

第2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1回検討委員会における指摘事項について(資料1、資料2)

普通倉庫、冷蔵倉庫の近くにマンションが建って仕事がしにくい、夜トラックが出入りできないといった話題はよく出る。このような場合、普通倉庫が建った後にマンションが建設されたと思われるが、資料2の7頁の写真の地域はどのような地域か。

写真の場所は、普通倉庫が建ち、その後マンションが建設されたと考えられる。用途地域は準工業地域である。

(2)東京南部流通業務団地の現状と課題(資料3)

<京浜トラックターミナルの現状について>

京浜トラックターミナルの取扱量が年々減っていることについて、高層化による建て替えに関連してバースを減らしていることも要因の一つと考えられるが、その他に、テナントが自社で配送センターを持ったためトラックターミナルを使わなくなったため、特積みの取扱総量そのものが減少してトラックターミナルを使わなくなったため、または単純な荷捌き配送から保管・配送センターへと機能が変わってきたため等、どのような要因が考えられるのか。

全国的にボリュームが減ってきたこと、トラックターミナルを経由しなくなったこと、特積みのトンキロの考え方が「個建て」に変わることにより計算の仕方が変わってきたこと等が原因だと思われる。また、特積みのスタイルも、荷主が従来の不特定多数から固定化されて、あたかも荷主企業の専用車両の如く移ってきている。

総合物流センターと配送センターの違いは何か。また、特積みの貨物量が減少する中で、物流センターや配送センターを利用する割合が増えているのか。

総合物流センターも配送センターも機能的には同一である。また、配送センター利用の割合が増えているのではなく、平場のバースを利用している取扱量の減り方が急であるということである。

<輸送の課題>

団地倉庫や団地冷蔵のような多数のテナントが入居しているような倉庫へ出入りしている貨物車は、それぞれのテナントに対応した車両が出入りしているのか。そうであれば、そのために積載効率が悪くなってはいないか。また、共同輸配送のような取り組みは行われているか。

各テナントは自分の足を持っており、専用化され、かなり効率的に輸送している。構内での渋滞はないが、面している公道については狭いので渋滞している時がある。交通渋滞が発生するのは、繁忙期（期変わり、盆、暮れ、連休前）であり、年中、混雑しているわけではない。

最近、フローズンの原料からチルドの品物・冷凍食品が多くなってきたことから、冷蔵倉庫からの出庫品は小分けになってきており（冷凍食品などは10～15ケース/台である等）効率が悪いと意見もある。しかし、冷蔵倉庫のマーケットは普通倉庫に比べ圧倒的に小さく、普通倉庫では入居事業者が3～4社だとすると、冷蔵倉庫には何十社も入居しているような状況である。輸入業者は商社や大手ハムメーカーであるが、倉庫内での貨物の名義変更で所有者が200社くらいに増えることになり、それに伴って引き取りに来る貨物車の台数が増加している。さらに、団地冷蔵内の公道が北端で行き止まりであり、環七に直接出ることができないことが、混雑の一要因となっていると考えている。

冷蔵倉庫に入庫する物は主にどこからやってくるのか。

団地倉庫について、以前、貨物の流動調査を行ったことがある。それによれば、8割は東京23区内発着の荷物であった。

団地冷蔵に入庫するものは原則的に、東京港揚げであり、地方から来る貨物は地方で捌けなくなったものや、東京での需要に対応した補充等であり、量は多くない。

<南部流通業務団地のありかたについて>

輸送や保管等は流市法の範囲内であるが、それぞれの場所で行えることについて制限はないのか。

流通業務団地についての都市計画を決定する際に、個々の流通業務施設についてそれぞれ位置等決められている。しかし、都市計画決定を変更して全体を流通業務施設とすれば、複合的な物流機能を扱うことができる。

平和島をリニューアルする際には、都市計画決定の変更も考慮の内なのか。

そういうことも議論して行けたらと考えている。

現状では、倉庫業のみで経営しているところは少なく、流通加工を行っているところが多い。保管と流通加工の区別が曖昧になってきている。このように世の中の物流ニーズも変化してきており、昭和40年代に定めた考え方を現状に当てはめることが難しくなっているのではないかと。そこで、本委員会の中で、色々なご意見を頂き、流通業務団地がどうあるべきかの議論の出発点ができればと考えている。東京南部流通業務団地内の事業者の方が、この流通業務団地はどのような方向であれば最も望ましいと考えているかを知りたい。

<流通業務団地周辺の土地について>

流通業務団地周辺の用途が指定されていない周辺エリア（資料3、4頁の地図内の

色の塗られていない部分)は流通業務団地には該当していないのかを確認したい。また、その周辺エリアは、冷蔵倉庫の建て替えの際に活用できないのか。流通団地内に位置することのメリットは何かあるのか。

流通業務地区であるが流通業務団地(都市施設)として都市計画決定されていない部分がある。また、これらの土地には既に施設も建ち、また緑地にもなっているため、これらの周辺地域では、建て替えの際の移転先として適当な場所がなかなか無い。なお、流通業務地区内では、事業所税等の特例が受けられるといったメリットがある。

しかし、流通業務地区であるが流通業務団地でない部分が既に使われているとしても、そこに、その施設がなくてはならないものではないだろう。別の場所の代替地へ移転してもらい、玉突き式に実施することも考えられるのではないか。

団地冷蔵の南側は、冷蔵倉庫と倉庫があり、そこに空き地はない。

(3)東京南部流通業務団地における課題への対応方策の検討について(資料4)

