

Shipping Guide

東京港特集号

日刊（土・日曜、祭日休刊） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部306円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL: (03) 3435-7470 (編集)・7510 (広告・スケジュール)・7630 (販売・総務)
FAX: (03) 3435-7892 (編集・広告・スケジュール)・7896 (販売) 郵便振替口座 東京0-63646

<臨時増刊号>

Friday, May 19, 2017

© Shipping Guide



WAN HAI LINES LTD.
WE CARRY, WE CARE

**Providing the Vital Link
to All Asia, Europe,
Middle East &
South America**

General Agents: **WAN HAI LINES (JAPAN), LTD.**
Tokyo (03)5511-1562 (B/L:5511-1575) Osaka (06)4963-8601 (B/L:4963-8603)

PORT & TOKYO

首都圏経済担い国際競争力強める東京港

コンテナ物流の新展開や東京五輪踏まえ機能強化



典型的な大都市港湾として首都圏経済を担い、かつ物流機能の高度化を追求し続ける東京港。首都圏、さらには東日本圏域の生活から経済・社会のニーズに応えつつ開港から76年の時を刻んできた同港は、外貿コンテナの取扱量が16年も425万TEUと6年連続で400万TEU台を維持、しかも19年連続で国内トップを走り続けている。とりわけ輸入港としての役割を常に求められるなかで、都市機能と物流機能が密接に絡み、その取り扱いスペースの確保と適切な運用でせめぎあう。一方でグローバルに海運業界の動きが“変化”しつつあり、コンテナ物流が大きな転機をもたらすなかで港湾にもその対応を迫ってきている。大井、青海、品川に加え東京港で4番目のコンテナターミナルエリア：中央防波堤外側が今年度から来年度にかけて本格的に動き出す。東京港にとって最大規模の水深16mのターミナルが供用する段にあって、国際コンテナ戦略港湾の一角を担う東京港としての存在をかけた新たな展開が進むはずだ。加えて3年後に迫ってきた東京オリンピック・パラリンピックへの対応で東京港の物流との両立を念頭に港湾関係官民一体の動きもまた本格化する。(開港記念日は5月20日) (写真提供：東京都港湾局)




TPT
TOKYO PORT TERMINAL

港力(ミナトチカラ)を強化し、世界を牽引する東京港を目指しています。

東京港埠頭株式会社は、以下の事業を行っています。

- 外貿埠頭事業 ● 内貿埠頭事業 ● 環境保全事業
- 建設発生土有効利用事業 ● 指定管理者関連事業

今後とも、お客様に満足いただけるサービスを提供できるよう心がけ、事業に取り組んで参ります。

 東京港埠頭株式会社

〒135-0064 東京都江東区青海二丁目4番24号 青海フロンティアビル10階 TEL 03-3599-7303(代表) URL <http://www.tptc.co.jp/>



一般社団法人 東京都港湾振興協会

東京港が広く皆様に親しまれる「みなと」となるよう活動しています。

当協会の主な事業

- ・東京港の振興活動・会誌「東京港」の発行・東京みなと祭の開催 など



〒135-0064 東京都江東区青海二丁目4番24号 青海フロンティアビル20階
TEL 03-5500-2584 URL <http://www.tokyoport.or.jp/>

Top Interview

東京都港湾局長 齋藤 真人氏

船社の動き見極めニーズ捉えCT体制組み立て

「実需」に対応し物流効率化と五輪との両立へ

中防外側のCT、17年度に いよいよ始動へ

今年度の事業は当然ながら昨年度に手がけてきた延長での取り組みとなるが、ハード面では中央防波堤外側のコンテナターミナル(CT)について、Y1は(株)上組が借受者として17年内に供用を開始し、また、中防外側を舞台とした東京港の新たなコンテナターミナルの拠点がいよいよ始動する。

Y2は予約契約者の韓進海運の経営破たんに伴い、今後の運営について、関係者間で円滑に交渉を進めるべく取り組んでいるところだ。CYの整備なども含めてできるだけ早期の供用開始を目指している。韓進海運が借り受けている青海A3についても青海全体の再編と絡めて対応を急ぐ。

さらに、Y3も着工に向けて取り組みを進めている。

邦船3社コンテナ船事業統合歓迎、CTの効率運営へ

海運業界における世界的なグループ/アライアンス再編とともに邦船3社もコンテナ船事業統合を進めているが、邦船3社は東京港において大井ふ頭7バースのうち6バースを借り受けており、その存在感は非常に大きい。コンテナ船事業の統合はその邦船3社が外国船社との競争関係を維持しつつ事業を展開していくための対応策として受け止めており、その観点から港湾管理者としても歓迎すべきことだと思っている。

邦船3社グループとして3社が一体となることにより、我々としても意思疎通がしやすく船社と一体で貨物量の増大につなげていくつもりだ。4月から新アライアンスの航路が寄港するようになっているが、港湾管理者の立場で各社の効率性や使い勝手を踏まえた運営について、今後の動向に注意を払いつつ距離感を詰めて話し合っていく必要がある。

いずれにせよターミナルの運営や今後の再編については、海運業界の一連の動きとともに増大する輸出貨物の対応など東京港独自の課題への対応も含めて、利用者のニーズをしっかりと

東京港はコンテナの取り扱いが6年連続で400万TEUを超え、我が国の輸出入貿易が伸び悩むなかでも国内他港と比べ圧倒的に多い。とりわけ首都圏の「実需」に対応して輸入のウエートが高いが、そこではコンテナターミナル(CT)での受け入れをはじめスムーズな港湾物流体制づくりが常に課題としてつきまとっている。港湾管理者の東京都は、そうした課題に対し中央防波堤外側の新たな高規格CTの整備や港頭地区での渋滞対策へ手を打つなかでいよいよ高規格CTが稼働の段階を迎える一方、コンテナおよびコンテナ車両の港内での効率運用への施策に動いている。折からコンテナ船業界がアライアンス再編/邦船3社の事業統合といったドラスティックな事態を迎えるなかで、主戦場の大井を含むCTの再編といった今後の対応、さらには3年後に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会と港湾物流の整合のとれた対応という課題も背負う。そうした東京港における港湾管理者の立場で指揮をとる齋藤真人港湾局長にこの1年の取り組みを聞いた。

らえていくことが大切と考えている。

臨港道路南北線および接続 道路工事が本格化

ハード面で重要な施策として道路の整備があるが、円滑な物流ネットワークの形成/物流機能強化のため、10号地その2地区と中央防波堤側地区を結ぶ臨港道路南北線及び接続道路について、東京2020大会までの完成に向け昨年度から工事が本格化している。これは中防外側のY1、Y2コンテナターミナル整備とも関連して東京2020大会だけでなく東京港の物流機能の強化につなげるうえで欠かせないもので、交通の利便性がいっそう高まるものと期待している。

渋滞対策でTSYと「待機場」 供用で効果的な運用へ

一方で、東京港はコンテナターミナルの規模に比べて取扱量が多い状態が続いており、それだけに渋滞対策はソフト対策として極めて重要な施策と位置付けている。

その一つ、コンテナターミナルの早朝ゲートオープンは定着し一定の効果が出ており、今年度も引き続き実施する。また東京港埠頭と協力し、3月中旬に大井地区で「東京港ストックヤード」(TSY)を供用開始した。オンシャシーのコンテナを一時仮置きし、全体の回転率の向上につなげていくというものだ。

さらに渋滞対策の有力な手段の一つとして一昨年来準備してきた約500台収容の大井の車両待機場も3月末に運用を始めた。大井CTを出入りするコンテナ車両は一時ここで待機していただき、CT内の作業状況に合わせて入場していた

