

W光しぎ

JAN. 2025



京浜海運貨物取扱同業会 会報

Vol.
134

いそしぎ

京浜海運貨物取扱同業会 会報

JUN. 2025 vol. 134

(表紙写真)
東京都・明治神宮



【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

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 飯塚 利信

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 藤田 礼子
関東地方整備局 副局長 衛藤 謙介
東京都港湾局 局長 松川 桂子
横浜市港湾局 局長 新保 康裕
川崎市港湾局 局長 森 賢一

表彰 9

令和6年度 秋の褒章受章者

委員会報告 11

港湾物流 DX セミナー開催
業務委員会 委員長 関野 治夫

14

2024 年度 FIATA アジア太平洋地域会議報告
国際複合輸送委員会 委員長 金子 元

20

2024 年度 FIATA 世界会議報告
国際複合輸送委員会 委員長 金子 元

26

第61回全国港湾労働災害防止大会開催について
安全衛生委員会 委員長 中村 光雅

27

第65回「いそしぎゴルフ会」

特集 28

ところ変われば海外風景

内外日東株式会社 国際事業本部
副本部長 長谷川 光朗

海貨業界トピックス 30

国内運輸規制

- 国交省調査 国際コンテナ戦略港湾の長距離航路の国際フィーダー利用率増加
- 国交省 内航のDX・GXを支援 NX補助金に9件採択
- 国交省港湾局25年度概算要求 国際コンテナ戦略港湾に797億円
- 法務省、e-B/Lで商法改正案を来年国会へ
- 京浜港湾物流高度化推進協議会 荷主がモーダルシフト支援
- 国交省 Cyber Portプラウザ利用例をWEBで紹介
- 国交省港湾局予算 国際コンテナ戦略港湾の強化に638億円 内航Ro/Ro船ターミナル強化も

海外運輸規制

- 船社のD&D新規則延期申請に関連業界団体が反対 荷主などが連名でFMCに書面提出
- 10月6日から輸入危険物の拠点登録 カナダ運輸省が6項目の登録要件求める
- WSC 中国海事局の輸送規制通達 危険物海上輸送安全確保へ評価
- FMC Maersk/Hapag-LloydのGemini Cooperation認可
- 中国交通運輸部が条例違反で船社・NVOCを行政処分
- 星港競争当局が定期船社間協定の競争法一括適用免除命令の5年延長を勧告
- 航空、鉄道、道路輸送の運送書類を有価証券化 UNCITRALが国連総会に条約草案提出へ

通関

- CBPがET 86の通関申請で到着予定日を要求
- CBPが少額輸入貨物対象 ACE更新、申告要件強化 到着後の申告は拒否
- 英国S&S GBへの事前申告、11月からEU域内出港船にも義務化
- CBPがC-TPAT認定業者に新たな特典 輸入業者が条件付でFTZに商品保管
- リピア税関 船積み48時間前までにACI番号の取得を義務化
- 日インド間でAEO MRA締結

荷主・貿易

- 比が10月から輸入農畜産物を原産国で船積み前検査検査
- 比が15日からATAカルネ制度を正式導入
- 8月からE-Invoice導入で マレーシア向け輸出貨物 受け荷主登録番号が必須
- 仏も貿易文書電子化法、UNCITRALモデル法 (MLETR) を国内法制化
- WTOの商品貿易指標トレンド上回る 3Qの商品貿易回復も先行きは不透明
- Maerskアジア太平洋市場状況 24年通年の中米景気、堅調予測
- ほぼ半数が関税と貿易障壁懸念 Descartesの世界SCリーダー緊急調査で判明
- WTO、4Qの貿易成長も25年は非常に不確実 10月の商品貿易指数102.7
- 25年も海上運賃上昇が高水準続く 韓国貿易会調査で荷主、船社など74.4% (24-12-27)

IT/システム/スマートポート

- TradeWaltzとコンテナ追跡MonCargoが連携 コンテナと本船の動静情報を自動取得・更新
- サイバーポート 6日付で機能を追加改善し利便性向上へ
- キヤノンITS/TradeWise Standard E提供開始 標準化で低コスト化
- WaveBL、ネットワーク接続POV完了 MSCのeBLでSWIFTネットワーク内転送実証
- サイバーポート 来年10月にバージョンアップ、第7次NACCS対応へ

海運・インターモーダル・フォーディング

- JIFFA上期取扱実績 2.4%増5,991万トン 輸入は2年ぶり増加

港湾・ターミナル

- 近促協・23年全国64港 コンテナ取扱個数は4.3%減1,732万TEU
- 国交省、全国港湾の23年コンテナ取扱量は3.2%減の2,176万TEU
- 阪神国際港湾 阪神港のCONPAS導入 支援対象に海コンも
- 名古屋港管理組合 中計2年延長し長期構想の策定を追加
- 近促協・64港統計、24年1H外貿コンテナ取扱個数実入りは輸出入とも増加
- 名古屋港管理組合 総取扱貨物量は23年連続一位堅持見込み
- 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

東京港

- 24年度東京港CONPAS事業開始 9～11月に大井、青海ターミナルで
- 東京港オフピーク搬出入モデル クボタなどのプロジェクトに決定
- 東京都 指定管理者管理運営状況評価結果を公表
- 東京港上期 外貿コンテナ取扱量は実入り0.7%増の150.6万TEU
- 東京港 CONPAS搬出入予約制青海4号で初めて導入
- 東京港 大井ふ頭と青海ふ頭 CONPASを1～2月実施

横浜港

- 横浜港 上期外貿コンテナ取扱量は4%増の135万TEU 外貿トランシップが8割増と好調
- YKIPが24～28年度の中計策定 国際基幹航路18航路以上目指す

川崎港

- 川崎港・1月 外貿コンテナ取扱量3.3%減の6,873TEU
- 横浜川崎港湾セミナー タイ・バンコクで開催

賀正 46

月誌 48

7～12月分

年頭挨拶



京浜海運貨物取扱同業会

会長 飯塚 利信



皆様、新年あけましておめでとうございます。

令和7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。

さて、皆様もご存じのとおり、京浜港は、日本国内各港におけるコンテナ貨物取扱量が最も多く、コロナ禍以降におきましても、その取扱量が僅かながらに増加傾向にあります。昨今の中国をはじめとする東アジア諸国の急速な発展による港湾の大規模かつデジタル化、それに伴う同地域へのコンテナ物流の集中により、結果として、国内では高いコンテナ取扱量を誇る京浜港も世界ランキングで比較すると厳しい位置付けになってます。

このような状況を打開すべく、現在、国土交通省を中心に「集貨」「創貨」「競争力強化」の取り組みを掲げた国際コンテナ戦略港湾の政策が進められておりますが、当会といたしましても、まずは、国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社や荷主等との連携・協力体制を強めながら、国際コンテナ物流のDX、GXを加速させることが最も重要であると考えておりますので、昨年11月に開催させて頂いた「港湾物流DXセミナー」など、政策の推進に貢献できる啓発普及の取り組みを本年も行っていく所存です。

次に人材不足問題への取り組みですが、国際コンテナ戦略港湾の基本的な取組方針では、人材不足問題も重要な課題となっております。

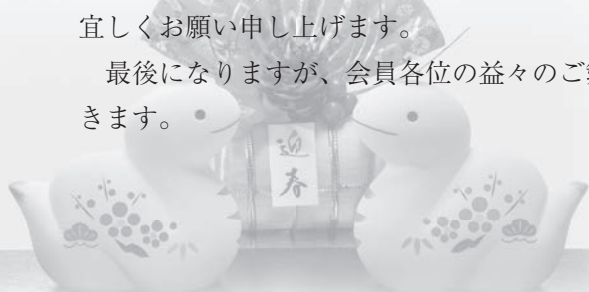
先に述べました国際コンテナ物流DXの取り組みも解決の手段ではありますが、昨年4月から始まった「働き方改革関連法」いわゆる2024年問題も大きく影響しているこの問題につきましては、厚生労働省が2022年7月に策定した「港湾労働者不足対策アクションプラン」にもとづき、まずは、あまり世間には知られていない港湾の役割や仕事内容などについて、積極的に情報の発信を行っていきたいと考えております。

そのため、日本海運貨物取扱業会では本年中にホームページを立ち上げる予定ですので、京浜地区の当同業会といたしましても情報発信のプラットフォームとして活用させていただき、港湾物流業界の認知度を高めながら人材不足問題にも対応して参ります。

その他、港湾運送事業法に関わる問題や脱炭素、サイバー攻撃等、当同業会として対応していく課題は山積しておりますが、本年2025年は乙巳（きのとみ）の年です。

乙巳は、「再生や変化を繰り返しながら柔軟に発展していく」年になると考えられておりますので、当同業会といたしましては、巳年の年にふさわしく、①行動目標と実行②会員相互の理解と協調③委員会活動の促進④DXの推進⑤コンプライアンスの徹底の5つをモットーに積極的に諸課題に取り組んで参りますので、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

最後になりますが、会員各位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。

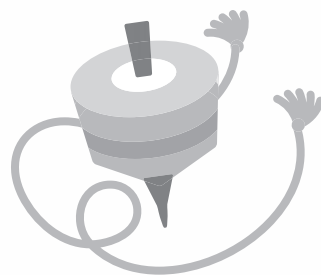


年頭所感



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。

令和6年能登半島地震の発災から早や1年が経ちました。被災された皆様に、心からお見舞い申し上げます。多くの港湾で甚大な被害が生じました。発災直後の応急復旧により、求められる港湾機能は確保しましたが、被災地の復興のためには、本格的な復旧工事を着実に進める必要があります。地盤が隆起した輪島港や、背後に広がる温泉旅館も大きな被害が生じている和倉港等、被災した全ての港湾で、速やかに復旧工事を進め、地域の経済を支える生業の再建に貢献してまいります。

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6年度補正予算が成立するとともに、令和7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、ご協力に改めて深謝する次第です。

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います。このため、国際コンテナ戦略港湾政策に関する昨年2月の最終とりまとめに基づき、「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

令和5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、トラックドライバー不足等の問題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の技術開発を推進します。

また、港湾の電子化を実現する情報プラットフォームである「サイバーポート」については、港湾物流分野（民間事業者間の港湾物流手続）・港湾管理分野（港湾行政手続等）・港湾インフラ分野（港湾施設等情報）の機能改善及び利用促進を進めてまいります。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、我が国の港湾や産業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

年頭所感

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。

また、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、再エネ海域利用法に基づく案件形成、基地港湾の計画的な整備及び排他的経済水域における展開を可能とする制度整備等により、導入を促進してまいります。

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・創出に取り組んでまいります。

さらに、サーキュラーエコノミーへの移行を促進するため、港湾を核とした広域的な物流システムによる、資源循環ネットワークの形成を図ってまいります。

5. クルーズ再興に向けた取組

昨年、我が国へのクルーズ船の寄港回数は、コロナ前ピークの約8割まで回復いたしました。また、寄港するクルーズ船の大型化が進む一方で、小型のクルーズ船が全国津々浦々へ寄港するなど、船型や寄港地が多様化してまいりました。今後とも、各地域の皆様と連携し、多様なクルーズ船の受入環境整備や寄港促進に向けた取組、地域経済効果を最大化させるための取組、地方誘客促進に向けた取組を推進し、経済の活性化や賑わいの創出に努めてまいります。

6. 国民の安全・安心の確保

激甚化・頻発化する風水害や切迫する大規模地震等に対応するため、昨年末に成立した令和6年度補正予算も活用しながら、耐震強化岸壁の整備や臨港道路の耐震化、粘り強い構造を導入した防波堤の整備等「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づく取組を着実に推進してまいります。

また、令和6年能登半島地震の経験も踏まえつつ、「5か年加速化対策」後も引き続き取組を推進できるよう、「国土強靱化実施中期計画」の策定に向けて、関係省庁と連携し取り組んでまいります。

特に、能登半島地震については、令和6年7月に交通政策審議会より「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」として答申がなされたところです。この答申等を踏まえ、災害時における海上支援ネットワークの形成のため、港湾の防災拠点機能の強化を推進してまいります。

加えて、気候変動による平均海面水位の上昇等への

適応を図るため、港湾に集積する多様な関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定め、ハード・ソフト両面の対策を進める「協働防護」の取組を推進してまいります。昨年末、令和7年度政府案として、「協働防護」の推進のための計画作成に係る支援制度の創設、一定の基準に適合する民有護岸の改良等に対する固定資産税の特例措置の拡充・延長が決定されたところです。さらに、現在、港湾管理者・港湾立地企業向けの各種ガイドラインの検討も進めています。「協働防護」に関する制度的枠組みを構築するとともに、予算・税制・技術面も含めた一体的な支援を行ってまいります。

また、令和5年7月に名古屋港のコンテナターミナルで発生したシステム障害を踏まえ、昨年5月に改正経済安全保障推進法が公布されたところです。引き続き、港湾における情報セキュリティ対策等の強化を図ってまいります。

7. 個性をいかした地域づくりと分散型くにつくり

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頂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り組んでまいります。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り組んでまいります。

このほか、港湾工事に不可欠な作業船の確保、港湾関連産業の海外展開支援など、港湾を巡る期待や課題は極めて大きいと感じております。また、本年4月から大阪港夢洲コンテナターミナル隣接地を舞台に“大阪・関西万博”も開催されます。今後とも、港湾の一層の機能強化や賑わいの創出等に全力を挙げて取り組んでまいります。

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

藤 田 礼 子

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、平素より国土交通行政に多大な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、コロナ禍からの社会経済活動正常化が進み、輸送需要は相当程度回復しましたが、物価の高騰や労働力不足などにより、物流業界の事業環境は厳しい状況が続きました。

そのような中、港湾は物流や貿易を含む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、厳しい事業環境の中にあっても、物流を途絶えさせることなく、その機能を維持し、国民生活や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。

関東運輸局では、本年、以下の3つの柱に沿って、港湾運送事業を含む海事産業の振興に取り組んで参ります。

第一に、人材の確保・育成の取組です。

港湾運送事業の労働力不足は他の事業にも増して深刻な状況にあります。

港湾運送は、我が国の物流を支えなくてはならない事業ですが、日常生活で直接目に触れる機会が少ないため、国民の認知度が低いことが労働力不足の一因となっていると認識しています。

関東運輸局では「港湾労働者不足対策アクションプラン」の具体的取り組みとして、昨年12月6日に、港湾で働く若手職員の方々と運輸局職員との懇談会を開催しました。

懇談会で伺った港湾の仕事の魅力ややりがいについては、学校訪問時などの場において港湾運送の魅力のアピールするとともに港湾運送事業の認知度向上に繋げたいと考えております。

第二に、関東運輸局からの情報発信強化の取組です。

懇談会と連動して、6種類の港湾作業別の動画を制作しました。関東運輸局では、本年、SNSの「X」を開設しましたので、この「X」やYou Tube、ホームページ等を活用し、動画を配信することで、港湾運送に係る一般の方々の認知度向上に努めます。

第三に、海事産業の発展に向けた、多様な関係者と連携した取組です。

新たな取り組みとして、港湾運送業が工業高校生に就職先として認知されることを目的として、工業高等学校関係者と連携し、業務説明会や現場見学会を計画しています。本取組は、関係者の皆様との連携が必要不可欠ですので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

また、国土交通省では「ジェンダー主流化」の取組を昨年から進めており、関東運輸局でも昨年12月に各女性経営者と関東運輸局長とで「『ジェンダー主流化』の取組に関する座談会」を開催し、参加各社における女性の顧客の満足度を高めるサービスや工夫、女性従業員の採用・登用を促進する取組等に関する事例紹介や意見交換を行いました。当座談会の内容をホームページ等で情報発信するなど、今後、社会機運の醸成を図ってまいります。

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



関東地方整備局副局長

衛 藤 謙 介

年頭にあたり、謹んで新春のご挨拶を申し上げます。

京浜海運貨物取扱同業会及び会員の皆様方には、日頃より港湾の整備・利活用に関し、ご理解・ご協力を賜っておりますこと、厚く御礼申し上げます。

関東地方整備局では、京浜港において「集貨・創貨（貨物を集め、創る）・競争力強化」を3本柱とする国際コンテナ戦略港湾政策に基づき、我が国と世界を結ぶ基幹航路ネットワークの維持・拡大に資する事業を推進しております。

ハード面では、横浜港新本牧ふ頭において、水深18m(実水深20m)、岸壁延長1,000mのコンテナターミナル整備事業を実施しております。また、本牧ふ頭のD5ターミナルでは、今年度中に部分的に利用できるよう岸壁や荷さばき地の整備を進めるとともに、ゲートの高度化を図るなど、本牧地区の再編も含め船舶の大型化等への対応を進めていきます。加えて、東京港中央防波堤外側地区や川崎港東扇島～水江町地区、等において整備を進めています。

港湾のデジタル化による生産性向上(港湾DX)に関しましては、「ヒトを支援するAIターミナル」の取組の1つであるCONPASの取組を京浜港において強力に推進しております。

具体的には、東京港において大井1・2号、6・7号及び青海A4号でCONPAS試験運用を昨年9月から11月にかけて実施いたしました。横浜港においては、南本牧においてCONPASを常時運用するとともに、

昨年10月には本牧ふ頭地区のBC1、BC2、D1、D4の4ターミナル同時の試験運用を実施しました。

また、民間事業者間の港湾物流手続を電子化・情報連携するCyber Portに関しては、昨年11月に、貴同業会ご協力の下、DXセミナーやDX体験ワークショップを横浜で開催し、非常に多くの方に利用画面や利用効果等を体感していただきました。

さらに、Cyber Portと連携が必要となるCONPAS機能の一つである搬入票の事前照合に関しては、今年2月に、大井2号、4号、南本牧での試験運用を実施する予定となっております。引き続き、海貨事業者の皆様にご協力を賜りつつ、港湾物流の効率化・生産性向上に向け、CONPASやCyber Portの着実な機能実装、普及拡大に取り組んで参ります。

港湾のグリーントランスフォーメーション(GX)の推進において、国土交通省では、我が国の輸出入の約99.5%を取扱い、CO₂排出量の約6割を占める産業の多くが立地する港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて「カーボンニュートラルポート(CNP)」を形成し、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献することとしています。当局においても、各港でのCNP検討を踏まえ、今後、港湾活動のCN化やCN燃料の拠点化等を通じて、持続可能で新しい環境価値を提供可能なみなとづくりを支援してまいります。

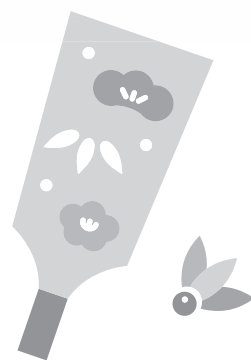
結びに、会員の皆様のご健勝と貴同業会の益々のご発展を祈念して新年のご挨拶とさせていただきます。

年頭所感



東京都港湾局長

松 川 桂 子



令和7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。

さて、東京港は、外貿コンテナ個数が26年連続で国内最多の408万TEUを記録し、全国の外貿コンテナ貨物量の4分の1を取り扱っております。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、国とも連携しY3コンテナターミナルの整備を着実に進めるとともに、青海コンテナふ頭などの既存ふ頭の再編整備にも取り組んでまいります。また、大井コンテナふ頭については、関係事業者の皆様等とともに、再編整備に向け、具体的な検討を進めてまいります。

将来にわたり物流の要としての役割を果たし続けていくため、世界の動きや時代の先をしっかりと見据えて将来像を描き、東京港の機能を戦略的にアップグレードしてまいります。

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の活用によるふ頭周辺道路における混雑状況の「見える化」を進めるとともに、リアルタイムでの混雑情報の提供に加

え、各コンテナターミナルの混雑傾向の公表を開始しました。さらに、コンテナターミナルが比較的空いている時間帯に搬出入を推進するため、「東京港オフピーク搬出入モデル事業」にも取り組んでいます。

また、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に取り組んでまいります。

今後も交通混雑解消に向けた取組を着実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6年度内に東京港の将来像やその実現に向けた戦略を指し示す新たな経営戦略を策定いたします。

