

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

DONGJIN SHIPPING
 Your Best Shipping Partner
 General Agent in Japan **DONGJIN Agency Co., Ltd.**
 Tokyo Tel: 03-6778-1801 Fax: 03-6778-1822 Osaka Tel: 06-6120-2100 Fax: 06-6120-2098

(1)

Tuesday, May 20, 2025

© Shipping Guide

日本の経済成長をけん引し、国民生活を守り続ける東京港



20日に開港記念日を迎えた東京港は、国内の外貨コンテナ貨物の約4分の1、東日本で輸出入される外貨コンテナ貨物の約6割を取り扱う、国内トップのコンテナポートだ。また、成田国際空港に次ぐ、国内第2位の約23兆円の貿易額を記録するなど、日本経済をけん引し、国民生活を支える重要な役割を担っている。一方で世界経済の構造的な変化、技術革新の進展、加えて地球規模の環境問題など、東京港を取り巻く経済・物流情勢は目まぐるしく変化している。東京港は、機能強化を大胆に進めていくことで、世界トップクラスの効率性やサステナビリティを実現し、グローバルサプライチェーンの中核として、DX、脱炭素化を強力に推進していく計画だ。

〈写真提供〉東京都港湾局



「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 田中 彰 氏

世界トップクラスの効率性とサステナビリティ実現へ

CT機能強化、DX、SC効率化、脱炭素化などを推進



—Container Vision 2050を踏まえ、東京港コンテナターミナルの将来像を教えてください。

「Tokyo Container Vision 2050」では、2050年の将来像として、「東京港の機能強化を大胆に進めていくことで、世界トップクラスの効率性やサステナビリティを実現し、グローバルサプライチェーンの中核として、日本の経済成長をけん引し、国民生活を守る」ことを掲げている。将来像の実現に向けて、中長期な視点からさまざまな取り組みを戦略的に実施し、重要な物流拠点としての役割を果たし続けていきたい。

同ビジョンでは、コンテナターミナルをバージョンアップし、施設能力の大幅な向上と世界トップクラスの効率性を実現するとともに、DXの推進で荷役機械の遠隔操作やコンテナ搬出入予約制の推進を進める。また荷主企業の連携でオフピーク搬出入の試行を重ねていくとともに、モーダルシフトを進め、サプライチェーンの効率化にも取り組んでいく。

一方、グリーン電力など再生可能エネルギーや水素を活用したゼロエミッションターミナル実現に向け、官民連携による脱炭素化の推進に取り組んでいく方針だ。働きやすい環境づくりや大規模災害に備えた強靱なターミナルを構築するなど、サステナビリティを推進していく。加えて、東京港埠頭の経営基盤の強化、海外港湾や関係行政機関との連携強化などにより、推進体制を強化していく方針だ。

—中央防波堤外側の整備、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

東京港は現在でも施設容量を上回るコンテナ貨物を取り扱っており、今後の貨物需要を鑑みると、コンテナふ頭の機能強化は喫緊の

課題だ。このため、新規ふ頭の整備や既存ふ頭の再編整備を推進するとともに、DXによる物流効率化や脱炭素化を推進していく。

新規ふ頭の整備については、中央防波堤外側コンテナふ頭Y3は、約14,000TEU級の大型コンテナ船に対応



©東京都港湾局

する水深16mの高規格ターミナルであり、東京港の機能強化を図る上で重要なふ頭だ。国土交通省の直轄事業として国と都で連携して整備を進めており、岸壁本体であるジャケットの据付工事に着手したところだ。引き続き、相互に連携をしながら2028年度の大井コンテナふ頭の再編整備に確実に着手できるよう、完成を目指していく。

既存ふ頭の整備については、ビジョンで掲げているコンテナターミナルの拡張、DXの推進、脱炭素化の推進の3点の基本方針の下、今後、事業者の皆様と連携しながら、再編整備を着実に進めていきたい。青海公共コンテナふ頭では、現在、2029年度の整備完了に向け、ヤード拡張や岸壁の延伸を進めている。また、東京港で初となる遠隔操作RTGの導入を進めており、今年度中に一部エリアにおいて供用開始の予定だ。

一方、大井コンテナふ頭

は、再編整備に向け、ターミナル借受者や港湾運送事業者との間で検討を進めている。具体的には、ふ頭の拡張を視野に入れながら、

別・月別の混雑傾向を分析し、ホームページで公表している。昨年度、比較的混雑していない午前中の搬出入を促

す。管理棟やゲート、コンテナ蔵置スペースなどの最適なレイアウトについて検討、意見交換している。

—オフピーク搬出入や混雑状況の「見える化」など交通混雑解消に向けた取り組み

東京港における交通混雑の要因の一つとして、貨物の引き取りのため来場するトラックが特定の時間帯に集中することが挙げられる。このため、都ではトラックの来場時間の平準化を図るため、さまざまな取り組みを進めている。都は混雑状況の見える化に向けて、2021年度からトラックに搭載したGPS端末を活用して、待機時間など、リアルタイムの混雑状況を発信している。また、昨年11月からは、各ターミナルの時間帯別・曜日

