

いんぎ

JAN. 2026



京浜海運貨物取扱同業会 会報

Vol.
136



- 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、もって国際連带的輸送機能の向上に寄与する
- 1、海運、貿易、港湾等関連業界との意志疎通を図り、同業会の社会的責任の向上を期す

CONTENTS

年頭挨拶	1
京浜海運貨物取扱同業会 会長 飯塚 利信	
年頭所感	2
国土交通省 港湾局 局長 安部 賢	
関東運輸局 局長 藤田 礼子	
関東地方整備局 副局長 森 信哉	
東京都港湾局 局長 田中 彰	
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	10
令和7年度 秋の叙勲受章者	
令和7年度 秋の褒章受章者	
“「CONPAS」と目指す未来”	13
国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 港湾高度利用調整官 古川 雄大	
委員会報告	17
業務委員会 “港湾物流グローバルアップセミナー”を開催	
	20
第62回全国港湾労働災害防止大会参加報告	
安全衛生委員会 委員長 吉田 博之	
FIATA 報告	21
2025年FIATA世界会議報告	
国際複合輸送委員会 委員長 金子 元	
	26
「第66回いそしぎゴルフ会」開催	
随筆	27
『南米に行ってきました……マチュピチュ・ウユニ塩湖の旅』	
タカセ株式会社 代表取締役社長 大宮司 典夫	
『心に残る大切な一冊』	
株式会社北村回酒店 代表取締役社長 辻 克行	
鳥津兄弟 ～乱世を駆け抜けた兄弟の絆・前編～	
株式会社北村回酒店 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

- 国交省/外務省/経産省 中南米への進出支援 官民連携PF立ち上げ
- グリーン・デジタル海運回廊形成へ議論 日本/シンガポール
- EDA、IDAの商品明細編集の新機能を追加 サイバーポート
- サイバーポート 危険品書類電子化へトライアル版を公開
- 関東地整局 横浜港本牧BC・CONPAS原則予約試験運用の詳細発表
- 関東地整局 CONPASのMサーバー不正利用スバム確認
- 海運業界が米国の入港料徴収措置の見直し・撤廃を古川国交副大臣へ要望
- 国交省が検討会開催 港運の取引環境改善ガイドライン策定へ
- 国交省CNP認証制度 5ターミナル初認証 CTの脱炭素化を評価
- IMOがNZF審議、米国などの反対で1年延期
- 主要労組が反対も、USTRが通商法301条措置の1年間停止を正式発表
- 電子B/L加速へ商法改正を法相に要望 貿易コンソーシアム
- JSA、e-B/L対応した商法等改正 法務副大臣に要望書

海外運輸規制

- 米下院に25年連邦海事委員会法案
- 欧州委がEUの港湾・海運産業の開発戦略の策定で意見募集
- 韓国政府がUSTRに自動車運搬船の入港手数料適用免除を公式要請
- 中国交通運輸部 関税申告違反で2船社 NVOC10社を処分
- UNCITRALが流通可能な運送証券の条約草案を最終承認
- インド国会で船荷証券2025法案可決 植民地時代の時代遅れ海運貿易法を刷新
- 比の国会下院に外航海運運賃の監視強化法案提出
- ドイツ港湾でPF登録義務化 10月からデジタル輸入通関手続き
- 9月から豪州向け特定貨物のBMSB対策で改定煙蒸規則 ONEが注意喚起
- 10月に総額29億ドルのEU排出権支払い 1万3,000隻報告、CO2 9,000万トン排出
- トルコ、ZIMなどイスラエル関連輸入港を禁止
- 韓国の国会に海運法一部改正案一船社の共同行為を公取法から適用除外明確化
- 米国がIMOのNZF賛成国に警告 10月の会合前に関税などは正措置準備
- 24年海上貨物不適切申告比率11.39%と前年比微増
- USTR・中国船対象規制 影響最小化で顧客負担無し CMA CGMが発表
- ドイツがIMO NZFに支持表明 米など反対も10月の条約改正案採択へ
- インド、10年間で物流大国に 47年に TOP5の海洋国家に
- CBPがUSTR 301入港手数料の支払い詳細発表
- 中国がUSTR301入港手数料で対抗措置、米船舶に400元/NT、28年4月17日以降1,120元/NTへ段階的引き上げ
- 保険会社がUSTR301で注意喚起 料金適用は船社が判断 到着前に電子支払い
- EU、米のIMO NZF支持国制裁に対し正面から反論
- 中国の特別港湾使用料 対象船は300ドル/TEU以上の運航コスト増に
- セロエミ燃料船導入促進のための条約改正案採択、1年間先送り
- 中国が世界初の譲渡可能貨物書類 UNCITRALの条約案基にテンプレート開発
- COSCO船も特別料金対象か “Halley”が中国寄港を中止
- 米国が中国船に対する入港手数料の賦課、今月10日から1年間猶予
- 中国が海商法改正し電子書類の法的地位など明確化 来年5月施行
- 米国関連船への特別料金 1年間の一時停止 中国も公式発表
- デンマーク議会が海運競争リスク保険法可決 戦争時の自国商船航行保証
- 韓国が世界の物流拠点確保へ、4,700億円投資、物流センター40、港湾ターミナル10
- 全輪送モードの譲渡可能貨物運送状、国連総会で採択し、B/Lと同様の有価証券に
- 越政府、外国の外航船に国内輸送許可 重量物船や港湾滞留貨物の撤去など

通関

- EU理事会、関税法典改革に合意も、CLECATが「単一責任者」概念の文言維持に懸念
- 越の新電子通関システム 通関手続きに支障
- 欧州委が9月からの道路、鉄道のICS2実施、加盟国の適用除外申請受付
- 墨が新フォーマットE2 バリューマニフェスト 25年12月9日から要求
- 上海税関、不備あれば罰金 マニフェスト申告データ記載内容の厳格化を通達
- 日タイEPA タイ向け輸出の原産地証明手続きが電子化
- 予定通り第7次NACCS稼働開始
- UAEの貨物情報 事前申告で注意喚起 来年1~3月は移行期間
- 24事務年度輸入事後調査 関税等申告漏れ2,690者 電機など5品目で67%
- メキシコが1月から関税法改正を施行 通関業者の責任拡大
- EUが26年7月から少額通関輸入品に3ユーロの関税導入
- 墨税関当局、電子送信を延期
- 米国税関、ACEポータルで取引先 ユーザーの通知先追加

荷主・貿易

- 25年上半期の世界貿易3,000億ドル増 米国の輸入とEUの輸出増加がけん引
- WTOが25年の世界貿易量 予測、0.9%増へ上方修正
- WTOの商品貿易指標低下も基準上回る伸び維持

IT/システム/スマートポート

- TradeWaltzとサイバーポートの連携を開始

海運・インターモーダル・フォーワーディング

- 25年の世界フレイトフォーワーディング市場2.9%増とTi (英国) が予測

港湾・ターミナル

- 6月の欧米主要港 コンテナ船の平均在港時間増加
- 世界の港湾状況とコンテナ滞留動向 Vizion TradeView
- 25年の世界港湾コンテナ取扱量最高、5.1%増で初の1億TEU突破予想

東京港

- 9~11月にCONPASの予約事業に取り組む 東京港
- 東ト協・調査 東京港CT車両待機 平均2時間超はゼロ
- 東京港25年上半期外貿コンテナ取扱量・実入りは4.1%増157万TEU
- 東京港 オフピーク搬出入へ 15社が400本を輸送
- 東京港大井3・4号でCONPAS常時運用を開始 大井1・2号に次いでコンテナ搬出入予約制

横浜港

- 横浜市/YKIP 広域集貨へセミナー ジャカルタで開催
- YKIP/JFEエンジ 横浜港南本牧ふ頭でガントリーCの遠隔操作化へ 日本初の実証実験で課題検証
- 横浜港 再整備中の本牧ふ頭D-5CTが一部供用開始 水深16m/延長300m/面積13haが稼働
- 関東地整局 横浜港本牧ふ頭全CTでCONPASを試験運用
- 横浜港・上半期速報、外貿コンテナ取扱量0.8%増
- CONPAS 横浜港本牧BCで3月に原則予約の試験運用

川崎港

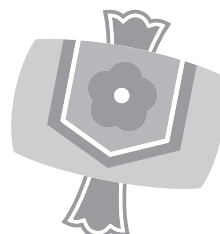
- 川崎港CTがCNP認証 国交省から交付受ける
- 川崎港 上期コンテナ取扱量 4.4%増の5.6万TEU

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8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、2025年は、アメリカのトランプ大統領が掲げた相互関税制度、いわゆる「トランプ関税」により、日本をはじめ世界全体が対応を余儀なくされ翻弄される一年となりました。

日本やEUなどの主要国は粘り強い政府間交渉等により、相互関税の上乗せ幅縮小や品目別関税の引き下げ等の措置がとられてきてはいるものの、輸出の減少による実質GDP成長率の低下は避けられず、我々物流業界のみならず、国民生活への影響も含め、今年に入っても、この緊張感はしばらく続くものと思われます。

さて、四方を海で囲まれた我が国は、輸出入貨物の90%以上が港を経由して扱われていますので、日本における港湾とは、経済成長を牽引し国民生活を支える社会インフラとしての重要な役割を担っております。

しかしながら、近年、中国を中心とする東アジア諸国の国際コンテナ港湾では、コンテナ船の大型化とリードタイムの短縮化に対応するため、港湾施設の大規模化とデジタル化の整備を積極的に進めていることから、東アジアにおける日本の港湾、とりわけ国際コンテナ戦略港湾である京浜港、阪神港を取り巻く情勢も日々変化をしておりますが、本年4月から船社アライアンスによっては欧州直行航路が消滅することが既に発表されています。

したがって、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、国際コンテナ戦略港湾としての重要な役割をしっかりと持続させていくためには、長期的な視点で取り組んでいかなければいけない幾つかの課題があるものと考えております。

当会では、現在、国土交通省を中心に進めている国際コンテナ戦略港湾の政策につきまして、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・協力体制を強めるとともに、NACCS、サイバーポートの更なる円滑な利用と効果的な運用の促進も含めた、国際海上コンテナ物流の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、本年も引き続き政策の推進に貢献できる啓発普及の取り組みを行っていく所存です。

また、「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人材不足問題への取り組みですが、国土交通省では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」を①港湾運送の魅力の発信、②取引環境の改善、③安全性向上、労働環境の改善を3つのポイントに昨年7月に「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」として新たに策定しました。

したがって、この人材不足の課題につきましても、新たに策定されたアクションプランを活用するとともに、上部組織である日本海運貨物取扱業会のホームページを引き続き情報発信のプラットホームとして活用し、まずは、広報活動の一環として、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おこなうことで、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。

そのほかにも対応していく課題は多々有りますが、本年は丙午（ひのえうま）の年です。

丙（ひのえ）は、十干の3番目で「火」の要素を持ち、太陽や明るさ、生命のエネルギーを表すとされていますので、丙午（ひのえうま）の年は、「勢いとエネルギーに満ちて、活動的になる」年になると言われております。

当同業会といたしましても、丙午の年にふさわしく、『行動する海貨』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

安 部 賢



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、日々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2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が、被災地の復旧やなりわいの再建に資する災害廃棄物や建設資材等の輸送を優先しながら、被災施設の本復旧を進めており、引き続き港湾利用を確保しつつ、令和8年度末までに主要係留施設全ての本復旧完了を目指してまいります。加えて、昨年12月に青森県東方沖で発生した地震により被災した八戸港の早期復旧に向けた工事を推進するとともに、東北地方整備局及び青森県が設置した八戸港復旧検討会において、コンテナターミナルを含め八戸港の被災した港湾施設の復旧に関する技術的な支援等を行ってまいります。

昨年末には、港湾分野における地域からのご要望を盛り込んだ令和7年度補正予算が成立するとともに、令和8年度当初予算が閣議決定されました。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。

また、昨年11月には日本成長戦略本部が設置され、「危機管理投資」・「成長投資」による強い経済の実現に向けた戦略分野の一つとして、「港湾ロジスティクス」が位置付けられました。今後、とりまとめ担当大臣である金子大臣の指揮のもと、今夏の成長戦略とりまと

めに向けて具体的な検討を進めていくこととなりますが、強い経済の実現に貢献できるよう、我が国港湾の国際競争力の強化や生産性向上に資する取組を進め、港湾ロジスティクスの強化に取り組んでまいります。

1. 国際コンテナ戦略港湾政策の推進

我が国のサプライチェーン強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大を図るため、国際コンテナ戦略港湾政策を推進してまいります。具体的には、国内のみならず、アジアからの国際トランシップ貨物を含めた「集貨」、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援等の「創貨」、大水深コンテナターミナルの整備、遠隔操作クレーンの導入支援等の「競争力強化」の3本柱の取組を、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に取り組んでまいります。また、昨年から、国土交通省の全国ネットワーク、両特定港湾運営会社のコネクションも活用し、全国の荷主等に対し、地元港湾からの国際フィーダー航路の利用を促す「Sea&Sea プロモーション」を開始しました。本年も、港湾関係者のみならず、荷主等も巻き込んだオールジャパンの取組を展開してまいります。

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ました。

年頭所感

港湾局としても、船舶大型化等に対応した岸壁整備や、シャーシ・コンテナ位置管理等システムの高度化促進などを通じて、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ながら、トラックドライバー不足等の課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 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、更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、「物流手続（民間事業者間の港湾物流手続）」、「行政手続」、「調査統計」、「インフラ（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、洋上風力発電について、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や運用の効率化、排他的経済水域における展開を可能とする制度整備、浮体式の最適な海上施工方法の確立に向けた検討等により、導入を促進してまいります。

加えて、藻場（もば）・干潟及び生物共生型港湾構造物など、「ブルーインフラ」の保全・再生・創出を通じたブルーカーボンの活用に取り組んでまいります。

このほか、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. クルーズの持続的な成長に向けた取組

昨年、我が国へのクルーズ船の寄港回数は、前年比で約 2 割増加しており、コロナ後のクルーズの回復が着実に進んでいます。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のあらゆる地域へ寄港するなど、船型や寄港地が多様化してまいりました。この流れをさらに加速させ、「2030 年訪日外国人旅客数 6,000 万人・消費額 15 兆円」や「日本人クルーズ人口 100 万人」の目標達成に向け、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、クルーズ旅客の裾野拡大等の取組を推進し、全国津々浦々に賑わいを創出してまいります。

6. 港湾運送分野における労働者不足対策の推進

港湾運送分野の労働者不足対策として、「港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025」に基づき、港湾運送の魅力の発信、取引適正化のためのガイドライン策定等を通じた取引環境改善、荷役作業の安全性・生産性向上や労働環境の改善等の取組を推進してまいります。

7. 港湾における防災・減災、国土強靱化の推進

令和 6 年能登半島地震では、能登半島地域の受援側港湾とその周辺の支援側港湾が連携し、支援物資等の海上輸送を実施しました。この教訓も踏まえ、緊急物資等の輸送拠点としての港湾機能の確保を図るための措置を含む「港湾法等の一部を改正する法律」が昨年 4 月に成立しました。これを受けた施策の推進を含め、災害時の海上支援ネットワーク形成のための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、昨年 6 月に閣議決定した「第 1 次国土強靱化実施中期計画」に基づき、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、耐震強化の岸壁や粘り強い構造を導入した防波堤の整備、

「協働防護」による気候変動適応等にも取り組んでいます。

8. 港湾におけるサイバーセキュリティ対策の強化

港湾におけるサイバーセキュリティ対策として、港湾運送事業法に基づく港湾運送事業者のセキュリティ対策の確保状況の確認や、経済安全保障推進法に基づくターミナルオペレーションシステムの導入及び維持管理等の委託を行う際の事前審査等を継続して実施してまいります。

また、本年秋にはサイバー対処能力強化法が施行されるため、港湾運送分野も対象に、基幹インフラ事業者によるインシデント報告や政府による情報提供等を実施してまいります。引き続き、「港湾ロジスティクス」の強化にも資する、港湾におけるサイバーセキュリティ対策等の強化を図ってまいります。

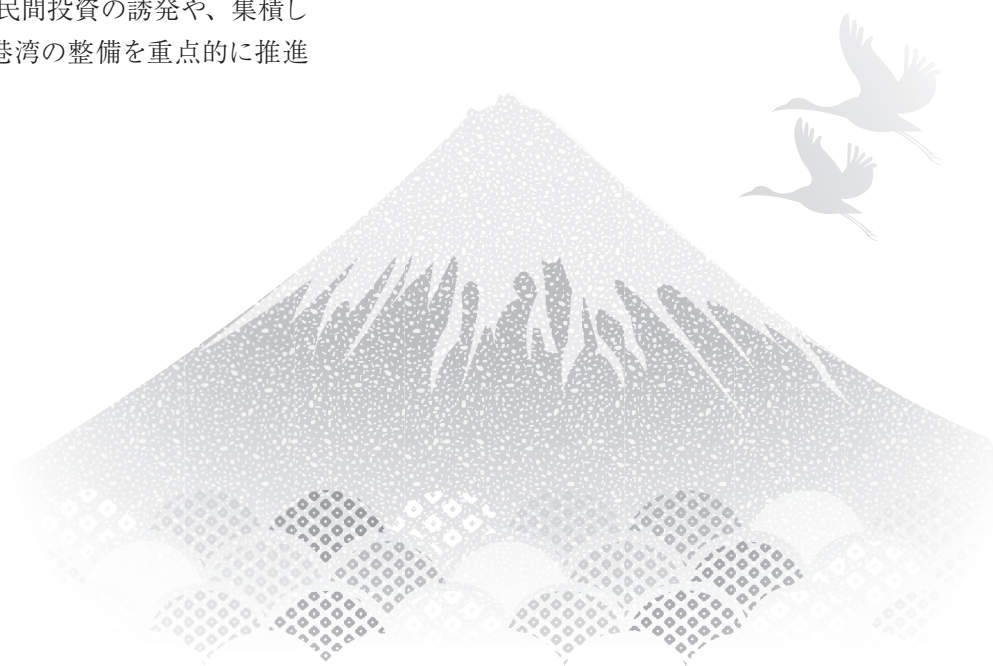
9. 個性をいかした地域づくりと持続可能で活力ある国づくり

港湾は、地域の雇用と経済を支え、産業の国際競争力強化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、「みなとオアシス」や「みなと緑地 PPP」など、地域住民や民間事業者、行政の連携した取組により、賑わい創出と観光の拠点となる「みなとまちづくり」を推進してまいります。

最後に、上記施策を推進していくためには、港湾建設業や調査・コンサルタントの皆様のご尽力が不可欠です。荒天リスクの考慮や作業船の更新投資、潜水士の育成など、海洋土木工事特有の課題にきめ細かく考慮しつつ、働き方改革、担い手確保、適正利潤の確保など、持続的な港湾事業環境の確保に取り組む所存ですので、皆様のご協力、ご支援をどうぞよろしくお願い申し上げます。

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、物価の高騰や労働力不足、貿易に影響を与える国際情勢・地政学的リスク等も相まって、港湾物流業界の事業環境は厳しい状況が続きましたが、他方、米中間の貿易・関税対立の影響の不透明感が一旦和らいだことや、横浜港南本牧埠頭・新本牧埠頭、東京港中央防波堤外側コンテナ埠頭など各地区での整備や利活用の進展、また、横浜港及び東京港の相当数の埠頭地区におけるCOMPASを活用したコンテナ搬出入実証事業の実施、加えて、新規航路の就航があった港もあるなど、明るい兆しや今後に繋がる話題も一部みられたところです。

そのような中、貴同業会をはじめ京浜港で日々活躍される皆様方におかれましては、港湾機能の維持・強化と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。

ここからは港湾関連の最近の話題について紹介します。

一つ目に、日本成長戦略における戦略分野17項目に、AI・半導体や造船とともに「港湾ロジスティクス」が入るとともに、分野横断的課題として「サイバーセキュリティ」が掲げられ、「強い経済」や「経済安全保障」が重視されていることが感じられます。

同戦略を踏まえ、昨年末に成立した令和7年度補正予算において、港湾ロジスティクスの強化を図るためのサイバーポートを活用した港湾関連手続きの電子化等の取組が盛り込まれました。

貴同業会が積極的に取り組んでいる港湾物流の効率化と高度化が更に進展することを期待しております。

二つ目に、「港湾労働者不足対策等アクションプラン2025」の取組です。

他の産業同様、港湾においても全国的には労働力不足が常態化しており、労働力を確保するためには、港湾に従事する方の労働環境改善が欠かせません。

そのような中、昨年6月、旧アクションプランの取組状況を踏まえ新たにアクションプラン2025が策定され、賃上げや労働環境の改善のためには、適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要との認識のもと、国土交通省において適正な取引環境整備に向け「適正取引等推進のためのガイドライン」の作成を進めております。

三つ目は、関東運輸局による海事産業振興の3つの柱の取組です。

港湾運送事業を含む海事産業の振興を目的とし、昨年設定した「人材の確保・育成」、「情報発信の強化」、「多様な関係者との連携」に基づく取組として、港湾運送事業の認知度向上、人材確保・育成を図るため、工業高校職員向け業種説明会や退職自衛官への説明会などを行っております。また、情報発信の強化として、昨年2月から運輸局公式YouTubeで港湾作業別動画を公開しております。本年もこれらの取組を推進してまいります。

四つ目に、関東運輸局では、共生社会実現の一環として、行政やサービスを提供する側が男女の異なるニーズを理解して、政策やサービスに反映していく「ジェンダー主流化」を推進しており、所管分野の企業のネットワークの形成の場として、本年2月にジェンダー主流化ネットワークの開催を予定しております。事業者の皆様とともにジェンダー主流化の推進を目指してまいります。

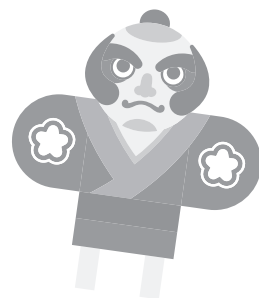
結びに、貴同業会並びに会員店社の皆様、また関係各所の皆様方にとりまして、本年が輝かしい1年になりますことをご祈念申し上げ、新年の挨拶とさせていただきます。

年頭所感



関東地方整備局副局長

森 信 哉



新春を迎え、皆様に謹んでご挨拶を申し上げます。
京浜海運貨物取扱同業会ならびに会員の皆様には、港湾の整備・利活用に関し、平素より格別のご理解・ご協力を賜り、心より御礼申し上げます。

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、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、昨年9月に部分的な利用を開始しました。引き続き、D5ターミナルの完全供用に向け、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岸壁や川崎港東扇島～水江町地区臨港道路等においても整備を進めていきます。

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、東京港においては、昨年8月に大井1・2号の常時運用を開始しており、大井3・4号も1月から常時運用を開始する予定です。また、大井6・7号、青海A4号及び中央防波堤外側地区Y1においても、昨年9月から11月にかけてCONPAS試験運用を実施しました。

横浜港においては、常時運用している南本牧に加えて、昨年8月にはBC2において初の「原則予約」

の試験運用を行い、さらに昨年11月には本牧ふ頭地区4ターミナル（BC1、BC2、D1、D4）において、同時に試験運用（BC2では2回目の「原則予約」）を実施しました。これらを通じて、ゲート前待機の削減、荷役の効率化、輸送の効率化といった効果を確認しております。

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、昨年6月に本牧BCターミナルにて電子搬入票の作成に関する試験運用を実施しました。また、本年中には、貴同業会ご協力の下、DX体験ワークショップを横浜で開催し、より多くの方にCyber Portで搬入票作成手続きを体験していただく予定です。引き続き、海貨事業者の皆様のご協力を賜りつつ、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まいります。

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。

本年も、皆様とともに港湾のさらなる発展に向けて尽力してまいります。結びに、会員の皆様のご健勝と、貴同業会の一層のご繁栄を祈念し、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

田 中 彰



令和8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、全国の外貿コンテナ貨物量の4分の1、東日本において消費・生産される貨物の約6割を取り扱う重要な国際物流拠点です。

