

Shipping Guide

基本発行日：月・水・金（週3回）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** 〒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

(1)

Tuesday, June 2, 2020

© Shipping Guide

横浜港開港記念日特集



MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

記念すべき横浜港の開港の日を迎え、今日の横浜港発展の礎を築いてくださっ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た、多くの関係者の皆様の御尽力に、この場を借りて深く感謝申し上げます。

現在、世界中で新型コロナウイルスが猛威を振っており、横浜市は、市民の皆様の安全・安心な生活や事業者の皆様様の活動をお支えるため、医療体制の維持・確保や感

染症対策、経済活動のご支援に力を尽くしています。横浜港にも大きな影響が及んでおり、改めて、国の物資輸送を支える港湾物流や、街に活気をもたらす港の賑わいの重要性を実感しています。横浜港が、物流と賑わいを両輪に、市民生活の安定を支え、将来の力強い経済発展を牽引する総合港湾として、その力を存分に発揮できるよう、今後も機能強化に力を尽くしてまいります。

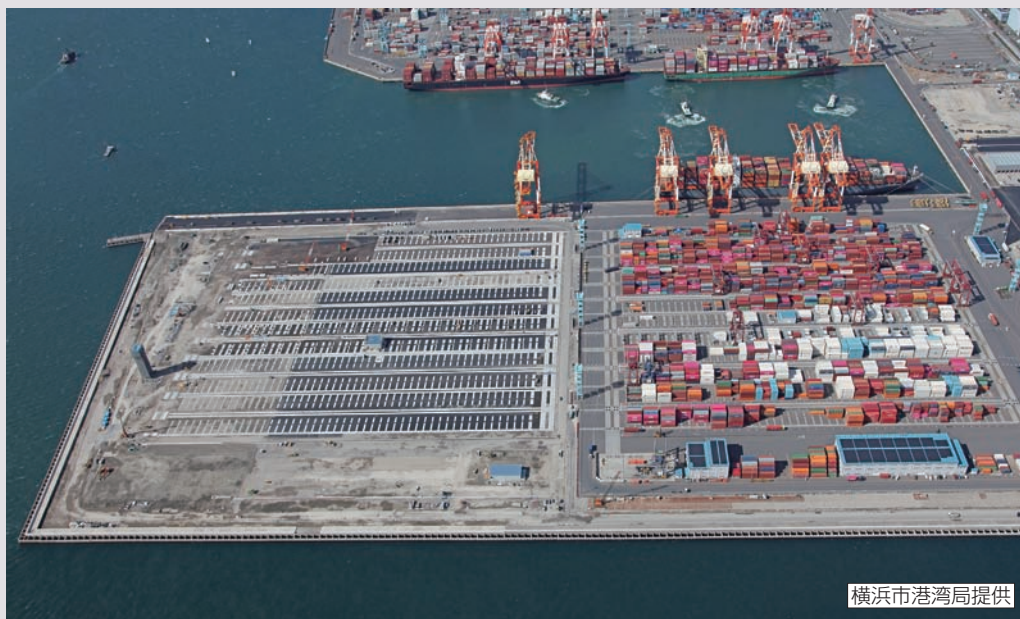
物流施策では、横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）の公募により、南本牧MC3・4コンテナターミナルの借受者が、本年4月に決定しました。これを受け、今後更に大型化する船舶への対応を、強化していきます。また、着実に成果をあげている、北米・欧州航路をはじめとする基幹航路の誘致などに、引き続きYKIPと連携して取り組み、横浜北西線の開通による背後圏へのネットワーク強化も契機に、「国際コンテナ戦略港湾」として、選ばれる港づくりを推進します。更に、新本牧ふ頭の本格整備をはじめ、本牧ふ頭の再編などによるコンテナ取扱機能の強化や、本牧ふ頭A突堤などでのロジスティクス拠点の整備による物流施設の集積を進め、国際競争力

を強化していきます。東日本最大の完成自動車輸出拠点である大黒ふ頭では、岸壁改良やコンテナターミナルから自動車ターミナルへの機能転換など、自動車取扱機能の強化を進めます。

賑わい施策では、ワールドクラスのクルーズポートとして、クルーズ需要の回復を見据え、クルーズで訪れるお客様の感染症対策の徹底と受入環境の充実に取り組みます。あわせて、客船を間近に臨み、横浜港を一望できる新港ふ頭のハンマーヘッドデッキや、みなとみらい新港地区と中央地区を結ぶ女神橋、横浜駅方面とパシフィコ横浜ノースをつなぐキングモール橋の整備、2022年に供用20周年を迎える赤レンガ倉庫の大規模改修などを進め、横浜港の魅力や回遊性の向上、賑わいの創出に取り組みます。また、昨年の台風で大きな被害を受けた港湾施設の早期復旧にも、引き続き力を尽くしてまいります。更に「SDGs未来都市・横浜」の実現に向けて、環境に配慮した船舶の増加や燃料の転換などの新たな需要を捉えた「LNGバンカリング拠点」の形成も進めていきます。横浜港が更に発展していくためには、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、官民一体となって全力で取り組んでまいります。益々の御支援、御協力をお願い申し上げます。



横浜市長
林 文子

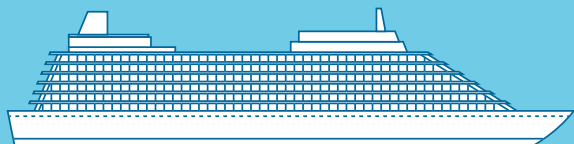
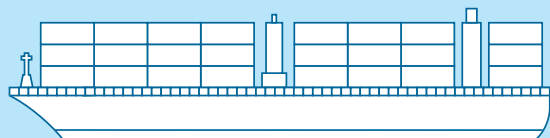
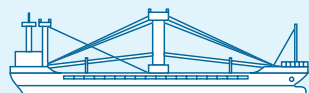
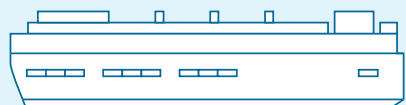


横浜市港湾局提供



PORT OF YOKOHAMA

これまでも これからも 進化し続ける横浜港



横浜市港湾局 横浜川崎国際港湾株式会社 横浜港埠頭株式会社 (一社)横浜港振興協会
問合せ先 045-671-7260 (物流運営課) http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/ 問合せ先 045-680-6636 http://ykjp.co.jp/ 問合せ先 045-671-7291 http://www.yokohamaport.co.jp/ 問合せ先 045-671-7241 "POPヨコハマ" 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

競争力強化と賑わい創出の進捗状況について

コンテナ関係では南本牧ふ頭の供用準備、本牧ふ頭の再編、新本牧ふ頭の整備を進めている。南本牧、本牧、新本牧ふ頭にコンテナ取扱い機能を集中し、大黒ふ頭は当面コンテナターミナル(CT)が残るが、自動車の取り扱い拠点にしていく方針だ。ベイブリッジ内側の内港地区は、賑わい、観光のエリアとする方向で進めている。

南本牧のMC-3、MC-4はA.P. Moller-Maersk(デンマーク)が一体的に借り上げる。さらに、川崎汽船と商船三井がMC-2でMaerskと共同借受けし、MC-1はMaerskと日新が引き続き使うため、1から4までMaerskが関わる。MC-3・4は日本最大の900m、マイナス18m岸壁、MC-1・2と併せて1,600mの岸壁を世界第1位のMaerskと2Mアライアンスを組む世界第2位のMSC(スイス)、それに日本船3社の統合コンテナ船社、Ocean Network Express(ONE)が、船型やバースウインドウの状況により、4バースをそれぞれうまく使うことになる。さらに内航船も利用できるため、柔軟かつ効率的に使用できるだろう。今年夏頃の、供用開始を予定しており、横浜港のみならず日本の物流にとって意義が大きい。

さらに、商船三井が本牧D5から、川崎汽船が大黒C4から南本牧に移るので、タネ地ができ、本牧、大黒の再整備を進め易くなる。D5についてはストラドルキャリア方式からテナー方式に変更、さらにAPL(シンガポール)、CMA CGM(仏)が使用しているD4とD5を水深16m、岸壁延長700mの一体バースとして使用する可能性も生まれる。また、COSCO(中国)が寄港し、横浜港全体の約1/3にあたる年間100万TEUを取り扱うBCターミナルのBC1岸壁延長工事を昨年度と今年度実施し、さらにその先の

BC2岸壁を整備し連続700mに延伸、ヤード拡張工事に取りかかる。

これらターミナル再編整備には、B突堤のヤード拡張部分の上屋の移転が必要のため、新山下地区に二層建ての荷捌きスペースを持つ高度化上屋を今年度着工、山下ふ頭再開発による移転と兼ねて整備する。D突堤にも新しい上屋を作る計画。さらにCD間の基部を埋め立てて内航船バースを作り、一体的に運用する。本牧ふ頭の再編整備で、最新鋭の施設に改修し、主力埠頭の勢いを絶やすことなく持続していく。

新たな埋立として、D突堤の地先に新本牧ふ頭を造成する。現在、地盤改良やケーソン製作を進めているところ。新本牧の付け根部分の第1期地区は横浜市がロジスティクス用地として整備する。輸送型だった横浜港だが輸入にも力を入れる。そのために、ロジスティクス機能の強化は不可欠であるが、温度管理が可能な定温倉庫や流通加工を行う付加価値の高いロジスティクス施設は、国の施策の国際コンテナ戦略港湾の「創貨」として重視されている。上海港や釜山港でもCTの背後にロジスティクス用地があるように、横浜港でも新CTはロジスティクス施設と一体的に整備する。この工事にはJR東海リニア中央新幹線のトンネル工事掘削土砂を埋立て用材として使い造成、護岸整備にも一部JR東海が費用負担を行う。新本牧ふ頭、リニア中央新幹線、ともに我が国の基幹的な国家的プロジェクトで、これらが大きく動き始める。国は、連続1,000m、水深18m以上で超大型コンテナ船2隻の同時着岸可能なCT、新本牧ふ頭(SH1、SH2)に今年度着工する予定である。

