

# 第1回検討部会の主な委員意見と対応（案）

資料2

項目	意見番号	委員意見		対応（案）
長期構想の 基本理念	1	多田委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流の部分で、「ユーザーに選ばれる」というのは、貨物の連結性、利便性を意図しているのか。</li> </ul>	第2回検討部会 資料4にて対応
	2	根本部会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>どのようなユーザーに、どのような利便性を提供するかを整理した方がよい。</li> </ul>	
東京港の 目指すべき 将来像	3	木戸委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念の中に、「競争力」という言葉があってもよい。</li> </ul>	第2回検討部会 資料3にて対応
	4	松田委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>物流が優先されている印象である。</li> <li>その他の分野について、検討内容を基本理念に反映されるとよい。</li> </ul>	
	5	玉井委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京は日本の観光のショーケースである。</li> <li>ゲートウェイ的な文言があってもよい。</li> </ul>	
	6	松川委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>「港湾空間のモデルチェンジ」について、過去の基本方針や8次改訂計画からどのような変化が生じているのか、共有した方がよい。</li> </ul>	第2回検討部会 資料2別添①にて対応

# 第1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）
検討の 方向性	全体	7	松田委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>検討する5分野の全体最適をどこで議論するのか。</li> <li>例えば、物流と観光などのトレードオフになる部分について、関連性を議論する機会があってもよい。</li> </ul>	第2回検討部会 資料3にて対応
		8	根本部会長 <ul style="list-style-type: none"> <li>各分野のリンク性を考えながら議論するとともに、最後の方で広い視点で検討できるようスケジュールを整理した方がよい。</li> </ul>	
	物流 (外貿コ ンテナ)	9	松川委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>京浜港の総合的な計画で定められた、各港が担う機能について、これまでの継承でよいのか。</li> <li>東京港の競争力を高めるといふのと、京浜港の競争力を高めるのは異なる。</li> <li>東京港の長期構想であるため、東京港の競争力を高めるといふ理解でよいのか。</li> </ul>	第2回検討部会 資料2別添②にて対応
		10	柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>京浜港としてどうしていくのか。</li> <li>東京と横浜が連携して政策を検討していくことを前提に考えた方がよい。</li> </ul>	
		11	松川委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>港湾と空港の共存を考える上で、羽田空港の20年後の姿、新滑走路の有無について、どのような前提のもと検討を行っていくのか。</li> <li>物理的な空間をどこまで活用していけるのか整理が必要である。</li> </ul>	第2回検討部会 資料2別添③にて対応
		12	木戸委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>船会社の視点では、いかに多くの貨物を扱えるか、荷役の効率化により停泊時間をいかに短縮できるかが重要な要素である。</li> </ul>	第2回検討部会 資料4にて対応
		13	柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>将来どの程度の貨物量になるかということは重要である。</li> <li>一方で、一つの値に拘らず、情勢の変化に柔軟に対応できるオプションを用意しておくことが重要である。</li> </ul>	
		14	吉江委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>シンガポールではデジタルツイン化を進めている。</li> <li>ツールを活用し、常にシミュレートすることで、貨物の最適な差配ができるとよい。</li> <li>そのようなデジタルツイン空間を東京港が構築し、情報システムを中心として日本をリードする役割を果たしていけるとよい。</li> </ul>	
		15	吉江委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>バンプールの効率的な配置など、港運の生産性を向上させることが必要である。</li> </ul>	
		16	吉江委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>外貿と内貿の連携や交通流、ネットワークの視点から良い配分、良い配置が考えられるのではないかと。</li> </ul>	
		17	吉江委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>他の港も同様の状況かと思うが、最寄駅やバス停からコンテナターミナル等のふ頭へのアクセスが良くない。</li> </ul>	

# 第1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）
検討の方向性	物流 (内貿・ 在来・ その他)	18	柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>内貿の方が目標貨物量を既に超過しており、キャパシティ的に足りていないのでは。</li> <li>緊急性は内貿の方が高いと思われる。</li> </ul>	第4回検討部会にて対応
		19	柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>内貿貨物量は、環境的な視点でも、今後モーダルシフトなど政策的に増やしていくことが考えられる。</li> <li>受け入れきれないという状況を避けるため、機能強化を図ることもあり得る。</li> </ul>	
		20	柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>関西以西は日中・日韓フィーダーがほとんどで、多くが釜山港に流れている。</li> <li>京浜港は東日本、東北、北海道からの集貨を進めるべきである。</li> </ul>	第2回検討部会 資料4にて対応
		21	木戸委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>大型船の係留が優先される結果、内航船が入港できず、沖待ちしている状況にあり、内航船の利用拡大には、これを改善する必要がある。</li> </ul>	
	防災・ 維持管理	22	河合委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>高潮・波浪に加え、風と温度上昇についても意識しておく必要がある。</li> <li>また、気候変動により世界経済が大きく変動しかねない。</li> </ul>	第5回及び第6回検討部会 にて対応
		23	河合委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>南海トラフ地震の発生時に被災地に対して、東京港がどのような役割を果たせるか、支援ができるかという視点が必要である。</li> <li>同時に、離島支援の視点も重要である。</li> </ul>	
		24	吉江委員 <ul style="list-style-type: none"> <li>船舶が逃げやすい形状の港が望ましい。</li> <li>入り船係留だと、港外への退避に時間がかかる。</li> </ul>	

