

横浜港における国際競争力強化策の 取り組み状況について

1 国際コンテナ戦略港湾の実現に向けた航路・貨物の誘致

国際コンテナ戦略港湾の実現には、基幹航路の維持・拡大と併せ、国際トランシップ貨物の獲得、国内から釜山港等で基幹航路にトランシップされている貨物を横浜港に集中させるための内航フィーダ網の拡充が重要です。

このため、横浜川崎国際港湾株式会社と連携した取組みを行い、次のような成果につなげています。

(1) 基幹航路の新規開設

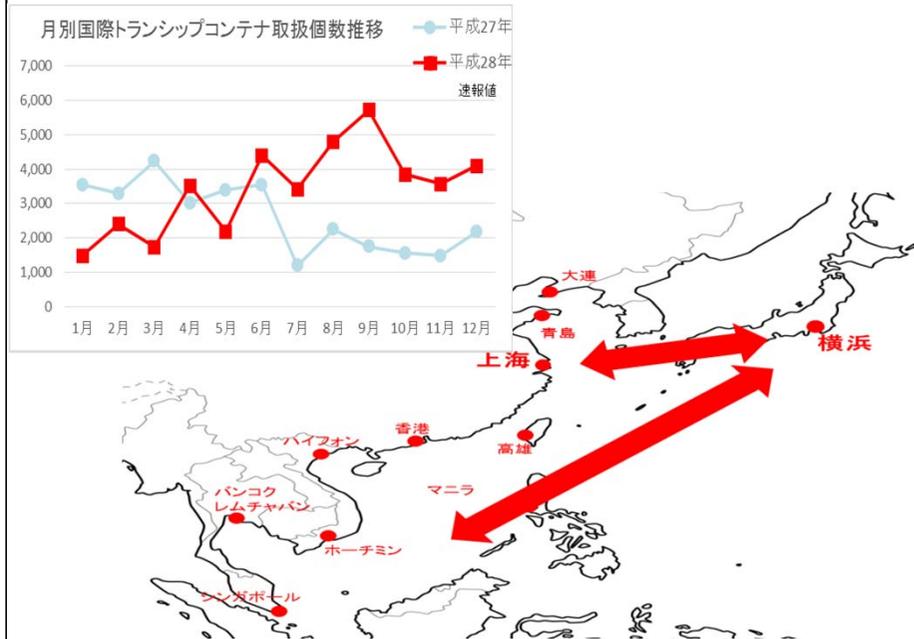
中国船会社による新規北米基幹航路の大型船(8,500TEU型)が、本年5月より本牧ふ頭BCコンテナターミナルへの寄港を開始しました。この航路では、北米から東南アジア等に輸送されるコンテナ貨物の横浜港でのトランシップが予定されており、ハブ機能の強化が期待されます。

北米と東南アジア等へ輸送される貨物の動き



(2) 国際トランシップコンテナ取扱個数の増加

平成28年の国際トランシップコンテナ取扱個数は、東南アジアから中国向けの貨物の横浜港でのトランシップを誘致した成果もあり、6月から12月にかけて7か月連続で増加し、輸出入合計で4万1千TEUとなり、前年同期に比べ31.0%の増となりました。



