

令和7年度末の政府月例経済報告では、「景気は、緩やかに回復しているが、中東情勢の影響を注視する必要がある。先行きは、雇用・所得環境の改善や各種政策の効果が緩やかな回復を支えることが期待されるものの、中東情勢の影響を注視する必要がある。」などとされている。

令和7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2.4%増の427万TEU、外・内貿貨物取扱量(重量)では前年比0.6%増の8,343万トンとなったものの、個数ではコロナ前のピークに7%程度及ばない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年度末完成を目途に中央防波堤外側Y3ターミナルが整備中であり、これを種地として大井コンテナ埠頭を拡張する形で2035年までの再編整備の検討・調整が進められている。青海コンテナ埠頭の再編整備も着実に進められ、令和7年度末にA3部分が供用開始し、東京港初の遠隔操作RTGが稼働した。また、令和7年度末には、国交省により「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」、東京都により東京港CNP形成計画2.0が策定された。

こうした状況により、再編整備への対応、物流効率化の推進、CNPへの取組み、価格転嫁・適正取引などへの対応に加え、港湾労働者不足対策、東京港の情報発信力の強化、サイバーセキュリティ対策、防災対策など、港運業界が直面する課題は山積している。

このため、令和7年度においては、再編整備関係では、青海公共コンテナ埠頭の遠隔操作RTGの導入調整に積極的に関わることで年度末の供用開始の運びとなった。物流効率化関係の早朝ゲートオープンでは、関係者に引き続き協議確認方法による効果的な実施を働きかけるとともに、翌年度の継続実施に繋げた。CT予約制事業にも参画して常時運用が開始する中での実施上の課題等を関係者で共有した。CNP関係では、先行的にEV急速充電器を設置するとともに、みなとSDGsパートナー登録制度の周知を継続し、協会の継続登録を行った。価格転嫁・適正取引関係では、理事会や元請・作業総合部会で情報共有するとともに、上記「ガイドライン」の周知・活用に努めた。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東京労働局と連携して都内ハローワーク職員に対する東京港見学会等を実施するなど、東京港の周知・港運事業の紹介を行った。サイバーセキュリティ対策では、関係情報の共有を継続するとともに、協会の基本的な対策を強化した。防災対策では、突風事故をうけて再発防止対策を働きかけるとともに、熱中症対策の情報提供や機材の配布を行った。また、引き続き、舟運の活性化の取組みを行った。

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・物流効率化について

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 2 9 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 年度末完成に向けて、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、関係者の調整が進められている。令和 1 1 年度末完成予定の青海公共コンテナ埠頭の再編整備も着実に進められており、遠隔操作 R T G の導入調整に積極的に関わった結果、A 3 部分は令和 7 年度末に供用開始され東京港初の遠隔操作 R T G が稼働している。

なお、遠隔操作 R T G については、従来の R T G とは操作手順や安全確認方法が異なることから、安全講習・習熟運転修了者には技能修了書を協会が発行することとしている。

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 Y 1 水深－11m 岸壁延長 230m ヤード約 11.6ha
- ② 中防 Y 2 水深－16m 岸壁延長 400m ヤード約 18.0ha
- ③ 中防 Y 3 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 R O R O 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) 1 0 号地その 2 ユニットロードターミナルの整備

1 0 号地その 2 西側埠頭の再編整備のため、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 2 9 年度に、西上屋(北側)が令和 2 年度に供用開始された。令和 7 年度には、解体した 3 号上屋跡地に野積場が整備・供用開始された。

- ・西上屋 延床面積 約 8,700 m²(南側) 約 11,600 m²(北側)

(2) 品川内貿埠頭の整備

R O R O 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

中防内側内貿埠頭では、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
- ・野積場再編等 令和3年度～

3 早朝ゲートオープンの取組み

(1) 経緯

東京港の各CTでは、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り、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。このため、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月から早朝ゲートオープン(平日午前8:30のゲートオープンを午前7:30に1時間繰上げ)を実施している。

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、17時以降のゲート処理台数が減少するなど、夜間のゲート処理の短縮化に効果を発揮している。

また、様々な混雑対策の成果として、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。

(2) 実施状況

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7年度においては、令和6年度開始の新たな確認方法による効果的な実施を関係者に働きかけるとともに、翌年度の継続実施に繋げた。

