

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 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

(5)

Monday, May 20, 2024

© Shipping Guide



進化し続ける未来創造港湾 東京港 ～スマートポートの実現～



20日に開港記念日を迎えた東京港は、23年10月に策定した第9次改訂港湾計画により、新たに中央防波堤外側から新海面処分場へ続く一大コンテナターミナルを整備する方針だ。それとは別に、青海ふ頭を中心に再編を進める中、大井コンテナふ頭での再編整備計画を打ち出した。物流2024年問題で揺れる中、混雑状況の見える化やモーダルシフト支援など、先行して物流効率化に取り組んできた東京港は、さらにその動きを加速させており、その取り組みは一方でカーボンニュートラルポート形成に向けた環境負荷低減の動きにも同調している。取り扱い能力を上回る需要に、ソフト面の対応で凌いできた東京港は、未来に向け、いよいよ根本的に能力拡充を進めようとしている。

(写真は東京都港湾局提供)



「CONNECT TO THE FUTURE」
世界に誇るリーディングポート・東京港の未来へつなぐ

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2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2-4-24 青海フロンティアビル20階
TEL 03-5500-2584



Top Interview

東京都港湾局長 松川 桂子 氏

中央防波堤外側や新海面処分場での新CT整備

大井ふ頭をはじめとした既存ふ頭の再編整備

―第9次改訂港湾計画を踏まえ、今後どのように取り組んでいかれますか

港湾計画の方針としては「進化する未来創造港湾 東京港～スマートポートの実現～」という基本理念のもと、常に港の新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、国際競争力が高く進化し続ける港を目指していくこととしている。

物流については、世界とつながるリーディングポートを目指し、ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港に進化するため、国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フィーダー航路網の充実・積み替え機能の強化を図るとともに、増加するコンテナ貨物、船舶の大型化に対応し、中央防波堤外側や新海面処分場などに新たなふ頭を整備するとともに、既存ふ頭の再編整備も進めていく考えだ。

AIなどの最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、コンテナターミナルの一体利用による限られたヤードスペースの最適化などにより、ターミナル処理能力を増大させるとともに、良好な労働環境の確保を図る。

国内では、トラックドライバー不足や環境負荷低減に向け、国内海上輸送拠点として、モーダルシフトの進展などにより増加する内貿貨物や船舶の大型化に対応した新規ユニットロードふ頭を中央防波堤内側に整備し、既存ふ頭の再編整備も推進する。

―大井コンテナふ頭の再編整備など今後のコンテナ機能拡充計画

都は東京港埠頭、大井コンテナふ頭の借受者（日本郵船、商船三井、川崎汽船、ワンハイラインズ）との間で、同ふ頭の再編整備の必要性について認識を共有し、その推進に向け具体的な検討を進めていくことについて合意した。今後、関係者間で検討を進め、再編整備の概要や実施手順などを具体化していく。

青海ふ頭の再編に着手してきたのも、中央防波堤外側にY2コンテナターミナルが完成したことで、一部の

東京都は、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、東京都港湾審議会に「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」を諮問、22年1月に答申を受け、これを指針として第9次改訂港湾計画を検討し、23年9月に東京都港湾審議会、同年10月に国の交通政策審議会港湾分科会の議を経て、同年12月に改訂に係わる手続きを完了した。今後、同計画に基づき、外貿コンテナふ頭や内貿ユニットロードふ頭の機能強化を図っていくことになる。またふ頭周辺の混雑緩和に向け、独自に取り組んできた東京港のソフト面の対策は、年を追うごとに拡充を続け、物流の2024年問題への対応に先行する形で、大きな成果を上げつつある。一方、カーボンニュートラルポートをはじめ、環境負荷低減に向けた施策も本格化している。同港の具体的な取り組みについて、松川桂子港湾局長に聞いた。

貨物がY2に移転し、空いた青海ふ頭のA3を工事用の種地として利用できたため、22年9月に完了したA4の拡張工事、さらに現在進めているA0～A3の公共ふ頭の再整備につながっている。

大井コンテナふ頭の再編整備についても、中央防波

堤外側で現在整備を進めているY3コンテナターミナルを種地として再編整備を進めていく。Y3が完成すると、コンテナ取扱能力が約50万TEU増加することになり、東京港の取扱量が施設能力を上回っている状況の解消に大きく寄与することになる。このY3は27年度中の整備完了に向け関係者と調整を進めており、28年度には大井コンテナふ頭の再編整備に着手したい。



©東京都港湾局

また今年度からターミナルオペレーターなどの理解を得て、リアルタイム情報に加えて、過去の実績をもとに、ターミナルごとに、曜日別・時間帯別の混雑状況を分析した結果を公表する予定だ。荷主にわかりやすく、混雑の傾向を発信することで、配送サイクルを見直す契機になり、空いている時間帯の利用が促されることで、ピークの分散化が図られるものと期待している。

―コンテナターミナル（CT）周辺の混雑状況の見える化システムやCONPAS予約制導入などソフト面の整備状況と今後の計画

東京港では、時期や時間帯によって、CT周辺で混雑が発生しており、都は現在、ソフト面で独自の取り組みを進めている。まず、トラック事業者の協力を得て、混雑状況の「見える化」に取り組んでいる。同システムは、トラックに搭載した専用GPS端末の位置

情報を活用して、トラックがコンテナターミナルに入場するまでに要した待機時間などを、「東京港コンテナターミナル所要時間等見える化システム」上にリアルタイムで公表するもので、効率的な配車を促し、混雑の平準化につなげていきたい。

ふ頭以外へも展開するほか、実施期間についても、期間限定ではなく通年実施できるように、現在、関係者と調整しているところだ。こうした取り組みが要因となり、この10年間でターミナル周辺での渋滞長が約7割減少した。また予約制を利用した車両のゲートに入場するための時間が、車両待機場からの移動時間も含め、わずか15分という事例もある。待機時間の削減にも着実につながっている。10年前の混雑状況を知っている身にとっては隔世の感があるが、CT周辺の混雑解消に向け、今後も取り組みをさらに前に進めていきたい。

―今後のCNP形成に向けた取り組み

東京都は、2030年までに温室効果ガス排出量を50%削減（2000年比）する「カーボンハーフ」を表明、さらに2050年までカーボンニュートラル実現を目指している。港湾局も23年3月に「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定、全てのコンテナふ頭を対象に再生可能エネルギー由来の電力を導入するなど、港湾エリアの脱炭素化を順次進めているところだ。

