

# 第4章 今後東京都が取り組むべき物流対策

## 取組1 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

フル積載の大型貨物車が走行できない箇所、幹線道路の渋滞箇所など、効率的な輸送を阻害するボトルネック箇所を早期に解消し、効率的な輸送を支援する。

#### ◆ 橋梁耐荷力向上等による重さ指定道路の拡充

都大橋、大和大橋、新荒川大橋など、物流上重要な路線における橋梁の耐荷力向上や架け替え等を行い、新規格車や海上コンテナ\*車などの大型貨物車がフル積載して走行可能な「重さ指定道路」を拡充する。

平成17年4月時点で744kmある都内での総延長を、平成19年度までに845kmに拡充することをめざす。さらにその後も、港湾エリアと背後圏との接続強化、首都圏内の広域的な輸送の効率化等を視野に入れながら、重さ指定道路を一層拡充していく。

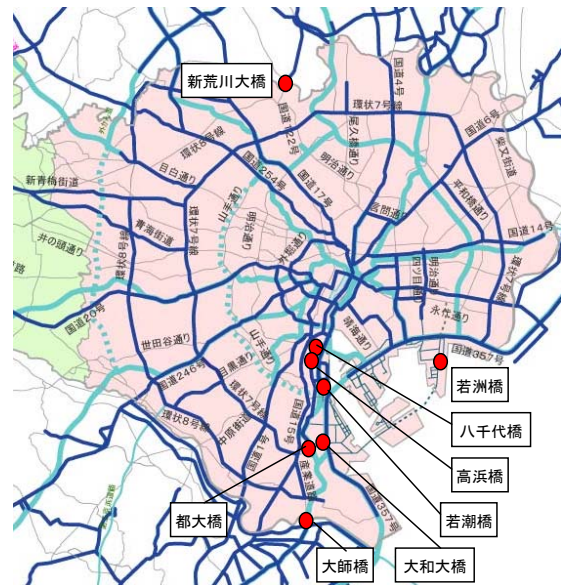


図 耐荷力向上等を図る橋梁

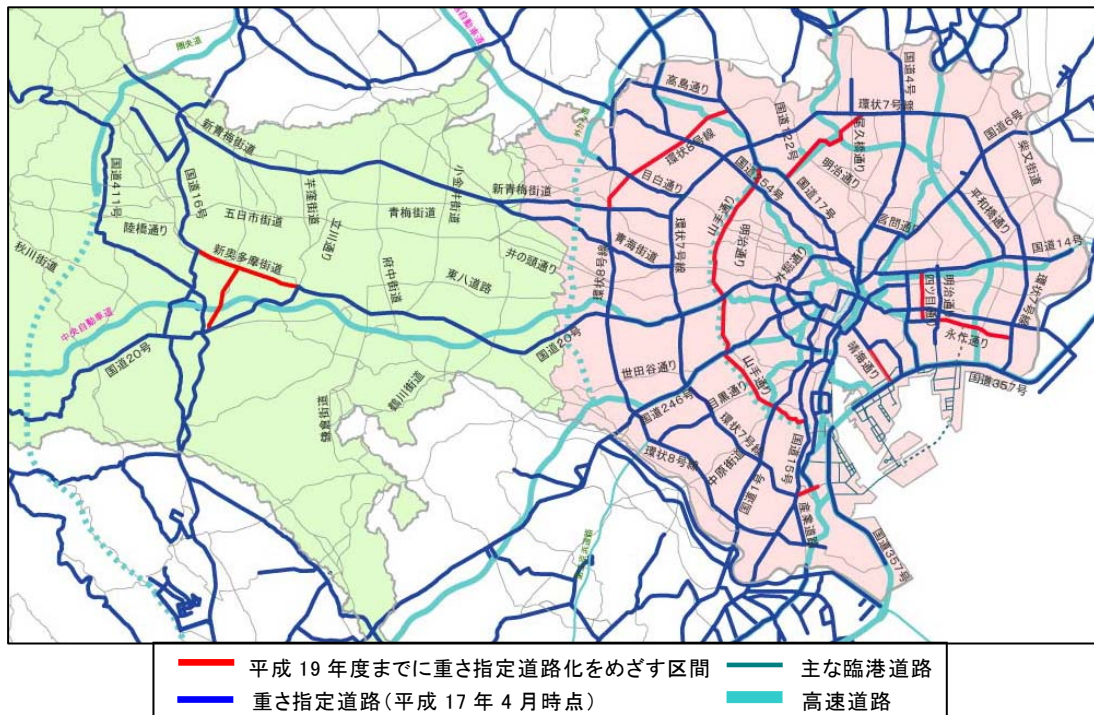


図 平成19年度までに都内で重さ指定道路化をめざす区間

## ◆ 首都圏で連携したボトルネックの解消

製造業の拠点多い埼玉、北関東地域と、東京港をはじめとする都内の物流拠点との間の物流をスムーズに行うため、橋梁耐荷力不足箇所や道路の未整備区間などの放射道路のボトルネック箇所の早期解消を、国や関係自治体に要請していくなど、首都圏で連携して取り組んでいく。

