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　東京00100－4－63646

MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

横浜市長
山中竹春

記念すべき横浜開港の日を迎え、今日の発展の礎を築いていただきました先人の皆様に、改めて敬意を表します。また、我が国の産業と国民の皆様の生活を支える国際貿易港として更なる発展を遂げるため、多くの関係者の皆様に御尽力いただいております。改めて深く感謝申し上げます。

長引くコロナ禍において、377万人の市民の皆様の命と暮らしをお守りする。そして、かつてない厳しい状況に置かれている事業者の皆様を何としてもお支えする。その強い決意で、喫緊の課題である感染症対策と、横浜経済の両立に横浜市の総力を挙げて取り組んでいます。

横浜港における令和3年の取扱貨物量は、前年比11.9%増の1億480万トン、コンテナ取扱個数は前年比7.5%増の286万個となりました。また、横浜港の主要貨物である自動車関連の貨物量も、前年比25.8%増となる1,992万トンと、いずれもコロナ禍前の水準に近づいており、回復の兆しが見えています。

横浜市港湾局提供

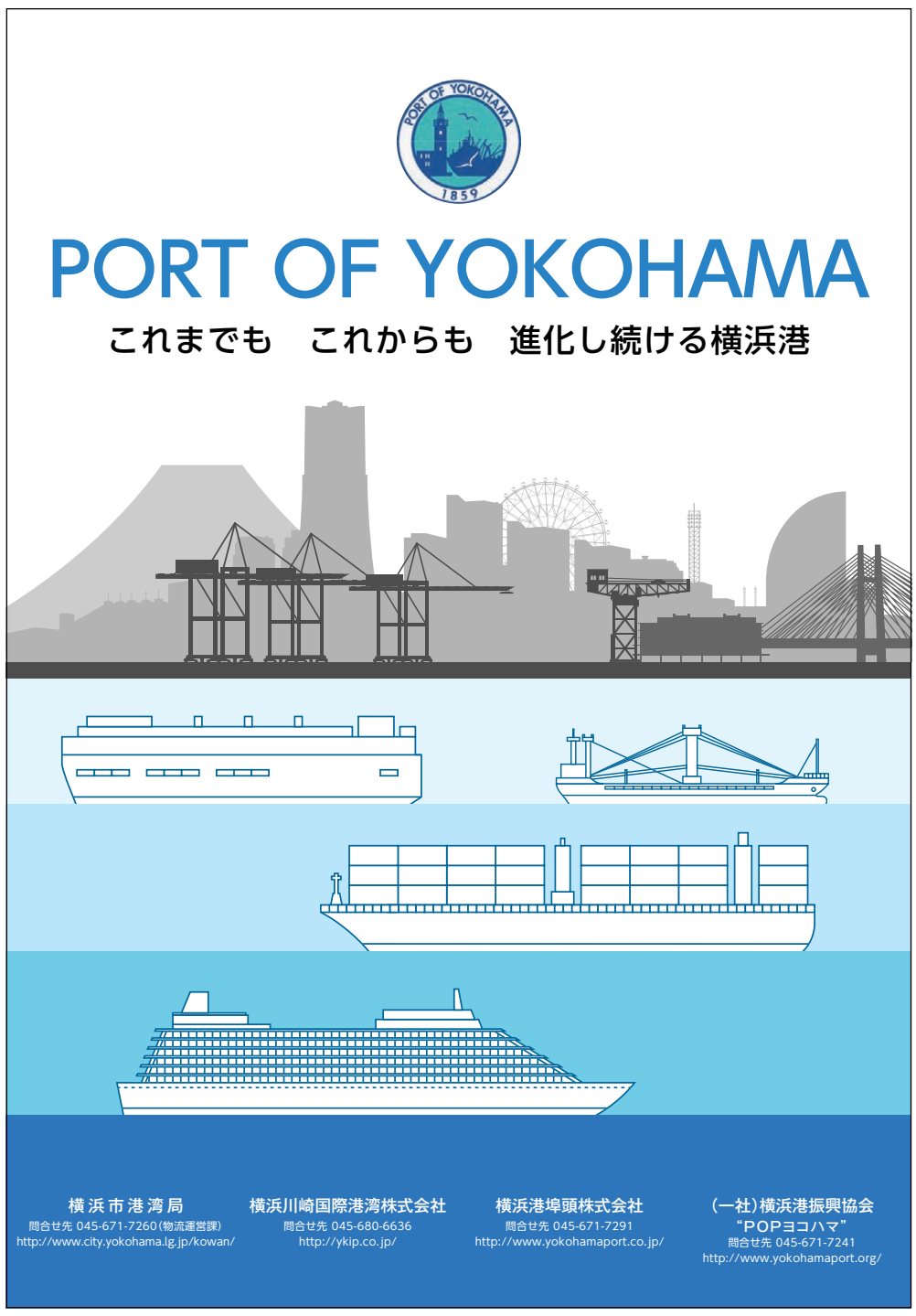
今後も、経済の活性化と市民生活を豊かにする総合港湾づくりを目指し、「国際競争力のある港」、「観光と賑わいの港」、「安全・安心で環境にやさしい港」を3つの柱として、取り組みを進めていきます。

「国際競争力のある港」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・拡大を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3つの施策を展開していきます。引き続き、コンテナ取扱機能を強化するため、新本牧ふ頭の整備を推進するとともに、南本牧ふ頭MC1～4のコンテナターミナルの一体運用と背後地5－1ブロックの整備を進めます。本牧ふ頭D5コンテナターミナルの再整備や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にも取り組みます。大黒ふ頭では、岸壁改良等により11隻の大型自動車専用船の同時着岸が可能となりました。「日本最大級の自動車取扱拠点」となった大黒ふ頭で、今後も更なる自動車取扱機能強化に取り組みます。また、一層の港湾機能強化に向けて、港湾計画の改訂の調査・検討等を実施します。

「観光と賑わいの港」を目指し、アフターコロナを見据えて、感染症対策を徹底しながら、関係機関の皆様と御一緒に、安全・安心なクルーズ船の受入れを行っていきます。クルーズ船の寄港による観光を市内経済の活性化につなげていくため、みなとみらい21地区等における歩行者の回遊性向上や赤レンガ倉庫の改修に取り組みます。山下ふ頭の新たな事業計画策定に向け、市民等の皆様からの意見募集や、民間事業者の皆様からの事業提案募集を行います。また、地元団体の代表者や有識者の皆様等で構成される委員会を設置し、検討を進めます。

横浜市は、国から選定されたSDGs未来都市として、国内でもいち早く2050年までの脱炭素化「Zero Carbon Yokohama」を宣言し、「安全・安心で環境にやさしい港」の実現に力を注いでいます。横浜港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けて、水素等の輸入拠点化や供給インフラの整備など水素等のサプライチェーンの構築、埠頭における自立分散型の電源確保、船舶への陸上電力供給等の検討を進めます。豊かな海づくり事業では、新本牧ふ頭での生物共生型護岸の整備、CO_2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、市民の皆様に開かれた漁港の改修を進めます。

気候変動や感染症との闘い、分断や対立が深まる世界情勢など、世界は今、様々な課題に直面し、港湾を取り巻く環境も、日々変化し続けています。こうした時代の転換期にあっても、横浜港の更なる成長に向けて、関係する全ての皆様と御一緒に、全力で取り組んでまいります。横浜の新しい未来を切り拓いていくために、変わらぬ御支援、御協力をお願い申し上げます。



INTERVIEW

国際コンテナ戦略港湾として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目指す

横浜港は1859年（安政6年）6月2日、国際貿易港として開港した、風向、風力、潮流、水深などミナトに求められる条件に恵まれた天然の良港。世界最大級の消費地、首都東京と、さらにその先に広がる広大な背後圏を持つ日本を代表する商業港であり、京浜工業地帯などの臨海部の工業地帯を拠点とする工業港としても重要な役割を持ち、これら商業港、工業港の両性格も併せ持つ総合港湾として発展、成長してきた。横浜港の2021年1～12月の年間コンテナ取扱量は輸出、輸入とも増加し257万1,553TEUと6.6％増と好調。内航船航路の利用促進のため、八戸港国際物流拠点化推進協議会と協定するなど、国の重要施策である国際コンテナ戦略港湾を進める一方、大黒ふ頭を中心に東日本最大の自動車取扱拠点として自動車とその関連産業の取り扱い強化に向けて重点的に注力している。今年4月に完成した大黒ふ頭P3岸壁と隣接のT3～T8岸壁と合わせると、200m級の大型PCC/PCTC5隻の同時着岸が可能な国内最大級の延長1,400mの連続バースとなり、大黒ふ頭全体では11隻が同時着岸可能だ。国際コンテナ戦略港湾政策の要である横浜港の港湾管理者、横浜市港湾局の中野裕也局長に競争力強化への取り組みや脱炭素（CNP形成）への進捗状況などを聞いた。

横浜市港湾局長　**中野裕也氏**

ー新市長のもとでの横浜港の競争力強化に向けた政策、計画、将来像、集荷増への方策などについて

横浜港は国際コンテナ戦略港湾として「国際競争力のある港」、「観光と賑わいの港」、「安全・安心で環境にやさしい港」を三つの柱とし、「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」を目指します。多くの関係機関や民間事業者と連携しながら、我が国を代表する国際貿易港として、港湾機能強化と港の賑わい創出に取り組みます。また、新市長のもとカーボンニュートラルポート（CNP）の形成など、新たな施策に果敢に挑戦していきます。

ー国際トランシップ強化や、集荷協力の拡大について

「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・拡大を図るため、南本牧ふ頭MC1～4コンテナターミナルの一体運用の推進やD5コンテナターミナルの再整備等の本牧ふ頭再編強化を行い、コンテナ取扱機能の強化を図っています。

