

東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会（第二回）

令和三年三月三十日（火）

於 都庁第二本庁舎三十一階特別会議室二十七

一 開 会

二 委員の紹介

三 議事

（一）前回討議の対応

物流（外貿コンテナ）

（二）「検討の視点」を踏まえた施策の方向性

（三）取りまとめの方向性

（四）今後の予定

四 閉 会

出席者

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所	
港湾空港技術研究所 海洋水理研究領域長	河合 弘泰
東京大学大学院工学系研究科レジリエンス	
工学研究センター 准教授	柴崎 隆一
日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー	多田 正博
立教大学観光研究所 特任研究員	玉井 和博
オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社	
取締役専務執行役員	中井 拓志
日本大学理工学部土木工学科 教授	中村 英夫
敬愛大学経済学部 教授	根本 敏則
株式会社ダイソーコーポレーション 代表取締役社長	松川 一裕
東京都立大学経済経営学部 教授	松田 千恵子
東京農業大学地域環境科学部造園科学科 教授	水庭 千鶴子
国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所	
港湾空港技術研究所 特別研究主幹	吉江 宗生
—— 東京都職員 ——	
港湾局長	古谷 ひろみ
技監	原 浩
総務部長	相田 佳子
港湾経営部長	戸井崎 正巳
臨海開発部長	中村 昌明
港湾整備部長	山岡 達也
企画担当部長	深井 稔
開発調整担当部長	佐藤 賢治
計画調整担当部長	藪中 克一

総務部企画計理課長	伊藤正勝
港湾経営部経営課長	下羅智宏
港湾経営部振興課長	佐々木康隆
臨海開発部開発企画課長	宮崎成
港湾整備部建設調整課長	原田幸定
港湾整備部計画課長	水飼和典
総務部企画担当課長	山田健太

開 会 (午後一時二十六分)

○山田企画担当課長 ただいまから第二回東京港第九次改訂港湾計画に向けた長期構想検討部会を開会させていただきます。委員の皆様におかれましては、お忙しいところ、御足労いただきまして、誠にありがとうございます。

議事に入るまでの間、大変僭越ではございますが、私、総務部企画担当課長の山田が進行役を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の審議会は、所要時間二時間程度を予定しております。また、本検討会は、公開とさせていただきますので、御了承のほど、よろしくお願いいたします。

なお、報道の皆様へお願いですが、写真の撮影につきましては、冒頭から議事に入る前までの時間に限らせていただきますので、御了承願います。

続きまして、検討部会の進行に関する御案内をさせていただきます。

まず、お手元にごございます備付けのマイクでございますが、御発言の際に手前のボタンを押していただきますとマイクが赤く点灯いたしますので、その後、御発言ください。再度手前

のボタンを押していただきますと赤ランプが消えますので、御発言が終わりましたらランプが消灯していることを御確認願います。

また、本検討部会では、都で進めるペーパーレスの取組の一環としまして、机上のタブレット端末を活用した会議システムを導入しております。

まず、お一人一台ずつ設置しております少し大きな画面のタブレットですが、これは説明箇所を表示し、自動で画面が切り替わります。次に、お手元のタブレット端末ですが、説明箇所以外を御自由に御覧いただくための端末です。左上のファイル一覧ボタンを押しますと、閲覧可能な資料の一覧が表示されますので、資料名を選択し、御自由に御覧ください。

このほか、机上には、今年度の「東京港便覧」を配付しております。

不足がございましたら、事務局までお申しつけください。

また、タブレット操作に関して御不明な点がありましたら、職員が控えておりますので、お声かけください。

なお、タブレット端末には、セキュリティ確保の都合上、外部機器の接続は禁止されておりますので、御留意願います。

次に、定足数について御報告申し上げます。

本日は、十一名の部会委員のうち八名の委員が出席されております。よって、東京都港湾審議会条例第七条に定められております定足数である過半数に達しておりますので、本日の部会は有効に成立しておりますことを御報告申し上げます。

それでは、議事の進行につきまして、根本部会長、お願いいたします。

○根本部会長 根本でございます。

本日は、皆様方、大変御多忙の中、御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

前回、第一回の長期構想検討部会では、大変盛り上がりまして、委員の皆様からたくさん宿題をいただきました。この間、事務局が精力的に作業を進めまして、港湾のユーザーごとにニーズを明らかにし、選ばれる港になるための条件、何が必要かということを整理いただきました。

ということで、盛りだくさんな資料を御用意いただきましたので、早速ではございますが、議事次第に従いまして進めていきたいと思えます。

委員の紹介

○根本部会長 まず、前回の検討部会より、一部の委員の方の交代がございましたので、事務局から御紹介をお願いいたします。

○山田企画担当課長 前回の検討部会時から交代し、新たに御着任いただきました委員につきまして御紹介をさせていただきたいと存じます。御着席のままで結構でございます。

オーシャンネットワークエクスプレスジャパン株式会社取締役専務執行役員、中井拓志委員でございます。

○中井委員 よろしく申し上げます。

○山田企画担当課長 御紹介は以上となります。

議事

(一) 前回討議の対応

○根本部会長 それでは、議事の(一)です。前回討議の対応でございます。

事務局から説明をお願いいたします。

○水飼計画課長 計画課長の水飼と申します。着座にて失礼いたします。

それでは、資料2をお開き願います。まず、長期構想の基本理念の項目でございます。

全体の資料の構成でございますけれども、左から、項目、通し番号、委員意見、それから対

応（案）を記載してございます。

主な意見を紹介させていただきます。

まず、長期構想の基本理念の項目として、番号1、2ですが、「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」。こちらにつきましては、今回の資料4にて対応してございます。

次に、3番、「基本理念の中に、「競争力」という言葉があってもよい」、それから5番ですが、「ゲートウェイ的な文言があってもよい」、こちらにつきましては、資料3にて対応しております。

6番、「港湾空間のモデルチェンジ」について、過去の基本方針や八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」、こちらにつきましては、後ほど、資料2別添①にて御説明させていただきます。

二ページをお願いします。

検討の方向性の全体としまして、7、8、「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」、こちらは資料3にて対応してございます。

物流（外貿コンテナ）についてでございます。9、10、「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」、「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う理解でよいのか」、こちらにつきましても、資料2別添②で御説明させていただきます。

11、「港湾と空港の共存を考える上で、羽田空港の二十年後の姿、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」、「物理的な空間をどこまで活用していいのか整理が必要である」、こちらも資料2別添③にて御説明させていただきます。

12、「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」。

13、「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」、「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」。

14から17になりますが、「シンガポールではデジタルツイン化を進めている」、「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」といい、「そのようなデジタルツイン空間を東京港が構築し、情報システムの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」、それから「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」、「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」、これらは資料4にて対応してございます。

三ページをお願いします。

内貿・在来・その他といたしまして、18、19になりますが、「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ないのではないのでは」、「緊急性は内貿の方が高いと思われる」、「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」、「受け入れら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」、こちらは第四回検討部会にて対応してまいります。

20、こちらは外貿貨物の内航フィーダーになります、「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」。

21、「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」、これらについては資料4にて対応してございます。

防災・維持管理としまして、22から24ですが、「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」、それから「また、気候変動により世界経済が大きく変動しかね

ない」、「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」、「同時に、離島支援の視点も重要である」、これらについては、第五回及び第六回の検討部会にて対応してまいります。

四ページをお願いします。

環境といたしまして、25、26ですが、「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」、それから「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」、「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」、これらにつきましては、今回の資料4にて対応しているものと、今後の第五回及び第六回の検討部会にて対応してまいります。

観光・水辺のまちづくりとしまして、27、28ですが、「クルーズ客船が大型化すると、観光バスが大量に必要ななる」、「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」、それから「回遊性の向上や、新たな集積を作る視点が必要である」、これらについては第六回検討部会にて対応してまいります。

今後の予定としまして、30番になります。

「外貿について、第三回と第四回にまたがった議論が予定されているが、関連づけた議論の方が効率的なため、第三回でまとめて資料を提示してほしい」、これについては今回の資料４にてまとめて対応させていただきます。

次のページをお願いします。資料２別添①になります。

先ほどの６番の御意見への対応といたしまして、これまでの計画からの主な情勢変化を整理したものでございます。

上の項目を御覧いただきますと、第七次改訂計画、第八次改訂計画、それ以降の主な情勢変化を左の項目にて整理をさせていただきます。

外貿コンテナとしましては、港湾政策として、スーパー中枢港湾から、国際戦略港湾、京浜三港連携となり、現在は、それらに加えまして、サイバーポート、あるいはカーボンニュートラルポートとなっております。

