

# 臨海部物流拠点（港湾ロジスティクス・ハブ）の 形成について

## <目次>

1. 港湾ロジスティクス・ハブ形成に係る動向及び課題
  - (1) 物流施設の増加(賃貸型の増加)
  - (2) 物流面から見て低い臨海部利用率
  - (3) 物流施設の機能変化
  - (4) 老朽化した倉庫群の存在
  - (5) 就労環境の向上
  - (6) 長大コンテナ積載車両等の通行
2. 港湾ロジスティクス・ハブ形成の必要性
3. 海外港との比較
4. 港湾ロジスティクス・ハブ形成の課題と施策の方向性

## 臨海部物流拠点形成に係る動向と課題 ①物流施設の増加(賃貸型の増加)

近年、物流施設の整備が増加しており、特に、3PL事業者等による賃貸ニーズの高まり等から、物流不動産開発事業者等による賃貸型物流施設の供給面積が拡大してきている

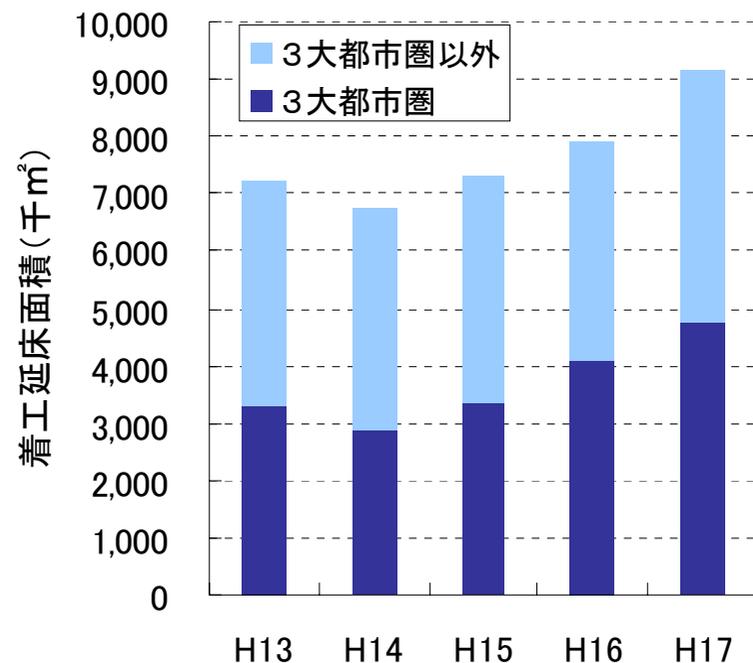


図 全国の倉庫の着工延床面積の推移