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。

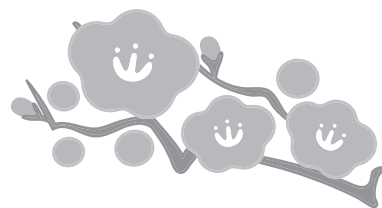
貴同業会と会員の皆様のますますの御発展と繁栄を祈念申し上げまして、新年の御挨拶とさせていただきます。

年頭所感



横浜市港湾局長

新 保 康 裕



令和7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。

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。

令和6年のコンテナ取扱量は、5年ぶりに300万個を上回った令和5年に引き続き好調であり、前年より1カ月早く200万個を突破しています。今後もこの成長を維持していくため、国・横浜川崎国際港湾株式会社（以下、YKIP）や横浜港の関係団体・企業の皆様と連携しながら、国内外の荷主・物流企業等に対してセミナーやポートセールスを実施し、横浜港への集貨を促進していきます。また、世界の主流となりつつある超大型コンテナ船に対応するため、大水深岸壁を擁する新本牧ふ頭や本牧ふ頭D5ターミナル拡張の事業を着実に進めていきます。

さらに、ロジスティクス拠点の形成が、本牧ふ頭A突堤において順調に進められており、令和7年度までに合計10棟のロジスティクス施設が稼働予定です。今後は、南本牧ふ頭や埋立中の新本牧ふ頭にも新たなロジスティクス拠点を形成していき

ます。基幹航路の維持・拡大に向けて、引き続き国・YKIPと連携しながら国際コンテナ戦略港湾施策を進めてまいります。

総合港湾として、コンテナ貨物に加え、横浜港埠頭株式会社と連携しながら主力の輸出品目である完成自動車や、横浜港全体の取扱量の約2割を占める在来貨物などの取扱機能も強化していきます。

このような取組に加え、2050年の脱炭素社会の実現に向け、年度内に策定する港湾脱炭素化推進計画に基づき、温室効果ガス排出量削減を目指した様々な取組を推進していきます。今後も、港湾の脱炭素化を先導し、国際競争力を強化していくため、国や事業者の皆様と連携して、カーボンニュートラルポートの形成を力強く推進してまいります。

結びになりますが、横浜港は、市民生活を支えるうえで欠かせ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

森 賢 一

令和7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。

さて、今月、アメリカではトランプ大統領が就任されますが、米中の貿易問題やエネルギー問題等、各種話題がマスコミで報じられており、世界規模で大きな動きが予想されているところでございます。

川崎港のコンテナ取扱貨物量は、減少傾向が続いておりますが、回復の兆しも見え始めています。本年は、着実な増加を目指し、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。引き続き皆様の御協力をお願いいたします。

川崎港では、将来の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、令和5年12月から供用を開始しています。この整備により、周辺道路及びコンテナターミナル内の移動がよりスムーズになり、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、物流の2024年問題への対応として求められるトラック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。

また、令和6年度には、新たな物流ルートの構築に向けて試験的に川崎港を利用する荷主等を支援するため、トライアル補助事業を創設し、コンテナ補助制度の拡充を図ったところです。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。

また、川崎港の将来を見据え、社会経済環境の変化に伴う新たな社会的要請や利用ニーズに対応するための取組も積極的に進めています。2050年のカーボンニュートラル社会の実現や港湾におけるデジタル化の進展、物流の2024年問題等を踏まえ、令和5年度には新たな川崎港の将来像を設定した「川崎港長期構想」を改訂しました。さらに、この将来像の実現をめざし、令和6年11月に「川崎港港湾計画」を改訂しました。今回の改訂では、扇島地区の土地利用転換、東扇島における外内貿ふ頭の再編や堀込部の土地利用計画の変更を位置付けており、「経済社会の変化に適応した産業」や「豊かな生活」を支える、カーボンニュートラル社会の形成を先導し、持続的に発展する港を実現するために、本計画を推進してまいります。

川崎市では、川崎港の海面清掃事業に使用している清掃船2隻の老朽化に伴い、官公庁船としては全国初となる電気推進船へ更新し、本年、就航の予定です。港湾局としても川崎港のカーボンニュートラルに資する取組を一步一步進めているところでございます。

今後も利用しやすい川崎港であり続けるため、皆様と力を合わせて取り組んでまいり所存ですので、引き続き変わらぬ御理解と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6年度 秋の褒章受章者

多年にわたり通関業界の振興発展に努めた功績による

●黄綬褒章



株式会社大森廻漕店
代表取締役会長
須藤 明彦 氏

同氏は、昭和60年10月、株式会社大森廻漕店に入社、平成16年6月に社長に就任、令和5年6月には会長に就任、海貨業会に於いては、平成22年に神戸海運貨物取扱業組合理事長に就任、又同年に

日本海運貨物取扱業会副会長に就任、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こられました、又海貨業会と連動する通関業界においては平成30年に神戸通関業会理事に就任、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たいと思います。

須藤理事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います。

日本海運貨物取扱業会	副会長
神戸海運貨物取扱業組合	理事長
一般社団法人 日本港運協会	常任理事
兵庫県港運協会	副会長
神戸通関業会	理事



表彰

業界関係者の栄えある受賞



多年にわたり倉庫業界の振興発展に努めた功績による

●黄綬褒章



株式会社天野回漕店
代表取締役会長
山田 英夫 氏

同氏は、昭和49年4月、株式会社天野回漕店に入社、平成29年2月に社長に就任、海貨業会に於いては、令和元年5月に清水海運貨物取扱業会会長に就任、又令和元年6月に日本海運貨物取扱業会副会長に就任、倉庫業界では令和2年4月に静岡県倉

庫協会副会長に就任、令和元年6月には日本倉庫協会 評議委員に就任多年にわたり港湾運送事業及び倉庫業に従事する傍ら、それら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、又海貨業会と連動する通関業界においてはも平成30年4月に名古屋税関保税会理事に就任、以来通関業界の振興発展にも寄与されてきました、今回倉庫業界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たいと思います。

山田会長におかれましては今後とも健康に留意され、各業界の発展のために引き続きご活躍頂きたいと思います。

日本海運貨物取扱業会
清水海運貨物取扱業会
一般社団法人 日本倉庫協会
静岡県倉庫協会

理事
常任理事
評議員
副会長



業務委員会報告

業務委員会 委員長 関野 治夫

港湾物流 DX セミナー開催

現在我が国の港湾物流につきましては、極めて厳しい状況となっておりますが、このような状況を打開すべく、平成 22 年より、国土交通省を中心に「集貨」「創貨」「競争力強化」の取り組みを掲げた国際コンテナ戦略港湾の政策が進められているところです。

当会では、国際基幹航路の維持・拡大につきましても国・港湾管理者・港湾運営会社や荷主等との連携・協力体制を強めながら、国際コンテナ物流の DX、GX を加速させることが最も重要であると考えております。

そのため、当会では、まずはデジタルトランスフォーメーションについて、正しく理解をしていただくとともに、現在、国が進めているサイバーポートやコンパスの取り組みについて、学んでいただく事で、業界における政策推進の啓発と機運の醸成を図ることを目的に今回「港湾物流 DX セミナー」を開催させていただきます。

冒頭挨拶 飯塚利信会長

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

また、本日ご多忙にも関わらず本セミナーにご協力いただきました早稲田大学理工学術院の佐々木邦明（ささきくにあき）教授、国土交通省関東地方整備局の古川雄大（ふるかわゆうだい）港湾高度利用調整官、誠に有難うございます。

深く感謝申し上げますとともに、この後のご講演、どうぞ宜しくお願い致します。

さて、近年、中国をはじめとする東アジア諸国のコンテナ港湾につきましては、大規模化とデジタル化が急速に進んでおりますので、それにとまなう同地域へのコンテナ物流の集中により、当該港湾におけるコンテナ貨物の取扱量は世界の上位を占める状況となっております。

その結果、現在、我が国の港湾物流につきましては、極めて厳しい状況となっておりますが、このような状況を打開すべく、平成 22 年より、国土交通省を中心に「集貨」「創貨」「競争力強化」の取り組みを掲げた国際コンテナ戦略港湾の政策が進められているところです。

したがって、当会では、国際基幹航路の維持・拡大につきましても国・港湾管理者・港湾運営会社や荷主等との連携・協力体制を強めながら、国際コンテナ物流の DX、GX を加速させることが最も重要であると考えております。

本日のセミナーにおきましては、まずはデジタルトランスフォーメーションについて、正しくご理解をしていただくとともに、現在、国が進めているサイバーポートやコンパスの取組について、学んでいただく事で、業界における政策推進の啓発と機運の醸成を図ることが目的でもございますので、どうぞよろしくお願い致します。

その事を申し上げさせていただきます、簡単ではございますが、私からのご挨拶とさせていただきます。



<セミナー概要>

日 次：令和6年11月26日（火） 14：00～16：00

場 所：横浜港運会館 3F 会議室（同時オンライン配信）

内 容：① DX（デジタルトランスフォーメーション）とは

早稲田大学理工学術院 佐々木邦明教授

② 港湾物流のDXについて

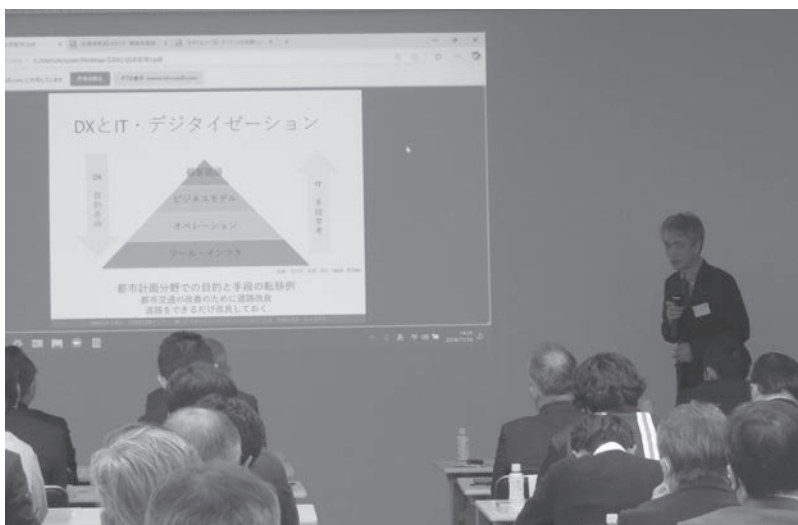
国土交通省関東地方整備局 古川雄大港湾高度利用調整官

参加者数：会場参加（60名） オンライン参加（140名）

講演終了後質疑応答に移り、出席いただいた方々から活発な意見がありがたいへん有意義な講演会でした。

今回オンライン配信につきまして、は海貨業界他、多数の方々に御参加いただき大変有難うございました。

またアンケート用紙をお配りしWebでの回答をお願いし、講演会は無事終了いたしました。



港湾物流DXセミナー

内閣官房情報通信技術総合戦略室と国土交通省港湾局では、2020年までに港湾関連データ連係基盤を構築し、港湾情報や貿易手続を電子的に取り扱うことが出来るようになるため、現在「港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会」において検討が進められています。

そのため、当会では、港湾におけるDXの必要性和効果を正しく理解するとともに、実際にはどのような取組みが必要となるかについて学びの場の提供といたしまして、今回「港湾物流DXセミナー」を開催させていただきます。

この機会に、是非ともご参加下さいますよう、宜しくお願いいたします。

【セミナー概要】

日時： 令和6年11月26日（火） 開会14:00～閉会16:00（予定）

場所： 横浜港運会館3F会議室（オンライン配信あり）

内容： ①DX（デジタルトランスフォーメーション）とは
（早稲田大学理工学術院 佐々木邦明教授）

②港湾物流のDXについて

（国土交通省関東地方整備局 古川雄大港湾高度利用調整官）

【申込方法】

参加ご希望の方は、11月20日（水）までに次のリンクまたは二次元コードよりお申込み手続きをお願い致します。

<https://forms.office.com/r/8jySRr5HyS>



佐々木邦明教授

主催：日本海運貨物取扱業会
京浜海運貨物取扱同業会

問合先：京浜海運貨物取扱同業会
Tel 045-671-9825
Mail keihinkaika@jfff.gr.jp



2024 年度 FIATA アジア太平洋地域会議報告



国際複合輸送委員会 委員長 金子 元

2024年度のFIATA アジア太平洋地域会議は、インドネシア共和国のバリ島で7月11、12日に開催され、富田泰史前委員長の後任として会議に参加致しましたので、その内容についてご報告させていただきます。

開催地のバリ島、Nusa Dua地区は、2022年にインドネシアが議長国になりG20が開催されただけあって、地区の入り口に第一検問所、各ホテルの敷地入り口に個別の検問所がある治安の良いリゾート地という印象でした。

2024年度のテーマ

SUSTAINABLE LOGISTICS・持続可能な物流で、
PRIORITIZING DIGITAL TRANSFORMATION
& HUMAN CAPACITIES・デジタルトランスフォー

メーションと人間の技量を優先的に活用して、目的を達成しようとするものでした。

現在の世界の不確実な情勢を良い機会として捉え、複雑な状況は明瞭な姿に、問題点は可能性に形を変えて行く、という戦略に焦点を絞り、経済が急速に進化しているアジア太平洋地域において、物流業界が混乱しているサプライチェーンを安定したものに作り変える戦略の最前線の位置にいるという認識で、FIATAがその中心となり関係者と共にその目的を進めて行こうとする意志と姿勢を強く感じました。

今回の会議は18の地域から200人を超える代表者が集まったと報告されていますが、地元のインドネシアの物流関係者の参加も多くみられ、特に開会の





セレモニーは同国の政財界の多くの方々に参加されより盛大な開会となりました。

又、経済成長が著しく、2億7千万の人口を抱え17,000以上の島からなるインドネシアにとって、安定したサプライチェーンは国民の生活、経済発展のために大変重要な課題であり、同国の政府、物流関係者にとっても貴重な機会として、多くのエネルギーが投入されていたことが強く印象に残りました。

2日間にわたる会議、初日

国歌演奏後、バリ島の伝統的なダンスで始まり来賓の代表としてVice President Mr. K.H. Ma'ruf Aminはじめ各界からのご来賓より、開会の祝辞があり、開催者側からは、ALFI/ILFA Chairman のMr. Akbar Djohan,はじめFIATA代表のMr. Turgut Erkeskin, 他の方々より歓迎の挨拶がありました。

その後のパネルディスカッションでは、インドネシアの主要企業、PT PELINDO PredidentのMr. Arif Suhartono,はじめ多くの方々が出席し、CO₂排出を抑えたグリーン輸送、デジタル化への取り組みと状況説明、混沌としている世界の情勢と自然災害の発生等に対処できる強固なSupply Chainの構築に関する様々な発表が行われました。

政府関係者、エコノミストからは、インドネシア政

府の、輸送・保管・通信等のインフラ分野への投資と成長に向けた取り組み、TAX Prime代表からは、GDPの25%以上を占める物流産業(輸送12%、管理4.5%、保管9.5%)の抱える問題点と改善目標、物流の接続に関するインフラ設備、燃料価格問題の解消、グリーン物流政策推進によるCO₂削減への取り組み、国外から投資を呼び込むための魅力的な産業の育成、安定した物流網・システム・サプライチェーン・通信網の構築、そのための支援、規制、許認可制度の整備と一括管理に向けた政策に関する説明がありました。

又、物流業界は年6%の成長を達成している一方で、CO₂の排出量も増加していることに対する警鐘とその抑制政策について報告がありました。

PT PELINDOの代表からは、増加する国内外取引貨物量に対する、物流コストの削減、同国の多数の港間の輸送ルート of 整備、港湾整備拡充への取り組みと実績について、同国を代表する資源会社Pertaminaの代表からは、CO₂排出を極力抑えるため石油の採集、精製、製品の生産、販売、輸送過程で、安定した事業運営、商取引に力を注ぎ、取引関係者とは安定した取引の継続のため努力していること、関係海運会社のPertamina Shippingからは、グリーンシップの運航、省エネ対策、滞船時間、荷役時間の短縮等、地道な取り組み等が、紹介されました。





2060年に向けたCO₂排出抑止目標達成へ官民が一体となって取り組む意識を感じました。

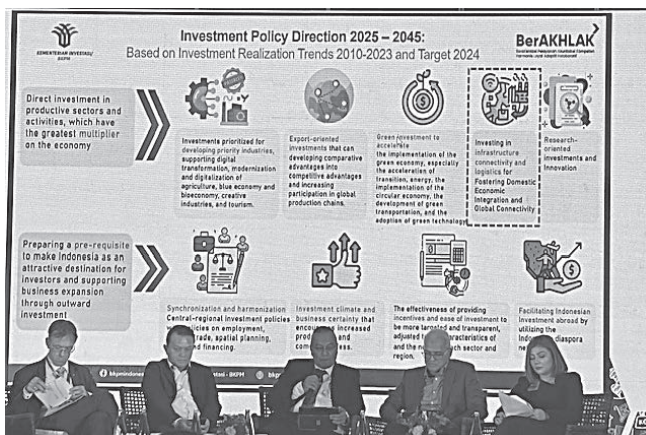
その後のスペシャルセッションでは、UNESCAP 国連アジア太平洋経済社会委員会代表から、東南アジア諸国における、陸海空を組み合わせた安定したサプライチェーン・物流網の構築、手続きの簡素化と共に、同地域内で重要性が増している250以上になるDry Portの拠点・機能の紹介、今後の計画が紹介されました。又、南アジア諸国間、太平洋地域とアジア大陸を結ぶ回廊と陸海空物流の滞りのない接続の必要性も重要な課題として指摘がありました。

又、情報のデジタル化の必要性和普及の重要性についての説明があり、その後、海上輸送における電子化、MTO OPERATORの役割と抱えている問題点、賠償責任の範囲等の課題とその解決に向けた取り組みも紹介されました。

その後の各国のプレゼンテーションでは
* Vietnam Logistics Business Associationから、同国のHub Port建設、空港、港湾、高速道路の整備計画と共に、将来の発展に向けた政策として、日本を含めた各国首脳との経済交流に力を入れていることが紹介されました。

* Singapore Logistics Associationからは近年の様々な要因により生じているPort congestion 解消に向けた取り組みとして、港湾、空港設備の整備、KeppelとTanjong Pagar Terminalの再稼働、(本年稼働のTuasの3 Berthsについて)

- ① Tuas Mega Portの年間6500万TEUの処理能力
- ② 港湾システムの更なる自動化
- ③ Sustainabilityを目的とした2050年に向けたZero Emission計画
- ④ 効果的な港湾経済発展のための計画





Changi Airport の更なる拡張計画について

- ① 2025年開始のターミナル5の建設計画
- ② ターミナルを結ぶ地下通路の計画
- ③ 3本の滑走路の準備
- ④ 太陽光発電等を活用した持続性のあるCO2排出抑制対策のスーパー

省エネターミナルの説明がありました。

2日目は

FIATA本部を中心としたパネルディスカッションが行われ前日のUNESCAPの取り組みに引き続き、アジアでの陸海空の輸送、接続と共に、倉庫での集配を含めたシームレスな輸送システムの構築、CO2削減に有効な鉄道輸送の活用、効果を上げるために有効な Digital FBLの利用推進、アジア地区で

特に航空貨物輸送に力を入れているFIATAの教育プログラム・FIATA Diplomaの説明に加え、有資格者が署名した危険品申請書の評価に対する航空会社との地位向上を目的とした協議等も紹介されました。

一方では、2022年に利用できるようになった Digital FBLの利用は順調に進み、インド、ベトナムを含むアジア諸国で既に2000件以上利用されていること、Cargo X或いはCargowiseが、好ましいプロバイダーと考えられるとの紹介もありました。

その後の、各国代表からのプレゼンテーションは、
*台湾のIOFFLATからは、コンテナ船、クルーズ船寄港の為の受け入れ体制、国際貨物取り扱いに充分な国際港湾施設の整備、2026年末までのTaoyuan空港整備に関する計画が紹介されました。