DXの急速な進展や環境への意識の高まり、本格的な人口減少社会の到来に伴う物流の担い手不足の深刻化など社会経済状況が劇的に変化する中で、中長期的な視点から戦略的に施策を展開するため、昨年3月、東京港の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」を策定いたしました。

現在、このビジョンに基づき、コンテナターミナルの抜本的な機能強化やDXの推進による物流の効率化などを積極的に進めております。

具体的には、中央防波堤外側コンテナふ頭Y3については、令和10年度中の大井コンテナふ頭の再編整備の着手に向け、国と連携して整備を進めております。また、青海コンテナふ頭では本年第1四半期中に再編整備工事が完了した一部エリアにおいて運用を開始する予定です。令和11年度におけるふ頭全体の工事完了を目指し、引き続き、着実に整備を進めてまいります。

ソフト面においては、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、CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の導入拡大を図っております。大井ふ頭の一部のターミナ

ルでは、通年実施を開始しました。

また、コンテナターミナルの混雑情報について、これまでのリアルタイムでの情報発信に加え、昨年9月からは各ターミナルの混雑予測を公表しております。

さらに、「東京港オフピーク搬出入モデル事業」にも取り組むなど、円滑な港湾物流の確保に向け、様々な施策を展開してまいります。

東京港がこれからも利用者の皆様に一層“選ばれる港”になれるよう、引き続き、皆様方と力を合わせて、時代の要請に答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。

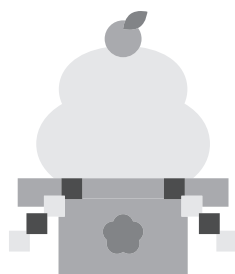


年頭所感



横浜市港湾局長

新 保 康 裕



令和8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、我が国の産業と市民生活を支える国際貿易港として発展してきた実績と経験を活かし、本年も、横浜港のさら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308万TEUとなり、2年連続で300万TEUを超え、過去10年間で最多を記録しました。昨年も8月までの累計で前年比2.3%増と、引き続き好調を維持しております。今後も、この成長を維持するため、国や横浜川崎国際港湾株式会社（以下、YKIP）と連携し、国内外の荷主企業・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まいります。

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の再編を着実に進めております。特に、本牧D5ターミナルについては、昨年9月より一部供用を開始し、超大型船の円滑な受入れが可能となるなど、港湾機能のさらなる充実に向けた重要な一歩を踏み出しました。

さらに、本牧ふ頭A突堤におけるロジスティクス拠点の形成も順調に進んでおり、現在1棟の建設が進み、合計10棟が稼働する見込みです。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まいります。基幹航路

の維持・拡大に向けて、引き続き国・YKIPと連携し、国際コンテナ戦略港湾施策を推進してまいります。

また、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の取扱機能も強化してまいります。

さらに、2050年の脱炭素社会の実現に向けて、昨年度策定した「横浜港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に向けた様々な取組を推進しております。この計画は、昨年開催された国際港湾協会（IAPH）主催の「サステナビリティ・アワード」において、日本の港湾として初めて気候変動とエネルギー部門の最優秀賞を受賞しました。

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、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、市民生活を支える重要な社会インフラであり、今後もその役割を果たしてまいります。本年も、関係機関の皆様と連携し、横浜経済の活性化と市民生活の向上に資する総合港湾づくりに取り組んでまいりますので、引き続きご支援・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8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。

川崎港を取り巻く環境は日々変化しております。川崎港のコンテナ取扱貨物量は、コロナ禍以降続いていた減少傾向から回復基調に転じており、令和7年は前年比で1万TEUの増加となりました。更なる物流の効率化や国際競争力の強化に向け、航路の充実や利便性向上に取り組んでおります。今後も、利用者ニーズに応えるサービスの拡充を図り、港の魅力を高めることで、コンテナ取扱貨物量の増加に向けた官民一体のポートセールス活動を一層強化してまいります。

昨年、全国初となる「CNP 認証」を川崎港コンテナターミナルが取得するという大きな成果もございました。この認証は、国土交通省が創設した港湾の脱炭素化に関する評価制度であり、川崎港は最高レベル5段階中「レベル4+」の評価を受けました。これは、長年にわたり本市が推進してきた環境・エネルギー政策の成果でもあり、今後も水素エネルギーの活用や電気推進船の導入など、持続可能な港づくりに向けた取り組みを一層強化してまいります。

また、官公庁として全国初となる電気推進方式を採用した海面清掃船の導入は、川崎港の環境への取り組みを象徴するものであり、脱炭素社会の実現に向けた重要な一歩となりました。これらの取り組みは、国内外からの信頼を高めるとともに、

港の価値をさらに高めるものと確信しております。

加えて、令和5年に供用を開始したバンプール・シャーシープールの活用により、物流効率化とトラックドライバーの労働環境改善に貢献してまいりました。さらに、コンテナ補助制度の拡充等、荷主や船社から選ばれる港づくりに向けた取り組みも行っています。引き続き利便性の高い港を目指し、サービス向上に全力を尽くしてまいります。

扇島地区においては土地利用転換が着実に進められており、昨年11月には日本水素エネルギー株式会社と川崎重工業株式会社により、液化水素基地の起工式が開催されました。この液化水素基地は、受入れ・貯蔵・海上荷役設備等を備えた世界初の商用規模の施設であり、本市としても国際水素サプライチェーンの社会実装に向けた取組を進めてまいります。

また、東扇島における外内貿ふ頭の再編や掘込部の土地利用計画の変更等につきましても着実に進め、持続可能で発展し続ける港の実現に向け、皆様とともに挑戦を続けてまいります。

これから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、貴同業会のますますの御発展と会員皆様の御健勝を心より御祈念申し上げ、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7年度 秋の叙勲受章者

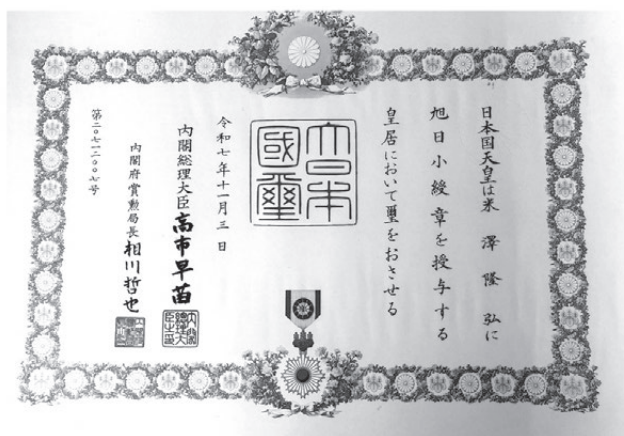
多年にわたり通関業の振興及び業界の発展に寄与した功績による

● 旭日小綬章



米澤 隆弘 氏

現職：近畿通関株式会社 代表取締役社長
日本海運貨物取扱業会 理事
大阪海運貨物取扱業会 副理事長
大阪通関業会 理事長



令和7年度 秋の褒章受賞者

多年にわたり倉庫業の振興及び業界の発展に寄与した功績による

● 黄綬褒章



小島 泰樹 氏

現職：アオキトランス株式会社 代表取締役会長
日本海運貨物取扱業会 副会長
清水海運貨物取扱同業会 会長
静岡県倉庫協会 会長



表彰

業界関係者の栄えある受賞



令和7年度 秋の褒章受賞者

多年にわたり通関業の振興及び業界の発展に寄与した功績による

● 黄綬褒章



徳橋 三郎 氏

現職：互興運輸株式会社 代表取締役社長
京浜海運貨物取扱同業会 理事
横浜通関業会 副会長



多年にわたり通関業の振興及び業界の発展に寄与した功績による

● 黄綬褒章



内田 裕久 氏

現職：株式会社富島 代表取締役社長
京浜海運貨物取扱同業会 会員
横浜通関業会 副会長



表彰

業界関係者の栄えある受賞



令和7年度 秋の褒章受賞者

多年にわたり倉庫業の振興及び業界の発展に寄与した功績による

● 藍綬褒章



山崎 元裕 氏

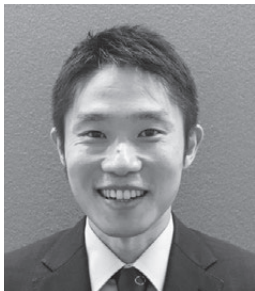
現職：株式会社ヤマタネ 代表取締役会長
京浜海運貨物取扱同業会 会員
元（一社）日本倉庫協会 副会長



“「CONPAS」と目指す未来”

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である CONPAS について国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 古川 港湾高度利用調整官様より“「CONPAS」と目指す未来”をテーマとした文書をいただきましたので掲載させていただきます。

方整備局 港湾空港部
港湾高度利用調整官
古川 雄大 様



1 ページ

【はじめに】

国土交通省港湾局では、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を目指し、「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けた取組を進めている（図-1）。その一環として、情報通信技術の活用によるコンテナ搬出入処理能力の向上に資する取組として、新・港湾情報システム「CONPAS（Container Fast Pass）」を開発し、京浜港や阪神港で導入を進めている。本稿では、京浜港における CONPAS の活用事例や Cyber Port と連携した取組事例について紹介する。

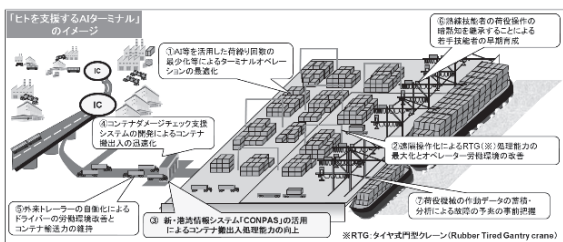


図-1 「ヒトを支援する AI ターミナル」のイメージ

【取組の背景】

我が国のコンテナターミナルでは、コンテナトレーラーによるターミナルゲート前混雑が発生しており、ドライバーの長時間労働の一因として労働環境上の問題となっている。こういった渋滞の発生は、トレーラーの特定時間帯への来場集中、ゲート部における処理能力の不足、

コンテナヤード内におけるターミナル処理能力の不足など、複合的要因により誘発されていると考えられている。

このような背景を踏まえ、国土交通省関東地方整備局では、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図るため、CONPASを活用した物流効率化、生産性向上の実現を目指している。CONPASの試験運用は2017年度から開始し、2021年3月には横浜港南本牧ふ頭コンテナターミナルにおいて常時運用を開始した。東京港においては、2025年8月より大井1・2号コンテナターミナルにおいて常時運用を開始し、2026年1月からは大井3・4号コンテナターミナルでも開始する。また、横浜港本牧BC、本牧D1、本牧D4、大井6・7号、青海4号、中防外Y1ターミナルにおいては、これまで複数回に渡り試験運用を実施している（図-2）。

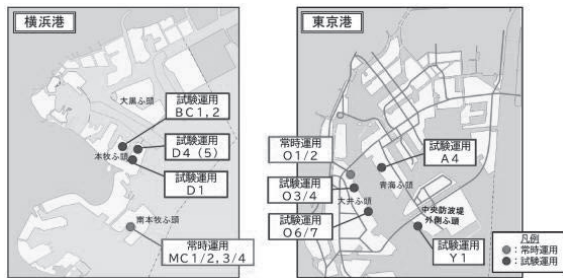


図-2 2025 年 12 月現在の京浜港 CONPAS 導入状況

【CONPAS の機能】

CONPAS には 4 つの機能「搬出入予約」「PS カード活用」「搬入情報の事前照合」「車両接近情報・予約情報の活用」があり、これらを総合的に導入することでゲート前待機時間削減等の効果が期待される（図-3）。

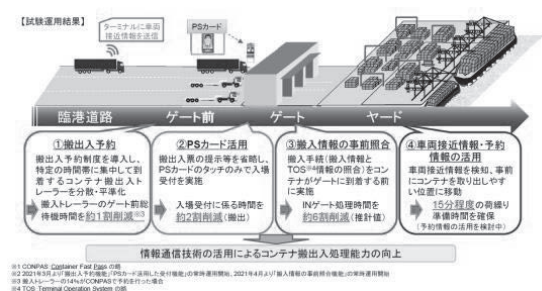


図-3 CONPAS の概要

① 搬出入予約

コンテナターミナルにおけるコンテナ搬出入のためのトレーラー来場時間は任意のため、単位時間当たりのトレーラー来場台数が一定水準を上回ると待機が発生し、後方へも伝播することで長時間待機につながってしまう。これに対応するため、CONPAS による事前予約制を導入することにより、特定の時間帯に集中していたトレーラーの来場を分散・平準化し、ゲート前待機時間の削減を図るものである。

② PS カード活用

トレーラーがコンテナターミナルへ来場する際は、ドライバーがゲート端末に貨物情報を手入力する必要があることから、ゲート通過に時間と手間を要する一因となっている。これに対応するため、国が発行する港湾への出入を管理するために利用する PS (Port Security) カードをゲート部の読み取り機にかざし、コンテナ貨物搬出入票の提示等を省略し、入場受付を行うことにより、紙の受渡しやタッチパネル操作を行うことなく搬出入手続きを可能とし、処理時間の短縮や誤入力防止に寄与するものである。

③ 搬入情報の事前照合

従来、海貨・倉庫事業者等は、荷主から伝達された Booking 情報等と、コンテナのバンニング時に確定した

コンテナ番号、シール番号、重量情報等を紙の搬入票に記載し、その搬入票をトレーラーのドライバーがゲート部で提示することで、ターミナル側の情報との照合作業を行っていた。このため、トレーラーがゲートに到着するまで搬入情報が確認できず、搬入票の記載に誤りがある場合には、ゲート部でその確認や修正にさらに時間を要することでゲート前待機が発生していた。これに対応するため、Cyber Port で作成したコンテナ貨物搬入票と、CONPAS を経由した TOS (Terminal Operation System) データとを、ゲートに到着する前に照合し、結果を Cyber Port によって海貨・倉庫事業者等に通知する仕組みを構築している。これにより、ゲート処理時間の短縮に寄与するものである。

④ 車両接近情報・予約情報の活用

輸入コンテナを搬出する際、ターミナル側ではコンテナの搬出順を事前に把握できないため、外来トレーラーの到着後に荷役作業を開始する。ターミナルにはコンテナが多段積みされているので、搬出の準備が整うまでは、外来トレーラーは待機する必要がある、仮にゲート手続きが速やかに終わっても、ヤードで待機することに繋がってしまう。これに対応するため、CONPAS 予約情報や車両接近情報を活用することで、ヤード内にトレーラーがコンテナを引き取りに来る前に、コンテナを取り出しやすい位置に移動したり、本船荷役の影響を受けない場所に移動したり、すぐに取りに来るのが分かっているコンテナの上には置かないようにすることを可能としている。これにより、外来トレーラー到着時の荷繰りを回避することで、外来トレーラーのヤード内滞在時間の短縮に寄与するものである。

【直近の試験運用】

① 「原則予約」の試験運用

CONPAS の 1 つ目の機能「搬出入予約」に関する取組である。これまでの CONPAS の試験運用では、限られた予約枠の中で、CONPAS の予約取得はあくまで任意であり、予約を取得したトレーラーは CONPAS 用動線等を

經由してゲート部にてコンテナ搬出入手続きを行う運用であった。これにより、予約した車両はスムーズにコンテナの搬出入ができるとともに、予約車が閑散時間帯に予約を取得することによる平準化効果やターミナルでの総待機時間の削減効果が期待できる。しかし、予約していない車両については引き続き待機時間が発生することから、今年度、CONPAS の「搬出入予約」効果を最大化していくため、2025 年 8 月 13 日（水）・14 日（木）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、コンテナターミナルに搬出入する全ての陸運事業者に予約を取得し、予約した時間に来場してもらう「原則予約」の試験運用を実施した（図-4）。



図-4 8月の試験運用周知のためのチラシ

初めての試験運用ということもあり、問題が生じた際の影響を最小限に留めるため、ターミナルで取り扱う荷量が比較的少ないお盆期間に実証期間を設定した。この試験運用では、WEB 環境が十分に整備されていないなど、CONPAS による予約取得ができない店社がいることを想定し、本牧ふ頭 A 突堤には例外車両予約登録場を設け、CONPAS 事務局側が代理で予約取得を行うという対応をとった。この結果、関係者ご協力の下、試験運用を通じて大きな混乱もなく実施することができ、効果としては、各日、一部の特殊コンテナ等を除いた 97%以上の車両の CONPAS 利用が確認でき、平準化効果を確認した。

また、2025 年 11 月 26 日（水）・27 日（木）には、同ターミナルにおいて、2 回目の試験運用を実施しており、通常の荷量においても運営に支障がないことに加え、同

じく各日 97%前後の車両の CONPAS 利用を確認した。

本試験運用を通じて得られた知見をもって、今後も原則予約の試験運用を実施しつつ、今年中にも「原則予約による常時運用」を実現していく予定である。

② 搬入情報の事前照合の試験運用

2025 年 2 月 17 日（月）～21 日（金）の平日 5 日間、東京港大井 1・2 号、大井 3・4 号、横浜港南本牧コンテナターミナルにおいて、事前照合機能にかかる試験運用を実施した。本試験運用は小規模ではあるものの、システムの機能実証や現場における事前照合機能の試行を通じて、ターミナルオペレーター、海貨・倉庫事業者、陸運事業者など各プレイヤー側で期待される効果や課題の洗い出しを行う目的のもと実施した。ターゲットとなる参加店社は、主に対象ターミナルにおいて ONE JAPAN 様による輸出コンテナを多く取り扱う海貨・倉庫・陸運事業者とした。これは、Cyber Port と ONE JAPAN 様の船社システムがシステム連携しており、Cyber Port における搬入票作成において、ONE JAPAN 様の船社システムからの情報を活用することができるためである（図-5）。

本試験運用に参加したターミナル事業者からは、ゲート部でのトラブルや誤記載の削減につながり、ゲート処理の効率化というメリットを享受できたとの声をいただいている。一方で、実際に Cyber Port で電子搬入票の作成作業を担当した海貨・倉庫事業者からは、Cyber Port による情報入力に慣れない部分も多く、また、入力情報の多さに手間を感じたとの声も受けている。今後、船社システムからの情報ははじめ、各プレイヤーの情報が一元的に Cyber Port で管理できるようになれば、重複して情報入力する手間を削減することができるため、引き続き Cyber Port の利用者拡大に努めるとともに、システムの利便性向上にも努めていく。また、同年 6 月には試験フィールドを変え、横浜港本牧 BC コンテナターミナル（BC1 ゲート・BC2 ゲート）において、Cyber Port による電子搬入票作成の試験運用を実施した。

今後も各ターミナルにおいて試験運用を実施し、その効果検証を行いつつ、横展開や常時運用に繋げていく。

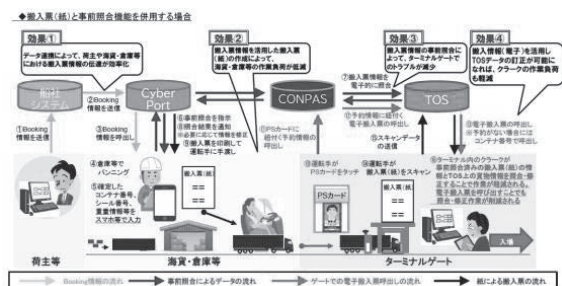


図-5 搬入票（紙）と併用した事前照合機能

【CONPAS の目指す姿】

上記試験運用のような機能ごとにその効果を最大化する取組も重要ではあるが、すべてのターミナルにおいて CONPAS が利用できるという環境整備も必要になる。実際、2024 年 10 月に本牧ふ頭すべてのターミナルにおいて同時に試験運用を実施した際、同一ドライバーが 1 日に 9 回の CONPAS 利用をした実例があった。通常、1 日に 2～3 回程度のコンテナ搬出入がやっとという話を陸運事業者から聞く中、CONPAS 利用により輸送効率が非常に上がっていることが分かる。今はまだ試験運用段階のターミナルが多いが、これらターミナルにおいて期間を限定するのではなく、常時運用にしていくとともに、京浜港のすべてのターミナルにおいて CONPAS を導入し、利用拡大に努めていくことが重要となる。

加えて、我々が目指す「CONPAS の理想形」では、コンテナ搬出入時には「原則利用」していただき、「PS カード活用」「搬入情報の事前照合」を活用してターミナルのゲート処理能力を大幅に上げ、「車両接近情報・予約情報の活用」することによりヤード荷役効率を上げることが目標としている。これらを有機的に組み合わせることで、コンテナ物流の効率化や生産性向上を実現することが必要であるため、どれかの機能を小規模に導入、あるいは、どれかの機能を複数組み合わせた導入をしている今の CONPAS の状態はまだゴールではなく発展途

上といえる。すべての機能を導入することで、CONPAS が、物流 2024 年問題に代表されるような物流におけるトラックドライバーの労働環境改善、物流効率化・生産性向上の一翼を担うことを期待している。

この「原則利用」というキーワードには、陸運事業者が CONPAS で「原則予約」した上でコンテナターミナルに来場いただくだけでなく、海貨・倉庫事業者等のご協力のもと、「原則事前照合」をした上でゲートに来場いただきたいという思いがある。

【おわりに】

長年にわたる試験運用を通じて、今や CONPAS を知らない関係者はほとんどいなくなってきているのではないかと感じている。中には厳しいご意見をいただくこともあるが、その一方で、CONPAS に対する期待や応援の声も確実に広がっている。そして、ターミナル、陸運事業者、海貨・倉庫事業者といった多様なプレイヤーとの協力体制も着実に構築されてきた。

2024 年問題による物流業界の大きな変化は、確かに大きな試練ではあるが、このピンチをチャンスに変え、より効率的で持続可能な仕組みを築くことが私たちの使命だと考えている。ターミナル、陸運事業者、海貨事業者、倉庫事業者等のお互いの利害が異なる中でも、関係者が win-win となる仕組みを構築し、CONPAS がその中心的な役割を果たす未来を目指していきたいと考えている。引き続き港湾を持続的に発展させていくためには、国・港湾運営会社・港湾管理者はもちろんのこと、港運事業者、海貨・倉庫事業者、陸運事業者など、コンテナターミナルに関わる全ての人のご協力が必要不可欠である。まだまだ CONPAS の歩む道のりは道半ばではあるが、関係者の皆様には何卒お力添えをいただきたい。

※ 詳細をご覧になりたい方は京浜海運貨物取扱同業会事務局までご連絡ください。

業務委員会報告

業務委員会 委員長 石川 健

“港湾物流グローバルアップセミナー”を開催

業務委員会では、これからの港湾政策とロジスティクス戦略について、日本海運貨物取扱業会と共催による会場参加とオンライン視聴のハイブリット方式で、港湾物流グローバルアップセミナーを開催いたしましたのでその概要をご報告いたします。



港湾物流グローバルアップセミナー

これからの港湾政策とロジスティクス戦略

現在の国内港湾は、サプライチェーンマネジメントの進展により、システム環境も大きく変化をしてきており、これまで続けられてきた陸上輸送との結節機能を主体とした港湾経営も新たな一歩を踏み出す時期に来ているとも言われております。

現在、国では、国際コンテナ戦略港湾政策を進めておりますが、我々業界団体としても、しっかりと政策の啓発と機運の醸成を図ることが重要となり、サプライチェーン時代におけるロジスティクス戦略を実践していくことが、業界全体の発展にも繋がると考えておりますので、今回、「港湾物流グローバルアップセミナー」を下記のとおり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、宜しくお願い致します。

日時 11月20日(木) 14:00-16:00 (受付開始13:30)

開催方式

会場参加とオンライン配信のハイブリッド

- ・横浜港運会館 3 階会議室 (横浜市中区山下町279番地)
- ・オンライン参加

内容：①これからの港湾政策について (仮称)

