

令和4年度末の政府月例経済報告では、「景気は、一部に弱さがみられるものの、緩やかに持ち直している。先行きについては、ウィズコロナの下で、各種政策の効果もあって、景気が持ち直していくことが期待される。ただし、世界的な金融引締め等が続く中、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっている。」とされている。

令和4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2.5%増の443万TEUとなった一方、外・内貿貨物取扱量(重量)では前年比0.9%減の8,493万トンとなり、引き続き貨物動向を注視していく必要がある。

東京港の将来に向けては、令和4年1月策定の「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」を受けて、令和4年9月には東京港第9次改訂港湾計画に向けた調査検討委員会が立ち上がり、令和5年度の計画策定に向けて鋭意検討が進められている。また、東京港の2050年カーボンニュートラルの実現に向け、令和5年3月、東京港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画が策定された。

一方、中央防波堤外側Y3ターミナルの早期整備、既存埠頭の再編等に加え、「長期構想」で示された東京港の将来像の実現に向けて懸念される課題、CNPやSDGsへの対応、国の「パートナーシップ転嫁円滑化施策パッケージ」への対応、港湾労働者不足、東京港の情報発信力の強化、猛暑や多発する災害対応など、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理解も得て早朝ゲートオープンを継続実施するための関係者との調整を行うとともに、「長期構想」の課題に対しては協会としての提言を都港湾局に行い、東京港CNP形成計画策定には協会として参画、みなとSDGsパートナー登録制度に対しては協会として登録するとともに、会員企業の登録を促進するため簡易マニュアルを作成した。転嫁円滑化施策に基づき、令和4年4月、日本港運協会から日本船主協会や元請事業者宛に協力依頼が発出されたことを受けて、同月、理事会、元請総合部会・作業総合部会合同会議を緊急開催してその内容を周知し、各社の適切な対応を要請した。港湾労働者不足対策では、国の港湾労働者不足対策アクションプラン骨子案に対して再度意見を具申するとともに、東京港の情報発信力強化を図るため、港運三団体を主体とした東京港広報対策協議会を設置した。防災対策では、クラウドを活用した連絡体制の強化に努め、都と連携して港運4団体など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行った。また、舟運の活性化を図るための舟運利用調査や、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貨物との連携を継続した。さらに、これら東京港の機能強化及び交通混雑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。

主要事項の詳細、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 外貿コンテナ埠頭の整備

中央防波堤外側で整備が行われている中央防波堤外側コンテナ埠頭については、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、Y3ターミナルが令和3年度から航路・泊地浚渫工事に着手した。

また、既存埠頭の再編整備については、青海コンテナ埠頭において、空きバースとなっているA3を活用した整備が進められており、令和4年度にA4バースを50m拡張する工事が完了した。

更に今後の新規埠頭の整備及び既存埠頭の再編整備により、コンテナ貨物取扱施設能力の大幅な向上が期待される。

#### ① 中防Y1ターミナル

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ターミナル

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ターミナル

水深-16m 岸壁延長 400m ヤード約 23.2ha

### 2 内貿埠頭の整備

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、内貿埠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西側埠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) 品川内貿埠頭の整備

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埠頭では、10号地その2西側埠頭の再編整備を

進めるため、同埠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3～7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におけ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見込まれたため、中央防波堤外側地区から10号地その2地区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6月に供用開始された。

- ・南北線延長 約3.7km
- ・車線数 4～6車線
- ・構造等 海の森大橋：ニールセンローゼ橋  
東京港海の森トンネル：沈埋トンネル工法

#### (2) 国道357号東京港トンネルの整備

国道357号東京港トンネルも、西行き（お台場から大井埠頭行き（横浜方面））が平成28年3月に開通した。東行き（大井埠頭からお台場行き（千葉方面））も令和元年6月に開通した。