大黒は自動車ターミナル

大黒ふ頭は東日本最大の自動車輸出拠点である。C3が本牧D1に移転したので、

INTERVIEW

船型大型化対応、ふ頭再編、輸入強化で競争力強化と賑わい創出に取り組む

横浜港は常に日本の港の先端を行き、海運や国際物流を取り巻く環境の変化に対応してきた。横浜港の優位性は大消費地である東京圏、生産拠点の京浜工業地帯を背後地に、湾口からの航海距離が短く、大水深バースの沖合展開が可能な天然の良港であることだ。東京都心部とは首都高で結び、横浜北西線ですでに東名高速にも直結、北関東とは都心部を迂回し数年内に圏央道と接続、横浜港の集荷ゾーンは着実に拡大する。横浜港は輸出中心のミナトから輸入物流や船型の大型化に対応、トランシップ貨物の誘致、LNG燃料船へのバンカリング機能の整備など競争力強化と、クルーズ船誘致によるインバウンド拡充など賑わい創出に向け、様々な課題に取り組む。横浜市の港湾行政トップを務める中野裕也港湾局長に進捗状況や今後の計画などを聞いた。

C3を自動車ターミナル化する工事を進めている。荷捌き地の工事やガントリーの撤去を進め、今年夏頃から自動車船用ターミナルとして使う。さらに川崎汽船が使用していたC4も移転することになるが、CTの需要動向やCTの再編整備の状況も見ながら自動車ターミナル化を進めていきたい。

国が工事を進めているP4岸壁は既に完成、P3岸壁についても来年度末に完成予定だ。これは2バース、延長290m、岸壁水深12mで、世界最大級の自動車船が寄港可能。クルーズ船/自動車船兼用であり、既存のT3~T8バースを含めると全体で約1,110mの連続バースとなる。

クルーズ対応

クルーズ船のコロナウィルス感染では、国土交通省、厚生労働省などと連携して対応した。今後も貨物船を含め、乗船者に感染者が出た場合でも、食料の補給や交代要員のために着岸できるバースを考えなくてはならない。また、新型コロナウィルスなどの感染症を拡

大させないための水際対策強化も必要となる。そこで、各ターミナルにサーモグラフィカメラを設置し乗下船客の体温を把握するほか、感染者を隔離できる陰圧室の設置を進め、準備をしっかりとやって行く。

新港ふ頭の客船ターミナル(ハンマーヘッド)が昨年10月に完成した。ベイブリッジの外側では、超大型クルーズ船の2隻同時着岸に対応できるように大黒客船ターミナルの隣の上屋を改造してCIQ施設にする。横浜港全体で7隻が同時着岸できるようにする。

LNGバンカリング拠点

21年3月にバンカリング船がいよいよ完成する。日本の拠点港で初のバンカリング船を係留できる基地の整備を進めている。また、LNG船入港促進策として、現在、東京湾周辺の港にLNGバンカリング船やLNG燃料船の入港に対して何らかの優遇措置を考えてもらうよう働きかけている。

国際トランシップ強化

国際トランシップの強化

については、東日本の各地方港との連携を深め、各港のセミナーなどの機会を捉え、地方港の利用荷主に内航船やコンテナバースが南本牧、本牧でもCTに直接着岸できるように整備していることなどを説明、横浜港利用を直接、働きかけ、トランシップハブとして横浜港への貨物誘致に動いている。また、道路網では横浜北西線ができ、東名高速と直接つながり、数年後には圏央道の一部となる横浜環状南線が完成予定で、圏央道とも直結するので、北関東などの荷主への横浜港利用を働きかけている。

必要な役割分担

大型船に対応する水深18m岸壁は首都圏で横浜港しか持てない。大型船の受け入れ環境が整っている横浜港がトランシップ貨物の取扱いを担っていく。

コンテナ船大型化は避けられない流れであり、距離があっても、圏央道が横浜まで延びれば、北関東の荷主は東京港も横浜港も時間的には変わらないし、ドライバー不足は今後も変わら

ず、効率化が求められるので、物流の動向も大分変わってくるだろう。

輸入物流機能の整備

輸入物流で必要なロジスティクス施設における流通加工は人手も必要で、市街地に近い横浜港は労働力を集めやすい。道路網が整備され、配送がさらに効率化されるので、輸入貨物誘致の潜在力は非常に高く、輸入と輸出のバランスが良いと空バン回送が少なくなりメリットが大きい。

ロジスティクスセンターとしては既に大黒ふ頭があり、南本牧には、新たに大手3倉庫が稼働し、本牧A突堤には12haのロジスティクス拠点ができ、さらに新本牧ふ頭には40haの新しいロジスティクスゾーンもできるので、輸入物流に十分対応できることになる。CT近傍にロジ用地を探している荷主や物流企業が多く、将来の発展性は高い。横浜港は港湾、物流機能の拡充で常に国と連携してきた。これからは国と一体となり、日本の国際物流を支えていく。

横浜港運協会
会長 藤木幸夫
副会長 藤木幸三、田端彰、石黒明博、宗克典、鈴江孝裕
副会長 飯泉牧太郎、藤木幸太、長谷川元、原田龍次郎、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



横浜市港湾局

南本牧ふ頭に大水深・高規格コンテナターミナル群が今夏完成

MC-3、4はMaerskが一体利用 新本牧ふ頭は埋め立て開始

横浜港では今年、南本牧ふ頭MC-4とMC-3を合わせて日本最大の大水深・高規格コンテナターミナルが夏に完成するほか、新本牧ふ頭で埋め立て工事に本格的に着手するなど、同港の国際競争力をさらに強化する施策が推進される。

物流面では、南本牧ふ頭のMC-4の完成で、MC-3とMC-4を一体的に利用することで水深18m、岸壁延長900mの大規模、大水深のターミナルが誕生するが、同ターミナルを管理・運営する横浜川崎国際港湾（YKIP）は、横浜港南本牧ふ頭のMC-3とMC-4の借受者にA.P. Moller-Maersk（デンマーク）を選定している。

MC-2はMOL/K Lineと共同借受

南本牧ふ頭全体をみると、MC-4の今夏完成でMC-1からMC-4まで、岸壁総延長1,600m、水深16mから18mの国内屈指の大水深・高規格コンテナターミナル群が供用されることとなる。YKIPでは横浜港のコンテナターミナル中核施設として、高規格の施設能力を最大限に引き出すことを目的に、MC-3とMC-4を一体で貸し付けるべく公募を行い、厳正な審査の結果、同社を選定したもの。

さらに、Maerskと商船三

井（本牧ふ頭D-5ターミナル）、川崎汽船（大黒ふ頭C-4ターミナル）から同ふ頭MC-2ターミナルの共同借り受けの意向が示された。これらを踏まえ、YKIPは、大水深岸壁MC-1～MC-4の一体利用を行いつつ、南本牧ふ頭の今後の供用を、MC-1（Maersk/日新）、MC-2（Maersk/商船三井/川崎汽船）、MC-3～4（Maersk）とすることに決定した。これにより、南本牧ふ頭の施設の相互融通、超大型コンテナ船が投入される基幹航路をはじめとした多方面の航路が寄港可能な柔軟かつ一体的な利用が

可能となる。ちなみに同ターミナルでは、オンデッキ24列9段積みまでの超大型コンテナ船の荷役にも対応可能だ。なお商船三井と川崎汽船は、調整が整い次第、現在借受中の本牧ふ頭から順次移転する予定だ。

新本牧/CTとロジスティクス拠点

一方、19年11月に埋立免許を取得した新本牧ふ頭では本格的な埋立工事に着手する。同ふ頭は、本牧ふ頭と南本牧ふ頭間の沖合を埋め立て整備するもので、国際コンテナ戦略港湾施策の一環として、大水深・高規

南本牧ふ頭における借受者

	MC-1	MC-2	MC-3	MC-4
借受者	A. P. Moller-Maersk A/S 株式会社日新	A. P. Moller-Maersk A/S 株式会社商船三井 川崎汽船株式会社	A. P. Moller-Maersk A/S	
利用船会社等（見込み）	ザ・アライアンス（ONE 他）、2M（A. P. Moller-Maersk A/S、MSC）等			

格コンテナターミナルと高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設からなる新たな物流拠点を形成するもの。第1期の約38haは横浜市がロジスティクス拠点として整備、第2期の約50haは国がコンテナターミナルを整備する計画だ。

本牧ふ頭では、コンテナ船用岸壁の延伸、コンテナターミナルの拡張、ロジスティクス拠点の配置など再編工事を進めている。コンテナ取扱機能強化を目的に16年度から再整備工事を進めていた本牧埠頭D-1コンテナターミナルの整備が完了し、19年7月から供用を開始した。同ターミナルは、面積14万5,000㎡、岸壁延長482.5m、水深14m、オンデッキ16列対応のガントリークレーン3基を備える。借受者は横浜港メガターミナルで、利用者は同社の構成会社の日本通運と上組。

本牧ふ頭/C・D間を埋め立て

さらに本牧ふ頭BC岸壁では19年度より延伸工事を開始しており、延長700m

の岸壁を整備する予定。また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）をしなければならないとの指摘があり、本牧C・D間を埋め立て、国際フィーダー船用岸壁を整備する計画もある。これによって、BC-Dターミナルの一体運用も図られる

