

# 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

(5)

Wednesday, May 20, 2026

© Shipping Guide

## 28年度／中央防波堤外側Y3供用開始 29年度／青海再編完了、大井再編へ

東京港は20日に開港記念目を迎えたが、現在中央防波堤外側のY3新規整備を進めるとともに、青海ふ頭で再編整備に取り組んでいる。Y3完成後の2028年度には同ターミナルを活用した大井ふ頭の大規模なリニューアルを計画している。2035年度の整備完了後にはコンテナふ頭の面積を約30%拡大するとともに、処理能力も240万TEUから330万TEUへ約1.4倍に向上する計画だ。さらに先端技術を徹底的に活用したDXを進め、荷役機械のゼロエミッション化加速など、世界トップクラスの効率性とサステナビリティを兼ね備えた港へと進化している。

〈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

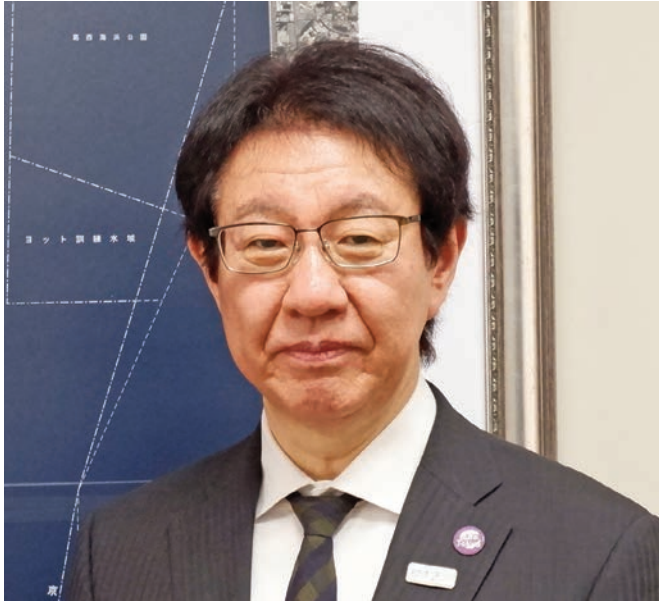
当協会の主な事業

- ・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

# Y3、青海から大井再編へ コンテナふ頭機能拡充が加速

## DX化、交通混雑解消や脱炭素化の取り組みも進展

東京港大井ふ頭大再編の仮移転先として活用する中央防波堤外側Y3の整備は予定通り進捗、青海公共ふ頭では再編整備が進み、一部ターミナルがリニューアルオープン。その青海には東京港初の遠隔操作可能なRTGが稼働を開始。一方で港頭地区での交通混雑解消に向けたさまざまな取り組みも効果を上げつつあり、新たなCNP計画も策定し脱炭素化に向けた活動も積極的に進めている。コンテナふ頭の機能強化を急ぐ東京港の現状と将来を、田中彰港湾局長に聞いた。

—いよいよ今年度にコンテナヤードの整備工事に着手する中央防波堤外側Y3岸壁ですが、同ターミナルの整備計画をはじめ、今後の青海、大井ふ頭などの再編整備計画、青海ふ頭の荷役機械遠隔操作化の推進についてお聞かせください。

### 【中防外Y3】

中央防波堤外側コンテナターミナルY3は、約1万4,000TEU級の大型コンテナ船に対応する水深16mの高規格ターミナルで、東京港の機能強化を図る上で重要なふ頭だ。

現在、国と都で連携して整備を進めており、ジャケットの据え付けに必要な予算を確保でき、Y3整備については、ひとつ大きなめどがついたところだ。今年度からは管理棟やヤード整備などに着手し、2028年度の供用開始を予定している。

### 【青海ふ頭】

青海公共コンテナふ頭は、2023年度から再編整備工事に着手しており、この再編により、ヤードの拡張や岸壁の延伸を進めるとともに、荷役方式についても、従来のストラドルキャリア方式からテナー方式に変更する計画だ。

この荷役方式の変更に合わせ、労働環境の改善やオペレーションの効率化を目的として、新たに26基のRTG（タイヤ式ヤードクレーン）を導入する。遠隔操作が可能で、動力源を水素燃料電池に換装することができる仕様となっている。民間で移動式水素ステーションの開発が進んでおり、これが実用化すると敷地内に水素供給ユニットを設置することなく、水素を充填することができるようになる。

荷役機器の導入にあたり、都でも港湾DXの加速化と水素燃料電池換装型荷役機械などの導入促進を目的に、荷役機械本体と遠隔

操作に必要となる設備の導入費用の一部である約28億円を補助している。

再編整備は工事を4期に分け段階的に進めており、工事が完了した第1期エリア（旧A3ターミナルのエリア）を今年3月31日にリニューアルオープンした。このオープンに合わせ、東京港では初めて遠隔操作型のRTGが稼働している。

今後、第2期エリアについては2027年度、第3期エリアについては2028年度に整備を完了、ふ頭全体の工事は2029年度の完了を予定している。2026年度はA0・A1エリアのコンテナヤード改良工事や新ゲートの設置工事に着手する予定だ。

### 【大井ふ頭】

一方、大井コンテナふ頭の再編整備は、Y3を活用し、2028年度中に再編整備に着手する予定で、2035年度の整備完了を目指している。大井ふ頭の将来像として、世界最先端のターミナルへバージョンアップすることを目指している。

具体的には今後、ふ頭背後地の取得などを進め、ふ頭の面積を現状から約30%拡大することなどにより、コンテナターミナルの処理能力を約1.4倍に向上させていく。

また、荷役機械の高度化や脱炭素化についても、関係者と協議の上、推進していきたいと考えている。さらに、コンテナターミナルの一体運営を早期に実現し、外航船同士や内航船との間の円滑な接続・積み替えが可能となるようにしていく。

現在は関係者とともに、蔵置スペースやゲート、管理棟などの配置、導入する荷役機械の種類などについて検討を進めている。また、コンテナターミナルの拡張に向け、ふ頭に隣接する民間の土地について関係者と調整を進める中で、都用地との交換により取得できる見通しとなった。今年

度からは、これまでの検討結果などを踏まえ、コンテナヤードなどの基本設計に着手する予定だ。

### —オフピーク搬出入や混雑状況の「見える化」など東京港独自の交通混雑緩和策についてお聞かせください。

2024～2025年度のオフピーク搬出入モデル事業により、トラックの待機時間削減や輸送効率向上の効果が確認されるとともに、物流効率化に取り組む機運が向上した。

東京港や内陸のデポを活用した取り組みのほか、今年度は新たに「オフピークシャトル輸送事業」として、これまで内陸輸送の事業者が担っていたターミナルと東京港デポ間の輸送を、シャトル輸送専門の事業者が担い、シャーシーを共同で利用する仕組みの実証に取り組む。

