

# 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>

Thursday, May 20, 2021

© 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

## 開港80周年

# 首都圏の生活と産業を支える日本最大のコンテナ港湾

日本の海上輸送の拠点として首都圏4,000万人の生活と産業を支えている東京港は今年、開港80周年を迎えた。開港は太平洋戦争前夜の1941年5月20日。東京港は戦後の日本の高度経済成長と、コンテナ海運の急速な拡大とともに発展してきた。日本最大の消費地、産業圏を背後に抱え、日本最大のコンテナ取扱量を誇る東京港は、首都に近接している世界でも珍しい港湾だ。それだけに、貨物をハンドリングする港湾地域の土地、面積に余裕があるわけではない一方、外資コンテナ貨物は拡大の一途をたどり、コンテナの処理能力と取扱量は常にせめぎ合いつつ、発展を遂げてきた。現在、中央防波堤外側に新規コンテナターミナルを整備しつつ、既存の青海ふ頭や大井ふ頭、品川ふ頭のコンテナターミナルの再整備を進めており、コンテナ処理能力拡大に向けたハード面の取り組みは止まらない。その一方で港湾における生産性向上、交通混雑緩和に向け、即効性のあるソフト面の対策も積極的に進めてきている。今夏開催予定の東京2020大会に向け、さらなる混雑解消対策に取り組んでおり、大会関係車両の流れと港湾物流とが両立できる体制を構築している。その一方で今年度、2040年代を見据えた長期的な視点で東京港を進化させるため、第9次改訂港湾計画の指針となる長期構想を取りまとめる予定で検討を進めている。その視線は開港100周年の先に向いており、東京港の方向性を定める重要な指針となる。

(写真は東京都港湾局提供)



港力（ミナトチカラ）の更なる飛躍に向けて、世界に誇る「都市型総合港湾・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 <https://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 古谷 ひろみ 氏

中央防波堤外側Y3コンテナターミナル早期整備に意欲

A3の種地を生かし青海ふ頭再編へ着手

一昨年3月に中央防波堤外側にY2コンテナターミナルが供用を開始しましたが、その後のY3整備とCT再編の進捗状況についてお聞かせください。

われわれとしてはY3については早期に整備していきたいと考えており、国に対して必要な財源の確保をお願いしているところだ。Y2の完成によって青海ふ頭のA3からY2に事業者が移転したことで、A3を種地として青海ふ頭の再編に着手したところで、空いたヤードを生かしてターミナルを拡張させつつ、青海公共ターミナルの岸壁の長さが拡大されることで、コンテナ船の大型化にも対応できるようになる。ヤード内の荷役方式も刷新し、コンテナの取扱能力も2倍になる予定で、徐々に再編に手をつけ始めている。

一中央防波堤外側地区については今期、国は航路と泊地の水深16mへのしゅんせつ工事を進める予定のようだ。さて、Y3以降の新たなコンテナターミナルの整備計画についてお聞かせください。例えば大井水産ふ頭のコンテナふ頭への転換についてはいかがでしょうか。

水産ふ頭そのものの移転が決まっているので、全体構成を見据えつつ大井ふ頭の再編を考えていく方針だ。品川ふ頭の再編及び増深(水深10m→11.5m)については、早期に進めたいと考えており、関係者と調整していく方針だ。また現在、東京港第9次改訂港湾計画の策定に向けた長期構想について、東京都港湾審議会にて検討部会を設置して検討を進めているところで、そこでの意見も参考にしながら、東京港の再編を進めていく方針だ。同部会がとりまとめた長期構想は年度内に知事へ答申する予定だ。東京港は天然の深い港ではないため、大型船対応の大水深バースの整備にはしゅんせつが必要となるが、市街地に至近で、生産地にも近いという東京港の

東京港では、中央防波堤外側地区に大型コンテナ船対応の大水深・高規格コンテナターミナルの整備を進めており、昨年供用を開始したY2に続き、Y3の整備を国と連携して進めている。また、青海ふ頭から中防外にターミナル機能の一部が移転したことで、青海ふ頭の再編も本格化しており、東京港のコンテナ処理能力拡大に向けたハード面の整備は着実に進んでいる。一方で、東京2020大会を契機に、港湾周辺の交通渋滞緩和に向けたソフト面の取り組みも加速しつつある。首都近接で、日本最大のコンテナ取扱量を誇る東京港では、将来に向けた長期構想の検討が進んでおり、年度内にとりまとめ、令和5年度に港湾計画が改訂される予定だ。東京都港湾局長の古谷ひろみ局長は、日本最大の都市・首都東京の「市街地に至近で、生産地にも近いという東京港の存在意義は大きい。東京港の将来を見据えたメッセージを発信したい」と語る。古谷局長に、コンテナターミナルの整備と再編の進捗状況、港頭地区の交通対策、環境にやさしい港づくり、アフターコロナへ期待が広がる東京国際クルーズターミナルなどについて聞いた。

存在意義は大きく、経済合理性もある港だと思う。新たな長期構想で東京港の将来を見据えたメッセージを発信したい。

世界的にコンテナ船の大型化が進む中、東京港の主軸ともいえるアジア近海航路の大型化も急速に進んでおり、受け入れるハードの

おける主な道路整備は一段落といったところだが、現在は南北線整備の効果検証を進めているところだ。また渋滞対策ではソフト面の取り組みも進めており、取扱貨物量が増加傾向にある中、待機車両が減少してきているのは、これら対策の効果表れている証左だ

大会関係車両が走行することとなり、東京港周辺の交通混雑への取り組み姿勢は変わりはない。荷主に対して貨物量を抑制する、貨物輸送の時期や時間帯、輸送ルート、輸送モードを変更するなど、大会時の円滑な港湾物流確保に向け「減らす」「変える」を要請している。東京港としても混雑緩和に向けハード・ソフト両面でさまざまな取り組みを進めており、コンテナターミナルの早朝ゲートオープンに加え、全国初の深夜ゲートオープンの実施に向け、港湾関係者の皆様に様々な面でご尽力いただいている。また、大会期間中に、港頭地区にストックヤードを4カ所設置する予定



