

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 コアース** 〒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)

Friday, May 31, 2019

© Shipping Guide



横浜港開港160周年おめでとうございます。



160th Anniversary



横浜港開港記念日特集



横浜市港湾局提供

MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

年を迎え、これまで横浜港の発展に取り組んでいただいた多くの先人の皆様に、改めて敬意を表します。また、我が国の産業と国民の生活を支える国際貿易港としての更なる発展に向け、多くの関係者の皆様に御尽力いただいておりますことに、この場を借りて深く感謝申し上げます。

本年は、平成から令和へと新たな時代の幕開けの年でもあります。この重要な年に、横浜では、「第7回アフリカ開発会議」、「ラグビーワールドカップ2019™」が開催され、翌年には、スポーツと平和、文化芸術の祭典である「東京2020オリンピック・パラリンピック」という国際的行事が開催されます。また、将来に向けた新たな一歩を踏み出すため、物流施策とクルーズ振興などの賑わい施策を両輪とし、「未来を創る強靱な都市づくり」を牽引する総合港湾として、機能強化の取組に力を尽くしてまいります。

物流施策としては、今年度、我が国最大唯一の水深を持つコンテナターミナル、南本牧MC-4が完成し、大型化する船舶への対応を強化します。5月に再開した欧州航路をはじめとする基幹航路の誘致などに、横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）と連携して取り組み、「国際コンテナ戦略港湾」として、選ばれる港づくりを引き続き行っていきます。秋には、新本牧ふ頭の整備に着手するとともに、本牧ふ頭の再編にも取り組み、更なるコンテナ取扱機能の強化を推進します。併せて、本牧ふ頭A突堤などでロジスティクス拠点の整備を行い、物流施設の集積を進めることで、更に国際競争力を高めてまいります。また、大黒ふ頭では東日本最大の完成自動車輸送拠点として岸壁改良や荷さば

横浜港開港160周年という記念すべき

き地の拡張など、自動車取扱機能を強化していきます。

賑わい施策では、この4月に大黒ふ頭客船ターミナルの整備が完了し、スカイウォークの一部開放も開始しました。そして、外国船の4隻同時着岸を日本で初めて実現しました。また、今秋には、新港ふ頭客船ターミナルも供用され、世界最大のスケールとなる大型クルーズ客船7隻同時着岸が可能となり、ラグジュアリーからカジュアルまで様々なタイプの客船を受け入れてまいります。また、山下ふ頭では、東京2020オリンピック・パラリンピックの開催期間中のホテルシップ実施と合わせ、優れた立地や景観を積極的に国内外にアピールしていきます。

横浜市は、2018年6月に国から「SDGs未来都市」に選定され、横浜港の戦略的な港湾経営を経済面の柱に位置付けています。中でも、「LNGバンカリング拠点の形成」は、新たな船舶の燃料需要に応える取組です。国際的な環境規制にも貢献しており、更なる横浜港の国際競争力強化に結び付けていきます。

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御協力が不可欠です。今後も、官民一体となり、横浜港のために取り組んでまいりたいと思います。変わらぬ御支援、御協力をお願い申し上げます。



横浜市長
林 文子



◀◀◀ 160 ANNIVERSARY ▶▶▶

PORT OF YOKOHAMA

選ばれ続けて160年。進化し続ける横浜港。



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/>

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

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



中远海运
COSCO SHIPPING

World Wide Services

コスコ SHIPPING は世界主要港に安全・確実な輸送体制を構築しています

中南米コンテナサービス 横浜直行寄港

一帯一路サービス拡大



General Agents: **COSCO SHIPPING Lines (Japan) Co., Ltd.**

東京：(Export) 03-6328-2074/2011 (B/L) 03-6328-2032 (Import) 03-6328-2076
名古屋：052-232-6011 大阪：06-7177-0111 福岡：092-283-3958

WEB SITE: <http://www.cosco.co.jp>



横浜市港湾局長 中野裕也氏

AIターミナルの実現に向けた取り組みについて

人手不足や快適な労働環境を提供するため、南本牧で国土交通省主導により、RTG（タイヤ式ガントリー）遠隔操作の実証実験を行った。また、ICTを活用して輸送効率化を図るため、国土交通省が開発したCONPAS（Container Fast Pass）の試験運用を南本牧ふ頭で行っており、2020年頃の本格運用を目指している。CONPASはターミナルでの搬出入の事前予約とETC（自動料金収受システム）が連動し、トラックの接近を感知、輸入コンテナの引き取りであれば積載するトレーラーとコンテナを事前に用意することが可能になる。輸出であれば船積みする本船や航路に応じてターミナルの荷下ろしする場所を指示できる。また、PSカードに貨物情報を結びつけることでゲート処理を短縮、ドライバーのターミナルで要する時間が縮減できる。実証実験では高い評価を得、港湾管理者として国の施策に合わせて、現場にメリットのある施策を展開していく。

港湾の現場での課題は労働力不足と言われ「快適な環境で働く事ができ、女性にも受け入れられる労働環境」が必要と思われる。横浜港ではコンテナを1時間に50本近く吊り上げる優秀な技術をもつオペレーターがおり、NHKの番組でも取り上げられた。そのようなプロの技の伝承も必要だ。

CTとロジスティクス機能の一体化への取り組み

輸出中心の横浜港だが、生産拠点の海外移転で輸入貨物への対応も必要だ。

その対応として横浜港はコンテナターミナル近隣にロジスティクス拠点の整備を進めている。輸入貨物には精緻な温度管理や高度な流通加工が求められる製品も多く、ターミナル近接地にロジスティクス施設が必要となるためだ。南本牧ふ

頭では、既に1社の倉庫が供用開始、2社が年度内竣工予定で、本牧ふ頭のA突堤、今秋に着工予定の新本牧ふ頭コンテナターミナルの隣接地にもロジスティクス拠点を整備する計画。A突堤はすでに更地で、地区内道路の整備に着手する予定。背後圏へは来年、横浜環状北西線が開通し、横浜港と東名高速が直結、さらに横浜環状南線ができると圏央道と接続、横浜と首都背後圏とのアクセスが格段に良くなる。

CT再編で内航も利便性向上

船舶の大型化への対応として、国直轄事業の予算が採択され、本牧ふ頭BC岸壁の延伸工事を今年度から開始し、延長700mの岸壁を整備する。航路に並行した岸壁で着岸しやすくなる。

内航船のオペレーターからバースホッピング（寄港中のバース移動）をしなければならぬとの指摘もあり、BC岸壁延伸とともにC・D間も埋めてここに内航船バースをつくる計画だ。周囲が岸壁なので内航船、国際フィーダー船への積み替え、トランシップもスムーズにできる。さらにD5の荷役がストラドルキャリア方式なのでこれをトランスター方式に変更し、D4とD5が一体的に使えるようにする。

新本牧ふ頭は第2期地区に水深18m以上、岸壁1kmのコンテナターミナルを計画しているが、将来的には岸壁はさらに延伸も可能。

これらの事業は、横浜港ふ頭再編事業として、今年4月に本牧ふ頭とともに、新本牧ふ頭第2期地区を含め、3,100億円の事業として国により事業化された。横浜市がロジスティクス拠点として整備する新本牧ふ頭第1期地区の事業費は900億円を見込み、全て合わせると約4,000億円の事業規模だ。

基幹航路の横浜寄港再開

MaerskとMSCの2Mアラ

INTERVIEW

ふ頭機能の再編・拡大強化で航路の拡大、東アジアのハブ港化を目指す

海運を中心とした国際物流のこれからの10年は最も変化が激しい10年になるかも知れない。自律運航船やブロックチェーン技術の物流システムへの導入、衛星による個々のコンテナの捕捉、荷役機能へのAI技術導入、自動化など、50年前のコンテナ革命で一変した国際物流に革命をもたらすとされるものだ。物流の最も重要な機能はその結節点にあり、その要は海陸の結節点である港。港湾、ターミナル機能の優劣が物流効率化を左右する。日本を代表する国際貿易港の横浜は「国際コンテナ戦略港湾」として市長をはじめ、国を交えて官民が一体となり、ふ頭機能の再編・強化や航路の拡大、東アジアのハブ港化を目指している。その実務方のトップ、港湾局長を務める中野裕也氏に横浜市の取り組みやターミナルの再編、ロジ機能との一体化などを聞いた。

イアンスが5月から欧州航路で横浜港南本牧ふ頭に寄港を再開した。日本で水深18m岸壁は南本牧MC3と4だけで、岸壁延長は900mだ。このような高規格施設を備えていないと、我が国に基幹航路の就航船が寄港しない事態になりかねず、国と自治体が手を携えて施設整備を進めることが重要だ。

