

「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」(案)

～ 骨 子 ～

1. 日本の物流の現状把握

【物流量】

- 輸出入額及び輸出入量ともに増加傾向。
- 首都圏へ貨物が集中。

【物流施設】

- 物流施設も首都圏、特に東京臨海部に集中。

【物流や物流ニーズの変化】

- 原材料輸入から製品輸入への変化による貨物の嵩高化。
- 多頻度小口輸送の増加。
- 流通加工ニーズの高まりと3PLの進展。
- 保管型倉庫から流通型倉庫へ。倉庫の集約化・大型化。

2. 東京臨海部における物流施設に関する現状と課題の整理

【現状】

- 食料品を中心に扱う冷蔵倉庫等、市民の生活を支える倉庫が数多く立地。
- 食料品や畜産品の検疫の観点でも、臨海部への冷蔵倉庫の立地は重要。
- 東京臨海部周辺では、東京港や羽田空港を控え、今後も貨物量が増加していくことが予想。

【課題】

- 物流施設の老朽化。例えば、東京都内の冷蔵倉庫の約6割が庫齡30年以上。
- 冷蔵倉庫の供給量が不足。
- 物流ニーズに対する対応の遅れ。例えば、施設が狭隘で、貨物の嵩高化や多頻度小口輸送への対応が困難。
- 容易ではない施設や機能の更新。

3. 南部流通業務団地の更新手法の検討

- 南部流通業務団地の経年化や一部施設の上空空間の未利用等の課題を整理し、南部流通業務団地の維持・発展に向けた施設更新手法を検討。

【施設更新手法の検討から導かれた課題】

- ビルド&スクラップによる更新のための用地確保。
- 未利用上空空間の活用。
- 流通業務団地内の立地区画の見直し。
- 物流ニーズや既存の流通システムを踏まえた、施設更新手法の検討。

4. 物流施設整備に関する施策により目指すべき方向性の提示

- 倉庫を「社会インフラ」として捉え、適切な機能更新がなされるよう、行政のサポートと共に、民間事業者が将来を見据えた事業活動を行う必要があるという考えの下、以下の施策案を提示。

- (1) 経年化した物流施設の更新（短期施策）
- (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）
- (3) 土地の高度利用による物流施設の機能強化（短期施策）
- (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）
- (5) 更新にあわせた物流施設の集約立地（短中期施策）
- (6) 物流施設と住居が混在する土地利用の整序化（長期施策）
- (7) 民間や行政の関係者による全体のコーディネート

<目次>

1. はじめに	1-1
2. 物流・物流施設の重要性	2-1
2.1. 物流の重要性	2-2
2.2. 物流施設の重要性	2-2
3. 我が国の物流の現状	3-1
3.1. 我が国の物流現況	3-1
3.2. 物流施設の現状	3-7
3.3. 近年の物流活動・ニーズの変化	3-10
4. 東京臨海部の物流を取り巻く現状	4-1
4.1. 物流における東京臨海部の重要性	4-1
4.2. 東京臨海部の物流施設の現状	4-5
4.3. 東京臨海部の道路	4-17
5. 東京臨海部の物流施設に関する課題	5-1
5.1. 物流施設機能に関する課題	5-1
5.2. 周辺での新たな開発により増加が予想される貨物への対応	5-7
5.3. 土地利用上の課題	5-17
6. 物流施設に関する施策着手順序の考え方	6-1
7. 南部流通業務団地の現状と課題	7-1
7.1. 東京都の流通業務団地の設置経緯	7-1
7.2. 南部流通業務団地の概要	7-2
7.3. 南部流通業務団地の課題	7-11
8. 南部流通業務団地の更新における目標と対策案の検討	8-1
8.1. 南部流通業務団地の更新における方針と目標の検討	8-1
8.2. 南部流通業務団地の課題に対する対策案	8-6
8.3. 南部流通業務団地の更新における留意点	8-14
9. 物流施設整備に関する施策により目指すべき方向性	9-1
9.1. 経年化した物流施設の更新（短期施策）	9-1
9.2. 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）	9-2
9.3. 土地の高度利用による物流施設の機能強化（短期施策）	9-4
9.4. 内陸部と臨海分の機能分担を踏まえた連携強化（中長期施策）	9-5
9.5. 更新にあわせた物流施設の集約立地（短中期施策）	9-6
9.6. 物流施設と住居が混在する土地利用の整序化（長期施策）	9-7
9.7. 民間や行政の関係者による全体のコーディネート	9-8
10. 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	10-1
10.1. 委員名簿	10-1
10.2. 委員会の開催概要	10-2
10.3. 議事概要	10-3

<目次>

図 2-1	生活を支える物流.....	2-2
図 2-2	国内物流の概念.....	2-3
図 3-1	日本の輸出入額及び差引額の推移.....	3-1
図 3-2	海上出入り貨物量（輸出入）の推移.....	3-2
図 3-3	海上からの輸入貨物量（畜産品輸入量）の推移.....	3-2
図 3-4	海上からの輸入貨物量（水産品輸入量）の推移.....	3-3
図 3-5	我が国の食料自給率（重量ベース）の推移.....	3-3
図 3-6	冷凍食品国内生産量と調理冷凍食品・冷凍野菜の輸入量推移.....	3-4
図 3-7	トンベースの国内貨物輸送量の推移.....	3-5
図 3-8	トンキロベースの国内貨物輸送量の推移.....	3-5
図 3-9	国内各地域間貨物流動量.....	3-6
図 3-10	トンベースの品目別国内貨物輸送量のシェアの変化.....	3-6
図 3-11	都道府県別運輸関連（製造業・運輸業・卸売業）事業所数分布.....	3-7
図 3-12	首都圏市区町村別の製造業事業所分布.....	3-8
図 3-13	首都圏市区町村別の運輸業事業所分布.....	3-9
図 3-14	首都圏市区町村別の卸売業事業所分布.....	3-9
図 3-15	荷主・物流事業者が今後、重要と考えている取り組み.....	3-10
図 3-16	物流施設の機能更新に対して重要視する事項.....	3-11
図 3-17	我が国の海外直接投資の推移.....	3-13
図 3-18	海外生産比率の推移.....	3-13
図 3-19	流動ロットの推移.....	3-14
図 3-20	3PL の仕組み.....	3-15
図 3-21	特別積合せ貨物の輸送量.....	3-15
図 3-22	特別積合せ車両数規模別事業者数.....	3-16
図 3-23	我が国 W/R 比率の推移.....	3-16
図 3-24	倉庫の建築棟数・平均床面積の割合推移.....	3-17
図 3-25	大規模倉庫着工床面積の推移.....	3-17
図 3-26	発注者別の倉庫・流通施設建設工事額の推移.....	3-18
図 3-27	開設年代別の物流施設の土地所有形態.....	3-18
図 3-28	東京臨海部での代表的な物流不動産の事業展開.....	3-19
図 4-1	市区町村別面積あたり物流発生集中量.....	4-1
図 4-2	平成 16～18 年度国際海上コンテナ取扱個数の京浜三港が占める割合.....	4-2
図 4-3	東京港の外貨貨物量の推移.....	4-2
図 4-4	鉱産品を除く港湾輸入貨物の品種別比率（上）と農水産品品種別比率（下）（平成 19 年）.....	4-3
図 4-5	鉱産品を除く港湾輸入貨物の品種別比率（上）と軽工業品品種別比率（下）（平成 19 年）.....	4-4
図 4-6	開設年代別の物流事業者の物流施設の立地状況.....	4-5
図 4-7	物流関連（製造業、運輸業、卸売業）施設事業所立地分布（平成 18 年）.....	4-6
図 4-8	東京都区部に立地する流通業務団地.....	4-6
図 4-9	東京区部臨海エリアの物流施設の延べ床面積.....	4-7

図 4-10	鉱産品を除く港湾輸入貨物の品種別比率（平成 19 年）（再掲）	4-9
図 4-11	食料品の発生量	4-10
図 4-12	野菜・果物の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移	4-11
図 4-13	その他畜産品の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移	4-11
図 4-14	水産品の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移	4-12
図 4-15	製造食品の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移	4-12
図 4-16	畜産品の輸入（輸出）検査の流れ	4-13
図 4-17	関東地方の動物検疫所の位置	4-14
図 4-18	関東地方の植物防疫所の位置	4-14
図 4-19	輸入食品検査の流れ	4-15
図 4-20	関東地方の検疫所の位置	4-15
図 4-21	東京区部臨海と東京都市圏の物流施設開設後経過年数の分布	4-16
図 4-22	営業用冷蔵倉庫の庫齢分布（平成 20 年 7 月時点）	4-16
図 4-23	南部流通業務団地周辺道路網図	4-17
図 4-24	東京港臨海部の主要道路平日 24 時間交通量	4-18
図 5-1	物流施設敷地内及び周辺道路の状況	5-3
図 5-2	3PL の仕組み（再掲）	5-4
図 5-3	TRC 物流ビル（A 棟・B 棟）の利用形態の変化（イメージ）	5-5
図 5-4	倉庫回転率による収益の変化	5-6
図 5-5	東京港の外貿貨物量の推移と推計	5-7
図 5-6	東京港第 7 次港湾計画の全体像	5-8
図 5-7	東京港港湾計画における中央防波堤外側埋立地での高機能物流拠点整備イメージ	5-9
図 5-8	羽田空港再拡張事業の概要	5-10
図 5-9	羽田空港の航空輸送需要の想定	5-11
図 5-10	スーパー中枢港湾施策	5-11
図 5-11	首都圏の 3 環状道路計画図	5-12
図 5-12	首都高中央環状線品川線の概要	5-13
図 5-13	東京港トンネル位置図	5-14
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	5-15
図 5-15	東京港臨海道路等の道路ネットワーク	5-16
図 5-16	物流施設と住宅の土地利用の混在事例	5-17
図 6-1	物流施設に関する施策着手順序の考え方（南部流通業務団地）	6-2
図 7-1	南部流通業務団地位置図	7-2
図 7-2	南部流通業務団地外観	7-2
図 7-3	京浜トラックターミナル構内配置図	7-4
図 7-4	京浜トラックターミナル荷扱場	7-5
図 7-5	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	7-5
図 7-6	東京流通センター敷地地図	7-6
図 7-7	（写真）東京流通センター外観	7-7
図 7-8	（写真）東京団地倉庫外観	7-8

図 7-9	冷蔵倉庫の設備概要	7-8
図 7-10	東京団地冷蔵入庫高（平成 19 年）	7-9
図 7-11	東京団地冷蔵倉庫の在庫率推移	7-10
図 7-12	京浜トラックターミナル荷扱場（再掲）	7-11
図 7-13	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）	7-12
図 7-14	東京団地冷蔵における課題	7-13
図 7-15	（写真）東京団地冷蔵敷地内の状況	7-13
図 7-16	越谷流通業務団地における立地区画の変更	7-15
図 8-1	南部流通業務団地の能力・機能増強のイメージ	8-4
図 8-2	敷地内でのローリング案	8-7
図 8-3	流通業務団地内でのローリング案	8-8
図 8-4	流通業務団地敷地外を活用したローリング案	8-9
図 8-5	流通業務団地外の同種施設も含む全面移転案	8-10
図 9-1	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	9-1
図 9-2	経年化した物流施設の更新イメージ	9-2
図 9-3	流通加工機能も付加した多機能な施設整備イメージ	9-3
図 9-4	荷物の小ロット化に対応した保管空間の確保イメージ	9-3
図 9-5	土地の高度利用による物流施設の機能強化イメージ	9-4
図 9-6	内陸部と臨海部の機能分担を踏まえた連携強化イメージ	9-5
図 9-7	更新にあわせた物流施設の集約立地イメージ	9-6
図 9-8	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	9-7

1. はじめに

経済のグローバル化が進展する中で、企業の調達、生産、販売活動を結びつける物流の重要性が増していることから、我が国産業の国際競争力を強化するためには、物流の効率化を促進することが必要である。さらに、物流の効率化は、環境負荷を低減させる効果を有している点においても重要である。

物流の効率化のためには、十分な機能を有する物流施設が適切に配置されることが不可欠であるが、物流施設をめぐって、様々な課題や状況の変化が生じている。例えば、国際的なゲートウェイの一つである臨海部については、交通拠点インフラとの隣接性や都心部への近接性等、立地上の優位性は高いものの、一部の物流施設について老朽化や機能不足が生じているとともに、建替え用地の取得が困難であるという課題が生じている。一方、内陸部については、社会資本整備の進展に伴い、高速道路インターチェンジ周辺等における物流機能立地のポテンシャルが高まっている。

そこで、こうした状況や物流をとりまく近年の現状を踏まえつつ、効率的な物流ネットワークの構築による物流の効率化のために、臨海部と内陸部の物流施設機能の連携・補完のあり方等を検討することにより、国民の生活・経済活動を支える物流の効率化や機能・能力強化、国際競争力の向上に資する物流施設の整備を推進することを目的として、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をとりまとめることとする。

2. 物流・物流施設の重要性

○物流の重要性

- ・ 物流活動は、今日の国民生活、経済活動における物資の調達、生産、消費及び輸出入のあらゆる場面で欠かせないものである。
- ・ 近年では特に、必要なものを、必要なだけ、必要なときに、滞りなく供給することが求められている。
- ・ 国際的な競争力向上が求められる今日、物流においても更なる効率化が求められている。

○物流施設の重要性

- ・ 物流施設は、物流の基盤として、国民生活や経済活動に必要不可欠な物資の保管、積み替え等のために必要。
- ・ 物流の効率化のためには、十分な機能を有する物流施設が適切に配置されることが不可欠。
- ・ 日本国内の道路を中心とした交通ネットワークが拡充し、輸入貨物の多くが東京港で取り扱われるようになり、ますます東京に多くの貨物が集中する傾向にある。
- ・ すなわち、東京において、倉庫等の物流施設は、従来の貨物の保管・調整といった機能のみならず、国内各地方の流通を支える貨物・荷物をストックするという面で重要な機能を有する施設であるとの認識が、高まってきている。
- ・ 物流の効率化のためには、物流施設そのものの機能強化のほか、最適な立地のために都市計画による誘導等も必要。

【都市における消費物流に関する施設整備のポイント】

- ◆物の積替えを効率的かつ迅速に行うために、トラックターミナル等の物流施設を高機能化
- ◆流通加工や温度帯別などの物流ニーズに対応した倉庫や配送センターの整備
- ◆都市・地域づくりとの整合性を確保した、計画的で効率的な集配送拠点等の物流施設の整備

等々

2.1. 物流の重要性

物流活動は、今日の国民の日常生活、経済活動において、物資の調達、生産、消費及び輸出入といったあらゆる場面で欠かせないものである。

特に近年では、国民のライフスタイルの変化に伴うジャストインタイム輸送の進展や輸送の多頻度・小口化の進展等により、『必要なものを、必要なだけ、必要なときに、滞りなく供給する』ことがより強く求められるようになってきた。

また、国際競争力の向上が求められている中で、物流においても更なる効率化が求められている。



図 2-1 生活を支える物流

2.2. 物流施設の重要性

物流の中で物流施設は、その基盤として、国民生活や経済活動に必要な不可欠な物資の保管、積み替え等のために必要な施設である。そして物流の効率化のためには、十分な機能を有する物流施設が適切に配置されることが不可欠である。

今日、日本国内の道路を中心とした交通ネットワークが拡充し、輸入貨物の多くが東京港で取り扱われるようになり、ますます東京に多くの貨物が集中する傾向にある。すなわち、東京において、倉庫等の物流施設は、従来の貨物の保管・調整といった機能のみならず、国内各地方の流通を支える貨物・荷物をストックするという面で重要な機能を有する施設であるとの認識が、高まってきている。

◆普通倉庫

普通倉庫は、温度管理が必要のない、様々な貨物を保管・ストックし、物流における空間的、時間的な調整機能を持った施設であり、物流の基盤となる施設である。

国内の物流では地方への配送のストック拠点となる施設である。

また、我が国の国際競争力の向上のために、高度化する物流ニーズに対応できる機能を有する施設が適切に配置される必要がある施設である。

◆冷蔵倉庫

冷蔵倉庫は、チルド・冷凍といった低温での温度管理が必要な貨物を保管・ストックし流通量の調整を行う施設である。主に、水産物や畜産物、果物といった食料品を扱っているため、食料自給率の低い（カロリーベースで約 4 割）我が国では、特に国民に対して安定的な食料の供給、確保といった観点から、地方への配送のストック拠点としても重要な施設の 1 つである。

また、扱う貨物の特性上、検疫実施場所としても重要な施設であり、そのため陸揚げ場所に近い臨海部への立地が求められる施設である。

物流の効率化のためには、物流施設そのものの機能強化のほか、最適な立地のために都市計画による誘導等も必要である。

【都市での消費物流におけるポイント】

- ◆物の積み替えを無駄なく迅速に行うトラックターミナルの整備
- ◆流通加工や温度帯別の物流等のニーズに対応した倉庫や配送センターの整備
- ◆都市・地域づくりとの整合性を確保した計画的で、効率的な集配送拠点の整備

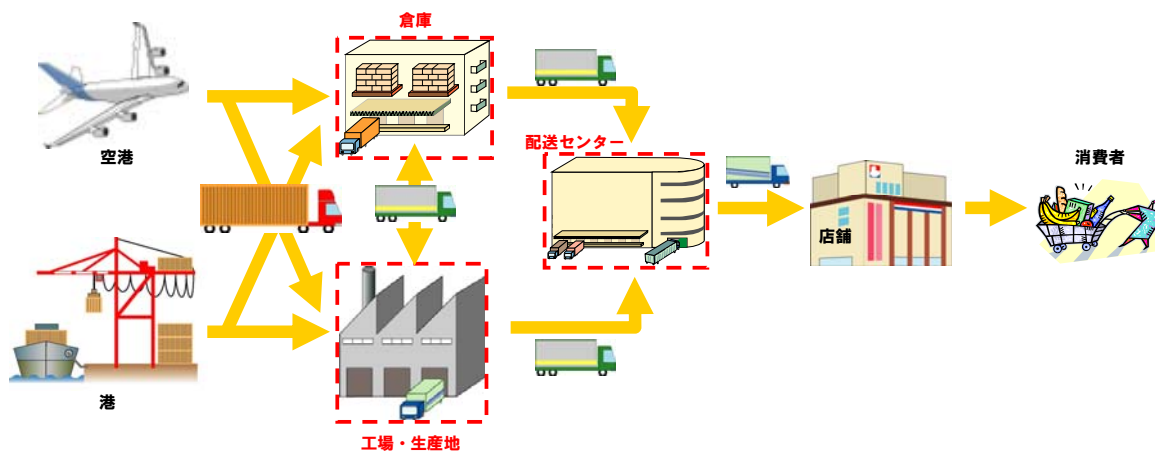


図 2-2 国内物流の概念

国民生活及び経済活動を支える物流の基盤となる物流施設は各民間事業者により整備されるものであるが、公的な計画誘導、支援が必要な場合がある。

3. 我が国の物流の現状

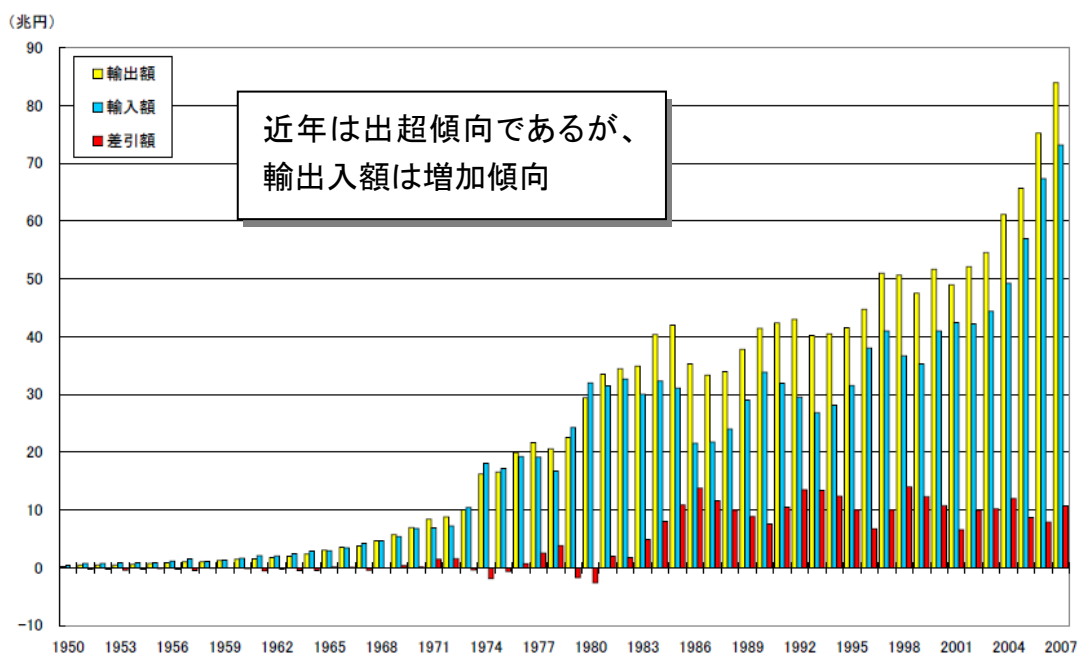
3.1. 我が国の物流現況

- ・ 輸出入額及び輸出入量ともに増加傾向を続けている。
- ・ 農水産物では、国内自給率の低下に伴い、畜産品、水産品の輸入量が増加傾向にあった。
（近年は、やや減少傾向にある）
- ・ また、冷凍食品の輸入量も年々増加し続けていることから、輸入港近くに立地し、冷凍食品のストックポイント（保管拠点）である冷蔵倉庫は、国民の食を支える重要な物流施設であるといえる。
- ・ 国内輸送では、トンベースでは減少、トンキロベースではほぼ横ばいであることから、貨物の輸送距離が伸びている傾向にあると推察できる。
- ・ 輸送量のシェアでは、原燃料にあたる鉱産品が減少、軽工業品や雑工業品、特殊品等は増加、農水産物は横ばいである。

3.1.1. 輸出入額と量の推移

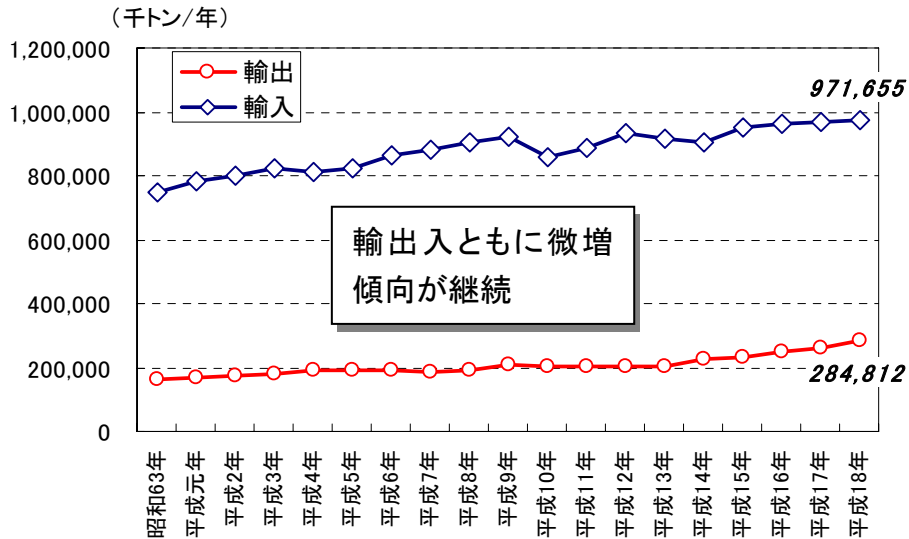
日本の貿易額では、1980年代以降、輸出額が輸入額を上回っている状況が続いている。一方、輸出入貨物量では、輸入量が輸出量を大きく上回っている。これは、我が国が加工貿易を中心とした貿易活動を行っており、多くの原燃料を輸入に頼っているためである。

また、輸出入額及び輸出入貨物量ともに増加傾向を続けている。



出典：貿易統計（財務省）

図 3-1 日本の輸出入額及び差引額の推移



データ: 港湾統計(国土交通省)より作成

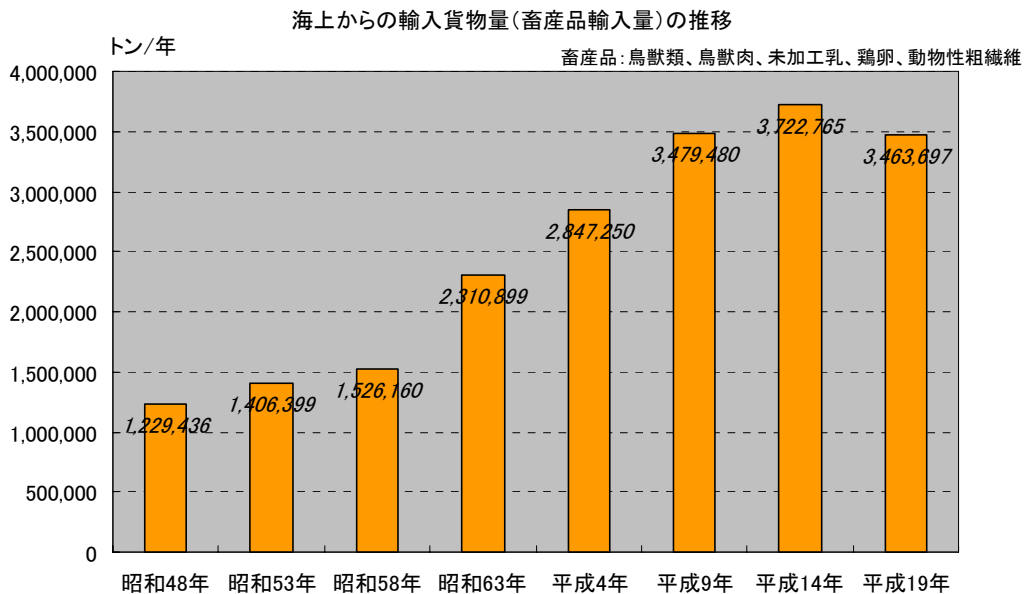
図 3-2 海上輸出入貨物量 (輸出入) の推移

3.1.2. 畜産品・水産品の輸入量の推移

輸入貨物のうち海上を出入りする畜産品（鳥獣類、鳥獣肉、未加工乳、鶏卵、動物性粗繊維）及び水産品（魚介類（生鮮、冷凍、塩蔵、乾燥））に着目してみると、輸入量は共に増加傾向にあったが、近年はやや減少傾向にある。