だ。今後は、これらの知見を生かし、有効な対策については恒常的に継続していくことも検討していく。

一環境に配慮した港湾への取り組みも積極的に進めている。

国際的な環境対策にいち早く貢献するとともに、LNG燃料船の入港を促進することで国際競争力強化を図るため、LNGを燃料とする船舶とLNG燃料を供給する船舶に対し、入港料を免除するインセンティブ制度を4月1日から導入している。また環境インセンティブの目玉政策として、水素を燃料とする船舶に対しても、合わせて入港料を免除しており水素燃料船の早期就航を後押ししていく。さらにトラックから船舶や鉄道による輸送へとモーダルシフトの促進を図る、東京港物流効率化事業補助金制度を導入しているが、今期はさらに東京2020大会時の円滑な交通を確保するた

め、予算を増額している。物流業界におけるドライバー不足への対応、環境にやさしい取り組みを積極化する企業動向などによって、モーダルシフトに対する機運は盛り上がりつつあり、さまざまな課題解決につなげていきたい。

一昨年オープンした東京国際クルーズターミナルの今後の方向性についてお聞かせください。

世界のクルーズ業界は急速に発展してきたが、現在は新型コロナウイルス感染症の拡大で大きな影響を受けている。しかし、いずれ収束して船旅が本格的に再開した際には、東京国際クルーズターミナルが船旅の振興の拠点となることを期待している。現在は感染症対策に万全な体制で取り組み、安全・安心な施設提供を心がけるとともに、本格再開した際には、国内他港と連携し、誘致・PR活動を展開していく方針だ。



©東京都港湾局

対応を進めるとともに、貨物の増大にも対応する必要がある。2020年の東京港のコンテナ取扱量は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け頭打ちとなっているが、国内トップの取扱量は変わらない。港湾の拡張に制限のある東京港だが、貨物の処理能力がこれだけ高いのは、港湾に携わる個々の事業者の能力が高いことのあらわれだと考えている。

一東京都トラック協会の調査結果などによると、ここ数年、車両の待機時間が改善されつつあるが、東京都の進める渋滞対策についてお聞かせください。

昨年、中央防波堤地区と有明地区を結ぶ臨港道路南北線が開通し、市街地と中央防波堤を結ぶ道路が2ルート化された。港頭地区に

う。また、搬出入の事前予約制についても、港湾物流の関係者等と調整を進めてきており、今年度は導入に向けた実証事業を進めていくこととなっている。その一方で、東京都はICT(情報通信技術)を活用した東京港の物流効率化などに資する民間事業者の実証的な取り組みを支援する「東京港ICT活用促進事業」を今年度からスタートしている。

一いよいよオリンピック・パラリンピック東京2020大会が今夏開催される予定だが、港湾周辺物流の取り組みをお聞かせください。

今回の大会は新型コロナウイルス感染症拡大予防のため外国からの観客は受け入れない方針だが、選手や大会関係者がバスや乗用車を使用するなど、相当数の

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 飯塚利信
副会長 早川正雄

〒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 降幡幸朋

〒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 早川正雄
副理事長 中村光雅
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

# 中央防波堤外側Y3バース早期完成目指す

## 青海ふ頭、大井ふ頭の再編を急ぐ



©東京都港湾局

東京港では、船舶大型化や増加する貨物に対応すべく中央防波堤外側地域などの外貿コンテナターミナルの整備を急ピッチで進めており、中央防波堤外側地域コンテナターミナル（CT）Y2バースは20年3月に供用開始しているが、さらなる国際競争力強化に向け、中防外コンテナふ頭Y3バースの早期完成に向けて必要な財源を確保するとともに、速やかに本体工事に着手することを国に要望している。

### Y2完成でA-3種地に再編

Y2ターミナルは水深16m/延長400m、対象船舶15万重量トンと同港最大規模で、借受者は、三井倉庫、日本通運、住友倉庫、山九の4社による連合体、ガントリークレーン3基を装備している。中防外側CTのうち既設のY1（水深11m/延長230m、対象船舶2万重量トン、ガントリークレーン3基）は東京港埠頭から上組が借り受け17年末に供用を始めている。Y2の4社は、三井倉庫と日通は青海A-3のターミナルオペレーター（T/O）で、また日通と山九、住友倉庫は既存の青海公共A-0～A-2と品川公共CT3バースのT/Oで北米からアジアまで各航路サービス船が利用していた。東京港の既存CT利用者が移転することで青海A-3に寄港していた航路サービスをY2に移転、空いたA-3を種地に活用し、青海CTをはじめ、大井CTを再編していく。

### 大井、青海、品川のCT群

東京港におけるCTは、中外贸のほか、大井、青海、品川の各コンテナふ頭で稼働している。大井コンテナふ頭は全長2,354m、連続7バース（水深15m/延長330～354m、対象船舶5万重量トン）、コンテナクレーン20基を備えた一大コンテナ群。背後には海貨上屋5棟が整備されているほか、倉庫用地33haには約40社が進出して最新鋭の物流センターさせている。特に21年には大井ふ頭第4バースでガントリークレーン3基を代替、21列対応大型船対応型を導入している。同3基は揚程45.7m、アウトリーチ58m、バックリーチ15m、定格荷重61トンで、従来機よりそれぞれ大型化している。

一方、青海コンテナふ頭は全長1,570m、5隻接岸可能で水深13m延長520m、

対象船舶3万5,000重量トン、水深15m延長350m、対象船舶5万重量トン、水深15m延長700m、対象船舶5万重量トン、コンテナクレーン9基を有する高規格コンテナふ頭。品川コンテナふ頭は1967年にオープンした日本初のコンテナふ頭だが、現在では総延長555mの3バース（水深10m）、中国、韓国、東南アジアなどの近海航路のコンテナ船が利用している。

