

Shipping Guide



横浜港特集号

日刊（土・日曜、祭日休刊） 昭和50年12月20日 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

(1)

Sunday, June 2, 2024

© Shipping Guide

MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

記念すべき横浜開港の日を迎え、横浜港の今日の発展の礎を築いてこられた先人の皆様に、改めて敬意を表します。また、横浜港が、我が国の産業と国民の皆様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いることに、改めて深く感謝申し上げます。

横浜港における令和5年のコンテナ取扱個数は、輸出入ともに前年を上回り、前年比1.4%増の302万個となりました。300万個を上回るのは、5年ぶりのことです。自動車関連貨物量は前年比9.0%増の2,227万トンとなり、このうち完成自動車の輸出は、前年比



10.8%増の1,116万トンとなりました。また、北米東岸への新たな航路の開設等もあり、外航コンテナ船の入港隻数は前年比11.2%増の4,679隻となりました。

横浜港では、引き続き、「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、さらなる経済の活性化と豊かな市民生活に資する総合港湾づくりを目指してまいります。

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つの施策を展開していきます。コンテナ取扱機能の強化に向け、新本牧ふ頭の埋立を推進するとともに、南本牧ふ頭では、MC1~4のコンテナターミナルの一体運用の推進と背後地の土地造成事業を進め、本牧ふ頭では、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再編強化に取り組みます。また、東日本最大の自動車取扱拠点である大黒ふ頭では、世界的な脱炭素化の潮流を踏まえ、民間事業者等と連携しながら、電気自動車の輸出入拠点としての機能強化を進めます。

横浜港では、2023年3月より本格的に国際クルーズの受入を再開させ、昨年のクルーズ船寄港回数は171回となり、9年ぶりの国内第1位となりました。安全・安心なクルーズ船の受入を拡大するとともに、臨港パーク先端部の整備など横浜にお越しになる皆様に街なかを巡っていただける

ような取り組みを進め、観光消費の更なる拡大につなげます。山下ふ頭再開発では、これまでにいただいた市民の皆様様の御意見や事業者の皆様様の御提案を踏まえ、引き続き地域の皆様や有識者等から構成される検討委員会を開催し、新たな事業計画の策定に向けた検討を進めます。

気候変動が世界共通の喫緊の課題となる中、停泊中の船舶から排出されるCO₂を抑制する陸上電力供給設備の運営を本牧ふ頭で開始するなど、民間事業者の皆様と連携して、カーボンニュートラルポートの形成に向けて取り組んでいきます。

2027年には、横浜で、環境と共生し皆様と共に創る「環共」をテーマとする国際博覧会「GREEN×EXPO 2027」を開催します。自然の力を活かした持続可能な社会の姿、脱炭素社会に向けた変革への挑戦を力強く発信し、GREEN×EXPOの開催と成功を脱炭素社会の実現につなげていきます。

今後も、横浜港の更なる成長・発展に向けて、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。変わらぬ御支援、御協力をお願い申し上げます。

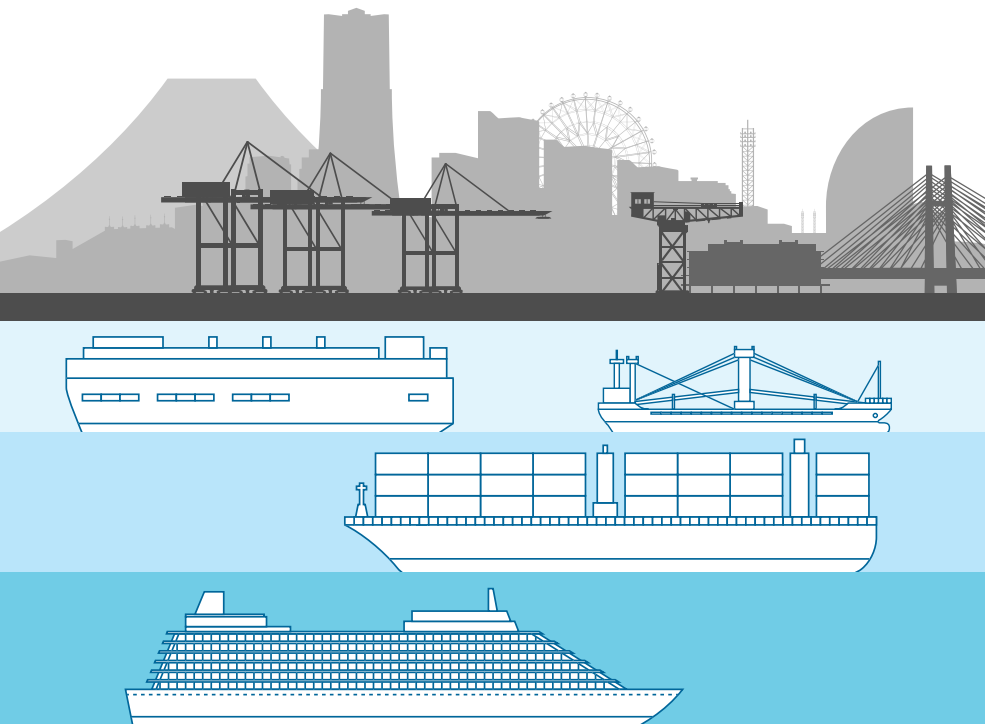


横浜市長
山中竹春



PORT OF YOKOHAMA

これまでも これからも 進化し続ける横浜港



横浜市港湾局 横浜川崎国際港湾(株) 横浜港埠頭(株) (一社)横浜港振興協会
問合せ先 045-671-7260 (物流運営課) https://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/
問合せ先 045-680-6636 https://www.ykip.co.jp/
問合せ先 045-671-7291 https://www.yokohamaport.co.jp/
"POP Yokohama"
問合せ先 045-671-7241 https://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

多様なサービスルート・ワンストップサービス

太平洋/日本海/瀬戸内フィーダー・Door to Door・Sea and Rail・北米西東/中南米直行

デジタル化サービス

E-Booking・Syncon Hub



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: <https://world.lines.coscoshipping.com/japan/jp/home>

INTERVIEW

北米、中南米向けの東アジアのハブ港目指し ターミナルの再編、新ふ頭の整備に取り組む横浜港



横浜市港湾局長 **新保康裕氏**

横浜港は国際貿易港として1859年6月の開港以来、巨大な消費人口を抱える東京と、その背後圏を持つ商業港として、また、京浜工業地帯の中心に位置する工業港として発展し、日本の近代化、戦後復興と経済成長、国民生活の向上に重要な役割を果たしてきた。現在、横浜港は京浜港の中心的な総合港湾として「選ばれるミナト」を目指し、新本牧ふ頭の整備やコンテナ船社の寄港誘致、クルーズ振興のためのターミナルの強化拡充などの課題に取り組む。横浜市港湾局は総合港湾として独自のビジョンを持つ一方で、外貿コンテナ埠頭については国策の国際コンテナ戦略港湾政策に基づき、日本の港湾の国際競争力強化を目指している。その具体的目標は基幹航路就航船の寄港誘致による日本や日本進出企業のサプライチェーン構築とその効率化に寄与し、日本および世界経済の発展への寄与、を掲げる。横浜港の港湾管理者である横浜市港湾局の新保康裕局長は「ミナトは荷主や船社から選ばれて“なんぼ”であり、それを踏まえて、しっかりと業務にあたりたい」と語る。横浜生まれの横浜育ちでミナトにあこがれて横浜市庁に入庁した新保局長にコンテナターミナルの再編、埠頭整備の状況を中心に聞いた。

一新・国際コンテナ戦略港湾政策における積み替え輸送ルート構築や積み替え円滑化に向けた取り組みについて

「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」は24年2月に、24年度から概ね5年間で取り組むべき政策の最終とりまとめを決定。政策目標に「サプライチェーンの強靱化」などを掲げ、この期間に一定の成果を得ることを目指し、北米・中南米地域向け貨物を中心に同港湾経由の輸送ルートの構築やアジアフィーダー航路の充実など、広域集荷に向けた持続可能かつ実効性のある仕組みの構築に取り組むとした。東アジア、東南アジアから米国向けのトランシップされている輸出コンテナ約320万TEU（22年実績）を対象に、京浜港、阪神港の国際コンテナ戦略港湾経由に転換すべく、さまざまな施策に取り組んでいく方針である。横浜港の場合、国内は東日本については東北の港湾、近隣港と協調してきたが、海外出し貨物の

日本でのトランシップは、あまり対象としてこなかったところもある。今年度は海外でポートセールスを実施し、横浜港での母船積み働き掛け、併せて横浜港が物流関連企業等にどう考えられているかを確認したい。横浜川崎国際港湾（YKIP）の方々とも一緒に話を聞き、横浜港の日本の中での立ち位置や、港湾管理者として横浜港は何ができるのかを探っていく。まず集貨することが基本であり、これまで通り、国内の自治体とも協力してより積極的にセールスしていきたい。外航船社も日本の内航船社と提携して主要港へのフィーダーを強化している。2024年問題の一つの契機、チャンスとして、参考意見を聞きながら、できる事を地道にやっていく。

一本牧ふ頭再編や新本牧ふ頭整備の進捗状況と24年度の取り組みについて

一本牧ふ頭では、一昨年からD5コンテナターミナルの本格的な工事が始まって

おり、来年には背後地も拡張整備する。CMA CGMが使用予定であり、現行のバース長300mを400mに拡張し超大型船が寄港できるようにする計画だ。国やYKIPと十分協議しながら、引き続き整備を進めていく。新本牧ふ頭も護岸整備を進めており、第1期地区は護岸延長の約9割が、国土交通省が手掛ける第2期地区の岸壁・護岸延長は約3割完成している。第1期地区に必要な埋立土砂約900万㎡のうち、現在、約200万㎡の土砂が投入されており、工事は順調に進んでいる。埋め立てには市内の公共工事等から発生する土砂に加え、リニア中央新幹線首都圏区間（品川から橋本（神奈川県相模原市））のトンネル掘削土砂も活用している。

本牧ふ頭の再編では、D突堤の整備に加え、A突堤において、輸入貨物の増加による倉庫需要の高まりを受け、ロジスティクス拠点を整備中だ。現在、高機能な物流倉庫4棟が稼働して

おり、来年度には計10棟が完成・稼働し、一大物流拠点となる。これにより、より一層横浜港の貿易取扱貨物が増える見込みだ。

局長就任後に出席させていただき各種会合においても、近隣の他港を利用して荷主などから、横浜港のロジスティクス関連施設の整備状況に関する質問を受ける機会も多い。他港では需要があっても用地がないということもあり、横浜港へ向けられる期待の大きさを実感している。