新本牧ふ頭第1期地区では、JR東海のリニア中央新幹線建設に伴うトンネル掘削土砂の一部を埋立用材として活用し、JR東海が護岸整備費の一部を負担することで昨年末に協定した。建設発生土の受入れにより、JR東海も事業見通しが立ち、国家レベルで重要な、リニア中央新幹線の事業と港湾施設整備が融合、まさにWin-Winの関係となった。

山下ふ頭の再開発

山下ふ頭は令和元年代後半の供用を目標に再開発を行うことで、倉庫会社などと移転調整している。現在、民間事業者の倉庫が24棟あり、そのうち10棟と契約した。主にA突堤に移転する。山下ふ頭からの移転を契機

に、コンテナ対応の床や精緻な温度管理ができる定温倉庫、省エネの新しい電気設備などに更新し、ロジスティクス機能を強化することができる。

移転の進捗により、今年の秋頃には山下ふ頭に9haくらいの更地ができる。この場所を活用し、オリンピック期間中にホテルシップを停泊させる。また、実物大の高さ18mの「動くガンダム」を約1年間設置する予定で、多くの集客が見込まれる。暫定的に交通広場を設け、横浜駅からみなとみらい21地区を通り山下ふ頭を結ぶ、2両編成の連節バスや、大黒ふ頭に寄港する客船のためのシャトルバスの交通拠点としても活用していく考えだ。元町・中華街駅から徒歩5分位と利便性が高く、山下ふ頭からみなとみらい方面を臨む景観が素晴らしい立地を内外にアピールし、開発につなげていく。起爆剤の一つにしていく。

東日本や内陸デポと連携

横浜港の利用促進に向けた国際フィーダーの航路誘致、集荷事業はYKIP（横浜

川崎国際港湾）が中心になり、国の補助事業を活用したインセンティブを行いながら積極的に取り組んでいる。

横浜市としても、北海道、青森、岩手、宮城、福島の前日本の港湾管理者と連携協定を結び、この動きを後押ししている。具体的には、県主催のセミナー等に出席して、直接、輸送ルートの決定者である荷主を含む関係者に横浜港のメリットや周辺の基盤整備の進捗状況を説明しアピールしており、茨城県とも調整中だ。

コンテナのラウンドユースなどを目的にインランドコンテナデポ（ICD）との連携も推進しており、太田（群馬県）のOICTと連携協定も締結した。今後はこの取り組みを栃木県のICDに拡大するなど、積極的に進めていく方針だ。

LNGバンカリング拠点形成

LNGのバンカリング拠点形成については国と横浜市、YKIPが連携して2020年から始まる船舶の排出ガス規制強化に対応していく。横浜港は、太平洋からのファーストポートであり、太平洋

を渡る際の最終港でもあるため、バンカリング拠点となる地理的優位性がある。

LNGは重油燃料と異なり、タンクに充填する（重油燃料は船底の二重底部分をタンクとして使用）ので積込容量が少ない。欧州航路の本船はシンガポール港でLNGを補給しても、横浜港で再度補給が必要。横浜港には根岸や扇島にLNGの基地があり、袖ヶ浦（千葉県）にも基地があるので、供給能力は問題ない。横浜市が経済特区を利用し、ミルクランに対する規制緩和の提案を行った結果、先日、関税法通達の改正により認められたので効率的にバンカリングできる。

横浜港は総合港湾でコンテナ船だけでなく自動車船や客船なども寄港、将来、多くの船舶燃料がLNG化する可能性があり、総合港湾である横浜港の利点を生かし、多様な船舶にLNG基地を利用してもらいたい。LNGバンカリング船の建造も始まり、横浜港はLNG拠点を港の中核機能とし、利便性・安全性に優れたLNGの補給体制を整えていく。

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 宗克典

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



横浜港2019年度予算 一般会計1.1%増214.47億円 コンテナ、クルーズに対応したターミナル強化図る

横浜市港湾局

横浜港は国際競争力強化に向けて、2018～2019年度を『集中対策期間』と定め、港湾局をはじめ関係機関が力を合わせて様々な取組を進めている。物流施策は、国際コンテナ戦略港湾として東アジアのハブポートを目指すとともに南本牧、新本牧、本牧埠頭の再編強化を進め、横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）を中心に、横浜港への海運アライアンス及び北米・欧州・中南米・アフリカなど主要航路の誘致や、国内外のフィーダー網充実によるトランシップ貨物増加などの集貨策を進め、創貨策にも取り組んでいく。また賑わい施策では、『国際旅客船拠点形成港湾』として、新港、大黒、大さん橋の各ターミナルを最大限に活用し観光・MICE都市に相応しいワールドクラスのクルーズポートを目指す。

横浜市港湾局の2019年度予算案は一般会計が前年比1.1%増の214億4,700万円と2億2,906万円増額、うち港湾管理費が1.0%減の79億9,014万円、港湾整備費に1.1%増の131億1,458万円を計上した。主に新港9号客船バース等整備、客船寄港促進、横浜港ロジスティクス拠点整備などへの予算が

増額されたが、大黒ふ頭自動車専用船岸壁改良事業や港湾局分の埋立事業会計用地購入の割り当て分は減少した。港湾整備事業費会計は0.4%増の255億2,232万円、新本牧埠頭整備費と山下埠頭再開発事業費の増などにより前年度当初予算に比べ127億8,371万円の増と

なった。埋立事業会計は358億8,543万円と62.4%増の137億9,495万円増額計上した。主に、企業債償還金の増によるもの。港湾管理費のうち、港湾労働者の福利厚生事業、コンテナ貨物の集荷策、情報システムの運営などの港湾運営費が37.5%減の6億

3,777万円で、横浜川崎国際港湾を中心としたポートセールスや港のロジスティクス機能強化に向けた調査など競争力強化の取り組みに充てる国際コンテナ戦略港湾推進事業費に31.9%の2億1,894万円、港湾情報システム運用管理費には75.3%減の6,021万円を計上した。

港湾振興に6.5億円
大黒埠頭整備に24.2億円
また客船寄港推進、国際交流、海運動向などの情報収集などの港湾振興費は64.5%増の6億4,709万円と大幅増額し、客船寄港促進事業費が71.0%増の6億981万円となった。

港湾整備費は、各埠頭の再整備、機能強化に充てる埠頭整備費に87.5%増の82億3,043万円と大幅に増額計上し、今年

では、山下埠頭再開発事業費に31.1%増の80億9,600万円、また今年度から新本牧埠頭整備に84億8,000万円を投入し新本牧埠頭第1期地



区整備事業を進めるほか、横浜港場屋機能強化事業に施設整備費として2億円を計上している。また港湾運



営会社に対する施設整備資金、南本牧MC-1～2ターミナルの回収資金など施設整備費貸付金に57.9%増の62億5,150

万円を充てる。埋立事業会計では保有土地の維持管理費用のほか、南本牧埋立事業での第5-1ブロック地盤改良工事などで8.1%増の5億6,689万円を計上した。

また港湾整備事業費会計

で8.1%増の5億6,689万円を計上した。

Maersk heartily congratulates Port of Yokohama's 160th anniversary

As a partner who has a special relationship with Yokohama port, we promise to keep the strong partnership for the next centuries.

Top Interview

物流中心のミナトから観光も担う港へ 子々孫々まで「誇れる横浜港」を

横浜港運協会は会員店社250社を擁し、各港の港運事業者団体の中でも最大。伝統ある事業者が多く、横浜港に対する思い入れも人一倍で、チーム一丸となる結束力を誇る。国際コンテナ戦略港湾は2001年の鳩山内閣発足時に前原誠司・国土交通大臣（当時）への藤木幸夫・横浜港運協会会長の進言が国策として反映されたもの。この施策がなければ南本牧の大水深ターミナルも実現せず、基幹航路（トランクライン）船の寄港誘致も実現しなかっただろう。横浜市民のみならず、日本中の関心と耳目を集めているのは山下ふ頭の再開発を推進する中核団体、一般社団法人「横浜港ハーバーリゾート協会」（YHR協会）の設立。同協会は横浜港運協会の会員店社全社がメンバーで、ミナトへの愛着がつよい、港湾人が子々孫々まで誇れるミナト横浜のあるべき姿として、具体的で、その採算性にも踏み込んだ山下ふ頭の再開発プランを示している。開港160周年を迎えた横浜港と山下ふ頭再開発について藤木会長に聞いた。

