

Shipping Guide

東京港特集号

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 オーシャンコマース 〒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 東京0-63646

〈臨時増刊号〉

Friday, May 20, 2022

© Shipping Guide

**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)

PORT & TOKYO

中防外で新CT整備など次期港湾計画策定へ

日本最大のコンテナ取扱量を誇る東京港は、首都圏4,000万人の生活と産業を支えており、増大するコンテナ取扱量と船舶の大型化に対応するばかりではなく、背後圏との交通アクセスについても円滑な港湾物流を提供していく役割も担っている。また首都直下型地震などの切迫性が指摘されるほか、台風や高潮などの自然災害も激甚化・頻発化する中、大規模な人口を抱える首都圏を支える港湾として、防災面でも大規模かつ広範囲に強靱化を進めなければならない。さらに世界的に脱炭素化に向けた取り組みが進展しているが、大消費地に最も近い港として、カーボンニュートラルの実現など環境面についても、迅速かつ厳しい対応を図らなければならない。東京都では、東京都港湾審議会から現在おおむね20年後の東京港の目指す姿を明らかにした「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」の答申を受け、現在、次期改訂港湾計画を策定を急いでいる。東京港は、新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、ユーザーに選ばれる国際競争力の高い港を目指して動き出している。

（写真は東京都港湾局提供）



港力（ミナトヂカラ）の更なる飛躍に向けて、世界に誇る「都市型総合港湾・東京港」を目指しています。

東京港埠頭株式会社は、以下の事業を行っています。

- 外貿埠頭事業 ● 内貿埠頭事業 ● 環境保全事業
- 建設発生土有効利用事業 ● 指定管理者関連事業

今後とも、お客様に満足いただけるサービスを提供できるよう心がけ、事業に取り組んで参ります。

 東京港埠頭株式会社

〒135-0064 東京都江東区青海2丁目4番24号 青海フロンティアビル10階 TEL 03-3599-7303（代表） URL <https://www.tptc.co.jp/>



一般社団法人 東京都港湾振興協会

東京港が広く皆様に親しまれる「みなと」となるよう活動しています

当協会の主な事業

- ・東京港の振興活動 ・会誌「東京港」の発行 ・東京みなと祭の開催 など



〒135-0064 東京都江東区青海2-4-24 青海フロンティアビル20階
TEL 03-5500-2584



Top Interview

東京都港湾局長 矢岡 俊樹 氏

長期構想を指針に第9次改訂港湾計画を策定へ

中央防波堤外側にY3とZ1の2バースを新規整備

—Y3ターミナル整備とCT再編の進捗状況についてお聞かせください。

Y3については国に対して必要な財源の確保をお願いしているところで、早期に整備に着手していきたいと考えている。Y2の完成によって青海ふ頭のA3からY2に事業者が移転したことで、旧A3ターミナルの空いたヤードを活用して青海公共ターミナルを大幅に拡張する整備を進めている。これによって岸壁の長さも大幅に拡大され、コンテナ船大型化に対応し、大型船の円滑な受け入れが可能になる。ヤード内の荷役方式も刷新し、コンテナの貨物処理能力も大幅に向上する予定で、徐々に再編に手をつけ始めている。またY3が稼働すれば、さらに大井ふ頭の再編に取り掛かることになる。しっかりと利用者と話し合い、効率的なターミナル運営を図り、選ばれる港を目指したい。私個人としては、10年ぶりに港湾局に戻ってきたが、10年前の東京港は、ヤード待ちのコンテナを積んだトラクターの渋滞がピークだった。現在は関係者と話す中では、当時に比べ落ち着いているように見受けられる。以前に比べ取扱量がさらに拡大し、しかもコロナ禍の中で米国西岸港をはじめ世界中の港湾混雑が深刻化している中、東京港は関係企業のさまざまな努力、東京2020大会の港湾物流円滑化取り組みなどの効果もあり、渋滞はかなり改善しているというのが私の印象だ。

東京都は2040年代を見据えた長期的な視点で東京港を進化させるため、東京都港湾審議会に「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」について諮問、同審議会は審議を経て、「40年代に内外貿コンテナ貨物量が570万～670万TEU（19年実績501万TEU）になるとの見通しのもと、中央防波堤外側にY3とZ1の2バースを新規整備するとともに、岸壁増深、ガントリークレーン大型化、ヤード拡張などの再編整備を進めるなどの機能強化を図る」などと答申した。答申によるとY3とZ1の整備で、既存バースを含めて、水深16m以上、延長約1,700m、奥行き500mの連続バースとなる。またユニットロード貨物量は1,350万～1,500万トン（19年実績1,114万トン）と見通し、モーダルシフトなどで同貨物量増加に対応、中央防波堤内側にふ頭整備で機能拡充し、岸壁増深や前出し、ヤード拡張など再編も進める。東京都の矢岡俊樹港湾局長は「この長期構想を指針として、今年度から来年度にかけて東京港第9次改訂港湾計画の策定を進めるとともに、すぐに対応できるところについては計画とは別に早期に着手していきたい」を前向きな姿勢を示した。

—1月に東京都港湾審議会から「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」の答申がありました。今後の第9次改訂港湾計画の方向性と策定スケジュールについてお聞かせください。

長期構想は2040年代、20年先を見据えた長期的な視点に立ったものだが、これを踏まえて10年先を見据えた具体的な計画を今年度から来年度にかけて策定していく方針だ。それとは別に東京都全体では「臨海副都心」と「中央防波堤エリア」を舞台として、50年・100年先の未来の都市像を描いた「東京ベイeSGプロジェクト」という取り組みを進めており、これともうまく連携させつつ、地域の区や関連業者の意見も聞きながら、策定していきたい。港湾物流を中心にしながらも、防災や環境、観光事業などをバランスよく取り入れながら進めていくことが求められている。長期構想で打ち出されたZ1という新たなターミナルの開発についても、環境やDX（デジタルトランスフォーメーション）の視点が必要となる