また東京港ではトラックのコンテナターミナルへの来場時間を分散するため、2021年度から混雑状況の見える化を推進している。トラックに搭載したGPSを活用し、ゲート到着までの所要時間やターミナル内での滞在時間を計測し、リアルタイムで情報提供している。

2024年度からは過去のデータを分析の上、時間帯別や曜日別、月別の混雑傾向を分かりやすく整理して公表している。さらに、昨年9月からは蓄積したビッグデータを活用し、翌日の混雑予測情報の提供を開始した。

2026年度はこの混雑予測をさらに精度の高いものにするため、AIなどを活用し、高精度な混雑予測のシステム構築に向けた取り組みを進めていく。

### —2025年度に一举に常時運用が進んだCONPASを活用したコンテナ搬入予約制ですが、今後の進め方を教えてください。

東京港では国土交通省が開発したCONPASを活用し、2022年8月から予約制の運用に取り組んでいる。これまで関係者の習熟を図りながら、段階的に実施規模を拡大しており、2025年度は5ターミナルで予約制に取り組み、参加陸運事業者数も490社まで増加している。

また、これまでの取り組みにおいて、予約したトラックは予約せずに来場したトラックと比較し、平均待機時間を最大で約9割も短縮するなど、混雑解消に資する大きな効果を確認している。

さらに昨年8月以降は大井ふ頭の3ターミナル（1・2号、3・4号、6・7号）で、期間を区切らずCONPASを利用する「通年実施」を開始した。都としては2026年度においても実施ターミナルをさらに拡大するなど、予約制のさらなる定着に向け、積極的に取り組みを展開していきたい。

日本の場合、港湾の物流手続きが、海貨、倉庫、ターミナルオペレーター、それぞれのシステムが違うため、結果として紙による処理が残っている現状がある。1回の入力で一気通貫に連携できる模範的なシステムを、関係者の協力を得て構築していきたいと考え

ており、その過程で国交省が進めるサイバーポートの活用なども提案していきたい。

今後、大井ふ頭の再編を進める上で、ターミナルの一体運営を視野に入れていくこととなり、その時に備えてターミナルオペレーションシステム（TOS）が今後どうあるべきかを整理していく必要もある。

### —東京港における港湾脱炭素化に向けた取り組みの進捗状況を教えてください。

脱炭素化に向けて、今年3月に東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画2.0を策定した。2030年までのカーボンハーフに加え、大井コンテナふ頭の再編が完了する2035年までに排出量を6割削減という目標を新たに設定し、2050年にカーボンニュートラルを目指す。

これまでの取り組みとしては2024年4月までに全コンテナターミナルにグリーン電力を導入するとともに、大井ふ頭や中防外コンテナふ頭などにおいて太陽光発電設備を設置した。

今回のCNP計画の特徴は官民が連携してCO<sub>2</sub>排出削減に取り組む点だ。民間事業者と連携し、後背地の倉庫などにもグリーン電力・太陽光発電の導入を進め、CO<sub>2</sub>排出量を削減し、

国際競争力強化につなげていく。

太陽光についてはAirソーラー（次世代型太陽電池）の活用を進める。東京国際クルーズターミナルの「TOKYO」の大型サインの柱にも、同電池を活用している。今年度中に、晴海客船ターミナルの屋根にも設置する。Airソーラーの設置事例としては出力規模が国内最大規模となる。

### —東京港のつどい、東北セミナー、東京港見学会、荷主との意見交換会など多様な取り組みを進めるポートセールス活動についてお聞かせください。

都は東京港埠頭と連携し、定期的に船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、物流効率化などの都の施策形成につなげている。東京や仙台などで関係者の意見を聞く機会があったが、共通してモーダルシフトという声非常に大きくなっている印象だ。2024年問題も含め、将来に向けて労働力不足が懸念される中、従来の単一の輸送形式よりも、鉄道や内航船を含めた複数のモーダルシフトに取り組んでいる事業者が増えてきている。大井ふ頭背後の至近距離にJR貨物の東京貨物ターミナル駅があり、今後利用できる可能性を最大限模索していく考えだ。

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利用されるように、取り組んでいきたい。



©東京都港湾局

## 中防外CT新規整備や青海再編整備を進める 能力・機能を拡充し大井ふ頭再編へつなげる



〔写真提供〕東京都港湾局

東京都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方針で、中央防波堤外側ふ頭Y3の整備、大井ふ頭・青海ふ頭の再編整備、コンテナターミナル一体運営の推進を掲げている。Y3の整備については、2028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。

### Y3でヤード整備に着手

中央防波堤外側コンテナふ頭に整備中のY3は28年度中の供用開始を目指し26年度によいよコンテナヤードの整備工事に着手する。東京都ではY3整備によって、施設能力が45万TEU増加、現在の東京港全体の10%に匹敵する能力が追加される。また完成後は電動型の遠隔操作荷役機械を導入するなどコンテナターミナルのDXや脱炭素化を推進していく方針だ。Y3は岸壁延長400m、水深16m、総面積23haの規模で、大型コンテナ船（最大15万DWT級/1万4,000TEU積み程度）に対応可能なコンテナターミナル。22列対応のガントリークレーン3基とRTG（Rubber Tired Gantry crane）17基を装備する予定で、すでに三井E&Sに発注済みで、岸壁用、ヤード用ともに28年3月末までに現地搬入する予定。

発注したガントリークレーンは、シャトルブーム式岸壁用コンテナクレーン（三井パセコポーテナー）で、近接する羽田空港へ航空機が離着陸する際の安全を確保するために、休止時にブーム起伏する従来のクレーンと異なりブームを水平に引き込む。これにより航空機への影響を回避しつつ大型コンテナ船の離接岸が可能となる。シャトルブーム式コンテナクレーンは、これらの特殊な構造を有していることから、高度な設計・製作技術が必要となり、世界的にも製作可能なメーカーは限られる。また、大規模な地震（レベル2地震）が発生した際に物流機能を維持できるように免震機構（免震装置）を備えている。

一方、ヤード用コンテナクレーンは走行路に沿って設置したバスバーを介して供給する電源を動力とした環境対応型のクレーンとなる。そのため従来のディーゼルエンジン発電機を搭載したクレーンと異なり、荷役作業時のCO<sub>2</sub>排出がゼロで、港湾の脱炭素化を促進する。さらにクレーン上の運転席でなく管理棟に設置した遠隔操作卓から操作することができ、運転手の作業環境の改善にも配慮。三井E&Sでは同クレーンの導入は東京港全体の荷役処理能力の向上、脱炭素化とDXの推進に寄与するものと期待している。