今後の横浜港を支える主要なコンテナ埠頭は、本牧ふ頭、南本牧ふ頭、そして現在埋立中の新本牧ふ頭だ。基幹航路の維持拡大に向けて、集貨・創貨・競争力強化の様々な施策を着実に、かつ積極的に進めていきたい。

一自動車取扱拠点として大黒ふ頭の機能強化について

現在、自動車（新車・中古車）の輸送需要は高く、特に輸入ではテスラ（米国）、BYD（中国）が中国から入ってきて、電気自動車（EV）の取扱台数が年々増加傾向にある。これらの状況を踏まえ、ヤードを拡張したり、用地を確保できるように大黒の老朽化している物揚げ場を直すなどで対応し、自動車取扱拠点として更なる機能強化を図っていきたい。

また、PCC/PCTCに加えて、ベイブリッジをくぐれない超大型クルーズ船も大黒ふ頭で受入れており、寄港時は山下ふ頭とシャトルバスで結び、乗船者を元町中華街などの市内観光につなげている。大黒ふ頭は背

後地が広いので、乗船客が自家用車等でお越しいただき、そのままクルーズを楽しみ、下船後に自家用車等でご帰宅ができる、ドライブ&クルーズも可能で大変好評いただいている。国内に就航する最大級のクルー



横浜市港湾局提供

南本牧ふ頭

ズ船MSC Cruisesの“MSC Bellissima”（171,598トン、船客定員5,655人、乗務員1,595人）も大黒ふ頭を起点に日本中心の近海クルーズサービスを提供している。横浜港は、大黒ふ頭とともに、大さん橋や新港ふ頭などの客船ターミナルと併せ、7隻のクルーズ船が同時着岸可能であり、日本のクルーズ需要、インバウンド需要を積極的に取り込んでいく。

一陸電供給や水素燃料RTG導入などCNP形成に向けた取り組み状況について

昨年12月にA.P. Moller-Maersk（デンマーク）、三菱ガス化学と次世代船用燃料としてのグリーンメタノールの横浜港におけるバンキングの利用促進に向け覚書を締結した。国内初のメタノール供給拠点を横浜港に置き、24年度内にもShip-to-Ship方式でバンキングのトライアルの実施を目指す考えだ。さらに横浜市はパワーエックスと、電気運搬船と蓄電池の利活用を通じ、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、連携協定を締結しており、パワーエックスが開発に取り組む「電気運搬船」を活用した、次世代のエネルギーインフラの検討に取り組んでいる。

一輸入物流の機能強化に向けたロジスティクス拠点の形成について

ロジ拠点の形成は横浜港として重要であり、前段で説明した通り、力を入れている。本牧ふ頭A突堤で現在工事中で、殆どが4階、5階建てとなる。完成すると、相当な物量が扱える。新設のロジ倉庫は温度、湿度管理がしっかりしていて、袋に入ったコーヒー豆

などのバラ貨物のバランスを取りながら積み上げる方法も自動化されており、労働者の負担軽減など環境整備が進んでいる。

南本牧ふ頭及び新本牧ふ頭の整備をさらに進めることで、増え続ける輸入貨物に対応できるだろう。

一超大型コンテナ船や内航コンテナ船の就航が相次ぐ中、国内外における交流・セールス活動について

日本出し貨物をアジア域内港で北米や欧州、アフリカ向けの基幹航路船に積み替える貨物が多いが、その原因分析を行っていく。日本出しについては、東日本の国際フィーダー航路の強化に向けて取り組んでおり、次の課題としてアジア出し貨物を横浜港でトランシップする貨物の誘致に向けても方策を練って行きたい。

われわれ港湾管理者は船社、物流関連企業など、利用者の要望に応え、選ばれるミナトを目指して常に進化し、変わる努力を続けていく。

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

DONGJIN SHIPPING

Your Best Shipping Partner

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

東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.
Tokyo Tel: 03-6778-1801 Osaka Tel: 06-6120-2100
Fax: 03-6778-1822 Fax: 06-6120-2098

本牧ふ頭再編、南本牧ふ頭一体運用

新本牧ふ頭に新たなコンテナ拠点整備



横浜市港湾局提供

横浜港のコンテナを取り扱うコンテナターミナルは現在、本牧ふ頭と南本牧ふ頭に整備しており、南本牧ふ頭では、世界最大級の超大型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が稼働している。一方、本牧ふ頭では、1万5,000TEU型の超大型コンテナ船が初入港するとともに、国内唯一の北米東岸航路が新たに就航するなど、同港の国際競争力への取り組みの成果が表れている。さらに、次世代を担うCTを整備する目的で新本牧ふ頭では21年10月から埋立を開始、大水深・高規格CTと新たなロジスティクス拠点構築に向けた整備が着実に進んでいる。

MC1-4CTの一体運用の推進

南本牧ふ頭は、増大するコンテナ取扱貨物やコンテナ船の大型化に対応できる最新鋭のふ頭で、物流形態の変化に対応できる新しい総合物流拠点として、1990年から建設を進めてきた。2001年にはMC-1、MC-2ターミナルが供用を開始し、水深16m・延長700m(350m×2)の連続岸壁が誕生した。さらに06年にはCT用地を拡張(5.4ha)している。MC-3は07年1月から整備に着手、15年に供用を開始した。また、MC-4は13年から整備に着手し、20年8月に供用を開始している。これにより、MC-3、4ターミナルは国内最大・唯一の水深18m・延長900mの連続岸壁と24列対応のガントリークレーンを擁した世界最大級のコンテナ船にも対応できる高規格CTとなった。21年4月から南本牧ふ頭CTはMC-1~4すべてのターミナルの一体運用を開始、施設全体を柔軟に利用し、高規格な施設能力を最大限に発揮して多方面の航路における船舶の船型やスケジュールなどに対応が可能となった。

一方、CT背後では、物流倉庫や配送サービス拠点、複合物流ターミナルなどを備えた総合物流拠点の整備が進んでいる。03年から埋立地の一部分譲を開始し、現在9社が稼働。引き続き、取扱貨物の増大と生産性の向上などに向けて、CT背後地5-1ブロックなどの整備を進めている。また南本牧ふ頭へのアクセスとして、国道357号に連絡する南本牧大橋に加え、南本牧はま道路、首都高湾岸線南本牧ふ頭出入口が17年に供用を開始、広域幹線道路ネットワークを形成する首都高湾岸線や本牧ふ頭との

連絡強化が進んだ。

主力コンテナ拠点・本牧ふ頭

1963年に埋立てを開始し、70年に完成した本牧ふ頭は、在来船、RO/RO船からフルコンテナ船まで多様な荷役に対応し、長年にわたり、横浜港の中心的な役割を担ってきている。コンテナ船の大型化とコンテナ貨物の増加に対応するため、B・C突堤間を埋立て、BCコンテナターミナルとして、05年から全面供用を開始している。このBCCTは、岸壁とターミナルを一体的、効率的に管理運営し、コンテナ貨物の集中化を促進させるなど本牧ふ頭の主力CTとして稼働している。

また、D突堤は、施設の老朽化対策やコンテナ荷役の効率化に向けてターミナルの機能強化を進めている。14年にD4、19年にD1の各CTが再整備を経て再供用を開始しているほか、現在は超大型コンテナ船への対応を図るため、D4・D5ターミナルの一体的な運用に向けて、D5CTの再整備を進めている。

再編強化を進める本牧ふ頭

仏船社CMA CGMは、本牧ふ頭D4ターミナルを拠点としているが、世界的にコンテナ船の大型化が進展する中、23年1月にCMA CGMの1万5,000TEU型コンテナ船が初入港した。同社は全長約400mの超大型コンテナ船の投入を希望しているが、現状ではD5ターミナルに船舶が着岸している場合に、D4ターミナルへの超大型船の着岸ができない。そのため、D4・D5ターミナルの一体運用ができるようヤードを拡張するとともに、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(Rubber Tired Gantry crane: タイヤ式門型クレーン)に転換するなどの再整備を進めている。

さらに超大型コンテナ船への対応を図るため、BC2岸壁(310m)を整備し、全長700mの連続パースとする。また、既存上屋を移転し、荷さばき地を拡張する計画だ。一方、CD突堤間基部を埋め立て、荷さばき地や内航貨物船用岸壁など、BC-Dターミナルの一体運用を図っていくという。D突堤基部では、再編に伴い必要となる上屋、一般貨物船岸壁などの整備を進める。

A突堤では輸入貨物に対応したコンテナ貨物取扱量の増大や定着に向けて、建設資金に係る無利子貸付金などの支援を図り、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。

さらにA4公共岸壁には、内航貨物船への陸上電力供給設備を整備する計画で、船舶の停泊中に陸上から船舶へ電力を供給することで、船舶が排出する温室効果ガス(二酸化炭素)や大気汚染物質(硫酸酸化物、窒素酸化物など)の排出量の削減に貢献する方針だ。

新たなCT拠点・新本牧ふ頭

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、横浜港の次の新たなコンテナ拠点だ。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、21年6月から護岸本体となるケーソンの据付に着手、21年10月から埋立てを開始している。24年度は、中仕切り堤の整備、埋立工事などを進めていく計画だ。

大黒ふ頭・自動車専用船拠点

大黒ふ頭は、海上出入貨物の増加やコンテナ化などに対応するため、1971年から1990年にかけて埋立てて整備をした横浜港初の本格的な島式ふ頭。コンテナパース、ライナーパースをはじめ、合計で25パース(総延長:5,250m)を整備したが、現在、横浜港の主要輸出品目である乗用車・トラックなどの完成自動車と大型建設用機械の取り扱いに対応するため、コンテナパースからRO/RO船をはじめとした自動車専用船パースへの機能転換を進めている。

22年には、P3、T3~8の整備が完了し、日本最大級の1,400mの連続岸壁となる。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、国土交通省と横浜港の主要輸出品目は完成自動車で、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、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、22年4月に横浜港埠頭により大黒ふ頭C4コンテナターミナルの自動車ターミナルへの転換も完了し

た。同ターミナルでは、川崎汽船と傘下のダイトーコーポレーションは、グループ国内初の完成車ターミナル「横浜港大黒C4ターミナル」を運営している。横浜港はふ頭を再編中で、コンテナを本牧、南本牧へ集約し、大黒ふ頭を東日本最大の完成車拠点として位置づけ、コンテナターミナルだったC-4を自動車ターミナルとして再整備、川汽/ダイトーコーポレーションが借り受け運営している。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㎡。完成車の輸出や積み替えだけでなく、ターミナル内の大型屋根付き作業施設を活用しブレイクバルクなど多様な貨物の取り扱いができる。また、同ターミナルでは、再生可能エネルギー由来の実質CO₂排出ゼロの電力を使用している。



横浜市港湾局提供

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.

