

東京港振興促進協議会

第4次アクションプラン

平成26年1月

目 次

I 序章

— 第4次アクションプランについて —	1
1 アクションプランについて	1
2 第3次アクションプランの取組状況	2
3 第4次アクションプランについて	5
(1) 東京港を取り巻く最近の動向	5
① 貨物量の増大	5
② 船舶の大型化	5
③ 東日本からの貨物集荷の進展	6
④ 大規模震災対策の進展	6
⑤ 京浜三港連携の進展	7
⑥ クルーズ客船寄港ニーズの高まり	7
(2) 第4次アクションプランについて	8

II 第4次アクションプラン

1 東京港の物流機能強化	11
(1) 港湾コストの低減等	12
(2) 貨物量増加と船舶大型化に対応したコンテナふ頭の整備・再編の推進	14
(3) コンテナふ頭の効率的な経営の推進	14
(4) 港湾物流の効率化	14
(5) 国内ハブ機能強化	16
(6) 広域港湾連携の推進	17
2 東京港の安全の確保・危機管理	17

3 環境に配慮したみなとづくり.....	18
(1) 道路交通の円滑化	18
(2) モーダルシフトの推進.....	19
(3) ふ頭内における環境対策.....	20
4 みなとの賑わいの創出.....	20
(1) クルーズ客船誘致.....	20
(2) 水上輸送ネットワークの活性化	20
付属資料	21

I 序章

— 第4次アクションプランについて—

I 序章 ～第4次アクションプランについて～

1 アクションプランについて

今日の東京港は、外貿コンテナ貨物取扱個数が15年連続日本一になるなど、都民はもとより首都圏4千万人の生活と経済を支える一大物流拠点として確固たる地位を築いている。

東京港振興促進協議会は、東京港の国際的な競争力を向上させ、また利用者にとって使いやすいみなとづくりを推進するために、平成9年7月に設置された。本協議会のもと、港湾管理者をはじめ、関係官公庁、民間事業者、労働組合等、東京港に携わる港湾関係者全員が一丸となって、文字通り官民一体の取組をこれまで精力的に進めてきた。港湾関係者の努力の結実が、我が国を代表する国際貿易港としての現在の東京港である、と言っても過言ではない。

本協議会のこれまでの足跡を辿ると、平成10年9月に、それまでの1年間の討議・検討を経て、「全体のまとめ」として「21世紀に向けた東京港の整備促進」と「国際競争力をもった使いやすいみなとづくりをめざして」の二つの課題をとりまとめた。このまとめを踏まえ、平成11年4月には、その実施計画となる「アクションプラン」を策定した。「アクションプラン」では、東京港関係者全員が結束して、東京港の国際競争力向上や振興促進に向けて、困難な課題にも挑み、全国の港湾関係者にも少なからぬ影響を与えた。

「アクションプラン」で官民一体となって取り組んだ実績を踏まえて、平成16年3月には「新アクションプラン」を策定し、コストとサービスに優れた港づくりに向けて、より一層精力的に取り組んできた。関係者それぞれに厳しい課題も数多くあったなかで、東京港の振興促進に向けた真摯な熱意と弛まぬ努力により、高効率なふ頭運営や規制緩和を踏まえた港湾サービスの拡充の実現など、今日に到るまで着実にその成果をあげている。

また、「新アクションプラン」は、「アクションプラン」の未実施事項について見直した上で、直面する新たな課題への対応と解決に向けた取組を明らかにし、その実現に向けて関係者の努力を引き出す指針として策定された。

「港湾コストの3割低減」、「港湾物流の効率化」、「ふ頭等の整備再編」及び「東京港の安全の確保」という4つの柱立てで、インセンティブ制度の導入や道路の渋滞解消対策の実施など全71の項目について、平成16年から5カ年の期間で取り組んできた。

さらに、「第3次アクションプラン」は、「新アクションプラン」の取組を

踏まえ、「貨物量の増加と基幹航路の維持拡大」「港湾物流の効率化」「東京港の安全の確保・危機管理」「環境に配慮したみなとづくり」を4つの柱として、貨物量増加に向けてのポートセールスの強化やゲートオープン時間延長の拡充など全34項目について平成21年から取り組んできた。

2 第3次アクションプランの取組状況

平成21年2月策定の「第3次アクションプラン」は、全34項目のうち、平成25年12月時点で、実施項目が30項目、取組課題が4項目となっており、実施率は88%、その内訳は別表のとおりである。

