

平成21年6月18日

《背景》

我が国経済社会の中心である関東地方においては、京浜港スーパー中枢港湾、羽田空港の再拡張、成田国際空港の北伸、三環状道路等の整備など、物流の競争条件に大きな影響を与える主要なインフラの整備が進む一方、製造業等、荷主企業の工場立地戦略は海外との競争の中でダイナミックに変化しており、倉庫や配送センターなどの物流施設の立地にも大きな影響を与えている。また、荷主ニーズの多様化・高度化、物流アウトソーシングの進展により、物流施設の集約化・機能強化が進んでいる。

さらに、原油価格の高騰及び世界的な金融不安による景気停滞により、物流事業者では深刻な経営状態を招いている状況にある。

《目的》

関東地方における物流に関する主要なインフラの整備見通しを踏まえつつ、物流を取り巻く現状や物流事業の動向を把握し課題を整理するとともに、わが国の国際競争力強化のために効率的な物流体系の構築するに当たり、重要な位置づけにある物流拠点について、物流に関わる関係者において、今後いかなる取り組みが必要か、今後どのような役割・機能を果たすべきかを中期的に見据え、提言を行う。

これにより、多様な関係者が、緊密に連携・協力し、効率的な物流体系の構築のための具体的な取り組みを一体的に推進することが可能となる。

なお、現下の物流を巡る厳しい状況を踏まえ、今後の輸送動向等に十分注視しながら、併せて必要となる施策について取組んでいく必要がある。

《提言項目》

1. 京浜港

【提言1-①】東京港中央防波堤外側地区における物流拠点の形成

【提言1-②】東京港臨海部における冷凍・冷蔵倉庫の充実・強化

【提言1-③】横浜港南本牧地区における物流拠点の形成

【提言1-④】海上コンテナの鉄道輸送の拡充

【提言1-⑤】内航フィーダー輸送の活性化

2. 成田国際空港

【提言2】貨物ターミナル地区における貨物施設の増強及び輸送の円滑化

3. 羽田空港

【提言3-①】国際線地区貨物ターミナルにおける輸送の円滑化

【提言3-②】空港周辺地域における物流施設ニーズへの対応

4. 圏央道等三環状道路

【提言4-①】内陸部における物流拠点の適正な立地

【提言4-②】物流総合効率化法の更なる活用の促進

## 《提言内容》

### 1. 京浜港

#### 【提言 1－①】 東京港中央防波堤外側地区における物流拠点の形成

##### (現状と課題)

- 企業の生産拠点のアジア等海外移転等による輸出入貨物の増加に応じ、港湾へのアクセスが重要となり、物流拠点形成における臨海部のポテンシャルが高まっている。
- 京浜港は首都圏のみならず、東北、北海道、中部地方の一部までを物流圏とするが、年々増大する貨物量に対して受け皿となる東京湾臨海部の物流施設の容量不足。
- 大井・青海地区等の多くの物流施設は、経年化や機能不足等の問題が生じているが、施設更新・拡張や機能拡充のための用地確保が土地に係るコストと用地不足等のため困難。
- マンション建設増加等による物流施設と居住施設の混在化で、物流適地確保が困難。
- 首都圏でも特に東京湾臨海部の物流施設（倉庫、配送センター等）は、40年前に開設された割合が約3割程度と他地域に比べて高い。（東京都市圏全体では約2割）

##### (対応策)

- 中央防波堤外側地区に、高機能な物流施設等の集中立地により、東京湾の物流の中心を担う新たな物流拠点を形成。特に製品輸入の増加、物流ニーズの変化等に伴い、物流施設は、従来の保管機能だけでなく、流通加工機能等に対応。大井・青海地区等の既存の物流施設の再編の誘導も視野に、経年化した物流施設の移転等を検討。
- 物流拠点形成を促進するため、NEDOの営業倉庫における省エネ設備・技術導入支援事業、物流総合効率化法による各種支援の活用等、物流施設の新築・建替に対する支援を検討。
- 労働力確保等の観点から、中央防波堤外側地区までの交通手段の確保を検討。