講師：国土交通省港湾局港湾経済課 課長 末満章悟

②港湾におけるロジスティクス戦略の必要性

講師：東京海洋大学学術研究院 教授 黒川久幸



黒川久幸 教授

【申込方法】

参加希望の方は、11月13日(木)までに

下記リンクまた記二次元コードによりお申込みをお願い致します。

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



共催 日本海運貨物取扱業会
京浜海運貨物取扱同業会

問合せ先 京浜海運貨物取扱同業会
Tel 045-671-9825
mail keihinkaika@jffff.gr.jp

< 2025 年物流グローバルアップセミナー概要 >

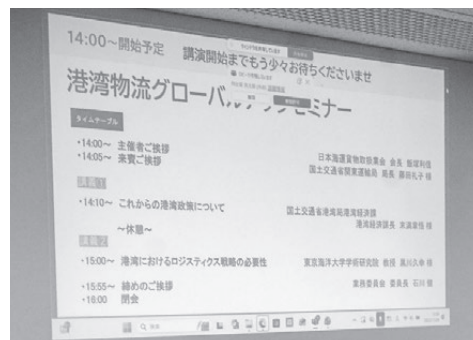
日 時： 令和 7 年 11 月 20 日（木） 14：00～16：00

場 所： 横浜港運会館 3 階会議室（同時オンライン配信）

参加者数： 会場参加 81 名 オンライン参加 123 名

※講演資料と講演動画については、

当会 HP にて公開中→ URL:<https://www.jfff.gr.jp/>



セミナー開催に先立ち



開会のご挨拶 当会会長 飯塚 利信



ご挨拶 関東運輸局局长 藤田 礼子 様

講演① “これからの港湾政策について”

国土交通省港湾局港湾経済課 港湾経済課長 末満 章悟 様

港湾、国際物流、貿易に関わる各種統計データを元に下記の講演が行われました。

1. これからの港湾政策について

国際コンテナ戦略港湾政策の概要－政策の背景、政策目標、政策の方向性（集貨、創貨、競争力強化）

2. 港湾労働者不足対策等アクションプラン 2025

港湾運送の魅力の発信等、取引環境の改善、安全性向上・労働環境の改善



国土交通省港湾局港湾経済課 港湾経済課長 末満 章悟 様

講演② “港湾におけるロジスティクス戦略の必要性”

東京海洋大学学術研究院 教授 黒川 久幸 様

各業界の現状分析と、具体的な改善事例等、セミナー参加者にとって興味深く、参考になる講演でした。

1. トラック運送事業の現状－営業利益率の推移、トラック運転手の労働時間と所得額
2. 港湾運送事業の現状－港湾労働者の人手不足の状態化、不十分な運賃収受等
3. 物流現場の改善事例（2024 年問題に対する対策事例）



東京海洋大学学術研究院 教授 黒川 久幸 様



講演会での会場視聴者



閉会のご挨拶 業務委員会 委員長 石川 健

各講演の終了後に質疑応答の時間が設けられ、両講演ともに、参加者から活発な質問、意見があり、大変有意義なセミナーとなりました。

前回に続き、会場参加、web 参加のハイブリッド方式のセミナーとなり、多数の方々にご参加いただき、大変ありがとうございました。

【Web 配信不手際のお詫び】

今般のセミナーで会場からの Web 配信ができない事態になり、皆様には大変ご迷惑をおかけいたしましたことをお詫び申し上げます。

今後このようなことのないよう細心の注意を払う所存でございますので何卒ご容赦の程お願い申し上げます。

第62回全国港湾労働災害防止大会参加報告



開催日時：令和7年10月17日（金）13時より
開催場所：広島県上野学園ホール

京浜海運貨物取扱同業会 安全衛生委員会
委員長 吉田 博之

令和7年度第62回全国港湾労働災害防止大会は、去る10月17日（金）に港湾貨物運送事業労働災害防止協会主催により広島県広島市の上野学園ホールにおいて、全国から約1,200名が参加し盛大に開催されました。

大会当日、安全衛生委員10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 金子隆義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、広島県、広島市、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7年度の安全衛生表彰は15事業所及び36名の方々が優良賞をはじめとする各賞を受賞され、藤木幸太会長から表彰状と副賞が贈られました。

一部最後に、大会実行委員会副委員長 石山一生様より『大会宣言』が力強く行なわれ、一年間の無災害を目指して決意表明がなされ参加者全員が採択しました。

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「広島のみなど、これまでとこれから」と題して、広島県 土木建築局 空港港湾担当部長 新村貴史様より特別報告がされました。

次に、中国総支部 広島支部会員事業場 山九株式会社 広島支店の皆様より指差呼称演練が行われ、会場の出席者全員で指差唱和が行われました。

最後の特別講演は野球評論家の達川光男様より「心のキャッチボール」と題した、苦しみを笑に変えた野球人生を語られ、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災防止協会九州総支部 総支部長 野畑昭彦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。





2025 年 FIATA 世界会議報告



国際複合輸送委員会 委員長 金子 元

2025 年の FIATA 世界会議は、ベトナム社会主義共和国の首都ハノイで 10 月 6 ～ 10 日に開催されました。Vietnam Logistics Business Association が主催者となり、中央・地方政府、関係団体並びに国内外の物流企業等、多くの関係者に強く働きかけた努力により、65 の地域から 1,200 人を超える参加者が集まり盛大に開催されました。又、50 人を超える国際的なスピーカーが招かれ、プログラムの内容も充実していました。日本からは小職に加え、一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会から 3 名、一般社団法人 航空貨物運送協会から 2 名が出席しました。

FIATA は世界 150 の地域の 113 の協会、団体、6,000 を超える個別の会員からなり世界に 40,000 社

あるといわれている Freight Forwarder を代表する世界的な協会です。来年 100 周年を迎えますが、今回の会議は、海運、航空、陸上輸送の関係者がバランス良く招かれ、内容は同国の著しい成長を強く印象づけるものでした。ハノイの国際会議場で開催されましたが、ホテルも隣接していて大規模な世界会議を開催できる十分な設備を備えた近代的な会場でした。

テーマは“GREEN AND RESILIENT LOGISTICS”で、

FIATA は物流業界と共に CO₂ の削減・自然保護・環境問題解決への取組をどのように進めて行くのか、パンデミック・異常気象・国際紛争・経済構造の変化等、様々な要因から生ずる問題・障害に対処





できる国際経済が求めている回復力のある安定した Supply Chain をどのように維持、構築して行くのか、又、高度な物流作業を遂行できるプロを育成し、国際経済の発展に資する国際物流の質の向上をデジタル化と共に推進している FIATA の活動に対し、関係者・参加者がどのように協力し貢献して行くのか、協議、学習できるよう会議の内容が企画されていたように感じました。

以下の通り、大きく分けられたプログラムに可能な限り参加、出席してきましたので、印象に残った内容を日程に従い報告させていただきます。

- * 新たなビジネスの機会になるよう会場内にはベトナム、海外からの団体、企業の展示、商談のブースが設営され、B2B の個別企業の面談プログラムの時間も、別に用意されていました。
- * 各専門委員会の協議会、世界 4 地域の各地域の個別会議の開催
- * Opening Ceremony
- * パネル協議
- * 日程最後の Electoral General Meeting

10 月 7 日の午前中のプログラムは、台風の影響で前夜から著しく増加した降雨により市内の大部分の道路が冠水、道路交通が麻痺したため、多くの参加者と同様に会場に移動できず、残念ながら出席す

ることができませんでした。

午後からの **FIATA Logistics Institute** では、

物流情報の伝達、書類の取扱い、入力・伝達ミスの防止、Diploma 資格の取得推進、物流教育に AI を積極的に活用して行く必要性が実績と共に協議、報告されました。又、道路、鉄道輸送を伴う国際物流が行われている地域で CTI rule に従い電子化、利用されている輸送書類についての紹介もありました。

Advisory Body on Legal Institute では、

国際複合輸送の輸送中に発生する事故、損傷による賠償責任をどのように軽減するかが、Digital E-B/L の活用の効果、必要性和共に議論されました。

RAP Meeting では、

通常の会議の議事に加え、Chairman が Mr. Yukki Hanafi Nugrahawan から Mr. Minh Duy Nguyen に引き継がれました。

REU Meeting では、

東欧、北欧諸国の代表から、ウクライナの問題、米中の貿易摩擦、輸入関税課税強化により起きている深刻な地域経済への影響、物流業界の輸送量の落ち込み等、日本国内の報道では触れにくい切実な問題が報告、発表されました。





10月8日は、**Opening Exhibition**として、

FIATA 会長、主催者代表の開会挨拶に続き会場でのテープカット、同国を象徴する植物、竹を用いた Performance、続いて会長から FIATA の存在の重要性、国際的な関係団体、各国政府と共に精力的に取り組んでいる耐久性のある安定した Global Supply Chain の構築、Digital 化等により世界経済の発展に貢献していこうとする理念が伝えられました。

Panel 1 Young Logistics Professional Award :

では、

プレゼンテーションに参加し、世界の4地域から選ばれた代表の発表を聴き、若い世代が大規模、且つ、難易度の高い重要な仕事を任せられ、十分な計画を立て実際の作業に取り組み、重圧に耐え問題を解決しながら作業を無事に完了させる報告に強く感動しました。

RAP から選出された中国の候補者 Ms.Lingjiao Li の、中国国内から Bosnia and Herzegovina 向けに Over Size の重量物の一貫輸送を行った発表が最も印象に残り投票しましたが、結果も同様に本年度の最優秀者として表彰されました。

Panel 2 Cross-Border E-commerce Logistics :

では、

前 Alibaba Vice President、現 China FAR International CEO の Mr.Wang、Provider Wisetech Senior Executive Mr.Mendelow、Ethiopian Air Line Mr. Derero 他、数名の参加による協議が行われ、

* E-Commerce 物流においても、デジタル化、情報化による、状況、情報共有、伝達が、輸送を円滑に行う有効な手段となり、環境問題の取り組みに貢献できる

* 越境 E-Commerce は、各国の異なる制度、規則をどのようにクリアして行くかが、課題の

一つになる

* デジタル化を進める一方、物流サービスがデジタル化・AI に振り回されないよう気を付ける必要がある等の問題提起の一方で、教育の促進、危険品輸送の事故防止、情報伝達ミスを防ぐための手段として非常に有効である

* アフリカ大陸は Ethiopia を中心に自由貿易・E-Commerce が発展して行く可能性が充分にあり、デジタル化・E-Commerce 市場の拡大は、将来の経済発展のエネルギーとして期待できる等の発言がありました。

Panel 3 Innovation and Digital Transformation :

では、

* AI、Digital 機能を活用することで、関係者が必要とする正確な情報をリアルタイムで入手できることは無駄を削減して行く効果になる

* FIATA Digital E-B/L の普及と共に FIATA Diploma の卒業生が物流の専門家として活躍し国際物流の発展に貢献して行くことは一貫輸送の進化、整備に役立つと共に、国の制度、規制による障害、事故・賠償問題を軽減・解決して行く有効な手段となる

* 安定した物流ルートの構築は国際経済の発展





に必要で、世界の人々の生活を豊かにする。そのために Digital、AI、IOT は必要であり、有効活用により時間、エネルギーの削減も可能となり環境問題解決、CO₂ の削減に寄与できる

- * Yan Ming Marine Transport の代表からは Terminal Operation に IOT を利用、データを共有し滞船の解消、船積・陸揚げ作業の効率化を進め Smart Port の構築に取り組んでいる、等の説明と紹介がありました。

その後、ベトナム首相の Mr. H.E. Pham Minh Chinh が来賓として会場を訪れ、政府の方針、物流業界への強い関心、空港、港湾、道路、工業団地等のインフラ設備の紹介、将来に向けた計画、同国の地理的な特徴を活かした国際的な役割が、鄭重な歓迎の挨拶と共に熱心に伝えられました。

9日は、69ヶ国のメンバーにより国際物流の調査、研究を行っている International Transport Forum 代表の講義で始まり、2060年の国際物流の規模は現在の倍になると予測されていて、Supply Chain の回復力、環境保護、排出ガス抑止への取組み、物流の接続機能の整備に対する要求等がさらに強くなることが考えられるとの説明がありました。

Panel 4 Agility and Resilience in Supply Chains : では、

- * Singapore Logistics Association 代表の Mr. Peter Lim から、Covid19 の感染拡大により、食料、労働力、医療品等を含む物資の供給が停止し、国民の生活、経済が大きく麻痺したことから多くを学んだ。同協会、物流業者は政府の施設、設備の能力や運営に関する政策に合わせ、物流作業を考え、同時に人材の教育、育成にも力を入れ、Resilience という目的を掲げ、有事対応に力を入れていることが紹介されました。
- * Turkish Airline Cargo の代表からは、国内において AI を活用して陸海空の輸送手段の円滑な接続機能を構築すること、航空輸送ルートの変更、開設により、有事対応、環境問題等の課題の解決に取り組んでいることの発表があり、何れの発表にも、政府機関、関係業会との密接な対話、協力が感じられ、加えて IT、AI の使用が不可欠であるという点が印象に残りました。





Panel 5 Navigating the New Trade Landscape :
では、

- * 米国、サウジアラビアの代表からは輸入時に課せられる関税の率、国外貿易で調整求められる、異なる法律、制度、ビジネスの方法を、如何に乗り越えて行くかが課題になるとの指摘がありました。

Panel 6 Next-Generation Economic and Transport Corridors :では、

- * Francesco Parisi Group CEO から欧州各地点の接続地点、10 ルートある回廊の紹介があり、Danang city の副代表からは、南北に長い国土の中央、且つ、短距離で東西を結ぶことのできる同地域の特徴、陸海空の施設、鉄道路線、工業団地、質の高い労働力等の紹介と優位性が、今後の計画と併せて紹介されました。
- * Singapore の Global DTC の代表からは、中国から欧州向けの陸路による国際輸送を行う上で通関、決済、貨物のトレースの情報がデジタル化され、Kazakhstan 経由の一貫輸送上でもこの情報システムにより電子申告が行われていること等が紹介されました。

Panel 7 Enhancing Inland Waterway and Rail Transport Sustainable Supply Chain :では、

以前より、日本国内の海上輸送の利用拡大の必要性を強く感じていたので、注意深く聴講しました。海上、鉄道輸送を利用することによる環境保全の効果は1,2位であり、スケジュールも正確であるとの説明でした。ベトナムと中国を結ぶ陸上輸送ルートは、将来第二のシルクロードに成り得、又、南北に長いベトナムの国土と海岸線は、鉄道、海上輸送を利用することで効果が見込めるため、ルートの開拓、設備投資に力を入れていることが紹介されました。一方、積替え作業とその費用に関する情報がなかった点は残念でした。

今年度は、重要ポストの改選時期に当たり、10日のEGMでは、FIATAのPresidentがMr. Erkeskin から Singapore Logistics Association の Mr. Thomas Sim に引き継がれました。Senior Vice Presidents は、Mr. Jens Roemer, Ms. Nadia Abdul Aziz, Mr. Yukki Hanafi の3名、その他、Treasurer, Secretary General, Vice Presidents, Insutites, Advisory Bodies, Regions Chair が選出されました。

来年の世界会議はイタリアのミラノで開催されることをお伝えして、世界会議の参加報告と致します。



「第 66 回いそしぎゴルフ会」開催

10月2日（木）、京浜海運貨物取扱同業会主催の「第66回 いそしぎゴルフ会」が、昨年に引き続きレイクウッドゴルフクラブにて開催されました。

開催前日は昨年同様に雨模様で天候が心配されましたが、参加者皆様の日頃の行いの賜物か、当日は見事に晴れ渡り、無事に大会を実施することができました。例年のような厳しい残暑もなく、比較的過ごしやすい気候の中での開催となりました。

開会にあたり、飯塚会長よりご挨拶をいただきました。今回は16名が参加し、そのうち5名が初参加と、フレッシュな顔ぶれが加わる大会となりました。

競技の結果、優勝は白磯様（第一港運）、準優勝は渡辺様（丸全昭和運輸）、第3位は飯塚様（内外日東）がそれぞれ入賞されました。

大会終了後は懇親会が開かれ、参加者一同お互いの健闘を称え合いながら、親睦を深め楽しいひと時を過ごしました。

（事務局）



『南米に行ってきました…… マチュピチュ・ウユニ塩湖の旅』



タカセ株式会社
代表取締役社長 大宮司 典夫

【ペルー編】

なかなかいけない遠距離旅行、若いうち(?)に行っておこうと一念発起。行ってまいりました。それでは旅程に合わせて旅のご紹介といきましょう。

旅程は全13日。フライトは 羽田 → アトランタ → リマ → クスコ → リマ → ラパス → ウユニ → ラパス → リマ → アトランタ → 羽田 の移動で、合計10フライトとなりました。

羽田発米国アトランタ経由でペルーのリマ迄飛行時間は合計19時間10分。ただしアトランタから翌日午後のリマ行きフライトとなるので、

アトランタで一泊となった。

翌日午後のフライトでペルーのリマに移動。リマ着21時10分。空港でガイドのミツルさん(日系二世。リタイア後のセカンドライフのおっちゃん)と合流。空港隣接のホテルで仮眠し、03時30分のフライトでクスコに移動。

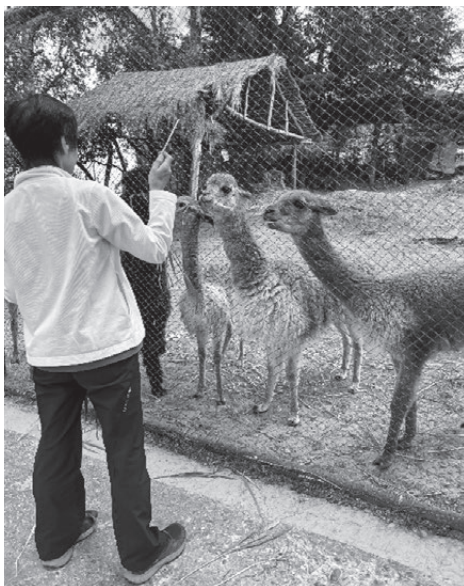
クスコ空港で現地ガイドのBIBIさん(日本人と結婚したい!おばあさんが日本人のペルー人女性。)と合流。クスコは海拔3,400メートルの高地に位置し、これから続く高地での観光に体を慣らす地でもある。専用車でウルバンバに移動。



モライ遺跡



アルパカの毛の染色



途中立ち寄った動物園で

ウルバンバではマラス塩田、モライ遺跡、オリヤイタイタンポ（インカ帝国砦遺跡）を見学。

クスコで一泊。食事は結構おいしい。日本人の口に合い、どれもお勧め。メインは牛肉や鶏肉が多く、メニューにはサラダや魚料理も乗っており、かなりバラエティーに富んでいた。

翌朝クスコ駅からマチュピチュに鉄道で向かうべく車で移動。駅についたところでトラブル発生。マチュピチュ鉄道運行業者の契約トラブルで争議が起こっており、運行が一時見合わせ中とのこと。結果的に2時間半遅れでクスコ駅を出発。車内でビールを飲みながらのんびり目的地へ。争議が続き、翌日の戻り時には9時間の待機を余儀なくされクスコへ、合計12時間近くロス。

さて、本番のマチュピチュ遺跡です。マチュピチュ遺跡にはマチュピチュ駅に隣接したバス乗り場より大型バスで出発。ほとんど未舗装のつづら折れの道をかなりの速度で登っていく。道端にはガードレールなどなく、一歩間違えば谷底へのスリルを味わいながら終点まで。

やっと着いた・・・

入場料を払って遺跡へ向かう。

想像していたよりもスケールがおおきな遺跡。来てよかった。写真で見た姿が至る所にあり、感激一塩。これは行った者にしか分からない特権です。旅行誌が多く書いているのでここでは割愛。

夕方 BIBI さんはクスコに戻り、あとはかみさ

んと二人マチュピチュ村でのんびり過ごす。谷あいの小さな村だが静かでゆったりした時間が流れるのが何とも言えず良かった。

夕食はアルパカの肉料理を中心にサラダとインカビールで乾杯。

翌日の昼食はクイという名の動物の開きの丸



インカエクスプレス車内（往路）



マチュピチュ村広場で



お決まりの風景をバックに



リャマが放し飼い

焼きにチャレンジ。クイというのは日本語でテンジクネズミと紹介されるが、生きている姿はまさにモルモット。肉質は中国の広東地方でよく食べる小鳩料理の肉を少し軽めにしたような触感。うまい！ 当然インカビールと一緒に。

予定より9時間遅れの20時発の帰り列車に乗り、21時過ぎクスコ着。迎えの車でホテルに向かい、22時半頃到着。というわけでこの日の夕食は来る時の機内サービスでキープしていたチョコバーで終了。

翌日は午後のリマ行きフライトまでクスコ市内観光。

- ・アルマス広場
- ・カテドラル
- ・ケンコー・タンポマチャイ（古代インカ遺跡）
- ・サクサイマワン・コリカンチャブカプカラ（古代インカ遺跡）

を見学、その後広場に面した日本人経営のレストランで昼食。もちろん日本食ではなく、ローカル料理。アンデス山芋のスープやチーズ、牛ヒレ肉の料理等をペルーの各種ビールの飲み比べとともに・・・やはりうまい。ペルーではこれは

食べられないという食事に一度も会わなかった。日本人に合う食事とは聞いていたが本当でした。



インカ遺跡で（どうやってこんな巨石を・・・）



アルマス広場の HANZ にて BIBI さんと

次号【ボリビア編】に続きます。

『心に残る大切な一冊』



株式会社北村回漕店
代表取締役社長 辻 克行

僕は今年で6回目の年男になった。人生も佳境に入り、少しは人生の意味であるとか、生きる目的が分かって来るものと期待して歳を重ねて来たが、一向にそうはならず、むしろ増々混乱して来た。きっと自分が80歳になれば、ある種の達成感のようなものを感じるのだろうか？

そんなことを考えている時に、一冊の本に出合った。フョードル・ドストエフスキーの「白夜」という小説である。話のストーリーは、ペテルブルクにやって来たひとりのたいへん孤独な生活を送っている青年が、橋のたもとで、ある少女に偶然出会い、彼女と逢瀬を重ねるうちに恋に落ち、結婚の約束をするまでになった時、彼女のかつての恋人が偶然現れ、彼女は知り合った青年に別れを告げて、昔の恋人と一緒に帰ってしまう、という話だ。

この作品は昔、映画でも見たが、二人の出会いのシーンが白夜の橋のたもとという、とてもロマ

ンティックな舞台設定になっていたことを覚えている。この話には、まだ続きがあって、その後、彼女からこの青年に一通の手紙が来るのである。手紙の中身は、彼女はこの青年とは別れてしまったけど、二人が出会った時は、本当にこの青年のことは愛していたので、そのことは信じて欲しい、というような内容である。そして、この青年が、この小説の最後の方で、自分の気持ちを述べるくだりがあるが、そこで彼はこう言っている。「…それでも、僕が心を傷つけられたことを、いつまでも覚えている訳がないよ。ああ、(あの時は)完全なる至福の瞬間だった！あれは人間の長い一生涯分に十分足りる程のものではないだろうか？…」つまり、彼は人生の中でもたいへん短い時間ではあったが、至福の時間があったことに感謝しているのである。

人生とはそういうものであり、それで良いのかもしれない、とふと考えた。



島津兄弟

～乱世を駆け抜けた兄弟の絆・前編～

株式会社北村回漕店
海貨事業部 通関・業務部
富田 巧

皆さんには兄弟はいるだろうか。兄弟は身近であるが故に特別な絆を感じる一方で比較対象としてライバル視してしまう存在かもしれない。歴史上にも様々な兄弟がおり、戦国時代では織田信長や伊達政宗のように兄弟と対立した例がある一方で何者でない身分から天下人に成り上がった豊臣秀吉・豊臣秀長兄弟や毛利元就の息子で三本矢の逸話で知られる毛利隆元・吉川元春・小早川隆景三兄弟のように兄弟が一致団結すると家や政権は安定する例もあった。今回は戦国乱世を兄弟の絆で乗り越え、後の時代に影響を与えた島津兄弟を取り上げたいと思う。

