

経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方（中間報告）

平成 14 年 7 月 12 日
交通政策審議会港湾分科会

目 次

I.はじめに	3
II. 港湾をめぐる現状と課題	4
(経済社会の変化)	
(港湾の歴史的役割と直面する課題)	
物流の効率化	
国際港湾間競争への対応	
地域の経済活性化	
環境への配慮	
防災・安全の確保	
みなとまちづくり	
(財政制約への対応)	
(国民とともに歩む行政を目指して)	
(広域的な視点)	
(新たな港湾政策)	
III. 港湾政策の展開	8
1. 国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上物流サービスの確保	8
(1) 国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成	
物流ネットワークの充実	
(より安いサービスの提供)	
(より速いサービスの提供)	
(より安全で信頼性の高いサービスの提供)	
スーパー中枢港湾 (国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾) の育成	
(2) 産業競争力を強化する多目的国際ターミナルの拠点的再配置等	
(3) 複合一貫輸送等に対応した国内海上輸送ネットワークの形成	
(4) 安定した海上輸送サービスの提供	
離島等住民の生活の足の確保	
物流サービスの定時性の向上	
2. 産業競争力の向上に資する空間の形成	17
(1) 物流産業空間の形成	
(2) 既存立地企業の再編、新産業分野の展開等の支援	

(3) 港湾空間の利点を活かした産業空間の形成	
3 . 循環型社会の構築など環境問題への対応	19
(1) 港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築	
(リサイクルポートの形成)	
(国際静脈物流システムの構築)	
(公共事業のリサイクル化の推進)	
(2) 廃棄物処理対策の推進	
(3) 自然環境の積極的な保全・再生・創造	
(良好な自然環境の保全、失われた良好な自然環境の再生・創造)	
(環境に関する情報発信の一層の充実)	
(4) 港湾空間における自然エネルギー - の導入	
4 . 安全で安心な地域づくり	23
(1) 地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能の確保	
(2) 臨海部の生命・財産を守る防災・災害対策	
(3) セキュリティ確保	
(4) 放置艇対策	
5 . みなとまちづくりの推進	26
(地域の生活と産業を支える活力あるみなと)	
(豊かで親しみやすいみなと)	
(地域の個性を活かした美しく文化性に富んだみなと)	
(海洋性レクリエーションや観光を核としたみなと)	
IV . 2 1 世紀型港湾行政への改革	29
1 . 港湾行政の改革	29
(1) 長期計画のあり方の見直し	
(2) 事業間の連携の推進	
(3) 投資の重点化	
(4) 既存ストックの効用を最大限に発揮させるための取組みの推進	
(5) 事業の透明性・効率性等の向上	
(6) 国と地方のパートナーシップの充実	
(7) 情報の蓄積と開示	
2 . 広域的、国際的な視点からの港湾行政の展開	33
(1) 広域的な観点の導入	
(2) 沿岸域の総合的管理	
(3) 港湾政策の更なる国際的な展開	

1.はじめに

国土交通省港湾局においては、国際競争力を備えた活力ある経済・社会の構築や国民生活の安定等に貢献していくための取組みとして平成11年12月に示された港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」を踏まえ、港湾法の一部改正や基本方針の改定等を着実に進めてきた。また、同答申において今後の検討課題とされた次世代の港湾像の提示などについても、平成12年12月に「新世紀港湾ビジョン」をとりまとめ、新世紀の港湾政策の進め方について明らかにしたところである。

しかしながら、中国などアジア諸国が急成長を遂げつつある近年、産業空洞化への対応の必要性が強く認識されるなど、時代の変化の中で、港湾政策の新たな舵取りが求められている。

また、財政改革の一環として公共事業全般の改革が進められており、長期計画のあり方を含めた港湾行政の見直しが求められている。投資の重点化や事業評価制度の充実等を進めることはもちろんであるが、既存ストックを最大限に活用するなど、港湾が本来有する能力を適切に発揮させるため、ターミナルの利用形態や管理・運営方法の改革、物流情報システムの確立等をはじめとするソフト面の対策を従来にも増して充実させていく必要がある。

本中間報告は、これまでの港湾政策についての抜本の見直しを行いつつ、新たな経済社会情勢の変化の中で、当面最も緊急に解決すべき課題に対応するための政策をとりまとめるとともに、21世紀型港湾行政への改革を提言するものであり、新しい長期計画の基本的考え方を示したものである。

II．港湾をめぐる現状と課題

（経済社会の変化）

21世紀を迎えた今日、日本をめぐる経済社会構造は、大きな変化を遂げつつある。

企業も人も国境を越えて活動し、情報が瞬時に世界をめぐるボーダーレスな社会が生まれている。国や地方、制度や文化といった生活の基盤までが国際的な広がりの中でその存在意義やあり方を問われるようになっている。

このような激動の時代にあって、我が国はバブル崩壊後、長引く景気低迷から抜け出すための道筋を模索しつづけている。欧米へのキャッチアップを目指した大量生産型社会からの脱却を終える間も無く、急成長するアジア諸国との激しい競争への対応を迫られており、第三次産業の比率が6割を超えるまでサービス化が進んだ産業構造の未来像が問われている。財政赤字の拡大を背景としつつ、少子高齢化が他国に例を見ないスピードで進行する我が国社会の将来の展望を描き出す努力が進められている。

これまで経験したことのない変化の中で、経済社会の再生に向けた各分野における真剣かつ緊急な取組みが求められている。

（港湾の歴史的役割と直面する課題）

資源少国であり島国である我が国では、貿易が国力を支え、衣食住を支えている。また、その国土は南北に連なる列島から成り立っており、臨海部に多くの人口・資産等が集積している。

古来、文明・文化の窓口であった港湾は、このような我が国の特質を反映しながら、国と地域、あるいは官と民とのパートナーシップの下で、国民生活を支える生活基盤として、産業活動を支える重要な物流・生産基盤として、さらには、地域作りの核として、我が国の発展に大きく貢献してきた。

新たな世紀を迎えて、港湾もまた、様々な重要課題への対応を図りながらその役割を十分に果たしていくことが求められている。

物流の効率化

我が国を取り巻く貿易構造は、大きく変化している。中国を始めとするアジア諸国との水平分業の進展や我が国産業の空洞化の進行、衣料品・家電製品や新鮮な野菜や魚介類を始めとする輸入の増加など、今後の物流に大きな影響を与える要素が交錯している。

このようにアジア諸国との経済の相互浸透が進行する状況にあって、日々の暮らしに不可欠な食料やエネルギーの多くを海外に依存し、輸出入物資の99.7%が港湾を通じて交流している現状を再認識し、引き

続き我が国経済社会存立の根幹となる国際物流の効率化を推進することは国家の安全保障上の重要な課題であると考えられる。特に、従来国内の生産地から供給されていた食料品や機械部品・家電製品などが、我が国から輸出された中間財などをもとにアジア諸国で製造され、また国内へ供給されるといった「対アジア輸送の準国内輸送化」が進む今日、海が物流の障害とならないためにも、国際海上輸送の高速性、安定性、低廉性が必要不可欠であり、引き続き高コスト構造の是正等を通じた全体効率的な物流システムの構築が求められている。