貨物・航路状況では、急増する中国貨物への対応から、基幹航路数の減少、現在は東南アジア方面の貨物の増加、船社アライアンスの再編となっております。

東京港寄港船舶の大型化では、基幹航路、これまででは六千TEUから八千TEU、現在は一万TEUとなっており、以前は南米航路におきまして一万三千TEUの寄港実績がございま

す。

その他といたしまして、現在は、「A I、I o T等の先端技術の活用」、「R C E P等の経済連携の進展」が挙げられます。

内貿・在来につきましては、現在、「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」が挙げられます。

一つ飛びまして、環境におきましては、現在、「脱炭素社会の実現」、「水素、L N G等の新エネルギーへの対応」となっております。

次のページをお願いします。

こちらにつきましては、先ほどの9番、10番の御意見への対応といたしまして、「京浜港の総合的な計画」と東京港の役割ですが、東京都、横浜市、川崎市によります京浜港連携協議会におきまして、「京浜港の総合的な計画」を策定しております。この中では、各港は京浜港の国際競争力の強化に向けまして、それぞれが担う機能を実現するために、現在、様々な取組を行っているところでございます。

東京港では、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い、今後も基幹航路と近海航路の拠点を果たしていくとさせていただきます。

これによりまして、東京港の機能を伸長させ、

競争力を高めてまいりたいと考えております。

次の資料をお願いします。

11番の御意見への対応といたしまして、港湾と空港の共存ですが、国の交通政策審議会、首都圏空港機能強化技術検討小委員会の間取りまとめが、平成二十六年に示されており、この中で羽田空港の滑走路増設についての検討がなされております。

滑走路増設の検討の前提、新滑走路の配置条件といたしまして、「東京港第一航路への影響を抑える」とされております。

また、滑走路の配置案として、下の図の緑の①から⑤の位置が考えられるとされてございまして、この中で③案が最も優位とされております。このことを前提としまして検討を進めてまいりたいと考えております。

続いて、資料3をお願いします。

第一回検討部会資料の委員意見を踏まえた修正となります。

次のページを御覧願います。

検討の進め方につきまして、前回からの修正を見え消しにて対応してございます。緊急事態宣言もありまして、スケジュールを一部見直してございます。

本日の第二回ですが、第四回及び第五回から、今回、外資に関連する内容、倉庫あるいはバン・

シャーププールなどをまとめて、準備をいたしてあります。

第三回、四月中旬は、東京港の視察となります。

第四回に、下のほうになりますが、物流「在来」としまして、在来貨物、それから静脈物流を追加いたしました。

第五回には、物資補給岸壁、それから小型船だまり、土地利用計画を追加いたしました。

第六回及び書面開催の欄に、全体を通して各分野のリンク性を検討する全体の確認を追加いたしました。

なお、令和三年度末の最終報告につきましては、変更せずに進めてまいりたいと考えております。

次のページをお願いします。

基本理念と目指すべき将来像に、「競争力が高く」を追加いたしました。それから、一番下、観光・水辺のまちづくりに、「ゲートウェイ」を追加いたしました。

前回討議の対応に関する説明は以上でございます。

○根本部会長 ありがとうございます。

ただいま事務局から説明いただきました各委員からの意見、あるいは対応状況について、何か御質問あるいは御意見がございましたら、

よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。
よろしいですか。

それでは、皆様からいただいた意見は、後ほど、資料に反映されているということですから、その資料のほうの御説明をお伺いしたいというふうに思います。よろしいでしょうか。

（二）「検討の視点」を踏まえ

た施策の方向性

（三）取りまとめの方向性

○根本部会長 では、続きまして、今日は、今御説明あったように、外貿コンテナの議論をしていきたいと思えます。

まず、資料の説明をお願いしたいと思います。

（二）「検討の視点」を踏まえた施策の方向性、それから（三）取りまとめの方向性です。一括して説明をお願いいたします。

○水飼計画課長 それでは、事務局より説明させていただきます。資料4―1をお願いいたします。

まず初めに、外貿コンテナの検討のフローについて御説明させていただきます。上から順に説明させていただきます。

第一回検討部会にて御確認をいただきました。また「検討の視点」、五つございましたが、それに

つきまして検討を行いました。

五つの内容につきましては、後ほど、資料3の中で改めて確認いただきたいと思います。

今回の資料の構成といたしましては、プロセスの部分を資料4に、それから、まとめの部分を資料5にさせていただきます。

まず、資料4―2で、東京港の現状を、東京港の主な強みと弱み、それから情勢の変化として整理しております。

次に、資料4―3で、ユーザーの視点における課題と施策の方向性(案)として、ユーザーに選ばれる使いやすい港にいくために、荷主、船会社、ターミナルオペレーター、運送事業者、港湾労働者の五つのユーザーの視点で、課題と施策の方向性を整理させていただきます。

次に、4―4におきまして、ユーザーの視点で整理した内容につきまして、「検討の視点」①から⑤で再整理をしています。

このプロセスで得た外貿コンテナのそれぞれの施策の方向性につきまして、具体的な取組をまとめて記載させていただきます。取りまとめの方向性(素案)として、5―1に示させていただきます。

なお、5―1については、言葉の整理で分かりにくい部分もありますので、5―2におきまして、東京港の機能強化のイメージとして、東

京港の再編整備や新規ふ頭整備のイメージ、それから貨物量の見通し、施設対応のイメージを
図示することで、視覚的にも分かりやすいよう
にさせていただきます。

なお、一連の整理の根拠となりますバックデ
ータにつきましては、資料4―5にデータ集と
して取りまとめてございます。本日は、時間の
都合もございますので、個別の説明については
省略させていただきます。

次の資料をお願いいたします。

資料4―2でございます。外貿コンテナにお
ける東京港の主な強みと弱み、情勢の変化を整
理してございます。

強みは伸ばして、弱みは克服していきたく
いうふうを考えてございます。

強みとしましては、背後圏に人口と産業が集
積していること、それから、背後圏との充実し
た道路ネットワークにより、生産地・消費地へ
の輸送時間が短いこと、アジア方面への充実し
た航路ネットワークがあることなどが挙げら
れます。

それから、弱みとしましては、多様なモード
を活用した貨物輸送が不十分なこと、それから
海外トランシップ貨物が取り込めていないこ
と、基幹航路数が減少傾向であること、岸壁の
水深、それからガントリークレーンなどの大型

船対応が不十分なこと、ヤードが狭隘であり、ターミナルゲート前で交通混雑が生じていること、一番下になりますが、トラックドライバの休憩施設等が乏しいことなどがあります。

情勢の変化といたしましては、東南アジア貨物の増大や船舶の大型化、アライアンスの再編による寄港地の絞り込み、少し下にいきまして、サイバーポートの取組の進展、ターミナルの一体運営が実施されていることなどが挙げられます。

次の資料、4―3をお願いいたします。

検討の視点としまして、①から⑤まででございます。これを踏まえまして、東京港をユーザーに選ばれる使いやすい港とし、さらに国際競争力を強化するために、ここに示します五つのユーザーの視点で施策の方向性を、一番右の六つの項目によりまして検討をさせていただきます。

次のページを御覧願います。

まず（1）につきましては、荷主の視点でございます。

資料の構成としましては、まず一番上でございますが、良い港湾の要素、それから、そのための現在の課題、解決に向けた施策の方向性、それから施策のイメージの形で全体を整理してございます。

例えば、荷主の視点での良い港湾としまして、

一番左側になりますが、多方面に多頻度の航路がある港。それから定時性が確保され貨物引取が迅速な港、つまり、リードタイムの短い港ということになるかと思えます。それから、複数の道路ネットワークによりアクセス可能な港。環境への対応ができています。発災時にも貨物輸送ができる港などが挙げられます。

施策の方向性として、抜粋して御説明をさせていただきますが、集貨・創貨を進め、各方面への貨物を確保するにおきましては、内航船舶・はしけ・鉄道による貨物輸送の促進。少し下がりました、冷蔵貨物の取扱量増加に対応したリーフアップラグの増設、共同利用などがあります。

中段の貨物引取の利便性、生産性を高めるでは、サイバースポットの導入、それから貨物のトレーサビリティの促進。

一番下の発災時にも港湾機能を維持し、安全が確保されているでは、発災時における港湾間の連携による物流網のリダンダンシーの確保などが挙げられます。

次のページをお願いします。

(2) 船会社の視点でございます。

良い港湾の要素といたしまして、まずは、より多くの貨物がある港。それから、多様な船舶が入港できる港。船舶の停泊時間が短い港。港

湾手続きが簡素化された港。港湾コストが安い港。環境への対応ができている港。発災時にも貨物輸送ができる港などが挙げられます。

施策の方向性の中の貨物をこれまで以上に「集貨」するでは、内航船等のフィーダー専用ふ頭の整備、それから外貿ふ頭とのシームレスな接続。内貿ふ頭、鉄道貨物ターミナルと外貿ふ頭とのシームレスな接続。インランドデポと外貿ふ頭間におけるシャトル便の運行。少し下がりました、内航航路のネットワークを活用した農林水産品あるいは食品の集貨促進などがございます。