戦国時代の島津氏で真っ先に浮かぶのは島津義弘だろう。慶長の役や関ヶ原の戦いでの伝説は現代にまで轟いている。しかし、義弘が四兄弟の次兄であることはあまり知られていないかもしれない。長兄で島津氏十六代当主の島津義久は大将の器量を持つと称された人物であった。弟たちに戦場を任せ自身は領地の薩摩（現在の鹿児島県西部）からあまり出ない事から引きこもりの印象が強いが、優れた政治家であり、義久が背後を守っていたからこそ義弘たちは外で暴れることが出来たといえる。徳川家康から恐れられていた逸話がある一方、戒めのために悪人の肖像画を飾っていたり決め事の際にはクジを何度も引いたというユニークな逸話の持ち主でもある。三兄の島津歳久は奸計に優れた参謀タイプで義久と義弘を様々な面で補佐し、情報収集のため上方に派遣され中央とのパイプ役も担った。九州征伐の際には島津兄弟の中で唯一豊臣秀吉を危険視するなど優れた観察眼の持ち主でもあった。末弟の島津家久は天才戦術家

であり、様々な戦術を駆使して数多くの勝利を導いた。四兄弟は固い絆で結ばれ、それぞれの長所を活かし勢力を拡大していった。その飛躍の契機となったのは耳川の戦いと沖田畷の戦いである。

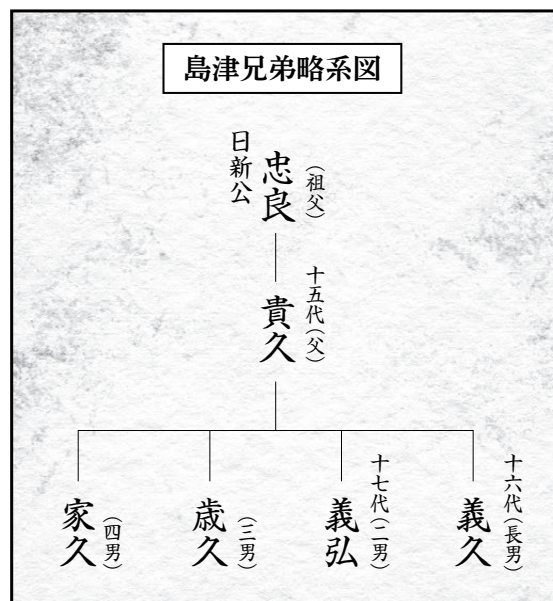
天正六年（一五七八年）に島津兄弟と北九州の大名・大友宗麟による耳川の戦いが勃発した。大友氏は北九州を長年支配してきた名家であり、宗麟自身がキリシタンであるなど南蛮との関係も深かった。両軍合わせて数万規模の兵が激突したが、島津兄弟の下に結束した島津軍に対して大友軍は宗麟による強制的なキリスト教への改宗命令などで結束が脆くなっており、戦いは島津兄弟の勝利に終わった。九州で最も勢力を誇っていた宗麟は敗北により衰退し、島津兄弟の影響力が高まり、島津兄弟は同じく勢力を拡大しつつあった肥前（現在の佐賀県と長崎県）の大名・龍造寺隆信とぶつかることになる。天正十二年（一五八四年）、隆信は島津氏の同盟者を攻め、島津兄弟は家久を派遣し、沖田畷の戦いが勃発した。龍造寺軍が二万を超す大軍（諸説あり）なのに対して島津軍は六千程の兵力であったが、家久は偽装退却の戦術を駆使して勝利し、敵の総大将である隆信を討ち取る大金星を挙げた。宗麟と隆信という単独で島津氏と渡り合える勢力が敗北したことにより島津兄弟は九州統一目前に迫る。そんな島津兄弟の前に中央政権である秀吉が立ちはだかろうとしていた。

天正一三年（一五八五年）に秀吉は私闘を禁じる惣無事令を発令するが義弘は従わず、天正一四年（一五八六年）より秀吉は九州征伐を開始する。島津氏は秀吉を危険視する歳久らが和

平を主張するが最終的には徹底抗戦の構えを示した。家久が戸次川の戦いで勝利するなど島津軍と豊臣軍は一進一退の攻防を繰り返す。しかし、秀吉本隊が到着すると次第に物量で勝る豊臣軍が優勢となった。さらに根白坂の戦いで重臣の伊集院忠棟が命令違反を起こし、島津軍は敗北する。忠棟は早い段階から秀吉との和平を主張しており、戦後は島津氏存続のため奔走した。その行動を忠義と評価する意見がある一方、島津家中からは裏切り者と見なされ、後に大きな火種となっていく。天正一五年（一五八七年）に義久は秀吉に降伏。徹底抗戦を主張していた義弘も従った。結果として島津氏は薩摩、大隅（現在の鹿児島県東部）、日向（現在の宮崎県）の一部の支配のみを認められた。

九州統一の夢が散った島津兄弟に悲劇が襲う。天正一五年（一五八七年）に末弟・家久が急死した。病死とされているが、戦術家としての才覚を恐れた豊臣方や恨みを持つ敵対勢力による毒殺説が出る程の急死であった。天正二十年（一五九二年）には三兄・歳久が自害する。秀吉を危険視して当初は和平を主張していた歳久であったが九州征伐後に秀吉への襲撃事件を

起こし、秀吉の命令を無視するなど次第に反秀吉の急先鋒へと変貌していた。秀吉は謀反人として義久に歳久追討を命じ、島津氏を守るために歳久は自害を選択したのである。戦国の終わりが近付く中で役目を終えたかのように亡くなった家久と歳久。しかし、残された義久と義弘にはまだ中央政権と渡り合い、島津氏を守る使命が待っていた……。



島津義弘の銅像（JR伊集院駅前）

次号 後編に続く

国内運輸規制

国交省/外務省/経産省 中南米への進出支援 官民連携PF立ち上げ (25-07-14)

国土交通省は外務省・経済産業省と共同で、日本企業による中南米への進出を支援するため、「中南米地域へのインフラ海外展開に関する官民連携プラットフォーム」を立ち上げ、7月17日に第一回協議会を開催する。中南米地域へのインフラ海外展開に向けて、官民が連携して中南米の現地情勢やさまざまな施策などの情報を収集・交換・分析・共有し、中南米地域へのインフラ展開の機運醸成や日本のプレゼンスの増進などを図ることを目的として活動していく。

グリーン・デジタル海運回廊形成へ議論 日 本/シンガポール (25-07-17)

国土交通省は、日本とシンガポール間のグリーン・デジタル海運回廊協力覚書に基づく第2回年次会合を7月7日に日本で開催、港湾パートナーや民間事業者も参加し、港湾の脱炭素化や海運におけるアンモニア燃料の活用、自動運航船の社会実装に向けた取り組みを共有し、引き続き、これらの分野における両国の協力を推進することで合意したと発表した。

2023年12月16日、国交省とシンガポール運輸省との間で、両国間のグリーン・デジタル海運回廊の形成の協力に関する覚書を締結している。同覚書は、日本とシンガポールが、関係者と協力し、海事・港湾分野の脱炭素化と効率的な船舶の入出港・ペーパーレス化などを加速させるための各種の取り組みを通じて、両国を結ぶグリーン・デジタル海運回廊を形成することを目的とするもの。港湾分野では2025年6月に運用を開始したCNP認証や東京港、川崎港、神戸港などにおける港湾パートナーの脱炭素化に向けた取り組みを共有した。海事分野ではアンモニア燃料船の開発やバンカリングガイドラインの策定、自動運航船の社会実装に向けた取り組みについて共有し、さらに加速化・深化させるべく、引き続き、議論を進めていくことに合意した。

EDA、IDAの商品明細編集の新機能を追加 サイバーポート (25-07-23)

国土交通省が保有・運営するサイバーポート（港湾物流）は7月18日から、NACCSのEDA（輸出申告事項登録）、IDA（輸入申告事項登録）の商品明細を集約、並び替えする機能を追加した。NACCSへの申告に際し、商品明細の集約単位や並び順の変更、HSコードの入力補助などをサイバーポートのGUI（Graphical User Interface）で簡単に操作できる機能を追加した。現状のUI（User Interface）では手入力か、CSV出力～編集～取込みによる編集を要し相応の手間がかかっていた。今回、EDA、IDAの商品明細並び替え機能を追加したことで、サイバーポートのUI上で簡単に商品明細の集約、並び替え、コード補完が可能となった。

サイバーポート 危険品書類電子化へトライ アル版を公開 (25-07-28)

国土交通省が保有・運営するサイバーポート（港湾物流）は7月24日、危険品関連書類を電子化し、危険品関連の手続きや業者間のやりとりを効率化することを目的とし、危険品機能のトライアル版をリリースした。同機能はトライアルとしての提供のため、隔離した環境であるサンドボックス環境限定となる。リリースした危険品機能では、UL030：危険物明細書（通称：赤紙）、UL031：危険物または有害物事前連絡表（通称：白紙）、UL032：危険物明細書・危険物または有害物事前連絡表・共通帳票の3種類の帳票を入力、送信できる。共通帳票は赤紙としても白紙としても送信可能で、送信画面で選択ができる仕様となっている。これら危険品帳票（共通帳票、赤紙、白紙）は、いずれかを作成すると、他の2帳票も同時に作成できる。また自身が参加している取引の危険品帳票（赤紙、白紙、共通帳票）を一覧で検索が可能だ。一方、港湾貨物運送事業労働災害防止協会が危険物または有害物事前連絡表（白紙）を承認する機能も備える（トライアルのため実際の承認作業はない）。また自身が参加している取引の危険物明細書（赤紙）からDGリスト（DANGEROUS CARGO LIST）を出力できる。

関東地整局 横浜港本牧BC・CONPAS原則 予約試験運用の詳細発表 (25-07-31)

国土交通省関東地方整備局は、8月13日、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) における CONPAS 原則予約について試験運用の詳細を発表した。CONPAS 原則予約は、予約によるトレーラー来場時間の平準化を図るもので、参加店社は横浜港本牧ふ頭 BC コンテナターミナル (BC2 ゲート) で搬出入する全ての陸運事業者が対象で、搬出入には CONPAS 予約が必要となる。初めての利用は、事前に CONPAS の利用申請が必要となる。対象コンテナは全種別で搬出 (実入・空)、搬入 (実入・空)、予約車動線は C 突堤中央道路～BC2 ゲートで、予約時間は全種別 8:30～11:30、13:00～16:30。入場は予約時間枠の前後30分以内に予約状況確認場所へ来場することとなる。予約は搬出入日の3営業日前の14:00から入場可能時間終了まで可能。

関東地整局 CONPASのMサーバー不正利用 スパム確認 (25-08-22)

国土交通省関東地方整備局は、CONPAS のメールサーバーを不正利用したスパムメールの送信が14日にあったことを発表、覚えのないメールを受け取った場合は、URL へのアクセスや個人情報への入力、支払いなどに応じることがないように注意を促している。同局では同事案に関連した個人情報や非公表情報の漏洩はないとしている。スパムメールの内容は調査中だが、メールの件名は「CONGRATULATION!!!」「Recovery of Your Lost Funds」であり、英語で送金を求めるような内容などとなっている。同事案については14日中に対策を講じ、以降、CONPAS のメールサーバーを不正に利用したスパムメールの送信がないことを確認している。

海運業界が米国の入港料徴収措置の見直し・ 撤廃を古川国交副大臣へ要望 (25-09-04)

古川国土交通副大臣は8月27日、大手海運会社の日本郵船、商船三井、川崎汽船や海運業界団体の日本船主協会代表と、海運業界における米国関税の影響などについて意見交換した。席上、海運業界から、米国の関税措置等の影響について、世界経済の先行き、今後の荷動きについて依然として不透明な状況が続いており、特に米国発着の貨物輸送需要減少など、今後の見通しは予断を許さない状況にあることから、米

国通商法 301 条に基づく入港料徴収等措置については、日本の外航海運および健全なグローバルサプライチェーンへの大きな妨げとなるため、措置の見直し・撤廃に向けた働きかけを継続してほしいとした。これに対して、古川副大臣は「今回の意見・要望を政府全体で共有するとともに、必要な対策を検討していきたい」と述べた。

国交省が検討会開催 港運の取引環境改善ガ イドライン策定へ (25-09-16)

港湾運送事業の適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善を実現するため、学識者、国土交通省、関係団体などによる検討会を開催し、港湾運送事業における適正取引など推進のためのガイドラインを策定する。国民生活の安定と経済の発展のためには、安定的な港湾物流を確保することが重要だが、生産年齢人口の減少などを背景に、港湾物流の担い手となる港湾運送事業者の労働者不足が顕在化している。また賃金の引き上げをはじめとする処遇改善や生産性向上に資する設備投資のためには、適切な運賃料金の設定・収受などの取引環境の改善が必要である一方、荷主・船社と港湾運送事業者の力関係などで、港湾運送事業者が主体となった取引の適正化が難しい状況にある。国交省では、これらの状況を踏まえ、港湾運送事業における適正取引など推進のためのガイドライン (仮称) を策定するため、検討委を開催することになった。

国交省CNP認証制度 5ターミナル初認証 CTの脱炭素化を評価 (25-09-26)

国土交通省港湾局は、コンテナ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「CNP 認証 (コンテナターミナル)」に基づき、申請のあった5ターミナルに対して、同制度の創設後初となる認証を与えた。初認証を受けたのは、博多港アイランドシティコンテナターミナル (レベル 5+)、川崎港コンテナターミナル (レベル 4+)、名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナル (レベル 3++)、大阪港南港コンテナターミナル C1～4 (レベル 2+)、高松港コンテナターミナル (レベル 1) の5ターミナル。国交省では、CNP 認証 (コンテナターミナル) のさらなる普及により、カーボンニュートラルの観点で荷主や船社などによるターミナルの選択が可能となることから、ポートセールスでの活用とともに、CNP 形成に向けたターミナル間での競争を期待しているとしている。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 認証（コンテナターミナル）制度は、CNP の形成に向けたコンテナターミナルにおける脱炭素化の取り組みの透明化を図り客観的に評価することで、当該取り組みを促進することを目的としている。国交省ではコンテナターミナルにおける脱炭素化に向けた取り組みの実施状況をレベル1～5までの多段階で評価する認証制度「CNP 認証（コンテナターミナル）」の運用を6月に開始した。

IMOがNZF審議、米国などの反対で1年延期 (25-10-19)

国際海事機関（IMO）は10月17日の海洋環境保護委員会（MEPC）の臨時会合最終日に、米国とサウジアラビアの反対で船舶の脱炭素化に向けた世界基準を策定するネットゼロ枠組み（NZF）の審議を1年間延期することを決議した。投票に先立ち、米国のトランプ米大統領は計画の中世界的な炭素価格設定メカニズムに激怒を表明し、審議に介入、NZFの採択を支持する加盟国への港湾使用料の賦課、米国寄港船の入港阻止などで圧力をかけていた。IMOは合意形成に向けた作業を継続し、その間海洋汚染防止条約（MARPOL条約）の改正作業を進めることを強調したが、この決定はIMOに対する広範な非難と批判を招いた一方で米国などは、この投票結果を「勝利」として歓迎した。

主要労組が反対も、USTRが通商法301条措置の1年間停止を正式発表 (25-11-11)

米国通商代表部（USTR）は11月9日（現地時間）、中国の海運・物流・造船分野における支配的地位獲得を目的とした行為に関する通商法第301条調査における措置を10日（現地時間）から2026年11月9日までの1年間、一時停止を正式発表した。ホワイトハウスは1日、トランプ大統領と中国の習近平国家主席との間で歴史的な貿易・経済合意が成立したことを発表。この合意に基づき、本調査に基づく対抗措置を停止、また米国は本調査で提起された問題について、第301条に基づき中国と交渉を行うことになり、これらの措置を講じる間も、米国は国内での取り組みを継続するとともに、主要な同盟国・パートナー国との間で米国造船業の活性化に向けた協議を続けるとしている。USTRは1年間停止案を6日に提示、7日までの短期時間に関係者からのコメントを募集した結果を踏まえて最終決

定したもので、USTRでは、属書I、II、IIIに該当する船舶及び運航者に対して港湾使用料を免除し、付属書Vに基づき中国製荷役設備に対する関税や外国で建造された自動車運搬船（PCTC）に対する港湾使用料の1年間の猶予も含まれる。バブコメ募集期間中、米国鉄鋼労組（USW）をはじめとする主要労組が、トランプ政権の中国造船業関連関税猶予決定に強く反対する意見をUSTRに提出していた。USW、国際電気労働者友愛会（IBEW）などがUSTRへ共同書簡を送り、「中国船舶に対する港湾手数料猶予は重大な失策」とし、「中国の略奪的行動を継続的に容認する結果を招く」と主張、労組側は「301条救済策を中止することで政府は最も重要な時期に不確実性をもたらした」などと批判し、懸念を示した。

電子B/L加速へ商法改正を法相に要望 貿易 コンソーシアム (25-12-10)

貿易コンソーシアム（事務局：トレードワルツ）は12月4日、船荷証券などの電子化に関する商法改正の早期実現を求める要望書を平口法務大臣宛に提出した。同要望は日本の貿易実務のデジタル化を加速し、国際競争力を強化するために不可欠な法整備を促すもので、現行商法では船荷証券が紙であることを前提としており、電子船荷証券（電子B/L）の法的地位が不明確なため、貿易関係者の利用に懸念が残っている。同問題は国際的にも認識、UNCITRALやICCによるモデル法の採択推奨、G7各国での法改正の進展など、世界的な潮流となっている。貿易コンソーシアム事務局は、提出にあたり法務省へ要望内容を説明、平口法務大臣は「可能な限り早期に国会に上程し、商法改正を実現したい」と述べたという。貿易コンソーシアムは21年4月に発足、商社、メーカー、金融、保険、物流、IT、公的機関、海外企業など貿易業務に関連するさまざまな業界の企業が参加している。貿易コンソーシアムではTradeWaltzの機能や船荷証券電子化の法整備、協業や連携の状況といった情報を会員企業に報告するほか、原産地証明書の電子化、電子帳簿保存法対応の推進、金融サービスの検討など各種ワーキンググループ（WG）活動を展開している。

JSA e-B/L対応した商法等改正 法務副大臣に要望書 (25-12-22)

日本船主協会（JSA）は12月17日、電子船荷証券（e-B/L）の国内法制化に向けた商法等関連

法規の早期改正を求める要望書を三谷英弘法務副大臣に提出した。

e-B/Lの国内法制化は、2024年9月に法務大臣の諮問機関、法制審議会が「商法（船荷証券等関係）等の改正に関する要綱」を採択し、法務大臣に答申したが、法制化には至っていない。JSAの長澤仁志会長（日本郵船会長）は、e-B/Lの利活用に向けた海運業界の取り組み状況と、e-B/Lが国内法により認知されていないことが顧客荷主による導入の阻害要因となっていることに触れ、「本法制化が電子船荷証券の普及、ひいては貿易手続き全体の円滑化に大いに促進する」と述べ、早期の法制化を要望した。

海外運輸規制

米下院に25年連邦海事委員会法案 (25-07-02)

先週、米国下院に超党派による「2025年連邦海事委員会法」(“Federal Maritime Commission Act of 2025”)と称する法案が提出された。この法案は、競争力があり、効率的で経済的な海洋輸送システムを促進する連邦規制機関である連邦海事委員会(FMC)の再認証を目的としている。同法案は、サウスダコタ州選出のダスティ・ジョンソン下院議員(共和党)が提出し、ミシシッピ州選出のマイク・エゼル下院議員(共和党)、カリフォルニア州選出のジョン・ガラメンディ下院議員(民主党)、カリフォルニア州選出のサルード・O・カルバハル下院議員(民主党)が共同提案者となっている。法案は、(1)中国の上海航運交易所(SSE)のような海運取引所に対する苦情をFMCに報告し調査する正式なプロセスを確立すること(2)FMCに独占禁止法違反の事業慣行や非相互主義的貿易慣行に関する報告を命じる権限を付与すること(3)海事法における「支配下にある運送業者」の定義を、中国のような非市場経済における国家支配企業を含むように明文化すること(4)海事法の目的を改正し、国際海上輸送を規制する現在の連邦政策をより適切に反映させること(5)FMCが海上運送業者に対し、他の連邦機関に既に報告された情報を再報告させることを禁止すること(6)FMCの権限を2029会計年度まで再認証すること(7)FMCの諮問委員会を拡大し、非政府関係者が委員会に意見や専門知識を提供できる機会を確保すること(8)FMCの独立性を強化するため、委員会が過半数の投票でFMCの調査活動を外部に開示することを義務付けることの8点が骨子。

欧州委がEUの港湾・海運産業の開発戦略の策定で意見募集 (25-07-03)

欧州委員会は1日、港湾部門、造船、海運、内陸水路および関連する事業分野の代表者との間で、欧州連合(EU)の港湾と海運産業の戦略の開発に貢献する共同の優先事項、機会、行動を定義するための高レベル戦略会議を開催した。さらに、追加の提案を収集するため、EUの港湾と海運産業戦略に関する意見募集が開始、関係者は7月28日までに意見の提出を求めた。会議で欧州委員会の運輸・持続可能な観光担当委員のアポストロス・ツィツィコスタス氏が欧州の港湾と海運産業の戦略開発について、クリーンでデジタルなエネルギー転換をリードし、防衛と貿易を支援し、グローバルな競争力を維持できるよう確保することを意図したもので、すべてのステークホルダーの貢献は不可欠だと説明した。また、欧州委員会の副委員長兼繁栄と産業戦略担当のステファヌ・セジュールネ氏は、海運と港湾産業が欧州の主権にとって不可欠であると強調し、「私たちの優先事項は、脱炭素化を促進しつつ競争力を強化することだ。本日の対話は、欧州の海運リーダーシップを再活性化するための最初のステップだ」と述べた。会議には、欧州鉄道連合(CER)、欧州物流貨物協会(CLECAT)、欧州内航船協会(EBU)、欧州船主協会(ECSA)、欧州港湾労働者協議会(EDC)、欧州浚渫協会(EUDA)、欧州内陸港湾連盟(EFIP)、欧州海上パイロット協会(EMPA)、世界海運協議会(WSC)などが出席した。

韓国政府がUSTRに自動車運搬船の入港手数料適用免除を公式要請 (25-07-10)

韓国政府は米国政府が今年10月14日から予定している海外建造の自動車運搬船(PCTC)に課す入港手数料を適用しないよう公式要請した。米通商代表部(USTR)が7日(現地時間)に明らかにしたところによると、韓国の通商産業資源部と海洋水産部は4日、USTRに公式声明を提出したもの。USTRは6月6日(現地時間)、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をさらに調整した改定案を発表、関係者からの意見提出を7月7日まで求めた。このうちPCTCの入港手数料については、当初今年10月14日からCEU(自動車換算単位)あたり150ドルを課すとしてもものを純トン数(Net Tonnage)ベースに変更し、1NTあたり14ドルに緩和した。また、PCTCにRo/Ro船が含まれる点も明らかにしている。韓国政

府は声明で PCTC への入港手数料の徴収は、本来の目的に反し、両国の関連産業に大きな負担を強いるもので、韓米間の互恵的な貿易関係に反すると指摘した。そのうえで、入港手数料などの政策実施にあたっては、その目的を改めて念押し、措置の本来の趣旨に則り、PCTC への入港手数料徴収が明確に定義され、対象国に限定するよう要請した。対象国として中国を直接名指ししていないものの、中国企業または中国建造船に限定するよう求めたものと解釈されている。また、現代自動車や起亜自動車など韓国の自動車メーカーが第 1 次トランプ政権時に約束した対米投資計画を実行、第 2 次政権には 210 億ドルの追加投資計画を発表したと強調している。

中国交通運輸部 関税申告違反で2船社 NVOCC 10社を処分 (25-07-14)

中国交通運輸部は 24 年の 7 月と 10 月に大連、天津、厦門の 3 港でコンテナ船社および NVOCC の関税申告の実施状況について調査した結果、船社 2 社、NVOCC 10 社が申告手続き規則を順守していない、あるいは申告価格と実際の関税額が一致していないなどの不備があったため、国際海運条例第 37 条(調査チームの結成)に基づき、違反企業に対して行政処分を科し、重大な違反があった企業に対しては事情聴取したことを明らかにした。交通運輸部ではロジスティクスマーケットの監督をさらに強化するため、違反企業名を公表し、社内の関税申告体制の改善と申告義務の効率的な履行を求めた。

