

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

(5)

Monday, June 2, 2025

© Shipping Guide



Vital Link to
World Trade

OOCL
We take it personally

MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

開港記念日を迎え、今日の横浜港の礎を築いてこられた先人の皆様に、深く敬意を表します。

横浜港における2024年のコンテナ貨物は、貨物量が前年比6.4%増の4,598万トン、取扱個数が前年比1.8%増の308万個となり、4年連続で前年を上回り、直近10年間では最多となりました。横浜港が、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発展を続けているのは、御関係の皆様のご尽力の賜物です。改めて厚く御礼申し上げます。

横浜港は、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つの柱として取組を進め、更なる経済の活



横浜市港湾局提供

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。

「国際競争力のある港」では、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。コンテナ取扱機能を一層強化するため、新本牧ふ頭の整備を推進するとともに、一体運用が開始された南本牧ふ頭では、更なる取扱貨物の増大や生産性の向上等に向けて、ターミナル隣接地の整備を進めます。本牧ふ頭では、拡張再整備を進めるD5コンテナターミナルの2025年度中の一部供用開始を目指します。また、東日本最大の自動車取扱拠点である大黒ふ頭では、環境対応車の普及拡大など、自動車産業の変化に対応した輸出入拠点となるよう、関係者と連携した取組を進めます。

2024年の12隻のクルーズ船初入港に加え、本年7月には横浜港を船籍港とする飛鳥Ⅲの就航が予定されるなど、横浜港は「観光と賑わいの港」でもあります。安全・快適なクルーズ船の受入に向けた環境整備を進めるとともに、クルーズ旅客の方々に横浜をお楽しみいただけるよう取り組み、更なる賑わいを創出していきます。また、山下ふ頭再開発では、市民の皆様からの御意見を踏まえた検討委員会からの答申を受けて、横浜の魅力を市民の皆様と共有できる場所として、将来にわたる安定した活力を創出することで、市域全体の活性化に繋げていきます。

気候変動が世界共通の喫緊の課題となる中、横浜港は、「安全・安心で環境にやさしい港」として、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います。関係者の皆様と共に作り上げた「横浜港湾脱炭素化推進計画」に基づき、次世代船舶燃料の普及促進やグリーン電力供給拠点の形成など、横浜港ならではの先駆的な取組により、全国の港湾の脱炭素化を先導していきます。さらに、「横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワーク」を活用し、脱炭素に取り組む事業者の皆様を金融面からも後押ししていきます。

2027年には、気候変動の解決に向けて、環境先進都市・横浜から起こすアクション「GREEN×EXPO 2027」を横浜の上瀬谷で開催します。地球環境を次世代へと引き継いでいくことの大切さが、多くの皆様に共感され、「地球と生きる準備」を始めるきっかけとなるようなGREEN×EXPOを目指してまいりますので、ぜひ御期待ください。

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。

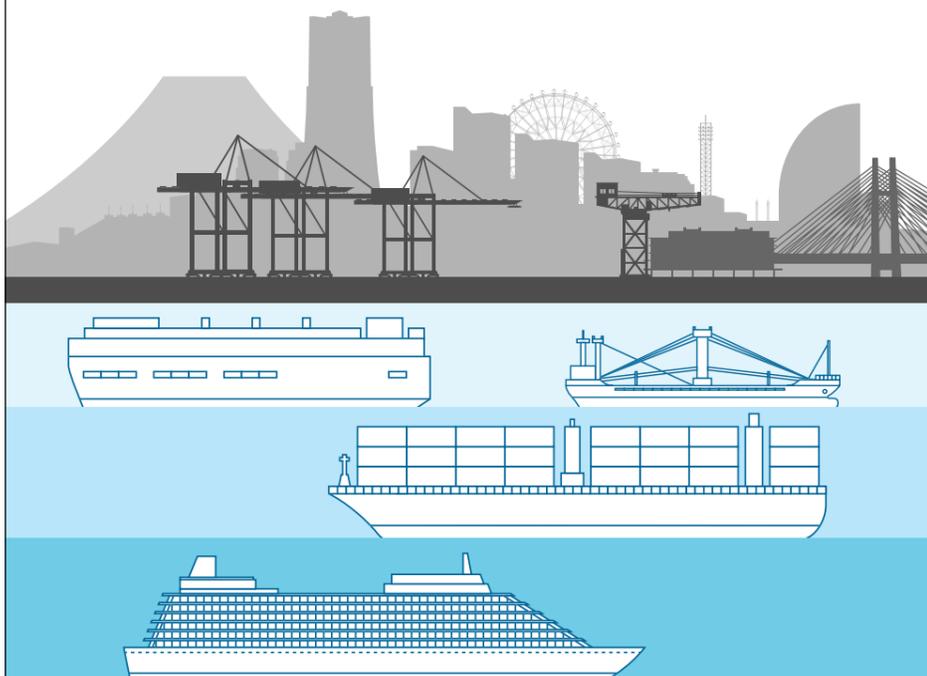


横浜市長
山中竹春



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>



横浜市港湾局長 新保康裕氏

INTERVIEW

「戦略港湾政策」の下、競争力強化強化に取り組む横浜港
インフラ整備し港湾運営会社とともに「集貨」「創貨」に注力

横浜港は東京湾の湾口に近く、自然水深が管理できる地理的特性を持ち、東京港、川崎港とともに主として国際基幹航路の受け入れを担う立場にある。横浜港は世界最大級の大消費地である首都圏とその先の広大な背後圏を持つ商業港として発展、京浜工業地帯を中心とする臨海部の工業港としても重要な役割を果たす総合港湾として成長、発展してきた。横浜市港湾局が管理する横浜港の2024年のコンテナ貨物は取扱個数が前年比1.8%増の308万TEUとなり、2年連続で300万TEUを超え、4年連続で前年を上回り、直近の10年間で最多となった。特に外資コンテナの取扱個数が前年比2.6%増と好調で、その主因は中国発メキシコやカナダ向けの外資トランシップコンテナの取扱量が前年比66%もの大幅な増加を記録した。国の施策である「国際コンテナ戦略港湾」政策の推進の柱として設立された港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）と管理者である港湾局の連携強化が横浜港の好調を支えている。横浜市港湾局の新保康裕局長に横浜港の競争力強化、環境負荷の低減への取り組みや、2年連続での取扱量300万TEU超えなどについて聞いた。

横浜港はコンテナターミナルの改修や船舶の大型化への対応、横浜港の国際競争力強化へ取り組んでいる。その成果について。

本牧ふ頭ではコンテナ船の大型化に対応するため、D5ターミナルにおいて、大型ガントリークレーンを設置できるよう岸壁を改良するとともに、背後ヤードの拡張や荷役方式をストラドルキャリアから、生産性の高いRTG（ゴム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。国や横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）が工事を進めており、今年度には一部エリアの供用を開始する予定だ。

さらに、BCターミナルでは水深16m岸壁を390mから470mに延伸し、2022年7月から供用開始している。

国際コンテナ戦略港湾政策には、コンテナターミナルの近接地の流通加工、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施設によるコンテナ取扱強化施策として「創貨」が位置付けられてい

る。また、臨海部の物流拠点、保税上の利便性や迅速な貨物の配送などの環境が整っており、輸送の効率化などの点でも注目されている。新たに整備された施設では民間事業者による先進的なデジタル技術の導入が図られ、省エネ空調、太陽光発電、LED照明など、脱炭素に向けた取り組みも進められている。

一港湾の環境負荷の低減について

横浜港港湾脱炭素化推進計画（以下、本計画）の計画期間は2050年までとし、目標年度は短中期を2030年度、中期を2040年度、長期を2050年度としており、二つのKPIを設定した。一つ目のKPIは横浜市臨海部からの二酸化炭素排出量について、2030年度に480万トン（2013年度比47%削減）、2040年度に240万トン（2013年度比74%削減）、2050年度に実質ゼロトンを目指している。二つ目のKPIは、ブルーインフラの保全、再生、創出、これはブルーカーボン

による二酸化炭素吸収量だが、2030年度に年間約150トン、2050年度に約250トンを目指している。

計画を推進する具体的な取り組みは、メタノールの取り組みとして2023年（令和5年）12月にグリーンメタノールの船用燃料としての利用促進にむけ、A.P. Moller-Maersk（デンマーク）と三菱ガス化学と覚書を締結し、2024年（令和6年）9月に、出光興産などを加え、バンカリングシミュレーションを実施した。

また、アンモニアの取り組みとして、本牧ふ頭に2024年7月に日本郵船を中心とするコンソーシアムが世界初のTruck-to-Ship方式によるバンカリングを実現するなど、次世代船用燃料の普及促進に取り組む。

次に、洋上風力発電に由来するグリーン電力を横浜市の臨海部を起点として供給する方法と共に、洋上風力発電事業に関する産業の地域共創を検討するため、2025年1月、横浜市は東京電力パワーグリッド、海上

パワーグリッド、戸田建設、三菱UFJ銀行と覚書を締結した。

また、臨海部の事業者の脱炭素化を推進するため、本計画に基づいた新たな金融支援の仕組みとして「横浜港CNP（カーボンニュー

基準改定等を進め、水素燃料の荷役機械の導入拡大に向け環境整備する。また、陸上電力供給設備の導入はクルーズ船社が求める重要な要素なので、横浜市は大型クルーズ船向けの陸上電力供給設備の検討を進める。



トラルぽポート）サステナブルファイナンス・フレームワーク」を策定、第1号のファイナンス契約が締結された。このような、資金使途特定型のフレームワークを自治体が策定し、民間企業が活用する事例は我が国で初で、今後、第2、第3の案件が生まれ、企業の脱炭素化に向けた取り組みが促進されることを期待している。さらに、臨海部の脱炭素化に向けた取り組みとして、港湾脱炭素化促進事業を事業者の協力を得て、42の実施主体、121の取り組み内容を本計画に記載している。

そのうち、公共ターミナルでの取り組みとして、照明設備の省エネ化、太陽光発電、脱炭素電力・燃料の使用、脱炭素化荷役機械の導入などを位置づけ、出入港船舶、車両では次世代燃料バンカリング、船舶の脱炭素化、陸上電力供給設備導入等を位置付けている。

公共ターミナルでの具体的な取り組み事例として、国土交通省地方整備局が2025年度に横浜港南本牧ふ頭MC2で、水素燃料電池を搭載した荷役機械の現地実証を実施し、その結果を踏まえ、港湾施設の技術上の

一国際コンテナ戦略港湾政策について

2024年はタイで船社、物流事業者、荷主企業等を対象としたセミナーを開催し、100名を超える参加者があった。セミナーでは「新しい国際コンテナ戦略港湾政策」の概要やタイからの輸送ルートとして日本向け貨物だけではなく北米・中南米に向けた輸送において横浜港を利用する利点等を紹介した。今後も国交省やYKIPと連携して東南アジアを中心とした海外ポートセールスを実施し、国際トランシップ貨物量の増加と基幹航路の維持、拡大を図る方針だ。

国際コンテナ戦略港湾政策に沿った横浜港利用企業の競争力強化の支援策としては、YKIPが基幹航路等の開設、国際トランシップ貨物の誘致、トラックから内航船を利用した輸送への転換等を支援するインセンティブを実施している。

