

いとしぎ

JUL. 2025



京浜海運貨物取扱同業会 会報

Vol.
135

いそしぎ

京浜海運貨物取扱同業会 会報

JUL. 2025 vol. 135

(表紙写真)
横浜 山下公園 水の守護神像



C O N T E N T S

〔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思疎通を図り、同業会の社会的責任の向上を期す

巻頭言

1

京浜海運貨物取扱同業会 会長

飯塚 利信

第 78 期定時総会報告

2

京浜海運貨物取扱同業会

ご挨拶 関東運輸局 局長
関東地方整備局 副局長
東京都港湾局 局長
横浜市港湾局 港湾物流部長
川崎市港湾局 局長

藤田 礼子
森 信哉
田中 彰
竹内 紀充
森 賢一

役員一覧表組織図

日本海運貨物取扱業会

ご挨拶 国土交通省 港湾局 港湾経済課長 澤田 孝秋
国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課 専門官 吉田 智史

役員一覧表組織図

人事

16

港湾局・関東運輸局・東京都港湾局

FIATA 報告

19

2025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

委員会報告

24

業務委員会

Cyber Port 「体験ワークショップを開催いたしました」
ホームページ開設のご案内（日本海運貨物取扱業会）

随筆

28

【釣行レポート】18名で楽しむ“午後アジ”釣り

株式会社 石川組 総務部 部長
中島 修

井伊直弼 ～翻弄された生涯とその実像～

株式会社 北村回漕店 海貨事業部 通関・業務部
富田 巧

海貨業界トピックス

33

国内運輸規制・政策

- 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
- Cyber Portに海外でのトラッキング機能実装
- 国交省、多文化・強靱化実証に4件選定
- サイバーポートの運用で作業時間35～37%削減 国交省調査
- 横浜港コンテナ輸送効率化検討会がCONPAS搬入情報事前照合機能運用へ
- サイバーポート、モバイルで搬入票を入力可能に機能追加
- CONPAS、南本牧で5月からすっぽかしなどにペナルティ導入
- 国交省、CターミナルのCNP認証制度を創設
- サイバーポート、6月から実入コンテナの搬出入手続きが処理可能に
- 関東地整局、横浜港本牧ふ頭BCでCONPAS常時運用開始へ
- サイバーポート、新バージョンのAPI仕様公開
- 国交省、港湾/広域港湾BCP策定ガイドライン公表

海外運輸規制

- USTRが海事産業の中国支配を通商法第301条対象に
- WSCがIMDGコード改正で木炭の輸送安全対策に注意喚起

- 中国、危険物運送安全規則で入港24時間前に危険物持込書提出
- 米艦船のパナマ運河通航優先度を最適化
- USTR、中国船の入港に最大100万ドル、中国建造船に最大150万ドル課徴案
- 米国の中国建造船への課徴金で台湾、韓国船社に利益
- USTRの中国関連船舶への高額入港料巡るパブコメ、多くが反対意見
- IMO FAL 49で海上貿易デジタル化推進を議論
- 米下院に貨物留保法強化法案 運輸省の全貨物を米国籍船積みに
- IMO総会で2027年末までに海上デジタル化戦略の作業計画
- 中国建造船の米国追加入港料 ZIM、CMA CGMなど特定船社に負担集中
- CK Hutchinsonのパナマ権益売却、中国当局が独禁で捜査開始
- パナマ会計監査局、21年のCK Hutchinson契約を不当契約の疑いで提訴
- 米議会に超党派でSHIPS法案再提出
- MARPOL条約規制で地中海・黒海全域がSOx排出管理エリア
- WSC、USTRに自動車船料金措置に懸念を表明 30～60日のパブコメ要求
- FMCが旗国慣行で調査
- 米議会下院で中国の世界港湾への影響監視する法案を可決
- 印向け・積み替え貨物のマニフェスト規則改正
- UNCITRAL、全輸送モードの運送状の価値証券化で最終草案

通関

- 韓国とベトナムが昨年暮れにAEO MRA 貿易円滑化に貢献期待
- 韓国税関がモバイル輸入検査、通関手続き1～2時間短縮

荷主・貿易

- 非有害輸出入e-wasteが1月1日から規制対象に
- WTOとWCOが貿易、税関関連問題で連携強化
- 今後3年間で最も重視する輸出先で米国が急増—ジェトロが調査結果
- 韓国貿易協会、中小企業輸出支援で9船社・22航路のスペース確保
- WTOが25年の世界貿易量1.5%減予測
- 日タイEPAのe-COで対日輸出で試験運用
- 輸出・海外取引中小企業の43%が米関税政策の影響 中小機構調査

ITシステム/スマートポート

- 福岡市港湾空港局、HiTSがCyberPort、Colinsと連携開始
- CyberPort、Colins対象ターミナルが拡大
- トレードワルツ、日伯間貿易電子化でNTT DATA BSと覚書

フォーワーディング

- KORAIL、中国経由で韓国から中央アジアへ複合輸送に成功
- ANL/Aurizonがダーウィン—ヘアデレードでランドブリッジ輸送
- ラオスTDPとマレーシア・ベナン港がSea & Rail複合一貫輸送で戦略提携

港湾・ターミナル

- JICA/インドネシア政府がパティンバン港開発で円借款貸付契約調印
- MAWANI・DP World、ジェダ港近代化工事が完了
- 中国独禁当局がCK HutchinsonのCT売却で調査開始

東京港

- 東京都港湾局、Container Vision 2050策定へ意見募集
- 24年東京港速報、外貿コンテナ取扱は2.1%増の417万TEU
- 関東地整局東京港湾事務所が中防外CTと臨港道路整備に37.8億円計上

横浜港

- 横浜市港湾局、新本牧や本牧再整備など25年度予算案を発表
- W. Wilhelmsen、横浜港でバイオ燃料400MT初のバンカリング
- 横浜港24年コンテナ取扱量、2年連続で300万TEU超え、T/Sが66.4%増加
- 横浜港CNPサステナブル金融FWの第1号はダイターの電動タグ
- 横浜港、ブルーカーボン創出プロジェクトを開始
- 横浜港脱炭素化推進計画で次世代船舶燃料普及
- YKIP、25年度に湾内パージ支援プログラム新設
- 横浜市、サイバー攻撃に対策講じる連絡会を発足

川崎港

- CNPファイナンスのフレームワーク策定 川崎市
- 川崎港の24年のコンテナ取扱量10.2万TEU
- 関東地整局/京浜港湾事務所、横浜港CT再編整備と川崎港臨港道路整備
- 川崎港にONEの日韓改編JK1の第1船が初寄港

月誌

52

1～6月分

〈巻頭言〉

京浜海運貨物取扱同業会 会長 飯 塚 利 信



暑中お見舞い申し上げます。

日頃より、会員店社並びに関係行政機関の皆様には、当会の取り組みに特段のご理解とご協力を頂きまして深く感謝申し上げます。

過日開催されました京浜海貨第78期定時総会において、2期目の会長職を仰せつかりました飯塚でございます。

微力ではありますが、海貨同業会の更なる発展のため、皆様方のお力添えを頂きながら、全力を尽くす所存ですので、引き続きご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

まずは、皆様も既にご承知おきのとおり、昨年度、株式会社石川組の石川隆義様と株式会社富島の八木庄三郎様が逝去されました。

当京浜海貨同業会を長きにわたりお支え頂き、多大なるご貢献をしていただきました大先輩である、お二方のご功績を偲び、謹んで哀悼の意を表します。

さて、価格の高騰や備蓄米の放出など、米をめぐる動向が連日報道をされ、令和の米騒動と称される昨今ですが、国際海上コンテナを扱う私どもの業界においては、依然として人手不足、燃料費の高騰、環境規制の強化、労働環境悪化の他に、港湾の混雑、輸送の遅延等、課題が山積しております。

政府は本年6月、今後の重要政策の方向性を示す「経済財政運営と改革の基本方針2025」（骨太方針2025）を閣議決定しましたが、この基本方針では、2030年度までの「集中改革期間」における物流革新に向け、次期「総合物流施策大綱」に基づき、物流拠点・ネットワークの機能強化、物流DX・標準化等の推進が掲げられておりますので、私どもの業界といたしましても常に関心を持っていかなければいけないと考えております。

このような情勢のもと、京浜港におきましては、これまでも国際コンテナ戦略港湾として、国、港湾管理者、港湾運営会社での「集貨」「創貨」「国際競争力の強化」に係る課題に会員皆様の協力を得ながら取り組んで参りましたが、今後は、政府の重要政策でもあるこの骨太方針2025に基づいた取り組みが加速度的に進められてくると思われれます。

当会としましては、国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築するなかで、本年度におきましても、当会会員の相互扶助を理念に掲げ、第78期定時総会で承認された事業計画と各種委員会の活動方針に基づき、その歩みを止めることなく、海貨業界の発展のため前進していく所存ですので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

結びに、今後も更なるご理解と、ご支援、ご協力を重ねてお願い申し上げ、ご挨拶とさせていただきます。



第78期定時総会



第78期定時総会が、去る5月23日(金)午前11時30分より「ローズホテル横浜」において、会員総数97名中67名(委任状36名含む)の出席を得て開催されました。

総会は飯塚会長の挨拶の後、当業会規約第15条第2項に基づき会長が議長に選任され、議案の審議に入りました。

- 第1号議案 令和6年度事業報告承認の件
- 第2号議案 令和6年度収支決算書承認の件
- 第3号議案 剰余金処分(案)承認の件
- 第4号議案 令和7年度事業計画(案)承認の件
- 第5号議案 令和7年度収支予算(案)承認の件
- 第6号議案 役員選任の件

以上の議案について、事務局より詳細に説明した後、議長がこれを諮りすべての議案が原案通り承認されました。

なお、第6号議案の役員の選任の件では、新たな執行部体制となる役員が別添名簿（8ページに掲載）の通り選任されました。

承認された「令和7年度事業計画」では、次の事業に積極的に取り組むこととしている。

1. 京浜港における集貨・創貨・国際競争力強化への取り組み
2. 港湾電子化（NACCS、サイバーポート）への取り組み
3. 国際的規制による輸送の安全確保の取り組み
4. 労働災害防止活動への取り組み
5. 会報「いそしぎ」による広報活動への取り組み
6. 各種委員会活動の取り組み

この後引き続き、正午より同ホテルに於いて、多数の来賓のご臨席と会員のご出席を頂き懇親会を開催しました。

懇親会は飯塚会長の主催者挨拶に続き、ご来賓を代表されて、藤田 礼子 国土交通省関東運輸局長、森 信哉 国土交通省関東地方整備局副局長、田中 彰 東京都港湾局長、竹内 紀充 横浜市港湾局港湾物流部長、森 賢一 川崎市港湾局長の皆様より別掲のとおりご祝辞を頂戴し、続いて関野副会長からご来賓及び会員の皆様に対し御礼のご挨拶の後、乾杯のご発声を皮切りに懇談にはいり、午後1時、辻副会長の中締めのなか盛会のうちに懇親会が閉会となりました。

京浜海運貨物取扱同業会 第七十八期定時総会懇親会 次第				
一、開会	一、挨拶	一、来賓挨拶	一、乾杯	一、懇親
京浜海運貨物取扱同業会 会長 飯塚利信	京浜海運貨物取扱同業会 会長 飯塚利信	国土交通省関東運輸局 局長 藤田 礼子様 国土交通省関東地方整備局 副局長 森 信哉様 東京都港湾局 局長 田中 彰様 横浜市港湾局 港湾物流部長 竹内 紀充様 川崎市港湾局 局長 森 賢一様	京浜海運貨物取扱同業会 副会長 関野 治夫	京浜海運貨物取扱同業会 副会長 辻 克行





乾杯 関野副会長



中締め 辻副会長

ご挨拶

国土交通省 関東運輸局 局長 藤田 礼子



本日は、京浜海運貨物取扱同業会定時総会懇親会にお招きいただき、ありがとうございます。

先ほど、定時総会が滞りなく終了されたとのこと、誠にありがとうございます。

飯塚会長をはじめ、ご列席の皆様方には平素より国土交通行政に御理解・御協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

港湾は我が国の物流や貿易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最重要港湾です。

京浜港の皆様は、様々な外的要因による貨物取扱量増減の中においても、物流を途絶えさせることなく、我が国の国民生活や社会経済を支えて下さっていることに深く敬意を表する次第です。

さて、関東運輸局では、今年から海事産業3つの柱として「人材の確保・育成」、「情報発信の強化」、「多様な関係者と連携した取り組み」に取り組んでおります。

1本目の「人材の確保・育成」ですが、海事産業、とりわけ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。その原因の一つとして、港湾地区という日常生活で直接目に触れる機会がない場所での業務のため、業種としての認知度が低いことがございます。

このため関東運輸局では積極的に目に触れる機会を作り、海事産業が工業高校生の就職先として認知されることを目的として、関東甲信越 機

械工業教育研究会という10都県の工業高等学校校長及び教員が所属する団体と初めて連携し、6月27日に、教職員向けの業種説明会を実施いたします。この場で出前講座や現場見学会の開催も働きかけて参りますので、今後、皆様のご協力をお願い申し上げます。

2本目の「情報発信の強化」ですが、港運事業者の皆様からのご協力をいただき、6種類の港湾作業別動画を制作し、本年2月に関東運輸局公式YouTubeチャンネルにて公開しました。視聴数は合計で8000回を超え、順調に伸びていますが、今後も引き続き動画紹介用パンフレットなどを活用しながら、広報して参ります。

また、本年1月に開設した関東運輸局「X」でも動画を広報しましたが、YouTube、XなどSNSは若者や就活者への訴求力が高いため、今後も積極的に活用し、一般国民の認知度向上に努めて参ります。併せて皆様からもフォローやリポストなどしていただければ、幸いです。

3本目の「多様な関係者と連携した取組」ですが、関係者の皆様の思いやご意見をいただく機会は大変重要です。

先日、国土交通省港湾局が東京港、横浜港の各港湾運送事業者の皆様との意見交換会を開催し、関東運輸局も出席しましたが、今後も勉強会など通じ関係者の皆様のご意見等を直接お伺いする場を設け、関東運輸局の各種施策に反映できるよう取り組んで参ります。

結びとなりますが、京浜海運貨物取扱同業会と、京浜港の更なる発展、ご列席の皆様方の益々のご繁栄とご健勝を祈念し、私からのご挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございます。

ご挨拶

国土交通省 関東地方整備局 副局長 森 信 哉



只今ご紹介を賜りました関東地方整備局の森でございます。

飯塚会長をはじめ、京浜海運貨物取扱同業会の皆様におかれましては、常日頃より、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、厚く御礼を申し上げます。

関東地方整備局では、港湾の競争力強化、港湾物流の効率化に向けて、ハード・ソフトの両面から取組み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、岸壁延長1,000mのコンテナターミナルの整備を実施しております。また、本牧ふ頭において、D5ターミナルの岸壁や荷さばき地を今年度中には部分的に利用できるよう再編整備を進めております。

加えて、東京港においては、中央防波堤外側地区に水深-16mの耐震強化岸壁を有するコンテナターミナル「Y3」を整備しており、川崎港においては、川崎港東扇島水江町地区において約3kmの臨港道路の整備を実施しております。

このような整備を通じて、船舶の大型化や取扱貨物量の増大等に対応し、国際コンテナ戦略港湾である京浜港の更なる国際基幹物流ネットワークの強化を目指して参ります。

ソフト面においては、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の取組みを進めております。特に、ターミナル周辺での待機時間解消やターミナル内の荷

役効率化を目指して運用中の「CONPAS」と、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」の利用拡大に取り組んでおります。

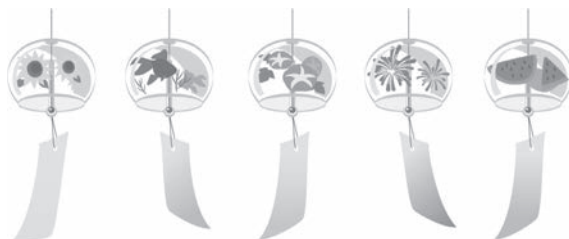
特に「CONPAS」は、2021年3月より横浜港・南本牧ふ頭で常時運用を開始しており、今年度からは、予約枠の適正利用に向けた措置を導入するなど、より使いやすい環境の整備に努めております。

また、「CONPAS」機能の一つである搬入票の事前照合に関しては、搬入票を作成する上で「Cyber Port」との連携が必要となることから、昨年11月と今年3月に、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「Cyber Port」の利用画面や利用効果等を体感していただきました。今年度につきましても、体験型の取組みや、搬入票事前照合の試験運用を通じ、「CONPAS」機能の着実な実装を進めて参ります。

この他、関係者との協力の下、東京港も含め、常時運用を行うターミナルを拡大しつつ、利用者拡大に取り組んで参ります。

これらの取組みにあっては、海運貨物取扱業を営む皆様のご理解とご協力が欠かせません。引き続き、港湾物流の効率化・生産性向上に向け、皆様のお知恵を拝借しながら、「CONPAS」や「Cyber Port」の効果を最大限発揮できるよう、今後の取組みを一層深化させていきたいと考えております。どうか、引き続きのご支援・ご協力を賜りますよう、何卒、宜しくお願い申し上げます。

結びになりますが、貴会並びに本日お集まりの皆様の益々のご発展、ご活躍を祈念し、挨拶とさせていただきます。



ご挨拶

東京都港湾局

局長 田 中 彰



ただいまご紹介をいただきました、東京都港湾局長の田中でございます。

京浜海運貨物取扱同業会の第78期定時総会が滞りなく終了されましたことを心からお慶び申し上げます。

また、会員の皆様方には、平素より京浜港を御利用いただくとともに、京浜港の振興と運営に御理解と御協力を賜り、改めて厚くお礼申し上げます。

東京港におきましては、取扱貨物量に対して施設処理能力が大幅に不足していることから、ハード・ソフト両面で機能強化を進めております。

ハード面では、中央防波堤外側Y3コンテナターミナルの早期整備を目指すとともに、青海コンテナふ頭や大井コンテナふ頭などの再編整備に取り組んでまいります。

ソフト面では、国と連携し、CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の拡大に取り組むなど、港湾物流の効率化に積極的に取り組んでおります。

また、東京港が将来にわたり、日本経済を牽引する物流の要としての役割を果たし続けるため、都は昨年3月、2050年の将来像やその実現に向けた戦略を指し示す「Tokyo Container Vision 2050」^{ニゼロ ヨーゼロ}を策定いたしました。

東京港が引き続き、グローバルサプライチェーンの中核として、その役割を担い続けられるよう、コンテナターミナルの機能強化やDXの推進などの戦略に基づき、具体策を戦略的に展開してまいります。

引き続き、皆様方の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びになりますが、貴同業会並びに会員皆様の益々の御発展と御繁栄、御健勝を祈念申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。

本日は、誠にありがとうございます。

ご挨拶

横浜市港湾局

港湾物流部長 竹 内 紀 充



京浜海運貨物取扱同業会並びに会員の皆様におかれましては、日頃から横浜港の振興に多大なる御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

先日、2024年の横浜港統計速報がまとまりました。コンテナ取扱個数は2年連続で300万個を超え、前年比1.8%増の308万個となり、直近10年間で最多となりました。特に外貿コンテナの取扱個数が前年比2.6%増と好調であり、横浜港で積み替える外貿トランシップコンテナが前年比66.4%増の25万個と大幅に伸びました。これもひとえに、皆様の日頃の御尽力により、横浜港を支えていただいた賜物であると改めて実感しております。

今年2月には、約4年ぶりに欧州航路が開設されました。横浜港では、国際コンテナ戦略港湾の競争力強化に向けて、基幹航路の維持・拡大を積極的に進めており、今回の欧州航路の開設が、アジアにおける横浜港のハブ機能の強化となり、我が国の円滑な物流の確保につながるものと期待しています。