国際的な港湾間競争への対応

アジア域内において港湾間競争が激しさを増す中で日本の港湾が相対的地位を低下させている。

港湾の国際競争力の低下は、取扱量の相対的減少による港湾コストの相対的な増加を招き、コンテナ船の船型の大型化の進展とも相まって、欧米との長距離基幹航路（以下「基幹航路」という。）に就航するコンテナ船の寄港頻度の減少を招くこととなる。これに伴う、積替えのコストや時間の増加は結果として全体の輸送コストを増加させ、港湾を通じて輸出入を行う我が国主要製造業の国際競争力の低下をもたらし、ひいては経済全体の生産性の向上が妨げられ、国民の生活水準の低下につながる可能性が高い。また、食料やエネルギー、耐久消費財の多くを輸入に依存している我が国の現状から、港湾コストの上昇は、物価への反映を通じて、より直接的に国民の生活水準に影響をもたらすものと考えられる。

世界の主要港との間で国際港湾としての生き残りをかけた競争が激化していることを強く認識しつつ、緊急かつ大胆な政策を打ち出し、国際貿易の玄関口としての国際港湾の機能強化を進めなければならない。

地域の経済活性化

グローバル化が進展し、企業が生産の効率性を求めて国や地域を選ぶ時代になり、ますます加速される製造業を中心とする産業空洞化等に対応するため、高コスト構造の是正と魅力ある立地環境づくり等による産業競争力の強化は喫緊の課題である。このため、物流の効率化の推進に加え、都市との近接性等臨海部の有する利点を活かしつつ、港湾が地域の経済活性化や産業再生のために牽引車としての役割が果たせるよう効果的な施策が求められている。

環境への配慮

環境問題への国民意識の高まりや京都議定書の締結といった地球規模での取組みの進展等を踏まえ、限りある資源を有効に活用しながら、持続可能な経済成長を可能とするため、リサイクルシステムの確立などによる循環型社会の実現や環境にやさしい交通体系の構築へ向けた取組みが求められている。また、沿岸域、特に都市部において人々が憩える自然が喪失している中で、失われた自然環境を再生・創造し、自然と共生する社会に向けた努力を推進する必要がある。

防災・安全の確保

震災の経験から学んだ輸送ルートのリダンダンシー確保の重要性を踏まえ、安全・安心な暮らしを支える上で不可欠となる物流・防災空間としての機能を充実させることが求められている。高潮・津波対策や広域的な防災拠点の整備は、都市再生の観点からも喫緊の課題となっている。

また、平成13年9月に発生した米国における同時多発テロ事件を契機として、港湾のセキュリティレベルを国際競争力の新たな指標の一つとして捉える動きがでてきており、これに対応した取組みが求められている。

さらに、船舶航行や荷役等の安全を確保することもこれまで以上に港湾に求められる基本的な機能である。

みなとまちづくり

近代の陸上輸送網の発達を見るまで、人と物の輸送を支えてきた海運の長い歴史があって、各地に「みなと」が生まれ、そこを核として人々が集まり「みなとまち」として固有の産業・生活・文化を有する数多くの都市が形成された。

これからも、地場産業の展開を通じて地域の人々の暮らしを支える産業や生活の空間として、海や空などの自然との触れ合いの中で豊かさを育む場として、また異文化との交流や非日常性との接点を提供する場としてみなとを活かすことにより、国民がゆとりや憩いを求める時代のニーズに対応した、個性ある「みなとまちづくり」を進め、活力ある地域社会を構築することが求められている。

(財政制約への対応)

厳しい財政制約の下でこれらの課題へ対応していくに当たり、今後増大が

予想される維持更新需要への計画的な対応、ソフト対策の強化や既存ストックの有効活用など、ライフサイクルの視点からの全体コストの低減等投資の効率化を徹底する必要がある。

（国民とともに歩む行政を目指して）

港湾政策に対する国民の関心に応えるとともに、その理解と協力を得ながら施策の達成を図るため、アカウンタビリティの向上、住民参加型の行政の充実など、幅広い手法の積極的な導入が強く求められている。

（広域的な視点）

効率的な物流システムの構築や水質の改善などの環境政策等港湾に関わる行政目的を達成するためには、各港湾において努力を重ねるだけでなく、港湾同士の連携や広域的な行政が必要とされることから、国の役割が不可欠であり、国と地方との適切な役割分担が求められている。

（新たな港湾政策）

政府の最重要課題である構造改革を実現し、日本経済の活性化とより豊かな国民生活の実現に向けて港湾が果たすべき役割を明らかにするとともに、港湾整備事業を中心としたこれまでの長期計画の枠を越えて港湾政策全般について方向性を示すため、今般「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」についての中間報告を示すものである。

III . 港湾政策の展開

港湾をめぐる現状と課題に関する認識に基づき、以下の施策を講ずる必要がある。なお、施策を講ずるに際し、施策の目標は国のみにより達成できるものではなく、港湾管理者や港湾の利用者など関係者の理解と協力、さらには努力が求められることに留意し、国としても有効なパートナーシップの確立に努めることが必要である。

1 . 国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上物流サービスの確保

海外依存度の高い我が国にとって「安く、速く、安全で信頼性の高い海上物流サービス」は、国民の暮らしの基盤を支え、産業競争力を向上させるために不可欠である。

(1) 国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成

国際海上コンテナ輸送においては、基幹航路の集約やアジア諸国との航路網の拡大など物流ネットワークの多層化といった現象が見られる。

このため、従来より全体効率性（貨物の生産消費地間の移動コストを我が国全体として最小化する港湾・ルートを選択がなされていること）を確保する観点から、基幹航路のコンテナは、全国的な発生集中状況、航路が成立する需要規模等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、コンテナ取扱機能の集積した中枢国際港湾と中核国際港湾で取り扱うこととしてきた。同様の観点から、アジア域内航路のコンテナは、海上輸送距離が比較的短く、輸送全体に占める陸上輸送の費用や時間の割合が大きいいため、中枢・中核国際港湾を利用する場合に比べて輸送費が削減できる等効率的な輸送が行われる場合には、中枢・中核国際港湾とあわせて地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾を活用してきた。

この結果、中枢国際港湾は、基幹航路をはじめ多数の航路を有し、高頻度の輸送サービスを提供し、広域にわたる背後圏を持ち、我が国国際海上コンテナの大部分を取り扱う港として、これを補完するものと位置付けられた中核国際港湾と合わせれば国際海上コンテナ輸送の約95%を担うことにより、効率的な物流ネットワークを形成することとなる。

また、地域の国際海上コンテナを取り扱う港湾においても、産業活動を支える必要性等から増大するアジア諸国との間の地域的な輸送を中心として積極的な活用が見られており、引き続き、基幹航路との接続において主要な役割を背負う中枢・中核国際港湾との適切な役割分担の下、陸上輸送も含めた全体効率的な物流ネットワークを形成していく必要があると考えられる。

国際的な港湾間競争がますます強まる中で、これらの港湾において、より安く、より速く、より安全で信頼性の高いサービスを提供することにより、産業の国際競争力と国民生活の安定を支える物流ネットワークの実現が求められている。また、海上ハイウェイネットワークの構築など以下のような課題を克服することを通じて、国際海上コンテナ輸送の更なる効率化を図る。

