

W光しぎ

JAN. 2024



京浜海運貨物取扱同業会 会報

Vol.
132

いそしぎ

京浜海運貨物取扱同業会 会報

JUN. 2024 vol. 132

(表紙写真)
東京都・国立科学博物館



【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

CONTENTS

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	稲田	雅裕
関東運輸局	局長	勝山	潔
東京都港湾局	局長	松川	桂子
横浜市港湾局	局長	中野	裕也
川崎市港湾局	局長	磯田	博和

表彰 8

令和5年度 秋の叙勲・褒章受章者

委員会報告 10

第7次 NACCS 更改ワーキンググループの取組について

日本海運貨物取扱業会 情報システム委員会
NACCS システム次期更改対応委員会 委員長 佐藤 洋一

12

“FIATA WORLD CONGRESS 2023” 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

16

FIATA アジア大洋州地区会議、ダナン

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60回全国港湾労働災害防止大会開催について

京浜海運貨物取扱同業会 安全衛生委員会 委員長 中村 光雅

19

第64回「いそしぎゴルフ会」

特集 20

みなと SDGs の取り組み ~ CLOSED Mart 導入~

京浜海運貨物取扱同業会 広報委員
岡本物流株式会社
吉田 正人

株式会社大森廻漕店の新規事業の取り組み

株式会社 大森廻漕店 執行役員経営企画室長
濱森 康人

海貨業界トピックス 24

運輸・物流政策

- 関東地整局、トレーラー集中分散化と事前荷繰りの運用へ
- 国交省 トラックGメンを創設し荷主や元請の監視強化へ
- 物流革新緊急パッケージ 船舶・鉄道輸送を倍増へ
- 国交省 CNP 認証制度の創設へ 6港湾で試行
- 国交省/YKIP/阪神国際港湾、国際戦略港湾の積替、実証輸送で4件選定
- 国交省港湾局予算 CTゲート高度化支援、戦略港湾に639億円

海外運輸規制

- IMO MEPC 80、GHG削減目標を50年頃までにゼロへ新戦略
- 欧州危険物国際道路輸送、協定の最新版を義務付け
- 欧州委、24年4月にコンソーシアム適用除外廃止

通関

- 関税局が注意喚起、10月1日に輸入申告や税関事務管理人制度見直し
- 財務省関税局、保税制度の改善へアンケート調査
- 中国が原産地証明書申請を電子化
- WCO/IAPH 税関と港湾の協力ガイドライン
- 韓国と英国が税関相互支援協定
- 韓国・印が原産地証明書申請手続き電子化
- AEO通関業者が260で最多の751者に
- カンボジアが到着時のCIQ手続きオンライン化

IT/システム/スマートポート

- GSBNがeB/Lをトークン化で覚書
- トレードワルツ 越FPTと追加MoU締結

海運・インターモーダル・フォーディング

- 23年1Hのアジア発米東向け荷動き21.8%減、日本は9.0%減
- 23年1Hの北米往航荷動き22.7%減、前年割れも高水準維持
- 世界フォーディング市場、2年連続縮小
- Xeneta、世界長期運賃指数、前月比9.5%下落しピークシーズン不調を予測
- 韓日間23年1Hコンテナ輸送量、16.7%減の約74.3万TEU
- ClassNK、EVの安全輸送ガイドライン・対策リスト公開
- アジア発欧州向け23年1H荷動き2.3%増 中国発3%増、北東ア発10.8%増
- 日中コンテナ荷動き23年1Hは往航14.6%減
- アジア域内23年1H荷動き5.8%減・2.188万TEU
- 船社の供給調整で北米西岸向け運賃上昇
- ONEが西九州～神戸フィーダー
- Linerlytica、北米東岸の船腹量20%増で運賃下落続く
- 欧州域内22年のCO2排出量過去最高、コンテナ船由来は3,790万トン
- スエズ運河、24年1月から最大15%通航料値上げ発表
- Drewry運賃指数、9週ぶり下げ止まり 欧州、大西洋航路が復航値上げ寄与
- Xeneta、北欧州航路の3Q排出量指数が大型船増で改善
- Xenetaが市況予測、24年は需要2.5%増、供給6.5%増
- Sea Intel、24年が供給過剰のピークも需給バランスは最短2028年
- BIMCO、コンテナ船の船齢、14.2年で過去最高
- 24年末までのデリバリー、365万TEU 供給過多で上位7社の競争激化
- Drewryリーファー市場レポート、23年のRef貨物0.5%減
- Sea Intel、東西航路、依然供給過多で持続不可能な水準に
- THE Alliance、アジア/北米東岸船をパナマ運河避けスエズ、喜望峰経由
- BIMCO、24年、25年も需給緩和で運賃に下方圧力
- パナマ、スエズ回避の動き拡大し船腹吸収、運賃底上げ効果も
- 2030年の太平洋航路のコスト、低炭素燃料使用で最大450ドル/TEU増
- BIMCO、運賃は19年水準に下落し高コストで船社を圧迫
- ケープへ迂回開始で春節前需要が運賃急上昇か
- 米国が紅海の安全確保へ多国籍軍
- ONE、紅海通航を避け 喜望峰ルートへ変更
- Sea Intel、喜望峰経由に変更で追加投入船の必要船腹最大170万TEU
- Fitch Ratings、紅海危機での物流混乱長引かず来年は依然供給過多
- Drewry運賃指数が9%上昇 欧州、地中海向けのスポット運賃急騰
- 主要船社の一部コンテナ船、紅海・スエズ航行を継続
- 喜望峰経由への迂回、上位船社総船腹量の17%相当の286隻・411.7万TEU
- 多国籍軍合同部隊設立も商船攻撃つづく

港運・ターミナル

- 名古屋港全CT、NUTSにランサムウェア感染 復旧は7月6日の見込み
- 川崎汽船、商船三井、阪神国際港湾 ポートA2期KICTで共同運営
- 主要12港、23/1Qの外貿コンテナ取扱個数5.6%減の375万TEU

貿易港湾物流データ

- 全国64港の22年外貿コンテナ取扱量4.1%増、2年連続輸出入増
- 日本とシンガポールが海運、脱炭素化・デジタル回廊
- 近況協 64港統計、外貿コンテナ取扱個数23年1H5.3%減の846万TEU
- 1~10月のアジア域内荷動き3.3%減・3,776万TEU

東京港

- 8~10月に大井ふ頭CTでCONPAS船出入予約制事業
- 東京都トラック協会、東京港CTコンテナ車両待機2時間超はゼロ

横浜港

- 横浜市の山中市長が独で企業誘致、ハンブルク港と連携強化
- YKIP 横浜港の集貨支援説明会 栃木県宇都宮市で開催
- 横浜市、ゼロエミチャージャーの普及推進協議会に参加
- 横浜市、イノベーション協議会で脱炭素モデル都市目指す
- 水素輸入・供給大規模 拠点化とCNPへ支援要請 横浜市長が経産省へ
- 横浜港・上期速報、外貿コンテナ取扱個数は1.7%増130万TEUで好調

川崎港

- 川崎港の外貿コンテナ取扱個数、上期29.2%減の3.9万TEU
- ESR東扇島DC第2期開発へ8階建30万m²を25年着工

賀正 42

月誌 44

7~12月分

お見舞い

このたび令和六年能登半島地震により犠牲となられた方々に、謹んでお悔やみを申し上げますとともに被災されました皆様に心からお見舞い申し上げます。

お詫び

本号におきましては、関係諸官庁の皆様より「年頭所感」の原稿を昨年末に頂いており、文中でのお悔やみを申し上げるべく修正依頼がございましたが、編集の都合上、文中でのお見舞文章追加修正ができませんことを重ねてお詫び申し上げます。

令和六年一月

京浜海運貨物取扱同業会

年頭挨拶



京浜海運貨物取扱同業会

会長 石黒明博

皆様、新年あけましておめでとうございます。

令和6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。

2020年2月から3年あまり続いた新型コロナウイルス感染症も昨年5月より感染法上の扱いが2類から5類へと移行となり、街中でも外国人観光客の姿が多く見られるようになりました。一方で人気の観光地では宿泊予約も取れないほどの混雑でオーバーツーリズムが課題となっています。

さて、国際海上コンテナ輸送は落ち着きを取り戻し、サプライチェーンも正常に稼働していますが、一時の混乱の経験も踏まえ国土交通省では「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置して令和6年から概ね5年程度の施策の方向性を2月頃に最終とりまとめを行うとされています。昨年6月に公表された「中間取りまとめ」を見ると、国際基幹航路の維持拡大、東南アジアからの広域集貨、コンテナターミナルの一体利用、RORO船にも対応した複合ターミナル整備、荷役機械等の技術開発、DX・GXの推進等が謳われています。いずれも、我々業会としては、荷主の貨物を安全に確実に早く届けるためには、これらの施策の取り組みを強力に進めていただくことを期待しています。

関連して当業会ではサイバーポートの推進に協力しているところです。昨年12月には利用のための導入企業数が600社を超えたと聞いています。貨物の輸出入貿易手続きは、煩雑で多くの業務を伴いますが関係者がそろって利用することになることを一日千秋の思いで見守っています。

また、デジタル化を進める上で、昨年7月名古屋港で発生したシステム障害により3日間に亘り港湾での荷役がストップした、いわゆるサイバー攻撃に対する対応です。

今ではどこの事業者でも、1つや2つはシステムを使用して業務を行っておられると思いますが、サイバーセキュリティについてもよく検討・見直しをしてより強固なものに対策しておく必要があると、改めて認識したところです。国土交通省でも対策検討委員会を開催し「緊急に実施すべき対応策」「情報セキュリティ対策等の推進のための制度的措置」について示されておりますが、他山の石とせず新たな問題として対応するよう十分気を付けてまいりたいと思います。

喫緊の課題として、運転手不足が懸念されるいわゆる「2024年問題」も目の前まで来ています。何もしないと2024年度に14%、2030年度には34%の輸送力が不足すると言われており、政府でもその対策として昨年10月「物流革新緊急パッケージ」が公表されました。その内容として3つの項目が示され、1つ目として「物流の効率化」があり、具体的内容の一つとして、「即効性のある設備投資・物流DXの推進」としてサイバーポートが謳われています。2つ目として「荷主・消費者の行動変容」、3つ目として「商慣行の見直し」があり、具体的内容のひとつとして「標準的な運賃」引き上げと共に「適正な運賃の収受、賃上げ」等に向け次期通常国会での法制化を推進すると示されております。どの対策も我々業会にとって急いで対応すべきものばかりです、

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こたえるため、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おります。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

稲田 雅裕

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り、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。

昨年末、港湾分野における地域からのご要望を盛り込んだ令和5年度補正予算が成立するとともに、令和6年度当初予算が閣議決定されたところです。税制改正につきましても、要望していた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、ご協力で改めて深謝する次第です。

社会全体をみると、コロナ禍で浮き彫りとなったサプライチェーンの脆弱性、トラックドライバーの労働力不足が懸念される物流の2024年問題、資源やエネルギーの安定供給、デジタル化、脱炭素社会の実現、激甚化する自然災害への対応、地域の活性化など課題が多岐にわたっております。港湾局という組織をとおり、これらの社会課題を港湾の視点から解決に導けるよう取組んでいきたいと考えております。

1. 国際コンテナ戦略港湾政策

我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題となっております。このため、国際コンテナ戦略港湾政策に関し、令和6年度から概ね5年程度で取組むべき施策の方

向性について現在検討を行っており、本年2月頃に最終とりまとめを予定しております。これまで取組んできた「集貨」「創貨」「競争力強化」について、引き続き、国が前面に立ち、関係者が一丸となって強力に推進してまいります。今後、特に、東南アジア等からの広域集貨やコンテナターミナルの一体利用、大水深・大規模コンテナターミナルの整備・再編等に力点を置いて取組んでいきたいと考えております。

2. 内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化

物流の2024年問題等への対応として、昨年10月に決定された物流革新緊急パッケージにおいて、内航フェリー・RORO 船等の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増する目標が定められたところです。港湾局としても、船舶大型化等に対応した岸壁整備や、荷役効率化に向けたターミナルの管理システムの整備などの内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化を推進し、関係部局とも連携し、物流の2024年問題等に対応してまいります。

3. 港湾におけるDXの推進

港湾の競争力強化にも資する港湾におけるDXを加速するため、「ヒトを支援するAIターミナル」の社会実装や、さらなる深化のための荷役機械の高度化等

年頭所感

の技術開発を推進します。また、サイバーポートについて、港湾管理分野の運用を本年1月より順次開始し、物流分野・インフラ分野との一体運用を推進します。このような取組により蓄積された情報を、整備の現場でのi-ConstructionやBIM/CIMと有機的に連携させることにより、建設現場での生産性向上、働き方改革、災害時の早期対応などに貢献していきたいと考えております。

4. 港湾におけるGXの推進

「2050年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、我が国の産業や港湾の競争力強化と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・アンモニア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。加えて、藻場・干潟や多様な海洋生物の定着を促す港湾構造物など、「ブルーインフラ」の保全・再生・創出に取組んでまいります。

再生可能エネルギーの主力電源化の切り札として期待される洋上風力発電については、一般海域における案件形成を進めてまいります。また、昨年4月には、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に不可欠な基地港湾として、新たに「新潟港」を指定しました。今後も洋上風力発電の案件形成の状況や技術開発動向等を踏まえ、基地港湾の計画的な整備を進めてまいります。

5. 国民の安全・安心の確保

我が国では高潮・高波・地震等による被害が近年も発生していること、巨大地震・津波の発生や気候変動に伴う台風強大化等が危惧されていることを受けて、昨年7月に交通政策審議会から「気候変動等を考慮した臨海部の強靱化のあり方」を答申いただきました。これを踏まえ、気候変動に適應していくための官民協働での高潮・高波対策や、そのための技術基準の改訂、切迫する地震・津波対策など、防災・減災、国土強靱

化を引き続き推進してまいります。

また、昨年7月、名古屋港のコンテナターミナルへのサイバー攻撃によるシステム障害により物流に大きな混乱が生じた事案を踏まえ、港湾機能が安定的に提供されるよう、その情報セキュリティ対策の強化を図ってまいります。

6. クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

昨年3月、コロナ禍で停止していた我が国での国際クルーズが本格的に再開し、令和5年の寄港回数はコロナ前ピークの約6割まで回復しました。引き続き、各地の皆様と連携し、クルーズ船の受入環境整備や寄港促進の取組、地域経済効果を最大化させるための取組、地方誘客促進の取組を推進し、経済の活性化や賑わいの創出に努めてまいります。

7. 個性をいかした地域づくりと分散型国づくり

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重要なインフラです。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。

また、「みなと」を核とした賑わいの創出により、地域の活性化や人々の交流を促進し、また、来訪される方が地域の魅力を体験し発信していただけるような環境整備等に、地域の皆様とともに積極的に取組んでまいります。加えて、新たに導入された「みなと緑地PPP」制度を活用し、民間事業者と連携した魅力的な港湾空間の形成に取組んでまいります。

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

勝山 潔

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、原油価格や物価の高騰、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、様々な制約を強いられた新型コロナウイルス感染症は、昨年5月、感染症法上の位置づけが「いわゆる2類相当」から「5類感染症」に変更されて、人の往来回復などコロナ禍前の日常が取り戻されてきています。また、最近の月例経済報告において景気は「一部に足踏みもみられるが、ゆるやかに回復している」との見解が続いており、更なる回復が続くことを期待しています。

さて、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、特に首都圏を背後に抱える京浜港は、我が国の

社会経済、市民生活を支える最重要港湾のひとつです。貴同業会をはじめ京浜港で日々奮闘される皆様方におかれましては、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、我が国の市民生活と社会経済を支える大きな役割を担っていることに深く敬意を表します。

昨今、少子高齢化・生産年齢人口の減少などを背景に「担い手の不足」による「人材の確保・育成」への対応も喫緊の課題となっています。まずは、差し迫った物流・運送業界におけるいわゆる2024年問題にしっかり対応していくことが肝要です。

関東運輸局としましては、貴同業会をはじめ関係各所の皆様との連携を深めながら様々な取組を着実に推進することで、課題に対応し海陸の物流が安全かつ円滑に行われ安定的で持続可能な港湾物流が確保できるよう取り組んで参ります。

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、新年の挨拶とさせていただきます。

年頭所感



東京都港湾局長

松川 桂子

令和6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。

東京港は、外貿コンテナ個数が25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今後も着実に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、ハード面での貨物処理能力を増強するため、引き続き、国と連携し、中央防波堤外側Y3コンテナターミナルの早期整備を進めるとともに、青海ふ頭の再編整備など既存ふ頭の機能強化に取り組みます。青海公共コンテナふ頭の再編整備については、効率的な荷捌きを行えるようコンテナヤードを拡張するとともに、東京港で初となる遠隔操作可能な荷役機械を導入するなど、機能強化を図ってまいります。

ソフト面においては、ふ頭周辺の交通混雑の解消に向け、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」や、国と連携し、予約システムのCONPASを活用

したコンテナ搬出入予約制事業の拡大を図るなど、様々な取組を進めてまいります。

いわゆる「物流の2024年問題」が目前に差し迫る中、今後も交通混雑緩和に向けた取組を積極的に進めていくことで、円滑な港湾物流を確保してまいります。

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ます。

東京都は、港を取り巻く様々な環境の変化に的確に対応するため、令和10年代後半を目標年次とした「東京港第9次改訂港湾計画」を昨年策定いたしました。今後は、同計画に基づき、将来を見据えた取組を着実に進めてまいります。

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繁栄を祈念申し上げます、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

令和6年の年頭にあたり、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。

横浜港は開港以来、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、横浜港の更なる発展に尽力してまいります。