23年度からは大井コンテ



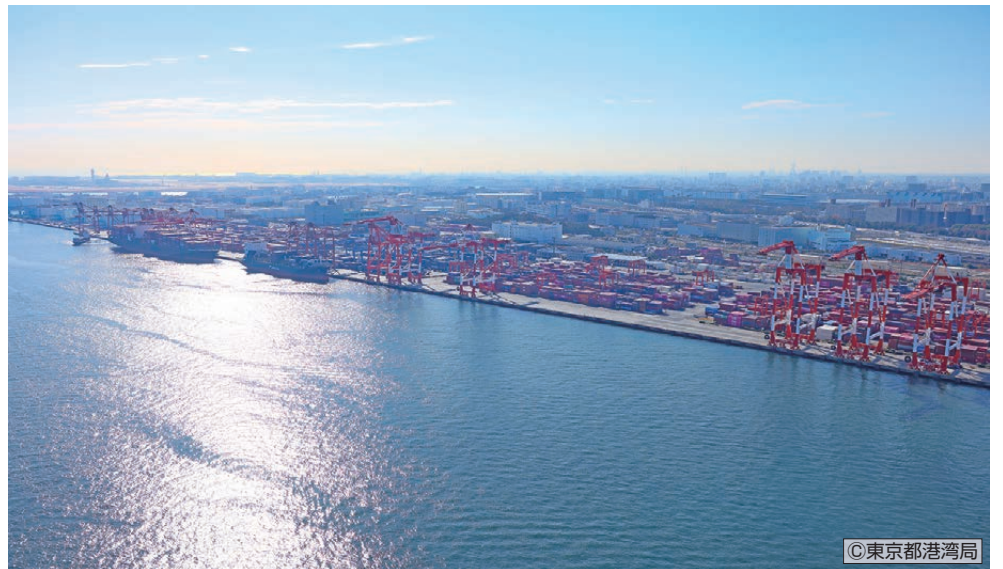
ナふ頭6～7号で、日本郵船、ユニエックスNCT、三井E&S、岩谷産業と共同で、タイヤ式門型クレーン（RTG）に燃料電池（FC）を実装し、水素を燃料とした荷役作業の実現に向けたFC化プロジェクトに取り組んでいる。さらにコンテナターミナルではRTGに次ぐ大きなCO₂排出源となっているふ頭内作業用トレーラーについても脱炭素化プロジェクトを進める予定であり、現在事業者の公募手続き開始に向けた調整を進めている。

―物流2024年問題への港湾局としての取組

都は物流の2024年問題への対応として、再配達削減などの物流効率化に向けた組織横断的なプロジェクト「東京物流ビズ」を展開している。港湾局としても、先行して同問題に取り組んできており、前述したCT周辺混雑状況の見える化システムのほか、荷主を対象に混雑時を避けてコンテナの搬入を行う「オフピーク搬入」のモデル事業を公募し、事業費の一部を支援する取り組みを開始する。「オフピーク搬入」を行うためには、例えば、工場や倉庫の入出荷時間を変更したり、納品期間を緩

和するなど、荷主が配送サイクルを見直すことが必要となる。また、荷主や輸送業者が連携して、関東近県のインランドデポを中継拠点として活用し、搬入時間を調整することも考えられる。都は、こうした取り組みを支援し、モデル事業による成果を他の荷主などに横展開していくことで、混雑の緩和につなげていきたいと考えている。

従来から取り組んできたモーダルシフト支援策も今年度からさらに拡充している。鉄道へのモーダルシフトは、従来、東京港で輸出入する海上コンテナ貨物の全部を鉄道コンテナに詰め替えた場合に補助してきたが、24年度からは輸出入コンテナの一部を詰め替える混載貨物などについても対象に加えた。また内航船を活用する際のショートドレージの負担を軽減する目的で、港内横持輸送事業（船舶）という新たな支援制度を創設している。東京港の異なるふ頭または外貿コンテナターミナル間をドレージ車両により横持輸送し、内航フィーダー船、内航Ro/Ro船、内航フェリーで国内輸送する海上コンテナ輸送について補助していく。港湾から荷主の戸口までの陸送部分は、港湾物流という観点からも重要な部分であり、都はこうした物流効率化に向けた取り組みをしっかりと支援することで、2024年問題に対応していきたいと考えている。



©東京都港湾局

大井コンテナふ頭の再編整備へ

Y3を種地に28年度以降に着手



©東京都港湾局

東京都は、東京港埠頭と大井コンテナふ頭の借受者（日本郵船、商船三井、川崎汽船、ワンハイラインズ）との間で、同ふ頭の再編整備の必要性について認識を共有し、その推進に向け具体的な検討を進めていくことについて24年3月に合意した。今後、関係者間で検討を進め、再編整備の概要や実施手順などを具体化していく。

今回の再編整備では、東京港のコンテナ貨物の約半数を取り扱う主力コンテナターミナルである大井コンテナふ頭について、世界の主要港湾を見据え、再編整備により最先端のふ頭へとリニューアルしていく。具体的には、DXの推進などで港湾物流を効率化し、機能強化を図るとともに、GXを推進し、環境負荷の低減を実現するとしている。進め方としては、中央防波堤外側コンテナターミナルY3を工事用の種地として活用し、順次大井コンテナふ頭の再編整備を進めるもので、具体的な手順は、今後、関係者間の協議で決定する。27年度末までにY3の整備が完了、28年度に大井コンテナふ頭の再編整備に着手、令和10年代後半（33～37年ごろ）に大井コンテナふ頭の再編整備を完了する計画だ。

中央防波堤外側にY3整備中

さて、そのY3は、水深が16～16.5m、全長400m、奥行500mのコンテナターミナルを整備中だ。現在の中央防波堤外側は、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）を上組が借り受け、17年末から供用しているほか、Y2（水深16m、延長400m、対象船舶15万重量トン、ガントリークレーン3基）を三井倉庫、日本通運、住友倉庫、山九の4社による連合体が借り受け、20年3月に供用を開始している。これらY2の4社は、Y2利用以前は青海ふ頭を利用しており、空いた青海ふ頭を種地に活用し、現在、青海CTの再編整備を進めている。

