

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)

Tuesday, June 2, 2026

© Shipping Guide

MESSAGE 横浜港開港記念日に寄せて

開港記念日を迎えるにあたり、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。1859年の開港以来、横浜港は我が国の産業と国民の皆様様の生活を支え、世界と日本を結ぶ国際貿易港として発展するとともに、人や文化が行き交う街の賑わいを生み出し、横浜市民の誇りとなっています。こうした発展の歩みは、港に関わるすべての皆様様の不断の努力と挑戦の積み重ねであり、改めて心より感謝申し上げます。

現在の横浜港は、我が国の国際貿易を支える港として着実に成長を続けています。横浜港における2025年のコンテナ貨物は、貨物量が前年比3.7%増の4,768万トン、取扱個数が前年比3.5%増の318万個となり、い



ずれも5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。荷主企業、海運事業者、港湾関係者の皆様のご尽力の賜物であり、厚く御礼申し上げます。

横浜港では、今後も、「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」に向けては、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。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。また、昨年9月に一部供用を開始した本牧ふ頭D5コンテナターミナルについても、早期完成に向けて整備を進めてまいります。さらに、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取組を進めます。

一方で横浜港は、「観光と賑わいの港」としても大きな役割を担っています。2025年は、新たに「飛鳥Ⅲ」の就航など、寄港回数は209回と過去最多を記録し日本一となりました。2026年も約200回の入港が見込まれ、9月にデビューする「三井オーシャンサクラ」の寄港も予定されています。引き続き、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、港から街へと広がる賑わいを創出していきます。また、山下ふ頭の再開発についても、市民の皆様からの御意見を踏まえながら、横浜の魅力を市民の皆様と共有できる場所として、新しい時代の象徴となる持続可能なまちづくりを進めてまいります。

さらに、「安全・安心で環境にやさしい港」の実現に向けて、カーボンニュートラルポートの形成を推進しています。関係者の皆様と共に作り上げた「横浜港港湾脱炭素化推進計画」が、国際港湾協会の「サステナビリティアワード」において日本の港湾で初めての最優秀賞を受賞するなど、環境面でも横浜港の国際的な評価は一層高まっています。引き続き我が国の港湾の脱炭素化を先導していきます。

いよいよ来年の3月には、環境をテーマとする万博「横浜グリーンエクスポ」が開幕します。ホストシティとして全力で準備を進め、ホスピタリティ溢れる万博を創り上げてまいりますので、どうぞ御期待ください。今後も、横浜港の更なる成長・発展に向けて、関係するすべ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。

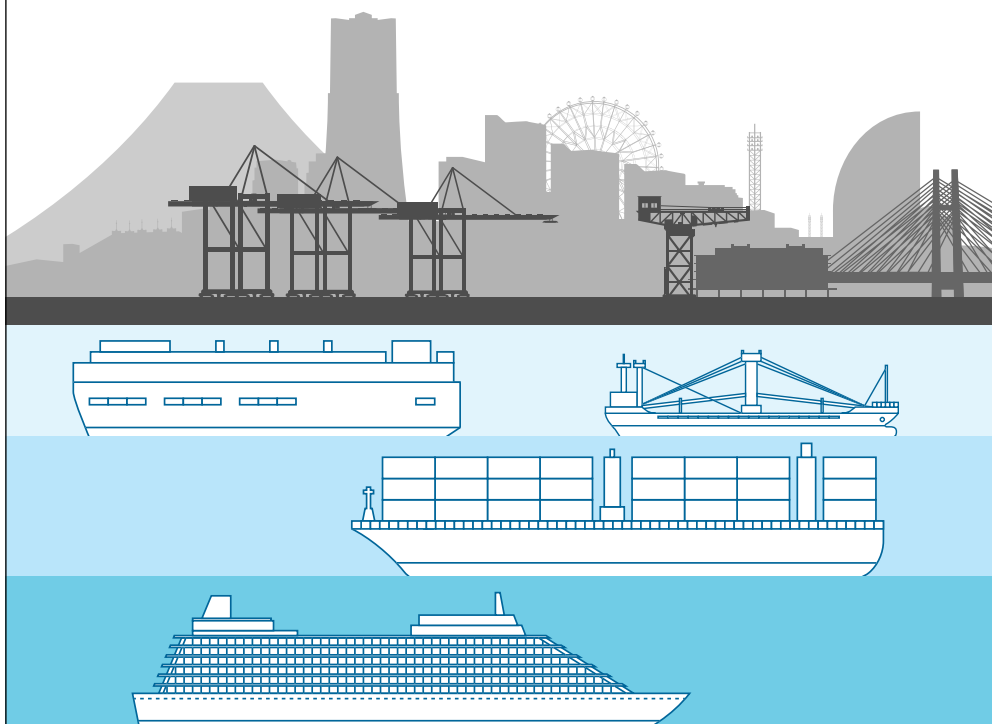


横浜市長
山中竹春



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

多種多様なサービスルート・ワンストップサービス・物流事業

太平洋/日本海/瀬戸内/九州フィーダー・インランドデポ・倉庫事業・Door to Door/Sea & Rail サービス

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

横浜港は大水深ターミナルの整備が進み、貨物量の増加を図るためのロジ施設の誘致、アジア港からのフィーダー貨物の誘致も進んでいます。ただ、他のアジア諸港と比較し、大型船が寄港するには輸出貨物の絶対量が少ないように思うのですが、このハンディをいかに克服しますか。

横浜港の2025年（令和7年）のコンテナ取扱本数は、前年比35%増の318万TEUと、3年連続で300万TEUを超え、直近10年で最多となった。特に内貿コンテナ取扱量が前年比15%増と好調で、過去最多となっている。主因は東日本の各港と連携し、3年連続で東北地域でのポートセールスを実施するなど、国際フィーダー機能の強化に積極的に取り組んできた成果だと考えている。2026年（令和8年）に入ってから世界情勢が変化している。今後の状況を注視しつつも、更なる航路・貨物の増加を図るため、国際コンテナ戦略港湾として、国や

YKIP（横浜川崎国際港湾株式会社）とも連携し、国内外のポートセールスによる「集貨」に取り組む考えだ。

また、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や温度管理等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機能強化施策として「創貨」が位置付けられている。生産拠点の海外移転などを踏まえ、これまでの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。臨海部の物流拠点は港と直結しているため、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注目されている。また、生活必需品や冷凍食品など、海外で生産された製造食品などが増加し、輸入比率も高まっており、事業者からは今後の横浜港内のロジスティクス拠点の整備を見据えた進出要望、問い合わせなどを多く受けてい

INTERVIEW

日本港湾の課題に挑む横浜港 輸出貨物の絶対量が少ない中「創貨」「集荷」「競争力強化」に取り組む

日本の港湾が抱える最大の課題は国際競争力の低下だろう。円高に伴う日本企業の生産拠点の移転が主因で、低廉な労働力と導入した海外からの技術、カネを活用し、中国やアジア諸国で生産、輸出貨物が日本からシフトし、日本出し貨物量が減少した。だが、横浜港を筆頭に日本の港湾当事者は貨物量の増加をはかるため、近年、様々な方策を実行し、貨物量の減少に歯止めかけ、功を奏しつつある。港湾インフラの整備は多額の投資と年月が必要で、さらに港湾と接続する社会インフラの拡充も要求される。「国際コンテナ戦略港湾」による国によるインフラ整備の集中と官民一体で取り組む「創貨」で近年、着実に貨物取扱量が増加している横浜港の管理者である横浜市港湾局長の新保康裕氏に聞いた。

る。新たなロジスティクス施設の進出状況について、南本牧ふ頭では、2018年（令和元年度）までに3棟が稼働し、本牧ふ頭A突堤では建設中の1棟を含め、計10棟が稼働予定だ。今後は整備中の南本牧ふ頭や埋立中の新本牧ふ頭にも新たなロジスティクス拠点の整備を進める。

さらに「競争力強化」の取組について、南本牧ふ頭は超大型コンテナ船の受け入れが可能な国内最大・唯一の水深18mの岸壁を有しており更なる機能強化を進めたい。また、将来を見据え、本牧ふ頭や新本牧ふ頭などの整備を進め、国際基幹航路就航船の大型化に対応していくことが大切だと考えている。というのも、南本牧ふ頭では、コロナ禍前の2019年（令和元年）と昨年の6年間を比較しても約4割取扱量が増え、コンテナターミナルが逼迫し、本牧ふ頭では、施

設の制約により超大型船の寄港要請に応えられない状況も生じている。引き続き本牧ふ頭D5ターミナルの再整備を進め、さらにBC1岸壁前面泊地の浚渫工事に取り掛かる。港湾整備には時間を要するため、新本牧ふ頭などの整備も着実に進めていくことが重要と考えている。

横浜港は港で発生しがちなコンテナ搬出入ゲート前の渋滞を避けることがで

の動きも出ているのではないかと考えており、横浜港としては船社や荷主から様々なニーズが出てきた際には関係者と連携してしっかりと対応していく。

クルーズ船が寄港した際、船客が東京や箱根に行ってしまう悩みの解決はどのように考えますか。

2025年のクルーズ船の入港回数は過去最多となる209回を記録し、日本一と



き、さらに周辺道路の整備が進んでいるため、寄港しても遠回りや輸送効率の低下につながりません。これまでのインフラ整備の進捗状況や混雑への対応について教えてください。

横浜港へのアクセスは首都高速道路・湾岸線、横浜北線、横浜北西線や国道357号線に加え、横浜湘南道路、横浜環状南線の整備も進められており、東名高速や圏央道（首都圏中央連絡自動車道）などの接続により、首都圏各地とのアクセスがさらに飛躍的に向上する。CYゲート前の混雑回避のため、南本牧ふ頭ではCONPASが本格運用されており、ゲート前でのコンテナ車両の平均待機時間が30分から7分に短縮されるなどの効果が確認されており、埠頭内の混雑緩和にも寄与することから、南本牧以外でも本格運用に向けて準備中だ。一方、トラックドライバーの労働時間制限や人手不足の問題等により、荷主のモーダルシフト