「国際戦略港湾」の必要性

国際海運はM&Aや企業連合が進み、メガ船社と巨大アライアンスの時代に変貌、大きな転換期を迎えている。

一方、政治は自国第一主義、ナショナリズムの世界となり、政治と経済が密着し、戦争を肌で知っている最後の世代にとって不安な時代だ。

歴史的に横浜港は東アジアの代表港だった。背後地に京浜工業地帯があり、港湾、物流施設が整い、かつ、伝統的な港湾の技術を併せ持つ日本人の優秀性が港湾にも発揮できた。ところが

コンテナ化されると、積み付けやStowageの技術は不要になり、羊羹を並べれば良いようになり、大水深バース、大型ガントリーがあれば良くなり、アジア近隣諸国の港が台頭してきた。

天津、上海、大連は中国政府が管理する北京の港で、釜山だってソウルの港だ。しかし、横浜港は市民の港。設備投資も市民のふところの範囲内でやらなければならない。そうすると、羊山まで橋を架けてしまうような中国の港との競争力で差がついてしまった。

「国際コンテナ戦略港湾」政策は、日本の産業の国際競争力を強化し、雇用の維

持・創出を最終目的としたもので、ハブ港化や事業支援による「集荷」、物流施設の整備などによる「創貨」、大水深ターミナルの整備、ゲートの渋滞緩和、利用料金の低減などによる「競争力強化」の3本を柱に基幹航路サービスの寄港維持、拡大を目標としたものだ。

南本牧に大型船対応のメガターミナルを作った「国際コンテナ戦略港湾」は2001年に発足した民主党政権、鳩山由紀夫内閣の国の施策だった。前原国交大臣に「これからえらいことになる」と言って私がアジア諸国の港湾整備の状況を説

明したら、大臣が「やりましょう」と言い、のちの「国際コンテナ戦略港湾」に繋がった。あの時、踏み出していなかったら南本牧は無く、フィーダー船しか寄港できない港になり、大慌てだったろう。

カジノのない「誇れる横浜港」を

Journal of Commerceの調査によると、横浜港は世界700のコンテナターミナルのランキングでProductivity、Reliability、Hospitalityの3点で10年間、世界トップだ。NHKの看板番組、「プロフェッショナル仕事の流儀」で横浜港の荷役技術の高さが紹介されたが、横浜港は先輩達から代々、港湾に係わる技術と精神を伝えられてきた。

横浜港運協会会員には地場の事業者のほか、三倉（三井倉庫、三菱倉庫、住友倉庫）や上組、山九、日通などが会員で250社。地場の事業者と転勤で横浜に来る支店長とは考え方が異なるはずだが、横浜は「港湾人」としての結束が強く、今回の「誇れる横浜港」を目的としたYHR協会には会員の全社が賛同し、メンバーになってくれた。

横浜港運協会が観光・ハーバーリゾートを検討するには限界があるので、別組織の社団法人にした。港運協会の全社が一丸となるのは88歳の藤木がやっていることへの同情票もあったと

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**



思う。

カジノ不要は精神論やイデオロギー、政党間の争いでは無い。横浜港の健やかで永続的な発展の為であり、横浜港に日本や世界から人が集まり、子々孫々、喜んでもらえる核となる横浜港を創ることだ。

再開発プランではベイブリッジの内側と外側を分け、外側の本牧・南本牧に物流機能を移し、内側（インナーハーバー）はハーバーリゾートの中心として、山下ふ頭を再開発し、MICE（国際展示場、コンサートホール、ホテルなど）の場を作る。

統合リゾート法（IR法）で政府は想定するカジノ客の日本人比率は30%と言っていたが、有名なシンガポールのカジノ付きホテル、マリーナベイ・サンズなどは5月16日放映の「報道ステーション」（TV朝日）のインタビューの中で「客の50～80%は日本人を想定」と言っており、業者が狙うのは日本の一般家庭の預貯金930兆円、うちタンス預金43兆円で、カモにされ、

オケラになるのは横浜市民、日本人。政府の言う「カジノはインバウンド観光客呼び込む成長戦略の切り札。MICEに人を呼ぶにはカジノが無ければ維持費が出ない」などと言うのは屁理屈、嘘っぱちだ。賭場で客を集める魂胆はさもし

い。160年前の開港当時、横浜の住民は2万人弱。そこに外国人が5,000人位来て、港づくりを始め、港を中心に町が拡がり、今や市の人口は374万人。中世に商人が作った堺（大阪）や、北前船で栄えた酒田（山形県）などと成り立ちが違う。だから横浜市は市長をはじめ、全員が港に顔が向いている。

カジノは作らず、ハーバーリゾートを真っ当に推進するYHR協会設立では見ず知らずの方々から賛同と励ましを数多く頂いた。ミナト横浜を誇りに思う市井の方々の声を力に、160年に亘る横浜港に輝かしい歴史に一頁を加え、子々孫々に恥ずかしくない横浜とするため、働いていく。

高麗海運株式会社



KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

Direct sailing from Japan to Malaysia, Singapore, Thai, Vietnam, throughout Asia

With high quality service for the customer, anytime, everywhere.



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 : <http://www.djship.co.kr/>
<http://www.dongjinagency.jp/>

DONGJIN SHIPPING

Your Best Shipping Partner

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

—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 Fax : 03-3548-2918
Osaka Tel : 06-6120-2100 Fax : 06-6120-2098
Fukuoka Tel : 092-661-7711 Fax : 092-661-7712

関東地方整備局 19年度事業 南本牧耐震化など堅牢性の高い港実現へ



横浜市港湾局

国土交通省関東地方整備局は4月、2019年度の事業概要を発表、横浜港で増加するコンテナの取り扱いに対応し、基幹航路の維持・拡大を図るためコンテナターミナルを再整備する。また国際コンテナ戦略港湾の拠点ターミナルとして南本牧埠頭地区で水深18mの耐震強化岸壁を整備、また大黒埠頭地区では岸壁を水深12mまで増深し完成車取り扱いの増加と自動車専用船の大型化に対応する。

国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所が発表した2019年度の横浜港における主な事業として「横浜港南本牧埠頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業」、「横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業」、「横浜港大黒埠頭地区埠頭再編事業」の3事業に取り組む。

南本牧埠頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

国際コンテナ戦略港湾の一翼を担う横浜港において、近年のコンテナ船の大型化、コンテナ貨物量の増加に対応し、円滑な物流を

確保するため、南本牧地区で大水深のコンテナターミナルの整備を進める。

19年度は事業費71億6,000万円を投入し、同地区のMC4岸壁で水深18m、耐震強化岸壁の上部工事、荷捌き地の舗装工事などに取り組む。防災・減災の観点か

国際海上コンテナターミナル再編整備事業

コンテナ船の大型化や船社間の連携による基幹航路の再編など、海運・港湾を取り巻く情勢変化するなか、入港するコンテナ船の大型化やコンテナ貨物の増加に対応し日本へ寄港する

ら緊急性の高い事業で、耐震化により震災時における物流機能維持に加え、同港におけるコンテナ取り扱い能力を向上するとともに大型コンテナ船による効率的な輸送が可能になるほか、物流コストの低減が期待される。

基幹航路の維持・拡大するため、横浜港においてコンテナターミナルの再整備を進める。

2019年度は28億9,000万円を投入し、本牧埠頭地区で水深16mのBC岸壁の本体工事を実施、また新本牧地区に水深18m以上の新岸壁の地盤改良工事などを実施する計画。



これによりコンテナ貨物の増加とコンテナ船の大型化に対応でき、海上輸送コストの削減が可能になるほか、アライアンス拠点港として利便性を高め、北米・欧州基幹航路の維持・拡大を図り、物流効率化による日本の産業の国際競争力強化に寄与するとともに、耐震岸壁の整備により、震災

時の物流機能を維持し、日本の産業活動と市民生活の安全・安心を確保する。

大黒埠頭地区埠頭再編改良事業

横浜港は日本を代表する完成車の輸出拠点で、近年の自動車専用船の大型化や完成自動車の取り扱い台数

の増加に対応するため、大黒埠頭地区における既存岸壁の老朽化対策とともに、埠頭再編改良事業の一環として推進12mの岸壁整備を進めている。

今年度は6億円をかけ既存岸壁の撤去に取り掛かる予定で、事業完了後は寄港する自動車専用船の大型化による完成車取り扱い台数

の増加により、東日本全域からの完成車の海上輸送コストを削減できるほか、完成車や部品など広範な関連産業の国内生産鬼怒の維持・拡大に寄与する。

また横浜ベイブリッジを通航できない超大型客船の接岸にも対応できるようになる。



※防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策

SHINYEI SHIPPING CO., LTD.