国際戦略港湾政策に基づく今後のインフラ整備計画は、本牧ふ頭ではD5コンテナターミナルの整備をすすめ、さらにBCターミナル拡張による機能強化やC突堤、D突堤間の一部埋め立てによる一体運用の推進

も計画されており、その整備に向け、国、YKIPとも連携して進める。

また、本牧ふ頭沖では国と連携して新本牧ふ頭の埋め立てをすすめている。埋め立て後は高規格コンテナターミナルやロジスティクス施設から成る新たな物流拠点として整備する計画。

国内唯一の水深18m岸壁、日本最大のコンテナターミナルを有する南本牧ふ頭ではターミナルの隣接地に約24haの造成中のエリアが残っていることから、更なる取扱貨物の増大や生産性の向上等に活用すべく、整備を進めている。

我が国の輸出産業の競争力強化や増大する輸入需要への対応を図るため、物流効率化、トランシップ円滑化に向けたバージ輸送の推進やCONPAS等の港湾のDX、LNGバンカリング拠点の形成をはじめとする脱炭素分野の取り組みなど、東京湾内の広域的な連携に取り組むたい。

一横浜港山下ふ頭の再開発について

山下ふ頭は、都心臨海部の美しい水際線とつながる面積約47haという広大な開発空間や静穏な水域に囲まれたすぐれた立地特性を有している。こうしたポテンシャルを最大限に活かしながら、横浜の魅力を市民と共有できる場所として、新しい時代の象徴となるようなまちづくりを実現し、将来にわたる安定した活力を創出していくことで、市全体の活性化につなげていきたいと考えている。

再開発にあたり、まちづくりの方向性や導入機能などを検討するため、2023年8月から全6回の、横浜山下ふ頭再開発検討委員会を開催、活発に議論していただいた。これまでに寄せられた市民意見なども踏まえ、取りまとめられた答申が2024年12月に横浜市長へ提出され「目指すべき姿」と、実現に向けた土台となる「基盤・空間の考え方」を二つの柱とする、まちづくりの大きな方向性が示された。

この答申を踏まえ、現在、新たな事業計画の策定に向け検討を行っている。引き続き、幅広い市民の皆様意見を伺う機会を設け、市民意見を反映したまちづくりを進めていく。

Advertisement for DONGJIN SHIPPING. Includes logo, 'Your Best Shipping Partner', '40th Anniversary', and contact information for DONGJIN Agency Co., Ltd. in Tokyo and Osaka.

埋め立て進む新本牧、再編強化へ本牧ふ頭

南本牧ふ頭、大黒ふ頭も機能強化



「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つの施策を展開しており、港湾機能の強化では、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、本牧ふ頭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に取り組んでいる。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などを踏まえ、民間事業者などと連携しながら、自動車ターミナル機能強化を進めている。

新たなコンテナ拠点 「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。25年度は、中仕切り堤の整備、埋立工事などを進めていくとともに、新本牧ふ頭にアクセスする連絡道路の整備に向けた設計を進める。

高規格コンテナターミナルの誕生

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利用を開始、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。

本牧ふ頭D5CT再整備

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た。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の再整備を進めており、2025年度内の一部供用を目指している。

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の連続バースとする。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。

大黒ふ頭・自動車船の拠点へ

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。コンテナバース、ライナーバースをはじめ、合計で25バース（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、コンテナバースからRO/RO船をはじめとした自動車専用船バ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、日本最大級となる1,400mの連続岸壁で、大型自動車専用船5隻、ふ頭全体で11隻の同時

着岸が可能となった。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、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。

開発が進められている環境対応車（HV・EV）など、自動車産業の変化に対応できる輸出入拠点となるよう、横浜港埠頭や民間事業者と連携した取り組みを進めている。合わせて、安全で安心な港づくりに向けて、道路の嵩上げや海岸保全施設などの整備を進めていく方針だ。



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**

産業の発展と活力ある地域社会の形成に向け 横浜港、川崎港の集荷、創貨に地道に取り組み成果あげる

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 昨年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最終とりまとめ」が公表され、国際コンテナ戦略港湾の要を担う横浜川崎国際港湾株はその政策目標に沿い「選ばれるミナト」を目指しています。昨年、YKIPは外船への共同トップセールス実施やコンテナ取扱量の増加など目に見える成果を上げています。

京浜港の国際コンテナ戦略港湾の要である横浜川崎国際港湾株のこれまでの実績、成果と、今年、特に重点を置く事は何ですか。

24年12月に発表された、24～28年中期経営計画を含め、特に注力される項目、それぞれの成果や今年の方針、施策、目標値などを含めてお聞かせ下さい。

「国際基幹航路の維持・拡大」については、まず、設定目標と現況の比較として、2021年度に設定した取扱コンテナ貨物量

横浜川崎国際港湾株式会社（YKIP）は、国の施策である「国際コンテナ戦略港湾」政策の推進を目的に、横浜港と川崎港のコンテナターミナルの整備・運営を担う港湾運営会社。2016年に国、横浜市、川崎市、民間金融機関の出資を受け、設立された。主な役割としては、コンテナターミナルの整備・運営と、国際競争力の強化、および環境問題への対応。これらを通じて産業の発展と活力ある地域社会の形成に貢献することを使命としている。横浜港の2024年（暦年）のコンテナ貨物取扱量（TEUベース）前年比1.8%増の308万TEU超で、4年連続で前年を上回り、2024年は直近の10年間で最多となった。主因として外貨のトランシップ（TS）貨物の66%の増加。その先導はYKIPによる海外船社へのセールス活動、誘致策の策定などで、目に見える成果をあげた。さらに「選ばれるミナト横浜・川崎」を目指す要となるYKIPの人見伸也社長に今後の重点施策などを聞いた。

（2025年度目標）である340万TEUに対し、2024年の取扱量は前年比1.6%増の318万TEUだった。外内貿易含む数値で、内訳は横浜港が308万TEU、川崎港が10万TEU。

また、航路数については、20航路以上を目標としているが2025年3月末時点では17航路となっている。

横浜港の強みとして、横浜港は中南米西岸航路が国内で唯一寄港する港であり、同航路や北米向け輸出貨物のラストポートとなっている、このため国内からの同航路を利用した輸出貨物が内航船を利用し横浜港に集約されている。トラン

ジットタイムの短縮や国内からの直航便利用の志向が強い荷主の利用ニーズは高いものと理解している。

また、4月からはMSC（スイス）の北米・欧州航路の寄港が開始された。A.P. Moller-Maersk（デンマーク）とHapag-Lloyd（ドイツ）によるコンソーシアム、Gemini Co-operationでは高いスケジュール遵守率を目指しており、横浜港におけるトランジットタイムの短縮や高い定時性が維持されることが期待されている。

「集荷の強化」については、昨年度は初めての取り組みとして、①国土交通

省、阪神国際港湾株（HPC）と共同による海外船社へのセールス②横浜市、川崎市、横浜港埠頭株（YPC）との共催による海外ポートセールス（タイ）を実施した。船社へのトップセールスとしては、今年度も国交省、HPCとともに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を訪問した。

さらに7月にはインドネシアでのセミナーを予定している。

2025年度のインセンティブに関して、支援メニューは、昨年度と同様、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に加え、新たにバージ利用に対する支援の6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。

「国際トランシップ貨物の誘致」については、取扱貨物量増加のファクターの一つに、トランシップ貨物の増加があり、2024年のトランシップ貨物量は66%増の25万TEU（2023年15万TEU）と過去10年間で最大を記録した。その理由としては、トランシップの輸出相手先としてメキシコ、カナダが多く、横浜港がこれらの国への最終寄港地となっていること、船社に対する集荷インセンティブを講じたこと、横浜港の高い荷役効率等がトランシップ貨物の増加を支える要因と分析している。

「国交省関東地方整備局（関東地整）と連携した港湾施設整備」については当社は、港湾施設の整備・運営において、国際コンテナ戦略港湾政策の要を担う立場から、関東地整局との連携を極めて重視している。



とりわけ、本牧D5コンテナターミナルの再整備においては、国（関東地整）による岸壁・ヤードの直轄整備と、当社が担う管理棟等の上物施設の整備が一体となって進められており、整備計画段階から現場調整、供用準備に至るまで継続的に連携を行っている。

2025年度は、これらの整備の進展を背景に、D5ターミナルの一部供用を予定しており、その後、残るエリアの整備工事にも順次着手する計画である。供用開始に向けては、安全対策の徹底や、荷役作業に支障をきたさないための調整が極めて重要であり、これについても関東地整との協議を重ねながら進めていく方針である。

また、新本牧ふ頭の造成や、南本牧ふ頭MC-3東側の用地造成支援においても、関東地整とは初期段階から緊密な情報共有・役割分担を行っており、将来的な供用・運用段階を見据えた整備プロセスの最適化に取り組んでいる。

これらは、国の港湾政策で掲げられている「選ばれる港」づくりの実現に資するものであり、インフラの整備だけでなく、機能強化や環境対応、運用の最適化を一体的に進めていくことが求められていると認識している。

今後も、本牧ふ頭の再編整備、南本牧・新本牧エリアの拡張に向けた施策、さらには脱炭素・環境対応型インフラの導入を見据え、関東地整と連携し、引き続き横浜港の国際競争力強化に貢献していく。

「環境対応の強化と近隣港との国際競争力の強化拡充」については、横浜港では、2025年3月に「横浜港湾脱炭素化推進計画」を横浜市によって策定され、港湾の脱炭素化に向けた取り組みが加速しているところである。

当社では2022年度から一部のふ頭で使用する電力を再生可能エネルギー由来に切り替え、CO₂排出削

減に貢献している。

また、次世代燃料への対応としては、京浜港におけるLNGバンカリング拠点形成事業を推進しており、現在、LNGバンカリング船の建造を進めている。完成後は東京湾全域でシップ・ツー・シップ方式によるLNG燃料供給を実施する計画である。

加えて、横浜港では水素燃料電池荷役機の実証、メタノールバンカリングシミュレーションの実施、停泊中船舶への陸上電力供給設備の整備、世界初の電気運搬船受入拠点の構築など、多様な脱炭素化への取り組みが進みつつある。

YKIPとしてもコンテナターミナル内の照明設備を段階的にLED化するなど、カーボンニュートラルポートの形成に取り組んでいく。

今年度も、こうした環境対応施策に係る取り組みをさらに促進することで、近隣港との差別化を図り、環境面においても国際競争力の優位性を確保していく。

あわせて、新本牧ふ頭の整備推進を着実に進め、大型船舶への対応力を高めるとともに、太平洋航路における「ファーストポート」「ラストポート」という地政学的優位性を最大限に活かす、釜山港や上海港といったアジア主要港との競争を続けながらも、持続的な成長と発展を目指していきたい。

経団連加入の意義については、加入することで、経済社会の最新情報やトレンド等をタイムリーに把握することができると期待しており、業種の垣根を超えた会員同士の意見交換などを通じて、交流を広げたいと考えている。

国際海上コンテナ輸送を取り巻く環境が大きく変化中、経団連の活動を通じ、荷主企業をはじめ、関係する会員の皆様とともに、国際コンテナ戦略港湾政策の実現に向けて、積極的に活動していくつもりである。



- Alcatel-Lucent Co. (France)
- Anglo Eastern Shipmanagement Ltd. (Hong Kong)
- ANL Container Line Pty Ltd. (Singapore)
- Asset Maritime Security Service (U.K.)
- China United Lines (China)
- Dalian Jifa Bonhai Rim Container Lines (China)
- EAS International Shipping (China)
- Global Marine Systems (U.K.)
- Kestrel Global Logistics (U.K.)
- M&S Logistics (U.K.)
- Nile Dutch Africa Line (Netherlands)
- Pacific International Lines (Singapore)
- Port of Houston Authority
- Scottish Development International (U.K.)
- Sea Consortium Pte Ltd. (Singapore)
- Siem Car Carriers (U.K.)
- TE Subsea Communications LLC (U.S.A.)
- Thames Port (U.K.)
- The Shipping Corporation of India Ltd. (India)
- Tropical Shipping, Inc. (U.S.A.)
- T. S. Lines (Taiwan)
- Tyco Tele Communications (U.S.A.)
- UAFL (Indian Ocean Islands & Mozambique)
- Wuhan New Port Datong Int'l Shipping (China)
- X-Press Feeders (Singapore)



BEN LINE AGENCIES (JAPAN) LTD.