2025年度も引き続き、国と連携しながら、「国際コンテナ戦略港湾」として、政策を進めていきます。コンテナ取扱機能の強化を図るため、新本牧ふ頭の整備を推進するとともに、南本牧ふ頭MC1~4のコンテナターミナルの背後地の整備、本牧ふ頭D5コンテナターミナルの再整備を行ってまいります。

今後も、横浜港が選ばれ続けるためには、脱炭素化の取組も大変重要です。横浜港が先導的な役割を担い、国や事業者の皆様と、次世代エネルギー（水素、メタノール、アンモニア、合成メタン

等)による船舶や臨海部産業のエネルギー転換の促進、グリーン電力供給拠点形成に向けた検討を進め、2050年の脱炭素社会の実現を目指し、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まいります。2027年には、気候変動の解決に向けて、環境先進都市・横浜から起こすアクション「GREEN×EXPO 2027」を横浜の上瀬谷で開催します。地球環境を次世代へと引き継いでいくことの大切さが、多くの皆様に共感され、「地

球と生きる準備」を始めるきっかけとなるようなGREEN×EXPOを目指してまいりますので、皆様の御協力を賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

結びになりますが、京浜海運貨物取扱同業会の益々の御発展と皆様の御健勝を心からご祈念申し上げます。

【写真・代読】港湾物流部長 竹内紀充様

ご挨拶

川崎市港湾局

局長 森 賢 一



本日は、第78期定時総会の開催、誠におめでとうございます。

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、発展に多大なる御支援、御協力を賜り、心より感謝申し上げます。

現在、米国・トランプ政権による高関税政策の影響が世界中に広がり、日本においても為替の変動、原油価格や物価の上昇、さらには輸出入にまで多大な影響を及ぼしております。このように、先行きの不透明感や不安感が高まっている状況下においても、海運貨物の輸送の維持に御尽力いただいた物流関係者の皆様に、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

さて、川崎港のコンテナ取扱貨物量ですが、今年に入ってから回復の兆しが見え始めております。今後、貨物量の増加に転じられるよう、官民一体となってポートセールスを推進してまいりますので、引き続きの御協力をお願い申し上げます。

臨海部を活性化する取組として、戦略的な産業集積と基盤整備につきましては、長年川崎の産業を支えてきたJFE高炉跡地である扇島地区先導工

リアの令和10年度の一部土地利用開始に向け、水素供給拠点や高度物流拠点の形成を進めるとともに、必要となる道路や港湾施設の整備のほか、各種インフラに関する内容等を示した基本計画の策定に向けた取組を進めてまいります。

また、南渡田地区におきましては、令和9年度の北地区北側のまちびらきに向け、インフラ整備や戦略的な企業誘致等を進めるとともに、早期事業化を図るため、事業ステップや土地利用の方向性等をまとめた事業推進計画を策定するなど、引き続き、大規模な土地利用転換の取組を進めてまいります。

港湾物流拠点の形成につきましては、国際戦略港湾である京浜港の一翼を担う川崎港について、荷役の安定性・確実性の確保による更なる利用促進を図るため、ガントリークレーンや荷さばき地の計画的な更新などに取り組んでまいります。

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。

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ますので、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、京浜海運貨物取扱同業会の益々の御発展と会員各位の御健勝を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

京浜海運貨物取扱同業会役員一覧表

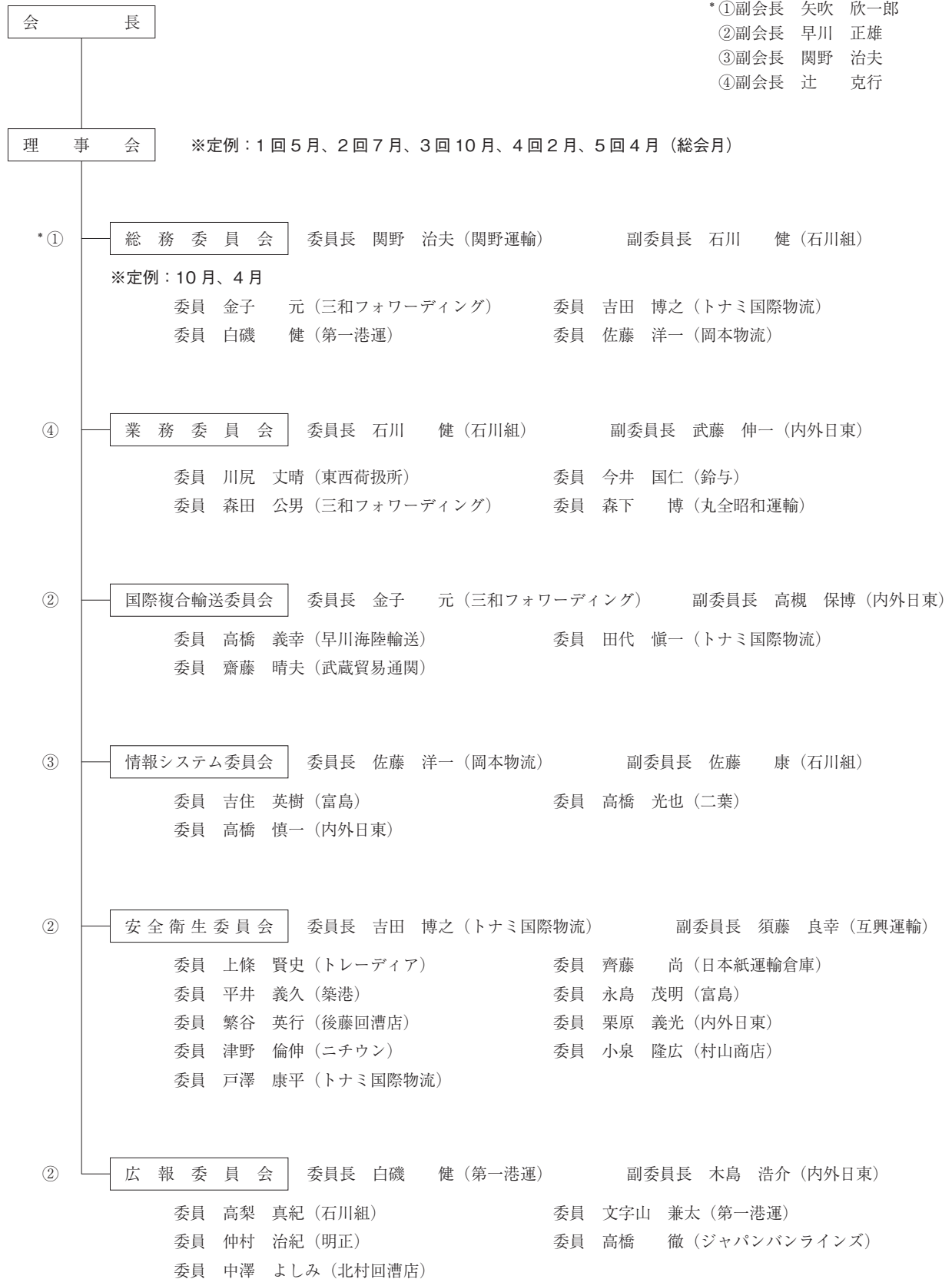
令和7年5月23日現在(会員数:97社)

役 職 名	氏 名	会 社 名	備 考
会 長	飯 塚 利 信	内 外 日 東 株 式 会 社	総 務 委 員 長
副 会 長	矢 吹 欣 一 郎	矢 吹 海 運 株 式 会 社	
同	早 川 正 雄	早 川 運 輸 株 式 会 社	
同	辻 克 行	株 式 会 社 北 村 回 漕 店	
同	関 野 治 夫	関 野 運 輸 株 式 会 社	
専 務 理 事	岡 村 清 二	一 事 務 局 一	
常 務 理 事	島 田 博 昭	一 事 務 局 一	
理 事	白 磯 健	第 一 港 運 株 式 会 社	
同	野 津 正 恒	株式会社ダイトーコーポレーション	
同	鈴 木 謙 蔵	株 式 会 社 二 葉	
同	徳 橋 三 郎	互 興 運 輸 株 式 会 社	広 報 委 員 長
同	石 川 健	株 式 会 社 石 川 組	
同	渡 辺 浩 道	丸 全 昭 和 運 輸 株 式 会 社	
同	石 黒 健 太 郎	株 式 会 社 明 正	
同	小 森 裕 志	三 菱 倉 庫 株 式 会 社	
同	佐 藤 建	株 式 会 社 日 成	
同	山 田 隆	日 本 紙 運 輸 倉 庫 株 式 会 社	
同	角 田 信 雄	株 式 会 社 日 本 運 搬 社	
同	佐 藤 洋 一	岡 本 物 流 株 式 会 社	
同	大 野 敏 男	株 式 会 社 大 森 廻 漕 店	情 報 シ ス テ ム 委 員 長
同	藤 木 幸 三	株 式 会 社 三 協	
同	金 子 元	三和フォワーディング株式会社	
同	赤 澤 紀 之	タ カ セ 株 式 会 社	
同	吉 田 博 之	ト ナ ミ 国 際 物 流 株 式 会 社	
同	八 木 順 子	株 式 会 社 富 島	
同	赤 羽 正 光	株 式 会 社 宇 徳	
同	古 別 府 和 則	株式会社ユニエックスNCT	
監 事	宮 河 大 輔	誠 貿 易 運 輸 株 式 会 社	
同	羽 澤 哲 朗	ト レ ー デ ィ ア 株 式 会 社	国 際 複 合 輸 送 委 員 長
相 談 役	木 島 勲	内 外 日 東 株 式 会 社	
同	石 黒 明 博	株 式 会 社 明 正	
顧 問	早 川 久 雄	早 川 運 輸 株 式 会 社	安 全 衛 生 委 員 長

役員総数 32名 (理 事 27名、監 事 2名、相談役 2名、顧問 1名)

京浜海運貨物取扱同業会組織図

令和7年6月1日現在



第78期定時総会



第78期定時総会が、去る6月27日(金)午後12時30分より「ローズホテル横浜」において、役員総数34名のうち23名の出席を得て開催されました。

総会は飯塚会長の挨拶の後、当業会規約第12条2項に基づき会長が議長に選任され、議案の審議に入りました。

- 第1号議案 令和6年度事業報告承認の件
- 第2号議案 令和6年度収支決算書承認の件
- 第3号議案 剰余金処分(案)承認の件
- 第4号議案 令和7年度事業計画(案)承認の件
- 第5号議案 令和7年度収支予算書(案)承認の件
- 第6号議案 役員の任期満了に伴う改選の件

以上の議案について、事務局より詳細に説明した後、議長がこれを諮りすべての議案が原案どおり承認されました。

なお、第6号議案の役員の改選については、別添の名簿(14ページに掲載)のとおり選任されました。また、総会後における各地区推薦理事の交替については、今後各地区からの報告を持って、本日に遡り選任をする旨承認されました。

「令和7年度の事業計画」では、次の事業に取り組むこととしている。

1. 国際間物流における集貨・創価・国際競争力の強化への取り組み
2. 港湾電子化（NACCS、サイバーポート）への取り組み
3. 国際的規制による輸送の安全確保の取り組み
 - （1）国際条約に基づく安全輸送確保への対応
 - （2）国際海上コンテナの陸上輸送における安全確保等への対応
4. ホームページを活用した広報活動への取り組み
5. 各種委員会活動の取り組み
6. 組織拡大の取り組み

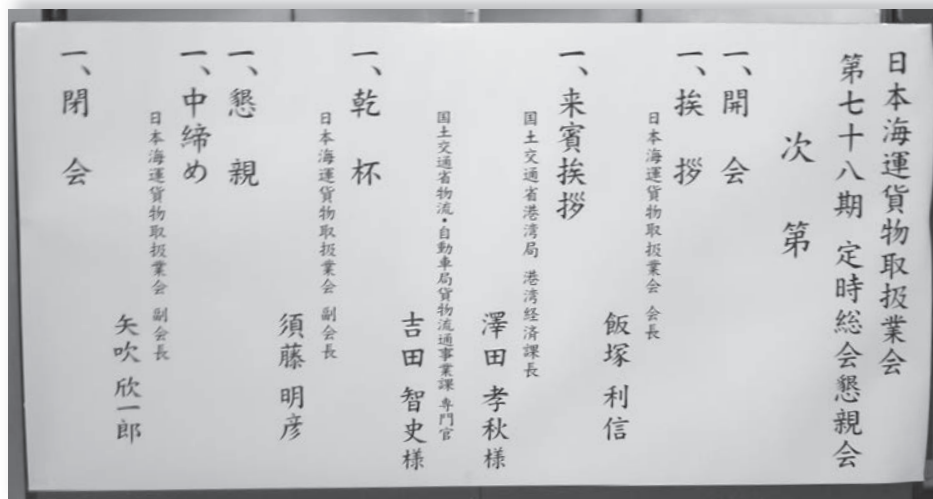
引き続き、午後1時より同ホテルにおいて、多数の来賓のご臨席と会員のご出席を頂き、懇親会を開催しました。

懇親会は、飯塚会長の主催者挨拶に続き、ご来賓を代表されて、澤田 孝秋 国土交通省港湾局港湾経済課長及び吉田 智史 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課専門官からご祝辞をいただきました。

続いて須藤副会長からご来賓及び会員の皆様に対し御礼のご挨拶の後、乾杯のご発声を皮切りに懇談に入り、午後2時、矢吹副会長の中締めの中なか盛会のうち懇親会の閉会となりました。



飯塚会長



乾杯 須藤副会長



中締め 矢吹副会長

ご挨拶

国土交通省 港湾局

港湾経済課 課長 澤 田 孝 秋



本日は、日本海運貨物取扱業会第78期定時総会が滞りなく行われ、このように総会後の懇親会が盛大に開催されますことをお祝い申し上げます。

また、皆様方には平素より、港湾行政の推進にご理解とご協力を賜っておりますことに、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

さて、社会全体を見渡してみますと、ウクライナや中東などの国際情勢は依然として混迷している中、アメリカのトランプ政権が打ち出した関税政策が、国際物流にどのような影響を及ぼすのか、

慎重な見極めが必要になっております。

このような中、我が国企業のサプライチェーンの強靱化は極めて重要な課題です。国際基幹航路の維持・拡大に向け、「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組をはじめとする「国際コンテナ戦略港湾政策」を、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いく必要があります。集貨・創貨の面については、海外からLCL・混載貨物を集め、日本で再混載して仕向けていく、いわゆる「リコンソリ」を日本に定着させていくための取組についても推進して参ります。

港湾の競争力強化のためには、生産性の向上も重要な要素の1つです。国土交通省では、「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組として、コンテナターミナルの生産性向上や労働環境改善に資する様々な取組を行っております。この一環として、大阪港、神戸港および横浜港では、コ

シテナターミナルゲート前の混雑解消に向けたシステムであるCONPASの運用を行っております。本年2月には、搬入票の電子化による搬入情報の事前照合機能の実証を実施しましたが、こうした機能強化により、海運貨物取扱業者様を含めた幅広い利用者にとって利用価値の高いシステムとなるよう、引き続き取組を進めて参ります。

更に、民間事業者間の港湾物流手続を電子化する「サイバーポート（港湾物流分野）」は令和3年4月の運用開始から5年目を迎えました。一昨年にはNACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）との直接連携を開始するなど利便性向上を進め、多くの海運貨物取扱業者様にも利用登録を頂いておりますが、引き続き機能改善や利用促進に取り組んで参ります。

加えまして、港湾運送事業者の皆様のご協力の下、本年1月に実施した実態調査の結果を踏まえ、「港湾運送の魅力の発信」、「取引環境の改善」、「安全性向上・労働環境の改善」を柱とする、今後3年間程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた『港湾労働者不足対策等アクションプラン2025』を策定し、本日6月27日に公表しました。

国土交通省港湾局としましては、我が国の海上物流が更に飛躍できるよう、皆様方と共に力強く前進して参りたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

最後になりますが、日本海運貨物取扱業会の今後ますますのご発展とご健勝を祈念致しまして、私の挨拶とさせていただきます。

ご挨拶

国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課
専門官 吉田 智史



日本海運貨物取扱業会の第78期定時総会が滞りなく終了されましたことを心よりお祝い申し上げます。

日本海運貨物取扱業会及び会員の皆様方におかれましては、日本の国際物流を支え、日本経済や国民生活の安定に貢献いただいていることに、心から敬意を表します。

また、日頃より国土交通行政に対しご理解及びご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

国際物流を巡っては、世界各地で収まらない紛争に加え、米国の関税措置の発表もあり、先行きを見通すことが難しい状況となっております。

米国の関税措置については、物流事業者等の皆さまから影響についてアンケートにご協力いただいたところ、現時点で事業への顕著な影響や混乱は認められないものの、将来的な輸送需要の減少を懸念する声などを頂きました。

物流業界を所管する国土交通省としても、引き続き、今般の関税措置に関する情報収集に努め、皆様への情報提供に努めたいと思います。

国内の輸送に関しては、物流の持続的成長を図るため、2025年4月から施行された改正物流法に基づき、荷主事業者も含め、物流に関わる様々な事業者に、荷待ち時間や荷役等時間の削減など物流効率化に取り組んでいただくこととしております。

その際、荷主や各物流事業者単独の取り組みでは十分な成果を発揮することは難しいことから、複合一貫輸送をコーディネートされるフォワーダーの皆様が果たしうる役割は非常に大きいと考えております。ぜひ、荷主や物流事業者や消費者を含めた「三方良し」を目指していただきたいと思います。

