

都市と交通

通巻95号

巻頭言：都市物流に関する将来展望

～京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻

教授 谷口 栄一 1

特 集：物流対策

1. 総合物流施策大綱（2013-2017）について 3

2. 第5回東京都市圏物資流動調査 5

3. 東京都における物流対策の取組み 7

4. 企業における物流に関する取組み
～大和ハウス工業株式会社 10

5. 国際競争流通業務拠点整備事業について 14

公益社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市局街路交通施設課



東京港第三航路空撮《写真提供：東京都港湾局》



東京ゲートブリッジ：2020 オリンピックをイメージした特別ライトアップ《写真提供：東京都港湾局》



施設内観《写真提供：大和ハウス株》



マルチテナント型物流施設：DPL三郷外観《写真提供：大和ハウス株》

巻頭言

都市物流に関する将来展望

京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻
教授

谷口 栄一



1. はじめに

都市における経済の持続的発展、安心・安全な生活のために、都市物流は非常に重要な要素であると思われるが、世界中の多くの都市の交通政策・都市政策において見過ごされてきたのが実情である。その1番目の理由として、都市物流は物流企業の仕事であり、交通政策・都市政策を担当する行政が関与すべき事柄ではないと考えられてきたことがあげられる。また、2番目に行政の担当者が都市物流に関する知識を十分に持っていないために、具体的にどのような施策をどのように実施すればよいのかわからないということがある。3番目に都市物流は多くの利害関係者が関係する複雑なシステムであるので、交通政策・都市政策として実施し、効果をあげるためには複数の利害関係者の調整に多大の時間が必要であるという点があげられる。

しかし、この10年ぐらいの間に効率的かつ環境に優しい都市物流システムをシティロジスティクスとして捉えた研究も進歩し、また実際の都市における施策の実施例も増加してきた。シティロジスティクスの研究分野では日本およびイギリス・フランス・オランダ・ドイツ・スウェーデンなどの欧州がリードしていたが^{1) 2) 3)}、ここ数年米国・カナダも追いついてきている。また、ブラジル・中国などの新興国も重要な分野としての認識を持ち始めている。施策の実施例としては、貨物の共同配送・夜間配送、都市内へのトラックの流入規制、混雑課金、荷捌き駐車場の整備、ITS (Intelligent Transport Systems) を活用したトラックルートの誘導などがある。

シティロジスティクスを考える時にどのようなビジョンを持つかがということが重要である。シティロジスティクスの目標としては、流動性 (mobility)、持続可能性 (sustainability)、居住性 (liveability)、災害時の回復性 (resilience) の4つを挙げることができる。物流である限り、貨物ができるだけスムーズにシームレスに流れることが必要であり、流動性の確保は企業

にとってはコストの削減ということであり、それが国際競争力にもつながる。しかし、都市全体を考えると、トラック交通による大気汚染、騒音、振動などの環境負荷をできるだけ少なくし、交通事故を減らすことが必要であり、持続可能性、住民の居住性の確保が重要である。また、近年では自然および人的災害時のサプライチェーンの維持、早期の回復、事業継続が重要な課題となっている。このように、シティロジスティクスは多目的のシステムであり、部分最適ではなく、都市全体の最適化を目指す必要がある。

2. 公民連携

シティロジスティクスに関連する主な利害関係者としては、荷主、物流事業者、住民 (消費者)、行政 (国、都道府県、市町村) があげられる。これらの利害関係者の目標、主な関心が異なっている点に注意が必要である。物流事業者はできるだけ安いコストで荷主へのサービスを提供しようとする。荷主は貨物の到着時刻など、できるだけ信頼性の高い物流サービスを求める。住民はトラックによる交通事故や環境への影響を少なくしてほしいと願う。行政は安全、環境とともに都市全体の経済発展を望んでいる。このように4者の目標が異なっていることを理解したうえでどのように調整するかということが問題となる。

1つの解決策として、上記の利害関係者の代表が協議会を作り、一堂に会して都市物流施策について議論を行う公民連携が考えられる。実際、イギリス、スウェーデンなどでFreight Quality Partnerships (FQP) が組織されて、各都市の都市物流施策について議論が行われ、施策が実施されている。日本においても東大阪市においてFQPが組織され、多くの利害関係者の参加を得て、大型トラックの路上駐車問題に取り組み、路外的大型トラック用駐車場の整備などの成果をあげている。