なった。豊富な実績で船社からの信頼を獲得した結果だ。横浜港では船旅のスタート/ゴールとなる「発着港」としての利用が9割以上を占めており、乗船前後の市内宿泊や観光といったポテンシャルを有する。このため、市内ではホテルの開業が相次いでいるほか、ターミナルから徒歩圏内で観光を楽しめる利便性の高さも横浜港の大きな魅力であり、こういった横浜港ならではの魅力について積極的にPRしていきたい。今後も、下船後すぐに楽しめる観光施設やイベント、ホテルの最新情報などを、クルーズ関連イベント等を通じて積極的に発信していく予定だ。また、横浜市観光協会をはじめとする観光コンテンツに精通した関係機関と連携しながら、横浜でしか体験できない魅力的なコンテンツを効果的にPRすることで、市内での回遊促進につなげていきたい。

横浜港のカーボンニュートラルの進捗状況についてお聞かせ下さい。

横浜港は日本で初めて国際港湾協会（IAPH）サステナビリティアワードの最優秀賞を受賞し、国内港湾の中でもカーボンニュートラルポート形成をはじめとする港湾脱炭素化において先頭を走っているという自負がある。2025年（令和7年）3月に「横浜港港湾脱炭素化推進計画」を策定し、2050年の脱炭素社会の実現に向け、国や民間事業者など多様な関係者と連携しながら取組を進めている。本計画では横浜市臨海部から排出されるCO2について、2030年度に2013年度比で47%削減、2040年度に74%削減、そして2050年度には実質ゼロとする明確な目標を掲げ、昨年度は日本初となる錨地でのShip to Ship方式によるメタノールバンカリングの実施、横浜市内企業による洋上風力発電関連産業への取組状況調査、ならびに横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワークを活用した、みなとみらい21地区の地域冷暖房施設に関するグリーンローンの大型融資契約の締結など、累計で100億円に迫る融資契約を実現した。2026年3月にはフランスと日本がGlobal Ports Safetyプロジェクトの共同実施についても共同声明で発表した。今後も、次世代エネルギーを活用した船舶や臨海部産業におけるエネルギー転換の促進、グリーン電力供給拠点の形成に向けた取組を進める。さらに停泊中のクルーズ船からのCO2排出削減を目的とした陸上電力供給設備の整備や、脱炭素化に対応した荷役機械の導入など、港湾脱炭素化促進事業を着実に推進する方針だ。また、脱炭素化の推進とあわせて、生物共生型護岸の整備、藻場・浅場の形成、市民に開かれた漁港への改修など、環境と地域が調和した港湾づくりにも力を入れ、できることから一つひとつ着実に取組を積み重ね、横浜港が脱炭素化を先導する国内のリーディングポートとして、持続的に進化し続けることを目指す。

Advertisement for DONGJIN SHIPPING. Includes logo, slogan 'Your Best Shipping Partner', contact info for DONGJIN Agency Co., Ltd. (Tokyo, Osaka, Fax), and service areas: Japan/Korea, Japan/China, Japan/South East Asia.

本牧ふ頭で水深16m/延長300m/面積13haが稼働

「集貨」「創貨」「競争力強化」に取り組む



横浜市港湾局提供

横浜港は「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」の三つの施策を展開している。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背後地の整備、一部供用を開始した本牧ふ頭D5コンテナターミナルの早期の全面供用に向けた再整備など、本牧ふ頭再編強化など、コンテナ取扱機能の強化を図っている。

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を踏まえ、環境対応車を含む自動車産業の変化に対応できる輸出入拠点を目指し、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。一方で国や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、生産性の向上や快適な労働環境に向けた改善などを推進するとともに、港湾の整備や管理において業務効率化とコスト削減に取り組んでいる。

本牧ふ頭D-5CTが一部供用開始

国土交通省関東地方整備局、横浜市港湾局、横浜川崎国際港湾（YKIP）は、コンテナ船大型化への対応やコンテナ取り扱い機能の強化に向け、横浜港本牧ふ頭D-5コンテナターミナルで岸壁改良、ヤード拡張などの再整備を進めているが、工事の進捗に伴い、2025年9月からD-5岸壁とヤードで一部供用を開始している。

1970年に完成した本牧ふ頭は、長年にわたり、横浜港の中心的な役割を担ってきたが、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突堤間を埋立てるなど、順次再整備を進めてきている。D突堤については、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、2014年にD-4、2019年にD-1の各CTが再整備を経て供用を開始している。現在、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、D-5CTの再整備を進めており、最終的には岸壁延長を300mから400mに延伸するとともにコンテナヤードを拡張、荷役方式を従来のストラドルキャリアから

RTG（タイヤ式門型クレーン）に転換する計画だ。

再整備により、冷凍・冷蔵コンテナの蔵置能力が2倍以上に強化、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脱炭素化に資する電動式の荷役機械の導入への対応、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。

昨年9月に供用を開始したのは、水深16mの耐震強化岸壁の延長300m（完成時400m）の部分で、総面積は約13ha（完成時22.3ha）。またガントリークレーンは20列9段対応型を3基を現在のD4ターミナルから移設した。また荷役方式もRTGを導入する。今後はD4、新D-5の稼働を継続しつつ、工事を進め、早期完成を目指している。

創貨、集貨の推進

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が集まっている。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突堤では、ロジスティクス拠点の整備を進めており、現在9棟が稼働中で、建設中の1棟が完成すると計10棟が稼働する。また、整備中の南本牧ふ頭や埋立中の新本牧ふ頭にも、新たなロジスティクス拠点の整備を進めていく方針だ。

また横浜川崎国際港湾（YKIP）や国、東日本各港湾と連携し内航コンテナ船による国際フィーダー網の強化に伴う国内貨物の集貨に取り組むとともに、東南アジアなどからの積み替え貨物を横浜港に集貨することで、国際基幹航路の維持・拡大を図っている。国際フィーダーの強化策の推進（東日本の協定締結港と連携した取り組み、国際フィーダー航路の利用促進・航路網強化など）や国内外の荷主・物流企業などへのポートセールスの実施、内航船・鉄道によるコンテナ輸送の促進などに取り組んでいる。

新本牧ふ頭の整備を進める

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、横浜港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、第1期の約40ha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。

南本牧ふ頭の一体運用

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、21年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、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でいる。

東日本最大の自動車取扱拠点

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。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、コンテナバスからRO/RO船をはじめとした自動車専用船バスへの機能転換を進めてきた。

その結果、日本最大級となる11隻の大型自動車専用船が着岸可能な拠点となった。



横浜市港湾局提供



日本から世界へ 世界から日本へ

SHINYEI SHIPPING CO.,LTD.



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>



Interview YKIP

取扱量増と効率的ターミナル運営で 港湾機能の高度化と国際競争力強化を進める横浜港

横浜川崎国際港湾株式会社 代表取締役社長 中井 拓志 氏

●YKIP/JFEエンジニアリングによる南本牧ふ頭での大型ガントリークレーンの遠隔操作実証実験で課題を検証。

今回の取組は、大型ガントリークレーンの遠隔操作に向けた課題を検証したもので、リモート操作で実際に荷役をしたわけではない。センサーやカメラを大型ガントリークレーンに設置し、遠隔操作に向けた技術開発を進めるためのデータの収集を行った。2026年3月までメーカーと協力し、課題検証を実施したところだ。

遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）とAGV（無人搬送車）による自動化については名古屋港が先行して20年ほど前から実用化しているが、大型ガントリークレーンの遠隔化にかかる実証は、横浜港が日本で最初だ。

金子恭之国土交通大臣が「港湾ロジスティクスワーキンググループ」にて、港湾ロジスティクスを支える担い手の確保、育成を盛り込んだ官民投資ロードマップ素案をとりまとめるなど、将来的な日本の労働力維持の懸念、危惧は共有されていると思う。横浜港に関して言えば、作業員不足に陥っている状況ではないが、数年後に全く違った世界になっている可能性もある。国や横浜市も危機感を共有しており、どのような

横浜川崎国際港湾（YKIP）は国際コンテナ戦略港湾として、京浜港の競争力強化を目的に設立、世界最大級のコンテナ船に対応できるターミナルの整備・運営と国内外からの集貨と航路誘致を目指している。最終的な目的は我が国の基幹航路の維持・拡大を通じた国際競争力の強化であり、日本のサプライチェーンの強靱化、地域経済の活性化、さらに脱炭素化だ。つまり、京浜港を世界と競争できる港湾とすることだが、一朝一夕にできるものではない。しかし、歴代のトップや社員、官民をあげた努力が奏功し、4期連続でコンテナ取扱量を伸ばし、成果をあげつつある。労働人口の減少が進む中、効率的な港湾運営を目指す中井社長に京浜港の現状と課題を聞いた。

状況になっても対応できる体制を研究し、準備することが肝要だ。

港湾で働く人の労働環境を改善し、人材確保の関口を広げ、仕事がしやすい環境をつくることで、より多くの若者に港湾の仕事に興味や関心を持ってもらいたい。いくら技術が進歩しても「港に人が居なくなる」事態はあり得ない。港湾労働者にとっての「働きやすさ」の観点から、何がコンテナターミナルにとって本当に必要なのか、などの検証も必要だろう。高度化が馴染む分野もあれば、最後まで人が運用しなければならない分野もあるだろう。経験に優るスキルは無いが、後進の人に

スキルを伝えることも重要。ただ、ユーザーである船社から言えば、船舶が大型化すればそこに従事するクレーンの数と、ギャング数が揃わないと港湾で最も

重要な荷役機能を発揮できず、本当の意味で本船荷役を迅速に行えない。

海外のターミナルを見たが、エアコンの効いた部屋でコーヒーを飲みながら操作していた。この夏は酷暑が予想され、外での作業は過酷だ。夏もあれば冬もあり、雨も雪も、深夜作業もある。ライフワークバランスに配慮し、労働環境を如何に整えていくかが労働力