だろう。

—港湾道路ネットワークの拡充と港頭地区の混雑緩和に向けた取り組みについてお聞かせください。

20年に中央防波堤地区と有明地区を結ぶ臨港道路南北線が開通し、市街地と中央防波堤を結ぶ道路が2ルート化されたほか、東京ゲートブリッジをはじめとした東京港臨海道路や、東京湾岸道路（国道357号）の海底トンネルが完成しており、港頭地区における主な道路整備は一段落といったところだ。現在は混雑緩和、渋滞解消に向けたソフト面の取り組みを進めており、たとえば全国で初めて、トラック事業者がコンテナターミナルに入場するまでに要した待機時間などを、トラックに搭載した専用GPS端末の位置情報を利用してリアルタイムで公表し、ふ頭周辺の混雑状況を「見える化」する取り組みを進めている。当初GPSは300台に搭載したが、21年末には1,091台に拡大、最終的には1,500台を目標にしている。

—LNG燃料船やモーダルシ

フトの促進など、環境にやさしい港湾への取り組みも進めています。

脱炭素化に貢献するとともに、LNG燃料船の入港を促進することにより国際競争力強化を図るため、LNGを燃料とする船舶などに対するインセンティブ制度を導入し、LNGを燃料とする船舶とLNG燃料を供給する船舶に対し、入港料を免除している。また今後ゼロエミッション船舶として期待できる将来の水素燃料船の



早期就航を後押しするため、水素を燃料とする船舶などに対するインセンティブ制度も導入、水素を燃料とする船舶などに対し、入港料を免除している。さらに、トラックから船舶や鉄道による輸送へとモーダルシフトの促進を図る、東京港湾物流効率化事業補助金を実施しており、環境にやさしい輸送への転換を図る事業者を支援するとともに、物流業界におけるドライバー不足への対応など、さまざまな課題解決につなげていきたい。

一方、東京港内では、ターミナル施設などで太陽光

発電設備の導入、コンテナの巻下中に発生する回生電力を回収し、巻上時に再利用するインバーター型の荷役機器の導入が進むとともに、将来的には水素燃料電池（FC）に換装できる荷役機器の導入も予定されるなど、環境にやさしい取り組みを個々に展開してきている。今年度は、さらなる取り組み強化に向け、カーボンニュートラルポート（CNP）検討会を立ち上げ、関係する事業者と丁寧に意見交換を重ねながら、具体的な方向性を示したCNP形成計画を策定する予定である。



©東京都港湾局

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 横浜港運会館1階 電話 045-671-9825 FAX 045-671-9830

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

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



©東京都港湾局

整備進む中防外コンテナふ頭

大井ふ頭、青海ふ頭は再整備へ



©東京都港湾局

東京港では、船舶大型化や増加する貨物に対応すべく中央防波堤外側地域などの外貿コンテナターミナルの整備を急ピッチで進めており、中央防波堤外側コンテナターミナル（CT）Y2バースは20年3月に供用開始しているが、さらなる国際競争力強化に向け、中央防波堤外側コンテナふ頭Y3バース（水深16～16.5m、延長400m）の早期完成に向けて、必要な財源確保と整備の着実な推進を要望している。さらに東京都港湾審議会が都に答申した「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」によると、Y3の隣に水深16～16.5m、延長420mのZ1バースの整備を提言している。これが実現するとY2、Y3、Z1の連続バースとなり、水深16m以上の延長1,700m、奥行500mのコンテナターミナルが誕生することになる。

Y2ターミナル横にY3整備へ

Y2ターミナルは水深16m／延長400m、対象船舶15万重量トンと同港最大規模で、借受者は、三井倉庫、日本通運、住友倉庫、山九の4社による連合体、ガントリークレーン3基を装備している。中防外側CTのうちY1（水深11m／延長230m、対象船舶2万重量トン、ガントリークレーン3基）は上組が借り受け17年末に供用を始めている。Y2の4社は、三井倉庫と日通は青海A-3のターミナルオペレーター（T/O）で、また日通と山九、住友倉庫は既存の青海公共A-0～A-2と品川公共CT3バースのT/Oで北米からアジアまで各航路サービス船が利用していた。東京港の既存CT利用者が移転することで青海A-3に寄港していた航路サービスをY2に移転、空いたA-3を種地に活用し、青海CTをはじめ、大井CTを再編していく。

中枢を担う大井CT

東京港におけるCTは、中外貿のほか、大井、青海、品川の各コンテナふ頭で稼働している。大井コンテナふ頭は全長2,354m、連続7バース（水深15m／延長330～354m、

対象船舶5万重量トン）、コンテナクレーン20基を備えた一大コンテナ群。背後には東京都と民間海貨業者が共同で建設した海貨上屋が5棟整備されているほか、倉庫用地33haには約40社が進出して最新鋭の物流センターが稼働している。さらに民間企業数社が独自に土地を取得し倉庫を建設している。この民間倉庫のうちの1棟、ジャパン大井倉庫に対してプロロジスと第一生命が22年に約161億円を共同投資した。同施設は、「DLプロロジスパーク東京品川」で敷地面積1万7,506.31㎡に地上5階建て鉄筋コンクリート造り、延床面積が4万8,944.99㎡、1995年4月に竣工、首都高湾岸線・大井南ICから約1.5kmと都心へのアクセスが良好なエリアに立地している。

一方、青海コンテナふ頭は全長1,570m、水深13m×延長260m、対象船舶3万5,000重量トンが2バース、水深15m×延長350m、対象船舶5万重量トンが3バース、コンテナクレーン9基を有する高規格コンテナふ頭。うちA3バースは再整備中。品川コンテナふ頭は1967年にオープンした日本初のコンテナふ頭だが、現在では総延

