

項目	意見番号	委員意見		対応（案）
資料5-1 物流 (内貿・在来) 検討資料	1	多田委員	<ul style="list-style-type: none"> ヤードの拡張や上屋の多層利用に加え、利用頻度の低下したふ頭の集約化や利用転換により、シャーシ等のユニット貨物のストックヤードとして活用する発想があっても良い。 荷役の効率化を進める情報化や、サイバーポートの取組により、狭いヤードでもタイムリーに搬出入を行うなど、効率的な利用ができると良い。 	全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく
	2	松川委員	<ul style="list-style-type: none"> ヤード不足という課題に対し、船舶大型化を踏まえたヤードの拡張という対応に留まらず、モーダルシフトの推進、更なる寄港数の増加や新規航路の開設など、貨物を積極的に取り込む熱意が弱い印象である。 	資料3-2にて対応 全体の取りまとめにおいて、モーダルシフトへの対応について記述する
	3	根本部会長	<ul style="list-style-type: none"> 2040年代を見越すとカーボンニュートラルを達成する視点から、モーダルシフトの比率は高くなると考える。 	
	4	柴崎委員	<ul style="list-style-type: none"> 貨物量の将来予測について、内貿は陸上輸送との競合になるため、外貿コンテナと比較して政策により貨物量が大きく変動することが想定される。 「新たな貨物等による増加」の変動幅が大きくなると想定されるため、臨機応変に対応できるよう考えるべきである。 	
	5	中井委員	<ul style="list-style-type: none"> 2030年の内貿ユニット貨物量を2019年比で15%増としているが、増加する貨物量をどこで賄っていくのか。 	

第4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 物流 (内貿・在来) 検討資料	6	柴崎委員 <ul style="list-style-type: none"> 内貿ユニットと外貿コンテナの接続について、貨物の詰替えをどこでどのようにして行うのか。 	全体の取りまとめにおいて、内貿貨物と外貿貨物の詰替え円滑化について追記する
	7	玉井委員 <ul style="list-style-type: none"> フェリー航路を増やしていく考えはあるのか。 	今後の需要動向を踏まえて検討していく
	8	中村委員 <ul style="list-style-type: none"> マクロ的な分析で東京港への期待と担うべき役割が高まっていくことは感じられた。一方、どのような施策をどこで打つべきかの検討を進めるためには、現況ストックの課題を評価できるミクロな指標が必要ではないか。 	9次改訂港湾計画において、様々な指標を用いて検討していく
	9	河合委員 <ul style="list-style-type: none"> ヤードの逼迫は常時発生しているのか。それとも季節変動によるものか。常時の場合は港全体の機能強化が必要であるが、季節変動の場合は運用上の工夫等で対応できることがあるのではないか。 	全体の取りまとめにおいて、ヤード不足への様々な対応を記述していく
	10	水庭委員 <ul style="list-style-type: none"> ヤード不足について、利用の低下したふ頭等を物理的に離れたふ頭のヤード等として活用できる可能性はあるのか。 	
	11	吉江委員 <ul style="list-style-type: none"> ヤード不足について、物理的な工夫に加え、サイバーポートの導入により時間的に場所を確保するという視点での検討があっても良い。 	
12	松田委員 <ul style="list-style-type: none"> 今後の物流環境の変化に伴い、「多様な貨物を柔軟に扱える」というコンセプトは重要性を増すと考える。外貿・内貿のシームレスな接続も含めて柔軟な対応をお願いしたい。 	全体の取りまとめにおいて、記述に留意していく	