ことで、CT周辺の交通混雑解消に役立っているのが目的で、船社、トラック事業者など多岐にわたる関係者共通の課題解決策の一つ。ただ、現在システムの不具合等でいったん中断しているが、再スタートに向けて関係者間で調整し、効果の定着を目指して取り組んでいきたい。

東京2020大会を踏まえた 港湾物流の対応急ぐ

東京港としては今年度も物流効率化補助事業などは例年と同じ内容で実施する。貨物量増加の取り組みも重要だが、港湾でのコンテナ貨物のスムーズな物流にも目を向ける必要がある。とりわけ3年後に迫る東京2020大会と物流の両立が大きなテーマであるだけに「物流を止めないで大会を成功させる」ことへの関心が極めて高い。

大会の輸送計画は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会を中心に策定される。計画の中で物流事業者等への情報の周知も検討されているが、港湾局としてはそれを待つだけでなく、物流面での影響を調査し先行して早目の対応を進めていくスタンス。

そうした方針で今年1年間は業界の協力を得るためにも必要なアナウンスを行い、施策の推進に取り組むたい。

「使える港」としてのポ ジション維持

東京港の運営に携わる東京港埠頭(株)は、今年度から再び青海・品川公共コンテナふ頭の指定管理者となり、今年に入って3年に一度の中期経営計画も策定、4月から実施に入ったが、国および都の支援も含めて

安定経営のもとで都港湾局と一体で17年度の実業を展開する。私どもは、貨物取扱量は緩やかに上昇しているので必要な設備投資をして「使える港」としてのポジションを維持することが基本だと認識している。

東京港は長年の蓄積によって物流などでの役割を果たしてきたが、とくに東京2020大会開催もあって長い目でみて大きな節目にある。

東京港の外貿コンテナ取扱個数が2016年には前年を2.4%上回る425万TEUを確保したが、円高や各国の経済状況に左右され、中国がほぼ横ばいの反面で輸入ポートとしての東京港ながらベトナムやマレーシア向けなどの輸出が増加していることも昨年の特色の一つだ。

中国は最大の輸出港のイメージが強いものの、東京港はもとより日本の港がたどって来た道を中国も歩み、いまや中国中心からアジア各国がサプライヤーとしてのポジションをアップしている。それがアジアからの輸出、つまり東京港の輸入増加につながると同時に輸出量の増加という現象に表れている。

そのため、アジアからの



広域集貨で、日本の国際戦略港湾へのハブシフトという議論もあるが、現実には東京港は実需対応が中心である。

世界では2万TEU型のコンテナ船が登場するなど、大型化が進んでいるが、東京港に寄港する航路実需に即した船型になることから、例えば大井では20・21列対応のガントリークレーンを整備するなどの取り組みを進めている。加えて、邦船3社の統合に合わせて組み合わせの変化への対応、さらなる効率化に向けて打つべき手を考え、しっかりと対応していきたい。

港内の大規模工事が集中で 船舶運航をコントロール

東京都では東京2020大会施設の2020年までの完成を目指すなかで、港内エリアで東西水路周辺工事(海の森水上競技場、中央防波堤内5号線橋梁など)、新客船埠頭整備工事および臨港道路南北線整備工事(海底トンネル)を中心に大規模な海上工事が同時期に輻輳して実施される。これに伴い港内を多数の工事用船舶が航行するため周辺海域ではコンテナ船を含め一般船舶との錯そうが見込まれるのに対応して、全国で初めて、港内の岸壁を利用する船舶を対象に無線などで運航支援する「ポータルラジオ」を用いて工事用と一般(500GT以上)のそれぞれ船舶運航を一体でコントロール(支援)する航行安全管理体制を構築し3月から

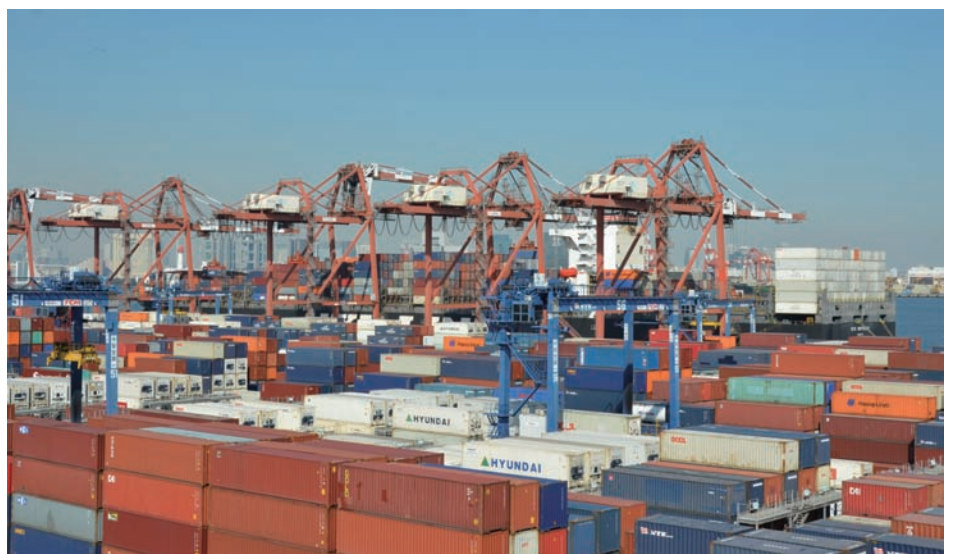
運用を開始した。

具体的には工事用船舶や運搬船にもGPSまたは簡易AIS(船舶情報通信)とMCA無線を新規に搭載し工事用船舶の位置情報などに基づき運航支援システムを導入しており、2020年3月まで運用を続けることで、船舶航行安全対策に万全を期し、物流面での影響が出ないようにしたい。

大型クルーズ客船のターミ ナル整備と誘致が本格化

魅力ある港づくりの一環として、増加する世界のクルーズ需要を取り込んでいくため、臨海副都心地域に大型クルーズ客船の寄港に対応可能な新客船埠頭を整備し、アジアのみならず欧米の大型クルーズ客船の受け入れに対応していく。受け入れ施設の確保と並行して客船運航船社や代理店を含め国内外の業界関係者への誘致活動を急ピッチで展開し、クルーズ観光も東京港の売りの一つとして掘り起こし定着を目指したい。

もう一つ、水上交通ネットワークの充実に向け、舟運の活性化/水辺の賑わい・魅力向上にも取り組む。公共棧橋開放の試行を引き続き実施するとともに、舟運の社会実験を行い、乗船客へのアンケートなどでニーズを把握する。一般の利用者を対象とした定期航路およびイベントに合わせた不定期航路のサービスの開発の可能性など具体的な検討を進めていく。





東京港の17年度事業

中防外側CTや新客船埠頭を早期整備 都港湾局予算は一般会計で8.3%増加

東京都港湾局は17年度の主な事業としてコンテナターミナルの早期整備など国際コンテナ戦略港湾関連での対応のほか、新規事業で大型クルーズ船対応の新客船埠頭の整備にとりかかる。17年度の港湾局関係予算は一般会計が前年度比8.3%増の1,186億円、臨海地域開発事業会計は73.8%減の266.1億1,200万円、港湾事業会計は0.9%増の62.3億円を計上しているが、引き続き500台収容の大井車両待機場、ストックヤード利用実験の運用など抜本的な機能強化への取り組みも推進する。

