

# 京浜港における港湾運営会社の取組状況について

2017年6月15日

# § 1 港湾運営の基本的な考え方（基本方針）

## ◇ 経営理念

わたしたちは、東日本における国際ハブポートとして、我が国産業の活性化に寄与するとともに、活力ある地域社会の形成に貢献していきます。

## ◇ 取組の基本方針



## § 2 集貨・創貨の取組状況

### ◇ セールス活動

基幹航路誘致及び集貨のため、集貨支援事業説明会や国内外でのセールスを展開

#### (1) コンテナ貨物集貨支援事業説明会

- 2016.4.19 横浜 (90社 200名)
- 2016.4.27 東京 (238社 413名)
- 2017.3.24 横浜 (100社 200名)
- 2017.3.27 仙台 (20社 50名)

#### (2) 個別セールス活動 (2016年度実績)

- 船会社 約220社
- 荷主 約70社
- フォワーダー 約110社
- 計 約400社



### ◇ 取組の効果

#### ● 北米基幹航路の誘致

積極的なセールス活動により、コスコ SHIPPING の北米航路を横浜港に誘致！  
今年度より運航開始！！

#### 【COSCO北米航路新設】

<サービス名> CPNW (北米西岸ー北米東岸)

<寄港地>

**横浜**ー青島ー寧波ー上海ー釜山ーニューヨークーボストンーノーフォークーシンガポールーカイメップー香港ー塩田ー上海ー寧波ープリンスルパートーバンクーバーー**横浜**

<投入船舶> 8,500TEU級

2017.3.30 物流ニッポンHPより



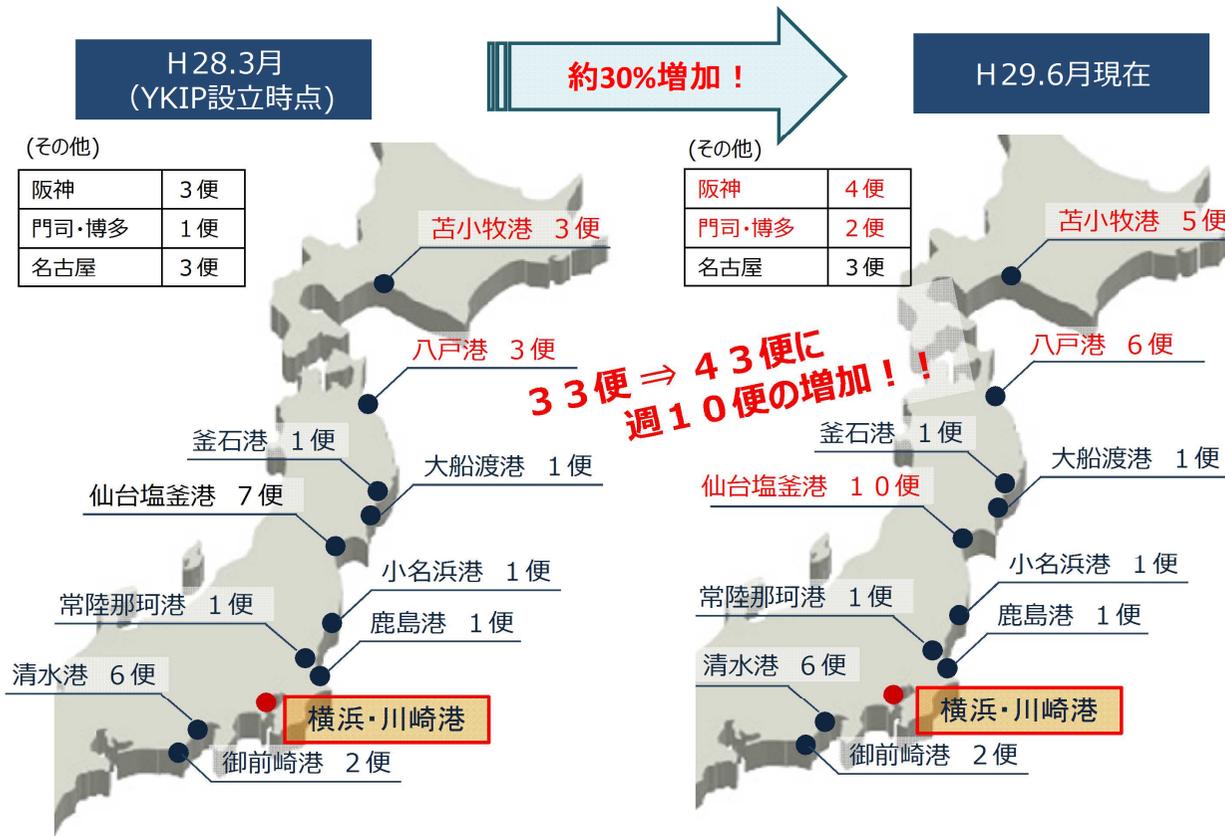
2017.2.14 日本海事新聞



## § 2 集貨・創貨の取組状況

### ◇ 国際フィーダー航路網の拡充

東日本の地方港を発着する貨物のうち、釜山港に流出している貨物を主なターゲットとして国際フィーダー航路網の拡充を促進。週33便⇒週43便へ増便！



横浜コンテナライン  
東北北海道フィーダー増配船  
需要増対応で2隻体制

2017.5.29 日刊CARGO  
横浜コンテナライン  
北海道・東北～横浜便  
増配船

2016.5.17 日刊CARGO  
鈴与海運  
仙台・八戸～横浜航路増便

仙台・八戸航路を増便  
鈴与海運 運航船11隻規模に

SITC ジャパン  
中国の船会社で初  
八戸港で集荷開始

2016.9.6 デーリー東北  
SITCジャパン  
北海道・東北～横浜  