### 青海ふ頭A3が リニューアル開業

青海コンテナふ頭の再編整備も着実に進んでいる。同ふ頭は23年度から再編整備を開始、ふ頭全体の工事は29年度に完了予定で、工事に合わせて燃料電池（FC）に換装可能な遠隔操作型RTG26基を導入する。26年3月末には旧A3ターミナル部分の工事が完了したのに合わせて、青海公共ふ頭の借受事業者が東京港初となる遠隔操作可能なRTG（Rubber Tired Gantry Crane）を導入、運用を開始した。

この取り組みは快適で安全な労働環境の確保などを通じて、持続可能な東京港の実現に大きく寄与するもので、東京都と国が同荷役機械の導入費用の一部を支援している。従来は運転手が荷役機械の運転席から機械を操作していたが、新たに導入した荷役機械は事務室から操作することが可能となるため、労働環境が大きく改善できる。遠隔操作による荷役作業とコンテナ

搬出入予約制との連携などによるDXの推進で、ター

ミナルオペレーションの効率化が一挙に進むこととなる

また同荷役機械は動力源を燃料電池（FC）へ転換することが可能なタイプのもので、転換後は水素エネルギーの活用で東京港の脱炭素化を推進する。遠隔操作RTGは青海再整備共同企業体（山九、住友倉庫、第一港運、伊勢湾海運、日本通運、三井住友ファイナンス&リース）が青海公共ふ頭に8基導入した。

8基とも全長114m、全幅25.87m、全高25.2m、最大荷重40.6t、最高走行速度135m/分。今回の導入後も青海公共ふ頭の再編整備が完了する2029年までに段階的に導入を進め、ふ頭全体で26基が稼働する予定。

一方、青海ふ頭再編整備は次の段階に進み、26年度はA0-A1エリアのコンテナヤード改良工事や新ゲート

の設置工事に着手する。青海A-4は22年度に岸壁延長を350mから400mに延伸、整備中の青海公共ふ頭も870mから1,170mに延伸する計画だ。

### 大井ふ頭再編へ

大井コンテナふ頭については、28年度に完成予定のY3を活用し、同年度中に再編整備に着手、35年度の整備完了を目指す。26年度は大井コンテナふ頭の再編整備を着実に推進するため、関係者とともに検討の深度化を図るとともに、コンテナターミナルの拡張に向けた関連施設の整備などに取り組む予定。

東京都では大井ふ頭を、日本経済や国民生活を支える重要な国際物流拠点として、世界最先端のターミナルへとバージョンアップする方針で、ターミナルのDXを推進し、オペレーシ

ョンの効率化を図るとともに、脱炭素化を実現する。またコンテナターミナルの一体利用によって、外航船と国際フィーダー船などとの間の円滑な接続・積み替えと日本企業のサプライチェーンの強化に資する多方面の基幹航路を充実させていく方針だ。

具体的な方向性としては、コンテナふ頭の面積を約30%拡大し、国内最大級の岸壁延長（2km）と奥行き（600m）を確保、コンテナターミナルの処理能力を240万TEUから330万TEUへ約1.4倍に向上させることを想定している。またコンテナ船の大型化に対応し一部岸壁の水深16m化を目指すとしている。一方で荷役機械の電動化またはFC（燃料電池）化を推進、コンテナターミナルから排出するCO<sub>2</sub>を9割以上削減することを見込んでいる。

# 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。

# コンテナ物流のサプライチェーン最適化

## 物流コスト削減やL/Tの短縮、輸送網の多角化へ

東京港では特定の時間帯にトラックが集中し、一部のコンテナターミナル周辺で混雑が発生している。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入を行う「オフピーク搬入」を推進している。一方で、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入する取り組みも進んでいる。またトラックの輸送力不足が懸念される中、東京港と国内各地との間の輸送について、トラックによる輸送から内航船や鉄道を活用した輸送に切り替えていくモーダルシフトがこれまで以上に求められている。

### 港湾物流の効率化

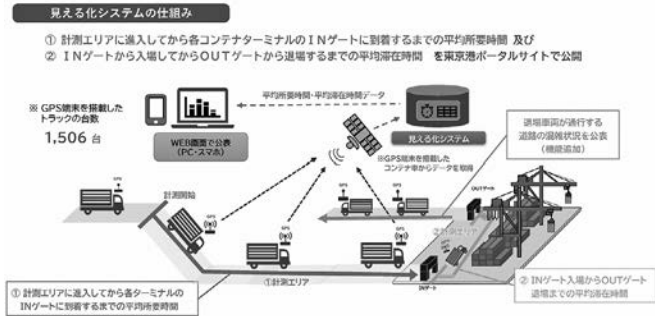
東京港ではコンテナターミナル周辺の交通混雑を緩和し、港湾物流の効率化を図るため、コンテナターミナルの施設能力の向上に加え、トラックの来場時間の分散化に取り組んできた。

施設面では中央防波堤外側コンテナふ頭の整備を進め、Y1ターミナル（17年3月供用開始）、Y2ターミナル（20年4月供用開始）の整備で70万TEU分の施設能力を新たに確保した。運用面ではターミナルのゲートオープン時間（8時30分

～16時30分）の開始時間を1時間前倒す（7時30分～）早朝ゲートオープン（11年12月から継続している。また17年3月には輸入コンテナ（実入り）貨物の一時保管場所（186区画）として東京港ストックヤードを大井地区に開設している。また22年度からは国土交通省が開発した予約システムのCOMPAS (Container Fast Pass) を活用して、コンテナ搬入予約制の導入を推進している。加えて混雑状況の見える化を21年度から開始するなど、さまざまな対策を講じ待機車両の車列長が平均1.26km（11年）から0.42km（24年）に対策を講じる前と比較し約7割減少している。

### 混雑状況の見える化

東京港ではトラック事業



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入することを促し、貨物の搬入円滑化のため、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。

21年度からはトラックに搭載した専用GPS端末の位置情報を利用して、ターミナルのINゲートに到着するまでの所要時間とターミナル内の滞在時間を東京港ポータルサイトでリアルタイムに公表することで、来場時間の分散化、平準化を進める対策に取り組んでいる。さらに24年度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、公表するとともに、25年9月からはこれまで蓄積してきたデータを基に、翌日の混雑状況の予測結果を公表する取り組みを開始した。26年度は混雑に影響を与えるさまざまなデータをAIが分析し、高精度で予測するシステムを構築するための調査に取り組む。

