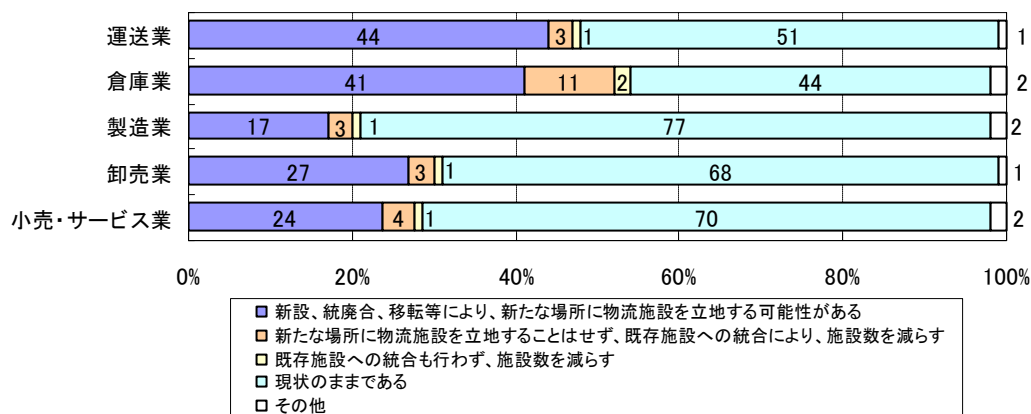


### (3) 事業者や地域での取組促進

#### ① 物流拠点の立地動向

##### ・物流拠点の新規立地ニーズの高まり

物流効率化を進めるうえで、物の積み替えや保管、流通、加工等を一括して総合的に行う物流拠点が重要な役割を果たしている。物流業務の外部委託の増加などに伴い、特に運輸業、倉庫業で、新規に物流拠点を立地させようとするニーズは高い。



東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果  
資料 東京都市圏交通計画協議会「第4回東京都市圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

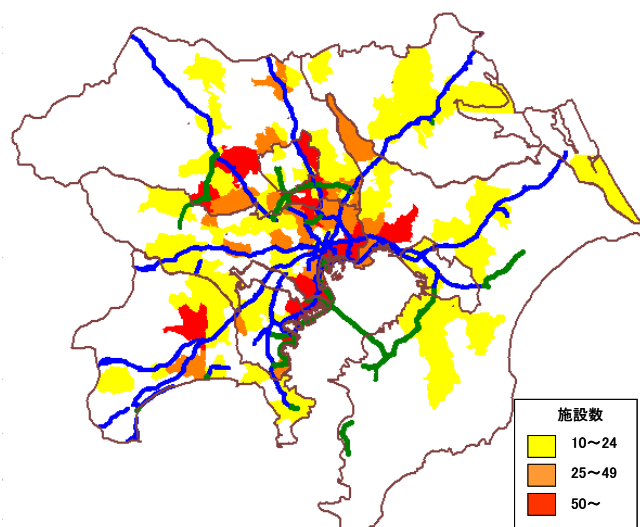
図 物流拠点立地の意向

##### ・圏央道周辺部や港湾エリアなどに新たに立地する物流拠点

1990年(平成2年)以降に新たに立地した物流拠点の分布を見ると、港湾エリアや区部北部～埼玉南部などの地域のほか、鶴ヶ島～青梅等の圏央道周辺、厚木周辺など、高速道路などが整備されている郊外部で多くなっている。

物流拠点を立地するうえで、道路の利便性を重視する企業は多く、圏央道整備の進捗に伴い、その周辺における物流拠点立地のニーズは今後さらに高まっていくものと考えられる。また、東京港を経由する国際貨物の増加が見込まれるなか、港湾エリアにおける物流拠点の立地意向は今後も強いものと考えられる。

