

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>

Monday, May 20, 2019

© Shipping Guide



WAN HAI LINES LTD.
WE CARRY, WE CARE

**Providing the Vital Link
to All Asia, 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

生産性向上や新しい都市型港湾を目指す東京港



1941年に国際貿易港として開港した東京港は首都圏4,000万人の生活と産業・経済を支える港として発展し、世界からヒト・モノや情報が集まる首都・東京の玄関港としての重要な役割を担っている。2018年（1～12月）の東京港の取扱量は過去最高を更新し458万TEUと21年連続の国内主要港トップの座を維持した。

東京港は2011年に国際競争力を強化するための「国際コンテナ戦略港湾」に川崎、横浜と京浜三港として選定され、策定した「京浜港の総合的な計画」の下で「強靱な物流ネットワークの構築」に向け、新たなコンテナターミナル整備と再編、物流の円滑化や港頭地区の混雑緩和などの課題に取り組んでいる。さらにインバウンド観光需要の増加に対応した、客船クルーズターミナルの完成も間近い。

東京港はニューヨーク・ニュージャージー港やロッテルダム港など先進国港湾の例に漏れず、輸入貨物が輸出貨物を上回る入超港。さらに諸外国の主要港湾と異なり、政治・経済・商業の中心および市街地に隣接し、背後地に港湾エリアを取れず、近接する空港から高さ制限を受け、沖合展開も制限されるハンディーを負う。これらの条件下で、東京港は日本を代表する港湾として港湾機能の拡充・再構築に取り組み、新しい都市型港湾を目指す。

(写真は東京都港湾局提供)



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。

- 外貨埠頭事業 ● 内貨埠頭事業 ● 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.totc.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

物流機能の強化・効率化に取り組む

中央防波堤外側供用で抜本的機能強化に

東京港の現状について

2018年（平成30年1～12月）の外貿コンテナ貨物取扱量は個数ベースで1.6%増の457万TEUと過去最高を更新し、1998年から21年間連続で国内主要港湾トップの座を維持している。457万TEUのうち輸入が1.1%増の245万TEU、輸出が2.1%増の212万TEUだった。トンベースでは、輸出はマレーシア、インドネシア向けが増えたが中国、台湾向けなどが減少、輸入は台湾、ベトナム出しが増加したが、中国、チリ出しが減少した。東京港では、輸出コンテナ貨物が輸入コンテナ貨物を下回っており、空バンの滞留が続く傾向は、効率化の点から一つの課題である。

平成元年（1989年）の名目GDP（自国通貨）は421兆円で、平成の30年間での伸びは1.3倍、ドルでも1.6倍にすぎないが、外貿コンテナ取扱量は元年が123万TEUで、30年間で約3.7倍になった。経済成長以上に産業構造、生活様式の変化が貨物の伸びに寄与している。この間、東京港は港の機能強化とともにターミナル運営の効率化など様々な対策を講じてきた。しかし、来年は東京2020大会があるので、対策を一段、二段引き上げていかねばならない。4月の連休前までと、連休明けから3日間の計6日間、全コンテナターミナルのゲートオープン時間を拡大した。東京2020大会開催時の交通需要マネジメント（TDM）に向けた取り組みの一環で、これだけの規模でターミナルのゲートオープン時間を延長したのは初めてである。さらに各社によって異なるが、10連休ではターミナルを全休にせずに対応した。今回のトライアルについては、効果、課題を分析しているところ。

これに加え、臨時貨物置場やストックヤードの新設、さらに道路の交通状況を配信するウェブカメラを

今年、開港78年目を迎えた東京港。東京都が港湾法による港湾管理者制度の下で港湾管理者となって69年目にあたる。1951年（昭和26年）に「特定重要港湾」の指定を受け、2010年には京浜港として国際コンテナ戦略港湾に選定された。1967年に品川コンテナふ頭が供用を開始、米船社、Matsonの改装コンテナ船、“Hawaiian Planter”（14,246DWT、464TEU）が寄港、翌68年に邦船初のコンテナ船、日本郵船の箱根丸（752TEU）が就航し、以来、東京港はコンテナ時代のフロントランナーの役割を担ってきた。東京港の2018年（平成30年）のコンテナ貨物取扱量（個数）は前年比1.6%増の457万TEU。平成の30年間で3.7倍に増やし、前年に引き続き、史上最高を更新、国内主要港湾でトップの座を維持している。現在、整備中の中央防波堤外側地区のY3が供用を開始すると、Y1～Y3だけで120万TEUの取扱量となり、取扱能力が大幅に強化される。東京都港湾局長の齋藤真人氏に東京港の現状と「第8次改訂港湾計画」に基づく整備、計画、19年度の政策・実務課題である物流機能の強化と効率化への取り組みなどについて聞いた。

ふ増設し、トラックドライバーがスマートフォンでリアルタイムの情報を見られるようにしていく。

荷主の皆さまにご理解・ご協力いただくことも大切で、今年2月の「東京港のつどい」をはじめ、業界団体向けの説明会等で積極的なPRを行っている。「東京2020大会開催時は貨物の引き取りが大変」という漠然とした不安を解消するためには、分かり易い説明が必要と考えている。これらの対策を実施し、その効果を分析し、本番に向けて万全の対策をとっていく。

東京港の機能強化とターミナル再編

東京港は、外貿コンテナふ頭の整備と道路ネットワークの強化、物流の効率化を三本柱として、増加するコンテナ貨物に対応していく。中央防波堤外側が供用を開始すると、Y1～Y3で計120万TEUの処理能力が確保でき、その後の取組と合わせ、東京港の抜本的な機能向上のきっかけとなる。