### 臨港道路南北線完成

一方、東京港では、青海縦貫線などにおいて、コンテナ車両などの集中により、交通量が容量を大きく上回る状態となり、渋滞が頻発している。また、現在、中央防波堤地区では新しいCTの整備が進んでおり、今後コンテナ車両などがさらに増加することが見込まれているため、道路ネットワーク整備が進められており、有明地区～中央防波堤内側埋立地～中央防波堤外側埋立地間を結ぶ臨港道路南北線が20年6月20日に完成した。有明・青海～中央防波堤地区を結ぶアクセスは従来、青海縦貫線（第二航路海底トンネル）のみとなっていた。中央防波堤地区では新コンテナターミナルY2が供用開始、コンテナ車両などがさらに増加しており、道路ネットワーク整備が進められてきた。昨年開通した臨港道路南北線は、有明地区～中央防波堤内側埋立地～中央防波堤外側埋立地間の3.7kmを結ぶ道路で、このうち、有明地区と中央防波堤を結ぶ海底トンネルが「東京港海の森トンネル」、さらに中央防波堤内側埋立地～中央防波堤外側埋立地間に整備されている橋梁が「海の森大橋」だ。

### 21年度予算、1,389億円を計上

東京都の21年度港湾局関

係予算は一般会計が前年度予算比5.2%減の1,074.54億円と減少、臨海地域開発事業会計は77.3%減の256.37億円と減少したが、これは昨年大幅に拡大したための

反動減、港湾事業会計は逆に17.1%増と58.42億円、合計が40.0%減の1,389.33億円を計上。

主な事業としては、東京港の機能強化に向けた取り組みの推進として、船舶の大型化や増加する貨物に対応するため、ふ頭の整備と再編を推進する目的でふ頭の整備・再編（一般/港湾事業会計）に155億5,600万円、物流機能の強化を図るため、臨港道路の整備や物流円滑化に向けた取り組みなどを推進する円滑な物流ネットワークの整備（一般会計港湾事業会計）に8億2,400万円、東京国際クルーズターミナルを拠点として客船誘致を推進する、客船誘致の促進（一般会計）に10億800万円をそれぞれ計上した。

東京港の港湾整備事業は、外貿ふ頭整備では、外貿コンテナ取扱貨物量の増

大と船舶の大型化に対応するため、中央防波堤外側にさらに水深16mのコンテナふ頭を整備中だが、今期は岸壁の地盤改良工事を行う方針だ。またコンテナふ頭の整備にあわせて臨港道路中防外1号線、3号線、5号線の雨水管工事などを行う。

また道路・橋梁整備では、東京港の物流機能を強化するとともに、震災時における緊急輸送に対応する、道路・橋梁の整備を推進する。臨海副都心地域の

あけみ橋の耐震補強を行うとともに、防災力の向上などを目的に臨港道路の無電柱化を推進する。

一方、国土交通省関東地方整備局の東京港湾事務所は21年度、東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業として、19.9億円を計上、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を整備する計画のうち、航路・泊地（水深16m）における浚渫工などを進める計画だ。



©東京都港湾局

## 開港 80 周年



大切な貨物  
大切なあなたへ  
人々の想いを運ぶ

# 東京港

国際貿易港、そして国内の海上輸送拠点として

発展し続ける東京港は、

東京・首都圏の生活と産業を支えてきました。

今後も物流ニーズに応え、

使いやすさを向上させることにより、

人にやさしく、選ばれる港としてまい進します。

一つひとつの大切な貨物。

東京港は、人と人とを繋ぐ港として、

未来に向けて進化し続けてまいります。

# 環境にやさしい港湾形成目指し

## LNG・水素燃料船インセンティブ導入など 環境対策充実

東京港は、環境にやさしい港づくりを推進するため、さまざまな対策や事業を展開してきているが、さらに今年度からLNG燃料船やLNGバンカリング船、水素燃料船に対するインセンティブ制度を導入、一方でICTを活用した環境改善に資する取り組みへの支援制度を開始するなど、環境対策を一段と加速させている。

### LNG・水素燃料船の就航促進

東京港では、国際的な環境対策にいち早く貢献するとともに、LNG燃料船や水素燃料船の入港を促進することで国際競争力強化を図るため、LNGや水素などを燃料とする環境にやさしい船舶に対するインセンティブ制度を4月1日から導入し

た。国際海事機関（IMO）による船舶からの排出ガス規制の強化に伴い、新たな船舶燃料として、従来の重油と比べて環境負荷の小さいLNG（液化天然ガス）への転換が進められており、今後、LNGを燃料とする船舶が増加していくことを踏まえた措置。さらに、今後ゼロエミッション船舶として

期待できる将来の水素燃料船の早期就航を後押しするため、水素を燃料とする船舶に対するインセンティブ制度も導入した。具体的には、LNGインセンティブはLNGを燃料とする船舶とLNG燃料を供給する船舶に対し、入港料を免除する。また水素インセンティブは水素を燃料とする船舶に対し、入港料を免除するも

の。一方、東京都は、ICT（情報通信技術）を活用した東京港における環境の改善に資する民間事業者の実証的な取り組みを支援する「東京港ICT活用促進事業」を今年度開始している。都では東京港におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の取り組みを推進することで、利用者にとってより使いやすく、より効率的な港づくりを目指しており、その一環として支援事業に取り組む。対象事業者は東京港を利用する船社、港湾運送事業者、陸運事業者、倉庫業者など。

### グリーンシップインセンティブ

これら新たな取り組み以前にも東京港では、グリーンシップインセンティブ制度を導入している。15年度から国際的な環境対策プログラム（ESI：Environmental Ship Index）に参加し環境負荷の少ない船舶に対するインセンティ

ブ制度を外航船を対象に導入、さらに18年度以降は内航船へも対象を拡大している。グリーンシップインセンティブは、東京港に入港する、ESI値20ポイント以上の船舶に対して入港料を減免（ESI値20.0～29.9ポイントが30%、30.0～39.9ポイントが40%、40.0ポイント以上が50%）するもの。ESIは国際港湾協会（IAPH）主導のもと世界の港湾が結成した世界港湾気候イニシアティブ（WPCI:World Ports Climate Initiative）が、船舶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）を認証する仕組みだ。

### モーダルシフトインセンティブ

また物流効率化に資する取り組みをより一層強化するため、海上コンテナの輸送で、トラックから船舶や鉄道による輸送へとモーダルシフトの促進を図っているが、輸送効率化、ドライバー不足への対応に加え、CO<sub>2</sub>排出量の削減という環境面での貢献も大きい。東京都のモーダルシフト促進制度は、「東京港物流効率化事業補助金」で、21年度については、東京2020大会時の円滑な交通を確保する

