

「Tokyo Container Vision 2050（素案）」に対する意見募集結果について

1 受付期間

令和7年1月31日（金曜日）から 同年3月3日（月曜日）まで

2 意見の提出状況

（1）提出された方の総数 17 者

（2）提出意見の総数 22 件

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
1	コンテナターミナルの機能強化	2035年の中間目標や戦略1の(2) 既存コンテナふ頭の再編整備の推進では、東京港の主力ふ頭である大井コンテナふ頭を世界最先端のコンテナターミナルへとバージョンアップすることについて検討を進めていくとされています。しかし、ターミナルが最先端になり、ゲート処理やヤード荷役がスムーズになったとしても、周辺道路が現状のままでは交通混雑は解消せず、無駄な投資で終わってしまうことを危惧しています。 現状、大井の各ターミナルへは一部ターミナルを除き車両は南から北に向かい、右折してターミナルに進入する動線となっており、右折時は信号がボトルネックになります。大井1・2号に至っては、対向車線を走行する車両の合間を縫ってターミナルに右折インする必要があります。また、大井縦貫線にはターミナルに向かうコンテナ車両の専用レーンが設置されていますが、専用レーンといっても結局交差点ごとに信号で停止する必要があり、スムーズに車両が流れていません。さらに混雑時に専用レーンへ進入してしまうと、退場することができず身動きが取れない事態になります。トイレにも買い物にも行けません。当然、専用レーンに並んでいる間はドライバーの休憩時間にもカウントできません。 一方、出動線については、大部分の車両はターミナルから退場した後にヤード通りを南に向かって走り、大井税関前交差点を通過しています。ヤード通りの通行車線は1車線しかないため（その他の車線はターミナルに進入する車両が種別ごとに並ぶ待機レーン）、常に混雑しています。出動線が詰まるということはターミナルから退場する車両がヤードの中で詰まり、ヤードの中に車両が詰まるということはインゲートから車両がヤードに進入できず、その結果ゲート前が渋滞するというまさに悪循環となってしまいます。 取扱貨物量に対して施設能力が不足しているとの記載がありましたが、ターミナル周辺道路の容量も現状のコンテナ車両の通行量に対して不足しているから、様々な弊害が生じているのではないのでしょうか。ターミナルの整備・運営主体は東京港埠頭(株)殿とのことですが、道路の整備・運営主体は東京都港湾局殿と認識しており、まさに都が主導する部分ではないのでしょうか。 ターミナルの再編は大工事になると思いますが、大井の道路を大改造するに当たっても多くの関係者の理解と協力が必要であり、相当時間がかかる大工事になると思います。ターミナルの再編整備とセットで実施するためには、すぐに検討に着手する必要があると考えます。 大井コンテナふ頭のバージョンアップを実現するためにも、ターミナル周辺道路の再整備について真剣に考えていただくことを強く要望いたします。	東京港の混雑解消に向けた取組に当たっては、コンテナターミナルの機能強化に加えて、周辺道路の機能改善も重要であることから、以下のとおり記述を追加します。 「大井コンテナふ頭については、最新鋭の荷役機械・設備を導入するとともに、コンテナふ頭南側に隣接する大井水産物ふ頭の冷蔵倉庫群の移転跡地やコンテナふ頭背後の民間所有地をコンテナふ頭の機能強化のために活用することなどにより、世界の主要港を見据えた最先端のコンテナふ頭へとバージョンアップする方向で、具体的な検討を進めていく。<u>また、ターミナル周辺道路の機能改善についても、検討を進めていく。</u>さらに、将来のコンテナ船の更なる大型化を見据え、岸壁の増深など必要な対応を検討していく。」	P11 P14