別・月別の混雑傾向を分析し、ホームページで公表している。

昨年度、比較的混雑していない午前中の搬出入を促

す。管理棟やゲート、コンテナ蔵置スペースなどの最適なレイアウトについて検討、意見交換している。

—オフピーク搬出入や混雑状況の「見える化」など交通混雑解消に向けた取り組み

東京港における交通混雑の要因の一つとして、貨物の引き取りのため来場するトラックが特定の時間帯に集中することが挙げられる。このため、都ではトラックの来場時間の平準化を図るため、さまざまな取り組みを進めている。都は混雑状況の見える化に向けて、2021年度からトラックに搭載したGPS端末を活用して、待機時間など、リアルタイムの混雑状況を発信している。また、昨年11月からは、各ターミナルの時間帯別・曜日

進めるオフピーク搬出入のモデル事業を新たに実施し、今年度もさらに取り組みを強化していく。特にこの事業ではシャシーの確保が重要となり、コンテナを積んだシャシーを一時保管するデポの活用や、シャシー自体を確保するシャシーレンタルなど共同利用の仕

組みを構築していく方針だ。

—CONPAS予約制導入や荷役機械の遠隔操作など港湾DXの推進

東京港におけるコンテナ物流の効率化を進めるため、新規ふ頭の整備や既存ふ頭の再編整備を進めているが、加えてDXを推進している。例えば、コンテナ搬出入の予約制については、今年度、大井ふ頭の一部ターミナルで通年実施を開始するとともに、実施ターミナルのさらなる拡大を図っていく。また、荷役機械の遠隔操作RTGについては、青海公共ターミナルで2025年度から順次稼働をしていく予定だ。再編に併せてソフト面の取り組みも進め、相乗効果を発揮していきたい。

現時点でも物流効率化の効果は見られるが、今後もさらにDXを推進することで、東京港の効率性や持続可能性が高まることを期待している。

—CNP形成に向けた具体的な取り組みや今後の計画

都は、東京港の脱炭素化

を戦略的に推進していくため、2023年3月、「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定した。現在、この計画に基づき、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、脱炭素化に向けた具体的な取り組みを推進している。また、港湾法に定められている「港湾脱炭素化推進計画」の策定に向け、昨年、学識経験者や港湾関係事業者などで構成される協議会を設置し、具体的な議論を開始しており、今年度中に公表していくこととしている。今後は、水素や太陽光発電などの活用に向けた取り組みを進めていく。

—航路誘致、集貨促進に向けた取り組みをお聞かせください。

都は東京港埠頭と連携し、定期的に船会社や港湾運送事業者、荷主企業と意見交換する場を設け、利用者のニーズを汲み取り、都の施策形成につなげている。荷主の協力を得ながら進める具体的な取り組みも進めており、より緊密に連携できる関係性を構築しつつある。特に港以外の部分については、われわれだけで取り組むには限界があり、皆様の協力を得ながら、進めていく必要がある。今後も使いやすい港づくりに努め、より多くの荷主企業にご利用いただけるよう、取り組んでいきたい。

—CNP形成に向けた具体的な取り組みや今後の計画

都は、東京港の脱炭素化

を戦略的に推進していくため、2023年3月、「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定した。現在、この計画に基づき、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、脱炭素化に向けた具体的な取り組みを推進している。また、港湾法に定められている「港湾脱炭素化推進計画」の策定に向け、昨年、学識経験者や港湾関係事業者などで構成される協議会を設置し、具体的な議論を開始しており、今年度中に公表していくこととしている。今後は、水素や太陽光発電などの活用に向けた取り組みを進めていく。

—航路誘致、集貨促進に向けた取り組みをお聞かせください。

都は東京港埠頭と連携し、定期的に船会社や港湾運送事業者、荷主企業と意見交換する場を設け、利用者のニーズを汲み取り、都の施策形成につなげている。荷主の協力を得ながら進める具体的な取り組みも進めており、より緊密に連携できる関係性を構築しつつある。特に港以外の部分については、われわれだけで取り組むには限界があり、皆様の協力を得ながら、進めていく必要がある。今後も使いやすい港づくりに努め、より多くの荷主企業にご利用いただけるよう、取り組んでいきたい。

—CNP形成に向けた具体的な取り組みや今後の計画

都は、東京港の脱炭素化



©東京都港湾局

青海CT再編とY3整備→大井CT再編へ 新海面処分場に大水深連続バース建設



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。

船舶大型化へ対応し 新ふ頭整備

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1億9,000万トン（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、国際フェイダー航路網の充実・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。

新海面処分場

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。

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。

青海ふ頭

青海ふ頭ではすでに2022年に青海のA4ターミナルの50m延伸工事が終了、岸壁延長を400mとなり大型船対応を図っている。現在、A3ターミナルの再編工事を進めており、25年度中に完成する予定だ。また今夏には遠隔操作タイヤ式門型クレーン（RTG）8基が納入予定だ。A3ターミナルが完成すると、次いでA0、A1、A2のターミナルの再整備を順次進めていく計画となっている。

中央防波堤外側

一方、中央防波堤外側は現在、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ことになる。さて、現在整備が進んでいるY3は、水深が16~16.5m、全長400m、奥行500mのコンテナターミナルとなる予定で、27年度中に岸壁とヤードが完成し、28年度に供用を開始する予定だ。

Y3を種地に 大井ふ頭再編へ

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。

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。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を工事的種地として活用し、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。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。



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

「Tokyo Container Vision 2050」 世界最先端CTへ機能向上／10兆円の波及効果

東京都港湾局は、中央防波堤外側ふ頭Y3の整備推進、大井ふ頭・青海ふ頭の再編整備の推進、コンテナターミナルの一体運営の推進などからなる「Tokyo Container Vision 2050」を策定した。