4th Fl, Shinagawa TS Bldg., 2-13-40 Konan, Minato-ku, Tokyo 108-0075 Japan
Tel: (03)6718-0704 Fax: (03)6718-0717
logistics.it@benline.co.jp http://www.benlineagencies.com

新本牧や本牧再整備など国際競争力のある港を目指す

横浜市港湾局の25年度予算、横浜経済活性化へ

横浜市港湾局の25年度予算は、一般会計が158億545万円で、前年度当初予算に比べ、20億897万円の減少（前年度比11.3%減）となり、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、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減などによるものだ。港湾整備事業費会計は358億6,259万円で、前年度当初予算に比べ32億1,410万円の増（同9.8%増）で、主に山下ふ頭用地造成などの事業費増によるもの。埋立事業会計は230億5,229万円で、前年度当初予算に比べ69億4,156万円の増（同43.1%増）、主に企業債償還金などの増加によるもの。

国際競争力のある港へ

国際競争力のある港づくりでは、新本牧ふ頭の整備（港湾整備事業費会計）に182億1,168万円（前年度予算額188億152万円）と新たに新本牧ふ頭にアクセスする連絡道路の整備に向けた設計として1,000万円（一般会計）を計上した。南本牧ふ頭コンテナターミナルなどの整備に4億2,352万円（同4億684万円）、本牧ふ頭の再編強化（D5コンテナターミナルの再整備など）に106億7,425万円（同128億9,961万円）をそれぞれ計上した。一方、自動車貨物取扱機能強化について、海岸保全施設の整備と大黒ふ頭嵩上げに1億2,100万円（同9,400万円）、新規として埠頭用地有効活用検討・調査に580万円を計上した。

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1億1,176万円（同9,291万円）、横浜港港湾統計管理システムの改修・運用に1,385万円（同1,558万円）計上した。

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、横浜市が施行主体、約40ha）と大水深・高規格コンテナターミナル（第2期地区、国が施行主体、約50ha）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い、2021年10月から埋立てを開始した。2025年度は、中仕

切り堤の整備、埋立工事などを進めるとともに、新本牧ふ頭にアクセスする連絡道路の整備に向け設計を進める。

第1期地区では、中仕切り堤の整備、埋立工事などを予定している。埋立工事に中央新幹線首都圏区間のトンネル掘削土砂を活用するとともに、護岸整備費に

る。また藻場や浅場の形成、市民に開かれた漁港の改修などを進める。

新本牧ふ頭整備事業や横浜港への市民の理解を深めるため、スカイウォークを広報施設として改修し、開放している。展望室「スカイラウンジ」には、新本牧ふ頭の役割、港湾工事の建設技術、環境への取り組み



受益者負担を導入した。第2期地区（国直轄事業）は、岸壁本体の鋼板セルと護岸本体のケーソンを製作・据付する。また岸壁や護岸、荷さばき地（中仕切り）の整備に伴う海上地盤改良などを進める。一方、建設発生土受入事業では、

道路・上下水・河川などの市内公共工事などの建設発生土を安定的に受け入れるため、土砂を仮置き・積み替える中継所（大黒・幸浦）の拡張・運営、土砂の運搬・投入、埋立地の造成、水質管理業務などを進める。埋立工事費は建設発生土の排出事業者が負担す

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、2021年4月に全面供用した。世界最大級のコンテナ船運航会社Maersk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。

コンテナターミナル背後地5-1ブロックの道路などの基盤整備、トラックドライバーの労働環境の改善に向けた厚生施設の充実、MC1・2ターミナル入口付近道路の安全性・利便性向上のための車線拡幅工事などを進める。

本牧ふ頭の再編強化

超大型コンテナ船の受け入れに対応するため、D4・D5コンテナターミナルの一体的な運用に向けて、D5コンテナターミナ

ルの再整備を進めている。今期はD5岸壁と荷さばき

地の改良（国直轄事業）などを進め、2025年度内の一部供用を目指す。具体的には、D5岸壁を300mから400mに延伸するとともに、コンテナヤードを拡張する。また、荷役方式をストラドルキャリアからRTG（タイヤ式門型クレーン）に転換し、生産性を高める。再整備後は、冷凍・冷蔵コンテナの蔵置能力が2倍以上に強化され、中南米などから輸入する生鮮食品の増加に対応可能となる。さらに、高度なゲートシステムや排出ガスを削減できる電動式の荷役機械の導入、再生可能エネルギー由来の電力の利用など、生産性が高く、環境にも優しいコンテナターミナルとして再生する計画だ。

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、開発が進められている環境対応車（HV・EV）など、自動車産業の変化に対応できる輸出入拠点となるよう、横浜港埠頭と民間事業者と連携した取り組みを進める。合わせて、安全で安心な港づくりに向けて、道路の嵩上げや海岸保全施設などの整備を進める。

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、年間約9万件ある港湾施設の使用や船舶の入出港に関する手続きのうち約8割の電子申請に対応し、DX導入による利便性の高い、効率的な港湾行政を推進している。2025年度は、国のサイバーセキュリティ基本法に基づく重要インフラに「港湾」を追加したことなどを踏まえ、アプリケーションの追加などで、セキュリティを強化するとともに、国が運営するサイバーポートとの連携に向けて検討を進める。

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。2025年度は、サイバーポートとのデータ連携に係るシステムの改修・運用に取り組む。

みんなで地球にやさしい物流を
Green Partnership

海上コンテナを専用大量に運ぶ「はしけ」

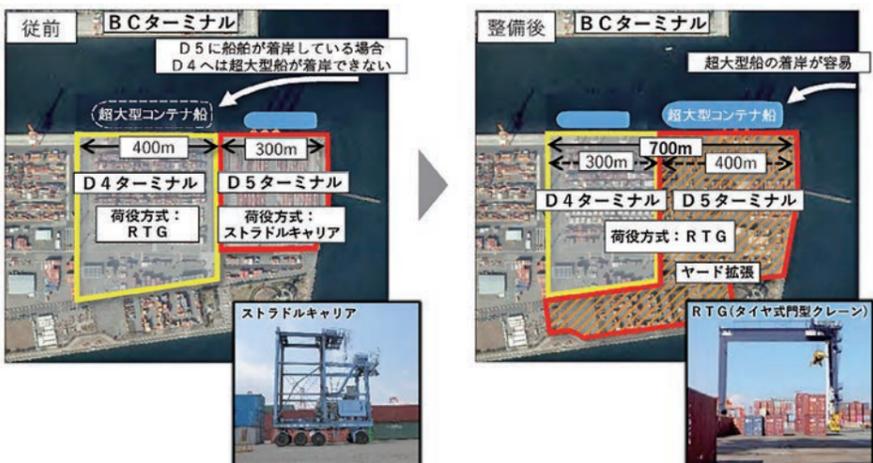
“グリーンシップ”

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>



Maerskが定期航路開設100周年

アジア域内サービスの寄港盛ん

横浜港への超大型船の入港は年々増加、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2024年度までに合計12航路の新規寄港が実現し、国内では唯一、北米東岸航路と中南米航路が寄港中だ。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展開、2024年はMaersk（デンマーク）が横浜港に寄港を開始し100周年を迎えたほか、アジア域内航路のサービスも増加、内航コンテナ船が国際フィーダーの強化にも取り組んでいる。



MAERSK 三菱倉庫
A.P. モラー・マースク 日本寄港100周年記念式典

～日本～ベトナム北部を結ぶCJV1 Serviceを開始、1,000TEU型コンテナ船3隻を投入、太倉～乍浦～寧波～ハイフォン～乍浦～太倉～大阪～神戸～名古屋～東京～横浜～太倉のローテーションでタスキ掛けの定曜日ウイークリーサービスを展開中。NBOSCOは24年11月、中国の江西江新造船で、世界最大のバッテリー推進システムを搭載した740TEU型コンテナ船2隻を起工した。

長さ127.8m、幅21.6m、



Geminiがシャトル便

Maerskは1928年に定期航路を開設以来、横浜港と長期間にわたり協力関係を構築、新たな100年へ向けスタートを切った。今年2月からはHapag-Lloyd（独）と新たに結成したGemini Cooperationの新サービスを開始、アジア域内シャトルサービスの一つとして、Asia Shuttle6/JPIで

上海～神戸～名古屋～上海～東京～横浜～上海のローテーションでサービス展開中だ。

アジア域内航路で横浜港に寄港するサービスも活発だ。中国の寧波遠洋運輸股份有限公司（NBOSCO）は24年5月、華中

コンテナ積載数742TEUで、電源として10個のボックス型バッテリーを搭載し、2プロペラバッテリー推進モードを備えており、いずれ横浜港にもお目見えしそうだ。

PanStarがコンテナ配船

また、日韓中を結ぶカーフェリーを運航する韓国のPanStar Group傘下のパンスターラインドットコムは24年7月末から日韓航路で新たにコンテナ事業を開始、日本総代理店はサンスターラインが担い、用船したコンテナ船“Honor Voyager”（634TEU）を投入、釜山～阪神港～京浜港～中京港～釜山のローテーションで定曜日ウイークリーサービスを展開中。

7月にはT.S.Lines（香港）が北東アジア／東南アジア航路のJTKとJTK2を統合しバタフライサービス化した。

シアヌークビル直航も

中国船社のSITCも7月上旬から、日本／中国／東南アジア航路で新たにVTX6を開始、1,000TEU型4隻を投入し、横浜からもカンボジア・シアヌークビルへの直航便を提供中。

さらにCMA CGM（仏）のアジア域内専門船社、Cheng Lie Navigation（CNC）が7月から日本／韓国／台湾／東南アジア航路で新たにJapan-South Korea-Vietnam-Thailand Service（JTVS）を開始し、越中部トゥアティエン（フエ省）の主要港であるチャンメイ港と横浜港を直結している。

