

< 問い合わせ先 >

政策統括官付参事官（物流施設）室

飯田・高野（内線 25302・25343）

TEL 03-5253-8111（代表）

03-5253-8298（直通）

平成 21 年 4 月 8 日

### 第 3 回「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 開催結果

第 3 回「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」検討委員会を下記のとおり開催いたしましたので、その結果をお知らせいたします。

1．日時：平成 21 年 3 月 23 日（月） 10:00～12:05

2．場所：都市計画会館 3 F 会議室

3．主な議事

（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

4．配付資料

資料 1：第 2 回検討委員会議事概要

資料 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」概要（案）

資料 3：「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）

出席委員は別添 1、議事概要の詳細は別添 2 のとおり。

第 3 回「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」  
出席委員

## 委員長

齋藤 実 神奈川大学経済学部教授

## 委員

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

(代理出席：山田 英夫 (社)全日本トラック協会経営改善事業部長)

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

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

(代理出席：西原 貞樹 東京都 都市整備局都市基盤部施設計画課係長)

矢部 信栄 東京都 港湾局港湾経営部物流企画担当課長

(代理出席：傳法 聡子 港湾局港湾経営部振興課物流企画担当係長)

松田 秀夫 国土交通省 都市・地域整備局市街地整備課長

(代理出席：荒川 辰雄 都市・地域整備局市街地整備課企画専門官)

宮本 卓次郎 国土交通省 港湾局振興課長

(代理出席：水谷 誠 港湾局振興課民間連携推進室長)

増田 直樹 国土交通省 関東運輸局交通環境部長

田中 照久 国土交通省 政策統括官付参事官(物流施設)

(順不同、敬称略)

### 第3回「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」 議 事 概 要

#### (1)第2回検討委員会の議事概要について(資料1)

(質問、意見なし。)

#### (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(案)について(資料2、資料3)

国際競争力の強化、物流の効率化のためのキーワードは物流施設の集約化、集積だろう。今回のビジョンは南部流通業務団地を取り上げたという点で画期的であるが、実現に向けては都市計画に関する配慮を東京都に対してお願いしたい。ビジョン(案)に示されているコーディネートの場合についても必要であると考えてるので、併せてよろしくお願いしたい。具体的にどの施設整備案を採用するかは、最後は民間企業の判断になるが、その判断には数字が必要になると思う。例えば、案3、案4について、賃貸か分譲かによって数字が異なり判断が変わってくる。なるべく早い段階で経営判断に資する数字を提示できるように進める必要がある。東京団地冷蔵が南部流通業務団地から退出するとした場合、跡地には同業者が入ってくるのか。

跡地については、立地特性上、物流にとって重要な場所であることから、物流の能力増強に資する活用がなされるべきであると考えている。具体的には関係者間の協議で決めていくものであろう。

物流施設の整備については民間の経営判断ではあるが、公的な位置付けで整備された流通業務団地であるため、公的な判断も必要である。国際競争力強化という視点では、あとどれだけ冷蔵倉庫が必要なのか、企業の体力が足りなければ公的な支援・補助、特区の制定なども考える必要があるのではないかと。また、国際競争力強化のようなマクロな視点での考え方が、民間各社のミクロな判断とぶつかった時に調整を図る必要がある。数十年先をどのようにすべきなのかという視点と合致できると理想的である。p.44については、民間のミクロな視点と流市法を適用した都市計画としてのマクロな判断や、港湾における特区的な道具建てによる対応も考えられる。もう少し公共的、都市的な視点も盛り込んで欲しい。今回のビジョン(案)には目標論と方法論が混ざってしまっていると思う。この資料では、物流量が増えるので対応しなければならない、建替えは必要だ、集約もしなければならない、ロジスティクスセンターの整備も行う、内陸部に行くと物流施設と住宅の混在が起きるのでやめた方がいい、と書いてあると思うが、そうであれば現在の平和島の地で物流施設の整備を行うことになると思ってしま

う。

流通業務団地については都市計画上の位置付けがなされているということで、公的な性格を有するという視点での検討が必要だと認識している。目標設定が必要ではないかというご指摘については、目標を設定するところまでは至らなかったが、かなり単純化した試算によるものの冷蔵倉庫の収容能力の不足については表現してみた。国際競争力強化のためには倉庫等の物流施設がまだまだ必要だということを表現しているものであるが、具体的な目標を立てることができなかったので、目標論と方法論が混在している点はあるかもしれない。また、この資料では、平和島の抱える問題について、考えられる全体の対応案を提示しており、民間による検討の素地になればと考えている。いずれにしても、ご指摘の点については、もう少しわかりやすく工夫できればと思う。

冷蔵倉庫の難しさや置かれている状況、課題を取り上げて整理してもらっており、ありがたい。最大の課題は用地の確保である。各案とも用地の手当ての仕方によって企業の経営判断も変わってくる。今後とも支援をお願いしたい。

このような形で物流に関して取りまとめているのは初めてと言ってもいいと思う。この種の物流の調査の中でも良くまとまっていると思う。今回のターゲットが倉庫であり、中でも臨海部の冷蔵倉庫が主なターゲットだとすると、そこに絞った方が対外的に説明しやすくなるのではないかと。東京都市圏物資流動調査では業種によって物の動きが全く違うということが分かった。そこで、このビジョンのタイトルは国際競争力強化となっているが、冷蔵倉庫の範囲に絞って、その物流の特性を捉えるとともに、競争力や環境という視点で公益性を見いだした方がわかりやすくまとめることができるのではないかと。その後、冷蔵倉庫以外への対応に広げていくというやり方もあるのではないかと。

p46の施設更新の際に種地があると助かるが、通常の市街地における都市開発でも種地を設けてこなかった傾向がある。臨海部ではすでに物流のネットワークが構築されていると推測されることから、更新のための種地は限られているが流通業務団地内で更新を考えた方が実現可能性が高いと思われる。流通業務団地外の土地、例えば内陸のインターチェンジ周辺に移す場合などを考えるとなぜその場所に移すのか、特に公的支援を行うためにはどのような公益性が発揮されるのか別途説明する必要があると出てくる。