都市物流について、行政のみならず多くの利害関係

者が参加して問題の把握、施策の立案、事前評価、パイロット事業の実施、本格事業の実施、事後評価、フィードバックの手順で検討を進めることが望まれる。世界道路会議（World Road Association）では、この手順について行政の担当者向けに解説した報告書⁴⁾とガイドライン⁵⁾を出版している。

次に都市物流施策を推進するためには2つの大きな力が手助けとなる。1つは技術革新であり、もう1つは企業経営者の意識の変化である。技術革新については、ICT（Information and Communication Technology）やITSを活用したデータの収集、都市内の配車配送計画の最適化、都市物流マネジメントにおいてみられる。コンピュータと高度通信技術によって低コストでより精度の高い都市物流施策を実施し、評価することが可能となった。また、企業経営者が、より環境に優しい物流システムを指向するようになってきたことは、効率的かつ環境に優しい都市物流システムを構築するために、非常に大きな推進力となる。

3. 将来展望

将来の都市物流に関する展望について考える。まず第1に思い浮かぶことは、e-コマース（電子商取引）の進展と都市物流の関連である。現在e-コマースはインターネットショッピングなどでB2C（Business to Consumer）およびC2C（Consumer to Consumer）が一般に広く用いられているが、B2B（Business to Business）も産業界において広く用いられている。e-コマースの進展は、個別時間指定配送の増加、商圏の広域化などで、都市内のトラック交通を増加させる効果もあるが、逆に物流拠点の集約化、共同配送の導入、ICTによる配送の効率化などによってトラック交通を減少させる効果もある。さらにe-コマースの進展は、個別対応のマーケティングを可能にし、また多品種少量生産と販売を可能にする。このような流れは商品のライフサイクルを短くし、生産拠点をよりマーケットに近い都市近郊あるいは都市内に立地させるような方向性を持つ。したがって、e-コマースの進展は単に都市物流の高度化ということに留まらず、都市内における生産拠点の増加と雇用の増加を推進する可

能性を持っている。もちろん都市内では、環境負荷を増加させないような新しい生産技術を用いた小規模な工場しか立地できないと思われるが、e-コマースと効率的かつ環境に優しいシティロジスティクスが、生産拠点を再び都市内に呼び戻す方向に働くことが考えられる。そのような方向は、これからの都市の経済発展を支える重要な力になると思われる。

第2に、我が国の人口の25%が65歳以上の高齢者であり、2060年には約40%に上昇すると人口問題研究所では予測している。このような超高齢社会を迎えて、高齢者の活動、生活のみならず、生産年齢層および子供も含めて3世代が安心・安全に生き生きと活動し、生活できるような都市を創るために、シティロジスティクスは大変大きな役割を果たすことができると考えられる⁶⁾。身近なところでは、高齢者の買い物を手助けできるような食料品・日用品の宅配システムが出現している。またこれからは病院のベッド数の不足、医師の不足などのために在宅医療・看護・介護のケアサービスが増加すると予想されるが、そのような在宅医療・看護・介護サービスを効率的にかつ患者さんやその家族が満足できるような水準で提供するためには、シティロジスティクスのシステムが役立つ。すなわちケアサービスを提供する側にとってはコスト削減の効果があり、ケアサービスを受ける患者さん側の満足度を高めるような多目的の最適化システムを提供することができる。

第3に、これから起こる可能性が高いとされる南海トラフを震源とする大地震や首都直下地震、あるいは異常気象による大洪水などの自然災害時において、膨大な数の被災者への救援物資配送は、大きな課題となっている。この問題についてもヒューマニタリアンロジスティクスとして、避難所に避難した被災者の欠乏を最小化し、かつ配送時間を最小化するようなシステムを準備することは、現代の技術を用いれば実現可能である。

以上のように、災害のリスクを負う超高齢社会の都市において、シティロジスティクスは、ICTおよびITSなどの技術革新の力と企業の意識の変化に助けられて、安心・安全で効率的かつ環境に優しい都市を構築することに貢献することができるであろう。

<参考文献>

- 1) Taniguchi, E., Thompson, R.G., Yamada, T. and van Duin, R. (2001) City logistics : Network modeling and intelligent transport systems, Pergamon, Oxford.
- 2) 谷口栄一、根本敏則（2001）シティロジスティクス、森北出版
- 3) 谷口栄一編（2005）現代の大都市物流、森北出版
- 4) World Road Association (2012) Public sector governance of urban freight transport, TC B4 report.
- 5) World Road Association (2012) A guide to implement road freight transport in urban environment, TC B4 report.
- 6) Taniguchi, E., Fwa, F.T., and Thompson, R.G. (2013) Urban Transportation and Logistics : Health, Safety, and Security Concerns, CRC Press (In press).

