



原子燃料サイクルの一翼を担って。



原燃輸送株式会社



経営理念

原子燃料サイクルの一翼を担う誇りと情熱を持ち、高い倫理観のもとに専門能力を結集して総合力を発揮し、より安全で信頼性の高い輸送サービス提供に挑戦し、豊かな未来の創造に貢献する。

目次

- 1 ごあいさつ
- 2 原燃輸送の事業概要
- 4 フロントエンド輸送／原燃輸送のあゆみ

- 6 バックエンド輸送
- 12 原燃輸送の実績
- 14 安全対策

- 16 輸送容器
- 17 会社概要



原燃輸送株式会社  
代表取締役社長  
宮田 賢司

## 日本の豊かな未来へ続く道を 私たちは輸送サービスでお手伝いします

私たち原燃輸送株式会社は、使用済燃料をはじめとする放射性物質を輸送する我が国で唯一の輸送サービス会社です。

海外から輸入する天然六フッ化ウラン（UF<sub>6</sub>）といったフロントエンドに関わる輸送から、原子力発電で使い終わった使用済燃料や原子力発電所で発生した低レベル放射性廃棄物などバックエンドに関わる輸送まで、様々な輸送サービスを通じて原子燃料サイクルの一翼を担っています。

放射性物質を収納する輸送容器の安全設計に関わる技術や、運搬船など輸送に必要な設備を運用管理・維持する技術などの総合的な技術力と経験を活かし、約45年にわたり着実な輸送実績を積み重ねてまいりました。

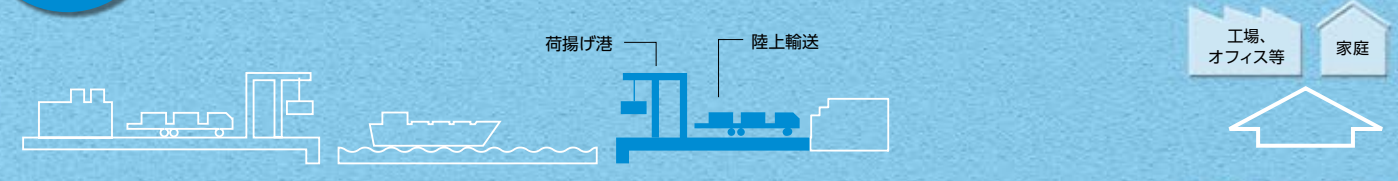
今後、中間貯蔵施設への使用済燃料の輸送、使用済燃料をリサイクルしたMOX燃料の輸送、廃炉に伴う解体廃棄物の輸送など、新たな輸送サービス需要が想定されています。私たちが関わる事業分野はさらに広がり、期待される場所も大きくなっていきます。

「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて、原子力発電は重要な選択肢であり、私たちは、今まで培った技術力と経験で、より安全で信頼性の高い輸送サービスの提供に取り組んでまいります。

