

東京港第 9 次改訂港湾計画に向けた長期構想中間まとめに関する パブリックコメントの結果（案）

1 意見募集期間

令和 3 年 11 月 18 日（木）から同年 12 月 17 日（金）まで

2 意見提出の状況

(1) 提出された方の総数 13 者

(2) 提出意見の総数 54 件

3 御意見の概要と審議会の見解・対応（案）

No.	御意見の概要		審議会の見解・対応（案）	本文頁
【物流】 世界とつながるリーディングポート				
1	役割	東京港が首都圏や東日本など、日本全体に対して大きな経済効果や雇用効果をもたらしていることは分かった。一方で、東京都や我々都民にとってどうメリットがあるのかを分かりやすくしてほしい。	東京港の都民生活への貢献をより分かりやすく伝えるため、 <u>P5 及び P6 の図</u> を修正します。	P5 ～ P6
2	貨物量の見通し	2040 年代のコンテナ貨物量の見通しは、もう少し大きいほうがよいのではないか。	東京港のコンテナ貨物は、これまで堅調に増加しており、本構想では、今後の経済成長を踏まえて、貨物量の見通しを試算しています。 今後の貿易構造の変化等により、2040 年代のコンテナ貨物量の見通しが更に上回る可能性もあるため、「試算は、今後の情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う。」としています。	P 11

No.	御意見の概要		審議会の見解・対応（案）	本文頁
3	コンテナターミナル	<p>外貿コンテナの増加は今後も続くため、先手の対策が重要である。中防外、新海面のバース拡張だけでなく、新たなコンテナバースも計画していくべきである。 (同様の趣旨の意見が他1件)</p>	<p>本構想では、コンテナターミナルの機能強化について、 「中央防波堤外側・新海面処分場において、大水深岸壁を有する新規ふ頭(Y3、Z1 機能拡充)を整備するとともに、将来の物流動向を見据えた東京港全体の機能配置や施設規模等について検討すべきである。」としています。 いただいた御意見は、今後の施策検討に当たって、参考にすべきものと考えます。</p>	P21
4	コンテナターミナルの機能強化	<p>中央防波堤外側コンテナふ頭のZ1 拡張には賛成だが、肝心の利用者の計画が見えない。新たに船社を誘致するのか、大井ふ頭再編のために移転させるのかが見えない。 都として船社の移転を含めた再編計画または船社誘致計画を明確にするべきである。利用者が決まっていないというのは、税金を投入することの説明責任が果たせないのではないか。</p>		
5	船舶大型化への対応	<p>大井既存ふ頭の再編整備においては、超大型コンテナ船に対応可能とする為、岸壁を耐震強化岸壁へ、その水深を18メートルへ増深、ガントリークレーンを24列9段積へ大型化、加えて免震化することは必須である。大型で堅牢な施設と設備を有し、大型コンテナ船の荷役を可能とすることで、ユーザーである船会社から選ばれるコンテナターミナルを実現、併せて、東京港をアジアのハブ港としての利用を促し、トランシップ貨物の増加も目論みたい。</p>	<p>本構想では、船舶大型化への対応について、 「既存ふ頭における船舶大型化への対応については、岸壁の増深やガントリークレーンの大型化を進めるとともに、コンテナ取扱量の増大に対応するため、ヤード拡張等を含む再編整備を進めるべきである。」 「既存の北米基幹航路や豊富な東南アジア航路のネットワークを生かし、今後増加の見込まれる東南アジアと北米間の貨物の取り込みを図るべきである。」 としています。 なお、京浜三港がそれぞれ担う機能については、平成23年9月に策定した「京浜港の総合的な計画」において位置付けられています。 いただいた御意見は、今後の施策検討に当たって、参考にすべきものと考えます。</p>	P21
6		<p>コンテナ船の超大型化は大陸国の事情で推進されていて、島国が多いアジアの需要には適していない。</p>		P27
7		<p>コンテナ船の大型化に対応すべきとしているが、東京港は航空法の制限によりメガコンテナ船の入港は不可能である。ふ頭新設中の中防外と新海面はほぼ航空法の水平表面であり、既存のふ頭よりさらに高さ制限が厳しい。南本牧ふ頭で対応ターミナルが供用開始したので、超大型化が進むとすれば、ハブ港の地位を横浜港に譲ることになるだろう。横浜港との役割分担を明確にすべきである。</p>		