海上ハイウェイネットワーク：海事局、港湾局及び海上保安庁は連携して、ITを活用した次世代海上交通システム等のソフト施策と、国際幹線航路の整備や中核・中核国際港湾の整備等のハード施策を有機的に組み合わせることにより、船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境として「海上ハイウェイネットワーク」の構築を推進している。

物流ネットワークの充実

中核・中核国際港湾において、基幹航路の我が国におけるゲートウェイとしての機能の強化やアジア地域における物流ネットワークの充実を図る。

（より安いサービスの提供）

我が国の港湾コストはアジアの主要港に比べ依然として高い水準にある。例えば、平成13年に我が国でコンテナ取扱量が最も多かった東京港の港湾諸料金は、40フィートコンテナ1個当たりで比較すると同年世界第三位であった釜山港の約1.6倍となっている。

物流コストが製造コストに占める大きさ等を踏まえ、産業競争力を強化するため、さらなる物流コストの低減を実施する。

施策

(i) 陸送等を含めた全体コストの低減

- ・ 国際海上コンテナターミナルの拠点的機能強化
- ・ 都市交通の混雑を緩和しつつ陸送コストの低減を図るための大都市部の外沿に位置する港湾の活用等
- ・ 大水深岸壁の整備、荷役機械及びヤード等の大型化、道路容量の拡大など船舶の大型化への対応
- ・ 内航海運の利用促進
- ・ 外航・内航船間での円滑な貨物移動を可能とする岸壁配置や外貿ターミナルでの内航フィーダー船荷役

- ・ アクセスの改善等陸上輸送との円滑な接続
- ・ 鉄道輸送との連携等の検討

(ii) 港湾コストの低減

- ・ ターミナルリース料金の低減
- ・ 施設使用料の値下げ等料金設定の弾力化や料金体系の見直し
- ・ 入港料等の免除・割引
- ・ 水先・タグサービスのあり方の検討
- ・ ターミナル間の競争促進、ターミナルの再編による効率化推進
- ・ ターミナルの自動化の推進
- ・ 新方式の積極的活用や公共岸壁の効率的な利用に向けた柔軟な公共性概念の適用
- ・ 公社制度の見直し

(より速いサービスの提供)

サプライチェーン・マネジメントが浸透する中で、時間コストの低減（リードタイムの短縮）が物流効率化の大きな目標として認識されており、輸送サービスは、さらなる高速性・定時性を求められている。APEC 等の国際的枠組みにおいてもリードタイムの短縮が大きな課題とされつつあるが、現状を船舶の入港時よりヤードからの貨物の搬出が可能となるまでの時間で比較した場合、米国では、1~2日、英国・オランダでは2~3日であり、アジアの先進的ターミナルでは、韓国で2日、シンガポールで24時間以内となっているのに対して、我が国は3~4日となっている。

我が国においても、新総合物流施策大綱（平成13年7月閣議決定）において示された2日の目標を念頭に、さらなる短縮に向けた努力を推進する。

施策

(i) 輸送時間の短縮

- ・ 行政を含めた24時間フルオープン化
- ・ アクセスの改善等陸上輸送との円滑な接続等
- ・ 高速船の活用
- ・ 高速港湾荷役機器の開発導入

(ii) 港湾関連諸手続の処理時間の短縮

- ・ 輸出入・港湾関連手続きのワンストップサービス（シングルウィンドウ化）の実現等行政側の体制の充実
- ・ 上記に加え、海上物流に係る物流情報の共有化を図るための港湾物流情報プラットフォームの構築などによるインテリジェントポートシステムの開発・導入の推進
- ・ 適正な管理運営の仕組みの構築等による港湾 EDI システムの普及
- ・ 光ファイバー収容空間の整備等 IT の活用の推進

（より安全で信頼性の高いサービスの提供）

海上輸送ネットワークは、「対アジア輸送の準国内輸送化」が進展する時代に対応した企業のロジスティクスネットワークの中で極めて重要な役割を果たしていることから、天候、自然災害等に関わらず、高い安全性、信頼性をもって利用可能であることが必要である。

施策

(i) 港湾及び航路における安全と海上輸送の信頼性の確保

- ・ 東京湾口航路等の国際幹線航路におけるボトルネックの解消等
- ・ 長周期波対策も考慮した新たな静穏度の考え方を導入しつつ、防波堤、航路、泊地の整備等を推進

(ii) 航行の安全の確保

海事局・海上保安庁等と連携して以下の施策を講ずる。

- ・ AIS（船舶自動識別装置）等 IT を活用した航行規制の効率化によるノンストップ航行の実現
- ・ 輻輳海域における安全と効率を両立した航路体系等の新しい交通体系の実現

(iii) 大規模災害対策、テロ保安対策等港湾における安全・防災対策の充実

- ・ 広域的観点から必要な根幹的な港湾施設の耐震化等による災害時等における基幹的な国際・国内海上輸送ネットワークの機能維持
- ・ I M O 等における国際的なテロリズム対策の議論を踏まえた監視検査体制の確立

スーパー中枢港湾（国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾）の育成

製造業におけるアジア諸国との水平分業化や食料品・日用品等の海外依存など経済のグローバル化の進展を反映して、定時性・高速性に優れた海上コンテナ輸送は着実に成長し、長期低迷する日本経済にあって、着実な伸びを示している。

しかしながら、シンガポールや釜山等のアジアの主要港が中継貨物を増大させながら規模の拡大とサービス水準の向上・コスト低減を図ってゆく中で、わが国の国際コンテナ港湾が国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワークから外れ、北米航路や欧州航路の本船が日本に寄港する頻度が減少する恐れが高まっている。我が国の港湾が基幹航路から外れた場合、リードタイムの増加、コストの上昇等により国民の生活水準と産業競争力の低下が進展することとなる。また、中国等のアジア諸国の産業発展を背景とするアジア発着コンテナ貨物の急増は、日本のコンテナマーケットのシェアの相対的な低下を引き起し、コンテナ船の大型化とあいまって、今後、港湾コストが相対的に高い我が国国際コンテナ港湾の抜港進展につながるものが危惧される。

このため、今後も取扱量の着実な増加が見込まれる日本発着コンテナの低コスト・多頻度輸送が可能となるよう、コンテナターミナルのサービス水準の向上や港湾コストの低減を通じて基幹航路の寄港頻度を維持し、効率的な物流体系を構築することによって、産業の国際競争力の強化と国民生活の安定を図る必要がある。

また、単に経費が発生する場所としての位置付けやバース単位の運営など、従来コンテナターミナルの整備・運営の常識であった様々な構造的要因に踏み込んで大胆に改革を実施することにより、コンテナターミナル経営における規模の経済を生かしたコスト低減とオペレーターの経営内容の一層の改善を支援する。この際、国際トランシップ貨物等についても積極的に取り込むこととし、世界的な展開が進みつつある海外のターミナルオペレーターとの競争に対応する必要がある。

このため、わが国コンテナ物流のコスト・サービスを向上させるための先導的・実験的な試みとして、我が国発着貨物の取扱い上重要な地域において、国際・国内フィーダー貨物の取扱いのポテンシャル等を勘案しつつ、国・港湾管理者・民間事業者が一体となって、従来の制度・慣行の枠組みにとらわれず、ソフト面を中心とした特例的な施策の導入や港湾間の広域的な連携を図ることによって、コンテナターミナルの整備・管理運営方式やコンテナ物流システムの改革を推進する次世代高規格コンテナターミナルをモデル的に育成する地域