今年も、国と連携しながら国際コンテナ戦略港湾の取組を強力に推し進めていきます。南本牧ふ頭では、日本最大唯一の水深18m岸壁を持つMC1~4コンテナターミナルの一体運用の推進と背後地の造成を進めます。本牧ふ頭ではD4・D5コンテナターミナルの一体運用に向けた再整備やA突堤ロジスティクス拠点の形成を進め、コンテナ取扱機能を強化していきます。また、将来の横浜港の港湾機能を支える新たな総合物流拠点形成に向け、新本牧ふ頭の埋立を着実に推進します。

横浜港では、東日本の各港と連携し、集荷を積極的に進めており、内貿コンテナ取扱個数が過去最多

を記録しています。働き方改革や脱炭素化の推進に向け、トラックから内航船へのモーダルシフトを一層加速するため、各地での物流セミナーの開催などポートセールスに精力的に取り組んでいきます。

さらに、2050年の脱炭素社会の実現を目指し、横浜が目指す脱炭素イノベーションの方向性に沿ってカーボンニュートラルポートの形成に取り組めます。水素等の輸入・供給大規模拠点の形成に向けた検討や船舶への陸上電力供給等の整備を進めていきます。

結びになりますが、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、横浜経済の活性化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。

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6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。

新型コロナウイルス感染症により、私たちの生活や社会は大きな影響を受けてきましたが、世の中はようやく落ち着きを取り戻してまいりました。日本経済は、ウィズコロナの新たな段階への移行が進み、緩やかな改善の兆しが見られているところですが、物価の上昇、金融・資本市場の変動、外交・安全保障環境の厳しさ等の悪影響が懸念される状況にあります。

令和4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続き、2年連続の減少となりました。令和5年の上半期の実績についても、残念ながら前年比で減少となっています。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プール及びシャーシプールを整備し、昨年12月から供用を開始しています。今回の整備により、空コンテナの保管能力が約50%増加しました。また、これまでは1か所の搬出入ゲートで最大4ブースの運用を行っていましたが、供用開始後には、入口、出口それぞれ最大4ブース、計8ブースへとゲートを増設いたしました。これらの整備は、コンテナ取扱量の増加に寄与するとともに、周辺道路の混

雑緩和や、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年問題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。

川崎港が位置する臨海部は、政令指定都市の中で最も多くの温室効果ガスを排出している本市にあって、その7割以上を占めている現状があり、2050年のカーボンニュートラルポートの形成に向け、積極的に取り組んでおります。

多くの立地企業が参画する川崎港CNP形成推進協議会においては、企業間連携のプロジェクト創出に取り組んでおり、令和5年9月には川崎港湾脱炭素化推進計画（カーボンニュートラルポート形成計画）を策定し、今後は脱炭素化に資する技術の進展や社会状況等の変化も適時適切に反映させながら、本計画を推進してまいります。

また、JFEスチール株式会社による扇島地区の高炉等の休止に伴い、川崎臨海部に200ヘクタール超の土地が新たに生まれることとなりました。本市としては、市民の方々が世界に誇れる未来志向の土地利用を展開することにより、カーボンニュートラルと新たな産業創出の同時実現を目指し、カーボンニュートラルエネルギーを供給する機能やカーボンニュートラルに資する高度な物流機能などの導入に向け、JFEグループ等と協力しながら、2030年までに一部の土地利用を開始することを目指し、取組を推進してまいります。

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まいる所存ですので、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。



表彰

業界関係者の栄えある受賞



令和5年度 秋の叙勲・褒章受章者

多年にわたり通関業会の振興発展に努めた功績による

●旭日小綬章



株式会社北村回漕店
代表取締役社長
辻 克行 氏

同氏は、昭和57年4月、株式会社北村回漕店に入社し多年にわたり港湾運送事業に従事する傍ら、港湾運送事業界のリーダーとして斯業の振興発展に

寄与されてられました。

海貨業会に於いては、平成24年に理事に就任、海貨業界の港湾物流システム構築による効率化等にご尽力いただきました。また、海貨業会と連動する通関業界においては平成30年に横浜通関業会会長に就任、以来通関業界の振興発展に寄与されてきました。今回、横浜通関業会の推薦で旭日小綬章の栄に浴されました。

当海貨業会にとっても大変名誉なことであり、会員の皆様とともに心からお祝いを申し上げたいと思います。

辻社長におかれましては今後とも健康に留意され、海貨業界及び通関業界の発展のために引き続きご活躍頂きたいと思っております。

京浜海運貨物取扱同業会 理事
日本海運貨物取扱業会 理事
横浜通関業会 会長



表彰

業界関係者の栄えある受賞



多年にわたり通関業会の振興発展に努めた功績による

●黄綬褒章



松菱運輸株式会社
代表取締役会長
角高 憲治 氏

同氏は、昭和59年3月松菱運輸株式会社に入社し港湾運送事業に従事する傍ら、平成12年に大阪海運貨物取扱業会理事に、令和5年に理事長に就任、港湾運送事業界のリーダーとして斯業の振興発展に寄与されてこられました。

また、海貨業会と連動する通関業界においては、平成14年大阪通関業会理事に就任、平成26年に副理事長に就任、以来通関業界の振興発展にも寄与されてきました。今回、大阪通関業会の推薦で黄綬褒章の栄に浴されました。

当海貨業会にとっても大変名誉なことであり、会員の皆様とともに心からお祝いを申し上げます。

角高会長におかれましては今後とも健康に留意され、海貨業界及び通関業界の発展のために引き続きご活躍頂きたいと思っております。

大阪海運貨物取扱業会	理事長
日本海運貨物取扱業会	副会長
大阪通関業会	副理事長



第7次 NACCS 更改ワーキンググループの 取組について



日本海運貨物取扱業会 情報システム委員会
NACCS システム次期更改対応委員会 委員長
佐藤 洋一

2025年10月に予定されている第7次NACCS更改にむけて、これまで開催されてきた、ワーキンググループ(WG)等での検討により、この度、第7次更改NACCS詳細仕様が確定しました。

詳細仕様は、約240ページに及びますので、ここでは割愛させていただきますが、詳細をご覧になりたい方は、以下NACCS掲示板サイトに掲載されておりますのでご参照いただければと思います。

URL : <https://bbs.naccscenter.com/naccs/dfw/web/dai7ji/index.html>

(NACCS掲示板>NACCS業務仕様・関連資料>各種資料>第7次NACCS更改関連情報)

今後のスケジュールは、2024年4月以降NACCSセンターによる詳細仕様、利用申込、接続試験、総合運転試験、移行等の説明会が順次開催されます。

ワーキンググループ

これまでの、委員会の活動としましては、2019年よりNACCSセンターとの約30回のワーキンググループに加え複数回のサブワーキンググループ、6回の専門部会等への参加により議論を重ねて来ました。開催頻度は、月1回以上の時期もありました。

参加メンバーは、全国から約60名。業種は、

NACCSセンター、税関、輸出入者、船会社、船舶代理店、海上保税、CY、通関、海貨、NVOCC、航空会社、航空保税、航空混載通関代理店、機用品、損害保険、銀行他です。

この活動の間、皆様にはご意見、ご質問、アドバイス等ご協力いただいた事、委員共々感謝しております。誠にありがとうございました。

このワーキンググループ活動を振り返りますと、いままでの第6次更改までに比べ長い約5年間の活動でしたが、途中コロナ禍となり開催方法が全国から川崎のNACCSセンターに集合して開催していた対面会議が、急遽リモート開催となり、当初は戸惑いの中、会議が行われたことが印象に残っております。

議論についても、いままで対面で会議前後や、隣の席同士で確認していた細かいニュアンス、雰囲気や伝わらず確認に苦労したり、リモートで駆け足で会議が進行してしまう感覚や、質問・発言が全体的に減ったこともありました。

ただ、リモート会議にも良い面もあり、移動が不要な事で荒天が予想された場合もリモート参加出来た事、質問疑問点を落ち着いて文章で互いに確認出来る事が良い面でした。

コロナ禍明け以降は、対面とリモートのハイブリッド開催となりましたが、全参加者約60名中、対面

での参加者は業者側5~10名程度であり、コロナ禍以前の完全対面には戻らない状況です。参加メンバーが日本全国にいますので、今後も対面とリモートのハイブリッド開催が標準になりそうです。

また、ペーパーレス化も進みました。以前、多い時は厚さ約1cm以上の紙資料を毎回持ち運びしましたが、現在は対面参加でもタブレット端末で資料を確認する方法に変化しました。

ACL業務の改善

NACCS詳細仕様の内容ですが、主要変更点は約50点、検討した案件約80件となりますので、今回は、海貨業会がメインであるACL業務の改善について取り上げ簡単にご紹介したいと思います。

あらためてACL業務の説明です。輸出の際にB/L作成に必要な情報「いわゆるドックレシート(D/R)」を船会社またはNVOCCにNACCSで電子情報として提出する業務です。ACLの利用率はコロナ禍での在宅勤務等も追い風となり、送受信側共に向上したと考えられます。

次に、ACL業務の改善点は以下となります。

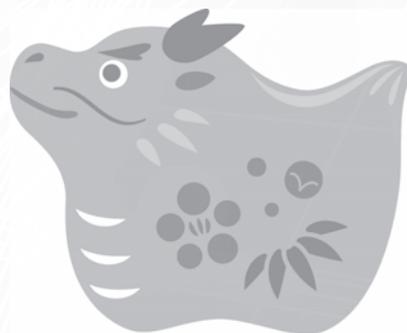
- ・ ACLカスタマイズツール、ラベルの見切れ改善
- ・ 「_ (アンダーバー)」、及び「~ (チルダ)」の入力を一部項目において可能とする。
- ・ 荷主連絡先メールアドレスを3欄とする。
- ・ コンテナ番号入力欄に内個数・OVER HEIGHT・OVER WIDTH・OVER LENGTHの入力欄を設ける
- ・ シール欄を6欄に増やす。
- ・ 品名欄、記号番号欄等の電文分割について、メール処理方式におけるEXC型電文の分割要否を選択可能とする。

最後に

今後もNACCSは、サイバーポート、トレードワルツ等のプラットフォームとの連携により、輸出入の重要なプラットフォームであると考えられます。また、昨今の業会をとりまく状況として、輸入小口貨物が急増する等の変化も見られております。

第7次NACCS更改後も皆様にご協力いただきプログラム変更要望等を通じ海貨業にとってより良いプラットフォームづくりに貢献できればと存じます。

引き続きよろしくお願い致します。





“FIATA WORLD CONGRESS 2023” 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10月3日から6日までの4日間、ベルギーのブリュッセルで開催され、世界80カ国から約650名の参加者が出席しました。本来は2021年に開催予定でしたが、COVID-19の世界的な蔓延で2年間延期されました。去年は韓国釜山で開催された世界会議は2年ぶりの開催でしたが、まだコロナ禍の影響が残り、オンラインでの参加者が大半でした。

今年はコロナ禍が収束に向かい従来の完全な対面型の会議となり、多くの参加者を迎え大盛況でした。

日本からは会員3団体 (JAFA, JIFFA, JFFF) から4名が参加しました。

今回から日程が3日間に短縮され、会議の形式は大半の会議が講演型からパネル討論型に変わり、

簡潔な進行で、すべてが簡素化された印象でした。

今回の大会の主題は「ロジスティクスにおける変化する情勢 (The changing climate of Logistics)」で

した。

変化する世界市場における主要な課題、革新、最新の開発が取り上げられました。世界の物流、教育、規則遵守、多様性、気候変動への適応における物流部門の責任における新たな動向に焦点を当てられました。

主に「Green Logistics」に多くの時間が割かれ、「エコ物流」とも呼ばれ、環境対策、物流システムの改善によりCO₂排出量を削減する物流のことであり、取り組みには、「モーダルシフト(輸送手段の転換)」や「輸送拠点の集約」、「共同輸配送」、「車両等の大型化」がありますが、難しい問題です。

会議はFIATAと関係の深いWCO(世界税関機構)の事務総局長-御厨邦雄氏の講演から始まりました。

ちなみに同氏は2009年1月1日付でWCO事務総局長に就任されましたが、アジアからの選出は初めてで、その後3期(14年間)に亘り改選され現在に至っています。

“the Young Logistics Professionals (YLP)





Award 2023”（2023年若手ロジスティクス優秀専門家賞）

以前の“Young International Freight Forwarder of the Year Award”（若手国際フレイトフォワード一年間最優秀者賞）から変わったもので、FIATAとTTクラブ(大手国際貨物輸送保険会社)が主唱者となっています。

これは次世代の物流専門家に刺激を与え、若い才能の可能性を育成する上で重要であり、彼らの革新的なアイデアと献身は、われわれの分野の進化の原動力です。物流業界が進化する中、FIATAとTTクラブは、若い専門家の成果を推進し、革新が普及する未来を構想することに今後も注力していきます。

YLP運営委員会委員長 - Michael Yarwoodより発表があり、Andre Hein Gerber（南アフリカ）が最優秀者に選ばれました。また、各地区の受賞者は下記の通りです。

アフリカ/中近東：

Andre Hein Gerber（南アフリカ）

アメリカ大陸：

Viktoriiia Rudyk（カナダ）

アジア/大洋州：

Hasbi Bin Yaakob（シンガポール）

ヨーロッパ：

Nils von Salzen（ドイツ）

The General Meeting - 総会

今年は会長職以下メンバーの改選の年で選挙が行われ、以下の新メンバーが選出されました。

“新会長職メンバーの選出”

会長：Turgut Erkeskin（トルコ）

直前会長：Ivan Petrov（ブルガリア）

上席副会長は以下の3名

Thomas Sim（シンガポール）

Marc D. Bibeau（カナダ）

Jens Roemer（ベルギー）

事務局長：Robert Keen（英国）

財務担当役員：Neil Taylor（チリ）

また副会長(12名)は

Adelaide Yang（台湾）

Ahmed Moustafa Hamed Khaleel（エジプト）

Bjungjin Kim（韓国）

Cynthia Perisic（チリ）

David Nutako（ガーナ）

Emre Eldener（トルコ）

Mauro Da Ros（イタリア）

Moises Solis Flore（メキシコ）

Olivier Schoenmaeckers（ベルギー）

Paul Golland（オーストラリア）

Richard D. Gluck（米国）

Sheila Mashiri（ジンバブエ）





“常任委員会、地区委員会、および各作業部会の議長”は下記の通り。

常任委員会：

航空貨物委員会 (AFI) 議長：

Dawit Woubishet (エチオピア)

通関委員会 (CAI) 議長：

Steve Parker (英国)

FIATAロジスティクス委員会 (FLI) 議長：

Stephen McDermott (カナダ)

複合輸送委員会 (MTI) 議長：

Mark Bromley (英国)

諮問部会：

情報技術諮問部会 (ABIT) 議長：

Tej Contractor (インド)

法律問題諮問部会 (ABLM) 議長：

Yuntao Yang (中国)

セキュリティ問題諮問部会 (ABSS) 議長：

Niels Beuck (ドイツ)

地区委員会：

アフリカ/中近東 (RAME)：

Juanita Maree (南アフリカ)

アジア/大洋州 (RAP)：

Yukki Nugrahawan Hanafi (インドネシア)

アメリカ大陸 (RAMNS)：

Jorge Heinermann (ウルグアイ)

ヨーロッパ (REU)：

Antonella Straulino (イタリア)

常設委員会：

FIATA世界会議 議長：

Marc Huybrechts (ベルギー)

また、協会会員に新たに以下の3名の加入があり、
会員総数は114名となりました。

*** ナミビア**

Namibia Logistics association (NLA)

*** セルビア**

Chamber of Commerce and Industry of Serbia





(CCIS)

*カタール

Qatar Chamber of Commerce and Industry
(QCCI)

“次年度開催国の決定”

次年度2024年のFIATA世界会議は、パナマ共和国、パナマ市で9月23日～27日に開催されます。

また、2025年は、ベトナム、ハノイに決定しました。

以上、簡単ですが報告します。

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

P.S. 蛇足ながら、いつも気になっていた‘ロジスティクス’の日本語訳ですが、‘物流’では何かシックリ来ない感じがありました。広辞苑によれば、下記の通り表記されています。

QT：

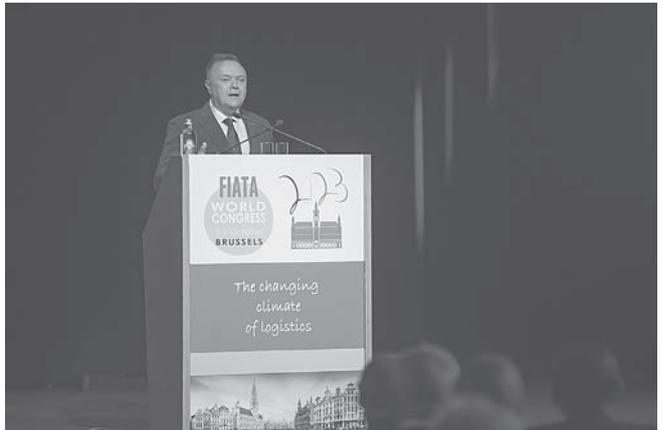
“ロジスティクス”

企業が、必要な原材料の調達から、生産・在庫・販売まで、物流を効率的に行う管理システム

“物流”

物的流通の略。物を生産者から消費者へと流通させる上で必要な、包装・荷役・輸送・保管および情報流通などの諸活動の全体。

UNQT：





FIATA アジア大洋州地区会議、ダナン

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

今年の会議は、“政府の物流政策形成に向けた地域の関与を促進”のスローガンの下、7月14日にベトナムのダナンで開催され、地域内外から数々の物流専門家が集まり、約250名の参加者を迎える盛大なものとなりました。

