

3 将来像実現に向けた取組目標時期

生産から消費まで一貫して効率的な物流の実現に向けて示した取組を進めていくうえで、どのぐらいの期間でどのように改善をしていくのか、そのイメージを示す。

地域における荷さばき対策の推進や、中小企業における物流効率化など、ソフト面の支援策の確立や仕組づくりについては、概ね5年程度の短期的な取組とする。

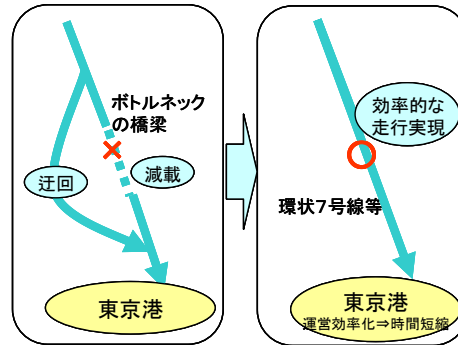
一方で、陸・海・空の広域物流ネットワークの形成には、道路整備など中長期的な取組が必要である。このため、まず概ね5年程度で、大型貨物車の走行ルート上のボトルネックの解消など、「点」の問題箇所の重点的解消をめざす。さらに、概ね10年程度で、中央環状品川線などの道路網と、機能強化された東京港、羽田空港などとを接続するとともに、物流拠点の立地を促進し、物流ネットワークの概成をめざしていく。最終的には、概ね20年程度を視野に、広域的な輸送網と物流拠点が有機的に結合した陸・海・空の広域物流ネットワーク形成をめざしていく。

概ね5年程度 「点」の問題箇所の解消

ボトルネックの解消や港湾運営の効率化とともに、効率的な物流を支えるソフト面の仕組みを確立

- ・橋梁耐荷力の向上による重さ指定道路拡充など、ボトルネックの解消
- ・港湾情報システム「JCL-net」の活用等による港湾運営効率化 など

- ・迂回等の少ない効率的な陸上輸送を実現
- ・港湾でのコンテナ搬出入業務の効率化による時間短縮

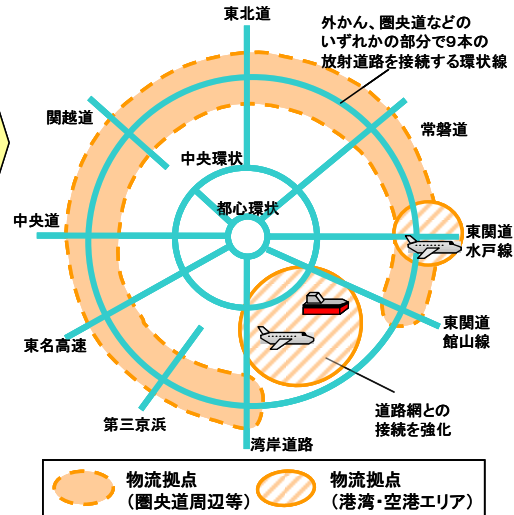


概ね10年程度 物流ネットワーク概成

中央環状品川線、新たな外貿コンテナターミナル、羽田空港を活かした国際的な物流機能を強化

- ・中央環状品川線を始めとした3環状道路や骨格幹線道路網の概成・供用と高速道路の柔軟な料金体系構築による大型貨物車の誘導
- ・中央防波堤外側埋立地での新たな外貿コンテナターミナル整備と、それを活かした高機能物流拠点の形成
- ・道路整備を踏まえつつ、圏央道周辺等における物流拠点の立地を促進
- ・羽田空港の再拡張・国際化を踏まえた国際物流機能強化 など

- ・国際物流を含め効率的な輸送体系を構築
- ・民間・公共で連携して物流コストを2割削減



概ね20年程度 陸・海・空の広域物流ネットワーク形成

広域的な輸送網と物流拠点が有機的に結合した陸・海・空の広域物流ネットワークを形成

- ・3環状道路や街路網整備の一層の進捗による広域的な輸送網の形成
- ・圏央道周辺や港湾エリアなどでの物流拠点の立地支援・機能強化などにより、輸送網と物流拠点を有機的に結合