＜国際競争力の強化に向けた取り組みの推進＞については、戦略港湾関連事業として93.05億円を組み、船舶の大型化などに対応し国際基幹航路の維持・拡大へ引き続き中央防波堤外側外貿コンテナ埠頭（Y1：延長230m／水深11mおよびY2・Y3：同400m／同16m耐震）の整備、青海コンテナ埠頭の棧橋改修などを実施する。一般会計で東京港埠頭貸付金を9億円増やし71.54億円を計上、また三港連携事業や物流効率化を含む管理運営費も100.87億円を予算化した。

また円滑な物流ネットワークの整備に200.3億円を計上し物流機能強化のための「臨港道路南北線」を整備すると同時に渋滞対策を推進。大井埠頭その1／その2間の埋立地のコンテナ関連用地の整備（21ha整備、バン・シャシープールなどコンテナ関連施設、18年3月完工予定、港湾事業会計）も行う。

内貿埠頭の整備は3.7億円を計上、内貿貨物のユニット化や本船大型化に対応して品川埠頭（S1-S2に続きS3の17年度以降整備予

定）および10号地その2埠頭（フェリー）を整備。

魅力ある港づくりで大型クルーズ客船（23万gt）の寄港に対応可能な新客船埠頭の整備（延長430m／水深11.5m）に88.2億円を投入する。＜臨海地域開発のさらなる推進＞では臨海部副都心整備（臨海地域開発事業、76.95億円）へ広域幹線道路整備に対する費用負担や副都心地域の都市基盤整備のほか、新規に臨海副都心MICE・国際観光拠点化（東京五輪対応）へ7.1億円を盛り込んでいる。

国直轄Y2とY3連続バース整備へ浚渫や南北線の整備

一方、国（国土交通省関東地方整備局）は東京港湾事務所を通じて17年度事業のなかで東京港の中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナルY2とY3の連続バース整備で航路・泊地（水深16m）の浚渫工事（事業費1.5億円）、10号地その2の中防外側地区臨港道路南北線整備へ沈埋トンネル製作、陸上トンネルおよび接続部（ニューマチックケーソン）の築造（同326.5億円）を実施する。

都の2020年に向けた都政の実行プラン

東京港の物流機能の強化や渋滞対策盛る

東京都は昨年12月下旬に、小池知事のもとで今後の都政の具体的な政策展開を示す計画「都民ファーストでつくる＜新しい東京＞～2020年に向けた実行プラン」を策定している。都政への具体的な道筋「未来への航路」として実現すべく3つの“シティ”を描き、そのなかの“スマートシティ”で交通・物流ネットワークの形成を示し首都圏の産業と生活を支える東京港の再構築によって港湾機能を強化し円滑な物流

の実現を盛り込んでいる。

実行プランは、都の長期ビジョン（政策目標約360）の取り組みをバージョンアップするかたちで約500の政策目標をまとめ、計画事業費を4カ年で約5.61兆円（17年度約1.42兆円）をあてる。“スマートシティ”では8つの政策を設定。物流・道路ネットワークはその一つで、東京港の物流機能の強化で船舶大型化やアジア貨物の増大に対応して17年に中央防波堤外側に新コンテナターミナル（CT）2バ

ース（Y1-2）供用、さらに25年度のコンテナ取扱個数推計値を12年度比1.3倍の610万TEUとして、それ

に合わせて同年度に中防外側などに7バースを完了、並行して大井、青海、品川の既存埠頭を再編し物流機能を強化する。国内モーダルシフトも踏まえ内貿埠頭（ユニットロード埠頭）についても品川、10号地その2などの既存埠頭再編整備で25年度に10バース完了させる。

港湾物流機能強化に関連して、臨港道路南北線および接続道路の整備については20年度に完了、東京港内のコンテナ車両の渋滞を解消するとの目標を掲げた。都市と物流機能の関連する道路ネットワークの形成について18年度に国道357号：東京港トンネル全線開通、中防外側埋立地につながる

東京港の物流機能強化

No.	政策目標	目標年次	目標値
01		2017年	中央防波堤外側に2バース供用
02	外貿コンテナふ頭の整備	2025年度	中央防波堤外側などに7バースを完了
03		2025年度	610万TEU*に対応（2012年度比1.3倍）※1
04	内貿ふ頭（ユニットロードふ頭）整備	2025年度	10バースを完了
05	臨港道路南北線及び接続道路の整備	2020年	完了
06	東京港内のコンテナ車両の渋滞	2024年度	解消

※1 東京港第8次改訂港湾計画による東京港のコンテナ取扱個数推計値

三環状道路を20年度に9割解消（外環道開通／圏央道約9割開通など）し骨格幹線道路網の整備で渋滞解消につなげる。

東京港内の渋滞対策については大井地区や中防外側でのバン・シャシープールの整備や違法駐車規制の台切りシャシー対策で放置禁止区域内の違法駐車をほぼ解消。16年度から新制度を構築したフィーダー輸送補助やJR貨物・はしけの各横持ち補助の運用で交通混雑の

解消につなげていく。

大井車両待機場におけるETCなどを活用した待機時間などの「みえる化」やCTの外に24時間利用可能な貨物の一時保管場所（ストックヤード）設置の実証実験などで円滑化を進める。京浜三港との連携についても推進し健全な競争関係の下でサービス向上やコスト削減策を展開、欧米と日本との国際基幹航路の維持とともにアジア地域との航路拡充を図る、としている。

「速い」「確実」「安心」

5月20日は東京港開港記念日です。

Port of Tokyo

つながる世界、ひろがるネットワーク

東京港は、国際貿易港として発展し、東京・首都圏の生活と産業を支えてきました。現代の物流ニーズに応えた港湾施設・道路の整備を着実に進め、港の使いやすさをさらに向上させています。国際海上貨物なら東京港。東京港は、国際物流ネットワークへの「速い」「確実」「安心」なルートを約束します。



東京都港湾局

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1
TEL 03-5320-5546
ホームページ・アドレス
<http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/>



東京港内で工事用船を一般船と一体で運航支援

全国初の航行安全対策で3月から18年3月まで運用



東京五輪は2020年まであと3年に迫る中、港湾物流との両立へく東京五輪で物流機能が止まることのないようきめ細かく対応する東京都など関係者の取り組みが活発。その一環で東京都港湾局と東京海上保安部は東京港内の船舶航行の安全を確保しながら輻輳する海上工事を円滑に進めるべく工事用船舶の航行安全対策を強化するため“とうきょうポータルラジオ”を活用し工事用船舶を一般船舶（500gt以上）と一体で運行支援する、全国初の航行安全安全管理体制を構築した。3月10日から運用を開始し東京オリンピック開催年の20年3月まで運用を続けるという。

都港湾局／東京海上保安部
東京港では20年までの完成を目指し東西水路周辺工事（海の森水上競技場、中

央防波堤内5号線橋梁など）、新客船埠頭整備工事および臨港道路南北線整備工事（海底トンネル）など

の大規模な海上工事が同時期に輻輳して実施され、港内を一般船と同規模の1日60隻を超える多数の工事用船舶が航行するため周辺海域ではコンテナ船を含め一般船舶との錯綜が見込まれるのに対応するもので、航行安全対策として3本柱の強化策を実施している。

強化策の一つは、東京港内の岸壁を利用する船舶を対象に無線などで運航支援する東洋信号通信社の“ポータルラジオ”（AIS：自動船舶識別装置＝入出港船舶位置・動静情報発信／国際VHF通信）を用いて工事用と一般のそれぞれ船舶運航を一体でコントロール（支