ため、予算を増額している。補助の対象事業は、(1)フィーダー輸送事業（国際海上コンテナの輸送で、東京港と国内他港との間を内航フィーダー船により輸送する事業）、(2)はしけ横持輸送事業（国際海上コンテナの輸送で、東京港と横浜港、川崎港や千葉港との間をコンテナバージにより輸送する事業）、(3)港内横持輸送事業（国際海上コンテナの輸送で、鉄道輸送を利用するため東京貨物ターミナル駅と東京港コンテナターミナル間をドレージ車両により輸送する事業）の3事業。補助対象となるのは、フィーダー輸送事業が東京港を利用する船舶運航事業者、はしけ横持輸送を依頼する者、港内横持輸送を依頼または営む者で、21年4月1日から22年3月31日までの間に輸送される国際海上コンテナ（ISO規格）で、実入りコンテナは東京港で直接輸出入するもの。補助金の額は(1)フィーダー輸送事業が実入りコンテナ1FEU当たり3,000円、空コンテナ1FEU当たり2,000円、(2)はしけ横持輸送事業は実入りコンテナ1FEU当たり2,000円、空コンテナ1FEU当たり1,000円、(3)港内横持輸送事業は1輸送（片道）当たり2,000円。



©東京都港湾局

これまでも これからも

Evergreen Lineは、デジタルデータを活用したスマートサービスを拡大中。  
お見積りからブックイング、書類の電子化から貨物追跡まで、  
オールインワンサービスで今まで以上に便利な国際輸送を実現します。

Smarter & Easier

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	●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 (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

# 港頭地区の混雑緩和に即効性のある対策

## 東京2020大会の交通対策で全国初・深夜ゲートオープンも

東京港では、中央防波堤外側のY2コンテナターミナルの整備などハード面の機能強化を進める一方で、コンテナヤードでの車両待機、港頭地区での交通混雑などに対応し、短期的かつ即効性のある物流効率化策を積み重ねてきている。さらに今夏、東京2020大会の開催に伴い、さらにストックヤードを4カ所手当てしたほか、コンテナターミナルのゲートオープン時間の延長を深夜に拡大するなど、徹底した交通対策で円滑な物流を維持する。

### 違法駐車対策や待機場設置

15年には港湾法に基づいた放置など禁止区域を指定し、巡回パトロールや警告書、警告フラッグの取り付けなど違法駐車（台切りシャーシ）対策を講じた。単に取り締まりの厳格化ばかりではなく、大井に時間貸しシャーシプール、受け皿施設を設置した。

また青海に330台、中央防波堤外側に210台、大井に474台の車両待機場を設置、今後は平均待機時間や待機台数などの見える化を予定している。

大井コンテナ関連施設（バンプール・シャーシプール）を16年度に約11ha、18年度に約9ha、それぞれ整備している。また17年3月には東京港ストックヤードを、実入りの輸入コンテナ貨物の一時保管場所として、大井ふ頭背後に186台

分開設している。

同ヤードは無料で24時間利用可能だ。19年度は平均稼働率約99%の実績を記録している。さらにGWや年末年始の貨物が集中する時期に、11年12月からコンテナターミナルのゲートオープン時間を1時間前倒しして早朝7時半からのゲートオープンなどの取り組みを継続している。

東京都によると、これらの対策で11年に渋滞の距離が1.26kmだったものが、19年には72%減少し0.35kmに縮小している。

### 車両待機時間は縮小

東京都トラック協会がまとめた東京港コンテナターミナルの海上コンテナ車両待機時間調査（調査期間20年12月4-25日）の結果によると、調査対象となった青海埠頭、大井埠頭、品川埠頭の計12のターミナルのうち

平均待機時間が2時間を超えるターミナルがなくなり、待機時間短縮が進んでいる。

また12ターミナルのうち平均待機時間が1時間を超えるのは4ターミナルとなり、19年12月調査の7ターミナル（うち1ターミナルは2時間超）、20年5月調査の7ターミナルから減少している。

また今回調査の1時間未満は8ターミナルだった。同調査は東京都・神奈川県・茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・山梨県の各トラック協会海上コンテナ部会に所属する事業者のうち29店社を対象として、東京港でコンテナ搬入する頻度の高い車両を1店社あたり5台を目途に選定し、各コンテナターミナルにおける並び始めとゲートアウトの時刻をトラック運転者が所定の調査票に記

入する方法で調査したものの。

作業内容ごとに平均待機時間をみると、輸出の空コンテナ搬出が1時間未満9ターミナル、1時間超が3ターミナル（19年12月調査では1時間未満が8、1～2時間が3、2時間超1）、輸出の実入りコンテナ搬入が1時間未満が7ターミナル、1時間超が5ターミナル（1時間未満が8、1～2時間が3、2時間超1）、輸入の実入りコンテナ搬出が1時間未満が6ターミナル、1時間超が6ターミナル（1時間未満6、1～2時間4、2時間超2）、輸入の空コンテナ搬入が1時間未満が4ターミナル、1時間超が8ターミナル（1時間未満4、1時間超8）と改善傾向が明らかとなった。

### 東京大会の混雑対策

さらに東京2020大会が今夏予定されているが、東京都港湾局では、荷主に貨物のトラック輸送の大会期間前への前倒し、大会後への後ろ倒しと長期蔵置貨物の解消を要請するとともに、同輸送を早朝や夜間の時間帯へ変更、混雑ルートを回避するよう回輸送に変更、フェイダー船や鉄道へのモーダルシフトなどを要請している。

また港湾局としては（1）大会期間中と前後の期間にコンテナターミナルのゲートオープン時間を早朝、夜間に拡大、（2）24時間利用可能なストックヤードを青海、中央防波堤外側、大井、城南島に合計約600台分を確保、（3）臨海部混雑マッ

プの提供、（4）WEBカメラの増設（39カ所に設置し東京港ポータルサイトでリアルタイム配信）、（5）長期蔵置貨物の解消、（6）トラックから船舶や鉄道への転換への支援措置、（7）リーファーコンテナ需要増へ対応し発電機リース料を支援、（8）臨時貨物置場を青海（4月稼働）、城南島（運用中）に設置——の8項目に取り組んでいる。