また、国土交通省としても、引き続き、2030年に向けた「総合物流施策大綱」の検討なども含め、物流の革新に必要な取組を着実に進めてまいります。

最後に、貴会並びに会員の皆様と、ここにご列席の皆様方のますますのご発展とご健勝を祈念致しまして、私からのご挨拶とさせていただきます。

日本海運貨物取扱業会役員一覧表

令和7年7月8日現在

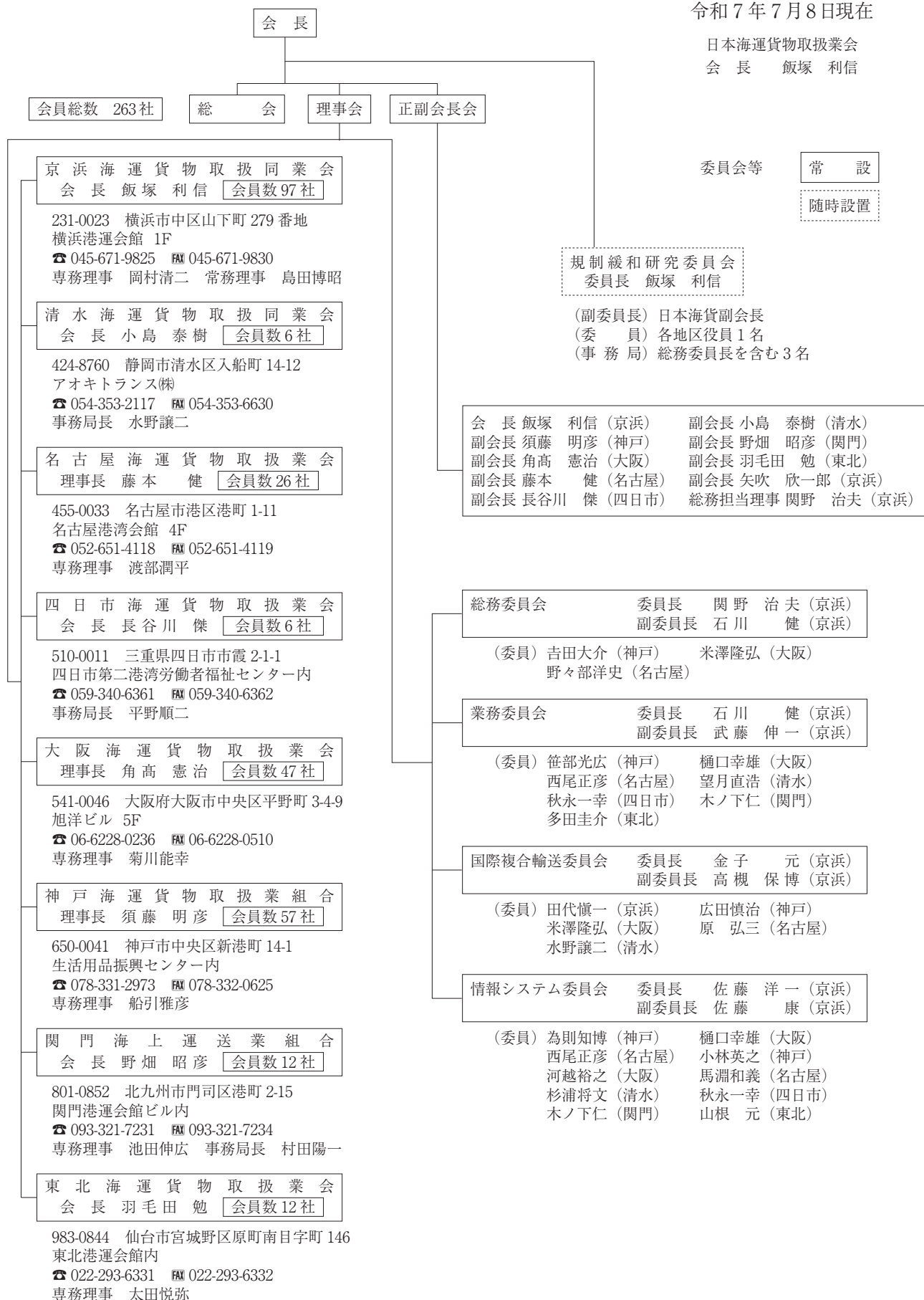
役職名	氏名	会社名	選出地区名
会長	飯塚利信	内外日東株式会社	京浜地区
副会長	須藤明彦	株式会社大森廻漕店	神戸地区
〃	角高憲治	松菱運輸株式会社	大阪地区
〃	藤本健	旭運輸株式会社	名古屋地区
〃	長谷川傑	日本トランスシティ株式会社	四日市地区
〃	小島泰樹	アオキトランス株式会社	清水地区
〃	野畑昭彦	門司港運株式会社	関門地区
〃	羽毛田勉	NX仙台塩竈港運株式会社	東北地区
〃	矢吹欣一郎	矢吹海運株式会社	京浜地区
専務理事	岡村清二	日本海運貨物取扱業会	本部事務局
常務理事	島田博昭	〃	〃
理事	早川正雄	早川運輸株式会社	京浜地区
〃	辻克行	株式会社北村回漕店	〃
〃	石黒健太郎	株式会社明正	〃
〃	山田隆	日本紙運輸倉庫株式会社	〃
〃	佐藤洋一	岡本物流株式会社	〃
〃	関野治夫	関野運輸株式会社	〃
〃	赤澤紀之	タカセ株式会社	〃
〃	八木順子	株式会社富島	〃
〃	吉田博之	トナミ国際物流株式会社	〃
〃	後藤博史	株式会社後藤回漕店	神戸地区
〃	吉田大介	トレーディア株式会社	〃
〃	錦織一男	日本包装運輸株式会社	〃
〃	稲毛尚之	内外フォワーディング株式会社	〃
〃	橋本陽	義勇海運株式会社	〃
〃	米澤隆弘	近畿通関株式会社	大阪地区
〃	樋口幸雄	丸一海運株式会社	〃
〃	安藤幹雄	五洋海運株式会社	名古屋地区
〃	西尾正彦	中京海運株式会社	〃
〃	原弘三	愛知海運株式会社	〃
〃	野々部洋史	ナゴヤ SHIPPING 株式会社	〃
〃	西ヶ谷嘉明	鈴与株式会社	清水地区
監事	石川健	株式会社石川組	京浜地区
〃	鈴木謙蔵	株式会社二葉	〃
相談役	木島勲	内外日東株式会社	〃
〃	石黒明博	株式会社明正	〃

役員数 36名（理事 32名、監事 2名、相談役 2名）

日本海運貨物取扱業会組織図

令和7年7月8日現在

日本海運貨物取扱業会
会長 飯塚 利信



人事



港湾局



局長 あべ けん 賢

平成3年4月 運輸省入省
 平成11年7月 運輸省第三港湾建設局神戸調査設計事務所技術開発課長
 平成12年7月 大蔵省関税局国際調査課課長補佐
 平成14年7月 国土交通省関東運輸局鉄道部計画課長
 平成16年7月 国土交通省港湾局開発課専門官
 平成17年4月 国土交通省港湾局開発課課長補佐
 平成17年7月 国土交通省港湾局港湾経済課課長補佐
 平成20年7月 国土交通省中国地方整備局宇部港湾事務所長
 平成22年7月 国土交通省中国地方整備局港湾空港部港湾空港企画官
 平成24年10月 国土交通省港湾局計画課企画官
 (併) 国土交通省港湾局海岸・防災課広域連携推進官
 平成25年6月 国土交通省港湾局海岸・防災課海岸・防災企画官
 平成27年5月 国土交通省四国地方整備局港湾空港部長
 平成29年7月 国土交通省港湾局計画課企画室長
 令和元年7月 国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長
 令和2年4月 国土交通省港湾局海岸・防災課長
 令和3年7月 国土交通省港湾局計画課長
 令和4年7月 国土交通省東北地方整備局副局長
 令和6年7月 国土交通省大臣官房技術参事官(港湾)
 令和7年7月 国土交通省港湾局長(現職)



港湾経済課長 すえみつ しょうめい 末満 章悟

平成14年4月 国土交通省入省
 平成20年7月 国土交通省自動車交通局総務課長補佐
 平成21年4月 国土交通省中部地方整備局総務部人事課長
 平成23年4月 国土交通省海事局総務課財務企画室課長補佐
 平成25年4月 島根県地域振興部交通対策課調整監
 平成26年4月 島根県地域振興部交通対策課管理監
 平成27年4月 島根県土木部土木総務課長
 平成29年4月 国土交通省航空局航空ネットワーク部航空事業課長補佐
 令和元年7月 国土交通省近畿運輸局自動車交通部長
 令和3年7月 国土交通省大臣官房総務課企画官(鉄道局併任)
 令和4年6月 国土交通省総合政策局政策課政策企画官
 令和5年7月 復興庁統括官付参事官
 令和7年7月 国土交通省港湾局港湾経済課長(現職)

人事



関東運輸局



次長 さとう かつふみ
佐藤 克文

平成9年4月 運輸省採用（海上技術安全局総務課）
平成12年7月 運輸省航空局監理部航空事業課企画係長
平成13年7月 国土交通省気象庁予報部数値予報課（併任・総務部企画課）技術専門官
平成14年7月 同大臣官房人事課付（米国・南カリフォルニア大学大学院留学）
平成16年7月 同自動車交通局総務課課長補佐
平成17年8月 同鉄道局幹線鉄道課課長補佐
平成18年7月 同自動車交通局技術安全部環境課課長補佐
平成19年7月 富山県知事政策室総合交通政策課主幹
平成21年4月 同知事政策局地域交通・並行在来線対策課長
平成22年4月 同知事政策局総合政策室次長
7月 国土交通省海事局内航課企画調整官
平成24年5月 同大臣官房人事課付（外務研修）
6月 外務省東南アジア諸国連合日本政府代表部一等書記官
平成27年7月 国土交通省大臣官房総務課企画官（総合政策局（国際）併任）
平成28年7月 同総合政策局付（兼）内閣官房副長官補付企画官（命）内閣官房総合海洋政策本部事務局企画官
平成29年4月 同総合政策局付（兼）内閣府総合海洋政策推進事務局企画官
平成30年6月 （独）国際観光推進機構（日本政府観光局）シンガポール事務所長
令和2年2月 国土交通省大臣官房付（兼）航空局
令和2年6月 防衛省防衛政策局訓練課長
令和4年7月 国土交通省観光庁国際観光部参事官
令和5年7月 同海事局船員政策課長
令和6年7月 （一財）運輸総合研究所主任研究員（国際担当）
令和7年7月 現職

人事



関東運輸局



海事振興部長 富澤 雄一

昭和60年4月 運輸省入省
 平成23年4月 関東運輸局 海事振興部 港運課 専門官
 平成25年4月 関東運輸局 海事振興部 旅客課 専門官
 平成26年4月 関東運輸局 総務部 会計課 課長補佐
 平成29年4月 茨城運輸支局 首席運輸企画専門官(企画・調整)
 平成31年4月 東京運輸支局(青海) 首席運輸企画専門官(運航労務監理官)
 令和2年4月 関東運輸局 海事振興部 港運課長
 令和3年4月 関東運輸局 海上安全環境部 次席運航労務監理官
 令和4年4月 関東運輸局 海事振興部 旅客課長
 令和5年4月 関東運輸局 観光部 次長
 令和6年4月 関東運輸局 総務部 次長
 令和7年4月 現職に就任

東京都港湾局



港湾局長 田中 彰

平成元年4月 衛生局(東京都入都)
 平成14年4月 住宅局総務部副参事
 <東京都住宅供給公社派遣(住宅計画部推進課長)>
 平成16年8月 産業労働局観光部副参事(観光まちづくり担当)
 平成19年4月 都市整備局都営住宅経営部副参事(管理企画担当)
 平成22年4月 都市整備局都営住宅経営部住宅整備課長<統括課長>
 平成24年4月 都市整備局担当部長
 <㈱建設資源広域利用センター派遣(総務部長)>
 平成25年7月 都市整備局担当部長
 <東京都住宅供給公社派遣(総務部長)>
 平成26年7月 港湾局調整担当部長
 平成27年10月 オリンピック・パラリンピック準備局運営担当部長
 令和3年10月 下水道局総務部長
 令和5年4月 下水道局次長
 令和5年11月 人事委員会事務局長
 令和7年4月 港湾局長



2025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

2025年度のFIATA RAP FIELD MEETING アジア太平洋地域会議は、インドのデリーで5月21～24日に開催されました。

今年度は、ACAAI（Air Cargo Agents Association of India）インド航空貨物代理店協会が主催者だったこともあり、海上、陸上輸送分野の関係者は少なく、航空貨物の関係者が中心となる200人弱の中規模な会議で、会場はデリー空港の近くにあるRADISSON HOTELで開催されましたが、親睦を深めるには良い機会となりました。

会議初日では、2009～2011年にFIATAの上級副会長を務められ、FIATAに対し多大な功績を残されたTHAI INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATIONの名誉会長、Mr.

Suwit Ratanachindaが、突然逝去されたこともあり、開会に先立ち、故人のご逝去を悼み、追悼と感謝の言葉が送られました。

今年のRAP会議のテーマは、A BRAVE NEW WORLD DESTINED TO SUCCEED “成功する運命の勇気ある新たな世界”と題するもので、主な目的と議題は、以下の通りでした。

- * サプライチェーンの回復力、デジタルトランスフォーメーション、物流機能の持続力に関する深い議論
- * 国際的な産業指導者、政策決定者による戦略的な洞察の共有
- * 物流分野を横断した利害関係者によるB to B





ネットワークの構築

- * アジア太平洋地域が抱える夫々の異なる規則と変化による諸問題と貿易の発展に与える影響に焦点を当てた協議
- * 物流の専門家が集まり、産業の傾向、革新、未来の国際貿易を形作る政策の骨子について議論を行う
- * フレートフォワーディング業界における技術の役割についての専門家を交えた議論
- * 新たな貿易の回廊の出現と経済政策
- * 持続性とグリーン物流

初日は TEA セレモニーで 2 日目から本格的な会議が始まりましたが、開会セレモニーでは、FIATA 会長の Mr. Erkeskin、インドの来賓である、在インド・ベトナム大使館の貿易事務局長、ACAAI 会長 Mr. C.K.Govil、副会長 Mr. Samir Shah による点火式 (LIGHTING OF THE LAMP) が行われました。

続いて、Mr. C.K. Govil, President ACAAI、Mr. Turgut Erkeskin, FIATA President から歓迎のスピーチがあり、主賓の Mr. Piyush Srivastava, Senior Economic Advisor のスピーチ、Mr. Samir Shah Vice President ACAAI からの謝辞の後、会議が始まりました。



BUSINESS SESSION I

SUSTAINABILITY AND GREEN LOGISTICS では、ACAAI の代表からは、航空貨物業界として有効な方法を生み出すことは容易ではないが、大気、海洋汚染を防ぐために、SAF (持続可能な航空燃料) の開発、使用は大いに効果があると考えられており、前後の輸送 FIRST & LAST MILE における CO₂ 排出の削減も効果を見込める輸送範囲として注目、達成に向けた努力が必要、100 年後を睨んだ長期的な取り組みも重要であることが報告された。

そして UPS の代表からは、的確な情報の共有と行き届いた手配による滞りのない物流、デジタル化による CO₂ の削減努力により問題解決に貢献しており、包装設計、材料の開発と選択、再利用を進め、資源保護に努めることも重要であることが指摘されました。

BUSINESS SESSION II

REGIONAL INITIATIVES – A NEW GRAMMAR OF TRANSHIPMENT, MULTIMODALISM & GLOBAL HUBS では、PORT OF ANTWERP・BRUGES の代表からは、欧州における 2 港の重要な役割が次の通り報告されました。

- * 2022 年に ANTWERP と ZEEBRUGGE が統合され機能が強化された
- * 年間約 300 万トンの貨物の取り扱いがあり、4.5% 成長している。
- * 化学品の取り扱いでは、欧州最大。欧州のガスの 15% を取り扱っている。
- * 旅客の乗降も多い
- * コンテナ貨物の取り扱いも ROTTERDAM、HAMBURG・BREMEN と並び多い。
- * 港と PIPE-LINE、船、近海海上輸送、鉄道、トラック輸送等、内陸との接続、積替え能力も非常に高い
- * 欧州経済に欠かせない拠点である



RAP の会長からは

- * ASIA-PACIFIC の 2025 年の物流市場規模は US\$2.7 兆程度の見込み、2030 年には 3.67 兆に達すると予想されている。
- * 輸送の積替地として、十分な水深、自動化、地方港との接続に加え、通関等、各種手続きの標準化と情報の保全が重要
- * 主要港と地方港、陸上輸送との積替え機能の充実が必要
- * 中国経由した内陸輸送 SILK ROAD ECONOMIC BELT も期待されているルートの一つ
- * 発展には、各国間の戦略的な協調、デジタル化とインフラ整備、官民の協力体制が必要である、と考えている。

インドの代表からは次のような報告がされました。

- * INDOCHINA の人口、経済規模は非常に大きく、インド経由で陸海空路を利用して輸送される貨物量は確実な増加が見込まれている
- * 日系企業の製造拠点がインドに移りつつある。

ベトナムの代表からは

- * ベトナムの地理的優位性と商業港を活用した一貫輸送
- * LONG THANH AIRPORT を活用した輸送網の構築
- * FIATA の支援を仰ぎ、官民挙げて IPEC 地域の回廊として輸送力の強化に取り組んで行きたい。又、FIATA B/L の普及・使用により複合一貫輸送の機能の向上・発展に結びつけて行きたい。

BUSINESS SESSION Ⅲ

MATCHING THE COMPLEXITY OF LOGISTICS WITH THE SIMPLICITY OF DIGITALISATION では、文字通りデジタル化による簡素化と複雑な国際輸送をいかに融合させるかという次のような議論でした。

- * 先ず、電子取引、署名、請求、契約条件、規則の統一、支払等の電子化による特定の目的を国際的な規則と如何に適合させて行くか。又、そのための国際的な枠組みや合意がなされているか、広範囲な視点で議論がされました。
- * 2019 年に合意された欧州－日本の FTA、米国－日本の DTA を含む各国間の協定がそれを包括する合意内容であるか等も幅広く議論されました。
- * インドにおける電子化、制度の整備がどのような状況かについて焦点を当てた議論と共に個別の項目の適合、不適合、制度不良に関する発表もありました。
- * DIGITAL eB/L を含む電子化、BLOCK CHAIN、電子化による取引の効率性、書類の削減、情報の保全等のメリットも語られました。





Entertainment, Live Band, Fellowship & Dinner

インドの伝統的な踊りの鑑賞、マジックショー、生演奏 + 参加者を巻き込んだダンスで、ビジネスの会話と併せ会場は盛り上がりました。

3日目の5月23日はRAPの会議から始まりました。

2024年にインドネシアバリ島で開催されたRAPの会議以降、定期的に行われています。議案並びに議事録の承認の後に各地域で積極的に取り組まれている回廊の構築、DEGITAL eB/Lの採用と使用数、DIPLOMAの卒業者数等が報告され、後半にRAPの次期、会長、副会長の選挙が行われました。その結果、VIETNAM LOGISTICS BUSINESS ASSOCIATION 事務総長の Mr. Nguyen Minh が次期会長に、ACAAI 副会長の Mr. Samir J Shah が副会長に選出されました。

BUSINESS SESSION IV

FIATA LATEST INITIATIVES AND OUTCOMES TO ADVANCE THE LOGISTICS INDUSTRY では、経済、特に SUPPLY CHAIN の回復力、継続性、CO₂ の削減等が求められている現在において、国際貿易取引、特に物流分野に於いて FIATA の果たしている役割、世界の 114 団体、6,000 の個別会員、40,000 企業との取引による強力な基盤を持つ等、参加者に対する紹介がありました。



又、UN、UNCTAD、NESCAP、IMO、SWIFT 等、国際的に重要な役割を果たしている組織と協調した政策や規則の整備、統一に資する協議や活動をしていることも紹介されました。そして、過去 50 年に亘り国際的に承認され、貿易取引に使用されてきた FIATA 複合輸送 B/L の実績、近年 DEGITAL eB/L も一部の国で採用が開始されていることも紹介されました。

同時に、現在、若手の物流プロフェッショナルの育成に力を入れていること。その重要な取組みの一つとして FIATA DIPLOMA の各地域での採用事例、卒業者数の報告、航空会社との協議、協調による貨物代理店業界の発展に FIATA が果たしてきた役割についても報告されました。

新たに取組んでいるコンテナ貨物のダメージを軽減する梱包方法に関するアプリの開発と最新の包装方法の開発、統一された規格を導入することによる損害の軽減、輸送の効率化への取組みの紹介もありました。

BUSINESS SESSION V

LOGISTICS DELIVERABLES BY THE FUTURE GENERATIONS では、航空貨物のコンサルタント会社の創業者兼経営者である Mr. Balasubramanian の司会により、2022 年の RAP の若手物流プロフェッショナルコンテストで優勝した若手エキスパートを始めとする各分野からの若手の参加者によ





り、将来に向け新たな発想と活力のある物流戦略を、革新性、機敏性、強い意志を持ち、どのような視点で進めて行くかが議論されました。

BUSINESS SESSION VI

IMPROVED CONNECTIVITY & EFFICIENCY THROUGH REDEFINED ALLIANCES & TRADE LANES では、インド政府関係者、鉄道輸送、空港関係者が、海上、航空、鉄道、陸上輸送の接続に向けた取り組みをどのように考えているか、インドの現状と課題、特に出席者からは現在の問題点、将来に向けた改善の見通し等に関する質問がされる等、活発な意見交換が行われました。

BUSINESS SESSION VII

FIATA High Level Meeting with the Presidents of the FIATA-RAP Associations では、FIATA 会長 Mr. Turgut Erkeskin、総裁の Dr. Stephane Graber を交え RAP の代表メンバーと共に

- * アジア太平洋地域における安定した回廊の構築
- * フォワーダーの賠償責任と保険について
- * B to B ON LINE MATCH MAKING の機会を作ることが FIATA 会員相互の関係構築・強化になり、FIATA の成長と共に地域発展を支援する取り組みに資することになる等、幾つかのテーマについての協議と議論が行われましたので参加してきました。