長555mの3バース（水深

10m）、コンテナクレーン4基を有し、中国、韓国、東南アジアなどの近海航路のコンテナ船が利用している。

中防外コンテナふ頭整備

22年度の東京都港湾局の予算は、一般会計が前年度比0.5％減の1,069億円、臨海地域開発事業会計が51.2％増の388億円、港湾事業会計が25.3％増の73億円、合計10.1％増の1,530億円、うち投資的経費（一般会計）は1.1％増の879億円。物流関連の機能強化に向けた取り組みとして、ふ頭整備・再編（一般・港湾）に186億8,300万円を計上、船舶の大型化や増加する貨物に対応する。また円滑な物流ネットワークの整備（一般・臨海・港湾）に

19億400万円を計上、臨港道路の整備と物流円滑化に向けた取り組みを推進する。

港湾整備事業では、中央防波堤外側地域で外貿コンテナ取扱貨物量の増大と船舶大型化に対応、コンテナふ頭を整備、具体的には水深16mのコンテナふ頭整備のため、岸壁の地盤改良工事などを進めるとともに、ふ頭整備に合わせて臨港道路中防

外1号線、3号線、5号線の道路建設工事を進める。

一方、国土交通省関東地方整備局は22年度、東京港湾事務所が東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業に23.5億円を計上、岸壁（水深16m）（耐震）の撤去工事、地盤改良工事、航路・泊地（水深16m）の浚渫工事と臨港道路（南北線）の舗装復旧工事を予定している。



大切な貨物
大切なあなたへ
人々の想いを運ぶ

東京港

国際貿易港、そして国内の海上輸送拠点として
発展し続ける東京港は、

東京・首都圏の生活と産業を支えてきました。

今後も物流ニーズに応え、

使いやすさを向上させることにより、

人にやさしく、選ばれる港としてまい進します。

一つひとつの大切な貨物。

東京港は、人と人とを繋ぐ港として、

未来に向けて進化し続けてまいります。



東京都港湾局



©東京都港湾局

港頭地区の混雑緩和に向け道路網整備 混雑状況の可視化、搬出入予約制の実験など推進

東京港では中央防波堤地区では新しいCTの整備が進んでおり、今後コンテナ車両などがさらに増加することが見込まれているため、道路ネットワーク整備が進められてきた。有明地区～中央防波堤内側埋立地～中央防波堤外側埋立地間を結ぶ臨港道路南北線が20年6月に完成し、有明・青海～中央防波堤地区を結ぶアクセスは従来、青海縦貫線（第二航路海底トンネル）だけだったが、南北線の開通で2ルート化となり、中央防波堤エリアのアクセスが飛躍的に改善した。臨港道路南北線は、有明地区～中央防波堤内側埋立地～中央防波堤外側埋立地間の3.7kmを結ぶ道路で、このうち、有明地区と中央防波堤を結ぶ海底トンネルが「東京港海の森トンネル」、さらに中央防波堤内側埋立地～中央防波堤外側埋立地間に整備されている橋梁が「海の森大橋」だ。

臨海道路、湾岸道路の整備が進む

また中央防波堤地区を横断し、大田区城南島と江東区若洲を結ぶのが東京港臨海道路で、大田区城南島と中央防波堤間は、東京国際空港（羽田空港）があるため、構造物の高さ制限で橋梁を架けられず、海底トンネル「臨海トンネル」（1,329m）で結ばれている。一方、中央防波堤地区と江東区若洲を結ぶのは、東京東航路部を横断する東京ゲートブリッジだ。これら臨海道路は湾岸道路のさらに海側を通るルートとして、都心部を通らずに千葉方面と神奈川方面を結ぶ機能を発揮している。また、19年には国道357号（東京湾岸道路・一般道）の海

底トンネル（東行き）が開通し、双方向が完成したことで、神奈川県以西との交通アクセスがさらに向上している。

シャシープールや待機場整備

以前、東京港ではコンテナ取扱量が拡大を続け、青海縦貫線などにおいて、コンテナ車両などの集中により、交通量が容量を大きく上回る状態となり、港頭地区で渋滞が頻発していた。そのため東京都では港頭地区での道路ネットワークの整備を進める一方、関係業者との連携を図り、さまざまな取り組みを進めてきている。違法駐車（台切りシャシー）対策を講じ、取り締まりの厳格化を図るとと

もに、大井に時間貸しシャシープール、受け皿施設を設置したほか、青海や中央防波堤外側、大井にも車両待機場を設置した。また大井コンテナ関連施設（バンプール・シャシープール）ストックヤードを大井ふ頭背後に開設するなどの対策も進めてきている。さらにGWや年末年始の貨物が集中する時期に、11年からコンテナターミナルのゲートオープン時間を1時間前倒しして早朝7時半からのゲートオープンなどの取り組みを継続している。

新たな取り組みを展開

また21年度には全国で初めて、トラック事業者がコンテナターミナルに入場するまでに要した待

機時間などを、トラックに搭載した専用GPS端末の位置情報を活用してリアルタイムで公表し、ふ頭周辺の混雑状況を「見える化」する取り組みを開始している。同取り組みで計測した待機時間などは、パソコンやスマートフォンでいつでも参照することが可能で、コンテナターミナル別に、(1)計測エリアに進入してからターミナルのINゲート通過するまでの平均所要時間、(2)INゲート入場からOUTゲート退場までの平均滞在時間を、WEBサイト「東京港コンテナターミナル所要時間など見える化システム（PC、スマートフォンともに対応）」で公表している。

また東京港のふ頭周辺における交通混雑を緩和するため、車両待機場を利用したコンテナ搬出入予約制導入の有効性などを検証する実証事業を21年度に開始した。これは、モデルターミナル事業者を大井5号ターミナル借受者のWan Hai Lines、使用する待機場を大井車両待機場（大田区東海4丁目）として、コンテナ搬出入予約制の運用方法などを検証する「21年度車両待機場を活用した東京港にお