### オフピーク搬入

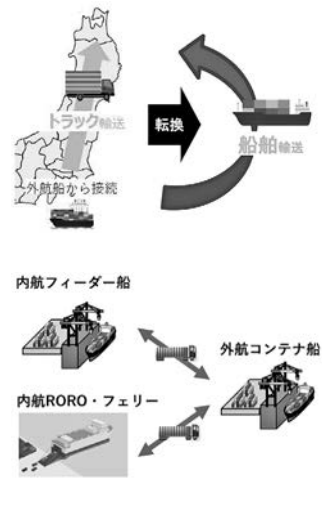
東京都港湾局は、24年度から東京港を利用する荷主企業と連携し、午前中などコンテナターミナルが比較的空いている時間帯に搬入する「オフピーク搬入」を推進しているが、25年度のモデル事業では、往復で実入コンテナを輸送するという新たな仕組みにチャレンジしている。

オフピーク搬入は、東京港を利用する複数の荷主企業や物流事業者と連携、コンテナ搬入の時間帯を、混雑する午後や夕方から比較的ターミナルが空いている午前にシフトし、搬出した輸入コンテナは東京港デポに仮置きし、道路混雑の少ない夜間に、当該コンテナを荷主デポまで輸送するというシステム。また輸出コンテナも夜間に輸送し、午前中に東京港デポにいったん搬入、CYへ転送

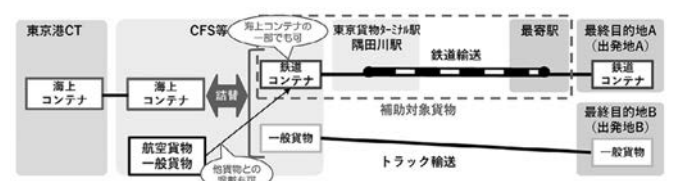
する。24年度には10社が参加、10日間で112本のコンテナを対象にモデル事業を展開した。その結果、ゲート前の待ち時間は43分から7分に大幅に短縮、輸送効率もドライバー1人・1日当たり輸送できるコンテナ本数が2本から3本へ増加、運転時間も1本輸送するのに32時間から15時間に短縮という効果を確認した。25年度は、荷主10社、物流事業者5社が25年11月4日から12月中旬頃まで400本のコンテナを輸送する事業に取り組んだ。26年度はターミナルとデポの間を、空いている時間帯に輸送する、オフピークシャトル輸送という仕組みを実証する予定だ。

### モーダルシフト推進へ

東京港を利用する海上コンテナの国内輸送は、約98%がトレーラー輸送だ。一方で、東京港を利用する貨物が多い東北地方は、地方港を利用した船舶の割合が約25%とモーダルシフト



が進んでいる。東京都は、東京港の物流効率化や環境負荷軽減を図るため、海上コンテナの国内輸送におい



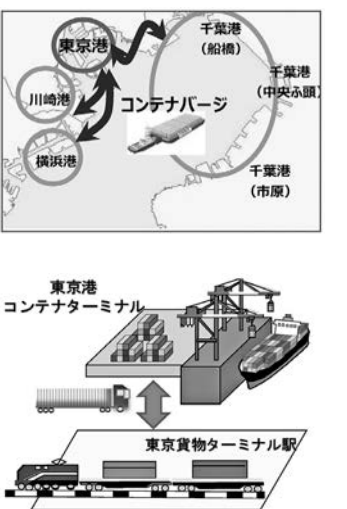
て、モーダルシフトに取り組む民間事業者を支援している。さらに物流の2024年問題による輸送力不足に対応し、脱炭素化を図るため、24年度から補助制度を拡充している。

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東京港を利用する船舶運航事業者に対して、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円を補助している。

また東京港と横浜港、川崎港、千葉港との間をコンテナバジにより海上コンテナを横持輸送する事業は、はしけ横持輸送を依頼する者（船舶運航事業者等）に対して、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。

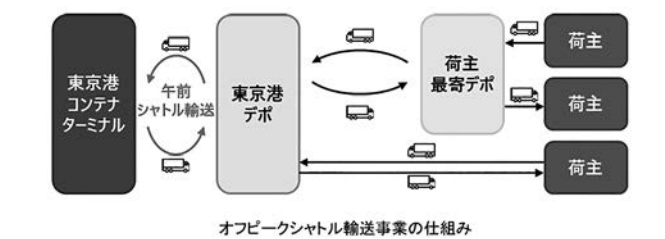
内航Ro/Ro船または内航フェリーにより輸送するため、東京港内の内貨ふ頭と外貨コンテナターミナルとの間、もしくは異なる外貨コンテナターミナルの間をドレージ車両で横持輸送する海上コンテナについて、実入り空とも1輸送当たり1万円を、港内横持輸送を依頼する者を対象に補助する。

鉄道により輸送するため、東京貨物ターミナル駅と東京港外貨コンテナターミナルの間を、ドレージ車両により横持輸送する海上コンテナについて、港内横持輸送を依頼する者または営む者に対して、実入り空とも1輸送（片道）当た



り2,000円を補助する。ただし、鉄道でコンテナラウンドユース（CRU）した場

合、補助金額を2倍として算定する。東京港で輸出入する海上コンテナ貨物を、東京港のCFSなどで鉄道コンテナとの詰め替え、東京貨物ターミナル駅または隣田川駅を発着する列車で輸送する鉄道コンテナについて、鉄道コンテナ1本当たり12ftが5,000円、20ft以上が1万円を補助する。26年度からは鉄道コンテナの詰め替え本数の上限をなくした。



## 純粋なエネルギー ネットゼロに向けて

エバーグリーンが描く、テクノロジーとともに進むサステナブルな海運

エバーグリーンマリンはサステナビリティの実現に向け、最先端技術を活用した「ZNZ燃料」による環境に優しい船舶の導入を進めています。風を利用して操帆のごとく、自然のグリーンエネルギーを活かし、船を動かすことで、二酸化炭素の排出削減に取り組んでいます。ネットゼロの未来へ向けた航海を進めています。

**EVERGREEN LINE**  
www.evergreen-line.com

# 大井ふ頭で相次いでCONPASの常時運用開始

## コンテナ搬出入の事前予約制で滞在時間短縮

東京港では、貨物の受け渡しに来場するトラックが特定の時間帯に集中する傾向があり、この結果、一部のコンテナターミナル周辺で交通混雑が発生しているが、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CONPAS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。25年8月には大井1・2号ターミナルで常時運用を開始、26年1月15日から大井3・4号ターミナル、26年3月9日から大井6・7号ターミナルで、それぞれ常時運用を開始した。

### ゲート前混雑解消へ

東京都港湾局、東京港埠頭、東京港運協会、国土交通省関東地方整備局は関係者の協力のもと、2022年度からCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の試験運用に取り組んできた。CONPASは国交省が開発したシステムで、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流の効率化と生産性向上の実現を目的としている。

25年度は特に大井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）で25年8月、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）で26年1月、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26年

