

Shipping Guide

日刊（土・日曜、祭日休刊） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部 306円
発行所 株式会社 **オーシャンコース** 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール）・7896（販売） 郵便振替口座 東京00100-4-63646

(5)

Thursday, June 2, 2016

© Shipping Guide



横浜経済を支え、東アジアと繋ぐ総合港湾づくり

国際コンテナ戦略港湾・横浜港 新たなステージへ

横浜市港湾局提供

横浜港開港記念日特集

京浜港における国際コンテナ戦略港湾政策が動き出して6年半の“胎動期”を経て4月から新たなステージを迎え、その主軸を担う横浜港は、まさに「始動」の年。

国出資の港湾運営会社として立ち上がった「横浜川崎国際港湾」(YKIP)をその受け皿として川崎港とともに戦略港湾の本格的な運営に乗り出した。コンテナ船の大型化、船社のアライアンス再編などで港湾を取り巻く環境が大きく変化するなかで、横浜港は本牧方面へのコンテナ物流の南進を誘導しつつ国内最大規模の南本牧埠頭をはじめとする超大型コンテナターミナル、新本牧埠頭の事業化などハード展開を加速、一方では戦略的ポートセールスや「集貨」支援、輸入貨物の拡大と定着に向けたロジスティクス機能の強化を狙った「創貨」、ターミナルコスト低減などでの「競争力強化」に向けて、横浜の港湾クラスターが一体感をもって対応を強めている。

<横浜経済の活性化と市民生活を豊かにする総合港湾づくり>を前面に押し出した16年度の横浜港の取り組みは、一方で、横浜港の輸出のメインの一つでもある自動車(完成車)の取扱機能も大黒埠頭での体制拡充、公民連携による新港9号客船バース整備、さらには賑わいのあるインナーハーバーの実現へ新山下埠頭の再開への着手など、5-10年先を描くいくつもの横浜港のシナリオが始動の段階に入った。

MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

横浜市長 林 文子



横浜開港記念日を迎え、横浜港を発展に導いた先人の皆様に改めて敬意を表するとともに、

我が国を代表する国際貿易港としての更なる前進に向けご尽力いただいている関係者の皆様に深く感謝申し上げます。

横浜港は平成23年8月に「国際コンテナ戦略港湾」に選定され、今年で6年を迎えました。

近年の海運業界は、競争がますます激化しており、船舶大型化やアライアンスの再編などにより寄港地の絞り込みが進んでいます。横浜港では東アジアの国際ハブポートを目指し、引き続き国内外の貨物を集中させるべく、運営・施設の両面において様々な施策を力強く推し進めているところです。

運営面では、国際コンテナ戦略港湾政策を強力に推進するため、本年1月には「横浜川崎国際港湾株式会社」を設立し、3月に港湾運営会社として国土交通大臣より指定を受けました。国からの支援を最大限に得ながら拡充したコンテナ貨物集貨支援事業によって、更

なる集貨や航路ネットワークの維持・拡大など国際競争力強化に向けた取組を一層加速してまいります。

施設面では、昨年に国内唯一の水深18メートルの高規格コンテナターミナルとなる南本牧MC-3コンテナターミナルの供用を開始したことに続き、MC-4を着実に整備し、船舶大型化に対応した施設整備を推進していきます。

また、本年3月には国道357号東京湾岸道路本牧地区及び本牧ふ頭A突出口ランプが開通し、大黒ふ頭から南本牧ふ頭までの所要時間が大幅に短縮されたほか、開通区間に並行する道路の交通量が大幅に減少するなど交通アクセスが大幅に向上しました。さらに、来年3月には南本牧と首都高速湾岸線を直結する「連絡臨港道路」を完成させる見込みです。南本牧・本牧間の連絡強化及び背後圏との道路アクセスの向上を図り、横浜港の利便性をより一層高めていきます。

横浜港の一層の発展のためには、船会社や荷主企業、そして横浜港関係者の皆様のご協力が不可欠です。これからも関係者の皆様と力を合わせ、国際競争力強化に取り組んでまいります。引き続き変わらぬご支援をどうぞよろしくお願い申し上げます。



PORT OF YOKOHAMA

新たな時代に輝く港

始動!“選ばれる港、横浜”

横浜市港湾局
問合せ先 045-671-7260(物流運営課)
<http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/>

横浜川崎国際港湾株式会社
問合せ先 045-680-6636
<http://ykjp.co.jp/>

横浜埠頭株式会社
問合せ先 045-671-7291
<http://www.yokohamaport.co.jp/>

(一社)横浜港振興協会
問合せ先 045-671-7241
<http://www.yokohamaport.org/>



横浜市港湾局長 伊東慎介氏

INTERVIEW

戦略港湾のシナリオ実現へYKIPと連携で本格始動

本牧エリアのコンテナ物流基盤強化などで事業推進

横浜港は、国際コンテナ戦略港湾としての実質的な担い手となる横浜川崎国際港湾（YKIP）が3月4日に国土交通大臣から港湾運営会社の指定を受けた。YKIPは横浜をはじめ川崎港も含めたコンテナターミナル（CT）の一元かつ効率的な運営を手がける体制を整え、同時に集貨・創貨営業を本格的に展開し始めた。国とともにYKIPの主力株主でもある横浜市は、この機に国およびYKIPとの連携によって南本牧ふ頭などのハード整備と貨物や本船誘致活動を強化する。一方で、2016年度の国直轄事業に採択された大黒ふ頭における完成自動車の取扱機能の強化、加えて本牧ふ頭のD-1改良、新本牧ふ頭の事業化検討、山下ふ頭再開発への本格着手など、中長期的な視野で描かれた国際戦略港湾・横浜港再編強化のシナリオ実現へ大きく踏み出した。そのシナリオを実行に移す港湾管理者である横浜市の伊東慎介港湾局長は「今年はまさに〈始動〉の年」という。シナリオの実現に向けたプロジェクト推進に強い意欲を示す伊東局長にその取り組みぶりを聞いた。

国の補助拡充で集貨戦略 日々の地道な活動で推進

国際コンテナ戦略港湾としてYKIPと連携したコンテナ取扱量増加のための集貨戦略を手がけ、2016年度から船舶大型化支援などを進める。日々の地道な営業活動が重要と考え、同社と我々港湾管理者が機動力を活かし集貨支援策を活用しながら積極的に荷主や船社などに対し利用を働きかけたい。4月下旬に開いたコンテナ貨物の集貨支援事業説明会には2日間で約330社約620人が参加し関心の高さがうかがえた。横浜港の大水深CT群、一方で川崎港の国内最大規模の東扇島冷凍冷蔵倉庫群を抱える強みを活かし相乗効果を生み出せるようにしたい。

横浜港の集貨事業は、国の支援によって集貨の事業規模が大幅に拡大したことで横浜港への利用転換貨物などへの補助が大きく拡充、合わせて基幹航路に加え南米、豪州航路を対象航路のメニューに加え、内航船航路新設、鉄道輸送拡充への支援も可能にしている。ポートセールス、つまり〈横浜港キャラバン〉では、昨年は国内で実に船社・荷主など479社にセールスを展開、今年も同様に取り組み、海外セールスでは今年度は中国、欧米船社と邦船社のリージョンオフィスを訪問するつもりだ。

YKIPには、港湾運営会社のメリットを最大限活かした取り組みに期待している。

具体的には基幹航路の維持拡大に向け、横浜港の強みを活かした広域からの集貨やコンテナ船大型化に対応した施設整備と航路誘致、連続ターミナルの一体利用、将来的な手続きのIT化、ゲートオープン時間の拡大といった効率的なターミナル運営の推進など、私ども市とも連携しつつ国際競争力の強化策を主体的に進めていってほしい。

南本牧／本牧のCT再編 大黒ふ頭の完成車取扱強化

大水深高規格CTをはじめ先進的な港湾施設の整備と機能の再編については、コンテナ物流を南本牧、本牧、さらに新本牧ふ頭に集中し、隣接地に高機能な物流施設が集積するロジスティクスパークを形成していくのが基本。大黒ふ頭は自動車貨物のターミナル機能で専用岸壁を水深7.5mから12mに増深改良するのに合わせて超大型クルーズ客船の受け入れ機能も整備すべく岸壁などの整備へ実施設計に入る。大黒ふ頭ではとくに自動車船の利用が増えている。自動車船は月末集中型だったが、今ではウィークリーで入るようになっており、バース事情はタイトになってきているため、東日本最大の輸送拠点として大黒ふ頭での受入体制を拡充強化する。

大黒のCT機能はT-9とC-3・4が稼働中だが、日本郵船がC-4から南本牧MC-3にシフトした。また、C-4には本牧A突堤から川崎汽船がシフトする予定である。本牧ではD-1の岸壁改良と合わせてCYでのストラドルキャリアからトランスファークレーン方式への切り替えや周辺のターミナルゲートの整備を進め2年後にはD-4・5と一体利用を可能とする。現在整備中の南本牧MC-4が完成し、MC-3隣接地が整備されることで、MC-1～4バースの一体利用が可能となる。また、背後地には、高機能な物流施設を集積するロジスティクスパークの整備を計画している。こうしたことで4-5年後には政策誘導のかたちで横浜港全体のCT利用の再編を軸に「物流」機能の“南進政策”が大きく進展するはずだ。