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
8	<p>サイバーポート、CONPAS 等の導入による港湾手続きの電子化、搬出入予約制の実施については賛同する。また、貨物情報の見える化の推進については、電子搬入票（搬入票のデータ化）を実現したい。TOS への搬入票データ EDI によるコンテナ搬入以前に於けるブッキング情報との整合性チェック、ゲートでの搬入票情報の TOS への入力の手軽さが可能となり、貨物搬入時間の大幅な短縮が実現できる。</p>	<p>物流の効率化、交通混雑緩和のためには、施設能力の強化や DX の取組等を進めることが求められており、本構想では、コンテナターミナルの機能強化に加え、</p> <p>「港湾手続きの電子化を図るとともに、搬出入事前予約制の実施によりトラックの来場時間を平準化し、ゲート前の交通混雑を解消すべきである。」</p>	P22
9	<p>コンテナターミナル周辺の港湾利用者によるトラックの渋滞については、渋滞緩和のための施設整備や効率化対策を継続的かつ積極的に推進いただきたい。</p> <p>特に、コンテナターミナルの効率化(AI ターミナルの導入)や大水深岸壁の整備と一体的に実施していただきたい。</p> <p>(同様の趣旨の意見が他 1 件)</p>	<p>「AI・IoT を活用したコンテナプランニングやコンテナの事前荷繰り、荷役機械の遠隔操作化などの高度化により、少子高齢化による労働力不足や安全性への不安に対して懸念のない「ヒトを支援する AI ターミナル」を実現し、コンテナターミナルのより一層の効率化を図るべきである。」</p>	
10	<p>最先端技術を活用したコンテナ物流拠点の早期実現を期待する。</p> <p>(同様の趣旨の意見が他 1 件)</p>	<p>としています。</p>	
11	<p>最先端技術を活用したコンテナ物流拠点の早期実現を期待する。</p> <p>(同様の趣旨の意見が他 1 件)</p>	<p>いただいた御意見は、今後の施策検討に当たって、参考にすべきものと考えます。</p>	
12	<p>コンテナターミナルの事前予約制は、現在実施している見える化を含む効率化や今回盛り込まれているターミナルの共同利用・AI などの活用による施策と一体のものであり、実験的に進めるのはよいが、物理的な課題のほか、本船荷役や作業員、荷主の問題もセットで考えるべき課題であり、より分かりやすい全体像と課題、解決の方向性を示すべき。</p>		
	<p>生産年齢人口の一層の減少が見込まれるが、引き続き都民の生活と産業を支える港としての役割を全うできるよう、東京港でもコンテナターミナルの自動化・高度化を進め、生産性の維持・向上を図ってほしい。</p>		

No.	御意見の概要		審議会の見解・対応（案）	本文頁
13	コンテナターミナルの一体利用	<p>外貿コンテナターミナルの再編は早急にやるべきである。邦船3社が1社にまとまり運航を開始しているため、ターミナルオペレーターも一体として運営するようになれば、遥かに効率が良くなると考える。</p>	<p>本構想では、コンテナターミナルの一体利用について、 「隣接するコンテナターミナル間におけるターミナルオペレーションシステム（TOS）の統一化・入出力データの共有化についても検討すべきである。」としています。 いただいた御意見は、今後の施策検討に当たって、参考にすべきものと考えます。</p>	P23
14		<p>TOSの統一については、共同ゲートの設置が必須であるが、その設置位置はコンテナヤードの前面である必要はないと考える。例えば、大井車両待機場へ共同ゲートを設置し、そこで搬出入処理を実施した後に各コンテナターミナルへ走行すれば、走行する時間内でTOSでの搬出入処理並びに実作業が可能となり、トラックがコンテナターミナル到着後直ちに搬出入作業へ移行する事ができる。</p>		
15	港湾施設間の輸送効率化	<p>既存施設を融合したコンテナターミナルの強化策として、オフドックバンプールとコンテナターミナルの一体運営を実現したい。一体運営は、オフドックバンプールとコンテナターミナルの間を横断している港湾道路において、ヤードトラクターヘッド及びヤードシャーシの通行を可能とすることで実現が可能である。一体運営に依るバンプールとコンテナターミナル間での空コンテナ搬出入に依り生じるトラック運送費用の削減と併せて、船会社へ効率的で低コストのコンテナターミナルを提供できる。</p>	<p>本構想では、港湾施設間の輸送効率化について、 「コンテナターミナルの機能強化に加え、バンプール・シャーシプールのターミナル周辺への集約化やシャーシの共同利用、コンテナヤードとバンプール間における道路の専用レーン化、AGV（自動搬送車）の導入によるシームレスな接続等について検討すべきである。」 「内航輸送、湾内や河川を利用したはしけ輸送、鉄道輸送など様々な輸送モードの利用を促進していくべきである。」 としています。</p>	P24
16		<p>東京港の輸入の多くを占める雑貨は、コンテナ一杯に詰めても軽い。ちゃんと詰めて、首都圏の倉庫で仕分けする体制をつくるべきである。コロナで激減した対人サービスに代わる雇用創出にもなる。鉄道で大井から郊外の貨物ターミナルに輸送して、隣接する倉庫で仕分けすれば、大型トレーラーのドライバー不足対策にもなる。</p>		