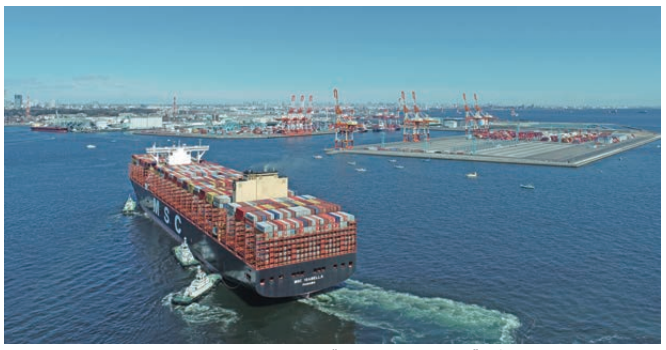
MC1～4コンテナターミナルは、2021年4月に全面供用し、世界最大級のコンテナ船運航会社であるA.P.Moller-Maerskによる一体運用が開始されました。多方面の航路の船舶が、船型やスケジュール等に応じて、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現しました。その結果、国際トランシップ貨物は2020年（4～12月）と2021年（4～12月）の貨物量を比較すると、約25,000TEUから約40,000TEUに増加し、約6割増加しています。MC3・4ターミナルは、我が国最大唯一の大水深－18m岸壁を有し、2021年3月に24,000TEU型世界最大級の超大型コンテナ船、“MSC ISABELLA”が初入港しました。また、本牧ふ頭では、大型船の入港や増加する貨物に対応するための取り組みを進め、2021年12月に同ふ頭で過去最大の14,000TEU型の超大型船“APL Esplanade”（CMA CGM運航）が初入港しました。さらに、東日本を中心とした各港と連携した取り組みを行い、国際フィーダー航路の利用促進や航路網強化及び鉄道の利用促進を図り、コンテナ貨物取扱量の拡大と定着を進めます。

ー貨物誘致でのYKIPとの連携と仕分けについて

コンテナ貨物誘致については、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、基幹航路等（北米・欧州・中南米・豪州・アフリカ等）の新規航路開設、既存航路の寄港便数増加、内航航路の新設・強化等及びトランシップ貨物に対して支援策を実施しています。横浜市は、港湾管理者として東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しています。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が図られ、横浜港への集貨促進及び各港の活性化につなげています。2021年度は八戸港国際物流拠点化推進協議会と協定を締結し、連携して集貨に取り組んでおり、2024年のトラックドライバーの労働時間規制等の課題を踏まえ、内航船等による輸送方法への転換について、引き続き連携港と検討を進めます。

ーCNP形成に向けての進捗状況、船社、ターミナルオペレーターなど各企業の取り組み、経済性など見えてきた課題について

横浜港・川崎港カーボンニュートラルポート（CNP）形成推進会議を2021年7月に開催、取り組みの実務を検討するため、WGを設置しました。「船舶への陸上電力供給、港湾荷役機械への燃料電池導入、港湾施設への再生可能エネルギーや次世代エネルギーの導入などについて検討するとともに、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の委託で横浜市、YKIP、横浜港埠頭株式会社（YPC）の3者による「横浜港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた水素利活用システム検討調査」に着手しました。



南本牧MC3-4にアプローチ中の“MSC Isabella”（23,656TEU、2021年3月撮影）　（写真：国交省関東地方整備局提供）

昨年度に続いて、NEDOから受託した水素利活用システム検討調査を進めていきます。このNEDO調査の結果は、今後作成するCNP形成計画にも活かしていく予定です。

水素サプライチェーン構築にあたっては、インフラ整備に多額の初期投資と運営費がかかること、既存化石燃料と比べ水素が高価であること、事業の安定には需要家の大規模・安定調達が不可欠であることなどの課題があり、これらの課題解決に向けて、ENEOS株式会社と協定を締結し、連携して取り組むこととしました。また、陸上電源供給設備について、クルーズ船やコンテナ船などは大量の電力を消費するため、特別高圧電力の導入や、そのための大きな設備投資、電気料金の負担があります。また、船舶に電力を供給するための接続プラグが規格統一化されておらず、様々な船舶に対応する必要があります。さらに、東日本では電源周波数が異なるため、周波数を変換する設備への投資も必要となります。国・民間事業者と連携してこれらの課題の解決に向けて取り組みを進めていきます。

ー現在のCONPASの運用状況について

現在、国と連携しながら進めていますが、南本牧ふ頭において2021年4月より国内初のCONPAS（Container Fast Pass：港湾情報システム）の本格運用を開始してから1年あまりが経過し、多い時には1日約600件、平均でも200件以上の利用予約がありました。運用後に実施した調査では、CONPASを利用していない車両のゲート前待機時間が平均30分であったのに対し、CONPASで予約した車両の待機時間は7分となり、ゲート前の待機時間の約7割が削減されるなど、大きな効果が確認できました。

ー本牧BCコンテナターミナルにおける試験運用の状況について

本牧ふ頭BCコンテナターミナルでは、南本牧ふ頭と同様に、CONPASによる事前予約を活用することでトレーラーの特定時間帯への集中の平準化を図ることによる、ゲート前待機時間の削減を目的とした試験運用を2019年と2020年の２回実施しています。昨年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により試験運用の実施を見送りましたが、今年度の試験運用では、貨物の予約情報を活用し、トレーラーが来場する前に搬出対象のコンテナを移動することで荷役作業の効率化を図り、コンテナヤード内のトレーラー滞留時間の短縮を図ることを目的として試験運用を実施します。

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

横浜港では、南本牧ふ頭や新本牧ふ頭など新たなふ頭の整備を進める一方、ふ頭の再編も進めており、コンテナターミナルは本牧、南本牧に集約し、大黒ふ頭は「東日本最大の自動車取扱拠点」として、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、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に取り組んできている。「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・拡大を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3つの施策を展開する横浜港のターミナル戦略をみる。

一体運用で柔軟に利用
：南本牧ふ頭

横浜港の主力ふ頭の一つである南本牧ふ頭は、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展している中、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ている。

横浜港南本牧ふ頭MC-4コンテナターミナルは21年4月に全面供用を開始、これによってMC1～4コンテナターミナルの一体運用を開始、施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用を実現した。横浜港南本牧ふ頭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が20年8月7日に暫定供用していたが、新管理棟、新ゲートなどの整備が完了、本格供用によって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った。これによって、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。

新たな機能を創出
：本牧ふ頭再編

一方、本牧ふ頭では、国際コンテナ戦略港湾として一層のコンテナ取扱機能強化、利便性の向上に向け、コンテナターミナルの拡張・再整備、岸壁の延伸、さらにロジスティクス拠点の形成などを国と連携して推進している。本牧A突堤では、ロジスティクス拠点を形成、輸入貨物に対応したコンテナ貨物取扱量の拡大や創出に向けて、流通加工など高機能な物流サービスを提供するロジスティクス施設の集積を進めている。またBCターミナルでは、大型コンテナ船への対応を図るため、BC2岸壁（310m）を再整備し、全長700mの連続バースとするとともに、既存上屋を移転し、荷さばき地を拡張する。

超大型コンテナ船への対応を図るため、D5ターミナルで岸壁の再整備を進めるとともに、ヤード拡張・効率的な荷役方式へ更新する。さらに、D4・D5ターミナルの一体的な運用に向けて荷さばき地拡張・整備を進める方針だ。世界第3位のコンテナ船社CMA CGMは、全長約400mの超大型コンテナ船の投入を希望しているが、現状、D5ターミナルに船舶が着岸している場合に、同社拠点のD4ターミナルへの超大型船の着岸ができないためD5ターミナルの荷役方式をストラドルキャリアから、生産性の高いRTG（タイヤ式門型クレーン）に転換するとともに、ヤードの拡張など、再整備し、D4、D5の一体運用を進めていく。

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突堤間の基部を埋め立て、荷さばき地や国際フィーダー船用岸壁など、BC-Dターミナルの一体運用を図っていくという。

新たなコンテナ拠点
：新本牧ふ頭

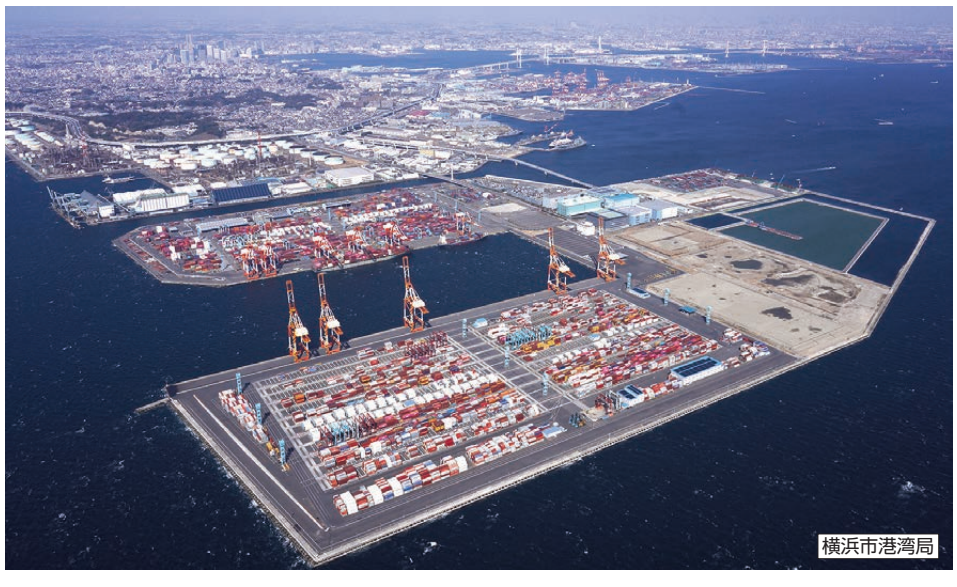
横浜港の次の新たなコンテナ拠点として整備を進めているのが、新本牧ふ頭だ。同ふ頭は、本牧ふ頭と南本牧ふ頭間の沖合を埋め立て整備するもので、国際コンテナ戦略港湾施策の一環として、大水深・高規格コンテナターミナルと高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設からなる新たな物流拠点を形成するもの。第1期の約38haは横浜市がロジスティクス拠点として整備、第2期の約50haは国がコンテナターミナルを整備する計画だ。市内公共工事から発生する土砂などを安定的に受け入れる役割も担っており、19年11月に埋立免許を取得し、本格的な埋立工事に着手、21年10月から埋立てを開始している。

国内最大級の連続バース
：大黒ふ頭

22年5月、大黒ふ頭P3・P4岸壁（水深7.5m、延長260m）と荷さばき地の再整備が完了し、自動車船専用のP3岸壁（水深12m、延長290m）として供用を開始した。これにより、隣接するT3-T8岸壁と合わせると、大型の自動車専用船が5隻同時に着岸可能な国内最大級の延長1,400mの連続バースが誕生した。横浜港の主要輸出品目は完成自動車で、大黒ふ頭は東日本最大の自動車取扱拠点となっており、国土交通省と横浜市は、15年度から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、大黒ふ頭の横浜航路側のP3・P4岸壁の水深を7.5mから12mに増深し、延長を260mから290mに延伸する改良工事や、荷さばき地の拡張などを進めてきた。再整備が完了し、P3岸壁として供用を開始したもの。隣接するT3～T8岸壁と合わせると、全長200m級の大型の自動車専用船が5隻同時に着岸可能だ。大黒ふ頭全体としては大型の自動車専用船が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、横浜港の自動車取扱機能のさらなる強化が実現した。