#### 【提言 1－②】 東京港臨海部における冷凍・冷蔵倉庫の充実・強化

##### (現状と課題)

- 国民生活における冷凍・冷蔵倉庫の重要性（食品の安定供給、食生活における冷凍食品の比重の増大、食の安全・安心に対する関心の高まり）
- 畜産物、水産物、冷蔵食品等の輸入、通関・検疫の観点から、冷凍・冷蔵倉庫は、臨海部になくってはならない施設。
- 経年化、耐震補強、冷媒（フロン）規制への対応のための設備更新の必要性。
- 製品輸入により貨物の嵩高化、多品種化してきており、収容効率低下による狭隘化。
- ロットサイズの縮小化による搬出入の不便、小口、多頻度化、車両の大型化への対応。
- 東京都では、庫齡30年以上の施設が約6割を占めており、全国規模でみた場合以上

に倉庫の経年化の傾向（全国は約4割）。都内の冷凍・冷蔵倉庫の約9割が臨海部。  
○人口千人当たり庫腹能力は、東京都は全国第5位、20年間ほとんど施設増加せず。

（対応策）

- 東京港臨海部、特に東京団地冷蔵等の平和島地区、東京水産ターミナル等の大井地区、豊海水産ふ頭地区等の冷蔵倉庫は、首都圏に対する畜産、水産物、冷凍食品等の円滑な流通、安定供給に大きく貢献し、重要な役割を果たしており、設備更新等による充実・強化。
- 中央防波堤外側地区に、今後増大が予想される冷凍・冷蔵貨物に対応するため、冷凍・冷蔵倉庫の配置・移転等を検討。
- NEDOの営業倉庫における省エネ設備・技術導入支援事業、物流総合効率化法による各種支援の活用等、冷凍・冷蔵倉庫の新築・建替に対する支援を検討。

#### 【提言1-③】 横浜港南本牧地区における物流拠点の形成

（現状と課題）

- 南本牧埠頭は、大型船に対応可能な水深16m岸壁等、先進的な施設を有し、供用後、貨物集積が順調に推移。現在、世界最大級かつ我が国初となる水深20m岸壁を有するMC-3の建設に着手、隣接するMC-4の整備に向けて検討。
- コンテナ貨物の急激な増加及び小口多品種化に伴うデバンニング（開封・仕分け、流通加工、保管、配送）の需要が拡大しているが、横浜港臨海部における用地不足、土地に係るコスト等により、国際コンテナ貨物に係る物流拠点が内陸部に立地・展開し、これにより輸入コンテナが内陸部で開封・仕分けされ、臨海部近郊の消費地に輸送されるという非効率な輸送が発生。

（対応策）

- 南本牧地区のコンテナターミナル背後地に、新しい物流形態にも対応可能な各種機能を有する倉庫、配送センター等の最新鋭の流通ターミナル誘致を進める等、物流拠点を形成。これにより、コンテナターミナルの隣接地域に高度な物流施設の集積を図られ、コンテナターミナルと物流施設の連携を強化し、これらが一体となって機能することが可能。
- NEDOの営業倉庫における省エネ設備・技術導入支援事業、物流総合効率化法による各種支援の活用等、物流施設の新築・建替に対する支援を検討。

#### 【提言1-④】 海上コンテナの鉄道輸送の拡充

（現状と課題）

- 鉄道の輸送コストは、両端ドレージと鉄道運賃の合算額となるため、ドレージ直送と

比較して競争力が保てるのは、輸送距離300Km以上が目安となる。また、内航船との競合が生じる太平洋沿岸部では、競争力維持が困難な面がある。

- 臨海部（港～貨物駅）及び内陸部（荷主～貨物駅）におけるドレージがコスト・リードタイム等の増加を招いており、効率化を進める必要。
- 船の入出港スケジュールに応じて、オーダーが集中するが、鉄道は、輸送力が柔軟に設定しにくい。
- 現在のコンテナ発着駅の取扱能力の拡大するためには、専用の荷役機械の配置やコンテナホーム幅の制約からの積卸し作業条件、コンテナ留置等に相当の制約がある。
- 輸出入荷主間の空コンテナのマッチングが進まず、上り便で効率性・採算性の低い空コンテナの返却が多い。