1

総合物流施策大綱(2013-2017)について

国土交通省 総合政策局 物流政策課
国土交通省 都市局 市街地整備課
国土交通省 都市局 街路交通施設課

1. はじめに

総合物流施策大綱は、政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図るものとして、平成9年4月に5年計画として閣議決定されて以来、様々な経済情勢等の変化や課題等を踏まえ、4回にわたって策定されてきたところです。

先般、総合物流施策大綱(2009-2013)が目標年次を迎えたことを受け、政府においては、6月25日に、新たな総合物流施策大綱として、総合物流施策大綱(2013-2017)(以下「本大綱」という)が閣議決定されました。

なお、本大綱の策定に先立って、有識者による検討が行われたところであり、本報告では、本大綱の概要等を、その立案過程等と併せて紹介するものです。

2. 本大綱の策定までの経過

(1) 有識者委員会の開催

本大綱の策定に当たっては、現下の我が国の物流をとりまく課題が多岐にわたるだけでなく、我が国の経済を再生する上で不可欠な我が国の産業競争力の強化を図っていくためには、経済・社会を支える重要な基盤である物流の機能強化及び効率化を強力に推進していくことが重要であることに鑑み、物流の現場などに通曉した有識者の知見を尊重して大綱を策定することが望ましいと考えられたことから、国土交通省及び経済産業省においては、24名の有識者により構成される新しい総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討委員会(以下「委員会」という)を開催しました。委員会は、平成24年11月から同25年4月まで7回にわたって開催され、各委員の専門の見地から、闊達な意見交換が行われました。また、委員会の議論に資するよう、委員会と並行して、物流関係事業者団体14団体、荷主関係事業者団体7団体、計21団体に対して、委員の参画を得ながらヒアリングを実施し、委員会にその結果を報告しました。

最終的に、4月30日に開催された第7回委員会において提言が取りまとめられ、5月1日に公表されたところです。

この場を借りて、委員長として提言の取りまとめを主導していただいた杉山成城大学教授をはじめとする委員の方々、及びヒアリングに御協力いただいた各団体の関係者の方々に対し、改めて厚く御礼申し上げる次第であります。

(2) 国民の皆様からの意見募集

政府においては、本大綱の立案作業を進める中で、6月10日から6月14日までの間、国民の皆様からの御意見を募集しました。その結果、7名の方(法人等を含む)から、合計で22件の御意見を頂戴しました。頂いた御意見の概要及び御意見に対する考え方については、既にホームページにて公表しておりますが、頂いた個々の御意見は、今後の施策推進に当たっての参考とさせていただく所存であります。

3. 総合物流施策大綱(2013-2017)

(1) 概要

本大綱は、前記の委員会の提言を最大限尊重し、立案が進められました。その主な内容は、図-1のとおりであります。

(2) 個別施策の例

① NEAL-NETの展開(P.5、図-2)

本大綱においては、委員会の提言を踏まえ、アジアを一つの物流圏(アジア物流圏)にとらえ、我が国の質の高い物流システムを展開すること等により、アジア物流圏全体の効率化を進める必要があるとの問題意識の下、アジア各国との政府レベルでの政策対話を通じた我が国物流システムの海外展開の環境整備を図る等の措置のほか、日中韓で構築しつつある港湾情報を中核とするNEAL-NET(北東アジア物流情報サービスネットワーク)をアジア地域等に展開することにより、貨物動静の可視化を推進することを主要施策の一つに掲げているところであります。

NEAL-NETとは日中韓がそれぞれ構築している港湾の物流情報システムを相互接続し、日中韓の港湾間の船舶の出入港情報、コンテナの動静情報等をインターネット上で一元的に幅広く把握できるようにする取組みであります。