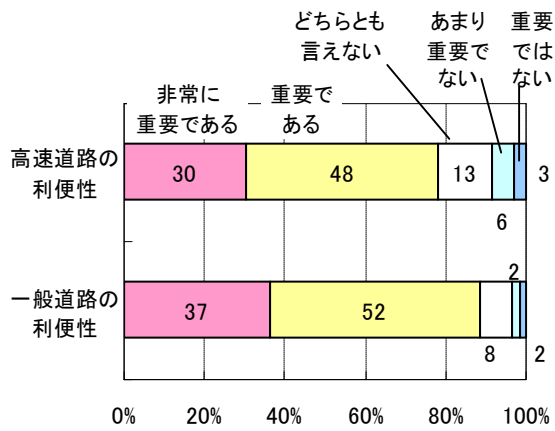
一方で、事業者からは、物流拠点を立地するための適地の不足が問題点として



物流関係事業者の施設のみを抽出し図化。数値は事業所母数に基づく拡大値  
資料 東京都市圏交通計画協議会「第4回東京都市圏物流流動調査」(平成15年度)

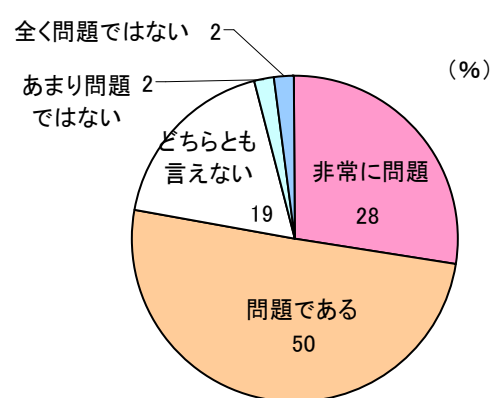
図 1990年以降の新規物流施設の立地分布

挙げられており、物流事業者の7割以上が立地の際の問題としている。市街化調整区域にも立地したい場所はあるが、許可を得るのが難しいといった声も挙がっており、物流ネットワーク整備とともに、事業者の立地意向も踏まえた適地の確保が課題となっている。



東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果  
資料 東京都圏交通計画協議会「第4回東京都圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

図 物流拠点を立地する際に重要なこと



東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果  
資料 東京都圏交通計画協議会「第4回東京都圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

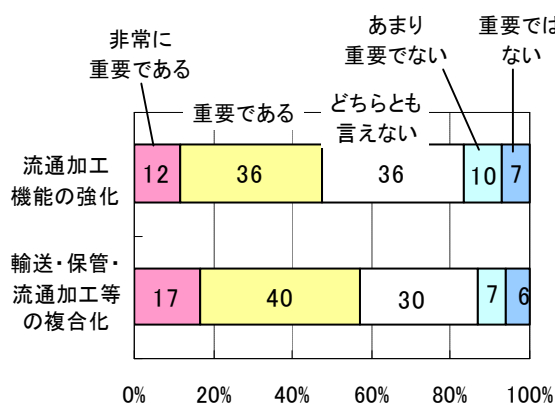
図 物流拠点立地時の用地確保について

## ② 物流機能強化に向けた事業者の取組

### ・流通加工機能など新たなニーズの高まり

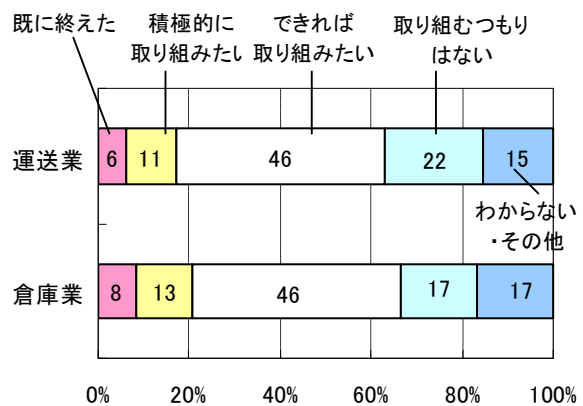
近年、物流において、商品への値札貼りを行ったり、商品の包装などを行ったうえで小売店や荷主へ配送するなど、流通加工等の新たなニーズが高まっている。また、単なる輸送や保管だけではなく、これらの機能を総合的に組み合わせて高度な物流サービスを提供しようとする意向も強く、6割程度の企業が機能の複合化が重要と回答している。

物流施設の機能更新への取組意向について見ると、運送業、倉庫業ともに約6割の企業が前向きな回答をしており、新たな物流ニーズに対応した施設が求められている。



東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果  
資料 東京都圏交通計画協議会「第4回東京都圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