として、スーパー中枢港湾を指定する。

次世代高規格コンテナターミナルにおいては、その背後にロジスティクスの高度化に応える物流産業空間としての臨海部ロジスティクスハブの形成を視野に捉えつつ、国際コンテナ港湾の先駆的なターミナル経営を目指す。

目標

スーパー中枢港湾において、アジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指し、

- ・ 港湾コストは、現状より約3割低減させる。
- ・ リードタイムは、現状3~4日を1日程度まで短縮させる。

スーパー中枢港湾においては、この目標を達成するため、 に掲げる諸施策の速やかな実現を図るとともに、さらに以下の施策を講じる。

施策

(i) ソフト面

- ・ 公共コンテナターミナルの民間ターミナルオペレーターによる効率的な運営を実現するため、単一の主体による複数バースの一体的運営や公共コンテナターミナルの長期リース制度の先導的導入等、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資する施策を積極的に実施
- ・ ターミナルオペレーターの運営環境を改善するため、産業としてのターミナルオペレーションの発展の促進も念頭において、上下分離方式の導入等民間の資本・能力の活用のあり方について検討
- ・ ターミナル使用料、入港料等の港湾コストについては、規模の経済を追求する中で、コンテナ1個当たりの料金の低廉化を進めるとともに、 で述べたコスト低減策をより一層重点的に実施

(ii) ハード面

- ・ 既存ストックを有効に活用しつつ、将来の船舶の大型化への対応性を十分に踏まえた岸壁構造と背後ヤードの奥行き確保や複数バースの連続配置、さらに情報化、自動化を図った荷役シ

システムを確保するための公的支援の検討を行い、利用コストの低廉な次世代高規格コンテナターミナルの整備を重点的に実施

(2) 産業競争力を強化する多目的国際ターミナルの拠点的再配置等

我が国企業は、その再編・合理化や新規立地に当たって、とりわけ中国等アジア諸国を中心とした海外に進出するか、あるいは国内に留まるか、厳しい選択を迫られている。その際、港湾において原材料の搬入や部品・製品の搬入を行う企業にとって、物流・生産基盤の存在はもちろん、より安く、早く、かつ安全で信頼性の高い輸送サービスの提供がなされることは、経営の根幹とも言うべき極めて重要な課題である。

コンテナ物流の効率化については、既に(1)に述べたところであるが、海上輸出入貨物の約85%は、我が国のエネルギーや基幹産業を支えるバルク貨物となっている。経済活性化を進めるためには、これらバルク貨物についても従来にも増して安定的かつ低廉な輸送を実現することが必要であり、引き続き背後立地企業の需要動向に適切に対応した選択的かつ集中的な整備を行っていく。

施策

- ・ 船舶の大型化など輸送形態の変化等に対応した多目的国際ターミナルの拠点的再配置など効率的なバルク貨物輸送システムの維持・拡充

我が国の輸出入貨物の7割は、企業が自ら整備した施設や受益者負担の下に国が整備した施設において取り扱われている。この中で、専用施設の多くは高度成長期に整備されたものであり、棧橋の腐食や土砂の流入による航路の埋没などといった老朽化が進みつつある。これにより機能が低下した生産基盤施設(臨海部立地企業が利用する航路等水域施設等)の機能更新が立地企業・港湾管理者に対する大きな負担となっている。

このため経営環境が厳しさを増す中で、経済活性化の担い手である企業の港湾施設への投資軽減を図り、その活力を再生することが急務となっている。

施策

- ・ 機能が低下した生産基盤施設の機能更新に係る公的支援の拡充

(3) 複合一貫輸送等に対応した国内海上輸送ネットワークの形成

環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い国内海上輸送の利用を促進するため、陸上トラック輸送から海運へのモーダルシフト施策を推進するとともに、海陸接続の円滑性を利用した物流の効率化を推進するなど、海上ハイウェイネットワークの構築等を進める。

施策

- ・ 内陸部を含めた荷主間の連携や物流情報の提供を促進
- ・ 船舶の大型化や高速化等に対応するとともに、十分な面積の駐車場等を有し、幹線道路網と円滑に接続され、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを、耐震化による信頼性の向上を図りつつ整備
- ・ 既存ストックを活用した静脈物流システムの構築等新たな需要に対応するための所要の施設を整備
- ・ 国内航路の効率化及び安全性の向上に資する避泊水域を確保
- ・ 国内海上輸送ネットワークの拠点としての適切な整備方式のあり方について検討

(4) 安定した海上輸送サービスの提供

(離島等住民の生活の足の確保)

離島等の住民にとって、海上輸送は日常生活を支える必要不可欠な交通手段である。このため、域内外の人の移動や生活必需物資、地域の地場産品の輸送等、地域の活動を支える海上交通に必要な静穏度や埠頭機能等を、地域条件に応じて確保するとともに、地域の拠点港との連携・交流を強化し、活性化を図る。

施策

- ・ 港内静穏度の向上やリダンダンシーの確保等離島における海上輸送機能の強化
- ・ 内貿ターミナルの整備
- ・ 旅客ターミナルの整備やこれらのバリアフリー化等を推進
- ・ 船舶の運航情報の提供の充実

（物流サービスの定時性の向上）

サプライチェーンマネジメントの進展等企業物流の効率化が進展するなかで、定時性・高速性・低廉性がますます重要となるコンテナやフェリー貨物等の輸送について、港湾が物流全体の障害とならないようにするため、稼働率の向上とスピードアップ等による利用の向上を図る。

施策

- ・ 就航スケジュールの混乱から生じる海上輸送サービスの不安定性の発生や船体損傷等の被害発生を回避するための、港内静穏度の向上に資する外郭施設の整備等

2. 産業競争力の向上に資する空間の形成

臨海部を中心とした拠点開発方式以降、時代の要請にあわせて変遷する産業政策に対応して、港湾政策も臨海工業地帯の造成から流通拠点の形成、輸入型貿易構造への対応など形を変えながら、産業競争力の維持・強化に貢献してきた。

現在、グローバル化の進展による産業空洞化、産業競争力の低下が進む中で、長期低迷する経済の活性化を実現するため、各分野における努力が求められている。

港湾においても、海陸の結節点にあり都市への近接性と開放性を兼ね備えるという港湾空間の利点を活かすことにより、既存の産業や環境産業などの新たな産業、また効率的かつ高度な物流機能を提供するロジスティクス産業などを始めとする多様な産業の立地・展開を図るなど、物流の効率化等を通じた経済の活性化への貢献が求められている。

また、成長するアジア諸国と連携した高度な流通加工基地としての可能性を考慮しつつ、以下の諸施策と併せ、次世代高規格コンテナターミナルを整備することにより、臨海部ロジスティクスハブを形成する。

臨海部ロジスティクスハブ：物流機能の中核的役割を果たすことに加え、付加価値の増加を併せて行うことにより、産業の活性化を推進する物流・産業拠点。

(1) 物流産業空間の形成

海陸物流の結節点である利点を活かし、輸入コンテナ貨物を中心とした保管、流通加工、配送機能等を担うロジスティクスの高度化に応える物流産業空間を形成することにより物流の効率化を推進する。