第3次アクションプラン（平成21年2月策定）の取組状況

（平成25年12月）

大項目	中項目	番号	事項	説明	取組状況
貨物量の増加と 基幹航路の維持 拡大	港湾コストの低 減等	1	貨物量の増加による港湾コ ストの低減	入港料や係留施設使用料等について、コンテナ貨物取扱量の増加等 に向けたインセンティブ制度を導入する	実施
		2	効率化等による港湾コスト の低減	貨物取扱量の増加やターミナルの効率的運営など効率化等によりコン テナ1個当たりの港湾コストを低減する	実施
		3	規制緩和等による船舶関連 費用の低減	海上輸送にかかる規制緩和等を国に働きかけるなど、船舶関連費用の 低減を図っていく	実施
		4	ふ頭整備やふ頭機能強化	東京港埠頭株式会社が管理するコンテナふ頭について、税制優遇措置 の拡充、埠頭株式会社が行うふ頭整備やふ頭機能の強化に対する支援 を強化するとともに、民営化による企業性を発揮した効率的ふ頭運営 を行う	実施
		5	京浜三港による入港料一元 化	京浜三港による実質一港化への取組として、入港料の一元化を段階的 に進める	実施
	船舶大型化への 対応	6	コンテナ船の大型化に対応 した港湾計画の見直し	コンテナ船の急速な大型化に対応するため、コンテナ埠頭の増深など 港湾計画を一部見直す	実施
		7	ターミナル運営の一層の効 率化	ターミナル背後用地を活用した空コンテナ置場のオフドック化やター ミナルレイアウトの再編等により、蔵置能力の向上を図る。また、 ゲート処理能力の向上や荷役機械の増強等によりターミナル処理能力 の向上を図る	実施
	国内ハブ機能強 化	8	貨物量増加に向けてのポー トセールスの強化	荷主や船社に対し京浜三港が連携し、官民一体となって利用促進に向 けた貨物誘致に取り組む	実施
		9	内航海運の競争力強化	内航フィーダーやRORO船による輸送促進に向けたコスト低減策や 貨物誘致に取り組む	実施
		10	内航フィーダー輸送の推進	内航フィーダーのパスウインドウの確保、既存パスの相互融通を 促進するため、コンテナふ頭に隣接する大井水産物ふ頭の一部の フィーダーパス化について、利用の可能性、採算性の面から検討す る	取組課題
		11	「東京貨物ターミナル」の 活用可能性の検討	「東京貨物ターミナル」の活用を推進するため、内陸部の荷主誘致を 行う。また、海上コンテナの鉄道輸送について、貨物鉄道事業者が整 備する台車の整備や輸送ダイヤ増設などの支援・指導を国に要望して いく	実施
広域港湾連携の 推進	12	京浜3港による広域港湾連 携の推進	東京湾の国際競争力強化の視点から、京浜三港の港湾管理者が連携 し、港湾コストの低減や国内ハブ機能強化等に取り組む	実施	
港湾物流の 効率化	リードタイムの短 縮	13	ゲートオープン時間延長の 拡充	取扱貨物量の増加や需要動向を踏まえ、昼休みのゲートオープンの促 進と早朝・夕方のゲートオープン時間の延長を図っていく	実施
		14	夜間・休日に対応した貨物 搬出入	夜間や休日にコンテナ貨物の搬出入が可能となるよう、背後用地を活 用した貨物搬出入の仕組みづくりを行う	実施
		15	フルオープン化に対応した 福利厚生施設の充実	東京港における新たな環境変化に対応した福利厚生事業を推進してい く	実施
		16	フルオープン化に対応した 交通手段の確保等	通勤用バスの共同運行等、通勤手段の確保策を検討する	実施
		17	コンテナ予約搬出入システ ムの高度化	コンテナ予約搬出入システムの利便性を向上させ、高度化を図る	実施
		18	I Tを活用した港湾物流の 効率化	I T SやI CタグなどのI C T技術の活用により、コンテナターミナル 周辺の物流機能の効率化に向けた取り組みを、港湾諸手続きを含め 検討していく	実施
	ふ頭及び背後に おける物流効率 化	7 ※ 再掲	ターミナル運営の一層の効 率化	ターミナル背後用地を活用した空コンテナ置場のオフドック化やター ミナルレイアウトの再編等により、蔵置能力の向上を図る。また、 ゲート処理能力の向上や荷役機械の増強等によりターミナル処理能力 の向上を図る	実施
		19	自動荷役化の導入可能性の 検討	新たなコンテナターミナルの整備等に当たって、自動荷役化の導入可 能性について、効率性・採算性、港湾環境の変化などを踏まえて検討 する	取組課題
		20	メンテナンス体制の共同化	メンテナンス体制について、共通の予備品の共同在庫管理、夜間、休 日の技術員の相互融通などの仕組みづくりを行い、効率的運用を図る	実施
		21	バンプール、シャーシ プールの拡充と有効活用	コンテナふ頭背後をバンプールや車両待機場等に活用し、ターミナル 機能を拡充するなどの再編を行う	実施
				大井その1および大井その2間の埋め立て造成により、バンプール、 シャーシプールの用地を確保していく	実施
			点在するバンプール、シャーシプールについて、中央防波堤外側埋 立地に集約を図る	実施	

第3次アクションプラン（平成21年2月策定）の取組状況

（平成25年12月）

大項目	中項目	番号	事項	説明	取組状況
港湾物流の効率化	道路交通の円滑化	22	背後道路の渋滞解消対策の実施	コンテナターミナル等への進入・退出動線の改善や路上待機車両対策等により、背後道路の交通円滑化を図る	実施
		23	臨海部交通ネットワーク機能の強化と指定道路の拡充等道路ネットワークの効率的活用による交通円滑化	東京港臨海道路Ⅱ期事業や国道357号をはじめ、臨海部の道路整備・改良等により、道路ネットワーク機能の強化を図っていく。また、フル積載のコンテナ車両が非効率な経路選択をすることなく迅速に輸送できるよう、橋梁の耐荷力向上等により指定道路等の拡充を図る	実施
		24	有料道路の料金政策等への働きかけ	市街地への負荷軽減や効率的な物資輸送を実現するため、戦略的な有料道路の料金政策等を関係機関に働きかけていく	実施
	ロジスティクス機能の強化	25	老朽化した物流施設等の再編	既存物流施設について、老朽化や機能不足などの施設について、移転・機能更新等による再編の誘導を検討する	取組課題
		26	高機能物流施設の立地集積支援	中央防波堤外側埋立地に予定している高機能物流拠点について、利用ニーズを把握し、物流施設立地を支援する方策を検討する	取組課題
	東京港の安全の確保・危機管理		27	改正SOLAS条約に対応した保安対策等	改正SOLAS条約や国際船舶・港湾保安法に対応した港湾保安対策を引き続き実施していくとともに、東京湾保安対策協議会や東京湾保安委員会の事務局として、水際の各行政機関と連携を図り、東京港の保安確保に努めていく
28			大規模な油流出事故時の迅速な対応	東京港排出油防除協議会の設置により、大規模油流出事故に対する迅速かつ適切な対応を図っていく	実施
29			震災等の災害時における港湾機能の維持	震災等の災害時における港湾BCP（事業継続計画）について、東京都地域防災計画等を踏まえつつ、港湾機能を確保していくための協力体制等について検討する	実施
環境に配慮したみなとづくり	道路交通の円滑化	22 ※再掲	背後道路の渋滞解消対策の実施	コンテナターミナル等への進入・退出動線の改善や路上待機車両対策等により、背後道路の交通円滑化を図る	実施
		23 ※再掲	臨海部交通ネットワーク機能の強化と指定道路の拡充等道路ネットワークの効率的活用による交通円滑化	東京港臨海道路Ⅱ期事業や国道357号をはじめ、臨海部の道路整備・改良等により、道路ネットワーク機能の強化を図っていく。また、フル積載のコンテナ車両が非効率な経路選択をすることなく迅速に輸送できるよう、橋梁の耐荷力向上等により指定道路等の拡充を図る	実施
		24 ※再掲	有料道路の料金政策等への働きかけ	市街地への負荷軽減や効率的な物資輸送を実現するため、戦略的な有料道路の料金政策等を関係機関に働きかけていく	実施
	モーダルシフトの推進	9 ※再掲	内航海運の競争力強化	内航フィーダーやRORO船による輸送促進に向けたコスト低減策や貨物誘致に取り組む	実施
		10 ※再掲	内航フィーダー輸送の推進	内航フィーダーのパスウインドウの確保、既存パスの相互融通を促進するため、コンテナふ頭に隣接する大井水産物ふ頭の一部のフィーダーパス化について、利用の可能性、採算性の面から検討する	取組課題
		30	はしけ輸送の推進	京浜三港間において港湾施設使用料の低減措置を行うなど、環境対策の観点から、はしけ輸送を推進する	実施
		11 ※再掲	「東京貨物ターミナル」の活用可能性の検討	「東京貨物ターミナル」の活用を推進するため、内陸部の荷主誘致を行う。また、海上コンテナの鉄道輸送について、貨物鉄道事業者が整備する台車の整備や輸送ダイヤ増設などの支援・指導を国に要望していく	実施
	ふ頭内における環境対策	31	船舶の排ガス対策	船舶から排出されるCO ₂ やNO _x 、SO _x 等の大気環境負荷を削減するために、IMO（国際海事機関）や国の動向に合わせ検討を行っていく	実施
		32	荷役機械等に関して、排出ガス対策やエネルギー効率化の対策	外貿コンテナターミナルにおいて、環境負荷の低い荷役機械等への切り替えを促進する	実施
		33	ふ頭施設への太陽光発電の導入等	太陽光発電設備を上屋等の屋上部に設置するなどの導入を図っていく	実施
34		港内における緑化の推進	公共ふ頭および背後のふ頭周辺施設の空地等を有効に活用し、緑化等の環境対策を推進する	実施	