青海ふ頭も再整備進む

その一環として、空いた青海A3を種地に再整備したのが、22年9月に完了したA4ターミナルの延伸工事だ。青海ふ頭A4ターミナルを50m延伸、岸壁延長が350mから400mに、コンテナヤード面積も10万5,886.90㎡から12万1,650.40㎡に、それぞれ拡張している。これによって供用開始の22年10月からは、同ターミナルには、8,000～9,400 TEU積みコンテナ船まで対応できるようになり、借受者のEvergreen（台湾）は、北米航路に投入している全長335m、9,400TEU型のLタイプ船の受け入れが可能になった。さらに現在、A0～A3ターミナルを再整備中だ。

全長2,354mの大井コンテナふ頭

東京港におけるCTは、中防外のほか、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。背後には東京都と民間海貨業者が共同で建設した海貨上屋が5棟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が稼働している。さらに民間企業数社が独自に土地を取得し倉庫を建設している。

一方、青海コンテナふ頭は全長1,570m、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）、コンテナクレーン4基を有し、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。

24年度の東京都港湾局の予算は、一般会計が前年度比5.6%減の1,003億6,500万円、臨海地域開発事業会計が5.7倍の1,576億3,000万円、港湾事業会計が20.6%増の106億9,700万円、合計

88.1%増の2,686億9,200万円、うち投資的経費（一般会計）は8.1%減の803億3,700万円。

東京港の機能強化に向けた取り組みとして、ふ頭整備・再編（一般・臨海・港湾）に170億3,100万円を計上、船舶の大型化や増加する貨物に対応する。また円滑な物流ネットワークの整備（一般・臨海）に24億2,800万円を計上、臨港道路の整備と物流円滑化に向けた取り組みを推進する。脱炭素化の推進（一般）に40

億8,500万円を計上、脱炭素化を図るため、再生可能エネルギーの導入拡大や水素活用に向けた取り組みなどを推進する。港湾整備事業では、中央防波堤外側地域で外貿コンテナ取扱貨物量の増大と船舶大型化に対応、コンテナふ頭を整備、具体的には水深16mのコンテナふ頭整備のため、岸壁の地盤改良工事などを進めるとともに、ふ頭整備に合わせて臨港道路中防外1号線、3号線、5号線の道路建設工事を進める予定だ。



©東京都港湾局

東京港

大切な貨物
大切なあなたへ
人々の想いを運ぶ

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、
人々にやさしく、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。

東京都港湾局
東京港埠頭株式会社
一般社団法人 東京都港湾振興協会

オフピーク搬出入へモデル事業公募 モーダルシフト支援策もさらに拡充

東京都港湾局は、24年度にモーダルシフト促進に向けた支援の拡充と、コンテナターミナル混雑解消に向けた新たな取り組みを進める。コンテナターミナルでのオフピーク搬出入を進めるためCT所要時間の見える化を進めてきたが、24年度に新たにターミナルの混雑状況の分析結果を公表するとともに、荷主を対象に混雑時を避けるオフピーク搬出入のモデル事業を公募し事業費の一部を支援する制度を開始した。

シャシープール・待機場場設置

以前、東京港ではコンテナ取扱量が拡大を続け、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、港頭地区で渋滞が頻発していた。そのため東京都では港頭地区での道路ネットワークの整備を進める一方、関係業者との連携を図り、さまざまな取り組みを進めてきている。違法駐車（台切りシャシー）対策を講じ、取り締まりの厳格化を図るとともに、大井に時間貸しシャシープール、受け皿施設を設置したほか、青海や中央防波堤外側、大井にも車両待機場を設置した。また大井コンテナ関連施設（バンプール・シャシープール）やストックヤードを大井ふ頭背後に開設するなどの対策も進めてきている。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。

混雑状況の見える化

港湾局と東京港埠頭は、コンテナふ頭周辺道路における混雑状況の「見える化」に取り組んできている。同取り組みは、トラック事業者がコンテナターミナルに入場するまでに要した待機時間などを、トラックに搭載した専用GPS端末の位置情報を利用して、「東京港コンテナターミナル所要時間等見える化システム」上にリアルタイムで公表するもので、効率的な配車計画や繁閑の波動的の平準化、ヤードオペレーションの効率化につながる。同システムは、計測エリアに進入してから各コンテナターミナルのINゲートに到

着するまでの平均所要時間と、INゲート入場からOUTゲート退場までの平均滞在時間を計測し、WEB画面で公開している。同システムでは、GPS端末搭載車がコンテナヤードへの搬出入に従事するトラックの約15%に相当する1,500台に到達したとしている。

混雑状況分析結果を公表

また同システムでは、従来リアルタイムの混雑状況を公表してきたが、24年度には新たにターミナルごと、曜日ごと、時間帯ごとの混雑状況の分析データも公表する。これを、荷主、トラック事業者が把握することで、混雑ピーク時を避けて、オフピーク時の搬出入が図られ、貨物の搬出入時間の分散化、平準化が進むものと予想している。工場や倉庫の入出荷時間を変更、または納品期間を緩

和し午後の混雑を回避し、輸送を効率化する配送サイクルの見直しや、関東近県のインランドデポやストックヤードを中継拠点として活用し、午後の混雑を回避するICD活用などを、事業例としている。

構内横持輸送を支援

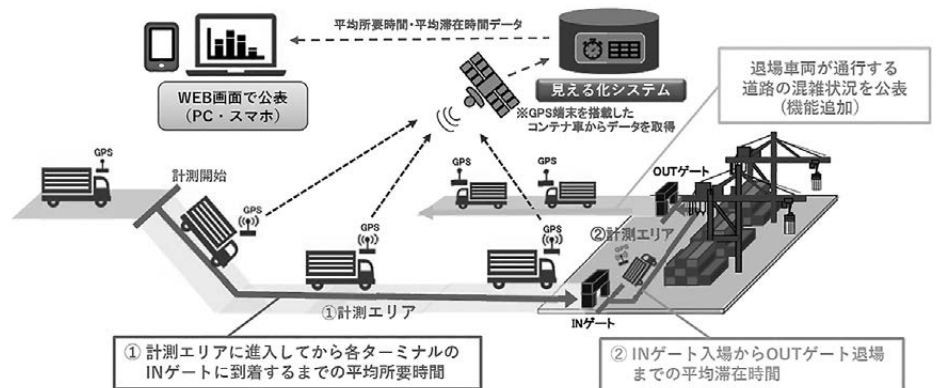
さらに、24年度に内航船を活用する際のショートドレージの負担を軽減する目的で、港内横持輸送事業という新たな補助金を創設するとともに、鉄道コンテナ詰替輸送事業を拡充、モー

