

令和5年度末の政府月例経済報告では、「景気は、このところ足踏みもみられるが緩やかに回復している。先行きは、雇用・所得環境が改善する下で各種政策の効果もあって緩やかな回復が続くことが期待される。ただし、世界的な金融引締め、中国経済の先行き懸念など、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。」などとされている。

令和5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7.9%減の408万TEU、外・内貿貨物取扱量(重量)では前年比2.2%減の8,205万トンとなり、東京港を取り巻く情勢は極めて厳しいものがあり、様々なニーズにいかん的確に对应していくかが問われている。

東京港の将来に向けては、令和9年度末完了に向けて中央防波堤外側Y3バースが整備中であり、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、令和5年当初から青海A3バースを活用した整備が進められている。また、大井コンテナ埠頭において、令和6年3月には、Y3バースを種地とする再編整備の検討を進めていく合意が得られた。

こうした再編整備の実施に向けた課題に加え、東京港CNP形成計画やSDGsへの対応、物価と賃上げの好循環にむけた価格転嫁への対応、港湾労働者不足対策、東京港の情報発信力の強化、名古屋港へのサイバー攻撃を契機とするサイバーセキュリティ対策、陸運事業者の2024年問題、多発する災害に向けた対応など、港運業界が直面する課題は山積している。

このため、早朝ゲートオープンでは、関係者には効果的な実施を働きけるとともに現場での理解も十分に踏まえ、継続実施のための関係者調整を行った。CNP関係では、協会内にCNP対策推進委員会を設置し、都の計画に関する課題、要望を取りまとめるとともに、みなとSDGsパートナー登録制度周知を継続した。価格転嫁については、理事会や元請・作業総合部会で情報共有するとともに、東京商工会議所のアンケートと比較できる形で価格転嫁状況アンケートを実施し、業界特有の課題・実情を同会議所と共有し今後の働きかけに備えた。港湾労働者不足対策、東京港の情報発信力強化では、定年退職自衛官の募集検討や都実施の高校生職場体験事業への参加などを試みた。サイバーセキュリティ対応では、国がサイバーセキュリティ基本法の重要インフラに港湾の追加等を行うこととしたため、それに沿った一連の対応を行った。陸運業界の2024年問題については、日本港運協会作成の港運業界の自主行動計画に東京地区意見を反映させ、CT予約制事業に参画するなど当該問題の対応や関連情報の周知に努めた。防災対策では、港運4団体による防災訓練や熱中症対策の情報提供や機材の配布を行った。また、荒川を活用したコンテナバージ輸送の検討やJR貨物との連携を継続した。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年度当初に営業開始し、令和9年度末完了に向けて、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を活用した整備が令和5年当初から進められており、大井コンテナ埠頭において、令和6年3月には再編整備の検討を進めていく合意が得られた。

今後、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 m²(南側) 約 11,600 m²(北側)

今後は解体した3号上屋跡地に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 R8年度完成予定

(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年度からは、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(株)、当協会の共同事業として実施されている。令和5年度は実施CTを拡大し3CT(①大井1・2号, ②大井3・4号, ③大井6・7号)で第4,5期を実施した。

第4期:平日のみ(①②8/30～10/12③10/13～26) 予約本数 15,476本

第5期:平日のみ(①②③とも1/29～2/9) 予約本数 4,543本

(2) 第4,5期を通じた予約車の非予約車と比較した平均ゲート前待機時間の削減状況は、

①CT 搬入 32.1分削減 66.0%減少、搬出 22.2分削減 59.7%減少

②CT 搬入 67.4分削減 69.6%減少、搬出 8.6分削減 82.8%減少

③CT 搬入 8.9分削減 51.7%減少、搬出 5.4分削減 40.4%減少

となった。

- (3) 令和5年度は実施規模の拡大と運営現場の改善を実施しており、第5期から参加対象を希望する全ての陸運事業者に拡大したほか、予約・保安確認時におけるターミナル係員の負担軽減や確認作業の短縮化のため、全国で初めて新携帯型PSカードリーダーを導入した。一方、車両待機場場でのPSカード情報取得迅速化が今後の課題である。