2035年の中間目標

東京港における2050年の将来像の実現に向けた道筋を明らかにするため、中間目標「主力ふ頭の大井コンテナふ頭などを世界最先端のコンテナターミナルへとバージョンアップすることで、コンテナターミナルのDXや脱炭素化を強力に推進する」を設定している。また、この中間目標を実現することで、新規ふ頭の整備や既存ふ頭の大規模リニューアルにより、コンテナターミナルの施設能力を大幅に向上することで、東京港の潜在的利用ニーズに的確に対応するとして、約10兆円／年の経済波及効果を生み出す計画だ。これは第9次改訂港湾計画の目標年次（令和10年代後半）の貨物量650万TEUを達成した場合の首都圏・東日本に波及する経済効果となる。

またコンテナターミナルの施設能力の向上やコンテナ搬出入予約制の導入などによるトラックの来場時間の平準化などで、コンテナ

ターミナル周辺の交通混雑を解消することで、約87億円／年の外部不経済（トラックの待機時間を基にした物流事業の逸失利益）を解消するとしている。

加えて、水素やグリーン電力などを燃料とする荷役機械を全てのコンテナターミナルに導入することで、荷役作業の脱炭素化を加速し、コンテナターミナルの約7割（2020年のコンテナターミナルにおけるCO₂排出量からの削減率）のCO₂排出量を削減する。

コンテナターミナルの機能強化

(1) 新規コンテナふ頭の整備推進

東京港では、中央防波堤外側コンテナふ頭の新規整備を推進している。Y1は2017年11月に、Y2は2020年3月に供用開始しており、現在、国と連携しY3の整備を進めている。なお、Y2・Y3は、高規格岸壁（全長400m、水深16m）を有し、基幹航路に投入する

大型船への対応が可能となっている。また、Y3整備の完了によりコンテナふ頭の施設容量は約45万TEU増加し、東京港全体の貨物処理能力の向上に寄与する見込みだ。

Y3の整備については、28年度の大井コンテナふ頭の再編整備の着手に向け、国と連携し、早期整備完了を図るとともに、DXや脱炭素化を強力に推進していく。今後も貨物量の動向を見極めながら、新海面処分場コンテナふ頭の整備などにより、施設能力の向上を図るとともに、大型コンテナ船の受入れ体制を強化するなど、コンテナふ頭の機能を拡充していく。

(2) 既存コンテナふ頭の再編整備の推進

東京都と東京港埠頭は青海コンテナふ頭の再編整備を進めており、青海A4ターミナルについては、21年10月までに工事を完了した。現在、青海公共ターミナル（A0～A3）の再編整

備を進めており、25年度にはターミナルの一部を供用開始する予定だ。

また、東京港の主力ふ頭である大井コンテナふ頭については、24年3月、東京都と東京港埠頭、借受者との間で、再編整備の必要性について認識を共有し、具体的な検討を進めていくことについて合意した。

既存コンテナふ頭の抜本的な機能強化に向け、①コンテナターミナルの拡張、②最先端荷役機械の導入などによるDXの推進、③水素やグリーン電力を活用した脱炭素化の推進——三つの基本方針の下、再編整備

た最先端のコンテナふ頭へとバージョンアップする方向で、具体的な検討を進めていく。また、ターミナル周辺道路の機能改善についても、検討を進めていく。さらに、将来のコンテナ船のさらなる大型化を見据え、岸壁の増深など必要な対応を検討していく。今後、品川コンテナふ頭については、入港するコンテナ船や取扱貨物量の動向などを踏まえて、適切な対応を検討していく。

(3) コンテナターミナルの一体運営の推進

現在は、岸壁やガントリー

を実現することを要求している。

コンテナふ頭の限られたスペースや施設などを効果的に活用するとともに、モーダルシフトの促進に向け、外航船・内航船間の円滑な積み替えなどの環境を整備するため、ターミナルオペレーターや東京港埠頭、国などの関係者とともに、複数ターミナルの一体運営に関する検討を具体的に進めていく。将来は、コンテナふ頭全体での一体運営を図るなど、スケールメリットを最大限に活かした効率的かつ最適なターミナル運営を実現していく。

(4) コンテナ関連施設の配置の最適化

東京港では、バンプールやシャシープール、車両待機場などのコンテナ関連施設を順次整備してきたため、港内に施設が点在している状況だった。東京都は大井・城南島地区に約21haの用地を埋立造成し、16年度から17年度にかけてバンプール・シャシープールを移転・集約するなど、配置の最適化を図った。一方、一部のコンテナふ頭では、依然としてバンプールや車両待機場がターミナルから離れた場所にあるため、港内でのトラックの動線が非効率となり、交通混雑の一因となるだけでなく、CO₂排出量が増加することで環境負荷の増大にもつながっている。

今後、ターミナルの再編・拡張を進める中で、ターミナル内や直背後地にバンプール・車両待機場を設置するなど、ターミナルやコンテナ関連施設がより効率的に利用できるような場所へと配置転換を図っていく。



大規模リニューアル後の大井コンテナふ頭(イメージ)

を進めていく。青海公共ターミナルについては、空きバースとなっている旧A3ターミナル跡地を活用して、29年度の整備完了を目指し、コンテナヤードなどの再編整備を進める。また、再編にあわせて、管理棟から遠隔操作が可能なRTGを導入する。さらに、今後の貨物量の動向などを踏まえながら、さらなる拡張について検討していく。