中段の大型船に対応するでは、大型船に対応した新規ふ頭の整備、それから既存ふ頭の再編整備として、岸壁の増深あるいは連続バース化。クレーンの大型化などがあります。

少し下にいきまして、入港料、係船料等のコストを下げるでは、減免等のインセンティブ制度の拡充。

環境に配慮した船舶の受入体制では、陸上電源設備やLNGバンカリングなど、船舶への次世代エネルギー、いわゆるカーボンニュートラルな電力での供給設備の整備。

発災時にも港湾機能を維持し、安全を確保するでは、耐震強化岸壁、免震クレーンなどの整備。ターミナル機能を維持する電力バックアップ

プ機能の確保などが挙げられます。

次のページをお願いします。

(3) ターミナルオペレーターの視点でござ
います。

こちらにも良い港湾の要素としては、まずはよ
り多くの貨物がある港。次に、荷役効率が高い
港。環境への対応ができている港。発災時にも
貨物輸送ができる港が挙げられます。

施策の方向性の貨物をこれまで以上に「集貨」
するでは、インランドデポと鉄道貨物駅との連
携。それから、河川を活用した内陸部へのはし
け輸送。

中段のゲートの処理時間を短縮するでは、搬
出入事前予約制の実施。ICT技術を活用した
搬出入情報の処理。こちらにもサイバーポートの
導入という形になるかと思えます。共同ゲート、
それから車両待機場の運用。ヤードの拡張、ヤ
ードの高度利用化、ヤードレイアウトの見直し
によるターミナル処理能力の向上。AIを活用
したコンテナプランニング、事前荷繰りなどの
実施。港湾のデジタルツイン化による貨物流動
の予測、最適なソリューションの提示。各ふ頭
におけるターミナルオペレーションシステム
の一体運用。ヤードクレーンの規格統一化、そ
れによる相互融通となります。

少し下にいきまして、港内コンテナ輸送を効

率化するでは、バンプール・シャープールのターミナル周辺への集約化。バンプールとヤードのシームレスな接続。ターミナル間のシームレスな接続。道路の専用レーン化やAGVの導入などが考えられます。

その下にいきまして、環境に配慮したカーボンニュートラルポートを実現するでは、ターミナル内施設における次世代エネルギー利活用の拡大。港湾荷役機械や構内トレーラーへの燃料電池の導入。

発災時にも港湾機能を維持し、安全を確保するでは、ふ頭の浸水対策の強化。例えばコンテナの流出防止、電源設備の機能喪失への対策などが挙げられます。

次のページをお願いします。

(4) 運送事業者の視点ですが、こちらの良い港湾の要素としましては、複数の道路ネットワークによりアクセス可能な港。それから、待ち時間がなく、貨物をたくさん運べる港。つまり、トラックドライバーに対して言えば、回転数の高い港ということかと思えます。それから、コンテナ利用・調達が効率化された港。環境への対応ができてきている港。発災時にも貨物輸送ができる港。快適で働きやすい港が挙げられます。

施策の方向性として、特殊車両の通行に関する手続きを省力化する。輸送経路上のボト

ルネットワークや迂回を解消するにおきましては、まずは新たな道路ネットワークを構築すること。それから、重要物流道路を拡大すること。海上コンテナ車両が特別の許可なく通行できる環境を整備することとなります。

中段に移りまして、トラックの来場時間を平準化するでは、搬出入事前予約制の実施、ゲートオープン時間の拡大。

それから、港内コンテナ輸送を効率化するでは、シャーシの共同利用などが挙げられます。

環境に配慮したカーボンニュートラルポートを実現するでは、トレーラーの燃料電池導入。それからトレーラー等への水素ステーションの整備。

発災時にも港湾機能を維持し、安全を確保するでは、港内の無電柱化の推進。

ドライバーの労働環境を改善するでは、コンテナ車両などが駐車可能で、コンビニ、食堂、休憩などのできるみなどの駅（仮称）の整備。それから、トイレや休憩施設等の充実などが挙げられます。

次のページをお願いします。

(5) 港湾労働者の視点でございます。

良い港湾の要素としましては、職場が快適で働きやすい港。通勤がしやすい港。労働者の安全が確保された港が挙げられます。

施策の方向性の誰もが安心して働ける職場環境を整備するでは、保育所・託児所の整備。それから、ユニバーサルデザインの推進。DXの推進により、安全で快適な生産性の高い職場環境の実現。

通勤手段を確保するでは、自動運転等の最新交通手段の導入。

災害発生時の安全性を確保する。特定外来生物、新型ウイルスに対する防御機能を強化するでは、関係機関との連携による感染症対策、特定外来生物対策の強化。ICTを活用した情報共有及び発信などが挙げられます。

資料4―4をお願いします。

資料4―4につきましては、先ほど御説明させていただきました資料4―3を再整理した内容になります。

①から⑤の検討の視点を基にしまして、それぞれについて再整理を行っております。内容の御説明につきましては、先ほどと重複いたしますので、ここでは省略させていただきます。

ここまですがプロセスの部分となります。

資料5―1をお願いします。

外貿コンテナ取りまとめの方向性（素案）となります。

最終的な長期構想につきましては、文書の形となりますが、まずはその基となります骨子を

整理したものになります。

資料4、各プロセスにおいて抽出しました一つ一つの施策につきまして、貨物、施設、運営、環境、防災、快適の各項目で漏れがないように記載をさせていただきます。

大項目と中項目を御説明させていただきますと、まず集貨・創貨としまして、国内貨物の取込み、それから海外からの北米トランシップ貨物の取込みを記載しております。

次のページをお願いします。

施設におきましては、船舶の大型化・自動運航船の対応としまして、岸壁の増深等、それからクレーンの大型化を記載させていただきます。

寄港船の滞在時間の短縮として、効率的で生産性の高いコンテナターミナル。

それから、ゲート処理時間の短縮、ヤード内荷役時間の短縮、港湾関連施設間におけるコンテナ輸送の効率化、ターミナルの機能強化に資する施設配置の促進を記載しております。

次のページをお願いします。

運営につきましては、寄港船の滞在時間の短縮、ゲート処理時間の短縮、ヤード内の荷役時間の短縮として、最先端技術の導入や各コンテナターミナルの連携強化を記載しております。

トラックの来場時間の平準化として、需要の平準化を記載しております。

トラックの来場台数の削減としては、モード
ルシフト。

それから港湾関連施設間におけるコンテナ
輸送の効率化では、バンプール・シャーシプ
ル。

港湾コストの削減では、インセンティブを記
載しております。

次のページをお願いします。

環境につきましては、カーボンニュートラル
ポートの実現として、環境に配慮した船舶の受
入、それから環境に配慮したターミナルの実現
を記載しております。

多様な輸送モードの活用として、モーダルシ
フト。

次に、防災では、発災時にも物流活動を維持
できる強靱な港として、地震・高潮・暴風対策、
それから感染症・特定外来生物対策を記載して
おります。

次のページをお願いします。

快適におきましては、職場環境の改善として、
労働環境の改善、福利厚生施設の充実、通勤手
段の確保を記載しております。

以上が、外貿コンテナの取りまとめの方向性
の素案となります。

続いて、資料5―2をお願いします。

こちらにつきましては、先ほどの5―1の主

な施策を分かりやすいように図示したものでございます。

図の下側から順に説明させていただきたいと思えます。まず、再編整備のイメージの現状になります。空いているバースに泊められずに待機船が発生しているという状況。それから、岸壁の水深不足やガントリークレーンのスペース不足などがあります。

少し上にいきまして、コンテナヤードの部分、(A)(B)(C)とありますが、それぞれ分けられている現状となっております。

それから、全体としてですが、ヤードが狭隘となっているということで、下から上への奥行きの部分、ここが若干小さいという形になっております。

それから、図の真ん中になりますが、ゲート、それからTOS、こちらは用語のほうにも書いてございますターミナルオペレーションシステムですが、それぞれ(A)(B)(C)ごとにあるという状況です。