財団法人物価調査会「建築統計年報」より作成

3大都市圏:東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、奈良、兵庫の各都府県

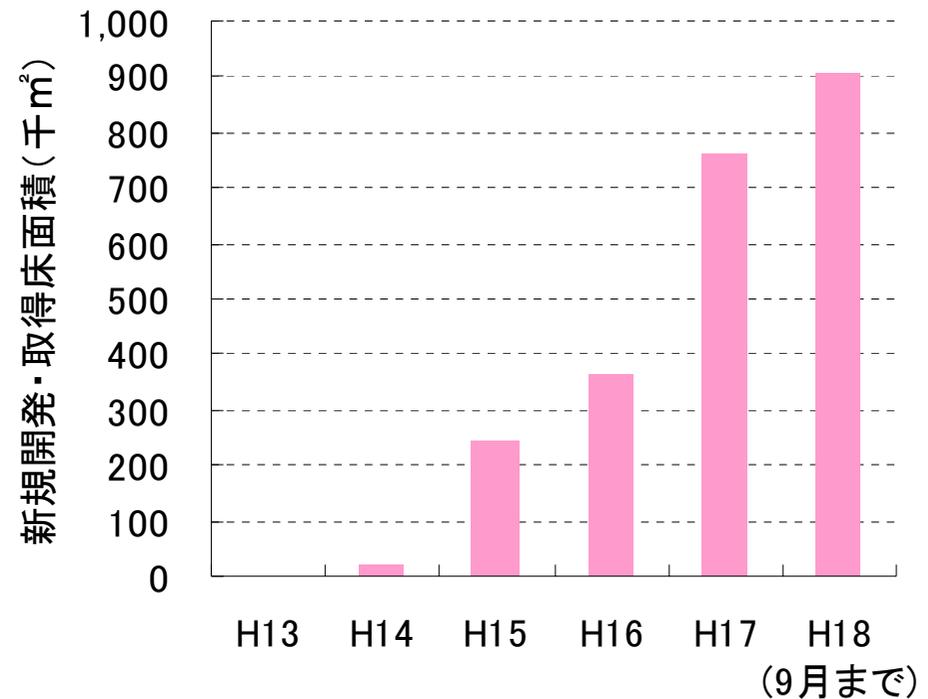


図 主な物流不動産開発事業者による賃貸型物流施設の供給床面積

プロロジス、AMB、日本ロジスティクスファンド資料より、各年に新規開発または取得した施設の延床面積を集計

## 臨海部物流拠点形成に係る動向と課題 ②物流面から見て低い臨海部利用率

- ・臨海部、内陸部の国道沿い等において、大型の物流施設の立地が進展
- ・内陸の物流施設等での輸入コンテナ貨物のデバニング(コンテナからの貨物取出し)も多い

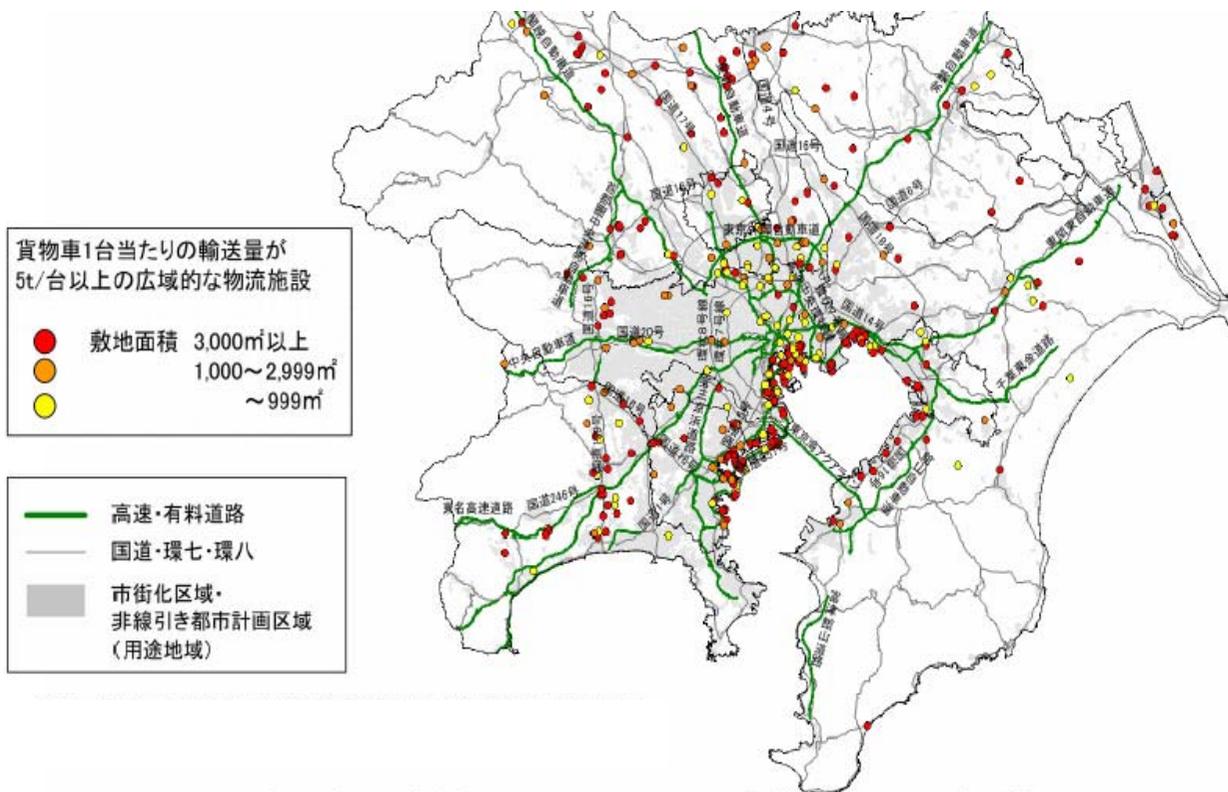


図 大規模で広域的な物流施設の立地場所

資料) 第4回東京都市圏物資流動調査(事業所機能調査)