- ・広域的な輸送網を活かした物流拠点立地により一層の物流効率化が進展

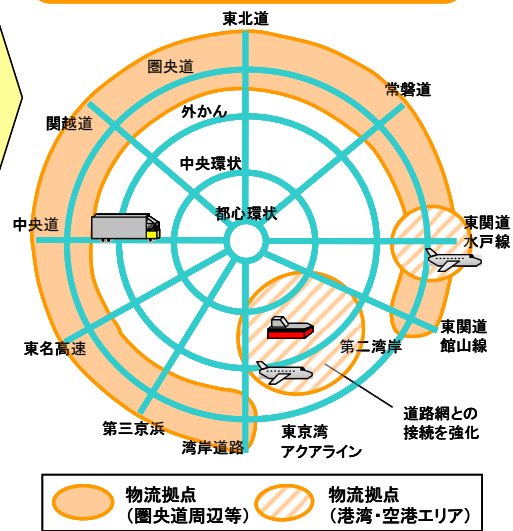


図 陸・海・空の広域物流ネットワーク形成に向けた段階的な取組のイメージ

東京都の物流対策の取組目標時期

| 対 策 | | 短期対応 (概ね5年程度) | 中期対応 (概ね10年程度) | 長期対応 (概ね20年程度) | |
|------------------------|--------------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------|---|
| 効率的な物流ネットワークの構築 | ①物流ボトルネックの解消 | 橋梁耐荷力向上等による重さ指定道路の拡充 | → | | |
| | | 首都圏で連携したボトルネックの解消 | → | | |
| | | 様々なボトルネック箇所の解消と輸送の円滑化 | → | → | |
| | ②物流を支える道路ネットワーク整備の推進 | 3環状道路の整備促進 | → | → | → |
| | | 街路整備による広域的な幹線道路ネットワークの形成 | → | → | → |
| | | 臨海部の交通ネットワーク機能の強化 | → | → | → |
| ③技術革新に応じた新たな物流基盤の創造 | ICタグをはじめとした新技術 | → | | | |
| | 産学公連携による推進体制構築 | → | | | |
| 国際的な物流機能の充実 | ①国際貿易拠点としての東京港の能力増強 | 貨物量増・船舶の大型化に対応した港湾機能の拡充 | → | → | |
| | | フルオープン推進 | → | | |
| | ②港湾運営の効率化 | ITの活用等による港湾物流のスピードアップ・コスト低減 | → | | |
| | | コンテナターミナル等の高度利用 | → | | |
| | | 広域連携の推進 | → | | |
| ③航空貨物増大への対応 | 羽田空港の再拡張と国際化 | → | → | | |
| 物流拠点整備の推進 | ①区部流通業務団地の機能更新 | 物流の需要に応じた機能更新 | → | → | |
| | | 中央防波堤外側埋立地での高機能物流拠点の形成 | → | → | |
| | ②港湾エリアにおける高機能物流拠点の形成 | 既存の老朽施設の再編、機能更新に向けた資金調達等の仕組みづくり | → | | |
| | | ③多摩地域での物流機能強化 | 東京西南部物流拠点の整備促進 | → | → |
| 市街化調整区域における開発許可のあり方の検討 | → | | | | |
| 地域の活性化に向けた物流対策の推進 | ①荷さばきスペース拡充プロジェクト | 都有地活用などによる荷さばきスペース拡充 | → | | |
| | | 民間駐車施設の有効活用による荷さばきスペース拡充 | → | | |
| | ②共同配送など物流効率化に向けた地域での取組支援 | 物流事業者・荷受側両面からの共同配送促進 | → | | |
| | | 地域における荷さばき対策への支援 | → | | |
| | | 荷さばきが一因で渋滞している交差点の渋滞解消 | → | | |
| | | 地区物流効率化促進総合認定制度(仮称)の創設 | → | | |
| | ③物流効率化に取り組む中小企業への支援 | 普及・啓発・相談 | → | | |
| 物流人材の育成 | | → | | | |
| 施設・機器の改善のための金融支援 | | → | | | |
| 物流改善による環境・都市生活の向上 | ①ネットワーク・拠点の有効活用による環境負荷低減 | モーダルシフトの促進 | → | → | |
| | | インランド・デポの活用によるコンテナ片荷輸送の削減 | → | | |
| | | 大型貨物車の高速道路への誘導 | → | → | |
| | | 物流と都市環境の調和 | → | → | |
| | ②大型貨物車の走行改善による東京の魅力向上 | 大型貨物車走行改善の仕組みづくり | → | → | |
| | ③安全・安心の向上に向けた物流改善 | 卸売市場をめぐる物流効率化 | → | → | |
| | | 東京港における保安対策 | → | | |

※ 取組目標時期は、個別の取組のうち主なものについて、短期、中期、長期の3区分で、おおよその取組目標時期を区分したものの。