

5.2.2. 東京港第7次改訂港湾計画における物流基盤の整備概要

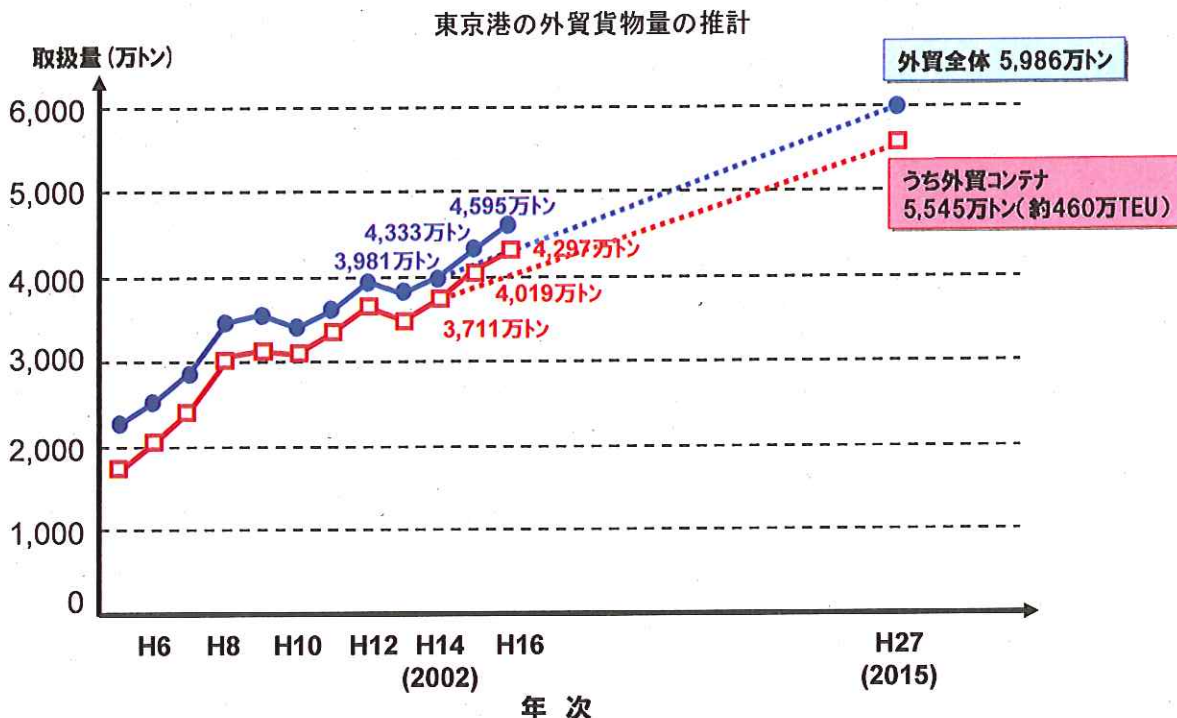
東京都港湾局が平成16年に作成した「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針」では、東京港から発信する日本の物流改革と銘打ち、「物流拠点東京港の革新」を唱っている。その中では、目標として『サービスアップ・コストダウン』『高機能物流拠点の形成』『物流の広域連携』を掲げている。

特に、高機能物流拠点の形成においては、中央防波堤外側埋立地において、新たに整備する国際物流コンテナふ頭の後背施設として、高機能物流倉庫の立地誘導、既存の老朽化した倉庫の移転用地の確保、羽田空港再拡張による国際化に伴い増加が見込まれるIT関連等の貨物に対応した物流倉庫機能の強化の必要性を挙げている。

また、同じく東京都港湾局が平成17年に作成した「東京港第7次改訂港湾計画策定に向けて」では、上記基本方針に基づき、東京港第7次改訂港湾計画の方針を定め、「世界と競う港湾サービスの実現」を掲げ『貨物需要の増加に対応した新規ふ頭の整備、ふ頭背後の高機能物流拠点の形成等により、港湾コストやサービス水準の向上（コストの3割低減、リードタイムを1日に短縮）を目指す』ことを目標としている。

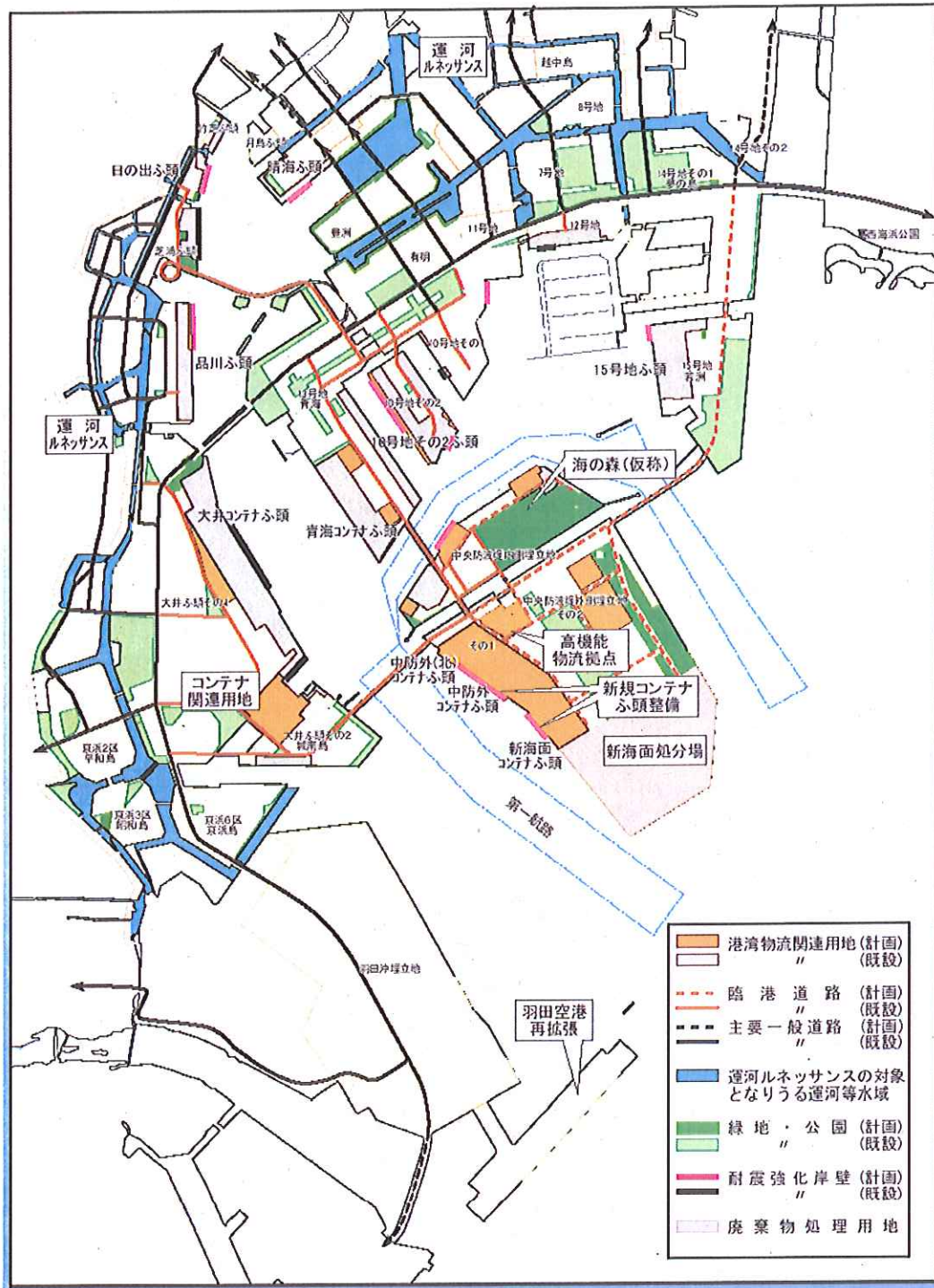
この中で、中央防波堤外側埋立地における計画についても、基本方針に則り、新規コンテナふ頭とふ頭後背における高機能倉庫の立地促進と、老朽化した倉庫の移転用地等への活用を計画している。

このような東京港の港湾計画の下、東京港の外貿貨物量は今後も堅調に伸びていくと推計している。推計によれば、平成16年には外貿全体で約4,600万トン、うち外貿コンテナでは4,300万トンであった貨物量が、平成27年には外貿全体で約6,000万トン、うち外貿コンテナで5,500万トン（約460万TEU）に増加する。これに伴い、臨海部における倉庫需要は今後も増加するものと予想される。



出典：「東京港第7次改訂港湾計画策定に向けて」（東京都港湾局、平成17年9月）

図 5-8 東京港の外貿貨物量の推移と推計

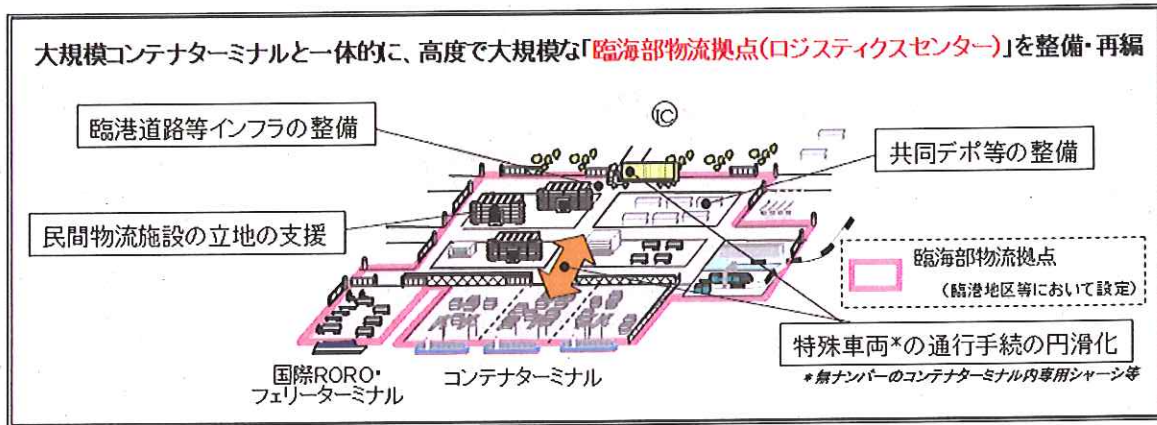


出典：「東京港第7次改訂港湾計画策定に向けて」（東京都港湾局、平成17年9月）

図 5-9 東京港第7次港湾計画の全体像

5.2.3. スーパー中枢港湾施策

東京港は横浜港、川崎港を含む京浜港としてスーパー中枢港湾の指定を受けている。このスーパー中枢港湾の指定により、国土交通省港湾局は臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成促進を図ることとしている。



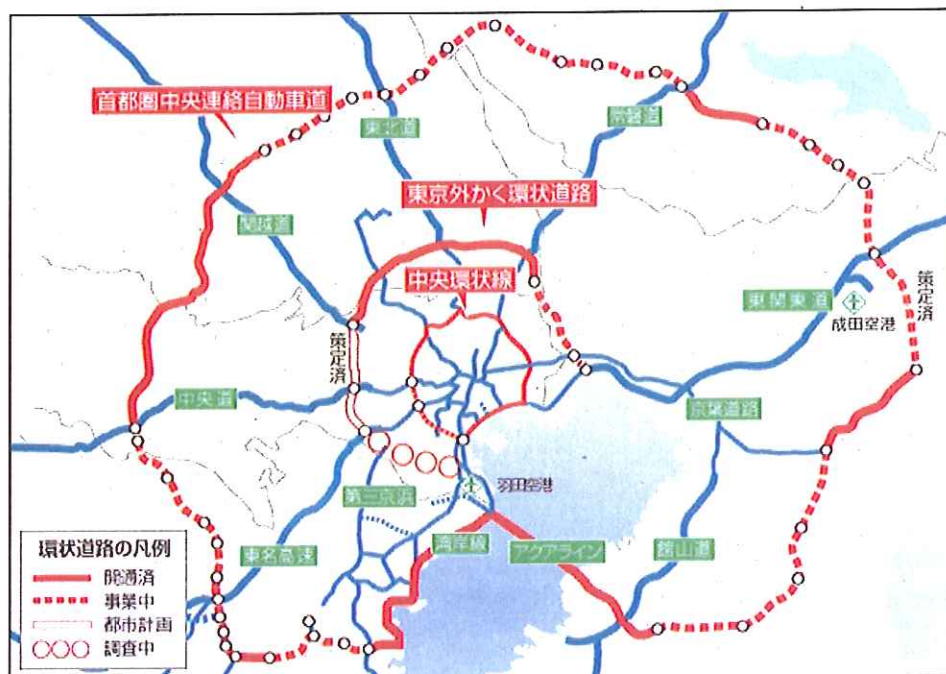
出典：国土交通省

図 5-10 スーパー中枢港湾施策

5.2.4. 周辺の道路整備計画

(1) 首都圏の高速道路網の整備計画

首都圏では、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路（外環）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の3環状の整備を進めている。



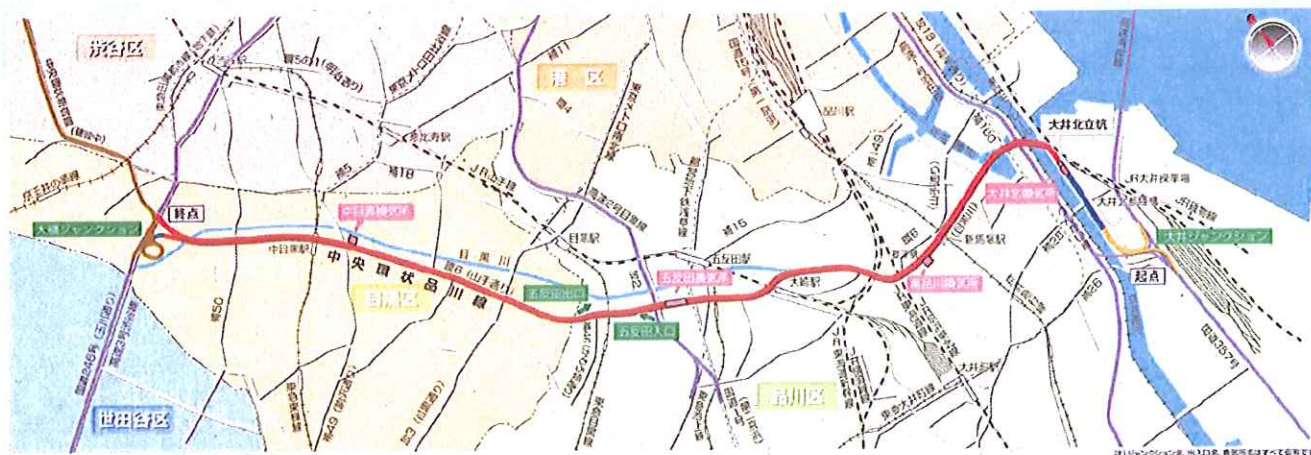
出典：国土交通省ホームページ

図 5-11 首都圏の3環状道路計画図

首都高速中央環状線は現在、新宿線の西新宿ジャンクション～大橋ジャンクション、品川線の大橋ジャンクション～大井ジャンクションの区間の建設が進められている。

大井ジャンクションでは首都高湾岸線及び国道 357 号と接続している。

首都高環状線が完成すると、都心から伸びる放射状の高速道路にアクセスが可能となるほか、西北部（板橋）、北部（足立）、東部（葛西）の他の 3 流通業務団地へのアクセスも大幅に向上する。



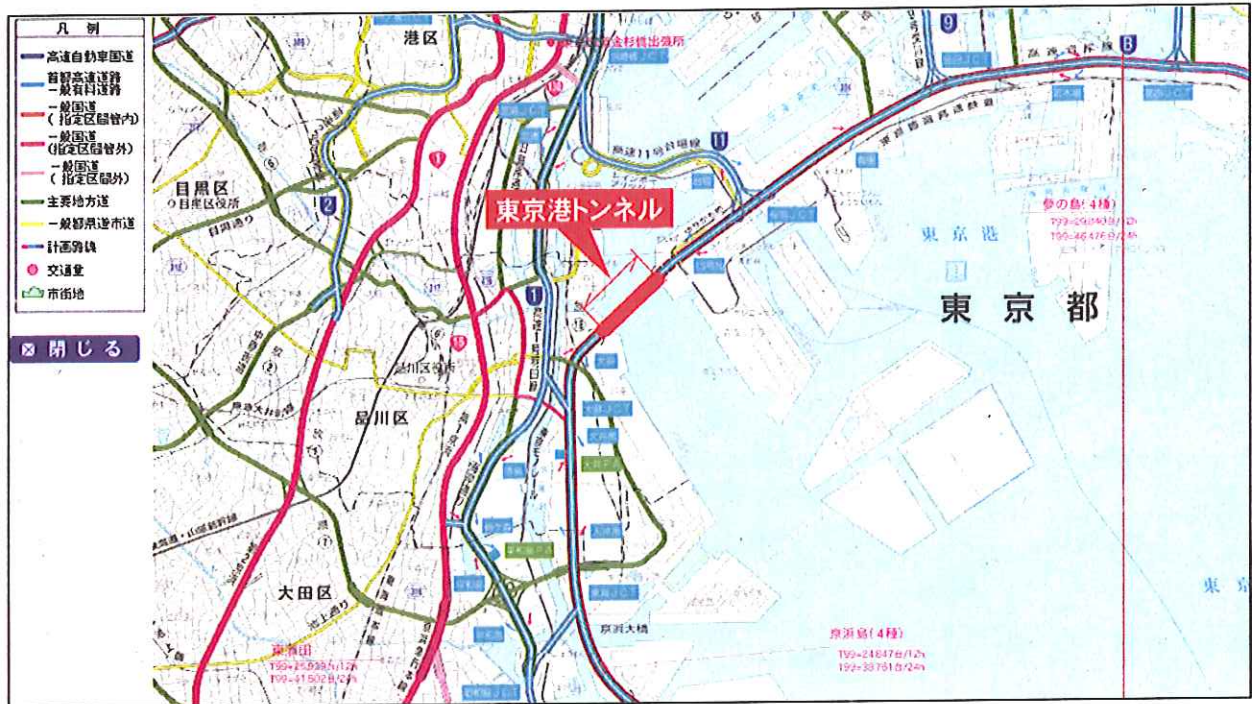
出典：首都高速道路株式会社ホームページ

図 5-12 首都高中央環状線品川線の概要

(2) 国道 357 号東京港トンネル（一般部）

東京港トンネル（一般部）は、現在慢性的な渋滞が発生している東京港トンネル（高速湾岸線）と平行して、一般部である国道 357 号を整備することで、当該区間の渋滞緩和を図る事業である。

この区間が未整備であることにより、羽田空港方面と臨海副都心方面を往来する多くの車両が東京港臨海道路を利用による渋滞等が課題となっており、このトンネルの開通により渋滞が大幅に軽減することが期待されている。