そして 23 日は最終日でもありましたので、その晩に主催者 ACAAI の主催で FAREWELL DINNER が催され、小職も招待されたので出席、和やかなムードの中、インド料理を賞味しながら深夜まで、3 日間を振り返りながら、ビジネスの会話で盛り上がりすべてのプログラムは終了しました。



業務委員会報告

令和6年度業務委員長 関野 治夫

Cyber Port

「体験ワークショップを開催いたしました」

今般、3月5日（水）、13:00～16:00 横浜港運会館3階会議室で、国土交通省港湾局及び関東地方整備局のご協力により Cyber Port の具体的な機能説明とロールプレイによる利用効果等を体感し、貿易実務がどう変わるかを体験していただく為のワークショップを開催させていただきました。

開催につきましては、1部構成及び2部構成での開催となりました。

第1部については、会場とオンライン同時配信とし

Cyber Port の概要説明及び便利機能の紹介

Cyber Port の利用体験レポート

第2部では、会場において、参加者26名

Cyber Port のロールプレイ体験（デモンストレーション含む）
となりました。



ロールプレイ会場写真

Cyber Port

体験ワークショップのご案内

サイバーポート(Cyber Port)は、国土交通省港湾局が運営する民間事業者間のコンテナ物流手続を対象にしたプラットフォームで、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ています。

令和3年の運用開始以降、令和5年3月にNACCSとの直接連携機能の実装が行われましたが、今般、国土交通省港湾局、関東地方整備局のご協力により、Cyber Portの具体的な機能説明とロールプレイによる利用効果等を体感し、貿易実務がどう変わるのかを体験していただくためのワークショップを下記のとおり開催させていただきます。

貴重な機会でもございますので、是非ともご参加お願い致します。

日時
場所

2025年
3月5日(水) 13:00-16:30 (受付開始12:30)
横浜港運会館 3階会議室 (横浜市中区山下町279番地)

第1部

13:00～14:00 ※オンライン同時配信

- ・ Cyber Portの概要説明・便利機能の紹介
- ・ Cyber Portの利用体験レポート

第2部

14:00～16:30 ※会場参加者のみ【定員30名】

- ・ Cyber Portのロールプレイ体験(デモンストレーション含む)

※ロールプレイ体験は1社1名とさせていただきます。

【申込方法】

参加ご希望の方は、下記のリンクまたは右記二次元コードよりお申込み手続きをお願いいたします。

<https://forms.office.com/r/A0p96vsh4Q>



※第1部のオンライン配信を視聴される方には、後日URLをお送りいたします。

※第2部のロールプレイにつきましては、先着順となり、定員に達し次第締め切りとさせていただきますのでご了承ください。

お問い合わせ
申込先

日本海運貨物取扱業会
京浜海運貨物取扱同業会

TEL 045-681-9825
Mail keihinkaika@jfff.gr.jp

ホームページ開設のご案内

日本海運貨物取扱業会がホームページを開設いたしました！

この度京浜海運貨取扱同業会の上部団体である日本海運貨物取扱業会が7月1日よりホームページを開設いたしましたのでお知らせいたします。



日本海運貨物取扱業会
Japan Freight Forwarders Federation

JAPAN FREIGHT FORWARDERS FEDERATION

Press Release

令和7年6月27日

海貨業界のプラットフォームとなるホームページの運用開始

このたび、日本海運貨物取扱業会では、ホームページの運用を下記のとおり開始させていただきます。

今後は情報発信のプラットフォームとして活用することで、会員店社はもとより関係団体・関係機関等とのコミュニケーションを円滑にするとともに、一般の方々にも海貨事業に関連する情報を提供させていただき、海貨業界の更なる発展に寄与して参ります。

記

◆公開日 令和7年7月1日(火)

◆公開 URL <https://www.jfff.gr.jp>

お問い合わせ

日本海運貨物取扱業会

住所 横浜市中区山下町279番地

TEL 045-671-9825

FAX 045-671-9830

日本海運貨物取扱業会 ホームページ公開のお知らせ

海貨業界のプラットフォームとなるホームページの運用を下記のとおり開始いたします



【URL】 <https://www.jfff.gr.jp>

すべてのページはPCはもちろんスマートフォン
でも最適化されたサイズで閲覧可能です。



日本海運貨物取扱業会
〒231-0023
横浜市中区山下町279 横浜港運會館1階

TEL 045-671-9825
FAX 045-671-9830

【釣行レポート】

18 名で楽しむ“午後アジ”釣り

株式会社 石川組
総務部 部長

中島 修

去る6月14日（土）、弊社釣り部は久しぶりの活動として、金沢八景「黒川丸」さんの“午後アジ”船に乗船し、東京湾でのアジ釣りを楽しみました。

今回は社員とご家族を含む総勢18名での参加。初心者からベテランまで幅広い層が竿を手にしました。

雲天と風の中、期待を込めて出船

当日はあいにくの曇り空、午後からは小雨がぱらつき、やや風もあるコンディション。

それでも12時20分に出港し、約30分でポイントの八景沖へ到着。海況を見極めながらの釣り開始となりました。

初心者グループが好スタート！

第一投を迎えると、右舷に座っていた初参加の女性3名がいきなりヒット。仕掛けを落とすたびにアジがかかり、笑顔と歓声に包まれる中、船上

の雰囲気も一気に活気づきました。中には2本バリエーションで同時に2匹を釣り上げるシーン(写真1)もあり、アジの群れに見事に当たった様子でした。(写真2)

その後も各所でアタリが出始めましたが、中には『水面まで寄せたのに針が外れた……』と10回以上のバラシに苦笑いする方も。一方で、初参加のご夫婦の奥様が、明らかにアジとは違う強烈な引きに遭遇。慎重にやり取りを続け、ようやく水面に姿を見せたのはなんと良型のヒラメ。船上が一瞬どよめきましたが、たも（網）も間に合わず惜しくもハリスが切れてキャッチ出来ませんでした。悔しさの残る一幕となりました。

多彩なゲストフィッシュも登場

この日の釣果はアジを中心に、サバ、フグ、イシモチ、キス、サメ、カサゴとバリエーション豊かな東京湾の魚影を実感する内容となりました。なお、後半はアタリが遠のき、ポイントを変えるも活性



写真1



写真2



写真2



写真 2



写真 2



写真 2

は低め。

15時40分頃に沖上がりとなりました。

最後は記念撮影で締めくくり

船宿に戻ってからは、全員で恒例の集合写真を撮影し、今回の釣り部活動を締めくくりました。(写真3)

釣りの楽しさだけでなく、社員同士の交流や家族とのひとときを深める場としても、有意義な一日となりました。



写真 3

井伊直弼

～翻弄された生涯とその実像～

株式会社北村回漕店
海貨事業部 通関・業務部
富田 巧

歴史とは人それぞれの一生が重なりあってできた大河のようなものである。それ故に歴史には表と裏があり、一般的には英雄や凄い人として語り継がれている偉人にも汚点や失敗談があり、悪人として語り継がれる偉人にも普通の人らしい一面やそうしなければならぬ事情があったりする。一般的な常識や授業で教わることは歴史の一面でしかなく、私はそうした歴史の裏側を考察し、偉人たちの生涯を調べて自分なりにその偉人の人柄を知るのが好きである。今回執筆するにあたって、知名度があり横浜と少しでも関係がある人物が良いと思い井伊直弼を題材にすることを思い立った。幕末の大老・井伊直弼といえば教科書にも記載されているため知名度は高いと思うが一般的に知られていることは、朝廷の許可を得ずに無断で条約に調印・安政の大獄により反対派を弾圧・それらの反発を受け桜田門外の変で暗殺されたというマイナスなイメージであろう。しかし、直弼の生涯を紐解いていくときと違ってくる一面も見えてくるはずなので紹介していこうと思う。

直弼の生涯を紹介する前に井伊家の歴史を紹介したい。井伊家はもともと遠江（現在の静岡県西部から中部の一部）の国人であり、戦国時代は今川家と対立していたがのちに傘下に入った。しかし、桶狭

間の戦いで敗北し弱体化した今川家は不穏分子の肅清に乗り出し、井伊家も当主の井伊直親（前当主の井伊直盛は桶狭間の戦いで戦死しており、直親は当主代行との説もある）をはじめ多くの犠牲を出し衰退した。余談ながら、この衰退した時期の井伊家を支えたのが後世に女城主と語り継がれる井伊直虎である。その後、直親の遺児・井伊直政が徳川家康に仕え頭角を現し、徳川四天王に数えられる重臣となる。関ヶ原の戦い後に直政は近江（現在の滋賀県）の北部に領地を与えられるがこの配置には西国の有力大名の監視や西国で変事が起きた際に真っ先に対応する役割があった。直政死後、井伊家は彦根城を築城し彦根藩が成立する。他の譜代大名が数万石から十万石前後の石高に対して彦根藩は三十五万石を領し、直弼を含め五代六度の大老を輩出（彦根藩五代及び八代藩主の井伊直興が二度大老に就任）する譜代大名の筆頭となった。彦根城は十二ある現存天守の一つであり、姫路城と同じく国宝に指定された五つの城の一つでもある。天守閣は姫路城と比べて小さいものの井伊家の武を尊ぶその質実剛健さが感じられる城である。そんな井伊家に生まれた直弼であるがその生涯は運命のいたずらと譜代大名筆頭彦根藩の井伊家当主の重責を背負ったものであった。



彦根城 天守



彦根城 天守

直弼は文化十二年（一八一五年）彦根藩十四代藩主・井伊直中の十四男として生まれた。十四男ということもあり、後継者の座を望めるはずのなかった直弼は父の死後に埋木舎と名付けた邸宅で十七歳から三十二歳の十五年間を過ごすことになる。この埋木舎の名には自らを花の咲くことのない埋もれた木と重ね合わせたといわれている。この時期の直弼は学問や禅、絵、和歌、兵法学、居合術や槍術等の武術、茶の湯などに没頭する趣味人として過ごしており、特に居合術と茶の湯では新流派を確立ほどであった。一期一会という言葉も直弼が茶の湯で生み出したものであり、直弼がこのまま生涯を送っていたら文化人として大成していかもしれない。また村山たかという女性とも交流を深めており、のちの国家のことや井伊家の重責とは無縁の生活は直弼の生涯で一番幸せな時期だったのかもしれない。しかし、歴史は直弼を表舞台へと引きあげていく。十五代藩主・井伊直亮（直中の三男で直弼の異母弟）の養子であった井伊直元（直中の十一男で直弼の実兄）が亡くなり、他の兄弟が亡くなるか他家の養子となっていたため、直弼が直亮の養子となり井伊家の後継者となったのだ。井伊家の後継者として江戸で暮らすことになった直弼は他の大名家と交流を持つようになり、のちの直弼の政治的指針はこの頃に培われたと考えられている。嘉永三年（一八五〇年）に彦根藩主となった直弼は善政を敷き領民からは名君として慕われ、のちに安政の大獄で処刑される吉田松陰も兄に送った書状に直弼が詠った詩を記載し、この頃の直弼を名君として称賛している。

嘉永六年（一八五三年）の黒船来航を機に外交問題として幕府内で開国派と鎖国派に分かれる中、十三代将軍・徳川家定の後継者をめぐり聡明な一橋慶喜（後の徳川慶喜）を推す一橋派と将軍家に近い血筋の徳川慶福（後の徳川家茂）を推す南紀派の対立が発生した。一橋派には慶喜の実父で前水戸藩主の徳川斉昭を中心とした徳川一門や有力な外様大名が多く属し、南紀派には直弼をはじめ譜代大名や旗本、大奥など今まで幕政を担ってきた勢力が多く属していた。こうした混乱の中で直弼は幕府のナンバー2の役職である大老に就任する。この人事には直弼の実績もさることながら一橋派を牽制するため譜代大名筆頭彦根藩の井伊家当主の名声を押し出そうとする南紀派の思惑が感じ取れる。大老となった直弼は将軍を慶福に決定し、外交問題では朝廷の許可を得ずに日米修好通商条約に調印する。あまり知られていないが、直弼自身は朝廷の許可なく条約を調印することには反対しており、直接外交を担って

いた外交官たちに万が一の時は条約の調印はやむを得ないが朝廷の許可を得るためなるべく交渉を引き延ばすように命じている。しかし、外交官たちは交渉の引き延ばしをすることなく条約に調印してしまう。時勢が激しく変わる中で仕方のない行動であったが、直弼はここで汚名を背負うことになる。さらに、無断で条約の調印が行われたことに対して朝廷は水戸藩をはじめ有力諸藩に接触をはじめとする。大名の統制は幕府に委ねられていたことであり、直弼は諸藩が幕府を差し置いて朝廷と結びつき幕府に対抗するのを恐れたと考えられる。そして始まった弾圧が安政の大獄である。しかしこの弾圧は各地の若者たちの幕府政治に対する反発や不信感を与える結果となる。この幕府政治への反発心や不信感は若者たちのイデオロギーとなり、彼らは幕末の志士として後の尊王攘夷や倒幕という考えのもと行動していくことになる。幕府を守ろうとした直弼の行動がのちの幕府を滅ぼす力の発端となっているのは皮肉な話である。

安政七年（一八六〇年）三月三日に直弼は登城中に水戸藩浪士数十名と薩摩藩士一名に襲撃され暗殺される。世にいう桜田門外の変である。今まで運命のいたずらによって立場が変わった直弼であるが、その最期も運命のいたずらとしか思えない出来事が重なっていた。事件の当日は3月だというのに季節外れの大雪が降っており、護衛は刀を濡らさないように袋に入れていたため襲撃の際の初動に遅れがでていたのだ。更に襲撃者側は直弼の乗る籠にピストルを放っていたが、この銃弾が直弼の腰部から太腿に命中しており、直弼は動けなくなっていたのである。前述した通り直弼は新流派を確立する程の居合の達人であり、もし直弼が動けた場合にはそれなりの抵抗を見せ、襲撃者側を返り討ちにしていた可能性もある。襲撃の予告などは何度も直弼のもとには届いており、主君の身を案じた家臣たちは度々大老を辞任しての彦根への帰国、または護衛人数の増強を進言していた。しかし直弼は大老職の辞任も彦根への帰国もせず、護衛の人数についても幕府の取り決めで人数は決まっているとして聞き入れることはなかった。そこには直弼の自分自身が行ったことへの責任感やどこまでも幕府に忠実という愚直なまでの思い、譜代大名筆頭である彦根藩の井伊家当主としての重責から逃げるできない立場があったと感じられる。

直弼の墓は井伊家の菩提寺である東京世田谷区の豪徳寺にある。墓碑には桜田門外の変が起きた三月三日ではなく万延元年（一八六〇年）三月二八日と

彫られている。これには訳があり、後継者を決めない段階で藩主が亡くなった場合はその家は取り潰しと幕府で決められていたためであり、直弼は死してなおその立場と幕府に振り回されたのである。譜代大名筆頭彦根藩の井伊家当主である直弼が幕府のお膝元といえる江戸城の近辺で襲撃され暗殺されたという結果は幕府の権威の失墜を現していた。そして次第に幕府の力が衰えを見せる中、薩摩藩や長州藩といった勢力が台頭していき時代は明治へと向かっていくことになる。黒船来航が幕末のスタートラインだとすると桜田門外の変での直弼の死はスタートの合図のようなものだったのかもしれない。



豪徳寺 山門



井伊直弼墓の碑（豪徳寺）

直弼については一般的には良いイメージはないかもしれないが生まれも育ちも横浜な私はもし直弼がいなければ今の横浜の発展はなかったかもしれないと思え、昔からそれほど悪いイメージは持っていなかった。横浜市西区にある掃部山公園には直弼の銅像が立っている。この銅像にも歴史があり、明治時代に旧彦根藩士がこの土地を買い取ったことで井伊家の所有地となり、横浜開港五〇周年の際に銅像が建てられている（明治政府の重鎮たちは直弼と敵対した藩出身が多かったため除幕式には不参加）。以降この土地は直弼の官位であった掃部頭から掃部山と呼ばれるようになり、大正時代にこの土地は横浜市に寄付され公園として整備された。戦時中に銅像は政府の金属回収指示によって取り払われたが、昭和二十九年（一九五四年）に横浜港開港百周年を記念して再建されている。一九九〇年以降みなとみらい21の開発が進み、直弼の銅像はランドマークタワー等の高層ビルを見届けるような位置となった。奇しくも直弼が横浜の港やその土地の発展を見守っているように見える形となっている。

今回、井伊家の歴史と幕府内における立場を踏まえたうえで井伊直弼の生涯と私が感じている直弼のイメージを執筆させていただいた。あくまで私が調べた限りでの見解なので、違う見解を持たれる方もいるでしょうし、のちに新しい史料が見つかり新しい見解が生まれるかもしれない。しかし、歴史は色々な意見があり、それぞれの見解があるからこそ面白いのではないかと私は思う。読んでくださった方々には直弼のイメージに多少の変化があったかもしれませんが、ぜひ自分自身で興味のある人物について調べてみて自分なりの見解を見つけていただき歴史の面白さを知っていただきたいと思います。



井伊直弼の銅像（掃部山公園）

国内運輸規制・政策

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 (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。

Cyber Portに海外でのトラッキング機能実装 (25-01-16)

国土交通省港湾局は、民間事業者間の港湾物流手続きの電子化を推進するプラットフォームである「Cyber Port」を運営しているが、荷主などの要望を踏まえ、日本を発着する輸出入コンテナ貨物について、海外における輸送状況を一元的にリアルタイムで把握できるトラッキング機能を15日から同PFに実装した。コロナ禍以降、コンテナ貨物の輸送状況可視化やコンテナ貨物到着遅延リスクの予見性を求める声が主に荷主や海貨で高まっている。また、各船社のホームページなどで輸出入コンテナ貨物の状況を把握することは可能だが、利用者は船社によって異なるホームページなどにそれぞれアクセスした上で検索に必要な情報をその都度入力する必要があった。今回、この状況を踏まえ、日本を発着する輸出入コンテナ貨物の輸送状況を一元的に

リアルタイムで把握することを目的として、船社トラッキングサービスで提供している輸出入コンテナ貨物情報をCyber Port経由で閲覧可能となるトラッキング機能を実装した。これにより、輸出入ともに空コンテナピックアップから空コンテナ返却までの追跡が可能となり、従来Cyber Port上で把握することが可能だった国内での手続き状況や国内港湾の入出港状況に加えて、輸出の場合は国内港湾を出港した後、輸入の場合は国内港湾に入港するまでの海外における貨物輸送情報を、Cyber Port経由で一元的に閲覧可能となる。この貨物輸送情報には、トランシップ（積み替え）港における状況や輸送後の空コンテナの返却状況などの情報も含まれる。現時点では、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）とMSCの2社の利用が可能。

国交省、多元化・強靱化実証に4件選定 (25-01-20)

国土交通省は、24年度「国際物流の多元化・強靱化に向けた実証調査」の実証輸送への参加事業者について、東洋トランス、ジャパントラスト、豊田通商、本田技研工業の4件を選定した。同実証輸送では安定的なグローバルサプライチェーン確保に向けて国際物流の多元化・強靱化を図る観点から、従来の輸送手段・ルートを代替または補完する輸送手段・ルートについて、その有効性を検証する。選定した4件は、東洋トランスがトランスアフガニスタンルート（輸入）で食品を輸送するもので、キルギスからカラチまでトラック輸送し、カラチから日本まで海上輸送する。またジャパントラストは、北米ミニランドブリッジルートで、自動車部品を名古屋港からロサンゼルス港まで海上輸送後、ロサンゼルスからニューヨークまで鉄道輸送、ニューヨーク港からロッテルダム港まで海上輸送する。また豊田通商は自動車部品輸送で南シナ海迂回ルートを利用、名古屋港から青島港まで海上輸送、青島から鄭州までトラック輸送、鄭州からタイまで鉄道輸送する。本田技研工業は自動車・バイクなどの補修部品を中央回廊カスピ海ルートを利用、名古屋港から中国まで海上輸送後、中国から鉄道輸送、カス