大井コンテナふ頭については、最新鋭の荷役機械・設備を導入するとともに、コンテナふ頭南側に隣接する大井水産物ふ頭の冷蔵倉庫群の移転跡地やコンテナふ頭背後の民間所有地をコンテナふ頭の機能強化のために活用することなどにより、世界の主要港を見据え

ークレーンなどの施設を借受者が専用に利用、繁閑の状況に応じ、施設利用を融通するなど柔軟な運用が困難となっている。また、借受者ごとに事務所や入退場ゲートなどを設けているため、コンテナふ頭全体で見れば、スペースが有効に活用されていないという課題もある。さらに、ターミナルがフェンスで仕切られているために、ターミナル間でコンテナを移動する際は、背後の公道を介した横持ち輸送に頼らざるを得ず、輸送コストの増大に加え、ゲート前混雑に拍車をかけている。船会社や荷主企業は、複数のターミナルの一体運営で、荷役時間の短縮や外航船と内航船との間の円滑な接続・積み替え

EVERGREEN

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

DX推進で最適なターミナル運営へ

SC効率化でコスト削減とリードタイム短縮

東京都港湾局は、「Tokyo Container Vision 2050」で、東京港のコンテナふ頭の目指すべき方向性として、機能強化を大胆に進めていくことで、世界トップクラスの効率性やサステナビリティを実現し、グローバルサプライチェーンの中核として、日本の経済成長をけん引し、国民生活を守るという「2050年の将来像」を描いている。同ビジョンでは、コンテナターミナルの機能強化に加え、DX推進とサプライチェーンの効率化を掲げている。

DXの推進

(1) ターミナルオペレーションの高度化の推進

青海コンテナふ頭では、遠隔操作が可能なRTGの導入に加え、最先端のデジタル技術を活用した高機能ゲートの導入を検討するなど、DXを推進した効率的なターミナルの構築に向け、関係者間で協議を進めていく。また、大井コンテナふ頭については、世界の主要港を見据え、最先端の荷役機械を導入するなど、DXを強力に推進する方向で、関係者と具体的な検討を進めていく。さらに、Y3についても、DXを強力に推進する方向で、関係者と具体的な検討を進めていく。

今後、コンテナ自動搬送機（AGV）など世界の主要港で導入している最先端技術について研究を深め、関係者と調整の上、ターミナルオペレーション全般に

ついてDXを強力に推進し、世界最高水準のスマートターミナルを構築していく。

(2) コンテナ搬出入予約制の推進

22年度からは、トラックの来場時間の平準化により、ターミナル周辺の混雑を解消することを目的として、国やターミナルオペレーターと連携を図りながら、国土交通省が開発したCOMPASを活用したコンテナ搬出入時間の事前予約制の導入を進めている。予約制では、ターミナルやトラック事業者など関係者の習熟を図りつつ、円滑に導入を進めていく観点から、実施期間を区切って効果や課題を検証しながら、実施ターミナル数や実施期間などの規模を段階的に拡大している。

東京港における予約制の普及促進に向け、一部のタ

ーミナルにおいて、実施期間を区切らない、通年での運用に取り組んでいくとともに、引き続き、導入ターミナルなどの拡大を図り、2035年までに全てのコンテナターミナルに予約制を導入していく。

(3) 予約情報などを活用したオペレーションの効率化

コンテナ貨物の予約情報などを活用したターミナルオペレーションの効率化や、ICカードなどを活用したゲート処理業務の効率化を推進していく。今後、港湾関係事業者や物流関係事業者などと連携しながら、AIなどの最先端技術を活用し、ターミナルオペレーションのさらなる効率化を図るとともに、さまざまな情報プラットフォームを積極的に活用し、本船の入出港情報やコンテナ貨物の情報、トラックの位置情報な

どを関係者で共有することで、サプライチェーン全体のさらなる効率化を図っていく。

サプライチェーンの効率化

(1) オフピーク搬出入の促進

東京都は、トラックの来場時間の平準化のため、荷主企業の協力を得ながら、配送サイクルを変更し、空いている時間帯にコンテナ搬出入する「オフピーク搬出入」を推進している。24年度は、荷主企業を対象として、午前中に搬出入する輸送モデルの波及を目的とした「オフピーク搬出入モデル事業」に取り組み、待ち時間の短縮や輸送の効率化に一定の効果があることが確認できた。

オフピーク搬出入をさらに推進するため、コンテナふ頭の近くに新たに「東京港デポ」を整備することを検討するとともに、集中的にターミナルとのコンテナ搬出入する「オフピークシャトル輸送事業」を構築していく。また、トラック輸

送の効率性をさらに高めるため、トラック事業者がシャシーを共同で利用する仕組み（レンタルシャシー）を検討するなど、荷主企業やトラック事業者、港湾関係者などと連携しながら、具体的な取り組みを進めていく。

(2) 内航船や鉄道輸送との連携強化

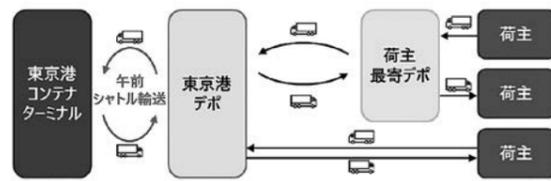
内航コンテナ船の円滑な受け入れと迅速な荷役作業を可能にするため、ターミナル関係者と緊密に連携するなど、最適な方策を検討していく。また、鉄道輸送のネットワーク拡充と鉄道駅における貨物取扱能力の増強に向け、鉄道事業者の取り組みを促進することで、国内各地との物流連携を強化していく。