WHITE EXPRESS LINE  
サービス開始

### ～北海道・東北との貨物量増加～

国際フィーダー航路網の拡充により、北海道・東北地域との輸送量が増加。

内貿貨物量【2016.8-2017.2】 (横浜一苫小牧) 前年同期比 121.7% (横浜一東北) 前年同期比 110.2%

## § 2 集貨・創貨の取組状況

### ◇ ローカル貨物の集貨

コンテナターミナル背後地への物流施設新設や物流拠点集約による貨物量の増加を促進

＜一例＞ 株式会社日本運搬社 本牧倉庫  
 【所在地】 横浜市中区かもめ町（南本牧ふ頭背後）  
 【主要取扱品目】 自動車部品等  
 【コンテナ貨物量】 6,000TEU/年（見込）

⇒ YKIPは**貨物量の増加に対して支援を実施**し、さらなる利用を促進



2016年6月竣工



2016.6.14 Shipping Guide

### ● コンテナ取扱量の増加

集貨や航路誘致などのセールス活動により、横浜・川崎港のコンテナ取扱量が増加！

2015年度・2016年度 9～2月比較（横浜・川崎港の外内貿合計）

#### ＜横浜・川崎港のコンテナ取扱量＞

- ・2016年4月より本格的にセールス活動を開始。
- ・下半期に入って効果が表れはじめ、取扱量が前年同月比で増加傾向に転じる。
- ・2016年9月～2017年2月は、**6カ月連続で前年同月比増加**。6か月間の合計では、前年同期比で**約105%**。

2016年度	9月	10月	11月	12月	1月	2月
前年同月比	105.3%	100.3%	109.4%	105.7%	108.5%	101.2%

**6カ月連続で前年同期比UP！**

2015年度 9～2月 約138万TEU  
 2016年度 9～2月 約145万TEU  
 ⇒ **前年同期比 約105%**

## § 3 競争力強化の取組状況

### ◇ コンテナターミナルの機能強化

船会社によるアライアンスの再編やコンテナ船の大型化に対応した大水深高規格コンテナターミナルの整備推進とともに、既存施設の機能強化を図る再整備を実施することで、競争力を強化していく

#### 【大水深高規格CTの整備】

コンテナ船の超大型化に対応した大水深岸壁を有する先進的なコンテナターミナルの整備を促進

- ◆南本牧MC-4コンテナターミナル整備  
2017年度上物整備着手  
2019年度供用開始予定
- ◆新本牧SHC-1コンテナターミナル整備計画の検討  
国・市において、2016年度より環境アセスメント手続きに着手