3 第4次アクションプランについて

(1) 東京港を取り巻く最近の動向

第3次アクションプラン策定以降、東京港を取り巻く最近の動向としては、次のような動きがある。

① 貨物量の増大

東京港の外貿コンテナ貨物取扱量は、リーマンショックの影響を受けた平成21年の一時的減少を例外として年々増加し続け、平成24年には424万TEUとなり、15年連続で日本一のコンテナ取扱量を更新し続けている。

この取扱量の増加は、大消費地と近接している東京港の立地上の優位性に加え、東京港を使いやすい港とするために、本協議会をはじめとする関係団体が官民一体の取組を進めてきた成果である。

その一方で、季節・時間帯によりピーク時には一部のコンテナふ頭周辺でコンテナ車の渋滞が発生している。

そのため、交通混雑緩和を図るための取組として、平成23年12月からゲートオープン時間を1時間前倒しする早朝ゲートオープンの取組を開始した。また、平成24年12月からは、青海地区の交通混雑を緩和するために中央防波堤外側の車両待機場を稼動した。

今後もゲート前の渋滞対策をさらに推進するとともに、中長期的な取組として、増大する貨物量に対応する港湾施設の機能強化が必要である。

② 船舶の大型化

コンテナ船を運航する船会社は、船舶の効率的な運航を図るため、コンテナ船の大型化を進め、より貨物量の多い港を選択して寄港地を決定する傾向を強めている。そのため、上海港や釜山港などアジア諸港が取扱貨物を増加させている中、相対的に貨物量の少ない日本と欧米を結ぶ基幹航路は減少している。

この傾向がこのまま進んだ場合、日本の港はアジア諸港のフィーダーポートとなり、輸送日数や物流コストの増大により企業の物流活動に悪影響を及ぼす恐れがある。したがって、東京港が今後も日本と欧米を結ぶ基幹航路を堅持するためには、十分な貨物量を継続して確保し、船会社に選ばれる港であることが求められる。

こうした状況に対応して、東京港はこれまでも積極的なポートセールスを行うとともに、平成23年度から貨物集荷補助制度を実施し、平成24年度からはインセンティブ制度の拡大を図るなど、十分な貨物量を継続し

て確保するための貨物集荷活動を行ってきた。

今後も、これまで以上に、インセンティブの活用やポートセールスによる貨物集荷活動に力を入れていく必要がある。

また、船舶大型化に対応するハード面の対策として、大型船舶に対応できるだけの十分な岸壁水深の確保や、増大する1寄港当たりの貨物量に対応できるふ頭機能を確保する必要がある。

③ 東日本からの貨物集荷の進展

東京港が船会社に選ばれるだけの貨物量を確保するためには、国内とりわけ東日本に立地する企業からの輸出入貨物を取り込み、国内ハブとしての機能を果たすことが必要である。

そのために最も有効な手段は、内航船や鉄道を活用したフィーダー輸送の活用であり、東京港は、インセンティブ制度の拡大や補助制度の開始などの支援措置やポートセールス活動の実施により、フィーダー輸送の活性化を図ってきた。

しかし、現状においても東日本の内陸部には、潜在的に東京港にシフトする可能性のある貨物がまだまだ存在しており、今後も引き続きフィーダー輸送を活用した貨物集荷に取り組む必要がある。

内航フィーダー輸送のさらなる活性化を図るとともに、鉄道輸送については、大井コンテナターミナルの背後に立地する東京貨物ターミナル駅と東京港のコンテナターミナルとの、さらなる効果的な連携を検討していく必要がある。

④ 大規模地震対策の進展

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、M9.0の地震に加え、最大40mを超える大津波の発生により、1万8千人を超える死者・行方不明者を出す大災害となった。

首都圏においても、交通機関の休止により多くの帰宅困難者が発生するとともに、福島第一原発の事故による原子力発電所の稼働停止により電力供給が制限されるなど、大きな影響があった。

この東日本大震災を踏まえ、東京都防災会議は平成24年4月に従来の被害想定を見直し、「首都直下地震等による東京の被害想定」を取りまとめた。また、新たな被害想定で明らかになった東京の防災上の課題や東日本大震災の教訓を踏まえて、同年11月に地域防災計画を修正した。

こうした状況を踏まえて、東京港では、大規模地震に備えるハード・ソフト両面の対策を実施してきたところである。ハード面においては、平成

25年11月に第7次改訂港湾計画を変更し、緊急物資輸送用耐震強化岸壁の配置変更を行うなど大規模地震対策を着実に進めている。

また、ソフト面においては、災害発生時における関係者の役割や行動を事前に確認し、大規模地震発生時には各関係者が情報共有を行いながら的確な対応を行うことを目的として、各関係者から構成される「東京港連絡協議会」を開催し、平成25年3月に「東京港における首都直下地震発生時の震後行動」（東京港BCP）として取りまとめている。

⑤ 京浜三港連携の進展

釜山港等アジア諸港の躍進が進み、京浜港の国際的地位の低下が進む中、東京港は横浜港、川崎港とともに、京浜港の国際競争力強化に向けた基本戦略を示した「京浜港共同ビジョン」を平成22年2月に策定した。

その後、平成22年8月に、京浜港は阪神港（神戸港・大阪港）とともに国際コンテナ戦略港湾に選定された。この計画に基づき、京浜三港が更に連携を深め、貨物集荷策、港湾機能の充実強化など、京浜港の国際競争力強化に向けた取組を推進しているところである。

さらに、平成23年9月には、「京浜港の総合的な計画」を策定し、京浜港として目指すべき将来像の実現を目指すとともに、各港がそれぞれ策定する港湾計画の基本とした。

国際コンテナ戦略港湾政策の最近の動きとしては、平成25年7月に国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会が設置され、その検討結果が平成26年1月に「最終とりまとめ」として公表された。

