



横浜港の将来像の具体的イメージ

1 東アジアのスーパーハブ港

将来像

多方面・多頻度の国際・国内航路が寄港し、国際トランシップ機能（国際基幹航路と国際フィーダー航路の積み替え機能）と国内集約機能（国際輸送と国内輸送の結節機能）を兼ね備えるとともに、高度なロジスティクス機能を持ち、背後の生産・消費地と一体化した東アジアを代表するスーパーハブ港

実現イメージ

◎国際基幹航路をはじめとする世界各地と結ぶ航路の寄港地

船舶の大型化や寄港地の集約化が進展する中で、北米航路や欧州航路など国際基幹航路の寄港地の1つとなっているほか、東南アジア、オーストラリアなど世界各地への航路が多頻度で運航されている。

◎東アジア～北米輸送の国際トランシップ拠点（国際ハブ港）

アジア域内航路と北米航路の結節点として、中国を始めとする東アジアと北米間の国際輸送における国際トランシップ拠点となっている。

◎輸出入コンテナ貨物の国内集約拠点（国内ハブ港）

低コストで環境にやさしい内航フィーダー航路や貨物鉄道、アクセス道路網との連携が充実し、全国の輸出入貨物の積み替え拠点となっている。

◎国際フェリー輸送の拠点

アジア近隣地域との間には、高速船による国際フェリー航路が開設され、貨客両用の輸送手段として活用されている。

◎国内複合一貫輸送の拠点

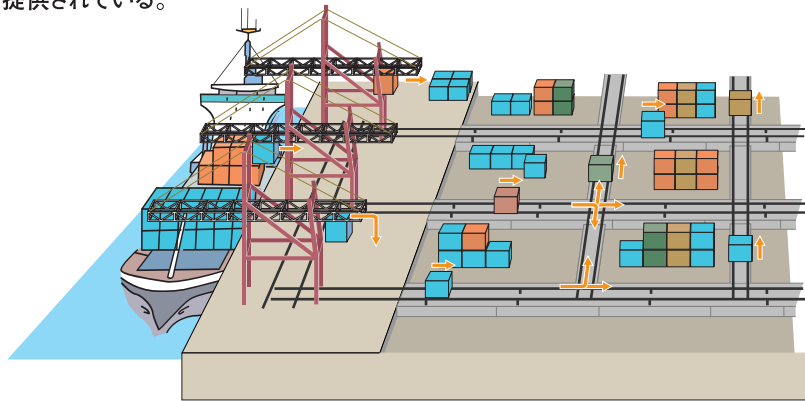
全国各地とRORO船や内航コンテナ船などの航路で結ばれ、港湾の積み卸しや端末陸上輸送との連携も円滑に行える海陸複合一貫輸送システムが構築されている。

◎効率的な国際コンテナターミナル

港運事業者による共同化・協業化や、荷役作業の自動化などによるターミナル運営の効率化、輸出入手続きやICタグなどを利用した貨物追跡管理など、世界最先端のシステムなどにより、世界一効率性の高いコンテナターミナルとなっている。

◎企業ロジスティクスに応える世界最先端の国際物流ゾーンの形成

国内外の航路網と一体的に機能し、羽田空港の国際化に伴う国際航空貨物の増加にも対応した多機能型広域物流拠点が集積しており、国際・国内物流のハブとして質の高い物流サービスが提供されている。