ただ、コンテナ船の大型化とともに船社のアライアンスの再編などコンテナ船サービスをめぐる変化が激しいだけに、ここ1年はそ

うした船社の動向に目配りし、見極めながら使用ターミナルの再編にも対応していく必要がある。船社のアライアンスの再編と横浜におけるCT再編を、ユーザーのニーズを踏まえながらうまく組み合わせるかたちで、横浜川崎国際港湾としてしっかり対応していきたい。コンテナ船の大型化や船社経営の厳しい環境変化に 대응できる体制を整えることが喫緊の課題であり、横浜港はもとより日本全体を考えつつ基幹航路の誘致に取組む考えで、そのためには国のバックアップもお願いしたい。

山下ふ頭再開発と合わせて ロジスティクス機能再構築

横浜港のロジスティクス機能は大黒ふ頭などでカバーしてきているが、今後はコンテナバース直背後や近接地にロジスティクスセンターを集積し、輸出型の横浜港としては今後、創貨の

一環として輸入貨物の取り扱い拡大をターゲットに輸出入バランスのとれた、コンテナ物流と一体となったロジスティクスの展開が求められている、さしあたり本牧A突堤の跡地や南本牧周辺用地を活用していく方針で、その先は新本牧ふ頭でCTとセットの高度なロジスティクスパークを整備していく段取りだ。



本牧地区は3月下旬の国道357号線の本牧出口ランプ開通、今年度末開通予定の南本牧ふ頭連絡臨港道路が首都高速につながり、さらに横浜環状北線も今年度中には供用ということで利便性もいっそう高まる。A突堤はコンテナからマルチパーパス（多目的）のバースに切り替え、その背後を

ロジスティクス基地として整備する。

そうした、ロジスティクス体制の新たな構築に向けた取り組みのきっかけとなるのがハーバーリゾートの形成を目的とした山下ふ頭の再開発だ。

再開発そのものは2020年の東京オリンピックまでに山下公園側の一角を第1期として約13haを対象に推進する予定だが、そのため現在立地している約50棟の倉庫などを南本牧などに移転することが先決で、16年度から130億円の予算措置を講じて再開発事業に取り組んでいく。各社には南本牧などにシフトしていただくことになる。

ロジスティクスパークは流通加工、冷凍冷蔵、集配の各機能などができる施設で、国の施策の特定用途港湾施設整備事業で整備費の6割を民間事業者が無利子貸し付けする。今年度は39億円の予算を確保し、ロジスティクスパーク形成へ誘導策を講じる。

クルーズ船対応へ新港9号バース改修

横浜は歴史と知名度の高さから大型客船の寄港数は国内トップクラス。客船の大型化とともに行楽シーズンには寄港が集中し、大さん橋国際客船ターミナルだけでは配船が困難な状況も生じているので新港9号客船バースの耐震強化改修工事に今年度着工する。ターミナル施設などの整備を公民連携で公募により実施し、2019年3月までにオープンを目指す。さらにはベイブリッジを通過できない超大型客船への対応も大黒ふ頭で進めていく。

横浜港では「港のスマート化」にも積極的に取り組んでおり、その一環で、昨年度に大黒ふ頭の横浜港流通センター（Y-CC）に自立型水素燃料電池システムを実証導入した。さらに今年度は、これに太陽光発電設備を設置することで“CO2フリー水素”の生成にも取り組むなど、新しい試みを進めることとしている。

横浜港運協会

会長 藤木幸夫

- 副会長 成松清秀
副会長 田端彰
副会長 石黒明博
副会長 深沢伸也
副会長 鈴江孝裕

- 副会長 飯泉牧太郎
副会長 藤木幸太
副会長 長谷川元
副会長 原田龍次郎
副会長 島憲藏



231-8557 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館3階
Tel 045-201-3295 Fax 045-201-3297

運営方針／予算 16年度の横浜港の取り組み

戦略港湾推進へ高規格コンテナターミル 輸入貨物にも対応しロジスティクス機能強化

横浜市港湾局は16年度の港湾局の運営方針として国際競争力のある港、市民が集い憩う港、安全・安心で環境に優しい港、の3本柱（市の14-17年中期計画に基づく）を主題に各施策を推進することとし、これに合わせて同年度予算も組んだ。今年度は横浜港が中長期にわたる存在感発揮へ弾みをつける「施策・事業 実践躬行の1年」と位置づけ、戦略的に展開していく（市港湾局）こととしている。

今年度の予算規模は一般会計が、南本牧埠頭第5ブロック処分場整備や国道257号本牧出口ランプ改良の事業進捗に伴い前年度当初予算費で7.2%減の294億8,647万円を計上。一方で南本牧埠頭連絡臨港道路の整備が最終年度となり事業費がピークを迎えることや新港9号客船バース整備や岸壁改修事業が本格化することでの事業費増など必要な額の確保に努めている。

港湾整備事業費会計は、主に山下埠頭再開発事業や新規に導入する2つの無利子貸付制度（物流施設整備費貸付金、客船施設整備費貸付金）を新年度から会計

で経理することにしたため同371.9%増の200億9,445万円とし、埋め立て事業会計はおもに企業債償還金の減少から34.5%減の269億3,415万円を組んでいる。

重点推進施策

戦略港湾の推進で集貨／創貨／競争力強化

重点推進施策は、このうち国際コンテナ戦略港湾の推進（1.73億円）について、「集貨」面で国および港湾運営会社「横浜川崎国際港湾」と連携し国の補助制度を活用したコンテナ貨物集貨支援策や航路補助制度の実施、国内・海外ポートセ

ールスの展開、新たな輸出貨物の創出（航路ネットワークの維持・拡大への集荷支援など）を行う。

「創貨」の面で輸入コンテナ貨物の定着と拡大へ高機能のロジスティクスパークを形成するなどロジスティクス機能の強化（42億円）に向け、その調査や流通加工など高機能物流施設の集積へ「物流施設整備費無利子貸付金」を創設、と新規に横浜港ロジスティクスパークの道路などの基盤整備を進める。

「競争力強化」の面では埠頭内混雑緩和へゲートオープン実質24時間化やIT技術活用での輸送効率化の検

討、強制水先緩和後の航行安全確保などもあげている。強制水先緩和後の影響は、8カ月間（16年3月まで）で横浜航路・鶴見航路を航行して横浜港に出入港した外航船延べ9,099隻のうち緩和対象は42%の3,815隻で、その約88%にあたる3,380隻が水先人の乗船なし（ノーパイロット船）で、さらにそのうち47%はノーパイロット／タグ船という数字を示している。

南本牧MC-3荷捌き地やMC-4岸壁など整備

ハード面で港湾施設整備事業として南本牧埠頭高規格コンテナターミナルの整備（44.9億円）はMC-3荷さばき地整備（国直轄）、MC-4岸壁・荷捌き地整備（同）を引き続き実施、埠頭用地も造成する。新規で本牧埠頭D1岸壁改良：再整備（本牧埠頭再編、3.1億円）、新本牧埠頭（新規埠頭）の事業化に向けた検討・調査（基本設計、環境アセスなど）に1.41億円、南本牧埠頭連絡臨港道路の整備に74.86億円、港湾施設整備費貸付金（本牧D1ターミナル改修など）として5.6億円、大黒埠頭自動車貨物取扱機能強化（自動車専用船岸壁、超大型客船受け入れ対応、P3・4岸壁改良／T3・4の改良と荷さばき地整備）に1.62億円を計上する。

「ハーバーリゾート」の形成に向けた山下埠頭の再開発では移転補償や実施計画などで約133億円を予算化。東京オリンピックが開催される2020年の一部供用

（山下公園側13ha）に向けた民間事業者の公募は権利者の移転対応状況などを踏まえて17年度に実施予定で、今年度は環境現況調査委員や、まちづくりガイドラインなどの実施計画を検討する。客船の寄港促進では公民連携で事業者を公募し新港9号客船バースの改修整備（18.5億円）、港の防災機能強化と「スマート化」に向けて施設のストックマネジメント事業や港湾施設などの修繕（6.8億円）、自立型水素燃料電池システム実証実験なども行う。

大黒埠頭自動車取扱機能と超大型客船対応で岸壁整備

横浜港大黒埠頭地区再編改良事業は、国土交通省の16年度港湾整備事業の新規事業に採択され、関東圏で生産される海外向け完成自動車の輸出増加（14年78.8万台→21年度85.1万台）や自動車船の大型化に対応するため既存施設の老朽化対策とあわせて港湾施設の増深改良を行う。2020年度までの5年間で総事業費89億円（うち港湾整備事業は80億円）。具体的には大黒P3-4を水深12m岸壁として改良、関連して航路・泊地の水深12m化と埠頭用地を整備する。自動車専用船、超大型客船の受け入れに対応する。

横浜市港湾局が3つの柱で物流部門など組織を再編

横浜市港湾局は16年度から、施策推進に向けて局全体で取り組むため物流部門と賑わい部門に組織を再

編。4月1日付で横浜港港湾計画に掲げる「国際競争力のある港」（物流部門）、「市民が集い、憩う港」（市民利用部門）、「安全・安心で環境にやさしい港」（建設部門、施設保全部門）の3つの柱を着実に推進するため、事業を計画から事業・プロモーション・推進・検証まで一貫して取り組む執行体制に刷新、責任性とスピード感を高め、各施策を戦略的に展開する。

主な再編内容は、物流部門に事業部制を導入し、港湾物流部と、そのもとに物流企画（港湾物流の長期計画や防災計画、南本牧埠頭建設事業の総合調整および推進）、物流運営（港湾の運営、施設使用料・料率表、船社などの誘致、港湾統計）の両課を置いた。市民利用部門では、賑わい部門に事業部制を導入し賑わい振興（港の振興、広報、国際交流事業、港の振興の長期計画・防災計画、市民利用施設の管理・運営）、客船事業推進（客船寄港促進、大さん橋埠頭などの管理運営、旅客船埠頭計画）の両課を設けた。