一方、横浜港埠頭は南本牧ふ頭に利用者が移転した大黒ふ頭のC-4コンテナターミナルを自動車ターミナルとして再整備し、川崎汽船とダイトーコーポレーションが借受者となり、4月から供用を開始している。あわせて隣接するC-3ターミナルとの一体利用を促進し、700mの連続バースを活用することで、さらなる自動車取扱機能の強化を図っている。C-4は水深15m、岸壁延長350m、係留能力は8万総トン、総面積約15万3,500㎡。横浜港では、ふ頭の再編を進めており、コンテナターミナルは本牧、南本牧に集約、大黒ふ頭は完成自動車を取り扱う東日本最大の拠点として、現在、船舶の大型化や入港隻数の増加に対応するため、コンテナターミナルの自動車ターミナルへの転換などを進めている。

また横浜市港湾局では、横浜市港湾施設条例を改正し、新たな貸付制度を導入することで、船会社などがターミナルを拠点として長期的に使用でき、同貸付制度により、民間の視点を取り入れた戦略的な集貨活動やターミナル運営・投資が可能となり、取扱貨物の増大や世界各国への航路網の拡大が期待できるとしている。また、港湾用LED照明や業務車両のEV化、再生可能エネルギーである電気の利用など環境に配慮したターミナルを目指すとともに、搬出入ゲートの自動化、ターミナル管理システムの導入、AI、IoTといったデジタル技術を積極活用し付加価値の高いターミナルづくりを進めていく。



Interview YKIP

国内最大級の南本牧ふ頭コンテナターミナル
一体的かつ柔軟な活用でさらに効率アップ

横浜川崎国際港湾株式会社　代表取締役社長　**人見　伸也 氏**

横浜川崎国際港湾（YKIP）は、超大型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を運営している。その一方で、国際競争力向上に向けて、外航船、内航船、国際トランシップ、国際フィーダー・鉄道輸送、港内ショートドレージなど、さまざまな事業を支援することで、京浜港の集貨・創貨の取り組みに貢献している。またカーボンニュートラルポート（CNP）への取り組みが進む中、脱炭素化への対応も積極的に進めている。YKIPが進める国際競争力強化、集貨促進、環境にやさしい港づくりの取り組みを聞いた。

Q 南本牧ふ頭、本牧ふ頭など各コンテナターミナルの優位性について

A 国内最大級の施設を誇る南本牧ふ頭の全ターミナルが本格稼働を開始し、概ね1年を経過した。新・港湾情報システム（CONPAS、コンパス）の本格運用によって効率性がさらに高まり、昨年5月には、世界銀行が調査会社IHSマークィットと共同で開発した「2020年コンテナ港湾生産性指数（CPPI: Container Port Productivity Index 2020）」において、横浜港が世界一と発表された。

多くの航路が新型コロナウィルスの影響による遅延や不安定なスケジュールが続いている中、2M、ザ・アライアンスの基幹航路のほか、日中、東南アジア近海航路など多方面のサービスが寄港する南本牧ふ頭においては、1,600mの岸壁を一体的かつ柔軟な活用がなされており、昨年11月には新規北米航路が就航するなど、明るい兆しも見えてきている。

本牧ふ頭においては、昨年12月に過去最大となる14,000TEU型のコンテナ船、CMA CGM社（フランス）のコンテナ船「APL Esplanade」（全長約370m、船幅51m、最大積載数13,892TEU）が、横浜港本牧ふ頭D4コンテナターミナルに初めて入港した。同船は、CMA CGM社が運航する中南米航路「ACSA1」に投入されており、同航路に投入されている13,000TEU型の船についても、順次、本牧ふ頭D4コンテナターミナルに入港している。

今後も、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により寄港地の絞り込みが進展している中、大型船の入港や増加する貨物に対応するための取り組みを進めることで、横浜港の更なる貨物取扱量増加に向けた取り組みを進めていく。

横浜市港湾局

Q 外航、内航、トランシップ、モーダルシフトなど支援プログラムについて

A 2016年の会社設立以降、当社は横浜港・川崎港の国際競争力強化のため、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。前述の通り、物流混乱が継続する状況においても、新規基幹航路が開設されるなど、基幹航路の維持拡大に一定の成果を上げている。

今年度も昨年度から引き続き、外航船社などを対象とする外航支援、内航支援、国際トランシップ支援の3つのメニューを実施する。これと併せて、昨年度実施した荷主など向けの横浜港利用への転換促進のキャンペーンでは、内航船による国際フィーダーサービスに加えて、今年度は対象を拡大し、鉄道輸送においても実施する。また、内航船による国際フィーダー貨物の横浜港内ショートドレージ支援についても引き続き実施する。

今般の物流混乱により、釜山港など海外港湾でのトランシップでスムーズに積み替えできないケースも出てきていると聞いており、荷主及び船会社からの横浜港トランシップへの関心の高まりを感じている。

こうした支援策と、東日本の港湾との連携などのその他のあらゆる手法と併せて、基幹航路の維持拡大、内航フィーダー網の強化、横浜港における国内外トランシップの促進に資する取り組みを一層促進し、荷主や船社の皆様の課題解決の一助になれればと考えている。

Q 港湾施設の電力を再生可能エネルギー由来の電力に切り換えについて

A 横浜港では、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向け、国や港湾管理者、民間事業者などと連携しながら取り組みを推進している。その一環として弊社では環境負荷低減を図るため、今年度よりコンテナターミナル施設などで使用している電力を従来の化石燃料由来のものに代えて、再生可能エネルギー由来の電力を調達することとした。

対象ターミナルは大黒T-9ターミナル（年間予定使用電気量：約67万kWh／想定CO_2削減量：約295トン）、本牧BC突堤（約1,177万kWh／約5,191トン）、本牧D突堤（約860万kWh／約3,793トン）で、これら全てを合わせると、年間約2,100万kWhの電力が実質再エネ※に切り替わり、約9,300トンのCO_2削減効果が見込まれる。

こうしたターミナル施設などへの実質再エネ電力の導入によりCO_2排出量が実質0となることから、環境意識の高いお客様に対してのサービスの向上と利用促進にもつなげていけるものと期待している。

【参考】**契約期間**：2022年4月1日から2023年3月31日まで

※**実質再エネ**：再生可能エネルギーなどの非化石電源によらない電気に、再生可能エネルギーなどに由来する非化石証書を組み合わせることにより、CO_2排出係数をゼロとした、実質的にCO_2フリーとなる電力。

Q 横浜港におけるカーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けた取り組み

A これまでも、太陽光発電設備の設置やLED照明の導入などに取り組んできたが、CNP形成に向け、当社もしっかり役割を果たしていきたい。現在、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）の調査事業に採択された「横浜港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けた水素利活用システム検討調査」に、横浜市や横浜港埠頭会社とともに取り組んでいる。臨海部全体のシステムの中で、当社が担うコンテナターミナルの脱炭素化につなげていければと考えている。

Q LNG燃料供給拠点の形成について

A 水素やアンモニアなどの次世代エネルギーの実装に向けた研究開発が進んでいるが、現時点でCO_2削減効果が高いのはLNGだと考えており、脱炭素化に向け、東京湾でのLNGバンカリング拠点形成を進めている。

今夏竣工予定のLNGと規制適合油のマルチバンカリング船「エコバンカー東京ベイ」を、住友商事と上野トランステック、日本政策投資銀行との4社による合弁会社「エコバンカーシッピング」を船主とし、ジャパンマリンユナイテッドで建造している。

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燃料はガス基地から、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になっている。

CNP形成を推進している横浜市の協力の元、定係地は本牧ふ頭A-4となった。引き続き国土交通省港湾局及び海上保安庁など、多くの関係者の継続的なご協力をいただきながら、今後竣工ラッシュが見込まれるLNG燃料船の普及を側面から支え、関係者の期待にしっかりと応えたい。

YOKOHAMA PORT MEGATERMINAL CO., LTD.

世界に翔く
活力ある「港ヨコハマ」を目指して！

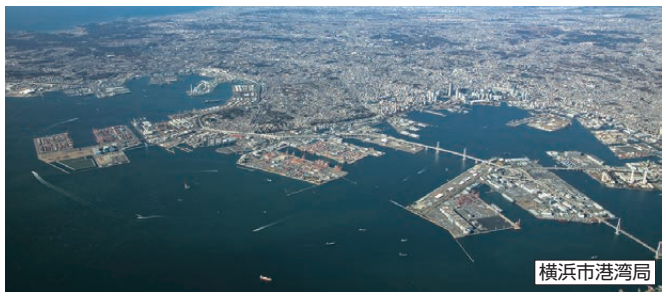
共同化によりリーズナブルな港湾運営を実現します

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

港湾局22年度予算　横浜経済の活性化など総合港湾づくり

新本牧ふ頭整備、本牧ふ頭CT再編整備、大黒ふ頭岸壁改良

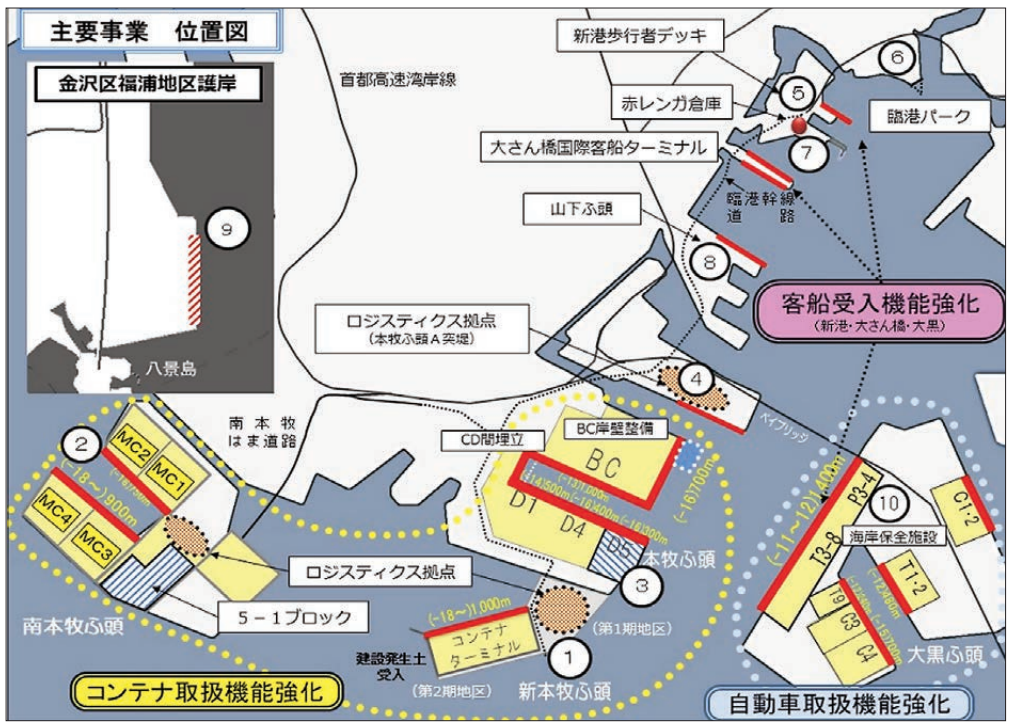
横浜市港湾局は、22年度予算概要を公表、国際競争力のある港に向け、新本牧ふ頭の整備、南本牧ふ頭コンテナターミナルの一体運用、本牧ふ頭D5CTの再整備、A突堤ロジスティクス拠点の形成など本牧ふ頭の再編強化に取り組むとともに、11隻の大型自動車専用船の同時着岸に向けた大黒ふ頭で岸壁改良など自動車取扱機能強化に取り組む。