### ストックヤード4カ所設置

東京港では、交通混雑緩和に向けたストックヤードを7月から9月までの3カ月間継続して区画を利用できる3カ所のストックヤード（城南島地区・青海地区・中防外地区・大井地区）の600区画。一般貨物自動車運送事業の許可を受け、東京港を利用している運送事業者が対象。利用料金は24時間無料。

ストックヤードの詳細は、城南島地区（東京都大田区城南島6-15）は84区画、青海地区（東京都江東区青海3-3-3）は190区画、中防外地区（東京都大田区令和島1-3）が140区画、大井地区（東京都大田区東海四丁目東京都大田区東海4-1-7）の186区画。

東京都港湾局とオリンピック・パラリンピック準備局は、東京2020大会時、貨物の搬出入時間（ゲートオープン時間）を拡大する「深夜ゲートオープン」を、全国で初めて導入する予定だが、これに先立ち東京港のすべてのコンテナターミナルを対象にゴールデンウィーク後に深夜ゲートオープンをトライアルした。早朝7時30分（通常8時30分）から翌日4時（通常は当日16時30分）までオープンするもの。

### ICT活用促進事業やCONPAS導入へ

東京港ではさらにコンテナターミナルや港頭地区道路の混雑緩和に向け、情報システムへの取り組みも進めている。

東京都は21年度から、ICT（情報通信技術）を活用した東京港の物流効率化などに資する民間事業者の実証的な取り組みに、東京都が支援する「東京港ICT活用促進事業」を開始した。東京港におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）の取り組みを推進することで、利用者にとってより使いやすく、より効率的な港づくりを目指しており、その一環として支援事業に取り組むもの。

対象事業は複数の事業者が連携し、ICTを活用した取り組みで、東京港における交通混雑の緩和、東京港のふ頭施設などの効率的な運営、東京港における環境の改善、東京港の港内やふ頭施設における安全な運営の確保などの実証実験について支援するもので、対象事業者は東京港を利用する船社、港湾運送事業者、陸運事業者、倉庫業者など。

対象はソフトウェアなどの開発費用、ICT機器などの導入費用、通信環境などの整備費用、導入に必要なコンサルタント費用などの経費の2分の1を補助するもので、1件当たり500万円が上限となる。対象期間は交付決定の日から22年3月31日まで。

また国土交通省が試験運用を重ねてきたゲート処理などの効率化、セキュリティの向上を図るための新・港湾情報システムCONPASを今期から東京港でトライアル運用を開始する。



# 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。



[www.keihin.co.jp](http://www.keihin.co.jp)

# 20年の外貿コンテナ取扱個数は5.6%減の426万TEU

東京都港湾局がまとめた20年の東京港港勢(速報値)によると、外貿コンテナ取扱個数(実入り・空合計)は、前年比5.6%減の426万1,793TEU、うち輸出は6.7%減の198万5,933TEU、輸入は4.6%減の227万5,860TEUだった。

うち実入りは5.4%減の313万3,486TEU、輸出が6.4%減の87万4,534TEU、

と、輸出は1位の中国が8.3%減の275万トン、2位の米国が14.9%減の262万トンと減少したものの、3位のベトナムが18.4%増の99万74万トンと大幅増だった。そのほか、タイが9.4%減の73万トン、オランダが6.7%減の46万トン、韓国が9.3%減の40万トン、マレーシアが15.3%減の36万トン、

6.6%減の149万トンと上位国は軒並みダウン。6位の韓国が1.2%増の136万トン、9位のマレーシアが3.4%増の106万トンとプラス。そのほかシンガポールは3.2%減の115万トン、カナダが3.8%減の113万トン、インドネシアが13.2%減の77万トンだった。

一方、内貿コンテナ貨物は、移出が2.2%増の33万

輸入は3.5%減の3,449万トンだった。輸出を仕向国別にみるとベトナム21.4%増の135万トン、台湾19.2%増の77万トンなどが増加、中国8.4%減の275万トン、米国14.9%減の262万トン、タイ9.4%減の73万トンなどが減少した。輸入は韓国が1.5%増の142万トンとわずかに増加したものの、中国1.1%減の1,487万トン、米国1.3%減の390万トン、ベトナム5.5%減の208万トン、タイ8.3%減の208万トン、台湾6.7%減の149万トンなど主要国は軒並みダウンした。

外貿貨物の品種別では、輸出は再利用資材4.6%増の197万トン、その他化学工業品2.9%増の188万トン、

金属くず1.0%増の65万トンなどが増加、産業機械10.4%減の162万トン、自動車部品27.4%減の115万トン、電気機械8.3%減の64万トンなどが減少した。輸入は電気機械8.4%増の354万トン、家具装備品2.4%増の209万トンなどが増加、衣服・身廻品・はきもの1.7%減の467万トン、製造食品2.0%減の249万トン、その他化学工業品3.5%減の217万トン、その他畜産品1.3%減の164万トン、野菜・果物8.0%減の160万トンなどが減少した。

一方、内貿貨物の品種別では、移出が完成自動車9.1%減の707万トン、取合せ品10.8%減の273万トンなどが減少、廃土砂43.8%増の183万トン、再利用資材25.6%増の31万トンなどが増加した。移入は完成自動車6.0%減の561万トン、砂利・砂22.5%減の287万ト

ン、その他の石油が36.1%減の283万トン、セメント5.3%減の230万トン、取合せ品14.7%減の191万トン、鋼材21.0%減の86万トン、紙・パルプ33.1%減の82万トンと主要品目では軒並みマイナスとなった。

入港船舶数では、総数が9.5%減の2万1,154隻、7.0%減の1億6,733万総トン、うち外航船が5.8%減の4,945隻、8.2%減の1億2,302万総トン、外航フルコンテナ船は4.7%減の4,551隻、7.1%減の1億1,708万総トン、内航船は10.6%減の1万6,209隻、3.4%減の4,431万総トンだった。

また東京税関によると、20年の東京港の貿易額は、輸出が前年比10.1%減の5兆2,332億5,800万円、輸入が4.5%減の10兆9,711億6,300万円、合計で6.4%減の16兆2,044億2,100万円だった。