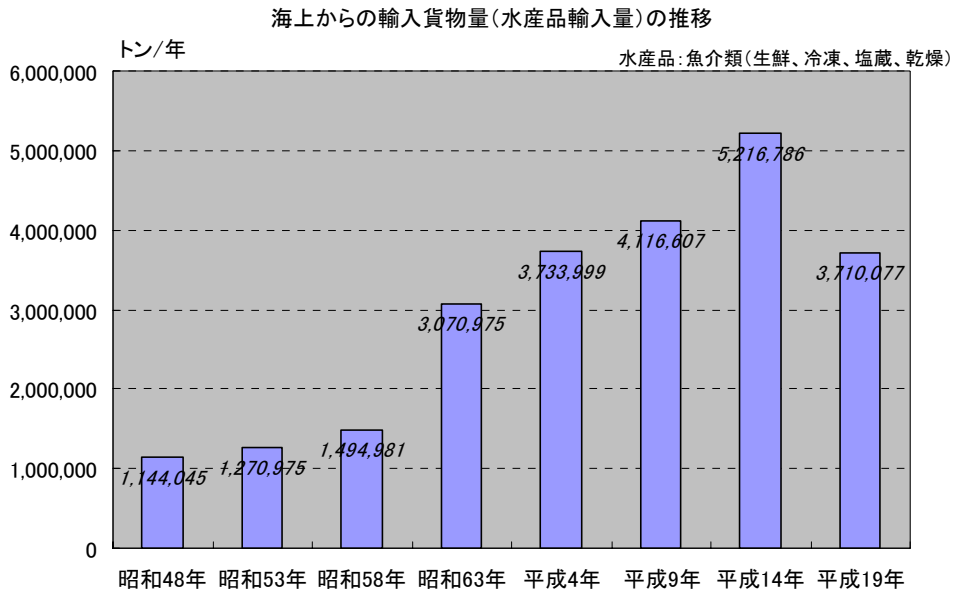
畜産品の輸入量は平成 14 年には年間約 372 万トンに達したが、平成 19 年ではやや減少して年間約 346 万トンである。

一方、水産品の輸入量は平成 14 年には年間約 522 万トンに達したが、平成 19 年では年間約 371 万トンに減少している。



データ: 港湾統計(国土交通省)より作成

図 3-3 海上からの輸入貨物量 (畜産品輸入量) の推移

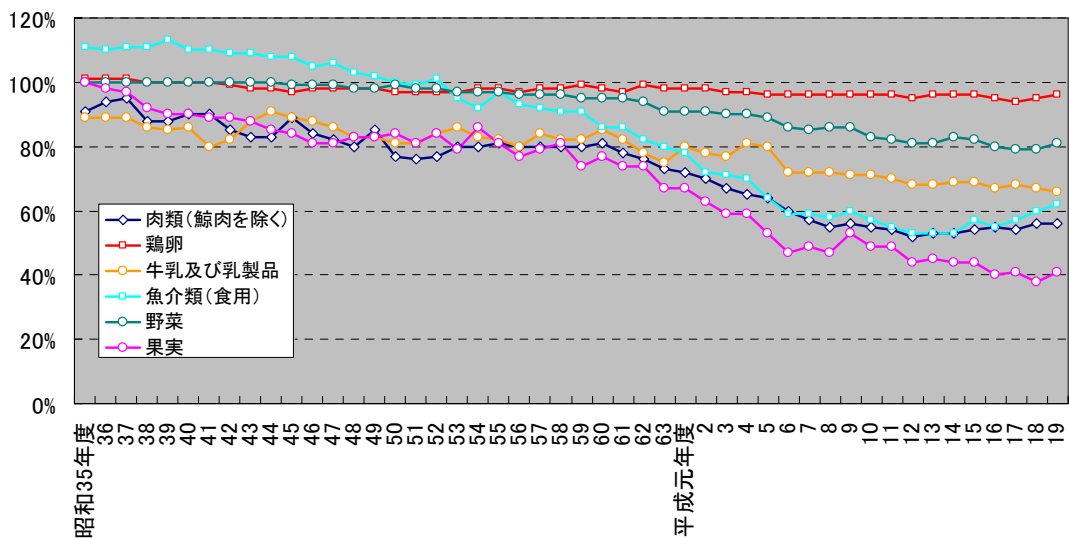


データ: 港湾統計(国土交通省)より作成

図 3-4 海上からの輸入貨物量(水産品輸入量)の推移

なお、畜産品及び水産品等の農水産品についての自給率(重量ベース)を見ると、鯨肉を除く肉類は昭和30年代では100%近い自給率であったが、近年では約50%台にまで下がっている。鶏卵については100%近い自給率で推移しているが、牛乳及び乳製品については減少傾向にあり、平成19年には60%台となっている。魚介類では、昭和30年代には自給率が100%を超えていたが、昭和60年以降急激に減少し、近年では約60%となっている。野菜・果物についても自給率は減少傾向にあり、特に果物については昭和30年代には100%近い自給率であったが、平成19年には約40%となっている。

このことから、我が国の農水産品の自給率は減少傾向にあり、今日の我が国の農水産品は、輸入に頼っていることがわかる。



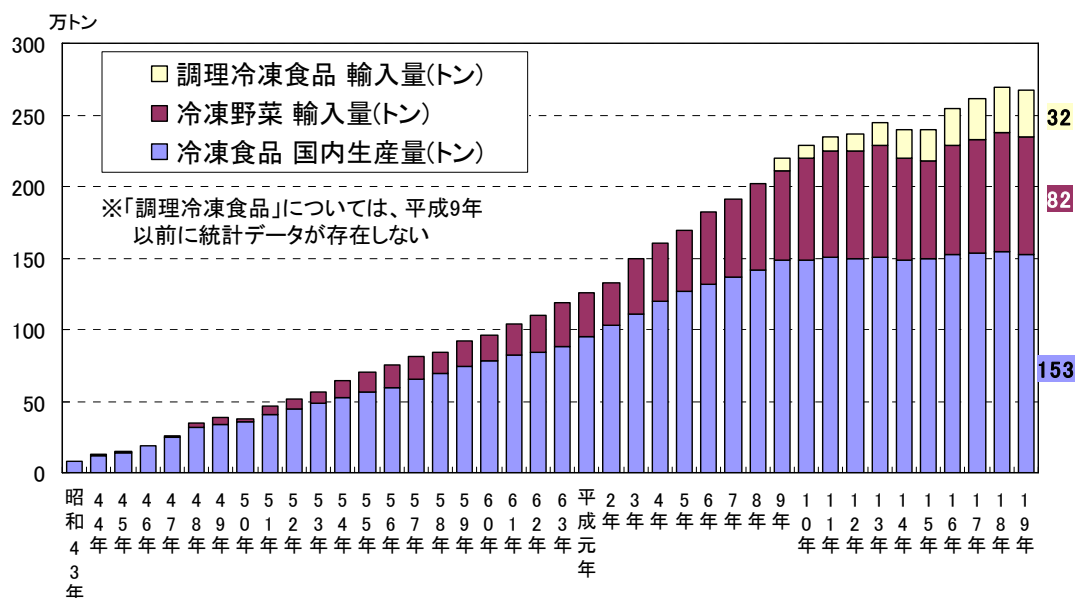
データ: 食料需給表(農林水産省)より作成

図 3-5 我が国の食料自給率(重量ベース)の推移

3.1.3. 冷凍食品の輸入量の推移

日本人の生活スタイルにあわせて、冷凍食品の需要は高まりつつある。それと共に、調理冷凍食品の輸入量は年々増加し、平成 19 年では冷凍野菜の輸入量とあわせると年間約 114 万トン（調理冷凍食品 32 万トン、冷凍野菜 82 万トン）に達する。

冷凍食品の需要の高まり及び輸入量の増加に伴い、冷凍食品のストックポイント（保管拠点）であり輸入港近くに立地する冷蔵倉庫は、国民の食を支えるといった観点からも、その重要性が依然高くなっている。



データ：(社) 日本冷凍食品協会

注1) 冷凍食品国内生産量と調理冷凍食品輸入量は日本冷凍食品協会資料

注2) 冷凍野菜輸入量は「日本貿易統計」(財務省)

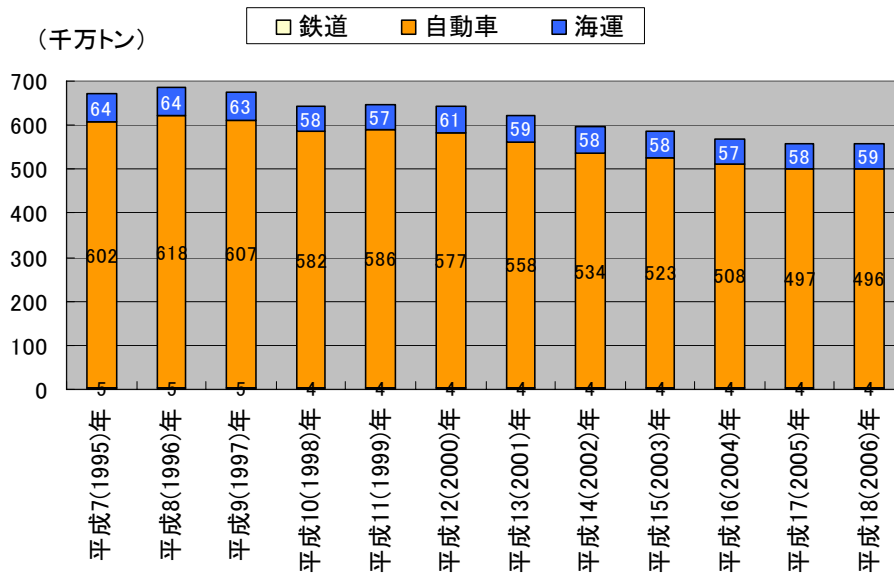
図 3-6 冷凍食品国内生産量と調理冷凍食品・冷凍野菜の輸入量推移

3.1.4. 我が国の国内貨物輸送量

日本国内貨物の総輸送量（輸送トン数）は、平成8（1996）年には約69億トン/年であったが、近年では減少傾向にあり、平成18（2006）年には約56億トン/年にまで減少している。

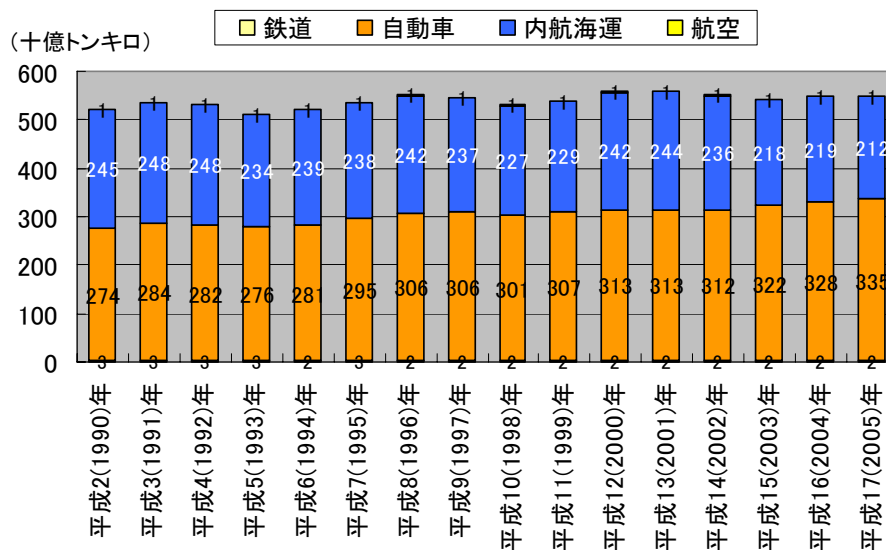
一方、輸送機関別の貨物輸送トンキロの近年の推移では、内航海運の輸送トンキロが微減、自動車による輸送トンキロが微増といった傾向となっている

このことから、国内の特に自動車による貨物輸送については、輸送量は少なくなってきた一方で、貨物輸送距離はより長距離の輸送になってきていることが推察される。



データ：貨物地域流動調査（国土交通省）

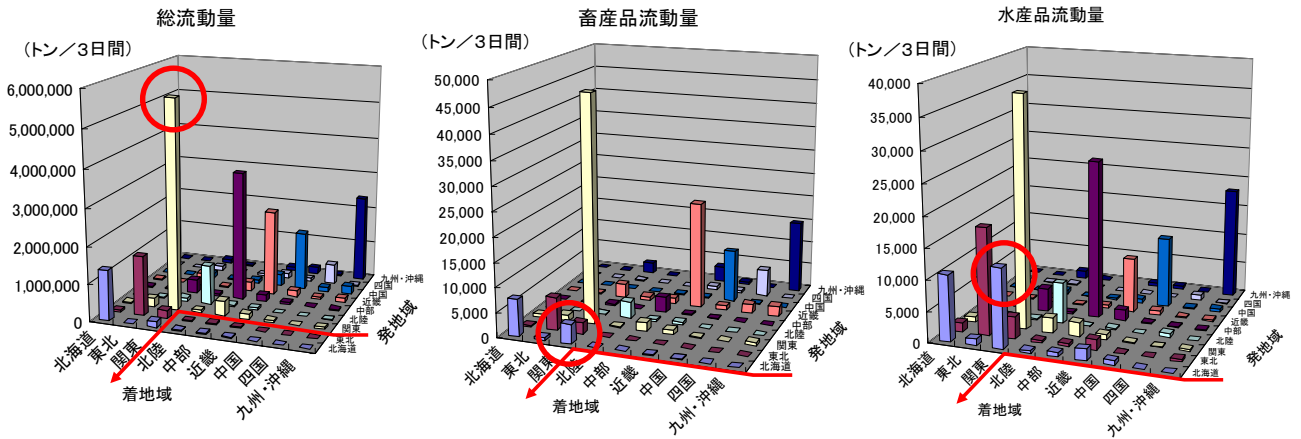
図 3-7 トンベースの国内貨物輸送量の推移



データ：陸運統計要覧（国土交通省）

図 3-8 トンキロベースの国内貨物輸送量の推移

輸出入貨物の内陸輸送も含めた地域間貨物流動量をみると、関東内々での流動量がとりわけ多く、関東地域が一大消費地として多くの貨物が流動していることがわかる。また、品目別には、例えば畜産品及び水産品において、北海道から関東への流入量が多い傾向がみられ、これらの国産品についても、消費地である関東への輸送が盛んであることがわかる。



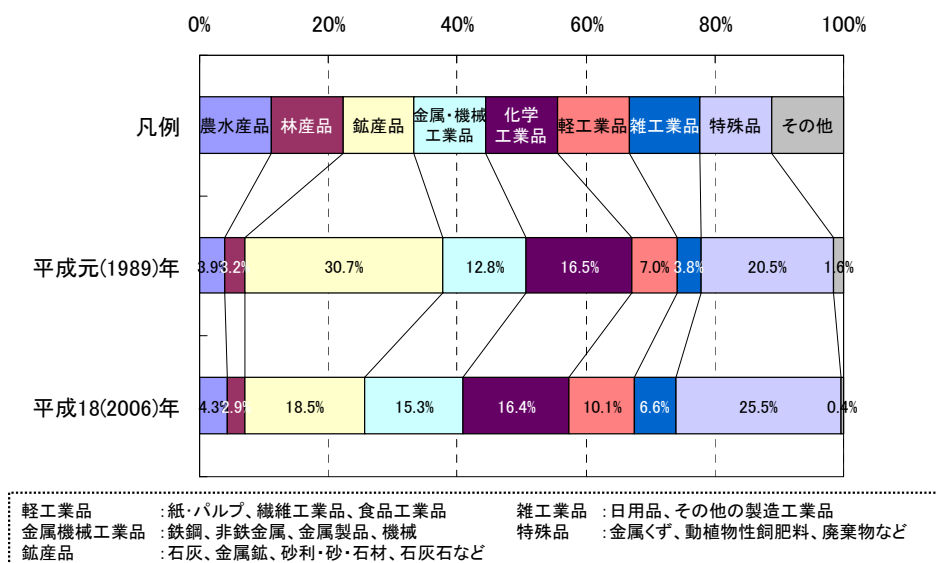
データ：第8回 全国貨物純流動調査（国土交通省）

図 3-9 国内各地域間貨物流動量

3.1.5. 我が国の品目別貨物輸送量の変化

日本国内の品目別貨物輸送量の推移をトンベースで見た場合の近年の傾向では、金属・機械工業品、軽工業品、雑工業品及び特殊品のシェア増加が見られる一方、原燃料にあたる鉱産品のシェアが減少といった傾向である。すなわち、原材料系の輸送から製品系の輸送へと貨物の荷姿の変化が推察される。

なお、農水産品に関してはトンベースでのシェアは横ばいである。



データ：貨物地域流動調査（国土交通省）

図 3-10 トンベースの品目別国内貨物輸送量のシェアの変化

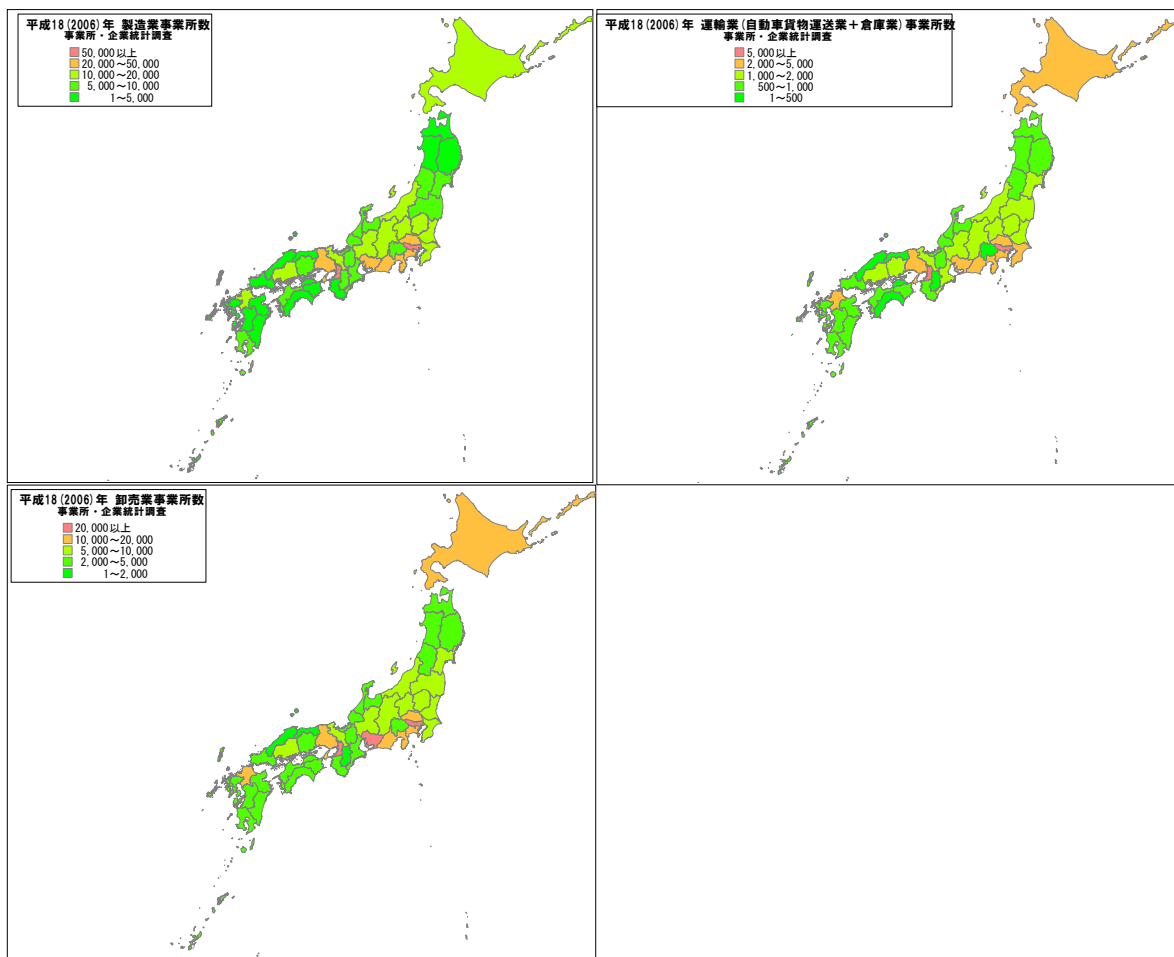
3.2. 物流施設の現状

- ・ 国内の物流施設の約 1/4 は首都圏に立地している。
- ・ 首都圏では、物流施設が減少傾向にある中でも、東京臨海部へ集中的に立地している。

3.2.1. 全国の物流関連施設の立地数とその推移

物流に関連する製造業、道路貨物運送業、倉庫業、卸売業の事業所に関して、全国都道府県別の立地数を見ると、全国約 98.9 万事業所の約 24.6%の事業所が一都三県（東京都 12.8 万事業所、神奈川県 3.9 万事業所、千葉県 2.5 万事業所、埼玉県 5.2 万事業所）に集中している。

このことより、全国の中で首都圏が物流活動の中心であることが推察される



データ：事業所・企業統計調査（総務省統計局）より作成

図 3-11 都道府県別運輸関連（製造業・運輸業・卸売業）事業所数分布

3.2.2. 首都圏の物流関連施設の立地数とその推移

事業所・企業統計から首都圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県南部）市町村別の事業種別の立地数の推移を確認する。（図 3-12～図 3-14）

製造業事業者について、その多くは東京臨海部及び川崎市臨海部に集中している。また、製造業事業所数は首都圏全体で減少傾向（平成 3 年：約 22 万事業所→平成 18 年：約 13.5 万事業所）にある。

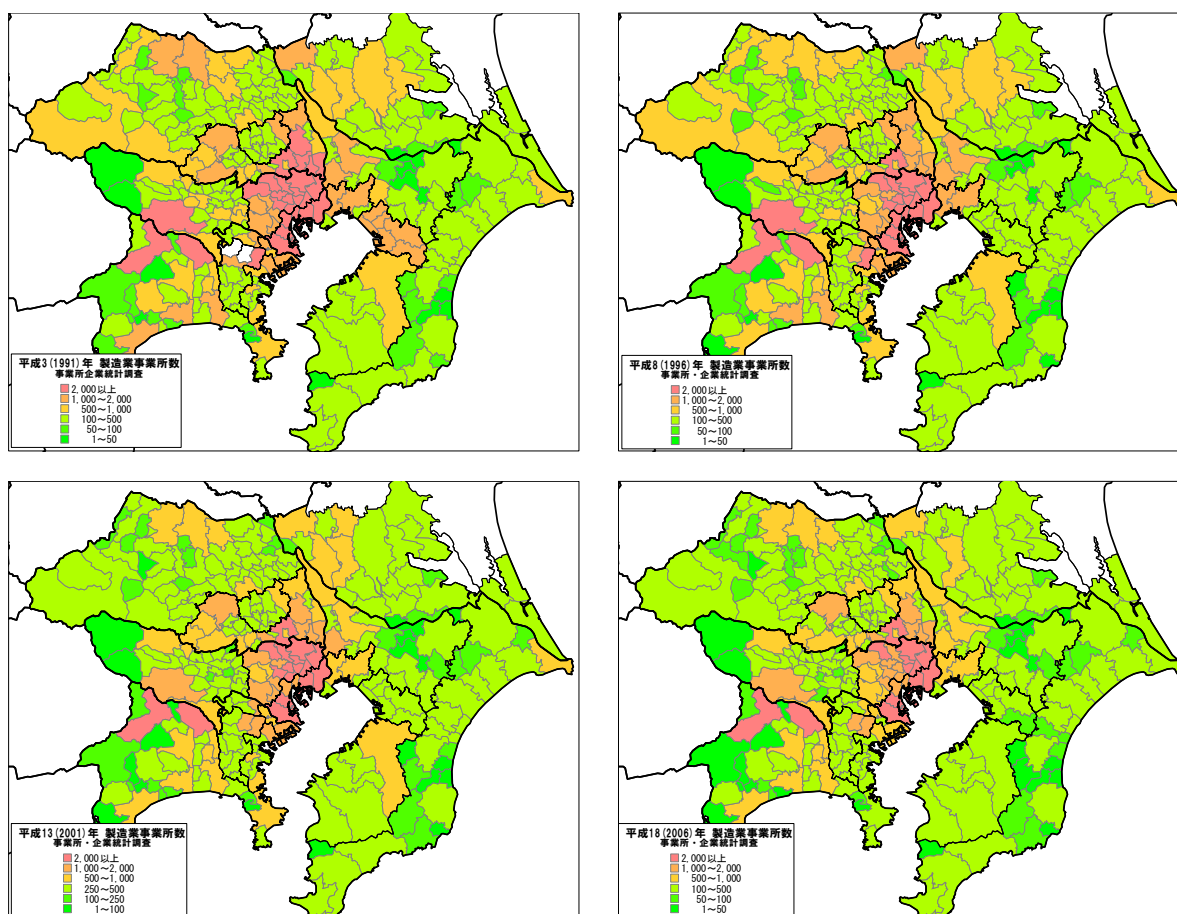
運輸業（道路貨物運送業及び倉庫業）事業所は、大田区、江戸川区及び足立区に多い（これらの区には流通業務団地が立地）。首都圏全体での運輸業事業所数は横ばい（約 2 万事業所）である。

卸売業の事業所は、大田区、港区、中央区及び台東区に多い。また、首都圏全体での卸売事業所は減少傾向（平成 3 年：約 13 万事業所→平成 18 年：約 10 万事業所）にある。

このことから、首都圏の物流施設は減少傾向にあるが、その中でも東京臨海部エリアには物流施設が集中しているといえる。

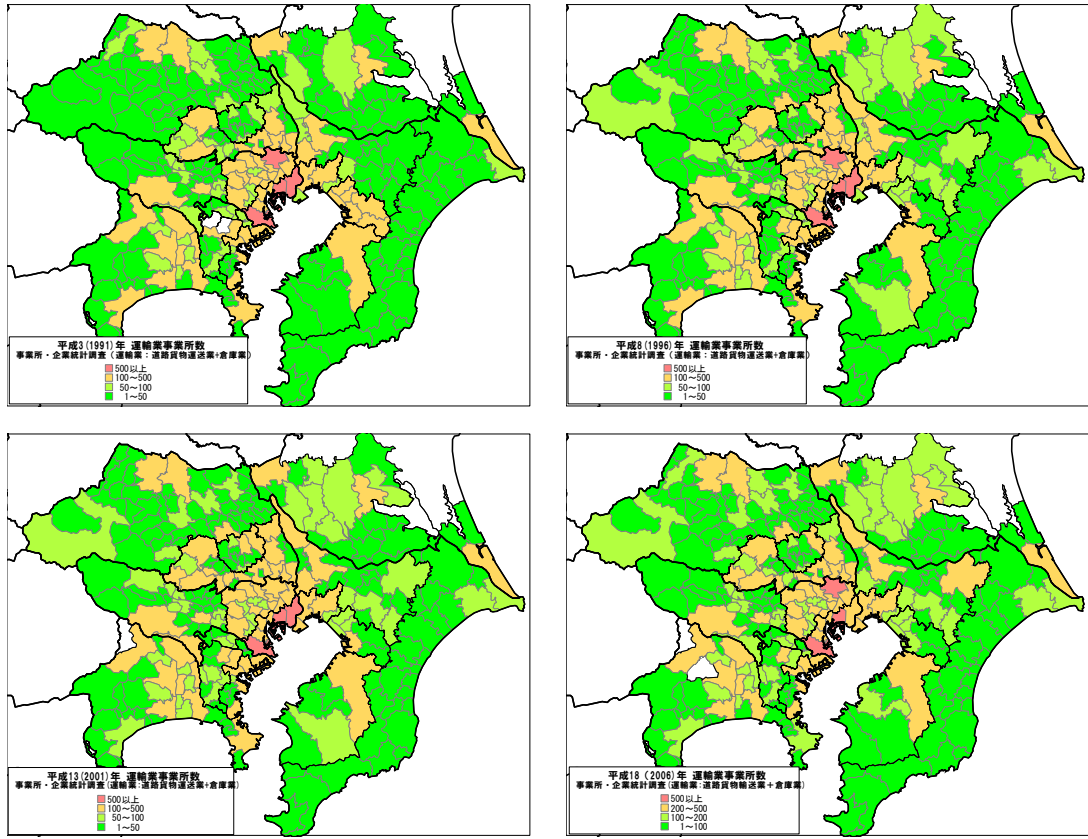
< 図 3-12～図 3-14 の注 >

- ※1: 平成 3, 8, 13 年のさいたま市は平成 18 年のさいたま市各区（岩槻市(区)を除く）の事業所数割合で按分した。
- ※2: 平成 3 年の千葉市は市全体で集計。
- ※3: 平成 3 年には、横浜市都筑区及び青葉区は存在しないため未集計。



