li>港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源との連携の強化</li> <li>港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史及び地域の観光資源を活かしたみなとまちづくり並びに、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われるみなとオアシスの活性化の推進</li> <li>民間資金も活用した、官民連携による地域の特色や水際線を活かしたみなとまちづくりの推進</li> <li>民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備</li> <li>海水浴、ビーチスポーツ等の多様な活動による海浜・臨海部の積極的活用</li> <li>都市の再生にも資する、周辺の土地利用との調和及び市街地との機能面での連携</li> <li>地震、津波、高潮等の災害からの防護及び景観等の良好な港湾環境の形成への配慮</li> <li>運河や地域の観光資源等を活用した水上交通ネットワークの活性化</li> <li>プレジャーボート等の小型船舶の係留・保管施設の整備</li> <li>既存の港湾施設の活用、関係機関と連携した入港手続の柔軟な対応等による<del>スーパーヨット等大型のプレジャーボート</del>の受入環境の整備</li> </ul> <p>③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p> <p>海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用を推進するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾本来の機能と調和が図られた、港湾区域における洋上風力発電等の導入促進</li> <li>「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成 30 年法律第 89 号）」に基づく一般海域における海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定</li> <li>海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域における将来的な洋上風力発電事業を見据えた洋上風力発電設備の設置及び維持管理の拠点となる港湾の指定及び機能の強化</li> <li>LNG 燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備による LNG バンカリング拠点の形成</li> <li>技術開発中のゼロエミッション船へのバンカリング機能の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ旅客の快適性確保のための、旅客施設等における無料無線 LAN、多言語案内、洋式トイレ等の確保</li> <li></li> <li>災害時におけるクルーズ旅客の安全性の確保</li> <li>クルーズ旅客の視点を考慮した美しい景観を有する受入環境の形成、クルーズ旅客の満足度向上に向けた寄港地観光の上質化・多様化並びに港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源との連携の強化</li> <li>様々な観光資源を有する各地の港湾が連携した周遊クルーズの誘致及びマッチングによる「お断りゼロ」の実現</li> <li>国際旅客船拠点形成港湾における、国際旅客船拠点形成計画の推進及び国際旅客船受入促進協定に基づくクルーズ船社の岸壁の優先的利用の適切な実施</li> </ul> <p>② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用</p> <p>観光振興及び賑わい創出が求められる港湾において、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の特性に配慮した旅客施設及び交流施設の整備並びに港湾情報提供施設の活用</li> <li>観光客等の満足度向上・消費拡大のための地域観光資源の充実</li> <li>港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源との連携の強化</li> <li>港湾協力団体等との協働による各地域の文化・歴史及び地域の観光資源を活かしたみなとまちづくり並びにみなとオアシスの活性化の推進</li> <li>民間資金も活用した、官民連携による地域の特色や水際線を活かしたみなとまちづくりの推進</li> <li></li> <li>海水浴、ビーチスポーツ等の多様な活動による海浜・臨海部の積極的活用</li> <li>都市の再生にも資する、周辺の土地利用との調和及び市街地との機能面での連携</li> <li>地震、津波、高潮等の災害からの防護及び景観等の良好な港湾環境の形成への配慮</li> <li>運河や地域の観光資源等を活用した水上交通ネットワークの活性化</li> <li>プレジャーボート等の小型船舶の係留・保管施設の整備</li> <li>既存の港湾施設の活用、関係機関と連携した入港手続の柔軟な対応等によるスーパーヨット等の受入環境の整備</li> </ul> <p>③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進</p> <p>海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用を推進するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾本来の機能と調和が図られた、港湾区域における洋上風力発電等の導入促進</li> <li>「海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成 30 年法律第 89 号）」に基づく一般海域における海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域の指定</li> <li>海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域における将来的な洋上風力発電事業を見据えた洋上風力発電設備の設置及び維持管理の拠点となる港湾の指定及び機能の強化</li> <li>LNG 燃料船への燃料供給の用に供する船舶等の整備による LNG バンカリング拠点の形成</li> </ul>	<p>◆感染症の流行によるクルーズへの影響を踏まえた記載に修正。</p> <p>◆表現の適正化。（“みなとオアシス”を表す枕詞を追加。）</p> <p>◆緑地等の貸付制度について、「公共還元型」という観点を含め追記。</p> <p>◆幅広い利用者向けに港湾サービスを提供する「大型のプレジャーボート」を対象とした記載に修正。</p> <p>◆脱炭素化に関連し、LNG 燃料船の次のゼロエミッション</p>

変更案	現行	変更理由
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岸壁に停泊中の船舶からの排出ガス（CO<sub>2</sub>、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub> 等）を削減するための陸上電力供給<b>設備施設</b>の導入等に向けた取組の推進</li> <li>・ 荷役機械等の低・<b>脱炭素化</b>の推進</li> <li>・ サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応するため、国際展開を視野に、<b>港湾のターミナルにおける脱炭素化の取組状況を客観的に評価する認証制度の導入に向けた検討</b></li> <li>・ <b>海外の港湾関係者、船社等と連携した国際海上輸送網の脱炭素化「グリーン海運回廊」の実現</b></li> <li>・ <b>浚渫土砂等の建設副産物等や鉄鋼スラグ等の産業副産物を有効活用した CO<sub>2</sub> 吸収源としてのブルーカーボン生態系に関する取組の推進及び緑地の活用</b></li> <li>・ <del>CO<sub>2</sub> の吸収源としての鉄鋼スラグ等の産業副産物を利用したブルーカーボン生態系及び緑地の活用</del></li> </ul> <p><b>（３）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</b></p> <p>① 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p>人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。その際、大規模地震災害の切迫性、<b>気候変動に起因する将来の災害リスクの増大</b>、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等の背後地へのアクセスの状況等を考慮するとともに、それぞれの港湾において求められる機能に応じて、関係機関、民間企業、港湾広域防災協議会等とも適切に連携を図る。また、コンビナート等が立地する港湾において、事故や災害による影響を最小限とするよう関係機関等と連携した取組や、<b>外国人旅行者が安心して我が国を訪れることができるよう、経験したことがない災害や感染症の感染拡大に対しても柔軟に対応できる、災害等に強い港湾の実現に向けた取組を進める。</b></p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <p>&lt;災害時における緊急物資、幹線貨物等の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制等の強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経験したことがない災害にも柔軟に対応でき、様々な支援船舶の着岸や災害時のオペレーションのほか、給水・入浴・洗濯等の支援も考慮した、地域防災計画に基づく、耐震強化岸壁、緊急物資保管場所、道路等の配置、一体的整備及び啓開体制等に関する連携体制の強化</li> <li>・ 災害時の燃料等の供給確保のための、燃料等の取扱係留施設の大規模地震対策施設としての位置付け</li> <li>・ 首都圏及び近畿圏の基幹的広域防災拠点における関係機関と連携した訓練等の実施による運用体制の強化</li> <li>・ 非常災害時に大規模地震対策施設が機能を発揮するための、そこに至る港湾区域内の水域施設、緊急確保航路及び開発保全航路の機能確保、適切な管理及び航路啓開作業等に関する連携体制の強化</li> <li>・ 緊急物資輸送船舶等の安全な航行を確保するための、清掃兼油回収船等の漂流物、埋塞物等の除去性能等の確保</li> <li>・ 支援船舶の<b>係留場所や岸壁背後地の利用調整受入</b>等の機能を確保するための、非常災害時等における、港湾管理者の要請に応じた国による港湾管理業務の実施</li> <li>・ 幹線貨物輸送の拠点となる岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岸壁に停泊中の船舶からの排出ガス（CO<sub>2</sub>、SO<sub>x</sub>、NO<sub>x</sub> 等）を削減するための陸上電力供給施設の導入等に向けた取組の推進</li> <li>・ 荷役機械等の低炭素化の推進</li> </ul> <p>CO<sub>2</sub> の吸収源としての鉄鋼スラグ等の産業副産物を利用したブルーカーボン生態系及び緑地の活用</p> <p><b>（３）国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保</b></p> <p>① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築</p> <p>人口・資産・産業が集中している港湾及び港湾背後地を災害から守り、社会経済活動を維持できるよう、緊急物資及び幹線貨物の輸送機能等の確保並びに支援活動の拠点にもなる港湾機能の強化を進める。