

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

(5)

Wednesday, June 2, 2021

© Shipping Guide

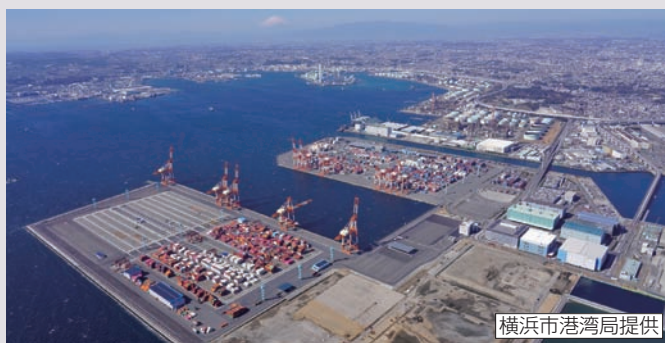
横浜港開港記念日特集



MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

横浜港開港記念日を迎え、現在の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、今年、横浜港は横浜市が港湾管理者になって70年という節目の年を迎えました。我が国の産業と暮らしを支える国際貿易港の更なる発展に向けて、現在も、多くの関係者の皆様に御尽力いただいています。改めて感謝申し上げます。今もなお、世界中で新型コロナウイルスが猛威を振るっています。横浜市は、市民の皆様の安全・安心な暮らしと、事業者の皆様の活動をお支えるため、ワクチン接種をはじめとした感染症対策の強化と、経済再生の実現に全力を尽くしています。

横浜港のコンテナ取扱個数や自動車関連貨物量は、新型コロナウイルスの影響により、昨年前半に大きく落ち込みました。巣ごもり需要を含む生活必需品の増加に後押しされ、後半は回復基調となり、12月にはほぼ前年と同じ水準まで回復するなど、明るい兆しも見えてきました。今後も、



横浜市港湾局提供

我が国の社会活動を支える重要な役割を担う「国際コンテナ戦略港湾」として、取扱貨物量を更に増加させ、横浜経済の活性化につなげていきます。また、横浜港は、国内外から多くのお客様が訪れる観光と賑わいの港でもあります。活力ある横浜経済と豊かな市民生活を実現するため、今後も横浜港のより一層の機能強化に取り組んでいきます。

先日、世界銀行が発表した「2020年コンテナ港湾生産性指数（CPPI）」では、世界に351あるコンテナターミナルの効率性において、横浜港が世界一との評価を頂戴しました。今後も、「国際コンテナ戦略港湾」として、急速に進展する船舶の大型化に対応し、基幹航路の維持・拡大を目指します。新本牧ふ頭の埋立てを開始するほか、南本牧ふ頭MC 1~4のコンテナターミナルの一体運用、本牧ふ頭D5ターミナルの再整備、A突堤ロジスティクス拠点の形成等の本牧ふ頭再編強化などにより、コンテナ取扱機能をさらに強化していきます。大黒ふ頭では、我が国最大級となる延長1,400mに及ぶ自動車専用船岸壁が来年完成します。これにより、全長200m級の大型自動車専用船5隻、ふ頭全体で11隻の同時着岸が可能となり、東日本最大の自動車取扱拠点としての機能が一層強化されます。

港に活気と賑わいを取り戻すためには、クルーズ船の受入れは欠かせません。クルーズ事業は、依然として厳しい状況が続いていますが、徹底した感染症対策を行い、新型コロナウイルスの状況を見極めたうえで、安全・安心なクルーズ船の受入れを進めていきます。合わせて、寄港促進のため、WEBを活用した横浜港のPRや、市内宿泊やツアーへの補助など乗船客の市内観光につながる取組も行います。

また、アフターコロナを見据え、クルーズ船でいらっしやったお客様をはじめ、横浜を訪れた方に、魅力ある横浜

の街をお楽しみいただくため、都心臨海部の回遊性向上に取り組んでいます。みなとみらい21地区では、この春、桜木町駅と新港ふ頭を結ぶ日本初の都市型ロープウェイ「YOKOHAMA AIR CABIN」が開業しました。また、「女神橋」の供用を開始したほか、今後は、新港ふ頭客船ターミナルに向かうデッキなどを整備し、歩行者ネットワークづくりを進めます。水辺からの眺望を楽しめる水上交通の新たな発着拠点の整備や、航路拡充にも取り組めます。

横浜市は、国から選定されたSDGs未来都市として、2050年までの脱炭素化、「Zero Carbon Yokohama」をいち早く宣言しています。国や民間事業者の皆様と連携し、カーボンニュートラルポートを目指して、次世代エネルギーの輸入拠点化などを進め、横浜港における脱炭素化に力を注いでいきます。LNGバンカリング拠点の形成に向け、本牧ふ頭A4岸壁を定係地として整備し、この4月からは、LNGバンカリング船への入港料を全額減免するなど、インセンティブ制度を開始しており、今後も、国際的な環境対策に大きく貢献していきます。

横浜港の発展には、船会社や荷主企業の皆様、そして横浜港関係者の皆様の御協力が欠かせません。今後も、官民一体となり全力で取り組んでまいります。変わらぬ御支援、御協力をお願い申し上げます。

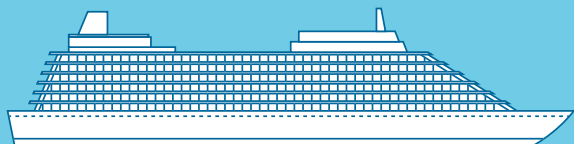
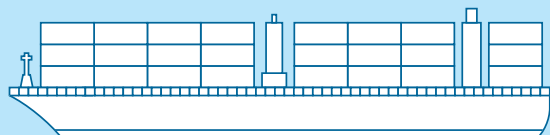
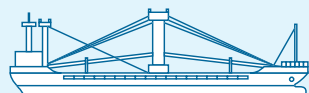
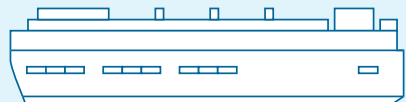


横浜市長
林 文子



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 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

INTERVIEW

国との連携で高規格施設能力を最大化 国際基幹航路、トランシップの寄港拡大へ

「港」を中心として発展してきた横浜。横浜港は1859年（安政6年）6月の開港以来、神戸港とともに日本を代表する国際貿易港として日本の近代化、産業の発展と国民の生活を支えている。3,500万人の消費人口を擁する首都圏と京浜工業地帯に隣接し、商業港としてだけでなく、臨海部の工業港としても重責を担うが、近年は日本の製造業の海外移転や近隣国との荷役料など価格競争などで取扱量は中国、韓国など他のアジア諸港に上位を譲る。これに対応すべく、横浜港は国際コンテナ戦略港湾政策に基づき、ターミナルへの投資や税制の特例措置など、国と連携し、基幹航路の寄港船社の拡大、創貨、集荷拡大を図っている。今春、2万TEU超の寄港が可能な南本牧の高規格コンテナターミナルが供用を開始、本牧ふ頭は大型化対応とロジスティクス拠点とすべく再編と改修が進み、新本牧ふ頭も今秋には埋立て工事に本格着工の計画だ。横浜港の港湾管理者は第二次世界大戦前の国営から、戦後は連合国軍の接收を経て1951年（昭和26年）から港湾法により、横浜市に移り市営港湾となった。国際戦略港湾政策の要である横浜港の港湾管理者である横浜市港湾局の中野裕也局長に大型船への対応や再編整備の現状などを聞いた。

Q 南本牧ふ頭CTの本格稼働と一体運用について

A 南本牧ふ頭MC4コンテナターミナルは、MC3との連続バースとして、国内最大の水深18m、岸壁延長900mの岸壁水深を有し、世界最大級のコンテナ船に対応できるわが国唯一の高規格コンテナターミナルです。3月には、2.3万TEU型の超大型船コンテナ船がMC3、4に初寄港しました。整備を進めてきた新管理棟やゲートなどの施設が完成し、今年4月から本格供用を開始しています。

の製作などを進めています。6月頃からケーソンの据付工事に着手し、秋頃には埋立てを開始する予定です。横浜航路側の外周護岸は、埋立による海洋環境への影響を緩和するため、海藻や海生生物が生息しやすい「生物共生型護岸」にしています。

国の直轄事業となる第2期地区は、地盤改良やケーソン製作などが進められています。

国際コンテナ戦略港湾である横浜港の将来を担う新たな物流拠点として、今後も引き続き国と連携しながら、早期供用に向け、着実に整備を進めていきます。

MC1~4のコンテナターミナルは、水深16~18m、総延長1,600mの岸壁を有し、A.P.Moller-Maersk（デンマーク）が借り受け者としてMC1~4全てに関わることで、施設全体の一体的な運用が可能となりました。今後、北米や欧州、南米、豪州、中国、さらには全国各地の内航など多方面の航路の船舶が船型やスケジュールなどに応じて、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現できます。長期間にわたり、国等と連携して整備を進めてきたターミナルの高規格な施設能力を最大限に発揮でき、更なる基幹航路の拡大や国際トランシップの増加などが期待できます。

Q 新本牧ふ頭整備計画

A 新本牧ふ頭は、高度な流通加工機能を有する最新鋭のロジスティクス施設（第1期地区）と、世界最大級の超大型コンテナ船にも対応できる水深マイナス18m以上、総延長1,000mの岸壁を有する大水深・高規格コンテナターミナル（第2期地区）からなる新たな物流拠点です。本市が整備する第1期地区は、現在、護岸の地盤改良や護岸本体となるケーソ

のRTG（タイヤ式門型クレーン）方式に転換するとともに、ヤードの拡張等を行い、D4とD5の一体的な運用を可能とします。これにより、D4、D5をあわせた700mの連続バースとなり、超大型コンテナ船の着岸が容易となります。

さらに、CD突堤間では、基部を埋め立て、荷捌き地や国際フィーダー船用岸壁等、BC-Dターミナルの一体運用を図る計画です。

A 大黒ふ頭について

自動車貨物は、横浜港の主力輸出品目であり、大黒ふ頭は「東日本最大の自動車取扱拠点」となっています。自動車専用船（PCC/PCTC）の大型化や着岸隻数の増加に対応するため、自動車取扱機能の強化を進めています。

