

W光しぎ

JAN. 2023



京浜海運貨物取扱同業会 会報

Vol.
130



C O N T E N T S

年頭挨拶 1

京浜海運貨物取扱同業会 会長 石黒 明博

年頭所感 2

国土交通省 港湾局	局長	堀田 治
関東運輸局	局長	新田 慎二
東京都港湾局	局長	矢岡 俊樹
横浜市港湾局	局長	中野 裕也
川崎市港湾局	局長	磯田 博和

人事 8

関東運輸局

9

第 59 回全国港湾労働災害防止大会開催について

京浜海貨同業会安全衛生委員会 委員長 中村 光雅

10

“FIATA WORLD CONGRESS 2022” についての報告書

日本海運貨物取扱業会 国際複合輸送委員会委員長 富田 泰史

18

第 63 回「いそしぎゴルフ会」

特集 19

「令和 5 年 10 月 1 日から消費税の インボイス制度が開始されます」

国税庁軽減税率・インボイス制度対応室

みなと SDGs パートナー登録への取り組みについて

岡本物流株式会社 コーポレート部 AEO 総括管理・安全衛生環境グループ
主査 佐藤 洋一

横浜港新名所案内 ~ Ver.2 ~

京浜海運貨物取扱同業会 事務局

海貨業界トピックス 26

運輸・物流政策

- 脱炭素化推進など港湾法一部改正法は16日に施行
- 国交省 国際物流の多元化・強靱化に向け実証輸送公募
- 国交省、港湾の入出港手続きの見える化と調査・統計電子化を新潟など4港で

海外運輸規制

- WSCなどコンテナ船による薬物密輸を税関当局との連携強化で防止
- FIATA、公平性確保や独禁法適用免除の見直しなど要請

通関

- パキスタン向け貨物、8ケタのHS Code記載
- 韓米が6年ぶり税関長官会議 積み荷リスト交換で基本合意
- 日・タイのAEO MRAが1日発効、税関の審査・検査が軽減
- 関税局が早期にASEAN諸国とのe-CO交換目指す
- 水産流通適正化法施行でアワビなど輸出時に要適用漁獲証明書

港運・ターミナル

- 近促協・22年上期統計、全64港外貿コンテナ個数は5大港増で微増の890.5万TEU
- 関東地整局が10月末の実証実験で横浜港シェア研開発

【いそしぎ信条】

- 1、同業者の相互理解による斯業発展を図る
- 1、わが国経済界における斯業の役割を明らかにし、その社会的地位の向上確立を図る
- 1、同業会の実態を広く内外に広報して、理解を深め、もってその基盤確立を図る
- 1、国際的業務知識の涵養を図り、もって国際連帯的輸送機能の向上に寄与する
- 1、海運、貿易、港湾等関連業界との意志疎通を図り、同業会の社会的責任の向上を期す

IT/システム/スマートポート

- DCSAがeBLプラットフォームの相互運用性を実証
- PSA、横持ち業者のDX促進のAPI
- トレードワルツ、日本/タイ/シンガポール/豪州/NZで連携
- TradeLensが競争激化で荷主らへ利用広がらず23年1Q末でサービス終了
- NTTデータ/実証実験参加 サプライチェーン全体のCO2排出量可視化目指す

海運

- S&P Global Platts、北米東岸/西岸スポット運賃の差額が2,000ドルに縮小
- ITFが指摘、現・競争規制が海上運賃上昇、混乱を助長
- EUコンソーシアム規則に独競争当局が延長反対 適用除外の見直しまたは段階的廃止を
- 韓国公取委による近海3航路の運賃談合制裁措置で船社側が行政訴訟
- 極東/北米の東岸シフト 3カ月に船腹19%増 Xeneta
- 新船社Carrier 53 中国/北米で53ftコンテナ輸出 ばら積み・多目的船活用
- Sea Intelligence 太平洋航路の消費率 2カ月連続90%割れ
- 1Hのアジア発欧州向け荷動き4.7%減、復航も全地域マイナスで2ケタ減
- 1Hの日中コンテナ荷動き 往航8.1%減・復航0.7%増
- 1Hのアジア域内荷動き 1.2%増・2,318万TEU
- 韓国で港湾安全管理費用の一部をPSFで荷主に転嫁
- スエズ運河片が来年、全船種対象に最大15%の通航料値上げ
- ライン川の舟運 水位回復で満載輸送可能に
- 8月の世界コンテナ荷動き2カ月ぶり極東、欧州、北米地域とも輸出入が減少
- FESCO 原子力砕氷船利用、北極海経由の海上輸送ルート開発
- Drewry、脱炭素化コストが24年に最大145億ドルと試算、運賃へ転嫁へ
- Sea Intelligence、太平洋航路の欠便急増で年末までに50便追加欠便
- 極東～南米東岸向けスポット運賃が約52%下落 9月初旬以降で最大
- Xeneta、来年は荷主・船社とも困難な年に 荷動き2.3%減、運賃下落続く
- Xeneta、太平洋航路の船腹量 7月から25%減、今年最低
- Sea Intelligence、基幹航路の航海数 パンデミック経て変動増
- 10月の世界コンテナ荷動き9%減 3カ月連続減少で運賃指数も急落
- みずほ銀予想、欧米、アジア荷動き今後5年間増加基調 22年は-1.2%に鈍化
- Drewry運賃指数が41週連続下落 前年比77%下落もコロナ禍前上回る
- アジア/欧州航路、需要減と運賃下落で、復航のケーブ迂回が増加
- 11月の日本→米国荷動き9.9%増加 直航は1.5%増、海外T/Sは29.7%増
- Xenetaの顧客意識調査 契約交渉、買い手市場に逆転 四半期調整、短期化も

インターモーダル・フォワーディング

- FESCO 上海→モスクワ 月2便で運行開始
- ONE Japanが注意喚起 カナダ向け危険品B/L カナダの荷受人情報が必要
- OSRA22のフォワーダー向けガイド FIATA D&Dなど細則策定へ
- Ruscon 日本→カザフスタン 複合輸送サービス
- Tiの最新予測 世界のフォワーディング市場 来年も微増にとどまる
- FESCOが日本、中国、韓国 ナホトカ経由モスクワ向けインターモーダル

東京港

- 大井ふ頭で東京港初のCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制事業開始
- 東京港12CTの海上コンテナ車両待機時間 21年12月調査から大きく改善
- 東京港埠頭 青海ふ頭第4号の拡張工事が完了、供用開始
- 東京港 1Hのコンテナ取扱量 0.1%減・240万TEU
- 国交省が東京港埠頭をみなとSDGsパートナーに

横浜港

- 関東地整局、CONPASで特定時間帯への集中を分散 横浜港本牧D1で初運用
- 横浜市/川崎市 日本最大の水素SC形成のモデル地区目指し協定
- 横浜市 CNP臨海部事業所協議会設立し関係者が情報共有
- 横浜港の22年上半期の総貨物取扱量 外入貨とも好調で3%増の5,340万トン
- 横浜市港湾局が中小港運事業者に燃料高騰分の支援金交付
- ジャシーシェアリング実証実験で検証方法変更 位置情報利用可能に
- 横浜港南本牧CT CONPAS運用時間をゲートオープン全時間帯に拡大
- 茨城県内港湾と横浜港が包括連携協定 港湾の脱炭素、国際フィーダー強化など

川崎港

- 川崎港の外貿コンテナ取扱個数 上期は20.8%減の5.5万TEU
- 南星海運 川崎/釜山を再開 BKH Svc.来月から
- 川崎港の外貿コンテナ取扱個数 8月は8.2%増の9,244TEU

賀正

44

月誌

46

7 ~ 12 月分

年頭挨拶



京浜海運貨物取扱同業会

会長 石 黒 明 博

皆様、あけましておめでとうございます。

令和5年の年頭に当たり謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

会員の皆様には、平素より当海貨同業会の諸活動にご理解とご協力を賜り、心より厚くお礼申し上げます。

3年続く新型コロナウイルス感染症のパンデミックは、昨年は日本国内において過去最高の感染者数を更新しましたが、ワクチン接種などにより重症化や致死率は低下し、ウイズコロナ時代の在り方が模索された年でもありました。

さて、新型コロナウイルス感染症の発生に端を発した国際海上コンテナ輸送はアジアから米国西岸向けのコンテナ船の滞船が一時は100隻を超えていた状況でしたが現在では混乱も落ち着き、運賃高騰、空コンテナ不足、コンテナ船運航遅延もここにきてだいぶ解消しており安堵しています。

また、昨年2月24日に勃発したロシアによるウクライナ侵攻が世界に衝撃を与え多数の犠牲者と損害を出すとともに、その対応について西側諸国と共産圏諸国との溝が浮き彫りになりました。世界経済とりわけ食糧安全保障の問題やエネルギー環境が一変し資源輸入大国である日本でもガソリン価格や電気料金は大幅に上昇し、これによる物価高騰には困惑しています。

当業会関係では、国土交通省港湾局が推進する港湾・貿易手続きを電子化するサイバーポート（データ連携基盤）の第1次運用が一昨年4月より始まりました。輸出入貿易手続きを行う関係者が各社のシステムと連携することにより、今まで紙やFAXで運用されていた手続きもすべて電子化され、効率化が進むといわれるものです。現在通関業務についてはNACCSシステムにより手続きが行われていますが、今年度にはこのシステムとも連携され、さらに輸出入貿易物流の効率化が進むものと期待します。最新の利用申込者は350社を超える数となりましたが、関係する利用者がそろって使用することが重要と考えますので、積極的に進めてまいりたいと思います。

また、昨7月国土交通省港湾局で「港湾労働者不足対策アクションプラン」が公表されました、2024年問題を踏まえたトラック運転手不足だけでなく港湾運送事業に携わる事業者でも労働者不足は深刻な問題です。いずれも大切なプランを示されましたが、中でも特に会員企業で対応できる「働きやすく、働きがいのある職場の確保」には重点的に取り組んでまいりたいと思います。

さらに毎日耳にすることが多くなったSDGsです。国連で定めた2030年に向けて持続可能な世界を実現する目標と言われますが、我々港湾で働く業界においても昨年7月国土交通省港湾局で「みなとSDGsパートナー登録制度」が創設され、登録事業者の募集が行われているところです。登録のメリットとして、自社の事業活動とSDGsの関連性について身近なところから「気づき」を得るとともに取り組みの「見える化」することにあるとしています。また、登録を受けることによりロゴマークの使用、ホームページでの事業者の取り組み紹介、従業員のモチベーションアップ、取引先へのPR効果、経営リスク管理も期待されるとされています。引き続き経済、環境、社会から成る17の目標と169のターゲットを意識しながら、事業に取り組む必要があると肝に銘じております。

最後になりますが、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応えるため、港湾物流に関わられる皆様の的確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。本年も何卒よろしくお願い申し上げますとともに、会員各社の益々のご繁栄とご健勝を祈念申し上げまして、新年のご挨拶とさせていただきます。

年頭所感



国土交通省 港湾局長

堀 田 治

年頭にあたり、謹んで新春のご挨拶を申し上げます。平素より、港湾行政の推進にあたっては、格別のご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。また、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済活動を支えるため、献身的に職務を遂行されている港湾関係者の皆様に、重ねて敬意と感謝を申し上げます。

まずは昨年、臨時国会において、カーボンニュートラルポートの取り組みを推進するための環境整備等の措置を盛り込んだ港湾法の改正案を提出し、衆参両院のご審議をいただくことで成立の運びとなりました。今後、全国の港湾で取り組みが進んでいくことが期待されます。

また、おかげさまで、港湾分野における地域の要望を盛り込んだ令和4年度補正予算の成立や令和5年度当初予算に係る閣議決定が行われたところです。港湾関係の税制改正要望につきましても、荷さばき施設・作業船・民有護岸に係る特例措置の延長等が認められました。関係者の皆様のご支援、ご協力に改めて深謝する次第です。

社会全体をみると、少子高齢化、労働生産性の相対的低下、デジタル化の立ち後れ、地球環境の悪化、新型コロナウイルス感染症に伴う物流の混乱など、課題が多岐にわたっております。

私は、港湾局という組織をとおして、これらの社会課題を港湾の視点から解決に導けるような取り組みをしたと思っています。以下の施策を着実に進めてまいります。

1. 国際コンテナ戦略港湾の機能強化、地域の基幹産業の競争力強化のための港湾整備

近年、アジア諸港におけるコンテナ取扱量の急増

や、コンテナ船の更なる大型化等により、国際基幹航路の日本への寄港が減少傾向にあります。我が国への国際基幹航路の寄港を維持・拡大し、日本に立地する企業のサプライチェーンの安定化等を通じて我が国産業の国際競争力強化を図るべく、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策を推進してまいります。特に、国内外からの集貨を一層促進するため、既存ストックを活用しつつ、コンテナターミナルの更なる利便性向上に向けて取り組んでまいります。

また、港湾は、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力を向上させる強力なパワーをもっており、それをいかに最大限に引き出すかが、さらに重要になっていきます。国際バルク戦略港湾をはじめとする民間投資の誘発や、集積した産業の効率化に資する港湾の整備を重点的に推進してまいります。加えて、トラックドライバー不足に伴うモーダルシフトの受け皿にもなる内航フェリー・RORO船の輸送網強化に取り組んでまいります。

3. 港湾の競争力強化に向けた DX 及び GX の推進

地域の基幹産業を支える港湾の整備や、災害に強い「競争力強化」という視点では、国際競争力の更なる向上のため、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現や、新・港湾情報システム（CONPAS）の利用拡大、港湾における新技術の開発等を推進するための取り組みを進めていきます。また、港湾の電子化を進め生産性向上を図るサイバーポートについては、改正港湾法において電子情報処理組織として位置づけられたことも踏まえ、より一層、物流・管理・インフラの各分野の取り組みを推進してまいります。



年頭所感

加えて、「2050年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、我が国の産業・港湾の競争力強化や、脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進してまいります。昨年12月に施行された改正港湾法に基づき、港湾管理者が、多岐に亘る関係者が参加する港湾脱炭素化推進協議会での検討をふまえ、港湾脱炭素化推進計画を作成し、同計画に基づいて各関係者がそれぞれの取組を進めることとしています。また、再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札とされている洋上風力発電についても、秋田港及び能代港において、我が国初となる大型商用洋上風力発電を近々全面的に運転開始予定であり、引き続き経済産業省と連携しつつ、積極的に取組を推進しています。

3. 国民の安全・安心の確保

近年、大規模災害が毎年のように我が国を襲っていますが、港湾も例外ではありません。昨年は、福島県沖の地震による相馬港への被害や、立て続けに上陸した台風による被害が発生しました。海からの国土強靱化を進めることの重要性が今まで以上に増していると強く感じており、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を確実に進めてまいります。また、“み

なと”の機能を最大限活用して海上輸送による救助・救援や物資輸送等の災害対応支援を行うため、各地域で船舶を活用した防災訓練の実施など「命のみなとネットワーク」の形成に向けた取組を進めます。

4. クルーズの再興に向けて

国際クルーズについては、関係業界団体により策定された国際クルーズ運航のためのガイドラインを踏まえ、昨年12月から本邦クルーズ船社による国際クルーズの運航が再開されており、本年3月からは外国クルーズ船社による運航再開を予定しています。クルーズの本格的なリスタートに向け、関係者間で連携し、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを一層推進してまいります。

私ども国土交通省港湾局は、「みなと」から我が国の抱える社会課題の解決を図り、国民全体のQOL(Quality of Life)向上に一層貢献できるよう努めてまいります。最後に、本年も港湾行政へのより一層のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げますとともに、皆様方にとりまして、素晴らしい一年となりますことを心より祈念し、年頭のご挨拶とさせていただきます。



年頭所感



関東運輸局長

新 田 慎 二

年頭にあたり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

京浜海運貨物取扱同業会並びに会員の皆様方には、平素より関東運輸局の実施する各種施策に格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

昨年を振り返りますと、長引くコロナ禍の中、原油価格や物価の高騰、およそ32年ぶりの円安水準、また不安定な国際情勢等も相まって、物流事業をはじめ様々な業界の皆様にとって大変厳しい1年であったと認識しております。

そのような中、コロナについては現在第8波とも言われる感染者数の増加はあるものの、水際対策の緩和が進み、各種イベントについても感染対策に配慮しながら開催されるなど、「ウィズコロナ」「アフターコロナ」に向けた動きが活発になっております。また、景気についても、最近の月例経済報告において「ゆるやかに持ち直している」との見解が続いているなど、明るい話題も増えて参りました。

四面を海で囲まれた我が国にとって、港湾は物流や貿易をはじめとした様々な産業にとって極めて重要な拠点であり、首都圏を背後に抱える京浜港は、我が国の社会経済を支える最重要港湾のひとつであります。貴同業会をはじめ京浜港の皆様方におかれましては、コロナ禍の影響等により物流が世界的に混乱する中でも、物流を途絶えさせることなく、その機能を維持し、我が国を支えて下さっておられま

す。このことに深く敬意を表しますとともに、感謝を申し上げます。

昨今、物流業界では「担い手の不足」により「人材の確保・育成」が大きな課題となっており、港湾運送事業においてもその例に漏れず、人手不足が業務に与える影響が深刻化していると聞いております。そのような中、国土交通省では「港湾労働者不足対策アクションプラン」を昨年7月に策定・発表し、港湾運送サービスを船社や荷主に対して持続的に安定して提供できるよう、官民一体となって取り組んでいく項目をお示しいたしました。具体的には、「港の仕事を知ってもらう」、「働きやすく、働きがいのある職場の確保」、「事業者間の協業の促進」、「適正な取引環境の促進」の4点を柱としており、現在、各施策に鋭意取り組んでいるところです。

関東運輸局といたしましても、貴同業会をはじめ関係の皆様方との連携を深め、この取り組みを着実に推進することで、安定的で持続可能な港湾物流の確保に貢献してまいりたいと考えておりますので、お力添えの程、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本年も関東運輸局は、首都圏における海陸の物流や交通等を所管する行政機関として、京浜港をはじめ我が国の更なる発展に向けて、関係各所の皆様方とともに様々な取り組みを進めて参ります。

最後に、貴同業会並びに会員店社の皆様、また関係各所の皆様方にとりまして、本年が輝かしい1年になりますことをご祈念申し上げ、新年のご挨拶とさせていただきます。



年頭所感



東京都港湾局長

矢岡 俊 樹

令和5年の年頭にあたり、謹んで新年の御挨拶を申し上げます。

京浜海運貨物取扱同業会並びに会員の皆様には、日頃より東京港の振興と発展のために多大なる御支援と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年を顧みますと、やや落ち着きを見せ始めているものの、北米港湾の混雑や新型コロナウイルス感染症の影響等により世界的にサプライチェーンの混乱が発生いたしました。こうした中であって、東京港の機能は混乱することなく維持され続けております。これはまさに、貴同業会並びに会員の皆様の御努力のおかげであり、感染防止策の徹底を図りながら港湾物流の円滑な運営に御尽力いただいておりますことに、改めて感謝申し上げます。

お陰様をもちまして、東京港は、外貿コンテナ個数が24年連続国内最多となっておりますが、引き続き、東日本のメインポートとしての重要な役割を果たしていけるよう、ハード・ソフトの両面から機能強化に向けた取組を着実に進めてまいります。

具体的には、中央防波堤外側 Y3 コンテナターミナルなど、ふ頭の新規整備を進めるとともに、既存ふ頭の再編や機能強化に取り組みます。

また、ふ頭周辺の交通混雑を解消するため、トラックに搭載した GPS の活用によるコンテナふ頭周辺

道路における混雑状況の「見える化」を一昨年7月より開始しております。コンテナ搬出入予約制の早期本格導入に向け、国土交通省が開発したシステムである CONPAS も活用し、港へのトラック来場時間を平準化させる取組を進めております。

一方で、近年のアジア貨物の更なる増加や船舶の大型化の進展、AI等の情報通信技術の進化、脱炭素社会の実現に向けた取組の必要性など、東京港を取り巻く情勢が大きく変化しており、中長期を見据えた取組も重要です。

このために、東京都港湾審議会から昨年1月に答申を受けた「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」が示す東京港の将来像を踏まえて、第9次改訂港湾計画の策定を進めているところです。

また、東京港の脱炭素化の取組を戦略的に推進していくため、港湾関係事業者や脱炭素化に知見を有する企業の皆様で構成する「東京港カーボンニュートラルポート検討会」を設置し、「東京港カーボンニュートラルポート形成計画」の策定を進めています。

東京港がこれからも利用者の皆様に一層“選ばれる港”になれるよう、引き続き、皆様方と力を合わせて時代の要請に応えてまいりたいと思います。

皆様のより一層の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

貴同業会と会員の皆様のますますの御発展と御繁栄を祈念申し上げまして、新年の御挨拶とさせていただきます。



年頭所感



横浜市港湾局長

中 野 裕 也

の大型自動車船が同時に着岸可能な自動車取扱拠点として供用開始しており、引き続きEV車の輸入拠点としても対応できるよう、荷さばき地の拡張等を進めていきます。

令和5年の年頭にあたり、謹んで、新年の御挨拶を申し上げます。

京浜海運貨物取扱同業会並びに会員の皆様には、日頃から横浜港の発展、振興に多大な御尽力を賜り、心から厚くお礼申し上げます。

開港以来、我が国の産業と暮らしを支える国際貿易港として発展してきた実績や経験を活かし、本年も「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」の3つを柱に、横浜港の更なる発展に尽力してまいります。

「国際競争力のある港」として、急速に進展するコンテナ船の大型化に対応し、基幹航路の維持・拡大を図るため、国際コンテナ戦略港湾施策を展開します。新本牧ふ頭の埋立を進めるとともに、南本牧ふ頭MC1~4コンテナターミナルの一体運用、本牧ふ頭D5コンテナターミナルの再整備やA突堤ロジスティクス拠点の形成等を始めとする本牧ふ頭再編強化等、コンテナ取扱機能の強化に取り組めます。また、完成自動車取扱機能強化として、大黒ふ頭では、自動車専用船の大型化や着岸隻数の増加に対応するため、岸壁等の改良、コンテナターミナルから自動車ターミナルへの転換等を進めています。令和4年4月から日本最大級となる11隻