(3) コンテナ情報の発信強化

東京港においては、トラック事業者がリアルタイムの交通情報や予約システムを活用して、コンテナター

ミナルの混雑状況を事前に把握することで、ピーク時を避けて搬出入することを促し、貨物の搬出入円滑化のため、ターミナル周辺の道路にWEBカメラを設置し、東京港ポータルサイト上で道路状況を公開している。同サイト上では、ターミナルごとのゲートオープン時間や港湾エリアにおける工事情報などを掲載するなど、トラック事業者に必要な情報を常時発信している。また、トラックにGPS端末を搭載し、GPSで収集した位置情報などのデータを活用することで、ターミナルに入場するまでの所要時間などをリアルタイムで公表する混雑状況の見える化にも取り組んできた。24年11月からは、荷主や物流事業者にターミナル毎の混雑状況をさらに分かりやすく配信するため、ターミナル毎の時間帯別・曜日別・月別の混雑傾向を分析し、東京港ポータルサイトで公表している。

今後、GPSで収集したトラックの運行データやターミナルにおけるコンテナ荷役の情報などを詳細に分析した上で、AIなどの技術を活用して、時間帯ごとの混雑状況を予測するシステムを構築し、関係者に必要な情報を提供していく。



オフピークシャトル輸送事業の仕組み

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 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: <https://www.daiichi-koun.com>



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 〒105-0022 東京都港区海岸1丁目15番1号
TEL.03-6402-7720(代) FAX.03-6402-7721
<https://www.suzue.co.jp>

2024年速報値 外貿コンテナ取扱量は2.1%増の417万TEU

東京都港湾局は2024年東京港港勢（速報値）を発表、これによると外貿コンテナ取扱個数（輸出入・実空合計）は、前年比2.1%増の417万TEU、内貿コンテナ取扱個数（移出入・実空合計）は8.8%増の53万TEU、外内貿合計のコンテナ取扱個数は2.8%増の470万TEUとなった。

外貿コンテナ（実空合計）は、輸出が0.5%減の188万8,808TEU、輸入が4.4%増の228万514TEUだった。うち輸出の実入りコンテナは8.5%減の82万5,154TEU、輸入の実入りは6.1%増の226万1,042TEU、空コンテナは輸出入合計で3.1%増の108万3,126TEU。

外貿コンテナ貨物を主要国別にみると、輸出は米国が6.2%増の281万トン、中国が4.6%減の187万トン、ベトナムが11.5%減の93万トン、台湾が2.4%減の80万トン。一方、輸入は中国が4.7%増の1,544万トン、米国が0.2%減の279万トン、ベトナムが12.7%増の233万トン、タイが0.1%増の206万トン。

海上貨物全体では、外

貿貨物の輸出が1.5%減の1,113万トン、輸入が2.3%増の3,396万トン、合計で1.4%増の4,509万トン。内貿貨物は移出が0.2%増の1,399万トン、移入が0.9%増の2,382万トン、合計で0.7%増の3,781万トン。

外貿貨物の輸出を主要国別にみると、米国向けが6.2%増の281万トン、中国向けが4.0%減の189万トン、ベトナム向けが9.4%減の102万トン、台湾が3.3%減の84万トン。輸出を品目別にみると、その他工

業品が3.9%増の182万トン、産業機械が4.6%減の169万トン、再利用資材が11.5%減の122万トン、自動車部品が8.4%減の114万トン、電気機械が0.1%減の73万トン。

一方、輸入を主要国別にみると、中国が4.8%増の1,552万トン、米国が2.1%減の284万トン、ベトナムが12.7%増の233万トン、タイが0.1%増の206万トン、韓国が1.8%減の160万トンだった。輸入の品目別では、衣服・見廻品・はきものが2.7%増の456万トン、電気機械が1.4%増の341万トン、製造食品が3.1%増の260万トン、その他化学工業品が8.4%増の238万トン、家具装備品が7.9%増の202万トン。



2024年の入港船舶は、前年比1.6%減の2万1,246隻、1.4%減の1億5,482万総ト

ン、うち外航船が2.0%減の4,850隻、0.9%減の1億926万総トン、うちコンテナ船が2.5%減の4,635隻、4.4%減の1億243万トン、内航船が1.5%減の1万6,396隻、2.7%減の4,556万総トンだった。

● 入港船舶

	令和6年速報値	前年実績	前年比
隻数	21,246 隻	21,594 隻	98.4%
総トン数	154,817 千総ト	157,046 千総ト	98.6%

● コンテナ個数

	令和6年速報値	前年実績	前年比
総数	470 万TEU	457 万TEU	102.8%
外貿	417 万TEU	408 万TEU	102.1%
(実入・空の計) 輸出	189 万TEU	190 万TEU	99.5%
輸入	228 万TEU	218 万TEU	104.4%
内貿	53 万TEU	49 万TEU	108.8%
(実入・空の計) 移出	38 万TEU	34 万TEU	112.8%
移入	15 万TEU	15 万TEU	99.6%