2020年8月に大黒ふ頭C3コンテナターミナルを自動車ターミナルに転換するとともに、T1、T2ターミナルにおいて、利用者ニーズを踏まえ、係船柱（ピット）

や境界フェンスを改良するなど、大型船2隻同時の受入れに対応しました。また、2021年度は、横浜航路に面するベイブリッジ側のP3・P4及びT3~8の岸壁改良により、延長1,400mの連続バースが完成します。さらに、C4コンテナターミナルでは、利用者が南本牧ふ頭に移転するのを契機に、跡地を自動車ターミナルとして再整備します。これらにより、大黒ふ頭は全長

200m級の大型自動車専用船が11隻同時着岸可能な日本最大級の自動車取扱拠点となります。

コロナ禍の中、完成自動車の取扱量も、2020年後半には回復基調も見られたことから、そうした動きを増加につなげていくため、横浜市独自の新たなインセンティブ制度を昨年12月より開始しています。この制度は、完成自動車を埠頭内の保管場所から船積みのため

の荷さばき地に移動させる際に、船積み前日の荷さばき地使用料を免除するものです。これにより、船積み作業の平準化や効率化が可能となり、前日の移動により空いた保管場所を工場からの搬入に有効に活用できるため、集荷促進の効果も出ています。自動車輸出関係者からも大変好評を得ており、12月から3月末までの4カ月間で約200件の実績がありました。

横浜港のグランドデザイン（国土交通省間等地方整備局）本紙執筆



横浜港運協会

会長 藤木幸太

- 副会長 原田龍次郎
- 副会長 鈴江孝裕
- 副会長 石黒明博
- 副会長 串田素宏
- 副会長 大田晃正

- 副会長 藤木幸三
- 副会長 飯泉勝也
- 副会長 島憲蔵
- 副会長 藤木幸吉



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

MC4本格供用開始でMC3-4は水深18m×900mの高規格化

世界最大級コンテナ船も受け入れ可能に



横浜市港湾局

今年4月1日から横浜港南本牧ふ頭MC4コンテナターミナルが本格供用を開始した。同CTは、MC3との連続バースとして、世界最大級のコンテナ船に対応できる水深18m、岸壁延長900mの国内最大水深を有する高規格コンテナターミナルとして、20年8月7日に暫定供用していたが、整備中だった新管理棟、新ゲートなどが完成し、本格供用となった。これによってMC1~4は水深16~18m、総延長1,600mのコンテナターミナルとして、施設全体の一体利用が可能となる。

南本牧ふ頭4ターミナル 一体運用

横浜港の主力ふ頭のひとつである南本牧ふ頭では、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増、スケールメリットを追求するためのコンテナ船のさらなる大型化や、船社間のアライアンスの再編などで寄港地の絞り込みが進んでいる中、大型船の入港や増加する貨物に対応するため、日本で最大唯一となる水深18mの耐震強化岸壁を備えたコンテナターミナルの整備を進め

てきた。今後、多方面の就航船が船型やスケジュールなどに応じて、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現することで、高規格な施設能力を最大限に発揮でき、さらなる基幹航路の維持・拡大や国際トランシップ貨物の増加など、日本の国際競争力の強化に貢献していく方針だ。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。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、YKIPは、大水深岸壁MC-1~MC-4の一体利用を行いつつ、南本牧ふ頭の供用は、MC-1（Maersk/日新）、MC-2（Maersk/商船三井/川崎汽船）、MC-3~4（Maersk）となった。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MC4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で、総面積は22.5ha、コンテナ蔵置能力は1万2,000TEU。

整備急ぐ新本牧ふ頭

さて、横浜港の次の新たなコンテナ拠点として整備を進めているのが、新本牧ふ頭だ。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。

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、21年度横浜市では第1期地区で護岸整備のための地盤改良や護岸本体となるケーソン製作・据付工事の他、埋立工事に着手、第2期地区は護岸など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工事を進める。一方、国土交通省関東地方

整備局京浜港湾事務所は、新本牧地区では岸壁（水深18m~）と護岸（防波）の地盤改良工事、基礎工事、本体工事などを予定している。

再編進む本牧ふ頭

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。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。21年度にはD4・D5コンテナターミナルの一体的な運用に向けてD5コンテナターミナルの再整備に着手する。

自動車取扱機能強化へ 大黒ふ頭

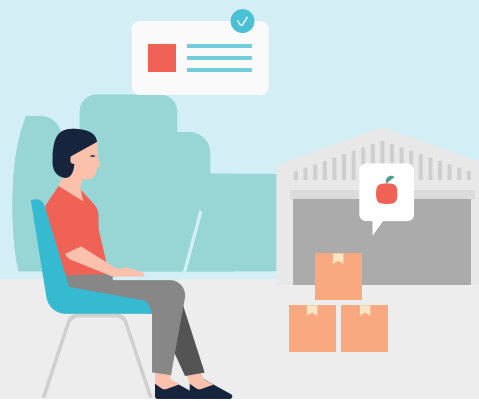
横浜港ではコンテナ取扱機能を本牧ふ頭、南本牧ふ頭、さらに新本牧ふ頭へ集約を進める一方で、大黒ふ頭における自動車取扱機能を強化していく方針だ。横浜港の外貨貨物取扱量をみると、実は完成自動車・関連部品をあわせた自動車関係品目が輸出貨物取扱量の45%を占めている。またその輸出先も豪州・欧米・アジアなど世界各国に広がっている。自動車産業の生産拠点を、同港の背後圏ともいえる北関東を中心に抱え、東日本における最大の輸出拠点としての役割を今後も担っていくために、大型化が進む自動車専用船に対応するため、岸壁を改良し延長1,400mの連続バースが完成、全長200mクラスの大型自動車専用船が5隻同時に着岸可能となる。さらに南本牧ふ頭に利用者が移転したC4コンテナターミナルを自動車ターミナルへの転換を進める。

ALL THE WAY



Smarter logistics with more reliable data

Powered by TradeLens



トレードレンズは、グローバルサプライチェーンの新時代を牽引する、デジタルプラットフォームです。貨物輸送の全ての関係者が協力し、データを共有し、デジタル化のメリットを享受することを可能にします。

会員社数は280以上。データの質と信頼性の向上に取り組む、エコシステムメンバーの一員となることを是非ご検討ください。

経験豊かなプロフェッショナルによって構成される専門チームが、お客様のニーズに合ったソリューションを構築いたします。お気軽にお問合せください。

TradeLens.APA.GTM@maersk.com



の荷主が、データに基づく意思決定がサプライチェーンマネジメントとプロセスの成功のために欠かせないと回答しています *

* PennState Smeal; Penske Logistics; Infosys; Korn/Ferry, 2018

Interview YKIP

最高水準のコンテナターミナル整備し 国際海運動向や利用者のニーズに的確に対応

横浜川崎国際港湾株式会社 代表取締役社長 人見 伸也 氏

Q 新たに導入したトランシップ貨物優遇措置（税関検査の立会業務外部委託費支援）について。

A 国際コンテナ戦略港湾以外の国内他港を発着する輸出入コンテナ貨物を横浜港または川崎港経由で輸送する際に横浜港または川崎港において税関検査が発生した場合の立会委託費用を支援するもので、こうした制度を活用頂くことで、内航船による国際フィーダー航路網を利用した横浜港・川崎港でのトランシップへのハードルを下げ、横浜港・川崎港への集貨を促進する狙いがある。今後、当支援のほか、荷主等を対象とする、内航コンテナ船による国際フィーダーサービスの利用促進に向けた支援策の実施を予定している。

Q 集貨促進に向けた航路誘致支援プログラムについて。

A 横浜港・川崎港の国際競争力強化のため、2016年

横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）は、世界最大級のコンテナ船に対応可能な南本牧ふ頭をはじめ、横浜港・川崎港のコンテナターミナルの整備運営を通し我が国港湾の国際競争力強化に取り組んでいる。横浜港は国際ハブポートとして、川崎港は国内唯一の冷凍冷蔵倉庫群が集積する港として、産業の発展に寄与し、活力ある地域社会の発展に貢献しているが、さらに、脱炭素化にも積極的に取り組み、さらなる国際競争力強化に取り組むYKIPの人見社長に集荷促進策やふ頭の再編、環境対応の港づくりへの取り組みを聞いた。

の会社設立以降、国の補助金を活用して新規基幹航路の誘致や、東日本をターゲットとした国内広域からの集貨に努めてきた。基幹航路の維持・拡大で成果を上げており、今年度も昨年度と同様、外航支援、内航支援、国際トランシップ支援の3つのメニューを設定し、「戦略性・継続性を重視し、結果を求める」ことを方針として掲げ、支援プログラムを実施している。また、支援プログラムに加えて、前述の通り新たな取り組みを実施していくことで、支援効果の相乗作用を図り、また、東日本の各港湾との連携などのあらゆる手法を組み合わせて、基幹航路の維持・拡大に向けた取組を一層促進していく。

Q 南本牧ふ頭が今春、本格

稼働した。南本牧と本牧ふ頭の再編の状況について。

A この4月から南本牧ふ頭においてMC-4ターミナルが本格供用を開始し、MC1～4は水深16～18m、総延長1,600mのコンテナターミナルとして、施設全体の一体的運営が可能となった。このMC-1～4をA.P.Moller-Maerskが借り受け、さらにMC-2には川崎汽船と商船三井が移転してきたことで、これまでの2M（Maersk/MSK）に加え、THE Alliance（ONE/Hapag-Lloyd/Yang Ming/HMM）のサービスが南本牧に集約されることとなった。今後、横浜港が誇る我が国最大唯一の高規格ターミナルの能力が最大限に発揮されると期待している。本牧ふ頭は、D-5ターミナルの再整備計