は、実入りコンテナは1FEU当たり3,000円、空コンテナが1FEU当たり2,000円。東京港と横浜港、川崎港、千葉港との間をコンテナバージにより海上コンテナを横持輸送する事業は、実入りコンテナが1FEU当たり2,000円、空コンテナが1FEU当たり1,000円。新設の港内横持輸送事業（船舶）は、実入り空とも1輪送当たり1万円。港内横持輸送事業（鉄道）は、実入り空とも1輪送（片道）当たり2,000円。拡充する鉄道コンテナ詰替輸送事業

したほか、期間中は予約車の平均ゲート前待機時間が短縮するなど、一定の効果が確認できた。

同事業は、大井1・2号ターミナル（借受者：川崎汽船、ターミナルオペレーター：ダイトコーポレーション）、大井3・4号ターミナル（借受者：商船三井、ターミナルオペレーター：宇徳）、大井6・7号ターミナル（借受者：日本郵船、ターミナルオペレーター：ユニエックスNCT）で取り組まれた。23年度は参加が3ターミナルに拡大する

本システムでは、①計測エリアに進入してから各コンテナターミナルのINゲートに到着するまでの平均所要時間及び②INゲート入場からOUTゲート退場までの平均滞在時間をWEB(専用HP)で公開



ダルシフト支援策を強化した。港内横持は、東京港の異なるふ頭または外貿コンテナターミナル間をドレージ車両により横持輸送し、内航フィーダー船、内航Ro/Ro船、内航フェリーで国内輸送する海上コンテナについて補助する。また鉄道コンテナ積替輸送事業は東京港で輸出入する海上コンテナ貨物の全部を鉄道コンテナに詰め替え国内輸送貨物について補助してきたが、24年度からは輸出入コンテナの一部を詰め替える場合も対象に加え、支援策を拡充する。

支援内容は、東京港と国内他港との間を内航フィーダー船により海上コンテナを輸送する事業について

は、鉄道コンテナ1本当たり12ftが5,000円、20ft以上が1万円、海上コンテナ1FEU当たり12ft鉄道コンテナ4本相当（2万円）を上限とする。

CONPAS利用台数が3.6倍に

東京都港湾局、国土交通省関東地方整備局、東京港埠頭、東京港運協会は関係者の協力のもと、東京港大井ふ頭のターミナルで、CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制事業を23年度に23年8月～10月（第4期）と24年1月～2月（第5期）の2回取り組み、予約制を利用したトラックの台数が延べ約2万台となり、昨年度から約3.6倍に増加

とともに、期間も30日間に拡大、陸運事業者数も増加した。また第5期から全国で初めて新携帯型PSカードリーダーを導入している。一連の事業で、ターミナルが混雑している午後の予約が多く、午前中の予約が少ないことから、ターミナルが空いた時間帯の予約を促すことが必要だとの課題も明らかとなった。

東京港でCONPASを活用した予約制の取り組みを一層促進するため、実施ターミナル数や実施期間、利用する陸運事業者のさらなる拡大などが重要で、ターミナル事業者や陸運事業者の意向などを十分に踏まえながら、取り組みを推進していくとしている。

何よりも「大」自然。

自然との共生を、永続的に。

自然は何より大切な存在。
大切に思うものなら必ず目をひきます。
地球のパートナーとして、エバーグリーンマリンはこの広い海で、
共生、共存、共栄の歩みを、永続的に。

EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

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

東京港第9次改訂港湾

『進化し続ける未来創造港湾 東京港～スマートポートの実現～』

東京都では、東京都港湾審議会の「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」の答申を受け、東京港第9次改訂港湾計画を策定している。同計画では、将来的なコンテナ取扱機能の拡充に向け「中央防波堤外側から新海面処分場までコンテナ埠頭を延長、水深15～16mのZ0（延長300m）とZ2（同300m）を整備するとともに、既存埠頭も再編整備する方針だ。

常に港の新陳代謝

計画の基本理念は「進化し続ける未来創造港湾 東京港～スマートポートの実現～」とし、常に港の新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、国際競争力が高く進化し続ける港という方向性を示した。物流では「世界とつながるリーディングポート」、防災・維持管理「信頼をつなぐレジリエントポート」、環境「未来へつなぐグリーンポート」、観光・水辺のまちづくりとして「にぎわいをつなぐアートウェイ」というテーマをそれぞれ掲げた。物流に関する計画をみていこう。

コンテナ取扱量 650万TEUへ

計画では、令和10年代後半に貨物取扱量は外貿が6,320万トン（うちコンテナ590万TEU）、内貿4,580万トン、合計1億900万トン（うちコンテナ650万TEU）になると想定して

おり、それに対応するためには、抜本的な施設の拡大が必要とした。加えて、ソフト面の取り組みも進める方針で、コンテナ搬出入予約制の導入推進、同仕組みとターミナルオペレーションシステム（TOS）との連携、荷役機械の遠隔操作化

促進などを進めるとともに、コンテナターミナルの一体利用にも取り組む方針だ。

ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港に進化するため、国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フ

ィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図るとともに、増加するコンテナ貨物、船舶の大型化に対応した新たな埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。

総延長1,820mの大水深バース

新海面処分場コンテナ埠頭の機能拡充を新たな計画の柱として、既定計画である水深16m～16.5mのZ1（延長420m）に加え、水深15m～16mのZ0、Z2（延長600m）の整備を新たに計画した。これによって総延長1,820m（Y2～Z2）、奥行500mの大水深連続バースが完成することになる。また青海コンテナ埠頭でA3～A4ふ頭を岸壁増深するなど機能拡充を進めるとともに、大井コンテナ埠頭でO8などの岸壁増深・拡張など、品川コンテナ埠頭で岸壁増深・拡張など、それぞれ機能拡充する。

またAIなどの最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、コンテナターミナルの一体利用による限られたヤードスペースの最適化などにより、ター