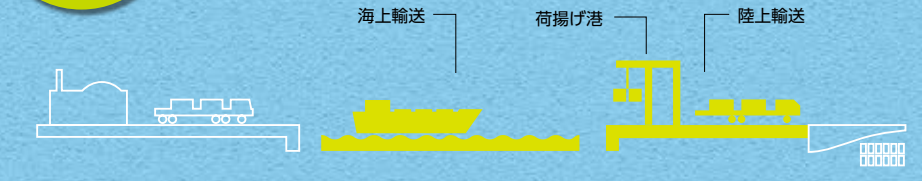


■ ■ ■ は原燃輸送が担当している輸送業務

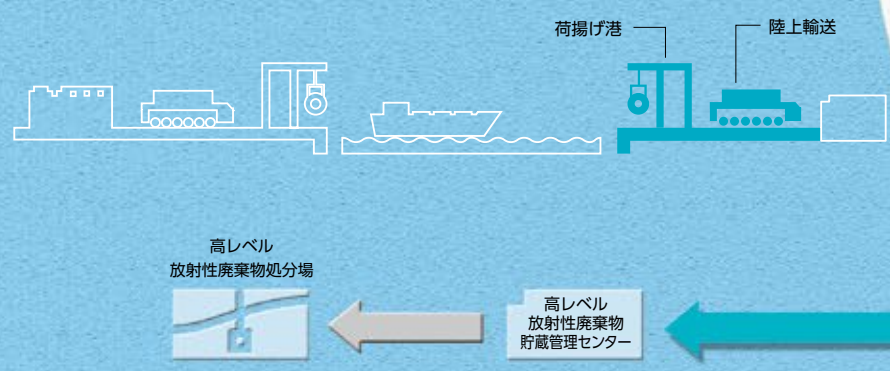
# UF<sub>6</sub> 天然六フッ化ウランの輸送



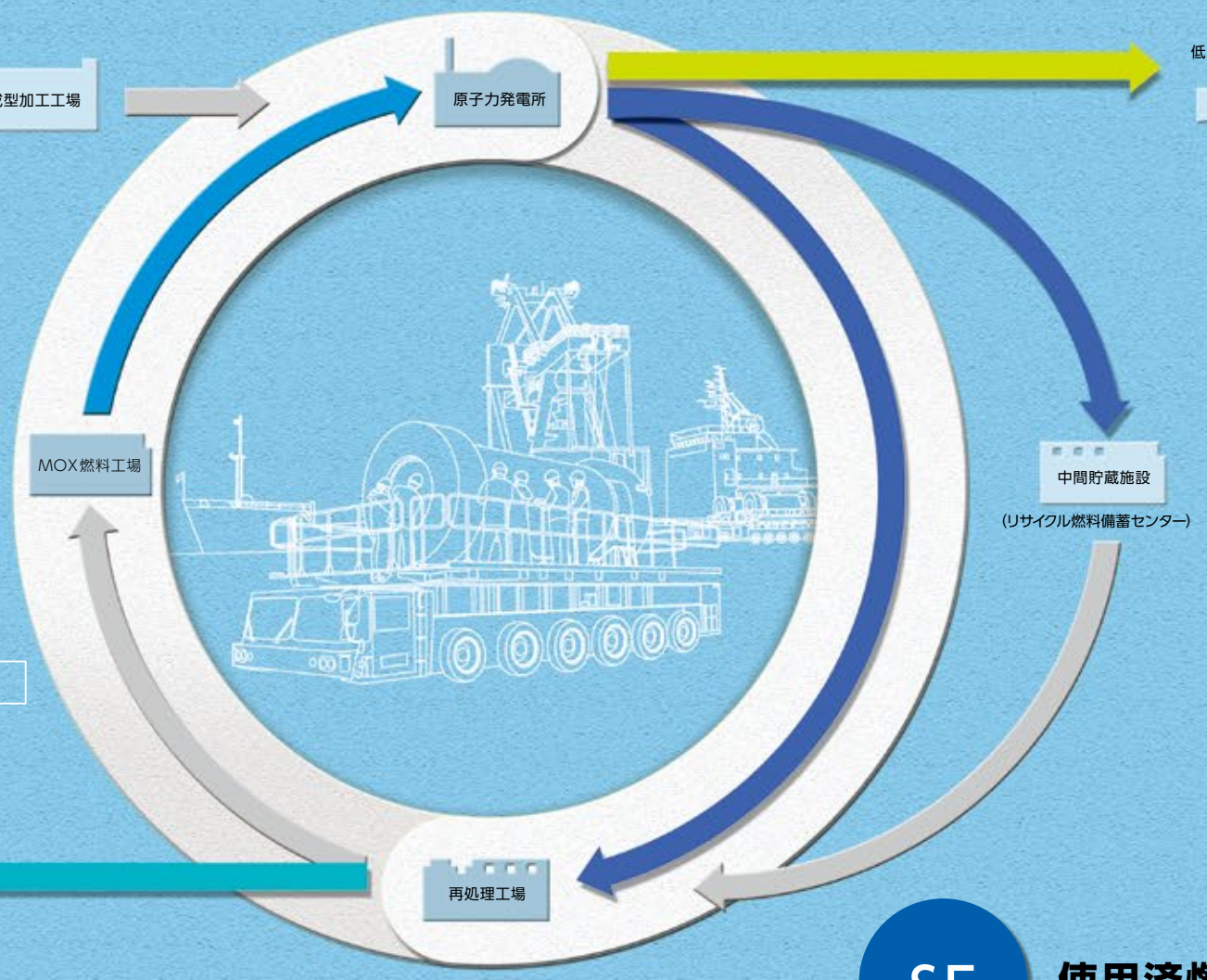
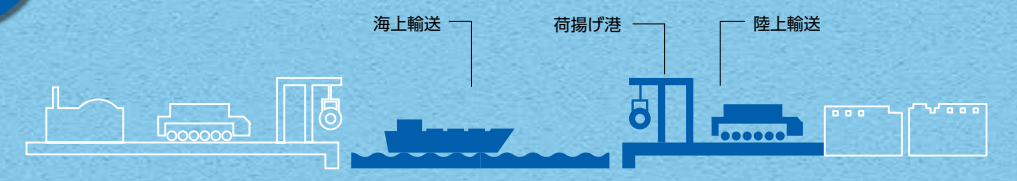
# LLW 低レベル放射性廃棄物の輸送



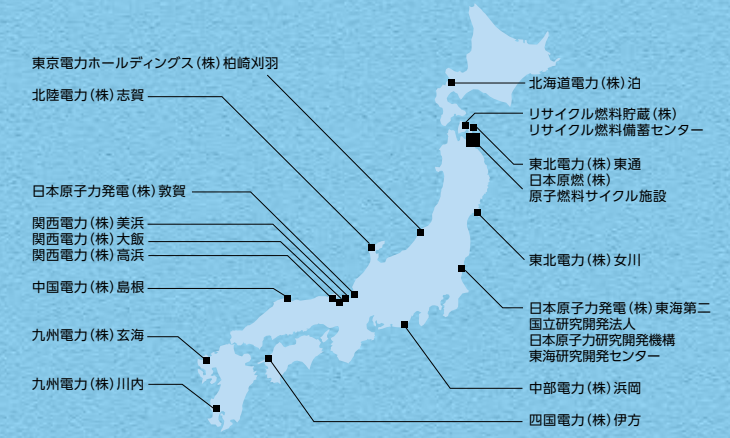
# HLW 返還ガラス固化体の輸送



# SF 使用済燃料の輸送



日本の原子力発電所および原子燃料サイクル施設



原燃輸送の事業は、原子燃料サイクルを循環させる仕組みの一端を担う仕事です。原料である天然六フッ化ウランの輸送から、発電所や再処理工場で発生する高・低レベル放射性廃棄物の輸送、そして原子燃料サイクルの要となる再利用に向けた使用済燃料の輸送といった4つの輸送を担当しています。今後は、原子燃料サイクル確立に向けた新たな輸送業務にも着手し、さらなる事業の発展に努めてまいります。

# 4つの輸送で原子燃料サイクルを支えています



# フロントエンド輸送

原子燃料サイクルでは、原子力発電を行う前の過程、すなわち燃料の製造(MOX燃料を含む)から発電所の建設、発電にいたる過程をフロントエンドと呼びます。原燃輸送のフロントエンドにおける業務は、海外で採掘・加工され運ばれてくる天然六フッ化ウランを、日本の港で受け取り、ウラン濃縮工場まで陸上輸送することです。ここから、原料を燃料に加工し、原子燃料サイクルを実現する一歩が始まります。

## 海外の転換工場

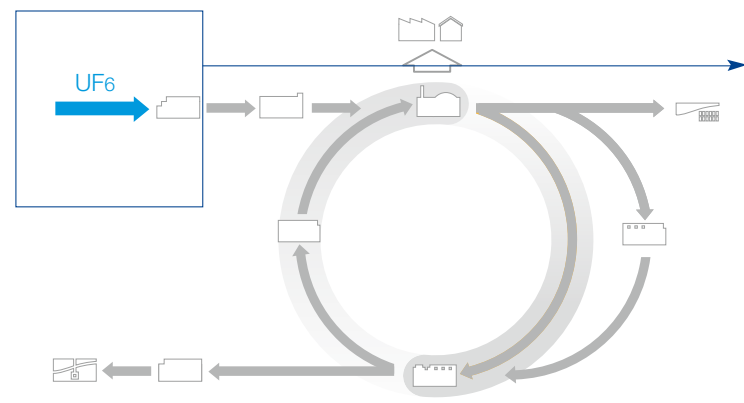
海外の工場で転換加工された天然六フッ化ウランは、48Yシリンダーという輸送容器に充填して、日本に輸送します。

## 荷揚げ港

クレーン等で、運搬船から輸送車両に積み替えます。その後、検査を行い、日本原燃(株)ウラン濃縮工場まで陸上輸送を行います。

## ウラン濃縮工場

日本原燃(株)ウラン濃縮工場では、専用の輸送機材から48Yシリンダーを吊り上げ、施設内へと搬入します。運搬された天然六フッ化ウランは、原子力発電の燃料となる濃縮ウランに加工されます。



# 天然六フッ化ウランの輸送

天然のウラン鉱石をフッ素化合物させ天然六フッ化ウランに転換する工程は、現在、すべて海外の転換工場で行われています。天然六フッ化ウランは日本に運ばれると、原燃輸送によって日本原燃(株)ウラン濃縮工場まで陸上輸送されます。