画がよいよ本格化を迎える。借受者だった商船三井がMC-2への移転を完了したことから、大型船受入れのための岸壁改修や荷役方式の変更等によるコンテナターミナルとしての機能拡充を図るため、再整備に向けた調整を鋭意すすめていくこととなる。BCターミナルでは、BC先端の岸壁延伸工事（80m）が現在国により行われており、完了後の岸壁延長は470mとなる。将来的には、これから整備が予定されているBC-2岸壁と合わせると総延長700mの岸壁となり、大型船の更なる受入れが可能となることから、関係者の意見も聞きながら、機能が十分に発揮できるよう検討を進めていきたい。本牧ふ頭の再整備にあたっては、南本牧ふ頭とともに横浜港の中核を担うコンテナターミナルの拠点として、大型船の寄港、取扱貨物量の増加はもちろん、ふ頭全体の最適な運営を念頭に、国、横浜市、関係者等と調整を図りながら進めていきたい。

Q 21～25年度の新中期経営計画の基本方針について。

A 設立からこれまでの5年間の取り組みや、当社を取り巻く環境の変化などを踏まえ、新中期経営計画を策定した。日本の国際ハブポートとして、わが国産業の発展への寄与と活力ある地域社会の形成に貢献する、という経営理念のもと、「国際コンテナ戦略港湾施策の推進」「事業活動を通じた社会の持続的な発展への貢献」「経営基盤の安定と発展的な事業運営」の3つの方針を掲げた。「国際コンテナ戦略港湾施策の推進」については、国際海運動向や利用者のニーズに的確に対応するため、スピード感を持って我が国最高水準のコンテナターミナルの整備を進めていく。また、AI等の新技術の導入を通じたコンテナターミナルの効率性・利便性の向上や、集貨・創貨の促進などにも取り組む。「事業活動を通じた社会の持続的な発展への

貢献」については、施設の耐震化や災害対策の推進、BCPの更新を通じて災害などのリスクに強い港づくりに取り組み、環境問題に対する取組みとしてLNGバンカーリングやカーボンニュートラルポート形成にも取り組む。「経営基盤の安定と発展的な事業運営」では、災害時や経済変動が発生した場合でも安定的にターミナルの管理運営ができるよう、自己資本の充実や、組織力の強化・人材育成などに取り組む。国や港湾管理者である横浜市・川崎市と連携しながら取り組みを進めていく。

Q 環境に配慮した港づくりに向けた取組みについて。

A 環境への取り組みでは、政府が昨年末に取りまとめたグリーン成長戦略で、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成が掲げられた。横浜港・川崎港ではCNP検討会も開催され、検討が加速しているが、CTの管理・運営を担うYKIPとしてもしっかりと役割を果たしていく。目下の取組みとしては、住友商事と上野トランステック、日本政策投資銀行との合弁で、「エコバンカーシップ株式会社」を立ち上げ、LNGと規制適合油のマルチバンカーリング船「エコバンカー東京ベイ」を現在ジャパンマリンユナイテッドで建造中だ。本船は、新型コロナウイルスなどの影響による工期の遅れもあったが、年内の竣工を予定している。竣工後は、シップ・ツー・シップ（STS）方式によるLNG燃料供給を東京湾全域で実施する計画だ。LNG燃料は東京ガスの袖ヶ浦基地から、適合油は東京湾内に立地する複数の石油元売り会社から供給を受ける予定。邦船社によるLNG燃料船の建造も増加傾向にあり、最近では郵船クルーズが、2025年就航予定でLNG燃料と規制適合油、ガスオイル燃料の3種類の燃料に対応できるエンジンを搭載する新造客船の建造が発表された。水素やアンモニアなどの次世代エネルギーは実装に向け研究開発が進んでいるが、現時点でのCO2排出量削減はLNGが高く、LNGバンカーリング事業を通じてCNPの形成を推進する。横浜港では国土交通省港



湾局や海上保安庁など多くの関係者から継続的な協力を得てLNGバンカーリング拠点の形成に取り組んでいる。脱炭素化のために、東京湾でのLNGバンカーリング拠点としてサービスを提供することで、LNG燃料船の普及を港湾インフラの一部として側面から支えたい。そのため、LNGバンカーリング事業は国家的使命として推進していく必要がある。4月には、LNGバンカーリング船の定係地として本牧ふ頭「A-4」の整備が横浜市港湾局の尽力で完了しており、関係者の期待に応えられるよう準備していく。

Q 世界銀行とIHS Markitのコンテナ港の効率運営で横浜港がトップ50港のトップにランクされた。この評価について。

A このレポートでは全世界351のコンテナターミナル（CT）が評価の対象で、横浜港が世界一と評価された。横浜港が、荷役が早く、コンテナ船の停泊時間が短くすむ、世界で最も効率的なCTと評価されたことは、船社、荷主に世界一のサービスを提供しているということ。当港のCTを管理運営するYKIPとして光栄だ。港湾整備に尽力頂いた、国、市、港湾の現場力を発揮されている港運各社、水先案内人をはじめ関係各位の日頃の尽力の賜物。皆様に敬意を表する。従来、世の中にはコンテナターミナルの「質」を評価する指標がなく、コンテナ取扱量という「量」の指標だけだった。今般、コンテナ港の「質」を評価する指標が、権威ある機関によって確立されたことは大変意義深い。米国の経済アナリストであるダニエル・ヤーギンは、「効率と節約」は第5のエネルギー源と述べており、地球温暖化対策には欠かせない重要なもの。効率の良い港は環境にも優しい港でもあり、今後取り組んでいく我が国のCNP政策とあわせ、横浜港の、集貨、創貨、競争力強化の推進力の両輪としていきたい。

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

横浜市港湾局21年度予算、国際競争力のある港へ

コンテナ船大型化に対応、基幹航路の維持・拡大目指す

横浜市港湾局は、21年度予算で新本牧、南本牧ふ頭の整備、本牧ふ頭再編などコンテナ機能強化や自動車取扱機能強化など「国際競争力のある港」に向けた施設整備を進める一方、「観光と賑わいの港」、「安全・安心で環境にやさしい港」を目指すことにしている。

一般会計は134億2,947万円で、前年度当初予算比30.6%減となったが、これは主に金沢区福浦・幸浦地区や中区本牧地区の護岸復旧工事の進捗に伴う減や、客船受入経費の減によるもの。これに20年度9月補正、12月補正、2月補正予算を含めると1.5%減の190億4,887万円となる。一方、港湾整備事業費会計は新本牧ふ頭整備費負担金（国直轄事業）や建設発生土受入事業費の増加によって22.0%増の457億292万円。埋立事業費会計は企業債還金などの増加で22.0%増の456億7,370万円。

国際競争力のある港

「国際コンテナ戦略港湾」として、急速に進展する船舶の大型化に対応し、基幹航路の維持・拡大を目指すため、①新本牧ふ頭の埋め立てを開始するなど整備を引き続き推進するとともに

②南本牧ふ頭MC1～4のコンテナターミナルの一体運用、③本牧ふ頭D5コンテナターミナルの再整備着手、④A突堤ロジスティクス拠点の形成などの本牧ふ頭再編強化、⑤新山下地区での高度化上屋整備など、コンテナ取扱機能の強化を図る。また「東日本最大の自動車取扱拠点」として、大黒ふ頭において、⑥横浜航路側に日本最大級となる延長1,400m連続の自動車専用船岸壁を整備するとともに、⑦C4コンテナターミナ

ルの自動車ターミナルへの転換を進める。

秋から埋め立て開始

／新本牧ふ頭

コンテナ機能強化では、新本牧ふ頭の整備（港湾整備事業費会計）に323億1,213万円を計上、同ふ頭は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拠点を形成するもので、かつ南本牧ふ頭埋立完了に続く市内公共建設発生土などを安定的に受け入れる役割も担い、今年秋頃から埋め立てを開始する。第1期地区では護岸整備のための地盤改良や護岸本体となるケーソン製作・据付工事の他、

埋立工事に着手、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、護岸整備費に受益者負担を導入する。第2期地区は護岸など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工事を進める。また建設発生土を安定的に受け入れるため、中継所（大黒・幸浦）の運営や海上運搬・投入、埋立地の造成・整地・地盤改良、水質管理業務などを進めるとともに、藻場・浅場を形成、市民に開かれた漁港に改修する。さらには小中学校の社会科見学や市民見学会などを開催し、新本牧ふ頭の役割、建設技術、環境への取り組みなどを紹介するため、スカイウォークなどを活用する。

南本牧ふ頭高規格化

／本牧ふ頭再編

一方、南本牧ふ頭高規格コンテナターミナルなどの整備に4億4,335万円を計上、MC1～4コンテナターミナルの一体運用を開始、AIターミナル推進、COMPASの本格導入、自働運転トレーラーの走行実験などを進める。港湾施設整備費貸付金でガントリークレーンを改良し、港湾整備事業費会計で埠頭内の道路、排水管を管理する。

本牧ふ頭の再編強化に45億6,576万円を計上、D4・D5



横浜市港湾局

コンテナターミナルの一体的な運用に向けてD5コンテナターミナルの再整備に着手する。

超大型コンテナ船への対応を図るため、D4・D5コンテナターミナルの一体的な運用に向けてD5コンテナターミナルの再整備に着手する。また、コンテナ貨物取扱量の拡大と定着に向けて、A突堤におけるロジスティクス拠点の形成のため、道路・給排水設備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進する。さらに、再編強化などに伴う上屋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。

国際コンテナ戦略港湾の推進

国際コンテナ戦略港湾の推進に1億2,355万円を計上、横浜川崎国際港湾（YKIP）を中心に、国の補助制度を活用した航路ネットワークの拡充を目的とした支援策を実施する。

また、国と連携した荷主企業に対するポートセールス、内航コンテナ船による国際フィーダーの強化など

に取り組む。横浜港への超大型船の入港は年々増加しており、国際基幹航路の誘致が着実に進み、港湾局によると17～19年度に計5航路、20年度に欧州、北米、中南米で計4航路、合計9航路の新規寄港が実現したという。

自動車取扱機能強化

東日本最大の自動車取扱拠点である大黒ふ頭で、自動車専用船岸壁の改良、コンテナターミナルの自動車ターミナルへの転換など自動車取扱機能強化に15億2,195万円を計上する。自動車貨物は、横浜港の主力輸出品目であり、大黒ふ頭は「東日本最大の自動車取扱拠点」となっており、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、P3・P4とT3～8の岸壁改良で、日本最大級の延長1,400mの連続バースが完成、これによって全長200m級の大型自動車専用船が5隻同時に着岸できるようになり、安定的・効率的な自動車取り扱いが可能となる。また、南本牧ふ頭に利用者が移転したC4コンテナターミナルについて自動車ターミナルへの転換を進める。



横浜市港湾局

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>

SHINYEI SHIPPING CO., LTD.

