

第 6 章 東京港の機能強化と危機管理

第 1 節	東京港の機能強化	89
第 2 節	東京港の振興	94
第 3 節	港湾施設の危機管理体制の確立	99

第6章 東京港の機能強化と危機管理

第1節 東京港の機能強化

近年、アジア貨物の急激な増加やコンテナ船の大型化など、東京港を取り巻く状況は刻一刻と変化している。このようなか、東京港が今後も東日本のメインポートとして、生活と産業を支える役割を果たしていくためには、貨物量の確保のみならず、利用者のニーズに的確に応えることが必要である。そのため、荷主が求める迅速、安定を重視した国際海上輸送を実現するべく、物流効率化策を一層推進する東京港ならではの高水準のサービス提供や、東京の道路網と一体となった交通ネットワークの充実強化などに取り組んでいく。

1 港湾の総合的機能の充実

〔港湾経営部振興課・経営課〕

(1) 港湾機能の整備及び運営の改善

船舶や輸出入貨物の動向変化に応じ、施設の整備・改善を行っている。

外貿ふ頭では、大井コンテナふ頭において、コンテナ船の大型化に対応していくため、平成8年度から平成15年度まで再整備を実施した。

また、青海公共コンテナふ頭では、コンテナ貨物量の増加に対応していくため、平成10年度から平成15年度まで改良工事を実施した。

内貿ふ頭の一部では、大型RORO船等に対応していくため、内貿ユニットロードターミナルとして、順次、ふ頭再編等を行うこととしている。品川ふ頭については、すでに再編に着手しており、平成22年4月から一部供用を開始している。

今後も利用者等との調整を行いながら、より便利で使いやすい港をめざして改善を行っていく。

(2) 港湾施設用地の開発

港湾施設用地の開発は、港湾施設用地への倉庫、荷さばき施設その他関連施設の立地集積によって、埋立地前面のふ頭と一体的、効率的な利用を促進することができ、港湾機能の充実強化に大きな役割を果たすものである。

しかし、東京港では、ふ頭背後の港湾施設用地、特に外貿コンテナ関連用地の開発が遅れていた時期があり、このことが、京浜間の交錯輸送を生み、外貿コンテナ取扱停滞の原因ともなっていた。

こうした状況を改め、背後地への民間施設の立地を促進するためには、企業進出の阻害要因である港湾関連施設用地の高地価を、民間施設が立地可能となる適正な価格に調整する等の対応が必要であり、昭和58年12月28日付で「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」（第9章第2節参照）を制定公布した。この規則に基づき、大井ふ頭（その1、その2）の51区画をはじめ、青海ふ頭、10号地その2ふ頭など計95区画の貸付けを行い港湾施設の拡充・強化に努めている。

(3) アクセス交通の整備

物流革新に対応し、物流の円滑化を図るためには、港湾施設の整備とともに道路網の充実が不可欠である。東京港のふ頭をつなぎ、ヒンターランドと港湾を連結する役割を果たす湾岸道路については、東京港トンネルが昭和51年8月に、高速湾岸線荒川湾岸橋が昭和53年1月に完成するとともに昭和58年2月に東京港埋立地内の高速湾岸線

が全通し、横浜方面から大井ふ頭を経て千葉方面への通行が可能となった。湾岸道路と都心を接続する首都高速9号線も昭和55年2月に開通し、東名、中央、東北及び常盤の各高速自動車道と直接結ばれている。

さらに、平成5年8月に都心部と臨海副都心とを結ぶレインボーブリッジが完成し、平成6年12月には、高速湾岸線が横浜港まで開通した。また、湾岸道路（一般部）は、荒川河口橋が平成8年7月に開通し、平成14年4月には、大田区城南島と中央防波堤外側埋立地を結ぶ臨海トンネルが開通した。さらに、平成24年2月には、中央防波堤外側埋立地と江東区若洲を結ぶ、東京ゲートブリッジを含む臨港道路が開通し、周辺道路の交通混雑が大幅に緩和された。

2 港湾物流効率化の推進

〔港湾経営部振興課・港湾整備部計画課〕

(1) 概 要

情報化社会の進展や経済・産業のグローバル化、サービスの高度化など、物流を取り巻く環境は、大きく変化している。

東京港は首都圏の社会経済活動を支える産業・物流の拠点として、新たな物流ニーズに対応していくとともに、荷主等ユーザーのニーズに応じていく必要がある。

そのためには、東京港において物流効率化を阻害している要因を把握し、解決を図りながら、東京港を中心とした総合的な物流ネットワークを構築し、航空物流にも対応するロジスティクスハブの形成を進めていくことが必要である。