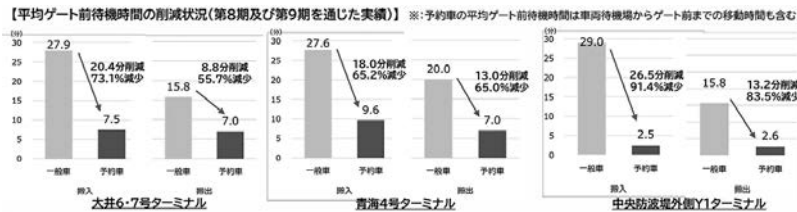
3月に、それぞれ常時運用を開始するなど関係者の協力により取り組みが拡大した。

### 青海や中防外でも試験運用

一方、青海4号ターミナル（借受者：Evergreen Marine Corp. (台湾) Ltd.、ターミナルオペレーター：鈴江コーポレーション）、中央防波堤外側Y1ターミナル（借受者・ターミナルオペレーター：上組）でも25年度に、第8期（25年9～11月）、第9期（26年1～3月）の2回、CONPASを活用した予約制事業に取り組んできた。ちなみに第1期から第3期は22年度、第4期から第5期は23年度、第6期から第7期は24年度に予約制事業に取り組んできた。

25年度の平均ゲート前待機時間は非予約車と比較

し、予約車の方が短縮しており、25年9月～11月の事業に参加した陸運事業者アンケート回答者の86%が「今後も利用したい」と回答しており、東京港を利用する陸運事業者側にも着実にCONPASが浸透している。常時運用に関しては、予約枠の拡充を期待する意見が複数寄せられており、



東京港では引き続き、他ターミナルへの常時運用の展開やコンテナ搬出入予約制の適正な運用に取り組むことで、コンテナ搬出入予約制の普及促進を図る。

### 搬入処理時間も6割削減

CONPASを開発・運営している国交省港湾局によると、同システムの搬出入予約でトレーラーのターミナル到着の分散・平準化が進み、ゲート前混雑の解消とトレーラー待機時間の短縮が期待できるとしている。試験運用では、搬入トレーラーの14%がCONPASで予約した結果、搬入トレーラーのゲート前総待機時間を約1割削減できたという。またゲートでの搬入手続

の際に書類の不備が見つかること、急な情報確認や修正が必要となり、ゲート前混雑の原因となっていたが、CONPAS利用で事前に搬入情報を照合することにより、書類の不備が減少し、ゲート前混雑の削減が図られる。加えて搬入情報の事前照合や、PSカード（Port Securityカード）のタッチによる入場手続きにより、ゲート処理時間が短縮できる。推計では搬入情報の事前照合により実入りコンテナ搬入処理時間を6割削減できるという結果を得ている。

### オペレーションの効率化

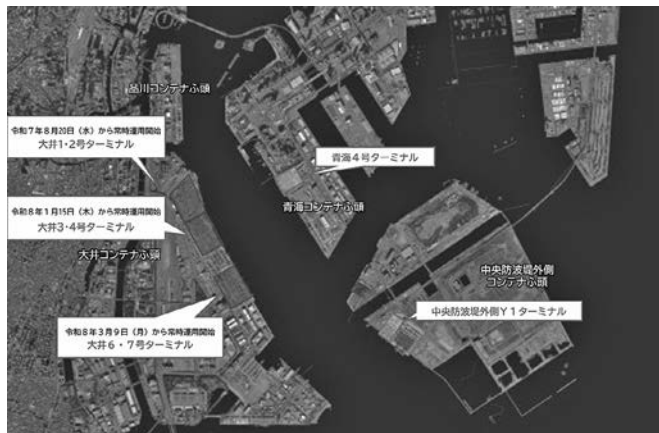
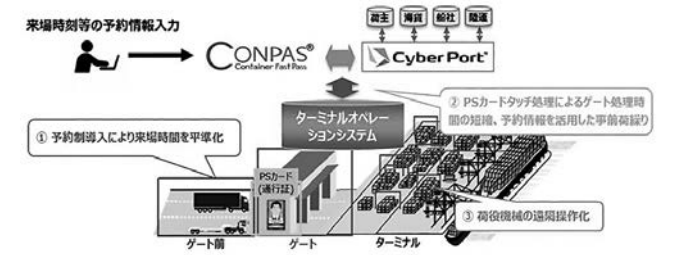
コンテナターミナルのオペレーターは、ターミナルオペレーションシステム（TOS）によりコンテナの蔵置場所などを管理しているが、現状ではトラックがどの貨物をいつ引き取りに

来るのか、事前に把握することができず、あらかじめコンテナヤードにコンテナを効率的に蔵置しておくことが困難な状況となっている。また、ゲート受付時に紙の受け渡しやタッチパネルの操作により、トラックの受付やコンテナをトラックへ引き渡すまでに時間がかかっている。ターミナルでのコンテナ貨物の引き渡しにかかる時間を削減し、ターミナル運営の効率化を図っていくためには、荷役作業やゲート業務の効率化が必要だ。

今後、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。また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方針だ。

具体的には東京港ではこれまで、コンテナターミナルにおけるゲート処理時間などの短縮化や荷繰りの効率化などを推進することを目的として、ターミナルオペレーターが取り組むCONPASとTOSとの連携に係るシステム改修費などを支援（港湾DX加速化補助金）してきた。また26年度は港湾物流事業者の各種手続きのデジタル化を促進し、港湾物流全体の生産性向上を図るため、新たにモデル事業を展開。国土交通省港湾局が運営する港湾物流や行政手続きなどの港湾関連手続を電子化するデータプラットフォームである「Cyber Port（港湾物流）」の活用のため、技術的助言やシステム改修への支援を提供するとともに、その成果を先行事例として、他事業者へ広く展開していく予定だ。



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。

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

# 2025年速報値 外貨コンテナ取扱量は2.4%増の427万TEU

東京都港湾局がとりまとめた2025年東京港港勢（速報値）によると、外貨コンテナ取扱個数（輸出入・実空合計）は、前年比2.4%増の426万8,615TEU、内貨コンテナ取扱個数（移出入・実空合計）は10.7%増の58万8,065TEU、外内貨合計のコンテナ取扱個数は3.3%増の485万6,680TEUとなった。

外貨コンテナ（実空合計）は、輸出が0.8%増の190万3,547TEU、輸入が3.7%増の236万5,068TEUだった。うち輸出の実入りコンテナは4.6%減の78万7,388TEU、輸入の実入りは4.1%増の235万3,352TEU、空コンテナは輸出入合計で41%増の112万7,875TEU。

外貨コンテナ貨物を主要国別にみると、輸出は米国が14.6%減の239万トン、中国が2.4%減の183万トン、ベトナムが2.3%増の95万トン、タイが7.5%増の70万トン、台湾が16.6%減の67万トン。