### 4 コンテナ搬出入予約制事業

(1) 令和3年度の実証実験に続き、令和4年度は、コンテナ搬出入予約制の運用方法を検証するため、COMPASを活用し大井車両待機場を経由したコンテナ搬出入予約制事業が、東京都、東京港埠頭㈱、当協会の共同事業として2CT（①大井1・2号、②大井3・4号）で3期にわたり段階的に規模を拡大して実施した。

第1期：平日10日間（①8/22～9/2②9/5～9/16）、予約本数計 493本

第2期：平日10日間（①②とも 11/22～11/30）、予約本数計 1,902本

第3期：平日10日間（①②とも 2/8～2/21）、予約本数計 3,095本

(2) 予約車を非予約車と比較すると、平均ゲート前待機時間は、

①CT 搬入71%減少、搬出61%減少

②CT 搬入70%減少、搬出46%減少

となり、COMPASの効果を確認した。

### 5 日本貨物鉄道(JR貨物)との連携

JR貨物との連携を図るため、令和元年度に、相互に東京貨物ターミナル駅やCTの見学会を実施した。これまでの海上コンテナ輸送におけ

る東京貨物ターミナル駅の活用に加え、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 を利用したトラック輸送から鉄道輸送への切替えに JR 貨物と連携して対応した結果、都の令和 3 年度実証事業として採用された。令和 4 年度からは、東京港における物流機能（鉄道輸送）強化事業として補助制度が創設された。

## 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交通混雑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 C Y 荷役の効率化に寄与することを目的として、労働組合の理解を得て、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、交通混雑の著しい 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、令和 4 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。

なお、過重労働防止の観点から、こうした早朝ゲートオープンの効率的な実施に努めるため、令和 4 年度から協会としても各コンテナターミナルに履行状況のヒヤリングを実施している。

### 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

- 25 年 4 月 1 日から実施

(2) 取扱個数実績

(単位：個)

年度	令和2年度	令和3年度※	令和4年度
取扱個数	91,984	100,279	95,603

※東京2020大会対応のための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 長期構想・港湾計画対応

- 1 令和3年11月に開催された東京都港湾審議会で「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想中間のまとめ」が審議され、これに対するパブリックコメントが1ヶ月間募集された。

「長期構想中間のまとめ」では、最新技術を活用した効率的なコンテナターミナルの実現、港湾関連施設間におけるコンテナ輸送効率化、快適で働きやすい環境の実現、カーボンニュートラルの実現など様々な検討事項が提示されており、こうした検討事項について、東京都をはじめとする関係機関への要望事項や、検討事項を実現するに際しての懸念事項の整理などの課題が想定されることから、令和3年12月、「長期構想対応会議」を開催した。この会議において、「長期構想中間のまとめ」で示された①物流②環境③防災・維持管理④観光・水辺のまちづくりの4分野の将来像について、物流だけでなく他の三分野についても、東京港のさらなる発展のためには、業界として積極的にリードして行くことが必要との見解が示された。東京港のポテンシャルは非常に高く、このポテンシャルを実現するための事業改革が強く求められているとの見解も併せて示された。

- 2 これを踏まえ、令和4年1月、東京港運協会の正副会長をメンバーとする長期構想検討委員会が設置され、東京港運協会、東京港湾福利厚生協会、東京港港湾運送事業協同組合の港運三団体で構成される港運三団体事務局合同検討部会が設置された。
- 3 令和4年1月末開催の東京都港湾審議会でもパブリックコメントを反映した「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」が答申された。
- 4 これに対し、長期構想検討委員会、港運三団体事務局合同検討会で4分野毎に港湾物流を担う現場の視点から課題や要望を整理し、令和4年11月、協会の長期構想検討委員会として提言を都港湾局に行った。

- 5 令和4年9月には、長期構想を受けて、令和5年度の計画策定に向けて、東京都港湾局「東京港第9次改訂港湾計画に向けた調査検討委員会」が立ち上がり、鋭意検討が進められた。