大黒ふ頭/完成車取扱機能強化

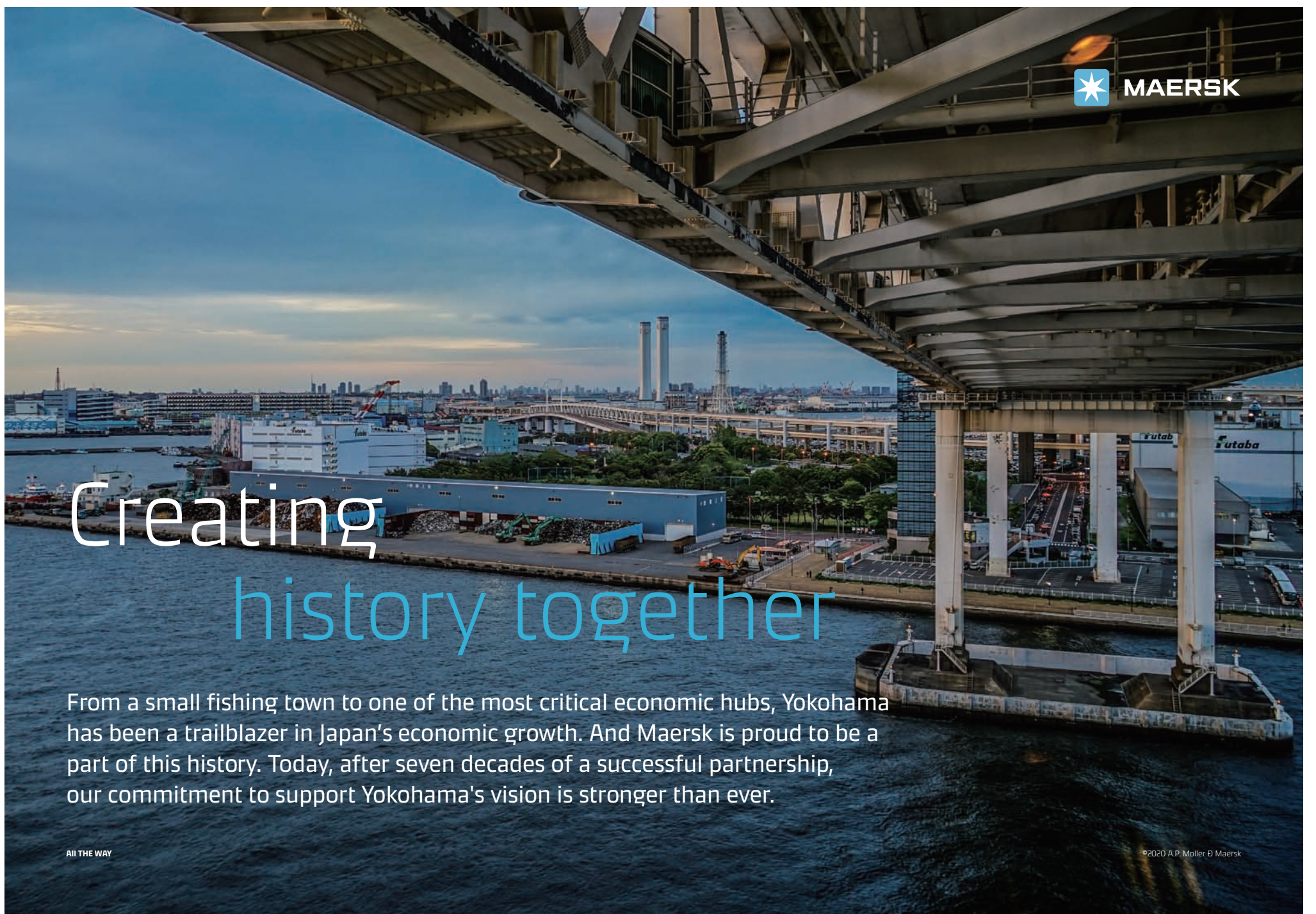
横浜港ではコンテナ取扱機能を本牧ふ頭、南本牧ふ頭、さらに新本牧ふ頭へ集約を進める一方で、大黒ふ頭における自動車取扱機能を促進していく方針だ。横浜港の外貨貨物取扱量をみると、実は完成自動車・関連部品をあわせた自動車関係品目が輸出貨物取扱量の5割以上を占めている。またその輸出先も豪州・欧米・アジアなど世界各国に広がっている。自動車産業の生産拠点を、同港の背後圏ともいえる北関東を中心に抱え、東日本における最大の輸出拠点としての役割を今後も担っていくた

めに、大型化が進む自動車専用船に対応するため、大黒ふ頭では既存岸壁の老朽化対策とともに、水深12m

の岸壁整備を進め、コンテナ船岸壁の自動車専用船岸壁への転用や改良を実施し、完成自動車取扱機能の強化を図る方針だ。

南本牧はま道路が再開

また3月22日には横浜北西線が開通、横浜北線と一体となり、横浜港から東名高速までが直結し、物流機能がさらに効率化した。一方19年9月の台風15号により被災し通行止めとなっていた横浜港南本牧はま道路は、4月末で損傷した橋桁や高欄などの復旧が完了、5月より供用を再開した。南本牧はま道路は、従来1ルートだった南本牧ふ頭へのアクセスを複線化するため、17年3月に完成したもので、大水深バースが整備されている南本牧ふ頭の輸送力強化を担う重要な交通アクセスだった。特に、今夏のMC-4完成で、さらに交通量の拡大が見込まれているところで、復旧したはま道路は、これらCTアクセスの中核を担うルートとして、関係者から大きな期待が寄せられている。



Creating history together

From a small fishing town to one of the most critical economic hubs, Yokohama has been a trailblazer in Japan's economic growth. And Maersk is proud to be a part of this history. Today, after seven decades of a successful partnership, our commitment to support Yokohama's vision is stronger than ever.

新本牧・南本牧ふ頭整備、本牧再整備など 横浜市港湾局予算、一般会計補正含め280億円

横浜市港湾局の20年度予算案の概要は、一般会計が前年度当初予算比9.8%減の193億4,299万円となったが19年度12月補正予算と2月補正予算案を含めると30.5%増の279億8,854万円となる。一方、港湾整備事業費会計は新本牧ふ頭整備費の増加などにより46.8%増の374億5,950万円、埋立事業費会計は南本牧ふ頭の埋立工事費などの増加により4.4%増の374億5,015万円。同予算は「国際競争力のある港」、「ワールドクラスのクルーズポートとにぎわいの港」、「安全・安心で環境にやさしい港」の3つの柱が基本で、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目指す。

国際競争力のある港/ 新本牧ふ頭

国際コンテナ戦略港湾として、急速に進むコンテナ船の大型化などに対応し、基幹航路の維持・拡大を図るため、新本牧ふ頭の整備に本格的に取り組むとともに、南本牧ふ頭MC4コンテナターミナルを供用させる。本牧ふ頭再編強化として、BCコンテナターミナルの拡張やA突堤のロジスティクス拠点の形成など

を進める。新本牧ふ頭の整備は、港湾整備事業費会計で227億7,400万円を計上、大水深高規格コンテナターミナルと高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設からなる新たな物流拠点を形成する。また、南本牧ふ頭埋立完了に続く市内公共建設発生土を安定的に受け入れる役割も担う。第1期地区(約38ha)は、護岸の整備のための地盤改良や護岸本体となるケーソン製作などを進める。この整

備にあたっては、中央新幹線首都圏区間のトンネル掘削土砂を活用するとともに、岸壁整備費に受益者負担を導入する。第2期地区(約50ha)は護岸などの整備のための地盤改良などを国直轄事業として実施する。

南本牧ふ頭

南本牧ふ頭高規格コンテナターミナルなどの整備として43億3,563万円を計上、南本牧ふ頭MC4コンテナ

ーミナルはMC3との一体利用による供用を今夏開始する。また、ふ頭用地の造成、ふ頭内の道路改良、排水管整備などを実施、港湾施設整備費貸付金(港湾整備事業費会計)により、ガントリークレーンの改良などを行う。また埋立事業費ではMC3ターミナルの隣の5-1ブロックの地盤改良、載荷盛土などを行う。

本牧ふ頭再編

本牧ふ頭の再編強化では合計60億9,019万円を計上、大型コンテナ船への対応を図り、本牧ふ頭BCコンテナターミナルの拡張を行うため、BC岸壁の延伸工事を行う。また、コンテナ貨物取扱量の拡大と定着を図る取り組みとして、A突堤に約13haのロジスティクス拠点を形成する。道路・上下水道などの基盤整備を進めるとともに、国と連携した物流施設整備費貸付金などを活用して事業者の進出を促すことで、総延床面積約20haを超える高機能な物流施設群が生まれる。さらに、ふ頭の再編強化に伴う上屋の移転に対応するため、新山下地区に2層構造の高度化上屋を整備する方針だ。BC岸壁延伸(国直轄事業)などに5億8,224万円、A突堤ロジスティクス拠点の基盤整備と物流施設建設

に必要な給排水設備や道路整備などに8億3,695万円、物流施設整備費貸付金(港湾整備事業費会計)としてA突堤における民間事業者による倉庫建設を促進に39億1,200万円、新山下地区高度化上屋などの整備(港湾整備事業費会計)に7億5,900万円、それぞれ計上する。

の結果、56年ぶりに税制が改正され、20年10月1日より、欧州・北米航路のコンテナ船に係る「とん税・特別とん税」の一時納付の税率を、現行の108円/トンから54円/トン(とん税24円、特別とん税30円)に軽減される。

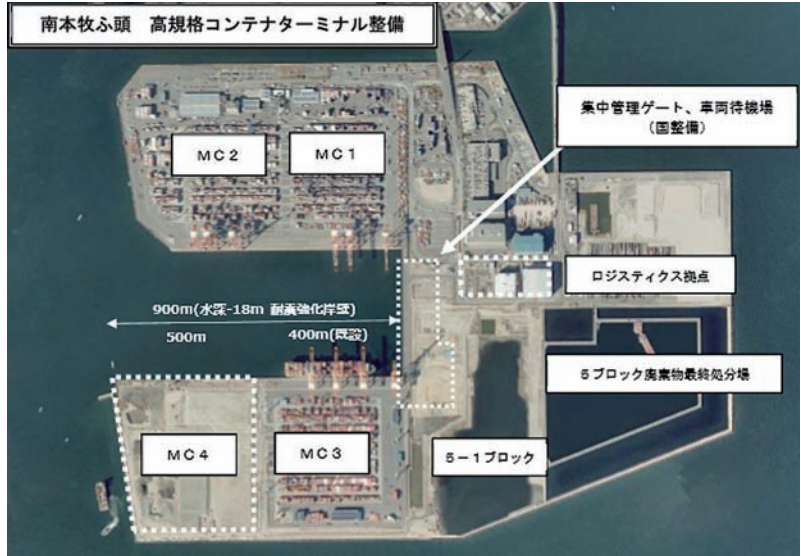
集貨支援や ポートセールス

さらに国際コンテナ戦略港湾の推進に1億5,607万円を計上、横浜川崎国際港湾(YKIP)とともに、国の補助制度を活用しつつ、基幹航路等の維持・拡大に向け貨物集貨を目的とした支援策や、船社や荷主企業に对

今回の特例措置によって、国際コンテナ戦略港湾政策における基幹航路の維持・拡大が図られ、横浜港の国際競争力の強化とコンテナ貨物取扱量の増加が期待できる。

自動車取扱機能強化

自動車貨物は、横浜港の5割以上を占める主力輸出品目であり、大黒ふ頭は東



する国内・海外ポートセールス、東京2020オリンピック・パラリンピックに向けた横浜港物流対策業務などに取り組む。横浜港の基幹航路の開港については、これらの支援策により国際航路の誘致が着実に進み、17~19年度に、欧州、北米、中南米で合計5航路が開港されている。その一方、横浜港では大型コンテナ船が入港する際に発生するコスト低減を図るため、「とん税・特別とん税」の見直しを国に働きかけてきた。そ

日本最大の自動車取扱拠点だ。自動車専用船の大型化や着岸隻数の増加に対応するため、コンテナターミナルから自動車ターミナルへの転換や自動車専用船岸壁の改良などの取扱機能強化を進めていく方針だ。自動車取扱機能強化に7億6,805万円を計上、大黒ふ頭自動車専用船岸壁の改良や、P3、P4岸壁改良(国直轄事業)、大黒ふ頭の荷捌き地などの舗装、排水溝などの整備を進める。