外貿コンテナふ頭の整備はY1が既に供用を開始、Y2（1バース、岸壁延長400m、水深16m、ガントリー3基、面積20ha）を2020年春までに供用を開始する目標で整備しており、予定通り進んでいる。Y2は近接する羽田空港の高さ制限に適合するため日本初のシャトルブーム式コンテナクレーンを導入している。アウトリーチ63m（22列）、1.4万TEU級の大型船に対応し、想定される最大規模の地震動（レ

ベル2地震動）に耐える免震機構を備える。Y2供用後は青海コンテナふ頭の取扱い貨物の一部を移転させるなど、借受者にもご協力をいただき、東京2020大会のための対策にも結び付くよう取り組んでいく。

さらに中長期の取組としては、事業中のY3（岸壁延長400m、水深16～16.5m、面積25ha）の整備を計画通り進め、あわせて青海コンテナふ頭と大井コンテナふ頭の再編に取り掛かる。青海の再編にあたっては、荷役機械の更新やヤード仕様の変更などにより取扱能力を強化する。この他にも、車両待機場の整備（青海、中防外側、大井地区）、バンプール、シャーシープールの整備、24時間利用可能なコンテナの一時保管場所（ストックヤード）の整備などに取り組む、物流の効率化を図っている。

このように、東京港は限られた用地を有効活用して機能の拡張に取り組んできた長い歴史がある。今後も貨物の増加に対応できる港湾機能の強化を図っていくためには、関係業界、団体との連携が不可欠であり、東京2020大会開催を契機に東京港がさらに役に立つ港となるよう、関係者とともに取り組んでいきたい。

拡充が進む東京港の道路ネットワーク

東京港の取扱貨物量は平成の30年間で3.7倍になったが、道路は貨物量の増加に十分には対応できていない。東京港は市街地と近い

ので、道路を開設するにも用地が少なく、すぐに過密市街地にあたってしまうなど、地形的にも制約があるが、可能な限り効率的に整備していく。

現在建設中の、臨港道路南北線は、東京2020大会開催中は関係車両の輸送ルートとなるが、その後は南北方向の二つ目の幹線として、中防外側に建設される外貿コンテナふ頭Y1～Y3の貨物輸送に大きな役割を果たす道路となる。また、東京港トンネル一般道路部である国道357号線の東行きが来月に供用開始する予定であり、トンネル部分が双方向で開通する。これらの道路整備により、東京港における南北方向と東西方向の道路ネットワークが拡充



され、物流機能の強化が図られる。

東京国際クルーズターミナル

東京港の新たな顔として期待が高まっているのが、現在建設中の東京国際クルーズターミナルである。来年7月14日に開業し、Royal Caribbean International社の“Spectrum of the Seas”（約16.9万GT、乗客定員4,246名、2019年就航）が第1船として寄港する。2020年の稼働日数は約半年間で50隻ほどの寄港が決まっている。21年のバース予約も好調であり秋シーズンはこれから予約が本格的に入るの、できれば100隻程度の寄港を目指したい。東京港に大型客船ターミナルができることはクルーズ業界に相当なインパクトで迎えられている。20年、21年の2年間で、スタートアップ効果をはっきり示して、それを定着させることを狙いたい。来年秋季は“Queen Elizabeth”（Cunard Line 運航）が新た

なターミナルに初寄港する。QEは21年春も5回の寄港が決まっている。観光シーズンの春秋の来航を定着させることを目指している。

アジアから日本近海をめぐるクルーズは、近年、各船会社が新船を投入するなど活況を呈している。このトレンドをしっかりと掴み、東京国際クルーズターミナルが首都圏の海の玄関口となるよう取り組んでいきたい。そのため客船の誘致に加え、ターミナルのオペレーションをしっかりと組み立てることが重要だ。船会社が寄港地を選択する際、下船してスムーズに観光地に行けることを重視している。最大4,000～5,000人規模の乗下船者のC I Qの円滑な実施、交通手段へのスムーズな誘導について事前訓練を徹底し、お客様にも船会社にも、「また来たい東京港」と思ってもらえるよう取り組んでいく。「東京港の新たな顔」に期待して欲しい。

京浜海運貨物取扱同業会

- 会長 石黒明博
副会長 富田泰史
副会長 矢吹欣一郎
副会長 大宮司典夫
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 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 石川一彦

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

東京港コンテナターミナル（現況）

Table with 6 columns: Terminal Name, Berths, Quay Length, Water Depth, Yard Area, Cranes. Rows include Minami-Kai, Aomori, Ohtsuka, and Chubu Kai (Y1).

東京都の2019年度港湾局予算案、一般会計1,299億円

中防外側外貿CTや臨港道路南北線など整備



東京都港湾局

推進するために、海岸保全施設整備費用には176億9,700万円を計上し水門や排水機場、防潮堤の耐震対策などを推進。また、港湾施設などの防災力向上のために27億1,500万円を計上し、岸壁、橋梁、などの耐震強化及び道路の無電柱化を推進する。

島しょ地域における生活と産業を支える機能の拡充では島しょ地域における生活と産業を支える機能の拡充をはかり、港湾、漁港、空港の整備、航路・航空路運賃補助や航空機事故被害者生活再建支援制度のための島しょ港湾整備に210億6,600万円、津波避難施設、