* ミャンマー代表からは、同国の農業依存の経済、GDPに対する高い割合の物流経費、Myanmar－India－Chinaを結ぶTransit政策を軸とした将来に向けた経済回廊機能としての戦略、教育計画、自然保護に対する取り組みが、今後の課題と共に紹介されました。

* 台湾のFIATA代表からは、台湾が抱えている、ドライバーや作業員不足の問題、それにより高騰する物流費をDXの活用により解決しようとする試み、物流業務従事者の育成に向けた教育、政府の助成制度の利用と共に、官民共同の労働者、労務問題への対策、制度の整備等の重要性が強調されました。

* インド代表からは、急増する航空貨物と同様に74から148に増加している空港施設に対する対策、高速道路の拡張、法制度の整備に焦点を当てたインド物流業界の課題と計画に関する説明がありました。

* タイ国代表からは、経済情勢、地理的条件を有効活用し、アジア太平洋地域で回廊としての役割を向上させて行こうとする取り組みと共に今後の港湾、空港の拡張計画が紹介されました。

* インドネシア代表ILFAからは、今後も成長が見込まれる同国の物流は、海路と陸路の接続が必要で、海上輸送、港湾、道路が共に整備されて行くことが望ましいこと。一方で、情報を集中管理し、国内の不均衡な物流を解消することも重要な課題であることが取り上げられました。

プログラムの最後のHigh Level Meeting には、各国のFIATA代表を含む15人程が集まり、賠償責任保険、FBL、Digital FBLの有効性と支援体制FIATAのDiploma教育等の紹介があり、成長が見込まれるアジア諸国の代表からは賠償責任保険の普及、制度、規則との親和性に関する発言がありました。締め括りとして、会員数の増加により支援体制





の強化が可能になり、会員各社に対する支援体制が向上するので、会員数の増加、体制の強化に向けた協力要請が会長、統括役員からあり、すべてのプログラムは終了しました。

次回2025年のFIATA－アジア太平洋地域会議はインドのニューデリーで開催されます。

インド航空貨物代理店協会会長のMr.C. K. Govilからはインドの経済成長と共にインドの国の文化を紹介できることを心待ちにしていると挨拶があり、閉会しました。

以上簡単ですが、報告とさせていただきます。





2024 年度 FIATA 世界会議報告



国際複合輸送委員会 委員長 金子 元

2024 年度の FIATA WORLD CONGRESS は、9 月 24 から 27 日まで 4 日間に亘りパナマ共和国で開催されました。開催地のパナマに到着した際、最初に印象に残ったのは、空港が立派なことでした。これは、同国に太平洋と大西洋を繋ぐパナマ運河があることも大きな理由と考えられますが、加えて、北米・中米・南米を結ぶ陸海空の結節点であることが空港、港湾、物流機能を大きく発展させている理由ではないかと感じました。

80 ヶ国から約 880 人が参加して盛大に開催された 2024 年の国際会議は、パナマ共和国とその周辺国、地域における経済と物流の今後の成長に焦点を当て、将来に向けたインフラの整備、回復力のある安定した回廊や代替物流手段を構築することの必要性、CO2 削減への取り組み、物流分野に於けるデジタル化、有事の際のサプライチェーンの維持等を基本的なテーマとして開催されました。

4 日間に亘るプログラムは、大きく 4 つに区別されていました。

第一は、

24 日、初日に FIATA の各委員会 FIATA MTI (MULTIMODAL TRANSPORT INSTITUTE)、CAI (CUSTOMS AFFAIRS INSTITUTE)、FLI (LOGISTICS INSTITUTE)、AFI (AIR FREIGHT INSTITUTE)、それに続き、各地区の委員会 FIATA RAMS (アメリカ・中南米)、RAP (アジア太平洋)、RAME (アフリカ・中近東)、REU (欧州) の会議が個別に行われました。

RAP の会議では、アジア太平洋地域の経済成長と共に高まる物流機能の重要性、地域内における新たな回廊の構築に関する報告に加え、来年の国際会議が開催されるベトナム社会主義共和国を代表してベトナム物流協会から同国が計画している、中国、インドシナ、インド、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシ





ア等の国との回廊の構築、将来の同地域の経済の発展に向けた戦略と計画が紹介されました。

又、全地域の情報として、本年1～9月までに発行されたDIGITAL E-B/Lの数量、各地区のFIATA DIPLOMAによる教育プログラムの内容、卒業生数、全般的な支援活動、国際航空貨物に関する取り組み等についての報告がありました。

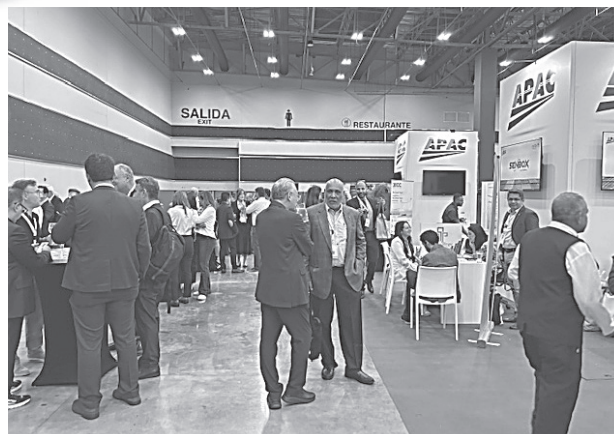
第二に、

会議施設の別の会場では、4日間に亘り、多くのパナマの国内組織、企業、物流業界に強いソフト会社等が、夫々のブースを設置し、訪問者に対する組織、企業の紹介と併せ商談を行っていました。

パナマを代表する多くの組織、企業が出展し、アジア地域におけるシンガポール、香港、中東、欧州におけるドバイ、オランダと同様の機能を果たして行こうとする、同国の戦略や意識が出展している組織、企業からも強く感じられました。

第三として、3つのSESSIONが行われました。

9月25日のOPENING SESSIONで始まり、各方面の代表からFIATAの国際会議がパナマ共和国で開催されること、又、同国の発展に寄与していると考えられる国際取引を行う産業界、海運、航空業界等の関係者に対し謝辞が述べられました。同時に、パナマ共和国と運河が果たしている機能と重要な役割が紹介されました。



PLENARY SESSION 1 VIEW FROM THE TOP : EMERGING TRENDS AND FORCES SHAPING LOGISTICS では、以下の点について、現状認識と課題についての協議が行われました。

国際物流業界は

- * パンデミックで大きな影響を受け、同時に、多様化、複雑化した国際情勢に直面している
- * 世界の地理的な条件は変わることがない一方で、経済の持続的な発展、顧客、消費者の要求の変化、急激なデジタル化が進み、対応を求められている
- * CO₂の削減に大きな責任がある
- * 経済の発展とE-COMMERCEの増加により様々な問題が発生しているため、それらに対処して行く必要がある
- * 世界的に普及しているAEO制度との協調が重要である
- * 世界で発生している様々な問題によりサプライ





チェーンは支障や問題を抱えている

*このような現状を的確に把握し、様々な回廊を構築し、問題の解決に努めて行くことが国際物流業界にとって重要であり、FIATAは会員に対する支援と共に代替手段としての回廊、新たな輸送手段の構築に挑戦している

PLENARY SESSION 2 THE GREAT CONNECTION POWERING GLOBAL TRADE では、

*スエズ運河、パナマ運河の通航の問題で浮き彫りになった世界的な輸送ルート・手段の機能不全により、各国並びに物流業界は、安定した輸送回廊の確保、革新的な物流機能、インフラの速やかな整備、対処能力、回復力を求められている

*世界各国の関係者が協力して、国際貿易機能の効率化、物流ルートの構築、ハブ機能の整備、向上に資する議論を行い、解決に向け努力をする必要がある

*COPA AIRLINEのCEOからは、北米・中米・南米を結ぶ航空会社としての機能とその重要性、旅

客、航空貨物に対するサービスの向上と同社の取り組みの紹介がありました

*MAERSK LINE LATIN AMERICAの代表からは、EDIを活用した同社が提供している、存続性、適応性、回復力を持った総合物流サービスの紹介がありました

*パナマ共和国の代表者からは、同国が関わる北米・中米・南米との貿易取引額と貨物の取扱量について。PANAMA運河を円滑に通行できるよう、情報システムを構築し、運河に新たな貯水池 (LOCK) を建設して水位の調整を容易にする等、サービス向上に向け様々な取り組みをしていること。PANAMAを中継地点とした、PANAMA - GUATEMALA、MEXICO、COSTA RICA、SALVADOR間の回廊の構築等、様々な戦略の紹介がありました

*PANAMA運河の情報として、全長は約80KM、太平洋一大西洋を結ぶ運河の中央に位置するガトゥン湖との水位は26メートルの差があり、湖を挟み両





側に2000年に3箇所の水門LOCKを建設、夫々の水門で速やかな注排水を繰り返し、水位を調整し、約24時間で運河を通過できることをお伝えしておきます。

第四に、以下の7つのテーマについての PANEL DISCUSSION が行われました。

1. STRENGTHENING LATIN AMERICAN LOGISTICS CORRIDORS

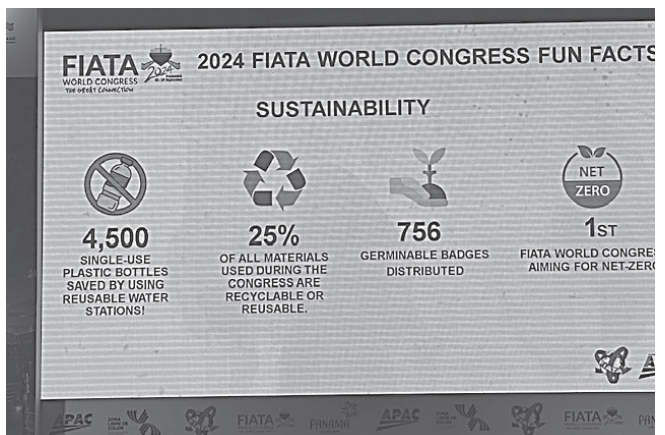
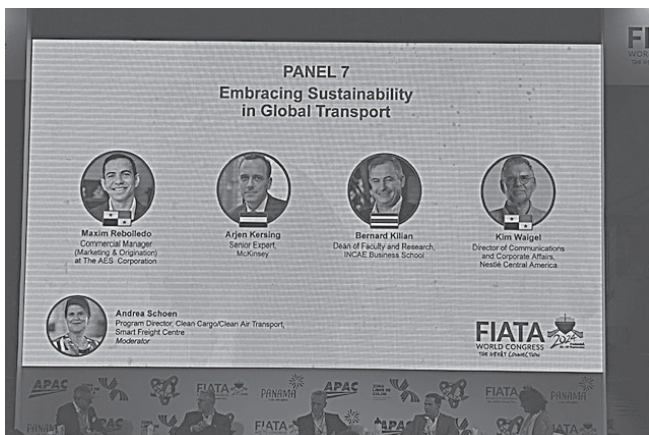
成長が期待されるラテンアメリカの経済に必要な生産と消費のための安定した物流ネットワークの構築に焦点を当て、周辺諸国の経済と工業団地の紹介、パナマ共和国の海上輸送に対する役割、ブラジルの国内鉄道輸送事情、メキシコの港湾事情、保管施設の拡充、整備の必要性の説明と共に陸上輸送におけるドライバーの不足等、各国の抱える様々な問題が指摘されました。

2. YLP AWARD SESSION – FUTURE OF LOGISTICS

アフリカ・中東地域、アメリカ大陸、アジア太平洋地域、欧州、各地区から選ばれた南アフリカ、カナダ、ベトナム、ドイツの Young Logistics Professional の候補者が夫々発表を行い、選ばれた最優秀者が26日のガラディナーで発表されました。

3. DRIVING BUSINESS GROWTH WITH DIGITAL INNOVATION

物流業界におけるデジタル化は産業界に対し大きな影響力を持ち、革新が大きな前進の機会となる。顧客にとって、必要な情報を入手できることは高い価値のあること。一方、各企業にとって、デジタルプラットフォームとそれらの進化をどの様に捉えて行くかが重要である。FIATA が推薦する DIGITAL E-B/L のプロバイ



ダー CARGO WISE の代表からの発言で、DIGITAL 化は何を戦略とするのか、本気で取り組む革新的な意志があるのか、効率化、コストダウン、コミュニケーション、情報の集中管理等を目的とするが、トップダウンで進めるのか、中間層が現場の目線で進めて行くのか、導入と運用の方法が成否の重要なポイントになる。又、デジタル分野の進化の速度に遅れることの無いよう注意する必要があるとの指摘が印象に残りました。

4. FROM PAPER TO PIXELS: CRAFTING THE FUTURE OF MULTIMODAL TRANSPORT

国連の国際貿易法令の委員会である UNCITRAL からは、フレイトフォワードの役割が確実に進化していることを踏まえ、総合的な貨物物流を設計する契約運送人が発行する有価証券を始めとする流通書類の普及とそれに伴い必要となる基盤作りに取り組んでいることについて報告がありました。並行して、貿易関係書類のデジタル化も間違いなく進んでいる。ICC の機能と影響力、世界的な法整備は進んでいるが、陸上輸送、鉄道輸送分野のデジタル化の遅れは気がかりである。政府機関、金融機関、各国の協調、規則の統一が今後の課題になる。又、賠償責任保険の充実も欠かせない等の指摘がありました。

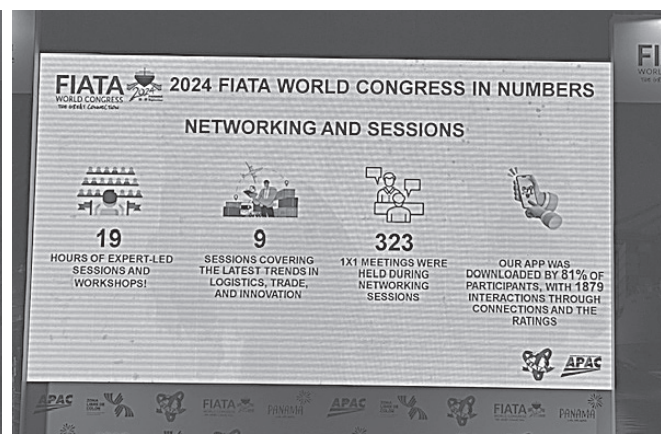
5. PROPELLING AIRFREIGHT GROWTH THROUGH OPERATIONAL EFFICIENCY

航空貨物輸送サービスの需要は、現在の複合輸送戦略や E-COMMERCE の増加、特に、昨今の不安定な物流事情により大きくなってきた。同分野においてのデジタル化は着実に進んでいるがエアラインとの連携が大切であること、又、顧客が求めていることは、社会的な安全性を目的とした規制の整備、貨物輸送の安全性、経済性であり、関係者との情報の共有、情報の標準化も必要であるとの発言がありました。

KUNE & NAGEL からは、EDI による各種の貨物の倉庫での荷受けから最終配送場所までの一貫輸送業務、手続に必要な情報のデジタル化と効率化を進めていることが紹介されました。又、危険品の取り扱いのための情報のデジタル化、各分野との協調により、情報の標準化、共有が求められているとの指摘がありました。

6. LEGAL CURRENTS : RESHAPING CONTRACTUAL PRACTICES IN GLOBAL MARITIME TRADE

国際海上輸送によるサプライチェーンは、予測できない挑戦をしており、危機的な状況が続いている。同時に、海上運賃の極端な乱高下と脆弱な海上輸送機



能により世界経済、荷主は大きな影響を受けた。2022年に発効したUS Ocean Shipping Actは、DetentionやDemurrageの精算を有効的、公平に行う方法として、又、Maritime Autonomous Surface Ship (MASS)は、技術的な発展に資する手段として期待されている。又、国際的な海上輸送機能を補完する、デジタル化と統一した制度、その普及が求められ、それについての意見交換もありました。入手できる情報を有効的に利用すること、国際物流に従事する者に対する教育、訓練のプログラムを充実させることにより、船会社、輸送ルートを選択、交渉等を的確に行うことも重要であるとの指摘がありました。又、世界的な船腹量の需給バランス、大きな割合を占めるパナマ運河を通行する船舶の隻数、サイズについての国際的なデータの発表もありました。

7. EMBRACING SUSTAINABILITY IN GLOBAL TRANSPORT

サステナビリティは、物流業界の中核的な命題となっている。物流業界にとって取引関係者と国境を越えた戦略を共同で進め環境問題を考慮し、利益をもたらす質の高いサービスを提供して行くことが重要である。CO₂排出削減のためBIOエネルギー、アンモニア等の代替エネルギーの普及も有効と考えられる。初期投資に多額の資金が必要となるが、その後のコストセーブが可能となるので、進める効果は充分にあると

考えている。

FIATAは国際物流業界が隔てなく協力し、問題を解決し、途切れることのない持続性のあるサービスを提供できるよう努めていると共に、解決する手段、機能を考えるための情報の提供、支援を行っていることについての紹介もありました。

最終日は、WG SEA MEETINGに出席して各委員、各国代表の意見を聞きました。

主に海上輸送を行っているフォワーダーの抱える問題点が議論となり、印象に残った内容は、船会社との関係に変化が起きていること、FIATAに関係するフォワーダーの地位と船会社との運賃の交渉力の維持が課題として議論されました。特に船会社から求められている、実輸出者、実輸入者名の開示の必要性、フォワーダーの運送人としての地位の確立が重要であるとの説明がありました。又、米国においては、船社がコンテナ輸送分野においても優位でフォワーダーの競争力が落ちているため、FMCの規制、独禁法等を考えた場合国際輸送業者の地位の安定化を図る必要がある等の発言もありました。

以上が、出席したプログラムの内容の報告になります。

2025年のFIATA-アジア太平洋地域会議はインドのニューデリーで、国際会議はベトナムのハノイで開催されます。



第61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6年10月18日（金）13時より
開催場所：大田区民ホール・アプリコ

京浜海貨同業会安全衛生委員会
委員長 中村 光雅

令和6年度第61回全国港湾労働災害防止大会は、去る10月18日（金）に港湾貨物運送事業労働災害防止協会主催により東京都大田区の大田区民ホール・アプリコにおいて、全国から約1,200名が参加し創立60周年記念もあり盛大に開催されました。

大会当日、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13:00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昨年の大会以降の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、大会実行委員長城田健次郎様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、東京都、大田区、日本港運協会の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6年度の安全衛生表彰は20事業所及び39名の方々が優良賞をはじめとする各賞を受賞され藤木幸太会長から表彰状と副賞が贈られました。

続いて創立60周年記念 感謝状贈呈が行われ10名の受贈者に贈られました。

一部最後に、大会実行委員会副委員長 高木延康様より『大会宣言』が力強く行なわれ、1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。

20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「東京港の計画」と題して、東京都港湾局 港湾整備部長 佐藤賢治様より特別報告がなされ、次に、東京総支部 東京支部

株式会社宇徳 亀田浩志様の発声に合わせ、檀上の宇徳港運株式会社 入澤成孝様 他沿岸班一同と会場の出席者全員で指差唱和が行われました。

最後の特別講演は外交ジャーナリスト・作家の手嶋龍一様より「米大統領選の行方を読み解く～日米同盟と台湾海峡危機～」と題してタイムリーな話題を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中国総支部 総支部長 金子隆義様より閉会の辞が述べられ午後4時に大会の全てを終了致しました。



「第 65 回いそしぎゴルフ会」開催

毎年恒例となっている京浜海運貨物取扱同業会の「いそしぎゴルフ会」は 65 回を迎えた今回、神奈川県大磯町の「レイクウッドゴルフクラブ」で開催されました。

ゴルフ会の開催にあたり、飯塚会長から開会のご挨拶をいただき、初参加 6 名を含む 20 名によるコンペが開始されました。

当日は天気にも恵まれスタート時は穏やかな日でしたが、日中はかなり暑さも増し汗ばむ状況でした。

大会の結果、優勝は早川氏（早川運輸）、準優勝は石黒氏（明正）、3 位は矢吹氏（矢吹海運）がそれぞれ入賞されました。

大会終了後、クラブハウス「湖畔亭」での表彰式で、優勝した早川氏に優勝カップの贈呈が行われ、早川氏、石黒氏、矢吹氏からそれぞれスピーチをいただいた後、料理とビールでのどを潤し、それぞれゴルフ談議に花を咲かせ、楽しいひと時を過ごしました。