施策

- ・ 都市との近接性、まとまった広さ等産業の展開にとって利便性の高い土地の提供
- ・ 臨港道路など基盤インフラの整備、物流情報システムの構築、公共交通機関の計画的導入など事業環境を整備
- ・ CIQ 等の官庁施設や船員・労働者向け福利厚生施設等を適地に集積、配置することによる利便性・効率性の高い空間形成

(2) 既存立地企業の再編、新産業分野の展開等の支援

アジア、欧米などにおいては、特区等を設置し、各種の優遇措置や規制緩和などにより、輸出の振興、雇用の促進、地域の活性化等を図っている。例えば、韓国では釜山港・光陽港の背後地の一部を関税自由地域に指定し、関税の免除、税の減免、土地賃貸料の減免などにより国際物流基地の育成を図っている。我が国においても、特区制度の議論が進められているが、経済の活力を再生し、雇用の確保を図るため、特区制度等を活用しつつ、既存立地企業の再編、新産業分野の展開等を促進し、産業の高付加価値化、コストの低減等を図る。

施策

- ・ 臨港地区における建築規制等土地利用上の規制緩和の検討
- ・ 既存立地企業の再編促進や新規立地の支援等の優遇・助成措置

(3) 港湾空間の利点を活かした産業空間の形成

環境産業、観光産業など多様な産業の展開を促進するため、臨海部における低未利用地を有効活用しつつ、産業空間形成のための良好な環境づくりに対して総合的に支援していく。

施策

- ・ 民間事業者による多様な利用を進めるために必要となる交通アクセス、緑地、護岸の整備等
- ・ 臨海部土地情報センター（仮称）の設置

3. 循環型社会の構築など環境問題への対応

(1) 港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築

効率的で合理的なリサイクルシステムを構築し、循環型社会への転換を促進するため、港湾における静脈物流拠点（リサイクルポート）と広域ネットワークによる総合的な静脈物流システムを構築する。

(リサイクルポートの形成)

港湾においてリサイクル関連施設の拠点的な立地を推進するとともに、循環資源の輸送インフラとなる係留施設、積替・保管ヤード、臨港道路等の施設を有機的かつ一体的に整備したリサイクルポートを全国に拠点的に配置する。

施策

- ・ リサイクルポートにおいては、特区制度等を活用しつつ、循環資源の適正な管理の下における取扱・処理のより一層の推進や静脈産業の立地支援が可能となる仕組みを実現
- ・ 港湾において汚染土壌の処理施設の拠点的立地及びこれに係る静脈物流システムの構築に向けた準備や支援方策の検討を推進
- ・ スラグ等の他の産業から発生する副産物について可能な範囲で建設資材としての利用を促進するため、静脈物流システムの構築と連携を図りつつ、これらの副産物に関する情報交換システムの開発を推進

(国際静脈物流システムの構築)

我が国の鉄鋼の蓄積量が12億トンに達する中、アジア諸国における経済成長等を背景として対アジア鉄スクラップ輸出が急増している。また、アジアにおける工業製品の生産の増加に伴う包装材の需要増加に伴い、対アジアへの古紙の輸出、さらに中古家電や中古自動車等の使用済み製品の輸出も増大している。

このため、これら再生資源や使用済み製品の国際的な需給バランスに対応し、国際商品としての競争力の強化を図るため、アジア圏域を見据えた効率的な国際静脈物流システムの構築を図る。

施策

- ・ 既存ストックの活用を基本とし、循環資源の輸出に対応した世界水準の国際静脈物流ターミナルを充実するとともに、集約・拠点化を推進

(公共事業のリサイクル化の推進)

循環型社会の構築に寄与するため、公共事業のリサイクル化を推進する。

施策

- ・ 港湾や開発保全航路の整備に伴い発生する浚渫土砂の有効利用を引き続き実施
- ・ 各種副産物に対しては、総合的な建設副産物対策を推進し、それらの発生抑制、減量化、減容化等に努めるとともに、極力再利用、再資源化
- ・ 港湾の整備にあたっては、他事業等から発生する副産物を可能な範囲でリサイクル材として再利用

(2) 廃棄物処理対策の推進

大都市圏を中心とした内陸の廃棄物最終処分場の逼迫に対応し、港湾空間という有限な資源を今後の開発動向も踏まえ有効に活用する観点から、適切に廃棄物処理対策を推進する。

施策

- ・ 東京湾、伊勢湾等の大都市圏の港湾において、広域廃棄物処分場の整備（フェニックス計画）の可能性について検討
- ・ 海面処分場の延命化を図るとともに、新たな制度の創設も視野に入れつつ、海面処分場における積極的な産業廃棄物の受け入れを推進

(3) 自然環境の積極的な保全・再生・創造

地域住民、NPO等と連携しつつ自然再生事業を推進し、豊かな生態系を育む良好な港湾環境の形成を図る。

(良好な自然環境の保全、失われた良好な自然環境の再生・創造)

干潟や藻場等は、豊かな生態系を育み良好な環境を形成するとともに、それが持つ浄化機能によって海域環境の改善にも大きく貢献している。このような干潟等の各種機能を評価し、生態系保全、自然の浄化能力、防災効果等の視点から、重要な干潟等については、他の公益との調和を考慮しつつできる限り保全するなど、環境への影響の回避、低減を図るとともに、良好な自然環境の保全、失われた良好な自然環境の再生・創造のための各種の施策を、地域のニーズを踏まえ、地域と連携しながら進める。さらに、このような施策を通じて、港湾の環境が良くなっていくことを市民が実感できることを目指す。

施策

- ・ 干潟・藻場の再生、廃棄物海面処分場跡地を活用した「森」とも呼べる大規模な緑地の創造、砂浜の復元等を実施。これら自然再生を行うに当たっては、事業の効果をモニタリングしその結果を事業に反映させる順応的管理手法を積極的に導入
- ・ 干潟や臨海部の「森」は環境学習や自然体験の場として優れたポテンシャルを有していることから、沿岸域における環境学習、自然体験活動を支援する仕組みを構築
- ・ 東京湾再生推進会議等による「海の再生」を推進
- ・ 赤潮や貧酸素水塊の発生メカニズムを解明し、海底の深堀跡の埋め戻し等その発生を抑制するための対策を検討
- ・ 水底質に係る環境基準等の動向を踏まえつつ、公害防止事業等の必要な対策を実施
- ・ 地域住民やNPO等が主体的に緑地の維持や清掃等に参画する仕組みを整備

(環境に関する情報発信の一層の充実)

良好な港湾環境の形成を実現するために不可欠な国民の理解と協力を得るため、環境に関する各種の情報提供を行う。

施策

- ・ 海域環境情報センター（仮称）の設置

(4) 港湾空間における自然エネルギー - の導入

地球温暖化などの環境問題に対応するため、港湾空間において自然エネルギーの導入を促進する。

施策

- ・ 風力発電をはじめとする自然エネルギー関連施設の増大する立地需要に対する空間の提供及び港湾施設の維持管理電源としての風力発電施設等の利用促進
- ・ 波力エネルギーの実用化を推進