UNCITRALが流通可能な運送証券の条約草案を最終承認 (25-07-24)

国連国際商取引法委員会 (UNCITRAL) はこのほどウィーンで開催した 58 会期で海運を除く全輸送モードの運送人が発行する運送状を流通可能な運送証券とする条約草案を最終決定し、国連総会にその採択を勧告した。今後は 9 月中旬から始まる第 80 回総会に提出されるが、採択は年末になる見通し。UNCITRAL では中国の要請に基づい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、その結果をもとに 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、最終草案をまとめた。全輸送モードの運送書類が有価証券化すれば、航空、鉄道、陸上輸送では単一輸送と複合輸送との間の責任の所在のギャップを埋めることができ、運送書類が運送品と同等

の金銭的価値を持つことによって、その所有者は運送品の所有権を主張することができ、さらに運送途上でも輸送貨物の転売 (所有権の移転) が可能となり、運送人に対して運送品の引き渡しを請求できる権利を持つことになる。

インド国会で船荷証券2025法案可決 植民地時代の時代遅れ海運貿易法を刷新 (25-07-28)

インド国会のラージャ・サバー (国家評議会、上院) は 21 日、海事貿易法を近代化する船荷証券 2025 法案 (Bill of Lading Bill, 2025) を可決した。すでに今年 3 月にローク・サバー (代議院、下院) で承認済みなことから、大統領の署名を経て成立する。169 年前の植民地時代に制定された現行法の Bills of Lading Act, 1856 を近代化するもので、船積み書類の法的枠組みを更新・簡素化し、より現代的でユーザーフレンドリーな海運へのアプローチを提供することを目的としている。現行法は 3 つのセクションからなる簡潔な法律で、主に権利の移転と貨物が船舶に積み込まれたことの確認について規定している。海運業が発展し、世界の貿易情勢が変化する中、インドでは国際基準に沿った、より包括的で理解しやすい法律の採用が急務となっている。2025 年船荷証券法案は、現行法を 2025 年船荷証券法に改名し、いくつかの重要な改革を含むもので、改正は、ビジネス・プロセスの合理化、訴訟リスクの軽減、運送業者、荷送人、商品の合法的な保有者にとっての明確性の向上など、多くのメリットをもたらし、より効率的で信頼性の高い海運環境が促進されることが期待されている。サルバナンダ・ソノワル港湾・海運・水路担当大臣は、インド海運にとって「分岐点となる瞬間」であると述べ、「この改革は、我々の憲法的価値を反映し、時代遅れの植民地法を近代的で利用しやすい枠組みに置き換えるものとしている。

比の国会下院に外航海運運賃の監視強化法案提出 (25-08-04)

フィリピンの議会下院に先週、外航海運の運賃・料金に対する政府の監督を強化し、効率的な貨物輸送の仕組みを制度化することを目指す国際海上貿易競争力法案 (International Maritime Trade Competitiveness Act, HB1338) が提出された。バゴン・ヘネラシオン (BH) 党代表のロバート・ナザール議員が提出したもので、法案は、フィリピンで運航する外航船社による運賃徴収に対する関係政府機関の監督を強化することに

より、フィリピンの海上貿易の競争力を高めることを目的としている。BH 党が提出したものを含む同様の法案は、過去にも国会に提出されたが、いずれも廃案になっている。HB1338 では、NVOCC、フォワーダーは、すべての運送料金および手数料を海事産業庁（MARINA）に提出し、新聞に掲載する必要がある、公表された料金を超える料金または手数料を課してはならず、荷送人の費用増加につながる新規料金、初期料金、または料金の変更は、MARINA への新規運賃の提出後 30 日内には発効しないなどとしている。

ドイツ港湾でPF登録義務化 10月からデジタル輸入通関手続き (25-08-15)

Hapag-Lloyd（独）の情報によると、今年 10 月 1 日から、ドイツ港湾プラットフォームへの登録が、新たなデジタル輸入通関手続きに参加するための必須要件となる。この新規規則は、輸入コンテナを受領し、通関許可の管理または発行を行うすべての企業に適用される。

このデジタルプロセスは、ハンブルク、ブレーメン、ニーダーザクセンの連邦州が導入した新たな港湾保安法に基づき実施する。その主な目的は、特に薬物密輸に関連する通関情報の悪用を防止し、ドイツの港湾におけるセキュリティ基準を強化し、ドイツ全土の港湾とターミナルの手続きを標準化するもの。輸入手続きをデジタル化し、より安全にすることを目的としている。これにより、コンテナが港に到着してから運送会社に取り取られるまでの間、常に、どの関係者がコンテナの処分を許可されたかを追跡できるようになる。これまでの匿名暗証番号(PIN コード)による手続きは、順次、パーソナライズされたデジタル式の「引取り承認」(release rights) に取って代わられる。技術的な実施とプロセス調整は、ハンブルク港を拠点とする Dakosy AG と、ブレーメルハーフェン港とウィルヘルムスハーフェンの港湾を担当する dbh が担当する。両プロバイダーは、サプライチェーンのさまざまな関係者を対象にした情報提供ウェビナーを提供し、スムーズな移行を支援する。今年 10 月 1 日以降、ドイツ港湾プラットフォームへの登録は、輸入リリース承認の受領、管理、転送の必須条件となり、登録のない企業は、この日以降、輸入許可の受領や処理ができなくなる。

9月から豪州向け特定貨物のBMSB対策で改定燻蒸規則 ONEが注意喚起 (25-08-20)

Ocean Network Express (ONE) によると、

豪州農林水産省 (DAFF) はこのほど、クサギカメムシ (BMSB) の同国への侵入を阻止するため、輸入貨物に関する燻蒸規則を改定した。改定後の燻蒸規則は、毎年 9 月 1 日から翌年 4 月 30 日までの期間、特定の指定リスト国から豪州向け、もしくは豪州で積み替えられるすべての対象貨物に対し、貨物ごとに適切な燻蒸処理が必要となる。指定リスト国は日本を含む 42 カ国で、日本、韓国、中国、英国の 4 カ国は「新興リスク国」とされ、これらの国からの貨物はランダムに実施される陸上での検査の対象となる。また、規則の遵守に関しては貨物の販売事業者が責任を負うとされており、違反した貨物は積み地への返送、積み替え、または燻蒸処理のために揚げ地が変更される可能性がある。これらにかかる費用はすべて販売事業者の負担となるため、ONE は注意を呼びかけている。

10月に総額29億ドルのEU排出権支払い 1万3,000隻報告、CO₂ 9,000万トン排出 (25-08-22)

Drewry Maritime Research（英国）の調査によると、EU 排出権取引権制度 (EU ETS) に基づき約 1 万 3,000 隻の船舶が欧州海上安全庁 (EMSA) が運営する EU-MRV 報告プラットフォームである THETIS-MRV に 2024 年のデータを報告した。これは、監視、報告、検証 (MRV) ガイドラインに準拠したもので、これらの船舶が 2024 年に排出する二酸化炭素 (CO₂) は、1 トンあたり 40% の EU 排出権 (EUA) を支払わなければならない、9 月 30 日に最初の支払い期限が迫っている。EU-ETS は 2024 年 1 月から実施、毎年 1 ～ 12 月の GHG 排出量をモニタリングし、翌年 3 月 31 日までの検証を受け GHG 排出量を登録国の管轄当局に報告、GHG 排出量に応じて EUA (排出枠) を購入、9 月末迄に EUA を償却、管轄当局から確認を受ける必要があり、EU 加盟国間の航海は排出量の 100% が対象だが、EU と EU 以外の港湾間は排出量の 50% が対象で、最初の 2 年間は軽減措置が講じられ、24 年は対象となる排出量の 40%、25 年には 70%、2026 年には 100% に拡大されることになっている。EU MRV データによると、2024 年に EU ETS の適用範囲内で排出された CO₂ は約 9,000 万トンで、前年比約 14% の増加となった。この増加は、地政学的要因により、船舶がスエズ運河ではなく喜望峰経由の迂回ルートを選択せざるを得なかったことが一因で、コンテナ船は船舶の 16% (dwt ベースで 21%) を占め、総 CO₂ 排出量の約 34% を排

出した。現在の EUA 価格は約 70 ユーロで、10 月に責任者が約 29 億ドルを支払う必要があると推計している。排出量が同様のレベルを維持した場合、2026 年に移行期間が終了し、すべての温室効果ガス (GHG) が対象範囲に含まれる時点で、総コストは約 75 億ドルに達すると予想している。平均でフェリーと旅客船は EU ETS に対して 1 隻あたり約 100 万ドルを支払い、コンテナ船は 1 隻あたり約 50 万ドルを支払うことになるとしている。Drewry によると、EU の港湾に寄港する船社は、エネルギー節減技術の導入、持続可能なバイオ燃料の使用、代替燃料船の追加、高度な防汚塗料や低摩擦塗料の適用など、排出量削減措置を導入、大手コンテナ船社は、排出権のコストを賄うための追加料金を徴収、また顧客が低炭素輸送オプションを選択できる専門サービスを提供している。

トルコ、ZIM などイスラエル関連船入港を禁止 (25-08-28)

海外の海事メディアによると、トルコの港湾当局はイスラエル関連企業が運航もしくは保有する船舶、イスラエル船籍船の入港を禁じたと伝えている。また、イスラエルへ軍事物資を運ぶ船舶も今後トルコ港湾への入港を禁じたと伝えている。これは、イスラエル船社の ZIM Integrated Shipping Services が、トルコの代理店を通じて通告を受けたとして米国証券取引委員会 (SEC) へ提出した書類により明らかになったもの。これに伴い、ZIM の運航船はトルコ寄港ができなくなり、複数の船舶が寄港地の変更を余儀なくされている。ZIM の極東／東地中海航路の ZIM Med Premium Service (ZMP) はトルコ港湾 4 港に寄港するサービスとなっているほか、東西地中海／北米東岸航路の ZIM Container Service Atlantic (ZCA)、イスラエル／トルコ／黒海航路の Turkey Black Sea Express (TBX) でもトルコ寄港が困難になる。ZIM はこの規制に対応したサービス体制をまだ発表していないが、SEC への提出書類によると、新たな規制が変更とならない場合、同社の業績・財務状況に影響が出る可能性もあるとしている。

韓国の国会に海運法一部改正案―船社の共同行為を公取法から適用除外明確化 (25-09-04)

韓国の国会にこのほど、コンテナ船社間の共同行為を公正取引法の適用除外とし、公正取引委員会が介入できる余地をなくすことを盛り込んだ海運法一部改正案を与党である共に民主党

の議員が共同提出した。船社間の共同行為は主要海運国である欧州・日本・中国・台湾などで容認されている制度で、韓国も海運法で定期船社の共同行為を求めているが、公正取引法で適用対象ではないことを明確に規定していないため、法解釈に混乱が生じている。韓国公取は、制度的不完全性を根拠に、不当な共同行為には公取法を適用できると判断し、2022 年 1 月、海運法で規定した海洋水産部に対する事前の申告、荷主団体との協議などの適法要件を守らず、共同で最低運賃、緊急燃油サーチャージ (EBS) などの付帯料金を談合し設定したことを問題視、国内外の海運会社 23 社が東南アジア航路と韓日航路で総額 1,763 億ウォンを対象に制裁金支払いを命じた。これに対し海運会社は公取の制裁が違法だと行政訴訟を提起し、ソウル高等法院で勝訴判決を引き出したが、最高裁では法規定の抜け穴に足を引っ張られ、今年 4 月に海運法に「公正取引法の適用を除外する」という明示的な規定がないことを理由に、高裁判決を破棄、差し戻している。国会に提出された海運法改正案は、船社の共同行為を規定した第 29 条に「届出済みの協定 (共同行為) には公正取引法を適用しない」という条項を新設し、法的曖昧性を解消、また「不当に運賃や料金を上げたり運航回数を減らして競争を実質的に制限する」船社の行為を公取に通報するよう定めた海運法第 29 条第 5 項の但書条項を削除し、海運会社の共同行為の監督権限を海洋水産部に一元化する一方、海運会社が不当な共同行為を行った場合に科す制裁金を現行の最大 1 億ウォンから 10 億ウォンに大幅に引き上げ、海運法の枠組み内で海運共同行為を完全に律し、制裁できるようにするもので、海運業界は海運法改正に歓迎の意向を表明している。

米国が IMO の NZF 賛成国に警告 10 月の会合前に関税などは正措置準備 (25-09-08)

米国のトランプ政権は 8 月 12 日、国際海事機関 (IMO) が 10 月に採択を予定している「ネットゼロ枠組み (NZF)」を正式に拒否したが、海外報道によると、米商務省は 10 月 13 日から 5 日間開催予定の海洋環境保護委員会 (MEPC) の臨時会合で NZF の採択に賛成する加盟国を対象に、関税、ビザ制限、港湾課徴金などの是正措置を積極的に検討・準備中で、オランダは、同国が合意を支持した場合の結果について口頭で警告を受けたと報じられている。IMO は今年 4 月に開催した MEPC 83 で国際海運におけるゼロエミッション燃料船の導入促進のための MARPOL 条約

附属書 VI の改正案に合意したが、IMO の会議としては異例なほど喧々諤々の議論となり、米国代表団は閉会前に脱退し、GHG の排出量や燃料の選択に基づいて自国の船舶に経済的措置を課すいかなる努力も拒否するとする外交文書を配布、少数派ながら、米国、ロシア、サウジアラビアを含む多くの国が支持を見送っていた。IMO では今年 10 月の臨時 MEPC で 108 の加盟国による MARPOL 条約附属書 VI 改正案を採択するには 3 分の 2 (72 カ国) 以上の賛成が必要で、その後、賛成国の商船隊が世界商船隊の総トン数の 50% を占めるかどうかの条件を満たしていれば、最短で 2027 年 3 月に発効、2028 年 1 月 1 日から導入を予定している。ただ、問題はどの程度の国が棄権するか、あるいは米国の主張を受け入れるかで、表向きには多くの加盟国が米国の脅迫に不満を示しているが、実際に圧力に屈する国がどれほどになるかは依然として不透明とされる。

24年海上貨物不適切申告比率11.39%と前年比微増 (25-09-10)

主要コンテナ船社の団体、世界海運評議会 (WSC) はこのほど、各国政府による貨物検査プログラムを通じて発見された不適切な貨物申告の状況をまとめた報告書を発表し、2024 年は検査対象貨物の 11.39% に申告の不備が見つかったとしている。2023 年の 11% よりわずかに増加し、具体的には危険品の誤申告・未申告、書類の不備、不適切な梱包などで、いずれも船舶火災など深刻な事故につながる可能性をもったものだとしている。WSC は 2011 年から、各国の検査により明らかになった不適切な申告状況のデータをまとめており、WSC の Joe Kramek CEO は「貨物の安全は、正しい申告と安全な梱包により確保されるもので、報告を継続することで、傾向を把握し、海上貨物輸送の安全性向上に向けた適切な措置を講じることができる」と述べた。現在報告発表している国が、わずか 7 カ国であることから、より多くの国が検査結果を報告することで、世界中の海上輸送の安全性の向上と環境保護につながるとして、検査結果の公開を呼び掛けた。

USTR・中国船対象規制 影響最少化で顧客負担無し CMA CGMが発表 (25-09-12)

CMA CGM (仏) はこのほど、アメリカ通商代表部 (USTR) による中国船社・船主、中国建造船を運航している船社を対象とした特別入港サービス料加算が今年 10 月 14 日から発効することを受け、同社は現時点で顧客から追加サー

チャージの負担を求めない方針を発表した。同社は顧客の利益のための対応策を準備し、柔軟な船隊構成をもっているため、4 月に USTR が新たなサービス料加算を発表し、その後の 180 日間の猶予期間に、追加サービス料による負担を最小化する取り組みを進め、影響の最少化に成功したとしている。CMA CGM は、10 月 14 日以降も現行の北米向けサービスへの影響を出すことなく、船隊・運航調整が可能だとし、現時点では顧客に対し、USTR 関連での新たなサーチャージなどの負担を求める予定はないとした。

ドイツがIMO NZFに支持表明 米など反対も10月の条約改正案採択へ (25-09-19)

ドイツ運輸省はこのほど、国際海事機関 (IMO) が 10 月に採択を予定している「ネットゼロ枠組み (IMO NZF)」への支持を表明する声明を発表、パリ協定の気候目標達成を支援するため世界的に統一された法的枠組みを採用することの重要性を強調した。IMO は今年 4 月に開催した第 83 回海洋環境保護委員会 (MEPC 83) で国際海運におけるゼロエミッション燃料船の導入促進のための MARPOL 条約附属書 VI の改正案に合意し、IMO では今年 10 月 13 日から 5 日間開催予定の臨時 MEPC で採択を予定している。採択には 3 分の 2 (72 カ国) 以上の賛成が必要で、その後、賛成国の商船隊が世界商船隊の総トン数の 50% を占めるかどうかの条件を満たしていれば、最短で 2027 年 3 月に発効、2028 年 1 月 1 日から導入を予定している。ただ、4 月の会合では米国、ロシア、サウジアラビアを含む多くの国が支持を見送り、米国のトランプ政権は 8 月に、IMO NZF の拒否を正式表明、10 月の会合で IMO NZF に賛成する加盟国を対象に、関税、ビザ制限、港湾課徴金などの是正措置を積極的に検討するなどの動きが表面化している。こうした中、ドイツは他の EU 加盟国とともに国際海運の GHG 排出量実質ゼロ達成を軌道に乗せる IMO NZF を強く支持した。

インド、10年間で物流大国に 47年にTOP5の海洋国家に (25-09-19)

インドの情報サービス企業、Rubix Data Science がまとめた 9 月の最新レポートによると、インドのインフラ整備の勢いは道路、鉄道、港湾、航空貨物分野で新たな記録を打ち立てた。過去 10 年間でインドは物流大国として台頭、国道網は 60% 拡大、1 日あたりの建設距離は 2014 年度の 11km から 2025 年度にはほぼ 30km に達し、

かつては100km未満だった高速道路網は2,400kmを超えた。長らく道路輸送の影に隠れてきた鉄道貨物輸送は、独自の革命を目のあたりにし、完成車物流における鉄道輸送の比率は、効率化を高め渋滞を緩和する専用車両や2階建て貨車の導入により1.5%から25%近くまで高まっている。

同時に港湾は2025年に16億トン近くの貨物を扱い、2047年までにインドを世界トップ5の海洋国家にする目標に向けた200億ドルの投資計画に支えられている。一方、インドの航空貨物は大きな変革の瀬戸際にあり、電子商取引(EC)の貢献で2030年までに50億ドルから2,000億ドルへと飛躍的に拡大すると予測されている。年間1,000万トンの貨物処理を実現するため、今後6年間で貨物処理能力を3倍に拡大する目標を掲げている。

CBPがUSTR 301入港手数料の支払い詳細 発表 (25-10-07)

10月14日からの米通商代表部(USTR)による通商法301条に基づく中国で所有・運航・建造された船舶に対する入港手数料実施まで2週間を切る中、徴収を担当する米国税関・国境警備局(CBP)はCargo Systems Messaging Serviceを通じ主要要件を公表、米国外建造の自動車運搬船にも適用される入港手数料について「料金納付義務の判断責任は運航者にあり、CBPではない」と表明した。入港手数料の導入と支払い取り決めの正確な詳細については、これまでガイダンスとFAQが公開されていなかった。入港手数料は、中国企業が所有または運航する船舶に対しネットトン(NT)当たり50ドルと確定した。コンテナ船については、中国建造の入港船から、NT当たり18ドルの料金と、荷揚げコンテナ1本当たり120ドルのいずれか高い方を適用する。自動車運搬船またはRo/Ro船に分類される入港船については、NT当たり14ドルの手数料が適用される。手数料は船舶が港湾入港時に支払うのではなく、pay.gov secure web portalを通じて米財務省に直接支払う必要がある。船舶運航者には、本船到着の少なくとも3日前までに手数料を支払うことが「強く推奨」されており、支払い証明がない船舶は入港を禁止される。

中国がUSTR301入港手数料で対抗措置、 米国船に400元/NT、28年4月17日以降 1,120元/NTへ段階的引き上げ (25-10-12)

中国の交通運輸部は10日、米国通商代表部(USTR)が中国の海事・物流・造船業に対する

通商法301条に基づき10月14日から、中国企業が所有または運航する船舶、中国籍船および中国建造船に対し入港手数料を追加徴収するのは、国際貿易関連原則、米中海上輸送協定に著しく反し、米中間の海上貿易に深刻な損害をもたらすとし、具体的な対抗措置を発表した。10月14日から米国企業・その他の組織および個人が船舶所有権を保有する船舶、米国企業・その他の組織および個人が運航する船舶、米国企業・その他の組織・個人が直接または間接的に25%以上の株式(議決権)を保有する企業・その他の組織が所有または運航する船舶、米国旗を掲揚する船舶で米国で建造された船舶に対し、船舶寄港所在地の海事管理機関が船舶特別港湾使用料を徴収するとしている。具体的な徴収額は14日発効で中国港湾に接岸する船舶に純トン当たり400元、2026年4月17日以降は640元、2027年4月17日以降は880元、2028年4月17日以降は1,120元人民元に引き上げる。また、同一航海において複数の中国港湾に寄港する船舶については、最初の寄港港でのみ船舶特別港湾使用料を徴収し、以降の寄港港では徴収しない。同一船舶に対し、1年間に徴収する船舶特別港湾使用料は5航海を上限とするとしている。

保険会社がUSTR301で注意喚起 料金適用 は船社が判断 到着前に電子支払い (25-10-14)

スウェーデンの船主責任保険組合、Swedish Clubはこのほど、米通商代表部(USTR)による通商法301条に基づく中国関係船への入港手数料(USTR301)制度に関して顧客に注意喚起した。10月14日の制度施行を前に米国税関・国境警備局(CBP)が適用に関するガイダンスを発表したことを受けたもの。Swedish Clubによると、同ガイダンスでは船舶運航者が料金の適用を判断し、到着前に支払いを完了する責任を単独で負うことを明記している。支払い証明がないまま米国港湾に寄港する船舶は通関を拒否されるかコンプライアンスが証明されるまで拘留される可能性があるという。支払いは米国財務省のポータル(Pay.gov)を通じ電子的に行う必要があり、混乱を避けるため運航者は到着3日前までに支払いを行うことを強く推奨している。附属書の構成は4月の発表時から変更がなく、附属書1が中国所有または運航船舶、附属書2が中国建造船舶、附属書3が米国以外で建造された自動車船、にそれぞれ適用される。また、CBPが建造者、運航者の情報を確認することはなく、運航者はどの附

属書が適用されるかを判断する際、これらの詳細を自ら特定し文書化する必要がある。この自己評価は、用船契約やプール契約など船舶の所有権または運航管理が共有されている場合、困難になる可能性があるほか、支払いが証明されない場合、運航の遅延、用船契約もしくはサービス契約での紛争につながる可能性がある。Swedish Clubでは米国航路を航行するメンバーは、附属書に基づく船舶のステータスを確認し、コンプライアンスの責任者を確認、10月14日までに支払い手続きが整っていることを確認するよう勧めている。また用船者と船主で責任がどう分担されるかを確認する必要があり、用船契約にBIMCO USTR条項(2025)が盛り込まれていない場合、港湾料金に関する一般条項を検討し、新料金をカバーする範囲が規定されているか、もしくは責任を明確に分担し、共同運航管理の曖昧さを回避するため具体的な修正条項やサイドレターが必要か判断する必要があるという。

EU、米のIMO NZF支持国制裁に対し正面から反論 (25-10-15)

