

## 第1号議案

### 令和2年度 事業報告の件

令和2年度末の政府の月例経済報告では、国内について「新型コロナウイルス感染症の影響により、依然として厳しい状況にあるなか、持ち直しの動きが続いているものの、一部に弱さがみられる。」とされ、海外についても「新型コロナウイルス感染症の世界的大流行の影響により、依然として厳しい状況にあるが、持ち直しの動きがみられる。」とされている。

令和2年の東京港の貨物取扱量を見ると、外貿コンテナ貨物取扱個数では前年比 5.6%減の 426 万 TEU、外・内貿貨物取扱量(重量)では前年比 7.9%減の 8,088 万トンとなり、2年連続して前年実績を下回っており、引き続き貨物動向を注視していく必要がある。

港湾施設の状況では、待望の中央防波堤外側Y2ターミナルが令和2年4月に営業開始、臨港道路南北線が6月に開通、東京国際クルーズターミナルの9月開業に加え、内貿ふ頭の再整備が着実に進められており、港湾機能や東京港の道路ネットワークが充実されつつある。また、船舶の大型化、AI等最先端技術や港湾データの連携、脱炭素社会への対応など2040年代を見据えた東京港の長期構想の検討も開始された。

一方、Y3ターミナルの早期整備、既存ふ頭の再編等さらなる港湾機能の強化に加え、大井北部陸橋工事完了に伴う大井車輛待機場の新たな活用や新型コロナウイルス感染拡大防止、延期となった東京2020大会への対応をはじめ、昨今の猛暑や多発する災害、働き方改革に伴う改正労働基準法への対応など、港運業界が直面する課題は山積している。

このため、引き続き、労働組合の協力も得て早朝ゲートオープンを継続実施するとともに、同大会に的確に対処できるよう令和元年度に打ち出した日本初の深夜ゲートオープンの実現に向けて、関係者との調整を進めた。また、新型コロナウイルス対策では、入手困難となったマスクの会員への斡旋や港湾運送業界の感染拡大予防ガイドライン普及に向けたアンケートの実施、感染リスク低減のための都や関係団体への働きかけ、具体的な感染者対応の周知、協会独自のPCR検査等費用補助の実施など積極的に対応した。防災対策では、発災時の実効性を確保できるようクラウドを活用した連絡体制を強化した上で、都と連携して港運4団体による防災訓練を実施し、熱中症対策の情報提供や機材の配布を実施した。また、舟運の活性化を図るための民間船着場調査や、荒川を活用したコンテナバージ輸送の検討、CFSを活用したJR貨物との連携を働きかけた。さらに、これら東京港の機能強化及び渋滞対策などの当協会に関する諸課題に対して、関係機関との調整や外部委員会等に参画し、港運業の立場から関係機関に対して意見・要望等を行い事業への反映や内容の充実等に努めた。

主要事業の詳細、各委員会関係報告は以下のとおり。

# 主 要 事 項

## I 東京港の機能強化について

### 1 外貿コンテナふ頭の整備

中央防波堤外側で整備が行われていた中央防波堤外側コンテナふ頭の Y1 ターミナルが平成 29 年末に、Y2 ターミナルが令和 2 年 4 月に営業開始した。今後、整備が計画されている Y3 ターミナルや、既存ふ頭の再編整備により、大幅なコンテナ貨物取扱施設能力の向上が期待される。

#### ① 中防 Y1 バース

水深—11m 岸壁延長 230m ヤード約 11.6ha  
コンテナクレーン 3 基 (16 列対応)

#### ② 中防 Y2 バース

水深—16m 岸壁延長 400m ヤード約 18.0ha  
コンテナクレーン 3 基 (22 列対応)

#### ③ 中防 Y3 バース

水深—16~16.5m 岸壁延長 400m ヤード約 23.2ha

また、大井、青海の既存のコンテナターミナルでは、コンテナ船の大型化に伴う荷役に対応するため高スペックのガントリークレーンへの更新が行われている。

### 2 内貿ふ頭の整備

増加する内貿のユニット貨物や RORO 船の大型化に対応するため、内貿ふ頭ユニットロードターミナルの再整備が実施されている。

#### (1) 10 号地その 2 ユニットロードターミナルの整備

10 号地その 2 西側ふ頭の機能向上を図るため、ユニットロードターミナル整備が行われており、西上屋(南側)が平成 29 年に供用開始されたのに続き、西上屋(北側)も令和 2 年度末に供用開始された。

・延床面積 約 8,700 m<sup>2</sup>(南側) 約 11,600 m<sup>2</sup>(北側)