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>

改編、新規で横浜寄港相次ぐ

ONEは南本牧にCT集約、サービス向上

邦船3社のコンテナ船事業統合会社、Ocean Network Express (ONE) は、日本関係貨物（日本発着+日系荷主の三国間輸送）取扱量が全体の約2割を占め日本への母船寄港にこだわり、アジア域内、オセアニア、南米、欧州など多様なサービスで横浜港の拠点化を図っている。今年4月からは横浜港へのコンテナ船の寄港を南本牧ターミナル（MC1・2・3・4）に集約、荷役作業の効率化やターミナル内でのトランシップなど柔軟な一体運営を実現し、さらなるサービス向上を図っている。また、外船社もこの1年余りでサービスの改編や新規開設で横浜港の寄港が相次いでいる。

ONEは多様なサービス展開

ONEは昨年5月下旬、Hapag-Lloyd（独）、HMM（韓国）、Yang Ming（台湾）と構成するTHE Allianceによる北米PSW～アジア～欧州間振り子型配船のFP2サービスで、第1船の“ONE Columba”（14,000TEU、写真）が横浜港南本牧ふ頭へ入港を開始した。

14,000TEU型18隻によるPSW～横浜～香港～レムチャバン～カイメツプ～シンガポール～コロソボ～ロッテルダム～ハンブルク～アントワープ～サザンプトン～ジェダ～シンガポール～レムチャバン～カイメツプ

～香港～塩田～PSWの定曜日ウィークリー配船。

また、5月中旬から、アジア／南米東岸航路でHapag-Lloyd（独）、HMM（韓国）、MSC（スイス）と協調配船しているALX2を改編、西航で東京を抜港し横浜に追加寄港した。

ALX2には9,000～14,000TEU型12隻を投入、上海～厦門～蛇口～香港～寧波～釜山～マンザニーヨ～ラザロカルデナス～ロッドマン～ブエナビエンチュラ～カヤオ～サンアントニオ～コロネル～リルケン～サンアントニオ～プエルトアンガモ～カヤオ～マンザニーヨ～横浜～釜山～上海で定曜日ウィークリーサービスしている。

10月中旬からは、Wan Hai Lines（台湾）とInterasiaが日本／中国・ベトナム航路で1,600～1,700TEU型3隻を協調配船するJCVの南航のスロットを借り、日本・中国発ベトナム向けサービスとして新たにJapan China Vietnam Service (JCV) を開始した。

今年に入っても6月上旬から2,858TEU型3隻を投入する日本／ベトナム航路のJTV1を改編し、日本とベトナム南部との接続を強化するため、清水～東京～横浜～レムチャバン～カイメツプ～清水の新ローテーションとする。

MSCが最大型コンテナ船

また、Gold Star Line (GSL、香港) は昨年6月末、タイ→東京・横浜輸入サービスのThailand Japan Service

(TJS) を開始した。Sealand Asia (シンガポール) が2,858TEU型3隻を投入するアジア域内航路IA2の北航スロットを借り受け、レムチャバン～香港～東京～横浜のスケジュールで定曜日ウィークリーサービスしている。

また、7月下旬からアジア域内サービスを再編、New Origamiの新ローテーションをタンジュンペレパス～シンガポール～プンタウ～厦門～東京～横浜～御前崎～四日市～名古屋～プンタウ～タンジュンペレパスとした。

MSC (スイス) は11月末から日本・韓国／ロシア極東航路で新たにSunrise Serviceを開始した。日本・韓国とロシア極東のウラジオストク、ポストチヌイを結び、華北・韓国／ロシア

極東航路のGolden Horn serviceを補完するもので、横浜～大阪～神戸～博多～釜山～ウラジオストク～ポストチヌイ～釜山のローテーションで定曜日ウィークリーサービス中。

さらに今年3月には横浜港の南本牧ふ頭のMC3-4にMSCが運航する世界最大級のコンテナ船“MSC Isabella” (23,656 TEU) が初寄港した(写真)。

一方、上海錦江航運 (Shanghai Jinjiang Shipping, SJJ) は昨年12月、Maersk傘下のアジア域内専業船社 Sealand Asiaの日本／中国／タイ航路サービスで2,500TEU型4隻を投入するIA2のスロットを借り、東京～横浜～名古屋～神戸～

厦門～香港～ホーチミン～レムチャバン～香港～東京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した。

一方のSealand Asiaは今年2月末からIA88を改編し、新たに日本／中国／東南アジア航路で新IA88を開始している。

新IA88は大阪～神戸～横浜～名古屋～青島～上海～ホーチミン～バンコク～レムチャバン～ハイフォン～厦門～青島～大阪の新ローテーションとなった。



国際フィーダーの強化 東日本の地方荷主の利便性向上

横浜港は横浜川崎国際港湾株式会社 (YKIP) を中心に、国の補助制度を活用した航路ネットワークの拡充を目的とした支援策を実施。また、国と連携した荷主企業に対するポートセールス、内航コンテナ船による国際フィーダーの強化などに取り組んでいる。

横浜港への集貨促進

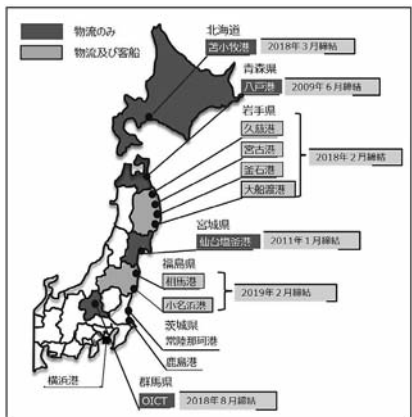
基幹航路の維持・拡大などに向けた集貨支援・国と連携した荷主企業などへのポートセールスの実施、荷主意見交換会の開催等・国際フィーダーの強化策の検討 (内航コンテナ船の輸送の低コスト化、内航バースの整備等) を図っている。日本を中心に各港と連携し、国際フィーダー航路網の拡充を推進、これにより、北海道・東北・北関東など各地方の荷主の利便性向上を図り、横浜港への集貨促進や各港の活性化につなげている。こうした港湾とは、

共同の荷主営業や、各港の利用促進セミナーで、横浜港のPRや連携した取り組みを紹介している。

日本内航海運組合総連合会の基本政策小委員会フィーダーコンテナワーキング・グループがとりまとめた「19年度内航船によるフィーダーコンテナ輸送調査結果報告書」によると、内航フィーダーコンテナの取扱量 (積み／揚げ合計) で横浜港は前年度比8%減の18万6,398TEUで全国2位にラ

ンクされた。内訳は、実入りの積み込みが6万8,586TEU、空の積み込みが1万6,425TEU、実入りの揚げが5万7,753TEU、空の揚げが4万3,634TEUと実入りの積み込みが全体の37%を占めてもっとも多かった。

同報告書は、内航海運事業者、旅客フェリー (長距離フェリー) 事業者10社に対して4月～6月に調査、全10社から回答を得た。対象船舶は65隻 (前年65隻) だった。



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

「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



〒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

ターミナル周辺にロジスティクス拠点を形成

民間の高機能物流施設の整備が進む

横浜港では、これまで中心だった輸出貨物に加え、輸入貨物の取扱機能強化策としてロジスティクス拠点の形成を進めている。その一環として、本牧ふ頭A突堤の横浜港埠頭の用地約13haにロジスティクス拠点の整備を進めており、19年度から民間倉庫の建設や道路・上下水道などのインフラ整備を進めてきたが、21年度には倉庫3棟が稼働を迎え、拠点形成の動きが本格化する。また横浜市が所有する横浜港国際流通センターの株式を横浜港埠頭に有償譲渡し一体的な経営を図ることで、横浜港のロジスティクス施策を担う両社の物流拠点を相互に融通し合うなど、その相乗効果で横浜港の「創貨」の取り組みを推進する。

南本牧ふ頭に3社・9万㎡

4ターミナルが本格稼働した南本牧ふ頭では倉庫3社が物流施設を整備している。三井倉庫は17年11月、横浜市中区南本牧埠頭地区の新倉庫が完工した。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埠頭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同社の戦略的配送拠点としての役割を担う。新設の「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する。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る。一方、環境負荷の低減に配慮しCASBEE横浜（横浜市建築物環境配慮制度）でランク

A（大変良い）の評価を得ており、全館LED照明、全館定温空調設備、自家発電設備（事務室系統）も備わりCO₂排出量の低減、トラック待機時間を短縮し効率的で環境に優しい物流オペレーションを実現している。

住友倉庫の高機能物流施設は19年6月に横浜港・南本牧で竣工した。同施設は敷地面積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。南本牧埠頭は4ターミナルの一体運営が開始されるとともに、市内、首都圏へのアクセスにも優れたロジスティクス機能の強化が進んでいる。

三菱倉庫の「南本牧配送センター」は20年2月に竣

工した。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完成することになる。海上コンテナ貨物の取り扱いに最適の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。同社は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貨物の取り扱いを予定している。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。三菱倉庫南本牧配送センター（神奈川県横浜市中区南本牧3番1）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



横浜市港湾局

積約3万5,600㎡。

輸出、定温、危険品、冷蔵機能を整備

20年度も埠頭地区に民間の物流施設が相次いで着工または稼働を開始している。日新は現在、横浜港本牧ふ頭で本牧Aロジスティクスセンター（仮称）を建設している。新施設は、神奈川埠頭営業所（横浜市神奈川区）の再開発計画の一環として計画されたもので、敷地面積1万4,974.21㎡に鉄骨造り平屋建てで延床面積1万85㎡（うち庇下2,405㎡）、開業は今年7月の予定。天井クレーン40t（20t+20t）を2基、20tを1基、10tを1基を設置する。日新ではこの施設を、京浜地区における輸出事業の中核拠点として位置付け、高品質な物流サービスを提供していく方針だ。