その際、大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等の背後地へのアクセスの状況等を考慮するとともに、それぞれの港湾において求められる機能に応じて、関係機関、民間企業、港湾広域防災協議会等とも適切に連携を図る。また、コンビナート等が立地する港湾において、事故や災害による影響を最小限とするよう関係機関等と連携した取組を進める。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <p>&lt;災害時における緊急物資、幹線貨物等の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制等の強化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 経験したことがない災害にも柔軟に対応でき、様々な支援船舶の着岸や災害時のオペレーションのほか、給水・入浴・洗濯等の支援も考慮した、地域防災計画に基づく、耐震強化岸壁、緊急物資保管場所、道路等の配置、一体的整備及び啓開体制等に関する連携体制の強化</li> <li>・ 災害時の燃料等の供給確保のための、燃料等の取扱係留施設の大規模地震対策施設としての位置付け</li> <li>・ 首都圏及び近畿圏の基幹的広域防災拠点における関係機関と連携した訓練等の実施による運用体制の強化</li> <li>・ 非常災害時に大規模地震対策施設が機能を発揮するための、そこに至る港湾区域内の水域施設、緊急確保航路及び開発保全航路の機能確保、適切な管理及び航路啓開作業等に関する連携体制の強化</li> <li>・ 緊急物資輸送船舶等の安全な航行を確保するための、清掃兼油回収船等の漂流物、埋塞物等の除去性能等の確保</li> <li>・ 支援船舶の受入等の機能を確保するための、非常災害時における、港湾管理者の要請に応じた国による港湾管理業務の実施</li> <li>・ 幹線貨物輸送の拠点となる岸壁、荷役機械、道路等の耐震強化</li> </ul>	<p>船について記載。</p> <p>◆ 港湾の脱炭素化の取組の一環として、国際展開を視野に入れて検討中の認証制度を追記。</p> <p>◆ 表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正。)</p> <p>◆ 港湾施設の管理代行の適用対象事象に感染症の感染拡大等新たなリスクを含む表現を追加。</p> <p>◆ 気候変動への適応に関する考え方を明示的に記載。</p> <p>◆ 港湾施設の管理代行の適用対象事象を拡大した政策的な意義を追記。</p> <p>◆ 国が代行する港湾施設の管理業務の具体的な内容の明確化。港湾施設の管理代行の適用対象事象に感染症の感染拡大等新たなリスクを含</p>



変更案	現行	変更理由
<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO 船を機動的に活用するための国及び港湾管理者による埠頭の利用調整及び埠頭の規格統一化の検討</li> </ul> <p>&lt;災害時における緊急物資輸送等に対応するための情報共有・提供体制等の構築&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間企業等との協働による港湾の事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）（以下「港湾BCP」という。）の策定及び訓練等の定期的な実施による継続的な改善</li> <li>港湾広域防災協議会の設置等による、広域的な港湾BCPの策定と継続的な改善</li> <li>港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築</li> <li>IoT等を活用した早期の被災状況把握及びインフラ利用可否、代替ルート情報等を提供するシステムの構築</li> </ul> <p>&lt;津波・高潮等に対する防災対策の推進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>埠頭用地等の高さの確保、蔵置貨物の流出・倒壊防止対策、荷役機械等の電源の耐水対策及び停電対策の実施</li> <li>防波堤の適切な配置及び「粘り強い構造」化</li> <li>海岸保全施設整備や津波・高潮浸水想定等を踏まえた防災対策の推進</li> </ul> <p>&lt;気候変動に起因する外力強化への対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>将来にわたる港湾機能の維持に必要な港湾計画等の策定</li> <li>将来の外力強化を考慮した施設設計</li> <li>気候変動の不確実性に対処するための維持管理の実施</li> <li>外力強化に対応する技術開発</li> </ul> <p>&lt;災害廃棄物及び漂流物への対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害廃棄物を搬出・搬入する岸壁及び仮置きする荷さばき地の確保</li> <li>多様な関係者の連携による災害廃棄物の搬出港・受入港の広域的なネットワークの構築</li> <li>流木等の漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保</li> </ul> <p>&lt;コンビナート等の防災・減災対策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>危険物取扱施設の所有企業や関係機関と連携した、港湾BCPの策定、大規模なコンビナート等における航路沿いの護岸等の耐震強化及び適切な維持管理の推進</li> <li>事故及び災害時に影響が及ぶ範囲を考慮した危険物取扱施設の配置</li> <li>老朽化・陳腐化した危険物取扱施設の更新時期や港湾再開発に合わせた計画的移転</li> <li>危険物積載船の航行時における関係機関と連携した防災・減災上の配慮</li> </ul> <p>② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化及び高速化、荷役形態等を勘案した、防波堤、航路及び泊地の整備並びに係留方法の</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO 船を機動的に活用するための国及び港湾管理者による埠頭の利用調整及び埠頭の規格統一化の検討</li> </ul> <p>&lt;災害時における緊急物資輸送等に対応するための情報共有・提供体制等の構築&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>民間企業等との協働による港湾の事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）（以下「港湾BCP」という。）の策定及び訓練等の定期的な実施による継続的な改善</li> <li>港湾広域防災協議会の設置等による、広域的な港湾BCPの策定と継続的な改善</li> <li>港湾関連データ連携基盤等を活用した港湾施設の被災状況・利用可否状況等の情報の共有・利活用体制の構築</li> <li>IoT等を活用した早期の被災状況把握及びインフラ利用可否、代替ルート情報等を提供するシステムの構築</li> </ul> <p>&lt;津波・高潮等に対する防災対策の推進&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>埠頭用地等の高さの確保、蔵置貨物の流出・倒壊防止対策、荷役機械等の電源の耐水対策及び停電対策の実施</li> <li>防波堤の適切な配置及び「粘り強い構造」化</li> <li>海岸保全施設整備や津波・高潮浸水想定等を踏まえた防災対策の推進</li> </ul> <p>&lt;災害廃棄物及び漂流物への対応&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>災害廃棄物を搬出・搬入する岸壁及び仮置きする荷さばき地の確保</li> <li>多様な関係者の連携による災害廃棄物の搬出港・受入港の広域的なネットワークの構築</li> <li>流木等の漂流物の迅速な処理のための機材・体制の確保</li> </ul> <p>&lt;コンビナート等の防災・減災対策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>危険物取扱施設の所有企業や関係機関と連携した、港湾BCPの策定、大規模なコンビナート等における航路沿いの護岸等の耐震強化及び適切な維持管理の推進</li> <li>事故及び災害時に影響が及ぶ範囲を考慮した危険物取扱施設の配置</li> <li>老朽化・陳腐化した危険物取扱施設の更新時期や港湾再開発に合わせた計画的移転</li> <li>危険物積載船の航行時における関係機関と連携した防災・減災上の配慮</li> </ul> <p>② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p> <p>港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化及び高速化、荷役形態等を勘案した、防波堤、航路及び泊地の整備並びに係留方法の</li> </ul>	<p>む表現に追加。</p> <p>◆ 港湾関連データ連携基盤の名称変更や「サイバーポート」の概念変更に伴う適正化。</p> <p>◆ 防災部会答申（R2.8）を反映して追加。</p>

変更案	現行	変更理由