そういったことで、上に記載していますが、ターミナルにおきまして、ゲート前の交通混雑が発生している状況でございます。

右側にいきまして、オフドックのバンパー・シャーシプール、これらが港内に点在している状況でございます。

左側にいきまして、内航フィーダーと外貿ふ頭との連携の不足、鉄道貨物ターミナルと外貿ふ頭との連携の不足などがございます。

次のページをお願いします。

こちらが再編整備のイメージ（将来）となります。

こちらでも下側から御説明させていただきますと、岸壁の増深、それから耐震化、ガントリークレーンの大型化、こうした対応によりまして、岸壁一体利用によるガントリークレーンの相互融通、それから左側にいきまして、新規ふ頭の整備、フィーダーふ頭の整備により、フィーダーふ頭とのシームレスな接続を図っていく。こうした取組によりまして、待機船の解消を図っていききたいということです。

コンテナヤードにつきましては、(A)(B)(C)とございますけれども、こちらについては、TOSの一体運用等によりまして、ヤードクレーンの相互融通や一体利用を図ってまいります。

それから、AIターミナルとして、搬出入事前予約制の実施やコンテナプランニング、事前荷練りの実施などを図ってまいります。

それから、その上にいきまして、ヤードを拡張することで、共同ゲートなどの整備、それから、車両待機場の設置などを行ってまいります。

右に移りまして、オフドックのバンプール、シャーシプールのヤード周辺への集約、それから専用道路などでの接続を検討してまいります。

上にいきまして、インランドデポの利用拡大、それから、鉄道貨物駅との連携強化。

左にいきまして、コンテナ車両等が駐車可能なみなどの駅の整備などとなってございます。

次のページをお願いします。

こちらがカーボンニュートラルポートのイメージ（将来）となります。

こちらも下側から、船舶への次世代エネルギーの供給設備の整備、それから、カーボンニュートラルな電力による船舶への陸上電力の供給、港湾荷役機械やトレーラーへの燃料電池の導入などとなっております。

次のページをお願いします。

こちらにつきましては、図にあります例えば大井ふ頭、青海ふ頭、品川ふ頭のような既存ふ頭におきましては、岸壁の増深、それから耐震化、ガントリークレーンの大型化により機能強化を図ってまいります。

船舶の大型化を踏まえまして、ふ頭計画を見直して、新たに中央防波堤外側、それから新海面処分場に連続バースの検討をいたします。

具体的には、図のオレンジで示した部分にな

ります。現在、図のY1、Y2が供用しておりますが、Y2を含む南側におきまして、水深十六メートル以上、延長として千七百メートルの連続バースを確保したいと考えております。

次のページをお願いします。

貨物量の見通し（試算）と施設対応のイメージ（将来）となります。

東京港外貿コンテナ貨物量の見通し（概略推計）でございますが、二〇四〇年代に五百二十万から六百二十万TEUを試算してございます。なお、これについては内貿コンテナは含んでございません。

また、東京港外貿コンテナふ頭の施設対応といたしまして、二〇四〇年代に六百から七百万TEUを想定しております。

東京港の外貿コンテナ貨物の実績につきましては、GDPと非常に高い相関を示しております。このため貨物の伸びが比較的小さかった過去十年の実績相関、それと将来のGDP成長率から概略推計したものをローケースとしまして、下側のオレンジの点線に示しております。貨物の伸びが比較的大きかった過去二十年の実績相関と将来GDPの成長率から概略推計したものを、ハイケースとして上側のオレンジの点線に示しております。

図の二〇四〇年代を御覧いただくと、五百二

十から六百二十万TEUとなつてございます。

これに薄い黄色で網かけしたところが内貿のフィーダーコンテナになりますが、三十から五十万TEU程度を予測しておりますが、これを加えたものが全体のコンテナ貨物量となります。

なお、図の左上に書かせていただいておりますが、第九次改訂港湾計画の検討時期、令和四年度を目途に、貨物量を品目別に積み上げて、改めて推計し直す予定としてございます。

施設能力につきましては、着色した各ふ頭における新規整備、それから再編整備によりまして、全体として六百から七百万TEUを確保して対応をしまいたいと考えております。

資料5までの説明は以上となります。

○根本部会長 ありがとうございます。

資料4と5、一括して御説明いただきましたけれども、改めて構成をおさらいいたしますと、資料5がいわゆる結論、まとめであり、このまとめに漏れがないかチェックできるように、各ユーザーの視点で幅広く課題を整理したのが資料4ということになります。

ですから、資料4に漏れがあると、資料5のまとめからも漏れてしまうということになりますので、これから資料を一つずつ御意見をいただきたいと思います。まずは資料4―3で

す。ユーザーの視点における課題と施策の方向性、これにつきまして、漏れや不足、強調すべき重要なキーワードなどがございましたら、御意見をいただきたいと思います。資料4―3です。

はい、どうぞ。

○多田委員 御説明ありがとうございます。私は荷主の視点というところで資料を拝見いたしましたので、大体ここに御説明いただいた内容で、ほぼ含まれているかなというふうに思います。

私どもは、基本的には機械製品の輸出の団体でございますので、荷主もいろいろな荷主がございまして、その視点でちょっと申し上げると、恐らくこれだけたくさんのは、実現するのはなかなか大変だと思いますけれども、機械荷主が港湾の物流で一番関心があるのは、大きく三つございます。

一つは、リードタイムをいかに短縮するかという点。

それから二つ目が、サプライチェーンの港湾の情報化ということですか、そこが二つ目でございます。

そして三つ目が、港湾の連携というところでございます。

この三つの視点が我々の機械製品の荷主が一番関心が高いところなんですけれども、まず

最初にリードタイムのところでお話をしますと、多分ここにいらっしゃる方は皆さん御案内のとおりだと思いますが、荷主というのは、基本的には在庫をできるだけ持ちたくないというのが基本的にあつて、在庫管理をいかに徹底していくかというところがあります。ですから、そういう意味では、サプライチェーン全体のリードタイムを短くしたい。

それから二つ目の情報化なんですけれども、多分ここに書かれているとおりのんですけども、先ほどの在庫管理という視点から非常に関心が高いというところがございます。

それから、港湾連携なんですけれども、ここに書かれているところは、一つは内陸のインランドデポとの連携ですとか、鉄道、こういったものは非常に重要だというふうに思っておりますけれども、特にインランドデポ、これから活用は必須だと思いますけれども、大事なものは、最近たしか二十社ぐらい、北関東に生産拠点を持つ荷主が集まって、常陸那珂港と京浜港とを結んで、いろいろと今後の災害ですとか、あるいは、東京オリンピック・パラリンピックの対応ですとか、そういったものを連携して動くようになってきたというところがあります。荷主も最近はだんだん、物流というのは基本的には競争領域ではなくて協調領域だというふ

うな考え方ができていますので、ぜひここにありますような、大体内容的には包含されているところはあるんですけども、要するに、荷主が今の常陸那珂港などもそうなんですけれども、いかにこういう形で貨物を集めてくるか、みんなで連携していくかという、意外とマッチングの部分みたいなのが割とこれからは重要になってくるのかなというふうに思っているところでございます。

こういったところが、今、近隣との港湾連携というところが、多分これから一つ注目をされてくるところかなというふうに思っています、これがまさに東京港のほうに、例えば貨物をまとめて持つてくるというか、そういったようなメリットも出てくるのではないかとこのように思います。

以上でございます。

○根本部会長 ありがとうございます。

キーワードとして漏れているものはありますでしょうか。近隣の港湾との連携というのは、あまり言及はなかったですかね。

○多田委員 そうですね。

○根本部会長 ありがとうございます。

○多田委員 よろしく願いします。

○根本部会長 ほかはいかがでしょうか。

船会社の視点、あるいはターミナルオペレー

ターの視点という整理もございましたけれども。

申し分ないという感じですか。

はい、どうぞ。

○松川委員　ターミナルオペレーターの視点につきまして、これは今回の方向性（案）の内容の確認をしておきたい点がございまして、資料4―3の4ページ、ターミナルオペレーターの運営の視点ですけれども、その運営のヤード内荷役時間を短縮する、ここの施策のイメージの中に、「ヤードクレーンの規格統一化・相互融通」という一行がございます。この相互融通が実際に意味するところなんですけれども、クレーンそのものを相互融通するということにとどまるという理解でよろしいのかどうかということです。

港湾のシフト中にクレーンを相互融通するというのは、制度的に非常に難しいところですので、現状ですと、ターミナルオペレーター、元請けというふうに言われますけれども、その元請けの下で作業を実際にやっていたり、あるいは作業会社さんがおられます。そこがそれぞれ一に対して一ぶら下がっている格好ですので、つまり、クレーンを運転している運転員は、元請けに対してつながっている作業会社のクレーンオペレーターが乗っております。このクレー

ーンは、クレーンそのものは動かせるにしても、作業員を乗せたまま動かして、別の元請けさんの下で仕事をするというのは、ちよつと制度的には現状では困難だと思いますので、物理的なものなのか、あるいは将来的にはそういうものも制度的に可能ならしめるところまで、港湾の効率性を高めるには、そこまで踏み込まなければいけないというところまで現状で意味しているかどうかということ。その辺をちよつと確かめておきたいなと思います。

