Ⅲ　個別の大規模空閑地の保全･活用方策の検討

物流からみたモデル地区の活用の方向性

【物流からみたモデル地区のポテンシャル】

○ 深谷地区及び小柴地区は、周辺が住宅地に取り囲まれている環境から、物流機能としての利用可能性は低い。

○ 上瀬谷地区においては、小売店舗等の集積地に近いため、食料品、日用品を取り扱う物流施設など、モデル地区の土地利用との親和性の高い物流施設の立地需要が見込める。

【防災機能との親和性】

○ 企業ヒアリング調査では、ほとんどの企業が災害時における物資提供や緊急援助物資の保管･輸送等に協力が可能と答えている。

○ 食料品や日用品を取り扱う物流施設や緊急援助物資の保管･仕分け等を行える広いスペースをもつ物流施設が広域防災拠点と近接して立地することにより、広域防災拠点の機能強化が図られる。

【環境負荷低減効果】

○ 上瀬谷地区は小売店舗等の集積地に近いことから、横浜市内を含む神奈川県全域に配送するような物流施設が上瀬谷地区に立地することで配送距離が短縮されて、環境負荷が低減する場合がある。

○ 交通条件の良い上瀬谷地区では、周辺地域に散在する物流施設を上瀬谷地区に統合する企業ニーズがある。物流施設の統合により複数の施設からの重複する輸送が効率化され境負荷が低減する。

【既成市街地更新への波及効果】

○ 既成市街地内や周辺幹線沿道に散在する物流施設を上瀬谷地区に統合することにより、既成市街地の土地利用の更新の種地、居住環境改善といった波及効果も期待される。

【物流機能としての活用の方向性】

○ 上瀬谷地区においては、防災機能と十分な連携が図られ、かつ環境負荷の低減が図られる物流施設について、立地を誘導する方向性も考えられる。

§1 物流からみたモデル地区の活用の可能性

1. 物流からみたモデル地区の活用の方向性

【物流からみたモデル地区のポテンシャル】

○ 深谷地区及び小柴地区は、周辺が住宅地に取り囲まれている環境から、物流機能としての利用可能性は低い。

○ 上瀬谷地区においては、小売店舗等の集積地に近いため、食料品、日用品を取り扱う物流施設など、モデル地区の土地利用との親和性の高い物流施設の立地需要が見込める。

【防災機能との親和性】

○ 企業ヒアリング調査では、ほとんどの企業が災害時における物資提供や緊急援助物資の保管・輸送等に協力が可能と答えている。

○ 食料品や日用品を取り扱う物流施設や緊急援助物資の保管・仕分け等を行える広いスペースをもつ物流施設が、広域防災拠点と近接して立地することにより、広域防災拠点の機能強化が図られる。

【環境負荷低減効果】

○ 上瀬谷地区は小売店舗等の集積地に近いことから、横浜市内を含む神奈川県全域に配送するような物流施設が上瀬谷地区に立地することで配送距離が短縮されて、環境負荷が低減する場合がある。

○ 交通条件の良い上瀬谷地区では、周辺地域に散在する物流施設を上瀬谷地区に統合する企業ニーズがある。物流施設の統合により、複数の施設からの重複する輸送が効率化され環境負荷が低減する。

【周辺の既成市街地への波及効果】

○ 既成市街地内や周辺幹線沿道に散在する物流施設を上瀬谷地区に統合することにより、既成市街地の土地利用の更新の種地、居住環境改善といった波及効果も期待される。

【物流機能としての活用の方向性】

○ 上瀬谷地区においては、防災機能と十分な連携が図られ、かつ環境負荷の低減が図られる物流施設について、立地を誘導する方向性も考えられる。

2. モデル地区の物流ポテンシャル等に関する企業ヒアリング

(1) ヒアリング調査の対象企業

物流からみたモデル地区の活用の可能性を検討するために、物流に係わる企業を対象にしたヒアリング調査を実施した。

ヒアリング調査は、次に示す業種からヒアリング対象企業を選定して実施した。

【ヒアリング調査の対象企業】

業 種		ヒアリング対象
運送業	宅配業	A社
	道路貨物運送業	B社
荷主企業	小売業(スパーマーケット)	C社
	食品卸売業	D社
	食品メーカー	E社
物流不動産業		F社