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
2	サステナビリティの推進	長年大井埠頭内の道路の交通混雑は社会問題となっております。交通混雑の原因はコンテナターミナルに並んでいる海上コンテナトレーラーの長蛇の列です。 トレーラーが道路に並ぶのではなく、多層階施設の待機場場を作ってはいかがでしょうか。 多層階施設はトレーラーの待機場場、乗務員の休憩所、災害時の避難施設、備蓄倉庫、近隣企業の研修施設などを兼ねた施設をイメージします。屋上にはヘリポートなど。 大井埠頭に出入りできる道路は4本のみです。災害時には大井埠頭内で働いている方の避難場所もございません、津波発生時の避難場所にも最適かと思えます。 場所の候補として現在コンパス（ターミナル予約システム）の受付場所、大井2号の待機場場に使用している待機場場などいかがでしょうか。 多層階施設の待機場場を造ることにより、道路混雑問題、2024問題対応の乗務員の休憩場所、お手洗いができ大井埠頭の美観に繋がると思えます。 他、休みの日には一般の方が訪れて港を見学できる観光スポットにするなど。	本ビジョンでは、 「新たなコンテナターミナルであるY3を整備中の中央防波堤外側地区においては、Y3の供用開始予定時期に合わせ、新たな福利厚生施設の整備を進めていく。 また、車両待機場場においては、引き続き、トラックドライバー等が利用できる休憩所や男女別トイレ・バリアフリートイレを確保していく。 こうした取組により、ふ頭周辺で働く港湾関係者はもとより、トラックドライバーを含む物流関係者にとって、快適で働きやすい労働環境を整備していく。」こととしています。 いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P28
3	東京港を取り巻く状況変化	物流業界では、2024年問題として、トラックドライバー不足が深刻化しており、コンテナターミナルの効率化が急務となっていることを背景に、世界の主要港湾との競争に勝ち抜き、国際物流拠点としての地位を確立することは、日本の経済成長に不可欠である。 また新しい技術やビジネスモデルを活用することで、より付加価値の高い物流サービスを提供できる。 しかし大規模なインフラ投資には多額の費用がかかり、その負担を誰が担うのかが課題となると考える。	いただいた御意見につきましては、関係する部署と共有してまいります。	—
4	その他	＊ ＊デマレッジについて ＊ ＊ 弊社では、中国からの玉ねぎを扱っております。 聞いたところによると、中国コンテナが廻らない？との理由でフリータイムがない上、搬入時から毎日デマレッジが発生し、数本の取り扱いがある場合、予め取り日を指定し、前もって料金を支払わなければなりません。 その為、許可時間が早かった順にコンテナを取る事も出来ず、デマレッジを支払ったが事情により前日に取った場合でも返金はされておられません。 また、日曜祝日はヤードが閉鎖しているにも関わらずデマレッジ及び、ディテンションが発生するのはいかがなものかと思えます。 言葉は悪いですが、ぼったくりに近いものがあるように感じます。	いただいた御意見につきましては、関係者と共有してまいります。	—

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
5	D Xの推進	＊ ＊ 搬出について ＊ ＊ 運送業の2024年問題において、時間外労働等問題視されている中、コンテナ引き取りや返却までに時間が掛かり、3～4時間はざらで、長いと8時間ほど掛かることもあるようです。 成田空港はコンテナではありませんが、数年前から搬出予約を事前にインターネットで出来るようになっております。 もっと円滑にコンテナが引き取れるような対策をお願い致します。	東京港においては、令和4年度から、トラックの来場時間の平準化により、ターミナル周辺の混雑を解消することを目的として、国やターミナルオペレーターと連携を図りながら、国土交通省が開発した「CONPAS（コンパス）」を活用したコンテナ搬出入時間の事前予約制の導入を進めています。本ビジョンでは、東京港における予約制の普及促進に向け、「引き続き、実施ターミナル等の拡大を図り、2035年までに全てのコンテナターミナルに予約制を導入していく。」こととしています。 いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P19
6	東京港のコンテナふ頭の目指すべき方向性	今後25年で東京港が取組む具体策と将来像をこのようにわかりやすい計画書として、まとめて示してもらえると、都民として東京都港湾局の事業に賛同でき、好感がもてる。国内トップの外貿コンテナ取扱量であり、日本を代表する港として、素案に示されているような、スマートターミナル、ゼロエミッションターミナルを実現させ、日本経済をさらに牽引してほしい。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P10
7	サプライチェーンの効率化	C Y各エリアの拡張などは経済のグローバル化発展の為に必要なことだと思いますが、発展すればコンテナ取り扱い個数も増えて配送会社も増えるとその周辺の道路は広くならないので、一般道まで溢れて並ぶコンテナ搬出返却待機渋滞は無くならない。 そこで配送会社に日々必要な情報は、東京港ポータルサイトの全く見えてないリアルタイム所要時間の掲示ではなくて、各C Y、V Pの待機レーンとそこに繋がる周辺道路のリアルなカメラ映像です。 東京港周辺の現在設置されてるカメラには写ってない部分にカメラの増設は可能ではないでしょうか。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P23
8	ビジョン全般	「Tokyo Container Vision 2050（素案）」に記載のとおり、東京港は、我が国の経済を牽引し、国民生活を支える港であり、これまで、経済の合理性から荷主・フォワーダー・船会社によって選ばれ続けてきた港であると認識している。 一方で、アジア諸国の経済成長や、釜山港、シンガポール港などの大規模な港湾開発により、日本発着の米国方面・欧州方面の貨物量は、相対的にシェアが低下し、今後、海運業界における効率性の追求によって、我が国の港は、更なる寄港地の絞り込み対象となることが危惧される。また、国内では、トラックドライバー不足が深刻化し、これまで通りのコンテナ輸送が立ち行かなくなり、これらがグローバルサプライチェーンを阻害することに成り兼ねないことが懸念される。 このため、今回、「Tokyo Container Vision 2050（素案）」にて打ち出された、将来像や実現に向けた6つの戦略は、大変意義深い取組であり、東京港だからこそ費用をかける意味があると考えます。 現在、東京港を利用している様々な事業者のため、ひいては首都圏で暮らす人々のため、着実かつスピード感を持って実現していただくことを期待する。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	—