3つの案の前提を確認したい。ローリング案は、高さも変えず敷地も変えず、床も同じ量でといった案と捉えてよいのか。

物流機能の増強を目指した案である。高さについても、上空空間の活用による高機能化・高度化や容積率を上げ物流機能を高度化するのが望ましいのではないかと考えている。

すなわち、スペースが増える(空きが出る)といった考え方はしていないのか。

平和島の立地であれば、高度化してもそれに見合う需要があると考えている。

ローリング案1~3は現状で考えられるものとしては妥当だと考えている。案1のような現敷地内でのローリングの可能性があるのでどうかを、団地冷蔵に確認したい。また、案2について、冷蔵倉庫の仮移転、つまり、敷地を借りて簡単な冷蔵倉庫を建設するのは現実的ではない気がするのだが、五十嵐冷蔵にお尋ねしたい。案3では、地価の安い土地が手当てできれば良いと思う。その中で、城南島、京浜島で使える土地があるのか。中央防波堤外側埋立地ではコンテナヤードができれば、倉庫用の土地が整備されるだろうが、いつ頃実現するか。

案1の団地冷蔵式地内の建て替えについては、様々なテナントが入っているので、かなりの調整が必要となり難しいと想像される。また、仮移転の可能性については、団地冷蔵の建て替え後に、仮移転先の施設を本来の事業者が使えるような構造であれば、可能だと考えられる。中央防波堤外側については、東京都からは明確な予定はまだ立てられていないと聞いている。

中央防波堤外側埋立地については、コンテナターミナルは整備中であるが、背後地の活用についてはこれからの検討という状況。

仮移転をするための移転先がどこにあるかが最も重要な問題である。荷物の取り回しがあるので、冷蔵倉庫が5,000~6,000トンの単独の倉庫として経営していくこ

とが難しい。そのためできる限り集約化して団地冷蔵としてやっていく方がよい。団地冷蔵内のテナントでは中小企業が多く、それらは移転することが難しい。また、団地冷蔵の賃料が安いのが、新しい倉庫となることで、賃料がどの程度上がるのかといったことで、移転に対応できないテナントもあると思う。

京浜島、城南島を積極的に選んだ理由を教えてください。また、資料が徐々に団地冷蔵をメインとした構成となっているように見えるがそれはなぜか。団地冷蔵以外の施設の課題への対応も、団地冷蔵と同じ方法で対応していくのか。

例えば、城南島では大井コールドプラザ等の団地形式の冷蔵倉庫もあり、また京浜島には廃棄物処理施設の敷地があるため候補としてあげた程度である。他の課題への対応については、例えばトラックターミナルにおいて、1階をターミナルにし、上層階を冷蔵倉庫とするような高度利用や、また施設間の用地交換も考えており、団地冷蔵以外の施設の高度利用も考えている。ただし、団地冷蔵以外の施設が流通業務団地外に出て行くようなことは現案では考えていない。

日本自動車ターミナルでは、京浜トラックターミナルの11、12、13号棟の配送センターのリニューアルを10年程度の期間で考えている。その後2～5号棟のバス建て替えに移るが、その段階でようやく団地冷蔵の冷蔵倉庫を上層階に設けることができる状況になるだろう。また、冷蔵倉庫は建設コストがかなりかかることが予想され、またそのまま冷蔵倉庫として使用して、テナントを呼び込めるかといった懸念もある。さらに、敷地内での車両の動きの問題、トラックターミナルの拠点化によって車両数が増えると予想されるため、駐車場についても高層化して敷地内でのローリングを展開していこうと考えているが、整備コストの面からも、いつできるかは分からない。

議論の出発点として、平和島は物流としては便利であることを強調したが、一方で、都心への物流交通の流入を制御するといった機能を活かすことも大事である。また物流ニーズが変化してきていること、東京港の整備、羽田の国際化という議論もある。今回の資料はそのような中、現状に基づき需要予測を行わない中での検討案であるので、この議論だけで方策を決定することにはならない。今回の案と現状での問題点を次回までにしっかり整理し、来年度以降の関係者間の協議や施設リニューアル、高度化のあり方を整理したい。

羽田の国際化の検討でも、種地がないといった議論になっている。今回のリニューアル・高度化において空港関連の補助事業として実施し、流通業務団地の周囲と上手く連携整備する方法も考えられる。そのために、南部流通業務団地の能力を知る必要がある。

単純に再生産するのではなく、将来の変化に対応できるように前向きに検討する必要がある。

今回は現行のものの建て替えを考えたが、実際のニーズに応じた考え方もしなければならぬと思っているので、また検討して案を出していきたい。

(4)国際競争力強化のための物流施設に関するビジョン骨子案について(資料5)

民間としては入居事業者へも配慮しなければならないので、「老朽化」といった表現ではなく、「老朽化もみられる」といったようなソフトな表現にして欲しい。老朽化しているから使えないのではなく、老朽化しているから機能が不足しているといったような表現にした方がいいかもしれない。

航空貨物に関しては、保管ということが前提にならないため、フォワーダーが従来の臨海部の施設をどう使っていくのかという議論になる。そういった面で、内陸と臨海部の連携強化についてもそうであるが、扱う品目と扱う事業者を整理することが、今までの施設の機能の使い方を考える点で重要であると思う。

土地取得の面等で公的支援についても考えて頂きたい。

(5)その他

次回、第3回の検討委員会は3月23日を予定している。

以 上