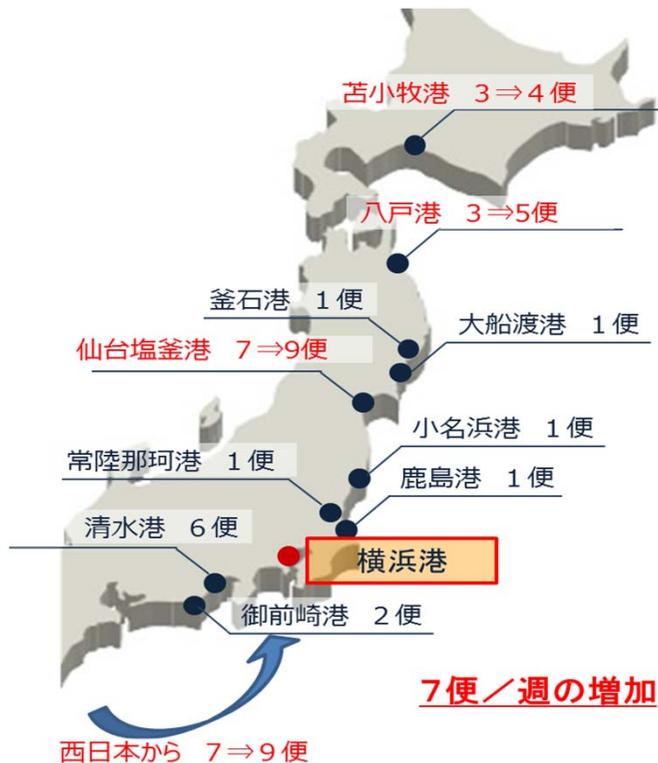
1 国際コンテナ戦略港湾の実現に向けた航路・貨物の誘致

(3) 内航フィーダー網の拡充

東北・北海道地方等の貨物は、これまで外航航路により釜山港等にて基幹航路へトランシップされていたものも多いため、内航フィーダーへの転換を促進しています。

こうした取組みもあり、平成28年4月以降、東北・北海道地方等と横浜港を結ぶ内航フィーダーについて、週7便の増加が図られており、平成28年下半期の東北・北海道地方発着の内貿コンテナ取扱個数が13.9%増加しました。

※ 上記の他、平成29年6月より、更に東北・北海道地方の増便を予定。



横浜港における内貿コンテナ取扱個数（東北・北海道地方）が13.9%増

平成28年7月～12月 61,892TEU 速報値
 平成27年7月～12月 54,335TEU

【参考】

国内諸港から、釜山港を經由して基幹航路へトランシップされている貨物は横ばいながら、横浜港からのトランシップ貨物は2ケタの減少となっています。

平成29年1月～3月の釜山港対日トランシップコンテナ取扱実績(速報値)

	コンテナ取扱個数	前年同期比
日本全体	372,547TEU	0.02%増
(うち横浜港)	22,029TEU	14.9%減

※出典: マリタイムデーリーニュース

2 客船寄港促進の取組状況

(1) 最近の寄港動向

- ①海外の大手クルーズ各社から、さらなる日本市場の拡大に向け、横浜港を発着の拠点としての利用計画が増加。

<参考>外国客船による発着クルーズ回数推移

年	22	23	24	25	26	27	28	29
回数	3	0	10	21	40	24	33	58

※29年は見込み

- ②29年は「ダイヤモンド・プリンセス」が、4月から11月にかけて21回の寄港を予定するほか、初入港となる「スーパースター・ヴァーゴ」が7月から11月の毎週日曜日に定期運航を予定。



<ダイヤモンド・プリンセス>
(115,875総トン)



<スーパースター・ヴァーゴ>
(75,338総トン、7/9初入港予定)



横浜～清水～鹿児島～
上海～大阪～横浜、7泊8日

- ③30年は「ダイヤモンド・プリンセス」が冬季を含めた通年運航を開始するほか、4月28日には、それぞれ初入港予定の「MSCスプレディダ」が青森へ、「ノルウェー جان・ジュエル」が高知へ同時出港を予定。

<30年4月28日～5月6日 Wチャータークルーズ>



船名:MSCスプレディダ
総トン数:137,936トン
<桜舞い踊る 春色クルーズ>
横浜～青森～釜山～福岡
～神戸～横浜



船名:ノルウェー・ジュエル
総トン数:93,502トン
<南国の楽園 夏色クルーズ>
横浜～高知～基隆(台湾)
～石垣～那覇～横浜

- ④31年4月から5月にかけて、「クイーン・エリザベス」が、初の横浜発着クルーズを2回実施。



<クイーン・エリザベス>
(90,900総トン)

<横浜発着クルーズ日程>

- ①31年4月19日～28日
横浜～函館～秋田～金沢
～境港～釜山～八代～横浜
- ②31年4月28日～5月5日
横浜～広島～釜山～長崎～横浜

2 客船寄港促進の取組状況

(2) 今後の取組

小型のラグジュアリー船から超大型のカジュアル船まで、多様な客船の受入とニーズに対応できる、ワールドクラスのクルーズポートを目指し、次の取組を行います。



＜シーボーン・ソジャーン＞
(32,346総トン、5月8日初入港)



＜クアンタム・オブ・ザ・シーズ＞
(167,800総トン、28年3月16日初入港)

①国から「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」に選定されたことにより、横浜港を母港とする「飛鳥Ⅱ」を運航する郵船クルーズ社や、世界最大の船会社であるカーニバル社との更なる連携の強化。