建設部門、施設保全部門では、現場管理部門の強化・政策調整部門の充実を狙って再編。政策調整部も設け政策調整課で港湾の基本構想、長期計画・防災計画の総合調整、南本牧埠頭最終処分場の整備を担当。山下埠頭再開発調整室は山下埠頭の土地利用を担当する。総務部は総務、経理の両課となっている。

横浜港再編プラン【機能別ゾーニング】イメージ図




ETHIOPIAN SHIPPING & Logistics Services Enterprise
for East Africa, Red Sea & Ethiopia

World-wide NVOCC
EMIRATES LOGISTICS
World-wide Service
MUR Shipping
Break bulk Service



Eagle Shipping Japan. Ltd.
Tel: 03-5643-1717 Fax: 03-5643-1718



みんなで地球にやさしい物流を
Green Partnership

海上コンテナを専用大量に運ぶ「はしけ」

“グリーンシップ”



未来の子供達に緑の地球ときれいな空気を！！
今、私達にできることから始めよう！！
をテーマとして横浜はしけ運送事業協同組合・組合各企業は日々考え活動しています。

横浜はしけ運送事業協同組合
理事長 飯泉 牧太郎

〒231-0023 神奈川県横浜市中区山下町 279 番地
電話：045-212-2431(代) FAX: 045-212-5621
URL <http://www.yokohama-hasike.com>

Top Interview

発足したYKIPと連携で「統合港運事業体」推進へ

国策での戦略港湾対応で第2ステージへ検討に本腰

年明け早々に立ち上がった「横浜川崎国際港湾」(YKIP)が3月に国出資とともに国指定の特定港湾運営会社になって4月にスタートした。コンテナターミナルの部分は「天領」と位置づけ、国策会社が「天領」を直接経営する、という考えをずっと唱えてきたのが横浜港運協会会長の藤木幸夫氏。その「国策会社」が発足し「国が経営する港が実現した」ということは、極めて大きなエポック。藤木会長は、横浜港と川崎港で立ち上げるまでの経緯を飲み込んで決断を下した国、横浜市には感謝したいという。戦略港湾の話は、09年10月に当時の前原国土交通大臣が、ここ横浜でアジアの港湾と戦うべく、のろしを上げたのがこの発端。それから6年半という歳月を費やし戦略のあれこれを議論し、藤木氏みずから政界など幅広く関係者と意見を交わし、また声を発してきた。ミナトの現場を動かす立場にある港運業界をはじめとした「港湾人」にとっては、港の最前線にいて、大型船がアジアに去り、貨物が減り港が衰退することはイコール国家の衰退につながるという危機意識を肌で感じ取っている。藤木氏は、アジア諸港に遅れをとった日本の港の復権へ、これだけの時間と労力をかけて強い意志をもって取り組んだことの意義を強調しつつ「第2ステージに向け、まだスタート台に立ったばかり」という。立ち上がったYKIPと連携した、現場を担う港運の受け皿として「統合港運事業体」構想の推進に取り組む。

“国営会社” 対応で港運も一体感持って実行力発揮へ

私は、従前から、日本の港が、その復権をかけてアジア、さらには世界の港と競争し、伍するという事は、もはや国と国との競争であり、戦さだから、国内の感覚で自治体が港湾管理者としてひとり戦うには限界があるといってきた。国家戦略として国主導でコンテナターミナルを整備しハード面での競える基盤を整え、かつ国の支援もあって集貨や創貨につながる手だてを打っていく、その戦略性が問われている。だが様々な困難

や曲折もあって、その受け皿となる国営のYKIPが発足という今日を迎えられるとは思っていなかったのも事実だ。それだけに今回の成果については世間も私どもも含めた横浜の港湾クラスターにとっても三重丸が付けられると思う。

CTの一体運営に合わせ現地のスキーム確立へ

とはいえ、戦略港湾として、YKIPという基盤の上に立って、実際に港を機能させる立場にある私たちの対応と、その実行力がいま求められている。新たな局面を迎え、大きな意

味での「戦略港湾」に対応・連動した「戦略港運」の基盤づくりという第二ステージに移り、そのスタート台にたつたばかりだ。

そこで横浜港運協会および川崎港運協会も含めて加盟店社による「統合港運事業体」を設けることが必要だと考えている。共同出資による新会社ないしは事業協同組合を設立して、ここを受け皿に港運業者が一体となって現場を担うのが基本だが、さしあたり、それらの検討のための協議体をつくる。コンテナターミナル群の一体的な管理運営主体としてYKIP

ができたのを受け、港運側も一体感を持って対応する必要がある。CT群を一体的に管理運営するYKIPと連動し、その協力を得ながら港運として現場における

横浜港運協会会長
／横浜港振興協会会長

(藤木企業会長) 藤木幸夫氏



作業スキームをつくっていく。

年度内に新会社CTエリアの事業共同化探る

受け皿は今年度内に設け、17年度からまずコンテナターミナル群の周辺業務から入り、国の委託を受ける格好で南本牧でのセキュリティ(SOLAS条約)対応のターミナル警備体制の構築へ実証事業を試みるつもりだ。さらに、ゲートの集中管理を手がけるのははじめターミナルオペレーションシステムなどCTエリアでの港運事業の共同・統合化を進め、その先には南本牧も今後できるC-4を含め統一ゲートによるCT群の共同・一体的なオペレーション体制の構築への対応などで、幾つかのシナリオは描ける。

この機に旧来の体制を抜本的に見直し統一感のあるCTO(コンテナターミナルのオペレーション)体制の構築が必要だ。かつてのスーパー中核港湾政策に基づき本牧BCターミナルを対象にした特定の事業者共同のメガターミナルオペレーター会社「横浜港メガターミナル」(YPM)方式の拡大・進化版も考え方の一つ。一方、古くは国営サイロの荷役体制で運営主体の「サイロ部会」を設け、ここを窓口、実績に応じて港運グループを形成するといったケースなどもイメージできるが、詳細はまだまだ詰めないといけない。

船社ニーズにも幅広く、柔軟な受け入れ体制づくりを

定航船社はいま、コンテナ船の大型化、経営統合/合従連衡、アライアンスの再編といった局面で激しい変化の波の中にあるが、港はその影響がストレートに及ぶわけで、そこでは“予測される変化”はもとより“予測されない変化”にも対応し得るだけのしっかりした形づくりをしないと行けない。「統合港運事業体」はその受け皿の一つだ。

縦割りだけに固執すると来るべき船にも敬遠されるようなことは避け国策会社が「国際コンテナ戦略港湾」としてつくった大型ターミナルを港運一体でオペレーションできるスキームをつくり、いかような船社がきても共同で柔軟に受けられるよう、船社ニーズ、国家戦略の趣旨にかなった港運体制へと再構築することが大切だ。

港は、まずは船が入らないと機能しないし仕事にならないだけに、大型船はもとより中小型船でも、皆で共同で受け入れられる仕組みを整えようということだ。

高麗海運株式会社



We Cover All Asian Ports
to/from
Japan



KMTC (JAPAN) Co., Ltd.

Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661

KMTC's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr> / KMTC(JAPAN)'s homepage: <http://www.kmtcjapan.com>

HOME PAGE : djship.co.kr
dongjinagency.jp

Container & Conventional Service
Japan/Korea
Japan/China
Japan/South East Asia

Your Best Shipping Partner

—General Agent in Japan—
東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.

Tokyo TEL : 03-3548-2928(代) Osaka TEL : 06-6120-2100
FAX: 03-3548-2918 FAX: 06-6120-2098

Small text: 1981 CODE & 28-A / ISO 6022 APPROVED BY KOREAN REGISTER OF SHIPPING

戦略港湾の運営主体「横浜川崎国際港湾」が事業本格化

国内最大のCT供用で大型化対応、本船／貨物誘致に力

「横浜川崎国際港湾」(Yokohama-Kawasaki International Port Corporation: YKIP)は国際コンテナ戦略港湾の京浜港における統合港湾運営会社として横浜港と川崎港が先行するかたちで今年1月12日に設立、その後3月4日に国土交通省が京浜港の特定港湾運営会社に指定、さらに同25日に国が5億円(出資比率50%)、川崎市4,500万円(同4.5%)、民間から三井住友銀行が500万円(同0.5%)を出資、設立時に出資した横浜市が4億5,000万円(同45%)と合わせて計10億円の資本金で国、港湾管理者、民間の協働体制で4月にスタートした。YKIPは、横浜(南本牧/本牧/大黒の各埠頭)と川崎(東扇島コンテナターミナルKC1)両港のコンテナターミナル部分の一体運営主体となり、国の出資・指定会社となったことで国から行政財産(コンテナバスなど)の貸し付け、国の支援措置としての無利子貸付金制度適用(最大8割)、固定資産税、都市計画税軽減の税制優遇措置のほか、集貨事業への支援(2分の1補助など)を受けられ、これらを活用して同社の事業化が本格化した。

そのYKIPは5月18日に関係官民約500人を招いて横浜市内で設立記念レセプションを催しお披露目した。石井啓一大臣が「横浜港は荷役作業能力が3年連続世界一と高い“生産性”を誇り、世界最大級のコンテナ船が入港できるターミナルを抱え、他港にない強みがある」と強調したうえで、コンテナの施設整備や集貨・創貨に向けたYKIPの取り組みに絶大な支援を賜りたいと挨拶、林文子市長も「“公民”すべてが頑張った結果を喜びたい」とし、加えて「大変厳しい状況下だ