確保の一つの答えであり、世界的な流れだろう。港湾荷役作業の現場を魅力ある職場にしていくためにも、関係者全員が共通の理解をもって一つ一つ進めていく

必要がある。

CMA CGMが2026年4月から日本・アジア～欧州航路の“Ocean Rise Express”を開始、横浜・名古屋・神戸および華南地域と欧州を結ぶ直航サービスを開始した。欧州向け東京寄港を取り止めた船社と入れ替わる形で横浜から欧州直航のサービスを開設したものの、その航路開設記念式典に金子国交大臣が



横浜市港湾局提供



船社からは、いろいろご意見をいただいている。現在工事中のターミナルや、さらにその先について、施設の更新やターミナルの機能など考える事が多い。全ての寄港船が2万TEU型になることは無く、全ターミナルの岸壁水深を18mにする必要はない。一方、日韓、日中航路など近海サービス船社も横浜港を利用しており、公益性という立場でしっかり対応していかなければならない。メリハリを付けて、船型などそれぞれの特性に対応したターミナルの機能を持たせることが、今後の大きな課題になる。

●「横浜港は輸出、東京港は輸入が中心」といったイメージが確立しているが、横浜港への一般道、高速道のアクセスは近年、大幅に改善、大消費地の埼玉、千葉や茨城へは東京港と変わらず、CY搬出入時の混雑を考えると、むしろ北関東圏でも同等かそれ以上の優位性がある。

横浜港の2025年の輸入貨物取扱量は前年比0.5%増の128万5,000TEUで、輸入も着実に増加している。固定観念は荷主だけでなく、フォワーダーにもあるが、たかだか20数キロしか離れていない両港だが、データは変わりつつある。どのような配船形態になるかが、一番のポイントになるだろう。基幹航路の大型就航船が東京、横浜の2港を一つのサービスで寄港することはまずあり得ない。だが、東南アジアも含め近海航路船は東京、横浜の両港に寄港しており、船社が東京港、横浜港のどちらを先に寄港するかによっても輸出入のバランスは変わる。現場を見ると「輸出の横浜、輸入の東京」とははっきりとは分かれてはいない。現実には中南米航路船が寄港しているのは横浜港だけで、当

該航路の荷動きと取扱量は増加している。この航路の特殊性は輸出よりも輸入が多い事で、新たにONE/HMMの中南米航路も日本に途中寄港するが、そのターゲットも輸入貨物だ。

●港湾機能のスケールアップよりも効率化、高度化を志向。

北米・中南米を含めた米州大陸向けは大圏コースをとるので、横浜からもっとも航海距離が短い優位性がある。逆に欧州、地中海は一番遠く、遠距離になる。米州向けの取扱貨物増加の中身を見ると、米州航路のハブ港機能化も寄与している。BCP対策としてフォワーダーが釜山港経由を推奨しているが、それは否定できない面もある。釜山新港のスケールの大きさは寄港船社を集めるもので、ハブ港の機能を確立している。そのような釜山と比べると、日本の港湾は阪神、名古屋、京浜と分散している。これは明治以降、日本の近代化、重工業化はこの三大工業地帯を中心に進め、港湾政策でも国が三大湾（大阪湾、伊勢湾、東京湾）を重点整備し、発展していった歴史的背景があるからだ。

そのため、港自体のスケールを大きくするのではなく、これから15～30年といった中長期的な視点に立って、個々のターミナルの機能を如何に引き上げ、強化するかを考え、効率性を高め、取扱量を引き上げる形でターミナルとしてのコストを引き下げていく。

スケールを大きくすることは一つの回答だが、整備コストなども施設規模に応じて高くなるので、クレーンや岸壁の利用効率などを引き上げて全体的なコストを引き下げ、取扱量の増加と効率的なターミナル運営を目指す。

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。



競争力向上へ新本牧埋め立てや本牧再整備に取り組む

横浜市港湾局の26年度予算、基幹航路の維持・拡大へ

横浜市港湾局の2026年度予算案概要を発表、一般会計は155億8,338万円で、前年度当初予算に比べ、2億2,207万円の減少（前年度当初予算比1.4%減）となり、主に本牧ふ頭D突堤受電設備更新費の事業進捗による工事費の減などによるものだ。

港湾整備事業費会計334億5,377万円で、前年度当初予算に比べ24億883万円の減少（同6.7%減）で、主に山下ふ頭用地造成など事業費の減などによるもの。埋立事業会計は155億6,833万円で、前年度当初予算に比べ74億8,397万円の減（同32.5%減）、主に企業債償還金の減少などによるもの。

国際競争力のある港へ

国際競争力のある港づくりでは、新本牧ふ頭の整備に203億5,707万円（前年度予算額182億2,168万円）、南本牧ふ頭コンテナターミナルなどの整備に15億9,923万円（同4億2,352万円）、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66億6,512万円（同106億6,525万円）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、大黒ふ頭高上げと海岸保全施設の整備に1億3,390万円（同1億2,680万円）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1億744万円（同1億279万円）、横浜港港湾統計管理システムの改修・運用に1,218万円（同1,385万円）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。2026年度は護岸締切堤などの整備、埋立工事などを進める。

第1期地区では、護岸締切堤などの整備、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。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・据え付ける。一方、建設発生土受入事業では、市内公共工事などの建

設発生土を受け入れていく。またヨルノヨの開催セルと護岸本体のケーソンを製作・据え付ける。一方、建設発生土受入事業では、市内公共工事などの建

設発生土を受け入れていく。またヨルノヨの開催セルと護岸本体のケーソンを製作・据え付ける。一方、建設発生土受入事業では、市内公共工事などの建



設発生土を受け入れていく。またヨルノヨの開催セルと護岸本体のケーソンを製作・据え付ける。一方、建設発生土受入事業では、市内公共工事などの建

設発生土を受け入れていく。またヨルノヨの開催セルと護岸本体のケーソンを製作・据え付ける。一方、建設発生土受入事業では、市内公共工事などの建

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。2026年度は処理画面の改良など、さらなる利便性向上を業務効率化のためのシステム改善や次期更新に向けた検討を進める。

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。2026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。



設発生土を安定的に受け入れるため、土砂中継所の運営・機能向上、水質管理業務などを進める。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、環境への取り組みなどに関する模型やパネルを展示するとともに、映像を上映している。2022年6月オープンから2025年12月末時点で延べ約14万人が来場、社会科学見学として市内の小中学校など23校延べ約2,100人の見

南本牧ふ頭CTなどの整備

南本牧ふ頭では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月に全面供用を開始している。世界最大級のコンテナ船運航会社MaerskがMCL1~4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、港湾運営会社（YKIP）へのコンテナターミナル整備支援を進める。

本牧ふ頭の再編強化

超大型コンテナ船の円滑な受け入れやコンテナ取扱機能を強化するため、2025年9月に一部エリアの供用を開始したD5コンテナターミナルで、引き続き岸壁の延伸やヤードの拡張などの整備を進め、早期の全面

などに取り組む。

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

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



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>

CMA CGMが欧州、米国西岸を直結

フィーダーサービスネットも拡充

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や利便性向上のため、コンテナターミナルの拡張・再整備や岸壁の延伸、さらにロジスティクス拠点の形成等を国などと連携し推進、世界の主要地域と結ぶ北米・欧州・東南アジアなどの定期コンテナ航路が多数就航しており、国内の内航フィーダー航路とも接続、現在18航路以上の展開を推進中だ。

Maerk、環境対策強める
25年2月からはアライアンス再編でMaersk（デンマーク）とHapag-Lloyd（独）で構成するGemini CooperationがHub & Spoke方式によるアジア域内専用フィーダーの一つであるAsia Shuttle6/JPIを開始、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中だ。

A.P. Moller-Maersk傘下

で南本牧ターミナルを運営するAPM Terminals Japan（APMT Japan）は横浜港での事業運営を再生可能電力で賄うことを目的に、再生可能エネルギーの小売・卸売業者のFPS（東京都港区）と26年4月から20年間の長期オフサイト型電力購入契約（PPA）を締結した。ターミナルの電力供給を化石燃料由来の電力網から、東京地域に新設された複数の太陽光発電施設から

の供給に切り替え、年間約2,600トンのCO₂排出量削減（Scope2）を見込んでいる。また、中国の揚子江船業グループの江蘇新揚子造船が建造したメタノール燃料9,000TEU型6隻シリーズの第2船“TAURANGA MAERSK”（写真）の引き渡しを受け、5月末から横浜港にも寄港する極東/PNW航路のTP1に就航、温室効果ガス（GHG）排出ネットゼロに達へ向けた取り組みを強めている。

CMA CGM、日本のサプライチェーン強化
一方、CMA CGM（仏）は日本から北米東岸へ唯一のダイレクトサービス、Chesapeake Bay Express（CBX）で横浜港に寄港しているが、2026年4



月からは、日本・中国/欧州航路で新たにOcean Rise Express（OCR）を開始した。OCRはONEによる日本抜港後、日本と欧州を直結する唯一のサービスとなった。OCRには、CMA CGMが単独で7,500～9,300TEU型14隻を投入し、神戸～名古屋～横浜～廈門～塩田～（喜望峰）～ロッテルダム～ハンブルク～サザンプトン～（喜望峰）～南沙

～神戸のローテーションで定曜日ウィークリーサービスを展開中。さらに、日本/米国西岸航路を改編、Eagle Express 1（新EX1）を開始した。新EX1は新たに神戸、名古屋、横浜に追加寄港し、日本と米国西岸を直航で結ぶサービスとなり、迅速かつスケジュール信頼性の高いローテーションは青島～釜山

～神戸～名古屋～横浜～ロサンゼルス～オークランド～横浜～那覇～釜山～青島で、ロサンゼルス港（FMS）のオン・ドック鉄道を利用することで、米内陸部の主要仕向地への接続性が向上し、中西部や南部の主要市場への到着日指定と予測可能な配送が可能となり、OCRとともに日本のサプライチェーンをエンドツーエンドで強化した。

フィーダーコンテナ取扱量2位維持 COSCOが新太平洋フィーダーサービス

日本内航総連合会がまとめた2024年度の内航フィーダーコンテナの取扱量（積み/揚げ合計）は173万3,364TEUで前年度比7%増となった。関西が全体の30%を占め、次いで関東が24%、中国が12%と続き、横浜港は23万8,073TEUで前年度比6%増加し2位を維持した。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、これら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が重要な課題となっている。最近の動きをみると、COSCO（中国）が2025年5月中旬から、横浜港積み替え（T/S）で太平洋岸国内港と主要航路を結ぶフィーダーサービスを開始した。