「観光と賑わいの港」として、関係機関と連携しながら、新型コロナウイルス感染症対策を徹底し、3月からの国際クルーズ再開に向けて、受入体制の強化に取り組みます。また、観光により市内経済を活性化させるため、みなとみらい21地区の歩行者デッキ整備や水上交通の充実、臨港パークの再整備等に取り組んでいきます。

「安全・安心で環境にやさしい港」として、2050年の脱炭素社会の実現を目指し、国や周辺自治体、民間企業と連携しながらカーボンニュートラルポート（CNP）の形成に向けて、水素等の輸入拠点化や供給インフラの整備等の検討を進めます。また、人命や財産を守るための海岸保全施設や耐震強化岸壁の整備も進めます。

横浜港は、市民の社会生活を支えるうえで欠かすことのできない社会インフラとして、重要な役割を果たしています。本年も引き続き、多くの関係機関の皆様との連携のもと、市民生活を豊かにする総合港湾づくりに取り組んでまいりますので、ご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後になりますが、貴同業会の益々の御発展と皆様の御健勝を心から祈念申し上げ、新年の御挨拶とさせていただきます。



年頭所感



川崎市港湾局長

磯田 博和

令和5年の年頭にあたり、謹んで新年の御挨拶を申し上げます。

京浜海運貨物取扱同業会並びに会員の皆様には、平素より川崎港の円滑な運営と振興、発展に多大な御支援、御協力を賜り、心より感謝申し上げます。

国内外で人々の暮らしと経済に様々な形で影響を与えている新型コロナウイルス感染症のパンデミックは、今年で4年目に入ります。幸いにして国際物流の混乱については改善の兆しがみられるものの、完全な収束に向けては依然として予断を許さない状況が続いています。

令和3年の川崎港全体のコンテナ取扱貨物量は、コロナ禍を要因とする世界的な海上コンテナ物流の混乱の影響が川崎港にも及び、12年ぶりに減少となりました。現在も厳しい状況が続いているところですが、これを一時的なものとし、取扱量を増加傾向に転じさせるべく、官民が一丸となって川崎港のポートセールス活動を推進してまいりたいと考えています。引き続き皆さまの御協力をお願いいたします。

川崎港では、コンテナ取扱量の増加を見据えて、コンテナターミナル隣接地に新たにバンブール及びシャープールを整備しており、今年10月に供用開始を予定しています。稼働いたしますと、空コンテナの保管能力が約45%増加します。また、搬出入のゲートも、6ブースから10ブースへと増

設いたします。これらの整備が完了いたしますと、コンテナ取扱量の増加に寄与するとともに、今まで以上にコンテナの搬出入を効率的に行えるようになることで、2024年以降に求められるドライバーの労働環境改善にも貢献できるものと考えています。今後も、荷主や船社から選ばれる利便性の高い港を目指して、川崎港のサービス向上に努めてまいります。

川崎市では、川崎港長期構想の改訂に向けて、令和3年に学識経験者や港湾関係者を含めた委員会を立ち上げ、令和5年度中の改訂を目指して検討を進めているところです。川崎港はこれまで京浜工業地帯の中核を担い産業を支えるとともに、国際海上物流のコンテナ化に対応するなど、社会の変化に対応しながら発展してまいりました。今後、カーボンニュートラル化の加速やデジタル技術の革新等、急激な社会変化が想定されている将来においても川崎港が重要な役割を果たし続けることができるよう、川崎港長期構想において新たな川崎港の将来の姿を設定し、その実現に向けて、港湾計画の改訂をはじめとして、具体的な施策を着実に進めてまいりたいと考えております。

引き続き、利用者の皆様の声に耳を傾け、皆様と力を合わせて全力で取り組んでまいりる所存ですので、貴同業会をはじめとする港湾関係者の皆様におかれましては、より一層の御支援、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、貴同業会のますますの御発展と会員皆様の御活躍を心から祈念申し上げまして、新年の御挨拶とさせていただきます。



人事



関東運輸局



関東運輸局次長 かねこのぶひさ
金子 修久

平成 5年 4月 運輸省採用

平成10年 7月 同 運輸政策局貨物流通企画課貨物流通システム高度化推進室専門官

平成12年 7月 建設省建設経済局調整課調整官

平成13年 1月 国土交通省総合政策局国土環境・調整課調整官

平成14年 7月 横浜市都市計画局都市企画部企画調査課担当課長

平成16年 8月 環境省環境管理局自動車環境対策課課長補佐

平成17年10月 同 水・大気環境局自動車環境対策課課長補佐

平成18年 7月 国土交通省総合政策局観光資源課課長補佐

平成20年 4月 (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構総務部総務課課長

平成22年 7月 国土交通省大臣官房総務課企画官(港湾局)

平成23年 8月 同 中国運輸局企画観光部長

平成25年 7月 同 自動車局総務課企画室長

平成26年 7月 同 鉄道局都市鉄道政策課駅機能高度化推進室長

平成28年 3月 同 海上保安庁警備救難部環境防災課長

平成30年 7月 同 大臣官房付
(併) 内閣官房内閣参事官(内閣官房副長官補付)
(併) 内閣サイバーセキュリティセンター

令和 2年 7月 同 自動車局自動車情報課長

令和 3年 7月 成田国際空港株式会社執行役員管理部門総務人事部長

令和 4年10月 現職に就任

第59回全国港湾労働災害防止大会開催について



開催日時：令和4年10月21日（金）13時より
開催場所：市原市市民会館大ホール

京浜海貨同業会安全衛生委員会
委員長 中村 光雅

令和4年度第59回全国港湾労働災害防止大会は、去る10月21日（金）全国から約1,000名が参加し盛大に開催されました。新型コロナウイルスの感染拡大により第57回、第58回は中止となっておりましたが3年ぶりの開催となりました。

当日は晴天のなか、安全衛生委員11名は正面玄関前で撮影後会場内へと入り、定刻の13:00に第一部式典の部と第二部は特別講演の部に分かれ大会式次第の通り進んでいきました。

開会に先立ち、参加者全員で国家斉唱の後、港湾荷役業務において令和元年度第56回大会以降の3年間に殉職された7名の尊い御霊のご冥福を祈り、参加者一同の黙祷が捧げられ、宮本和也大会実行委員長より開会宣言が述べられ開会致しました。

式典は、港湾労働災害防止協会 藤木幸太会長の式辞に始まり、厚生労働省・国土交通省・千葉県知事・市原市長・日本港運協会から5名が来賓を代表して大会の成功を祝し港湾における労働災害防止活動の一層の推進を期待する旨の祝辞が述べられた後、ご出席の来賓の皆様のご紹介と、各防災団体、関係機関から寄せられた祝電が披露されました。

続いて令和4年度の安全衛生表彰は23事業所及び36名の方々が優良賞をはじめとする各賞を受賞され、藤木会長から表彰状と副賞が贈られ、続いて、小林裕明大会実行委員会副委員長より『大会宣言』が力強く行なわれ、一年間の無災害を目指して決意表明がなされ、参加者全員が採択しました。

15分間の休憩の後、第二部特別講演等が行われました。

まずは「わが社の労働災害防止活動」と題して、日鉄物流君津株式会社 松岡 靖港運・構内物流部長より特別報告がなされ、次に、千葉総支部千葉支部東海海運株式会社千葉支店船内班の皆様の発声に合わせ、会場の出席者全員で指差唱和が行われました。最後の特別講演は落語家でタレントのヨネスケ氏から「隣の晩ごはんから見える家族の絆」と題して熱く語られ会場からは笑いと盛大な拍手が送られました。

大会の最後は、港湾労災防止協会兵庫県支部の堀内敏弘総支部長より閉会の辞が述べられ午後16時大会の全てを終了致しました。





“FIATA WORLD CONGRESS 2022” についての報告書

日本海運貨物取扱業会 国際複合輸送委員会委員長 富田 泰史

本年度の FIATA 世界会議は9月12日から16日までの5日間、韓国の釜山で開催された。

新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により、2020年から2年間延期され、3年ぶりで対面方式での開催となった。

公式な発表はないが、韓国の世界会議ホームページの参加者リストによれば、参加者総数443名、内174名が韓国内の参加者であることから、国外からの参加は269名とみられる。ただし、直接の参加かWEBによる参加かは記述がないので不明である。また、日本から韓国への入国ビザの混乱、釜山への定期航空便の欠航などで、日本の3団体(JAFA,JIFFA,JFFF)は、全員がWEB参加となった。

WEBによる会場の様子や、各会議の議事録の参加者リスト(直接参加、WEB参加が明記されている)を見る限り、実際の直接参加者は上記の半数くらいではないかと思われる。

各部門会議の内容は下記の通りです。

Region Asia/Pacific - アジア太平洋地域部会

議長：Mr. Yukki Hanafi

“FIATA REVIEW” #142 October 2022から抜粋



QT：

アジアの状況について—FIATA アジア太平洋地域部会議長 Mr. Yukki Hanafi

「物流は経済発展の重要な血液です」

コンテナの流れが加速する中、FIATAアジア太平洋地域部会は現在、企業間取引会議の概念に関する行事を開催することで、物流関係者間のネットワークを拡大している。

コロナの世界的流行は、生活のあらゆる側面に影響を与えている。需要の変化は、要求を満たすための新しい選択肢を提供する。人々が要求を購入する方法は、製造現場に大きな影響を与える。

FIATAアジア太平洋地域部会は、これらの問題を克服しようとした。すべての部門がコロナの世界的流行に適応しており、より良い生活を続けることに成功している。この地域の生産者と消費者の人口の継続的な増加は、落ち込んだ経済の回復に優れた支援を提供してきた。

産業活動の増加と消費の増加は、物流活動に影響を与えている。

ロジスティクスは、経済発展における重要な血液であり、新しいサービス レベルで進化してきた。

地域の生産の発展を支援し、電子商取引の増加、低温流通体系(コールドチェーン)流通の増加、環境への懸念、より良い物流を提供するためのデジタルサービスの増加が重要な主題である。

FIATAアジア太平洋地域部会は、企業間取引会議の概念に関する行事を開催することで、物流関係者間のネットワークを拡大する過程にあった。これにより、サービス範囲が拡大し、ロジスティクス事業者間の技能の適用も活用される。そうすることで、アジア太平洋地域におけるコロナ後の物流の成長の回復に、物流事業者は効果的に対処することができる。

FIATAアジア太平洋地域部会は、より良いサービスを提供するために会員を支援するよう努めている。これにより、ロジスティクスの迅速かつ正確な手順が保証され、すべての経済活動が援助される。



ロジスティクスおよび供給連鎖管理部門の最新情報、この地域の運賃の低下、コンテナの入手可能性の向上、地域間の貿易のバランスをとる処置により、ロジスティクスの流れは積極的に加速している。会員間の企業間取引の協力により、より良い物流業務が保証される。会員が持続可能な輸送解決法を構築する上で大きな課題に直面するのを援助することで、このAPAC地域内の専門のロジスティクス サービス事業者によって提供される世界中の商品移動に関するサービスは、消費者の期待に応えるように改善される。

FIATAアジア太平洋地域部会は、製品に付加価値を提供するために、業界を結び付けて団結させる必要がある。複数様式の実践によるワンストップサービスは、お客様に高い価値をもたらす。また、このコロナ後の時代に回復するロジスティクスの成長を歓迎する能力と能力を高めるために、すべての会員を援助する準備ができています。

議長は、FIATA世界会議で、巨大な経済発展を支援するための迅速かつ正確なロジスティクスサービスの必要性を結論付けた。世界中のすべてのFIATA会員と共に、強力なビジネス パートナシップを構築し、実りある業務提携を行うことができる。この行動により、すべてのFIATA会員が真の利益を享受できるようになる。多くの人が、コロナ後のロジスティクスがどのようになるか疑問に思っている。私たちの習慣はそれほど速くは変わらず、人々はまだ商品を消費し、旅行し、外食し、友人と会うだろうが、そのすべてにロジスティクスが必要である。ワクチンがなければ世界はさらに悪化し、コロナ世界流行の間、ロジスティクスでは世界的な解決が求められていた。

Mr. Hanafiは会員に対し、コロナの勢いをうまく利用するように述べ、また、韓国輸送業者協会とアジアの協会がさらに協力しようとしていることに感謝と敬意を表し、すべてからの意見を歓迎した。

UNQT :

FIATA Logistics Institute (FLI) – FIATA ロジスティクス委員会

議長 : Mr. Stephen McDermott

活動報告 2022

議長は、2022年の報告を主要な数値と共に発表した。

2022年9月までに、FIATA の貨物輸送ディプロ

マで46の公認協会会員、供給連鎖管理のFIATA高等ディプロマで14の公認協会会員がいる。貨物輸送で検証中の協会会員が1者、高等供給連鎖管理で検証中の協会会員が1者いますが、貨物輸送につながるコースの提供に関心のある協会会員は4者です。

検証済みの協会会員の地域分布は、ヨーロッパ：43%、アジア太平洋：30%、という驚くべき数字があり、アフリカと中東は18%、南北アメリカは9%であり、これは、後者の地域でFIATA教育プログラムを促進するためのFLIの取り組みを示している。これまでに、貨物輸送の18,850の卒業証書と、高等供給連鎖管理の538の卒業証書を含む、合計19,338の卒業証書が発行された。

一方、検証会議はコロナの世界的流行により、対面式の会議からオンライン会議へ変化を遂げている。

2022年の50回目の検証会議では、午前9時に再検証された。進行中の第51回検証会議では、検証/再検証を待っている8つのプログラムがある。

「FLI の新たな戦略的責務に関する議論」

a.短期的な戦略的要請

会長会によって承認された短期的な義務は次のとおりです：

- FIATA 最低基準の更新
- 再検証過程の簡素化
- 標準化された評価
- FIATA デジタル配信基準

決定事項と次の段階：

• 現在のFIATA 最低基準を改訂するために、航空貨物委員会、通関委員会、複合輸送委員会を含むが、これらに限定されない関連委員会の支援を求める。

- 資料の提出には、再検証アンケート、主な変更の概要文書、および年間顧客推奨度が必要である。
- 機動部隊1と2を統合して、FIATA 最低基準で





デジタル標準を作成する。

b. 長期的な戦略的要請

長期的な義務は内部でまだ議論中であるが、内容は次のとおりである：

- FIATA ディプロマの電子書籍の作成
- 教育販売代理店プログラム

電子書籍は協会会員に販売される予定だが、再販に関心のある協会会員は、電子書籍を会員に再販することができる。教育再販プログラムに関しては、FLI は協会会員が訓練プログラムの再販に関心があることを確認する。

長期的な必須事項についての議論の中で、多くの洞察に満ちた質問が提起され、電子書籍の作成に関する課題が展開された。

- 電子書籍の位置付け — さらなる適応のための基本として機能するのか、それとも直接使用するための最終製品として機能するのか？
- 電子書籍の言語 — どの言語で書かれるか？翻訳できるか？
- 電子書籍の標準化 — 言語や地域の状況における多様な背景を考慮して、現地の慣習を標準化された状況にどのように統合するか？
- 電子書籍の対象範囲 — 航空危険物は電子書籍で保護されているか？
- 高等供給連鎖管理の電子書籍 — 高等供給連鎖管理の電子書籍はあるか？
- 電子書籍の事業所有者 — 誰が責任を負うか？
FLI議長の回答：
- 電子書籍の作成の目的は、基本として採用するか、協会会員が直接使用できる標準化された状況を提供することである。
- 英語で発行される予定だが、現地語への翻訳は検討中であり、さらに検討する必要がある。
- 文脈は、国際的な範囲で非常に一般的である。国や地域での慣行を排除するものではない。

- 航空危険物の適用範囲は、この文脈には当てはまらない。
- 高等供給連鎖管理の電子書籍の作成について、さらに議論する必要がある。
- 電子書籍の事業所有者は、特定の協会会員に依存することは避けるべきであることに注意されたい。

その他の事業

ヨーロッパでの良好な関与とカナダでの熱烈な参加にもかかわらず、FLIは、YLPに参加していない国や地域でより多くの若い才能に手を差し伸べるために、若手ロジスティクス専門家賞を推進する必要がある。

参加率が低い理由には、次のようなものがある。

- 言語の壁により、英語を母国語としない人の参加が妨げられる
 - 若手ロジスティクス専門家賞の認知度の欠如
 - 論文作成の援助が限定的
- 決定事項と次の段階：
- 翻訳サービスの実施について話し合う。
 - FIATA が協会会員による若手ロジスティクス専門家の推進にどのように役立つかについて話し合う。
 - 機動部隊3は、地域や国で若手ロジスティクス専門家を促進する方法について自由発想会議を行う。

Advisory Body Legal Matters (ABLM) – 法律問題諮問部会

議長：Mr. Yuntao Yang

1. 会議の開会

議長は参加者を歓迎し、3年ぶりの対面での会議への参加に感謝しました。

2. 活動報告

議事録の承認と、2022年5月18日のFIATA本部会議で開催された前回のABLM会議の議事録の採択に続いて、ABLM活動の報告が提示された。

2.1 FIATAは、譲渡可能な複合輸送に関する新しい国際文書に向けて取り組んでいる。

この報告はMr. Richard Gluckによって作成されたが、FIATA の作業の背景と目的を概説したもので、譲渡可能な複合輸送文書に関する新しい国際文





書に向けたものである。彼は国連国際商取引法委員会で行われた準備作業を詳述し、委員会の第55回部会で確保された合意については第6作業部会に割り当てる。委員会事務局は、FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)を複合輸送文書として、その作業の中で何度か引用していることを強調した。

委員会の国際文書草案の主な特徴が強調された。これは、FIATAのFBLとそのデジタル対応(eFBL)についての作業に関連する重要な開発です。FIATA 文書の推進は継続的な課題です。ABLMは情報技術諮問部会(ABIT)を支援し、eFBLの使用と促進に取り組んでいる。したがって、さまざまな輸送形態間でFBLの交渉可能性を確保することが重要である。実際には、FBLは銀行に広く受け入れられており、「信用状取引」で使用されている。UNCTADおよびICC規則に準拠している。鉄道、道路および航空輸送形態におけるFBLの譲渡可能性は契約上の合意に基づいており、陸上輸送で利用される交渉可能な輸送文書の明確さと確実性を確保するために、調和のとれた法的規定を策定する必要があることが指摘された。

2.2 サイバー犯罪防止最適運用案内の更新

ABLMは、ABITおよびセキュリティ問題諮問部会(ABSS)と協力して、2019年に最後に発行されたサイバー犯罪防止の最適運用案内を更新している。同じことに対する専門家の意見がABITとABLMから提供されており、現在ABSSによる追加を待っている。FIATAは、統合された学際的な案内としてこれを公開することを望んでいることが指摘された。

2.3 電子契約の使用に関する ABLM 最適運用案内

COVID-19 期間中の電子契約の使用に関する明確化のためのいくつかの要求に従ってこの案内の焦点は、国境を越えた取引における電子契約の実用化に置かれる。今後のABLM作業の別の課題になるため、これにはeFBLに関する提案は含まれない。この過程を促進するために、ABLMがFIATA会員に特定の質問をする場合、FIATA本部はこの課題に関する地域の法律と開発に関する情報を照合するために、さまざまな国の協会会員に連絡を取ることがある。この案内の発行は2022年末までに予定されていた。FIATA本部は、参加者からの反応を見るために概要の草案を共有した。

地域の最新情報が提供されました。英国では法的な承認と受諾との関連で事態はまだ進行中である。

中国では、電子署名と契約は認識されているか有効になっています。協会の代表者は、中国ではデジタル契約には会社の権限のある人物が署名する必要があり、会社の紋章または印鑑が必要であると指摘した。印鑑そのものは通常、追加の保障と確認のために警察に登録される。

また、手書きの署名とデジタルスタンプが安全で法的に許容される方法で添付されることを保証する基準がある。アルゼンチンの代表は、ラテンアメリカの状況は書面で提供される、と述べた。

ABIT議長であるTej Contractorは、この取り組みを称賛し、電子契約の進展を考慮して過去の形式契約を更新するようFIATAに求めた。彼は、電子契約は比較的新しいものであり、将来的にこの課題に関する説明を求めていることを指摘した。

2.4 運送業者の責任保険に関する案内

電子FBLの開始とFIATAの販売契約の更新に伴い、次のことが指摘された。賠償責任保険について多くの質問があった。この目的のために、賠償責任保険に関するABLM案内は、運送業者が賠償責任保険を選択する際の考慮事項に関する一般的な情報を提供し、FBLや運送業者の受領証明書(FCR)などのFIATA文書に適用される条件も考慮する。必要に応じて、FIATA文書について別の案内を提供することもできる。また、輸送業者が主役として機能している状況にも焦点を当てる。

参加者は、電子航空船荷証券の発行について、輸送業者が主役として行動する場合の責任がどのように決定されるかについても質問を投げかけた。航空会社にはこれに関する独自の規則があり、輸送業者は電子航空船荷証券契約に署名することが明らかになった。ハウス航空船荷証券の執行可能性について、より明確さが求められた。これには根本的な法的体制がないことが明確にされており、これは契約上の義





務であり、法的責任の側面には明確な法律上の根拠がないことに注意して、綿密に調査する必要がある。

3. 今後の課題

3.1 競争法の発展

ABLMのRichard Gluckは、2022年海上輸送改革法案に関する最新情報、およびその後の展開、また輸送業者業界への影響を発表した。彼の報告書の中で、彼は最近の海上輸送作業部会と共同でこの課題に関する出版物を作成した。形態限定の作業における独占禁止問題に対するABLMの援助の可能性についても議論された。