## 原燃輸送のあゆみ

### 1970年代~1980年代

#### 原子燃料サイクル輸送の幕開け

- 1973 商社2社、運輸4社にて動燃・再処理施設向け使用済燃料輸送会社として(株)エヌ・ティー・エス設立
- 1974 株主として電力10社、商社5社、運輸5社の体制に改組
- 1978 第1回動力炉・核燃料開発事業団(動燃/現JAEA\*)向け使用済燃料輸送を実施
- 1986 原子燃料サイクル施設向けの輸送を実施することになり、社名を原燃輸送(株)に変更し、新たな一歩を踏み出す
- 1989 原子炉等規制法上の「運搬を委託された者」の資格認定を受ける。以後、電力会社に代わって原燃輸送が東海輸送本部の部長となる

### 1990年代

#### 総合輸送体制の確立

- 1991 「運搬を委託された者」としてHZ-75T型輸送容器の「設計承認」「容器承認」を取得  
低レベル放射性廃棄物運搬船竣工
- 1992 六ヶ所輸送事務所を開設  
第1回低レベル放射性廃棄物の輸送を実施
- 1993 TN28VT型輸送容器の「設計承認」を取得
- 1994 NFT型輸送容器(6タイプ)の「設計承認」を取得  
原燃船舶(株)発足
- 1995 第1回返還ガラス固化体の輸送を実施
- 1996 使用済燃料運搬船竣工  
第1回天然六フッ化ウラン輸送を実施
- 1998 日本原燃向け使用済燃料の第1回試験燃料輸送を実施  
NFT型輸送容器のレジソ(中性子遮へい材)データ改ざん問題が発覚
- 1999 データ改ざん問題を受け、経営理念の見直し、企業行動憲章を制定  
問題が発覚した10月6日を「反省の日」と制定  
ISO9001の認証を取得

### 2000年代~

#### 原子燃料サイクルの確立

- 2000 低レベル放射性廃棄物の充填固化体を初輸送  
第1回日本原燃向け使用済燃料輸送を実施  
NFT型輸送容器(計55基)の「容器承認」を取得
- 2001 原子力船むつの使用済燃料輸送を実施  
TN28VT型輸送容器(計12基)の「容器承認」を取得
- 2002 キャスクの総合エンジニアリング会社である(株)オー・シー・エルへ資本参加
- 2004 専用の緊急時対策室を整備
- 2006 使用済燃料運搬船第二船竣工、初輸送  
海外MOX燃料輸送容器許認可業務を開始
- 2007 世界原子力輸送協会(WNTI)へ社員を派遣  
使用済燃料運搬船、内航船で初の船舶保安認定書を取得
- 2008 原燃船舶(株)を吸収合併

- 2009 低レベル放射性廃棄物輸送容器のISO規格要件の不適合発生  
対策として品質マネジメントシステムの強化を図る
- 2019 低レベル放射性廃棄物運搬船(後継船)竣工、初輸送
- 2021 50tクレーン竣工

\* JAEA: 国立研究開発法人日本原子力研究開発機構

# バックエンド輸送

フロントエンドに対し、原子燃料サイクルのバックエンドとは、原子力発電を行った後に発生する過程を指します。具体的には、各施設で排出される高・低レベルの放射性廃棄物の処理、使用済燃料の貯蔵・再利用、さらに運転を終了した原子力発電施設などから発生する大型の廃棄物処理などのことです。原燃輸送のバックエンドにおける業務は、低レベル放射性廃棄物、使用済燃料、高レベル放射性廃棄物の3つの輸送です。原子燃料サイクル確立に向けた新たな輸送業務も今後の使命です。



### 原子力発電所

ドラム缶を専用の輸送容器に収納した後、輸送物表面の放射エネルギーや放射線量の検査が行われます。

### 船積み港

輸送物は陸上輸送され、運搬船の船載クレーンで船に積み込みます。海上輸送の前には、運搬船への固縛方法や運搬船周りの放射線量が法令の基準を満たしていることを、事業者と国または国の指定機関が確認します。



### 海上輸送

海上輸送は、低レベル放射性廃棄物運搬船で行います。



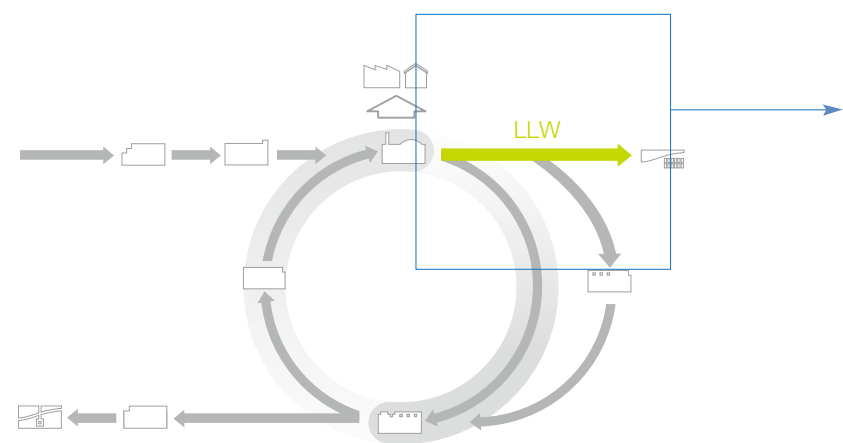
### 荷揚げ港

クレーンで運搬船から低レベル放射性廃棄物の専用輸送トラックに積み替えます。ゲートモニターという移動式の放射線測定装置を使用した車両周りの放射線量の検査を行い、輸送物の安全性を確認した後、陸上輸送を行います。



### 低レベル放射性廃棄物埋設センター

運び込まれた低レベル放射性廃棄物は、輸送容器から抜き出され、各種検査を経た後、鉄筋コンクリート製の埋設施設で安全に埋設されます。



## 低レベル放射性廃棄物の輸送

原子力発電所で使用した作業着や交換した機器、床を洗った水といった、ごくわずかな放射能を持つ廃棄物を低レベル放射性廃棄物といいます。それらは、焼却や圧縮などにより容積を減らし、セメントやアスファルトなどで固めてからドラム缶に密封して、専用の輸送容器に収納します。原燃輸送は、低レベル放射性廃棄物を日本原燃(株)低レベル放射性廃棄物埋設センターまで運んでいます。