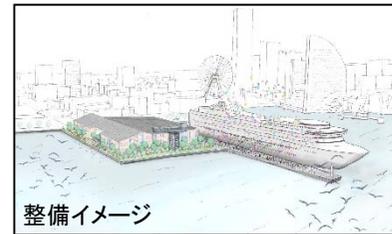


＜飛鳥Ⅱ＞
(郵船クルーズ、50,142総トン)



＜マジェスティック・プリンセス＞
(プリンセス・クルーズ)
(142,229総トン、7月3日初入港)

②29年度新たに創設された「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業(※)」など国の補助制度を活用し、客船受入機能の強化に向けた整備の推進。



整備イメージ

＜新港地区客船ターミナル(仮称)＞



整備イメージ

＜大黒ふ頭暫定CIQ施設＞



＜ボーディングブリッジ＞

(※)クルーズ旅客の利便性や安全性を確保し、円滑な受入れを促進するため、地方公共団体や民間事業者が実施するボーディングブリッジや旅客上屋等の改修に要する経費の1/3以内を国が補助する制度

③客船の寄港により高い経済効果(※)が期待できることから、観光部局や市内事業者との連携による、市内回遊性を高めるための企画創出事業の実施。



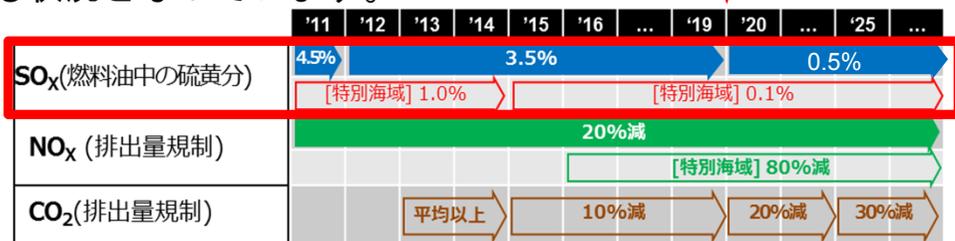
＜市内観光スポット周遊＞

(※)ダイヤモンド・プリンセスクラス(11万トン)の外国客船が発着クルーズを実施した場合、約1.2億円を推計(9万トンクラスの外国客船調査結果に、客船規模を考慮して試算)

3 LNGバンカリング拠点形成に向けた取組状況

(1) 国際的な船舶の排出ガス規制の強化

2020年に国際的な船舶の排出ガス規制が強化され、LNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増大が見込まれており、LNGバンカリング拠点の有無が国際競争力を左右する状況となっています。



※ 特別地域（ECA）は北海・バルト海、北米沿岸及び北米カリブ海。

(2) 横浜港をモデルとした検討会等の開催

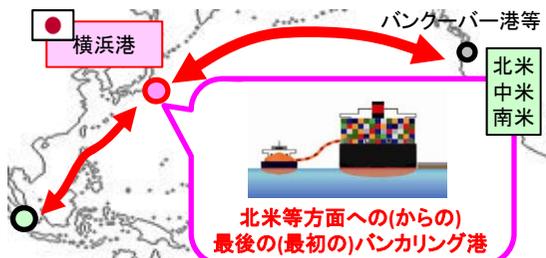
昨年度、国土交通省が事務局となり『横浜港LNGバンカリング拠点整備方策検討会』が開催され、本年4月には『LNGバンカリング国際シンポジウムin横浜』が開催されました。

◆ LNGバンカリング拠点としての横浜港の優位性

【既存インフラの充実】 港湾に近接してLNG基地が多数立地。

【LNG燃料船の運航】 LNG燃料タグボート運航によるノウハウ蓄積。

【地理的特性】 北米航路等のアジア側の最初（最後）のバンカリング拠点となりうる。



H29.4.3 横浜にて国際シンポジウム開催

(3) 拠点形成に向けた取組

国、横浜川崎国際港湾株式会社及び関係企業と連携しながら、LNGバンカリング船の建造等の受入体制を整え、LNG燃料供給の主導権を握ることで、我が国港湾へのコンテナ航路の寄港増を図り、東アジアのハブポートとしての復権を目指します。

「Truck to Ship」バンカリングの実施

・ LNGタンクローリーからLNG燃料タグボートへのバンカリングを新港ふ頭にて実施中。



現在の取組

「Ship to Ship」バンカリングの導入

・ 2020年に排出ガス規制が強化されるため、LNGバンカリング船の建造等、受入体制を整える。
 ・ LNGバンカリング船を導入し、クルーズ船やコンテナ船等の大型のLNG燃料船へのバンカリングの実施を目指す。



今後の取組