4 . 安全で安心な地域づくり

防災対策における国と地方の役割分担を明確化しつつ、自然災害・事故から臨海部の生命・財産を防護する水準を向上するとともに、地震等災害時における防災拠点としての機能を提供する。これらとあわせ、港湾空間の適正な管理、環境の整備を進め、安全で安心な地域づくりを推進する。

(1) 地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能の確保

港湾においては、大規模地震等災害時においても国民の暮らしや産業活動を維持するため、一定の幹線貨物輸送機能を確保するとともに、災害時における緊急物資、避難民等の輸送及び被災地の復旧・復興を支える臨海部防災拠点機能を確保する。とりわけ重要港湾等の国際・国内の基幹的な海上輸送ネットワークの拠点においては、阪神淡路大震災の例もあるように、災害による国際・国内的影響は非常に大きいものと予想されるため、ナショナルセキュリティの確保等の観点から国が一定の責任を果たす。

施策

- ・ 広域的観点から必要な防災対策については、国が主導的かつ中核的な役割を果たすべく、骨格となる防災施設(耐震強化岸壁、浮体式防災基地等)の整備方針を確立し、臨海部防災拠点の計画的整備を推進
- ・ 輸送ルートとなる背後道路等の施設やコンテナターミナルにおける周辺施設の耐震強化については、岸壁の耐震強化と整合性を図るとともに緊急時における効果的な利用を推進することで、災害時においてそれらの施設が相まって、最大限に能力を発揮するような機能的整備を推進
- ・ 通常時において各港湾における施設整備状況や施設利用状況等の港湾の現状を正確に把握しておくとともに、災害時における施設被災情報や利用可能情報を迅速かつ確実に収集、伝達、提供するための防災対応情報通信システムを構築
- ・ 国と港湾管理者との迅速かつ積極的な連携を検討し、災害時に迅速な対応を行うための責任の明確な防災体制を確立するとともに、防災関係機関との連携を強化

(2) 臨海部の生命・財産を守る防災・災害対策

ハード・ソフト一体となった総合的高潮・津波等防災体制の確立等、臨海部の生命・財産を守るとともに、諸活動の安全を確保するための防災・災害対策を推進する。

施策

- ・ 災害時の被害軽減のための総合的な情報システムの構築や高潮・津波ハザードマップの作成を促進
- ・ 津波・高潮・波浪等への対策として海岸保全施設、港湾施設の整備、耐震強化を推進
- ・ 地球温暖化等による海面水位上昇についてモニタリングを実施し、ハード・ソフト両面から対応策を検討
- ・ 海難事故による油汚染対策として大型浚渫兼油回収船による2日到達体制を確立するとともに、高波浪時の作業を可能とする技術開発を推進

(3) セキュリティ確保

港湾は、海を通じて海外と接する窓口であり、膨大な量の貨物と人が出入りする場となっている。今後24時間フルオープン化等が広まっていく中で、このような動きに対応し、セキュリティの強化を図る。

施策

- ・ 立入規制のある地域を可能な限り集約し、親水機能等他機能との空間的な分離を図ることで、港湾全体のアメニティの向上を図りつつ、セキュリティを確保
- ・ I M O等における国際的なテロリズム対策の議論を踏まえながら、港湾管理者及び海上保安庁、警察庁、税関、その他関係者と調整連携し、フェンス等の施設整備や立入制限区域の設定、監視カメラ等監視検査体制を確立
- ・ 海上旅客に係るセキュリティの確立をハード・ソフト両面より推進するため、港湾管理者及び海上保安庁、警察庁、税関、その他関係者と連携しつつ、施設の重要度を勘案した整備のあり方等について検討

(4) 放置艇対策

船舶の航行や停泊、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よう小型船舶の放置問題に対応する。

施策

- ・ 放置等禁止区域の指定
- ・ 保管場所確保の義務化に向けた検討
- ・ マリーナに加え、ボートパークや暫定係留施設の整備等係留保管場所の確保を積極的に推進

5. みなとまちづくりの推進

我が国沿岸の津々浦々に営まれている「みなと」の活動は、みなとの規模に関わりなく、地域の資源や一次製品の加工・輸送の拠点として、また、離島など住民の生活の足として、さらには、エネルギー受入の基地等として広範囲に及び、地域の発展、雇用の確保、生活の安定など、地域の経済活性化に大きく貢献し、地域の活力と暮らしを支えてきた。同時に、「みなと」の空間は様々な形で地域の人々に親しまれ愛されつつ、「みなと」は地域とともに発展してきた。

しかし、一方では、物流・産業活動が大きく展開された時代に、人々をみなとや海から遠ざけることとなった地域も数多く見受けられる。また、近年では、みなとの空間に対し、海とみなとに親しんだ頃の美しい景観と自然を再生させ、憩い、レジャーを楽しむことにより、地域の活性化と生活環境の向上を図りたい等の様々な要請が寄せられている。

このような中で、地域が個性ある発展を将来に亘り着実に進めるためには、「みなと」の資産を住民・市民の視点から再評価するとともに、観光産業や水産業などの地域産業、海に開かれた特性など「みなと」の資産を最大限に活用して、市民の合意の下で美しく活力のある「みなと」空間を形成し、「みなとまちづくり」を推進する。

その際、国も出先機関等を有効に活用しながら、港湾管理者はもちろんのこと都市関係部局など、「まちづくり」に関わる幅広い関係者との有機的な連携を図り、「みなとまちづくり」を積極的に支援する。

施策

- ・ ハード・ソフト施策の連携により、港湾管理者、関係市町村、関係事業者、地域のNPO等が各々のパートナーシップを発揮して、みなとまちづくりのための計画（「みなとまちづくりプラン（仮称）」）を策定
- ・ みなとまちづくりを推進するために必要となる交通アクセス、緑地、護岸の整備、ユニバーサル・デザインの考えの導入等、良好な環境づくりに対し総合的に支援

（地域の生活と産業を支える活力あるみなと）

多様な産業の展開が期待される地域においては、これらの活動を支えるために、今後とも、交通・交流機能の強化、物流・生産機能の一層の充実を図る。また、地域のみなとにおいては、定期航路などの海上交通の確保により、住民の日々の暮らしを支えているが、さらに離島の高齢者をケアするための福祉船、

屋形船スタイルの行楽用の船、レストラン船や遊覧船など、暮らしの中に溶け込んだ形で各種の船の活用が進められており、多様化するニーズに適切に対応することが求められている。

施策

- ・ 海上交通確保の観点から、航路・泊地における静穏度の向上により安全性を高めるとともに、船舶の大型化への対応や安全で使いやすいターミナル機能を確保

（豊かで親しみやすいみなと）

みなとは住民・市民にとって「庭の海」ともいうべき空間であり、水と触れあい、美しい風景や潮の香りを楽しみ、船の汽笛や波音を聞くなど、人々にとって憩いの空間となるような、暮らしと密着したウォーターフロントが望まれている。

施策

- ・ 緑地・遊歩道の整備や道路等のアクセスの充実など、住民・市民とみなととを結ぶパブリックアクセスの確保、向上
- ・ みなとにおける公共施設等について訪れる市民を意識しつつ親しみやすい外観となるよう配慮
- ・ 港湾周辺の地域とも連携を進めることにより、広域で一体的に水際線をめぐることでできる「^{うみ}海の^へ辺の^{みち}路（仮称）」を実現