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
9	東京港のコンテナふ頭の目指すべき方向性	○2035年（10年後）の中間目標について ・10年後の中間目標ということだが、「新規ふ頭の整備や既存コンテナふ頭の大規模リニューアル」について具体的にどこがどのように整備、リニューアル（または途中）するのかを中間目標でも示すべき これは、実現に向けた戦略及び具体策の項目でも盛り込まれておらず、港湾計画の実行プランと銘打っている割には踏み込まれていない、つまり港湾計画を言い換えているだけとも捉えることができるので、残念な印象。 唯一具体的な年次が入っているのは事業が進んでいる青海コンテナふ頭再編のうちA3バースだけという状況であり、整備等に関する予算が不明であるのは分かっている前提だとしても、具体的な時期を盛り込まない（盛り込めない）のは何か事情でもあるのでしょうか。あくまで目標ということも盛り込めないのであれば、この目標は目標とは言えない。 ・将来像には東京港全体をリニューアルとあり中間目標では新規ふ頭Y3、既存ふ頭は青海、大井とされている。中間目標年次には合わないのかもしれないが、コンテナふ頭は品川にもあり、港湾計画ではふ頭の拡張が計画されているが、品川について一切触れていないのはなぜか？東京港全体というのであれば品川についても計画目標を明記するべきではないか？品川はその先だからというのであれば一言加えればいいのではないか。読んでいる人には疑問しか残らない。	本ビジョンにおいては、「新規コンテナふ頭の整備推進」や「既存コンテナふ頭の再編整備の推進」により、コンテナターミナルの機能強化を図っていくこととし、2035年に向けたロードマップをお示ししています。なお、品川コンテナふ頭については、「入港するコンテナ船や取扱貨物量の動向などを踏まえて、適切な対応を検討していく。」こととしています。	P11 P36
10	D X の推進	○実現に向けた戦略及び具体策 ・大井コンテナふ頭について、DXでコンテナヤード内のコンテナ搬送を無人化（AGV）、はっきりとは記載していないが最先端の荷役機器とDXを掛け合わせるとトランスファークレーンの無人化（自動化）をすることがあることは知っている人なら想像が付きませんが、一般の方には分かりにくい表現をしているのは残念。また自動化については東京港の特徴やコンテナヤードのオペレーション、荷役作業、コンテナトラックによる内外へのコンテナの搬送など多くの民間プレイヤーがいる中で何を自動化してどこ（誰）が恩恵を受けるのか、港湾管理者やコンテナターミナル管理者はどこまで公共的な観点から予算を投じるのかについて明確にしておくべき。 また、大井コンテナふ頭の将来イメージ像（イメージ）は、本planで紹介された海外の先進港を参考にコンテナヤード内のコンテナの配列を今の横型から縦型にしているが、大井コンテナふ頭についていえば、背後のCFS用地をヤード化するにしても、planにある「一体運営」で少なくとも3号から7号バースまで同じ船会社が利用するバースにしていくということであろうことを踏まえると、手狭なコンテナターミナルが横に広がることの方が大きいと思われる。そうであれば、海外のような縦型ではなく、現在の横型で良いのではないか（縦型は輸出港で多く見られるという話も聞く。）。 ・予約制については、現状の進化を進め、引き続きの取組を期待する。 コンテナふ頭におけるコンテナ車の予約制の難しさの一つに、コンテナターミナルを出た先は港の影響が及ばない外の物流の世界があることである。道路、搬出入先の倉庫や物流センター、他港など様々な要因があり、「予約しても時間どおりに来られない」可能性がある前提で臨む必要がある。この点をどう解決するかをデジタル技術の活用を含め、更なる検討を期待する。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P18 P19