ピ海を経て黒海のポチ港まで海上・鉄道輸送し、ポチ港からアントワープ港まで海上輸送する。

サイバーポートの運用で作業時間35～37%削減 国交省調査 (25-01-28)

国土交通省では、統計法に基づく基幹統計である「港湾調査」を電子化・効率化するシステム「サイバーポート（調査・統計）」を運用しているが、同システムの利用者にシステム導入の効果を測定するためアンケート調査し、港湾調査に対応する作業時間が、従来と比較して、調査や集計を担う港湾管理者などは平均 37%、調査対象となる事業者など（報告者）は平均 35%削減という結果になった。国交省では、引き続き、システムの機能改善と利用の拡大を進め、業務負担の軽減と生産性向上を図るとともに、港湾政策の立案に資するデータの利活用を推進していくとしている。サイバーポートは、国交省が運用する、港湾関係者間のやり取りを電子化し、港湾を取り巻くさまざまな情報が有機的につながる環境の構築と、港湾全体の生産性向上を図る情報プラットフォームで、港湾物流分野、港湾管理分野、港湾インフラ分野が相互に連携している。甲種港湾 163 港のうち 125 港で、サイバーポート（調査・統計）を利用した港湾調査の調査票の提出が可能で、全国 603 の港湾調査の報告者（事業者など）が、サイバーポート（調査・統計）の利用を申請済み。

横浜港コンテナ輸送効率化検討会がCONPAS搬入情報事前照合機能運用へ (25-02-06)

国土交通省関東地方整備局が設置した ICT を活用した横浜港コンテナ輸送効率化検討会は、第 13 回会合を 4 日に開催、CONPAS 搬入情報の事前照合機能実装に向けて南本牧コンテナターミナルで 2 月 17 日～2 月 21 日（5 日間）に試験運用に取り組む予定。また、2025 年度の CONPAS 取り組みスケジュールについても検討、7 月と 11 月に本牧コンテナターミナルで試験運用に取り組むとともに、26 年 3 月には BC2 コンテナターミナルで常時運用を開始する予定だ。検討会では、CONPAS が本格稼働している南本牧コンテナターミナルの運用状況や、本牧 BC2 と本牧 D1 に、新たに本牧 BC1 と本牧 D4 を加えた本牧すべてのターミナルで取り組んだ 24 年度の試験運用、さらに今後の対応方針などについて検討した。2 月に試験運用する予定の事前照合機能は、

搬入コンテナ（実入り）がターミナルに到着する前に、船社のシステムに入力している搬入票（電子）を CyberPort と CONPAS と TOS が連携し、TOS が保有する貨物情報と事前照合することで、ゲート手続きのトラブルを回避し、ゲート処理時間の増加を抑制するもの。将来的には搬入票（紙）を廃止することで、クレーンによる搬入情報確認作業の負担を大幅に軽減するなど、さらなる業務効率化を実現する見込みだ。関東地方整備局が横浜港の事例で搬入情報の事前照合機能の効果をシミュレーションしたところ、コンテナがターミナルに到着する前に搬入情報を照合することで、ゲート部での手続き時間が約 6 割程度になることが想定できる。試験運用では、ユーザーであるターミナル／海貨／倉庫／陸運の各プレーヤー側で期待できる効果検証や課題を洗い出す。なお、同試験運用は東京港の大井 2 号と大井 4 号でも同時に取り組む予定だ。

サイバーポート、モバイルで搬入票を入力可能に機能追加 (25-02-10)

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、利便性向上に向けて、コンテナ貨物搬入票の入力に関し、タブレットなどのモバイル端末からの入力を可能とする「搬入票作成モバイル版」の機能を 6 日にリリースした。コンテナ貨物搬入票（輸出／実入り）の帳票項目は、主にブッキング情報（ブッキング番号／本船／航海番号など）とコンテナ情報（コンテナ番号／サイズ／タイプ／シール番号／VGM など）で構成している。実業務における搬入票の作成では、ブッキング情報とコンテナ情報の一部は事前に把握し搬入票に記入することができるが、コンテナ情報のコンテナ番号／シール番号／VGM などの、バンニングする倉庫業者しか把握できない情報は、当該倉庫業者が現場で記入しているケースが多く、倉庫の現場でパソコン上からサイバーポートを操作して情報を入力することのハードルが高く、今回、搬入票の一部項目をタブレットなどのモバイル端末から入力できる機能をリリースした。

CONPAS、南本牧で5月からすっぽかしなどにペナルティ導入 (25-03-21)

国土交通省関東地方整備局は、CONPAS の適正な予約環境の確保に向けて、常時運用してい

る横浜港南本牧ターミナルで5月からペナルティ制度を本格導入する。同制度では、予約の「すっぱかし」が累積で15件に達すると、CONPASが「利用停止」となり、利用停止1回目は5営業日、利用停止2回目は10営業日、利用停止3回目以降は20営業日、それぞれ予約の取得・変更・キャンセルの操作、CONPASを利用した搬出入ができなくなる。また大量予約・大量キャンセルについては、1カ月間のキャンセル件数が300件に達すると、翌月1カ月間はCONPASの利用が制限、取得可能な予約が当日分のみとなり、当日空いている枠のみ予約可能となる。同制度は4月から試行期間として一部導入、4月から来場受付時間を過ぎると、予約の変更・キャンセルができなくなる。

国交省、CターミナルのCNP認証制度を創設 (25-03-24)

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導入に向けて検討してきたが、「CNP認証（コンテナターミナル）」を取りまとめ、制度を創設、2025年度から申請の受け付けを開始、運用していくと発表した。国交省は、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。CNPの形成を推進する取り組みの一つとして、港湾ターミナルの脱炭素化に関する認証制度の創設に向けて、「港湾ターミナルの脱炭素化に関する認証制度の創設に向けた検討会」で議論を重ね、これまでの議論を踏まえ、CNP認証（コンテナターミナル）を取りまとめ、制度を創設した。

サイバーポート、6月から実入コンテナの搬出 入手続きが処理可能に（25-05-21）

国土交通省が保有・運営するサイバーポートは6月2日から、東京港青海A4ターミナルと横浜港本牧BCターミナルにおいて、従来のデマレッジ料の問い合わせなどの機能に加えて、実入コンテナの搬入・搬出などのターミナルへの手続きをサイバーポートで一元的に処理可能になる。サイバーポートは、港湾全体の生産性向上に向けた取り組みを推進するために、港湾物流や行政手続きなどの港湾関連手続きを電子化するデータプラットフォームで、コンテナターミナルについ

ても、海貨業者・ターミナル双方の業務効率化に寄与するターミナル問い合わせ機能などをサイバーポートに実装・提供してきた。東京港青海A4ターミナルと横浜港本牧BCターミナルでは、23年にサイバーポートの「ターミナル問い合わせ機能」（デマレッジ料の問い合わせなど）を導入、直近の利用率は約95%に達し、海貨業者・ターミナル双方の業務効率化を実現している。一方、実入コンテナの搬入・搬出などについては、ターミナル運営者のwebサイトでの対応のみとなっており、海貨業者からするとサイバーポートとターミナル運営者のwebサイトを使い分ける必要があった。今回、両ターミナルでは、海貨業者・ターミナル双方のさらなる業務の効率化に向けて、ターミナル運営者の取り組みを導入支援としてサポートすることで、サイバーポートとの連携を拡大した。

関東地整局、横浜港本牧ふ頭BCでCONPAS 常時運用開始へ（25-06-02）

国土交通省関東地方整備局は、8月13・14日の2日間、横浜港本牧ふ頭BCコンテナターミナル（BC2ゲート）において、常時運用を見据えてCONPASの「原則予約」の試験運用に取り組みと発表した。関東地方整備局では、京浜港の国際競争力強化を図るため、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目的としたシステムのCONPASの導入を進めている。横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルでは、21年3月からCONPASの常時運用を開始している。また、24年10月には、横浜港本牧ふ頭D1、D4、BCの各コンテナターミナルにおいて、同時に試験運用した。

サイバーポート、新バージョンのAPI仕様公開 (25-06-04)

国土交通省が保有・運営するサイバーポート（港湾物流）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、運用の中で事業者からの要望を受けるとともに、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をバージョンアップ（Ver.2）、5月30日からVer.2のAPI仕様を公開した。5月30日時点で仕様公開するAPIは、取引API、帳票API、各種マスター

API。また NACCS 連携 API（第 7 次 NACCS に対応した帳票項目）は 6 月以降の公開予定。Ver.2 では、利便性の向上に向け、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の最適化に対応する。

国交省、港湾/広域港湾BCP策定ガイドライン公表（25-06-10）

国土交通省は、2024 年 12 月から有識者委員会を設置、港湾における支援側・受援側の防災拠点（支援ふ頭）のあり方など、「港湾 BCP 策定ガイドライン」の改訂、「広域港湾 BCP 策定ガイドライン」の策定に向け議論してきたが、今回ガイドラインをとりまとめた。新たに策定した「広域港湾 BCP 策定ガイドライン（被災地支援輸送編）」は、災害時の海上支援ネットワークを形成する、受援側の役割を果たす地域支援ふ頭と受援側に加え支援側の役割も果たす広域支援ふ頭の配置や役割分担に係る考え方を整理した。一方、「港湾 BCP 策定ガイドライン」は、2015 年 3 月の公表以降、台風時の事前対策に関する記述の追加など、随時改訂してきたが、今回、円滑な被災地支援のため、被災地支援輸送に係る対応計画の充実や地方港湾での BCP 策定を促す旨の記載の追加など、改訂した。

海外運輸規制

USTRが海事産業の中国支配を通商法第301条対象に（25-01-21）

米国のバイデン政権は 16 日、海事産業における中国の支配は「不合理であり、米国の通商に負担または制限を与えている」とし、通商法第 301 条に基づく措置の対象とすることを正式に発表した。米通商代表部（USTR）が発表した報告書では、海事産業における中国の支配は「不合理で、米国の通商に負担をかけ、あるいは制限している」と結論づけ、国有企業である中国船舶工業集団（CSSC）と中国海運集団（COSCO Group）を通じて中国の優位性を構築するために、補助金、労働慣行、移転された技術の利用に言及している。USTR のキャサリン・タイ代表は声明で、「現在、米国は商業造船で世界 19 位にランクされており、年間で中国が 1,700 隻以上を建造しているのに対し、米国は 5 隻未満しか建造していない」

とし、「これらの分野における中国の支配は、公正で市場志向の競争を損ない、経済安全保障のリスクを増大させ、米国産業の活性化に対する最大の障壁となっている」と指摘した。そのうえで、中国政府が中国の金融機関や、世界最大の船主と最大の造船会社である国有の COSCO や CSSC などの中国の海事主要企業に対する投資決定に対して並外れた支配力を持っていると主張、この規制は国営海運会社への補助金に利用されており、独立調査によると 2006 年から 2018 年にかけて年間 110 億～160 億ドルの範囲にあると推定されていると主張している。報告書は、トランプ氏がホワイトハウス入りすると、すぐに中国政府と交渉するためのテコとなるとみられている。これに対し中国商務省報道官は強い不満を表明、断固反対すると応じた。

WSCがIMDGコード改正で木炭の輸送安全対策に注意喚起（25-01-23）

主要コンテナ船社の国際団体、世界海運評議会（WSC）は 17 日、2026 年の国際海事機関（IMO）による規制施行を前に、木炭の輸送に関する安全対策を強化するための積極的な措置を講じていると発表した。木炭の不適切な取り扱いによって引き起こされた一連の重大な火災を受け、船社は新たな規制が今年から段階的に導入されることに準備すべきだとしている。国連危険物輸送勧告第 23 版に沿った、国際海上危険物（IMDG）コードの改正が、2026 年 1 月 1 日に発効、一部の締約国は、今年 1 月 1 日から改正（またはその一部）を任意で適用しており、改正により、すべての木炭の IMDG コードに基づき危険物として宣言しなければならず、木炭の取り扱い、梱包、積載に関する新たな要求事項も設けられている。

中国、危険物運送安全規則で入港24時間前に危険物持込書提出（25-02-04）

中国の交通運輸部はこのほど、今年 3 月 1 日から施行する「船舶による危険物運送の安全監督管理に関する規則」を公布した。同規則は中国の管轄水域における危険物運搬船の活動を対象に、危険物の輸送に従事する船舶の所有者、運航者または管理者は、船舶の安全運航および汚染防止管理システムに関する交通運輸部の要求に従い、対応するシステム、または体制を確立し、実施しなければならず、危険物の運送に従事する船舶の運

航者または管理者は、専任の安全管理要員を置くことが義務化される。危険物を運搬する船舶は、(1) 危険物の積載、隔離、運搬に関する安全および技術規則を順守し、対応する適合証明書の要件を満たすこと (2) 梱包、積付、隔離に関する安全技術規則に適合しない危険物を積載し、または運搬してはならない (3) 包装された危険物を運搬する船舶は、国際海上危険物コード (IMDG コード) の要件を順守する (4) グループ B の固体バルク貨物を運搬する船舶は、IMDG コードの要件を順守することが求められる。また、危険物の運送に従事する船舶の乗組員は、規定に従って特別教育証明書を保持し、船舶に搭載される危険物の安全知識および操作手順に精通し、運送される危険物の性質ならびに安全予防措置および緊急時措置を理解しなければならず、危険物の申告または報告手続きを行う必要のある職員、コンテナ積載の立入検査員は、関連法令、技術仕様および申告手続きに精通していなければならず、海事行政機関は、危険物申告・報告担当者およびコンテナ現場検査員の日常業務を監督し、無作為にチェックし、完全性管理システムを実施しなければならない、としている。申請者は、船舶が当該港に入港または出港する 24 時間前 (航海が 24 時間に満たない場合は、前港を出港する前) に、海事行政庁に危険物持込申告書を申請し、(1) 危険物持込申告書、(2) 船舶の適性証明書、(3) 港湾、埠頭およびバースが有すべき関係法令に規定する港湾営業許可証、危険物港湾営業添付書類を提出しなければならず、危険物の漏出、燃焼、爆発が輸送中に発生した場合、危険物運送申告の手続きの際に、その理由、管理措置、現在の状況を記載し、港に到着後、詳細な報告書を送付しなければならない。

米艦船のパナマ運河通航優先度を最適化 (25-02-05)

パナマ運河庁 (PCA) は 2 日 (現地時間)、米国のルビオ国務長官がリカウルテ・バスケス長官の案内でミラフローレス閘門を視察 (写真) 後、米海軍の艦船の通航優先度を最適化する意向を伝えたことを明らかにした。また、海外報道によると、パナマ政府はまた、運河の両側にある香港の CK Hutchison Holdings が運営する 2 つのコンテナターミナルの借り受け契約を再検討することも約束したと伝えられる。ルビオ国務長官は 2

日、パナマの首都パナマ市で同国のホセ・ラウル・ムリノ大統領と会談し、同国が管理権を持つパナマ運河について、中国の「影響と支配」を「即時に変更」するように求め、パナマが行動しなければ、両国間の条約に基づく権利を保護するために必要な措置を講じると警告した。これに対しムリノ大統領は運河の主権は問題ではないとしたうえで、パナマが中国の経済圏構想「一帯一路」から離脱する方針を表明するとともに米国の懸念を解消するために米国と技術レベルで協議を行うことを提案した。

USTR、中国船の入港に最大100万ドル、中国建造船に最大150万ドル課徴案 (25-02-24)

米通商代表部 (USTR) は 21 日 (現地時間)、中国の海運・物流・造船業における優位性を考慮、中国の海運会社と中国建造船舶に関する国際海上輸送サービスに料金を課す案を推進していると発表、米国政府による世界の造船・海運市場における中国の影響力を抑制する取り組みを加速させ始めた。USTR の案には、中国船社の船舶が米国の港に入港するごとに 1 隻あたり最大 100 万ドル、もしくは貨物の積載量に応じて 1 トンあたり最大 1,000 ドルの料金を課す条項が含まれている。また、中国建造船を含む複数の船舶を運航する船社に対しては、一定の条件のもとで米国の港に入港する中国建造船に最大 150 万ドルの料金を課すことも規定している。これと並行し、USTR は米国製品の米国籍船の利用を促進するための規制案を準備、この政策が直ちに実施されると、海上輸送される米国製品の少なくとも 1% は、米国船社が運航する米国籍船で輸出しなければなくなる。さらに、この措置の実施から 2 年後は最低割合基準を 3%、3 年後は 5%、7 年後は 15% に段階的に引き上げられる。

米国の中国建造船への課徴金で台湾、韓国船社に利益 (25-02-26)

米通商代表部 (USTR) が 21 日 (現地時間)、1974 年通商法 301 条に基づき、中国船社が運航する船舶に対し 1 寄港につき最大 100 万ドルあるいは 1dwt あたり 1,000 ドル、また中国建造船が米国に寄港する場合、1 寄港につき最大 150 万ドル (中国建造船の保有率が 50% 以上は 100 万ドル、25 ~ 50% 未満が 75 万ドル、0% ~ 25% 未

満が50万ドル)の懲罰的課徴金を課すことを提案したが、香港の海運調査会社 Linerlytica によると、台湾と韓国の船社は、中国建造船隊の割合が少ないため、この措置によって恩恵を受け、課税を回避することができるという。Linerlytica の調べによると、世界の現有コンテナ船隊のうち TEU ベースで韓国建造船が69.9%と最も割合が高く、次いで中国建造船が28.8%、日本建造船が10.0%、ドイツ建造船が2.8%、台湾建造船が1.9%などで続き、発注済みの新造船は中国建造の割合が69.9%と70%近くに達して1位、ついで韓国建造が23.6%、日本建造が4.9%とこれら3カ国で98.4%を占めている。通商法301条は、外国の通商措置や政策、慣行が通商協定に規定した米国の権利を侵害する場合や、不合理または差別的で米国の商業に負担や制限を与える場合に、外国の製品に対して追加関税など輸入制限措置を講じることや、外国のサービスに対して追加料金や制限を課す権限などを認めている。

USTRの中国関連船舶へ的高額入港料巡るパ ブコメ、多くが反対意見 (25-03-11)

海外報道によると、米通商代表部(USTR)は2月21日、中国造船業などの不公正貿易に対する対抗措置として中国船社の船舶には1隻当たり最大100万ドル、中国で建造された船舶を保有する船社については、1隻当たり最大150万ドルの入港料を徴収する措置案を発表したことに対し、海運業界や、より広範なサプライチェーンの参加者の間で波紋が広がっている。2024年春に開始したUSTRの調査結果は、中国が海運・物流ビジネスを支配しようとしており、米国連邦規則第19条にある通商法301条に基づき「行動可能」であるという考えを裏付けるもので、3月24日に予定されている公聴会に先立ち、業界関係者は1人5分以内でUSTRが提案した措置について意見を述べ、オンライン・ドケットに掲載されるパブコメの提出がすでに始まっている。通常、コメントの提出は締め切りの直前に膨れ上がるが、締め切り2週間を前にして、すでにオンライン掲示板は埋め尽くされつつあり、主にUSTRの提案に反対する意見で占められ、そのほとんどが物流の混乱、米国企業やより広範な経済へのダメージを指摘しているという。

IMO FAL 49で海上貿易デジタル化推進を論 議 (25-03-12)

国際海事機関(IMO)の第49回簡易化委員会(FAL 49)が3月10~14日まで開催中で、デジタル文書と電子データ交換(EDI)の強化に重点に論議、港湾手続きを調和させ、世界的な行政上の障壁を減らすため、国際海上交通簡易化条約(FAL条約)の改正案の採択、世界海運の安全性と効率を高めるために、標準化した文書と電子署名を重視、海上貨物の取り扱い基準の改善を目指している。このほか、主要議題には海上輸送に関する事前旅客情報(API)および予約情報(BRI)／旅客名簿(PNR)の報告義務の導入に関するFAL条約の改正案の承認や、昨年12月開催のIMO第109回海上安全委員会(MSC109)で承認された、非強制の海事分野サイバーセキュリティリスクマネジメントに関するガイドライン案の承認などが含まれる。船上におけるサイバーセキュリティの重要性やセキュリティ対策の必要性の高まりから、同ガイドラインが策定されているが、近年、サイバーコネクテッドシステムの利用増加などを踏まえ同ガイドラインの改正案がMSC 109で採択、FAL 49で承認された後、MSC-FAL サーキュラとして発行する予定。

