

## 東京港振興促進協議会の取組指針「アクションプラン」について

“Action Plan” as the Initiative Guidance of the Port of Tokyo Promotion Council

東京港を国際競争力のある使いやすい港湾とするため、東京港関係者で構成する「東京港振興促進協議会」では、東京港の振興に向けた取組を平成11年4月に『アクションプラン』として策定しました。

その後、東京港を取り巻く状況変化等を踏まえ、直面する新たな課題の解決に向けて取り組むための指針として、平成16年3月に『新アクションプラン』を、平成21年2月に『第3次アクションプラン』を策定しました。第3次アクションプランでは、実施率約9割の成果を上げてきました。

さらに、平成26年1月には、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つの柱を軸とした『第4次アクションプラン』を策定しました。

### 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等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ります。

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きます。

### 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まいります。

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きます。

### 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ています。

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まいります。

### 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まいります。

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まいります。

The Port of Tokyo Promotion Council, consisting of personnel concerned with the Port of Tokyo, formulated initiatives for the advancement of the Port of Tokyo as the Action Plan in 1999 with the aim of providing the Port of Tokyo with international competitiveness and the ease of use.

In order to address new challenges reflecting changes in circumstances surrounding the Port of Tokyo, the Council then developed the “New Action Plan” in March 2004 and “Third Action Plan” in February 2009 as guidelines for solution. The Third Plan achieved significant results by implementing about 90 percent of targeted initiatives.

Furthermore, in January 2014, the Council developed the four-pillar “Fourth Action Plan” encompassing the latest challenges facing the Port of Tokyo, such as the expansion in the cargo volume and the ship size, etc.

#### 1. Enhancing logistics functionality of the Port of Tokyo

To fulfill its role as the main port supporting daily lives of people and industries of the Tokyo Metropolitan Area, Tokyo Port is expected to put forth measures that precisely match logistics strategies of business corporations pursuing transport efficiency and transport quality. It is also expected to maintain and expand trunk lines and precisely respond to burgeoning cargo movements to and from Asia.

The Port of Tokyo will therefore make continued efforts to enhance its logistics functions in cooperation with the public and private sectors. At the same time, it will enhance functionality of port facilities by developing a new foreign trade container terminal and reorganizing the allocation framework for existing terminals.

#### 2. Ensuring safety and crisis management

The Port of Tokyo will continue to implement measures to ensure safety in both infrastructure and service-oriented dimensions at the time of earthquakes.

In crisis management, logistics security measures have become increasingly important. Accordingly, the Port of Tokyo will continue to pursue, together with logistics efficiency, responsive policies to cope with the amended International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) to enhance safety and security of port facilities, and will also strengthen its crisis management structure in cooperation with relevant stakeholders in the Bay of Tokyo.

#### 3. Developing an environment-friendly port

As environmental consciousness soars worldwide, more careful attention is needed for port management.

The Port of Tokyo will endeavor to cope with steps that contribute to environmental load reduction such as curtailing exhaust gas from cargo handling equipment and cargo-carrying ships, trucks, etc. as well as enhancing modal shift to waterways and railways.

#### 4. Creating more port vibrancy

In light of the recent trend of the cruise industry, the Port of Tokyo will proactively improve equipment and facilities capable of sufficiently accommodating large-sized passenger ships and devise aggressive programs to attract them.

The Port also intends to further vitalize the water transportation network.

## 東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化について

Strengthening the Wide Area Cooperation Among the Ports of Tokyo, Kawasaki and Yokohama

### 1 目的及び経緯

東京都、川崎市及び横浜市は、アジア諸港の躍進により、日本港湾の国際的地位が低下していく中、積極的な対策を講じなければ、京浜港(東京港・川崎港・横浜港)が世界の基幹航路から外れ、我が国経済に与える影響は極めて深刻であるとの危機感から、国際競争力を強化するため、連携を一層推進することとし、平成20年3月21日に基本合意を締結しました。

### 2 基本合意書に基づく取組

この合意に基づき、京浜港では、はしけ輸送の拡大による環境対策や三首長によるトップセールス、コンテナ船の入港料の一元化など、様々な連携施策を実施しました。

平成21年12月には地方自治法に定める協議会「京浜港連携協議会」を設置し、平成22年2月には「京浜港共同ビジョン」を策定、また、平成23年9月には、今後三港が策定する港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定するなど、一層の連携強化を進めています。