<p>改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土砂の流入抑制等による航路及び泊地の埋没対策の実施</li> <li>船舶航行の輻輳している海域における、関係機関と連携した、航行安全に資する情報の提供等の実施</li> <li>急激な気象変化により海難事故の発生が懸念される港湾における、関係機関が協働した、船舶の安全かつ適切な避難対策等の実施</li> <li>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するための、重要港湾、地方港湾及び空白地域を補完する避難港における、避難のために必要な静穏度と面積を有する水域の確保</li> </ul> <p><b>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項</b></p> <p>① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p> <p>地域の暮らし・安心を支えるため、離島及び地方における港湾において、生活維持、産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能を確保するとともに、離島航路の発着地について、運航率の向上等のための輸送機能を確保する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>離島及び地方の港湾の特性等を踏まえた、効率的な荷役及び安全な乗降ができる施設の確保並びに運航率向上のための静穏度の確保</li> <li>離島航路の発着港における、大規模災害時に様々な支援船舶等による利用も可能となる岸壁等の確保及び燃料等の取扱機能の確保</li> </ul> <p>② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現</p> <p>あらゆる人に優しく安全で快適な港湾となるよう、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー、クルーズ、離島航路等の旅客施設及び交流・賑わい拠点並びにこれらにつながる移動ルート上の施設における、関係者と連携したバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入及び多言語による情報提供の推進</li> <li>港湾で働く人々、旅客、地域住民等に配慮した緑地、広場、休憩所等の適切な確保</li> </ul> <p>③ 良好な港湾環境の保全・再生・創出造</p> <p>生物多様性の保全にも配慮しつつ、良好な環境を形成するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備で発生する浚渫土砂等を有効活用した干潟等の造成、深掘跡の埋め戻し等、失われた良好な海域環境の再生回復</li> <li>生態系に配慮した藻場・干潟等の造成、覆砂の実施、<del>生物共生型港湾構造物、護岸等の緩傾斜化、</del>緑地の整備等による良好な環境の創出造</li> <li>海浜の再生回復、護岸の親水化等による、みなとへのパブリックアクセスの向上</li> <li>地域と連携し、自然と触れ合いつつ、文化・歴史を踏まえた環境と共生する豊かな港湾環境の次世代への継承</li> </ul> <p>④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化</p> <p>地域内での資源循環及び港湾を核とした広域的な静脈物流網の構築・強化を推進するため、<b>静脈物流</b></p>	<p>改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>土砂の流入抑制等による航路及び泊地の埋没対策の実施</li> <li>船舶航行の輻輳している海域における、関係機関と連携した、航行安全に資する情報の提供等の実施</li> <li>急激な気象変化により海難事故の発生が懸念される港湾における、関係機関が協働した、船舶の安全かつ適切な避難対策等の実施</li> <li>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するための、重要港湾、地方港湾及び空白地域を補完する避難港における、避難のために必要な静穏度と面積を有する水域の確保</li> </ul> <p><b>2 引き続き重点的に取り組む事項に係る基本的な事項</b></p> <p>① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保</p> <p>地域の暮らし・安心を支えるため、離島及び地方における港湾において、生活維持、産業振興、災害時対応等、港湾の役割に応じた輸送機能を確保するとともに、離島航路の発着地について、運航率の向上等のための輸送機能を確保する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>離島及び地方の港湾の特性等を踏まえた、効率的な荷役及び安全な乗降ができる施設の確保並びに運航率向上のための静穏度の確保</li> <li>離島航路の発着港における、大規模災害時に様々な支援船舶等による利用も可能となる岸壁等の確保及び燃料等の取扱機能の確保</li> </ul> <p>② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現</p> <p>あらゆる人に優しく安全で快適な港湾となるよう、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー、クルーズ、離島航路等の旅客施設及び交流・賑わい拠点並びにこれらにつながる移動ルート上の施設における、関係者と連携したバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入及び多言語による情報提供の推進</li> <li>港湾で働く人々、旅客、地域住民等に配慮した緑地、広場、休憩所等の適切な確保</li> </ul> <p>③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造</p> <p>生物多様性の保全にも配慮しつつ、良好な環境を形成するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾整備で発生する浚渫土砂等を有効活用した干潟の造成、深掘跡の埋め戻し等、失われた良好な海域環境の回復</li> <li>生態系に配慮した藻場の造成、覆砂の実施、護岸等の緩傾斜化、緑地の整備等による良好な環境の創造</li> <li>海浜の回復、護岸の親水化等による、みなとへのパブリックアクセスの向上</li> <li>地域と連携し、自然と触れ合いつつ、文化・歴史を踏まえた環境と共生する豊かな港湾環境の次世代への継承</li> </ul> <p>④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化</p> <p>地域内での資源循環及び港湾を核とした広域的な静脈物流網の構築・強化を推進するため、リサイク</p>	<p>◆ 表現の適正化。(港湾局政策および自然再生推進法の記述に基づき修正)</p> <p>◆ 表現の適正化。(“リサイクルポート”を表す枕詞を追加。)</p>



変更案	現行	変更理由
<p>の拠点となるリサイクルポートをはじめ循環資源を取り扱う港湾において、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浚渫土砂や産業副産物等の利用促進</li> <li>・ 循環資源の輸送・保管及びリサイクル施設との連携に適し、製品等の取扱いや人流との分離に配慮した施設配置</li> <li>・ 循環資源を取り扱う岸壁及び荷さばき施設、防塵柵、緩衝緑地、積替保管施設等の整備</li> <li>・ 広域輸送網の構築のため民間企業や地方公共団体等との連携強化</li> <li>・ 鉄スクラップ等の国際的な広域輸送にも対応した機能の確保</li> </ul> <p>⑤ 国土の保全への配慮</p> <p>海岸における土砂の供給と流出の不均衡及び台風、冬季風浪等による海岸侵食に対する国土の保全に十分に配慮する観点から、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海岸保全施設の位置及び整備予定箇所、低潮線保全区域等を考慮した港湾施設の配置等の検討</li> </ul> <p>⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進</p> <p>セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送を実現するため、国際航海に従事する船舶が係留する港湾において、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進する。また、ヒアリ等の特定外来生物の侵入防止対策を実施する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ フェンス及び監視カメラの設置等のハード面の対策の実施</li> <li>・ 国際海上コンテナターミナル及びクルーズ埠頭における、効率的な運用に配慮した保安対策の実施</li> <li>・ 重要国際埠頭施設への出入管理情報システムの導入</li> <li>・ 関係機関及び民間企業と連携した警備強化による水際対策の徹底</li> <li>・ ヒアリ等の特定外来生物の確認調査及び防除の実施</li> </ul> <p>⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理</p> <p>港湾空間に求められる多様な要請への対応及び港湾空間の適正な管理を推進するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防波堤の釣り利用や港湾空間の研究開発の場としての利用等の多様なニーズを踏まえ、港湾施設の有効利用と安全確保を両立する適正な管理方策の<del>検討</del>実施</li> <li>・ 船舶の航行及び停泊、海洋性レクリエーション活動や漁業活動等、多様な活動が滞りなく安全に行われるための港湾区域の適正な管理</li> <li>・ 小型船舶の適切な収容に必要な施設の確保及び放置規制</li> <li>・ <b>作業船の安定的な係留に必要な場所の確保</b></li> <li>・ 港湾の開発・利用上支障となっている沈没船の処理及び放置座礁船等の撤去</li> <li>・ 他の機能と調和しつつ、港湾の機能が全うできるような臨港地区の適切な設定及び運用</li> <li>・ 港湾活動及び周辺の土地利用との整合を図った上で、内陸部での立地が困難な機能の港湾空間における受入</li> </ul>	<p>ルポートをはじめ循環資源を取扱う港湾において、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 浚渫土砂や産業副産物等の利用促進</li> <li>・ 循環資源の輸送・保管及びリサイクル施設との連携に適し、製品等の取扱いや人流との分離に配慮した施設配置</li> <li>・ 循環資源を取扱う岸壁及び荷さばき施設、防塵柵、緩衝緑地、積替保管施設等の整備</li> <li>・ 広域輸送網の構築のため民間企業や地方公共団体等との連携強化</li> <li>・ 鉄スクラップ等の国際的な広域輸送にも対応した機能の確保</li> </ul> <p>⑤ 国土の保全への配慮</p> <p>海岸における土砂の供給と流出の不均衡及び台風、冬季風浪等による海岸侵食に対する国土の保全に十分に配慮する観点から、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海岸保全施設の位置及び整備予定箇所、低潮線保全区域等を考慮した港湾施設の配置等の検討</li> </ul> <p>⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進</p> <p>セキュリティ水準の高い効率的な国際物流・旅客輸送を実現するため、国際航海に従事する船舶が係留する港湾において、SOLAS条約に対応した港湾保安対策を推進する。また、ヒアリ等の特定外来生物の侵入防止対策を実施する。</p> <p>具体的には、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ フェンス及び監視カメラの設置等のハード面の対策の実施</li> <li>・ 国際海上コンテナターミナル及びクルーズ埠頭における、効率的な運用に配慮した保安対策の実施</li> <li>・ 重要国際埠頭施設への出入管理情報システムの導入</li> <li>・ 関係機関及び民間企業と連携した警備強化による水際対策の徹底</li> <li>・ ヒアリ等の特定外来生物の確認調査及び防除の実施</li> </ul> <p>⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理</p> <p>港湾空間に求められる多様な要請への対応及び港湾空間の適正な管理を推進するため、以下の施策に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防波堤の釣り利用や港湾空間の研究開発の場としての利用等の多様なニーズを踏まえ、港湾施設の有効利用と安全確保を両立する適正な管理方策の検討・実施</li> <li>・ 船舶の航行及び停泊、海洋性レクリエーション活動や漁業活動等、多様な活動が滞りなく安全に行われるための港湾区域の適正な管理</li> <li>・ 小型船舶の適切な収容に必要な施設の確保及び放置規制</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港湾の開発・利用上支障となっている沈没船の処理及び放置座礁船等の撤去</li> <li>・ 他の機能と調和しつつ、港湾の機能が全うできるような臨港地区の適切な設定及び運用</li> <li>・ 港湾活動及び周辺の土地利用との整合を図った上で、内陸部での立地が困難な機能の港湾空間における受入</li> </ul>	<p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</p> <p>◆作業船は、港湾工事や管理・運営の上で重要な船舶であることから、安定的な係留に必要な場所の確保が必要であるため追加。</p>

