

# 国際コンテナ戦略港湾政策のこれまでの経緯(1)

- 2010年8月に国際コンテナ戦略港湾を選定し、広域からの貨物集約、荷主サービスの向上、コンテナ船大型化の進展への対応、「民」の視点での戦略的港湾運営の実現、ターミナルコストの低減の5つの施策を推進。
- 2014年1月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめ」を踏まえ、2014年度より、国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、国際コンテナ戦略港湾背後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本柱の施策を推進。
- 2019年3月の「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめフォローアップ」を踏まえ、2019年度より、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱は堅持しつつ、AIの活用等による港湾物流の生産性向上に重点化。
- 2021年4月の「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」において、新たに取り組む事項として、カーボンニュートラルポートの形成、港湾物流のDX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位置づけ。
- 2024年2月の「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ」において、政策目標に「我が国のサプライチェーンの強靱化」を位置づけるとともに、国際基幹航路の維持・拡大に必要な貨物量を確保するための取組を充実。

年	政策の決定等	主な取組
2009		<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンテナ物流の総合的集中改革プログラム(2009～2011年度) → 内航・バージ・鉄道フィーダー輸送網の立ち上げ</li> <li>・東京港、横浜港、神戸港、大阪港で夜間20時までのゲートオープンを開始</li> </ul>
2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>・8月 国際コンテナ戦略港湾の選定(京浜港、阪神港)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3月 神戸港ポートアイランドPC18(水深16m)供用開始</li> <li>・4月 横浜港本牧BC1(水深16m)供用開始</li> <li>・コンテナ物流情報サービス(Colins)の運用開始</li> </ul>
2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4月 港湾法改正(港湾の種類に国際戦略港湾を追加、港湾運営会社制度の創設等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業(2011～2013年度) → 内航・鉄道フィーダー輸送網の立ち上げ</li> <li>・東京港で朝7時半からのゲートオープンを開始</li> </ul>
2012		<ul style="list-style-type: none"> <li>・10月 神戸港、大阪港における特例港湾運営会社の指定</li> <li>・12月 横浜港における特例港湾運営会社の指定</li> </ul>

# 国際コンテナ戦略港湾政策のこれまでの経緯(2)

年	政策の決定等	主な取組
2013		<ul style="list-style-type: none"> <li>・6月 インセンティブ措置の見直しに関する港湾管理者への協力要請文書の発出</li> <li>・9月 横浜港本牧D5(水深16m)供用開始</li> </ul>
2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ</li> <li>・5月 港湾法改正(国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する政府の出資等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1月 川崎港、東京港における特例港湾運営会社の指定</li> <li>・国際戦略港湾競争力強化対策事業(2014～2022年度) <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 戦略港湾への集貨に向けた外航・内航フィーダー輸送網の拡充、基幹航路の寄港促進</li> </ul> </li> <li>・戦略港湾の創貨に資する物流施設整備に係る無利子貸付制度創設</li> <li>・9月 横浜港本牧D4(水深16m)供用開始</li> <li>・11月 阪神国際港湾株式会社を港湾運営会社に指定</li> <li>・12月 阪神国際港湾株式会社に国が出資</li> </ul>
2015		<ul style="list-style-type: none"> <li>・4月 横浜港南本牧MC3(水深18m)供用開始</li> </ul>
2016		<ul style="list-style-type: none"> <li>・3月 横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社に指定</li> <li>・3月 横浜川崎国際港湾株式会社に国が出資</li> <li>・4月 神戸港六甲RC6-7(水深16m)供用開始</li> <li>・7月 神戸港ポートアイランドPC15-17(水深16m)全面供用開始</li> </ul>
2017		<ul style="list-style-type: none"> <li>・2月 大阪港夢洲C12(水深16m)供用開始</li> </ul>
2018		<ul style="list-style-type: none"> <li>・AIターミナル高度化実証事業(2018～2022年度)</li> <li>・LNGバンカリング拠点形成に係る補助制度創設</li> </ul>
2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>・3月 国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめフォローアップ</li> <li>・12月 港湾法改正(国際基幹航路の維持・拡大に関する取組の強化等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠隔操作RTG導入に係る補助制度創設</li> </ul>
2020		<ul style="list-style-type: none"> <li>・3月 東京港中防外Y2(水深16m)供用開始</li> <li>・10月 国際基幹航路に係るとん税・特別とん税の特例措置を適用開始</li> </ul>
2021	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4月 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4月 横浜港南本牧MC4(水深18m)供用、MC1-4の一体利用を開始</li> <li>・4月 サイバーポート(港湾物流分野)一次運用開始</li> <li>・4月 横浜港南本牧ふ頭においてCONPASの本格運用を開始</li> </ul>

# 国際コンテナ戦略港湾政策のこれまでの経緯(3)

年	政策の決定等	主な取組
2022	・11月 港湾法改正(港湾における脱炭素化の推進等)	
2023		・国際戦略港湾競争力強化実証事業(2023年度～) → 戦略港湾における積替円滑化、一体利用の促進 ・荷役機械の高度化等に係る技術開発制度創設
2024	・2月 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ	・コンテナターミナルゲートの高度化に係る補助制度創設