一方、輸入は中国が6.0%増の1,636万トン、米国が2.0%増の284万トン、ベトナムが8.3%増の252万トン、タイが1.3%減の204万トン、韓国が3.1%増の163万トンだった。海上貨物全体では、外貨貨物の輸出が4.6%減の1,062万トン、輸入が3.3%増の3,507万トン、合計で1.3%増の4,568万トン。内貨貨物は

東京港港勢指標（令和7年速報値）

●船 舶		(単位:隻、総トン)			
		令和7年速報値	前年実績	増減	前年比
総 数	隻 数	20,374	21,246	-872	95.9%
	総トン数	154,083,952	154,816,535	-732,583	99.5%
外 航 船	隻 数	4,762	4,850	-88	98.2%
	総トン数	108,684,348	109,255,138	-570,790	99.5%
うちコンテナ船	隻 数	4,486	4,635	-149	96.8%
	総トン数	99,775,235	102,427,901	-2,652,666	97.4%
内 航 船	隻 数	15,612	16,396	-784	95.2%
	総トン数	45,399,604	45,561,397	-161,793	99.6%

●貨 物		(単位:トン、TEU)			
		令和7年速報値	前年実績	増減	前年比
取扱貨物総量	計	83,425,642	82,906,166	519,476	100.6%
出 貨	計	24,687,195	25,118,768	-431,573	98.3%
入 貨	計	58,738,447	57,787,398	951,049	101.6%
外 貨 貨 物	計	45,684,666	45,093,919	590,747	101.3%
輸 出	計	10,615,254	11,129,511	-514,257	95.4%
輸 入	計	35,069,412	33,964,408	1,105,004	103.3%
うちコンテナ貨物	計	44,323,484	43,845,703	477,781	101.1%
輸 出	計	10,170,144	10,802,987	-632,843	94.1%
輸 入	計	34,153,340	33,042,716	1,110,624	103.4%
コンテナ個数	計	4,268,615	4,169,322	99,293	102.4%
実入り	計	3,140,740	3,086,196	54,544	101.8%
空	計	1,127,875	1,083,126	44,749	104.1%
輸 出	計	1,903,547	1,888,808	14,739	100.8%
実入り	計	787,388	825,154	-37,766	95.4%
空	計	1,116,159	1,063,654	52,505	104.9%
輸 入	計	2,365,068	2,280,514	84,554	103.7%
実入り	計	2,353,352	2,261,042	92,310	104.1%
空	計	11,716	19,472	-7,756	60.2%
内 貨 貨 物	計	37,740,976	37,812,247	-71,271	99.8%
うちコンテナ貨物	計	1,765,985	1,933,849	-167,864	91.3%
うちカーフェリー貨物	計	11,209,655	11,443,715	-234,060	98.0%
移 出	計	14,071,941	13,989,257	82,684	100.6%
うちコンテナ貨物	計	951,697	1,107,125	-155,428	86.0%
うちカーフェリー貨物	計	5,643,980	5,794,505	-150,525	97.4%
移 入	計	23,669,035	23,822,990	-153,955	99.4%
うちコンテナ貨物	計	814,288	826,724	-12,436	98.5%
うちカーフェリー貨物	計	5,565,675	5,649,210	-83,535	98.5%
コンテナ個数	計	588,065	531,356	56,709	110.7%
移 出	計	445,186	383,855	61,331	116.0%
移 入	計	142,879	147,501	-4,622	96.9%

●貿易額		(単位:百万円)			
		令和7年速報値	前年実績	増減	前年比
総貿易額	計	25,373,596	24,631,507	742,089	103.0%
輸 出 額	計	8,133,028	8,165,001	-31,973	99.6%
輸 入 額	計	17,240,568	16,466,506	774,062	104.7%

(東京税関「東京港貿易概況(令和7年分)速報」)

移出が0.6%増の1,407万トン、移入が0.6%減の2,367万トン、合計で0.2%減の3,774万トン。

外貨貨物の輸出を主要国別にみると、米国向けが14.6%減の239万トン、中国向けが2.7%減の184万トン、ベトナム向けが0.7%増の103万トン、タイが7.5%増の70万トン、台湾が18.2%減の69万トン。輸出を品目別にみると、その他化学工業品が3.4%減の176万トン、産業機械が0.9%増の171万トン、再利用資材が10.0%減の109万トン、自動車部品が25.9%減の85万トン、電気機械が13.1%減の63万トン。

一方、輸入を主要国別にみると、中国が5.8%増の1,642万トン、米国が1.8%増

の289万トン、ベトナムが8.3%増の252万トン、タイが1.3%減の204万トン、韓国が2.8%増の165万トンだった。輸入の品目別では、衣服・身廻品・はきものが1.8%増の465万トン、電気機械が0.6%増の343万トン、製造食品が5.6%増

の275万トン、その他化学工業品が4.2%増の248万トン、家具装備品が1.1%増の204万トン。

2025年の入港船舶は、前年比4.1%減の2万374隻、0.5%減の1億5,408万総トン、うち外航船が1.8%減の4,762隻、0.5%減の1億868万総トン、うちコンテナ船が3.2%減の4,486隻、2.6%減の9,978万トン、内航船が4.8%減の1万5,612隻、0.4%減の4,540万総トンだった。



【写真提供】東京都港湾局

## 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 松 川 一 裕

副理事長 岡 田 幸 重

副理事長 森 達 郎

専務理事 戸井崎 正 巳

〒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

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

## Top Interview

東京港埠頭株式会社 社長 丸山 英聡 氏

## 中防外Y3はヤード整備に着手、青海A3リニューアル完了 ゲート前混雑解消や環境負荷低減の取り組み進む

東京港埠頭の2026年度事業計画では、コンテナターミナルの施設能力向上や船舶大型化などに対応するため、中央防波堤外側コンテナふ頭Y3整備工事や青海コンテナふ頭再編工事のほか、各ふ頭のコンテナクレーン更新工事などを予定している。この中でも、Y3は2028年度の供用開始を目指しており、今年度からコンテナヤードの整備工事を開始し、完成後には大井コンテナふ頭の大規模なリニューアルに着手する。また青海コンテナふ頭の再編整備も同時に進めており、2029年度に完了予定だ。東京港埠頭の現状の取り組みと今後の計画を、丸山社長に聞いた。

### (1) Y3の整備と大井コンテナふ頭の再編について

Y3の整備に当たってはDX（デジタルトランスフォーメーション）と脱炭素化を推進しており、国や都と一緒に進めている。荷役機器については22列対応のガントリークレーン3基と、遠隔操作可能な電動式のRTG（Rubber Tired Gantry crane）を17基製作中だ。今後も関係者と調整しながら、2028年度の供用開始に向けて着実に進めていく。