Interview **YKIP**

基幹航路誘致、フィーダー支援進め、脱炭素化も加速 船社誘致は支援メニューで「選ばれるミナト」実現へ

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 航路誘致、集貨促進に向けた24年度の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、京浜以北をメインとして国内広域からの貨物誘致に向けた取り組みを進めてきた。

2024年度は、国の補助金が終了したことから、すべて自社で支援していくことになる。支援メニューは、概ね昨年度と同様であり、船社を対象とする基幹航路支援、国際フィーダー航路支援、国際トランシップ事業支援、国際フィーダー貨物の港内ショートドレージ支援、南本牧ふ頭MC3、4に超大型船が寄港する際のタグボート配船費用支援の5つのメニューと、荷主等を対象とする国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進支援を実施する。

国の補助終了に伴い、横浜市も終了、すべてYKIP

横浜川崎国際港湾（YKIP）は国の施策である「国際コンテナ戦略港湾政策」を推進するため、京浜港の港湾運営会社として2016年1月に国・横浜市・川崎市・民間の金融機関の出資を得て設立、横浜、川崎両港のコンテナターミナルの整備運営と基幹航路やフィーダー支援、寄港船社誘致などに取り組んでいる。横浜港はコンテナターミナルの再編整備と埠頭の埋立、ロジスティクス拠点の形成を進めており、「選ばれるミナト」へ向け、その環境整備を着々と進めている。国際競争力の強化、拡充と課題への取り組みについてYKIPの人見伸也社長に聞いた。

の独自財源で支援していくこととなる。こうした支援の実施により、基幹航路網の維持拡大を目指すとともに、利用者に選ばれる港の実現につなげていきたい。

Q 国際コンテナ戦略港湾としての積み替え実証輸送への対応について

A 横浜港を東南アジアを含むアジア域内のハブ港とするのはそう簡単ではない。シンガポールのようなバンカリング必要性や地理的な条件が揃った港と異なり、ローカル貨物が比較的潤沢にあることが、船社が寄港地を決める重要条件になる。例えば、Gemini（Maersk/Hapag-Lloydの2025年からのアライア

ス）はハブ&スポークが原則とされている。国内での積み替えを推し進めていくにあたっては、基幹航路があることが前提であり、将来にわたり基幹航路を維持できるように船社に対し当社が取り組むことが重要と考えている。当社の支援策を推し進めつつ、国と協力して実施していく。

Q 横浜港におけるCNP形成に向けた取り組みや環境対策について

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、民間事業者等と連携しながら取り組みを推進している。弊社は横浜港・川崎港コンテナター

ミナルの運営を担う会社として、コンテナターミナル施設における環境負荷低減の取り組みを行っている。

2022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にした。これにより年間約2,100万kWhの電力が切り替わり、約9,300トンのCO₂削減効果が見込める。ターミナルの利用者からとても高い評価をいただいている。

他には、水素燃料電池荷役機の実証や、停泊中、船舶に陸上電力を供給する設備の導入、世界初の電気運搬船の受け入れ基地となる電力供給拠点の構築等、様々な取り組みについて、国や港湾管理者、民間事業者等が一体となって検討を進めている。当社としてもこれらの設備の導入に配慮した施設整備を進めている。本牧埠頭の再編や新本牧埠頭の整備なども控えており、国や港湾管理者、ターミナル利用者などとも連携しながら、取り組んでいきたい。

2050年カーボンニュートラル・脱炭素化社会実現に向け、各業界の動きが加速する中、荷主はサプライチェーン全体の脱炭素化に取り組んでおり、船社・物流事業者も対応を強化している。環境に配慮した取り組みを進めることにより、荷主や船社等から選ばれる、競争力のある港湾の形成に繋げていきたい。

Q 超大型コンテナ船やLNG燃料コンテナ船をはじめ、内航コンテナなどの就航相次ぐ各コンテナターミナルの整備状況と効率化への取り組みについて

A 南本牧ふ頭では、21年4月にMC4の本格供用に合わせ、MC1~4の一体的運用が開始された。水深18m岸壁が900mとなり超大型船の受入れ機能が大幅に向上したことは言うまでもない



が、加えて、総延長1,600m岸壁が多方面の航路の船舶が船型やスケジュール等に応じて柔軟に運用されることで、内航船の入港待ちもほとんどなくなるという効果も得られた。

本牧ふ頭においては、国土交通省と連携してD5ターミナルの再整備を進めている。D5ターミナルはD突堤の先端に位置し、最も港口に近いターミナルであることから、大型ガントリークレーンに対応した岸壁に改修するとともに、蔵置効率を上げるため、ヤードエリアの拡張や荷役方式の変更（ストラドルキャリア方式からRTG方式）する計画だ。また、本牧ふ頭では、そのほかにBC岸壁の延伸やターミナルの拡張、及びC・D突堤間の一部埋立による両突堤の一体化についても計画されており、工事が着手に向けて、それら事業の効果を高められるよう国土交通省や港湾管理者と議論していきたい。

新本牧ふ頭については第1期地区をロジスティクス用地として横浜市が、また、第2期地区をコンテナターミナル用地として国土交通省が埋立工事を進めている。埋立完了後に整備するコンテナターミナルは延長1,000m、水深18m以上の岸壁を有する施設となることから、このスペックを活かしつつ、生産性、安定性、環境配慮の観点から世界に誇れる高付加価値ターミナルとなるよう、当社としても、世界の港湾や最新技術の動向などについて情報収集を進めていきたい。

Q 国際交流をはじめ、国内外で進めるポートセールス活動について

A 船社へのトップセールスでは、4月末からのゴールデンウィーク期間中にシンガポールとコペンハーゲンを訪れた。当社だけでなく国交省港湾局や阪神国際港湾会社との3者合同だ

が、シンガポールではOcean Network Express（ONE）とHapag-Lloyd、コペンハーゲンではA.P. Moller-Maerskを訪れて面談した。今回の面談では一歩踏み込んで、横浜港が取り組んでいるカーボンニュートラルへの取り組みの説明など、実務的にも有益な情報交換をおこなった。

今年の2月に新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会の施策の方向性等がとりまとめられた。それを受け、具体的な施策の実現に向けて、東南アジア等からの広域集貨のためのポートセールスも開始する予定である。

結び

日本の港湾では、RTGの自動化や遠隔操作が名古屋港で実装され、横浜でも行われている。シンガポールでは世界最大規模の完全自動化ターミナル、トゥアス・ターミナルが21年から一部が稼働を開始している。

かつて在来船の時代には、積み付けや荷役方法でサービスを差別化してきたが、コンテナ船になってサービスは均一化した。コモディティ化したサービスは徹底した価格（運賃）競争の世界となる。

コンテナターミナルも、サービスが均一化していくと同じような道を辿り、T/S港はコストで選ばれるようになる。

コンテナターミナルは土木・建築と機械、電気各工種がセットで成り立ち、その技術者が不足している。日本には70ほどのコンテナ港があるが、地方港の中にはコンテナターミナルの技術者が不足しているところがある。

横浜港にはそれぞれの専門家がおり、その技術クラスター集団を不足している地方港や海外に派遣するような事業も検討して行きたい。

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

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24年度予算

新本牧ふ頭や本牧ふ頭再整備、南本牧ふ頭CT一体運用

D5再整備とA突堤でロジスティクス拠点形成促進

横浜市港湾局の24年度予算案概要を発表、一般会計は178億1,443万円で、前年度当初予算に比べ、64億3,808万円の増（前年度比56.6%増）、主に本牧ふ頭D5コンテナターミナル再整備に伴う国直轄事業、一般会計へ所属替の埋立事業会計用地費の支出、大さん橋国際客船ターミナルのボーディングブリッジの整備による事業費の増などによるもの。

港湾整備事業費会計は326億4,849万円で、前年度当初予算に比べ30億9,538万円の増（同10.5%増）で、主に新本牧ふ頭整備によるもの。埋立事業会計は161億1,073万円で、前年度当初予算に比べ114億8,360万円の減（同41.6%減）、主に企業償還金などの減少によるもの。

国際競争力ある港づくり

国際競争力のある港づくりに向けては、新本牧ふ頭の整備（港湾整備事業費会計）に188億152万円（前年度予算額180億141万円）、南本牧ふ頭コンテナターミナルなどの整備に4億684万円（同3億3,080万円）、具体的にはMC1~4コンテナターミナルの一体運用の推進、コンテナターミナル背後地5-1ブロックの道路整備など（埋立事業会計）、変電設備などの更新（横浜川崎国際港湾への貸付金、港湾整備事業費会計）、トラックドライバーの労働環境の改善に向けた駐車場の拡張など厚生施設の充実（一般会計）。また本牧ふ頭の再編強化（D5コンテナターミナルの再整備）に132億9,961万円（同99億2,143万円）、D5岸壁・荷さばき地改良（国直轄事業）など、物流施設整備費貸付金（港湾整備事業費会計）、A突堤における民間事業者によるロジスティクス施設建設の促進に取り組む。一方、自動車貨物取扱機能強化について、大黒ふ頭1号物揚場補修工事に3,254万円（同1億200万円）、海岸保全施設の整備に8,900万円（同3,800万円）。

港湾のデジタル化の推進として、港湾情報システム改修などによる利便性・機能性の向上に9,291万円（同1億6,412万円）、横浜港港湾統計管理システムの改修・運用に1,558万円（同2,239万円）。一方、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成については、臨海部の脱炭素化に向けた取り組みなどに4,093万円（同1,996万円）、陸上電力供給設備の整備など埠頭における脱炭素化の推進に3,267万円（同1億9,000万