● 取扱貨物量

	令和6年速報値	前年実績	前年比
総数	82,905 千ト	82,048 千ト	101.0%
出賃	25,119 千ト	25,257 千ト	99.5%
入賃	57,787 千ト	56,791 千ト	101.8%
外貿貨物	45,094 千ト	44,492 千ト	101.4%
輸出	11,130 千ト	11,302 千ト	98.5%
輸入	33,964 千ト	33,190 千ト	102.3%
内貿貨物	37,811 千ト	37,557 千ト	100.7%
移出	13,989 千ト	13,955 千ト	100.2%
移入	23,822 千ト	23,601 千ト	100.9%

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

京浜海運貨物取扱同業会

会長 飯塚利信
副会長 矢吹欣一郎
副会長 早川正雄
副会長 辻克行
副会長 関野治夫

〒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 宮河大輔
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 石川健樹
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 早川正雄
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

青海ふ頭A3ターミナル再整備が今期中に完成

交通混雑対策や環境負荷低減への対応も進む

中央防波堤外側のY3コンテナターミナルの整備が進むとともに、青海ふ頭のコンテナターミナルの再編整備も進めており、A3ターミナルが今年度稼働予定で、さらに大井ふ頭の再編についても検討を進めている。これらハード面の機能強化に加え、ターミナル周辺の交通混雑への対応に向け、さまざまな取り組みを進めるとともに、2050年のカーボンニュートラルに向けた環境対策も積極化させてきている。東京港埠頭の現状の取り組みと今後の計画を、服部浩社長に聞いた。

Q1 東京港の将来像における貴社の役割について

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年間におけ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）を昨年策定している。東京都の「第9次改訂港湾計画」に策定期を合わせるとともに、中期経営計画の期間も、10年後を目標年次としている港湾計画の折り返し点に合わせ、従来の3年間から5年間に変更している。その上で自分たちの事業ごとに立ち位置を見極め、部署ごとに仕事を分析し対策を立案、事業計画の策定に反映するアプローチに変更した。また事業計画の目標については可能な限りKPIを設定、定量的な指標により取組状況を可視化することで、個々の社員が達成・進捗状況を把握しやすい形とした。これによって社員のモチベーションの向上につながるとともに、PDCAサイクルによる確実な進捗管理に取り組んできている。

中身については、物流の2024年問題をはじめ、少子高齢化など、人手不足ばかりではなく、自然災害などリスクへの対応、DX活用による効率化、脱炭素化などに取り組み、東京港を未来につなぐ「CONNECT TO THE FUTURE」を経営ビジョンのキャッチフレーズにした。臨海部の最前線で東京港の重要インフラを支えていくことが当社の役割だと考えている。主力事業である外貨埠頭事業は「Smart & Innovation」、スポーツ施設や海上公園、クルーズターミナルなど、指定管理者として実施している事業を「Diversity & Inclusion」とし、この二つの基幹事業に横ぐしをさす形で、環境へ取り組む「Sustainable」、安全安心へ取り組む「Resilience」、会社経営、財務基盤を強化する「Governance」という5つの観点から経営ビジョンを

策定している。

主力の外貨埠頭事業では、DXによる最先端ターミナルを目指し進化し続ける、未来創造港湾、東京港をつくることを目指している。取扱量の増大、船舶の大型化へ対応を進めるため、現在中央防波堤外側にY3コンテナターミナルを整備するとともに、青海、大井ふ頭のコンテナターミナルの再編整備で機能強化を図っていく。またコンテナターミナル周辺の交通混雑、労働環境の改善に向け、ターミナル情報のリアルタイム発信や、混雑傾向の分析・公表などに引き続き取り組むとともに、国土交通省が開発・運営しているCONPASを活用したコンテナ搬出入の予約制事業を、今年度さらに拡大を目指していく方針だ。

一方、指定管理事業では、インバウンドの回復、クルーズ客船の寄港も増加基調にあり、長年培ってきた当社独自のノウハウを最大限に生かし、創意工夫をこらした適切な管理運営と、高品質なお客サービスを提供し、にぎわい創出とホスピタリティを発揮し、多様性あふれる快適な臨海部の進化につなげていく考えだ。

東京港はコンテナターミナルを抱えつつ、ビジネスの中心地に近く、いこいの場も近接しているという、世界に例を見ない、都市型総合港湾というユニークな存在だ。当社の事業を通じて、東京港の魅力を発信し、東京港、臨海地区の持続的発展につなげていく。

Q2 大井、青海コンテナふ頭の再編や中央防波堤外側の整備計画

青海コンテナターミナルの再編整備を進めているが、すでに2022年に青海のA4ターミナルの50m延伸工事が終了、岸壁延長が400mとなり大型船への対応を図った。23年度には青海のA0～A3ターミナルの公共ターミナルの整備に着手、A3ターミナルは今年度中にヤード部分の整備が

完了する予定だ。それに先んじて、遠隔操作タイヤ式門型クレーン（RTG）8基が納入される予定だ。今まで青海ふ頭ではストラドルキャリア方式だったが、今後はすべてRTG方式に切り替える計画で、その第一弾となる。これらRTGは燃料電池（FC）に換装可能なハイブリッド型で、計画では、遠隔操作ハイブリッドRTGは全部で26基の納入が予定されている。A3の整備が完了すると、次はA0、A1、A2の順で整備を進め、29年度までにすべて再整備が終了する計画だ。



