

総合物流施策推進プログラムに掲げる取組に関する実施状況（案）
に係る物流関係団体の御意見への対応について（概要）

※意見総数38件のうち主な御意見を抜粋

意見対象	関係団体の主な御意見	関係省庁の主な対応
1. (2)2)ア) 【No.10】	<p>東京港の渋滞問題の検討は、港湾の国際競争力強化を目的とした全国の運用統一化、IT化を視野に効率的な港湾像を示す中で、国と東京都が一体となって抜本的な解決策を検討してほしい。</p>	<p>これまで、国、港湾管理者や港湾運営会社等の関係者との協力体制のもと、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、バン・シャーシプールや車両待機場の整備などの取り組みを行ってまいりました。</p> <p>また、港湾管理者である東京都では、平成29年3月の供用開始を目指し、大井ふ頭地区における車両待機場の整備を行うところと聞いております。</p> <p>今後とも国土交通省としても、関係者と連携しつつ、コンテナターミナル周辺の物流の効率化、渋滞の緩和に努めてまいりたいと考えております。</p>
1. (2)1)ア) 【No.7】	<p>国際コンテナ戦略港湾として、これまでの港湾とは異なり、結節点となるターミナルの構造、海陸一貫のフィーダ網の構築が必要となる。</p> <p>また、大型船舶が航行しない近隣諸国との海上輸送においては必ずしも国際コンテナ戦略港湾を利用する必要がなく、これらの棲み分けの考え方を整理する必要がある。</p> <p>スーパー中枢港湾プロジェクトの一翼を担う「内航フィーダーサービス」「鉄道によるコンテナ輸送サービス」の具体的な進展が見られないため、まずは具体的な計画案の提示が必要である。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾が国際海上輸送網と国内海上輸送網とを結節する高い機能を発揮することができるよう、ターミナルの構造、海陸一貫のフィーダ網の構築に向けて努めてまいります。</p> <p>近隣諸国との海上輸送については、アジアの発展や対岸貿易の伸展に伴い、我が国の各地域とアジアや対岸諸国とを直接結ぶ輸送ニーズも高まってきていることから、地方の港湾においても、各地域の立地産業やそれぞれの港湾の特長、個性を活かした取り組みが進められており、これらの取り組みについてもしっかりと支援して参りたいと考えております。</p> <p>「内航フィーダーサービス」「鉄道によるコンテナ輸送サービス」については、平成25年度まで国際コンテナ戦略港湾政策の一環として、国がモデル事業を実施し、内航フィーダー航路の立ち上げ等が行われることで、国際コンテナ戦略港湾への貨物の集貨の進展が見られたところです。平成26年度からは、港湾運営会社実施する集貨事業により、内航フィーダー航路網の構築等が行われることで、基幹航路の維持・拡大に向けてさらなる取り組みを進めているところです。</p>

<p>1. (2)2)ア) 【No.10】</p>	<p>①ゲート前渋滞が常態化し社会問題となっている東京港の混雑が激しいターミナルの問題解決を最優先する。 ②横浜港の平成26年2月の実証実験については、結果が公表されていない(プレ実験については結果公表済み)。結果を公表し、効果があるのであれば、他港への展開も検討頂きたい。 ③港湾周辺の渋滞解消には、周辺道路等の環境整備も必要であるが、諸手続きを含めたIT利活用等のサポートすべき情報システムの活用も検討していく必要があると考える。</p>	<p>これまで、国、港湾管理者や港湾運営会社等の関係者との協力体制のもと、新規コンテナターミナルの整備によるターミナル容量の拡大、バン・シャーシプールや車両待機場の整備などの取り組みを行ってまいりました。 今後とも国土交通省としても、関係者と連携しつつ、コンテナターミナル周辺の物流の効率化、渋滞の緩和に努めてまいりたいと考えております。 なお、過去の実証実験を踏まえて、今年度より京浜港において、情報技術を活用した海上コンテナ物流の高度化実証事業に取り組むこととしており、引き続き国としても情報システムの活用を検討してまいります。</p>
<p>1. (2)6)ア) 【No.10】</p>	<p>成田及び羽田の貨物物流における連携性が不明確である。ベリ-貨物の増加等への対応など、具体的な施策を示すべきである。</p>	<p>首都圏空港の機能強化を図っていく中で、首都圏空港における物流のあり方について、関係する事業者からの意見を伺っており、引き続き、各事業者等のニーズを把握しながら検討して参りたいと考えています。</p>