図－1 総合物流施策大綱（2013-2017）の概要

■ 総合物流施策大綱（2013-2017）について

総合物流施策大綱について

政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な物流施策の推進を図るものとして、「総合物流施策大綱（2013-2017）」を2013年6月25日に閣議決定。

【これまでの総合物流施策大綱】

- 1) 総合物流施策大綱（1997-2001）、1997年4月閣議決定
- 2) 新総合物流施策大綱（2001-2005）、2001年7月閣議決定
- 3) 総合物流施策大綱（2005-2009）、2005年11月閣議決定
- 4) 総合物流施策大綱（2009-2013）、2009年7月閣議決定

物流を取り巻く現状・課題

（1）グローバル・サプライチェーンの深化と物流の構造変化

- 我が国産業は、付加価値の高い分野を国内に残しつつも、海外生産を増加させており、アジア域内の調達・生産・販売網を拡大。
→ 我が国の物流システムを海外展開する一方、立地競争力強化に資する取組が必要。

（2）地球温暖化など環境問題の状況

- 東日本大震災後、エネルギー需給が逼迫する中、エネルギー使用量の削減は、エネルギーセキュリティの観点からも重要。

（3）安全・安心な物流をめぐる状況

- 東日本大震災の経験を踏まえた取組の強化を各分野において進めることが重要。
- 社会資本の老朽化への対応や、国内物流の安全確保、海賊対策等の国際物流の安全確保の継続等が重要。

今後の方向性と取組

強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築

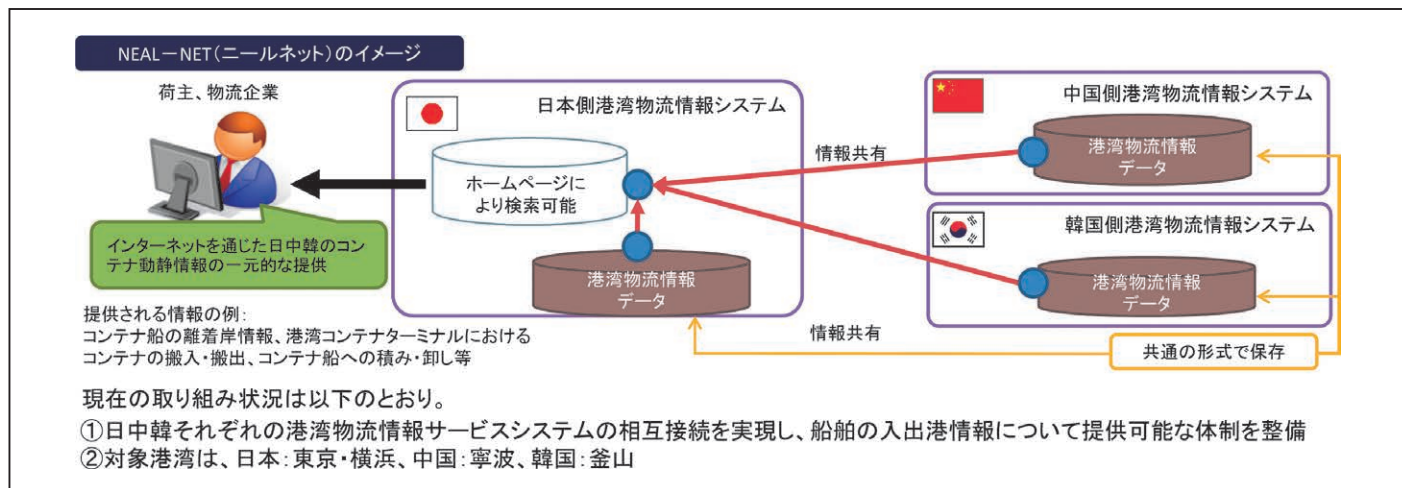
～国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～