この「最終とりまとめ」では、政策のレビューを行い、政策の深化と加速に向けた基本的な取組姿勢、政策目標が示されるとともに、個別施策として国際コンテナ戦略港湾への「集貨」、産業集積による「創貨」、「競争力強化」が掲げられたところである。

また、同月、東京港埠頭株式会社は国土交通大臣から特例港湾運営会社の指定を受けたところであり、京浜三港として効率的な港湾運営に向けた取組を引き続き行っていく予定である。

⑥ クルーズ客船寄港ニーズの高まり

近年、世界のクルーズ業界においては、クルーズ客船の大型化傾向が進んでおり、日本に寄港するクルーズ客船も大型化している。

このような中、平成25年4月に10万トンを超える大型クルーズ客船が東京港に初めて寄港した。6万8千トンを超える客船は、レインボーブリッジの下を通過できないため、橋の手前にある大井水産物ふ頭で臨時的に

受け入れを行ったところである。

その後、平成 25 年 9 月までに、大型クルーズ客船は計 3 回東京港に寄港したが、大井水産物ふ頭での受け入れ可能日は休日に限定される。そのため、こうした大型クルーズ客船にも対応可能な客船ふ頭を臨海副都心に整備するよう、平成 25 年 11 月に第 7 次改訂港湾計画の軽易な変更を行った。

クルーズ客船の寄港は港の賑わいを創出するとともに、高い経済波及効果を有しており、さらに積極的な対応が求められている。

(2) 第4次アクションプランについて

東京港が今後も世界の船会社から選ばれ、首都圏 4 千万人の生活と経済を支える物流拠点の地位を維持し続けるためには、東京港をより一層、国際競争力のある使いやすい港とするための施策を継続して実施する必要がある。

加えて、前述した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り、「第 4 次アクションプラン」として実施することとする。

第 4 次アクションプランの策定に当たっては、一部の項目を整理し、以下の 4 つの柱から成るものとする。

- ① 東京港の物流機能強化
- ② 東京港の安全の確保・危機管理
- ③ 環境に配慮したみなとづくり
- ④ みなとの賑わいの創出

なお、第 3 次アクションプラン策定後の社会経済情勢として、工場の海外移転による産業空洞化が一層進行するほか、原油高騰による収益環境の悪化、東日本大震災による被害の発生等により、東京港を利用して輸出入を行う企業にとっては逆風が続いている。

しかし、昨今では明るい兆しも見え始めている。脱デフレを目指す政府の経済対策が効果を発揮し始めるとともに、現在進められている TPP（環太平洋戦略的経済連携協定）の加盟交渉次第では、我が国の貿易量が一層増加する可能性がある。

また、平成 25 年 9 月には東京オリンピック・パラリンピックの 2020 年開催が決定した。大会の開催により東京がさらに国際的注目を浴びるほか、経済波及効果も見込まれる。東京港の振興にとっても追い風となることが期待され、東京港の物流機能との調和を図りながら、円滑な開催に向けて取り組んでいく必要がある。

こうした社会経済情勢を的確にとらえながら、当協議会では、東京港が首

都圏の産業と生活を支えるための取組を引き続き行っていく。今後も、第4次アクションプランを指針として、これまでも増して東京港の港湾関係者が協力し、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。

Ⅱ 第4次アクションプラン

Ⅱ 第4次アクションプラン

1 東京港の物流機能強化

東京港が今後も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、北米、欧州との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、東京港は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っていく必要がある。

国内ハブ機能をさらに強化するため、港湾コストの低減、貨物集荷への取組を進め、内航船や鉄道などフィーダー輸送の活性化に取り組む。また、貨物量増加と船舶大型化に対応するため、中央防波堤外側の外貿コンテナふ頭の整備を進めるとともに、これに合わせて、青海ふ頭や大井ふ頭など既存ふ頭の再編を図る。

さらに、港湾物流の効率化を図るため、ゲート前渋滞対策や臨海部交通ネットワークの強化に引き続き取り組んでいくとともに、効率的な港湾経営を推進する。

あわせて、川崎市、横浜市との三港連携の取組を推進するとともに、東日本の地方港等との広域港湾連携に向けて取り組んでいく。

(1) 港湾コストの低減等

① 貨物量の増加による港湾コストの低減

インセンティブ制度やコンテナ貨物補助制度等による貨物集荷活動を推進する。

【インセンティブ】適用開始：H24年4月から

項目	内容	減免率
ボリュームインセンティブⅠ (入港料)	入港料の上限額を5万総トン相当額(13万5,000円)とし、これを上回る入港料を減免する。	—
ボリュームインセンティブⅡ (係留施設使用料)	1船の揚積量が、基準取扱量(TEU)を上回った場合に係留施設使用料を減免する。	30%
新規航路開設インセンティブ (入港料)	船会社が外航コンテナ船に係る新規航路を開設した場合に、当該新規航路に係る初回の入港料を減免する。	100%
フィーダー輸送インセンティブⅠ (係留施設使用料)	・登録された内航フィーダー船及びコンテナ貨物を輸送するはしけ及び押船で、共に一体となる構造及び機能を有している船舶(以下コンテナ輸送はしけ)がコンテナ輸送を行った場合に、係留施設使用料を減免する。	内航：50% はしけ：100%
	・コンテナ輸送はしけが、都があらかじめ指定した係留施設を一時的な待機目的で使用した場合に、係留施設使用料を減免する。	75%
フィーダー輸送インセンティブⅡ (入港料)	登録された内航フィーダー船に係る入港料を減免する。	100%

※ 上記インセンティブの内容は、平成25年12月現在のもの

【補助制度】

項目	内容	補助単価
東京港利用促進コンテナ貨物補助制度	東京港で輸出入する事業について、前年同期と比較した取扱量増加分の貨物に補助し、東京港への貨物集荷の促進と外貿コンテナ航路の維持・拡大を図る。 (平成 23 年 12 月から実施)	5 千円/FEU
港内横持ち補助制度	鉄道輸送を利用し、東京港で輸出入する事業について、東京貨物ターミナル駅と東京港コンテナターミナルまでの海上コンテナ貨物の横持ち輸送に補助し、鉄道フィーダーによる貨物集荷を促進する。 (平成 23 年 4 月から実施)	2 千円/本

② 効率化等による港湾コストの低減

貨物取扱量の増加やターミナルの効率的運営など効率化等によりコンテナ 1 個当たりの港湾コストを低減する。

③ 船舶関連費用の低減

国への働きかけを検討するなど、海上輸送にかかる船舶関連費用の低減を図っていく。

④ 京浜三港による入港料一元化の継続

京浜三港による実質一港化として取り組んでいる入港料一元化を継続していく。

内 容	減免率	実施時期
京浜三港間及び京浜港と千葉港間を運航するコンテナ輸送を行うはしけについて、入港料を全額減免する。	100%	平成 20 年 11 月
京浜三港を連続して複数寄港するコンテナ船（内航フィーダー船を含む。）について、徴収する入港料が実質一港分となるよう、京浜三港において減免する。	連続 2 港寄港：1/2 連続 3 港寄港：2/3	平成 21 年 4 月