日本から世界へ
世界から日本へ

信永海運株式会社
 TEL: 03-5405-7600 (代表) FAX: 03-5405-7400
 フリーダイヤル: 0120-549-489
 横浜: 045-210-0766 名古屋: 052-209-9388
 大阪: 06-6220-2800 福岡: 092-452-8025
 仙台: 022-742-5022
 Digital Shinyei: <http://www.shinyei-ship.co.jp>

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>

北米、中南米に欧州も再開など航路拡大

APL、COSCOに2M加え基幹5航路に

コンテナ戦略港湾の横浜港は昨年、邦船3社のコンテナ事業統合会社、Ocean Network Express (ONE) が4月から営業を開始、唯一無二の邦船社として日本への母船寄港にこだわり、アジア域内航路とオセアニア航路の拠点としての機能を強めているのに加え、8月にAPL (シンガポール) の北米航路、9月にはCOSCO Shipping Lines (中国) の中南米航路、そして今年5月からはMaersk / MSC (スイス) で構成する2Mが欧州航路で3年ぶりに寄港を再開、13,000~20,000TEU型16隻を投入したアジア / 北欧州基幹サービスのAE1 / Shogun Serviceで5月から3年振りに横浜港定期寄港を再開し基幹5航路に充実した。

ONEはアジア域内航路の Japan Thailand Vietnam (JTV) 1～3、Japan Thailand 4 (JT4)、Japan Indonesia (JID)、Japan Straits Malaysia 3 (JSM3)、Japan Philippines (JPH)、Japan Vietnam Haiphong (JVH) の8便、オセアニア航路の Australia Japan (AUJ)、Australia Service (AUS) の2便、南太平洋航路の South Pacific Service (SPL) Loop A～Cの3便がそれぞれ寄港する。

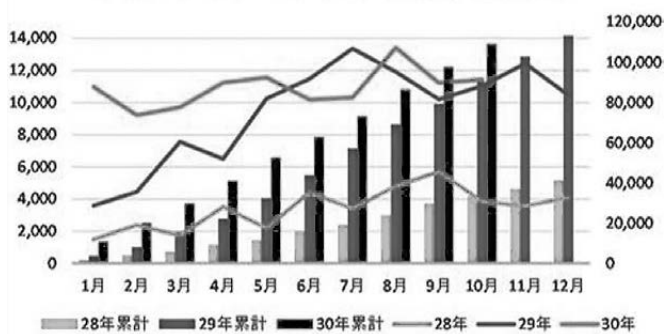
そして8月下旬からAPLが極東／北米西岸航路のEagle Express X (EXX) に4,800TEU型5隻を投入し、寧波～上海～ロサンゼルス～ダッチハーバー～横浜～釜山のローテーションで定曜日ウィークリーサービスを開始、横浜が日本で唯一の寄港となった。さらに今

年8月下旬からはEXXでホノルルに隔週で追加寄港を開始、新ローテーションは横浜～釜山～寧波～上海～ロサンゼルス～ホノルル(火/水)～ダッチハーバー(水/金)～横浜となり、ハワイ航路も加わる。

また、COSCOは2017年に開設した北米航路が予想を上回る実績を収めたのに続き、昨年9月下旬から7,400～8,500TEU型11隻を投入しアジア／南米西岸航路の

WSA3で厦門～塩田～上海～
青島～釜山～エンセナダ～
マンザニーヨ～カヤオ～リ
ルケン～サンアントニオ～
マンザニーヨ～エンセナダ
～横浜～上海～厦門のロー
テーションによる定曜日ウ
イークリーサービスを開始
し、加えてAPL、CMA CGM
(仏)、PIL（シンガポール）
と協調したアジア／南米西
岸航路のWSA4でも南米西
岸から横浜向けに定曜日ウ
イークリーサービスし週2便体

トランシップコンテナ取扱個数 (TEU)



制を整備している。

さらに5月からは2Mが13,000~20,000TEU型16隻を投入したアジア／北欧州基幹サービスのAE1/Shogun Serviceで横浜港に3年ぶりに復帰するなど国際競争力が強化、2018年のコンテナ取扱量は前年比3.7%増の303.6万TEUで2年連続増加となり、2012年以来6年ぶりに300万TEUを超え。トランシップ（T/S）コンテナは14.8%増の13万TEUで3年連続で増加し、横浜川崎国際港湾（YKIP）

の積極的な営業活動が奏功しV字回復している。

増加するトランシップ貨物

東日本の港湾との提携協定が拡大

横浜港では東日本の港と連携協定の締結など協力体制を構築するための取り組みを強め、内航コンテナ船に対するコスト低減策に加え、国際フィーダー航路網を拡充するなど輸送ルートを多様化し、各港周辺に所在する荷主の利便性向上を図っている。

地方港湾との連携ではすでに2009年の八戸港（青森県）を皮切りに2011年の仙台塩釜港（宮城県）に加え、昨年2月に岩手県内港湾（久慈港、宮古港、釜石港、大船渡港）、続いて3月には北海道の苫小牧港、そして8月には北関東の国際物流拠点としてインランドポート機能を全国に先駆け群馬県太田市で展開する「太田国際貨物ターミナル」（OICT）と内陸港と初めての連携協定を締結した。

OICTとは相互の貨物取扱施設の有効活用や“北関東荷主”と横浜港を結ぶ輸送ネットワークの拡充を促進する。

さらに今年に入ると2月に小名浜港／相馬港の港湾管理者である福島県との間で協力体制構築のための連携協定を結んだ。協定では双方の産業や地域活性化に役立つことを目的に連携協調をうたい、海上ネットワークの強化による荷主の利便性向上のほかクルーズ客船誘致や受け入れ態勢の強化を目指している。

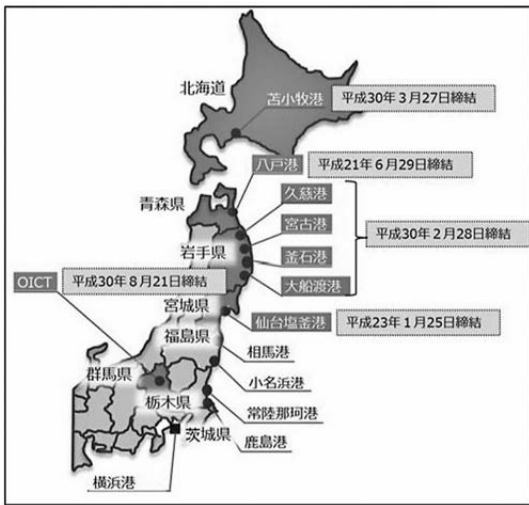
一方で東京～横浜、千葉にいたる東京湾エリアでは、横浜港・東京港がスーパー中枢港湾に指定されたこともあり、コンテナ海上輸送のニーズがますます高まる中、横浜はしけ運送事業協同組合が84FEU積みブ

ツシヤ（押船）式のコンテナバージ輸送を展開中だ。一度にトラック80台以上に匹敵する大量のコンテナ輸送が可能で、大きな省エネ効果や首都圏や港周辺の道路の混雑の軽減が図られている。

同組合では横浜と東京、市原、千葉中央、川崎港、船橋港を結んだサービスを展開、2018年度（2018年4月～2019年3月）実績は週21便と前年度より1便増え、平均消席率は45.7%と3.6ポイント向上し、輸送量は8万2,275TEUと2017年度の7万3,879TEUに比べ11.4%増と2年連続でプラスを記録している。

とくに東京～横浜間は2万3,541TEUと47%も急増し全体の約6%を占めている。東京港の混雑で東京から横浜へのバージを利用した輸送量が急増していると反映したもので、今後も増加が予想されてる。

東日本の港湾との連携



「日々新たに」の“日新スピリット”

世界最高品質の物流サービスを
提供するために常に
自己改革を続けます



株式会社 日新
SHIN 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: <https://www.nissin-tw.com>



セイノーロジックス株式会社
SEINO LOGIX CO.,LTD.

