

政策的に指定された港湾の概要～日本海側拠点港～

日本海側港湾の機能別拠点化

我が国に最も近い北東アジア地域に目を向けると、中国のGDPが2010年に日本を抜いて世界第2位になり、さらに、2030年には我が国の4倍強に成長すると予測されている（IMF、内閣府予測）ほか、極東ロシア、中国東北三省の人口も1億1千万人規模（2008年）に達するなど、今後とも高い成長のポテンシャルを有している状況にある。

このような中、経済成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾において、伸ばすべき機能の選択と施策の集中及び港湾間の連携を通じて、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目指し、平成23年11月に日本海側拠点港を選定した。

資料：国土交通省ホームページ http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000016.html

日本海側拠点港の目標

<目標>

2025年までに、今後の対岸諸国の経済発展や産業動向、日本海側地域における物流及び人流の動向を踏まえた日本海側港湾のあるべき姿を実現する。

2015年までに、日本海側港湾のあるべき姿のうち、現状の対岸諸国の状況及び日本海側港湾の状況等に対応した姿を実現する。また、そのために必要な政策のうち、緊急性の高いものについて、具体化を進める。

資料：国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/000146420.pdf>

日本海側拠点港の対象機能

<対象機能>

1. 輸送モード別

- ・国際海上コンテナ
- ・国際フェリー・国際RORO船
- ・外航クルーズ（定点クルーズ、背後観光地クルーズ）
- ・国際定期旅客

2. 貨物別

- ・原木
- ・その他の貨物

資料：国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/000146419.pdf>

日本海側拠点港の選定結果

平成 23 年 11 月 11 日発表

●選定港

総合的拠点港<5港>

「新潟港」、「伏木富山港」、「下関港」、「北九州港」、「博多港」

日本海側拠点港<19港・28計画>

国際海上コンテナ	「博多港」、「北九州港・下関港」、「新潟港」、「伏木富山港」、「秋田港」、「伊万里港」、「境港」、「舞鶴港」、「金沢港」
国際フェリー・国際RORO船	「博多港」、「北九州港・下関港」、「敦賀港」、「稚内港」、「伏木富山港」、「舞鶴港」
国際定期旅客	「博多港」、「北九州港・下関港」、「長崎港・佐世保港」
外航クルーズ(定点クルーズ)	「博多港」、「長崎港」
外航クルーズ(背後観光地クルーズ)	「小樽港・伏木富山港・舞鶴港」、「金沢港」、「境港」
原木	「境港」、「浜田港」
LNG	「直江津港・新潟港」、「石狩湾新港」
リサイクル貨物	「酒田港」

拠点化形成促進港<4港・4計画>

「留萌港」(原木)、「能代港」(リサイクル貨物)、「七尾港」(原木)、「唐津港」(外航クルーズ(背後観光地クルーズ))

フォローアップ

今後、1年に1回程度委員会を開催し、計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととする。

●日本海側拠点港の選定結果について

<http://www.mlit.go.jp/common/000172351.pdf>

資料：国土交通省ホームページ http://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000040.html

日本海側拠点港の選定の経緯

日本海側拠点港の選定の経緯

http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000016.html

資料：国土交通省ホームページ

日本海側拠点港 選定後の動き

- 平成 27 年 3 月 10 日 交通政策審議会第 59 回港湾分科会
日本海側拠点港の取り組み状況について（報告）

<http://www.mlit.go.jp/common/001082397.pdf>

資料：国土交通省ホームページ