米下院に貨物留保法強化法案 運輸省の全貨 物を米国籍船積みに (25-03-14)

米下院議会の沿岸警備・海運小委員会に、少数党筆頭委員のS・カルバハル議員(民主党、カリフォルニア州選出)とM・エゼル委員長(共和党、ミシシッピ州選出)が11日(現地時間)、米国の貨物留保法を強化し、米国の経済成長を促進するため、超党派による「米国船籍のための米国貨物法」(American Cargo for American Ships Act)を提出した。法案は米国商船整備を促進し、運輸省に100%の米国籍船優先を義務付けることで米国の世界海運を継続的に支援するのが目的。運輸省海事局(MarAd)は2022年、運輸・インフラ委員会で証言し、米籍船の減少を強調、2012年には米国船籍の外航船が106隻だったが、その4年後にはわずか77隻まで減少し、現在は87隻にまで回復していると説明している。同法案は、米運輸省の全貨物に対する貨物優遇措置を100%に引き上げるもので、1954年に制定された貨物留保法は、民間機関の貨物と農産物の50%を米

国籍船で運ぶことを義務付ける海運業界のバイ・アメリカン法（BAA）で、MarAd は、貨物留保措置とその順守を管理する主要な連邦機関である。

IMO総会で2027年末までに海上デジタル化戦略の作業計画（25-03-21）

国際海事機関（IMO）は18日、船舶の入出港に関する手続（通関、入管、検疫、衛生手続など）を標準化し、国際海運の簡易化・迅速化を検討している簡易化委員会（FAL 委員会）は、3月10日から14日までロンドンで開催された第49回会合で、IMO 総会が2027年末までに採択する予定の「海上のデジタル化に関するIMO 戦略」の策定に向けた作業計画の概要を発表した。戦略は、IMO のさまざまな業務分野にまたがり、完全に相互接続され、調和され、自動化された世界の海事セクターを育成するのが狙いで、FAL 委員会で、戦略の範囲、主要目標、実施枠組みを定める対応グループを設置、今後1年間、IMO の様々な委員会間の整合性を確保しつつ、海事デジタル化を支援できる既存および新興の技術、標準、手法を特定するために取り組む。FAL 委員会は、海洋環境保護委員会（MEPC）と海上安全委員会（MSC）に対し、デジタル化戦略の形成にすべての利害関係者が早期に参加できるよう、グループへの参加を加盟国と国際機関に促すよう求め、コレスポンデンス・グループ（作業グループ）は、2026年のFAL 委員会（FAL50）の次回会合に報告書を提出した後、2027年末に予定されている総会に最終的な提出を行う。

中国建造船の米国追加入港料 ZIM、CMA CGMなど特定船社に負担集中（25-03-28）

海外の海事メディアは、米国通商代表部（USTR）が提案した中国建造船を対象とした米国港湾への追加入港料の徴収措置は、特定の船社に大きな負担をもたらす、船社間の公正な競争を損なう懸念があると伝えている。USTR は中国建造船が米国の港湾に入港する際、入港料を150万ドルへ値上げすることを提案している。海外メディアはAXS-Alphaliner（仏）のまとめを紹介し、1,000TEU 型以上のコンテナ船を寄港させている上位10船社が、今年2月に米国上位12港に入港した延べ回数をまとめたところ、隻数488隻・延べ入港回数1,002回のうち中国建造

船は19%を占める190回だった。寄港船のうち韓国建造船が54.5%を占め、次いで中国建造船が20.9%、日本建造船は12.3%を占めている。実際にUSTRの提案が現実化した場合、その影響は船社ごとに異なり、特にZIM（イスラエル）とCMA CGM グループ（仏）に大きな負担がかかると予測した。各社は米国向けサービスでは中国建造船とその他の船を入れ替えるよう試みると見られるが、ZIM は2月に73回の寄港中37回を中国建造船が占め、これらの船への依存度が最も大きく、現在その多くが長期用船中の船で、さらにサービスの48%がアジア／米国航路となり、他航路との船舶交換の余地がなく、高額な入港料の回避が難しいという。

CK Hutchinsonのパナマ権益売却、中国当局が独禁で捜査開始（25-04-04）

中国国家市場監督管理総局（SAMR）は先週、香港のターミナル会社、CK Hutchinson Holdings が、米国大手投資ファンドのBlackRock とMSC グループ（スイス）のターミナル会社、Terminal Investment Ltd. (TiL) のコンソーシアムに対し海外港湾ターミナルの権益売却で合意したことを受け、この取引に対し、独占禁止の観点から調査を開始したと発表した。CK Hutchinson とコンソーシアムは2日に契約の完了期限を迎えるが、中国政府の捜査が買収契約に影響を与える可能性があり、交渉が長引く恐れもあるという。

パナマ会計監査局、21年のCK Hutchison契約を不当契約の疑いで提訴（25-04-10）

パナマ政府の会計監査局はこのほど、2021年にCK Hutchison（香港）の子会社、Panama Ports Company (PPC) にパナマ運河両岸のコンテナ港のバルボア港、クリストバル港の運営権を25年間の延長を認める契約を締結した港湾当局の担当者らを提訴した。パナマ政府は、米国トランプ新政権の圧力に応じる形で1月から同契約の会計監査を実施し、PPC に税制優遇などの措置をとったことでパナマ政府に13億ドルの損害が発生したとし、2月にはパナマの司法長官が、同契約が不当なものだったとの判断を下しており、今後パナマの最高裁判所が契約の正当性を判断することになる。仮に21年の契約が不当なものだったと判断された場合、運営権が取

り消される可能性がある。

米議会に超党派でSHIPS法案再提出 (25-05-02)

米連邦議会の超党派議員グループは4月29日、「米国の繁栄と安全のための造船・港湾インフラ (SHIPS) 法」を再提出した。M・ケリー上院議員 (民主党、アリゾナ州選出)、T・ヤング上院議員 (共和党、インディアナ州選出)、J・ガラメンディ下院議員 (民主党、カリフォルニア州選出)、T・ケリー下院議員 (共和党、マサチューセッツ州選出) が主導するこの画期的な法案は、米国と中国の間にある海上輸送能力の著しい格差に対処することを目的としたもので、中国の造船支配に関する米通商代表部 (USTR) の最近の調査結果を受け、海洋安全保障への関心が高まったことから、上院に「SHIPS for America Act」と「Building SHIPS in America Act」の2本立てで提出した。

現在、米国籍の外航船はわずか80隻に対し、中国は5,500隻を運航しており、この劇的な不均衡は、国家安全保障と経済競争力に対する懸念を引き起こしているとして、法案では、貨物優先規則と競争力強化のための新規制に支えられた戦略的商船隊プログラム (Strategic Commercial Fleet Program) を通じ、10年以内に米国籍の外航船隊に250隻を加えるという野心的な目標を掲げている。また、国際貿易で競争できる、米国籍、米国人乗組員配乗、国内建造の商船を商業運航する船隊の育成も求めている。また、目標を達成するため、国家戦略を主導し、新たな海上安全保障委員会を指揮することを任務とする、ホワイトハウス内の海上安全保障アドバイザー職の設置など、いくつかの重要なイニシアチブを導入するほか、米国沿岸警備隊 (USCG) の官僚主義を合理化するため、商業海事規制・基準に関する規則制定委員会を設置し、規制のハードルにも対処する。さらに、2030年以降、同法は「米国籍船の貨物をより競争力のあるものにするために関税を修正し、政府出資の貨物は米国籍船で輸送することを義務付け、中国から輸入される商業貨物の一部は米国籍船で輸送することを義務付けるとしている。

MARPOL条約規制で地中海・黒海全域が SOx排出管理エリア (25-05-02)

5月1日から地中海・黒海全域が、船舶による汚染の防止のための国際条約 (MARPOL 条約) 付属書5による排出管理エリア (ECA) として発効し、航行する商船が使用する燃料中の硫黄酸化物 (SOx) 含有量が0.1%以下に制限される。これを受け、すでに主要コンテナ船社のMSC (スイス)、Maersk (デンマーク)、CMA CGM (仏) は地中海を航行する本船に積載する全貨物を対象に追加サーチャージの適用を発表している。AXS-Alphaliner (仏) のまとめによると、今年第1四半期 (1~3月) に地中海を航行したコンテナ船は1,253隻で、うち27.5%はSOxに対応したスクラバー (排ガス浄化装置) を備え、4.5%はメタノールやSOxを排出しない代替燃料船で、その他の船舶は低硫黄燃料 (VLSFO) による航行が必要になる。

WSC、USTRに自動車船料金措置に懸念を表明 30~60日のパブコメ要求 (25-05-21)

主要コンテナ船社の団体、世界海運評議会 (WSC) は先週、米国通商代表部 (USTR) に書簡を送り、米国の輸出に悪影響を及ぼす自動車運搬船救済措置に深い懸念を表明した。WSCによると、USTRに対し、1974年通商法301条付属書IIIには重大な欠陥があり、もし修正されなければ、米国製の自動車やトラクターを海上輸送して年間200億ドルを輸出している米国の製造業者や、自動車価格の上昇に直面している米国の消費者に経済的損害を与えることになる」と指摘している。USTRは4月17日に発表した中国の海事・物流・造船分野に対する1974年通商法301条に基づく措置内容のうち、PCCについては、米国外で建造された自動車運搬船を対象に、CEU (乗用車換算) に基づいて今年10月14日から150ドル/CEUを課金、米国製の同等またはより大きな船舶を発注・納入した場合、最長3年間の料金免除を認めている。WSCは、USTRに付属書IIIについて、30~60日のパブリックコメントの募集期間を設けるよう求めており、これだけの期間があれば、USTRが発表した2025年10月14日の実施日よりかなり前に終了するため、USTRに負担をかけることはないとしている。

FMCが旗国慣行で調査 (25-05-23)

米通商代表部 (USTR) が造船市場における中国の競争に対抗するため、中国船に課する入港手数料措置の後、米連邦海事委員会 (FMC) は 21 日、船舶の旗国に関する一部の外国政府の法律、規制、慣行が米国の対外貿易に不利な輸送条件をもたらしていないかどうかを確認するため、輸送分野で非司法的な調査を開始すると発表した。FMC では、特に船舶運航、国際貿易、国際法、国家安全保障に関する専門知識や経験を有する個人および団体からの意見提出を希望、そのような意見提出者の例としては、他の政府、国際機関、基準設定機関、船主、船社、荷主、労働団体などをあげている。

米議会下院で中国の世界港湾への影響監視する法案を可決 (25-05-27)

米国の下院議会は 23 日 (現地時間)、中国の世界の港湾に及ぼす影響力を厳しく監視し、最終的には米国がその影響力に対抗する戦略を策定するのに役立つ戦略港湾報告法案 (Strategic Port Reporting Act、H.R. 1701) を可決した。共和党・ミシガン州選出のハイゼンガー下院議員が提出した「戦略的港湾報告法」は、国務省と国防総省に対し、中国が世界中の港湾に対する支配を拡大する計画を分析する調査を実施するよう求めるもの。上院議会にも同名の法案がバッド議員 (共和党・ノースカロライナ州選出)、スコット議員 (共和党・フロリダ州選出)、ケリー議員 (民主党・アリゾナ州選出) の超党派議員により今年 2 月に提出されてるが、再提出された。

印向け・積み替え貨物のマニフェスト規則改正 (25-06-06)

インドの間接税・関税中央委員会 (CBIC) は、2018 年海上貨物マニフェストおよび積み替え規則をさらに改正するため、2025 年海上貨物マニフェストおよび積み替え (第三次改正) 規則を通達した。Sea Cargo Manifest and Transshipment Regulations, 2018 の Regulation 13 は、CBIC に違反に対して最高 5 万ルピーの罰金を課す権限を与えているが、関係者が純粋に順守する努力をしている場合、今年 9 月 30 日までの猶予期間中に罰則措置を講じないよう職員に促している。

UNCITRAL、全輸送モードの運送状の有価証券化で最終草案 (25-06-11)

国際商取引法の調和と統一を推進する国連国際商取引法委員会 (UNCITRAL) は 7 月 7 ~ 23 日にウィーンで開催する第 58 会期で、一つまたはそれ以上の輸送モードで国際輸送する貨物の譲渡可能な運送証券の発行、権利移転、法的効力に関する条約草案を最終決定する見通しとなった。最終決定されれば今年末に開催される国連総会の承認を経て条約となる。海上輸送の船荷証券 (B/L) は有価証券としての機能を備え、運送品と同等の金銭的価値をもち、指図式船荷証券 (Order B/L) であれば裏書によって所有権が移転して流通していくことが可能だが、航空、鉄道、陸上輸送では、運送人が発行する運送書類は運送状 (consignment note) あるいは航空貨物輸送では Air Waybill (AWB) と呼ばれ、貨物所有権の移転といった流通性がなく、貿易金融機能もない。UNCITRAL では 2019 年の会期で中国から鉄道運送状の法的枠組みについての提案があり、これに応じて事務局が国際輸送に利用されている運送状の法的側面について調査し、UNCITRAL はその結果をもとの一つあるいは複数の輸送モードで、貨物の所有権を持ち、引き渡しを行い、かつ信用状 (L/C) 取引などの貿易金融の利用が可能な権利証券としての性質も持つ貨物証券の規則づくりが可能かどうかについて検討することとし、22 年から流通性を持つ貨物運送書類を担当する第 6 ワーキンググループ (WG) が船荷証券以外についても有価証券化する作業を進め、このほど最終草案がまとまったものの。

通関

韓国とベトナムが昨年暮れに AEO MRA 貿易円滑化に貢献期待 (25-01-06)

韓国関税庁 (KCS) とベトナム税関総局は昨年 12 月 24 日、AEO (認定事業者) の相互承認取り決め (AEO MRA) を締結した。両国間の AEO MRA 締結は 2016 年から協議を開始、コロナ禍などで進展しなかったが、昨年の韓越首脳会談をきっかけに再び推進、今回締結に漕ぎついた。AEO MRA 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、その資格を自国のリスク評価に反映することで、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もの。韓国からベトナム向け輸出貨物のうち、AEO 企業が占める割合が約 57%（約 303 億ドル）に達する。

韓国税関がモバイル輸入検査、通関手続き 1～2 時間短縮 (25-03-11)

韓国関税庁 (KCS) は今月 4 日から、紙書類の提出なしにタブレットを活用して輸入検査を処理する「モバイル輸入検査」を全国税関で本格的に施行することを明らかにした。これまで税関検査官は、現品と輸入申告内容を照合するために必要な書類を申告者から紙で提出されていたが、今後は電子文書の形で提出、輸入検査現場でタブレットで確認することができる。

荷主・貿易

非有害輸出入 e-waste が 1 月 1 日から規制対象に (25-01-08)

Hapag-Lloyd (独) によると、今年 1 月 1 日から非有害な電子・電気機器廃棄物 (e-waste) についても規制対象となり、関係する環境保護機関からの越境移動の承認を提示する必要があることから注意を呼び掛けている。特定の有害廃棄物の国境を越える移動などの規制についての国際的な枠組みおよび手続きなどを規定したバーゼル条約の第 15 回締約国会議 (COP15) で、有害な e-waste だけでなく、非有害な e-waste も新たに条約の規制対象に追加する条約附属書の改正が決議され、発効したもの。

WTO と WCO が貿易、税関関連問題で連携強化 (25-01-23)

国連機関の世界貿易機関 (WTO) と世界税関機関 (WCO) は 21 日、税関関連問題における協力と連携を強化するための覚書 (MoU) を締結した。覚書は、ダボスで開催される年次世界経済フォーラムに合わせ、WTO のオコンジョイウェアラ事務局長とイアン・サンダース WCO 事務総長により署名された。覚書のもと、両機関は税

関関連のテーマについて協力する機会を特定し、外部フォーラムへの参加を調整することに同意、また WTO の貿易円滑化協定の履行に加盟国を支援するための貿易円滑化協定ファシリティを通じて提供される助成金の実施を含む。

今後 3 年間で最も重視する輸出先で米国が急増—ジェトロが調査結果 (25-02-06)

日本貿易振興機構 (ジェトロ) は 2024 年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査—高まる地政学リスク、サプライチェーン再編—と題する調査レポートを発表した。それによると、今後 3 年で最も重視する輸出先に「米国」を選択する企業が急増、「中国」は 3 年連続で減少した。レポートは、米国の新政権への移行、長引く紛争、国際物流の混乱や高まる分断リスクなど、国際ビジネスをめぐる環境は不確実性が増している中、先行き不透明な状況下で、日本企業の海外ビジネス戦略はどのように変化しているのか、昨年 11 月上旬～12 月上旬、海外ビジネスに関心の高い日本企業 (本社) 9,441 社を対象に、オンライン・郵送形式によるアンケート調査を実施、3,162 社から有効回答 (有効回答率 33.5%) を得た結果をまとめ分析したもの。その結果、海外で事業拡大を図る国・地域として、「米国」を選択する企業が約 4 割で最大となり、特に米国での新規拠点設立に意欲を示す企業が 300 社を超え、前年から 100 社以上増加した。また、大企業の間では、事業拡大先として「インド」を選択する企業が 3 分の 1 を超え、最大となり、地政学リスクへの対応意識、分散・多元化を推進し、部材の海外調達で最大の調達先を「中国」とする企業は約 5 割で調達先としての重要性は不変だった。

韓国貿易協会、中小企業輸出支援で 9 船社・22 航路のスペース確保 (25-03-04)

韓国貿易協会 (KITA) は先週、輸出中小企業の物流費を軽減するため、HMM、KMTC (高麗海運)、Sinokor Merchant Marine (長錦商船)、Heung A LINE (興亜海運)、南星海運 (Namsung Shipping)、CK Line (天敬海運)、Pan Ocean、Pan Continental Shipping (汎洲海運)、Dongjin Shipping (東進商船) の 9 船社と共同で 22 の外航コンテナ定期航路で海上輸送支援を実施すると発表した。昨年、紅海危機で急騰した海上運賃

が最近になって下落基調をみせる中、スエズ運河の通航回避、喜望峰経由の迂回ルート利用の長期化とともに船舶からのCO₂排出規制の強化などで今後の海上運賃の見通しに対する不確実性が高まる一方、米通商代表部（USTR）が中国船社の海上輸送サービスに対する高額な入港料課徴計画などが今後の運賃上昇要因に作用することから、中小輸出企業の物流費負担の軽減と安定的なスペース確保を支援するもの。具体的にはHMMの北米航路6サービスで毎週900TEU、欧州航路8サービスで100TEU、KMTCなど8船社のインド、東南アジア航路8サービスで毎週420TEUのスペースを確保する。

WTOが25年の世界貿易量1.5%減予測 (25-04-18)