今後は 3 号上屋が解体され、野積場が整備される予定である。

#### (2) 品川内貿ふ頭の整備

RORO 船の大型化や内貿ユニット貨物の需要増に対応するとともに、岸壁の耐震化を図るため再整備が実施されている。

・岸壁 S1・S2 (耐震 460m) 水深—8m→—8.5m 整備済

・岸壁 S3 (耐震 230m) 水深—8m→—8.5m 整備中

(3) 中防内側ユニットロードターミナル

中央防波堤内側内貿ふ頭では、10号地その2西側ふ頭の再編整備を進めるため、同ふ頭の既存航路移転先として再整備・運用が進められている。

- ・北海道航路移転完了 平成26年度
- ・野積場再編及び自動車上屋等整備 令和3～6年度(予定)

3 道路ネットワークの整備

(1) 臨港道路南北線及び接続道路の整備

中央防波堤外側地区で整備されている外貿コンテナ埠頭や港湾関連施設などの整備により、この地区において交通需要がますます増大することが予想される。また、この地区は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会会場としても利用されることから、中央防波堤外側地区から10号地その2ふ頭を南北に結ぶ臨港道路南北線及び接続道路の整備が進められ、令和2年8月に供用開始された。

- ・南北線延長 約2.5km
- ・車線数 4車線
- ・構造 トンネル(トンネル2.0km、掘割0.5km)

(2) 国道357号線東京港トンネルの整備

国道357号線大井トンネルも、西行き(お台場から大井ふ頭行き(横浜方面))が平成28年3月に開通した。東行き(大井ふ頭からお台場行き(千葉方面))も令和元年6月に開通した。

4 JR貨物との連携

JR貨物との連携を図るため、令和元年度は、相互にJR貨物ターミナルやCTの見学会を実施した。

令和2年度は、これまでの海上コンテナの陸上輸送におけるJR貨物の活用に加え、貨物の積み替えを行うCFSを利用したモーダルシフトを推進するため、CFSを利用してトラック輸送からJR貨物による鉄道輸送に切替えた事業者に対する補助制度の創設に向けてJR貨物と連携した。

II 早朝ゲートオープンの取組み

1 経緯及び実施状況

東京港の各コンテナターミナルでは、施設規模に比較してコンテナの取扱量が急速に増加し、既に施設の想定能力を超えている状況にあるため、ヤード内の安全作業及び道路渋滞対策が大きな課題となっていた。

夕方から夜間にかけて集中するコンテナ車両の一部を朝方にシフトすることによって夜間作業の負担を軽減させ、ピーク時間の平準化とCY荷役の効率化に寄与することを目的として、労働組合の協力を得て、平成23年12月から平日午前8:30のゲートオープンを午前7:30に1時間繰り上げて実施している。

この結果、構内の作業動線や荷繰り作業のうえで荷役の安全性が更に確保されるようになったとともに、道路渋滞や混雑の著しい17時以降のゲート処理台数が2割から3割減少するなど、夜間のゲート処理の短縮化に効果を発揮している。

この事業への参加は自由とし、実施の時期や曜日、取扱コンテナ種別などは参加ターミナルの自主的な判断・選択の中で行うなど、ターミナルの主体的な取組みを保障する仕組みで行われている。

令和2年度においても同様に実施し、確実な効果を発揮している。

## 2 実施内容

### (1) 実施時期

- ・実証実験

第1期 平成23年12月5日～平成24年2月29日（3か月）

第2期 平成24年3月1日～平成25年3月31日（13か月）

- ・本格実施

平成25年4月1日から実施

### (2) 取扱個数実績

(単位：個)

年度	平成30年度	令和元年度※	令和2年度
取扱個数	59,780	63,133	91,984

※ゲートオープン時間拡大トライアルの実施分は含んでいない

## III 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への取組み

2021年に開催が延期された東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催により予測される当協会会員の業務への諸問題に対して適切な対応が図れるよう、平成29年2月に「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会推進対策特別委員会」を設置し、平成29年4月には、同委員会の下に、「東京オリンピック・パラリンピック競技大会推進対策委員会」を設置し、物流への影響等を低減させていくため具体的な検討を行うこととした。

東京2020大会開催準備に向けて様々な取り組みを行い、令和元年3月3日には、大会開催時には深夜ゲートオープンを実施する旨を打ち出したが、新型コロナウイルス感染症拡大を受けて、令和2年3月24日、同

大会は名称を変えずに延期されることなり、同年3月30日には、ほぼ同時期の新たな開催日程が決定・公表された。

#### 1 委員会の開催について

令和2年度に次の委員会を開催して情報共有、調整を図った。

##### ①令和2年度の委員会開催、外部会議への参画状況について

(令和2年5月13日)(書面開催)

##### ②東京2020競技大会への特別対応について(令和2年9月23日)

##### ③東京2020競技大会 深夜ゲートオープンのトライアル実施日程、東京港のつどい「東京2020大会輸送に関わる検討事項」について

(令和3年3月24日)