そして、2026年5月には太平洋側の内航コンテナ船によるフィーダー体制を変更、1ループから3ループに拡充し、小名浜港や清水港への寄港を開始するほか、エリアごとにサービスを分けることでスケジュールの安定化を図る新太平洋フィーダーサービスを開設した。太平洋第一・北斗エクスプレス・北海道・東北サー

ビス（JFP1）は、横浜～苫小牧～八戸～釜石～横浜）は横浜コンテナラインが運航、太平洋第二・朝日エクスプレス・北関東サービス（JFP2）は、横浜～仙台～小名浜～横浜）は鈴与海運が運航、太平洋第三・富士エクスプレス・清水サービス（JFP3）は、横浜～清水～横浜）は鈴与海運が運航、単なるサービス提供にとどまらず地域経済を結び、東北と北関東の市場カバー率を向上させ、地元企業に安定した効率的な物流の選択肢を提供する。



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

株式会社日新

〒102-8350 東京都千代田区麹町一丁目6番4号
<https://www.nissin-tw.com>

「横浜港脱炭素化推進計画」コンテナ船燃料の脱炭素化

持続可能な金融フレームワーク、グリーン電力供給拠点の形成

横浜市は2025年3月に、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、「横浜港港湾脱炭素化推進計画」を公表している。

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「横浜港港湾脱炭素化推進計画」を作成した。同計画の対象範囲は、横浜港の臨海部地区と港湾区域に、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150万t/年、2040年度に約200万t/年、2050年度約250万t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、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。

サステナブルファイナンス金融フレームワーク

2024年4月、横浜市のみならず銀行は横浜港におけるカーボンニュートラルポートの形成にあたり、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ている。

同計画の対象範囲で活動する企業の規模はさまざま、大手企業でも環境方針の策定など情報開示に一定のハードルがあり、元々サステナブルファイナンスに取り組みにくい状況にある。また、取り組めたとしても第三者評価費用やマンパワーなどにより断念するケースが多いと想定できる。横浜市が「横浜港CNPサステナブルファイナンスフレームワーク」を整備し、企業が自社の取り組みを同計画の港湾脱炭素化促進事業として位置付けることで、単独では対応しづらい規模の企業まで取り組みの裾野が広がり、サステナブルファイナンスへのアクセスが可能になり、横浜港全体のカーボンニュートラル化を促進できる。

洋上風力発電のグリーン電力を供給

人口減少や節電・省エネなどの減少影響よりも経済成長やデータセンター・半導体工場の新増設が続くため、全体として電力需要は

増加傾向となっている。供給区域ごとの需要想定は、北海道と東京が特に増加しており、増加率は北海道が最も高いが、増加量は東京（3,920千kWh）が北海道（440千kWh）を大きく上回る。

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。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と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。

狙いのひとつは横浜市を含む首都圏エリアへのグリーン電力供給を証書ではなく実際の電力調達で実現することである。首都圏へ電力を供給するための海底ケーブルは水深1,500mをゆうに超える相模湾・相模灘においては敷設が困難と言われていること、国においては洋上風力発電の排他的経済水域（EEZ）における展開を可能とする制度整備を進めていることから、電気

運搬船による電力輸送が現実化すれば横浜エリアが最も電力を受入れるエリアとして優位にあると考えられる。

この構想を実現させるためにはEEZ海域でも設置可能な浮体式洋上風力発電の開発・設置・運営を手掛ける事業者との連携が必要だ。

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。

次世代船舶燃料の普及促進

海運の脱炭素化への貢献と国際競争力のある港づくりのため、横浜市はさまざまな種類の次世代船舶燃料の普及促進に取り組んでいく方針だ。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、Maerskと三菱ガス化学と覚書を締結した。また、2024年4月にはMaersk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リングシミュレーションに取り組むなど、民間企業と連携してメタノールバンカリングの実現に向けた取り組みを進めている。

横浜港本牧ふ頭で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方式によるアンモニアバンカリングを実現した。横浜市は港湾局が岸壁の利用に関して調整したほか、消防局をはじめとする関係部局がコンソーシアムの取り組みを支援している。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バンカリング船の建造を進めている。



環境に配慮した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（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の減免措置を講じている。

また、LNG燃料船の普及・寄港促進を図るため、LNG燃料船とLNGバンカリング船の入港料の減免、LNGバンカ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、コンテナバース輸送、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利用拡大が期待できる。

内航船による輸送は一度に大量の海上コンテナを輸送できるため、トラックに

比べ輸送トン当たりの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だ。内航船による輸送は北海道、東北、東海、関西の太平洋沿岸とのネットワークを構築している。

横浜から東京・千葉を海上で結ぶコンテナバース（コンテナ専用はしけ）は一度にトラック80台以上に匹敵する大量の海上コンテナを輸送できる。省エネ効果による輸送トン当たりのCO₂排出量の削減に加え、首都圏や港周辺の道路の混雑の軽減を図ることが期待できる。

横浜港では横浜本牧駅を拠点とした鉄道輸送を持ち、2024年10月、大手自動車メーカーと日本通運が、横浜本牧駅と宇都宮貨物ターミナル間の鉄道を利用し、40フィートの海上コンテナを定期輸送する取り組みを開始した。鉄道専用コンテナに積み替えることなく、海上コンテナのまま輸送できるため、脱炭素化、物流の効率化が期待できる。

水素燃料電池方式へ換装可能な荷役機械の導入

国土交通省港湾局は2024年2月に横浜港南本牧ふ頭MC-2で、水素を燃料とする荷役機械の現地実証に取り組むと発表した。2022年度から2025年度までに実証事業で、港湾のターミナルで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。

また、国土交通省港湾局は港湾のターミナルにおける水素を燃料とする荷役機械の安全かつ円滑な導入や普及に向けて2024年11月に「水素を燃料とする荷役機械の導入に向けた検討会」を設置して検討を進めている。横浜市は東京都港湾局や神戸市港湾局とともにこの検討会に参加している。

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から発電し、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。内航船向け陸上電力供給設備については規格が統一されていない問題があることから、2023年7月に汎用型の陸上電力供給設備の普及を目指す「船舶向けゼロエミチャージャー普及推進協議会」に参画した。

民間の取り組みとしては東京汽船が2022年度に大容量リチウムイオン電池とディーゼル発電機を組み合わせた電気推進システムを動力源とするタグボート「大河」を就航させた。同船は国内では初めて大容量リチウムイオン電池と組み合わせることにより従来の電気推進システムよりもさらに効率向上を図った。

再エネ電力を使ったターミナル運営

2022年度から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」により、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。

Green Shipping Corridor (GSC)

横浜市はロサンゼルス港、オークランド港、ロングビーチ港、シンガポール海事港湾庁、ワイニミー港とGSCのMOUを締結するほか、姉妹港などやC40（世界大都市気候先導グループ）への参加港とともにGSCのあり方を検討している。ひとつの取り組み事例としてはGSCの形成の前提となる温室効果ガス排出量の把握方法について海外港を調査、相互に取り組み手法に関して情報交換している。

さらに横浜市はIAPHやC40などの国際NGOの活動に参加し、彼らとの連携や対話を通じて横浜港のプレゼンスの向上に努めている。

国では水素社会推進法を施行、水素社会実現に向けた取り組みが進展している。横浜市では国の動向を注視しながら、引き続き事業者と地域特性に適したサプライチェーン構築の検討を進める。

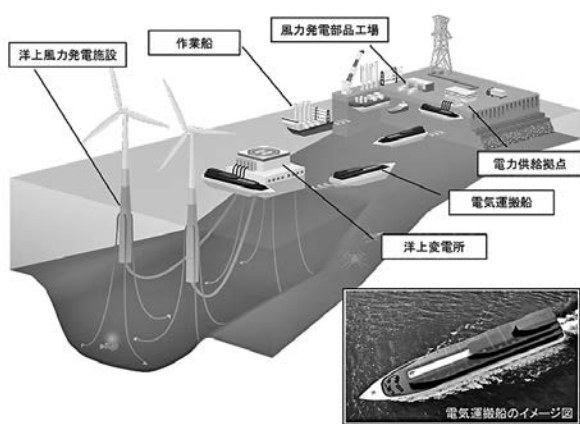


図43 電気運搬船を活用した浮体式洋上風力発電のウィンドファーム（イメージ）

IAPH Sustainability Awardsで最優秀賞を受賞 多様な連携で独自の取り組みを進める

多様な連携で独自の取り組みを進める

2025年8月、横浜市が国際港湾協会（IAPH：International Association of Ports and Harbors）が開催するIAPH 2025 Sustainability Awardsに提出していたプロジェクト「Port Decarbonization Plan; 121 public and private partnerships projects」が、Climate and Energy部門で日本初の最優秀賞を受賞した。

横浜市が受賞したプロジェクトは、「横浜港港湾脱炭素化推進計画」を題材にして、横浜港におけるカーボンニュートラルポートの形成に向けて多様な連携を進めていくことを紹介したもので、港湾運営、代替燃料・エネルギー、グリーンファイナンス、海洋生態系を対象とする非常に包括的なプロジェクトとして高く評価された。同Awardsは、IAPHが2019年から毎年開催しているもので、世界中の港湾から脱炭素など6カテゴリーでプロジェクトを募集し、優れた案件を選出している。

横浜市は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、「横浜港港湾脱炭素化推進計画」を2025年3月に公表、2050年の脱炭素社会の実現を目指し、さまざまな取り組みを進めている。最近の主要なトピックスを紹介する。

横浜港CNP サステナブル金融FW

横浜市は2025年3月、みずほ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、横浜港港湾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。

サステナブルファイナンス活用には、資金使途の明確化や、社会課題に対する投資効果の報告方法など、国際ルールが定めた要件の充足について規定するフレームワークをあらかじめ作成、それが国際ルールに準拠している旨の第三者評価を取得する必要がある。横浜市が今回作成したフレームワークは、第三者評価機関として国際的に活動するDNVビジネス・アシュアランス・ジャパン（DNV）から国際ルールに沿っている旨の評価（セカンド・パーティ・オピニオン）を取得している。

