

# 東京南部流通業務団地の現状と課題

# 1. 東京都の流通業務団地

## (1) 東京都の流通業務団地の設置経緯

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

# 1. 東京都の流通業務団地

## (2) 東京都の流通業務団地の立地状況



都内4つの流通業務団地は、区部外縁部に設けられている。各流通業務団地は幹線道路近傍に設けられており、自動車交通の便がよい。特に、南部流通業務団地周辺には、幹線道路の他、東京港大井ふ頭、羽田空港、東京貨物ターミナル駅があり、陸・海・空の交通へのアクセスがよい。

流通業務団地名	主要道路	港湾	空港	貨物鉄道
南部(平和島)	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速1号羽田線</li> <li>首都高速湾岸線</li> <li>都道環状7号線</li> <li>海岸通り</li> <li>第1京浜(国道15号)</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京港(大井埠頭)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>羽田空港</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京貨物ターミナル駅</li> </ul>
西北部(板橋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速5号池袋線</li> <li>東京外環自動車道</li> <li>新大宮バイパス(国道17号)</li> <li>笹目通り</li> <li>高島通り</li> </ul> 等	-	-	-
北部(足立)	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速川口線</li> <li>尾久橋通り</li> <li>都道環状7号線</li> </ul> 等	-	-	-
東部(葛西)	<ul style="list-style-type: none"> <li>首都高速湾岸線</li> <li>湾岸道路(国道357号)</li> <li>都道環状7号線</li> </ul> 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京港(青海埠頭)</li> </ul>	-	-

# 1. 東京都の流通業務団地

## (3) 東京都の流通業務団地の施設構成

トラックターミナル、卸売業及び普通倉庫については、規模の違いはあるが、4つの流通業務団地全てで備わっている施設である。

コンテナ・デポは、西北部（板橋）及び北部（足立）にのみ設けられており、いずれも300個/日の能力を有している。

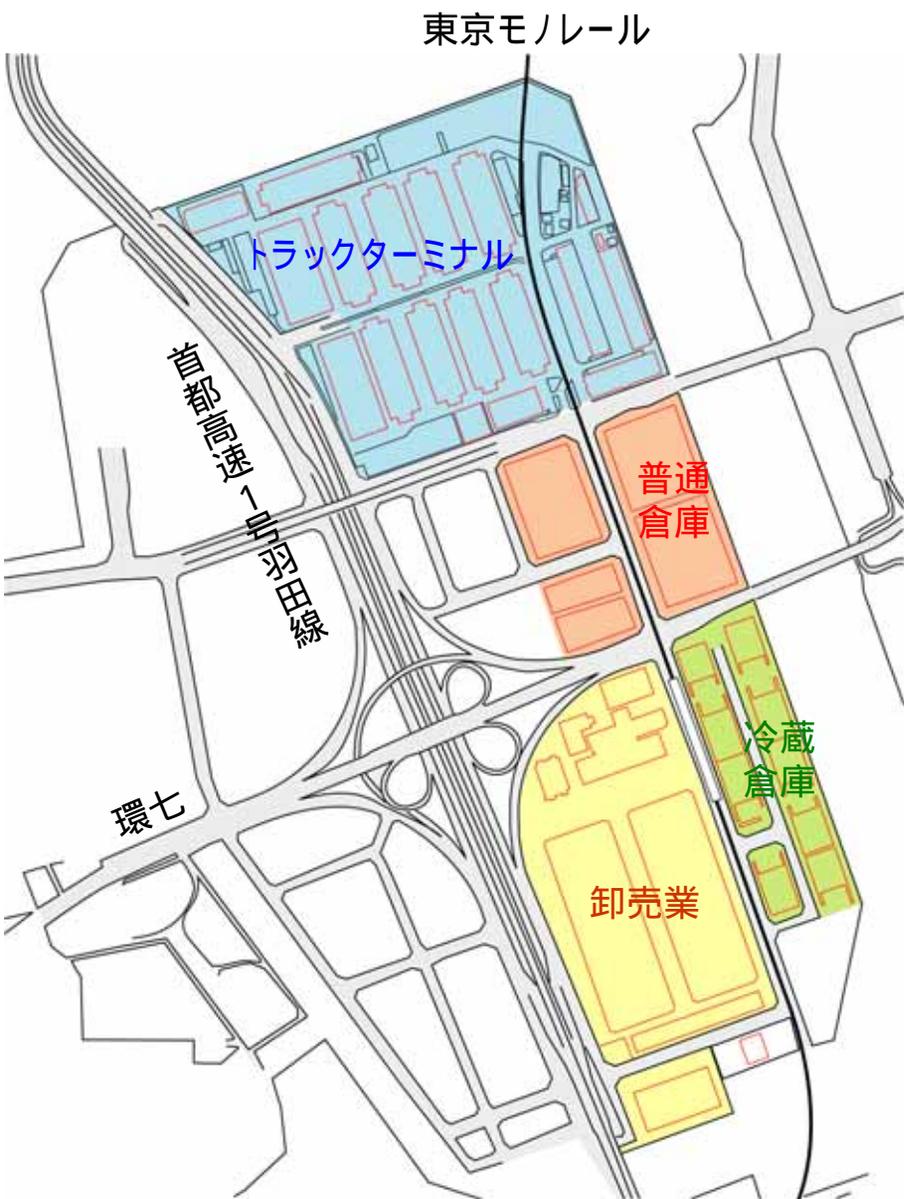
卸売市場は、南部（平和島）以外の3つの流通業務団地に備わっている。（但し、南部流通業務団地の至近には大田市場が整備されている。）