## 東京港港勢指標(令和2年速報値)

●船舶

		(単位:トン、TEU)			
		令和2年速報値	前年実績	増減	前年比
取扱貨物総量	計	80,882,206	87,806,264	-6,924,058	92.1%
出 貨		26,229,347	27,788,922	-1,559,575	94.4%
入 貨		54,652,859	60,017,342	-5,364,483	91.1%
外 貿 貨 物	計	46,403,433	48,494,019	-2,090,586	95.7%
輸 出		11,909,075	12,734,557	-825,482	93.5%
輸 入		34,494,358	35,759,462	-1,265,104	96.5%
うちコンテナ貨物	計	44,696,119	46,663,348	-1,967,229	95.8%
輸 出		11,314,052	12,154,980	-840,928	93.1%
輸 入		33,382,067	34,508,368	-1,126,301	96.7%
コンテナ個数	計	4,261,793	4,513,742	-251,949	94.4%
	実入り	3,133,486	3,310,715	-177,229	94.6%
	空	1,128,307	1,203,027	-74,720	93.8%
輸 出	計	1,985,933	2,128,992	-143,059	93.3%
	実入り	874,534	934,492	-59,958	93.6%
	空	1,111,399	1,194,500	-83,101	93.0%
輸 入	計	2,275,860	2,384,750	-108,890	95.4%
	実入り	2,258,952	2,376,223	-117,271	95.1%
	空	16,908	8,527	8,381	198.3%
内 貿 貨 物	計	34,478,773	39,312,245	-4,833,472	87.7%
うちコンテナ貨物		2,748,379	2,892,666	-144,287	95.0%
うちカーフェリー貨物		9,806,165	10,734,800	-928,635	91.3%
移 出	計	14,320,272	15,054,365	-734,093	95.1%
うちコンテナ貨物		1,582,539	1,595,660	-13,121	99.2%
うちカーフェリー貨物		4,980,920	5,566,510	-585,590	89.5%
移 入	計	20,158,501	24,257,880	-4,099,379	83.1%
うちコンテナ貨物		1,165,840	1,297,006	-131,166	89.9%
うちカーフェリー貨物		4,825,245	5,168,290	-343,045	93.4%
コンテナ個数	計	486,824	493,423	-6,599	98.7%
移 出	計	333,549	326,272	7,277	102.2%
移 入	計	153,275	167,151	-13,876	91.7%

輸入が4.9%減の225万8,952TEU、空コンテナは輸出入合計で6.2%減の112万8,307TEUだった。

外貿コンテナ貨物をトン数ベースにみると、輸出は前年比6.9%減の1,131万トン、輸入は3.3%減の3,338万トン、合計で4.2%減の4,470万トンだった。トン数ベースで主要国別にみる

インドが4.2%減の35万トン、インドネシア23.0%減の32万トンと軒並みマイナス。

輸入のコンテナ貨物の主要国別は、1位の中国が1.0%減の1,478万トン、2位米国が3.0%減の373万トン、3位ベトナムが5.4%減の208万トン、4位タイが8.3%減の208万トン、5位台湾が

3,549TEU、移入が8.3%減の15万3,275TEU、合計で1.3%減の48万6,824TEUだった。

20年の貨物総取扱量(外内貿合計)は7.9%減の8,088万トン、うち外貿が4.3%減の4,640万トン、内貿が12.3%減の3,448万トンだった。外貿貨物のうち輸出は6.5%減の1,191万トン、

## 一般社団法人 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

## 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 松 川 一 裕  
副 会 長 田 邊 昌 宏  
副 会 長 山 藤 浩 夫  
専務理事 笹 川 文 夫  
常務理事 今 村 秀 彦  
理事 近 田 毅 彦  
理事 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 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 服部 浩氏

# ふ頭の再編整備進む東京港

## あらゆる施策を通じて増加する コンテナ貨物のハンドリングに対応



### —第5期中計の進捗状況について

第5期中期経営計画を作成するにあたって、今回は東京港の強み、弱みを社内横断的に分析し、それに基づき、施策を3部に分けた。中計そのものは3年ごとのスパンで取り組むべき羅針盤の機能を果たし、今年は折り返し点で、一部、コロナの感染拡大の影響が出た項目もあるが、全体としては概ね予定通りだ。一方で、我々を取り巻く、事業環境の変化が想像以上に早く、3年単位の中計だけでは限られた時間と資源の中で重要施策の順位付けが必ずしも妥当でないケースがでてきた。この為、今年度から中計に加え、各年度で事業単位で最重要課題を洗い出し、「中計プラス重点課題」とし、進捗のモニタリングも一緒にやっていく。

今年度の全社共通のテーマは、喫緊の三つの共通課題を打ち出した。

一番目は、「コロナ対策」で、感染防止策、コロナ禍での安全な事業運営、With Corona時代を睨んだ就労体制の構築、を挙げた。ワクチンの普及で感染はいずれ終息すると思われるが、完全に脅威が払しょくできると思えず、コロナとともに、事業を継続していく体制が必要だ。当面来年4月を目途に、どのような就労体制をとるのが、最良かを検討している。重要なのはテ

レワークでも勤怠管理できる仕組みを構築し、在宅勤務での社員の業績評価、勤務評価を公正かつ、透明性を担保し、社員が安心して働ける労働環境を整えることである。更に社員の健康管理体制も整えなくてはならない。現場業務は施設管理や利用者対応が主な業務であることから、時差出勤、在宅勤務を効率的に組み込みながら、安定した管理運営を行うことが重要な課題だ。

二番目はTOKYO 2020対策。きちんと対策を立て、大会を成功させることだ。

三番目は業務改革で、効率的な業務推進体制を構築していく。昨年末頃から取り組み、プロジェクト化しており、意思決定のスピード化を図る。無駄な業務を廃止し、システム化や自動化、アウトソース化し、より筋肉質にし、変化のスピードに対応していく。小さいところでも、早く着手するのが大事で、人員の最適配置で採算性向上に取り組む。

東京港埠頭の事業は大きく分けて、ふ頭事業と公園事業の二つ。その内ふ頭事業では次の事業に取り組む。①TOKYO 2020大会に

向けた対策、②青海ふ頭の再編整備、③他のふ頭の再編の検討、④Y3の供用開始にむけたヤードレイアウトなどを含む検討、⑤ヤードオペレーションの機能強化に向けた搬出入の予約制導入準備、⑥想定以上のスピードで進む大型船対応の本格検討。