けるコンテナ搬出入予約制実証事業（東京港埠頭と東京港運協会を含む3者による共同事業）」。待機場では、その一部の区画を予約専用の待機場所として確保し、予約車は予約時間までに大井車両待機場に到着、待機場では誘導員を配置して車両を整列、予約時間になると誘導員の指示でターミナルに進入するという運用方法をとっている。この事業により、最適な予約枠の時間設定のあり方と円滑に受け入れ可能な車両台数、さらに予約時間前に到着した車両の待機場所として車両待機場の有効性などを検証している。

混乱なく東京2020大会乗り切る

東京都では、東京2020大会開催に伴う交通混雑を抑制し、大会運営と円滑な港湾物流の両立を図る目的で、荷主や港湾関係事業者に大会期間中における貨物の抑制や配送時間・ルートの変更の協力で「減らす」「変える」を基本方針として取り組んだが、ゲートオープン時間拡大などで、大会期間中のコンテナターミナルゲート処理台数全体（約30万本）のうち約20%

に当たる6万2,668本が、ピーク時間帯を避けて早朝・夜間に処理できた。また、荷主や港湾関係事業者の協力で、コンテナ車両数の抑制や分散化・平準化を図ったことで、大会期間中、港湾物流に大きな混乱は生じなかったとしている。コンテナターミナルゲートオープン時間は7月14日～9月8日のうち計28日間（平日のみ）に拡大（全ターミナル）、利用実績は合計6万2,668本だった。

ストックヤードを大井地区、城南島地区、青海地区、中央防波堤外側地区の計4カ所600台分を、7月1日～9月30日の期間設置し、利用実績は1日平均291本だった。

またトラックから船舶・鉄道へのモーダルシフト支援は、7月1日～9月30日の期間に合計2万233本が利用した。リーファーコンテナ需要増への対応では、コンテナターミナルで借り上げる発電機のリース料を9月30日まで補助したが、4ターミナルで、7～9月累計で発電機2,054台、接続リーファーコンテナ8,514本を支援、1日平均発電機22台、接続リーファーコンテナ92本の実績だった。

総合物流で日本と世界を結ぶ

第一港運は物流のトータルプランナーとして
お客様のニーズに即した質の高いサービス
をご提供いたします。

一般港湾運送事業・通関業・国際複合輸送業



第一港運株式会社

Daiichi Transportatn & Terminal Co., Ltd.

代表取締役社長 岡田 幸重

●東京本社
03(3642)3255

●品川営業所
03(3474)9222

○海外法人 PT.DAIICHI KOUN INDONESIA（インドネシア/スラバヤ）

DAIICHI KOUN (THAILAND) CO., LTD（タイ/バンコック）

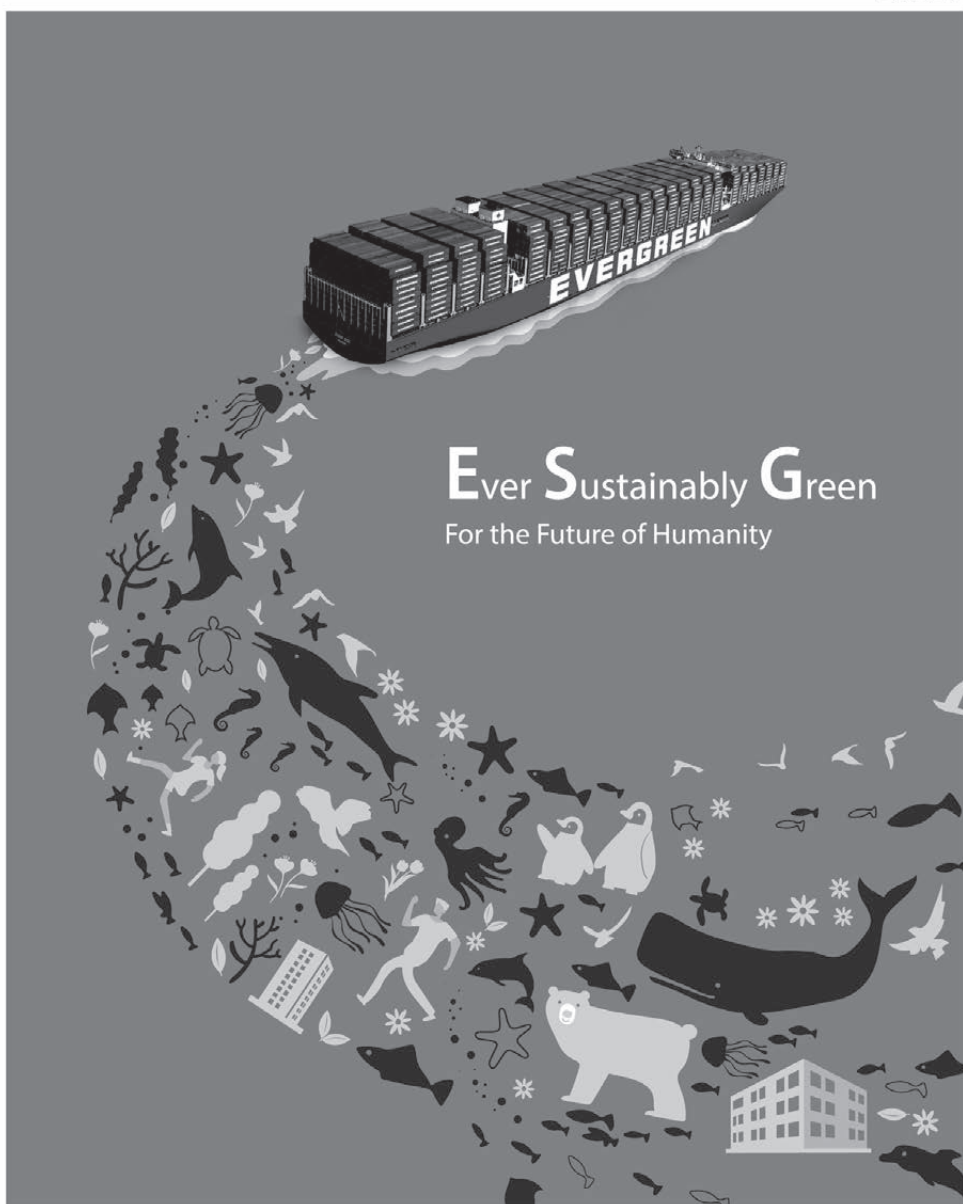
Website: <https://www.daiichi-koun.com>

●横浜支店
045(201)0825

●大井営業所
03(5492)7443

●松山支店
089(979)4490

●海外駐在事務所
（ベトナム/ダナン・韓国/釜山）



私たちは、人、社会、地球との共存共栄を理念に
環境保護、社会貢献、コーポレートガバナンスの充実に
全力で取り組んでおります。



Dedicated to Enriching Your Life
EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