また来年も皆様のご参加をお待ちしております。
(事務局)



ところ変われば海外風景



内外日東株式会社 国際事業本部

副本部長 長谷川 光朗

2024年の春に駐在生活を終えて帰国となり、赴任地のシンガポールについて、小職の現地の経験談を交えてご紹介したいと思います。

今では親日国としても知られるシンガポール。世界の中継貿易港として栄え、海運・物流業界の拠点で、最近では大手邦船3社のコンテナ船事業が統合した本社を構える国として、同業会員の皆様方には最も身近に知られた国ではないかと思います。小国ながら戦後の東南アジアでいち早く都市化に成功し、近年デジタル先進国として脚光を浴びている国というイメージではないでしょうか。赤道付近に位置し、過去を遡ると中国の商売人が集まる華僑の街として栄え、1965年にマレーシア連邦から分離独立し(マレー人からすると「追放」となっていますが)、建国の父であるリー・クワンユーが首相となり繁栄を遂げました。その国の成長には日本企業も大きく携わっており、1970年代～80年代には多くの日系企業が組立工場を建設し、輸出貿易の拠点と位置づけ、また低税率国のため金融系の会社も多く進出し、歴代アジアの中で多くの駐在員が派遣された国の一つではないかと思います。現地のシンガポール日本人学校は90年代には小・中学併せて3,000人弱と世界最大の在校生数を誇った時期もありました。



小職が入社後の1995年に一年間の研修生として最初にシンガポールに派遣された際に、当時の諸先輩方から、ここは別名「明るい北朝鮮」と言われていたのを覚えています。立憲共和制のいわゆる社会主義国で、国民は政府が建設した団地(HDB)に住み、年金(CPF)を多く積立て、老後を安心して暮らせる半面、違反を取り締まるために罰金制(FINE)にしたり、英国統治下の名残でむち打ち刑があったり、政府批判の集会の禁止や言論弾圧があるように言われていたのがその所以だったのかも知れません。ただ住んでみると、そんな制約はもろともせず、商売人の華僑が一代で財を築き大富豪となることも少なくなく、社会主義とは真逆で、富が一局集中するアメリカにも似ていると感じ取れました。

多民族国家でもあり、人口の7割強を占める中華系はマンダリンと言われる中国語、マレー系はマレー語、インド系はタミール語などが話されており、公共施設や配布資料などは公用語である英語を含めて最低4か国語以上の文字が列記されていて、日本人が初めて訪れる国としては、英語と漢字で理解し易いので、あまり言語で不自由をすることはないと思います。日本語を話す現地の方々も多く、特にアニメやゲームなど日本のサブ



カルに影響された若者たちが、大きく親日に寄与しているのかなと実感しました。

私事ですが、研修後に日本に戻り6年勤務後、始めに駐在員として海外店に派遣されたのが西側の代表となるアメリカで、その後制度・文化・生活様式が真逆ともいえる共産圏の中国・上海に赴任、それから研修の地へ戻るようにシンガポールへと渡りました。異動が西→東→真ん中の流れですが、シンガポールに住んでみると政治的にも真ん中の都市国家なので、日本と生活



の違和感なく、姉妹都市的な印象です。ただ日本より人口密集度が高く狭い国なので、人々がお互いに尊重しあうため、国民は非常に合理的な判断を好んでいる感じを受けます。特にコロナ禍で政府が外出を禁止し、違反した場合はお得意の「罰金(FINE)」を科すなど行動規制をかけた際には、何故その対策が必要なのか、科学的データを交えて合理的に説明し理解を得ていました。政府の指示には従順で、国民が一致団結する(というよりは逆らわない)風潮が感じられ、現地の方の目線では、ルールを破るのは君たち外国人だと疎外される感覚を覚えたほどです。

東京23区ほどの面積の都市国家なのでコントロールし易いのか、政府は様々な政策を矢継ぎ早に決め、コロナ支援金を即座に給付するなど、そのスピード感にも圧倒されました。一方でデジタル先進国でもあり、多民族国家の統制のためか、携帯位置情報などを駆使し、街中の至る所に監視カメラを設置し、個人情報管理、常に国民を監視し管理する手法に非常に長けているので、それも明るい北朝鮮と言われる所以かも知れません。国民の思考が合理的なので、そういった施策も「安全のため」などの理由付けされていて、反乱なく？理解を得ていたようです。(ん、某国にも似たような。。。)

ただ華僑はその合理性と違う一面もあります。社内のエピソードですが、会社の創立40周年を記念して何かノベルティグッズを考えていた時、赤道直下の当地では時折スコールと呼ばれる集中豪雨があるため、社名とロゴの入った折りたたみ傘を作って配ったら重宝されるのではと考えました。日用品としてお客さんに手に取ってもらえて、合理的なはず(?)なので営業社員にはウケると思って発注し商品が届きました。お客さんに配るよう各営業マネージャーに渡したところ、マレー系社員は喜んでお客に渡してくるのですが、

中華系社員は浮かない顔をしていたので、事由を聞いてみると、「傘」は中国語で「サン」と発音し、「散」という発音と同じであるので、それを渡すと「財産が散る」という意味に取られて縁起が悪いということでした。華僑は商売人気質が非常に強く、財を得ること(中国語で「発財」)に重きをおいており、自分は絶対に損はしたくないという強い意志を持ち、常に縁起を担いでいるような感じを受けました。仕事の上でも、相手がそう

いう感覚があることを理解して接すると、確かに合点がいくことが多々あります。

もう一つ合理的とは言えないのが風水。シンガポールは5つの龍が住んでいる土地として華僑が縁起を担いで住み着いた説があります(香港は9つ=九龍)。大のおとな達が、風水師を交えてまじめに方角や位置を話し合い、龍脈を通すためにビルの真ん中に穴を開けて建設したり、運氣を呼び込むために観光地のマリナベイにある観覧車が回る方向(水車のイメージ)を変えたり、運氣をまじめに生活に取り込んでいる国です。建国の父、リー・クアンユーも風水のために国民が手にする硬貨のデザインを変えたとも言われています。現地の方に聞いた話ですが、運氣の流れが良い土地には中華系が多く住み、悪い土地には運氣など全く気にもかけない現実的な(?)インド系が多く住んでいるとのこと。目に見えない風水を国の繁栄のために、まじめに議論している珍しい国だなと文化の違いを感じた一面でもありました。

他のアジアの国々と異なり、小国でもこれだけ大きく発展を遂げたシンガポールは皆様にも大変興味が湧く国だと思います。現地料理でも中華・マレー・インド料理、日本では手に入りにくい香辛料を使った料理など、中継ぎ港として、文化が交錯して発展してきたことがシンガポールの食文化からも良く分かります。今ではネットで色々調べられますが、エスニックな食べ歩きが一朝所のできる国として人気があり、映える料理を求めて世界中から観光客が集まる国でもあります。日本とも身近な国ではありますので、まだ行かれたことがない方には様々な文化が体験できる場所としてお勧めします。かの有名なマライオンを間近で見て、運氣が高まることもあるかも(?)知れません。

国内運輸規制

国土交通省 国際コンテナ戦略港湾の長距離航路の国際フィーダー利用率増加 (24-07-04)

国土交通省港湾局は、2023年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに、日本の国際海上コンテナ物流動向の分析結果をまとめ、国際コンテナ戦略港湾政策の取り組みを推進している中、今回調査で前回の18年度調査と比較して、輸出入における国際戦略港湾の利用率が増加したほか、長距離輸送（北米・欧州・中南米・アフリカ・大洋州方面）貨物における国際フィーダー航路の利用率が増加したと発表した。同局は、日本発着の国際海上コンテナの流動を詳細に把握するため、5年に1度「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」している。輸出は国内の生産地から海外の仕向国（最終消費国）までの流動実態と輸入は海外の原産国から国内の消費地までの流動実態を、23年11月1日から30日までの1ヶ月間に通関申告した海上コンテナ貨物全量（空コンテナの流動は含まず）を調査した。この結果、日本の外貿コンテナ貨物取扱量の港湾別のシェアは、国際戦略港湾（京浜港・阪神港）の割合が59.7%となり、前回調査（57.7%）から増加した。また外貿コンテナ貨物量の国別（仕向国・原産国別）のシェアは、前回調査と比較して中国・韓国などが減少、インド・ベトナムなどが増加した。国際戦略港湾である京浜港は東日本全体、阪神港は西日本全体をそれぞれ背後圏としており、引き続き、日本の輸出入を支える基幹インフラとして機能していることがわかったと指摘している。国際フィーダー航路を新たに開設した生産地・消費地の貨物の国際戦略港湾の利用割合が増加し、京浜港では東北地域、阪神港では秋田県・熊本県からの利用割合が増加したという。長距離輸送（北米・欧州・中南米・アフリカ・大洋州方面）貨物について、国際戦略港湾（京浜港・阪神港）と国内各港を結ぶ国際フィーダー航路を利用した貨物量の割合は54.2%となり、前回調査（30.6%）から大きく増加した。

国土交通省 内航のDX・GXを支援 NX補助金に9件採択 (24-07-11)

国土交通省は、内航事業者が造船・舶用品事業者と連携し、DXやGXといった社会の変容や船員の高齢化といった諸課題に対応しつつ、新たな社会ニーズに貢献できる技術開発・実証事業を支援する「NX補助金」（内航変革促進技術開発費補助金）による補助事業9件を初めて採択した。国民生活や経済活動を支える基幹輸送インフラである内航海運業は、物流革新や洋上風力産業への参画といった新たな社会ニーズに取り組んでいくことが期待できる。一方、足元では人口減少に伴う人手不足や、脆弱な事業基盤といった諸課題があり、これらに対応することができる強い内航への変革（NX）が必要となる。こうした背景を踏まえ、国土交通省は24年度に新たにNX補助金（内航変革促進技術開発費補助金）を創設、2月29日～4月8日まで補助事業を募集、外部有識者による事業内容の審査を経て、今回9件の補助事業を採択した。

国土交通省港湾局25年度概算要求 国際コンテナ戦略港湾に797億円 (24-08-29)

国土交通省港湾局は25年度予算の概算要求を公表、これによると要求額は総額3,142億円、24年度予算比19%増、うち国際コンテナ戦略港湾の機能強化に国費797億円（対前年度予算比26%増）、また国民の安全・安心の確保に、港湾整備事業として国費1,349億円（同25%増）、港湾海岸事業に国費178億円（同20%増）を要望している。23年7月に名古屋港で発生したサイバー攻撃によるシステム障害に対応、新規で港湾のサイバーセキュリティ対策の強化を要求、港湾運送事業者などの対応能力向上への支援、制度的措置などのフォローアップとさらなる検討、海外のサイバー攻撃事例の情報収集・分析などに取り組む方針だ。事業別にみると、公共は港湾整備事業（国費）に2,914億円（同19%増）、港湾海岸事業（国費）に182億円（同20%増）、災害復旧事業など（国費）に14億円（同横ばい）で、公共合計3,110億円（同19%増）、非公共事業は32億円（15%増）を要求した。

国際コンテナ戦略港湾の機能強化では、集貨、

創貨に取り組むほか、大水深・大規模コンテナターミナルの形成で競争力強化を図るとともに、ヒトを支援する AI ターミナルの実現に向けた取り組みを推進する。国際戦略港湾競争力強化実証事業や遠隔操作 RTG の導入促進、次世代コンテナターミナルの構築に向けた港湾技術開発の推進、遠隔操作 RTG の導入促進、コンテナターミナルのゲートシステムの高度化などを図る。一方、サイバーポートの構築など DX 推進とカーボンニュートラルポート（CNP）の形成など GX の推進を図る。また 2024 年問題への対応として、内航フェリー・Ro/Ro 船ターミナルの機能強化にも取り組む。また 25 年度税制改正要望では、国際戦略港湾と国際拠点港湾の港湾運営会社を取得した荷さばき施設などに係る課税標準の特例措置の 2 年間延長、資源・エネルギーなどの海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭において整備する荷さばき施設などに係る課税標準の特例措置の 2 年間延長、港湾における民有護岸の改良などの促進に係る特例措置の拡充・4 年間延長を求める。

法務省、e-B/L で商法改正案を来年国会へ (24-09-11)

法制審議会（法相の諮問機関）は 9 日、総会を開き、貿易業務効率化のため、荷物の引き渡しに必要な「船荷証券」（B/L）を電子化する商法改正案の要綱を決定、小泉龍司法相に答申した。法務省では、早ければ 2025 年の通常国会に商法改正案を提出し、27 年度までに施行する予定。現在は紙の B/L によるやり取りが前提となっており、受け渡しに時間を要することなどから、貿易関係者らの間で電子化を進めるよう求める声が強まっていた。法制審議会は商法（船荷証券等関係）部会を設け、22 年 4 月から B/L の電子化を巡り、電子船荷証券の定義、船荷証券および電子船荷証券の利用状況調査、立法措置のあり方や認証機関の設置要否、諸外国事例の確認などを検討し、23 年 3 月に国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）の電子商取引に係るモデル法（MLETR）と整合させることを基本方針に、電子部会の議論をとりまとめた中間試案が完成、関係者からの意見を募集したあとも検討を続け、今年 8 月 23 日に開催した第 16 回会合で「商法（船荷証券等関係）等の改正に関する要綱案」を全

会一致で決定していた。

京浜港物流高度化推進協議会 荷主がモーダルシフト支援 (24-12-17)

国土交通省関東地方整備局は 9 日、京浜港物流高度化推進協議会が「第 16 回物流効率化に関する荷主意見交換会」を京浜港における物流の効率化・高度化に向けた取り組みを効果的に進めるために開催したと発表、荷主からは「モーダルシフトへの官のさらなる支援や海上コンテナの鉄道輸送の全国（地方）化に向け、インフラ整備をする必要がある」などの意見が出た。同交換会には、荷主企業 11 社と関連する物流事業者 5 社の計 16 社（いすゞ自動車、いすゞロジスティクス、キヤノン、クボタ、みなと運送、吉田運送、サントリーホールディングス、サントリーロジスティクス、スリーエムジャパンイノベーション、ソルベントムイノベーション、大創産業、日産自動車、ニトリホールディングス、ニトリ、日野自動車、日野グローバルロジスティクス）と、国土技術政策総合研究所、東京都、川崎市、横浜市、横浜川崎国際港湾が参加した。荷主からの主な意見は以下の通り。＜モーダルシフト＞モーダルシフト（鉄道、国際フィーダー）への官のさらなる支援や海上コンテナの鉄道輸送の全国（地方）化に向け、インフラ整備をする必要がある。トラック不足や労働力不足に直面する中、鉄道輸送に期待している。背高コンテナの運行できる路線が限定的なので、輸送力を増強して運行範囲を拡げる必要がある。物流の 2024 年問題に直面しており、ドライバーの拘束時間を減らすため、モーダルシフト（内貨転用）で長距離輸送を減らすよう取り組んでいる。外航船と内航船のフィーダー輸送における円滑な接続・積み替えを可能にする必要がある。＜港湾整備＞基幹航路は投入船舶が大型化しているため、継続的な寄港を可能にすべく、港湾整備を要望。＜内陸輸送その他＞コンテナラウンドユースは自社内やグループ内にとどまっており、他社との連携をすることで拡大を図りたい。トラック G メンなど、荷主に対しての規制措置が非常に厳しいと感じる。港湾における待機時間についても厳しく対処してもらいたい。物流の 2024 年問題に直面し、コスト削減を目的として自社通関を拡大している。

国交省 Cyber Portブラウザ利用例をWEBで紹介 (24-12-19)

国土交通省港湾局は、1月15日に「Cyber Port」に関するWEBセミナーを開催、インターネット上のブラウザ画面を操作するブラウザ利用（GUI）によるCyber Portの活用事例について紹介する。「サイバーポート（港湾物流）」（Cyber Port）は、民間事業者間のコンテナ物流手続の電子化により業務の効率化や生産性向上を図ることを目的とした、国交省港湾局が運営するプラットフォーム。国交省は、Cyber Portの機能や活用方法を紹介するため、22年度から定期的にWEBセミナーを開催している。Cyber Portには、インターネット上のブラウザ画面を操作するブラウザ利用（GUI）と、自社システムなどとシステム間連携し、自社システムなどを通して利用する方法（API）の二通りの利用方法がある。今回のセミナーでは、従来Excelベースで情報や進捗を管理していた事業者や、将来的なシステム間連携を見据えた効果検証などとして活用しているブラウザ利用（GUI）について、Cyber Portの活用事例を紹介する。また、Cyber Portの新機能を活用した実務の例の紹介も予定、具体的な実務での活用方法や業務効率化の効果をイメージしやすい内容となる。1月15日14:00～15:00、オンライン（Zoom開催）形式で開催。費用は無料、定員1,000人、1月10日までに申し込みが必要。

国交省港湾局予算 国際コンテナ戦略港湾の強化に638億円 内航Ro/Ro船ターミナル強化も (25-01-06)

国土交通省は12月27日、2025年度予算を発表、港湾局予算（24年度補正含まず）は、全体で前年度比横ばいの2,648億5,300万円、うち公共が2,622億1,200万円、非公共が前年度比5%減の26億4,100万円だった。主な項目別にみると、コンテナターミナルの整備や一体利用の促進、「ヒトを支援するAIターミナル」の機能強化など国際コンテナ戦略港湾の機能強化に638億円（国費）、内航フェリー・Ro/Ro船ターミナルの機能強化に115億円（国費）、国民の安全・安心の確保に1,249億円（国費）をそれぞれ計上した。新規制度として、港湾における気候変動適応を推進するため、気候変動を考慮した施設の性能照査、浸水想定で作成と適応水準や適応時期に係る共通の目標の決定などを含む「協働防護計画（仮称）」の作成に対する港湾管理者への支援制度を

創設する。対象港湾は国際戦略港湾と国際拠点港湾、重要港湾で補助率1/2以内。調査・検討では、排他的経済水域（EEZ）における浮体式洋上風力発電設備の導入に向けた環境整備（拡充）やサーキュラーエコノミーへの移行に向けた港湾を核とする物流システムに関する検討、港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化を新設。税制改正では、国際戦略港湾、国際拠点港湾の港湾運営会社を取得した荷さばき施設などに係る課税標準の特例措置を2年間延長するとともに、資源・エネルギーなどの海上輸送ネットワークの拠点となる埠頭で整備する荷さばき施設などに係る課税標準の特例措置を2年間延長する。港湾における民有護岸の改良などの促進に係る特例措置を拡充・3年間延長する。

海外運輸規制

船社のD&D新規則延期申請に関連業界団体が反対 荷主などが連名でFMCに書面提出 (24-07-16)

米連邦海事委員会（FMC）によるデマレッジ・ディテンション（超過保管料・返却延滞料、D & D）最終規則が5月28日からすでに実施されているが、コンテナ船社の団体がその実施延期を申請、これに対してFMCが6月11日にパブリックコメントを募集していたが、様々な分野の荷主、フォワーダー、カスタムズブローカー、トラック業者、製造業者など60以上の団体が連名で延期に反対する書面を提出した。ワシントンD.C.に本部を置くOcean Carrier Equipment Management Association（OCEMA、主要12船社で構成）は新規則が発効する前の5月14日付でトラック業者への請求書に関して規則の序文と本文の文言に矛盾が見られると主張、これに対してFMCが序文の文言に曖昧なところがあったとして修正を加えたが、OCEMAはFMCの意図は内陸輸送に関してトラック業者に請求書を出すことはできないと解釈、これに対応するためには時間を要するとして最低90日の実施延期を求めている。FMCのコメント募集に対してはコンテナを利用する側の団体から反対の意見が寄せられていたが、7月初めには64団体が連名でCoalition Letterを提出、(1)規則はすでに発効しており、最終規則が発表された2月23日から5月28日の実施に備えて90日のタイムラインが与えられていた、(2)新ルールに対応したシステムがすでに導入済みであり、いかなる理由

