

令和6年度末の政府月例経済報告では、「景気は、一部に足踏みが残るものの、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、通商政策などアメリカの政策動向による影響などが、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6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1.2%増の417万TEU、外・内貿貨物取扱量(重量)では前年比1.0%増の8,291万トンとなったものの、コロナ禍前のピークから個数、重量ともに約9%程度及ばない極めて厳しい状況が続いている。

東京港の将来に向けては、令和9年度末完了予定で中央防波堤外側Y3ターミナルが整備中である。令和7年3月末には「Tokyo Container Vision 2050」が策定され、このY3ターミナルを種地として、大井コンテナ埠頭を拡張する形で2035年の再編整備後のより具体的なイメージが示された。青海コンテナ埠頭の再編整備も着実に進められている。

こうした再編整備の実施に向けた課題に加え、CNPやSDGsへの対応、容易には進まない価格転嫁への対応、港湾労働者不足対策、東京港の情報発信力の強化、令和5年7月の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、防災対応など、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かけるとともに現場での理解も十分に踏まえ、令和7年度継続実施のため、関係者での新たな協議確認方法の調整を行った。CNP関係では、港湾法に基づく脱炭素化推進計画策定への参画やEV急速充電器の設置などを進めるとともに、みなとSDGsパートナー登録制度の周知を継続した。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、東京商工会議所と業界特有の課題・実情を共有した結果、同会議所の行う国への要望に「外資系企業に対する独占禁止法の運用徹底や法令遵守に向けた働きかけ」が盛り込まれた。港湾労働者不足対策、東京港の情報発信力強化では、都教育庁実施の高校生職場体験事業への参加や関東甲信越の工科高校教師に東京港見学会等を実施するなど、東京港の周知に努めた。サイバーセキュリティ対策では、協会としても基本的な対策を実施した。陸運業界の2024年問題については、新物流効率化法の施行に向けた一連の政省令等へ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、震災時マニュアルを見直し、その説明会を開催、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舟運の活性化の取り組みを行った。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、Y 1 ターミナルが平成29年末に、Y 2 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、Y 3 ターミナルの整備が進められている。

東京港の将来に向けて、令和 7 年 3 月末「Tokyo Container Vision 2050」が策定され、Y 3 ターミナルを種地として、大井コンテナ埠頭を拡張する形で 2035 年の再編整備後のより具体的なイメージが示された。令和 5 年当初から A 3 を活用した青海コンテナ埠頭の再編整備も着実に進められている。

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 m<sup>2</sup>(南側) 約 11,600 m<sup>2</sup>(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 令和 8 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3～8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。

### (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、CONPAS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3CTに、令和6年度は4CTに実施を拡大し(①大井1・2号, ②大井3・4号, ③大井6・7号, ④青海4号)で第6, 7期を実施した。

第6期:平日のみ(①②9/9～10/8④11/6～19) 予約本数 5,466 本

第7期:平日のみ(①②③1/28～2/14④2/5～2/19) 予約本数 7,450 本

- (2) CONPASの参加登録陸運事業者数も順次増加し、第7期は346社。
- (3) 第6, 7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は約5割から8割減少し、陸運事業者の業務が効率化した。
- (4) 令和6年度は、一部ターミナルにおいてPSカードを活用機能や搬入情報の事前照合機能トライアルを行うなど、ターミナル運営の更なる効率化に向けた取組や、関係者の意見を踏まえたCONPASの機能改善をおこなった。一方、車両待機場でのPSカードの本来機能を活用した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、「東京港物流効率化等事業補助金」に統合され、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6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。また、関係者には効果的な実施を働きかけるとともに現場での理解も十分に踏まえ、令和7年度継続実施のため、関係者での新たな協議確認方法の調整を行った。

また、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4年度  | 令和5年度  | 令和6年度  |
|------|--------|--------|--------|
| 取扱個数 | 95,603 | 80,365 | 57,145 |