東京都市圏交通計画協議会「物流から見た東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」より抜粋

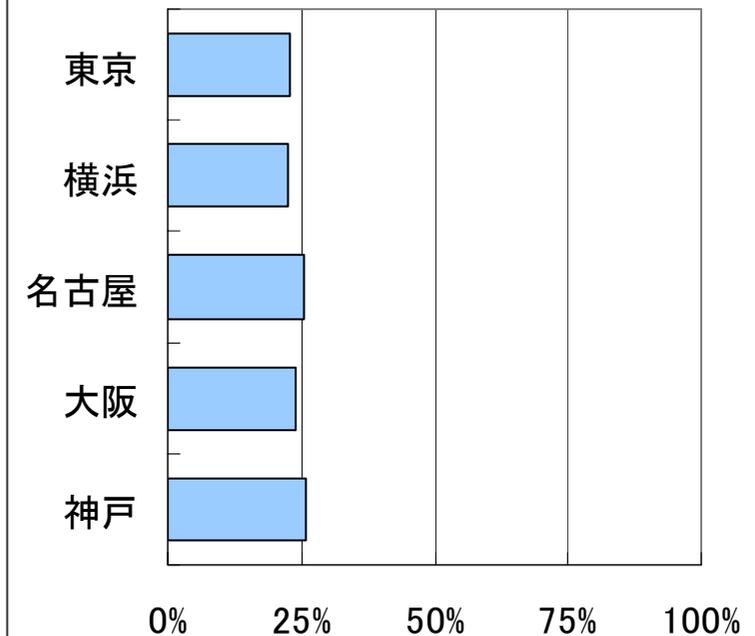


図 臨海部における輸入コンテナのデバニング比率

平成15年全国輸出入コンテナ流動調査(国土交通省港湾局)より作成

(注) 当該港の港湾背後地(一部臨港地区外含む。)でのデバニングの比率

# 臨海部物流拠点形成に係る動向と課題 ③物流施設の機能変化

集配送、流通加工等の機能を持つ物流施設のニーズが増加

保管重視の従来型倉庫



集配送(荷さばき)重視の物流施設

ランプウェイ構造をもつ  
大型多層階の物流施設



明るい照明、空調設備等

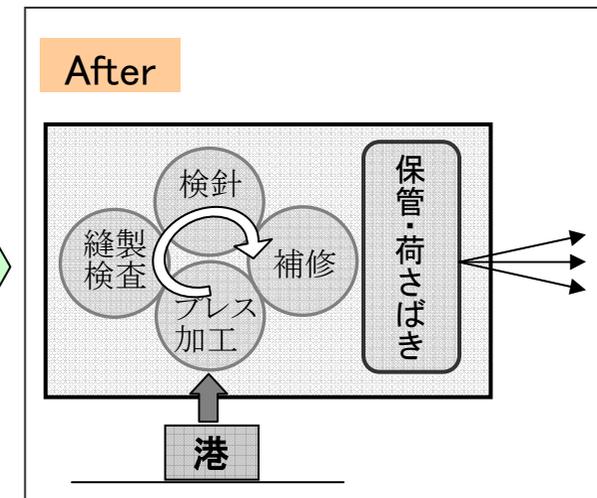
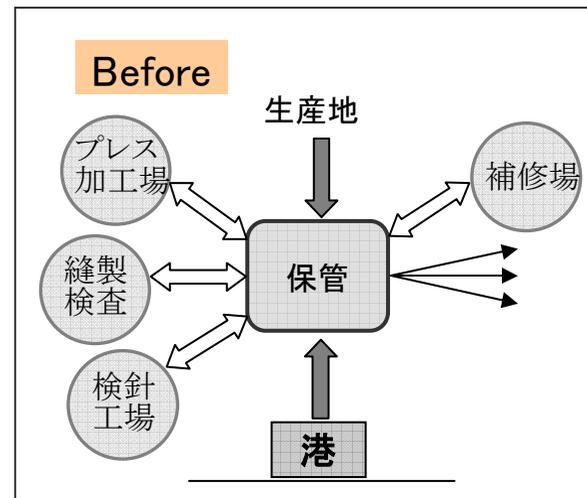