**WORLDWIDE
LCL CARRIER**



横 浜 本 社	〒220-6011	横浜市西区みなとみらい2-3-1 クイーンズタワー A 11F	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:06-6260-1030
名古屋支店	〒460-0003	名古屋市中区錦2-9-27 NMF名古屋伏見ビル 8F	TEL:052-221-7221	FAX:052-221-7230

国内外の他港湾と連携強化

環境・集貨・利便性の向上で協力

横浜港は国内外の港湾や地方自治体との連携を強化、集貨や荷主の利便性向上などに取り組んでいる。海外では2014年からタイ港湾庁（PAT）とパートナーシップに関する覚書きと基本合意書を締結し関係強化を続けているほか、国内では苫小牧港、岩手県、内陸港などとフィーダー輸送の連携、共同ポートセールスなどの強化している。

タイ港湾庁との連携深化 連携をさらに5年延長

横浜市は2014年4月にタイの主要港を管轄するタイ港湾庁（PAT）とパートナーシップに関する覚書き（MoU）を締結、15年1月には具体的な取り組みについて基本合意書を締結、特定の分野で情報交換、相互協力について確認し、これまで両港で研修やセミナーなどを通じ交流を深めてきた。

これまでに環境対策、人材育成、港湾技術の分野で連携を深めており、2018年7月にはPATからレムチャバン港のムントリ代表ほか職員12人が訪問し伊東慎介港湾局長との意見交換や「横浜港の経済効果」「港湾事業と資金調達」をテーマとしたセミナー、視察を実施している。

今年1月には横浜港埠頭（YPC）が、環境省の「二国間クレジット制度（Joint Crediting Mechanism：JCM）

資金支援事業のうち設備補助事業」を活用したタイ・バンコク港のスマートポートプロジェクトの実施に向けバンコクでPATおよびグリーン・パシフィック（GP）と国際コンソーシアム協定書を締結した。この協定はPATと横浜市（港湾局）とのパートナーシップ連携のもとPATが横浜港埠頭およびグリーンパシフィックと共同でJCMを活用した環境にやさしい設備をバンコク港に導入し同港全体での低炭素、低コストかつ安定的なエネルギーシステムの構築を進めるもので、港湾用荷役機械（ハイブリッドRTG・クレーンや電動フォークリフト）、LEDヤード照明、太陽光発電設備の導入を予定し年間約5,400トンのCO₂を削減できるとしている。

そして今年3月31日には両者は有効期限の5年を迎えたMoUと基本合意書を更

新、今後も港湾の課題解決へ向け共同で取り組むことを確認、一層の連携強化を進めていく。

国内港湾、地方自治体との 連携も加速

横浜港は、海外だけでなく国内の港湾・地方自治体とも連携を強化している。横浜市は2018年2月に岩手県と、3月には苫小牧港、今年2月には福島県との間で連携協定を締結し協力関係を強化しているほか、18年8月には横浜市として初めて「内陸港」の群馬県太田市で展開中の「太田国際貨物ターミナル」（OICT）との間で連携協定を締結し、さらにクルーズ船の誘致のため18年11月には石川県と共同でポートセールスを行うために協定を結ぶなど、国内の港湾、物流拠点との結びつきを強化している。

岩手県内港湾を管理する



2018年8月21日に協定を締結した横浜市港湾局の伊東港湾局長（左）と太田国際貨物ターミナルの荻原栄一社長（右）

岩手県とは、船社や荷主企業への共同での営業活動、荷役機械における技術協力などで連携を進める相互協力体制の構築。特に岩手県内重要港湾（久慈港・宮古港・釜石港・大船渡港）と連携することで国際コンテナ戦略港湾（京浜港）として国際フィーダー航路などを活用した海上輸送ネットワークを強化する狙いだ。

また苫小牧港は韓国、中国、北米との国際定期コンテナ航路やフェリー、Ro/Ro船、コンテナ船の国内定期航路が就航し物流を

支える港づくりに取り組んでおり、戦略港湾として基幹航路の維持・拡大へ国際フィーダー航路拡充などを図る横浜港と相互協力体制の構築を図っている。

両港間で国際フィーダー航路などを活用した海上輸送ネットワークを強化し今後見込まれる東南アジアとの貿易増大など海上物流の変化に的確に対応、荷主の利便性を向上するのが目的だ。

新たに小名浜港／相馬港の港湾管理者の福島県とも今年2月に連携協定を結び、双方の産業や地域活性化を図るため、海上輸送ネットワークの強化による荷主の利便性向上のほかクルーズ客船誘致や

受け入れ体制の強化を目指すとしている。

さらに新しい試みとして、北関東の国際物流拠点としてインランドポート機能を全国に先駆けて群馬県太田市で展開中の「太田国際貨物ターミナル」（OICT）との連携では、貨物取扱量の増加に向けた相互の貨物取扱施設の有効活用や北関



2019年2月26日に協定を締結した伊東港湾局長（右）と福島県の杉田彦士木部局長（左）

東と横浜港を結ぶ輸送ネットワークの拡充を促進し荷主企業の利便性や受入体制の強化へ相互協力体制の構築を進めている。

World-Wide Services Through Ours

Seven Seas Shipping Co., Ltd.

HAMBURG SÜD
THE SHIPPING GROUP
Hamburg Süd

ALIANCA

Alianca (Brazilian Flag)



SINOTRANS Japan



United Ocean Lines

Tokyo: 03-3523-3692 Osaka: 06-6264-7541

GES Japan Co., Ltd.

International Logistics Solution Provider



Tokyo 03-3523-3491

SUZUE
CORPORATION

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

代表取締役会長 鈴江 孝裕
代表取締役社長 田留 晏

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
東京本社 〒105-0004 東京都港区新橋1丁目11番7号
TEL.03-3575-8230(代) FAX.03-3575-8231
<https://www.suzue.co.jp>

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

20年度にLNGバンカリング

事業開始に向け準備着々

国際的な船舶からの排出ガス規制が2020年から強化されることに伴い、代替船舶燃料として硫黄酸化物（SOx）などの削減が見込める液化天然ガス（LNG）が新たな船舶燃料として注目を集めている。横浜市は2019年度予算で、横浜港におけるLNGバンカリング拠点の形成に向けた検討などに322万円を計上、2020年度中のLNGバンカリング事業開始の実現に向けた動きを加速させている。

国際海事機関（IMO）による2020年1月から発効する硫黄酸化物排出規制（SOx）規制により、海運業界では新たな代替燃料の一つとしてLNGの利用拡大が予想されている。

国土交通省が2016年6月に、LNGバンカリング（港湾で船舶の燃料としてLNGを供給すること）拠点の形成を目指すため国際コンテナ

戦略港湾の横浜港で日本初のLNGバンカリング拠点の整備に向けた具体的な検討に着手すると発表して以降、検討を重ねてきた。2015年には日本郵船グループによる日本初となるLNG燃料タグボート“魁”が就航（LNG供給は東京ガス）するなど先進的な「港のスマート化」に実現に向け取り組んできた。

パンマリンユナイテッド（JMU）へLNGバンカリング船を発注するとともに、横浜市の林文子市長が、2020年度中に同船による東京湾での船舶へのLNGバンカリング事業を開始すると発表した。

同船は全長95.57m、全幅15.8m、総トン数はこの種仕様のバンカリング船としては世界最大の約4,100トンとなる予定で、LNGタンク容量は2,500^m（約1,500トンのC重油相当）で、アジア-北米間の往復航行に必要なLNG燃料の供給が可能となる。当初はLNG燃料船の比率が少ないためSOx規制適合油とLNGの両方が供給できる体制で運用し、LNG燃料の需要の伸びに応じて専用タンクに切り替える計画。

事業ストラクチャーは、住商が船舶燃料の供給・販売、エコバンカー SHIPPING が船舶を保有・運航、上

■ エコバンカー SHIPPING 設立し 新造LNGバンカリング船を発注

住友商事、上野トランステックおよび横浜川崎国際港湾（YKIP）は2018年11月、東京湾での船舶向けのLNG燃料供給事業を手がける合弁の新会社「エコバンカー SHIPPING」を横浜市に設立、国土交通省の支援のもとでLNG燃料供給船の建造・管理運営に乗り出した。

同社は、東京湾で外航コンテナ船やクルーズ船などを対象にShip to Ship方式（岸壁・棧橋に係留中／錨泊中のLNG燃料船にLNGバンカリング船が接舷：横付けしLNG燃料を供給する）でバンカリング実施する計画で国の補助金交付を得て事業を展開する。

また2019年2月にはジャ



【基本仕様】

全長：約95.57メートル
全幅：約15.8メートル
喫水：約4.4メートル
総トン数：約4,100トン

LNG積載可能容量：2,500^m
適合油積載可能容量：1,500^m
船籍港：横浜港

野トランステックは船舶管理、YKIPが国交省／横浜市など行政との調整や国内外の船社とのネットワークを

活かした本船の誘致活動にあたる。LNGは袖ヶ浦から供給する。

■ バンカリング手続きの規制緩和 LNG燃料船誘致にインセンティブも

財務省関税局は今年4月、横浜市による外航船舶への燃料積み込み手続きの効率化のため、関税法の規制緩和の提案を受け、関税法基本通達を改正した。

従来、包括承認に係る認証は燃料補給船が特定の外航船舶1隻に、同一港内で、一定期間（最長1カ月）に包括的に燃料積み込むことを認めるもので、制約の厳しさから個別認証だけで運用されてきたが、改正後は燃料補給船が特定の複数の外航船舶へ、複数の開港で最長6カ月間、包括的に積み込むことを認め、書類手続きの一部も省略できるようになった。これにより、船舶燃料供給事業の活性化や