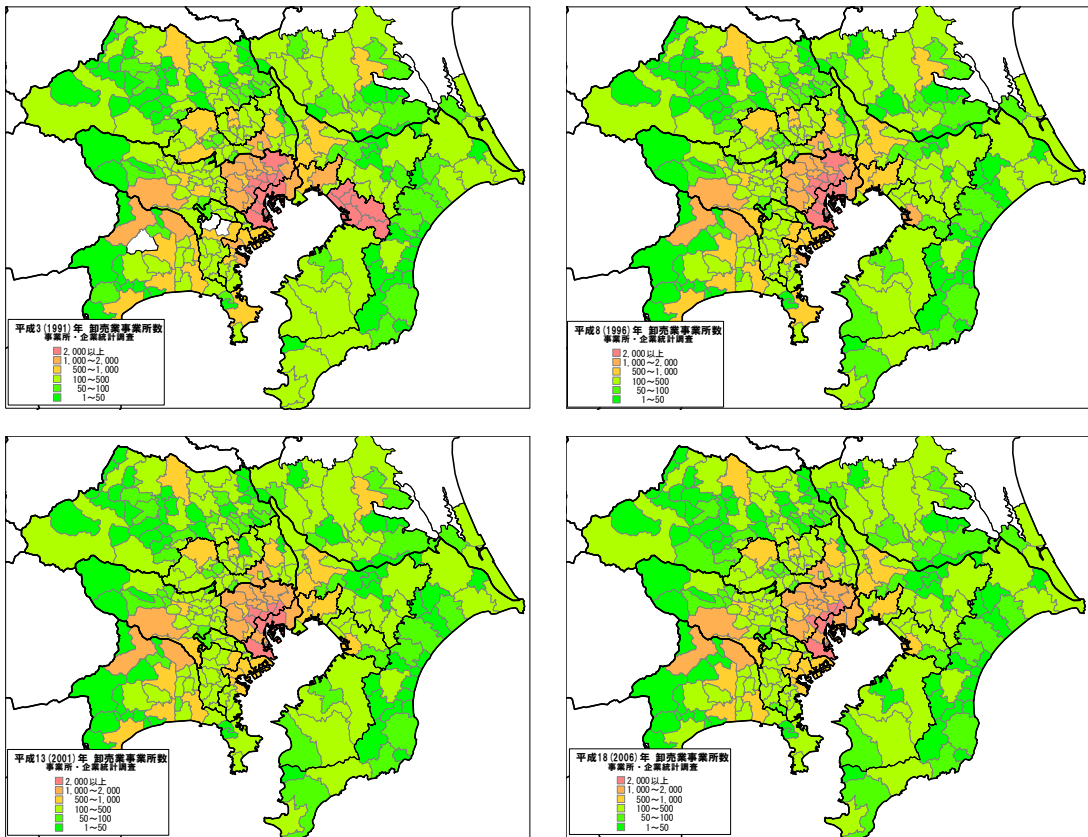
データ：事業所・企業統計調査（総務省統計局）より作成

図 3-12 首都圏市区町村別の製造業事業所分布



データ：事業所・企業統計調査（総務省統計局）より作成

図 3-13 首都圏市区町村別の運輸業事業所分布



データ：事業所・企業統計調査（総務省統計局）より作成

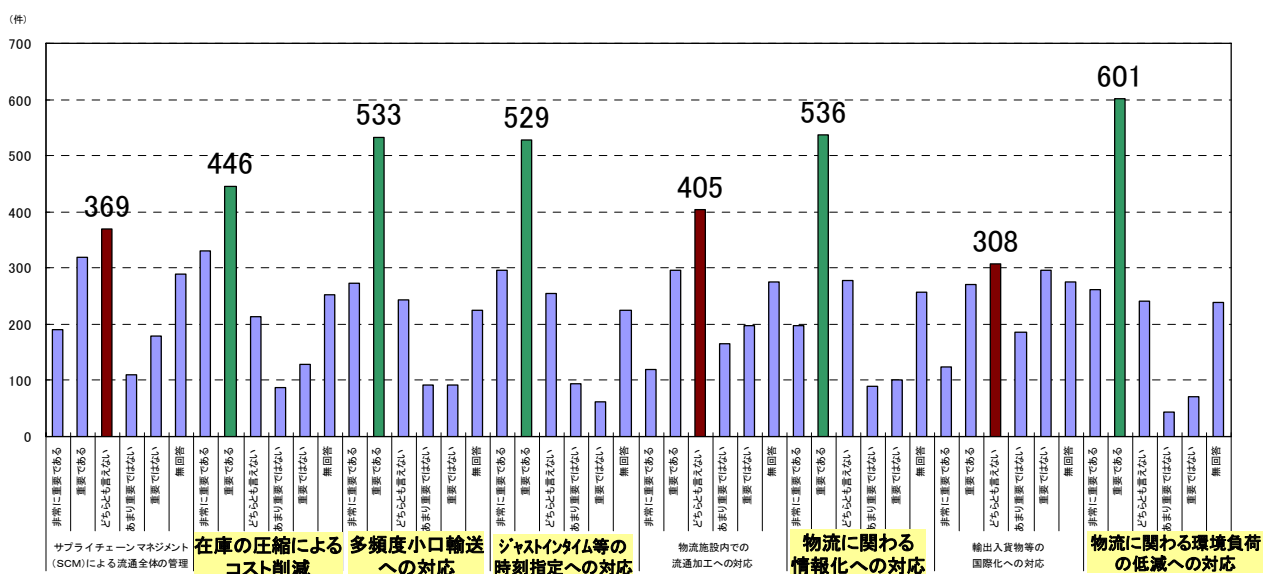
図 3-14 首都圏市区町村別の卸売業事業所分布

3.3. 近年の物流活動・ニーズの変化

- ・ 物流施設について、通常の保管型から流通型の倉庫への転換といったニーズの変化が見られる。
- ・ 生産、製造拠点の海外移転により、原材料輸入による加工型から製品輸入型へ変化。
- ・ 消費者ニーズの多様化による多頻度小口輸送の増加。
- ・ 流通加工ニーズの高まりと3PL（3rd Party Logistics）の進展。
- ・ 特別積合せ輸送の厳しい状況。
- ・ 流通における卸売業介在の減少。
- ・ 倉庫は集約化・大型化が進展。

3.3.1. 企業が今後重要と考えている物流に関する取り組み

第4回東京都市圏物資流動調査*による荷主・物流事業者へのアンケートによると、物流に関する今後の重要な取り組みとして「物流に関わる環境負荷の低減への対応」が「重要である」と回答した企業数が最も多かった。次いで、「物流に係わる情報化への対応」、「多頻度小口輸送への対応」、「ジャストインタイム等の時刻指定への対応」、「在庫の圧縮によるコスト削減」が重要視されている。一方、「サプライチェーンマネジメント（SCM）による流通全体の管理」、「物流施設内での流通加工への対応」、「輸出入貨物等の国際化への対応」については「どちらとも言えない」との回答が多い。

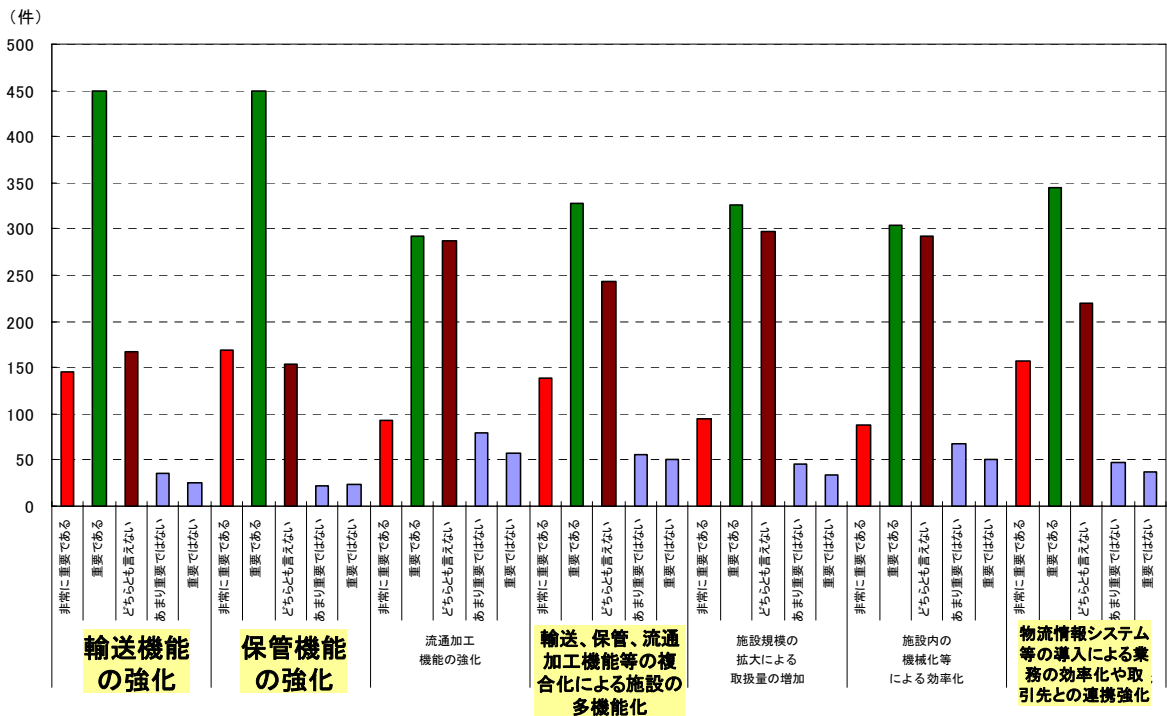


データ：第4回東京都市圏物資流動調査結果より作成

図 3-15 荷主・物流事業者が今後、重要と考えている取り組み

次に同調査において把握している物流施設の機能更新に対するニーズとしては、「輸送機能と保管機能の強化」を重要視する回答が多く、次いで「輸送、保管、流通加工機能等の複合化による施設の多機能化」を重要視する回答も多かった。

この物流施設の機能更新に対するニーズに関する調査結果に見られるように、例えば倉庫であれば倉庫機能の高機能化、特に保管機能の強化や流通加工機能等の複合化による多機能化というように通常の保管型から流通型への転換という傾向が見られる。

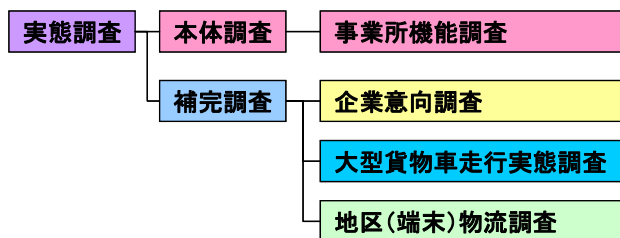


データ：第4回東京都圏物資流動調査結果より作成

図 3-16 物流施設の機能更新に対して重要視する事項

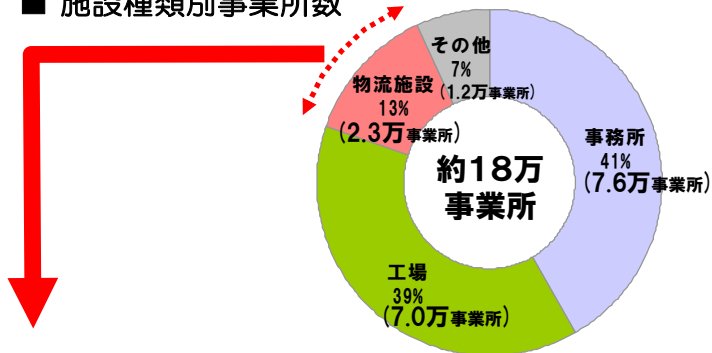
***第4回東京都市圏物資流動調査**

- 東京都市圏交通計画協議会（会長：国土交通省関東地方整備局長）では、「物流」の実態を把握し、将来の総合的な都市・交通計画を検討するための基礎資料を得ることを目的に、平成15～16年度に「第4回東京都市圏物資流動調査」を実施
- この調査では、東京都市圏の物流の現状と課題を把握するための「事業所機能調査」、補完調査として企業戦略や行政に対する期待等を把握するための「企業意向調査」などを実施
- 物流施設を「事業所」という単位で捉え、個々の事業所の物流機能及び立地特性、発生集中量、搬出・搬入圏域といった基礎的な情報を把握することを目的に調査票を郵送（一部訪問を含む）で配布・回収する方法で実施
- 「平成13年度事業所・企業統計調査名簿（総務省）」から、東京都市圏に立地する事業所のうち、業種や施設区分（「事業所の形態」）により物流に関連すると考えられる約18万事業所を選定し、この約18万事業所を母集団とし、そのうち約12万事業所に調査票を配布
- 第4回調査では、約12万事業所への調査票配布に対し、約3万事業所から調査票を回収（有効回収率約25%）

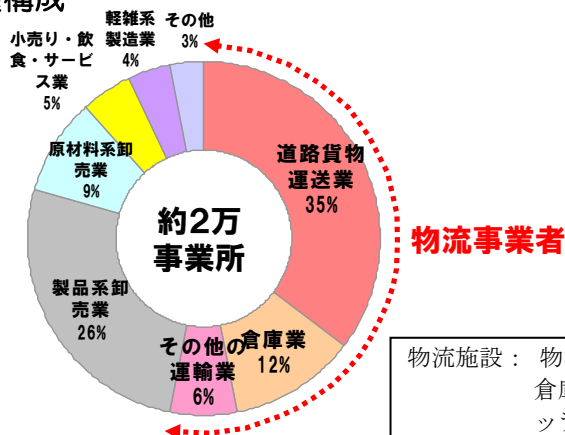


東京都市圏物資流動調査の調査地域

■ 施設種類別事業所数



■ 物流施設*の業種構成



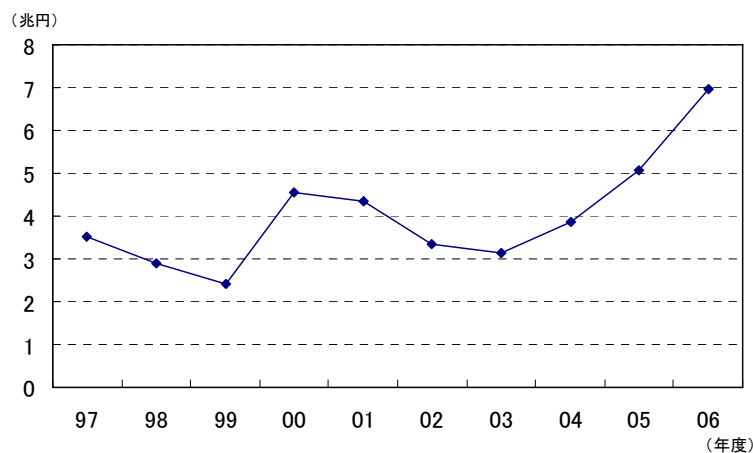
物流施設：物流が発生したり、中継したりする、倉庫、集配送センター・荷捌き場、トラックターミナル等の施設

3.3.2. 荷主企業の取り組みの変化

(1) 加工型から製品輸入型へ

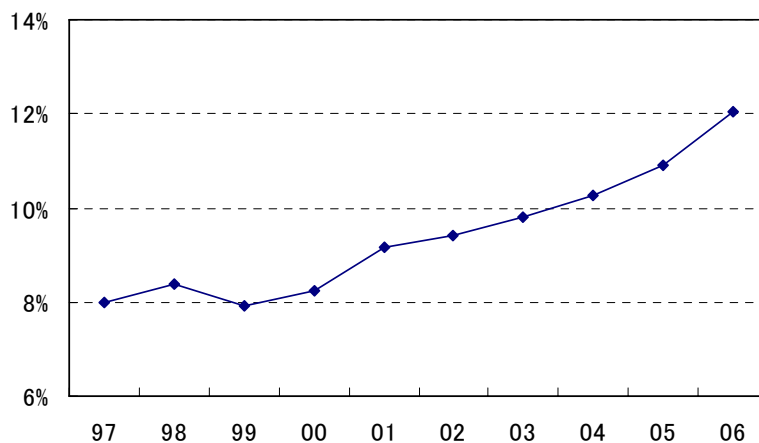
近年、アジア諸国（地域）の経済成長は著しく、わが国でも多くの企業が海外に生産拠点や収益拠点を進出させており、対外直接投資が増加の一途をたどっている。また、海外直接投資の増加傾向とともに海外生産比率も増加傾向を示しており、生産拠点が海外に流出していることがわかる。

これまでの原材料輸入から海外の生産・製造拠点で作られた製品の輸入へ変化したことにより、輸入品の荷姿が変化してきていることが推察される。



データ：対外直接投資（年度）（財務省）

図 3-17 我が国の海外直接投資の推移



データ：現地法人売上高：第 37 回海外事業活動基本調査（経済産業省）
国内法人売上高：平成 18 年度法人企業統計（財務省）

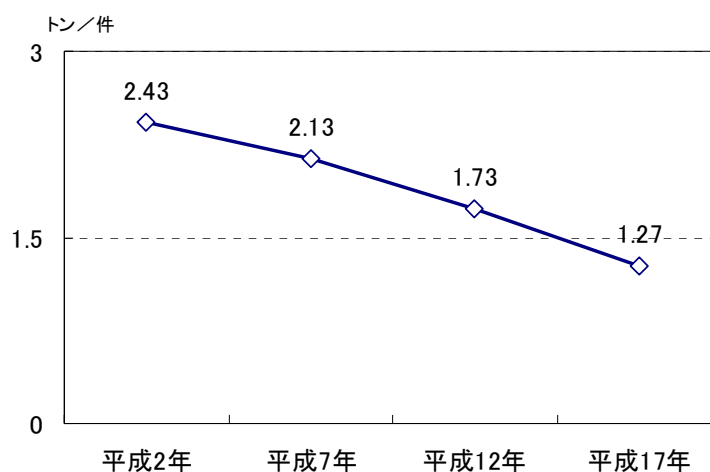
図 3-18 海外生産比率の推移

(2) 多頻度小口輸送

消費者ニーズの高度化、多様化により、コンビニエンスストアに代表されるように、新鮮な商品を適切な量で途切れることなく提供するために、1日に複数回の配送を行うような多頻度の輸送形態が一般化している。

ここ数年、流動ロット*は減少傾向にあり、流動ロットが低下し、小口輸送の傾向が強くなっている。

*「流動ロット」：流動1件あたりの貨物重量



データ：数字でみる物流 2008 (原典：第8回全国貨物純流動調査)

図 3-19 流動ロットの推移

3.3.3. 物流事業者の取り組みの変化

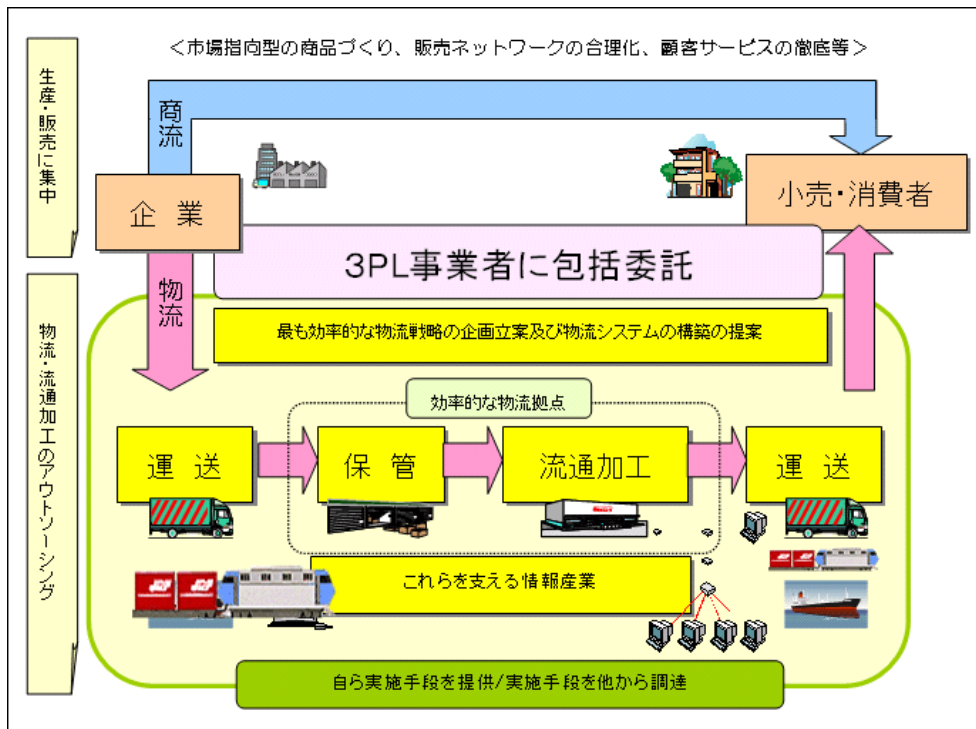
(1) 流通加工ニーズの高まりと 3PL の進展

近年、荷主企業における物流の効率化の一環として、物流部門を包括的にアウトソーシングする傾向が見られる。

その中で、荷主企業でもなく荷受け企業でもない物流のプロフェッショナルである業者が主体となり、荷主に対する物流改革を提案し、物流業務を包括的に請け負う 3PL(3rd Party Logistics)といった物流形態が進展している。平成 18 年度から 23 年度までの 5 年間に、3PL 事業の市場規模が 25～45%伸びるとの試算がある。

この 3PL では、荷主企業は従来の輸送や保管といった単機能だけではなく、流通加工、在庫管理、情報システムといった物流機能全般をアウトソーシングする。

国土交通省でも、新たな物流サービスである 3PL の普及による物流効率化が CO₂ 排出量の削減や地域雇用の創出等の効果をもたらすことに鑑み、3PL 人材育成推進事業の実施、3PL ガイドライン等の策定、物流効率化法に基づく物流拠点施設に対する税制特例等の支援により、3PL 事業を総合的に推進している。



出典：国土交通省

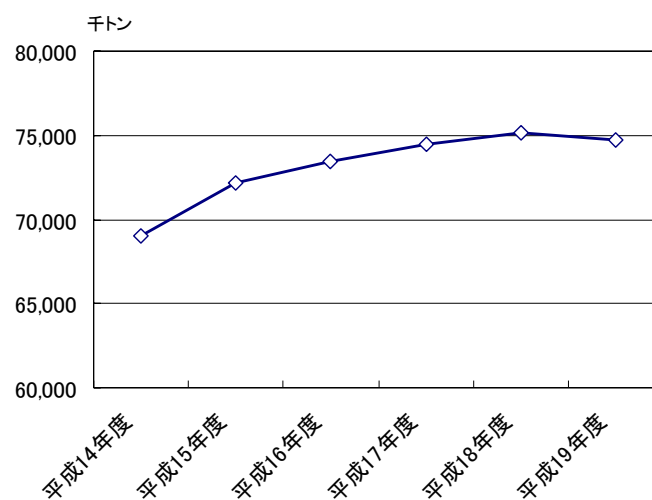
図 3-20 3PL の仕組み

(2) 特別積合せ輸送の厳しい状況

特別積合せ貨物の輸送量はここ数年横ばい傾向にある。

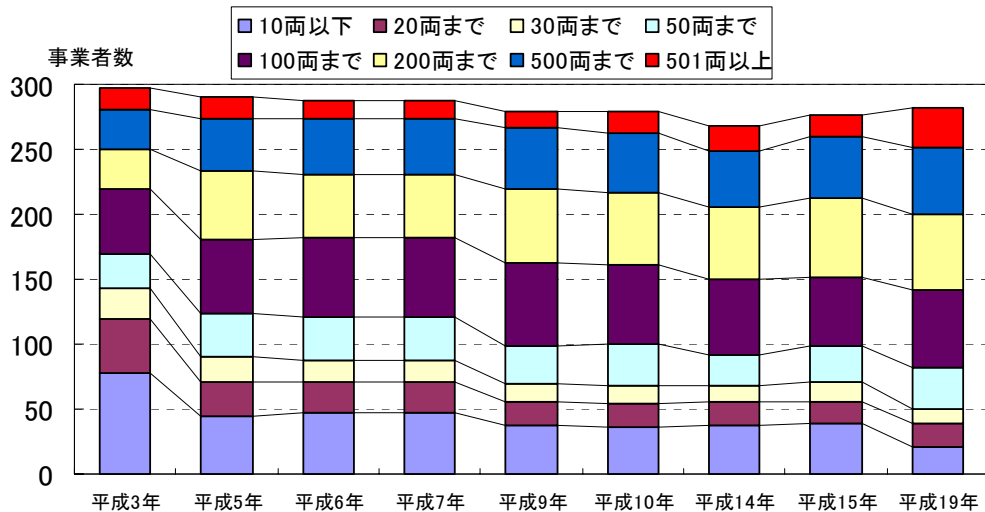
特別積合せの事業数では、トラック台数別の事業所数を見ると、501 台以上を所有する大規模な事業所が増加している反面、所有台数の少ない規模の小さい事業所が減少している。

このことから、特別積合せ貨物を扱う事業者では小規模な特別積合せの事業者を中心に、厳しい経営環境にあると推察できる。



データ：トラック輸送情報報告書（国土交通省）より作成

図 3-21 特別積合せ貨物の輸送量



データ：「数字で見る物流」各年版より作成

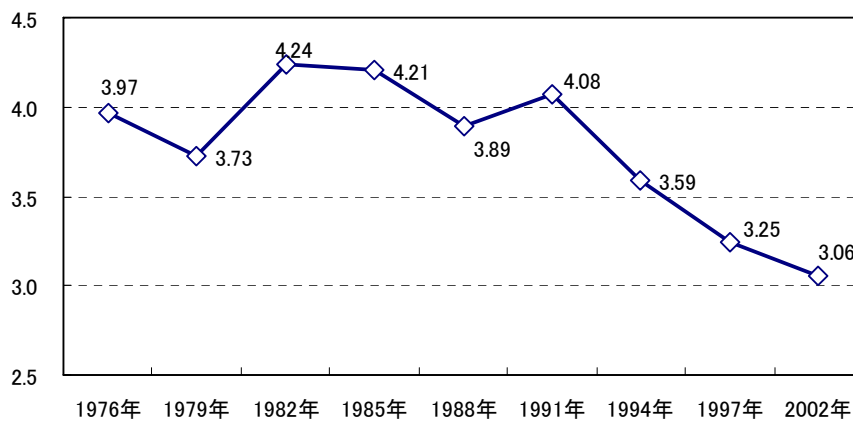
図 3-22 特別積合せ車両数規模別事業者数

(3) 流通機能の変化（卸売業介在の減少）

近年では、W/R比率*の低下に見られるように、卸売業者を介在し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・リペアーセンター機能）を併設するような事業者が増加している。

*W/R比率
 = (卸販売額 - 産業用使用者向け販売額 - 海外向け販売額) / 小売販売額
 →この値が低いほど卸売業の-marginが低いことを示し、中抜きを目安の一つとなる。