人手による高度な荷さばき

流通加工と保管・荷さばきの  
一体的実施による物流効率化



流通加工の様子  
(衣料品の縫製検査・補修)



# 臨海部物流拠点形成に係る動向と課題 ④老朽化した倉庫群の存在

臨海部において老朽化・陳腐化した倉庫群が存在する

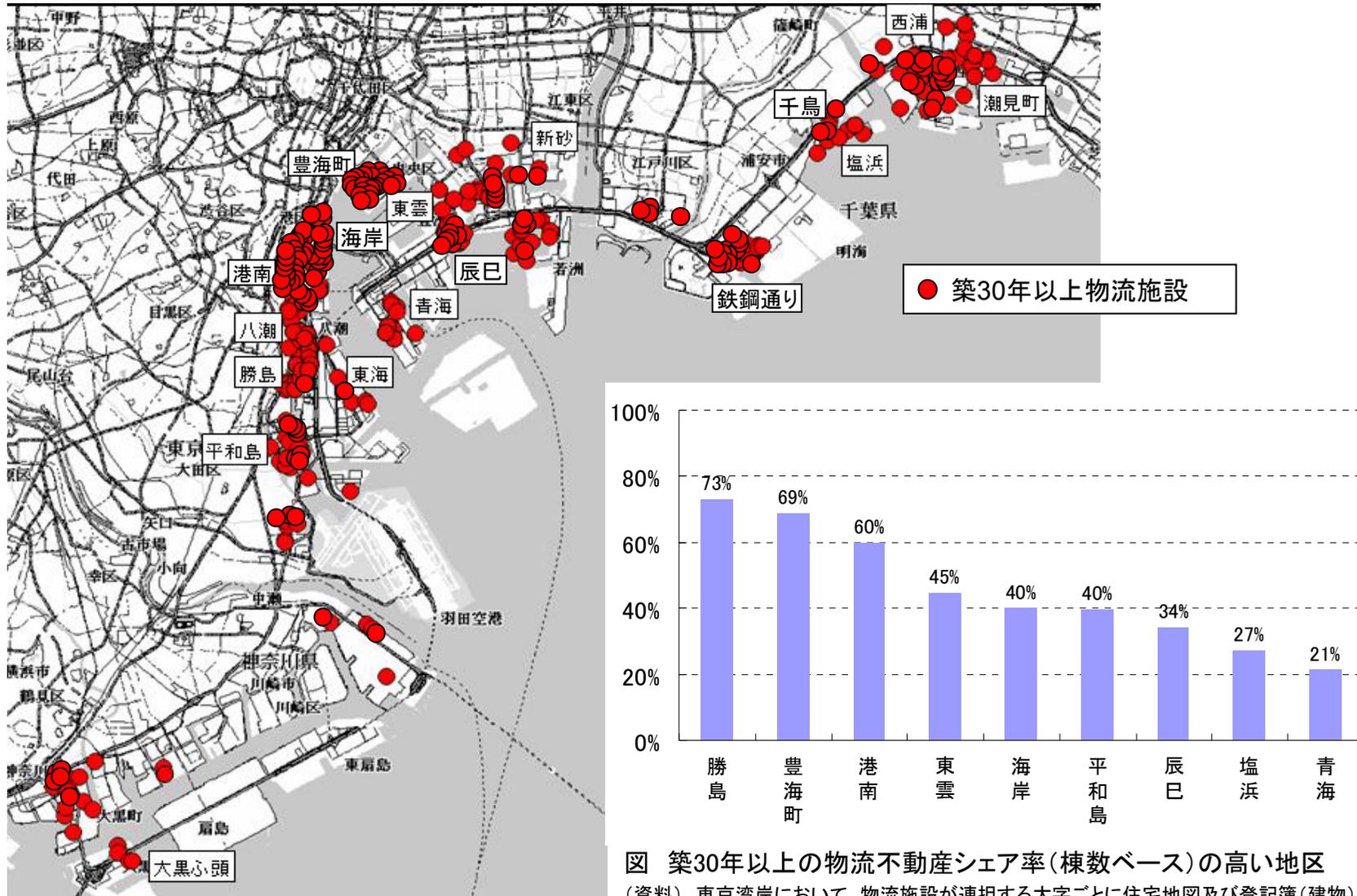


図 築30年以上の物流不動産の立地

図 築30年以上の物流不動産シェア率(棟数ベース)の高い地区  
 (資料) 東京湾岸において、物流施設が連担する大字ごとに住宅地図及び登記簿(建物)から  
 悉皆調査し、JLRI作成

## 臨海部物流拠点形成に係る動向と課題 ⑤就労環境の向上

臨海部では、公共交通サービスの水準が低いなど、集配送、流通加工等を行うパート従業員等の就労環境が悪く、求人が困難

表 公共交通の現況

	埠頭名等	最寄り駅からの距離 <sup>(注1)</sup>		バスによるアクセス <sup>(注2)</sup>		
		最寄り駅	距離	バス乗車駅	乗車時間	最終バス
東京港	大井ふ頭	モルール 大井競馬場前	2.3km	JR 大井町	15-20分	19:13
横浜港	大黒ふ頭	JR 鶴見	8.5km	JR 鶴見	約25分	19:40
名古屋港	飛島ふ頭南	あおなみ線 稲永	11.2km	あおなみ線 稲永	約30分	20:25
大阪港	北港南(夢洲)	JR 桜島	5.0km	(注3)	—	—
神戸港	ポートアイランドⅡ期	ポートライナー ポートアイランド南	1.4km	ポートライナー ポートアイランド南	約10分	20:49