図 物流施設の機能強化時に重視すること



東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果  
資料 東京都圏交通計画協議会「第4回東京都圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

図 物流施設の機能更新への取組意向

	必要と考える機能
A社	流通加工向けの作業場としての設備（照明、空調、作業員休憩所等）の充実 海上コンテナ、大型トラック等による大量の荷捌きのためのホーム、港内施設 バーコード、I Cタグ等の貨物管理システム導入のためのインフラ
B社	食料品関係の保管、流通加工
C社	コンテナ対応設備、24時間稼働対応設備 交通アクセスあるいは駐車スペース
D社	流通加工場 配送センターシステム（タグによる入出庫保管管理、自動仕分け機能等）
E社	倉庫管理システム 自動倉庫

東京都で実施したアンケート調査結果から抜粋

図 倉庫業者が新規の倉庫に必要と考える機能

### ・中小企業が機能強化を進めるうえでの問題点

中小企業においては、従来、物流管理については顧みられることが少なく、漫然と行ってきたともいえる。例えば、多頻度小口配送\*やジャストインタイム\*配送などは、顧客ニーズへの対応と機会損失の防止のために行われてきたが、結果として交通量や輸送コストの増加を招いており、また、こうしたことが交通渋滞や環境悪化を招くことにもつながっている。物流効率化の視点から、相互利益を図ることはもとより、社会全体の見地からの調整が必要となっている。

大規模事業者においては、ロジスティクス\*やSCM\*などの高度なシステムの導入や、高機能な物流センターの設置などにより、物流コストの削減や機能向上への取組が進んでいる。

中小事業者は、大規模事業者に比べて物流効率化に対する認識が低だけでなく、経営資源が脆弱であり、物流コスト削減や機能向上に必要な人材の確保、施設改善への投資が難しく、これらの確保が大きな課題となっている。