大型船対応について、欧州航路は2万TEU型が就航し、さらに相当数発注が確認され、現在、欧州航路に投入されている1.3~1.5万TEU船がどこかの航路にカスケードダウンされる。ほとんどの場合、北米航路に転配されてアジアに来るようなパターンなので、基幹航路の大型化は避けられない。東京港は羽田空港と近接しているため航空法の高さ制限や、水深などの制約はあるが、どのような条件で大型船が入港できるのかを適切に整理し、対応していく必要がある。

東京国際クルーズターミナルについてはコロナで事業計画が大幅に狂ったが、感染が終息したらクルーズ客は戻ってくるだろうし、感染防止対策を徹底しており、いつでも受け入れられるよう準備を進めたい。

首都圏の社会経済活動を支える玄関港、東京港は世界でも類まれな港だ。港頭地区から都心部に数十分と消費地に隣接、また、京浜工業地帯や北関東の生産地にも近く、荷主にとっては輸入の揚げ港、輸出の仕出し港として利便性が高い。だが、それらアドバンテージの裏返しで制約も多い。開発余地が内陸側になく、沖合展開しにくく、隣接する羽田空港を離着陸する航空機の関係からガントリークレーンや橋梁、建物などの高さが制限される。東京港の取扱貨物量はGDPの伸び、人口増から年々増加し、さらに予想される就航船の大型化への対応など課題も山積するが、それらの対応として既存施設の効率化やふ頭の再編、大水深ターミナルの整備も着々と進めている。都と一体となって東京港の外貿コンテナふ頭を一元管理、運営し、開発計画も担う東京港埠頭株式会社の服部浩社長に整備状況や展望を聞いた。

### —中央防波堤外側Y3ターミナルの整備計画と既存コンテナターミナルの再編状況、ターミナル整備計画について

Y3については首都圏の顧客の利便性を考えると待ったなしで整備しなければならず、東京都と一体になって早期整備を引き続き国に働きかけていく。

昨年3月のY2供用開始で東京港全体の処理能力が向上し、既存コンテナターミナル(CT)のトラック待機時間が短縮された。

Y2完成で、青海A3号地が空き、青海CTの再編に本格的に着手する。具体的にはA4を拡張し、残りの部分を公共CTとする計画で、公共部分は荷役方式変更を検討中だ。これによりCTの処理能力が大幅に向上し、周辺道路での混雑も緩和できると期待している。

ふ頭の再編整備は青海の次の本丸である大井、品川も将来的に進める上でも、Y3の整備は必須だ。東京港の貨物取扱量も緩やかに増え続け、各ふ頭のコンテナ処理量は今後も増え続けると考えているからだが、現在、東京港の処理能力は不足している状況にある。さらに貨物量が増加してくれば、安定的に取り扱うために、ICTの活用による荷役の効率化を含めたヤードオペレーションの強化について検討を深めるとともに、ストックヤードやパンプールの運営、既存ふ頭の再編、など可能なあらゆる施策を通じて増加するコンテナ貨物のハンドリングに対応していく。しかし、これらの効率化の施策だけでは限界があり、早晩、絶対量が不足するのは不可避で、新規CTの整備によるキャパシティの増大は欠かせない。昨年末から東京都港湾審議会が長期構想検討部会が立ち上がり、今後20年のスパンで東京港の在り方について議論を深め、都、国

と課題を共有し、今後のCTの整備計画のベクトルを長期構想に合わせて取り組む。

東京港の優位性は輸入が消費地に至近で、輸出は生産地に近く、それらを結ぶ道路網が整備されている事だ。消費地、生産地に近いことは輸送時間が短いだけでなく、安全性も高い。待機時間の弱点もあるが、荷主は東京港を経由した輸出入のメリットが多く、荷主から選ばれるのが最大の強みだ。半面、後背地は一杯で、ターミナルの拡張は海側に出ていくしかなく、強みが同時に弱みでもある。

これまで講じた渋滞対策により、10年前に比べると取扱貨物量は増加しているが、ゲート前の待機時間は減少傾向にある。それでも待機時間問題は東京港の最大の課題でソフト面だけの対応では限界があり、ハード整備は待った無しだ。

### —CT内の機器の排ガス対策など環境対応について

これまでも環境に優しい港を目指し、CO<sub>2</sub>排出の大部分を占めるCTの荷役機器にハイブリッド型トランスファークレーン導入や、コンテナクレーンの更新時にはインバーター化し、さらに脱炭素社会の実現に向けて、全社でESGを意識し取り組んでいる。

当港は物流基地としての機能だけでなく、都民の生活空間、憩いの場などが一体化した「都市型総合港湾」として発展することを目指しており、環境対策はその点においても重要な施策だ。

当社は収益性と公共性の事業のバランスをとることが肝要で、公共的使命と社会的責任を自覚しながら、企業価値の向上を追求すべき立場と認識しており、しっかりと取り組む。

### —TOKYO 2020の交通混雑などへの対応

オリンピック・パラリン

ピックは開催する前提で昨年準備した計画がベース。これをブラッシュアップしていく。コロナ対応で海外の観光客は減るが、大会関係者の数は減らないので、関係車両数が大きく変動することも無いだろう。大会期間中の物流は増加を見込み、先般もストックヤードを3カ所新設し、既存の大井地区のストックヤードと合わせて600台分の車両の保管場所を用意した。さらに、全国初の深夜ゲートオープンをはじめとするゲートオープン時間の拡大の実施に向け、港湾関係者の皆様に様々な面で尽力頂いており、深く感謝したい。

また、ヤード内のコンテナ早期引取りも必要で、船社へはフリータイムの延長を行わず、デマレージの適切な運用を、荷主には大会期間中の早期引取りなど、「前倒し、後ろ倒し」を要請、関係者に「減らす、変える」に協力して頂く。

大会開催期間はある程度の取扱量増加の可能性があるが、旧韓進海運が使用していた青海ターミナルの「空き」(IHC3)があるので、実入りコンテナの蔵置に使い、港頭地区に溢れることの無いように対応する。