冷蔵倉庫は南部流通業務団地にのみ整備されている。

	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バス	320バス	340バス	460バス
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 <sup>2</sup>	98,500m <sup>2</sup>	98,000m <sup>2</sup>	124,000m <sup>2</sup>
冷蔵倉庫 (総収容能力)	147,840t			
コンテナ・デポ		300 個/日	300 個/日	

# 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

## (1) 東京南部流通業務団地の概要



流通業務団地内構成

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㈱ ・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	㈱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㈱ ・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㈱ ・冷蔵倉庫棟 9 棟 ・管理棟 1 棟
	道路等公共施設 公園・緑地	昭和 43.3.12 -	約 13.4ha -	- -	昭和 43.4 -	東京都 -
	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	-	-	-	-		

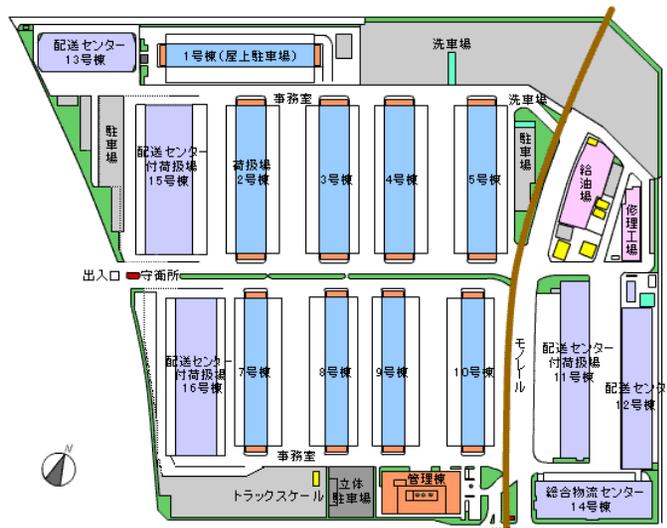
発行年が平成9年であるため、一部旧データのまま掲載  
 出典：東京都における流通業務団地、平成9年3月、東京都都市計画局



# 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

## (2) 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。  
 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である。  
 敷地面積は242,068m<sup>2</sup>、貨物の取扱能力は約13,000トン/日である。  
 実際の取扱貨物量(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/日となっている。(いずれも平成20年度の値)  
 貨物取扱量、貨物車の出入り台数共に減少傾向にある。



敷地面積	242,068m <sup>2</sup>
貨物取扱能力	約 13,000t/日
供用開始年月	昭和43年6月

京浜トラックターミナル貨物取扱量・自動車延出入台数の推移



\*H20年度は、1~10月の平均

## 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

2～5、7～10号棟は、S43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フォ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付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。