ミナル処理能力を増大させるとともに良好な労働環境の確保を図る。また、「サイバーポート」による物流の効率化や貨物情報の見える化などに取り組んでいく。

中央防波堤内側にX6-7整備

一方、内貿ユニットロード・フェリー埠頭では、国内海上輸送拠点として、モーダルシフトの進展などにより増加する内貿貨物や船舶の大型化に対応した新規ユニットロード埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備するとともに、AIなどの最先端技術の積極的な活用などにより、ヤード内荷役作業を効率化する。具体的には、「中央防波堤内側の内貿ユニットロードで、新たにX6、X7（水深9m、総延長500m）を整備するとともに、既存のX4、X5（水深9m、総延長460m）を総延長500mに延長する計画だ。その他、10号地その2内貿ユニットロード埠頭の岸壁増深・拡張など機能拡充、10号地その2内貿多目的（フェリー）埠頭の機能強化に取り組む。

地震、台風・高潮対策

防災・維持管理では、首都直下地震などへの対応として、耐震強化岸壁や免震

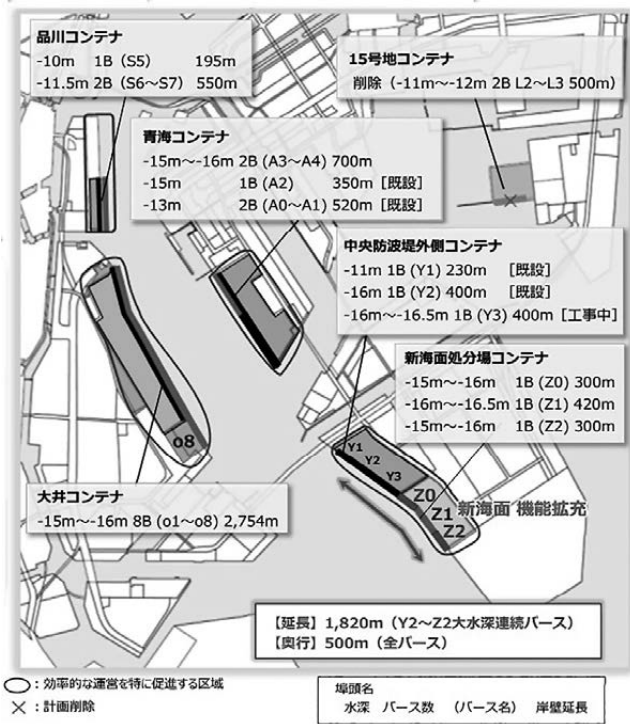
クレーンの整備、臨港道路やふ頭敷地などの無電柱化などに取り組んでいく。また、台風・高潮などへの対応としての電力施設の嵩上げなどにも取り組む。

今後の気候変動に伴う平均海面水位の上昇に対しては、防潮堤を嵩上げするなど、海岸保全施設の機能強化に取り組んでいく。このほか、港湾・海岸施設や気象・海象などの情報を一元化する「東京みなとDX」を推進して、災害対応の迅速化や生産性の向上を図っていく。

CNP形成に向けて

環境では、東京港におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用を促進するとともに、船舶への陸上電力供給など、脱炭素化に向けた取り組みを推進していく。またブルーカーボン生態系を構成する干潟や藻場などの保全・再生に取り組むとともに、廃棄物処分場の機能を引き続き確保していく。

東京港では、23年3月に策定した「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」をもとに、脱炭素化に向けた取り組み戦略的に推進する。



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 鈴江 真由
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>

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 Transportatn & 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:<https://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)

23年速報値 東京港・外貿コンテナ取扱量は7.9%減の408万TEU

東京都港湾局は、23年(1~12月)の東京港港勢(速報値)を発表、外貿コンテナ取扱個数は輸出入・実入り空合計で前年比7.9%減の408万2,476TEU、輸出が7.5%減の189万8,681TEU、輸入が8.2%減の218万3,795TEUだった。このうち実入り輸出が

1.1%増の90万2,249TEU、輸出の空は14.1%減の99万6,432TEU、実入り輸入は9.4%減の213万141TEU、輸入の空が78.9%増の5万3,654TEUだった。内貿コンテナ(実入り空合計)は移出が3.5%減の34万3,255TEU、移入が1.2%増の14万8,055TEU、移出入合

計で2.1%減の48万8,380TEUだった。海上貨物全体では、外貿の輸出が3.3%減の1,130万トン、輸入が7.4%減の3,319万トン、合計で6.4%減の4,449万トン、内貿は移出入合計で3.2%増の3,756万トン、外内貿合計で2.2%減の8,205万トンだった。

外貿の輸出貨物を国別にみると、ベトナムが13.5%増の112万トン、インドが26.6%増の43万トンと2ケタ増となったほか、首位の米国向けは2.5%増の264万トンだった。一方、中国が11.9%減の197万トン、タイが13.5%減の70万トンと2ケタ減だった。品種別では再利用資材が18.2%増の137万トン、自動車部品が8.4%増の124万トンと増加、産業機械が9.9%減の177万トン、その他化学工業品が9.9%減の175万トンと減少した。

輸入貨物を国別にみると、主要相手国ではオランダが1.3%増の53万トン、ドイツが1.1%増の48万トンと増加した以外、中国が6.1%減の

1,480万トン、米国が9.6%減の290万トン、ベトナムが4.5%減の207万トン、タイが2.5%減の206万トンと軒並み減少している。品種別でも円安の影響で、衣服・身廻品・はきものが4.6%減の445万トン、電気機械が5.7%減の337万トン、製造食品が8.2%減の252万トン

など、軒並み減少した。入港船舶は隻数が0.8%増の2万1,594隻、総トン数で11.9%増の1億5,705万総トン、うち外航船が11.9%増の4,951隻、17.0%増の1億1,020万総トン、外航コンテナ船が11.7%増の4,753隻、15.7%増の1億7,09万総トンだった。