横浜市港湾局

国際競争力のある港

一般会計は120億3,347万円で、前年度当初予算比10.4％減となったが、これは主に台風被害の港湾施設復旧事業の完了に伴うもの。これに21年度9月補正、2月補正予算を含めると111.8％増の284億4,020万円となる。一方、港湾整備事業費会計は398億8,901万円で12.7％減。埋立事業会計は企業債償還金などの減少で14.1％減の392億2,504万円。

予算編成については、横浜港は「国際競争力のある港」「観光と賑わいの港」「安全・安心で環境にやさしい港」を3つの柱とし、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し、多くの関係機関や民間事業者と連携しながら、日本を代表する国際貿易港として、港湾機能強化と港の賑わい創出に取り組むとともに、カーボンニュートラルポートの形成など、新たな施策に果敢に挑戦していくとしている。うち国際競争力向上に関する施策を紹介する。



コンテナ取扱機能強化

コンテナ取扱機能強化では、新本牧ふ頭の整備（港湾整備事業費会計）に279億7,255万円を計上、第1期地区で護岸本体となるケーソン製作・据付工事の他、埋立工事を進め、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・据付工事を進める。新本牧ふ頭は、高度な流通加工機能を有するロジスティクス施設（第1期地区）と大水深・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あり、市内公共工事から発生する土砂などを安定的に受け入れる役割も担っており、21年10月から埋立てを開始している。

また南本牧ふ頭CT背後地の整備に2億3,981万円を計上、一体運用に加え、CT背後地5-1ブロックの道路を整備する。南本牧ふ頭では、世界最大級のコンテナ船に対応するため、国内最大・唯一の水深18m岸壁を有する高規格コンテナターミナルの整備を進め、21年4月に全面供用している。世界最大級のコンテナ船運航会社マースクがMC1～4の一体運用を開始、多方面の航路の船舶が船型やスケジュールなどに応じ施設全体を柔軟に利用できる画期的な運用が実現している。引き続き、取扱貨物の増大と効率的な取り扱いに向けて、コンテナターミナルの背後地5-1ブロックの整備を進めていく。

工夫を凝らす再編強化

さらに本牧ふ頭の再編強化には101億688万円を計上、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D5CTの再整備を進める。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、排水施設などの基盤整備を進めるとともに、物流施設整備費貸付金など国の支援制度も活用して事業者の進出を促進する。具体的には、D5岸壁・荷さばき地の改良を進めるとともに、臨港幹線道路（本牧～山下間）を調査する。国･民間事業者と連携したBCターミナルにおけるRTG（タイヤ式門型クレーン）の遠隔操作実証事業やA突堤ロジスティクス拠点の排水施設などの基盤整備、無利子貸付金（港湾整備事業費会計）でA突堤における民間事業者による倉庫建設の促進などを進める。

さらに国際コンテナ戦略港湾の推進（集貨）に5,123万円を計上、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展開するとともに、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。

自動車取扱機能強化

一方、自動車貨物取扱機能強化として、大黒ふ頭嵩上げ事業に1億4,360万円、海岸保全施設の整備に1億1,000万円を計上している。完成自動車は、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」となっている。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、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を進めており、今春には横浜航路側のP3-P4、T3-T8の岸壁改良により、全長200m級の大型自動車専用船が5隻同時に着岸可能な日本最大級の延長1,400mの連続バースが完成した。また、横浜港埠頭（YPC）により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図り、それらの結果、11隻同時着岸可能な日本最大の自動車取扱拠点が誕生した。

横浜市では、10年後の横浜港の姿を描く港湾計画の改訂を24年度頃に予定している。22年度は、横浜港の将来像を展望した長期的ビジョンの策定や計画の改訂に必要な基礎調査・検討などを進める予定で、これに1,109万円を計上した。

安全・安心で環境にやさしい港

2050年の脱炭素社会の実現を目指し、国や民間事業者等と連携しながら、カーボンニュートラルポート形成の取り組みを進めている。水素などの輸入拠点化や供給インフラの整備、埠頭における自立分散型電源確保、船舶への陸上電力供給、荷役機械・トレーラーなどの燃料電池化など、水素などのサプライチェーン構築、需要拡大に向けた検討を進めていく。また、豊かな海づくり事業として、新本牧ふ頭における生物共生型護岸の整備、CO_2を吸収する「ブルーカーボン」としての機能を担う藻場・浅場の形成、市民に開かれた漁港の改修などにも取り組む方針だ。水素利活用システムの検討調査に6,000万円（21～22年度受託費）を計上、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）からの受託調査として、臨海部における水素の製造・調達や利活用のポテンシャルを調査するとともに、これらの実現可能性や経済性を分析する。また制度面・ハード面における課題を整理する。

カーボンニュートラルポート形成の取り組みに6,168万円を計上、カーボンニュートラルポート形成計画の作成に向けた検討や水素など輸入拠点の形成に向けた検討、船舶への陸上電力供給設備の設計、カーボンニュートラルポート形成推進会議の開催による、国や民間事業者などとの具体的な取り組みの検討を進める。

一方で安全で安心な港づくりとして、19年の台風で被害を受けた金沢区福浦地区護岸復旧事業の仕上げとして、護岸上に遊歩道を再生するとともに、百数十年に一回の頻度で発生する防護レベルの津波や高潮、高波からの被害を防ぐため、大黒ふ頭地区において護岸の嵩上げを基本とした海岸保全施設の整備などを進める。また、港湾施設の計画的な点検や修繕・改良工事を実施し、施設の長寿命化を図るとともに、感染症や特定外来生物への対応を含む水際の保安対策に着実に取り組み、港湾の働きやすい環境を整備する。金沢福浦地区遊歩道等復旧事業に1億5,000万円、海岸保全施設の整備に1億1,000万円、港湾施設等の維持保全に14億3,682万円、保安対策（特定外来生物・SOLAS対策）に3億8,492万円、働きやすい港湾の環境整備に1億8,620万円をそれぞれ計上している。

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

ONEはCT集約、北関東ICD利用でサービス向上

外船社のサービス改編や新規寄港も相次ぐ

邦船3社のコンテナ船事業統合会社、Ocean Express（ONE）は、日本関係貨物（日本発着+日系荷主の3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る一方で地方港展開や北関東インランドコンテナデポ（ICD）活用などの展開を進めている。昨年4月に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、外船社もサービス改編や新規開設で横浜港の寄港が相次いでいる。

近海航路の寄港増加

外船社では、Maersk（デンマーク）傘下のアジア域内専業船社Sealand Asia（シンガポール）が昨年6月から日本／台湾／華南航路で、新たにJTSを開始した。Yang Ming（台湾）が同航路で2,940TEU型4隻を投入してサービス中のJapan Taiwan South China Express（JTS）の南航のスロットを借り、横浜にも寄港する定曜日ウィークリーサービスを展開中だ。

また、韓国船社のNamsung Shipping（南星海運）は8月から、日本／華南／東南アジアを直航で結ぶJapan Thailand Vietnam Service（JTVS）を開始した。横浜に毎週土曜日に寄港する定曜日ウィークリーサービスを実施している。

9月中旬には、RVC Line（UAE）が日本からチリのイキケ向けのRo/Ro配船を開始。既存のRo/Ro船運航船社によるスペース確保が難しい状況の中、チリ向け中古車輸出業者にとっては朗報となった。積み地は大阪、横浜の2港。

今年に入るとFESCO（ロシア）がCMA CGM（仏）と協調配船している日本／極東ロシア航路のJTSLで、1月末からFESCOが1隻を追加投入し、既存航路と単独の隔週配船を開始した。“FESCO Yanina”（800TEU）を投入しloop 2を開始したもので、ウラジオストク～富山新港～神戸～横浜～仙台～ウラジオストクのローテーション。

さらにCMA CGM（仏）傘下のCheng Lie Navigation（CNC、台湾）が3月末から日本／中国／ベトナム航路で新たにJapan China Vietnam（JCV）を開始した。JCVにはコンテナ船3隻を投入し、横浜に金・土曜日寄港でホーチミン・ダナンを結んでいる。

CMA CGMの14,000TEU型初寄港

一方、CMA CGM Japanは昨年12月、横浜港本牧埠頭D-4バースにとり寄港最大船型となる“APL Esplanade”（13,892TEU）が初入港（写真左）したのに合わせ、横浜市港湾局と初入港記念セレモニーを開催した。本船は南米から主にフルーツなどを梱包したリーファーコンテナ約330本を横浜へ運んできた。

同船は、CMA CGMがCOSCO（中国）、Evergreen（台湾）、OOCL（香港）と構成するOcean Allianceのアジア／中南米航路で9,000～14,000TEU型11隻を投入しているACSA1/WSA4に就航している。

ZIMのチリ向けPCTC初寄港

また、直近ではZIM Integrated Shipping Services（イスラエル）が新規開設した中国・日本／チリ航路に投入した自動車・トラック専用船（PCTC）“NOCC Oceanic”（6,500台積み、写真）が5月1日、横浜港大黒ふ頭の完成車ターミナルに初入港した。横浜ではシャシー車（トラックのキャビンとシャシーのみで荷台が架装されていないもの）を数百台船積みした。ZIMは日本からイスラエル向けに4,000台積みPCCを月間1便配船しているが、日本からの東航配船は初めてで、EV（電気自動車）化による仕出し地の多様化に積極的に対応するという。