(2)貨物量増加と船舶大型化に対応したコンテナふ頭の整備・再編の推進

① 新規コンテナふ頭の整備

中央防波堤外側外貿コンテナターミナルY 1、Y 2 及びY 3 並びに周辺インフラの着実な整備を推進する。

② 既存コンテナふ頭の再編

中央防波堤外側コンテナふ頭の整備等に伴い、既存コンテナふ頭の再編を推進する。

(3)コンテナふ頭の効率的な経営の推進

① 経営基盤の強化

東京港埠頭株式会社が管理するコンテナふ頭の税制優遇措置の拡充、埠頭株式会社が行うふ頭機能強化に対する支援の充実とともに、効率的なふ頭運営を行う。

② 港湾運営会社制度への対応

京浜港として最もふさわしい経営体制のあり方を検討し、取り組んでいく。

(4)港湾物流の効率化

① リードタイムの短縮

ア ゲートオープン時間延長の拡充

取扱貨物量の増加や需要動向を踏まえ、昼休みのゲートオープンや早朝ゲートオープンの継続等に取り組んでいく。

イ 夜間・休日に対応した貨物搬出入

夜間や休日にコンテナ貨物の搬出入が可能となるよう、背後用地を活用した貨物搬出入の仕組みづくりを行う。

ウ 東京港における新たな環境変化に対応した福利厚生事業の推進

(ア) 働きやすい労働環境を確保するため、福利厚生施設や交通手段の充実を検討する。

(イ) 労働環境の改善を図るため、老朽化した既存の福利厚生施設について適切な改修等を実施していく。

エ ITを活用した港湾物流の効率化

コンテナ予約搬出入システムなどのICT技術の活用により、コンテナ

ターミナル周辺の物流機能の効率化に向けた取組を港湾諸手続きを含め検討していく。

② ふ頭及び背後における物流効率化

ア ターミナル運営の一層の効率化

コンテナターミナルの整備・再編等に当たって、ターミナル背後用地を活用した空コンテナ置場のオフドック化やターミナルレイアウトの見直し等により、蔵置能力の向上を図る。

また、ゲート処理能力の向上や荷役機械の増強・処理能力の向上等によりターミナル処理能力の向上を図る。

さらに、メンテナンス体制について、共通の予備品の共同在庫管理などの仕組みづくりを行い、効率的運用を図る。

イ バンプール、シャーシープールの拡充等ふ頭背後機能の強化

(ア) コンテナふ頭背後をバンプールや車両待機場等に活用し、ターミナル機能の拡充を図る。

(イ) 大井その1・その2間の埋立造成により、バンプール、シャーシープールの用地を確保し、コンテナ関連施設等の充実を図る。

③ コンテナ輸送の効率化

ア はしけ輸送の推進

京浜港内のはしけ輸送に対し、港湾施設使用料の低減措置を行うなど、横持ち輸送の効率化を図る。

項目	内容	補助単価
コンテナ輸送用はしけ横持ち補助制度	京浜3港間でのコンテナバージによる横持ち輸送に補助することで、効率的な横持ち輸送を促進する。 (平成24年7月から実施)	実入:2千円/ FEU 空:1千円/ FEU

イ ラウンドユースの促進

複数事業者間でのコンテナラウンドユースの取組を支援することにより、片荷輸送を削減し、輸送効率の向上を図る。

④ 道路交通の円滑化

ア ゲート前渋滞対策の推進

(ア) 中央防波堤外側車両待機場に加え、新たに大井地区等での車両待機

機能を確保する。

(イ) 台切シャーシー等放置車両にかかる放置等禁止区域の設定や受け皿施設の整備を行うなど、放置車両対策を推進する。

(ウ) 取扱貨物量の増加や需要動向を踏まえ、昼休みのゲートオープンや早朝ゲートオープンの継続等に取り組んでいく。(再掲)

イ 臨海部交通ネットワーク機能の強化と指定道路の拡充等道路ネットワークの効率的活用による交通円滑化

国道 357 号や臨港道路南北線など、臨海部の道路整備・改良等により、道路ネットワーク機能の強化を図っていく。

また、フル積載のコンテナ車両が非効率な経路選択をすることなく迅速に輸送できるよう、橋梁の耐荷力向上等により指定道路等の拡充を図る。

ウ 有料道路の料金政策等への働きかけ

市街地への負荷軽減や効率的な物資輸送を実現するため、戦略的な有料道路の料金政策等を関係機関に働きかけていく。

⑤ ロジスティクス機能の強化

ア 老朽化した物流施設等の検討

既存物流施設について、老朽化や機能不足などの施設にかかる、移転・機能更新等を検討する。

イ 高機能物流拠点の形成

高機能物流拠点の形成について、利用ニーズを把握しつつ、立地のあり方を検討する。

(5) 国内ハブ機能強化

① 貨物量増加に向けてのポートセールスの強化

荷主や船社に対し京浜三港が連携し、官民一体となって利用促進に向けた貨物誘致に取り組み、広域からの貨物集荷策を展開する。

② 国際フィーダー輸送等内航海運の競争力強化

国際フィーダーや RORO 船による輸送促進に向けたコスト低減策や貨物誘致に取り組む。

③ 内貿ユニットロードターミナルの整備及び新たな管理手法の導入推進

内貿ユニットロードふ頭の整備を進めるとともに、新たな効率的な管理手法の導入に向けて取り組んでいく。

④ 「東京貨物ターミナル」との連携強化の検討

「東京貨物ターミナル」の活用を推進するため、海上コンテナ貨物の鉄道輸送を促進し、国内物流のさらなる効率化を図ることで、国内各地からの貨物集荷やモーダルシフトに資する。

(6) 広域港湾連携の推進

① 京浜三港による入港料一元化の継続(再掲)

京浜三港による実質一港化として取り組んでいる入港料一元化を継続していく。

② はしけ輸送の推進(再掲)

京浜港内のはしけ輸送に対し、港湾施設使用料の低減措置を行うなど、横持ち輸送の効率化を図る。

③ 貨物量増加に向けてのポートセールスの強化(再掲)

荷主や船社に対し京浜三港が連携し、官民一体となって利用促進に向けた貨物誘致に取り組み、広域からの貨物集荷策を展開する。

④ 港湾運営会社制度への対応(再掲)

京浜港として最もふさわしい経営体制のあり方を検討し、取り組んでいく。

⑤ 地方港との連携

東京港及び連携港相互の利用促進に係る取組を推進し、さらなる連携対象港の拡大を検討する。

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、東日本大震災の発生によって明らかになった新たな課題も含め、引き続きハード・ソフト両面からの対策を進める。