ダイトコーポレーション

ダイトコーポレーションは2025年3月、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、みずほ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、日本初となる。

同社は2024年11月8日に建造を決定した、2027年5月竣工予定の電動タグボート（EVタグ）の建造資金



【YOKOHAMA EV-TUG仕様】

1) 寸法（メートル）	全長33.4全幅9.6吃水4.6
2) 旗用機	JG
3) 総トン数	199トン級
4) 最大速力	14ノット
5) 最大揚力	48トン（前直時）
6) 推進システム	電気推進システム
7) バッテリー容量	約3.2MWh

としてグリーンローンを利用するもので、同船は船型改良・電気推進化・新しい操船装置などを連携、非化石エネルギー転換を図り航行効率を上げること、また非化石エネルギーとしてリチウムイオンバッテリーを採用することで、CO₂排出削減を約60%実現する。

上野グループホールディングス

また2025年8月、内航船事業などを展開する上野グループホールディングス（上野GHD）は、横浜銀行との間で、横浜市が策定した「横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワーク」を活用したグリーンローンに関する融資契約を締結した。同契約は横浜銀行による同フレームワークを活用した融資の第一号案件で、適合書簡の取得費用を横浜市が負担する仕組みを活用した第一号案件となる。

融資契約では、上野GHDは同ローンにより調達した資金を、本社ビルの設備投資に充当する。さらに同社は2026年1月、旧本社ビルの空調設備改修のため、同フレームワークを活用して、みずほ銀行とグリーン



ンローンに関する融資契約を締結した。

みなとみらい21熱供給

横浜市のみなとみらい21地区で展開している地域冷暖房において新設する第3プラントについて、高効率な空調・熱源など関連設備投資にあたり、みなとみらい21熱供給（MM21DHC）は同市が策定した「横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワーク」を活用したグリーンローンに関する融資契約を2026年3



月に締結した。同契約は地域熱供給として日本初のグリーンローン契約で、同フレームワークを活用した融資の第4号案件で過去最大金額の組成となる。

アンモニア燃料 タグボート“魁”

日本郵船、IHI原動機、日本海事協会（ClassNK）、新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）は2025年3月横浜港でNEDOグリーンイノベーション基金（GI基金）事業の次世代船舶開発プロジェクトとして公募採択を受けたアンモニア燃料タグボート“魁”の開発と実証



航海が完了した。同プロジェクトは日本郵船とIHI原動機による、LNG燃料タグボート“魁”をアンモニア燃料使用の二元燃料船へ改造、世界初のアンモニア燃料船として改造工事を完了し、東京湾を中心に3カ月間にわたり実証航海していた。

国内初“飛鳥III”に LNGバンカリング

横浜市港湾局は、横浜港を母港とする新造クルーズ船“飛鳥III”に対して、2025年6月に横浜港大さん橋国際客船ターミナルに



て、クルーズ船へのLNGバンカリングとしては国内で初めて、Truck to Ship方式でLNGバンカリングした。

バンカリングでは、2日間で延べ4台のLNGローリー車を使用し、LNG燃料を供給した。

ピュアバッテリーEVタグ ボート開発プロジェクト

東京汽船（横浜市）とMarindows（東京都中央区）は2025年8月、日本初となるバッテリーのみを動力源として用いる「ピュアバッテリーEVハーバータグボート開発プロジェクト」を正式に開始した。2030年の就航を目指してお



り、横浜港・川崎港でハーバータグ（港湾曳船）として運航、港湾のCNP（カーボンニュートラルポート）政策に沿って、「港湾からの温室効果ガス排出ゼロ」達成を後押しする。

日本初、メタノールと バイオ燃料使用船の入港料減免

横浜市はCNP形成と国際コンテナ戦略港湾政策の推進に向け、2026年1月1日からメタノール燃料船とバイオ燃料使用船を対象とする入港料減免制度を開始し



た。新たなインセンティブ制度は、メタノール燃料船が入港料を全額減免、また横浜港で混合比率24%以上のバイオ燃料混合油を300トン以上補油した船舶について入港料を全額減免する。

横浜港では、すでにカーボンニュートラルポートの取り組みの一環として、環境に配慮した船舶の寄港促進を図るインセンティブ制度を導入、現在、IAPH（国際港湾協会）が運営するEnvironmental Ship Index（ESI）制度の対象船舶でスコア30以上の船舶とグリーンアワード財団の認証船舶は、入港料の15%相当額を減免しているほか、LNG燃料船（ただしLNG運搬船は対象外）は入港料を全額減免、LNGバンカリング船は入港料と岸壁使用料を全額減免、LNGバンカリング船のうちLNG以外の燃料供給も可能な船舶は、入港料を全額減免、岸壁使用料の75%相当額を減免している。

Ship to Shipで メタノールバンカリング

横浜市は2026年2月、出光興産、国華産業、商船三井、三菱ガス化学とともに京浜港横浜区（横浜港）の錨地で、商船三井が運航し三菱ガス化学が用船するメタノール二元燃料外航船“第七甲山丸”（47,960



dwt）と国華産業の運航するメタノール輸送内航ケミカルタンカー船“英華丸”（1,259dwt）との間で、日本初の錨地でのShip to Ship方式による船舶で使用する燃料としてのメタノールを供給（メタノールバンカリング）した。同取り組みは就航しているメタノール燃料船に対する錨地でのShip to Ship方式によるメタノールバンカリングとして、国内初となり日本国内のメタノールバンカリングの普及に向けた大きな実績となる。

環境再生型海藻養殖 JブルーCの認証取得

幸海ヒーローズ、横浜市漁業協同組合金沢支所、八千代エンジニアリング、横

浜市は「大都市圏横浜における環境再生型海藻養殖による【おさかなの街づくりプロジェクト】」で、2026年2月にJブルークレジット認証を取得した。気候変動による海水温上昇や海洋生物による食害などによって海藻が姿を消す問題（磯焼け）に対して、環境再生型コンブ養殖活動を推進することで、沿岸部の水環境を改善し、CO₂の削減と生物多様性の保全に貢献するもので、クレジットで得た資金は環境再生型海藻養殖の活動を継続していくために活用していく。

洋上浮体型 データセンター実証実験

日本郵船、NTTファシリティーズ、ユーラスエナジーホールディングス、三菱UFJ銀行、横浜市が共同で検討を進めている、再生可能エネルギー100%で運用する洋上浮体型データセンターが2026年3月に横浜市の横浜港大さん橋ふ頭に設置したミニフロート（浮体式係留施設）上にて実証実験のために稼働を開始した。



ミニフロートでは太陽光発電設備と蓄電池設備を活用した再生可能エネルギー100%で稼働する洋上浮体型データセンターを実証実験し、世界初となる「洋上浮体型グリーンデータセンター」の実用化に向け検証していく。

国内初バイオ燃料対応型 港務艇が就航

横浜市は海上巡回で使用している港務艇“パトロール01号”をトヨタ自動車・マリン事業部が開発した脱炭素化に資するバイオディーゼルエンジンへ改良、



2026年3月から国内初のバイオ燃料対応型エンジン搭載の港務艇として運用を開始した。三和エナジーが配送してきた出光興産のカーボンクレジット付バイオ燃料（5%バイオ燃料混合の軽油）を給油した。

INTERVIEW

横浜港運協会会長 藤木 幸太氏

横浜港の「独自性」を進化させたい思い プラスαの血の通ったものを

横浜港運協会の藤木幸太会長は藤木家のDNAを引き継ぐ港湾人だが、その見方は特殊で、ユニークだ。政治家から学者、芸能人、スポーツ選手に至るまで幅広い交際範囲をバックとしたきわめて常識的な見方も兼ね備える常識人でもあり、公益財団法人・日本アイスホッケー連盟の会長でもある。今回は業界や行政について闊達に語ってもらった。

横浜港の2025年の取扱実績は良かった

コンテナの本数で港勢が判断され、自動化が進んでいるか、船社がどう考えているかなど、見方はいろいろあるが、私は見る角度が少し異なり、横浜港の「独自性」を進化させたい、と考えている。というのも行政は全て数字で判断し、2、3年で担当者が代わるからだ。

そのような私の立場と、行政とか社会の判断基準は違ってくるのは当たり前だろう。

国や行政のいう事は聞くがそこにプラスαの血の通ったことが望まれるのが横浜港運協会だ、と思っており、先代（藤木幸夫氏）からも教わってきた。

だから港湾の話をするときに数字の話をするのではなく、独自性など血の通う話をしたい。

独自性について言えば、現在、「ハマフェス2026」（囲み参照）をやっている。一番港湾に近いところの観光に力を入れている。具体的には元町商店街、中華街、山下公園の商店街が、一緒になって横浜を盛り上げようとしている。これに港湾関係者として横浜港振興協会が入っているが、港湾が主導していなかった。これまで陸の商店街のハマフェスに海の横浜港振興協会が入ってハマフェスなどをすることはなかったが、これからはウォーターフロントは物流だけでなく市民生活や観光などにも寄与しなければいけない、という発想でできたのが港運協会会員のみで構成される横浜ハーバーリゾート協会だ。

横浜ハーバーリゾート協会はカジノ問題がきっかけでできたが、趣旨は市民の生活や観光など一緒にやって行かねばならない、とい

う時代になってきた。そこで問題となったのが、港湾の人材不足だ。養成機関である港湾カレッジが定員割れしているのだ。カレッジの卒業生は100%就職でき、出口は保証されているのに入口が問題になっている。問題を手繰っていくと、ターミナルがある港頭地区に行くと、「危険なので立ち入り禁止」になっており、「港湾=危険」と印象付けられている。それが50年続くと、市民が港湾を知らなくなってしまい「ミナトは山下公園」になってしまった。本来は子供たちが新本牧や南本牧を身近に見て「港湾てすごいな」との感覚をもって成長しなければならぬ。これをせずに来たツケが今になって回ってきた、ということだろう。