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。さらに、令和6年度からは、コンテナの一部詰替えや隅田川駅発着の列車による輸送も補助対象に追加される。

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。

この早朝ゲートオープンは、平成24年12月から平成25年3月まで3回の実証実験を経て、平成25年度から本格実施しており、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るとともに、交通混雑の著しい17時以降のゲート処理台数が約25%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。また、都の毎年12月実施の調査では、公道での待機車列の長さは東京港全体で平均して約7割減少している。

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5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. 取扱個数実績

(単位：個)

年度	令和3年度※	令和4年度	令和5年度
取扱個数	100,279	95,603	80,365

※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月に開催の東京都港湾審議会において「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」が了承された。この「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、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。

令和4年1月末開催の東京都港湾審議会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。

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。

- 3 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、第1回から第5回にかけて鋭意検討が行われ、取りまとめられた中間報告が、令和5年5月開催の東京都港湾審議会において了承されたのち、パブリックコメントを経て、これを反映した「東京港第9次改訂港湾計画」が令和5年9月開催の港湾審議会において答申され、国の交通政策審議会の手続きを経て、令和5年12月、策定された。

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症の蔓延以降、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、熱中症の応急対応や対策に関する情報を毎年内容を更新して資料を掲載してきた。令和5年度は、4年ぶりに5月に熱中症対策連絡会を開催し、最新情報を提供するとともに、会員各社に対して、熱中症アラーム(WBGT計)など熱中症対策用品の紹介・配布を行った。

気候変動により、今後は、身体が暑熱順化できていない4月にも気温が高くなる日が続くことも予想され、熱中症対策も前倒しで行っていく必要が見込まれる。

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。それ以降、東京港では、毎年、環境省、東京都によりヒアリ調査が継続しており、ヒアリ確認は続いているものの、コロナ感染拡大もあり、協会ではヒアリ対策講習会は開催せず、環境省が毎年、東京等で開催するヒアリ講習会の案内に留めている。

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。

令和5年度の東京港でのヒアリ確認状況は、大井埠頭、青海埠頭、中防外側の各コンテナヤードで合計9件、女王アリは確認されないものの、約1,400匹の働きアリが確認され、全国の確認事例19件の約半数を占めている。環境省では、ヒアリが「定着しそうなギリギリの段階」で対策強化が急務とし、外来生物法の改正もその一環としている。

3 防災訓練

令和2年度から港運4団体で安否確認システムを導入して連絡体制の強化を図っており、そのシステムを使用して毎年2回の防災訓練を実施している。令和4年度には、安否確認システム参加者を現場を中心に約40名増強して約260名体制とした。令和5年度の第1回防災訓練で、安否確認回答率が76%となり、安否確認回答率が低下傾向となったため、安否確認の重要性を会長名で周知した上で、第2回防災訓練は、日時を決めず安否確認訓練のみを実施したところ、高い回答率(90.9%)が確認できた。

その後に発生した茨城県南部を震源とする震度5弱の地震で自動送信された安否確認についても、同様の高い回答率(90.2%)が確認できた。

(1) 第1回港運4団体防災訓練及び東京都港湾局現地対策本部訓練 (令和5年11月30日)

第1回港運4団体防災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実施した。

- ・安否確認回答：251名中193名回答（回答率76.0%）
- ・出勤状況（事業者）：137社中117社回答（回答率85.4%）

(2) 第2回港運4団体防災訓練（令和6年3月5日）

- ・安否確認回答：253名中230名回答（回答率90.9%）

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、令和5年5月に感染法上の分類が2類相当から5類への移行後も、感染の波はあったものの次第に重症化率も低下した。

感染者発生時には、国土交通省・関東運輸局への報告は、国様式に基づいて実施したが、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が、令和4年度で事実上終了した。