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
11	D Xの推進	素案の中で、最先端技術を活用したターミナルの効率化や高度化が掲げられている点に注目しました。様々な課題があるとは思いますが、AIやIoTなどの最新技術を積極的に導入することは、担い手確保や女性活躍に繋がり、より安全で効率的、かつ持続的な港湾運営が実現できるのではないのでしょうか。東京港が世界最先端のスマートターミナルとなることを期待します。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P18
12	D Xの推進	港湾のDX推進についてしっかり書き込まれており、良い印象を持った。貨物増加による交通混雑は地元区に影響があるため、DXや埠頭整備をしっかりと推進して欲しい。モーダルシフトについては、ユニットロード埠頭とも連携した取り組みも視野に検討を進めて欲しい。東京港第9次改訂港湾計画に沿った整備を着実に進め、より良い東京港にして欲しい。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P18 P22
13	推進体制の強化について	「戦略6 推進体制の強化について」東京港埠頭株式会社を主体としたターミナル運営の推進について、今後の取組として東京都は東京港埠頭株式会社の経営基盤を強化とあるが、具体的な施策が一切書かれていない。このことについて2つ意見する。 一、 港湾について良く知らない都民からすると、経営基盤強化というのは都が同社に出資や補助金を出すことではないかと思われることである。仮にそのようなことが予定されている場合、同社が重要な役割を担っているとは言え、税金を会社の経営のために使うことについては明確な説明が必要になると考える。正当な理由がなされる場合にあって、例えば同社の役員に都のOBが就任していることもあり、都民から疑義の目が向けられる側面もあり、慎重な対応を求める。 二、 多少、港湾のことを知っている都民からすると、この経営基盤の強化とは何かを詳細に知りたいということになるであろう。一の出資であるならば、何のための出資なのか（一と共通の疑問）に加え、それ以外の経営基盤強化については何なのかが気になることである。国のコンテナ港湾に関する施策について言えば、限られた国の予算をどう分配するかの中で、京浜港と阪神港の国際コンテナ戦略港湾施策への予算付けがあり、さらに京浜港の中で横浜港・川崎港、東京港の中でどの港に予算付けされるのかを考えると東京都は国際港湾運営会社への参画を見送った経緯があるため、近年、理由は不明だが横浜港への予算付けが多い傾向が見られる。このような状況の中で、東京港のコンテナふ頭の管理運営を担う東京港埠頭株式会社において、ガントリークレーンの新規整備や更新整備に係る財源である国の予算が付きにくい状況があることは想像に難くない。この巨額の整備費や更新整備費について東京都はしっかりと責任をもって予算を付けていくことであろうと勝手に想像しているが、そうであるならばそこも具体策を明確にすることで、今後も安定的にコンテナふ頭を稼働させ、都民に安定した物流サービスを提供していくという東京都の意気込みが見られるというものである。コンテナふ頭の整備が終われば、安定的な稼働を継続させることが重要であり、その中には維持管理や更新が含まれることから、東京港埠頭株式会社の経営基盤もその一環であると理解しており、複雑な制度や仕組みがある中において新たなものを打ち出し、日本一のコンテナ港湾としてこれからも都、日本を支えていただくことを期待したい。繰り返しになるが具体策を示してもらいたい。	本ビジョンでは、「東京都は、東京港埠頭株式会社の経営基盤を強化し、同社のノウハウ等も活かしながら、最先端のデジタル技術等を活用した効率的で環境負荷の少ないターミナルを構築していく。」こととしています。 いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P33