### 低レベル放射性廃棄物運搬船

低レベル放射性廃棄物を輸送する運搬船です。輸送容器を最大432個運ぶことができ、また、輸送容器2個を同時に荷役することができる船載クレーンを装備しています。

#### • 主な仕様

主要寸法	全長：約100m、全幅：約16.5m
載貨重量トン数	約3,000トン
総トン数	約4,500トン





### 原子力発電所

使用済燃料は、発電所の貯蔵プールで一定期間冷却された後、キャスクと呼ばれる専用の輸送容器に収納され、輸送物として仕立てられます。搬出前には、輸送物表面の放射線量や放射線量が法令の基準を満たしていることを、事業者と国または国の指定機関が確認します。



### 船積み港

輸送物は港まで陸上輸送され、専用運搬船に積み込まれます。海上輸送前には、運搬船への固縛方法や運搬船周りの放射線量が法令の基準を満たしていることを、事業者と国または国の指定機関が確認します。



### 海上輸送

海上輸送は、使用済燃料運搬船で行います。

### 荷揚げ港

クレーンで、運搬船から専用の輸送車両に積み替えます。車両周りの放射線量が法令の基準を満たしていることを、事業者と国または国の指定機関が確認した後、再処理工場までの陸上輸送を行います。

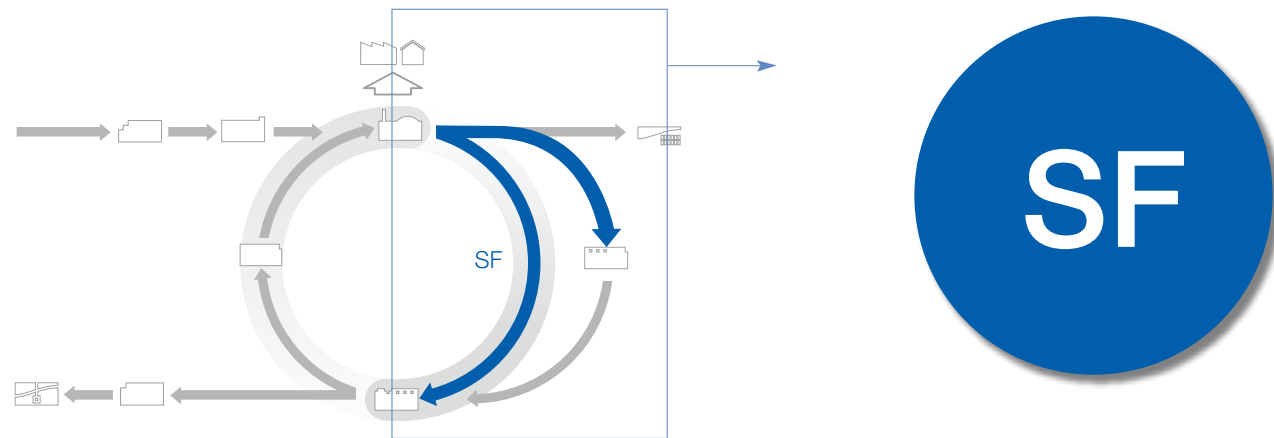
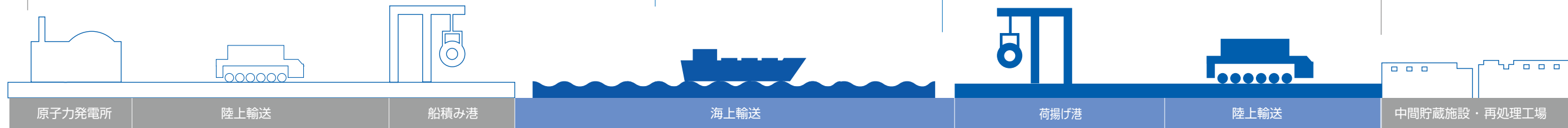


### 中間貯蔵施設

使用済燃料を再処理するまでの間、一時的に貯蔵する施設です。  
図版提供：リサイクル燃料貯蔵(株)

### 再処理工場

使用済燃料は、再処理工場の貯蔵プールの中で輸送容器から取り出され、放射能を弱めるため冷却・貯蔵され、再処理までの間保管されます。



## 使用済燃料の輸送

原子力発電に利用された使用済燃料は、再処理工場で化学的な処理を施し、燃え残りのウランや新しく生まれたプルトニウムを取り出して再利用します。原燃輸送は、再処理工場へ専用運搬船によって海上輸送しています。荷揚げ港から再処理工場へは、専用車両に積み替えて陸上輸送を行います。

※陸上輸送の車両については、P11に掲載しています。

### 使用済燃料輸送容器(キャスク)の開発から保守まで

設計	製造	輸送	保守
<p><b>容器設計・安全解析:</b>キャスクの設計は、基本性能(構造強度、除熱、密封、遮へい、臨界防止)に関する基準を満たす必要があります。併せて、キャスクの取扱作業の安全性、効率性が重要であり、これらの要素を隅々まで配慮した設計を行っています。</p> <p>また、設計管理・解析業務のプロセス管理、および設計・解析結果に関する法令適合性について厳しく確認を行っています。</p> <p>↓</p> <p><b>設計承認取得:</b>キャスクの設計が国の規則に定める構造強度、除熱、密封、遮へいおよび臨界防止に関する基準に適合することについて、設計の段階から原子力規制委員会の承認を受ける手続きです。この手続きを確実に履行し、キャスクの安全性について承認を得ています。</p>	<p><b>製造管理:</b>設計承認を受けた設計に従った高品質なキャスクを製造するため、メーカーにおける試験・検査等の製造プロセスを厳密に管理しています。</p> <p>↓</p> <p><b>容器承認取得:</b>キャスクが設計どおりに製造されていることについて、原子力規制委員会の承認を受ける手続きです。この承認を得ることで、キャスクが輸送に使用できるようになります。</p>	<p><b>車両運搬確認申請:</b>使用済燃料が健全な輸送容器に適正に収納されていることについて電力会社と原燃輸送が原子力規制委員会の検査を受けます。</p>	<p><b>性能維持:</b>定期点検として、定期保守および補修(原則1年に1回)に加え、定常検査(輸送ごと)、基本検査(5年に1回または使用回数30回に1回)、総合検査(10年に1回または使用回数60回に1回)を行い、キャスクの性能を維持しています。</p> <p><b>保守・補修:</b>キャスクは、部品レベルで厳しく使用期限が定められており、確実に保守・補修を行った上で輸送に備えています。</p> <p>↓</p> <p><b>容器承認更新:</b>適切な保守および補修によりキャスクの性能を適切に維持していることについて原子力規制委員会に申請を行い、容器承認の更新を行っています。</p>

### 使用済燃料運搬船

使用済燃料を輸送する運搬船です。船体に大きな外力を受けても輸送容器が移動・転倒しないよう、強固な固縛装置を備えており、一度に最大20基の使用済燃料輸送容器を運ぶことができます。