東京都港湾審議会 2040年代の長期構想を答申

中央防波堤外側にY3とZ1の2バース新規整備へ

東京都は2040年代を見据えた長期的な視点で東京港を進化させるため、20年11月、東京都港湾審議会（会長：工藤泰三・日本郵船特別顧問）に「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」について諮問、同審議会は審議を経て、22年1月に「中央防波堤外側にY3とZ1の2バースを新規整備するとともに、岸壁増深、GC大型化、ヤード拡張などの再編整備を進めるなどの機能強化を図る」などと答申した。都はこの答申を受け、今後、東京港第9次改訂港湾計画の策定を進めていく方針だ。

長期構想の基本理念を「進化し続ける未来創造港湾、東京港～スマートポートの実現～」と設定、その目指す姿を「人々の暮らしを支え、日本経済をけん引するダイナモとして、最先端技術の積極的な活用や港湾空間のモデルチェンジにより、常に港の新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、国際競争力が強く進化し続ける港」に位置付けた。その東京港の目指すべき将来像は、物流では「世界とつながるリーディングポート」とし、ユーザーに選ばれる競争力が強く使いやすい港、最先端技術の積極的な活用による効率性の高い港、適切な機能配置と運営により港湾空間を効率的に活用する港を目指す。また防災・維持管理面では「信頼をつなぐレジリエントポート」とし、災害時に

も物流活動を維持できる強靱な港、激甚化する自然災害や気候変動などから都民の生命と財産を確実に守り、既存ストックを適切に維持し将来にわたり港湾機能を発揮する港を構築する。また今後港湾にとって必須ともいえる環境問題に対しては「未来へつなぐグリーンポート」を掲げ、脱炭素社会や循環型社会の実現に港湾エリアが貢献し、水と緑のネットワークの拡充、海域環境の保全・改善により良好な港湾空間を創出している姿を想定している。加えて観光・水辺のまちづくりにおいて「にぎわいをつなぐゲートウェイ」として、水辺や多様な機能の集積を生かし、人々が訪れるゲートウェイとして、にぎわいと活力に満ちたエリアを構築する方針だ。長期構想のうち物流面につ

いて詳しく紹介しよう。

新規ふ頭の整備・既存ふ頭の再編

外貿・内貿コンテナ貨物量の増加に対応するため、2040年代において600万～700万TEUの施設能力を確保する必要がある。同時に船舶大型化にも対応する必要がある。中央防波堤外側・新海面処分場において、大水深岸壁を有する新規ふ頭Y3とZ1を整備するとともに、将来の物流動向を見据えた東京港全体の機能配置や施設規模などについて検討すべきだと指摘している。既存ふ頭における船舶大型化への対応については、岸壁の増深やガントリークレーンの大型化を進めるとともに、コンテナ取扱量の増大に対応するため、ヤード拡張などを含む再編整備を進めるべきで、これらの取り

組みでは、新たな土地造成や土地交換などによる用地の創出についても検討すべきだ。

最先端技術を活用した効果的なCT

東京港の効率性をより一層高めるため、最先端技術を活用したゲート処理時間やヤード内荷役時間など貨物のリードタイムの短縮、寄港船の滞在時間の短縮など、ターミナルの処理能力の増大を目指していく必要がある。このため「サイバーポート」の導入などによる港湾手続きの電子化を図るとともに、搬出入事前予約制の導入でトラックの来場時間を平準化し、ゲート前の交通混雑を解消すべきだ。あわせて、貨物のトレーサビリティを確保し、貨物情報の見える化を進めるべきだ。

また、AI・IoTを活用したコンテナプランニングやコンテナの事前荷繰り、荷役機械の遠隔操作化などの高度化で、少子高齢化による労働力不足や安全性への不安に対して懸念のない「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、コンテナターミナルのより一層の効率化を図るべきだ。あわせて、港湾の現実空間の情報を仮想空間に再現するデジタルツイン化により、ターミナルオペレーションにおける貨物などに関連するリアルタイム情報を収集し、貨物流動のシミュレーション・予測を行うことによって、ユーザーに最適

なソリューションを提供できるよう検討していくべきだとして、最先端技術の導入は、ふ頭の新規整備や再編整備に合わせて進めるとともに、既存ふ頭においても積極的に導入すべきだ。

隣接するコンテナターミナル間におけるターミナルオペレーションシステム（TOS）の統一化・入出力データの共有化についても検討すべきで、コンテナターミナルの一体利用に向け、共同ゲートや共用のリーファー電源ヤード、共用管理棟などの整備・運用が可能となり、限られたヤードスペースの最適化を図ることができる。また、繁忙期や船舶遅延時などにおけるヤードクレーンの相互融通や岸壁の一体利用も可能となり、これらの取り組みにより、ユーザーの利便性を高めることも期待できる。また、近年急速に技術が進展している自動運航船については、海上交通の安全性向上や船員の労働環境の改善などに向け、研究開発への支援や東京港への円滑な就航を可能とする施設整備について検討すべきだ。

道路ネットワークの拡充

取扱貨物量の増加に対応するため、第二東京湾岸道路や補助第144号線などの広域的な道路、開発に合わせた港内の道路整備などで、新たな道路ネットワークを構築し、東京港と背後圏とのアクセスをさらに拡充すべきで、同時に重要物流道路の拡大などにより、国際海上コンテナ車両が特別な許可手続がなく通行できる環境も整備すべきだ。