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果的な実施に努めるため、令和4年度から各CTに履行状況のヒヤリングを実施している。

(3) 取扱個数実績

(単位：個)

年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
取扱個数	80,365	57,145	45,395

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、東京港埠頭株式会社(以下「埠頭会社」)、協会の共同事業として実施されている。実施CTは、令和4年度の2CTから順次拡大するとともに、令和7年度から3年経過後のCTは常時運用に順次移行している。
- (2) 令和7年度実施状況は以下のとおり
 - ① 各CT実施状況
 - ア 大井1・2号 令和7年8月20日から常時運用
 - イ 大井3・4号 令和8年1月15日から常時運用
 - ウ 大井6・7号 第8期20日間、第9期平日9日間
令和8年3月9日から常時運用
 - エ 青海4号 第8期平日20日間、第9期平日19日間
 - オ 中防Y1 第8期平日10日間、第9期平日10日間
 - ② CONPASの参加登録陸運事業者数も順次増加し第9期は490社。
 - ③ 第8,9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割から約9割減少している。
- (3) 令和7年度は、前年度に続き、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、常時運用が開始する中でルール違反の予約車が発生するなど事案も生じており運用の徹底や車両待機場での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 オフピーク搬出入の推進

- (1) 令和6年度から、東京港デポや荷主最寄デポを活用してターミナルや道路が空いている時間帯にコンテナ輸送を行うオフピーク搬出入の取組が開始されている。令和6年度のオフピーク搬出入モデル事業で112本のコンテナが、ターミナルと東京港デポ間の午前中輸送、東京港デポと荷主最寄デポ間の夜間輸送が実施され、物流効率化が検証された。
- (2) 令和7年度は、オフピーク搬出入モデル事業に加えて、シャーシの共同利用によって、ターミナルと東京港デポ間のシャトル輸送、東京港デポと荷主最寄デポの夜間輸送を実施するオフピークシャトル試験輸送、オフピークシャトル輸送の事業化に向けた課題の検討がなされた。
 - ① オフピーク搬出入モデル事業 輸送本数 427本
 - ② オフピーク試験輸送 15日間、4本/日

6 日本貨物鉄道(JR 貨物)との連携

従前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、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。

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て利用実績が拡大するとともに、令和 8 年度からは詰替本数上限(1FEU 当たり 12ft コンテナ 4 本相当)も撤廃されることとなった。

II 長期構想・港湾計画対応

- 1 令和 3 年 1 1 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。

これを受けて、令和 3 年 1 2 月、「長期構想対応会議」を開催し、令和 4 年 1 月には、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で「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 1 1 月、協会の長期構想検討委員会として提言を行った。

- 2 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、令和 5 年 1 2 月、国の交通政策審議会の手続きを経て策定された。

- 3 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 3 月末「Tokyo Container Vision 2050」を公表した。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。

Ⅲ 災害等への取組み

1 熱中症予防対策

熱中症対策連絡会は、コロナ禍後に再開して以降、毎年度、開催しており、熱中症の予防や応急対応に関する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・配布を行っている。

令和7年度には、労働安全衛生規則が改正され、事業者に対し、早期発見のための体制整備、重症化を予防するための措置の実施手順の作成、関係作業員への周知が義務付けられた。

気候変動により、猛暑日の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、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ことから、「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。

環境省では、海外ではヒアリ初確認から概ね6～10年後に定着が確認された例が多いことから、引き続き最大限の警戒が必要な状況としている。

3 防災対応

(1) 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、令和6年11月、マニュアル類を改定し、その内容を周知した。

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年度に導入した安否確認システムを使用して、毎年2回実施している。

令和7年度の防災訓練の実施結果は以下のとおり。

- ① 第1回港運4団体防災訓練（令和7年11月28日実施）
 - ・安否確認回答率 82.4%、出勤状況事業者回答率 86.1%
- ② 第2回港運4団体防災訓練（令和8年3月2日実施）
 - ・安否確認回答：249名中208名回答（回答率 83.5%）