25年に入るとSITCが2月から日本／韓国／中国／ベトナム航路のCJV3で、欽州寄港を再開した。新CJV3には900～1,000TEU

型3隻を投入し、横浜から欽州をダイレクトで結んでいる。

WWがバイオ燃料供給

一方、Wallenius Wilhelmsen（ノルウェー）が運航する自動車専用船“Tamesis”（5,430台積み）が25年2月、横浜港で三菱商事エネルギーからバイオ燃料B24をブレンドした低硫黄燃料400トンの供給を初めて受けた。バイオ燃料は小名市のオイルターミナルからバージで横浜港へ輸送してきたもので、横浜港をバンカリング拠点とするため2年以上かけ準備してきた。



フィーダーコンテナ取扱量2位維持

COSCOが釜石貨物を横浜積み替えて輸送

内航フィーダー船による海上コンテナの国内輸送は、一度に大量の輸送が可能のため、トラック輸送に比べて輸送トン当たりのCO₂排出量が低く、省エネルギーで環境にやさしい輸送モード。近年は大型外航船の国内寄港地が集約化される傾向にあり、大型外航船の横浜港寄港を維持・拡大するためにも、内航フィーダー輸送を強化し、横浜港へ集貨することは重要な課題となっており、横浜港へ寄港する内航船による国際フィーダー網の強化に資する取組を支援している。

24年6月には岩手県の釜

石港に、横浜コンテナラインが運航する内航コンテナ船“公龍丸”（199TEU）が入港、同港と横浜港とをつなぐ国際フィーダー航路を開設、中国海運大手COSCOの日本総代理店コス SHIPPINGラインズジャパンが輸出入サービスで利用している。



内航総連合会のデータによると、2023年度のフィー

ダーコンテナ輸送量は80万7,473TEUで前年度の輸送量と比べ10%減少、うち実入りは55万6,667TEUで3%減、空は25万0,806TEUで24%減だった。前年度がコロナ禍からの回復、自動車部品の供給制約の解消を受けて増加となった反動や、実入りは東電福一原発の処理水海洋放出に反対する中国による日本産水産物の輸入停止しも影響した。

地域別では、関西が全体の32%を占め、関東が22%、中国が12%と続く。港別で横浜港は22万4,459TEUと前年度比13%減少したが全国で2位を維持した。うち積み／実入りは23.6%減の7万8,612TEUだった一方、揚げ／実入りは17%増の7万5,957TEU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 〒105-0022 東京都港区海岸1丁目15番1号
TEL.03-6402-7720(代) FAX.03-6402-7721
<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突堤にロジスティクス拠点整備

流通加工、定温・定湿、重量物対応など高機能施設

横浜港では、本牧ふ頭A突堤にロジスティクス拠点の整備を進めており、すでに9棟のロジスティクス施設が新規稼働しており、2025年度末までに計10棟が稼働予定となっている。国際コンテナ戦略港湾政策には、コンテナターミナルの近接地に流通加工、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施設によるコンテナ取扱強化施策として「創貨」が位置づけられている。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っており、輸送の効率化などの点でも注目を浴びている。横浜港では、こうしたニーズとともに、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。

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、設備能力3万773トンで環境負荷低減と自動化機能を備えた最新鋭冷蔵倉庫「本牧物流センター」を開設している。



同センターは高効率自然冷媒（NH₃/CO₂）冷凍機とLED照明の採用による環境負荷低減と、入退室者の体表面温度測定を兼ねた顔認証システムでのセキュリティ機能を備えるほか、自動化設備などの先端技術を導入した最新の冷蔵倉庫だ。また、自動運転フォークリフトをはじめとした最新の自動化設備を導入し、業務効率化を進める。輸配送機能は、周辺既存拠点との輸配送網の構築やグループ会社であるNKトランスの事業所を設置することで運送機能の強化、トラック予約システム導入による車両待機時間の短縮を実現する。設備はF級冷蔵庫8812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。また同倉庫はその後、NPO法人日本ハラル協会からハラル認証を取得している。

日新

日新は21年7月、横浜港本牧埠頭A突堤に「横浜重量物梱包センター」を開業している。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。設備面では天井クレーン40トン（20トン×2）×2基で最大80トンまで対応可能なほか、31トン大型フォークなどを装備、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った。さらに20トン1基、10トン1基を備えており、通常は10～20トンのクレーンで効率的な運用を提供している。

奥行き25m×全幅96mの大庇を備え、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（水深12m）を活用することで、敷地前面での舁・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。

ヤマタネ

ヤマタネは、横浜港本牧ふ頭Aに「本牧埠頭営業所」を24年7月に開設、定温倉庫も備え、輸出入貨物取扱拠点、配送センターとして機能している。同社は、中期経営計画「ヤマタネ2025プラン」では、物流部門の収益力向上のため、新倉庫の開設や既存倉庫のリプレースを目標とし、同営業所の開設に取り組んできた。

同営業所は、首都高速道路湾岸線本牧ふ頭ICから約2kmの位置の本牧ふ頭A突堤に立地、輸出入貨物取扱拠点、流通加工などにも対応可能な配送センターとして利用可能だ。また、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。敷地面積7,915.50㎡に、鉄筋コンクリート・鉄骨造り地上4階建て、延べ床面積が1万9,584.00㎡の規模。

また同営業所は国土交通省から物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を受けるとともに、

「BELS（建築物省エネルギー性能表示制度）」の最高ランクである5つ星と



「ZEB Ready」の評価を取得しており、「CASBEE（建築環境総合性能評価システム）」ではA評価を取得している。

ケイヒン

ケイヒンは横浜港本牧ふ頭A突堤に本牧埠頭流通センター（神奈川県横浜市中区）を建設、24年9月に稼働を開始している。ケイヒン関東営業部の本牧埠頭流通センターは、鉄筋造り・一部鉄骨造り、地上6階建て（倉庫5階建て）で、延べ床面積が2万3,827㎡、うち定温庫が1万8,522㎡の規模。



同グループの事業戦略の一環として、経営基盤のさらなる強化、グループ会社間の連携を活かした国内外物流事業の拡大を推進するため、横浜港本牧ふ頭A突堤に整備した。同センターは、横浜港の港湾地区の中心に位置し、高速道路網へのアクセスにも優れ、制振構造を取り入れたほか、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照明を採用、太陽光発電設備の導入も予定している。高付加価値商品に対応した定温庫を設置した。商品の入庫から保管・出庫までの荷役作業、流通加工、さらに配送手配まで、さまざまなニーズに対応していく。

東海運

東海運は神奈川県横浜本牧ふ頭A突堤に、24年9月に横浜港流通センターを開設している。

同センターは、コンテナターミナルや首都高速道路



湾岸線本牧ふ頭ICに至近の立地で、15トンの天井クレーン2基を備えた梱包棟を併設、機械や設備貨物など重量物の効率的な取り扱いが可能となった。

また、輸出入食品や原料など、温度管理が必要な貨物の取り扱いに適した定温庫も備えている。同グループの横浜港における中心的なサービス拠点として、一連の輸出入手続きをワンストップで提供できる。

同センターは、敷地面積1万194㎡に、鉄骨造り4階建て、延べ床面積1万4,847㎡、15トン天井クレーン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（下限15℃、2,961㎡）を備えている。

澁澤倉庫

澁澤倉庫は24年11月、本牧ふ頭A突堤に定温/定湿機能を備えた、環境配慮型の次世代拠点として、本牧営業所を開設した。

同施設は、敷地面積約8,200.11㎡に鉄筋コンクリート造り一部鉄骨造り地上4階建て、延べ床面積が約2万2,656.00㎡（うち定温・定湿区画約6,300㎡）。1階の1部と2階すべてのエリアで定温/定湿の機能を備え、天吊りパッケージエアコンと超音波加湿器によって温度15度/湿度70%の空調環境を確保している。商品の

品質を維持するためのドックシェルターとオートシェルターを各2基、さらに定温/定湿フロア専用の垂直搬送機を備え、外気の影響を受けることなく商品の入出庫が可能。また2階、3階にそれぞれ約80坪の空調付き流通加工エリアを完備し、作業中における商品の品質劣化を防止するとともに、作業者に働きやすい環境を整備している。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た輸出入貨物を主に扱う。また環境配慮型施設として、CASBEE横浜Aランク（新築）認証、ZEB認証を取得している。



同グループは横浜港内で本牧ふ頭、大黒ふ頭、恵比須町の3エリアに自社倉庫を所有、拠点数は6拠点、延べ床面積約11万㎡の体制となった。今後コンテナターミナルの再編整備が進み、輸出入貨物の取り扱いの拡大が見込まれる横浜港本牧ふ頭に位置、首都高速湾岸線・本牧ふ頭出入口至近に立地。本牧JCTで首都高速神奈川3号狩場線、大黒JCTで神奈川5号大黒線、東海JCTで湾岸分岐線、大井JCTと葛西JCTで中央環状線、国道357号線などへのアクセスが容易で交通便利性が高く、横浜や東京だけでなく関東全域をカバーする輸出入貨物の物流拠点として優れた立地だ。

山九

山九は25年2月、横浜港

本牧ふ頭A突堤に横浜ロジスティクスセンターを開設した。



同センターは、現在再編作業が進む横浜港で中心的な役割を担う本牧ふ頭に位置し、東京都心、羽田空港に車で30分圏内という優れたアクセスを有するほか、本牧ふ頭の在来船用岸壁に隣接しているため、在来貨物については、本船接岸からの入出庫作業や、はしけ作業にも対応できる。敷地面積1万5,027.75㎡にS造り4階建て、面積2万921㎡（うち倉庫1万7,025㎡）で、垂直搬送機4基、荷物用エレベーター1基を装備。1階の岸壁側が高床式でコンテナ・トレーラー用でドックレベラー10基を備え、陸側が低床式で通常のトラック用のバースで、13mのひさしを備え、雨天時の作業も可能だ。

山九では、半導体関連装置、日用雑貨など幅広い製品の取り扱いを予定しているほか、長尺の大型貨物保管も可能だ。また通関スタッフも常駐、輸出入手続きから荷役、保管、倉庫作業まで一貫したサービスを提供する。また顧客ニーズに対応して、2～4階は定温機能も付加できる。

また敷地内にはシャシープールを整備、待機車両の抑制にも貢献する。環境面では、屋上に太陽光パネルを設置、年間のエネルギー消費削減効率が100%以上を見込み、「BELS」6つ星と「ZEB」認証を取得している。

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。



横浜港脱炭素化推進計画で次世代船舶燃料普及

金融枠組み開設やグリーン電力供給拠点構築

横浜市は25年3月、グリーンメタノールを利用してコンテナ船燃料の脱炭素化を目指すとともに、大企業のみならず中小企業をも金融支援対象とする「横浜港サステナブルファイナンス・フレームワーク」の立ち上げ、横浜港臨海部が東京湾沖合に建設予定の浮体式洋上風力からの発生電力の受け入れ拠点とするなど、「横浜港脱炭素化推進計画」を公表した。

2030年47%減、
2040年74%減

横浜市では2050年の脱炭素社会の実現を目指し、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、港湾法第50条の2の規定に基づき、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るため、横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会（横浜港CNP協議会）などの議論を踏まえ、市民意見募集を経て「横浜港脱炭素化推進計画」を作成した。同計画の対象範囲は、横浜港の臨港地区と港湾区域に、みなとみらい21地区や金沢産業団地などを加えた臨海部となり、KPI（重要達成度指標）として、横浜市臨海部からの二酸化炭素排出量は、2030年度に480万t/年（2013年比47%減）、2040年度に240万t/年（同74%減）、2050年度実