円）、豊かな海づくりに97億9,740万円（同117億372万円）を計上する。

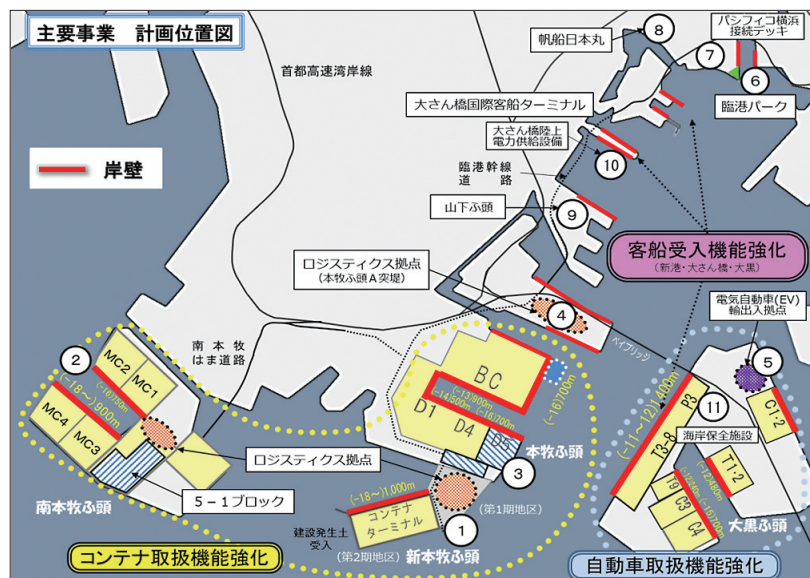
コンテナ取扱機能強化

「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。新本牧ふ頭の整備を引き続き推進するとともに、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た。引き続き、取扱貨物の増大と生産性の向上などに向けて、コンテナターミナルの背後地5-1ブロックなどの整備を進める。

本牧ふ頭の再編強化

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



の一体運用の推進と背後地5-1ブロックの整備、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などをはじめとする本牧ふ頭再編強化など、コンテナ取扱機能の強化を図る。

新本牧ふ頭の整備

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だ。市内公共工事などから発生する土砂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おり、24年度は、中仕切り堤の整備、埋立工事などを進める計画だ。

南本牧ふ頭CTなどの整備

南本牧ふ頭では、世界最大級の超大型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によるMC1~4

な運用に向けて、D5コンテナターミナルの再整備を進める。また、コンテナ貨物取扱量の増大と定着に向けて、A突堤におけるロジスティクス拠点の形成のため、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。

自動車貨物取扱機能強化

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きた。その結果、日本最大級となる11隻の大型自動車専用船が同時に着岸可能な自動車取扱拠点となった。引き続き、世界的な脱炭素化の潮流を踏まえ、民間事業者、横浜港埠頭などと連携しながら、荷さばき地の拡張、物揚場の補修など、電気自動車（EV）の輸出入拠点としての機能強化も進めていく。

港湾のデジタル化の推進

民間事業者とともに、物流のさまざまな分野においてDXを導入し、生産性の向上、快適な労働環境に向けた改善などを推進する。横浜港港湾情報システムは、これまで港湾施設の使用許可手続や入港手続において電子申請化を進め、年間約9万件ある各手続きの約8割が電子申請に対応し、利便性の高いサービスと効率的な行政運営を実現している。24年度は、申請受理後の時間短縮につながる処理画面の改良など、さらなる利便性向上のためシステムを改善する。また、DX施策として国が運営するサイバーポートとの連携

に向けて、港湾における行為の届出や水域の利用許可に係る手続きの電子申請化の検討を進める。また横浜港港湾統計管理システムにより、横浜港の港湾統計基礎データ（入港船舶の隻数、貨物量など）を国に提供するとともに、横浜港統計を作成し、市のウェブサイト

で公表している。24年度は、サイバーポートとのデータ連携に向け、同システムの改修・運用を進める。

臨海部やふ頭の脱炭素化

横浜市域の約4割に及ぶCO₂排出量を臨海部から排出していると推計。脱炭素化を効果的に進めるため、国や臨海部の民間事業者、自治体、海外港湾などと連携しながら、水素など次世代エネルギーの輸入・供給大規模拠点の形成など、脱炭素化に向けた取り組みを推進する。また停泊中のクルーズ船から排出されるCO₂を削減する陸上電力供給設備の整備検討や照明施設のLED化をはじめ、国や民間事業者と連携し脱炭素化に向けたさまざまな取り組みを進める。

陸上電力供給設備の整備

港に停泊中の船舶は、コンテナ船では冷蔵・冷凍コンテナ、クルーズ船では客室・サービス施設などで大量の電力を消費、船内で使用するこれらの電力を重油により発電し、CO₂を排出している。停泊中の船舶のアイドリングによるCO₂排出量は、臨海部の運輸部門の約40%を占め、埠頭における脱炭素化には、アイドリングを止めるための陸上電力供給設備の整備が最も効果的だ。24年度は、本牧ふ頭のA4公共岸壁において、内航貨物船を対象として、停泊中に必要な電力を供給する陸上電力供給設備の運用を開始する。

民間事業者の脱炭素化

横浜川崎国際港湾（YKIP）と横浜港埠頭（YPC）による再生可能エネルギー由来の電力を使ったターミナル運営や大黒ふ頭自動車ターミナル事業者による再生可能エネルギー由来の電力を使ったターミナル運営などが進んでいる。一方で、全電気推進タグボートの運航やアンモニア燃料タグボートの実証運航、将来の水素燃料電池方式へ換装可能な荷役機械（RTG）の導入などが進んでいる。

また「豊かな海づくり」として生物多様性の保全、環境行動の実践、市民に開かれた漁港の改修などに取り組み、海の環境改善、地産地消の促進、横浜の海や漁と触れ合える場の創出などを目指すとともに、脱炭素化に向けてブルーカーボンの拡大を進める。

安全で安心な港づくり

防災力の向上に向けて、本牧ふ頭D5コンテナターミナルなどで耐震強化岸壁などの整備を進めるとともに、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、大黒ふ頭地区で護岸の高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・改良工事で、施設の長寿命化を図る。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むとともに、港湾の働きやすい環境の整備を進める。

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>

省エネ、代替燃料船の寄港相次ぐ

地方港展開、ICD活用なども進む

横浜港への超大型船の入港は年々増加し、基幹航路の誘致が着実に進み、横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）設立後の2017年度から2022年度までに合計11航路の新規寄港が実現。昨年3月には、国内唯一の北米東岸航路が新たに就航した。邦船3社のコンテナ船事業統合会社、Ocean Network Express（ONE）は横浜港を拠点にアジア域内、オセアニア、南米など多彩なサービスを実施、地方港展開や北関東インランドデポ（ICD）活用などサービスの向上を図っている一方、外船社による大型コンテナ船の利用や、代替燃料船の寄港も相次いでいる。

ONEの省燃費船トライアル

ONEは、昨年8月に茨城県坂東市に内陸コンテナデポ（IDC）の坂東コンテナヤード（坂東CY）を関東北部・東部、東北方面の顧客向けの京浜港と結ぶハブとして利用促進を目指し、輸入キャンペーンレポートを復活し、年末まで実施した。京浜港CYとの往復の走行時間、距離を大幅に削減でき、トラックの2024問題、CO₂排出削減、主要港

の混雑緩和に課題にも寄与した。

また、今年2月には運航船に風力補助装置を設置したコンテナ船の北東アジア／ハワイ航路のAsia-Hawaii Express（AHX）でトライアルを開始し、横浜港南本牧ふ頭に第1船の“Kalamazoo”（1,042TEU）が初寄港した。Econowind Unitは、Econowind B.V.が開発した、風力を活用することで推進力の補助し、主

機関による燃料消費の低減を図る装置で、Econowindにより最大5%の燃料削減効果が期待でき、安定した気象条件とし

初のLNG燃料大型船寄港

一方、昨年7月下旬、横浜港本牧ふ頭D4コンテナターミナルにCMA CGM（仏）が運航するLNG燃料1万5,000TEU型コンテナ船“CMA CGM Liberty”が初寄港した。長さ366m、幅51m、最大1万4,806TEU積みの超大型コンテナ船で、CMA CGMのアジア／中南米航路のACSA 1 Serviceに就航、中南米からの輸入貨物増に対応し、同航路の投入船の大型化を進めるとともにLNG燃料コンテナ船も活用し環境負荷低減にも取り組み、ACSA1には“CMA CGM Liberty”含め3隻のLNG燃料コンテナ船を投入している。

さらに、10月下旬にはACSA1により初めてペルーからのブドウを日本にデリバリーした。ACSA1に投入しているLNG燃料1万5,000TEU型コンテナ船“CMA CGM Liberty”が横浜港本牧D4ターミナルに寄港、ペルー産ブドウを荷揚げした。これを皮切りに、同サービスで横浜に constants に輸送される南米産生鮮果実のラインナップにペルー産ブドウ26品種が加わっていき、環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定（CPTPP）の衛生植物防疫措置等ルールの面で高いレベルの内容の恩恵を受け日本市場に免税投入されていく見込みだ。



メタノール燃料船命名式

また、A.P.Moller-Maersk（デンマーク）は、昨年10月に三菱ガス化学、横浜市と次世代船舶燃料としてのグリーンメタノールの横浜港におけるバンカリングの利用促進に向け覚書を締結、国内初のメタノール供給拠点を横浜港に整備する。

そして今年4月4日には、横浜港大黒客船ターミナルで、初寄港したメタノール燃料を使用できる新造16,000TEU型二

元燃料コンテナ船の命名式を開催し、“Astrid Maersk”と命名した。Maersk Equinox級（16,200 TEU）12隻シリーズの2番船、メタノール燃料コンテナ船では3番船となり、Maerskは現在、合計25隻のメタノール燃料船の整備を進めている。

横浜港はMaerskにとり、戦略的に重要な港湾で、さらに今年はMaerskが横浜に初寄港し100周年を迎える節目の年で、そこで海運の脱炭素化に向かう中で大きなインパクトとなった。



機関による燃料消費の低減を図る装置で、Econowindにより最大5%の燃料削減効果が期待でき、安定した気象条件とし

フィーダーコンテナ取扱量全国2位

ONEなど積み替え円滑化へ実証輸送

横浜港では、今年度も集荷、創貨、競争力強化の3本柱を引き続き推進、集荷では、アジア諸国に進出している日系企業などの北米・中南米向け貨物を主なターゲットに、国際コンテナ戦略港湾経由の輸送ルートの構築に取り組む。


日本発着の国際基幹航路を維持・拡大し、日本産業のサプライチェーンを強化するため、国際コンテナ戦略港湾において、国際基幹航路と、これに接続するフィーダー航路の円滑な積み替え機能を確保し、競争力のあるコンテナターミナルの実現に取り組んでおり、その成果もあり、22年