3.2 その他

電子契約の使用に関する最適運用案内の作業が進行中であったため、参加者は、共有された草案で、特に各地域の状況に関する意見や解説を共有するよう奨励された。

ABLMは、電子FBL 事業への継続的な支援に言及し、将来に対する疑問の要求に基づいてABITを援助する。

Advisory Body Safety Security (ABSS) – セキュリティ問題諮問部会

議長：Mr. Niels Beuck

「最新の ABSS 開発と将来の優先事項に関するレポート」

a. 危険物パンフレット

危険物パンフレット第2版は2009年に発行された。話題の細かい内容と危険物規制の絶え間ない進化を考慮して、ABSS は危険物パンフレットの第3版を発行する事業を引き受けた。議論の結果、パンフレットは危険物規則の更新に関して2年ごとに更

新されることが決定した。

パンフレットを検討しているABSS作業部会実行会員のJulio Bollinは、現在の規制の長さを考慮すると、この事業は難題であり、更新には時間がかかる可能性があることを強調した。彼はまた、将来の利用者の要求が何であるかを知るために議論を開始した。今のところ、パンフレットは、危険物管理、国際荷役調整協会、およびTTクラブによって所見および再検討された。

次の段階と決定事項：

- ABSSは、危険物管理、TTクラブ、国際荷役調整協会との作業部会会議を組織する。
- ABSSは、将来の更新の時刻表を含む再検討構造を確立する。
- 2023年第1四半期に発表予定

b. サイバー犯罪防止の最善手段

ABSS議長は、ドイツにおけるサイバー攻撃のいくつかの数値と、それが運送業者のデータ、財務、および顧客関係に与える悪影響について発表した。サイバー犯罪の防止に関する最善活動案内を更新することを目的として、ABSSは法律問題諮問部会および 情報技術諮問部会と協力して取り組んできた。

FIATA会員にとって案内をより便利なものにするを目的として、3つの機関はすでに最初の再考を行っている。

次のステップと決定事項：

- この事業の新しい時刻表を設定する
- 法律問題諮問部会および 情報技術諮問部会との会議を開催し、次の段階について話し合う

c. ICS2（事前貨物情報システム）

ABSS 議長は、この新しい税関の安全と保安の到着前プログラムと規制体制の実施を補助する欧州連合の新しい事前貨物情報システムであるICS2の基礎を提示した。

また、その多くの情報の大部分は、欧州連合委員会の税制・関税同盟総局と共有している。しかし、この情報は高度に技術的で把握が難しいことがよくある。したがって、ABSSは通関委員会および航空貨物委員会と緊密に協力して、貨物運送業者が何が変わり、何を必要があるかをよりよく理解するためのより簡単な指針を提供することを目指している。技術的側面のより良い理解を達成するためだけでなく、欧州委員会が貨物運送業者の運用上の特異性を検討するために、ABSS議長は、欧州委員会が主催する技術会議/研究会でFIATAを代表する





ABSS委員のSerkan Erenを指名した。その目的は、会員の意識を高めることであると結論付けられた。

次の段階と決定事項：

- 通関委員会および航空貨物委員会との協調
- ABSSは、会員がそれに応じて業務を準備できるように会員間で共有する書類/連絡事項を作成する。

d. 外部機関（欧州刑事警察機構/国連薬物犯罪事務所/国連欧州経済委員会）との協力の可能性に関する議論

ジュネーブで開催された前回のFIATA本部会議では、国連欧州経済委員会や国連薬物犯罪事務所などの外部機関と安全と保障に関する最初の対話を行う機会が得られた。ABSS議長は、この協調をどのように進めていくかについての議論を開始した。その目的は、FIATAと外部機関がより良い情報共有手段について合意できる段階に到達することであり、これは協調を拡張することによってのみ可能になる。本部会議に先立って、ABSSは欧州刑事警察機構に接触することができ、貨物犯罪問題に関する協力分野について話し合う勢いを維持したいと考えている。

次の段階と決定事項：

- ABSSは、FIATA世界会議に続いて欧州刑事警察機構との最初の会議を開催する。
- ABSSは、危険物輸送の問題と国連欧州経済委員会との危険物規則の調和について話し合う。
- ABSSは危険信号の指標を開発し、持ち主不明の密輸に取り組み、国連薬物犯罪事務所との具体的な連絡窓口を確立する。

5. その他の事業

ABSSが取り組みたい他の課題としては、上記の事業が成功した場合には、内部情報の漏えい、安全な駐車場（より広範な貨物犯罪問題の一部）などである。ABSS議長はまた、より多くの支持、つまり参加者があればABSSはさらに強力になるだろうと述べた。さらに、それぞれの地域から保障と安全の専門家を紹介するよう提案した。

Advisory Body International Affairs (ABIA) - 国際関係諮問部会

議長：Ms. Cynthia Perisic

最新の ABIA の展開と議論の要点、および将来の優先事項についての報告

a. 世界貿易機関-貿易円滑化協定の実施とABIAによる現在の作業

この実施に関する調査は、より多くの回答を集めるために、2022年7月に2回目の会議が行われた。議長は、調査結果を発表し、もっと多くの参加を求めた。また、この協定の実施におけるチリ協会の経験を紹介し、国家貿易円滑化委員会との関係に言及した。彼らは委員会の積極的な会員であり、貨物運送業者の利益を守るために公共部門と定期的にやり取りしている。参加者の何人かは、委員会の経験が非常に肯定的であると思われるインドなど、国内での経験を共有した。彼らは、委員会の実施と定期的な参加のおかげで、業務を行う上で大きな進歩を遂げている。一方、たとえばオーストラリアでは、コロナ以降、あらゆる種類の活動が停止しているため、委員会への参加に問題があった。しかし、彼らは委員会内に特定の集団を作り、民間部門に権限を与えて非常にうまく機能した。

議長はまた、運送業者向けに協定案内を作成する進行中の事業と、本部で研究会を開催する国際連合貿易開発会議との暫定的な協力についても発表した。

次の段階と決定事項：

- FIATA本部は、ABIA会員（限定はされない）から最善活動を収集する。
- ABIAは、調査結果に基づいた案内に引き続き取り組む。

b. 貨物運送業者にとっての好機としての非関税障壁

議長は、ABIAが参加できる可能性のある課題についての提案を求めた。

非関税措置は、以前のABIA会議で、貿易に大きな影響を与え、貨物運送業者が付加価値サービスを拡大する機会を提供するものとして最初に取り上げられた。そこで、非関税措置とは何か、また、それが重要である理由、および円滑化委員会でこの問題に対処する方法の定義を提供した。

参加者から意見が寄せられた。非関税措置は主に政府間の働きかけであるため、FIATAの役割は主に、政府の決定に影響を与える様に支援することであり、これは困難な場合がある。最初の段階として、非関税措置のリストが会員に役立つ可能性がある。

次の段階と決定事項：

- ABIAが非関税措置のリストを提供

c. 気候変動が供給連鎖に与える影響

議長は、ABIAが状況の緊急性を考慮して取り組



みたいと考えているこの新しい課題を提示した。

スエズ運河の封鎖、韓国と中国の台風による港の閉鎖、最近では貨物の移動を妨げているパキスタンの洪水など、供給連鎖に大きな影響を与えた気候変動の結果と大惨事の例を提供した。業界と貨物運送業者は、このような状況にどのように備えることができるだろうか？次の段階は、欧州連合の炭素国境調整措置のような規制が施行されるにつれて、運送業者が炭素排出量を自分で取引したり、顧客へのサービスとして取引したりできるようにすることです。米国、中国、その他多数の経済圏では現在、炭素排出関連の規制がある。FIATAは、排出権取引がどのように機能し、中小規模の輸送業者が将来このシステムに参加できるかを会員が理解できるように支援したいと考えている。

次の段階と決定事項：

- 話題に関する意識を高める
- 企業に地球温暖化防止の選択肢を提供する

5. その他の事業

地域が協力して経験を交換するために、地域ごとにFIATAロジスティクスの監視点を持つという考えが提起された。

Advisory Body Information Technology (ABIT) – 情報技術諮問部会

議長：Mr. Tej Contractor

議長のMr. Tej Contractorは、前議長のMs. Anne Sandrettoの素晴らしい仕事に感謝して会議を始めた。

新しいABIT チームMs. Nil Tunasar-副議長、Mr. Lucelia Tinembart - FIATA 本部 ABIT部長、が議長によって紹介された。

議長は、2022年5月18日に開催された会議の議事録の承認を求め、議事録は異議なく全会一致で承認された。

ABITの活動報告

eFBL

eFBL に関する最新情報が提供された。5月18日に開始された政策は、現在完全に機能し、すでに8つの協会（ブラジル、フランス、トルコ、チリ、ポルトガル、英国、インド、GZS）は、会員にこの新しい政策を提供するために FIATA と契約を結んだ。10社のソフトウェア提供者がこの政策を実施しており、20

社以上の輸送業者がeFBLの発行を開始するために準備している。

また、関心のあるすべての協会と個々の輸送業者に、FIATAに連絡するよう奨励した、FIATAはeFBLの開始を喜んで支援します。

FIATA会長会 と ABLM は、eFBL の開始を支援してくれたことに感謝を示した。

運賃支払い

運賃支払いに関する最新情報が提供され、85社が基準に登録されていることが報告された。

さらに、運賃支払い競技会の勝者が表彰された。（エジプト、パキスタンおよびトルコの専門家団体）

FIATAが参加した作業部会に関する報告が提供され、貨物輸送業界の関心が示された。

eCMR（国際道路物品運送条約）の国家登録が間もなく現実のものとなり、これがすべての人がどのように機能するかに影響を与えるため、出席者は自国の政府と連絡を取る様に勧められた。

ICC DSI（国際商工会議所 デジタル標準化活動）– 主要な取引文書とデータに関する作業部会

FIATA の作業部会への関与が詳細に説明され、これは、倉庫証券に取り組んでいる小集団を主導し、船荷証券に取り組んでいる小集団に貢献している。FIATAは、FIATA倉庫証券を標準として促進する機会を得た。

FIT同盟（将来の国際商取引に関する同盟）

FIT 同盟の範囲について再認識し、最近の活動に関する最新情報が提供された。FIT同盟は、eBL の広範な採用を妨げている現在の障害をよりよく理解するために、eBLの使用に関する調査を実施した。

ABIT の将来の優先事項に関する公開討論

ABIT は、前述の会議で言及された国連欧州経済委員会および国際商工会議所の作業部会に引き続き参加し、輸送業者の重要性を主張する。

ABIT は引き続きFIATA会員間でFreight-Payの使用を助長し、その使用の促進に取り組む。

ABITが取り組む次の優先事項の1つは、Linkedinに似た FIATA会員の専門家連絡網基盤の作成です。

この基準により、会員は自分の業務に関連する話題を公表できる。議長は、この特色を主張する提案と、この新しい事業に取り組む有志を求めた。

ABITが取り組む可能性のあるもう1つの事業は、



各国で利用可能なすべてのロジスティクス新規企業を一覧表示するロジスティクス新規企業者名簿である。

炭素排出計算機の話題に関する最新情報が提供された。このような事業は、すでに炭素排出量計算登録簿を作成している複合輸送委員会の下で持続可能なロジスティクスの作業部会によって対処されており、現在、FIATA が会員に顧客のCO₂排出調整法への容易な接触を提供する解決法を提供する可能性を調査している。この話題に関する報告は、2022年第4四半期までに複合輸送委員会によって討議され、2023年のFIATA本部会議でさらに議論される予定です。

その他の課題と質問

Freight-Payに関する質問ですが、このシステムを通じて別の銀行への支払いができるかどうかである。

Freight-Payでは、電子財布間での送金が可能であると説明された。

Freight-Payに関する2つ目の質問：基盤を通じて受け取ったお金を利用者の銀行口座に送金できるかどうかである。関心のある利用者は、まず現地の規制を確認して、Freight-Payなどの基盤の使用が自国で許可されていることを確認する必要があるとした。許可されている場合、Freight-pay で取引されたお金は実際に銀行口座に戻すことができる（Freight-Pay口座からお金を引き出す場合、50ドルの手数料（および銀行からの潜在的な追加手数料）がかかる）。

すでに銀行口座を持っている輸送業者が、なぜFreight-Pay 口座を設定する必要があるのかという疑問が提起された。支払いを希望する会社がFreight-Pay口座を開設する必要があるように、基盤で銀行口座への支払いを許可する必要があるという提案がなされた。

Freight-Payは、最終的には銀行口座に入金されるため、個別の支払い方法ではないこと、また、銀行振込よりも迅速に送金できると説明された。

電子FBL に関連する質問です：eFBL決済を介して指図式/譲渡可能なBLを発行および転送できるかどうかである。譲渡可能な電子FBL を、専用の電子BL供給者を通じて転送することは現在実行可能であるが、すべての利害関係者が参加する必要があると説明された。次の段階は、基盤間の相互運用性を可能にすることですが、これは、FIATA がFIT同盟の一部として、またアラブ銀行と共同で立ち上げた概念実証を通じてすでに取り組んでいるものです

（詳細については、FIATA世界会議の発表を参照ください）。

FBLは必ずしも銀行に送金する必要はなく、多くの場合、輸送会社の代理店に直接送金される。銀行は、信用状の船積みの場合にのみ関与する。電子FBL は、最初は貨物輸送業者間の取引に対して機能し、その後、銀行が関与する取引に広がる。両方の筋書きが 電子FBLで実現可能であることが説明された。

電子FBL決済が譲渡可能な書類に対してどのように機能するかについて、別の質問が提起された。

FBL は国際商工会議所によって承認されているため、銀行を通じて承認および譲渡することができ

る。電子BL供給者（Cargo X や eDox Online など）の基盤を使用して、譲渡可能な電子FBLを保証し、安全に転送できる。

電子FBL の所有権がどのように決定されるか、またデジタル世界において複数のコピーが必要かどうかについて、別の質問が提起された。電子FBLの場合、書類の一意の表現が、Cargo X や eDox Online などの基盤に基づくブロックチェーンを介して安全に転送できるため、複数のコピーを持つ必要はない。

さらなる段階として、PDF の代わりにデータのみが交換され、このデータは代理店に転送されるだけでなく、税関やその他の関係者にも転送される可能性があり、さまざまな目的で使用されることが指摘された。

FlexportというFreight-Pay に似た名前の競合基盤に関する質問が出た。これは FIATA Freight-Pay 基盤とは異なる基盤であり、FIATA はこの競合他社の基盤についてさらに調査する予定であるとした。

最後の質問として、電子FBL の制裁対象国での使用方法についてである。ABIT議長は、参加者に対し質問メールを送信する際には、ABLM との協議が必要であることを確認した。

“次年度開催国の決定”

2023年のFIATA世界会議は、ベルギー、ブリュッセルで2023年10月3日から6日まで4日間開催される。

2024年はパナマ共和国、パナマ市に決定しているが、2025年はベトナム、ハノイでの開催が決定した。

以上、簡単ですが報告します。

第 63 回 「いそしぎゴルフ会」

伝統ある「いそしぎゴルフ会」は今回 63 回を迎え 10/4（火）ホームグラウンドの名門相模カンツリー倶楽部で初参加 3 名の方を加えた 16 名で開催されました。

コロナ禍の影響で第 61、62 回と 2 回中止となり 3 年振りの開催となりました。

早朝にもかかわらず参加者全員が予定時間通りスタートの OUT コース 1 番に集合し、石黒会長から 3 年ぶりに開催できたことに感謝のご挨拶を頂戴し、2 年間のブランクを跳ね返す如く熱戦の幕開けとなりました。

今年も天候に恵まれ参加された皆さんはそれぞれ日ごろ鍛えられた自慢の技術と思い入れ深いゴルフクラブを携えグリーンを目指しスタートしていきました。

18 ホールの戦いが終了し、優勝は矢吹氏（矢吹海運）、2 位は岡田氏（第一港運）、3 位は古石氏（トナミ国際物流）ベストグロス岡田氏（第一港運）と小泉氏（村山商店）の方々が入賞されました。

プレー終了後倶楽部ハウス内のパーティールームにおいて行われた表彰式で、石黒会長から大会に参加された皆様へ感謝の気持ちを述べられた後に表彰台に上がった 3 名（矢吹氏、岡田氏、古石氏）によるスピーチを頂きました。

続いて懇親会となり、初参加の白磯氏（第一港運）、小泉氏（村山商店）、斎藤氏（日本紙運輸倉庫）から一言頂戴した後は、ゴルフ談義に花が咲き、楽しい一時があったという間に過ぎ、来年第 64 回大会もコロナに負けずこの名門コースで盛大にプレーできることを祈念し、終了いたしました。

今年ご参加された方々、今回は残念ながら参加を見送られた方々も、来年のご参加を心よりお待ちしております。



《ご寄稿》

消費税の適格請求書等保存方式(インボイス制度)が令和5年10月1日から開始されるにあたり、同日から「適格請求書発行事業者(インボイス事業者)」となるためには令和5年9月30日までに申請を行う必要があります。

未だ申請をされていない又申請する、しないで迷惑の会員店社の方もおいでになることと思われます。

今般、インボイス制度について、国税庁軽減税率・インボイス制度対応室様にお願ひし業界向けに制度の概要他についてご寄稿いただきましたのでご対応いただければ幸甚です。

(広報委員会事務局)

「消費税のインボイス制度の開始について」

国税庁軽減税率・インボイス制度対応室

「令和5年10月1日から消費税のインボイス制度が開始されます」

1 インボイス制度(適格請求書等保存方式)の概要

(1) 導入の経緯等

インボイス制度は、複数税率に対応した仕入税額控除の方式であり、売手が買手に対して正確な適用税率や消費税額等を伝えるために導入されるものです。

インボイス制度においては、売手は、買手に対して正確な適用税率や消費税額等を伝えるための手段としてインボイスを交付し、買手はインボイスを保存して仕入税額控除の適用を受けることになります。(図1)

(2) 消費税の仕組み

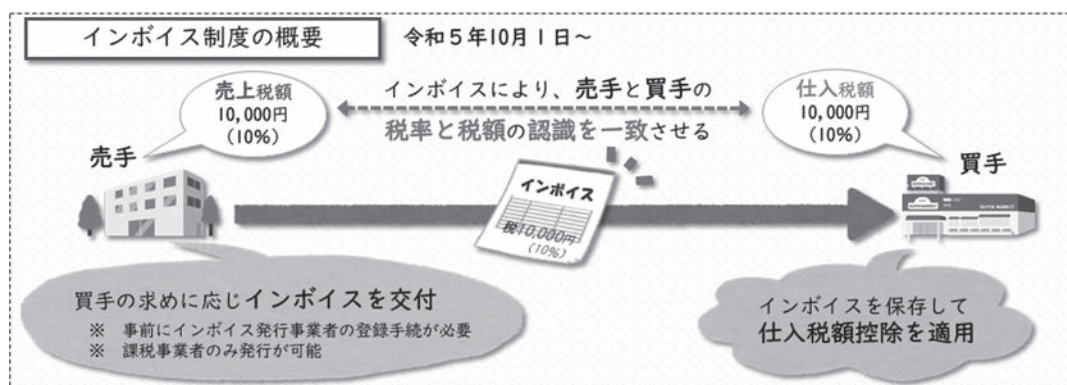
消費税は消費者が負担することを予定する税

ですが、その消費税について納税をするのは、消費者に物の販売や、サービスの提供を行った事業者となります。

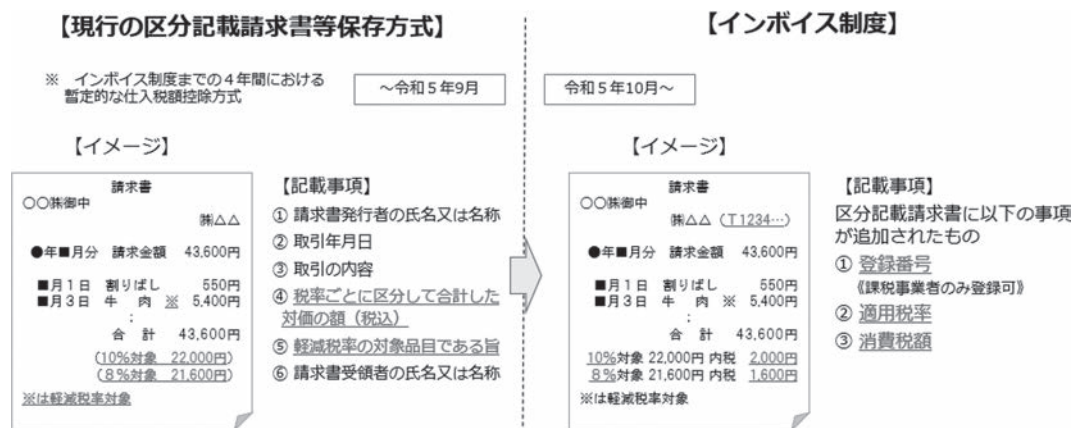
納税する消費税額は、売上げに係る消費税額から仕入に係る消費税額を控除することにより算出します。この仕入に係る消費税額を控除することを「仕入税額控除」と言いますが、この「仕入税額控除」を受けるためには、現行制度では、「帳簿」と「区分記載請求書」の保存が必要とされています。

(3) 現行の仕組みからの変更点

インボイス制度では、これまでの請求書等に記載事項を追加していただく必要があります。具体的には、現行の「区分記載請求書」の記載事項に加



(図1) インボイス制度の概要



(図2) 区分記載請求書とインボイスの記載事項

えて、「登録番号」、「適用税率」、「税率ごとに区分した消費税額」を追加することとなりますが(図2)、必ずしも新しくインボイスという書類を一から作成しなければならないわけではありません。

この「登録番号」は、税務署長の登録を受けた課税事業者(インボイス発行事業者)に通知されるものであるため、現行の区分記載請求書では、消費税の申告義務が免除されている事業者(免税事業者)でも発行可能となっていますが、インボイス制度開始後は、免税事業者の方はインボイスを発行することができないこととなります。免税事業者の方でも課税事業者になることを選択することで、インボイス発行事業者としての登録を受けることができます。