写真は左から斎藤文雄川崎港振興協会会長、藤木幸夫横浜港運協会会長、石井大臣、諸岡正道社長、林市長、福田紀彦川崎市長。

が、国のバックアップも得ながら頑張りたい」と挨拶。菅義偉官房長官も会場での映像を通して「京浜港の運営主体としてYKIPが設立されたことで世界に伍していく第一歩を記したことは喜ばしい」と祝意を披露した。

横浜港埠頭はCT以外の運営主体で機能発揮

一方、これまで国際戦略港湾の受け皿として国の特例港湾運営会社として機能していた横浜埠頭は引き続き横浜港のコンテナターミナル以外の大黒Ro/Roターミナルや在来ターミナルの専用貸付など港湾関連施設の広範囲にわたる管理運営の主体として機能。川崎臨港倉庫埠頭も東扇島KC1の借受者・オペレーターとしての役割を担っていく。

ところで横浜港埠頭は4月に日本政策投資銀行(DBJ)の「DBJ BCM格付」に基づく融資対象になった。

DBJは、横浜港埠頭が、保有施設の耐震化などハード対策を着実に進め横浜市

クレーンなどの設備の強化や横浜港連絡協議会のメンバーとして策定した「横浜港における首都直下地震発生時の震後行動計画」に基づき同港機能の早期復旧

に向けた役割を果たすべく事業継続計画の整備を意欲的に進めているほか、全社的な初動対応に関する演習を実施している点を評価したという。

の整備計画に沿って岸壁や

南本牧MC-3には日本郵船がシフト 大黒C-4には川汽が移転しCT再編へ緒

横浜港のコンテナターミナル(CT)について、昨年4月オープンの南本牧埠頭MC-3(三菱倉庫)は国内唯一の大水深18m(実質20m)／400m(別途取付部80m)の耐震強化岸壁で、24列対応9段クリアで免震機能付き世界最大級のメガガントリークレーン4基、ターミナル面積約22.5ha／蔵置能力1万3,300TEU。

MC-1(Maerskと日新)およびMC-2(Maersk)との一体運営が可能となっており、船社に柔軟な使い方をしてもらえるようになっていくのが特徴で、この大型船受け入れ能力を積極的にPRすることで誘致につながる。MC-1とMC-2、MC-3のターミナル間はすでに港内道路で行き来でき、ゲートも共用になっている。またMC1と2のオペレーションは三菱倉庫が担当、MC-3の借受者も三菱倉庫のため複数の船社が寄港する中でも全体を見渡した、フレキシブルなオペレーションができる。

MC-1-2はMaerskおよびそのコンソーシアム船社、MCC Transport/OOCL、T.S Line、SITCなどが利用。MC-3はHapag Lloyd、CMA-CGMやそれらコンソーシアム船が寄港しているが、昨年10月からは、それまで横浜の拠点として大黒C-4を借り受けていた日本郵船が大黒C-4からMC-3に全航路をシフト。大黒C-4では受

け入れられない大型船もMC-3の施設スペックを最大限生かせる。一方で、本牧A-5、6のユーザーの川崎汽船が大黒C-4に今年10月にシ



フトする。こうして横浜港におけるコンテナ船の大型化やターミナル機能の高規格のニーズを踏まえたコンテナターミナルの再編が緒についた。

さらにMC-3をも上回る延長500mクラスのターミナルとしてMC-4も国直轄で岸壁本体の工事に入っており、2020年代初頭には供用、隣接のMC-3と一体運用することで国内唯一の水深18m(実質20m)岸壁で900mの連続バスとしての利用が可能になり、ターミナルの再編もさらに加速する見込みだ。

357号湾岸道本牧地区開通 3月に本牧出口ランプも

道路ネットワークの整備も大きな施策で、今年3月27日には12年度から事業を進めてきた国道357号東京湾岸道路(本牧地区)の開通とともに、それに合わせて横浜港本牧埠頭の本牧出口ランプも供用を開始した。本牧地区の開通で鶴見区大黒埠頭から市内金沢区

福浦までが国道357号東京湾岸道路でつながり、横浜港湾岸エリアの物流が効率化し国際コンテナ戦略港湾の主要施策の一環で進めている背後圏アクセスが強化された。

横浜市港湾局と関東地方整備局によると国道357号線東京湾岸道路は国際物流拠点の横浜港や羽田空港はじめ各都市機能の効率的な連携につながる道路で、うち神奈川県区間は延

長35.1kmのうち18.6kmが開通済み。今回の開通は横浜市中区本牧埠頭～中区錦町間で、本線は約2.3km(暫定2車線)、本牧出口ランプは600m(1車線)。本牧出口ランプの供用区間は国道357号本線～本牧埠頭A突堤で延長600m／幅員5.75m。うち市港湾局の整備部分360mと、国の整備部分240mも市港湾局が事業委託を受けて12-15年度の工期で施工し完成した。

関東地整局が5月にまとめた開通直後の状況は、南本牧埠頭～大黒埠頭の走行時間が約33分から約13分と3分の1に短縮、開通区間の1日当たり交通量は約1万1,400台で、うち大型車は同約4,600台。開通区間に並行する道路交通量は1日約2万4,900台から同約1万6,800台に約3割減少、うち大型車は同約1万3,600台から同約9,000台に減少、開通区間へ交通が転換したことで鷗橋入口交差点の渋滞発生時間は約210分から約30分に短縮している。

笑顔混載

物流の「困った」を解決!
<http://www.logix.co.jp/>
 セイノーロジックス 検索

LOGIX セイノーロジックス株式会社
 SEINO LOGIX CO.,LTD.

●横浜本社 〒220-6011 横浜西区みなとみらい2-3-1クイーンズタワーA11F TEL:045-682-5315 FAX:045-682-5306
 ●大阪支店 〒541-0052 大阪市中央区安土町1-8-15野村不動産大阪ビル12F TEL:06-6260-1031 FAX:06-6260-1037
 ●名古屋支店 〒460-0003 名古屋市中区錦2-9-27 NOF名古屋伏見ビル8F TEL:052-221-7221 FAX:052-221-7230

世界のどこまでも、運びます

充実の海外ネットワークで、
 最適物流を提供する
 「日新」です

株式会社 日新
 NISSIN CORPORATION

〒102-8350 東京都千代田区三番町5番地
 TEL. 03-3238-6666 FAX. 03-3238-6638
 URL: <http://www.nissin-tw.co.jp>

日韓で10航路・月間44便 最近京浜航路投入船の大型化も

日韓航路のコンテナ荷動き量のおよそ44% (2014年)は主要港(8大港ベース)が占める。FOB貨物が圧倒する市場だったが、2014年にはCIF貨物の割合が70%に達したものの、ほとんどは韓国船社が占め、平均1,000TEU型の小型コンテナ船で多頻度のサービスを実施し、需要に応えている。

韓国近海輸送協議会(KNFC)がまとめた日韓航路の2015年コンテナ輸送実績(空コン含む)は往復航合計で179万3,852TEUと前年に比べ0.1%の微減で、2年ぶりのマイナスとなった。円安ウォン高の影響で韓国出し輸出が前年比2.6%減の101万333TEUと2年連続で減少、逆に韓国の輸入は同3.2%増の78万3,519TEUと堅調だった。

ローカルは韓国発の輸出が同8%減の37万7,846TEU、輸入は同5.9%増の34万1,356TEU、合計で同1.8%減の73万2,754TEU。フィーダーは中国の経済減速で輸出が同12.2%減の18万1,259TEU、輸入も同15%減の16万6,740TEUで合計も同13.8

%減の34万7,999TEUと2ヶ月の落ち込みとなった。

T/Sは輸出が同7.4%増の45万1,228TEU、輸入が同14.9%増の27万5,423TEUといずれも好調、合計同11%増の72万6,651TEUだった。

日本の主要港では東京港が同2.3%減の16万5,566TEUで2年連続1位、大阪港が同8%減の15万2,908TEUで2位、名古屋港が同9.4%増の11万7,776TEUで3位、横浜港は横ばいの10万3,143TEUで4位、神戸港が同7.4%増の8万7,034TEUの順。

背後に大消費地を抱える東京港と大阪港は輸入貨物が圧倒的に多いが、横浜港はローカル貨物の輸出が3万1,066TEU、輸送が3万9,711TEUとバランスしているのが特徴といえる。

日韓航路は90年代半ばまで韓国の輸出入貨物が原則的に韓国船での輸送が義務化、韓国船を利用した物流システムが構築、荷主や物流業者が韓国船社を起用することが経済的にも最適と

いわれる背景。

日韓航路の主要港ではKNFCメンバーの韓国船社が3グループに分かれスペースチャーターを実施、過当競争防止を図るとともに需要に応じた頻度の高いサービスを提供、往復航合わせた積み取りシェアはKMTCC22%、Heung-A18%、Namsung15%、Sinokor14%で、上位4社で全体の約7割を占めている。

2016年1月現在の横浜港におけるコンテナ定期航路は合計85航路で107船社が月間360隻を寄港、1年前と比較し航路数は1減少、月間寄港数は20減った。このうち日韓航路は10航路で、12船社が月間44便を寄港させ、1年前から横ばいだったが、月間寄港数は東南アジア航路に次ぎ第2位となっている。

コンテナ配船では今年に入りHeng-Aが3月から韓国/京浜航路のJKH1 Laneの投入船を650TEU型から1,103TEU型に代替、4月にはPan Oceanも関東サービス(CJS)の投入船を834TEU型から928TEU型へ大型化しサービス拡充を図っている。