質0を目標に設定した。さらにブルーインフラの保全・再生・創出で、二酸化炭素吸収量を2030年度に約150t/年、2040年度に約200t/年、2050年度約250tを目指している。

具体的には、港湾脱炭素化促進事業として、42主体121事業（2025年3月時点）を定め、次世代船舶燃料の普及促進、陸上電力供給設備の整備、ブルーインフラの保全・再生・創出、グリーン電力供給拠点の形成に向けた検討、横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワークなどに取り組んでいく。

CNPサステナブル金融FW

横浜市は25年3月、まずは銀行と横浜銀行から支援を受け「横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワーク」を策定、横浜港脱炭素化推進計画で港湾脱炭素化促進事業として位置付けた取り組みの資



横浜港を目指すカーボンニュートラルポート構想

金調達時にサステナブルファイナンスにアクセスしやすくすることで、民間企業などの脱炭素の取り組みを金融面から後押しし、横浜港のカーボンニュートラルポートの形成を促進する。ダイトコーポレーションは、大容量リチウムイオンバッテリーを動力源とする電動タグボートの建造にあたり、横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワークを活用して、み

ずは銀行とグリーンローンに関する融資契約を締結した。同契約は同フレームワークを活用した第1号の案件となり、このような資金用途特定型のフレームワークを自治体が策定し、民間企業が活用する事例は、日本初となる。

電気運搬船

電気運搬船は、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だ。洋上風力発電を排他的経済水域（EEZ）まで広げる検討が進められているが、日本の海域の水深は深く、送電手段の強化が課題の一つとなっているので、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されている。

そこで、電力需要増加への対応と併せて、2024年4月、横浜市は東京電力パワーグリッド、海上パワーグリッド（パワーエックス100%子会社）と「横浜市臨海部の電力需要増加とクルーズ船向け陸電実現に対応するグリーン電力供給拠点構築に関する覚書」を締結した。

グリーン電力を 横浜市臨海部に供給

2025年1月、横浜市は東京電力パワーグリッド、海上パワーグリッド、戸田建設、三菱UFJ銀行と、「洋上風力発電によるグリーン電力を横浜市臨海部を起点として供給する方法の検討に関する覚書」を締結した。

第7次エネルギー基本計画で示された再生可能エネルギーを主力電源として最大限導入する方向性のもと、各者が連携して、横浜港におけるカーボンニュートラルポートの形成や広域への

再生可能エネルギー供給の実現に向けて、洋上風力発電に由来する電力を横浜市臨海部を起点として供給する方法とともに、洋上風力発電事業に関する産業の地域共創について検討する。

メタノールバンカーリング 2023年12月に、グリーン

メタノールの船舶燃料としての利用促進に向けて、マースクASと三菱ガス化学と覚書を締結した。また、2024年4月には、マースクASのグリーンメタノールコンテナ船の命名式、9月には出光興産などを加えてメタノールバンカーリングをシミュレーションした。民間企業と連携してメタノールバンカーリングの実現に向けた取り組みを進めている。

メタノールの船舶燃料としての利用促進に向けて、マースクASと三菱ガス化学と覚書を締結した。また、2024年4月には、マースクASのグリーンメタノールコンテナ船の命名式、9月には出光興産などを加えてメタノールバンカーリングをシミュレーションした。民間企業と連携してメタノールバンカーリングの実現に向けた取り組みを進めている。

アンモニアバンカーリング

日本郵船は24年7月、横浜港本牧ふ頭で世界初の商用アンモニア燃料船となる予定のタグボート（A-Tug）にTruck to Ship方式でアンモニア燃料をバンカーリングした。A-Tugは日本郵船が保有し、同方式による燃料アンモニア補給は世界で初めて。

横浜市港湾局の協力により、日本郵船がJERAとの燃料供給契約によって実施した。

また横浜川崎国際港湾（YKIP）などが出資するエコバンカー SHIPPING が LNGバンカーリング船の建造を進めている。

環境配慮船舶に対する インセンティブ制度

環境に配慮した船舶の普及促進を目的として、2017年から IAPH（The International Association of Ports and Harbors：国際港湾協会）が運営する ESI（Environmental Ship Index）制度やグリーンアワード財団による制度に参加し、排出ガスの水準を数値化した ESI 指数が一定以上の外航船またはグリーンアワード財団の認証を受けた外航船の入港料を減免している。また、LNG燃料船の普及・寄港促進を図る

ため、LNG燃料船とLNGバンカーリング船の入港料と、LNGバンカーリング船の岸壁使用料を減免している。

グリーン物流の取り組み

横浜港では、内航輸送、コンテナバージ輸送、鉄道輸送による海上コンテナの国内輸送網の拡充に取り組んでいる。これらの輸送手段は道路渋滞緩和や、省エネ効果のあるグリーン物流として、その利用拡大が期待されている。

水素燃料電池換装可能な RTG導入

国土交通省港湾局は、2024年2月に横浜港南本牧ふ頭MC-2にて、水素を燃料とする荷役機械の現地実証することを発表した。2022年度から2025年度まで実証事業に取り組み、港湾のターミナルにおいて水素を安全かつ円滑に導入するため、港湾の施設の技術上の基準の改訂などを進め、水素を燃料とする荷役機械の導入拡大に向けた環境整備の取り組みを進めている。

陸上電力供給の推進

港に停泊中の船舶は、船舶自体が必要とするエネルギーに加えて、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しており、これらの電力を重油などの燃料を用いてエンジンにより発電し、温室効果ガスを排出している。そこで横浜市は停泊中に必要な電力を供給する陸上電力供給設備の第一歩として、本牧ふ頭のA4公共岸壁に内航貨物船を対象とした陸電設備を2024年度に整備した。

再エネ由来の電力を使った ターミナル

2022年度から横浜川崎国際港湾（YKIP）と横浜港埠頭（YPC）は、それぞれがターミナルなど施設へ供給している電力を再生可能エネルギー由来の電力に切り替えた。YKIPでは非化石証書を組み合わせることにより、実質的にCO2フリーとなる電力を供給し、YPCでは横浜市が進める「再エネ発電由来の電気の利用が東北の地域活性化につながる実証事業（e.CYCLE）」による、横浜市が連携協定を締結している市町村に立地する再エネ発電所による再エネ証書を活用した実質再エネの電力を供給している。今後も、民間企業と連携しながら、CO2フリーの電力調達に取り組んでいく。

横浜港運協会

会長 藤木幸太

副会長 原田龍次郎	副会長 藤木幸三
副会長 田留晏	副会長 飯泉勝也
副会長 飯塚利信	副会長 島憲蔵
副会長 串田素宏	副会長 藤木幸吉
副会長 大田晃正	

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

INTERVIEW

横浜港運協会会長 藤木 幸太氏

東京湾臨海部全体の交通、物流網の抜本的な見直しを求める

「横浜港：将来的な安定と発展を目指す提案・要望」を提示

神奈川港運協会（藤木幸太会長）は2025年4月に「横浜港：将来的な安定と発展を目指す提案・要望」を国土交通省の中野洋昌大臣に提出した。「提案・要望」は商業・産業面で貿易物流の結節点として最重要の横浜港、川崎港を含む東京湾臨海部全体の交通、物流網の抜本的な見直しと整備を求め、横浜港を中心としたランドデザインを提示した。「提案・要望」の内容はあまり一般的に知られていない、運河構想なども含まれている。横浜港運協会・神奈川港運協会の藤木会長に「提案・要望」で描かれている、神奈川県の交通・物流網のランドデザインについて聞いた。

Q 4月に神奈川港運協会（藤木幸太会長）は「横浜港：将来的な安定と発展を目指す提案・要望」を国土交通大臣に提出しました。「提案・要望」は商業・産業面で重要な横浜港、川崎港を含む東京湾臨海部全体の交通、物流網の抜本的な見直し、整備を求めるランドデザインを提示したものです。その意図と、骨子は何ですか。

A 要望は、国際港湾を取り巻く状況が劇的に変化しており、第一の課題として、将来的に安定した発展を目指して激変する状況に迅速に対応して行かなくてはならない事だ。防災基地化、インバウンドへの対応、鉄道と海運の結節点としての港湾機能の強化などだ。さらに徐々に変化がみられる横浜、川崎地区臨海部の交通網についても抜本的に見直し、大胆な交通網の整備をお願いしたい。また、総合港湾の在り方についても大きく考え直す必要があることから、港湾機能の抜本的強化策を建言した。

Q 具体的な要望、進言をお聞かせ下さい。

A 情報化による生活様式の変化、国際的な観光の活発化、また乗り物の先進化と多様化が進む中、港湾を中心とした区域もそれらの変化に対応した政策を打っていく必要が出てきており、港湾機能の抜本的な強化策として4点を要望した。

まず、「港湾における防災機能の強化、ヘリポートの設置」。首都直下型地震や南海トラフ巨大地震の発生が叫ばれており、防災機能の強化は必須だ。港湾地域には空間と機能が既に備わっており、人口密集地区と近接していることもあり、発災時の防災拠点化が可能で、災害が発生する前に防災基地化しておくべきだ。発災時、最初に活躍するのはヘリコプターなので、港湾の近くへのヘリポート設置を検討して欲しい。

次に「インバウンドへの対応強化」を上げたい。円安で日本へのインバウンド

（訪日観光客）は今後も増加するものと考えられ、国際クルーズ拠点となっている横浜港、特に大黒ふ頭での乗船客の乗下船は更に増加が予想される。大量のインバウンドの受け入れ体制の見直しが急がれる。大黒ふ頭には公共交通機関が入っていないなど基本的な交通網の整備が必要だ。「海運・舟運・マルチ交通網の充実化」も進言したい。

現代は人的な移動手段が



多様化し発展しているが、未だに鉄道駅と海運・舟運交通のつながりが悪く、海運・舟運交通への人流のシフトが行われていない。鉄道駅と海運・舟運港が直結することが重要であり、河川に架かっている橋のドラフト（通航限界）の低さも大きな課題だ。是非これらの問題を解消し、海運・舟運交通網の充実化を図ってもらいたい。さらに内陸部ではロープウェイやLRT（路面電車）などを活用して都市臨海部のマルチ交通網とそれらを効率的に接続する総合交通網の確立をお願いしたい。

加えて喫緊で、深刻な問題が「人材・人手不足対策」だ。港湾における人材・人手不足も深刻化している。

これまで港湾は国際貿易拠点としてのセキュリティーを保持するため、ISPS（船舶、港湾施設の保安確保等に関する国際条約）で一般人が入れないようにしてきたことから、世間から見えない、隔絶された世界になっていたが、学生や、一般市民が見学できるように変え、海上からの視察も可能にして欲しい。

Q 「国際コンテナ戦略港湾」についてはどうお考えですか。

A 米国でトランプ政権が誕生し、国際経済ばかりでなく、各国との国際政治関係も激変して行くだろう。これまでの国家の安全保障も不安定な状況に入りつつあると言えよう。そのような国際環境の中、横浜港を守り安定的な発展につなげるためには多くの新たな課題を克服して行かなくてはならない。