出典：国土交通省 川崎国道事務所ホームページ

図 5-13 東京港トンネル位置図

(3) 東京港の臨港道路整備計画

東京港臨海道路事業は、城南島から中央防波堤外側埋立地を経て若洲までの約 8 km の臨港道路を整備する事業。I 期事業は、城南島と中央防波堤外側埋立地を結ぶ海底トンネルで 2002 年に開通済みである。現在の II 期事業は、橋梁により中央防波堤外側埋立地から若洲までの約 4.6 km の区間を国土交通省の直轄事業として実施中である（事業期間 2002～2010 年度）。

東京港臨海道路を利用すると、中央防波堤外側埋立地と新木場の所要時間が 4 割短縮できる。これにより湾岸道路の混雑が緩和され、その経済効果は年間 300 億円程度と推計されている。

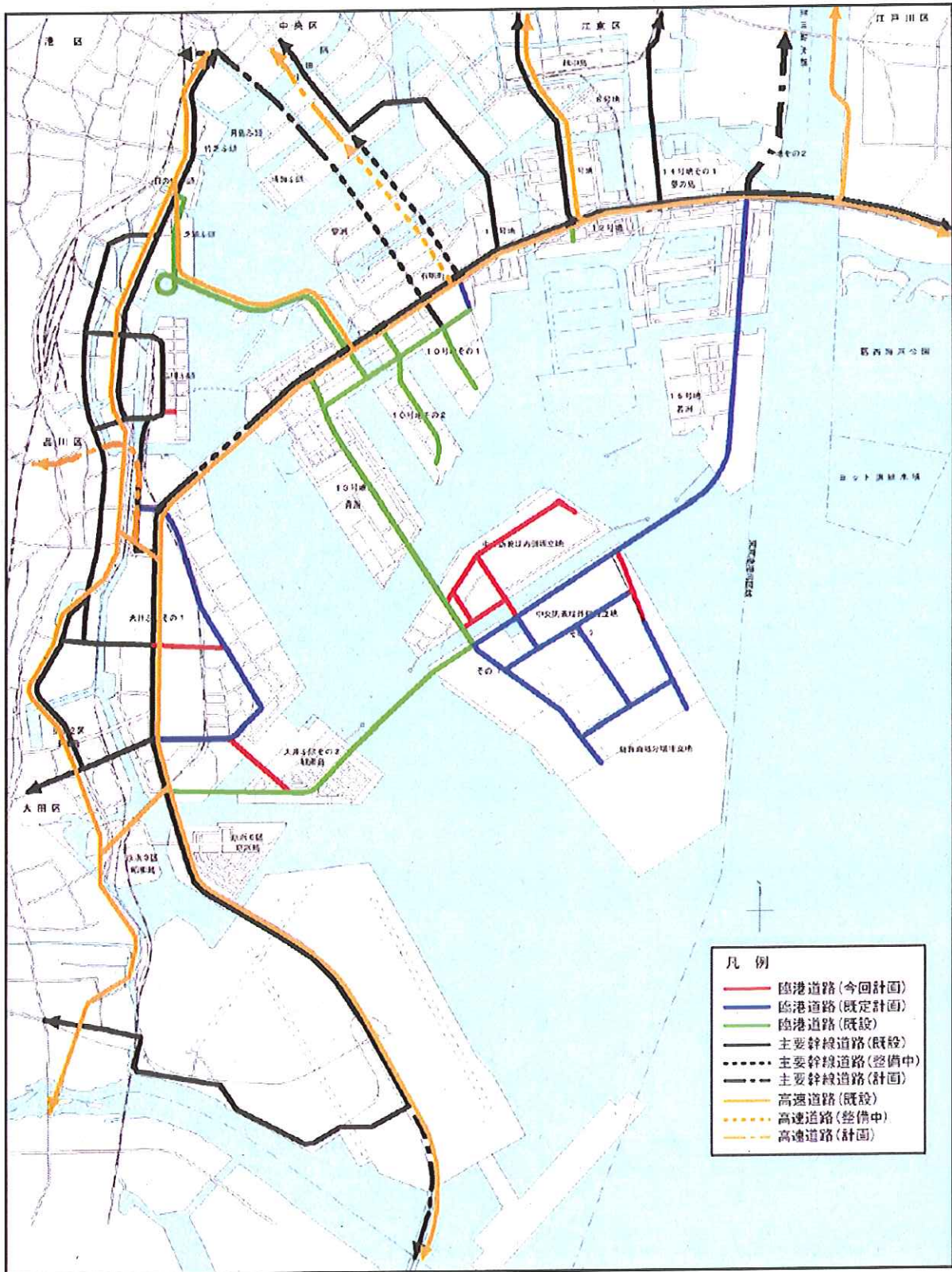
表 5-1 東京港臨海道路Ⅱ期事業区間の道路の諸元

区間	中央防波堤外側埋立地～若洲
道路延長	4.6キロメートル
事業期間	2002年度～2010年度
事業費	1,410億円(2005年5月現在)
計画交通量	35,400台/日(2001年9月推計)
車線数	往復6車線(橋梁部:往復4車線)
設計速度	60キロメートル/時(橋梁部:50キロメートル/時)
道路区分	第4種1級(道路構造令)



出典：東京都港湾局ホームページ

図 5-14 東京港臨海道路Ⅱ期事業区間橋梁部完成イメージ



出典：「東京港第7次改訂港湾計画の策定に向けて」、東京都港湾局、平成17年9月
 図 5-15 東京港臨海道路等の道路ネットワーク

5.3. 土地利用上の課題

- ・臨海部でのマンション等の開発が進み、既設の物流施設と住居の混在が生じ、住環境、物流環境双方にとって課題が生じている。

東京臨海部は、都心へ隣接する地域であるため、物流施設のみならずオフィスや住居としての立地ニーズも高い地域である。そのため、近年では廃業した工場や物流施設跡地にオフィスビルやマンションを建設することも多い。

この結果、住宅と倉庫が混在した土地利用となり、物流施設側では夜間操業ができないなどの物流の効率性が低下し、住宅側では騒音や振動といった住環境への悪影響といった問題が生じており、住宅と物流施設の土地利用の混在の回避が課題である。

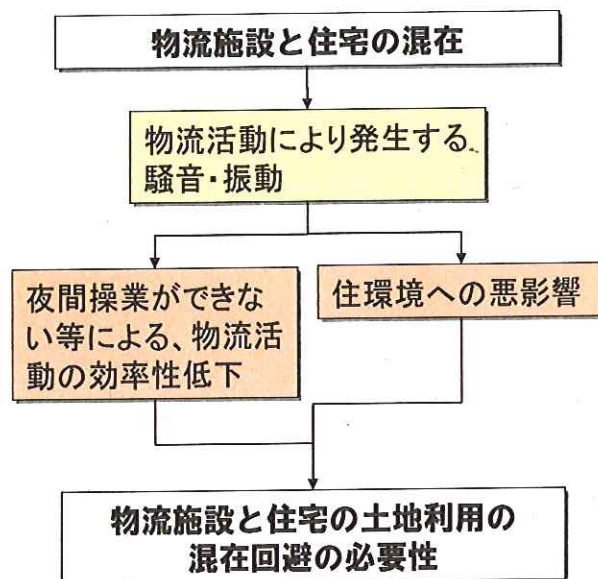


図 5-16 物流施設と住宅の土地利用の混在事例

6. 南部流通業務団地の課題に対する対策案

南部流通業務団地は、整備から既に約40年が経過しているため、前章にて明らかにした東京臨海部の物流施設に関する課題の多くを抱えている。

そのため、南部流通業務団地をモデルとして、課題解決のための方策を検討することは、南部流通業務団地のみならず、同様の課題を抱える国内の他の物流施設の更新や機能の高度化等を促進するにあたって、非常に参考になると考えられる。

そこで、東京臨海部に位置する南部流通業務団地を具体的な事例として、南部流通業務団地が抱える課題とそれに対する対策案を検討した。

6.1. 東京都の流通業務団地の設置経緯

都心の区域に流通業務施設が過度に集中しているため流通機能の低下及び自動車交通の渋滞をきたしている大都市における流通業務市街地の整備に関し必要な事項を定めることにより、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とした「流通業務市街地に関する法律」が昭和41年に施行された。

同年、東京都では上記法律に基づき「東京都についての流通業務施設の整備に関する基本方針」を定め、昭和41年から昭和58年にかけて、都内に4箇所の流通業務団地（南部（平和島）、西北部（板橋）、北部（足立）、東部（葛西））を整備した。

S.41



S.41



S.41
~58

◎流通業務市街地の整備に関する法律(流市法)

(目的)

この法律（流通業務市街地の整備に関する法律）は、都心の区域に流通業務施設が過度に集中しているため流通機能の低下及び自動車交通の渋滞をきたしている大都市における流通業務市街地の整備に関し必要な事項を定めることにより、**流通機能の向上及び道路交通の円滑化**を図り、もって**都市の機能の維持及び増進に寄与**することを目的としている。

◎東京都についての流通業務施設の整備に関する基本方針

- 一、東京都の都心区域及びその他の区域における流通業務施設の機能及び立地に関する基本的事項
 - ・ 今後新設されるトラックターミナル、中央卸売市場、倉庫、流通業務施設であって主要なものは、**可能な限り既成市街地の外周の地域で交通的地理的条件の良好な位置に計画的に立地させる。**
 - ・ 既成市街地の外周の地域に新設され、あるいは都心の区域より移転する流通業務施設については、**可能な限り集約的な立地を図るため流通業務地区を整備する。**
- 二、流通業務地区の数、位置、規模及び機能に関する基本的事項
 - ・ 流通業務地区は、既成市街地の外周の地域で、主要環状道路、主要放射道路、鉄道等の**交通施設の利用が容易な場所に整備するものとする。**
 - ・ 当面整備する流通業務地区の数はおおむね10箇所とし、原則として**南部、西南部、西北部、北部及び東部の各方面の既成市街地の外周の地域に整備するものとする。**
 - ・ 流通業務地区は、**東京都と他の地域との地域間流動物資の集散基地としての機能をもつとともに、東京都における物資流動の需要に応じた集配、保管及び取引の機能並びにこれらに関連する加工基地としての機能をもつものとする。**
 - ・ 上記の各機能について、その方面の需要に対応して一体的に整備する流通業務地区については**1箇所おおむね100ヘクタールを標準とするものとする。**

南部(平和島)、西北部(板橋)、北部(足立)、東部(葛西)の4流通団地の整備

6.2. 南部流通業務団地の概要

6.2.1. 東京南部流通業務団地概要

東京南部流通業務団地は、流通業務市街地の整備に関する法律に基づき、昭和 41（1966）年に埋め立てが完了し、昭和 43 年のトラックターミナルから順次供用開始している。

団地内には、都道放射 18 号線、首都高速羽田線、環状 7 号線、東京モノレール線が整備されている。

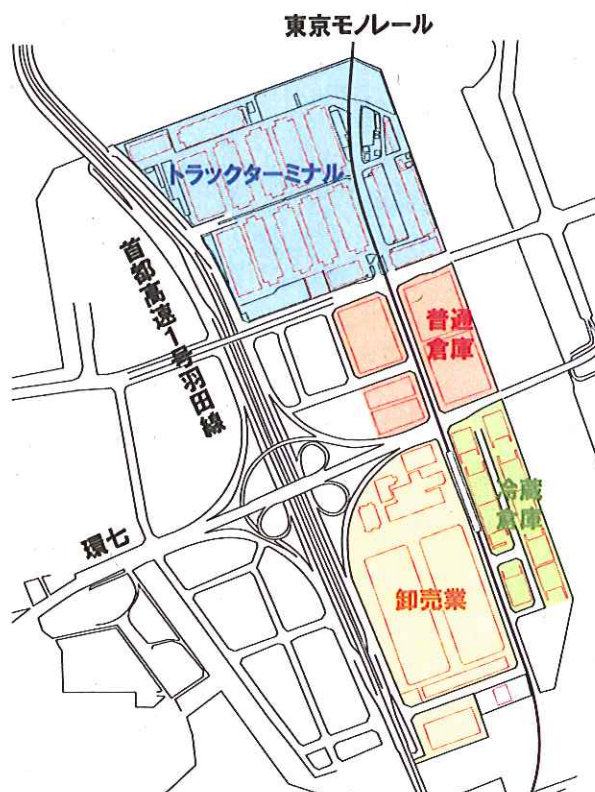


図 6-1 東京南部流通業務団地位置図



出典：東京都における流通業務団地、平成 9 年 3 月、東京都都市計画局

図 6-2 東京南部流通業務団地外観

流通業務市街地の整備に関する法律に基づき、流通業務地区内にはトラックターミナル、卸売業施設、倉庫（普通・冷蔵）のみが立地しており、その他の施設は立地していない（各施設に付帯する福利厚生施設等は除く）。

表 6-1 流通業務団地内構成（平成 9 年時点）

地区・団地・施設名等		都決年月日	面積	能力	供用年度	施行主体
南部流通業務地区 用途地域：準工業地域		昭和 43. 3. 12 変更 平成 6. 9. 28	約 71. 9ha 約 73. 7ha			
南部流通業務団地		昭和 43. 3. 12 変更 平成 6. 9. 28	約 62. 9ha 約 64. 7ha		昭和 41. 4	東京都（埋立事業）
団地内施設	トラックターミナル	昭和 41. 10. 27 変更 平成 6. 9. 28	約 22. 3ha 約 24. 2ha	433 バース	昭和 43. 6	日本自動車ターミナル(株) ・荷扱場 10 棟 ・配送センター 3 棟 ・総合物流センター 1 棟 ・管理棟 1 棟
	卸売業	昭和 43. 3. 12	約 15. 1ha	12, 000t/日	昭和 46. 11	(株)東京流通センター ・オフィスビル 2 棟 (含む展示場) ・物流ビル 4 棟 ・展示場ビル 1 棟
	普通倉庫	昭和 43. 3. 12	約 7. 3ha	111, 000t (庫腹能力)	昭和 45. 6	東京団地倉庫(株) ・倉庫 4 棟 ・管理棟 1 棟
	冷蔵倉庫	昭和 43. 3. 12	約 4. 7ha	147, 840t (庫腹能力)	昭和 46. 3	東京団地冷蔵(株) ・冷蔵倉庫棟 9 棟 ・管理棟 1 棟
	道路等公共施設	昭和 43. 3. 12	約 13. 4ha	—	昭和 43. 4	東京都
	公園・緑地	—	—	—	—	—
その他卸売業等		昭和 43. 3. 12	約 9. 0ha	—	昭和 45. 6	—
建築物の制限等		建ぺい率	容積率	建築物の高さ	壁面の位置の制限	
	トラックターミナル	60%以下	なし	なし	なし	
	卸売業					
	普通倉庫					
	冷蔵倉庫					
コンテナデポ	—	—	—	—		

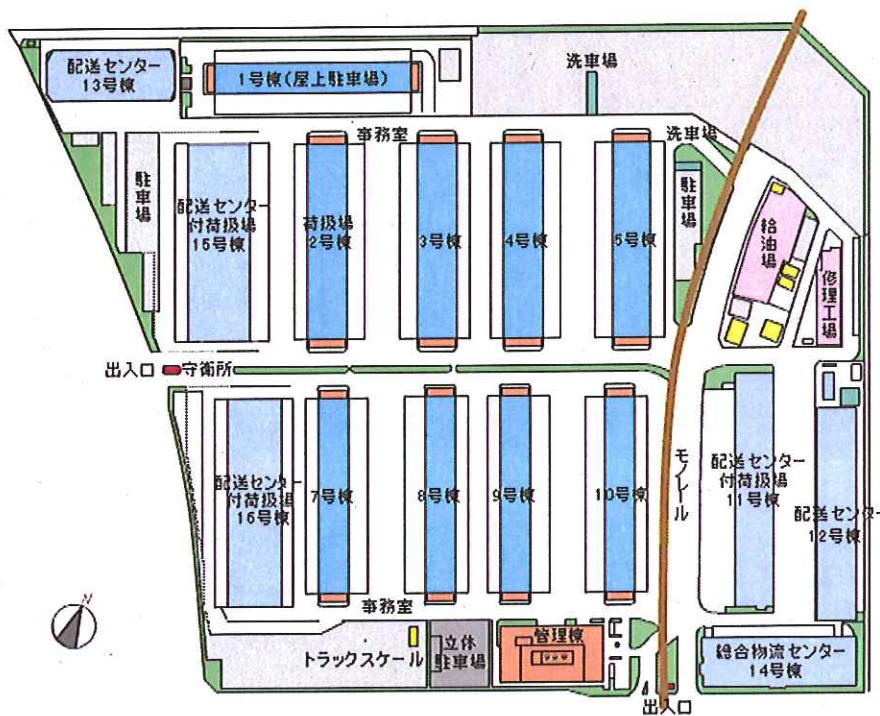
出典：東京都における流通業務団地、平成 9 年 3 月、東京都都市計画局

(1) トラックターミナル (京浜トラックターミナル)

京浜トラックターミナルは、日本自動車ターミナル(株)が施行主体となり、昭和 43 年に供用を開始し、昭和 62 年の追加埋立工事、その後の都市計画決定変更を経て、平成 4 年、18、20 年に新たな総合物流センターの供用を開始した。12・13・14 号棟は配送センターであり、11・15・16 号棟は、配送センター付き荷扱場となっている。

敷地面積は 242,068 m²、貨物の取扱能力は約 13,000 トン/日である。

取扱貨物量 (特別積合せ) は、5,000~6,000 トン/日、出入りする自動車台数は延べ 3,000 台/日 (いずれも平成 20 年の値) となっており、貨物取扱量、貨物車の出入り台数共に、この 5 年間は減少傾向にある。



出典：日本自動車ターミナル(株)

図 6-3 京浜トラックターミナル構内配置図

表 6-2 荷扱場施設概要

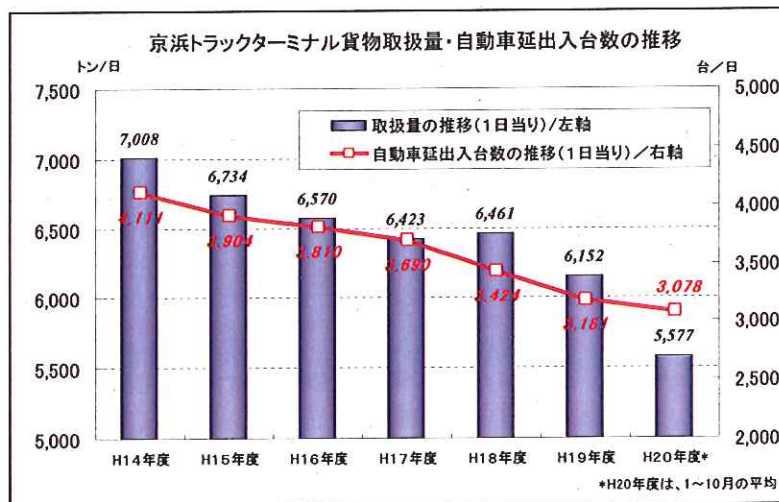
荷扱場	1号棟～5号棟・7号棟～11号棟・15号棟・16号棟	
ホーム延べ面積	41,404 m ²	
ホーム幅・面積	20.0m × 5棟	13,416 m ²
	25.0m × 4棟	13,650 m ²
	32.5m × 1棟	1,287 m ²
	35.0m × 1棟	3,119 m ²
	33.5m × 1棟	5,186 m ²
	42.3m × 1棟	4,746 m ²
床高	停留場所側	1.3m
	集配車発着側	1.3m
荷扱場事務室延べ面積	4,345 m ²	

