

港湾施設の危機管理体制の確立

The Leading Edge of International Distribution Services



港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応

Coping with problem vessels in the management and operation of port facilities



外国船舶による座礁事故や燃料油の流出による海洋汚染、漁業被害が日本各地で発生しています。東京港においても、同様の事態が発生する可能性は否定できません。

都では、無保険船や欠陥船に対して港湾施設を使用させないことができるよう条例を改正し、平成16年5月から施行しました。また、国においても平成17年3月1日から、改正船舶油濁損害賠償保障法が施行され、総トン数100トン以上の一般船舶について、所定の保障契約が締結されていなければ、我が国の港へ入港することが禁止されました。

今後とも、関東運輸局、東京海上保安部、船舶代理店等との連絡を緊密に行い、これらの船舶による港湾施設に対する被害の未然防止に取り組んでいきます。

The stranding of a foreign vessel, the ocean pollution by fuel oil leak from a vessel and the resulting damage to fishery have occurred at various parts of Japan. It cannot be denied that similar accidents might occur at the Port of Tokyo.

The Tokyo Metropolitan Government revised its relevant ordinance so that it can prevent uninsured vessels and defective vessels from using any of the facilities of the Port of Tokyo. The revised ordinance was put into effect in May 2004. In addition, the Japanese Government gave effect to the Amended Vessel Oil Spill Damage Guarantee Law on March 1, 2005. This law prohibits ordinary vessels whose gross tonnage is 100 tons or more from entering any of the ports of Japan unless they carry the prescribed security contract in writing.

The Bureau of Port and Harbor Works, in close cooperation with the Kanto Transport Bureau, Tokyo Coast Guard Office, shipping agencies, etc., will continue to strive to prevent these problem vessels from causing damage to port facilities.

港湾における密輸・密入国等の犯罪の阻止

Prevention of smuggling and other crimes at the port



東京を都民が安心して暮らせる都市にするためにも、発生が懸念される、船舶やコンテナを使用した密輸・密入国事件等を水際において阻止することが極めて重要です。

このため、東京都では東京湾岸の各港湾管理者、都県警察、国の関係機関に呼びかけて発足した東京湾保安対策協議会を通じ、連携・協力して密輸・密入国等の犯罪に強いみなどづくりに取り組んでいます。

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ました。この委員会の取組として海上保安部をはじめとする関係機関が連携し、テロ対策合同訓練を定期的実施しています。

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・協力体制の強化を図り、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、また、これに適切に対処するための港湾保安対策を推進していきます。

It is extremely important to prevent smuggling, illegal entry and other criminal acts using vessels or containers at the shoreline to ensure that Tokyo remains a city that enables the local residents to live with peace on mind.

Therefore, the Tokyo Metropolitan Government is striving to make the Port of Tokyo virtually free from smugglings and other crimes through the activities of the Tokyo Port Security Measures Council that was organized by the administrators of the major ports along the Bay of Tokyo, the police of the prefectures and the government agencies concerned at its request.

In January 2004, the Tokyo Port Security Commission consisting of the Tokyo Port organizations concerned and certain private companies was installed to forestall international organized crime, including terrorist attacks, at the waterfront. In June 2004, As a part of the Commission's activity, the Coast Guard Office and other organizations concerned regularly conduct joint counter-terrorist drills.

In the future, the Tokyo Metropolitan Government continues sharing the relevant information and strengthening collaborative and cooperative relationships with all the organizations concerned through the Council and Commission mentioned above to prevent smugglings and other crimes that threaten the security of the Port of Tokyo and promote suitable port security measures to deal with those crimes.



改正SOLAS条約への対応

Response to the amended SOLAS (THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974) Convention



米国における同時多発テロ事件以来、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ます。

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等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月に改正しました。

平成16年7月1日、同条約が発効し、国内では同時に「国際船舶・港湾保安法」が施行されました。東京港ではふ頭の出入管理の強化を図り、フェンス・ゲート等の保安設備を整備するとともに、水域でも正当な理由のない船舶が制限区域を航行することを制限しています。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ます。

港湾施設がテロ等による攻撃を受けた場合、都民生活へ多大な影響が出るのが予想されます。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ます。このため、東京港の国際競争力確保の点からも港湾施設の保安対策を着実に実施していきます。

There has been a mounting sense of crisis ever since the terrorist attacks in the U.S. regarding the possibility of the Port becoming the target of terrorist attacks or a stopover and creating a structure for the prevention of terrorist activities worldwide has emerged as an crucial issue confronted by all countries.

Prompted by this, the International Maritime Organization (IMO) amended the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) in December 2002 in order to be prepared for the threat of terrorist attacks and such involving ships and port facilities.

The amended SOLAS Convention became effective on July 1, 2004. On the same day, International Vessel Port Security Law was put into effect in Japan. In accordance with the law, the Port of Tokyo has tightened the control on entry into and exit from its terminals and improved its security facilities (fences, gates, etc.). In addition, it prohibits unauthorized vessels from passing through the restricted zones even in the open water area. In addition, since July 2014, the Port has introduced a method to control the entry and exit at the gates by using security cards, etc., in order to strengthen its security measures.

The lives of the local residents would be severely impacted if the port facilities were to be the target of a terrorist attack or such. In addition, there are also concerns that vessels departing ports with inadequate safety measures may be refused entrance into ports in the destination country. Safety measures for port facilities will therefore be steadily put into place with the aim in part of assuring the international competitiveness of the Port of Tokyo.