2 インボイス制度に対応するための検討事項・事前準備等

(1) インボイス発行事業者となるかどうかの判断

インボイス発行事業者となるかは事業者の任意であるため、売上先がインボイスを必要とするか、申告に係る事務負担がどの程度かかるかといった観点から検討する必要があります。

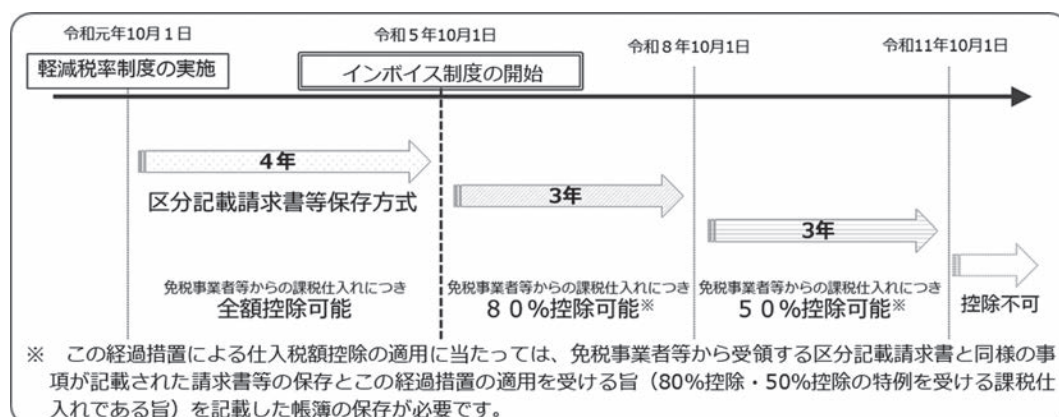
(2) 登録申請手続

インボイス発行事業者の登録を受けようとする事業者(登録を受けることができるのは、課税事業者に限ります。)は、納税地を所轄する税務署長に登録申請書を提出する必要があります。登録申請書は、e-Tax又は郵送により提出することができます。

なお、制度開始(令和5年10月1日)からインボイス発行事業者となるための申請手続については、インボイス制度特設サイトの「申請手続」をご確認ください。



インボイス制度特設サイト「申請手続」



(図3) 免税事業者等からの課税仕入れに係る経過措置

3 売手の留意点

(1) インボイス発行事業者の義務

インボイス発行事業者には、取引の相手方(課税事業者に限ります。)の求めに応じて、インボイスを交付(データでの提供可能です。)する義務及び交付したインボイスの写し(※)を保存する義務があります。

(2) 留意点

インボイス発行事業者となった場合に、何をインボイスとするかやその内容を取引先と認識共有する必要があると考えられます。

4 買手の留意点

継続的な取引については、仕入先がインボイス発行事業者の登録を受けるか事前に確認し、何をインボイスとするかについて、仕入先との間で認識を統一しておくことが考えられます。

また、免税事業者や消費者など、インボイス発行事業者以外の者から行った課税仕入れは、原則として仕入税額控除の適用を受けることができず(制度開始後6年間の経過措置があります。[5 免税事業者との取引]参照。)、仕入税額控除の適用を受けるためには、一定の事項が記載された帳簿とインボイスの保存が必要となります。

5 免税事業者との取引

インボイス制度の下では、消費者や免税事業者又は登録を受けていない課税事業者といったインボイス発行事業者以外の者からの課税仕入れについては、仕入税額控除のために保存が必要な請求書等の交付を受けることができないことから、原則、仕入税額控除を行うことができません。

ただし、インボイス制度開始から一定期間は、インボイス発行事業者以外の者からの課税仕入れであっても、仕入税額相当額の一定割合を仕入税額とみなして控除できる経過措置が設けられています。(図3)

なお、令和5年度税制改正の大綱が令和4年12月23日に閣議決定されました。当該大綱において、インボイス制度に係る改正(案)も掲げられています。

詳しくは、財務省ホームページの特設サイトをご覧ください。

《財務省》



【参考】国税庁ではインボイス制度に関する特設サイトを設け、各種資料を掲載していますのでご活用ください。

(インボイス制度特設サイト・相談窓口)

国税庁ホームページのインボイス制度特設サイトでは、

①インボイスコールセンター

(インボイス制度に関する一般的(※)なご質問やご相談)

0120-205-553 (9:00~17:00 土日祝除く)

※個別相談(関係書類等により具体的な事実等を確認する必要がある相談)を希望される方は所轄の税務署への電話(音声ガイダンス「2」を選択)により、面接日時等をご予約ください。

②インボイス制度に関する税務相談チャットボット

③説明会の開催案内

④インボイス制度について解説した動画(国税庁動画チャンネル)

⑤インボイス制度に関する取扱通達やQ&Aなどを掲載しています。

特設サイト



※本文は令和4年12月時点の法令等に基づき記載しています。

みなとSDGsパートナー登録への 取り組みについて



岡本物流株式会社

コーポレート部

AEO 総括管理・安全衛生環境グループ

主査 佐藤 洋一

SDGsについて、皆さんよく見たり聞いたりしていると思います。また最近では小学校の授業で取り上げられることもあるそうです。

今般「みなとSDGsパートナー登録制度」が2022年6月に国土交通省により創設され、同9月に第1回の登録者88者に登録証が交付されました。

当社も登録することが出来ました。今回、当社での取り組みについて、ご紹介させていただきます。

SDGs

SDGs (Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)について、ご存知だと思いますが改めて説明しますと、2015年に国連本部において採択された「我々の世界を変革する:持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中核文書であり、17のゴールと169のターゲット等から構成されています。先進国・途上国を問わず、2030年のSDGs達成に向けて「経済、社会、環境」の三側面から統合的な取り組みとして推進することが求められています。

登録申請の背景

当社が登録を申請した背景には、制度の目的として事業活動とSDGsの関連性について身近な所から「気づく」こと、取り組みを「見える化」することにより、港湾関係の魅力向上と持続的な発展に繋がることがあり、以下のようなメリットもあります。

- ・登録証の交付、ロゴマークの使用許可
- ・人材確保・育成、従業員のモチベーションアップ
- ・国土交通省港湾局ホームページで事業者の取り組みを紹介
- ・会社のブランディング・イメージ向上

重点的な取組項目

登録には重点的な取り組みとして、環境・社会・経済の3側面の取り組みが必要となります。当社では、以下の3項目を登録しましたのでご紹介します。尚、登録内容は、国土交通省港湾局のホームページにも公開されております。

- ① 輸入コンテナをラウンドユースし、輸出コンテナに活用することを推進し、温室効果ガス排出量を削減する。(側面:環境・経済)
⇒コンテナラウンドユースについては、当社は2001年より開始しており、ISO14001規格での活動、グリーン物流として、取り扱い荷主の拡大、内陸デポの活用等を行って来ました。2030年に向けて、年間505t-CO₂削減に取り組んでいます。
- ② IT化、合理化により、女性・高齢者・外国人・障がい者等の多様な人材の活躍と生産性向上を図る。(側面:社会・経済)
⇒外国人材の面で内陸の梱包工場では、技能実習制度の活用を行っており、タイ、インドネシアから現在約50名の実習生が在籍しております。中には、最長5年間の実習を希望す

る者や他社で実習した転籍者もいます。現状43%の比率を50%にします。

- ③ コロナ禍におけるテレワークを永続的に実施することで、誰もが安心して働ける環境を整え、経済成長を促すように取り組んでいく。また、通勤不要の為CO₂削減にもつながる。(側面：環境・社会・経済)

⇒通関ではテレワークの場合、自宅で申告書類作成から通関士審査への受け渡し、通関士による申告がネットナックスで可能となっています。また許可書についても営業担当に自動的に配信出来るようになっており、在社率50%を目指しています。

最後に

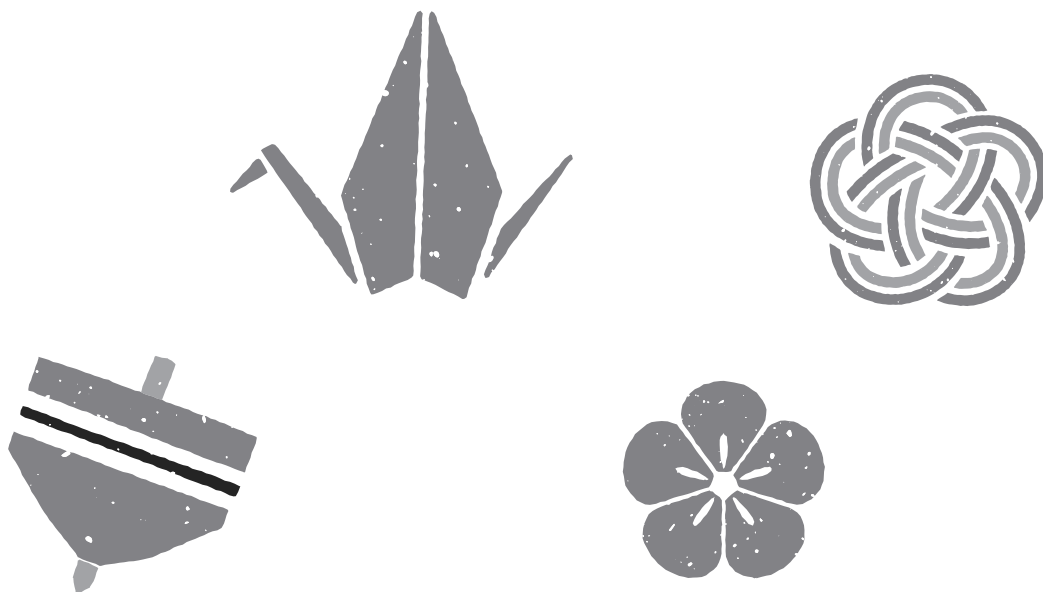
昨今の燃料費の高騰、節電要請、人材不足、働き方改革、生産性の向上等々のとりまく環境からも、SDGsへの注目が高まっており、本登録制度は、取り組みの「きっかけ」になる制度と言えると思います。



登録ロゴマーク

SDGsの取り組みは始まったばかりですが、よりブラッシュアップして持続的に取り組んで行こうと考えております。

皆様のご参考になれば幸いです。



横浜港新名所案内 ～ Ver.2 ～

京浜海運貨物取扱同業会 事務局



皆様、こんにちは。事務局の横山です。

2022年は横浜みなとみらい地区施設のリニューアルラッシュとなりました。今回はその一部である「横浜赤レンガ倉庫」と「横浜マリンタワー」を取材して参りましたので、ご紹介いたします。横浜で過ごすひとつの楽しみとして参考にしていただければ幸いです。

・横浜赤レンガ倉庫

横浜赤レンガ倉庫は、文化・商業施設として開業してから初めてのリニューアルを経て、12月上旬にリニューアルオープンしました。全国初出店の店舗や、横浜ゆかりの企業・老舗の新業態が登場、さらに、サステナブルな商品を通じて、SDGsや地球環境について考え学ぶことのできるコンセプトストアなど、気になるお店が沢山出店していました。

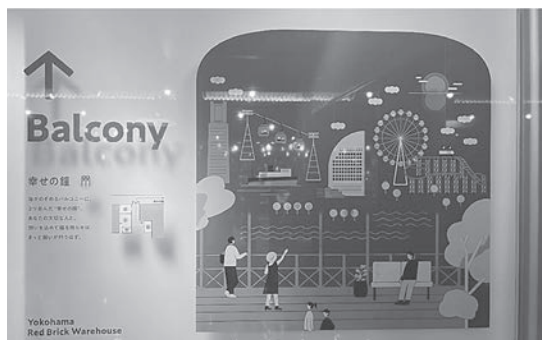
また、取材当日はクリスマスマーケット開催中ということもあり、大変混雑していましたが、わりと空いているスポットがありました。それは幸せの鐘で有名な2階のバルコニーエリアです。ソファ席が増設され、ゆっくりとみなとみらいの景色が楽しめました。

さらに横浜赤レンガ倉庫の歴史を振り返る展示コーナーも新設されていました。倉庫として使用されていた時代から文化・商業施設として親しまれるようになった現在までの歴史や、外観・内観の時代ごとの変化、建物に残されていた歴史的な遺物などを、デジタルサイネージのスライドショーで観覧できます。

取材後は大好きな崎陽軒のお弁当を購入し、横浜赤レンガ倉庫を後にしました。崎陽軒でもリニューアルにあわせて新メニューが登場し、既存店も含め施設全体で新しい横浜赤レンガ倉庫を楽しめるよう工夫されていました。



"一点モノ"の雑貨や文具などを販売



2号館2階「バルコニー入口」



1号館1階「歴史展示スペース」

・横浜マリントワー

横浜・山下公園通りに位置する横浜マリントワーは、2019年より一時休館していましたが、2022年9月にリニューアルオープンしました。今回のリニューアルは“Nature & Future”をコンセプトに、アートを楽しめる空間やコミュニティラウンジなどが新設されました。

外の「オープン広場」にある緑化された外壁には、季節ごとの花が入り混じる形で植えられており、季節によって違った表情を見せてくれるそうです。撮影当日も、壁面の前で写真を撮っている人で賑わっていました。

今後オープン広場ではキッチンカーやマルシェなど様々なイベントが開催予定とのことです。



1階は天井が高く開放的な雰囲気



2階「旅のライブラリー」コーナー



2階「コミュニティラウンジ」

1階で大きく変わったポイントはレストラン。ハワイのカジュアルレストラン「エッグスシンキングス」、隣にはハワイアンショップ「メネフネコレクション」が出店。こちらにはフードスタンドも併設されており、ローカルフードのマナプア（ハワイの肉まん）やチーズティーなどもいただけます。テイクアウトして山下公園でゆっくりといただくのも良いですね。

また、水町通り沿いにはバー「MIZUMACHI」もオープン。横浜マリントワー改修工事前に大人の憩いの場として10年間愛されてきた「bar mizumachi」がブラッシュアップし、リニューアルにあわせて新たに開店しました。

2階も大幅にリニューアルしました。横浜にゆかりのあるアート作品や写真集、CDなどを揃えたライブラリーや、グランドピアノやセレクト家具を配置したコミュニティラウンジが新設されていました。ギャラリーの展示内容は定期的に変わるため、いつ訪れても楽しめそうです。このフロアは入場無料となっているため気軽に利用できますね。

今回展望エリアには行けませんでした。夜には映像作品と夜景を重ね合わせた「メディアアートギャラリー」が鑑賞できるそうで、日中とは違う魅力を感じられるのではないのでしょうか。約3年半のときを経て、これまでとは違う視点で楽しめるスポットに生まれ変わった「横浜マリントワー」。お出かけスポットの候補にぜひ。

海貨業界トピックス

2022年7～12月

運輸・物流政策

脱炭素化推進など港湾法一部改正法は16日に施行 (22-12-12)

政府は9日、港湾の脱炭素化を推進するためなどに11月に公布した「港湾法の一部を改正する法律」の施行日を12月16日とする政令と、同法施行に伴う関係政令の整備に関する政令を閣議決定した。同法はエネルギーや産業構造の円滑な転換に必要な、港湾の脱炭素化の取り組みを官民連携で推進するための仕組みを整備するとともに、パンデミックや災害時における港湾機能の確実な維持や、民間活力を活用した港湾空間の形成を図るための措置などを講じる内容。港湾における脱炭素化の推進では、国が定める港湾の開発などに関する基本方針に、脱炭素化に関する事項を明記するとともに、港湾法の適用を受ける港湾施設に、船舶に水素などの動力源を補給する施設を追加、脱炭素化の取り組みを推進するための枠組みとして「港湾脱炭素化推進計画」「港湾脱炭素化推進協議会」制度を創設する。また水素関連産業の集積など、計画の実現のために港湾管理者が定める区域内での構築物の用途規制を柔軟に設定できる特例などを措置した。

国交省 国際物流の多元化・強靱化に向け実証輸送公募 (22-12-21)

国土交通省では、国際物流の多元化・強靱化を図る観点から、従来の輸送手段・ルートを代替または補完する輸送手段・ルートについて実証輸送し、輸送コスト、リードタイム、輸送品質、輸送の際の手続き、トレーサビリティなど、その有効性を検証する。同省では、ウクライナ情勢の影響や欧州港湾におけるストライキの頻発に加え、新型コロナウイルスの感染拡大による物流機能の停滞、北米港湾における海上コンテナ輸送の混乱や労使交渉の先行きに引き続き懸念があるなど、国際的なサプライチェーンの混乱に対応する必要がある。今回の実証輸送で、新たな代替・補完ルートを検証するもので、同

輸送への参加事業者と対象とする輸送手段・ルートなどについて、20日から23年2月28日までの期間に公募する。対象事業者は日系荷主企業と日系物流事業者などで、23年3～7月の期間に、日本と欧州または米国の間で、両地域の都市を発地または着地とするもので、従来の輸送手段・ルートを補完するものを対象とする。

国交省、港湾の入出港手続きの見える化と調査・統計電子化を新潟など4港で (22-12-28)

国土交通省は、23年1月5日から2月28日にかけて、港湾に関する行政手続きや調査・統計業務の効率化を図る情報システムである、サイバーポート（港湾管理分野）を新潟港、御前崎港、和歌山下津港、広島港の4港湾で実証、今後の社会実装に向けた課題を抽出する。実証内容は入出港手続きの見える化と調査・統計の電子化の2点。入出港手続きの見える化については、輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）の改修で追加する新機能（バースウィンドウ）を活用した、入出港手続きを試行する。港湾管理者4者と事業者14者が参加する。一方、調査・統計の電子化は、サイバーポート（調査・統計）を活用した、港湾統計に係る事業者の調査票作成と都道府県（港湾管理者）による集計表作成を試行するもので、港湾管理者4者、事業者54者が参加する。港湾管理者に関連する行政手続き、調査・統計業務は、現在、その一部が紙、電話、メールなどで取り扱い、作業の重複が発生している。一連の業務行程を電子化し、入出港手続情報を調査・統計に活用することで、関係者の作業負担の軽減、業務の効率化等を図り、統計の品質改善にも資する情報システムとして、サイバーポート（港湾管理分野）の構築を進めている。

海外運輸規制

WSCなどコンテナ船による薬物密輸を税関当局との連携強化で防止 (22-07-04)

世界海運評議会（WSC）と国連薬物犯罪事務所（UNODC）、世界税関機構（WCO）の3者が

共同して推進する Container Control Programme (CCP) の会合が6月上旬、違法薬物の密輸摘発を強化することを目的に開催され、外航定期船業界と税関当局間の関係を緊密にし、摘発強化を図ることになった。UNODCによると世界の2021年の薬物使用者は約2億7,500万人で、3,600万人以上が薬物障害となり、新型コロナウイルス (COVID-19) の感染拡大により、出荷量と陸路、海路による密輸が増加している。会議にはエクアドル、パナマ、ベルギー、蘭、英、仏、独、伊、スペイン、ポルトガル、マルタ、トルコ、印、豪、NZ、加、米国の税関当局が参加し、麻薬密輸組織による定期コンテナ船サービスを悪用した麻薬密輸の実態について情報提供し、WSCと情報提供ラインの構築することで確認、コンテナ輸送データの透明性を高める必要性や税関当局と船社による共同訓練の実施、当局や船社内に浸透した犯罪者の特定と掃討の必要性を確認した。

FIATA、公平性確保や独禁法適用免除の見直しなど要請 (22-07-05)

国際フレイトフォワードーズ協会連合 (FIATA) は6月30日、「海運市場にバランスと公平性を求める」と題した声明を発表、船社の記録的な利益を脱炭素投資に回すことや独禁法免除の見直しなど船社への規制措置を各所に要請した。同声明では、冒頭で東西航路は大手船社の寡占状態でフォワーダーのサービスが制限、さらに船社への独禁法免除は現在の経済状況では自由な市場競争を妨げ消費者に悪影響を及ぼしていると指摘し、船社への政策的措置として、(1) 投資を垂直統合でなく脱炭素へ、(2) 新たな経済環境に適合した海運業界への措置、(3) カーボンオフセットへのインセンティブ、(4) 物流・輸送業界向けデータ憲章の開発、(5) サプライチェーン全関係者がグローバルで協働するプラットフォームの確立、の5点を要請している。(1) では、コンテナ船社の今年の税引き前利益が3,000億ドルを超すとの予測を挙げ、独禁法免除などの保護環境で生み出されたこの莫大な利益が海運以外の物流などロジスティクスチェーン全体を支配する垂直統合に向けられていると

批判、投資は脱炭素化にまわすべきとして、これを促進する措置を政府や関係組織に求めた。(2) では、独禁法免除と船腹共有協定 (VSA) はサプライチェーン効率化と最適化を促進するために認められているが、現在、船社に対する独禁法の免除が荷役、物流、関連サービスなど Port to Port の活動以外で使用される可能性があるとして、独禁法の免除の見直しを要請、許可制が適切と訴えた。

通関

パキスタン向け貨物、8ケタのHS Code記載 (22-07-05)

Ocean Network Express の情報によると、パキスタン税関の規定により同国向け貨物の B/L (船荷証券) に記載する HS Code の桁数が従来の6ケタから8ケタとなった。これにより ONE では、BL Instruction に8ケタの HS Code の記載を求めており、情報が正しくない場合は、現地で貨物の通関・引き渡しに支障をきたす可能性があることから、注意を呼び掛けている。

韓米が6年ぶり税関長官会議 積み荷リスト交換で基本合意 (22-08-12)

韓国税関庁 (KSC) のユン・デシク長官は8月初旬に訪米し、ワシントン D.C. で米税関国境警備局 (CBP) のクリス・マグナス長官と第17回米韓税関長官会議を開催した (写真)。韓米自由貿易協定 (韓米 FTA) が発効して10周年を迎えたのを機に、2016年以来、6年ぶりに開催したもの。会議では、両国間の貿易拡大、貿易の円滑化とサプライチェーンのセキュリティ、水際での社会悪物品の侵入阻止などを巡り意見交換し、(1) 米韓 FTA の成果と活用向上策 (2) 米韓リスク管理協議会の新設によるリスク管理の協力強化 (3) CBP によるテロ対策プログラム「コンテナ・セキュリティ・イニシアチブ (CSI)」関連の協力 (4) 通関問題の解消のための協力チャネル新設などについて議論し、両国の税関当局は米韓 FTA による過去10年間で両国間の貿易量