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
14	D Xの推進、サプライチェーンの効率化	大井ふ頭の再整備についてのイメージ図では現行の大井NYKバンプールからコンテナふ頭公園辺りまでのエリアを共通の車両待機場として利用しようとしているように見えます。 現在、大井ふ頭は①ダイトーコーポレーション ②宇徳 ③東海運 ④ユニエックスNCTがそれぞれゲートとCYに接した待機場を持ち、その他に大井車両待機場及び専用の導線の中に待機スペースを設けています。 共通のゲート及び待機場をイメージ図の通りに稼働させた場合、CY内でのコンテナ積み下ろしの回転率が相当上がらないとゲートと待機場がパンクしてしまう恐れがあります。 共通のゲートを使用した場合に現行 4 社が稼働しているゲートの総数より少なくなりますか？ゲートの数にかかわらず処理能力については同等かそれ以上の回転効率となりますか？ また待機場所について現在 ① それぞれのCYが敷地の中に設けている待機場 ② 大井車両待機場 ③ 道路上にガードレールで囲われた導線の中（及び混雑時に一般道にはみ出している部分）の車両の総数がこの共通の待機場に入り切ることが不可能なように感じます。こちらについても積み下ろしの回転効率でカバーできるという認識でしょうか。青海公共の縦貫線を含めた待機レーンのキャパシティでしばしば一般道へあふれ出しているのを参考にしたいです。 DXを導入して効率化するのであれば蔵置場所のスペースを広げるよりは待機場所を拡充したほうが良いように思います。蔵置場所の拡充は新大井8号のみでも良いのではないのでしょうか。 「施設能力の向上やコンテナ搬出入予約制の導入等により、ターミナル周辺の交通混雑を解消」とありますが、特定の時間帯に車が集中するため時間指定の予約は取りにくくなっているという問題があります。特定の時間帯に集中するのは朝の着時間指定の仕事が多く、仕事を終えて港に帰ってくる時間が同じような時間帯になるためです。荷主の問題というよりはこれもターミナルの問題で、ターミナルの営業時間が決まっているため港の営業時間内になるべく多くの車両を港にいさせたいという意図があります。このため、運送会社としては朝一番の仕事と、その半分くらいの量の午後昼～15時くらいの仕事を選んでいきます。10時半や11時の仕事については前後の運行時間を入れると港にいられる時間が短くなるので、なるべく引き受けないようにしているという事情があります。 2021年のオリンピックの年に早朝・夜間のゲートオープンをしたときは現在よりも混雑時間帯が分散してスムーズに搬出入が出来ましたのでオフピークを実現するためにも朝夕の受付時間の延長を検討していただきたいです。 個人的な意見として、ターミナルで発生する待機時間について運送会社に対する責任をだれも果たしてくれず大変苦労しております。 責任の所在を明らかにしていただきたくお願いいたします。	東京港の混雑解消に向け、予約制やサプライチェーンの効率化の推進など、関係者と連携して様々な取組を進めているところです。いただいた御意見につきましては、関係する部署及び関係者と共有させていただき、今後の取組の参考とさせていただきます。	P19 P21