欧州基幹航路の奪還、誘致などどのように政策として反映して行くか、基本的な検討を開始して欲しい。

Q 最後に「東京湾西部臨海地区の交通網整備」の要望はどのようなものですか。

A アクアラインが開通して28年が経ち、首都圏東京、川崎、横浜などの東京湾西部臨海地区の総合的な交通網の再構築が必要となって来たからだ。

「物流・人流交通網の同時整備」は、国際コンテナ物流の観点から、最先端のふ頭には貨物鉄道の導入が必須であると考えており、物流機能の整備ばかりではなく、そこで働く人々の通勤の改善も含めて実施すべきだ。

東京湾西部臨海地区は、北から東京都、川崎市、横浜市、横須賀市、逗子市など多くの地方自治体が存在し、これらの地域にまたがる再開発となるため「複合する自治体の調整」だ。国が音頭を取り、整備する交通網として、鉄道、道路、海運などの再整備が必要。



三浦半島を横断する運河構想は多くの関係者との話し合いが必要だが、是非、検討、前進して欲しい。

また、東京湾西部臨海地区における交通網整備構想として、これら地域と横浜市内へのアクセスとなる元町中華街をつなぐ鉄道路線の「羽田空港、川崎港（JFE跡地）、大黒ふ頭、山下ふ頭を結ぶ鉄道網」を検討して欲しい。本構想で羽田以西の人流の大幅な輸送量の増大が見込め、JFE跡地の開発が大きく進めることが可能で、国際クルーズ船の拠点の大黒ふ頭、再開発する山下ふ頭を通すことで、民間が投資しやすくなり、大きな経済効果が見込める。

山下ふ頭再開発地区、横浜港インナーハーバーエリア（ハンマーヘッド、大黒橋、瑞穂ふ頭などのベイブリッジ内側域）、大黒ふ頭（国際クルーズ拠点）、横浜市内を流れる旧吉田新田囲む中村川と大岡川と横浜港を結ぶ舟運域、川崎市臨海部のJFE工場跡地などの海域地区を結ぶ海運網の整備が望まれ、「海上交通網の強化」の基本構想を創出する委員会の立ち上げをお願いする。

地理的に東京湾と相模湾を結ぶ「三浦半島横断運河」は、海運の効率化が可能だ。7km程度を掘ってつなぐことで、三浦半島を迂回せずに相模湾側から短絡的に東京湾に入港可能だ。

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 石川 健
副理事長 早川 正雄
副理事長 廣瀬 晋也
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

YKIP 2025年度支援プログラム 湾内コンテナバージ支援を新設

横浜川崎国際港湾（YKIP）は国際戦略港湾競争力強化対策事業として、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きているが、2025年度も継続、新たに横浜港・川崎港を利用する東京湾内のコンテナバージによる輸送を支援するバージ支援を新設した。

その他基幹航路支援、国際フィーダー航路支援、国際トランシップ支援、港内ショートドレージ支援、国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進支援、南本牧ふ頭（MC-3・4岸壁）超大型コンテナ船タグボート配船費用支援、横浜港・川崎港におけるCONPAS導入補助は継続する。

基幹航路支援は、横浜港・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）の新規開設について、外航船社を対象に支援する。また国際フィーダー航路支援は、横浜港・川崎港へ寄港する内航船による国際フィーダー網の強化（新規開設・増便・輸送機能強化）に資する取り組みを支援す

る。新規開設の場合、当該航路の貨物を対象とし、寄港回数を増やした場合、当該航路の前年度貨物量と比較し、増加分の貨物を対象とする。また、大型船舶の投入などにより、輸送機能を強化した場合、当該航路の前年度貨物量と比較し増加分の貨物を対象とする。国際トランシップ支援は、横浜港・川崎港での国

際基幹航路で国際トランシップ（外航航路から外航航路への積み替え）する外航船社を支援する。港内ショートドレージ支援は、内航船を利用した国際フィーダーサービス（内航フィーダー）によって横浜港を経由して輸送する（内航航路と外航航路との積み替え）コンテナ貨物について、横浜港内の異なるコンテナター

ミナル間のドレージ輸送が必要となった場合、または、横浜港内の鉄道貨物駅とコンテナターミナル間のドレージ輸送が必要になった場合に、外航船社、内航船社を支援する。

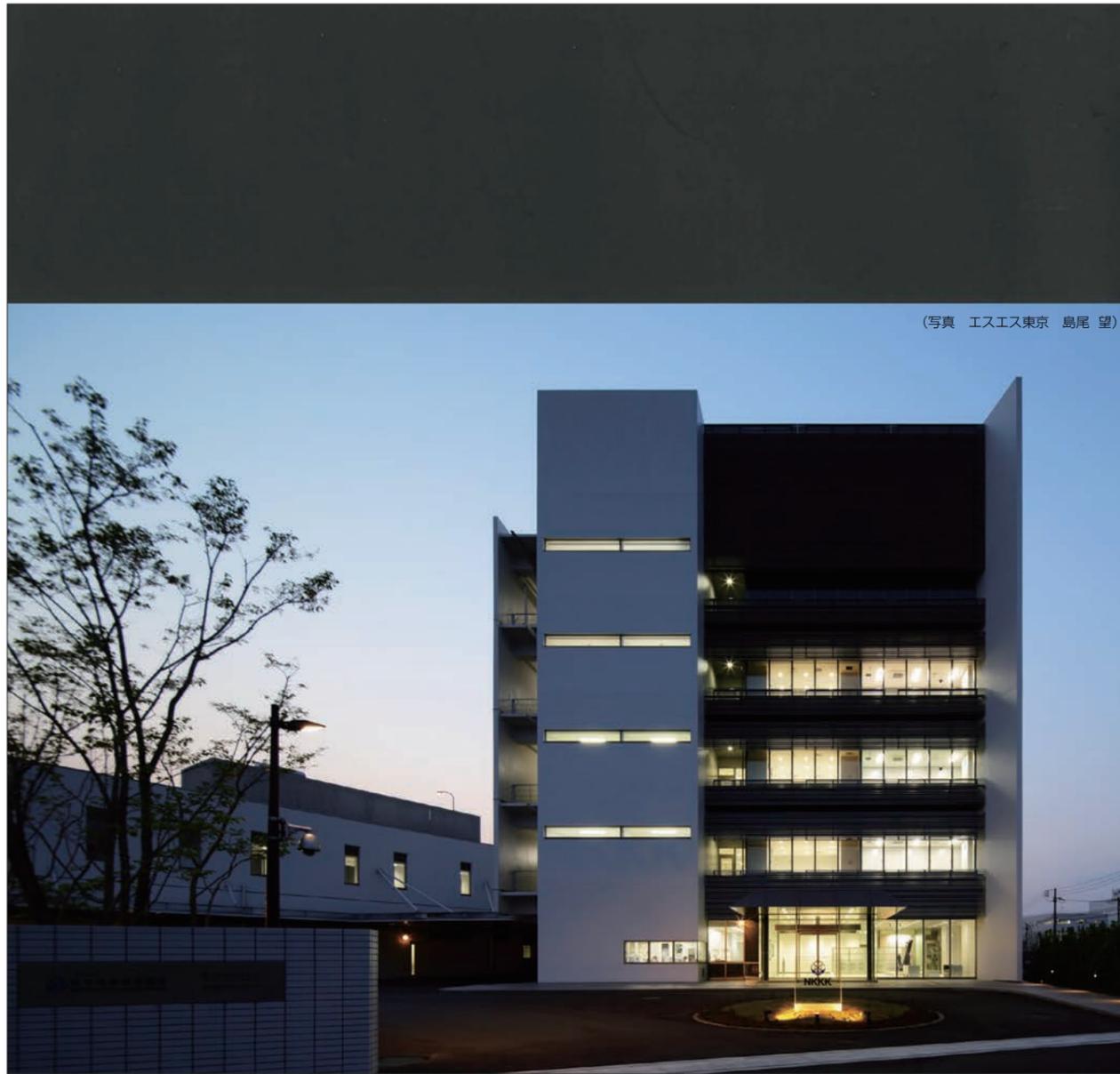
国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進支援は、北日本・東日本各地から海外へ直接輸出入または、京浜港との間を陸上トラック輸送し輸出入している貨物を、横浜港経由の国際フィーダーサービス（内航フィーダー）または鉄道輸送に利用転換する場合に、荷主・フォワーダー、外航船社、内航船社を対象に支援する。南本牧ふ頭（MC-3・4岸壁）超大型コンテナ船タグボート配船費用支援は、当該ふ頭で超大型コンテナ船の入出港操船上、4000馬力以上のタグボートが4隻必要となる場合に、



配備費用の一部を外航船社に支援する。

バージ支援は、横浜港・川崎港を利用する東京湾内のコンテナバージによる輸送に対して、はしけ横持輸送を依頼する者を支援する。横浜港・川崎港におけるCONPAS導入補助は、国が開発中の新・港湾情報システム「CONPAS」とコンテナターミナル運営事業者が所有するシステムを接続する場合に、導入費用の一部を補助する。横浜港・川崎港のコンテナターミナル運営事業者の自社システム

とCONPASが情報連携するために要する自社システムの改修とサーバの設置に要する費用と、CONPASの導入のために合理的に必要なコンサルタント費などは事業経費の1/2に相当する額を補助するもので上限額は1,500万円。またCONPASを運用するために必要となる、車両誘導などの資材（装備品、案内看板など）の購入または借用に要する費用の1/2に相当する額を補助するもので、上限は1社当たり100万円。



(写真 エスエス東京 島尾 望)

日本海事検定協会 (NKKK) 分析センター (横浜)

国際社会への持続的貢献を目指す “国際総合分析機関”

一般社団法人日本海事検定協会の分析センターは、昭和30年（1955年）に東京と大阪の2箇所に開設された。それ以来、国内外の主要港での港湾業務の拡大と幅広いネットワークを活用した事業活動によって、石油・石炭・鉄鉱石・食品など、国民生活にとって必要不可欠な輸出入貨物の品質分析の実績を積み上げ、その間、分析技術を向上させつつ顧客ニーズに応じてきた。横浜・大阪の分析センターを始めとして、石狩（平成15年）、苫小牧（同年）、千葉（平成24年）、名古屋（同25年）の4箇所にサテライトラボがある。

このうち横浜分析センターは、近年、事業規模が急拡大してきたことで分析センターが手狭となり、スペースの確保が緊急の課題となっていた。そうした状況にあって、平成25年2月に協会創立100周年を迎えることとなり、その記念事業の一環として、横浜市鳥浜地区に新たな分析センターを建設し、平成26年2月に移転を完了し、分析業務を開始した。

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

と多岐にわたっており、国内外から当分析センターに送付される品物の種類は、着実に増加している。また、貨物にトラブルが起こった場合の原因調査については、最新機器と各分野に精通した専門スタッフで様々な要望に迅速・的確に対応している。

今後も、国内外を問わず、従来の業務に加えて資源・エネルギー、及び食品分野の安全と安心を重要テーマとして、積極的に取り組んでいく。

わが国を取り巻く社会環境の変化に対して、分析機関に求められる役割は益々重要となる。目覚ましい進歩に伴い多様化している資源エネルギー及び食品に関わる分析の経験と知識を更に深めていくとともに、顧客の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。