No.	御意見の概要		審議会の見解・対応（案）	本文頁
20	外 貿 ふ 頭 と 内 貿 ふ 頭 の 接 続 強 化	フィーダー船専用のバースを検討するような提案もあったが、大井ふ頭の端部に設ければ、横持ちもほとんどなく通関上も大変便利になると思う。	本構想では、外貿ふ頭と内貿ふ頭の接続強化について、 「フィーダー船が優先的に利用できるふ頭の整備を検討するとともに、外貿ふ頭と内貿ふ頭、鉄道貨物ターミナル、背後のロジスティクス施設等との間における、専用レーンの整備やAGVの導入などシームレスな接続による輸送、積替えの円滑化について検討すべきである。」としています。 いただいた御意見は、今後の施策検討に当たって、参考にすべきものと考えます。	P27
21		大井既存ふ頭での効率的な内航船荷役を実現する為、内航船荷役に特化した小型のガントリークレーンを設置したい。東京港を起点としたコンテナ内航輸送の利用を促進できる。		
22		外貿ふ頭と内貿ふ頭のシームレスな接続による輸送の効率化に向けて、具体的な実現方策を期待する。		
23	在来貨物の機能確保	バルク貨物や離島への物資貨物に関する施設への投資（機能維持・更新等）を期待する。	本構想では、在来貨物の機能確保について、 「東京港には、ユニット化に適さない在来貨物や東京都の島しょ地域への貨物・旅客、循環資源である金属くず等の静脈貨物を取り扱うふ頭があり、今後も需要に対応して貨物を取り扱えるよう、既存機能を維持すべきである。」 「砂利・砂などを取り扱うふ頭については、船舶大型化に対応した施設整備を推進すべきである。」 としています。	P28

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
24	<p>大型自動車免許の取得には年数が必要なので、次世代を養成しないと物流が崩壊する。貴重な大型ドライバーを何時間もコンテナの順番待ちさせるのは許されない。時間の浪費で労働条件が悪くなり、ますます人手不足になる。ドライバーの待遇改善は物流の死活問題との認識が必要である。</p>	<p>本構想では、ゲート前の交通混雑の解消とともに、港で働く人々にとって快適で働きやすい環境を確保するため、「作業環境の向上や福利厚生施設の充実等に取り組むべきである。」としています。</p>	P28
25	<p>快適で働きやすい環境の実現は非常に重要である。女性の活躍や高齢者雇用の高まりに確実に対応した環境整備を図ることが、持続可能な港湾運営を行う上では大切であると思う。どのような人への配慮を進めていくのかを明確に書き込んでも良いのではないか。</p>	<p>快適で働きやすい環境の実現において、港で働く様々な人を対象とすることや託児所の設置場所についての考え方を示すため、下線の通り記述を修正します。</p>	P 28
26	<p>託児所の設置は交通利便性の高い駅周辺の方が良いかと思う。</p>	<p>「港で働く人々にとって快適で働きやすい環境を確保するため、<u>女性の活躍や高齢者雇用の高まりにも配慮し、作業環境の向上や福利厚生施設の充実等に取り組むべきである。</u>」 「このため、DX の活用による作業の効率化や安全性向上、大型車両が駐車可能で食事や休憩ができる「みなとの駅（仮称）」の整備、<u>利便性の高い場所への託児所等の設置を検討すべきである。</u>」</p>	