鈴江コーポレーションは、新杉田埠頭倉庫営業所（神奈川県横浜市金沢区鳥浜町11）で危険品立体自動倉庫の建設中で、竣工は22年5月を予定。同営業所はタンク設備・保税蔵置場を有する危険品に特化した営業所で、医薬品・医薬部外品・衛生品の原材料の専用倉庫を建設する。長年蓄積した危険品取り扱いの実績とノウハウ、人材を生かし、首都圏の医療崩壊を防ぐべ

く必要物資の流通安定化を確保し、社会貢献を果たしていく方針だ。同営業所は敷地面積約2万3,000㎡を有し、2万3,000トンの船舶を繋船可能な棧橋もあり、本船での出入庫作業が可能。また敷地内にはタンク設備・危険品倉庫・動植物油倉庫・普通品倉庫があり、消防法第四類危険物・劇毒物・指定可燃物などに特化し、ケミカル品から油脂類製品まで幅広い貨物の保管が可能。建設する危険品立体自動倉庫は、敷地面積590.15㎡に鉄骨造り高さ20.65mを建設、荷姿はペール缶、ドラム缶などを対象として、保管貨物は消防法第四類に対応した物品、保管量は1,580パレット。さらに地震対策として制振ダンパー・制振ストッパーを採用、浸水対策として、腰壁・制御室などを1mかさ上げし塩害仕様を施す。

上組は南本牧埠頭（神奈川県横浜市）に「南本牧埠頭倉庫（仮称）」を建設中で、定温機能を備え、今年8月に竣工する予定だ。同社は、同地区における従来の主力商材である穀物類（大豆、小豆、緑豆、雑豆など）の取り扱いが増大しており、今後も需要拡大が見込まれることから、安定的なサービス提供の実現に向け、新倉庫を建設する。

新倉庫は、全面で定温機能を備えることで厳格な品質管理を可能とし、また、バルク大豆の自動計量袋詰め設備を備え、作業の迅速化と省力化を図る。加えて、新倉庫建設予定地には同社既設倉庫（南本牧物流センター）が隣接しており、新倉庫との一体稼働により業務コストの改善と物流品質のさらなる向上を目指す。新倉庫は敷地面積が2万7,236.73㎡に鉄骨造り4階建てで、延床面積が5万495.74㎡、垂直自動搬送機が5基、貨物用エレベーター1基、大豆搬出入プラント1基を備えている。

ニチレイロジグループのキョクレイが整備していた最新鋭冷蔵倉庫「本牧物流センター」（神奈川県横浜市中区本牧ふ頭8-110）が3月稼働した。同施設は設備能力3万773トンで環境負荷低減と自動化機能を備えている。高効率自然冷媒（NH₃/CO₂）冷凍機とLED照明の採用による環境負荷低減と、入退室者の体表面温度測定を兼ねた顔認証システムでのセキュリティ機能を備えるほか、自動化設備などの先端技術を導入した最新の冷蔵倉庫だ。また、自動運転フォークリフトをはじめとした最新の自動化設備を導入し、業務効率化を進める。輸配送機能は、周辺既存拠点との輸配送網の構築やグループ会社であるNKトランスの事業所を設置することで運送機能の強化、トラック予約システム導入による車両待機時間の短縮を実現する。

設備はF級冷蔵庫8,812トン、FC級兼用が7,756トン、C級1万4,205トンを備え、地上4階建て免震構造（冷蔵倉庫部分）、接車バースは24基。

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

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。



環境にやさしい港づくり

インセンティブ導入、LNGバンカリング拠点、CNP形成

横浜港では、環境にやさしいLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の普及・寄港促進を図るため、新たにLNG燃料船とLNGバンカリング船に関するインセンティブ制度を4月1日から導入し、環境に配慮した船舶の入港を促進する制度を拡充した。IMO（国際海事機関）による船舶からの排出ガス規制の強化に伴い、新たな船舶燃料として、従来の重油と比べて環境負荷の小さいLNGへの転換が進められており、横浜港で、国際的な環境対策にいち早く貢献するとともに、国際戦略港湾である横浜港の国際競争力強化のため、新インセンティブを創設した。

インセンティブ導入で LNG燃料船入港促進

横浜港では、すでに17年から環境に配慮した船舶の寄港の促進を図るインセンティブ制度を導入している。WPSP（World Ports Sustainability Program）が認証した船舶のESI（Environmental Ship Index）値が30以上の外航船舶、またはグリーンアワード財団（Green Award Foundation）が認証した外航船舶に対して、入港料を15%相当額減免するもの。ESIプログラムは、IMOが定める船舶からの排気ガスに関する規制基準よりも環境性能に優れた船舶に対して入港料減免などのインセンティブを与える環境対策促進プログラムで、船社による自主的な環境への取り組みを促す枠組み。IAPHが、船舶からの大気汚染物質（NOx、SOx、CO₂）などの環境負荷の排出性能を船舶ごとに評価し、環境船舶指数（ESIスコア）として認証する。参加港湾などはESIスコアに応じ、入港料の減免などのインセンティブを与えることで環境負荷の少ない船舶の入港を促進し、港湾地域での大気環境の改善や地球規模でのGHG削減などを図る。

4月に導入した、新たなインセンティブ制度は、

LNG燃料船で横浜港に入港する船舶に対して、入港料を全額免除するとともに、LNGバンカリング船で横浜港に入港する船舶に対しては、入港料と岸壁使用料を全額免除する。LNGバンカリング船でLNG以外の燃料も供給可能な設備を有する船舶については、岸壁使用料は75%減免となる。

LNGバンカリング拠点形成へ

また横浜港では、LNGバンカリング拠点の形成に向けた取り組みを積極的に進めてきている。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、「エコバンカーシップ」を18年11月に設立した。その後20年1月に同社は日本政策投資銀行（DBJ）の出資を受け入れている。エコバンカーシップは、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。エコバンカーシップは東京湾における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。20年8月に

は建造中のLNGバンカリング船“エコバンカー東京ベイ”が福岡で進水、各種機器の搭載を進めている。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、エコバンカーシップが船舶を保有・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。

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。

脱炭素コンビナートへ転換

国土交通省では、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾で、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするCNPの形成に取り組むこととし、全国でのCNP形成を目指すため、コンテナ、バルクターミナルのうち小名浜港、横浜港・川崎港、新潟港、名古屋港、神戸港、徳山下松港の6地域を対象に検討を進めている。CNPでは、水素、アンモニアなどの次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用などを図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化などを通じて温室効果ガス排出ゼロを目指す。これを受けて横浜港では、川崎港とともに、学識者、民間事業者などが参画する、横浜港・川崎港カCNP検討会で、水素や燃料アンモニア等脱炭素燃料（CN燃料）の需要や利活用方策、港湾施設の規模・配置などの検討を20年度に進めてきた。この結果、今後、CN燃料のサプライチェーン（生産～輸送～貯蔵～配送～利用）の構築、臨海部の産業・運輸活動などの脱炭素エネルギーへの転換による需要拡大、省エネルギー化・スマート化などのエネルギー利用の効率化の取り組みによって、2050年までのカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を進めることとしている。横浜港・川崎港が目指すべき姿として、CN燃料の利活用や港湾機能の高度化を通じて、港湾におけるカーボンニュートラルを実現する。またCN燃料の輸入・貯蔵・供

■カーボンニュートラルポートのイメージ



給・利用拠点として、供給コストの低減と需要拡大の好循環により、「脱炭素コンビナート」への転換を進め、日本の脱炭素社会の実現をリードしていくとともに、サステナブルな港湾、コンビナートへの早期転換を図ることで、ESGやSDGsを新たな価値・新産業として地域の活力を高めていく方針を固めている。

ブルーカーボン生態系拡大へ

また、横浜港ではCO₂を吸収する「ブルーカーボン」としての機能も担う、藻場・浅場の形成などの豊かな海づくり事業も進めており、藻場の保全活動により創出したCO₂吸収量について、第三者委員会による認証を経て、企業とのクレジット取引を試行している。沿岸域の藻場などに生息する海洋植物にCO₂として取り込まれた炭素は「ブルーカーボン」と呼ばれ、国連環境計画の報告書にCO₂吸収源の新たな選択肢として提示している。国土交通省は19年度に「地球温暖化防止に貢献するブルーカーボンの役割に関する検討会」を設置、ブルーカーボンを活用した港湾・沿岸域における環境価値の創出に関する検討を進めているが、ブルーカーボン生態系の拡大を図るためには、SDGsなどに取り組む企業からの関

心呼び込み、NPO・市民団体などによる藻場の保全活動などを支援する新たな資金メカニズムの構築が必要で、検討会での議論を踏まえ、ジャパンプルーエコノミー技術研究組合（JBE）が藻場・干潟などを対象としたブルーカーボン・オフセット制度を横浜港で試行したもの。

燃料電池船実証運航で協力

さらに横浜港では、CNP形成に向けた取り組みの一環として、日本郵船、東芝エネルギーシステムズ、川崎重工業、日本海事協会、ENEOSの5者と横浜市との間で、燃料電池船の開発・運航などの実証事業に関する、包括連携協定を2月に締結している。燃料電池船の24年実証運航に向けて連携した取り組みを進め、環境に配慮した船舶への対応をいち早く進めるとともに、脱炭素化社会の実現に貢献する。同取り組みは、5者が新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の助成事業として実施する「高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業」について、今回の包括連携協定を契機に、横浜市として実証フィールドの調整などの協力を行い、CO₂を排出しない水素を用いた燃料電池船の運航や、船舶への水素燃料の供給などの実証などの脱炭素化に取り組む。

HOME PAGE : <http://www.djshj.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 大阪 Tel : 06-6120-2100 福岡 Tel : 092-661-7711
Fax : 03-3548-2918 Fax : 06-6120-2098 Fax : 092-661-7712

TAKING YOU EVERYWHERE.