世界貿易機関（WTO）は16日、最新の世界貿易見通し・統計報告書を発表、世界の商品貿易量は2025年に0.2%減少を予測、これは低関税のベースラインシナリオで予測していた値より約3ポイント低い。これは4月14日時点の関税状況を前提としたもので、状況が悪化した場合、貿易量はさらに縮小し、2025年は1.5%減少する可能性があるとした。サービス貿易は関税の対象ではないが、悪影響を受けると予想、商業サービス貿易の世界全体の伸びは予想より低い4.0%を見込んでいる。WTOでは年初に2025年と2026年の世界貿易は引き続き拡大、商品貿易は世界GDPと同程度に成長、商業サービス貿易より速いペースで増加を予想していたが、1月以降多くの新関税が導入されたことを受け、貿易状況の見直しを迫られ、商品貿易の予測を大幅に下方修正、サービス貿易見通しも若干修正した。商品貿易予測に対するリスクは依然として存在、特に米国により一時停止中の相互関税の再開および米国以外の貿易関係に影響を及ぼす可能性のある貿易政策の不確実性の拡大が大きなリスクとなっていると指摘、相互関税が実現した場合、2025年の世界商品貿易量の伸びは0.6%低下、貿易政策の不確実性の拡大はさらに0.8%押し下げる可能性があるとしている。現行の政策環境下では、北米の2025年の輸出は12.6%減、輸入は9.6%減を見込み、この地域の輸出は2025年の世界貿易成長率を1.7%押し上げ、全体の数字をマイナスに転じ、アジアは輸出入とも1.6%と穏やかに成長、欧州も同様に輸出1.0%、輸入1.9%の穏やかな成長率

を見込む。

日タイEPAのe-COで対日輸出で試験運用 (25-04-30)

日本貿易振興機構（ジェトロ）によると、タイ商務省外国貿易局（DFT）は日本タイEPA（JTEPA）に基づく原産地証明手続きに関して、電子原産地証明書（e-CO）について、日本への輸出で3月31日からパイロット運用を開始、6月2日から本格運用する見通しで、輸入を含めた相互運用の開始は6月を予定する。日本からタイへの輸出について、ジェトロによるDFTへのヒアリング（4月22日）によると、6月2日から試験運用を開始し、滞りなければ9月に完全移行が完了する予定で、経済産業省の発表でも、9月以降のデータ交換移行に向けた調整をタイ側と進めているとしている。ただ、DFTによると、タイと日本のデータ交換システムが完全に統合されるまで、両側が実施を延期する可能性がある。輸入貨物の通関手続きで、すでにJTEPAで導入済みのDFTスマートCOシステムに登録されたデータが日本のNACCS（輸出入港湾関連情報処理システム）に送信され、輸入者へのCO送付が不要となる。

輸出・海外取引中小企業の43%が米関税政策の影響 中小機構調査 (25-05-27)

中小企業基盤整備機構は、米国関税政策に関する中小企業への影響度についてアンケート調査し、輸出や海外取引している企業のうち、米国関税政策で影響があると回答した中小企業は43.0%という結果を発表した。また輸出・取引の対象国別にみると、米国だけではなく中国、第三国への輸出・取引にも影響が及んでいる。対米国で輸出・取引している企業において、「米国輸出・取引」に影響があるとの回答は45.1%、中国と輸出・取引している企業において、「中国輸出・取引」の影響は32.5%、第三国（米国、中国除く）と輸出・取引している企業において、「第三国（米国、中国除く）輸出・取引」の影響は22.0%。

輸出・海外展開に関する課題は、「輸出・海外展開に対応できる社内人員体制が不十分である」が最多。必要な支援策は「販路開拓のサポート」、「補助金の活用」、「企業・技術マッチングのサポート」の順に多い。同調査は、4月23日から5月9日にかけて、Webアンケート方式で、全国の

中小企業者 2,339 者（中小企業基本法における中小・小規模企業の定義に基づく）が回答した。ジェグテック（J-GoodTech）は、中小機構が運営する国内中小企業と大手企業・海外企業をつなぐビジネスマッチングサイト。

IT システム / スマートポート

福岡市港湾空港局、HiTSがCyberPort、Colinsと連携開始（25-01-31）

福岡市港湾空港局は 30 日、博多港の物流 IT システム HiTS が、国土交通省が運営する港湾物流手続きプラットフォームの CyberPort とシステム連携を開始したと発表した。連携には CyberPort のコンテナ物流情報サービスの Colins との連携も含まれる。CyberPort が、港湾管理者が運営する独自システムと連携するのは初めて。これにより HiTS との画面上で Colins の他港ターミナルの船舶動静情報やコンテナ搬出入情報を閲覧可能となるとともに、CyberPort、Colins の画面からも HiTS の博多港コンテナターミナルの船舶動静情報やコンテナ搬出入情報を閲覧できるようになった。

CyberPort、Colins対象ターミナルが拡大（25-04-03）

CyberPort は、同じく国土交通省港湾局が運営する「コンテナ物流情報サービス（Colins）」と情報を連携しているが、Colins の取扱対象ターミナルが 4 月から苫小牧港、仙台塩釜港、大阪港（南港 C-2）、高松港、博多港に拡大、これらターミナルの CY 搬出可否や本船動静が連携した。

Colins は、2010 年 4 月から運用を開始、港湾関係事業者間で一元的にコンテナ物流情報を共有化するためのシステムで、CyberPort を構成するシステムとして、Colins が保有する情報を CyberPort に連携している。同連携で、CyberPort のコンテナ情報項目を有する輸入帳票の画面に Colins の「CY 搬出可否情報一覧」へリンクするボタンを追加しており、帳票項目の「B/L 番号」と「コンテナ番号」の入力を条件に、ボタンクリックすることで CY 搬出可否情報の検索結果が表示できる。また Colins が保持する「船舶動静情報」「CY 輸出コンテナ情報」「CY 搬出可否情報」が CyberPort に連携でき、連携データ

は帳票 GUI での入力補助、または取引内データの自動更新により、CyberPort の帳票データ作成に活用できる。さらに GUI での帳票作成時、入力したキー項目（コールサイン、本船名、航海番号など）に合致する連携データが存在する場合は、自動的に連携データを参照し一部項目の値をセットする。GUI での帳票入力時、「B/L 番号」「Booking 番号」から関連するコンテナ番号を選択する画面を表示し、コンテナ番号・属性の入力を補助する。Colins からデータを連携した際、CyberPort の各取引データに対して最新の情報を自動で反映することができるようになり、対象は取引内の各帳票間で共有する「ルートドキュメント項目」。Booking 番号や B/L 番号、コールサイン、本船名、航海番号などを条件に Colins でのデータ作成と更新と連動して CY Cut / Open や ETA、ETD などを更新する。

トレードワルツ、日伯間貿易電子化でNTT DATA BSと覚書（25-04-08）

トレードワルツは、ブラジルで貿易手続きの電子化・一元管理を可能にするプラットフォーム「Conexos Cloud」を運営する NTT DATA Business Solutions と覚書（MoU）を締結した。同 MoU を契機に、南米で最も多くの日本企業が進出するブラジルにおける貿易プラットフォームの展開可能性を調査し、ユースケース創出に向けた協力を開始する。同 MoU は、ルーラ・ブラジル大統領の国賓としての訪日の機会を捉えて 3 月 26 日に東京で開催した日・ブラジル経済フォーラムの中で日・ブラジル企業間の協力に関する覚書として取り上げた。

フォーワーディング

KORAIL、中国経由で韓国から中央アジアへ複合輸送に成功（25-01-08）

韓国の国土交通部と韓国鉄道公社（KORAIL）は 3 日、中国経由で韓国と中央アジアを結ぶ国際複合輸送試験事業に成功した。KORAIL はこの国際複合輸送商品を KORAIL International Cargo Express と命名、輸出企業への広報活動を強めるとともに、中国国家鉄路集団（CR）との協力を通じブロックトレインの運行回数を継続的に増やしていく計画。このパイロット事業はソ

ウル近郊の義王駅からコンテナ貨物を釜山港まで鉄道輸送したあと、釜山港からコンテナ船で中国の連雲港まで海上輸送、ここから再度、鉄道に積み替え、中央アジアのカザフスタン、ウズベキスタンまで輸送するもので、昨年6月から12月にかけて4回にわたり実施し、中国の港湾、内陸国境で船舶から鉄道、鉄道から鉄道積み替えを最適化、貨物の滞留時間を大幅に短縮、保管料などの不要なコストを最小化、トランジットタイムを大幅に短縮、カザフスタンのアルマトイまで6,044kmを19日、ウズベキスタンのタシュケントまで7,010kmを22日で輸送した。

ANL/Aurizonがダーウィン～アデレードでランドブリッジ輸送 (25-02-18)

CMA CGM グループ (仏) 傘下の ANL と豪州の大手鉄道貨物輸送会社である Aurizon Partner は17日、アジアとインド亜大陸の主要港から豪州北部のダーウィン港経由で南部のアデレード港を結ぶランドブリッジ型サプライチェーンソリューションの提供で提携したと発表した。これによりトランジットタイムを最大10日短縮する。新サービスは、アジア太平洋地域の港からダーウィン港へ海上輸送したコンテナ貨物を、必要に応じてアデレードや豪州南部の仕向地へ鉄道輸送、積み替え輸送を利用すれば、中国の上海、蛇口、青島、ポートクラン (マレーシア)、レムチャバン (タイ)、ムンドラ (インド)、釜山 (韓国) などアジアおよびインド亜大陸からの貨物も利用できる。

ラオスTDPとマレーシア・ペナン港がSea & Rail複合一貫輸送で戦略提携 (25-05-29)

ラオスの首都ビエンチャン郊外の物流施設タナレーン・ドライポート (TDP) とマレーシアのペナン港湾局 (PPSB) は25日、鉄道と海上による国境を越えた貿易を促進するための戦略的パートナーシップを結び、協力覚書 (MoC) に調印した。この協力は、地域の物流ハブとしてのマレーシアの役割の拡大を強調するもので、地域の連結性を強化、鉄道輸送と海上輸送を組み合わせることにより、複合一貫輸送を促進するだけでなく、輸送時間や物流コストを削減し、サプライチェーンの効率向上、地域の経済成長を後押しする。陸の孤島から陸続きの国へと変貌を遂げようとするラオスの国家戦略の実現に向

けた TDP の取り組みを促進、マレーシアは東南アジア本土と世界市場を結ぶ貿易のゲートウェイとして位置づけられると同時に、ラオスの陸続きの経済を支援することになる。

港湾・ターミナル

JICA/インドネシア政府がパティンバン港開発で円借款貸付契約調印 (25-01-16)

国際協力機構 (JICA) は10日、インドネシアのジャカルタで、同国政府との間で、「パティンバン港開発事業 (第三期)」を対象として、円借款貸付契約 (Loan Agreement: L/A) に調印した。借款金額 (上限) は834億800万円で、償還期間40年、金利は本体が0.30% (STEP)、コンサルティング・サービスが0.20%。事業は、ジャカルタ首都圏東部パティンバンに新港 (コンテナターミナル、自動車ターミナルなど) を建設することにより、首都圏の物流機能強化を図り、インドネシアの投資環境改善を通じたさらなる経済成長に寄与する。同事業は運輸省海運総局が事業全体の統制、港湾工事、用地取得・住民移転、維持管理などを担う。アクセス道路の建設工事については、運輸省海運総局の管理の下、公共事業省道路総局が所管する。事業の完成予定時期は2028年 (施設供与時を以て事業完成)。同事業は先行開港区 (Phase1-1) とそれ以外 Phase1-2) に分かれており、Phase1-1 (完工済) はコンテナターミナル10ha・自動車ターミナル22.4haの建設、防波堤・外周護岸、泊地・航路浚渫、アクセス道路 (約8.1km) の建設、既存棧橋の延長、連絡橋 (約1.0km) の建設に取り組んだ。

MAWANI・DP World、ジェダ港近代化工事が完了 (25-03-11)

サウジアラビア港湾局 (MAWANI) と DP World (EAU) はこのほど、共同で取り組んできた同国紅海岸のジェダ・イスラム港のコンテナターミナル、South Container Terminal における、約8億米ドルを投入した近代化・統合開発を完了し開所式を開催した。拡張工事は3年の期間を要し、これにより年間コンテナ処理能力が従来の180万TEUから400万TEUに増強した。DP World は UAE 以外の海外ターミナルとして初めて、1999年から25年間にわたりジェダ港で

ターミナル運営を開始し、昨年の開発運営権の期間延長契約で今後30年間、運営を継続する。今回の近代化プロジェクトでは、水深18mの岸壁総延長を2,150mに延伸し、リーファープラグも1,200口から2,340口に増設、自動化とデジタルソリューションの導入とAI技術を活用したコンテナ管理により、効率化を追求し、トラックゲートでは出入場手続きを従来の2分から10秒に短縮化している。

中国独禁当局がCK HutchisonのCT売却で調査開始 (25-03-29)

香港からの報道によると、中国の独禁当局は、CK Hutchison Holdings によるパナマ運河の両端に位置するバルボア港とクリストバル港のターミナル業務を米投資会社のBlackRockとMSC(スイス)の港湾ターミナル事業子会社、Terminal Investment Ltd. (TIL) で構成するコンソーシアムへの譲渡に関する正式な調査を開始した。これによりCKHは当初の目標だった4月2日までの取引合意は延期した。CKHは3月4日、子会社であるHutchison Port Co. が運営するパナマのコンテナターミナルを含む世界23カ国・43カ所の港湾事業を同コンソーシアムに228億ドルで売却することで合意、取引が成立すればCKHは190億ドルの現金を得ることになっているが、中国側が港湾売却は自国の海運および貿易の利益を脅かす恐れがあると懸念する一方、米国のトランプ大統領はこの取引について、米国が中国の影響下からパナマ運河を取り戻したと主張し歓迎を表明、米中対立の新たな火種となっている。

東京港

東京都港湾局、Container Vision 2050 策定へ意見募集 (25-02-03)

東京都港湾局は、中央防波堤外側ふ頭Y3の整備推進、大井ふ頭・青海ふ頭の再編整備の推進、コンテナターミナルの一体運営の推進などからなる「Tokyo Container Vision 2050 (素案)」を策定・公表し、都民・事業者から広く意見を募集する。同ビジョンは、東京港のコンテナふ頭の2050年の将来像とその実現に向けた戦略を指し示すもので、素案では、2035年の中間目標として、主力ふ頭の大井コンテナふ頭などを世界最先端

のコンテナターミナルへとバージョンアップすることで、コンテナターミナルのDX・脱炭素化を強力に推進することを掲げた。これを達成すると、コンテナターミナルの施設能力を大幅に向上することで、東京港の潜在的利用ニーズに対応し、約10兆円/年の経済波及効果を創出する。施設能力の向上やコンテナ搬出入予約制の導入などにより、ターミナル周辺の交通混雑を解消し、約87億円/年の外部不経済を解消する。

24年東京港速報、外貿コンテナ取扱は2.1%増の417万TEU (25-04-01)

東京都港湾局は2024年東京港港勢(速報値)を発表、これによると外貿コンテナ取扱個数(輸出入・実空合計)は、前年比2.1%増の417万TEU、内貿コンテナ取扱個数(移出入・実空合計)は8.8%増の53万TEU、外内貿合計のコンテナ取扱個数は2.8%増の470万TEUとなった。外貿コンテナ(実空合計)は、輸出が0.5%減の188万8,808TEU、輸入が4.4%増の228万514TEUだった。うち輸出の実入りコンテナは8.5%減の82万5,154TEU、輸入の実入りは6.1%増の226万1,042TEU、空コンテナは輸出入合計で3.1%増の108万3,126TEU。外貿コンテナ貨物を主要国別にみると、輸出は米国が6.2%増の281万トン、中国が4.6%減の187万トン、ベトナムが11.5%減の93万トン、台湾が2.4%減の80万トン。一方、輸入は中国が4.7%増の1,544万トン、米国が0.2%減の279万トン、ベトナムが12.7%増の233万トン、タイが0.1%増の206万トン。

関東地整局東京港湾事務所が中防外CTと臨港道路整備に37.8億円計上 (25-04-15)

国土交通省関東地方整備局の東京港湾事務所は、2025年度の事業概要を発表、東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業に37.8億円を計上した。国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一翼を担う東京港において、コンテナターミナルの能力不足の解消、基幹航路におけるコンテナ船の大型化や交通量の増加に対応し、円滑な物流を確保するため、中央防波堤地区と有明側を結ぶ臨港道路(南北線)と中央防波堤外側地区に水深16mの耐震強化岸壁を有するコンテナターミナルを整備している。

横浜港

横浜市港湾局、新本牧や本牧再整備など25年度予算案を発表 (25-02-04)

横浜市港湾局は25年度予算案概要を発表、一般会計は158億545万円で、前年度当初予算に比べ、20億897万円の減少（前年度比11.3%減）となり、主に本牧ふ頭D5コンテナターミナル再整備に伴う国直轄事業、大さん橋国際客船ターミナルのボーディングブリッジの整備による事業費減などによるものだ。港湾整備事業費会計は358億6,259万円で、前年度当初予算に比べ32億1,410万円の増（同9.8%増）で、主に山下ふ頭用地造成などの事業費増によるもの。埋立事業会計は230億5,229万円で、前年度当初予算に比べ69億4,156万円の増（同43.1%増）、主に企業債償還金などの増加によるもの。国際競争力のある港づくりでは、新本牧ふ頭の整備（港湾整備事業費会計）に182億1,168万円（前年度予算額188億152万円）と新たに新本牧ふ頭にアクセスする連絡道路の整備に向けた設計として1,000万円（一般会計）を計上した。南本牧ふ頭コンテナターミナルなどの整備に4億2,352万円（同4億684万円）、本牧ふ頭の再編強化（D5コンテナターミナルの再整備など）に106億7,425万円（同128億9,961万円）をそれぞれ計上した。一方、自動車貨物取扱機能強化について、海岸保全施設の整備と大黒ふ頭嵩上げに1億2,100万円（同9,400万円）、新規として埠頭用地有効活用検討・調査に580万円を計上した。港湾のデジタル化の推進として、港湾情報システム改修などによる利便性・機能性の向上に1億1,176万円（同9,291万円）、横浜港港湾統計管理システムの改修・運用に1,385万円（同1,558万円）計上した。

W. Wilhelmsen、横浜港でバイオ燃料400MT初のバンカリング (25-02-19)

Wallenius Wilhelmsen（ノルウェー）が運航する自動車専用船がこのほど、横浜港で初のバイオ燃料のバンカリングを受けた。バンカリングしたのは“Tamesis”（5,430台積み）で、三菱商事エネルギーからバイオ燃料B24をブレンドした低硫黄燃料400MTの供給を受けた。Wallenius Wilhelmsenは2040年までの排出ネットゼロを目標に、中間目標として2030年までにライフサイ

クル全体で2022年比40%の排出削減を目指しており、その選択肢の一つとして在来燃料から代替燃料への転換を進め、そのためにバンカリング拠点の拡大を図っている。今回補給したバイオ燃料は小名市のオイルターミナルからバージにより横浜港へ輸送した。

横浜港24年コンテナ取扱量、2年連続で300万TEU超え、T/Sが66.4%増加 (25-03-19)

横浜市港湾局は2024年の横浜港統計速報を発表、コンテナ貨物は貨物量が前年比6.4%増の4,598万トン、取扱個数（実入り・空合計）が前年比1.8%増の308万TEUとなり、取扱個数は2年連続で300万TEUを超え、4年連続で前年を上回るとともに、直近10年間で最多となった。特に外貿コンテナの取扱個数が2.6%増の275万5,210TEUと好調で、横浜港で積み替える外貿トランシップコンテナが前年比66.4%増の25万TEUと大幅に伸びていることが主な要因。国別では中国発、メキシコやカナダ向けのトランシップコンテナの取り扱いが増加。外貿コンテナ貨物のうち、輸出は3.4%増の147万6,092TEU、輸入は1.6%増の127万9,117TEU、内貿コンテナ貨物は移出入合計で4.3%減の32万159TEUだった。外貿コンテナ貨物を主要品種別にみると、輸出では自動車部品が3.7%増の426万トン、完成自動車は4.4%減の215万トン、染料等化学工業品が0.4%減の196万トン、輸入では電気機械が16.8%増の221万トン、製造食品が8.3%増の206万トン、衣服・身廻品・はきものが14.9%増の169万トン。主要相手国別では、輸出は中国が2.7%増の329万トン、メキシコが70.8%増の219万トンと急増、タイが20.6%減の102万トン、輸入では中国が18.6%増の993万トン、米国が6.5%減の175万トン、タイが5.8%減の132万トン。