臨海地域開発事業にも307億円

また東京臨海地域まちづくりを着実に推進するための臨海地域開発事業には24.6%増の307億2,900万円を計上、広域基盤施設整備、土地造成、域内基盤整備な



東京都港湾局

東京都の2019年度の一般会計予算規模は、2020年の東京オリンピックパラリンピックへの準備を控え、前年比5.9%増の7兆4,610億円と過去最大となった。港湾局の一般会計が前年度予算比5.6%増の1,298.55億円、臨海地域開発事業会計は、埋立地の開発を促進するための護岸改修や道路・橋梁など既存の都市基盤施設を改修する。また臨海副都心地域では区画道路、公園、緑地などの都市基盤施設の整備を推進するため、57.7%減の228.56億円、港湾事業会計は逆に98.9%増やして93.93億円を計上した。

海副都心の居心地の良いまちづくりを推進する。地震・津波・高潮対策を

2019年度の主要事業は、東京港の機能強化に向けた取り組みの推進として外貿埠頭整備に54億800万円を計上し、船舶の大型化や外貿コンテナ取扱量増大と船舶の大型化に対応、中央防波堤外側地域のコンテナターミナルを整備、また着岸する船舶の航行安全を図るため、水深16mまで航路を浚渫する。さらに円滑な物流ネットワークの整備として290億9,100万円を投入し、物流機能の強化をはかり、埠頭の整備に合わせ臨港道路中防外1号線、3号線、5号線の道路建設や、中貿外1号線、3号線の雨水管敷設工事を実施し、物流円滑化に向けた取り組みなどを推進する。並びに客船誘致の促進に86億9,600万円を投入し、近年のクルーズ需要の増大と客船の大型化を踏まえ、臨海副都心地域に世界最大級の客船にも対応可能な新埠頭を整備し誘致を促進する。

配慮した緑地などを整備するほか、廃棄物処理場建設・汚泥浚渫などで157億4,300万円を計上し新海面処分場埋め立て地で新ブロックの護岸整備を推進するほか、江東地区、芝浦地区、硬軟地区の運河で、汚泥除去のため作業を実施する。さらに舟運の活性化、水辺の賑わい・魅力の向上へ向けた水上交通ネットワークの充実には11億900万円を投入、水辺に立地する観光資源などを結ぶ水上交通ネットワークの形成や魅力的な水辺空間の創出にも取り組んでいく。

臨海地開発のさらなる推進を目指し、臨海副都心整備には臨海地域開発事業会計から76億7,500万円を充て、広域道路整備費用や臨海副都心地域の都市基盤整備に取り組むほか、臨海副都心の居心地の良いまちづくりのために31億4,400万円を計上、遮熱性舗装の整備や海上公園へのミストの設置など夏場の暑さ対策、りんかい線駅前広場の改修や多様な来訪者の受け入れ環境整備に取り組むなど、臨

緑があふれ親水性豊かな港の実現に向け、海上公園整備に67億1,800万円を投入、自然環境保全や景観に



「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/>

東京港の将来像

2020年代後半までに外貿コンテナ560万TEU

クルーズ、フェリー旅客700万人へ

2014年9月に策定された東京港第8次改訂港湾計画では、2020年代後半の目標達成を想定し、港湾機能と都市機能を有機的に結合させ「世界に誇る都市型総合港湾・東京港」を創造し、魅力ある国際港湾として世界へ発信することを目標に定め、年間の取り扱い貨物量を、外貿貨物が6,880万トン、うちコンテナ貨物が6,620万トン・個数ベースで560万TEU、内貿貨物は3,950万トン、コンテナが50万トンと、合計で1億830万トン・610万TEUまで伸ばすほか、クルーズ船、フェリーによる船舶乗降旅客数を700万人まで伸ばすことを目標にしている。

貨物量増と観光、防災、環境を両立させるため都は5項目の取り組みを定め、計画の実現を図っている。

- ①産業の国際競争力強化と首都圏の生活関連物資を迅速、確実に調達できる港を整備するため、物流機能を再構築し、円滑な交通ネットワークを確保、世界とつながる国際貿易拠点港を目指す。
- ②国際会議、展示会など(MICE)と国際観光拠点機能を強化し、大型クルーズ客船の誘致を促進、また海上交通ネットワークを拡充し、世界から人が訪れる国際観光港湾へ成長する。
- ③良質な環境形成に向けた緑地整備、自然環境

再生をはかるとともに、都市活動を支える廃棄物処理場の整備や人とみなと・海とのつながりの充実、環境負荷の少ないみなとの実現を通し「世界をリードする環境先進港湾」を目指す。

- ④2020年に開催されるオリンピック・パラリンピックを契機にあらたな競技施設が整備されるため、大会終了後は「スポーツ都市東京」を体現する地区として将来に引き継ぐ。
- ⑤世界に誇れる安全安心なベイエリアを目指し、耐震強化岸壁、背後オープンスペースの拡充、津波・高潮対策の推進をはじめとした予防保全型維持管理を推進していく。

具体的には、まずコン



テナ貨物の取扱量増のため、品川コンテナ埠頭の老朽化対策と物流機能強化し、岸壁を550m延長し2バース追加、また水深11mまで浚渫する。また大井コンテナ埠頭では15万dwtクラスの大型コンテナ船への対応力を強化するた

め、岸壁機能を強化するとともに大井水産物埠頭を用途変更しコンテナ埠頭化することで岸壁を400m延長し1バース追加、水深も15~16mまで増深する。さらに青海コンテナ埠頭も船舶大型化への対応と岸壁機能の強化をはかり、A2ターミナルは10dwt型船、A3・4は15万dwt型船に対応できるよう