出典：日本自動車ターミナル(株)ホームページ



出典：日本自動車ターミナル(株)ホームページ

図 6-4 京浜トラックターミナル荷扱場



日本自動車ターミナル(株)公表データより作成

図 6-5 京浜トラックターミナルでの1日当たりの貨物取扱量及び自動車延出入台数の推移

(2) 卸売業（株式会社 東京流通センター）

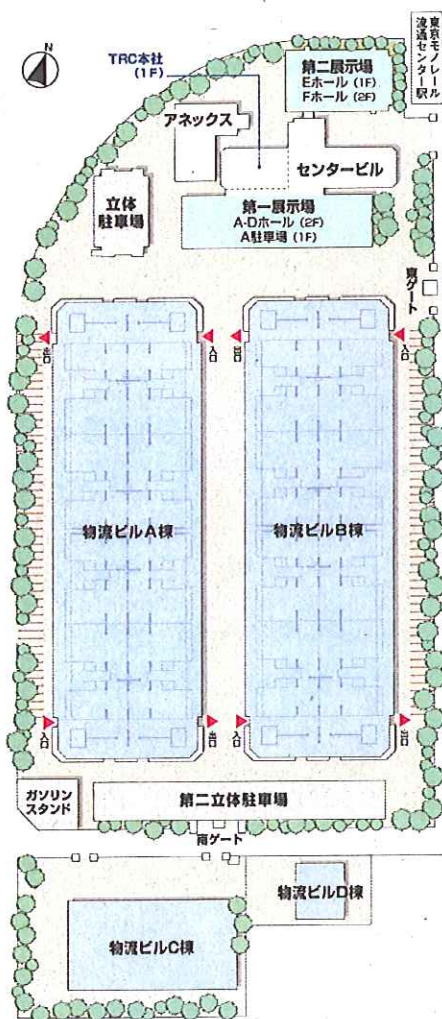
都市交通の混雑等の緩和と物価の安定を図るため、生産と消費を結ぶ流通機能の合理化・近代化を図る目的で整備した、首都東京を中心とする巨大な消費圏をまかなう流通基地のひとつとして、(株)東京流通センター施行主体として昭和46年より供用している施設である。

東京流通センターの施設は、それぞれの特徴を持った3つのコンセプトスペースを有している。

- (a)商品の集荷・仕分け・加工・保管・梱包・配送などを一貫して行える物流ビル
- (b)オフィス・会議室・ショールームなどビジネスに必要なあらゆるサービスを収容したトータルオフィスビル
- (c)見本市や展示会など、さまざまなイベントの開催に最適なエキシビジョンホール（R'n Hall）
→現在はオフィススペースとして利用

昭和59年12月に物流ビルC棟が竣工、また平成5年7月には物流ビルC棟に隣接する用地を取得し新たな物流ビルD棟が平成17年7月に竣工している。

一方、物流ビルA、B棟は供用開始から既に40年近くが経過しており、施設メンテナンスに多くの費用を投じている。



施設名	施設規模
物流ビルA・B棟	延床面積 173,652 m ² (52,529 坪)
物流ビルC棟	延床面積 35,943 m ² (10,873 坪)
物流ビルD棟	延床面積 8,715 m ² (2,636 坪)
センタービル	延床面積 64,640 m ² (19,554 坪)。
第一展示場	Aホール 1,156m ² Bホール 949m ² Cホール 970m ² Dホール 1,398m ² 合計 4,473m ²
第二展示場	Eホール 1,984m ² Fホール 1,989m ² 合計 3,973m ²
アネックス	

出典：東京流通センターホームページ

図 6-6 東京流通センター敷地地図



図 6-7 東京流通センター (左:TRC 内部、右;C棟およびD棟)

(平成 20 年 12 月撮影)

(3) 普通倉庫 (東京団地倉庫 株式会社)

南部流通業務団地内の普通倉庫は、東京団地倉庫(株)が施行主体となって、昭和 56 年 4 月に D 棟、平成 14 年 2 月に新 B 棟、平成 16 年 3 月に新 A 棟、平成 18 年 2 月に新 C 棟それぞれ建設し供用している。

敷地面積は 72,900 m²、倉庫面積は 186,200 m²である。

過去の流動調査によると、団地倉庫に出入りする貨物の約 8 割が都内 23 区を発集とするものであるとのことである。

表 6-3 東京団地倉庫平和島事業所施設概要

使用開始	昭和45年6月	
敷地面積	72,900m ² (22,000 坪)	
倉庫面積	186,200m ² (56,300 坪)	
	A棟	96,000m ² (29,000 坪)
	B棟	54,900m ² (16,600 坪)
	C棟	21,400m ² (6,500 坪)
使用形態	A・B棟 区画を単独使用	
	C・D棟 区画を共同使用	
プラットホーム床高	A・B・C棟	高床式 1.15m
	D棟	高床式 1.20m (一部低床式)
管理事務棟	5階建 4,200m ² (1,270 坪)	

東京団地倉庫(株)ホームページを参考に作成

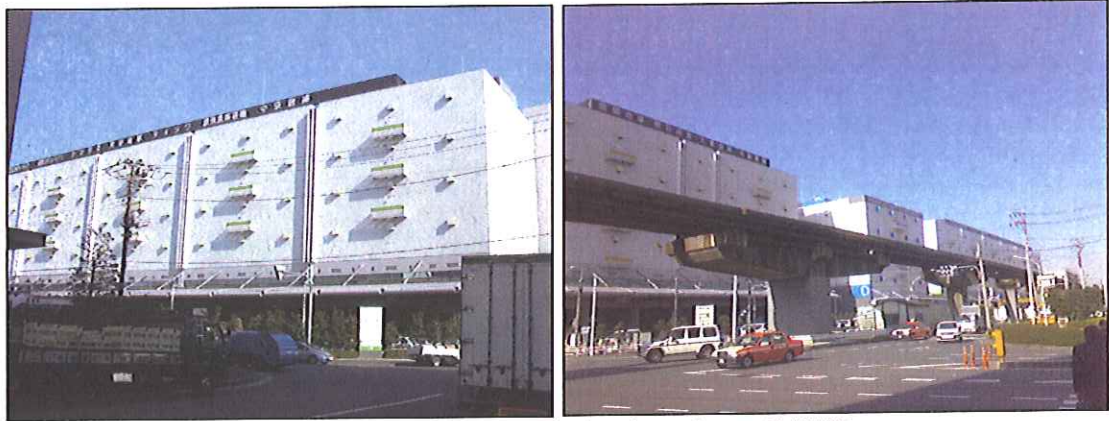


図 6-8 東京団地倉庫外観（平成 20 年 12 月撮影）

(4) 冷蔵倉庫（東京団地冷蔵 株式会社）

東京の過密都市対策の一環として流通業務団地を建設するにあたり、都内冷蔵倉庫業界に対して、新しい流通秩序を確立するための冷蔵倉庫施設を建設する要望に対応するため、東京団地冷蔵(株)が施行主体となり、昭和 46 年に冷蔵倉庫 4 棟、昭和 49 年に冷蔵倉庫 4 棟、昭和 51 年に冷蔵倉庫 1 棟の計 9 棟を建設して営業を開始し、現在に至っている。

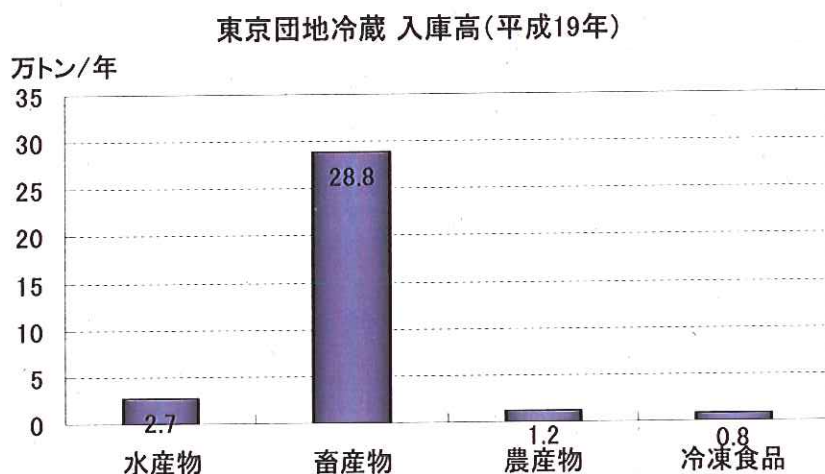
この冷蔵倉庫の敷地面積約 47,500 m²、庫腹能力は約 14.8 万トンである。

■東京団地冷蔵株式会社 設備概要												
総収容能力（営業トン数）147,840 吨 敷地面積：47,472.99m ²												
工事時期	第一期					第二期				第三期		
使用開始	昭和46年3月					昭和49年1月	昭和49年10月			昭和51年4月		
棟別	管理棟	A-1	A-2	A-3	A-4	B-1	B-2	B-3	A-5	C		
構造	鉄コンクリート造 4階建	鉄筋コンクリート造4階建 外壁・スパンクリート				鉄筋コンクリート造A棟4階建 B棟5階建 外壁・スパンクリート				鉄筋コンクリート造 5階建 外壁・スパンクリート		
階高	3.6m	5.8m（梁下有効高5.0m）										
防熱	床SF150・外壁GW250・天井GW275											
エレベーター積載量	600kg×1台	3屯×6台×4棟				3屯×6台×4棟				3屯×6台		
冷蔵庫建築面積	285m ²	12,404m ²				8,974m ²				3,040m ²		3,648m ²
事務棟建築面積		452m ²				928m ²				233m ²		378m ²
冷蔵庫床延面積	104,395m ²	44,520m ²				36,734m ²				9,683m ²		18,468m ²
事務棟床延面積		787m ²				2,228m ²				568m ²		804m ²
収容能力（屯）		13,600	13,600	13,600	13,600	15,680	18,140	18,140	13,340		28,140	
収容能力合計		54,400				51,960						
冷却方式		満液式（強制液循環方式）二段圧縮・集中方式									乾式二段圧縮分岐	
メーカー		長谷川鉄工				三菱重工			前川製作所		三菱重工・日立	
冷凍機台数		レシプロ5台	レシプロ5台	レシプロ4台	レシプロ3台	レシプロ10台			スクリー-2セット		レシプロ17台 スクリー-3台	
冷媒		アンモニア				フルオロカーボン（R-22）						
冷却器		床置きユニット式冷却器										
電気設備	契約種別：特別高圧電力 B（時間帯別調整契約） 受電設備：特高変圧器 66kV/6.6kV 契約電力：6700kW 容量 7,500kVA×1台 供給電圧：66kV											

資料：東京団地冷蔵(株)パンフレット

図 6-9 冷蔵倉庫の設備概要

保管している貨物は主に畜産物であり、年間約 29 万トンが入庫している。これは、都内冷蔵倉庫に入庫する畜産物の約 26%を占め、食肉業者が東京団地冷蔵を一巡すれば、必要な集荷を行うことができるといわれているほどである。



出典：東京団地冷蔵(株)提供資料

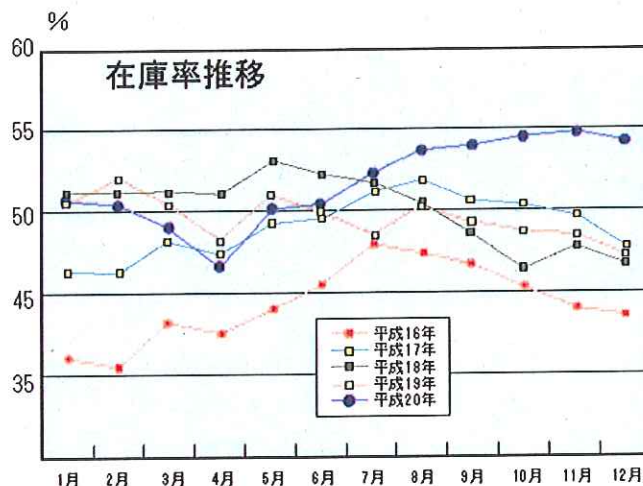
図 6-10 東京団地冷蔵年間入庫高 (平成 19 年)

表 6-4 東京都総合との比較で見る東京団地冷蔵の貨物動態 (平成 19 年)

項目	東京都	東京団地冷蔵	割合
設備能力	136万t	15.7万t	11.5%
入庫高	271万t	33.5万t	12.4%
水産物	80万t	2.7万t	3.4%
畜産物	111万t	28.8万t	25.9%
農産物	25万t	1.2万t	4.8%
冷凍食品	55万t	0.8万t	1.5%
在庫屯(月平均)	51万t	7.8万t	15.3%
水産物	23万t	1.0万t	4.3%
畜産物	20万t	6.5万t	32.5%
農産物	4万t	0.2万t	5.0%
冷凍食品	4万t	0.1万t	2.5%

出典：東京団地冷蔵(株)提供資料

また、近年の冷蔵倉庫の在庫率は約 50%を超えている。製品貨物の増加による嵩高化により、比較的原材料貨物を保管している団地冷蔵であっても、在庫率が 50%を超えるとほぼ満杯状態である。



出典：東京団地冷蔵(株)提供資料

図 6-11 東京団地冷蔵倉庫の在庫率推移

【東京団地冷蔵周辺の冷蔵倉庫】

- 東京団地冷蔵の周辺の団地形式の冷蔵倉庫では、「東京水産ターミナル」と「東京大井コールドプラザ」が立地している。
- 「東京水産ターミナル」は大井水産物埠頭に隣接して立地する冷蔵倉庫で、昭和 51 年に営業を開始しており、敷地面積 90,500 m²、庫腹能力 26.1 万トンの施設である。
- 「東京大井コールドプラザ」は城南島に立地する冷蔵倉庫で、平成 6 年より営業を開始しており、敷地面積 25,680 m²、庫腹能力 9.5 万トンの冷蔵倉庫施設である。



	営業開始年	敷地面積	庫腹能力
東京団地冷蔵	昭和 46 年	47,500 m ²	14.8 万トン
東京水産ターミナル	昭和 51 年	90,500 m ²	26.1 万トン
東京大井コールドプラザ	平成 6 年	25,680 m ²	9.5 万トン

6.3. 南部流通業務団地の課題

流通業務団地は、昭和 40 年代前半に「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、物流施設の適切な集約とそれに伴う物流効率化の観点で整備されており、その維持・発展は都内、強いては日本の物流にとって不可欠である。

東京臨海部には、南部流通業務団地（平和島）と東部流通業務団地（葛西）が整備されているが、特に南部流通業務団地は、整備から既に約 40 年が経過している。そのため、施設の更新やメンテナンスを実施した施設もあるが、耐震基準への対応や老朽化した設備の更新、等の課題を抱えた施設もある。

以下、南部流通業務団地内の各地区が抱える課題を整理する。

6.3.1. 京浜トラックターミナルにおける課題

- 2～5、7～10 号棟は、S 43 年の供用時から使用している施設であり老朽化してきている。
- 『東京都における流通業務団地、平成 9 年 3 月、東京都都市計画局』によれば、東京南部流通業務団地内の建築物の制限等では、「容積率」「建築物の高さ」共に制限が無いが、トラックターミナル内の荷扱場プラットホームの上空部分は高度利用されていない。
- 京浜トラックターミナルでは主に特積貨物事業者がテナントとして入居しているが、3PL への対応ニーズ等の物流ニーズが変化しており、そのために配送センターを附帯した施設への再開発を行っている。
- 特積貨物事業は年々厳しさを増しており、今後どのように事業を実施するのかを考える必要がある。



図 6-12 京浜トラックターミナル荷扱場（出典：日本自動車ターミナル(株)HP）

6.3.2. 東京流通センターにおける課題

- 昭和 59 年 12 月に物流ビル C 棟が竣工し、また平成 5 年 7 月には物流ビル C 棟に隣接する用地を取得し、新たな物流ビル D 棟を平成 17 年 7 月に竣工しているが、物流ビル A、B 棟は供用開始から既に 40 年近くが経過しており、施設メンテナンスに多くの費用を投じている。
- 商品配送を伴う卸売業の姿から、商物分離の動きが見られる。（物と商品情報の動きは別）

- W/R比率の低下に見られるように、近年では卸売業者を介さない取引が増加している。
- また、従来の卸売りに加え、高付加価値の流通加工機能（デモスペース、メンテナンス・リペアセンター機能）の併設を行うテナントが増加してきている。
- このようなビジネス形態の変化に伴い、一部テナントの施設使用形態も変化してきており、それに対してはソフト面では可能な限り対応しているが、施設的には対応がききにくい状況になってきている。

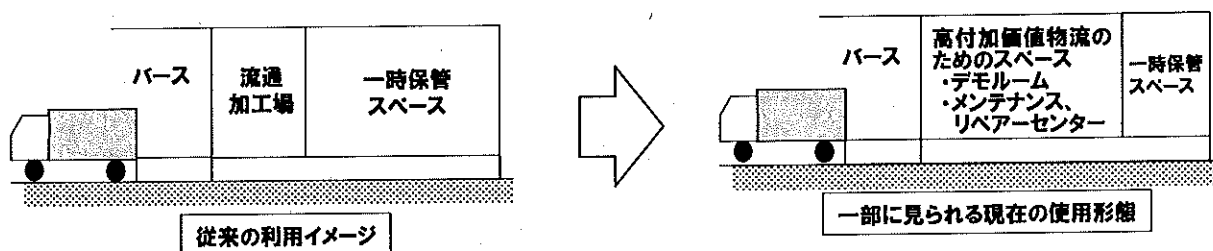


図 6-13 東京流通センター物流ビル（A棟・B棟）の利用形態の変化（イメージ）

6.3.3. 東京団地倉庫における課題

- 全ての建物について、新耐震基準に基づく建て替えがなされているが、立地環境の良さから団地倉庫への入居希望の事業者が多く、スペースが不足している。

6.3.4. 東京団地冷蔵における課題

- 出入りする貨物車両の大型化に比して、エプロンスペースが狭隘化している。
- 繁忙期等では路上駐車等が多くなり、周辺道路での渋滞や路線バスの走行困難等が発生している。
- 冷蔵倉庫施設は、建設から 40 年近く経過しており施設躯体及び冷蔵設備の老朽化が進み、耐震面からも補強等の大規模なメンテナンスの必要性が高まっている。
- 建設当時は原材料保管が主であったが、近年は製品保管が主流となっているため、以下のような施設上の課題が生じてきている。
 - ・保管物の嵩高化に比して倉庫が狭隘化
 （製品貨物の増加による嵩高化により、原材料貨物を比較的保管している団地冷蔵であっても、在庫率が 50%を超えるとほぼ満杯。なお、通常の冷蔵倉庫であれば 40%を超えると満杯といわれている。）
 - ・建設時はロットサイズが大きく、一括で取出すことが多かったため 5 パレットを縦列に並べる仕様となっていたが、現在はロットサイズが小さく、小口取出しが増加したため、奥の荷物の取出しが容易に行えない。