港湾の特殊性は内側と外側から見る必要があり、それは何かと言うと「人材」だ。「その地域に港湾を知る人材が居るか」であり、端的にいうと、市長など首長が優れているかどうか分かるのは市議会レベルまでで、そこから先は分からない。

港湾荷役の自動化について

「荷役の自動化は当たり前」が自分の基本スタンスだ。たとえ、子供時代に携帯電話があった世代と固定電話しかなかった世代の違いだろう。今はSNSで個人が情報発信できるが、自分の時代はラジオ、テレビ、新聞のような公共のメディアで情報を知った。こうした環境のなかで、自分がどう変われるかだろう。先進的な技術はすぐに普及するものだ。

高市首相が掲げる「17分野（戦略17分野）の中に港湾ロジスティクス（物流インフラ）が急浮上して入ってきて予算も付いてしまっ

た。首相の決定に、本来の所轄官庁の国交省は慌ててしまい、どうしたら良いか困ってしまった。その前哨戦が国防で自衛隊に予算がついたが、三菱重工など装備品メーカーなどは急に発注されても生産できない。断ると来年の予算が付かなくなるので企業にとっては大きな問題だ。どの省庁も大変で、我々にもヒアリングの要請があった。

港湾の現状を説明するのに、世界的な尺度で考えると、荷役するコンテナのTEU数だったり「RTGが何台」だったり、面白みがない。国交省の尺度がそれらの数値でしかないのじゃないか…。

自動化について言っているのは主に船社だ。オランダの大手船社は、国交省から現状を聞くと「全くやっていないじゃないか」となる。我々から言わせると、予算もくれないから、時間外で荷役をやり、今までの能率を確保してきた。でも「日本では既に時間あたり50本出せているのに、これを自動化すると逆に20本しかできなくなってしまう」と説明して「どこに予算をだそうとしているのか」という大きな疑問が出てくるので、我々としては、まず現場の意見を聞いて現状を良く把握してから自動化の議論をして欲しい。

ともかく自動化については賛成、反対という議論はナンセンスで、携帯電話と同じように、普及していけば業務も現場もかわってくる。ダーウィンの進化論と同じで人間は生きるために環境に順応する。港運協会も港運だけではなく広く世の中を見て行く必要がある。

港湾、物流業界は今までもストもせずに頑張り、注目されてこなかったのが、どうして今回「戦略17分野」予算の対象となったのか分からない。一方で、港湾ストとなれば4、5日後にはコンビニから商品がなくなるということも、一般消費者も改めて現実問題として認識すべきだろう。

外国人の雇用について

厚生労働省の諮問委員会などは皆、ただ単に世界標準に合わせようとしている。地域の特性や雇用慣習にあわせようとしていないのが実情だ。その違いを考慮せずに諮問委員会などの結論を出してしまっている。産別賃金などは地域が変われば違う、全くナンセンス。

南本牧の現場では、忙しくなると残業が増えてその分個人収入も増えるという図式にもかかわらず、働き方改革によって上限が決められ、やりたくても残業が出来ないし、違反すると労働基準監督局から違反行為と指摘され罰金まで課される、というのが現実だ。

さらに、我々関係業界の港運協会と、コンテナのドレー輸送を行う全国トラック協会との交流がこれまでほとんどないのも問題課題だ。CYゲートでのトラックの待機時間を厚労省はどう見てるか？ 道路輸送を



している時間を労働時間として見ているのに、ドライバースの実際の業務内容を見ると走行している時間よりも待機してゲートの順番待ちをしている時間のほうが長くなっている。厚労省による働き方改革はいろいろな矛盾を抱えたまま。また、栃木や新潟など首都圏以外のドライバーが入ってくると、トイレなどローカルルールを知らないためか南本牧のゲート付近の道路

わきには多くのペットボトルの中には尿入りのペットボトルなども放棄され、それを誰が責任もって掃除するかも現状では定かではなく、仕方なく時折、港運協会のメンバーが掃除している。外国人労働者の場合も厚労省は港湾労働の実態を正確に把握していないので、今後は政府としっかりコミュニケーションを取りながら検討すべきだと思います。

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年に大阪商船三井船舶（現・商船三井）に入社、79年藤木企業株式会社入社、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。その間に2007年関東運輸局から関東運輸局長表彰、2012年国土交通大臣から海事功労表彰、2014年パラオ名誉領事就任、2015年黄綬褒章、2016年厚生労働大臣から功績賞受賞。

横浜港運協会

会長 藤木 幸太

副会長 原田龍次郎

副会長 飯泉勝也

副会長 飯塚利信

副会長 福田智明

副会長 串田素宏

副会長 藤木幸三

副会長 田留晏

副会長 山下晃

副会長 藤木幸吉

「ハマフェス2026」

2026年5月25日～26日に横浜セントラルタウン（馬車道、関内、山下公園通り、横浜中華街、元町・山手）で開催された「ハマフェス」は横浜市で開催の大規模なイベントで、横浜開港の歴史と文化を祝う祭典。音楽・アート・グルメなど、さまざまなジャンルのイベントが実施された。屋台も出る大人も子供も楽しめるイベント。



231-8557 横浜市中区山下町279番地 横浜港運協会館3階
Tel 045-201-3295 Fax 045-201-3297

YKIP 航路誘致・集貨促進支援プログラム

京浜3港で空コンのコンテナバージ試験輸送

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、2026年度も継続する。

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)の新規開設を支援する「基幹航路支援」、両港での国際基幹航路による国際トランシップを支援する「国際トランシップ支援」、両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り組みを支援する「国際フィーダー航路支援」を提供する。

また、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、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支援する「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)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」、両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支援す

る「バージ支援」に取り組んでいる。

一方、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「港内ショートドレージ支援」、国が開発中の新・港湾情報

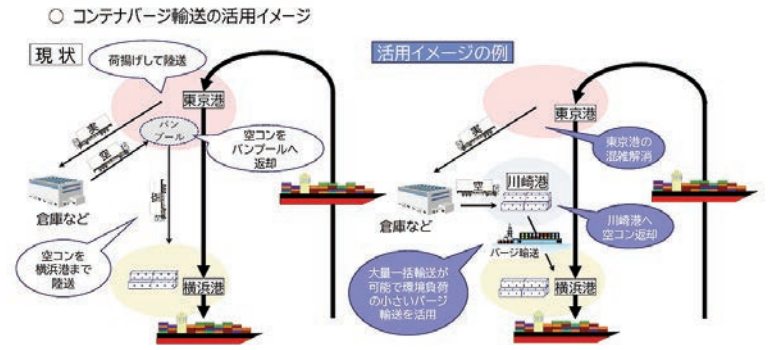
システム「CONPAS」とコンテナターミナル運営事業者が所有するシステムを接続する場合に、導入費用の一部を補助する「横浜港・川崎港におけるCONPAS導入補助」などの支援策を講じている。

またYKIPは京浜3港(東京港・横浜港・川崎港)の連携を強化し、コンテナバージの活用による物流の効率化や環境負荷低減を目指す取り組みの一環として、空コンテナ輸送を試験運用する。現在、東京港に輸入したコンテナの一部は荷下ろし後に、陸路で東京のバンブルへ返却、その後、再び東京から横浜港へ陸路で輸送、港湾周辺の混雑や2024年問題に起因するドライバー不足、

環境への負荷などが課題となっている。このため、京浜3港が連携し、コンテナバージの活用に向け、実務オペレーション上の課題を検証。2026年2月下旬から従来東京港に輸入し横浜港へ陸送していた空コンテナの川崎港コンテナターミナルへの回送を開始、3月にその空コンテナを横浜港南本牧コンテナターミナルへコンテナバージで輸送、各種オペレーション上の課題に加え、陸送からコンテナバージ輸送への切り替え時

の情報連携や手続き、契約方式や費用負担のあり方など、実務的な課題を検証した。

京浜3港が連携することで、京浜港全体の国際競争力強化と物流の持続可能性を追求、カーボンニュートラルポート形成への貢献に加え、ドライバーの労働環境改善や、災害時の代替輸送路確保など、多角的な視点からコンテナバージ輸送を活用した有効な施策を、引き続き検討していく方針だ。



日本海事検定協会 (NKKK) 分析センター (横浜)