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
<https://www.nkkn.or.jp>

理化学分析センター
〒236-0003 横浜市金沢区幸浦 1-14-2
【有機チーム】
TEL 045-772-1522
FAX 045-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkn.or.jp
【無機チーム】
TEL 045-772-1521
FAX 045-772-1532
E-mail riken-muki@nkkn.or.jp
【食品衛生チーム】
TEL 045-772-1523
FAX 045-772-1535
E-mail riken-shokuhin@nkkn.or.jp

Physical & Chemical Analysis Center
1-14-2, Sachiura 1-chome Kanazawa-ku, Yokohama City
Organic Matter Team
Telephone 81-(0)45-772-1522
Facsimile 81-(0)45-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkn.or.jp
Inorganic Matter Team
Telephone 81-(0)45-772-1521
Facsimile 81-(0)45-772-1532
E-mail riken-muki@nkkn.or.jp
Food Hygiene Team
Telephone 81-(0)45-772-1523
Facsimile 81-(0)45-772-1535
E-mail riken-shokuhin@nkkn.or.jp

横浜港24年コンテナ取扱量 T/Sが66.4%増加

2年連続で300万TEU超え、直近10年で最多記録

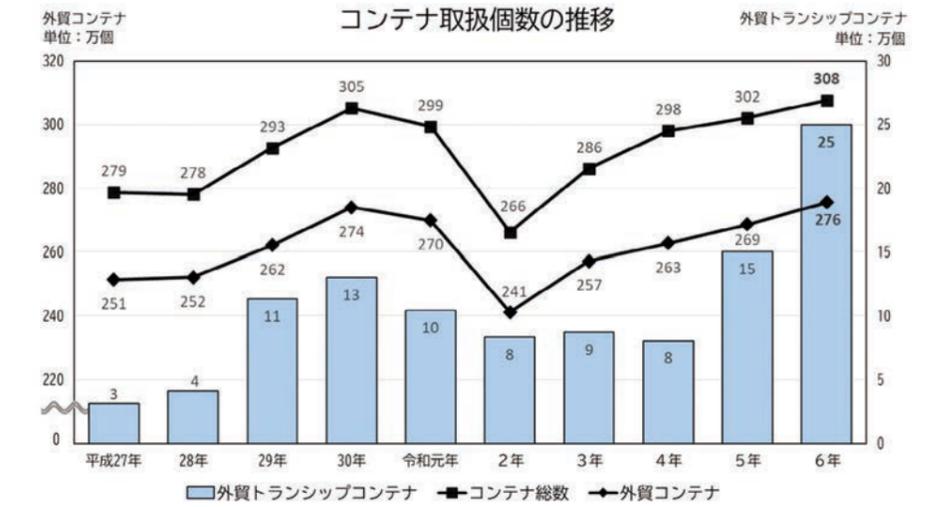
横浜市港湾局は、2024年の横浜港統計速報を発表、コンテナ貨物は貨物量が前年比6.4%増の4,598万トン、取扱個数（実入り・空合計）が前年比1.8%増の308万TEUとなり、取扱個数は2年連続で300万TEUを超え、4年連続で前年を上回るとともに、直近10年間で最多となった。

特に外貿コンテナの取扱個数が2.6%増の275万5,210TEUと好調で、横浜港で積み替える外貿トランシップコンテナが前年比66.4%増の25万TEUと大幅に伸びていることが主な要因。国別では中国発、メキシコやカナダ向けのトランシップコンテナの取り扱いが増加している。

外貿コンテナ貨物のうち、輸出は34%増の147万6,092TEU、輸入は1.6%増の127万9,117TEU、内貿コンテナ貨物は移出入合計で4.3%減の32万159TEUだった。外貿コンテナ貨物を主要品種別にみると、輸出で

は自動車部品が3.7%増の426万トン、完成自動車が4.4%減の215万トン、染料等化学工業品が0.4%減の196万トン、産業機械が3.6%減の153万トン、電気機械が52.2%増の114万トン、主要相手国別では、中

国向けが2.7%増の329万トン、メキシコが70.8%増の219万トンと急増、タイが20.6%減の102万トン、米国向けが7.8%減の90万トン、マレーシアが2.9%減の85万トンだった。輸入を主要品種別にみる



と、電気機械が16.8%増の221万トン、製造食品が8.3%増の206万トン、衣服・身廻品・はきものが14.9%増の169万トン、家具装備品が7.3%増の141万トン、染料等化学工業品が7.5%増の135万トン。主要相手国別では、中国が18.6%増の993万トン、米国が6.5%減の175万トン、タイが5.8%減の132万トン、ベトナムが4.6%増の117万トン、豪州が8.3%増の115万トン。

海上出入貨物全体では、0.2%増の1億121万トン、外貿貨物が0.3%減の7,120万トン、このうち輸出が1.6%減の2,901万トン、輸入が0.6%増の4,219万トン。内貿貨物は、1.6%増の3,000万トン、うち移出が

10.7%減の1,086万トン、移入が10.2%増の1,914万トンだった。外貿貨物の輸出を主要品種別にみると、完成自動車が6.6%減の1,042万トン、自動車部品が3.1%増の433万トン、産業機械が7.0%減の292万トン、染料等化学工業品は0.5%減の202万トン、電気機械は49.9%増の116万トンと急増している。主要相手国別では、中国向けが7.8%減の385万トン、メキシコが49.0%増の255万トン、米国が15.8%減の188万トン、アラブ首長国連邦が10.4%増の136万トン。

一方、輸入貨物の主要品種別では、LNGが0.1%減の605万トン、石炭が40.8%

増の279万トン、電気機械が16.8%増の221万トン、製造食品が8.3%増の206万トン、原油が59.8%減の196万トン。主要相手国別では、中国が16.3%増の1,037万トン、豪州が11.8%増の723万トン、米国が13.3%減の339万トン、韓国が58.4%増の234万トン、タイが10.5%減の172万トンだった。

24年の入港船舶は、総数が4.1%減の2万7,412隻、3.8%減の2億7,764万総トン、うち外航船が2.2%減の8,602隻、4.0%減の2億3,839万総トン、うちコンテナ船が1.1%減の4,628隻、2.7%減の1億2,383万総トン、内航船は4.9%減の1万8,810隻、2.3%減の3,925万総トンだった。

入港船舶

		単位	令和6年	前年比	構成比	令和5年	前年比	構成比
総数	隻数	隻	27,412	95.9	100.0	28,579	94.2	100.0
	総トン数	総トン	277,640,420	96.2	100.0	288,525,510	108.5	100.0
外航船	隻数	隻	8,602	97.8	31.4	8,800	106.9	30.8
	総トン数	総トン	238,388,157	96.0	85.9	248,339,643	109.9	86.1
うちフルコンテナ船	隻数	隻	4,628	98.9	53.8	4,679	111.2	53.2
	総トン数	総トン	123,833,607	97.3	51.9	127,290,306	114.5	51.3
内航船	隻数	隻	18,810	95.1	68.6	19,779	89.4	69.2
	総トン数	総トン	39,252,263	97.7	14.1	40,185,867	100.5	13.9

海上出入貨物

		単位	令和6年	前年比	構成比	令和5年	前年比	構成比
総数	貨物量	トン	101,206,457	100.2	100.0	100,967,965	95.1	100.0
	うちコンテナ貨物	トン	45,979,053	106.4	45.4	43,210,862	100.6	42.8
	コンテナ個数	TEU	3,075,369	101.8	100.0	3,020,999	101.4	100.0
外貿	計	トン	71,203,895	99.7	70.4	71,425,530	94.2	70.7
	輸出	トン	29,014,514	98.4	28.7	29,495,668	102.0	29.2
うちコンテナ貨物	輸出	トン	18,102,353	106.2	62.4	17,046,176	108.9	57.8
	輸入	トン	25,046,110	107.2	59.4	23,371,397	96.1	55.7
コンテナ個数	計	TEU	2,755,210	102.6	89.6	2,686,431	102.3	88.9
	輸出	TEU	1,476,092	103.4	48.0	1,426,904	101.8	47.2
内貿	計	トン	30,002,562	101.6	29.6	29,542,435	97.1	29.3
	移出	トン	10,861,032	89.3	10.7	12,166,501	83.7	12.0
うちコンテナ貨物	移出	トン	2,830,590	101.3	9.4	2,793,289	94.3	9.5
	移入	トン	1,615,944	95.6	14.9	1,691,138	85.9	13.9
コンテナ個数	計	TEU	320,159	95.7	10.4	334,568	94.8	11.1
	移出	TEU	127,680	82.6	4.2	154,603	92.9	5.1
コンテナ個数	移入	TEU	192,479	107.0	6.3	179,965	96.5	6.0

(注) コンテナ個数は、実入り・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

貿易額

		単位	令和6年	前年比	構成比	令和5年	前年比	構成比
合計		百万円	14,839,943	99.6	100.0	14,905,903	99.5	100.0
輸出		百万円	8,540,198	100.2	57.5	8,521,013	103.4	57.2
輸入		百万円	6,299,745	98.7	42.5	6,384,890	94.8	42.8

(注) 令和7年2月19日横浜税関資料による

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

TAKE YOUR CARGO COVER TO THE NEXT LEVEL

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

m sc

msc.com/extended-protection

CONPAS、Cyber Portなどで効率化へ 車両待機時間を縮小、手続き一元化

コンテナの搬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システム「CONPAS (Container Fast Pass)」は、国土交通省港湾局が開発運営しているが、2021年4月から南本牧ふ頭で本格導入している。これによりゲート前の平均待機時間が30分から7分となり大きな効果が上がっている。

25年度末にBC2CTで常時運用開始

2024年度は、これまで試験運用を実施してきた本牧ふ頭BCとD1ターミナルに加えて、本牧ふ頭D4ターミナルでも試験運用に取り組んだ。またCONPAS搬入情報の事前照合機能実装に向けて南本牧コンテナターミナルで25年2月に試験運用に取り組んだ。2025年度も引き続き国と連携して本牧ふ頭BC、D1、D4ターミナルでの試験運用の取り組みと、その他のターミナルで導入に向け調査するとともに、26年3月にはBC2コンテナターミナルで常時運用を開始する予定だ。

する貨物情報と事前照合することで、ゲート手続きのトラブルを回避し、ゲート処理時間の増加を抑制するもの。将来的には搬入票(紙)を廃止することで、クレーンによる搬入情報確認作業の負荷を大幅に軽減するなど、さらなる業務効率化を実現する見込みだ。関東地方整備局が横浜港の事例で搬入情報の事前照合機能をシミュレーションしたところ、コンテナがターミナルに到着する前

事前照合機能

事前照合機能は、搬入コンテナ(実入り)がターミナルに到着する前に、船社のシステムに入力している搬入票(電子)をCyberPortとCONPASとTOSが連携し、TOSが保有

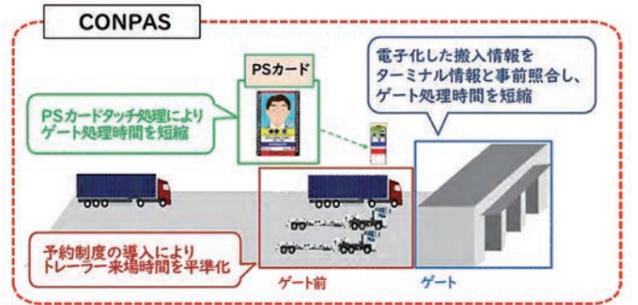
する貨物情報と事前照合することで、ゲート手続きのトラブルを回避し、ゲート処理時間の増加を抑制するもの。将来的には搬入票(紙)を廃止することで、クレーンによる搬入情報確認作業の負荷を大幅に軽減するなど、さらなる業務効率化を実現する見込みだ。関東地方整備局が横浜港の事例で搬入情報の事前照合機能をシミュレーションしたところ、コンテナがターミナルに到着する前