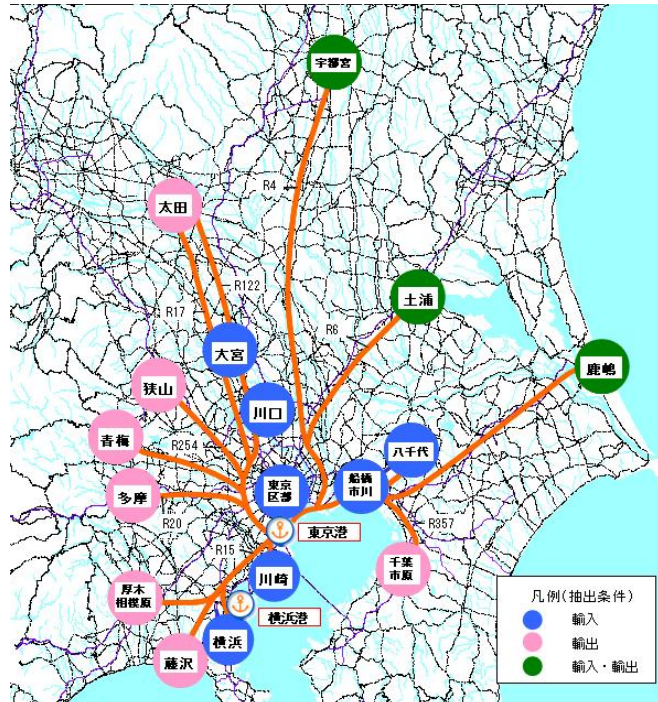


図 首都圏の主要な生産拠点との道路ネットワーク

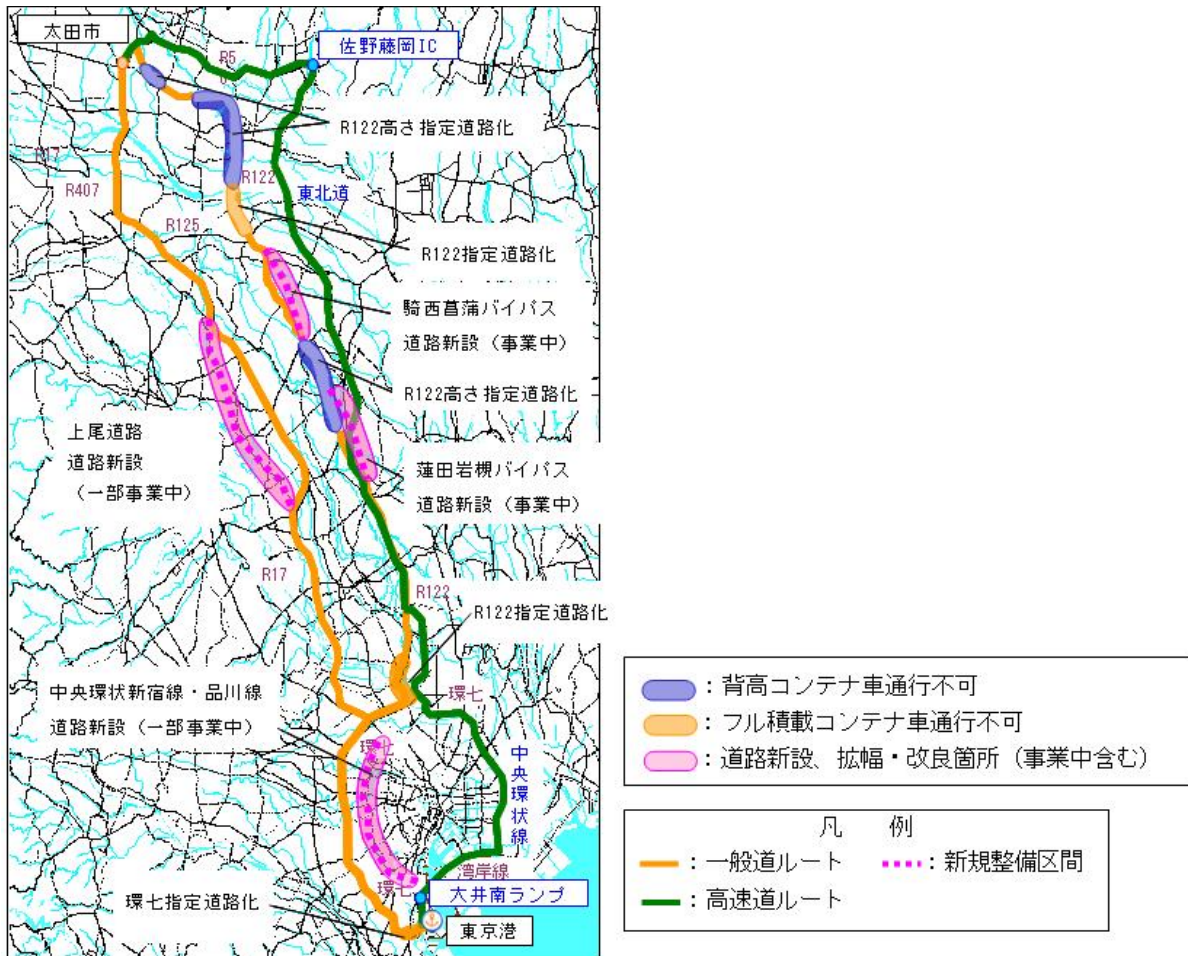


図 群馬県太田市と東京港の間のボトルネック箇所

## ◆ 様々なボトルネック箇所の解消と輸送の円滑化

### ・国道 16 号松原地区の走行円滑化

多摩地域の大動脈路線である国道 16 号において、車線数が少なく代表的なボトルネックとなっている松原地区（昭島市拝島町～福生市熊川間）等について、多車線化などの拡幅整備推進や立体交差化を国に要請し、大型貨物車の円滑な走行を確保する。

### ・交差点対策の強化

交差点を中心とした渋滞を解消するため、スムーズ東京 21 拡大作戦\*などにより、交差点部の路上駐車取締の強化や交差点改良、信号表示の変更など、交差点対策に取り組む。

環状 7 号線大和陸橋交差点、環状 8 号線東京インター入口交差点などでの対策により、貨物車の走行ルートとなる幹線道路の渋滞解消を図る。

### ・踏切対策の推進

羽田空港に接続する環状 8 号線等の道路交通の円滑化に向け、京急蒲田駅付近の京浜急行本線・空港線の連続立体交差事業の促進や、平成 16 年に都が策定した「踏切対策基本方針\*」に基づき、都内に多数残された踏切について、多様な対策を重点的かつ計画的に進め、貨物車の効率的な走行を確保する。