新型コロナウイルス感染症の世界的大流行の後、初となるこの会議では、海外からの参加者と地元の運送会社にとって、実りある討論と生産的な連絡網の機会が生まれました。

また、今回から会議の方式が変更、簡素化されパネリスト対談方式が多く見られました。

会議に先立つ数日間は、ベトナム首相 Mr. Pham Minh Chinh と FIATA 会長 Mr. Ivan Petrov との会談、FIATA 事務局長 Dr. Stephane Graber とベトナム物流協会会長 Mr. Le Duy Hiep/ 常任副会長 Mr. Dao Trong Khoa の会談など上級な会合で、会議の成功への準備が整えられました。また、この会議では運送部門が求めている国家物流政策の提案と、ハノイで開催される2025年のFIATA世界会議に向けた当

局の協力が見られました。同会議は世界中から1,000人以上の参加者が集まる予定の世界で最大規模の物流会議の一つです。

この首相との会談により、国の物流部門の成長を促進するためのFIATA、ベトナム輸送業者協会、ベトナム政府間の協力促進に関する建設的な議論が行われました。ここで首相は、FIATAが「常にベトナムの物流提供業と世界の協力促進に貢献する重要な架け橋である」という重要な役割を指摘しました。また、2025年の会議開催都市としてベトナムのハノイを選んだFIATAへの感謝の意を示しました。

産業貿易省副大臣の Mr. Nguyen Sinh Nhat Tan も、FIATAの代表者らと建設的な会話を交わし、会議参加者に呼びかけました。貿易の円滑化を強化し、規制の調和を促進し、また地域の連結性を高めるための道筋が強調されました。ダナン市人民委員会副委員長の Mr. Ho Ky Minh はFIATA代表らに挨拶し、積み替えの中心地になるというベトナムの野望に





貢献するダナン市の見解を示しました。

FIATAの長年の協力者である国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) は、FIATA 地区会議と併せて「物流サービス提供者のための地域会議」を主催しました。7月13日の国連機関の会合では、70名の業界専門家や実務者が、持続可能な発展、男女数の均等、デジタル化、危機管理、供給連鎖の回復力などの重要な問題について洞察を交えました。この会議で得られた内容は、物流環境の前向きな変化を推進することを目的とした将来の戦略と取り組みに役立つと思われます。

今年のFIATA 地区会議とその相互作用は、デジタルFIATA BL 使用開始について、航空貨物のための世界的なプログラム、ICAO-FIATA 危険物証明書の承認の促進、データ保護の擁護、持続可能性、高度な貨物情報、海上輸送における競争の懸念、等における進行中の作業と重要な成果を紹介する基盤を提供しました。FIATAは、パンデミックを巡る供給連鎖危機の際に同地域が擁護したさまざまな取り組みに積極的に参加し、それを継続し、その共同の取り組みから得られる利益を活用する必要性を強調しました。

この会議の中で、インドネシア輸送業者協会の Mr. Yukki Hanafi がアジア太平洋地区で再選され、再び委員を務めることになり、2023年10月のFIATA世界会議の総会の正式な再選に立候補する予定です。



中国輸送業者協会の Mr. Li Zhimin も同様に同地区で副議長に再選され、10月の正式な再選を待つ事になっています。彼らの継続的な指導力と専門知識は、地域を団結させ、この協会がFIATAの組織としての利益を利用できるよう支援しています。

さらに、バリ島が2024年のFIATAアジア太平洋地区会議の優先開催地に推薦されました。

以上、簡単ですが報告します。



第60回全国港湾労働災害防止大会開催について

第60回 全国港湾労働災害防止大会



開催日時：令和5年10月20日（金）13時より
開催場所：神戸ポートピアホテル

京浜海運貨物取扱同業会 安全衛生委員会
委員長 中村 光雅

令和5年度第60回全国港湾労働災害防止大会は、去る10月20日（金）に港湾貨物運送事業労働災害防止協会主催により神戸市の神戸ポートピアホテルにおいて、全国から約1,200名が参加し盛大に開催されました。

当日、安全衛生委員11名は正面玄関前で撮影後会場内へと進みました。

定刻の13時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4年度第59回大会以降の1年間に殉職された2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、深井義博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 藤木会長の式辞に始まり、厚生労働省・国土交通省・兵庫県・神戸市・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ました。その後、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5年度の安全衛生表彰は14事業所及び29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ました。

続いて、富田章裕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「神戸港の計画」と題して、神戸市港湾局 副局長 小沢彰史様より特別報告がなされ、次に、兵庫県総支部 神戸支部 日本通運株式会社 神戸支店の小川遊様 他 沿岸班皆様の発声に合わせて、会場の出席者全員で指差唱和が行われました。最後の特別講演は神戸学院大学教授 中野雅至様より「人手不足と若者」と題して語られ会場からは盛大な拍手が送られました。

大会の最後は、次回開催地の港湾労働災害防止協会 東京総支部 総支部長 城山健二郎様より閉会の辞が述べられ、16時に大会の全てを終了いたしました。



「第64回いそしぎゴルフ会」開催

恒例となっています京浜海運貨物取扱同業会の「第64回いそしぎゴルフ会」が、2023年10月3日(火)快晴のもと名門「相模カンツリー倶楽部」で開催されました。

参加者は16名、うち5名が初参加でした。

10月ながら連日25℃をこえ、当日も夏日となり厳しい環境でした。

石黒明博会長によるスタート前の挨拶のあと、各自日々の鍛錬を見せるべく、8:21よりいそしぎゴルフ会、いや「いそしぎ選手大会」がスタートしました。

大会の結果は、徳橋氏(互興運輸)がバスグロと優勝の2冠に輝き、2位には半田氏(東西荷扱所)、3位には白磯氏(第一港運)が入賞しました。

大会後、クラブハウス内のパーティールームにおいて行われた表彰では、バスグロ優勝の2冠に輝きました徳橋氏、2位の半田氏、3位の白磯氏の各自スピーチをいただいたあと、おいしい食事とゴルフ談義に花を咲かせていました。そして、ゴルフ会は和やかなうちに終了しました。

親睦を深めるためにも、皆様、是非とも参加をお待ちしております。



みなとSDGsの取り組み ～ CLOSED Mart導入～

京浜海運貨物取扱同業会 広報委員
岡本物流株式会社
吉田 正人

2027年に会社創業100周年を迎えるにあたり、各部署から若手を招集し、「若手を中心とした目標達成への取り組み」としてWGを7月に立ち上げました。

「みなとSDGs」に登録して2年目を迎えることから、SDGsについても取り組む事にしました。

その中から、CLOSED Mart（クローズドマーケット）導入が提案され、神奈川県と「個別協定」をしている（株）ファーストクラスに会員登録をしました。

入会には、従業員100名以上（パート、アルバイト等を含む）の企業・団体でなければなりません。かながわSDGsパートナーに登録すれば、従業員数に関わらず、利用契約が可能となります。

CLOSED Martとは、賞味期限間近や一般流通が難しい食品やブランド毀損や値崩れを防ぐため、やむを得ず破棄される商品を職域販売することで、特別な価格で商品を購入できる通販サイトです。また、売上の一部が生活困窮者支援団体や途上国の子供達への支援として寄付されます。

個人による買い物を通じて、SDGsに関心を持ってもらい、ロス削減に繋がり、手軽に社会貢献活動に参加することを目的としていますので、各個人のメールアドレスで会員登録して利用が可能



になります。利用にあたっては、個人の責任のもと、利用規約を理解して個人情報の取り扱いに納得の上、良識をもって利用してもらうため、当面の対象者は、従業員（正社員、嘱託社員、シニア社員、契約社員、パートタイマー、海外実習生）に限定しました。導入したばかりで評判については未知数ですが、SDGsの達成に向けて、多様な主体とのパートナーシップにより、食品ロス削減をはじめとする社会的課題の解決の一つとして、今回「いそしぎ」において、皆さんにご紹介させていただきました。

食品リサイクル・フードロス削減の取り組み



働きやすい職場環境の整備・啓蒙



寄付

1 貧困をなくそう



2 飢餓をゼロに



3 すべての人に健康と福祉を



4 質の高い教育をみんなに



5 ジェンダー平等を実現しよう



商品のご紹介

賞味期限切迫・訳ありなど



Loacker ミニズミックス10P
(賞味期限:2023/12/31)
価格: 378円(税込)
会員価格: 270円(税込)

29% OFF



ロータス ビスコフ オリジナル
カラメルビスケット 2P×8
(賞味期限2023/7/24)
価格: 260円(税込)
会員価格: 154円(税込)

41% OFF



天然水おかき
まろやかさん
TM-20
価格: 2,160円(税込)
会員価格: 1,000円(税込)

54% OFF



栗田園

栗田園 アールグレ70g
価格: 1,620円(税込)
会員価格: 450円(税込)

72% OFF



BONIQ 低温調理器
BONIQ 2.0 BNQ-10B
価格: 22,000円(税込)
会員価格: 19,250円(税込)

13% OFF

送料無料

nippn



ニッポン にんじんドレッシング 170ml
(賞味期限:2024/1/30)
価格: 756円(税込)
会員価格: 378円(税込)

50% OFF

DHC プロテインダイエット
(15袋入)
価格: 5,040円(税込)
会員価格: 3,568円(税込)

29% OFF



nippn



ニッポン コーンのポタージュ 170g
(賞味期限:2024/1/10)
価格: 540円(税込)
会員価格: 270円(税込)

50% OFF

在庫品・型落ち品など

TOTO
貯湯式ウォシュレット
(音栓機能付)



53% OFF

【施工込み】送料無料
TOTO貯湯式ウォシュレット
(音栓機能付)
価格: 94,490円(税込)
会員価格: 44,800円(税込)



(オニキスブラック) (ミッドナイトブルー) (サンドベージュ)

エルゴベビー
OMNI Breeze 送料無料
価格: 33,990円(税込) 会員価格: 26,512円(税込)



送料無料
エルゴベビー ADAPT
SoftFlex(スレートブルー)
価格: 24,750円(税込)
会員価格: 18,117円(税込)

27% OFF

【期間限定特価】
オーディオテクニカ
完全ワイヤレスイヤホン
ATH-ANC300TW
価格: 22,880円(税込)
会員価格: 8,500円(税込)



63% OFF

【期間限定特価】
音楽プレーヤー機能内蔵
オーディオテクニカ ワイヤレスイヤホン
ATH-SPORT90BT GNV(ゴールドネイビー)
価格: 18,480円(税込)
会員価格: 6,800円(税込)



63% OFF



オーディオテクニカ
ゲーミングヘッドセット
ATH-PDG1a
価格: 18,568円(税込)
会員価格: 8,663円(税込)

53% OFF

ココヨ キャンパス ルーズリーフ
Biz(ドット入り罫線)(普通罫線)
価格: 495円(税込)
会員価格: 99円(税込)

80% OFF



オーディオテクニカ
ワイヤレスヘッドホン
ATH-WS990BT BK
価格: 27,368円(税込)
会員価格: 14,438円(税込)

47% OFF



株式会社大森廻漕店の 新規事業の取り組み



株式会社 大森廻漕店 執行役員経営企画室長
濱森 康人

138万戸。この数字は農林水産省のホームページに記載されている平成12年(312万戸)から令和2年(172万戸)の間に減少した総農家数です。日本の農業は衰退の一途を辿っています。ちなみに名古屋市令和5年11月現在の世帯数は約116万世帯ですから名古屋市の世帯数以上の農家がこの20年間で消滅したことになります。我々は、なぜこの厳しい環境の農業に挑むことになった

のでしょうか...

今から約5年前の2018年12月に弊社の経営会議の折に当時の須藤社長より次のような指示がありました。「わが社は創業から現在まで社会情勢や顧客の要望、社内の状況等によって節目、節目でその事業・業態を変化させてきました。現在、我々はグローバル化や少子高齢化、顧客ニーズの多様化等により、その事業・業態を変化させる時期にきています。そこで新しい事業にチャレンジしていくためのチームを結成し、そのチームに新規事業を考え、役員会に上程して貰いたい。この活動は経営会議のメンバーが全面的にサポートします。」と。

すべてはここからスタートしたのですが翌年の4月には社内から20代～30代の社員を10名募集して新規事業を検討するチーム「Forest」を結成しました。彼らはコロナ禍の大変な時期も含めて約2年半を掛けて6つの提案をしてくれました。その案の中から新規事業に採用されたのが「砂栽培」で



す。この農法にはいくつかの特徴があります。

- ①従来の露地栽培とは違い、土ではなく砂と液体肥料を用いて作物を栽培する。
- ②土地を耕す手間が不要で、場所を選ばない。
- ③高床式の架台に砂を敷設するので、農作業の負担が大幅に軽減される。
- ④無農薬で野菜を栽培できる。
- ⑤砂栽培では1作ごとに砂の状態をリセットできるため連作障害がおきない。等々です。

つまり我々素人でもこのシステムを利用すれば3ヶ月後にはスーパーマーケットに出荷できる品質の野菜を生産できるようになります。高床式で農作業の負担が軽減される特色を活かしてお年寄りやハンディキャップを持った人達が安心して働ける職場を提供できるのではないかと考えて弊社は2022年4月に株式会社大森ロハスクリエイトを設立し、新規事業として農業に着手

することとなりました。現在は大阪府の四条畷市にある(株)グリーンファーム様の農場の1区画にビニールハウスを設置して障がい者の方たちに就労支援を行う『私の太陽農園』(就労継続支援B型事業所)のみなさんにも協力していただいてフルーツトマトを栽培・販売しています。開業1年目は夏の高温障害に悩まされましたがなんとか克服し、現在は冬の暖房に関する課題を解決すべく奮闘しています。また昨年8月には「認定農業者」に認定して頂き、新たなビニールハウスを建設すべく計画しています。

弊社は昨年、創業150周年を迎えました。弊社が挑戦している農業というテーマは様々な課題を抱えていますが、応援して下さる皆様と手を携えて、みんなが笑顔で働けるような職場を作り上げていきたいと思えます。

Instagram :

https://Instagram.co./lohas_create



運輸・物流政策

関東地整局、トレーラー集中分散化と事前荷 繰りの運用へ (23-07-05)

国土交通省関東地方整備局は7月6日～20日、横浜港本牧ふ頭 D1 コンテナターミナルと BC コンテナターミナルで、新港湾情報システム CONPAS を試験運用すると発表した。

両 CT ともに神奈川県トラック協会海上コンテナ部会加盟店社のうち、Cyber Port・CONPAS 利用店社が参加、6月時点で対象は80店社となる。同期間の土日祝日を除く平日に、D1 では、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実現するための運用方法を確立する目的で、搬出・搬入コンテナの実入り・空を対象とする。ターミナルへのトレーラー到着台数が一定の水準を上回ると、トレーラーの待機が発生し、それ以降に到着するトレーラーにも待機が継続して発生することから、搬出入予約制度の導入で、予約枠を10分で5枠設定し、事前に到着時刻を指定する仕組みを試験運用する。一方、BC では、実入り搬出コンテナを対象に、予約情報を活用した事前荷繰りにより、コンテナヤード内の荷役を効率化させることを実現するための運用方法を確立することを目的に試験運用する。具体的には、トレーラーがコンテナを引き取りに来場する前に、搬出対象のコンテナを本船荷役の影響などを受けない場所に移動しておく。本船荷役の影響や不要な荷繰りを回避することで、コンテナの円滑な引き取りが可能となり、コンテナヤード内のトレーラー滞留時間の短縮実現を図る。

国交省 トラックGメンを創設し荷主や元請の 監視強化へ (23-07-19)

国土交通省は、6月に物流の革新に関する関係閣僚会議でとりまとめた物流革新に向けた政策パッケージに基づき、発荷主企業のみならず、着荷主も含め、適正な取り引きを阻害する疑いのある荷主企業元請事業者の監視を強化するため、7

月21日に「トラックGメン」を創設する。同政策パッケージの一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は、2024年問題に対応し「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を策定、トラックドライバーの1運行あたりの荷待ち、荷役作業などにかかる時間を2時間以内に短縮するよう、物流への負担となる商慣行の是正や、運送契約の適正化について定めている。トラックドライバーは、他産業と比較して労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題だが、荷主企業・元請事業者の理解と協力の下、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受などにより、トラックドライバーの労働条件を改善することが急務となっている。国交省は、適正な取り引きを阻害する行為を是正するため、「トラックGメン」を創設、既定定員82人の既存リソースを最大限活用するとともに、新たに80人を緊急に増員し、合計162人の体制とする。

物流革新緊急パッケージ 船舶・鉄道輸送を 倍増へ (23-10-10)

政府は6日午前、トラック運転手の人手不足が深刻化する物流2024年問題への対策を協議する関係閣僚会議を開き、鉄道・船舶の貨物輸送量を今後10年程度で倍増することなどを柱とした「物流革新緊急パッケージ」をとりまとめた。2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的に成果を得るよう速やかに各種施策に着手するとともに、30年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しなどについて、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むとしている。

国交省 CNP認証制度の創設へ 6港湾で試行 (23-11-28)

国土交通省は、港湾のターミナルにおける脱炭素化の取り組みを客観的に評価する認証制度の創設に向けて、東京港・大井コンテナ埠頭1～2号、横浜港・南本牧ふ頭、名古屋港・鍋田ふ頭、大阪港・夢洲C-11、神戸港・ポートアイランド