(単位:トン、TEU)				
	令和5年速報値	前年実績	増減	前年比
取扱貨物総量	計 82,048,450	83,925,539	-1,877,089	97.8%
出 貨	計 25,256,969	25,858,949	-601,980	97.7%
入 貨	計 56,791,481	58,066,590	-1,275,109	97.8%
外 貿 貨 物	計 44,491,900	47,519,097	-3,027,197	93.6%
輸 出	計 11,301,562	11,687,175	-385,613	96.7%
輸 入	計 33,190,338	35,831,922	-2,641,584	92.6%
うちコンテナ貨物	計 43,202,735	46,251,847	-3,049,112	93.4%
輸 出	計 10,961,373	11,424,916	-463,543	95.9%
輸 入	計 32,241,362	34,826,931	-2,585,569	92.6%
コンテナ個数	計 4,082,476	4,432,838	-350,362	92.1%
実入り	計 3,032,390	3,242,234	-209,844	93.5%
空	計 1,050,086	1,190,604	-140,518	88.2%
輸 出	計 1,898,681	2,052,727	-154,046	92.5%
実入り	計 902,249	892,118	10,131	101.1%
空	計 996,432	1,160,609	-164,177	85.9%
輸 入	計 2,183,795	2,380,111	-196,316	91.8%
実入り	計 2,130,141	2,350,116	-219,975	90.6%
空	計 53,654	29,995	23,659	178.9%
内 貿 貨 物	計 37,556,550	36,406,442	1,150,108	103.2%
うちコンテナ貨物	計 2,064,173	2,142,156	-77,983	96.4%
うちカーフェリー貨物	計 10,571,220	10,052,005	519,215	105.2%
移 出	計 13,955,407	14,171,774	-216,367	98.5%
うちコンテナ貨物	計 1,181,991	1,181,300	691	100.1%
うちカーフェリー貨物	計 5,299,160	5,059,950	239,210	104.7%
移 入	計 23,601,143	22,234,668	1,366,475	106.1%
うちコンテナ貨物	計 882,182	960,856	-78,674	91.8%
うちカーフェリー貨物	計 5,272,060	4,992,055	280,005	105.6%
コンテナ個数	計 488,380	499,003	-10,623	97.9%
移 出	計 340,325	352,718	-12,393	96.5%
移 入	計 148,055	146,285	1,770	101.2%

一般社団法人 東京港運協会

- 会 長 鶴 岡 純 一
- 副 会 長 田 原 典 人
- 副 会 長 松 川 一 裕
- 副 会 長 栗 林 宏 吉
- 副 会 長 小 野 晃 彦
- 副 会 長 齊 藤 宗 明
- 副 会 長 岡 田 幸 重
- 副 会 長 高 木 延 康
- 専務理事 笹 川 文 夫
- 常務理事 今 村 秀 彦
- 事務局 近 田 毅 彦

〒108-0022 東京都港区海岸三丁目26番1号 パーク芝浦4階

電話 03 (5444) 2 1 5 1
FAX 03 (5444) 0 8 6 6

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 石 川 健
- 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

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 城 田 健 二 郎
- 副 会 長 高 木 延 康
- 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

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

東京港埠頭株式会社 社長 服部 浩 氏

経営ビジョン「Connect to The Future」と経営戦略を策定

Y3整備と再編整備の推進で機能強化へ

東京港埠頭株式会社は、2024年度から10年間を見据えた経営ビジョン「Connect to The Future」と、半期5年間にわたる具体的な取り組みを示す経営戦略（第6期中期経営計画、24年度～28年度）を策定した。また、東京都や大井コンテナふ頭の借受者との間で、同ふ頭の再編整備の必要性について認識を共有、その整備に向け具体的な検討を進めていくことについて合意した。同社の東京港での役割と今後の展開について、服部浩社長に聞いた。

一経営ビジョン「Connect to The Future」について

経営戦略の策定にあたり、まずは経営の基本原則となる経営理念から見直しを行った。事業環境が変わろうとも会社の価値観は普遍的なものであるべきで、いつでも立ち返ることのできる、自らのレゾナントル（存在意義）を再認識できるような行動規範として、「私たちは世界とつながるリーディングポートである東京港と臨海部の持続的な発展を追求し、日本経済の活性化に貢献します」という経営理念を、社員にも浸透しやすいシンプルな内容でまとめた。そのうえで、昨今の原材料コストの上昇、労働力不足、客船の寄港数などの増加、DXの進展や脱炭素の取り組み、ESG経営やSDGsの一層の要請など、東京港及び当社を取り巻く環境の変化や当社が持つ強みなどについて、SWOT分析の手法を用いて課題の整理を行った。これらの分析や第9次改訂港湾計画を踏まえ、今後10年間を捉えた経営ビジョンでその方向性を明示し、行動指針を盛り込んだ「CONNECT TO THE FUTURE」を策定した。そしてその半期である5年間で取り組むべき具体的な事業として、経営戦略（第6期中期経営計画）を策定した。この経営戦略において、部門ごとに重点的に取り組む課題を明示し、さらにその経営戦略をもとに、1年ごとの事業計画を設定するなど、経営方針全般をリニューアルした。

今回の経営戦略では、経営ビジョンに基づき、5つの観点で施策を掲げている。当社の主力事業である外貿埠頭事業は「Smart & Innovation」、クルーズターミナルや海上公園など、当社が指定管理者として実施している事業を「Diversity & Inclusion」と位置づけている。この2つの基幹事業に横断しを指すようにまたがる形で、環境対策の「Sustainable」、防災、災

害対応の「Resilience」、会社経営の基盤を強化する「Governance」を位置づけている。

一第6期中期経営計画（2024年度～2028年度）の具体的な取り組み

「Smart & Innovation」では、DXを活用した最先端ターミナルの実現を目指しており、具体的には、現在事業を進めている中央防波堤外側コンテナターミナルY3及び青海公共埠頭の再整備を東京都港湾局とともに推進し、ターミナル機能の強化や大井埠頭の再編なども検討を進めていく。併せて、港湾関係者や運送事業者と協力しながら実施してきた「混雑の見える化」や予約制事業など、DXを深化・拡大し、交通混雑の緩和に向けた取り組みを実施していく。

「Diversity & Inclusion」では、臨海部のさらなる賑わいの創出に向け、お年寄りからお子様、外国人、障がいをお持ちの方など、多様な方々に楽しんでいただけるよう、海上公園などにおける利用者サービスの向上、クルーズ客船の多様な寄港ニーズに対応したターミナル運営を実施していく。

また、「Sustainable」では、都と連携した脱炭素化の取り組みによるカーボンニュートラルポートの実現、「Resilience」では、大規模災害への対応をより効果的なものにしていくとともに、DX等の進展に合わせたサイバーセキュリティの充実を図っていく。