ハード面では、東日本大震災の発生を反映した東京の被害想定や地域防災計画の見直しを踏まえて耐震強化岸壁の整備を推進するとともに、ソフト面では、港湾BCPの更なる活用等により、災害時における港湾機能の維持を図る。

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。

① 改正SOLAS条約に対応した保安対策等

改正SOLAS条約や国際船舶・港湾保安法に対応した港湾保安対策を引き続き実施していくとともに、東京湾保安対策協議会や東京港保安委員会の事務局として、水際の各行政機関と連携を図り、東京港の保安確保に努めていく。

また、出入管理情報システムの導入に向けた取組を推進する。

② 大規模な油流出事故時の迅速な対応

東京港排出油防除協議会の設置により、大規模油流出事故に対する迅速かつ適切な対応を図っていく。

併せて、老朽化したオイルフェンス展張船の代替船を建造する。

③ 耐震強化岸壁の整備推進

臨海部の防災機能を強化していくため、災害発生時における被災者の避難や緊急救援物資輸送、首都圏の経済活動停滞を回避するための国際海上コンテナ輸送を行う岸壁の耐震化を推進する。

④ 震災等の災害時における港湾機能の維持

震災等の災害時における港湾BCP（事業継続計画）について、関係団体BCPとの連携を図るとともに、訓練実施による協力体制の再構築に取り組む。

また、耐震強化岸壁を有するコンテナふ頭における自家発電施設の整備を推進する。

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。

(1) 道路交通の円滑化

① ゲート前渋滞対策の推進(再掲)

ア 中央防波堤外側車両待機場に加え、新たに大井地区等での車両待機機

能を確保する。

イ 台切シャーシー等放置車両にかかる放置等禁止区域の設定や受け皿施設の整備を行うなど、放置車両対策を推進する。

ウ 取扱貨物量の増加や需要動向を踏まえ、昼休みのゲートオープンや早朝ゲートオープンの継続等に取り組んでいく。

② 臨海部交通ネットワーク機能の強化と指定道路の拡充等道路ネットワークの効率的活用による交通円滑化(再掲)

国道 357 号や新たな臨港道路南北線など、臨海部の道路整備・改良等により、道路ネットワーク機能の強化を図っていく。

また、フル積載のコンテナ車両が非効率な経路選択をすることなく迅速に輸送できるよう、橋梁の耐荷力向上等により指定道路等の拡充を図る。

③ 有料道路の料金政策等への働きかけ(再掲)

市街地への負荷軽減や効率的な物資輸送を実現するため、戦略的な有料道路の料金政策等を関係機関に働きかけていく。

(2) モーダルシフトの推進

① 国際フィーダー輸送等内航海運の競争力強化(再掲)

国際フィーダーや RORO 船による輸送促進に向けたコスト低減策や貨物誘致に取り組む。

② 内貿ユニットロードターミナルの整備及び新たな管理手法の導入推進(再掲)

内貿ユニットロードふ頭の整備を進めるとともに、新たな効率的な管理手法の導入に向けて取り組んでいく。

③ はしけ輸送の推進(再掲)

京浜港内のはしけ輸送に対し、港湾施設使用料の低減措置を行うなど、横持ち輸送の効率化を図る。

④ 「東京貨物ターミナル」との連携強化の検討(再掲)

「東京貨物ターミナル」の活用を推進するため、海上コンテナ貨物の鉄道輸送を促進し、国内物流のさらなる効率化を図ることで、国内各地からの貨物集荷やモーダルシフトに資する。

(3)ふ頭内における環境対策

① 船舶の排ガス対策

船舶から排出されるCO₂やNO_x、SO_x等の大気環境負荷を削減するために、IMO(国際海事機関)や国の動向に合わせ検討を行っていく。

② 荷役機械等に関する排出ガス対策やエネルギー効率化の対策

外貿コンテナターミナルにおいて、環境負荷の低い荷役機械等への切り替えを促進する。

③ ふ頭施設への太陽光発電の導入等

太陽光発電設備を上屋等の屋上部に設置するなどの導入を図っていく。

④ 港内における緑化の推進

公共ふ頭および背後のふ頭周辺施設の空地等を有効に活用し、緑化等の環境対策を推進する。

4 みなとの賑わいの創出

クルーズ客船誘致については、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。また、東京港が客船の発着・寄港ともに適した港であることを十分にアピールし、積極的な誘致施策を推進する。

水上輸送ネットワークについては、これまで行ってきた取組を踏まえながら、さらなる活性化を図る。

(1)クルーズ客船誘致

① 十分な受入機能を備えた施設の整備

大型クルーズ客船にも対応できる、利用者の利便性を追求した施設整備を推進する。

② より積極的な誘致施策の推進

インセンティブ制度等を活用し、新客船ふ頭整備を前提とした、より積極的な誘致活動を推進していく。

(2)水上輸送ネットワークの活性化

新たな交通インフラとしての可能性を有し、東京港の賑わい創出に資する水上輸送ネットワークのさらなる活性化を図る。

付 属 資 料

東京港振興促進協議会 運営要綱

(名称)

第1条 本会は、「東京港振興促進協議会」(以下「協議会」という。)という。

(目的)

第2条 協議会は、国際標準を視野に入れた東京港の国際競争力を向上させ、使いやすい東京港づくりを推進するために、東京港の課題について検討し、もって東京港の振興発展を図ることを目的とする。

(構成)

第3条 協議会は、別表の団体(以下「構成団体」という。)が選任した者(以下「協議会員」という。)をもって構成する。

2 協議会が定める事項を検討するため、第7条に定める幹事会をおく。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長及び副会長若干名をおき、会長は会務を総理する。

2 会長は一般社団法人東京都港湾振興協会会長を充て、副会長は協議会員の中から互選する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、あらかじめ定められた順位に従い、その職務を代理する。

(検討事項)

第5条 協議会は第2条の目的を達成するため、次の各号に定める事項について検討する。

- (1) 国際競争力をもった使いやすい港づくりをめざして
- (2) その他、協議会において必要と認められる事項

(招集)

第6条 協議会は、会長が招集する。

(幹事会)

第7条 第3条第2項に定める幹事会は、構成団体が選任した者により構成する。

- 2 幹事会に互選による会長をおき、会長は幹事会を総理する。
- 3 幹事会は幹事会会長が招集する。

(関係者の出席)

第8条 協議会は、特に必要があると認めた場合には、関係者の説明又は意見を聞くことができる。

(代理)

第9条 協議会には、代理人を出席させることができる。

(事務局)

第10条 協議会の事務局は、一般社団法人東京都港湾振興協会におく。

(雑則)