As a world leader in shipping and logistics, we transport 21.5 million containers every year. We take your cargo on 570 vessels, across 155 countries, to 500 ports, along 215+ sailing routes.

msc.com **MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

INTERVIEW

横浜港運協会会長 藤木 幸太氏

東京港とは役割分担で 港湾作業の自動化は人間中心に導入すべき

ミナト横浜の最前線で働く事業者で組織する横浜港運協会。現場で働く港湾人の誇りと矜持を持ち、官に対しても率直で、ユニークな意見をもつが、今回は微妙な問題を含む、同じ横浜港である東京港との連携や荷役の自動化について聞いた。

Q 新型コロナウイルス(COVID-19)の感染拡大に伴う緊急事態措置で港運業者はエッセンシャル事業者としてその役割が再認識された。

A 最初に港湾荷役現場でマスク不足が深刻化し、国に相談したが、業者仲介が上手くいかず、中国にチャンネルを持つ港運協会会員店社を通して独自に25万枚を調達し難くを得た。米最大ゲートポートであるロサンゼルス・ロングビーチ港は感染拡大で必要数のILWUの港湾労働者が確保できなくなったため、荷役作業が遅延、バースウィンドウが維持できず、滞貨と沖待ちが発生、物流が大混乱、国際的なサプライチェーンが破綻した。このため、日本港運協会は国に対して港湾作業員のワクチンの優先接種など、種々お願いしているが、全く対応してくれない。サプライチェーンの分断が国民生活や生

産活動に深刻な影響を与え、大変な事になるのを理解していない。そのため、我々はLA/LBの事例を現場に伝え、感染への注意を喚起し、出勤もかち合わないようしている。自己防衛しているのが現状。

Q 横浜港は幕末に開港し、外国貿易の先駆けとなった港の一つ。東京とは首都圏を構成、川崎港を挟んで隣接する港としての重要性も高い。国際コンテナ戦略港湾、首都圏の玄関港として東京港との協調、連携についてはどう考えるか。

A 東京港との連携、協力は惜しまないが、横浜、川崎で構成する国際コンテナ戦略港湾の枠組みに東京港が加わることは無いだろう。持論だが、東京湾岸の都市は各都市が海港、空港など全てを持つべきでは無く、役割分担すべきだと考える。また、東京湾の中ノ瀬航路のような狭隘な水路を30万トンのタンカーが通航すべきではない。石油や可燃性ガスなど危険性のある貨物を大量に積載した船舶を湾内に入れなければ、大震災など大規模災害が起こっても慌てることはない。横浜、川崎も全て外洋に面した観音崎の外側に移

転し、巨大港(メガポート)を作れば良い。外洋からのアプローチが短くなれば船社も喜ぶし、東京湾が有効利用できるだろう。現行の湾奥の港湾、ターミナルに入るにはベイパイロット、ポートパイロットが交代して乗り継ぎ、タグ料金、バンカーなどのコストもセーブできる。現在の東京湾は護岸のコンクリートで覆われているが、白砂清松に戻し、ゴルフ場を作り、住宅を作って「住むなら東京湾」にする。東京湾は水深が浅いから人工島を作って大規模空港を作るのも難しくない。道路網がしっかりしていれば、首都圏の物流を担う機能は湾の外で良い。

東京港、横浜港はお互いに得意分野や不得手なところがあるので、役割分担を進めるべきだろう。横浜は物流倉庫や高速道路網への接続などが良好で、大型船寄港のインフラが整っており、トランクリンの母船寄港が可能で、東京港が不得手の分野を補完できる。

Q 横浜の将来像と荷役の自動化をどう考えるか

A 若年層の人たちはアパートを借りても電話を引かない。現在の小学生はスマートフォンとタブレットの

世界だから「パソコン」と言っても分からない。その位、技術革新が早く、市民生活を変えている。そこで「港湾荷役の自動化、機械化は受け入れられない」などと言うのは産業革命時のラダイト(労働者による機械打ち壊し)と同じだ。明治時代に機械化が始まり、資本家や工場労働者など新しい階層も生まれ、産業や社会構造までも変え、余暇も増え、文化も発展し、プラスのスパイラルで発展してきた。

港湾作業の自動化は人件費をカットし、コストを下げる事ではなく、あくまでも人間中心に導入すべきで「事故を少なくし、安全性を確保した上で生産性もたかひ」との自動化であるべきで、率先して取り組んでいきたい。「釜山でもロッテルダムでも荷役を自動化し、作業員一人あたりの生産性は日本の〇〇倍」などとまるで外圧のような事を言っても現場には届かないし、響かない。港湾荷役の生産性、効率は先日の世界

銀行、IHS Markitの調査報道のように、マニュアルの横浜港が世界一だ。ミナトの価値はコンテナの取扱い本数、効率だけではない。ミナトには地域の繁栄や、雇用の創出、賑わいの創造など社会的



な要素が多くあるが、自動化至上主義者にはそのような視点が全くない。荷役の自動化と言ってもガントリークレーンでの積み・揚げ作業から船内でのラッシング作業、ヤード内の蔵置など幅が広い。一番声高に自動化を叫んでいる国は港湾荷役作業の一つ一つを知らないから、現場で作業する我々とはチグハグになってしまう。現場に居る我々はガントリークレーンの自動化は不要であり、危険なラッシング作業こそ自動化が必要、と考えている。ただ、ラッシング作業の自動化は困難が伴うが、船体構造を変えたり、

船舶を規格化するくらいの覚悟ないと自動化できないだろう。コンテナ船の荷役作業は15人くらいの協働作業だから、一部を自動化しても意味がない。極端に言えば、自動化するならターミナルを工場にすれば良い。最新の物流倉庫は全て自動化されており、そのような倉庫の中に船が1cmの狂いも無く入り、荷役作業をパッケージ化すれば良いのだ。自動化を少しずつやると中途半端になり、チグハグなものしかならない。現にニュージーランドではフェリーの接岸にマグネットアームを使用し、ラインハンドリングも不用だ。

藤木 幸太(ふじき こうた)氏 1954年横浜市生まれ、早稲田大学教育学部卒。1978年に商船三井に入社、79年藤木企業株式会社入社し、取締役、副社長を経て1991年に社長就任。2020年6月から横浜港運協会会長。

安全・安心なクルーズ船受け入れと観光と賑わいの港形成

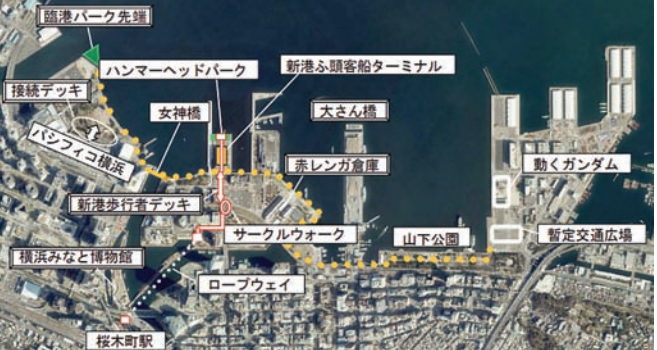
横浜市港湾局では21年度、感染症対策を徹底し、関係機関と連携しながら安全・安心なクルーズ船の受け入れ体制を整えるとともに、アフターコロナに向けて、観光により市内経済を活性化するため、みなとみらい21地区などで、歩行者の回遊性向上や賑わい施設の再整備などに取り組む予定だ。

新型コロナウイルス感染症対策を徹底し、安全・安心なクルーズ船の受け入れ体制強化を進めるとともに、船会社などに向けた寄港促進や、寄港時の市内観光促進を図るため、1億1,791万円を計上した。臨海部の回遊性向上(新港歩行者デッキの整備)に1億5,000万円を計上、サークルウォークから客船ターミナ

ルまでを結ぶデッキの整備に着手する。臨港パーク先端部などの整備に埋立事業会計で9億5,000万円を計上、臨港パークの未整備部の緑地先端部、パシフィック横浜との接続デッキなどの整備に着手する。また水辺からの眺望を楽しみながら移動できる水上交通の充実に一般会計で80万円、埋立事業会計で

9億5,000万円を計上、水上交通について、民間事業者と連携しながら、発着拠点、航路などのさらなる充実にに向けた取り組みを進める。

賑わい施設などの改修に5億1,385万円を計上し、オープン後約30年が経過した横浜みなと博物館を改修、赤レンガ倉庫や大さん橋国際客船ターミナルでも更新・補修に取り組む。山下ふ頭用地の暫定活用に7,780万円を計上、高さ18mの「動くガンダム」の展示や、連節バス(ベイサイドブルー)などの発着拠点として暫定交通広場を引き続き活用していく。さらに山下ふ頭用地の造成などに港湾整備事業費会計として、57億1,100万円を計上、民間事業者による開発が可能な環境を整えるため、引き続き丁寧な協議を重ねながら、倉庫などの移転補償や建物調査などを進めていく方針だ。



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

25年340万TEU取り扱い目指し南本牧MC-3東側整備

YKIP 次期中計を策定、本牧再整備、新本牧整備促進

横浜川崎国際港湾（YKIP）は、25年に取扱コンテナ貨物量が340万TEU（20年速報値283万TEU）、国際基幹航路数20航路（20年度19航路）、1万3,000TEU以上積載可能な大型船が過半数就航している航路数が6航路（20年度4航路）を目標とする次期中期経営計画を策定した。国際コンテナ戦略港湾施策の推進、事業活動を通じた社会の持続的な発展への貢献、経営基盤の安定と発展的な事業運営の3つを経営方針としている。

国際コンテナ戦略港湾施策の推進

船舶大型化などの国際海運動向や利用者ニーズに的確に対応するスピード感を持ったコンテナターミナルの再整備と新たなターミナルの整備によって、最高水準のコンテナターミナルの整備を進める。具体的には、本牧D-5ターミナルの再整備、本牧BCターミナルの再整備、南本牧MC-3ターミナル東側（拡張部）の整備、南本牧MC-3・4ターミナルの整備、新本牧コンテナ