港湾関連施設間におけるコンテナ輸送の効率化

コンテナターミナルの機能強化に加え、バンプール・シャシープールのターミナル周辺への集約化やシャシーの共同利用、コンテナヤードとバンプール間における道路の専用レーン化、AGV（自動搬送車）の導入によるシームレスな接続などについて検討すべきだ。その際、データ連携によるターミナルとバンプールなどとの一体的な利用により、さらなる効率化を検討すべきだ。トラックによる空コンテナの回送や引き取りに要する車両走行の削減に向け、インランドデポの活用を図るとともに、ターミナルとの間におけるシャトル便の運行や自動運転、隊列走行、共同輸送などについても検討すべきだ。さらに内航輸送、湾内や河川を利用したはしけ輸送、鉄道輸送などさまざまな輸送モードの利用を促進し、トラックの来場台数を削減することで交通混雑の解消につなげていくべきと提言している。

モーダルシフトに対応した内貿貨物輸送拠点の形成

ユニットロード・フェリー貨物の増加に対応するため、40年代にユニットロードターミナルで1,350万～1,500万トン、フェリーターミナルで1,200万～1,400万トンの施設能力を確保する必要がある。中央防波堤内側で新規ふ頭整備（機能拡充）を進めるとともに、既存ふ頭のヤード拡張や岸壁増深などの再編整備を推進すべきだ。



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

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

外資コンテナ取扱個数は21年1.6%増の433万TEU

東京都港湾局は、21年の東京港の港湾統計（速報値）を発表、外資コンテナ取扱個数（実入り・空合計）は前年比1.6%増の432万5,956TEU、うち輸出が0.7%減の197万397TEU、輸入が3.6%増の235万5,559TEUだった。

また実入りは、3.8%増の325万1,949TEUで、うち輸出が6.1%増の92万7,143TEU、輸入は2.9%増の232万4,806TEU、空コンテナは輸出入合計で4.7%減の107万4,007TEUだった。

一方、内資貨物をコンテナ取扱個数（移出入・実空合計）でみると10.3%増の53万6,887TEUとなり、うち移出が14.0%増の38万90TEU、移入が2.3%増の15万6,797TEUで、外内資合計では2.4%増の486万2,843TEUだった。

外内資合計で4.8%増の8,473万トン、うち外資貨物は前年比2.7%増の4,764万トン、うち輸出が台湾、韓国などが増加し、中国、ベトナムなどが減少、5.0%増の1,248万トン、輸入が中国、フィリピンなどが増加し、米国、ベトナムなどが減少して2.0%増の3,516万トンだった。

内資貨物の取扱量は完成自動車、廃土砂などが増加し、石材、再利用資材などが減少したことから、移出入合計で7.5%増の3,708万トン、うち移出が8.6%増の1,557万トン、移入が6.7%増の2,151万トンとなった。

外資コンテナ貨物を主要国別にみると、輸出で

は米国が6.0%増の277万トンと増加した一方、中国は10.9%減の245万トン2ケタ減となり、前年から1位と2位が逆転した。次いで台湾が35.7%増の100万トンと大幅に増加、ベトナムが6.3%減の93万トンと減少したものの、タイが16.6%増の85万トン、韓国が41.0%増の56万トン、オランダが19.5%増の54万トンと軒並み2ケタ増となった。

輸入は、中国が6.8%増の1,578万トン、米国が14.6%減の319万トン、タイが4.6%増の218万トン、ベトナムが7.0%減の194万トン、台湾が6.9%増の159万トン、韓国が10.3%増の150万トンだった。

また外資貨物を取扱品目別にみると、輸出ではその他化学工業品が10.4%増の207万トン、産業機械が24.3%増の201万トン、

再利用資材は22.9%減の152万トンと大幅減、自動車部品が5.5%増の121万トン、電気機械が17.0%増の75万トンだった。一方、輸入は衣服・身廻品・はきものが3.7%減の449万トン、電気機械が4.1%増の368万トン、製造食品が2.6%増の256万トン、家具装備品が8.3%増の226万トン、その他化学工業品が3.7%増の225万トンだった。

21年の入港船舶は隻数が2.0%増の2万1,575隻と増加したが、総トン数では12.9%減の1億4,579万トンと2ケタ減となった。うち外航船は7.5%減の4,574隻、18.6%減の1億総トン、うちコンテナ船が8.2%減の4,312隻、19.2%減の9,663万総トンだった。内航船は4.9%増の1万7,001隻、3.1%増の4,570万総トンだった。

一般財団法人 東京港湾福利厚生協会

会 長 永 澤 利 雄

副 会 長 城 田 健 二 郎

副 会 長 高 木 延 康

専務理事 齋 藤 博

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目9番5号

電 話 03-3452-6391(代)