欧州連合(EU)は12日に声明を発表、国際海事機関(IMO)の「ネットゼロ枠組み」(NZF)への支持を再確認し、これを支持する国への制裁を警告した米国の脅威へ正面から反論した。NZFは重要なマイルストーンであり、IMOで採択されることを促した。IMOは10月14～17日に開催する海洋環境保護委員会(MEPC)の臨時会合で海運産業に対する世界初の炭素税導入を議論、EUは27の加盟国を代表して当該提案の核心的な支援者として名乗りを上げたが、一部加盟国間の立場の相違により、内部に亀裂の兆候が現れていると伝えられている。EUは米国の脅威にもかかわらず、気候変動対応のための国際的な協力の重要性を強調し、IMOの炭素税導入が海運産業の持続可能性を高めるために不可欠だと主張している。また、EUはIMOでNZFが採択されれば、既存の海運脱炭素規則を見直す意向を示していると伝えられる。一部の国際海運団体、企業、港湾は排出量の二重払いを避け、規制上の負担軽減を図るため、2024年1月から導入した、5,000gt以上の船舶に燃料消費量とGHG排出量の監視と報告を義務付けているEU-ETS(排出量取引制度)、船舶で使用する燃料の脱炭素化の促進を目的に今年1月から導入したFuelEU Maritimeなどの地域規制をIMOのNZFが採択されたらそれに合わせるよう要請していることを受け、採択後、欧州委員会が現行の関連EU規

則を見直すとしている。一方、米国政府はIMOの炭素税計画を「欧州が主導する新植民地主義的取り組み」と強く批判、特に、これを支持する国の船舶、旗国登録、所有者、運航者、および当局者に対して金銭的罰則と制裁を課すと脅しをかけている。

中国の特別港湾使用料 対象船は300ドル／TEU以上の運航コスト増に (25-10-20)

香港の海運調査会社、Linerlyticaによると、中国交通運輸部は米国資本が25%以上出資する企業が所有または運営する船舶に対し、中国港湾への寄港時に14日から純トン(NT)あたり400元(56ドル)の徴収を開始した。米通商代表部(USTR)が14日から中国運航会社および中国建造船舶に通商法301条に基づく入港手数料を導入したことへの報復措置だが、特別港湾使用料の対象範囲は当初予想より広く、米国資本比率25%超の企業(イスラエル船社のZIMを含む)や、Seaspan(カナダ)、SFL Corporation(バミューダ)、Navios(ギリシャ)、Costamare(ギリシャ)、Global Ship Lease(ギリシャ)などの非運航所有者から用船したコンテナ船も含まれる。これにより初年度の総徴収額は23億ドルになると見積もられており、影響を受ける船舶の平均運航コストがTEU当たり300ドル以上上昇するため、船社が中国港湾からの用船の移籍やサービス合理化で影響軽減を図る動きが相次いでおり、依然として重大な混乱を招く可能性があるという指摘している。一方、英国の海運造船調査分析会社のClarksons Researchは最新レポートで、中国の特別港湾使用料の対象となる米国関連船舶を当初予想した3,120隻から2,370隻へ25%減らした。中国の政策調整により、中国建造船は船籍、所有構造、リース契約にかかわらず同料金を課さないなどとしたことによるもので、これにより世界の商船隊における船種別に影響度合を、タンカーが従来の約15%から約12%、ばら積み船が4%から2%、コンテナ船は約7%から約5%へそれぞれ引き下げた。ただ、全体的に影響は弱まっているが、国際海運市場の輸送力配置に深刻な変化を持たせ続けると分析、短期的には、一部船主や運航船社が潜在的な費用を回避するため、航路の改編や中国港湾への依存度低減を図る可能性があるとしている。港湾料金政策が単なる財政的徴収から、グローバルな航路・資金調達モデル・資産評価に影響を与える制度的要因へと変容しつつあると指摘、米中貿易関係の緊張が続く中、中国の免除措置と実施細則が市場の信頼とリス

クを決定する重要な変数となっていると分析している。

ゼロエミ燃料船導入促進のための条約改正案採択、1年間先送り (25-10-21)

国土交通省によると、10月14日～17日に、国際海事機関（IMO）の海洋環境保護委員会（MEPC）臨時会合が開催、「2050年頃までに国際海運からの温室効果ガス（GHG）の排出ゼロ」という国際目標の実現に向けた条約改正案について交渉が行われたが、各国意見が収約しなかったため、1年後に臨時会合を開催し、再度採択のための審議を行うことになった。IMOは2023年7月に「2023 IMO GHG 削減戦略」を採択し、国際海運からのGHG削減目標として「2050年頃までにGHG排出ゼロ」を掲げた以降、日本も策定を主導してきた燃料規制制度とゼロエミッション船などに対する経済的インセンティブ制度を含む条約改正案について継続的な交渉が行われ、今年4月、この条約改正案が基本合意（承認）された。条約改正の最終合意（採択）に必要な締約国への6カ月間の回章を経て、臨時会合を開催し、最終採択のための審議を行うこととなっていた。しかし、今会合では、各国意見が収約しなかったため採択には至らず、1年後に臨時会合を開催し、再度採択のための審議を行うこととなった。1年後に再度臨時会合が開催されるまでの間、燃料規制制度やゼロエミッション船などに対する経済的インセンティブ制度の詳細なガイダンスの作成に向けた作業が行われる予定。

中国が世界初の譲渡可能貨物書類 UNCITRALの条約案基にテンプレート開発 (25-10-22)

中国海商法協会（CMLA）は19日に開催した2025年年次総会および第11回中外海商法会議で、世界で初めてとなる譲渡可能貨物書類（NCD：Negotiable Cargo Document）モデル条項を正式に発表した。国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）は今年7月に海運を除く全輸送モードの運送人が発行する運送状を流通可能な運送証券とする条約草案を最終決定、今年末に国連総会第80回会期に提出して審議・採択される予定だ。本条約は中国が中国と欧州を結ぶコンテナ列車「中欧班列」の実際のニーズに基づき要請したもので、あらゆる輸送方式および複合輸送に適用可能なNCDを創設し、長年の法的空白を埋めた。条約は10カ国が加入後180日で発効する。規則の着実な実施を推進するため、中国海運集

団（COSCO Shipping Group）と大連海事大学が共同設立した「国際海運法コンプライアンス研究センター」に、大学と実務専門家で構成する研究チームを設け、Sea & Rail輸送における譲渡可能書類の不足や、複合輸送の発展を阻むボトルネックに対し、あらゆる輸送モードおよび複合輸送に適用可能な世界初のNCDテンプレートを開発した。テンプレートは、中遠海運集団が現行で使用している船荷証券（B/L）と、業界パートナーと連携して構築したブロックチェーン技術に基づく海運ネットワークプラットフォーム（GSBN）を基盤とし、同条約における証券記載内容の要件、関連する権利義務の規定を参照し、NCDの表面記載事項や裏面約款を設計したもの。条約発効前は、運送契約及び関連契約に明文条項を組み込むことで、「意思自治の原則」に基づきNCDを唯一の引取証書と定めることが可能である。条約発効後は、書類表面に条約が要求する形式要件を追加することで、条約下で有効なNCDとなる。「一帯一路」沿線経済貿易協力におけるNCDモデル文書の積極的普及を推進するため、文書は二種類設計された。一つは中国法を準拠法とし中国海事仲裁委員会による仲裁を選択、もう一つは香港法を準拠法とし香港国際仲裁センターによる仲裁を選択するもので、市場主体が自由に選択して使用できる。

COSCO船も特別料金対象か “Halley”が中国寄港を中止 (25-10-30)

Lloyd's Listによると、COSCO Shipping（中国）がアジア域内航路で運航するコンテナ船“Halley”（2,550TEU）は中国政府が導入した米国関連船への特別港湾使用料の対象となり中国港湾への寄港を中止した。Lloyd's Listでは中国政府が国有企業であるCOSCOの運航船も料金徴収の対象としたことで同制度の公平性と厳格施行を示した可能性があるとしている。“Halley”は韓国建造船で今年4月から2年間の契約でCOSCOが用船、船主の株式の米国保有率が基準の25%を超え、料金徴収の対象となったとされる。COSCOは同船を中国／ホーチミン航路のCHL5 Serviceに投入しており、10月25日寧波、30日青島寄港を予定していたが、19日に寧波沖に到着した後、COSCOが当局に免除申請をしている間足止めとなった後、AISデータではシンガポールに向け進路を変更した。

米国が中国船に対する入港手数料の賦課、今月10日から1年間猶予 (25-11-04)

米国政府は中国船社および中国建造船舶に対する入港手数料の賦課を、11月10日から1年間猶予する計画を明らかにした。ホワイトハウスが1日（現地時間）付で公開した米中首脳会談の経済・貿易合意に関するファクトシート（説明資料）で、「中国が『海運・物流・造船業支配力強化』に対する米国の通商法301条調査発表への報復措置を撤回し、複数の海運企業に課した制裁を解除する」と明らかにしたものの、また「米国も301条調査に基づき実施していた対応措置を11月10日から1年間停止する」とし、「この期間中、米国は301条に基づき中国と交渉するとともに、韓国・日本との歴史的な協力を継続し米国造船業の復興を推進する」と説明した。米通商代表部（USTR）は10月14日から中国運航会社および中国建造船に通商法301条に基づく入港手数料を導入したのに対抗、中国交通運輸部も同日から米国資本が25%以上出資する企業が所有または運営する船舶に対し特別港湾使用料の徴収を始めたいたが、米国のトランプ大統領と中国の習近平国家主席が10月30日、韓国の釜山で会談し、相互に課していた港湾使用料の凍結を相互に決定したことを確認したが、両国政府がいつ正式に徴収を停止するか不透明だった。

中国が海商法改正し電子書類の法的地位など明確化 来年5月施行 (25-11-04)

中国全国人民代表大会常務委員会第28次会议は10月28日、改正海商法を可決した。海商法の改正は、海運と貿易の最新動向に対応し、中国海運業界と対外貿易の繁栄と安定に関わるもので、中国が主要な海運国かつ主要な貿易国であるという立場に基づき、関連業界関係者の権利と責任を合理的に均衡させ、内発的な活力を効果的に刺激すると同時に、国際的な潮流に沿った中国独自の海商法制度を改善することなどが目的で、2026年5月1日に施行する。主な改正点には、海運書類のデジタル化という実務上のニーズに対応し、海事活動における当事者の権利義務を調整するとともに、電子運送記録の法的地位と適用規則を明確化し、安定した市場予測を促進し、海運業界のデジタル変革に対する制度的保証を提供することや、海洋環境保護に関する新たな要求に応えるため、船舶の汚染責任に関する新たな章を導入し、船舶の汚染行為に対する責任の帰属を明確化するとともに汚染被害の賠償責任の

履行を促進するほか、海洋環境保護の新たな要求に応えるため、船舶油汚染損害賠償責任に関する新たな章を設け、海洋生態保護の法的枠組みをさらに強化すること、などが含まれている。

米国関連船への特別料金 1年間の一時停止 中国も公式発表 (25-11-14)

中国交通運輸部は11月10日、10日13時01分から米国関連船への特別港湾料金賦課を1年間にわたり一時停止すると通告した。米中の貿易経済協議における合意に基づき、米国通商代表部（USTR）による中国関連船への特別港湾料金の一時停止と同時に中国も一時停止することを公式発表したもの。

デンマーク議会が海運戦争リスク保険法可決 戦争時の自国商船航行保証 (25-12-10)

デンマーク議会（Folketinget）はこのほど、海運戦争リスク保険法（War Risk Insurance Act）を全会一致で可決した。この法律は、デンマークの商船隊が戦争の際に航行を継続できることを保証し、重要なサプライチェーンを維持することを目的としている。一般に、デンマークの商船は商業保険市場を通じて保険をかけているが、議会は、商業保険市場が機能しなくなった戦時下においても、デンマークの船舶が必要な保険をかけて運航を継続できるようにするために、現行の海運戦争危険保険法改正案を全会一致で採択したもの。デンマーク産業ビジネス・金融省のモートン・ベドスコフ大臣は「我々は主要国であると同時に海洋国家であり、デンマークが外部の攻撃を受けた場合や、2つ以上の大国が戦争を繰り広げる場合でも、船舶が航行を継続できるようにすることが重要だ」と述べたほか、「デンマークだけでなくフェロー諸島やグリーンランドにおいても、我々の供給安全保障のために絶対に不可欠だ」と語った。デンマーク船主協会であるデンマーク海運（Danish Shipping）のアン・H・ステッフェンセン（Anne H. Steffensen）CEOは「法案が採択されたことに深く感謝し、誇りに思う。この法律は、デンマークが戦争に巻き込まれるという恐ろしい状況が発生した場合でも、我々の船舶が運航を継続できることを保証する」とし、「我々は不確実で不安定な世界に生きており、この法案の採択は時宜を得た慎重な判断だ」と強調した。

韓国が世界の物流拠点確保へ、4,700億円投資、物流センター40、港湾ターミナル10

(25-12-18)

韓国政府は12月16日、グローバルサプライチェーンの不確実性に対応し、安定した輸出入物流システムを構築するため、2030年までに総額4兆5,000億ウォン(約4,700億円)を投資し、海外公共物流センターを40カ所に拡大することなどを盛り込んだ「グローバル物流サプライチェーン拠点確保戦略」を発表した。今回の戦略は、グローバル通商環境の変化の中でも輸出入物流の安定性を高め、国家物流競争力を強化するための中長期政策。韓国は高い貿易依存度にもかかわらず、海外物流インフラへの直接投資比重が低いことから、国内主要15社の物流企業が運営する海外物流センターのうち、所有権を確保した施設は8.8%にとどまっている。多数の施設を賃貸形態で運営する構造のため、サプライチェーン危機発生時には物流費急騰やサービス遅延につながる懸念が大きいと指摘されている。海運産業の競争力に直結する海外コンテナターミナルも、韓国企業が株式を保有するのは7カ所に過ぎない状況だ。これを受け政府は「輸出入経済を支えるグローバル物流サプライチェーン拠点の確保」をビジョンに掲げ、2030年までに、海外公共支援物流基盤施設40カ所の拡充、海外港湾ターミナル10カ所の確保、グローバル上位50大物流企業3社の育成を目標に設定した。まず、海外の主要物流拠点国を中心に、物流倉庫、コンテナヤードなどの保管・処理施設への投資を支援する。拠点国は、最近10年間の輸出入貿易規模と海外直接投資額などを基準に11カ国を選定した。政府はこれらの国を中心に、韓国海洋振興公社(KOBC)と港湾公社などが参加する公共支援物流基盤施設を、現在の9カ所から2030年までに40カ所に拡大する計画だ。海外コンテナターミナル確保のためには、政府と韓国船社、港湾公社、港湾ターミナル運営会社などが参加する「(仮称)コンテナターミナル確保協議体」を設置、ここを通じて投資先発掘と海外進出戦略を共同で推進する。短期的には1兆ウォン規模のグローバルコンテナターミナル投資ファンドを組成し、海外ターミナル株式確保に集中し、中長期的には運営権確保まで段階的に推進する方針だ。

全輸送モードの譲渡可能貨物運送状、国連総会で採択し、B/Lと同様の有価証券に

(25-12-19)

国連(UN)は2025年12月の第80回総会でNegotiable Cargo Document(NCD:譲渡可能貨物運送状)に関する国連条約を採択した。発効すれば、陸上・鉄道・航空輸送でも海上輸送の船荷証券と同様、紙面あるいは電子フォームにかかわらず1つの書類によって貨物の所有権を表象する有価証券となり、譲渡が可能のため運送途上でも売却、購入、さらに担保としての利用も可能となる。本条約は、国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)の19年会期で中国から中国～欧州間を結ぶコンテナ列車「中欧班列」に利用する鉄道運送状の法的枠組みについての提案があり、そ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を開始したことが始まりで、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について検討してきた。22年から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、今年7月に条約草案を最終決定、この12月の第80回会期に提出したもの。同条約が発効すれば、輸送モードにかかわらずすべての運送書類が運送品と同等の金銭的価値を持つ有価証券となる。同条約は26年後半に予定されている条約締約国の署名式を経て、10カ国の批准書預託から180日後に発効する予定。

越政府、外国の外航船に国内輸送許可 重量物船や港湾滞留貨物の撤去など

(25-12-26)

ベトナム建設省(MOC)はこのほど、外国の外航船に国内海上輸送を許可する場合の権限や手続きを定めた通達41号(41/2025/TT-BXD)を公布した。通達は2026年2月1日に発効する。外国船舶に対する「内航海上運送免許の交付事案」通達では、特大または重量超過の貨物またはその他の種類の貨物を専用船で輸送する場合、ベトナムの船舶が輸送できない場合に港で滞留している貨物、乗客、荷物を撤去する場合、自然災害、疫病の予防、対策、緩和、または緊急人道的救援を実施する場合に内航ライセンスを付与するとしている。

海事港湾局長は、クルーズ船の乗換施設を利用してクルーズ船から本土へ、あるいは本土か

らクルーズ船へ乗客や荷物を輸送するための内航許可証を外国船舶に発行する。有効期間については、外国船舶の内航ライセンスは、単一の生産施設にサービスを提供する船舶、およびベトナムの商船隊がまだ保有していない種類の船舶については1年間有効で、該当しないその他の種類の船舶については、6カ月の有効期間が適用される。事業者が外国船舶による内航海運の運航について期限を定めて申請した場合には、事業者の申請に従って許可を与えるが、一定の場合には1年を超えず、その他の場合には6カ月を超えないとしている。

通関

EU理事会、関税法典改革に合意も、CLECATが「単一責任者」概念の文言維持に懸念 (25-07-01)

EU理事会（閣僚理事会）は6月27日、EU関税当局が電子商取引（EC）分野における貿易量の急増などに対応するためのツールを提供することを目的とした、欧州連合関税法典（UCC：Union Customs Code）の抜本的な改革に関する交渉を承認した。合意により、欧州議会との機関間交渉が、改革の主要な課題を含む（1）新たな分散型関税機関である「EU関税当局」の設立：この機関は、各国関税当局のリスク管理活動を支援・調整し、EU関税データセンターを管理する（2）EUレベルでの統一されたオンライン税関データハブ（EU税関データハブ）の創設、または税関との連携を強化し、データの整合性、追跡可能性、税関管理を強化するための単一の中央コンピュータプラットフォームの構築（3）信頼性の高い事業者に対する高度な税関簡素化措置の導入：急速に変化する状況に適応した、より現代的なECへのアプローチの開発、の3点について可能となった。議長となったポーランドのAndrzej Domański財務相は「増加する課題とグローバルな動向に直面する中、EUの税関は、単一市場を保護するための現代的なツールを緊急に必要としており、この合意は、当局が一致して行動できる将来に備えた規制枠組みに向けた根本的な一歩」と述べた。国際海運会社とCLECAT（欧州物流貨物協会）は、EU理事会で合意された権限を歓迎し、ポーランドの議長国と加盟国が過去2年間にわたり合意に達するための努力を称賛したうえで、この合意は、欧州議会と欧州委員会との交渉開始を可能にするものだ

が、テキストに「単一責任者」という概念が維持されている点について懸念を表明、CLECATは、この概念が、通関業者が制御不能な義務に関する責任を負う可能性がある」と指摘した。特に提案では依然として、輸入代理店が間接的に輸入代行する場合、輸入者として指定、EU市場向けでない製品を含む製品安全、環境規制、表示に関する非課税順守義務について責任を負うことが想定されていると指摘した。CLECATは、ほとんどの仲介業者は、商品所有権を持たないため、これらの義務の順守を確認するための必要なデータにアクセスできないと指摘し、これにより、改革の枠組み内でサービスを提供するための責任ある仲介業者や専門家が排除される可能性がある」と指摘した。これは通関業者が制御不能な行動やデータに関する無限の法的責任を負うことを拒否するからだとし、EUの貿易と物流の現実、すべての正当な仲介業者に適合し、EUの競争力を弱める可能性のある不適切な結果を回避するよりバランスの取れた解決策を検討するよう、要請した。

越の新電子通関システム 通関手続きに支障 (25-07-16)

ベトナムからの報道によると、ベトナム税関当局が7月1日から導入した新しい電子通関システムについて10日現在も、輸出入企業の通関手続きに支障が生じている。主な原因は申告書類に記載される住所情報などがシステム上で正確に表示されない点で、ホーチミン市に拠点を置く通関サービス企業ABZによると、新システムでは全国の申告コードが集約され、新たなコード体系が採用されたが、現場のITインフラが完全には対応しておらず、通関処理が滞る事例が多発、特に一部のコードがシステム上で正しく認識されない為、通関職員の自動割り当てにエラーが生じ、企業側の業務に混乱を招いているという。さらに、貨物がリスク管理の観点から「黄」または「赤」に分類された場合には、複数の部門を経由する必要があるため、通関手続きが大幅に遅延する事例も確認。

欧州委が9月からの道路、鉄道のICS2実施、加盟国の適用除外申請受付 (25-08-14)

英国国際貨物協会（BIFA）の情報によると、欧州委員会は道路および鉄道の税関到着前セキュリティ・安全プログラム「輸入管理システム2（ICS2）」、EU全体で共通の延期は法的に不可能だが、個々の加盟国は今年9月1日の実施期

限からの適用除外を申請することができ、申請は2025年8月15日までに提出しなければならないとしている。欧州連合（EU）は今年9月1日から道路、鉄道輸送貨物を対象にICS2に基づく到着前貨物情報も申告の順守を義務付ける。欧州委員会は8月15日以降、適用除外を申請する加盟国のリストを公表。申請が許可された場合、これらの緩和措置は遡及的に適用、期限を過ぎても既存の制度を引き続き使用することができる。適用除外を申請していない国では、9月1日から道路と鉄道のICS2申告を開始しなければならない。道路用の複数届出は2026年第4四半期まで実施見合わせ、鉄道用の複数届出は2026年第2四半期に行われる見込み。ICS2は、EUに入る貨物の安全性とセキュリティを強化することを目的としており、輸入貨物がEU域内に到着する前に正確かつ完全な搬入略式申告（ENS：Entry Summary Declaration）データの提出を義務付けることで、税関当局が輸入貨物に関連するリスクをより適切に評価できるようになり、EUの関税法違反の防止・取り締りにおける機能が向上する。

墨が新フォーマットE2 バリユー・マニフェスト 25年12月9日から要求 (25-08-15)

メキシコ歳入庁（SAT）はこのほど、「ファクトシート第8号」を公表し、新フォーマットE2「バリユー・マニフェスト」がメキシコ対外貿易ポータル（VUCEM）を通じて提出できるようになったことを通知した。バリユー・マニフェストは、メキシコに輸入されるすべての確定輸入品に必要で、輸入される商品の申告価格を証明するために、輸入者が通関業者に提出しなければならない。ファクトシートでは、この新しい形式のバリユー・マニフェストが25年12月9日から要求されるとしている。

上海税関、不備あれば罰金 マニフェスト申告データ記載内容の厳格化を通達 (25-09-01)

韓国船社、Pan Continental Shipping の日本総代理店、アジアカーゴサービスによると、上海税関から各船社への通達で、上海向け海上貨物のB/L記載内容、積み揚げ地コードなどに焦点を当てマニフェストの厳格化を図り、マニフェストデータ申告で不完全な記載と認められた場合、1件あたり1万元以上の罰金を科すとしており、注意を呼び掛けている。上海税関は一部の輸出入マニフェストの貨物概要欄に不備があることから、マニフェストの申告をさらに強化するた

め8月から特別是正キャンペーンを開始、貨物概要、荷揚げ地コード、委託地コード、積み地コードなどに不備があれば是正を求め、電子マニフェストデータ申告に不明確または不完全な記載が見つかった場合、税関は関連規定に従って、1件あたり1万元以上の罰金を科すとしている。

日タイEPA タイ向け輸出の原産地証明手続きが電子化 (25-10-14)