国際社会への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。

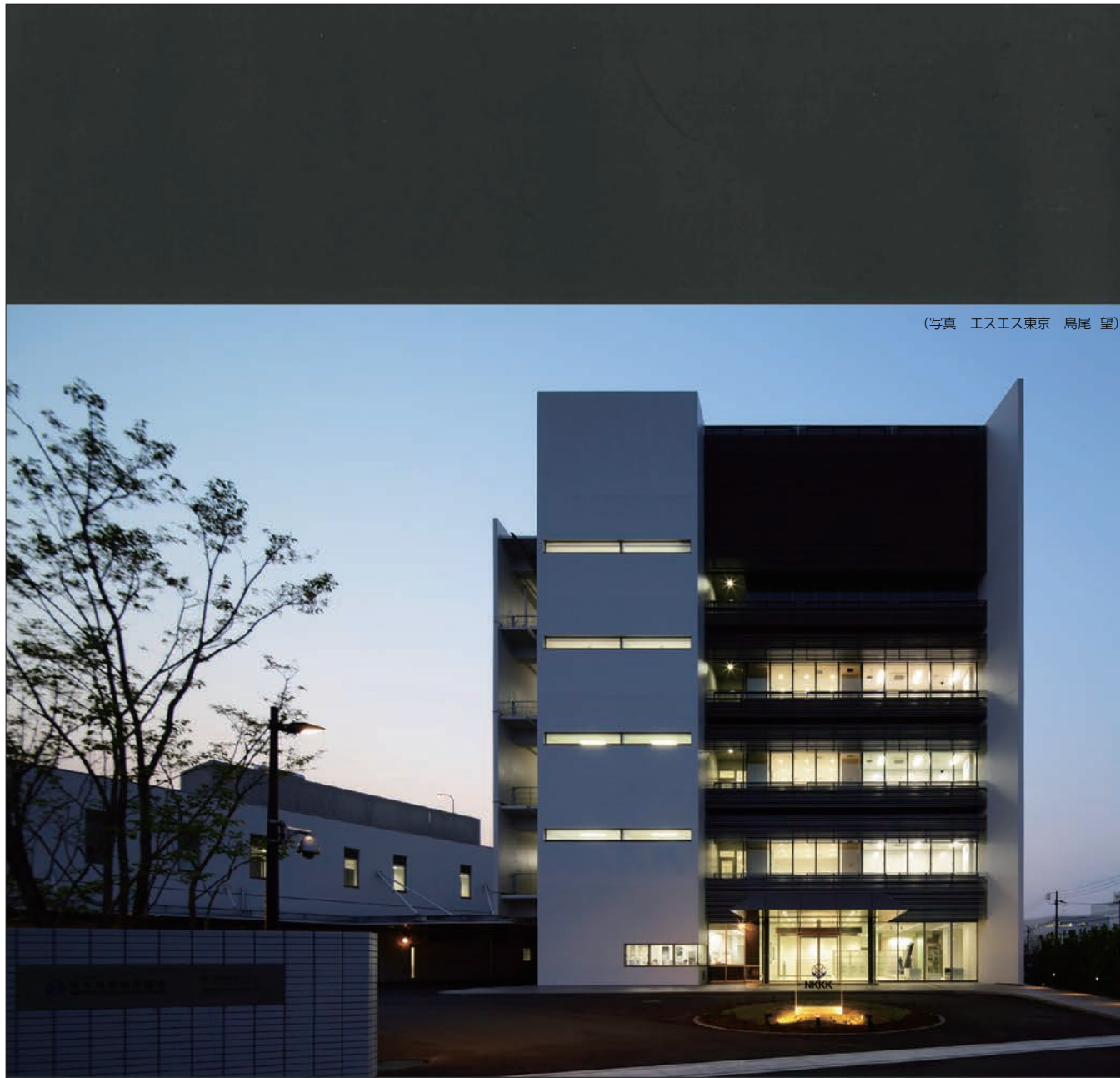
分析センターでは、輸出入貨物の品質分析を主な業務として行っている。取扱品目は、鉄鉱石、石炭、石油、化学品原料、及び食品

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き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

横浜港25年コンテナ取扱個数は3.5%増の318万TEU

外貿2.1%増の281万TEU、内貿過去最高の37万TEU

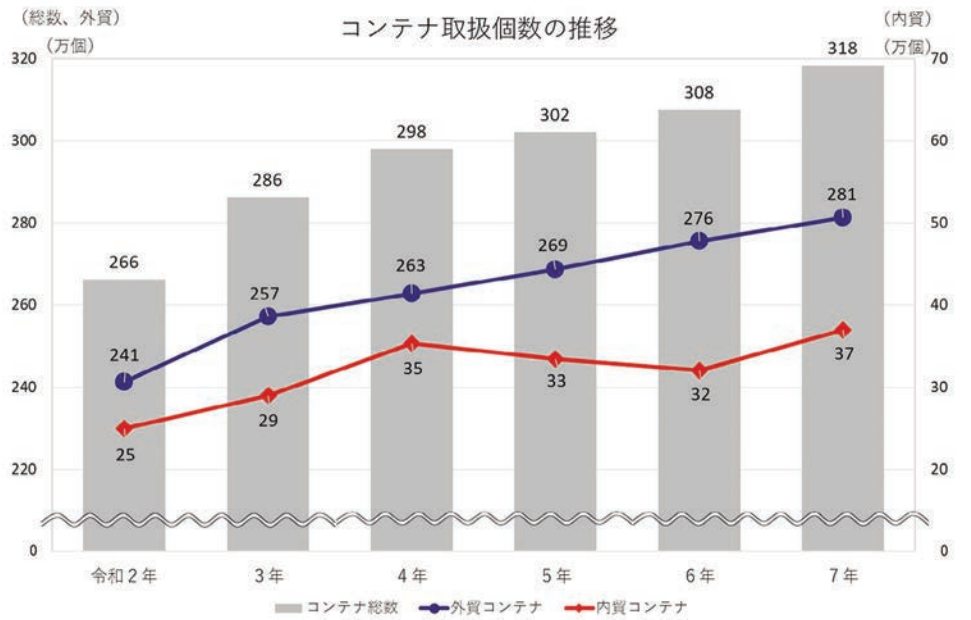
横浜市港湾局がとりまとめた2025年の横浜港統計速報によると、2025年の貨物量は前年比3.7%増の4,768万トン、コンテナ貨物取扱個数が前年比3.5%増の318万個となり、3年連続で300万個を超え、5年連続で前年を上回った。

外貿コンテナ取扱個数は2.1%増の281万3,277TEU、うち輸出は3.5%増の152万8,400TEU、輸入が0.5%増の128万4,877TEUと輸出入ともに増加した。また内貿

コンテナ取扱個数は移出入合計で15.4%増の36万9,330TEUとなり、過去最高を記録した。これは東日本の各港と連携し、3年連続で東北地域でポートセールス

活動を展開するなど、国際基幹航路へのフィーダー機能の強化に取り組んできた成果だ。

さて外貿コンテナ取扱量をトン数でみると、輸出が



令和7年横浜港の港勢

入港船舶

令和7年 (速報値)

(単位: 比率は%)

種別	単位	令和7年			令和6年		
		前年比	構成比	前年比	構成比		
総数	隻	27,560	100.6	100.0	27,405	95.9	100.0
	総トン数	278,280,913	100.2	100.0	277,631,731	96.2	100.0
外航船	隻	8,536	99.2	31.0	8,602	97.8	31.4
	総トン数	239,665,053	100.5	86.1	238,388,156	96.0	85.9
うちフルコンテナ船	隻	4,493	97.1	52.6	4,628	98.9	53.8
	総トン数	117,212,717	94.7	48.9	123,833,607	97.3	51.9
内航船	隻	19,024	101.2	69.0	18,803	95.1	68.6
	総トン数	38,615,860	98.4	13.9	39,243,575	97.7	14.1

海上出入貨物

令和7年 (速報値)

(単位: 比率は%)

種別	単位	令和7年			令和6年		
		前年比	構成比	前年比	構成比		
総数	トン	103,464,784	102.2	100.0	101,225,498	100.3	100.0
	うちコンテナ貨物	47,675,822	103.7	46.1	45,979,061	106.4	45.4
	コンテナ個数	3,182,607	103.5	100.0	3,075,370	101.8	100.0
外貿	トン	72,661,544	102.0	70.2	71,224,363	99.7	70.4
	輸出	30,766,599	106.0	29.7	29,014,512	98.4	28.7
	輸入	41,894,945	99.3	40.5	42,209,851	100.7	41.7
うちコンテナ貨物	トン	44,477,427	103.1	61.2	43,148,471	106.8	60.6
	輸出	19,107,210	105.6	62.1	18,102,351	106.2	62.4
	輸入	25,370,217	101.3	60.6	25,046,120	107.2	59.3
コンテナ個数	TEU	2,813,277	102.1	88.4	2,755,211	102.6	89.6
	輸出	1,528,400	103.5	48.0	1,476,092	103.4	48.0
	輸入	1,284,877	100.5	40.4	1,279,118	101.6	41.6
内貿	トン	30,803,240	102.7	29.8	30,001,135	101.6	29.6
	移出	11,234,704	103.5	10.9	10,859,605	89.3	10.7
	移入	19,568,536	102.2	18.9	19,141,530	110.2	18.9
うちコンテナ貨物	トン	3,198,395	113.0	10.4	2,830,590	101.3	9.4
	移出	1,899,912	117.6	16.9	1,615,944	95.6	14.9
	移入	1,298,483	106.9	6.6	1,214,646	110.2	6.3
コンテナ個数	TEU	369,330	115.4	11.6	320,159	95.7	10.4
	移出	155,948	122.1	4.9	127,680	82.6	4.2
	移入	213,382	110.9	6.7	192,479	107.0	6.3

(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

貿易額

(単位: 比率は%)

種別	単位	令和7年			令和6年		
		前年比	構成比	前年比	構成比		
合計	百万円	15,413,602	103.9	100.0	14,837,812	99.5	100.0
輸出	百万円	8,886,757	104.1	57.7	8,538,600	100.2	57.5
輸入	百万円	6,526,844	103.6	42.3	6,299,212	98.7	42.5

(注) 普通貿易統計 2025年 税関別輸出入額表 (1-12月: 確々報) (財務省) による

5.6%増の1,911万トン、輸入が1.3%増の2,537万トン、合計で3.1%増の4,448万トンだった。外貿コンテナ取扱量を主要品種別に上位品種をみると、輸出は自動車部品が13.3%増の482万トン、完成自動車が15.2%増の248万トンと自動車関連貨物が2ケタ増と好調。染料等化学工業品は0.8%減の195万トン、産業機械が1.6%増の156万トン、電気機械が7.0%増の122万トンと続く。国別では1位が中国で5.5%増の347万トン、2位・メキシコが6.5%減の204万トン、3位・タイが2.2%増の105万トン、4位・アラブ首長国連邦が10.6%増の91万トン、5位・米国が0.5%減の90万トン。

輸入のコンテナ取扱量を品種別に上位品種をみると、電気機械が16.1%増の256万トン、製造食品が0.7%増の208万トン、衣服・身廻品・はきものが14.9%増の194万トン、家具

装備品が3.6%増の147万トン、野菜・果物が5.3%増の139万トンだった。国別では、1位の中国は2.2%増の1,015万トン、2位・米国

油が36.2%増の267万トン、石炭が5.6%減の263万トン、電気機械が16.0%増の256万トン、製造食品が0.7%増の208万トン。国別

が5.8%増の185万トン、3位・ベトナムが17.9%増の137万トン、4位・タイが3.2%減の128万トン、5位・豪州が5.1%減の109万トンだった。

一方、海上出入貨物全体では、外貿輸出が6.0%増の3,077万トン、輸入が0.7%減の4,189万トン、合計で2.0%増の7,266万トンだった。輸出を主要品種別にみると、完成自動車が9.0%増の1,135万トン、自動車部品が13.1%増の489万トン、産業機械が7.7%減の269万トン、染料等化学工業品が1.6%減の198万トン、電気機械が7.2%増の124万トン。国別では中国が12.0%増の431万トン、メキシコが8.1%減の235万トン、豪州が5.4%減の178万トン、米国が14.1%減の167万トン、アラブ首長国連邦が17.5%増の159万トン。