（2）ヒアリング調査結果

①モデル地区の物流ポテンシャル

- 首都圏南西部では厚木 IC 周辺に大規模な物流施設が立地してきたが、近年、まとまった用地の確保が困難になってきており、厚木 IC から少し離れた工業団地などに物流施設の立地が滲み出している。
- 上瀬谷地区は横浜市内と内陸部の両方を配送圏域とすることができ、小売店舗や卸売施設への近接等から配送用の物流施設の立地条件が良い。上瀬谷地区にまとまった用地が確保できれば、周辺に立地する既存の物流施設の統合場所としての需要も見込める。
- 深谷地区、小柴地区は、住宅に取り囲まれている周辺環境から物流施設立地の需要は小さい。

【企業ヒアリング結果】

（首都圏南西部の物流の状況）

- 厚木IC周辺は、古くから大規模な保管用の物流拠点が立地してきた。（**宅配業**）
- これまでは生産拠点が西にある場合は厚木に物流拠点が立地してきたが、厚木でも用地確保は困難になってきている。（**道路貨物運送業**）
- 関東地区の中でも神奈川県は店舗数や売上げが多い地域であるが、物流施設が持ちづらいエリアでもある。厚木 IC 近傍で探したが適地が無く、愛川町の工業団地に立地した。（**小売業(スーパーマーケット)**）
- 現状、神奈川県内の国道 16 号内側は都市化しすぎてほとんど物流施設用地は確保できない。神奈川県の臨海部は住宅地と離れすぎていて労働力確保の面で条件が悪い。用地の確保さえできれば、神奈川県では内陸部の方が物流には適している。（**物流不動産業**）

（上瀬谷地区について）

- 横浜・町田IC近傍で近年立地する物流拠点は、消費者へ近接性が高いことから配送用の拠点ではないか。（**宅配業**）
- 最近、輸入品を取り扱う荷主が増え国際港湾との繋がりから横浜・町田IC近傍の利便性は高まっている。横浜・町田IC近傍で広い用地が提供されれば建替を含めて相当の需要は見込める。労働力確保も問題無し。（**道路貨物運送業**）
- 神奈川県内の店舗への輸送トンキロを最小にする立地を調べたことがあるが大和市であった。上瀬谷は当社の配送拠点としては最適な立地である。（**小売業(スーパーマーケット)**）
- 横浜・町田 IC 周辺は、横浜市内に直接配送できる限界の地点であり、内陸部への配送も併せて行える理想的な立地である。横浜・町田 IC 周辺にまとまった用地が確保できれば、既存の相模原と横浜の物流施設は統合可能。（**食品卸売業**）
- 瀬谷に神奈川エリアへの製品を保管する物流施設は持っているが、これは食品卸売業との近接を考えて設置した。上瀬谷地区でまとまった用地が手ごろな価格で確保できれば、既存物流施設の統合先としても検討対象となる。（**食品メーカー**）

（深谷地区、小柴地区について）

- 住宅地に取り囲まれている環境等から物流施設には適していない。（**ヒアリング各社**）

②モデル地区を物流機能として利用する場合の条件（施設規模や価格など）

- 周辺の物流施設の統合なども考えて、施設規模で 2000～3000 坪の比較的規模の大きい物流施設に対するニーズが高い。首都圏全域をカバーするような広域的な物流施設の場合、施設規模で 5000 坪程度が必要という声もある。
- 上瀬谷地区では、賃貸でのニーズもあるが、交通条件が非常に良いことから土地購入のニーズもある。
- 土地購入の価格としては 30 万円～40 万円/坪を希望する企業が多い。上瀬谷地区の工業系用途の地価公示は約 50 万円/坪（約 15 万円/㎡）であり、企業の希望からすると地価は高い。
- 物流施設の賃料は、4000～5000 円/坪・月とする企業が多い。物流不動産業では、大規模で複数階の物流施設の設置が可能な場合、上瀬谷の地価水準であっても 4000 円/坪・月程度での提供が可能とする意見もあった。