さらに、「Governance」ではコンプライアンス強化による社会から信頼される組織づくりを構築するとともに、昨年度から復活した海外物流会社での語学力研修など、東京港の将来を担うプロ人財の確保・育成などに取り組んでいく。

これらの5年計画を毎年度の事業計画に落とし込み、1年ごとの数値目標を定める。できる限り個々の目標を定数化し、その達成度を評価しやすい形

にしている。計画を立てるだけでは不十分であり、細かくレビューすることが必要だ。分析し原因をつきとめ、対策を講じることが計画達成に向け重要なことだ。

また、経営の中に、ESGのコンセプトを取り入れているのも、今回の経営計画の特徴でもあり、環境（Environment）、社会（Social）、ガバナンス（Governance）に配慮した経営を着実に実行していくことで、SDGsの達成により、社会と価値を共有する企業を目指していく。

一大井コンテナふ頭再編整備について

3月に東京都や大井コンテナふ頭の借受者（日本郵船、商船三井、川崎汽船、ワンハイラインズ）との間で、同ふ頭の再編整備の必要性について認識を共有し、その推進に向け具体的な検討を進めていくことについて合意した。今後、関係者間で検討を進め、再編整備の概要や実施手順などを具体化していく。

検討にあたって、今回の再編整備では、東京港のコンテナ貨物の約半数を取り扱う主力コンテナターミナルである大井コンテナふ頭について、世界の主要港湾を見据え、最先端のふ頭へとリニューアルしていくことを基本方針とする。具体的には、DXの推進などで港湾物流を効率化し、機能強化を図るとともに、GXを推進し、環境負荷の低減を実現する。進め方としては、中央防波堤外側コンテナターミナルY3を工事用の種地として活用し、順次大井コンテナふ頭の再編整備を進めるもので、具体的な手順は、今後、関係者間の協議で決定するが、27年度中にY3の整備が完了する予定で、28年度に大井コンテナふ頭の再編整備に着手する計画だ。

一東京港コンテナターミナル所要時間見える化システムやCONPAS搬出入予約制事業など混雑

緩和に向けた取り組み

コンテナターミナル周辺道路における混雑状況の見える化や、コンテナ搬出入予約制はトラックの待ち時間短縮に直接つながる対策でもあり、まさに今課題となっている物流の2024年問題への対応や環境負荷低減のためにも有効な手段だ。トラック事業者がコンテナターミナルに入場するまでに要した待機時間などを、トラックに搭載した専用GPS端末の位置情報を活用して、「東京港コンテナターミナル所要時間見える化システム」上にリアルタイムで公表しているが、さらに活用促進に向けて工夫が必要だと考えている。

また、国土交通省が進める新・港湾情報システムCONPASを活用した、コン



テナ搬出入予約制事業は、大井ふ頭のターミナルでトリアル運用を進め、今後は対象ターミナルや参加事業者を拡大させていくとともに、ターミナルオペレーションシステム（TOS）との連携なども含めて、ターミナル全体のシステムとして機能させていかなければならないだろう。

一再生可能エネルギー由来の電力導入などCNPへ向けた取り組み

東京港のカーボンニュートラルポート（CNP）形成に向けて、脱炭素化に向けてさまざまな取り組みを進めているが、その一環として、コンテナふ頭の荷役作業などで使用している電力

の脱炭素化を図るため、2022年7月に、品川コンテナふ頭、中央防波堤外側コンテナふ頭、本年4月から、大井コンテナふ頭、青海コンテナふ頭を加えて、全てのコンテナふ頭に再生可能エネルギー由来の電力を導入した。この電力は再生可能エネルギーなどの非化石電源で発電した環境価値を証書化した非化石証書による100%実質再生可能エネルギー由来電力で、これを活用することにより、実質的に再生可能エネルギー由来の電力とみなすことができる。これにより、一般家庭の年間CO₂排出量の約1万2000世帯分に相当する、年間約3万トンのCO₂の排出削減効果が期待できる。

高麗海運株式会社



KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

e-KMTC



WE BRIGHTEN YOUR FUTURE BUSINESS.

WEBでBOOKING - <https://www.ekmtc.com/>



Your Reliable Partner

KMTC (JAPAN) Co., Ltd.

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

CNP形成計画により全コンテナふ頭に再エネ導入 荷役機械のFC化プロジェクトに取り組む

東京都は、東京港の脱炭素化に向けた取り組みを戦略的に推進していくため、23年3月に「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定、主な取り組みとして円滑な物流の実現やグリーン物流の促進により、トラック輸送などに伴うCO₂排出量を削減するとともに、使用エネルギーのグリーン化や省エネ化を促進、化石燃料から水素エネルギーなどへ転換し脱炭素化を推進する方針を示した。

2030年にCO₂排出量を2000年比50%、31万トン削減し27.6万トンとし、2050年にCO₂排出実質ゼロとするため、ふ頭の新規整備や再編整備の推進と荷役や物流におけるICT技術の活用、モーダルシフトなどの推進でトラック輸送などに伴うCO₂排出量を削減する。また、東京港のすべてのコンテナふ頭に再生可能エネルギー由来のグリーン電力を導入するなどグリーン化を図る。さらに東京港のコンテナふ頭のすべての

RTG（約140台）をFC換装型へ転換するとともに、FC化の先行プロジェクトを展開、水素などを活用した自立分散型発電施設の整備や次世代エネルギー船舶の利用促進などで、50年時点の水素需要量を約1.3万トン/年と推計している。

全コンテナふ頭を再エネ化
その計画の一環として、コンテナふ頭の荷役作業などで使用している電力の脱炭素化を図るため、東京港埠頭と東京都港湾局は、4

月から東京港における全てのコンテナふ頭に再生可能エネルギー由来の電力を導入した。導入したふ頭は、大井コンテナふ頭（品川区八潮1丁目）、青海コンテナふ頭（江東区青海3丁目）、品川コンテナふ頭（品川区東品川5丁目）、中央防波堤外側コンテナふ頭（大田区令和島1丁目）。導入する電力は、再生可能エネルギーなどの非化石電源で発電した環境価値を証書化した非化石証書による100%実質再生可能

エネルギー由来電力で、これを活用することにより、実質的に再生可能エネルギー由来の電力とみなすことができる。電力使用量は年間約7,000万kwh。年間約3万トンのCO₂の排出削減効果が期待できる（一般家庭の年間CO₂排出量の約1万2,000世帯分に相当）。