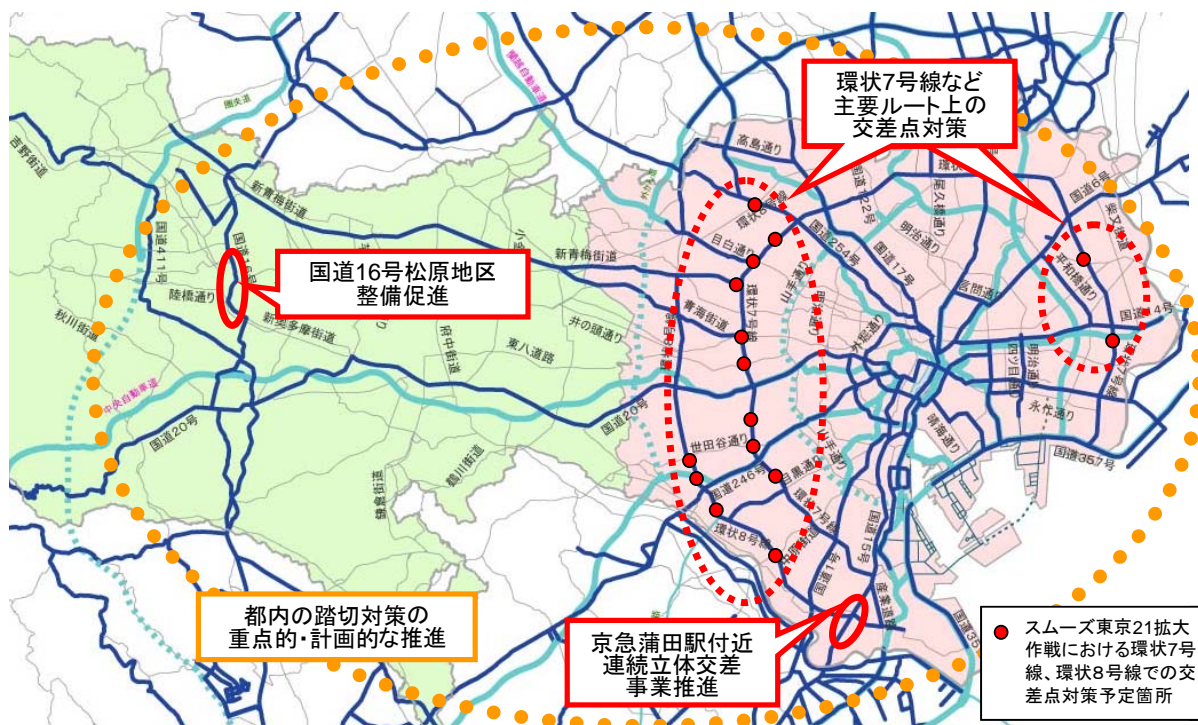


図 様々なボトルネック解消方策

## 取組 1 効率的な物流ネットワークの構築

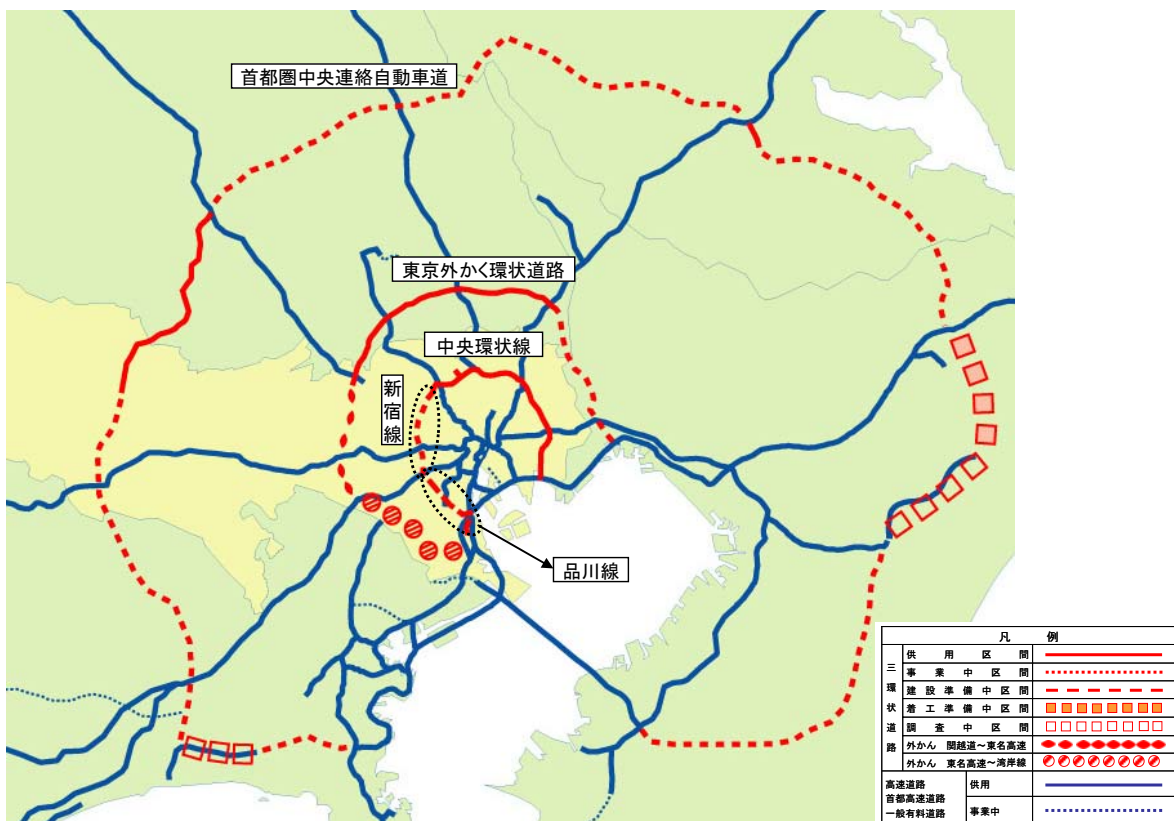
### ② 物流を支える道路ネットワーク整備の推進

近隣自治体や国とも連携を図りながら、3環状道路をはじめ、街路網や臨港道路等の整備を推進し、首都圏での効率的な物流を支える道路ネットワークを構築する。

#### ◆ 3環状道路の整備促進

首都圏物流を支える骨格的な道路ネットワークとして、圏央道、外環道、中央環状線の3環状道路の整備を促進する。特に、中央環状品川線について都は、有料道路事業に先駆けて平成 17 年度から街路事業に先行着手しており、関係機関と連携を図りながら平成 25 年度の完成をめざしていく。