【企業ヒアリング結果】

- 宅配業の場合、地価の採算ラインは坪 30 万円程度でありモデル地区周辺はやや高い。（**宅配業**）
- 荷主に提示する料金は 4000～4500 円/坪・月程度。上瀬谷地区の地価水準から考えると複数階の施設となる。（**道路貨物運送業**）
- 愛川町の物流施設は工業団地内に立地。敷地面積は 3000 坪、坪 30 万円でアウトソーシング先が購入した。アウトソーシング先は賃貸が多く賃料は坪 4000～4500 円と聞いている。（**小売業(スーパーマーケット)**）
- 横浜・町田 IC 周辺にまとまった用地が確保できれば、既存の相模原と横浜の物流施設は統合可能。施設規模は、施設面積で 2000～3000 坪程度が必要。上瀬谷の交通条件ならば用地購入も検討対象となる。卸売業の物流施設では坪 30～40 万円が限界。（**食品卸売業**）
- 神奈川エリアの保管用物流施設の施設規模は 1500 坪程度、首都圏全域をカバーする物流施設であれば施設規模は 5000 坪程度必要。賃料 5000 円/坪・月未満で 5000 坪クラスの施設が確保できれば首都圏カバーする施設もありえる。（**食品メーカー**）
- 上瀬谷だと 4000 円/坪・月程度で物流施設が提供可能。その際の1フロアー5000～6000 坪で複数階の施設を可能にする用地の確保が条件になる。（**物流不動産業**）

③防災機能との親和性（防災機能との連携可能性や防災機能強化のメリット）

- 現状では災害時の協定を行政と結んでいる企業は少ないが、ほとんどの企業で施設立地に際して行政と協定を結ぶことは可能としている。また、行政との協定は無くても、ほとんどの企業で災害時に自主的に物資や輸送機能の提供といった取り組みを行っている。
- 量販店（スーパーマーケット）の店舗は災害時の物資提供の拠点にもなり、小売業や食品卸売業では、災害時においても店舗への食料品等の配送を絶やさない努力をしている。これらの店舗に配送する物流施設と広域防災施設が近接して立地することで、防災面でより大きな効果が期待できる。
- また、防災構造に優れた大規模な物流施設が利用できる場合、緊急輸送物資の保管、仕分け等に役立つとも考えられる。

【企業ヒアリング結果】

- 食品卸売業などは食料品だけでなく飲料品も扱っており災害時に役立つ。当社では、阪神大震災のときに義援物資の仕分けをボランティアで担当したことがある。（**宅配業**）
- トラック協会などが合意している防災時の協定等に対しては積極的に協力する。（**道路貨物運送業**）
- 店舗そのものが災害時の物資供給拠点となる。災害時でも食料品や下着等の店舗への供給を絶やさないよう配送拠点がダウンしても他拠点から供給されるよう社内マニュアルを用意している。ヘリポートなどを持つ広域防災拠点と近接して物流施設を設置できれば、色々な協力が可能。（**小売業(スーパーマーケット)**）
- 阪神大震災の時には、被災地の周りに臨時の配送拠点を配置して被災エリアに配送した。顧客が量販店（スーパーマーケット）の場合、顧客への供給が被災エリアへの物資の供給になる。当社施設には緊急時用の食料・水の備蓄があり、災害時に役立つ（**食品卸売業**）
- 現状で行政との協定は結んでいないが、立地に際して協定を結ぶことは可能。当社では食品だけでなくミネラルウォーターも取り扱っており地震など災害時に提供したことがある。（**食品メーカー**）
- 災害時の貢献などの条件が付いても、企業の社会貢献の意識が浸透しているので制約条件にはならない。大規模施設とすることで、免震構造の採用、災害時の緊急物資の保管・仕分けに役立つ広いスペースの確保が可能となる。（**物流不動産業**）

④環境負荷の低減効果

- 上瀬谷地区に立地することで環境負荷が低減するという企業の意見があった。
- その環境負荷の低減効果は次のようなものである。
  - ▶現状は厚木周辺などに物流施設を立地しているが、配送先が横浜市内を含む神奈川全域に広がる場合、上瀬谷地区に立地した方が配送距離は短くなり環境負荷が低減する。
  - ▶神奈川エリアに幾つかの物流施設を持っていて、交通条件の良い上瀬谷地区に物流施設を統合する場合、複数の物流施設からの重複する輸送が削減可能となり、環境負荷が低減する。