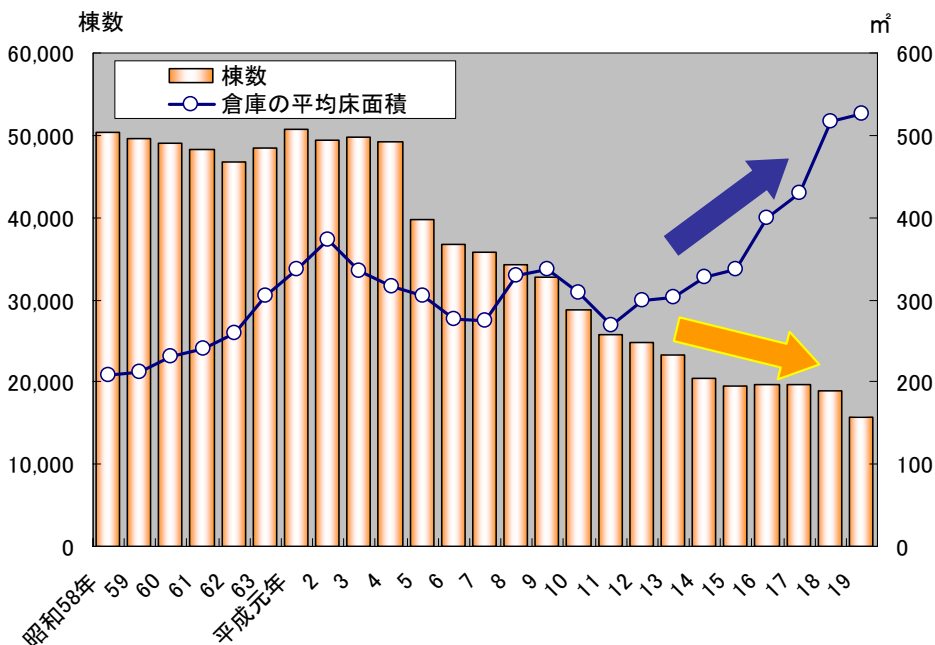
データ：平成 17 年度版 中小企業白書（中小企業庁）

図 3-23 我が国 W/R 比率の推移

(4) 倉庫の集約化・大型化

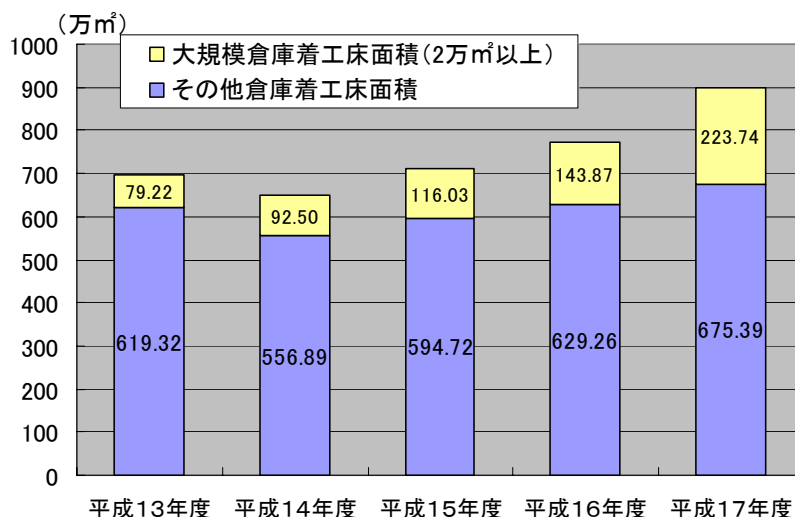
倉庫の建築棟数は年々低下しているが、建築した倉庫の平均床面積は増加傾向にあり、倉庫施設の大型化の傾向が確認できる。

また、着工した倉庫面積における2万㎡以上の施設床面積の占める割合も年々増加しており、倉庫施設の大型化傾向が認められる。



データ：建築着工統計調査（国土交通省）より作成

図 3-24 倉庫の建築棟数・平均床面積の割合推移

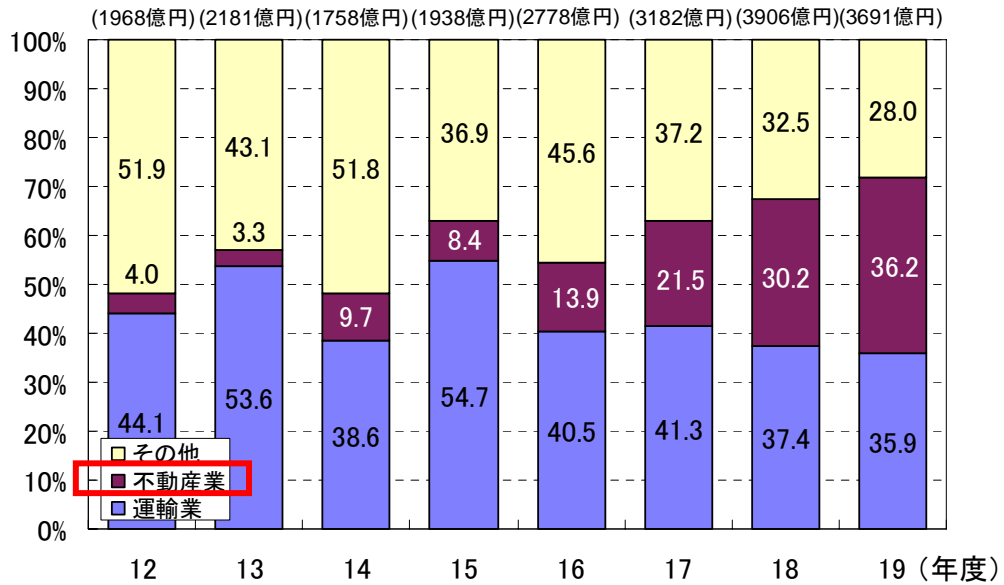


データ：建築着工統計調査（国土交通省）より作成

図 3-25 大規模倉庫着工床面積の推移

3.3.4. その他の物流拠点に関連する近年の動向（施設賃貸の増加）

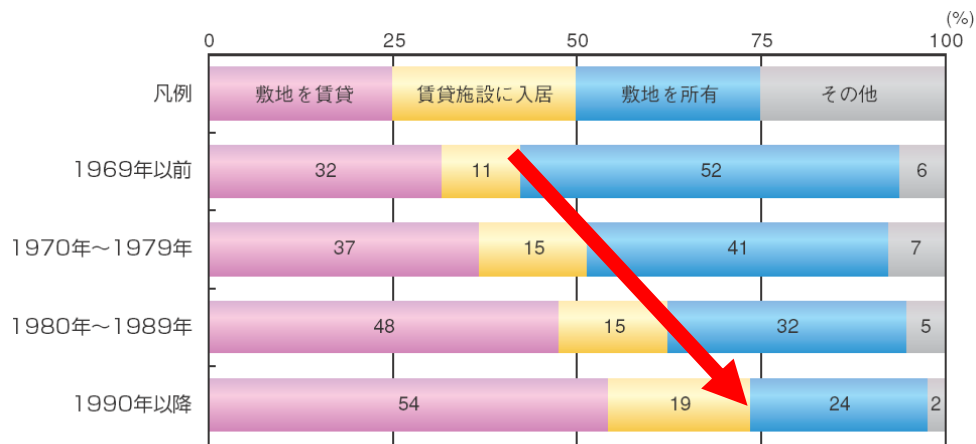
物流拠点の集約化、大型化、効率化への対応、企業資産の圧縮や資金効率の向上、企業合併への対応などの物流業界の動きに対応して、「物流不動産」と呼ばれる業種の展開が近年みられるようになってきた。その結果、不動産業を発注者とする倉庫・流通施設建設工事額の占める割合が、平成14年あたりから大きく増加してきている。



データ：「建設工事受注動態統計調査（大手50社調査）」（国土交通省）より作成

図 3-26 発注者別の倉庫・流通施設建設工事額の推移

また、物流施設の開設年代別に土地所有形態を見ると、敷地や施設を賃貸により所有している割合の増加傾向が確認できる。



資料：第4回東京都市園物資流動調査（事業所機能調査）

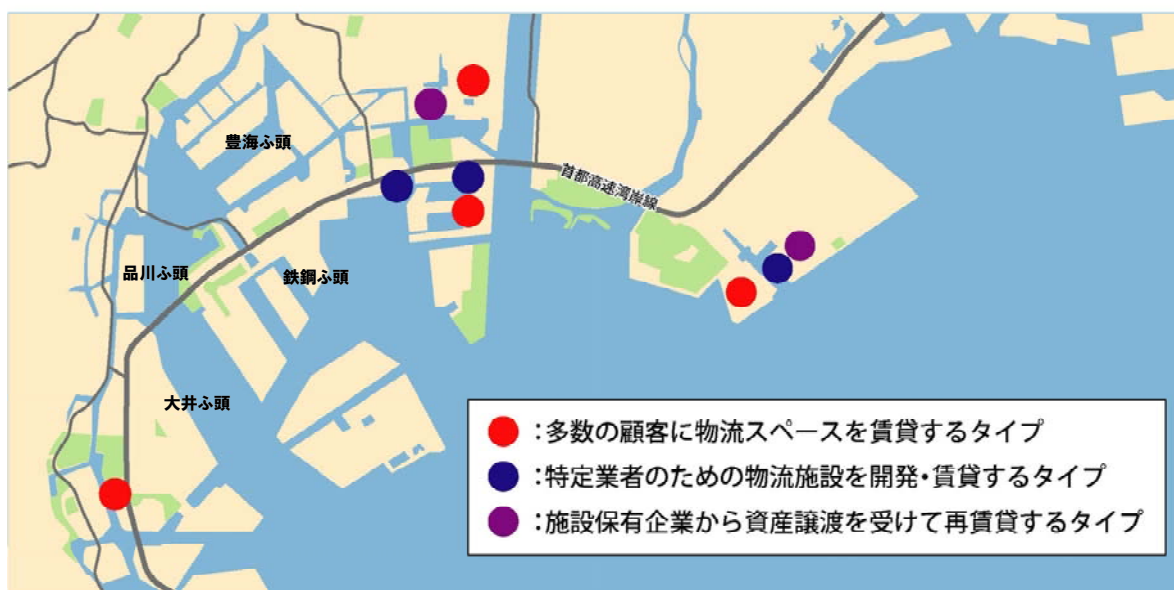
出典：東京としけん交通だより Vol.20

図 3-27 開設年代別の物流施設の土地所有形態

現在、日本で展開している物流不動産では、プロロジス社、AMB プロパティジャパンインク社などが知られている。これらの物流不動産における施設賃貸の方式は大きく分類して、以下に挙げる3種類の賃貸物流施設を展開している。

- ・マルチテナント型※：物流不動産事業者が建設して多数の顧客に物流スペースを賃貸するタイプ
- ・ビルド・トゥ・スーツ型※：物流不動産事業者が建設して特定業者のための物流施設を開発・賃貸するタイプ
- ・セール・アンド・リースバック型※：物流不動産事業者が建設して施設保有企業から資産譲渡を受けて再賃貸するタイプ

※ プロロジス社での用語



出典：データ：プロロジス社、AMB プロパティジャパンインク社資料より作成

図 3-28 東京臨海部での代表的な物流不動産の事業展開

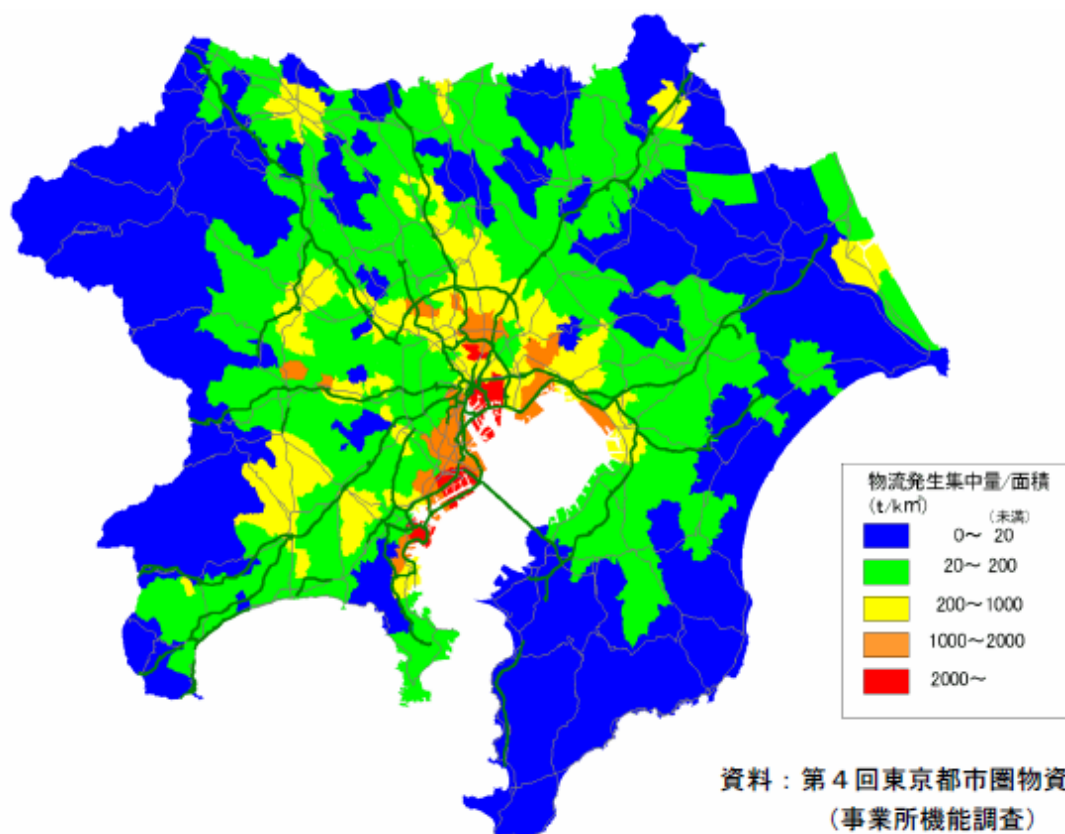
4. 東京臨海部の物流を取り巻く現状

4.1. 物流における東京臨海部の重要性

- ・ 東京都市圏の中でも東京臨海部では、物流の発生集中量が突出して多いエリアである。
- ・ 東京港は移出入でも輸出入でも国内最大規模の港であり、輸出入では国内港湾の総取扱量の約 22%を占める。
- ・ また、東京港での輸入貨物では農水産品、その中で特に野菜、畜産物、水産物の割合が比較的高いことが特徴。

4.1.1. 東京臨海部へ集中する物流

東京都市圏の市区町村別の面積あたりの物流発生集中量を見ると、東京臨海部、川崎市臨海部、横浜市臨海部が突出している。これら臨海部は輸出入貨物を取り扱っている港湾に隣接しているため、物流発生集中量の集中が見られるものと考えられる。



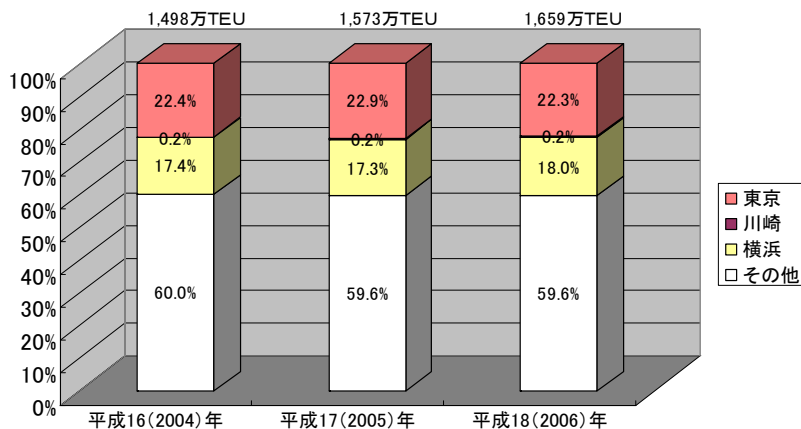
出所：「物流からみた東京都市圏の望ましい総合交通体系のあり方」（平成 18 年 5 月）

図 4-1 市区町村別面積あたり物流発生集中量

4.1.2. 東京港での取扱貨物総量

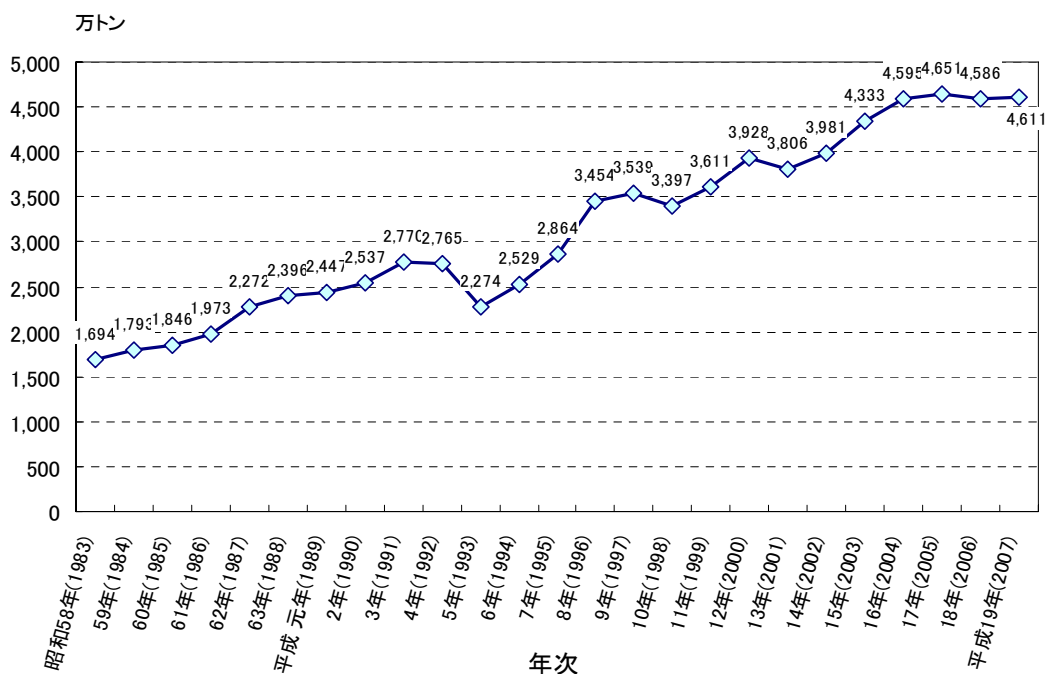
輸出入におけるコンテナ取扱量では、全国の約 22%を占める年間約 370 万 TEU のコンテナが東京港で取り扱われており、東京港は我が国の輸出入において重要な港であるといえる。

また、東京港の取扱貨物量は年々増加しており、外貿貨物では年間約 4,611 万トン（平成 19 年）となっている。



データ：港湾統計（港湾取扱貨物量等の現況）（国土交通省）

図 4-2 平成 16～18 年度国際海上コンテナ取扱個数の京浜三港が占める割合



データ：東京港港勢（東京都）より作成

図 4-3 東京港の外貿貨物量の推移

4.1.3. 東京港での品目別取扱貨物量

東京港に輸入される貨物の品目別の割合を見ると、全国平均と比べ農水産品や軽工業品、雑工業品といった製品の占める割合が高い。農水産品の中では、野菜・果物や、畜肉や鶏卵といった畜産品（「その他畜産品」に分類）と水産品の割合が高くなっている。軽工業品の中では、製造食品の割合が高くなっている。

このように、東京港では、食料品や各種製品といった国民生活に直結した品物の輸入を支えており、国民生活にとっても重要性が高い港であるといえる。



データ：港湾統計（国土交通省）及び東京港港勢（東京都）

図 4-4 鉱産品を除く港湾輸入貨物の品種別比率（上）と農水産品品種別比率（下）（平成 19 年）



データ：港湾統計（国土交通省）及び東京港港勢（東京都）

図 4-5 鈇産品を除く港湾輸入貨物の品種別比率（上）と軽工業品品種別比率（下）（平成 19 年）

（参考）港湾統計における品種分類

大分類	中分類	内容例示
農水産品	野菜・果物	甘しょ、馬鈴しょ、大根、キャベツ、きのこ、リンゴ、くり
	その他畜産品	鳥獣類、鳥獣肉、未加工乳、鶏卵、動物性組織繊維
	水産品	魚介類（生鮮、冷凍、塩蔵、乾燥）
軽工業品	製造食品	ハム、牛乳、かまぼこ、茶、菓子、調理冷凍食品

4.2. 東京臨海部の物流施設の現状

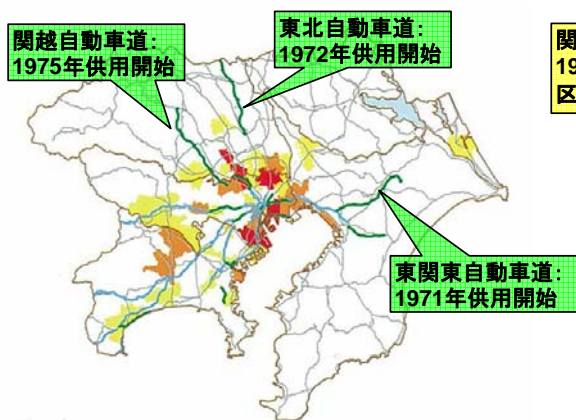
- ・東京港を取り巻くように、数多くの物流拠点が立地しているが、その多くが小規模な物流施設である。
- ・平和島をはじめとして、大井、大田地区といった東京臨海部に、東京都内の冷蔵倉庫の約37%（設備能力ベース）が集中している。
- ・冷蔵倉庫が東京臨海部に集中する背景として、東京臨海部での食料品貨物の発生量が多く、また東京港の輸入貨物では、農水産品や調理冷凍食品を含む製造食料品の輸入量が多いといったことが挙げられる。
- ・また、畜産物や冷凍食品等の輸入に際し、検疫の手続きを臨海部で実施する必要があるため、冷蔵倉庫は臨海部に欠かせない物流施設である。
- ・東京臨海部に立地する南部流通業務団地（平和島）及び東部流通業務団地（葛西）は、建設から30～40年が経過しており、その他冷蔵倉庫においても建設から40年程度経過している施設が多い。

4.2.1. 東京臨海部に数多く立地する物流施設

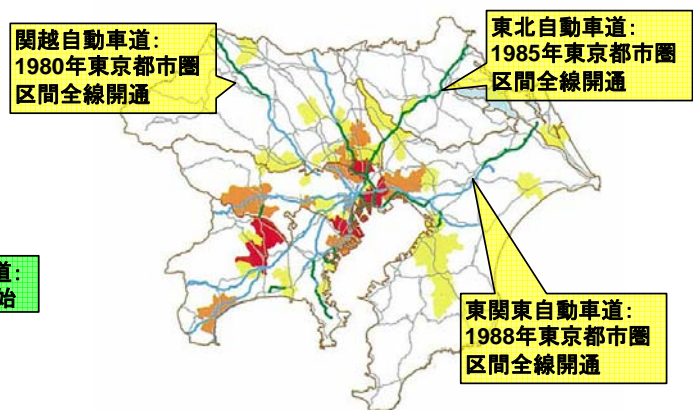
（1）東京臨海部への施設の集中立地

首都圏での広域的な物流施設の立地傾向を見ると、1989年以前では、都心部及び幹線国道沿い及び都心臨海部への立地傾向が見られる。1990年以降では、高速道路沿いに郊外への立地傾向が認められ、東京臨海部においては、高速道路沿道および都心臨海部の双方の立地条件を兼ね備えているため、多くの物流施設が立地している。

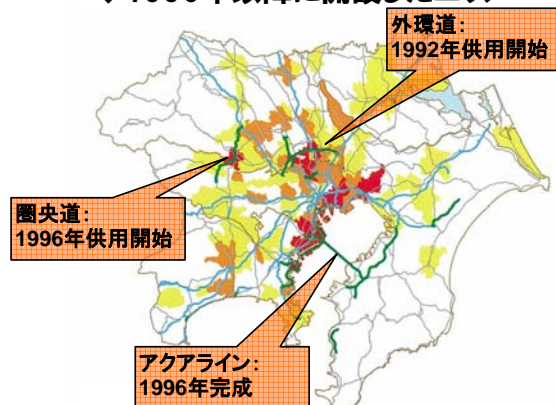
◆1970年～1979年に開設したエリア



◆1980年～1989年に開設したエリア



◆1990年以降に開設したエリア



注1: 道路網は平成15年時点のもの
注2: 物資の搬出入がある物流施設のみ表示

(凡例) 市区町村別の物流施設の立地数

- 新たな事業所の立地が10～24件
- 新たな事業所の立地が25～49件
- 新たな事業所の立地が50件以上

(凡例) 道路

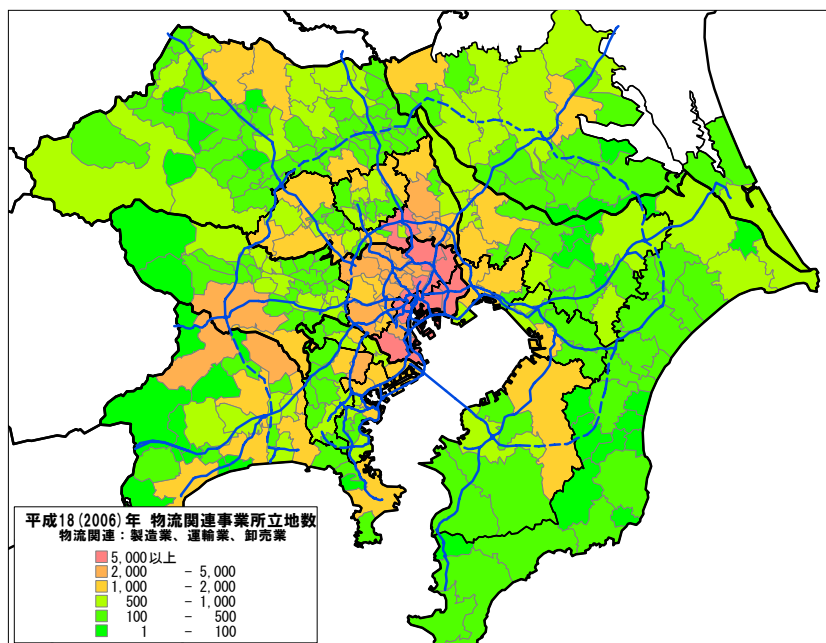
- その年代に開通した高速道路
- 前年代までに開通した高速道路
- 国道

出典：東京としけん交通だより Vol.20

図 4-6 開設年代別の物流事業者の物流施設の立地状況

このように、国民生活に密着した重要な港湾である東京港周辺の東京臨海部には、東京港を取り巻くように数多くの物流拠点が立地している。

また、昭和 41 年に制定された「流通業務市街地の整備に関する法律」の下で、南部（平和島）、西北部（板橋）、北部（足立）、東部（葛西）の各流通業務団地が整備され、トラックターミナル、普通倉庫、冷蔵倉庫、卸売業等の施設をその当時の区部外縁部に集約立地している。このうち、南部（平和島）及び東部（葛西）の 2 つの流通業務団地が東京臨海部に立地している。



出所：事業所・企業統計調査より作成

図 4-7 物流関連(製造業、運輸業、卸売業)施設事業所立地分布 (平成 18 年)