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
【防災・維持管理】 信頼をつなぐレジリエントポート			
27	<p>気候変動に伴う海面水位上昇という観点では、海岸保全施設だけではなく、物流拠点においても対応を強化していくべきである。特に、岸壁に対しては、施設の更新時期までに予測される平均海面水位の上昇量を考慮した計画を行う等の対応が必要となってくると考える。</p> <p>また継続して、ハード・ソフトが一体となった防災減災対策については継続して進めてほしい。</p>	<p>港湾における気候変動に起因する平均海面水位の上昇への対応については、「今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方（答申）（令和2年8月 交通政策審議会）」において、「今後、技術的な知見が一定程度得られた時点で、設計に反映することを検討するものとする。」とされています。</p> <p>また、本構想では、災害時にも物流機能を維持する強靱な港の構築に向けたハード・ソフト対策を行うべきとしています。</p>	P29 ～ P30
28	<p>臨海副都心開発の初期からずっと、インフラ投資が過剰かつ冗長である。投資の主目的が都市問題の解決でなく、予算の消化になっている。加えて東京には都市計画がなく、ゾーニングが機能していない。人口減少で財源が限られるので、予算を防災に重点配分する方向に転換しないとイケない。</p>	<p>本構想では、信頼をつなぐレジリエントポートとして、災害時にも物流機能を維持する強靱な港の構築や、気候変動に適応し都民の生命と財産を確実に守る施策を行うべきとしています。</p>	P29 ～ P30

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
29	<p>気候変動に対応した海岸保全施設の整備は重要であり、特にゼロメートルへの浸水被害が生じた場合、損失は莫大になると思う。</p>	<p>本構想では、都民の生命と財産を守るため、「海岸保全施設について、東日本大震災を踏まえた施設の耐震化対策を着実に進めるとともに、今後の気候変動による平均海面水位の上昇等の影響を踏まえた、計画的な施設整備を行うべきである。」としています。</p>	P 30
30	<p>令和元年東日本台風の高波で金沢工業団地の堤防が破壊された。開発時期が同じ東京臨海副都心も同じ危険が懸念される。破壊のメカニズムを明らかにすることが、海岸保全計画の前提になる。</p> <p>古い埋立地は臨海副都心よりも標高が低く高潮に弱い。住宅地に転用するとき、盛土して標高を上げるべきだ。晴海のように堤防だけで済ませるのは、気候変動に対する懸念材料になる。</p>	<p>また、施設整備に当たっては、緩傾斜型防潮堤など良好な水辺景観や親水性に配慮することとしているため、下線の通り記述を修正します。</p>	
31	<p>気候変動に適応する構想において海面上昇を考慮した海岸保全施設を考えているようだが、それは現在の防潮堤天端高を上げるということか。</p> <p>現在の防潮天端高は当初計画においてかなり余裕があったように思う。海岸線から都民を遠ざけたカミソリ堤の悪評の再現が起こらないことを切に願う。（防潮天端高の再考をする場合は、最新の技術を活用し新規に算出していただきたい。）</p>	<p>「その際、潮位等のデータについて継続的にモニタリングを行い、実際の気候変動による影響を把握するとともに、<u>景観や親水性に配慮し、施設整備に反映していくべきである。</u>」</p>	
32	<p>大型船対応のため増深すると、高潮のとき深部の水圧が都心に届く経路になる可能性もあるのではないか。浅瀬ゆえに東京は守られている面がある。増深範囲を広げないことが望ましい。</p>		

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
【環境】 未来へつなぐグリーンポート			
33	<p>カーボンニュートラルポートの実現に向けて、東京港が全国のリーディングポートとなることを期待する。</p> <p>（同様の趣旨の意見が他1件）</p>	<p>本構想では、東京港におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、</p>	P31
34	<p>積極的に導入する荷役機械の脱炭素化を図ることで国内外のリーディングポートとしての役割を果たしてほしい。</p>	<p>「ヤードクレーンや構内トレーラーへの燃料電池の導入、トレーラー向け水素ステーションの整備等による次世代エネルギーの利活用、施設の上部を利用した太陽光発電の拡充等を図るべきである。」</p>	
35	<p>東京港がアジアの港湾と競争し、選ばれる港湾となるためには、環境面で優位に立ち、クリーンな港湾を目指していく必要がある。そのためにも、脱炭素型港湾に向けて、再生可能エネルギーや次世代エネルギーの利活用を強く推進してほしい。</p>	<p>「港を利用する貨物船やクルーズ客船、小型旅客船、タグボート等の船舶による CO2 排出量を低減させるため、水素等の次世代エネルギー燃料船舶の普及促進や陸上電源供給設備、LNG バンカリングを含む船舶への次世代エネルギー供給体制の整備等を図るべきである。」</p>	
36	<p>日本で最も多くのコンテナ貨物を扱う東京港が積極的に環境対策を進めることは非常に重要なことである。提示されている脱炭素化への取組に加え、水素等の次世代エネルギーの受け入れ環境・供給拠点を埋立処分場用地に整備することなども検討してほしい。カーボンニュートラルポートの実現に向け、様々な施策の強力な推進を期待する。</p>	<p>「トラック輸送から環境に優しい輸送モードへのモーダルシフトについて、引き続き促進すべきである。」</p> <p>としています。</p> <p>いただいた御意見は、今後の施策検討に当たって、参考にすべきものと考えます。</p>	