の内貿コンテナ取扱個数は過去最高の35万TEUに達した。

コンテナ貨物の積み替え輸送に協力する荷主企業などを公募し、ONEの横浜港経由のインドネシア～中南米航路、クボタのレムチャバンからサバンナ向け、上海からサバンナ向けを横浜港経由の実証輸送を選定し昨年11月から今年1月にかけて実施、海外の港湾でのトランシップに比較して優位性を確保できる要素があれば、リスク分散やBCPの観点から、定常的な輸送ルートとして活用される可能性があることが分かったという。

内航総連合会のデータによると、2022年度の内航フィーダーコンテナの取扱量（積み揚げの合計）は181万8,008TEUで前年度比12%増となった。コロナ禍からの回復や自動車部品の供給制約の解消を受けて、実入りが13%、空が11%それぞれ増加、過去最高だった2018年度と同水準だった。

地域ごとの割合を見ると関西が全体の26%を占め、次いで関東が22%、中部が14%。うち関東は39万8,766 TEUで10%増加した。港別で横浜港は22万3,402 TEUで前年度の21万6,841 TEUから43%増加し全国で2位だった。うち積み／実入りは10万2,949 TEUで19.8%増、揚げ／実入りは6万4,896 TEUで10.8%増と好調だった。



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 鈴江 真由
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>

世界の人々に感動を運び、 地球を笑顔で満たす



国際物流のバイオニア

NISSIN 日新

株式会社日新
〒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
<https://www.nissin-tw.com>

本牧ふ頭A突堤に物流倉庫群を整備

24年に4棟竣工、25年度までに10棟が稼働

横浜港では、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、23年度までに4棟のロジスティクス施設が新規稼働、24年に4棟の稼働が予定している。引き続き、新たなロジスティクス施設の進出を促進し、25年度までに計10棟が稼働予定だ。

本牧ふ頭A突堤

東海運

重量物対応、定温庫装備

東海運は、神奈川県横浜市本牧ふ頭A突堤に、新たな物流倉庫を建設しており、新倉庫は23年6月に着工、24年5月に竣工・営業開始する。



同倉庫は敷地面積1万1935.53㎡に、鉄骨造り4階建て、延べ床面積1万4803.28㎡を建設するもので、15t天井クレーン2基、貨物用エレベータ2基、垂直搬送機1基、ドックレベラー6基を装備、定温庫は4室(2972㎡)設置する。

ヤマタネ

輸出入や配送拠点に利用

ヤマタネは、今後の輸出入貨物量の増加を見込み、輸出入貨物取扱い拠点として、また流通加工・小口配送などの配送センターとして、本牧埠頭(A突堤)に新倉庫の建設に23年3月に着手、竣工は24年6月を予定している。



新倉庫は輸出入貨物取扱

い拠点として利用するとともに、流通加工・小口配送などの配送センターとしても利用でき、かつ定温空調設備を備え多品種貨物の保管ニーズにも対応していく。

新倉庫(神奈川県横浜市中区本牧ふ頭7、8)は敷地面積7,919.50㎡に、鉄骨・鉄筋造りの地上4階建て、延べ床面積1万9,584.00㎡を建設する。

ケイヒン

定温庫完備の新倉庫建設

ケイヒンは、横浜港本牧ふ頭A突堤に延べ床面積2万3827.18㎡の新倉庫を建設中で、23年3月に着工し、24年8月に竣工予定だ。

建設地(横浜市中区本牧ふ頭9-90)は、横浜港の中心にあり、高速道路網へのアクセスにも優れている。



新倉庫は、制振構造を取り入れるほか、BCP対応として非常用発電機を設置するとともに、環境負荷低減の取り組みとして、LED照明と太陽光発電設備を導入する予定だ。

また高付加価値商品に対応した定温庫を設置、商品の入庫から保管、出庫までの荷役作業、流通加工さらには配送手配まで、多様なニーズに対応していく方針

だ。敷地面積6875.54㎡に、鉄骨・一部鉄筋造りの地上6階建て(倉庫5階建て)、延べ床面積2万3827.18㎡の規模となる。

澁澤倉庫

輸入食品用定温・定湿倉庫

澁澤倉庫は、横浜港の本牧ふ頭A突堤で定温・定湿機能を備えた新倉庫を整備中で、23年6月に着工、24年10月に竣工予定だ。



新倉庫は、定温・定湿機能を備えることで今後も需要増加が見込まれる輸入食品や輸入酒類などを含め、輸出入貨物の取り扱いに適した拠点として、多様化する顧客の物流ニーズに対応する。

新倉庫(神奈川県横浜市中区本牧ふ頭8番113)は敷地面積8,200.11㎡に、鉄筋コンクリート造り・一部鉄骨造りの地上4階建て、延べ床面積2万2,656.00㎡を建設している。

山九

次世代型物流センター建設

山九は、25年2月に「本牧ロジスティクスセンター(仮称)」(神奈川県横浜市中区本牧ふ頭9-88)を開設する。敷地面積1万5,027.75㎡にS造り4階建て、

施設面積は2万921㎡(うち倉庫1万7,025㎡)、垂直搬送機4基、EV1基を整備する。1階は高床、低床を備え、ドックレベラーを10基装備する予定だ。横浜港の



中心的な役割を担う本牧ふ頭内に位置し、横浜港内で最大規模の倉庫となる。同倉庫は東京中心部や羽田空港にも車で30分圏内とアクセス面に優れているほか、大型フォークリフトなど豊富な資機材を有し、製品から原材料製品までのあらゆる荷役と入出庫から船積みまでを一貫工程で対応する。

その他港頭地区

ダイワコーポレーション

新山下第2営業所を開設

物流企業のダイワコーポレーション(東京都品川区)は23年8月、横浜港に「新山下第2営業所」を開設した。

「新山下第2営業所」は地上3階建て、延べ床面積3,562坪の物流拠点で、2008年に竣工した「新山下営業所」の敷地内に開設した。新施設は本牧ふ頭と山下ふ

頭の中間地点に立地し、大黒ふ頭や南本牧ふ頭にも近く、高速道路網へのアクセスにも優れていることから、輸出入貨物の取り扱い拠点として利用するとともに、流通加工・小口配送などの配送センターとしても利用できる。

日新

神奈川埠頭倉庫営業所

日新が横浜市で建設を進めていた「神奈川埠頭倉庫営業所」が23年9月に営業を開始した。同営業所は危険物(消防法第四類)を中心に、高圧ガスや毒劇物など多種多様な品目の取り扱いが可能な施設で、首都高速横羽線・子安ICからアクセスも良く、横浜港内の各埠頭へも近接したロケーションで輸出入拠点として最適な立地だ。



設備面では、近年増加する自然災害への備えとして防潮堤、非常用発電機を設置した他、脱炭素・循環型社会の実現に向けた取り組みとしてEV充電設備を設置、太陽光発電設備も設置

予定で、9月から設置工事を開始する。同営業所とグループ会社の鶴見倉庫を合わせた危険物貯蔵量は約1万4,000kl(ドラム缶7万本相当)となり、京浜地区最大の取扱量を誇ることとなる。

神奈川埠頭倉庫営業所(神奈川県横浜市神奈川区恵比須町9-7)は敷地面積2万1,389.95㎡に、危険物倉庫5棟、高圧ガス倉庫2棟、普通品倉庫1棟、一般取扱所1棟から構成、危険物倉庫、高圧ガス倉庫は鉄骨造り平屋建て、普通品倉庫の鉄骨造り2階建てで、保管面積は合計8,572.86㎡。

アサヒロジスティクス

第2大黒ふ頭流通Cを開設

アサヒロジスティクス(埼玉県さいたま市大宮区)は24年1月、第2大黒ふ頭流通センター(神奈川県横浜市)を開設した。

第2大黒ふ頭流通センターでは新たに、ワインや穀物、チョコレートなどの温度管理商品にも対応した定温庫の運用を開始した。

第2大黒ふ頭流通センター(神奈川県横浜市鶴見区大黒ふ頭22番、Y-CC横浜港流通センター内3階、304区画)は、延べ床面積が4,383㎡、うち常温庫が2,783㎡、定温庫が1,494㎡。

京浜海運貨物取扱同業会

会長 飯塚 利信
副会長 矢吹 欣一郎
副会長 早川 正雄
副会長 辻 克行
副会長 関野 治夫

〒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 石川 健樹
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 早川 正雄
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 宮河 大輔
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。



CNP形成へ、さまざまな取り組みを推進

国、民間事業者、自治体などと連携強化

横浜市では、2050年の脱炭素社会の実現を目指し、国、民間事業者などと連携しながら、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けて取り組んでいる。GX投資の導入に向けて、臨海部において国や民間事業者・自治体間の連携により、水素など次世代エネルギーの輸入・供給大規模拠点の形成に取り組むとともに、停泊中のクルーズ船から排出されるCO₂を削減する陸上電力供給設備の整備検討など、ふ頭における脱炭素化を推進している。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、臨港パークにおける藻場・浅場の形成、市民に開かれた漁港の改修などの取り組みを進めている。CNP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、ENEOSなどの民間事業者や川崎市などの自治体と連携・協力することで、水素など次世代エネルギーの輸入・供給大規模拠点の形成に向けて取り組んでいる。

ENEOSと水素SCで連携

ENEOSとは、脱炭素社会の早期実現に寄与するため、横浜臨海部における水素利活用のためのインフラ整備を協働で推進し、水素サプライチェーン構築に向けて連携することを目的に、21年11月に連携協定を締結した。水素の輸入・貯蔵・供給・利用というサプライチェーンの構築に向け、水素の輸入拠点化、パイプラインをはじめとする水素供給インフラ整備などについて連携して検討、推進している。

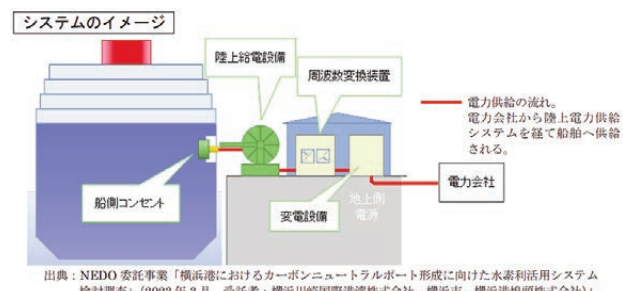
川崎市との連携

地域経済の中核を担う臨海部において、カーボンニュートラル化を実現しつつ、産業競争力を維持・強化していくため、水素などの次世代エネルギーについ

て、連携・協力して利活用を拡大することを目的として、22年7月に川崎市と連携協定を締結した。両市の連携した取り組みにより、日本最大の水素などの次世代エネルギーのサプライチェーンを形成し、日本の脱炭素化をリードしていく。