PC15-17、博多港・アイランドシティで「CNP 認証（コンテナターミナル）」の試行を開始すると発表した。国交省では、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニアなどの受け入れ環境の整備などを図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進している。23年3月には「CNP 認証（コンテナターミナル）」の制度案をとりまとめた。今回、同制度の本格運用に向けて、評価基準の妥当性、認証機関に必要な能力、体制などについて検討するため、試行を開始するもので、より良い制度につながる効果的な試行となるよう、コンテナ取扱量が多く、多様な脱炭素化策に取り組んでいるコンテナターミナルを試行の対象とする。具体的には、コンテナ取扱量の上位6港湾の港湾管理者からの推薦を受けて、試行するターミナルを決定した。

国交省/YKIP/阪神国際港湾、国際戦略港湾の積替、実証輸送で4件選定 (23-12-25)

国土交通省と横浜川崎国際港湾（YKIP）、阪神国際港湾は、国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）における積替実証輸送を初の試みとして公募したが、Ocean Network Express（ONE）、クボタ、OOCL、本田技研/名港海運の4件の実証輸送を選定した。日本発着の国際基幹航路を維持・拡大し、日本産業のサプライチェーンを強化するため、国際コンテナ戦略港湾で国際基幹航路とこれに接続するフィーダー航路の円滑な積替機能を確認し、競争力のあるコンテナターミナルの実現に取り組むため、同実証では、京浜港、阪神港におけるコンテナ貨物の積替輸送に協力する荷主企業などを9月22日から12月15日まで公募したもの。コンテナターミナルにおける積替実証輸送で、積替円滑化に向けた課題などを把握するとともに改善策を検討する。

国交省港湾局予算 CTゲート高度化支援、戦略港湾に639億円 (23-12-26)

22日に閣議決定した24年度予算で、国土交通省港湾局予算（23年度第2次補正含まず）は、全体で前年度比横ばいの2,643億円、うち公共が2,615億1,200万円、非公共が前年度比1%減の

27億8,800万円だった。主な項目別にみると、国際コンテナ戦略港湾の機能強化に639億円（国費）、内航フェリー・Ro/Ro船ターミナルの機能強化に103億円（国費）、国民の安全・安心の確保に1,224億円（国費）をそれぞれ計上した。新規制度として、コンテナ船の大型化に伴うターミナル前での渋滞発生や「物流2024年問題」による陸運事業者の人的リソース不足といった課題に対応するため、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートシステムの導入を支援するための補助を計上。

海外運輸規制

IMO MEPC 80、GHG削減目標を50年頃までにゼロへ新戦略 (23-07-11)

国際海事機関（IMO）は3日からロンドンで開催していた第80回海洋環境保護委員会（MEPC 80）の最終日にあたる7日、国際海運からの温室効果ガス（GHG）排出削減目標を定める「GHG削減戦略」の改定案を採択した。2018年に「GHG削減戦略」を採択し、2030年までにCO₂排出量（輸送量当たり）40%以上削減（2008年比）、2050年頃までにGHG排出量50%以上削減（2008年比）、今世紀中なるべく早期に排出ゼロという目標を設定していたが、MEPC 80で2050年までに国際海運からのGHG排出をゼロ、2030年までに08年比で少なくとも20%、最大30%、2040年までに少なくとも70%、最大80%削減へ強化する新戦略を採択したもの。

欧州危険物国際道路輸送、協定の最新版を義務付け (23-08-10)

国連欧州経済委員会（UNECE）は、今年1月から一般に欧州危険物国際道路輸送協定（ADR）の最新版を発表したが、6カ月の移行期間を経て7月1日からADR 2023が義務化された。ADR 2023の注目すべき変更点は、危険物の梱包、積み込み、充填、積み降ろし、または運送に携わるすべての事業者が危険物安全アドバイザー（DGSA）を任命することが義務付けられたこと。

DGSAは危険物の輸送に伴うリスクの防止を支援する責任があり、以前ADR 2019で導入されていたが、現在は必須要件となった。

欧州委、24年4月にコンソーシアム適用除外廃止 (23-10-12)

欧州委員会は10日、2024年4月25日に期限切れを迎えるコンテナ船社のコンソーシアムを欧州連合(EU)の競争法から一括適用除外する規則(CBER)を更新しないことを決定したと発表した。欧州委では昨年8月からCBERの見直しを巡り利害関係者と協議を進めていたが、CBERはもはや海運部門における競争を促進しないと結論に達したとしている。これにより欧州関係航路のアライアンスは、EU競争法にもとづく個別審査の対象となり、競争法の脅威にさらされることになる。EUのCBERは主に小規模船社を対象に競争法申請コストを削減することで相互に協力し大手船社と競合する代替サービスを提供、競争を促進することを目的としており、欧州委は09年に5年間を限度とするCBERを採択、期間中に競争条件の悪化がなかったとして14年に5年間、20年に4年間の延長を決めたが、20～23年を対象に市場環境とCBERを評価した結果、延長せず失効することを決めたもの。欧州委では20～23年の期間中、パンデミック下で少数の大手船社によるグローバルアライアンス、船社の港湾や物流への垂直統合傾向など大きな構造的変化が起こりグローバルサプライチェーンシステムの弱点が露呈、それはコンソーシアムに起因するものではないが、船社の競争法からの一括適用除外は新たな市場状況にはもはや適応していないと判断したとしている。

通関

関税局が注意喚起、10月1日に輸入申告や税関事務管理人制度見直し (23-08-14)

財務省関税局は23年10月1日から輸入申告項目・税関事務管理人制度を見直し、輸入申告時に記載を求めている「貨物を輸入しようとする者の住所及び氏名」が関税法施行令上の輸入申告項目に追加、また、税関事務管理人の届出項目に「届出者と税関事務管理人との関係」等が追加されるとともに、税関事務管理人との委任契約関係

書類の添付が義務化されることから改めて注意を喚起した。越境EC(電子商取引)の拡大に伴い、通販貨物等の輸入が増加し、不正薬物や知的財産侵害物品等の密輸が多数摘発。FS(フルフィルメントサービス)利用貨物については不当に低い価格で輸入申告することで関税などをほ脱するという脱税事案が顕在化している背景を踏まえ、円滑な輸入を引き続き確保し、水際取締りの実効性の確保及び適正な課税を実現するため制度を見直したもの。

財務省関税局、保税制度の改善へアンケート調査 (23-08-25)

財務省関税局は、近年、輸入貨物の急増や物流業界の人手不足等、国際物流を取り巻く環境が大きく変化していることに対応、貿易の円滑化を図るため、保税制度やその運用の改善への取り組みの一環として、日本関税協会に委託し9月22日午後5時締め切りでアンケート調査を開始した。アンケートは、保税地域の許可等を受けている事業者だけでなく、保税関係の手続きを日頃実施している事業者や、保税制度に関心のある人にも協力を求めている。

中国が原産地証明書申請を電子化 (23-10-24)

中国海関総署は20日、輸出品原産地企業の登録事項の取り消しを発表した。国境を越えた貿易ビジネス環境のさらなる最適化と貿易の利便性の向上を図るため、11月1日から輸出貨物原産地企業の登録事項を取り消し、原産地証明書は直接、中国国際貿易単一窓口(中国国際貿易シングルウィンドウ)、インターネット+税関、中国国際貿易促進委員会申告制度などを通じて申請できる。

WCO/IAPH 税関と港湾の協力ガイドライン (23-11-06)

世界税関機構(WCO)と国際港湾協会(IAPH)はこのほど、「税関と港湾当局の協力に関するガイドライン」を発表した。同ガイドラインはデータフローのデジタル化を中心に、データガバナンスポリシーの確立や互いの事業への理解を確保するための税関と港湾局の協力方法を概説、さまざまな関係者や革新技術の利用を含め事業プロセスとITシステムをカバーする。またWCOと国際海事機関(IMO)の参照データモデルに準

拠しつつ、物流・運用データセットを単一提出できる税関、港湾の各システムの相互運用についても説明している。

韓国と英国が税関相互支援協定 (23-11-28)

韓国関税庁 (KSC) と英国歳入関税庁 (HMRC) は 22 日、ロンドンで局長級会議を開き、「韓・英税関相互支援協定」を締結した。協定が発効すれば、薬物などの物品取引に対する取り締まり、通関手続きの簡素化などで相互協力と支援に対する法的な基盤が整備される。

韓国・印が原産地証明書申請手続き電子化

(23-12-13)

韓国関税庁 (KCS) とインドの中央間接税・関税委員会 (CBIC) はこのほどニューデリーで開催したハイレベル会合で、「韓-インド原産地証明書電子交換システム (EODES)」の開通式を行った。EODES は技術的準備を終えて 12 月 22 日から正式運営を開始する。これにより、両国の輸出企業は、韓国・インド包括的経済連携協定 (CEPA) にもとづく特惠関税の適用で紙による原産地証明書 (C/O) の提出する必要がなくなる、C/O の申請手続きが電子化されることで、既存の紙による手続きに 4~6 日かかっていた時間が大幅短縮、物流費用の節約はもちろん、C/O の確認で発生する通関問題も防止できるなど効果が期待される。

AEO通関業者が260で最多の751者に

(23-12-18)

財務省関税局がまとめた 12 月 14 日現在の認定事業者 (AEO 事業者) 数は 751 者と 4 月 1 日現在の 740 者から 11 者増えた。AEO 事業者の内訳は、特定輸出者が 230 者、特定輸入者が 102 者、保税承認者が 150 者、認定通関業者が 260 者、特定保税輸送者が 9 者で、2 制度認定事業者は 149 者、3 制度認定事業者が 7 者となっている。AEO は、貨物のセキュリティ管理と法令順守 (コンプライアンス) の体制が整備された事業者に対し、税関が承認・認定し、税関手続の緩和・簡素化策を提供する制度。

カンボジアが到着時のCIQ手続きオンライン化

(23-12-21)

カンボジア内務省は、カンボジア到着時の入国

管理、税関、検疫手続きを「Cambodia e-Arrival Card」としてオンライン化し、来年 1 月 1 日から試験運用を開始すると発表した。現在は紙媒体のフォームにより行われているが専用サイト (www.arrival.gov.kh) またはアプリ (Cambodia e-Arrival: CeA) を通じて可能となるもので、来年 1 月 1 日から 6 月 30 日までの試験運用期間中は、オンライン手続きに加えて既存の紙媒体フォームによる手続きも可能だが、7 月 1 日の本格運用開始以降はオンライン手続きに一本化される。

IT/システム/スマートポート

GSBNがeB/Lをトークン化で覚書

(23-11-08)

物流 IT ソリューション大手 CargoSmart (香港) のブロックチェーン (分散型台帳) 技術を用いたオープンプラットフォームの Global Shipping Business Network (GSBN) はこのほど、中国の EC 最大手、Alibaba の金融部門である Ant Group と提携、船荷証券 (B/L) のトークン化で協業する覚書 (MoU) を締結した。ブロックチェーンを使用し B/L をトークン化することで貿易金融へのアクセスを拡大する取り組みで、今年末までに概念実証を行う予定。Ant Group はこのほど現実資産 (RWA) 専用 Web3 ソリューションを提供する ZAN ブランドを創設、GSBN との提携では ZAN が GSBN 上で発行された電子 B/L (eB/L) を取得し複数のブロックチェーンネットワーク上でトークン化する。現在の貿易の 80~90% は貿易金融に依存し、貿易金融の 42% は B/L を用いた金融機関の信用状 (L/C) と保証に依存しているが、アジア開発銀行 (ADB) によると貿易金融を獲得できていない潜在的貿易額は 2.5 兆ドル以上にものぼる。eB/L をトークン化することで貿易金融へのアクセスが容易になるとともに、資金提供者間の競争が高まり貿易金融の利用者側のコスト削減が期待される。

トレードワルツ 越FPTと追加MoU締結

(23-12-21)

貿易情報連携プラットフォーム TradeWaltz を運営するトレードワルツは 16 日、都内で開催した日越経済フォーラムに出席、ベトナム大手 IT

企業で同国税関システム運営者かつベトナム初の貿易プラットフォーム TradeFlat を開発したベトナム FPT Information Systems Corporation (FPT) と追加のマーケティング協業 MoU を締結した。トレードワルツは、20 年経済産業省のサプライチェーン多元化など支援事業として、三菱商事プラスチックのベトナム向け取り引きで、信用状のやり取りで TradeWaltz を提供、その後も FPT 含むベトナム現地企業と貿易コンソーシアム設置や、プラットフォームづくりに関して協議を重ねてきた。

海運・インターモーダル・フォーディング

23年1Hのアジア発米国向け荷動き21.8%減、日本は9.0%減 (23-07-13)

米国の調査会社、Descartes Datamyne が米国税関の ACE・B/L データをもとにまとめた6月のアジア主要10カ国・地域発米国向け往航コンテナ輸送実績(母船積地ベース)は前月比で0.1%増加したが前年同月比では12.9%減の147万3,191TEUと11カ月連続のマイナスになった。世界発米国向け輸入合計も14.6%減の208万505TEUで、アジア発のシェアは70%だった。6月の国別では、中国が16.8%減の84万4,700TEUと10カ月連続のマイナスになったほか、韓国は10.5%減の15万4,134TEU、ベトナムは5.6%減の14万7,107TEU、台湾も3.0%減の7万8,480TEUだった。一方インドは5.7%増の6万2,295TEUだった。日本は8位で0.8%増の3万3,319TEUだった。品目別では、首位の「家具類」(HS94)が19.8%減の23万9,578TEU、「機械類」(HS84)は6.3%減の15万7,503TEU、「プラスチック」(HS39)も12.4%減の12万5,930TEUとほとんどの主要品目がマイナスになったが、「電子電機」(HS85)のみ7.6%増の14万2,342TEUと増加した。今年上半期(1~6月)の往航実績は前年同期比21.8%減の817万1,160TEU、米国向け全体は19.2%減の1,184万757TEUでアジア発のシェアは69%だった。国別では全ての国で前年割れとなり、中国が25.2%減の465万2,731TEU、韓国は11.0%減の94万2,301TEU、ベトナムが19.8%減の73万1,472TEU、台湾は20.7%減の42万8,216TEU、シンガポールは10.1%減の37万6,802TEUだった。日本は8位で9.0%減の18

万3,167TEUだった。

また5月の米国発アジア主要10カ国・地域向け(復航、最終仕向地ベース)は前年同月比11.9%減の45万2,316TEUで、1~5月累計は前年同期比0.5%増の233万9,939TEUだった。5月の仕向け国別では首位の中国が前年同月比16.1%減の11万3,129TEU、韓国は3.0%減の5万7,969TEU、日本が13.9%減の5万7,289TEU、インドは9.8%減の5万3,135TEU、ベトナムは21.0%減の3万9,533TEUだった。品目別で見ると、首位の「パルプ・古紙」が3.1%減の8万5,285TEU、「プラスチック」(HS39)は18.4%増の4万4,128TEU、「牧草・豆類」(HS12)は38.7%減の3万6,993TEU、「調整飼料」(HS23)が3.6%減の2万8,690TEUだった。

23年1Hの北米往航荷動き22.7%減、前年割れも高水準維持 (23-07-26)

日本海事センターがJOC-PIERSデータをもとにまとめた6月のアジア18カ国・地域から米国向け往航コンテナ荷動きは、前年同月比11.0%減の161万3,132TEUと10カ月連続のマイナスになった。6月の国別では、中国が前年同月比13.6%減の89万6,165TEU、韓国は6.6%減の9万7,351TEU、台湾は0.5%増の5万9,953TEU、日本も3.1%減の5万2,581TEUだった。ASEANは9.6%減の38万7,577TEUで、うちベトナムは10.8%減の19万9,799TEU、タイは1.5%減の8万2,655TEU、インドネシアが27.1%減の3万2,206TEU、マレーシアも7.5%減の3万1,782TEUだった。南アジアは6.8%減の11万2,992TEUで、うちインドは0.1%増の8万8,960TEUだった。今年上半期(1~6月)の往航荷動きは前年同期比22.7%減の867万1,217TEUで、うち中国が25.5%減の475万8,589TEU、韓国が6.9%減の57万3,597TEU、台湾は24.7%減の31万2,716TEU、日本も8.3%減の30万6,745TEUだった。ASEANは21.8%減の205万1,117TEUで、うちベトナムが24.3%減の100万6,578TEU、タイは13.4%減の42万9,694TEU、インドネシアは27.4%減の21万6,155TEU、マレーシアも24.4%減の17万3,973TEUだった。南アジアは18.0%減の63万3,620TEUで、うちインドは14.8%減の48万7,680TEUだった。

世界フォワーディング市場、2年連続縮小

(23-08-02)

物流市場調査会社、Transport Intelligence (Ti、英国) の最新分析によると、今年の世界のフォワーディング市場規模は前年比 3.9% 減の 3,343 億 4,400 万ユーロと 2 年連続減、今後 5 年間 (23 ~ 27 年) の年平均成長率 (CAGR) は 1.6% にとどまる見込み。22 年のフォワーディング市場は、好調だった 21 年からの反動もあり前年比 3.7% 減の 3,480 億 9,400 万ユーロ、このうち航空貨物がウクライナ侵攻以降の急減や欧米での消費減退で 7.3% 減の 1,317 億 3,000 万ユーロ、海上貨物はウクライナ侵攻や中国の経済軟調、運賃低下で 1.5% 減の 2,163 億 6,400 万ユーロだった。23 年は前年比 3.9% 減の 3,343 億 4,400 万ユーロを見込み、このうち航空貨物は 4.7% 減と下げ幅を縮小する一方、海上貨物は消費の減退と船腹過剰、港湾混雑の解消が運賃を押し下げ、3.5% 減の 2,087 億 5,000 万ユーロと下げ幅が拡大する見込み。

Xeneta、世界長期運賃指数、前月比9.5%下落しピークシーズン不調を予測

(23-08-02)