ターミナル整備の促進の取り組みを進める。

一方でふ頭再編・整備とAIなどの導入によってコンテナターミナルの効率性・利便性の向上を図る。南本牧ふ頭の一体運営の促進、本牧ふ頭の再編の推進、大黒ふ頭の機能転換の推進、施設の計画的かつ効率的な維持管理、ターミナルへのカメラの導入推進・AIなどの導入促進、関連施設との一体運営による東扇島ふ頭の利便性の向上などに取り組む。

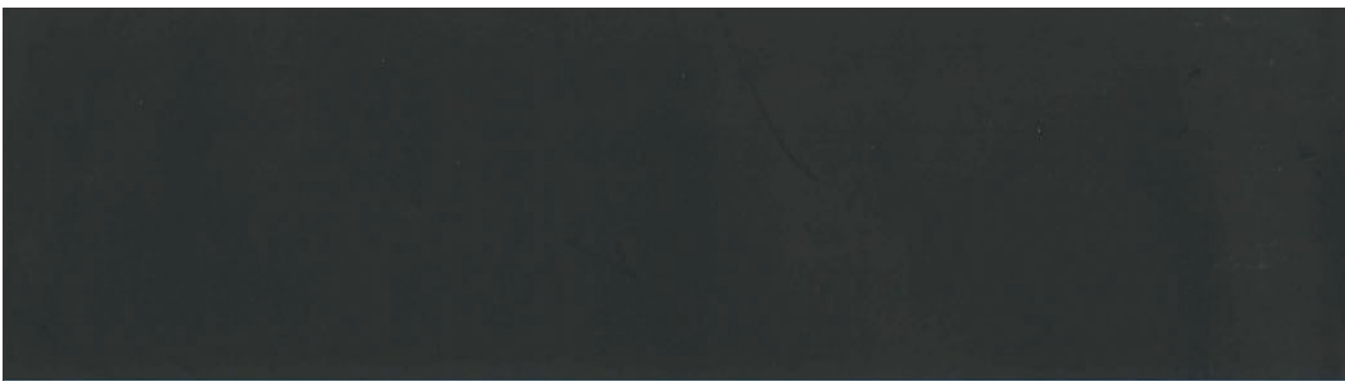
また、航路の誘致と集貨・創貨の促進に向け、国際基幹航路の維持・拡大に向けた取り組み、国際フィーダー網の維持・拡大に向けた取り組み、国際トランシップ貨物の取り込みに向けた取り組み、トップセールスを含む国内外ポートセールスの継続、東扇島地区立地事業者などと連携した集貨促進策の推進など、利用促進策と戦略的なポートセールスを展開する。南本牧ふ頭で国際物流拠点の形成促進に取り組む。

持続的な発展と経営基盤安定

事業活動を通じた社会の持続的な発展への貢献には、災害などのリスクに強く、環境にやさしい港づくりと、海洋都市横浜、川崎臨海部の発展に向けた貢献に取り組む方針だ。災害などのリスクに強い港づくりでは、施設の耐震化・免震化の推進、高潮、悪天候などに備えた施設の災害対策の推進、施設の計画的かつ効率的な維持管理、自然災害や感染症などのさまざまなリスクを想定したBCPの更新、ターミナルへのカメラの導入を進める。環境にやさしい港づくりでは、LNGバンカリングとカーボンニュートラルポート（CNP）形成を推進する。海洋都市横浜、川崎臨海部の発展に向けた貢献として、客船の誘致による賑わ

いの創出、海外団体などとの交流を通じた港湾関連情勢の情報収集、国内外に向けた横浜港・川崎港の取り組みなどの発信を進める。経営基盤の安定と発展的な事業運営については、災害時や経済変動による危機でも安定的にターミナルを管理運営できるよう、自己資本を充実させるため、内部留保の積み上げによる自己資本の充実や適切な経営判断のための中長期的な財務シミュレーションを実施する。一方で、付加価値の高い港湾の実現に資する事業の構想・検討など新たな事業展開を模索する。国際コンテナ戦略港湾施策を着実に推進するため、関係団体との人事交流を含めた組織体制強化とコンプライアンスの徹底を図るとともに、海外団体などとの交流によって、国際的な情報の

収集や発信を推進するためのグローバルな組織風土の醸成と人材育成を図る。以上の取り組みによって、25年までに、取扱コンテナ貨物量を340万TEU（20年速報値は283万TEU）、北米、欧州、中南米、豪州、アフリカの国際基幹航路数を20航路（20年度19航路）、国際基幹航路のうち1万3,000TEU以上積載可能な大型船が投入される航路数を6航路（20年度4航路）にそれぞれ目標値を設定した。施設整備は、南本牧MC-3東側（拡張部）と本牧D5ターミナルは20年代前半の供用開始を目指し、本牧BCターミナルは早期供用開始を目指し整備促進する。新本牧ふ頭は整備を促進する。財務状況の目標値は、自己資本比率10%以上を維持（19年度21.3%）することとした。



(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）

国際社会への持続的貢献を目指す “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、国際社会への持続的な貢献を目指す。

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.nkkn.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@nkkn.or.jp
【無機チーム】
 TEL 045-772-1521
 FAX 045-772-1532
 E-mail riken-muki@nkkn.or.jp
【食品衛生チーム】
 TEL 045-772-1523
 FAX 045-772-1535
 E-mail riken-shokuhin@nkkn.or.jp

Physical & Chemical Analysis Center
 1-14-2, 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@nkkn.or.jp
Inorganic Matter Team
 Telephone 81-(0)45-772-1521
 Facsimile 81-(0)45-772-1532
 E-mail riken-muki@nkkn.or.jp
Food Hygiene Team
 Telephone 81-(0)45-772-1523
 Facsimile 81-(0)45-772-1535
 E-mail riken-shokuhin@nkkn.or.jp

20年総コンテナ取扱量は11.1%減の266万TEU コロナ禍で減少も12月には前年比微増に回復

横浜市港湾局は、20年の同港の港勢（速報値）を発表、コンテナ取扱個数（外内貿合計）は前年比11.1%減の266万1,622TEUと新型コロナウイルス感染拡大により減少したものの、12月は前年を上回る0.6%増まで回復した。海上出入総貨物量（外内貿合計）は、15.4%減の9,362万トン、うち外貿が18.4%減の6,521万トン、内貿が7.4%減の2,841万トンだった。

コンテナ取扱個数のうち外貿は10.6%減の241万2,172TEU、輸出が10.5%減の128万280TEU、輸入が10.8%減の113万1,891TEUだった。内貿は15.4%減の24万9,450TEU、移出が15.1%減の9万7,767TEU、移入が15.5%減の15万1,683TEUだった。

外貿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26.1%減の301万トンと大幅に減少し、2位の染料等化学工業品は0.5%

減の191万トンと微減、完成自動車が10.0%減の128万トン、産業機械が17.3%減の127万トン、電気機械が3.9%減の72万トンだった。輸入は1位の製造食品が4.7%減の198万トン、2位の電気機械は3.3%増の182万トンと増加、3位の野菜・果物は14.8%増の147万トンと2ケタ増、4位の染料等化学工業品は0.2%減の130万トンと微減、5位の衣服・身廻品・はきものは15.5%減の130万トンだった。

国別にみると、輸出では1位の中国が1.4%減の327万トンと小幅な減少にとどまり、2位のタイは18.5%減の115万トンと大幅減、3位の台湾は1.6%減の87万トン、4位のベトナムも1.6%減の85万トン、5位のマレーシアも4.9%減の78万トンと小幅減。輸入は中国が7.0%減の732万トン、米国が13.9%減の222万トン、タイ15.1%減の159万トン、豪州が12.7%減の111万トンと軒並み減少したが、5位のメ

キシコは9.8%増の91万トンと増加している。

外貿コンテナ貨物のうちトランシップコンテナ貨物は輸出が20.7%減の4万1,462TEUで輸出全体のうちの構成比が3.2%、輸入が19.6%減の4万1,821TEU、構成比は3.7%、合計で20.2%減の8万3,283TEU、構成比3.5%だった。トランシップコンテナ貨物を品種別にみると、トン数ベースで電気機械が0.4%増の10万8,189トンと微増だったが、製造食品が8.1%減の8万2,423トン、飲料が16.9%減の5万1,228トン、家具装備品が12.3%減の4万5,278トンと軒並み減少、その他畜産品は51.6%増の4万4,981トンと大幅増だった。トランシップ貨物を国別にみると、輸出はゴムが最も多く25万1,538トン、次いで中国が15万411トン、3位メキシコは13万2,009トン、

4位米国は4万2,520トンだった。輸入は米国が最も多く37万6,709トン、2位のタイが22万4,999トン、3位のメキシコが5万5,808トン、4位ベトナムが4万9,438トンだった。

入港船舶は、10.2%減の2万8,992隻、11.5%減の2億6,458万総トン、うち外航船が9.8%減の8,525隻、12.1%減の2億2,773万総トンで、外航フルコンテナ船は4.6%減の4,610隻、3.7%減の1億2,476万総トン、内航船は10.4%減の2万467隻、7.6%減の3,685万総トンだった。

外貿貨物は輸出が19.5%減の2,388万トン、輸入が17.8%減の4,133万トン、合計が18.4%減の6,521万トンだった。外貿貨物を品種別にみると、輸出は完成自動車が28.1%減の773万トン、自動車部品が25.7%減の306万トン、産業機械が17.7%

減の216万トン、染料等化学工業品が0.1%減の195万トン、鋼材が7.6%増の147万トンだった。輸入は原油が43.0%減の681万トン、LNGが9.9%減の671万トンとエネルギー系が大幅減となり、製造食品が4.7%減の198万トンと減少、電気機械が3.4%増の182万トンと増加、野菜・果物は13.5%増の166万トンと2ケタ増となった。

外貿貨物を主要相手国別にみると、輸出は中国が9.3%減の411万トン、豪州が25.2%減147万トン、タイが16.9%減の139万トン、台湾が15.1%減の120万トン、米国が50.3%減の112万トン。輸入は中国が7.5%減の759万トン、豪州が19.3%減の568万トン、サウジアラビアが44.1%減の468万トン、米国が15.8%減の453万トン、タイが16.2%減の185万トンだった。