イノベーション協議会設立

23年8月、GX投資を呼び込みながら脱炭素化を推進するため、みなとみらい水素プロジェクトと横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会の構成員をはじめとした42の民間事業者・団体、学識経験者などからなる「横浜脱炭素イノベーション協議会」を設立し、横浜が目指す脱炭素イノベーションの方向性を発表している。横浜市臨海部のポテンシャルを活かし、産学官で



出典：NEDO委託事業「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」（2023年3月、委託者：横浜川崎国際港湾株式会社、横浜市、横浜港埠頭株式会社）

水素など次世代エネルギーの供給・需要の大規模拠点形成を目指すとともに、脱炭素に資する先進的な技術の研究、開発に向けた連携を深めイノベーション創出を目指す。

陸電供給設備の整備

港に停泊中の船舶は、コンテナ船では冷蔵・冷凍コンテナ、クルーズ船では客室・サービス施設などで大量の電力を消費、船内で使用するこれらの電力を重油などの燃料でエンジンによ

り発電し、CO₂を排出している。停泊中の船舶のアイドリングによるCO₂排出量は、臨海部の運輸部門の約40%を占め、ふ頭における脱炭素化には、アイドリングを止めるための陸上電力

供給設備の整備が最も効果的だ。24年度は、本牧ふ頭のA4公共岸壁で、内航貨物船を対象として、停泊中に必要な電力を供給する陸上電力供給設備の運営を開始する。同システムについては、弘電社、三菱電機、東芝三菱電機産業システム（TMEIC）が港湾局から受注している。また大さん橋国際客船ターミナルにおいて、クルーズ船への陸上電力供給設備の整備検討を進めていく方針だ。

再生可能エネルギーは、導入ポテンシャルが大きい供給元と電力の需要地が離れている場合が多く、その送電手段の強化が課題の一つとなっており、電気運搬船はこれらの課題の解決手段として可能性が期待できる。

LNGバンカリング拠点形成

商船三井、エコバンカーシップと横浜市は21年10月、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

横浜に整備する。グリーンメタノールについては三菱ガス化学が生産または世界から調達、Maerskが自社運搬船は、船に搭載した蓄電池に蓄電し、電気を海上輸送するという世界初の送電手段。

またA.P.Moller-Maerskは24年4月、横浜港大黒客船ターミナルで、初寄港したメタノール燃料を使用できる新造16,000TEU型二元燃料コンテナ船の命名式を開催し、“Astrid Maersk”と命名した。

横浜市とみずほ銀行が金融支援

横浜市は2050年の脱炭素社会の実現を目指し、国、民間事業者などと連携しながら、カーボンニュートラルポート（CNP）の形成に取り組んでいるが、横浜市とみずほ銀行は、横浜港におけるCNPの形成にあた



り、横浜市臨海部における企業・団体の脱炭素化に向けた活動に対し、新たな金融支援スキームの創出に向けた共同検討を目的とする覚書を締結した。港湾脱炭素化推進計画に基づいた金融フレームワークの検討は日本で初めての取り組みとなる。

グリーン電力の供給拠点構築へ

横浜市は東京電力パワーグリッド、海上パワーグリッドと、横浜港におけるカーボンニュートラルポートの形成に必要となる、電力ネットワークの将来構想や新たなグリーン電力供給拠点の構築検討に関する覚書を24年4月に締結している。クルーズ船への陸電供給などによる臨海部の電力需要増加、脱炭素化に伴う電力需給バランスの変動に対応する電力供給設備の構

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 21」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。

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 21」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。

グリーンメタノール供給拠点

A.P.Moller-Maersk（デンマーク）、三菱ガス化学、横浜市は23年12月、次世代船舶燃料としてのグリーンメタノールの横浜港におけるバンカリングの利用促進に向け覚書を締結、国内初のメタノール供給拠点を横

り、横浜市臨海部における企業・団体の脱炭素化に向けた活動に対し、新たな金融支援スキームの創出に向けた共同検討を目的とする覚書を締結した。港湾脱炭素化推進計画に基づいた金融フレームワークの検討は日本で初めての取り組みとなる。

アンモニア燃料タグボート

日本郵船は、安心・安全な燃料アンモニアの船舶への補給の目的が立ったことで、5月下旬に横浜港で、アンモニアローリー（タンク車）から6月に竣工予定のアンモニア燃料タグボート（A-tug）に、燃料を補給することを決定した。実現すればTruck to Ship方式での船舶への燃料アンモニアの補給は世界で初めてとなる。

横浜市では、IHI原動機、日本海事協会、日本郵船と4者間で覚書を締結し、アンモニア燃料タグボートの横浜港での円滑な受け入れなどについて連携している。

横浜港運協会

会長 藤木幸太

- 副会長 原田龍次郎
- 副会長 田留晏
- 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 横浜港運協会3階
Tel 045-201-3295 Fax 045-201-3297

INTERVIEW

横浜港運協会会長 藤木 幸太氏

グローバル化と港湾の自動化

港湾の自動化は、就労者の幸せを第一に考えて進めるべきだ

国内の港湾は日本の産業が抱える様々な課題をそのまま受けている。国内産業の国際競争力の低下にともなう輸出貨物の減少、人口減少に伴う輸入貨物の減少などの影響で日本発着貨物が減少し、基幹航路（トランクリン）の寄港数が減少、フィーダー港化している。国際貿易における港湾の主たる現場はコンテナターミナルであり、港湾運送事業者の職場だ。これら国内港湾が抱える課題について港運事業者は「港湾荷役作業の自動化」など港運事業者の生産性の向上を求められたりする。これらへの対応やその基本理念、港湾政策を策定する日本の政治、などについて、横浜港運協会の藤木幸太会長に聞いた。

港湾荷役自動化は「人ありき」

港湾荷役作業の自動化はまず「人ありき」で港湾労働に携わる就労者の幸せを第一にすることでブレは無い。機械化は産業革命以降、技術が進めばそれに合わせて社会体制ができてきた。ミナトも技術が確立し、機械化が可能になり、信頼性が担保されれば対応するのが当然であり、現場で作業し、実務を担う我々もそれに合わせて人員体制を作る。そうなった場合、現実には人手が足りないなどの問題が起こるかも知れないが、時代は進んでいくので、それに合わせていくのが世の常だ。

それを考えて、労働組合が本来どうあるべきなのか、などの話になる。ただ、労組だって働く場所があって始めて成り立つのだ。

米鉄鋼大手のUnited States Steel (U.S. Steel)にしても人件費が高すぎてコストが上がり、商売ができないような企業、産業になり、自滅したのであって、港湾事業者である我々は、そこで働く仲間と産業を守らなくてはならない。

グローバル化の一人歩き

U.S. Steelの事例は参考になると思うが、現状を見ると、新自由主義と言うか、グローバル化と言う言葉の登場がマイナスになっている。今朝も横浜港運協会の定例会議で話をしたが、労働組合や農協に代表される中間団体が弱体化している。海外進出した大手企業は自国も外国も、同じ色で塗ってしまう。そうすると日本人としてのステータスが薄らいでいき、違う方向に行ってしまう。

経団連へのお願いだが、上場企業を中心に大企業が集まった団体と、政治家や政府が一緒になり、グローバル化を作り上げ、日本の人口の8割方を占める、中小、零細企業で働く人を巻き込んだが、中

小・零細にとってグローバル化の恩恵も何の無い。これは由々しき問題だと認識して頂きたい。

だから、労組がストをすると、「じゃあ、コストの安い移民を受け入れますよ」と言い、進めてしまったのが、ドイツなどの現状だ。その方向に日本政府が持つて行くのか、というのが目下の注目点だ。

日本で進む政治との分断

政府はCOVID19（コロナ）のパンデミック（世界的な感染、流行）時に社会的に必要な業種（エッセンシャルワーカー）に港湾労働者を入れてくれなかったが、最近、急に入れた。今頃入れるのもおかしい話だ。企業減税にしても大企業の恩恵が大きく、一般国民には全く無かった。

港湾作業の機械化一つをとっても社会的環境がどうなのか、と言う問題なのだ。だから横浜港運協会の前会長（藤木幸太氏）が一貫して「まず、人ありきだ」と言い続けてきた。これは自動化に対して絶対反対を唱え、完全阻止するイデオロギーの問題ではない。人口が減っているというのを理由にする人がいるが、それは言い訳ではない。

戦後、日本がこれだけ発展したのは、仕事があるところに人口が増えたからだ。日本の高度成長期には人口が増えているところに海外からの仕事が増えて、さらに地方の農村から都市部に人口が移動し、仕事ができ、子供が増えて行ったからだ。

これから人口が減っていくところで「ミナトを自動化しろ」とか言うのは話にならない。コンテナ貨物が無い処にコンテナターミナル作るのは富士山の八合目にガソリンスタンドをつくるようなものだ。

政府のやる事は政治家と一体化していて、そこに経団連が入ると質（たち）が悪い。経団連は良い大学を

でたサラリーマン社長が多く、政府はそれらの人の言うことを聞く。商工会議所も組織が大きく、迎合する人ばかりだ。上から言われると言われた通りにやる。カジノの時も賛成のお御輿をかついでいた。

作家の五木寛之氏が30年前に経済評論家を書いた本を集め読み返したそうだが、今の経済状況を当てている人は竹村健一氏をはじめ一人も居なかったそう。テレビ東京の朝の番組で色々な数字を出して言っているが、当てる人は一人も居ない。経済評論家に洗脳されて主婦がFX（外貨取引）をやったりして破産しているひとも多いが、政府はそういう処を見ていない。

政治の世界では自民党よりも共産党の言っていることが正しい。公明党はどっちつかずだし、野党は垣根のそとで吠えていたり、自民党に対抗できるのは共産党だけだ。

政治家と会ったりした時に「もう政治家辞めた方がいいんじゃないの。どうせあんた一人じゃ何にもできないし、世の中かわらないよ」と言っている。

では「市」は変えられると言うとそうではない。地方も議会があって、中央の政治のコピーになっている。中央が自民党だと、県や市も自民党になっている。だから、今回の裏金問題でも二世議員は当たり前のようにやっていて、「親父がやっていて、これって悪いの？」と言うのが典型的な反応だ。傍から見れば、「親父が悪い事やってんだから、それを真似したら悪いに決まっているだろ」と言う極めて常識的な話なのだが。