(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、合計701万円を補助した。

V 港湾運送業界の諸課題対応

1 港湾労働者不足対策

- (1) 令和3年9月、日港協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、具体的な取組内容を意見交換するために開催され、これを踏まえて令和3年12月、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地区意見を取りまとめて回答した。
- (2) 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。
- (3) 港湾労働者の不足は今後も続くものであり、定年退職自衛官の募集検討など具体的対応に加え、同アクションプランに掲げられた対策として、東京港の広報の強化や再編整備などの機会を捉えて労働環境の改善などに寄与していく。

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、日港協会員会社に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5年度には、登録募集が第4回から第7回まで計4回実施され、港湾運送事業者の累計登録者数は119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。また、令和5年8月には、協会として登録1年後のSDGs達成に向けた重点的な取組みの進捗状況報告書を国に提出した。

3 価格転嫁円滑化対応

- (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、日港協による文書発出の翌日、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この集計結果を取りまとめて理事会報告した。
- (5) 令和5年度は、令和5年3月に日港協が日本船主協会、外国船舶協会宛に発出した文書(令和4年4月文書と同様の趣旨)を受けて、令和5年4月上旬、元請総合部会・作業総合部会緊急合同会議を開催して、日港協発出文書の周知徹底を行った。

令和6年1月には、直近の転嫁状況を把握するため、東京商工会議所実施のアンケートと比較できる形で価格転嫁状況アンケートを実施し、同会議所と協会アンケート結果を共有するとともに、会員店社のうち、元請、作業、海貨の各事業者数社も東商ヒヤリングを受け、交渉相手が外国船社や荷主など立場の強い相手であるなど業界特有の課題・実情を共有し、今後の働きかけに備えた。

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に加え、業界の価格転嫁実現のための活動を行っていく。

4 物流の 2024 年問題対応

- (1) 働き方改革に伴い労働基準法が改正され、労働時間の上限規制(年間 960 時間)が平成 31 年 4 月から適用(中小企業は令和 2 年 4 月から適用)となり、港運業界は本則どおり適用された。陸運業界については、5 年間の猶予期間が設けられ、令和 6 年 4 月からの適用となるため、物流の 2024 年問題と言われ、何も対応しなければ、令和 6 年度には 14%、令和 12 年度には 34%の輸送力不足となる可能性があるとされたが、政府は令和 5 年 6 月、関係閣僚会議を設け、「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を公表した。
- (2) 同パッケージの一環として、業界・分野別では 2024 年度に向けて「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」を策定することとされ、日本港運協会では令和 6 年 2 月に「港湾運送業における自主行動計画案」を策定し、各地区に意見照会した。これを受けて、協会では業務委員会に諮った上で東京地区の意見を提出し、令和 6 年 3 月、これを反映した「港湾運送業における自主行動計画」が策定された。今後は、港運業界としても、業務時間の把握・分析、長時間労働の抑制、コスト上昇分や荷役作業等に対する対価の料金等へ反映に向けた取組など同計画に沿った対応が求められる。

5 CNP 対応

- (1) 東京都港湾局は、東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進していくため、令和 4 年 6 月に設置された東京港 CNP 検討会における構成員の企業・団体からの意見・取組状況等を踏まえ、令和 5 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」を策定した。

本計画は東京港を利用する港湾運送事業者、船会社など民間事業者等を含む港湾地域全体を対象として 2030 年にカーボンハーフ、2050 年にカーボンニュートラルと定めている。CNP 形成に向けた方針として、背後地も含めた港湾地域における面的・効率的な脱炭素を官民一体で推進し、東京港で使用する水素・燃料アンモニア等の最適な供給に向け、周辺の自治体やエネルギー事業者等と供給体制を構築することとしている。

(2) 協会としては、CNP形成に積極的に対応すべく令和5年7月にCNP推進対策委員会を立ち上げた上で、7月には会員店社に保有荷役機械のCNP対応を確認するCNPアンケートを実施した。