（地域の個性を活かした美しく文化性に富んだみなと）

みなとに存在する歴史的建造物や港湾施設は、そのみなと固有の資産であり、その歴史性・風土性を十分に認識した上で、地域の海洋文化の語り部として将来に継承していく。

施策

- ・ みなとと海を体験し、学習する場として、みなとを積極的に活用
- ・ みなとから眺めることのできる海や山、太陽などの自然や、貨物を運ぶ船舶やヨット、ガントリークレーンの列などの物流・産業にかかる施設など借景として利用し、みなとを再び優れた景観の場にしつつ、それを活かした美しく潤いのある文化的な生活を可能とする空間を形成

（海洋性レクリエーションや観光を核としたみなと）

国民の生活が多様化するとともに海洋性レクリエーションに対する要望も多様化している。「市民の船」というべきプレジャーボートにとって、みなとの中で様々なサービスレベルを選択できることが望まれているばかりでなく、高齢者・障害者を含む幅広い層の人々が容易に海に触れあえる船と施設が望まれている。

また、観光においてもその形態は多様化しており、そのみなとが有する景観や雰囲気、地域の特産を味わうだけでなく、そのみなとの歴史を知り、地域特有の文化を体験できることなどが求められている。

加えて、海から陸を見る景観を求めて、国際観光振興にも資するクルーズネットワークが数多く存在している。

さらに、みなとを地域住民を含む市民が楽しめる魅力ある空間とする工夫が必要とされる。このような場として、みなとのターミナルの活用が考えられ、みなとまち情報の発信と、地域住民との交流の場ともなる、「海の路」ステーション的な役割を果たす。このような交流の中から、新しい地域資源が発掘され、観光など新しい地域産業を生み出すことが期待される。

施策

- ・ 拠点を活用した地域のイベントの開催やクルーズネットワークの形成に資する観光情報の発信、港湾間の連携強化などを支援
- ・ 国内の観光客はもとより訪日外国人旅行者の増加にも対応した地域の交流拠点としての旅客船ターミナルや緑地等の空間を整備

IV. 2 1世紀型港湾行政への改革

1. 港湾行政の改革

経済社会が大きく変化し、公共事業全般の改革が求められている。また、国土交通省は、平成14年4月に公共事業関係長期計画に係る見直しの基本的方向を提示したところである。港湾分野においてもこれらを十分踏まえつつ、事業の合理性・効率性・透明性等に配慮した21世紀に相応しい港湾行政を実現させていく必要がある。

(1) 長期計画のあり方の見直し

成果（アウトカム）の重視

単にどれだけ社会資本を整備するかではなく、整備によって達成される成果を更に向上させることが重要であるとの観点から、現行長期計画策定時に提示した成果（アウトカム）指標をさらに拡充し、港湾行政の透明性を確保するとともに、成果（アウトカム）の目標を達成するための投資額を示す。

既存ストックの活用

島国日本の貴重な財産である港湾の既存ストックの効用を最大限に発揮させるための取組みを推進する。（詳細は（4）に記述。）

ハード・ソフト施策の戦略的組み合わせ

港湾行政の目的を達成するためには、ハード・ソフト施策の連携、関連行政との連携が不可欠である。特に、港湾行政においては、インフラの運営面の効率性についても適切な制度設計が求められていることに留意することが必要である。具体的には、施設の整備に留まらず、当該施設を運営するに当たっては、CIQ、港湾運送事業者、港湾管理主体、船社、トラック事業者その他の関係者の間で十分な連携が必要となってくる。また、閉鎖性水域（三大湾及び瀬戸内海等）における水質の改善を実現するためには、発生源対策、汚染状況の監視、汚染源の特定、汚染原因の除去等各段階における関係者間の協力が不可欠となる。これら各分野において求められるハード・ソフト施策の連携等を着実に実施する。

コスト縮減、事業のスピードアップ

次世代対応の技術基準等による環境・安全に配慮した合理的な計画、設計を推進し、性能規定型設計に合わせた評価体制を検討する。さらに、ライフサイクルコストを評価し、総合的なコスト縮減を図る。また、供用時期を明確にした上で、必要な施策を講じ、予算等において重点的な取り扱いを行う等により事業のスピードアップを図る。

民間資本・能力の活用

P F I の導入を進め、港湾の整備や運営の更なる効率化を図る。また、行政における透明性の向上や、社会資本整備における住民参加による市民に開かれ参加意識を持てる行政を推進するため、市民に身近な港や海辺について住民・N P O 参加型のみなとづくり・海辺づくりを進める。例えば、自然再生事業の推進に当たっても、地域住民、N P O 等と連携しつつ豊かな生態系を育む良好な港湾環境の形成を図る。

その他の事項に係る改革

この他、港湾整備は、国と地方との適切な役割分担のもとで目標を達成するものであること、これらの目標の達成は緊急に行う必要があるものであること等を十分踏まえた計画策定を行う。

また、地域や国民一般の声を早い段階から取り込むべき等の指摘があることを踏まえ、本分科会、各部会の審議内容・資料等については原則公開としたところであるが、さらに今後長期計画のとりまとめに当たっては素案段階からのパブリックインボルブメント手続きを実施する等透明性を確保すべきことに留意する。

加えて、期間終了前であっても、経済社会情勢の変化に対応し必要に応じて計画の見直し（ローリング）を行うとの方針を維持し、次期長期計画においても、その旨の規定を置く。

（２）事業間の連携の推進

公共事業全体の効率性向上の観点から、他事業・施策との効果的な連携を図ることが重要である。そのため、道路、鉄道、空港、港湾の連携を強化し、拠点と道路等アクセスの重点整備と機能向上により、スピードアップと積み替え等の円滑化を図り、我が国産業の国際競争力強化を図るマルチモーダル施策を着実に推進するなど、事業間の連携を推進する。

（３）投資の重点化

政策上の重要性や投資効果の高い施策への重点投資による投資効率の向上を図る。また、地方港湾について、事業の評価を厳正に行うとともに、さらなる効率的・効果的な投資に努める。

（４）既存ストックの効用を最大限に発揮させるための取組みの推進

グローバル化への対応など、高度化、多様化するニーズに対応した施設の

整備と並行して、厳しい財政事情等を勘案し、既存ストックの効用を最大限に発揮させるための取組みを推進する。

特に、必要な施設を「新たにつくる」だけでなく、物理的に老朽化したり機能的に利用者の要請に合致しなくなった施設について、スクラップ、他の用途への転用等を図った上で、真に必要な施設の機能の増強等を進めるといった「既存のものを大切に使い、できるだけ長持ちさせる」発想が重要である。

既に1960年代から急速に整備された我が国の港湾施設の多くが約10年後には設計上の耐用年数を迎え、通常の維持管理の範囲を超える更新需要が発生することが懸念されている。試算によれば、緊急に対応が必要な施設の維持・修繕・更新に要する費用は膨大になり、港湾施設の使用料収入を大幅に超過するとともに今後25年間に現状の3倍程度が必要になるとされている。

一方、港湾施設の維持管理費に充当するために施設使用料を引き上げるとは、港湾の競争力の低下につながり困難であるが、港湾施設の維持管理が適切に行われないと、陥没事故など第三者に被害を及ぼす事故の発生や、多額の更新投資が生ずる恐れがある。