以前、リクルート事件で政治献金（贈与）が問題になり、規制が強化されたが、政治家は必ず抜け道を作っていて、自民党議員はその抜け道通りにやってくる。

また、指定管理者制度

（自治体が民間企業やNPOなどの団体を指定して公共施設の管理運営を行う制度）もISPS Code（船舶、港湾施設の保安確保等に関する国際条約）で一番安いところが落札し、業務にあたった。そうしたら、各ターミナルゲートでのチェックが入場者に書類の提示を求め混乱し荷役作業員とケンカになってしまった。その結果、元に戻し京浜港ワッチマン業協同組合がやる事になった。

国鉄から始まった郵政など公営事業の民営化は皆、二言目には効率化を口にするが、実際は非効率だ。結論から言うと、中間的な団体が力を持ち、行政や政治家にモノを言い、対峙しなくてはいけないと思う。

昔は特定分野に詳しい族議員が居て、現場を知っている官僚が動き、物事が円滑に動いていた。今はそれらの悪い面だけがとらえられ「談合の温床になっている」とか「悪者」とされ、良い面を誰も見なくなり、



動かなくなってしまった。建設的な意見としては今後の災害対策とか、自然に対する対応は待たないで、全人類の課題だ。これは港湾局の単位ではなく、市民、国民を巻き込み、取り組んで行かねばならない。

戦争も質（たち）が悪い。パレスチナの問題は政治に加えて、歴史、宗教も絡み、その背後に大国が居て問題を複雑にしている。トランプ前大統領でさえも大統領選に勝ったら、ウクライナへの軍事支援だけでなく「イスラエル支援も止める」と言っており、米国の学生の間では「トランプの方が良い」と言っているそうだ。

横浜ハーバーリゾートについて

今頃は山下ふ頭の再開発に関わる横浜ハーバーリゾート協会がニュースにならないが、ニュースにならないのは良い事なのだ。カジノ誘致の時は敵が居て、反対側の我々は少数でもあり、市民を味方につけなくてはいけないので、一所懸命に反対理由を発信したが、カジノ誘致の動きが無くなった現在は通常モードに入り、横浜市民、国民の視座で「山下ふ頭の再開発はこうあるべき」という信念の下で、色々な方々の意見を聞き、冷静に横浜のために動いている。今後の山下ふ頭の再開発に期待して頂きたい。

高麗海運株式会社



KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

e-KMTC



WE BRIGHTEN YOUR FUTURE BUSINESS.

WEBでBOOKING - <https://www.ekmtc.com/>



Your Reliable Partner

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>

YKIP 東南アジア発着積み替え輸送事業者公募

基幹航路、フィーダー航路支援なども継続

横浜川崎国際港湾（YKIP）は、東南アジアなどからのトランシップ貨物の集貨による国際基幹航路の維持・拡大に向けて、国土交通省などと連携、国際コンテナ戦略港湾における国際トランシップ貨物の積み替え輸送を公募、選定した事業者には原則2万円/TEUの協力費を支払う予定だ。

対象は荷主企業、フォワーダーなど（船社と共同で応募することも可能）で、24年3月29日～12月27日の期間公募している。具体的には、24年4月1日から25年3月31日の間に、日本で積み替える、またはアジア（日本を除く）、北米または中南米を出港するものであることが要件。

輸送ルートは、アジア～北米・中南米航路で横浜、川崎、大阪、神戸港で積み替える往復航の2ルート。対象貨物は（1）従来の輸

送ルート（他国での積み替え、直航航路のみでの輸送、航空輸送など）から、日本積み替えの輸送ルートに変更する海上コンテナ貨物、または（2）日本積み替えの輸送ルートで新規に輸送する海上コンテナ貨物。輸送数量は海上コンテナ1TEU以上。積み替え輸送において、積み替える海上コンテナ貨物1TEUあたり原則として2万円を協力費として事業者へ支出予定だ。

一方YKIPは、毎年度、

国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施主体として、国の補助金を活用し、横浜港・川崎港への航路誘致、集貨促進を図るため、支援プログラムを展開しているが、24年度もこれを継続している。

YKIPでは、外航事業支援として横浜・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）を開設・増便する外航船社に対して取扱貨物量に応じて支援する。また国際フィーダー航路支

援として、両港に寄港するフィーダー航路の開設・増便など、内航船による国際フィーダー航路網強化に資する取り組みに対して、取扱貨物量に応じて内航船社、外航船社などを支援する。加えて、両港での国際基幹航路による国際トランシップ（外航船から外航船への積み替え）する場合、貨物量に応じて外航船社などを支援する。

国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進支援も継続、北日本・東日本各地から海外へ直接輸出入または、京浜港との間をトラック輸送し輸出入している貨物を、横浜港経由の内航フィーダーまたは鉄道輸送に利用転換する場合、荷主・フォワーダー、外航船社、



内航船社などに対して貨物量に応じて支援する。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では、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、または鉄道輸送で横浜港に輸送した貨物について鉄道貨物駅と横浜港内コンテナターミナル間のドレージ費用が必要な場合、ドレ

ージ輸送費用を支援する。23年度に新設した南本牧ふ頭超大型コンテナ船タグボート配船費用支援を24年度も継続する。MC3・4岸壁で超大型コンテナ船の入出港操船上、4,000馬力以上のタグボートが4隻以上必要となる場合に、配備費用の一部を支援するもので、入港（接岸）または出港（離岸）1回あたり40万円を支援する。

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、顧客の視線を忘れずに国内外の社会変化を先取りして、一歩踏み込んだサービスを提供していく姿勢を全面に打ち出す。

同協会は、輸出入食品や貨物の安全と安心を守ることに加えて、視野を広く保ち、情報発信力を強化して、「これまでの100年からこれからの100年」を見据え、経営理念である「信頼のブランドNKKK」をあらゆる事業活動の原点におき、国際社会への持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
1-14-2, 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



〒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

https://www.nkkk.or.jp

23年横浜港コンテナ取扱個数は5年ぶり300万TEU超え

完成自動車の輸出は2ケタ増の1,116万トン

横浜市港湾局は、23年の横浜港統計速報を発表、23年のコンテナ取扱個数は外内貿合計で前年比1.4%増の302万1,068TEUとなり、輸出入ともに前年を上回り、コロナ禍による世界的な物流の混乱が収束し、経済活動が回復していくなかで同港で300万個を上回るのは5年ぶりとなる。また自動車関連貨物量は9.0%増の2,227万トン、このうち完成自動車の輸出は、半導体不足の影響が緩和されたことなどで、10.8%増の1,116万トンと2ケタ増となった。外航コンテナ船の入港隻数は、23年3月に北米東岸航路が就航するなど新規航路の開港もあり、11.2%増の4,679隻となった。

23年のコンテナ取扱個数(実入り空合計)のうち、外貿は輸出が1.8%増の142万6,887TEU、輸入が2.8%増の125万9,544TEU、合計2.3%増の268万6,431TEUだった。内貿は移出が7.0%減の15万4,672TEU、移入が3.5%減の17万9,965TEU、合計5.2%減の33万4,637TEUだった。

外貿コンテナの輸出貨物

取扱量を主要仕向国別にみると、1位の中国が前年比3.9%減の320万トン、2位のタイが6.6%減の129万トンと上位2カ国が減少したものの、3位のメキシコは65.2%増の128万トン、4位の米国は9.5%増の98万トン、5位のマレーシアが9.3%増の88万トン、6位のアラブ首長国連邦が43.3%増の82万トンと増加した。

一方、輸出を主要品種別にみると、自動車部品が6.7%減の411万トン、完成自動車が160.2%増の225万トン、染料等化学工業品が4.1%減の197万トン、産業機械が3.8%増の159万トン、金属くずが16.7%増の80万トン、電気機械が5.0%増の75万トン、ゴム製品が5.7%増の72万トンだった。

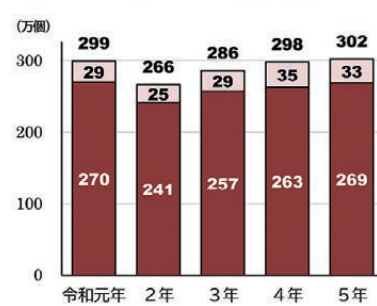
輸入コンテナ貨物量を主

要相手国別にみると、中国が9.3%増の837万トン、米国が9.6%減の187万トン、タイの18.3%減の140万トン、ベトナムが0.3%増の112万トン、豪州が11.3%減の106万トン。主要品種別にみると、製造食品が10.7%減の190万トン、電気機械が1.6%減の189万トン、衣服・見廻品・はきものが4.3%増の147万トン、野菜・果物は7.4%減の135万トン、家具装備品が12.2%増の132万トン。

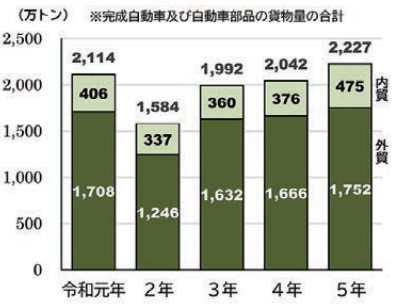
海上出入貨物全体では、外内貿合計で前年比4.9%減の1億97万トン、うち外貿の輸出が2.0%増の2,950万トン、輸入が10.5%減の4,193万トン、輸出入合計で5.8%減の7,143万トン、内貿の移出が16.3%減の1,217万トン、移入が9.3%増の1,738万トン、移出入合計で3.0%減の2,954万トンだった。

外貿貨物全体の輸出を主要仕向国別にみると、中国が1.3%増の418万トン、米国が16.1%増の231万トン、豪州が7.6%減の211万

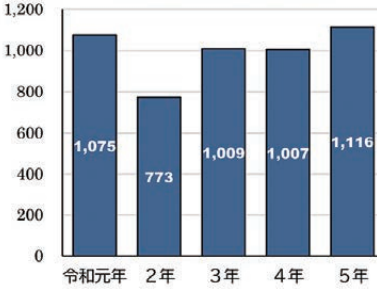
コンテナ取扱個数の推移



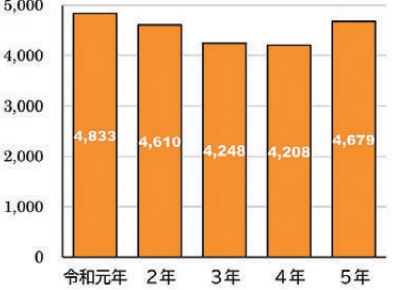
自動車関連貨物量(※)の推移



完成自動車の輸出貨物量の推移



外航コンテナ船の入港隻数の推移



ン、メキシコが49.9%増の171万トン、タイが7.0%減の150万トンだった。主要品種別では、完成自動車が10.8%増の1,116万トンと2ケタ増、自動車部品が6.8%減の419万トン、産業機械が0.3%増の313万トン、染料等化学工業品が3.6%減の202万トン、鋼材が3.4%減の122万トンだった。