#### 主な仕様

主要寸法	全長:約100m、全幅:約16.5m
載貨重量トン数	約3,000トン
総トン数	約5,000トン

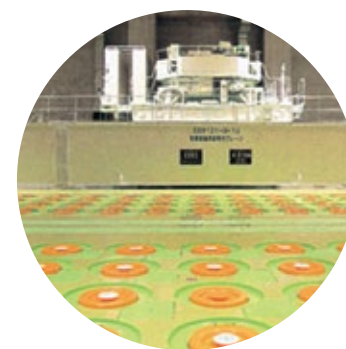




**海外の再処理工場**

再処理で発生し処理されたキャニスター入りのガラス固化体は、カスクと呼ばれる専用の輸送容器に収納され、国際原子力機関（IAEA）の基準に則り定められた日本の法令の基準を満たしていることを現地で確認してから、日本に返還されます。

写真提供：© International Nuclear Services Ltd

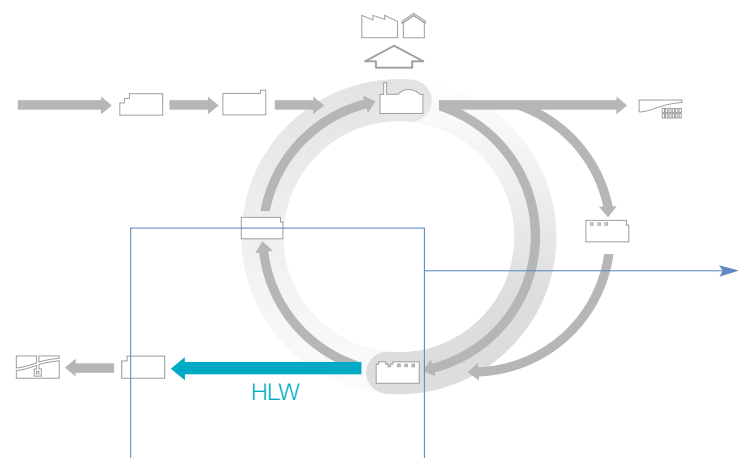


**荷揚げ港**

クレーンで、運搬船から専用の輸送車両に積み替えた後、検査を行い、安全性を確保しながら、日本原燃（株）の高レベル放射性廃棄物貯蔵管理センターまで陸上輸送を行います。

**高レベル放射性廃棄物貯蔵管理センター**

ガラス固化体は最終処分まで、冷却するために30～50年間貯蔵されます。



**返還ガラス固化体の輸送**

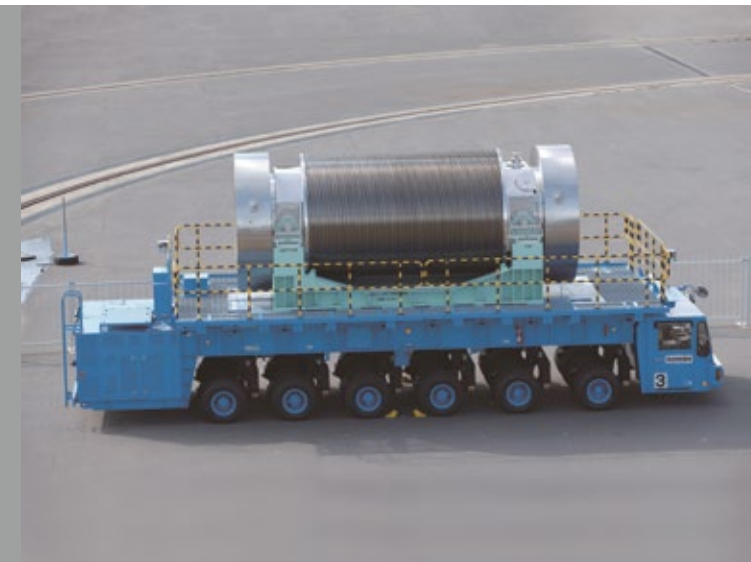
使用済燃料を再処理すると、放射能濃度の高い廃液が発生します。この高レベル放射性廃棄物である廃液をガラスに混ぜ、ステンレス製のキャニスターに固めたものをガラス固化体といいます。現在は、海外の再処理工場での処理を行っています。原燃輸送は、海外から輸送されてくる返還ガラス固化体を、日本原燃（株）の高レベル放射性廃棄物貯蔵管理センターまで陸上輸送しています。

**使用済燃料・ガラス固化体輸送車両**

使用済燃料とガラス固化体の両方の輸送を行っています。自走式で連結部が無く、6軸48輪の車輪で走るため、雪道でもスリップしにくく安定した走行が可能です。通常のブレーキシステムのほかに安全ブレーキを備え、助手席にも緊急停止ボタンを設けています。積載物の輸送容器が100トン以上の超重量物であるため、走行安全性を十分考慮した設計としています。

