

## 8. 南部流通業務団地の更新における目標と対策案の検討

### 8.1. 南部流通業務団地の更新における方針と目標の検討

これまで、南部流通業務団地の現状を把握し、抱えている課題の抽出を行ってきた。

これらの課題に対処するにあたり、南部流通業務団地内の施設更新の際には、現状維持での更新と  
するか、取扱能力や機能を増強するかといった検討も必要である。

また、団地内の個々の施設の更新を行う場合についても、行政による支援策を検討する際には、東  
京臨海部の取扱量に対してどの程度を負担し得るのかといった社会基盤としての量的位置付けを明確  
にする必要があると考えられる。

ここでは、上記事項の検討や確認を通して、南部流通業務団地及び団地内施設更新の際の方向性に  
ついて検討した。

#### 8.1.1. 南部流通業務団地の更新における方針の検討

南部流通業務団地の更新における方針として、以下の2通りの方針が考えられ、どちらの方針に沿  
った施設更新にあたるべきかを定める必要がある。

##### <方針1：現状維持>

流通業務団地の現在の能力及び機能を踏襲し、流通業務団地内の施設の更新を実施する。

##### <方針2：能力・機能増強>

流通業務団地周辺での物流量の増加等を背景に、団地内の未利用容積を活用することによ  
り、能力の増強や新たな機能の導入を目指した施設更新を実施する。

### 8.1.2. 首都圏へ集中し増加する物流量と比較して不足している冷蔵倉庫の現行能力

東京港は首都圏という一大消費地に近接している。そのため多くの荷が東京港で陸揚げされて臨海部の倉庫に保管され、首都圏向けに輸送されている。また、国内の道路網の整備の進展により、各地方の港へ陸揚げせず、東京港で一括して陸揚げし、その後各地へ輸送するといった輸送形態も多く見られるようになってきている。

上記が一要因と考えられる東京港での陸揚げ貨物量の増加により、東京へ貨物が集中する傾向が進み、東京臨海部における倉庫施設能力は不足がちとなっている。

ここでは、中でも輸入冷凍食材需要の高まりが続き、国民の食生活の一翼を担っている都内の冷蔵倉庫の庫腹容量と、東京港で輸入される食料品関連貨物の量を比較し、冷蔵倉庫の需要と供給のバランスの概略を把握する。

都内の冷蔵倉庫の庫腹は約 136 万トンである。

日本冷蔵倉庫協会が提供するデータによると、平成 17 年（2005）年時点での全国の冷蔵倉庫の平均的な回転率は 6.47 回であり、またヒアリング等を通じて把握したところでは、冷蔵倉庫は在庫率が約 40% となると満杯になる感覚であるとのことである。

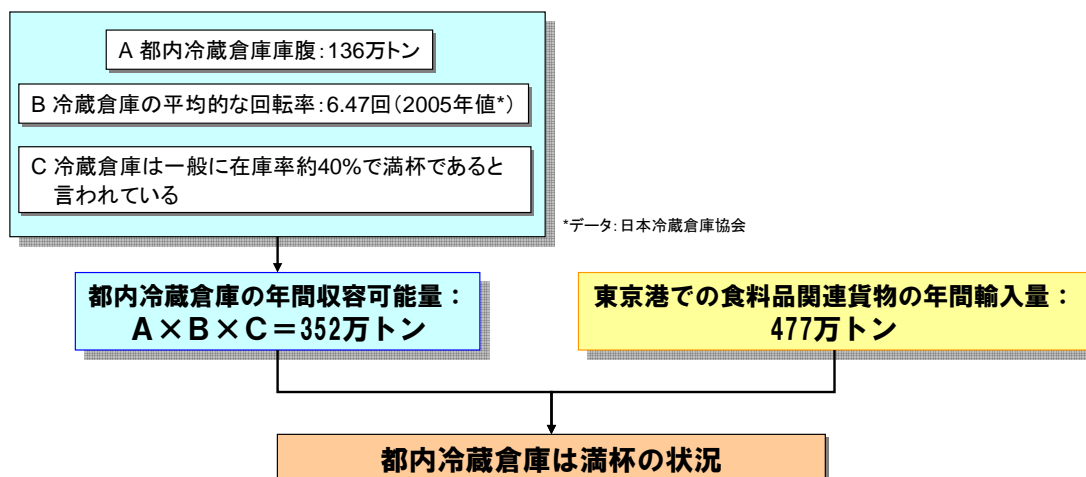
これらのデータから、都内の冷蔵倉庫の平均的な年間入庫可能量（倉庫供給量）を推計すると、庫腹トン数（136 万トン）×回転率（6.47）×在庫率（40%）より約 352 万トンと推計される。

一方、東京港で輸入される食料品関連貨物量（需要量）は表 8-1 より年間約 477 万トンである。

これらから、都内の冷蔵倉庫についても、倉庫需要が高まり、それに比して施設の収容能力が十分ではないことがわかり、冷蔵倉庫の更新にあたっては少なくとも現行能力の確保が必要であると考えられる。

表 8-1 東京港での輸入貨物量（再掲）

大分類	中分類	内容例示	H19年 輸入量
農水産品	野菜・果物	甘しょ、馬鈴しょ、大根、キャベツ、きのこ、リンゴ、くり	160万トン
	その他畜産品	鳥獣類、鳥獣肉、未加工乳、鶏卵、動物性組織繊維	102万トン
	水産品	魚介類（生鮮、冷凍、塩蔵、乾燥）	97万トン
軽工業品	製造食品	ハム、牛乳、かまぼこ、茶、菓子、調理冷凍食品	118万トン
<b>合計</b>			<b>477万トン</b>



### 8.1.3. 流通業務団地の未利用容積を活用した能力・機能増強案の取扱能力試算例

方針2にあたる「南部流通業務団地の能力・機能増強」の下で、具体的にどの程度の未利用容積が利用可能であるのか、またその増強分の能力がどの程度、臨海部の物流活動に寄与するのかといったことについて、概略試算を実施した。

**着眼点:** 南部流通業務団地内の施設更新に合わせ、未利用容積を活用して取扱能力、施設機能の増強を図る

**条件(仮定):** 流通業務団地内の低層利用にとどまっている施設について、  
建ぺい率60%以下 容積率300%以下  
消防法及び建築基準法適用基準緩和のため31m(最上階中心高)以下(※)  
以上の条件の下で、どの程度の床面積が確保できるか概略試算

**概略試算結果:** 仮定した条件下で、地上5階の普通倉庫タイプで、総床面積174,300㎡の増床が可能と試算

**取扱能力の試算**

- ① 普通倉庫タイプの増床面積: 174,300㎡
- ② 全国平均の床面積あたりの年間取扱トン数: 4.5トン/㎡(\*)
- ③ 増床分の年間取扱能力=①×②=784,350トン/年

\* 出典: 数字で見る物流2008  
原典: 国土交通省政策統括官参事官(物流施設)室調べ

#### 将来の貨物需要との比較

- ① 外貿コンテナの増加推計: 4,297万トン/年(H16)が5,545万トン/(H27推計)  
⇒1,248万トン/年の増加
- ② 羽田空港の国際化 : 50万トン/年の国際航空貨物の需要を想定

#### ※消防法及び建築基準法適用基準について

- 消防法では、高層ビルでは消防隊が足で階を上がるのが非常に困難なため、火災時でも影響の受けにくいエレベーターが設置される。規定では高さ地上31m以上、または11階以上の建築物に設置義務がある。
- 建築基準法では、高さ31mを超える上記の非常用エレベーターの設置が必要な建築物では、中央管理方式の空気調和設備の制御、作動の監視を行う施設の設置を義務付けている。

**南部流通業務団地の増床分で将来の貨物需要に対応すると・・・**

外貿コンテナへの増分(平成27年需要推計:1,248万トン増)と、羽田空港の再拡張による国際貨物取扱量(年間50万トン)に対して **・・・約 6.0% の取扱能力**

**南部流通業務団地の機能増強について**

○南部流通業務団地の増床分を普通倉庫の取扱能力の増強に充てる仮定で試算を行ったが、増床分を他の機能の増強(冷蔵倉庫、配送センター併設トラックターミナル、流通加工施設、トランスファーセンター、マルチモーダル拠点など)に充てることも考えられる。