## 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

### (3) 卸売業((株)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。

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施行主体で昭和46年より供用を開始。

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。

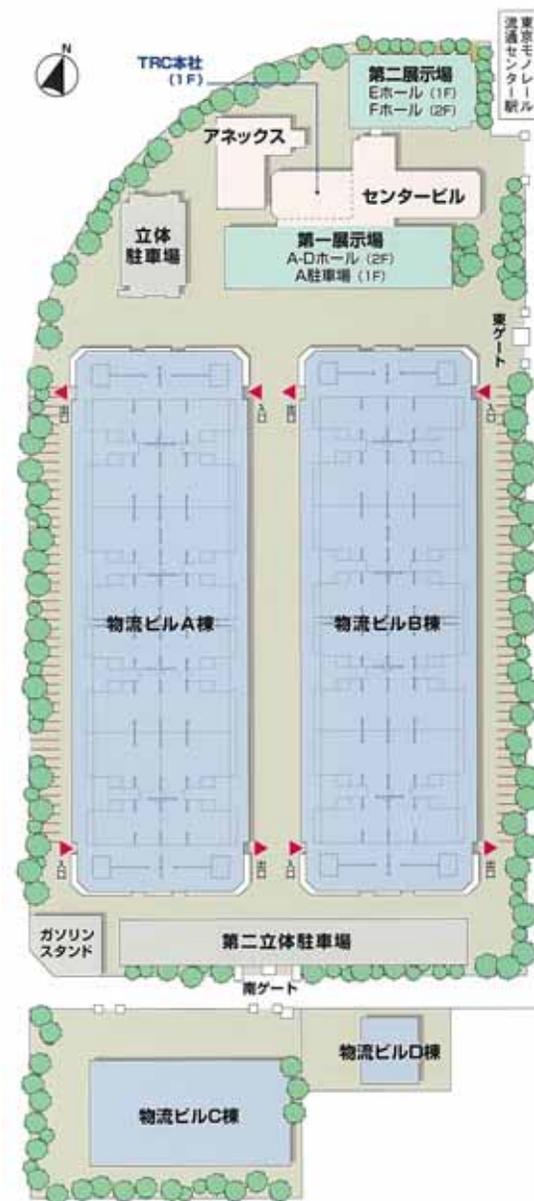
(a)商品の集荷・仕分け・加工・保管・梱包・配送などを一貫して行える物流ビル

(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。

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。

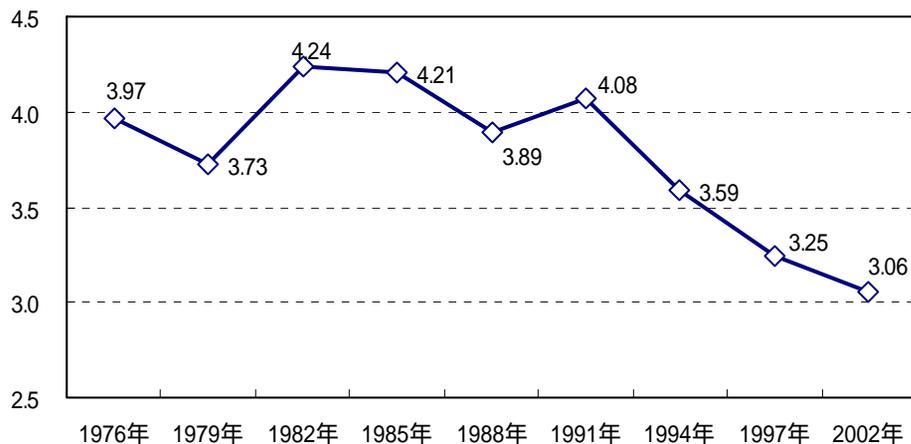


出典:東京流通センターパンフレット

## 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

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。  
 この様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いる。

W/R比率の推移



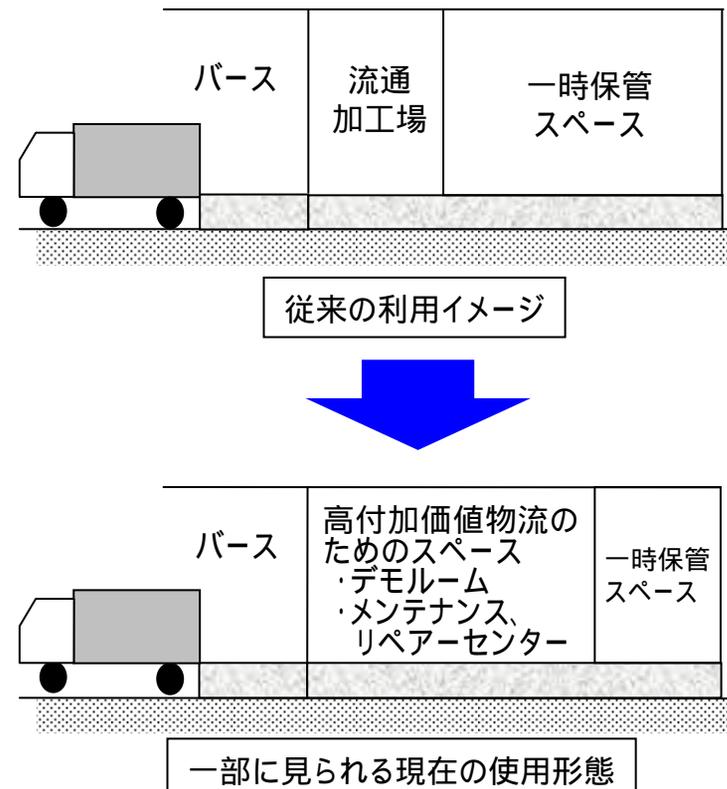
出典:平成17年度版 中小企業白書

注)