## 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、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、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。

2 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とともに、当協会、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、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。

4 令和6年12月、都港湾局は2050年を見据えた東京港のコンテナターミナルを対象とした経営戦略を策定する旨を表明し、令和7年1月

末、「Tokyo Container Vision 2050」(素案)を公表、パブリックコメントを募集した。これを反映後、令和7年3月末「Tokyo Container Vision 2050」を公表した。このビジョンでは、東京港の機能強化を大胆に進めていくことで、世界トップクラスの効率性やサステナビリティを実現し、グローバルサプライチェーンの中核として、日本の経済成長を牽引し、国民生活を守るとしている。

このビジョンでは、2035年の中間目標として、中防外側Y3ターミナルを種地として、大井コンテナ埠頭を拡張する形で再編整備後のより具体的なイメージ示され、再編整備工事が進められている青海コンテナ埠頭の姿も示されている。

#### IV 災害等への取組み

##### 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。コロナ後再開した令和5年度に続き、令和6年度も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)など熱中症対策用物品の紹介・配布を行った。

気候変動により、猛暑日日数も増加傾向にあり、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。

##### 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類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6年度の東京港でのヒアリ確認状況は、大井埠頭、青海埠頭、中防外側埠頭の各コンテナヤードで、女王アリは確認されないものの合計

9 件、約 730 匹の働きアリが確認され、全国の確認事例24件の約 1/3 を占めている。環境省では、水側対策強化による徹底した取組みでヒアリの定着を阻止できている状況にあるが、全国で5年連続で大規模集団が確認されるなど、引き続き最大限の警戒が必要な状況としている。また、ヒアリより毒性は弱いものの、アカカミアリの確認事例も過去最多となっている。

### 3 防災体制と防災訓練

東京港では、発災時に港運三団体で東京港運災害対策本部を立ち上げ、都の要請に基づく緊急物資の受入れ等を行うこととしているが、マニュアル類策定から約7年経過し、この間、安否確認システムの導入やコロナ禍を経た状況変化に対応するため、令和6年11月、マニュアル類を改定し、同年12月に関係店社に対し改定内容の説明会を行い、内容の周知を行った。

防災訓練は、港湾防災東京支部も加え、港運四団体で令和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年度から、年2回の訓練のうち、2回目は日時を事前告知せず安否確認訓練のみの実施している

令和6年度の防災訓練の実施結果は以下のとおりとなった。

- (1) 第1回港運4団体防災訓練及び都港湾局現地対策本部訓練  
(令和6年11月29日実施)
  - ・安否確認回答：251名中209名回答（回答率83.3%）
  - ・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7年3月5日）
  - ・安否確認回答：249名中219名回答（回答率88.0%）

## 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。(7の東京港広報機能強化参照)

## 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項目とされた。  
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。
- (2) 国交省は、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)行われ、令和6年度末までに11回の登録募集が実施され、港湾運送事業者の累計登録者数は134社となっている。
- (3) 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、令和6年8月には、協会としての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、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。

- (6) 令和6年度は、国が令和5年11月に策定した「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」(内閣官房・公正取引委員会連名)に基づき、令和6年3月に日港協が港湾ユーザー(荷主・船会社)宛に発出した文書を受けて、令和6年4月、元請総合部会・作業総合部会合同会議を開催して、日港協発出文書の周知徹底を行うとともに、東京商工会議所に対し、会議所会員に同指針を遵守するよう要請文書を発出した。こうした文書や令和5年度に実施した当協会会員へのヒヤリング結果を受けて、会議所は、国への要望に「外資系企業に対する独占禁止法の運用徹底や法令遵守に向けた働きかけ」を盛り込んだ。

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の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。

- (3) 国は2024問題に対処するため、物流総合効率化法(以下「物効法」)等を令和6年4月に改正、同年5月に公布した。物効法上の港湾運送事業への規制的措置は、一般港湾運送事業者が運転者に荷役等を行わせる場合に、その荷役等時間を短縮される努力義務を負い、その円滑な実施に向けた環境を整えることとされた。