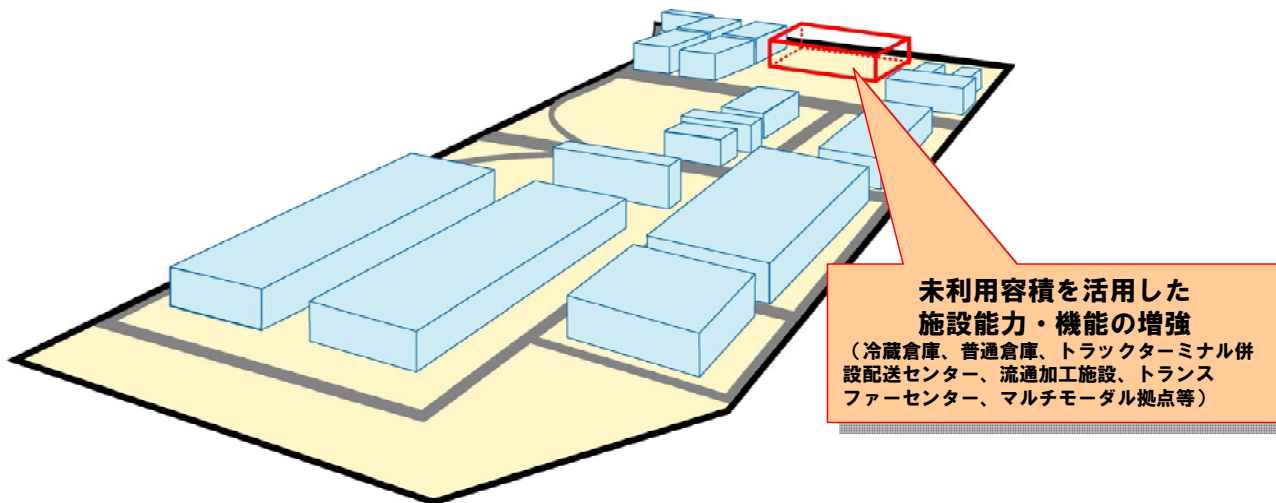


図 8-1 南部流通業務団地の能力・機能増強のイメージ

#### 8.1.4. 南部流通業務団地の更新の方向性

南部流通業務団地の更新を、現状維持とするか、機能・能力の増強とするかといった方針を定めるにあたっては、以下の視点での検討が必要である。

- 流通業務団地内の用地の所有権の問題はあるが、今後の臨海部の物流インフラの拡充にあたり、公共的な観点から、取扱能力の増強、新たな機能の導入に向けて、都市空間を有効活用すべきである。
- 流通業務団地内の民間事業者（用地・施設所有者）の観点からは、莫大な資金調整や多様な関係者との調整等を民間事業者の力だけで行うことが難しい場合が考えられる。

## 8.2. 南部流通業務団地の課題に対する対策案

### 8.2.1. 南部流通業務団地の課題に対する対策案の考え方の整理

南部流通業務団地が抱える課題へ対応するためには、団地内施設やその機能の更新が必要である。ここでは、課題対応のための施設更新に着目し、その手法を検討した。

一般的に物流施設を更新では、現在の取扱貨物を滞らすことなく実施することが前提となるため、「スクラップ&ビルド」方式ではなく、「ビルド&スクラップ」方式での更新が一般的である。その際、第1段階として代替地（種地）の確保が課題となる。

ここでは、この代替地の確保に焦点を当て、施設更新案として表 8-2 に示す 4 つの検討案を軸に、南部流通業務団地の課題に対する対策案を検討した。

なお、代替地への既存施設の移転のあり方としては、仮移転または本格移転を考える。

表 8-2 南部流通業務団地の課題に対する対策案

		施設仮移転	施設本格移転
案1	各敷地内でのローリングによる施設整備	テナントの一部が他地域の同種施設に仮移転することによって、種地を確保。	—
案2	流通業務団地内でのローリングによる施設整備	<b>都市計画に基づいた団地内の立地区画の見直しが必要 流通業務団地内の他区画施設の高度化・高機能化を同時に実施</b>	
		流通業務団地の用途（立地区画）の見直し後、テナントの一部の仮移転先を流通業務団地内に整備。テナントの一部が仮移転することによって、種地を確保。既存施設の建て替え後には、仮移転していたテナントは建て替えられた施設に戻る一方、仮移転先の施設は本来の事業者が利用。	流通業務団地の用途（立地区画）の見直し後、テナントの一部の本格移転先を流通業務団地内に整備。テナントの一部が本格移転することによって、種地を確保。既存施設の建て替え後は、移転先施設と建て替えられた施設の両方を運用。
案3	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備（当該施設のみ）	<b>流通業務団地敷地以外に用地を確保</b>	
		テナントの一部又は全部の仮移転先を流通業務団地外に整備。テナントの一部又は全部が仮移転することによって、種地を確保。既存施設の建て替え後には、仮移転していたテナントは建て替えられた施設に戻る一方、仮移転先の施設は別の用途の施設となる。	テナントの一部又は全部の本格移転先を流通業務団地外に整備。テナントの一部又は全部が本格移転。移転後の跡地については、物流機能の能力増強に活用する。
案4	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備（他地域の同種施設も同時移転）	—	流通業務団地外の用地を確保して移転先施設を整備。流通業務団地外の同種施設（例えば、冷蔵倉庫の場合は、豊海や大井）とともに、全面移転・集約立地。

## 8.2.2. 南部流通業務団地への具体的な対策案の検討

表 8-2 に整理した各対策案について、具体的な進め方を検討した。

ここでは、施設更新の必要性が高い冷蔵倉庫（東京団地冷蔵）を事例に、その検討結果を整理する。

### (1) 【案1】各施設敷地内でのローリングによる施設整備

○施設内の一部のテナントに、他の同種施設へ一時的に移転してもらうことで種地を作り出す。

○一時移転したテナントは、敷地内施設の更新終了後に再び当該施設へ入居して頂く。

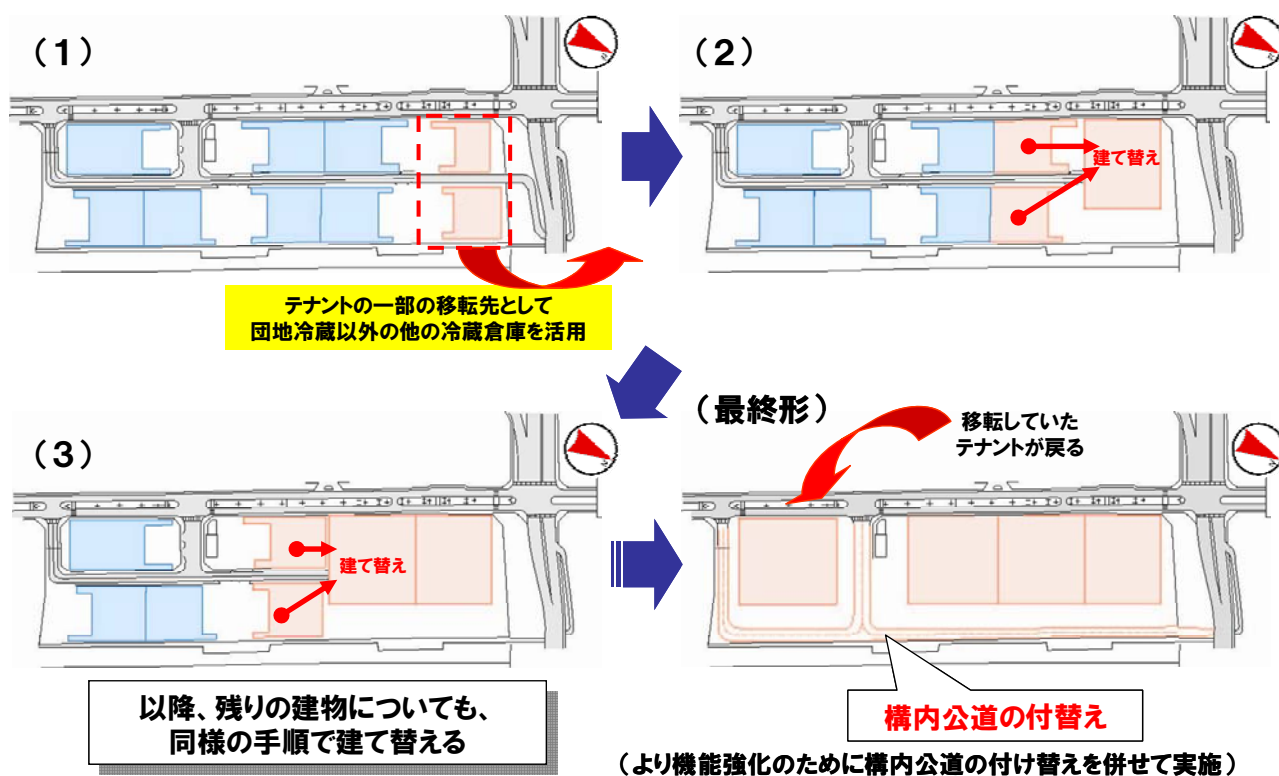


図 8-2 敷地内でのローリング案

(2) 【案2】流通業務団地内でのローリングによる施設整備

- (仮) 移転先施設を、高度化・高層化して整備する。…(1)
- 団地冷蔵の一部を、上記の施設へ (仮) 移転する。…(1)
- 団地冷蔵を建て替える。…(2)
- 団地冷蔵の建て替え終了後、仮移転の場合には、仮移転していた団地冷蔵は建て替えられた施設に戻るとともに、仮移転先の施設は、本来の事業者が高度化・高層化施設として利用する。…(3)