整備するとともに機能の一部を中央防波堤外側地区と新海面コンテナ埠頭へ移転・再編する。

中防外、新海面コンテナ埠頭の整備と岸壁機能を強化するとともに、新たな岸壁の利用効率向上のため、将来的に新たなコンテナ埠頭の開発も構想する。

「東京ベイエリアビジョン」策定し 2020年後の将来像を模索

また、東京都の政策企画局、都市整備局、港湾局はこのほど東京2020大会後を見据え東京、ひいては日本の今後の成長を牽引するベイエリアの将来像を描くため「東京ベイエリアビジョン」(仮称)を2019年末までに策定すると発表した。

これまでの個別計画の枠を超えた総合的なビジョンとして策定し、次世代のまちづくりのモデルとなる、世界を見据えた将来像を示し、東京および日本の成長戦略につながるというのが策定の狙い。

ビジョンの基本コンセプトは、東京と日本の今後の成長を創り出す場として東京ベイエリアを世界

に発信/東京ベイエリアを鳥の目で俯瞰し各地域の特色をより活かす/官民連携のもと次世代を担う若手の視点や自由な発想を活かす、の3点。

陸海空ビジョンでリニア中央新幹線27年開業の品川、空港アクセス線の羽田、20年開業の東京国際クルーズターミナルなど「陸海空の結節点：東京の玄関」として、築地の新たなブランド創出・交流拠点、晴海の環境先進都市のモデルケース、豊洲市場の賑わいを活かすほか、有明はスポーツとイベントで賑わうまち、台場はアーバン・ウォーターフロント、青海はリゾートイノベーション、海の森とエリア設定する。

EVERGREEN GROUP

e-Doc No. Service Mode Company Name Allow Partial Load Contact Person Contract Party Telephone Service Contract Place of Receipt i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party Telephone i-B/L Carrier Contact Office Service Type Carrier Contact Office Telephone Cargo Ready Date Service Mode i-B/L Allow Partial Load Cargo Ready Date e-Doc No. B/L No. Telephone Carrier Contact Office Telephone Service Mode Contract Party i-B/L Issue Place Service Type Place of Receipt Cargo Ready Date Service Mode Contract Person Place of Receipt i-Dispatch e-Doc No. Place of Delivery Carrier Contact Office B/L Issue Place Service Mode Contract Party i-B/L Issue Place Service Mode Contract Party i-B/L Issue Place Telephone Cargo Ready Date Service Mode Contract Person B/L No. Telephone Contract Party Office Telephone Service Contract i-B/L Service Contract Contract Party i-Dispatch e-Doc No. Contract Party e-Doc No. Carrier Contact Office e-Doc No. i-Dispatch B/L No. B/L Issue Place Place of Delivery Service Contract i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party i-Dispatch e-Doc No. B/L No. Contract Party e-Doc No. Telephone Company Name i-B/L Allow Partial Load Allow Partial Load Carrier Contact Office Cargo Ready Date Telephone Company Name i-Dispatch Company Name B/L Issue Place Contract Party Service Contract B/L No.

Evergreen i-B/L, i-Dispatch

Ever Innovative, Ever Efficient, Ever Reliable

エバーグリーン ポータルサイト ShipmentLinkの革新的な新サービス
電子B/L「i-B/L」と貿易関連書類の電子化「i-Dispatch」が
ペーパーレス化と業務効率化をお手伝いいたします。



Dedicated to Enriching Your Life
EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

総合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 Transport & Terminal Co., Ltd.

代表取締役社長 岡田 幸重



- 東京本社
03(3642)3255
- 品川営業所
03(3474)9222
- 海外法人 PT.DAIICHI KOUN INDONESIA (インドネシア/スラバヤ)
DAIICHI KOUN (THAILAND) CO., LTD (タイ/バンコック)
Website: http://www.daiichi-koun.com

- 横浜支店
045(201)0825
- 大井営業所
03(5492)7443

- 松山支店
089(979)4490
- 海外駐在事務所
(ベトナム/ダナン・韓国/釜山)

東京2020年大会まであと1年

港湾部における物流対策6本の柱

東京2020年大会（オリンピック・パラリンピック）における五輪対策と円滑な物流維持に向け、東京都のオリンピック・パラリンピック準備局輸送課ではロンドン五輪と同じ方式で、交通需要抑制・分散・平準化をする交通需要マネジメント（TDM）と道路状況に応じて交通の需給関係を高度に運用管理する交通システムマネジメント（TSM）、鉄道などの安全で円滑な輸送を行う公共交通輸送マネジメントの3つの取り組みにより物流硬直を防ぐ。

道路交通では平日の15%程度交通量減少（休日並み）を計画し、継続的に一般交通を抑制し交通量全体を大会前の10%程度減少とするとともに、部分的にはいっそうの分散・抑制を図るといふ。

一方、東京都港湾局は物流円滑化維持のため、6項目の取り組みを策定し、港湾物流確保を図る。

東京大会では競技エリアと港湾エリアが近接し、大会関係車両と港湾物流車両の走行ルートが一部重複（大会関係車両約6,000台が往来と試算）、円滑な道路交通を確保するためには平日の交通量を15%減らすことが必要になる。