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
15	ビジョン全般	・様々な角度からの施策が盛り込まれており、東京港の未来に期待できる内容となっている印象 ・参考に示しているロードマップについて、各戦略の具体的なスケジュールを整理し、しっかりと進捗を管理していくことが重要と思料 ・計画策定など、対外的なアピールとなるこの機会を活かし、今後の大胆な取り組みに期待	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P36
16	ビジョン全般	素案の内容を拝見させて頂きましたが、首都東京の核ともいえる東京港はこれまで日本経済を牽引し、国民生活の安定に大きく貢献してきたこと、貴局関係者並びにこれまで港湾運送事業に携わった先人たちの偉業に対し敬意を表します。 一方で、世界に誇れる東京港のミライを展望すると、多くの課題を抱えていることに改めて気付かされ、これら一つ一つを丁寧に解決し、日本のリーディングポートとして世界に誇れる輝きを永続する為、多くの障壁を超え、数々の問題を解決する必要がある事、再認識させて頂きました。 今回素案で取りまとめた頂いた内容は、どれも我々が抱える多くの問題を解決する為に必要不可欠な事項であり、加えて千載一遇の好機であると存じ上げます。 また、再編整備が叶った際には、税収面でも都政、国政の存続・発展に大きく寄与するものと理解しておりますが、革新的な機器や設備の導入を伴う再編整備には、巨額な投資が伴う事についても目を向けなければなりませんし、港湾運送事業者のみで解決できるレベルではない事ご承知の通りと思料致します。 今後、東京都主導の基、各省庁や国外関連機関との連携を融合させながら、東京港埠頭株式会社の経営基盤を更に強化し、ターミナルを構築していくとのご表明に対し、そのご意向に対し心より敬意を表するとともに、微力ながら足並みを合わせ歩んでいける事を強く希望する所存でございます。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	—
17	ビジョン全般	東京港の現状、状況変化、方向性、戦略と具体策が的確かつ分かりやすく整理された有益なレポートである。一方、本体の「海外主要港で進む大規模なコンテナターミナル整備」に対し概要の「海外における大規模なターミナル整備の進展」等、微妙な表現のズレがあり、統一した方がよりスッキリする。	御意見いただきありがとうございます。概要版につきましては、スペース等の都合上、本文と必ずしも表現が一致していない場合もございます。	—
18	東京港を取り巻く状況変化	世界のコンテナ取扱量の推移を10年間のみ振返っているが、もっと長期を振返るべきではないか。なお、本体の図11及び概要の2シート目の左上図において、2021年のその他は（4.2億TEU）でなく（2.4億TEU）ではないか。港湾別のコンテナ取扱量のランキングにおいて、20世紀には20位以内に神戸・横浜・東京と3港が入り日本は港湾大国だったのが、最近30年間に東アジア・東南アジアの多数の港湾に追抜かれ、日本一の東京港ですら50位くらいに下がってしまった。その厳しい現実を前面に出した方が、東京港への積極的な投資の理解を得られるのでは。	御指摘いただきありがとうございます。図11及び概要の2シート目の左上図の「その他」につきましては、御指摘のとおりですので、修正いたします。 いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P6

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
19	東京港のコンテナふ頭の目指すべき方向性	「東京港のコンテナふ頭は、過去25年間でその機能を飛躍的に高め」の記述に大きな違和感を覚える。東アジア・東南アジアの多数の港湾と比べて、機能向上が大きく立ち遅れたから取扱量ランキングの順位を大きく下げたのではないか。だからこそ大きな投資をして機能を向上させて役割を高めなければいけないのではないか。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P12
20	サプライチェーンの効率化	政府が2023年10月に『物流革新緊急パッケージ』にて方針決定した「鉄道・内航海運の輸送量・分担率を10年程度で倍増」を実現すべく、戦略3「サプライチェーンの効率化」の(2)内航船や鉄道輸送との連携強化において、オン・ドック・レールを盛込めないか。本体のP3に記載されている通り、大井コンテナふ頭に東京貨物ターミナル駅が近接している。J R 貨物や国交省鉄道局・港湾局と協議の上、ロードマップにも記載すべきではないか。2015年に国交省が『輸出入コンテナの鉄道輸送を促進する調査報告書』にて提言したものの、その後の進展がない中、政府が「鉄道輸送倍増」を決定したことから国費の投入を期待できる。昨年来、新潟県は新潟東港での検討を始めた。	本ビジョンでは、40フィート背高コンテナの輸送ルートが東京ー盛岡間に限られていることに加え、海上コンテナ貨物の取扱いにかかる施設能力が不足しているなど、鉄道輸送の需要増加に対応できていない状況を課題としてとらえ、「鉄道輸送のネットワーク拡充と鉄道駅における貨物取扱能力の増強に向け、鉄道事業者の取組を促進することで、国内各地との物流連携を強化していく。」こととしています。 いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P22