物効法施行に向けて、同年9月、同法に基づく基本方針、判断基準の内容を国交省、経産省、農水省の「合同会議とりまとめ案」として公表し意見募集を行ったため、協会としても港湾運送業界に適用される事項を他業界と明確に区分できるようにする旨の意見を提出し、採用された。この合同とりまとめ案に基づき、物効法関連の省令・告示が作成され、法とともに令和7年4月1日施行された。

## 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の対応製品が一般的でないこと、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乗せされ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) 国は、令和4年に港湾法を改正し、港湾管理者が官民連携による「港湾脱炭素化推進計画」を作成することを義務づけ、令和5年3月、計画作成の参考として「脱炭素化推進計画」作成マニュアルを公表した。これを受けて、都は令和6年12月、官民の関係者で構成される東京港CNP推進協議会を立ち上げ、令和7年3月、民間事業者等の実施主体が作成する港湾脱炭素化促進事業を含む「東京港港湾脱炭素化推進計画」(素案)を取りまとめた。今後は、令和7年12月予定で同計画(最終案)が取りまとめられる。
- (4) 国は、令和5年4月、CNP認証(コンテナターミナル)制度案を公表し、これに基づいて令和5年度に一部のコンテナターミナルで試行を行いその結果を踏まえて、令和7年3月、CNP認証(CT)制度を創設した。この制度では、脱炭素化の取組の実施状況に応じて、レベル1からレベル5までの多段階の認証レベルで評価されるが、港湾脱炭素化推進計画が策定されていることが条件となる。
- (5) 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方向性が確定しておらず、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いとされた。

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。

このため、当協会としても共有データの定期的なバックアップ等基本的な対策を実施した。

③経済安全保障推進法については、令和6年5月、規制対象事業に一般港湾運送事業を追加する一部改正が成立し、令和7年1月からの関連政省令の意見募集を経て、令和7年4月1日から関連政省令ともに施行された。

具体的な対象事業者(特定社会基盤事業者)については、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とされ、対象事業者、その利用する特定重要設備としての TOS の導入、維持管理等の委託内容が同法に規定する届出、審査の対象となる。

同法と関連政省令の施行後、速やかな事業者の指定の後、6月間の経過措置を経て、審査開始となる予定である。

## 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、福利厚生協会、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6年度は、令和5年度実施のマスコミや荷主企業、学校関係者等の東京港乗船会やCT見学会に加え、協会会員企業の家族乗船会を実施した。

4月には、待望の都港湾局監修、振興協会発行の小学生向け冊子「東京のみなとってどこにあるの？」が発行され、内容が分かり易く協会会員にも好評であった。また、6月には、日港協の「みなとの仕事～港湾運送事業の意義と役割～」と題する業界紹介動画と小冊子が発行され、様々な場面でこうした冊子や動画を活用した。

都教育庁が、令和5年度から開始の高校生の職場体験事業については、学校への周知が進み、公募が活発化し、協会会員4社と協会の連携の応募枠に28名の高校生が参加した。

また、港湾労働安定協会実施の「港湾運送若年者理解・入職促進事業」周知を契機に関東甲信越の工科高校の機械科教師の研修会から東京港の仕事についての興味が示され、令和6年8月、この研究会参加の20校29名の教師に対し、東京港見学会(東京港及びCT視察・概要説明・港運現場職員への質疑)を実施し、生徒の就職先選択肢としたいなどの感想を得るなど好評であった。

11月には、新宿わかものハローワークにて、港湾運送事業セミナーを実施することとなり、34歳以下の求職者13名に対し、港湾運送事業・東京港での仕事の概要を説明した。

今後とも、様々な機会を捉えて、港湾運送事業・東京港の概要や仕事内容の紹介に取り組んでいく。

- (3) 協会で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り組みについては、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。