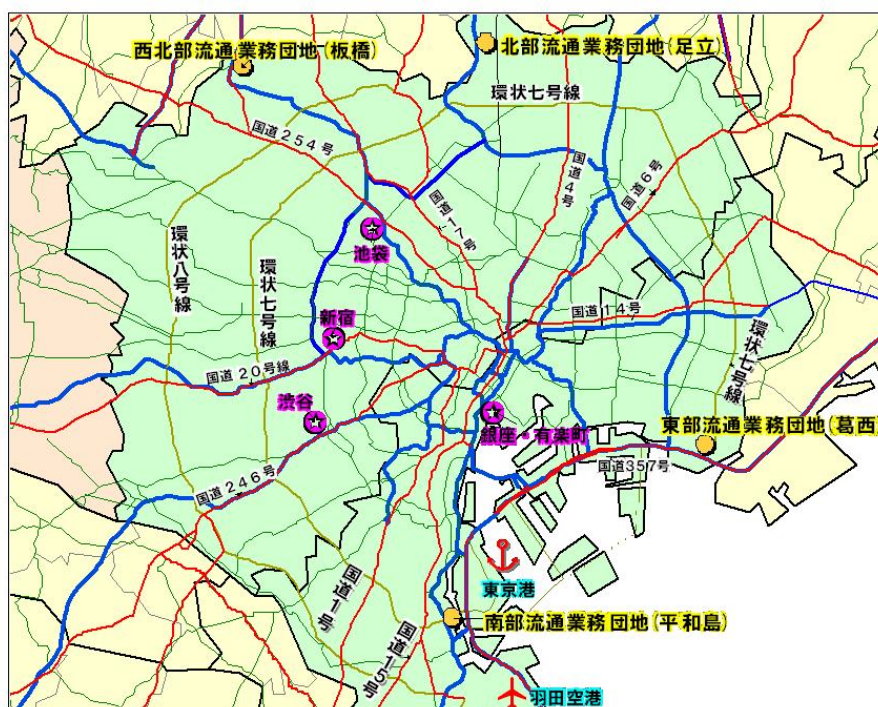
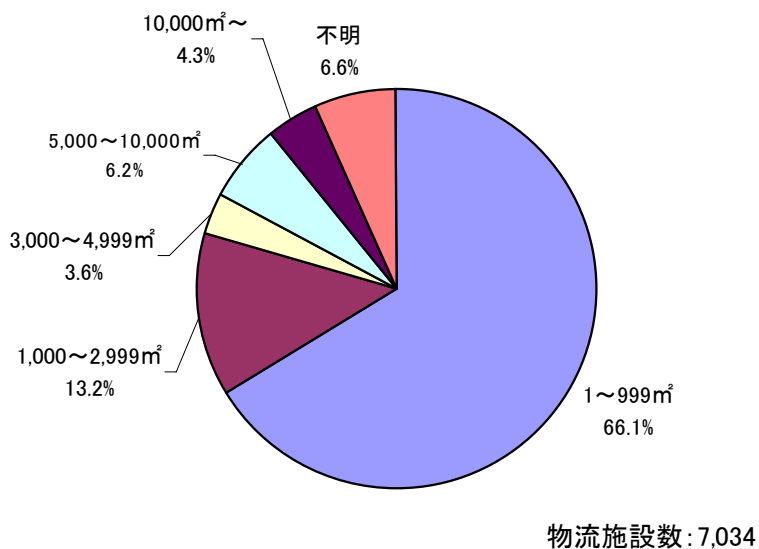


図 4-8 東京都区部に立地する流通業務団地

(2) 東京臨海部に集中する小規模な物流施設

第4回東京都市圏物資流動調査における東京都市圏の物流施設総数 22,708 に対し、東京臨海部に立地する物流施設数は 7,034 であり、東京都市圏の約 3 割の物流施設が東京臨海部に集中している。

その物流施設の延べ床面積の分布を確認すると、東京臨海部に立地する物流施設 7,034 のうち約 66% (4,652) が 999 m²以下の小規模施設である。すなわち、東京都市圏の物流施設 22,708 のうち 4,652 (約 2 割) が東京臨海部に立地している小規模物流施設 (自家用倉庫を含む) である。



データ：第4回東京都市圏物資流動調査結果より作成

図 4-9 東京区部臨海エリアの物流施設の延べ床面積

(3) 東京臨海部における冷蔵倉庫の集中立地

冷蔵倉庫施設は、都内に立地する冷蔵倉庫 136 万トンの約 9 割を占める 100 万トンの冷蔵倉庫が東京臨海部に立地している。また、特に平和島の東京団地冷蔵（約 16 万トン）、大井地区の東京水産ターミナル（約 24 万トン）、大田地区の大井コールドプラザ（約 10 万トン）の 3 つの施設での庫腹能力は約 50 万トンに及び、都内冷蔵倉庫の約 37%をこれら 3 つの施設が担っている。

表 4-1 東京都内での地区別冷蔵倉庫庫腹立地



地区別	設備能力	備考	
①②市場中央地区	24 万屯	内陸市場関連	} 100 万屯 港湾輸入物主体
③品川地区	16	水畜産主体	
④平和島地区	27	畜産主体	
⑤大井地区	24	水産物主体	
⑥大田地区	33	水畜産主体	
⑦西北地区	12	内陸加工品主体	
東京都計	136		

※ 川崎扇島：52 万屯 輸入加工品主体
 ※ 大黒埠頭：22 万屯 輸入果汁、乳製品

出典：東京冷蔵倉庫協会資料

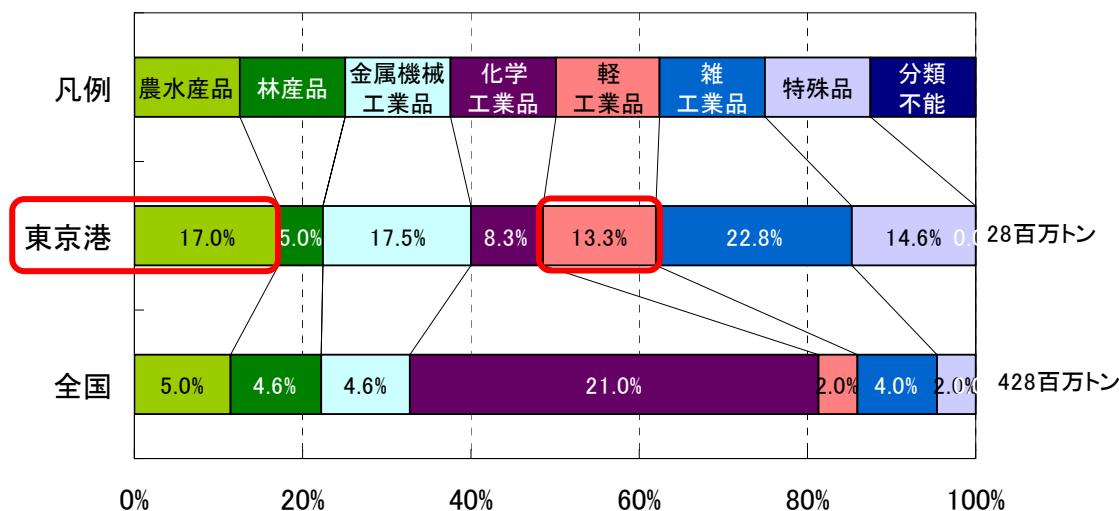
冷蔵倉庫の特徴の 1 つとして、地区毎に取扱品目が特定されており、例えば中央区豊海地区では水産加工品、大井地区では水産品、平和島地区では畜産品の扱いが主体となっている。

このような冷蔵倉庫の東京臨海部への集中立地や取扱品目の特化により、水産物専門や畜産物専門の各運送業者のトラックが施設ごとに別々に取り回しを行うなど、地区を核とした輸配送システムが構築されているのが現状である。

また東京都内に立地する 4 つの流通業務団地の中で、唯一南部流通業務団地には、他の 3 つの流通業務団地には無い冷蔵倉庫施設が立地している。これは、東京港での輸入貨物のうち、農水産物の割合が全国平均よりも高いとともに、東京港では冷蔵倉庫への保管が必要な生鮮品や調理冷凍食品を含む製造食料品等の輸入が多いことから、それらの貨物の保管場所が必要であったためである。

表 4-2 東京都の流通業務団地の施設構成

	南部(平和島)	西北部(板橋)	北部(足立)	東部(葛西)
トラックターミナル	433バース	320バース	340バース	460バース
卸売市場		600 t/日	1,014 t/日	924 t/日
卸売業	12,000 t/日	562 t/日		
普通倉庫 (倉庫面積)	186,200m ²	98,500m ²	98,000m ²	124,000m ²
冷蔵倉庫 (総収容能力)	147,840t			
コンテナ・デポ		300 個/日	300 個/日	



データ：港湾統計（国土交通省）及び東京港港勢（東京都）

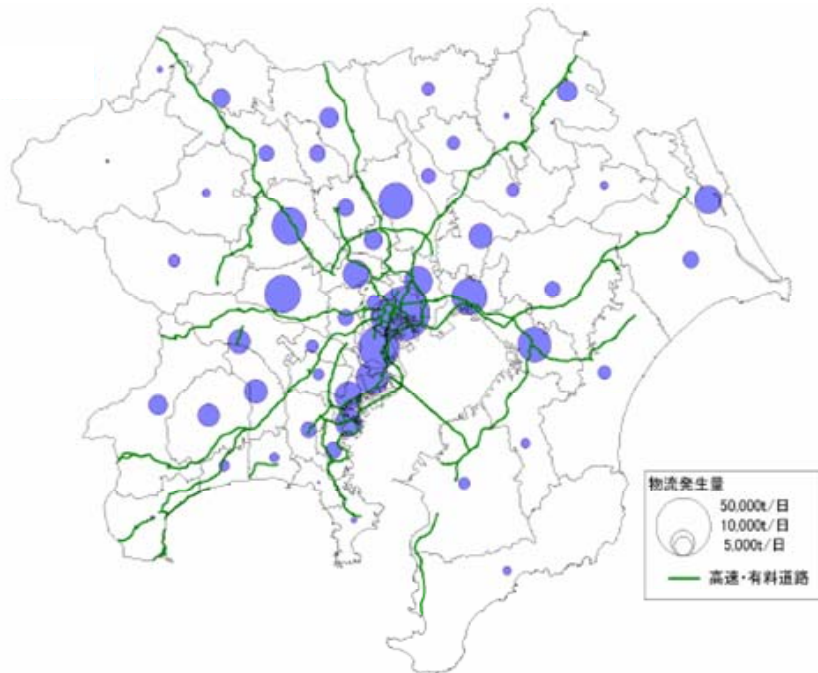
図 4-10 鉱産品を除く港湾輸入貨物の品種別比率 (平成 19 年) (再掲)

(参考) 港湾調査における品種分類表

大分類	中分類	内容例示
農水産品	麦	大麦、裸麦、小麦、えん麦、ライ麦、精麦
	米	もみ、玄米、精米
	とうもろこし	とうもろこし
	豆類	大豆、小豆、えんどう
	その他穀物	あわ、ひえ
	野菜・果物	甘しょ、馬鈴しょ、大根、キャベツ、きのこ、りんご、くり
	綿花	綿花、コットンリンター
	その他農産品	大麻、砂糖きび、コーヒー豆、花き、種子
	羊毛	羊毛
	その他畜産品	鳥獣類、鳥獣肉、未加工乳、鶏卵、動物性粗繊維
軽工業品	水産品	魚介類（生鮮、冷凍、塩蔵、乾燥）
	紙・パルプ	クラフトパルプ、筆記用紙、壁紙
	糸及び紡績半製品	紡績糸、生糸、綿糸
	その他繊維工業品	織物、不織布、ひも
	砂糖	粗糖、氷砂糖、水あめ、ぶどう糖
	製造食品	ハム、牛乳、かまぼこ、茶、菓子、料理冷凍食品
	飲料	清涼飲料、ビール、清酒
	水	飲料水、氷、雪
	たばこ	紙巻たばこ、葉巻たばこ
	その他食料工業品	食塩、化学調味料

(4) 東京臨海部における食料品貨物量

東京都市圏において食料品貨物の発生量の分布を見ると、東京臨海部からの発生量が多いことが分かる。



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

図 4-11 食料品の発生量

また、東京港で 1 年間に輸入される冷蔵倉庫に関わりのある貨物（野菜・果物、その他畜産品、水産品、製造食品）は、平成 19 年には年間約 477 万トンにのぼる。（表 4-3）

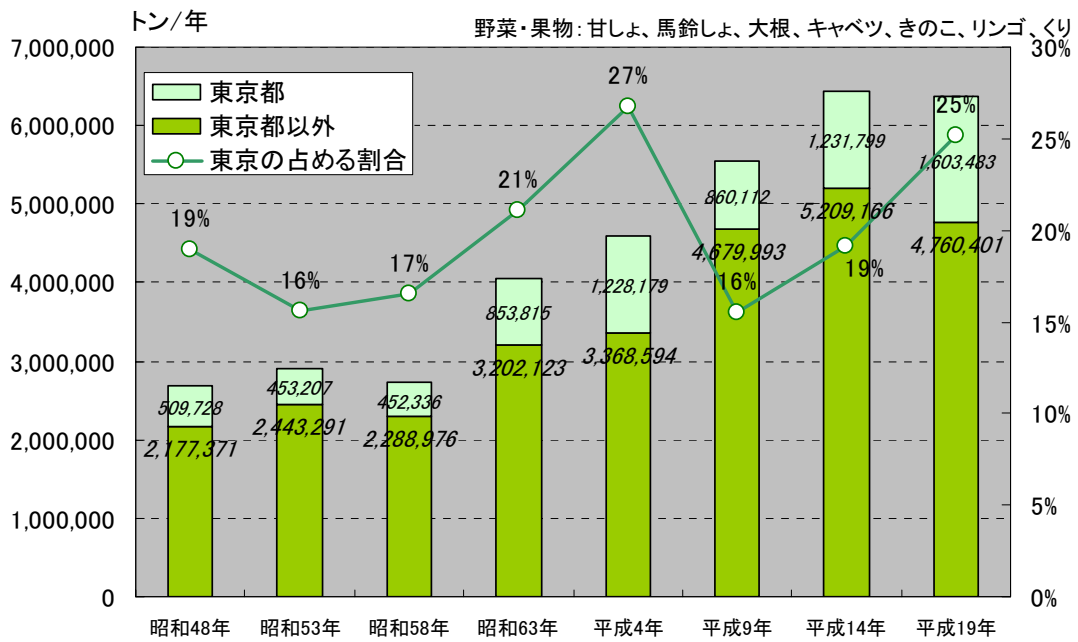
東京港（東京都）への農水産品輸入量の推移を見ると、特に野菜・果物において増加傾向が認められる。また、全国での海上輸入量と比較して東京港から輸入される量の割合を見ると、概ね 20～30% となっている。

表 4-3 東京港での輸入貨物量

大分類	中分類	内容例示	H19年 輸入量
農水産品	野菜・果物	甘しょ、馬鈴しょ、大根、キャベツ、きのこ、リンゴ、くり	160万トン
	その他畜産品	鳥獣類、鳥獣肉、未加工乳、鶏卵、動物性組織繊維	102万トン
	水産品	魚介類(生鮮、冷凍、塩蔵、乾燥)	97万トン
軽工業品	製造食品	ハム、牛乳、かまぼこ、茶、菓子、調理冷凍食品	118万トン
合計			477万ト

データ：港湾統計（国土交通省）より作成

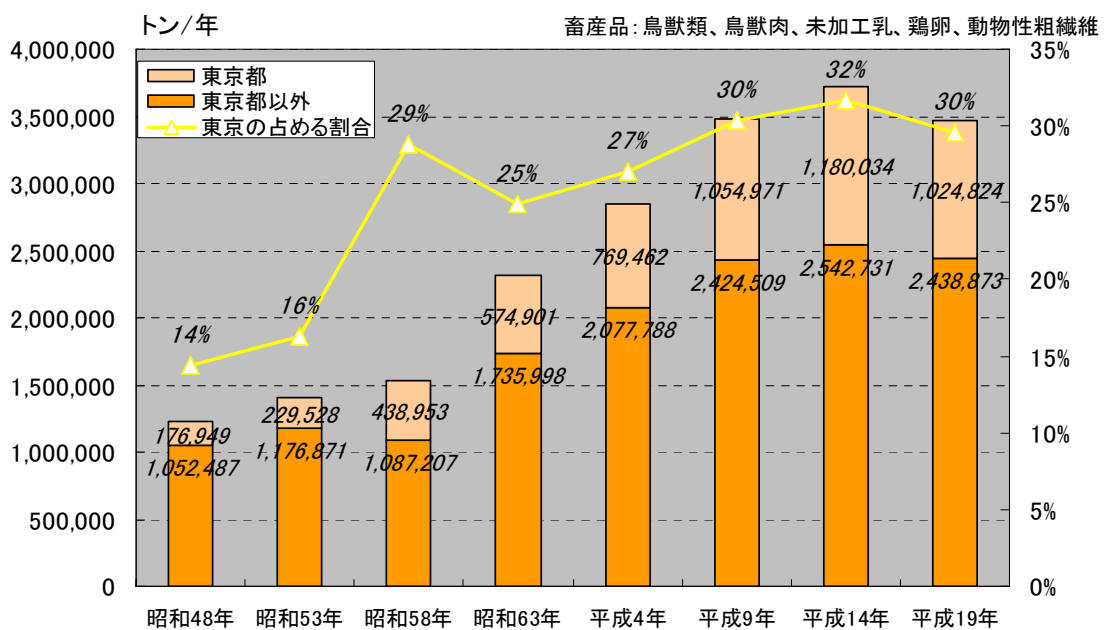
海上からの輸入貨物量(野菜・果物)と東京都のシェアの推移



データ：港湾統計（国土交通省）より作成

図 4-12 野菜・果物の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移

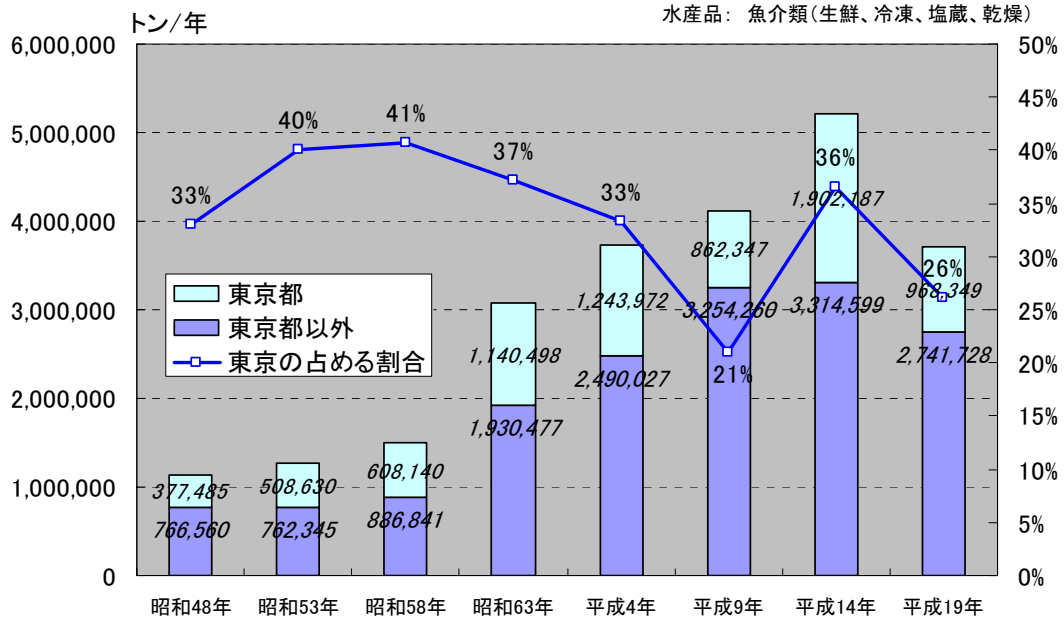
海上からの輸入貨物量(畜産品)と東京都のシェアの推移



データ：港湾統計（国土交通省）より作成

図 4-13 その他畜産品の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移

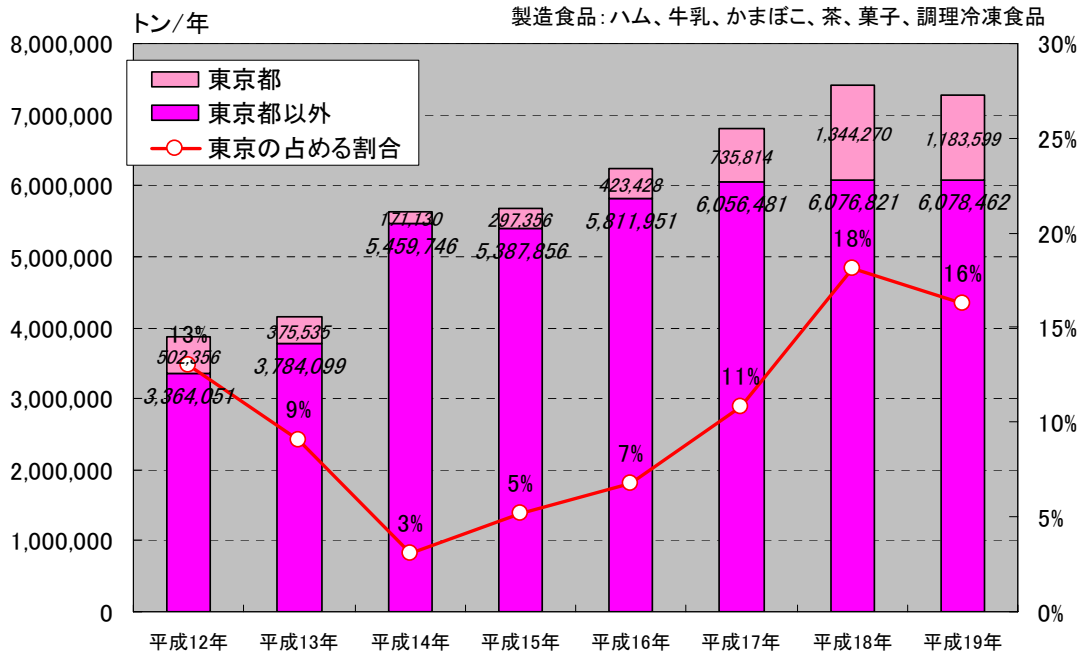
海上からの輸入貨物量(水産品)と東京都のシェアの推移



データ: 港湾統計(国土交通省)より作成

図 4-14 水産品の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移

海上からの輸入貨物量(製造食品)と東京都のシェアの推移



※ 「製造食品」の分類による統計は、平成12年以降のみであるため、平成12年以降を掲載

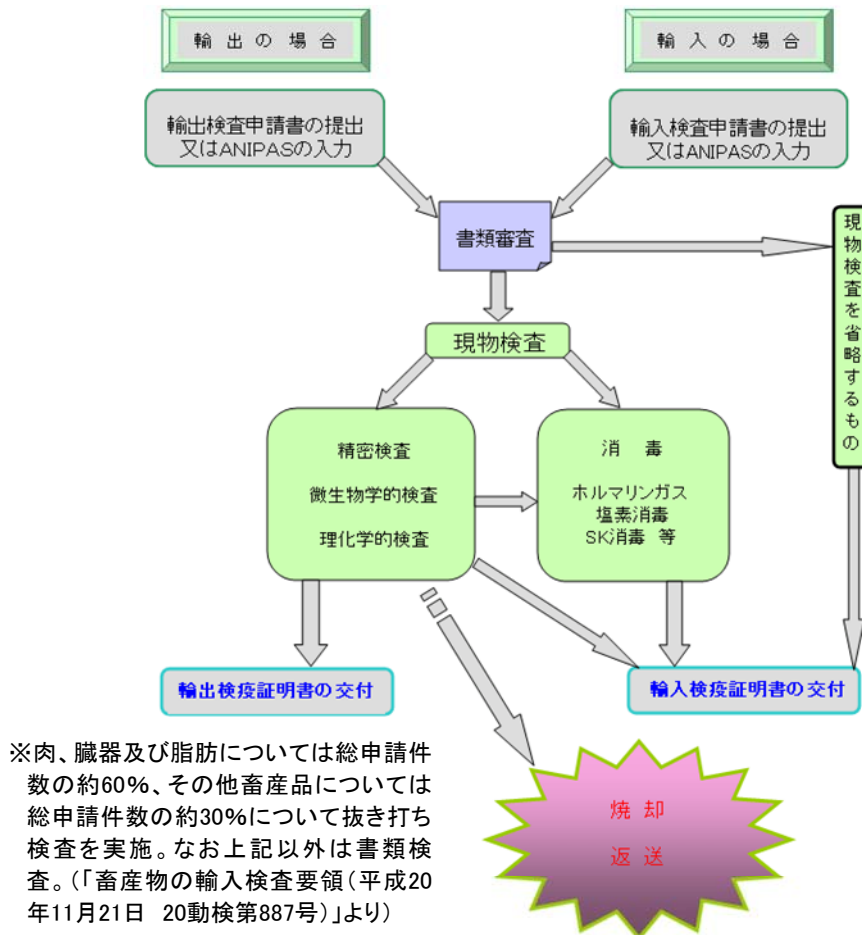
データ: 港湾統計(国土交通省)より作成

図 4-15 製造食品の海上からの輸入量と東京都のシェアの推移

(5) 輸入畜産品・食品の検疫

畜産品や食品の輸入においては、安全性を確保するための検疫が非常に重要な役割を果たしている。そこでここでは、輸入畜産物及び食品の検疫についてまとめる。

農林水産省は、家畜伝染病予防法（昭和 26 年法律第 166 号）に基づき、輸入された畜産物等を対象とした輸入検査を行う。

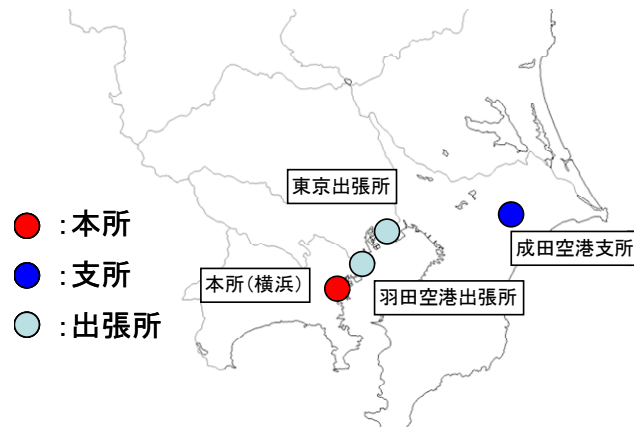


出典：農水省動物検疫所

図 4-16 畜産品の輸入（輸出）検査の流れ

検査場所の立地条件については、平成 20 年 11 月 4 日付「畜産物の輸入検査場所指定要領について」（農林水産省動物検疫所長発）において、以下のように規定されている

- 検査場所は、港にあっては、本船又は艇（はしけ）等の接岸可能な場所に位置し、畜産物の搬入が当該船舶から直接行うことが可能であることを原則とする。
- ただし道路、周囲の状況等から考慮してこれらの位置から畜産物の移動が防疫上安全に実施できる距離内にあると判断される場合は、前述に準じた場所として配慮することができる。