#### IV 災害等への取組み

熱中症やヒアリからの健康被害を防止し、発災時での実効性を確保するとともに新型コロナウイルス感染症対策のため、次の取組みを行った。

##### 1 熱中症予防対策

新型コロナウイルス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4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、熱中症アラームなど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月以降東京港青海埠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4年度は、コンテナヤードでの調査の結果、青海埠頭でヒアリ約800匹、有翅女王1匹、大井埠頭でヒアリ約500匹がそれぞれ確認され、拡散リスクが残っている可能性があり、引き続き調査は継続される。

なお、令和4年5月には、外来生物法が改正されてヒアリが要緊急対処特定外来生物に指定され、同年7月には検査対象の拡充等が行われ、令和5年4月には、検査対象の移動禁止、通関後の検査等権限の拡充が行われている。

##### 3 防災訓練

令和2年度から安否確認システムを導入して連絡体制の強化を図ったり、令和4年度は、安否確認システム参加者を現場を中心に約40名増強するとともに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、港運4団体災害対策本部も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4年10月5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5年2月1日)

#### 4 新型コロナウイルス対策

- (1) 令和2年以降、新型コロナウイルスの感染の波が8度にわたって襲い、このうち令和4年度は第6波から第8波の期間となった。第6波からはオミクロン株に置き換わり、令和4年3月にまん延防止等重点措置が解除されて以降、一般的な行動制限はなくなり、重症化率も低下した。令和4年7月下旬からは、濃厚接触者の待機期間も検査キット活用で最短3日に短縮され、9月上旬には政府から「Withコロナに向けた政策の考え方」により、新たな行動制限は行わず、感染拡大防止と社会経済活動の両立を図る方針が示された。
- (2) 令和3年1月から四半期毎に開始した協会独自のPCR検査等補助については、令和4年6月末で終了とし、この間、延82社に対し、延701万円を補助した。
- (3) 感染者発生時の国土交通省・関東運輸局への報告は、令和4年9月25日に終了とし、港湾労働現場における感染状況の把握の観点から、協会独自の報告を従来より大幅に簡素化した形で継続した。

### V 港湾運送事業業界の諸課題対応

#### 1 港湾労働者不足対策

- (1) 令和3年9月、日本港運協会にて港湾労働者不足を議題とする業務委員会が開催された。これは令和2年12月に国土交通省港湾局港湾経済課が港湾運送事業者に対して実施した「港湾労働者不足に関する実態調査」の結果(令和3年5月公表)を受けて、国交省が日港協と具体的な取組内容を意見交換・検討するために開催された。
- (2) 令和3年12月、上記(1)の業務委員会を踏まえて国交省から日本港運協会に対し「港湾労働者不足対策アクションプラン骨子案」の意見照会があり、同月、東京地区としてこの骨子案等に対するアンケートを実施して東京地区の意見を取りまとめ、これを令和4年1月の理事会に諮った上で日港協に回答するとともに、令和4年4月の国交省返答に対しても、直近の転嫁円滑化の動きを反映させた意見を再度回答した。
- (3) 国交省は、令和4年2月に港湾運送事業者に対し、労働条件の改善に繋がる取組みとして港湾運送事業者が適正な運賃・料金を収受できるよう、方策の検討を進めるため、「港湾運送事業における経営状況の実態に関するアンケート」を実施した。その上で、国交省は、令和4年7月上旬開催の日港協業務委員会で「港湾労働者不足対策アクションプラン案」の説明をし、7月下旬、「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定・公表した。