第11条 この運営要綱に定めるもののほか、協議会の活動の運営上必要な細則は、協議会において決定する。

付 則

この要綱は、平成26年1月31日から施行する。

制 定 平成9年7月15日

改 正 平成10年1月27日

平成10年9月11日

平成14年11月1日

平成26年1月31日

別表（第3条関係）

関東運輸局東京運輸支局

関東地方整備局

東京海上保安部

東京検疫所

東京税関

東京入国管理局

動物検疫所東京出張所

横浜植物防疫所東京支所

外国船舶協会

京浜海運貨物取扱同業会

全日本港湾運輸労働組合同盟関東地方本部

一般社団法人東京港運協会

東京港湾労働組合連合会

東京倉庫協会

東京タグセンター

東京通関業会

東京港定航船主会

一般社団法人東京都トラック協会海上コンテナ専門部会

東京湾水先区水先人会 東京事業所

東京冷蔵倉庫協会

日本内航海運組合総連合会

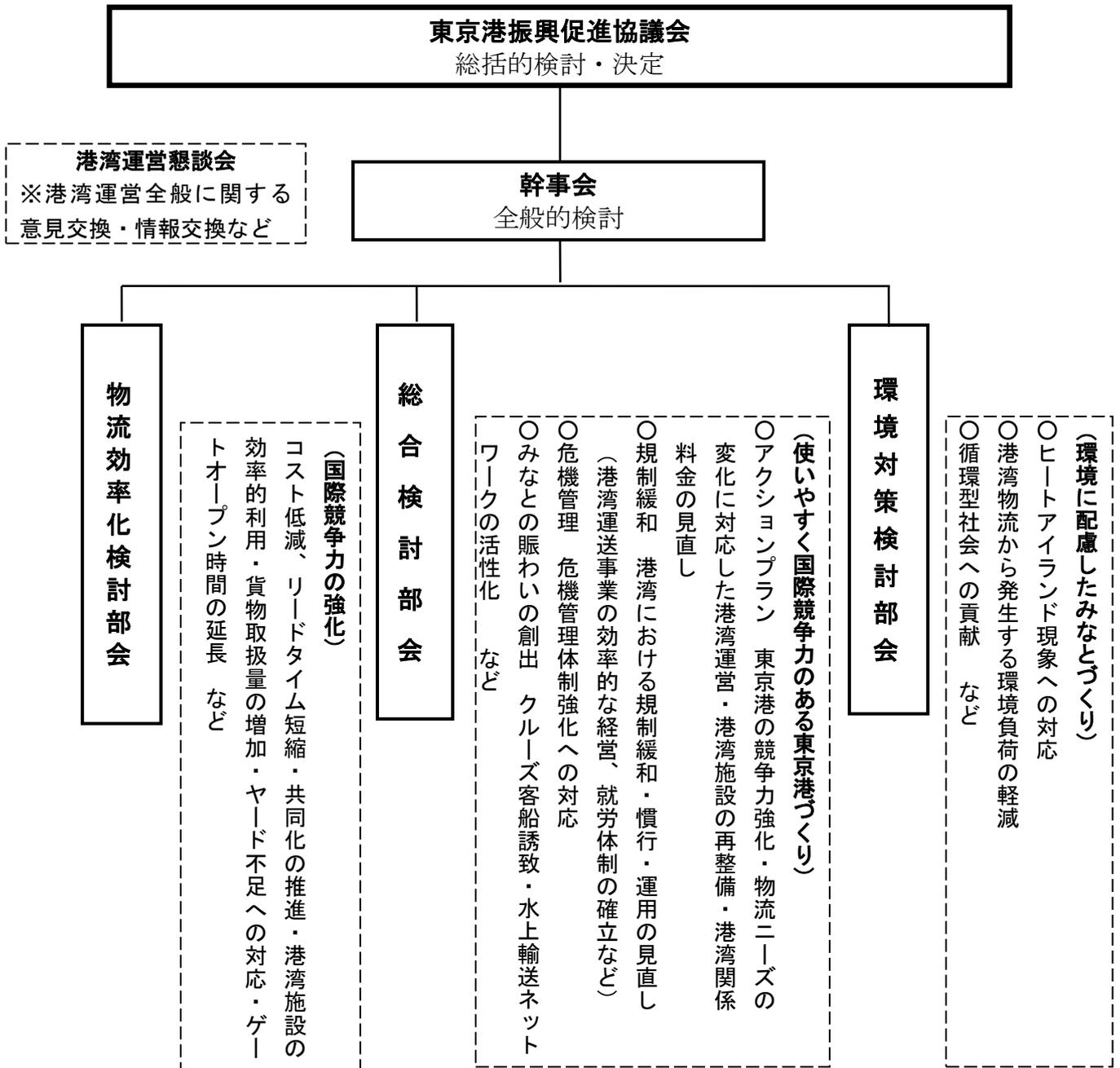
全日本海員組合関東地方支部

東京港埠頭株式会社

東京都港湾局

一般社団法人東京都港湾振興協会

検討体制



東京港振興促進協議会・幹事会・部会の開催状況

(平成 21 年 3 月以降)

1 協議会

開催月日	主な検討事項
第 10 回協議会 (平成 26 年 1 月 31 日)	《審議事項》 ・「第 4 次アクションプラン」の策定について ・東京港振興促進協議会運営要綱の改正について 《報告事項》 ・第 7 次改訂港湾計画の軽易な変更について ・特例港湾運営会社の指定について ・その他

2 幹事会

開催月日	主な検討事項
第 15 回幹事会 (平成 21 年 8 月 3 日)	《報告事項》 ・東京港港湾計画の一部変更等について ・京浜三港の広域連携について 《その他》 ・京浜三港と八戸港の連携に関する協定について
第 16 回幹事会 (平成 22 年 3 月 16 日)	《報告事項》 ・スーパー中枢港湾育成プログラムの取組について ・国際コンテナ戦略港湾の応募について
第 17 回幹事会 (平成 23 年 6 月 17 日)	《報告事項》 ・東日本大震災に係る東京港の対応について ・国際コンテナ戦略港湾及び港湾法改正の概要について ・東京港における施設整備の取組について
第 18 回幹事会 (平成 23 年 10 月 13 日)	《報告事項》 ・京浜港の総合的な計画について ・京浜港国際コンテナ戦略港湾総合特区の申請について
第 19 回幹事会 (平成 24 年 4 月 20 日)	《報告事項》 ・インセンティブ制度の改正とコンテナ貨物集荷補助の実施について ・東京港外貿コンテナふ頭の現状及び対応について ・港湾 BCP に関する東京港連絡協議会の設立について
第 20 回幹事会 (平成 25 年 1 月 29 日)	《報告事項》 ・第 3 次アクションプランの取組状況について ・東京港における渋滞対策の取組について ・東京港における保安対策の取組について ・『東京港における首都直下地震発生時の震後行動』(港湾 BCP)の策定について