○根本部会長 それでは、最初、そこを確認しましょうか。お答えありますか。

○戸井崎港湾経営部長 今のお話でございますが、取りあえず形として機械そのものを統一化して、誰でも同じような操作性を持つということ。がまず必要かなというふうに思っておりますが、その先の人までというところになりますと、やはりちよつと皆様と、いわゆるターミナルオペレーターさんと、実際にはいろいろな協議によつて相談をしていかないと、なかなかそこまでの統合は難しいのかなというふうに私どもも考えてはおります。

ただ、最終的にやはり一体でいろいろなことが融通し合いながらできるように、そういったヤードを目指せばいいかなというふうに私どもは思っている次第でございます。

○根本部会長 よろしいですか。

○松川委員 課題といえますか、課題でもないのでしょうか、理想というのでしょうか、効率化をさらに高めるための将来的に一つ乗り越えられればいいなというようなところなんではないかね。

○根本部会長 松川委員は、5の資料で、三つの(A)(B)(C)の分かれているものの垣根を取っ払って、大きい船が来たときに、クレーンが両方から手助けに行って荷降ろしするみたいな、そういう将来イメージがありましたよね。それは基本的にそういう考え方で将来進んでいっていいではないかという、そういう方向性は賛成していただいているんですね。

○松川委員 大きな船が来たときに、利用可能なクレーンを隣から持ってくるということは、ぜひすべきだと思います。ところが、人を乗せたままというか、労務も含めてシフトするというか、移動させるというのは、現状では困難なので、私はちよつと何とも言えないと思います。

○根本部会長 そういうところをいろいろまだ工夫する必要があるということでしょうかね。

ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

それでは、中井委員、お願いします。

○中井委員 船会社の立場で申し上げますと、先

ほど、松川さんがおっしゃられた部分につながっていく部分なんですけれども、現在、東京港は、我々ONEの基幹港といえますか、主要な最大の港であるというのは、邦船三社時代からの経緯もたどっているということもあって、そのとおりでございます。

ONEになって、この東京港をどういう形で使い分けているかといいますと、実はもともと邦船三社のターミナル、これを併用している。併用するという意味合いは、併用せざるを得ない。その意味は、ボリュームがありますので、もうそれだけの量をさばくことが、一つに集約するということは物理的に不可能だと。そうすると、いかに効率的にこれを運営していくかという中においては、先ほどこよつと松川さんがおっしゃっておられましたけれども、今、それぞれの岸壁、ターミナルが独立で運営されている。そうすると、コンテナ一つ取っても、一番から二番、これを六番から七番、これを一度、ゲートを出て、公道を通って、またそちらに輸送するという、こういうことが起こっているということなんです。極力、運用面でそういうことは排除していこうという努力はするもの、なかなか簡単なあれではないということと、あと、船舶の受入れというところで、スケジュールの維持ですとか、昨今いろいろ世界中

で港湾が混乱していて、船のスケジュールがどんどん遅れ遅れにきています。場合によっては、だんご状態で船が来て、隣のターミナルは空いているんだけど、もともと寄る予定であったターミナルは待たざるを得ない。そうすると、まずは作業体制云々の話はちよつと横に置いておいて、船会社の視点からいうと、まず物理的に施設としてそれを受け入れられるか、受け入れられないか、これは柔軟な融通をし合うということになります。あとは、ターミナル同士の物理的な柔軟な融通です。一言で言うと、ターミナル同士のフェンスを取ったらとか、そういうところに多分つながっていくのかなというところですよ。

だから、作業体制云々の話はいろいろなことがあると思いますので、それに言及するつもりはないんですけども、それでいくと、この二番目の絵は、一つ現実的には考えられていくべき図ではないのかなという気はします。一つは、ゲートが一つ、岸壁が相互に融通ができる、こういう海と陸が、これが要は一つの絵としてつながっていく、そうすると、相当程度利便性は高くなってくるのかなというふうには思いません。

○根本部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。資料4―3で何か

コメントはありますか。

では、5はまたお伺いしますので、取りあえず一つずつやっていきましようか。4―3で何かほかの港湾労働者の立場でどなたか代わりに御発言いただけないですか。

大体網羅されていますか。よろしいですか。

○中井委員 では、すみません。もう一つよろしいですか。

○根本部会長 はい、どうぞ。

○中井委員 先ほど、多田委員、荷主の立場でということでおっしゃられて、まさにそのとおりでございます。船会社としては、やはり荷主にサポートしていただける港、要は、荷主さんにとって使いやすい港というところが、まさしく、船会社の視点ということだと思っております。

それで、船会社の視点のところで見させていただきます。ただいたんですけれども、先ほど、多田委員の御発言の中でもあったと思うんですけれども、一つはやっぱりリードタイムの短縮、そうすると、例えば、オフドックのインランドデポの有効活用ですとか、そういったところなんですけれども、リードタイムの短縮には、多分二つポイントがあって、一つは物理的な物の動き、もう一つやっぱり重要なのは、ここに情報が必ずついていっているという。ですので、単にイン

ランドデポだけをということではなくて、ここで書かれていることが、それぞれ、I o Tの話ですとか、いろいろなことが書かれていますけれども、情報と物理的な物の動きが常に連動して連携し合うというところ。それぞれが独立しているわけではないということだけ申し上げておきたいというふうに思います。

○根本部会長 重要な視点ですけれども、これは荷主あるいは船会社の視点の中に今入ってきますよね。

○中井委員 言葉としては入っています。

○根本部会長 入っていますね。

○中井委員 インランドデポと外貿ふ頭間のシャトル便の運行ですとか、こういったものと、下のほうには、港湾関連データ連携基盤の導入ですとか、こういったところにつながってくるという。

○根本部会長 そうですね。ですから、そういうものを強調して、まとめのときに書いていただきたいと思います。

ほかはいかがでしょうか。

○松川委員 よろしいですか。

○根本部会長 どうぞ。

○松川委員 4の運送事業者の視点で、港内のコンテナ輸送を効率化する運営のところではシャシの共同利用というのがあります。このシャ

ーシの共同利用という項目は、運送事業者の視点からすると、利便性が高まりそうなんです。ここで施策としているのが、都としてシャーシの共同利用を促進するような仕組みづくりをしていくということで、そういう理解でよろしいのでしょうか。

○根本部会長　できるのかということですね。この内容を御説明できますか。シャーシの共同利用。

○戸井崎港湾経営部長　現在まだ具体的にどういった形でシャーシの共同利用をしていくかというのは、まだそういった検討はしていないところなんです。将来的には、こういった運営であれ、こういったものが実現できれば、例えば他港では、シャーシの共同利用が始まっているところがございますので、そういった他港の状況も見ながら、都としてはどういった方策が一番いいのかということを検討していきたいと思っっている次第でございます。

○根本部会長　よろしいですか。

○松川委員　はい、ありがとうございます。運送事業者さんのほうが主體的に自然発生的に共同利用を進めていくことは、あまり期待しないほうがいいと思います。私は、このシャーシの共同利用、プールドシャーシというのでしょうか、このコンセプトは非常に有効だなと

思うんですけども、それを東京としてどのよう
に導入していくかというのは、これは相当力
強いイニシアチブがどこかにないと進まない
だろうなと思っておりますので、ぜひ都のほう
にはイニシアチブを取っていただきたいなと
希望しております。

○根本部会長 ありがとうございます。
どうぞ。

○柴崎委員 二つほどあるんですけども、一つ
は、すごく細かいことで、一つは、どこに入る
かということなんですけれども、そちらから申
し上げると、後でもう少しコメントしようかと
思っていたんですけども、前回の委員会のと
きも申しあげましたけれども、やっぱり将来が、
特に今、右肩上がりとかではない場合というの
は、どうなるか分からないという、不確実性が
非常に高くて、あと、これも御説明がありまし
たけれども、技術の進歩もすごく早いので、十
年後、二十年後という、何が主力になるか分
からないみたいなのがあるので、そういうこ
とにすごく柔軟に対応できるとか、融通が利く
とか、そういうことが一番重要ではないかとい
うふうには私は思っています、それがまさに全
部にかかると思うんですけども、それが使い
やすい港とか、そういうものの基盤になるかな
というのがあるので、何かそういう柔軟に政策

なり、前回申し上げたことで言うと、何か本当は種地みたいものが余っていて、すぐに何かに必要だとなったら、それに使えるとか、そういうものがあるのが一番理想なんですけれども、東京は多分厳しいと思うので、せめて施策的にはすごく柔軟に対応していくとか、何かそんなことがどこかに宣言みたいなものがあつたほうがいいのではないかなというのが一つ思うことです。

