

## 東京港第9次改訂港湾計画（中間報告）に関するパブリックコメントの結果と対応

### 1 意見募集期間

令和5年6月7日（水）から同年7月6日（木）まで

### 2 意見提出の状況

（1）提出された方の総数 33 者

（2）提出意見の総数 61 件

### 3 御意見の概要と見解・対応

No.	御意見の概要	見解・対応	本文頁
<b>【物流】</b> 世界とつながるリーディングポート			
1	<p style="text-align: center;">貨物量の見直し</p> <p style="text-align: center;">東京港の国内におけるコンテナ取扱量・航路数は突出しているが、世界中のコンテナ量増加傾向の中において、どのような状況なのか。</p>	<p>本計画では、東京港を取り巻く情勢変化について、</p> <p>「世界の港湾においては、アジア諸国の経済成長等に伴いコンテナ貨物量が増加している。また、スケールメリットによる輸送コストの低減やCO<sub>2</sub>の排出抑制などのため、コンテナ船の大型化が急激に進展しており、航路サービスの集約化が行われるなど、国際基幹航路における寄港地の絞り込みが進んでいる。」としています。</p> <p>また、世界の港湾におけるコンテナ貨物量は、2010年から2019年の10年間で1.4倍に増加しています。日本全体でも増加傾向ですが、伸び率は1.1倍であり、東京港の伸び率は1.2倍となっています。</p>	P8

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
2	貨物量の見直し	第8次改訂港湾計画の貨物量推計について、目標値と実績値の乖離が何故生じたのかを明らかにすべきである。	<p>第8次改訂港湾計画におけるコンテナ貨物量は、平成26年の策定時からコロナ禍前まで、概ね推計に近い伸びを示してきました。</p> <p>新型コロナウイルスの感染拡大後、世界的に海上物流が混乱する状況が発生しましたが、生活必需品等の輸入が多い東京港の貨物量は大きく落ち込むことなく、昨年はコロナ禍前の水準に回復するなど、概ね堅調に増加してきています。</p>	—
3		第9次改訂港湾計画の貨物量推計について、プラス要因だけでなく、マイナス要因についても明らかにすべきである。	<p>本計画では、東京港で扱われる82品目について、輸出・輸入別に、過去の実績値と所得や国内外のGDP等の社会経済指標との相関性を確認した上で、概ね10年後の貨物量を、プラス要因とマイナス要因から推計しています。</p>	P19

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
4		日本における東京港の重要性は明らかであり、この計画が達成されるよう集中投資するべきである。	<p>本計画では、コンテナターミナルの機能強化について、</p> <p>「ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港に進化するため、国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図るとともに、増加するコンテナ貨物、船舶の大型化に対応した新たな埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。」としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P15 P21 ～ P22
5	コンテナターミナルの機能強化	国際競争力強化の観点から、新海面機能拡充をはじめ新たな埠頭の整備をしっかりと進めるべきである。		
6		新海面処分場に大規模なコンテナターミナルを新設する計画は、大井コンテナ埠頭とともに、将来の東京港を支える骨格となりうる施設であり、高く評価する。		
7		アジア航路を含めた貨物量の増大に伴いコンテナバース（大井コンテナの08バース、品川コンテナバース）の整備を急ぐべきである。		
8		国際競争力強化や混雑対策として、新規埠頭だけでなく、既存埠頭にも力を注ぐべきである。		
9		Z0,Z1,Z2 各バース建設計画は明らかに過剰投資であり、廃止すべきである。		