が大幅に増加したことを評価、国境通過貨物のリスク管理能力のための米韓間を往来する船舶の積み荷リストの電子データ交換を推進していくことで基本合意、今後、米韓リスク管理協議会を設立、定期的に会合し、情報交換の範囲、方法、実施時期などの詳細を詰めていくことになった。

日・タイのAEO MRAが1日発効、税関の審査・検査が軽減 (22-09-01)

財務省関税局とタイ税関局 (Thai Customs Dept.) が今年4月5日に署名したAEO相互承認取決め (MRA) が9月1日から発効、日本のAEO (認定事業者) は、輸出者の貨物がタイで輸入される場合に、当該貨物に対する審査・検査が軽減される一方、タイのAEO輸出者の貨物が日本で輸入される場合に、当該貨物に対する審査・検査が軽減される。関税局によると、日本のAEO輸出者は、「日タイ相互承認用コード」を各税関のAEO制度担当に確認、「日タイ相互承認用コード」および「特定輸出者一覧」上の英文をタイの取引相手に知らせ、タイの輸入者がそのコードをタイでの輸入手続きの際に入力することで、タイでの輸入手続きで、相互承認のベネフィットを受けることができ、タイの輸入手続きで、適切な仕出人名を入力しない場合、ベネフィットが受けられない可能性があるため、注意を促している。一方、タイのAEO輸出者と取引を行う日本の輸入者は、タイのAEO輸出者が保有する10桁のコードを相手方に確認し、10桁のコードを12桁に変換、NACCSの仕出人コード欄に入力することで、相互承認のベネフィットを受けることができる。

関税局が早期にASEAN諸国とのe-CO交換目指す (22-10-13)

財務省の関税局・税関では、貿易に関連したビジネス環境整備を目的に、2021年からタイ、インドネシア、ASEANとの間で輸出入国間のEPA (経済連携協定) の原産地証明書 (CO) のデータ交換 (e-CO) を実現するための協議を関係各省などと連携しながら進めており、相手国との間でデータ項目に必要な項目やシステムの接続方法について協議を進め、必要な検証を経て早期のデータ交換開始を目指している。日本が締結しているEPAの原産地証明手続きは、自己申告制度を導入済みの一部EPAを除き、第三者証明制度

を採用しているが、紙原本の郵送によるリードタイムへの影響が課題となっている。これに対し、産業界からEPAの利用が多いASEAN各国の税関当局におけるCOのPDFによる受理、COのデータ交換への期待が高まっていることや、COデータ交換はPDFによる受理よりもさらに迅速なやり取りが可能であることやCOの真正性が確保され、ASEAN域内国間においてはCOデータ交換実施済みなどのことから、データ交換に必要な項目や接続方法について国内の関係省などとも協議を進め、必要な検証を経て早期のデータ交換開始を目指している。

水産流通適正化法施行でアワビなど輸出時に要適用漁獲証明書 (22-12-02)

日本で20年12月11日に公布した「特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律」 (水産流通適正化法) が12月1日に施行、日本貿易振興機構 (ジェトロ) によると、日本から「特定第一種水産動植物等」を輸出する場合は、輸出通関時に適法漁獲など証明書の添付が必要になる。特定第一種水産動植物の指定魚種は「アワビ」「ナマコ」「ウナギの稚魚 (全長13センチ以下のウナギ、シラスウナギ)」で、うちシラスウナギについては2025年から適用となる。指定魚種のHSコードは、「水産流通適正化法第10条に基づく適法漁獲等証明書の交付等に関する取扱要領PDFファイル」の別紙1で確認ができる。さらに、特定第一種水産動植物を主な原材料として製造・加工し、当該水産動植物のうちいずれかの含有量が全重量の50%以上の加工品も対象になる。貨物が個人用に該当する場合 (個人的使用で売買の対象とならない程度の量の貨物に該当する場合)、無償サンプルに該当する場合、無償の救済品 (救援物資) として輸出するものである場合は、適法漁獲等証明書の添付は不要。

港運・ターミナル

近促協・22年上期統計、全64港外貿コンテナ個数は5大港増で微増の890.5万TEU (22-12-16)

港湾近代化促進協議会がとりまとめた22年上期 (1~6月) 累計の日本全国64港の外貿コンテナ取扱個数 (輸出入・実入り・空合計) は、

主要港がけん引した結果、前年同期比 0.3% 増の 890 万 4,639TEU と微増だった。このうち 5 大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）は 2.9% 増の 692 万 8,311TEU、準主要港 7 港（清水、四日市、北九州、千葉、川崎、下関、博多）は 4.0% 減の 102 万 4,636TEU、12 港合計が 2.0% 増の 795 万 2,947TEU、その他 52 港は 12.1% 減の 95 万 1,692TEU と大幅減となり、5 大港のみが増加した結果となった。

上期の取扱個数のうち輸出実入りコンテナは 64 港合計が 3.5% 減の 269 万 7,226TEU、うち 5 大港が 3.0% 減の 209 万 7,499TEU、準主要 7 港が 1.3% 減の 33 万 4,241TEU、12 港合計が 2.8% 減の 243 万 1,740TEU、その他 52 港が 9.4% 減の 26 万 5,486TEU だった。また輸入実入りコンテナは、64 港合計が 0.1% 減の 421 万 9,191TEU、うち 5 大港が 2.8% 増の 333 万 5,110TEU、準主要 7 港が 5.0% 減の 46 万 6,392TEU、12 港合計が 1.8% 増の 380 万 1,502TEU、その他 52 港が 14.3% 減の 41 万 7,689TEU だった。

関東地整局が10月末の実証実験で横浜港シェア研開催 (22-10-05)

関東地方整備局は、11 日に第 6 回横浜港シェアリングエコノミー研究会を開催、10 月末から予定している第 2 回シェアリング実証実験の内容や予約システムの使用方法を確認するとともに、実証実験における効果分析内容などについて検討する。同局は、国際コンテナ戦略港湾京浜港の国際競争力強化を図るため、コンテナ輸送の効率化、生産性向上に向けた取り組みを推進、その一環として、コンテナターミナル周辺の混雑やドライバー不足など、ドレージ環境が悪化する中、シャーシの位置情報を活用しつつシェアリングすることで、シャーシ運用の効率性向上や、走行距離の削減、コンテナターミナル周辺の混雑解消など、輸送の効率化と陸運事業者の業務軽減などの生産性向上を通じて、横浜港の国際競争力強化に寄与することを目的とし、各関係者・関係行政機関などによる「横浜港シェアリングエコノミー研究会」を設置し、ICT を活用したシャーシシェアリングのあり方について検討を続けている。

IT/システム/スマートポート

DCSAがeBLプラットフォームの相互運用性を実証 (22-07-20)

コンテナ船業界の DX・標準化促進団体、Digital Container Shipping Association (DCSA、本部・蘭アムステルダム) はこのほど、電子船荷証券 (eBL) プラットフォーム (PF) の相互運用性の概念実証フェーズ 2 を開始すると発表した。国際 P&I グループ (IG P&I) 承認済みの eBL プロバイダー 4 社 (CargoX、EdoxOnline、essDOCS、WAVE BL) と連携して実施するもので、各社が DCSA の eBL の相互運用標準を実装し、実際の輸送を反映したデータを使い BL ライフサイクル全体で相互運用性をテスト、参加する eBL PF 間での完全な技術的相互運用性を実証する。フェーズ 1 は船社 7 社と ExxonMobil、eBL プロバイダー 4 社が参加し今年 5 月に完了、フェーズ 2 は今年末までの正式完了の予定。これにより荷送人と実荷主 (BCO) は、異なる eBL PF を使用する船社、金融機関、その他関係者とデータ交換する機能を維持しながら、サービスレベルや機能に基づき eBL プロバイダーを選択できるようになる。DCSA では異なる PF 間での eBL 転送を可能にするための法的枠組みの対処にも取り組む。

PSA、横持ち業者のDX促進のAPI (22-07-26)

PSA (シンガポール) は 25 日、シンガポールで横持ち業界の DX・デジタル統合を促進する 50 以上の API を開発、導入したと発表した。横持ち業者ごとに異なるシステムを PSA の Portnet を通じデジタルで接続、港湾ドキュメンテーションを含む情報共有とプロセスの円滑化を実現したもので、PSA は主要利害関係者と協働、21 年の稼働以来コンテナ 10 万本以上を API で処理し、好意的なフィードバックを得ている。Portnet は港湾、海運、物流プロセスのリアルタイムかつ詳細な情報を提供する全国的な B2B 港湾コミュニケーションソリューションで、横持ち業界の情報共有と作業プロセスの自動化に寄与、SCM を通じた貨物移動の効率性、安定性、タイムリーさ、透明性を向上する。

トレードワルツ、日本/タイ/シンガポール/豪州/NZで連携 (22-11-21)

貿易情報連携プラットフォーム（貿易 PF）TradeWaltz を運営するトレードワルツは 18 日、日本・タイ・シンガポール・豪州・ニュージーランドの 5 カ国貿易 PF 間のシステム接続に成功、タイとの連携ではユーザーを交え、実取引データを用いた構造化データ連携実証に成功したと発表した。ブロックチェーン技術をベースに、業界横断型の B2B プラットフォームを 5 カ国で一気に連携したのは世界で初めて。同事業は昨年 APEC2021 ニュージーランド大会で発表、今年 4 月には経済産業省「インド太平洋サプライチェーン強靱化事業」として採択、1 年間の開発を進めてきた。日本の TradeWaltz、タイの NDTP、シンガポールの NTP、豪州・NZ の TradeWindow の連携を実証し、18 日時点でタイの NDTP とは相手国の貿易手続きにそのまま流用できる数量、到着地といった構造化データのレベルで連携、シンガポールの NTP、豪州・NZ の TradeWindow とは PDF に多少項目を追加した簡易データレベルで API 接続に成功し、貿易 PF 間で電子情報のやりとりをシステムテストで確認、5 カ国間での接続に成功した。このうちタイとは 9 月 20 ～ 22 日に豊田通商 / 豊田通商タイランド、三菱商事 / タイ水産加工会社 Unicord、三菱商事プラスチック / タイ国営石油会社の化学品子会社である PTTGC の合計 6 社の実証ユーザーが実際に画面操作し、Purchase Order、Invoice、Packing List など貿易書類の構造化データを貿易 PF 間で授受する連携実証を行い、60% 以上の作業時間を短縮したほか、商工会議所発行の電子原産地証明書（eCO）を PDF 化し PF 連携に添付して送付、タイの NDTP に連携できた。これにより NDTP で eCO 受け取り、NDTP とタイ税関の連携が実現すると eCO がタイに一気通貫で連携できるようになる。このほか、CO₂ 排出量（トンキロ）を算出し GHG 排出量算定・可視化サービス「zeroboard」でダッシュボード表示する実証も行った。

TradeLensが競争激化で荷主らへ利用広からず23年1Q末でサービス終了 (22-12-01)

A.P.Moller-Maersk（デンマーク）と IBM（米）

は 11 月 29 日、ブロックチェーンによる国際物流プラットフォーム、TradeLens の提供を終了すると発表した。TradeLens は両社が 2018 年に共同で開発した、ブロックチェーン技術を活用した、貿易手続きの効率化と安全強化を実現するためのデジタルプラットフォームで、世界海運シェア 3 分の 2 以上をカバーする大手船社を含む 1,000 以上の組織が参画、大手貿易金融銀行と統合し、コンテナ 5,500 万本以上の出荷、2,500 万以上の公開ドキュメントを追跡している。

両社は今後 TradeLens はプラットフォームのサービス休止のための措置に着手し 2023 年第 1 四半期末までにサービスを閉鎖するとしている。閉鎖の理由について Maersk の代表者は、「TradeLens は、開かれた業界プラットフォームとしてグローバル サプライ チェーンのデジタル化を目指して開発を進めてきたが、グローバルな業界のコラボレーションが達成できない状況下で、経済的な実現性、継続性を維持できるレベルに達しなかったと説明している。米国の物流メディアは、TradeLens の挫折は、他者が Maersk 主導によるプラットフォームが自社の顧客データへのアクセスすることを懸念したことや、ブロックチェーンに対する理解が浸透しなかったこと、競合するプラットフォーム間の競争により収益力のあるビジネスモデルにならなかったことにあると指摘している。また TradeLens は MSC（スイス）や CMA CGM（仏）、Hapag-Lloyd などの競合船社の取り込みには成功したものの、荷主やフォワーダー、NVOCC などの参画は伸び悩み、普及が進まなかったという。その最大の理由は間接的に Maersk 傘下のプラットフォームへ自社の顧客、貨物情報を共有することへの抵抗、懸念が最後まで払拭できなかったことだと指摘している。また IT 専門家は、TradeLens の終了により、業界はブロックチェーンが本当に物流の円滑化に適した技術かどうか再検討を強いられるだろうと指摘している。

NTTデータ/実証実験参加 サプライチェーン全体のCO₂排出量可視化目指す (22-12-12)

NTT データは 9 日、電子情報技術産業協会（JEITA）が事務局を務める「Green x Digital コンソーシアム」の実証実験に参加、サプライチェーン全体で CO₂ 排出量を見える化するためのルール作りを目指す。実証実験にはグリーン

関連ソリューションの提供企業やユーザー企業 35 社が参加し、CO₂ 排出量データを異なるアプリケーション間で交換して、交換ルールやデータフォーマットの課題を検討する。NTT データは、CO₂ 排出量データを管理するアプリケーションを提供し、ソリューション提供側の立場でデータ交換を検証するほか、ユーザー側の立場でルールの実効性や課題などを検証する。NTT データはこれまで、CO₂ 排出量の見える化、データ主権を保護できるグローバルデータ連携基盤の検討、非営利団体「ESTAINIUM」の設立、EV バッテリーに関する業界横断エコシステムの構築といったさまざまな活動を通して、脱炭素に向けたデータ活用に取り組んできている。同実証実験への参加を通じて、国内のルール作成や標準化に一層取り組み、カーボンニュートラル社会の実現に貢献していく方針だ。

海運

S&P Global Platts、北米東岸／西岸スポット運賃の差額が2,000ドルに縮小 (22-07-05)

米調査会社 S & P Global Platts がピークシーズン前にまとめた今年第 2 四半期（4～6 月）の北アジアから米国向けスポット運賃動向によると、西岸向けスポット運賃は期初から 10% 下落、この結果、6 月 30 日時点の東岸／西岸の差額は 2,500 ドル／FEU で期初（4 月 11 日）の 4,500 ドル／FEU から 2,000 ドル縮小、21 年平均の 1,229 ドルに比べると依然大きいものの、差は縮小傾向にある。太平洋航路では西岸港の混雑と労使紛争を警戒した荷主が東岸へのシフトを継続、2Q を通じ東岸向け運賃は西岸向けに比べ緩やかな下落にとどまり差額が減少したもの。7 月の東岸港の週当たり寄港数は今年通年の平均に比べ 44% 増となる予定で、東岸向け需要は増加している。

ITF が指摘、現・競争規制が海上運賃上昇、混乱を助長 (22-07-14)

OECD（経済協力開発機構）の ITF（国際交通フォーラム）は 12 日に公表したレポート「海事ロジスティクスのパフォーマンス」で、現在の定期船社に対する規制はアライアンスやコンソーシアムを支援、運賃の上昇とサプライチェーンの混乱を助長しているとして、世界の競争当

局に対し船社への監視強化、船腹共同管理の見直しなどを求めた。同レポートは 2020 年以来のコンテナ海運の混乱について評価し原因と影響を分析したもの。ITF は米国需要急増にともなう太平洋航路への転配で欧州航路の運賃が上昇、南米・アフリカ航路のダイレクトサービスが減少するなど、グローバル船社の船腹共同管理により地域の問題や規制介入が容易にグローバルな問題に波及すると指摘、00 年代以降、船社への規制は運賃共同設定の許可から船腹共同管理の許可にシフトしたが、価格競争の末に規模の経済、大型船、船社の統合が起こり結果的に競争が低下、現在の規制では運賃、消費者物価の上昇につながる可能性があり、スポット市場高騰のあたりは中小荷主が受けていると言及した。そのうえで、競争・規制当局に対し、アライアンス、コンソーシアムの航路からの共同撤退は事前同意を求めること、他のアライアンス船社とのコンソーシアム形成を制限、メンバーの合計市場シェアが一定以上になった場合は解散を求めるなどといった措置を提案した。

EU コンソーシアム規則に独競争当局が延長反対 適用除外の見直しまたは段階的廃止を (22-10-12)

ドイツの競争規制当局、ドイツ連邦カルテル庁（Bundkartellamt）は先週、欧州委員会に対しコンテナ船社コンソーシアムの EU 競争法からの一括適用除外規則（CBER）の体系的な見直しもしくは段階的な廃止を求める文書を提出した。EU では現行の CBER が 24 年 4 月 25 日に失効を予定し、これを前に欧州委競争総局が 8 月 9 日～10 月 3 日に関係者から意見を募集、船社・船主側の延長の主張に対し荷主・フォワーダーは見直しを求めているが、独競争当局も CBER の延長反対を表明したもの。同文書でドイツ連邦カルテル庁は「ここ数年で業界の集中が進み、最大手船社の規模とリソースを考えると、コンソーシアムへの参加がどのように効率性向上をもたらすかは不明確」とし、さらにコンソーシアムが増加し、CBER は航路ごとに VSA（船腹共有協定）を評価しているが、大手船社は 3 大アライアンスと航路固有のコンソーシアムも維持しており累積効果を考慮に入れる必要があると指摘した。また、21 年までに大手船社はコンソーシアムを通じ 14～51 の航路を維持、世界船腹の約

50% がコンソーシアムで運営され、ほぼ全航路で市場シェア 3 割以上をもつ最低でも 1 コンソーシアムが存在するとして、大手船社間の VSA は中小船社の協定に比べ競争を制限、CBER の条件を十分に満たしていないため大手船社はもはや CBER の恩恵を受けるべきではないと評価し、段階的に廃止しない場合は CBER から恩恵を受ける船社の船腹制限を導入すべきと提案した。

韓国公取委による近海3航路の運賃談合制裁措置で船社側が行政訴訟 (22-10-18)

韓国公正取引委員会による東南アジア航路、韓日航路、韓中航路における海上運賃談合疑惑に対する制裁措置を巡る問題は、最終的に裁判所の判断を仰ぐことになった。東南アジア航路の韓国船社 11 社・外船社 4 社、配船社が今年 8 月 15 日、韓日航路の韓国船社 11 社・外船社 1 社が 9 月 16 日、そして韓中航路の韓国船社 15 社が 10 月 7 日付でソウル高等裁判所に公取委の制裁措置取り消しを求める行政訴訟を起こしたことによるもの。韓国公取委はコンテナ船社が 2003 年から 16 年間、海運法で規定した海水部に対する申告などの適法要件を守らず共同で最低運賃を談合し疑いで、東南アジア航路と韓日航路で総額 1,763 億ウォンの制裁金、韓中航路では韓中海運協定に基づき運営されているため、外交的な摩擦を考慮し是正命令だけにとどめた。これに対して海運業界は、公取委の調査期間中、19 回も基本運賃協定を海洋水産部に申告し、荷主団体とも協議するなど、適法手続きを経て設定したもので、公取委が問題とした最低運賃は、基本運賃に含まれる付属合意のため申告対象ではないと主張、世界的に類例のない定期船社の運賃協議を巡る処分について強く反発している。

極東／北米の東岸シフト 3カ月で船腹19%増 Xeneta (22-08-05)

運賃分析専門サイトの Xeneta (ノルウェー) によると、過去 12 週間 (18 ～ 29 週、5 月 2 日 ～ 7 月 24 日) の極東アジア／北米航路の週当たり平均船腹量は東岸が前年同期比 18.9% 増の 21 万 TEU に対し、西岸は 1.7% 減の 31 万 TEU で東岸へのシフト傾向が顕著になった。東岸向け船腹増は週当たり 8,750 TEU 型 4 隻の追加に相当し、7 月 24 日時点の西岸の船腹量シェアは前年の 66.1% から 61.3% に減少した。荷動きも同様

の傾向で、CTS (英国) の最新実績である 1 ～ 5 月でアジア／北米航路全体で前年同期比 0.9% 増、このうち西岸が 8% 減に対し、東岸が 11.9% 増。5 月の荷動きシェアは東岸が 4.4pt 増の 40.2%、西岸が 4.4pt 減の 59.8% だった。

新船社Carrier 53 中国／北米で53ftコンテナ輸出 ばら積み・多目的船活用 (22-08-12)

極東／北米航路で主に 53' コンテナの海上輸送をターゲットにした船社 Carrier 53 をこのほどハンブルクに設立し、今後、オープンハッチばら積み船によるコンテナ輸送サービスを開始した。Carrier 53 は、コンテナ船腹の供給がひっ迫する中、極東から北米向けにコンテナ輸送用に改修したばら積み船と多目的船に、北米市場で活用されている 53ft コンテナを船積みするサービスを開始するもので、通常のコンテナ船では輸送できない 53' コンテナに特化し、コンテナ生産地の中国でオンデマンドで新造コンテナに貨物を梱包後、北米に輸送しコンテナはアジアへ回送せず米国と近隣諸国で使用するシステム。通常中国のメーカーから北米向けに 53' コンテナの輸送コストが高額になったため、このほど新会社を設立してコンテナと貨物の両方の輸送需要を取り込む事になった。

Sea Intelligence 太平洋航路の消席率 2カ月連続90%割れ (22-08-19)

