

Shipping Guide

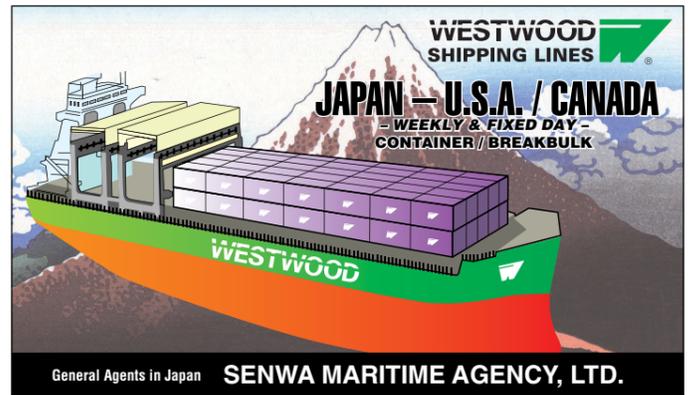
元旦

日刊 (土・日曜、祭日休刊) 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部306円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号 (葵ビル)
TEL: (03) 3435-7470 (編集)・7510 (広告・スケジュール)・7630 (販売・総務)
FAX: (03) 3435-7892 (編集・広告・スケジュール)・7896 (販売) 郵便振替口座 東京0-63646

No. 10,394 <臨時増刊号>

Wednesday, January 1, 2020

© Shipping Guide



2020年 主要航路の展望

荷動き増加基調も環境、船腹供給増リスク

2019年の世界の経済成長は貿易と投資を巡る紛争が激化し、英国のEU離脱 (Brexit)、地政学的な不確実性などで、10年で最低水準に落ちたとみられる。2020年も世界経済が直面する様々な不確実性はまだ解消されず、経済成長が加速するのは難しい局面の中でもコンテナ荷動きは総じて増加基調を維持すると予想。ただ、IMO2020でコスト上昇が採算に圧力がかかる一方、欧州航路での大型船就航が続き、船腹供給が輸送需要を上回る伸びを示し、運賃市況は軟調の厳しい年になる見通し。

北米航路

米中貿易摩擦が様々な影響

2019年は米中貿易摩擦で中国の米国向け荷動きが急激に低下する一方、ASEANが中国の代替地として急浮上する中、米中貿易摩擦の長期化が船腹の供給過剰で疲弊している運賃市況の不安を

煽り、コンテナ船社は運休による船腹調整と国際海事機関 (IMO) による2020年1月からの硫黄酸化物 (SOx) 規制に対応したスクラバー (排ガス洗浄装置) の搭載に伴う改修工事で稼働船腹が減少し

たの好機に運賃安定化を企図した。

日本海事センターがJOC-PIERSデータをもとにまとめた2019年1~11月累計のアジア18カ国・地域から米国向け往航コンテナ荷動きは前年同期比0.2%増の1,626.7万TEUの微増にとどまり、10月までの過去最高ペースから

一転して年間で2007年以来の前年割れの可能性も指摘されている。

国別では、中国が米中貿易摩擦の影響で前年同期比7.7%減の892万4,828 TEU、中国+香港でも6.8%減の998万1,889 TEUと落ち込んだ一方、ASEANは中国からの生産拠点のシフトが進み合計で25.9%増の315万5,585 TEUと大幅なプラス、特にベトナムが33.5%増の144万2,898 TEU。

品目別では家具及び家庭電器が1.7%減、建築用

具及び関連品が3.9%減、自動車部品が7.0%減とマイナスだった半面、繊維及びその製品が5.7%増、おもちゃが2.6%増、履物及び付属品が5.4%増などがプラスと好調だった。

一方、復航は1~9月累計で前年同期比1.2%増の517.2万TEUだった。往航と同様に米中貿易摩擦で最大の市場である中国向けが15.8%減の138万9,745 TEUと大幅に落ち込み、ASEANは11%増の136万8,039 TEUと大幅に増加した。

品目別ではシェアトッ

プ (17.1%) の紙及びその製品 (古紙含む) が中国の古紙輸入規制で6.4%減、動物用飼料が2.0%減、木材及びその製品が26.8%減と上位3品目がマイナスとなったが、レジンの合成樹脂が39.7%増などが好調だった。

米國小売業協会 (NRF) と調査会社の Hacket Associatesが毎月の米國小売業向けコンテナ荷動きをまとめて6カ月先まで予測するPort Trackerによると、2019年10月の輸入荷動き実績は188万TEUで前月比0.6%減、過去最高の200

The lowest carbon footprint by design
749 CO₂ emission in grams per transport work

CO₂ emitted per transport work
48% more efficient

Eco-friendly Hybrid Exhaust Gas Cleaning System (EGCS) installed

The world's biggest container ship
399.9m length
61.5m breadth
Increased capacity
23,756 TEU

WHEN PASSION HAS MEANING.

We have one great passion: the sea. That's why we keep investing in the latest technologies to protect the oceans and the environment. MSC Gülsün introduces our brand new class of vessels that pioneers shipbuilding innovation, putting environmental performance first. The biggest vessel, the lowest carbon footprint, for us and our customers. MSC demonstrates a longstanding commitment to forging sustainable supply chains.

msc.com

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

万TEUを記録した前年同月に比べ7.5%減少した。12月は11月の駆け込み反動減と例年通りのクリスマス休暇による需要減で8.9%減の179万TEU、2019年は年間で2,180万TEUと前年比0.8%増加すると予測した。年明けは1月末～2月にかけて中国の旧正月の影響で1月が1.2%減の187万TEU、2月は0.3%減の162万TEU、3月は旧正月の反動増で9.2%増の176万TEU、4月も5.6%増の184

万TEUを見込む。一方、日本郵船調査グループの資料によると2019年8月末時点のアジア/北米航路の船腹量は381万3,000TEUと1年前より5.2%増加、隻数も12隻増え450隻となり、北米西岸航路での船型大型化が進んだ。

スポット運賃一進一退
2019年の北米往航の運賃動向を中国の上海航運交易所 (SSE) が公表して

いる上海出しスポット運賃の上海輸出コンテナ運賃指数 (SCFI) の月間平均値の推移でみると、1月は北米西岸航路1,976ドル/FEU、北米東岸航路3,103ドル/FEU、2月は北米西岸航路1,902ドル/FEU、北米東岸航路3,003ドル/FEU、3月は北米西岸航路1,465ドル/FEU、北米東岸航路2,510ドル/FEU。

4月は北米西岸航路が1,591ドル/FEU、北米東岸航路2,647ドル/FEU、5月は北米西岸航路1,399ドル/FEU、北米東岸航路2,751ドル/FEU、6月は北米西岸航路1,458ドル/FEU、北米東岸航路2,509ドル/FEUで推移。

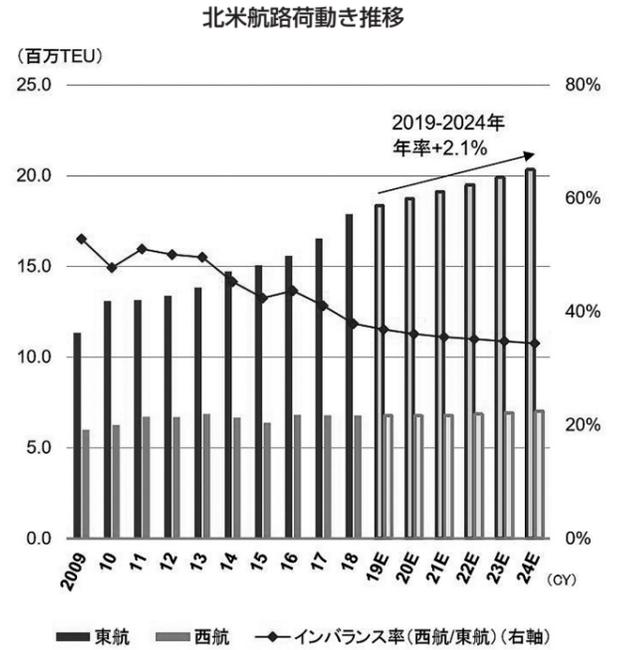
後半は7月が北米西岸航路1,606ドル/FEU、北米東岸航路2,828ドル/FEU、8月は北米西岸航路1,448ドル/FEU、北米東岸航路2,637ドル/FEU、9月も北米西岸航路1,456ドル/FEU、北米東岸航路2,504ドル/FEUと下落、10月は北米西岸航路1,342ドル/FEU、北米東岸航路2,362ドル/FEU、11月は北米西岸航路1,417ドル/FEU、北米東岸航路2,475ドル/FEUで推移、1～11月平均で北米西岸航路1,541ドル/FEU、北米東岸航路2,645ド

ル/FEUと2018年平均より北米西岸航路で11.1%、北米東岸航路で5.2%下落した。

荷動き増加が基調に

2019年の米国の実質GDP成長率はFRBによる金融緩和などの政策効果で、個人消費が堅調さを維持する一方、世界経済の減速、米中貿易摩擦のエスカレート、ドル高などを背景に、2019年が+2.3%、20年は+1.9%、21年+1.8%となる予想されている。米中貿易協定は、第1段階で部分合意したが、中国の構造改革を含む包括的な合意は難しく、より構造改革に踏み込む第2、3段階について短期間での進展は期待できないため、再び関税が引き上げられる可能性もある。ただ、景気への悪影響を考慮し、追加の関税引き上げは今年の米大統領選挙後になると想定されている。

韓国海洋水産開発院 (KMI) は米中貿易摩擦が障害となり、2020年の輸送需要は前年比2.2%増に対し船腹供給はスクラパー搭載工事による供給減が期待されるものの2.5%増と需



要を上回るものと予測している。輸送需要はDrewry (英国) の3.2%、IHS (米国) の2.7%より低いのが、Clarksonの-0.8%を上回っている。一方、みずほ銀行は日本産業の向こう5年 (2020～2024年) の中期見通し (需給動向と求められる事業戦略) で北米航路 (往航) は2018年の8.1%から2019年も米国の堅調な個人消費を背景に+2.6%の1,834.7万TEUと増加基調を続けるが、20年

以降は米中貿易摩擦の激化による米国経済の減速で、今後5年間は年率平均で+2.1%と穏やかな伸びにとどまり、24年は2,033.7万TEU、復航は2017年から中国向け古紙類の荷動きが減少していることを主因に減少基調にあり、2019年は古紙類に加え対米報復関税の対象となっている木材も減少し-0.1%の676.6万TEUと微減したあと、今後5年間は年率平均+0.7%で推移し24年に700.4万TEUを予想する。

世界の実質GDP成長率見通し

	2018年 (実績)	2019年 (見込)	2020年 (予測)	2021年 (予測)
世界計	3.6	3.0	3.4	3.4
先進国	2.2	1.7	1.5	1.6
アメリカ	2.9	2.3	2.0	1.9
ユーロ圏	1.9	1.2	1.2	1.3
イギリス	1.4	1.3	1.1	1.3
日本	0.7	1.0	0.6	1.1
新興国	4.5	3.7	4.4	4.5
BRICs	5.9	5.0	5.5	5.4
中国	6.6	6.2	6.1	5.9
インド	6.8	5.2	6.2	6.5
NIEs	2.8	1.6	2.1	1.8
韓国	2.7	1.9	2.3	1.9
台湾	2.6	2.6	2.7	2.0
香港	3.0	▲1.0	0.3	1.3
ASEAN5	5.2	4.8	5.1	5.1
インドネシア	5.2	5.0	5.2	5.3
タイ	4.1	2.6	3.0	3.1
マレーシア	4.7	4.5	4.7	4.8
フィリピン	6.2	5.9	6.4	6.4
ベトナム	7.1	7.1	6.7	6.6

(資料) IMF、各国統計を基に日本総合研究所作成
(注1) 世界193カ国。先進国は、IMFの分類からNIEsを除く。具体的には、アメリカ・日本・ユーロ圏 (19カ国) のほか。

欧州航路

荷動き堅調も運賃は一進一退

日本海事センターがCTS (英国) の統計をもとにまとめたアジア/欧州航路の往航荷動き量は2019年1～10月累計で前年同期比3.4%増の1,389万7,415TEUで、仕出し地域別では北東アジアが2.4%増の1730万TEU698TEU、中華地域が4.0%増の1,008万7,956TEU、揚げ地域別では北東アジアが4.0%増の882万6,321TEU、西地中海が2.4%増の242万706TEU、東地中海が2.4%増の265万388TEUだった。

復航も7.8%増の682万813TEUと堅調で、仕出し地域別では北東アジアが10.2%

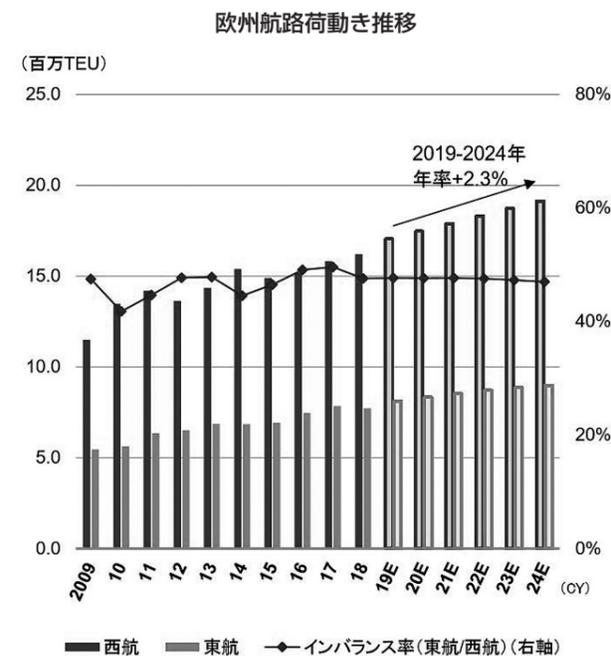
増の477万2,048TEU、西地中海が3.0%増の101万6,130TEU、東地中海が2.2%増の103万2,635TEU、揚げ地域別では北東アジアが5.2%増の104万2,347TEU、中華地域が10.1%増の369万2,384TEU、東南アジアが5.2%増の172万5,573TEUとなった。

2019年に入ってから欧州航路の運賃動向をSCFIの月別推移でみると、第1四半期は1月が春節前の出荷が集中し輸送需要が高水準に推移、欧州航路が981ドル/TEU、地中海航路が979ドル/TEUと前月比でそれぞれ17.1%、

17.8%も大幅上昇、2月は欧州航路が920ドル/TEU、地中海航路が930ドル/TEUと前月比でそれぞれ6.2%、5.0%下落、3月も欧州経済の先行きが楽観視できず、輸送需要の回復も緩慢で荷動きが低調に推移、欧州航路が738ドル/TEU、地中海航路が771ドル/TEUと前月比でそれぞれ14.6%、12.4%も下落した。

第2四半期は4月も欧州航路が655ドル/TEU、地中海航路が717ドル/TEUと前月比でそれぞれ11.3%、7.0%下落、5月も欧州航路が655ドル/TEU、地中海航路が717ドル/TEUと前月比でそれぞれ11.3%、7.0%下落、6月になると輸送需要が底を脱し需給も改善欧州航路が745ドル/TEUで横ばい、地中海航路は737ドル/TEUで2.9%上昇した。

7月はユーロ圏の経済見通しが不透明なことが輸送需要に影響、欧州航路が691ドル/TEU、地中海航路が705ドル/TEUとそれぞれ7.3%、4.4%下落、8月は旺盛な輸送需要で市況は月初から連続値上がり、欧州航路が795ドル/TEU、地中海航路が923ドル/TEUと前月比でそれぞれ15.2%、31.0%上昇、9月は欧州経済の先行きが楽観視できない中、季節的な繁忙期に入ったものの



EVERGREEN GROUP

Service Mode, Company Name, Allow Partial Load, Contract Party, Telephone, Service Contract, Place of Receipt, i-Dispatch, e-Doc No., B/L No., Telephone, Carrier Contact Office, Service Type, Contract Party, Service Type, Cargo Ready Date, Service Mode, i-B/L, Allow Partial Load, Cargo Ready Date, e-Doc No., B/L No., Telephone, Carrier Contact Office, Telephone, B/L Issue Place, Service Type, Place of Receipt, Cargo Ready Date, Service Mode, Place of Receipt, i-Dispatch, e-Doc No., B/L No., Telephone, Carrier Contact Office, B/L Issue Place, Company Name, i-B/L, Service Mode, Contract Party, i-B/L, Place of Delivery, Service Contract, i-B/L, Telephone, i-B/L, e-Doc No., i-Dispatch, Carrier Contact Office, Cargo Ready Date, Telephone, Carrier Contact Office, Service Mode, Contract Party, i-Dispatch, e-Doc No., Contract Party, e-Doc No., B/L No., Telephone, Allow Partial Load, i-Dispatch, e-Doc No., B/L No., Telephone, Company Name, i-B/L, i-Dispatch, Company Name, Allow Partial Load, Carrier Contact Office, Cargo Ready Date, Place of Receipt, Telephone, Carrier Contact Office, B/L No., Telephone, Contract Party, Service Contract, i-Dispatch, B/L Issue Place, Contract Party, Service Contract, i-Dispatch.