【企業ヒアリング結果】

- 上瀬谷地区の交通利便性から当該地区に立地することによる走行距離短縮効果はある。広大な用地が確保され、多くの物流施設が立地すれば、共同配送等による環境負荷低減はありえる。（**道路貨物運送業**）
- 現在、愛川町に物流施設を持っているが、神奈川県内の店舗への輸送トンキロを最小にする最適な立地場所を計算したところ大和市だった。上瀬谷地区に一定規模の施設がもてれば環境負荷の低減になる。（**小売業(スーパーマーケット)**）
- 上瀬谷地区に広い用地が確保され、相模原・横浜の物流施設が統合されれば、貨物車利用台数は減る。各施設で 2 台使っている場合、2＋2＝4 ではなく 3 台になる程度の削減効果はある（25%減）。（**食品卸売業**）
- 配送先は食品卸売業の物流施設であり、神奈川エリアの物流施設の配置としては現在の瀬谷地区がベストである。（**食品メーカー**）
- 当社の施設では、雨水再利用、風力発電、屋上緑化、LEV 者への電力供給施設などの環境対策を施している施設もある。大規模施設の利用で既存施設を統合し貨物車台数の削減ができると聞いている。（**物流不動産業**）

§２　モデル地区を物流機能として利用した場合の環境負荷低減効果

①物流施設の移転による環境負荷の低減効果（物資流動調査を用いた試算）

○ 現状は厚木周辺などに物流施設を立地しているが配送先が横浜市内を含む 神奈川全域に広がる場合、上瀬谷地区に立地した方が配送距離は短くなり、環境負荷が低減する。

【企業ヒアリング結果】

・現在、愛川町に物流施設を持っているが、神奈川県内の店舗への輸送トンキロを最小にする最適な立地場所を計算したところ大和市だった。上瀬谷地区に一定規模の施設がもてれば環境負荷の低減になる。
（小売業(スーパーマーケット)）