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。



## 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

### (4) 普通倉庫(東京団地倉庫(株))

施設更新は終了しているが、入居を希望するテナントは多い状態が続いている。

使用開始	昭和45年6月	
敷地面積	72,900m <sup>2</sup> (22,000坪)	
倉庫面積	186,200m <sup>2</sup> (56,300坪)	
	A棟(H16.3供用開始)	96,000m <sup>2</sup> (29,000坪)
	B棟(H14.2供用開始)	54,900m <sup>2</sup> (16,600坪)
	C棟(H18.2供用開始)	21,400m <sup>2</sup> (6,500坪)
	D棟(S56.4供用開始)	13,900m <sup>2</sup> (4,200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 <sup>2</sup> (1,270坪)	



## 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

### (5) 冷蔵倉庫(東京団地冷蔵(株))

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。

敷地面積約47,500㎡、庫腹能力は約14.8万トン。

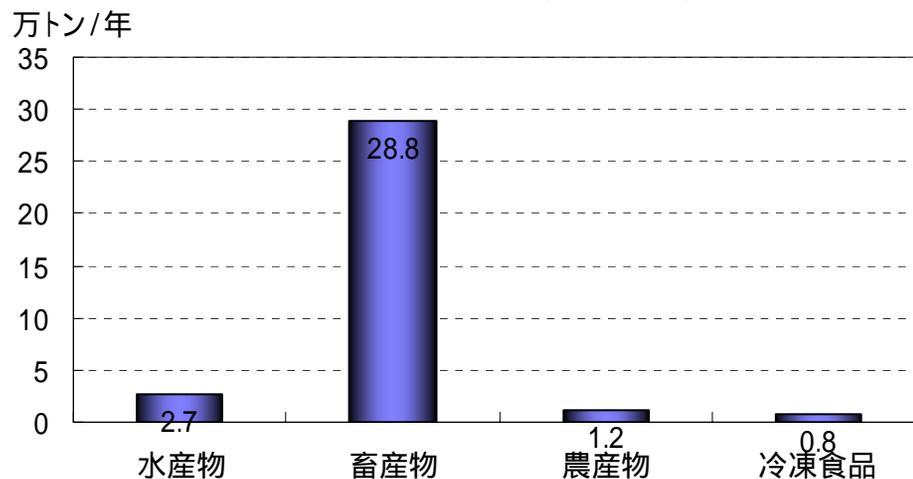
保管されている物は主に畜産物であり、年間約29万トンが入庫。

#### ■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トン 敷地面積: 47,472.99㎡

工事時期	第一期				第二期				第三期		
	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				B棟コンクリート造 5階建 外壁・スパンクリート	
階高	3.8m	5.8m(梁下有効高5.0m)									
防熱	床SF150・外壁GW250・天井GW275										
エレベーター搭載量	600kg×1台	3台×6台×4棟				3台×6台×4棟				3台×8台	
冷蔵庫建築面積	285㎡	12,404㎡				8,974㎡		3,040㎡		3,648㎡	
事務棟建築面積		452㎡				928㎡		233㎡		378㎡	
冷蔵庫床延面積	104,395㎡	44,520㎡				36,734㎡		9,683㎡		19,468㎡	
事務棟床延面積		787㎡				2,229㎡		568㎡		804㎡	
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				51,980				13,340		28,140
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		スクリュウ2セット		レシプロ17台	スクリュウ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: 8700kW 容量 7,500kVA×1台 供給電圧: 66kV										

東京団地冷蔵 入庫高(平成19年)



データ: 東京団地冷蔵(株)提供資料

## 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題

ロットサイズの縮小化や品物の小口化による出入り貨物車の増加によって、エプロンスペースやプラットホームのスペースが狭隘化。

貨物車両の大型化によってエプロンスペースが狭隘化。

また、その結果、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。

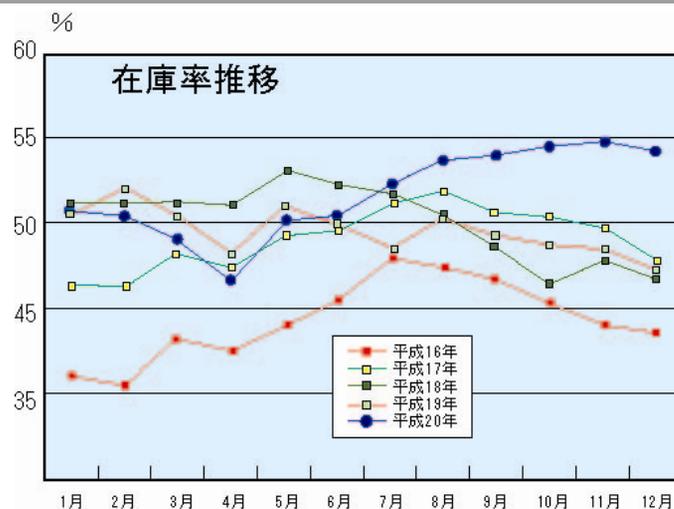
冷蔵倉庫施設は、建設から40年近く経過しており施設躯体及び冷蔵設備の老朽化が進んでいる。