また、昨年10月には日韓航路で唯一、定期Ro/Ro船サービスを展開するPan Starが釜山/東京サービスで横浜への追加寄港を開始し関東地区の需要需要の増加に対応、定時運航率が高く航空貨物輸送なみの所要日数、荷役時に衝撃が少ないRo/Ro船の特徴を活かした高付加価値サービスを展開中だ。

横浜港ベースの物流企業 横浜から国内広域、さらに海外へ異色の展開

横浜港を基盤に国内広域にまたがって、あるいは横浜の水際からアジア、欧米への展開で同業他社に先駆けてきた異色の物流企業(フォワーダー/NVOCC)が横浜には少なくない。

その一つ、ケイヒンは東京が本社だが、横浜を本拠に、初めて総合物流商社という表現を用いたり、情報化戦略、さらには国際複合輸送草創期に欧州で著名なシェンカーと日系で最初に業務提携するなど先行型。現在もアジアの広域展開とともに日本起点の輸出貨物や三国間輸送含めドア・ドアの国際複合一貫輸送サービスでの最適提案、さらに直近の大阪・摂津など国内26カ所の倉庫拠点の活用で展開に幅をもたせている。

日新の場合は、シベリアランドブリッジでロシア、また国交回復前からつきあいのある中国での物流で先駆け、欧米進出も「先発組」。アジアでもベトナムで鉄道

輸送を日系で最初に手がけ、ラオスで物流パイロット事業、北米メキシコ物流など引き続き海外事業を加速させる一方、国内で横浜の本社および新山下埠頭の倉庫の再開発、みなとみらい地区での展開などと、ここ数年先には物流施設および不動産開発の面からも地場・横浜における新しい日新の姿も見えてくる。

一方、鈴江コーポレーションはかつて旧イランとの物流などの国際物流で話題を呼んだが、そうしたDNAはその後引き継がれ、ここ数年もインドネシア、マレーシア、南アフリカ、トルコ、インド、フィリピンなどのコンテナ船社グループと相次ぎアライアンスを

組み、合併事業を展開する異色の取り組みをみせている。かたや「安心・安全な食品」の提供でイスラム教徒向けのハラール認証や英国認証機関KLBDによるユダヤ教徒向けコーシャ認証も進んで取得し対応中だ。

有力コンソリデーター(NVOCC)のセイノーロジックスは、立ち上げ時点からの欧州はじめ北米、アジアも含め他社に先駆けたルートや豊富な混載輸送メニューで顧客ニーズに対応中だ。昨年から今年にかけても上海発横浜向け「輸入特急便」、5大港発で香港経由ハワイ向けやNY向けAll Waterで関東、関西に加え名古屋CFS受けも開始するなど絶えず新商品を開発。韓国・釜山新港のグループ会社MS Distriparkによる定温・冷蔵機能装備の物流センターを活用した釜山中継のサービスを展開、イラン向けも引き受けている。



物流があるから、世界はいつも新しい。

モノを作っている人がいて、売っている人がいる。
そこには必ず「つなげる人」がいる。正確に、丁寧に、安全に。
あなたの手元から、新たな景色を広げるために。

ヒト、モノ、コトの接点を生み出す。ケイヒングループ。



ケイヒン

www.keihin.co.jp

京浜海運貨物取扱同業会

- 会長 石黒明博
- 副会長 石川隆義
- 副会長 富田泰史
- 副会長 矢吹欣一郎
- 副会長 渡邊正男

〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運会館1階 電話 045-671-9825 FAX 045-671-9830

横浜港運事業協同組合

- 理事長 山田隆
- 副理事長 須之内茂教
- 専務理事 飯島恒人
- 常務理事 伊東直樹

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1 電話 045-622-4451 FAX 045-623-4305

京浜輸出入貨物取扱業協同組合

- 理事長 富田泰史
- 副理事長 辻克行
- 専務理事 真野慎二

〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭19 電話 045-506-5971 FAX 045-506-5977

協同組合 東京海貨センター

- 理事長 矢吹欣一郎
- 副理事長 富田泰史
- 専務理事 手塚親生

〒143-0001 東京都大田区東海4-3-1 電話 03-3790-8181 FAX 03-3790-9531



快適物流を アジアへ、世界へ。

鈴江コーポレーション株式会社

代表取締役社長 鈴江 孝裕

本社 〒231-0021 横浜市中区日本大通7番地
TEL.045-671-5330(代) FAX.045-671-5333
http://www.suzue.co.jp

INTERVIEW

コンテナターミナルの大規模化へスピード感

利用者ニーズに応える機能を整えしっかりPRを

1月に立ち上げ、3月に国の出資とともに国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社として指定を受け、4月に「始動」したばかりの横浜川崎国際港湾（YKIP）を率いる初代の社長に就いたのは諸岡正道氏。元日本郵船の専務、さらに直近はNYKバルク・プロジェクト貨物輸送社長などを歴任し、海運への深い知見と国際感覚を身に着けた“天の配材”（藤木幸夫横浜港運協会会長の弁）。日本郵船にとって横浜はコンテナ船／客船／LNG船から氷川丸、郵船博物館と歴史的にも極めて関わりが強いだけに、そこで新たな仕事に携わることにも込めた思いもある。横浜港と川崎港をベースにした京浜港のコンテナターミナルに特化した運営主体であり、“国策会社”の同社を引っ張る立場でまずは「ハード・ソフト両面にわたって、国の施策に従って我々に与えられたミッションを粛々とまっとうしていく」と静かに抱負を語った。コストセンターの意味合いで「あくまでもインフラをつくる、また集貨するためのエンジン」という立ち位置で、厳しい国際競争なかで伍していける京浜港へと、これから国（国土交通省）、横浜、川崎の両市と一体感をもって道づくりが本格化する。寄港したい、と顧客を惹きつけるだけのインフラ（コンテナターミナル）や機能を備える、そして計画も含めその魅力をしっかりPRすることが大事と説く諸岡社長にこれからの取り組みを語ってもらった。

初年度の事業方針・計画

新本牧埠頭を早期着工へ集貨で船社は積極提案を

初年度（16年度）における事業方針・計画は、大きく分けて二つある。一つは、ハードの面で、港湾計画を踏まえた、横浜港の南本牧、本牧エリアおよび川崎港におけるハード面の展開で、コンテナターミナルでは、昨年オープンした南本牧埠頭のMC-3に引き続きMC-4や新本牧埠頭などでの大型コンテナ船の受け入れ可能施設についてスピード感を持って対応していくことが大事だ。日本におけるコンテナリゼーションの幕開けに合わせ、大井コンテナターミナルを一気に整備したが、喫緊性からいって状況はこの当時と同じだ。超大型コンテナ船の建造ラッシュという新たな状況下、大井よりさらにスケールを大きくしたコンテナバースを集中して整備することが必要だ。日本における“寄港地離れ”という事態を招かないのはもとより、海外ハブポートへシフトした貨物が戻ってくるよう、きちっと対応することがさしあたって課せられた命題である。横浜港には大型コンテナ船を受け入れる施設が現に存在し、かつ今後も引き続き整備するということがきちっとPRしていくことが集貨や基幹航路の誘致につながると考えている。

二つ目は、ソフトの面で、コンテナ貨物集貨支援事業に取り組む。国の補助制度（国際戦略港湾競争力強化対策事業）の活用によって昨年の倍以上の10億円の予算を確保し、広域集貨促進と基幹航路誘致を軸に展開を図る。このうち「個別提案型集貨支援事業」として、主に荷主を対象に釜山港など東アジア主要港を経由して輸送されている、東日本諸港発着のコンテナ貨物を内航船、鉄道、トラックな

どを利用して広域から『横浜港・川崎港』に集積を図る。国際基幹航路などの維持拡大につなげるのが目的だ。例えば、川崎に寄港する中国船社の日中航路を活かし、北米向けなどのコンテナをフィーダー貨物として川崎港に持ち込む。これを横浜／川崎間コンテナバースで横浜に輸送し、メイン航路に接続するといったかたちの輸送手段もあっていいのではないかと。

同様の目的で「航路拡充支援事業」というものもあり、これは、船社または船舶代理店を対象に、横浜港、または川崎港のコンテナ貨物量の増加を図るのが狙いで（1）北米・欧州を結ぶ国際基幹航路（2）横浜港・川崎港で国際基幹航路に接続する航路の新規開設、または新規に寄港を開始する場合が対象になる。

集貨および港の利用促進については、荷主に対する活発な働きかけとともに、一方では、船社からの提案を積極的に受けるようにすることがまずは基本。さらに、ポートセールスも重要で、国のハイレベルの方にもお願いしトップセールスも含めて展開する。国内については、荷主を中心に北海道をはじめ東日本の各地や、横浜・川崎港の背後圏となる北関東エリアを対象に計画し、海外は外航コンテナ船社の本社やアジア・リージョンオフィスへのセールスを計画している。

航路誘致の対象は日本以外ではアジアであり、インドネシアやフィリピンなどからの船も増やしたい。また、オセアニア、さらには北米、南米向けラスト・ポートとして横浜をフィーダー・ハブに活かすことも可能だ。

4部体制で、まずは軌道に中期長期計画も検討中

当社の主要事業は、横浜港、川崎港のコンテナター

ミナルの運営および整備計画の策定、国の無利子貸付金を活用した施設整備、国（国交省）と港湾管理者（横浜市、川崎市）、そして横浜港埠頭が所有するコンテナターミナル施設の貸し付けおよび貨物集貨策、ポートセールスなどの企画立案と、その実行を骨格としている。そうした事業を動かすための組織として、この4月から「総務部」「企画部」「横浜事業部」「川崎事業部」の4部体制でスタートしたばかりで、まずは安定的に業務執行ができるよう軌道に乗せることが最優先である。