I 産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現	●我が国物流システムのアジア物流圏への展開 ・アジア各国との政策対話による海外展開の環境整備 ・NEAL－NET（北東アジア物流情報サービスネットワーク）のアジア展開 ●我が国の立地競争力強化に向けた物流インフラ等の整備、有効活用等 ・船舶の大型化に対応した港湾機能の強化 ・港湾のコンテナターミナル周辺の渋滞対策 ・国際海上コンテナ積載車両の通行支障解消 ・シャーシの相互通行の実現、国際コンテナの鉄道輸送の推進 ●関係者の連携による物流効率化等 ・荷主と物流事業者のパートナーシップ強化 ・運送契約の書面化、輸送コストの明確化 ・物流人材育成、3PL事業の育成・振興
II さらなる環境負荷の低減に向けた取組	・鉄道・内航海運の輸送力強化とモーダルシフトの推進、トラック・船舶・鉄道等の省エネ化等 ・荷主・物流事業者の連携による輸配送共同化の促進
III 安全・安心の確保に向けた取組	●物流における災害対策 ・道路、港湾等の地震・津波対策の推進、道路啓開・航路啓開等の応急復旧計画等の事前準備等 ・支援物資オペレーションに物流事業者のノウハウや施設を活用するための連携体制の整備 ●社会資本の適切な維持管理・利用 ・貨物車が通行すべき経路を指定し、望ましい経路を貨物車が通行するよう誘導しつつ、適正な道路利用を促進 ●セキュリティ確保と物流効率化の両立 ・AEO事業者の輸出入手続簡素化の推進 ●輸送の安全、保安の確保 ・運行管理制度の徹底、監査の充実等 ・海賊対策の一層の強化

今後の推進体制

- 関係省庁による推進会議の開催
- 毎年度、PDCA方式により進捗管理
- 中長期的な見通しを持ちつつ、目標を設定し、工程表を作成

図－2 NEAL－NETの概要



②臨海部の物流施設の更新・機能強化の推進

臨海部は、都市圏の生活・経済を支える重要な地域ですが、立地する物流施設等は老朽化が進んでおり、物流の高度化や車両の大型化対応等が来ていない状況であります。このため、物流施設等の更新・機能強化することにより大都市の経済活動を活性化し、我が国における大都市の国際競争力を強化するため、特定都市再生緊急整備地域を核とする大都市圏における国際物流の結節地域である国際戦略港湾等周辺において、大規模流通業務拠点の整備・再整備の推進を図ります。

4. おわりに

委員会の場でも指摘があったところですが、今後、本大綱に盛り込まれた諸施策をいかに推進していくかが極めて重要であり、また、一部の主要施策については、その実効性を確保するための官民の連携・協働が不可欠であります。

また、昨年9月20日、本大綱に基づく今後推進すべき具体的な物流施策を「総合物流施策推進プログラム」として取りまとめ、公表したところであり、今後は毎年度、官民協働でPDCA方式により進捗管理を適切に行う方針です。

今後とも、国民各層の物流に対する認識が深まり、また、物流施策の円滑な推進が図られるよう、関係各位の御理解、御協力をお願いします。

2

第5回東京都市圏物資流動調査

国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課

1. はじめに

国土交通省及び関係各団体（茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市、（独）都市再生機構、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、首都高速道路株式会社）で構成する東京都市圏交通計画協議会では、東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資するため、昭和43年よりパーソントリップ調査、昭和47年より物資流動調査をそれぞれ約10年毎に実施しています。