それに伴って、需要予測の話は多分また後で、資料5のところでしょうと思います。

○根本部会長　そうですね。

○柴崎委員　それが一つ目と、あともう一つは、今のお話にも関連するんですけども、やっぱり東京港で一番問題なのは、背後の混雑というか、それがこの外貿の中では問題だと思うので、そこを特に今、挙がっていたものもそうですけれども、技術的にいろいろな検討が必要になってくると思います。力を入れていくべきだと思うんですけども、これも後で出てきますけれども、絵の中でターミナル、お互いに中を融通するという、垣根を取り払うというだけではなくて、その後ろに共用の土地を拡張するみたいな絵だったと思うんですけども、それをやる、そこも結構重要だなということを思っています。すみません。それは若干外れると思います

けれども。

それからあともう一つは、そういうテクニクの中では、私が知っているものでは、折りたたみコンテナというのがありまして、たまたんで保管の空コン、空のときのスペースを、少し省スペースができるみたいな、そういう技術もあったりするので、それに限らなくて、いろいろなアイデアがあると思うので、そういう技術を検討していくという必要も、それは先ほど、松川さんがおっしゃられたように、民間のほうからはなかなか出てこないかもしれないけれども、官のほうで推進していくという、そういうものもあるかなというふうに思います。

○根本部会長 ありがとうございます。

折りたたみコンテナは海上コンテナの折りたたみ版があるんですか。

○柴崎委員 そうですね。まだ技術的に検討段階なんですけれども。

○根本部会長 検討中。なるほど。

○柴崎委員 実際に導入事例はないですけれども。
○根本部会長 はい、分かりました。

今、御指摘のありました混雑、道路混雑問題ですね、これは運送事業者も荷主も船会社も皆さん道路混雑問題は東京港の大問題と認識しているところで、後の結論というか、まとめの中でも道路混雑問題をどうするのかというの

は、結構重要なテーマになってくると思います。

それから、将来いろいろな面で不確実な点が多いと。ですから、5の将来像を描くときに、どういうふうに状況が変化しても対応力があるというか、そういう冗長度の高い将来構想みたいなのが考え方としてあるのではないかということ、一つ完全に決めきれないで、こういうふうなものにも使えるかもしれないのようない段階的な計画論とか、そういうものも工夫してみたらどうだと。これはどちらかというと、4よりも5の話になっていいると思います。また5のところに関連する意見があれば、皆さんからお伺いしたいと思います。

4―3、それから実は次の資料で4―4というのまとめたものがありますけれども、4―4のほうもちょっと見ていただいて、これは4―3を別の観点から整理したということで、新しい項目はここではないとは思うんですけども、4―4でも、もしお気づきのことがあれば教えてください。よろしいですか。

それでは、また後ほど、4―3、4―4でお気づきの点があれば、また戻るとして、5―1、5―2のほうに移っていきましょうか。5―1は、取りまとめの方向性ということで、キーワードを整理いただきました。5―2は、それを

イメージとして図化したものだと思います。

5―1は、キーワードで、こういう項目、こういう項目という項目を挙げているわけですが、この段階で盛り込むべきものが盛り込まれていないぞとか、そういうことを御指摘いただいてもよろしいですし、あるいは、これが今後文章化していくわけですが、強調すべき点ということ、またお気づきのことがあれば指摘いただきたいと思えます。

さらに、5―2のイラストです。5―2に示したイラストも、非常に興味深い内容が含まれていると思えます。ぜひ委員の皆様から御意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。それでは、口火を切ってください。

○柴崎委員 さっきの続きみたいなことになると思うんですけども、主に5―2のほうで、何点になるか分からないですけども申し上げます。

まず、多分私が一番期待されているのは、貨物量の見通しのところだと思っておりますけれども、絵の後のほうです。それからまずコメントも、絵の後のほうです。先ほど申し上げたように、一言で言うと、かなり不確実だということを強調したいんですけども、さっき事務局の方から御説明があったとおり、貨物量自体は、別に東京港に限らず、国とか地域のGDPに相関す

るといふのは一般的にそうだと思うので、別にこれでいいと思うんですけども、肝心のGDPが、特に日本の場合はずごく不確実で、先ほど申し上げたように、右肩上がりではなくて、増えたり減ったりというのをずっと続けているので、そのGDP次第、GDPと相関があるのはいいんだけども、そのGDPが伸びるとは全然限らないということが問題で、それを先ほど申し上げたとおりですけども、そういうものに柔軟に適宜対応していくということが必要かと思えます。

だから、この予測をするときに、GDPとして政府が予測しているものを入れて思うんですけども、それを入れればこういう答えにはなるというのはいいと思うんですけども、その政府のGDPの予測がずれることも結構あるので、そういうときにも対応するということを忘れないでいただきたいというのがまず一点目です。

それから、この絵でいうと、もう一つ申し上げておきたいのは、この施設の不足というふうに二〇二〇年のところで書いてあって、既にキヤパシティが不足しているということが示されているんです。これがすごく重要というか、これをちゃんとやっていったほうがよくて、それを今はキヤパシティが足りないのに無理し

てやっています。無理してやっていると、混雑が生じているというのがあちこちで生じていると思うんですけども、これだけ本当に発揮すべき機能が発揮できていないというのを、すみません、資料集をちゃんと見ていないので、もしかしたら書いてあるかもしれないんですけども、けれども、そういうことをきちんと示して、これだけキャパシティが足りないのです、これだけネガティブなことが今発生しているので、それをまず解消しなくてはいけないというのが大前提になると思うので、その解消の方法としては、新しい岸壁を整備するとか、あるいはここにプラス効率化ということが書いてありますけれども、そういうものをやるんだという、そういう説明というか、その今すごく不足していますということを非常に強調したほうがいいというふうに思います。それがここで申し上げたいことの二つ目です。

それから、先ほどちょっと言い忘れましたけれども、不確実性で言うのと、途中で出てきましたけれども、GDP自体がすごく揺らぐので、ちよつとした政策で増えたり減ったりというのがあって、最近で言うのと、先ほど出ていましたけれども、RCEPの進展みたいなもので、報道だと、それでGDPがかなり上乘せされるというような報道もあるみたいで、そういうも

のをちよつと考えてみるとか、そういうことも要るかもしれないなというふうに思います。

それからあと、すみません。まだもうちよつと……。

○根本部会長 いいですよ。

○柴崎委員 一つ前のスライドに戻っていただいて、新規ふ頭の整備です。先ほどから少し話題になっていくバススの一体運用とか、あと、背後に広く用地を取るといふようなことが、既存のところだと、なかなかやっぱり、先ほど議論されたように難しいところがあるので、せめて新しく造るところでは、そういうものをちゃんとして考慮して、ここの今回の計画では、新規というところを造ることで、一直線ではないのかもしれないですけども、長い岸壁、広いバースが確保できるので、こういう新しく造るところでは、そういう構想として、その前にあるような、絵にかいてあることがなるべくたくさん実現できるように、融通が利くような感じで、バースの運用もぜひ、内貿船がここに、フィーダー船が着くとか、そういうことも含めていろいろできるようなしていくということで力を入れていったらいいのではないかなというふうに思います。

取りあえず、以上です。

○根本部会長 今の新規ふ頭に関しては、最初か

ら広く取ったり、垣根をなくしたりとか、そういうことを計画してほしいということですが、何かコメントありますか。

○山岡港湾整備部長 新規ふ頭につきましては、現在、ここにお示ししております中防のふ頭ですけれども、一体化できるような形で考えております。

それから、既存ふ頭のお話ございましたけれども、これについても可能な限り一体化していけるという方向でやっていきたいというふうには考えてございます。

○根本部会長 ありがとうございます。
どうぞ。

○松川委員 一体運営は、新規ふ頭ではもちろんのことですけれども、かえって既存ふ頭で効果が発揮できるのではないかなと思います。港としてのコンテナ処理能力、キャパシティは、平面的なヤードエッジを広くすることと、もう一つは、ターミナルの効率性を高めるというところがあると思います。ですから、既存のふ頭の効率性を高めるといふ施策は、5―2の図に示されている、将来、再編整備のイメージ、これがワークするはずだというふうに思っております。ですから、新規ふ頭に限らず、既存ふ頭もこれらの施策をぜひ進めるべきだと思っております。そうすることによって、既存ふ頭の