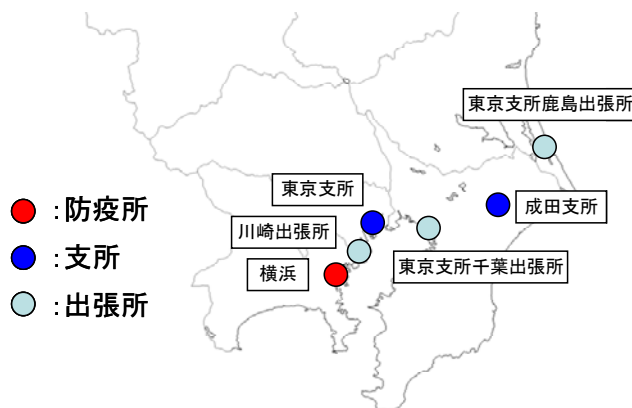


出典：農水省資料より作成

図 4-17 関東地方の動物検疫所の位置

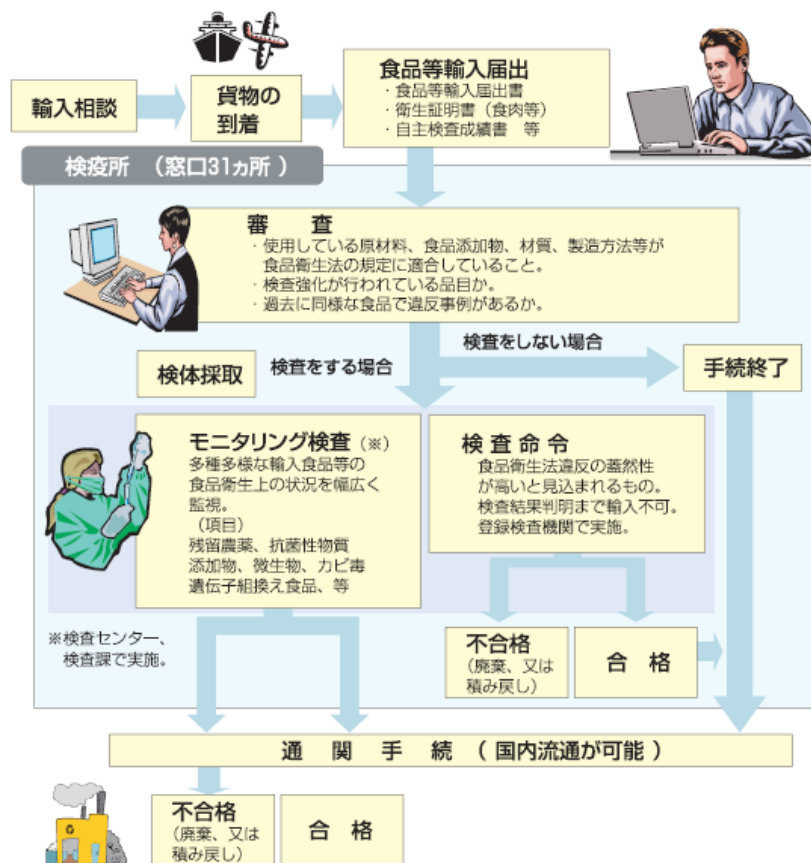
(参考)
 ○家畜伝染病予防法（昭和二十六年五月法律第百六十六号）（抄）
 （輸入検査）
 第四十条 指定検疫物を輸入した者は、遅滞なくその旨を動物検疫所に届け出て、その物につき、原状のままで、家畜防疫官から第三十六条及び第三十七条の規定の違反の有無並びに監視伝染病の病原体をひろげるおそれの有無についての検査を受けなければならない。ただし、既に次条の規定により検査を受け、かつ、第四十四条の規定による輸入検査証明書の交付を受けた物及び郵便物として輸入した物については、この限りでない。
 2 家畜防疫官は、指定検疫物以外の物が監視伝染病の病原体により汚染し、又は汚染しているおそれがあるときは、輸入後遅滞なくその物につき、検査を行うことができる。
 3 第一項の規定による検査は、動物検疫所又は第三十八条の規定により指定された港若しくは飛行場内の家畜防疫官が指定した場所で行う。但し、特別の事由があるときは、農林水産大臣の指定するその他の場所で検査を行うことができる。
 4 家畜防疫官は、監視伝染病の病原体のひろがるのを防止するため必要があるときは、第一項の検査を受ける者に対し指定検疫物を前項の場所へ送致するための順路その他の方法を指示することができる。

家畜伝染病予防法（農水省）に基づく輸入畜産品の検疫の他、輸入植物（果物含む）では植物防疫法（農水省）、輸入食品では食品衛生法（厚労省）の各法律に基づき、検疫・防疫検査を受けることが必要である。これら植物、輸入食品の検疫所・防疫所もまた、臨海部に多く立地している。



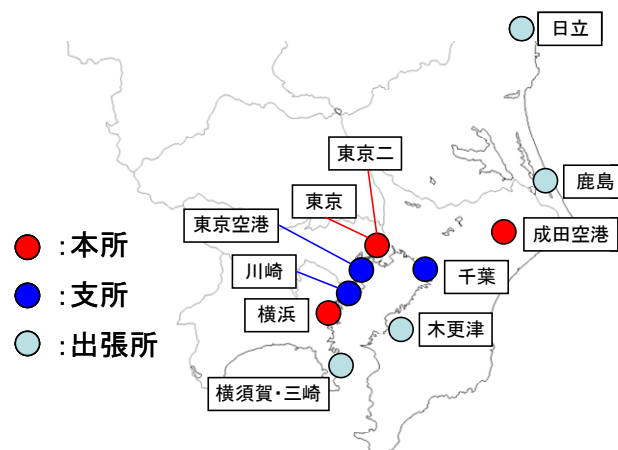
出典：農水省資料より作成

図 4-18 関東地方の植物防疫所の位置



出典：厚労省検疫所パンフレット

図 4-19 輸入食品検査の流れ



出典：厚労省検疫所パンフレット

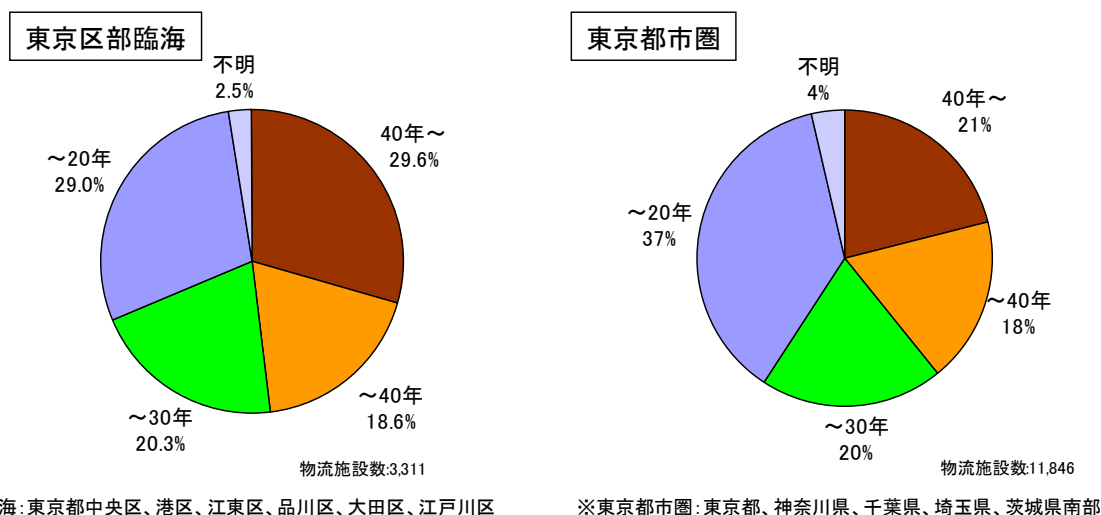
図 4-20 関東地方の検疫所の位置

このように、畜産物、食品の輸入時の検疫の手続きを臨海部で行う必要性を鑑みると、これら畜産物や食品（冷凍食品）の貨物を扱う冷蔵倉庫は、臨海部になくてもならない施設であるといえる。

4.2.2. 東京臨海部に立地する物流施設の経年化

東京臨海部に立地する物流施設は、築40年以上経過した施設が約3割を占めており、東京都市圏と比較しても、東京臨海部に立地する物流施設の築年数が古く、経年化が進んでいるものと考えられる。

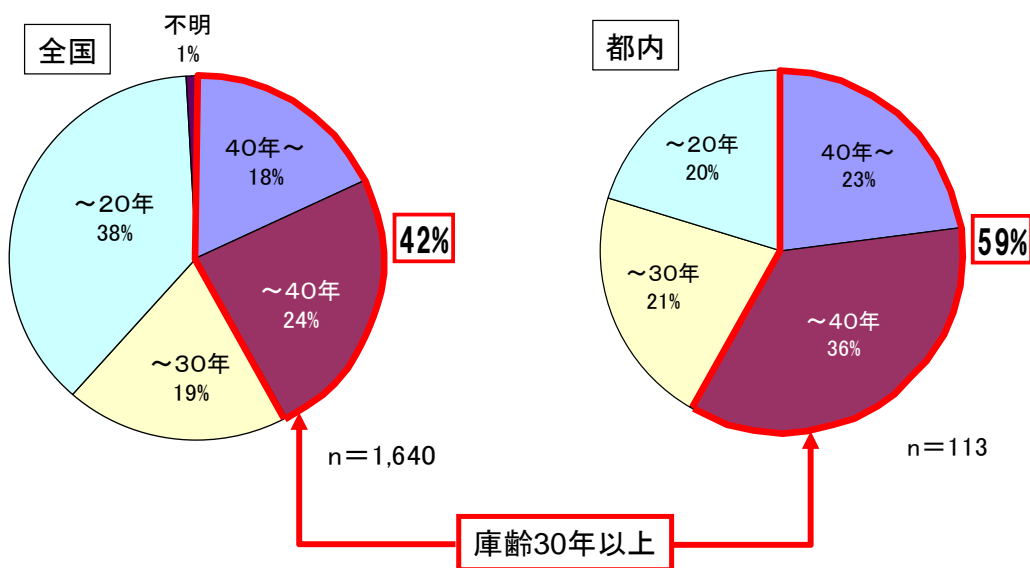
また、倉庫の中には、1981（昭和56）年の建築基準法新耐震設計基準を満たすべく耐震補強を施す必要が生じるなど、施設維持管理コストの上昇要因となっている。



データ：第4回東京都市圏物資流動調査結果より作成

図 4-21 東京区部臨海と東京都市圏の物流施設開設後経過年数の分布

ここで、冷蔵倉庫を例に更に詳細に施設年齢（庫齡）分布を調べてみると、全国平均で約42%である庫齡40年以上の割合が、都内では約56%に達し、都内の冷蔵倉庫についても施設の経年化が進行している。



データ：日本冷蔵倉庫協会からの提供データに基づき作成

図 4-22 営業用冷蔵倉庫の庫齡分布（平成20年7月時点）

4.3. 東京臨海部の道路

東京臨海部の道路網は、南北に都道放射 18 号線（海岸通り）、東西には環七通りが通り、また放射 18 号線上部の首都高 1 号羽田線には平和島ランプが設置されている等、周辺道路網は非常に充実している。これらの一般幹線道路により東京都心や周辺地域へのアクセスが可能であり、また高速道路により日本国内各地へのアクセスが可能である。

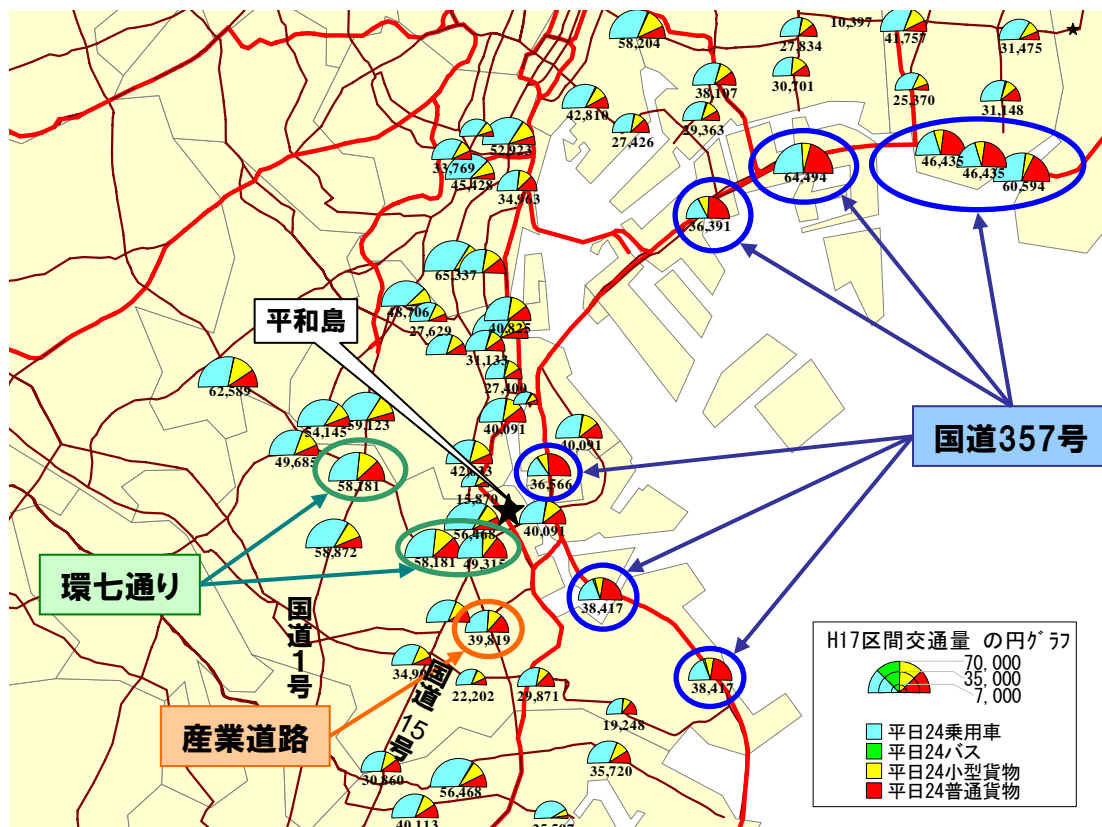
この他、京浜運河の東側埋立地には東京港臨海道路が整備されており、東京港のふ頭等の物流施設へのアクセスを確保している。



図 4-23 南部流通業務団地周辺道路網図

平成 17 年道路交通センサスによれば、東京臨海部における幹線道路である国道 357 号や国道 15 号、環七通り、産業道路等の路線において、貨物車（普通・小型貨物車）混入率が 50% を超え、中には普通貨物車の混入率が 50% を超える区間もある。

一方、内陸部を通過する幹線道路（国道 1 号やその他の都道）では貨物車混入率は高くはない。このように、貨物車交通は東京臨海の幹線道路に集中している。



データ:平成 17 年道路交通センサスより作成

図 4-24 東京港臨海部の主要道路平日 24 時間交通量

5. 東京臨海部の物流施設に関する課題

5.1. 物流施設機能に関する課題

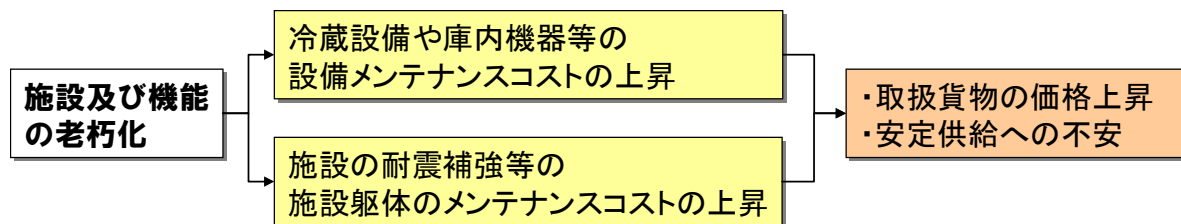
- ・施設及び機能の老朽化。
- ・首都圏に集中し、物流量の増加に比して施設の収容能力が十分でない。
- ・近年の物流のニーズへの対応が十分でない。
- ・収益構造が厳しい状況下での建て替えが容易ではない

5.1.1. 物流施設及び機能の老朽化

普通倉庫の法定耐用年数は 31 年、冷蔵倉庫では 21 年であるが、東京臨海部の物流施設の約半数が開設後 30 年以上を経過していることや、特に都内の冷蔵倉庫では約 6 割が築後 30 年以上経過していることから、東京臨海部の多くの物流施設が老朽化していると言える。

老朽化した施設は、耐震補強や施設修繕といった維持管理のコストの増加を招いている。特に冷蔵倉庫では、冷蔵・冷凍設備の老朽化による施設機能の低下や、その修繕にかかるコストの増加が懸念される。

東京臨海部では、食料品をはじめ、国民の生活に身近な品々を扱う倉庫が多く、倉庫の使用が不能となれば、食料品の安定供給に支障が生じるなどといったことも懸念される。



5.1.2. 首都圏へ集中し増加する物流量に比して施設の収容能力が十分でない

東京港は首都圏という一大消費地に近接しており、多くの荷が東京港で陸揚げされ臨海部の倉庫に保管される。また、国内の道路網の整備が進んだことにより、各地方の港へ陸揚げせず、東京港で一括して陸揚げし、その後各地へ輸送する傾向が進みつつある。

東京港で陸揚げされる貨物の増加は、このような背景に基づくものと考えられ、その結果、東京に貨物が集中し増加する傾向が進み、東京臨海部における倉庫の需要は高まり続けており、それに比して施設が十分ではない。

例として、都内の冷蔵倉庫の庫腹容量と、東京港で輸入される食料品関連貨物の量を比較し、冷蔵倉庫の需要と供給のバランスの概略を把握する。

日本冷蔵倉庫協会が提供するデータによると、都内の冷蔵倉庫の庫腹は約 136 万トン、平成 17 年（2005）年時点での全国の冷蔵倉庫の平均的な回転率は 6.47 回である。更に、ヒアリング等を通じて把握したところでは、冷蔵倉庫は一般に在庫率が約 40%となると満杯であると言われているとのことであり、これらより、都内の冷蔵倉庫の平均的な年間入庫可能量（倉庫供給量）は約 352 万トンである。

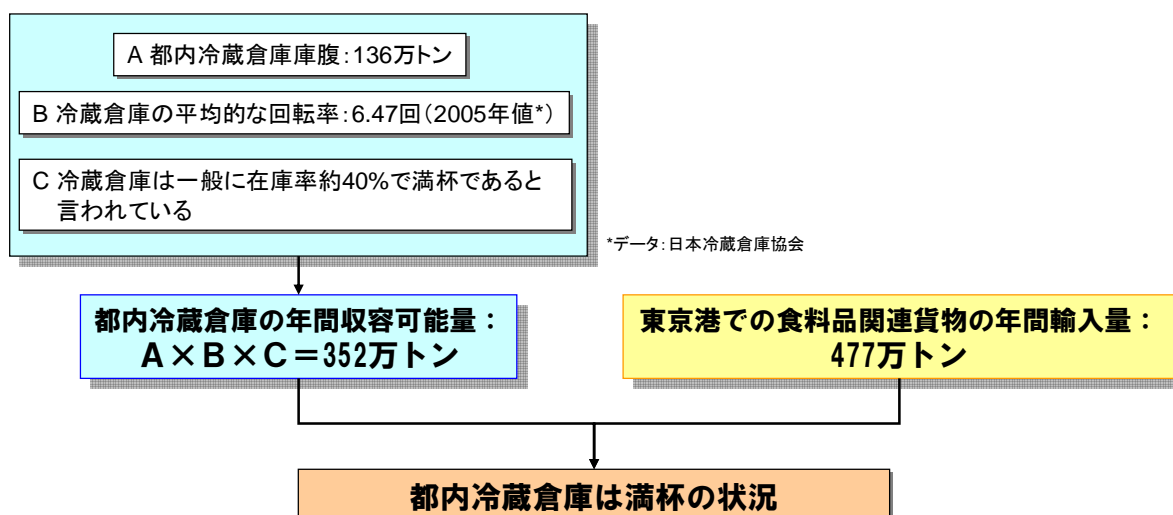
一方、東京港で輸入される食料品関連貨物量（需要量）は年間約 477 万トンである。

これらから、都内の冷蔵倉庫についても、倉庫需要が高まり、それに比して施設の収容能力が十分ではないことがわかる。

表 5-1 東京港での輸入貨物量（再掲）

大分類	中分類	内容例示	H19年 輸入量
農水産品	野菜・果物	甘しょ、馬鈴しょ、大根、キャベツ、きのこ、リンゴ、くり	160万トン
	その他畜産品	鳥獣類、鳥獣肉、未加工乳、鶏卵、動物性組織繊維	102万トン
	水産品	魚介類(生鮮、冷凍、塩蔵、乾燥)	97万トン
軽工業品	製造食品	ハム、牛乳、かまぼこ、茶、菓子、調理冷凍食品	118万トン
合計			477万トン

データ：港湾統計（国土交通省）より作成



5.1.3. 近年の物流のニーズへの対応が十分でない

物流施設の経年化が進む一方で、物流ニーズは変化し、多様化している。しかし、変化する物流ニーズに対応するためには、施設の大幅な更新や建替えが必要となることがあり、対応が十分でない施設がある。

【近年の物流ニーズ】

- ・ 搬出入時の貨物車大型化→施設内駐車スペースの狭隘化、混雑の増加
- ・ 特に冷蔵倉庫にて、生産拠点の海外移転に伴う製品輸入の増加とそれに伴う保管する貨物の嵩高化
- ・ 輸送の多頻度小口化→倉庫内の荷物取出しの煩雑化とスペース不足

(現有施設が原材料を前提としたレイアウトとなっているため)

- ・ 3PL や配送センターに代表されるように、従来の業界の垣根を越えた事業活動が展開されている
- ・ 流通加工機能の高度化（値札やラベル貼り等だけでなく、リペアセンターや保管在庫の顧客別カスタマイズ等、求められる流通加工機能が高度化）
- ・ 流通加工施設の併設ニーズへの対応
- ・ 受発注のオンライン化（情報化）への施設・設備の対応の遅れ

(1) 搬出入時の貨物車大型化に比して施設内駐車スペースが狭隘化・混雑

近年、国際標準基準に則った国際海上コンテナ車や、車両総重量 20t 以上の新規格車の導入のように、貨物車の大型化が進んでいる。流通業務団地をはじめとする物流施設の多くが 30 年以上前に建設されているため、エプロンスペース等の貨物車スペースは当時の貨物車の大きさを基準に作られており、このような近年の貨物車の大型化へは対応しておらず、敷地内での貨物車の交錯、その影響での近隣道路での貨物車による渋滞が発生している箇所も多い。



図 5-1 物流施設敷地内及び周辺道路の状況

(2) 製品の嵩高化に比して倉庫が狭隘化

近年の製造拠点の海外移転により、輸入については原材料輸入から製品輸入へ変化する傾向にある。特にこの傾向は食料品を扱う冷蔵・冷凍貨物で顕著となっている。そのため建設時は原材料保管として建設した冷蔵倉庫の中には、嵩高化した製品保管が多くなり在庫率の上昇を招いている。

冷蔵倉庫では在庫率を入庫する貨物の重量で測っている所が多いが、製品が嵩高化すると、単位重量あたりに占める容積が大きくなり、倉庫内で多くの容積を取ることになる。最近では一般に、在庫率が 40%を越えると倉庫は一杯になるといわれている。

(3) 多頻度小口輸送の進展に伴う施設の狭隘化

多頻度小口輸送が進むに伴い、荷物の移動、仕分けも頻度を増しており、それらの作業を行うスペースの確保も重要となってきている。現在から 30～40 年前の建設時には想定していない部分であり、

そのようなスペースを十分に確保できていない倉庫も多い。

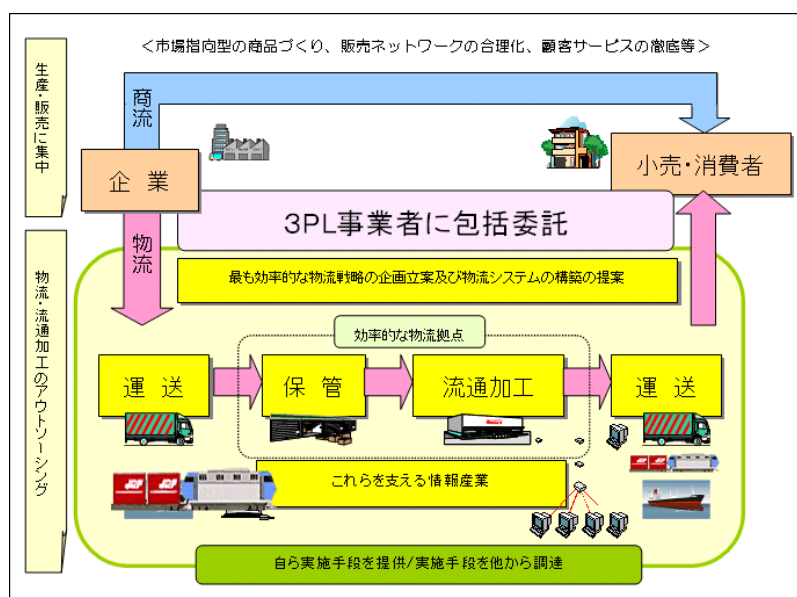
特に冷蔵倉庫では、上記のような仕分けスペースにおいても温度管理が必要となるため、そのようなスペースが十分に確保できないことも多い。

従来の倉庫は、ある一定の量の貨物を出し入れすることを想定して建設されている。しかし近年の貨物の小口化の進展により、出庫貨物のロットサイズが小さくなってきている。その場合、倉庫奥に保管している荷を複数回に分けて運び出すこととなり、そのための通路確保等の対策が必要となるため、効率性の低下を招くこととなる。

(4) 3PLや配送センターに代表される従来の業界の垣根を越えた事業活動展開

近年では、3PLに代表されるように、荷主企業は従来の輸送や保管だけではなく、流通加工、在庫管理、情報システムといった物流機能全般をアウトソーシングすることにより物流の効率化を図っている。そのため、従来の保管機能だけの倉庫ではなく、流通加工機能や配送機能を有した配送センターの役割も大きくなりつつある。

このように、近年は従来の運送、保管、流通加工の業界の垣根を越えた事業活動が活発に展開されるようになってきている。



出典：国土交通省

図 5-2 3PL の仕組み (再掲)

(5) 流通加工機能の高度化

近年の流通加工に対するニーズは高度化が進んでおり、値札やラベル貼り等だけでなく、リペアセンターや保管在庫の顧客別カスタマイズ等、求められるようになってきている。

例えば卸売業では、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・リペアーセンター機能）の併設を行うテナントが増加してきている。

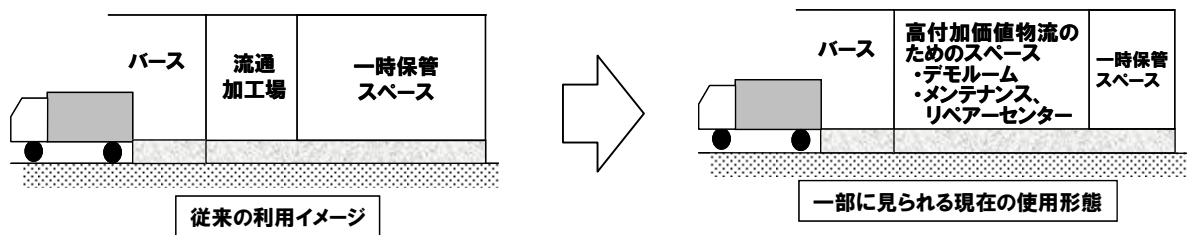


図 5-3 TRC 物流ビル (A 棟・B 棟) の利用形態の変化 (イメージ)