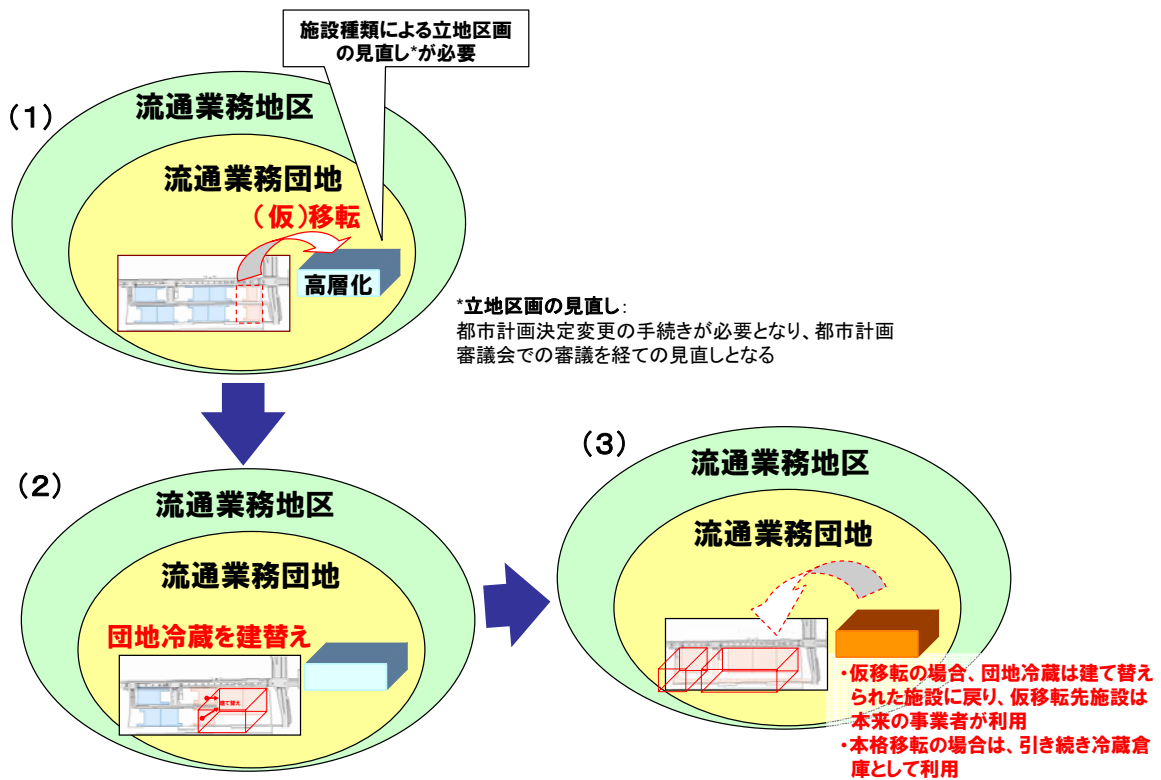


図 8-3 流通業務団地内でのローリング案



(3) 【案3】流通業務団地敷地外の新たな場所の活用による施設整備（当該施設のみ）

- （仮）移転先施設を整備する…（1）
- 団地冷蔵の一部または全てを、流通業務団地外の近隣の土地へ（仮）移転する。…(1)
- 団地冷蔵を建て替える。…(2)
- 団地冷蔵の建て替え終了後、仮移転の場合には、仮移転していた団地冷蔵は建て替えられた施設に戻り、仮移転先施設は他の物流施設として利用する。…(3)
- 本格移転の場合は引き続き団地冷蔵の施設として利用する。…(3)

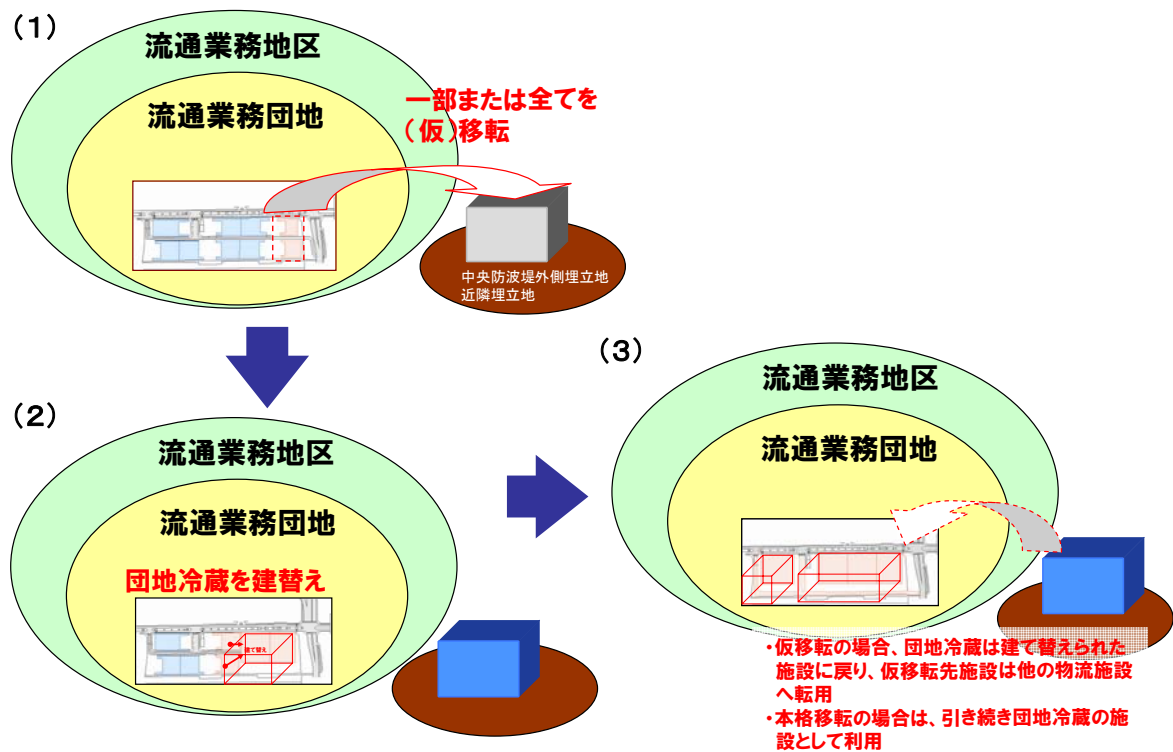


図 8-4 流通業務団地敷地外を活用したローリング案

(4) 【案4】流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備（他地域の同種施設も同時移転）

○団地冷蔵の他、経年化や代替地確保が困難といった同様の課題を抱える流通業務団地外の冷蔵倉庫施設（例えば、豊海水産埠頭冷蔵施設や東京水産ターミナル等）も含む各施設を、流通業務団地外の土地に集約立地する。

○その際、当該施設（団地冷蔵）は本格移転とし、敷地内施設を全面移転する。

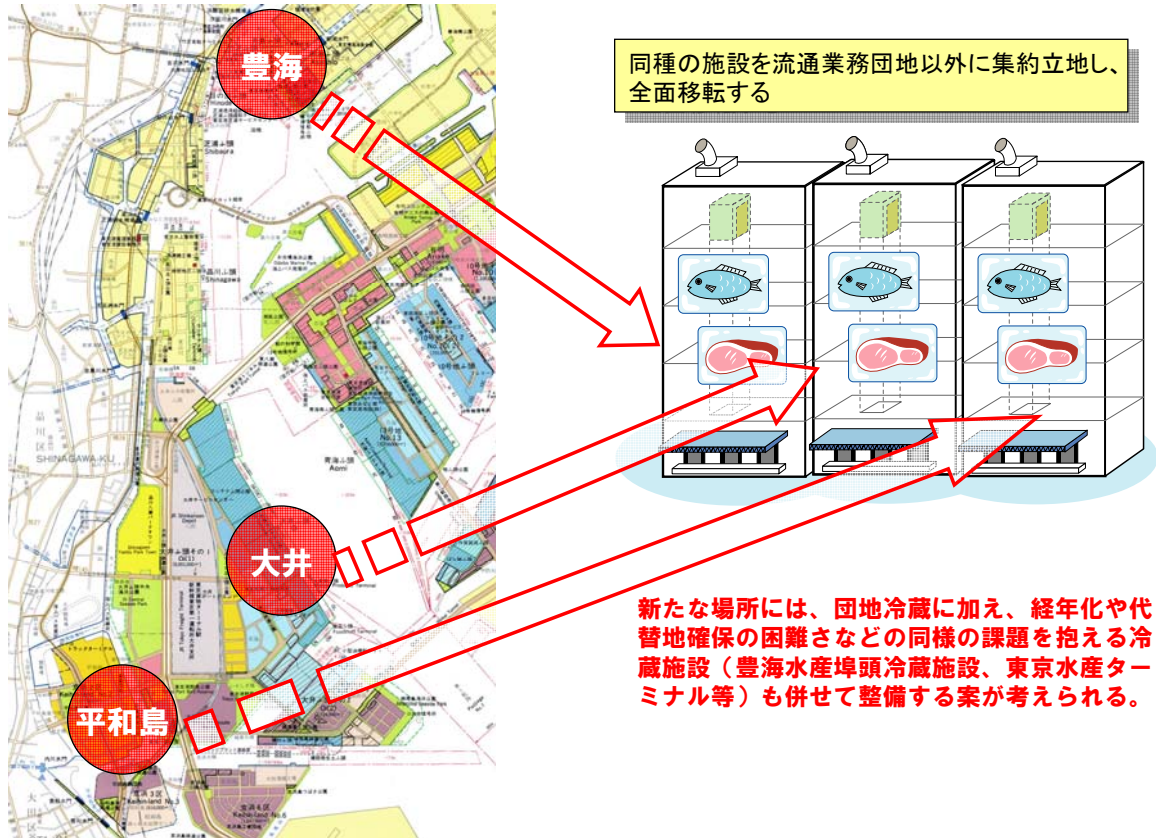
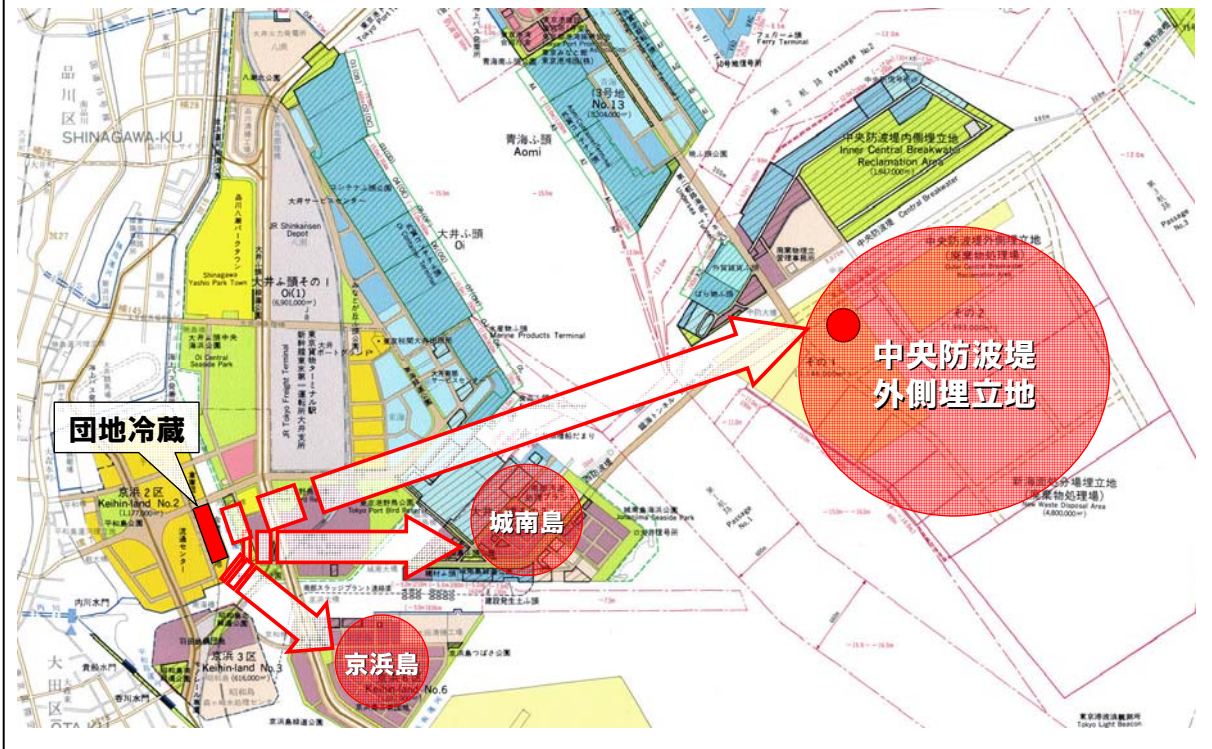