処理能力を上げることができる、港のキャパシティが向上するということがいえると思います。

それと、将来の利用の前提が示されているとおりでいいのかどうか。プランBとかがあってもいいんじゃないかなということは私も全く同感なんです。五ページに示された貨物量の見通しと施設対応のイメージ、現在の既存ふ頭が、大きく分けてコンテナターミナル四つ、大井、青海、品川、中防外とあります。これにそれぞれの既存の四ふ頭について、新規整備なり、再整備なりを行うことによってキャパシティを増やしていきます。さらに加えて新海面という新規ターミナルの整備、この四プラス一の傾向があるんですが、例えば、やらないというのもあると思うんです。つまり……。

○根本部会長 新しく造らない。

○松川委員 造らないのではなくて、既存のターミナルの再整備をやらない。これをみんなやるのではなくて、やらないターミナルがあってもいいのではないか。これは私の個人的な意見ではありますが、例えば、暴言を恐れずに申し上げるとすれば、第一回目の検討部会で出された御意見の中に、内貿、RORR貨物が既にキャパシティいっぱいになっている。そちらのほうにむしる緊急性の高い課題ではなかるうかと

いう御指摘もありましたので、むしろ外貿コンテナターミナルの一部を内貿に振り分けるとかということの方向転換というのもあってもいいのではなからうかと思えます。具体的にいうと品川です。品川コンテナターミナルは再整備対象にこの図ではなっていますが、あそこは内貿と外貿コンテナが共存しているふ頭ですが、それでも、それをもう内貿として再整備して拡張するという選択肢も検討材料としてはあってもいいのかなとは思えます。

○根本部会長 ありがとうございます。

確かにドライバー不足で内貿のRORO船の需要も高くなるかもしれないと言われていくわけなので、内貿、外貿、どういうふうに使っていく分けをするのがいいのかということはテーマになると思うんですけども、今日はちょっとデータが外貿のデータしかないので、次回以降、今のような観点でもう一度資料を作ってみるというのもあっていいのかなというふうに思いました。ありがとうございます。

○山岡港湾整備部長 それでは、次回以降、内貿と外貿のそれぞれの能力、取扱い等の比較できる資料をもつて、いろいろと再配置等についてもできるのかというようなお話だと思えますので、検討できる資料を準備しまして、次回以降で御議論いただきたいと思います。

○根本部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。5―1、5―2。
どうぞ。

○水庭委員 水庭です。第一回目を欠席しておりまして、活発な御議論があったのかなということとを議事録で見せていただいています。

将来構想の中で、こういうものを検討してはいかかなということを一点申し上げたいんですが、鉄道貨物です、駅をもう少し港側にとってきて、今、トラックのドライバー不足なども言われていますので、そういったもうちょっと大きな改変になるかもしれないんですけども、せっかくの構想の中に取り入れてもらってもいいのかなと思っていましたので、御検討いただければと思います。ちょっと素人なので、専門の皆様方の御意見などもいただけたらなと思っていました。

○根本部会長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○吉江委員 港湾空港技術研究所の吉江です。

この資料の中で、ふ頭におけるターミナルオペレーションシステムの一体運用というワードが出てくるんですけども、ターミナルオペレーションシステムはターミナルごとに購入して契約して使われているものなので、いろいろ

ろ難しい点があると思うんですけども、実は今、デジタルツインみたいなものを進める上で、何をするのかというと、ソフトウェアを共同で使いましうではなくて、ソフトウェアからの入出力のデータを共有しましうということなんです。です。で、ちよつと書きぶりなんですけれども、このターミナルオペレーションシステムを一体で運用しましうというよりは、ターミナルオペレーションシステムやゲートのシステムに関するデータ連携というような書きぶりのほうが実現しやさいのかなと。言葉に縛られてしまわないうにしたほうがいいかなと思います。

あと、今、ゲートの話をちよつとしましたけれども、やっぱり一体運用したときに、ゲートの共有というのが効果がある例が、私がシミュレーションなどをしてると、あつたんですね。何かというと、それは具体的には、入るほうのゲートではなくて、仕事が終わつてトラックが出ていくゲートなんですけれども、これを一か所共有してみたら、中でたまつていた車両がすつと抜けたという、そういうシミュレーション結果などがあるんですね。

です。で、そういうことがいろいろシミュレーションすると、すつと解決していきますので、一体運用とかという話も具体的に方向性とし

ては関係者で集まって具体的にアイデアを出して進めようという、そういう表現ぶりというものも変ですけれども、天から与える感じではなくて、そういう場を設けましょうという形が一つ何かあるといいかなと思いました。ちよつと素人めいた発言になってしまいますけれども、そのときにシミュレーションなどを見ていただいて、じゃあ、こつちをこうしたらどうなるのかというような話を吸収して、柴崎先生などのところもやっているかと思えますけれども、いろいろなシミュレーションを動かしてみると、いろいろなことが分かるということ。

デジタルツインの世界になったときには、それが常態としてできるようになるというイメージですので、その前段階として計画するときに、そういう細かいことも考えていくという場も必要だなと思います。

あと、細かいと言いましたけれども、もう一つは、柴崎先生が今言われました不確定な要因をどう吸収するかなんですけれども、最初から海外の新しい港などだと、あふれ返るような貨物がもう間違いないという状態で、すつかりとんでもない初期投資をした、ものすごいターミナルを造るわけです。そうすると、確かにそのターミナルははけるんですけれども、ものすごい初期投資になってしまうんですね。海外だと

港運さんではないのかもしれないんですけども、港運に当たるところの初期投資がすごいことになる。

それに対して日本は、様子を見ながら少しずつ足していくという方法もうまくやられてきていますので、そこら辺のうまいやり方というものも検討していく。それもやっぱりみんなで知恵を出す場として、ロジステイクスについてみんなで考える場をつくろうと、そういう何かワードがこの取りまとめの方向性に一つ入ったらいいかなとちょっと思いました。

以上です。

○根本部会長 海外では、過大投資して困っているターミナルオペレーターもいるということですね。

○吉江委員 それはちょっと私は把握していないんですけども。

○柴崎委員 中国とかでやれば、右肩上がりのところだったらいいんでしょう。そういう港はいずれは埋まるということをやっていると思います。ずっと遊んでいるというのは、海外でもそんなにはないと思います。

○根本部会長 これまでどちらかというと、どこかの港も大体コンテナの量は増えていますものね。

ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。
どうぞ。

○松川委員 今御指摘のありましたターミナルオペレーションシステムの一体運用、あるいは共同ゲートにつきましては、実は東京都は第九次の取りまとめに向けて、共同運用とか一体運営を盛り込むのに時期的に非常にいいタイミングでして、なぜかというと、来月から横浜の南本牧ふ頭のMC-1番から4番までの一体運用が開始されて、私どもを含むオペレーター五社がまさしくターミナルの一体オペレーションといえますか、共同運用、それから集中ゲートをする。それとターミナルオペレーションシステムも統一したオペレーションシステムを使うということで、それが一つの試金石になると思います。ですから、オペレーター五社がいろいろ困難を乗り越えていくことになると思うんですけども、それも踏まえた上で、東京港が東京港に一番合った運営方法をつくっていただけるのではないかと思っております。

それともう一つ、新規ターミナル、新規開発のターミナルは、これは躊躇する部分ではあります。自動化ターミナルの実現のいいチャンスだということには間違いないわけです。

○根本部会長 なるほどね。

○松川委員 ここは資料に入れる入れないは別と

しまして、今回、自動化ターミナルというのは非常に微妙な問題なので資料の中に積極的に入れていないんですけれども、例えば中防外側の新規の部分については、非常にいい機会であることは間違いがない話だと思います。

○根本部会長 ありがとうございます。

「自動化ターミナル」という言葉は入っていませんでしたっけ。遠慮しましたか。

○戸井崎港湾経営部長 なかなか、いろいろ労使の問題もありまして、自動化という言葉が資料を作っている段階で盛り込むには難しかったというのが事実でございまして、今、中央のほうで労使で自動化については、それぞれ港の実情に合わせてということになっておりますので、そういった視点なども将来的には盛り込めればいいなという思いはございます。

○根本部会長 ちょっと勉強しましょう。

○戸井崎港湾経営部長 はい。

○根本部会長 はい、どうぞ。

○中村委員 中村でございませう。第一回目を欠席いたしましたので、そのときに関連するような議論について少し発言させていただければと思います。

今日で言えば、資料3というところで、一回目の部会を踏まえた修正という資料がございまして、その中に基本理念、または目指すべき

将来像といったものがございます。これは書かれているとおりなのだろうと思うんですが、あくまで印象なんですけれども、今日の外貿の議論もそうなんです。港灣が本来果たすべき機能をいかに高めていくか、効率化していくかという議論、これはこれで非常に大事な議論だと思います。これからも挙がっていくんだと思うんですけれども、一方、翻って全体を通したときに、全体のバランスをどう取っていくのかとか、あるいは、どういう部分を、港灣として大事なことはやっていくんだけれども、全体の地域の中でどういうことを重視して果たしていくのか。あるいは、最低限ここは何があっても守っていくんだみたいなことであるとか、そういうことを何かうまくやっていって、それをこの長期構想の冒頭のほうでうまくうたえるといいのかなという感じがいたしました。