Evergreen i-B/L, i-Dispatch

Ever Innovative, Ever Efficient, Ever Reliable

エバーグリーン ポータルサイト ShipmentLinkの革新的な新サービス
電子B/L「i-B/L」と貿易関連書類の電子化「i-Dispatch」が
ペーパーレス化と業務効率化をお手伝いいたします。

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

例年の荷動き量に及ばず、欧州航路が675ドル/TEU、地中海航路が830ドル/TEUと前月比でいずれも15.2%、10.1%下落した。

第3四半期は10月が欧州経済が穏やかな回復をみせ、季節的な船積みシーズンが終わりに近く、荷動き量が減少し始めたが一部船社が船腹を抑制したことで需給が均衡し、欧州航路は766ドル/TEU、地中海航路は730ドル/TEUと前月比でそれぞれ9.1%、6.0%の上昇、11月は欧州航路が705ドル/TEU、地中海航路が714ドル/TEUと前月比でそれぞれ20.5%上昇、1.0%下落と明暗を分けた。

日本郵船調査グループのレポートによると、2019年8月末時点のアジア/欧州航路の船腹量は500万3,000TEUと1年前より6.4%増加、隻数は大型化で1隻減り345隻となった。

2020年も厳しい環境

ユーロ圏の実質GDP成長率は、2019年が通年で2018年の+1.9%から+1.2%に減速、2020年も+1.2%と横ばいとなるが、年後半には製造業の回復を受けて、緩やかに成長率が拡大していく展開も予想される。主要国の実質GDP成長率はドイツが2018年+1.5%、2019年+1.2%、2020年+1.0%、フランスは2018年+1.7%、2019年+0.5%、2020年+1.3%、イタリアは2018年+0.9%、2019年+0.2%、2020年+0.6%となる見通し。

英国の実質GDP成長率は、2020年1月末の「合意ありの離脱」を前提とすれば、EU離脱に起因する不透明感の緩和が、企業が抑制してきた設備投資の再開や雇用姿勢の底堅さを支える展開となる可能性が高く、実質GDP成長率は、2019年が通年で+1.3%で着地した後、2020年は+1.4%とわずに加速する見通し。

ロシアの実質GDP成長率は景気が今後も持ち直しが続くものの、2019年+4.5%、2020年+3.5%と、緩やかなペースにとどまる見通し。

みずほ銀行産業調査部の資料では、2019年の欧州航路（西航）の荷動きは、中国発の機械類、電子機器等を中心に荷動きが増加。中国発の荷動きが増加している要の一つとして、米国による対中制裁関税の影響により中国発米国向けの荷動きが減少している中で、中国発貨物の受け皿となって

いることをあげる。結果として、荷動量は通年で1,704.7万EU（同+5.2%）と増加を見込む。欧州経済は引き続き低成長が見込まれることから、2020年は1,747.5万TEU（同+2.5%）と緩やかな増加、今後5年間も年率+2.3%と

緩やかに増加すると予測する。

2018年の欧州航路（東航）の荷動量は、中国における古紙類の輸入減少を主因として771.3万TEU（同▲1.7%）と減少した。欧州航路（東航）の2019年の荷動きは、木材の輸入増

南北航路

中南米航路

船腹調整で運賃変動抑制

経済成長が減速する中、2019年のアジア/南米西岸航路はサービス面でも大きな変化がみられず、日本郵船調査グループのレポートによると2019年8月末のアジア/中南米航路の船腹量は136万2,000TEUと1年前より2.4%増、隻数は5隻増えて163隻となった。

南米東岸航路はDrewry（英国）の調査で輸送需要が低調に推移する中、配船が船腹量を厳密に管理することで最悪の運賃乱高下を抑えることにある程度成功した。2019年1~3月期のアジアからブラジル向け荷動きは26万9,000TEUと前年同期比15%も増加したが依然として2013年の水準にとどまり、7月には前年同月比1.0%減とそれまでの3カ月連続の2ケタ増から一転マイナスとなったが、4~6月期に17%以上落ち込ん

だアルゼンチン・ウルグアイ・パラグアイの地域と明暗を分けた。ただ、ブラジル以外の地域も1~3月期の46%減からマイナス幅が縮小しある程度の回復を示した。

一方、南米東岸からアジア向けの北航荷動きは1~3月期で2.5%減と小幅のマイナスのあと、4~6月期には22%増へ急増、1~7月累計で7.3%増加し、北航貨物の39%を占めるリーファー貨物は10%増えた。この間、ブラジルからの出荷量は全体の3分の1で、アルゼンチンからのリーファー貨物は27%もの大幅増加を記録した。アルゼンチンから中国への牛肉輸出が2013年に解禁、2019年は4月までの4カ月間で前年同期比92.8%増に激増、6月には中国へ初めて冷蔵牛肉が輸出、4月下旬には中国向けの豚肉輸出も解禁されている。また、ブラジルなどから中国・ベトナム・ Bangladeshへの綿花輸出が増えていることも南米東岸からの北航荷動

加を主因として荷動きは前年を大きく上回っており、通年でも812.9万TEU（同+5.4%）と増加を見込む。2020年以降も中国の内需は緩やかな成長が見込まれることから、東航の荷動きは増加を続け、2020年は832.3万TEU（同

き増を加速させている。

運賃は7月ピークに下降

2019年のアジア/南米東岸航路の運賃動向を上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）でみると、1月はブラジルの経済回復などで輸送需要も穏やかに回復、1,417ドル/TEUで前月比96.2%も大幅アップしたが2月は春節前の荷量が不足し1,339ドル/TEUと前月比5.5%下落、3月も送需要が回復したがスピードが遅く、1,395ドル/TEU、4月は一部船社の投入船アップグレードで競

+2.4%）、今後5年間でも年率+2.0%の増加を見込んでいる。

また、韓国海洋水産開発院（KMI）は欧州往路は需要が+2%と伸びが鈍化する一方、供給は18,000TEU超型を中心に新造船が約44万TEU竣工し

6%増え供給過剰が続き、特に大型船の平均船齢が4~5年と低く解撤需要が発生しないことも船社には悪材料として作用し、運賃市況も年平均700~800ドル/TEUと19年の745ドル/TEU並みまたは低下を予想する。

争が高まり、月半ばの値上げは実施されず、1,360ドル/TEUで5.5%下落、5月はな需給ファンダメンタルは安定せず970ドル/TEUと30.5%下落、6月は閑散期を抜け、一転して1,678ドル/TEUと73.1%も大幅上昇した。

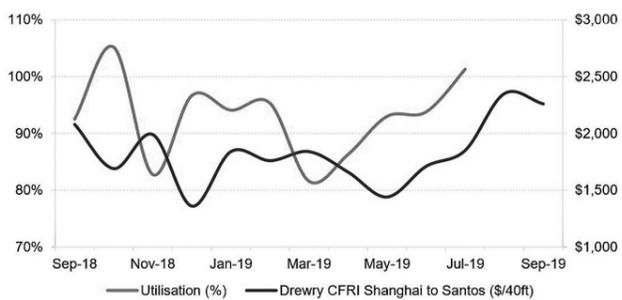
7月に入ると季節的な繁忙期に入り、2,077ドル/TEUと23.7%アップ、8月は旺盛な輸送需要が続いたが不安定な動きをみせ1,995ドル/TEUで4%下落、9月も輸送需要の伸びに勢いがなく、1,894ドル/TEUと前月比5.1%下

落、10月は輸送需要に波があったが全体的に高水準を維持、1,826ドル/TEUと3.6%下落、11月は輸送需要が好調と同時に船腹削減措置で需給が改善し1,889ドル/TEUと3.5%上昇し、7月をピークに下降傾向を続けた。

2020年は経済回復

2019年の中南米主要3カ国の経済は低成長が続くブラジル、急減速したメキシコ、デフォルトが現実味を帯びてきたアルゼンチンと総じて下り坂に入った。中南米6カ国（ブ

南米東岸消費率対運賃推移



PANOCEAN 迎春 Carry your dream Agents in Japan: Pan Ocean Container (Japan) Co., Ltd. www.panocean-container.co.jp/ Tokyo: (Tel) 03-5425-3701 (Fax)03-5425-3704 Osaka: (Tel) 06-4707-7900 (Fax)06-4707-7901

YANG MING 迎春 2020 YANGMING (JAPAN) CO., LTD Tokyo : 03-5440-2681 Osaka : 06-6244-9531 Yang Ming delivers GOOD for life

ラジル・メキシコ・アルゼンチン・コロンビア・チリ・ペルー)の実質GDP成長率は2018年+1.4%から2019年は+0.7%に減速するが、2020年は+1.4%へ回復が予想されている。

ブラジルは2019年が前半の低成長が響き、前年比+0.9% (2018年の+1.1%から減速)、2020年も+1.5%と低調に推移、メキシコは2019年が+0.1%の低成長にとどまり、2020年は+1.5%が予想、アルゼンチンは、2019年は-3.0%、2020年も経済の混乱が続く-2.0%と3年連続のマイナス成長となりそうだ。

中東航路

往航運賃夏場から上昇

中東主要国のサウジアラビアの実質GDP成長率は2016年の+1.7%から2017年は-0.7%とマイナスとなったあと、2018年は+2.4%のプラスに回復、2019年は1~3月期が+1.7%、4~6月期は+0.5%と低下した。また、アラブ首長国連邦(UAE)の実質DP成長率は2016年の+3.1%から2017年には+0.5%と低下、2018年は+1.7%に回復し、2019年1~3月期前年比+3.7%と、前期(同+2.8%)から加速した。

南アジアの主要国であるインドの実質GDP成長率は2018年の+7.4%から2019年は7-9月期に+4.5%となり、6年半ぶりの低水準を記録、当面は内外需が停滞し、2019年は+5.2%成長と大きく減速も、2020年

は輸出の底打ちなどで+6.3%成長へ回復する見込み。

2019年の極東からインド亜大陸・中東向け荷動き推移をContainer Trade Statistics (CTS、英国)の統計からみると、1月は前年同月比7.7%増の74万400TEU、2月が中国の旧正月の影響で38.6%減の36万3,500TEUと、3月が0.2%減の70万5,900TEU、4月が0.2%減の57万6,100TEUとマイナスが続いたあと、6月に17.3%増の60万8,400TEUとプラスに転じ、7月が8.3%増の59万5,900TEU、8月が3.6%増の51万9,900TEU、9月には16.5%減の57万1,200TEUと再びマイナス、10月が9.1%減の46万8,100TEUで減少傾向を示した。

また、日本郵船調査グループの調査によると、2019年8月時点のアジア/中東・南アジア航路の船腹量は米国のイランに対する経済制裁を要因にした中東経済情勢の悪化で、1年前より8.5%減の168万2,000TEU、隻数で39隻減り279隻となった。

一方、極東から運賃指数(2008年=100)の推移をCTSの統計でみると、極東から南アジア・中東向けは、2019年1月が前年同月比+30.6%の76、2月が+0.8%の73、3月が+40.5%の76、4月が+8.9%の70、5月が+3.7%の67、6月が-16.6%の63と大幅に下落、7月が+23.2%の79とピークとなったあと、8月も+30.2%の77、9月が+6.8%

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2019	234,700	172,600	269,900	235,800	278,800	312,100	275,600	244,600	308,700	284,800			2,617,700
2018	287,000	236,800	202,800	219,400	231,900	232,400	244,900	235,400	232,600	294,800	224,500	292,600	2,934,800
Change:	-18.2%	-27.1%	+33.1%	+7.5%	+20.3%	+34.3%	+12.5%	+3.9%	+32.7%	-3.4%			

の60、10月も+15.6%の67と上昇を続けた。

アフリカ航路

経済は安定成長続く

ジェトロ(日本貿易振興機構)によると、アフリカ経済は2000年代に入り、新興国の資源・エネルギー需要拡大を背景とした資源輸出の伸びにより、高成長を遂げた。2009年以降はリーマン・ショック、中国経済の減速、2014年以降は資源価格下落などを背景に、成長の減速が見られたが、2013~17年のGDP成長率は1.7~3.6%の間で推移し、同時期の世界平均(2.4~3.1%)と同水準を維持、国際通貨基金(IMF)の見直しによると、2019年、2020年のGDP成長率はサブサハラアフリカが+3.5%、+3.7%、今後も安定的に成長する見通し。また、世界銀行の報告書「Africa's Pulse (アフリカの鼓動)」の2020年版によると、サブサハラ・アフリカ地域の成長率は、2018年の+2.5%から2019年には+2.6%に上昇する見込み。

運賃は西阿上昇も南阿下落

西アフリカ航路は2019年にサービス面での大きな動きはみられず、運賃動向を中国の上海輸出

コンテナ運賃指数(SCFI)でみると、1月が2,524ドル/TEU、2月が2,553ドル/TEU、3月が2,625ドル/TEU、4月が2,602ドル/TEU、5月が2,592ドル/TEU、6月が2,423ドル/TEU、7月が2,408ドル/TEU、8月が2,514ドル/TEU、9月が2,337ドル/TEU、10月が2,308ドル/TEU、11月が2,353ドル/TEUで推移し、2018年の平均値1,910ドル/TEUに比べ1~11月平均で2,487ドル/TEUと高水準だった。

オランダの海運コンサルタント、Dynamar B.V.の東・南アフリカコンテナトレード2019年版によると、東・南アフリカ地域のコンテナ取扱量は南アフリカが2017年になり回復、今後4~5年間は拡大が続く見通し。

日本郵船調査グループのレポートによると、2019年8月末時点のアジア/アフリカ航路の船腹量はアフリカ域内の経済発展にともなう97万9,000TEUと1年前より6.9%増加、隻数は9隻増えて191隻となった。

南アフリカ向け2019年の運賃動向を中国の上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)でみると、2018年の平均値892ドル/TEUから、1月は850ドル/TEU、2月が824ドル/TEU、3月が715ドル/TEU、4月が753ドル/TEU、5月が630ドル/TEU、6月が738ドル/TEU、7月が764ドル/TEU、8月が763ドル/TEU、9月が800ドル/TEU、10月が914ドル/TEU、11月が965ドル/TEUと1~11月平均で781ドル/TEUと前年を下回った。

豪州航路

豪州経済の成長続く

豪州の実質GDP成長率は

1991年から2018年にかけて27年連続のプラスで推移、世界最長で景気拡大を続けた。2019年は1~3月期が+1.9、4~6月期が+1.4と7~9月期は+1.6と減速傾向をみせ、2020年も個人消費が徐々に回復、成長率も上向き、中長期的にも良好なビジネス環境や高い労働力人口の伸びなどを背景に成長が続く見通し。

ニュージーランド経済は、中国経済への依存度を高めてきたため、中国の景気減速が景気を圧迫する動きがみられ景気が一段と下振れ、近年の実質GDP成長率は2016年に+4.8%をピークに2017年が+2.62、2018年が+2.81%、2019年は+2.51(推定)と低迷している。

Drewry(英国)の調査によると、2019年に入りアジアから豪州向けの荷動きは1~3月期が前年同期比6.6%減、4~6月期が4.2%減、7~9月期も6.8%減少した。うち北東アジア出しは1~9月累計で5.3%減少、東南アジア出しは6.2%減少した。10月は横ばいとなり、2018年末からの輸送需要減退は改善、12カ月の平均伸び率は-5%から回復へ向かうとみる。

一方で輸送需要が年間の大半年で減少を示す中、スポット運賃は北東アジア出しで6月以降に上昇し、Drewry運賃指数は上海→メルボルンで5月の1,090ドル/FEUから11月