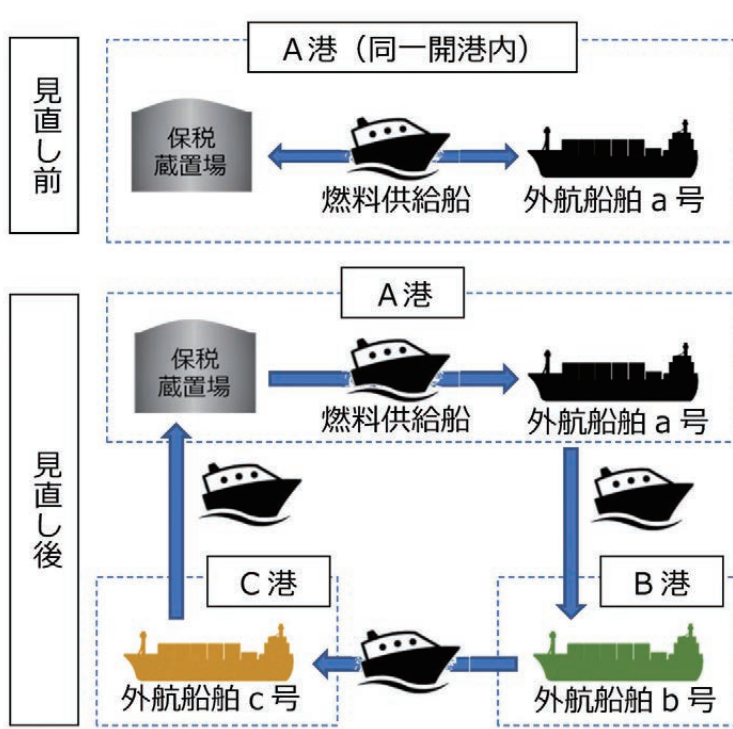
LNGバンカリングの普及促進が期待できる。

横浜市は2017年12月から国家戦略特区制度を活用し、外航船舶の燃料積み込

み手続きの規制緩和を提案、2018年1月に有識者による国家戦略特区ワーキンググループによるヒアリングを開始、横浜川崎国際港湾（YKIP）と連携しワーキンググループから提示された課題に対応、具体的手続きなどの意見交換を経て改正実現に漕ぎつけた。

また林市長は、船舶の排出ガス規制の強化を目前にして各国港湾の競争が激しくなるなかでLNGバンカリングは必要不可欠な港湾機能と位置づけ、市では「LNG燃料船の係留場所提供などバンカリング事業者をサポートすると同時に燃料船を誘致するインセンティブ制度の新規導入などの取り組みを進める」とした。また横浜港は北米航路のファースト／ラストポートという立地優位性も強調、国際コンテナ戦略港湾として年間300万TEU超の達成からさらに増加すべくコンテナ基幹航路船をはじめ外航クルーズ船の誘致拡大へのツールとして期待を示している。

規制緩和の概要



Happy 160 years Anniversary Port of Yokohama

We provide “Punctual, Speedy, Reliable and Economical” Service to/from Yokohama

YANGMING (JAPAN) CO., LTD.
<http://www.yangming.com/japan>

We congratulate Port of Yokohama's 160th anniversary.

“We are so proud to have Port of Yokohama as part of our business. We hope that you keep up the good business relations for many years to come!”

CMA CGM GROUP **APL**

INTERVIEW

国際競争力を強化し貨物誘致

CONPASは年度末にも本格的な運用へ

横浜港、川崎港のコンテナターミナルを一体管理、運営し、東アジアのハブポート機能の強化を図る横浜川崎国際港湾（YKIP）。船型の大型化に対応したコンテナターミナルを整備し、内外貿コンテナ貨物の誘致を進め、船舶の排出ガス規制強化に対応するLNGバンカリング拠点形成を図り、総合港湾としての国際競争力の強化を図る。日本の主要港への基幹航路船の寄港が減少するなか、昨年、COSCO（中国遠洋運輸公司）が南米西岸航路、APL（シンガポール）が北米西岸航路の寄港を開始、今年は5月から2M（Maersk/Mediterranean Shipping Co）がアジア～欧州航路（AE 1/Shogun Svc.）の横浜寄港を再開するなど成果を上げている。政府が推進する国際コンテナ戦略港湾の担い手として国、港湾管理者、埠頭会社と連携し、各種施策を展開するYKIPの諸岡正道社長に国際競争力の強化、今年の寄港誘致の方針や集貨支援事業について聞いた。

Q 国際コンテナ戦略港湾としてコンテナターミナルの生産性向上と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現に向けた取り組みであるCONPASの実証、稼働について、現状と今後の取組について教えてください。

A ICTやAIターミナル化などは、現在、国が中心となって検討等を進めていただいている。

このうち、ICTを活用した取り組みでは、コンテナ輸送の効率化や生産性向上を図るため、国が設置し、当社も参加する「ICTを活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討会」において、実現に向けた取組を推進している。

また、関東地方整備局がゲート処理等の効率化、セキュリティ向上を目的とした新・情報港湾システム「CONPAS」（Contasiner Fast Pass）を開発し、ユーザーの協力を得ながら、これまで事前予約等の試験運用を実施してきている。今年度も引き続き試験運用を実施し、今年度末にも本格的な運用を目指したいと聞いている。「CONPAS」の活用により、ゲート処理時間の短縮、ゲート前混雑の緩和等が期待される。

荷役の遠隔操作化・自動化については、これまで国を中心として実証実験が行われるとともに、「安全確

保のためのモデル運用規定」も整備されるなど、導入に向けた環境整備が整ってきており、当社としても、ユーザーと調整しながら、導入に向けた検討を進めていきたい。

Q 2018年度の寄港誘致・集荷策の取り組みの成果と2019年度の取り組みについて教えてください。特に内航フィーダーへ

特に「内航事業支援」については、内航船社向けに航路新設や増便、船舶大型化に対する支援メニューを展開し、昨年度は東日本主力航路への600TEU型の投入を実現するなどの成果を挙げた。

2019年度の取り組み

2019年度はこれまでの支援事業の方針、取り組みなどを継承しつつ、かつ成果



の対応について18年度の成果と19年度の取組について教えてください。

2018年度の寄港誘致・集荷策の取り組みの成果

A 当社は2016年度から国の補助金（国際戦略港湾競争力強化対策事業費補助金）を活用した集貨支援事業を行っており、実施3年目の2018年度は、「戦略性、継続性を重視し、結果を求める」を方針とし、「外航事業支援」「内航事業支援」「国際トランシップ貨物支援」の3つの支援メニューを実施した。

を維持しながら、海運動向を捉え、集貨支援事業を進めていく。具体的には、「外航事業支援」「内航事業支援」「国際トランシップ貨物支援」の三つの柱を最重要ターゲットとし、「継続性、戦略性を有し、横浜・川崎港での基幹航路の維持・拡大および取扱量増加を実現できる事業」に対して支援を行う計画である。

また、内航については、基幹航路の維持拡大を狙う横浜・川崎港として、内貿貨物の取扱量を増加させることが重要である。東日本の各港から釜山港でラン

シップされている貨物について、京浜港で積替えが行われるよう、内貿貨物量を増加させるための内航の増便・開設に対し支援を行う。

Q LNGバンカリング拠点形成についての現状と今後の取組について教えてください。

A バンカリング拠点形成に向けて検討を重ね、2018年11月に住友商事、上野トランステックおよび弊社の3社で、合併会社であるエコバンカー SHIPPING(株)を設立した。2019年2月には、同社がLNGバンカリング船の建造契約を締結している。

並行して、国家戦略特区



横浜川崎国際港湾
代表取締役社長

諸岡 正道 氏

制度を活用して、2017年12月から財務省関税局と意見交換を続けてきた外航船舶への燃料積込手続きに関する規制緩和が2019年4月に

実現した。今後は、弊社の営業活動を通じてLNG燃料化を働きかけるなど、需要の開拓を進めていきたい。

CONPAS（Container Fast Pass）

コンテナターミナルの搬出入ゲートでの手続きを効率化するため、関東地方整備局が2017年度に開発した新・港湾情報システム。セキュリティを確保しつつ、ドライバーの誤入力の防止とゲート処理時間の短縮が可能。