一方、大井コンテナふ頭については、すでに24年3月に当社と東京都、借受者（日本郵船、商船三井、川崎汽船、ワンハイラインズ）との間で再編整備の実施に向け、具体的な検討を進めていくことについて合意しており、現在、どのように再編を進めていくのか関係者間で協議している。また大井ふ頭の後背地についても都が買い上げる方針を示しており、土地所有者と合意に至れば、ターミナルの奥行きを拡張することができる。ターミナルを有機的かつ効率的に利用できるようになれば、母船のみならず、内航船なども寄港できるようになり、バースポッピングなどもなくなり、モーダルシフトに対応できるターミナルが誕生することになる。大井コンテナふ頭の28年度からの再編整備には、中央防波堤外側コンテナふ頭Y3の整備完了が必要であり、再編整備に確実に着手できるよう、国が岸壁を整備中である。ま

た、Y3では、都からDX・脱炭素化推進のためのサポートを得て、当社が遠隔操作RTGを整備する方針だ。

Q3 CT周辺の混雑状況の見える化システムやオフピーク搬出入、CONPAS搬出入予約制事業など、交通混雑緩和に向けた取り組み

東京港のコンテナターミナルに関する各種情報（ゲート関連や工事など）やコンテナふ頭周辺道路に関する情報（ライブカメラ映像、コンテナターミナルまでの所要時間）などを港湾関係者や物流関係者向けに提供しているウェブサイト「東京港ポータルサイト」を24年11月にリニューアルした。画面のレイアウトなどを大幅に刷新し、各種コンテンツの視認性と回遊性の向上を図るとともに、スマートフォンでも見やすいデザインに変更した。またコンテナターミナル別の混雑傾向の公表を開始、月毎の時間帯別、曜日別、月別の平均待機時間（ターミナルに入場するまでの時間とターミナルでの滞在時間の合計）を毎月、同サイト上で公表しているが、利用者からは非常に役立つと好評



を得ている。

また東京港では、24年度から混雑時間帯を避けたオフピーク搬出入のモデル事業に取り組んでおり、北関東の内陸コンテナデポ（ICD）を利用した複数企業連携によるドレージ輸送なども展開している。25年度も規模を拡大するとともに、デポを活用したシャトル輸送などの新たな取り組みも進める予定だ。また、シャシーレンタルの仕組みなども並行して進めていく。加えて国土交通省が開発・運営しているCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制事業に取り組んでいるが、25年度もCONPASを導入するターミナルの拡大を進めるとともに、一部ターミナルでの通年実施を目指す。昨年後半から外貨コンテナ取扱量も増勢を強め、今年1～2月累計は前年同期比55%増と好調で、効率化による混雑対策は重要性を増してきている。

Q4 再生可能エネルギー由来の電力導入や荷役機械の脱炭素化などCONPASへ向けた取り組みについて

国際競争力を向上させて

いく中で、その源泉はターミナルの整備はもとより、質の高い労働力、高度な荷役機器による効率的な港湾オペレーション、そして重要なのは環境対応を確実に進めていくことにある。24年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するとともに、大井コンテナふ頭では、太陽光発電パネルをゲート棟屋上などに設置している。

また、大井コンテナふ頭6～7号では、タイヤ式ヤードクレーン（RTG）に燃料電池（FC）を実装し、日本初となる水素を燃料としたRTGによる荷役作業を実施した。RTGのディーゼルエンジン発電機をFC発電装置へ換装し、発電時にCO₂を排出しない水素を燃料としながら、換装前と同等の荷役能力を得られるかを検証した。

新たに整備している中防外のY3も太陽光発電パネルの設置や荷役機器の脱炭素化を進めていく方針だ。青海ふ頭でもFC換装型RTGの導入を進めていく計画で、今後もターミナル全体での脱炭素化に取り組んでいく方針だ。

一般社団法人 東京港運協会

会長	鶴岡純一
副会長	松川一裕
副会長	小野晃彦
副会長	齊藤宗明
副会長	栗林宏吉
副会長	岡田幸重
副会長	椎野和久
副会長	高木延康
専務理事	笹川文夫
常務理事	今村秀彦
事務局長	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) 2151

FAX 03 (5444) 0866

ゼロエミッションターミナルに転換 水素など再エネ活用し脱炭素化推進

東京港は、水素などの次世代エネルギーや太陽光・風力で発電したグリーン電力などを活用することで、環境負荷の少ない持続可能な「ゼロエミッションターミナル」へと転換を遂げることを目指し、脱炭素化の取り組みを進めている。

CNP形成計画から 推進計画へ

東京都では「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を23年3月に策定し、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、脱炭素化に向けた取り組みを推進している。CNP形成計画は、東京都など行政の取り組みが中心だが、東京港のCO₂排出量の9割以上を民間事業者が排出しており、目標実現のためには、民間事業者と一層連携・協力して、

脱炭素化に取り組む必要がある。

東京港を利用する事業者や関係団体、行政機関とともに脱炭素化を一層加速するため、現在のCNP形成計画を港湾法に基づく「港湾脱炭素化推進計画」にアップデートすることとし、官民合同で法定の協議会である「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）推進協議会」を2024年12月に設置した。協議会での計画策定を通じ、脱炭素化に向けたロードマップなどを検討するとともに、港湾法に規定された制度（脱炭素化促

進事業や脱炭素化推進地区）を活用し、民間事業者との連携・協力を深めることで、脱炭素化を加速するための体制を構築していく方針だ。

2050年のカーボンニュートラルを実現するため、東京港ではコンテナターミナルを含む港湾エリア全体の脱炭素化に向け、積極的に施策を展開していく。

全コンテナふ頭に 再生可能エネ導入

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、24年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