集貨支援へフィーダー網拡充 東日本中心に内航船の利用促進

横浜港では船舶の大型化に対応し、基幹航路の維持・拡大を図るため、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3つの施策を展開。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策として、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等へのポートセールスの実施、荷主意見交換会の開催など、国際フィーダーの強化策の検討（東日本を中心とした各港との連携した内航船の利用促進・航路網強化等）と取り組んでいる。

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「20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、コロナ禍で全国的な輸送量が前年度比17%と2ケタ減となった中、横浜港は7%減の17万2,922TEUと小幅な減少にとどまり、前年度に続き全国2位を維持、全国の12%を占めた。内訳は、実入りの積みが6万114TEU、実入りの揚げが4万5,256TEU、空の積みが2万3,670TEU、空の揚げが4万1,882TEUだった。コンテナ不足の影響で下期にコンテナ余剰港から不足港への空コンテナの国内回送が増え、横浜港でも空の積みが44%も急増した。

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21年4月～6月に調査、全10社から回答を得た。対象船舶は62隻（前年65隻）だった。

SUZUE CORPORATION
快適物流を
アジアへ、世界へ。
鈴江コーポレーション株式会社
本　社　〒231-0021 横浜市中区日本大通7番地
TEL.045-671-5330㈹ 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㈹ FAX.03-3575-8231
https://www.suzue.co.jp

「世界の人々に感動を運び、
地球を笑顔で満たす」
国際物流のパイオニア
株式会社 日新
NISSIN CORPORATION
〒102-8350 東京都千代田区麹町一丁目6番4号
TEL. 03-3238-6666 FAX. 03-3238-6638
URL: https://www.nissin-tw.com

創貨へ港頭地区にロジスティクス拠点形成

相次いで開設、物流企業の先進的な物流施設

横浜市では、国際コンテナ戦略港湾政策において、コンテナターミナルの近接地に流通加工や温度管理などの高機能な物流サービスを提供するロジスティクスによるコンテナ取扱強化施策として「創貨」を位置づけている。臨海部の物流拠点は、保税上の利便性や迅速な貨物の配送などの環境が整備され、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。横浜港では、こうした時代の要請とともに、生産拠点の海外移転などを踏まえ、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も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突堤の横浜港埠頭用地約13haにロジスティクス拠点の整備を進めており、21年までに3棟の倉庫が新規稼働した。引き続き、新たなロジスティクス施設の進出を促進し、拠点形成を進めている。

横浜重量物梱包センター：日新

日新が本牧ふ頭A突堤で建設を進めていた「横浜重量物梱包センター」が竣工、21年7月から開業した。同施設は敷地面積1万4,974.21㎡に鉄骨造り平屋建てで延べ床面積が1万85㎡の規模。横浜港内のコンテナターミナルに至近の立地であるとともに、首都高速湾岸線や国道357号線などで首都圏全域への交通アクセスに大変優れている。設備面では

定格荷重80トンまで作業対応可能な天井クレーンを導入し、従来よりも大型重量貨物の輸出梱包・荷役作業が可能となるほか、奥行き25m×全幅96mの大庇で雨天時でも荷役作業が可能となる全天候型の作業スペースを持つ。また、直結する公共岸壁を活用することで、敷地前面での艀・在来貨物船の荷役作業が可能となるなど、従来の施設に比べて大幅に作業能力が向上している。日新では同施設を「京浜地区における輸出事業の中核拠点」として位置づけ、高品質な物流サービスを提供していく方針だ。

さらに日新では23年9月の営業開始を目指し「神奈川埠頭危険物倉庫（仮称）」の建設を進めている。新倉庫（神奈川県横浜市神奈川区恵比須町9-7、5-14）は、同社神奈川埠頭営業所の再開発計画の一環として、その跡地に建設するもので、危険物倉庫と高圧ガス倉庫の機能を有する。

敷地面積2万1,389.95㎡に鉄骨造り平屋建て（危険物倉庫、高圧ガス倉庫）、鉄骨造り2階建て（普通倉庫）を建設、保管面積は8,572.86㎡となる。

同社は同施設を「京浜地区における危険物と高圧ガスの入出庫保管、輸出入の拠点」として位置付け、ますます高まるケミカル物流のニーズに対応していく方針だ。

最新鋭冷蔵倉庫・本牧物流センター：キョクレイ

ニチレイロジグループのキョクレイは21年3月に、設備能力3万773トン、環境負荷低減と自動化機能を備えた最新鋭冷蔵倉庫「本牧物流センター」（神奈川県横浜市中区本牧ふ頭8-110）を稼動した。

同センターは高効率自然冷媒（NH_3/CO_2）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ー機能を備えるほか、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。

また豊富なFC級兼用庫腹と多温度帯に対応した小部屋保管庫を保有し、きめ細かな温度管理サービスの提供が可能だ。

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。

南本牧物流センター2号棟：上組

上組は、南本牧ふ頭（神奈川県横浜市）で建設を進めてきた定温機能を備えた「南本牧物流センター2号棟」を21年8月に竣工した。同地区における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同倉庫を建設したもので、全保管庫に定温設備を備えることで厳格な温度管理による品質管理を実現するとともに、大豆をはじめとするバルク貨物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っている。また、隣接する稼働中の「南本牧物流センター1号棟」との一体稼働で業務コストの改善と物流品質のさらなる向上を実現する。新倉庫屋上一面に太陽光パネルを敷設し、施設内の使用電力の一部をまかない環境にも配慮している。南本牧物流センター2号棟（神奈川県横浜市中区南本牧3-10、11）は敷地面積2万7,236.73㎡、鉄骨造り4階建てで、延べ床面積が2万6,951.39㎡、垂直搬送機5基、貨物用エレベーター1基、大豆搬出入プラント1基、太陽光発電量357.3kW。

危険品立体自動倉庫：鈴江コーポレーション

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を進めている。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、新型コロナウイルス感染症流行に伴い、需給がひっ迫するおそれのある、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桟橋もあり、本船での入出庫作業が可能。また敷地内にはタンク設備・危険品倉庫・動植物油脂倉庫・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。

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

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

2050年脱炭素化社会の実現へCNP形成

産官学連携しさまざま取り組みを推進

横浜港では、2050年の脱炭素社会の実現を目指し、国や民間事業者等と連携しながら、カーボンニュートラルポート（CNP）形成の取り組みを進めている。水素などの輸入拠点化や供給インフラの整備、埠頭における自立分散型電源確保、船舶への陸上電力供給、荷役機械・トレーラーの燃料電池化など、水素などのサプライチェーン構築、需要拡大に向けた検討を進めている。一方で、豊かな海づくり事業として、新本牧ふ頭における生物共生型護岸の整備、CO_2を吸収する「ブルーカーボン」としての機能を担う藻場・浅場の形成、市民に開かれた漁港の改修などの取り組みも同時に進めている。カーボンニュートラルポートの実現には、さまざまな分野における関係者と連携して取り組みを進めていくことが不可欠で、横浜市は民間事業者や大学と協定を締結し、産官学一体となって脱炭素社会の実現に向けた取り組みを進めている。

日本郵船ら5社と水素FC船実現に向け連携協定

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（ClassNK）、ENEOSの5社は、20年9月に国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）から助成事業の公募採択を受けた「高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業」で横浜市と包括連携協定を締結した。協定書の締結により、両者は今後、高出力燃料電池搭載内航船舶（水素FC船）の開発、船舶向け水素燃料供給の開発、船舶での水素エネルギー利活用の情報発信、その他、災害時における高出力燃料電池搭載内航船舶を活用した事業継続性の検討の5項目で連携していく。横浜市は港湾における脱炭素化の実現を目指し、カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組を進めており、日本郵船ら5社は24年までに水素FC船の開発・実証運航を目指し、横浜市と連携して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、横浜港から脱炭素化社会の実現を目指す。

商船三井、エコバンカーシッピングと覚書

商船三井、エコバンカーシッピングと横浜市は、カーボンニュートラル実現に向け、LNGなどクリーン代替燃料を使用する船舶の就航促進や横浜港での円滑な受け入れなどに関して3者間で覚書を締結し、連携していくこととなった。横浜港は、カーボンニュートラルポートを目指し、その取り組みの一環としてLNGバンカリング（燃料供給）拠点の形成を進めており、横浜市がバンカリング船の係留場所となる岸壁を整備し、エコバンカーシッピングがバンカリング船を建造している。一方、商船三井グループは「商船三井グループ環境ビジョン 2.1」を策定し、2050年カーボンニュートラルと国際海運からの温室効果ガス排出削減に向けて、重油に代わる各種クリーン代替燃料の導入に取り組んでおり、目下は現時点で最も実用可能な液化天然ガス（LNG）を使用する船舶の就航を促進している。21年10月に「2050年カーボンニュートラル実現に向けたクリーン代替燃料船の就航促進と横浜港での円滑な受入れ等に関する覚書」を締結、横浜港におけるクリーン代替燃料船の円滑な受け入れの実現に関すること、安全で円滑なクリーン代替燃料供給に関すること、環境負荷低減の取り組みの市民などへのPRに関すること、その他、3者が取り組む事業に関することについて連携していく。

横浜市港湾局

ENEOSと水素供給インフラ整備で連携

横浜市はENEOSとの水素サプライチェーン構築に向けた連携協定を締結、パイプラインをはじめとする水素供給インフラ整備に向けた検討に共同で取り組み、全国に先駆けて水素社会の実現に挑戦するとともに、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成をはじめとする臨海部の脱炭素化を目指す。横浜市は「Zero Carbon Yokohama」を掲げ、2050年までの脱炭素化の重点施策として、水素社会の実現に向けた取り組みを積極的に進めるとともに、臨海部は輸出入などの物流拠点であり、製造業も集積していることから、高い水素利活用ポテンシャルがあり、水素など次世代燃料の輸入・貯蔵・利活用を通じたカーボンニュートラルポート形成によって、臨海部の脱炭素化を目指している。市内に水素製造拠点を有し、水素ステーションを6カ所展開するほか、グリーンイノベーション基金を活用して、CO_2フリー水素のサプライチェーン構築実証にも取り組むENEOSが、水素の面的利用において重要な水素パイプラインに関する調査を開始しているが、同市が目指す臨海部の脱炭素化の同取り組みに資することから連携協定を締結することとなった。協定では水素の輸入・貯蔵・供給・利用を促進するためのインフラ整備に関すること、水素の利活用促進に資する活動に関することについて連携するもので、横浜市の臨海部でエネルギー消費量の大きい工場などが多く、次世代エネルギー源である水素の需要ポテンシャルが高いと想定できるため、パイプラインをはじめとした市内の水素供給インフラの整備を2者が連携して推進することで、水素の利活用を加速させる環境を整える。そのほか、広く水素供給・利活用に資する活動で連携することで、水素社会の実現を目指すという。