変更案	現行	変更理由
<p><b>Ⅲ 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項</b></p> <p>開発保全航路は、船舶の輻輳する湾口部や海峡部等の海上交通の要衝・隘路における個別の港湾区域に属さない航路であり、港湾内の航路と連携して、国際海上輸送及び国内海上輸送を担う船舶等の航行の安全性、安定性及び効率性を支える重要な役割を果たしている。我が国産業の国際競争力の強化及び国民生活の質の向上に資するためには、その機能を十分に発揮するとともに、今後の船舶の大型化や自動運航等の技術開発に的確に対応することが求められる。</p> <p>また、災害時には、緊急確保航路及び接続する港湾区域内の航路と連携した海上輸送機能の確保が求められる。</p> <p>このため、以下の方針の下、開発保全航路等の開発、保全及び管理を行う。</p> <p><b><u>1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向</u></b></p> <p>船舶の安全かつ円滑な航行を確保するため、自然環境の保全、周辺の水域利用及び漁業との調整、船舶の輻輳、航行規制の状況、航路が閉塞した際の産業活動・国民生活への影響、観光による地域の振興等に配慮しつつ、必要に応じて、開発保全航路の区域を見直し、新規航路の開削、船舶の待避のために必要な施設の整備、航路標識の設置、既存航路の拡幅及び増深並びに航路法線の改良を行う。</p> <p>また、航路の安全性を確保するため、必要な水深等の維持、沈船や浮遊物の除去を行うとともに、航路管理体制を確保する等、適正に航路を保全する。更に、災害時の海上輸送機能の確保のため、平常時から開発保全航路及び緊急確保航路において、船舶や土石の放置を禁止する等、適正な管理を行う。</p> <p>災害発生時には、一連の船舶航行経路を確保し、緊急物資輸送等を円滑に進めるとともに幹線貨物輸送機能を維持するため、港湾管理者、関係団体等と連携して、開発保全航路及び緊急確保航路を啓開する等、適正な管理を行う。また、港湾管理者の要請に応じて、大規模地震対策施設等の港湾施設の利用調整及び復旧作業、当該施設に至る港湾区域内の航路の啓開等を国が実施する。</p> <p>特に、大型船や危険物積載船が航行する航路及び航行隻数の多い航路においては、船舶の大型化・高速化を勘案しつつ往復航路の分離等を進めるとともに、AI 等を活用した船舶の自動運航・航行支援技術の研究開発の進展を踏まえ、求められる開発保全航路の開発、保全及び管理のあり方を検討する。</p> <p><b><u>2 開発保全航路の配置</u></b></p> <p>海上交通の安全性、安定性及び効率性を向上させるため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡等の船舶航行量が多く船舶交通の要衝である海域等において、船舶の大型化や高速化、自動運航・航行支援技術等の新たな技術の導入等も踏まえて、開発保全航路を配置する。</p>	<p><b>Ⅲ 開発保全航路の配置その他開発に関する基本的な事項</b></p> <p>開発保全航路は、船舶の輻輳する湾口部や海峡部等の海上交通の要衝・隘路における個別の港湾区域に属さない航路であり、港湾内の航路と連携して、国際海上輸送及び国内海上輸送を担う船舶等の航行の安全性、安定性及び効率性を支える重要な役割を果たしている。我が国産業の国際競争力の強化及び国民生活の質の向上に資するためには、その機能を十分に発揮するとともに、今後の船舶の大型化や自動運航等の技術開発に的確に対応することが求められる。</p> <p>また、災害時には、緊急確保航路及び接続する港湾区域内の航路と連携した海上輸送機能の確保が求められる。</p> <p>このため、以下の方針の下、開発保全航路等の開発、保全及び管理を行う。</p> <p><b><u>1 海上交通の安全性、安定性及び効率性を支える開発保全航路等の開発、保全及び管理の方向</u></b></p> <p>船舶の安全かつ円滑な航行を確保するため、自然環境の保全、周辺の水域利用及び漁業との調整、船舶の輻輳、航行規制の状況、航路が閉塞した際の産業活動・国民生活への影響、観光による地域の振興等に配慮しつつ、必要に応じて、開発保全航路の区域を見直し、新規航路の開削、船舶の待避のために必要な施設の整備、航路標識の設置、既存航路の拡幅及び増深並びに航路法線の改良を行う。</p> <p>また、航路の安全性を確保するため、必要な水深等の維持、沈船や浮遊物の除去を行うとともに、航路管理体制を確保する等、適正に航路を保全する。更に、災害時の海上輸送機能の確保のため、平常時から開発保全航路及び緊急確保航路において、船舶や土石の放置を禁止する等、適正な管理を行う。</p> <p>災害発生時には、一連の船舶航行経路を確保し、緊急物資輸送等を円滑に進めるとともに幹線貨物輸送機能を維持するため、港湾管理者、関係団体等と連携して、開発保全航路及び緊急確保航路を啓開する等、適正な管理を行う。また、港湾管理者の要請に応じて、大規模地震対策施設等の港湾施設の利用調整及び復旧作業、当該施設に至る港湾区域内の航路の啓開等を国が実施する。</p> <p>特に、大型船や危険物積載船が航行する航路及び航行隻数の多い航路においては、船舶の大型化・高速化を勘案しつつ往復航路の分離等を進めるとともに、AI 等を活用した船舶の自動運航・航行支援技術の研究開発の進展を踏まえ、求められる開発保全航路の開発、保全及び管理のあり方を検討する。</p> <p><b><u>2 開発保全航路の配置</u></b></p> <p>海上交通の安全性、安定性及び効率性を向上させるため、東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡等の船舶航行量が多く船舶交通の要衝である海域等において、船舶の大型化や高速化、自動運航・航行支援技術等の新たな技術の導入等も踏まえて、開発保全航路を配置する。</p>	



変更案	現行	変更理由
<p><b>IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p><b>1 自然環境の積極的な保全・再生・創出</b></p> <p>① 良好な自然環境の<b>保全維持</b></p> <p><b>海浜、藻場・干潟や海浜</b>等は、水質浄化や生物多様性の確保等、様々な環境機能を有する場である。このため、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に当たっては、これらの重要性を十分考慮するとともに、開発及び利用により影響が及ぶことが懸念される範囲にある環境の保全上重要な<b>藻場・干潟</b>等については、開発及び利用並びに背後地域の防災との調和を考慮しつつ、自然環境への影響の回避及び低減を図る等、適切な<b>保全維持</b>に努める。</p> <p>② 失われた自然環境の<b>再生回復</b>と新たな環境の創<b>出造</b></p> <p>高度成長期以降、東京湾、伊勢湾、大阪湾を含めた瀬戸内海等において、産業活動・国民生活等の土地利用需要に対応するため、<b>干潟、海浜、藻場等海浜、藻場・干潟</b>等が大きく失われてきた。また、過去の海底土砂の採取により、大規模な深掘跡が海底に点在しており、青潮の原因となる貧酸素水塊の発生場所の一つとなっている。このため、現在の環境をできる限り<b>保全維持</b>することに止まらず、環境影響等を十分検討した上で港湾及び開発保全航路の開発に伴い発生する浚渫土砂を有効活用して干潟<b>等</b>を造成する等、失われた良好な環境の<b>再生回復</b>に努める。</p> <p>また、港湾の開発等に際しては、生態系にも配慮して<b>藻場・干潟等</b>の造成、覆砂の実施、<b>生物共生型港湾構造物、護岸等の緩傾斜化</b>、緑地の整備等を行うことにより、良好な環境の創<b>出造</b>を進める。特に、防波堤、護岸等の港湾施設の整備に当たっては、自然環境に与える影響を極力回避・低減するとともに、環境の創<b>出造</b>に資するように、生物による栄養塩類の回収等海水浄化能力の向上及び港内の水質の悪化を防止するための海水交換を<b>可能とし、並びに</b>生態系にも配慮した構造形式の採用に努める。</p> <p>③ 沿岸域の連続性を考慮した対応</p> <p>港湾の水域は、流入河川や海域とつながる水の連続的な流れの中で捉えるべきものであることから、背後地域の経済活動及び市民生活を源として流入する汚濁負荷、沿岸漂砂、河川からの土砂供給等、港湾を越えた総合的な沿岸域全体の環境管理が重要である。このため、関係者と連携しつつ、広域的かつ総合的な沿岸域の自然環境の保全を進める。</p> <p>④ 底質浄化等による海域環境の改善</p> <p>港湾の水域には、背後地域の経済活動や市民生活を源として流入する汚濁負荷が集中し、汚泥が蓄積しやすい。また、長年にわたって海底に堆積した汚泥から、栄養塩類等が溶出することによって、港湾の水域における環境悪化を招いている場合がある。このため、海底に堆積する汚泥を浚渫して除去すること等により、海洋汚染の防止及び水質環境の改善に取り組む。また、<b>ダイオキシン類</b>等の有害化学物質に対しても、必要に応じて適切に対応する。</p>	<p><b>IV 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に際し配慮すべき環境の保全に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p><b>1 自然環境の積極的な保全</b></p> <p>① 良好な自然環境の維持</p> <p>干潟や海浜等は、水質浄化や生物多様性の確保等、様々な環境機能を有する場である。このため、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に当たっては、これらの重要性を十分考慮するとともに、開発及び利用により影響が及ぶことが懸念される範囲にある環境の保全上重要な干潟等については、開発及び利用並びに背後地域の防災との調和を考慮しつつ、自然環境への影響の回避及び低減を図る等、適切な維持に努める。</p> <p>② 失われた自然環境の回復と新たな環境の創造</p> <p>高度成長期以降、東京湾、伊勢湾、大阪湾を含めた瀬戸内海等において、産業活動・国民生活等の土地利用需要に対応するため、干潟、海浜、藻場等が大きく失われてきた。また、過去の海底土砂の採取により、大規模な深掘跡が海底に点在しており、青潮の原因となる貧酸素水塊の発生場所の一つとなっている。このため、現在の環境をできる限り維持することに止まらず、環境影響等を十分検討した上で港湾及び開発保全航路の開発に伴い発生する浚渫土砂を有効活用して干潟を造成する等、失われた良好な環境の回復に努める。</p> <p>また、港湾の開発等に際しては、生態系に配慮して藻場造成、覆砂の実施、護岸等の緩傾斜化、緑地の整備等を行うことにより、良好な環境の創造を進める。特に、防波堤、護岸等の港湾施設の整備に当たっては、自然環境に与える影響を極力回避・低減するとともに、環境の創造に資するように、生物による栄養塩類の回収等海水浄化能力の向上及び港内の水質の悪化を防止するための海水交換を可能とし、生態系にも配慮した構造形式の採用に努める。</p> <p>③ 沿岸域の連続性を考慮した対応</p> <p>港湾の水域は、流入河川や海域とつながる水の連続的な流れの中で捉えるべきものであることから、背後地域の経済活動及び市民生活を源として流入する汚濁負荷、沿岸漂砂、河川からの土砂供給等、港湾を越えた総合的な沿岸域全体の環境管理が重要である。このため、関係者と連携しつつ、広域的かつ総合的な沿岸域の自然環境の保全を進める。</p> <p>④ 底質浄化等による海域環境の改善</p> <p>港湾の水域には、背後地域の経済活動や市民生活を源として流入する汚濁負荷が集中し、汚泥が蓄積しやすい。また、長年にわたって海底に堆積した汚泥から、栄養塩類等が溶出することによって、港湾の水域における環境悪化を招いている場合がある。このため、海底に堆積する汚泥を浚渫して除去すること等により、海洋汚染の防止及び水質環境の改善に取り組む。また、<b>ダイオキシン類</b>等の有害化学物質に対しても、必要に応じて適切に対応する。</p>	<p>◆<b>表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</b></p>