貨物輸送市場情報プラットフォームの Xeneta (ノルウェー) がまとめた 7 月の世界長期契約海上運賃指数、XSI (Xeneta Shipping Index、2017 年 1 月 = 100) は前月比 9.5% 減の 183.6 で 11 カ月連続の前月比マイナス、前年同月比では 57.8% 下落した。Xeneta では世界的にコンテナ需要が前年同月に比べ低くピークシーズンは不調になる可能性が増しており、もし物量が増えたとしても新造船のデリバリーが上半期 (1 ~ 6 月) に 40 隻・99 万 TEU、下半期にも同等の増加が見込まれることから供給過剰は免れないと指摘している。7 月 XSI の地域別では、極東は輸出が前月比 2.7% 減の 188.62 で 21 年 4 月以来の低値、前年同月比では 69.5% 減だった。輸入は 120.2 で前月比 13.3% 減だった。米国は輸入が前月比 2.9% 減の 231.6 で、西岸港労働紛争の影響などで依然 200 (2017 年 1 月の 2 倍) をキープ、輸出は前月比 7.3% 減の 135.5 だった。

韓日間23年1Hコンテナ輸送量、16.7%減の約74.3万TEU

(23-08-04)

韓国近海輸送協議会 (KNFC) がまとめた今年

上半期 (1 ~ 6 月) の韓日航路のコンテナ輸送量はローカル、フィーダー、積み替え (T/S) 貨物を合わせた往復航の総合計で 74 万 2,586 TEU と前年同期に比べ 16.7% もの大幅なマイナスを記録した。ローカル貨物は 30 万 1,569 TEU で 11.1% 減少、このうち韓国から日本向け輸出は 40 万 8,519 TEU で 18.4% 減、日本からの輸入は 33 万 4,067 TEU で 14.5% 減と輸出入とも 2 ケタのマイナスだった。

また、フィーダー貨物は 8 万 2,795 TEU で 55.55% も大幅な落ち込み、T/S 貨物は 35 万 8,222 TEU で 2.3% 減の小幅マイナスにとどまった。

ClassNK、EVの安全輸送ガイドライン・対策リスト公開

(23-08-22)

日本海事協会 (ClassNK) はこのほど、「電気自動車安全輸送ガイドライン」と「電気自動車火災対策検討リスト」を公開した。電気自動車の海上輸送での安全性強化を目的に、「電気自動車安全輸送ガイドライン」では文献調査のほか、専門家、運航者、メーカーなどのヒアリングを基に電気自動車火災の特徴と対応指針を解説し、電気自動車輸送のための追加の火災安全対策が講じられた船舶であることを示す船級符号の付記 (ノテーション) の要件も規定している。「電気自動車火災対策検討リスト」では、火災対策の新規検討、関連技術開発の参考となるよう早期発見、抑制、延焼防止、消火のための約 40 件の個別対策について効果とメリット、課題や留意事項を紹介している。

アジア発欧州向け23年1H荷動き2.3%増 中国発3%増、北東ア発10.8%増

(23-08-30)

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 11.9% 増の 149 万 1,197 TEU で 4 カ月連続のプラスになった。特に自動車や建機などの増加が全体を押し上げた。往航の仕出し地域別では全地域で増加し、香港を含む中国が 13.3% 増の 114 万 8,274 TEU、北東アジアも 32.4% 増の 15 万 4,161 TEU、東南アジアも 7.0% 減の 18 万 8,762 TEU だった。仕向け地域別では、北欧州が 3.2% 増の 91 万 5,284 TEU、西地中海は 20.5% 増の 27 万 8,908 TEU、東地中海は 38.9% 増

の29万7,005TEUだった。欧州からアジア向け復航は0.3%増の52万7,906TEUと24カ月ぶりのプラスになった。6月の仕出し地域別では北欧州が前年同月比0.6%減の36万6,743TEU、西地中海は0.6%減の8万6,486TEU、東地中海は5.6%増の7万4,677TEUだった。6月の仕向け地別では、東南アジア向けが13.8%増の15万5,772TEU、一方、中国は4.5%減の25万3,709TEU、北東アジアも4.6%減の11万8,410TEUだった。今年上半期（1～6月）の往航コンテナ荷動きは、前年同期比2.3%増の818万7,870TEUだった。往航の仕出し地域別で、香港を含む中国が3.0%増の612万5,910TEU、北東アジアも10.8%増の93万8,611TEU、一方東南アジアは7.1%減の112万3,345TEUだった。仕向け地域別では、北欧州が4.9%減の499万6,948TEU、西地中海は5.6%増の150万3,222TEU、東地中海は27.4%増の168万7,700TEUだった。

日中コンテナ荷動き23年1Hは往航14.6%減 (23-08-30)

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、前年同月比14.2%減の65万1,290トンと16カ月連続のマイナスで、金額ベースでも7.3%減の8,076億円、中国からの復航は13.1%減の176万8,312トンと2カ月連続のマイナスで、金額ベースでも3.3%減の1兆5,340億円だった。上半期の往航荷動きは前年同期比14.6%減の370万5,000トン、金額ベースで9.5%減の4兆3,090億円、復航は4.9%減の1,030万6,000トン、金額ベースでは10.5%増の8兆8,026億円。

アジア域内23年1H荷動き5.8%減・2,188万TEU (23-08-30)

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2.1%減の420万1,978TEUと11カ月連続のマイナスになった。今年上半期（1～6月）は前年同期比5.8%減の2,187万8,666TEUだった。

船社の供給調整で北米西岸向け運賃上昇 (23-09-11)

貨物輸送市場情報プラットフォームを運営するXeneta（ノルウェー）によると、9月初旬の

中国から米国西岸向けスポット運賃は2,200ドル／FEUで6月末から73%上昇し11カ月ぶりの高水準となった。同航路の長期契約運賃（8月発効分）も2,000ドル／FEUを超え、6月の安値から25%上昇している。約1年の運賃下落を経て、足元での運賃上昇について、Xenetaはアジア／北米西岸航路の船腹量が7～8月に前年比14%減と船社の供給調整が奏功したためとみており、昨年からの運賃が下落傾向で消費需要も不確実なことから新たな契約を控えてきた一部荷主には困難な状況と指摘、船社が共同戦線を張って需給バランスを引き締めることでスポット、契約とも9月中も上昇傾向が続くと予測した。また10月1日からの中国の国慶節休暇で更なる上昇圧力がかかる可能性があるとしている。

ONEが西九州～神戸フィーダー（23-09-20）

Ocean Network Express（ONE）は今週から、長崎、熊本、八代、薩摩川内と神戸を結ぶ西九州内航サービスの利用を開始した。これにより西九州各港と神戸をつなぎ、神戸でONEの東南アジア、欧米向けサービスに接続できる。

Linerlytica、北米東岸の船腹量20%増で運賃下落続く（23-09-20）

コンテナ市場分析会社、Linerlyticaによると、直近5週間（33～37週）の極東／北米東岸航路の平均船腹量は24万6,000TEUで前5週間の20万4,000TEUから20%も増加した。同航路の消席率は85%に低下、スポット運賃（SCFI）は3,100ドル超から2,550ドル／FEUへと下落しており、船社は中国国慶節休暇に合わせ41週（10月9～15日）に運航の40%をキャンセルしたが、運賃下落は止められない見込みだ。Linerlyticaでは新造船のデリバリーが20万TEU超の一方、スクラップは月1万TEU未滿と緩慢なうえ待機船は依然少なく供給過多による運賃下落が継続、特にアジア／北欧州、アジア／北米東岸航路で悪化した消席率向上のための運賃引き下げが起こっているという。

欧州域内22年のCO₂排出量過去最高、コンテナ船由来は3,790万トン（23-09-21）

輸送からの排出ゼロを掲げるEUのNGO、Transport & Environment（T & E）によると、2022年の欧州域内における船舶由来のCO₂排出

量はパンデミック前の水準を上回り、1億3,500万トン以上で過去最高を記録した。2021年は1億2,630万トン、2020年は1億1,780万トンとパンデミック期間中の排出量から反発、さらに2019年の1億3,370万トンを上回る結果になった。欧州域内を航行する船社は毎年、排出量データをEUに提出する義務があり、今年は船社からのデータ提出に遅れが発生し、明らかになっている以上の排出が発生したと見ている。船種別ではコンテナ船が最大の排出源で3,790万トン、バルカーは1,830万トン、オイルタンカーが1,350万トン、LNG輸送船は1,070万トン、クルーズ船は690万トンでクルーズ船とLNG輸送船の運航増加が排出増の大きな要因になっている。

スエズ運河、24年1月から最大15%通航料値上げ発表 (23-10-19)

エジプト・スエズ運河庁 (APC) このほど、ほとんどの船種の運河通行料を2024年1月15日から、15%値上げすると発表した。対象となるのは原油タンカー、プロダクトタンカー、LNG/LPG船、ケミカルタンカーとその他のタンカー、コンテナ船、自動車専用船、クルーズ船、特殊浮体物で、その他のバルカー、在来線、Ro/Ro船、軍艦の通行料は5%値上げする。

Drewry運賃指数、9週ぶり下げ止まり 欧州、大西洋航路が往復航値上げ寄与 (23-10-23)

Drewry Maritime Research (英国) が19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、1,364ドル/FEUと前週から横ばいで安定を維持、8週連続の下落傾向が止まったが、前年同期を60%下回った。コロナ禍前の2019年平均1,420ドル/FEUを4%下回り、ここ3年間で最低水準となり、年初からの平均は1,720ドル/FEUで、10年間の平均2,677ドル/FEUよりも957ドル低い水準だった (2020年から22年はコロナ禍で記録的な上昇を示した)。

先週のスポット運賃を航路別にみると、上海→ジェノアが3% (43ドル) 下落し1,370ドル/FEU、ロサンゼルス→上海が2% (20ドル) 下落し、811ドル/FEU、上海→ロサンゼルスが1% (17ドル) 下落し1,979ドル/FEUへ値下がりした。

逆に、ニューヨーク→ロッテルダムは4% (26ドル) 上昇し703ドル/FEU、ロッテルダム→上海が3% (16ドル) 上昇し476ドル/FEU、ロッテルダム→ニューヨークが2% (29ドル) 上昇し1,564ドル/FEU、上海→ロッテルダムも1% (14ドル) 上昇1,024ドル/FEUと小幅アップしたほか上海→ニューヨークは横ばいの2,629ドル/FEUで安定を維持した。

Xeneta、北欧州航路の3Q排出量指数が大型船増で改善 (23-10-26)

貨物輸送市場情報プラットフォームを運営するXeneta (ノルウェー) がまとめた今年第3四半期 (3Q、7~9月) の極東/北欧州航路の炭素排出量指数 (CEI: Carbon Emissions Index) は86.2で、大型新造船の投入増により前年2Q以来の最低値 (好成績) となった。平均船型は1万9,000TEU超、船齢は6.6年でCEI開始以来最も低くなった。2Qに比べ同航路の船腹量は14.6%増加し、消席率は1.4pt減と市場環境は厳しいが、各船社の消席率は21年2Q以降平均90%以上を維持している。船社ではOcean Network Express (ONE) が77.4でトップ、CMA CGM (仏)、Evergreen (台湾) がいずれも79.6で同率2位だった。

Xenetaが市況予測、24年は需要2.5%増、供給6.5%増 (23-10-27)

貨物輸送市場情報プラットフォームを運営するXeneta (ノルウェー) はこのほど、2024年のコンテナ市場予測をまとめ、24年は需要が2.5%増に対し船腹供給が6.5%増、スポット運賃は不安定な一方、長期運賃は今年より安定し、スポットと長期は大きく乖離せず推移すると予想した。Xenetaは来年の市況での注目ポイントとして (1) 消費者支出、(2) 船腹増加、(3) 古典的な季節性の復活、(4) 米国東岸・ガルフの港湾労使交渉、(5) 2Mの解体、(6) 炭素排出規制、の6点を挙げた。 (1) では世界GDP成長率予測が23年、24年は3%と鈍化する見込みから、24年のコンテナ輸送需要はTEUベースで2~3%の増加と予測、(2) では23年に続き24年は史上最高レベルで船腹が増加、16年の65.7万TEUには及ばないが解撤が増加するほか、船社は減速航海、投入船追加などを行い、大型船をカスケード (転配) することで主要航路の均衡を守る一方、小規模航路の収益

性を犠牲にする可能性もある。また(4)では東岸・ガルフ港湾労組 (ILA) と使用者側の USMA の現行労働協約が9月30日に失効、労働争議となった場合24年初頭から貨物に影響を与え、西岸向け運賃が上昇し西岸／東岸のスポット運賃差が縮小、荷主は運賃だけでなく輸送時間や信頼性、予測可能性を考慮する必要があると指摘。(5)では2Mの解消(25年1月)と、欧州でのコンソーシアム規則廃止(24年4月)により不確実性が増す見込みで、荷主は起用船社が少ないサービスに集中しサービス範囲を縮小するかどうかなど戦略を知る必要があると注意を促した。(6)ではEU周辺でフィーダーではなく内陸輸送を選択する船社や荷主が増える可能性があると言及した。

Sea Intel、24年が供給過剰のピークも需給バランスは最短2028年 (23-10-27)

海運調査会社の Sea Intelligence (デンマーク) によると、現時点で考えられる最も楽観的なシナリオでもコンテナ海運の需給がバランスするのは最短で28年、供給過剰は24年が最悪となる見込み。Sea Intelligence は合理的な範囲内の最も楽観的なシナリオとして、(1) 24年からの荷動きの伸び率が金融危機後～パンデミック前(11～19年平均)と同じ年3.8%で成長、(2) 23～26年の供給の伸び率は現在の発注残に基づき算出、(3) 26年以降の供給の伸び率は過去10年間の最低値(2016年)と同じ1.3%増、(4) 構造的要因として市場の均衡を保ちつつ供給が需要の伸びを上回れるのは最大2.2pt、と仮定した。これを基に20年～30年における供給過剰率をパンデミック前の標準と比較した結果、需要の爆発的増加や新たなパンデミックによる船腹吸収、船社が発注を停止し大規模な係船を行うなどの事態が起きない限り、19年レベルの需給バランスとなるのは28年になるとみられる(図)。パンデミック発生後の20年から8年間で需給が拮抗、これは08年発生時の金融危機と同じサイクル(17年に需給拮抗)となる。Sea Intelligence は供給過剰は24年に最悪の状態となり、26年までに過剰船腹の3分の1が吸収されると予測、ただし需要や構造的要因が前提を下回る可能性も高く、その場合は需給拮抗は30年もしくはそれ以降になる可能性があると言及している。

BIMCO、コンテナ船の船齢、14.2年で過去最高 (23-10-30)

ボルチック国際海運協議会 (BIMCO、英国) によると、現在の世界のコンテナ船隊の平均船齢は14.2年で過去最高に達した。全体の21%が20年以上の老齢船で、このうち6,000TEU未満が大半を占め、今後小型～中型船が解撤対象となる見込み。コンテナ船隊の平均船齢は2010年8月に9.9年と近年では最低となったのち増加に転じ、以後13年間で新造船デリバリーが2,516隻、解撤が1,384隻だが平均船齢を下げるには至らず、13年間で船齢は4.3年増加し14.2年と過去最高、他主要船種に比べてもドライバルク(11.9年)、タンカー(12.8年)より高くなっている。現在のコンテナ船隊のうち21%が船齢20年以上で、このうち2,999TEU以下が76%、3,000～5,999TEUが16%と新造船発注がポストパナマックス船に集中したことから小～中型船の老齢化が進んでいる。また全体の70%以上が低速航行による燃費削減を想定されていない船齢10年以上の船舶となっている。船齢20年以上の老齢船は2,999TEU以下が994隻、3,000～5,999TEUが210隻就航しているが、発注残は2,999TEU以下が317隻、3,000～5,999TEUが100隻と就航船を大幅に下回っている。

24年末までのデリバリー、365万TEU 供給過多で上位7社の競争激化 (23-11-01)

香港の海運調査会社、LinerLyticaによると来年の新造船デリバリーは記録的な量で、これによりコンテナ船社上位7社の競争が激化する見通し。24年12月までの新造船デリバリー量は365万TEUと記録的な量を予定し、このうち65%がMSC(スイス)、Maersk(デンマーク)、CMA CGM(仏)、COSCO Group(中国)、Hapag-Lloyd(独)、Ocean Network Express(ONE)、Evergreen(台湾)の上位7船社向けで、大手船社の競争がさらに激化するとみているもの。LinerLyticaは足元の市況について今年10月の引き渡しは5カ月連続で20万TEU超と大量を持続する一方、解撤(スクラップ)は直近30日間で2万2,000TEUにとどまり、用船料は6月から既に25%低下、船腹追加に消極的だったMaerskもここ数週間意欲をみせているほか、Hapag-

Lloyd は用船契約 5 年の 1 万 4,372TEU 型 9 隻が来月からデリバリー開始、極東／米国東岸航路の AA7 Service に投入予定など、船社の供給削減は停滞しており、足元で反発上昇しているスポット運賃は今後数週間持続するかを問われると指摘した。

Drewryリーファー市場レポート、23年のRef貨物0.5%減 (23-11-24)