一方、大井ふ頭の再編については2028年度から2035年度の計画であり、最先端のターミナルにしたい考えだが、さらに目指す重要なところは一体運営化だ。これは機材やレイアウトなど、ハード整備を待つ必要はなく、できることから着手していけるのではないかと考えているため、当社としては全面的にサポートをしていきたいと考えている。

### (2) 再編進む青海コンテナふ頭について

青海コンテナふ頭全体としては青海A4が2022年度に岸壁延長を350mから400mに延伸、整備中の青海公共コンテナふ頭も870mから1,170mに延伸する計画だ。

青海公共コンテナふ頭の再編工事は4段階で進めているが、第1期のA3ターミナル部分のヤードの整備工事が完了し、今年3月に供用を開始している。これから第2～4期、A0、A1、A2と整備し、2029年度の完成を目指している。工事に合わせて遠隔操作が可能なRTG26基が借受者によって導入されることとなっており、燃料電池（FC）に換装可能な仕様となっている。A3ではそのうち8基が稼働している。

### (3) 今後のCONPAS搬出入予約制事業の進め方

東京都がとりまとめたCONPAS予約制の取り組み実績をみると、予約制を利用しているところはゲート前待機時間を最大9割程度短縮できているという結果がでている。ただ、トラックドライバーの利用率はまだ低いという現状がある。今後、対象ターミナルを拡充させることで、利用率向上を図っていきたい。

また、この予約制は、搬出入するコンテナを事前に把握できるため、コンテナ

CONPASやオフピークなどの新しい取り組みのほかにも、在来の手法による取り組みも続けている。2017年には大井コンテナふ頭背後にストックヤード（186区画）を開設、現状ほぼ100%稼働しているほか、待機場所やバンプールの整備など、さまざまな取り組みを進めてきた。

これらに加えて、トラックに搭載した専用GPS端末の位置情報を活用して待機時間などをリアルタイムで

由来の電力を導入している。またインバータ制御方式のガントリークレーンの導入も、更新時期に合わせて徐々に進めてきている。加えて借受者などによってハイブリッド型、またはFC換装型トランスファークレーンの導入などが進められている。

そのほか青海コンテナふ頭の再編整備ではRTG走行路版に環境配慮型コンクリートを使用している。通常のコンクリートは石灰石を

れが環境配慮型コンクリートでは、高炉スラグなど産業副産物を利用することで、生成時のCO<sub>2</sub>の排出量を5割程度削減することができる。これを積極的に使っていこうと考えている。さらに、CO<sub>2</sub>を吸収する新しいタイプの環境配慮型コンクリートの開発も進んでいると聞いている。

### (6) 東京港のつどい、東北セミナー、東京港見学会、メーカーとの意見交換会など、ポートセールス活動について

2025年度には仙台で東京港東北セミナーを2年連続で開催したほか、東京港のつどいをはじめ、メーカーの物流担当者との意見交換会や東京港見学会などを開催してきた。仙台でのセミナーでは、内航船とのスマートでスムーズなコネクションが重要だということを確認した。外航コンテナ船と内航コンテナ船との円滑な接続を考えた時、コンテナふ頭の一体運営ということは避けて通れない課題となろう。

東京港の大きな特徴は背後に巨大な消費市場がある

ため、圧倒的に輸入貨物が多い点にある。逆に他のアジア諸国は輸出超過であり、コンテナが慢性的に不足している。そのアジアの中で東京港は年間で100万TEUを超える空コンテナを輸出している港湾であり、アジアのコンテナ・サプライソースとなっている。船会社にとって重要なインベントリ面において、東京港は今後、一層注目されていくのではないかと感じている。

港湾やターミナルを陸からのみ見ていると、空コンテナは単なる厄介者でしかないが、海上からの視点をもつと戦略的な意味合いを帯びてくる。当社の社員にも海からの目線を持ってほしいとの思いがあり、熊本にあるONEジャパンと構造計画研究所が組織している次世代海上コンテナ輸送研究所（AOCTEL）に、研修生を派遣している。具体的なストウェージプランなどを勉強するだけでなく、海からの景色を見ることで、新しい発見や気づきを得て、それが将来の港湾のあり方や新事業の創出につながればと期待している。



ヤード内の荷捌きなど事前に準備を済ませることにより、ヤード内の荷役の効率化につながるものと考えている。

### (4) CT周辺混雑状況の見える化システムやオフピーク搬出入など東京港独自の交通混雑緩和対策について

搬出したコンテナは翌朝には届けてほしいという荷主企業からの要望が多く、どうしても前日の夕方にトラックが集中し、ゲートが混雑してしまう。こうしたことから、東京港では、午前中などコンテナターミナルが比較的空いている時間帯に搬出入する「オフピーク搬出入」にも取り組んでいる。

東京港におけるゲート前の深刻な混雑に対しては、官民でさまざまな対策に取り組んできた。

公表する「見える化システム」をポータルサイトで運用している。その結果、2011年に1.26kmあったゲート前の渋滞長が、2024年には0.42kmと、約70%減少している。

東京港のコンテナ取扱量は施設容量を上回る状況が続いており、これらの対策がなければ、さらに混雑状況は悪化することとなり、それを考えると大きな効果を発揮していることになる。今後はAIを活用した所要時間予測システムの開発に向けて東京都と協力し取り組んでいくつもりだ。

### (5) 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、CNPに向けた取り組みの現状と今後の計画

すでに2024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

高温で焼成してセメントを生成するが、この時に大量のCO<sub>2</sub>を排出している。こ

## 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	齊藤宗明
副会長	塩津伸男
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

# 東京港CNP形成計画2.0を策定 脱炭素化支援や環境配慮船導入

東京港では2023年3月に、東京港の脱炭素化に向けた取り組みを戦略的に推進するため、東京港CNP形成計画を策定、これまで計画に基づき、太陽光発電設備の設置やグリーン電力の利用拡大、省エネ型の荷役機械の導入を推進してきた。さらに26年3月には「東京港CNP形成計画2.0（東京港湾脱炭素化推進計画）」を策定、荷役機械や倉庫などの脱炭素化に向けて、民間事業者とともに取り組みを加速していく方針だ。

## 脱炭素型荷役機械の導入促進

東京港では2050年カーボンニュートラル実現に向け、東京港の荷役機械のFC化（燃料電池化）を進めることを目的に23年度からFC換装型RTG（Rubber Tired Gantry Crane）導入費用に対する補助を開始している。今後はその他のFC型荷役機械や電動型荷役機械への補助対象の拡大についても検討していく方針だ。補助対象経費の1/2