平成25年は栃木県、群馬県も参加し第5回東京都市圏

物資流動調査を行い東京都市圏における「物」の流れを把握することにより、都市交通の観点から総合的な物流施策の検討を行う際の基礎資料とします。

2. 調査内容

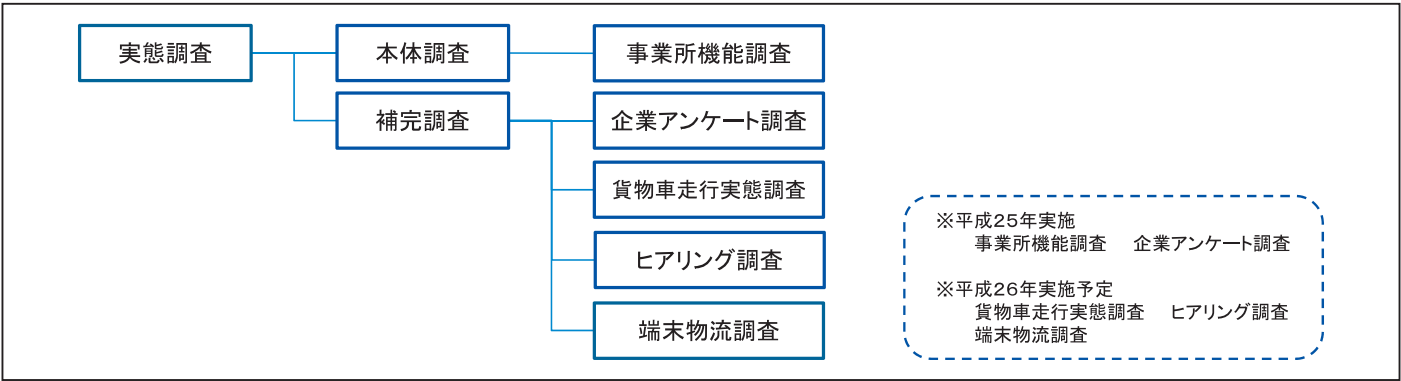
(1) 調査体系について（図－1）

本体調査である事業所機能調査では物流に係わる施設を事業所という単位で捉えて施設の特性、物流の発生集中量・ODなど基礎的な情報を把握します（表－1）。調査対象業種は運輸業である道路貨物運送業、倉庫業、水運業、航空

表－１ 事業所機能調査項目

施設の特性	施設立地	所在地（住所）、事業所開設年、立地に際して重要視した要因
	施設の規模等	従業者数、敷地面積・延床面積、出荷額・販売額
	施設の機能	施設種類、施設機能、流通加工機能の内容
	施設の物流特性	主要な取扱品目、物資の種類、物資の搬出・搬入の主要な圏域、国際海上コンテナ利用の有無
発集量	施設の搬出・搬入物流量	施設の総物流量、総貨物車台数、利用輸送手段別の貨物量、貨物車台数
	物流や貨物車の特性	着時刻指定の割合、貨物車の平均積載率
OD	搬出・搬入先等	搬出・搬入先の住所（市区町村別）、箇所数、業種、施設種類、搬出・搬入の品目、輸送手段、貨物車台数

図－１ 調査体系図



運輸業、運輸に付帯するサービス業と荷主である化学系・鉄鋼系・金属製品・機械系・軽雑系製造業、原材料系・製品系卸売業、サービス業、小売業、飲食店です。

補完調査のうち企業アンケート調査では物流施設の実態と今後の意向、物流に関する企業戦略などを把握します。調査対象は本社事業所、臨海エリアや物流拠点に立地する

事業所、航空貨物を取り扱う事業所です。

平成26年実施予定の調査は今後、学識者、関係各団体を含む検討会において詳細な内容の検討を進めます。

(2) 調査対象地域について

平成23年3月に北関東自動車が全線開通したことにより、物流や防災に寄与する広域的な高速ネットワークが拡充しました。また、北関東自動車道沿線市町村での工場等の用地取得が増加しており、関東1都6県に占める北関東3県の製造品出荷額割合も増加しています。さらに茨城港は北関東自動車道や常磐自動車道などの高速道路と接続したことで京浜地域に依存する首都圏の港湾貨物の一翼を担うニューゲートウェイを目指しています。

以上のことから東京都市圏における物流はより広域的な観点から物流施策の検討が必要であるため、第5回東京都市圏物資流動調査では群馬県南部、栃木県南部、茨城県中部を追加し調査対象地域を拡大しました（図－2）。

図－２ 調査対象地域図



3. 今後の取組

事業所機能調査、企業アンケート調査を10～11月に実施し、得られたデータの集計・分析を行い、平成26年実施予定の調査結果も踏まえ、学識者、関係各団体を含む検討会において今後取り組むべき東京都市圏の総合的な物流施策の方針について検討していきます。

東京都における物流対策の取組み

東京都 都市整備局 都市基盤部 物流調査担当課長 江端 治朗
交通企画課 主事 沖浜 祐次郎

1. 求められる物流改革

私たちの生活や産業活動は、物流によって支えられており、近年、社会経済の国際化に伴う競争の激化や人々のライフスタイルの多様化などが進むなか、広範な視点から物流の改革が求められています。