(2) 物流ネットワークの構築

経済や産業のグローバル化に伴う生産拠点の海外進出と生活関連物資等の輸入増加を背景に、外資コンテナ貨物量が増加するなか、臨海部交通ネットワークにおける未整備箇所が存在などにより、輸送時間が増大し、物流コストの増加や背後圏の産業の国際競争力低下、さらには低速走行による環境負荷の増大を招いている。

このため、首都圏の生産・消費地に至る貨物輸送時間の短縮、物流コストの削減に向け、効率的な物流ネットワークの構築に取り組んでいく。

(3) 総合物流ビジョン施策の推進

東京港は、外資コンテナ取扱量日本一を誇る海上輸送拠点であり、首都圏物流の拠点として、重要な役割を果たしており、東京港を通じた物流改革は喫緊の課題となっている。

物流の改革を通じ、国際競争力を強化し、経済活力と環境の均衡の取れた社会の実現を目指すため、都は関係7局等で平成18年2月「総合物流ビジョン」を策定した。

この総合物流ビジョンをもとに、関係局との連携や、民間をはじめ関係自治体、国などとの連携を強化し、物流ボトルネックの解消や道路ネットワークの整備、港湾エリアにおける高機能物流拠点の形成、さらには東京港の機能拡充や運営効率化といった港湾物流施策を展開していく。

(4) 東京港総合渋滞対策

近年東京港の周辺で、季節やターミナルによって発生している交通混雑は、使いやすい港づくりのために直ちに解決すべき重要な課題となっている。

そのため、この課題解決に向けた道筋を明確に示すため、都は、平成26年2月、東京港における交通混雑対策を初めてハード・ソフト両面から包括的にまとめた「東京港総合渋滞対策」を策定した。

これまで、車両待機場の整備や荷役機械の増設をはじめ、都と港湾関係者が一丸となって進めてきた取組により、混雑緩和に一定の効果が現れてきているところであるが、今後は、これら現在実施中の施策に加え、新たな施策も含め着実に実施していくことで、交通混雑対策を加速させ、ユーザーに選ばれ続ける使いやすい港づくりを目指していく。

平成27年3月20日から「東京港総合渋滞対策」の一環として、放置車両（台切りシャーシー）に対し、港湾法第37条の11に基づく取締強化を実施している。

3 東京港振興促進協議会

〔港湾経営部振興課〕

(1) 設立の背景

我が国の主要港湾は、他のアジア諸港と比較して使用料金が高く、スピードやサービス面で問題があることなどから、その相対的地位を低下させ、急速に国際競争力を失いつつある。東京港が、引き続き基幹航路の本船が寄港するメインポートとしての地位を堅持していくためには、港湾を取り巻く規制の見直しや、効率的な荷役体制などユーザーのニーズに対応した低コスト高サービス体質への変革が不可欠である。

これらの問題の対応に遅れれば、国際的には勿論のこと国内的にも取り残されることとなり、都民生活に重大な影響をもたらすとの危機意識から、平成9年7月、官民一体となって「東京港振興促進協議会」を組織し、国際競争力に優れた使いやすい港づくりを目指し、検討を進めてきた。

(2) 組織及び開催経過

ア 組織（平成19年10月からの体制）

東京港振興促進協議会（総合的検討・決定）

※官公庁、民間団体、港湾管理者など25団体で構成

幹事会（全般的検討）

3 検討部会

① 総合検討部会（規制緩和、危機管理、みなとの賑わいの創出、その他アクションプランの検討）

② 物流効率化検討部会（国際競争力の強化に向けた課題の検討）

③ 環境対策検討部会（環境に配慮したみなとづくりの実現に向けた検討）

※ 港湾運営懇談会（港湾運営全般に関する意見交換・情報交換など）

イ 会長 石田 忠正氏（一般社団法人東京都港湾振興協会会長）

ウ 開催回数 10回

第1回協議会 平成9年7月15日 設立総会

第5回協議会 平成11年4月16日 アクションプランの策定

第7回協議会 平成16年3月29日 新アクションプランの策定

第9回協議会 平成21年2月16日 第3次アクションプランの策定

第10回協議会 平成26年1月31日 第4次アクションプランの策定

(3) 第4次アクションプランの策定

東京港振興促進協議会では、平成26年1月、貨物量の増大や船舶の大型化など、東京港を取り巻く最近の動向を踏まえ、新たな課題を取り入れてプランの充実を図るため、4つの柱と37の取組からなる「第4次アクションプラン」を策定した。今後も東京港の関係者が協力し、官民一体となって、東京港のさらなる発展を図るための振興