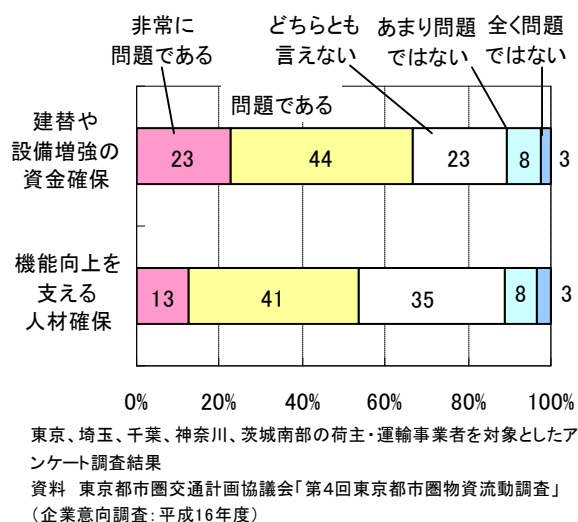


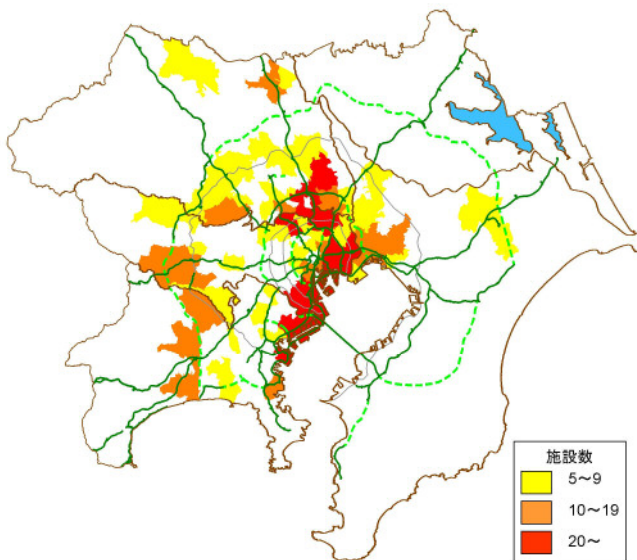
図 物流機能強化の際の問題点

## ・消費地近傍での物流機能の強化

消費者の暮らしを支えていくうえで、流通加工とあわせた小売店へのきめ細かい配送など、暮らしに密着した物流機能が重要な役割を果たしている。

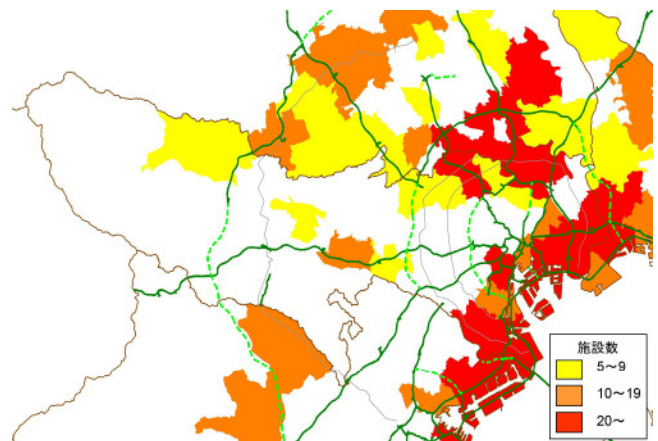
周辺への配送とともに、流通加工や保管などをあわせて行っている物流施設の立地を見ると、区部の北部・東部、港湾エリアなど、消費地の近傍に比較的多く立地している。また、物流効率化を総合的に行っていくには、一時的な商品保管や加工のためのスペースが必要であり、このような機能を担う倉庫施設も消費地近傍に多く立地している。

これらの事業者は、中小の運輸業、倉庫業などが多く、荷主企業の在庫削減に伴う取扱量の減少、周辺における住宅立地など、厳しい事業環境にあるが、周辺環境と調和を図りつつ、既存の施設・資産の有効活用を図りながら様々な物流ニーズに応えた高度なサービスを提供していくことが求められる。



主に集配送を行う全業種の物流施設のうち、保管、流通加工等の機能を有する施設。数値は調査票での回答数による施設数  
資料 東京都市圏交通計画協議会「第4回東京都市圏物資流動調査」(平成15年度)データより東京都で集計・加工

図 複数の機能を持つ集配送施設の立地分布



物流事業者の施設のうち施設種類が「倉庫」であるもの。数値は調査票での回答数による施設数  
資料 東京都市圏交通計画協議会「第4回東京都市圏物資流動調査」(平成15年度)データより東京都で集計・加工

図 都内及び周辺における倉庫の立地分布

## ・区部流通業務団地\*の有効活用

京浜二区、足立、板橋、葛西の流通業務団地\*4拠点は、全国のトラックターミナルを結ぶトラック運送の貨物積替え機能や、大規模団地倉庫等による保管、卸売業の機能を備え、中小企業を集約化した一大物流拠点として物流に貢献してきた。一方で、トラックターミナルの約半数、普通倉庫の4割が供用開始後約30年を経過し、老朽化が進みつつある。

当初は市街地外周部に整備された4拠点多、東京の発展に伴い市街地の内部に取り込まれ、都内各地への都市内配送拠点としての機能が増しており、このような都市環境の変化への対応や、よりきめ細かいサービスへの対応、業種の垣根を越えた包括的な効率