(6) 流通加工施設の併設ニーズへの対応

一般的に貨物(荷物)は、痛みや品質低下を防止する観点から、あまり動かさないことが望ましいとされている。そのため、倉庫等の物流施設に流通加工施設を併設することにより 3PL の進展等を図ろうとするニーズは高い。

しかし、東京臨海部では、用地の確保が難しい等の課題から、なかなかそのニーズに対応出来ない現状である。

(7) 受発注のオンライン化(情報化)への対応の遅れ

商取引およびその一端を担っている物流活動において、受発注のオンライン化(情報化)が進んでいる。

商取引の受発注情報は実態としての商品を輸配送する物流事業者に流されるが、旧来の倉庫施設などでは情報化に対応した構造となっていないものも見られ、物流事業者が対応に苦慮している例もみられている。

5.1.4. 収益構造が厳しい状況下での建て替えが容易ではない

物流施設の中でも特に冷蔵倉庫では、全体的な施設の経年化が進み、建て替えの必要性が高まっている倉庫も多い。

しかし冷蔵倉庫の周辺環境を鑑みると、冷蔵倉庫が多く立地する東京臨海部は、都心に近く、交通の要衝でもあるため、十分な用地が無く、なおかつ土地価格が高い。

一方、冷蔵倉庫の経営に目を向けると、近年の冷蔵倉庫での在庫率上昇の一方で、それに伴い回転率が低下している。これは、倉庫経営の中で保管料だけでなく貨物の出し入れ等の荷役料が重要な収益源となっていることを考えると、倉庫の収益確保が厳しい状態にあるということと理解される。(図5-4参照)

このような倉庫を取り巻く状況から、経年化した既存の冷蔵倉庫を容易に建て替えることができないといった課題が生じている。

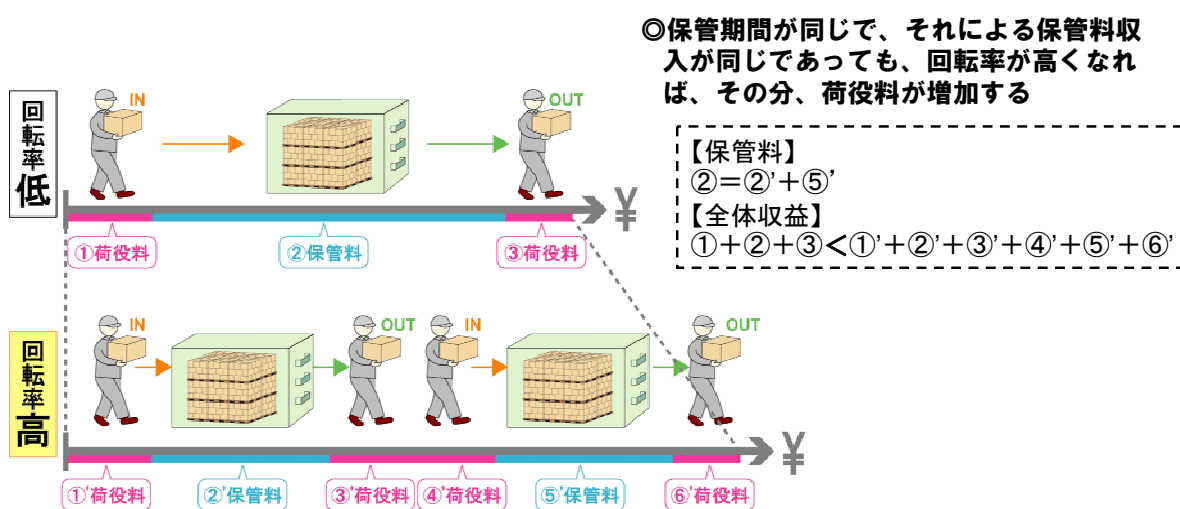


図 5-4 倉庫回転率による収益の変化

5.2. 周辺での新たな開発により増加が予想される貨物への対応

- ・東京港の外貿貨物量は更に増加し、5年後には年間6,000万トンになる見込み。
- ・羽田空港の再拡張及び国際化に伴い、年間約50万トンの輸出入貨物の取扱いの見込み。
→これら各プロジェクトにより、更なる貨物量の増加が見込まれる。

5.2.1. 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

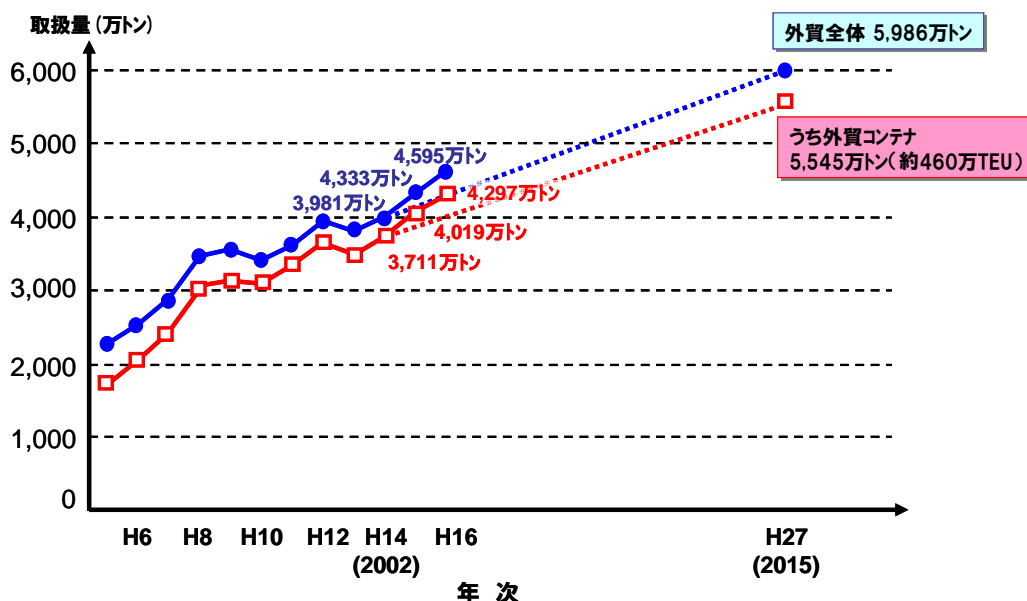
東京都港湾局が平成16年に作成した「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針」では、東京港から発信する日本の物流改革と銘打ち、「物流拠点東京港の革新」を謳っている。その中では、目標として『サービスアップ・コストダウン』『高機能物流拠点の形成』『物流の広域連携』を掲げている。

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。

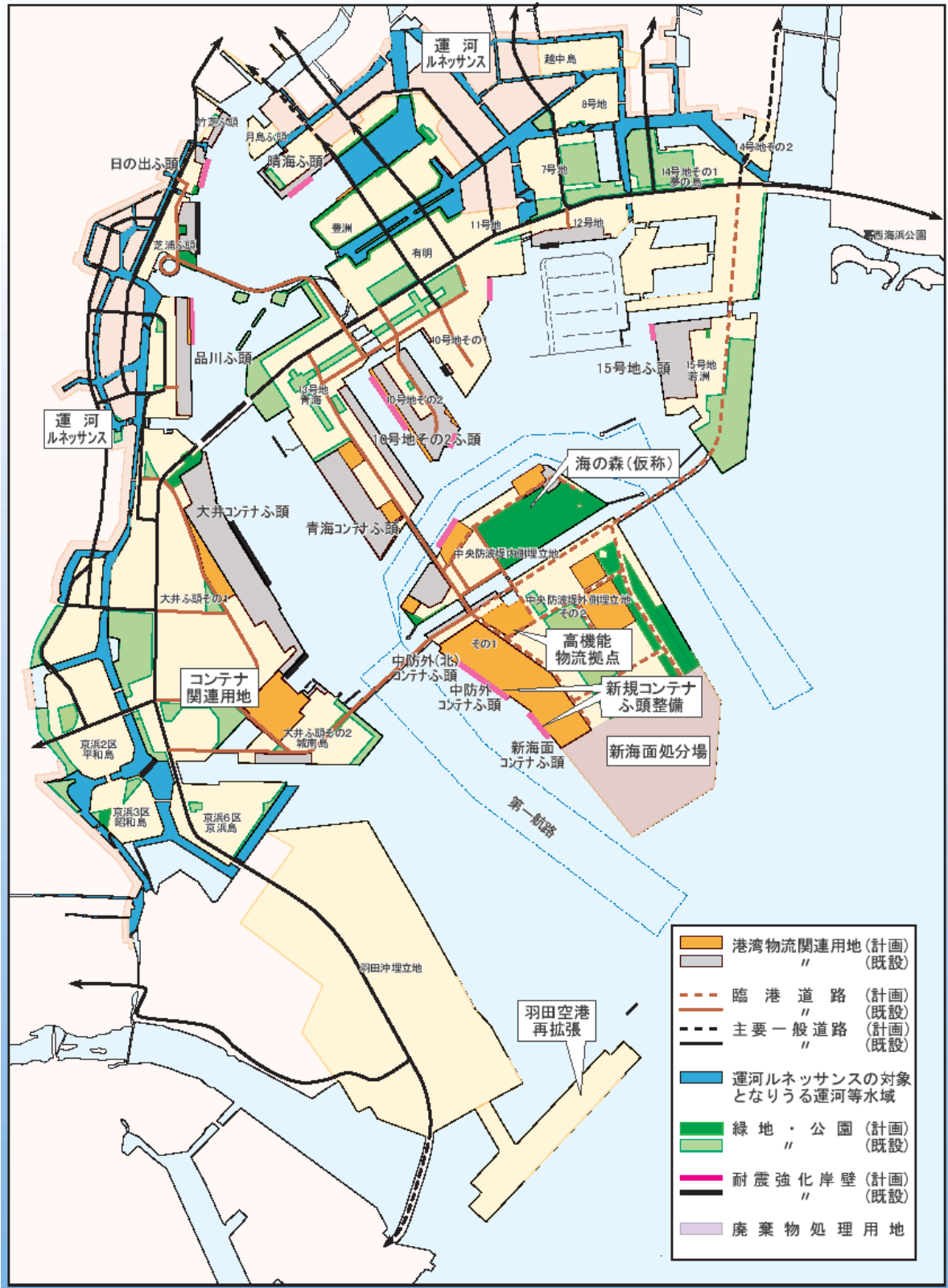
この中で、中央防波堤外側埋立地における計画についても、基本方針に則り、新規コンテナふ頭とふ頭後背における高機能倉庫の立地促進と、老朽化した倉庫の移転用地等への活用を計画している。

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）

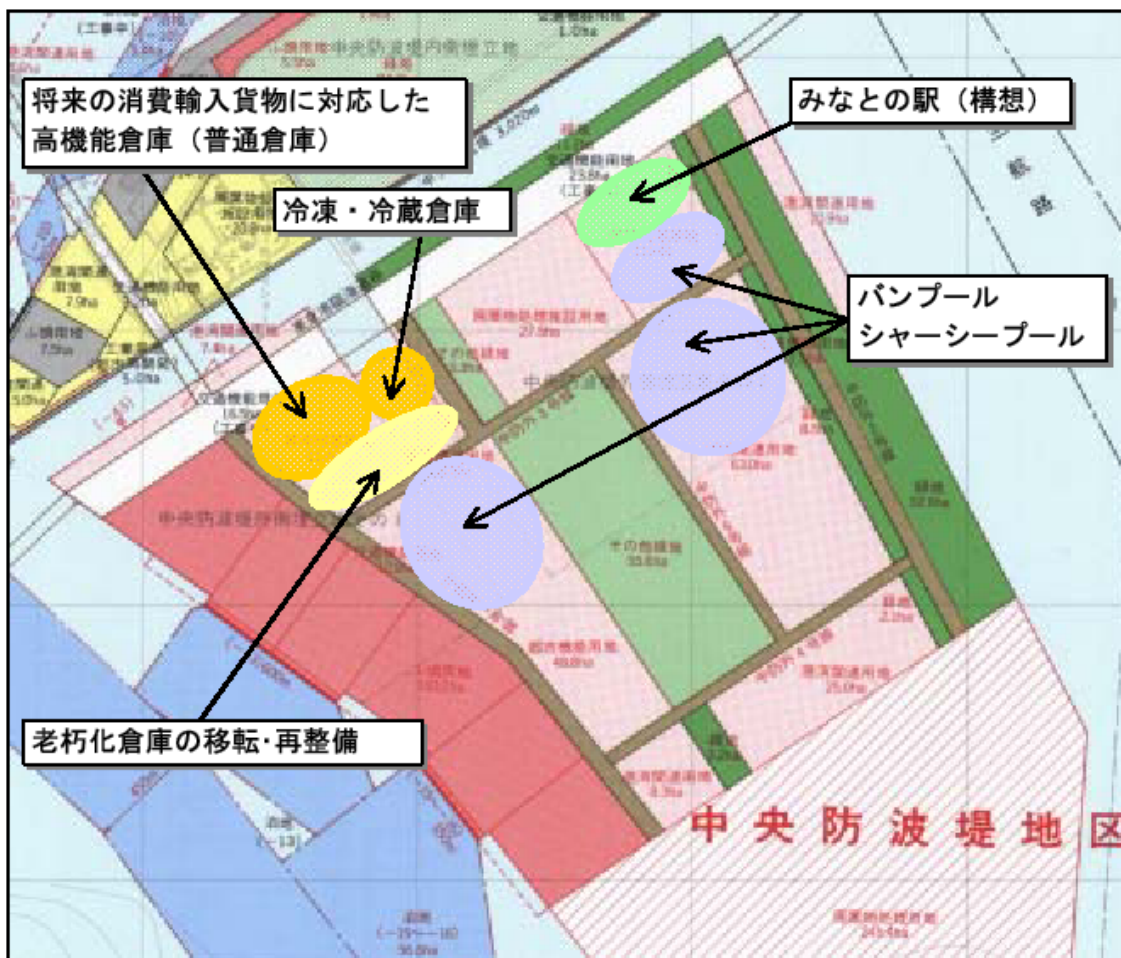
図 5-5 東京港の外貿貨物量の推移と推計



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 5-6 東京港第7次港湾計画の全体像

中央防波堤外側埋立地 高機能物流拠点の整備イメージ
 (平成10年代後半～平成20年代後半)



出典：「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針」（東京都港湾局、平成16年2月）

図 5-7 東京港港湾計画における中央防波堤外側埋立地での高機能物流拠点整備イメージ

5.2.2. 羽田空港の再拡張と国際化

羽田空港の利用状況は、平成 19 年では、旅客で年間約 6,200 万人（国内の 64%）、貨物では 70 万トン（国内貨物の 74%）となっている。

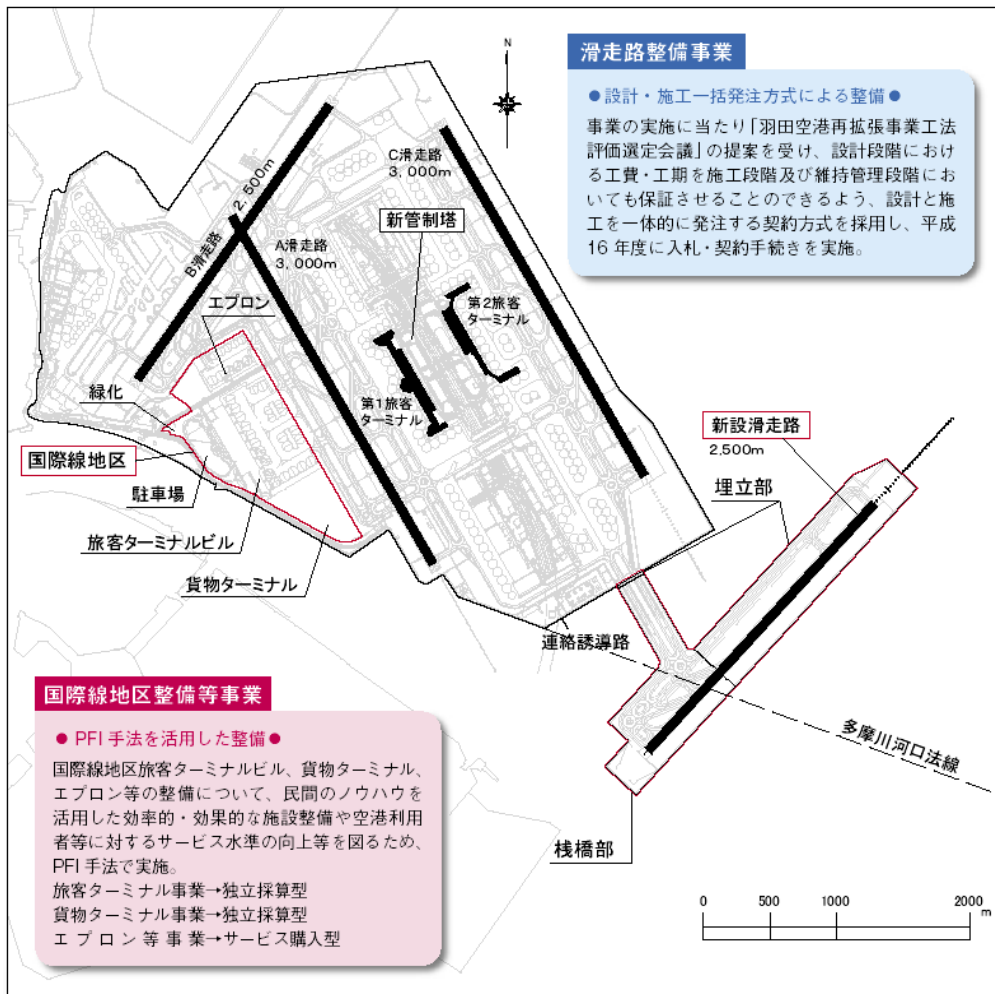
また、国内航空取扱貨物量は年々増加してきており、羽田空港での国内航空取扱貨物量も同様に年々増加してきた。

このような大きな需要に対応する形で、沖合展開事業や管制の効率化等により、羽田空港の処理能力を確実に伸ばしてきたが、その能力はもはや限界に近づいてきたため、羽田空港の再拡張事業が計画、事業着手されるに至った。

羽田空港再拡張事業は、新たな 4 本目の滑走路（D滑走路）や国際線地区を整備し、年間の発着能力を現在の約 30 万回から約 41 万回に増強し、発着容量の制約の解消および多様な路線網の形成により、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入を可能とするものである。

また、羽田空港再拡張事業により新たに国際線地区旅客ターミナルビル、貨物ターミナルやエプロン等の国際定期便の就航に必要な機能を整備する。

なお、新滑走路の供用開始時期は平成 22（2010）年 10 月を予定している。



出典：「東京国際空港（羽田空港）再拡張事業の概要」（国土交通省 東京空港整備事務所）

図 5-8 羽田空港再拡張事業の概要

羽田空港の再拡張事業により、現行 29.6 万回／年（30 便/時間）の発着容量が 1.4 倍に増加し、40.7 万回／年（40 便/時間）となる。これにより、発着容量の制約の解消、多様な路線の形成を図るほか、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入が可能になる。

国際線運行の詳細については未定であるが、国際航空貨物は年間 50 万トンの取扱を見込んでいる。

● 航空輸送需要の想定

国内航空旅客：8,700 万人／年 離着陸回数（定期便）：40.7 万回／年

国際航空旅客：700 万人／年

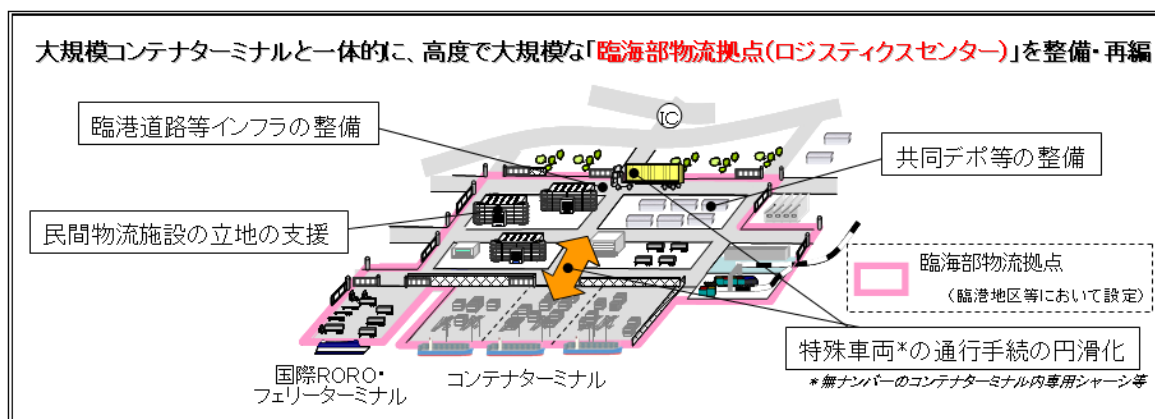
国際航空貨物：50 万 t／年

出典：「東京国際空港（羽田空港）再拡張事業の概要」、国土交通省 東京空港整備事務所

図 5-9 羽田空港の航空輸送需要の想定

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

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

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

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であり、そのうち 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（事業期間平成 14（2002）～平成 22（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。

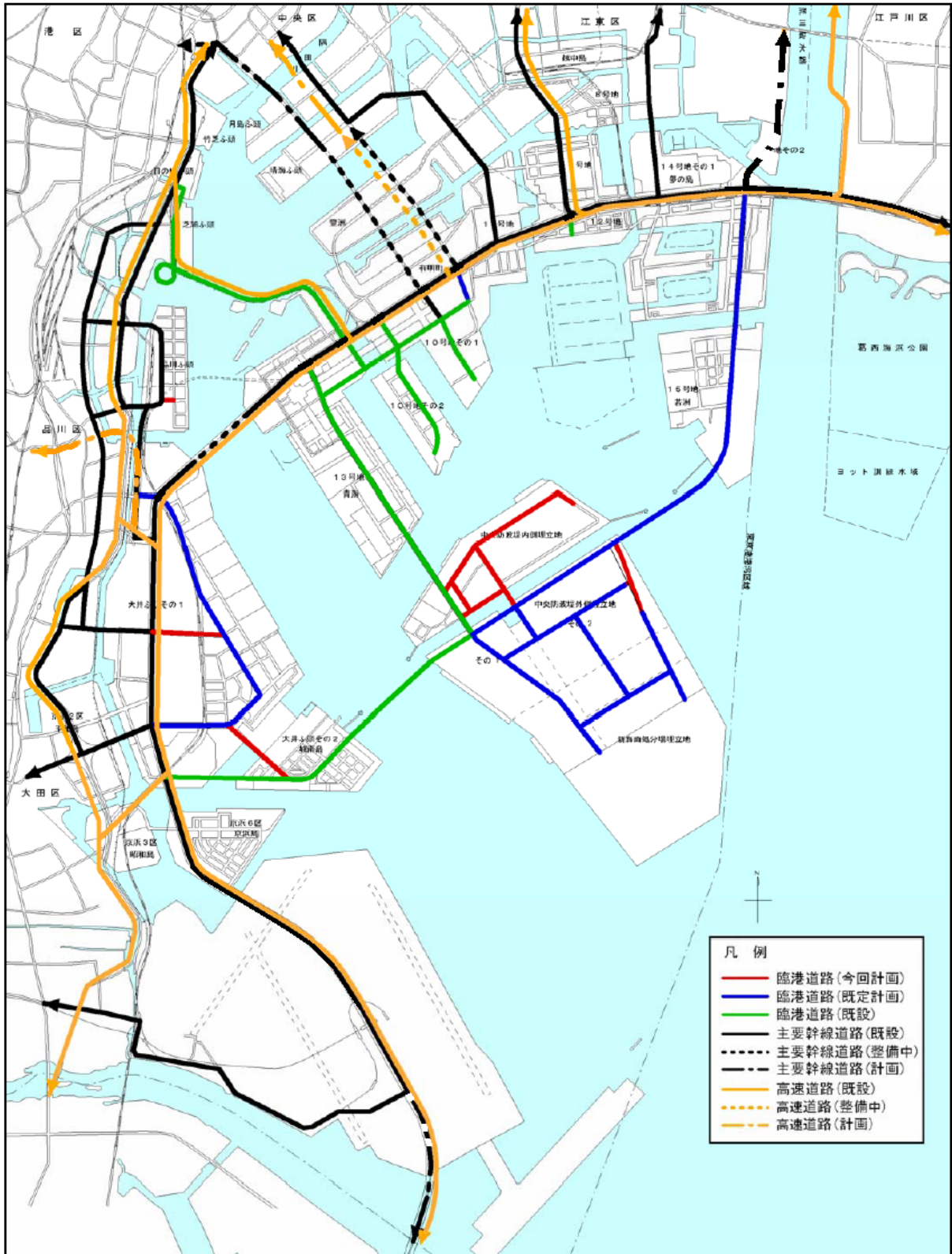
表 5-2 東京港臨海道路Ⅱ期事業区間の道路の諸元

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

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。

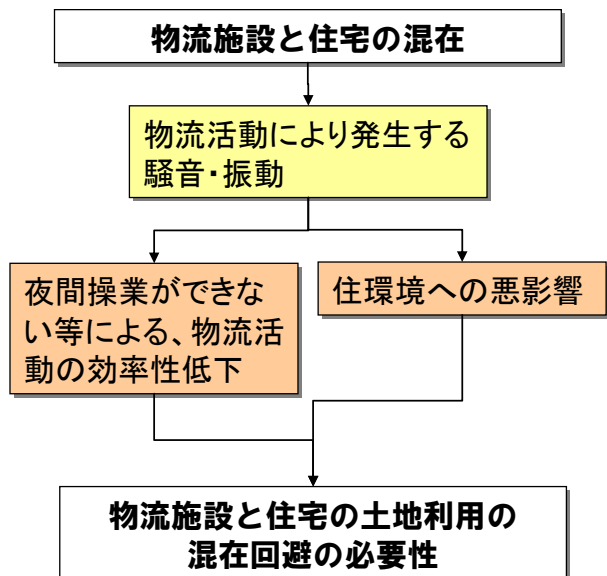


図 5-16 物流施設と住宅の土地利用の混在事例

6. 物流施設に関する施策着手順序の考え方

- ・ 東京臨海部の物流を取り巻く現状及び課題を踏まえ、物流施設整備に関する施策の着手順序を検討した。
- ・ 検討の中では、施策の喫緊性と施策実施を考えた時の時間スケールの2つの軸により、施策を整理した。
- ・ その結果、冷蔵倉庫施設の更新については喫緊の課題であると共に、短期的に取り組む施策であると考え、本ビジョンではまず、南部流通業務団地の冷蔵倉庫に着目して検討することとした。

(1) 東京臨海部における物流施設に関する現状と課題

前章まででの東京臨海部における物流施設に関する現状及び課題整理において、以下に挙げる項目を明らかにした。

【現状】

- 東京臨海部は物流の観点でもポテンシャルが高い
- 特に東京臨海部には冷蔵倉庫が集中立地している
- 東京臨海部の冷蔵倉庫施設は輸入検疫実施の観点から臨海部への立地が求められる

【課題】

- 首都圏へ集中し増加する物流量に比して施設の収容能力が十分でない
- 冷蔵倉庫施設の多くが老朽化・経年化している
- 近年の物流ニーズは多様化している
- 老朽化・経年化した物流施設は、近年の物流ニーズに対応しきれていない
- 東京臨海部では、東京港第7次改訂港湾計画や、羽田空港の再拡張に基づく物流貨物量の増加への対応が求められている