そのため港湾局は、新たなコンテナターミナルの使用開始、24時間利用可能な一時保管場所の増設、臨海道路のWebカメラの増設、

臨海部混雑マップの提供、船舶利用促進（フィーダー・はしけ補助）、特設ホームページの開設の6項目の取り組みを策定、推進していく方針を示している。

新たなコンテナターミナルの使用開始

2019年度中に中央防波堤外側コンテナ埠頭のY2ターミナルの供用を開始し、特

に混雑が著しい青海コンテナ埠頭の取扱貨物の一部を移転することで、青海コンテナ埠頭周辺を走るトレーラーの削減を図る。

24時間利用可能な一時保管場所の増設

コンテナ埠頭近くに24時間利用可能な貨物の一時保管場所を設け、道路が空いている早朝・夜間の貨物の

ストックヤードの運用イメージ<輸入貨物の場合>



搬出入を促進し、夕方に集中する港湾関係車両の分散化を図る。港湾局は今年夏にトライアルを実施効果を検証する計画だ。

臨海部道路のWebカメラ増設

トラックドライバー向けに埠頭周辺の交通状況をリアルタイムで配信しているWebカメラを、現在の設置台数の1.5倍へ増設し、特に混雑の予想される交差点に設置することで、混雑している道路・時間帯を避けたトラックの走行を促進する。

臨海部混雑マップの提供

臨海部の主要道路ごとの日別・時間別の混雑予測を公表し混雑している道路・時間帯を避けたトラックの走行を促進する。



フィーダー、はしけなど船舶利用の促進

補助事業の実施により内航フィーダー船、コンテナバージ輸送への転換を推進する。東京港を利用した船舶運航事業者やはしけ横持輸送を依頼した荷主などに1FEUごとに補助金を交付することで都内を走行するトラック車両の減少を促進する。

港湾局特設ホームページの開設

特設サイトを設け、最新のゲートオープン情報、大会関連情報、Webカメラ、混雑マップなどのコンテンツを掲載し、TDMに必要な情報を一元的に発信するとしている。

これらの対策と並行して港湾局は東京港を利用する荷主・運送業者へ交通量の抑制・分

散化を呼び掛けている。具体的には大会期間中の貨物量を減らすため、輸出入タイミングの変更やコンテナターミナルからの輸入貨物の早期引き取りなどを求めていくほか、早朝・夜間の輸送、荷受け・荷出し時間の変更、フィーダー船の活用など時間やルートを変更するなど「減らす・変える」への協力を求めていく。

また大会開催時のTDMに向けた取り組みの一環で4

月24日～26日と5月7日～9日の計6日間、東京港の全コンテナターミナルのゲートオープン時間を拡大する取り組みを実施し、ターミナルでの貨物搬入出時間を拡大し効果を検証した。具体的には、実施期間中の早朝が7時30分～8時30分の1時間、夜間は16時30分～19時30分の3時間ゲートオープン時間を拡大し、早朝・夜間のコンテナ搬出入を促すとしている。

ストックヤード設置予定エリア



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

代表取締役会長 鈴江 孝裕
代表取締役社長 田留 晏

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
東京本社 〒105-0004 東京都港区新橋1丁目11番7号
TEL.03-3575-8230(代) FAX.03-3575-8231
<https://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。

ケイヒン www.keihin.co.jp

2018年の外貨コンテナ取り扱い量過去最高

東京港 輸出入とも増加し457万TEU

東京都港湾局が発表した2018年の東京港の港勢（速報値）は、外貨貨物量が前年比0.6%減の4,982万8,000トンで、うち輸出は1.6%減の1,328万9,000トン、輸入も0.2%減の3,653万9,000トンだった。コンテナ貨物は0.3%減の4,798万4,000トン、一方、個数ベースで1.6%増の457万795TEUと過去最高を記録した。

コンテナ貨物のうち輸入が重量ベースで前年比横ばいの3,521万4,000トン、個数ベースで1.1%増の245万3,332TEU、輸出が1.6%減の1,277万トン、2.1%増の211万7,463TEUと個数ベースではいずれもプラスだった。

総貿易額は0.7%増の17兆6,915.12億円で、輸出額が3.0%増の6兆394.88億円、輸入額は0.4%減の11兆6,520.24億円だった。

内貨貨物は2.6%増の4,171万6,000トンで、うち移出が廃土砂、再利用資材などが減少し0.3%減の1,575万1,000トン、移入は完成車、セメントなどが増加し4.4%増の2,596万4,000トンだった。

年間の寄港船隻数は3.3%増の2万4,375隻で、う

ち外航船が5,478隻、内航船は3.6%増の1万8,249隻といずれも増加し、外航船のうちフルコンテナ船は

いは1.0%増の88万9,159トン、6位のオランダが7.4%増の55万5,357TEU、7位のマレーシアは38.3%増と2ケタプラスを記録した。一方、首位の中国向けは7.9%減の362万834トン、4位の台湾が11.4%減の62万5,111トン、5位のベトナムも10%減の55万7,756トンと前年割れだった。

輸出は上位主要国がほ

● 取扱貨物量

	30年速報値	前年実績	前年比
総数	91,543 千トン	90,780 千トン	100.8%
輸出	29,040 千トン	29,300 千トン	99.1%
輸入*	62,503 千トン	61,480 千トン	101.7%
外貨貨物	49,828 千トン	50,116 千トン	99.4%
輸出	13,289 千トン	13,509 千トン	98.4%
輸入	36,539 千トン	36,608 千トン	99.8%
内貨貨物	41,716 千トン	40,664 千トン	102.6%
移出	15,751 千トン	15,792 千トン	99.7%
移入	25,964 千トン	24,872 千トン	104.4%

*過去最高

2.0%増の4,924隻、総トンベースでも1億2,766万6,626総トンと3.6%増加した。

外貨コンテナの主要国別取扱量（トン数ベース）は輸入が、米国、タイ、オランダ向けなどが好調で、2位の米国が1.3%増の284万1,018トン、3位のタ

は前年並みで推移し、首位の中国が0.9%減の1,529万9,750トン、2位の米国は0.2%増の418万2,500トン、3位のタイが4.1%増の243万1,720トン、4位のベトナムは5.7%増の201万2,633トンだったが、5位の台湾は25.6%増の145万7,610トン