Drewry (英国) がまとめた最新のリーファー貨物市場レポートによると、今年のリーファー貨物量は前年比 0.5% 減で、前年の 0.8% 減に続き 2 年連続の前年割れ、来年にプラスに転じ、23 - 27 年は年平均成長率 3.2% で拡大を続ける見込み。今年 3Q (7 ~ 9 月) ~ 4Q (10 ~ 12 月) のリーファー貨物需要は弱く、3Q の品目別では引き続き肉が最大だが、米国とブラジルからの豚肉輸出が堅調な一方、牛肉輸出と中国の需要が減速、魚介類も大西洋海洋熱波により漁獲量が年初から低水準で需要も減退中。果物はエルニーニョの影響でほぼ全ての主要生産地からの輸出が減少した。またパナマ運河の通航枠削減により輸送能力が減少、予約枠確保のためにスケジュールが厳格化しチリ、ペルー、エクアドルに貨物が残されるリスクがあるほか、予約できないリーファー専用船のチャーター便や季節便はマゼラン海峡やホーン岬経由への迂回を余儀なくされ、コスト上昇、トランジットタイム延長につながると予測される。足元のリーファー貨物の需要減少を受け、リーファー主要 15 航路の加重平均に基づく今年 3Q のリーファーコンテナ貨物運賃指数は前年同期比 34% 減とドライ運賃の 74% 減に比べ小幅ながら下落しており、Drewry ではこの傾向が今年第 4 四半期 (10 ~ 12 月) まで継続、24 年は下落幅を拡大するとみている。

Sea Intel、東西航路、依然供給過多で持続不可能な水準に (23-11-27)

デンマークの海運調査会社、Sea Intelligence によると、東西航路の船腹量は依然として過剰で、持続不可能な水準となっている。中国・国慶節休暇後から年末 (42 週 ~ 52 週) までのアジア／北米航路、アジア／欧州航路の船腹量を 2019 年、2016 ~ 2019 年の年平均と比較してパンデミック前水準からの増加率を割り出したもの。これによるとアジア／北米西岸航路は 16 ~ 25% 増加、

アジア／北米東岸航路は 22 ~ 32% 増、アジア／北欧州航路は 8 ~ 11% 増、アジア／地中海航路は 36 ~ 38% 増でいずれも「持続不可能な増加」となっている。Sea Intelligence ではこの過剰船腹に対し、船社は年末までの 6 週間で大規模な欠便を打ち出すか、新年まで船腹過多と運賃下落を許容し春節中に相殺するかの 2 通りの対応を予測、前者では船腹は削減できるが突然の供給混乱となるため荷主は反発するだろうと予測した。

THE Alliance、アジア／北米東岸船をパナマ運河避けスエズ、喜望峰経由 (23-12-05)

Hapag-Lloyd (独)、Ocean Network Express (ONE)、Yang Ming (台湾)、HMM (韓国) で構成する THE Alliance はパナマ運河の通航制限による混雑を回避するため、11 月下旬からアジア／北米東岸航路の East Coast Loop EC1 ~ 2、6 の 3 サービスでスエズ運河経由で運航を開始した。EC1 は、11 月 27 日釜山発、"Madrid Express" (Voy.016E)、12 月 3 日釜山発 "Basel Express" (Voy.048E)、8 日釜山発 "Dortmund Express"、14 日釜山発 "Ulsan Express" (Voy.045E) をスエズ運河経由に変更し、復航はいずれもサバンナ発で 11 月 4 日発 "Hyundai Hope" (Voy.052W)、9 日発 "Hyundai Victory" (Voy.050W)、12 日発 "Hyundai Drive" (Voy.049W) が喜望峰経由に、また 11 月 17 日発 "Hyundai Dream" (Voy.051W)、12 月 7 日 "Hyunmdai Respect" (Voy.033W) がスエズ運河経由になる。EC2 は往航が、いずれも釜山発で 11 月 27 日発 "Al Qibla Express" (Voy.030E)、12 月 2 日発 "New York Express" (Voy.030E)、8 日発 "Al Riffa" (Voy.025E) がスエズ運河経由に、また復航もいずれもノーフォーク発で、11 月 13 日発 "Southampton Express" (Voy.037W)、20 日発 "Unayzah Express" (Voy.030W)、21 日発 "Hyundai Pride" (047W)、12 月 3 日発 "Hyundai Honour" (Voy.034W) をいずれもスエズ経由に変更する。また EC6 は往航の釜山発が、11 月 28 日発 "Ever Smile" (Voy.114E)、29 日発 "MOL Celebration" (Voy.094E)、12 月 5 日発 "MOL Courage" (Voy.056E)、また復航のモービル発が 12 月 12 日発 "ONE Competence" (Voy.087W) がいずれもスエズ経由となる。

BIMCO、24年、25年とも需給緩和で運賃に下方圧力 (23-12-05)

ボルチック国際海運協議会 (BIMCO、英国) はこのほど、コンテナ定期船市場は2024年、2025年とも船腹供給が輸送需要の伸びを上回り、需給は引き続き緩み、運賃、定期用船料、中古船価格にさらなる下方圧力がかかると予想した。レポートによると、新造船の契約は通常より速いペースで続き、過去最高水準に近いを維持し、2024年、2025年とも500万TEUに達する一方、船舶のリサイクルは依然として低調で、今後勢いを増すとみられる2024年は72万TEUがリサイクルされると予想される。2023年の供給は22年より港湾混雑の改善で、船隊を6%上回るペースで増え、パナマ運河の通航制限はいまのところコンテナ船のスケジュールに影響していない。これまでのところ、コンテナ船は22年に比べ平均3.8%減速、2024年はさらに減速で航海速度はさらに2%遅くなると見通した。船腹量は2024年に8.8%、2024年には6.4%の伸びが見込まれ、港湾混雑の緩和、減速航行で、供給量は2024年に6.8%、2024年に6.4%の伸びが予想される。一方、輸送需要は往航と域内航路の荷動き量が回復し、需要の伸びは2024年で3~4%、2025年は3.5~4.5%となり、需給は引き続き緩み、運賃、定期用船料、中古船価格にさらなる下方圧力がかかると予想している。

パナマ、スエズ忌避の動き拡大し船腹吸収、運賃底上げ効果も (23-12-11)

海外の海事メディアによると、パナマ運河の通航船規制の強化と紅海における武装勢力による船舶への攻撃増加は、コンテナ船社の急速な運河離れを引き起こしていると伝えている。すでにアジア/北米東岸航路では、Hapag-Lloyd (独)、Ocean Network Express (ONE)、Yang Ming (台湾)、HMM (韓国) で構成する THE Alliance の EC6 が6便をスエズ運河経由にルート変更、また CMA CGM (仏)、Evergreen (台湾)、COSCO (中国)、OOCL (香港) で構成する Ocean Alliance も AWE5 で一時的にパナマ運河経由を避けるスケジュールに変更している。一方で紅海を通るスエズ運河通航を忌避する動きも急速に広がっており、今後多くの船舶が往復航

で喜望峰経由でう回するようになるとしている。今後、両運河をう回するサービスはさらに増加が予想され、う回でトランジットタイムが伸び、急増しつつある供給船腹を吸収するとともに、航行距離の増加に伴うチャージにより運賃の底上げ効果が発生する可能性があると指摘している。

2030年の太平洋航路のコスト、低炭素燃料使用で最大450ドル/TEU増 (23-12-11)

海事・海洋関連の持続可能性に関するコンサルタント、UMAS (英国) がまとめた最新調査レポートによると、2030年に太平洋航路で低炭素燃料を使用した場合、従来燃料船に比べ1TEU当たり最大450ドルの追加コストが発生する可能性がある。同レポートでは、遠洋 (太平洋航路) と近海 (中国沿岸航路) の各航路で低炭素燃料を使用した場合の従来燃料 (低硫黄重油、LSFO) とのコスト差 (追加コスト) を低炭素燃料3種類 (バイオメタノール/グリーンメタノール/グリーンアンモニア)、価格2シナリオ (低/高) ごとに試算した。これによると、2030年の従来燃料船とのコスト差は太平洋航路が最低90ドル (バイオメタノール、低価格) ~最高450ドル (グリーンメタノール、高価格)、中国沿岸航路では最低30ドル (同) ~最高70ドル (同) となった。2030年の太平洋航路における燃料別追加コスト試算は、バイオメタノールが90~290ドル/TEU、グリーンメタノールが210~450ドル/TEU、グリーンアンモニアが150~350ドル。低炭素燃料を使用した場合、2030年の1隻当たり総運航コスト (TCO、船舶設備投資+運航コスト) は、太平洋航路で2030年までに年間2,000~3,000万ドル (うち燃料コスト1,800~2,700万ドル) 追加、沿岸航路で年間450万~650万ドル (うち燃料コスト360万~520万ドル) 追加となり、TCOは従来燃料船に比べ2~4倍に膨れ上がると試算。

BIMCO、運賃は19年水準に下落し高コストで船社を圧迫 (23-12-12)

ボルチック国際海運協議会 (BIMCO、英国) によると、需給バランスの悪化によりコンテナ運賃はパンデミック前の水準まで下落しているが、用船料、燃料費といった運航コストは依然19年より高くなっている。年初から現時点までの平均船腹量は前年比5%増、パンデミック前の2019

年比では19%増の一方、荷動きは前年比2%減、2019年比1%増にとどまり、需給バランスが悪化、昨年に比べ減速航行で船腹供給の伸びは鈍化したものの混雑が緩和したことで供給が増えた。Container Trades Statistics (CTS) の運賃指数によると今年これまでの平均運賃は前年比56%下落、19年比では依然19%上回っているが、このうち9月単月の平均運賃は19年水準に達しており、10月以降さらに低下した可能性がある。

一方で、運航コストは超低硫黄燃料油価格は前年比29%下落、スクラバー搭載船で利用する重油価格が22%下落だが、19年比ではそれぞれ5%、22%上回った。また用船料は年初からの平均で前年比73%下落したが、19年からは依然65%高く、12月単月も19年比25%増とパンデミック前より高い。また21 - 22年に締結した高値での契約により実際に船社が現在支払っている用船料はさらに高いとみられる。ただ収益性の高い往航は好調で、今年年初からの荷動きが19年比6%増、運賃は16%増とパンデミック前を上回った。BIMCOは24年船腹量を前年比9%増と予測、運賃への下方圧力がさらに高まり、運賃の反転は難しいが、用船料は下落を続けるとみている。

ケープへ迂回開始で春節前需要が運賃急上昇か (23-12-20)

紅海南部でイエメンのフーシ派からの商船攻撃が多発している事態を受け、主要コンテナ船社は喜望峰（ケープ）経由への航路変更など対応を開始、航海距離の延長で船腹が吸収され、中国の春節休暇前駆け込み需要も重なり運賃が急上昇する可能性がある。デジタルフォワードのFlexport（米国）によると、18日時点でコンテナ船78隻が紅海周辺で待機、46隻がケープ経由への迂回を開始した。上海／ロッテルダム航路ではケープ経由はスエズ経由に比べ約3,000海里延び、速力16ノットでトランジットタイムは8～10日延びるが、アデン湾まで到達してからケープ経由にう回した場合は最大13日延びる見込み。Flexportではアジア／米国東岸向け貨物を輸送する荷主に対し、スエズ運河と水位低下中のパナマ運河を回避しアジアから西岸揚げ＋鉄道・トラックでの内陸輸送に切り替えるよう勧め、中国の春節前に実効船腹量が25%減少する可能性から状況が変わらなければ運賃が大幅かつ急速に上昇すると予測した。一方で、Drewry

Maritime Research（英国）では船社はスエズ運河通航料を節約できるためケープ経由でも航行速力を上げる可能性があるとし、運賃は航路調整の初期の混乱で上昇するが劇的には上昇しないと予測、ただアジア／欧州航路は新契約の交渉期にあたるため混乱により契約運賃が上昇する可能性があると指摘した。

米国が紅海の安全確保へ多国籍軍 (23-12-20)

米国政府は12月18日、紅海で民間商船が相次いで武装勢力の攻撃を受けていることに対応し、多国籍軍による安全確保を図ることを正式に発表した。ガザでの紛争激化後、イエメンの武装勢力フーシ派が相次いで民間商船を拿捕・攻撃しているため、すでに多くの船社が紅海の通航を取りやめ、喜望峰経由への変更を発表し、船社団体などが各国政府に対し相次いで、航路の安全確保に取り組むよう要求している。多国籍軍からなる任務部隊には米国のほか、英国、フランス、カナダ、イタリア、オランダ、ノルウェー、セーシェル、スペイン、バーレーンが含まれ、作戦名Operation Prosperity Guardianのもと各国の海軍を主体とした合同部隊で紅海、アデン湾における航路の安全確保を図ると見られる。同日にはボルチック国際海運協議会（BIMCO、英国）が、国際輸送に対する攻撃を即時停止させるため、各国政府に国際法の範囲内で、軍事的手段による措置を求める声明を発表、また世界海運評議会（WSC）、欧州船主協会（ECSA）、欧州運輸労働者連合（ETF）も、公海上の航行の自由原則の保護と船員の生命の安全確保のため、国際協調による対処を求める声明を発表している。すでに紅海の通航を回避する商船は100隻以上に達し、主要コンテナ船社も相次いで回避を発表し、CMA CGM（仏）は18日付で東西航路での対象貨物に関し、喜望峰経由への航路変更に伴うスケジュール遅延で、荷主に対し契約上の「不可抗力」を通告した。

ONE、紅海通航を避け 喜望峰ルートへ変更 (23-12-21)

Ocean Network Express（ONE）は19日、紅海を通航する民間商船が相次いでイエメンの武装勢力から攻撃を受けていることに対応し、紅海からスエズ運河を通航する予定のコンテナ船の航路を喜望峰経由へ変更すると発表した。

Sea Intel、喜望峰経由に変更で追加投入船の必要船腹最大170万TEU (23-12-22)

海運調査会社の Sea Intelligence (デンマーク) は 20 日に最新のレポートを発表し、コンテナ船社が紅海の治安状況悪化に伴いスエズ運河通航を取りやめることで新たな船腹の投入が必要になるが、市場は船腹の供給過剰状態の為、吸収できるとしている。紅海・スエズ運河を避ける措置により最も深刻な影響を受けるのは極東/北米東岸航路で、パナマ運河が渇水に伴う通航規制に伴いスエズ運河経由での輸送需要が高まっていたため、代替ルートがない状況に追いやられている。また極東から地中海向けでは喜望峰経由にすることでトランジットタイムの大幅な増加が予想されるため、回航中に航海速度を 17 ノットまで増速しても北欧州まで最低でも 9 日、地中海は 14 日、北米東岸も 5 日トランジットタイムが長大化し、ウィークリーサービスの維持のため、船社はより多くの船舶をサービスに投入する必要に迫られるという。そのため必須となるコンテナ船腹量は世界のコンテナ船腹量の 5.1~6.0% に相当する 145~170 万 TEU に達する。現在コンテナ船市況は船腹の供給過剰の状態にあり、輸送能力を吸収するだけのキャパシティがあるが、現在よりわずかに速度を上げての航行が必要になると試算している。

Fitch Ratings、紅海危機での物流混乱長引かず来年は依然供給過多 (23-12-25)

Kuehne+ Nagel (スイス) の情報によると、21 日時点でコンテナ船 121 隻 (160 万 TEU) が喜望峰経由に航路変更、各船社はコスト増を荷主に転嫁し始め運賃が急激に上昇しているが、格付け会社の Fitch Ratings (ニューヨーク/ロンドン) は 21 日、船種ではコンテナ船が最も運賃上昇が大きい混乱は長引かず、2024 年のコンテナ船腹需給は供給の伸びが需要の伸びを依然 4% 上回るとの予測を示した。コンテナ船が喜望峰経由へと航路変更すると極東/欧州のトランジットタイムは 50% 増、これにより世界のコンテナ輸送能力が 10~15% 減少する可能性があるが、船社は航行距離延長に速度アップや抜港などで対処することができる。また全コンテナ船がスエズ運河からう回しているわけでもないことから、

混乱は需給バランスに重大な影響を与えるほど長くは続かないと指摘し、24 年は船腹供給が 7% 増に対し、需要は 4% 弱にとどまり、供給の伸びが需要の伸びを 4% 上回ると見通した。

Drewry 運賃指数が 9% 上昇 欧州、地中海向けのスポット運賃急騰 (23-12-25)

Drewry Maritime Research (英国) が 21 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、1,661 ドル/FEU と前週比 9% 上昇した。前年同期比では 22% 下落だった。2019 年 (パンデミック前) の平均 1,420 ドル/FEU を 17% 上回り、年初からの平均は 1,674 ドル/FEU で、過去 10 年間の平均 2,672 ドルより 998 ドル低くかった (2020 年から 22 年の間はコロナ禍の影響で異例の値上がりだった)。先週のスポット運賃を航路別にみると、紅海での脅威が高まり、アジア/欧州航路でコンテナ船社がスエズ経由から喜望峰回りにルート変更する動きが高まる中、上海→ロッテルダムが前週比 16% (225 ドル) 上昇し 1,667 ドル/FEU、上海→ジェノアも 15% (259 ドル) 上昇し 1,956 ドル/FEU に急騰した。また、太平洋航路の上海→ニューヨークが 8% (223 ドル) 上昇し 3,074 ドル/FEU、上海→ロサンゼルスが 6% (115 ドル) 上昇し 2,100 ドル/FEU、ロッテルダム→上海が 3% (14 ドル) 上昇し 466 ドル/FEU、ロサンゼルス→上海も 1% (4 ドル) 上昇し 774 ドル/FEU となった。

主要船社の一部コンテナ船、紅海・スエズ航行を継続 (23-12-25)

海外の海事メディアによると、主要コンテナ船社はスエズ運河、紅海を通航するルートの一時的休止と喜望峰経由へのう回を発表しているが、依然複数隻のコンテナ船が危険とされる海域へ向けて航行を続けていると紹介している。イエメンの武装勢力フーシ派は紅海の南端からアデン湾にわたる海域で対艦ミサイル、ドローンによりイスラエルに関係する商船への攻撃を継続しており、すでに多くの船社が同海域を避けると表明しているものの、VesselsValue AIS によると実際には COSCO (中国)、Wan Hai Lines (台湾)、MSC (スイス)、Maersk (デンマーク)、CMA CGM (仏) などが運航するコンテナ船の