高麗海運株式会社



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 : 03-6778-1801 Osaka Tel : 06-6120-2100 Fukuoka Tel : 092-661-7711
Fax: 03-6778-1821 Fax: 06-6120-2098 Fax: 092-661-7712

ワールドクラスのクルーズポートとにぎわいの港

クルーズ客船 受入機能強化

20年度予算で客船関係の主な事業は、大黒ふ頭での超大型客船受入対応や、新港9号客船バースなどの整備、大さん橋国際客船ターミナルの機能強化などを進めるほか、客船寄港の促進に向けたソフト面の取り組みにも11億2,814万円を計上している。

一方、大黒ふ頭では、超大型客船の2隻同時着岸の際に円滑なオペレーションを実施するため、自動車専用船岸壁の改良を進めるとともに、既存の物流上屋をCIQ施設に改修する。これらP3・P4岸壁改良（国直轄事業）、T6～T8岸壁改良、T4上屋改修などに、7億5,045万円計上している。さらに日本初の商業施設、ホテル、CIQホールが一体となった複合施設としてオープンした新港ふ頭客船ターミナルで、身近に客船を感じられるデッキの整備などを進める。ハンマーヘッドパーク・デッキなどの供用や係留施設などの周辺整備など、新港9号客船バースなどの整備として2億8,920万円を計上したほか、大さ

ん橋国際客船ターミナルの機能強化に4,800万円を計上した。

にぎわいのある港

臨海部の回遊性向上に3億1,420万円を計上、また山下ふ頭用地の暫定活用として、1億9,237万円を計上、山下ふ頭再開発に向けた移転に伴い更地となった、山下公園側の約9haを暫定的に有効活用し、にぎわい創出を図る。山下ふ頭用地の造成など（港湾整備事業費会計）に67億4,100万円を計上し、15年9月に策定した「山下ふ頭開発基本計画」に基づき、民間事業者による開発が可能な環境を整えるため、倉庫などの移転補

償や建物調査などを行う。

赤レンガ倉庫の 大規模改修

赤レンガ倉庫は、横浜を代表する観光名所で年間約650万人が訪れ、経済波及効果は商業施設のみで年間約125億円にもなる。22年の赤レンガ倉庫の供用20周年に向けて、建物の外壁補修や空調設備などの大規模改修を行い、さらなる魅力を発信する計画で、今期予算は5億8,295万円。

安全・安心で 環境にやさしい港

19年の台風15号・19号により甚大な被害を受けた金沢区福浦・幸浦地区の護岸

について、今後発生し得る最大の高潮・高波を防護するための本格復旧を実施するとともに、本牧海づり施設では棧橋や管理棟の復旧を進める。金沢区福浦・幸浦地区の護岸の再整備については45億円を計上、専門家、国、市などで構成される横浜港護岸復旧工法検討会においてとりまとめた護岸復旧方針に基づき、今後発生し得る最大の高潮・高波に対応できる護岸を整備するため、消波ブロックの製作や設置、パラペットの嵩上げなどを実施する。一方、本牧海づり施設の復旧には9億円を計上、同施設は台風15号で棧橋や管理棟が破損、多くの利用者が再

産を守るため、胸壁、陸開（りっこう）などの海岸保全施設の整備を進める。20年度は大黒ふ頭において、地質調査・測量・設計と施設整備を進める予定で、海外保全施設の整備に2億2,660万円を計上している。

港湾施設などの維持保全

さらに港湾施設などの維持保全に15億2,684万円を計上、港湾施設などの点検・調査（ストックマネジメント事業）に9,400万円、港湾施設などの修繕に7億8,864万円、上屋の修繕（港湾整備事業費会計）に4億2,900万円、大黒ふ頭の整備（嵩上げなど）に2億720万円、本牧ふ頭の岸壁改良（調査）に800万円をそれぞれ計上している。保安対策に4億6,373万円を計上、国際航海船舶が利用するふ頭施設において、確実な保安対策を実施する。港湾の就労者への支援として1億5,685万円を計上している。

LNGバンカリング拠点の 形成

国際海事機構（IMO）により、船舶からの排出ガス規制が20年1月から強化されたことに伴い、重油に比べて環境負荷が低い液化天然ガス（LNG）が、新たな船舶燃料として注目されている。コンテナ船やクルーズ客船にとどまらず、さまざまな種類の船舶でLNGの需要増加が見込まれている。横浜港ではLNGを船舶に供給する機能をいち早く備えていくことは、船舶誘致の観点からも重要で、国

際的な環境対策に貢献することは、横浜港のステータス向上・国際競争力強化にもつながるとして、LNGバンカリング（燃料供給）拠点の形成に向けた取り組みを積極的に推進している。LNGバンカリング拠点の形成として、LNG燃料船の誘致などを促すインセンティブ制度構築やシステム改修、LNGバンカリング船定係地の整備調整などに400万円を計上している。

環境にやさしい港づくり

中期4カ年計画に基づき、「環境にやさしい港づくり」の一環で、水素などの再生可能エネルギーの活用検討を進めている。また「豊かな海づくり」として、市民に開かれた漁港施設の改修、多様な主体と連携しながら海域での藻場・浅場などの形成、生物共生型護岸の整備などを進める。港のスマート化の推進として1,149万円を計上、LNGバンカリング拠点の形成、自立型水素燃料電池システムの実証運転、エコ・ポートの検討、環境に配慮した船舶に対するインセンティブ制度の運用（18年度実績（対象船舶数）1,096隻）などを進める。豊かな海づくりには、市民に開かれた漁港の改修、藻場・浅場の形成などに埋立事業費として10億円、生物共生型護岸の整備（新本牧ふ頭整備）に港湾整備事業費会計として227億7,400万円、海の水質改善活動の支援など130万円、合計で237億7,530万円を計上した。



1: キングモール橋、2: パシフィック横浜ノース、3: 女神橋、4: ハンマーヘッドデッキ、5: 山下ふ頭用地、6: カフェ・レクリエーション拠点

開を待ち望んでいる。

安全で安心な港づくり

百数十年に一回の頻度で発生する防護レベルの津波や、19年の台風を踏まえた高潮・高波の浸水が陸域へ侵入するのを防ぎ人命や財

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>

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>

アジア、北米、欧州など多彩な航路

邦船唯一のONEは横浜港の拠点機能を強化

邦船3社のコンテナ船事業統合会社、Ocean Network Express (ONE) は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、オセアニア航路を中心に横浜港の拠点機能を強化を図っているのははじめ、APL (シンガポール) が北米航路、COSCO (中国) が中南米航路、Maersk (デンマーク)、MSC (スイス) で構成する2MもPSW~アジア~欧州航路の母船を寄せており、昨秋から今春にかけてはONEとTHE Allianceを構成するYang Ming (台湾) やHMM (韓国) もアジア域内サービスを強化、さらにTHE Allianceは横浜から欧州向け直航サービスを開始した。

ONEは2019年9月中旬から日本/台湾・香港・中国航路でJTS (Japan-Taiwan South China Express) と呼ぶ新サービスを開始した。これにより京浜港から台湾向けは既存のJVH、JT3サービスと合わせ週3便、香港向けも複数配船へ強化した。

また、昨年10月下旬に日本/豪州航路を改編、既存のAUSサービスをAUN、AU1、AU2に3分割してスケジュールの安定化を図った。AUNは横浜 (月/火) ~大阪 (水) ~釜山 (金/土) ~青島 (日/月) ~上海 (火/水) ~寧波 (水/木) ~ブリスベン (水/木) ~シドニー (土/日) ~メルボルン (水/木) ~ブリスベン (月/火) ~横浜のローテーションで、トランジットタイムは横浜からシドニーが25日、メルボルン

29日。

さらに今年4月からは日本/アジア航路12サービスを改編、うち7サービスはONEの独自運航で、ほかの5サービスは他船社のロット借りで実施中。特に日本/海峽地航路のJapan Straits Malaysia (JSM) で基隆に追加寄港し日本/台湾/海峽地の接続を強化、加えて日本/越・タイ航路のJapan Thailand Vietnam 1 (JTV1) で日本の寄港地を改編し、レムチャパン、カイメップから横浜、東京までのトランジットタイムを短縮した。

一方、ONEと提携するYang Mingは昨年9月中旬から日本/タイ航路のJapan-Thailand Service (JT1) と呼ぶ新サービスを開始した。ONE のJapan-Taiwan Bangkok Service (JTV1) とYang MingのJapan-Taiwan

Bangkok Service (JTC)、Japan Thailand Express Service (JTX) のロットを交換して実施中だ。

さらに今年4月からTHE Allianceに新規加入したのを機にHMM (旧現代商船) が日本主要港発シンガポール、香港、レムチャパン向けダイレクトサービスを開始、既存のJF1による釜山港積み替えから直行便に切り替えることで、トランジットタイム、スケジュールの安定化を図った。

加えてTHE Allianceは6月2日からPSW~アジア~欧州振り子サービスのFP2で横浜港に直接寄港、横浜と北欧州を結ぶ直航配船を開始した。FP2は14,000TEU型18隻を投入した定曜日ウイークリーサービスで、横浜から北欧州までの所要時間はロッテルダムで40日となる。

強まる大手コンテナ船社との絆

Maersk、COSCOと長年の関係築く

Maersk (APMM、デンマーク) は昨年5月、横浜港南本牧のAPM Terminals Japan内に関係者を招き、アジア欧州航路横浜港寄港再開記念式典を開催した。Maersk/MSC (スイス) で構成する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3年振りに横浜港定期寄港を再開したものだ。

1924年の寄港以来、本格的なコンテナ化が始まった

1960年代後半を含めて95年の長きにわたり定期寄港、横浜港での取扱量も最大の



船社で、APMMが横浜港にとって特別の船社だ。



続いて6月にはコスコ Shipping Japanが6月、COSCO船 (中国船) 日本就航55周年・中国建国70周年を機に横浜で記念式典を開催、関係者が本牧埠頭BCに接岸中のアジア/南米西

岸航路の“Xin Qu Zhou” (8,528TEU) をバックに写真に収まった。COSCOは30年前にコンテナ定期配船を開始、いまや1,300隻、1億トンを輸送する世界最大の海運会社とし世界の160カ国・地域の1,500港をカバーするグローバル海運会社に成長、日中の架け橋として日中貿易の発展に貢献している。

東日本の港湾と連携を強化

国際フィーダー航路網を拡充

横浜港は東日本を中心に各港と連携、国際フィーダー航路網の拡充を推進しており、輸送ルートが多様化することで、北海道・東北・北関東の各地方の荷主に利便性向上が図られ、横浜港への集貨促進や各港の活性化につなげている。