策を実施していく。

【第4次アクションプランの概要】・・・4つの柱立て 全37の取組

①「東京港の物流機能強化」

東京港が首都圏の生活と産業を支えるメインポートとしての役割を果たすためには、輸送効率や輸送品質の向上を進める企業の物流戦略に的確に対応し、基幹航路を維持拡大するとともに、アジア貨物の増大に的確に対応する必要がある。

そのため、港湾コストの低減、貨物集荷への取組など、官民一体となって物流機能を強化する取組を引き続き行うとともに、新たな外貿コンテナふ頭の整備や既存ふ頭の再編などを行い、港湾施設の機能強化を図っていく。

②「東京港の安全の確保・危機管理」

震災発生時の東京港の安全確保については、引き続きハード・ソフト両面からの対策を進めていく。

危機管理においては、物流におけるセキュリティ対策の重要性が高まっていることから、物流の効率性を確保しつつ、港湾の保安や治安対策の強化を図るため、改正 SOLAS 条約等への対応を引き続き実施するとともに、東京湾の関係者とも連携しながら、危機管理体制を強化していく。

③「環境に配慮したみなとづくり」

環境への意識が世界的に高まる中、港湾運営に当たっては、さらなる環境への配慮が求められる。

船舶・トラック・荷役機械などの貨物の荷役・輸送に伴って発生する排出ガス対策や、船舶・鉄道を活用したモーダルシフトの推進など、環境負荷低減に寄与する取組を進めていく。

④「みなとの賑わいの創出」

最近のクルーズ業界の動向を踏まえ、大型客船にも対応できる十分な機能を備えた施設整備を推進するとともに、積極的な誘致施策を推進していく。

また、水上輸送ネットワークについては、さらなる活性化を図っていく。

4 施設使用手続の効率化

〔港湾経営部経営課〕

東京港では、係留施設等の効率的な管理のため、昭和63年4月から港湾情報システムを稼働させている。稼働後、利用者の利便性向上を目的とした再構築が行われ、現在では係留施設や冷蔵コンテナ用荷役施設等の港湾施設使用許可申請について、インターネットを通じて行うことができる。また、船舶の入港届及び係留施設等使用許可申請については、平成11年10月から国の運営するEDIシステムと連携を始めた。

平成20年10月からはEDIシステムが税関手続のNACCSに統合され、NACCS及び他省庁の港湾関連手続の統一（府省共通ポータル）により、次世代シングルウィンドウが実現した。

5 東京港、川崎港、横浜港の広域連携

〔港湾経営部振興課〕

(1) 目的及び経緯

東京都、川崎市、横浜市は、国際競争力を強化するため、京浜三港の連携を一層推進することとし、平成20年3月21日付で基本合意を締結した。

この京浜三港の広域連携強化に係る基本合意以降、コンテナ船入港料の一元化や三港共同セミナーの開催など、様々な取組を実施するとともに、今後京浜港が進むべき方向性について検討を進め、平成22年2月に「京浜港共同ビジョン」を取りまとめた。

また、平成 23 年 9 月には、地方自治法に基づく協議会である「京浜港連携協議会」（平成 21 年 12 月設立）において、「京浜港共同ビジョン」を具体化するとともに、今後、三港がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる、「京浜港の総合的な計画」を策定した。

(2) 国際コンテナ戦略港湾

国土交通省では、「選択と集中」により我が国港湾の国際競争力を強化するため、平成 22 年 2 月に「国際コンテナ戦略港湾」の公募を行った。

東京都は、平成 22 年 3 月に京浜港として、川崎市、横浜市、東京港埠頭株式会社、財団法人横浜港埠頭公社と連名で国際コンテナ戦略港湾に応募し、平成 22 年 8 月に選定を受けた。

(3) 港湾運営会社制度

港湾の国際競争力強化、港湾運営の民営化を図るため、平成 23 年 3 月の港湾法改正により、コンテナターミナル等の運営に関する業務を一体的に担う「港湾運営会社」制度が創設された。