でも遅延はマーケットに大きな混乱を引き起こす可能性がある、(3) 最終規則は D&D の請求の慣行に関して明らかに透明性をもたらした、(4) 序文の修正は最終規則に影響を与えていない、などの理由から OCEMA の延期要請に反対するよう求めたもの。

10月6日から輸入危険物の拠点登録 カナダ運輸省が6項目の登録要件求める (24-07-22)

カナダ運輸省 (Transport Canada) は今年 10 月 6 日より、危険物の輸入、輸送の申し込み、取り扱い、輸送を行うカナダの拠点の拠点登録要件を実施する。登録に必要な情報は (1) あれば、カナダ歳入庁 (CRA) の事業番号 (存在する場合)。会社名および本社の住所 (2) 連絡担当者とその担当者が不在の場合の代わりの担当者の両方の電話番号と E メールアドレス (3) 危険物の輸入、輸送の提供、取り扱いまたは輸送が行われるすべての現場の住所 (4) 各現場で使用される危険物の輸送手段 (5) 事業所ごとに、前会計年度中に輸入、輸送の申し込み、取扱い、輸送を行った危険物の種類と区分 (ある場合) (6) あれば、登録場所ごとに、前会計年度に行われた輸入、輸送の提供、取り扱いまたは輸送活動で、登録は、最初の登録日から 30 日以内に毎年更新する必要がある。カナダ運輸省の危険物輸送規則 Part 17 では、拠点とは、「危険物の輸入、輸送の申し込み、取り扱いまたは輸送が行われ、これらの活動を行う者が直接所有する恒久的な場所」と定義、ただ、危険物が人の仕事の範囲内でのみ、またはその人が製造する製品の原材料として使用される場所は含まれない。

WSC 中国海事局の輸送規制通達 危険物海上輸送安全確保へ評価 (24-09-10)

世界海運評議会 (WSC) の貨物輸送規範グループ (CIG) は、中国海事局 (MSA) がこのほど発効した危険物の海上輸送における輸送規則の遵守強化へ向けた通達を発したことを歓迎する声明を発表し、危険物の海上輸送における安全対策と警戒の強化の重要性を改めて訴えた。MSA は、8 月 9 日に寧波舟山港で発生したコンテナ船 "YM Mobility" の爆発事故を受けて、特に気温の高い季節には、危険物の厳格な管理、安全規則の遵守、潜在的なリスクに対処するための教育訓練の徹底を求める通達を発表し、CIG もコンテナの安全な輸送のためには荷主を含めた関係者全体の責任と認識の強化が必要だとしている。MSA は通達で安全なコンテナ輸送には、荷送人

は全ての貨物を IMDG コードに従って正しく分類、梱包、ラベル付けされていることを確認し、運送業者への緊急情報の正確かつタイムリーな提供は、危険物輸送リスク軽減に重要だとしている。船社は、乗組員の安全管理訓練を強化し、特に緊急時訓練を強化する必要があるほか、乗組員の定期的なトレーニングと緊急訓練の実施が必要で、危険物の適切な積載、隔離、入念な検査プロトコルの実施が必要だとしている。さらに陸上輸送事業者、港湾関係者は、貨物の申告書類を十分に確認し、危険物貨物の正確、確実な申告を図る必要があり、コンテナに潜在的な危険がないか注意深く検査する必要がある。倉庫や貨物ストレージ管理を手掛ける者は、緊急事態に迅速に連携し事故に対応する必要があり、温度に敏感な危険物や引火点の低い貨物の適切な管理の為に安全ガイドラインの遵守が求められている。

FMC Maersk/Hapag-LloydのGemini Cooperation認可 (24-09-11)

Maersk (デンマーク) と Hapag-Lloyd (独) の新しい Vessel Sharing Agreement (VSA)、“Gemini Cooperation” が 9 日付で米連邦海事委員会 (FMC) から自動認可となった。同協定は両社合わせて約 290 隻・340 万 TEU のコンテナ船隊 (Maersk 60%、Hapag-Lloyd 40%) で、アジア/北米西岸、アジア/北米東岸、アジア/中東、アジア/地中海、アジア/北欧州、中東・インド/欧州、大西洋の 7 航路で 26 サービスを提供するというもの。今年 5 月 24 日に FMC に申請したが、7 月 12 日に同協定の競争に及ぼす影響についての経済的分析に必要な新たなデータの提出を求められたことで認可が遅れていた。FMC では新協定が法的義務を順守しているか、禁止事項に抵触していないか、さらに、輸送コストの不当な増加や輸送サービスの減少などによって競争に影響を及ぼす可能性がないか、などを評価した結果、インジャンクション (差し止め命令) を発動しないことを決定、これによって追加資料を提出した 7 月 26 日から 45 日後の 9 日に自動認可となったもの。

中国交通運輸部が条例違反で船社・NVOCCを行政処分 (24-10-16)

中国の交通運輸部が 11 日に発表した通達によると、23 年 7 月に青島、寧波、深圳の 3 港で国際コンテナ定期船会社および NVOCC による運賃申告状況を検査した結果、国際コン

テナ定期船社13社およびNVOCC6社について、運賃が申告されていない、または実際の運賃が申告された運賃と一致していないなどの不正があったとして、国際海運条例に基づき以下の企業が行政処分を受けた。コンテナ船社：Wan Hai Lines、Evergreen、T.S. Lines、New Centrans International Marine Shipping (CCL)、SITC International Holdings、New Golden Sea Shipping (COSCO SHIPPING Lines Southeast Asia Branch)、HMM、SINOTRANS Container Lines、COSCO SHIPPING Lines、Pacific International Lines、Maersk、Mediterranean Shipping Company、Ocean Network Express (ONE)。

NVOCC：Gebruder Weiss China Qingdao Branch、Schenker (China) Ningbo Branch、SEKO Logistics (Shanghai) Ningbo Branch、OOCL Logistics (China) Qingdao Branch、Qingdao Jet Marine Logistics、M+R Forwarding (China) Ningbo Branch。

星港競争当局が定期船社間協定の競争法一括適用免除命令の5年延長を勧告 (24-10-31)

シンガポール競争消費者委員会 (CCCS) は29日、ガン副首相兼貿易産業大臣に、定期船社輸送契約の競争法からの一括免除命令 (LSA BEO) を2025年1月1日から2029年12月31日まで5年間の延長を勧告した。勧告には、(1) LSA BEOの恩恵を受ける定期船輸送協定 (LSA) のカテゴリーを維持 (2) 定期船サービスのための船舶共有協定 (VSA) (3) フィーダーサービスの運賃協議協定 (PDA) (4) LSA BEOの範囲を更新し、現在の業界慣行を反映する、ことが盛り込まれており、LSA BEOは港間の貨物輸送のみを対象とした定期船社間の協定を対象としており、勧告はこれらの協定がシンガポールの純経済利益 (NEB) をもたらすとのCCCSの評価に基づいている。CCCSはLSA BEOを2021年7月14日、2022年1月1日から2024年12月31日まで3年間延長しているが、その期限が今年末に期限切れとなるのを前に、今年5月27日から6月17日までパブリックコンサルテーションを実施、受け取った5件の回答はLSA BEOを5年延長する韓国を概ね支持するものだったことを踏まえ、定期船業界の現状と将来を慎重に評価、定期船業界の市場動向と発展、国際規制、利害関係者からの意見、脱炭素化は新たなトゥアス港を含むシンガポールの今後の海事発展を考慮し、LSA BEOがシンガポールに純経済利益を生む出

すと評価したもの。また、勧告には貨物の内陸輸送を含むLSAが2025年1月から12月までの1年間、BEOの恩恵を受けられるようにする条項を盛り込むことも推奨している。

航空、鉄道、道路輸送の運送書類を有価証券化 UNCITRALが国連総会に条約草案提出へ (24-12-18)

国連国際商取引法委員会 (UNCITRAL) の第6作業部会 (WG6、国際商取引条約やモデル法、法的指針などを担当) で航空、鉄道、道路輸送でも貨物受け渡し書類を海上輸送の船荷証券 (B/L) のような流通性を持つ有価証券とするための草案策定が進んでいる。WG6は先週ウィーン本部で会議を開き、条約草案の政府間での話し合いを進めた。草案は25年末に国連総会に提出される予定となっている。現在、海上輸送以外の国際輸送モード (航空、鉄道、道路) で利用されている運送状 (consignment note、航空輸送ではair waybill) は有価証券ではないので流通性がなく、輸送途中で貿易商品の所有者の移転はできない。このため複合輸送でも海上輸送途上であれば輸送商品の売買は可能だが、その他の輸送モード区間ではそれができない。UNCITRALでは輸送モードによるこのようなギャップをなくして国際輸送手段に柔軟性を持たせ、さらに輸出入にかかわる資金の調達や信用供与を補完する手段として運送書類に譲渡可能な機能を持たせることにより国際貿易の円滑な流れを促進することを目指している。WG6ではこの書類を“negotiable cargo document” (譲渡可能な貨物書類) とし、B/Lと同様に複合輸送あるいは単一モードのいずれの場合でも利用でき、法的な裏付けも整え、譲渡可能な電子貨物記録としても利用できるものだとしている。

UNCITRALによると、すべての輸送モードで流通書類の機能が統一できれば、輸送途上で、例えば海上輸送の紅海航路のように、事故や混乱が発生した場合、商品の担保価値を損なうことなく売買することが可能となり、荷主の貿易金融上の不安も解消できてサプライチェーンの柔軟性がより高まることになる。流通機能を持つ運送書類の草案では、ドアツードアの国際輸送でこのような法的枠組を提供し、電子的手段も利用することができるため書類作成作業が簡素化され、業務の効率化にも貢献するとUNCITRALは説明している。

通関

CBPがET 86の通関申請で到着予定日を要求 (24-07-23)

米国税関国境警備局 (CBP) は7月25日発効で、Automated Commercial Environment (ACE) におけるすべてのエントリー タイプ 86 (ET 86) の通関申請に対して到着予定日を要求する。到着予定日が含まれていないET 86の提出は、エントリー拒否エラーとなる。このデータエレメントにより、通関システム (ACE) の将来の開発が可能になり、1日あたりの合計金額が800ドル以上のET 86提出に対して 米貿易執行・貿易円滑化法 321 条の認可を受けないようにすることができるという。ACE は船社、フォワーダーなど貿易コミュニティが大量破壊兵器の部品、原料などの米国内への流入を阻止するため、荷主名、品目、仕向け地など貨物の内容を仕出し国での船積み前に米国税関・国境警備局 (CBP) への報告を義務付け、米政府が許容を判断するシステム。321 条の ET 86 は、関税および税金の支払いなしに、800 ドルの de minimis (非課税基準額) 未満の商品の輸入が可能となる米国への輸入についての通関手続きの種類。CBP は今年2月15日から、ET 86 の通関申請の期限を、貨物の「到着の時点または到着前」に更新した。従来は貨物到着後から15日以内に申請できた。CBP はET 86 の下で通関される出荷が急増していることを注視。通関申請期限を変更することにより、審査前に輸入港から荷物が出ることによってこれまで生じていたリスクを、効率的に軽減できるように変更したもので、米国に流入し販売される商品の可視性を高めることにも寄与している。

CBPが少額輸入貨物対象 ACE更新、申告要件強化 到着後の申告は拒否 (24-08-13)

米国税関・国境警備局 (CBP) は8月17日から少額輸入貨物の通関における電子申告手続き「エントリータイプ 86」に関して貨物の到着前あるいは到着時の申告を義務付ける。貨物の到着後に申告した場合は、エラーコード "283-ET86 Entry Not allowed Afterdelivery" で拒否され、別途適切な申告が行われるまで保留となる。エントリータイプ 86 は、課税基準額 (デミニミス) 800 ドル以下の少額輸入貨物の通関に際して、利用可能な米国の電子通関システム (ACE) 上の手続き形態の1つで、2019年9月から試験運用

されている。ACE は船社、フォワーダーなど貿易コミュニティが大量破壊兵器の部品、原料などの米国内への流入を阻止するため、荷主名、品目、仕向け地など貨物の内容を仕出し国での船積み前に米国税関・国境警備局 (CBP) への報告を義務付け、米政府が許容を判断するシステム。CBP はここ1年、少額輸入貨物に対する監視を強めている。これは主に中国に本拠を置く電子商取引 (EC) 大手の Temu と Shein がこのプログラムを広範囲に使用、規則を関税逃れの抜け穴として利用、違法なフェンタニル (合成オピオイド) や麻薬器具の供給源として海外から調達されているとの批判を受けたもの。

英国S&S GBへの事前申告、11月からEU域内出港船にも義務化 (24-08-15)

Hapag-Lloyd (独) の情報によると、英国は欧州連合 (EU) を離脱する際に、独自の安全およびセキュリティ申告システム (S&S GB) を導入、現在、この規制は非 EU 諸国から出港する船舶に船積み、英国の港に到着し、陸揚げ・積み替えられるか、または船上に留まる貨物に適用されているが、今年11月1日からは、EU 域内を出港する船舶の貨物にも申告が義務付けられる。これは、EU の港で英国の港に寄港する船舶に積み込まれる貨物の場合、書類の締め切り以降に出荷指示を提出することはできないことを意味、予約確認書には貨物が影響を受けるかどうか記載されており、英国政府の要求に応じて税関申告の事前提出を行うには、EU 貨物の「No doc /No load」を厳密に順守することが求められる。Hapag-Lloyd では、すべての貨物が確実に船積みされるように、予約確認書に規定されているように、書類の締め切り時点での最新の完全かつ正確な出荷指示を忘れずに提供、出荷指示が期限内に受け取られなかった場合、税関申告の事前提出を実行できなくなるとしている。

CBPがC-TPAT認定業者に新たな特典 輸入業者が条件付でFTZに商品保管 (24-09-20)

米国税関国境警備局 (CBP) は16日、テロ防止のための税関産業界提携プログラム (C-TPAT) の認定輸入業者が「商品の保管」のために外国貿易地域 (FTZ) を使用できる新たな特典を導入したと発表した。FTZ は、CBP により承認された、米国の輸入通関港内の (またはそれに隣接する) 地理的地域およびそのサブ地域で、公益施設として運営される、隔離および閉鎖された警備対象地域。品目の保管、操作、製造およ

び完成と品目の再出荷に必要な設備が備わっており、FTZに搬入する際に正式な手続きが必要でないことや、関税等の支払い延期を活用することができるなどのメリットがある。輸入業者がこの特典を利用するには、(1) 良好な状態のC-TPAT コンプライアンスパートナーであること (2) 商品の保管にどのFTZ 運営業者を使用するかをCBPに明らかにし、貨物を移動する前に、港湾管理者に貨物を保管することを通知し、許可を受ける (3) FTZ 運営業者は有効なタイプ4の保証金、FIRMSコードを保有し、CBPのすべての規則に準拠している、などの条件が付いている。C-TPAT 認定事業者ではない輸入者はFTZの使用を許可されず、強制労働執行の下で拘留された商品のみを税関保税倉庫に保管することができる。

リビア税関 船積み48時間前までにACI番号の取得を義務化 (24-10-30)

CMA CGM (仏) によると、リビア税関が貨物詳細の事前登録のため Advanced Cargo Information (ACI) と呼ばれる新たな電子貨物申告システムを導入、11月1日以降、個人の持ち物(個人の荷受人)を除く、リビアへのすべてのコンテナ化された輸入貨物はACI規制に準拠する必要がある。リビアに到着する前に高リスク貨物を特定し、リビアの港での搬出プロセスを合理化することを目的としたもので、11月1日前に積み地港のCYに搬入された貨物は、ACI要件を免除される。新しいACI規制では、リビア税関が輸出業者と輸入業者の両方に対し、www.aci.customs.gov.lyを介して登録、積み地港で貨物を積み込む少なくとも48時間前にACI番号を取得することを義務付けており、荷主は船積指示書(S/I)を通じてACI番号を船社に提供、船社は船荷証券(B/L)に記載する必要がある、荷主がACI番号の正確性を確保、誤申告、レビューと承認のために、ACI番号を含むB/LをACIシステムにアップロードする責任もある。CMA CGMでは、施行日から厳格なACI番号のない貨物の船積みは受けないとしている。

日インド間でAEO MRA締結 (24-12-26)

財務省関税局とインド間接税・関税中央委員会とは24日、AEO(認定事業者)相互承認取り決め(AEO MRA)に合意、東京とデリーでオンライン署名した。AEO MRA締結で日インド両国税関当局は、輸出入貨物の審査・検査の際、当該貨物が相手国のAEO事業者による輸出入貨物で

ある場合には、その資格を自国のリスク評価に反映、これにより、両国のサプライチェーンのセキュリティレベルを向上させつつ、AEO事業者の通関手続を一層円滑化することが可能となる。AEO MRAは、それぞれの国が認定したAEO事業者に対し、相互に税関手続上の便益を与えることを認めるもの。日本はこれまでにニュージーランド(2008年5月署名)、米国(2009年6月署名)、EU、カナダ(共に2010年6月署名)、韓国(2011年5月署名)、シンガポール(2011年6月署名)、マレーシア(2014年6月署名)、香港(2016年8月署名)、中国(2018年10月署名)、台湾(2018年11月署名)、豪州(2019年6月署名)、英国(2020年12月署名)、タイ(2022年4月署名)と締結している。

荷主・貿易

比が10月から輸入農畜産物を原産国で船積み前検査検査 (24-07-08)

フィリピンのラウレル農務相はこのほど、食品の安全性確保、植物の害虫侵入、家畜の感染症拡大への対策を強化するため、今年10月から原産国で農畜産物の検査を船積み前検査・検査実施を義務付ける方針を明らかにした。産物の密輸が減らないことや、最近、米国から輸入したヤギからQ熱感染症例が発見されたことなどを踏まえ、水際での検査体制を強化する必要があるとの判断にもとづくもの。フィリピンでは海外から輸入する農畜産物の衛生検査・検査施設として全国の5か所に冷蔵倉庫を備えた動植物検査施設(CEFA: Cold Examination Facilities for Agriculture)を建設中で、来年2月にブランク州アンガットに最初のCEFAが稼働を開始する予定で、2025年9月までにはマニラ、スービック、ダバオ、ゼネラルサントスの4カ所に完成する見通しで、今回の原産国での船積み前検査・検査はアンガットのCEFAが稼働するまでに一時的措置という。農務省はCEFAの建設資金として当初23億ペソを確保していたが、ターミナル運営会社、International Container Terminal Services Inc. (ICTS) が地方港のほとんどの施設の建設を肩代わりすると申し出たことで、今年度の建設費は12億ペソに半減されている。

比が15日からATAカルネ制度を正式導入 (24-07-18)

フィリピン税関局(BOC)とフィリピン商工

会議所（PCCI）は15日、ATA カルネ制度を導入する税関覚書命令に署名し、正式に導入した。フィリピンは2020年6月23日にATA条約（物品の一時輸入のための通関手帳に関する条約）にドゥテルテ大統領（当時）が署名。この条約を締結した場合には、日本を含む締結国間で物品の一時輸入のための通関手帳（ATA カルネ）を提示することで、取材用カメラなどの職業用具や展示用品、商品見本が一時的に輸入可能で、一般の輸出入手続きの簡略化、輸入税免税などが可能となる。ATA カルネは、ATA条約に加盟、カルネ発行と輸入関連諸税の支払いを保証する保証団体がある国のみで利用できることになっており、日本の場合は日本商事仲裁協会（JCAA）が発行・保証団体となっている。フィリピンでは、税関が22年4月11日にPCCIをATAカルネの発行・保証団体として指名、関税行政令（CAO）第02-2022号によって同年4月17日に発効とされていたものの同年5月12日付で税関が発行したOCOM Memoによって承認待ちとなっていた。今回、国際商工会議所（ICC）がPCCIをATAカルネ保証チェーンとして認可、正式な導入にこぎつけたもの。

8月からE-Invoice導入で マレーシア向け輸出貨物 受け荷主登録番号が必須 (24-07-29)