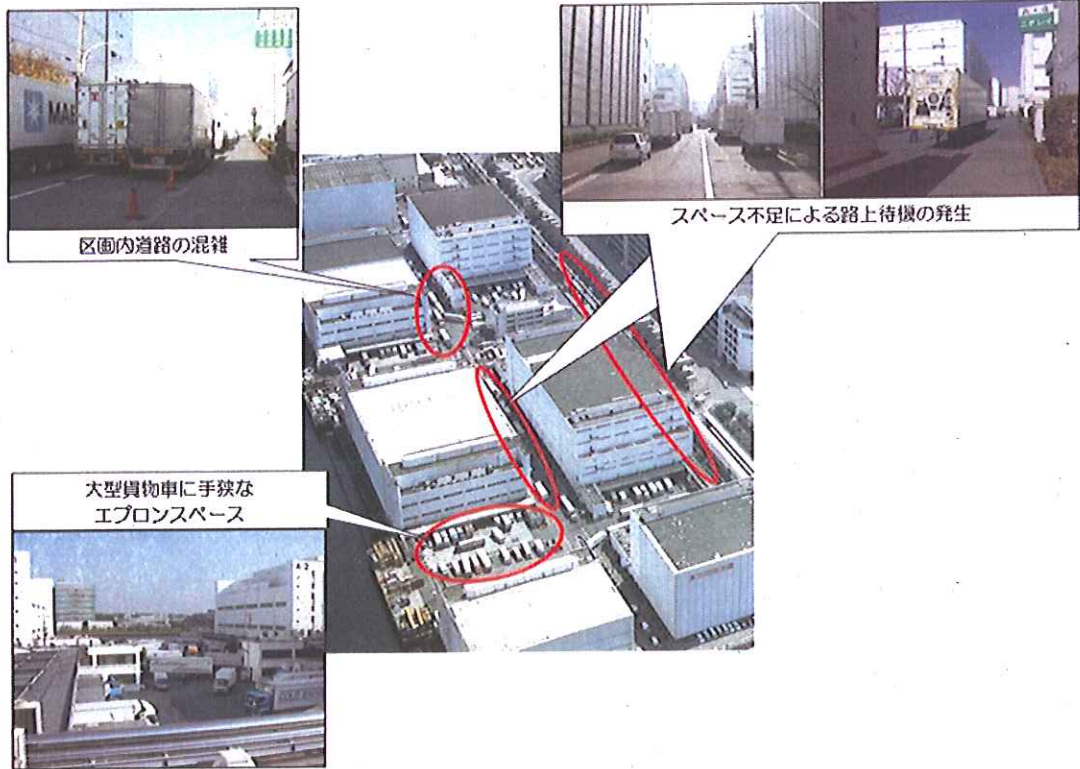


図 6-14 東京団地冷蔵における課題



写真: 冷蔵倉庫地域内道路
(道路両脇への貨物車路上駐車による通行困難)



写真: 冷蔵倉庫地域内道路
(歩道に乗り上げて走行するコンテナ車)



写真: 冷蔵倉庫前の狭小なエプロン

6.3.5. 南部流通業務団地の維持・発展のために対応すべき課題

南部流通業務団地内の各地区の課題をまとめると、以下のようになる。

◆京浜トラックターミナル◆

- 取扱貨物量（特積み）の減少
- テナントニーズの多様化（配送機能等のターミナル機能以外へのニーズ）
- 一部ターミナル施設（プラットホーム）の老朽化
- 平屋のプラットホーム上部空間の高度利用の必要性
- ターミナル内での再開発

◆東京流通センター◆

- 施設建物の老朽化に対応したメンテナンス
- 従来通りの卸売業の配送センターとしての機能に加え、高付加価値の流通加工機能を持ち合わせるような利用形態に変化してきており、それに対してはソフト面では可能な限り対応しているが、施設的には対応がききにくい状況になってきている

◆東京団地倉庫◆

- 入居を希望するテナントが数多く、需要に対応できていない

◆東京団地冷蔵◆

- 供用開始以降、南部流通業務団地内では唯一、施設建て替えや新施設の建設を行っていない
- 施設・設備の老朽化による、テナントからの早期建て替えニーズの高まり
- 原料保管から製品保管へのニーズ変化に施設が未対応
 - ・製品の嵩高化による占有容積の増加による施設の狭隘化
 - ・ロットサイズの縮小化による搬入出の不便
- エプロン及び構内道路狭小による貨物車の通行、転回困難
- 周辺道路における荷待ち駐車による交通障害

●南部流通業務団地全体での課題●

- 輸送・保管・流通加工等の物流機能の複合化の進展
- 周辺道路における荷待ち駐車による交通障害

これに加え、物流ニーズの変化、南部流通業務団地周辺で今後予定されている主な計画等を総合的に捉え、南部流通業務団地が今後も維持・発展するために対応が必要な課題をまとめた。

(1) 施設や機能の老朽化への対応

例えば、冷蔵倉庫地区では、施設の建物が築 40 年近く経過しており、施設躯体の老朽化のみならず機能の老朽化への対応が必要である。

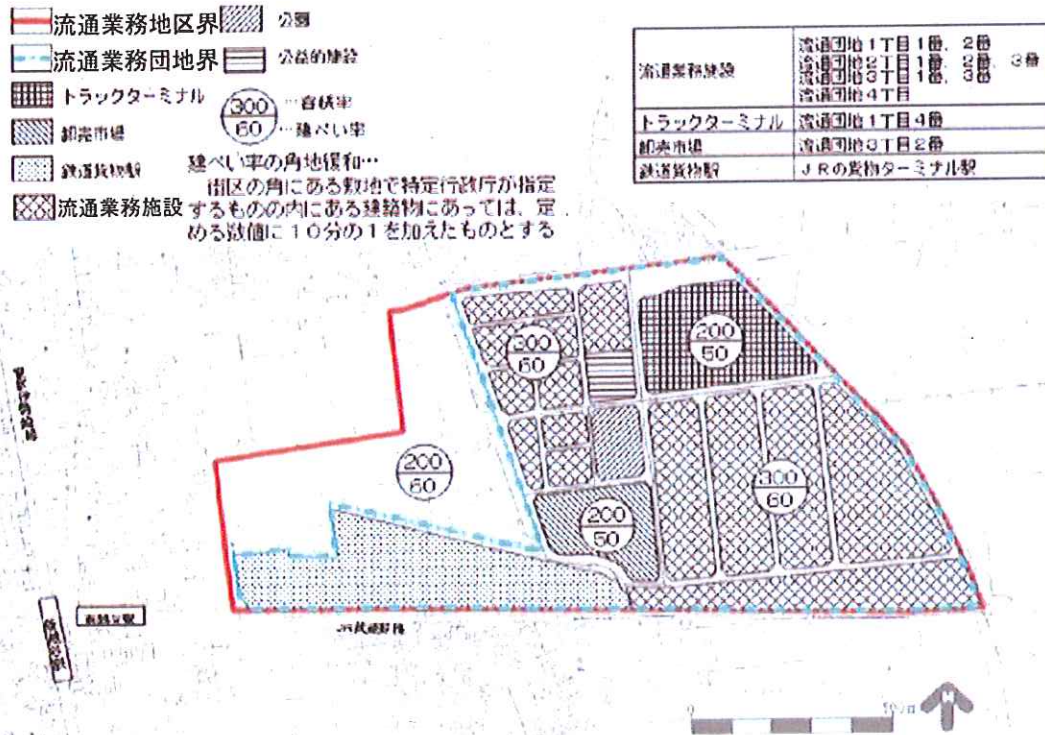
(2) 施設の高度利用への対応

例えば、トラックターミナル内の荷扱場の一部は、築 40 年近く経過した平屋建てのプラットホームであり、その上空空間が未利用である。倉庫利用のニーズが高いことを鑑みれば、このような未利用空間の高度利用が求められるところである。

施設の高度利用にあたっては、異なる業種機能を同一施設に併存することがあり得るが、その場合には、都市計画の立地区画を見直す必要がある。

流通業務団地内の立地区画の見直しでは、越谷流通業務団地において用途地域の変更により、卸売業、倉庫業、運輸関連施設と分けられていた街区が、流通業務施設（卸売業、倉庫業、運輸関連施設

のどれでも立地可能)の街区としてまとめられた事例がある。



出典：越谷市資料

図 6-15 越谷流通業務団地における立地区画の変更

(3) 需要への対応

冷蔵倉庫地区の団地冷蔵では、既に容量が満杯の状況である。さらに普通倉庫の団地倉庫では、入京や増床を希望するテナントの要望に応え切れていない状況である。

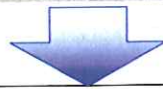
また、南部流通業務団地周辺では、東京港の取扱貨物の更なる増加や羽田空港の再拡張に伴う航空貨物の増大が予測されており、更に倉庫需要が高まるものと考えられる。

(4) 立地特性等の有効活用

特に冷蔵倉庫は、臨海部に位置していることにより、輸入品の検疫等への対応のために不可欠な施設として位置づけられる。

このように検疫等にとって重要である立地特性を勘案して流通業務団地の有効活用が求められる。

流通業務団地は、物流施設の適切な集約とそれに伴う物流効率化の観点で整備されており、その維持・発展は都内、強いては日本の物流にとって不可欠である。



<南部流通業務団地の維持・発展のために対応すべき課題>

○施設や機能の老朽化

例えば、東京団地冷蔵は築約40年弱経過している。

○施設の高度利用がなされていない

例えば、トラックターミナル荷扱場2～5号棟及び7～10号棟は、築約40年の平屋建てのプラットフォームであり、上空空間が未利用。

○需要への対応

東京団地冷蔵は在庫率がほとんど上限の状況。

東京団地倉庫は入居や増床を希望するテナントの要望に応え切れていない。

今後、港湾・航空貨物の増大の予測。

○立地特性等の有効活用

検疫等に対応可能な立地。

6.4. 南部流通業務団地の課題に対する対策案

南部流通業務団地が抱える課題へ対応するためには、団地内施設やその機能の更新が必要である。

ここでは、課題対応のための施設更新に着目し、その手法を検討した。

一般的に物流施設を更新するには、現在の取扱貨物を滞らすことなく、更新を行っていくことが前提となる。そのため、「スクラップ&ビルド」方式ではなく、「ビルド&スクラップ」方式の更新が一般的である。そのため、第1段階として代替地（種地）の確保が課題となる。

ここでは、この代替地の確保に焦点を当て、施設更新案として4つの検討案（ローリング案）を軸とした。

また、代替地への既存施設の移転のあり方として、仮移転または本格移転を考える。

検討案について、以下の表 6-5 に整理する。

表 6-5 南部流通業務団地の課題に対する対策案

		施設仮移転	施設本格移転
案1	各敷地内でのローリングによる施設整備	テナントの一部が他地域の同種施設に仮移転することによって、種地を確保。	—
案2	流通業務団地内でのローリングによる施設整備	流通業務団地内の他区画施設の高度化・高機能化を同時に実施 都市計画に基づいた団地内の立地区画の見直しが必要	
		流通業務団地の用途（立地区画）が見直し後、テナントの一部の仮移転先を流通業務団地内に整備。テナントの一部が仮移転することによって、種地を確保。既存施設の建て替え後には、仮移転していたテナントは建て替えられた施設に戻る一方、仮移転先の施設は本来の事業者が利用。	流通業務団地の用途（立地区画）が見直し後、テナントの一部の本格移転先を流通業務団地内に整備。テナントの一部が本格移転することによって、種地を確保。既存施設の建て替え後は、移転先施設と建て替えられた施設の両方を運用。
案3	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備（当該施設のみ）	流通業務団地敷地以外に用地を確保	
		テナントの一部又は全部の仮移転先を流通業務団地外に整備。テナントの一部又は全部が仮移転することによって、種地を確保。既存施設の建て替え後には、仮移転していたテナントは建て替えられた施設に戻る一方、仮移転先の施設は別の用途の施設となる。	テナントの一部又は全部の本格移転先を流通業務団地外に整備。テナントの一部又は全部が本格移転。移転後の跡地については、物流機能の能力増強に活用する。
案4	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備（他地域の同種施設も同時移転）	—	流通業務団地外の用地を確保して移転先施設を整備。流通業務団地外の同種施設（例えば、冷蔵倉庫の場合は、豊海や大井）とともに、全面移転・集約立地。

6.5. 南部流通業務団地の具体的な対策案の検討

前節で整理した各対策案について、具体的な進め方を検討した。

ここでは、施設更新の必要性が高い冷蔵倉庫（東京団地冷蔵）を事例に、その検討結果を整理する。

6.5.1. 【案1】各施設敷地内でのローリングによる施設整備

○施設内の一部のテナントに、他の同種施設へ一時的に移転してもらうことで種地を作り出す。

○一時移転したテナントは、敷地内施設の更新終了後に再び当該施設へ入居して頂く。

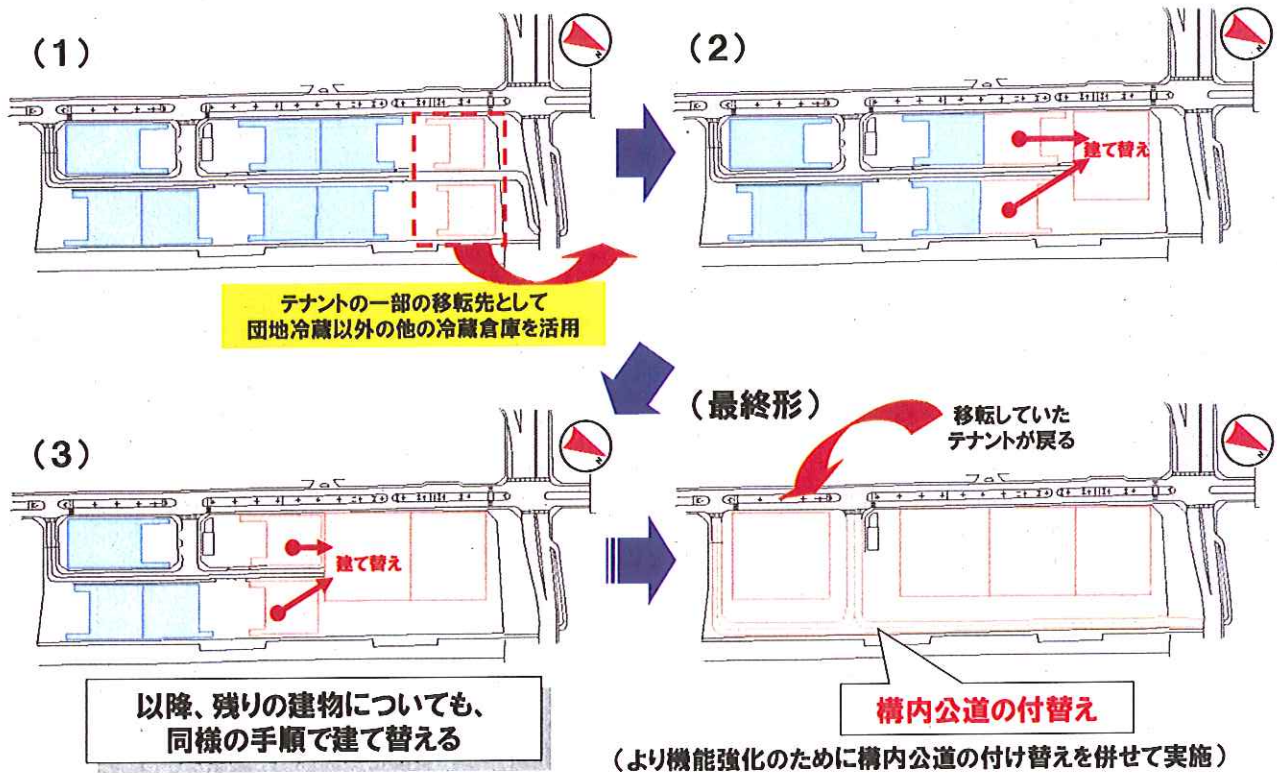


図 6-16 敷地内でのローリング案

6.5.2. 【案2】 流通業務団地内でのローリングによる施設整備

- (仮) 移転先施設を、高度化・高層化して整備する。…(1)
- 団地冷蔵の一部を、上記の施設へ (仮) 移転する。…(1)
- 団地冷蔵を建て替える。…(2)
- 団地冷蔵の建て替え終了後、仮移転の場合には、仮移転していた団地冷蔵は建て替えられた施設に戻るとともに、仮移転先の施設は、本来の事業者が高度化・高層化施設として利用する。…(3)