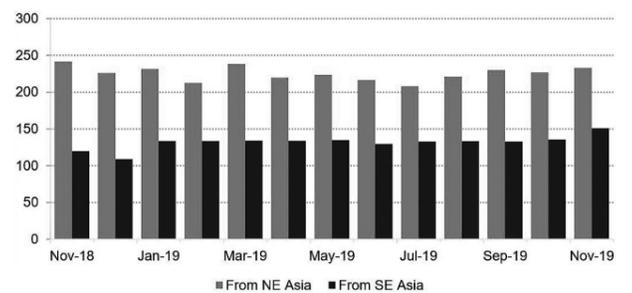
には2,800ドル/FEUへ7カ月で3倍近く大幅アップし、2018年2月以降の最高を記録した。運賃上昇の一部は2020年1月からの国際海事機関(IMO)による硫黄酸化物(SOx)規制に対応した緊急燃油サーチャージの導入と豪州諸港で高額なインフラチャージ導入による荷役料金値上げが要因。

2Mによる共同運航の一時停止で船腹量が減少、9月には運航が再開、他の共同配船グループが新サービスを開始したが、船腹量の減少が輸送需要の低迷を相殺、北東アジアから豪州向けコンテナ船の消席率は3月の約60%から10月には80%強へ上昇した。しかし、東南アジアから豪州向けの消席率は50%と低迷した。

日本郵船調査グループのレポートによると、2019年8月末時点のアジア/オセアニア航路の船腹量は豪州経済の伸び悩みで52万9,000TEUと1年前より4.0%減少、隻数も5隻減り125隻となった。

2019年の運賃動向を中国の上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)でみると、1月が572ドル/TEU、2月が512ドル/TEU、3月が387ドル/TEU、4月が444ドル/TEU、5月が2578ドル/TEU、6月の259ドル/TEUを底に7月が410ドル/TEU、8月が617ドル/TEU、9月が839ドル/TEU、10月には1,076ドル/TEUと1,000ドル台へ乗せ、11月も1,068ドル/TEU推移したが、2018年に年間平均値833ドル/TEUに比べ1~11月平均で576ドル/TEUと低下した。

アジア発豪州向け船腹推移



アジア域内航路

アジア経済穏やかに回復

東南アジア経済は、2020年に回復に向かう見込みだ。米中貿易摩擦の影響が和らぐほか、個人消費が堅調に推移することが予想されているため。アジア開発銀行(ADB)は2019年版「アジア経済見通し」修正版(2019年12月)で、19年の東南アジアの国内総生産(GDP)

成長率が4.4%になると予測した。

みずほ銀行の見直しによると、北東アジアは中国経済が投資の弱含みや消費の低調が続く、緩やかに減速する見通し。実質GDP成長率は2018年の+6.6%から2019年は+6.1%、2020年は+5.9%を予測、ASEAN諸国は2018年の

+5.2%から2019年は+4.8%に減速するが2020年は4.9%へ持ち直す見込み。

荷動き堅調

アジア諸国の経済状況を背景にアジア域内航路のコンテナ荷動きは東南アジア諸国の経済成長を背景に堅調に推移する一方、遠洋航路の超大型新造船に伴うカスケディング(転配)効果や用船料の低迷で小型船と旧パ

Year	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	YTD
2019	740,400	363,500	705,900	576,100	712,200	608,400	595,900	519,900	571,200	468,100			5,861,700
2018	687,500	592,200	595,400	577,300	571,400	518,900	550,100	501,600	683,800	515,100	571,000	624,200	6,988,400
Change:	+7.7%	-38.6%	+18.6%	-0.2%	+24.6%	+17.3%	+8.3%	+3.6%	-16.5%	-9.1%			

TOKO LINE
東興海運株式会社
TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

□本社 HEAD OFFICE 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル TEL 078-331-1511 MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

□東京事務所 TOKYO OFFICE 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル TEL 03-3281-6661 TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

http://www.tokoline.co.jp

The Name to Trust

ナマックス型の差がさほど変わらないことから4,000~5,100型への大型化と合わせ配船合理化が進んでいる。今後も荷動きは堅調伸びを予測する調査機関が多い中、運航船隊をエコシップへ代替する動きも活発な一方で2020年1月からの国際海事機関(IMO)による硫黄酸化物(SOx)規制に伴う燃料コストの増加をどうカバーするかが配船社の死活問題となり、依然として事業を取り巻く環境は厳しい状況が続く見通し。

CTS(英国)の統計によると、アジア域内荷動き量は2018年累計が前年比4.5%増の4,262万140TEUだった。2019年は1月が前年同月比0.8%増の344万8,400TEU、2月が0.2%減の269万9,600TEU、3月が3.9%増の363万8,800TEU、4月が2.9%増の337万9,200TEU、5月が2.1%増の423万6,200TEU、6月が1.8%増の370万6,600TEU、7月が3.5%増の367万6,600TEUとプラス基調が続いたあと、8月が2.4%減の362万2,900TEUとマイナスに転じ、9月も2.0%減の315万7,200TEUと低調だった。

運賃も安定基調

運賃はDrewry(英国)の指数(ドル/FEU)で1月が822、2月826、3月817、4月841、5月824、6月821、7月828、8月が795、9月が790と9カ月連続で前年同月を上回ったあと、10月が812で下落した。

主な日本積みは、横浜→香港で1月が590ドル/TEU(+1.7%)、2月が540ドル/TEU(-10%)、3月が580(-3.3%)、4月が620(5.1%)、5月が580(-1.7%)、6月が590(1.7%)、7月が600(3.4%)、8月が600(3.4%)、9月が590ドル/TEU(+1.75)と4カ月連続でプラスだった。

横浜→レムチャバンは1月が490ドル/TEU(-0.2%)、2月が480ドル/TEU(-0.2%)、3月が450ドル/TEU(6.7%)、4月が450ドル/TEU(6.7%)、5月が460ドル/TEU(-2.2%)、6月が460ドル/

TEU(-2.2%)、7月が480ドル/TEU(-4.2%)、8月が460ドル/TEU(-6.1%)4カ月連続マイナスのあと9月に510ドル/TEU(+6.3%)とプラスに転じ、横浜→ジャカルタは1月が630ドル/TEU(-)、2月が620ドル/TEU(-)、3月が630ドル/TEU(-)、5月が650ドル/TEU(-6.2%)、6月が660ドル/TEU(-10.6%)、7月が630ドル/TEU(-14.9%)、8月が640ドル/TEU(-12.3%)と7カ月連続のマイナスから9月に670ドル/TEU(+9.8%)とプラスに転じている。

荷動きは20年以降も堅調

韓国海洋水産開発院(KMI)は2020年の海運市況見通しで、アジア域内航路はGDP(国内総生産)とコンテナ荷動き量の弾性係数が低下、物流需要を生み出す能力が弱まり、+3%の伸びに対し供給は+4.1%となると予想している。配船社が62社と多いことから完全競争市場となり、東南アジア航路の運賃市況は平均で145~160ドル/TEUを見込み、船社間の集荷競争が市況改善の最大の障害とみる。

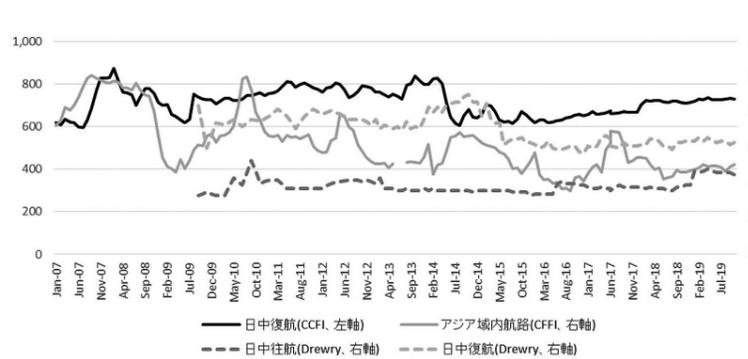
また、みずほ銀行産業調査部は日本産業の向こう5年(2020~2024年)の中期見通しの中で、アジア域内航路は域内の経済成長を背景に増加、2019年も米中貿易摩擦でアジア各国から中国への部材輸出減少で2018年の+3.7%から伸びは鈍化しているが、通年で+1.9%の4,313.4万TEUと増加基調を維持、2020年以降も中国とASEAN諸国の経済成長や相互の経済連携が拡大、今後5年間で年率平均+3.8%で伸び、24年は5,204.6万TEUを見込む。

日中航路

対中輸出荷動き減少

日本貿易振興機構(ジェトロ)が財務省貿易統計と中国海関統計を基にみた2019年1~8月の日本の対中輸出は、前年同期比7.4%減少し、対中輸入は0.6%減とほぼ前年並みで、日本の対中貿易収支は1億8,713万ドルの赤字となった。日本の

日中アジア運賃推移



年 頭 の 辞



一般社団法人 日本船主協会
会長 内藤 忠顕

新年あけましておめでとうございます。

2020年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年、度重なる台風の襲来による大雨が各地で甚大な被害をもたらしました。被災された方々にはあらためて心よりお見舞い申し上げますとともに、被災した地域の復旧をお祈り申し上げます。

昨年の世界経済を振り返ると、米中貿易摩擦の激化のみならず、地政学的なリスク、新興・途上国における景気減速などにより、経済成長率はリーマンショック以降最低となりました。一方海運市況では、コンテナ輸送、ドライバルク、エネルギー輸送に堅調な推移が見られたものの、環境規制や国際情勢が今後及ぼす影響は依然不透明な状況にあります。

こうしたなか、日本船主協会はわが国海運の更なる成長・発展のため、知恵を絞り創意と工夫をもって山積している様々な重要課題に取り組んでまいります。

とりわけ重要な課題として、SOx規制への対応、地球温暖化対策、バラスト水管理条約の円滑な実施など地球・海洋環境保全への取り組みがあげられます。SOx規制は本年1月1日より施行されましたが、適合油の品質や供給、内燃機関への影響など今後様々な問題が生じることも考えられますので引き続き関係の皆様と情報を共有して、円滑な導入に取り組んでまいります。また地球温暖化対策としてのGHG排出削減について、IMOで野心的な削減目標が設定されましたが、大事なことは海運業界として具体的かつ現実的な対策を講じて対応していくことと考えます。

次に航行安全ですが、昨年オマ

ーン湾で当協会会員会社のタンカーが何者かによる攻撃を受け、わが国でも緊張が高まりました。当協会では関係省庁と緊密な連携を取りながら対処しておりますが、もとより海運は平和でなければ成り立たない産業です。つまり海運は航行の自由および安全が担保されて初めて国民生活やわが国の経済の発展に寄与していくことができることをご理解いただきたくお願い申し上げます。

一方で、ソマリア沖・アデン湾における海賊事案については、今日ではかなり状況が改善されております。特に日本においては海賊対処法の下、自衛隊や海上保安庁の皆様に海賊問題へご対応頂いており、昨年9月ジブチに当協会および関係団体からなる訪問団を派遣し、皆様のご尽力に感謝申し上げます。われわれとしては引き続き各国政府の緊密な連携および活動を継続していただきたいと願っております。

厳しい国際競争にさらされている外航海運企業にとって、他国の企業と同条件で競争できる経営環境の整備は、極めて重要な取り組みの一つです。昨年は令和2年度税制改正に向け、本年3月末に期限を迎える「外航船舶の圧縮記帳(買換特例)」および「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」の延長について、関係方面へ要望した結果、ほぼ要望通りの内容で認められました。ここに改めまして、国会の諸先生方、国土交通省および関係の皆様のご支援に厚く御礼申し上げます。

また、安全運航を支える優秀な船員の確保・育成にも引き続き取り組んでまいります。外航海運を例に取り上げますと、船の大型化や安全基準の厳格化により、これ

まで以上に船員の質の向上が担保される必要がありますが、それを支える核となるのはやはり日本人船員です。日本人船員の高い安全意識と技術が根底にあり、それが外国人船員の意識向上にも波及し、全体のレベルを確保しているのが日本の外航海運の現状であります。また内航海運においては、船員不足は非常に深刻であります。昨年7月、当協会では人材の確保とともに将来の船員教育の在り方などを真摯に検討すべく、海事人材部を新設しました。引き続き、教育機関等と連携した広報活動など地道な取り組みが重要です。

これまであげた様々な取り組みを含め、国民の皆様へ海運のことを知っていただくため、商船の一般公開をはじめ、海や船に親しんでいただく活動を行っております。昨年5月には新学習指導要領に基づく小学校の新しい教科書が公表され、5年生の社会科で海運に触れる記述が増加しましたので、これを基に海運の役割を取り上げた授業が広く行われることを期待しております。未来を担う子供たちを含めた社会全体の海運に関する理解がさらに深まるよう、広報活動により一層力を入れてまいります。

新しい「令和」の時代が始まり、東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴う経済効果や消費拡大が期待されますが、当協会も諸問題解決に全力で取り組み、わが国海運業界のみならず、海事クラスターおよび日本経済全体の発展に寄与できるよう努めてまいりますので、本年も皆様のご指導、お力添えを賜りますようお願い申し上げます。

対中輸出は前年同期比7.4%減の1,106億ドル、対中輸入は、前年同期比0.6%減の1,108億ドルとなった。8月単月では前年同月比4.4%減の133億4,411万ドルだった。財務省の貿易統計をもとに日本海事センターがまとめている日中航路のコンテナ荷動き量(トン数ベース)は2019年に入っても日本から中国向け往航は1月が、前年同月比24.5%減の56万1,453トンと5カ月ぶり

のマイナス、2月は往航が21.6%増の83万5,994トンとプラスに転じたが、3月以降は再びマイナス傾向をみせ、3月が6.6%減の89万9,816トン、4月が11.6%減の89万9,816トン、5月が17.3%減の82万4,657トン、6月が21.3%減の86万7,896トン、7月が24.2%減の78万4,840トン、8月が20.4%減の76万2,622トン、9月が14.2%減の74万5,371トンと低調だった。復航は1月が7.6%増の204万5,414トン、2月が17.7%減の144万8,668トン、3月が16.6%増の180万5,498トン、4月が4.3%増の182万8,623トン、5月が4.7%減の191万

6,230トン、6月が1.2%増の178万4,971トン、7月が10.5%増の199万768トン、8月が4.4%減の163万6,207トン、9月が5.4%増の176万3,448トンと一進一退で推移した。

運賃は安定推移

往航の運賃は、横浜→上海の運賃(Drewry Container Freight Index)で、2018年の300ドル/TEU台から400ドル台へ上昇、2019年1月以降は460~480ドル/TEU台で推移、上海→横浜は前年とほぼ同水準の620~660ドル/TEUで推移した。

復航は上海航運交易所

(SSE)が公表している中国輸出コンテナ運賃指数(CCFI)の推移でみると、2019年は1月が前月比0.4%上昇、2月は732.06と前月比2.2%上昇、3月は726.73で前月比0.7%の下落、734.52で前月比1.1%上昇、5月は728.38と前月比0.8%下落、6月は725.96と前月比0.3%の値下がり、7月は728.10で前月比0.3%上昇、8月は28.18と前月比横ばい9月は731.82と前月比0.5%上昇、10月は732.97と前月比0.2%上昇、10月は730.43と前月比0.3%の下落するなど小刻みの上下動を繰り返したが概ね安定して推移した。

大手船社からフォワーダー、ベンチャーまで 海運・物流革新を担うIoTソリューション

世界の貨物量が増加し、いかに効率良く低コストで、環境に負担がかからないように運ぶための解決策の柱の一つがIoT、AI、ビッグデータを活用した物流業界のデジタル化だ。従来、物流・海運の情報交換、認可、証明、申し込みはいずれも、書類など物理的な紙ベースでのやり取りが基本で、さらに電話、FAX、E-mailがそれを補完してきた。しかし、今日では地球の裏側と瞬時に様々な手続きが安全に実施できる環境が急速に整備されつつある。また、船社と物流会社の業務的垣根も低くなり、近年船社の総合物流会社への拡大も加速している。フォワーダー、ソリューション開発、船社の代表的な取り組みをまとめた。

K+N、シングルウィンドウで物流管理 企業のカーボンフットプリントにも対応

スイスに本拠を持つ国際フォワーダーのKuehne+Nagel (K+N) は2019年に世界の様々な地域で顧客向けデジタルソリューションをリリースし、米中貿易戦争などの影響を受けつつも着実に収益を伸ばしてきた。

2019年4月にはフルコンテナ貨物 (FCL) 輸送を対象としたリードタイム保証、100%返金保証、損害賠償責任の拡大、即時見積もり発行、カーボンオフセットに対応するオンラインソリューションの「KN Pledge」を発表した。同サービスはFCL貨物の