図 8-5 流通業務団地外の同種施設も含む全面移転案

【案3及び4での移転先の検討】

対策案3及び4については、南部流通業務団地の近隣への移転が望ましく、移転先の候補としては、例えば京浜島、城南島、中央防波堤外側埋立地が考えられる。

移転先用地の確保では、冷蔵倉庫の収益性を鑑みれば、低廉な価額での用地取得が必要である。



### 8.2.3. 各対策案のメリット・デメリット

南部流通業務団地の施設機能の更新・高機能化へ向けた対策案を4案整理したが、各々の対策実施上の課題を、メリット・デメリットを整理することにより明らかにする。(表 8-3)

案1の各施設敷地内でのローリングの場合、メリットとしては、各敷地内で完結する対策であるため、流通業務団地内の他の区域の用途変更等の大規模な対応を必要としないことが挙げられるが、一方デメリットとしては、一時移転してもらうテナント選定にあたっての入居テナントの合意形成の難しさが挙げられる。

案2の流通業務団地内でのローリングの場合、メリットとしては、移転先が隣接する地域で近いため、既存の入居テナントへの影響が少なく、更新・高機能化する当該施設のみならず、流通業務団地の施設の高度化・高機能化が図られることにある。一方、デメリットとしては、移転先施設等との複数施設間での事業費分担の合意形成の必要があることや、用途の異なる地区への移転であることから、そこに入出入りする車両の交錯への懸念が挙げられる。

案3での当該施設のみ流通業務団地外の新たな場所を活用して移転する案では、用地の確保が可能であれば、ビルド&スクラップによる効率的な建て替えが可能となるメリットがある。一方、デメリットとしては、南部流通業務団地周辺の地価が高く十分な広さの敷地の確保が難しいこと、一部のテナントの移転の場合には集約立地のメリットがなくなってしまうこと、特に仮移転の場合、用地費及び施設費が二重投資になってしまうといったことが挙げられる。

案4の流通業務団地外の新たな場所を活用し、他地域の同種施設も同時に移転する案では、既存の流通システムを崩すことなく集約立地させて施設更新ができるメリットがある。一方、東京臨海部に必要な広さの用地を確保することが難しいといったデメリットがある。

表 8-3 各対策案のメリット・デメリット

		仮移転		本格移転	
		○メリット○	●デメリット●	○メリット○	●デメリット●
案 1	各施設敷地内でのローリングによる施設整備	○各施設敷地内で完結するため、他敷地の用途変更等の大規模な対応が必要ない	●一時的にテナントに他施設へ移転してもらうことになるため、テナントの合意をとることが難しい	—	
<b>都市計画に基づいた団地内の立地区画の見直しが必要</b>					
案 2	流通業務団地内でのローリングによる施設整備	○仮移転先が近隣であるため、既存入居テナントへの影響が少ない ○当該施設のみならず流通業務団地内の他の施設の高度化・高機能化も図ることができる	●複数施設間での事業費分担等の細部に渡る合意形成が必要となり、事業が長期化する可能性がある ●異なる用途の施設が混在することで、貨物車の錯綜の懸念 ●施設更新終了後、仮移転先を本来の事業者が利用する際、再度施設を更新するための費用がかかる	○移転先が近隣であるため、既存入居テナントへの影響が少ない ○当該施設のみならず流通業務団地内の他の施設の高度化・高機能化も図ることができる	●複数施設間での事業費分担等の細部に渡る合意形成が必要となり、事業が長期化する可能性がある ●異なる用途の施設が混在することで、貨物車の錯綜の懸念
案 3	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備 (当該施設のみ)	○ビルド&スクラップにより、効率的な建て替えが可能	●仮移転先の用地がどこに確保できるかにより、既存の流通システムが機能しなくなってしまう可能性がある ●新たな用地確保と施設整備への投資が二重に必要	○ビルド&スクラップにより、効率的な建て替えが可能 ○移転後の跡地を活用して、流通業務の能力を増強できる	●移転先の用地がどこに確保できるかにより、既存の流通システムが機能しなくなってしまう可能性がある
案 4	流通業務団地外の新たな場所の活用による施設整備 (他地域の同種施設も同時移転)	—		○更新施設以外の同種施設の集約立地により、既存の流通システムを崩すことなく、施設更新ができる	●東京臨海部において、十分な用地を確保することが難しい

### 8.3. 南部流通業務団地の更新における留意点

#### 8.3.1. 東京臨海部の既存大規模冷蔵倉庫施設の利用の実態

東京臨海部の冷蔵倉庫では、地区別に取り扱っている商品に違いがあることが特徴である。東京団地冷蔵（平和島）は畜肉、東京水産ターミナル（大井）は水産品、豊海水産埠頭（中央区豊海）は水産加工品を主に取り扱っている。

また、例えば畜肉を扱っている物流事業者は水産品を取り扱いにくいというように、畜肉、水産品、水産加工品の納入先、取扱物流業者がそれぞれ異なっていることが多く、各々の荷物の取り回りを別の事業者・貨物車で行っている。

#### 8.3.2. 既存物流システムへの対応や物流ニーズの対応で留意すべき点

南部流通業務団地の更新では、冷蔵倉庫施設（ハード面）の移転・整備のみならず、品目別に構築されている取り回りのような、施設を核とした商品別の流通システムが確立されていることに留意する必要がある。たとえ用地確保や施設整備を計画しても、流通システムが整えられない懸念がある。

冷蔵倉庫では、食料品を取り扱うといった取扱貨物の特性から、スクラップ&ビルドよりもビルド&スクラップによる整備が求められる。また、一部移転や部分的な取扱の休止などは冷凍冷蔵品の流通システム、消費生活へ影響を及ぼすことから、新たな場所への施設の全面移転と、その場所・取扱商品に応じた流通システム全体の移転が理想的である。

さらに、物流ニーズが高度化（情報化対応、流通加工対応等）しており、施設もこれに対応できることが必要である。

#### 8.3.3. 周辺都市機能面で留意すべき点

南部流通業務団地の各物流施設への貨物車の出入り、当該地区への貨物車交通のアクセスを考慮し、住居機能との混在を回避する明確な計画立案と誘導が必要である。

#### 8.3.4. 新たな場所への立地に関して留意すべき点

代替地への仮または本格移転にあたっては、以下に挙げる検討が必要である。

- 東京団地冷蔵の他、豊海水産埠頭の冷蔵施設、東京水産ターミナルなど既存の大規模冷蔵倉庫の集団移転について、利害調整と関係者間のコンセンサスを得ることに関する実現可能性の検討が必要
- 豊海水産埠頭、大井埠頭地区をはじめとして、臨港地区では東京都等の公的セクターが底地を所有し、民間と長期賃貸借契約を締結していることが多く、集団移転後の用地の活用、財務的問題を解決するための検討が必要
- 集団移転に際して、現状のテナント（入居事業者）の移転先施設での賃料水準への対応の可能性や、移転先での流通システムの成立可能性の検討が必要（現行のサービス水準、収益水準をある程度維持したなかで移転が成り立つか否か）

### 8.3.5. 行政の関与の必要性

南部流通業務団地内の整備は、底地が既に各事業者の保有であるため、基本的には民間の事業活動である。しかし、食糧自給率が低い中、平和島、大井、大田の3地区の冷蔵倉庫施設で東京都の冷蔵倉庫施設の約4割のシェアを担っているといったことから、物流施設は「社会インフラ」としての性格を有している。