外貿輸入を主要品種別にみると、上位5品種はLNGが6.3%減の567万トン、原

では中国が1.9%増の1,057万トン、豪州が1.1%減の715万トン、米国が横ばいの339万トン、タイが1.7%減の169万トン、サウジアラビアが50.4%増の160万トンと急増した。

内貿貨物は移出が3.5%増の1,123万トン、移入が2.2%増の1,957万トン、合計で2.7%増の3,080万トンだった。

入港船舶は0.6%増の2万7,560隻、0.2%増の2億7,828万総トン、外航船が0.8%減の8,536隻、0.5%増の2億3,967万トン、うちコンテナ船が2.9%減の4,493隻、5.3%減の1億1,721万トン、内航船が1.2%増の1万9,024隻、1.6%減の3,862万トンだった。

財務省のまとめによると2026年横浜港貿易額は輸出が前年比4.1%増の8兆8,868億円、輸入が3.6%増の6兆5,268億円とともに増加、輸出入合計では3.9%増の15兆4,136億円だった。

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

Ship your cargo safely and sustainably.

www.hoeghautoliners.com

CT来場の平準化へオンシャシーデポ導入

CONPAS と連携、閑散時間帯の予約枠活用

横浜港に関わる官民で構成している「ICTを活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討会」では、将来的にCONPASによる原則予約の導入で、コンテナを積載した状態で一時仮置き可能な施設「オンシャシーデポ (OCD)」を導入し、CONPASとの連携によりコンテナターミナル (CT) の閑散時間帯における予約枠を活用した搬出入による平準化を進める方針だ。

時間枠の調整可能な施設

同検討会ではトラックドライバーの長時間に及ぶ待機は社会的な問題で、CONPASを導入し予約枠を設けてCTに来場するトレーラー台数を平準化する取り組みを進めている。しかし、将来的な原則予約の導入により、CT搬出入を希望する時間帯の予約が取得できないケースも想定できるため、時間枠の調整可能な施設が必要だとして、新たにOCDの導入方針を打ち出した。

国土交通省は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目的として、新・港湾情報システム、CONPAS (Container Fast Pass) を開発、運用している。関東地方整備局は2017年度から運用試験を横浜港で開始、21年3月からは横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルでCONPASの常時運用を開始している。南本牧CTの利用登録済みの陸運事業者数は開始時に58店社だった

が、その後順調に増加、2025年12月の登録済み陸運事業者数は509店社となった。

本牧BCの常時運用へ

一方、他CTの試験運用は25年度に25年8月に本牧BC2で、また2025年11月には本牧D1、D4、BC1、BC2と本牧全ターミナルで試験運用した。11月の試験運用期間中は試験運用対象の4ターミナルに加えて、横浜港南本牧などの常時運用の計6ターミナルでCONPAS

が稼働している状況で、ドライバーによっては期間中に最大7回/日のCONPAS利用を確認できた。コンテナがターミナルに到着する前に搬入情報を照合できると、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として、今後横浜港すべてのターミナルで、おおよそ同一のタイミングで搬入票の事前照合の取り組みを開始するため、指標となる明確な期限を設け、段階的に搬入票の完全電子化を目指していく方針だ。

また2026年3月には横浜港本牧BCコンテナターミナル (BC2ゲート) で、CONPAS「原則予約」の試験運用に取り組むとともに、常時運用している南本牧ターミナルと、本牧BCターミナル (BC2ゲート) で電子搬入票の事前照合に

かかるCONPAS試験運用にも取り組んだ。また3月の試験運用では平均20~30分程度のゲート前待機時間削減効果を確認できたという。これら試験運用の成果を受けて、いよいよ横浜港本牧BCコンテナターミナル (BC2ゲート) で、7月中旬から原則予約によるCONPASの常時運用を開始することとなった。

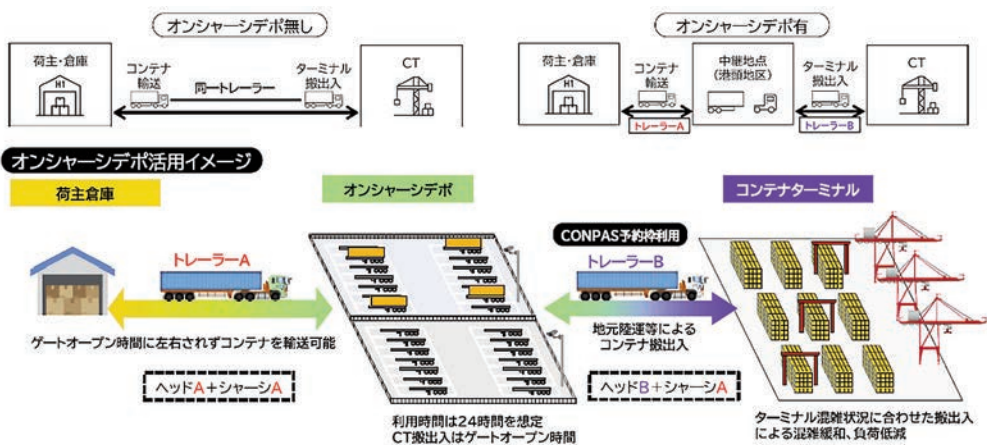
サイバーポートで一元処理

国土交通省が保有・運営するサイバーポートは2025年6月から、横浜港本牧BCターミナルにおいて、従来のデマレッ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った。

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2023年にサイバーポートの「ターミナル問い合わせ機能」(デマレッ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。本牧BCターミナルでは海貨業者・ターミナル双方のさらなる業務の効率化に向けて、サイバーポートとの連携を拡大、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った。



国際フィーダー航路の強化策推進

荷主・物流企業などへポートセールス

横浜市は横浜川崎国際港湾 (YKIP) や国、東日本各港湾と連携し、内航コンテナ船による国際フィーダー網の強化に伴う国内貨物の集貨に取り組むとともに、東南アジアなどからの積み替え貨物を横浜港に集貨することで、国際基幹航路の維持・拡大を図っている。国際フィーダーの強化策の推進 (東日本の協定締結港と連携した取り組み、国際フィーダー航路の利用促進・航路網強化など)、国内外の荷主・物流企業などへのポートセールスの展開、内航船・鉄道によるコンテナ輸送の促進などに取り組んでいる。

横浜市港湾局とYKIPは2025年7月、東南アジアからの広域集貨に向けた輸送ルートの構築に向け、インドネシアのジャカルタで、船社、物流事業者、荷主企業などを対象としたセミナーを開催、150人を超える関係者が参加した。セミナーでは国土交通省が「日本の国際コンテナ戦略港湾政策」の概要を説明したほか、横浜市港湾局は横浜港の概要と取り組み内容のほか、インドネシアから横浜港経由で北米に向けた輸送ルートの事例を説明した。

10月には横浜市、YKIP、横浜港埠頭は神戸で開催の国際港湾協会 (IAPH) の年次総会とWorld Ports Conference 2025に、共同でゴールドスポンサーとして参画、各港の関係者と積極的に意見交換を進め、ネットワークの強化を図った。また、同会議に参加した一部の海外港湾関係者を対象に、3者共同で横浜港ツアーを開催、横浜港の魅力を紹介した。

国内では「2025横浜川崎港湾セミナー in 宮城」を

約145km東に位置し、既存港の過負荷解消、物流渋滞緩和、自動車輸出拠点強化などを目的に日本政府の援助で整備している港。

仏国際協力機関とセミナー開催へ

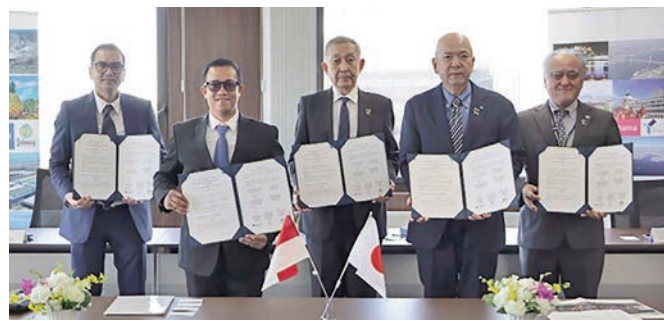
また同月、フランスの国際協力機関 Expertise Franceと、Global Ports Safetyプロジェクトの共同開催に関する覚書を締結、同取り組みを通じて横浜港の国際プレゼンス向上を図るとともに同市のグローバル都市戦略を推進する。

同覚書によって横浜市とExpertise Franceが共同で、2026年11月に横浜市内でASEAN加盟国の港湾・エネルギー関係者を主な対象とする船舶燃料の脱炭素化に関するセミナーを開催する。Global Ports Safetyプロジェクトとは欧州連合 (EU) がフランスなどと連携して進める、南・東南アジア地域の港湾における海上安全、セキュリティ、持続可能性の向上を目的とした国際協力プロジェクト。ASEAN地域を中心とした港湾の運用能力向上を目指し、港湾の安全管理に関する研修の場を提供する。

パティンバン港と覚書を締結

2026年3月には横浜市とインドネシアのパティンバン港が港湾協力に関する覚書を締結した。両港では貿易促進と海事協力、港湾運営と管理の最適化、人材育成、グリーンポート・イニシアティブに関して協力・連携を進めていく方針だ。

パティンバン港はインドネシアの首都ジャカルタの



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とトロン証券取引所の上場企業で貿易と運輸に関す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) に船積みする貨物に船積み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、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) 向けに船積みする貨物、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ています。

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 / ブレークバルク海上貨物 (近海バルク / ブレークバルク海上貨物輸送を除く)
- コミュニティ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。
- 貴社の宝である顧客情報が競争相手となる船社と共同混載する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

- 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どこからでもファイリングや確認が可能です。
- 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。
- 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。
- ICS2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。