3環状道路の整備により、輸送時間の短縮とともに、渋滞の緩和、環境負荷の低減など大きな効果が考えられる。また、中央環状新宿線・品川線を高さ指定道路とすることにより、東京港と首都圏各地域間における高速道路を経由した背高海上コンテナ\*の円滑な陸上輸送が可能となる。



国土交通省東京外かく環状道路事務所「3環状道路現況図」(2004.7)より作成。計画区間及び一般有料道路で他の高速道路に接続していない供用・事業中区間は除く。

図 3環状道路のネットワーク

## ◆ 街路整備による広域的な幹線道路ネットワークの形成

### ・ 区部における街路整備の推進

平成 16 年 3 月に公表した「区部における都市計画道路の整備方針\*」においては、物流効率化を視野に入れて優先整備路線を選定している。同方針に基づき区部の街路整備を着実に推進する。

### ・ 多摩の骨格幹線道路の整備推進

大型貨物車が走行できる道路が不足し、国道 16 号や新青梅街道など一部の路線に集中している交通を分散するため、現在策定を進めている「多摩地域における都市計画道路の整備方針\*」に基づき、多摩地域の物流の骨格を形成する道路の整備を推進する。

### ・ 近隣自治体と連携した広域的なネットワークの形成

多摩地域と埼玉や神奈川は、部品や製品のやり取り等、産業活動上密接な係わりを持っている。これらの関係自治体と連携し、府中所沢・鎌倉街道線をはじめとした南北方向の道路整備を進め、広域的な幹線道路ネットワークを形成していく。