韓国船社のSinokor Merchant Marine（長錦商船）は、8月以降マレーシア到着分からマレーシア向け貨物のB/L InstructionのConsignee欄に、Registration Number、GST Number、電話番号・メールアドレスを記載するよう求めている。必要な情報が漏れていた場合、ペナルティ（荷主負担）となる可能性があることから、注意を促している。マレーシアでは、今年8月から電子請求書制度（E-Invoice）を順次導入、2025年7月1日までに全てのマレーシア企業が完全導入することが義務付けられることになっている。電子請求書は、サプライヤーとバイヤー間の取引をデジタル化したもので、当事者双方の詳細、商品説明、数量、価格、税額、合計金額など、従来の請求書と同様に重要な取引情報が電子処理されるシステムで、現地の日系企業も電子請求書制度への対応を進めている。

仏も貿易文書電子化法、UNCITRALモデル法（MLETR）を国内法制化 (24-08-08)

フランスの議会でこのほど、貿易デジタル化へ向け電子譲渡可能記録に関するUNCITRALモデル法（MLETR）を国内法制化する法案が成立

した。この法案は、今年4月に国民議会（下院）で承認、6月には元老院（上院）で可決、成立したもので、9カ月以内に施行する。法律では「Titre Transferable Electronique」として知られる電子貿易文書を紙の貿易文書と法的に同等のものとして認めており、第6条で、「権利譲渡可能電子」の法的承認に特に言及しており、そのタイトルIIに概説されている商業、通貨、金融などのいくつかの法典を修正することにより、これらの電子文書が紙ベースの同等の文書と同じ法的地位を持つことを保証している。MLETRは、船荷証券（B/L）に特化したものではなく、電子的移転可能記録全てに関するモデル法として、移転可能な証書又は文書を対象として、すでに紙の証書等に実体法上のルールがあることを前提とし、電子的記録によってその機能的同等性を実現することを目的に、国際連合国際商取引法委員会（UNCITRAL）が策定し、2017年に公表したものの。METRは、電子記録債権法のように、電子的なデータの移転などによって権利を移転するという実体法を一から作るというのではなく、あくまでも紙の証書等に実体法上のルールがあることを前提に、証書等の移転等をどのように電子化することができるのかという観点から、モデルとなる規律を示したもので、フランスはバリーズ、ドイツ、メキシコ、パプアニューギニア、パラグアイ、東ティモール、シンガポール、英国などに次いで、関連する議会または行政プロセスを通じてMLETR法案を可決または制定する国となった。

WTOの商品貿易指標トレンド上回る 3Qの商品貿易回復も先行きは不透明 (24-09-09)

世界貿易機関（WTO）が4日に発表した今年7月の商品貿易指標（Goods Trade Barometer）は103.0で、基準となる100を上回り、第1四半期（1～3月）の商品貿易量は、前四半期に比べ1.4%増加、前年同期比1.0%増加した。これは、第3四半期（7～9月）の商品貿易が回復していることを示唆しているが、先進国の金融政策の変化や輸出受注の低迷により、先行きは依然不透明としている。同指標は、最近のトレンドに対する商品貿易量の情報をリアルタイムで提供するもので、100以下の数値はトレンドを下回る成長率、100以上の数値はトレンドを上回る成長率を示す。WTOによると、世界の商品貿易量は2022年第4四半期（10～12月）以降回復、今年第1四半期には勢いを増し、年率換算で2.7%となり、WTOの直近の予測（4月）と一致している。

最近の貿易データ（金額ベース）は、欧州の貿易は予想より弱く、他の地域は強い伸びを示している。その結果、WTOの地域別予測は次の段階で調整が必要になるかもしれないという。バロメーターを構成する指数は電子部品指数（95.4）がトレンドを下回っている以外は、トレンドの上にあるか、それを上回っている。自動車部品（103.3）、コンテナ船（104.3）、航空貨物（107.1）の構成指数は、自動車部品が最近勢いを失っているものの、いずれもトレンドをしっかりと上回っている。新規輸出受注（101.2）は通常、バロメーターの最も予測しやすい構成要素だが、わずかながらプラスに転じており、今後の懸念材料となりうる。原材料指数（99.3）は、ほぼトレンド通りだが、ここ3カ月で急落している。

Maerskアジア太平洋市場状況 24年通年の 中米景気、堅調予測（24-11-28）

Maerskは26日、顧客向けにアジア市場の最新状況を発表し、2024年の米、欧州、中国の通年経済成長予測を示し、米中景気は依然堅調に世界経済をけん引すると見通した。

2024年上半期の世界経済は活発化を維持し通年の経済成長率は2.7%になると見られ、世界の製造業はサービス業に比べ依然成長が遅れているものの、購買担当者景気指数（PMI）は緩やかな上昇基調にあるという。米国経済の通年の成長率予測は、消費者の消費意欲が依然高いことから2.7%に上方修正した。一方、貯蓄率も増加しており、消費の下振れにつながる懸念もあるという。欧州経済はインフレと地域情勢の悪化が続く、依然低迷が続いている。国内消費は弱く工業生産も低迷しており、小売り消費と通年の成長率は0.7%にとどまると見ているが、3Qから年末にかけて小売り消費が回復する可能性もあるという。中国は通年で4.8%の成長を予測しているが、政府の景気対策を講じていても不動産市場と国内消費が低迷している。ただPMIが10月に上昇し、輸出も継続的に成長し世界経済の成長を牽引すると予測している。Maerskは来年2月からHapag-Lloyd（独）と新アライアンスGemini Cooperationによるサービスを開始し、アジア発欧州、中東発アジアに注力し、現在の遅延の発生要因が積み替えにより発生していることから基幹航路の寄港地を最小化しハブtoスポークによるスケジュール信頼性の高いサービス体制を構築、遅延のスケジュール順守率90%を目標にするとアジア域内の顧客にPRしている。

ほぼ半数が関税と貿易障壁懸念 Descartes の世界SCリーダー緊急調査で判明

（24-12-04）

Descartes Systems Group（DSG、カナダ）は2日に発表した、2024年サプライチェーン・インテリジェンス・レポートによると、欧州、北米、南米、アジア太平洋を含む主要貿易地域にわたる975社を超える業界リーダーを対象に調査した結果、回答者の48%が関税と貿易障壁を2025年に向けた最大の懸案事項にあげ、僅差でサプライチェーンの混乱（45%）、地政学的不安定（41%）が続いた。DSGでは、最も注目されるのは、回答者の62%が大規模なサプライチェーン混乱の増加を予想、世界貿易における回復力と適応性の強化が緊急に必要なことが浮き彫りになったことだとしている。調査では、新たに優先事項も明らかになり、回答者の40%が世界貿易の持続的可能な成長にとり、ESG（環境・社会・企業統治）コンプライアンスが重要と強調している。調査結果は、トランプ次期大統領が先週、カナダとメキシコからの全輸入品に25%の関税を課し、中国からの輸入品に10%の追加関税を課すと発言したことを受け急ぎ発表したもの。DSGの産業戦略担当ディレクターのジャクソン・ウッド氏は、「進化する関税と通商政策は、企業がコンプライアンス、技術、戦略計画を通じてサプライチェーンの回復力を強化する必要がある、数多くの複雑な問題のひとつだ」、「米国の次期政権が幅広い品目や原産国に新たな追加関税を課す可能性があるため、米国の輸入業者は潜在的なコスト高を軽減するための調達戦略を大幅に再設計する必要があるかもしれない」と述べている。

WTO、4Qの貿易成長も25年は非常に不確実 10月の商品貿易指数102.7（24-12-11）

世界貿易機関（WTO）が9日に発表した今年10月の商品貿易指標（Goods Trade Barometer）は102.7と、基準となる100を上回り、今年第4四半期も商品貿易額が一貫して成長し続けることを示唆しているが、2025年の見通しは通商政策の変更の可能性によって影響を受ける可能性があり、非常に不確実とした。基準を下回って安定している電子部品（95.4）を除き、指標のすべての構成指数は100と一致しているか、上回っている。新規輸出受注と原材料はいずれもトレンド（100.5）と一致、航空貨物（102.9）、自動車部品（104.0）、コンテナ海運（105.8）はトレンド

を上回っている。特に、過去3カ月でコンテナ海運指数は最も顕著な改善を示し、航空貨物指数は勢いを失い、新規輸出受注指数は基準値100に非常に近い状態を維持し、短期的には安定したビジネスの成長を示唆している。10月に発表した最新のWTO予測によれば、2024年の貿易量の伸びは+2.7%程度、2025年の伸びは+3.0%に達すると予想している。WTOは、最新の予測が4月の前回の予測と比較して世界的にはわずかな変動しか示さなかったが、地域レベルではいくつかの重要な変化がある、アジア経済の輸出と各国の輸入は北米諸国よりも急速に成長したことを明らかにした。一方、為替は欧州貿易面でも輸出入面でも下落を続け、世界貿易の成長を圧迫している。

25年も海上運賃上昇が高水準続く 韓国貿易 会調査で荷主、船社など74.4% (24-12-27)

韓国貿易協会(KITA)が23日に発表した、「2025年グローバル海上運賃見通しアンケート調査」結果によると、回答があった荷主、船社、フォワーダーの74.4%が来年も海上運賃が上昇(39.8%)、あるいは高水準を維持する(34.6%)と予想していることが分かった。一方、運賃が下落すると予想した回答は23.6%に過ぎなかった。回答者は運賃上昇を見込む主要因として(1)中東紛争長期化(21.9%)(2)新造船の受領先送り調整(21.8%)(3)中国発貨物の増加(14.2%)を挙げた。中東紛争以後、グローバル船社がスエズ運河の通航を回避、喜望峰を迂回するルートに変更、実質的な船腹量が減少し、ボトルネックが発生、運賃上昇圧力が大きくなると分析した。また、船社が収益の最大化を追求し、欠便や船舶修繕などを通じて供給を制限する可能性もあると見通した。米国が中国からの輸入品に対する関税引き上げで、中国からの出荷が前倒し荷動き量が急増し、短期の海上運賃が大幅に上昇する可能性も大きいとみている。実際に今年5月、バイデン政権が中国産戦略品目に対する関税引き上げを発表した後、上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)の総合指数は2306(5月10日)から3733(7月5日)へ、2カ月間で約62%急騰した。ほかにも、(1)世界的な貿易量増加(13.2%)(2)米国東岸の港湾ストライキの可能性(10.8%)(3)炭素排出規制強化(9.4%)、などが来年の運賃押し上げ要因になるとみている。航路別の運賃の見通しは荷主業界と物流業界で差があり、欧州航路は、喜望峰経由ルートの長期化と炭素排出規制の強化により、運賃上昇を予想した。東南アジア航路は他航路に

代替投入された既存船が復帰しながら供給が拡大し、現行水準の運賃が維持されるものと見た。一方、北米航路は米国の港湾ストや保護貿易主義政策など地政学的不確実性で、荷主業界は運賃上昇を懸念する一方、物流業界は船腹供給の増加により運賃が下落すると予想した。2025年の総船腹量は前年比約6%増加するが、喜望峰経由の迂回ルートによる実質船腹減少率(4~5%)とコンテナ荷動き増加率(3.3%)を考慮すると、海上運賃が高水準基調を維持すると分析している。

IT/システム/スマートポート

TradeWaltzとコンテナ追跡MonCargoが連携 コンテナと本船の動静情報を自動取得・ 更新 (24-07-10)

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と、コンテナ追跡サービス「MonCargo」を開発し物流業界の効率化を目指すMonCargoは、6月10日から両社サービスを連携した機能、「動静情報自動取得・更新機能」をリリースした。貿易立国として成長してきた日本の貿易実務者にとって、物流情報の把握は非常に重要な業務となっているが、物流情報を一元的に管理するためには多くの労力がかかり、他の業務もあるなかで、貿易実務者の負担は増加の一途を辿っている。そのため、より効率的に、かつ、簡易的に物流情報を把握・管理することを求める貿易実務者のニーズが高まっている。今回の連携で、あらかじめ動静情報を自動取得・更新したい商流の情報(船社名、BL番号など)をTradeWaltzに登録しておくだけで、MonCargoで一元的に取得したコンテナと本船動静情報を、TradeWaltzにデータ連携することが可能となる。

サイバーポート 6日付で機能を追加改善し利 便性向上へ (24-10-08)

国土交通省港湾局が運営するプラットフォーム「サイバーポート(港湾物流)」(Cyber Port)は6日、取引・帳票の期日管理の向上、Excelフォーマット帳票ファイルの共有機能、NACCS出力情報電文(Excel)を取得するAPIなど、機能を追加、改善する。取引・帳票に関する期日管理では、業務での期日となりうる各種帳票項目(カット日、入出港予定日)が取引ダッシュボードなどで表示するよう改善するほか、「業務プロセス」に期日

を設定できるようになる。また帳票送信時、同時に Excel フォーマットファイルを作成することが可能となり、作成したファイルは当該帳票の添付ファイルとして保存、取引関係先が共有できる。サイバーポートの GUI では NACCS の出力情報電文を Excel 形式でプレビューまたはダウンロード可能だが、今回、出力情報電文ファイル (Excel) を取得する API を追加した。サイバーポートの GUI 操作マニュアルで、キーワード検索機能を追加、入力したキーワードで、ページ内だけでなく章をまたがり検索することが可能となる。さらにサイバーポート利用の初回操作フローを見直し、利用者にとってわかりやすく改善した。帳票ファイル出力 (Excel フォーマット) 機能について、対象帳票に UL130_ドックレシート (D/R)、UL150_船荷証券 (B/L)、UL290_到着通知 (A/N) を追加した。CSV カスタム機能で対象帳票 (NACCS 連携) を追加した。また一部の NACCS 帳票につき、新規作成時に取引内の他帳票を参照し初期値がセットできるよう対応した。対象は NR010:ACL01_ACL 情報登録 (コンテナ船用)、NR030: ECR_輸出貨物情報登録、NR080: BIC_搬入確認登録 (輸出未通関)、NR120: EDA_輸出申告事項登録 海上、NR240: VAN_バンニング情報登録 (コンテナ単位)、NR250: VAE_バンニング情報登録 (輸出管理番号単位)、NR480: IDA_輸入申告事項登録 海上。

キヤノンITS/TradeWise Standard E提供開始 標準化で低コスト化 (24-10-08)

キヤノンマーケティングジャパングループのキヤノン IT ソリューションズは、貿易業務管理ソリューション“TradeWise 通関データベース Standard Edition”を 7 日から提供開始する。“Standard Edition”は、利用者の利用要件に基づき設計/開発する従来の提供方式 (Enterprise Edition) に対し、機能を標準化することで利用者ごとの個別開発を最小限に抑えて低コストで短期の導入を実現し、貿易管理業務デジタル化の早期実現に寄与する。「TradeWise 通関データベース」は、輸出入許可通知情報を NACCS (輸出入・港湾関連情報処理センター) から自動的に蓄積し検索するためのアプリケーション。NACCS からの輸出入許可通知情報のリアルタイム通知、電子帳簿保存法に対応した優良な関税帳簿の自動作成、輸出入許可通知情報を基にした許可証の PDF 生成などの機能を持ち、輸出入許可通知情報をデータベース化し活用することが可能となる。“TradeWise 通関データベース

Standard Edition”は、さまざまな業種が利用する機能を標準化して提供することで、低コストで早期の導入を実現し、貿易管理業務のデジタル化を促進する。2019 年から提供している貿易業務管理ソリューション「TradeWise」は、NACCS との通信環境を含めたインフラ環境や稼働後の保守運用を含めキヤノン ITS が一貫して提供している。市場の変化、法令対応、個々の利用者の要望に対応し、貿易管理業務のデジタル化を支援してきた。“通関データベース Standard Edition”でも、2025 年 10 月からの第 7 次 NACCS 更改に対応を予定するなど、継続して機能強化を進めていく。

WaveBL、ネットワーク接続POV完了 MSCのeBLでSWIFTネットワーク内転送実証 (24-10-21)

ブロックチェーンベースの電子船荷証券 (eBL) プラットフォームである WaveBL (イスラエル) は、国際的な貿易や外為取引のための標準的な送金プラットフォームの国際銀行間通信協会 (SWIFT) や Lloyds (英国)、Emirates NBD Bank (UAE)、Federal Bank Ltd. (インド) など国際的な銀行 5 行、MSC (スイス) の参加を得て、Proof of Value (POV、価値証明) を完了したと発表した。POV は、信用状 (L/C) 取引の一部として、eBL を含む構造化された電子文書のプレゼンテーションを、SWIFT のネットワーク内で効率的に転送することを実証し、重要なマイルストーンとなった。SWIFT の FIN メッセージと FileAct 転送を利用し、WaveBL の元帳システム内で EDI (電子データ交換) 文書の安全な所有と管理を維持しながら、銀行チャネルを超えた円滑なオペレーションを実施した。この POV では、MSC が発行した Straight B/L (B/L 面上の Consignee 欄に、特定された荷受人名が記載されている B/L) と Negotiable B/L (貨物の受取証と運送契約書の性質は持っているが、流通性、譲渡性がない B/L) の 2 種類の eBL も利用、複雑な貿易文書を扱う WaveBL の技術の汎用性と堅牢性が強調された。この開発は、WaveBL のネットワークをグローバルな金融インフラと完全に統合し、SWIFT 加盟国間の円滑な取引を促進し、金融とサプライチェーンの接続性を強化するもの。POV の成功は、2023 年 9 月に発表されたボルチック国際海運協議会 (BIMCO) とコンテナ船業界のデジタル化推進団体 DCSA (Digital Container Shipping Association)、国際貨物運送事業者協会連合会 (FIATA)、国際商業会議所

(ICC)、SWIFTで構成するFITアライアンスのeBLの採用が国際貿易の効率性と信頼性、持続可能性、安全性の向上につながるとした宣言の目標に沿うもので、eBLの100%導入に向けたアジェンダを推進するもの。次のステップとして、WaveBL、SWIFT、参加銀行は共同作業グループを結成し、SWIFTのMTメッセージの方法論と構造、POVでテストされた電子プレゼンテーションをさらに掘り下げ、これらのデジタル・ソリューションをさらに精緻化、拡大することを目指している。

サイバーポート 来年10月にバージョンアップ、第7次NACCS対応へ (24-10-29)

国土交通省港湾局が運営するプラットフォーム、サイバーポート（港湾物流）は、事業者からの要望や第7次NACCS更改への対応などのため、2025年10月にサイバーポートのデータ項目などについてバージョンアップ（Ver.2）を図る予定だ。サイバーポートは2021年4月に運用を開始、現在まで多くの事業者が利用しているが、Ver.2では、さらなる利便性の向上に向けて、サイバーポート帳票とNACCS帳票間のデータ連携の円滑化やルートドキュメント（帳票間でデータを共有している項目）の最適化に対応する。現時点のスケジュールは、24年10月に事業者へ周知、25年1月に事業者へ周知するとともに仕様公開を予定している。25年6月にテスト環境の案内、第7次NACCS更改と同時の25年10月にバージョンアップ版をリリースする予定だ。影響範囲は、サイバーポートの帳票のAPI／GUI、サイバーポートのNACCS帳票のAPI／GUI（第7次NACCSに準拠）。

海運・インターモーダル・フォワーディング

JIFFA上期取扱実績 2.4%増5,991万トン 輸入は2年ぶり増加 (24-11-29)

国際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）フォワーディング委員会が集計した2024年度上期（2024年4月～9月）のJIFFA会員による日本発着国際複合輸送貨物取扱実績は、輸出入合計で前年同期比2.4%増の5,991万トンと増加、23年度が上期・下期とも減少していたので、3半期ぶりのプラスとなった。輸出については、23年度下期に続きマイナスとなり、2.0%減の2,333万トン、輸入は円安や物価上昇で減少を続けていたが、今期は5.4%増の3,657万トン