ポートツーポート、ドアツードアのリードタイムを保証し、鉄道、道路の混乱、悪天候、積み替え (T/S) などによる輸送遅延が発生した場合には100%料金を返金するもので、損害賠償責任を大幅に拡大、コンテナ当たり最大10万ドルを補償、賠償範囲には火事、爆発、天災、戦争などが含まれる。またK+N自身がインドネシア、ケニア、ペルーで4つの環境関連プロジェクトに参加することで、輸送における顧客の二酸化炭素 (CO2) 排出を相殺するサービスも付加し、荷主

はコンテナ輸送におけるカーボンニュートラルを実現できるという付加価値の高いサービスを展開している。

7月にはAIを活用した陸上貨物輸送プラットフォーム、etruckNow.com (イートラックナウ・コム) をタイでの導入を皮切りにアジア太平洋各国へ導入拡大を開始した。同プラットフォームはオンライン上で陸送貨物の需要と供給を仲介することで、荷主が素早くトラックの予約ができるとともに、輸送業者も容易にビジネスチャンスを獲得できるもので、荷主は輸送区間など出荷詳細を入力する

自動的に見積もり比較し最も競争力のある見積もりを荷主へ提示する。またイートラックナウ・コムを通すことで、荷主は輸送中の自分の貨物のステータスをリアルタイムで把握することができ、ドライバーの所在地を常に把握でき、配送の区切りで必要に応じた警告を受け取ることもできる

同月には日本で顧客向けに大々的にセミナーを開催、自社独自のデジタルソリューション「myKN」を紹介した。「myKN」は



2019年7月に開催した荷主向けセミナーで自社のソリューションを紹介する日本支社のGereon Niemeier社長

物流のルート検索、見積もり、ブッキング、サプライチェーン管理、貨物追跡など6つのウィジェットをブラウザ上のマイページからシングルウィンドウで操作・監督できるソリューション。

Explorer機能ではK+Nのビッグデータからスケジュール順守率、実リードタイムを検証でき、Tracking機能では温度、湿度、衝撃などのフィジカルモニタリングが可能で、貨物に不測の事態が発生

した場合にはリアルタイムで顧客へ通知する。

さらにカーボンフットプリントやCO2削減実績などのレポートを自動作成する機能も実装し、顧客の業務簡素化に大きく貢献できるという。

またmyKNを利用することで、3国間貿易を含め1分で見積もりの結果を入手することができ、働き方改革が叫ばれるなか、デジタル化と業務タスクを見直し生産性の向上に寄与できるという。

ブロックチェーン技術を活用したTradeLensの急拡大

A.P. Moller-Maersk (デンマーク) と米国の大手コンピューターメーカーのIBMが、海運、物流などグローバルサプライチェーンを一括で管理するデジタルプラットフォーム構築で提携すると最初に発表したのは2017年3月のことだ。両社は2016年からブロックチェーン (分散型台帳技術) による仮想空間上の決済システムの開発について協議をはじめ、IBMが開発したLinux

ベースのHyperledger Fabricを活用しプラットフォームの構築、2018年から業務の効率化とともに参加者が取引情報の透明化、改ざん防止を実現し、船社、荷主、物流業者、税関など様々な関係者が共通のネットワークで手続き、書類の取受ができるTradeLensを公開した。

IBMによれば、世界の貿易コストは1.8兆ドルで、日用品のうち80%が海上物流によって運ばれており、現在紙ベースの処理されているものをデジタル処

理へ転換することで、世界の貿易コストの10%、1,800億ドル以上をコストカットできるという。

TradeLensのもたらす変革は大きく2つ、「コンテナのトレーサビリティ」と「貿易関係書類の電子

をさらに改善することができるという。

コストを負担する荷主にとって、これまではサプライチェーン全体の現状を直接見られないため、請求金額の妥当性が判断しにくかったが、ブロックチェーンによりサプライチェーン全体の作業内容とその経費を確かめる

TRADELENS

化」で、前者はブロックチェーンの力を借りることで、透明性の高い情報共有を行うことができ、後者はブロックチェーンのスマートコントラクトで、貿易関係書類が電子化され、ペーパーレスとなることで、コスト削減と業界全体の効率化を実現する。

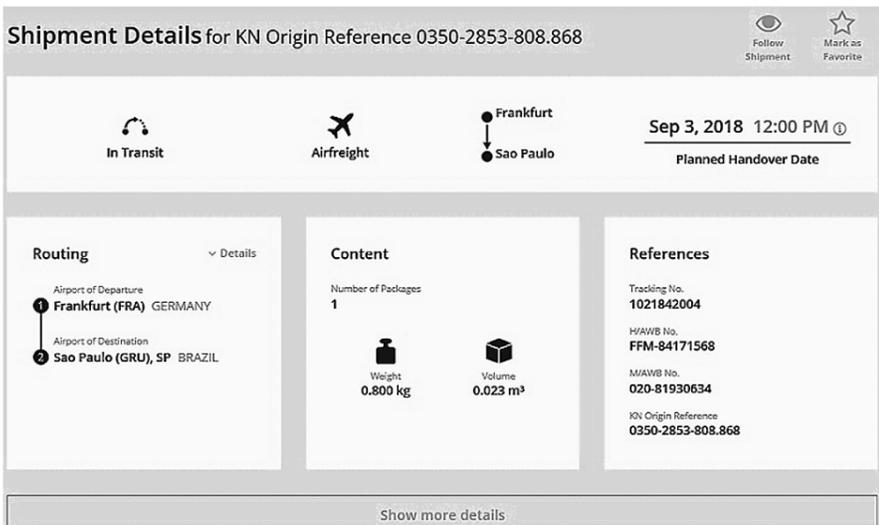
IBMはさらに「請求書自動発行システム (Blockchain Invoicing)」を開発し、グローバルの出荷イベント情報を、ブロックチェーンを使用して物流サービス内容を見える化する事で、請求書チェックに関する非効率

ことが可能になる。これによりインボイスの内容と実態とを照合するために多くの人員を必要としてきた企業にとり、同プラットフォームにより、いっそうの業務の効率化とコスト削減が可能になる。

Trade Lens公開後、参加主体の拡大は船社、物流業者、ターミナル会社、公的機関と裾野広く拡大している。

船社では2019年2月にZIM Integrated Shipping Services (イスラエル) がTradelensに参画、5月はCMA CGM(仏)とMSC (スイス) が参画し世界のコンテナの約半分をカバーする至り、7月にはTHE Allianceを構成するOcean Network Express (ONE) とHapag-Lloyd (独) も参画を表明している。

公的機関では同年1月にサウジアラビアの税関当局がTradeLensの試験運用を発表、またスペインのアルヘシラス港湾局も



myKNの貨物トラッキング画面。シングルウィンドウでルート検索、見積もり、ブッキング、トラッキングが可能

ANCC ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION 政府公認検数・検量・検査機関

輸出入貨物荷捌・検品と立会検数業務、木材検量業務
コンテナ中品検査・船積前検査・アジアマイマイガ検査
放射線量測定検査業務と証明業務
外国産農産物の検査・検量・検数の証明業務
理化学分析業務 (輸出入食品、一般食品、放射能核種分析) と証明業務

ISO9001 認証取得

一般社団法人 全日検

代表理事会長 代 永 政 秀

本部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目1番8号
TEL (03) 5765-2113 FAX (03) 5440-3396
http://www.ancc.or.jp

支社 北日本支社 (東北支社・北海道事業所) 関東支社 (横浜支社・東京支社)
中部支社 (名古屋支社・北陸事業所) 関西支社 (神戸支社・大阪支社)
西日本支社 (九州支社・中国支社) 理化学分析センター (神戸支社内)

船積み書類の送付や詐欺防止のため、TradeLensとの提携協定を締結した。6月にはロシア運輸省と導入で覚書 (MoU) を締結し、今後、ロシア最大のサンクトペテルブルク港でTradeLensによる手続き導入で、ペーパーレス化や物流の可視化などにより、税関などの手続きが飛躍的に効率化が期待されている。

また港湾、ターミナル会社への拡大も続き、10月には北米を中心にターミナル運営を手掛けるGlobal Container Terminals (カナダ、GCT) や、アルゼンチン、ブラジル、チリ、コロンビアなどの主要港のターミナルを含む中南米地域の50以上の港湾ターミナルが参画、情報共有、透明性の確保、手続きの迅速化と貨物追跡の実現を目指すほか、12月下旬にはベトナム・カイメップ港のターミナル会社、Cai Mep International Terminal (CMIT) も参画した。

2019年にTradeLensの規模が急拡大する一方、マルチキャリア海運情報プラットフォーム Cargo Smart (米国) も2019年7月、香港の大手コンテナ船社4社、港湾ターミナル会社5社とTradeLensの対抗馬となるブロックチェーン技術を利用したオープンで中立的なプラットフォームを構築、グローバルサプライチェーンをデジタル化、貿易プロセスを変革するGlobal Shipping Business Network (GSBN) のサービス契約を締結した。

GSBNにはコンテナ船社

年頭の辞



一般社団法人 日本造船工業会
会長 斎藤 保

明けましておめでとうございます。

令和という新しい年号での最初の新年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。

さて、昨年来、世界経済は米中貿易戦争、英国のEU離脱問題、不安定な中東情勢などの不安要因から、予断を許さない状況が続いております。我が国でも消費増税や世界経済の不透明感により景気に減速感がみられます。しかしながら、本年は待ちに待った東京オリンピック・パラリンピックが開催され、大きな経済効果が期待されるとともに、昨年末に決定された26兆円にのぼる大型経済対策の効果も加わり、景気も本格的に回復するのではないのでしょうか。我が国経済が安定した経済成長を遂げ、景気の好循環が続くことを期待したいと思います。

昨年、海運市況は、世界経済の持続的な成長により海上荷動量の増加が続いており、明るい兆しが見え始めてきました。しかしながら本格的な回復には、今後も海上荷動量が堅調に推移するとともに、依然として存在する船腹過剰を解消する必要があります。造船市況につきましても、昨年は新造船需要の低迷が続き、非常に厳しい局面の一年でした。こうした状況を反映して、韓国では現代重工業と大宇造船

海洋が経営統合に向けて動きだし、中国でも国营造船所2社が経営統合したと報道されており、韓国の件は各国の公正取引委員会が調査中と理解していますが、実現すればそれぞれ世界シェア20%以上の巨大造船会社が誕生することとなります。世界の造船業界の構造が大きく変わる中、我が国においても再編が動き始めており昨年末に今治造船とジャパン マリンユナイテッドの資本業務提携が発表されました。

これからの造船業は、IoTやAIといった先端技術の活用、環境規制への対応、また製品と生産の技術革新をいかに進めるかが競争力を大きく左右していくと考えています。益々研究開発費負担が大きくなっていきますし、また低迷する市況において技術+コストの総合競争力を強化する必要があります。そういった面から今後もさまざまな造船各社の協調的な動きが出てくるものと見ています。

政府におかれましては「海事産業将来像検討会」で議論を進めておられます。我々としても、造船業の革新のため、業界全体として何をすべきか、政府に対しどのようなご支援をお願いしていくのかにつき、更なる議論を進めていくつもりです。

そんな中で世界の造船市場において公正な競争条件と健全なマーケットを確立することは大

きな課題です。政府には韓国の政府助成をめぐりOECDの場でご協議をいただき、またWTO提訴も視野に入れてご検討いただいています。我々といたしましても各極との意見交換を重ね、その必要性を訴えて参りました。こうした動きの中で、昨年イタリアで開催されましたJECKU造船首脳会議でも同趣旨の議長声明を再度全会一致で採択しましたので、世界の造船業界がこの課題の解決に向けて積極的に動き出すことを期待するばかりです。ビジネスの健全性を壊すような行為は、業界、ひいては世界経済に悪影響を与えるばかりでなく、自らの成長を阻害する行為に他なりません。

この荒波を乗り越えるには、我が国の強みである技術優位性をますます研ぎ澄ましていく必要があります。そのため、船主様・エンジンメーカー様・船用機器メーカー様他我が国の海事クラスターとの連携を一層深め、次世代省エネ船や高環境性能船の開発、LNG燃料船など新たな船舶の開発を推進すると共に、i-Shippingをプラットフォームとして、IoT、AI、ビッグデータを活用し、設計・開発・建造のサイクルを大幅に加速させるなど革新的な動きにも、引き続き取り組んでいきたいと考えています。

次に、ステークホルダーの皆様にもお願いがあります。環境規制が急速に強化される

昨今、船主、オペレーターの皆様におかれましては、発注された船を、将来的に規制をクリアできなくなるにより、本来の寿命を終える前にスクラップせざるを得なくなるのではないかとのご懸念の向きがあるものと思います。しかし我が国の造船所で建造された船には、そのライフサイクルに亘り我が国の造船所が寄り添う体制にあり、その技術は世界の最高水準にあると自負しております。その日本の造船所で現在開発中、今後開発される技術を使うことにより、IMOのGHG規制は必ずや乗り切れると考えております。また、仮に規制が前倒しされるような場合でも、レトロフィットなどの手段で十分に対応が可能であると考えております。是非とも日本の造船所をご信頼いただき、今後もご発注を続けていただきたいと思います。

我が国の造船業は、商船、艦艇及び巡視船艇などの建造を通じ我が国の経済、安全保障はもとより、地域密着型の産業として、多数の関連産業とともに地域の経済・雇用を支えております。今後も引き続き「ものづくり」で地方創生に貢献し、我が国を地方から元気にして参りたいと思っています。

引き続き関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

(香港) ターミナル会社の Hutchison Port (香港)、

COSCO Shipping Ports (中国)、遠海運港湾、中国)、

(中国)、上海国際港務集団 (中国、SIPG) が参加し、

量は世界全体の3分の1に 達し、すべてのサプライ

デジタル革命を加速させていくという。 CargoSmartのプラットフォーム

～信頼のブランド NKKK～

International Surveyor & Inspector



一般社団法人 日本海事検定協会

創立1913年(大正2年)2月

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

NKKK

代表理事会長 齋藤 威志

- 船舶安全法に基づく危険物検査 ● 海事および流通に関する鑑定、検査、検量
- 理化学分析・試験、食品分析 ● 入出庫一貫検定 ● コンサルタント

本社 〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号
TEL. (03) 3552-1241 FAX. (03) 3552-1260 URL: <http://www.nkkk.or.jp>
事業所・事務所: 全国主要港79ヶ所、アムステルダム、シンガポール、マニラ、バンコク、クアラルンプール、ジャカルタ、ホーチミン、ヤンゴン、台北、高雄、天津、上海、香港、広州
理化学分析センター: 北海道、千葉、横浜、名古屋、大阪

輸出入貨物の検数・検量及び検査に関する証明業務

JCTC

一般社団法人 日本貨物検数協会
THE JAPAN CARGO TALLY CORPORATION

代表理事会長 関 口 忠 孝

本部 〒104-0045 東京都中央区築地一丁目10番3号
TEL (03) 3543-3212 FAX (03) 3542-0409
事業所 全国主要港 / 理化学分析センター 東京
URL <http://www.jctc.or.jp/>

フォームは、Oracle (米国) の開発したOracle Cloud Blockchain Serviceをベースに、荷主、船社、ターミナル会社、税関、物流業者、銀行などサプライチェーン全体の関係者が参加しデジタルトランスフォーメーションをはかる業際的なシステムを目指し、書類交換や確認、危険品貨物の申告などをペーパーレスに処理、物理的制約なく手続きを完了できる。

またブロックチェーンを活用実験も進められている。

2019年6月には、ロイズレジスター財団 (LRF、英国) と技術・ガバナンスの知見を持つBLOC (デンマーク) が2018年に共同で設立したMaritime Blockchain Labs (MBL) が、危険品の取り扱いに関連する重大なリスクと課題へ取り組むためのコンソーシアムを結成した。

世界の有力コンテナ船社が加盟する貨物事故通知システム (CINS、本部：ロンドン) によると、コンテナ船上の重大事故の約25%は申告ミスによるもので、コンソー

シアムはLRFが資金を提供、世界的なベンチャー支援大手、Rainmaking Innovation Ltd (英国) と提携し、事故を減らすため、危険物の追跡を可能とするデジタルツールを使用、危険物追跡の透明性と説明責任の向上を目的とした詳細調査を実施する。

コンソーシアムにはマルモ港 (CMP、デンマーク)、Flexport (米国)、X-Press Feeders (シンガポール)、Secure System (米国)、DSV (スイス)、PSA (シンガポール)、Port+ (ベルギー)、Agility (クウェー