化への取組など、新たな課題に対応した更新が求められている。

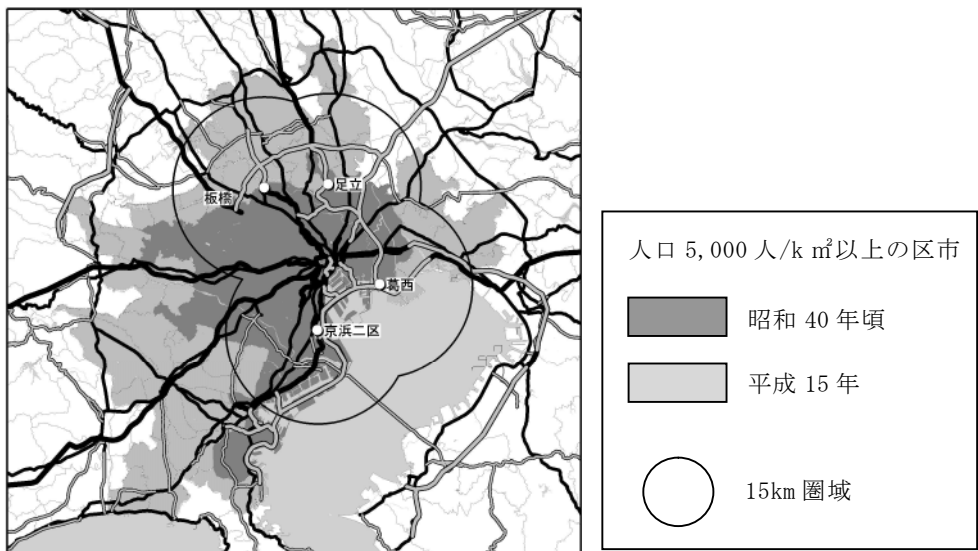


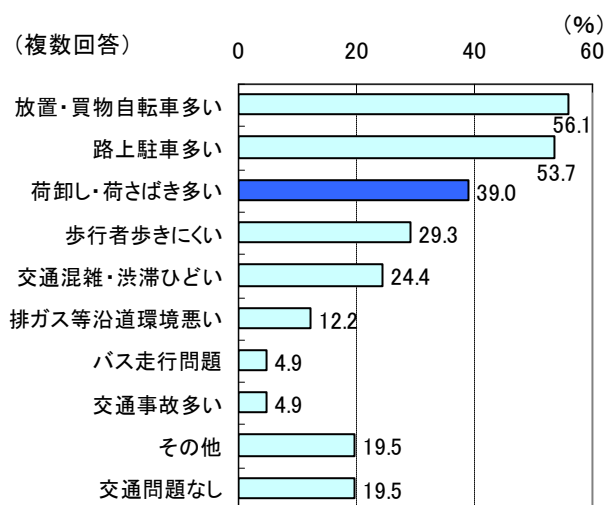
図 流通業務団地の立地場所と周辺の市街化の状況

### ③ まちづくりとの連携

#### ・荷さばきなどによるまちの混雑

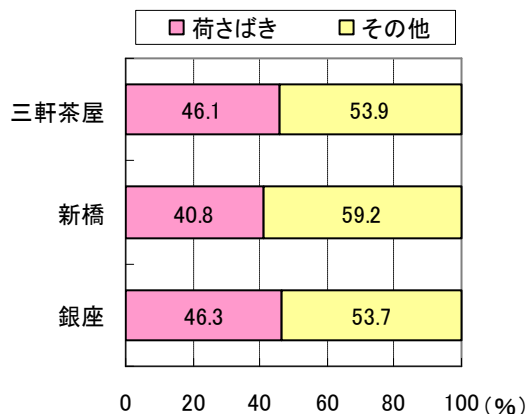
東京は大消費地であり、日々大量の物資・商品が都民や各事業者に届けられる。一方で、小売店やオフィスが集中する繁華街や業務集積地では、多数の納品車両が集まり、路上での荷さばきなどにより混雑を起し、輸送の非効率化や、まちの魅力低下を招くことも少なくない。

商店街に対する交通問題についてのアンケートでは、放置自転車、路上駐車に次いで荷卸し・荷さばきが問題点として挙げられた。また、繁華街での路上駐車のうち、約半数は荷さばきを主とした貨物車となっている。



資料 東京都圏交通計画協議会調べ(平成14年度)

図 商店街での交通問題



平成13年8月の平日2日間における平均値  
資料 東京都都市整備局「駐車施設のあり方に関する実態調査」

図 繁華街における路上駐車目的

## ・求められる荷さばきスペースの確保

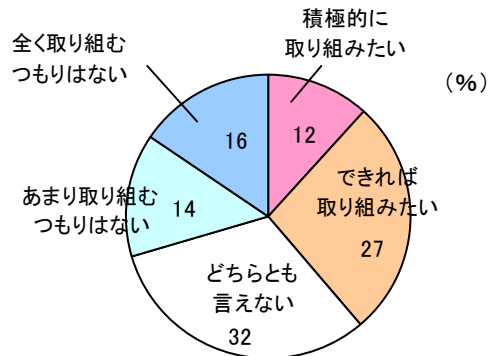
東京では地価が高く、店舗等が密集している繁華街が多いため、物流事業者は納品時の荷さばきスペースを新たに確保するのは困難である。