(2) 東京臨海部における物流施設整備に関する施策の考え方

東京臨海部における物流施設に関する現状と課題の整理から、それらに対応する施策として、「老朽化・経年化施設の更新」と「周辺のインフラ整備への対応」の2つの視点での検討が必要である。

「老朽化・経年化施設の更新」では、東京臨海部の物流施設が都民をはじめとする国民の生活を支えているといった観点と、施設の老朽化・経年化の進行を鑑みれば、施設更新の喫緊性は高い。また、現状の施設規模での更新であれば比較的短期間に取り組むことができる施策であるため、短期的に取り組むべき施策と位置づけた。施設機能の面では、現状の物流ニーズへ対応した施設更新が求められる。

一方「周辺インフラ整備への対応」は、東京港第7次改訂港湾計画や羽田空港の再拡張に基づく物流貨物量の増加への対応であり、これらのインフラ整備の時期とあわせた施策であることから、中期的な視点で取り組むべき施策であると位置づけ、喫緊性についても比較的低い部分に位置づけられると考えた。施設機能の面では、中期的な観点から、周辺インフラの整備を見据えた新たな物流機能の先進的な導入が求められる

以上の考え方をまとめた模式図を図 6-1 に示す。

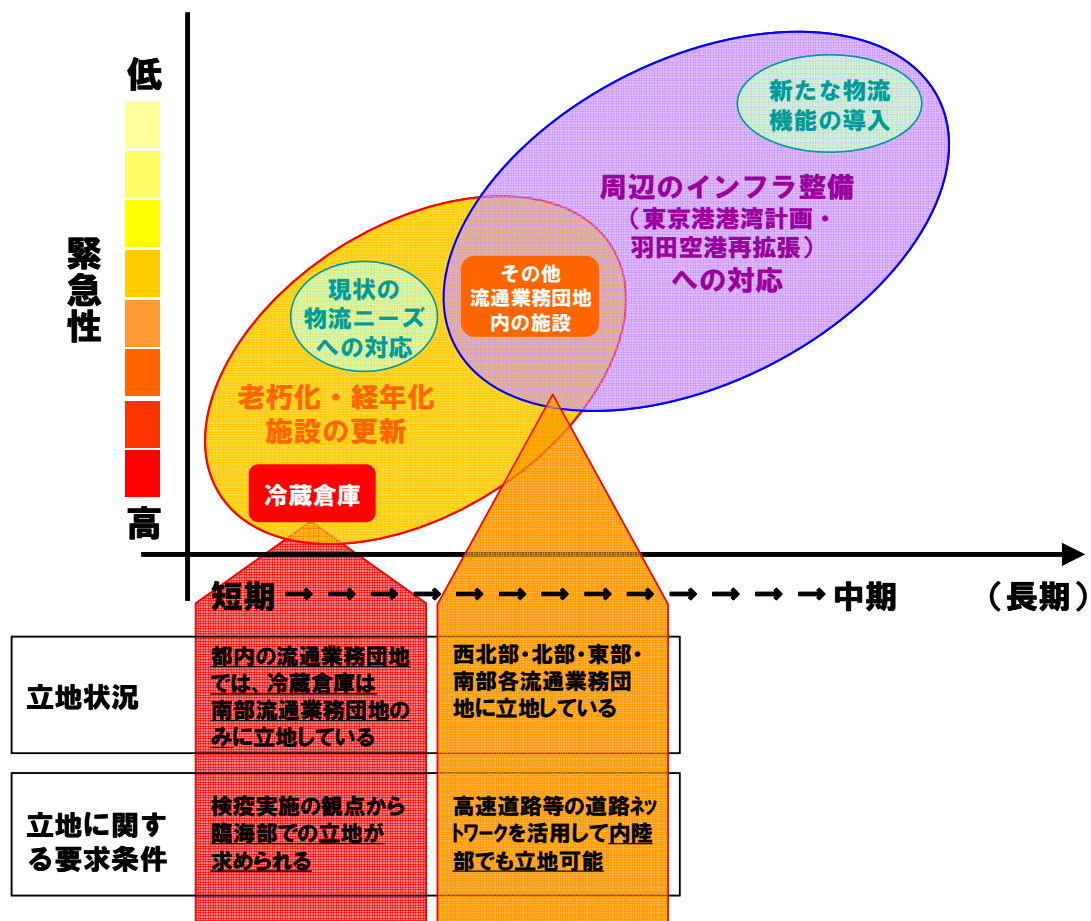


図 6-1 物流施設に関する施策着手順序の考え方（南部流通業務団地）

（3）東京臨海部における冷蔵倉庫施設更新の必要性

近年の冷凍食品輸入量の増加に見られるように、冷蔵倉庫は都民をはじめ国民の食生活を支える施設であり、特に東京港では畜産物や水産物、冷凍食品の輸入が多い。これらの冷蔵倉庫は東京臨海部に数多く立地しているが、その多くが建設から 40 年近くが経過し、前述の施設の経年化に伴う多くの課題を抱えている。そのため、冷蔵倉庫の施設更新の必要性が高まっている。

また、冷蔵倉庫の立地に関する要求では、検疫実施の観点からも臨海部への立地ニーズが高い。以上より、東京臨海部では、冷蔵倉庫の施設更新の必要性が高いといえる。

（4）東京臨海部の南部流通業務団地における物流施設整備に関する施策の考え方

東京臨海部に立地する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。そのためここでも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。更に南部流通業務団地は、東京港及び羽田空港にも近く、これらのインフラ整備への対応も考えて行かねばならない施設である。

また、南部流通業務団地内には、都内 4 箇所の流通業務団地の中で唯一、冷蔵倉庫が立地している。この冷蔵倉庫についても、東京臨海部に立地する冷蔵倉庫と同様に、施設経年化等による多くの課題を抱えている。

そこで、南部流通業務団地をモデルとして、その課題解決への方策を検討することは、南部流通業務団地のみならず東京臨海部における物流施設の更新や機能の高度化等を促進するにあたり有効である。

以上の東京臨海部における物流施設に関する施策手順の考え方にに基づき、本ビジョンでは、東京臨海部での南部流通業務団地の「老朽化・経年化施設の更新」と「周辺のインフラ整備への対応」について検討し、特に喫緊性が高く短期的に取り組むべき施設として、南部流通業務団地に立地する冷蔵倉庫施設を検討対象とする。

7. 南部流通業務団地の現状と課題

7.1. 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「流通業務市街地の整備に関する法律」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

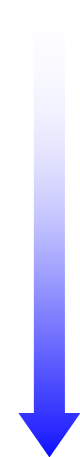


◎流通業務市街地の整備に関する法律(流市法)

(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。

S.41



◎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。**

S.41

~58

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

7.2. 南部流通業務団地の概要

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。

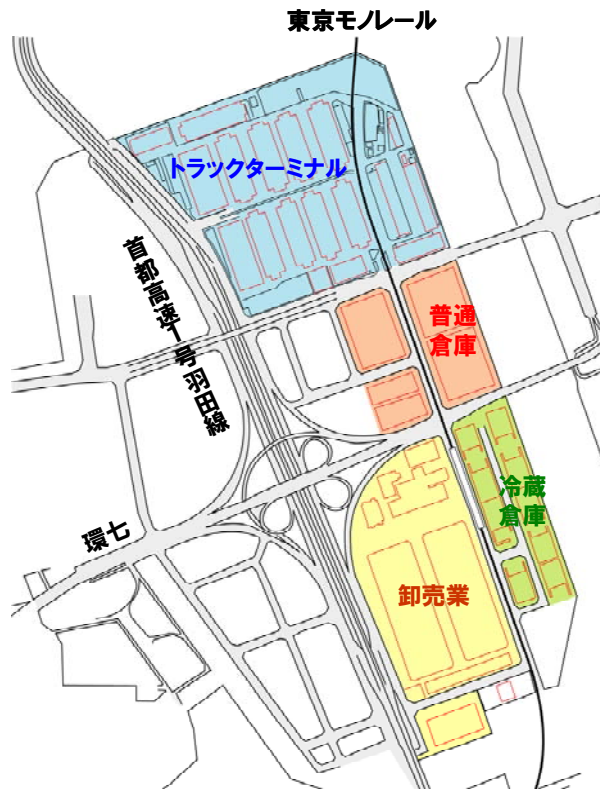


図 7-1 南部流通業務団地位置図



出典：「東京都における流通業務団地」（東京都都市計画局、平成 9 年 3 月）

図 7-2 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 7-1 南部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		昭和 43. 3. 12	約 71. 9ha			
用途地域：準工業地域		変更 平成 6. 9. 28	約 73. 7ha			
南部流通業務団地		昭和 43. 3. 12	約 62. 9ha		昭和 41. 4	東京都（埋立事業）
		変更 平成 6. 9. 28	約 64. 7ha			
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	なし
	卸売業					
	普通倉庫					
	冷蔵倉庫					
コンテナデポ	—	—	—	—	—	

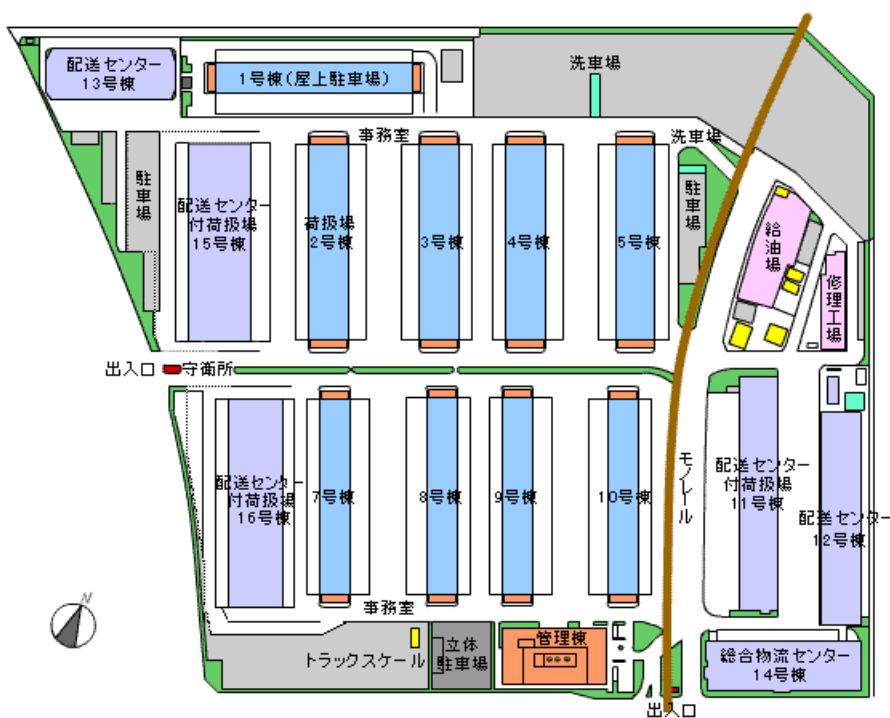
出典：「東京都における流通業務団地」（東京都都市計画局、平成 9 年 3 月）

7.2.1. 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 7-3 京浜トラックターミナル構内配置図

表 7-2 荷扱場施設概要

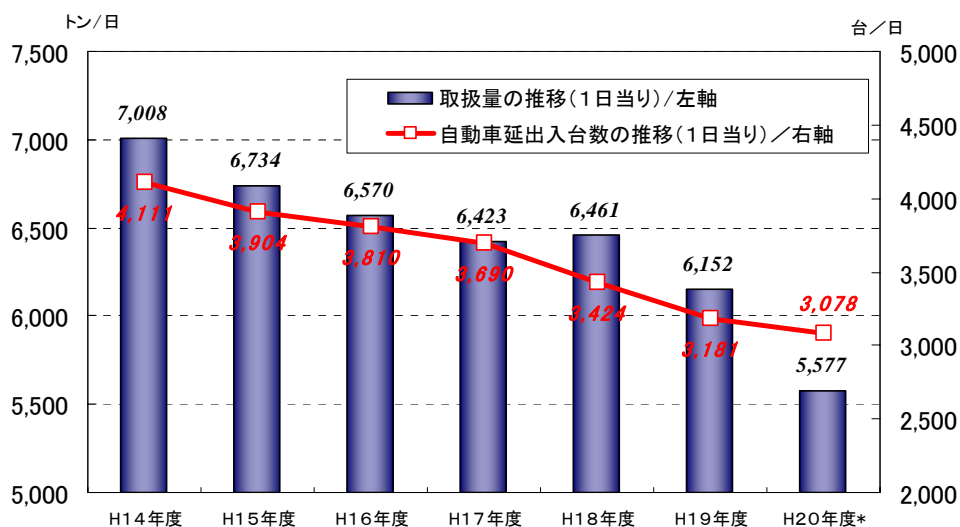
荷扱場	1号棟～5号棟・7号棟～11号棟・15号棟・16号棟	
ホーム延べ面積	41,404 m ²	
ホーム幅・面積	20.0m × 5棟	13,416 m ²
	25.0m × 4棟	13,650 m ²
	32.5m × 1棟	1,287 m ²
	35.0m × 1棟	3,119 m ²
	33.5m × 1棟	5,186 m ²
	42.3m × 1棟	4,746 m ²
床高	停留場所側	1.3m
	集配車発着側	1.3m
荷扱場事務室延べ面積	4,345 m ²	

出典：日本自動車ターミナル(株)



出典：日本自動車ターミナル(株)

図 7-4 京浜トラックターミナル荷扱場



*H20年度は、1～10月の平均

データ：日本自動車ターミナル(株)公表データより作成

図 7-5 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

7.2.2. 卸売業（株式会社 東京流通センター）

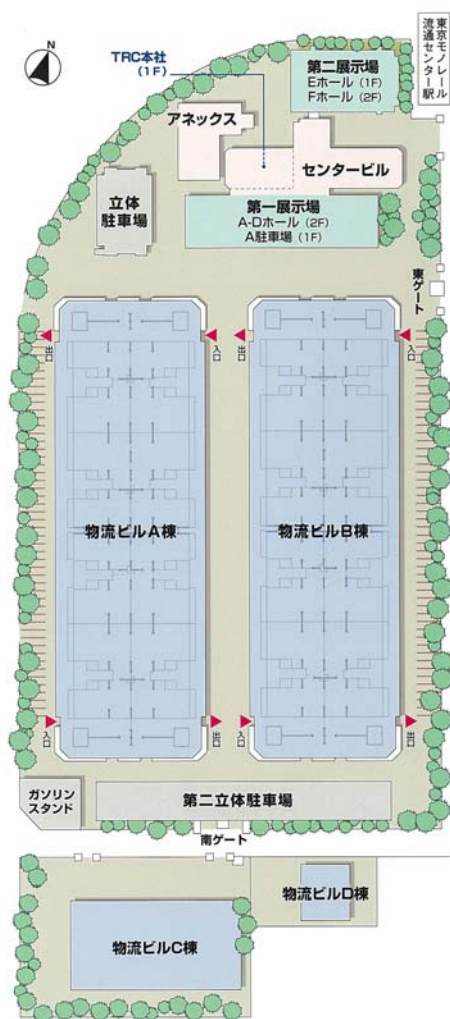
都市交通の混雑等の緩和と物価の安定を図るためには、生産と消費を結ぶ流通機能の合理化・近代化が不可欠であることから、首都東京を中心とする巨大な消費圏をまかなう流通基地のひとつとして（株）東京流通センターが整備した施設で、昭和 46 年より供用している。

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 1,156 m ² B ホール 949 m ² C ホール 970 m ² D ホール 1,398 m ² 合計 4,473 m ²
第二展示場	E ホール 1,984 m ² F ホール 1,989 m ² 合計 3,973 m ²
アネックス	

出典：東京流通センター

図 7-6 東京流通センター敷地地図



(左：TRC 内部、右；C 棟およびD 棟)
(平成 20 年 12 月撮影)

図 7-7 (写真) 東京流通センター外観

7.2.3. 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 7-3 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	D棟 13,900m ² (4,200 坪)	
	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)	

資料：東京団地倉庫(株)ホームページを参考に作成



(平成 20 年 12 月撮影)

図 7-8 (写真) 東京団地倉庫外観

7.2.4. 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、新しい流通秩序を確立するための冷蔵倉庫施設の建設という都内冷蔵倉庫業界の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。

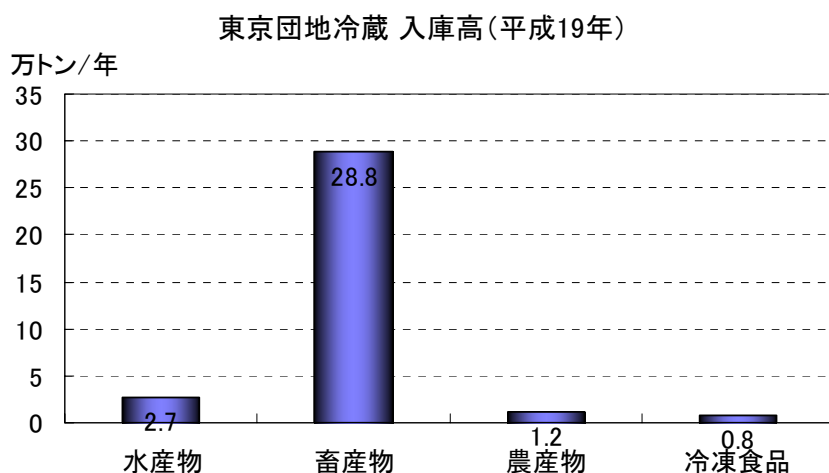
この冷蔵倉庫の敷地面積約 47,500 m²、庫腹能力は約 14.8 万トンである。

■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48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									
エレベーター積載重	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	3,646m 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				2,229m 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・分散
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5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									

出典：東京団地冷蔵(株)パンフレット

図 7-9 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 7-10 東京団地冷蔵入庫高 (平成 19 年)

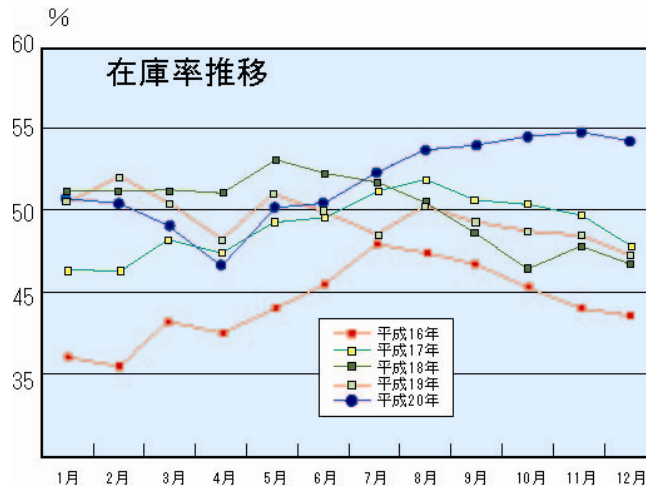
表 7-4 東京都全域との比較で見る東京団地冷蔵の貨物動態 (平成 19 年)

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%

* 「設備能力」：倉庫業の登録申請における届出ベースの能力であり、営業能力（庫腹能力）とはトン数が異なる。

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。比較的原材料貨物を保管している団地冷蔵であっても、製品貨物の増加による嵩高化が進み、在庫率が 50%を超えるとほぼ満杯状態であるという。



出典：東京団地冷蔵(株)提供資料

図 7-11 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

7.3. 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。

7.3.1. 京浜トラックターミナルにおける課題

- 2～5、7～10 号棟は、昭和 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、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（表 7-1 参照）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別積合せの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付帯した施設への再開発を行っている。
- 特別積合せの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。



出典：日本自動車ターミナル(株)

図 7-12 京浜トラックターミナル荷扱場（再掲）

7.3.2. 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 棟が平成 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在し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・リペアーセンター機能)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。

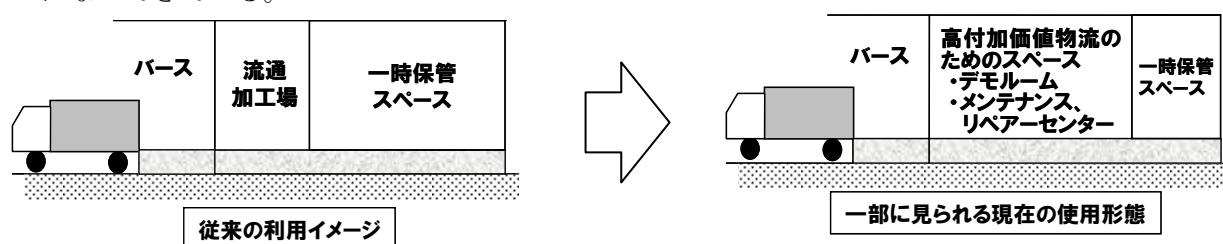


図 7-13 東京流通センター物流ビル (A 棟・B 棟) の利用形態の変化 (イメージ)

7.3.3. 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。

7.3.4. 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。

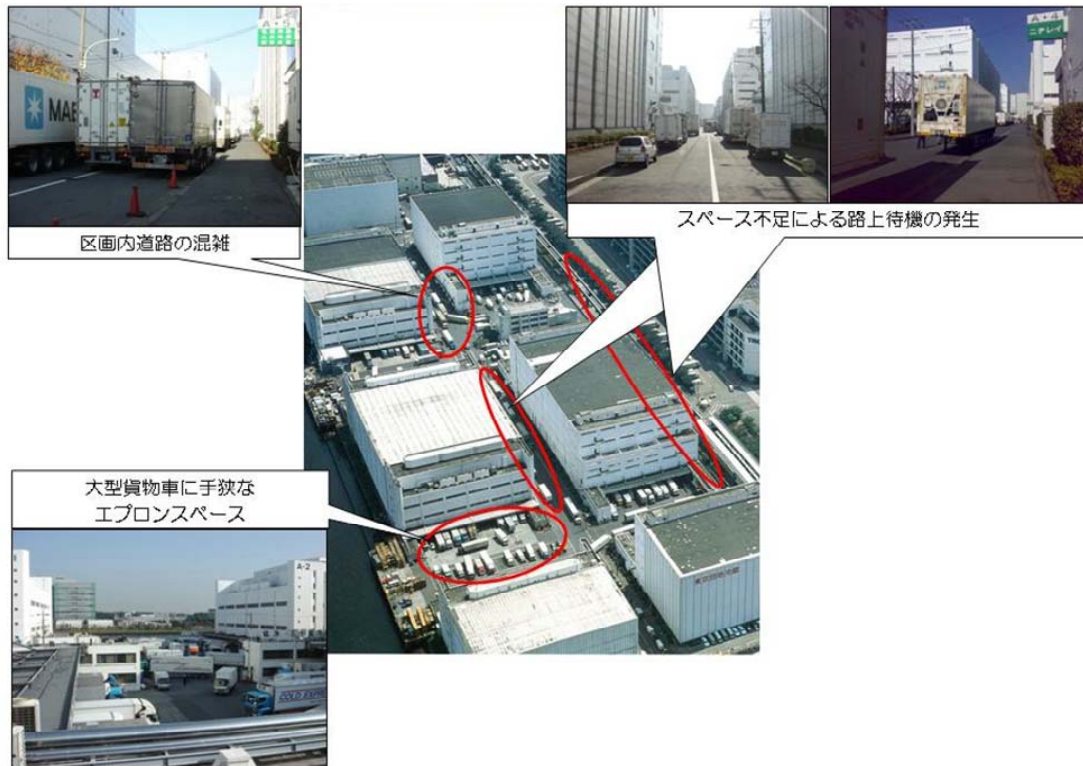


図 7-14 東京団地冷蔵における課題



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

図 7-15 (写真) 東京団地冷蔵敷地内の状況

7.3.5. 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

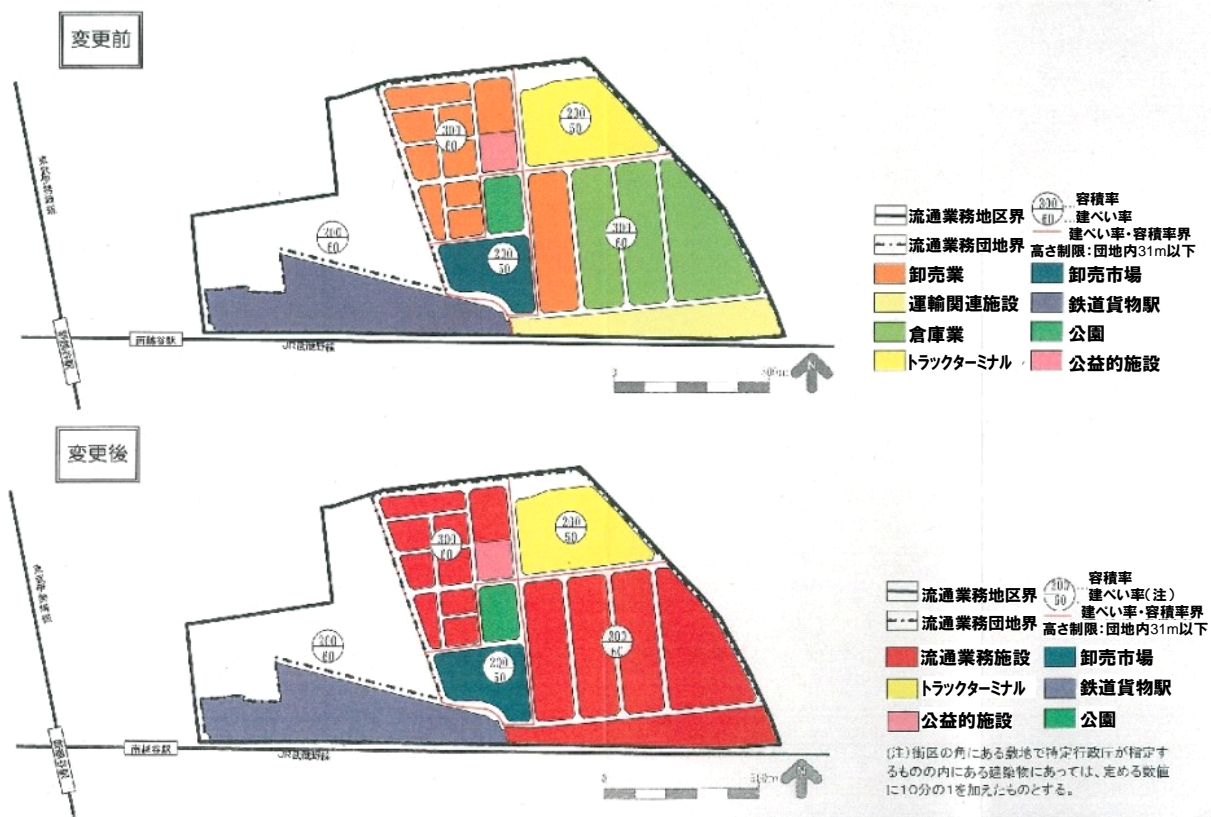
例えば、冷蔵倉庫地区では、施設の建物が築 40 年近く経過しており、施設躯体の老朽化のみならず機能の老朽化への対応が必要である。

（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：埼玉県

図 7-16 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。

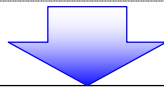
また、南部流通業務団地周辺では、東京港の取扱貨物の更なる増加や羽田空港の再拡張に伴う航空貨物の増大が予測されており、更に倉庫需要が高まるものと考えられる。

(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。