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
10	コンテナターミナルの機能強化	<p>15号地コンテナバースは、アジア航路の増大の対応とともに大規模災害時に第一航路が閉鎖された想定も踏まえ、BCPのためにも計画からの削除はすべきでないとする。</p>	<p>15号地コンテナ埠頭については、第8次改訂港湾計画において、増加するアジア貨物に対応するため、水深-11m~-12mのコンテナ埠頭として位置付けましたが、近年、コンテナ船の大型化が急激に進展しています。</p> <p>このため、本計画では、15号地コンテナ埠頭の計画を見直し、大水深が確保できる新海面処分場コンテナ埠頭の機能を拡充することにより、コンテナ船の大型化への対応を図っていくこととしています。</p>	—
11		<p>外貿コンテナ埠頭建設計画廃止の場合もありうるとの立場を明確にすべきである。</p>	<p>都ではこれまでも、情勢の変化等を踏まえ、港湾計画の一部変更等を行ってきました。</p> <p>本計画においても、情勢の把握を適宜行い、適切に対応していきます。</p>	P43

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
12	最先端技術の活用	<p>コンテナヤードにおける港湾情報のプラットフォーム化や、DXなど先端技術の導入によるコンテナ引取時の待ち時間削減など、もっと効率性を高めるべきである。 (同様の趣旨の意見が他1件)</p>	<p>本計画では、ターミナルにおける最先端技術の活用について、 「AI等の最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、コンテナターミナルの一体利用による限られたヤードスペースの最適化などにより、ターミナル処理能力を増大させるとともに良好な労働環境の確保を図る。また、「サイバーポート」による物流の効率化や貨物情報の見える化等に取り組む。」としています。 いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P15 P21 ~ P22
13		<p>世界から遅れを取らないため、また将来の労働力不足を補う観点から、クレーンなど機械の自動化や遠隔化、AI等を活用した港湾作業の効率化など、最新技術の導入を早く進めるべきである。 (同様の趣旨の意見が他1件)</p>		
14	モーダルシフトへの対応	<p>モーダルシフトや物流2024問題に対応するために、内航フェイダー航路の拡大を進めるべきである。</p>	<p>本計画では、コンテナターミナルの機能強化やモーダルシフトへの対応として、 「ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港に進化するため、国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フェイダー航路網の充実・積替機能の強化を図るとともに、増加するコンテナ貨物、船舶の大型化に対応した新たな埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。」 「国内海上輸送拠点として、モーダルシフトの進展等により増加する内貿貨物や船舶の大型化に対応した新規ユニットロード埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。」としています。</p>	P15 P21 ~ P24
15		<p>モーダルシフトを積極的に進める観点から、内貿ユニットロード貨物の増加を予測し、中央防波堤内側に新たな埠頭を整備することは、時機を得たものと考える。</p>		

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
16	その他	物流関係の利用頻度が低い水域は、観光活用や海洋産業の育成等、多様なニーズに対応できるように検討していくべきである。	<p>本計画では、水域の利用について、「豊かな海域環境の創出に向け、水生生物や水鳥など多様な生物の生息の場であり、ブルーカーボン生態系を構成する干潟や藻場等の保全・再生に取り組む。また、より多くの人々が海の豊かさを実感できるよう、環境学習などの取組を推進する。」</p> <p>「水辺のさらなる魅力向上に向けて、水辺レクリエーションを安全に楽しめる環境づくりなどにより人々が海とふれあう場を創出する。」としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P17 ～ P18
17		東京の整備に合わせて海上コンテナの車庫の整備も進めてほしい。		
18		東京 2020 大会期間中におけるコンテナターミナルのゲートオープン時間拡大の取組について、ピックアップのみならずコンテナ返却も可能にしてほしかった。	<p>埠頭の周辺には、物流などの輸送活動を支援する施設のための用地として、港湾関連用地を確保しています。</p> <p>また、本計画では、施策の展開に際しては、「都の関係部局や地元自治体、国、事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。」としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P44
19		港周辺の交通混在を避けるべく、千葉県等にインランドデポを拡大していくべきである。		
20		東京湾や運河を最大活用した水上による配送網を整備していくべきである。		