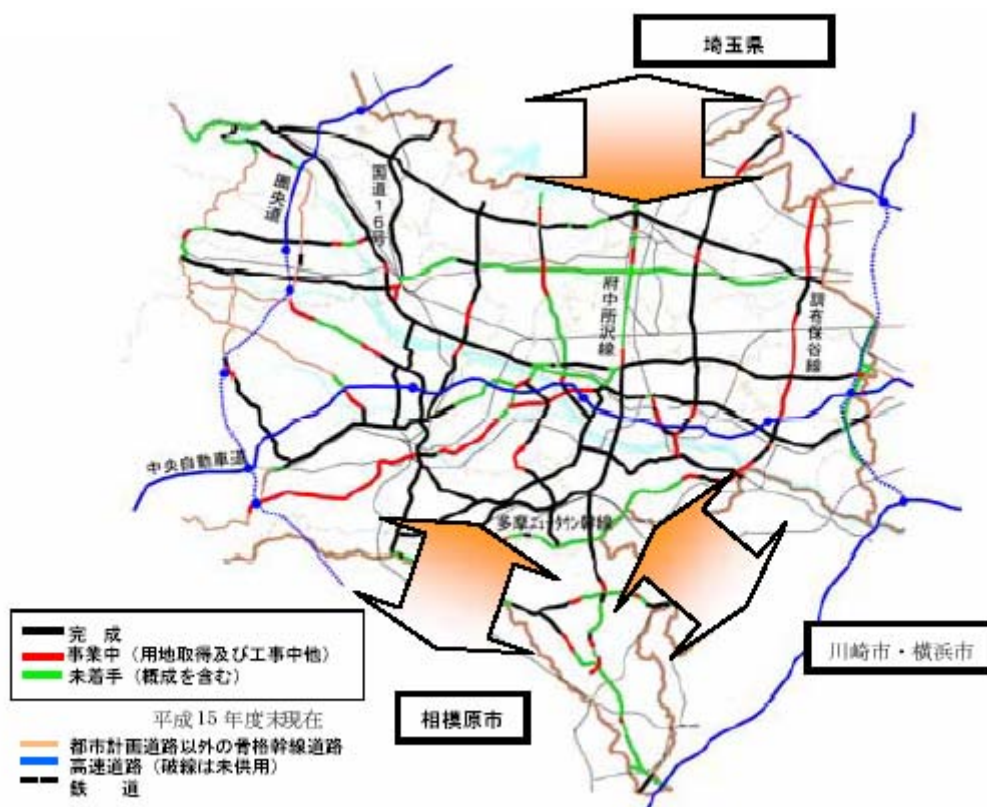


図 近隣県との連携イメージ

## ◆ 臨海部の交通ネットワーク機能の強化

### ・臨海部の道路整備推進

国際的な物流拠点が集中している臨海部の物流をより円滑化するため、中央環状品川線の整備を促進し、東京港と高速道路網の接続を強化するとともに、東京港トンネル（国道357号部）や東京港臨海道路Ⅱ期事業等、港湾地域の道路整備の着実な推進を国等関係機関に要請していく。また、第二東京湾岸道路についても計画の具体化を働きかける。

### ・新木場周辺のネットワーク整備

国道357号新木場周辺の荒川河口橋西詰交差点部は、首都高速湾岸線、国道357号、新木場若洲線（東京港臨海道路Ⅱ期事業の延伸部）、補助144号線が交差するため、将来的に交通量の増加が見込まれる。

このため、国と連携して、新木場交差点部の立体化など、周辺部を含めて道路ネットワーク形成のあり方を検討していく。

### ・補助28号線（大井ふ頭）の渋滞解消

大井ふ頭における物流の動脈で、往復8車線を有する臨港道路大井ふ頭その1線（補助28号線）と大井ふ頭直背後の港湾管理道路を改修し、分離帯等の設置により一般車両とコンテナ車を区分し、交通の安全化を図るとともに、違法駐車車両の解消を図り、円滑な交通動線を確保していく。