変更案	現行	変更理由
<p>また、港湾及びその周辺海域におけるゴミ及び油の回収等により、海域環境の改善及び海洋汚染の拡散防止に貢献する。</p> <p>⑤ 人と自然との触れ合いの拡大 港湾においては、人が海の豊かな自然と身近に触れ合え手軽に憩いや癒しを感じることができる空間の確保が求められている。このため、港湾の開発等に際しては、海浜の<b>再生回復</b>、護岸の親水化等により、人が直接自然に親しんだり、海及びみなどを展望したりできるように、みなどへのパブリックアクセスを向上させる。</p> <p><b>2 多様化する環境問題への対応</b> 再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進、循環型社会のより一層の進展並びにグローバル化に対応した静脈物流網の強化を進め、港湾においても多様化する地球環境問題への対応に貢献する。 また、港湾の施策の推進にあわせ、港湾を核とした IoT 等を活用した効率的な物流体系の構築並びに<b>官民連携による</b>港湾活動及び臨海部における産業活動の<b>脱低</b>炭素化を促進し、地球温暖化対策を進める。 更に、都市活動に伴い発生する廃棄物の処理に関しては、限られた海面処分場を有効活用するため、発生の抑制、減量化、減容化、再利用等の努力を前提としつつ、適切に対応する。また、大都市圏において、廃棄物を長期的かつ安定的に処理していくため、港湾管理者、周辺の地方公共団体、関係機関及び民間企業が連携し、広域的な観点から対応する。</p> <p><b>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進</b> ① 環境情報の充実と共有化 東京湾、伊勢湾、大阪湾を含めた瀬戸内海等の閉鎖性海域において、計画的かつ効率的に自然環境の保全を進めるため、<b>関係機関と連携して</b>環境の経年的情報の把握に努めるとともに、これまで個別に把握され、管理されてきた環境に関する情報を広域的かつ総合的に体系化し、電子化すること等により、広く情報を共有・発信できるような取組を進める。  ② 環境への影響の評価と対応 港湾の開発等に当たっては、生物多様性及び人が豊かな自然と触れ合う場の確保を考慮し、港湾及びその周辺の大気環境や水環境等に与える影響を、計画の策定に際して評価するとともに、関係機関と必要な調整を行い、その実施に当たっても広域的かつ長期的な観点に立って、これらの環境への影響の回避・低減に努める。また、必要に応じて、代償を含めて適切に環境の保全のための措置を講ずるとともに、環境モニタリングの実施に努める。  ③ 先導的な環境保全技術の開発 環境をより効果的かつ着実に保全するため、特に生態系の<b>再生回復</b>等に係る評価、生物を利用した栄養塩類の回収、浚渫土砂や産業副産物等の利用促進、ブルーカーボン生態系を活用した CO<sub>2</sub> 吸収源対策等に関する<b>評価手法等</b>の先導的な技術開発を進める。また、港湾における CO<sub>2</sub> 排出量を削減するため、関係機関と連携して、荷役機械等の<b>更なる低・脱</b>炭素化及び再生可能エネルギー等の活用のための技術開発を進める。</p>	<p>また、港湾及びその周辺海域におけるゴミ及び油の回収等により、海域環境の改善及び海洋汚染の拡散防止に貢献する。</p> <p>⑤ 人と自然との触れ合いの拡大 港湾においては、人が海の豊かな自然と身近に触れ合え手軽に憩いや癒しを感じることができる空間の確保が求められている。このため、港湾の開発等に際しては、海浜の回復、護岸の親水化等により、人が直接自然に親しんだり、海及びみなどを展望したりできるように、みなどへのパブリックアクセスを向上させる。</p> <p><b>2 多様化する環境問題への対応</b> 再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進、循環型社会のより一層の進展並びにグローバル化に対応した静脈物流網の強化を進め、港湾においても多様化する地球環境問題への対応に貢献する。 また、港湾の施策の推進にあわせ、港湾を核とした IoT 等を活用した効率的な物流体系の構築並びに港湾活動及び臨海部における産業活動の低炭素化を促進し、地球温暖化対策を進める。 更に、都市活動に伴い発生する廃棄物の処理に関しては、限られた海面処分場を有効活用するため、発生の抑制、減量化、減容化、再利用等の努力を前提としつつ、適切に対応する。また、大都市圏において、廃棄物を長期的かつ安定的に処理していくため、港湾管理者、周辺の地方公共団体、関係機関及び民間企業が連携し、広域的な観点から対応する。</p> <p><b>3 環境の保全の効果的かつ着実な推進</b> ① 環境情報の充実と共有化 東京湾、伊勢湾、大阪湾を含めた瀬戸内海等の閉鎖性海域において、計画的かつ効率的に自然環境の保全を進めるため、環境の経年的情報の把握に努めるとともに、これまで個別に把握され、管理されてきた環境に関する情報を広域的かつ総合的に体系化し、電子化すること等により、広く情報を共有・発信できるような取組を進める。  ② 環境への影響の評価と対応 港湾の開発等に当たっては、生物多様性及び人が豊かな自然と触れ合う場の確保を考慮し、港湾及びその周辺の大気環境や水環境等に与える影響を、計画の策定に際して評価するとともに、関係機関と必要な調整を行い、その実施に当たっても広域的かつ長期的な観点に立って、これらの環境への影響の回避・低減に努める。また、必要に応じて、代償を含めて適切に環境の保全のための措置を講ずるとともに、環境モニタリングの実施に努める。  ③ 先導的な環境保全技術の開発 環境をより効果的かつ着実に保全するため、特に生態系の回復等に係る評価、生物を利用した栄養塩類の回収、浚渫土砂や産業副産物等の利用促進、ブルーカーボン生態系を活用した CO<sub>2</sub> 吸収源対策等に関する先導的な技術開発を進める。また、港湾における CO<sub>2</sub> 排出量を削減するため、関係機関と連携して、荷役機械等の低炭素化及び再生可能エネルギー等の活用のための技術開発を進める。</p>	<p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</p> <p>◆官民が連携し、港湾活動及び臨海部における産業活動の脱炭素化を促進する旨を追記。</p> <p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</p> <p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</p>



変更案	現行	変更理由
<p>④ 地域と連携した環境保全への取組</p> <p>環境を幅広く保全するためには、市民が港湾・海洋における環境保全の大切さを理解し、良好な環境づくりに自ら積極的に取り組むことが望まれる。このため、自然と触れ合いつつ文化・歴史を踏まえた港湾・海洋の役割を伝える教育を地域と連携して進めるとともに、港湾の緑地、海浜、藻場・干潟等については、計画段階から維持管理に至るまで、市民、NPO等が主体的に参画できる体制づくりを進める。</p>	<p>④ 地域と連携した環境保全への取組</p> <p>環境を幅広く保全するためには、市民が港湾・海洋における環境保全の大切さを理解し、良好な環境づくりに自ら積極的に取り組むことが望まれる。このため、自然と触れ合いつつ文化・歴史を踏まえた港湾・海洋の役割を伝える教育を地域と連携して進めるとともに、港湾の緑地、海浜等については、計画段階から維持管理に至るまで、市民、NPO等が主体的に参画できる体制づくりを進める。</p>	<p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</p>

変更案	現行	変更理由
<p><b>V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項</b></p> <p><b>1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項</b></p> <p>一つの経済圏及び生活圏を構成し、あるいは一つの海域を構成している地域において複数の港湾が存在し、相互に経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する場合は、港湾相互間の連携の確保が重要である。とりわけ、規模の効果を活かした国際水準の利用者サービスを提供することが求められている三大湾の港湾については密接な連携が不可欠であることを踏まえ、経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p>なお、港湾相互間の連携に当たっては、港湾計画の作成、港湾の利用、港湾の環境の保全等に関して、国及び関係する港湾管理者等が相互に連絡調整する体制を構築するものとする。</p> <p><b>(1) 港湾相互間の連携に関する観点</b></p> <p>① 経済的な観点からの連携</p> <p>国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送においては、船舶の大型化に伴って一船当たりの取扱量が増大する傾向にあり、幹線道路網等の整備等とも相まって、港湾の背後圏が広域化している。特に、大都市圏等においては複数の港湾が近接して立地しているため、背後圏にある一つの地域が複数の港湾に同時に依存する場合が多い。また、国際海上コンテナについては、アジア諸国の港湾での取扱いが急増する中で、我が国港湾の相対的地位が低下し、我が国港湾への基幹航路の寄港便数も減少している。更に、日本発着の国際海上コンテナ貨物のうち海外港湾で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物のシェアが増加している。</p> <p>このため、近接した港湾が総体として、海上輸送網の拠点的形成するように関係者間で連携するとともに、それぞれの港湾において、その特性を踏まえた機能分担に応じて、計画的に施設を配置する。</p> <p>また、輸送の効率性を高めるとともに、海上輸送網の充実を図るため、国際海上コンテナ輸送において国際フィーダー航路による輸送の強化により、国際戦略港湾との連携を強化する等、複数の港湾が連携を進める。