渋滞問題についてはコンテナ搬出入の事前予約制度の実現に向けて、他港の事例などを調査しながら導入の手法を検討していく。ヤードのゲート前のコンテナ・ラッシュを避け、平準化する為、今年1、2月からコンテナ車両にGPSを搭載、ふ頭周辺道路の車両待機状況をモニターできる実験に着手しており、今後は搭載車両を更に増やし「混雑状況の見える化」を図る。

混雑問題はCTの外側で出来ることと、内側で一緒になって取り組む事があり、ヤードオペレーションをさらに効率化する仕組みもオペレーターと一緒に取り組む。

高麗海運株式会社



**KMTCLINE**  
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

SOLUTION FOR SHIPPING SUCCESS

Your Dependable Partner, KMTCLINE

**日本主要港から  
アジア(海峡地/ベトナム/タイ)直行!**

定評の釜山(TS)コンテナサービスと併せてご利用下さい。  
詳しくは <http://www.ekmtc.com/>



Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661  
KMTCLINE's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr/>  
KMTCLINE(JAPAN)'s homepage: <http://www.kmtcjapan.com>

# 開港80周年 コンテナ革命とともに大きく飛躍

東京港は昭和16年（1941年）に開港して以来、今年で80周年を迎えた。同港の前身である江戸湊は、江戸庶民に必要な消費物資の流通拠点として近世海運史上重要な役割を果たしたが、幕末、横浜港は国際貿易港として開港したものの、東京港の開港は実現しなかった。明治時代、築港が隅田川口改良工事としてようやく始まり、水路の浚渫とその浚渫土砂による月島や芝

浦の埋立造成が進んだ。大正12年（1923年）、関東大震災を契機に本格的ふ頭の建設が急ぎょ開始、大正14年（1925年）に日の出、続いて芝浦、竹芝の両ふ頭が相次いで完成した。東京港は近代港としての歩みを開始、1941年5月20日、ついに念願の開港が実現した。その後まもなく日本は太平洋戦争に突入し、東京港本来の港湾機能は、戦後の連合軍による接收期間も含

め、ほとんど停止状態になった。戦後、国内産業の復興とともに港湾施設の整備が急務となり、豊洲石炭ふ頭や晴海ふ頭などが建設、世界的なコンテナ輸送革命が起こり、東京港はいち早くコンテナ化に対応した。

昭和42年（1967年）、日本ではじめてのフルコンテナ船が品川ふ頭に入港し、東京港は国際貿易港として大きく飛躍した。東京港では、その後も物資別専門ふ頭やフェリーふ頭など、時代の新しい要請に応える最新鋭の港湾施設を積極的に整備し、首都圏さらには東日本全域に及ぶ物資流通の要のひとつとして貢献してきた。



年	出来事	年	出来事
明徳3年 1392	中世品川湊が相当数の出入港船や問丸（問屋）の活動などで活況を呈していた	昭和60年 1985	青海コンテナふ頭第1バース供用開始
長祿元年 1457	太田道灌江戸城築城、江戸前島の平川河口に江戸湊を開く	平成3年 1991	晴海客船ターミナル供用開始
嘉永6年 1853	ペリー浦賀に来航（6月）、幕府品川台場の築造に着手（8月）、安政元年（1854年）7月竣工	平成5年 1993	レインボーブリッジ開通 青海コンテナふ頭第2バース供用開始
明治13年 1880	松田東京府知事はじめて東京港築港論を提案	平成6年 1994	青海コンテナふ頭第3バース供用開始
明治39年 1906	第1期隅田川口改良工事開始（500トン級船舶を対象に航路、泊地を浚渫）	平成7年 1995	東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」開業
大正12年 1923	関東大震災。陸上交通網の崩壊により東京港の重要性が認識される	平成8年 1996	青海コンテナふ頭第4バース供用開始
大正14年 1925	日の出ふ頭完成。最初の近代的ふ頭として翌大正15年3月供用開始	平成10年 1998	大井コンテナふ頭新第7バース供用開始
昭和7年 1932	芝浦ふ頭完成	平成11年 1999	大井コンテナふ頭新第3バース供用開始
昭和9年 1934	竹芝ふ頭完成	平成12年 2000	大井コンテナふ頭新第6バース供用開始
昭和16年 1941	開港（5月20日）	平成14年 2002	東京臨海道路路側期事業区間（臨海トンネル）開通
昭和20年 1945	終戦。臨海地域はほとんど連合軍により接收	平成15年 2003	大井コンテナふ頭新第5バース供用開始
昭和25年 1950	豊洲石炭ふ頭の一部分が完成し、操業開始	平成16年 2004	大井コンテナふ頭新第1バース供用開始
昭和26年 1951	港湾法公布施行	平成20年 2008	東京都、川崎市及び横浜市が広域連携強化のため基本合意を締結
昭和30年 1955	特定重要港湾に指定される。港湾法に基づき東京都が東京港の管理者となる	平成22年 2010	京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が「国際コンテナ戦略港湾」に選定
昭和42年 1967	晴海ふ頭1バース供用開始。 品川重量物ふ頭完成 フルコンテナ第1船「ハワイアン・プランター」が入港	平成24年 2012	東京臨海道路臨期事業区間（東京ゲートブリッジ）開通
昭和46年 1971	北米西岸コンテナ定期航路開設	平成25年 2013	2020年オリンピック・パラリンピック競技大会開催都市決定 臨海部に14の競技会場と選手村、IBC・MPCの設置が決定
昭和49年 1974	欧州定期コンテナ航路開設（大井ふ頭）	平成29年 2017	中央防波堤外側コンテナふ頭Y1バース供用開始
昭和50年 1975	13号地外貨定期船ふ頭完成 大井コンテナふ頭8バース完成	令和2年 2020	中央防波堤外側コンテナふ頭Y2バース供用開始 臨海道路南北線及び接続道路（東京港の森トンネル、海の森大橋）開通 東京国際クルーズターミナル供用開始
		令和3年 2021	東京港開港80周年

## 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。



〒104-0032 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.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

【食品衛生チーム】  
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 Team  
Telephone 81-(0)45-772-1523  
Facsimile 81-(0)45-772-1535  
E-mail riken-shokuhin@nkkk.or.jp