京浜港では、横浜港と川崎港が設立した横浜川崎国際港湾株式会社が、平成 28 年 3 月 4 日、港湾運営会社として国土交通大臣から指定を受けた。東京港は、輸入港としての喫緊の課題に対応するため、現時点では当該会社には参画せず、コンテナふ頭の増設や再編整備、道路網の充実強化など港湾施設の機能強化を図り、利用者ニーズにきめ細かく対応した使いやすい港づくりを進めていく。

第2節 東京港の振興

東京港は、大都市東京と首都圏4,000万人の生活と産業活動を支える物流拠点として、欠くことのできない重要な社会基盤施設である。

平成10年から外貿コンテナ貨物取扱個数が20年連続して日本一となり、世界の基幹航路の船が直接寄航する世界有数の外貿コンテナふ頭を有するわが国を代表する国際貿易港として、その地位は確固たるものになっている。

しかしながら、世界経済のボーダーレス化が進展し、経済分野での自由競争時代が到来しているなかで、港湾物流の分野においても、国際基準に適合した港湾サービスの実現や港湾トータルコストの削減が求められるなど、大きな転換期を迎えている。

国際海上コンテナ輸送におけるアライアンスの再編成や超大型船の就航、国内輸送におけるマルチモーダル化の要請など、港湾管理者にも新しい動きへの迅速で柔軟な対応が迫られている。

東京港においても、こうした港湾物流の大きな変化に応じた施設整備などに努めてきており、今後とも、より効率的な港湾経営が、港湾管理者、民間事業者など港湾に関連するすべての関係者に求められている。

こうした認識のもと、東京港の振興事業を進めている。

1 ポートセールス

〔港湾経営部振興課〕

経済の水平分業化に伴い、貿易、物流もまた世界的規模で拡大しており、港湾はその世界的規模での物流システムを担う重要な基盤施設として大きな役割を果たしている。

近年の国際貨物輸送は、航空、海運、鉄道、トラック等の輸送手段を費用、時間、安全性の面から適切に組み合わせた複合一貫輸送へと発展してきており、港湾においてもよりコスト、効率性が重視されるようになっている。

他方、東京港は、背後圏からみて地理的に恵まれた位置にあり、また背後に広がる広域道路交通網を利用しやすいこと及び都民生活に必要な消費物資等の輸入が大きな割合を占める状況下にあつては、今後とも首都圏にかかわる国際物流において重要な役割を果たしていく必要がある。

このような状況から、東京港の振興のためにはコスト意識、効率性を念頭に利用者のニーズにあった施設整備及び港湾運営等ソフト面の改善充実を図っていくとともに、東京港の優れた立地特性、港湾施設等を国内外にPR、情報提供を行い船舶・貨物誘致に努めていく必要がある。また、クルーズ客船の誘致についても、クルーズ客船の寄港が、臨海副都心への国際観光やMICEの誘致活動へ寄与するとともに寄港地への高い経済効果をもたらすこと等が見込めることから、積極的に取り組んでいる。

(1) マーケットリサーチ

船会社、荷主、港湾運送事業者等港湾の利用者と情報交換を積極的に行って、情報の収集と、利用者のニーズの把握に努めている。また、物流経路、航路動向、企業動向、市場動向等の調査を進めている。

(2) PR活動

東京港は、わが国を代表する国際貿易港として発展しているが、歴史と伝統が浅いため、国の内外に対して知名度、評価をさらに向上させる必要がある。

従って、内外の港湾利用者に対して東京港の施設内容を含め実態の認識と理解を深めるため、「Port of Tokyo」、「東京港便覧」等のPR資料の作成、配布、施設見学会や説明会などの実施、また、港湾・物流専門誌を利用し

た効果的な広告、宣伝を行っている。

さらに、荷主等の利用者に対しては、都内においてセミナーを開催し、東京港の現状や今後の計画をPRしている。

(3) 船舶、貨物誘致活動

東京港振興事業の一環として、東京港への船舶、貨物の誘致を図るため、船社、港運、倉庫等の民間事業者と共同で、下表のとおり使節団（ミッション）を派遣している。

船舶貨物誘致使節団派遣状況

名 称	平成28年	平成29年	平成30年	参 加 団 体	訪問先
外貿ミッション	中国 マレーシア	ドイツ スペイン イギリス	オーストラリア (予定)	東京都港湾局 東京港埠頭株式会社 東京港運協会 東京倉庫協会 東京港港湾運送事業協同組合 東京港湾福利厚生協会 東京都港湾振興協会	荷 主 船 社 物 流 企 業 港 湾 局