（補助上限額：1億円）、導入実績は25年度末時点で28基。

内貿ユニットロードふ頭やフェリーふ頭で、DXによる荷役時間の短縮、荷役の効率化を推進するため、25年度から補助事業を開始している。ユニットロードふ頭利用のRo/Ro船、フェリーの船舶運航事業者、港湾運送事業者を対象に、補助対象経費の1/2（補助上限額：4,500万円）を支給している。

## 環境配慮型船舶の導入

一方、東京港のCNP形成に向けて港湾局が保有する船舶のゼロエミ化を推進、また水素燃料電池船を活用し東京港の役割を発信する。具体的には岩谷産業が無償で水素燃料電池船“まほろば”を都に提供、この船を活用して共同事業に取



り組む協定を25年10月に締結し、運航開始時期は2026年度内を予定している。さらに東京都は「ゼロエミッション東京」の実現に向け、水素燃料電池と蓄電池による推進システムを搭載した環境配慮型船舶“東京みらい丸”（写真）と“つきじZERO”が26年4月に完成した。両船は官公庁としては全国初となる水素燃料電池を搭載、水素と酸素の化学反応で発生する電気などで航行するもので、航行中に二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）を一切排出しない地球にやさしい船舶となる。

## 工事の脱炭素化や藻場創出

港湾工事などから排出するCO<sub>2</sub>削減に向け、低炭素型コンクリートやグリーンスチールなどの脱炭素型建設資材の活用を検討するとともに、建設機械の次世代

燃料の活用、電動化を促進する方針で、25年度には試行的に低炭素型コンクリートを導入している。

一方、東京都は東京港で藻場創出の活動を推進するため、24年12月に「東京港藻場創出の活動方針」を策定、藻場が持つ多様な生物の生息場や環境学習の場としての機能に着目し、藻場創出のための活動を推進する方針だ。同活動にあたっては「東京港藻場創出活動パートナー」として、企業や団体の参画を募り、都と協働して同活動を展開する。

## 海の森水素ステーション

上組は水素ステーションの整備・運営を目的として、トヨタエルアンドエフ東京、エスケイエム（愛知県刈谷市）と設立した共同運営会社・海の森水素ステ

ーションを通じて、東京港（東京都江東区）に水素ST「海の森水素ステーション」（東京都江東区海の森1-34、上組東京多目的物流センター内）を建設する。26年4月に着工、27年4月に運営開始を予定している。同水素STは同JVによって上組東京多目的物流センター内に整備、上組で使用する燃料電池フォークリフト（FCフォークリフト）へ水素の供給・販売や、今後普及が見込まれる大型燃料電池トラック、バス（大型FCトラック、FCバス）などの一般ユーザーの利用も想定している。FCフォークリフトは20台の導入を計画している。



## 日本海事検定協会 (NKKK) 分析センター (横浜)

### 国際社会への持続的貢献を目指す “国際総合分析機関”

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。

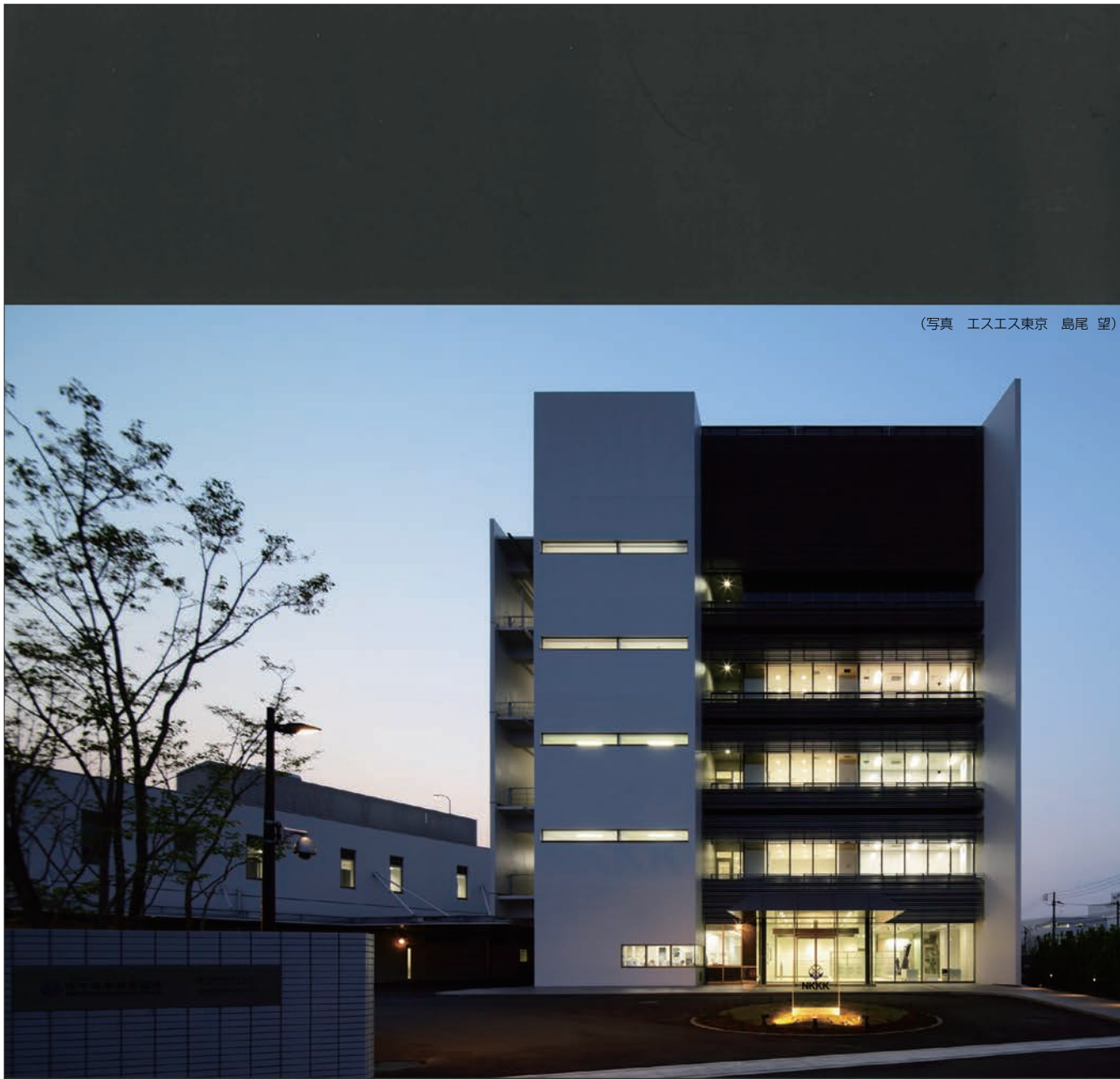
分析センターでは、輸出入貨物の品質分析を主な業務として行っている。取扱品目は、鉄鉱石、石炭、石油、化学品原料、及び食品

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>