</p> <p>バルク貨物の輸送においては、広域的かつ効率的な海上輸送網の形成を通じた海上輸送コストの低減を図るため、企業間連携による大型船を活用したバルク貨物の共同輸送の促進等を図る。その際、大型船の複数港寄りに対応する港湾においては、港湾管理者間及び企業間 <del>で</del>が連携し、必要となる港湾機能の確保に取り組むとともに、小型船による積み替え輸送に対応する港湾においては、既存ストックを活用する等、効率的な海上輸送網の構築を図る。</p> <p>更に、複合一貫輸送においては、円滑な利用ができるよう、一つの航路を形成する各港湾間で整合のとれた港湾施設を提供する。</p> <p>なお、大規模災害の発生時においても、幹線貨物の輸送機能が確保されるように、関係者間の連携に取り組む。</p> <p>また、観光による広域的な地域の振興を促進し、国内外のクルーズ船等の就航を促進するため、様々な魅力を持った背後地域を有する港湾間における連携を強化する。この際、港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源としての魅力が高い地域との連携を進める。</p>	<p><b>V 港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項</b></p> <p><b>1 経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項</b></p> <p>一つの経済圏及び生活圏を構成し、あるいは一つの海域を構成している地域において複数の港湾が存在し、相互に経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する場合は、港湾相互間の連携の確保が重要である。とりわけ、規模の効果を活かした国際水準の利用者サービスを提供することが求められている三大湾の港湾については密接な連携が不可欠であることを踏まえ、経済的、自然的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p>なお、港湾相互間の連携に当たっては、港湾計画の作成、港湾の利用、港湾の環境の保全等に関して、国及び関係する港湾管理者等が相互に連絡調整する体制を構築するものとする。</p> <p><b>(1) 港湾相互間の連携に関する観点</b></p> <p>① 経済的な観点からの連携</p> <p>国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送においては、船舶の大型化に伴って一船当たりの取扱量が増大する傾向にあり、幹線道路網等の整備等とも相まって、港湾の背後圏が広域化している。特に、大都市圏等においては複数の港湾が近接して立地しているため、背後圏にある一つの地域が複数の港湾に同時に依存する場合が多い。また、国際海上コンテナについては、アジア諸国の港湾での取扱いが急増する中で、我が国港湾の相対的地位が低下し、我が国港湾への基幹航路の寄港便数も減少している。更に、日本発着の国際海上コンテナ貨物のうち海外港湾で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物のシェアが増加している。</p> <p>このため、近接した港湾が総体として、海上輸送網の拠点的形成するように関係者間で連携するとともに、それぞれの港湾において、その特性を踏まえた機能分担に応じて、計画的に施設を配置する。</p> <p>また、輸送の効率性を高めるとともに、海上輸送網の充実を図るため、国際海上コンテナ輸送において国際フィーダー航路による輸送の強化により、国際戦略港湾との連携を強化する等、複数の港湾が連携を進める。</p> <p>バルク貨物の輸送においては、広域的かつ効率的な海上輸送網の形成を通じた海上輸送コストの低減を図るため、企業間連携による大型船を活用したバルク貨物の共同輸送の促進等を図る。その際、大型船の複数港寄りに対応する港湾においては、港湾管理者間及び企業間が連携し、必要となる港湾機能の確保に取り組むとともに、小型船による積み替え輸送に対応する港湾においては、既存ストックを活用する等、効率的な海上輸送網の構築を図る。</p> <p>更に、複合一貫輸送においては、円滑な利用ができるよう、一つの航路を形成する各港湾間で整合のとれた港湾施設を提供する。</p> <p>なお、大規模災害の発生時においても、幹線貨物の輸送機能が確保されるように、関係者間の連携に取り組む。</p> <p>また、観光による広域的な地域の振興を促進し、国内外のクルーズ船等の就航を促進するため、様々な魅力を持った背後地域を有する港湾間における連携を強化する。この際、港湾の近接地域及び内陸部、島々等の観光資源としての魅力が高い地域との連携を進める。</p>	<p>◆表現の適正化。</p>



変更案	現行	変更理由
<p>② 自然的な観点からの連携</p> <p>閉鎖性の強い内湾のように、外海との海水交換が良好でなく、狭い海域内の生態系が均衡を保つことにより成り立っている海域では、近接して立地する複数の港湾とその周辺海域の自然環境を一体的に捉えて、環境の保全に取り組む必要がある。このため、港湾の開発等による環境への影響について、広域的な評価やモニタリングの実施に努める。</p> <p>特に、背後地域から流入する汚濁負荷が多い東京湾、伊勢湾、大阪湾を含めた瀬戸内海等では、赤潮や青潮が発生する等、生物の生息環境が良好でなく、人と自然との触れ合いの場も十分でない。このため、自然環境の有限性を認識し、<del>多様な主体関係する港湾</del>が連携して、<del>残された</del>良好な自然環境をできる限り<b>保全・再生・創出維持</b>するとともに、陸域から流入する汚濁負荷の低減に努めつつ、湾全体の環境を勘案した環境の<b>再生回復</b>及び<b>創出造</b>のための措置を官民連携により計画的に進める。</p> <p>更に、豊かな自然が残されている地域においては、地域とも連携しつつ、その保全と活用に努める。</p> <p>③ 社会的な観点からの連携</p> <p>船舶航行量が多い海域に複数の港湾が近接し、航行水域が狭隘な場合には、船舶航行の安全性、安定性及び効率性の向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を行うとともに、情報を共有化する等、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。</p> <p>三大湾地域をはじめとする人口及び資産が集積する地域等において複数の港湾が近接して立地している場合には、大規模地震等の災害時に避難者及び緊急物資の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁等の適正な配置及び基幹的広域防災拠点との連携により港湾間の相互補完を進める。また、これらの施設が連携して、災害時に所期の機能を発揮できるように、港湾広域防災協議会を組織すること等により、関係者が協働して広域的な港湾BCPを策定し、連携体制を構築する。</p> <p>内陸部で廃棄物処分のための空間確保が困難なため、その処分を海面に依存せざるを得ない地域において、複数の港湾が近接して立地している場合には、廃棄物処分の要請や用地需要等を勘案しつつ、船舶の安全な航行及び停泊との調整を行い、関係機関と連携して広域的な観点から適切に対応する。</p> <p><b>(2) 広域的な港湾相互間の連携</b></p> <p>① 地域ブロックごとの港湾相互間の連携</p> <p>北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州及び沖縄の10の地域ブロックごとに、他地域及び近隣諸国との地理的關係、物流・産業動向、幹線道路網等の整備の進展、沿岸域の環境、観光資源の分布、広域的な港湾BCP等を踏まえ、物流、人流、災害時対応等の機能に関して、各港湾が地域ブロック内及び他地域の港湾との連携を図る。</p> <p>具体的には、港湾管理者をはじめ関係機関が協働し、関係する民間企業等の参画も得ながら、地域ブロックごとに、中長期的に求められる港湾の物流・人流機能、空間の利活用方策等について検討を行い、その内容を共有することにより、港湾ごとの適切な機能分担及びそれを踏まえた港湾相互間の連携を図る。</p> <p>② 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組</p> <p>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</p>	<p>② 自然的な観点からの連携</p> <p>閉鎖性の強い内湾のように、外海との海水交換が良好でなく、狭い海域内の生態系が均衡を保つことにより成り立っている海域では、近接して立地する複数の港湾とその周辺海域の自然環境を一体的に捉えて、環境の保全に取り組む必要がある。このため、港湾の開発等による環境への影響について、広域的な評価やモニタリングの実施に努める。</p> <p>特に、背後地域から流入する汚濁負荷が多い東京湾、伊勢湾、大阪湾を含めた瀬戸内海等では、赤潮や青潮が発生する等、生物の生息環境が良好でなく、人と自然との触れ合いの場も十分でない。このため、自然環境の有限性を認識し、関係する港湾が連携して、残された良好な自然環境をできる限り維持するとともに、陸域から流入する汚濁負荷の低減に努めつつ、湾全体の環境を勘案した環境の回復及び創造のための措置を官民連携により計画的に進める。</p> <p>更に、豊かな自然が残されている地域においては、地域とも連携しつつ、その保全と活用に努める。</p> <p>③ 社会的な観点からの連携</p> <p>船舶航行量が多い海域に複数の港湾が近接し、航行水域が狭隘な場合には、船舶航行の安全性、安定性及び効率性の向上のため、開発保全航路の開発、保全及び管理を行うとともに、情報を共有化する等、関係機関と連携して総合的な航行安全対策を進める。</p> <p>三大湾地域をはじめとする人口及び資産が集積する地域等において複数の港湾が近接して立地している場合には、大規模地震等の災害時に避難者及び緊急物資の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁等の適正な配置及び基幹的広域防災拠点との連携により港湾間の相互補完を進める。また、これらの施設が連携して、災害時に所期の機能を発揮できるように、港湾広域防災協議会を組織すること等により、関係者が協働して広域的な港湾BCPを策定し、連携体制を構築する。</p> <p>内陸部で廃棄物処分のための空間確保が困難なため、その処分を海面に依存せざるを得ない地域において、複数の港湾が近接して立地している場合には、廃棄物処分の要請や用地需要等を勘案しつつ、船舶の安全な航行及び停泊との調整を行い、関係機関と連携して広域的な観点から適切に対応する。</p> <p><b>(2) 広域的な港湾相互間の連携</b></p> <p>① 地域ブロックごとの港湾相互間の連携</p> <p>北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州及び沖縄の10の地域ブロックごとに、他地域及び近隣諸国との地理的關係、物流・産業動向、幹線道路網等の整備の進展、沿岸域の環境、観光資源の分布、広域的な港湾BCP等を踏まえ、物流、人流、災害時対応等の機能に関して、各港湾が地域ブロック内及び他地域の港湾との連携を図る。</p> <p>具体的には、港湾管理者をはじめ関係機関が協働し、関係する民間企業等の参画も得ながら、地域ブロックごとに、中長期的に求められる港湾の物流・人流機能、空間の利活用方策等について検討を行い、その内容を共有することにより、港湾ごとの適切な機能分担及びそれを踏まえた港湾相互間の連携を図る。</p> <p>② 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組</p> <p>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</p>	<p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</p>