開催月日	主な検討事項
第 21 回幹事会 (平成 25 年 12 月 12 日)	≪ 審議事項 ≫ ・「第 4 次アクションプラン」の策定について ・東京港振興促進協議会運営要綱の改正について ≪ 報告事項 ≫ ・第 7 次改訂港湾計画の軽易な変更について ・特例港湾運営会社の指定申請について ・その他

3 総合検討部会

開催月日	主な検討事項
第 12 回部会 (平成 25 年 12 月 12 日)	≪ 審議事項 ≫ ・「第 4 次アクションプラン」の策定について ・東京港振興促進協議会運営要綱の改正について ≪ 報告事項 ≫ ・第 7 次改訂港湾計画の軽易な変更について ・特例港湾運営会社の指定申請について ・その他

4 物流効率化検討部会

開催月日	主な検討事項
第 4 回部会 (平成 21 年 12 月 22 日)	≪ 報告事項 ≫ ・コンテナ搬出入平準化検討会の検討状況について ・東京港における ICT 技術を活用した物流効率化の取組について ・国土交通省による ID カードを使った新たな出入管理システムについて ≪ その他 ≫ ・スーパー中樞港湾育成プログラムの取組状況について ・「スーパー中樞港湾の絞込み」に対する動きについて

5 環境対策検討部会

開催月日	主な検討事項
第 4 回部会 (平成 21 年 12 月 16 日)	≪ 報告事項 ≫ ・「地球温暖化対策計画書制度」の概要について ・東京港における温室効果ガス削減対策に係る調査について（協力をお願い） ・環境に配慮したみなとづくりについて

「東京港振興促進協議会」協議会 委員名簿

(順不同・敬称略)

<会長>

役職	構成団体名称	役職	委員氏名
会長	一般社団法人東京都港湾振興協会	会長	石田 忠正

<副会長>

副会長	一般社団法人東京都港湾振興協会	副会長	内藤 忠顕
同	一般社団法人東京港運協会	会長	鶴岡 純一
同	東京港埠頭株式会社	代表取締役社長	平野 裕司
同	東京都港湾局	局長	多羅尾 光睦

<民間団体等>

	一般社団法人 東京都港湾振興協会	副会長	池田 潤一郎
	外国船舶協会	専務理事	前田 耕一
	京浜海運貨物取扱同業会	会長	石黒 明博
	東京倉庫協会	会長	笠原 伸次
	東京タグセンター	所長	佐久間 孝
	東京通関業会	会長	河野 剛雄
	東京港定航船主会	会長	田代 誠二
	一般社団法人東京都トラック協会	海上コンテナ専門部会 部会長	種田 光男
	東京湾水先区水先人会	理事	原 明正
	東京冷蔵倉庫協会	会長	吉川 光太郎
	日本内航海運組合総連合会	理事	栗林 宏吉

<労働組合>

	全日本港湾運輸労働組合同盟 関東地方本部	執行委員長	日吉 正博
	東京港湾労働組合連合会	執行委員長	田村 勝義
	全日本海員組合 関東地方支部	地方支部長	増田 常男

<行政機関>

	関東運輸局 東京運輸支局	次長	谷田 登
	関東地方整備局	東京港湾事務所 所長	杉中 洋一
	東京海上保安部	東京海上保安部長	恩田 隆
	東京検疫所	所長	田中 一成
	東京税関	総務部長	鶴田 晋幸
	東京入国管理局	総務課長	木村 久義
	動物検疫所 羽田空港支所 東京出張所	所長	小川 富生
	横浜植物防疫所 東京支所	支所長	藁谷 一馬

「東京港振興促進協議会」幹事会 委員名簿

(順不同・敬称略)

<会長>

所属団体名称	役職	委員氏名
一般社団法人 東京港運協会	副会長	守田 敏則

<民間団体等>

一般社団法人 東京港運協会	副会長	中山 正男
外国船舶協会	専務理事	前田 耕一
京浜海運貨物取扱同業会	専務理事	矢野 和義
東京倉庫協会	専務理事	竹口 誠三
東京タグセンター	所長	佐久間 孝
東京通関業会	通関士部会長	中村 剛喜
東京港定航船主会	会長	田代 誠二
一般社団法人 東京都トラック協会	海上コンテナ専門部会 業務委員長	新井 章吾
東京湾水先区水先人会	理事	原 明正
東京冷蔵倉庫協会	副会長	片岡 齊
日本内航海運組合総連合会	基本政策推進小委員会委員	大内 芳男
東京港埠頭株式会社	常務取締役	坂内 顕宏
一般社団法人 東京都港湾振興協会	専務理事	小宮 三夫

<労働組合>

全日本港湾運輸労働組合同盟 関東地方本部	書記長	青山 英俊
東京港湾労働組合連合会	書記長	古口 泰輔
全日本海員組合 関東地方支部	地方支部長	増田 常男

<行政機関>

関東運輸局 東京運輸支局	首席運輸企画専門官（運航担当）	木村 智
関東地方整備局	東京港湾事務所 副所長	眞山 丈夫
関東地方整備局	港湾空港部 港湾計画課長	林 雄介
東京海上保安部	航行安全課長	戸坂 光伸
東京検疫所	次長	大橋 正芳
東京税関	総務部 企画調整室長	中洲 亨
東京入国管理局	総務課 課長補佐	西山 良
動物検疫所 羽田空港支所 東京出張所	所長	小川 富生
横浜植物防疫所 東京支所	次長	高橋 勤
東京都港湾局	港湾経営部長	笹川 文夫

総合検討部会 委員名簿

平成25年12月12日

(順不同・敬称略)

<船社>

所属法人名	役職	氏名
日本郵船(株)	一般貨物輸送本部 港湾国内グループ長	人見 伸也
(株)商船三井	定航部 部長代理	栗田 明
エバーグリーン・ SHIPPING・ エージェンシー・ジャパン(株)	運輸管理部 部長	西野 勉

<港湾運送事業者>

東京国際埠頭(株)	代表取締役会長	中山 正男
東京港運(株)	代表取締役社長	永澤 利雄
(株)ダイトコーポレーション	代表取締役社長	守田 敏則

<労働組合>

東京港湾労働組合連合会	書記長	古口 泰輔
全日本港湾運輸労働組合同盟	関東地方本部 書記長	青山 英俊
全日本海員組合	関東地方支部 地方支部長	増田 常男

<港湾管理者等>

東京都港湾局	港湾経営部長	笹川 文夫
東京都港湾局	港湾経営改革担当部長	藏居 淳
東京都港湾局	東京港管理事務所長	山根 恭子
東京港埠頭(株)	埠頭事業部長	飯田 紀子
(一社)東京都港湾振興協会	専務理事	小宮 三夫