ト)、MTIが参加している。

また、2018年4月にはMaersk、Hapag-Lloyd、MSC、ONEの4船社が業界標準化、デジタル化、相互運用を促進するためにオランダのアムステルダムに設立した中立の非営利団体のDigital Container Shipping Association (DCSA) を設立、今年5月にはCMACGM、Evergreen、Yang Ming、Hyundai Merchant Marine (韓国)、ZIMの5船社が新たに加わり、世界海上コンテナ輸送量の70%を占める団体となった。

ーバル・ロジスティクス (SGL) グループで長らく国際物流ビジネスを展開しており今後、SGLグループを中心にYunQuNaとの協業を通じていっそう事業基盤の拡大および物流事業分野のデジタルトランスフォーメーション (DX) を検討・推進している。

YunQuNaは、オンラインで完結する国際コンテナ輸送手配プラットフォームを開発し24時間365日対応可能な物流サービスを展開中。このプラットフォームは100社以上の物流サプライヤーとの提携を元に荷主の要望ルートや納期に応じて最適な物流業者を選択し見積もりや通関手続き、輸送機関の手配および貨物の追跡、精算処理などの物流に関わる一連の業務をオンラインで一元化するもので、現在、おもに中国から中南米への輸送を手がけており、今後は中国からア

フリカや欧州への物流網の拡大に取り組んでいく。

また、ビッグデータやAIの活用によって、将来的には物流サプライヤー向けの需要予測や、荷主向けの事前手配サービスの提供も検討している。

4月には鴻池運輸が、ロボティクス・AIなどの先端分野に特価して投資しているベンチャーキャピタルのグローバルIoTテクノロジーベンチャーズ (東京都千代田区、GiTV) が運営するGiTV Fund I Investment, L.P.へ出資する基本契約を締結した。GiTVは、主に先端分野の技術集積地のイスラエル、インド、米国で新技術を持つスタートアップ企業を探索・事業支援の実績が豊富なベンチャーキャピタルで、鴻池は今後、GiTVを通じて世界中の技術系スタートアップ企業と接点を持ち、新技術の導入・活用を促進する。

物流ベンチャーへの出資で シングルウィンドウ化の試み続々

船社、物流会社によるベンチャー企業への出資やベンチャー企業が開発したソリューションの導入も進んでいる。

A.P. Moller-Maerskは2018年新ベンチャーのMaersk Growthを立ち上げ、物流デジタル化へ寄与する新興企業への出資を開始、同年10月には米国のデジタル貨物ブローカーのLoadsmartへの出資を発表した。LoadsmartはAI (人工知能) を活用して、米国内でのトラック単位のブッキングを自動化し、

瞬時に運賃を提示、人間の介入なしにブッキングできるソリューションを開発しており、各船社、物流会社とも顧客への迅速な見積もり返答へ体制づくりを進めている。

さらにMaersk Growthは2019年6月、ファッションに特化したオンラインロジスティクスプラットフォームを運営するHUUB (ポルトガル) へ150万ユーロ出資することを決めた。Maersk GrowthがHUUBの新しい資金調達ラウンドに参加したもの。HUUBはフ

ァッションに特化したオンラインショップを運営し、生産から保管、ピッキング、在庫管理、納品指示、梱包、輸送などロジスティクス全般を提供する統合プラットフォームを運営、B2Bおよび125以上の市場でサプライヤーから最終顧客までのエンドツーエンドの取り引きを管理し、アルゴリズム解析や販売分析により、在庫不足を未然に防ぐ。

HUUBは今回の資本調達により、次の投資ラウンドに移行する前に、受託するブランド数を現行の3倍に増やすとしている。

住友商事も2019年1月、

アジア地域におけるコーポレート・ベンチャー・キャピタルのSumitomo Corporation Equity Asia (香港特別行政区) を通じて中国でデジタル技術を活用した国際物流事業を展開するYunQuNa (中国上海市) に出資した。住商は物流事業会社の住商グロ

SC効率化、一元化、見える化 国内外で進む新たなソリューション開発

国内外様々なIT企業も将来性のある物流ソリューションの開発を活発化させている。東京に拠点を置くZenportは貿易業務のサプライチェーン管理 (SCM) サービスの「Zenport」を提供している。同サービスは商社やメーカーなどの荷主に対して、商品企画から発注、生産、船積み、在庫などのプロセスを一画面で管理できるもので、ダッシュボード画面で各プロセス間の状況を見える化し、生産や本船スケジュールの遅れ、商品の一部を別の船に積み替えるなどの変更

があった際に、数クリックするだけで更新することが可能。また更新された情報は社内外の関係者に自動で通知されるため、メールやFax、電話での連絡などの作業を削減できる。今後は香港やシンガポールなど向けに国際展開や、貿易金融分野へ機能を拡大し、同システム上から貿易決済、資金調達、貨物保険の申し込みなどができるように拡張していくという。

また輸送中のコンテナの物理的状況をリアルタイムでモニタリングしようとする試みも盛んだ。

Contguard Ltd. (イスラエル) が開発したコンテナ追跡システムは、GPS、RFID (無線タグ)、Wi-Fi、携帯データ通信を活用したモジュールをコンテナに搭載し、輸送中のコンテナの位置、温度、照度、侵入、湿度、衝撃、ドアの開閉などを常時監視しネットワーク経由でモニタリングできる。

厳格な温度管理が求められるリーファーコンテナだけでなく、ドライ用、バルク用に特化した機種をラインナップに用意し、荷主の予期しない貨物損害の防止や保険請求時の責任の所在の明確化などに活用し、サプライチェーン全体を可視化する。

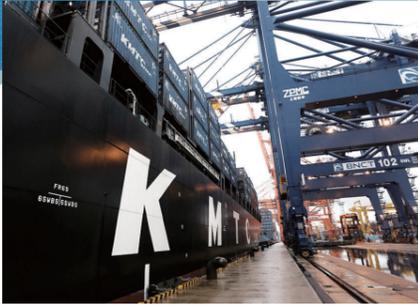
高麗海運株式会社



KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

Direct sailing from Japan to Malaysia, Singapore, Thai, Vietnam, throughout Asia

With high quality service for the customer, anytime, everywhere.

KMTC (JAPAN) Co., Ltd.

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



T.S. LINES

迎春

Full Container Service

Connecting All Asia to/from Japan




"TS Bangkok"

T. S. Lines (Japan) Ltd.

TOKYO EX(03)5826-8731 IM(03)5826-8734
OSAKA EX(06)6447-4600 IM(06)6447-4700

国際戦略港湾のとん税・特別とん税軽減 基幹航路船寄港拡大

遠隔操作RTGの導入促進、AIターミナルの実現へ

20年度与党税制改正大綱では、国際基幹航路の寄港維持、拡大を実現するため、国際戦略港湾に寄港する欧州、北米航路のコンテナ船のとん税・特別とん税の軽減措置を20年10月1日から施行することが決まった。一方、20年度の予算案では国際コンテナ戦略港湾などの機能強化へ530億円を計上した。

とん税・特別とん税軽減が実現

19年12月12日にまとまった20年度与党税制改正大綱では、国際基幹航路の寄港維持、拡大を実現するため、欧州、北米航路に就航する外資コンテナ貨物定期船に係るとん税・特別とん税について、一時納付に係る特例措置を創設することを決めた。とん税・特別とん税の軽減措置は20年10月1日から施行される。

欧州、北米航路に就航するコンテナ船が国際戦略港湾（京浜港、阪神港、名古屋港、四日市港）に入港する際の、とん税・特別とん税について、当分の間、一定額の納付で1年間に何度でも入港できる「一時納付」の税率（純トン数1トンまでごと）をトン当たり108円（とん税48円+特別とん税60円）

から同54円（とん税24円+特別とん税30円）と、2分の1にするというもの。入港ごとに納付する「都度納付」はトン当たり36円（とん税16円+特別とん税20円）で変わらない。

コンテナ船の大型化に伴い、欧州、北米航路において寄港地の絞り込みが進行しており、日本港湾への寄港維持・拡大には、釜山港などとの競争力比較から、入出港コストの低減が必要となるとして、これら航路に投入される大型コンテナ船ほど、とん税・特別とん税の負担が大きいため、この軽減を図るもの。

そのほか物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置は2年間延長、また津波対策に資する港湾施設などに係る固定資産税の特例措置も4年間延長された。

戦略港湾機能強化へ530億円

政府が19年12月20日に閣議決定した20年度予算案で国土交通省・公共事業関係のなかの港湾関係では国際コンテナ戦略港湾などの機能強化へ530億円、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備に129億円を計上する。港湾の公共事業関係費は1%増の2,411億円を組み、日本産業の国際競争力の強化に向け、コンテナ船の基幹航路の維持・拡大を図るとともに、資源・エネルギー・食糧の輸入などの拠点形成の促進を図る。ハード・ソフト両面でのコンテナターミナルの集積・創設・競争力強化を推進するとともに、バルク船の大型化に対応した港湾機能強化や効率輸送に向けた企業連携を促進させ、環境負荷の小さい



LNG燃料船の増加に対応したLNG燃料供給拠点の形成を支援する。

AIなどを活用してターミナルオペレーションを最適化するためのシステムを構築するとともに、遠隔操作RTGの導入促進などを行い、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルを実現する。これによって、23年度中にコンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機を解消することを目指すという。

一方、港湾予算とは別に、効率的な物流ネットワークの強化として4,304億円を計上、大都市圏環状道路などの整備やピンポイント渋滞対策などを併せて推進し、交通渋滞の緩和などによる迅速・円滑で競争力の高い、物流道路ネットワークの実現を図る。

国際コンテナ戦略港湾に京浜・阪神港

そもそも「国際コンテナ戦略港湾」とは、09年12月15日に国土交通省成長戦略会議のもとで「国

際コンテナ戦略港湾検討委員会」が発足したことから始まった。それ以前に進められていたスーパー中核港湾の代わりともいえるもので、「国際コンテナ戦略港湾」には10年3月に京浜、阪神、伊勢湾（名古屋／四日市）、北部九州（北九州／博多）の4グループが応募、検討委でプレゼンテーションやヒアリングを重ねた結果、同年8月に京浜港、阪神港が選定された。京浜、阪神の両港は第1段階の15年まで国内貨物の集積、さらに20年までに国際トランシップ貨物の集積によるハブ機能強化へ各港での計画書に沿った具体的な施策に取り組み中。

国交省では国際コンテナ戦略港湾の推進にあたって港湾法を改正した。政府は11年2月に国土交通省所管の港湾法および特定外資埠頭の管理運営に関する法律の一部改正法案を閣議決定し、11年度の政府予算案関連法案として同法案を通常国会に提出。港湾法は現行の「港格」を見直し、現行の特定重要港湾（23港）を廃止し、このうち“国際コンテナ戦略港湾”を港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」とし

World-Wide Services Through Ours

謹賀新年

Seven Seas Shipping Co., Ltd.



Tokyo: 03-3523-3692 Osaka: 06-6264-7541

GES Japan Co., Ltd.

International Logistics Solution Provider



Tokyo 03-3523-3491



WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

Providing the Vital Link to All Asia,
Middle East & South America

賀正



General Agents: **WAN HAI LINES (JAPAN), LTD.**

Tokyo (03)5511-1562 (B/L:5511-1575) Osaka (06)4963-8601 (B/L:4963-8603)

て位置付け直轄港湾工事の国費負担率を引き上げ(10分の7) その対象施設を荷さばき地まで拡充する一方、それ以外の特重港は「国際拠点港湾」に改めることにした。

**港湾法改正、
港湾運営会社を創設**

また、この国際戦略港湾と国際拠点港湾(現行の特重23港)の港湾運営を民営化するため、コンテナターミナルなどを一体的に運営する株式会社を「港湾運営会社」として創設、国が指定し“民”の視点を導入した効率的な運営体制に向け総合的な措置を講じる。このもとで船社や港湾物流事業者など民間資本を導入し運営会社として使用料設定や営業活動を自由にできるようにし国と管理者は公共性確保へ監督する立場に回る。

法案は11年3月末に成立、国交省では4月に国際戦略港湾と国際拠点港湾を追加するかたちで港格の見直し部分を公布・施行。さらにこれら港湾におけるコンテナ埠頭などを一体的に運営するなど戦略港湾としての運営主体となる株式会社(港湾運営会社)の指定に関する制度を創設するなど港湾の効率的な運営に関する事項の部分に12月15日に施

行し港湾運営会社の制度がスタート。具体的には港湾運営会社が行う港湾施設の整備費用に対する国の無利子貸付金額を、港湾管理者による無利子貸付金額の2分の1以内とする貸付条件の基準を定めた。「特例港湾運営会社」に関する規定を適用する国際拠点港湾として京浜、阪神港のほか伊勢湾エリアの名古屋港と四日市港も加えている。

**国際コンテナ戦略港湾
政策推進委員会**

国交省は13年7月に国際コンテナ戦略港湾における今後の政策展開を議論する「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を発足させた。国際コンテナ戦略港湾は選定から3年を経てそのフォローアップが求められる一方でコンテナ船の大型化の進行とともに船社によるアライアンスの進展など基幹航路の再編といった海運・港湾を取り巻く情勢が変化。同時に「日本再興戦略」(成長戦略)など政府の新たな社会経済政策が打ち出され、そこに戦略港湾政策の推進が盛り込まれ“国家戦略”としての対応も課題にある。

国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対する集貨支援制度(「国際戦略港湾競争力強化対策事業」)

を創設し、14年度から18年度の5年間で、国内外からの75万TEU以上の集貨をしたほか、国際基幹航路の誘致や国際フィーダー航路の便数増加・大型化への支援を実施してきた。一方、釜山港フィーダーなどへのインセンティブを実施している地方港湾への対策として、13年6月と18年7月に、国交省から重要港湾以上の各港湾管理者に対し、インセンティブ措置の見直しに向けた協力要請文書を発出している。またコンテナターミナル着岸における内航コンテナ船への不利な運用を改善するため、14年3月に、「港湾計画書作成ガイドライン」を改訂、港湾計画上の取り扱いとして「外内貿コンテナ埠頭計画」を導入した。これを受け、東京港、川崎港、横浜港、神戸港の港湾計画で「外内貿コンテナ埠頭計画」が位置付けられた(大阪港においては、次期港湾計画改訂で「外内貿コンテナ埠頭計画」の位置付けを検討中)。

また阪神国際港湾は19年2月に、Ocean Network Express (ONE) と太倉港集装箱海運有限公司(TCLC)の契約が成立しONEがTCLCの中国航路をフィーダー航路として活用し、北米⇒神戸港⇒中国のトランシップ(T/S)サービスを開設することになった。

**内航コンテナ船の
競争力強化**

コンテナ貨物の積替機能向上を図るため、14年12月から15年11月に、内航船社を対象に、優先利用バースを提供するとともに、当該ターミナルか

ら外貿ターミナルへの横持ちなどを行う実証実験を実施し、内航船の沖待ち・バースホッピングを減少できることを確認した。新技術導入動向を踏まえ、14年1月以降、高度船舶安全管理システムの認定を新たに受けた7隻のうち4隻の内航船に対し、定員規制の緩和措置を講じた。14年度に、従来、国際海上コンテナを積載するセミトレーラー連結車のみ緩和(10t⇒11.5t)していた駆動軸重の制限を、バン型などのセミトレーラー連結車(2軸トラックに限る)全てについて統一した。

さらに、道路法改正(18年4月)に伴う政省令改正などにより、重要物流道路の一部区間について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特殊車両通行許可を不要とする措置を19年に導入した。

鉄道を活用した輸出入コンテナの長距離輸送促進のため、15~16年度に、環境省と連携しつつ、背高海上コンテナの輸送が可能となる低床貨車の開発に向けた検討を進めた。JR貨物が取得した大量牽引・高速走行が可能な機関車、大量積載・高速走行が可能なコンテナ貨車に対する固定資産税の特例措置を行うことにより、コンテナ貨車については、17年度末までにその全てについて更新が行われた。「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」などの周知・取り組み状況についてフォローアップ調査を実施し、浸透が図られていることを確認、必要に応じ改訂を行うとともに、地方でのさらなる浸透を図った。