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
21	サプライチェーンの効率化	東京都の『東京コンテナビジョン2050』では、東京港の将来的な戦略としてカーボンニュートラル（GX）の必要性を強調し、モーダルシフトを含む物流改革の方向性を示している。しかしながら、現状のビジョン素案では、モーダルシフトをどのように具体的に実現していくかという工程やインフラ施策について、必ずしも十分に記載されていない。 東京港のカーボンニュートラル（GX）推進と物流効率化を同時に実現するうえでオン・ドック・レールによるモーダルシフトは不可欠な施策であると考え。具体的には、次の4点が重要となると思うため、これについて提言する。 - ロードマップの明確化： - いつまでに、どの程度の割合の貨物を鉄道へ転換し、どの時点でオン・ドック・レールを本格導入するかなど、数値目標と工程表を示す。 - 欧州などのように「2030年までに長距離貨物30%シフト、2050年までに50%シフト」などの目標設定が望ましい。 - オン・ドック・レール導入による効果の提示： - 短距離トラック輸送（ショートドレイジ）の削減により、時間・コストの大幅削減が期待できる。 - CO₂排出を含む大気汚染物質の削減やふ頭周辺の渋滞緩和効果を定量的に示すことが重要。 - GX移行債の活用など財源確保策の具体化： - オン・ドック・レールは大規模インフラ投資であり、初期費用が巨額になりうる。 - 経済産業省が進める「GX経済移行債」をはじめ、国・都・民間が連携し、公的支援を得ながらスキームを構築する必要がある。 - モーダルシフトによるCO₂削減量の数値化： - トラック輸送の10～20%を鉄道へ置き換えるだけでも、日本全体で年間数百万～数千万トンのCO₂を削減できる潜在力がある。 - 東京港取扱いの外貿コンテナの一部を鉄道に回すことで、都全体の排出削減目標にも大きく寄与する。 （将来に向けて） - 東京港が国内最大規模の物流拠点として進むべき道は、鉄道モードを活用したグリーン物流の確立である。 - 本ビジョンに具体的な工程と投資スキームが示されれば、モーダルシフトによるカーボンニュートラル推進と国際競争力向上の両立が大いに期待できる。 - 他港や海外事例に学びつつ、東京都が積極的に先導役を果たすことを強く望む。	本ビジョンでは、40フィート背高コンテナの輸送ルートが東京ー盛岡間に限られていることに加え、海上コンテナ貨物の取扱いにかかる施設能力が不足しているなど、鉄道輸送の需要増加に対応できていない状況を課題としてとらえ、「鉄道輸送のネットワーク拡充と鉄道駅における貨物取扱能力の増強に向け、鉄道事業者の取組を促進することで、国内各地との物流連携を強化していく」こととしています。 また、「荷主等のモーダルシフトを後押しする支援策を拡充するとともに、関係事業者や国、地方港の自治体等と連携して様々な取組を進めることで、環境に優しい長距離輸送ネットワークを拡充していく。」こととしています。 いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	P22

3 意見の概要 と 都の考え方・対応

No.	意見の概要		都の考え方・対応	本文頁
	項目	概要		
22	ビジョン全般	東京港の戦略を読ませていただきました。濃淡はありますが掲げられた戦略の必要性は感じます。 その中でも、最優先課題は物流機能を継続させて維持することだと思いました。最近発生した埼玉県八潮市の下水道管破裂による道路陥没は、港湾にも起こりうる災害で、物流機能がストップするような災害は絶対防がなくてはならないと思います。その為、港湾設備の老朽化対策は最優先事項と思います。まず安全安心な物流インフラを整備してほしいです。そのためには戦略 1 の推進は是非お願いします。 次の優先課題は物流の効率化だと思います。書籍の「未来の年表」（河合雅司）によると、日本は人口減少傾向で物流も減少傾向となるが、ドライバーの減少はそれ以上で、15年で 3 割のドライバーが減少し 2030年には 3 割の荷物が運べなくなると示されています。高齢化が進んでこの先どうなるか心配になります。最近では自動車でも自動運転技術が使われているようですし、日本の技術力があればできるような気がします。人口減少が始まっているので、今から始めないと手遅れになると感じます。脱炭素化より物流効率化が自分たちの影響を考えると優先だと感じます。 また、戦略 5 にも関係しますが、新しい先進港湾の姿を東京が牽引して示して、将来性のある、魅力ある港湾を作り上げて欲しいです。そうすることで、人が集まり活気が出てくるのではないですか？それが持続可能な港湾につながると信じています。阪神大震災前は日本の港湾は世界でも先進的で大きな港湾だったと思います。もう一度活気のある業界にするため、まず東京で取り組むべきだと思いますので、是非実現させてください。	いただいた御意見につきましては、今後の取組の参考とさせていただきます。	—

※いただいた御意見の一部につきましては、内容を要約して掲載しています。