今、資料3の2―1というところの基本理念と将来像というのを見ているんですが、その辺りが少しまだここでは書き切れていないかなという感じがいたしますので、最終的に文章化していくときに、もう少し目配りをしたバランスの取れた打ち出しが必要かなと思いました。それから、今日の外貿の議論、私、この分野は実はあまり明るくなくて、非常に興味深く聞かせていただきました。いずれにしても、特に

外貿としての機能を最適化していくというこ
との中で、ただ、その中に様々なステークホル
ダーがいて、様々な制約があつてということが
十分理解をさせていただきました。これから三
回目以降、さらに勉強させていただきな
がら、役に立つ意見を言えるようにしていきたいと
思っております。ありがとうございました。

○根本部会長 今日外貿の議論中心になつてい
ますけれども、また全体を含めて、東京港がど
うあるべきかということで、お互いに分野ごと
に議論していたものをまとめるようなチャン
スがあると思います。環境問題などもまた議論
するチャンスがあるのではないかと思いま
す。またそのときによりしくお願いいたしま
す。

柴崎さん、どうぞ。

○柴崎委員 すみません。手短に。ちょっと補足
的なコメントを三つぐらいさせていただくと、
一つ目は、先ほど、吉江委員がおっしゃられた
一体運営ではなくて連携みたいな話というの
は、もし東京都とか管理者が音頭を取られるな
ら、行政が音頭を取って一体運用とかというこ
ともできるかもしれないんですけども、デー
タ連携などはデータを出したくないみたいな
民間企業が多かつたりするので、そういう連携
で誰かが上に立たないようなやり方というの

もあるということはあると思いますので、多分そういう話だったと思います。それも有り得るかなというふうに思います。それが一つ目です。

それから二つ目は、自動化ターミナルの話は、これは前回は申し上げたかもしれませんが、けれども、今、グリーンフィールド、新しいターミナルだと、自動化ターミナルとわざわざ言わなくても、普通に結構それがデフォルトみたいな、インドネシアとかですら新しいターミナルは自動化されているので、だから逆にあえて書かなくてもいいというのもあるかもしれないと思います。検討は当然するものではないか、それが当たり前だと思います。

それから三点目なんですけれども、このまとめで、今、中村先生が言ったのでちょっと思い出したんですけれども、5-1ですか、取りまとめの方向性で、これ、先ほどもいっぱいメニューがあつて、これをずっと同じトーンで書いていくのか、あるいは、どこか強調するようなことはあるのかというのが、ずっと同じトーンで書く、施策集なので、それでもいいのかもしれないですけれども、特にこれは発言したほうがいいとか、そういうものを強調するという考えもあるのかなというふうには思いましたが、そういうコメントをさせていただきます。

○根本部会長 最後の5-1、将来的に文章化する

るということですが、今、画面で見せてもらっている5—1の丸が幾つも並んでいますけれども、これはやっぱりメリハリをつけながら書いていく形になりますよね。ということだそうですから安心してください。そういうふうにしていきたいと思います。

いかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○中井委員 先ほど来、要は、取扱いボリュームがどういう形でGDPと連動しながらやっていくか。ちょっと資料のところをさくっと今、見せていただいたんですけれども、これはもう我々の商売をやっている、いわゆる今の現実といますか、こういうあれで言うと、やっぱり東京港がまず担っている貨物、それは大きく分けて、輸出と輸入でどうなんだという、はっきり申し上げて、やっぱり輸入港なんです。圧倒的に輸入が多いということなんです。そうすると、輸入の貨物は何と連動しているかという、一つは大きいのは人口なんです。だから、これをGDPという言葉に連動づけていいのかどうかということがあるんですけれども。それと、ほかのデータを見せていただくと、東京港が焦点を当てられるところは、いわゆる関東一円ということなんですけれども、これは5—1の創貨のところの言葉を拝見したときに、東

京港が担う日本の中の中の地域を本当に対象として、「ハブ港」という言い方でもいいと思うんですけども、国内のネットワークとハブということ、その辺の、一言で言うと、太平洋岸の東北まで、北海道まで入れるような形でこういうところもありだと思えますし、関東のみならず、それこそそれをさらに拡大するというふうな形、それとあと、輸出と輸入、両方なんですけれども、特に輸入、人口が流動的に移動したりだとか、いろいろな話があると思うんですけれども、その辺の抑え方、要は、東京港が意識すべきスコープはどこですかということも何かあってもいいのかなというふうには思ったりします。

○根本部会長 ありがとうございます。

次回、内貿のことも少し資料を出していただいて、日本の各地から集めてきたものを、また外国につながるどうか、そういうふうなことも出てくるでしょうから、そのデータを含めて御説明いただくということでもよろしいですか。何かコメントはありますか。いかがですか。はい、どうぞ。

○水飼計画課長 事務局でございます。

今、中井委員から御指摘ございましたところですが、資料4―5の十二ページに、東京港の背後圏という形で、どの辺りから東京港の貨物

が集まっているのかという資料がございます。それから、それ以降については、もうちょっと分析したデータも載せてございますので、こういうところをしっかりと我々も把握して検討を進めてまいりたいと考えております。

○根本部会長 はい、了解しました。

この背後圏というのは、主にトラックで持ってくる形ですね。今、内貿で持ってくるというものがどの程度あるのかというのは、また別途議論が必要かもしれませんね。

ありがとうございます。

大体御意見はよろしいでしょうか。

それでは、本日、たくさん御意見をいただきましたけれども、いただいた意見につきまして、事務局のほうでまた検討いただき、次回、修正版ということで提示いただきたいと思います。

なお、取りまとめの方向性に関しては、文章化をこれからするということですので、中間報告をめどに整理していただきたいと思います。ふうに思います。

さて、本日のメインの議題であります外貿コンテナの議論をここで終了したいと思います。どうもありがとうございます。

それでは、次回、取りまとめの方向性(素案)を提示いただきたいと思います。

(四) 今後の予定

○根本部会長　それでは、最後の議事でございます。(四)今後の予定について、事務局から御説明をお願いいたします。

○水飼計画課長　本日は、貴重な御意見、大変ありがとうございます。いただいた御意見を踏まえまして、取りまとめの方向性(素案)を修正してまいりたいと考えております。

次回、第三回は、東京港の視察を予定しております。その後、第四回で、改めて本日御議論いただきました外貿コンテナの取りまとめの方向性(案)に加えまして、内貿等の議論にも入ってまいりたいと考えております。

資料6を御覧いただきたいと思っております。

第四回検討部会におきましては、物流の内貿ということで、内貿ユニット貨物、フェリー貨物及び在来貨物、在来につきましては、外貿、内貿ともに行います。それから、静脈貨物を予定しております。東京港の現状と情勢の変化、それから、それらの取りまとめの方向性の素案を提示させていただきたいと考えております。何か必要なデータ等、あるいは分析の切り口などがございましたら、御意見をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

説明は以上でございます。

○根本部会長 次回は、この資料6にある項目を皆様と議論したいということですね。内貿と在来というのを新しく勉強するということですが、ここにも挙がっている項目以外で、何かこういうことも資料を用意してほしいとか、そういうものがあれば、何か気がつくことがあればお願いいたします。

よろしいですか。

取りあえず、今日の段階ではございませんけれども、もし何か後ほどもお気づきの点があれば、事務局のほうにお伝えをお願いしたいと思います。

ということ、よろしいですかね。

それでは、全体を通して何か御意見ございますか。

よろしいですか。

本日は、活発な御議論、ありがとうございます。東京港の外貿コンテナということで、非常に重要な回でしたけれども、活発な議論の下、方向性はある程度整理できたかなというふうに思います。

視察を挟んで第四回は、今、画面にあります内貿、在来の問題を考えていきたいというふうに思います。引き続き活発な議論をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。

○山田企画担当課長 それでは、事務局から、次回の検討部会について連絡事項を申し上げます。

次回の第三回検討部会は、東京港の現場視察でございます。四月二十三日に開催させていただきます。予定でございます。視察先としましては、大井コンテナふ頭、中央防波堤外側コンテナふ頭、東京国際クルーズターミナル等を予定しております。

詳細な御案内につきましては、別途御連絡させていただきますので、御参加のほど、よろしくお願いいたします。

事務局からの連絡事項は以上となります。

○根本部会長 それでは、これをもちまして閉会とします。ありがとうございました。

閉 会 (午後三時十五分)

— 了 —