FAX 03-3451-6585

一般社団法人 東京港運協会

会 長 鶴 岡 純 一

副 会 長 中 山 正 男

副 会 長 永 澤 利 雄

副 会 長 田 原 典 人

副 会 長 松 川 一 裕

副 会 長 田 邊 昌 宏

副 会 長 齋 藤 宗 明

専務理事 笹 川 文 夫

常務理事 今 村 秀 彦

理 事 事 務 局 長 近 田 毅 彦

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26番1号 バーク芝浦4階

電 話 03 (5444) 2 1 5 1

FAX 03 (5444) 0 8 6 6

東京港港湾運送事業協同組合

理 事 長 中 山 正 男

副理事長 松 川 一 裕

専務理事 江 津 定 年

〒108-0023 東京都港区芝浦三丁目5番38号（港協会館）

電 話 03 (3452) 3811

FAX 03 (3798) 1404

* 端数処理(四捨五入)のため総数と内訳の計とが一致しない場合がある。

Top Interview

東京港埠頭株式会社 社長 服部 浩 氏

Y2供用開始でふ頭再編も本番

国、都と連携し東京港全体の港湾機能強化へ

1941年（昭和16年）5月20日に外国貿易港として開港した東京港。太平洋戦争後は日本の復興に大きな役割を果たし、高度成長期は原材料の輸入と製品輸出による加工貿易の進展、外貨獲得に貢献した。その間、1967年に供用を開始した品川コンテナ埠頭にMatson Navigation（米国）のコンテナ船が寄港しPSW航路を開設、日本のコンテナリゼーションもここ東京港から始まった。現在は日本を代表する国際貿易港として産業活動や市民の生活に必要な物資の物流と流通を担い、クルーズターミナルがインバウンド需要を支える総合港湾へと発展してきた。都市型総合港湾として支える人口は首都圏のみならず、信越や東北を含む地域の4,000万人にも及ぶ。世界の主要港とコンテナ定期航路のネットワークにより結ばれ、日本の産業社会を支える国際物流拠点の東京港。その東京港の外貿ふ頭を一元管理・運営する事業者である東京港埠頭株式会社の服部 浩社長に求められるサプライチェーンの高度化や脱炭素化社会にどう対応するのかなど聞いた。

一中央防波堤外側Y3ターミナル整備計画と青海コンテナターミナル再編の進捗状況について

Y3の整備はユーザーの利便性を考えると、待たなしで整備を進めなくてはいけない。今年度は国の直轄事業として地盤改良工事等を行う予定だ。当社としては国、東京都と連携し、荷役機器や施設など上物の整備を進める。2020年（令和2年）3月からY2の供用を開始し、東京港全体の港湾機能を強化、コンテナ搬出入の待機時間短縮の効果もあり、Y2の供用開始で青海の再編にも本格的に着手する段取りが整った。青海公共埠頭について旧A3を種地とした拡張が決まっており、荷役方式も現在のストラドルキャリアからRTG（ゴムタイヤ式ガントリークレーン）に変更する予定だ。これによりターミナルにおける貨物処理能力が大幅に向上、ふ頭周辺道路の混雑緩和も期待される。今後、事業を粛々と進めていきたい。

一GPS端末の位置情報による混雑の見える化システムについて

昨年から、GPSを使用した混雑状況の見える化を開始し、安定的に稼働している。当初、GPS搭載車は300台程度だったが、運送事業者の協力で、4月末現在1,091台に増え、待機時間の把握精度が向上した。今後、CYへの搬出入に従事するトラックのおよそ15%相当の1,500台まで拡大する計画で、さらに精度が向上するだろう。可視化されたデータを使えば、いつどこでターミナルが混雑する傾向を掴むのが可能となるため、トラック事業者が混雑しているターミナルを回避するなど、効率的な配車計画が立て易くなり、繁閑の波動を平準化できる。

各ターミナルもこれまでのデータを活用し待機時間の短縮などヤードオペレーションの効率化に役立ててもらいたい。東京港埠頭のサイトでは各ターミナルの待機時間を表示、カメラマークをクリックするとリアルタイムに状況が目視できる。ターミナルの利用者はもちろんのこと、誰でも利用が可能だ。

一コンテナ搬出入予約制事業について

待機車両の分散化やターミナル作業の平準化、効率化を目的として昨年度、借受者が開発した独自の予約システムによる搬出入の予約制事業に取り組んだ。今年度も予約制をさらに推進させるべく、関係者と連携して、国土交通省主導の港湾情報システム（Container Fast Pass:CONPAS）を利用したシステムを活用していく予定だ。今後、他港の事例も調査、検証、確認をしながら進め、最終的に東京港における予約制をより良いものにしていくことを目指す。

一温室効果ガスの排出量削減など環境対策について

東京港はターミナルとして取り組む事と、モーダルシフトなどターミナル周辺、の両面から環境問題に取り組んでいる。港湾でのCO₂削減策は荷役機器や車両の電動化などがある。現在、当社はトランスファークレーンをハイブリッド化するための導入支援やガントリークレーンのインバーター化に取り組んでいる。この他に、ターミナル内のCO₂排出量を削減するため、低炭素電力の導入を検討している。また、港湾ターミナルで排出しているCO₂は、ヤードトラクターやクレーンなどより

も、接岸中の本船の補助エンジンや、搬出入トラックからの排出量の方が大きいことから、将来は接岸中の船舶への陸上電源供給や水素ステーションなどハード面での取り組みを考えていく必要がある。さらに港から荷主までコンテナ輸送を鉄道や内航船に切り換えるモーダルシフトに積極的に取り組み、この両面からアプローチして行く。

現在のコンテナ鉄道輸送は宅配便など国内輸送が中心で海上コンテナの専用列車は東京～盛岡間の運行だけだが、2024年問題（車両運転業務に関する時間外労働時間の上限規制）への対応で鉄道輸送シフトの流れはこれから出てくるだろう。

一最終年度となる第5期中期経営計画の進捗状況と今期の取り組み

中期経営計画は今期が最終年。一部COVID-19の感染拡大で、変更を余儀なくされた案件もあるが、概ね、当初の計画通りに進捗している。今年中は計の最終年度であるとともに、次期計画のスタート年でもあり、計画の完遂に向け、全社一丸で取り組んでおり、今期の成果を統括して次期につなげていく。次期中計策定にあたっては、先日の長期構想と第9次港湾計画策定を見ながら、大きな方針に沿って、中計策定作業に取り組む。中計は3年スパンだが、最近の事業環境変化のスピードが余りにも早いので、昨年頃から、総務部門、ふ頭事業・技術部門、公園事業部門の3部門が各事業単位で当該年の最重要課題を5項目リストアップし、レビューしながら取り組んでいる。先日、昨年度の最重要課題の成果を総括し、今年度の新しい課題も策定したところだ。今