横浜港CNPサステナブル金融FWの第1号はダイトーの電動タグ (25-03-26)

横浜市は、みずほ銀行と横浜銀行から支援を受け「横浜港CNPサステナブルファイナンス・フレームワーク」を策定、横浜港港湾脱炭素化推進計画で港湾脱炭素化促進事業として位置付けた取り組みの資金調達時にサステナブルファイナンスにアクセスしやすくすることで、民間企業などの脱炭素の取り組みを金融面から後押しし、横浜港のカーボンニュートラルポートの形成を促進す

る。ダイトコーポレーションは、大容量リチウムイオンバッテリーを動力源とする電動タグの建造にあたり、横浜港 CNP サステナブルファイナンス・フレームワークを活用して、みずほ銀行とグリーンローンに関する融資契約を締結した。同契約は同フレームワークを活用した第1号の案件となり、資金使途特定型のフレームワークを自治体が策定し、民間企業が活用する事例は日本初。

横浜港、ブルーカーボン創出プロジェクトを開始 (25-03-21)

八千代エンジニアリング（東京都台東区）、横浜ベイサイドマリーナ（神奈川県横浜市）、東亜建設工業（東京都新宿区）は、横浜港の港湾管理者である横浜市港湾局と連携し、港湾の脱炭素化に向け、直立護岸を活用した CO₂ 吸収源「ブルーカーボン」となる海藻（ワカメ）を繁茂させるブルーカーボン創出プロジェクトを開始する。同プロジェクトは、国内最大級のマリーナで、商業施設などが隣接する複合型マリーナリゾートの横浜ベイサイドマリーナをフィールドとして、2025年3月～2026年5月に、護岸壁面上にワカメの種糸を巻き付けたロープを取り付け、2025年春ごろのワカメ生育最盛期に一部のワカメを採取、株数・湿重量を測定し、ブルーカーボン量を算定。その後、ワカメの胞子が飛散して背後の護岸に付着して、翌冬にワカメが成長するか確認する。

横浜港脱炭素化推進計画で次世代船舶燃料普及 (25-03-26)

横浜市は25日、グリーンメタノールを利用してコンテナ船燃料の脱炭素化を目指すとともに、大企業のみならず中小企業をも金融支援対象とする「横浜港サステナブルファイナンス・フレームワーク」の立ち上げ、横浜港臨海部が東京湾沖合に建設予定の浮体式洋上風力からの発生電力の受け入れ拠点とするなど、「横浜港港湾脱炭素化推進計画」を公表した。横浜市では2050年の脱炭素社会の実現を目指し、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進しており、港湾法第50条の2の規定に基づき、官民の連携による脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進を図るため、横浜港脱炭素化推進臨海部事業所協議会（横浜港 CNP 協議会）などの議論を踏まえ、市民意見募集を経て「横浜港港湾

脱炭素化推進計画」を作成した。同計画の対象範囲は、横浜港の臨港地区と港湾区域に、みなとみらい21地区や金沢産業団地などを加えた臨海部となり、KPI（重要達成度指標）として、横浜市臨海部からの二酸化炭素排出量は、2030年度に480万t/年（2013年比47%減）、2040年度に240万t/年（同74%減）、2050年度実質0を目標に設定した。さらにブルーインフラの保全・再生・創出で、二酸化炭素吸収量を2030年度に約150万t/年、2040年度に約200万t/年、2050年度約250万t/年を目指している。

YKIP、25年度に湾内バージ支援プログラム新設 (25-04-08)

横浜川崎国際港湾（YKIP）は国際戦略港湾競争力強化対策事業として、国の補助金を活用し、横浜港・川崎港への航路誘致、集貨促進を図るため、支援プログラムを展開してきているが、25年度も継続、新たに横浜港・川崎港を利用する東京湾内のコンテナバージによる輸送を支援するバージ支援を新設した。その他、基幹航路支援、国際フィーダー航路支援、国際トランシップ支援、港内ショートドレイジ支援、国際フィーダー・鉄道輸送への転換促進支援、南本牧ふ頭（MC-3・4岸壁）超大型コンテナ船タグボート配船費用支援、横浜港・川崎港における CONPAS 導入補助は継続する。CONPAS 導入補助は、国が開発中の新・港湾情報システム「CONPAS」とコンテナターミナル運営事業者が所有するシステムを接続する場合に、導入費用の一部を補助する。横浜港・川崎港のコンテナターミナル運営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自社システムの改修とサーバの設置に要する費用と、CONPAS の導入のために合理的に必要なとなるコンサルタント費などは事業経費の1/2に相当する額を補助するもので上限額は1,500万円。また CONPAS を運用するために必要となる、車両誘導などの資材（装備品、案内看板など）の購入または借用に要する費用の1/2に相当する額を補助するもので、上限は1社当たり100万円。

横浜市、サイバー攻撃に対策講じる連絡会を発足 (25-04-30)

横浜市港湾局は、サイバー攻撃事案発生時に、関係者が連携し、港湾機能の維持・早期回復ができるよう必要な対策を講じるため「横浜港情報セ

セキュリティ連絡会（仮称）」を立ち上げる。2023年の名古屋港におけるサイバー攻撃事案後、サイバーセキュリティ基本法に基づく「重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画」（サイバーセキュリティ戦略本部）で、「港湾」を重要インフラ事業に位置づけた。これにより、国土交通省港湾局は同法にかかる安全ガイドラインを策定し、25年3月には港湾管理者などが対処すべき事項を明記した改訂版を公表、横浜港では、このガイドラインに基づき、連絡会を発足、5月9日に第1回を開催するもの。

川崎港

CNPファイナンスのフレームワーク策定 川崎市（25-03-18）

川崎市は、「川崎港港湾脱炭素化推進計画（CNP形成計画）」に“港湾脱炭素化促進事業”として位置付けた取り組みの推進を図るため、同事業の実施主体となる川崎臨海部企業の活用を想定した「川崎港CNPグリーン／トランジションファイナンス・フレームワーク」を策定した。策定にあたり、みずほ銀行をはじめとする川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会会員の各金融機関のほか、さまざまな関係者からアドバイスを受けながら、より使いやすい仕組みとなるよう作業を進めたもので、公共による、このような第三者利用のための資金使途特定型フレームワークは国内に前例がない。企業の脱炭素の取り組みをはじめとした、資金供給を目的にサステナブルファイナンスが拡大している。同フレームワークは川崎市臨海部で事業を展開する企業がグリーン／トランジション・ファイナンスにより資金調達することを推進・支援するもので、同フレームワークは資金使途をCNP形成計画に「港湾脱炭素化促進事業」として位置付けている事業を想定している。

川崎港の24年のコンテナ取扱量10.2万TEU （25-04-16）

川崎市港湾局が15日発表した2024年の海上貨物取扱量は12.9%減の5,504万トンと3年連続のマイナスとなった。外貨貨物は前年比18.5%減の3,105万トンで、うち輸入が15.5%減の441万トン、輸入は18.9%減の2,665万トンだった。またコンテナは6.4%減の118万トンだった。内貨貨物は4.5%減の2,398万トンで、うち移出が1.9%

減の1,321万トン、移入は7.4%減の1,078万トン。またコンテナは25.2%減の12万トンで、総コンテナ取扱量は個数ベースで3.5%減の10万2,205TEUと4年連続のマイナス。うち外貨コンテナは5.1%減の8万1,340TEUだった。輸出は14.6%減の4万4,190TEU、輸入は4.5%増の4万4,190TEU。輸出では台湾向け完成車が増加し、インドネシア向け自動車部品が減少、輸入では中国からその他日用品が増加した一方、中国からの家具装備品が減少した。また内貨コンテナは3.4%増の2万865TEUで、うち移出は27.9%増の1万2,797TEUで横浜向け空コンテナが増加、移入は20.7%減の8,068TEUだった。入港船は隻数ベースで4.7%減の1万5,459隻、トン数ベースで14.6%減の6,834万gtと、隻数、トン数いずれも3年連続の減少。うち外航船は10.8%減の1,918隻・18.3%減の4,767万gtで、そのうちフルコンテナ船は15.1%減の405隻・15.2%減の620万gtだった。

関東地整局/京浜港湾事務所、横浜港CT再編整備と川崎港臨港道路整備（25-04-17）

国土交通省関東地方整備局の京浜港湾事務所は、横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業に25年度事業費として252.91億円、川崎港東扇島～水江町線地区臨港道路整備事業に84.84億円をそれぞれ計上した。横浜港でのコンテナターミナルの再編整備では、25年度に本牧ふ頭地区D5岸壁（水深16m）の改良と耐震工事、荷さばき地の撤去工事、舗装工事、地盤改良工事を進めるとともに、本牧ふ頭地区BC2航路（水深16m）、航路・泊地（水深16m）、泊地（水深16m）の調査工事、新本牧地区岸壁（水深18m）の耐震工事、護岸の防波工事、荷さばき地の地盤改良工事、基礎工事、本体工事などを進める。川崎港東扇島～水江町線地区臨港道路整備事業では25年度に水江町地区などにおける橋梁の主塔・主桁架設工事、上部工事と下部工事を進める。

川崎港にONEの日韓改編JK1の第1船が初寄港（25-06-25）

Ocean Network Express（ONE）は、日韓航路のJK1を改編、川崎港に追加寄港する。22日に新JKX1の第1船となる“Confidence”（1,100TEU）が初入港した。新JKX1は、“Confidence”を専用投入し、釜山（木）～清水（土）～川崎（日）～名古屋（月）～釜山（水）の新ローテーションで定曜日ウィークリーサービスを開始した。川崎港にとりJK1は7年ぶりの新規サービス。

1 月

- 4日 ㇏ 横浜港運協会、正副会長会／ロイヤルホールヨコハマ
- ㇏ 横浜港運協会、新春賀詞交歓会／ロイヤルホールヨコハマ
- 7日 ㇏ 海貨4団体賀詞交換会／ローズホテル横浜
- 9日 ㇏ 川崎港運協会、賀詞交歓会／川崎日航ホテル
- ㇏ 東京港運協会、賀詞交歓会／東京プリンスホテル
- 14日 ㇏ 関東地方整備局、ワークショップ開催に係る打合せ／関東地方整備局
- 15日 ㇏ 国土交通省港湾局サイバーポートWebセミナー／オンライン会議
- 16日 ㇏ 千葉港運協会、賀詞交歓会
- 17日 ㇏ 広報委員会／オンライン会議
- 22日 ㇏ 東京港みなと祭り協議会総会／東京港芝浦サービスセンター
- 23日 ㇏ 総務委員会／ローズホテル横浜
- 27日 ㇏ 飯塚会長 カーゴニュースインタビュー／内外日東
- 30日 ㇏ 水上警察署武道始式／横浜水上警察

2 月

- 4日 ㇏ 東京港セミナー／オークラ東京
- ㇏ 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会／オンライン会議
- 12日 ㇏ 業務打合せ／関東運輸局海事振興部
- 14日 ㇏ 理事会／横浜港運会館
- 17日 ㇏ 神奈川地区事前協議会／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
- 19日 ㇏ 横浜港運協会、正副会長会、理事会／横浜港運会館
- 21日 ㇏ 業務打合せ／神奈川県トラック協会
- 25日 ㇏ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部
- 26日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会総務委員会／山下厚生センター

3 月

- 3日 ㇏ 横浜港運協会、地区労務委員会／横浜港運会館
- 5日 ㇏ 関東地方整備局サイバーポート、ワークショップ／横浜港運会館
- 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
- ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 13日 ㇏ 関東海事広報協会理事会／万国橋会議センター
- ㇏ 関東運輸局有識者会議／関東運輸局
- 14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
- ㇏ 横浜港運協会 正副会長懇親会／ホテルニューさがみや
- 18日 ㇏ 神奈川港湾教育訓練協会、理事会、予算総会／横浜港運会館
- 19日 ㇏ 横浜港運協会正副会長会、理事会／横浜港運会館
- ㇏ 正副会長・各委員会委員長合同会議／横浜港湾人倶楽部
- 21日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会理事会／山下厚生センター
- 24日 ㇏ 横浜港振興協会理事会／横浜港運会館
- 31日 ㇏ 横浜港運協会 顧問会／横浜港運会館

4 月

- 8日 ㇏ 関東運輸局、関東地方整備局総会案内持参／第2合同庁舎

- 9日 ㇏ 関東運輸局海事振興部、新旧部長交替挨拶／横浜港運会館
- 10日 ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 11日 ㇏ 会計監査／横浜港運会館
- 14日 ㇏ 関東地方整備局副局長挨拶来会／横浜港運会館
- 15日 ㇏ 防災協会新旧安全衛生委員会委員長挨拶／防災協会
- 16日 ㇏ 横浜港運協会正副・理事会／横浜港運会館
- 18日 ㇏ 理事会、総務委員会／横浜港運会館
- 23日 ㇏ YHR正副執行役員会／横浜港運会館
- ㇏ 日本物流団体連合会、懇談会／法曹会館
- 24日 ㇏ 日本海事センター、JMC海事振興セミナー／オンライン配信
- 28日 ㇏ 関東地方整備局業務打合せ／第2合同庁舎

5 月

- 12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
- ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 16日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会 総務委員会／山下厚生センター
- 20日 ㇏ 広報委員会／横浜港湾人倶楽部
- ㇏ 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
- ㇏ 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
- 23日 ㇏ 定時総会・懇親会／ローズホテル横浜
- ㇏ 横浜港湾福利厚生協会 理事会／山下厚生センター
- 27日 ㇏ 横浜港振興協会理事会／ロイヤルホールヨコハマ
- ㇏ 横浜港振興協会総会／ロイヤルホールヨコハマ
- 28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
- 29日 ㇏ 横浜市港湾局、公共上屋等検討会／横浜港運会館
- 30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・横浜支部通常総会／横浜港運会館
- ㇏ YKK, KYK, TKC・総会懇親会／ローズホテル横浜

6 月

- 2日 ㇏ 横浜港港湾労働者供養祭／象の鼻パーク
- ㇏ 横浜清港会理事会／ロイヤルホームヨコハマ
- ㇏ 横浜市、横浜開港記念式典／横浜みなとみらいホール
- 3日 ㇏ 東京港湾福利厚生協会総会懇親会／芝浦サービスセンター
- 5日 ㇏ 横浜港運協会、総務委員会／横浜港運会館
- 6日 ㇏ 横浜港運協会藤木会長往訪／藤木企業
- 9日 ㇏ 横浜清港会総会／ロイヤルホームヨコハマ
- ㇏ 横浜清港会理事会／ロイヤルホームヨコハマ
- ㇏ 神奈川地区事前協議会／横浜港運会館
- 10日 ㇏ 東京港運協会総会・懇親会／東京プリンスホテル
- 13日 ㇏ 関東海事広報協会総会・理事会／波止場会館
- 16日 ㇏ 東京港港湾振興協会、通常総会・懇親会／経団連会館
- ㇏ 東京港港湾振興協会、理事会／経団連会館
- 18日 ㇏ 横浜港運協会、正副会長会／ロイヤルホール横浜
- ㇏ 横浜港運協会、総会・懇親会／ロイヤルホール横浜
- ㇏ 横浜港湾福利厚生協会通常総会／横浜港運会館
- 20日 ㇏ 正副会長・総務委員会合同会議／ホテルプラム
- 24日 ㇏ 安全衛生委員会／横浜港湾人倶楽部



編集後記

「いそしぎ 135号」をお読みいただきありがとうございます。

早いもので2025年も折り返し点を過ぎましたが、今年前半を振り返ってみますと、世界経済の動向と物流の繋がりを強く感じる出来事が多かった印象です。まさに地政学的リスクという言葉で表されるとおり、地域紛争や関税の問題などで経済が混乱し、世界各地における気候変動が物流にもたらす影響も年を追うごとに深刻化しております。

国内においては今夏も猛暑が続きそうですが、特に港や倉庫などの現場における熱中症対策については、本年6月に労働安全衛生規則が改正され、罰則付きで義務化されましたので、今まで以上に注意を払いながら業務を遂行していかなければなりません。

さて、今号が発行される頃は「海の日」の三連休ということで、家族や仲間と海のレジャーにお出かけをされた方も多くいらっしゃると思いますが、この「海の日」いつから祝日になったのでしょうか。最初は平成8年から7月20日に祝日として制定され、その後平成13年の国民の祝日に関する法律の改正により、平成15年から7月の第3月曜日に連休化されました。

「海の日」は単なる祝日ではなく、日頃の仕事の意味や意義を改めて考えるきっかけでもあります。港に入っていく巨大なコンテナ船、荷役作業に汗を流す作業員の姿など、物流を支える一つ一つのプロセスが繋がって世界中の暮らしが成り立っていることを思うと、やはりこの業界に携われることに誇りを感じます。さらには、輸出入の9割を占める海運貨物を取り扱う“エッセンシャルワーカー”としての我々に少しでも思いを致し、ご支援をいただける祝日となれば喜ばしいかぎりです。

最後になりますが、原稿を寄せていただいた方々に心より御礼申し上げます。

読者の皆様からのご意見ご寄稿もお待ちしております。

いそしぎ

vol.
135

2025 年 7 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

白 磯 健

(裏表紙写真)



川崎

東京

川崎 大師公園

川崎大師（平間寺）に隣接する約8.8万㎡の公園で、広大な芝生広場や大型複合遊具のほか、中国式庭園、野球場、テニスコート、カナル、プール、わんぱく広場、芝生広場、子供広場、などがあり家族で楽しめる公園。

中国式庭園「瀋秀園」は中国の瀋陽市と川崎市の姉妹都市提携5周年を記念して1987年に造られた自然山水庭園。建物に使用されている瑠璃瓦（釉をかけて焼いたつやのある瓦）、木組み、獅子像、太湖石（たいこせき）は瀋陽市からの寄贈。こぶし、山つつじ、ボケ、ヒュウガミズキなど四季の植物や中国建築を回遊しながら楽しむことが出来る。太湖石は中国の蘇州付近にある太湖周辺の丘陵から切り出される穴の多い複雑な形の奇石で、庭園で鑑賞や瞑想などのために置かれる。滝を正面から鑑賞できる「知春亭」、ハスの花を鑑賞できる「藕香榭」（ぐこうしゃ）、瀋秀園を一望でき、滝の音も楽しめる「攬翠亭」（らんすいてい）がある。このほか、園内のスポーツ施設は野球場（大師球場）が軟式球場と少年野球場の2面、テニスコートが3面、50mプールと児童プールの2種類のプールがあるほか、カナル（人工の直線水路）、わんぱく広場などがある。

東京 国営昭和記念公園

昭和記念公園は、昭和天皇在位50年記念事業の一環として米軍の立川飛行場跡地につくられた総面積180haの国営公園。昭和58年（1983年）10月、第一期区域として70haが開園した。東京都立川市・昭島市にまたがり、『緑の回復と人間性の向上』をテーマに、豊かな自然環境の中で多彩なレクリエーション活動の場となるよう計画されている。5つのゾーンに分けられ、A・Bはみどりの文化ゾーンで、西洋的な都市イメージ、Cの「水」、Dの「広場」、Eの「森」と、北に行くにしたがって「武蔵野の景観の再生」「緑の回復」と言う自然的なイメージで公園づくりしている。

旧立川飛行場は、1922年（大正11年）に帝都防衛構想の一環として開設され、陸軍航空部隊の中核拠点となり、1929年（昭和4年）には日本初の国際空港「東京飛行場」となり、日本航空輸送（戦前の国策民間航空輸送会社）による日本初の民間定期航空が立川～大阪間や満州への定期便が開設された。周辺には太平洋戦争で陸軍の主力戦闘機だった「隼」を生産する石川島飛行機製作所（のちの国内4位の航空機メーカー、「立川飛行機」、現・「立飛」）など航空関連企業が立地してきた。