共同営業やセミナーでPR

これらの港湾とは、共同の荷主営業や、各港の利用促進セミナーにおいて、横浜港のPRや連携した取り組みの紹介などを行っている。

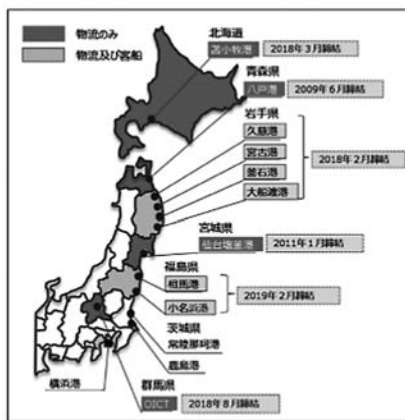
2019年2月に横浜市は、小名浜港/相馬港の港湾管理者である福島県との間で、港湾の協力体制構築のための連携協定を締結している。

協定では双方の産業や地域活性化に役立つことを目的とした連携協調を

うたい、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こととしている。

横浜港の連携協定の状況は青森県：八戸港 (2009年6月)、宮城県：仙台塩釜港

(11年1月)、岩手県：久慈港、宮古港、釜石港、大船渡港 (18年2月)、北海道：苫小牧港 (18年3月)、群馬県：太田国際貨物ターミナル (OICT=インランドポート、18年8月) と締結してきており、太平洋側の東日本港湾、北海道主要港をカバー、加えて内陸港 (OICT) とも結んでいる。



笑顔混載

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

WORLDWIDE LCL CARRIER
LOOK EAST 2020

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

「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



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: <https://www.nissin-tw.com>

海外港湾とさまざまな形で、グローバル連携

姉妹港、友好港に加え、覚書を各港と締結

横浜港は海外の港湾と連携を強化し、貨物誘致、客船誘致、利便性の向上などを図ってきているが、その一方で、相互間の情報の共有、共通課題への議論の場の設定、参画など、解決に向けた取り組みも進めてきている。現在、横浜港の姉妹港、友好港などは、ドイツ、米国、カナダ、中国、豪州と世界に広がっているほか、海外港湾との覚書締結などを進め、グローバルな連携を進めてきている。

欧米からアジアまで 多様な相手先

1980年に米国オークランド港と姉妹港で提携して以降、1981年にはカナダのバンクーバー港と姉妹港、1983年中国の上海港と友好港、1986年に豪州のメルボルン港と貿易協力港、1990年に中国・大連港と友好港、1992年にハンブルク港と姉妹港を、それぞれ提携している。最近では、タイ港湾庁と2014年4月に覚書を締結、17年2月にはフィリピン港湾庁と共同声明を発表、19年10月に姉妹港のバンクーバー港と覚書を締結、同11月にはスペインのバルセロナ港と覚書締結、同12月には山東省港口集団と覚書を締結、それぞれ相互協力へ向けて連携強化を図ってきた。

横浜港とカナダのバンクーバー港は19年10月23日、横浜港開港160周年を機に、

対策におけるリーダーシップを確立するため覚書(MoU)を締結した。横浜港はこれまで、International LNG bunkering port focus group やSEA/LNGなどでバンクーバー港とともに環境対策に取り組んでおり、バンクーバー港が参加する国際港湾環境行動プログラム(World Ports Climate Action Program)に、横浜港も署名し、加盟した。

物流からクルーズまで 多彩な連携

一方、バルセロナ港とは、19年11月13日、横浜市のエリカ文子市長が、市庁舎で来賓したスペイン・バルセロナ港湾局のマルセ・クネザ・イ・バジェス長官と協力覚書協定を締結した(写真)。

覚書は港湾経済や技術交換を

強化し、友好を深め、新たな商機を開拓し、両国間の取引を推進するのが目的で、港湾管理、港湾計画・建設、港湾情報システム、持続可能な港湾、環境、観光・クルーズの各分野に関する港湾の運営、管理の情報交換を行うとともに、職員の交流と相互訪問の強化を図る。

自動化運営手法を学ぶ

また山東省港口集団とは、19年12月6日、横浜市と山東省港口集団有限公司が、相互の貿易と海運、客船寄港を促進することを目的として、港湾の相互協力



に向けた覚書を締結した。山東省港口集団有限公司は、19年8月に山東省内の港湾運営会社の一体化経営を目指して発足した国有企業で、全自動化コンテナターミナルを有する青島港をはじめ、威海港、煙台港、日照港、ウェイハン港、東営港、濱州港の7港を運営している。

今回の締結で、港湾計画や開発、ICT環境の推進、環境に配慮した取り組み、観光・クルーズの各分野に関する港湾の運営、管理の情報交換を行うとともに、職員の交流と相互訪問の強化を図る。

横浜港にとっては、全自動化ターミナルを有する青島

港の運営手法を学び、今後の計画に生かしていくとともに、観光や街の活性化とクルーズの連携について青島港と共同研究していく方針だ。

さらに20年度には、姉妹港と友好港締結から節目の年を迎えるオークランド港(40周年)と大連港(30周年)をはじめ、姉妹港などとさらなる協力関係を促進する方針だ。また、世界の港湾における共通課題などについて、各国港湾との議論の場の設定や参画など解決に向けて、連携構築や情報共有を進めるほか、国際協力機構(JICA)などの依頼による港湾研修生の受け入れにも引き続き協力して

いく。

コロナ対応で共同声明

一方、新型コロナウイルス(COVID-19)における国際連携にも参加している。アジア、欧州、中東、北米の主要20港が参加する港湾管理者円卓会議(PAR)は4月下旬、局長級テレビ会議を開催、世界の主要港に可能な限り港を開放し、安定を維持、COVID-19と戦うように呼びかける共同声明を発表しているが、横浜港は同声明に署名している。声明は国際港湾協会(IAPH)と国際海事機関(IMO)に送付、各港が適切に政府の海運・港湾当局に開示することを推奨するもの。

クルーズ分野でも連携へ

共同で客船誘致や商品開発なども

横浜港は国内各港湾の管理者、自治体などとも、クルーズにおける連携、協力の強化を図る目的で、連携協定を締結してきている。

19年10月には、秋田県とクルーズ船誘致などを目的とする連携協定を締結している。秋田県の佐竹敬久知事と横浜市のエリカ文子市長が締結したもので、横浜港と秋田県内港湾とは、横浜船籍である「飛鳥II」のクルーズなど、同一クルーズの寄港地となることが多く、相互にPRすることが可能で、クルーズ航路の新規開拓、乗客への寄港地観光PR、クルーズ船誘致活動などを共同して実施していく考えだ。

クルーズに関しては、東日本の各港と連携し、ウラジオストク、サハリン、カムチャッカなどロシアへの寄港を含めた新たな商品開発や客船誘致を行うことで、東日本のクルーズを盛

り上げ、「東アジアのクルーズ客船発着拠点」としての役割を果たしていくとしている。

またクルーズ船の誘致などでの連携協定は、岩手県、福島県のほか、石川県：金沢港(クルーズ客船に特化、18年11月)とそれぞれ締結している。

三井不動産と包括連携

またクルーズ関連では、民間企業との連携協定も締結している。19年11月に三井不動産とクルーズ客船の寄港促進と地域の一層の活性化を目的とし、両者で包括連携協定を締結した。具体的には、横浜港で乗下船するクルーズ旅客などの市内観光促進に関することとして、客船ターミナルと

「三井ショッピングパークららぽーと横浜」などや観光地を結ぶバスツアーの実施、クルーズ旅客を通じた市内経済の活性化に関するものとして、客船寄港時の連携イベントなどの実施、横浜市の観光とクルーズの情報発信に関して、国内外の商業施設でのPR、その他市民サービス向上に関して、商業施設でのマーケティング調査などを連携して取り組んでいく方針だ。

横浜市では、クルーズ客船寄港による観光客に、横浜の魅力に触れてもらい、地域経済の活性化を促すため、市内横断的な「クルーズ旅客を通じた市内経済活性化プロジェクト」を、18年度に立ち上げている。施策のひとつとして、「市内の観光スポットやショッピングモールなどを結ぶバスツアー」を、企画していたところ、三井不動産から地域の活性化に資する提案があり、両者で協議を重ね、同協定を締結することになった。



**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

LNGバンカリング拠点形成に向け

20年度の事業スタートを目指す

横浜港では、LNGバンカリング拠点の形成に向けた取り組みも積極的に進めてきている。世界的に環境保護、大気汚染防止などの取り組みが本格化する中、船舶の排出ガス規制も年々強化されてきている。IMOによる温室効果ガス（GHG）戦略では、国際的な船舶輸送が2050年までに年間の全温暖化ガスを2008年レベルの少なくとも50%削減しなければならないと規定しているが、これを達成するにはCO₂排出ゼロのスーパーエコシップなどの開発など技術革新が必要となってくる。しかしそれには時間が必要で、その間、今できる最善の努力で最善の解決策を見出す必要があり、現実的な手段として、LNGを燃料にするというのが最善の策だとみられている。

LNG燃料供給船を建造

横浜川崎国際港湾（YKIP）、住友商事、上野トランステックの3社は、東京湾での船舶向けLNG燃料供給事業の実施に向けて、「エコバンカー SHIPPING」を18年11月に設立した。エコバンカー SHIPPINGは、国の補助も受けながら19年2月に横浜港を母港とするLNG燃料供給船の建造契約を締結し、船舶向けLNGバ

ンカリング事業を20年度に開始することを目指して取り組みを進めている。

エコバンカー SHIPPINGは東京湾におけるShip to Ship（STS）方式の船舶向けLNG燃料供給事業の開始に向け、本船の建造・運航準備を進めている。当面は、船社のLNG燃料使用が限定的なため、LNG燃料と適合油双方の供給が可能なアジア初のバンカリング船で事業化する。適合油タンクの

容量は東京湾で稼働するバンカリング船としては最大級の1,500m³。その後は、LNG燃料の需要の伸びに応じてLNG専用タンクに切り替える予定だ。

基本仕様は全長95.57m／全幅15.8m／喫水4.4m／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タンクの容量は2,500m³（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いう。住友商事が船舶燃料の供給・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は袖ヶ浦から供給し横浜港で実施する。

インセンティブ制度構築へ

一方、財務省関税局は、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。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。

従来、包括承認に係る認証は燃料供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



包括的に燃料を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、改正後は燃料供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。

横浜市は17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し、18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。

横浜市では、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、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ている。