後は中計と最重要課題がダブルスタンダードにならないよう、項目を整理し、共通項で括れるよう、可能な限り同調させていきたい。

最重要課題は部門ごとに1年前に作ったものがあるほか、全社共通の課題も三つ策定されている。1点目が「TOKYO 2020大会への取組」、2が「COVID-19対策」。社内的には在宅勤務、時差出勤で感染拡大、クラスター発生を抑え、事業への支障を避ける事ができた。港湾事業についても港運関係者が真剣に取り組んでくれた結果、港湾機能がマヒする事態を避ける事が出来た。改めてこの場をお借りしてご協力に感謝申し上げます。また、埠頭会社が管理、運営している公園やスポーツ施設では感染拡大により一時閉園などはあったが、事業への支障は最小限に止めることができたと考えている。3点目は「社内の業務改善。全社共通の課題」で、3M（無理、無駄、ムラ）を徹底的に排除して、

ぜい肉を落とし効率化していく。その手段の一つでCOVID-19対策でもある在宅勤務は収束するまで何らかの形で継続しなければならないし、収束後も、BCP（事業の継続計画）の観点から有効だと考えている。在宅勤務での労務管理をきちんと確立し、リモートでも公正な勤務評価ができるような仕組みを作らなければならない。これが出来ている会社は今のところ少ないと思うが、自分は真面目に取り組んだ企業は必ず、成果が得られる、と考えている。

一コロナ禍などによるサプライチェーン混乱による影響について

感染拡大による巣ごもり需要で一時的にアジア出し米国向け貨物の急増で、輸送だけでなく、米国港湾でのキャパシティ不足に陥り、米国西岸では最大100隻程度が沖待ちし、運航スケジュールが乱れ、コンテナ不足が続くなど、港湾への影響が大きかった。荷役作業の全てに影響する本船スケジュールの乱れは、し

ばらくは続くだろう。外貿コンテナ取扱個数への影響は一昨年（2020年）に減少したが、昨年、ある程度回復し、東京港の2020年と2021年を比較すると、速報値で1.6%のプラスになった。ロシアによるウクライナ侵攻のコンテナ貨物への影響は今のところみられないと言えるが、長期化すると、エネルギー価格が上昇し、インフレ昂進で、個人消費の減退要因になる。COVID-19の感染もどうなるかまだ分からず、国内経済にとりリスク要因と思われる最近の米国の利上げ、急激な円安の進行などが、海上荷動きにどう影響するかを予想するのは難しい状況だ。6月末の北米西岸港湾の労働協約改定交渉を見据えた船積み前倒し、中国、上海港のロックダウンで、ターミナルにコンテナが滞留、危険品の引き受け停止、寧波港への波及などリスク要因は残るので、注視していく必要があるが、我々としては本船の運航スケジュールが早く安定化してくれることを望んでいる。



高麗海運株式会社



KMTCLINE

KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

SOLUTION FOR SHIPPING SUCCESS



Your Dependable Partner, KMTCLINE

日本主要港から
アジア(海峡地/ベトナム/タイ)直行！

好評の釜山(TS)コンテナサービスと併せてご利用下さい。
詳しくは <http://www.ekmtc.com/>

KMTCLINE (JAPAN) Co., Ltd.



Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661
KMTCLINE's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr/>
KMTCLINE(JAPAN)'s homepage: <http://www.kmtcjapan.com>

環境にやさしい港を目指しインセンティブやモーダルシフト促進



東京港の長期構想では、環境問題について「未来へつなぐグリーンポート」を掲げ、カーボンニュートラルの実現と豊かな海域環境の創出に取り組むべきと提言している。カーボンニュートラルの実現に向けて

は、荷役機械や船舶などについて脱炭素化の取り組みを推進すべきで、具体的には、ヤードクレーンや構内トレーラーへの燃料電池の導入、トレーラー向け水素ステーションの整備などによる次世代エネルギーの利

活用、施設の一部を利用した太陽光発電の拡充などを図るべきだとしている。また、港を利用する貨物船やクルーズ客船、小型旅客船、タグボートなどの船舶によるCO₂排出量を低減させるため、水素などの次世代エ

ネルギー燃料船舶の普及促進や陸上電源供給設備、LNGバンカリングを含む船舶への次世代エネルギー供給体制の整備などを図るべきと提言している。

環境インセンティブ

東京港では、環境にやさしい港づくりを促進するため、環境インセンティブ制度を導入するとともに、モーダルシフトなど物流効率化に資する取り組みを促進し環境負荷軽減に貢献する仕組みも推進している。環境インセンティブについては、グリーンシップインセンティブとして、WPSP（World Port Sustainability Program）が認証した船舶のESI（Environmental Ship

Index）値に応じて、入港料を減額している。ESI値が20.0～29.9の場合、入港料を30%減額、30.0～39.9の場合40%減額、40.0～の場合は50%減額する。またLNGインセンティブでは、LNGを燃料とする船舶やLNG燃料を供給する船舶に対し、入港料を免除する。さらにゼロエミッション船舶として期待できる将来の水素燃料船の早期就航を後押しするため、水素を燃料とする船舶に対するインセンティブ制度も導入しており、これは水素を燃料とする船舶に対し、入港料を免除している。

モーダルシフトを促進

東京都港湾局は22年度も

「東京港における物流機能（鉄道輸送）強化事業」で実証事業を継続、鉄道輸送へのモーダルシフトを支援する。東京港で輸出入する海上コンテナ貨物について、東京港のCFSなどで国内鉄道用コンテナへと詰め替え、輸送する貨物を対象にその費用の一部を補助する。補助金は1FEU（40フィートコンテナ）当たり2万円、1者あたりの申請上限額は200万円。また物流効率化に資する取り組みをより一層強化するため、海上コンテナの輸送でトラックから船舶や鉄道へのモーダルシフトを促進する「東京港物流効率化事業補助金」制度も導入している。22年度もフィーダー輸送事業、はしけ横持輸送事業、港内横持輸送事業の3事業について、それぞれ補助していく方針だ。

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）



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

【食品衛生チーム】

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 Team

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



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>