## 2 ESG・SDGs・みなとSDGsパートナー登録制度対応

- (1) 令和3年10月、日本港運協会にて ESG・SDGs 対策委員会が立ち上がり、ESG・SDGs 対応についての業界としての今後の対応の議論が開始され、今後優先的に取り組む事項として①脱炭素②安心・安全、防災、感染症対策③技術革新④働きがい、人権等の4項目とされ、具体的施策は、日港協会員会社アンケートを実施した上で検討することとされた。
- (2) 令和3年11月、日港協による当該アンケートが実施されたため、アンケート回答のうち東京港分の結果を取りまとめ、令和4年1月13日開催の業務委員会にて、東京地区としての上記(1)の4項目の取組事項を整理した。
- (3) 令和4年1月、日港協 ESG・SDGs 対策委員会で優先的に取り組む4項目について51の具体的事例が難易度別、長短期別に整理され、中でも脱炭素について、個社のエネルギー量把握、削減目標の設定とその達成の活動が最重要とされた。
- (4) 国交省は、令和4年5月、日港協 ESG・SDGs 対策委員会で「みなとSDGs パートナー登録制度」の骨子の説明後、令和4年7月、「みなとSDGsパートナー登録制度」を策定・公表し、登録募集を開始した。この制度の登録募集は年4回(4月, 7月, 10月, 1月)定期的にされる。令和4年度に登録募集が3回実施され、港湾運送事業者の合計登録者数は71社となっている。
- (5) 協会としても第1回の登録募集に応募して登録を終え、令和5年2月には、登録促進のため、みなとSDGsパートナー登録制度の簡易マニュアルを作成し、国交省、日港協作成の記載例とともに周知した。

## 3 転嫁円滑化対応

- (1) 令和3年12月下旬、国は、原油をはじめとするエネルギーコストや原材料価格の上昇を踏まえて、中小企業等が賃上げの原資を確保できるよう、内閣官房、消費者庁、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、公正取引委員会連名で「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」を打ち出した。
- (2) 令和4年4月中旬、日港協は、国の施策パッケージを踏まえて、日本船主協会、外国船舶協会宛に同施策パッケージへの協力依頼文書を発出すると同時に日港協会員元請事業者に対して、上記文書の発出の周知と同施策パッケージへの協力文書を発出した。
- (3) 協会は、日港協文書発出の翌日、緊急理事会を開催するとともに、4月下旬、元請総合部会・作業総合部会緊急合同会議を開催して、国の同施策パッケージ及び日港協発出文書の周知徹底を行った。



- (4) 令和4年7月、転嫁状況を検証するため、正副会長で構成するパートナーシップ転嫁円滑化検証委員会を立ち上げ、8月には会員に向けて、転嫁円滑化アンケートを実施した。その結果、61社から回答があり、転嫁状況は、一部転嫁を含め転嫁できた、交渉継続も含め転嫁できなかったがほぼ同数となり、こうした集計結果を取りまとめて、10月の理事会で報告した。

今後とも機会あるごとに転嫁円滑化の機運醸成や転嫁状況の実態把握を行っていく。

#### 4 東京港の広報機能の強化・水上交通活性化の取組み

- (1) 東京港の認知度を向上し、港湾労働者をはじめとする港湾物流関係人材を確保していくため、協会では、東京港湾福利厚生協会、東京港港湾運送事業協同組合、東京都港湾局、東京港埠頭株式会社、東京都港湾振興協会などと連携して東京港広報対策協議会を設置し、広報活動を実施している。
- (2) 令和4年度は広報活動の一環として、以下の取組みを実施した。
- ①東京みなと祭「体験乗船会」
  - ②東京港水上タクシー試乗会（都庁記者クラブ関係者）
  - ③観光庁補助事業「水都・東京」探訪クルーズツアー造成事業
- (3) 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、水上タクシーを活用し、舟運利用調査を行っての活性化状況を把握するとともに、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、引き続き舟運の活性化に努めた。

#### 5 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、その結果を集約した労働時間の上限規制説明会を令和元年度に3回開催した。令和元年度から3年度にかけて実施された東京2020大会対応としての早朝から深夜までのゲートオープン時間拡大時には、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。

なお、令和4年度は、過重労働防止のため、各コンテナターミナルの早朝ゲートオープンの状況を確認する取組みを行った。