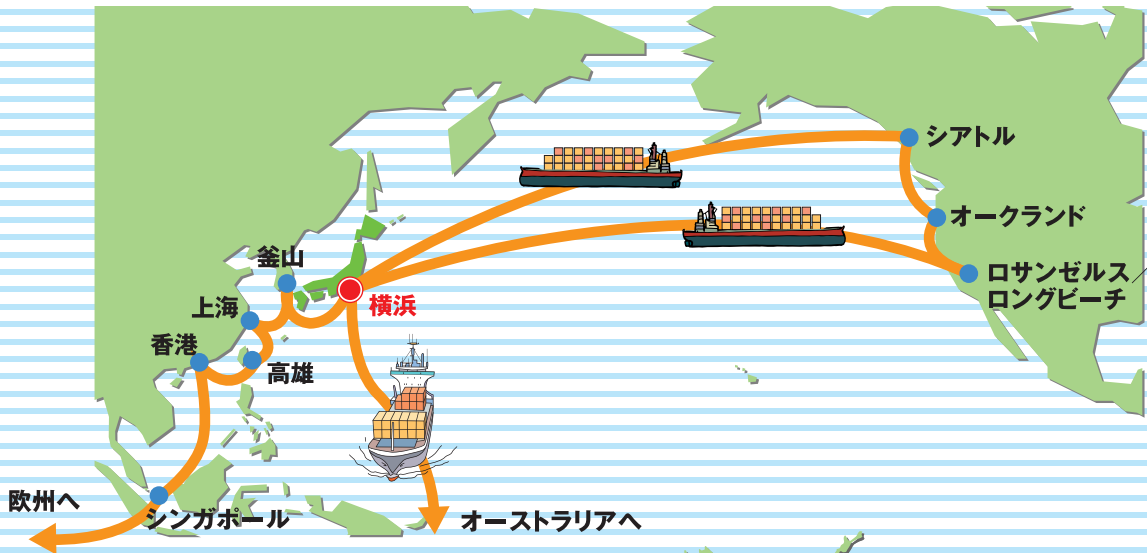


■ICタグ…物流や流通の過程において商品管理を行うため、商品などの表面に張り付けて用いる数mmのIC（集積回路）チップのことで、タグとは荷札を表す。読み取り機にかざすことで、非接触でタグに記載したデータの読み込みや書き替えが可能。バーコードは紙なので安く使いやすいものの、企業名や商品名など限られた情報しか盛り込めないのに対し、ICタグはどこで作られ、どう配送されたかなどさまざまな情報を記録できる。

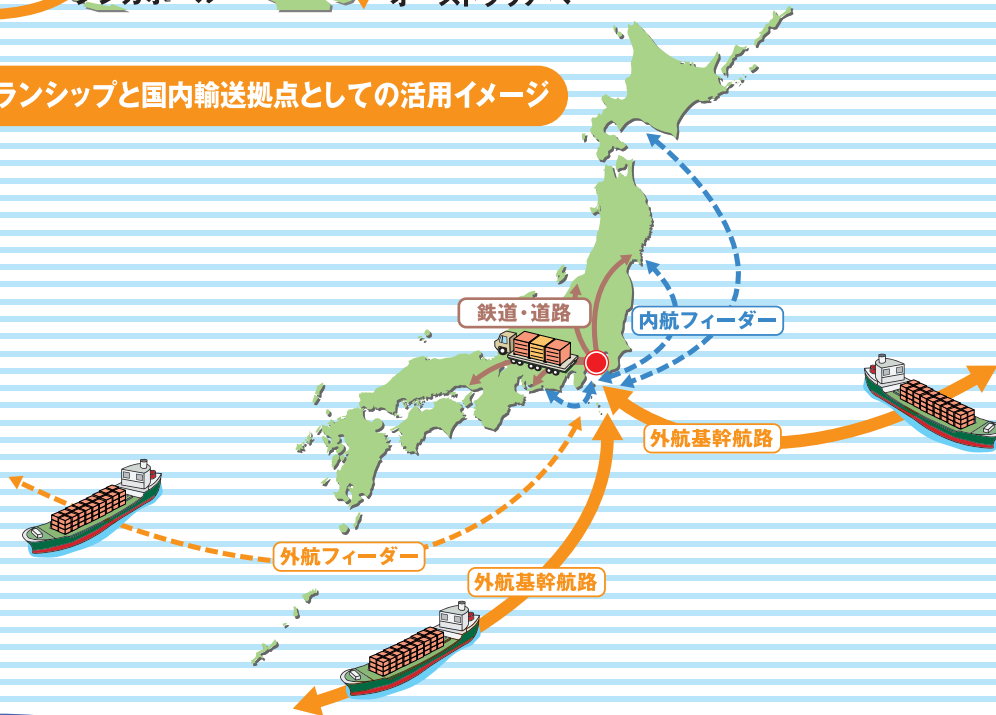
■RORO船…フォークリフトやトレーラーなどを船内に直接乗り入れて貨物を積み卸しすることができる、ロールオン・ロールオフの荷役方式（水平荷役方式）を採用している貨物船のこと。

■トランシップ…船舶が寄港した港において、荷卸した貨物を他の船舶に積み替えて他の港に向けて輸送すること。

国際基幹航路の寄港地として活用される横浜港



国際トランシップと国内輸送拠点としての活用イメージ



実現のポイント

- ◎ 効率的なオペレーションの実現によるコスト低減化
- ◎ 各種手続きの簡素化・フルオープン化・シングルウィンドウ化
- ◎ 最先端かつ統合的な情報システムの導入
- ◎ 国内各地からの円滑なアクセス輸送網の整備
- ◎ 最先端のロジスティクス機能の整備
- ◎ 生産機能との連携による横浜港からの輸送需要の創出
- ◎ 国際競争力強化による国際トランシップ貨物の取り込み

■内航…国内の海上輸送サービスのこと。

■フィーダー航路…基幹航路に就航する本船の寄港地と本船の寄港しない最寄りの港の間の輸送を行う航路。

■複合一貫輸送…特定の貨物を船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで輸送する方式。

■ロジスティクス…ロジスティクスはもともとは軍事用語で「兵站」と訳され、最前線の部隊へ物資を供給する後方支援のこと。企業経営においては、顧客や市場のニーズに合わせて、的確なタイミングで、できるだけ無駄なく、輸送もしくは保管しようとする取り組みを指す。