と、22年度上期以来、2年ぶりに増加に転じた。輸出では、最大の中国向けが14.8%減の423.9万トンと2ケタ減となり、2位の米国向けも0.8%減の284.3万トンとわずかながらも減少した。一方、3位の韓国は57.1%増の269.6万トンと大幅に増加、4位の欧州は9.7%減の196.5万トンと減少、5位のアフリカが141.0%増の148万トンと躍進したのが目立つ。TEUベースでは中国が21万6,943TEU（前年同期比5.2%減）で1位、以下米国が12万4,548TEU（同3.9%増）、欧州が7万9,489TEU（同8.6%減）、韓国が7万2,431TEU（同30.6%減）、タイが7万487TEU（同1.2%増）の順だった。一方、輸入は首位の中国が5.1%増の1,843万トン、2位ベトナムが14.6%増の347.7万トン、3位の欧州が12.3%増の310.4万トン、4位米国は32.6%増の221.5万トンと上位国は軒並み増加した。TEUベースでは中国が12.0%増の77万3,620TEU、ベトナムが15.5%増の13万8,025TEU、欧州が17.1%増の13万1,721TEU、タイが2.8%増の9万3,991TEU、米国が4.0%増の6万4,460TEUと上位5カ国がプラスとなった。

港湾・ターミナル

近促協・23年全国64港 コンテナ取扱個数は4.3%減1,732万TEU (24-08-23)

港湾近代化促進協議会は2023年1～12月の日本全国64港のコンテナ取扱個数と貨物量の集計結果を公表、輸出入・実入り空合計で前年比4.3%減1,732万1,086TEUと小幅ながら減少、実入りコンテナの輸出は0.9%増の546万1,314TEUと増加したものの、輸入が791万759TEUと7.4%減少した。輸出入・実入り空合計のうち、5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）合計は4.3%減の1,347万5,632TEU、準主要港7港（清水、四日市、北九州、千葉、川崎、下関、博多）の合計は1.8%減の199万6,180TEU、以上12港合計は4.0%減の1,547万1,812TEU、その他諸港は6.8%減の184万9,274TEUといずれもマイナスとなった。実入りコンテナのうち輸出は、5大港合計が1.8%増の429万7,145TEU、準主要港7港合計は0.8%減の65万3,335TEU、12港合計は1.5%増の495万480TEU、その他諸港は4.5%減の51万834TEU。実入りの輸入は、5大港が7.5%減の623万2,457TEU、準主要港7港は4.8%減の88万846TEU、12港合計は7.1%減の711万3,303TEU、その他諸港は9.3%減の79万7,456TEUだった。

国交省、全国港湾の23年コンテナ取扱量は 3.2%減の2,176万TEU (24-10-17)

国土交通省港湾局は、全国港湾における 2023 年 1 月～12 月のコンテナ取扱貨物量は、2,176 万 TEU と、前年比 3.2% 減となったが、過去 6 番目の水準だったと発表した。

また、2023 年に新たに国際フィーダー航路を開設した熊本港などにおいて、国際フィーダーコンテナ取扱貨物量が純増となった。コンテナ取扱貨物量の上位 10 港の順位に変動はなかった。全国の港湾管理者が提供した 2023 年（1 月～12 月）のコンテナ取扱貨物量を、国交省で集計したものの。

阪神国際港湾 阪神港のCONPAS導入 支援 対象に海コンも (24-11-20)

阪神国際港湾は、神戸港と大阪港で CONPAS 普及率向上を図るため、「阪神港におけるコンテナ物流滞留対策事業（CONPAS 導入）補助金交付要綱」をそれぞれ更新し、貨物自動車運送事業者（海コン）の自社システム改修により CONPAS とのシステム間連携し、入力効率化を図るための貨物自動車運送事業者の自社システム改修費の補助制度を新設し支援を開始すると発表した。大阪港では国、市と阪神国際港湾が連携し、2024 年 3 月 29 日から大阪港夢洲コンテナターミナルで、神戸港では国、市と阪神国際港湾が連携し、2024 年 9 月 27 日から神戸港 PC-18 コンテナターミナルで CONPAS の運用をそれぞれ開始している。運用開始後、システムの普及には一定時間がかかることから、阪神港でのシステム導入を促進するためにそれぞれ支援している。神戸港では、同港コンテナターミナルを利用する海運貨物取扱業者、コンテナターミナル運営事業者についてはすでに支援しているが、今回新たに貨物自動車運送事業者を対象に含めたもので、貨物自動車運送事業者の自社システムと CONPAS が情報連携するために要する貨物自動車運送事業者の自社システムの改修に要する費用の 3 分の 2 以内を支援する。一方、大阪港は、同港夢洲地区のコンテナターミナルを利用する海運貨物取扱業者、コンテナターミナル運営事業者に加え、新たに貨物自動車運送事業者も支援対象に加えるもので、貨物自動車運送事業者の自社システムと CONPAS が情報連携するために要する貨物自動車運送事業者の自社システムの改修に要する費用の 3 分の 1 以内を支援する。大阪港湾局は「大

阪市コンテナ物流滞留対策事業（CONPAS 導入）補助金」も別途支援しており、双方に申請可能だ。

名古屋港管理組合 中計2年延長し長期構想の 策定を追加 (24-12-16)

名古屋港管理組合は、中期経営計画 2023（計画期間：2019 年度から 2023 年度）の計画期間を 2 年間延長するとともに、その間の重点施策を推進する事務事業の追加や目標設定など内容を精査、改訂した。同計画は、2007 年に策定した長期構想「名古屋港の針路」を基に、将来目標や分野別将来イメージを実現していくため、具体的な施策や事務事業を総合的・体系的に取りまとめたもの。今回、計画期間を 2019 年度から 2025 年度に 2 年延長するとともに、重点施策を推進する事務事業に「新たな長期構想の策定」と「名古屋港水族館の機能向上に向けた取り組み」を追加した。

近促協・64港統計、24年1H外貿コンテナ取 扱個数実入りは輸出入とも増加 (24-12-26)

港湾近代化促進協議会は、2024 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、実入りの輸出コンテナが前年同期比 1.4% 増の 264 万 8,664 TEU、実入り輸入が 1.1% 増の 397 万 3,737 TEU と輸出入とも増加した。一方、空コンテナを含めた輸出入・実入り空合計では、0.5% 減の 847 万 7,502 TEU だった。輸出入・実入り空合計で 5 大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）合計は 0.6% 増の 664 万 7,414 TEU、主要 7 港（清水、四日市、北九州、千葉、川崎、下関、博多）合計は 0.9% 減の 97 万 418 TEU、これら 12 港合計は、0.4% 増の 761 万 7,832 TEU だった。ちなみに 12 港合計の構成比は全体の 89.9% を占めている。主要 12 港の輸出実入りが 2.0% 増の 240 万 7,676 TEU、輸入実入りが 1.8% 増の 359 万 1,834 TEU だった。トン数でみると、64 港合計で輸出が 1.3% 増の 4,682 万 6,706 トン、輸入が 0.9% 増の 7,385 万 6,289 トン。

名古屋港管理組合 総取扱貨物量は23年連続 一位堅持見込み (25-01-06)

名古屋港管理組合は、2024 年の名古屋港港湾統計の推計値を発表、総取扱貨物量は前年比 0.5% 減の 1 億 5,700 万トンと 23 年連続で日本一を堅持する見込みで、外貿コンテナ取扱個数は 0.6% 増の 254 万 8,000 TEU と全国第 3 位の見込みだ。貨物の内訳では、輸出では背後地域の産業構成を反映して、完成自動車、自動車部品、産業機械、

輸入は産業や暮らしを支える原材料となる LNG、鉄鉱石、原油、石炭などが大きなウエイトを占めた。入港船舶は、外航船でフルコンテナ船などが減少し、内航船で一般貨物船などが減少することにより、隻数については、2万7,100隻（前年比4.2%減）と前年実績を下回り、総トン数については、2億1,500万総トンと前年並みとなる見込みだ。

東京港

24年度東京港CONPAS事業開始 9～11月 に大井、青海ターミナルで (24-08-09)

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9月上旬から11月下旬にかけ、東京港の大井1～2、6～7号ターミナル、青海4号ターミナルで2024年度CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制事業を実施する。2022年度から大井1～2号ターミナル、大井3～4号ターミナルで、東京港でのCONPASの通年実施を見据えた運用を開始、また昨年度からは大井6～7号ターミナルでも実施を拡大し、さらに今年から新たに青海4号ターミナルでも予約制事業を開始する。CONPASは、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流の効率化及び生産性向上の実現を目的としたシステムで、同事業は効果検証を行いながら、継続して実施していく予定だ。大井1～2、6～7号ターミナルでは9月9日～10月8日の期間、土日祝日を除く平日実施し、実入り、空コンの搬出入を実施、また青海4号ターミナルでは実入り空コンの搬出のみを実施する。大井3～4号ターミナルはゲート改修工事のため、来年度以降に実施する。

東京港オフピーク搬出入モデル クボタなどのプロジェクトに決定 (24-09-13)

東京都は、募集していた「東京港オフピーク搬出入モデル事業」に、クボタや本田技研工業、コマツなどが参加する「複数企業連携による東京港オフピーク輸送プロジェクト」を決定した。都は午後や夕方に集中する傾向にある東京港へのトラックの来場時間を分散化、コンテナターミナルにおけるゲート前混雑解消を加速するため、東京港と荷主・物流事業者の双方の課題解決に資する取り組みとして、午前中などコンテナターミナルが比較的空いている時間帯に搬出入する「東

京港オフピーク搬出入モデル事業」を展開しており、東京都とともに課題解決を目指す荷主企業の取り組みを募集していた。今回、事業プロモーターが設置する審査委員会の審査を経て、同プロジェクトが決定したもの。提案企業は、クボタ（代表）をはじめ、本田技研工業、コマツ、三桜工業、白石カルシウム、鶴見製作所、吉田運送、みなと運送、鈴与、日新の10社で、複数の荷主企業と物流企業が連携し、混雑の少ない夜間を利用して内陸と東京港の間の輸送を効率化するとともに、午前中にコンテナターミナルの搬出入することで混雑を回避する。同プロジェクトは、9月から25年2月の期間に準備、実施、とりまとめなどに取り組み、事業プロモーターの野村総合研究所が同プロジェクトの伴走支援を提供する。同プロジェクトでは、日中に各荷主企業と荷主最寄デポ間で移送し、道路混雑の少ない夜間に荷主最寄デポと東京港デポ間を移送する。これによって東京港のオフピークである午前中に東京港デポとコンテナターミナル間を移送する。複数企業間におけるシャシー共有化についても検討するとともに、各社のコンテナ発着情報を物流企業合同で共有し、行き帰り荷の事前マッチングにより車両効率向上にもつなげていく方針だ。

東京都 指定管理者管理運営状況評価結果を公表 (24-09-20)

東京都は、指定管理者制度を導入した公の施設（港湾施設・海上公園・漁港施設・空港）の管理運営状況について、第三者の視点を含め評価しているが、23年度の評価結果がまとまり公表、港湾施設については、18施設中、3施設がA、15施設がB評価となった。A評価は竹芝客船ターミナルと竹芝小型船発着所浮桟橋（東京港埠頭・テレポートセンターグループ）、東京国際クルーズふ頭（東京国際クルーズターミナルグループ）。B評価は東京港埠頭の品川ふ頭外貿岸壁、品川ふ頭外貿桟橋、青海ふ頭岸壁、青海ふ頭桟橋、有明客船ターミナル、有明小型船発着所浮桟橋、中央防波堤外側ふ頭桟橋（Y1）と7岸壁給水施設と運搬給水施設。

東京港上期 外貿コンテナ取扱量は実入り 0.7%増の150.6万TEU (24-09-26)

東京都港湾局は、24年6月の東京港の港湾統計（速報値）を発表、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4.5%増の35万3,520TEUと3カ月連続で増加、この結果、上半期（1～6月累計）では実入りコンテナが輸出

入合計で前年同期比 0.7%増の 150 万 5,571TEU、空コンテナが 1.2%減の 51 万 4,461TEU だった。6 月の外貿コンテナのうち実入り輸出が前年同月比 1.7%増の 7 万 4,357TEU、輸出の空は 7.3%増の 8 万 9,189TEU、実入り輸入は 5.4%増の 18 万 8,638TEU、輸入の空が 57.2%減の 1,336TEU だった。6 月の内貿コンテナ実入りは移出入合計で 3.7%増の 1 万 9,903TEU、空コンテナは移出入合計で 6.4%増の 2 万 7,120TEU だった。外内貿合計では、実入りが 4.3%増の 28 万 2,898TEU、空コンテナが 5.3%増の 11 万 7,645TEU だった。上期累計では、外貿コンテナのうち輸出実入りが前年同期比 3.7%減の 40 万 9,082TEU、輸出空が 0.6%増の 50 万 4,393TEU、輸入実入りが 2.5%増の 109 万 6,489TEU、輸入空が 48.2%減の 1 万 68TEU だった。内貿コンテナは移出入合計で実入りが 2.3%減の 10 万 9,962TEU、空が 9.9%増の 14 万 1,093TEU、外内貿合計では、実入りが 0.5%増の 161 万 5,533TEU、空が 1.0%増の 65 万 5,554TEU だった。

東京港 CONPAS搬出入予約制青海4号で初めて導入 (24-10-23)

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では、関係者の協力のもと、CONPAS を活用したコンテナ搬出入予約制事業を進めているが、11 月 6～19 日にかけて青海 4 号ターミナル（ターミナルオペレーター：鈴江）で初めて予約制事業に取り組む。東京港の CONPAS の予約制事業は、今回が第 6 期となり、大井ふ頭内の 2 ターミナル（大井 1・2 号、6・7 号）では、すでに 9 月 9 日～10 月 8 日の平日 20 日間に終了済み。今回から予約制事業を開始する青海 4 号ターミナルでは、11 月 6 日から 19 日までの土日祝日を除く平日 10 日間に取り組むもので、対象は実入りコンテナと空コンテナの搬出、参加できるのは関東各県トラック協会加盟の有無は問わず、希望する全ての陸運事業者が対象。

東京港 大井ふ頭と青海ふ頭 CONPASを1～2月実施 (24-12-25)

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、国交省港湾局が開発運営している CONPAS (Container Fast Pass) を活用したコンテナ搬出入予約制事業の第 7 期を、1 月から 2 月にかけて大井ふ頭内の 3 ターミナル（大井 1・2 号、3・4 号、6・7 号）と青海 4 号ターミナルで取り組む予定だ。参加できるのは、参加を希望する陸運事業者（関

東各トラック協会への加盟の有無は問わない）すべてを対象にしている。大井ふ頭は 3 ターミナル同時に 1 月 28 日から 2 月 14 日までの平日 13 日間、青海ふ頭は 2 月 5 日から 19 日までの平日 10 日間、それぞれ搬出（実入・空）と搬入（実入・空）事業に取り組む。

横浜港

横浜港 上期外貿コンテナ取扱量は4%増の135万TEU 外貿トランシップが8割増と好調 (24-10-09)

横浜市港湾局は、24 年 6 月の横浜港統計速報を発表、コンテナ取扱個数（実入り空合計）は、外内貿合計で前年同月比 1.6%減の 25 万 9,075TEU、外貿コンテナも輸出入合計で 0.7%減の 23 万 1,402TEU とわずかながら減少となった。この結果、24 年上半期（1～6 月累計）では、外内貿合計で前年同期比 3.0%増の 150 万 4,436TEU、外貿も 4.0%増の 134 万 8,890TEU だった。上半期の総取扱貨物量は前年同期比 0.3%増の 4,989 万トンで、そのうちコンテナ貨物は、貨物量が前年同期比 6.1%増の 2,217 万トンだった。特に外貿トランシップコンテナの取扱個数が前年同期比 79.8%増の約 11 万 TEU と大幅に伸びている。中国発、横浜港で積み替え、メキシコなど中南米向けが多くなっており、国際コンテナ戦略港湾としての各種取り組みが外貿コンテナ貨物の増加に貢献している。6 月の外貿コンテナ取扱個数（実入り空合計）のうち輸出は 12 万 5,780TEU と前年同月比 1.2%増加したものの、輸入は 10 万 5,622TEU と 2.8%減少した。内貿のコンテナ取扱個数は移出入合計で、8.7%減の 2 万 7,673TEU だった。上半期は、外貿コンテナ取扱個数（実入り空合計）のうち輸出が 71 万 7,733TEU と前年同期比 4.2%増加、輸入は 63 万 1,157TEU と 3.8%増加した。内貿のコンテナ取扱個数は移出入合計で、4.6%減の 15 万 5,546TEU だった。

YKIPが24～28年度の中計策定 国際基幹航路18航路以上目指す (24-12-24)

横浜川崎国際港湾（YKIP）は、新しい中期経営計画（2024 年度～2028 年度）を策定、取扱コンテナ貨物量を 2028 年に 340 万 TEU（2023 年速報値 312 万 TEU）、国際基幹航路数を 2028 年に 18 航路以上（2023 年度 15 航路）とする目標を設定した。国土交通省が設置した「新しい国

際コンテナ戦略港湾政策の進め方委員会」の最終とりまとめを踏まえ港湾法に基づく同社の運営計画を変更したことから、2024～2028年度の中期経営計画を策定した。同中計では、本牧 D5 ターミナルを 2026 年度に完成を目指すとともに、南本牧 MC-3 東側（拡張部）、本牧 BC ターミナル、新本牧ふ頭の整備を進める計画だ。財務については、2028 年度の自己資本比率 10% 以上を維持する（2023 年度末時点 24.1%）。計画では、国際コンテナ戦略港湾施策の推進と事業活動を通じた社会の持続的な発展への貢献、経営基盤の安定と発展的な事業運営を掲げている。国際コンテナ戦略港湾施策では、日本における最高水準のコンテナターミナルの整備、コンテナターミナルの効率的な運営の推進、航路の誘致と集貨・創貨の促進に取り組む。社会貢献では、環境にやさしく、災害などのリスクに強い港づくりに取り組み、次世代燃料のバンカリングの推進やカーボンニュートラルポート形成の推進とともに、施設の耐震化・免震化の推進、高潮・悪天候などに備えた施設の災害対策の推進、施設の計画的かつ効率的な維持管理、自然災害や感染症などのさまざまなリスクを想定した BCP の更新、海外主要港のサイバーセキュリティ対策についての情報収集と対策の検討に取り組む方針だ。一方、経営基盤の安定と発展的な事業運営では、財政基盤の強化、新たな事業展開の模索、組織力の強化とグローバルな人材育成に取り組む。

川崎港

川崎港・1月 外貿コンテナ取扱量3.3%減の 6,873TEU (24-06-03)

川崎市港湾局は、24 年 1 月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 3.3% 減の 6,873TEU と減少、うち輸出が 5.3% 減の 3,341TEU、輸入も 1.3% 減の 3,532TEU とともに減少した。実入りコンテナ輸出は 41.3% 減の 481TEU と大きく減少、空コンテナ輸出は 5.7% 増の 2,860TEU、実入りコンテナ輸入は 3,494TEU と 2.2% 減少、空コンテナ輸入は 38TEU。内貿コンテナは移出入合計（実入り・空合計）で 34.8% 減の 799TEU、外内貿総合計では、7.9% 減の 7,672TEU だった。

横浜川崎港湾セミナー タイ・バンコクで開催 (24-07-19)

横浜市港湾局と横浜川崎国際港湾（YKIP）は

7 月 17 日、タイのバンコクでタイ港湾庁、在タイ日本大使館、国土交通省を招き、船会社、物流事業者、荷主企業などを対象とした「横浜川崎港湾セミナー in バンコク」を開催、100 人を超える参加があったと発表した。