流通業務団地の外へ移すとすると公益性の説明が必要になってくるということは理解している。東京臨海部の優位性、検疫への対応の必要性などで説明を強化していくことが必要だと考えている。

費用はどこが負担するのか。移転後のコスト（テナント料）アップは民間が負担するのか。民間が取り入れる提案としてのビジョンなのか、国の施策の方向性を

示すビジョンなのか。費用が全く見えてこないのが分かりづらい。

p.44 で収益面の検討の必要性については触れている。費用負担者の論点は触れるべきかとも思うが、ビジョンの中には行政の立場として書き込みづらかった。問題点としては認識している。

民間が物流施設の整備を行っていくというのが現在の流れであり、その考えの下、倉庫についても許可制から登録制に移行した。民間が物流施設の整備を行う力を持ってきたというのが現状認識である。ただし、高度経済成長期に整備した施設について、今になって課題が出てきた。それを民間だけで対処できれば行政の関与は不要であると思うが、東京団地冷蔵の老朽化の現状や立地特性も踏まえ、民間だけでは対応が難しいというのが認識である。冷蔵倉庫は国民生活に必要な不可欠な施設であるし、検疫の観点で内陸に出て行けるものではないということで、行政の関与も必要であると考えている。原則として民間の対応としつつも、どこまで行政が関与するか、国民への説明も必要であると考えている。どれだけ施設が必要で、どのように整備するかは具体的な費用が出てこない議論が進みにくいことは理解できるが、テナント等の関係者がおり、具体的な費用まで踏み込めないというのが事務局の立場である。民間からも具体的な数値を出して議論の深度化をしてもらいたい。行政が具体的な整備費用やテナント料などの議論に深入りしにくいことは理解してもらいたい。

p.50 の施設更新にあわせた物流施設の集約立地のイメージ図では、臭い物に蓋をするというイメージに受け取られてしまう。物流施設の運営には人材確保が重要であるという視点を加えて欲しい。例えば交通機関の整備も併せて必要であるというイメージだ。また、平和島には地区計画というものがあり、自治体の関与もなされている。このような点も盛り込んでもらえればと思う。

東京団地冷蔵では老朽化への対応は経営課題である。具体的な適地があるわけではないが、社内でも整備費やテナント料などについていくつか試算した。東京団地冷蔵の建替えについての採算性の試算結果については検討委員会に提示できなかったが、委員会での議論の結果は取締役会で報告を行ってきた。今後は業界、テナントに幅を広げて検討を進めたいが、民間でできること、どれだけ行政に支援をお願いしなければならないかを検討するためにも、民間、国、東京都で協議できる場を設けていただければと期待している。

流通加工の強化には労働力の確保が重要で、労働者の交通の便を確保することが必須である。中央防波堤外側地区であれば交通機関の充実が必要である。川崎市東扇島には公共交通機関が無く、品川や川崎などからバス便を自社で運行する必要がある。また、パートの時給も都内であれば800円程度で済むが、1,000円程度でなければ労働力を確保できなくなっている。

平和島の建て替えについて、この場で採算性やコストを具体的に示すのは難しいと思うので、委員会の分科会のような形で個別の場を立ち上げて議論する必要があるのではないかと考える。

冷蔵倉庫については対策をかなり急がないとまずい状況だと認識している。冷蔵品の需要増は急速ではないが、東京都の人口は増え続ける予測であるし、製品輸入が増えて貨物の嵩高化も進行する。冷蔵倉庫の整備は用地があっても建設に1年半はかかってしまう。中央防波堤外側地区はいつ頃使えるようになるのか。大井ふ頭と城南島の間埋め立てはどうなるのか。

中央防波堤外側地区には高機能物流拠点の整備を想定しているが、まずコンテナターミナルの整備から着手しており、後背地については検討中である。大井ふ頭と城南島の間埋め立ては環境アセスメント等を行っているところであり、埋め立てに着手してもまだ数年はかかる。委員会での議論や要望も踏まえて検討していきたい。

移転先としてどこへ行くのかということが問題である。中央防波堤外側地区が候補であるというのは理解できるが、港湾整備の観点からは、コンテナターミナルの背後にはコンテナ関連の施設を置くということを重視しなければならない。コンテナ貨物の量では、農水産品より軽雑工業品の方が多い。東京団地冷蔵に入庫している貨物とコンテナターミナルとのリンケージはどのくらいあるのか。中央防波堤外側地区については物流全体での議論が必要だと考える。

検討委員会を通じて、マクロとミクロの双方の視点でビジョン策定が必要であるという認識ではないだろうか。マクロにもいろいろなアプローチがあると認識した。例えば、マクロでも東京都のアプローチと国交省のアプローチには違いがあるのではないか。提示された案をベースとして、今日の意見をできるだけ盛り込む方向で考えていきたい。今日の議論の他に意見があれば、事務局に3/27(金)までにメールやFAXで連絡して欲しい。最終的には委員長に一任いただきたい。

以 上