会社としての中期・長期計画については、立ち上がったばかりであり、現在、社内で検討中である。基本的には横浜・川崎、両港の港湾計画で目標としている、10年後（平成30年代後半）に520万TEUという取扱貨物量を目指すことになる。ハードの整備についても港湾計画に基づくものになるが、コンテナ船の大型化が急速に進む中で横浜港の売りになる大水深バースについては、完成予定を出る限り前倒しし、将来計画をしっかりとPRできるような対応していくことが必要だと思う。バースはもとより、ガントリークレーン1基でも膨大な投資を必要とし、これを自治体単独で手がけるにはおのずと限界がある。私どもは、戦略港湾として国策で推進するという理念のもと、国の力を得ながら推進していくつもりだ。

さらには、創貨が大切なのはしかりだが、それと相反する面があるものの、日系メーカーのアジアシフトで、現地生産されて日本に輸入で入ってくる貨物量も増加傾向だ。加えてTPP（環太平洋経済連携協定）といった貿易環境の変化、一方で、東京一極集中による渋滞を緩和する意味での

京浜港全体のバランス化、また横浜自体の輸出入インバランス解消という様々な観点からも、横浜港のコンテナターミナルについても輸入貨物に対応していけるような明確な整備内容をしていきたい。

輸入の場合、輸出とはターミナルのあり方も異なり、直背後地のスペース確保が必要といったことを踏まえる必要がある。船を寄せたがターミナルでの荷捌き、搬出までの流れが良くないなどのマイナスイメージを持たれないようにしなければならぬ。このように京浜においては輸入貨物を含め“大型船のニーズは横浜で解決できる”という道筋をつくっておくことが大切だろう。



横浜川崎国際港湾 代表取締役社長

諸岡 正道氏

コンテナ船大型化は横浜に追い風、国の積極投資望む

コンテナ貨物の集荷、基幹航路の誘致に当たって、現在コンテナ船が急速に大型化している状態はある意味では追い風かもしれない。日本においては、横浜港以外には18m級の大水深バースはない。ただ、現状のMC-3だけでは受け入れ施設として、そのキャパシティは不十分であり、拠点港集中主義のメガキャリアの基幹航路を誘致していくうえでは、新本牧埠頭の可及的速やかな着手を含め今

後の計画を明確に示すことが必要である。すなわち、ユーザーの目を横浜港に向けさせ、利用に関心を持ってもらうことが何をさておき重要である。そのためにも、整備中のMC-4の完工前倒しと新本牧埠頭などの整備計画を具体化する一方、国、市、関係業界の方々に「選択と集中」政策のもとで積極的な資本投下を働きかけていきたい。埋め立て造成やバースの建設だけでなく、上物についてもコストがかかるガントリークレーンなどへの補助も要望していきたい。

諸岡 正道（もろおか まさみち）氏 略歴

- 1975年 日本郵船株式会社入社
- 2010年 4月同社代表取締役・専務経営委員
- 2013年 日之出郵船株式会社代表取締役社長
- 2013年 NYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社代表取締役社長
- 2016年1月 横浜川崎国際港湾株式会社 代表取締役社長

YOKOHAMA PORT MEGATERMINAL CO., LTD.

世界に翔く

活力ある「港ヨコハマ」を目指して！

共同化によりリーズナブルな港湾運営を実現します



横浜港メガターミナル株式会社

代表取締役会長 藤木 幸夫
代表取締役社長 井上 隆

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1-198 本牧ふ頭BCコンテナターミナル4階
電話 045-623-4500 FAX 045-623-4508

15年の横浜港

外内貿コンテナが279万TEUと伸び悩み

完成車好調で外貿貨物は5年ぶり増加

横浜港の15年の港湾荷動きデータ(横浜市港湾局発表の統計速報値)は、外内貿合わせた総取扱貨物量は前年比1.9%減の1億1,474万トンと微減となった。外貿コンテナも15年は神戸港以外は主要港軒並みトーンダウン、横浜港も御多分に漏れず伸び悩んだものの、横浜にとっては外貿貨物量そのものは5年ぶりに増加を示しており、中心となる自動車は着実に伸びが見込まれ、その意味では今年に期待感がうかがえる。

総取扱貨物量のうち、外貿貨物量は1.1%増の7,449万トン。輸出の中核をなす完成自動車が好調に推移したことなどが背景にある。輸出が1.4%増の3,159万トンで5年ぶりに増加に転じた。完成車が10.2%増の1,319万トンと2年連続で増え、産業機械も5.3%増の284万トンと2年連続で増加した。国別では1位の中国

が石油製品などが増え0.7%増の519万トンとこれも5年ぶりにプラス。2位は米国で19.7%減の265万トン、完成車が伸びた豪州が22.7%増の178万トン、サウジアラビアが18.7%増の148万トンでそれぞれ3、4位だった。一方の輸入は0.8%増の4,290万トンでこれまた5年ぶりの増加となった。1位はLNG(液化天然ガス)

で821.4万トンながら4.9%減少したのに対し2位の原油が29%増の609万トンで2年連続増加、国別では中国が1位で4.4%減の763万トン、石炭などの豪州が15.1%増の623万トン、原油などが増えたサウジアラビアが31.9%増の480万トンと続く。

一方で、コンテナは、とくに外貿について国内各港で生産拠点の海外移転の進行や中国経済減速などが物流に影響を及ぼし取扱個数が減っているなかで横浜港も外内貿合計で3.2%減の279万TEU、トンベースでも3.7%減の3,936万トンと低下した。うち、外貿コン

テナはトンベースで4.5%減の3,683万トンで、うち輸出は7.8%減の1,503万トンで、トップの自動車部品は15.6%減の437万トン、次いで染料など化学工業品が4.9%減の142.6万トン、産業機械は4.8%減の140.4万トン、完成車は16.6%増の135万トンで伸びが目立った。輸入は2.1%減の2,180万トンで、1位の製造食品が0.4%増の184.4万トン、衣服・身の回り品・はきものが0.7%増の168.6万トン、動植物性製造飼肥料が2.5%増の133.7万トンの順。

個数では3.8%減の251.3万TEU、うち輸出は4.4%減の133万TEUとなり、ベトナム(26.6%増の5.3万TEU)などが増えたが中国(10.6%減の42.8万TEU)や米国(30%減の5.2万TEU)などは前年を下回った。

輸入は3.1%減の118万

TEUで、豪州(25.2%増の8.8万TEU)やメキシコ(21.4%増の3.7万TEU)などが大幅に増えたが中国(5.6%減の38.8万TEU)、米国(22.6%減の16.6万TEU)などは減った。

航路別の個数は北米西岸が35.8%減の28万7,653TEU、中国が3.1%減の61万8,979TEU、韓国が9.5%増の13万2,089TEU、韓国・中

国を除く東南アジアが1.2%減の84万5,465TEU、北米東岸が52.1%減の5万201TEU、欧州・地中海が17.4%増の30万3,551TEU、南米は77.2%増の16万3,219TEU、ナホトカ航路は30.2%減の3,255TEUだった。

内貿コンテナは順調に伸び個数は2.1%増の27万TEU強を扱った。

海上出入貨物

総数	貨物量 うちコンテナ貨物量 コンテナ個数	単位	27年			26年		
			数量	前年比	構成比	数量	前年比	構成比
		トン	114,742,597	98.1	100.0	117,014,290	98.2	100.0
		TEU	39,358,350	96.3	34.3	40,861,065	97.2	34.9
			2,787,296	96.8	100.0	2,880,029	99.7	100.0
外貿	計	トン	74,488,202	101.1	64.9	73,695,858	99.0	63.0
	輸出	トン	31,591,035	101.4	27.5	31,141,288	99.0	26.6
	輸入	トン	42,897,167	100.8	37.4	42,554,570	99.1	36.4
	うち	トン	36,833,692	95.5	49.4	38,575,628	97.6	52.3
コンテナ貨物	計	トン	15,031,741	92.2	47.6	16,303,643	93.4	52.4
	輸出	トン	21,801,951	97.9	50.8	22,271,985	100.9	52.3
	輸入	トン	2,513,511	96.2	90.2	2,611,771	100.9	90.7
	コンテナ個数	TEU	1,330,019	95.6	47.7	1,391,042	100.2	48.3
内貿	計	トン	1,183,493	96.9	42.5	1,220,730	101.8	42.4
	輸出	トン	40,254,395	92.9	35.1	43,318,432	96.8	37.0
	輸入	トン	16,416,994	94.0	14.3	17,462,551	97.9	14.9
	うち	トン	23,837,401	92.2	20.8	25,855,881	96.1	22.1
コンテナ貨物	計	トン	2,524,658	110.5	6.3	2,285,437	90.2	5.3
	輸出	トン	1,407,596	115.7	8.6	1,216,953	89.3	7.0
	輸入	トン	1,117,062	104.5	4.7	1,068,484	91.2	4.1
	コンテナ個数	TEU	273,785	102.1	9.8	268,258	89.4	9.3
コンテナ貨物	輸出	TEU	113,698	110.3	4.1	103,097	89.8	3.6
	輸入	TEU	160,087	96.9	5.7	165,161	89.1	5.7
	移動	TEU						

(注) コンテナ個数は、実入・空の合計。
「うちコンテナ貨物」の構成比は、外貿又は内貿のそれぞれの貨物量に占めるコンテナ貨物の割合。

日本海事検定協会(NKKK)分析センター(横浜)