2 クルーズ客船の誘致

〔港湾経営部振興課〕

近年、世界のクルーズ市場ではクルーズ人口が急増するとともに船舶の大型化が進んでいる。クルーズ客船の寄港は東京に多くの観光客をもたらし、東京港のイメージアップ、臨海エリアにおけるMICE・国際観光拠点化の推進、大きな経済効果が期待できるなど、魅力的な観光資源となる。大型クルーズ客船の寄港地として東京のアクセスの良さや観光資源の充実などの潜在能力は高く、東京は、日本の首都、国際観光都市として寄港ニーズに責任を持って応えとともに寄港による効果を確実に取り込むことで、東京ひいては日本の成長を力強く牽引する必要がある。

このため、臨海副都心地域に世界最大級の大型クルーズ客船に対応可能な新たな客船ふ頭の整備をするとともに、平成26年1月、東京港のクルーズ客船誘致施策の方向性を示す「東京クルーズビジョン」を策定し、積極的なクルーズ客船の誘致施策を展開している。

3 水上交通ネットワークの拡充

〔港湾経営部経営課・振興課〕

東京の臨海部には臨海副都心をはじめ、多くの観光資源や集客施設が立地しており、これらに船でアクセスできれば、東京の魅力がさらに高まることになる。

東京港では、臨海副都心と既成市街地を結ぶ水上バス（定期航路）が運行するほか、江戸文化を継承する屋形船やディナークルーズ等を行う観光船等が不定期で周遊を行っているが、水上ルートや船着場が限られるなどの課題がある。

このため、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、国際観光都市としての東京の一層の魅力向上や、水辺のにぎわい創出に向けて、舟運の活性化のための取組を進めている。

舟運事業者が利用できる船着場を増やすため、都が保有する公共棧橋を、一定の要件のもとに屋形船などの不定期航路事業者に開放することとし、視察船「新東京丸」用の竹芝小型船発着所及び水上バスの発着所である有明小型船発着所を試行的に開放している。さらに同公共棧橋の利用料金の引き下げを実施した。また、田町駅と品川駅に近接した運河部の防災船着場を、水上タクシーの乗降場所として開放する社会実験にも取り組んでいる。

その他にも、都市整備局・建設局・港湾局の3局で協力して、舟運の活性化に向けた社会実験を行い、舟運の更なる周知や利便性向上に向けた取組を実施している。

4 国際港湾交流

〔港湾経営部振興課〕

(1) 姉妹港等交流事業

姉妹港等提携は、両港相互の繁栄と国際貿易の発展に寄与し、東京港に対する理解を促進するとともに、港湾を通じて相互の経済、社会、文化の交流を深めることを目的として行っている。

また、近年は、港湾の管理運営に関する情報交換や海外でのポートセールス活動の強化といった、実務的な交流も行っている。

姉妹港及び友好港提携・交流事業内容

姉妹港・友好港	提携年月日	交流事業内容
ニューヨーク／ ニュージャージー港 (姉妹港)	昭和55年5月15日 (1980年)	・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾経営の意見交換及び技術交流の実施 ・研修生の相互派遣
天津港 (友好港)	昭和56年6月25日 (1981年)	・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾・業務研修団の相互派遣 ・研修生の相互派遣
ロサンゼルス港 (姉妹港)	昭和62年11月18日 (1987年)	・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾経営の意見交換及び技術交流の実施 ・研修生の相互派遣
ロッテルダム港 (姉妹港)	平成元年4月25日 (1989年)	・使節団の相互訪問 ・共同調査作業部会開催 ・情報交流計画の策定 ・記念事業の実施

(2) その他国際港湾交流

諸外国の港湾関係者や研修生の東京港視察・研修を随時受入れ、情報の提供・交換と相互理解を推進している。

5 広報・広聴活動

〔総務部総務課〕

局事業に関する内容、課題、方針等について、都民や事業者をはじめ国内外に情報発信することで、局事業の円滑な推進を図ることを目的に以下のような広報・広聴活動を行っている。