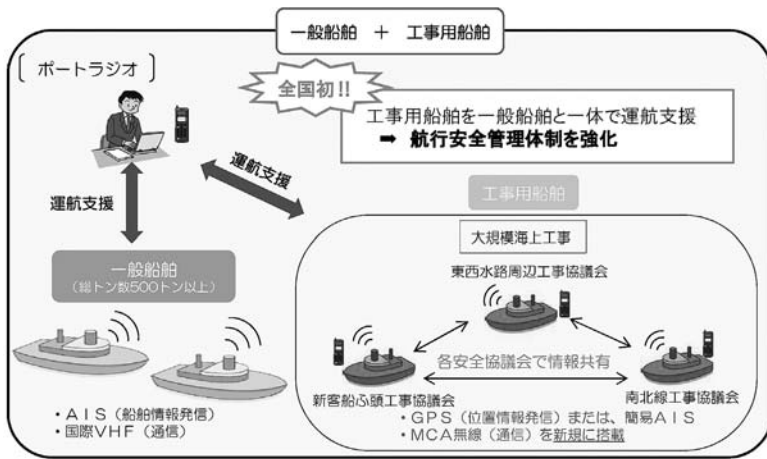
援）する。具体的には工事用船舶や運搬船にもGPS（位置情報システム）または簡易AIS（船舶情報通信）とMCA無線（任意のチャンネルを設定しアクセスすることが可能な無線）を新規に搭載し工事用船舶の位置

情報を事前に通知・把握し情報を共有、航行前日に一般船舶を含めた運航予定表を作成（入港時間の修正・調整）し各安全協議会に予定表を送付、船長は当日に入出港前に規定の位置や時刻でポータルラジオに連

技大会時の関係者／観客の輸送や交通状況について物流関係事業者からの意見・要望などを受け付け、それを反映するかたちで対応策を推進していく。期間中は大会輸送計画に基づき選手や観客などの時間に正確で安全な輸送と同時に市民生活や社会経済活動の維持との両立が求められる、とくに物流事業は道路交通との関わりが深いことから事業者への周知のため輸送計画の内容を順次公表する方針で臨んでいる。同時に今後物流関連の業界団体との対話も予定しており、準備局ではこの対話に向け、あらかじめ物流に関わる事業者から意見などを聴き、それを活用するためメールによる意見を求めた。オリンピック・パラリンピック準備局ホームページ：S1050502@section.metro.tokyo.jp。

一方、東京港運協会（鶴岡純一会長）は、東京五輪に対し協会として特別委員会を立ち上げ全面的に協力する方針を示し、年初の東京港の港運4団体が賀詞交歓会でも公表しているが「様々な問題が生じる懸念は拭えず、東京港の物流機能が阻害なきよう都などと連携し適切に対応する」考えて体制を整えつつある。

とうきょうポータルラジオによる船舶の運航支援イメージ



情報などに基づき運航支援システムを導入し取り組んでいる。

二つ目は、航行安全教本を作成し工事用船舶や運搬船の運航ルールや運航支援内容を周知徹底、三つ目はそれら船舶の船長などに対する安全講習会を実施（東京海上保安部と連携、受講証明カード発行）してい

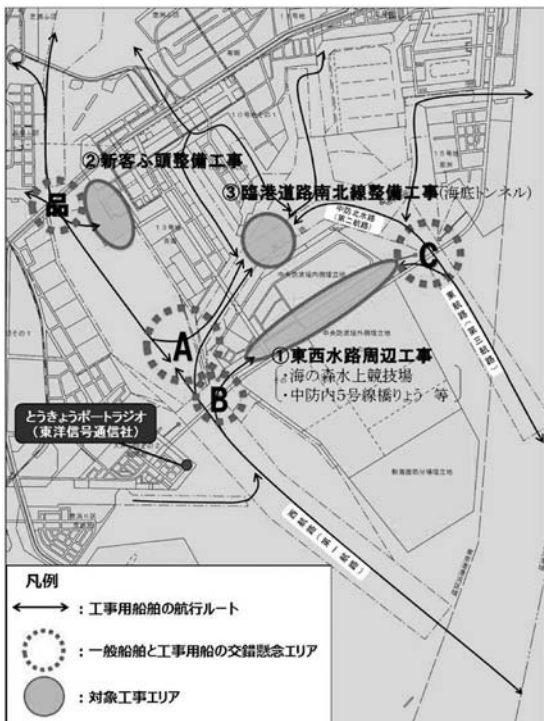
絡、ポータルラジオからのアドバイスを参考に操船判断し工事用船舶の位置情報などを確認、MCA無線で運航内容をアドバイスする。

五輪準備局が輸送計画

東京港運協も特別委で対応

オリンピック・パラリンピック準備局（東京都庁）は3月半ばに、東京五輪競

工事用船舶の航行ルート（想定）



緑の持つ力
美しい未来をナビゲート

EVERGREEN LINEは
最先端の船舶技術を持つ
30隻の最新エコL型コンテナ船隊を
効率的に世界五大大陸110ヶ国で運航いたします
海上の緑の船団—エバグリーン—
みなさまと共に地球を守り
持続可能な航行をお約束します

Lloyd's List Global Awards 2013において
Awards for Environmental Excellenceを受賞
Lloyd's List Awards
Global 2013

EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

総物流で日本と世界を結ぶ

第一港運は物流のトータルプランナーとして
お客様のニーズに即した質の高いサービス
をご提供いたします。

一般港湾運送事業・通関業・国際複合輸送業

第一港運株式会社

Daiichi Transportaton & Terminal Co., Ltd.

代表取締役社長 岡田 幸重

●東京本社 03(3642)3255	●横浜支店 045(201)0825	●松山支店 089(979)4490
●品川営業所 03(3474)9222	●大井営業所 03(5492)7443	●海外駐在事務所 (ベトナム/ダナン・韓国/釜山)

○海外法人 PT.DAIICHI KOUN INDONESIA (スラバヤ)
Website:http://www.daiichi-koun.com

東京港埠頭

19年度までの中期経営計画がスタート

新たなCT運営や広域物流ニーズに対応強める

東京港のコンテナターミナル（CT）をはじめ港湾の実質的な運営主体の東京港埠頭（TPT）は、東京港のユーザーである海運業界の激変をどう吸収するか、一方で東日本／首都圏をカバーする輸入港としての高いニーズに対応した港湾のオペレーション、さらには2020年の東京オリンピック・パラリンピックに対応した物流やクルーズ・パッセンジャー対策など取り組み課題は山積。そうした折から株式会社に変更して10年を刻んで向こう3年をにらんだ中期の経営プランを打ち出し4月から全社あげて動き出している。

新中計は最終19年度まで 物流機能向上へ整備と再編

東京港埠頭の中期経営計画は第4期で17年度から19年度までを踏まえて実施に入った。都市型総合港湾としての発展へく港力（ミナトデカラ）の更なる強化をうたい、顧客の信頼向上・質の高いサービス／グローバル化に伴う物流・経済・人の動向に機敏に対応／防災・環境への取り組みで安全・安心な東京港の実現／コストパフォーマンス向上を徹底し新規事業に取り組み／世界の港湾運営をリードする高い専門性と活力ある組織運営／関係法令の遵守で公正・透明な事業活動、の6つの経営ビジョンを掲げた。

これを実現させ、東京港

のポテンシャルを活かし港湾エリアにおける多角・先進的な事業を展開する港湾運営、これを東京港モデルとして世界に発信するという。

そこで、物流機能向上への重点取り組みの一つとして船社のアライアンス再編やコンテナ船大型化の進行など需要動向や状況変化を踏まえた施策を展開、新規コンテナ埠頭（中央防波堤外側Y1・2）の整備完了／運営開始、Y3の整備計画策定、既存コンテナ埠頭（大井・青海）の再編計画を検討・策定、大型船対応（ガントリークレーン大型化など）、IT活用の車両待機場場運営、東京五輪と物流調和に向けたストックヤードの運営を進めている。