建設当時は原料保管が主であったが、近年は製品保管が増加傾向となっているため、以下のような施設上の課題が生じてきている。

- ・ 保管物の嵩高化により、倉庫が狭隘化してきた。

(製品貨物の増加による嵩高化により、団地冷蔵の在庫率が50%を超えるとほぼ満載。なお、通常の冷蔵倉庫であれば40%を超えると満載といわれている。)

- ・ 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。



出典:東京団地冷蔵(株)提供資料

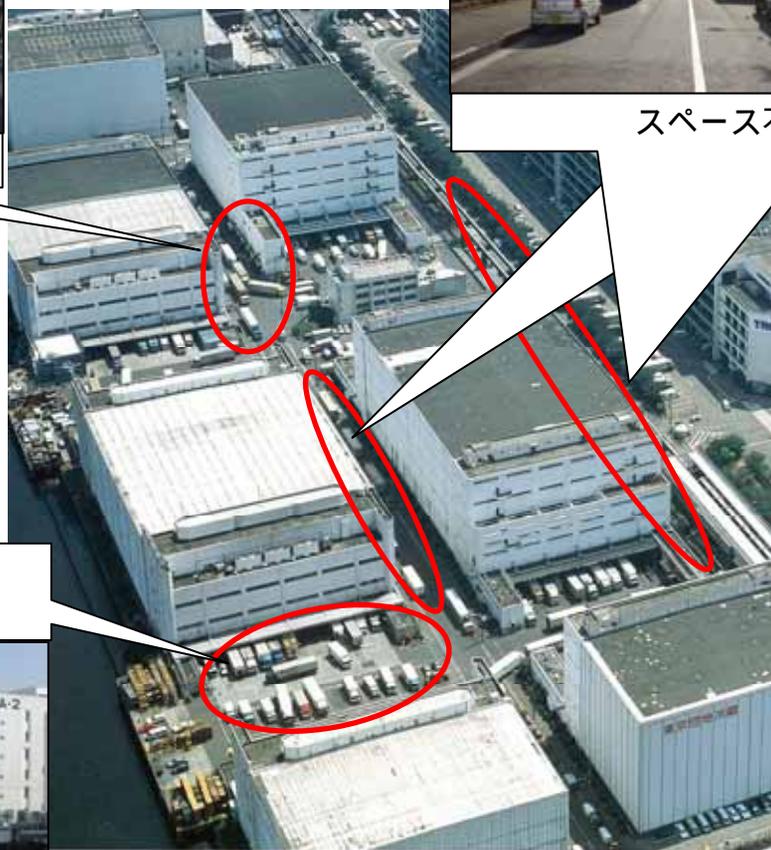
# 2. 東京南部流通業務団地の現状と課題



区画内道路の混雑



スペース不足による路上待機の発生



大型貨物車に手狭な  
エプロンスペース

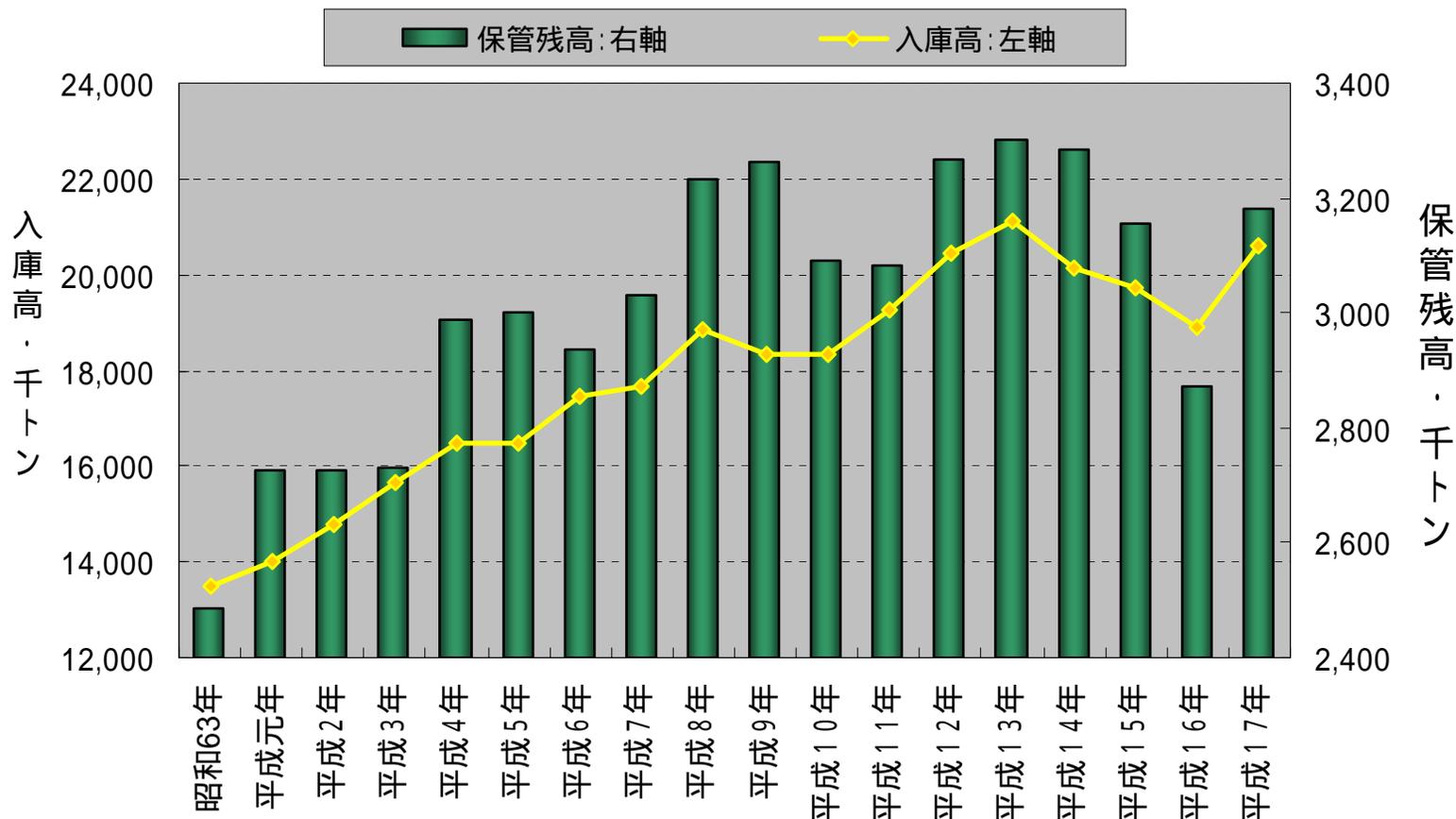


# 3. 冷蔵倉庫更新の必要性

## (1) 冷凍・冷蔵貨物の国内の現状

国内の冷蔵倉庫の入庫高、保管残高共に近年は横ばい傾向にある。

### 全国冷蔵倉庫 年間入庫高・年間平均保管残高



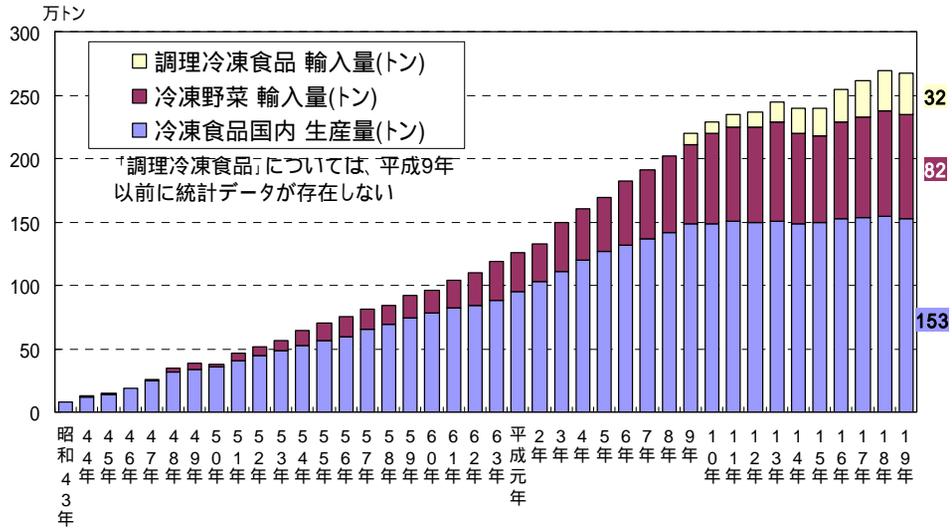