海運調査会社、Sea Intelligence (デンマーク) によると、今年 6 月の太平洋航路の消席率は 89% で、5 月の急減からやや持ち直したものの 2 カ月連続で 90% を下回っている。市場の強さを測るパラメーターとして消席率推移をまとめたもので、Sea Intelligence 調べでは太平洋航路では消席率が 90 ～ 95% になると事実上全船腹が使用され、スポット運賃が急激に上昇する相関関係があるが、2 カ月連続で 90% を切っていることから市場は高いスポット運賃を維持できないレベルにあることが分かる。Sea Intelligence は主要航路 (往航) の平均消席率が閾値を下回っており、過去 1 年半にわたり高騰してきた運賃のピークアウトを加速していると指摘、スポット運賃は引き続き低下すると予測している。

1Hのアジア発欧州向け荷動き4.7%減、復航も全地域マイナスで2ケタ減 (22-08-24)

日本海事センターが Container Trades Statistics (CTS、英国) の統計をもとにまとめた6月のアジア／欧州航路の往航コンテナ荷動きは、前年同月比9.7%減の132万9,626TEUで5カ月連続のマイナスになった。6月の仕出し地域別では、香港を含む中国が前年同月比9.3%減の101万1,024TEU、北東アジア積みは27.2%減の11万6,368TEUと大幅に減少したが、東南アジア積みは2.0%増の20万2,234TEUだった。仕向け地域別では、北欧州が8.9%減の88万6,312TEU、西地中海は2.2%減の23万3,566TEU、東地中海は19.3%減の21万2,958TEUだった。欧州からアジア向け復航は21.9%減の51万5,506TEUと12カ月連続のマイナスになった。仕出し地域別では北欧州が21.3%減の36万2,799TEU、西地中海は18.2%減の8万5,798TEU、東地中海は28.7%減の6万9,429TEUだった。仕向け地域別では中国が29.6%減の25万7,700TEUと大幅に減少、また北東アジアは13.0%減の12万2,292TEU、東南アジアも11.9%減の13万5,511TEUと2ケタマイナスだった。今年上半年(1～6月)の往航は、前年同期比4.7%減の799万4,734TEUで、仕出し地域別では中国が4.7%減の593万9,770TEU、北東アジアは12.0%減の84万6,957TEU、一方東南アジアのみ1.7%増の120万8,007TEUと前年を上回った。仕向け地域別では北欧州が4.5%減の525万1,613TEU、東地中海は11.4%減の132万3,040TEU、一方西地中海は1.8%増の142万81TEUと微増だった。復航は15.7%減の340万1,276TEUで、仕出し地域別では北欧州が14.3%減の239万560TEUで、うち西地中海が14.6%減の54万3,012TEU、東地中海も23.4%減の46万7,704TEUと全地域でマイナスになった。

1Hの日中コンテナ荷動き 往航8.1%減・復航0.7%増 (22-08-24)

日本海事センターが財務省の貿易統計をもとにまとめた6月の日中航路往航のコンテナ荷動き(トン数ベース)は、上位品目を中心に減少し、前年同月比8.0%減の75万9,447トンと4カ月連続のマイナスとなり、金額ベースでは2.4%

増の8,715億円と5カ月連続のプラスになった。中国からの復航は9.0%増の203万4,691トンと2カ月連続のプラスで、金額ベースでも円安の影響で37.4%増の1兆5,852億円と2カ月連続のプラスになった。今年上半年(1～6月)の往航は前年同期比8.1%減の433万7,000トン、金額ベースで3.9%増の4兆7,606億円、復航は0.7%増の1,084万1,000トン、金額ベースでは19.5%増の7兆9,596億円だった。

1Hのアジア域内荷動き 1.2%増・2,318万TEU (22-08-24)

日本海事センターがCTS(英国)の集計をもとにまとめたアジア域内航路における6月のコンテナ荷動きは、前年同月比7.8%増の438万8,168TEUと、4カ月ぶりのプラスになった。今年上半年(1～6月)は前年同期比1.2%増の2,318万971TEUだった。

韓国で港湾安全管理費用の一部をPSFで荷主に転嫁 (22-08-30)

韓国船社は8月1日から韓国での輸出入貨物、積み替え(T/S)貨物を対象に237ウォン／TEUのPort Safety Management Fee (PSF)を導入した。45'型は533ウォン／コンテナ、バルク貨物は35ウォン／トンが適用される。海洋水産部が港湾運送事業法第10条第1項に港湾荷役料金に港湾安全費用を新設したのを受け、荷主に一部費用の負担を求めるもの。

スエズ運河庁が来年、全船種対象に最大15%の通航料値上げ (22-09-19)

スエズ運河庁(SCA)は17日、2023年中に全船種を対象に通航料を最大15%値上げ、第1弾で2023年1月1日からドライバルク船とクルーズ船対象に10%値上げする計画を発表した。この値上げによってエジプト政府は年間で7億ドル、日本円でおおよそ1000億円以上の増収を見込む。

ライン川の舟運 水位回復で満載輸送可能に (22-10-04)

欧州メディアによると、ここ数か月水位の変動が不安定で、内陸バージ輸送に支障が発生していたライン川の水位が第39週の降雨により標準レベルまで回復し、一時跳ね上がっていた運賃

を大幅に押し下げることになったと伝えている。8月から、欧州では高温と少雨によりライン川の水位が大幅に下がり、バージによる内陸輸送の遅延と運賃高騰が深刻化し、ドイツ経済全体への悪影響への懸念が広がっていた。同河川は穀物、石炭、石油などの戦略物資を含む貨物の重要な輸送ルートになっているが、8月は平常時のわずか25%しか輸送できない状態が続いた。未だ北ドイツのケルン、デュイスブルク周辺では、依然水位が低く、満載での通航はできない状況が続いているが、関係者はこのまま雨が順調に降り続けば40週末までには満載状態での通航が可能になると見ている。

8月の世界コンテナ荷動き2カ月ぶり極東、欧州、北米地域とも輸出入が減少 (22-10-12)

Container Trades Statistics (CTS、英国) がまとめた今年8月の世界コンテナ荷動き量は、1,485万5,649TEUと前年同月比4.2%減と2カ月ぶりに減少、前月からも3.3%減少した。グローバル運賃指数(2008年=100)は194と前年同月の181から13ポイント(7.2%)上昇したが、過去最高だった6月の204から8ポイント(11.8%)低下した。主要地域のコンテナ荷動き量をみると、極東地域は輸出が前年同月比3.9%減の897万6,079TEU、輸入も2.9%減の587万2,361TEUとなり、欧州地域は輸入が8.3%減の266万9,384TEU、輸出が7.3%減の231万6,549TEU、北米地域も輸入が6.7%減の279万8,146TEU、輸出が7.8%減の111万8,514TEUといずれも不振だった。また、インド亜大陸・中東地域は輸入が1.0%増の149万8,576TEU、輸出が0.4%増の115万6,543TEUと輸出入ともプラス、中南米地域は輸入が0.3%増の99万7,057TEUと微増だったが、輸出が5.3%減の74万2,151TEUと低調、うち最大市場のブラジルは輸入が14.2%増の24万2,786TEU、輸出も9.5%増の23万9,275TEUと輸出入とも好調だった。このほか、サブ・サハラアフリカは輸入が7.4%増の63万3,577TEU、輸出が0.9%増の29万8,031TEU、オーストララシア・オセアニア地域は輸入が1.8%減の38万6,548TEU、輸出が6.5%増の24万7,782TEUとなった。

FESCO 原子力砕氷船利用、北極海経由の海上輸送ルート開発 (22-10-14)

FESCO Transportation Group (ロシア) は9日、サンクトペテルブルク港からロシア最大の石油化学会社や木材会社の輸出貨物を含む89FEUを原子力砕氷船(ラッシュ船兼コンテナ船)の"Sevmorput" (3万3,980dwt)に船積みし、北極海航路を利用し極東のポストチヌイ港まで21日間で海上輸送している。さらにポストチヌイ港で積み替え、カムチャツカ半島のペトロパブロフスクカムチャツキー港までさらに4日かけて海上輸送する。また、一部のコンテナ貨物は、ポストチヌイ港で積み替え、東南アジア諸国まで送られる。

Drewry、脱炭素化コストが24年に最大145億ドルと試算、運賃へ転嫁へ (22-11-14)

Drewry (英国) は10日にまとめた最新レポートで、EUで導入予定の炭素税と欧州で環境負荷の低い新燃料に移行した場合の海運業界のコストが2024年に最大145億ドルにのぼると試算、このコストは将来的に運賃に転嫁されるとして荷主に警告した。国際海事機関(IMO)が掲げる2050年に海運からの温室効果ガス(GHG)排出量の08年比50%削減に向け、排出規制、税金、船舶の低/ゼロ排出燃料への移行が加速、業界のコストが数十億ドル増加するとみて、荷主が中期的な直接コストを予測し定量化するために2024年までのコストを試算したもの。EUの排出量取引制度(EU-ETS)の海運への適用開始でEU排出枠(EUA)価格が200ドル/トン、EU域内航路で100%、EU域外と結ぶ航路で50%適用と想定、炭素税シナリオを3通り設定し試算した結果、従来の低硫黄燃料(VLSFO)を維持すると2024年のコストはTEUあたり50ドル増、業界全体で35億ドル増だが、LNG燃料に転換するとTEUあたり234ドル増、業界全体で145億ドル増となった。ただし、EUでは早ければ来年にも炭素税の導入を検討しているが発効は2024年以降と見込まれているほか、LNG燃料はまだ供給インフラが整っていないグリーンメタノール、グリーンアンモニアへの中間的な位置づけでその価格は最終的なエネルギー市場に依存する。

Sea Intelligence、太平洋航路の欠便急増で 年末までに50便追加欠便 (22-11-15)

海運調査会社、Sea Intelligence（デンマーク）によると、過去2週間（42～44週、10月17～31日）に船社が打ち出した42～52週（10月17日～年末）の東西基幹航路の追加欠便数はアジア／北米航路が50便と急増した一方、アジア／欧州航路は10便にとどまった。船社が欧米向け需要の減退に対し欠便でどう対処しているかを調査したもので、これによるとアジア／北米航路は西岸航路が34便、東岸航路が16便の合計50便とこの2週間で多数の欠便が打ち出された。一方で、アジア／欧州航路は北欧州航路が6便、地中海航路が4便の合計10便の追加にとどまった。

極東～南米東岸向けスポット運賃が約52%下落 9月初旬以降で最大 (22-11-16)

米調査会社、S & P Global Plattsが14日に発表した極東から南米向けスポット運賃は前週から51.9%（2,700ドル）も大幅下落し2,500ドル／FEUと、今年9月初旬以来の最大下げ幅となり、今年7月12日以来初めて欧州から南米向けのスポット運賃を下回った。輸送需要の減退、過剰在庫や政情不安などが要因とみられ、市場関係者はこれ以上の下落はないだろうが、依然として先行きは不確実としている。また、極東から南米西岸向けスポット運賃も11.6%下落し3,000ドル／FEUとなった。10月初旬の時点で、極東から南米東岸向けスポット運賃は年初から57%下落したが5,300ドル／FEUの水準を維持していた。

Xeneta、来年は荷主・船社とも困難な年に 荷動き2.3%減、運賃下落続く (22-11-25)

貨物輸送市場情報プラットフォームのXeneta（ノルウェー）は23日、来年はコンテナ荷動きが2.3%減少し、スポット運賃の下落が継続、荷主、船社の双方にとって「非常に困難な年」となると予測した。世界の主要荷主からのクラウドソーシングデータに基づき分析したもので、23年は新造船デリバリーで船腹165万TEUが追加される可能性があり、解撤による相殺は一部にとどまり船腹は全体で5.9%増、解撤が現在の予測の2倍になっても5%は増加する見込みの一方、荷

動きは最大100万TEUもしくはそれ以上が減少し、供給過剰と荷動き減が運賃を引き続き押し下げると予測した。ほぼ全ての主要航路で運賃が下落する見込みで、一部は23年前半にパンデミック前の水準を下回り、長期運賃は23年前半はスポット運賃を下回ることはないが、契約更新で前契約より大幅に低いレートで更新されるとみられ、長期運賃平均も急速に低下する見込み。契約交渉は船社が最大量を確保しようとする一方、荷主はより少ない量を計画、経済の不確実性、ウクライナ以外でも予測される地政学的懸念、労使問題、中国のゼロコロナ政策、需要低迷、混雑緩和、輸送能力増加などが組み合わせられ、より複雑なものになると指摘した。

Xeneta、太平洋航路の船腹量 7月から 25%減、今年最低 (22-12-05)

運賃分析サイト、Xeneta（ノルウェー）によると、太平洋航路における10月中旬～11月中旬（11月13日までの4週間）の船腹量は、週当たり平均24万2,700TEUでピークだった7月（31日までの4週間平均）から25.8%減少、今年最低水準となった。アライアンス別では、MSC（スイス）、Maersk（デンマーク）で構成する2Mが7月から30%減となった一方、CMA CGM（仏）、COSCO（中国）、Evergreen（台湾）、OOCL（香港）で構成するOcean Allianceは21.3%減と比較的下げ幅は小さかった。非アライアンス船社の船腹量は28.8%減と大幅な減少だった。10月中旬～11月中旬に欠便で減少した船腹量は週平均11万2,000TEUだが、7月も欠便で平均96,650TEU減少しており、現在の減少はサービス自体の休止も大きい。特に非アライアンスは欠便による1万560TEU減に加えサービス休止で全体では週当たり28,000TEU減少、全体の4割以上を非アライアンスの減少分が占めており、Xenetaでは太平洋航路は市場高騰で非アライアンス船社の参入が増えたが、アライアンスよりも早いペースで船腹投入を減らしていると指摘した。

Sea Intelligence、基幹航路の航海数 パン デミック経て変動増 (22-12-06)

海運調査会社、Sea Intelligence（デンマーク）によると、パンデミック前に比べ、基幹航路の航海数の変動性（Volatility）が増している。遅延／早期到着、欠便、臨時増便などが増え、航

海数の変動性が増していることを確認したもので、12年1月～23年1月を対象に、出発便数を1年間の平均と比べ標準偏差を算出し推移をまとめた。これによると、アジア／北米西岸航路ではパンデミックで変動性が急激に上昇、21年初頭にピークとなった後落ち着いたものの21年5月頃から再び上昇傾向でパンデミック前よりも依然やや高くなっている。アジア／北欧州航路は13年以降変動性が上昇、20年初頭、21年夏に急上昇した後、22年前半は低下したが、パンデミック前に比べると6ptは高い。アジア／地中海航路は変動性が低下傾向だが、依然パンデミックよりは高い水準となっている。

10月の世界コンテナ荷動き9%減 3カ月連続減少で運賃指数も急落 (22-12-09)

Container Trades Statistics (CTS、英国) がまとめた今年10月の世界コンテナ荷動き量は、1,396万763TEUと前年同月比9.3%減と3カ月連続でマイナスとなり、前月からは2.2%増加し、世界的なインフレによる輸送需要の減退が続いている。グローバル運賃指数(2008年=100)も151と前年同月の184から33ポイント(18%)も大幅下落、過去最高だった6月の204から53ポイント(26%)も落ち込んだ。10月のコンテナ荷動き量を地域別にみると、極東地域は輸出が前年同月比12%減の805万9,250TEU、輸入も4.8%減の565万6,301TEUと低調、欧州地域は輸入が18.8%減の243万7,995TEUと大幅マイナス、輸出も6.4%減の246万2,778TEUと不振だったが、輸出量が輸入量を上回る逆転現象となり、北米地域は輸入が19.2%減の236万5,977TEUと大幅減、輸出も2.4%減の120万493TEUと小幅のマイナスだった。インド亜大陸・中東地域は輸入が4.5%増の153万5,029TEUと回復、輸出は2.4%減の108万6,744TEU、中南米地域は輸入が4.1%減の96万5,046TEU、輸出が9.9%減の70万2,723TEU、うち最大市場のブラジルは輸入が2.8%増加し24万1,925TEU、輸出が8.7%減の22万5,086TEU、サブ・サハラアフリカ地域は輸入が1.6%減の64万2,777TEU、輸出が10.8%減の22万1,403TEU、オーストララシア・オセアニア地域は輸入が5.6%減の35万7,638TEU、輸出は0.7%増の22万7,372TEUで微増となった。

みずほ銀予想、欧米、アジア荷動き今後5年間増加基調 22年は-1.2%に鈍化 (22-12-12)

みずほ銀行産業調査部は8日、「日本産業の中期見通し-向こう5年(2023-2027年)の需給動向と求められる事業戦略-」を発表、物流分野では、2022年の海上コンテナ荷動き量がウクライナ情勢の影響や巣ごもり需要の一服、インフレによる個人消費の低迷で、北米、欧州、アジア域内の対象航路全体で前年比▲1.2%成長の減速を見込み、先行き5年の見通しについては、中国のゼロコロナ政策やウクライナ情勢の状況、景気後退など不確実性の高い状況ではあるものの、各国経済の成長に伴い、荷動きは対象航路全体で年率+2.6%の増加基調で推移すると予想した。ただ、需給バランスは、2023年以降、新造コンテナ船竣工が続くことにより船腹量は増加も、IMO(国際海事機関)のEEXI(燃費性能規制)の適用開始による減速航行やアライアンス単位の減便により、供給調整が図られるものとみる。アジア→北米は需要が一服し、短期的には消費減退により荷動き減少も、中期的には経済回復による拡大を見込み、22年が前年比2.9%増の2,150.3万TEU、23年が6.3%減の2,015.5万TEU、向こう5年では年率平均1.3%増加、2027年に2,288.1万TEUに達すると予想した。アジア→欧州は短期的には消費減退、ウクライナ情勢影響から減速も、中期的には経済回復による荷動き増加を見込み、2022年が前年比6.8%減の1,590.8万TEU、2023年が3.8%減の1,531.1万TEU、向こう5年間で年率平均1.9%増加し、27年に1,744.4万TEUを予想した。アジア域内航路は22年が上海ロックダウン影響もあり成長鈍化も、中期的には経済の拡大を背景に成長を見込み、22年が前年比1.4%増の4,781.8万TEU、23年が3.2%増の4,936.5万TEU、向こう5年間は年率平均3.1%増加し27年は5,563.7万TEUを予想。

Drewry運賃指数が41週連続下落 前年比77%下落もコロナ禍前上回る (22-12-12)

Drewry Maritime Research(英国)が8日に発表した太平洋航路、アジア／欧州航路、大西洋航路における主要8ルートの世界コンテナ運賃指数(WCI)の総合指数は2,138.70ドル/FEUと前週から6%下落し、41週連続で値下がり、前

年同期を77%下回り、ピークだった2019年9月の10,377ドル/FEUより79%も低く、過去10年平均の2,692ドル/FEUをも21%下回り、より正常運賃に戻りつつある。ただ、年初からの平均は6,638ドル/FEUと過去10年平均の2,639ドル/FEUを3,946ドル/FEU上回り、新型コロナウイルスのパンデミック（世界的大流行）前の2019年平均の1,420ドル/FEUよりも依然として51%高い水準を維持している。先週のスポット運賃を航路別にみると、上海→ロッテルダムが前週比14%（379ドル）下落し1,686ドル/FEU、上海→ニューヨークが9%（415ドル）下落し3,993ドル/FEUと大幅下落したほか、上海→ジェノアが6%（177ドル）下落し2,908ドル/FEU、ロッテルダム→上海が3%（21ドル）下落し799ドル/FEU、上海→ロサンゼルスが2%（42ドル）下落し1,997ドル/FEU、ロッテルダム→ニューヨークが1%（89ドル）下落し7,151ドル/FEUとダウンした。

アジア／欧州航路、需要減と運賃下落で、復航のケーブ迂回が増加 (22-12-15)

Alphaliner（仏）によると、アジア／欧州航路の需要減、スポット運賃急落、船腹供給過多を背景に、Hapag-Lloyd（独）、Ocean Network Express（ONE）、Yang Ming（台湾）、HMM（韓国）で構成するTHE Allianceの運航船を中心に、アジア向け復航でスエズ運河を回避、ケーブ迂回ルートをとる船が増えている。Alphalinerの集計では欧州→極東復航で約12隻のケーブ迂回を確認、今後数週間でTHE Alliance船中心にさらに増加する見込み。

ケーブ迂回だと、ロッテルダム→シンガポールでスエズ運河経由に比べ約3,500海里長く、欧州航路に投入されているメガマックス船ではエコ速力（約16ノット）で9日間延長で必要燃料1,100トン、コスト44万ドル増、超低速（10.5ノット）だと約2週間延長で必要燃料980トン、コストは39.2万ドルの増加に過ぎず、スエズ運河通航料の最大100万ドルに比べコストが安く済む。

11月の日本→米国荷動き9.9%増加 直航は1.5%増、海外T/Sは29.7%増 (22-12-22)

米国のデータ会社、Descartes Datamyneが発表した11月の日本発米国向け往航コンテナ輸送実績（荷受地ベース）は5万1,802TEUで前月比

2.7%増、前年同月比では9.9%増加した。うち直航分は1.5%減の2万9,406TEU、日本出しトランシップ（T/S）貨物は29.7%増の2万2,396TEUと9カ月連続で2万TEU超えとなり、全体のうち43.2%を占め、8月から4か月連続の4割超になった。T/Sのうち韓国T/Sは15.1%増の1万3,887TEU、中国T/Sは41.6%増の3,500TEU、台湾T/Sが122.3%増の2,697TEU、シンガポールT/Sは13.6%増の1,210TEUだった。日本発直航分の港別は、首位の東京が0.6%減の1万2,281TEU、名古屋は4.6%減の8,718TEU、神戸が0.2%増の7,014TEU、清水が138.9%増の614TEU、横浜は43.8%減の353TEUだった。また韓国T/Sの仕出し港別は、東京が27.4%増の2,489TEU、名古屋は34.3%増の2,141TEU、横浜が57.9%増の1,922TEU、神戸は20.5%増の1,837TEU、大阪は14.6%増の1,708TEUだった。日本出しの品目別では自動車部品関連が16.1%増の1万912TEU、機械類は18.6%増の1万3,473TEU、タイヤなどゴム製品は9.8%増の5,769TEUと上位3品目がいずれも2ケタ増になった。10月の米国発日本向け荷動きは、最終仕向け地ベースで2.8%増の5万5,181TEUとなり、うち日本向け直航分は10.3%増の4万4,258TEU、海外T/Sは19.4%減の1万923TEUと全体の19.8%を占めた。海外T/Sの国別では、韓国が11.8%減の6,671TEU、台湾T/Sは8.6%減の2,761TEU、シンガポールT/Sは31.6%減の979TEU、中国T/Sは72.0%減の320TEUだった。また直航分の港別では東京が2.4%増の1万6,458TEU、横浜は95.3%増の1万763TEU、神戸が11.6%減の8,452TEU、名古屋は3.3%増の4,736TEU、大阪が18.7%減の828TEUだった。