東京都港湾局

と好調だった。

外貨貨物を品目別に見ると、輸出の16.4%を占める首位の再利用資材が9.6%減の217万3,069TEUと落ち込んだが、その他はほぼ前年並みを維持し、2位の産業機械が1.2%増の195万3,004トン、その他の化学工業品も0.1%増の182万3,146トン、自動車部品は8.8%増の161万295トンと好調だった。

輸入は首位が衣服身の回り品、履物で1.9%増の470万4,143トン、2位の電気機械が2.0%増の321万2,151トン、3位の製造食品も2.4%増の255万

7,398トンとほぼ前年並みで推移した。

● 外貨コンテナ貨物

	30年速報値	前年実績	前年比
貨物量	47,984 千トン	48,152 千トン	99.7%
輸出	12,770 千トン	12,950 千トン	98.6%
輸入*	35,214 千トン	35,202 千トン	100.0%
個数	4,570,795 TEU	4,500,302 TEU	101.6%
(実入・空の計) 輸出*	2,117,463 TEU	2,074,794 TEU	102.1%
輸入*	2,453,332 TEU	2,425,508 TEU	101.1%

*過去最高

● 入港船舶

	30年速報値	前年実績	前年比
隻数	24,375 隻	23,604 隻	103.3%
総トン数	183,112 千総トン	174,746 千総トン	104.8%

*過去最高

関東地方整備局の19年度事業

引き続き中防外事業を推進、臨港道路海底トンネル整備

関東地方整備局東京港湾事務所が4月に発表した2019年度の事業概要では、東京港におけるコンテナターミナルの能力不足の解消、基幹航路におけるコンテナ船の大型化、交通量の増加に対応し、円滑な物流を確保するため事業費350億6,000億円を投入し東京港中防波堤外側地区国際海上

コンテナターミナル整備事業を推進する。

同時事業では中央防波堤外側地区に水深16mの耐震強化岸壁を有するコンテナターミナル及び中央防波堤地区と有明側を結ぶ臨港道路（南北線）の整備を進めており、今年度は臨港道路の海底トンネルの築造などを実施する。

この完成により東京港のコンテナ取扱能力が向上でき、大井地区などの既存のコンテナターミナルの渋滞解消が図れるほか、大型コンテナ船による効率的な輸送が可能になり、物流コスト低減にも寄与する。また耐震強化岸壁とすることで震災時にも物流機能を維持することができる。

また交通インフラでは、港内の埠頭間交通が円滑化し、東京港と背後圏のアクセスが向上するほか、都市機能が集中しているお台場などの臨海副都心に流入していた都市交通と港湾物流交通を分散、臨海副都心部の交通混雑と沿道環境の改善が期待される。



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 若山 孝 光
- 事務局長 近田 毅 彦

〒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) 2 1 5 1
FAX 03 (5444) 0 8 6 6

東京港港湾運送事業協同組合

- 理事長 中山 正 男
- 副理事長 松川 一 裕
- 専務理事 江津 定 年

〒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

物流、臨海エリアにおけるサービスを高め 都市型総合港湾の「東京港モデル」を確立し世界に発信

東京港は首都圏4,000万人の生活や産業を支える一大物流拠点としての機能を有し、外貿コンテナ取扱量は日本最大。2018年（1～12月）に前年比1.6%増の457万TEUと前年に引き続き、過去最高を更新した。京浜港や国内港湾の在り方について産業界からは、最先端技術の利活用で物流業の労働環境改善と魅力の向上、国内外における強靱な物流ネットワークの構築、貿易手続きのデジタル化、改善などでシームレスなグローバル物流の実現などを、国（国土交通省）からは「世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現」が求められ、提言されている。東京港埠頭株式会社においては、今年度「第4期中期経営計画」の最終年度となるが、収益、インフラ整備等の進捗状況は順調で、東京都の第8次改訂港湾計画に掲げられた「平成30年後半の外貿埠頭の取扱量、610万TEU（内貿を含む）」を見据え、生産性の向上や新しい都市型総合港湾を目指している。東京港で埠頭事業等を実施する東京港埠頭株式会社の平野裕司社長に生産性向上や東京港の目指す姿について聞いた。

求められる生産性の向上について

コンテナターミナルにおける「生産性」あるいは「効率性の向上」は一定のコンテナヤードからどれだけのコンテナを取り扱えるか、という捉え方をしている。

「生産性」の一つの指標として、平成28年度の外貿埠頭の年間コンテナ取扱量を面積あたり（万TEU/ha）で見ると、東京港の2.78に対し、他の国内主要港の平均値は、1.48となっており、東京港は他港の数値を上回っている。このような数字を基に、ターミナルの生産性と、AIや自動化とをどう関連付けるのか、という問題提起が必要なのではないか。

東京港は自動化という観点からは、先進的ではないが、将来、少子高齢化の影響が港湾労働分野にも及ぶのは明白で、自動化に目をつぶってはいけない。しかしながら、単位当たりの取扱量で捉えると、東京港の生産性は現在でも非常に高

いと言えるだろう。また、ガントリークレーンの1時間あたりの取扱量で見ても、東京港は、横浜港などと同様、世界的に見ても既に高水準であり、生産性、効率性は決して低くない。こうした現状を踏まえて、自動化をどのように検討していくか、との問題意識を持っている。