• 主な仕様

寸法	全長：約12m、全幅：約3.2m、全高：約1.8m
車両重量	約33.7トン
最大積載量	約135トン

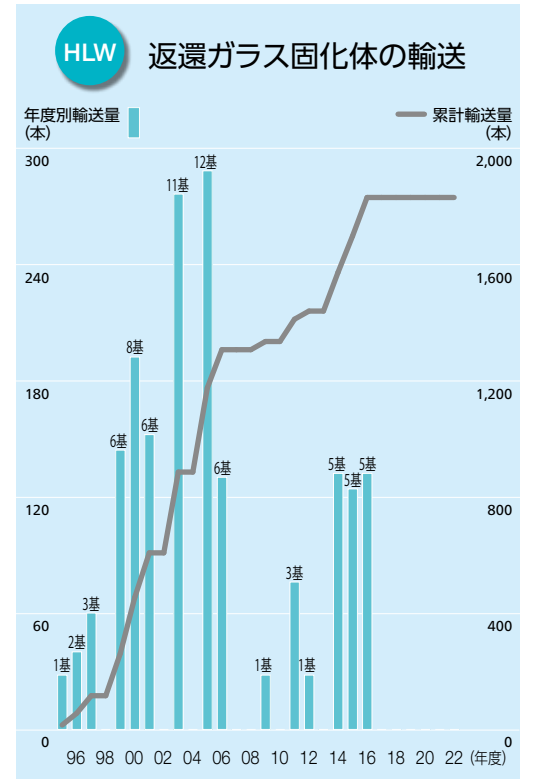
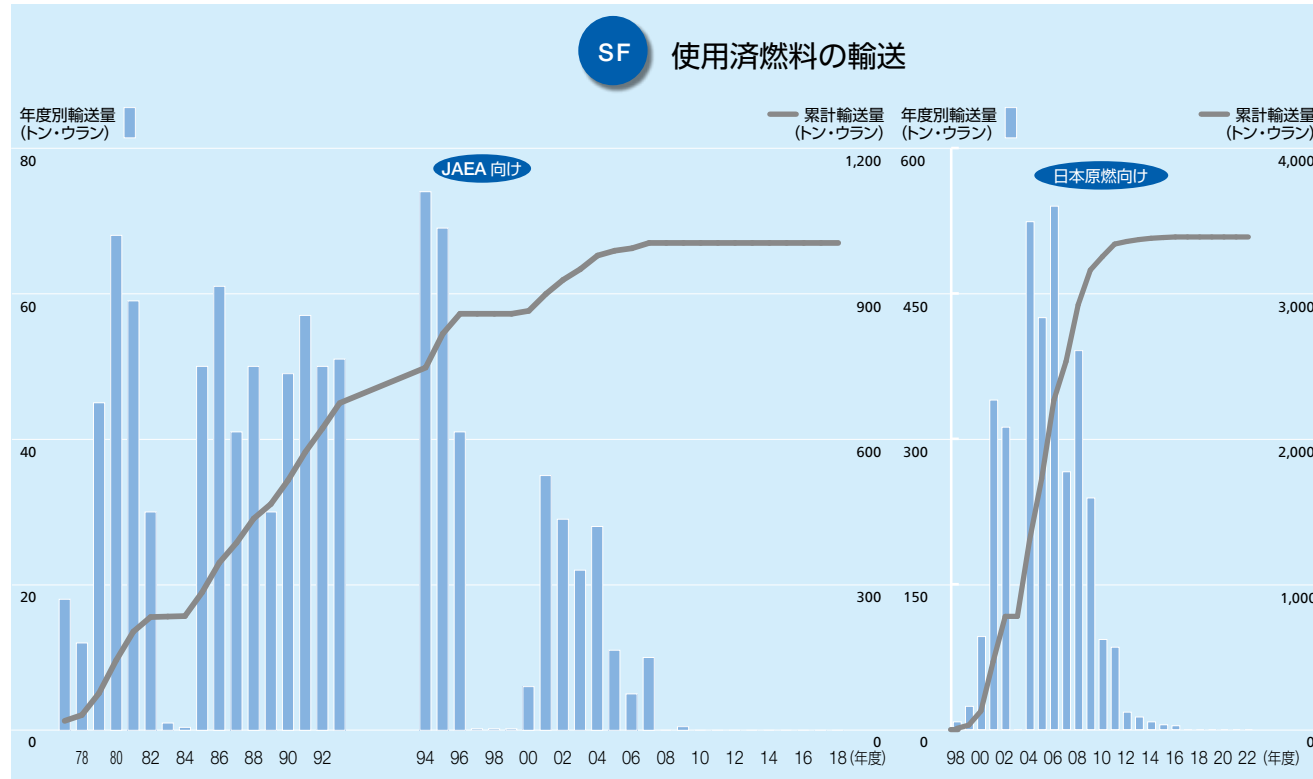
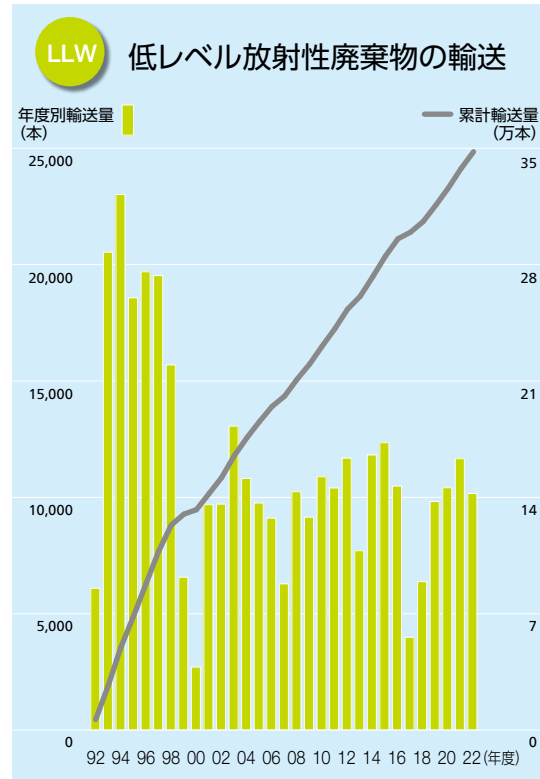
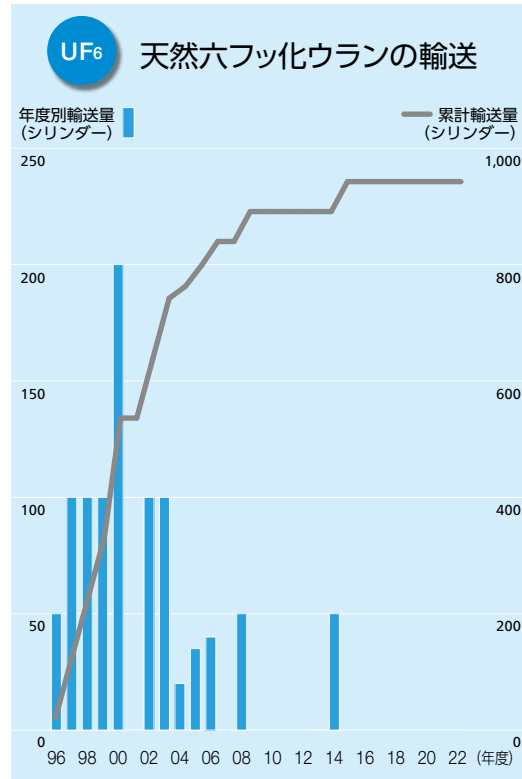




## 原燃輸送の実績

原燃輸送の4つの輸送事業の始まりは、1978年の動力炉・核燃料開発事業団（動燃／現JAEA\*）・再処理施設への使用済燃料の輸送からでした。1990年代に入り、低レベル放射性廃棄物、返還ガラス固化体、天然六フッ化ウランの輸送と順次業容を広げ、1998年には日本原燃（株）向けの使用済燃料の輸送も始まりました。これらの実績を支える技術やノウハウは、放射性物質輸送の専門企業として国際的にも高い評価を得ています。