このため事故・災害の未然防止、施設の劣化回復や延命化によるライフサイクルコストの低減等を図るため、増大する修繕工事等への要請に対応した財政上の支援制度を充実させることが重要な課題となっている。また、更新投資の過度の集中を防ぐためにも、適切かつ計画的な改良工事を効率的・効果的に進めていくことが必要である。

その際に、島国日本の生命線となる国際・国内の基幹的な海上輸送ネットワークの機能維持・向上を図り、効率的かつ安定的な輸送サービスを提供することは、国としても重要な責務であることに鑑み、根幹的な港湾施設については国が維持・修繕・更新を行う。

(5) 事業の透明性・効率性等の向上

地域作りに必要な整備にあっても、地域の人々のみならず広く国民の理解を得られる十分な説明責任を果たすとの観点から、港湾計画の構想・計画段階から住民参加手続きを積極的に導入するとともに、従来から行っている個別事業採択等の評価をホームページに掲載する等の取組みをさらに拡充する。

また、時間管理概念の導入、同種事業の事後評価結果の後続プロジェクトへの反映等事業評価の充実を図る。

さらに、時代の変化に伴い必要性の低下した事業の中止等を進めるため、実質的な着工に至っていない大規模事業、長期間中断されている事業、採択時に想定した利用率や建設コストに大きな見込み違いが生じた事業などにつ

いて、改めて費用対効果や実施可能性を厳しく検証し、実施の当否などを判断する。また、代替手段のあるものについては費用対効果の観点から最も適切なものを選択することが必要である。

加えて、効果的な公共事業等を進めるため、離島の港湾整備や地域開発の評価方策、環境の改善・保全等外部効果の取り込み等費用対効果分析手法の充実を進める。

合わせて、より安く、より早く、より安全で信頼性が高く、環境にも配慮する等様々な要請に的確に対応する施策を実現するためには、これらの分野における技術開発を強力に実施することが必要である。また、技術基準の性能基準への改訂を進めるとともに、我が国技術基準の国際標準化を推進する。

さらに、一般競争入札の拡大等競争性の向上、入札条件の適正化等入札制度の改善を図る。

(6) 国と地方のパートナーシップの充実

港湾は、産業の活性化や雇用の確保などを通じて地域経済を支え、また市民に憩いの場を提供するなど、地方における「地域づくり」の核として極めて重要な役割を果たしてきている。また、国においては、全国的・広域的な機能を果たす物流・生産基盤の充実・強化を図りつつ、様々な分野でこれらの「地域づくり」を積極的に支援してきたところである。

物流の効率化、産業の再生、環境への配慮、みなとまちづくり、安全・安心の確保など、様々な分野で、これまで以上に個性ある「地域づくり」が必要とされる今日、国と港湾管理者がさらにパートナーシップを充実させ、港湾政策の実現を図る。

(7) 情報の蓄積と開示

港湾行政への国民の関心を高め、理解を促進し、その更なる向上へのフィードバックを推進するため、効率的・合理的な情報収集の実施に留意しつつ、物流効率化、産業の再生、環境の保全、安全の確保等各分野において、港湾に関する情報の系統的な蓄積と迅速かつわかりやすい開示を推進する。

2. 広域的、国際的な視点からの港湾行政の展開

(1) 広域的な観点の導入

港湾間の広域的な連携が求められていることに対応し、複数の港湾が近接する三大湾等については、国際海上コンテナ輸送への対応、廃棄物の広域処分、広域的な防災対策等について、湾内各港が担うべき役割や施策のあり方などを国がイニシアチブをとって地域基本方針として示し、国と港湾管理者が参画する協議会等を活用しつつ施策の実現を図っていく必要がある。

(2) 沿岸域の総合的管理

各種の利用、防災・安全の確保、環境の保全など、相互に関連しあう様々な要請が輻輳する沿岸域においては、美しく健全な国土のフロンティアとしての空間を形成し、次世代に継承していくことが重要である。このため、国と地方、行政と市民の連携により協議会を設置し、情報公開のもとで合意形成を図りつつ、総合的な視点から沿岸域に関する計画を策定する必要がある。

特に、閉鎖性水域について、輻輳した利用状況を改善し、安全で多様な機能をもつ空間を整備し、美しく健全な沿岸域環境の復元・創造を図る観点から、沿岸域圏総合管理計画策定のための指針(平成12年2月決定)に基づいて関係者間の総合的な調整・管理を行いつつ、利用、防災・安全、環境の各分野における施策を実施する。

(3) 港湾政策の更なる国際的な展開

港湾は国際的な社会資本であることから、従来から国際的な活動を積極的に行ってきたが、開発途上国の港湾開発に対する技術協力・経済協力や国際航路会議(PIANC)・国際港湾協会(IAPH)等の国際機関を通じた国際協力が主体であった。

しかしながら、最近の人・物・情報の更なるグローバル化の進展、国際的な産業構造の変革、アジア地域の港湾の発展等により、国内の港湾行政は今まで以上に諸外国の動向と密接に関連するようになってきており、それ抜きにしては国内の港湾行政を論ずることが困難な状況となってきた。

今後は、引き続き国際協力を積極的に推進していくとともに、世界の港湾・物流動向に関する定点観測の実施と国内行政へのフィードバック、北東アジア港湾局長会議、APEC 港湾専門家会合等の政策対話を活用した我が国港湾行政の情報発信を行っていくことが重要である。また、我が国港湾の競争力強化の観点から、我が国港湾関係企業の海外展開を支援する必要がある。さらに昨今のテロ対策等の国際的課題に対し国際機関・会議を通じ積極的に関与していくことが求められている。

港湾取扱貨物量の実績及び需要予測試算値

	1990年 実績	(速報値)	2007年 試算	(参考値)	年平均伸び率 (%)		
		2000年 実績		2012年 試算	1990-2000	2000-2007	2007-2012
総貨物量 (万 f t)	325,178	316,412	334,700 ~ 346,000	338,300 ~ 362,400	-0.3	0.8 ~ 1.3	0.2 ~ 0.9
外貿 (万 f t)	96,877	111,883	115,500 ~ 125,700	121,100 ~ 138,300	1.5	0.5 ~ 1.7	0.9 ~ 1.9
外貿コンテナ 個数 (万TEU)	736	1,266	1,500 ~ 1,680	1,850 ~ 2,200	5.6	2.5 ~ 4.1	4.2 ~ 5.5
内貿 (万 f t)	228,301	204,529	219,200 ~ 220,300	217,200 ~ 224,100	-1.1	1.0 ~ 1.1	-0.2 ~ 0.3
うち内貿ユニット ロード (万 f t)	100,406	90,638	101,000 ~ 102,000	101,000 ~ 106,000	-1.0	1.6 ~ 1.7	0.0 ~ 0.8
実質 GDP の伸び (%)	5.3	2.3	—————	—————	1.4	0.2 ~ 0.9	0.6 ~ 1.7
人口 (万人)	12,361	12,693	12,773	12,711	0.3	0.1	-0.1

1990年の内貿ユニットロードの実績には、R0/R0及びコンテナを含まない。

将来試算値は2000年速報値をもとに算定。

2007年及び2012年については、下段が基本ケース、上段が参考ケース。