## 国際コンテナ戦略港湾

International Container Strategic Ports

国土交通省は、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、コンテナ港湾について、「選択」と「集中」により国際競争力を強化する「国際コンテナ戦略港湾」を選定するため平成22年2月に公募を実施しました。

東京港は、国際コンテナ戦略港湾に京浜港(東京港・川崎港・横浜港)として応募し、平成22年8月に選定を受けました。

国際コンテナ戦略港湾計画書の概要(京浜港)

- ① 目標と位置づけ  
釜山港等に対峙する国際拠点港湾、航路特性を活かした国際ハブポートの実現
- ② 3つのターゲット  
・東日本のメインポート  
・釜山港等に対峙する日本のハブポート  
・東アジアの国際ハブポート
- ③ 主な施策  
・大規模コンテナターミナルの集中整備  
・広域からの貨物集約  
・荷主へのサービス向上

一方、港湾の更なる国際競争力強化、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」制度が創設されました。同法では、港湾運営会社は国際戦略港湾(京浜港、阪神港)ごとに1つに限ると規定されていますが、京浜港では、横浜港と川崎港が先行して設立した横浜川崎国際港湾株式会社が、平成28年3月、港湾運営会社として国土交通大臣から指定を受けました。

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きます。

### 1 Objectives and Circumstances

Tokyo metropolitan government, Kawasaki City, and Yokohama City, well aware of the decreasing international position of Japanese ports as a result of the rapid advance of Asian ports, understand that unless proactive measures are taken, the Port of Keihin (the Ports of Tokyo, Kawasaki, and Yokohama) will no longer be included in the key navigation routes of the world, and the extremely grave impact this would have on our nation's economy. As such, they have decided to promote further cooperation to reinforce the global competitiveness, and signed the Basic Agreement on March 21, 2008.

### 2 Projects based on the basic agreement

Various collaborative efforts were implemented based on this Agreement, including environmental measures addressing increased barge transports, top sales by the 3 leaders, uniform system for container tariffs, and others.

In December 2009, the “Keihin Partnership Council”, which is outlined in the Local Autonomy Law, was established and in February 2010 the “Keihin Collaborative Vision” was drafted. Also, in September 2011 the “Comprehensive Keihin Port Plan”, which will serve as the basis for port plans drafted for the three ports, was created. These and other projects are a part of efforts for improved partnerships and cooperation.

With growing international competition with the Port of Busan and other ports in Asia, the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism sought candidates from the public in February 2010 to select the “International Container Strategic Ports” with the aim of strengthening international competitiveness of container terminals through promoting “selection” and “centralization.”

The Port of Tokyo applied for as the Port of Keihin (the Ports of Tokyo, Kawasaki, and Yokohama) and was designated as the international container strategic port in August 2010.

Overview of the International Container Strategic Ports Plan (Port of Keihin)

- (1) Targets and Positioning  
Realization of the international major port to compete with the Port of Busan, etc. and the international hub port taking advantage of the characteristics of navigation routes
- (2) Three Targets  
・ Main port in the eastern Japan  
・ Hub port in Japan to compete with the Port of Busan, etc.  
・ International hub port in the eastern Asia
- (3) Main measures  
・ Intensive development of large-scale container terminals  
・ Concentration of cargo from a wide area  
・ Improvement of service toward shippers

On the other hand, in order to further strengthen the international competitiveness and privatize the operation of the ports as per revisions to the Port and Harbor Act, a “port operating company” system was established which generally handles the duties relating to the operation of the container terminal, etc. In this law it is stipulated that there is a limit of 1 port operating company per International Strategy Port (Keihin Port and Hanshin Port). However, in Keihin Ports, Yokohama/Kawasaki International Port Company established by Yokohama Port and Kawasaki Port prior to the amendment of the Act was authorized as a port operating company in March 2016 by the Minister of Land, Infrastructure and Transportation.

The Port of Tokyo under coping with urgent challenges as an import port shall not participate in the abovementioned port operating companies at this time, and shall continue to make efforts to strengthen functions of port related facilities including expansion and restructuring of container terminals and upgrading of relevant road networks in order to develop the port functions so to respond sensitively to port users' needs of convenient serviceability.