データ：(社)冷蔵倉庫協会

# 3. 冷蔵倉庫更新の必要性

## (2) 冷凍・冷蔵貨物の輸入状況

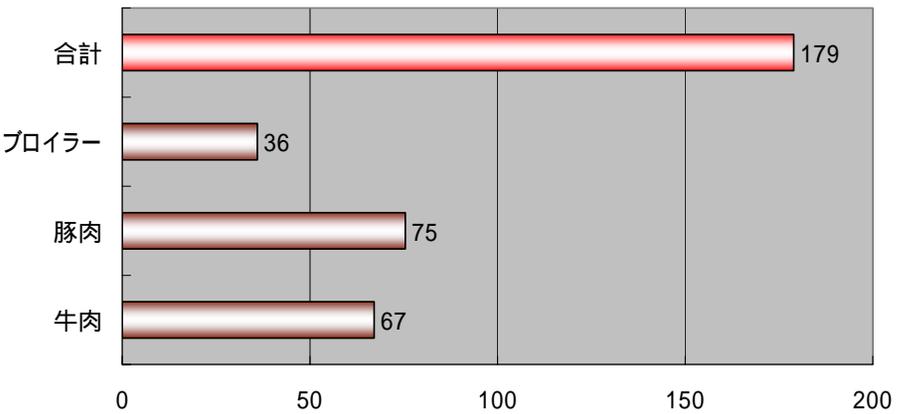
平成19年での肉類の輸入量はおよそ179万トン。(データ:(独)畜産振興機構)  
 また、同年の冷凍・冷蔵の主要畜産物の輸入通関実績では、畜産物が約200万トン。(データ:(社)冷蔵倉庫協会 提供)  
 また、冷凍食品(調理冷凍食品及び冷凍野菜)の輸入量は年々増加し平成19年では年間約114万トンに及んでいる。

冷凍食品国内生産量と調理冷凍食品・冷凍野菜の輸入量の推移



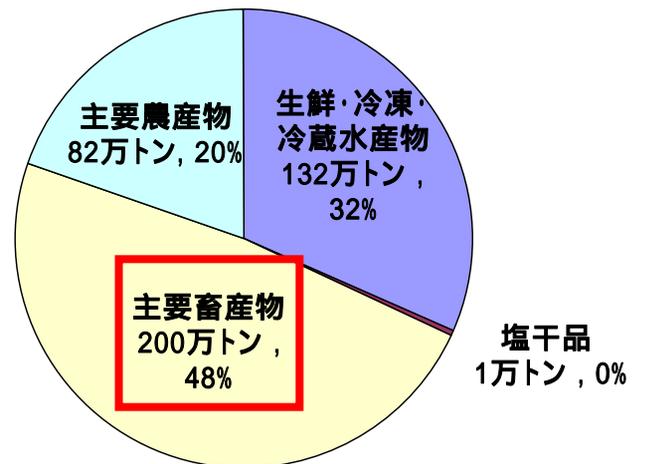
データ:(社)日本冷凍食品協会

生鮮・冷蔵・冷凍の牛肉・豚肉・プロイラー輸入量(平成19年)



データ:(独)農畜産振興機構

平成19年 主要水産・畜産・農産物輸入通関実績



データ:(社)冷蔵倉庫協会 提供 14

# 3. 冷蔵倉庫更新の必要性

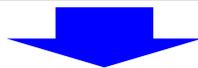
## (3) 輸入畜産物の検疫

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。

検査場所の立地条件については、平成20年11月4日付け「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、

検査場所は、港にあっては、本船又は舢（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。



畜産物、冷凍食品の輸入、通関・検疫の観点から、冷蔵倉庫は臨海部になくてはならない施設であるといえる。

(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、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疫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に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。