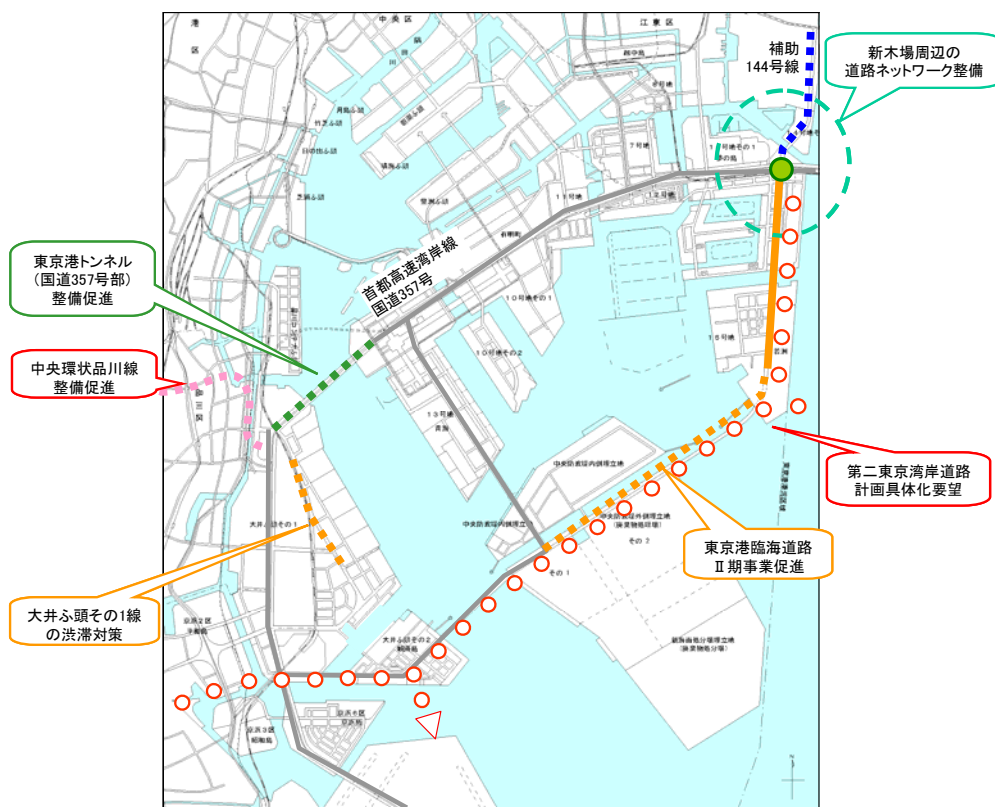


図 臨海部におけるネットワーク機能強化

## 取組1 効率的な物流ネットワークの構築

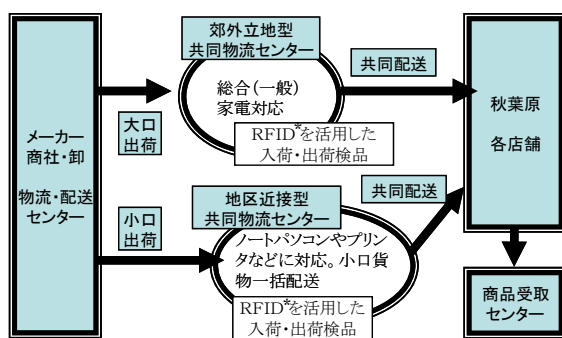
### ③ 技術革新に応じた新たな物流基盤の創造

ICタグ\*をはじめとした新技術活用の可能性の検証、港湾における情報ネットワークシステムの活用など、産学公で連携して技術革新に応じた新たな物流基盤を創造していく。

#### ◆ ICタグ\*をはじめとした新技術の活用促進

平成16年度に、秋葉原の電気街で梱包商品にICタグ\*を貼り付け、共同物流センターで入出荷検品の精度を検証する実験が行われた。今後も、東京港のコンテナターミナル管理においてICタグ\*を活用し、搬入搬出手続きなどを効率化する取組みを進めていく。

このほか、区部に4箇所ある流通業務団地\*の更新にあわせて、流通業務団地を活用してこれらの新技術活用に向けた可能性の検討を行うなど、都が抱える様々な物流の現場で、これらの技術の活用促進に向けた取組を行っていく。



秋葉原物流効率化実行委員会資料より

図 秋葉原での実証実験でのICタグ活用の仕組み

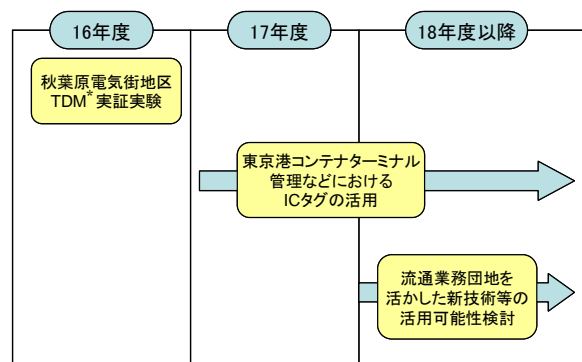


図 ICタグ等を活用した各種の取組みの概要

#### ◆ JCL-net（日本コンテナ物流情報ネットワーク）による手続きの簡素化・統一化（ペーパーレス化）

主要港が連携して構築する港湾情報システムである「JCL-net」を通じて、コンテナ搬入搬出手続きの電子化を行うことにより、荷役効率、配車効率の向上を図る。

コンテナ搬入搬出手続きのためJCL-netに入力した情報を、ターミナル利用者、陸運事業者、海貨・通関事業者が共有することにより、ゲート前の連絡漏れ、書類未送付などによるトラブルを回避するなど、各事業者の的確な対応を可能として、コンテナ流動の円滑化を図る。

## JCL-net（日本コンテナ物流情報ネットワーク）の概要

事項	内容
システム概要	国際コンテナターミナルにおいて、ターミナル、海貨・通関、陸運等の関係者間での情報交換の円滑化を図るため、港湾物流情報プラットフォームの一環として構築。
システム化対象業務	コンテナの搬出入に係る業務 情報提供：搬出可否情報、危険品情報等 セキュリティ対策：トラクター出入り管理
対象ユーザー	・ターミナルオペレーター ・海貨・通関事業者 ・陸運事業者（配車担当及びドライバー） ・荷主 等
主要機能	・コンテナの搬出入に係る手続きの電子化と共有化 ・搬出可否情報の照会 ・トラクターIDの登録業務
実施主体	国土交通省及び国内主要8港