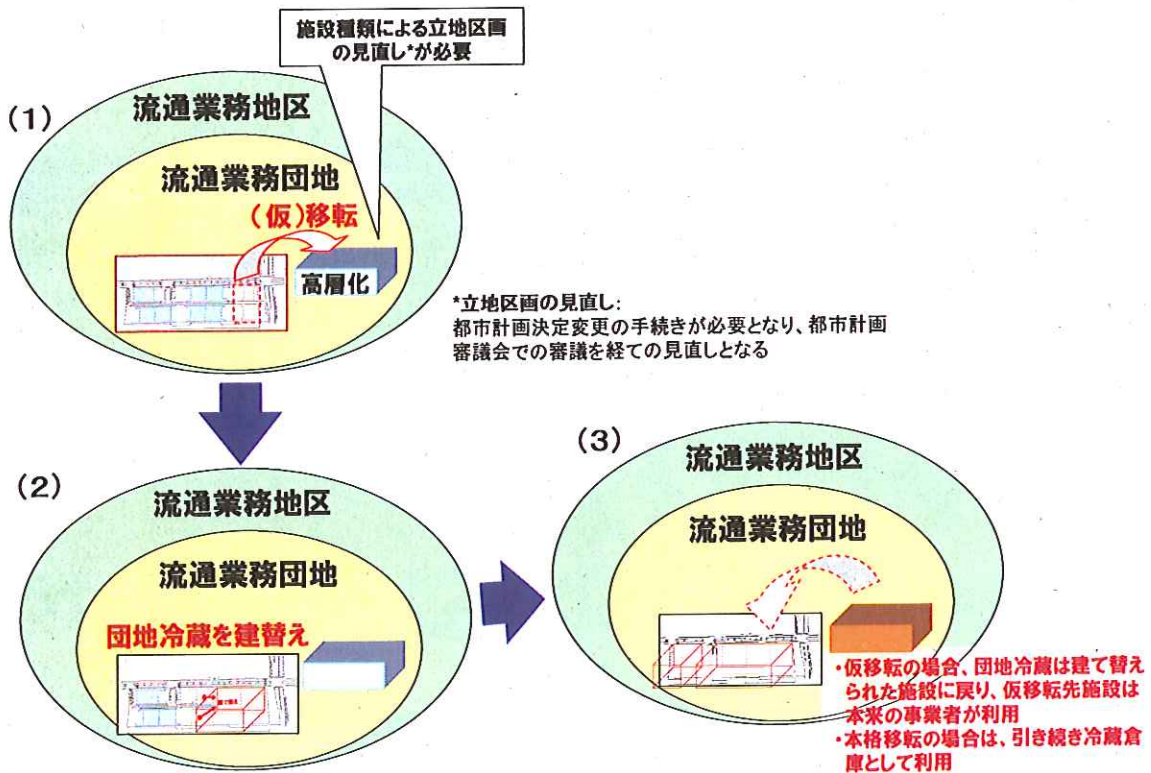


図 6-17 流通業務団地内でのローリング案

6.5.3. 【案3】 流通業務団地敷地外の新たな場所の活用による施設整備（当該施設のみ）

- （仮）移転先施設を整備する…（1）
- 団地冷蔵の一部または全てを、流通業務団地外の近隣の土地へ（仮）移転する。…（1）
- 団地冷蔵を建て替える。…（2）
- 団地冷蔵の建て替え終了後、仮移転の場合には、仮移転していた団地冷蔵は建て替えられた施設に戻り、仮移転先施設は他の物流施設として利用する。…（3）
- 本格移転の場合は引き続き団地冷蔵の施設として利用する。…（3）

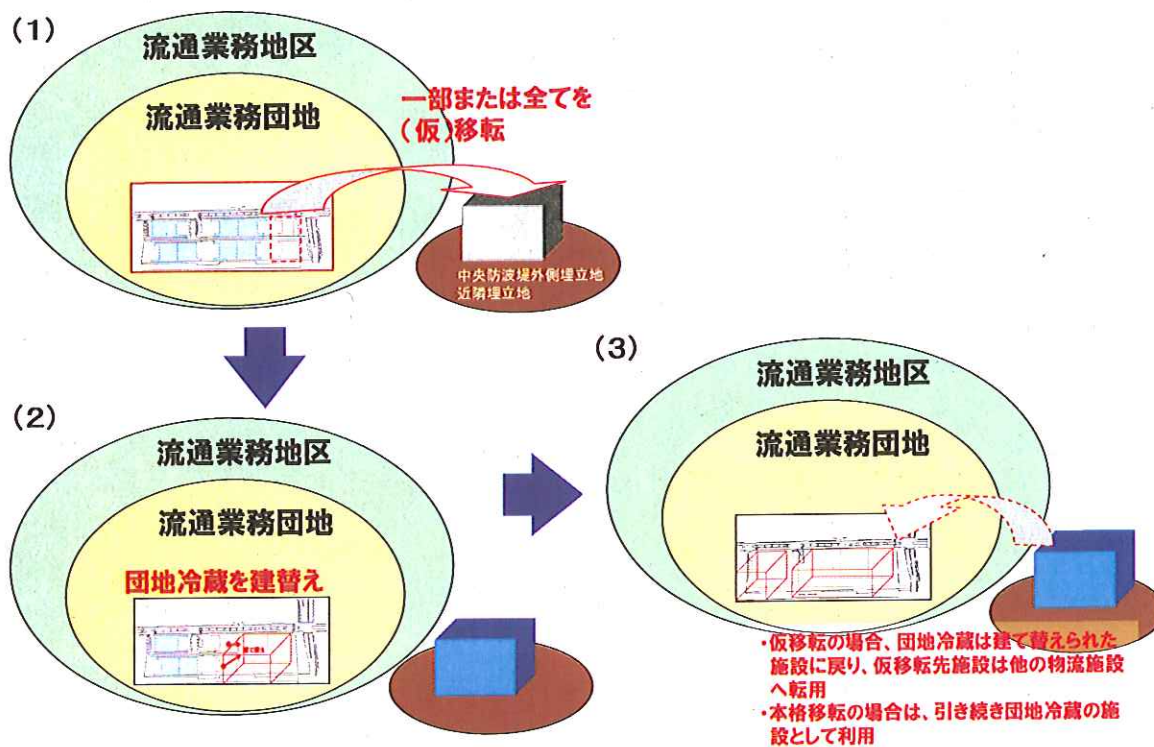


図 6-18 流通業務団地敷地外を活用したローリング案

6.5.4. 【案4】流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備（他地域の同種施設も同時移転）

○団地冷蔵の他、経年化や代替地確保が困難といった同様の課題を抱える流通業務団地外の冷蔵倉庫施設（例えば、豊海水産埠頭冷蔵施設や東京水産ターミナル等）も含む各施設を、流通業務団地外の土地に集約立地する。

○その際、当該施設（団地冷蔵）は本格移転とし、敷地内施設を全面移転する。

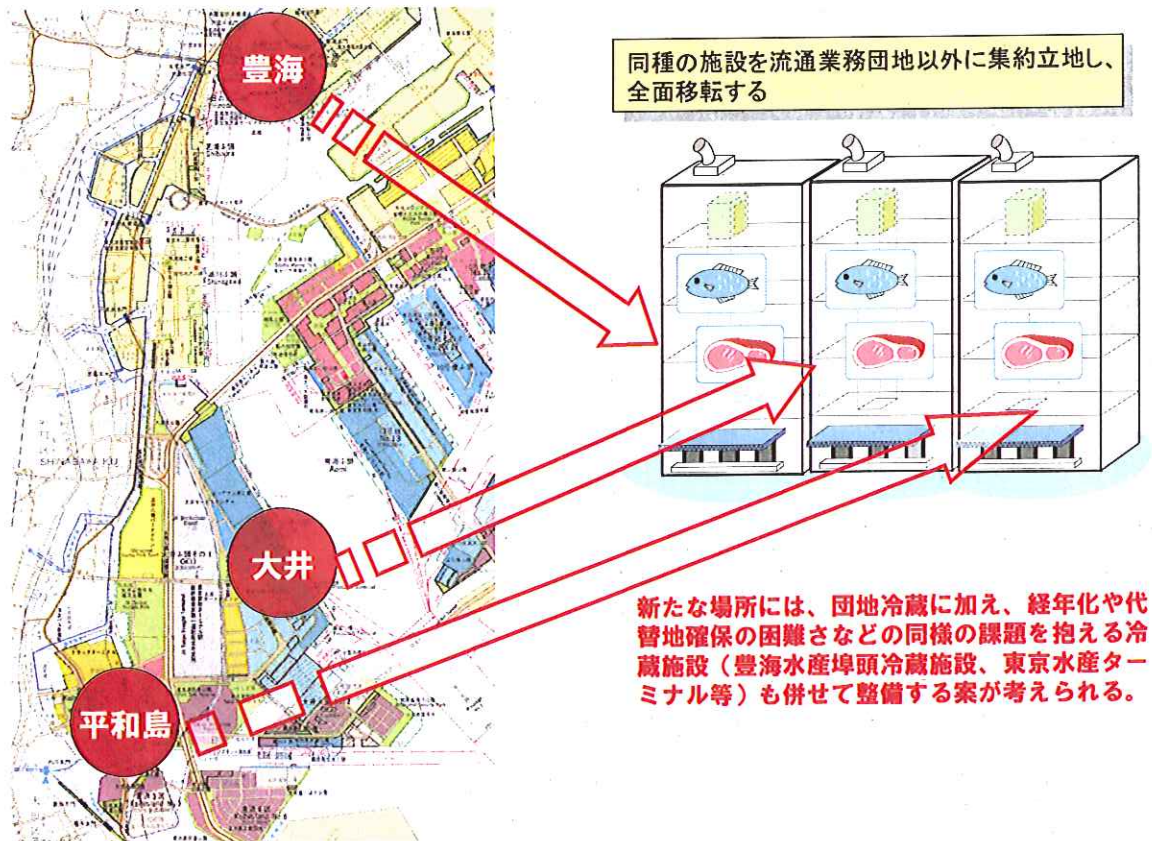
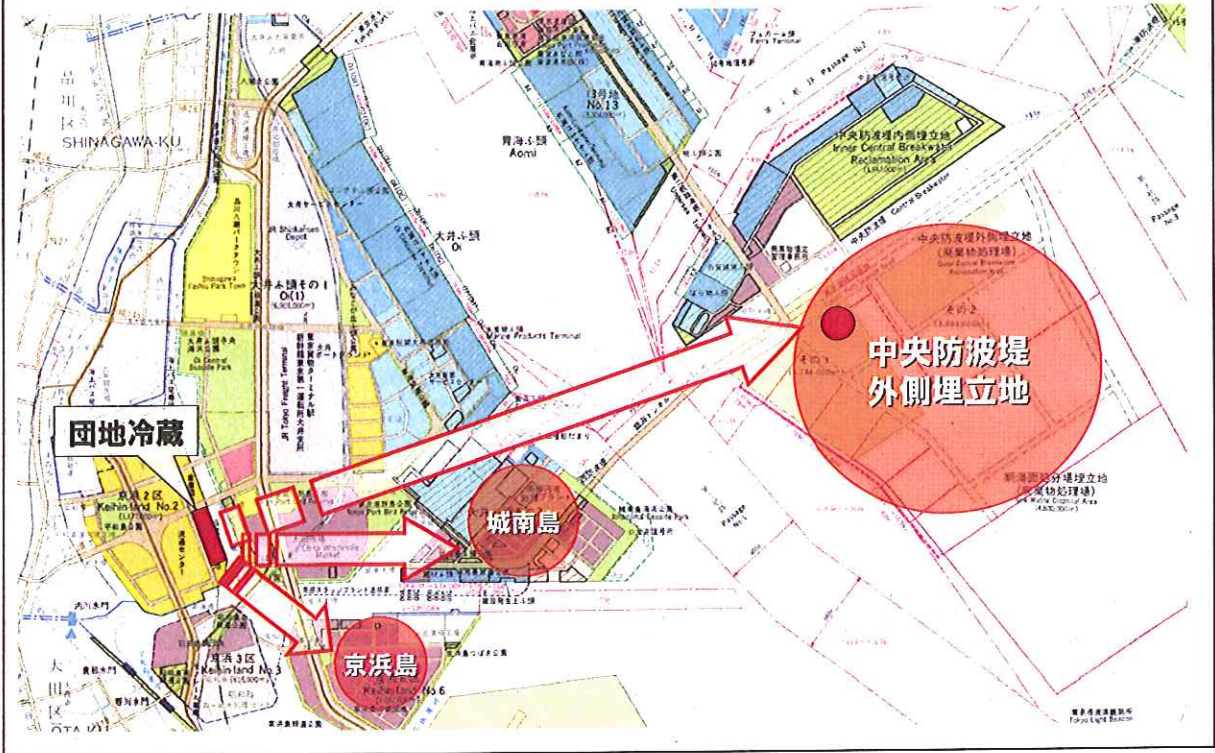


図 6-19 5.4.4. 流通業務団地外の同種施設も含む全面移転案

【案3及び4での移転先の検討】

対策案3及び4については、南部流通業務団地の近隣への移転が望ましく、移転先の候補としては、例えば京浜島、城南島、中央防波堤外側埋立地が考えられる。

移転先用地の確保では、冷蔵倉庫の収益性を鑑みれば、低廉な価額での用地取得が必要である。



6.6. 各対策案のメリット・デメリット

南部流通業務団地の施設機能の更新・高機能化へ向けた対策案を4案整理したが、各々の対策実施上の課題を、メリット・デメリットを整理することにより明らかにする。(表 6-6)

案1の各施設敷地内でのローリングの場合、メリットとしては、各敷地内で完結する対策であるため、流通業務団地内の他の区域の用途変更等の大規模な対応を必要としないことが挙げられるが、一方デメリットとしては、一時移転してもらうテナント選定のための入居テナントへの合意形成の難しさが挙げられる。

案2の流通業務団地内でのローリングの場合、メリットとしては、移転が隣接する地域となり近いため、既存の入居テナントへの影響が少なく、更新・高機能化する当該施設のみならず、流通業務団地の施設の高度化・高機能化が図られることにある。一方、デメリットとしては、移転先施設等との複数施設間での事業費分担の合意形成の必要があることや、用途の異なる地区への移転であることから、そこに入出入りする車両の交錯への懸念が挙げられる。

案3での当該施設のみ流通業務団地外の新たな場所を活用して移転する案では、用地の確保が可能であれば、ビルド&スクラップによる効率的な建て替えが可能となるメリットがある。一方、デメリットでは、南部流通業務団地周辺の地価が高く十分な広さの敷地の確保が難しいこと、一部のテナントの移転の場合には集約立地のメリットがなくなってしまうこと、特に仮移転の場合、用地費及び施設費が二重投資になってしまうといったことが挙げられる。

案4の流通業務団地外の新たな場所を活用し、他地域の同種施設も同時に移転する案では、既存の流通システムを崩すことなく集約立地させて施設更新ができるメリットがある。一方、東京臨海部に必要なだけの用地を確保することが難しいといったデメリットがある。

表 6-6 各対策案のメリット・デメリット

		仮移転		本格移転	
		○メリット○	●デメリット●	○メリット○	●デメリット●
案 1	各施設敷地内でのローリングによる施設整備	○各施設敷地内で完結するため、他敷地の用途変更等の大規模な対応が必要ない	●一時的にテナントに他施設へ移転してもらうことになるため、テナントの合意をとることが難しい	-	
都市計画に基づいた団地内の立地区画の見直しが必要					
案 2	流通業務団地内でのローリングによる施設整備	○仮移転先が近隣であるため、既存入居テナントへの影響が少ない ○当該施設のみならず流通業務団地内の他の施設の高度化・高機能化も図ることができる	●複数施設間での事業費分担等の細部に渡る合意形成が必要となり、事業が長期化する可能性がある ●異なる用途の施設が混在することで、貨物車の錯綜の懸念 ●施設更新終了後、仮移転先を本来の事業者が利用する際、再度施設を更新するための費用がかかる	○移転先が近隣であるため、既存入居テナントへの影響が少ない ○当該施設のみならず流通業務団地内の他の施設の高度化・高機能化も図ることができる	●複数施設間での事業費分担等の細部に渡る合意形成が必要となり、事業が長期化する可能性がある ●異なる用途の施設が混在することで、貨物車の錯綜の懸念
案 3	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備 (当該施設のみ)	○ビルド&スクラップにより、効率的な建て替えが可能	●仮移転先の用地がどこに確保できるかにより、既存の流通システムが機能しなくなってしまう可能性がある ●新たな用地確保と施設整備への投資が二重に必要	○ビルド&スクラップにより、効率的な建て替えが可能 ○移転後の跡地を活用して、流通業務の能力を増強できる	●移転先の用地がどこに確保できるかにより、既存の流通システムが機能しなくなってしまう可能性がある
案 4	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備 (他地域の同種施設も同時移転)	-		○更新施設以外の同種施設の集約立地により、既存の流通システムを崩すことなく、施設更新ができる	●東京臨海部において、十分な用地を確保することが難しい

6.7. 南部流通業務団地の更新の方針

これまで、南部流通業務団地の課題に対して、施設及び機能の更新の手法を検討してきた。しかし、施設更新の際、機能や取扱能力を増強するか、現状維持での更新とするかといった検討も必要である。ここでは、南部流通業務団地の更新の方針を、上記の観点から検討した。

6.7.1. 南部流通業務団地の更新における方針の検討

南部流通業務団地の更新における方針として、以下の2通りの方針が考えられ、どちらの方針に沿った施設更新にあたるべきかを定める必要がある。

<方針1：現状維持>

流通業務団地の現在の機能及び能力を踏襲し、流通業務団地内の施設の更新を実施する。

<方針2：能力・機能増強>

流通業務団地周辺での物流量の増加等を背景に、団地内の未利用容積を活用することにより、新たな機能の導入や能力の増強を目指した施設更新を実施する。

6.7.2. 流通業務団地の未利用容積を活用した能力・機能増強案の取扱能力試算例

方針2：能力・機能増強の案について、南部流通業務団地では具体的にどの程度の未利用容積が利用可能であるのか、その増強分はどの程度、臨海部の物流活動に寄与するのかを試算した。

着眼点: 南部流通業務団地内の施設更新に合わせ、未利用容積を活用して取扱能力、施設機能の増強を図る

条件(仮定): 流通業務団地内の低層利用にとどまっている施設について、
建ぺい率60%以下 容積率300%以下
消防法及び建築基準法適用基準緩和のため31m(最上階中心高)以下(※)
以上の条件の下で、どの程度の床面積が確保できるか概略試算

概略試算結果: 仮定した条件下で、地上5階の普通倉庫タイプで、総床面積174,300㎡の増床が可能と試算

取扱能力の試算

- ① 普通倉庫タイプの増床面積: 174,300㎡
- ② 全国平均の床面積あたりの年間取扱トン数: 4.5トン/㎡(*)
- ③ 増床分の年間取扱能力 = ① × ② = 784,350トン/年

* 出典: 数字で見る物流2008
原典: 国土交通省政策統括官参事官(物流施設)室調べ

将来の貨物需要との比較

- ① 外貿コンテナの増加推計: 4,297万トン/年(H16)が5,545万トン/(H27推計)
⇒ 1,248万トン/年の増加
- ② 羽田空港の国際化 : 50万トン/年の国際航空貨物の需要を想定

※消防法及び建築基準法適用基準について

- 消防法では、高層ビルでは消防隊が足で階を上がるのが非常に困難なため、火災時でも影響の受けにくいエレベーターが設置される。規定では高さ地上 31m 以上、または 11 階以上の建築物に設置義務がある。
- 建築基準法では、高さ 31m を超える上記の非常用エレベーターの設置が必要な建築物では、中央管理方式の空気調和設備の制御、作動の監視を行う施設の設置を義務付けている。

南部流通業務団地の増床分で将来の貨物需要に対応すると…

外貨コンテナへの増分(平成27年需要推計: 1,248万トン増)と、羽田空港の再拡張による国際貨物取扱量(年間50万トン)に対して **…約 6.0% の取扱能力**

南部流通業務団地の機能増強について

○南部流通業務団地の増床分を普通倉庫の取扱能力の増強に充てる仮定で試算を行ったが、増床分を他の機能の増強(冷蔵倉庫、配送センター併設トラックターミナル、流通加工施設、トランスファーセンター、マルチモーダル拠点など)に充てることも考えられる。