そのため、行政の関与がなければ市民生活（食の確保）、産業活動などの停滞といった影響が懸念される場合には、民間（業界団体、施設事業者、テナント、物流事業者など）、行政（物流行政、都市計画行政、港湾行政など）の関係者による調整・協議の場を設置することも考えられる。



## 9. 物流施設整備に関する施策により目指すべき方向性

東京臨海部での物流の現状や物流施設が抱える課題を踏まえ、東京臨海部における物流施設整備に関する施策の方向性を示す。

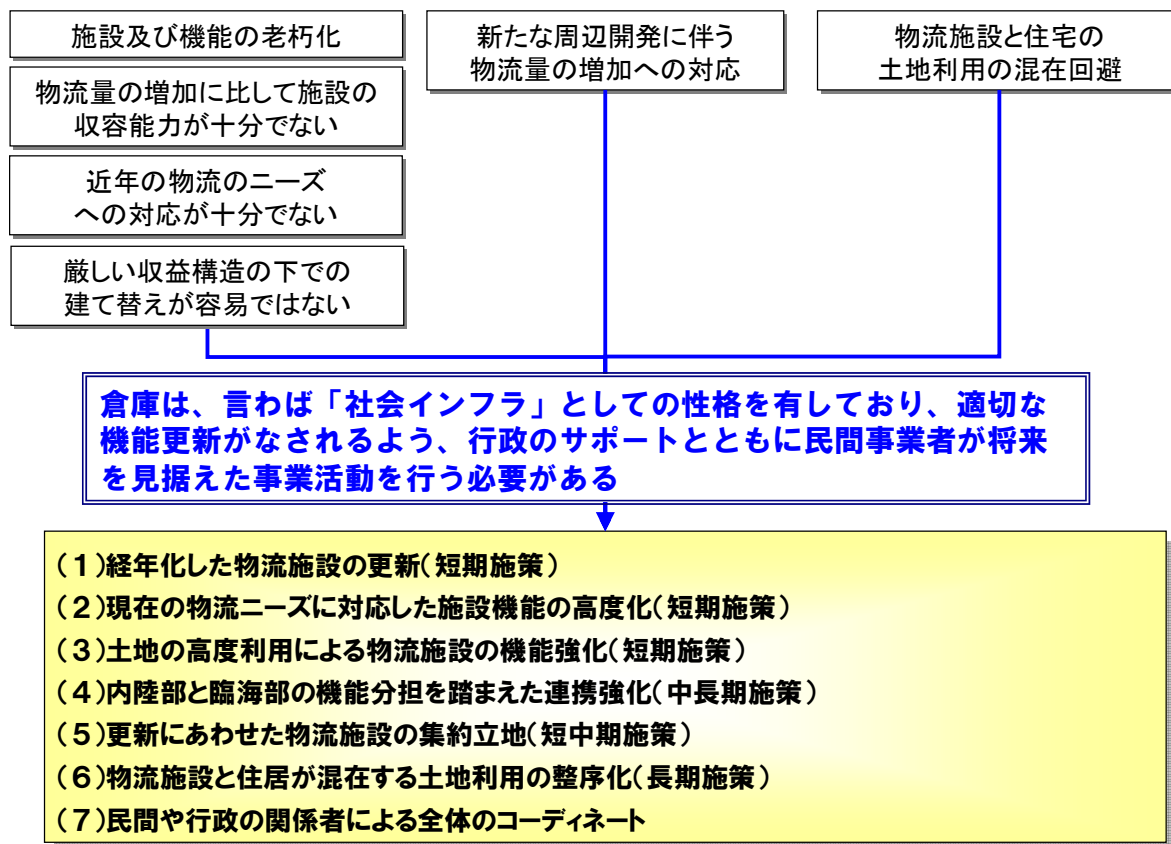


図 9-1 東京臨海部における物流施設整備に関する施策の方向性

### 9.1. 経年化した物流施設の更新（短期施策）

経年化・狭隘物流施設の更新を行う場合、その建て替えのために、既存の施設を利用する貨物の動きを滞らすことはできない。そこで、スクラップ&ビルド方式ではなく、種地を確保した上で『ビルド&スクラップ』による施設更新を促進する。

#### (1) 種地の確保

新たな施設を建設するための種地については、既存の施設において既に構築されている貨物の取り回り等を考慮して、可能な限り既存施設の近傍に確保する。

#### (2) 更新施設

東京臨海部のように、貨物の集中が発生する地域において、物流施設を新たに建設する際には、できる限り空間を高度利用した施設とする。

#### (3) 跡地利用

新たな施設建設後の既存施設跡地は、従来と同じ業種の施設に限定しないものの、物流施設の能力増強のために活用することが望ましい。

跡地を物流施設ではない施設のために活用することも考えられるが、東京臨海部等では物流施設が不足していることや、物流施設と住宅の土地利用の混在を避ける必要があることを考慮すると、物流施設として用いることが望ましい。



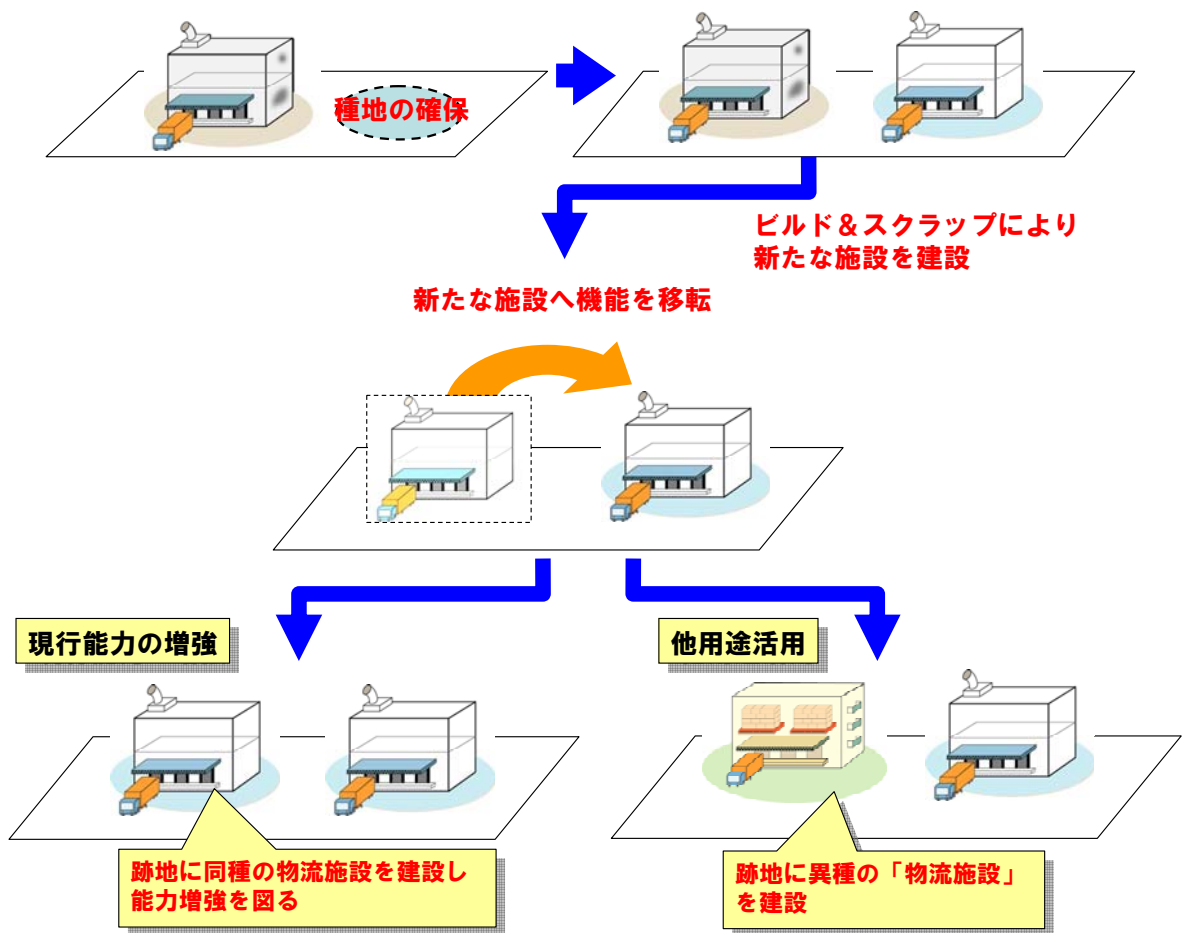


図 9-2 経年化した物流施設の更新イメージ

## 9.2. 現在の物流ニーズに対応した施設機能の高度化（短期施策）

貨物は、移動によって傷つき、コストが増加するため、極力移動させないことが望ましいとされる。そのため、横持ち移動・輸送を極力行わないことが望まれている。

また、最近では 3PL の進展、流通加工ニーズの高まり等の傾向が続いており、業界の垣根が低くなっている。

そこで、物流施設の更新に併せて、例えば倉庫機能だけでなく流通加工機能も付加した多機能な施設の整備をすること等により、現在の物流ニーズに対応した施設機能の更新を図る。