【水素供給インフラ網の将来構想（イメージ）】ENEOS 株式会社　提供

神奈川大学と協定を締結

横浜市と神奈川大学は、臨海部で相互の知見や専門性を活用した共同研究や、教育全般に係る支援・協力のもと実証実験、研究開発、情報交換などを通じて、脱炭素社会の実現など現代的・先端的課題の研究、横浜港の機能強化と高度な専門知識を備えた人材の育成に向けて相互に協力することを目的とした協定を締結した。主な連携内容は、相互の知見や専門性を活用した共同研究や教育全般に係る支援・協力に関すること、脱炭素社会の実現に向けた港の環境に関すること、物流機能の強化に関すること、港の観光と賑わい創出に関すること、港の防災力強化に関することなど。具体的には神奈川大学は「海とみなと研究所」を設立し、港湾地域の社会や企業が求める現代的・先端的課題研究など幅広い分野について横浜市と連携しながら研究を進めていく。太陽光パネルを横浜港内の広大な海上に設置し、陸上ソーラー発電との性能比較や海中生物の付着対策を実験・検証する。横浜市は実験フィールドを提供するとともに、カーボンニュートラルポート形成のための取り組みの一環で、連携しながら実用化に向けた検討を進める。さらに神奈川大学学生と横浜市職員が連携し、クルーズ旅客を対象とした学生による観光ニーズなどの調査、市内観光ツアーの造成や観光ガイド（通訳ボランティア）、カーボンニュートラルポート形成に関する共同研究として、海中ソーラー発電システムによる停泊中の船舶への電源供給を検討、神奈川大学の講義への横浜市職員の参加や港湾局技術報告会・港湾工事現場見学への学生の参加などを進める予定だ。

YKIP/YPC、横浜港でCO_2排出量を年間1万280トン削減へ

横浜市、横浜川崎国際港湾（YKIP）、横浜港埠頭（YPC）は、脱炭素化の取り組みの一環として今年度からYKIPとYPCが管理する港湾施設の電力を再生可能エネルギー由来の電力に切り換える。これによってCO_2排出量を年間約1万280トン削減する。政府は「2050年までに温室効果ガス排出を全体としてゼロにする」カーボンニュートラルを目指すことを宣言、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」で、横浜港については脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化などを通じて「カーボンニュートラルポート（CNP）」を形成し、脱炭素社会の実現を目指すと位置付けている。横浜港のターミナル運営会社であるYKIPとYPCは、港湾施設で使用している電力を従来の化石燃料由来のものに代えて、再生可能エネルギー由来の電力を調達することで、環境負荷の低減を図る取り組みを検討してきた。新年度から両社のターミナルの電力調達において、再生可能エネルギー由来の電力に切り替え使用するもので、YKIPは実質CO_2フリー電気（RE100適用可能）を導入、年間CO_2排出量約9,300トン削減、一方YPCは再生可能エネルギー電気（RE100適用可能）を導入、年間約980トン削減する。

豊かな海づくり

藻場・浅場を形成し、アマモや貝類などが生息することで、赤潮の発生原因となる窒素やリンを吸収し、水質を改善する。また、稚魚の成育や産卵の場となるほか、ブルーカーボンとして脱炭素化の推進につながる。一方、生物共生型護岸として、護岸の壁面に波を穏やかにするスリットを設け、上部は日が差し込む構造、中には自然石を敷いて、海藻や海生生物が生息する自然の岩礁を再現する。これにより、海藻類が繁茂し、稚魚の成育や産卵の場としていく。横浜市では、これらの対策に22年度、192億6,807万円の予算を計上している。

INTERVIEW

横浜港運協会会長　**藤木　幸太 氏**

安定した港湾機能維持は労使協調と風通しの良い組織から

横浜港のターミナルオペレーター、港湾運送事業者約240社でつくる横浜港運協会。協会として港湾作業の自動化や業務のIT化に積極的に受け入れ、対応する姿勢を示す。現会長の藤木幸太氏は、「荷役自動化は時代の流れ」としつつも「そのベースは労使協調を基盤とした、『人ありき』で、そこで働く人やその生活を無視してはいけない」と説く。一昨年の就任時に「時代が変化しようとも、横浜『港湾人』の心の継承を忘れない」と抱負を語り、代々受け継がれた『港湾人』のプライドと固い結束力をベースに港湾人を率いる。藤木会長に横浜港の強みや港湾作業の効率化、自動化への対応などを聞いた。

Q コロナ禍で世界の港湾で混雑が深刻化、サプライチェーンに影響がでているが、安定した港湾機能を発揮している横浜港の強みについて。

A まず、労使協調。二つ目は港湾管理者と我々、港湾関係の業者との風通しが極めて良い事、これが柱だ。さらに利用者の要望をよく聞き、応えている事だろう。業者との風通しが良いのは、定期協議だけでなく、日常的に協議し、何かあればすぐに連絡、「飲み二ケーション」も行っている。港運協会内に多くの委員会があるが、一番活動しているのが労務委員会で、常に働く環境を考えている。会議室で逢った時だけ労使が話し合うのでは上手くいかないだろう。世界的に権威のある世界銀行の調査でも横浜港の荷役効率がコンテナ港湾のトップとなるなどその結果が表われている。

Q withコロナの時代に、港運業界が果たしていくべき役割は何か。

A これは安定したサービスしかない。その為にも、ワクチン接種を国主導でキチンと実施して欲しい。国は港湾や物流関係者をエッセンシャルワーカーと位置づけながら、ワクチン接種で何もやってくれず、冷たい。横浜の港運関係者は横浜中華街発展会協同組合と組んで枠を取り、大規模接種を実施、4、5百人参加した。横浜中華街発展会協同組合さんからワクチン接種の機会を与えて頂いたのは本当に助かった。国土交通省のワクチン接種促進策で困ったのは自分達が接種リストを作成し、医師、看護師を手配、会場を設定しなくてはならない事だった。「エッセンシャルサービス」に対する「不要不急」業務とは言ってもどこに境目があるか分からないが、「今こそ、不要不急だ」と言っている。これからは「不要不急」の方が大事になってくる。飲みに行ってストレス解消するので翌日の仕事が進む。必要不可欠な事だけをやっているとおかしくなる。

Q CONPASやサイバーポートなど国が進める港湾物流の効率化への取り組みへの評価は。

A 国土交通省主導の港湾情報システム（CONPAS：Container Fast Pass）など物流の効率化を進めるのは当然のことであり、これを含めて利用者の要望に応える事が必要だ。物流の効率化が進まない原因の一つは役所なのだ。役所の縦割り行政が効率化を妨げていたが、役所が重い腰を挙げ、進みつつある。港湾の関係業務は国交省から法務省、財務省など多岐に亘り、それぞれが独自のシステムを持っていたので、統合するためには時間が必要で、我々、港湾物流業者はそれに「対応させられている」状態だ。本来、港湾物流業者はもっと進めたいが役所の対応が進まなかった。もう一つの要因は港湾労働法（港湾運送業務に関する労働者派遣業務などに関わる法律）の問題もある。IT化などは港湾サイドに任せて、全国で統一すれば良く、地方自治体が港湾管理者となっている日本は各県や市がバラバラに対応、横のつながりなど風通しが悪くそれが対応の遅れを招いた。だから国ぐるみで対応した中国に追い越されてしまったのだ。中国は港湾のコロナ対応も国主導で行い、早かった。憲法改正も良いが、まず港湾法を改正して貰いたいものだ。道路や河川、橋などには国交省が出てくるが、港湾法には国交省の名前は出てこない。この原因はGHQ（連合軍総司令部）が港湾まで見られないから、地方自治体に任せておけ、と言ったからで、70年経っても変わっていない。

Q 荷役機械の自動化や遠隔操作など、新しい技術の導入のあり方について。

A 技術革新は日進月歩で自動化、遠隔操作は当たり前の事で、自分達はそれに合わせて行く。ただ、そこには「人ありき」で、そこで働く人やその生活を無視してはいけない。それらに気を遣いながら進めていくことが唯一大切なことだ。機械化や合理化の論議では、右とか左のどちらか一方の選択が論議されるが、全面的な機械化、無人化ではなく、人間を加えたバランスが大事だ。AI（人工知能）が進めば、世の中の全ての自動化が可能となるが、その時点で考えれば良いのだ。我々は技術革新の進展に歩調を合わせ、安全、安心で港湾人の生活が維持できる事をベンチマークにして対応していく。

（南本牧ターミナル）

一般に労働力不足と言われているが、港湾関係はさほど人手不足ではない。実際、厚生労働省から「横浜港は日雇い労働者を使いすぎる」とクレームがつくが、港運業務の波動性を吸収するにはある程度の余力が必要だ。これを無視して、国が数字だけで現場の労働需給状況を把握しようとするとおかしなことになる。厚労省の委員会で本省の課長、局長の意見は現場の状況、意見が全く分かっていない。港湾労働者の抱え方や事情が同じ京浜港でも異なるが、その実態を役所は理解せず、説明しても任期3年で異動し、引き継がれないのだ。

Q カーボンニュートラルポート（CNP）やLNGバンカリング拠点形成など、環境負荷低減への動きに対応した港運業界の取り組みについて。

A 総花的にSDGsと言っているが、ポイントを絞って具体化、具現化することが大切だと考える。実際、省エネだ、炭素排出量削減だ、と言っているが、省庁としてはどこに予算をつけるべきか分からないのが本音だろう。

横浜港の場合のCO_2削減は、本船接岸時の発電用補助エンジン停止が一番効果的だ。内陸の工場の炭素排出量は全て下がっているのに、港湾エリアだけCO_2排出の数値が上がっている。日本では本船の発電用エンジン稼働に関する規制が全くない。接岸時に陸上電源を使用するには港湾管理者や埠頭運営会社が予算を付けて整備することが必要だが、受け取る側の本船も設備を持たなくてはならないので、結構投資額が大きくなる。必要性の高い分野から順位を決めて取り掛かるのが現実的で、観光に予算をつけるよりもこちらが先だ。港湾エリアは区域がはっきりしているので、施策を実施する場合は一番早くできる。例えば、軽量となった太陽光パネルを倉庫の屋根部分につけて新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）に売電すれば投資も回収できるから、必要性や手を付けやすいところから取り掛かったら良いだろう。

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。

高麗海運株式会社

KMTC LINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

Direct sailing from Japan to Malaysia and Singapore.