#### 【既存CTの機能更新・改良】

荷役機械の高規格化や老朽化等に伴うCTの機能更新、改良整備を適切に進めていく

- ◆本牧D-1コンテナターミナル再整備  
2018年度供用開始予定



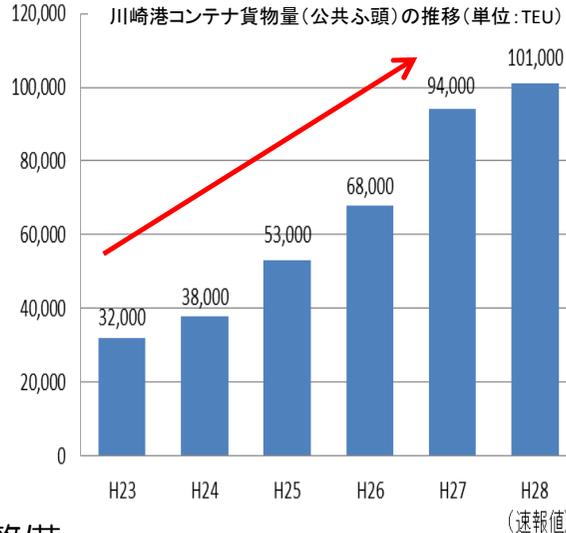
# § 3 競争力強化の取組状況

## 【東扇島CTの整備】

川崎港コンテナターミナルは、2012年度以降、貨物取扱量が順調に増加している。増加する貨物に対応するため、荷さばき地等の整備を計画的に実施する。

### ◆コンテナ貨物量の推移

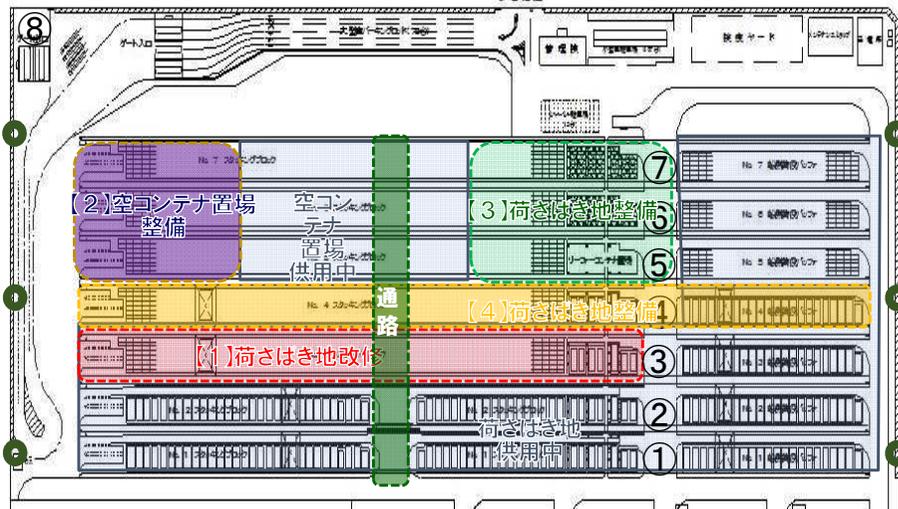
2012年以降の航路開設に伴い、3年連続して前年比約3割の増加となるなど、中国・東南アジアとの輸出入を中心に順調に取扱貨物量が増加している。



### ◆川崎港コンテナターミナル再整備

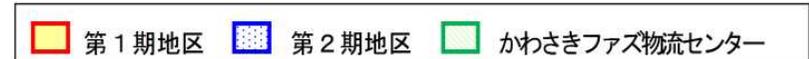
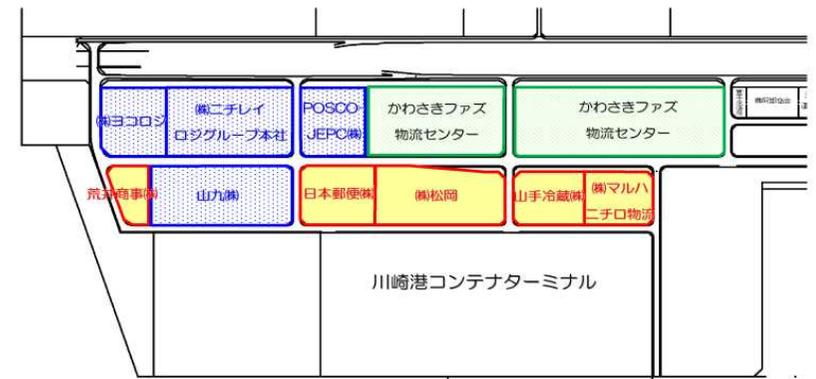
③～⑦レーンの荷さばき地の改修等