荷役機械のFC化

港湾局、日本郵船、ユニエックスNCT、三井E&S、岩谷産業は、大井コンテナふ頭でタイヤ式門型クレーン（RTG）に燃料電池（FC）を実装し、水素を燃料とした荷役作業の実現に向け協定を締結、東京港大井ふ頭で荷役機械のFC化プロジェクトに共同で取り組んでいる。5者による取り組み「東京港における荷役機械のFC化プロジェクト」の成果を広く展

開することで、荷役機械などの水素利用の普及促進を図り、東京港の脱炭素化を推進していく方針だ。

同プロジェクトは、東京港大井ふ頭6/7号バース（東京都品川区八潮二丁目5番2号、日本郵船東京コンテナ・ターミナル内）において、（1）荷役機械のディーゼルエンジン発電機をFC発電装置への換装するとともに、（2）荷役機械に対する水素供給体制の構築、（3）荷役機械による荷役作業（荷役機械に対する水素充填を含む）を実証する。東京都港湾局が東京港における水素活用の普及促進などを担い、日本郵船が全体調整、実施計画、実施場所の提供など、ユニエックスNCTが実際の荷役作業や水素充填作業、三井E&Sが荷役機械のFC発電装置への換装、岩谷産業が

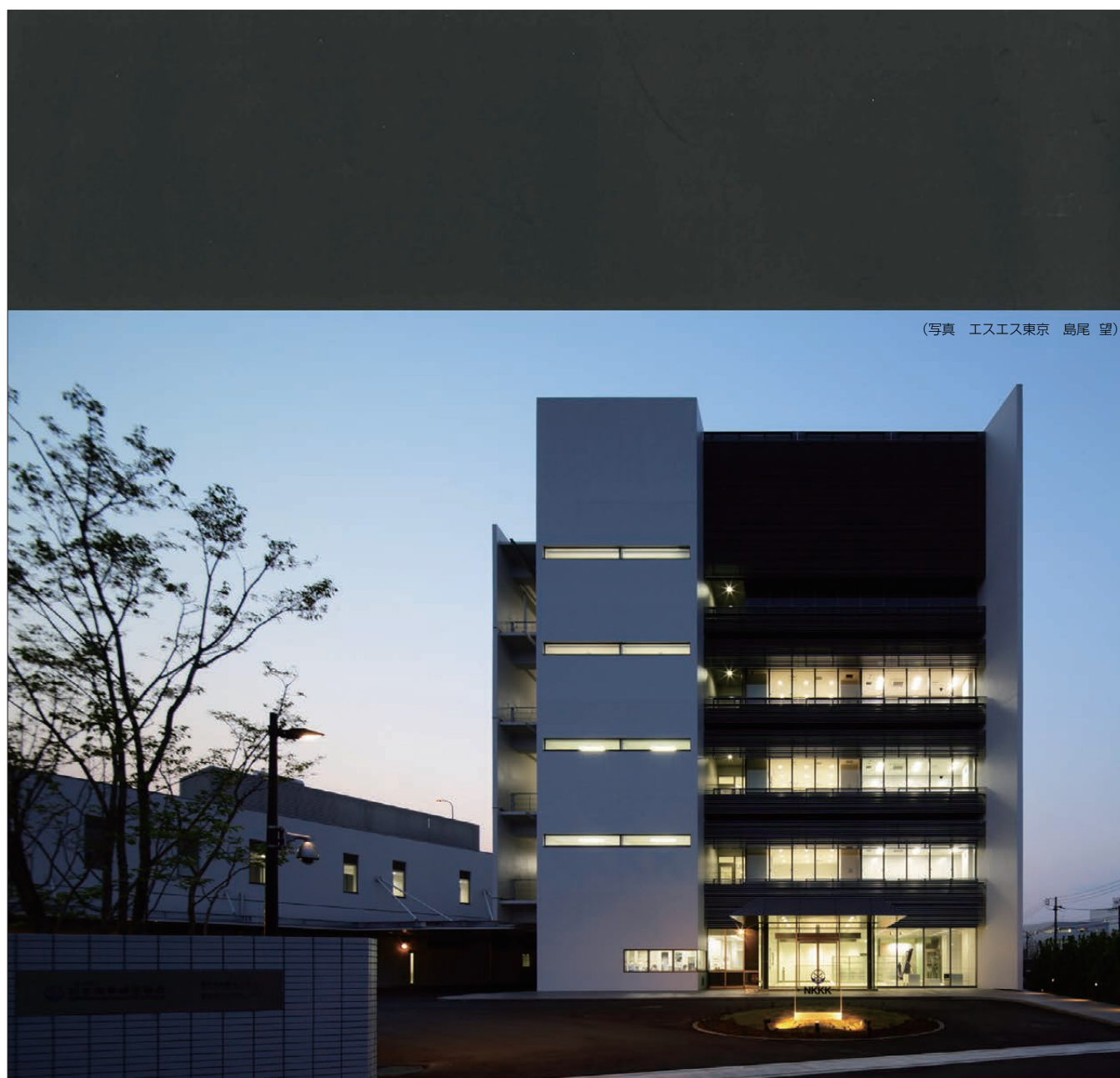
水素燃料の調達、運搬と供給をそれぞれ担当する。同プロジェクトでは、24年～25年にFC発電装置へ換装するとともに、実際に水素を燃料とした荷役作業に取り組み、検証する計画だ。

FC換装型RTGの導入促進

また港湾局は、東京港におけるすべてのRTGの動力源を水素燃料電池（FC）に転換することを目的に、23年度からRTGの導入費用の一部の支援を開始している。補助対象者はコンテナふ頭の借受事業者と借受事業者の同意を得た港湾運送事業者などで、補助対象経費は水素燃料電池（FC）に換装が可能なRTGと水素エネルギーで稼働するRTGを導入する費用、補助率は補助対象経費の1/2（補助上限額：1億円）。

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き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。

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

1-4-2, Sachiura 1-chome Kanazawa ku, Yokohama City

Organic Matter Team

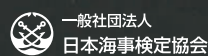
Telephone 81-(0)45-772-1522
Facsimile 81-(0)45-772-1533
E-mail riken-yuuki@nkkk.or.jp

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



NKKK

〒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

<https://www.nkkk.or.jp>