に搬入情報を照合することで、ゲート部での手続き時間が約6割程度になることが想定できる。試験運用では、ユーザーであるターミナル/海貨/倉庫/陸運の各プレイヤー側で期待できる効果検証や課題を洗い出した。

南本牧CTでペナルティ制度導入

国土交通省関東地方整備局は、CONPASの適正な予約環境の確保に向けて、常時運用している横浜港南本牧ターミナルで5月からペナルティ制度を本格導入した。同制度では、予約の「すっぽかし」が累積で15件に達すると、CONPASが「利用停止」となり、利用停止1回目は5営業日、利用停止2回目は10営業日、利用停止3回目以降は20営業日、それぞれ予約の取得・変更・キャンセルの操作、CONPASを利用した搬入ができなくなる。また大量予約・大量キャンセルについては、1カ月間のキャンセル件数が300件に達すると、翌月1カ月間はCONPASの利用が制限、取得可能な予約が当日分のみとなり、当日空いている枠のみ予約可能となる。

コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステムである



CONPASでは、搬出入予約でゲート前待機時間削減を図っているが、各予約枠の来場受付時間までに来場せず、キャンセルも確認できない「すっぽかし」や、大量予約・大量キャンセルがあると、適正な予約環境が確保できない状況も発生する。このため、CONPASでは利用者の意見や要望を受け、東京港・横浜港でペナルティ制度を試行してきた。5月から南本牧ターミナルで本格導入した。

コンテナ搬入手続きがCyber Port上で可能に

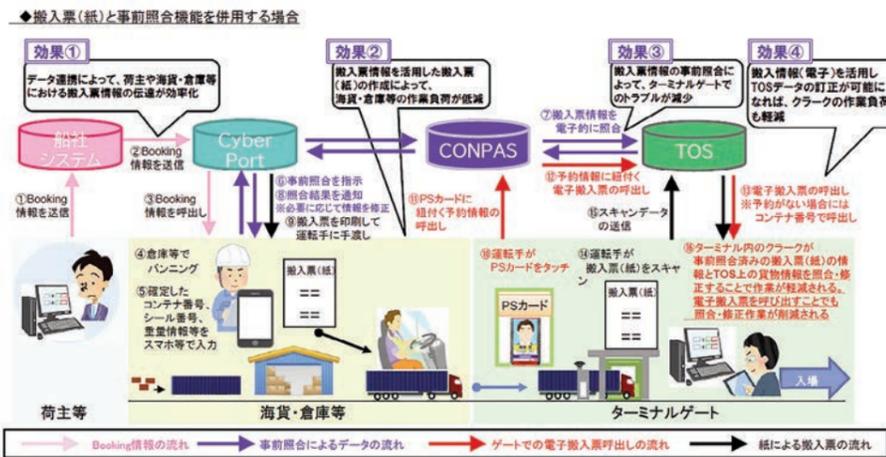
国土交通省が保有・運営するサイバーポートは6月2日から、横浜港本牧BCターミナルで、従来のデマレージ料の問い合わせなどの機能に加えて、実入コンテナの搬入・搬出などのターミナルへの手続きをサイバーポートで一元的に処理可能になる。

サイバーポートは、港湾全体の生産性向上に向けた取り組みを推進するために、港湾物流や行政手続きなどの港湾関連手続きを電子化するデータプラットフォームで、コンテナターミナルについても、海貨業者・ターミナル双方の業務効率化に寄与するターミナル

ル問い合わせ機能などをサイバーポートに実装・提供してきた。

横浜港本牧BCターミナルでは、23年にサイバーポートの「ターミナル問い合わせ機能」(デマレージ料の問い合わせなど)を導入、直近の利用率は約95%に達し、海貨業者・ターミナル双方の業務効率化を実現している。一方、実入コンテナの搬入・搬出などについては、ターミナル運営者のwebサイトでの対応のみとなっており、海貨業者からするとサイバーポートとターミナル運営者のwebサイトを使い分ける必要があった。

今回、海貨業者・ターミナル双方のさらなる業務の効率化に向けて、ターミナル運営者の取り組みを導入支援としてサポートすることで、サイバーポートとの連携を拡大した。その結果、本牧BCターミナルで6月2日から、実入コンテナの搬入・搬出などのターミナルへの手続きをサイバーポートで一元的に処理可能となる。国交省では今後、全国に先駆けた同ターミナルなどでの先事例を水平展開すべく、全国のターミナルへの導入支援を進めていく方針だ。



ICS2 (EU版24時間ルール) 対応はDescartesで

DESCARTES
The Descartes Systems Group Inc.
81年創業のNASDAQとロンドン証券取引所の上場企業で貿易と運輸に関わるロジスティクスシステムに特化した世界最大級のIT企業。2025年1月期の収益は6.510億米ドル。本社はカナダ・オンタリオ州ウォーターロー。

お問い合わせは (株)オーシャンコマース 鶴町
Tel: 03-3436-1620
Mail address: tsurumachi@ocean-commerce.co.jp

フォワーダー/NVOCCを対象とした欧州向け24時間ルールは2024年12月からのテスト運用が25年3月末で終わり、2025年4月1日からは自社でHouse B/Lレベルの税関申告を手配するフォワーダー/NVOCCがEU域内(北アイルランド、ノルウェー、スイスを含む)に船積みする場合、船積み24時間前までに船積みする貨物の詳細をEU税関に電子申告する事が罰則付きで義務付けられました。

ICS2とは

ICS2はACE(米国版24時間ルール)と同様に、フォワーダー/NVOがEU域外の外国港湾の積み地からEU域内(フランス北アイルランド、ノルウェー、スイス)向けに船積みする場合、船積み24時間前にコンテナ輸送品目、または在来貨物の詳細をEU税関にデータでファイリング(申請)することが義務付けられます。申請するデータの内容は、品目のHSコード、完全かつ正確な貨物明細書、危険化学物質のCUSコード、受・積み荷主のID番号(EORI)など、売り手および買い手のデータが必要となり、EORIの取得には時間を要する場合もあります。本番稼働した25年4月1日以降は、違反者に対して罰金などが課せられます。

運用日程

ハウスレベルの登録(猶予期間)
2024年12月4日 ~ 2025年3月31日
本稼働
2025年4月1日から罰則付きで運用開始

運用国

EU加盟国に加えスイス、ノルウェー、北アイルランド

EORI番号(Economic Operators Registration and Identification Number)取得が必要

- 自社登録にはEORIを取得し申告時に入力が必要
 - ICS2加盟国のサイトでの取得ができ、一つのEORIで対象国の運用が出来る
- ※詳しくはオーシャンコマースへお問合せ下さい

提出期限

- 海上コンテナ貨物(近海コンテナ輸送を除く)
- ICS2加盟国域内に到着する船舶に各外国積地港での積み込み開始の少なくとも24時間前
- バルク/ブレイクバルク海上貨物(近海バルク/ブレイクバルク海上貨物輸送を除く)
- コミュニティーの税関領域の最初の港に到着する少なくとも4時間前

ICS2システムの特徴

- ICS2システム加盟国に輸送する貨物にはセラー(売り手)、バイヤー(買い手)情報が必要(トランシップ、FROB(Foreign Retain on Board)には不要)
- 第一入国名、貨物の経由国の入力
- 送信(登録)フォーマットが複数あり、データの違いにより選択
- EORI番号の入力、船社とのシェア

- コンテナ番号、総重量のマッピング

Descartesの「ICS2」導入のメリット

- 自社貨物のICS2の最新状況をいつでもどこでも自分で確認できます。
- 船社への委託と較べ大幅なコスト削減が可能です。
- 貴社の至である顧客情報が競争相手となる船社や共同混載するNVOCC他社に開示されません。
- 船社都合に左右されず、いつでも、どこでも入力、訂正、削除ができ基本費用で済みます。

Descartesの「ICS2」の特徴

- ①ご利用にあたって特別なネットワーク環境、ソフトを必要とせず、インターネットに接続できるパソコンがあれば世界中何処からでもファイリングや確認が可能です。
- ②データの入力と編集、ICS2運用国への送信は分かり易いウェブインターフェースを使用し、EDIによるデータ送信も可能です。ファイリング用アカウントはユーザー名とパスワードで保護され、通信はSSL(Secure Socket Layer)を通して行われるため、通信中のデータの漏洩、改ざんがありません。
- ③ここで紹介したICS2以外に、Air ACE(航空貨物ACE)、Ocean ACE、ISF(10+2ルール)、JP-AFR、eManifest(ACI)のサービスもあります。
- ④ICS2への申請から日々の入力、送受信業務までオーシャンコマースがサポートしますので、最小の労力とコストでICS2が要求する電子ファイル送受信業務が実行できます。

注意事項

フォワーダー・NVOCCによる税関申告したENSの内容が不正確、申告が遅延、無申告の場合は罰則が適用されます。

海外での集荷促進、海外港との連携

国際的な環境への取り組みに参加

横浜港では、国際競争力向上に向け、海外で航路・貨物誘致を促進するためのピアール戦略を積極化させるとともに、環境問題を中心に海外港湾との連携強化を図っている。

バンコクでセミナー

横浜市港湾局と横浜川崎国際港湾(YKIP)は24年7月、タイのバンコクでタイ港湾庁、在タイ日本大使館、国土交通省を招き、船会社、物流事業者、荷主企業などを対象とした「横浜川崎港湾セミナーinバンコク」を開催した。「新しい国際コンテナ戦略港湾政策」の概要とともに、タイからの輸送ルートとして日本向けの貨物だけではなく、北米・中南米に向けた輸送でも横浜港を利用する利点などを紹介した。

ワイニミー港と覚書締結

横浜市は24年4月、カリフォルニア州オックスナー

ド港湾地区ワイニミー港と、グリーン自動車海運回廊の形成に関する覚書を締結した。同回廊は、港湾間を結ぶ自動車専用船航路に新たな技術を導入し、官民の連携による取り組みや政策を通じて、海運や港湾活動による温室効果ガスなどの削減を促進する取り組み。

ハンブルク宣言に署名

横浜市は24年10月、姉妹港であるハンブルク港の呼びかけにより、ドイツがハンブルクで開催したハンブルク・サステナビリティ会議に参加、国際海運の脱炭素化に関する宣言「ハンブルク宣言」に署名した。ア

PATと連携10周年

横浜港とタイ港湾庁(Port Authority of Thailand, PAT)は、パートナーシップ港連携10周年を迎え、タイから関係者が来訪、25年1月22日にパートナーシップ港連携10周年記念式典を開催した。基本合意書が24年に5年間の有効期限を迎えたことから、タイ港湾庁と協議のうえ、新たにグリーンポート、脱炭素イノベーション、デジタル化についての情報交換に取り組む旨を追加し、引き続き連携を深め、両港における課題解決を進めていくことで合意し更新している。