# 第1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）
検討の 方向性	環境	25	柴崎委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>欧州ではコロナからの経済回復に、脱炭素社会・水素社会の実現を起爆剤にしようとする意識が強い。</li> <li>国内でもLNGバンカリングの検討が進められている。</li> </ul>	第2回検討部会 資料4にて対応
		26	木戸委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>温室効果ガスの排出削減目標の達成に向けて、今後、ゼロエミッション船を建造していかなければならない。</li> <li>今後は新たな船舶に対して、エネルギーを供給できる港とできない港で、評価が分かれることになる。</li> </ul>	第5回及び第6回 検討部会にて対応
	観光・ 水辺のまちづくり	27	玉井委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ客船が大型化すると、観光バスが大量に必要なになる。</li> <li>観光が物流に与える影響についても、検討していく必要がある。</li> </ul>	第6回検討部会にて対応
		28	松田委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光の現状で「魅力的な観光資源が集積」とあるが、臨海副都心は観光資源が分散している印象がある。</li> <li>回遊性の向上や、新たな集積を作る視点が必要である。</li> </ul>	
今後の予定		30	松川委員	<ul style="list-style-type: none"> <li>外貿について、第3回と第4回にまたがった議論が予定されているが、関連付けた議論の方が効率的なため、第3回でまとめて資料を提示してほしい。</li> </ul>	第2回検討部会 資料4にて対応

## 各計画からの主な情勢変化

項目		第7次改訂港湾計画 (基本方針を含む)	第8次改訂港湾計画 (京浜港の総合的な計画を含む)	8次改訂以降の主な情勢変化
策定年次		平成17年度	平成26年度	—
目標年次		平成20年代後半	平成30年代後半	—
外資コンテナ貨物量（目標）		460万TEU	560万TEU	—
物流 (外資コンテナ)	港湾政策	<ul style="list-style-type: none"> <li>スーパー中枢港湾</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際戦略港湾</li> <li>京浜三港連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国際戦略港湾</li> <li>京浜三港連携</li> <li>サイバーポート</li> <li>カーボンニュートラルポート</li> </ul>
	貨物・航路状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>急増する中国貨物への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>釜山港への貨物流出</li> <li>基幹航路数の減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東南アジア方面の貨物の増加</li> <li>船社アライアンスの再編</li> </ul>
	東京港寄港船舶の大型化	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹航路では6,000TEU (世界では8,000TEU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹航路では8,000TEU (世界では18,000TEU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹航路では10,000TEU ※南米航路で13,000TEUの実績 (世界では24,000TEU)</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>港湾コストがアジア諸港と比較して高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>TPP等の経済連携の進展</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AI、IoT等の最先端技術の活用</li> <li>RCEP等の経済連携の進展</li> </ul>
物流（内資・在来・その他）		<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物ユニット化に伴うRORO船の大型化</li> <li>在来ふ頭の利用低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在来ふ頭の利用低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>トラックドライバーの減少等に伴うモーダルシフトの推進</li> <li>在来ふ頭の利用低下</li> </ul>
防災・維持管理		<ul style="list-style-type: none"> <li>高潮対策の強化</li> <li>震災への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災発生に伴う、地震・津波・高潮対策の更なる強化</li> <li>港湾施設の予防保全への取組</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>頻発化、激甚化する高潮・暴風により、各地でふ頭の浸水等の被害が発生</li> <li>気候変動による平均海面水位の上昇などのリスクの高まり</li> <li>港湾施設の長寿命化への取組</li> </ul>
環境		<ul style="list-style-type: none"> <li>海の森公園の整備</li> <li>荷役機械等の省エネルギー化</li> <li>静脈物流への対応</li> <li>最終処分場の有効利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>緑の質の向上</li> <li>低炭素社会の実現、再生可能エネルギーの活用</li> <li>都市環境問題への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>脱炭素社会の実現</li> <li>水素、LNG等の新エネルギーへの対応</li> </ul>
観光・水辺のまちづくり		<ul style="list-style-type: none"> <li>臨海副都心、豊洲・晴海地区開発</li> <li>客船ふ頭を活かしたみなとまちの創出</li> <li>運河ルネサンス構想</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ船の大型化</li> <li>クルーズ旅客の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京国際クルーズターミナルの開業</li> <li>新型コロナによる影響</li> </ul>
その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港拡張との共存</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京2020大会の開催決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京2020大会のレガシーの継承</li> </ul>