最新設備と対応力を兼ね備えた“国際総合分析機関”

一般社団法人日本海事検定協会の分析センターは、昭和30年(1955年)に東京と大阪の2箇所に開設された。それ以来、国内外の主要港での港湾業務の拡大と幅広いネットワークを活用した事業活動によって、石油・石炭・鉱石・食品など、国民生活にとって必要不可欠な輸出入貨物の品質分析の実績を積み上げ、その間、分析技術を向上させつつ、顧客ニーズにこたえてきた。同協会には、横浜・大阪の分析センターを始めとして、石狩(平成15年)、苫小牧(同年)、千葉(平成24年)、名古屋(同25年)の4箇所にサテライトラボがある。

このうち横浜分析センターは、近年、事業規模が急拡大してきたことで分析室が手狭となり、スペースの確保が緊急の課題となっていた。そうした状況にあって、平成25年2月に協会創立100周年を迎えることとなり、その記念事業の一環として、横浜市鳥浜地区に新たな分析センターを建設し、平成26年2月に移転を完了し、分析業務を開始した。

移転から3年経過したが、想定された予想以上の来場・見学者を迎えることができた。このことは分析そのもの、分析センターの活動内容、並びに施設に対する関心の高さの表れと受け止めている。当分析センターでは、200台以上の多種多様な装置を設置しており、特に質量分析装置を充実させたことで高精度に物質を特定する能力が向上し、

これまで以上に様々な分野の顧客ニーズに応えることが可能となった。

分析センターでは、輸出入貨物の品質分析を主な業務として行っている。取扱品目は、鉄鉱石、石炭、石油、化学品原料、及び食品といった日常生活に必要不可欠な物資を対象としており、各地の主要港から当分析センターに送付される品物の種類は幅広い。更には、貨物にトラブルが起きた場合の原因調査については、最新機器と各分野に精通した専門スタッフで迅速・的確に対応している。最近のトピックスとしては、同位体分析による食品等の産地・原材料の判別、あるいは水産物の鮮度指標に関する調査研究といったテーマに取り組み、各分野での学会発表にも貢献した活動を行ない、自己研鑽を重ねつつ、確実に実績を積み重ねている。

今後は、従来の業務に加えて、今後の重要事項となり得る食品、資源、及びエネルギー分野、更には海外展開をも視野に入れた活動にも、積極的に取り組んでいく。

わが国将来を取り巻く社会環境の変化に対して、国際総合分析機関に求められる役割は益々重要となる。同協会には、輸出入食品や貨物の安全と安心を守ることに加えて、視野を広く保ち、情報発信力を強化して国内のみならず、これまでの100年の実績から、これからの100年を見据え、国際社会への持続的な貢献を目指す。



(写真 エスエス東京 島尾 望)



理化学分析センター

〒236-0003 横浜市金沢区幸浦 1-14-2

【有機チーム】

TEL 045-772-1522
FAX 045-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkk.or.jp

【無機チーム】

TEL 045-772-1521
FAX 045-772-1532
E-mail riken-muki@nkkk.or.jp

食品衛生分析センター

〒236-0003 横浜市金沢区幸浦 1-14-2

TEL 045-772-1523
FAX 045-772-1535
E-mail riken-shokuhin@nkkk.or.jp

Physical & Chemical Analysis Center

1-4-2, Sachiura 1-chome Kanazawaku, Yokohama City

Organic Matter Team

Telephone 81-(0)45-772-1522
Facsimile 81-(0)45-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkk.or.jp

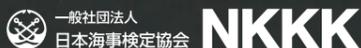
Inorganic Matter Team

Telephone 81-(0)45-772-1521
Facsimile 81-(0)45-772-1532
E-mail riken-muki@nkkk.or.jp

Food Hygiene Analysis Center

1-4-2, Sachiura 1-chome Kanazawaku, Yokohama City

Telephone 81-(0)45-772-1523
Facsimile 81-(0)45-772-1535
E-mail riken-shokuhin@nkkk.or.jp



〒104-0033 東京都中央区新川1丁目16番3号
TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260
<http://www.nkkk.or.jp>

コンテナ集積へ国内ハブ機能支える 内航フィーダー／バージ／鉄道輸送

横浜港における国際コンテナ戦略港湾への取り組みが新たな段階に入らる中で、主要テーマの一つが集貨事業。そこでは横浜の国内ハブ（トランシップ：T/S）機能を活かして東日本を中心にローカル港などからの京浜港、とりわけ横浜港への内航船によるコンテナのフィーダー輸送の推進、また東京湾内のコンテナバージによる横持ち輸送という有力なツールに加えて鉄道輸送も拡大機運を強めており、これら3つのモードを集貨ツールとして横浜港への集積に弾みをつける。

内航フィーダー網

5船社で東日本中心にローカル港と接続

横浜港における外航コンテナの内航フィーダーサービスは、14年年度では前年を1割近く割り込んだが、一転して15年は復調、トンベースで10.5%増の253万トンで、移出は15.7%増の141



万トン、移入は4.5%増の112万トン、個数は2.1%増の27万TEU強で3年ぶりに増加に転じた。移出は10.3%増の11万TEU強と2ケタ伸び、ただ移入だけは3.1%減の16万TEUを数えた。外貨がいささか伸び悩む半面で、フィーダー貨物の伸びは戦略港湾施策を進めるうえで好材料となるだけに、いっそうの拡大へ横浜市、横浜川崎国際港湾による集貨支援事業（別項参照）を手がけている。現時点の横浜港における内航フィーダー輸送ネットワークは横浜コンテナライン（YTL）、近海郵船、鈴与海運、井本商運、ナラサキスタックスの5社を中心に北海道／東北から中部、関西まで20港近くをカバー

し、太平洋沿岸を中心とした航路網が整っている。

なかでも井本商運は半年前の昨年暮れに国内最大の540TEU型の新造内航コンテナ専用船“なとり”を投入、12月18日には横浜港に初寄港したあと、横浜はじめ京浜起しで太平洋側を縦断する内航基幹航路の京浜（火・水）～阪神（神

戸・金）～門司（土）～博

多（土）～神戸（月）に就航、ウィークリー定曜日でサービスに乗り出している。7,390gt、6,953dwtと従来の内航コンテナ船の約3倍の積載能力を持ち40'冷凍コンテナも100個積載可能。最大の特徴は正面からの風圧抵抗を30%低減し燃費向上につなげるためコンテナ船では世界初となる球状船首ブリッジにしたこと。同時に操舵室・居住区を船首に配置することで積載効率も向上、さらに超低燃費型船底防汚塗料などを採用し従来型船型と比べて10%近い次世代型省エネの大型内航コンテナ船で、横浜港に有力な戦力が加わった。

海上コンテナの鉄道輸送

神奈川臨海鉄道 横浜港扱いが大幅増 本牧～宇都宮ルートがいきに4.2倍に

横浜港をベースとした国際海上コンテナの鉄道輸送については、神奈川臨海鉄道が15年度に取り扱った輸送数量（横浜本牧駅発着総数）が前年度の826TEUに対し84%増の1,517TEUに達した。昨年7月から横浜本牧駅～宇都宮貨物ターミナル駅直通ルートを新たに開始したのをきっかけに急増、同社ではこのルートはほぼ定着し、今年度もデリーで安定した利用を見込んでいる。鉄道輸送は国際コンテナ戦略港湾の集貨メ

ニューの一つとして拡大、今後同ルート以外に横浜本牧駅と東北エリアなどの貨物駅との1日1便化を目指したルートづくりとともにコンテナターミナル外で港頭地区出入りの「ばら」（輸出38%弱、輸入30%シェア）輸送貨物の取り込みなど強化に取り組んでいく。

全体の実績では発送が前年度比64%増の755 TEU、到着が約2倍の762TEU。このうち宇都宮便は発送が3.9倍の665TEU、到着が4.6倍の673TEUで合計が4.2倍

東京湾内でのコンテナバージ輸送

15年は4港で7万TEUと低下も欠かせないモード 横浜はしけ事業協組が始めて10周年

東京湾内のコンテナバージ（はしけ）輸送サービスは横浜はしけ運送事業協同組合（飯泉牧太郎理事長）が2006年に国内で初めてスタートして今年10周年にあたる。当初週6便で3.8万TEUを扱い、11-12年度と2年続きで10万TEUを突破したが、これをピークに伸び悩みの状態。国際コンテナ戦略港湾の有力モードとして利用が伸びを続けてきたが、昨年は景気伸び悩みの影響もあって東京湾全体の荷動きが思わしくないのを反映して輸送数量が落ち込んだ。とはいえ戦略港湾対応の東京湾内版の環境面も含めて欠かせないモードの一つ。湾内の寄港地はベースの横浜港（本牧BC、D4、大黒T9ほか）と東京港（大井、青海公共、品川、中防）、川崎港（KPCT）、千葉港（千葉中央、市原）を週18便運航している。最大3段階積み84本積載のコンテナバージ“グリーンシップ”と49gt、主機関1,000馬力2基

を備えるプッシャーボート（押航船）の組み合わせで湾内をほぼ2-2.5時間でコン



テナの横持ち輸送にあたる。いちどにトラック80台分を扱い、CO₂排出削減への有力なモードで、同型のプッシャーボート3隻／コンテナバージ4隻で船隊を編成。

15年度の取扱実績は合計が前年度比18.4%減の6万8,492TEUで本数は4万218本（20'1万1,944本／40'は2万8,274本）で消席率は40.6%と前年度より5.6ポイント低下した。中国の荷動きも含め横浜港全体のコンテナ荷動き、さらには東京港もマイナスになるの実情が背景にあり、実入りはともかく、東京で輸入で揚げたコンテナを空で横浜に回送し