同年8月には、第1回CNP推進対策委員会を開催し、都からCNP形成計画の説明を受けるとともに、CNPアンケート結果でRTG以外の重量貨物を扱う荷役機械については、まだ対応製品が一般的でないため対応の見通しが立っていないこと、CNP形成計画では2030年目標のCT削減分に他の削減不足分が上乘せされているために過大な削減となっていること等を共有した上で、意見交換の結果、都への要望事項を取りまとめ、都の予算要求に間に合うよう、8月末日、この要望を都に提出した。

令和6年2月には、第2回CNP推進対策委員会を開催し、都の令和6年度の主な予算状況や要望事項に対する回答の説明を受けた。

(3) CNP形成に向けては、RTG以外の重量貨物を扱う荷役機械を電動化するか水素化するかの方角性が決まっていない、CT以外の再エネ電力や陸電の導入の具体的な内容が調整中であるなど、課題が多く、方向性が見えない状況であるため、引き続き情報収集や必要な対応について調整を行っていく。

6 サイバーセキュリティ対応

(1) 令和5年7月、名古屋港コンテナターミナルのTOS(ターミナルオペレーティングシステム)がランサムウェアに感染し、約3日間にわたりコンテナの搬出入作業が停止する事態となった。同年7月、国交省は有識者等からなる「コンテナターミナルにおける情報セキュリティ対策等検討委員会」を設置し、検討をおこなった結果、令和6年1月、3つの観点から以下の取りまとめを行った。

①港湾運送事業法の観点

・TOSの情報セキュリティを国が審査する仕組みを導入

②サイバーセキュリティ基本法の観点

・重要インフラ分野に港湾分野を位置付ける

③経済安全保障推進法の観点

・TOSを使用する一般港湾運送事業を同法の対象事業とする

(2) この取りまとめを受けて、以下の対応となる。

①港湾運送事業法施行規則が改正(令和6年3月31日施行)され、TOSを所有する一般港湾運送事業者は、施行の日から1年以内に、TOSの概要やサイバーセキュリティ関係事項を追加した事業計画の変更認可を申請しなければならぬとされた。

- ②令和6年3月上旬、「重要インフラのサイバーセキュリティに係る行動計画」の改定により、港湾分野が重要インフラに位置づけられ、日港協、各地区の港運協会、TOS 所有の一般港湾運送事業等、港湾管理者、港湾運営会社等が情報共有・分析機能等を担う組織（港湾セプター）とされ、政府からのサイバーセキュリティ情報等の共有などの取組を令和6年3月上旬から試験的に運用開始した。令和6年4月1日からは正式運用を開始している。
- ③経済安全保障推進法については、令和6年2月末、規制対象事業に一般港湾運送事業を追加する改正案が閣議決定され、令和6年3月末日現在、国会審議中となっている。対象事業者については、今後絞り込み等が行われるが、主要5港湾のコンテナターミナルにおいて、TOS を利用している一般港湾運送事業者を想定している模様である。この対象事業者に指定された場合、経済安全保障推進法に沿って、TOS の供給者や管理委託先等が国の審査を受けることとなる。

7 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、東京みなと祭来場者や都庁記者クラブ関係者を対象に水上タクシー乗船会を実施したほか、観光庁補助事業「水都・東京」探訪クルーズツアー造成事業を実施した。
- (3) 令和5年度は、東京港の魅力発信のため、都庁記者クラブ等のマスコミや、東京港の荷主企業等の対象者を拡大して乗船会を実施したほか、港湾人材の確保のため、学校関係者の乗船会やCT見学会を実施した。

また、都教育庁が、当年度から高校生の職場体験事業を開始したため、会員店社、港湾振興協会と連携してこれに参加を試みたが、事業初年度で対象参加校への周知等も不十分であったことなどから、芳しい結果を得られなかった。令和6年度は、この反省を踏まえて同事業が実施されるため、引き続き参加していく。
- (4) 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活性化状況を把握し、引き続き舟運の活性化に努めた。