Xenetaの顧客意識調査 契約交渉、買い手市場に逆転 四半期調整、短期化も (22-12-28)

貨物輸送市場情報プラットフォームのXeneta（ノルウェー）が今月実施した長期契約入札シーズン前の顧客意識調査によると、荷主は長期契約の再交渉を含め下落する市場に機敏に対応、複数の航路で売り手市場から買い手市場への形勢逆転がみられている。現在の契約状況について、現契約を維持すると回答したのは0%で、全体の55%が予定通り新運賃のためのRFQ（見積もり依頼）を進めていると回答。27%が既存の長期契約の再交渉中もしくは第1四半期（1～3月）で

再交渉を予定、12%が短期市場に貨物量に移そうとしていると回答した。再交渉もしくは新契約の契約期間については、31%が通常通り1年間、21%が四半期ごとの指標ベースでの調整を含む1年間、21%が通常通り3～6カ月、14%は下落トレンドを取り入れるために3～6カ月契約で交渉していると回答。Xenetaでは通常どおり1年間契約を維持する荷主以外は、3～6カ月の比較的短い期間の契約や1年間でも指標に基づく調整で早期のコスト節約が試みられており、買い手側が売り手側にプレッシャーをかけていると指摘した。新たな指標である炭素排出指数に関し、船腹調達プロセスに持続可能性を組み込むかどうかについては、46%が参考情報で組み込み、32%が明確に定義として組み込み選択に影響を与えると回答、14%が23年の調達プロセスに含める計画で、全く組み込まないと回答したのは7%のみだった。

インターモーダル・フォワーディング

FESCO 上海→モスクワ 月2便で運行開始 (22-07-11)

FESCO Transportation Group（ロシア）は中国からカザフスタン、モンゴル経由によるロシア向け鉄道サービス、Asia Landborder Train Serviceを拡充、今月から上海とモスクワを結ぶコンテナ列車の運行を月2便で開始した。第1便として40'コンテナ49本、20'コンテナ2本を積載した列車が3日に上海・闵行駅を出発、エレンホト／ザミンウード越境で1,520mmゲージ車両に積み替え、モスクワ地区のシリカトナヤ駅に輸送する。FESCOが通関、顧客倉庫までのデリバリーを手がけ、デリバリータイムは20日を想定、運行頻度は月2便で開始、今後増加を視野に入れている。

ONE Japanが注意喚起 カナダ向け危険品B/L カナダの荷受人情報が必須 (22-07-20)

Ocean Network Express Japan（ONE Japan）は、カナダ向け危険品輸出貨物の引き受けには、B/L面上の荷受人欄にカナダ国内に住所を持つ会社・個人名の記載が必須となったため、必ず船社へ通知するよう呼びかけている。通常品の場合は米国内に住所を持つ企業でも問題はないが、

危険品の場合はカナダ国内の荷受人情報が必須となり、住所記載がない場合は、引き受けないとして、顧客に注意を喚起している。

OSRA22のフォワーダー向けガイド FIATA D&Dなど細則策定へ (22-07-22)

国際フレイトフォワーダーズ協会連合（FIATA）はこのほど、米国で先月16日に成立した2022年海運改革法（Ocean Shipping Reform Act of 2022：OSRA2022）のフォワーダー向けガイドをとりまとめた。同ガイドではOSRA2022で重要な点として、(1) インボイス要件を完全に満たさない場合のデマレージ・ディテンション（超過保管料・返却延滞料、D & D）は支払う必要がない、(2) 船社・ターミナルからのチャージに加えて管理費などの追加料金を荷主に課す場合にはD & Dと明確に分けて請求する、(3) 船社による報復を明確に禁止、取引・スペース提供の不当な拒否に関する規則は今年末までに作成する、(4) 連邦海事委員会（FMC）が船社との調停、仲裁のためのオフィスを設置、(5) FMCはD & D調査結果、船社への罰則概説といったOSRA2022違反事例を公開する、と5点をフォワーダーに強調している。今後のFMCによる実施細則策定のスケジュールは、FMCが23年末まで調査とパブリックコンサルを開始し緊急命令を発出できるよう一時的に権限を強化、OSRA2022の多くが26年までの最終規則策定が設定されている。D & D規則は今年8月1日に策定を開始し、最終規則は成立から1年後の23年6月中旬までに策定される予定のほか、「不公平または不当に差別的な」スペース拒否については成立から60日以内の8月中旬までに規則策定を開始、今年末を期限に11月末までに最終案をとりまとめる予定。

Ruscon 日本～カザフスタン 複合輸送サービス (22-08-19)

ロシア最大の運輸・物流グループ、Delo Group傘下の複合輸送業者Rusconは今月から、日本からカザフスタン向け複合輸送サービスを開始したと発表した。神戸からボストチヌイまで海上輸送し、同グループのTranscontainerと協働してボストチヌイからアルマトイ-1駅まで鉄道輸送するもので、サービス頻度は月1便、海上輸送のトランジットタイムは5～6日を予定する。

Tiの最新予測 世界のフォワーディング市場 来年も微増にとどまる (22-12-14)

英国の物流市場調査会社、Transportation Intelligence (Ti) がまとめた最新レポートによると、22年の世界のフォワーディング市場は新型コロナウイルスによる制限、インフレ高進、燃油高、消費者需要の減退などが響き前年比2.4%減の2,631億3,300万ユーロと前年割れ、23年も0.7%増の2,650億9,600万ユーロと微増にとどまる見込み。22年は航空貨物が2.7%減、海上貨物も2.2%減といずれもマイナス。航空はパンデミックによる輸送制限からは回復しているものの消費減退、欧米でのインフレに加え、アジア太平洋でも需要が落ちてベリースペースが減少、海上も北米でのインフレ、金利アップによる輸送需要減が響いた。23年は需要が回復しても中国の新型コロナ政策が制約となり微増にとどまり、航空は0.8%増、海上が0.7%増。23年の地域別ではアジア太平洋ではRCEPなどが後押しし1.3%増の912億9,500万ユーロ（シェア34.9%）、欧州、北米はいずれもインフレとエネルギー高、経済低迷が響き欧州が0.5%増の853億3,900万ユーロ（32.2%）、北米が0.1%増の591億600万ユーロ（22.3%）とほぼ横ばいで推移する見込み。

FESCOが日本、中国、韓国 ナホトカ経由モスクワ向けインターモーダル (22-12-28)

FESCO Transport Group（露）はこのほど、中国、韓国、日本からナホトカ経由でモスクワに輸送するインターモーダルサービスを開始した。Nakhodka Sea Fishing Port と韓国の釜山、仁川、中国の上海、寧波、青島、新港、日本の博多、神戸、名古屋、富山、清水、横浜を釜山積み替えを含めFESCOの定航サービスで結び、ナホトカから鉄道輸送するもので、主要貨物は消費財、エレクトロニクス、建設部材などを想定、月2便の提供を予定する。第1便は"FESCO Yanina"(962TEU)がナホトカで荷揚げした貨物をゴンドラカーに積載、12月18日にナホトカ港のRybniki駅を出発した。チェリャビンスク地方のFormachevo駅で積み替え、モスクワのSilikatnaya駅に1月1～2日に到着予定。

東京港

大井ふ頭で東京港初のCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制事業開始 (22-07-29)

東京都港湾局、東京港埠頭、国土交通省関東地方整備局は、CONPASを活用し東京港大井ふ頭コンテナターミナルで8月から9月にかけて、コンテナ搬出入予約制事業に取り組む。東京港でのCONPASを活用した事業はこれが初めてとなる。都港湾局は、東京港のふ頭周辺における交通混雑を緩和するため、21年度から「車両待機場を活用した東京港におけるコンテナ搬出入予約制事業（東京港埠頭と東京港運協会を含む3者による共同事業）を展開している。また、国土交通省関東地方整備局では、コンテナ輸送に関するリアルタイム情報の共有・活用によって、セキュリティを確保しつつゲート処理、輸送の効率化などを目指し、横浜港南本牧と本牧で、CONPASを活用した取り組みを進めている。今回、都港湾局、東京港埠頭、関東地方整備局が関係者の協力のもと、CONPASを利用したコンテナ搬出入予約制事業に取り組むもの。

東京港12CTの海上コンテナ車両待機時間 21年12月調査から大きく改善 (22-08-18)

東京都トラック協会が17日にまとめた東京港コンテナターミナルの海上コンテナ車両待機時間調査（調査期間22年5月9-30日）の結果によると、調査対象となった青海ふ頭、中央防波堤外側ふ頭、大井ふ頭、品川ふ頭の計12のターミナルのうち平均待機時間1時間超が4ターミナル、1時間未満が8ターミナルで、21年12月調査の1時間超7ターミナル、1時間未満5ターミナルから大きく改善した。なお、2時間を超えるターミナルは引き続きゼロだった。東京都トラック協会海上コンテナ専門部会は、東京都・神奈川県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・山梨県の各トラック協会の海上コンテナ部会に所属する事業者のうち31店社を対象に、5月9日から30日まで東京港各コンテナターミナルにおける海上コンテナ車両の待機時間を調査し、その結果を取りまとめた。東京港でのコンテナ搬出入業務の頻度が高い車両を1店社あたり5台を目途に選定し、各コンテナターミナルにおける並び始

めとゲートアウトの時刻をトラック運転者が所定の調査票に記入する方法で調査した。作業内容ごとに平均待機時間をみると、輸出の空コンテナ搬出は30分未満が2ターミナル、30分以上1時間未満が5ターミナル、1時間以上2時間未満が3ターミナル、2時間以上が2ターミナル(21年12月調査では30分未満が1、30分～1時間が5、1～2時間が5、2時間以上が1)、輸出の実入り搬入が30分未満が2ターミナル、30分以上1時間未満が7ターミナル、1時間以上2時間未満が3ターミナル(30分未満が1、30分～1時間4、1～2時間が6、2時間以上1)、輸入の実入り搬出が30分未満が1ターミナル、30分以上1時間未満が7ターミナル、1時間以上2時間未満が4ターミナル、(30分～1時間7、1～2時間3、2時間以上2)、輸入の空コンテナ搬入が30分未満が1ターミナル、30分以上1時間未満が5ターミナル、1時間以上2時間未満が5ターミナル、2時間以上が1ターミナル(30分未満が1、30分～1時間5、1時間～2時間5、2時間以上が1)で、概ね改善傾向にある。

東京港埠頭 青海ふ頭第4号の拡張工事が完了、供用開始 (22-10-03)

東京港埠頭は、青海ふ頭の再編・機能強化の一環として進めてきた、青海コンテナふ頭第4号(借受者:エバーグリーンマリン)の拡張工事が完了、10月1日から供用開始したと発表した。岸壁延長が350mから400mに、コンテナヤード面積も10万5,886.90m²から12万1,650.40m²に、それぞれ拡張した。東京港では、船舶大型化や増加する貨物に対応すべく中央防波堤外側地域などの外貿コンテナターミナルの整備を急ピッチで進めており、中央防波堤外側コンテナターミナル(CT) Y2バースは20年3月に供用開始しているが、青海コンテナふ頭第3号に寄港していた航路サービスをY2に移転、空いた第3号を種地に活用した再整備を進めており、今回、第4号ターミナルの延伸工事が完了した。

東京港 1Hのコンテナ取扱量 0.1%減・240万TEU (22-10-21)

東京都港湾局が20日に発表した、今年上半期(1～6月)の東京港港勢(速報値)によると、総貨物取扱量は前年同期比1.7%減の4,120万5,000トンで、うち外貿貨物が1.5%減の2,334万7,000

トン、内貿は2.0%減の1,785万9,000トンだった。外貿貨物の輸出は9.0%減の580万4,000トン、輸入1.2%増の1,754万3,000トンだった。1Hの総コンテナ取扱量は0.7%減の2,269万トン、個数ベースで0.1%減の240万TEUとほぼ前年並みで、うち外貿コンテナ取扱量は1.3%増の215万TEU、うち輸出は1.6%増の98万TEU、輸入は1.1%増の117万TEU、また内貿は10.6%減の25万TEUでうち移出が8.6%減の18万TEU、移入は15.4%減の7万TEUだった。外貿貨物の輸出仕向け国は米国、ベトナム向けが減少したが、インドネシア、韓国向けが増加した。また品目別では電気機械、金属製品などが増加し、再利用資材、自動車部品などが減少した。輸入貨物の仕出し地別では、韓国、シンガポールからの貨物が増加し、中国、カナダからは減少した。品目別では木製品、製造食品などが増加し、電気機械、家具装備品などが減少した。

国交省が東京港埠頭をみなとSDGsパートナーに (22-12-27)

東京港埠頭は、国土交通省が同社を「みなとSDGsパートナー」に登録したと発表した。同制度は、港湾関連企業などの事業活動などの取り組みとSDGsの関連性について「気づき」を促すとともに、その取り組みを「見える化」することにより、SDGsの普及促進と取り組みのさらなる推進を図り、ひいては日本の港湾と港湾関係産業の魅力向上と将来にわたる持続的な発展に資することを目的として、国土交通省が創設した。同社は、環境にやさしい港を目指して、コンテナクレーンのインバータ制御化の推進、再生可能エネルギー由来の電力の導入など、さまざまな問題に取り組んできたが、今回の登録を受け、今後も持続可能な社会の実現にむけて、引き続き積極的に取り組んでいく方針だ。

横浜港

関東地整局、CONPASで特定時間帯への集中を分散 横浜港本牧D1で初運用 (22-07-11)

国土交通省関東地方整備局港湾空港部は、7月13～27日にトレーラーの特定時間帯への集中を分散・平準化させることを目的に、横浜港本牧ふ頭D1コンテナターミナルで初めてCONPAS

(Container Fast Pass) を試験運用する。横浜港ではすでに21年4月から南本牧ふ頭コンテナターミナルでCONPASの本格運用を開始しているが、さらに他コンテナターミナルにも試験運用を拡大する方針で、本牧BCではすでに3回試験運用しているが、本牧D1でも試験運用を開始するもの。今期はBCで2回、本牧D1で2回、それぞれ試験運用する計画だ。今回の試験運用では、横浜港本牧ふ頭D1コンテナターミナル、神奈川県トラック協会海上コンテナ部会、横浜港海上コンテナ協会の協力を得て、神奈川県トラック協会海上コンテナ部会加盟でCyber PortとCONPASの利用登録をしている店社が対象(4月末時点で58店社)。

横浜市/川崎市 日本最大の水素SC形成のモデル地区目指し協定 (22-07-28)

横浜市と川崎市は、地域経済の中核を担う臨海部において、カーボンニュートラル化を実現しつつ、産業競争力を維持・強化していくため、水素等の次世代エネルギーについて、両市が連携・協力して利活用を拡大することを目的とし、26日に協定を締結した。両市は同日会見を開き、川崎市の福田紀彦市長は「水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点を目指す川崎市にとって、企業が集積し大きな需要が見込める横浜市との連携は重要で、自治体、民間企業同士で取り組みを進めていきたい」と述べ、一方の横浜市の山中竹春市長は「日本最大の水素等のサプライチェーンを形成するモデル地区として産官学の連携を進めていく」と抱負を語った。同協定では、両市が臨海部において、水素等の供給体制の構築、需要拡大、調査・実証事業への取り組みについて連携、協力することとしている。川崎市は温室効果ガスの排出量が政令指定都市最多であることから、早くから水素に関する先駆的取り組みを進めてきており、現在、国内水素需要の約10分の1を抱え、水素パイプラインを敷設、供給拠点の形成を目指している。一方の横浜市は2018年にゼロカーボンヨコハマを宣言するなど、民間や市民、海外と連携し脱炭素化へ取り組んできたが、両市が連携することで、日本最大の水素等SCを形成し日本の脱炭素化をリードする考えだ。今後は2市だけでなく、他都市との連携も含め首都圏へSCを拡大していく方針。

横浜市 CNP臨海部事業所協議会設立し関係者が情報共有 (22-08-26)

横浜市は25日、脱炭素化を効果的に進めるため、事業規模が大きく、CO₂排出量の削減や水素など次世代エネルギーの活用など環境対策に熱心な臨海部の事業者と学識経験者、行政機関が情報共有し連携しながら、脱炭素化に向けた取り組みを促進することを目的として、「横浜港カーボンニュートラルポート臨海部事業所協議会」を設立したと発表した。横浜港は、埠頭における物流機能に加えて、京浜臨海部・根岸地区などの工業地域における生産機能、みなとみらい地区などの都心臨海部などにおける観光文化機能を持っており、横浜市臨海部からのCO₂排出量は市域全体の約4割に当たる。25日には第1回協議会を開催、山中竹春横浜市長や石橋洋信国土交通省関東地方整備局副局長などが参加、横浜市がカーボンニュートラルポート(CNP)形成に向けた取り組みについて説明、意見交換した。

横浜港の22年上半期の総貨物取扱量 外内貿とも好調で3%増の5,340万トン (22-09-30)

横浜市港湾局によると、22年上半期の横浜港の港勢は、新型コロナウイルス感染症拡大の長期化、ロシアのウクライナ侵攻や上海のロックダウンなど世界情勢が不安定な状況のなか、外内貿の総取扱貨物量は5,337万トンで前年同期比3.0%増、コンテナ貨物量も2.1%増の2,077万トンとなり、コロナ禍前の水準に近づきつつある。外貿貨物量は、輸出入合計で1.4%増の3,788万トン、うち外貿コンテナ取扱個数は、輸出入・実入り空合計で0.9%減の126万1,147TEU、うち輸出が0.5%減の67万7,426TEU、輸入が1.4%減の58万3,721TEUだった。特に内貿は、コンテナ貨物量が前年同期比31.6%増の146万4,052トンと好調で、コロナ禍前を上回っているが、これは国際コンテナ戦略港湾の推進に向けた取り組みの内航コンテナ船による国際フィーダーの強化策が一定の効果を上げたものと同港湾局ではみている。外貿コンテナの輸出を品目別にみると、自動車部品が5.2%増の221万トン、染料等化学工業品が5.0%減の106万トン、産業機械が3.8%増の72万トン、輸入は製造食品が0.7%減の102万トン、電気機械が1.0%増の90万トン、野菜・

果物が4.4%減の77万トンだった。国別では輸出がロックダウンの影響で中国が7.8%減の160万トン、タイが4.2%増の69万トン、米国が49.1%増の48万トンと急増した。輸入は中国が0.8%減の367万トン、米国が12.5%減103万トン、タイが0.5%増の82万トンだった。

横浜市港湾局が中小港運事業者に燃料高騰分の支援金交付 (22-10-20)

横浜市港湾局は、燃料価格高騰などにより厳しい状況が続く中、地域経済を支える物流を維持・確保するため、港湾運送事業者に対し、港湾荷役のために使用した燃料費の高騰分を支援する。支援金対象者は、1. 横浜港内において港湾運送事業法に基づく事業を営み、市内に事務所または事業所を有する中小事業者（資本金3億円以下または従業員300人以下）、2. 燃料価格高騰の影響を受け、かつ、燃料費を負担する事業者、3. 同事業において支援対象とする燃料費に対し、他の公的助成などを受けていない事業者、4. 申請時点において、事業を廃止し、または休止しておらず、支援金交付後も引き続き事業継続の意向を有する事業者—という要件をすべて満たす事業者となる。支援対象燃料は横浜港内での港湾荷役のための機械、車両、船舶に使用した軽油、ガソリン、重油で、支援対象期間は22年4月1日から9月30日までに購入代金を支払った燃料分。支援金額は支援対象期間内に購入代金を支払った燃料ごとの支援単価を乗じた合計のうち、2分の1以内とする。

シャーシシェアリング実証実験で検証方法変更 位置情報利用可能に (22-10-27)

国土交通省関東地方整備局では、10月31日～11月26日に第2回シャーシシェアリングを実証実験する予定だが、今回はシャーシプール設置箇所を1カ所（南本牧）から2カ所（南本牧、本牧）に増設するとともに、シャーシプールの利用時間を24時間（前回は8時～19時）に拡大、オンシャーシ（空コン）で駐車可能にするなど、1回目（21年度）の実証実験の結果や参加事業者の意見を反映した内容で検証する。同局ではシャーシの位置情報を活用しつつシェアリングすることで、シャーシ運用の効率性向上や、走行距離の削減、コンテナターミナル周辺の混雑解消など、輸送の効率化と陸運事業者の業務軽減などの生

産性向上を通じて、横浜港の国際競争力強化に寄与することを目的に、各関係者・関係行政機関などで「横浜港シェアリングエコノミー研究会」を設置、ICTを活用したシャーシシェアリングのあり方について検討してきている。第2回実験でシャーシプールを増設、業務に応じて利便性の高いシャーシプールを選択することが可能になることから、走行距離・時間短縮や配車効率向上の効果が期待できる。また24時間対応とすることで、翌日早朝配達やコンテナターミナルクローズ時間帯の帰車など、業務に応じたシャーシプールの利用が可能になることから、配車効率向上の効果が期待できる。