経済産業省によると、日タイ経済連携協定（JTEPA）に基づく原産地証明書について、日本、タイ両国で受け渡しの電子データ化に取り組んでいるが、11月4日から、日本出しタイ向け輸出における原産地証明書（CO）の発給を現在のPDF形式での発給からデータ交換に切り替える。同省では原産地証明手続きの簡素化・迅速化でEPAの利用拡大が期待できるとしている。経済連携協定（EPA）に基づく第三者証明制度を利用して日本から産品を輸出するためには、輸出者は指定発給機関である日本商工会議所（日商）に、輸出産品がEPAに基づく日本原産品であることを明らかにする書類を提出して原産品判定を受けた上で、COの発給申請する必要がある。今回、事業者の利便性向上を目的として、日本からの輸出におけるCOの発給をデータ交換に切り替えるもので、COのデータが日商からタイ税関に直接送信、輸出者は日商に電子発給を申請、承認を受けるだけで済むようになり、これまで必要だった輸入者へのCOの送付が不要となる。日タイ双方のシステム、日本商工会議所の第一種特定原産地証明書発給システムと、タイのナショナル・シングルウィンドウ（NSW）間で、e-COデータを交換する。日本貿易振興機構（ジェトロ）によると、タイへの輸出でのJTEPAのe-COについては、6月以降に試験運用を開始、試験運用後、滞りなければ9月に完全移行する予定だったが、移行期間は2カ月遅れることとなった。なお、タイから日本への輸入に関しては、6月からe-COに移行している。

予定通り第7次NACCS稼働開始 (25-10-15)

輸出入・港湾関連情報処理センター（NACCSセンター）は、貿易手続などを電子的に処理する「輸出入・港湾関連情報処理システム（NACCS）」が第7次NACCSとして予定通り、10月12日午前5時に稼働開始したと発表した。第7次NACCSは「安定性・信頼性」「効率性・経済性」「総合物流情報プラットフォームとしての機能充実」という三つのコンセプトを掲げ、システムの全面

的な機能強化を図った。具体的には、急拡大する越境 EC に対応するため、システムの処理能力を大幅に強化し、より安定性と信頼性の高い運用を実現した。また、多くのユーザーから要望があった「貨物状況通知サービス」の提供を開始、従来はパソコンのみで利用可能だった「WebNACCS」をスマートフォンやタブレットでも利用可能とすることで、業務の効率性、経済性の向上を図った。さらに、操作画面の使いやすさやデザインの見直しなど、ユーザーインターフェースも改善、総合物流情報プラットフォームとしての機能充実を推進している。これら機能強化については、2019 年 8 月からシステムを利用する官公庁と民間企業のユーザーとともに検討を開始、約 6 年にわたる準備と開発を経て実現した。NACCS センターでは、引き続き日本の貿易手続きなどに必要不可欠な NACCS の安定稼働を最優先事項とし、より一層利便性の高いシステムの提供を通じて、顧客へのサービス向上に努めていくとしている。

UAEの貨物情報 事前申告で注意喚起 来年1～3月は移行期間 (25-10-24)

OOCL (香港) によるとアラブ首長国連邦 (UAE) 国家事前情報センター (NAIC) は 25 年 7 月 31 日付で新たな規制に基づき、海上貨物の安全性およびリスク評価の強化を目的として、船積み前貨物情報 (MPCI) プログラムを導入した。来年 1 月 1 日から 3 月末までを移行期間に設けている。UAE の輸入、経由、第三国向け (FROB) コンテナ貨物を対象に UAE 到着前の最後の外国港での船積み 24 時間前までに、船社は直送船荷証券 (Direct B/L) あるいは混載貨物の Master B/L、フォワーダー・NVOCC は House B/L の情報を NAIC へ事前申告する必要がある。必要に応じて、船社または海外パートナーに対して自身の MPCI Party ID を提供する必要があり、申告に関わるすべての事業者は、NAIC ポータルから登録、固有の MPCI Party ID を取得、すべての関連申告に含める必要がある。

24事務年度輸入事後調査 関税等申告漏れ 2,690者 電機など5品目で67% (25-11-14)

財務省は 11 月 12 日、2024 事務年度 (24 年 7 月～2025 年 6 月) に、全国の税関が実施した輸入者の関税および内国消費税の輸入申告に対する輸入事後調査の結果を公表した。全国の輸入者 3,609 者 (前年度比 33 者増) を調査した結果、申告漏れ等のあった輸入者は 2,690 者と前年度か

ら 12 者増えた。輸入事後調査は、輸入貨物の関税などが適正に納税申告されていたかどうかを通関後に確認するための税務調査。申告漏れ等の課税価格は約 1,390 億 7,000 万円で 15.8% 増となった。これに対する関税等の納付不足税額は約 148 億 9,000 万円 (内国消費税約 139 億 6,000 万円、関税約 9 億 3,000 円) で、これらを含む追徴税額は約 157 億 1,000 円で 16.8% 増加した。納付税額の不足が多かった品目は、電気機器、自動車等、光学機器等、機械類、医療用品で、これら 5 品目で納付不足税額の総額の約 67% を占めた。主な申告漏れ等の事例としては、(1) 輸出者又は輸入者が作成した低価のインボイス等による輸入申告、(2) 輸出者に無償で提供した部材の申告漏れ、(3) インボイス価格とは別に支払う貨物代金の申告漏れなどだった。

メキシコが1月から関税法改正を施行 通関業者の責任拡大 (25-11-26)

メキシコ政府は 11 月 19 日付官報に関税法に関連する 113 条項の改正を公示した。税関手続きの強化・近代化、トレーサビリティの向上、透明性の促進が目的。メキシコが関与する国際貿易取引を規制する枠組みに対し、数多くの重要な変更と調整を含んでおり、(1) 歳入管理局とメキシコ国家税関庁の機能分化 (2) 輸入品保管倉庫に対する新規要件 (3) 通関業者の責任拡大 (4) 各種免除規定の廃止 (5) 通関業者免許の有効期限設定・再認証要件の導入 (6) 輸入業者への追加義務・特定罰則の強化、などが主な内容。改正の大部分は 2026 年 1 月 1 日に施行するが、一部の改正の施行日は政令発効後 1 カ月または 3 カ月後となる。

EUが26年7月から少額通販輸入品に3ユーロの関税導入 (25-12-15)

欧州連合 (EU) の閣僚理事会は先週末、26 年 7 月から 150 ユーロ (約 2.7 万円) 未満のオンライン輸入品への無税制度を廃止し、1 個あたり一律 3 ユーロ (約 550 円) の関税を徴収することに合意した。課税は商品単位で小包に 2 種類の商品が入っていれば 6 ユーロとなる。当初は加盟国の通関制度を一本化する Customs Data Hub (EU 税関データハブ) の 28 年実施に合わせて廃止する予定だったが、中国からのネット通販商品が急増を続けていることなどで前倒しの実施となった。フランスやオランダなど一部加盟国は 28 年実施では遅すぎるとして 26 年での無税制度の廃止と関税の導入を明らかにし、フランスでは

26年度予算案に少額ネット商品には1個あたり5ユーロの関税導入を盛り込んでいるが、実現するとEU分とフランス分のダブル課税となる。閣僚理事会は、今回の措置がEUの関税同盟を強化し、外国のネット通販業者からEUの小売業や消費者を守り、公正な競争環境が維持できるよう税関に権限を与えるためのものだと説明している。欧州委員会によると、無税の小包の輸入額は22年が14億ユーロ、23年が23億ユーロ、24年が46億ユーロと急増、1日あたり1,200万個に相当する量がEUに流れ込んでおり、その91%は中国から輸入だという。閣僚理事会の指令書では、3ユーロの関税導入とともに税関での円滑な流れを確保するため2ユーロのハンドリングフィー（取扱手数料）導入も予定されているが、その内容や実施時期は現在理事会と欧州議会の間で調整が進められている。

墨税関当局、電子送信を延期 (25-12-19)

メキシコ歳入庁（SAT）は8日付で通達（SAT 65-2025）を発出し、メキシコへの大半の輸入品に対する輸入貨物の関税評価を正確に申告するための宣誓書 Value Manifest の電子送信の新たな施行日を発表した。当初今年12月9日に実施予定だったが、新たな施行日は2026年4月1日となるため、26年3月31日までは輸入業者は Value Manifest を電子送信するか、紙媒体で提出することが可能。この期間中、電子送信の準備が整っている輸入業者は、Value Manifest に修正を加えることが可能で、そのような修正を行ったことに対する罰金はない。

米国税関、ACEポータルで取引先 ユーザーの通知先追加 (25-12-26)

米国税関・国境警備局（CBP）は12月22日付の通知で、貿易アカウント所有者（TAO：Trade Account Owner）が新たな輸入者が特定の代理人（通常は通関業者）に小切手、請求書、還付金、または清算通知書などの書類の受領権限を付与するための公式なフォーム「4811 通知先」を承認できる機能の輸出入の全データを一元管理するデジタル・プラットフォーム自動商業環境（ACE）への導入を発表した。現在、輸入業者は4811 通知先を指定するため、CBP センター・オブ・エクセレンス・アンド・エクスパートシップ（CEE）にCBP 様式 4811 を提出する必要があるが、今回の自動化により、TAO はリアルタイムで新たな通知先を追加できるようになる。なお、通知先が承認されるには、CBP に

CBP 様式 5106 が記録されていることが依然として必要。この新機能は2026年1月2日よりACEポータルで利用可能となる。

荷主・貿易

25年上半期の世界貿易3,000億ドル増 米国の輸入とEUの輸出増加がけん引 (25-07-11)

国連貿易開発会議（UNCTAD）が8日に発表した世界貿易最新情報によると、2025年上半期の世界貿易は成長ベースが鈍化したものの、推定3,000億ドル増加した。第1四半期（1～3月）に約1.5%、第2四半期（4～6月）には2.0%に成長が加速した。価格上昇が貿易額全体の増加に寄与したが貿易量はわずか1%増にとどまった。1Qは先進国経済が発展途上国経済を上回り、南半球に有利だった近年の傾向を覆した。この変化は米国の輸入が14%増加、欧州連合（EU）の輸出が6%増加したことがけん引した。対照的に発展途上国は輸入が2%減少、南南貿易は全体的に停滞したが、アフリカは輸出が5%増加、域内貿易は16%増と傾向が逆行した。過去四半期に貿易不均衡は拡大、米国の貿易赤字は拡大、政策の不確実性、地政学的な緊張、世界経済成長の鈍化の兆候が続く中、今年後半に世界貿易は逆風に直面すると警告している。米国の新たな関税（10%の基本税率と鉄鋼・アルミへの追加関税含む）は、貿易分断のリスクを高めており、報復措置はいまのところ限定的だが、さらなる一方的な措置の波は、事態のエスカレーションを引き起こし、第三国への波及やサプライチェーンの不安定化を招く可能性があるという指摘。それでも回復の兆しは残っており、貨物指数は2025年初頭の安値から回復、地域統合は強化、サービス貿易は引き続き力強い成長を続ける可能性があるとし、2025年後半の継続的な回復力は政策の明確さ、地政学的発展、そしてサプライチェーンの適応性にかかっているとしている。

WTOが25年の世界貿易量 予測、0.9%増へ上方修正 (25-08-15)

日本貿易振興機構（ジェトロ）によると、世界貿易機関（WTO）はこのほど、世界貿易見通しの予測を更新。2025年の世界の財貿易量（輸出入平均）を前年比0.9%増と予測、今年4月に発表した、米国による関税引き上げがない場合の基準予測（2.7%増）と比較すると依然低いものの、4月14日時点の関税措置を前提とした調整予測

の0.2%減の予測からは1ポイントを超える上方修正となった。上方修正の要因のひとつには、今年第1四半期（1～3月）の米国における関税引き上げ前の前倒し輸入が挙げられる。2025年の米国を含む北米の財貿易量の予測は、輸出が4.2%減、輸入が8.3%減と前年比で減少するが、前回4月予測の12.6%減、9.6%減からは大幅な上方修正となった。加えて、世界経済の見通しが4月時点の予測よりも好転した点も上方修正に寄与した。また、米国が8月7日に導入を開始した「相互関税」は徐々に世界貿易の重荷になるとの見通しだが、2025年については米国の前倒し需要や在庫の積み増しが相殺する。WTOは、米国の追加関税引き上げが2025年後半と2026年の貿易を抑制するとの見通しを示し、輸入の前倒しに伴い将来的な輸入需要が低下すると見込まれ、米国の追加関税措置による影響が2026年以降にずれ込むことで、2026年の財貿易量予測は、前回予測から0.7ポイント低い1.8%増にとどまる。

WTOの商品貿易指標低下も基準上回る伸び維持 (25-12-02)

世界貿易機関（WTO）の最新商品貿易指標（Goods Trade Barometer）によると、2025年前半は輸入の前倒し需要が貿易を押し上げたものの、世界の海上貿易の流れは減速の兆しを見せており、第4四半期（10～12月）は成長ベースが鈍化するものの、依然として基準となる100を上回る伸びを維持する見通しだ。WTOの総合先行指標は9月に101.8まで低下（6月は102.2）。これは世界商品貿易のペースが鈍化していることを示唆、基準値100を上回りながらも、低下は年初に観測された異常な成長が収束しつつあることを示している。WTOでは「2025年前半に予想された関税引き上げ前の輸入前倒しやAI関連製品需要の増加で急伸した商品貿易の成長は、後半に減速したようだ」と指摘している。海運業界の主要輸送指標はこの減速傾向を反映、航空貨物とコンテナ輸送の両指数は過去3カ月で低下し、航空貨物は102.7、コンテナ輸送は101.7まで低下し、これは世界的な貨物輸送の減速を示しているという。基準値を下回った唯一の構成指数は農産物原料（98.0）で、年初から縮小傾向が続く一方、自動車製品と電子部品は同期間中、それぞれ103.0と102.0で横ばいで推移した。

減速傾向にもかかわらず、先行指標は持続的な勢いを示唆、新規輸出受注指数は先行する変動を経て102.3に上昇し、「世界的な輸出の持続的な勢いを示している。2025年前半の世界貿易は予

想を上回る結果となり、商品貿易量は前年同期比4.9%増加した。しかしWTOはその後、通期見通しを下方修正し、2025年の成長率を2.4%と予測。「高関税と継続する貿易政策の不確実性が下半期の成長を抑制すると見込まれる」とし指摘。WTOは、AI関連製品への需要が堅調を維持すれば大幅な上振れ余地があると認めており、この要因が上半期の特筆すべき業績を後押ししたとしている。

WTOの次期貿易予測は2026年4月に発表予定。

IT/システム/スマートポート

TradeWaltzとサイバーポートの連携を開始 (25-07-23)

貿易プラットフォーム「TradeWaltz」を運営するトレードワルツと、港湾物流分野の情報プラットフォーム「サイバーポート」を運用する国土交通省港湾局は、両方のシステムを連携する新たな機能を7月25日から開始する。従来、物流事業者が荷主から輸出入通関依頼を受ける際には紙やメールでのやり取りが必要で、商品の数量などの情報を社内システムなどに再入力する必要があった。今回、利用可能となるTradeWaltzとサイバーポートの連携機能により、Invoice、Packing List、Shipping Instructionといった輸出入通関依頼に必要な書類がデータでTradeWaltzからサイバーポートに連携する。これにより、サイバーポートを利用する物流事業者は、TradeWaltzを利用する荷主からの依頼をTradeWaltz経由で受け取り、後続の通関手続きなどは情報の再入力なしで可能となる。

海運・インターモーダル・フォワーディング

25年の世界フレイトフォワーディング市場 **2.9%増とTi（英国）が予測** (25-12-12)

運輸・物流・エクスプレス業界に特化した、英国の市場調査・分析会社、Transport Intelligence（Ti）によると、世界のフレイトフォワーディング市場は2025年に実質2.9%増加し、市場規模は2,137億2,140万ユーロに達すると予測した。海上貨物輸送が3.1%、航空貨物輸送は2.8%と着実な成長を見込んでいる。25年の世界経済見通しは複数のマクロ経済要因によって形成。国際通貨基金（IMF）は25年の世界経済成長率は3.2%

に鈍化すると予測する。今年4月、米国が追加関税を導入し、確立された世界貿易規範を混乱させた。その結果、企業はさらなる関税引き上げを見越して出荷を前倒ししたため、貿易活動は加速し、人工知能（AI）やその他のデジタル技術への強力な投資も、米国の経済活動を支えた。

さらに、複数の新興市場経済国で堅調な成長が持続。例えばブラジルでは農業生産が急増し、中国では財政支援が貿易摩擦や不動産市場の低迷による逆風を相殺するのに寄与した。インドではサービスの価格変動を測る包括的な物価指数であるGDPデフレーターの上昇率が急減し、インドネシアでは投資が顕著な回復を記録した。こうした動向が相まって世界貿易の流れに影響を与え、2025年を通じて航空・海上貨物輸送市場の需要環境を形成した。

航空・海上貨物需要の主要な推進要因である世界貿易量と輸出活動は、2025年に顕著に強化された。WTO（世界貿易機関）は、2025年の世界商品貿易成長率が8月の前回予測（0.9%）から上方修正され2.4%に達したと報告した。この改善は、米国関税引き上げ見込みに先立つ北米の輸入前倒し、ディスインフレ効果と支援的財政政策、新興市場全体の堅調な成長の勢い、AI関連商品の貿易急増など複数の支援要因を反映している。WTOによれば、半導体、サーバー、通信機器などのAI関連製品は特に影響力が大きく、今年上半期の世界貿易成長のほぼ半分を占めた。

港湾・ターミナル

6月の欧米主要港 コンテナ船の平均在港時間増加 (25-07-14)

上海航運交易所（SSE）が発表した6月の世界コンテナ港上位20港（22年コンテナ取扱量ベース）における港湾の運営効率は中国の主要港の運営効率が安定していたが、欧米の主要港の運営効率は多少変動した。米国の関税政策で、中国からの出荷が集中したが、中国の主要港における外航コンテナ船の平均在港日数は1.51日、平均停泊日数は0.85日で、それぞれ前年同月比6.3%増、1.2%増となった。他の11の海外主要港の平均在港日数は2.40日、平均停泊日数は1.82日だった。上半期（1～6月）も、中国の主要港の平均在港日数は1.50日、平均停泊日数は0.87日で、前年同期比でそれぞれ4.0%と0.5%増で、全般的に運用効率は安定していた。一方、欧州は熱波による河川の水位低下が物流に影響を与え、一部港湾

が混雑し、ロッテルダム港の平均在港日数は2.27日と前年同月比2.7%増、アントワープ港の平均在港日数は2.65日で前月比38.7%増加したが前年同月比では1.5%減だった。米国西岸主要港であるロサンゼルス港の平均在港日数は4.17日で前年同月比5.3%増、ロングビーチ港の平均在港日数は4.73日で32.5%増加した。

世界の港湾状況とコンテナ滞留動向 Vizion TradeView (25-09-24)

米国のVizion TradeViewデータの世界の港湾状況とコンテナ滞留動向によると、ハンブルク港（独）は安定化傾向、上海港（中国）は依然としてひっ迫状態、ロサンゼルス港（米国）は滞留時間が延びていることなどが判明した。25年に顕在化する運営傾向、混雑の影響を最も受けている港湾の概要を示しており、海運・物流・調達に携わる関係者に、自社と比較する重要な効率指標になるとしている。ハンブルク港は欧州有数のハブ港であり、現在のパフォーマンスデータは安定化傾向を示し、平均でコンテナ船は到着から接岸まで1.2日、接岸から荷揚げまで1.3日を要し、船舶到着からゲートアウトまでの合計所要日数は6.2日、コンテナは搬出まで約3日間を費やしている。上海港は依然として深刻なひっ迫状態にあり、コンテナ船は入港から接岸までの時間とコンテナ滞留時間が、混雑、コンテナ船の集中、設備不足により延びている。ロサンゼルス港は本船の荷役効率の面で改善が見られるものの、記録的なコンテナ取扱量により滞留時間が延び続け、ゲートアウトが遅延している。

Vizionでは、サプライチェーン関係者にとって、こうした差異は重大な意味を持ち、これらの指標をリアルタイムで監視することで早期警告シグナルを得られ、迂回ルートの設定、リードタイム調整、緊急対策の準備が可能となるとしている。

25年の世界港湾コンテナ取扱量最高、5.1%増で初の1億TEU突破予想 (25-12-24)

海運市場調査会社のLinerlyticaの最新レポートによると、世界の港湾コンテナ取扱量は2025年に10億TEUを突破し過去最高を更新する見通し。Linerlyticaでは、米国のトランプ政権による関税政策にもかかわらず、2025年下半年（7～12月）もコンテナ取扱量の拡大が続くことから、世界のコンテナ取扱量は2025年の年間で初めて10億TEUを超えると予想しているもの。年間の成長率は5.1%を上回る見込みで、米国以

外の中国向けコンテナ輸出が堅調に推移していることがけん引役となると分析している。欧州、中南米、アフリカ、インド・中東向け輸出がすべて好調に推移する一方、米中貿易紛争も東南アジアにおける強いコンテナ取扱量の増加を後押しした。26年の成長率は、貨物需要の勢いが鈍化する中で世界的な需要の不均衡により、2.1%に減速すると予想される。

東京港

9～11月にCONPASの予約事業に取り組む

東京港 (25-08-20)

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、東京港のコンテナターミナルでCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制事業に2025年度、事業内容や対象ターミナルなどを拡大して取り組む。CONPASは国土交通省港湾局が開発運営しているシステムで、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ることで、コンテナ物流の効率化と生産性向上の実現を図るもの。東京港では効果を検証しつつ、継続して取り組んでいく。また大井1・2号ターミナルでは8月20日から常時運用を開始する。今年度は、2023年度から開始した大井6・7号ターミナルで、常時運用を見据えた形で事業に取り組むほか、昨年度から開始した青海4号ターミナルでは内容を拡大する。また、今年度からは新たに中央防波堤外側Y1ターミナルでも事業を開始する。第8期(2025年度)は、大井6・7号ターミナルと青海4号ターミナルは9月18日から10月17日の期間、中央防波堤外側Y1ターミナルは10月27日から11月10日の期間をそれぞれ予定している。

東ト協・調査 東京港CT車両待機 平均2時間超はゼロ (25-09-05)

東京都トラック協会がまとめた東京港コンテナターミナルの海上コンテナ車両待機時間調査(調査期間2025年5月7～28日)の結果によると、調査対象となった青海ふ頭、中央防波堤外側ふ頭、大井ふ頭、品川ふ頭の計12のターミナルのうち平均待機時間1時間超が8ターミナル、1時間未満が4ターミナルで、2時間を超えるターミナルはゼロとなった。東京都トラック協会海上コンテナ専門部会は、東京都・神奈川県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・山梨県の各ト

ラック協会の海上コンテナ部会に所属する事業者のうち20店社を対象に、5月7日から28日まで、東京港でのコンテナ搬出入業務の頻度が高い車両を1店社あたり5台を目途に選定し、各コンテナターミナルにおける並び始めとゲートアウトの時刻を所定の入力表により提出する方法で調査した。作業内容別にみると、輸出の空コンテナ搬出は30分未満が1ターミナル、30分以上1時間未満が4ターミナル、1時間以上2時間未満が7ターミナル。輸出の実入りコンテナ搬入は30分～1時間が5、1～2時間が6、2時間超が2ターミナルだった。

東京港25年上半期外貿コンテナ取扱量・実入りは4.1%増157万TEU (25-10-02)

東京都港湾局は、25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・実入り空合計が前年同月比4.2%増の36万8,505TEUだった。外貿の実入りコンテナは、輸出入合計で3.7%増の27万2,653TEUで、上半期(1～6月累計)は前年同期比4.1%増の156万6,811TEUとなった。6月の外貿コンテナのうち実入り輸出が前年同月比7.1%減の6万9,078TEU、輸出の空が6.7%増の9万5,168TEU、実入り輸入は7.9%増の20万3,575TEU、輸入の空は48.8%減の684TEUだった。6月の内貿コンテナは移出入・実入り空合計で18.0%増の5万5,506TEUだった。1～6月累計では、外貿コンテナの実入り輸出が前年同期比4.9%減の38万9,044TEU、空の輸出が8.6%増の54万7,878TEU、実入り輸入が7.4%増の117万7,767TEU、空の輸入が30.0%減の7,052TEUだった。内貿コンテナは実入りが移出入合計で5.4%増の11万5,873TEU、空が28.3%増の18万1,060TEUといずれもプラスになった。外内貿合計で実入りは4.2%増の168万2,684TEU、空が12.3%増の73万5,990TEUとなった。