\* JAEA: 国立研究開発法人日本原子力研究開発機構



**1996**  
第1回天然六フッ化ウラン輸送を実施 (50シリンダー)

**1992**  
第1回低レベル放射性廃棄物の輸送を実施 (日本原電・東海第二、ドラム缶1,480本)



**1993**  
低レベル放射性廃棄物輸送容器全数 (3,000個) 完成

**1997**  
低レベル放射性廃棄物輸送累計10万本達成

**2000**  
低レベル放射性廃棄物の充填固化体を初輸送 (関西電力・大飯、充填固化体360本)

**2008**  
低レベル放射性廃棄物輸送累計20万本を達成

**2015**  
低レベル放射性廃棄物輸送通算200回を達成

**2018**  
低レベル放射性廃棄物輸送累計30万本を達成

**1978**  
第1回動燃向け使用済燃料輸送を実施 (東京電力・福島第一、EXCELLOX型輸送容器2基・4.7トン)

**1979**  
HZ-75T型輸送容器を使用した使用済燃料初輸送 (東京電力・福島第一)

**1980**  
動燃向け使用済燃料輸送累計100トン達成

**1986**  
動燃向け使用済燃料輸送累計300トン達成

**1998**  
日本原燃向け使用済燃料の第1回試験燃料輸送を実施 (東京電力・福島第二、2基・7.7トン)

**2000**  
第1回日本原燃向け使用済燃料輸送を実施 (東京電力・福島第二、日本原電・東海第二、計4基・24.5トン)

**2001**  
創業以来の使用済燃料輸送、累計1,000トン達成

核燃料サイクル開発機構 (旧動燃／現JAEA) 向け使用済燃料輸送通算200回を達成



**2004**  
日本原燃向け使用済燃料輸送累計1,000トン達成



**2006**  
日本原燃向け使用済燃料輸送累計2,000トン達成

**2007**  
JAEA向け使用済燃料輸送累計1,000トン達成

**2009**  
日本原燃向け使用済燃料輸送累計3,000トン達成

\* 現 東京電力ホールディングス

**1995**  
第1回返還ガラス固化体の輸送を実施



**2006**  
フランスからの返還ガラス固化体輸送を終了





## 安全対策

原燃輸送では、輸送における安全性の確保に関し、国際原子力機関(IAEA)の定めた放射性物質安全輸送規則に基づく技術基準や、国が定めた法令の遵守を果たしています。さらに、輸送専門企業として独自に安全性を確保する体制を整え、技術力の向上、日々の業務改善のための教育活動や、実地における訓練を重ねています。

### 設備で守る安全

#### 海上輸送



##### 衝突・座礁

専用運搬船は、安全に航行するため、複数の航海用レーダーをはじめ、衝突・座礁などの事故を未然に防止するための自動衝突予防援助装置や音響測深機など、最新鋭の安全航行設備を備えるとともに、万一の電力喪失時に備えて予備の発電装置も設置しています。

##### 船倉火災

輸送容器は、不燃性のものですが、万一の火災に備えて、専用運搬船の広範囲に消火設備を備えています。さらに使用済燃料運搬船には、船倉内に水を張ることができる非常用漲水(ちょうすい)装置も備えています。

##### 沈没

専用運搬船は、船底や船側を二重構造にするとともに、損傷時の復原性を高め、万一の衝突や座礁で船内に水が浸入しても沈没しにくい安全性の高い設計・構造を採用しています。

##### 放射線

専用運搬船の船倉は、厚い鋼板やコンクリート等でしっかりと囲み、放射線を十分に遮へいする構造としています。また、海上輸送にあたっては、放射線管理の専門技術者を乗船させ、輸送中の放射線をしっかり監視しています。

#### 位置情報

原燃輸送の所有する船舶は、人工衛星通信回線を用いて常に位置情報を確認する「船舶追跡システム」を備えており、安全の向上を図っています。また、この船舶追跡システムによって、万が一の緊急事態においても迅速な情報収集が可能です。

IAEAの輸送安全評価サービス(TranSAS)において原燃輸送の緊急時対策設備が高い評価を受け、特に船舶追跡システムは、評価報告書「放射性物質安全輸送に関する対日評価」(2006)では良好事例として評価を受けました。

#### 荷役



##### 輸送物の落下

輸送物の荷役を行うクレーンは、吊荷状態における電源喪失時にはモーターにブレーキがかかり、輸送物の落下を防ぐ落下防止システムを採用しています。

##### 停電(輸送物の宙吊り)

輸送物の荷役を行うクレーンは、電源喪失時には非常用発電機で輸送物を安全に降ろすことが可能です。

#### 陸上輸送



##### 衝突・火災

荷揚げされた輸送物は、専用の車両で陸上輸送します。各車両は複数の通信設備を備えており、先導車は道路事情を把握して輸送隊に連絡するとともに常に輸送本部と連絡を取り、安全を確認しながら輸送します。

#### 使用済燃料輸送容器



##### 落下(落下試験)

固い鉄板の上に9mの高さから輸送物を落下させ、輸送容器に十分な対衝撃強度を有していることを確認しています。9m落下での衝撃力は、例えば輸送物を積載したトラック同士が時速80kmで正面衝突した場合に輸送物に加わる衝撃力の数倍にも相当するといわれています。

##### 火災(耐火試験)

摂氏800度の環境温度における輸送容器の耐火性能を確認しています。摂氏800度は、例えばトンネル内での自動車火災事故のように厳しい火災現場の条件に相当します。

##### 水没(浸漬試験)

輸送容器が、深さ200m相当の水圧下でも放射性物質が漏れ出ないことを確認しています。

### 行動で守る安全

#### 組織体制と訓練

##### 緊急時対策室

原燃輸送は、万一の緊急事態に迅速かつ確かな対応が図れるよう、輸送のオペレーションセンター機能を持たせた専用の緊急時対策室を整備するとともに、訓練も積み重ねています。



乗船訓練の様子

#### 海上輸送

海上輸送では、実際に船を航行させる運航会社の乗組員との円滑な協働体制が安全を守る大切な要素です。原燃輸送では、運搬船を任せる乗組員に対し、毎年、放射性物質輸送作業に必要な知識および技能についての教育や訓練を継続して実施しています。また、緊急時対応のマニュアルに基づく通報訓練や実地訓練を行い、常時、マニュアルの改善にも取り組み、徹底した安全確保のできる体制を築いています。



#### 陸上輸送

専用車両の運転は、専門企業に委託しています。そのため、原燃輸送の規程のもとに、毎年、放射性物質輸送作業に必要な知識および技能についての教育・訓練を行っています。また、輸送中に万一、車両火災などの事故が起こった場合には、輸送隊員により速やかに初期消火活動などが行えるよう、体制や携行機材(放射線測定器や消火器)を整備しています。