## 「京浜港の総合的な計画」と東京港の役割

- 「京浜港の総合的な計画」（京浜港連携協議会）を策定（平成23年9月）
- 各港が担う機能等を実現するため、各港で様々な取組を実施
- 引き続き、京浜港における「東京港の役割」を果たしていくため、機能強化を推進

### ■各港が担う機能等

#### 【東京港】

- ・ 既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路と近海航路等の拠点機能を担う
- ・ 世界的な大消費地である首都圏へ生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量ともに高い港湾物流機能を担う
- ・ 豊富な道路ネットワークにより、主に東北・北関東方面に対する商業港としての機能を受け持つ
- ・ 臨海部に集積した倉庫群を活用し、航空貨物のニーズも視野に入れた高機能な物流拠点としての機能を担う
- ・ 完成自動車の国内輸送拠点の一翼を担う

#### 【川崎港】

- ・ 背後に広がる冷凍冷蔵倉庫の集積を活かし、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点機能を担う
- ・ 東京港、横浜港及び羽田空港に近接する地理的特性を有し、陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点機能を担う
- ・ 完成自動車の東日本の輸出拠点として、また完成自動車の国内輸送の拠点としての役割を担う
- ・ 資源・エネルギーの受け入れ施設の集積を活かし、首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点としての機能を担う

#### 【横浜港】

- ・ 自然条件を活かした、-18mを超える大水深バースの整備により、超大型コンテナ船の受け入れ機能を担う
- ・ 既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路の拠点機能を担うとともに、オーストラリア、南米をはじめ世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点機能を担う
- ・ 我が国における国際トランシップの拠点として、北米航路を中心としたトランシップ機能を担う
- ・ 完成自動車の東日本の輸出拠点として、また完成自動車の国内輸送の拠点としての役割を担う
- ・ 完成自動車や自動車部品、産業機械等を大量に取り扱う京浜工業地帯をはじめ、関東・東海の製造産業を支える工業港としての機能を担う
- ・ 様々な業態、品種の倉庫群を活かし、保管・流通加工・配送といった高質な物流サービス拠点としての機能を担う

### ■各港の取組状況 （外資コンテナ関連）

#### 【東京港】

- 東南アジア航路の増加により、アジア貨物が増加
- 中防外Y2ターミナル（水深-16m）及び臨港道路南北線が供用し、物流機能が強化

#### 【川崎港】

- アジア航路の新規開設により、アジア貨物が増加
- 冷凍冷蔵倉庫の集積の進展

#### 【横浜港】

- 水深-18mの大水深バースが供用し、超大型船の受け入れ機能が強化
- ロジスティックス拠点の整備が進展

資料：「京浜港の総合的な計画」（H23.9）（京浜港連携協議会）より作成

## 港湾と空港の共存

- 首都圏空港機能強化技術検討小委員会（平成26年7月）において、滑走路増設について検討
- 滑走路増設の検討の前提として「東京港第一航路への影響を抑える」とされている

### 3. 滑走路増設の検討の前提

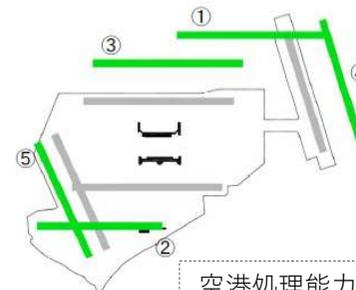
- 新設滑走路の配置は、以下の空港周辺状況を考えて検討した。  
【新設滑走路配置条件】
- 陸域（市街地）への配置を避ける
- 東京港第一航路への影響を抑える（現在の航路を動かすことは困難）
- 多摩川の流れを阻害しない



### 3. 滑走路の配置案② ～滑走路増設の検討（滑走路の配置）

- 滑走路増設案は、既存滑走路に平行する滑走路を1本増設する場合と、複数を増設する場合が考えられる。
- 空港処理能力拡大効果、コスト、工期、既存施設への影響などを総合的に勘案すれば、**既存滑走路に平行な滑走路を1本増設するケースが優位である。**

○ 既存滑走路に平行に滑走路を1本増設する場合は、下記の5カ所の位置が考えられる



- オープンパラレル（1,310m以上間隔）
- ①C平行滑走路
- セミオープンパラレル（760m以上間隔）
- ②A平行滑走路
- ③C平行滑走路
- ④D平行滑走路
- クロスパラレル（380m間隔）
- ⑤B平行滑走路

空港処理能力の試算値からは、C滑走路に並行してセミオープンパラレルの位置に増設する案が最も優位

資料：「首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめ」（平成26年7月）  
（交通政策審議会航空分科会基本政策部会首都圏空港機能強化技術検討小委員会）より作成