入港船舶

総数	隻数	総トン数	令和2年			令和元年		
			隻	前年比	構成比	隻	前年比	構成比
			28,992	89.8	100.0	32,295	94.1	100.0
			264,578,732	88.5	100.0	298,974,457	100.8	100.0
外航船	隻数	隻	8,525	90.2	29.4	9,455	97.4	29.3
	総トン数	総トン	227,732,678	87.9	86.1	259,084,566	101.8	86.7
うちフルコンテナ船	隻数	隻	4,610	95.4	54.1	4,833	100.9	51.1
	総トン数	総トン	124,763,586	96.3	54.8	129,534,955	103.1	50.0
内航船	隻数	隻	20,467	89.6	70.6	22,840	92.8	70.7
	総トン数	総トン	36,846,054	92.4	13.9	39,889,891	94.6	13.3

海上出入貨物

総数	貨物量	単位	令和2年			令和元年			
			前年比	構成比	前年比	構成比			
	うちコンテナ貨物量	トン	93,620,458	84.6	100.0	110,623,229	97.1	100.0	
	コンテナ個数	TEU	38,193,963	89.3	40.8	42,793,935	98.9	38.7	
		TEU	2,661,622	88.9	100.0	2,993,786	98.1	100.0	
外貿	計	トン	65,211,810	81.6	69.7	79,942,822	101.9	72.3	
	輸出	トン	23,878,185	80.5	25.5	29,647,803	90.2	26.8	
	輸入	トン	41,333,625	82.2	44.2	50,295,019	110.2	45.5	
	うちコンテナ貨物	計	トン	35,978,741	89.6	55.2	40,152,272	99.2	50.2
	輸出	トン	14,022,985	86.8	58.7	16,152,769	94.3	54.5	
	輸入	トン	21,955,756	91.5	53.1	23,999,503	102.8	47.7	
コンテナ個数	計	TEU	2,412,172	89.4	90.6	2,699,085	98.5	90.2	
	輸出	TEU	1,280,280	89.5	48.1	1,430,546	98.3	47.8	
	輸入	TEU	1,131,891	89.2	42.5	1,268,540	98.7	42.4	
	内貿	計	トン	28,408,648	92.6	30.3	30,680,407	86.5	27.7
		移出	トン	11,137,390	76.9	11.9	14,484,484	98.6	13.1
		移入	トン	17,271,258	106.6	18.4	16,195,923	77.9	14.6
うちコンテナ貨物	計	トン	2,215,222	83.9	7.8	2,641,663	94.7	8.6	
移出	トン	1,200,014	86.1	10.8	1,394,225	98.4	9.6		
移入	トン	1,015,208	81.4	5.9	1,247,438	90.9	7.7		
コンテナ個数	計	TEU	249,450	84.6	9.4	294,701	94.5	9.8	
	移出	TEU	97,767	84.9	3.7	115,155	91.0	3.8	
	移入	TEU	151,683	84.5	5.7	179,546	96.9	6.0	

(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、外貿又は内貿の貨物量に占めるコンテナ貨物の割合。

コンテナ集貨と航路誘致の支援プログラム

YKIPトランシップ貨物優遇支援も新たに開始

横浜川崎国際港湾 (YKIP) は21年度も、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、横浜港へのコンテナ貨物集貨と航路誘致を目的とした支援プログラムを展開する。

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・アフリカ航路など）を増便・開設するものを対象とする。また内航事業は両港へ寄港する本船に接続するフィーダー航路網の新設・強化（効率化など）や積み替え機能強化で取扱量増加を図るもの。国際トランシップは、両港で国際基幹航路に係る国際トランシップ貨物を取り扱うもので、複数の連続

バースを一体利用できるターミナルで国際トランシップするもの。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22年3月31日まで。同プログラムは国際戦略港湾競争力強化基本計画認定と補助金交付決定が実施の条件。さらにYKIPは今年度から、国内発着コンテナ貨物をトランシップする際に、両港の輸出入通関で税関検査が発生した場合の立会業務の外部委託費用を支援する。同事業は、横浜港（または川崎港）経由への輸出

入コンテナ貨物の集貨を促進することを目的として、コンテナ戦略港湾以外の国内他港を発着する輸出入コンテナ貨物を両港経由で輸送する際に、両港で税関検査が発生し、立会業務を外部へ委託した場合、支援対象貨物の税関検査立会業務委託費用（1件あたり上限1万円）を支援する。支援対象期間中（4月1日～6月30日、申請受付期間は7月30日まで）に、両港で立会を要する税関検査を受け、かつ輸出入者などが立会に対応することが困難であるため、立会業務を外部の第三者に委託した貨物が対象となる。輸出者、輸入者または輸出入者が通関業務を委託した事業者で、横浜市、川崎市に本支店などその他事業活動の拠点を有しない事業者に限る。

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

EMIRATES LOGISTICS
World-wide Service

World-wide NVOCC 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)

新・港湾情報システムCONPAS

南本牧コンテナターミナルで本格運用開始

国土交通省関東地方整備局は、21年3月30日から横浜港南本牧コンテナターミナルで「搬出入予約機能」と「PSカード活用機能」の常時運用を開始し、さらに「Cyber Port」の第一次運用にあわせ、4月1日から「搬入情報の事前照合機能」の常時運用を開始、新・港湾情報システムCONPAS（コンテナ・ファスト・パス）の本格運用を開始した。関東地方整備局は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流の効率化と生産性向上の実現を目的とした「CONPAS」の試験運用を17年度から継続して実施してきた。横浜港南本牧コンテナターミナルは、水深16~18m、総延長1,600mの岸壁を有する高規格コンテナターミナルで4月から本格運用を開始したが、CONPASの本格運用で、良好な労働環境の実現、さらなる生産性向上が見込まれる。CONPASの機能を紹介する。

搬出入予約

陸運事業者は自社のPCからCONPASにアクセスし、貨物情報やドライバー情報（PSカード情報）、車両情報などを事前に登録し、入場時間を予約。時間帯ごとの予約数に上限を定めることで、特定の時間帯に予約が集中しない仕組みとなっており、分散・平準化し混雑解消を図る。コンテナトレーラーのドライバ

ーは予約時間帯にゲートに到着すれば、待機することなく入場できる。また、CONPASを利用しないコンテナトレーラーの待機時間の削減も期待できる。試験運用では全搬入トレーラーのゲート前待機時間が約10%減少している

PSカード活用

ドライバーが自分のPSカードをゲートの読み取り端

末にタッチすることで、スムーズな入場受付が可能となっている。試験運用では、ドライバーがコンテナ番号などを手入力している従来の方法に比べ、ゲート受付の所要時間が約20%も短縮されたことが確認できた。また手入力しないため入力ミスもなくなる。

搬入情報の事前照合

輸出コンテナをターミナルに搬入する際、従来はトレーラーのドライバーが持参した紙の搬入票を、ターミナルの係員がTOS（ターミナルオペレーションシステム）の貨物情報と照合していたため、ゲートでの手続きに時間を要していたが、CONPAS利用で「Cyber Port」により電子化

された搬入情報とTOSの貨物情報を、トレーラーがターミナルに到着する前に「CONPAS」が照合、必要に応じ修正対応を済ませることができ、ゲートでの入場手続きが即時に完了できるようになる。輸出入コンテナの搬入手続きにかかる時間が約6割も短縮できる。

車両接近情報・予約情報の活用（検討中）

18年の試験運用では、ETCを活用してターミナルへのトレーラーの接近を検知。ゲートに到着する前に事前荷練り（輸入コンテナを取り出しやすい場所へ移動すること）の指示を出すことで、トレーラーのターミナル滞在時間を短縮する運用を試験した。事前準備のための時間を15分程度確保できたことを確認した。なかにはトレーラーの到着前に事前荷練りが完了したケースもあった。今後はトレーラーの接近情報をより効率よく取得するために、GPSなどを使った場合や、予約情報を活用した場合について、検討・検証を重ねる予定だ。

今後は、横浜港南本牧ターミナルでの実績を踏まえた上で、横浜港の他ターミナルへの展開、さらには他港への導入も進めていく方



横浜市港湾局

針だ。複数のターミナルでCONPASが導入されることで、陸運事業者はより適切な配車計画が立てやすくなり、生産性が向上する。さらに国土交通省港湾局では、紙、電話、メールなどで手続きしている民間事業者間の港湾物流手続きを電子化することで業務を効率化するデータ連携プラットフォーム「Cyber Port」の取り組みを別途進めており、4月から第一次の運用を開始している。CONPASとこのCyber Portがデータ連携することで、搬入情報の事前照合の運用が可能となり、さらに効率化が進むことが期待されている。

また関東地方整備局は、6月に横浜港でシャーシの位置情報管理とシャーシシェアリングについて実証実験する予定だ。同局では国際コンテナ戦略港湾京浜港の国際競争力強化を図るた

め、コンテナターミナル周辺の混雑やドライバー不足など、ドレージ環境が悪化する中、シャーシの位置情報を活用しつつシェアリングすることにより、シャーシ運用の効率性向上や、走行距離の削減、コンテナターミナル周辺の混雑解消など、輸送の効率化と陸運事業者の業務軽減などの生産性向上を図る方針で検討を進めている。シャーシ位置情報管理では、シャーシに位置情報管理デバイスを取り付け、シャーシの動態を把握するとともに、位置情報の活用方策を検討する。

CONPASに引き続き、シャーシシェアリングも、横浜港で実証実験が先行されることとなり、港湾での先進的な取り組みはまず横浜港でトライアルされ、磨き上げられ、本格運用されるといふ流れが定着しつつあるようだ。



意志ある航路へ。

日本郵船グループが目指すべきゴールは“BVTL”。
 “Bringing value to life.”という目的地までの道筋を、どう進むか。
 それを、社会から、地球から問われている。
 経済優先で最短距離を直進する時代は、過去の話。
 時代に選ばれ、必要とされる企業集団であるために、
 社会が抱える課題に応えながら、
 世界を前に進める新たな価値を創造しよう。
 日本郵船グループは、ESGという航路を進む。