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

横浜港でシャシーシェアリングの実証実験

関東地方整備局　輸送効率化と業務軽減へ

国土交通省関東地方整備局は、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、コンテナ輸送の効率化、生産性向上に向けた取り組みを推進しており、その一環として、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、シャシーの位置情報を活用しつつシェアリングすることにより、シャシー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通じて、横浜港の国際競争力強化に寄与することを目的とし、各関係者・関係行政機関などによる「横浜港シェアリングエコノミー研究会」を設置し、ICTを活用したシャシーシェアリングのあり方について検討している。

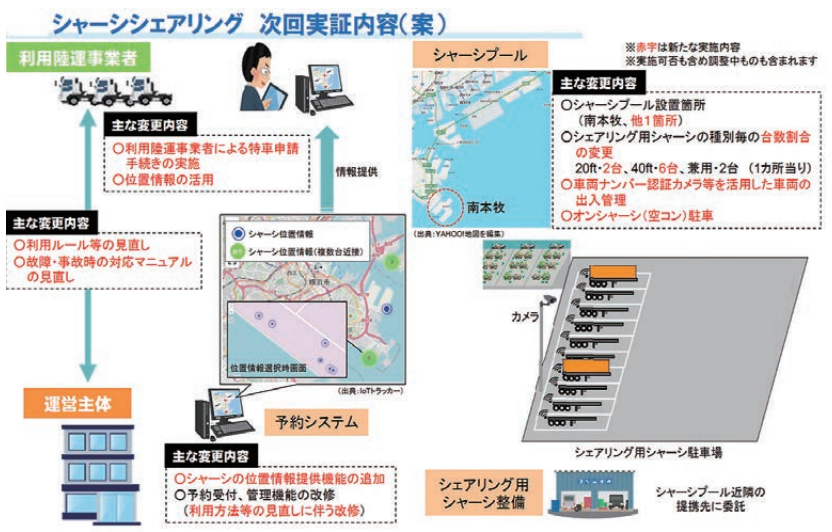
シャシー位置情報管理実験

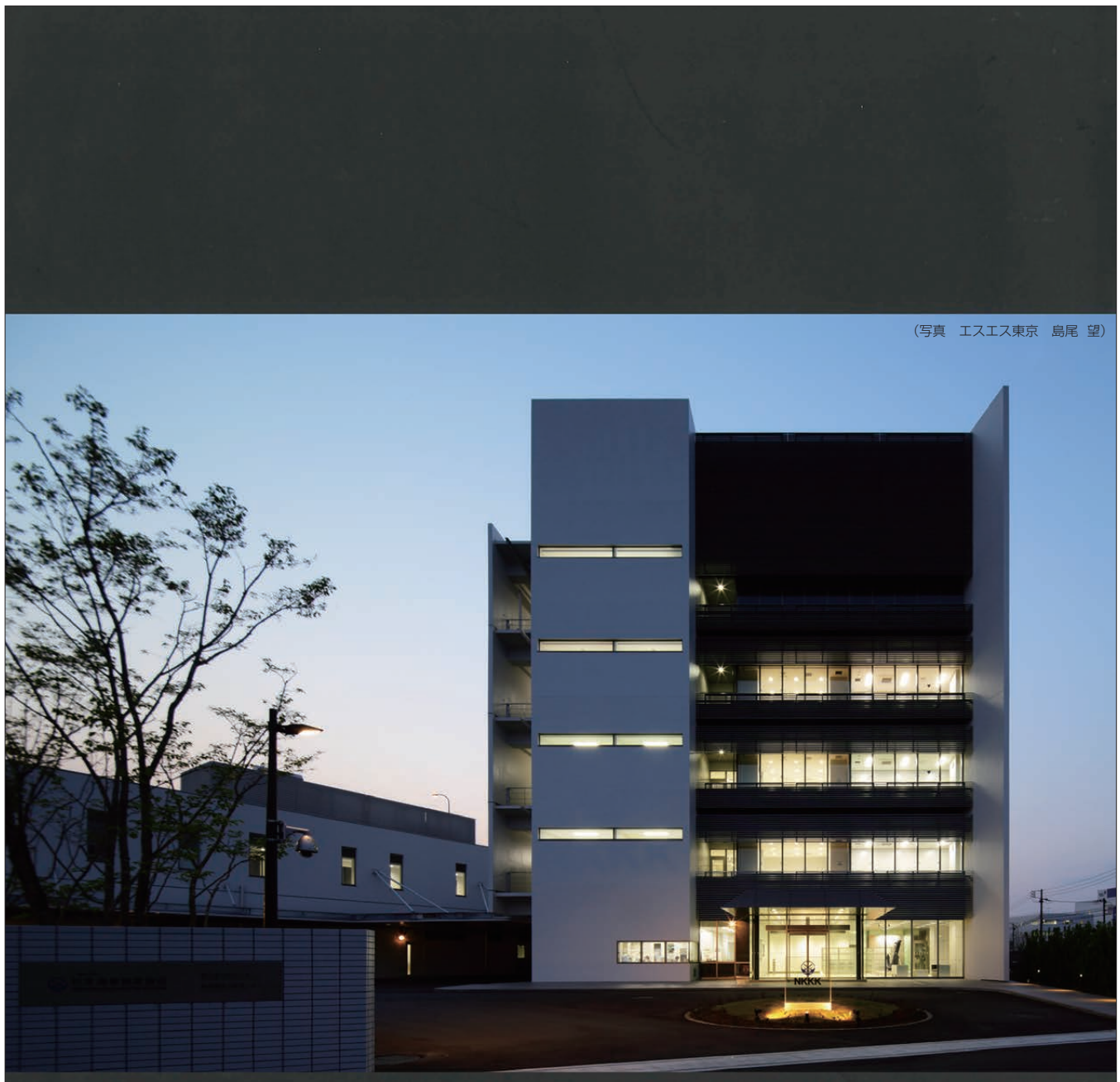
21年2月27日～4月30日には、シャシー位置情報管理実験を実証、分析結果では1日のうち車庫・シャシープールでの平均停車時間は約16時間（約8割）で、この停車時間のうちオンシャシーが約7割を占めるなど、非効率なシャシーの運用実態が判明した。位置情報管理実験については、位置情報を取得するデバイスをシャシーに取り付け、シャシーの動態を把握するもので、対象エリア内の電波の受信環境は概ね良好。集計シャシー台数943台の移動距離は24～8,061kmとまちまちだった。最も移動距離の長いシャシーでも68%は稼働せず、時間帯別では日中が約6割、夜間の8割が停止時間で、また一度も稼働しない日は日曜日を中心に15日（対象期間63日間）あった。最も移動距離の短いシャシーは、99.6%の時間は停止しており、稼働したのは5日（構成比8%）、1度も稼働しない日は58日（92%）だった。

シャシーシェアリング実証実験

また21年6月21日～7月17日にはシェアリング用シャシー、予約システムを用いて実証実験し、その結果を踏まえ、予約ルールの見直しや必要台数の確保、シャシープールについては増設や駐車場機能の導入、シャシーの位置情報提供機能を予約システムに一元化するといったシステム改善などの、今後の対応方針をとりまとめている。さらにシャシーの点検・整備、故障や備品交換の対応方法、特車申請の方法などについては引き続き検討が必要だとしている。

今後、22年秋以降に第2回シャシーシェアリング実証実験を開催する予定で、1回目の結果やその後の検討を踏まえ、シャシープールを南本牧だけではなくもう1カ所増設するとともに種別台数割合を変更、車両ナンバー認証カメラなどを活用した出入管理、オンシャシー駐車、利用陸運事業者にシャシー位置情報を提供するなど、新たな取り組みを進める。また予約システムをいつでも変更・キャンセルができる方法に見直すとともに、貸出・返却時間は24時間対応とし、利用時間も拡大するなど、さまざまな対応を図り、それを実証する予定で、その結果を踏まえ年度内に研究会として成果をとりまとめる方針だ。





（写真　エスエス東京　島尾 望）

一般社団法人
日本海事検定協会　NKKK

〒104-0032　東京都中央区八丁堀一丁目9番7号
TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260
http://www.nkkk.or.jp

理化学分析センター
〒236-0003　横浜市金沢区幸浦 1-14-2

【有機チーム】
TEL 045-772-1522
FAX 045-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkk.or.jp

【無機チーム】
TEL 045-772-1521
FAX 045-772-1532
E-mail riken-muki@nkkk.or.jp

【食品衛生チーム】
TEL 045-772-1523
FAX 045-772-1535
E-mail riken-shokuhin@nkkk.or.jp

Physical & Chemical Analysis Center
14-2,Sachiura 1-chome Kanazawa-ku,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

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えてきた。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、国際社会への永続的な貢献を目指す。

21年コンテナ取扱個数は7.5%増の286万TEU
自動車関連貨物は25.8%増と回復をけん引

横浜市港湾局がとりまとめた21年の横浜港統計速報によると、コンテナ取扱個数は、外内貿合計で前年比7.5%増の286万1,197TEU、外貿コンテナは6.6%増の257万1,553TEUとなった。

外貿コンテナ取扱個数（実入り空合計）のうち輸出が7.0%増の137万516TEU、輸入も6.1%増の120万1,037TEUとともに増加した。一方、海上取扱貨物量全体では、11.9%増の1億480万トン、外貿貨物は13.5%増の7,399万トン、うち輸出が21.3%増の2,897万トン、輸入が8.9%増の4,501万トン、内貿貨物が8.5%増の3,081万トン。うち自動車関連貨物量は25.8%増の1,992万トンと大幅な増加となり、コロナ禍前に近づきつつあり回復をけん引している。自動車関連貨物のうち外貿は31.0%増の1,632万トン、内貿が6.6%増の360万トンだった。

外貿コンテナ貨物を品目別にみると、輸出は1位の自動車部品が41.5%増の425万トンと大幅に拡大、コロナ禍以前の19年実績を超えて回復している。2位の染料等化学工業品は15.0%増の220万トン、次いで産業機械が9.4%増の139万トンと増加したものの、完成自動車は31.8%減の87万トンと大幅減、5位の電気機械は6.6%増の77万トンと増加した。輸入は1位が製造食品で5.5%増の208万トン、2位が電気機械で0.2%減の181万トン、3位が野菜・果物の6.5%増の156万トン、4位・染料等化学工業品が0.1%減の130万トン、5位・産業機械が13.7%増の122万トンと2ケタ増だった。

また仕向国別に輸出をみると、1位の中国が5.2%増の344万トン、2位・タイが15.1%増の133万トン、3位・メキシコが32.8%増の90万トンと大幅増で前年6位から躍進している。4位・台湾が1.0%増の88万トン、5位・ベトナムが1.8%減の83万トンだった。輸入コンテナを相手国別にみると、1位の中国が5.9%増の775万トン、2位・米国が0.1%減の222万トン、タイが1.7%増の162万トン、4位・豪州が4.3%増の116万トン、メキシコが10.3%増の100万トンだった。