（対応策）

- 横浜～仙台間において、平成19年度に本牧埠頭駅で新たに整備した海上コンテナ用積替施設を活用し、臨海部のショートドレージの縮減を図り、実証実験を進め、その効果や需要把握、課題抽出。
- インランドデポ機能のある鉄道輸送体制構築に係る取り組みを関係主体間で深化。

#### 【提言1-⑤】内航フィーダー輸送の活性化

（現状と課題）

- 内航フィーダー輸送については、外航コンテナ船の入港のない時間帯に着岸し荷役を行うことで対応してきたが、バス等の混雑により、外航本船がバスで荷役作業中に、内航船の待機や沖待ちが発生し、内航船の待機時間が多くなっている。
- 新規航路の誘致が出来ないなど、内航フィーダーの活用を十分に図れない状況にあり、内航フィーダー輸送を活性化することにより、京浜港への貨物の集約を一層進めることが可能となり、国際基幹航路の維持・拡大につながる。
- 常に、まとまった貨物量があれば、使用船舶も大型化ができ、コスト削減につながる。
- 京浜港では、現在、外貿コンテナ埠頭に近接する内航フィーダー専用バスが整備されていないが、横浜港南本牧埠頭地区では、効率的な内航フィーダー輸送を行うための内航フィーダー専用バスが整備されることとなっており、東京港大井埠頭地区でも内航フィーダー専用バスの整備が検討されている。

（対応策）

- 関係事業者、港湾管理者、荷主等で連携・協力して、国内他港と京浜港の国際基幹航路とを結ぶ内航フィーダー航路の積極的な活用を促進するとともに、内航フィーダー輸送に係る航路維持・拡大のための取り組みを検討。

## 2. 成田国際空港

### 【提言2】貨物ターミナル地区における貨物施設の増強及び輸送の円滑化

#### (現状と課題)

- 成田国際空港の平行滑走路2500m化、年間発着能力2万回増加(平成22年3月)により、国際航空貨物の増大が予想されるが、貨物施設の処理能力が不足するおそれ。
- 朝夕のピーク時間帯において、貨物地区構内道路における貨物車両等の滞留・輻輳により交通混雑及び構内作業の安全性の低下。
- 輸入貨物の引取車両が路上に待機し、混雑が発生。引取貨物が決まっていない車両も仕事待ちのため、貨物地区構内で待機しており、混雑に拍車。
- 朝夕のピーク時間帯に、空港入港ゲート及び貨物地区入構ゲートで交通混雑が慢性的に発生。

#### (対応策)

- 関係者間の連携・協力により、貨物地区構内道路の交通ルールの徹底、交通動線の見直し、共通ルールの構築、輸入貨物引取車両の路上待機、混雑の解消のためのシステム導入等を検討。
- 日航貨物ビルリニューアル工事において、貨物処理能力を5万トン/年増大するとともに、貨物地区構内の交通混雑緩和を図るため、事務棟の移設、屋根掛部・トラックヤードの増設。
- 三角地Ⅱ期地区において、千葉県道と結ぶ貨物地区専用ゲート及び道路の整備を推進。

### 3. 羽田空港

#### 【提言3-①】国際線地区貨物ターミナルにおける輸送の円滑化

##### (現状と課題)

- 羽田空港の再拡張、国際化による国際定期便就航により、国際貨物の増大が予想されるが、空港貨物地区における限られた敷地面積内での円滑な交通動線の実現を図り、車両の円滑な構内通行の確保が必要。
- 入場車両と入場者の特定を「事前登録」により行い、入場ゲート処理時間の短縮を行い、貨物情報と入場車両との紐付けを「入場申告」と呼び、車両到着時の上屋への情報伝達によるターミナルでの効率的な車両コントロールを行う、「トラック誘導システム」を導入するとともに、トラック待機場の整備を予定。