(1) 報道機関に対しての積極的な情報提供

新聞、テレビ等のマスメディアに、プレス発表の形で、局関係事業の情報提供を積極的に行い、パブリシティでの露出を高めることにより、局事業のPR活動を行っている。

(2) 局事務事業に関する刊行物の作成及び提供

局事業に対し、より一層の理解を得るため、写真やイラスト等を多く取り入れた「Port of Tokyo」を発行するとともに、東京港や臨海副都心に関するタイムリーな記事を「東京ポートニュース」として臨海地域の情報誌に掲載している。

このほか、東京港の現況図や港湾計画、土地利用計画をまとめた「東京港便覧」を作成している。

(3) 東京港案内及び行事に関すること

東京港の役割など、より一層の理解を得るため、以下のような事業を実施している。

ア 東京港案内

東京港に関心を持つ都民グループ等を対象に、行政視察船「新東京丸」を運航し、臨海副都心の開発や東京港の役割・歴史などを紹介している。また、公益財団法人東京都公園協会の船をチャーターし、一般社団法人東京都港湾振興協会と共同で小学校4～6年生及び中学生を対象に、社会科見学の一環として、東京港の案内を行っている。

イ 初入港船、客船、帆船等歓迎行事

客船の利用拡大など東京港の更なる利用促進を図ることを目的に、東京港に初めて入港する船舶や客船・帆船等に対し、歓迎の意を表するセレモニーを行っている。

ウ 東京みなと祭

毎年5月20日の東京港開港記念日を中心に、都民をはじめ多くの人々に東京港の役割や都民との関係について理解を深めてもらうことを目的に、「東京みなと祭」を開催している。

エ 東京港パネル展

東京港の歴史や役割、港に関する情報や写真などを活用し、都内各地でパネル展を開催している。

(4) ホームページ等によるPR

港湾局の事業紹介を行うホームページの管理運営を行っている。局事業や組織の紹介、イベント情報の発信や資料の検索、各種申請書のダウンロード、子供向けの「キッズページ」等で構成している。また、ソーシャル・ネットワーキング・サービス（ツイッター及びフェイスブック）を活用した情報発信も行っている。

(5) 職員報「局報こうわん」の配信

東京港に関係のあるニュースやトピックス等をまとめ、随時、電子メールにより局内全職員に向けて配信し、局事業情報の共有化を図っている。あわせて、都庁記者クラブにも情報提供を行っている。

(6) 意見・要望等の処理

局の事務事業に関して、都民から様々な意見や要望等が寄せられている。これらの意見等に対して、速やかな回答を行い、実現可能な要望は直ちに実施するなど、都民の声を積極的に取り入れた事業の推進を行っている。

(参考) 東京港PR資料等

東京港PR用印刷物

名称	内容	主な配布先
Port of Tokyo	東京港の現状を写真主体で紹介	国内・外からの視察者等
東京港便覧	東京港の概要、埋立事業、将来計画を地図主体で説明	内外の港湾関係者等
東京ポートニュース	都民生活と密接な関係を持つ東京港等の話題を紹介（毎月発行）	都民等 （臨海地域の情報誌にて配布）

東京港案内実績

行政視察船「新東京丸」

区分 \ 年度	27	28	29
回数（回）	265	303	320
人数（人）	11,749	12,565	15,042

社会科見学船

区分 \ 年度	27	28	29
回数（回）	66	127	119
人数（人）	11,505	11,131	10,846

第3節 港湾施設の危機管理体制の確立

〔港湾経営部経営課〕

1 危機管理対策の今日的意義

近年、日本の各地の港では船舶の座礁事故による燃料油の流出や、放置された外国船などによって港湾機能に支障を来し、周辺環境に悪影響を及ぼしている。また、平成13年9月11日に発生した米国における同時多発テロ以降、港湾がテロ行為の対象またはその経由地となり得るとの強い危機感が世界的に高まっている。このような事件・事故により東京港の機能が麻痺した場合、背後圏の経済に与える影響は計り知れないものがある。

また、船舶や海上コンテナを利用した不正薬物の密輸が後を絶たず、また密入国事件も発生する可能性があり、密輸品や密入国者による犯罪など都民に不安を与えている。

こうした中、東京港の水際を脅かす危機に的確に対処し、危機管理体制の充実を図ることにより、都民の不安を解消し、東京を安全で安心な都市にするとともに、東京港における円滑な物流の確保を図ることが必要である。