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
<b>【防災・維持管理】 信頼をつなぐレジリエントポート</b>				
21	強靱な港の構築	江東区は海面より低い「マイナスメートル地域」が多く、水害には大変弱いため、防潮堤の嵩上げを早急に行い、耐震性の高い港湾にしてほしい。	本計画では、港湾に隣接する地域において、「高潮・津波等から都民の生命と財産を確実に守るため、「東京湾沿岸海岸保全基本計画〔東京都区間〕」に基づき、海岸保全施設の耐震対策を着実に進めるとともに、今後の気候変動に伴う平均海面水位の上昇等の影響を踏まえた施設の機能強化に取り組む。」としています。	P16
22		貯木場跡地について、フロート建築を利用した、地震や高潮を受け流す施設づくりを提案する。	いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。	—
<b>【環境】 未来へつなぐグリーンポート</b>				
23	カーボンニュートラルの実現	世界から選ばれるために、環境対策、脱炭素化の観点で、最先端の取組を進めるべきである。	本計画では、東京港におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」に基づき、次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用を促進するとともに、陸上電力供給による船舶のアイドリングストップなど、港湾施設の脱炭素化に向けた取組を推進する。」としています。 いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。	P17
24		水上バスや水上タクシーなど水上交通（舟運）などについて、電動船化を進めるなどの連携が必要ではないか。		
25		廃棄物処分場の斜面などを利用した太陽光発電や中央防波堤外側埋立地、新海面処分場の海岸線を利用した風力発電など、港湾管理者自ら再生エネルギーの拡大に取り組むべきである。		

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
【観光・水辺のまちづくり】 にぎわいをつなぐゲートウェイ				
26	水辺のさらなる魅力向上	海洋文化発展のため、物流に関する船舶の他、多様な船舶が安心して寄港できるよう、検討してくべきである。	<p>多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するためには、安全面の確保も重要であることから、下線の通り記述を修正します。</p> <p>「クルーズ客船や大型クルーザー、水上交通（舟運）等の多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、客船等の円滑かつ安全な受入機能の確保や官民連携による船着場の拡充などを図る。」</p>	P18
27		観光振興のため、クルーズ客船や水上交通（舟運）等の船舶の他、30～100 フィートクラスのヨット等の小型船舶にも対応した施設も拡充していくべきである。	<p>本計画では、多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、</p> <p>「クルーズ客船や大型クルーザー、水上交通（舟運）等の多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、客船等の円滑かつ安全な受入機能の確保や官民連携による船着場の拡充などを図る。」としています。</p>	
28		プレジャーボートについて、伊豆七島～東京湾～相模湾におけるポンツーンや係船浮標、その近隣のトイレ、シャワーなどの施設が拡充される事を望む。	<p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	



No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
29		観光・水辺のまちづくりについては、港湾関係者だけでなく、都市計画やまちづくりの関係者等と連携していくべきである。	<p>本計画では、観光・水辺のまちづくりについて、</p> <p>「クルーズ客船や大型クルーザー、水上交通（舟運）等の多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、客船等の円滑かつ安全な受入機能の確保や官民連携による船着場の拡充などを図る。」</p> <p>「水辺のさらなる魅力向上に向けて、緑やオープンスペース等の連続性を確保した公園の整備や海に面した園路・海浜等へのパブリックアクセスの確保、民間開発等と連携したにぎわい創出、水辺レクリエーションを安全に楽しめる環境づくりなどにより人々が海とふれあう場を創出する。また、デジタルテクノロジーを活用したまちの魅力向上やにぎわいの創出に取り組む。」としています。</p> <p>また、施策の展開に際しては、</p> <p>「都の関係部局や地元自治体、国、事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。」としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P18 P44
30		東京には様々な観光資源があるので、それらを活用して、世界の様々な客層の誘致を広く進めるべきである。		
31	水辺のさらなる魅力向上	水辺のにぎわい拠点として、都民や海外の旅行者が行きやすいにぎわい拠点を内陸部に作るべきではないか。		
32		観光やエンターテイメント要素も交えた港湾の土地利用をすることで、経済都市東京をいい印象として伝えられるのではないか。		