## JCL-net導入による事業者間業務の電子化のイメージ

### 【電子化後の事業者間業務の効率化イメージ】

#### (1) 情報提供サービス

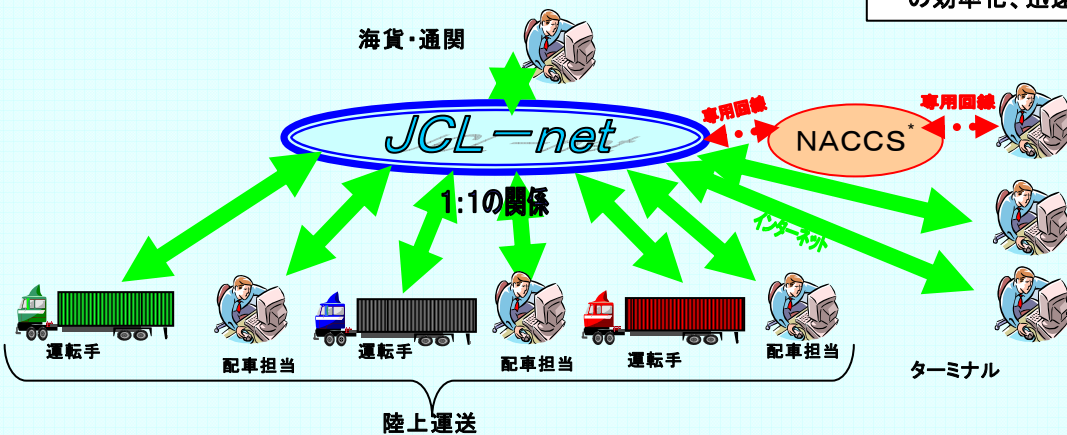
必要な情報をリアルタイムで提供し、陸運事業者等の配車計画を効率化

#### (2) 事務手続きの電子化サービス

WEB上のシステムを通じ、事務手続きの電子化、ペーパーレス化を促進

### 【電子化後の効果】

- ・ゲート前渋滞の緩和
- ・入力ミスの解消による効率化
- ・事業者間事務手続きの効率化、迅速化





## ◆ 産学公連携による推進体制構築

効率的な物流を実現するための基礎となる技術開発や人材育成について、民間事業者や研究者などとの協力体制を構築する。

また、各主体の取組みを推進し、物流施策全般に反映させるため、関係者による連携の仕組みづくりを検討する。

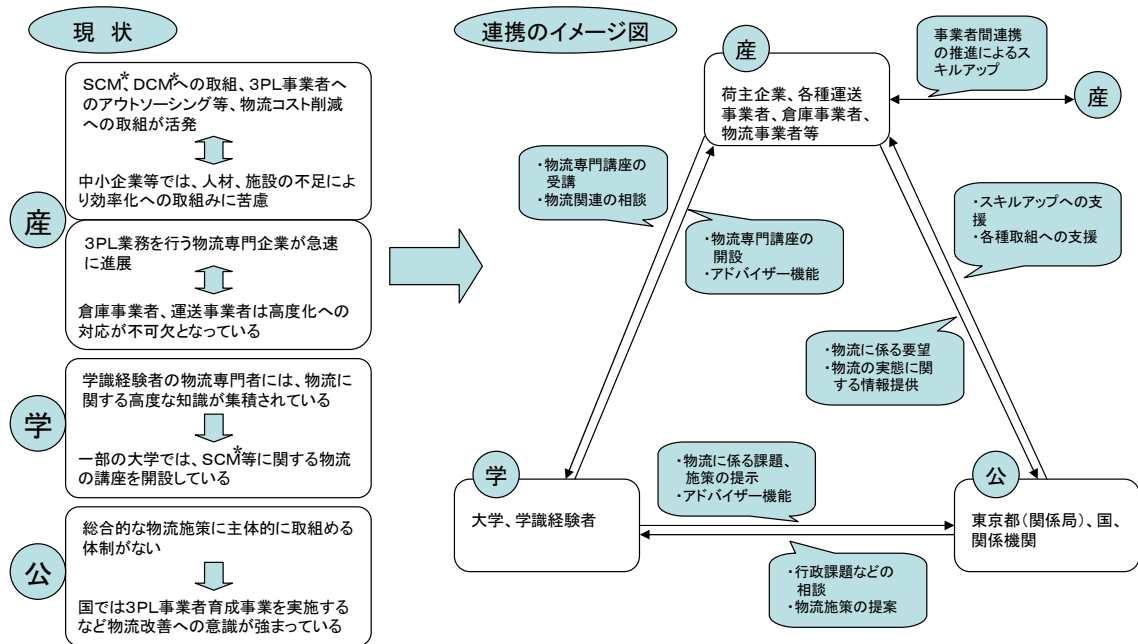


図 物流における産学公連携のイメージ

## ◆ 地下空間等を利用した新たな物流システムの検討

都市空間が限られた東京で物流を効率化するには、地上空間だけでなく、地下空間も含めた有効活用の検討が必要である。

以前から、地下空間を活用した物流システム等の調査研究が行われてきた。平成 13年には、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法が施行され、大深度地下を道路、鉄道、ライフラインなど様々な用途に利用する可能性が示された。

こうした状況を踏まえ、地下空間等を利用した新たな物流システム構築の実現可能性などについて、今後、様々な角度から検証していく。