その他、物流における IT に対応した高機能施設や荷物の小ロット化に対応した保管空間の確保等の物流ニーズに対応した施設機能の高度化を進める。

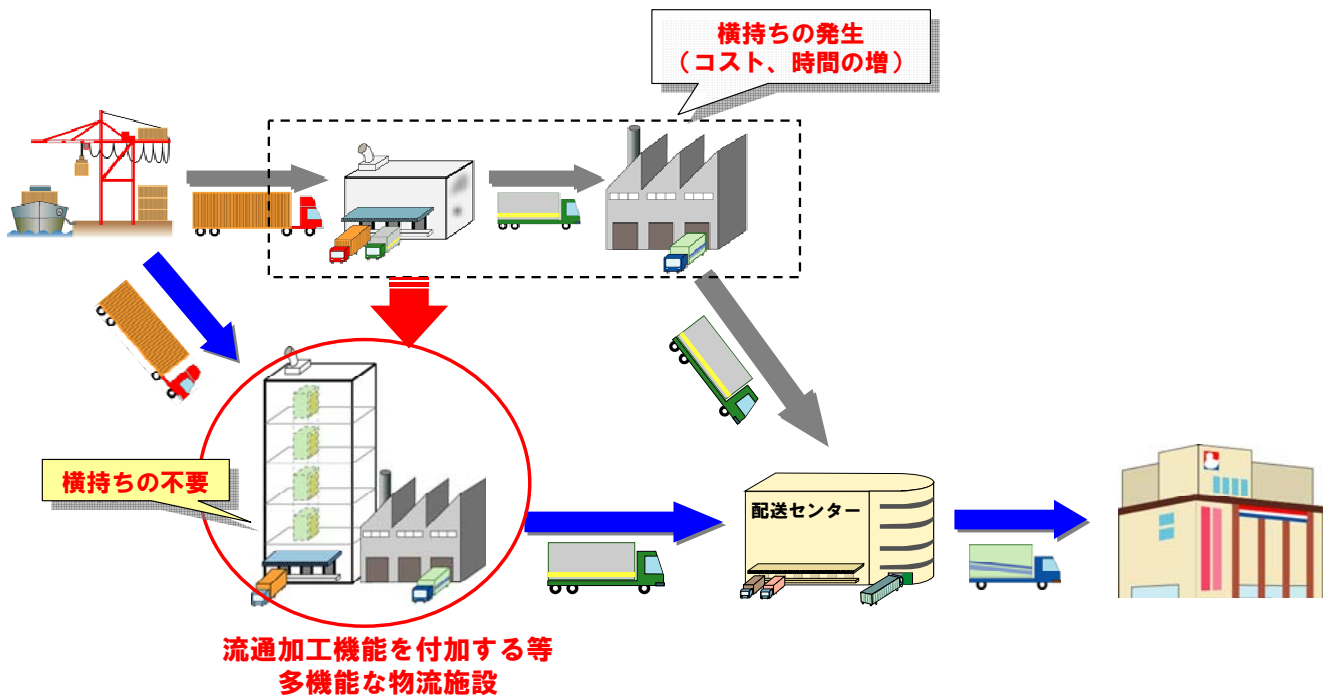


図 9-3 流通加工機能も付加した多機能な施設整備イメージ

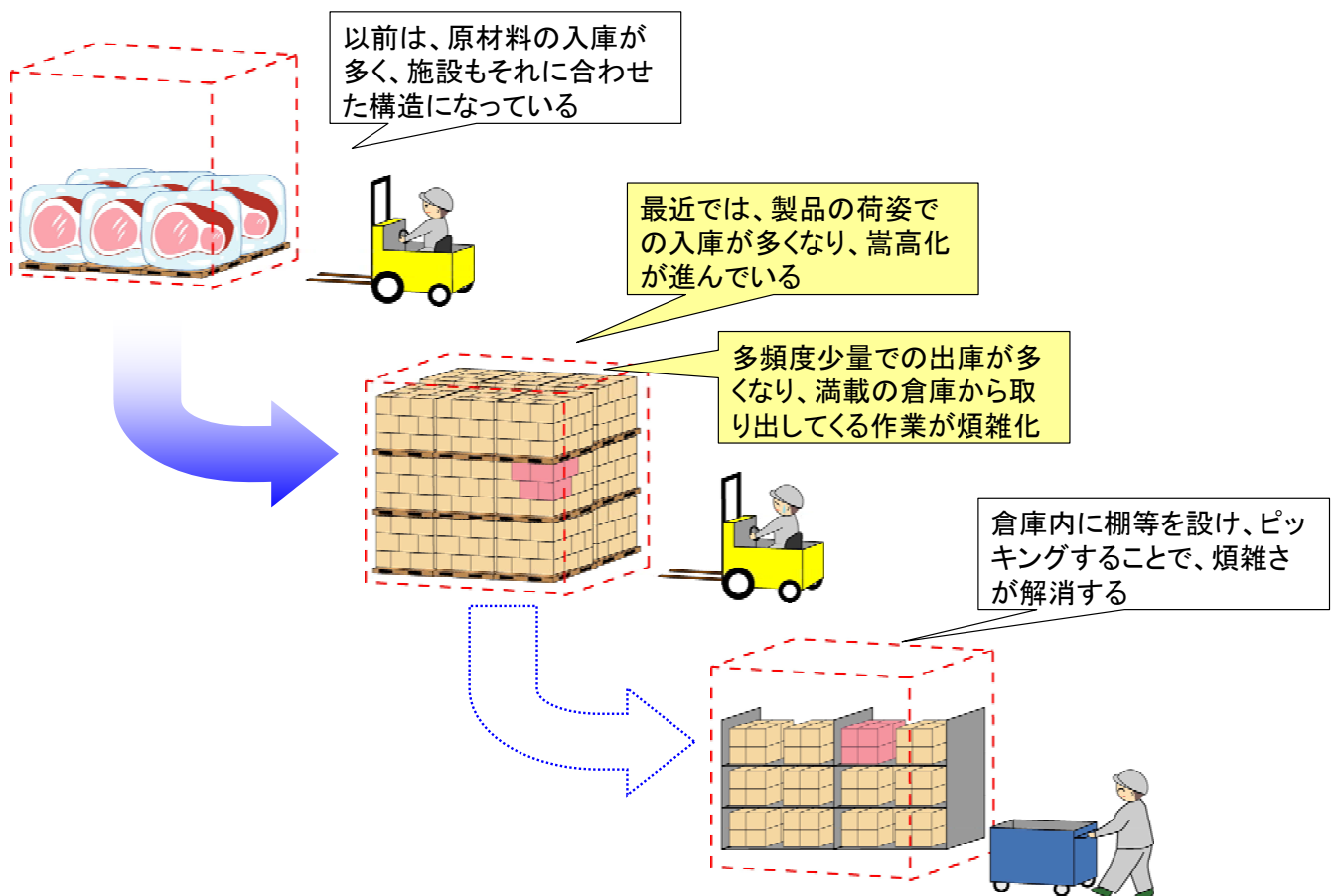


図 9-4 荷物の小ロット化に対応した保管空間の確保イメージ

### 9.3. 土地の高度利用による物流施設の機能強化（短期施策）

上空空間を十分に高度利用できていない低層の物流施設について、機能の更新とともに、立体的な高度利用を図る。

また、流通業務団地において、現在の物流のニーズに対応するために施設を高度化するニーズがある場合には、流通業務団地に関する都市計画を当該ニーズに対応可能なものとする。

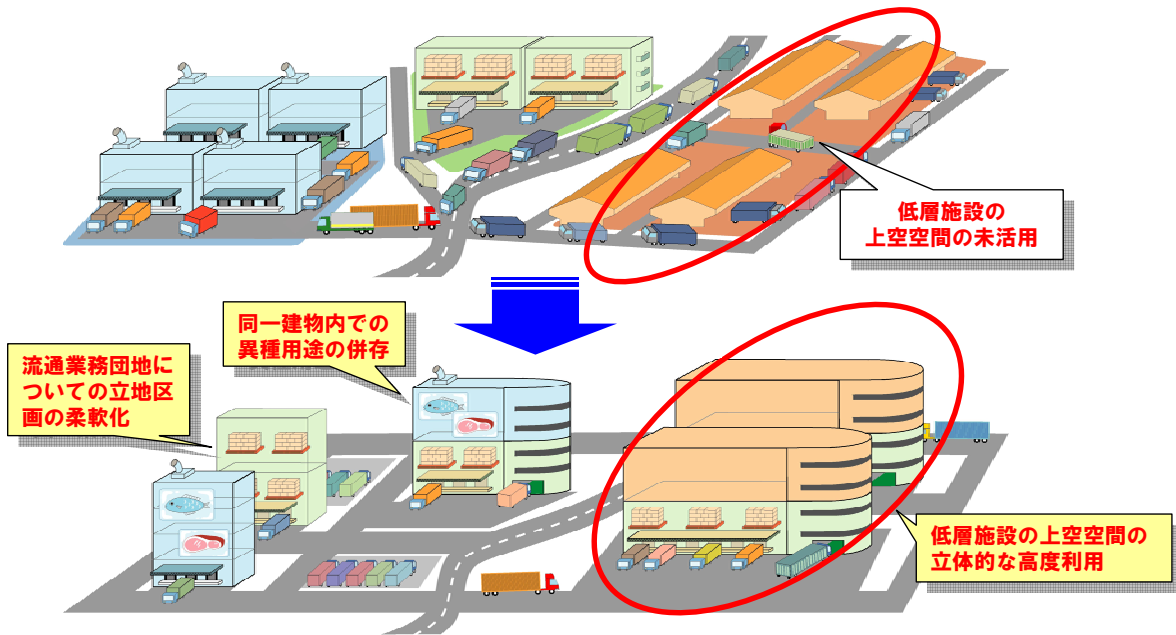


図 9-5 土地の高度利用による物流施設の機能強化イメージ

#### 9.4. 内陸部と臨海部の機能分担を踏まえた連携強化（中長期施策）

輸出入貨物の多くが東京港で陸揚げされることや、検疫の実施の必要性から、東京臨海部における倉庫需要は高い。一方で、近年、高速道路網の発達とともに、内陸部における物流拠点の整備が進んでいる。