まちづくりにあわせて民間側で荷さばきスペースが確保されていくことが望ましいが、公共においても、公共用地など様々な空間を有効に活用し、荷さばきスペースを確保するとともに、地域と物流事業者が連携して効果的な運用の仕方確立し、荷さばきの整序化とともに、まちの魅力を向上させていくことが欠かせない。

## ・共同配送への取組

多頻度小口配送\*の増大に伴い、地域での配送を行う貨物車も増加するなか、配送を他社と共同化し、輸送の効率化を図りたいとする企業も多くなっている。また、各地域で商店街など地元関係者が中心になって、物流事業者と連携し地域内での配送を一括して行う事業者を設立するなど、地域を主体にした取組も行われつつある。

地域の活性化に向け、地元関係者、自治体、物流事業者などが連携して、共同配送など物流の改善に取り組んでいくことが必要である。

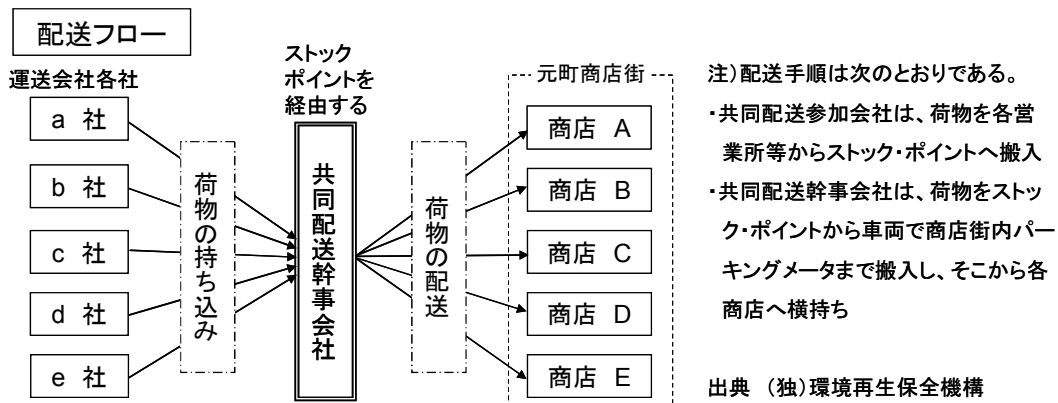


東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果  
資料 東京都圏交通計画協議会「第4回東京都圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

図 輸送効率化に向けた「他社との共同化」への取組意向

### ～ 横浜元町地区における商店街共同集配送 ～

- ・横浜市内の代表的な商店街である元町地区では、商店街単位の共同集配送に向けた検討を平成11年度から開始し、現在でも取組が続いている。
- ・元町地区近隣に配送集配センターを設置し、元町地区の配送貨物は各運送会社から全てここに集められ、共同配送専用車両に積み替えて同地区内へ配送される。
- ・また、地区の貨物を専用車両で集荷し、共同配送集配センター経由で各社のトラックに積み替えられ目的地まで配送される。



## ～ 搬入搬出車両の混雑による非効率を解消 ～

東京国際展示場における催事開催時には一時に大量の荷動きがあり、かつては場内駐車場の混雑をはじめ搬入搬出の非効率を招いていた。これを解消するため、東京国際展示場の管理運営を行う（株）東京ビッグサイトは「スマート物流」システムを開発し、物流効率化を図っている。これは、あらかじめ出展者から荷役の情報提供を受け、量・時刻・段取り等を一括コントロールすることにより、搬入搬出を代行する指定物流企業との調整を行い、スムーズな搬入搬出を実現するものである。

（株）東京ビッグサイトは、駐車場の効果的活用による渋滞緩和、搬入搬出を行う車両の削減やCO<sub>2</sub>排出量の半減という物流効率化の効果を実現する画期的な物流システムとして、平成16年10月にビジネスモデル特許の出願を行っている。