一方、輸入貨物取扱量を主要相手国別にみると、中国が10.4%増の892万トン、豪州が1.0%減の646万トン、米国が1.7%増の391万トン、サウジアラビアが47.0%減の251万トン、タイが14.3%減の192万トンだった。

輸入貨物取扱量を主要品種別でみると、LNGが7.1%減の606万トン、原油が44.4%増の198万トン、製造食品が10.7%減の190万トン、電気機械が1.6%減の189万トンだった。

入港船舶は全体で隻数が5.8%減の2万8,579隻と減少したものの、総トン数では8.5%増の2億8,853万総トンと増加した。外航船は6.9%増の8,800隻、9.9%増の2億4,834万総トン、うちフルコンテナ船は11.2%増の4,679隻、14.5%増の1億2,729万総トン、内航船は10.6%減の1万9,779隻、0.5%増の4,019万総トンだった。

入港船舶

		(単位:比率は%)						
		単位	令和5年	前年比	構成比	令和4年	前年比	構成比
総数	隻数	隻	28,579	94.2	100.0	30,345	101.1	100.0
	総トン数	総トン	288,525,510	108.5	100.0	265,868,575	98.4	100.0
外航船	隻数	隻	8,800	106.9	30.8	8,230	96.2	27.1
	総トン数	総トン	248,339,643	109.9	86.1	225,883,663	98.0	85.0
うちフルコンテナ船	隻数	隻	4,679	111.2	53.2	4,208	99.1	51.1
	総トン数	総トン	127,290,306	114.5	51.3	111,163,668	98.7	49.2
内航船	隻数	隻	19,779	89.4	69.2	22,115	103.0	72.9
	総トン数	総トン	40,185,867	100.5	13.9	39,984,912	100.5	15.0

海上出入貨物

		(単位:比率は%)						
		単位	令和5年	前年比	構成比	令和4年	前年比	構成比
総数	貨物量	トン	100,966,870	95.1	100.0	106,223,943	101.4	100.0
	うちコンテナ貨物	トン	43,212,299	100.6	42.8	42,942,016	103.2	40.4
	コンテナ個数	TEU	3,021,068	101.4	100.0	2,979,915	104.1	100.0
	計	トン	71,425,466	94.2	70.7	75,784,230	102.4	71.3
外貿	輸出	トン	29,495,662	102.0	29.2	28,923,777	99.8	27.2
	輸入	トン	41,929,804	89.5	41.5	46,860,453	104.1	44.1
うちコンテナ貨物	計	トン	40,417,570	101.1	56.6	39,978,482	102.2	52.8
	輸出	トン	17,046,170	108.9	57.8	15,654,042	99.6	54.1
	輸入	トン	23,371,400	96.1	55.7	24,324,440	104.0	51.9
	計	TEU	2,686,431	102.3	88.9	2,626,995	102.2	88.2
コンテナ個数	輸出	TEU	1,426,887	101.8	47.2	1,401,525	102.3	47.0
	輸入	TEU	1,259,544	102.8	41.7	1,225,470	102.0	41.1
内貿	計	トン	29,541,404	97.0	29.3	30,439,713	98.8	28.7
	移出	トン	12,165,828	83.7	12.0	14,535,814	109.3	13.7
	移入	トン	17,375,576	109.3	17.2	15,903,899	90.8	15.0
	計	トン	2,794,729	94.3	9.5	2,963,534	119.9	9.7
うちコンテナ貨物	移出	トン	1,692,578	86.0	13.9	1,969,231	131.7	13.5
	移入	トン	1,102,151	110.8	6.3	994,303	101.8	6.3
	計	TEU	334,637	94.8	11.1	352,920	121.8	11.8
	移出	TEU	154,672	93.0	5.1	166,368	131.1	5.6
コンテナ個数	移入	TEU	179,965	96.5	6.0	186,552	114.6	6.3

(注) コンテナ個数の単位TEU(Twenty-foot Equivalent Unit)は、20フィート型換算個数。コンテナ個数は、実入・空の合計。

Eagle Shipping Japan, Ltd.
-World-wide NVOCC Service
General Agent in Japan for
ETHIOPIAN SHIPPING and LOGISTICS
for East Africa, Red Sea & Ethiopia
EMIRATES LOGISTICS LLC
World-wide Service

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

INTERMODAL SOLUTIONS

BE PREPARED FOR YOUR SUPPLY CHAIN

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

[msc.com/intermodal](https://www.msc.com/intermodal)

CONPASで新たな取り組み展開へ コンテナ物流効率化・生産性向上に向けて

横浜港南本牧碼頭では、国土交通省が開発した新・港湾情報システムCONPAS (Container Fast Pass) を、21年4月から南本牧CTで本格運用を開始しているが、船社との連携による搬入情報の事前照会機能のトライアルという新たな取り組みを進めていく方針だ。

CONPAS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システムで、ゲート前混雑が深刻化する中、情報通信技術の活用により、ゲート手続きやヤード内荷役作業の効率化を実現するため、横浜港において18年から試験運用を展開してきている。

南本牧での運用では、22年12月から早朝時間帯に予約枠を増設するなどの取り組みを進め、運用開始当初57店社だった登録企業は23

年12月には245店社まで拡大している。予約取得数は、運用開始以降減少傾向が続いたが、23年2月から急増、その後増加傾向が続いている。

新たに船社との連携による搬入情報の事前照会機能の実装に向け、現在、Ocean Network Express Japan (ONE Japan) のシステムOWPUに力を入れている。OWPUは、CyberPortとCONPASを経由してTOS (ターミナルオペレーションシステム) を共有することで、TOSの貨物情報と事前照会、ゲート手続きのトラブルを回避し、ゲート処

理時間の抑制を図るトライアルを進めている。今後、この機能を実装すると搬入インゲートでの処理時間が約6割短縮できるものと想定している。

一方、本牧BC2ターミナルでは22年と23年に2回試験運用し、実入り搬出のみを対象として、予約情報を利用した事前荷練りでCY内の荷役効率化の運用方法確立と、予約状況確認場所をターミナルから離れた位置 (本牧A突堤) に設置するショットガン方式確立に向けて、試験運用している。具体的には、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避けず移動しておく。本船荷役の影響や不要な荷練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

留時間の短縮実現を図る。試験では事前荷練りをするすることで、コンテナの搬出受付から荷役完了までの平均所要時間が約2割短縮したという。

本牧D1ターミナルでは、本船荷役が多い時間帯、ゲートが混雑する時間

帯、蔵置率の低い日など、繁忙に見合った予約枠を設定することで、予約制による効果を高めつつ、繁忙期における支障を回避する試験運用を展開した。今後、24年度についてもBC2、D1ともに試験運用に取り組む予定だ。



した。横浜市では今回の就航が内航コンテナ輸送の強化と横浜港の基幹航路へのサービスを向上させるものとして期待している。

横浜港は国際コンテナ戦略港湾として基幹航路の維持・拡大に向けて、内航船による国内港湾からの集荷に積極的に取り組んでおり、22年の内貿コンテナ取扱個数は過去最高の35万TEUだった。

23年8月、YKIPは栃木県宇都宮市のホテルで、北関東地区をはじめとした荷主、物流業者などを集め集荷支援説明会を開催、国土交通省港湾局や横浜市港湾局がそれぞれの国際コンテナ戦略港湾などの施策を説明するとともに、YKIPは集荷支援策について説明した。

さらに23年11月20日には、宮城県仙台市で、横浜港物流セミナーを開催、東日本の荷主、フォワーダー、その他関係事業者を対象に、横浜港の紹介、集荷支援策、貨物取扱機能強化に向けた取り組みについて説明した。

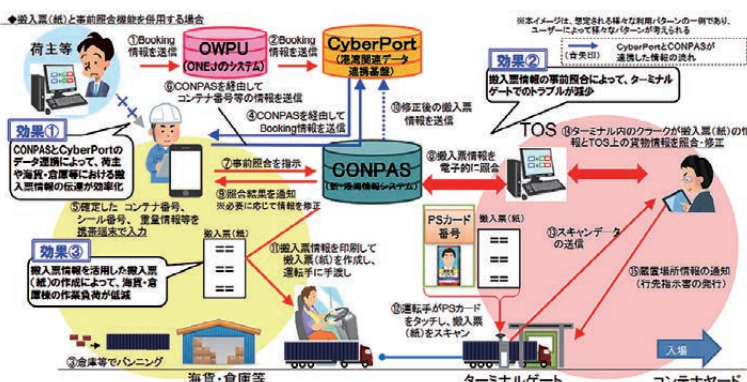
国際フィーダー航路、内航コンテナ船が就航 宇都宮や仙台で集荷支援説明会など開催

横浜港では、国際コンテナ戦略港湾として基幹航路の維持・拡大に向けて、東日本を中心に各港と連携を進め、内航フィーダーコンテナ船による横浜港への貨物の集積に取り組んでいる。一方、横浜川崎国際港湾 (YKIP) を中心に、東日本におけるポートセールス活動も積極展開しており、23年度には栃木県宇都宮市と宮城県仙台市で集荷支援説明会やセミナーを開催している。



初入港している。同船は、国内で運航する内航コンテナ船で最大となり、横浜港と苫小牧港を結ぶ航路に就航している。同船の就航は、内航コンテナの輸送力強化につながり、横浜港への集荷を促進するものとして期待している。

また23年11月には鈴与海運 (静岡市) が同年10月に竣工した内航コンテナ船“清浦丸” (2500総トン、全長約111.62m、最大積載数402TEU) が、横浜港本牧D4コンテナターミナルに初入港した。同船は鈴与海運が運航する内航コンテナ船で最大船型で、横浜港と神戸港を結ぶ航路に就航



これまでを極め、 これからの世界に、必要とされる企業であるために。

私たち日本郵船グループは、
総合物流企業の枠を超え、中核事業の深化と新規事業の成長で、
未来に必要な価値を共創します。

日本郵船 NYK GROUP