

| 項目 | 意見番号 | 委員意見 | | 対応（案） |
|----------------------------------|------|------|--|--|
| 資料4-3 ユーザーの視点における課題と施策の方向性（案） | 1 | 多田委員 | <ul style="list-style-type: none"> 荷主の視点で重要なのは「リードタイムの短縮」「サプライチェーンの情報化」「港湾間の連携」の3点である。 最近、北関東の荷主が協力し、茨城港（常陸那珂港区）と京浜港を結ぶ航路の誘致を目指すなど、災害時やオリンピック時にも対応した取組を行っている。 物流は競争する領域から協調する領域へ変わりつつあり、いかに貨物を集めるか、港湾間の連携が重要になる。 | 全体の取りまとめにおいて、「サプライチェーンの情報化」や「港湾間の連携」について記述する |
| | 2 | 松川委員 | <ul style="list-style-type: none"> クレーンの融通は可能であり、進めるべきである。 一方で、クレーンの運転手などの労務の融通は、現在は困難である。 | 今後、各ターミナルの連携強化に向けて、現状等を踏まえ検討していく |
| | 3 | 中井委員 | <ul style="list-style-type: none"> 船社としても、ターミナルの一体利用を進めるべきである。 現状はターミナルが一体になっていないため、ふ頭内で一度ゲートを出て貨物の横持ちを行っている状況。 天候や滞船により運航スケジュールが遅れることがあり、こうしたイレギュラーな事態にも対応できるような施設にすることが重要である。 ターミナル間のフェンスを取り払い、一体利用を行うことで、利便性は向上していくと期待している。 | 全体の取りまとめにおいて、重要度の高い項目として対応していく |
| | 4 | 中井委員 | <ul style="list-style-type: none"> 船社にとっては、荷主が使いやすい港であることが重要である。 リードタイムの短縮や、バンプール・インランドデポの活用などが重要である。 貨物の動きと情報が連動することが重要である。 | 全体の取りまとめにおいて、重要度の高い項目として対応していく |
| | 5 | 松川委員 | <ul style="list-style-type: none"> シャーシの共同利用は自然発生的には進まないと考える。都が強いイニシアチブを取ってほしい。 | 今後、先行する他港の事例等を踏まえ検討していく |

第2回検討部会の主な委員意見と対応（案）

| 項目 | 意見番号 | 委員意見 | | 対応（案） |
|--------------------------------|------|------|--|---------------------------------------|
| 資料5-1 取りまとめの 方向性 (素案) | 6 | 柴崎委員 | <ul style="list-style-type: none"> • GDPとの相関により貨物量推計を実施すること自体は良い。 • 一方、推計の前提となるGDP予測が不確実であることに留意する必要がある。 • GDPの実績が予測から乖離した際など、適宜見直しを行うことが重要である。 • 情勢変化に柔軟に対応していく旨を、長期構想にしっかり書き込んだ方が良い。 | 全体の取りまとめにおいて、情勢の変化に柔軟に対応していくことを記述していく |
| | 7 | 柴崎委員 | <ul style="list-style-type: none"> • 2020年時点で、取扱貨物量に対し施設能力が不足していることを強調すべき。 • 施設能力が不足していることにより、ゲート前の交通混雑などの問題が発生している。 • 新規整備や効率化により、施設能力を向上させることの必要性を強調した方が良い。 | 全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく |
| | 8 | 柴崎委員 | <ul style="list-style-type: none"> • RCEPの進展等によりGDPが上乗せされることもあるので、それを貨物量推計に取り入れても良いのでは。 | 今後の検討の参考にしていく |
| 資料5-2 東京港の 機能強化 (案) | 9 | 松川委員 | <ul style="list-style-type: none"> • 既存ふ頭でこそ、ターミナルの一体利用の効果が発揮できるのではないかと。 • 現状において縦割りになっている個別ターミナルを一体化すれば、ターミナル全体の効率性を高めることができる。 | 全体の取りまとめにおいて、重要度の高い項目として対応していく |
| | 10 | 水庭委員 | <ul style="list-style-type: none"> • 鉄道ターミナルとコンテナターミナルを近づけるなど、鉄道貨物ターミナルとの連携の強化を検討しても良いのでは。 | 全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく |
| | 11 | 吉江委員 | <ul style="list-style-type: none"> • TOSの一体運用と記載があるが、デジタルツインを進めるためには、ソフトウェアを一体化するのではなく、TOSを介した入出力データを共有することによるデータ連携の方が現実的である。 | 全体の取りまとめにおいて、データの共有について記述する |

第2回検討部会の主な委員意見と対応（案）

| 項目 | 意見番号 | 委員意見 | 対応（案） |
|--------------------------------|------|--|--------------------------------|
| 資料5-1 取りまとめの 方向性 (素案) | 12 | 吉江委員 <ul style="list-style-type: none"> ゲートの共有化は有効と考える。 シミュレーションを実施したところ、OUTゲートの共有化により、ターミナル内の混雑が解消することもある。 ターミナルの一体利用に向けて、シミュレーションの結果を見ながら、関係者で具体的なアイデアを出し合い、議論を重ねられるような場があると良い。 | 全体の取りまとめにおいて、重要度の高い項目として対応していく |
| | 13 | 松川委員 <ul style="list-style-type: none"> 横浜港の南本牧MC-1～4で、今春よりターミナルの一体利用が開始される。 東京港でも、ターミナルの一体利用について議論するには良いタイミングである。 新規ふ頭整備の際には、自動化ターミナルにするいいチャンスである。 | 全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく |
| 資料5-2 | 14 | 柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> 近年のトレンドとして、グリーンフィールド（新規整備）におけるコンテナターミナル整備は、自動化の導入が標準である。 | 全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく |
| 東京港の 機能強化 (案) | 15 | 柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> 資料5-1について、全ての施策が同じトーンで記載されている。取組内容にメリハリがあっても良い。 | 全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく |
| | 16 | 中村委員 <ul style="list-style-type: none"> 長期構想の取りまとめ方として、港の位置付けを冒頭で記述したほうが良い。 様々な検討項目があるが、バランスの取れた打ち出しができるとう良い。 | 全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく |
| | 17 | 中井委員 <ul style="list-style-type: none"> 東京港の背後圏について、首都圏だけでなく、北海道の太平洋側まで拡大しても良いのではないかと。東京港の集貨対象範囲を明らかにすべきである。 | 集貨対象の拡大について検討していく |