COMPASでゲート処理とヤード内荷役作業の効率化

横浜港で実証実験を実施、CT周辺の交通混雑緩和へ

関東地方整備局は、コンテナターミナル（CT）周辺の混雑が深刻化する中、情報技術の活用により、ゲート処理とヤード内荷役作業を効率化するための実証を横浜港で実施してきた。具体的には新港湾情報システムCOMPAS（Container Fast Pass）というゲート処理などの効率化やセキュリティ向上を目的としたシステムを開発、17年度より試験運用を行い、搬出入コンテナのゲート入場の事前予約、IC付き身分証（PSカード）による入場、トレーラーの接近情報を利用した事前荷役のシステムが完成した。19年2月から3月にかけては搬入票の電子化に関するシステムの動作確認、19年4月から5月は、繁忙期における事前予約システムの試験運用、6月から7月は参加店社を拡大した事前予約システムの試験運用をそれぞれ実施してきた。最終的に19年11月に、試験運用実施ターミナル、参加陸運店社などを拡大した試験運用を実施している。

搬入ゲート前通過時間6割削減

19年2月13日～3月1日に横浜港南本牧ふ頭CTで搬出入コンテナ（実入り・空）を対象に神奈川県トラック協会海上コンテナ部会の協力を得て実施した結果、CT搬入ゲート前通過時間を約6割削減できたことが実証された。同試験運用では1,271台が予約され、日により大きな変動があり搬入コンテナのほうの予約が多かった。新規登録のタイミング（予約状況）は搬入では全体の約9割が予約時間枠の1時間前以後、搬出は全体の約9割を予約時間枠の2時間前以後が占めた。予約（変更登録）のうち「予約時間枠」の変更登録が約5割あり「配車（運転手、トラクターヘッド）」の変更登録が6割あった。事前予約を利用した搬入車両でゲート前通過時間が約6割短縮されたという。

繁忙期の搬入の利用率は2倍

また19年4月22日～5月10日の期間（4月27日～5月6日を除く）に横浜港南本牧

ふ頭CTで試験運用を実施、事前予約制度の実現に向け、繁忙期での検証を行った。ターミナル入場時間をCOMPASを介して予約し、PSカードを利用し、事前予約した参加車両が試験運用車両レーンを走行しゲート処理するもので、実入り・空コンテナの搬出入車両が対象になった。

同試験運用では、繁忙期で来場車が通常期に比べ搬入で約2割増、搬出でも1割増という状況下で検証。その結果、繁忙期は通常期と比較し予約時間枠の利用率が向上、特にゲート通過により長く時間がかかる搬入では通常期に比べ利用率が2倍に高まった。また、利用率向上とともに、希望する予約時間枠を確保するため予約タイミングの早くなる傾向が見られた。

ゲート前待機の状況は、COMPASで予約した車両のゲート通過時間は通常期と変わらず、円滑にターミナルへ入構することができたが、非予約車は通常期の5倍以上まで通過時間が増加する結果となり、COMPAS利用の有用性が証明できた。

搬入はCOMPAS予約率80%

また19年6月26日～7月5日に実施した試験運用では、実入り・空の搬出入コンテナを対象とした事前予約制度の運用を試験し、1台3分単位の予約時間枠前後30分以内に到着した場合のみ試験運用車両レーンを走行できるもので、31店社が参加した。その結果、搬入は予約率が約80%（1,861台／2,340台）とCOMPAS（事前予約制）に対する高いニーズが確認された。一方、比較的混雑の少ない搬出時における予約率は12%（313台／2,520台）にとどまった。

また全搬入車両のうちCOMPAS予約車の割合は約14%を占め、事前予約制度を導入しない場合に比べ、ターミナル全体の搬入車両のゲート前における総待機時間は約10%削減した。予約時間枠の利用状況では、予約枠の2時間前以降の予約が全体の約8割と、ほとんどの車両が到着直前に予約しており、2時間前以前に新規登録されたうち6割が、予約時間枠、ドライバ

一、トラクタヘッドなどの予約内容の変更を実施していた。

19年11月11日～22日の試験運用では、南本牧コンテナターミナルに加え、本牧BC2コンテナターミナルで試験運用を実施し、2ター

ミナル同時に事前予約制度を運用した場合の効果を検証するとともに、試験運用参加店社数（南本牧：60店社、本牧BC2：9店社）と事前予約枠を拡大し、事前予約制度の効果を検証した。

今後は、段階的に参加事業者や事前予約枠数を拡大し、COMPASの利用者拡大とそれに合わせた運用方法の確立を目指すとともに、引き続き横浜港の他ターミナルや他港への横展開を進めていく方針だ。

横浜港の再編に175億円、南本牧CT整備や大黒再編も

関東地方整備局の20年度予算

国土交通省関東地方整備局の京浜港湾事務所は、20年度の予算で横浜港のコンテナターミナルの再整備を進めるとともに、南本牧ふ頭地区で水深18mの耐震強化岸壁を整備、大黒ふ頭の再編改良事業などを進める。

コンテナターミナル再編整備

横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業は、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が変化している中、基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取り扱いに適切に対応し、日本に寄港する基幹航路の維持・拡大を図るため、横浜港でコンテナターミナルの再編整備を進める。

同事業に20年度は175.1億円を計上、本牧ふ頭地区BC岸壁（水深16m）の本体工と航路（水深16m）、航路・泊地（水深16m）の浚渫工を実施する予定だ。また新本牧地区岸壁（水深18m）と護岸（防波）の地盤改良工、基礎工、本体工などを実施する予定だ。

これらにより、コンテナ貨物の増加とコンテナ船の大型化に適切に対応することにより、海上輸送コスト

の削減などが可能となる。アライアンス拠点港としての利便性を高め、北米・欧州基幹航路の維持・拡大を図ることにより、物流効率化による日本産業の国際競争力強化に寄与する。さらに耐震強化岸壁の整備により、震災時においても物流機能が維持されることで、日本の産業活動と市民生活の安全・安心を確保する。

南本牧ふ頭の整備事業

一方、横浜南本牧ふ頭の国際海上コンテナターミナル整備事業は、国際コンテナ戦略港湾である京浜港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と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、南本牧ふ頭地区において大水深の国際海上コンテナターミナルの整備を進めている。今期は1.2億円の事業費で、荷さばき地の舗装工などを実施する。

今夏にMC4が完成、MC3

と一体的に運営されることになるが、これらによって、横浜港におけるコンテナ取扱能力の向上が図られるとともに、大型コンテナ船による効率的な輸送が可能となり、物流コストの低減が図られる。さらには耐震化によって、震災時においても物流機能が維持されることとなる。

大黒ふ頭の再編改良

また大黒ふ頭では、近年の自動車運搬船の大型化や完成自動車の取扱台数の増加に対応するため、大黒ふ頭地区における既存岸壁の老朽化対策にあわせたふ頭再編改良事業の一環として、岸壁（水深12m）を整備している。

今期は岸壁（水深12m）の地盤改良工、本体工、上部工などを実施する予定で、事業費は16.3億円。完成自動車取扱台数の増加と自動車運搬船の大型化に適切に対応することにより、東日本全域からの完成自動車などの海上輸送コストの削減が図られる。

これによって、完成自動車や部品などを含めた広範な関連産業における国内生産機能の維持・拡大に寄与する。その一方で、横浜ベイブリッジを通過できない超大型客船も受け入れが可能となる。

INTERVIEW

外航、内航、国際トランシップ貨物の誘致支援

国際競争力強化に向け国と一体で取り組むYKIP

2016年1月に設立、同年3月に国土交通大臣から京浜港での港湾運営会社の指定を受けた横浜川崎国際港湾株式会社 (YKIP) は国家プロジェクトである国際コンテナ戦略港湾政策の推進役としてコンテナターミナルを一体運営し、日本港湾復権の一翼を担う。横浜港は京浜工業地帯を背後地に、輸出に強いミナトだが、近年は新設や再編時にターミナルの隣接地に物流センターを誘致するなど、輸物流も強化、2020年度は前年度に引き続き基幹航路船の寄港、トランシップ貨物などを誘致する国際競争力強化の支援事業もスタートさせ、国と一体となって創貨、集貨に取り組んでいる。やや下火となったとは言え、コロナウィルスの感染が続き、第二波も懸念され、船社訪問や集貨活動が制限される中、YKIPの諸岡正道社長にこれまで取り組んできた寄港誘致・集貨策の成果やこれからの取り組み、横浜港のターミナル再編の進捗状況などについて聞いた。

Q 2019年の横浜港の外貨取扱量 (トン数ベース) は輸入が好調で3年連続で増加しました。ただ、コンテナ取扱量は外貨が269.9万TEUと前年比1.5%減ながらほぼ水準を達成しましたが、輸出の仕向け国別で1位の中国が前年比12.2%減、タイ向けが6%減、と大幅に減少しました。これはどのような要因だったのでしょうか？

A 2019年は、欧州航路の復活などもあり、総取扱量については前半が堅調に推移したものの、後半は米中貿易摩擦の影響を受け、最終的には前年比は横ばいとなった。

中国・アジア向け輸出貨物取扱量の落ち込みの要因も、米中貿易摩擦の影響を受けたものと考えられ、横浜港の主要輸出品目である自動車関連貨物や産業機械などが減少した。

しかし、こうした中でも、北米・欧州等の基幹航路数は着実に増加しており、横浜港の取扱量の安定化に寄与している。これは、当社による基幹航路の維持拡大に向けた取り組みの成果と考えており、今後もこうした取り組みにより横浜港の国際競争力強化を図ってきたい。

Q 2020年の外貨取扱量予想はどうでしょうか。新型コロナウイルス (COVID-19) の影響はどの程度を見込んでいますか。輸出、輸入でそれぞれ最も影響の大きい品目はどのようなもので、仕向け地・仕出し地はどのあたりでしょうか。

A 2月以降、COVID-19の問題が顕在化し、中国の生産工場の操業が停止した。その後も生産活動再開に時間を要したため荷動きが停滞し、横浜港においては中国発着貨物の減少や寄港数への影響があった。現在は、日中間トレードについては徐々に復調し

てきている。特に川崎港は中国・東南アジア向け輸出が伸び、2月においてすら前年比増となっている。

しかし、3月に入りCOVID-19は欧米をはじめ全世界へ広がったため、生産のみならず消費へも大きな影響を与えていることから、横浜港での取扱量は大きく減少しつつある。