東京港 オフピーク搬出入へ 15社が400本を輸送 (25-10-31)

東京都は2024年度から東京港を利用する荷主企業と連携し、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「オフピーク搬出入」を推進しているが、今年度はモデル事業に参画する企業を募集、それに応じた荷主10社、物流事業者5社が11月4日から12月中旬頃まで400本のコンテナを輸送する事業に取り組む。参加するのは、荷主がクボタ(代表)、本田技研工業、コマツ、三桜工業、白石工業、鶴見

製作所、パナソニックオペレーショナルエクセレンス、サントリーロジスティクス、パラマウントベッド、キヤノンの10社、物流事業者が吉田運送、みなと運送、鈴与、日新、青伸産業運輸の5社。

東京港や道路が比較的空いているオフピークの時間帯を活用し、複数の荷主と物流事業者が連携して、トラックの待ち時間の短縮や輸送効率の向上に取り組むもので、コンテナ搬出入の時間帯を、混雑する午後や夕方から比較的ターミナルが空いている午前にシフトし、搬出したコンテナは東京港デポに仮置きし、道路混雑の少ない夜間に、東京港デポと荷主デポとの間で、仮置きしたコンテナを輸送する。また、事業者間で連携し、行き帰りとも実入コンテナで輸送するなど、効率的な輸送に取り組む予定だ。同プロジェクトでは、事業プロモーターである野村総合研究所が伴走支援する。

東京港大井3・4号でCONPAS常時運用を開始 大井1・2号に次いでコンテナ搬出入予約制 (25-12-16)

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、2022年度からCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の試験運用に取り組んできたが、1月15日から大井3・4号ターミナルでCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の常時運用を開始する。CONPASは国交省が開発したシステムで、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ることで、コンテナ物流の効率化と生産性向上の実現を目的としている。すでに今年8月から大井1・2号ターミナルで常時運用を開始しており、3・4号ターミナルはこれに続いての常時運用となる。3・4号ターミナルの常時運用は搬出（実入り・空）と搬入（実入り・空）を対象に、1日あたりの予約枠は、8時半～9時、9時～10時、10時～11時、13時～14時、14時～15時、15時～16時の6枠、プラス昼オープンの火・水曜日のみ、11時～12時と12時～13時の2枠を設定している。各予約枠の利用可能台数は1予約枠当たり10台（搬出3台／搬入7台）。参加店社は同事業への参加を希望するすべての陸運事業者。東京港では、引き続き、他ターミナルへの常時運用の展開やコンテナ搬出入予約制の適正な運用に取り組むことで、コンテナ搬出入予約制の普及促進を図っていく方針だ。

横浜港

横浜市/YKIP 広域集貨へセミナー ジャカルタで開催 (25-07-22)

横浜市港湾局と横浜川崎国際港湾（YKIP）は17日、東南アジアからの広域集貨に向けた輸送ルートの構築に向け、インドネシアのジャカルタで、インドネシア運輸省、在インドネシア日本国大使館、国土交通省を招き、船社、物流事業者、荷主企業などを対象としたセミナーを開催した。同セミナーには150人を超える参加者があり、YKIPの中井拓志社長による主催者あいさつで開会した。続いてインドネシア運輸省の海運総局長、Muhammad Masyhud氏のあいさつを海運総局港湾副局長のKomang Wisnu Dananjaya氏が代読したほか、在インドネシア日本国大使館の経済公使、上田肇氏があいさつした。その後、国交省港湾局港湾物流戦略室長の清水崇氏が「日本の国際コンテナ戦略港湾政策」の概要を説明した。また横浜市港湾局長の新保康裕氏は横浜港の概要と取り組み内容のほか、インドネシアから横浜港経由で北米に向けた輸送ルートの事例を説明し、横浜港を利用する利点を紹介した。また、ジャカルタ～横浜の直航サービスを提供するOcean Network Express（ONE）の取り組みについてPT Ocean Network Express Indonesiaの渡邊啓慎社長が紹介するとともに、日本のODA（政府開発援助）で開発が進むパティンバン港について、同港関係者が港湾開発の状況、港湾運営を説明した。

YKIP/JFEエンジ 横浜港南本牧ふ頭でガントリーCの遠隔操作化へ 日本初の実証実験で課題検証 (25-08-01)

横浜川崎国際港湾（YKIP）とJFEエンジニアリングは、横浜港南本牧ふ頭で日本の港湾では初めて、大型ガントリークレーンの遠隔操作化の実証実験を開始する。少子高齢化の進む中、生産年齢人口の減少で、港湾荷役作業における労働者へのサポートが重要課題となっている。この課題の解決には、AIやICT技術などを活用した新たな港湾技術の導入によるさらなる安全性向上と労働環境の改善が必須となっている。特にガントリークレーンの操作は、地上数十メートルに設置してある機上操作室と地上間の移動、操作時の前屈姿勢を伴う長時間操作が及ぼす身体への影響など、心身ともに操作者への負担が大きく、優先的に解決すべき課題となっている。

JFE エンジニアリングは、ガントリークレーンの豊富な納入実績と知見を活かし、「ガントリークレーンの遠隔操作化に関する技術開発」に関し、2023 年度に国土交通省が港湾技術開発制度に採択、同技術開発を推進している。これにより、最終的には、ガントリークレーンとコンテナターミナル内の事務所に設置した操作卓を接続、ガントリークレーンの遠隔操作の実現を目指している。今回開始する実証実験は、同技術開発では検証できない、大型のガントリークレーンにも対応した技術開発を進めるため、補完的に課題検証するもので、具体的には、YKIP が所有する南本牧ふ頭の国内最大級のガントリークレーン（24 列 9 段積みコンテナ船対応・JFE エンジニアリング製）を使用し、地上・船上作業やコンテナ船上に積載しているコンテナの状態をカメラやセンサを用いて検知、データを収集、大型コンテナ船に対応したガントリークレーンの遠隔操作化に関する課題を検証する。

横浜港 再整備中の本牧ふ頭D-5CTが一部供用開始 水深16m/延長300m/面積13haが稼働 (25-09-16)

国土交通省関東地方整備局、横浜市港湾局、横浜川崎国際港湾（YKIP）は、コンテナ船大型化への対応やコンテナ取り扱い機能の強化に向け、横浜港本牧ふ頭 D-5 コンテナターミナルで岸壁改良、ヤード拡張などの再整備を進めているが、工事の進捗に伴い、16 日から D-5 岸壁とヤードで一部供用を開始すると発表した。1970 年に完成した本牧ふ頭は、長年にわたり、横浜港の中心的な役割を担ってきたが、コンテナ船の大型化とコンテナ貨物の増加に対応するため、B・C 突堤間を埋立てるなど、順次再整備を進めてきている。D 突堤については、施設の老朽化対策やコンテナ荷役の効率化に向けてターミナルの機能強化を進め、2014 年に D-4、2019 年に D-1 の各 CT が再整備を経て供用を開始している。現在、超大型コンテナ船への対応を図るため、D-4・D-5 ターミナルの一体的な運用に向けて、D-5CT の再整備を進めているもので、最終的には岸壁延長を 300m から 400m に延伸するとともにコンテナヤードを拡張、荷役方式を従来のストラドルキャリアから RTG（タイヤ式門型クレーン）に転換する計画。16 日から供用を開始するのは水深 16m の耐震強化岸壁の延長 300m（完成時 400m）の部分で、総面積は約 13ha（完成時 22.3ha）。またガントリークレーンは 20 列 9 段対応型を 3 基を現在の D-4 ターミナルから移

設する。また荷役方式も RTG を導入する。今後は D-4、新 D-5 の稼働を継続しつつ、工事を進め、早期完成を目指す方針だ。

関東地整局 横浜港本牧ふ頭全CTでCONPASを試験運用 (25-09-22)

国土交通省関東地方整備局は 11 月、横浜港本牧ふ頭の全コンテナターミナル（BC、D1、D4）で、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 CONPAS の試験運用に取り組む。また、BC コンテナターミナル（BC2 ゲート）では、CONPAS「原則予約」の試験運用に取り組むが、8 月に同ターミナルで試験運用した CONPAS 原則予約では、関係者の協力の下、大きな混乱もなく、ターミナルを利用する 9 割以上の車両による CONPAS 予約を実現している。本牧ふ頭 D1、D4、BC1 ターミナルでは、11 月 13～27 日に試験運用し、D1 ではトレーラーの分散・平準化、D4 ではトレーラーの分散・平準化と CY 内荷役効率化、BC1 ではトレーラーの分散・平準化と PS カード活用を試験する。参加するのは、神奈川県トラック協会・海上コンテナ部会加盟店社を含む各ターミナルで搬出入する全ての Cyber Port・CONPAS 利用登録店社。また BC2 では、11 月 26～27 日の 2 日間に CONPAS 原則予約を試験するとともに CY 内荷役効率化にも取り組む。神奈川県トラック協会・海上コンテナ部会加盟店社を含む BC2 ゲートで搬出入する全ての利用店社が参加できる。今回の試験運用では、全ターミナルで搬出（実入・空）・搬入（実入・空）コンテナが対象となる。また横浜港では、全ターミナルで CONPAS のペナルティ制度を運用する予定だ。これは、適正な運用を担保するための対応として、予約したにも関わらず、キャンセルなしで放置した「すっぽかし」などにペナルティを課すもので、「すっぽかし」が累積で 15 件に達すると、CONPAS が「利用停止」となる。すでに CONPAS を常時運用している南本牧ふ頭では同制度を 5 月から導入している。

横浜港・上半期速報、外貿コンテナ取扱量 0.8%増 (25-10-07)

横浜市港湾局は、25 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 7.8% 増の 27 万 9,248TEU、外貿コンテナも輸出入合計で 5.9% 増の 24 万 5,138TEU と増加した。この結果、25 年上半期（1～6 月累計）は、外内貿合計で前年同

期比 2.0%増の 153 万 4,526TEU、外貿コンテナが輸出入合計で 0.8%増の 135 万 9,296TEU となった。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 13 万 7,301EU と前年同月比 9.2%増加、輸入も 2.1%増の 10 万 7,837TEU となった。内貿のコンテナ取扱個数は移出入合計で、23.3%増の 3 万 4,110TEU と 5 月に引き続き大幅増となった。上半期は、外貿コンテナのうち輸出が前年同期比 3.1%増の 74 万 16TEU、輸入が 1.9%減の 61 万 9,281TEU だった。内貿コンテナ取扱個数は移出入合計で 12.7%増の 17 万 5,230TEU と 2 ケタ増となった。

CONPAS 横浜港本牧BCで3月に原則予約の試験運用 (25-12-24)

国土交通省関東地方整備局は 3 月 2～6 日の 5 日間、横浜港本牧 BC コンテナターミナル（BC2 ゲート）で、CONPAS「原則予約」の試験運用に取り組み、次年度早期の「常時運用」実現を目指す。関東地整局では、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である CONPAS の導入を進めている。今年度は 8 月 13・14 日に続いて、11 月 26・27 日にも、横浜港本牧ふ頭 BC コンテナターミナル（BC2 ゲート）における CONPAS「原則予約」の試験運用に取り組んだ。荷量が通常の時期における試験運用となったが、関係者の協力の下、大きな混乱もなく、一部の特殊コンテナなどを除いた約 97%の車両による CONPAS 予約を実現した。次回、これらの試験運用の結果を踏まえ、次年度早期の「常時運用」実現に向け、5 日間の「原則予約」による試験運用に取り組む。対象コンテナは、搬出（実入り・空）、搬入（実入り・空）の全種別で、BC2 ゲートで搬出入受付の全コンテナとなる。参加店社は BC2 ゲートで搬出入する全ての利用店社となり、試験運用期間は BC2 ゲートでの搬出入は CONPAS 予約が必要となる。

川崎港

川崎港CTがCNP認証 国交省から交付受ける (25-10-14)

川崎港コンテナターミナルは、国土交通省から 9 月 25 日に「CNP 認証（コンテナターミナル）」を取得、9 日に国土交通省関東地方整備局（横浜市）で同認証書の交付を受けた。CNP 認証とは、

港湾のターミナルにおける温室効果ガス排出削減等、環境配慮の取り組みを客観的に評価する制度で、川崎港 CT は市と指定管理者、ターミナルオペレーターの 3 者が協力して取り組みを進めることにより、全国で 2 番目に高い「レベル 4+」の評価（関東では唯一）を受けた。

川崎港 上期コンテナ取扱量 4.4%増の5.6万TEU (25-11-10)

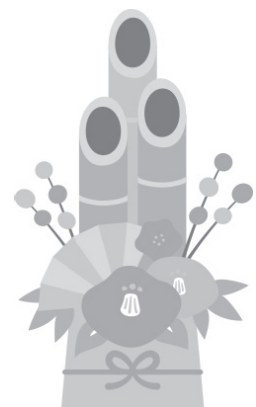
川崎市港湾局は 25 年 6 月の外貿コンテナ取扱個数を発表、輸出入・実入り空合計で前年同月比 5.1%減の 6,648TEU、外内貿合計で 6.6%減の 8,668TEU、この結果、上半期（1～6 月累計）の外貿コンテナ取扱個数は、0.9%減の 4 万 2,830TEU、外内貿合計で 4.4%増の 5 万 5,931TEU となった。6 月の実績のうち輸出（実入り空合計）は 2.0%減の 3,347TEU、輸入も 8.0%減の 3,301TEU だった。また 6 月の実入りコンテナ輸出は 16.4%減の 575TEU、実入りコンテナ輸入は 9.7%減の 3,232TEU。内貿コンテナは移出入・実入り空合計で 11.3%減の 2,020TEU。上半期の外貿コンテナ取扱個数（実入り・空合計）は輸出が 0.4%増の 2 万 359TEU、輸入が 2.1%減の 2 万 2,471TEU だった。輸出の実入りは、12.2%減の 3,746TEU、輸入の実入りが 2.6%減の 2 万 2,032TEU、内貿コンテナ取扱個数は移出入・実入り空合計で、26.9%増の 1 万 3,101TEU だった。



	アサガミ株式会社 代表取締役社長兼 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 名取 一茂	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 統括部長 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 宏
	大東港運株式会社 代表取締役社長 曾根 好貞	京濱港運株式会社 代表取締役社長 菅井 重隆	丸全昭和運輸株式会社 代表取締役社長 浅井 俊之	
	株式会社 ダイソ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 代表取締役社長 石黒 明博	
	富士物流株式会社 代表取締役社長 西川 浩司	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 代表取締役社長 小林 篤史	日本通運株式会社 フォワーディングビジネスユニット 海運部 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 伸雄	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 北山 剛規	株式会社 ナカムラロジスティクス 代表取締役社長 中村 剛喜	株式会社 日新 代表取締役社長 筒井 雅洋



日鉄物流株式会社 代表取締役社長 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 横浜支店長 中島信夫	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ネクスード株式会社 代表取締役社長 執行役員 若松勝久	株式会社 富島 代表取締役社長 八木順子	
相模運輸倉庫株式会社 代表取締役社長 鈴木稔	SBSロジコム株式会社 代表取締役社長 鎌田正彦	株式会社 東西荷扱所 代表取締役社長 大森孝哉	
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 富川直樹	
	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 取締役上席執行役員 営業統括本部長兼 京浜支店長 羽澤哲朗	
	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 執行役員 塩津伸男	
	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 執行役員 齊藤宗明	
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 専務取締役兼 支社長 四宮明	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 阿波誠一	
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 野澤加代子	安田倉庫株式会社 代表取締役会長 執行役員 藤井信行	
関野運輸株式会社 代表取締役社長 関野治夫	東京貿易運輸株式会社 代表取締役社長 池田貴久美	株式会社 八楠 代表取締役社長 楠原一樹	



7 月

- 2日 ㇏ 横浜港荷役振興と業務打合せ/横浜港運会館
- 4日 ㇏ 関東運輸局佐藤局次長就任挨拶/横浜港運会館
- 7日 ㇏ 神奈川県トラック協会業務打合せ/神奈川県トラック会館
- 8日 ㇏ 神奈川県地区事前協議会/横浜港運会館
- 10日 ㇏ 千葉日報「港の見学会」打合せ/横浜港運会館
- 11日 ㇏ 中野国土交通大臣と懇談会/横浜港運会館
- 14日 ㇏ 関東地方整備局CONPAS業務打合せ/関東地方整備局
- 15日 ㇏ 横浜港港湾労働者みなと祭実行委員会、優良海事関係者表彰式/大さんばしホール
- 16日 ㇏ 横浜港運協会、正副・理事会/横浜港運会館
㇏ 広報委員会/港湾人クラブ
- 18日 ㇏ 理事会/横浜港運会館
- 24日 ㇏ 横浜税関、本牧D5コンテナターミナルの一部供用開始に伴う指定保税追加の件説明のため来会/横浜港運会館
- 29日 ㇏ 神奈川県トラック協会往訪
- 31日 ㇏ 富島、故八木庄三郎氏お別れの会/ホテルニューグランド
㇏ 港湾ロジスティックスセミナー打合せ/東京海洋大学

8 月

- 6日 ㇏ 東京港まつり協議会打合せ/東京都振興協会
- 7日 ㇏ 神奈川県地区事前協議会/横浜港運会館
- 8日 ㇏ 関東運輸局、国際海上コンテナの陸上運送の安全確保のための地方連絡会議/関東運輸局
- 25日 ㇏ 故・江原会長通夜/関内ほうさい殿
- 29日 ㇏ 業務委員会/ホテルプラム横浜

9 月

- 2日 ㇏ 港湾防災、スピーチプラザ/横浜市民交流会館
㇏ 東京都港湾振興協会、港湾事業講習会及び東京都港湾整備振興大会/経団連会館 国際会議場
- 4日 ㇏ 安全衛生委員会/横浜港湾人倶楽部
- 8日 ㇏ 神奈川県地区事前協議会/横浜港運会館
- 17日 ㇏ 横浜港運協会、正副・理事会/横浜港運会館
- 18日 ㇏ 藤木幸夫氏講演会/ホテルニューグランド
- 19日 ㇏ 立憲民主党国会議員山下ふ頭訪問/横浜港運会館
- 25日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会、横浜港関係者合同慰霊祭事前打合せ/横浜港湾人倶楽部

10 月

- 2日 ㇏ いそしぎゴルフ会/レイクウッドゴルフクラブ
- 8日 ㇏ 千葉日報「港の見学会」打合せ/横浜港運会館
㇏ 安全衛生委員会/横浜港湾人倶楽部
- 9日 ㇏ 広報委員会/横浜港湾人倶楽部
- 10日 ㇏ 神奈川県地区事前協議会/横浜港運会館
- 14日 ㇏ 日本海貨・京浜海貨合同業務委員会（オンライン）
- 15日 ㇏ 横浜港運協会、正副・理事会/横浜港運会館
- 17日 ㇏ 港湾災害防止協会、第62回全国港湾労働災害防止大会/広島、上野学園ホール
- 21日 ㇏ 業務打合せ/東京都トラック協会
- 24日 ㇏ 理事会・総務委員会合同会議/横浜港湾人クラブ
- 29日 ㇏ YHR正副・執行役員会/横浜港運会館

11 月

- 6日 ㇏ 横浜市港湾局、第2回公共上屋等検討会/横浜港運会館
- 11日 ㇏ 神奈川県地区事前協議会/横浜港運会館
㇏ 公共輸送機関利用者保護推進会議/関東運輸局
- 13日 ㇏ 横浜港湾福利厚生協会横浜港関係者合同慰霊祭/横浜市久保山霊堂
- 19日 ㇏ 横浜港運協会、正副・理事会/横浜港運会館
- 20日 ㇏ 港湾グローアップセミナー/横浜港運会館
㇏ 横浜商工会議所、令和7年褒章・大臣表彰・受賞祝賀会/ホテルニューグランド

12 月

- 1日 ㇏ 横浜エゼント会忘年懇親会/ホテルニューグランド
- 5日 ㇏ 安全衛生委員会/横浜港湾人倶楽部
- 9日 ㇏ 神奈川県地区事前協議会/横浜港運会館
㇏ 横浜市港湾審議会事前説明/内外日東
- 16日 ㇏ 横浜港運協会 藤木会長年末挨拶/藤木企業本社
- 17日 ㇏ 横浜港運協会、正副・理事会/横浜港運会館
㇏ 横浜川崎国際港湾㈱挨拶/クィーンズタワー
- 19日 ㇏ 正副・理事・委員合同懇親会/華正樓新館
㇏ 横浜港運協会・HR協会関連事務局懇親会/ロイヤルホール横浜
- 23日 ㇏ 横浜港湾審議会/ロイヤルホール横浜
- 24日 ㇏ 横浜市港湾局長年末のご挨拶来訪/横浜港運会館
㇏ 年末年始例外荷役労使打合せ/横浜港運会館



編集後記

新年明けましておめでとうございます。

さて2025年を振り返りますと、米国主導の相互関税の発動による生産拠点の移転に伴い、世界的な物流網の再編が進むなか、脱炭素化の流れが加速しデジタル化が進展しました。昨年開催された大阪・関西万博においても次世代技術の展示が話題となり、港湾では5Gを活用したRTG（タイヤ式門型クレーン）の遠隔操作やゲート自動化が試験導入されました。海貨業界においても、ブロックチェーンによるB/L電子化やAIを活用したブッキング最適化などのDXに注目

が集まっております。

また、国内では自然災害が猛威を振るい、大規模火災の発生や熊害が過去最多を記録するなど、特に山間部の安全対策が問題となりました。さらには九州での大型台風や北海道の豪雨災害により物流が停滞したことで、輸送経路の多様化や在庫戦略の重要性が浮き彫りとなった一年でもありました。

2026年は「丙午（ひのえうま）」、火の勢いと午のスピードを象徴する、強いエネルギーを持つ年とされています。今年は国内外でスポーツの大型イベントが目白押しであり、冬季オリ・パラリンピック（イタリア）やサッカーワールドカップ（北中米）、アジア競技大会（愛知県・名古屋市）などが予定されておりますが、逆境を乗り越えていく力を授けてくれる干支であるため、挑戦と行動力が鍵となりそうです。

我々の業界も本年の干支にあやかり、労働力不足や業務効率化といった課題の解決に向けた取り組みを推進し、皆様とともに新たな可能性を見出す年としたいところです。

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ので、本年もどうぞ宜しくお願い申し上げます。

いそしぎ vol. 136

2026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 白 磯 健

（裏表紙写真）



横浜

川崎

琴平神社（川崎市麻生区）（左下）

琴平神社は神奈川県川崎市麻生区に位置し、天照大御神（あまてらすおおみかみ）と大物主神（おおものぬしのかみ）を祭神として元亀元年（1570年）に創建され、文政9年（1826年）に金刀比羅宮の分霊を勧請し、神明社と琴平社を合祀した。1980年には社名が「琴平神社」と改称された。境内には四季折々の花や樹木が配置され、参拝者の憩いの場となっている。神社の本殿は2007年6月の放火で全焼し、拝殿天井の江戸時代の文人画家渡辺崋山が描いたと伝えられる63枚の花鳥山水画の板絵も焼失したが復元され、見どころとなっている。琴平神社は徳川家康も参拝し、徳川家の墓のある増上寺（東京港区芝）の社領として、徳川家と深い関係にある。

伊勢山皇大神宮（横浜市西区）

伊勢山皇大神宮（いせやまこうたいじんぐう）は明治3年（1870年）に神奈川県により、戸部村海岸伊勢の森の山上の神明社を1871年に港を見下ろす丘の上（野毛山）に遷座し創建された。横浜総鎮守、つまり国際港都・横浜港の守り神、関東のお伊勢さまとして広く崇敬を集めている。祭神は全ての生命の源である太陽をつかさどり、神々の世界、高天原を統治する女神である天照皇大神（あまてらすおおかみ）。節分、七五三など年間46件の恒例祭典があり、特に5月15日の例祭（港都発展祈願）と11月23日の新嘗祭は盛大に斎行される。光と繁栄を象徴するこの神様のご利益は家内安全、身体健康、学業成就、交通安全など、幅広いご利益を授けるとされている。