輸出に回すというかたちでの空コンテナの扱いも減少気味。このサービスは実入りコンテナの横持ちと空パン回送のための外船社のコンテナバージ輸送のニーズが基調でもある。東京港の港内道路渋滞・混雑やコンテナターミナルのゲート待ち解消での横浜、川崎利用の空パン輸送など東京湾内での効率化に向けた効果も大きい。利用は

COSCO、OOCLやAPL、日本船など船社フィーダーの扱いが多い。

関東地方整備局は3月に同事業協組が手がけるコンテナバージを使った湾内での外航コンテナのフィーダー（横持ち）輸送で、横浜港本牧埠頭BCコンテナターミナルのC-9を試験的に「はしけ（バージ）専用優先バース」に設定、ここで集中的に積み卸しする社会実験を試みた。本船ターミナル隣接でのバージ優先バース設定による湾内の横持ち機能の強化・拡充の可能性を探る一環で、同事業協組でも従来から専用優先バース化を要望してきている。

年度	20ft実入り	20ft空	40ft実入り	40ft空	合計本数	TEU
2015年度4月～2016年度3月	8,307	3,637	14,218	14,056	40,218	68,492



の1,338TEUに膨れ上がった。同ルートは横浜本牧駅で海上コンテナを積載した貨車を根岸駅に運び、その貨車を根岸駅発の石油タンク列車に連結して宇都宮に運ぶもので、横浜港揚げの輸入実入りコンテナを宇都宮まで運び、帰りは横浜ま

で空コンの回送に利用。したがって到着は空コンのため帰り荷の開拓が課題にあり、往復実入り化に向けて宇都宮インランドコンテナデポ（IDC）との連携なども含め模索中。一方で、横浜本牧駅から東京貨物ターミナル駅接続でのルートもあるが、先行き郡山、盛岡、さらには仙台の復活も含めた1日1便の利用ルート設定も視野に取り組んでいく。

同時に、国際戦略港湾対応で、横浜川崎国際港湾（YKIP）が個別提案型支援事業の新規メニューとして横浜港・川崎港と東日本を結ぶ鉄道輸送の拡充へ各事業の実現に必要な経費の一部を支援する。事例として新たに宇都宮～横浜本牧を結ぶ鉄道輸送ダイヤを増便する際の初年度のコスト負担が5,000万円かかる場合、ランニング（3,000万円）以外の、その他コスト2,000万円を支援するという。



Full Container/Break Bulk Service
Japan to/from
Korea, China & S.E. Asia



Agents: **C.K. MARITIME CO., LTD.**
URL: <http://www.ckm.co.jp>
Tokyo (03) 3271-1311 Osaka (06) 6264-7631



WAN HAI LINES LTD.
WE CARRY, WE CARE

Providing the Vital Link to All Asia, Europe, Middle East & South America



General Agents: **WAN HAI LINES (JAPAN), LTD.**
Tokyo (03)5511-1562 (B/L:5511-1575) Osaka (06)4963-8601 (B/L:4963-8603)

横浜川崎国際港湾／横浜市

予算倍額でコンテナ貨物集荷支援事業

広域集荷促進など豊富なメニューで展開

横浜川崎国際港湾（YKIP）は4月1日付で国から国際戦略港湾競争力強化対策事業の認可を得たのに伴い16年度のコンテナ貨物集荷支援事業の募集を4月1日から開始、6月30日まで受け付けている。支援事業は、個別提案型集荷支援事業（広域集荷促進／国際フィーダー等利用促進）、航路拡充支援事業（新規航路誘致／航路サービス拡充促進）のそれぞれ事業を設けた。特定港湾運営会社指定によって国の補助（2分の1）が加わり予算が倍増（10億円）し事業規模が大幅に拡大、補助単価も倍増の1TEU5,000円に増額、また支援内容の拡大に加え新メニューも展開、他港にない独自の支援とともに顧客の提案を踏まえ状況に応じたオーダーメイドでの柔軟な支援がポイント。連動して同時に横浜市港湾局では航路補助制度（航路維持／航路拡大／船舶大型化）、川崎市港湾局もコンテナ補助制度（川崎港と海外港、または国内港間での海上コンテナ貨物の輸出入／移出入、川崎港と八戸港または仙台塩釜港間での海上コンテナの移出入）を、ともに前年度に引き続き4月から実施し、船社や鉄道、荷主、フォワーダーに制度利用と提案を積極的に働きかけている。

個別提案型集荷と航路拡充を支援

YKIPのコンテナ貨物集荷支援事業のうち、内航船、鉄道、トラックなどを利用して国内広域から横浜、川崎港へ集荷する広域集荷促進事業は、新規に両港で輸出入する、あるいは国内他港から両港に利用港を転換して輸出入する貨物（日韓ローカル貨物は対象外）を対象に外航コンテナ船社または日本代理店、荷主、フォワーダーからの提案に対し業務委託料として1TEU当たり5,000円を基準額として協議のうえ支払う。

また国内広域から両港へ集荷するため国際フィーダー航路や鉄道輸送網など国

内輸送ネットワークを強化する事業は内航船を大型化する内航船社、鉄道ダイヤを増便する鉄道会社などと協議して一定の業務委託料を支払う。国内広域からの集荷を図るため内航船の新規寄港や大型化、鉄道輸送ダイヤの増便など国内輸送ネットワークを強化（事業費への支援）する事業として各事業会社と協議して一定の業務委託料を支払う。

航路拡充支援事業は、新規航路誘致や航路サービス拡充促進事業として両港への基幹航路などの新規開設や追加寄港で航路網を拡充するもので、北米、欧州の国際基幹航路船あるいは両港で基幹航路に接続する航

路を運航する外航コンテナ船社か日本代理店向けに実施。

さらに両港の貨物量を増やすため基幹航路などの投入船を大型化（おおむね1,000TEU以上）する事業も外航コンテナ船社／日本代理店と協議のうえ業務委託料を支払い支援する。

基幹航路や南米、豪州航路を含め開設・寄港便数の増加で補助

YKIPによると、船社向けの航路拡充支援事業については、日韓航路を除く全航路を対象に航路開設・寄港便数の増加、また基幹航路およびアジア航路の一部に南米、豪州の両航路も対象

（横浜・川崎港限定）とした既存航路の運航に対し、それぞれ寄港経費の一部を支援する。具体的には基幹航路を新規開設する際寄港コストが300万円増加する場合には基準額を1寄港300万円と設定し1年目基準額×80%=240万円、2年目同×60%=180万円、3年目同×40%=120万円とし、最大3年間支援しウィークリー寄港（年間52回）の場合3年間で約2.8億円の支援（実際の支援金額は内容に応じ協議）が可能になる。

既存航路の運航支援は、例えば南米航路に週1便寄港（年52回）で5万gtの船舶が運航する定期航路の場合、1寄港の基準額13.5万円として設定し17年3月末入港分まで13.5万円×52=702万円を支援する。

万円の支援が可能。新規メニューの船舶大型化支援は、従来型の20%またはおおむね1,000TEU以上大型化するものは、大型化によって増加した寄港経費の一部を支援する。欧州航路で8,000TEU型から12,000TEU型に大型化して寄港コストが100万円増えると、1年目基準額×80%=80万円、2年目同×60%=60万円、3年目同×40%=40万円とし、最大3年間で約1億円を支援する。アジア航路では2,500TEU型から4,500TEU型に大型化した場合は基準額13.5万円として17年3月末入港分まで13.5万円×52=702万円を支援する。

内航航路運航コスト負担や貨物集荷でもともに支援

個別提案型支援事業では内航航路で、新規メニューとして航路新設・寄港便数の増加や運航船舶の大型化に必要な経費を支援、新たに仙台～横浜を結ぶ内航フィーダー航路開設で初年度の運航コストが1億円の場合、建造費とランニングを除くその他コスト2,000万円を支援、東日本からの貨物集約に対する支援では、国内他港から釜山経由で北米に輸出していた貨物を横浜、川崎港に転換する場合、釜山経由と京浜経由の差額として切り替え貨物量3,000TEUで1TEU当たり1万5,000円、計4,500万円の支援がそれぞれ可能。いずれも原則上限なしで、利用するほどに支援金額が増えるかたちだという。

港のスマート化

横浜港で「自立型水素燃料電池システム」

横浜市港湾局は4月半ばに横浜港大黒埠頭内の横浜港流通センター（Y-CC）駐車場に「自立型水素燃料電池システム」の設置を完了し、稼働を開始した。東芝が製作した、水道水を電気分解して取り出した水素を貯蔵し、必要な時に燃料として発電するシステムで、災害時には系統電力に頼らずに自立運転し情報収集などに必要な電力を確保する。今年度には太陽光発電設備を設置しCO₂フリーの発電システムとする予定。最大出力は約25kW（蓄電池併用時）。

横浜市は14年に改訂した横浜港港湾計画で打ち出した、エネルギー利用の効率化、低炭素化、災害時の事業継続性の確保などの「港のスマート化」の一環で「水素を活用した港のスマート

化に向けた第一歩」として、Y-CCをモデル施設と位置づけ、電力ピークカットや非常用電源の活用などの実証実験のため同システムの導入を進めてきた。

実験では、電力ピークカットを目的として電力デマンド抑制効果や電気料金抑制効果などを実証、災害時の事業継続に必要な緊急用電源として運転する時の燃料電池の稼働方法などについても実証する。



あなたに繋がるモノ運び

NEW YORK

Bringing value to life.