博多港	アイランドシティ	JR 雁の巣	4.2km	(注3)	—	—
北九州港	響灘西	JR 二島	8.0km	(注3)	—	—

(注1)最も近い鉄道等の駅及び当該駅からコンテナターミナルまでの距離

(注2)鉄道等の駅からコンテナターミナルに最も近いバス停までのバス乗車時間等

(注3)コンテナターミナルから1km以内にバス停がない

(出典)国土交通省港湾局作成

## 臨海部物流拠点形成に係る動向と課題 ⑥長大コンテナ積載車両等の通行

長大コンテナ(45ft)積載車両等は道路運送車両法等の許可を得られなければ一般にコンテナターミナル等の外の臨港道路等を走ることにはできないが、2005年に長さが45ftのコンテナもISO規格に加えられ、今後、利用拡大の可能性はある。

表 コンテナのISO規格の例

		20ft	40ft	40ft(背高)	45ft(背高)
ISO規格化時期		1974年	1969年	1993年	2005年
外法寸法	長さ	6,058mm (19'10" 1/2)	12,192mm (40'0")	12,192mm (40'0")	13,716mm (45'0")
	幅	2,438mm(8'0")	2,438mm(8'0")	2,438mm(8'0")	2,438mm(8'0")
	高さ	2,591mm(8'6")	2,591mm(8'6")	2,896mm(9'6")	2,896mm(9'6")
内容積 (40ftを1とした場合)		33.0m3 (0.49)	67.7m3 (1.00)	76.4m3 (1.13)	86.0m3 (1.27)
最大総重量		24,000kg	30,480kg	30,480kg	30,480kg