横浜港の主要輸出品目である自動車関連貨物はもちろん、その他の多くの品目にも影響を及ぼすことが予想されるため、今後も引き続き動向を注視していく必要がある。

Q 2019年度の寄港誘致・集貨策の取り組みの成果と2020年度の取り組みについて教えてください。

A 2019年度は、前年度から引き続き「戦略性を重視し、結果を求める」ことを支援プログラムの方針として掲げ、「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。その結果、横浜港として約3年ぶりとなる、Maersk (デンマーク) と Mediterranean Shipping Co. (MSC、スイス) による定航アライアンス「2M」の欧州航路の寄港が昨年5月に復活した。

また、基幹航路の維持・拡大の実現と共に、トランシップ貨物の集貨にも取り組み、米中貿易摩擦の影響も受ける中ではあったが、国内外からのトランシップ貨物取扱量も一定の水準を確保することができた。

2020年度もこれまでの取り組みを継承し、横浜港・川崎港の国際競争力強化を図るべく、継続的戦略性を有し、基幹航路の維持・拡大や取扱量増加を実現できる事業案件に対して支援していく方針である。(内容の概略は右記。詳細はYKIPのWEBサイト掲載の支援プログラムを参照。http://ykip.co.jp/news20200326/)

Q 新本牧埠頭の第1期整備事業、本牧BCターミナルの延伸、C、D間の埋立てなど再編の進展状況をお聞かせ下さい。

A 新本牧ふ頭の第1地区については、横浜市が昨年11月に公有水面埋立免許を取得し、本年2月からは護岸工事 (地盤改良工事) に着手しており、2020年代後半の完成に向け整備を進めている状況だ。

一方、本牧ふ頭では、BCターミナルの岸壁延伸工事 (80m) が本年度内の完成に向けて国の工事として進められている。また、C突堤とD突堤間の埋立についても、BCターミナルの拡張整備工事の進捗状況を見ながら国が整備を進めることになる。

こうした各種ハード整備は、今後の横浜港のコンテナ・ターミナル再編や利便性向上に大きく影響するため、国には、D5の再整備やBC2の岸壁整備も併せて着実に進めてもらうべく要請している。

Q 大黒埠頭の完成車取扱機能の強化の進展状況についてお聞かせ下さい。(南本牧埠頭MC-3、4借受者決定、MC-2共同借受者決定に関連して)

A 大黒ふ頭は、周知のとおり、横浜港としては大型客船と自動車専用船を中心としたふ頭に機能転換する方針だ。今後は、横浜市と一層の連携を図り利用計画を検討していくこととなる。現在、借受者のシフトを終えた大黒ふ頭C-3では、自動車貨物を取り扱うべく整備を進めている。

南本牧ふ頭MC-3、4の借受者については既に公表しているところであるが、慎重に検討を進めた結果、Maerskを借受者として選定した。

一方、時を同じくして、MC-2についても、現借受者であるMaerskと商船三

井、川崎汽船から共同借受の意向が示された。

MC-2においては、超大型船を投入する基幹航路を擁するMaerskと、Ocean Network Express (ONE) を取り扱う商船三井、川崎汽船が共同借受けすることにより、南本牧ふ頭における全コンテナ・ターミナル施設の相互融通が可能となり、また、岸壁についても、基幹航路を含む多方面の航路に配船される (超大型コンテナ船だけでなく) 様々な船型の船舶が着岸でき、柔軟かつ一体的な運用ができると期待している。

また、ご存じのとおり、川崎汽船は大黒ふ頭C-4の借受者であることから、同社がMC-2に移転した後の新



横浜川崎国際港湾 代表取締役社長 諸岡 正道氏

たな活用方法について、横浜市と連携し、早急に検討を進めていきたいと考えている。

横浜川崎国際港湾 (YKIP) による横浜/川崎港へ貨物/航路誘致の支援プログラム

横浜川崎国際港湾 (YKIP) では、国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施主体として国の補助金を活用し、横浜港・川崎港へのコンテナ貨物の集貨と航路誘致を目的とした支援プログラムを実施している。

支援の対象となるのは、外航、内航、国際トランシップの3分野。外航事業支援では、横浜港と川崎港へ寄港する基幹航路 (北米・欧州・中南米・豪州・アフリカ航路等) を増便・開

設するもの。内航事業支援では横浜・川崎港へ寄港する内航フィーダー網を定曜日化など運航効率化により新設・維持・強化し、横浜・川崎港の内貿貨物量の増加を図るもの。また、国際トランシップ支援は、横浜・川崎港の国際トランシップ貨物量を増加させるものを、それぞれ対象とする。募集期間は4月1日~9月30日で、支援対象期間は同意書提出日から2021年3月31日まで。

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



YPM 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 藤木 幸三

〒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

コンテナターミナル近接地にロジスティクス拠点形成

本牧ふ頭A突堤、新山下地区、南本牧ふ頭にそれぞれ整備

横浜港では、生産拠点の海外移転が進む中、消費財など輸入貨物の取扱機能強化を図っており、南本牧ふ頭や本牧ふ頭A突堤など、コンテナターミナルの近接地に流通加工や温度管理を行う高機能な物流施設を集積し、輸入貨物の取扱拠点を増やすことで、貨物の増大と基幹航路の維持・拡大を目指している。臨海部の物流拠点は、保税上の利便性や迅速な貨物の引き取り、仕分け、配送など流通加工がしやすい環境が整っており、昨今の労働力不足を背景に、輸送の効率化や雇用の確保などの点でも注目されている。

ふ頭再編で物流施設群整備

本牧ふ頭の再編を進める中、コンテナ貨物取扱量の拡大と定着を図る取り組みとして、A突堤に約13haの

ロジスティクス拠点を形成、総延床面積約20haを超える高機能な物流施設群を整備する。さらに、ふ頭の再編強化などに伴う上屋の移転に対応するため、新山

下地区に2層構造の高度化上屋を整備する。

南本牧ふ頭では倉庫3社が物流施設を整備、19年度に2社の倉庫が完成し、3社が出そろった。三井倉庫は17年11月、南本牧ふ頭に新倉庫を整備している。1万695㎡の敷地に5階建て（倉庫4層）で延床面積3万1,565㎡の規模で建設したもので、首都高速湾岸線南本牧ふ頭ICから至近の優れた立地を活かし横浜港を中心に広域関東圏一帯の輸配送ネット

ワークをカバーする配送拠点としての役割を担う。

南本牧倉庫は、全保管庫に定温空調設備を備えることで顧客の多様化する物流ニーズに対応、高品質なサービスが可能な施設として運営している。同施設の事業計画は物流総合効率化法の定める「総合効率化計画」の認定を国土交通省から受けており、トラックの集配経路を集約することで輸送と保管の効率化を図っている。

南本牧ふ頭に3社/9万㎡

住友倉庫は19年6月に南本牧で建設を進めていた高機能物流施設を稼働させている。新施設は敷地面積1万500㎡、鉄骨造り5階建て延床面積2万5,394㎡、多様な貨物の保管ニーズに対応する定温空調設備、トラック・コンテナ接車バース、

トラック予約システムなどを備えている。また、流通業務の効率化や二酸化炭素排出量（CO₂）低減に取り組む計画があることから、物流総合効率化法に基づく「総合効率化計画」の認定を受けている。

三菱倉庫は、南本牧ふ頭で建設中だった南本牧配送センターを今年2月に稼働させている。横浜港エリアでの事業拡大を目的として建設したもので、食品・食品原材料などの輸出入貨物の取り扱いが主体だ。また災害に強いエコ倉庫のコンセプトに基づき、太陽光発電設備（200kW）、全館LED照明、高効率空調機器を採用し、環境負荷の低減を図るとともに、非常用発電機を設置し停電に備えることで、事業継続計画（BCP）を物流面から支援する。同センターは、敷地

面積約1万700㎡、鉄筋コンクリート・鉄骨造り、5階建てで延床面積約3万5,600㎡。

横浜市によると、同センターの竣工により、南本牧ふ頭には既に稼働している2棟と合わせて総延床面積9万㎡を超える3棟の高機能物流施設が供用し、同市が取り組んでいる輸入貨物の取り扱い機能強化を目的としたロジスティクス拠点の形成が一段と進むことになる。南本牧ふ頭でMC-4が供用開始すると、MC-3と一体運営されることとなり、さらに新センターの優位性が向上する。海上コンテナ貨物の取り扱いに最適な立地であることはもちろん、首都高速湾岸線に直結した臨港道路・南本牧はま道路により、横浜市内をはじめ、首都圏各地へのアクセスも良好だ。



(写真 エスエス東京 島尾 望)

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。

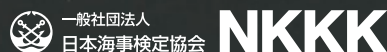
分析センターでは、輸出入貨物の品質分析を主な業務として行っている。取扱品目は、鉄鉱石、石炭、石油、化学品原料、

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、顧客の視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。



〒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
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

14-2, 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

2019年の外貨貨物取扱量は3年連続の増加

外貨コンテナ取扱個数は1.5%減の270万TEU

横浜市港湾局は、19年の同港の港勢（速報値）を発表、コンテナ取扱個数（外内貨合計）は前年比1.9%減の299万3,786TEU、外貨貨物取扱量は輸出が9.7%減の2,966万トンと減少したものの、輸入が10.2%増の5,030万トンと好調で、合計1.9%増の7,995万トンと3年連続の増加となった。

コンテナ取扱個数のうち外貨は1.5%減の269万9,085TEU、輸出が1.7%減の143万546TEU、輸入が1.3%減の126万8,540TEUだった。内貨は5.5%減の29万4,701TEU、移出が9%減の11万5,155TEU、移入が3.1%減の17万9,546TEUだった。

外貨コンテナ貨物を品目別にみると、輸出では1位の自動車部品が9.4%減の407万トンと減少し、2位の染料等化学工業品が8.9%増の192万トンと増加、産業機械が9.4%減の153万トン、完成自動車7.8%減の142万トンだった。輸入は1位の製造食品が3.5%増の207万トン、2位電気機械が10.7%増の176万トンとともに増加、3位の衣服・身廻品・はきものが1.2%減の154万トンと小幅な減少だ

ったが、4位の染料等化学工業品は0.4%増の131万トン、5位の産業機械が14.9%増の129万トンと好調だった。

国別にみると、輸出では1位の中国が12.2%減の331万トンと大幅減、2位以下もタイが6%減の141万トン、メキシコ14.9%減の90万トン、台湾が9%減の89万トンと軒並み減少、ベトナムは9.5%増の86万トンと好調。輸入は中国が3%増の788万トン、米国が8.7%増の258万トンと好調だったが、タイ2.4%減の188万トン、豪州6.3%減の127万トンと減少した。

外貨コンテナ貨物のうち、トランシップコンテナ貨物は、19年通年で10万4,326TEU（前年比19.7%減）で、全体の3.9%だった。うち輸出が5万2,315TEU