また、持続可能で安定的



なサービスも重点としてG・クレーンの計画的更新・延命化、予防保全型維

の適正な管理運営体制構築、顧客ごとに異なるニーズを把握しマーケティングに基づくサービス充実など、さらに技術力を活かした環境への取り組みとしてLED照明／インバータ式クレーンなど最先端の省エネ設備などを積極的に導入する。

環境インセンティブ制度（外貨埠頭の借受者に対して省エネ型機器の導入など環境対策の実施状況に応じ貸付料を一部減額）も導入するなどCO₂排出量削減を掲げた。

持管理による施設の健全性の確保、既存コンテナ埠頭（品川・青海）などの岸壁

臨海エリア発展への取り組みのなかで指定管理者としてのレベル向上と積極的な事業展開や港湾機能を支える公共性の高い事業の実施、加えて一連の取り組みを支える組織づくりについて「東京港モデル」を実現する人財の育成（プロの育成と社外コンテナターミナルへの派遣研修など）も重点に掲げた。

財務計画では、17年度が営業収益186億円、営業利益30.5億円、純益22.5億円、18年度は営業収益191.4億円、営業利益20.96億円、純益14.94億円、最終19年度は営業収益が同じく191.4億円、営業利益は4.74億円、純益3.06億円を設定、船舶大型化対応の新規コンテナ埠頭整備や既存埠頭再編などで大規模投資計画も抱え既存確保の資金の有効活用とともに負担の少ない資金調達を検討などを進めることとしている。

中防外側供用など踏まえCT全体の再編へ

東京港はコンテナターミナルの整備・運営面でここ数年で大きく変化する。さしあたり大井、青海、品川および中央防波堤内側の上組東京港コンテナターミナルに続く第4のCTエリアとなる中央防波堤外側地区でY1（上組）およびY2が17年度から18年度にかけ動き出

す。東京港最大の水深16m岸壁を備えたY2の予約契約者の韓進海運の経営破たんなどで借受者になるか、しかも韓進海運借り受けの青海C3を含め現行のターミナルを含めたユーザー再編、その先のY3へとどう続くか、さらには他船社のアライアンス再編などでの利用ターミナルの再編合理化といった要素もあって国内最大のコンテナ取扱量を誇る東京港における全体のCT体制の行方について、関心が大きく浮上しつつある。

大井で日本船3社がG・クレーン大型化更新

一方、日本船3社専用の大井コンテナターミナル（7バース中6バース）は1万4,000TEU型船へとコンテナ船大型化に対応してガントリークレーンの更新を進めており、すでに東京港埠頭では、15-16年にかけて商船三井（3・4号CT）と川崎汽船（1・2号CT）はオンデッキ17-18列対応のGクレーンから20-21列対応にリプレースを済ませているが、引き続き日本郵船（6・7号CT）もオンデッキ21列型に更新する予定で19年秋までに日本船3社のGクレーン大型化で足踏みが揃う。

日本船3社を軸とする今春からのThe Allianceがスタートしているが、18年の日本船3社のコンテナ船事業統合も踏まえて3社がメイン基地とする大井コンテナバースで各社同一規模の大型Gクレーンでの利用を可能にするなど、ここ1-2年の船社経営・サービスの変化も見据えたスペックの平準化を含め東京港埠頭と借受船社との対応が進んでいる。



快適物流を アジアへ、世界へ。

鈴江コーポレーション株式会社

代表取締役 鈴江 孝裕

本社 〒231-0021 横浜市中区日本大通7番地
TEL.045-671-5330(代) FAX.045-671-5333
http://www.suzue.co.jp

物流があるから、世界はいつも新しい。

モノを作っている人がいて、売っている人がいる。
そこには必ず「つなげる人」がいる。正確に、丁寧に、安全に。
あなたの手元から、新たな景色を広げるために。

ヒト、モノ、コトの接点を生み出す。ケイヒングループ。



東京港の16年港湾荷動き

総取扱貨物量は1.1%増の8,630万トン

外貿コンテナ425万TEUと2.4%の伸び

16年のわが国の国際海上コンテナの取扱実績は5大港の総数が外貿（ダイレクト）で前年比1.06%増の1,355万5,720TEUと実質的に前年並みにとどまり、港湾におけるコンテナ荷動きは伸び悩みというより足踏み状態にあり「コンテナ物流」の曲がり角を数字がそのまま物語っている。そうしたなかで東京港は2.4%増の小幅ながら最も高い伸びでプラスに転じ、しかも19年続きで国内トップ、6年連続他港と引き離す400万TEU台で推移、5大港全体の3分の1近くを占める。一方で、内貿コンテナの荷動きは総数で4%増の1,83万5,666TEUと堅調だが、神戸が2ヶタ伸びの66万TEUに次いで東京は2位で1%弱の伸び、例年この2港のウエートが高い。

外貿が425万TEUと2.4%増 輸出入とも3%前後プラス

東京都港湾局が3月16日に発表した東京港港勢（速報値）によると、外内貿合わせた総取扱貨物量は前年比1.1%増の8,630万トンと内外貿ともに伸び率は小幅ながら増加をみせ前年の後

退から回復、堅調な推移に転じている。

外貿貨物量は輸出で韓国、インドネシアなどが減少したが米国、マレーシアなどが増え前年比3.4%増の1,336.8万トン、品目では自動車部品、金属くずなどが増え、再利用資材、産業

機械などが減少、輸入は米国、マレーシアなどが増え中国（香港含む）、韓国などが減り、品目では衣類・身の回り品・はきもの、その他畜産品などが増え電気機械、産業機械などが減ったが2.9%増の3,473.4万トンで、合計が3%増の4,810.2

東京港 16年（1-12月）コンテナ取扱個数（TEU、実入り／空合計、速報値）

輸出	1,980,785 (+3.3%)	輸入	2,269,862 (+1.7%)	輸出入合計	4,250,647 (+2.4%)
移出	355,337 (-2.55%)	移入	128,796 (+11.96%)	移出入合計	484,133 (+0.93%)

東京港の16年貿易額（東京税関） 総額6.9%減の16兆4,032億300万円

輸出	6.8%減の5兆8,208億4,900万円	輸入	6.9%減の10兆5,823億5,400万円
----	-----------------------	----	------------------------

万トンだった。

このうち外貿コンテナ貨物は2.8%増の4,618万トン、取扱個数（実入り／空合計）は2.4%増の425万647TEU。輸出は2.6%増の1,277.3万トン、輸入も2.8%増の3,340.5万トン。取扱個数は輸出が3.3%増の198万785TEU、輸入は1.7%増の226万9,862TEUと、前年に落ち込んだコンテナはいずれもプラス基調に戻した。外貿コンテナのトンベースでの輸出相手は香港含む中国が2.2%増の398.5万トン、米国が7%増の285万トン、タイが1%減の82.6万トン、ベトナム

は7.7%減の70万トン、マレーシアが42.6%増の49万トン。

輸入は香港含む中国が1%減の1,488万トン、米国が15.4%増の374万トン、タイは0.5%減の227万トン、ベトナムが14%増の172.5万トン、韓国は6%減の141万トンになっている。