ドライバー情報（PS情報）を活用し、ドライバー情報のほか貨物情報や車両情報を事前に登録し、コンテナ

ターミナルの搬出入ゲートでは、ドライバーがPSカードをかざすだけでTOP（Terminal Operating System）に照合、入場手続きが完了する。試験運用では、所要時間が約2割削減した。また、ターミナル3km手前に設置したETCの活用で、ゲート到着前に事前指示を出すことにより、事前準備のための時間を15分程度確保できた。19年は搬入ゲートでも試験運用し、年度末には本格運用の予定。

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

国際コンテナ戦略港湾

国土交通省成長戦略会議で検討課題の一つであった「海洋国家日本の復権」の一環として、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」に基づき、「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」として京浜港と阪神港を選定した。

「国際コンテナ戦略港湾」は内航・トラック・鉄道によるフィーダー網の抜本的強化に向けた施策等を推進し、運営にあたっては、民間企業が出資する「港湾運営会社」を設立し、「民」の視点による戦略的な一体運営の実現等により公設民営化等を通じ、国際競争力の強化を図る。

法制面では港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正、2011年12月に全面施行となった。

その後、船舶の大型化や船社間の連携、基幹航路の寄港地絞り込みなどの進展から、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の3本柱を公表した。

2014年7月には国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して国からの出資が可能となり、2016年1月には京浜港の港湾運営会社となる「横浜川崎国際港湾株式会社」（YKIP）を設立、同年3月には同社に対して国が出資し、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築され、港湾政策を深化し、取組を加速している。

ワールドクラスのクルーズポート

賑わい創出へ客船受け入れ機能強化

横浜港は「国際旅客船拠点形成港湾」として国際クルーズ拠点に指定、日本を代表するワールドクラスのクルーズポートに向けた取り組みを強めている。18年の外国客船の寄港数が70回、超大型客船は17年の1回から11回に急増、初入港船も3隻から5隻に増えた。今年は4月に大黒埠頭、秋には新港埠頭で客船ターミナルの供用がスタート、山下埠頭では東京オリンピック大会期間中にホテルシップを実施、大さん橋、大黒埠頭、新港埠頭、山下埠頭、本牧埠頭の5つの埠頭で最大7隻が着岸可能となり、客船寄港総数で190回と過去最高を見込む。

大黒埠頭ではベイブリッジを通過できない超大型客船を受け入れるため、岸壁を700m延伸、CIQ（税関・出入国管理・検疫）施設などを整備、4月19日、横浜



港に3年ぶりのCunard Line（英国）の“Queen Elizabeth”（QE、9万901総トン）を迎え、客船クイーンエリザベス歓迎・大黒埠頭客船ターミナル完成式典開催、林文

子市長は1975年にQEが初入港した際に52万人が詰めかけた熱狂ぶりにふれ、「熱は冷めることなく、今年は2回、2020年には4回も寄港するのは喜ばしい」と挨拶した。

ゴールデンウィークの初日となる4月27日には大黒埠頭で初めての2隻同時着岸、さらに日本初となる同一港に発着クルーズ船4隻同時着岸が実現、東アジアの発着クルーズの拠点港

として大きく飛躍した。

加えて新港埠頭には耐震強化岸壁の整備とともに、1階にCIQ施設とレストラン、2階のレストランとショップ、3～5階のラグジュアリーホテルが一体となった新港9号客船ターミナルの整備も進み、ターミナル周辺の緑地・街区、サークルウォーク昇降設備なども整える計画。

一方、14年度にリニューアルオープンしてから16年が経過した大さん橋国際客船ターミナルも日本を代表するクルーズポートにふさわしい設備に改修、更新などで機能を強化を図る。

山下埠頭では岸壁の一部



改修やインフラ（下水・電気）、照明の整備や歩行者動線の舗装補修で東京オリンピック大会の期間中にホテルシップを実施、JTBがPrincess Cruises から“Sun Princess”（7万7,441総トン、旅客定員1,950人）をチャーター、98日間世界一周クルーズを横浜港から出発、2020年7月23日～8月9日にホテルシップとして利用す

る。

市港湾局では今後もさらなる客船の寄港促進を図るため、戦略的な誘致活動を展開するとともに、客船「お断りゼロ」の実現へ向け引き続き物流埠頭の活用を含めた客船の受け入れ体制を強化、クルーズ客船を通じた市内経済活性化プロジェクトの取り組みも積極化している。

日本海事検定協会（NKKK）分析センター（横浜）

国際社会への永続的貢献を目指す “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・鉄鉱石・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応じてきた。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センターが手狭となり、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、横浜市島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。

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、

及び食品と多岐にわたっており、国内外から当分析センターに送付される品物の種類は、着実に増加している。また、貨物にトラブルが起こっ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様々な要望に迅速・的確に対応している。

今後も、国内外を問わず、従来の業務に加えて資源・エネルギー、及び食品分野の安全と安心を重要テーマとして、積極的に取り組んでいく。

わが国を取り巻く社会環境の変化に対して、分析機関に求められる役割は益々重要となる。目覚ましい進歩に伴い多様化している資源エネルギー及び食品に関わる分析の経験と知識を更に深めていくとともに、顧客の目線を忘れずに国内外の社会変化を先取りして、一歩踏み込んだサービスを提供していく姿勢を全面に打ち出す。

同協会は、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、「これまでの100年からこれからの100年」を見据え、経営理念である「信頼のブランドNKKK」をあらゆる事業活動の原点におき、国際社会への永続的な貢献を目指す。

（写真 エスエス東京 島尾 望）



一般社団法人
日本海事検定協会

NKKK

〒104-0032 東京都中央区八丁堀一丁目9番7号
TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260

<http://www.nkkk.or.jp>

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

14-2, Sachiura 1-chome Kanazawaku, Yokohama City

Organic Matter Team

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

Inorganic Matter Team

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

Food Hygiene Analysis Center

14-2, Sachiura 1-chome Kanazawaku, Yokohama City

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

山下埠頭開発基本計画

ハーバーリゾート形成へ

山下ふ頭は、横浜の都心臨海部に位置し、横浜を代表する観光スポットである関内地区に隣接しており、都心臨海部が今後も横浜の成長をけん引し、世界都市・横浜の顔として輝き続けるエリアとするため、横浜市は山下埠頭のもつ広大な開発空間と周囲を囲む穏やかな水域、高い交通利便性、横浜港の良好な景観と周辺の観光資源などを生かし、世界から注目され、目的地となる「ハーバーリゾートの形成」を目指している。

横浜市が2018年5月にまとめた横浜市中期4カ年計画2018～2021の素案では、政策課題のなかで「国際競争力の強化と市民生活を豊かにする総合港湾づくり」も取り上げ、臨海部の賑わい創出では山下埠頭再開発の推進や山内地区の将来構想を検討するとしている。

市は2015年に、山下埠頭地区の大規模な開発空間、豊かな水域と港の景観、周辺地区に集まる公園、緑地、観光施設、文化施設などの強みを活かし、物流の港湾から人が交流するミナトへの転換と親水空間、水上交通の活性化をはかり、新たな賑わい拠点を形成する「ハーバーリゾート」を形成する方針を示し、「3つの視点」と「8つの基本計画方針」を定めた。

視点1 観光・MICEを中心とした魅力的な賑わいの創出

賑わい創出に向け、方針①国内外から多くの人を呼び込む賑わいの創出、方針②地区内外の移動を促進させる交通ネットワークの形成、③快適で回遊性のある歩行者動線の確保をあげている。コンベンション、スポーツ、エンターテインメントのシンボルとなる大規模集客施設やショッピング、散策機能を確保するとともに、地域へのアクセス性向上のため広域的な交通ターミナルを設け、国内外

からのスムーズなアクセスを確保するという。また、山下公園側の道路からアクセスルートを拡充し、周辺地域とのアクセス・回遊性を向上、陸・海・空の視点から新たな交通アクセスの構築を検討するとともに、埠頭地区内の各ゾーンを結ぶ歩行者動線を整備するとしている。

視点2 親水性豊かなウォーターフロントの創出

視点2では、方針④緑豊かなオープンスペースと水際プロムナード空間を形成と⑤港町の魅力を高める景

観形成をあげ、山下公園と一体になった緑豊かな緑地空間を形成するとともに、水際線の連続した緑地・オープンスペースからなるプロムナードを確保し、市民への積極的な水域の開放やイベントなどの充実化により親水空間の演出を図る。