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
37	<p>舟運（水上交通）を担う旅客船（水上バス等）を対象としたゼロエミッション燃料船のバンカリングステーションの整備を盛り込んでいただきたい。（例：電気船の場合、充電機能施設の整備）</p>		P31
38	<p>船舶の脱炭素化は国際的な対応が進んでおり船会社に任せておけばよく、都が講じている入港料減額等の措置等で十分である。逆に、船の陸上電源施設を設置するというのは、一見、聞こえは良いが結局、新たな電気需要を設けることになり、船とのCO2排出のトレードオフとなるのか、なったとしても大きな効果がなければ無意味である。LNGバンカリングについても同じであり、代替船の導入状況（小型船しかないのでは？）を見て遠い将来検討すればよく、京浜港として考えた場合、先行している横浜港と棲み分けるという整理でもよい。</p>	（ 同 上 ）	
39	<p>港における電気使用量については、国内の代替エネルギーなどの普及に伴い、自ずと変わってくるので、これまでの施策（太陽光パネル、省電力化）を地道に進めることで充分である。国がカーボンニュートラルポート（CNP）形成計画を作れというのであれば、現実的なものを作成すれば良い。CNPではなく、これまでどおり港の処理能力向上を含む効率化策に重点を置くべきである。</p>		

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
40	<p>カーボンニュートラルの実現</p> <p>本年7月、当社は、2040年までに国内コンテナターミナルのカーボンニュートラルを達成する目標、2040カーボンニュートラルに向けたロードマップを策定した。</p> <p>その目標を達成するための第一弾として、将来的にディーゼルエンジンから水素燃料電池へ換装が出来る、新型トランスファークレーンを東京港コンテナターミナルへ導入する。トランスファークレーン以外の荷役機器、構内車両についても、ロードマップに沿ってゼロエミッションタイプへ順次切替する予定である。</p> <p>ロードマップ実現には、コンテナターミナルへ近接した水素ステーションの設置は必須である。カーボンニュートラルの実現に対する取組については、同業他社も追随することは明白であり、水素ステーション設置は東京港全体の要望となり得る。と同時に、港を利用する水素を燃料としたトラック及び大型船等への水素供給が可能となり、東京港が利用者から「選ばざるを得ない港」へ位置付けされる為に必要な施設と考える。</p> <p>また、現在においても、ゲート施設及び立体格納庫の上部へ太陽光発電設備を設置し、多方面からカーボンニュートラルの実現に取り組んでいる。</p> <p>東京都においては、係るカーボンニュートラルの実現への取組みに対し、先駆者が利用出来る助成金等インセンティブの創設へ注力して頂きたい。</p> <p>また、将来的な水素社会に備え、必要に応じ規制緩和や法整備頂き、官民一体となった実証実験も積極的に行っていただきたい。</p>	(同 上)	P31

No.	御意見の概要		審議会の見解・対応（案）	本文頁
41	循環型社会への貢献	化石燃料の使用が厳しくなると、可燃ごみを高温焼却から蒸し焼きに戻して、処分場確保を優先せざるを得なくなる可能性もある。既存の港湾でやり繰りして、海面をできるだけ残すべきである。	本構想では、循環型社会への貢献について、「今後も、区部で生じる廃棄物等を確実に処分していくため、新海面処分場の着実な整備を進めるとともに、処分場の延命化に向けた施設容量の拡大や環境部局と連携したごみの減量化などを一層推進し、持続可能な循環型社会に貢献すべきである。」としています。	P32
【観光・水辺のまちづくり】 にぎわいをつなぐゲートウェイ				
42	クルーズ客船の寄港ニーズへの対応	世界の観光地で巨大クルーズ船の観光公害が問題になっている。記念写真だけ撮って金を落とさないのでゼロドルツーリズムと言われている。レインボーブリッジによる入港制限は、客層劣悪なクルーズ船のフィルターになるので、晴海客船ターミナルのままで良かったのである。西日本よりもアジアから遠く需要もない。2バース化は不要である。行き過ぎた観光立国路線の見直しを、国に進言すべきである。	東京港の背後に有する観光資源等のポテンシャルを活用することで、将来的には寄港ニーズが拡大し、再び国内外からの多くの来訪者でにぎわうことが期待されています。 このため、本構想では、クルーズ客船の寄港ニーズへの対応について、「寄港ニーズに的確に対応するため、大型クルーズ客船の受入れを含めた2バース体制を確保するとともに、東京国際クルーズターミナルの稼働状況を踏まえたターミナル機能の拡充や観光バス等の円滑な誘導など、乗客の受入れ環境の充実について検討していくべきである。」としています。	P33