内貿は微増の48万TEU 全体で2%増の473万TEU

内貿貨物は移出が完成車、再利用資材などが増加し廃土砂などが減少したが2.8%増の143万トン、移入は完成車、取り合わせ品な

どが増加し砂利・砂、セメントなどが減ったことで3.3%減の239万トンで、移出入全体が1.1%減の3,820万トンとなった。

うちコンテナ貨物は移出が0.4%増の152.2万トン、移入は8%増の106.5万トンで合計が3.4%増の258.6万トン。個数は移出が2.55%減の35万5,337TEU、移入が12%増の12万8,796TEUで合計は0.93%増の48万4,133TEUとわずかに増えた。

内外貿合わせたコンテナ総取扱量は2.8%増の4,877万トン、個数は2.16%増の473万TEUを数えた。

東京港のサービス

外航・内航フィーダー網

東京港の外航コンテナ定期航路は85航路、週94便・月376便でダイレクトに21カ国83港を外航船約40社がルートを開いている。北米航路は週15便、南米西岸、欧州、ニュージーランドの各航路が1便ずつ、最も多いアジア航路は34便、中国航路が29便、韓国航路も13便を数え、これらで年間425万TEUを輸出入している。また内航の国際海上コンテナフィーダー船も苦小牧／八戸／仙台／小名浜／常陸那珂／鹿島／清水など全国18港とのルート（運航は井本商運、鈴与海運、近海郵船）が開かれ、東京港で揚げ積みし基幹航路と接続するサービスも強化している。

一方、内航定期航路は日本通運、栗林商船、川崎近海汽船、近海郵船物流、商船三井フェリー、マルエーフェリー、琉球海運、東海汽船、小笠原海運も含めて数多くの航路網を抱える。北海道～苫小牧・釧路航路では日通の東京／苫小牧／釧路／大阪／高松、栗林・川近の東京／名古屋／大阪／苫小牧／釧路／仙台、北海道～苫小牧航路で栗林・川近・近海郵船の東京／苫小牧の各週6便をはじめ栗林単独の東京／苫小牧／釧路週1.5便など、また東京～九州（日南、博多、那覇）、東京～沖縄・那覇、東京／志布志／那覇航路もある。

鉄道輸送網（日本貨物鉄道）東京貨物ターミナル駅発着大井コンテナターミナルの“直背後”にある日

本貨物鉄道（JR貨物）の東京貨物ターミナル駅から海上コンテナ貨物の国内輸送が可能で、同駅発着の便数は1日当たり65便あり、これらを利用できる。また同駅と盛岡貨物ターミナル駅間でウィークデーに毎日海上コンテナ優先列車を運航中で、ハイキューブの40'コンテナも輸送が可能。東京と盛岡貨物ターミナル駅／仙台港駅／宇都宮貨物ターミナル駅／新潟貨物ターミナル駅／黒井駅／名古屋貨物ターミナル駅／安治川口駅／神戸貨物ターミナル駅／福岡貨物ターミナル駅間を40' 20"国際海上コンテナ輸送サービスも引き受けている。

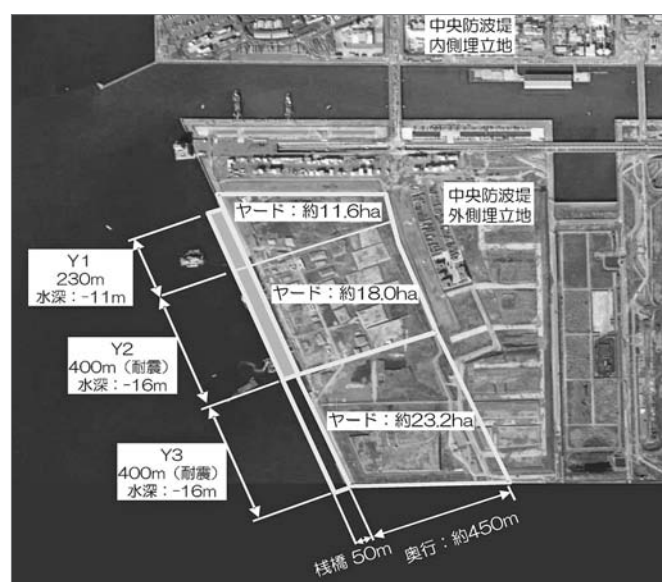
集貨補助や「グリーンシップ・インセンティブ」など17年度も継続東京港利用者向けの集

貨補助／助成／インセンティブ制度も16年度に引き続き同様のパターンで17年度も4月以降実施している。

国際海上コンテナで国内フィーダー輸送利用および湾内でのコンテナバージによる横持ち、さらには港内での日本貨物鉄道（JR貨物）の東京港コンテナターミナル（CT）間の横持ちおよび各駅間の輸送でそれぞれ補助する。

鉄道へのモーダルシフトを促進させることで渋滞緩和を含めた物流の効率化を支援する取り組みを重視、さらにはフィーダー輸送利用補助制度も東京都港湾局および東京港埠頭の手でいずれも運用中だ。

都港湾局ではさらに一昨年度に国内で初めて東京港で導入した「グリー



中防外側地区のCT整備計画

ンシップインセンティブも継続実施。ESI (Environmental Ship Index) 参加港湾として環境負荷の少ない船舶に対し適用中。

国際港湾協会（IAPH）主導の世界港湾気候イニシアティブ（World Ports Climate Initiative：WPCI）

が、本船からの大気汚染物質などの排出削減を目的に環境負荷の少ない船舶を測定評価し環境船舶指数（ESI値）を認証するもので、傘下港湾は指数に応じ認証船への入港料減免などのインセンティブを付与する仕組みとなっている。

一般社団法人 東京港運協会

- 会長 鶴岡 純一
- 副会長 中山 正男
- 副会長 永澤 利雄
- 副会長 田原 典人
- 副会長 喜多澤 昇裕
- 副会長 松川 一裕
- 副会長 坪田 光男
- 専務理事 笹川 文夫
- 常務理事 今村 秀彦
- 理事 事務局 宮永 泰博
- 理事 労務部 若山 孝光

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26番1号 バーク芝浦4階
電話 03 (5444) 2151
FAX 03 (5444) 0866

東京港港湾運送事業協同組合

- 理事長 中山 正男
- 副理事長 守田 敏則
- 専務理事 江津 定年
- 常務理事 久原 順一

〒108-0023 東京都港区芝浦三丁目5番38号（港協会館）
電話 03 (3452) 3811
FAX 03 (3798) 1404

Top Interview

東京港埠頭社長 平野 裕司 氏

“スロートレード”時代に港湾はどう対応するか

民営化10年 事業性と公共性踏まえ「港力」を強化



東京港埠頭は、2008年（平成20年）に民営化（株式会社）して今年がちょうど10年目。東京港における外貿コンテナ取扱量は、6年続けて400万TEUを超えているものの、日本を含めて世界的にはスロートレードの傾向が続いており、港湾貨物（コンテナ）の増加が望めない時代に果たして港はどうあるべきか。このような課題を踏まえつつ、東京港埠頭株式会社は17年度から3年間の新中期経営計画を策定した。平野裕司 社長は「東京港は首都圏の物流基地だけでなく大都市港湾にあって世界のリーディングポートとしての重要な役割を担うと同時に、多くの人々に親しまれ、憩いのある水辺の都市空間として発展するよう全力を尽くしたい」と取り組みの基本テーマを示しながら「ミナトヂカラ（港力）」のさらなる強化を説いた。

新中期経営計画がスタート

東京港は今年で開港76年の歩みとなるが、当社は民営化して10年目という節目の年にあたる。民営化したのが08年の4月で、その直後にリーマンショックが起きた。この影響は現在に至るまで尾を引いており、いわゆる“スロートレード”の時代が続いている。世界のコンテナの荷動きは、01年から08年までの7年間は80%伸びていたが、リーマンショック後は途端に大きく低下し、08年から15年までの7年間はわずか22%しか伸びていない。これと同じ期間に日本では、リーマンショック前の7年間は全体で32%伸びていたのが、リーマンショック後の7年間は0.8%、つまり実質伸び率ゼロという状況だ。このような状況の中で、東京港はリーマンショック後の7年間に約11%の伸びだったが、16年は前年比2.4%増となった。