総合事故実地訓練の様子

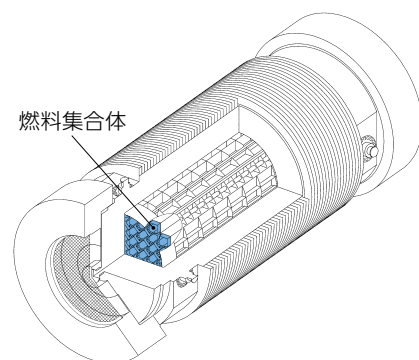


## 輸送容器

原子燃料等は、それぞれ専用の輸送容器に収納して輸送しており、原燃輸送は、輸送容器の設計から許認可、メンテナンスまでを一貫して行っています。

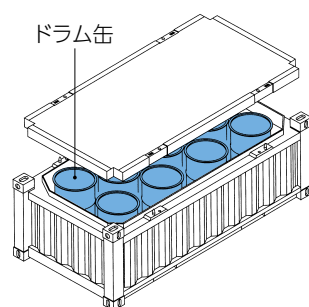
輸送容器は、収納する放射性物質の種類や量に応じて法令に定める技術基準を満たすことが必要であり、原燃輸送は技術基準に基づく様々な試験、評価を行い、輸送物の安全性を確認しています。

## 使用済燃料輸送容器



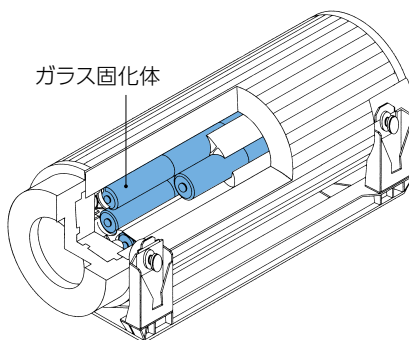
使用済燃料を輸送する専用の輸送容器で、内部のバスケットに燃料集合体を収納する構造となっています。使用済燃料は、原子炉の中でウランが核分裂をしたときにできた放射性物質を含んでいるため、強い放射線と熱を出しています。使用済燃料は、発電所の貯蔵プールで一定期間冷却し、放射性物質を減らしてから輸送しますが、輸送容器は、放射性物質を閉じ込め、放射線を遮へいし、熱を除去し、臨界を防止する能力を備えています。このため70トンから100トンもある非常に頑丈な構造となっています。

## 低レベル放射性廃棄物輸送容器



低レベル放射性廃棄物(ドラム缶)を8本収納することのできる輸送容器です。この容器は、一般貨物用大型コンテナに比べ頑丈に製作されており、また、ドラム缶を保護しながら確実に固定して、安全に輸送できる構造となっています。

## ガラス固化体輸送容器



海外から返還されるガラス固化体を輸送する専用の輸送容器で、内部のバスケットにガラス固化体を収納する構造となっています。この容器も使用済燃料輸送容器と同様に放射性物質の閉じ込め、放射線の遮へいおよび熱を除去する能力を有しており、非常に頑丈な構造となっています。

## 会社概要

名称 : 原燃輸送株式会社  
Nuclear Fuel Transport Company, Ltd.

所在地 : <本店>  
〒105-0012  
東京都港区芝大門1-1-3  
TEL 03-3438-3241 (代表)  
FAX 03-3438-3240

<六ヶ所輸送事業所>  
〒039-3213  
青森県上北郡六ヶ所村大字鷹架字発茶沢133-11  
TEL 0175-72-3517 (代表)  
FAX 0175-72-3518

<六ヶ所輸送事業所 青森室>  
〒030-0802  
青森県青森市本町1-2-15 青森本町第一生命ビルディング5階  
TEL 017-735-7086 (代表)  
FAX 017-735-7076

URL : <https://www.nft.co.jp>

沿革 : 1973年4月11日  
三井物産(株)、三菱商事(株)および運輸4社により「株式会社エヌ・ティー・エス」設立  
1974年11月15日  
電力会社が参画し、株主として電力10社、商社5社、運輸5社の体制に改組  
1986年6月19日  
「原燃輸送株式会社」に社名変更

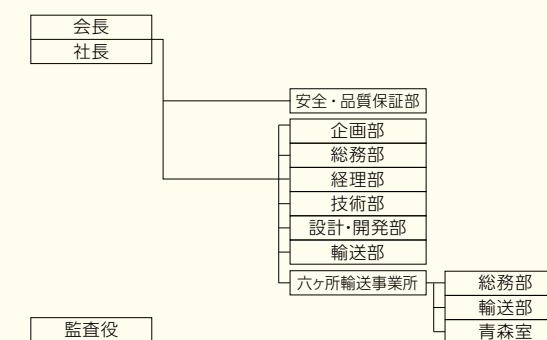
資本金 : 16億円

株主構成: 電力10社(9電力および日本原子力発電(株)) 70%  
商社5社(三井物産(株)、三菱商事(株)、伊藤忠商事(株)、丸紅(株)、住友商事(株)) 20%  
運輸5社(日本通運(株)、(株)上組、山九(株)、(株)宇徳、ロジスティード(株)) 10%

従業員 : 137名(2023年3月末現在)

事業目的: (1)放射性物質等の陸上・海上運送ならびにこれらに関する貨物利用運送事業、船舶貸渡業等の事業  
(2)放射性物質等の輸送用機器および輸送手段の所有、運用ならびに賃貸  
(3)前各項にかかわる研究開発およびコンサルティング業務  
(4)損害保険代理業  
(5)前各項に関する一切の事業

会社の組織:



原燃輸送は、国際標準化機構が定める品質マネジメントシステムのISO9001の認証を1999年より取得、維持しています。  
認証範囲: 核燃料輸送物の輸送計画および輸送サービスならびに輸送容器、船舶および陸揚げ設備の設計・開発、製造管理および保守管理

名称 : 株式会社オー・シー・エル  
OCL Corporation

所在地 : <本社>  
〒105-0011  
東京都港区芝公園1-2-4 STビル7階  
TEL 03-5408-1380 (代表)  
FAX 03-5408-1381

<エンジニアリングセンター>  
〒530-0005  
大阪市北区中之島6-2-40 中之島インテス16階  
TEL 06-6225-9510 (代表)  
FAX 06-6225-9540

<六ヶ所事務所>  
〒039-3212  
青森県上北郡六ヶ所村大字尾駁字弥栄平1-93  
TEL 0175-71-1160 (代表)  
FAX 0175-71-1163

URL : <http://www.ocl-corp.co.jp>

沿革 : 1977年2月22日  
使用済燃料輸送用キャスクの保有とそのリース、保守を主たる業務とする「オーシャン キャスク リース株式会社」として設立  
1994年  
「株式会社オー・シー・エル」に社名変更  
2002年  
原燃輸送株式会社が資本参画

資本金 : 1億円

株主構成: 原燃輸送(株) 75%  
日立造船(株) 25%

事業目的: 放射性物質等の輸送、貯蔵または廃棄等に供される容器および関連資機材の設計、製造、販売、リース、保守ならびに関連技術サービス