そこで、東京臨海部では、冷凍畜産品や水産物などの原材料に近い貨物を扱う施設、港湾・空港関連の物流施設、輸入時に検疫を要する施設は臨海部への立地を図る。

一方、消費（小売）に近い物流施設は道路ネットワークを活用して内陸部への立地を図る。



図 9-6 内陸部と臨海部の機能分担を踏まえた連携強化イメージ

### 9.5. 更新にあわせた物流施設の集約立地（短中期施策）

臨海部や内陸部の既存の施設のうち小規模なものについて、施設・機能の老朽化への対応として建て替えを行う場合には、物流の効率化のために「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（物流総合効率化法）を活用しつつ、集約立地を促進する。

その際、新たな用地が必要となるが、用地不足や高い地価により臨海部では民間企業が独自で資金調達することが困難な場合もあるため、公的機関の支援を検討する。

併せて、集約立地する地域への貨物車・従業員のアクセスを確保するために、道路等の交通インフラを整備する。

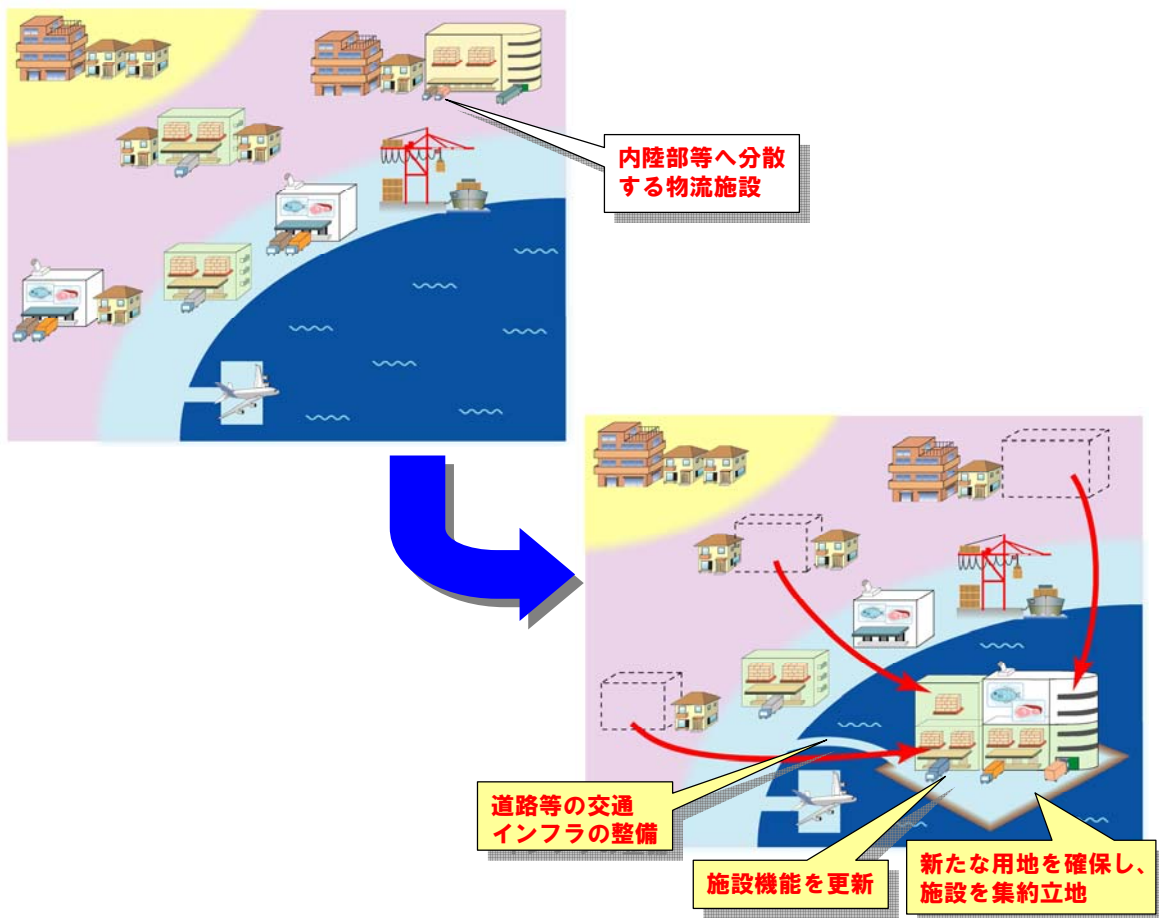


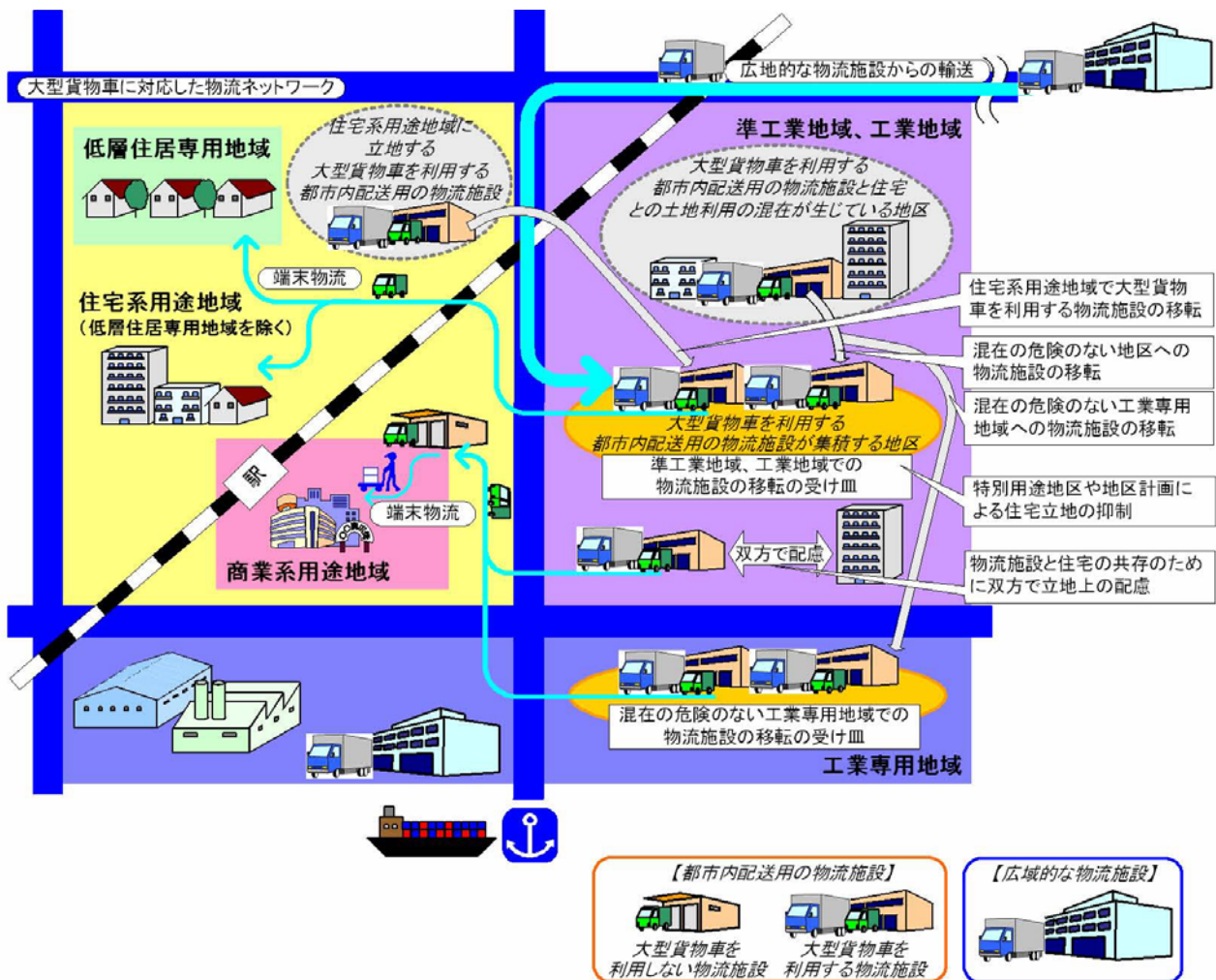
図 9-7 更新にあわせた物流施設の集約立地イメージ



## 9.6. 物流施設と住居が混在する土地利用の整序化（長期施策）

居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置を推進する。

その際、都市計画法等による用途制限や誘導（代替用地の確保）により、物流施設の集約立地を促進し、長期的に土地利用を整序化することによって、土地利用の混在による問題を回避する。



出典：「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」（平成 18 年 5 月）

図 9-8 居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置

### 9.7. 民間や行政の関係者による全体のコーディネート

物流施設整備は、基本的には民間企業が主体的に進めるべきことである。

しかし、物流施設の整備にあたっては、多くの関係者の利害を調整する必要があることから、民間企業のみでは整備が進まない可能性があり、その結果、市民生活（食の確保）、産業活動などの停滞を招くといった影響も懸念される。