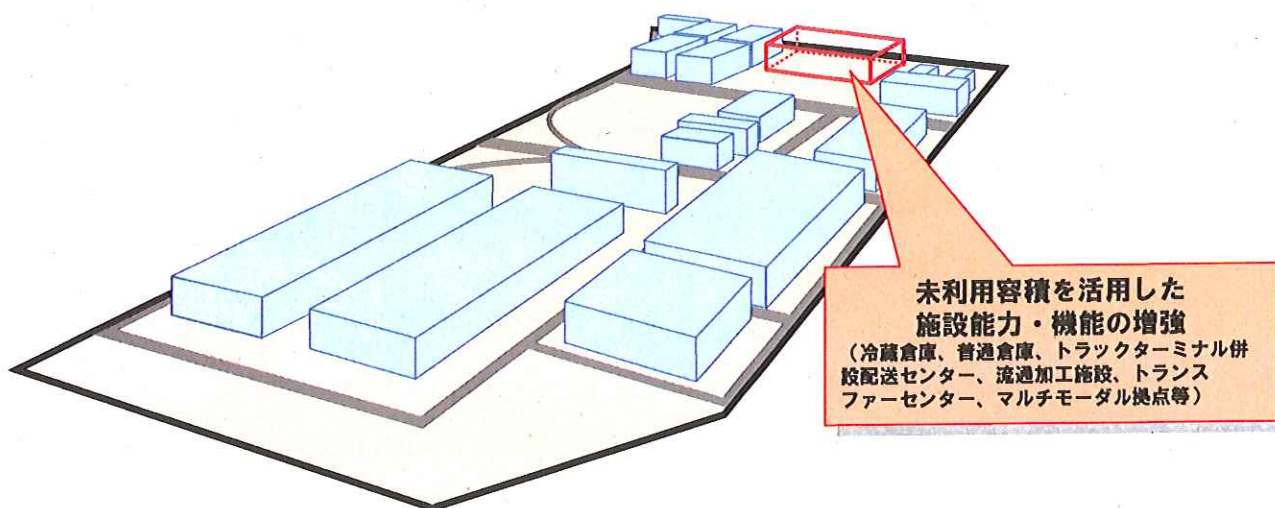


図 6-20 南部流通業務団地の能力・機能増強のイメージ

6.7.3. 南部流通業務団地の更新の今後の方向性

南部流通業務団地の更新を、現状維持とするか、機能・能力の増強とするかといった方針を定めるにあたっては、以下の視点での検討が必要である。

- 流通業務団地内の用地の所有権の問題はあるが、今後の臨海部の物流インフラの拡充にあたり、公共的な観点から、取扱能力の増強、新たな機能の導入に向けて、都市空間を有効活用すべき
- 流通業務団地内の民間事業者(用地・施設所有者)の観点からは、莫大な資金調整や多様な関係者との調整等を民間事業者の力だけで行うことは難しい。

6.8. 南部流通業務団地の更新において留意すべき視点の整理

6.8.1. 東京臨海部の既存大規模冷蔵倉庫施設の利用の実態

臨海部の冷蔵倉庫では、地区別に取り扱っている商品に違いがあることが特徴である。東京団地冷蔵（平和島）は畜肉、東京水産ターミナル（大井）は水産品、豊海水産埠頭（中央区豊海）は水産加工品を主に取り扱っている。

また、例えば畜肉を扱っている物流事業者は水産品を取り扱いにくいというように、畜肉、水産品、水産加工品の納入先、取扱物流業者がそれぞれ異なっていることが多く、各々の荷物の取り回しを別の事業者・貨物車で行っている。

6.8.2. 物流面で留意すべき点

南部流通業務団地の更新では、冷蔵倉庫施設（ハード面）の移転・整備のみならず、品目別の取り回しの別のような、施設を核とした商品別の流通システムが確立されていることに留意する必要がある。たとえ用地確保や施設整備を計画しても、流通システムが整えられない懸念がある。

また、冷蔵倉庫では、食料品を取り扱うといった取扱貨物の特性から、一部移転や部分的な取扱の休止などは冷凍冷蔵品の流通システム、消費生活へ影響を及ぼすことから、新たな場所への施設の全面移転と、その場所・取扱商品に応じた流通システム全体の移転が望ましく、スクラップ&ビルドよりもビルド&スクラップによる整備が求められる。

さらに、物流ニーズが高度化（情報化対応、流通加工対応等）しており、施設もこれに対応できることが必要である。

6.8.3. 都市機能面で留意すべき点

物流施設への貨物車の出入り、当該地区への貨物車交通のアクセスを考慮し、住居機能との混在を回避する明確な計画立案と誘導が必要である。

6.9. 今後の進め方に関する課題

6.9.1. 新たな場所への立地に関して

代替地への仮または本格移転については、以下に挙げる課題への対応が必要である。

- 東京団地冷蔵の他、豊海水産埠頭の冷蔵施設、東京水産ターミナルなど既存の大規模冷蔵倉庫の集団移転について、利害調整と関係者間のコンセンサスを得ることに関する実現可能性の検討
- 豊海水産埠頭、大井埠頭地区をはじめとして、臨港地区では東京都等の公的セクターが底地を所有し、民間と長期賃貸借契約を締結していることが多く、集団移転後の用地の活用、財務的問題を解決するための検討が必要
- 集団移転に際して、現状のテナント（入居事業者）の移転先施設での賃料水準への対応の可能性や、移転先での流通システムが成立可能性の検討（現行のサービス水準、収益水準をある程度維持したなかで移転が成り立つか？）

6.9.2. 行政の関与の必要性等

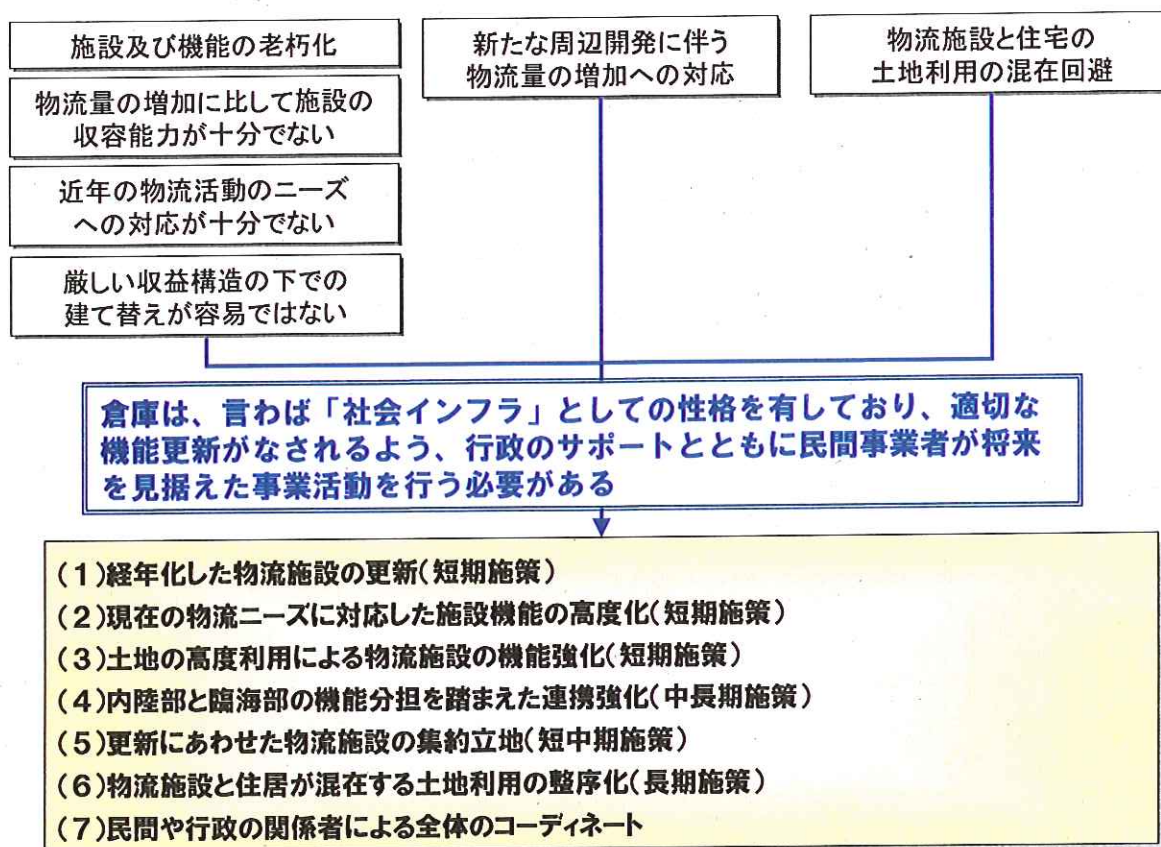
基本的には物流施設の整備は民間の事業活動である。

しかし、食糧自給率が低い中、平和島、大井、大田の3地区の冷蔵倉庫施設で東京都の冷蔵倉庫施設の約4割のシェアを担っているといったことから、物流施設は「社会インフラ」としての性格を有している。

そのため、行政の関与がなければ市民生活（食の確保）、産業活動などの停滞といった影響が懸念される場合には、民間（業界団体、施設事業者、テナント、物流事業者など）、行政（物流行政、都市計画行政、港湾行政など）の関係者による調整・協議の場を設置することも考えられる。

7. 物流施設整備に関する施策により目指すべき方向性

東京臨海部での物流の現状や物流施設が抱える課題を踏まえ、東京臨海部における物流施設整備に関する施策の方向性を示す。



7.1. 経年化した物流施設の更新（短期施策）

経年化・狭隘物流施設の更新を行う場合は、その建て替えのために、既存の施設を利用する貨物の動きを滞らすことはできない。そこで、スクラップ&ビルド方式ではなく、種地を確保した上で『ビルド&スクラップ』による施設更新を促進する。

(1) 種地の確保

新たな施設を建設するための種地の確保の際は、既存の施設において既に構築されている貨物の取り回り等を考慮して、既存施設のできるだけ近傍に確保する。

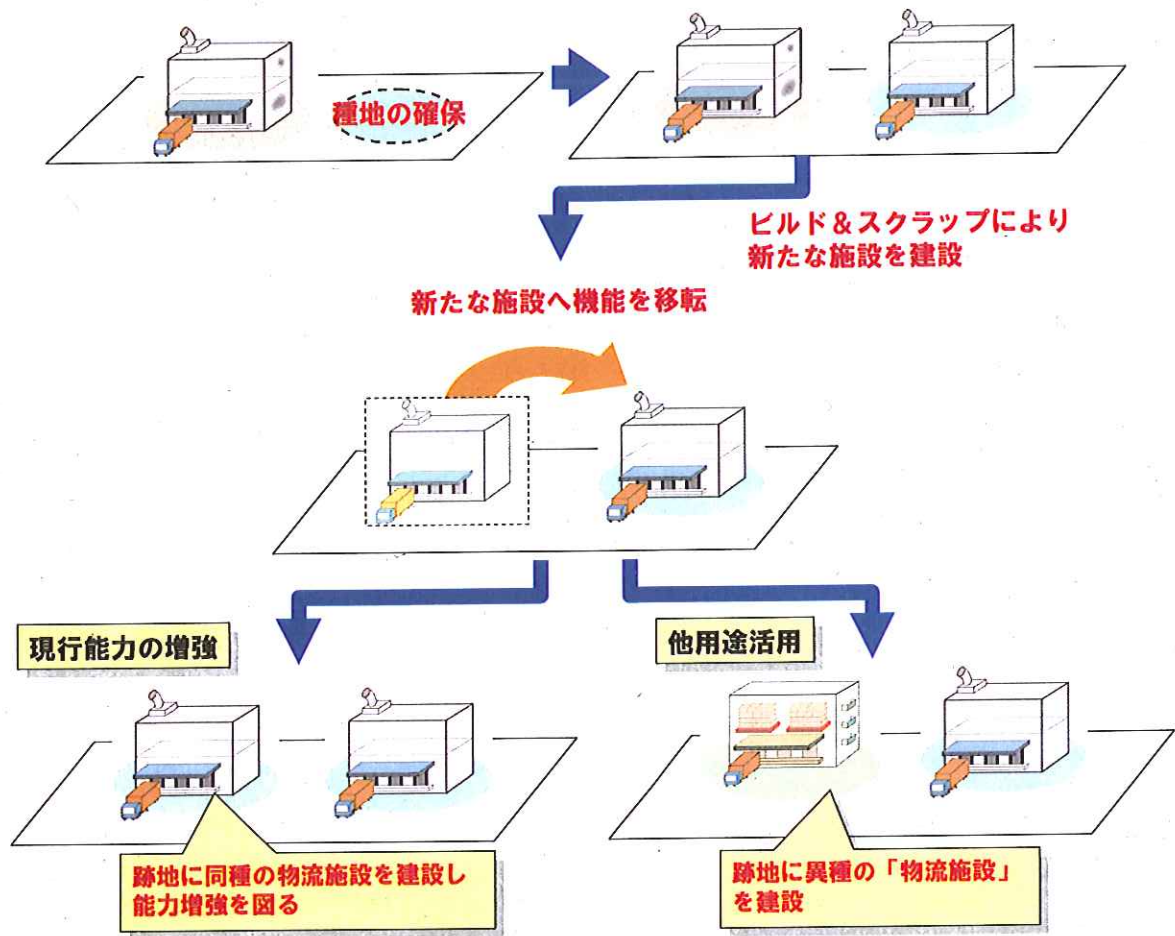
(2) 更新施設

将来、東京臨海部にはさらに貨物が集中することが予想されるため、新たに建設する施設はできる限り空間を高度利用した施設とする。

(3) 跡地利用

新たな施設建設後の既存施設跡地は、従来と同じ業種の施設に限定しないものの、物流施設の能力増強のために活用することが望ましい。

後者の場合、物流施設ではない異なる施設とすることも考えられるが、東京臨海部での物流施設が不足していることや、物流施設と住宅の土地利用の混在を避けるため、物流施設に用いることとする。



7.2. 現在の物流ニーズに対応した施設機能の高度化（短期施策）

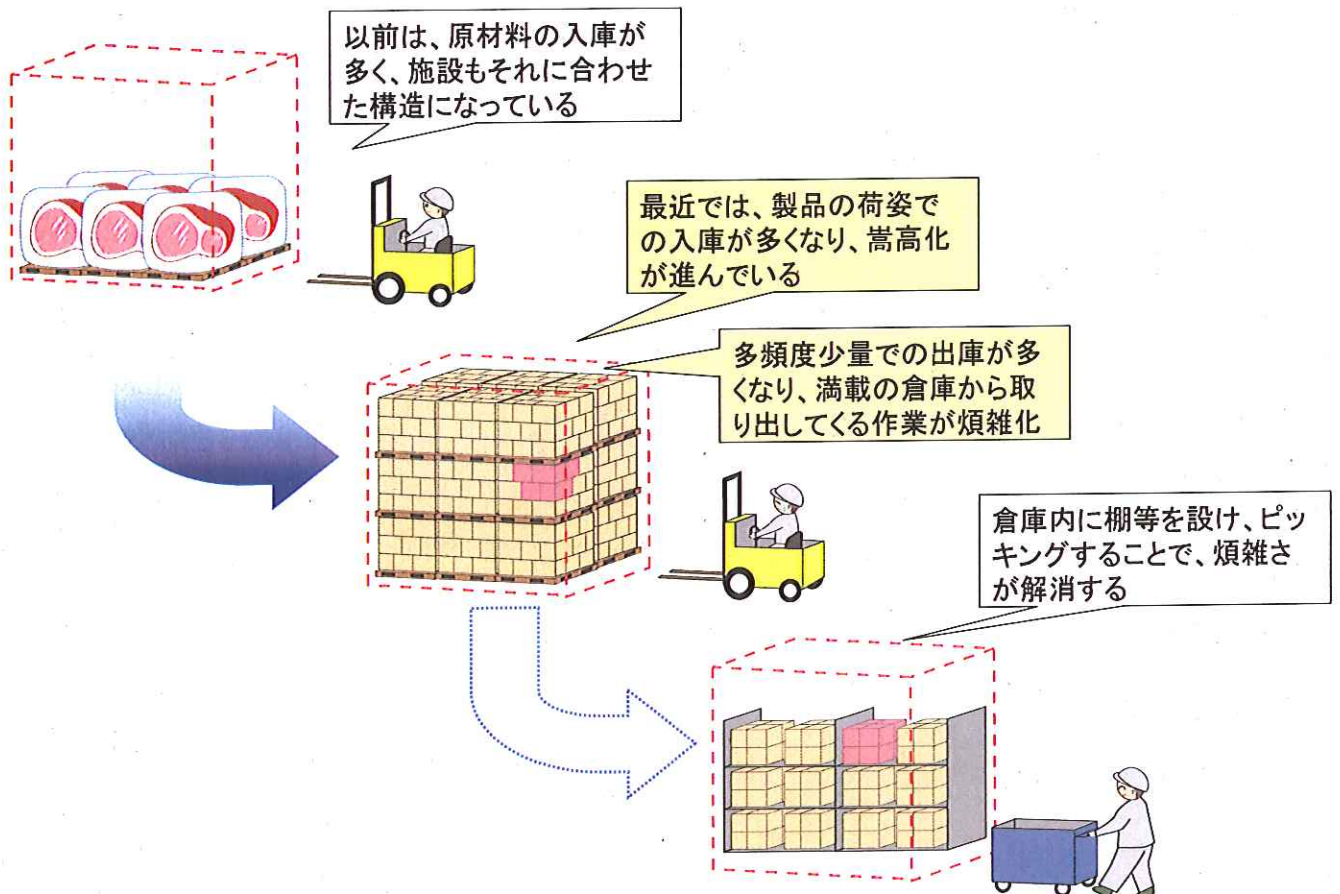
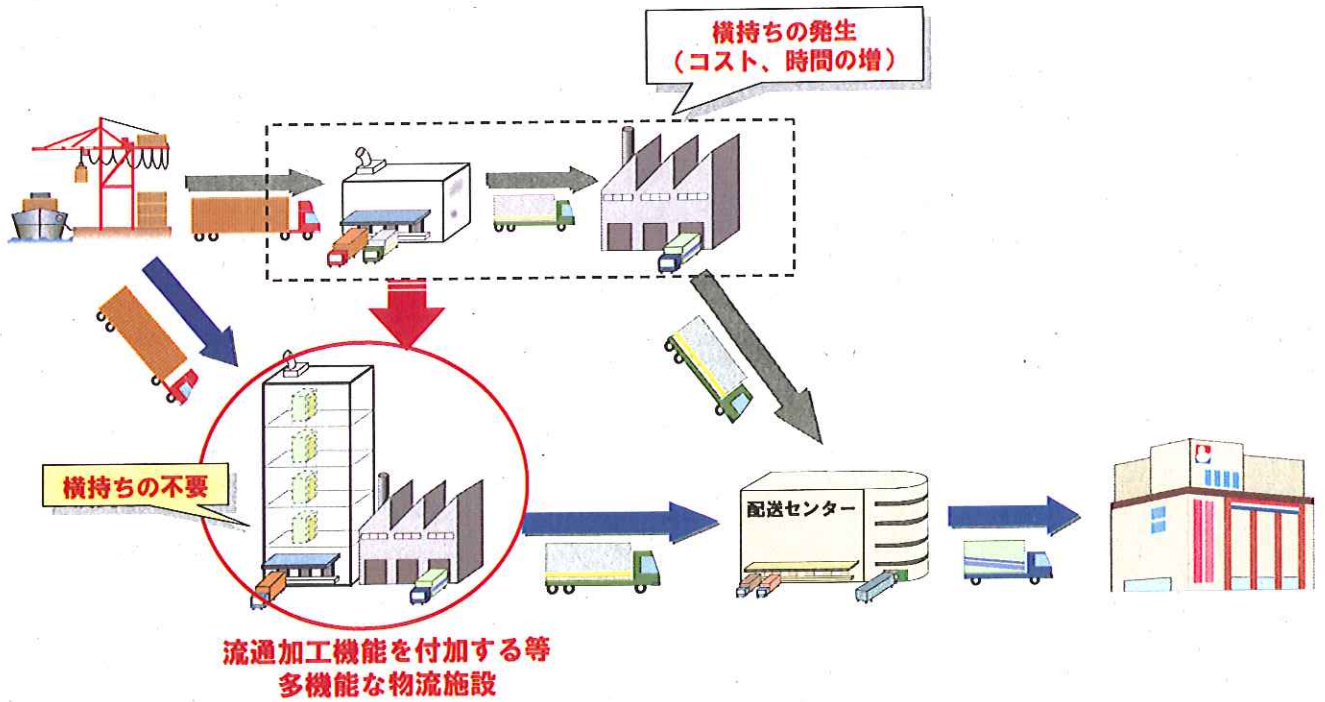
施設の更新に併せて、現在の物流ニーズに対応した施設機能の更新を図る。