③レーンの改修にあわせてRMG2基を更新



### ◆東扇島背後の物流施設

国内随一の冷凍冷蔵倉庫の集積を誇る東扇島の特徴を活かし、航路誘致等を進めている。



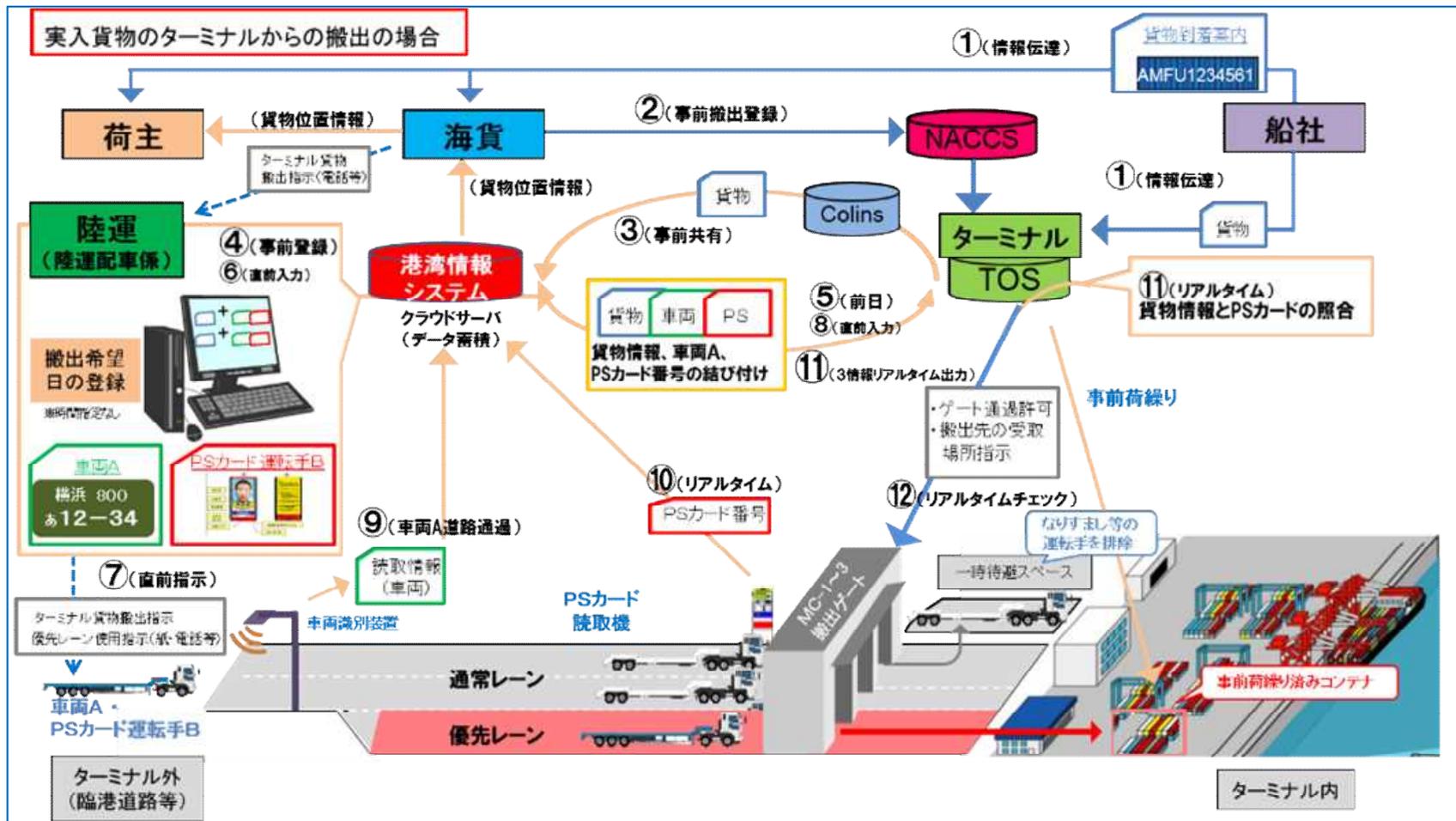
# § 3 競争力強化の取組状況

## ◇ ICTを活用した生産性の向上

国と連携し、インターネット、ETC、PSカードを活用したリアルタイム情報の共有・活用等によりゲート処理・荷役・輸送の生産性を向上することで競争力を強化していく

○2017年度は、システム構築や試験運用を予定

○2018年度から、南本牧ふ頭における運用を予定



# § 3 競争力強化の取組状況

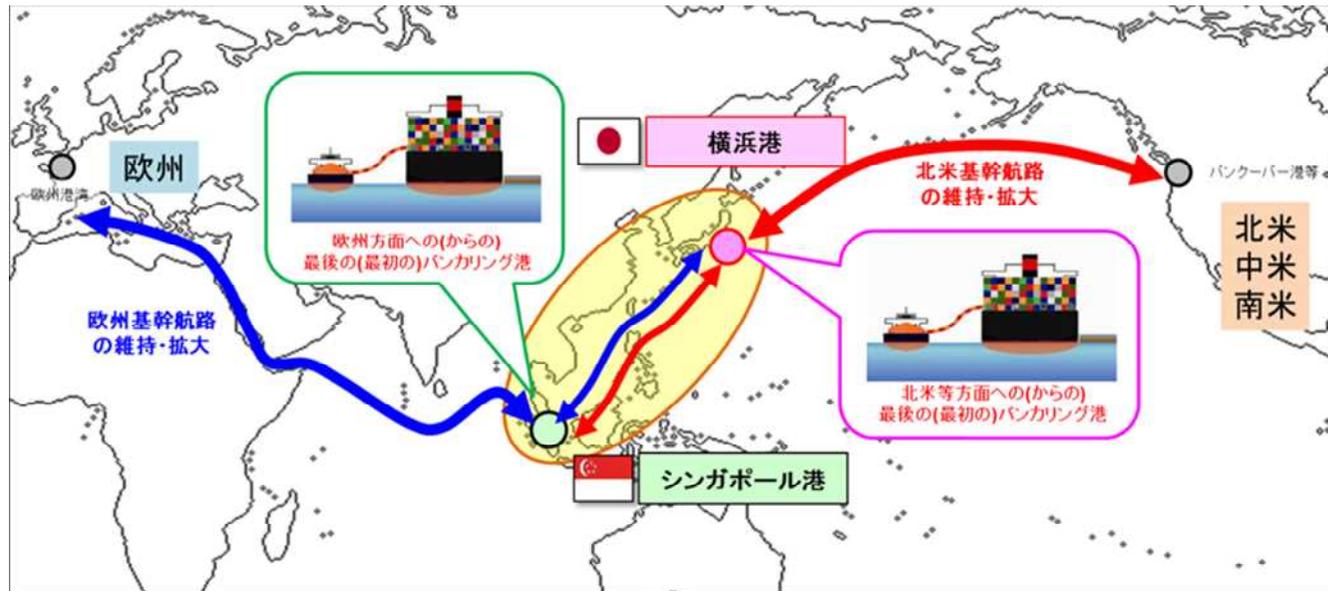
## ◇ LNGバンカリング拠点の形成

2020年の一般海域における船舶排出ガス規制に対応するため、横浜港においてLNGバンカリング拠点を形成することで、競争力を強化していく

### 【2017年度の取組】

2020年からの「Ship to Ship」でのLNGバンカリング実施に向け、横浜港における運営体制の構築など、港湾管理者、関係事業者等と連携して検討を推進

### ◇横浜港とシンガポール港の連携による LNGバンカリング拠点の形成（イメージ）



### ◇拠点形成に向けたロードマップ

Phase I 現在	<p><b>「Truck to Ship」バンカリングの効率化</b></p> <p>LNGタンクローリーからLNG燃料船へのバンカリングをより円滑かつ効率的に実施(横浜港新港地区) ⇒平成28年11月からLNGタンクローリーの近接による効率化を実現</p>	<p>LNG燃料船 LNGタンクローリー</p>
Phase II 2020年	<p><b>「Ship to Ship」バンカリングの導入</b></p> <p>袖ヶ浦基地※を拠点として、LNGバンカリング船を導入し、コンテナ船やクルーズ船等の大型のLNG燃料船へのバンカリングに対応。 ※LNGバンカリング船に対応した施設を既に有する。</p>	<p>コンテナ船へのLNGバンカリング(イメージ)</p> <p>クルーズ船へのLNGバンカリング(イメージ)</p>
事業費 約60億円	<p>【必要となるインフラ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バンカリング船の建造</li> <li>・袖ヶ浦基地の出荷施設の改修</li> </ul>	
Phase III 需要拡大後	<p><b>「Ship to Ship」バンカリングの強化</b></p> <p>横浜港内のLNG基地を拠点として、バンカリング体制の強化。</p>	<p>横浜港LNGバンカリングエリア</p>
事業費 約100億円	<p>【必要となるインフラ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・棧橋等のLNG出荷施設の整備</li> <li>・バンカリング船の建造(2隻目)</li> </ul>	