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
33		<p>「デジタルテクノロジーを活用したまちの魅力向上やにぎわいの創出に取り組む。」とあるが、具体的な提案があれば、検討頂けるのか。</p>	<p>具体的なご提案については、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	—
34	水辺のさらなる魅力向上	<p>水辺のさらなる魅力向上に向けた取組は、具体的にどの場所をイメージしているのか。物流機能も重要だが、世界に冠たる国際港となるには、機能の再編を伴いながら、アクセス性が良い場所に身近に海辺を感じられる公園やパブリックスペースが必要だと思う。</p>	<p>本計画では、東京港の港湾空間を物流機能、都市機能、旅客・マリーナ機能及び環境機能にゾーニングしております。</p> <p>このうち、水辺のさらなる魅力向上に向けた取組や公園の整備などの海とふれあう場の創出については、主に、都市機能ゾーンや旅客・マリーナ機能ゾーン、環境機能ゾーンで実施していくことを想定しております。</p>	P42

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
35	水辺のさらなる魅力向上	観光・水辺のまちづくりにおいて、港湾エリアは、都内のインフラとしてポテンシャルが高いため、港湾としてだけでなく、広く東京の今後を考えた計画としていくべきである。	<p>本計画では、関連計画等との整合について、「東京都では、目指すべき 2040 年代の姿を示した「未来の東京」戦略、自然災害等に対する強靱化に向けた 2040 年代の姿を示した「TOKYO 強靱化プロジェクト」、2050 年 CO<sub>2</sub>排出実質ゼロに向けた「ゼロエミッション東京戦略」、ベイエリアを舞台に 50 年・100 年先までを見据えたまちづくりの構想を示した「東京ベイ eSG プロジェクト」等も策定している。これらの計画等と整合を図りながら、港湾計画を改訂する。」としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P13
36	水上交通（舟運）による回遊性向上	クルーズ船の乗客にとって、利便性が高い水上バスの交通網を開設してほしい。	<p>本計画では、水上交通の回遊性向上に向けて、「クルーズ客船や大型クルーザー、水上交通（舟運）等の多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、客船等の円滑かつ安全な受入機能の確保や官民連携による船着場の拡充などを図る。」とし、海上交通ネットワークを拡充することとしています。</p> <p>また、施策の展開に際しては、「都の関係部局や地元自治体、国、事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。」としています</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P18 P44
37		東京国際クルーズターミナルは、空からの玄関口である羽田空港に行きづらいため、羽田空港アクセス線に新駅を設置してその駅に隣接する場所にクルーズ船などの乗り場を作るべきである。		
38		通勤や観光のために、羽田空港を起点とした水上バスの運行や、東京国際クルーズターミナルとの連携により、舟運の回遊性向上を図るべきである。 (同様の趣旨の意見が他 1 件)		
39		空港、河川、港湾の各管理者が横断的なチームワークを発揮し、隅田川につながる水上交通の背骨をつくり、都心部水路へのネットワークづくりにつなげる発想を期待したい。		

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
40	水上交通 (舟運) による回遊性向上	<p>停泊中の大型コンテナ船を間近に見られる箇所を水上バスで定期運航するなど、都民と港が近い東京港を目指してほしい。</p>	<p>本計画では、水上交通の回遊性向上に向けて、「クルーズ客船や大型クルーザー、水上交通（舟運）等の多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、客船等の円滑かつ安全な受入機能の確保や官民連携による船着場の拡充などを図る。」とし、海上交通ネットワークを拡充することとしています。</p> <p>また、港の仕事のPRのため「東京都は学生・一般向けの東京港視察ツアーやオンライン現場見学会の開催、東京臨海部広報展示室「TOKYO ミナトリエ」、SNS等を活用したわかりやすい情報発信など、東京港の必要性や魅力をわかりやすくPRするとともに、東京港における仕事の認知度・イメージの向上に取り組んでいく。」としています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P18 P44