#### 2 外部会議への参画について

内閣官房東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会推進本部や(公財)東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が主催する以下の会議に参画している。

##### ①2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に係る交通輸送円滑化推進会議

※本年度は新型コロナウイルス感染症拡大の為、開催はなかった。

##### ②東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会輸送連絡調整会議

(令和2年4月20日・9月3日・令和3年1月18日)(書面開催)

### IV 災害等への取組み

熱中症やヒアリからの健康被害の防止し、発災時の実効性を確保するとともに新型コロナ感染症対策のため、次の取組みを行った。

#### 1 熱中症予防対策

新型コロナ感染予防の観点から「熱中症予防対策講習会」は開催せず協会ホームページに内容を更新した資料を掲載し、熱中症の応急対応や対策について情報共有を行った。(令和2年5月)

加えて、会員各社に対して、熱中症対策用物品の紹介を行うとともに、試験的に熱中症対策物品の配布を行った。

#### 2 ヒアリ対策

令和元年9月以降東京港青海ふ頭コンテナヤード内において、ヒアリの巣及び多くの女王アリが確認され、繁殖可能な女王アリが飛び立った可能性が高いと指摘されたことから、令和元年度に「ヒアリ対策講習会」を開催し、ヒアリ対策等の情報共有を行った。令和2年度においては、都のヒアリ等モニタリング調査でヒアリは確認されておらず、引き続き調査は継続される予定となった。

### 3 防災訓練

安否確認システムを防災訓練関係者全員に導入して連絡体制の強化を図り、2回にわたって情報伝達訓練を実施した。2回目の訓練は東京都港湾局現地対策本部の実施する訓練と日程を合わせ、港湾局訓練にも参加するとともに、緊急事態宣言中であったことから港運4団体災害対策本部も試験的にリモート連絡することにより発災時の実効性を確認した。

①第1回港運4団体情報伝達訓練（令和2年11月10日）

②東京都港湾局現地対策本部訓練及び第2回港運4団体情報伝達訓練（令和3年2月25日）

### 4 新型コロナウイルス対策

(1)新型コロナウイルスが猛威を揮い令和2年4月には第1回目の緊急事態宣言が発出され、マスク不足が深刻化したため、国土交通省の斡旋に加え、協会としてもマスクを独自に入手し、希望会員85社に24万3千枚を販売するとともに、関係区等へ6万6千枚を寄付した。

(2)令和2年5月には日本港運協会により港運業界の感染拡大予防ガイドラインが策定され、有効な知見が得られる度に改訂されたため、これを周知するとともに、6月には、このガイドラインの実施状況を把握するため、ガイドラインチェックシートを会員に配布し、概ね遵守されている状況を確認した。

(3)令和2年11月には、東京港埠頭株式会社からサーモグラフィー33台を寄付受領し、これをCT関係等の会員各社に貸し出した。

(4)令和2年末からの感染急拡大に対応し、正・副会長をメンバーとする感染症対策特別委員会を立ち上げるとともに、12月末の元請総合部会海運部会のCT業務分科会や1月中旬の感染症対策特別委員会作業部会でコロナ予防対策上の課題や要望を確認することと並行して、コロナ影響アンケートを実施した。これらの結果をもとに、対策を検討し、具体的な感染者対応を参考として周知、関係団体と連携した消毒等の感染リスク低減対策を実施するとともに、東京都や東京港埠頭株式会社に支援を依頼し、マスク着用率の低いトラックドライバーに対して、マスク着用を働きかけた。また、令和3年1月から3月までの期間で会員を対象に協会独自のPCR検査等費用補助を実施し、会員22社に補助を行うとともに、この補助を令和3年度も継続することとした。

## V 改正労働基準法への対応

働き方改革に伴い労働基準法が改正され平成 31 年 4 月から適用となる（中小は令和 2 年 4 月から適用）ことに伴い、社会保険労務士の濱田京子氏を協会顧問として協会会員企業の相談体制を整えるとともに、東京労働局と事務的な折衝や打合せを行い、令和元年度には、その結果を労働時間の上限規制説明会を 3 回開催することで具体的な情報共有を行った。令和 2 年度については、東京 2020 大会時に実施予定の早朝から深夜までのゲートオープン時に過重労働とならないよう、予約制の実施などについて調整を行った。

## VI 水上交通活性化の取組み

当協会では検討を進めている新たな水上交通ネットワークの構築への取組みについては、昨年度に引き続き、水上タクシーを活用し、舟運の活性化状況を把握するとともに、令和 2 年度は新たに民間船着場調査を実施した。また、人だけでなく、舟運による物の輸送の可能性についても検証し、荒川を活用したコンテナバージの輸送を検討するため国土交通省に働きかけ意見交換を行った。引き続き、東京都をはじめ多くの行政機関や舟運を担う関係者と連携し、東京港の新たな発展に向け努力していく。