2000世帯分に相当）。

荷役機械の FC化プロジェクト

東京港のコンテナふ頭から排出されるCO₂の多くが荷役機械由来のものであるため、東京都はこれまで、関係者と連携して、ハイブリット型RTGの導入やガントリックレーンのインバータ制御化の推進など、省エネルギー化に取り組んできた。今後さらに脱炭素化を推進するためには、荷役機械の燃料について、軽油などの化石燃料からCO₂を排出しない、水素やグリーン電力、バイオ燃料など新たなエネルギーへと転換していくことが必要だ。

都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。同補助金は、民間事業者がFC換装型RTGなどを導入する場合の費用の一部を都が支援することで、荷役機械における水素エネルギー利用の普及促進を図るもので、補助対象は東京港のコンテナふ頭の「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。

今後は、将来の水素の大規模な供給体制の構築を見据え、各種大型荷役機械の水素活用に向けた実証を継続、水素の充填時間と稼働時間の関係や必要な供給設備の検討、効率的な燃料供給方法などの検証を進めていく。また、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、水素はもとより、グリーン電力やバイオ燃料など多様なエネルギーを活用し、荷役機械の脱炭素化を進めていく。

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”

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。

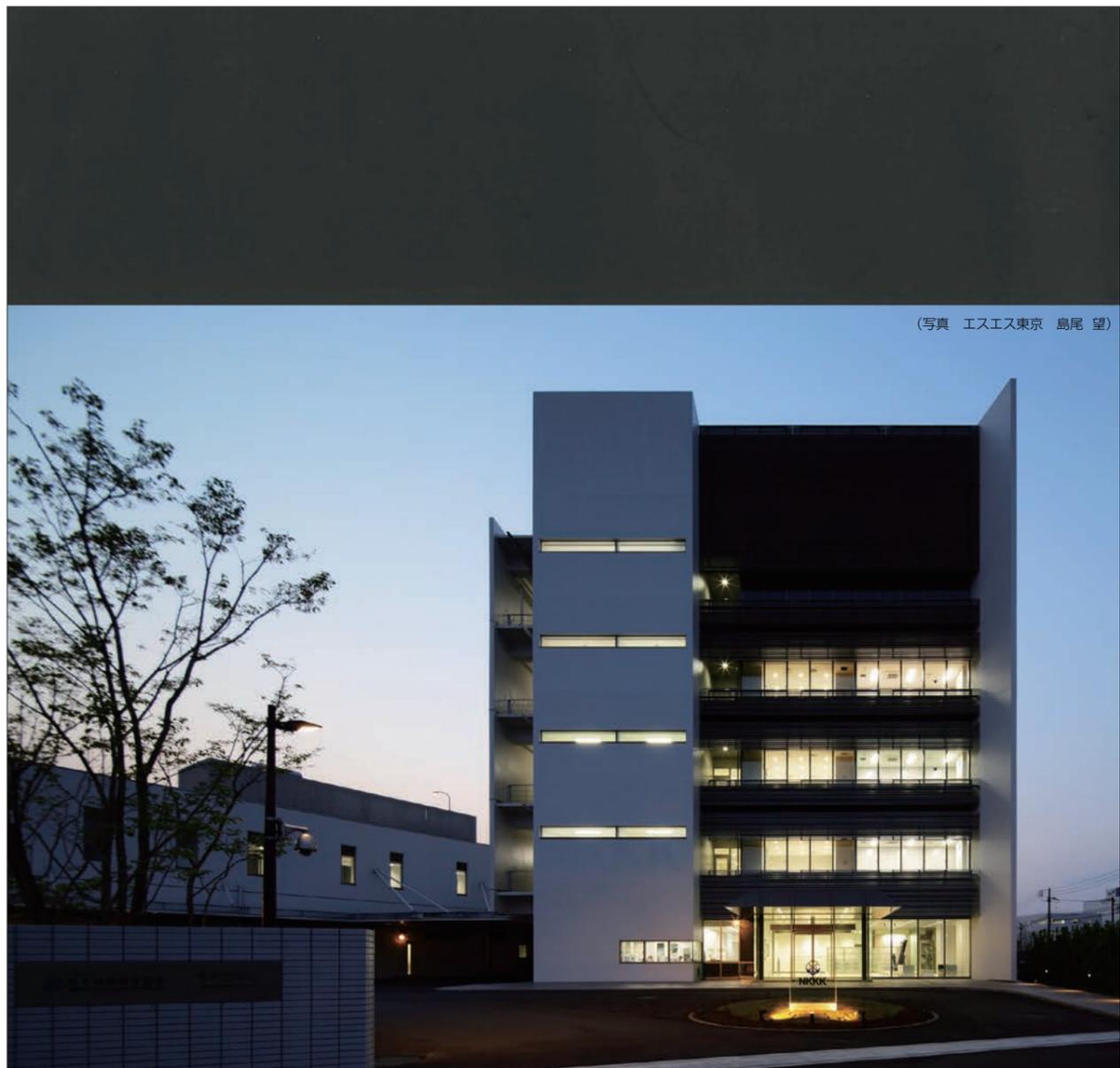
分析センターでは、輸出入貨物の品質分析を主な業務として行っている。取扱品目は、鉄鉱石、石炭、石油、化学品原料、及び食品

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。



(写真 エスエス東京 島尾 望)

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



〒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>