(2) 突風対策

令和7年9月11日15時過ぎより雷雨に続き強風、突風が発生し、東京港の各所で荷役中断、空コンテナの落下、ずれ等の被害が発生し、中防Y2ターミナルでは、段積みされた空コンの倒壊により1名の方が亡くなられるという悼ましい事故が発生した。翌日、気象庁より発生した突風は、ダウンバースト又はガストフロントの可能性が高いとされた。

こうした急激な気象変化にも対応するため、協会では同年10月に地区安全委員会を開催し、強風等の際の作業中止・退避基準の考え方を共有した。また、都港湾局、埠頭会社と連携して以下の対策を講じた。

- ① 毎年度、気象情報等に関する知見を深めるための講習会を実施
- ② 埠頭会社が大井、品川、青海、中防の各CT内に風向風速計を増設し、設定値以上の風向風速値をCT現場責任者等にメール送信
- ③ 埠頭会社が契約した気象サービスにより、局地的な突風等の気象リスク情報をCT現場責任者等にメール送信

IV 港湾運送業界の諸課題対応

1 港湾労働者不足対策

- (1) 国交省は、港湾運送事業者に対して、令和2年12月に実態把握のため、「港湾労働者不足に関する実態調査」を、令和4年2月に、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月に、3年間程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた「港湾労働者不足対策アクションプラン」を策定・公表した。この取組みの一環として、令和5年5月には、認知度向上のために「みなとのおしごと」、労働環境改善の先進事例として「働きやすく働きがいのある職場へ」などの小冊子が公表されている。

さらに、国交省は、令和7年1月に実施した港湾運送事業における実態調査の結果が、港湾労働者不足の常態化が予想されるなど、さらなる取組の強化が求められるものであったことから、3年程度を目安に取り組むべき施策を取りまとめた「港湾労働者不足対策アクションプラン2025」を策定・公表している。

(2) 外国人労働者について

港湾労働者の不足対策の一環として、他産業では特定技能制度などを活用して外国人労働者を受け入れている。令和7年6月、港湾荷役事業経営者協議会(港荷経協)議長から日本港運協会会長に対して、「外国人労働者の港湾運送分野への受入れに関するお願い」が提出された。これを受けて、日港協は、令和7年10月、港荷経協代表委員各社と関係

元請事業者各社に対し、特定技能制度などの説明会を開催し、令和8年2月、各地区港運協会会員各社に対しても同様の説明会を開催した。

特定技能制度などの港湾運送事業の導入に際しては、対象業務や受入れ体制の整備等の整理すべき課題も多く、就労制限のない在留資格を持つ外国人在留者も含めて対応を検討していく必要がある。

- (3) 港湾労働者の不足は今後も続くものであり、上記外国人労働者の対応検討や定年退職自衛官の再就職の働きかけなどに加え、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た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項目の具体的事例が整理され、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7年度末までに15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129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。令和7年9月には登録期限を迎えたため、この更新手続きを行った。

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、公取委、国交省等関係官庁連名で「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。

令和4年4月中旬、日港協は、日本船主協会、外国船舶協会宛に同パッケージへの協力依頼文書を発出するとともに、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パッケージへの協力文書を発出した。

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、同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、国の同パッケージ及び日港協文書の周知徹底を行った。

同年7月には、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た。

- (2) 令和5年度は、令和5年3月に日港協が船協、外船協宛に発出した文書(前年と同趣旨)を受けて、4月、元請総合部会・作業総合部会合同会議(合同部会)を開催して、この文書の周知徹底を行った。

令和6年1月には、東京商工会議所(東商)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、東商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・実情を説明した。

- (3) 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・公取委連名)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、4月、合同会議を開催して、同文書を周知徹底するとともに、東商に対し、東商会員に同指針を遵守するよう要請文書を発出した。東商は、こうした状況を踏まえ、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。

- (4) 令和7年度は、4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(前年と同趣旨)を受けて、同月、合同会議を開催して同文書を周知徹底した。10月には、特別委員会を正副会長会議の諮問機関として新たに設置した。第1回特別委員会では、適正価格検討や米相互関税に伴うセーフティネット対応など検討課題、トラック業界の標準的な運賃の状況、アクションプラン2025の概要の情報共有を行った。11月には、検討が進められていた「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン(案)」の意見照会があり、第2回特別委員会を開催してこれに応じた。2月には、ガイドラインが公表され、第3回特別委員会を開催して、その内容や地区意見反映状況を確認し、ガイドライン説明会の開催、協会会長名の港湾ユーザー向け文書「港湾運送業の取引適正化に向けたお願い」の発出など周知・活用を促進していくこととした。