変更案	現行	変更理由
<p>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や、日本海側地域の経済発展に貢献し、また災害に強い物流体系の構築に寄与する。</p> <p>また、このような環日本海交流の動きとあわせて、地域の交流の歴史及び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。</p> <p>なお、古くからの物資の輸送を西廻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。</p> <p>③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全・再生・創出への取組</p> <p>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。</p> <p>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。特に、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<b>保全・再生・回復</b>、<b>創出造</b>に努める。更に、豊かな自然が残されている地域においては、<b>多様な主体関係機関</b>と連携して、その保全と活用に努める。</p> <p><b>2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾においては、船社、物流事業者、製造事業者、荷主、観光関係の事業者、NPO等の多様な関係者が活動しており、港湾の利用に際してこれらの関係者との連携は不可欠である。特に、公共と民間が役割分担しつつ連携することにより、長期的かつ安定的に港湾の効果的な利用が期待されることを踏まえ、官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p>(1) <b>バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾</b></p> <p>バルク貨物等の輸送網の拠点を形成するため、国・港湾管理者・民間企業等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。</p> <p>特に、世界的に需要が増加し、かつ、輸送船舶の大型化が進展している貨物について、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、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並びに港湾間及び企業間の連携の促進に取り組む。</p> <p>このような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。</p> <p>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替輸送といった企業間の連携による大型船の活用の</p>	<p>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や、日本海側地域の経済発展に貢献し、また災害に強い物流体系の構築に寄与する。</p> <p>また、このような環日本海交流の動きとあわせて、地域の交流の歴史及び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。</p> <p>なお、古くからの物資の輸送を西廻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。</p> <p>③ 瀬戸内海における地域振興と環境の保全への取組</p> <p>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。</p> <p>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。特に、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。更に、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。</p> <p><b>2 官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾においては、船社、物流事業者、製造事業者、荷主、観光関係の事業者、NPO等の多様な関係者が活動しており、港湾の利用に際してこれらの関係者との連携は不可欠である。特に、公共と民間が役割分担しつつ連携することにより、長期的かつ安定的に港湾の効果的な利用が期待されることを踏まえ、官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p>(1) <b>バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾</b></p> <p>バルク貨物等の輸送網の拠点を形成するため、国・港湾管理者・民間企業等の連携による港湾の効果的な利用を推進する。</p> <p>特に、世界的に需要が増加し、かつ、輸送船舶の大型化が進展している貨物について、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、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並びに港湾間及び企業間の連携の促進に取り組む。</p> <p>このような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。</p> <p>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替輸送といった企業間の連携による大型船の活用の</p>	<p>◆表現の適正化。(港湾局政策及び自然再生推進法の記述に基づき修正)</p>



変更案	現行	変更理由
<p>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並びに複数の港湾にまたがる企業間及び港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。</p> <p><b>(2) クルーズ船の受入拠点となる港湾</b></p> <p>クルーズ船の受入拠点を形成するため、港湾管理者及び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。</p> <p>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、その意向及びニーズを取り込むとともに、その活力を活用しながら、長期的かつ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。</p> <p>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。更に、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。</p> <p>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、公共的な施設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及び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。</p> <p><b>(3) 海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾</b></p> <p>海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成するため、国・港湾管理者・民間企業の連携による港湾の効果的な利用を推進する。</p> <p>特に、洋上風力発電は、地球温暖化対策に有効であり、大規模な開発により経済性の確保が可能で、関連産業の育成や波及効果も期待される。洋上風力発電の導入促進のためには、事業の予見可能性を高める必要があることに鑑み、国及び港湾管理者は、重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重・広さを備えた埠頭において、発電事業者による発電設備の設置から撤去に至るまでの長期的かつ安定的な利用の確保に取り組む。</p> <p>このような取組を行う港湾を海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（以下「基地港湾」という。）として指定する。基地港湾において、国及び当該港湾の港湾管理者は、埠頭の長期貸付けを行う。貸付けにあたり、国は、当該埠頭の貸付けを受ける2以上の発電事業者間の適切な利用調整を行う。当該埠頭については、国、港湾管理者及び発電事業者が連携して、災害時等における公共的な利用を確保する体制を構築する。</p> <p>なお、このような基地港湾の埠頭については、最大30年間にわたり発電事業者に貸し付けることができることから、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾の開発、利用及び保全に係る長期的な展望との調和を図る必要がある。</p> <p>また、国、港湾管理者及び発電事業者は地域との共生や地域経済への波及の観点に配慮する必要がある。</p> <p><b>(4) 脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進</b></p> <p>我が国における脱炭素社会の実現に貢献するため、港湾管理者並びに港湾及び臨海部に立地する民間企業、関係自治体等の連携等による港湾の効果的な利用を推進する。</p>	<p>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並びに複数の港湾にまたがる企業間及び港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。</p> <p><b>(2) クルーズ船の受入拠点となる港湾</b></p> <p>クルーズ船の受入拠点を形成するため、港湾管理者及び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。</p> <p>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、その意向及びニーズを取り込むとともに、その活力を活用しながら、長期的かつ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。</p> <p>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。更に、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。</p> <p>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、公共的な施設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及び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。