**国際コンテナ戦略港湾
への産業集積**

流通加工機能を有する物流施設を整備する民間事業者に対する無利子貸付による支援制度(特定用途港湾施設整備事業)を14年度に創設し、神戸港と横浜港でそれぞれ1件、同制度が活用され、物流施設が整備されている。物流施設を再編・高度化する民間事業者に対する補助制度(港湾機能高度化施設整備事業)を14年度に創設し、神戸港において2件、同制度が活用され、物流施設の再編・高度化が行われた。農水産物の輸出に戦略的に取り組む港湾において、輸出促進に資する冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備や屋根付き岸壁などの整備を支援する制度を17年度に創設し、18年5月には苫小牧港で、全国で初となる農水産物輸出促進を目的とした屋根付き岸壁が、18年8月には清水港で冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備が、それぞれ供用を開始している。

**国際コンテナ戦略港湾の
コスト低減**

国際コンテナ戦略港湾の利用料の低廉化に向け、神戸港、大阪港、横浜港、川崎港で、国が整備した高規格コンテナターミナルの耐震強化岸壁などを、港湾運営会社に低廉な価格で直接貸し付けた。

また国際コンテナ戦略港湾の利便性の向上に向け、「CONPAS(新・港湾情報システム: Container Fast Pass)」を用いた試験運用を行っている。ITを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構

築・コンテナ物流業務の効率化を目的としたシステムであるColins(コンテナ物流情報サービス)や、日本、中国、韓国との間で、コンテナ物流情報の共有を推進する「北東アジア物流情報サービスネットワーク(NEAL-NET)」を推進するとともに、EU、ロシア、ASEAN諸国などの物流情報システムとの相互連携について協議を実施している。

国際戦略港湾競争力強化対策事業において、国際コンテナ戦略港湾におけるターミナルゲート前の渋滞の緩和を図るためのゲートオープン時間の拡大に対する支援を行った。阪神港では14年度から17年度まで、京浜港では16年度に、それぞれ事業を実施し、ゲートオープンの延長時間中に一定程度の台数の車両がゲートを通過することにより、ゲート前渋滞長を削減するなど、一定の効果が認められた。東京港青海ふ頭などでは、港湾管理者などがゲートオープン時間を1時間前倒しし、早朝7時半からとし、渋滞が発生しやすい夕方の混雑緩和を図っている。

コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大への対応

国際コンテナ戦略港湾において、高規格コンテナターミナルの整備を実施した結果、17年度末まで、水深16m以上の耐震強化岸壁(水域施設が整備中であるものを含む)が阪神港で7バース、京浜港で7バースそれぞれ完成している。

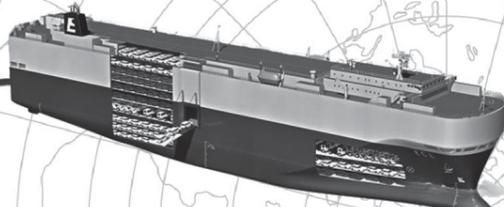
ヤード内荷役能力の向上や港湾労働者の労働環境改善を図るため、16年



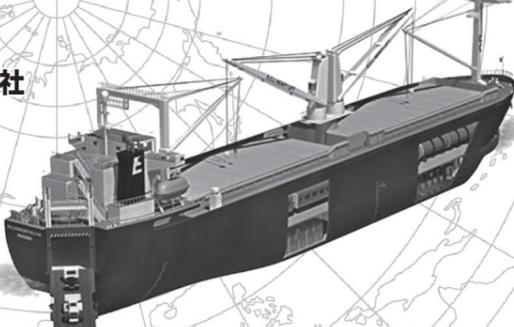


EASTERN CAR LINER

Challenging The Oceans



あらゆる貨物をあらゆる地域へ安全に
効率よく海上輸送することを常に心がけております。



イースタン・カーライナー株式会社
 〒140-0002 東京都品川区東品川2-5-8
 天王洲パークサイドビル5階
 自動車船部 電話 03-5769-7631 / FAX 03-5769-7632
 在来・多目的船部 電話 03-5769-7633 / FAX 03-5769-7634

ECLエージェンシー株式会社
 〒103-0027 東京都中央区日本橋2-15-3
 ヒューリック江戸橋ビル4F
 電話 03-5204-0251 / FAX 03-5204-0257
 名古屋支店 電話 052-218-5800 大阪支店 電話 06-6243-2200
 福岡支店 電話 092-734-2611 川崎営業所 電話 044-280-2977

KANSAI LINE

CONVENTIONAL LINER SERVICE

TO/FROM
JAPAN - BANGKOK
JAPAN - CHITTAGONG
JAPAN - VIETNAM



株式会社関西ライン
KANSAI STEAMSHIP CO., LTD.
 TOKYO 6222-8996 YOKOHAMA 211-1920 NAGOYA 652-6610
 OSAKA 6532-4101 KOBE 857-8869

度から18年度まで、横浜港と神戸港において、既設コンテナターミナルにおける遠隔操作RTG（タイヤ式門型クレーン）導入の際の荷役安全性確保のための実証事業を実施し

ている。 阪神国際港湾と横浜川崎国際港湾がそれぞれ設けられた、広域的な港湾運営が行われている。14年12月に阪神国際港湾に、16年3月に横浜川崎国際港

湾に、それぞれ国が出資を行い、国、港湾管理者、民間事業者による協働体制を構築できる出資構成を実現するとともに、戦略的な港湾運営に必要な設備投資を促進した。

2. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化

①コンテナ船の大型化、取扱貨物量の増大などに対応した施設の確保
・大型化するコンテナ船に対応できるよう、適切な水深、必要な設備を有する耐震強化岸壁、外内貿コンテナ貨物の円滑な積替えに必要な岸壁延長、十分な蔵置能力を備えたヤード面積を有する高規格コンテナターミナルの着実な整備を進める。

②AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性革命（生産性の向上と労働環境の改善）
・コンテナターミナルゲート処理の効率化に係る取り組みとして、ターミナル周辺における渋滞解消を目的として実施したICT実証事業で開発した「CONPAS」の導入を促進するとともに、コンテナ搬出入時におけるコンテナダメージチェックの効率化に向けたシステム開発を行う。

・ヤード内荷役の効率化に係る取り組みとして、コンテナターミナルにおける荷役能力の向上や労働環境の改善を図るため、民間事業者が遠隔操作RTGを導入する事業への補助制度の創設により、遠隔操作RTGの導入を促進する。
これにより、日本のコンテナターミナルを刷新

し、生産性革命に向けた第一歩とする。

・また、コンテナ貨物の品目、引き取りまでの日数などのビッグデータを基に、AIを活用し、荷繰りを最小化したコンテナ蔵置計画などを提案するターミナルオペレーション最適化システムや、AIなどを活用して、日本の熟練技能者の高度な荷役ノウハウを定式化した荷役機械の運転支援システムを構築するための実証事業を行う。

・以上のような取り組みにより、今後、コンテナターミナルにおいて、ゲート処理とターミナル内荷役の効率化を図ることで、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有する「AIターミナル」を実現する。

これにより、23年度中に、コンテナ船の大型化に際してもその運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

③その他、コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和に向けた取り組み

・コンテナターミナルゲート前渋滞の緩和を図るため、港湾管理者などにおいて、コンテナターミナル近傍における空コンテナ置場、シャーシ置場、トレーラー待機場の確保などの対策を講じるとともに、関係者においてタ

ーミナルゲートの集約などについて検討する。

・20年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中は、会場周辺道路の混雑も見込まれることから、関係者において円滑な港湾物流の確保のための対策を検討する。

・国土交通省港湾局と東京都港湾局において、対策の検討に向けた連絡協議会を設置する。

国交省港湾局、東京都港湾局が環境部署を交えた「東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた円滑な港湾物流の確保のための連絡協議会」を19年6月3日に設置し、具体的な対応策を検討している。

3. 港湾の完全電子化の推進

・貿易手続情報、貨物情報など港湾に関する様々な情報を電子的に接続し、必要なセキュリティと秘匿性を確保しつつ連携させる港湾関連データ連携基盤を構築する。

・海外とのコンテナ物流情報の可視化を推進するため、日中韓による北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）について、日中間における対象港湾のさらなる拡大、ASEAN地域などへの展開を図る。また、他の輸送モードに係る貨物情報の共有について協議する。

政策目標と施策の見直し

19年3月に国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会が、14年の最終とりまとめ以降、5年が経過することから、政策目標と個別施策の見直しを以下の通り行っている。

日本企業の立地環境を向上させ、日本経済の国際競争力を強化する観点からは、欧州・北米航路の寄港を維持・拡大することは依然として重要である。加えて、中南米航路、アフリカ航路、豪州航路の寄港は、すでに日本においてほぼ国際コンテナ戦略港湾のみとなっている点を踏まえると、欧州・北米航路に加え、これら長距離航路についても、国際コンテナ戦略港湾において寄港を維持・拡大することが必要である。

このため、国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標を「19年から概ね5年以内に、国際コンテナ戦略港湾において、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカなど多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、グローバルに展開する日本立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する」と設定した。

さらに船会社間のアライアンス再編が進み、また、グローバルな港湾間競争が行われる中、欧州・北米航路などの寄港を増やすために港湾に求められる要件としては、当該港湾に寄港することで取り扱える貨物が多くあること（Cargo Volume）、当該港湾に寄港する際のコストが低廉であること（Cost）、さらには大型船が支障なく寄港できる施設が整っていること、寄港に伴う時間的ロスが少ないこと、周辺港や内陸との貨物の円滑な接続が可能であること、流通加工など付加価値を提供する機能が充実していることといった利便性が高い港であること（Convenience）があげられる。これに加え、少子高齢化・人手不足が顕在化していくことを踏まれば、港湾における労働環境の改善も重要な視点である。

以上のような要件を備えた港となることを目指し、今後とも、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる個別施策に、以下の通り取り組んでいくとしている。

(1) 国際コンテナ戦略港湾への「集貨」

①国際コンテナ戦略港湾への集貨支援

・地方港から東アジア主要港を経由して北米向けに輸出していた貨物などを国際コンテナ戦略港湾経由に転換するための国による差額支援を港湾管理者などに引き継ぐとともに、一層の集貨を促す観点から、国内とアジア広域からの集貨に資するフィーダー航路網の充実を図る。

・バージなどの横持ち輸送の充実により、国際フィーダー航路の利便性向上やターミナルの一体運営を図ることで、国際コンテナ戦略港湾の積替機能強化を特に促進していく。

・釜山港フィーダーなどへの支援（インセンティブ）を行う地方の港湾に対し、国際フィーダー航路に対しても外航航路と同等以上のインセンティブ措置を講じるよう、引き続き、要請を行う。

②内航コンテナ船の競争力強化

・内航船定員規制の緩和措置について、引き続き、緩和措置の活用を促進する。

(2) 国際コンテナ戦略港湾への産業集積による「創貨」

・国際コンテナ戦略港湾背後に立地する流通加工を伴う上屋または倉庫を建設・改良する民間事業者への無利子貸付制度や、老朽化・陳腐化した物流施設を再編・高度化する民間事業者への補助制度を通じて、引き続き、流通加工系企業などの国際コンテナ戦略港湾背後への誘致を促進する。

・農水産品等の小口貨物の輸出促進、品質管理が求められる食品の輸入増などに対応するため、荷さばき、流通加工、保管、

保税などの複合機能を有し、コンテナターミナルと一体となって機能する物流施設の整備を促進する。

(3) 国際コンテナ戦略港湾の「競争力強化」

1. 国際コンテナ戦略港湾のコスト低減

・国際基幹航路を運航する定期コンテナ船に係るとん税などの入港コスト低減を図るための措置を検討する。

これについては、20年度税制改正大綱で、国際基幹航路の寄港維持、拡大を実現するため、国際戦略港湾に寄港する欧州、北米航路のコンテナ船のとん税・特別とん税の軽減措置を20年10月1日から施行することが決まっている。

・国から低廉な価格で借り受けたコンテナターミナルを核として、国際コンテナ戦略港湾のコンテナターミナルを港湾運営会社が戦略的に一体運営する。

・港湾運営会社は、戦略的な利用料金設定を行い、国際コンテナ戦略港湾のさらなる利用促進を図っていく。

年 頭 の 辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 渡邊 健二



新年あけましておめでとうございます。

昨年を振り返りますと、まずは相次ぐ自然災害が物流を寸断するも、迂回列車や、物流各社のトラック・船舶等による代行輸送でネットワークが維持されたこと、その過程で、物流が社会一般からさらに注目された年であり、また労働力不足がさらに深刻化した状況下で、物流が企業、業界を超えた連携、共創が拡大した年でもあったと思います。

目を海外に転ずれば米中摩擦や欧州のプレグジット等でサプライチェーンの変更の動きに物流各社も対応を急いだ年でした。また、SDGs（持続可能な開発目標）の達成を目指して、企業の環境への取り組みも積極的となり、さらに将来に向けては先端技術の活用、自動化を先進的企業が実用に移し始めた年でもありました。

このような中で物流連ではこの一年間、かねてより掲げてきた四つの活動を推進してきました。まず、「物流を等身大で社会一般から見てもらう活動」として業界を紹介するインターンシップ、研究セミナー、視察見学等、若者に向けた活動を推進し少しずつ手応えも感じているところです。

また、「社会インフラとしての物流機能強化」を進める活動として、相次ぐ自然災害に対応するため物流会

社向けのBCP作成ガイドラインをバージョンアップする取り組みや、先端技術活用事例を紹介する見学会などを実施しました。

「国際的な課題への取り組み強化」については海外物流戦略ワーキングチームによる政府、会員間での情報交換や、日系企業の展開先として注目されるインド南東部の物流視察等を実施しました。

「物流環境対策の取り組み」としては二つの顕彰制度について応募企業数は過去最大級となり、表彰対象となった取り組みを広く普及させる講演会なども実施してきました。

但し、これらを進めていくなかで「新たな課題」も見えてきました。企業や業界を超えた連携を広めようにも、梱包資材やパレットの規格は様々であり、情報システムも企業毎に閉じられている例が一般的です。

本年は就任後半年間で進めてきた施策の推進とともに、物流業界が厳しい局面にあるからこそ可能となる規格の統一や「共通基盤の構築」を進める絶好の機会とも捉え、活動を進めていきたいと考えております。

皆様のご多幸をお祈りするとともに、どうか温かいご支援をよろしく願いいたします。

4. 戦略的な港湾運営

・阪神港及び京浜港においてそれぞれ設立した阪神国際港湾と横浜川崎国際港湾が中心となり、コンテナターミナルの一体

的な運営を行うとともに、十分な財務基盤を確保した上で、戦略的な港湾運営に必要な設備投資を促進する。・阪神国際港湾と横浜川

崎国際港湾は、日本企業による国際コンテナ戦略による国際コンテナ戦略港への集貨を企図したアジアなどでのコンテナターミナル運営への参画への支援を行う。

る。その運用ルールなどを検証するため、実証実験を大井地区で19年12月16日から1月31日まで実施している。

東京都港湾局、東京港運協会、東京都トラック協会海上コンテナ専門部会、東京港港湾運送事業協同組合、東京湾岸警察署は、19年12月16日から来年1月10日にかけて、倉庫などの荷役待ちトラックを対象としたトラック待機場を城南島に設置する。期間中は、倉庫での受付後、倉庫から呼び出しがかかるまでの間、

シャシーは対象外。

また同じ京浜港として大会の影響を受ける可能性のある横浜市でも、五輪対応の動きを示している。横浜市は、東京2020大会の開催に伴う、物流ルート変更による横浜港への貨物集中、コンテナターミナル、搬出入ゲートの混雑に対応するため、官民一体の「横浜港物流対策会議」を設置し、混雑対策などの取り組みを検討している。コンテナターミナルゲートオープンに係る対応や、交通誘導員の効果的配置など、

運用への理解を要請した。東京港では、大会開催までに、ヤード内の長期蔵置貨物を解消し、作業効率を確保したい考えだ。現在でも実入蔵置貨物の1割程度は2週間を超えて蔵置されており、ヤード内の蔵置貨物量の適正化と荷役効率の改善には、長期蔵置貨物の解消が必要不可欠な状況となっている。

19年11月には、国土交通省、東京都、東京2020組織委員会、農林水産省、経済産業省が荷主や物流企業に対して、東京2020

コンテナターミナルの混雑解消に向けた取り組み 東京五輪期間中の円滑な港湾物流を確保

東京港をはじめとする一部のコンテナターミナルでは、ゲートとその周辺の道路において渋滞が発生している。特に、休日前の夕方に混雑する傾向にあり、トラックがゲートに並び始めてからゲートアウトまでに要する時間が平均1時間を超過している例もある。時期的には、年末、中国の旧正月前、ゴールデンウィーク前、お盆前などに、6~7時間以上にわたる渋滞が生じるとの指摘がある。また、長期休暇前には、貨物量が処理量を大幅に超え、海上コンテナを輸送するトラックの不足などが重なり、東京港のコンテナヤードに蔵置された貨物が取り出せない状況が続き、結果、本船の入港を数日間延期せざるを得ない事態が発生したとの指摘もある。