一方で、現在、世界のコンテナ船の供給力は2,000万TEUといわれているが、ここ数年の係船や新造船就航、解撤などの増減を考慮しても今後のコンテナ船供給の伸びは7%程度と見込まれ、今後5年の需要拡大分は吸収できるだろう。こうしたスロートレードの傾向の中、どのように東京港を経営していくのが課題となるが、当社は昨年度末に新中期経営計画を策定し、4月から取り組みをスタートさせた。

技術力磨き、サービス安定

当社の主要事業である外貿埠頭事業では、世界の貿易や日本の外航船の動きなど需給関係をしっかり見極めながら施策を進めていくことが重要だ。民営化と言いつつも、公共性が極めて高いことから、健全な事業性（財務基盤）を保つことによって持続可能で安定的なサービスを提供し続けることが当社の使命である。



また、技術力を磨き、培ったものをしっかりと継続していかねばならない。技術力については、例えば、今日のコンテナ船の大型化への対応やICT化、自動化をはじめとする技術の活用など、港湾機能の効率化に直結している。

東京港では主力の大井埠頭で7つのコンテナターミナルが稼働している。50年前にできたターミナルで、開業当時のコンテナ船は800TEU積みだったが、今では1万TEUを超えるまでに大型化しており、こうした大型コンテナ船をうまくハンドリングできているところにも如実に“技術力”が表れているのではないかと感じている。ターミナルを手入れしながら使っていくという「予防保全型維持管理」も

東京港の特色である。

さらに、環境に配慮した取り組みも積極的に進めていく。照明のLED化やインバーター式クレーンなど最先端の省エネ技術を取り入れるなど、エネルギー効率の高い施設への転換を促進し、CO₂排出量の削減を進めていく。

こうした一連の取り組みによって、「ミナトヂカラ（港力）」のさらなる強化を図り、当社が持っている力を最大限に発揮していきたい。そして、日々のたゆまぬ努力「Everyday Challenge」の精神で新中期経営計画の取り組みを推進していこうと思っている。

国内外の港湾運営をリードする東京港へ

東京港がどうしても避けられない2大テーマはコンテナ船の大型化対応と渋滞対策だ。コンテナ船の大型化については、1万4,000TEU型までは対応していく必要がある。そこで、大井埠頭では21列対応のガントリークレーンの導入等を順次進めてい

る。また、現在、2万TEU型船が就航しており、これが世界最大規模のコンテナ船と思われるが、仮に東京港に入港した場合を想定して、どのような条件であれば受け入れが可能なのか客観的にケーススタディすることも必要だと考えている。

渋滞対策については、大井での車両待機場とストックヤードの運営が当面の取り組みだ。車両待機場は3月末に供用を開始しているが、今般実施した際に確認できた課題を踏まえながら、今後しっかりと運用していく。この取り組みは、関係者全員参加型で進めていくことに意義があり、様々な困難を乗り越えながら挑戦していきたいと思っている。

また、将来に向けては、東京都が14年に策定した「東京港第8次改訂港湾計画」に基づいた施策を着実に推進していく。現在進めている中央防波堤外

側のコンテナターミナルであるY1とY2の整備により、ヤード面積は約2割拡大する。こうした新規埠頭の整備と並行して既存埠頭の再編も進め首都圏4千万人の生活を支える物流基地としての発展と日本国内・世界の港湾運営をリードする東京港として飛躍させていきたい。

これからの港湾経営とは

我が国において、グローバルロジスティクス時代に港湾の役割はどうあるべきかという議論が欠けていると思う。現在のサプライチェーンは、需要者側が主導するデマンドプルの状態だ。こうした状況において、港湾に求められているのは多頻度・小口化・定時性の3つだと思う。それらを念頭に置いて港としてどうすべきか、突き詰めていくと効率化とコストパフォーマンスであり、これを常に考えながら港を整備し、サービスを提供していきたい。

一般財団法人 東京港湾福利厚生協会

会長 永澤利雄

副会長 山本儀久

副会長 外園賢治

専務理事 齋藤博

〒108-0022 東京都港区海岸3丁目9番5号

電話 03-3452-6391(代)

FAX 03-3451-6585

京浜海運貨物取扱同業会

会長 石黒明博
副会長 石川隆義
副会長 富田泰史
副会長 矢吹欣一郎
副会長 渡邊正男

〒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

協同組合 東京海貨センター

理事長 矢吹欣一郎
副理事長 富田泰史
専務理事 手塚親生

〒143-0001 東京都大田区東海4-3-1 電話 03-3790-8181 FAX 03-3790-9531

横浜港運事業協同組合

理事長 山田隆
副理事長 須之内茂教
専務理事 飯島恒人
常務理事 伊東直樹

〒231-0811 横浜市中区本牧ふ頭1 電話 045-622-4451 FAX 045-623-4305

京浜輸出入貨物取扱業協同組合

理事長 富田泰史
副理事長 辻克行
専務理事 真野慎二

〒230-0054 横浜市鶴見区大黒ふ頭19 電話 045-506-5971 FAX 045-506-5977

港頭エリアの渋滞解消へ着実に対策進む

ゲートオープンからコンテナ・車両運用まで

東京港は14年2月に「東京港総合渋滞対策」を打ち出してからまる3年経過した。短期的な取り組みにおける主要施策は着実に進み、東京都港湾局と東京港埠頭が他港に先駆けて11年度から実施中のコンテナターミナルの早朝ゲートオープンは今年も引き続き実施するが、7年続けてきたこともあって定着。ゲートを開ける時間を午前8:30から1時間“前倒し”することで、その後のCT作業およびトラック輸送の効率運用につながり東京港の渋滞解消に効果を発揮。総合渋滞対策の一環で一昨年3月からは放置車両（台切りシャシー）についてコンテナ埠頭周辺を港湾法に基づき「放置等禁止区域」、「放置等禁止物件」に指定し取り締まることで放置車両も激減するなど短期的な主要施策は着実に進んでいる。

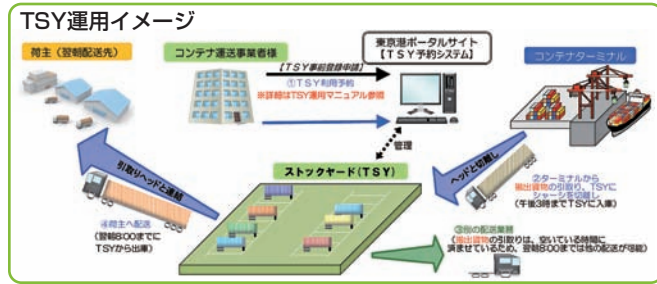
ナ埠頭周辺を港湾法に基づき「放置等禁止区域」、「放置等禁止物件」に指定し取り締まることで放置車両も激減するなど短期的な主要施策は着実に進んでいる。

大井「ストックヤード」

さらに、都および東京港埠頭が東京港ストックヤード (TSY) が今年3月17日から供用している。TSYは東京都大田区東海4丁目の大井CT6-7号背後、大井税関出張所裏の旧時間貸しシャシープールに同社が設置、東京港を利用する外貿コンテナ運送事業者による輸入実入り引き取りコンテナの積載シャシー（搬出貨物）を