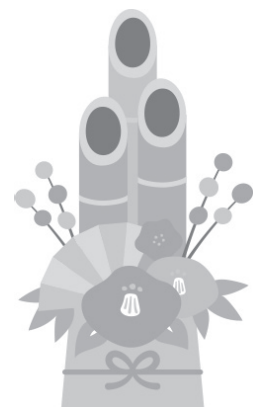
横浜港・川崎港は、日本における中心的な港として、多くの基幹航路と内航フィーダー航路を有しており、日本中と世界を結び付けている。同セミナーでは「新しい国際コンテナ戦略港湾政策」の概要とともに、タイからの輸送ルートとして日本向けの貨物だけではなく、北米・中南米に向けた輸送においても横浜港・川崎港を利用する利点などを紹介した。国土交通省は今年 2 月、「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会最終とりまとめ」を公表、「集貨」では、新たに「東南アジアなどからの広域集貨に向けた輸送ルートの構築」を示しており、これを受けて今回タイでセミナーを開催した。横浜市と YKIP は、国際トランシップ貨物量の増加と基幹航路の維持・拡大に向けて、引き続き国交省と連携して取り組んでいく方針だ。セミナーでは、主催者を代表して YKIP の人見伸也社長があいさつ、また来賓のタイ港湾庁長官のグリアンガイ・チャイスイリウォンスック氏と、在タイ日本国大使館次席公使の西岡達史氏がそれぞれあいさつした。引き続き、国土交通省港湾経済課長の澤田孝秋氏が「新しい国際コンテナ戦略港湾政策について」、横浜市港湾局の新保康裕局長が「横浜港の国際競争力強化の取り組みについて」、川崎臨港倉庫埠頭の高橋哲也会長が「川崎港の取り組みについて」、それぞれ講演した。加えて、Ocean Network Express (Thailand) Ltd. の Managing Director、池田易隆氏と Yusen Logistics (Thailand) Co., Ltd. の Vice President、廣瀬幸一氏が船会社と物流企業を代表して講演した。



	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 黒梅 裕一	株式会社 ニチウン 代表取締役社長 山本 健造
	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 宮河 大輔	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 取締役事業統括 平井 義久	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	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 ダイドウトランスポラネット 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 上級執行役員 国際物流事業本部長 前田 和也	株式会社 丸新 代表取締役社長 長谷川 茂	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 代表取締役会長 浅井 俊之	
	株式会社 ダイターコーポレーション 代表取締役社長 浅野 敦男	京浜内外フォワーディング株式会社 代表取締役社長 三浦 晃雄	株式会社 明正 代表取締役会長 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 鳥井 宏	
	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 坂本次郎	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 代表取締役会長 武藤 文彦	日本通運株式会社 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	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	日本通運株式会社 横浜国際輸送支店 支店長 河嶋 祐
	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	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	楠原輸送株式会社 代表取締役社長 花島 孝明	内外日東株式会社 代表取締役社長 飯塚 利信	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	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 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 米澤公敏	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	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 代表取締役社長 鎌田正彦	株式会社 東西荷扱所 代表取締役社長 井上猛	
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 吉田博之	
	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 東京営業所 所長 大澤郁夫	
	鈴与株式会社 京浜支店 支店長 加地政幸	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 齊藤宗明 執行役員	
株式会社 三榮商会 代表取締役社長 岩井一紘	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 取締役 香林大介 副社長	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 代表取締役会長 藤井信行 執行役員	
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	



1 月

- 4日 ㇏ 横浜港運協会、賀詞交歓会／ロイヤルホールヨコハマ
- 9日 ㇏ 海貨四団体新春賀詞交換会／ローズホテル横浜
- 10日 ㇏ 港運関係5団体合同賀詞交歓会／パレスホテル東京
- 11日 ㇏ 東京港港運関係四団体新春賀詞交歓会／東京プリンスホテル
- ㇏ 川崎港運協会賀詞交歓会／川崎日航ホテル
- 12日 ㇏ 関東運輸局賀詞交換会御礼／関東運輸局
- 17日 ㇏ 広報委員会／ローズホテル横浜
- 18日 ㇏ 横浜市港湾局、脱炭素化推進協議会説明／横浜港運会館
- 19日 ㇏ 東京みなと祭協議会／総会及び東京港開港記念祝賀会実行委員会総会／東京港芝浦サービスセンター
- 22日 ㇏ 横浜市港湾局、第2回横浜港脱炭素化推進港湾物流協議会／産業貿易センター
- 24日 ㇏ 横浜市港湾局物流運営課、2027開催の園芸博覧会に関する業務説明／横浜港運会館
- 29日 ㇏ 物流連シンポジウム及び新春賀詞交換会／第一ホテル東京

2 月

- 2日 ㇏ フィジカルインターネットシンポジウム2024／オンライン
- 2日 ㇏ 石黒会長と業務打合せ／明正
- 3日 ㇏ 伊勢山皇大神宮 節分祭／伊勢山皇大神宮
- 6日 ㇏ 源泉徴収事務研修会／横浜中法人会
- 8日 ㇏ 東京港の集い／帝国ホテル
- 9日 ㇏ 理事会／横浜港運会館
- 15日 ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 16日 ㇏ 関東地方整備局、ICTを活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討委員会／関東運輸局
- 20日 ㇏ 港湾運送事業及び物流政策に係る説明会（講師、関東運輸局）／横浜港運会館
- ㇏ 横浜清港会理事会／ロイヤルホールヨコハマ
- 21日 ㇏ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 27日 ㇏ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部
- 28日 ㇏ 関東運輸局海事振興部他、説明会お礼／関東運輸局
- 29日 ㇏ 金子監事と業務打合せ／横浜港運会館

3 月

- 1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
- 4日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会、総務委員会／山下厚生センター本館
- 5日 ㇏ 横浜港運協会AED講習会／横浜港運会館
- 6日 ㇏ 横浜港運協会地区労務委員会／横浜港運会館
- 15日 ㇏ 東京都港湾振興協会、理事会／東京都港湾福利厚生センター
- 15日 ㇏ 神奈川港湾教育訓練協会・理事会及び予算総会／横浜港運会館

- 15日 ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 19日 ㇏ 関東海事広報協会、理事会／波止場会館
- 21日 ㇏ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 22日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会、理事会／山下厚生センター別館
- 26日 ㇏ 横浜港振興協会、理事会／横浜港運会館

4 月

- 4日 ㇏ 日本物流団体連合会、物流連懇談会／学士会館
- 8日 ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 10日 ㇏ 富田総務委員長と会計監査の打合せ／誠貿易運輸
- 11日 ㇏ 関東運輸局、総会案内持参／関東運輸局
- 12日 ㇏ 会計監査／横浜港運会館
- 15日 ㇏ 石黒会長と理事会の打合せ／明正
- 16日 ㇏ 後藤回漕店、中村常務、業務打合せ／横浜港運会館
- ㇏ 横浜航空ターミナル（YAT）水本氏業務打合せ／横浜港運会館
- 17日 ㇏ 総務委員会・理事会／横浜港運会館
- ㇏ 横浜港運協会、正副会長会、理事会／横浜港運会館
- ㇏ 正副会長会／華正樓新館
- 19日 ㇏ 三和フォワーディング金子社長業務打合せ／横浜港運会館
- ㇏ 関東運輸局海事振興部、矢吹海運現場視察／山下埠頭
- 23日 ㇏ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部
- 24日 ㇏ 横浜港ハーバーリゾート協会、定例執行役員会／横浜港運会館

5 月

- 7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
- ㇏ 富田総務委員長と総会関係打合せ／誠貿易運輸
- 10日 ㇏ 定額減税説明／オンライン会議
- ㇏ 横浜港荷役振興／監査関係打合せ（石黒監査役）
- 13日 ㇏ 横浜港運協会、インナーハーバー検討部会／横浜港運会館
- ㇏ ローズホテルと総会業務打合せ／横浜港運会館
- 14日 ㇏ 広報委員会／ローズホテル横浜
- 15日 ㇏ 横浜港運協会、理事会・正副会長会／横浜港運会館
- ㇏ 神奈川港運協会、神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 17日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会総務委員会／横浜港湾人倶楽部
- 20日 ㇏ 東京みなと祭協議会、東京港港湾功労者表彰式／TKPガーデンシティ浜松町
- ㇏ 東京港開港記念祝賀会実行委員会。東京港開港記念祝賀会／TKPガーデンシティ浜松町
- 21日 ㇏ 横浜税関、大黒ふ頭蔵置許可にかかる打合せ／横浜港運会館
- 23日 ㇏ 定時総会、懇親会／ローズホテル横浜
- 24日 ㇏ 横浜港振興協会理事会、総会／ロイヤルホールヨコハマ

- ✚ 横浜港湾福利厚生協会理事会／山下厚生センター別館
- 27日 ✚ 横浜港運協会、顧問会／横浜港運会館
- 29日 ✚ 東京都港湾振興協会理事会／東京港湾福利厚生センター
- 30日 ✚ 三団体合同懇親会／ローズホテル横浜
- 31日 ✚ 神奈川港湾教育訓練協会通常総会／横浜港運会館
- ✚ 港湾貨物運送事業労働災害防止協会神奈川総支部通常総会／横浜港運会館
- ✚ 港湾貨物運送事業労働災害防止協会横浜支部通常総会／横浜港運会館
- ✚ 横浜港運協会 総務委員会／横浜港運会館

6 月

- 2日 ✚ 横浜市政政策経営局、横浜開港記念式典／横浜みなとみらいホール
- 3日 ✚ 横浜港湾福利厚生協会、港湾労働者供養祭／象の鼻パーク
- 4日 ✚ 東京港湾福利厚生協会、総会（懇親会）／東京港芝浦流通センター
- 5日 ✚ 第1日目：横浜港振興協会令和6年度新入社員研修会／波止場会館
- 6日 ✚ 第2日目：横浜港振興協会令和6年度新入社員等研修会／波止場会館
- ✚ 総務委員長と業務打合せ／華正樓新館
- 10日 ✚ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- ✚ 海事広報協会総会／大棧橋会議センター
- 11日 ✚ 東京港運協通常総会、懇親会／東京プリンスホテル
- ✚ 横浜清港会、理事会／ロイヤルホールヨコハマ
- 17日 ✚ 東京都港湾振興協会、通常総会、懇親会／経団連会館
- 18日 ✚ 横浜清港会、会員総会／ロイヤルホールヨコハマ
- 19日 ✚ 神奈川横浜港運協会 総会／ロイヤルホールヨコハマ
- ✚ 横浜港湾福利厚生協会総会／横浜港運会館
- ✚ 横浜港荷役振興 株主総会／横浜港運会館
- ✚ 飯塚会長と業務打合せ／ローズホテル横浜
- 24日 ✚ 総務・業務関係打合せ／ローズホテル横浜
- 25日 ✚ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部
- ✚ 関東運輸局海事振興部総会御礼／関東運輸局
- 26日 ✚ 総務打合せ 狩野税理士来会／横浜港運会館
- 27日 ✚ NACCSセンター第7次詳細仕様説明会／オンライン会議
- ✚ 飯塚会長 総務打合せ／内外日東

7 月

- 5日 ✚ 石黒相談役と業務打合せ／ペイシェラトンホテル
- 9日 ✚ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- ✚ 関野社長と理事会他事前打合せ／関野運輸
- 10日 ✚ 港湾貨物運送事業労働災害防止協会、令和6年度主要港督励巡視結団受入準備会議／横浜港運会館
- ✚ 飯塚会長と業務打合せ／品川プリンスホテル
- 12日 ✚ 理事会／横浜港運会館
- 16日 ✚ 広報委員会／ローズホテル

- 17日 ✚ 横浜港運協会 正副、理事会／横浜港運会館
- 18日 ✚ 港湾労災防止協会・主要港督励巡視結団式事前打合せ／横浜港運会館
- 19日 ✚ 関東地方整備局、CONPAS、コンテナ輸送に係る陸上の安全問題について／横浜港湾人倶楽部
- ✚ 飯塚会長プレスインタビュー（海事プレス）／内外日東
- ✚ 石黒相談役と業務打合せ／明正
- 22日 ✚ 関東運輸局自動車交通部、「国際海上コンテナの陸上輸送の安全確保のための関東地方連絡会議」／関東運輸局
- 23日 ✚ 港湾労災防止協会・主要港督励巡視結団式
- 24日 ✚ 内外日東、業務打合せ／横浜港運会館
- 26日 ✚ 海の日記念表彰式（関野社長）／横浜開港記念館
- ✚ 新旧三役懇親会／華正樓新館
- 31日 ✚ みなと祭り行事港湾実行員会、横浜開港165周年みなと祭優良海事関係者表彰式（矢吹海運、富島）／横浜大さん橋国際客船ターミナル「大棧橋ホール」

8 月

- 1日 ✚ 横浜市港湾局脱炭素化推進港湾協議会／産業貿易センター
- ✚ 関東運輸局藤田局長挨拶／関東運輸局
- 5日 ✚ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 21日 ✚ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部

9 月

- 2日 ✚ スピーチプラザ「私と港」／関内ホール
- 3日 ✚ 国際フレートフォワードーズ協会（JIFFA）／国際フレートフォワードーズ協会事務所
- 4日 ✚ 日本貿易関係手続簡易化協会（JASTPRO）理事会／オンライン会議
- 6日 ✚ 誠貿易運輸宮河社長業務打ち合せ来会／横浜港運会館
- 9日 ✚ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 10日 ✚ 関東地方整備局、講演会の打合せ／関東運輸局
- ✚ 横浜港湾福利厚生協会、横浜港関係合同慰霊祭事前打合せ／横浜港湾人倶楽部
- 12日 ✚ 安全衛生委員会、中村委員長、須藤副委員長安全祈願の打合せ／横浜港運会館
- 20日 ✚ 矢吹副会長と業務打合せ／矢吹海運
- ✚ 狩野税理士事務所訪問経理業務打合せ／横浜港運会館
- 24日 ✚ 講演会打合せ（会場設備等）（株）ケー・シー・エス来会／横浜港運会館
- 25日 ✚ 横浜港運協会、正副会長会・理事会／横浜港運会館
- 30日 ✚ 横浜港運協会、顧問会／横浜港運会館

10 月

- 2日 ✚ 65回「いそしぎゴルフ会」レイクウッドゴルフクラブ東OUT
- 7日 ✚ 業務委員会／横浜港湾人倶楽部
- ✚ 理事会、上半期決算打合せ／関野運輸

- 9日 ㇏ 理事会、上半期決算打合せ／内外日東
- 10日 ㇏ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部
- ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 11日 ㇏ 総務委員会、理事会／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 ㇏ 横浜マラソン2024交通規制に関する説明会／横浜港運会館
- 18日 ㇏ 第61回全国港湾労働災害防止大会／大田区民ホール
- 23日 ㇏ 広報委員会／オーシャンコマース社
- 28日 ㇏ 横浜ハーバーリゾート協会執行役員会／横浜港運協会
- 31日 ㇏ 公共交通推進委員会／万国橋会議センター

11 月

- 1日 ㇏ 横浜水協暴力団排除対策推進協議会／横浜水上警察
- 5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
- 6日 ㇏ 横浜港運協会正副会長懇親会／ベイシェラトン
- 7日 ㇏ 年末調整説明会／横浜中法人会
- 11日 ㇏ 横浜市湾審議会、事前説明／横浜港運会館
- 14日 ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 15日 ㇏ 賀詞交換会ご案内持参／港湾局
- 19日 ㇏ KCS、港湾物流DXセミナー打合せ／横浜港運会館
- 20日 ㇏ 横浜港運協会、正副会長会、理事会／横浜港運会館
- 21日 ㇏ 横浜港荷役振興中間決算報告／藤木企業会議室
- 25日 ㇏ 横浜市港湾審議会／ロイヤルホールヨコハマ
- ㇏ 関東地方整備局、賀詞交換会ご案内持参／第2合同庁舎
- 26日 ㇏ 港湾物流DXセミナー、サイバーポート、CONPAS説明会／横浜港運会館
- ㇏ 港湾物流DXセミナー意見交換会／華正樓

12 月

- 2日 ㇏ 横浜エゼント会忘年懇親会／ホテル・ニューグランド
- ㇏ 国際フレートフォワダーズ協会（JIFFA）／FIATA E B/L関係業務打合せ
- 3日 ㇏ 横浜商工会議所、令和6年叙勲等各賞受賞祝賀会／横浜ベイシェラトンホテル&タワーズ
- ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- ㇏ 地区団体交渉委員会（全横浜港湾）／横浜港運会館
- 4日 ㇏ 安全衛生委員会／横浜港湾人クラブ
- 5日 ㇏ 横浜市港湾局、横浜港脱炭素化推進港湾物流協議会／帆船日本丸・横浜港博物館 訓練センター会議室
- ㇏ 金子国複合輸送委員長とFIATA関係打合せ／横浜港運会館
- 6日 ㇏ 早稲田大学佐々木教授、講演会講師の御礼／早稲田大学
- 10日 ㇏ 関東運輸局海事振興部、褒章関係打合せ／関東運輸局
- 11日 ㇏ ローズホテルと賀詞交換会打合せ／横浜港運会館
- ㇏ 狩野会計事務所、業務打合せ／狩野会計士事務所
- 13日 ㇏ 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
- 18日 ㇏ 横浜港運協会、正副会長会、理事会／横浜港運会館
- ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 20日 ㇏ 正副会長・理事会・各委員会合同懇親会／華正樓新館
- 25日 ㇏ 関東地方整備局、CONPASに係る搬入票の事前照会に向けた試験運用について打合せ／オンライン
- 26日 ㇏ 関東運輸局年末の挨拶／関東運輸局
- ㇏ 横浜港運協会、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。2025年、いわゆる「団塊の世代」800万人が75歳以上となり、国民の5人に1人が後期高齢者になるという「2025年問題」と2018年に経済産業省が「DXレポート」内で提示された「2025年の崖」という大きな転換期を迎えます。少子高齢化による労働力不足や社会保障の増大、既存システムのブラックボックス状態の解消など、様々な課題が現実のものとなりつつあります。物流業界では2024問題が注目され、対策を立てた企業も多いですが、2025年問題はDXの推進を求めていくメッセージが強く打ち出されたもので、DX推進が2024年問題の解決につながる可能性もあります。物流自体は増加傾向で、今後成長する可能性

が十分あり、どちらの問題も解決することで、ピンチをチャンスに変えていくだけのポテンシャルが秘められていると言えるでしょう。今年がどのような年になるのか、干支である「乙巳（きのと・み）」から考えてみましょう。

乙巳の年は、成長と結実の時期となる可能性が高く、「乙」は成長途中の状態を表し、「巳」は植物が最大限まで成長した状態を意味します。この組み合わせは、これまでの努力や準備が実を結び始める時期を示唆しています。年内には具体的な成果が現れ始め、中には大きな成果を手にする人もいるでしょう。しかし、全ての人が同じペースで結果を得られるわけではありません。成長の速度は人それぞれであり、中には時間が掛かる人もいます。どんなに困難に直面しても「蛇に睨まれた蛙」のように萎縮することなく、チャンスがあれば「長蛇を逸する」ことなく、ひとたび目標を定めたならば「竜頭蛇尾」に終わることがないように、健康に留意しつつ、充実した1年になるように課題に立ち向かい、解決策を求めて努力することで、必ずやその先には新たな道が開けてくるはずです。挑戦を恐れず、常に進化し続ける物流業界を盛り上げていきましょう。

いそしぎ

vol.
134

2025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)



香林寺（神奈川県川崎市）（左下）

大永5年（1525年）、川崎市多摩区、仙谷山寿福寺の第七世・南樹法泉和尚によって開山された禅宗の寺。臨済宗建長寺派に属し、本尊は十一面観世音菩薩像。香林寺には、江戸時代後期から観世音御夢想最勝散という薬が作られていて、その効能書きを刻んだ木版が残されている。また、香林寺五重塔は、臨済宗寺院の境内に建立された禅宗様の新塔で、全て禅宗様建築で統一された塔で、わが国唯一のもの。

称名寺（横浜市金沢区）

現存する日本最古の武家文庫といわれる「金沢文庫」と金沢北条氏の菩提寺の「称名寺」。

「称名寺」（寺号は金沢山（きんたくさん））といい、鎌倉幕府執権の北条氏一族の金沢実時が開基とされ、その後も金沢北条氏の菩提寺として発展した。仁王門を通った先にある称名寺庭園は、浄土思想に基づいて造園され、四季を通して多くの観光客が訪れる美しい日本庭園で、特に秋の紅葉の季節がお勧め。