競技会場が港湾周辺に集中

このような中、20年には、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される予定であるが、競技会場の多くは、コンテナターミナルが集積し、物流などにかかる交通需要が集中している地域に立地しているため、臨海部周辺地域での交通混雑が物流に与える影響が大きい。そのため、東京港における円滑な港湾物流の確保し、対応策を検討することを目的に設置されたもの。一方、東京都の港湾局、オリンピック・パラリンピック準備局、都市整備局は大会への対応準備のため、東京港のすべてのコンテナターミナルで貨物の搬出入時間（ゲートオープン時間）を拡大する。さらに、大阪港においては、25年に大阪・関西国際博覧会が開催される予定であり、同様に、博覧会期間中においても、渋滞対策が必要だ。

国交省港湾局、都港湾局が関係部署を交えた「東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた円滑な港湾物流の確保のための連絡協議会」を19年6月3日に設置し、具体的な対応策を検討している。東京2020の競技

会場の多くは、コンテナターミナルが集積し、物流などにかかる交通需要が集中している地域に立地しており、臨海部周辺地域での交通混雑が物流に与える影響が大きい。そのため、東京港における円滑な港湾物流の確保し、対応策を検討することを目的に設置されたもの。一方、東京都の港湾局、オリンピック・パラリンピック準備局、都市整備局は大会への対応準備のため、東京港のすべてのコンテナターミナルで貨物の搬出入時間（ゲートオープン時間）を拡大する。さらに、大阪港においては、25年に大阪・関西国際博覧会が開催される予定であり、同様に、博覧会期間中においても、渋滞対策が必要だ。

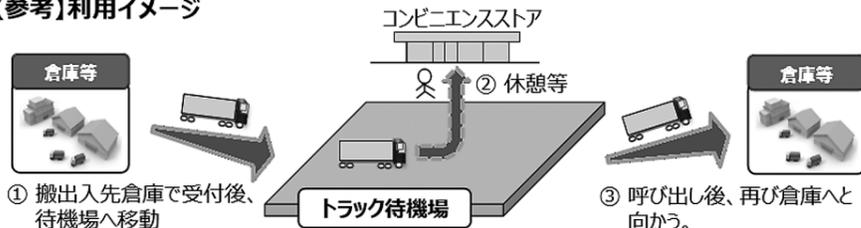
を設け、混雑が予想される日中を避けてコンテナターミナルや荷主などへ搬出入し、新たな運用ルールなどを検証している。

年末年始にさまざまなトライアル

特に東京港では五輪対応として、貨物量の増加が見込まれる年末年始期間の前後にも、ゲートオープン時間拡大のトライアルを実施している。19年12月23~27日と1月6~10日の計10日間、東京港の全コンテナターミナルで実施。

ゲートオープン延長とは別に、東京都港湾局、東京港埠頭などは、五輪開催時に円滑な港湾物流を確保するため、港湾関係車両の交通量の抑制と分散化が必要となるとして、24時間利用可能な貨物の一時保管場所（ストックヤード）を増設し、混雑時以外にターミナルからストックヤードに仮置きし、夜間や早朝の空いている時間帯に搬出入する仕組みを検討してい

【参考】利用イメージ



臨港道路大井縦貫線（都道316号）での待機をせず、トラック待機場の利用を呼び掛けている。

大井コンテナふ頭背後の周辺道路では、倉庫などの荷役待ちトラックが車線をふさぎ、道路混雑悪化の大きな要因となっている。そこで、東京2020大会の交通混雑の緩和に向けた取り組みとして、荷役待ちトラックの待機場を設置するトライアルを実施するもの。

待機場を利用できるのは、倉庫などの荷役待ちトラック（バンボディ、ウィングボディなどのトラック）が対象となる。設置期間中は24時間無料で利用可能だ。搬出入先倉庫で受付後、待機場へ移動、呼び出し後、再び倉庫へと向かう段取りとなる（図参照）。コンテナ車両やトラクターヘッド、

施策の具体化や検討の深化を図っている。

船社、オペレーターなどに協力要請

国土交通省と東京都は19年10月、同港にかかわる船社とターミナルオペレーター各社に対し貨物の早期搬出などについて、連名の文書で要請した。2020年の東京五輪・パラリンピック大会開催までに、東京港のヤード内の長期蔵置貨物を解消し、作業効率を確保する目的。具体的には、(1) 19年12月からは、すべての貨物において、無料保管期間（フリータイム）の延長を行わず、貨物の早期搬出に協力を要請するとともに、(2) デマレッジ（フリータイムを超えてコンテナヤードに留置された場合に課される超過保管料）についても、適切な

オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の物流に係る協力を要請した。

今回の国交省などからの要請では特に荷主企業に対して具体的な取り組み例を提示している。交通量の抑制のための取り組み例として、複数荷主の連携による倉庫の共同使用、共同輸配送、テナントビルなどにおける集配業務の共同化、分散している複数荷主の物流拠点の統合による輸送網の集約、静脈物流の集約・効率化、輸送頻度の削減などをあげている。また、交通量の分散化・平準化のための取り組み例として、十分なリードタイムでの発注による柔軟な輸配送時間帯と輸配送ルートの設定（首都高速道路や都心に向かう一般道を使用しない輸配送ルート

KYOWA LINE advertisement featuring a large image of a ship and text listing services to Japan, South East Asia, China, Korea, Taiwan, Micronesia, South Pacific Islands, Papua New Guinea & Australia. Includes contact information for Kyowa Shipping Co., Ltd.

Ben Line Agencies (Japan)'s Worldwide Principals advertisement listing various shipping agents and their contact information. Includes a logo for Ben Line Agencies (Japan) Ltd.

の設定)、オフィス移転など大規模な物の移動に伴う作業の大会期間外への変更、セールなど販売促進企画の大会期間外への変更、在庫調整による輸配送日の平準化、付帯作業見直しや検品作業の簡素化による納品時間の短縮、輸送の効率化、複数の物流拠点を保有する場合、拠点から配送されるエリアなどの弾力的な運用(渋滞が予想されるエリアへの配送について、拠点の変更や複数拠点からの配送など)、納品時間の夜間への変更などを上げている。

その他、特に渋滞が予想されるエリアにおいては、トラックの公道待機などによる渋滞悪化を防止するため、可能な限り駐車スペースの確保とスムーズな荷物の受け渡しを要請している。

具体的な取り組み検討に際しては、「2020TDM(交通需要マネジメント)推進プロジェクト」ホームページ(<https://2020tdm.tokyo/>)の、大会輸送影響度マップやTDMハンドブック、アクションプラン作成支援ツールの活用も呼び掛けている。プロジェクトに登録すると各社の事情に合った取り組みの提案を含め無料コンサルティングを利用することもできる。

恒常的な混雑解消対策

オリンピック対応とは別に、港湾地区の交通混雑、貨物滞留への恒常的な対策も進められている。ゲート前渋滞の緩和策として、周辺道路の混雑緩和とドライバーの労働環境改善を図るため、実入りコンテナと空コンテナの処理の分離・効率化を目的に空コンテナ置場、シャーシを保管するためのシャーシ置場、ゲート

東京港では、空コンテナ置場などの設置に加え、放置されたシャーシ(台切りシャーシ)が他の車両の通行を阻害する事態を改善するため、台切りシャーシの規制が強化された。

横浜港では17年度以降、ゲート処理とヤード内荷役作業を効率化することでコンテナ搬出入能力を向上させるため、港湾情報システム「CONPAS(新・港湾情報システム: Container Fast Pass)」を用いた試験運用を行っている。

関東地方整備局(国土交通省)が17年に「ICT(情報通信技術)を活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討会」を設置し、ICTを用いて港湾でのコンテナ輸送の効率化の実現を目的に横浜港南本牧埠頭をケーススタディとして民間の港湾物流関係者や行政機関などで具体的な方策を検討、18年春には南本牧埠頭で実証実験(神戸でも計画)し3年後の本格運用に向けて方策をとりまとめる。

具体的には(1)ゲート処理の効率化(貨物情報などの事前共有による作業の迅速化/ゲート処理のICT化)、(2)ヤード内荷役作業の効率化(事前登録情報および内陸コンテナ車両位置情報の活用による荷繰り時間の削減)、(3)内陸コンテナ車両位置情報の可視化(荷主のSCM高度化、陸運の運行計画への活用)の3項目。

コンテナ搬出入情報とコンテナ車両位置情報を関係事業者間で共有・活用し3項目を踏まえ方策を立てる。

同検討会は17年度にゲート処理やCY内作業を効率化する新たな港湾情報システム“CONPAS”(Container Fast Pass)を開

年頭の辞

日本海運貨物取扱業会
会長 石黒 明博



令和2年の年頭に当たり謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

平素より私ども日本海運貨物取扱業会の諸活動に、格別のご理解とご協力を賜り、心より厚くお礼申し上げます。

さて、昨年の世界貿易の状況は周知のとおり米国のトランプ大統領によるいわゆるナショナリズムの台頭により貿易摩擦が継続し世界経済の減速縮小が懸念されております。本年11月の大統領選を意識しての政策と思われるが、英国でのEU離脱問題など経済が大きく加速することはなくとも縮小することだけは無いように願っております。

国内に目を向けて見ると、昨年10月の消費増税の影響が懸念されていたものの、上げ幅が少ない等の理由から、シンクタンク調査でも増税直後の反動減はあるものの、個人消費のマインドは緩やかな増加基調と判断している模様です。また人手不足や働き方改革を背景に情報化投資などに積極姿勢が見られます。

このような情勢の中、国際競争力強化策のひとつとして一昨年6月政府の「世界最先端IT国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」が閣議決定され、その重点取組の一つとして「世界最高水準の生産性を有する港湾物流の実現」があげられ、その具体的検討委員会として内閣官房情報通信技術総合戦略室が主催する「港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会」で検討が進められております。概要としては本年末までにはデータ連携基盤を構築し順次

稼働に向けてのテストも始まる予定です。このシステムが全面的に稼働するとNACCSとの連携、さらに各社におけるシステム等が連携するなど重複する入力がなくなり港湾における貿易手続きが、より一層の効率化が進むものと期待しております。さらには働き方改革や人手不足など労働環境の変化にも寄り添うものと思います。

一方、ここ数年は毎年のように気候変動の影響なのか自然災害による猛威に見舞われ、一昨年の阪神港での被害、昨年の台風15号、19号や豪雨では、関東地方にも多くの被害を受けました。横浜港では金沢区の護岸が崩壊し周辺地区への浸水被害や南本牧ふ頭と首都高速をつなぐ「南本牧はま道路」に貨物船が衝突し通行止めになるなど、被害にあわれた皆様には心よりお見舞い申し上げます。今後、増々事業継続(BCP)に対する意識を備えておくことが重要かと思えます。

これら、海貨業界を取り巻く課題が山積してありますが、海貨業界においては、物流の高度化を図る一方で、物流の安全とコストの低減、さらには情報化などの課題にこたえるため、港湾物流に関わられる皆様との確かなご意見ご指導を頂きながら、関係団体、関係機関、関係官庁の皆さんと連携を図り、諸課題に取り組む所存でありますので、本年も何卒よろしくお願い申し上げますとともに、関係各位の益々のご繁栄とご健勝を祈念申し上げます、新年のご挨拶とさせていただきます。

用して搬入ゲート処理の効率化への試験運用で待機時間ゼロ化を視野に搬入時間短縮につなげる。19年度も引き続き試験運用を行っており、特に5回目はゴールデンウィーク(GW)前後の9日間に実施したことで、繁忙期で来場車が通常期に比べ搬入で約2割増、搬出でも1割増という状況下で検証した。

その結果、繁忙期は通常期と比較し予約時間枠の利用率が向上、特にゲート通過により長く時間がかかる搬入では通常期

にターミナルに加え、横浜港本牧ふ頭BC2コンテナターミナルでも実施、ターミナルや参加店社を拡大して実施している。

**利用者側も独自に
対策構築**

国、自治体など各港湾の対応とは別に、港湾を利用する船社、フォワーダー、荷主なども、それぞれ独自に混雑対応策を講じている。

日本通運は19年4月から、海上輸送と鉄道輸送を組み合わせた事業継続計画(BCP)対応用輸入貨物配達サービス「NEX Ocean-Solution BCP Pack」の販売を開始しているが、同サービスは貨物が増加し混雑する東京港を回避し、名古屋港、博多港などを経由、鉄道や内航船を活用し西日本から関東・東北エリアまで輸送、配達先まで輸入貨物を安定供給するもので、近年の災害や非常事態へのリスクヘッジや他の企業との差別化を図り、BCP対策に大きくつながるものとなる。

東京港の混雑を避けることで輸送を安定化・効率化、また荷揚げ港にこだわらない物流スキームを構築することで、アジア各国発の輸入貨物のリ

ードタイム短縮を実現する。また2020年の東京大会開催事に混雑が予想される東京港港湾地区を回避するルート構築が可能になる。

アサヒビールは、東京2020大会の開催期間中に物資の移動を分散・削減する方針を19年6月に発表している。東京都、内閣官房、東京2020組織委員会が進める「東京2020TDM(交通需要マネジメント)推進プロジェクト」の共同宣言と東京都が進める「スムーズビズ」に賛同したもので、東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城のピーク時間帯の交通混雑緩和のため、原材料や商品の移動で大型トラックの台数を3割以上分散・削減を目指すほか、人の移動では、都内で就業する従業員約1100人を対象にテレワークやフレックスなどを活用しピーク時間帯の公共交通機関を使った移動の削減を目指す。

具体的には、東京港で受け入れている原材料の一部や輸入商品の受け入れ時期を前倒し、また輸入商品の受入港を東京港以外へ変更することで約6%の削減を図るほか、東

京港から茨城工場へ搬入している原材料、神奈川、茨城の工場から都内配送センターへの転送、顧客への配送をピーク時間帯以外へ変更することで約29%の分散を図るとしている。

A.P. Moller-Maersk(デンマーク)は、茨城県坂東市にインランドコンテナデポ(ICD)を19年秋に開設、慢性化した東京港周辺の渋滞、混雑、滞留などを避け、トラック不足などによる突発的なデマンドやディティンション費用の発生も防止できる。

特に、横浜港～ICDの往復サービスを基本としているため、2020年の東京オリンピック期間中の混雑を避け、効率的な輸送を提供できる。同ICDは、面積8,282㎡、40フィート型背高コンテナが250本蔵置できるとともに、コンテナ補修施設も備えている。所在地は茨城県坂東市寺久1276-8で、横浜港から100kmの距離に位置し、東京港、千葉港、常陸那珂港、鹿島港、川崎港などとのアクセスに優れている。港湾地域に比べて競争力のあるコストで蔵置や流通が可能なのが強みだ。



待ち車両を収容するためのトレーラー待機場所を国際コンテナ戦略港湾の港湾管理者などが新たに設置した。

例えば、大阪港南港地区においてはシャーシ置場(約270台分)、神戸港六甲アイランド地区においては、トレーラー待機場所(約50台分)を確保した。

発し南本牧コンテナターミナル(CT、三菱倉庫など)と神奈川県トラック協会海上コンテナ部会の協会で延べ490台の車両が参加し搬出ゲート処理での運用試験を踏まえ18年度も継続・拡充のかたちで実施、前年度の所要時間の2割削減結果を踏まえさらに短縮へ実証。

さらに“CONPAS”を活

に比べ利用率が2倍に高まった。また、利用率向上とともに、希望する予約時間枠を確保するため予約タイミングが早くなる傾向が見られた。また2019年度はさらに6回目(6月26日～7月5日)、7回目(11月11日～11月22日)の試験運用を行っているが、特に7回目には従来の横浜港南本牧ふ頭コンテ