【物資流動調査を用いたCO_2削減効果の試算】

愛川町に立地し神奈川県内全域を配送圏域としている物流施設のサンプルを選定し、仮に上瀬谷地区に立地させた場合の輸送トンキロの削減からCO_2削減効果を試算。

（対象サンプル）

立地場所：神奈川県愛川町に立地する物流施設

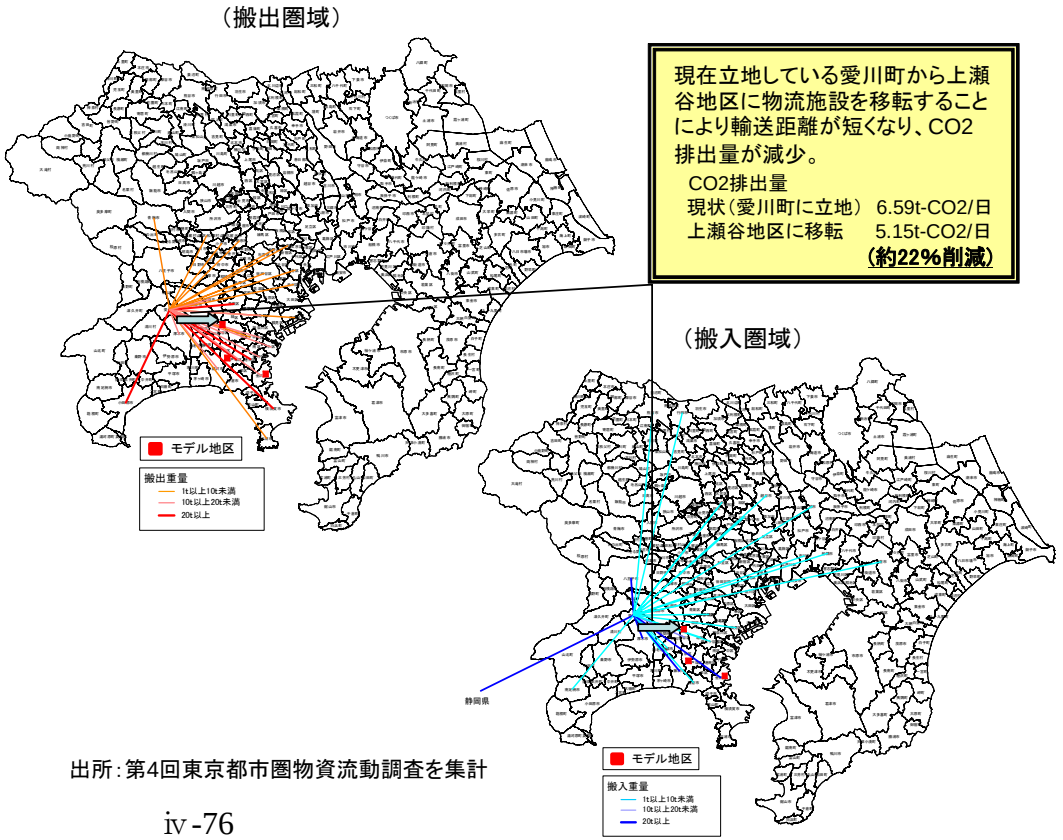
（試算結果）

■愛川町に立地
輸送トンキロ　：40,962トンキロ/日
CO2排出量　：40,962×161×10-6＝6.59t-co2/日
（年間：1,682 t-co2/年：営業日数255日として試算）

■上瀬谷に立地
輸送トンキロ　：31,991トンキロ/日
CO2排出量　：31,991×161×10-6＝5.15t-co2/日
（約22%削減）
（年間：1,313 t-co2/年：営業日数255日として試算）

※ 輸送トンキロは、市区町村間輸送トン数に市区町村間道路距離を乗じて算定。
※ 輸送トンキロ当たりの排出原単位は、「平成14年度の統計データに基づく輸送機関別CO_2排出原単位（国土交通省）」を使用。

物流施設の移転による環境負荷の低減効果の試算結果



出所：第4回東京都市圏物資流動調査を集計

②物流施設の統合等による環境負荷の低減効果
（物流総合効率化法の認定事例におけるCO_2削減効果）

○ 幾つかの物流施設を持っていて、交通条件の良い地区に物流施設を統合する場合、複数の物流施設から重複して輸送している貨物車利用台数が削減可能となり、環境負荷が低減する。

【企業ヒアリング結果】

・上瀬谷地区に広い用地が確保され、相模原・横浜の物流施設が統合されれば、貨物車利用台数は減る。各施設で2台使っている場合、2＋2＝4ではなく3台になる程度の削減効果はある（25%減）。（食品卸売業）

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の支援措置を受けるためには、申請者はCO2削減効果を定量的に記載した「総合効率化計画」を提出し、審査・認定を受ける。

【支援措置】
- 事業免許の一括取得
  （倉庫業・貨物自動車運送事業・貨物利用運送事業）
- 物流拠点施設に関する税制特例（法人税、固定資産税の特例）
  （営業倉庫の場合）
- 市街化調整区域での開発許可についての配慮
- 中小企業者等に対する支援（中小企業信用保険の保険限度額の拡充、中小企業金融公庫等による低利子融資、中小企業基盤整備機構等による高度化融資）