対象に社会実験の意味合いで無料で使える。

搬出貨物の仮置き場所として稼働することで宵積み貨物引き取りのピークタイム（午後2時～午後4時半）を避けた実入りコンテナの搬出促進、搬出時間平準化で東京港の渋滞緩和につなげるのが目的で24時間引き取りが可能。トラック運送事業者は、事前登録してターミナルから搬出貨物を引き取り、午後3時までにTSYに入庫しヘッドとシャシーを切り離してストック、翌朝8時までに引き取りヘッドと連結しTSYから出庫する仕組み。この間ヘッドは他の配送に回せるため回転率向上にもなる。



利用方法は、東京港埠頭の専用ホームページ (<http://www.tokyoport-stockyard.com>) から「TSY予約システム」(東京港ポータルサイトからも可能)を確認しHPで事前登録申請書に必要事項を入力し、プリント(押印)版を東京港埠頭に郵送。審査を経てIDとパスワードを取得して利用可能になる。一方、これに伴い時間貸しシャシープールは新たに大井CT1号隣接地に移転し営業中で従来通りの利用方法で年中無休、1時間150円(24時間均一料金)。

「新車両待機場」早期供用

「ストックヤード」がコンテナそのものの仮置きに対し、コンテナ車両を対象とした大井の「新車両待機場」も早期の供用に向け調整中で、年度内には可能になる見通しだ。

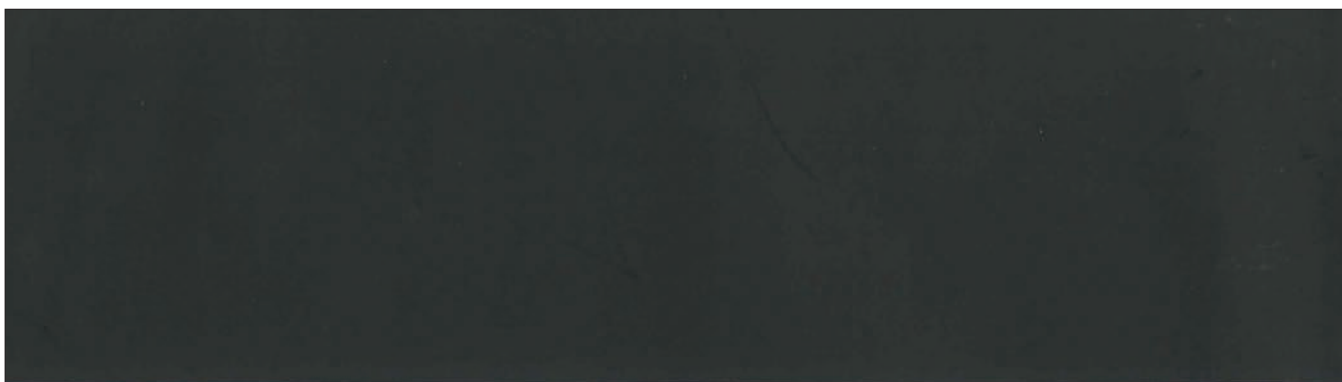
港湾局では造成・整備中の大井埠頭その1・2間の埋め立てでコンテナ取扱施設を18年度に確保する計画だが、これとは別に大井CT南端にあったパン・シャシープール跡地に約500台規模の収容能力

を誇る「車両待機場」を3月29日にいったんオープンしたが、船社、トラック事業者など多岐にわたる業界関係者が関わるなかで管理システムに不具合が発生し運用を中断、復旧しだいで開始する。

待機場は6.8haの敷地でAとBに分け、Aは大井1・2号(川崎汽船)、6・7号(日本郵船)、Bは3・4号(商船三井)、5号(Wan Hai)を出入りするものとし、ドライバーズカードを持ち事前登録で利用可能。シーイーシーと古野電気の共同開発によるETC利用クラウド型車両認識システム「CaoThrough」を採用する。車両待機場/CT双方にETC路側装置を設けて埠頭全体の待機車両台数や待ち時間を把握し専用Webページを通じて「見える化」している。

日本海事検定協会 (NKKK) 分析センター (横浜)

国際社会への持続的貢献を目指す “国際総合分析機関”



(写真 エスエス東京 島尾 望)

一般社団法人日本海事検定協会の分析センターは、昭和30年(1955年)に東京と大阪の2箇所に開設された。それ以来、国内外の主要港での港湾業務の拡大と幅広いネットワークを活用した事業活動によって、石油・石炭・鉄鉱石・食品など、国民生活にとって必要不可欠な輸出入貨物の品質分析の実績を積み上げ、その間、分析技術を向上させつつ顧客ニーズに応じてきた。横浜・大阪の分析センターを始めとして、石狩(平成15年)、苫小牧(同年)、千葉(平成24年)、名古屋(同25年)の4箇所にサテライトラボがある。

このうち横浜分析センターは、近年、事業規模が急拡大してきたことで分析センターが手狭となり、スペースの確保が緊急の課題となっていた。そうした状況にあって、平成25年2月に協会創立100周年を迎えることとなり、その記念事業の一環として、横浜市鳥浜地区に新たな分析センターを建設し、平成26年2月に移転を完了し、分析業務を開始した。

分析センターでは、輸出入貨物の品質分析を主な業務として行っている。取扱品目は、鉄鉱石、石炭、石油、化学品原料、

及び食品と多岐にわたっており、国内外から当分析センターに送付される品物の種類は、着実に増加している。また、貨物にトラブルが起こった場合の原因調査については、最新機器と各分野に精通した専門スタッフで様々な要望に迅速・的確に対応している。

今後も、国内外を問わず、従来の業務に加えて資源・エネルギー、及び食品分野の安全と安心を重要テーマとして、積極的に取り組んでいく。

わが国を取り巻く社会環境の変化に対して、分析機関に求められる役割は益々重要となる。目覚ましい進歩に伴い多様化している資源エネルギー及び食品に関わる分析の経験と知識を更に深めていくとともに、顧客の目線を忘れずに国内外の社会変化を先取りして、一歩踏み込んだサービスを提供していく姿勢を全面に打ち出す。

同協会は、輸出入食品や貨物の安全と安心を守ることに加えて、視野を広く保ち、情報発信力を強化して、「これまでの100年からこれからの100年」を見据え、経営理念である「信頼のブランドNKKK」をあらゆる事業活動の原点におき、国際社会への持続的な貢献を目指す。



〒104-0033 東京都中央区新川1丁目16番3号
TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260
<http://www.nkkk.or.jp>

理化学分析センター
〒236-0003 横浜市金沢区幸浦 1-14-2

【有機チーム】
TEL 045-772-1522
FAX 045-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkk.or.jp

【無機チーム】
TEL 045-772-1521
FAX 045-772-1532
E-mail riken-muki@nkkk.or.jp

食品衛生分析センター
〒236-0003 横浜市金沢区幸浦 1-14-2
TEL 045-772-1523
FAX 045-772-1535
E-mail riken-shokuhin@nkkk.or.jp

Physical & Chemical Analysis Center
14-2, Sachiura 1-chome Kanazawa-ku, Yokohama City

Organic Matter Team
Telephone 81(0)45-772-1522
Facsimile 81(0)45-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkk.or.jp

Inorganic Matter Team
Telephone 81(0)45-772-1521
Facsimile 81(0)45-772-1532
E-mail riken-muki@nkkk.or.jp

Food Hygiene Analysis Center
14-2, Sachiura 1-chome Kanazawa-ku, Yokohama City
Telephone 81(0)45-772-1523
Facsimile 81(0)45-772-1535
E-mail riken-shokuhin@nkkk.or.jp