横浜港南本牧CT CONPAS運用時間をゲートオープン全時間帯に拡大 (22-12-05)

横浜港南本牧コンテナターミナルで、2日から新・港湾情報システムCONPAS（コンテナ・ファスト・パス）の運用時間を拡大、開始時間を繰り上げゲートオープン全時間帯に対応できるようになった。南本牧CTでは21年4月からCONPASの本格運用を開始しており、「搬出入予約機能」と「PSカード活用機能」、「Cyber Port」の第一次運用にあわせ「搬入情報の事前照合機能」の常時運用を開始している。2日以降の予約時間枠は8時30分から15時30分まで、来場可能時間は7時30分から16時30分まで（予約時間の前後60分まで来場可能）となった。また、運用時間の拡大に伴い、CONPASの利用申請を募集している。

茨城県内港湾と横浜港が包括連携協定 港湾の脱炭素、国際フィーダー強化など (22-12-22)

茨城県と横浜市は21日、茨城県内の港湾と横浜港が連携し、産業や地域の活性化、環境負荷低減、労働人口減少などの課題に共同で取り組むことで合意し、茨城県の大井川和彦知事と横浜市の山中竹春市長が都内で連携協定の調印式に出席した。調印式には国土交通省の関東地方整備局の石橋洋信副局長と国交省港湾局港湾経済課の有本彰男港湾物流戦略室長も出席し両者の調印締結を見守った。山中市長は「横浜市は2050年までの脱炭素化を宣言し、2030年までに2013年度比50%削減をめざしている。横浜市から排出されるGHG（温室効果ガス）の4割は臨海部か

ら排出され、臨海部の脱炭素化が横浜市全体の脱炭素化を前進させることになる。今回の協定締結により、両者がすでに実施しているメタネーションの実証実験の知見の共有や、次世代燃料船舶受け入れのための安全対策の策定、規制緩和などへの連携に取り組むことを期待している。また内航コンテナ航路と国際機関航路への積み替え促進にも寄与するものだ」と述べた。

川崎港

川崎港の外貿コンテナ取扱個数 上期は20.8%減の5.5万TEU (22-09-15)

川崎市港湾局は、今年6月の川崎港の外貿コンテナ取扱個数を発表、輸出入・実入り空合計で前年同月比27.9%減の7,905TEUと大幅に減少、この結果上期累計(1～6月)では、5万5,385TEUと前年同期比で20.8%減となった。6月の外貿コンテナのうち輸出(実入り・空合計)が22.3%減の4,211TEU、輸入(実入り・空合計)が33.5%減の3,694TEUだった。実入りコンテナは輸出が47.8%減の923TEU、空コンテナ輸出は9.9%減の3,288TEU、実入りコンテナ輸入は34.0%減の3,661TEU、空コンテナ輸入は33TEU。内貿コンテナは移出入合計(実入り・空合計)で12.2%減の1,678TEUで、外内貿合計では25.6%減の9,583TEUだった。上期累計では、外内貿合計(実入り空合計)で17.9%減の6万4,640TEU、外貿の輸出が19.7%減の2万8,209TEU、輸入が21.8%減の2万7,176TEUだった。

南星海運 川崎／釜山を再開 BKH Svc.来月から (22-09-22)

南星海運(Namsung Shipping)は昨年12月から休止していた川崎／釜山のシャトルサービス、BKH Serviceを再開する。BKH Serviceには"Star Skipper"(962TEU)を投入、10月7日川崎起こしから川崎(金)～釜山(月)～川崎でシャトルサービスする。

川崎港の外貿コンテナ取扱個数 8月は8.2%増の9,244TEU (22-12-21)

川崎市港湾局は、今年8月の川崎港の外貿コンテナ取扱個数を発表、輸出入・実入り空合計で前年同月比8.2%増の9,244TEUと増加に転

じ、うち輸出(実入り・空合計)が10.3%増の4,416TEUと2ケタ増、輸入(実入り・空合計)が6.3%増の4,828TEUだった。実入りコンテナは輸出が5.5%減の1,181TEU、空コンテナ輸出は17.4%増の3,235TEU、実入りコンテナ輸入は6.0%増の4,775TEU、空コンテナ輸入は43.2%増の53TEU。内貿コンテナは移出入合計(実入り・空合計)で41.1%増の1,498TEUで、外内貿合計では11.8%増の1万742TEUと2ケタ増となった。1～8月累計では、外貿コンテナ取扱個数が7万3,669TEUと前年同期比で16.8%減、外貿の輸出が16.1%減の3万7,025TEU、輸入が17.4%減の3万6,644TEU、外内貿合計(実入り空合計)で14.0%減の8万5,799TEUだった。



アサガミ株式会社 代表取締役社長 木村 健一	株式会社日立物流バンテックフォワーディング 代表取締役社長 黒梅 裕一	京極運輸商事株式会社 代表取締役社長 坂井 文明	株式会社 ニチウン 代表取締役社長 雲井 康雄
東海運株式会社 代表取締役社長 松井 伸介	インターナショナルエクスプレス株式会社 代表取締役社長 原 学	誠貿易運輸株式会社 代表取締役社長 富田 泰史	日本埠頭倉庫株式会社 代表取締役社長 轟 英之
株式会社 築港 横浜事業部 取締役事業部長 平井 義久	株式会社 石川 組 代表取締役社長 石川 隆義	株式会社 万年屋回漕店 代表取締役社長 青木 省治	日本紙運輸倉庫株式会社 代表取締役社長 山田 隆
株式会社 ダイドウトランスブラネット 代表取締役社長 加藤 毅	ジャパン・パン・ラインズ株式会社 代表取締役社長 黒柳 智太郎	丸池海運株式会社 代表取締役社長 高井 靖之	日本国際輸送株式会社 代表取締役社長 海野 政裕
第一港運株式会社 代表取締役社長 岡田 幸重	JFE物流株式会社 代表取締役社長 山村 康	株式会社 丸新 代表取締役社長 渡邊 実	日本港運協業組合 代表理事 江原 伴之
大東港運株式会社 代表取締役社長 曾根 好貞	株式会社 上組 国際物流事業本部 執行役員本部長 前田 和也	丸全昭和運輸株式会社 代表取締役社長 浅井 俊之	賀
株式会社 ダイトコーポレーション 代表取締役社長 松川 一裕	京濱港運株式会社 代表取締役社長 菅井 重隆	株式会社 明正 代表取締役社長 石黒 明博	
富士物流株式会社 代表取締役社長 奈良場 三郎	京浜内外フォワーディング株式会社 代表取締役社長 高田 智	三菱倉庫株式会社 取締役社長 藤倉 正夫	
富士港運株式会社 代表取締役会長兼社長 五味 大治	ケイナラ株式会社 代表取締役社長 菊池 和哉	三井倉庫株式会社 代表取締役社長 久保 高伸	
株式会社 二葉 代表取締役社長 鈴木 英明	ケイヒン株式会社 代表取締役社長 杉山 光延	三井埠頭株式会社 代表取締役社長 奥村 豊彦	
F-LINE株式会社 代表取締役社長 本山 浩	毛塚運輸株式会社 代表取締役社長 毛塚 隆介	武蔵貿易通関株式会社 代表取締役社長 武藤 文彦	日本通運株式会社 関東甲信越ブロックフォワーディングビジネスユニット 国際海運統括部 執行役員 安藤 恒夫
互興運輸株式会社 代表取締役社長 徳橋 三郎	株式会社 北村回漕店 代表取締役社長 辻 克行	株式会社 村山商店 代表取締役社長 各務 毅	日本通運株式会社 横浜国際輸送支店 支店長 市川 慎太
株式会社 後藤回漕店 代表取締役社長 後藤 平八郎	コクサイエアロマリン株式会社 代表取締役社長 又井 哲	株式会社 モロホシフレイティジ 代表取締役社長 諸星 妙子	株式会社 日本運搬社 代表取締役社長 永坂 昌三
早川運輸株式会社 代表取締役社長 早川 正雄	栗林運輸株式会社 代表取締役社長 栗林 宏吉	内外日東株式会社 代表取締役社長 飯塚 利信	株式会社 日成 代表取締役社長 廣瀬 史雄
早川海陸輸送株式会社 代表取締役社長 高橋 義幸	楠原輸送株式会社 代表取締役社長 花島 孝明	株式会社 ナカムラロジスティクス 代表取締役社長 中村 剛喜	株式会社 日新 代表取締役社長 筒井 雅洋





日鉄物流株式会社 代表取締役社長 安藤 豊	澁澤倉庫株式会社 取締役社長 大隅 毅	東海海運株式会社 代表取締役社長 鶴岡 純一	株式会社 横浜海陸商会 代表取締役 阿部 一郎
岡本物流株式会社 代表取締役社長 岡本 雅晴	新興海陸運輸株式会社 代表取締役社長 西川 聡	東京国際埠頭株式会社 代表取締役社長 森 達郎	株式会社 横浜富島組 代表取締役社長 阿部 康男
株式会社 大森廻漕店 京浜支店 京浜支店長 大野 敏男	株式会社 住友倉庫 横浜支店 執行役員 大田 晃正 横浜支店長	東港丸楽海運株式会社 代表取締役社長 田中 宏樹	
株式会社 ベガスグローバルエクスプレス 代表取締役社長 中谷 智	SBSリコロジスティクス株式会社 代表取締役社長 若松 勝久	富島運輸株式会社 代表取締役社長 八木 庄三郎	
相模運輸倉庫株式会社 代表取締役社長 鈴木 稔	SBSロジコム株式会社 代表取締役社長 鎌田 正彦	株式会社 東西荷扱所 代表取締役社長 半田 一久	
Z.	菅沼運輸株式会社 代表取締役 伊藤 素生	トナミ国際物流株式会社 代表取締役社長 古石 吉秀	
	鈴江コーポレーション株式会社 代表取締役社長 田留 晏	豊通物流株式会社 東京・横浜物流センター 所長 河村 雄大	
	鈴与株式会社 京浜支店 支店長 天野 学	トレーディア株式会社 京浜支店 取締役 嶋津 清仁 常務執行役員 支店長	
	サンライズオイルサービス株式会社 代表取締役社長 田中 哲	株式会社 宇徳 代表取締役社長 小野 晃彦 執行役員	
	株式会社 泰運商会 代表取締役社長 平野 有吾	株式会社 ユニエックスNCT 代表取締役社長 小原 祥司 執行役員	
	株式会社 三榮商会 代表取締役社長 岩井 榮三	株式会社 ヤマタネ 代表取締役社長 山崎 元裕	
株式会社 三協 代表取締役社長 藤木 幸三	株式会社 辰巳商会 東京支社 専務取締役 香林 大介 東京支社長	矢吹海運株式会社 代表取締役社長 矢吹 欣一郎	
山九株式会社 代表取締役社長 中村 公大	東京冷凍株式会社 代表取締役社長 石井 晶一	ヤマト運輸株式会社 代表取締役社長 長尾 裕	
三和フォワーディング株式会社 代表取締役社長 金子 元	常盤海運株式会社 代表取締役社長 江藤 隆光	安田倉庫株式会社 取締役 藤井 信行	
関野運輸株式会社 代表取締役社長 須之内 茂教	東京貿易運輸株式会社 代表取締役社長 池田 貴久美	株式会社 八楠 代表取締役社長 楠原 一樹	



7 月

- 1 日 ㊦ 総務・業務打合／瀬里奈・漫茶屋
- 8 日 ㊦ 横浜港運協会、ペーパーレス理事会説明会／横浜港運会館
- 11 日 ㊦ 理事会資料説明、石黒会長／明正
- 13 日 ㊦ 理事会資料説明、富田総務委員長／誠貿易運輸
- 14 日 ㊦ 広報委員会／オンライン会議
- 15 日 ㊦ 理事会／横浜港運会館
- 20 日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会／横浜港運会館
㊦ 横浜港運協会、理事会／横浜港運会館（中止）
- 21 日 ㊦ 日立物流バンテックフォワードイング港湾運送事業関係業務打合せ／横浜港運会館
- 26 日 ㊦ みなと祭り実行委員会、優良海事関係者の表彰式／横浜港大さん橋ホール
㊦ 「海の日」大臣表彰式（日本紙運輸倉庫、山田社長）／横浜市教育会館
- 28 日 ㊦ 会報誌持参／関東運輸局関東地整局
- 29 日 ㊦ 故鈴江孝裕氏お別れの会／帝国ホテル

8 月

- 1 日 ㊦ 関東運輸局、国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議／関東運輸局
- 9 日 ㊦ 関東運輸局長、次長挨拶／関東運輸局
- 10 日 ㊦ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部
- 31 日 ㊦ 後藤回漕店中村常務安全衛生委員会関係打合せ／横浜港運会館

9 月

- 7 日 ㊦ 神奈川港湾教育訓練協会、スピーチプラザ「私と港」／関内ホール
- 9 日 ㊦ 狩野税理士、インボイス制度登録の件／横浜港運会館
㊦ 内外日東、業務打合せ／横浜港運会館
- 21 日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
㊦ 理事会、総務委員会開催に関する業務打合せ／横浜港運会館
㊦ 関東運輸局・業務打合せ／関東運輸局

10 月

- 4 日 ㊦ いそしぎゴルフ会／相模カンツリー倶楽部
- 6 日 ㊦ 安全衛生委員会／メルパルク横浜
- 11 日 ㊦ 関東地方整備局、横浜港シェアリングエコノミー研究会／関東運輸局（オンライン会議）
㊦ 理事会、総務委員会資料説明、富田総務委員長／誠貿易運輸
- 13 日 ㊦ 横浜港湾福利厚生協会、横浜港関係者合同慰霊祭／横浜市久保山霊堂
㊦ 理事会資料説明、石黒会長／明正
- 14 日 ㊦ 総務委員会理事会／横浜港運会館
- 17 日 ㊦ 雇用保険電子申請 説明会／神奈川労働局（横浜 STビル）
㊦ 広報委員会／メルパルク横浜
- 19 日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 20 日 ㊦ 横浜海陸商会、阿部社長 業務関係打合せ／横浜港運会館
- 21 日 ㊦ 第59回全国港湾労働災害防止大会／市原市市民会館大ホール
㊦ 石川組 中島次長、業務関係打合せ／横浜港運会館
- 27 日 ㊦ 山中竹春市長を激励する会／ロイヤルホールヨコハマ
- 31 日 ㊦ 横浜中法人会、年末調整説明会／技能文化会館

11 月

- 10 日 ㊦ 講演会【奈良港湾経済課長】／メルパルク横浜
- 11 日 ㊦ 横浜港運協会と事前協議（会員）について業務打合せ／横浜港運会館
- 16 日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 17 日 ㊦ 関東運輸局業務打合せ／関東運輸局
㊦ 社内のペーパーレスの進め方／オンライン会議
- 18 日 ㊦ 横浜水上暴力団排除対策推進協議会／横浜水上警察署
- 21 日 ㊦ 顧問会、横浜ハーバーリゾート協会正副執行役員会／横浜港運会館
- 24 日 ㊦ 海事局、VGM制度に係る説明会／オンライン会議
- 28 日 ㊦ 神奈川港湾教育訓練協会常任理事会／横浜港運会館

12 月

- 1 日 ㊦ 横浜ハーバーリゾート協会拡大役員会／ロイヤルホールヨコハマ
- 7 日 ㊦ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 16 日 ㊦ 正副会長・理事・委員合同懇親会／華正楼（中止）
- 19 日 ㊦ 第70回横浜市港湾審議会／ワークピア横浜
- 21 日 ㊦ 横浜港運協会正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 26 日 ㊦ 顧問会／横浜港運協会
- 27 日 ㊦ 年末年始荷役労使打合せ／横浜港運会館



編集後記

あけましておめでとうございます。2023年の干支は「うさぎ」で、十干と十二支を組み合わせた六十干支では「癸卯（みずのとう）」にあたる年となります。「癸」は順序で言えば最後にあたり、一つの物事が収まり次の物事へ移行をしていくという意味があります。また、「卯」のうさぎは「茂」という時期であり、繁殖する、増えるという年で、それら両方を備えた「癸卯」は、去年までで様々なことの区切りがつき、次へと向かっていく、そこに成長や増殖といった明るい世界が広がっていく年になるそうです。

うさぎにまつわる有名な話で「月うさぎ」のお話があります。昔、天竺（インド）で、うさぎ、きつね、さるが一緒に暮らしていました。3匹は菩薩の道を行こうと毎日修行し、お互いを実の親や兄弟のように敬い合っていました。ある日、疲れ果てて食べ物を乞う老人に出会い、3匹は老人の

ために食べ物を集めます。さるは木の実を、きつねは魚をとってきましたが、うさぎは一生懸命頑張っても、何も持ててくることができず、悩んだうさぎは、「私を食べて下さい」といって火の中に飛び込み、自分の身を老人に捧げたそうです。

実は、その老人は3匹の行いを試そうとした帝釈天という神様で、うさぎの慈悲深い行動をすべての生き物に見せるために、その姿を月の中に映したそうです。今も月の中にいるのはこのうさぎで、月の表面の雲のようなものはうさぎが焼け死んだ煙だといわれています。

月までの移動距離は約38万kmで、アポロ11号は到着まで5日程かかりました。月面探査プログラム「アルテミス計画」(アルテミスはギリシャ神話に登場する月の女神で、アポロ計画の由来となった太陽神アポロンとは双子)が進められており、2025年以降に月面に人類を送り、その後、ゲートウェイ(月周回有人拠点)計画などを通じて、月に物資を運び、月面拠点を建設、月での人類の持続的な活動をめざしています。昨年11月16日にアルテミス1号が打ち上げられ、6日間月を周回して12月12日に無事帰還しました。

そして現在、民間初の月探査計画「HAKUTO-R」(白兔=月のうさぎ)を進める日本の宇宙ベンチャー「ispace(アイスペース)」の月着陸船が4月末ごろに月にたどり着く計画で順調に飛行しています。「ビジネスなので、顧客の荷物を最大化することが大事。宇宙の力をうまく利用した軌道で月に向かう。」との事で、いったん地球から約150万km離れ、遠回りをして引力のバランスで月に向かうことで、時間はかかるが少ない燃料で行けるそうです。世界で初めての民間企業による月面着陸をめざしていますが、遠回りルートのために後から打ち上げられる別の民間の着陸船に抜かれる恐れもあるそうですが、昔々うさぎは苦い経験(かめに負けた)をしていますので、まずは「大切な荷物を安心・安全に運ぶ事が大事」を教訓に成功させる事でしょう。いずれ、人類は月面に暮らし、その先には火星移住というロードマップも出来上がっているそうです。地球から月を経由して火星へ、火星から地球に貨物輸送される時代が到来し、宇宙船のB/L発行も遠い未来の事ではないかもしれません。

今年は、ぴょんと跳ねるうさぎにあやかり「飛躍の年」にしましょう。

いそしぎ

vol.
130

2023年1月発行

発行所 京浜海運貨物取扱同業会

〒231-0023

横浜市中区山下町279番地

(横浜港運会館1階)

電話 045(671)9825

FAX 045(671)9830

編集発行人兼
広報委員長

岡本雅晴

(裏表紙写真)



かわさき宙と緑の科学館(川崎市青少年科学館)(左下)

川崎市青少年科学館は、生田緑地に立地する、市内唯一の自然・科学系の登録博物館で、2014年4月に通称「かわさき宙(そら)と緑の科学館」としてリニューアルオープンし、最新鋭のプラネタリウム設備や、展示設備等を備えた自然学習棟、資料収集や調査研究などの設備を備えた研究管理棟で構成している。これらの設備や周囲の自然環境などを活用しながら、自然、天文、科学の3分野の資料の収集・保存、調査・研究、展示・教育普及に取り組んでいる。基本理念は「市民とあゆむ宙(そら)と緑の科学館」。自然豊かな生田緑地に立地し、市民との協働、学校教育との連携など、市民に開かれた博物館としてのこれまでのあゆみを継承し、天文(宙(そら))と川崎の自然(緑)を題材に、体験と知識の両方を重視して、本質を探究する科学的視点に立った事業を展開し、科学教育を推進することで、科学への関心を高め、科学的な見方や考え方を養い、世界に目を開き、貢献できる人材を育むことを理念としている。さらに科学館の事業や活動を通じて人と人をつなげ、共に学び楽しみ活動する生涯学習社会を創出し、個性と魅力が輝く地域(まち)づくりに寄与する。その実現のための基本方針は開かれた博物館として、博物館活動の基盤である調査研究、収集保存活動を計画的に実施している。

神奈川県立歴史博物館

神奈川県立歴史博物館は、神奈川県横浜市中区にある神奈川県立の文化と歴史に関する博物館で、自然科学系・人文科学系の総合博物館であった県立博物館(1967年3月開館)の人文系部門を母体に再整備し、1995年3月に開館した。最寄り駅はみなとみらい線の馬車道駅。横浜で貿易商をしていた丹波恒夫の浮世絵コレクション6,000点以上などを所蔵している。建物はネオ・バロック様式で、横浜正金銀行本店として1900年(明治33年)に着工し、1904年に完成。代表的なドイツの近代洋風建築の影響を強く受けた建造物。1947年には、横浜正金銀行を引き継いだ東京銀行(後の東京三菱銀行を経て現・三菱UFJ銀行)が発足し、東京銀行横浜支店として使用され、1964年に神奈川県が建物を買取り、建物の増築・改修し、関東大震災で焼失したドーム屋根を復元、1967年に神奈川県立博物館として開館、1969年に建物が「旧横浜正金銀行本店本館」として国の重要文化財に指定され、1995年(平成7年)には敷地を含め「旧横浜正金銀行本店」として近代における我が国の産業経済の発展を支えた重要な遺跡として、国の史跡に指定された。すぐれた意匠をもつ洋風建築で明治以降の建築物をともし遺跡で国より史跡の指定を受けたのはこれが最初。常設展示である総合テーマ展示は、神奈川の歴史を古代、鎌倉近世など五つの時代に分け展示している。