No.	御意見の概要		審議会の見解・対応（案）	本文頁
43	水辺の更なる魅力向上	東京国際クルーズターミナルを核とした水上交通ネットワーク整備、周辺開発等により、高質な水辺空間のさらなる創出を期待したい。	<p>本構想では、水辺の更なる魅力向上について、「東京国際クルーズターミナルに隣接した新たな船着場を整備することにより、移動手段の充実を図るべきである。」</p> <p>「臨海部における多様な機能の集積・拡充を進め、水辺の魅力向上を図っていくべきである。」</p> <p>としています。</p>	<p>P35</p> <p>P34</p>
44	舟運による回遊性向上	舟運（水上交通）の現況航路を見ると、羽田からの航路が多摩川河口を迂回し港奥部へ行っているようだが、海老取川を改修し昭和島側を航行できるようにすれば羽田から都心へのアクセスが数段良くなり、水上バスの利用者が増えることが期待できると思う。	<p>本構想では、舟運による回遊性向上について、「舟運については、海・川・まちの結節点としてのポテンシャルを生かし、水辺とまちを一体的に捉え、官民が連携して船着場の整備を推進することで、航路の充実に向けた環境整備やにぎわいの創出を図るべきである。」としています。</p>	P35

No.	御意見の概要		審議会の見解・対応（案）	本文頁
45	東京港の情報発信	東京港は市街地と近接しており、港への人流もあるので、港湾が担っている国内外の物流拠点・防災拠点等を広く認知してもらう教育・観光資源としての役割、そのためのPR、施設整備を期待する。	本構想では、東京港の情報発信について、「レインボーブリッジなどのランドマークを背景とした良好な水辺景観、世界とつながる大型のコンテナ船やクルーズ客船、羽田空港から発着する飛行機等を海上から眺めることができるため、こうした景観を生かした東京港のPRを進めるべきである。」としています。また、東京港の重要性について強調するため、下線の通り記述を修正します。	P35
46		我々が生活する上で東京港が重要な役割を果たしていることは分かったが、このことを理解している都民は少ないと思う。 東京港の必要性や魅力をより広く情報発信していくべきではないか。	「加えて、ダイナミックな物流活動等を海上から間近で見ることのできる機会を提供していくなど、東京港の役割や重要性を広く情報発信していくべきである。」	

No.	御意見の概要	審議会の見解・対応（案）	本文頁
【その他】			
47	東京港は貨物のコンテナ化と、日本が世界の工場からアジアの消費大国に移行する流れに乗って成長してきた。長期構想も輸入港としての強化が中心である。しかしこの方向性は、100円ショップなどデフレ商法の隆盛に大きく貢献したが、日本を安く貧しい国にするばかりで、経済の地力をつける方向になってないのではないか。	東京港が人々の暮らしを支え、日本経済を牽引する国際貿易港としての役割を果たすためには、貨物需要に適切に対応していく必要があります。また、本構想では、輸出促進に向けた施策も行うべきとしています。	P27
48	その他 晴海や新豊洲のように鉄道輸送力が貧弱な地域に住宅建設はやめるべきである。物流ゾーンに戻して、りんかい線や京葉線の沿線を再開発するほうが、臨海地下鉄を掘るより安く、ずっと見込みがある。	本構想では、空間利用のゾーニングについて、「東京港の港湾空間を物流機能、旅客・マリナー機能、都市機能及び環境機能にゾーニングし、それぞれの機能を高めるとともに、調和と秩序ある利用を進めていくべきである。」としています。	P36
49	全体の構想としてはよくまとまっていると感じる。 (同様の趣旨の意見が他1件)	本構想は、概ね20年後を目指して東京港が取り組む施策を明らかにしており、次期改訂港湾計画を策定するための指針とすべきものと考えます。	

※ いただいた御意見につきましては、内容を要約して掲載しています。