貨物は、移動の際に傷ついたり、コストが増加するなど、極力移動させないことが望ましいとされる。そのため、物流施設は極力至近に設け、横持ち移動・輸送を行わないことが望まれている。

また、最近では3PLの進展、流通加工ニーズの高まり等の傾向が続いており、業界の垣根が低くなっている。

そこで、物流施設の更新に併せて、例えば倉庫機能だけでなく流通加工機能も付加した多機能な施設の整備を促進する。

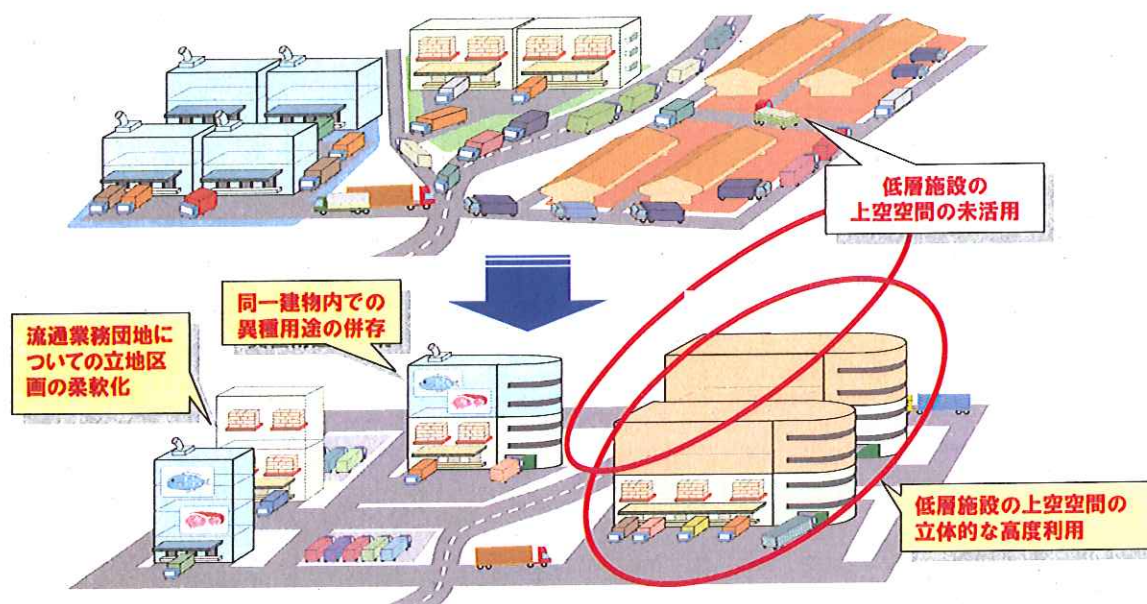
その他、物流におけるITに対応した高機能施設や荷物の小ロット化に対応した保管空間の確保等の物流ニーズに対応した施設機能の高度化を進める。



7.3. 土地の高度利用による物流施設の機能強化（短期施策）

上空空間を十分に高度利用できていない低層の物流施設について、機能の更新とともに、立体的な高度利用を図る。

また、流通業務団地において、現在の物流のニーズに対応するための施設の高度利用のニーズがある場合には、流通業務団地に関する都市計画は当該ニーズに対応可能なものとする。

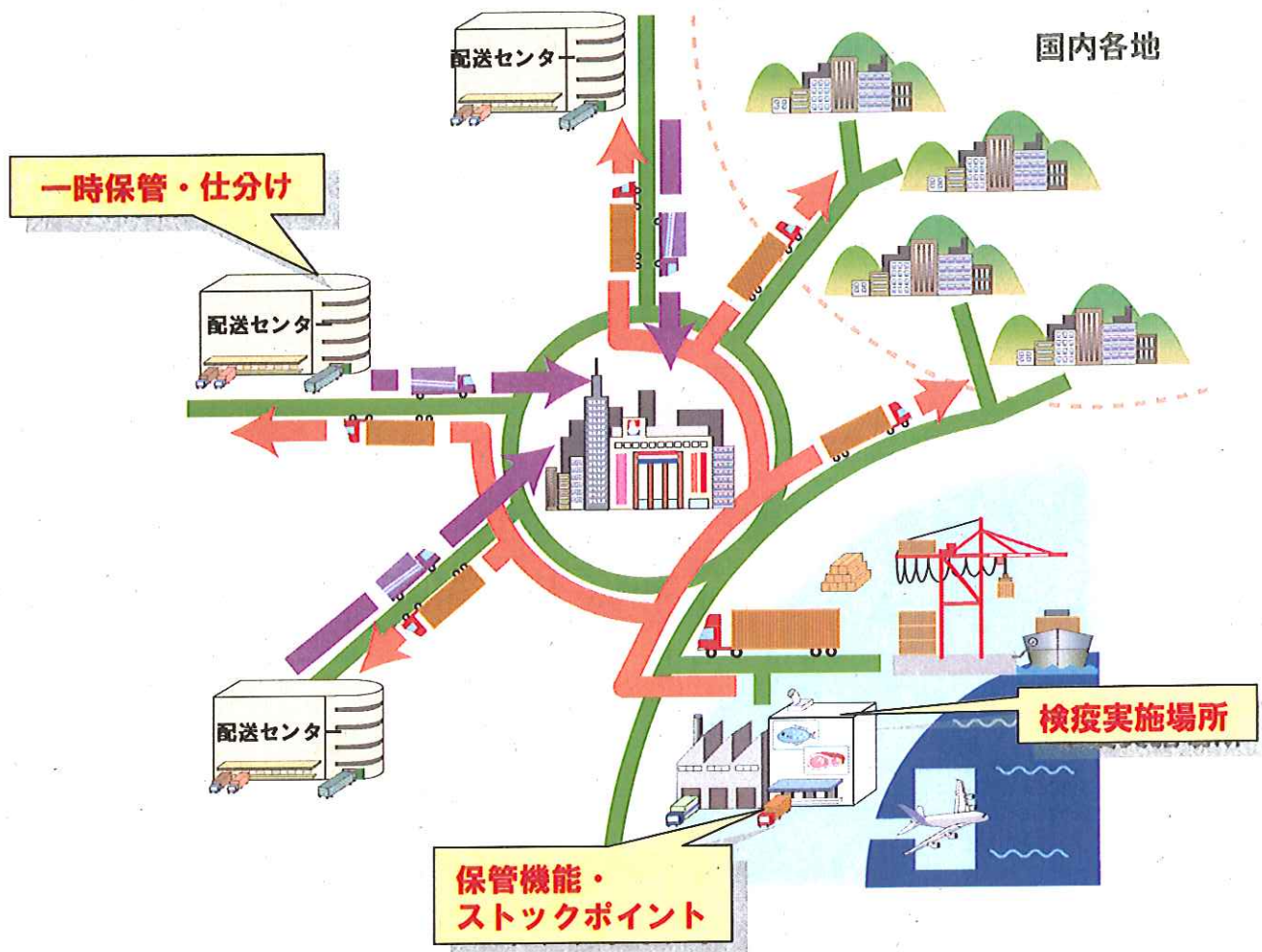


7.4. 内陸部と臨海部の機能分担を踏まえた連携強化（中長期施策）

輸出入貨物の多くが東京港で陸揚げされることや、検疫の実施の必要性から、東京臨海部における倉庫需要は高い。一方で、近年、高速道路網の発達とともに、内陸部における物流拠点の整備が進んでいる。

そこで、東京臨海部では、冷凍畜産品や水産物などの原材料に近い貨物を扱う施設、港湾・空港関連の物流施設、輸入時に検疫を要する施設は臨海部への立地を図る。

一方、消費（小売）に近い物流施設は道路ネットワークを活用して内陸への立地を図る。

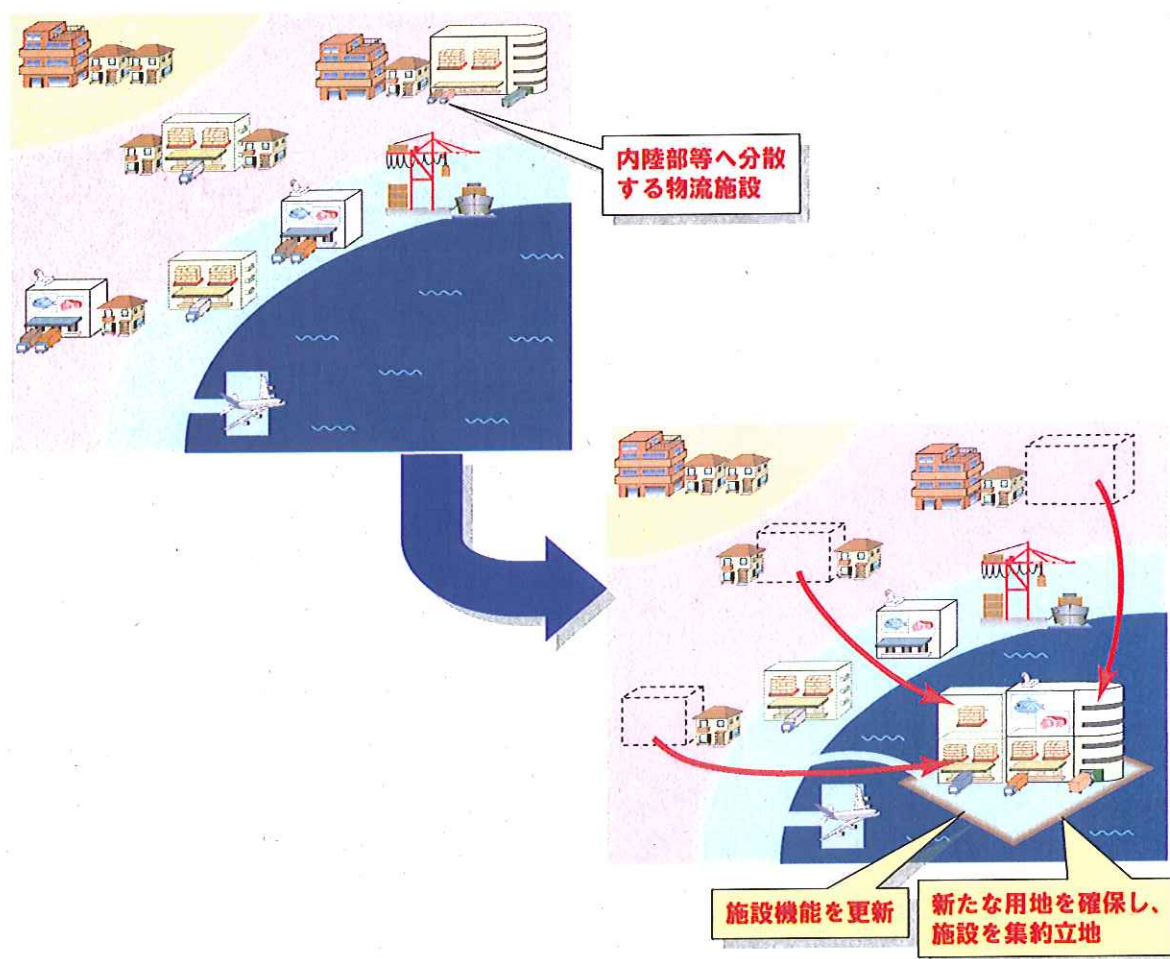


7.5. 更新にあわせた物流施設の集約立地（短中期施策）

臨海部や内陸部の既存の施設のうち小規模なものについて、施設・機能の老朽化への対応として建て替えを行う場合には、物流の効率化のために「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（物流総合効率化法）を活用しつつ、集約立地を促進する。

その際、新たな用地が必要となるが、用地不足や高い地価により臨海部では民間企業が独自で資金調達することが困難な場合もあるため、公的機関の支援を検討する。

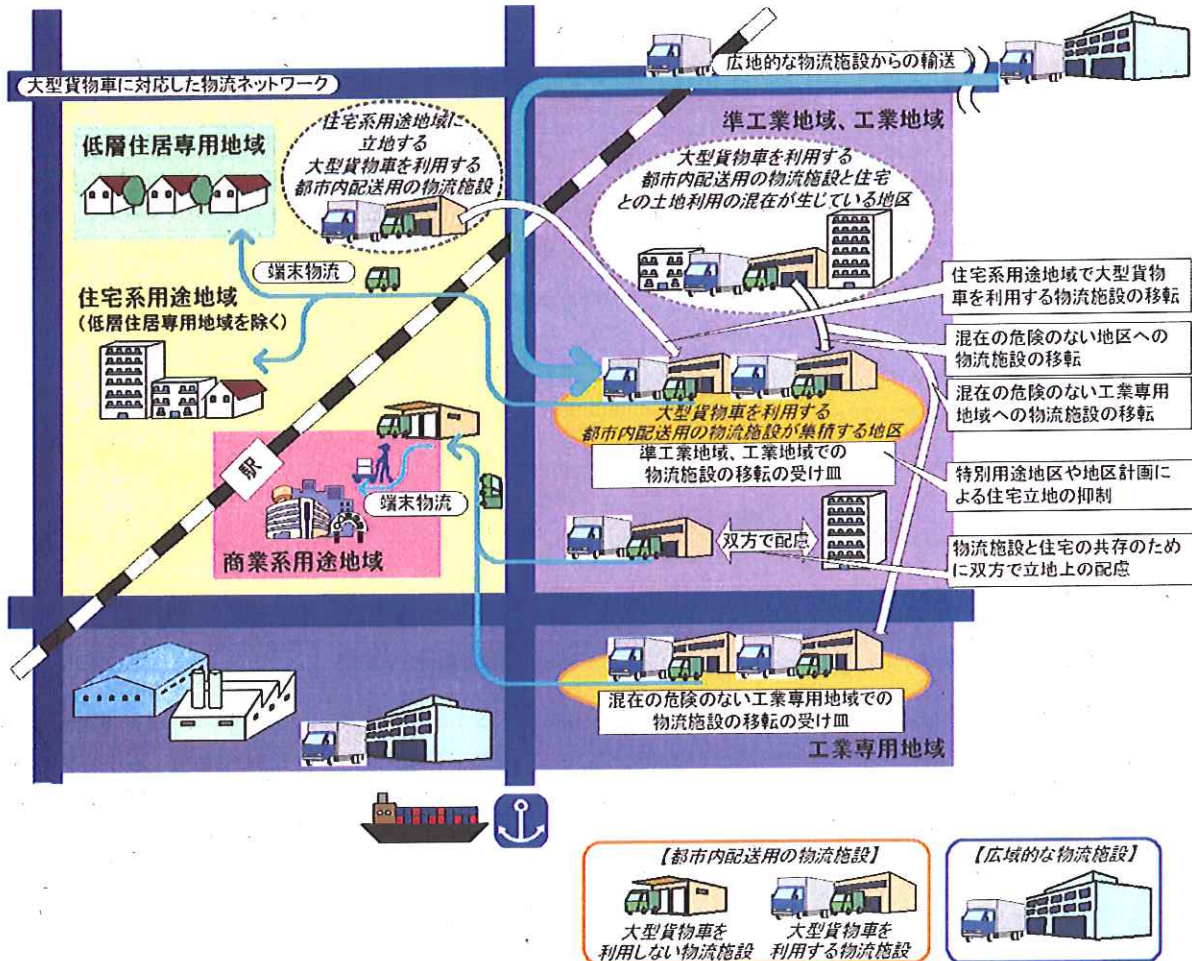
併せて、集約立地する地域への貨物車・従業員のアクセスを確保するために、道路等の交通インフラを整備する。



7.6. 住居と物流施設の混在立地の整序化（長期施策）

居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置を推進する。

その際、都市計画法等による用途制限や「誘導（代替用地の確保）」により、物流施設の集約立地を促進し、長期的に土地利用を整序化することによって、土地利用の混在による問題を回避する。



出典：「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」（平成 18 年 5 月）

7.7. 民間や行政の関係者による全体のコーディネート

物流施設整備は、基本的には民間企業が主体的に進めるべきことである。

しかし、物流施設の整備にあたっては、多くの関係者の利害を調整する必要があることから、民間企業のみでは整備が進まない可能性があり、その結果、市民生活（食の確保）、産業活動などの停滞を招くといった影響も懸念される。

そこで、必要な物流機能の確保のために、民間（業界団体、施設事業者、テナント、物流事業者など）、行政（物流行政、都市計画行政、港湾行政など）の関係者による調整・協議（全体のコーディネート）の場を設置することも考えられる。