一部はバブ・エル・マンデブ海峡を通過もしくは同海域に向けて航行を継続し、その数は約80～90隻に達するという。

喜望峰経由への迂回、上位船社総船腹量の17%相当の286隻・411.7万TEU

(23-12-26)

デジタルフォワードのFlexport（米国）の情報によると、紅海から喜望峰経由に迂回済みもしくは迂回指示を受けているコンテナ船は25日までの累計で286隻・411万7,108TEUに上った。これはMaersk（デンマーク）の現在の総運航船腹量と同等で、世界全体の船腹量の約85%を占める上位11船社の合計船腹量（2,425.6万TEU）の約17%に相当する。航路別では極東から北米向けが91隻で最も多く、北欧州から極東向けが84隻で続いた。迂回船腹量を船社別にみると、MSCが46隻・86万543TEU、Maersk（デンマーク）が53隻・83万4,356TEU、Hapag-Lloyd（独）が43隻・47万4,351TEUで多く、Ocean Network Express（ONE）は35隻・46万9,214TEUを迂回している模様だ。各社の運航船腹量全体に占める喜望峰迂回船腹の割合はHMM（韓国）が32%と最も多く、ONEが26%、Hapag-Lloydが24%で多かった。

多国籍軍合同部隊設立も商船攻撃つづく

(23-12-28)

紅海南部で商船に対する攻撃が継続、26日にはMSC（スイス）が運航するコンテナ船“MSC United 8（ローマ数字）”（8,200TEU）が攻撃を受けた。米軍主導の多国籍軍合同部隊（Operation Prosperity Guardian：OPG）設立を受け、Maersk（デンマーク）が24日、CMA CGM（仏）が26日に相次いで航行再開に向け準備を進めるとの方針を発表しているが、現時点では攻撃の完全防止には至っていない模様だ。MSC（スイス）の発表によると、“MSC United 8（ローマ数字）”は協定世界時26日12時25分頃、サウジアラビア・キングアブドラからパキスタン・カラチへ向かう途中、紅海を航行中に攻撃を受けた。同船は近くにいた連合軍部隊の軍艦に通報、指示に従って回避行動をとり、発表時点で乗組員の負傷等はなく、船舶の調査が行われているという。イエメンの親イラン武装組織フーシ派は同船へのミサイル攻撃とイスラエルを標的とした軍事作

戦を実施したと声明を発表、米国中央軍は26日に紅海南部でフーシ派が発射した攻撃用無人機（ドローン）12機、対艦弾道ミサイル3発、対陸上巡航ミサイル2発を撃墜したと発表している。米国政府は18日、多国籍軍での安全確保を正式に発表、英国、フランス、カナダ、イタリア、オランダ、ノルウェー、セーシェル、スペイン、バーレーンを含む各国の海軍を主体とした合同部隊のOPGの設立を進めているが、海外報道によると参加国は20カ国以上に拡大したものの、スペイン、フランス、イタリアなど一部主要国が直接支援はしない意向を示し動きが遅れていると伝えられている。

港湾・ターミナル

名古屋港全CT、NUTSにランサムウェア感染 復旧は7月6日の見込み (23-07-06)

名古屋港内全てのコンテナターミナルで運用している統一ターミナルシステム（NUTS）が4日午前6時30分頃からシステム障害を起こしていることに関し、名古屋港運協会、名古屋港コンテナ委員会ターミナル部会は5日、愛知県警察本部と打ち合わせを実施し、障害はシステムがランサムウェアに感染したことによるものと判明した。現在復旧に向けて取り組んでおり5日18時を目途にシステム復旧を図り、6日8時30分からのターミナルの作業再開を目指している。復旧状況は随時公表するとしている。そのため、5日はターミナルへのトラックによるコンテナ搬入作業は中止、また入港船のコンテナ荷役に関しては元請け港運会社に確認するよう呼びかけている。

川崎汽船、商船三井、阪神国際港湾 ポートアイ2期KICTで共同運営 (23-07-27)

川崎汽船と商船三井、阪神国際港湾はこのほど、神戸港ポートアイランドの第2期地区の整備に関する基本合意書を締結し、川崎汽船は2025年度に神戸港で借り受けているコンテナターミナルを現在の六甲アイランドRC45コンテナターミナルからポートアイランド地区南ふ頭PC14-17へ移転する。合意書は現在拡張・機能強化工事中のポートアイランド（第2期）地区南ふ頭への移転と施設の一体的な利用などに関するもので、川

崎汽船は2025年度の工事完了を目途に移転を目指す。また阪神国際港湾が実施する拡張整備工事を受け、商船三井、山九、住友倉庫、ニッケルエンドライオンズが現在共同でPC15～17バースを借り受け運営している神戸国際コンテナターミナル（KICT）に川崎汽船が参画するとともに、新たにPC14バースと背後地を借受対象に加えて拡張する。拡張後のKICTは、岸壁総延長が従来の1,050mから1,750mになり、より柔軟な着岸枠の提供や積み替え接続の利便性が向上する。また、背後地にはターミナルと直結した荷捌き上屋や大型化貨物に対応可能な天井クレーン付物流施設を併設し、貨物のコンテナ積込作業からターミナル搬入までワンストップの対応する。

主要12港、23/1Qの外貿コンテナ取扱個数 5.6%減の375万TEU (23-10-04)

港湾近代化促進協議会は、23年1～3月の主要12港の外貿コンテナ取扱個数をとりまとめ、輸出入・実入り空合計で前年同期比5.6%減の375万4,946TEUとマイナスとなった。

このうち5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）が前年同期比5.6%減の327万5,403TEUとマイナスとなり、準主要港7港（清水、四日市、北九州、千葉、川崎、下関、博多）合計も5.6%減の47万9,543TEUと減少した。実入りコンテナを輸出入別にみると、輸出の5大港が4.1%減の99万5,870TEU、準主要港7港合計が5.6%減の15万3,624TEU、12港合計は4.3%減の114万9,494TEU、輸入は5大港が6.4%減の153万8,788TEU、準主要港7港合計が6.5%減の21万6,235TEU、12港合計が6.4%減の175万5,023TEUだった。

貿易港湾物流データ

全国64港の22年外貿コンテナ取扱量4.1% 増、2年連続輸出入増 (23-08-21)

港湾近代化促進協議会は、2022年の日本の64港の国際海上コンテナ取り扱い実績を発表、総コンテナ取扱量（輸出入・実入り空合計）は前年比4.1%増の1,810万3,807TEUだった。このうち輸出実入りは4.0%増の541万4,952TEU、輸入実入りは3.5%増の853万9,154TEUだった。21年に引き続き2年連続で輸出入ともプラスと

なった。輸出入・実入り空合計では、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港合計は、7.7%増の1,408万1,903TEU、清水、四日市、北九州、千葉、川崎、下関、博多の準主要港7港合計は3.3%減の203万2,690TEU、主要12港合計では6.2%増の1,611万4,593TEU、その他52港（地方港）合計で10.4%減の198万9,214TEUと2ケタ減となり、主要港の増加で全体が増加する結果は前年同様だ。輸出実入りは5大港合計が6.0%増の422万1,049TEU、準主要7港が2.7%増の65万8,389TEU、主要12港合計では5.5%増の487万9,438TEU、その他52港合計が8.5%減の53万5,514TEU。輸入実入りは、5大港が6.9%増の673万4,380TEU、準主要7港が5.3%減の92万4,792TEU、主要12港合計が5.3%増の765万9,172TEU、その他52港合計が10.0%減の87万9,982TEUだった。

日本とシンガポールが海運、脱炭素化・デジタル回廊 (23-12-20)

国土交通省とシンガポール運輸省（MOT）は16日、海運業界の脱炭素化とデジタル化を目指し、両国間で「グリーン・アンド・デジタル海運回廊」を設立する協力覚書を締結した。海運、港湾の脱炭素化を加速するグリーン海運回廊、効率的な船舶の入出港および効率的な貨物の流れ、ペーパーレス化を促進するための取り組みを加速するデジタル海運回廊の設立を目指し、活動を実施する代表者を指名し、連絡窓口を設置や定期的な会合の相互開催を進める。シンガポール側の発表によると、シンガポール海事港湾庁（MPA）は東京港、横浜港、川崎港、名古屋港、大阪港、神戸港の6港と協力し、アンモニアや水素などの代替燃料のパイロット・プロジェクトや必要なバンカリングインフラ、基準、訓練の開発にも協力する。また、デジタル化の面では、シンガポールと日本は、港湾、通関プロセスを合理化するデジタル・ソリューションを特定し、実施するほか、海上のサイバーセキュリティリスクやその他の海上のデジタル化に関する情報やベストプラクティスについて交換するとしている。

近促協・64港統計、外貿コンテナ取扱個数 23年1H5.3%減の846万TEU (23-12-20)

港湾近代化促進協議会は19日、2023年上半期（1～6月累計）の日本64港における外貿コンテ

ナ取扱個数を発表、輸出入・実入り空合計で前年同期比5.3%減の846万2,628TEUだった。うち輸出は、実入りが4.1%減の259万3,197TEU、空が8.3%減の164万6,399TEU、輸入は実入りが7.8%減の390万6,755TEU、空が56.2%増の31万6,277TEUだった。また主要12港（東京、横浜、清水、名古屋、四日市、大阪、神戸、北九州、千葉、川崎、下関、博多）の合計では、輸出入・実入り空合計で4.6%減の759万628TEUだった。ちなみに12港合計の構成比は全体の89.7%を占めている。このうち、輸出は実入りが2.9%減の236万1,379TEU、空が8.0%減の142万9,206TEU、輸入は実入りが7.2%減の352万8,784TEU、空が62.8%増の27万1,259TEUだった。貿コンテナ取扱量をトン数でみると、64港合計で輸出が2.9%減の4,597万8,089トン、輸入が6.8%減の7,285万6,253トンだった。

1～10月のアジア域内荷動き3.3%減・3,776万TEU (23-12-27)

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10月のコンテナ荷動きは、前年同月比10.5%増の433万834TEUと2カ月連続のプラスになった。アジア／欧州、アジア／北米の増加に連動して域内荷動きも好調が続いていると見られる。1～10月累計は前年同期比3.3%減の3,775万5,538TEUだった。

東京港

8～10月に大井ふ頭CTでCONPAS搬出入予約制事業 (23-07-31)

東京都港湾局、東京港埠頭、東京港運協会、国土交通省関東地方整備局は関係者の協力のもと、新たな港湾情報システムCONPAS（Container Fast Pass）を活用したコンテナ搬出入予約制事業を8月末から10月にかけて、東京港大井ふ頭の大井1・2号ターミナルと大井3・4号ターミナルに加え、新たに大井6・7号ターミナルで展開する。実施期間は1・2号（借受者：川崎汽船、ターミナルオペレーター：ダイトーコーポレーション）と3・4号ターミナル（商船三井、宇徳）は8月30日～10月12日の平日30日間に期間を拡大する。6・7号ターミナル（日本郵船、ユニエッ

クスNCT）は10月13日～26日の平日とする。参加店社も関東各トラック協会海上コンテナ部会加盟店社（希望店社のみ）に拡大する。

東京都トラック協会、東京港CTコンテナ車両待機2時間超はゼロ (23-09-15)

東京都トラック協会が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23年5月8～29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7ターミナル、1時間未満が5ターミナルで、2時間を超えるターミナルはゼロとなった。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23店社を対象に、5月8日から29日まで、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。

横浜港

横浜市の山中市長が独で企業誘致、ハンブルク港と連携強化 (23-07-10)

横浜市は、山中竹春横浜市長がドイツを11～17日に訪問し、ハンブルク港をはじめ、ベルリン、フランクフルトなどで、トップセールスや会談によって、連携強化や企業誘致に取り組む。ハンブルク港とのトップ会談では、脱炭素化で欧州をリードするハンブルク港とカーボンニュートラルポートの形成に向けた連携強化を図る。またベルリンでは、企業誘致セミナーを開催し、スタートアップやモビリティ分野などの企業誘致に向けて、市長自ら横浜進出を呼びかけトップセールスする。フランクフルトでは、市長とのトップ会談でパートナー都市協定を更新し、次世代育成と「GREEN × EXPO 2027」の成功に向けた相互協力など、中期計画に資する連携項目を拡大する。またハンブルク市長とのトップ会談では、両市のトリアスロン世界大会の発展に向けトップ会談するとともに、世界最大級のトリアスロ

ン大会を視察し、横浜市の賑わい創出施策に生かす方針だ。

YKIP 横浜港の集貨支援説明会 栃木県宇都宮市で開催 (23-07-11)

横浜川崎国際港湾 (YKIP) は8月1日に栃木県宇都宮市で集貨支援説明会を開催する。同説明会では、宇都宮市をはじめ北関東地区の荷主、物流業者/フォワーダー、その他関係事業会社を対象に、YKIPと横浜市による集貨支援策を紹介するもので、宇都宮市のホテルマイステイズ宇都宮グランドボールルームで、15時半から17時まで開催する。茨城県土木部とA.P.Moller-Maerskが講演するとともに、YKIP営業部が集貨支援策について説明する。また説明会終了後には、情報交換会も開催する予定。

横浜市、ゼロエミチャージャーの普及推進協議会に参加 (23-07-19)

e5ラボ、Marindow、e-Mobility Power、CHAdEMO協議会、日本船舶技術研究協会、三菱造船、日本政策投資銀行の計7社は、業界標準の汎用船陸給電ステーション普及を目的とした「船舶向けゼロエミチャージャー普及推進協議会」を設立したが、横浜市は同協議会の取り組みに賛同し、オブザーバーとして参加することとした。横浜市では、2050年脱炭素社会の実現を目指し、国、民間事業者と連携しながら、カーボンニュートラルポートの形成に向けた取り組みを推進し、その取り組みのひとつとして埠頭における脱炭素化の推進のために、停泊中の船舶から排出する二酸化炭素を削減する陸上電力供給設備の整備を進めているところだ。今回、同協議会がオールジャパンでの協業に取り組んでいること、国際コンテナ戦略港湾である京浜港と阪神港から全国の港湾へ普及を目指していることなどから、同協議会の取り組みに賛同した。横浜市は同協議会から知見を得て、横浜港のカーボンニュートラルポートの形成に向けて取り組んでいく方針だ。

横浜市、イノベーション協議会で脱炭素モデル都市目指す (23-08-09)

横浜市はGX(グリーントランスフォーメーション)投資を呼び込みつつ、2050年に向けた脱炭素化を推進するため「横浜脱炭素イノベーション協議会」を設立、8日に第1回協議会を開

催、会長となった山中竹春市長は「国は今後10年間で150兆円規模のGX投資を実現するとして、脱炭素化が急ピッチで進もうとしているが、横浜市は日本を代表する都市として水素など次世代エネルギーの供給・需要の大規模拠点形成を目指し、強力で推進していくため、産官学からなる協議会を設立した」と述べた。さらに「多様な業種が集う横浜市が都市部における脱炭素化のモデルとなり、日本ひいては世界をリードしていきたい」と抱負を述べた。同協議会では、設立趣旨や構成員などを紹介したほか、横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協会やみなとみらい水素プロジェクトのこれまでの取り組みを報告し、主要メンバーが意見交換した。同協議会は、学識経験者や横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会構成員やみなとみらい水素プロジェクト構成員、脱炭素に取り組む企業や関係行政機関、横浜市などをメンバーとしている。

水素輸入・供給大規模 拠点化とCNPへ支援要請 横浜市長が経産省へ (23-08-29)

横浜市の山中竹春市長は28日、経済産業省の長峯誠大臣政務官に横浜市の水素など輸入・供給大規模拠点化と横浜港のカーボンニュートラルポート(CNP)の形成に対する支援の要望書を提出した。山中市長が長峯政務官を直接訪問、要望を手渡すとともに、「世界的にも先進的な取り組みを進める中で、水素などの輸入・供給大規模拠点が必要となる。横浜市は根岸、磯子という化石燃料の受け入れ基地があり、これをそのまま活かして水素を貯蔵するとともに、混焼できる実践の場がある。また大規模な都市部に隣接しており、その都市部も100%脱炭素化を目指す実践の場として利用できる」として、支援を要請した。これを受け、長峯政務官は「政府としてもしっかりと水素戦略を立てており、それに基づき進めていくが、横浜市は既存インフラがあり、供給拠点として適している。連携がとりやすい素地が整っている。今後、フィージビリティスタディなどを支援していくとともに、化石燃料と比べ水素は価格の差があるため、そこに着目した支援をしていくことになるが、これらを踏まえて支援策を検討していきたい」と述べた。また山中市長は要請後「横浜市のCO₂排出量の4割が臨海部で発生していることを踏まえ、臨海部に輸入・供給大規模拠点を整備するとともに、CNP形成

に向けた取り組みを、GX 資金を導入しつつ進めていく方針で、その支援を要請した」と述べた。

横浜港・上期速報、外貿コンテナ取扱個数は1.7%増130万TEUで好調 (23-10-10)