また客船や水上交通など

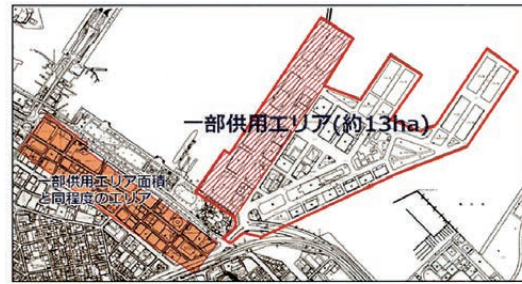
新たなアクセスルートの構築とともに客船や大型クルーザーなどの着岸受け入れなども進めていく。

さらに、ハーバーリゾートとしてのまちづくりを進めていくうえで、「賑わい」と「憩いと安らぎ」を兼ね備えた新たな横浜の顔となる景観を戦略的に形成していく。

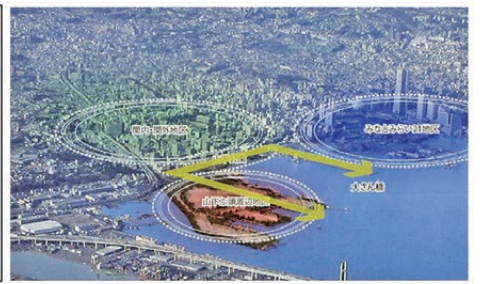
視点3 環境に配慮したスマートエリアの創出

視点3では環境、防災
利便性の向上について方向
性を示し、方針⑥環境に配
慮したまちづくり、⑦高い

防災・安全性をもつまちづくり、⑧わかりやすく利便性の高い魅力あるまちづくりを定め、地区全体としてエネルギーを融通し、効率の最適化を目指すとともに、太陽光など再生可能エネルギー、未利用エネルギーの活用を検討するほか、温室効果ガスや熱排出を低



＜一部供用エリア＞



＜新たな賑わいの軸線イメージ＞

減する設備・システムの導入、環境に配慮したパーソナルモビリティ、次世代交通システムの整備などを図る。

また災害時の来街者のための安全を確保すべく、災害時の一時滞在スペースの確保、物資の備蓄、多言語での情報発信を目指すほか、災害時バックアップを持つ電源供給システムの導入などを進め、自立した都

市機能を実現。さらに、歩行者動線を2階レベルに構築することで、災害時の浸水に対しても安全で円滑な歩行者の退避を実現する。

また観光案内所の充実やデジタルサイネージ、多言語対応サインなど多様な媒体による情報発信をはかるなど利便性の高いまちづくりをはかる。計画地は、約47haの埠頭用地で、物流機能に支障が出ないよう倉庫

などを移転しつつ、2020年の一部供用開始を目指し段階的に開発を進めており、第一段階として、山下公園に隣接する約13haのエリアの開発を進めている。埠頭内との土地利用の混在を避けるとともに、市街地と連続した動線を確保し、山下埠頭前面の水域に臨む大さん橋～山下公園～山下埠頭につながる新たな賑わいの軸線を形成する。

京浜海運貨物取扱同業会

博史郎夫男	明泰欣典正	黒田吹司邊	石富矢大渡	會長長長長	會副副副副
-------	-------	-------	-------	-------	-------

〒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	早川正雄
副理事長	中村光雅
専務理事	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	石川一彦

〒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



横浜港

2018年のコンテナ取扱量

6年ぶり300万TEU突破、T/Sも3年連続増

横浜港におけるコンテナ取扱量は、横浜川崎国際港湾（YKIP）設立以降V字回復し2018年は303.6万TEUと2012年以来6年ぶりに300万TEUを超えた。国別取扱量では、輸出では中国が減速したが、米国向けは前年比20%越えの伸びを示すほか、東南アジア向けも好調、また寄港船も大型化しつつある。

横浜市港湾局がまとめた横浜港統計によれば、2018年の総貨物取扱量は前年比0.2%増の1億1,376万2,484トンで、うち外貨貨物が5.6%増の7,828万2,721トンと2年連続のプラス、一方内貿は9.9%減の3,547万9,763トンと5年連続でマイナスとなった。原油が移入から輸入へシフトしたことが一因とみられる。

コンテナ取扱量は外内貿合わせて4.1%増の4,307万1,485トン、個数ベースで

3.7%増の303万5,832TEUと2年連続でプラスとなり、6年ぶりに300万TEUを超えた。外貿コンテナは個数ベースで3.9%増の272万3,882TEUと3年連続のプラスで、輸出が3.7%増の145万3,765TEU、輸入も4.1%増の127万117TEUと好調だった。またトランシップ（積み替え）も14.8%増の13万TEUと3年連続のプラス、2年連続で年間10万TEUを上回った。輸出貨物主要国別取扱量

は、首位の中国が2.7%減の539万5,925トン、3位の豪州も5.0%減の232万1,517トン、6位のフィリピンも0.3%減の141万4,793トンと前年割れだったが、2位の米国は24.9%増の304万5,556トンと2ケタ増を記録したほか、4位のタイは17.7%増の177万9,377トンと好調だった。また、5位のメキシコも2.8%増の147万5,111トンと前年比を上回った。輸入の国別では、資源輸



横浜市港湾局

入港船舶

		単位	30 年	前年比	構成比
総 数	隻 数	隻	34,322	95.5	100.0
	総トン数	総トン	296,644,546	101.7	100.0
外 航 船	隻 数	隻	9,708	98.4	28.3
	総トン数	総トン	254,476,687	102.7	85.8
うち フルコンテナ船	隻 数	隻	4,791	101.3	49.4
	総トン数	総トン	125,583,212	102.4	49.3
内 航 船	隻 数	隻	24,614	94.4	71.7
	総トン数	総トン	42,167,859	95.7	14.2

入の増加を反映し主要国はいずれもプラスとなり、首位の中国が3.9%増の796万2,239トン、2位の豪州は14.1%増の713万5,357トン、3位のサウジアラビアも8.4%増の505万6,744トン、4位の米国も22.0%増の472万272トン、5位のタイは16.4%増の227万6,687トンと好調だった。

貿易額は10.3%増の12兆4,718億1,300万円、輸出が7.6%増の7兆7,192億200万円、輸入は15.0%増の4兆7,526億1,100万円。

入港船舶は隻数で4.5%減の3万

4,322隻、一方、総トンベースで1.7%増の2億9,664万4,546総トンと5年連続で増加し寄港船の大型化が続いている。

取り扱い貨物を品目別に見ると、輸出貨物は自動車関連、機械関連が上位を占め、1位の完成自動車は4.1%増の1,275万9,544トン、2位の自動車部品は11.3%増の455万2,747トン、3位の産業機械が12.2%増の312万3,969トン、また4位の染料など化学工業品も8.7%増の179万3,905トンと好調だ

った。一方、鋼材は17.7%減の144万2,150トンと2ケタマイナスだった。

輸入の品目は全体の3割以上をエネルギー・資源関連が占め、1位のLNGが3.8%増の836万7,243トン、2位の原油は25.0%増の710万7,834トンだった。

続いて3位の製造食品が3.0%増の197万6,974トン、4位の電気機械は6.4%増の158万7,920トン、5位の衣類・身廻品・履物は11.1%増に155万4,890トンと2ケタプラスだった。

海上出入貨物

		単位	30 年	前年比	構成比	29 年	前年比	構成比
総 数	貨 物 量	トン	113,762,484	100.2	100.0	113,499,857	104.0	100.0
	うちコンテナ貨物量	トン	43,071,485	104.1	37.9	41,359,056	106.2	36.4
	コンテナ個数	TEU	3,035,832	103.7	100.0	2,926,696	105.3	100.0
外 貿	計	トン	78,282,721	105.6	68.8	74,102,398	107.5	65.3
	輸 出	トン	32,850,346	104.0	28.9	31,581,853	103.1	27.8
	輸 入	トン	45,432,375	106.8	39.9	42,520,545	111.0	37.5
	うち							
	計	トン	40,282,285	104.5	51.5	38,560,308	106.0	52.0
	コンテナ貨物							
	輸 出	トン	17,123,847	106.2	52.1	16,125,605	109.1	51.1
	輸 入	トン	23,158,438	103.2	51.0	22,434,703	103.9	52.8
	コンテナ個数							
計	TEU	2,723,882	103.9	89.7	2,621,010	104.0	89.6	
輸 出	TEU	1,453,765	103.7	47.9	1,401,356	105.6	47.9	
輸 入	TEU	1,270,117	104.1	41.8	1,219,654	102.2	41.7	



Bringing Value To Life.

「海・陸・空」から、「人」へ。「運ぶ」だけでなく、「生み出す」へ。
もはや海運業にとどまらない。“Bringing value to life.”企業へ。
はるか先に行く必要はない。しかし、半歩先を確実に行こう。

生きている を 支えていく



日本郵船