自動化メリットの受益者は誰か

自動化のメリットは、効率性、安全性と環境対策の三点だと認識している。効率性は時間当たりの取扱量を指すのではなく、一般的に単位当たりの面積で、いかに効率よくコンテナを取り扱うかがメリットであると言われ、東京港もコンテナヤードは逼迫した状態にあるため、これを目指していかななくてはならない。

一般論だが、自動化のメリットは何なのか、自動化による受益者は誰になるのか、その上で、受益者は自

動化に必要な莫大なコストを負担するのか、そこをまずは考える必要がある。誰が自動化に対する投資コストを負担するのか、海外を見ても答えはない。自動化、AI化によるコストは高額であり、ランニングコストとして発生する金利も誰が負担するのか。こうした費用負担の在り方についても議論していく必要がある。その際に、受益者負担の根拠となるビッグデータなどデータそのものの客観性が重要だとも思っている。

外貿取扱量560万TEUを見据えた物流機能の充実へ

我々は港としての公共性と事業性の確保が重要だという認識の下、会社を経営しており、我々の当面の目標の一つは2年前に策定した東京港埠頭株式会社の第4期中期経営計画の達成だ。民営化して11年が経ち、現計画（3年）の2年目が過ぎたが、事業は軌道に乗っており、順調に推移している。

もう一つの目標は、平成26年に策定された第8次改訂港湾計画における平成30年代後半の外貿埠頭取扱量560万TEU、または内貿を加えた取扱量610万TEUを見据えた物流機能の充実だ。

東京港には、中央防波堤外側コンテナターミナル、Y1が供用開始した2017年以前は、外貿コンテナターミナルが15バースあり、総面積は152万㎡だった。今年度中の2020年に供用を開始するY2とY1との面積を合わせると約30万㎡で、総面積が約20%増える計算だ。こうしたY1、Y2の供用開始によって560万～610万TEUの取扱いが具体化の域に入ってきたと言えるだろう。

グローバルSCMへのロードマップ

サプライチェーンマネージメント（SCM）の課題はリードタイムの短縮、在庫削減、カスタマーサービスの維持の三つに集約される。

リードタイムの短縮がなぜ顧客である荷主にとって大切なのかというと、製造業の場合、リードタイムは3カ月程度。その意味は3カ月後の販売予測に基づいて生産を始めるが、これが非常に難しい。そのため、メーカーではリードタイムを短縮したいと考える。時間を短縮できるほど販売予測の精度が増す。だが、精緻な需要予測は難しく、永遠の課題だ。コストがかかるため、メーカーは在庫を極力削減したい。金利も海上運賃や港湾のコストなどとは比較できないほど大きい。

カスタマーサービスという点では、荷主からすると、顧客から依頼があったときに「商品が無い」と言うのが一番恐れることなのだが、こうしたリードタイムの短縮、在庫削減、欠品を無くす、という三つを同時に満足するのは非常に困難だ。

リードタイムの短縮は、製販（メーカーで言う販売予測）が正確であれば、在庫を極限まで減らしても品切れは無い。「在庫をいくら持っても良い」のであれば製販が不正確であっても品切れはない。「品切れがあっても良い。お客さんに待って貰えば良い」のであれば製販が不正確でも在庫



は減らせる。このように三点が矛盾することがポイントである。

こうしたSCMの課題の三つを同時に満足させることは困難であっても、満足に近づけるために港はどのような機能を持てば良いのか、という点、港は、多頻度、小口化、定時性、の三つを同時に満足させる港であることがSCM時代の港の役割であり、港湾作業の自動化、IoTやビッグデータ活用はそのための道具だ。

世界有数の海運会社のトップからは、現在以上の大型化に否定的な意見も出ており、荷主が志向するSCMで求められる「多頻度、小口化」は船型の大型化とは逆行しているため、大型化対応の港やターミナルを造って良いのか、と疑問を持つ識者が多い。こうした点も踏まえて、東京港は利用者の声にしっかりと耳を傾けながら、地に足をつけて現実的に対応していきたい。

オリ・パラ時の渋滞は「交通整理と規制」で対応

港頭地区の渋滞は重大な問題だ。オリンピック・パラリンピック時の渋滞も大きな課題だが、オリ・パラ時の対策は基本的には一過性の対策であり、これまでの開催都市でも経験しているように、時差出勤など、「交通整理と交通規制」しか解決の方法はないのではないか。

港の種類は大きく分けて三つある。一つは、輸出貨物が多い輸出超過型港湾。これは中国やベトナム、インドネシアなどの東南アジア諸港など新興工業国の港湾である。二つ目は、トランシップ貨物中心のシンガポールなど貨物通過型港湾。この型の港湾は道路の渋滞などは起きづらい。三つ目は、輸入貨物が多い輸入超過型港湾で、経済が成熟した先進国の港湾である東京港、ニューヨーク/ニュージャージー港、ロサンゼルス/ロングビーチ港、アントワープ港、ロッテルダム港などで、殆どが東京と同様に道路渋滞問

題に直面している。こうした東京港と類似する港において、渋滞問題を解決しつつある例もあるため、こうした港湾の取組事例をも参考にしていきたい。

渋滞の原因と解決法

輸入港湾がなぜ渋滞問題に直面するかというと、受け取る側の要求が多様化しているからだ。宅配便もそうだが、送り手側のトラブルは殆ど聞いた事がない。受け取る側が「朝はダメ」「夜はダメ」「今すぐデリバリーして」と様々な事を要求する。要求が多様化した結果、何が起るかということ、朝の通勤時のラッシュアワーと同じで、特定の時間帯にピークが発生し、平準化が難しくなる。これを解決する方法の一つとして、予約制の導入が有効な方法の一つだと認識している。