（同19.4%減）で構成比3.7%、輸入が5万2,010TEU（同20%減）、構成比4.1%だった。トランシップ貨物を品種別にみると、自動車部品が前年比23.6%減の13万7,813トン、電気機械が47.4%減の10万7,787トン、製造食品が7.3%増の8万9,722トン、ゴム製品が15.9%減の8万4,014トン、水産品が113.4%増の6万7,137トン、飲料が71.5%増の6万1,615トンだった。トランシップ貨物を国別にみると、輸出がグアム向けが最も多く25万9,816トン、中国が16万5,930トン、メキシコが16万1,628トンで、輸入では米国が42万1,212トン、タイが39万2,901トンだった。

入港船舶は、外航船が9,455隻（前年比2.6%減）、2億5,908万総トン（同1.8%

19年入港船舶

総数	隻数 総トン数	単位 隻 総トン	令和元年			平成30年		
			前年比	構成比	前年比	構成比		
32,503	299,304,430	隻 総トン	94.7	100.0	34,324	95.5	100.0	
外航船	9,455 259,084,566	隻 総トン	97.4	29.1	9,709	98.4	28.3	
うちフルコンテナ船	4,833 129,534,955	隻 総トン	100.9	51.1	4,792	101.3	49.4	
内航船	23,048 40,219,864	隻 総トン	93.6	70.9	24,615	94.4	71.7	
			95.4	13.4	42,172,851	95.7	14.2	

増）、うちフルコンテナ船が4,833隻（同0.9%増）、1億2,953万総トン（同3.1%増）、内航船が2万3,048隻（同6.4%減）、4,022万総トン（同4.6%減）で、合計では3万2,503隻（同5.3%減）、2億9,930万総トン（同0.9%増）だった。

内貨も含めた総貨物取扱量は、前年比2.8%減の1億1,075万トン、うち外貨が1.9%増の7,995万トン、内

貨が13.2%減の3,079万トン。外貨貨物のうち輸出を品種別にみると、完成自動車（1,076万トン、15.7%減）、自動車部品（412万トン、9.5%減）、産業機械（262万トン、16%減）などが上位を占めている。

国別では、第1位は中国（454万トン、15.9%減）、第2位は米国（225万トン、26.1%減）、第3位は豪州（197万トン、15.4%減）と

なっている。

また輸入の品種別では、原油（1,196万トン、68.2%増）、LNG（液化天然ガス）（745万トン、10.9%減）、製造食品（207万トン、3.5%増）などが上位を占めている。国別では、第1位はサウジアラビア（836万トン、65.3%増）、第2位は中国（820万トン、3.0%増）、第3位は豪州（704万トン、1.7%減）だった。

京浜海運貨物取扱同業会

- 会長 石黒明博
- 副会長 富田泰史
- 副会長 矢吹欣一郎
- 副会長 大宮司典夫
- 副会長 飯塚利信
- 副会長 早川正雄

〒231-0023 横浜市中区山下町279番地 横浜港運會館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 降幡幸朋

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

19年海上出入貨物

総数	貨物量 うちコンテナ貨物量 コンテナ個数	単位 トン TEU	令和元年			平成30年		
			前年比	構成比	前年比	構成比		
110,745,249	42,793,936	トン	97.2	100.0	113,958,079	100.4	100.0	
2,993,786	2,993,786	TEU	98.9	38.6	43,267,069	104.6	38.0	
			98.1	100.0	3,051,632	104.3	100.0	
外貨	計	トン	79,952,761	101.9	72.2	78,478,316	105.9	68.9
	輸出	トン	29,657,740	90.3	26.8	32,851,464	104.0	28.8
	輸入	トン	50,295,021	110.2	45.4	45,626,852	107.3	40.0
うち	計	トン	40,152,273	99.2	50.2	40,477,869	105.0	61.6
コンテナ貨物	輸出	トン	16,152,768	94.3	54.5	17,124,965	106.2	52.1
	輸入	トン	23,999,505	102.8	47.7	23,352,904	104.1	51.2
	計	TEU	2,699,085	98.5	90.2	2,739,682	104.5	89.8
コンテナ個数	輸出	TEU	1,430,546	98.3	47.8	1,455,006	103.8	47.7
	輸入	TEU	1,268,540	98.7	42.4	1,284,676	105.3	42.1
内貨	計	トン	30,792,488	86.8	27.8	35,479,763	90.1	31.1
	移出	トン	14,596,290	99.4	13.2	14,685,434	95.1	12.9
	移入	トン	16,196,198	77.9	14.6	20,794,329	86.8	18.2
うち	計	トン	2,641,663	94.7	8.6	2,789,200	99.7	7.9
コンテナ貨物	移出	トン	1,394,225	98.4	9.6	1,417,472	103.2	9.7
	移入	トン	1,247,438	90.9	7.7	1,371,728	96.2	6.6
	計	TEU	294,701	94.5	9.8	311,950	102.0	10.2
コンテナ個数	移出	TEU	115,155	91.0	3.8	126,596	109.5	4.1
	移入	TEU	179,546	96.9	6.0	185,354	97.5	6.1

(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、外貨又は内貨の貨物量に占めるコンテナ貨物の割合。

ETHIOPIAN SHIPPING & Logistics Services Enterprise
for East Africa, Red Sea & Ethiopia
(to Ethiopian Inland Depot)

World-wide NVOCC

EMIRATES LOGISTICS
ZEN CONTINENTAL
World-wide Service
MUR Shipping
Break bulk Service

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

WAN HAI LINES LTD.
WE CARRY, WE CARE

Providing the Vital Link to All Asia, 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)

大黒ふ頭、新港ふ頭で客船ターミナルが相次いで開業

主力の大さん橋国際客船ターミナル含めたクルーズ拠点

横浜港では19年4月には大黒ふ頭客船ターミナルが、19年10月には日本初の商業・ホテルとの複合施設である新港ふ頭客船ターミナル「横浜ハンマーヘッド」が供用開始した。これによって同港の客船受け入れ体制は、大さん橋、大黒ふ頭、新港ふ頭、山下ふ頭、本牧ふ頭の5つのふ頭で7隻同時着岸が可能で、これだけのクルーズ施設がそろっている港湾は日本では横浜港以外にない。

東アジアの客船発着拠点

横浜港は「東アジアのクルーズ客船発着拠点」として、ラグジュアリーからカジュアルまで、さまざまなタイプの客船を受け入れるワールドクラスのクルーズポートを目指し、クルーズ客船の受入機能強化を進めている。客船の寄港には、一時寄港と発着のふたつのタイプがあるが、一時寄港は地方の港湾に多く、朝着岸し、船に荷物を置いたまま乗船客が観光に出掛け、夕方と同じ客船に戻り出港

する。一方、発着は交通アクセスの優れた都市部に多く、着岸すると乗船客の入れ替えを行うもので、下船客の多くは観光し、空港などから帰国、乗船客は日本各地または海外から空港など経由で港に来訪する。荷物が多く、CIQの対応も必要で、高度なオペレーションが求められる。その一方で市内での観光や前後泊も望め、市内経済への波及効果が見込める。

横浜港は19年の発着寄港回数では18年に続き、日本1位、アジア4位となり、発

着拠点港として定着してきている。寄港数でも国内3位と前年より順位が上昇している。メディアへの露出の機会も増え、19年度上半期で約54億円の広告価値換算額だ。20年度からは7隻同時着岸の運用を可能としている。現在、新型コロナウイルスの感染拡大で、世界のクルーズ市場は動きを止めているところだが、海外では制限措置がそろそろ緩和しつつあり、今期後半には客船業界も再開されるものと期待されている。

横浜ハンマーヘッド開業

最近の客船は超大型化が進み、ベイブリッジ下を通過できない客船も多く、ベイブリッジの手前にターミナルを開設したのが、19年4月に完成した大黒ふ頭客船ターミナルだ。同ターミナルはCIQ棟、待合棟からなる約5,000㎡の施設。現在は約700mの客船対応の岸壁だが、今後1,030mまで延

伸され、超大型客船が2隻同時着岸できるようになる。19年10月に開業した新港ふ頭客船ターミナルが立地する新港ふ頭は、3方向を海に囲まれるとともに、繁華街から至近にあることが大きな特徴だ。同ターミナルは、客船ターミナルとしての機能とホテル、商業施設が一体となった複合施設だ。一方、横浜港の客船受入施設の主役は、リニューアルオープン後、17年が経過した大さん橋国際客船ターミナルだ。今後も主力ターミナルとして活用していくために、設備の改修や更新などを進めていく方針だ。

市内活性化プロジェクト

横浜市では、横浜港を訪れるクルーズ旅客やクルーに、横浜の魅力に触れてもらうとともに市内経済の活性化を促すため、市内横断プロジェクトを立ち上げ、さまざまな取り組みを進めている。ウェブアプリ「YOKOHAMA TRAVEL GUIDE」の運用を19年4月から開始しており、15カ国語に対応した観光やイベント情報、防災情報などを提供してきている。また回遊性向上のために新たな交通手段の提供を開始している。市営バス路線「ピアライン」は19年10月から桜木



横浜市港湾局

町～新港ふ頭～大さん橋間を運行しているほか、京浜急行電鉄と連携し、臨海部を巡る屋根なしの2階建てバス「オープントップバス」を試験的に運行している。また横浜市内で事業を展開している三井不動産との連携協定に基づき、郊外部の観光施設や商業施設へのシャトルバス運行などを検討している。そのほか「クルーズ・フレンドリー・プロジェクト」として、横浜港周辺の飲食店などの参加事業者126店舗の協力を得ながら、クルーズ旅客などへの割引、英語対応、マップ配付などのサービスを実施している。

クルーズ・オブ・ザ・イヤー特別賞

日本外航客船協会(JOPA)は日本のクルーズ・マーケット拡大に貢献したクルーズ商品を表彰す

る「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」を実施しているが、19年の特別賞に横浜港が輝いた。JOPAによるとその受賞理由は「19年に、2つの客船ターミナルをオープンし、大黒ふ頭での2隻着岸を含め、日本初の4隻の同時着岸を実現させた。さらに、大さん橋、大黒、新港、山下、本牧の5つのふ頭で7隻の客船が同時着岸可能となり、世界的なクルーズ発着拠点としての機能を整備していることが高く評価された。これは『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されるなど、ワールドクルーズポートに向けて整備に果敢に取り組んだ結果である。また中心である大さん橋国際客船ターミナルを中核にして、港町ならではの賑わい創出拠点としてのポテンシャルも評価された」としている。



横浜市港湾局



生きているを 支えていく