8. 国際競争力強化のための物流施設整備に関するビジョンの策定検討委員会

8.1. 委員名簿

齊藤 実	神奈川大学経済学部教授（委員長）
苦瀬 博仁	東京海洋大学教授
萩原 博美	社団法人日本倉庫協会 理事長
芳野 幸男	社団法人日本冷蔵倉庫協会 理事長
石井 健児	社団法人全日本トラック協会 理事長
鈴野 聰	日本自動車ターミナル株式会社 企画室長
水井 正司	株式会社東京流通センター 企画財務部企画担当部長
米久保 朝雄	東京団地倉庫株式会社 取締役管理部長
安東 征治	東京団地冷蔵株式会社 常務執行役員
益田 俊明	株式会社住友倉庫 東京支店長
片岡 齊	五十嵐冷蔵株式会社 専務取締役
早間 元晴	株式会社ニチレイフレッシュ 常務執行役員企画管理部長
岩出 真哉	株式会社日立物流 グローバル営業開発本部流通システム部長
古田 善也	株式会社日本政策投資銀行 企業金融第3部物流グループ課長
片岡 正造	東京都 都市整備局都市基盤部施設計画課長
矢部 信栄	東京都 港湾局港湾経営部物流企画担当課長
松田 秀夫	国土交通省 都市・地域整備局市街地整備課長
一見 勝之	国土交通省 自動車交通局貨物課長
宮本 卓次郎	国土交通省 港湾局振興課長
増田 直樹	国土交通省 関東運輸局交通環境部長
山口 勝弘	国土交通省 政策統括官付参事官（物流政策）
田中 照久	国土交通省 政策統括官付参事官（物流施設）

（敬称略・順不同）

8.2. 委員会の開催概要

第1回 検討委員会

日時：平成20年12月1日（月）15:30～17:30

場所：都市計画会館3階（財）都市計画協会内第1～3会議室

議事：（1）検討委員会の趣旨と今後の進め方

（2）物流の現状と課題

（3）物流施設の現状と課題

（4）物流活動や物流施設に関するニーズ

（5）物流施設の立地に関連する諸制度の現状

第2回 検討委員会

日時：平成21年1月27日（火）15:00～17:00

場所：都市計画会館3階（財）都市計画協会内第1～3会議室

議事：（1）第1回検討委員会における指摘事項について

（2）東京南部流通業務団地の現状と課題について

（3）東京南部流通業務団地における課題への対応方策の検討について

（4）国際競争力のための物流施設整備に関するビジョン骨子案について

第3回 検討委員会

日時：平成21年3月23日（月）10:00～12:00

場所：都市計画会館3階（財）都市計画協会内第1～3会議室

議事：（1）第2回検討委員会の議事概要について

（2）国際競争力強化のための物流施設整備に関するビジョンについて

8.3. 議事概要

8.3.1. 第1回検討委員会議事概要

検討委員会の趣旨と今後の進め方(資料1)

- ・委員会のタイトルは「国際競争力強化のための」となっているが、委員会の進め方として、国際競争力にどの程度スポットを当てて議論するのか。
→物流施設整備を進めることによって物流が効率化され、国際競争力強化が達成できればよいと考えている。
- ・国際競争力強化について、現在、日本はどのようなステータスにあるのか。東京の臨海、日本全体がどのような位置にあるのかを現状と課題の中で整理していないと、国際競争力をどのくらい強化できればよいのかが分からない。
→国際競争力強化の必要性については理解して議論を進めるべきであるが、本検討委員会の中では、世界の中の日本のステータスを高める、例えば国際物流量をどう増やすかというより、国内の物流をどう効率的にするのかについて、特に物流施設の整備に焦点を当てて検討することにより、国際競争力強化を考えていきたい。
- ・こういう対策を行うと国際競争力強化にもつながるということを示す(例えば、羽田空港の再拡張による物流量の増加をどこで受けるのか等を検討の中身に取り入れる)と、行政として施策を進めやすいと思う。

物流と物流施設の現状と課題(資料2、資料3)

<倉庫の延べ床面積規模について>

- ・東京区部臨海における 1,000 m²未満の小規模倉庫の割合が約 66%という数字は、自家物流も含まれているので高く出ていると思われる。一定規模の物流施設の再整備、再配置に検討対象を絞ったらどうか。

<住宅と物流施設の混在立地の問題について>

- ・住宅と物流施設の混在立地は、ゆゆしき問題だと認識している。

<冷蔵倉庫に関する課題・問題について>

- ・築 30 年以上を老朽化と整理しているようだが、老朽化した倉庫の具体的な問題点は何か。
- ・冷蔵倉庫については、現時点では築 30 年以上の倉庫も機能しているが、50 年、60 年機能するかどうかは疑問。
- ・最近、流通加工にも対応する必要があるが、古い倉庫は保管が主だったため、流通加工の作業スペースが狭い。
- ・最近、消費地にすぐに商品を配送する流通型の需要が多いが、従来型の倉庫では配送用のトラックスペースが十分に確保できない。
- ・施設が古いと危険が避けられない。一般的に、昭和 48 年頃の第一次オイルショック時の建築物はセメントが強固でないので、古くなると危険性が增大する。
- ・建物を頑丈に造りすぎると整備費用が高くなり、商売にならない。
- ・設備が古くなると冷媒のアンモニアが漏れるという危険性もあり、人命に関わる。
- ・老朽化した施設を建て替えようにも、臨海部では用地費が高い。
- ・団地冷蔵や大井の水産ふ頭等の周辺では交通渋滞の問題がある。また、芝浦などのもう少し陸側ではマンションが立地してきており、夜間作業の灯りや昼間のトラックの出入りなどへのクレームについて神経を

使っている。広い土地で計画的な施設整備がされるとよい。

<既存の流通業務団地の老朽化について>

- ・都内には京浜(平和島)の他に3ヵ所に流通業務団地が整備されており、いずれも昭和40年代に整備されたものなので、いろいろな施設が老朽化してきている。整備当時は最適な施設配置を行ったが、現時点で見ると使われなくなった部分と多く利用され混雑しているところがあり、せつかく整備した拠点をうまく運用することができなくなっている。いろいろな制度を使って改善する必要がある。
- ・1960年代以前の建物だから単純に老朽化だというのではなく、「機能」の老朽化も視点に加えるべき。

物流活動や物流施設に関するニーズ、物流施設の立地に関連する諸制度の現状(資料4、資料5)

<施設立地の方向性について>

- ・取扱品目毎に倉庫の立地傾向は異なるが、工場近くへの立地のほか、近年の製品輸入の増加に対応して消費地に近い場所への立地傾向が見られる。
- ・アンケートの回答において、物流施設立地の今後の方向性について「現状のままである」の割合が多いが、回答者は、肯定的に捉えているというよりも、ニーズに応えるためには新たな施設も必要だが、代替地・代替施設もすぐに見つからない状況なので、やむを得ず「現状のままである」ということではないか。
- ・海外からの製品輸入に対応した物流施設を内陸部に立地できるなど、立地の制約はだいぶ薄れてきた。今重要なのは、気兼ねなく24時間物流活動に専念できることだと考える。流市法による流通業務団地の整備は画期的なことであったと評価できる。ただし、微修正が必要な時期に来ているかもしれない。
- ・郵送のアンケートで質問したにもかかわらず、建替え需要が4分の1もあるとの結果が出ており、施設の建替えニーズの存在を肯定的に捉えて良いのではないか。

<物流施設の実際の建替えについて>

- ・倉庫の建替えでは仮移転先を探すのが大きな課題である。団地倉庫の建替えの場合には、テナントからは近隣にしか移動できないという条件が提示された。偶然に隣接する施設に空きがあったため仮移転先が確保できた。
- ・トラックターミナルでは、従来は2棟あった管理棟を1棟に再整備し、1棟分を種地として、順次ローリングして建替えを実施している。仮移転先が外にあると建替えが容易かもしれない。
- ・東京団地冷蔵では、現有施設で土地をフル活用している。一番大きな問題はいつ、どこに、どのくらいの規模の代替地をいくらで確保できるかということである。

<流通業務団地のリニューアルについて>

- ・流通業務市街地の整備には収用法を適用しているので、団地内の施設条件に厳しい制限がある。
- ・物流量がトンベースで減ってきているというのが今後の施策を考える上で気になっている。現有施設の使い回しで量的には何とか対応できるものの、質的な面での課題に対応していかなければならないことを示すことが重要ではないか。
- ・羽田空港の再拡張による国際航空貨物の増加が50万トン/年と示されているが、例えば、この分があるからこの地域でこのような質的な対応が必要だということが示せればよいのではないか。
- ・老朽化や流通加工への対応など個別施設面の課題もあるが、物流施設と住宅の混在等の土地利用面の問題や渋滞等の交通面の問題等を浮き彫りにすると、公共側、行政側の関与の必要性が分かりやすくな

と思う。

以上

8.3.2. 第2回検討委員会議事概要

(1)第1回検討委員会における指摘事項について(資料1、資料2)

- 普通倉庫、冷蔵倉庫の近くにマンションが建って仕事がしにくい、夜トラックが出入りできないといった話題はよく出る。このような場合、普通倉庫が建った後にマンションが建設されたと思われるが、資料2の7頁の写真の地域はどのような地域か。
→写真の場所は、普通倉庫が建ち、その後マンションが建設されたと考えられる。用途地域は準工業地域である。

(2)東京南部流通業務団地の現状と課題(資料3)

<京浜トラックターミナルの現状について>

- 京浜トラックターミナルの取扱量が年々減っていることについて、高層化による建て替えに関連してバースを減らしていることも要因の一つと考えられるが、その他に、テナントが自社で配送センターを持ったためトラックターミナルを使わなくなったため、特積みの取扱総量そのものが減少してトラックターミナルを使わなくなったため、または単純な荷捌き配送から保管・配送センターへと機能が変わってきたため等、どのような要因が考えられるのか。
- 全国的にボリュームが減ってきたこと、トラックターミナルを経由しなくなったこと、特積みのトンキロの考え方が「個建て」に変わることで計算の仕方が変わってきたこと等が原因だと思われる。また、特積みのスタイルも、荷主が従来の不特定多数から固定化されて、あたかも荷主企業の専用車両の如く移ってきている。
- 総合物流センターと配送センターの違いは何か。また、特積みの貨物量が減少する中で、物流センターや配送センターを利用する割合が増えているのか。
- 総合物流センターも配送センターも機能的には同一である。また、配送センター利用の割合が増えているのではなく、平場のバースを利用している取扱量の減り方が急であるということである。

<輸送の課題>

- 団地倉庫や団地冷蔵のような多数のテナントが入居しているような倉庫へ出入りしている貨物車は、それぞれのテナントに対応した車両が出入りしているのか。そうであれば、そのために積載効率が悪くなってはいないか。また、共同輸配送のような取り組みは行われているか。
- 各テナントは自分の足を持っており、専用化され、かなり効率的に輸送している。構内での渋滞はないが、面している公道については狭いので渋滞している時がある。
- 交通渋滞が発生するのは、繁忙期(期変わり、盆、暮れ、連休前)であり、年中、混雑しているわけではない。
- 最近、フローズンの原料からチルドの品物・冷凍食品が多くなってきたことから、冷蔵倉庫からの出庫品は小分けになってきており(冷凍食品などは10~15ケース/台である等)、効率が悪いとの意見もある。しかし、冷蔵倉庫のマーケットは普通倉庫に比べ圧倒的に小さく、普通倉庫では入居事業者が3~4社だとすると、冷蔵倉庫には何十社も入居しているような状況である。輸入業者は商社や大手ハムメーカー

一であるが、倉庫内での貨物の名義変更で所有者が 200 社くらいに増えることになり、それに応じて引き取りに来る貨物車の台数が増加している。さらに、団地冷蔵内の公道が北端で行き止まりであり、環七に直接出ることができないことが、混雑の一要因となっていると考えている。

- 冷蔵倉庫に入庫する物は主にどこからやってくるのか。
- 団地倉庫について、以前、貨物の流動調査を行ったことがある。それによれば、8割は東京 23 区内発着の荷物であった。
- 団地冷蔵に入庫するものは原則的に、東京港揚げであり、地方から来る貨物は地方で捌けなくなったものや、東京での需要に対応した補充等であり、量は多くない。

<南部流通業務団地のありかたについて>

- 輸送や保管等は流市法の範囲内であるが、それぞれの場所で行えることについて制限はないのか。
→流通業務団地についての都市計画を決定する際に、個々の流通業務施設についてそれぞれ位置等決められている。しかし、都市計画決定を変更して全体を流通業務施設とすれば、複合的な物流機能を扱うことができる。
- 平和島をリニューアルする際には、都市計画決定の変更も考慮の内なのか。
→そういうことも議論して行けたらと考えている。
- 現状では、倉庫業のみで経営しているところは少なく、流通加工を行っているところが多い。保管と流通加工の区別が曖昧になってきている。このように世の中の物流ニーズも変化してきており、昭和 40 年代に定めた考え方を現状に当てはめることが難しくなっているのではないかと。そこで、本委員会の中で、色々なご意見を頂き、流通業務団地がどうあるべきかの議論の出発点ができればと考えている。
- 東京南部流通業務団地内の事業者の方が、この流通業務団地はどのような方向であれば最も望ましいと考えているかを知りたい。

<流通業務団地周辺の土地について>

- 流通業務団地周辺の用途が指定されていない周辺エリア(資料3、4頁の地図内の色の塗られていない部分)は流通業務団地には該当していないのかを確認したい。また、その周辺エリアは、冷蔵倉庫の建て替えの際に活用できないのか。流通団地内に位置することのメリットは何かあるのか。
→流通業務地区であるが流通業務団地(都市施設)として都市計画決定されていない部分がある。また、これらの土地には既に施設も建ち、また緑地にもなっているため、これらの周辺地域では、建て替えの際の移転先として適当な場所がなかなか無い。なお、流通業務地区内では、事業所税等の特例が受けられるといったメリットがある。
- しかし、流通業務地区であるが流通業務団地でない部分が既に使われているとしても、そこに、その施設がなくてはならないものではないだろう。別の場所の代替地へ移転してもらい、玉突き式に実施することも考えられるのではないかと。
- 団地冷蔵の南側は、冷蔵倉庫と倉庫があり、そこに空き地はない。

(3)東京南部流通業務団地における課題への対応方策の検討について(資料4)

- 3つの案の前提を確認したい。ローリング案は、高さも変えず敷地も変えず、床も同じ量でといった案と捉えてよいのか。
→物流機能の増強を目指した案である。高さについても、上空空間の活用による高機能化・高度化や容

積率を上げ物流機能を高度化するのが望ましいのではないかと考えている。

○すなわち、スペースが増える(空きが出る)といった考え方はしていないのか。

→平和島の立地であれば、高度化してもそれに見合う需要があると考えている。

○ローリング案1～3は現状で考えられるものとしては妥当だと考えている。案1のような現敷地内でのローリングの可能性があるのかどうかを、団地冷蔵に確認したい。また、案2について、冷蔵倉庫の仮移転、つまり、敷地を借りて簡単な冷蔵倉庫を建設するのは現実的ではない気がするのだが、五十嵐冷蔵にお尋ねしたい。案3では、地価の安い土地が手当てできれば良いと思う。その中で、城南島、京浜島で使える土地があるのか。中央防波堤外側埋立地ではコンテナヤードができれば、倉庫用の土地が整備されるだろうが、いつ頃実現するか。

○案1の団地冷蔵式地内の建て替えについては、様々なテナントが入っているので、かなりの調整が必要となり難しいと想像される。また、仮移転の可能性については、団地冷蔵の建て替え後に、仮移転先の施設を本来の事業者が使えるような構造であれば、可能だと考えられる。中央防波堤外側については、東京都からは明確な予定はまだ立てられていないと聞いている。

○中央防波堤外側埋立地については、コンテナターミナルは整備中であるが、背後地の活用についてはこれからの検討という状況。

○仮移転をするための移転先がどこにあるかが最も重要な問題である。荷物の取り回しがあるので、冷蔵倉庫が5,000～6,000トンの単独の倉庫として経営していくことが難しい。そのためできる限り集約化して団地冷蔵としてやっていく方がよい。団地冷蔵内のテナントでは中小企業が多く、それらは移転することが難しい。また、団地冷蔵の賃料が安いのが、新しい倉庫となることで、賃料がどの程度上がるのかといったことで、移転に対応できないテナントもあると思う。

○京浜島、城南島を積極的に選んだ理由を教えてください。また、資料が徐々に団地冷蔵をメインとした構成となっているように見えるがそれはなぜか。団地冷蔵以外の施設の課題への対応も、団地冷蔵と同じ方法で対応していくのか。

→例えば、城南島では大井コールドプラザ等の団地形式の冷蔵倉庫もあり、また京浜島には廃棄物処理施設の敷地があるため候補としてあげた程度である。他の課題への対応については、例えばトラックターミナルにおいて、1階をターミナルにし、上層階を冷蔵倉庫とするような高度利用や、また施設間の用地交換も考えており、団地冷蔵以外の施設の高度利用も考えている。ただし、団地冷蔵以外の施設が流通業務団地外に出て行くようなことは現案では考えていない。

○日本自動車ターミナルでは、京浜トラックターミナルの11、12、13号棟の配送センターのリニューアルを10年程度の期間で考えている。その後2～5号棟のバース建て替えに移るが、その段階でようやく団地冷蔵の冷蔵倉庫を上層階に設けることができる状況になるだろう。また、冷蔵倉庫は建設コストがかなりかかることが予想され、またそのまま冷蔵倉庫として使用して、テナントを呼び込めるかといった懸念もある。さらに、敷地内での車両の動きの問題、トラックターミナルの拠点化によって車両数が増えることが予想されるため、駐車場についても高層化して敷地内でのローリングを展開していこうと考えているが、整備コストの面からも、いつできるかは分からない。

○議論の出発点として、平和島は物流としては便利であることを強調したが、一方で、都心への物流交通

の流入を制御するといった機能を活かすことも大事である。また物流ニーズが変化してきていること、東京港の整備、羽田の国際化という議論もある。今回の資料はそのような中、現状に基づき需要予測を行わない中での検討案であるので、この議論だけで方策を決定することにはならない。今回の案と現状の問題点を次回までにしっかり整理し、来年度以降の関係者間の協議や施設リニューアル、高度化のあり方を整理したい。

○羽田の国際化の検討でも、種地がないといった議論になっている。今回のリニューアル・高度化において空港関連の補助事業として実施し、流通業務団地の周囲と上手く連携整備する方法も考えられる。そのために、南部流通業務団地の能力を知る必要がある。

○単純に再生産するのではなく、将来の変化に対応できるように前向きに検討する必要がある。

→今回は現行のものの建て替えを考えたが、実際のニーズに応じた考え方もしなければならないと思うので、また検討して案を出していきたい。

(4)国際競争力強化のための物流施設に関するビジョン骨子案について(資料5)

○民間としては入居事業者へも配慮しなければならないので、「老朽化」といった表現ではなく、「老朽化もみられる」といったようなソフトな表現にして欲しい。

○老朽化しているから使えないのではなく、老朽化しているから機能が不足しているといったような表現にした方がいいかもしれない。

○航空貨物に関しては、保管ということが前提にならないため、フォワーダーが従来の臨海部の施設をどう使っていくのかという議論になる。そういった面で、内陸と臨海部の連携強化についてもそうであるが、扱う品目と扱う事業者を整理することが、今までの施設の機能の使い方を考える点で重要であると思う。

○土地取得の面等で公的支援についても考えて頂きたい。

(5)その他

○次回、第3回の検討委員会は3月23日を予定している。

以上

8.3.3. 第3回検討委員会議事概要