子(ネズミ)の英語あれこれ

ネズミを含む表現

(スピード違反の取り締まりの意味での)ネズミ取り、袋の中のネズミ、頭の黒いネズミ、ネズミ講、ネズミ算など、ネズミを含む日本語を英訳する場合、直訳的に rat または mouse (mice) を使うことはほとんどない。直訳しても日本語の意味が通じないからである。俗にいう「ネズミ取り」は、英語で police speed trap または police radar trap と言う。trap は「罠」である。スピード違反でパトカー(正しい英語では patrol car と言う)に追われ路地に入ってしまうとどこへも逃げられなくなり「袋の中のネズミ」になる。これを英語では The driver is driven into a corner like a rat in a trap. と言う。「頭の黒いネズミ」は、物を盗んだり、悪いことをしたりする人のことで、英語では、a pilfering servant, an unfaithful servant, a dishonest clerk, untrustworthy clerk, a pilfering person, a person who pilfers, a pilferer などと言う。pilfer は(常習的に)こそ泥を働く、ちょろまかす、くすねる、という意味である。pilfer の名詞である pilferage は、物流業界では、ご存じのように「抜き荷」と訳されている。

山田 雅重

ズミは、大黒様のお使いとして尊重され、正月に餅を与えて、その食べ方で吉凶を占う「ネズミの年取り」という風習

同じ「ネズミ」という意味で用いられるということである。ratsは「ドブネズミ」で miceは「ハツカネズミ」であるが、ratsと miceについては後で詳述する。

が残っている地方があるらしい。お爺さんがネズミの穴の中に入って歓迎されるという「ネズミ浄土の話」もある。

そして(ネズミが)「鳴く」という動詞には、squeak, squeal, cheep, chirp, eep などがある。ネズミの鳴き声は日本語では「チュューチュウ」と表示されるが、英語ではまったく異なり、squeak とか eep と表示される。一体、どちらの鳴き声かネズミの本当の鳴き声なのかさっぱり分からない。鶏の場合、日本語では「コケッココ」であるが英語では cock-a-doodle-doo である。そして、フランス語では cocorico と表示される。同じ動物の鳴き声が国によってその表示が異なるのは面白い言語現象のひとつである。

「ネズミ」に相当する英語は rat と mouse の2つがある。「今年はネズミ年だ」は This is the year of the rat. または This is the year of the mouse. という。Google でチェックしたところ、前者は約1,100,000件ヒットしたが、後者はわずか2件だけだった。rat と mouse については後で詳述する。

正月には酒を飲んで新春を楽しむが、複数のネズミ(英語では rats)に酒を飲ませてひっくり返してやればどうなるだろう? 「星になる」が正解である。なぜなら rats の綴りを逆にすると star (星) になるから。

ネズミの鳴き声

「ネズミが鳴く」を英語では、Rats [Mice] squeak [cheep, chirp, eep] という。なお [] は、直前の語の代わりに用いられる語を表す。Rats の代わりに Mice も



十二支で一番に

昔々、神様が動物たちに向って「1月1日の朝、挨拶に来たものから順番に12番目まで毎年交代でリーダーにする」と言った。国会などで審議を引き延ばすため、投票のときなど極端にのろのろと行動することを「牛歩戦術」というが、牛の歩みはのろい。

牛は「自分は歩くのが遅い」ことを痛感していたので、他の動物よりも早く行こうと、前日の夜から歩き始めた。その牛を見ていたネズミは一計を案じた。それは、牛の背中に乗ることであった。こっそり背中に乗ったネズミは牛の歩みとともに神様の元に向った。牛は一番に神様の前に現れ、「牛が一番」と思った矢先、突如牛の背中からネズミが飛び降りて牛よりも先に神様に挨拶して「一番」になった。

猫は人間にとって身近な動物なのになぜ十二支に入らなかったのか、疑問に思われる方も多し。実は、猫

はネズミに神様に挨拶する日を探したが、ネズミは天敵の猫にわざと1日後の「1月2日の朝だ」と教えた。1日遅れて挨拶に来た猫に対して神様は、「何だ、今頃来るなんて!顔を洗って出直してこい」と言って追い返した。それ以来、ネコは暇さえあれば顔を洗うようになった、とのことである。

いろいろなネズミ

一口にネズミと言ってもいろいろあり、世界中にはなんと千種類もあるらしい。ネズミは帰化動物で、もともと日本に生息していたとされるのがハツカネズミで弥生時代と最も古く、次に古いのが7世紀には生存していたといわれるクマネズミで、ドブネズミは江戸時代初期に渡りしてきたそうである。こういうわけで、干支のネズミはハツカネズミまたはクマネズミである、というのが通説である。

「ネズミ」のイメージは悪く、人間に嫌われ、夜者

(ヨモノ)、夜の人(ヨルノヒト)、こそ泥(コソ)、強盗(ガント)など呼ばれている。しかしネズミは医学や医薬の実験動物として用いられ、間接的に人間の役に立っている。そして、ハムスター(hamster)類を中心としてペットにもなっている。

なお、日本では、このような実験動物を一般に「モルモット」と呼んでいるが、これは一種の和製英語で、英語では cavy, guinea pig などと言う。「モルモット」は marmot に由来するが、marmot はアルプスやピレネー山脈の穴に住むげっ歯類の動物で、guinea pig とは全く異なった動物である。

一方、ネズミには、嫁が君、翁(ウウメ)、御福(オフク)、福の神、お客様(オキヤクサン)、姉様(アネサマ)などの愛称もある。正月のネズミを詠んだ芭蕉の句に「餅花やかざしにさせる煙(よめ)が君」というのがあるが、煙は「嫁」のことである。さらに、ネ

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



DONGJIN SHIPPING

迎春 Your Best Shipping Partner



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

—General Agent in Japan—
東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.

Tokyo Tel : 03-3548-2928 Osaka Tel : 06-6120-2100 Fukuoka Tel : 092-661-7711
Fax : 03-3548-2918 Fax : 06-6120-2098 Fax : 092-661-7712

謹賀新年

Transport Your Dreams Come True

Full Container/Break Bulk Service
Japan to/from
Korea, China & S.E. Asia



CKLINE
C.K. MARITIME CO., LTD.

Tokyo (03) 3271-1311
Osaka (06) 6264-7631
URL: <http://www.ckm.co.jp>

「ネズミ講」は、詐欺的な利殖法で、1979年に法律で禁止されたが、まだひそかに行われているようだ。英語ではpyramidingまたはpyramid schemeと言う。pyramidは、ピラミッド式に徐々に増やすことである。「ネズミ講式販売法」は英語で pyramid selling と言う。

「ネズミ算」は「ネズミ算式に増える」のように用いられる。これは「幾何級数的に増える」という意味である。英国の経済学者マルサスが『人口論』の中で、「人口は幾何級数的に増えるが、食糧は算術級数的にしか増えないため貧困は必然であり、道徳的人口増加抑制策が必要である」と説いたが、この「幾何級数的に増える」ことを日本語では「ネズミ算式に増える」と言う。英語では、increase geometrically または increase in geometric(al) progression と表現する。

rat と mouse

rat は汚らしいドブネズミのようなもので、より大きいネズミをイメージさせる。一方、mouse は、かわいらしい小型のペットとして飼うネズミを指す。生物学的には、野生のドブネズミ、クマネズミ属を改良したものが rat で、小さなハツカネズミが mouse と分類できる。なお mouse の複数形は mice であるが、パソコンの「マウス」の意味では mouses とすることもある。

英語話者でも、あるネズミを見た場合に瞬時に生物学的な知識で rat か mouse の判断をするわけではなく、一般的な見た目のイメージと大きさなどにより使い分ける。ある日本人が宿泊したホテルの部屋でネズミが出たので、フロントデスクに電話して「マウスが出た」と言ったら「違う、ラットだ」と言われた、という笑い話がある。ネズミ (rat と mouse) の英語について関心のある方は拙著『動物にたとえる英語表現事典』(「丸善プラネット(株)」発行)をご覧いただきたい。

mouse のイメージ

mouse と言えば、Disney の漫画映画の主人公である Mickey Mouse を思い出す。その girl friend は Minnie Mouse である。この映画は単純で子どもっぽいことから、Mickey Mouse には、くだらないもの、(大学生などが) 単位の取りやすい学科、という意味もある。選挙用語で、「当選確実な立

候補者」を Mickey Mouse とするが、逆に「落選間違いないの泡沫候補者」は俗語で Humpty-Dumpty と言う。

Mickey Mouse habit は軽い薬物中毒のことで、これが高じると Mickey Mouthears (パトカーの屋根についている回転灯、サイレン) を見ると怖くなって逃げ回る羽目に陥る。

このように、mouse や mice のイメージは総じて、暗くて悪く、小心、いけにえ、貧困、乱雑、暗黒の霊、騒乱などを象徴する。mouse の形容詞 mousy には、臆病な、静かな、内気な、という意味以外に、女性の外見がさえない、ぱっとしない、という意味がある。例えば That mousy girl's getting married to that billionaire's son. (あのぱっとしない娘が億万長者の息子と結婚するんだ) というように用いられる。「玉の輿(こし)に乗る」わけであるが、ずばり、英語では marry into money と言う。

mouse や mice を含む表現

mouse や mice を含む表現には余りよくないイメージを反映したものが多い。例えば、苦勞をした割に報われない仕事や骨折り損のことを mouse milking と言う。

その他、drunk as a mouse (へべれけに酔っ払った)、play cat and mouse with... (…をもてあそぶ)、as poor as a church mouse (赤貧洗うが如し)、rats and mice (さいころ)、mouse and man (生きとし生けるもの)、like a drowned mouse (惨めな有り様で) がある。

以下はよく知られている英語の諺である。

When the cat is away, the mice will play. (猫がいなくなると、ハツカネズミは遊びまわる)

日本語の「鬼の居ぬ間に洗濯」に相当する。

Keep no more cats than will catch mice. (ハツカネズミを捕る猫だけ飼っておけ)

役に立たない者を雇っておくな、という意味。特に、不況時に、必要なことである。

Don't make yourself a mouse, or the cat will eat you. (自らハツカネズミになるな、さもないと、猫に食われる)

毅然としていないと他人にしてやられてしまう、という意味。処世訓のひとつ。

Let the cat wink and let the mouse run. (猫には目をつぶらせ、ハツカネズミに走

りまわらせよ) 時には強い方が目をつぶることが必要である、という意味。

The mountains have brought forth a mouse. (山々がハツカネズミを一匹産んだ)

日本語の「大山鳴動してネズミー匹」に相当する。

rat のイメージ

rat には「ドブネズミ」以外に、裏切り者、密告者、スパイ、卑劣漢、嫌な奴、こそ泥などの意味もある。複数の rats は俗語で、気がいの、頭の変な、という意味の形容詞で、Oh, rats!



は、まさか、ばかな、という意味である。rat のイメージは、破壊、疫病、悪魔、卑劣、不潔、死、腐敗、地下世界など悪いものがほとんどである。

俗信では、rat は死者の霊であり、危険を知らせる力がある、とされている。

シェイクスピアの4大悲劇の一つ『ハムレット』の第3幕第4場には How now! A rat? Dead, for a ducat, dead! (おや! ネズミか? くたばれ、くそっ、くたばれ!)

という場面がある。しかし、古代ローマでは、吉運を表していた。

rat を含む表現

既述のように rat の悪いイメージを反映した表現が多い。He has [sees] rats は、「彼はアル中で頭が変になっている」という意味であるが、He has [sees] a rat. もよく似た意味で「彼は変わっている(頭がいかれている)」ということで、単複いづれでも、悪い意味を表している。

間投詞としての Rats! は俗語で「チェッ」という意味である。drunk as a rat,

では That's a ratty thing to do. と言う。

昔はネズミの数が現在よりも圧倒的に多く、田舎の木造の家では、夜になるとネズミが天井裏で「運動会」をしていた。ときには、枕元を走って行くこともあった。これは「ネズミの競争」であるが、英語の rat race は、近所の人々とのばかげた競争や会社での同僚との出世争いなど、愚かで無益な競争のことである。

さて、He gave me rats. はどういう意味だろうか。直訳すれば「彼は私にネズミをたくさんくれた」であるが、「彼は私をつらい目に

うことである。He that is down, down with him. もよく似た意味である。自分の上司の勢いが衰えてきたら、すぐにその上司の元を離れる部下のように、情のないさまのことである。英語でいえば、To be heartless as to be ready to leave one's master when his star is on the wane. である。

そのほか、英語の文献に 1870年に初めて出てきた 'Tis an old rat that won't eat cheese. ということわざがある。「チーズを食べようとしないネズミは老練なネズミである」という意味である。好物のチーズを見ても、それが囹の餌ではないか、と訝って食べないネズミは老獪で、分別のあるネズミであるが、人間もつい誘惑に負けたり、甘言につられてしまうことがある。要注意!

お子年生まれの人々へ

十二支のそれぞれの年に生まれた人々には個々に守り本尊がついている。ネズミ年生まれの人々の守り本尊は千手観世音菩薩で、千の慈眼と千の慈手ですべての悩みを救い、すべての願いごとを叶えてくれる観音さまである。観(世)音のことをサンスクリット語では Avalokite vara とする。英語では、The Thousand-handed Merciful Goddess と言うらしい。

では、最後に筆者から、「千手観世音菩薩のお恵みがありますように!」という意味の呪文「オンパザラタラマキリク」を唱えよう。下記はその英訳である。May The Thousand-handed Merciful Goddess relieve you from all your worries and grant your every request!

あわせた」という意味である。give ~ rats は「～をつらい目にあわせる」という意味の idiom である。

rat を含むことわざ

Rats desert a sinking ship. がよく知られている。「ネズミは沈みかけた船を見捨てる」という意味である。これとほぼ同じ意味の日本語のことわざは「落ち目には暇取ろう」である。「落ち目の人との関係は、できるだけ早く断ち切れ」とい

2020年版

国際物流事業者要覧

書籍コード: DKB 編: オシャンコマース編集部
 サイズ: B5判 360頁
 定価: 3,080円(税込)
 2019年11月刊

船社/代理店(89社)・フォワーダー(301社)をはじめとする関連業界を網羅する使い勝手のよい Directory 集です。「会社概要・沿革編」は船社/代理店・フォワーダーの計137社を掲載。従来「国際輸送ハンドブック」に掲載していた「フォワーダー/VOCC/海貨取扱業者の内外ネットワーク編」は2007年版より本書に移行し掲載中です。

ISBN978-4-900932-78-4

改訂版 基礎から分かる

海運実務マニュアル

書籍コード: KKM サイズ: B5判 138頁
 定価: 2,090円(税込) 2019年7月刊
 編: オシャンコマース編集部

本書は2014年以降の改訂版。1977年の初版発行以来、7回目の改訂で第8版に相当します。海の日Booksシリーズは1977年発行以来、本書で通巻43巻。シリーズとして15のテーマで発行していますが、この「海運実務マニュアル」はシリーズ中で最も改訂を重ねているロングセラーです。海の日Booksは基礎知識シリーズとして編集していますが、本書は前版よりさらに理解しやすい平易な内容をめざして発行しました。国際物流に携わるビジネスマンの実務マニュアルとして日常業務にお役立て頂ければ幸いです。

ISBN978-4-900932-77-7

株式会社 **オシャンコマース**
 〒105-0013 東京都港区浜松町1-2-11 葵ビル

お申込み、お問い合わせは

電話 (03) 3435-7630/7558
 FAX (03) 3435-7896
 フリーダイヤル
 ☎ 0120-827-773

Shipping Guide

新春特集号

日刊（土・日曜、祭日休刊） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部306円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL: (03) 3435-7470 (編集)・7510 (広告・スケジュール)・7630 (販売・総務)
FAX: (03) 3435-7892 (編集・広告・スケジュール)・7896 (販売) 郵便振替口座 東京0-63646

2020

(16) <臨時増刊号>

Wednesday, January 1, 2020

© Shipping Guide



謹賀新年

新年にあたり心から皆様のご多幸とご繁栄をお祈り申し上げます。

2020年 元旦

オーシャンコマース



SHINYEI SHIPPING CO., LTD.

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>

LOGIX セイノーロジックス株式会社
SEINO LOGIX CO., LTD.

物流の「困った」を解決！お気軽にお問い合わせください！

ホームページ URL: <http://www.logix.co.jp/>

横 浜 本 社 〒220-6011 横浜市西区みなとみらい2-3-1 クイーンズタワーA 11F TEL:045-682-5315 FAX:045-682-5306
大 阪 支 店 〒541-0052 大阪市中央区安土町1-8-15 野村不動産大阪ビル 12F TEL:06-6260-1031 FAX:06-6260-1030
名 古 屋 支 店 〒460-0003 名古屋市中区錦2-9-27 NMF名古屋伏見ビル 8F TEL:052-221-7221 FAX:052-221-7230