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年度(中小企業は令和2年度)から適用された。陸運業界には猶予期間を設け、令和6年度から適用となることから物流の2024年問題とされ、国は令和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、日港協では令和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ため、協会では業務委員会を開催してこれに応じた。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、令和7年4月に施行した。物効法上の港湾運送事業への規制措置は、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する努力義務を負い、その円滑な実施に向けた環境を整えることとされた。

5 CNP対応

- (1) 都港湾局は、東京港の脱炭素化を推進していくため、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CNP形成計画を策定した。本計画は東京港を対象として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。

協会では、令和5年7月に、荷役機械のCNP対応状況を確認するアンケートを実施、8月には、CNP推進対策委員会を開催して要望事項を取りまとめ、都に提出した。
- (2) 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た。加えて、国は、令和5年4月、CNP認証(CT)制度案を公表、これに基づいて令和5年度に一部試行、令和7年3月、CNP認証(CT)制度を創設した。この制度では、港湾脱炭素化推進計画が策定されていることが申請の条件とされている。
- (3) 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。令和8年1月には、さらに民間事業者の事業を盛り込んだ「同計画」(案)が、CNP推進対策委員会で説明された後、令和8年3月末、「同計画」が策定され、CNP認証の申請が可能な状況となった。

協会では、令和7年8月、東京港でのEV普及促進のため、先行的にワールド流通センター内に2基の急速充電器を設置した。

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がランサムウェアに感染し、約3日間にわたりコンテナ搬出入作業が停止した。同年7月、国交省は対策検討委員会を設置して令和6年1月、港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法、経済安全保障推進法の3つの観点で対応していくこととした。

(2) 具体的には以下の対応となっている。

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、港湾分野が重要インフラに位置づけられ、サイバーセキュリティ基本法の対象となった。これにより、日港協、各地区の港運協会、TOS所有の一般港湾運送事業者、港湾管理者等が情報共有等を担う組織(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開始している。

さらに、令和7年5月、サイバーセキュリティ基本法が改正され、セキュリティ強化のための重要インフラ統一基準が、年度末時点では策定中となっている。

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4月1日から関連政省令ともに施行された。対象事業者(特定社会基盤事業者)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、審査の対象となっている。

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人材を確保するため、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、都港湾局、埠頭会社、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設置し令和4年度から広報活動を実施している。

(2) 令和5年度から、マスコミや荷主企業、学校関係者等に対し東京港見学会を実施し、都教育庁の高校生職場体験事業参画した。

令和6年度から、協会会員企業の家族に対する東京港見学会を実施。

令和6年4月には、都港湾局監修、振興協会発行の小学生向け冊子「東京のみなにとってどこにあるの?」が発行され、6月には、日港協の動画「みなとの仕事～港湾運送事業の意義と役割～」が公開された。

同年８月には、港湾労働安定協会との連携を開始して、関東甲信越の工科高校機械科教師に対し東京港見学会を、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した。

- (3) 令和７年度は、引き続き、マスコミ、荷主企業、協会会員企業家族、学校関係者に対する東京港見学会、都教育庁の高校生職場体験事業参画、港湾労働安定協会との連携事業を継続するとともに、東京労働局と連携した東京港見学会も実施した。

① マスコミ：随時実施

② 荷主企業：１０月～１１月、２４社１３９名に実施

③ 会員企業家族：８月、１０社１３家族４５名に実施

④ 高校生職場体験事業：７月～８月、会員６社と８回３７名に実施

⑤ 港湾労働安定協会との連携事業

- ・ ７月、個別高校１校生徒８名引率教員２名に職場見学会実施
- ・ １１月、東京わかものハローワーク求職者１１名にセミナー実施
- ・ ２月、せたがや若者サポートステーション求職者７名にセミナー実施

⑥ 東京労働局との連携事業

- ・ ９月、都内ハローワーク１４所窓口職員２０名に東京港見学会実施
- ・ ３月、都内ハローワーク１４所窓口職員２２名に東京港見学会実施

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。

- (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。