##### (対応策)

- 羽田空港の再拡張・国際化により増大する国際航空貨物について、物流の円滑化及び効率化を実現するため、国際線地区貨物ターミナルにおけるトラック誘導システムが円滑に導入されるよう、また、ターミナルの適切な運用確保方策について、空港管理者、航空会社、フォワーダー、荷主企業、関係行政機関等の関係者協力の下、対応を検討するとともに取り組みを推進。

#### 【提言3-②】空港周辺地域における物流施設ニーズへの対応

##### (現状と課題)

- 羽田空港の再拡張、国際化による国際定期便就航により、国際貨物の増大が予想されるが、空港周辺地域は、地価、用地不足等の問題から、用地確保が困難であり、受け皿となる物流施設の立地に問題。
- 羽田空港と成田国際空港間の中間（有明地区、原木地区等）に国際航空貨物に対応できる物流施設が次々と整備されている。
- 京浜港と羽田空港が近接しているメリットを生かし、港湾と空港をつなぐ新たな物流戦略の展開が将来予想。

##### (対応策)

- 臨海部に集中している海上貨物を取り扱う既存の物流施設を、国際航空貨物を取り扱う施設として活用するなど、港湾と空港の物流施設の共用化を検討。
- 中央防波堤外側地区における物流拠点形成に際しては、陸・海・空の結節点としての役割を果たすべく、国際航空貨物にも対応できるよう、物流機能の高度化を検討。

#### 4. 圏央道等三環状道路

##### 【提言4-①】内陸部における物流拠点の適正な立地

###### (現状と課題)

- 首都圏の広域的なネットワークを形成する圏央道等の整備、首都圏内陸部における工場立地の進展等で、物流拠点形成における内陸部のポテンシャルが高まっている。
- 荷主ニーズの多様化・高度化、物流アウトソーシングの進展により、物流施設の集約化・機能強化が進み、結果として施設規模の大型化が進展。
- 圏央道のインターチェンジ周辺エリアで、工場・物流施設の立地が活発化しており、埼玉県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」を定め、圏央道と広域幹線道路との結節点等に限定し、田園環境と調和した産業基盤づくりを誘導・支援。
- 東京都市圏では2002年より茨城県・埼玉県等、内陸への工場立地件数が増加。また、立地面積も増加しており、2002年と比べて2007年は茨城県・埼玉県で約4倍。

###### (対応策)

- 企業における工場立地・物流施設の立地動向等を踏まえ、周辺環境に配慮しつつ、広域的なネットワークを活用した配送、流通加工等が可能な高度な機能を有する物流拠点の適正立地のための用地確保等を検討。

##### 【提言4-②】物流総合効率化法の更なる活用の促進

###### (現状と課題)

- 国際競争力強化を図るため、総合的かつ効率的な物流システムの構築が必要であり、地域経済の活性化の観点からも、物流拠点整備のニーズが高まっている。
- 物流総合効率化法の認定においては、市街化調整区域で特定流通業務施設に係る開発を行う場合、開発許可についての配慮規定があるが、全国では認定122件（関東は23件）のうち、29件（関東は7件）で（本年3月末現在）、少ない状況。

###### (対応策)

- 高速道路等と連携した高度な機能を有する物流施設の適正な立地を確保するために、物流総合効率化法の更なる活用を働きかけ。
- 圏央道等を活用した広域的、高度な機能を有する物流施設立地への期待が高まっていることから、立地ニーズを把握するとともに、立地ニーズの高い地域を中心に、地方自治体の物流総合効率化法の理解を深めるべく働きかけ。