一方、外貿貨物全体を品目別にみると、1位の完成自動車が30.6%増の1,009万トン、2位の自動車部品が41.7%増の434万トンと自動車関連貨物の回復傾向が顕著だ。また3位・産業機械が19.4%増の257万トン、4位・染料化学工業品が15.4%増の225万トン、5位・鋼材が9.6%増の161万トンと軒並み増加となった。輸入は、1位の原油が17.5%増の801万トン、LNG（液化天然ガス）が1.8%増の684万トン、製造食品が5.5%増の208万トン、電気機械が0.2%減の182万トン、野菜・果物が6.7%増の177万トンだった。

21年の入港船舶は、3.5%増の3万24隻、2.1%増の2億7,023万総トンだった。

入港船舶

		単位	令和３年	前年比	構成比	令和２年	前年比	構成比
総数	隻数	隻	30,024	103.5	100.0	28,995	89.8	100.0
	総トン数	総トン	270,231,755	102.1	100.0	264,580,921	88.5	100.0
外航船	隻数	隻	8,556	100.4	28.5	8,525	90.2	29.4
	総トン数	総トン	230,462,306	101.2	85.3	227,732,678	87.9	86.1
うちフルコンテナ船	隻数	隻	4,248	92.1	49.6	4,610	95.4	54.1
	総トン数	総トン	112,658,239	90.3	48.9	124,763,586	96.3	54.8
内航船	隻数	隻	21,468	104.9	71.5	20,470	89.6	70.6
	総トン数	総トン	39,769,449	107.9	14.7	36,848,243	92.4	13.9

海上出入貨物

		単位	令和３年	前年比	構成比	令和２年	前年比	構成比
総数	貨物量	トン	104,800,192	111.9	100.0	93,622,944	84.6	100.0
	うちコンテナ貨物量	トン	41,592,754	108.9	39.7	38,193,950	89.3	40.8
	コンテナ個数	TEU	2,861,197	107.5	100.0	2,661,622	88.9	100.0
外貿	計	トン	73,985,338	113.5	70.6	65,211,796	81.6	69.7
	輸出	トン	28,971,652	121.3	27.6	23,878,179	80.5	25.5
	輸入	トン	45,013,686	108.9	43.0	41,333,617	82.2	44.1
うちコンテナ貨物	計	トン	39,121,141	108.7	52.9	35,978,728	89.6	55.2
	輸出	トン	15,724,223	112.1	54.3	14,022,980	86.8	58.7
	輸入	トン	23,396,918	106.6	52.0	21,955,748	91.5	53.1
コンテナ個数	計	TEU	2,571,553	106.6	89.9	2,412,172	89.4	90.6
	輸出	TEU	1,370,516	107.0	47.9	1,280,280	89.5	48.1
	輸入	TEU	1,201,037	106.1	42.0	1,131,891	89.2	42.5
内貿	計	トン	30,814,854	108.5	29.4	28,411,148	92.6	30.3
	移出	トン	13,296,094	119.4	12.7	11,138,690	76.9	11.9
	移入	トン	17,518,760	101.4	16.7	17,272,458	106.6	18.4
うちコンテナ貨物	計	トン	2,471,613	111.6	8.0	2,215,222	83.9	7.8
	移出	トン	1,494,899	124.6	11.2	1,200,014	86.1	10.8
	移入	トン	976,714	96.2	5.6	1,015,208	81.4	5.9
コンテナ個数	計	TEU	289,644	116.1	10.1	249,450	84.6	9.4
	移出	TEU	126,881	129.8	4.4	97,767	84.9	3.7
	移入	TEU	162,763	107.3	5.7	151,683	84.5	5.7

（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。

横浜港・川崎港の外航、内航、国際トランシップを支援

YKIP 横浜港経由へ転換、ショートドレージ費用も支援

横浜川崎国際港湾（YKIP）は、22年度も横浜港・川崎港における基幹航路の開設、増便やフィーダー航路の新設や強化を支援するとともに、連続バースでの国際トランシップの取り扱い支援、横浜港経由への転換支援、港内ショートドレージなどの支援策を継続する。

22年度は外航事業支援、内航支援事業、国際トランシップ事業支援、国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進キャンペーン、国際フィーダーコンテナの港内ショートドレージ費用支援を展開する。外航事業支援は横浜・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・開設する船社に対して支援する。

内航事業支援は横浜・川崎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に対して支援する。一方、国際トランシップ事業支援は、横浜・川崎港で、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に対して支援するもので、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を対象とする。

国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進キャンペーンは、国内他港を利用して海外へ直接輸出入している間をトラックにて輸送し、京浜港を利用して輸出入しているコンテナ貨物を対象に、国内他港を発着する国際フィーダー航路または鉄道輸送による横浜港経由での輸出入へ転換するものに対して支援する。(1) 北海道、青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県、長野県、新潟県、茨城県、栃木県、群馬県（対象道県）を発着する貨物で、トラックで京浜港まで輸送され輸出入されているコンテナ貨物、または (2) 北海道、青森県、岩手県、宮城県、福島県、秋田県、山形県、新潟県、茨城県に所在する港湾（対象港湾）で、京浜港を経由せず外航コンテナ航路により直接輸出入されているコンテナ貨物を対象に、対象港湾を発着する内航コンテナ船による国際フィーダー航路、または対象道県に所在する鉄道駅を発着する鉄道輸送で横浜港経由での輸出入に転換した貨物を対象とする。対象事業者は荷主、フォワーダー、外航船社、内航船社なコンテナ貨物、京浜港との　どで、1TEU当たり5,000円　を補助する。

国際フィーダーコンテナの港内ショートドレージ費用支援は、国際フィーダーコンテナ貨物が、横浜港内の異なるターミナル間のドレージ輸送が必要となった場合に、このドレージ費用を支援する。京浜港以外の国内港湾を発着し、内航コンテナ船によって横浜港を経由して輸送されるコンテナ貨物（実入・空）のうち、横浜港において異なるターミナル間をドレージ（トラック）により輸送した貨物（ターミナルゲートを出ず、構内シャーシ（ナンバー無し）で輸送されたコンテナやYKIPが支援対象として適当ではないと判断した貨物を除く）を対象に、外内航コンテナ船運航事業者に対して、ドレージによるコンテナ輸送費用の実費（ターミナルにおける諸費用は除く）を支援する。ただし、コンテナ1本あたり（サイズ問わず）2万円を上限とし、予算状況や過去の取扱量実績などにより、事業者ごとに上限金額を設定する。

新・港湾情報システムCONPAS本格導入

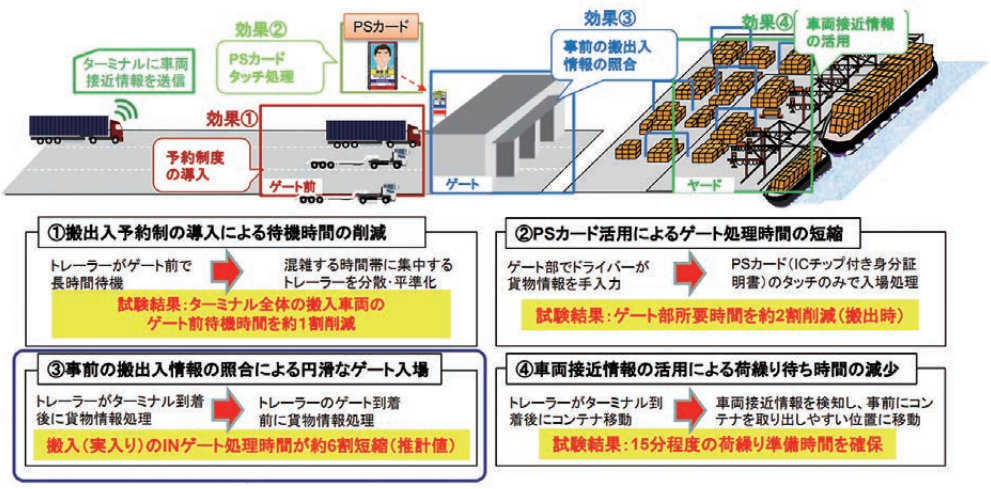
RTG 遠隔操作を目指し実証事業

コンテナの搬出入を事前に予約することにより、車両の入場時間を分散・平準化してゲート前の混雑を緩和する新・港湾情報システム「CONPAS（Container Fast Pass）」を、日本で初めて南本牧ふ頭で21年4月から本格導入した。これによりゲート前の平均待機時間が30分から7分となり大きな削減効果があった。22年度は、本牧ふ頭BCターミナルなどで国と連携して試験運用を進める予定だ。また、働きやすい快適な就労環境を創出し、人材確保につなげるため、現在本牧ふ頭BCターミナルでは RTG（Rubber Tired Gantry crane：タイヤ式門型クレーン）の管理棟からの遠隔操作の実証事業を進めており、23年の本格稼働を目指している。そのほか、これまで紙やFAXでやり取りしてきた貿易手続きに係る帳票類をデータ化することで手続きを簡素化する「データ連携基盤」や、深刻なドライバー不足の解消につながる「トレーラーの自働走行実験」などを国と連携しながら進め、デジタル技術活用による生産性の向上を目指している。

南本牧ふ頭CTで本格運用

CONPASは国土交通省関東地方整備局が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開発、試験運用を18年から継続してきており、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た。さらに「Cyber Port」の第一次運用にあわせ、同年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。

同局では今後、本牧BCコンテナターミナルでの新たにショットガン方式による搬出入予約機能の検証と、予約情報を活用したコンテナヤード内の荷役効率化を検証することを目的に試験運用する。ショットガン方式はターミナル近傍に予約状況を確認する場所のスペースが確保できない立地条件のため、離れた待機場を利用する新方式で搬出入予約機能の運用を検証する。一方、荷役効率化の検証は、予約情報を活用してトレーラーがコンテナを引き取りに来場する前に、搬出対象のコンテナを本船荷役の影響などを受けない場所に移動、本船荷役の影響や不要な荷繰りを回避することで、コンテナの円滑な引き取りが可能となり、コンテナヤード内のトレーラー滞留時間の短縮を実現する。



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。

横浜市港湾局

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％も短縮したことが確認できた。また手入力しないため入力ミスも大幅に縮小する。

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。

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。

日本郵船
Bringing value to life.

NYK GROUP
BVTL
Bringing Value To Life.