横浜市港湾局は、今年上半期（1～6月）の統計速報を発表、コンテナ取扱個数は内外貿合計で145万7,984TEUと前年同期比1.0%増加した。また外貿コンテナについては、輸出入・実入り・空合計で129万7,041TEUと1.7%増加し好調を持続している。外貿コンテナ取扱個数のうち、輸出は68万9,072TEUと1.7%増加、輸入も60万7,969TEUと1.8%増加している。内貿コンテナは移出入合計で、4.7%減の16万943TEUだった。上期の外貿コンテナを主要品種別にみると、輸出では1位の自動車部品が前年同期比8.3%減の202万トン、2位の染料等化学工業品が8.6%減の97万トンと減少したものの、3位の完成自動車は197.0%増の94万トンととほぼ3倍増となった。4位の産業機械は7.8%増の78万トン、5位のゴム製品は12.8%増の39万トンだった。一方、輸入は1位の電気機械が1.8%増の94万トンと増加したものの、2位の製造食品が11.7%減の92万トン、3位の野菜・果物が13.5%減の67万トンとともに2ケタ減となった。4位の家具装備品は11.3%増の67万トンと2ケタ増を示し、5位の染料等化学工業品は7.2%減の64万トンだった。また外貿コンテナを主要国別にみると、輸出では、1位の中国が1.2%減の158万トン、2位のタイが6.2%減の65万トンと減少したものの、3位のメキシコ向けは33.0%増の50万トンと大幅に増加した。4位米国は3.2%減の47万トン、5位マレーシアは19.2%増の43万トンだった。

川崎港

川崎港の外貿コンテナ取扱個数、上期29.2%減の3.9万TEU (23-10-02)

川崎市港湾局は、23年上半期（1～6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期比29.2%減の3万9,220TEU、うち輸出が26.9%減の2万6,266TEU、輸入が31.6%減の1万8,594TEU、内貿は移出入合計で4.0%増の9,626TEU、外内貿合計では24.3%減の4万8,846TEUだった。6月単月の外

貿コンテナ取扱個数は輸出入・実入り空合計で前年同月比26.5%減の5,812TEUと2ケタ減、うち輸出が24.1%減の3,198TEU、輸入も29.2%減の2,614TEUとともに大幅に減少した。実入りコンテナ輸出は36.8%増の1,263TEUと大幅増加、一方、空コンテナ輸出は41.1%減の1,935TEU、実入りコンテナ輸入は2,557TEUと30.2%減少、空コンテナ輸入は72.7%増の57TEU。

ESR東扇島DC第2期開発へ8階建30万m²を25年着工 (23-10-25)

香港にグループ本社を置く不動産アセットマネジメント会社のESRは、ESR東扇島ディストリビューションセンターの第2フェーズの開発に着手する。同計画の開発地は約6haの面積で、羽田空港まで10kmの首都圏に位置し、川崎港をはじめ、横浜港、東京港や、東京都心、さらには横浜や川崎市の中心部にも近い。また首都高湾岸線に近くアクセスも良好で、東京から横浜広域、神奈川内陸部、千葉県までを含む配送に便利な立地だ。同開発計画は25年に工事を開始する予定で、第1フェーズの延べ床面積34万9,003m²と比較すると若干小さいものの、8階建て延べ床面積約30万6,000m²の規模を誇る。施設計画は、第1期と同様になる予定で、3月末に竣工した東扇島DCでは、45ftのコンテナトレーラーに対応した上り下り専用ランプウェイを確保、また低床式、高床式の合計565台分のトラックバースを設置している。また各階で今後ドックレベラーの増設に対応できる設計になっている。





アサガミ株式会社 代表取締役兼 社長執行役員 木村 健一	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	ロジスティードエクスプレス株式会社 代表取締役 社長執行役員 高木 宏明	株式会社 ニチウン 代表取締役 社長 山本 建造
東海運株式会社 代表取締役 社長 松井 伸介	株式会社 石川組 代表取締役 社長 石川 健	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 取締役兼 事業統括 平井 義久	ジャパン・バン・ラインズ株式会社 代表取締役 社長 黒柳 智太郎	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 ダイドウトランスプラネット 代表取締役 社長 池田 衛	JFE物流株式会社 代表取締役 社長 古川 誠博	丸池海運株式会社 代表取締役 社長 平野 友也	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	株式会社上組 国際物流事業本部 <small>上席執行役員 国際物流事業本部長</small> 前田 和也	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	京濱港運株式会社 代表取締役 社長 菅井 重隆	丸全昭和運輸株式会社 代表取締役 社長 浅井 俊之	<h1>賀</h1>
株式会社 ダイターコーポレーション 代表取締役 社長 松川 一裕	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	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	ケイナラ株式会社 代表取締役 社長 菊池 和哉	三菱倉庫株式会社 代表取締役 社長 斉藤 秀親	
富士港運株式会社 代表取締役 社長 五味道 晴	ケイヒン株式会社 代表取締役 社長 杉山 光延	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	毛塚運輸株式会社 代表取締役 社長 毛塚 隆介	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	株式会社北村回漕店 代表取締役 社長 辻 克行	武蔵貿易通関株式会社 代表取締役 社長 武藤 文彦	
互興運輸株式会社 代表取締役 社長 徳橋 三郎	コクサイエアロマリン株式会社 代表取締役 社長 原 一彦	株式会社 村山商店 代表取締役 社長 各務 毅	
株式会社後藤回漕店 代表取締役 社長 後藤 平八郎	栗林運輸株式会社 代表取締役 社長 栗林 宏吉	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	
早川運輸株式会社 代表取締役 社長 早川 正雄	楠原輸送株式会社 取締役 社長 花島 孝明	内外日東株式会社 代表取締役 社長 飯塚 利信	
早川海陸輸送株式会社 代表取締役 社長 高橋 義幸	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 ナカムラロジスティクス 代表取締役 社長 中村 剛喜	
			日本通運株式会社 <small>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</small> 執行役員 安藤 恒夫
			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 日本運搬社 代表取締役 社長 永坂 昌三
			株式会社 日成 代表取締役 社長 廣瀬 史雄
			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 代表取締役社長 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 ベガサ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 代表取締役社長執行役員 若松 勝久	株式会社 富島 代表取締役社長 八木 順子	
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 鎌田 正彦	株式会社 東西荷扱所 代表取締役社長 半田 一久	
乙	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 取締役常務執行役員 嶋津 清仁 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	タカセ株式会社 代表取締役社長 大宮司 典夫	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 東京支店 専務取締役 香林 大介 東京支店長	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 代表取締役社長 藤井 信行	
関野運輸株式会社 代表取締役社長 関野 治夫	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

- 6日 ㊦ 石黒会長と理事会事前打合せ／明正
- ㊦ 横浜港荷役振興菅原取締役、石黒会長監査役就任に関する件／明正
- 14日 ㊦ 理事会／横浜港運会館
- ㊦ 横浜港運協会、故鈴木孝平殿 お別れの会／磯子ほうさい殿
- 18日 ㊦ 広報委員会／メルパルク横浜
- ㊦ 横浜港脱炭素化推進港湾物流協議会／ロイヤルホールヨコハマ
- 19日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 24日 ㊦ 優良海事関係者表彰式／横浜港大さん橋ホール
- ㊦ 横浜港運協会顧問会／横浜港運会館
- 26日 ㊦ 海の日表彰、国土交通大臣・関東運輸局長／横浜市教育会館
- 28日 ㊦ 関東運輸局海事振興部「いそしぎ」持参及び研修会講師依頼／関東運輸局
- 31日 ㊦ 富島、八木会長関東運輸局長賞受賞お祝い持参／富島

8 月

- 1日 ㊦ 源泉徴収事務研修会／横浜中法人会
- ㊦ ガイドアウトランスプラネット、事前協議相談／横浜港運会館
- 3日 ㊦ 関東運輸局、国際海上コンテナの陸上運送の安全確保のための地方連絡会議について／関東運輸局
- 10日 ㊦ インボイス制度に関しての打合せ狩野税理士／横浜港運会館
- 28日 ㊦ 横浜中法人会、インボイス制度説明会／中税務署

9 月

- 12日 ㊦ ローズホテルと賀詞交換他打合せ／横浜港運会館
- 13日 ㊦ 横浜港関係者合同慰霊祭事前打合せ／山下厚生センター本館、横浜港湾人倶楽部
- 20日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 22日 ㊦ 関東運輸局環境物流講演依頼／関東運輸局
- 25日 ㊦ 横浜港運協会、顧問会／横浜港運会館

10 月

- 3日 ㊦ いそしぎゴルフ会／相模カンツリー倶楽部
- ㊦ 源泉徴収事務研修会／横浜中法人会
- 6日 ㊦ 横浜港運協会、横浜市と業務打合せ／インターコンチネンタル横浜
- ㊦ 石川組佐藤取締役、業務関係打合せ／横浜港運会館
- 10日 ㊦ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部
- ㊦ 石黒会長と理事会事前打合せ／明正
- 11日 ㊦ 横浜マラソン2023説明会／横浜港運会館
- 12日 ㊦ 総務委員会、理事会／横浜港運会館
- 16日 ㊦ 横浜港運協会、顧問会／横浜港運会館
- ㊦ 内外日東横浜支店現場見学（関東運輸局海事振興部）／内外日東横浜支店
- 17日 ㊦ 広報委員会／ローズホテル
- 18日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 20日 ㊦ 第60回全国港湾労働災害防止大会／神戸ポートピ

アホテル

- 26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
- 30日 ㊦ 富士港運、故五味大治氏お別れの会／東京プリンスホテル

11 月

- 1日 ㊦ 横浜港運協会、自衛消防訓練事前打合せ／横浜港運会館
- 6日 ㊦ 横浜海陸商会阿部社長業務打合せ／横浜港運会館
- 7日 ㊦ 源泉徴収事務研修会／横浜中法人会
- 14日 ㊦ 明正出田町営業所現場見学（関東運輸局海事振興部）／明正出田町営業所
- 15日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- ㊦ 神奈川労働局、業務打合せ／横浜港運会館
- 16日 ㊦ 関東運輸局海事振興部「港湾運送他事業に係る説明会」講師依頼／関東運輸局
- 17日 ㊦ 横浜水上暴力団排除対策推進協議会総会／水上警察署
- ㊦ 横浜港振興協会創立70周年記念式典／ロイヤルホール横浜
- 20日 ㊦ YHR定例執行役員会／横浜港運会館
- 21日 ㊦ 賀詞交換会ご案内持参／国土交通省、関東運輸局、川崎市、東京都各港湾局
- 22日 ㊦ いばらきの港説明会／ロイヤルパークホテル
- ㊦ 神奈川労働局、業務打合せ／横浜港運会館
- 27日 ㊦ 横浜商工会議所他主催、令和5年叙勲等各賞受賞祝賀会／ロイヤルホール横浜
- 28日 ㊦ 横浜港運協会自衛消防訓練／横浜港運会館
- 30日 ㊦ 神奈川港湾教育訓練協会、常任理事、理事会／横浜港運会館

12 月

- 1日 ㊦ 後藤回漕店、業務相談／横浜港運会館
- 4日 ㊦ 横浜エゼント会忘年懇親会／ホテル ニューグランド
- ㊦ 関東運輸局、コンテナターミナルにおける情報セキュリティ説明会／オンライン会議
- 6日 ㊦ 日本海事センター、JMC海事振興セミナー／オンライン会議
- 11日 ㊦ ローズホテルと海貨4団体賀詞交換会打合せ／横浜港運会館
- 12日 ㊦ 海貨4団体賀詞交換会事務局打合せ／メルパルク横浜
- 15日 ㊦ 安全衛生委員会／横浜港運会館
- ㊦ 正副会長会・理事会・各委員会合同懇親会／華正樓新館
- ㊦ 横浜港ハーバーリゾート協会・横浜港運協会関連事務局懇親会／英一番館
- 20日 ㊦ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 22日 ㊦ 横浜市港湾審議会／ロイヤルホール横浜
- 25日 ㊦ 横浜港運協会 顧問会／ロイヤルホール横浜
- 26日 ㊦ 山中竹春横浜市長を激励する集い／ロイヤルホール横浜
- 27日 ㊦ 横浜港運協会、年末年始荷役労使打合せ会／横浜港運会館
- ㊦ 横浜市港湾局中野局長他年末挨拶来会／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。2024年は、物流・運輸業界、建設業、医療業界において、「時間外労働時間の上限規制」の適用が始まります。一番大きな影響を受ける「物流・運輸業界」では、トラックから鉄道や船舶への振替、共同配送や長距離トラックの中継拠点整備、自動運転トラックの実用化など、対策を急ピッチで進められていますが、抜本的な解決には少し時間が掛かるみたいですね。皆さんの所でも色々準備をされて、4月以降に備えていることでしょうか。今年がどのような年になるのか、干支である「甲辰(きのえ・たつ)」から考えてみましょう。

干支の中で辰(龍)だけが架空の動物ですが、他の干支は実在する動物なのに、なぜ龍だけが架空の動物なのか?不思議ですね。はっきりとした理由はわかっていませんが、「本来干支の各文字に動物は関係なかったのに、あとから同音の動物を紐づけたせいで架空の動物が入ってしまった」という説や、「龍という文字に鱷(ワニ)の意味もあったので、そもそも龍ではなくワニを指していた」とする説もあるそうです。

中国では、龍は古来より権力の象徴とされ、縁起の良い生き物とされています。干支を広く浸透させるために、縁起が良い龍を干支に選んだのかもかもしれません。

干支にはそれぞれ意味があり、古来より効率的に農業の指針や災害予測、人生に迷ったときの羅針盤としてなど、物質・精神を問わずさまざまな用途で使われてきました。それによると「甲辰」では、「春の温かい日差しが大地すべてのものに平等に降り注ぎ、急速な成長と変化を誘う年」になるそうです。すなわち、すべてのものに平等に降り注ぐということは、これまで陰になっていた部分にも日が当たり、報われ、大きな成長を遂げるといったことが期待できます。逆に、自分にとって隠しておきたい部分にも日が当たり、大きな変化が起きる可能性もあります。(心当たりのある方は、早々に清算しておくことをおすすめします。)ただし、光が及ぶのは自身を中心とした身近な範囲に限られるそうです。身の程を超えてしまうと光が届かないため、分不相応な野心を实らせるのは困難を極めますので、春の日差しの中、自身を見つめ直して足元をしっかりと踏み締めていくことで道が開き、後に大望を叶えることになるそうです。

参考までに、過去の辰年がどんな年だったのか、起こった出来事を列記してみました。戊辰戦争(1868年)、日露戦争(1904年)など政治面で大きな変化が起きる年とも言われ、戦後5回しかない辰年のうちで3回も総選挙が行われました。ロッキード事件やリクルート事件といった汚職事件も辰年に発覚しています。(昨年暮れの政治資金問題で今春にも総選挙の噂が…)

ただ、マイナスなことばかりではありません。東京五輪、東海道新幹線開業(1964年)、青函トンネル、瀬戸大橋開業(1988年)、都営地下鉄大江戸線全線開通、2,000円札発行(2000年)、東京スカイツリー開業(2012年)などの国家プロジェクトが始まることが多いのも辰年の特徴で、大きな出来事が多いようです。今年は新紙幣の発行もあり、まさに動乱の年と言えます。

「甲辰」の今年、将来の大望を叶えるための準備が整い、皆さんの足元にさす一筋の光明が未来へと続く年になるように海運貨物取扱業界を盛り上げていきましょう。

いそしぎ

vol. 132

2024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)



川崎から見える富士(左下)

川崎で富士山がきれいに見えると人気の場所の一つに、川崎市幸区にある、夢見ヶ崎公園の「富士見デッキ」が知られている。昭和28年(1953年)頃は周囲に高い建物がなく、この場所から富士山がきれいに望めた。現在は富士見デッキから冬の晴れた日には富士山、丹沢、秩父などの山並みが望める。夢見ヶ崎公園がある加瀬山は最西部の市街地に囲まれた標高35mの自然林が残る小高い丘で、メジロ、シジュウカラ、キビタキなど40種程度の野鳥が飛来し、春には500本の桜など、四季折々の植物などが楽しめ、自然を満喫できる憩いの場となっている。JR横須賀線・新川崎駅、JR南武線・鹿島田駅から徒歩10分程度で近隣の幼稚園・保育園の子供たちも遠足で訪れ、緩やかな坂道は健康増進のためのウォーキングコースとしても魅力的。春には桜の名所としても有名な人気のスポットになっている。平成13年(2001年)には、市民健康の森に指定されている。また、公園内には昭和49年(1974年)開園の市内唯一の動物園「夢見ヶ崎動物公園」があるほか、夢見ヶ崎周辺に4世紀頃の白山古墳があり、そこから三角縁神獣鏡が出土、付近からは川崎市唯一の国宝である秋草文壺(12世紀頃に作られた納骨壺)が発見されるなど、古くからの歴史を感じられる貴重な場所。歴史的にはこの地に築城しようとした室町時代の武将、太田道灌の見た夢に由来していると言われている。

横浜から見える富士

横浜にも富士山が見えるスポットは多くあり、その一つに横浜市中区の「港の見える丘公園前バス停」がある。JR根岸線・桜木町駅前から11系統・保土ヶ谷駅東口行きで「港の見える丘公園前」バス停で下車、徒歩1分。港の見える丘公園は横浜港を見下ろす小高い丘にある公園で、横浜ベイブリッジを望む絶好のビューポイントだが、公園入口前のバス停からの富士山も高台で障害物がなく、また、横浜市内から富士山まで約80kmと近いことから、東京から見るよりも数倍大きい威風堂々とした美しいコニーデ型(円錐型)火山のシルエットを眺めることができる。このほか、大黒ふ頭西緑地(鶴見側)からは横浜港越しにみなとみらい地区のビル群と共に見られる数少ない絶景スポット。ただ、直線距離で80kmとは言え、距離があり、空気が澄んでいる朝方と、夕日が沈む夕方がお勧め。また、横浜港の客船ターミナルの大きな橋(South Pier)からの富士山もお勧めだ。ここからの富士山は案内板がある辺りだけで、少しでも動くビルに隠れてみえない。ここからの富士山は、裾野は見えないものの、赤レンガ倉庫の背景に富士山がある、横浜港らしい一枚が撮影できる。