そこで、必要な物流機能の確保のために、民間（業界団体、施設事業者、テナント、物流事業者など）、行政（物流行政、都市計画行政、港湾行政など）の関係者による調整・協議（全体のコーディネート）の場を設置することも考えられる。



## 10. 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

### 10.1. 委員名簿

齊藤 実	神奈川県	神奈川大学経済学部教授（委員長）
苦瀬 博仁	東京都	東京海洋大学教授
萩原 博美	東京都	社団法人日本倉庫協会 理事長
芳野 幸男	東京都	社団法人日本冷蔵倉庫協会 理事長
石井 健児	東京都	社団法人全日本トラック協会 理事長
鈴木 聡	東京都	日本自動車ターミナル株式会社 企画室長
水井 正司	東京都	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	東京都	東京団地倉庫株式会社 取締役管理部長
安東 征治	東京都	東京団地冷蔵株式会社 常務執行役員
益田 俊明	東京都	株式会社住友倉庫 東京支店長
片岡 齊	東京都	五十嵐冷蔵株式会社 専務取締役
早間 元晴	東京都	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
岩出 真哉	東京都	株式会社日立物流 グローバル営業開発本部流通システム部長
古田 善也	東京都	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	東京都 都市整備局都市基盤部施設計画課長
矢部 信栄	東京都	東京都 港湾局港湾経営部物流企画担当課長
松田 秀夫	国土交通省	国土交通省 都市・地域整備局市街地整備課長
一見 勝之	国土交通省	国土交通省 自動車交通局貨物課長
宮本 卓次郎	国土交通省	国土交通省 港湾局振興課長
増田 直樹	国土交通省	国土交通省 関東運輸局交通環境部長
山口 勝弘	国土交通省	国土交通省 政策統括官付参事官（物流政策）
田中 照久	国土交通省	国土交通省 政策統括官付参事官（物流施設）

（敬称略・順不同）



## 10.2. 委員会の開催概要

### 第1回 検討委員会

日時：平成20年12月1日（月）15:30～17:30

場所：都市計画会館3階（財）都市計画協会内第1～3会議室

- 議事：（1）検討委員会の趣旨と今後の進め方  
（2）物流の現状と課題  
（3）物流施設の現状と課題  
（4）物流活動や物流施設に関するニーズ  
（5）物流施設の立地に関連する諸制度の現状

### 第2回 検討委員会

日時：平成21年1月27日（火）15:00～17:00

場所：都市計画会館3階（財）都市計画協会内第1～3会議室

- 議事：（1）第1回検討委員会における指摘事項について  
（2）東京南部流通業務団地の現状と課題について  
（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  
（4）国際競争力のための物流施設整備に関するビジョン骨子案について

### 第3回 検討委員会

日時：平成21年3月23日（月）10:00～12:00

場所：都市計画会館3階（財）都市計画協会内第1～3会議室

- 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

## 10.3. 議事概要

### 10.3.1. 第1回検討委員会議事概要

#### 検討委員会の趣旨と今後の進め方（資料1）

- 委員会のタイトルは「国際競争力強化のための」となっているが、委員会の進め方として、国際競争力にどの程度スポットを当てて議論するのか。  
→物流施設整備を進めることによって物流が効率化され、国際競争力強化が達成できればよいと考えている。
- 国際競争力強化について、現在、日本はどのようなステータスにあるのか。東京の臨海、日本全体がどのような位置にあるのかを現状と課題の中で整理していないと、国際競争力をどのくらい強化できればよいのかが分からない。  
→国際競争力強化の必要性については理解して議論を進めるべきであるが、本検討委員会の中では、世界の中の日本のステータスを高める、例えば国際物流量をどう増やすかというより、国内の物流をどう効率的にするのかについて、特に物流施設の整備に焦点を当てて検討することにより、国際競争力強化を考えていきたい。
- こういう対策を行うと国際競争力強化にもつながるということを示す（例えば、羽田空港の再拡張による物流量の増加をどこで受けるのか等を検討の中身に取り入れる）と、行政として施策を進めやすいと思う。

#### 物流と物流施設の現状と課題（資料2、資料3）

##### <倉庫の延べ床面積規模について>

- 東京区部臨海における 1,000 m<sup>2</sup>未満の小規模倉庫の割合が約 66%という数字は、自家物流も含まれているので高く出ていると思われる。一定規模の物流施設の再整備、再配置に検討対象を絞ったらどうか。

##### <住宅と物流施設の混在立地の問題について>

- 住宅と物流施設の混在立地は、ゆゆしき問題だと認識している。

##### <冷蔵倉庫に関する課題・問題について>

- 築 30 年以上を老朽化と整理しているようだが、老朽化した倉庫の具体的な問題点は何か。
- 冷蔵倉庫については、現時点では築 30 年以上の倉庫も機能しているが、50 年、60 年機能するかどうかは疑問。
- 最近では、流通加工にも対応する必要があるが、古い倉庫は保管が主だったため、流通加工の作業スペースが狭い。
- 最近では、消費地にすぐに商品を配送する流通型の需要が多いが、従来型の倉庫では配送用のトラックバースが十分に確保できない。
- 施設が古いと危険が避けられない。一般的に、昭和 48 年頃の第一次オイルショック時の建築物はセメントが強固でないで、古くなると危険性が增大する。
- 建物を頑丈に造りすぎると整備費用が高くなり、商売にならない。
- 設備が古くなると冷媒のアンモニアが漏れるという危険性もあり、人命に関わる。
- 老朽化した施設を建て替えようにも、臨海部では用地費が高い。

○団地冷蔵や大井の水産ふ頭等の周辺では交通渋滞の問題がある。また、芝浦などのもう少し陸側ではマンションが立地してきており、夜間作業の灯りや昼間のトラックの出入りなどへのクレームについて神経を使っている。広い土地で計画的な施設整備がされるとよい。

#### <既存の流通業務団地の老朽化について>

○都内には京浜（平和島）の他に3カ所に流通業務団地が整備されており、いずれも昭和40年代に整備されたものなので、いろいろな施設が老朽化してきている。整備当時は最適な施設配置を行ったが、現時点で見ると使われなくなった部分と多く利用され混雑しているところがあり、せっかく整備した拠点をうまく運用することができなくなっている。いろいろな制度を使って改善する必要がある。

○1960年代以前の建物だから単純に老朽化だというのではなく、「機能」の老朽化も視点に加えるべき。

#### 物流活動や物流施設に関するニーズ、物流施設の立地に関連する諸制度の現状（資料4、資料5）

##### <施設立地の方向性について>

○取扱品目毎に倉庫の立地傾向は異なるが、工場近くへの立地のほか、近年の製品輸入の増加に対応して消費地に近い場所への立地傾向が見られる。

○アンケートの回答において、物流施設立地の今後の方向性について「現状のままである」の割合が多いが、回答者は、肯定的に捉えているというよりも、ニーズに応えるためには新たな施設も必要だが、代替地・代替施設もすぐに見つからない状況なので、やむを得ず「現状のままである」ということではないか。

○海外からの製品輸入に対応した物流施設を内陸部に立地できるなど、立地の制約はだいぶ薄れてきた。今重要なのは、気兼ねなく24時間物流活動に専念できることだと考える。流市法による流通業務団地の整備は画期的なことであったと評価できる。ただし、微修正が必要な時期に来ているかもしれない。

○郵送のアンケートで質問したにもかかわらず、建替え需要が4分の1もあるとの結果が出ており、施設の建替えニーズの存在を肯定的に捉えて良いのではないか。

##### <物流施設の実際の建替えについて>

○倉庫の建替えでは仮移転先を探すのが大きな課題である。団地倉庫の建替えの場合には、テナントからは近隣にしか移動できないという条件が提示された。偶然に隣接する施設に空きがあったため仮移転先が確保できた。

○トラックターミナルでは、従来は2棟あった管理棟を1棟に再整備し、1棟分を種地として、順次ローリングして建替えを実施している。仮移転先が外にあると建替えが容易かもしれない。

○東京団地冷蔵では、現有施設で土地をフル活用している。一番大きな問題はいつ、どこに、どのくらいの規模の代替地をいくらで確保できるかということである。

##### <流通業務団地のリニューアルについて>

○流通業務市街地の整備には収用法を適用しているので、団地内の施設条件に厳しい制限がある。

○物流量がトンベースで減ってきているというのが今後の施策を考える上で気になっている。現

有施設の使い回しで量的には何とか対応できるものの、質的な面での課題に対応していかなければならないことを示すことが重要ではないか。

- 羽田空港の再拡張による国際航空貨物の増加が50万トン/年と示されているが、例えば、この分があるからこの地域でこのような質的な対応が必要だということが示せればよいのではないか。
- 老朽化や流通加工への対応など個別施設面の課題もあるが、物流施設と住宅の混在等の土地利用面の問題や渋滞等の交通面の問題等を浮き彫りにすると、公共側、行政側の関与の必要性が分かりやすくなると思う。

以上

### 10.3.2. 第2回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)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）、効率が悪いとの意見もある。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。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。
- 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ういう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)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欲しい。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号棟のバー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ますので、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

### 10.3.3. 第3回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。行政の関与の必要性については、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ため、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。東京都市圏物流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分かりやすくまとめることができるのではないか。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。
- 経年化した物流施設の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れば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。
- 費用はどかが負担するのか。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。
  - 「今後の進め方に関する課題」の部分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にくいことは理解してもらいたい。

- 「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。大井ふ頭と城南島間の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。大井ふ頭と城南島間の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と。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