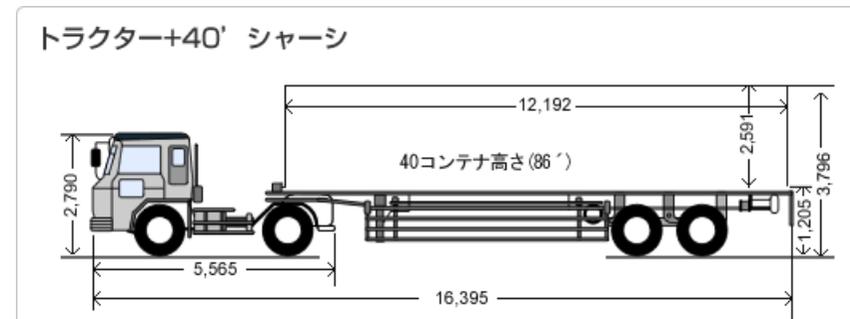
45ft コンテナは40ft コンテナより約1.5m長く、積載するセミトレーラの長さも長くなる。回転半径が大きくなることから対応する臨港道路の整備が必要となる場合がある。

アメリカから釜山港への貨物輸送に45ftコンテナを利用しており、コスト削減につながっている

(国内荷主企業からのヒアリング)

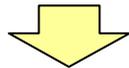
図 現在用いられている40ftコンテナ積載セミトレーラの事例  
相互運輸HPをもとに作成

<http://www.sogounyu.co.jp/useful/track.html>



# 港湾ロジスティクス・ハブ形成の必要性

東アジアとの物流が急激に増加  
消費財等のほとんどが港湾を經由して出入



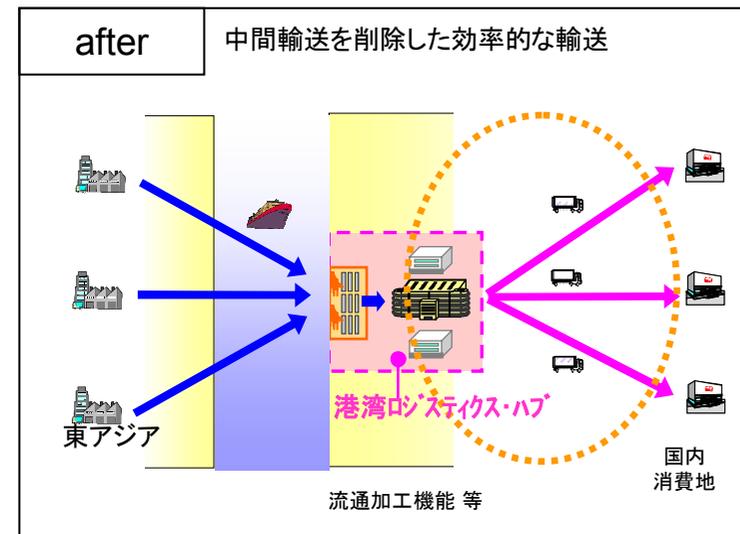
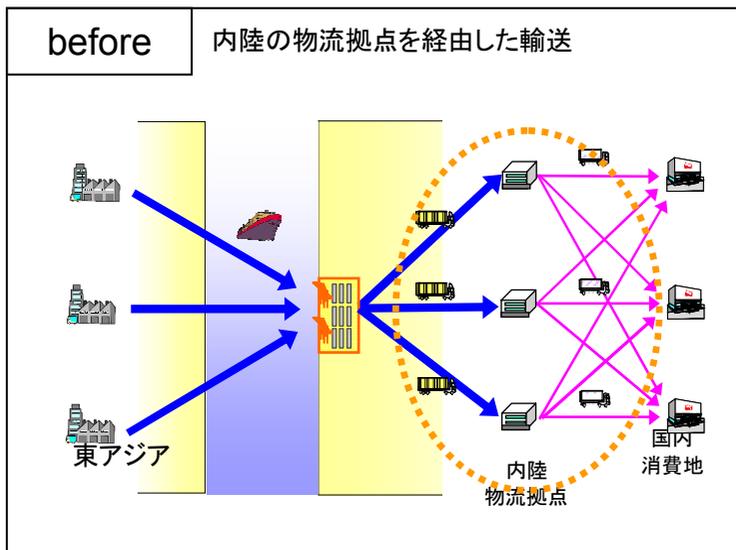
## <臨海部物流拠点(港湾ロジスティクス・ハブ形成)による物流効率化>

