

国際コンテナ戦略港湾

国際コンテナ戦略港湾とは

国際コンテナ戦略港湾とは、大型化が進むコンテナ船に対応し、アジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」の考えに基づき選定された港湾を指します。

平成21年10月に設置された国土交通省成長戦略会議において、検討課題の一つである「海洋国家日本の復権」の一環として、国際コンテナ戦略港湾の選定を行うこととされ、平成22年8月に、「民」の視点の港湾運営、コスト低減策、国内貨物の集荷策などの具体性、計画性、実現性など今後の伸びしろを重視する選定基準により、国際コンテナ戦略港湾として阪神港及び京浜港が選定されました。

国際コンテナ戦略港湾政策の推進

阪神港及び京浜港が国際コンテナ戦略港湾に選定されて以降、両港にハード・ソフト一体となった施策が集中的に実施されてきました。

平成25年7月に、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」が設置され、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」、国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」の3本柱の施策と政策目標が「最終とりまとめ」として、平成26年1月に公表されました。

「最終とりまとめ」に基づき、阪神港及び京浜港の各港湾運営会社に対して国が出資を行い、国、港湾管理者、民間事業者による協働体制を構築するとともに、港湾運営会社が行う集貨事業への支援制度の創設等、各種施策が実施されてきました。

平成31年3月には、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、AI、IoT、自動化技術の発展等の状況の変化を踏まえて、政策目標と個別施策の見直しを行い、「最終とりまとめフォローアップ」として公表されました。

「最終とりまとめフォローアップ」では、「多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献すること」を政策目標とし、「貨物量」、「コスト」、「利便性」の3つの要件を備えた国際コンテナ戦略港湾の実現を目指すこととされ、この実現に向けて、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化をはじめとする「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取り組みが引き続き推進されています。

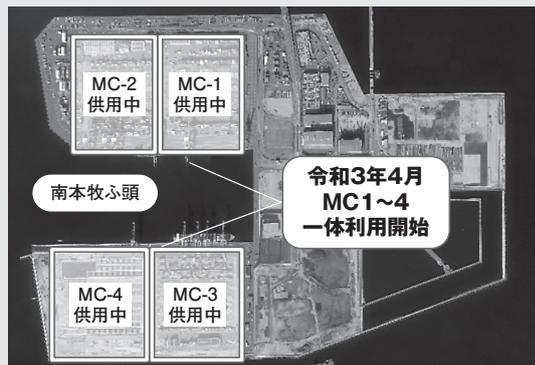
「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」中間とりまとめ

令和2年には、国際コンテナ戦略港湾政策の持続的発展に向け、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」の下に「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」が設置され、令和3年5月に「中間とりまとめ」が公表されました。これまでの政策効果を確認し、今後の取り組みとして「集貨」、「創貨」、「競争力強化」について、改善等を行いつつ強力に取り組む必要があること、また近年の社会的要請や技術の進歩を踏まえ、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成、港湾物流のDX（デジタルトランスフォーメーション）の推進、安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化を強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す必要があることと位置づけられています。

今後の展開

「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ」は、取り組みの進捗等を議論するため、今後継続的に開催する予定となっております。当該ワーキンググループをはじめ、国際コンテナ戦略港湾政策の推進のため、関係者が連携をしながら「集貨」、「創貨」、「競争力強化」等の取り組みを一層進めていきます。

●2Mアライアンス、ザ・アライアンスの2大アライアンスによる横浜港南本牧ふ頭の柔軟かつ一体的な利用（令和3年4月～）



写真：横浜川崎国際港湾株式会社

●大型コンテナ船（24,000TEU級）の寄港（横浜港南本牧ふ頭MC4ターミナル）



写真：令和3年3月14日 関東地方整備局

主な政策効果