</p> <p><b>(3) 海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点となる港湾</b></p> <p>海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の拠点を形成するため、国・港湾管理者・民間企業の連携による港湾の効果的な利用を推進する。</p> <p>特に、洋上風力発電は、地球温暖化対策に有効であり、大規模な開発により経済性の確保が可能で、関連産業の育成や波及効果も期待される。洋上風力発電の導入促進のためには、事業の予見可能性を高める必要があることに鑑み、国及び港湾管理者は、重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重・広さを備えた埠頭において、発電事業者による発電設備の設置から撤去に至るまでの長期的かつ安定的な利用の確保に取り組む。</p> <p>このような取組を行う港湾を海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（以下「基地港湾」という。）として指定する。基地港湾において、国及び当該港湾の港湾管理者は、埠頭の長期貸付けを行う。貸付けにあたり、国は、当該埠頭の貸付けを受ける2以上の発電事業者間の適切な利用調整を行う。当該埠頭については、国、港湾管理者及び発電事業者が連携して、災害時等における公共的な利用を確保する体制を構築する。</p> <p>なお、このような基地港湾の埠頭については、最大30年間にわたり発電事業者に貸し付けることができることから、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾の開発、利用及び保全に係る長期的な展望との調和を図る必要がある。</p> <p>また、国、港湾管理者及び発電事業者は地域との共生や地域経済への波及の観点に配慮する必要がある。</p>	<p>◆脱炭素化に関連してカーボンニュートラルポートの形成の</p>

変更案	現行	変更理由
<p>港湾において、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズへ対応し、港湾の競争力強化に貢献していく。また、港湾及び臨海部には、温室効果ガスの排出量が多い産業等の多くが集積しており、これら産業等のエネルギー転換を促し、港湾及び臨海部の産業構造の転換にも貢献していく。このため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルレポートの形成を推進する。</p> <p>このような取組を多岐にわたる官民の関係者が一体となって進めるため、港湾管理者は、港湾脱炭素化推進協議会を活用しつつ、港湾脱炭素化推進計画を作成する。当該計画により、既存ストックを有効活用しながら効率的・効果的に埠頭再編等を図り、港湾及び臨海部における脱炭素化の取組を促進する。また、港湾管理者は、必要に応じ、当該計画の目標を達成するため、脱炭素化推進地区を定め、構築物の用途規制の柔軟化を図るものとする。</p> <p>なお、港湾脱炭素化推進計画は、短、中、長期と段階的に取り組む計画とし、当該港湾の港湾計画等との整合を図るとともに、当該港湾におけるエネルギーの調達及び利用に係る公共の役割、官民連携及び企業間連携の推進、既存施設の利用転換、地域の脱炭素化への貢献、脱炭素関連産業の立地等による地域振興への貢献並びに複数の港湾にまたがる企業間及び港湾管理者間の連携等の促進に配慮する必要がある。</p> <p><b>（５）民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備</b></p> <p>地域の交流拠点としての役割を担う港湾の緑地等の老朽化や魅力の低下等に対応するため、民間の活力を最大限活かして、緑地等の再整備と魅力向上とを効果的に推進する。</p> <p>特に、港湾の緑地等は、港湾の自然環境の保全、港湾の良好な景観の形成、港湾労働者の労働環境及び周辺住民の生活環境の向上等の場となるとともに、災害時における復旧・復興活動の拠点や避難場所など、様々な機能を果たしており、我が国の財政が一段と厳しくなる中においてもこれらの機能の確保・高度化を図りつつ、水際線を活かした質の高い賑わい空間を創出する必要がある。これにあたり、民間活力を最大限活かしていくためには、緑地等における安定的な投資環境の構築が必要であることに鑑み、国及び港湾管理者は、民間事業者による公共還元型の緑地等の整備のための長期的かつ安定的な利用の確保に取り組む。</p> <p>このような取組を行う港湾の緑地等において、カフェやレストラン等の収益施設を整備し、当該施設から得られる収益を還元して当該緑地等の再整備を行う民間事業者に対して、港湾管理者が緑地等の貸付けを行う。貸付けにあたり、国は、全国における官民連携の成功事例の収集・共有に努めるとともに、災害時等における公共的な利用を確保する体制を構築する。</p> <p>なお、国、港湾管理者は、市民・NPO・民間事業者等の多様な主体と連携・協働し、地域の特性に配慮しつつ、良好な港湾環境の形成を図る必要がある。</p> <p><b>3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾は取り扱う貨物を通じ、産業活動・国民生活と密接に関わっている。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であり、港湾の効率的な運営を推進する必要があることを踏まえ、民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p><b>（１）民間能力の活用による港湾運営の効率化</b></p>	<p>現行</p> <p><b>3 民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項</b></p> <p>港湾は取り扱う貨物を通じ、産業活動・国民生活と密接に関わっている。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であり、港湾の効率的な運営を推進する必要があることを踏まえ、民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。</p> <p><b>（１）民間能力の活用による港湾運営の効率化</b></p>	<p>基本的な考え方、「カーボンニュートラルレポート」の定義を追記。合わせて、港湾脱炭素化推進計画には基本方針への適合義務があるため、同計画において配慮する必要がある事項を記載。</p> <p>◆港湾法第九章に追加した「港湾の効果的な利用に関する計画」との観点を踏まえ、港湾の緑地等での民間活力の効果的な推進に関する取組内容を追記。</p>



変更案	現行	変更理由
<p>我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な経済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、指定港湾管理者制度等が整備されている。地域における産業及び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。</p> <p>港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図るため、港湾計画の作成や臨港地区内の構築物規制等の港湾管理を担う港湾管理者及び港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社との連携を確保するとともに、貨物取扱量、施設の利用状況等の運営に係るデータ及び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。</p> <p>特に、国際戦略港湾においては、複数の港湾管理者にまたがる港湾を一体的かつ効率的に運営していくため、国が港湾運営会社に出資することにより、国・港湾管理者・民間企業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、海外船社への航路誘致活動等、全国的・国際的視点で取り組むべき課題に対応する。</p> <p>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。</p> <p><b>(2) 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築</b></p> <p>輸送の効率性及び利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、港湾利用及びサービス向上についての協議会等の設置及び活用を通じて、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等を通じたPDCA（Plan：計画、Do：実施、Check：評価、Action：改善）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、これらに対応するための人材の確保等に努める。</p> <p>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。これにより、関係手続の迅速化、広域からの貨物集約、国際基幹航路の寄港の維持・拡大等を進める。</p>	<p>我が国港湾においては、埠頭運営をはじめとする多様な経済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、指定港湾管理者制度等が整備されている。地域における産業及び、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。</p> <p>港湾運営会社制度により港湾運営の効率化を図るため、港湾計画の作成や臨港地区内の構築物規制等の港湾管理を担う港湾管理者及び港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社との連携を確保するとともに、貨物取扱量、施設の利用状況等の運営に係るデータ及び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。</p> <p>特に、国際戦略港湾においては、複数の港湾管理者にまたがる港湾を一体的かつ効率的に運営していくため、国が港湾運営会社に出資することにより、国・港湾管理者・民間企業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、海外船社への航路誘致活動等、全国的・国際的視点で取り組むべき課題に対応する。</p> <p>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。</p> <p><b>(2) 港湾の効率的な運営を支える協働体制の構築</b></p> <p>輸送の効率性及び利便性の向上等、港湾における物流サービスの水準を向上させるため、港湾利用及びサービス向上についての協議会等の設置及び活用を通じて、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等を通じたPDCA（Plan：計画、Do：実施、Check：評価、Action：改善）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、これらに対応するための人材の確保等に努める。</p> <p>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。これにより、関係手続の迅速化、広域からの貨物集約、国際基幹航路の寄港の維持・拡大等を進める。</p>	<p>◆表現の適正化。</p>