2 港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応

外国船舶による座礁事故が日本各地で起きており、燃料油の流出による海洋汚染や漁業被害が発生している。座礁した船体の撤去は本来は船主の責任において行うべきものであるが、そのまま放置されてしまい、やむなく地元自治体が撤去を強いられたうえ船主等による補償が十分に行われないケースもある。

東京港においても、船舶からの油流出事故の発生、老朽化や整備不良のため航行不能となった船舶の放置といった事態が発生し、港湾機能が麻痺するおそれは否定できない。こうした事態を未然に防ぐとともに東京港をさらに適正に管理運営するため、平成16年3月に改正した東京都港湾管理条例及び同条例施行規則において、以下の船舶等に関して港湾の管理上著しい支障が生じると認められるときは港湾施設を使用させないことができることとした。

(1) 港湾施設を損傷し、又は汚損し、その他管理上支障を来すおそれがある船舶

船舶安全法、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の規定に基づく処分、命令その他の措置を受けたにもかかわらず改善措置を行っていない船舶

(2) 船舶の事故による損害賠償等を履行しないおそれがある船舶所有者等

次に掲げる損害の賠償等を行って補う保険契約を締結していない船舶所有者等

- ① 船舶に積載されていた燃料油等による油濁損害の賠償費用
- ② 座礁、沈没その他の事由による船舶の撤去その他の措置を履行する費用
- ③ 船舶が岸壁等の港湾施設を損傷させた場合の賠償費用

3 港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止

船舶や海上コンテナを利用した密輸・密入国事件は、背後に密航の受入れ組織が介在するといわれており、今後も事件の発生が懸念される。密輸による麻薬や銃器のほか社会悪物品の流入、密入国者による不法就労や組織的犯罪の恐れなど、都民生活の安全が脅かされつつある。また、港湾におけるテロ対策が喫緊の課題となっており、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を未然に防止し、これに適切に対処するための取組が求められている。

港湾局では東京港における密輸・密入国事件等を水際で阻止するため、平成15年8月、東京湾岸の隣接する港湾の各港湾管理者、各都県警察及び国の関係機関に呼びかけて「東京湾保安対策協議会」を設立し、連携・協力して

密輸・密入国等の犯罪に強い港づくりに取り組んでいる。

平成16年5月、この協議会の取組として、民間事業者を含めた関係機関が連携して密輸・密入国等の組織犯罪を想定した、水際危機管理対策「合同保安訓練」を東京港晴海ふ頭で実施した。

また、平成16年1月、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を水際で阻止するため、東京港の関係行政機関や民間事業者で構成される東京港保安委員会を設置した。平成16年6月には、この委員会の取組として、東京海上保安部をはじめとする関係機関が連携して「東京港テロ対策合同訓練」を有明フェリーふ頭で実施した。その後、年一回のペースで東京港テロ対策合同訓練を実施している。

今後も、これらの協議会や委員会を通じて情報の共有化と連携体制の強化を図り、東京港の治安を脅かす密輸・密入国及びテロ等の犯罪を未然に防止し、これに適切に対処するための港湾保安対策を実施していく。

4 改正SOLAS条約への対応

米国における同時多発テロ事件以降、港湾がテロ行為の対象、あるいは、その経由地となり得るとの強い危機感が高まっており、国際的なテロ攻撃への防御体制の確立が各国において重要な課題となっている。

これを受け、国際海事機関（IMO）では船舶や港湾施設に対するテロ攻撃の脅威に備えるため、「海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS条約）を平成14年12月に改正した。平成16年7月1日に同条約が発効し、国内においては同時に「国際船舶・港湾保安法」が施行された。東京港では、水際の第一線であるふ頭の出入管理の徹底を図るため、改正SOLAS条約に対応して延長約12kmのフェンス・ゲートや監視カメラ、照明設備等の整備を完了した。平成17年4月には東京港管理事務所に指令センターを設置し、専任監視員による24時間の常駐監視を行っている。

また、平成26年7月からはセキュリティカード等を使ってゲートでの出入管理を行う手法を導入し、保安対策の強化を図っている。

東京港の港湾施設がテロによる攻撃を受けた場合、広く首都圏4,000万人の消費生活に多大な影響が生じることが予想される。また、保安対策が不十分な港湾から出港した船舶は、目的地の外国港湾において入港を拒否される懸念もあり、東京港の国際競争力を確保するうえからも港湾施設の保安対策を着実に推進していく。