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
【その他】				
41	ゾーニング	水辺を活用して成功している街と同様に、物流施設とにぎわい施設とのゾーニングをはっきりとさせるべきである。	本計画では、港湾空間のゾーニングについて、「東京港の港湾空間を物流機能、都市機能、旅客・マリーナ機能及び環境機能にゾーニングし、それぞれの機能を高めるとともに、調和と秩序ある空間を形成する」としています。	P42
42	台場地区関連	お台場地区の休日における交通渋滞解消のため、駐車場を効率的に運用してほしい。	いただいたご意見は、事業を所管する部署と共有させていただきます。	—
43		お台場地区の深夜におけるバイクおよび自動車の騒音対策に取り組んでほしい。		
44		お台場地区の道路の陥没と歩道のガードレールを早期に補修してほしい。		
45		お台場地区のゴミ等の散乱対策として、ゴミ箱設置及び受動喫煙対策の強化による美化活動に取り組んでほしい。		
46		お台場海浜公園における公的でないイベントの開催と夜間リハーサルは禁止してほしい。		

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
47	港のPR	東京港の役割や大切さ、計画を進める意義を、もっと知ってもらうためのPRをするべきである。	<p>本計画では、港のPRについて、「東京都は学生・一般向けの東京港視察ツアーやオンライン現場見学会の開催、東京臨海部広報展示室「TOKYO ミナトリエ」、SNS等を活用したわかりやすい情報発信など、東京港の必要性や魅力を分かりやすくPRするとともに、東京港における仕事の認知度・イメージの向上に取り組んでいく。」としています。</p>	P44
48		港の仕事の魅力発信や、港湾計画の理解促進の手段として、オンライン現場見学も盛り込んでほしい。	<p>オンライン現場見学についても港の仕事のPRに資する取組であるため、下線の通り記述を修正します。</p> <p>「東京都は学生・一般向けの東京港視察ツアーやオンライン現場見学会の開催、東京臨海部広報展示室「TOKYO ミナトリエ」、SNS等を活用したわかりやすい情報発信など、東京港の必要性や魅力を分かりやすくPRするとともに、東京港における仕事の認知度・イメージの向上に取り組んでいく。」</p>	P44

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
49	快適で働きやすい環境	<p>港湾のイメージ改善、必要性のアピールの観点から、羽田アクセス線の新駅周辺に市街地を形成し、働きやすい施設整備を行うことが重要なのではないかと。</p>	<p>本計画では、快適で働きやすい環境の実現に向けて、「港で働く人々にとって快適で働きやすい環境を確保するため、女性の活躍や高齢者雇用の高まりにも配慮し、DXの活用などによる作業環境の向上や福利厚生施設の充実等に取り組んでいく。」としています。いただいたご意見は、今後の取組の参考とさせていただきます。</p>	P44
50	その他	<p>東京港の港湾計画を策定するに当たっては、「未来の東京」戦略2023の重点政策と相反する施策であるIR（カジノ）の誘致をしないことを明らかにすべきである。 （同様の趣旨の意見が他4件）</p>	<p>IRについて、都は、メリット・デメリットの両面から総合的に検討しています。</p>	—
51	その他	<p>小型船の不法係留について、引き続き対策をしっかりと実施してほしい。</p>	<p>東京港船舶の係留保管の適正化に関する条例に基づき、引き続き船舶の不法係留対策を実施してまいります。</p>	—

No.	御意見の概要		見解・対応	本文頁
52		基本理念について、大都市を挿入して「進化し続ける未来創造大都市港湾 東京港」にすべきである。	本計画では、基本理念を「進化し続ける未来創造港湾 東京港」とし、常に港の新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、国際競争力が高く進化し続ける港としていきます。	P14
53	その他	今後日本が、そして東京港が神奈川県や千葉県を含めた東京湾全体として将来どうあるべきかを示されてはどうか。	本計画では、国内の港湾との連携について、 「施策の展開に際しては、都の関係部局や地元自治体、国、事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。」 「港湾における新たな技術の導入や防災・環境の施策等においては、京浜港をはじめとした国内各港、世界の港湾と連携して取り組んでいく。」としています。	P44
54		資料は分かりやすくまとまっている。	—	—

※ いただいた御意見につきましては、内容を要約して掲載しています。