実際に認定を受けた事例では、物流施設の統合等により概ね20%程度CO_2が削減すると算定されている。

総合効率化計画におけるCO_2削減効果の試算方法の例示

出所：物流総合効率下法の概要と認定基準・手続き・事例（H18.2.24国土交通省総合政策局）

総合効率化計画の認定事例におけるCO_2削減効果の試算結果

総合効率化計画認定事例について

H18．2．8現在

管轄局名	申請日 認定日	事業者名	総合効率化事業の概要	CO2 削減率	希望支援措置	社会資本からの距離
関東	H17.10.6 H17.11.11	(共)(株)ジェービーエス (株)ビックカメラ	新倉庫を運用し、既存拠点を荷主の既存センターとともに集約化、輸配送ネットワークの合理化により、総合効率化を推進。	21%	国税・地方税 開発許可	ICから2km
	H17.11.15 H17.11.29	澁澤倉庫(株) 澁澤陸運(株)	新倉庫を建設し、輸送網の集約、クロスドック機能を持たせることで、総合効率化を推進。	20%	地方税	ICから300m
	H18.1.12 H18.1.25	東京団地倉庫(株) 櫻井倉庫(株)	新倉庫を賃借することで、10tトラックの導入、保管スペース等の拡大により、総合効率化を推進。	29%	国税・地方税	ICから1km
	H18.1.12 H18.1.25	東京団地倉庫(株) 矢倉倉庫(株) 大東倉庫(株)	新倉庫を賃借することで、点在している倉庫の集約、10tトラックの導入及び近隣トラックターミナルへの共同配送により、総合効率化を推進。	21%	国税・地方税	ICから1km
	H18.1.12 H18.1.25	東京団地倉庫(株) 醍醐倉庫(株) 醍醐運輸(株)	新倉庫を賃借することで、点在している倉庫の集約、40フィート海上コンテナの利用による積載率の向上により、総合効率化を推進。	22%	国税・地方税	ICから1km
	H17.12.15 H18.2.8	日本通運(株) 日本自動車ターミナル(株)	新倉庫を賃借し、既存倉庫の集約、商品の一括管理により横持ち輸送をなくし、併せて車両の大型化を進めることにより、総合効率化を推進。	33%	国税 一括取得(倉庫業)	ICから1km
中部	H17.10.12 H17.10.20	(共)矢崎総業(株) 翔運輸(株)	新設した配送センターでの商品一括管理、共同配送、モーダルシフト等の実施により、総合効率化を推進。	24%	－	工業団地内
	H17.11.29 H17.12.9	福玉(株) 三ツ井運輸(株)	新倉庫を建設し、既存倉庫の集約、商品の一括管理等により、車両数の減少・輸送距離の短縮を図り、総合効率化を推進。	19%	国税・地方税 一括取得(倉庫業)	ICから2.4km
	H17.11.18 H17.12.21	(株)ロジックス 小出運送(株)	新倉庫を建設し、商品の一括管理、共同輸送の実施により、総合効率化を推進。	18%	国税・地方税	ICから2.5km
	H17.12.26 H17.12.28	福井倉庫(株)	既設倉庫(H17.11竣工)に物流拠点を集約し、商品の一括管理、流通加工等を可能にすることで、総合効率化を推進。	21%	地方税	ICから4.0km
	H17.12.9 H18.1.24	日本トランスシティ(株) トランスシティロジスティクス中部(株)	倉庫を増設し、既存倉庫の集約、商品の一括管理等により、ロット納品、大量配送を可能とすることで、総合効率化を推進。	15%	国税・地方税 一括取得(倉庫業)	ICから3km
近畿	H17.10.6 H17.10.20	三菱倉庫(株) 菱倉運輸(株)	新倉庫を増設し、錯綜していた輸送網の集約、医薬品の一括管理、併せて共同配送を行うことで、総合効率化を推進。	23%	国税・地方税	ICから1.0km
	H17.11.1 H17.11.2	アートバンライン(株)	荷主3社の各々の物流拠点からの輸送を新倉庫に集約、一括管理を行い、輸送距離の短縮等を図ることで総合効率化を推進。	20%	国税・地方税	ICから4.0km
	H17.12.9 H17.12.19	三井倉庫(株) (株)サン・トランスポート	新倉庫を建設し、商品の入出庫の一括管理、横持輸送の大幅な削減を図ることにより、総合効率化を推進。	21%	地方税	ICから3.5km
	H17.12.26 H17.12.28	(有)滋賀鶴見運送	新倉庫を建設し、点在していた拠点を集約、併せて車両の大型化を図り、輸送台数の縮減を実現し、総合効率化を推進。	27%	国税・地方税	ICから3.0km
九州	H17.11.7 H17.11.16	(株)八木運送	新倉庫を建設し、商品の集中保管・管理により、総合効率化を推進。	22%	国税・地方税	ICから500m
	H17.11.4 H17.11.28	センコー(株)	新倉庫を増設し、分散していた在庫を集約、併せて集約発送による積載効率の向上により輸送台数を削減し、総合効率化を推進。	27%	国税・地方税	ICから500m

(共)は、経済産業局との共同認定事案。

18

出所：物流総合効率下法の概要と認定基準・手続き・事例（H18.2.24国土交通省総合政策局）