- ・臨海部における流通加工、荷さばき等の実施による中間輸送の削減
- ・コンテナターミナルと一体となった物流拠点の形成によるシームレスな物流の実現（輸出入に用いる長大コンテナ等による運送等）
- ・住宅等との分離による物流施設の夜間操業
- ・大型車の公道通行削減による環境負荷低減

内陸の物流施設では、住宅等との混在による夜間操業への制約や、住環境の悪化等が問題となる



住宅地を走る大型車両



## 海外港との比較

アジア諸港では、港湾の背後地に大規模な用地を確保し、コンテナターミナルと一体となった物流拠点形成を戦略的に行っている。

		横浜港(本牧ふ頭)	上海港(外高橋)	釜山新港(北側)
整備方針		港湾管理者が物流施設の需要等を勘案し、用地を確保	中国政府が貿易促進等を図るため特別な地区設定を行い、物流企业等を誘致	韓国政府が北東アジアの流通機能のハブを目指し、主導的に用地等を整備し物流企业等を誘致
物流施設用地	物流施設等用地面積	45 ha	1,100 ha	308 ha (注1)
	地区内の優遇措置	—	・保税制度等の関税上の特例 ・法人税減免等の税制特例 等	・格安な土地賃料(約45円/m <sup>2</sup> /年) ・自由貿易地域の設定 ・法人税減免等の税制特例 等
コンテナターミナル	バース数 岸壁延長	15 バース・3,710 m	21 バース・4,805 m	13 バース・4,300 m
	取扱コンテナ 貨物量	161 万TEU (2004年実績)	465 万TEU (取扱容量)	443 万TEU (注2) (取扱容量)

(注1) 業務施設用地等を含む。 (注2) 釜山港のトランシップ率は、約4割

# 上海港外高橋物流園區の事例

保税物流园区への入口(ゲート)



資料) JLRI撮影

“区港連動”の基本方針のもと、外高橋保税物流园区は、コンテナターミナルに直結し、一体的に運用されている。(区域内は海外扱い)



資料) 上海外高橋物流中心有限公司資料より作成

## 港湾ロジスティクス・ハブ形成の課題と施策の方向性（たたき台）

### コンテナターミナルと一体となって機能する物流拠点 「港湾ロジスティクス・ハブ」の形成が必要

動向・課題		施策の方向性
物流面から見て低い臨海部利用率	➡	高度な物流施設の立地促進エリアの戦略的形成 (道路等インフラの重点整備、高度な物流施設整備への支援)
賃貸型物流施設の増加	➡	施設所有形態の変化に対応した規制緩和
物流施設の高機能化 老朽化・陳腐化した倉庫群の存在	➡	老朽化倉庫群の再開発・高度利用・高機能化への支援
就労環境の向上	➡	通勤バス・屋上緑化等の民間事業者の取り組みへの支援 利便施設等の立地規制の緩和
長大コンテナ積載車両、特殊シャシの通行 コンテナターミナルとの一体化	➡	長大コンテナ積載車両、特殊シャシの通行に対応した臨港道路整備等 コンテナターミナルからのコンテナの出し入れを円滑化する共同コンテナ置き場の整備
物流施設と住宅等との分離	➡	適切な土地利用規制、交通動線との分離、緩衝緑地整備

# 港湾ロジスティクス・ハブのイメージ（たたき台）