この多様化する要求に対しては、各ステークホルダーが共通の問題意識を持ち、渋滞を自分の問題として取り組んでいくことが重要であり、それぞれが譲歩しつつもメリットを享受し、納得できる仕組みを確立しないと解決できないと考える。最終的にはトラック運転手にストレスを感じさせない港湾を目指していきたい。

「東京港モデル」を世界に

東京は政治・行政の中心が永田町・霞が関、金融・経済は大手町、丸の内、日本橋の界隈、商業・エンターテインメントは銀座、と様々な都市機能が近接している。東京港は、近接した都市機能と調和を図りながら、港湾物流機能を担っていかなければならない。これを我々の言葉で言うと「都市型総合港湾」であり、世界でも類を見ない。

NY/NJ港はかつて、ブルックリン、マンハッタンに港があったが、いまではニュージャージーに移り、機能が分散している。東京港は都市型総合港湾として物流、環境、臨海サービスを含めてそれぞれの機能を高めつつ「東京港モデル」を確立、世界に発信していく。

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

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

大型客船誘致へ新クルーズターミナル

東京臨海副都心の新たなランドマークに

2020年7月に第1船

2018年の訪日外国人旅行者数は、前年比8.7%増の3119万2千人となり、過去最高を記録、政府は2020年に4,000万人、2030年に6,000万人を目標値に掲げる。訪日クルーズ客も2018年は244.6万人、クルーズ船の寄港回数は前年比5.9%増の2,928回となり過去最多を記録した。北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長、クルーズ船の寄港を生かした地方創生を図るため、大型クルーズ船の誘致を企図した港湾整備も進んでおり、東京港も東京2020年オリパラを踏まえ、有明-船の科学館そばに2020年6月末の

完成に向けて新客船ターミナル、「東京国際クルーズターミナル」(Tokyo International Cruise Terminal)を建設中。2018年7月にはゆりかもめの新駅名を「東京国際クルーズターミナル」駅に改称を決めた。

世界最大のクルーズ客船“Oasis of the Seas”などの大型客船が橋げた下52mのレインボーブリッジを通過できない現状を打破するため橋の影響を受けない水深11.5m、岸壁延長430mの1パースと4階建て、延べ床面積1万9,000㎡で、CIQエリア、チェックインカウンター、多目的室、VIPルーム、送迎デッキを備え、クルーズ客を365日受け入れ

可能なターミナルビルで構成、臨海副都心の新たなランドマーク的存在となる。

受け入れ施設の確保と並行して、客船インセンティブ(入港料・岸壁使用料などの減免)、東京湾等旅客誘致促進補助制度などの導入やシンボルマークの作成、海外コンベンションへの参加を積極化し、客船運航船社や代理店を含む国内外の業界関係者の誘致活動を急ピッチで展開している。2019年2月14日には東京国際クルーズターミナル第1船入港に係る覚書をロイヤル・カリビアン・インターナショナルと締結、2020年7月14日に第1船として“Spectrum of the Seas”

(16万8,666総トン、乗客定員4,246人)を迎えることが決まった。

都の「2020年に向けた実行プラン」では東京港の港湾機能強化とともに環境/クルーズを盛り、2020年の東京港へのクルーズ客船入港数を2017年の33回から2013年度比約2.5倍の113回、クルーズ利用客を2017年の3万2,235人から21万人へ2013年度比約6倍へ増加を目指している。

今年上期は7隻・11回

2018年は4月にコスタクルーズ(伊)の“Costa Neoromantica”(5万7,150総トン、乗客定員1,800人)が晴海埠頭に入港、合計20本の東京発着クルーズを展開したをはじめ、5月にシルバリー・クルーズ(モナコ)の“Silver Shadow”(2万8,258総トン、乗客定員



382人)が初入港、9月に小さな船での贅沢な船旅経験を提供するウィンドスター・クルーズ(米国)の“Star Legend”(9,975総トン、乗客定員212人)が晴海埠頭に初入港した。

2019年は3月2日にシルバリー・クルーズの“Silver Whisper”(2万258総トン、乗客定員388人)を皮切りに、5月12日の“Silver Muse”(4万791総トン、乗客定員597人)の寄港まで上期に“Star Legend”(9,961総トン、乗客定員254人)、“Insignia”(3万277総トン、乗客定員400人)、“Seven Seas

Mariner”(4万8,075総トン、乗客定員700人)、“Asuka II”(5万142総トン、乗客定員470人)、“Costa Venezia”(13万5,500総トン、乗客定員4,332人)の7隻が11回寄港。うち“Costa Venezia”と“Silver Muse”は2019年にクルーズが日本初寄港となった。

“Costa Venezia”は、2019年上期に東京への寄港が予定されているクルーズ客船の中では唯一総トン数10万トン超の船舶で、大井埠頭への寄港となり、その他の客船はすべて晴海埠頭に寄港している。

日本海事検定協会(NKCC)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。

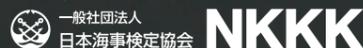
分析センターでは、輸出入貨物の品質分析を主な業務として行っている。取扱品目は、鉄鉱石、石炭、石油、化学品原料、

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、顧客の視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NKCC」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。



〒104-0032 東京都中央区八丁堀一丁目9番7号
TEL 03-3552-1241 FAX 03-3552-1260
<http://www.nkcc.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@nkcc.or.jp

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

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

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

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

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