### 3. 冷蔵倉庫更新の必要性

#### (4) 都内冷凍・冷蔵貨物と倉庫の現状

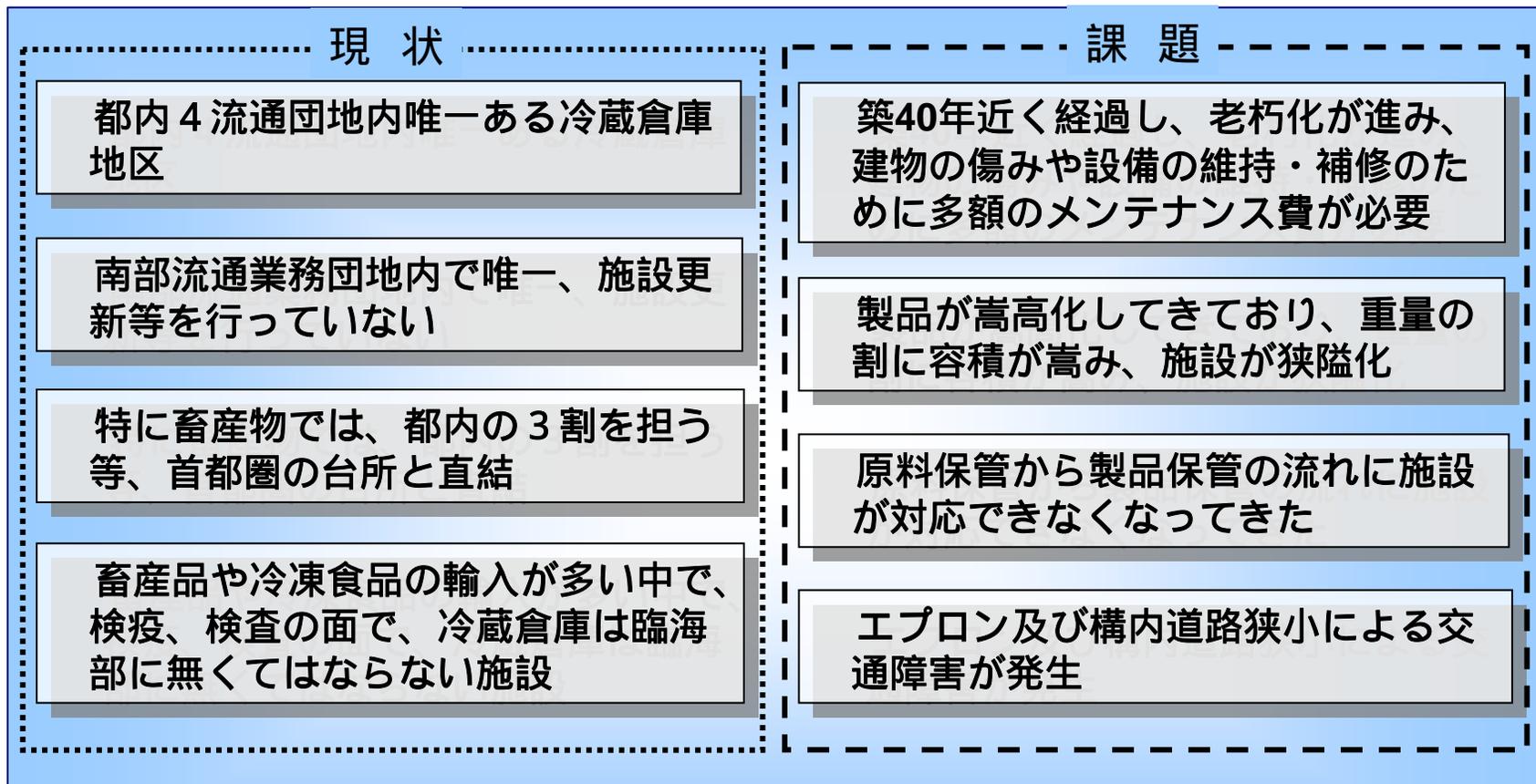
東京都内での全冷蔵倉庫と東京団地冷蔵での入庫高と在庫屯を比較すると、特に畜産物において、東京団地冷蔵のシェアが25～30%近くに及んでいる。また、食肉業者が東京団地冷蔵を一巡すれば、必要な集荷を行うことができるといわれている。東京団地冷蔵は、都内の冷蔵倉庫の中でも欠かせない施設であるといえる。

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
<b>設備能力</b>	136万t	15.7万t	11.5%
<b>入庫高</b>	271万t	33.5万t	12.4%
水産物	80万t	2.7万t	3.4%
<b>畜産物</b>	<b>111万t</b>	<b>28.8万t</b>	<b>25.9%</b>
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%
<b>在庫屯(月平均)</b>	51万t	7.8万t	15.3%
水産物	23万t	1.0万t	4.3%
<b>畜産物</b>	<b>20万t</b>	<b>6.5万t</b>	<b>32.5%</b>
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%

### 3. 冷蔵倉庫更新の必要性

#### (5) 団地冷蔵更新の必要性



老朽化した施設を、現在の冷蔵物流ニーズに対応した施設に更新  
併せて、団地冷蔵のみならず南部流通業務団地内の課題へも対応する  
冷蔵倉庫地区内レイアウトの変更  
また、区部臨海における、他の冷蔵施設を含めた一体的な整備方針の検討

## 4. 東京南部流通業務団地内に生じている課題

### 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

- 施設建物の経年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いるが、施設機能がそれに追いついていない

### 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