東京は、人口が集中する大消費地であるとともに、東京港や羽田空港といった物流の重要拠点を擁する首都圏の中核です。

国際競争力の強化や暮らしと環境の向上を実現するためには、東京から首都圏を見据えて物流のさらなる効率化を進めていくことが不可欠です。

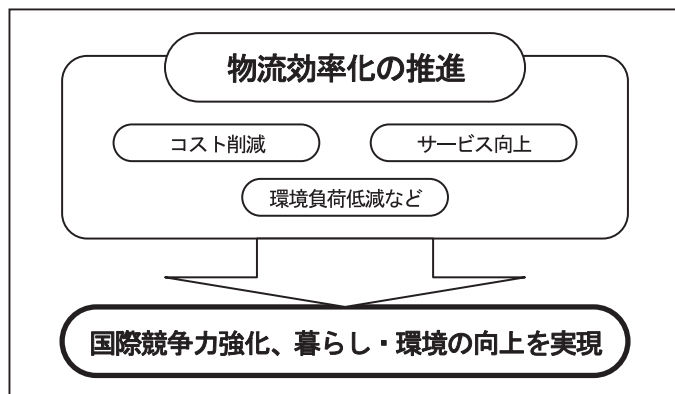
こうした認識に基づき、物流効率化に向けて、陸・海・空の物流基盤の整備、産業振興、民間と公共の連携など総合的な観点から、東京都の物流対策の基本的な考え方をまとめた「総合物流ビジョン」を平成18年2月に策定しました。

現在、東京都は「総合物流ビジョン」をもとに、物流の効率化に向けた取組を実施しています。

2. 東京都の物流対策

総合物流ビジョンでは、コスト削減、サービスの向上、環境負荷低減などの物流効率化を通して、国際競争力強化、暮らし・環境の向上を実現することを目指しています。

図－1 物流対策のねらい



総合物流ビジョンでは、物流効率化に向けた5つの取組を掲げており、庁内関係各局や警視庁との連携のもと、めざすべき将来像の実現に向けて取組んでいるところです。

（1）物流対策の方向性

～物流効率化に向けた5つの取組～

取組1 効率的な物流ネットワークの構築

大型貨物車走行上のボトルネックとなっている箇所を解消するとともに、3環状道路*をはじめとした道路整備等により、港湾エリアと背後圏の接続を強化するなど、陸・海・空一体となった物流ネットワークを構築します。

- ・物流ボトルネックの解消
- ・物流を支える道路ネットワーク整備の推進
- ・技術革新に応じた新たな物流基盤の創造

※3環状道路

中央環状線（首都高速中央環状線）、外環道（東京外かく環状道路）、圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の総称。

取組2 国際的な物流機能の充実

港湾の機能拡充や運営効率化などを通じて、増大する貨物に対応しつつ、コスト削減、リードタイムの短縮等を図るとともに、羽田空港の国際化による航空貨物増大への対応を図るなど、国際的な物流機能を充実させます。

- ・国際貿易拠点としての東京港の能力増強
- ・港湾運営の効率化
- ・航空貨物増大への対応

取組3 首都圏を支える物流拠点整備の推進

区部における流通業務団地の更新、港湾エリアの中央防波堤外側埋立地における高機能物流拠点形成、多摩地域における物流機能強化など、首都圏を支える物流拠点整備を推進し、企業の物流拠点立地や機能強化を支援します。

- ・区部流通業務団地の機能更新
- ・港湾エリアにおける高機能物流拠点の形成
- ・多摩地域での物流機能強化

取組4 地域の活性化に向けた物流対策の推進

荷さばきスペースの確保や共同配送の促進など物流効率化に向けた地域での取組を支援するとともに、これらの取組を包含した総合的な支援制度を構築していきます。また、地域での物流を支える中小企業における物流効率化を支援していきます。

- ・荷さばきスペース拡充プロジェクト
- ・共同配送など物流効率化に向けた地域での取組支援
- ・物流効率化に取組む中小企業への支援

取組5 物流改善による環境・都市生活の向上

モーダルシフトの推進による環境負荷の低減、環境対策を視野に入れた大型貨物車の高速道路への誘導、卸売市場改革によるサービスや安全性の向上、防犯・防災対策の強化等による安全・安心の確保など、物流面から環境や都市生活の向上を図ります。

- ・ネットワーク・拠点の有効活用による環境負荷低減
- ・大型貨物車の走行改善による東京の魅力向上
- ・安全・安心の向上に向けた物流改善

(2) 物流対策の現状

以下では、現在取組んでいる物流対策について、上記の取組より抜粋して紹介します。

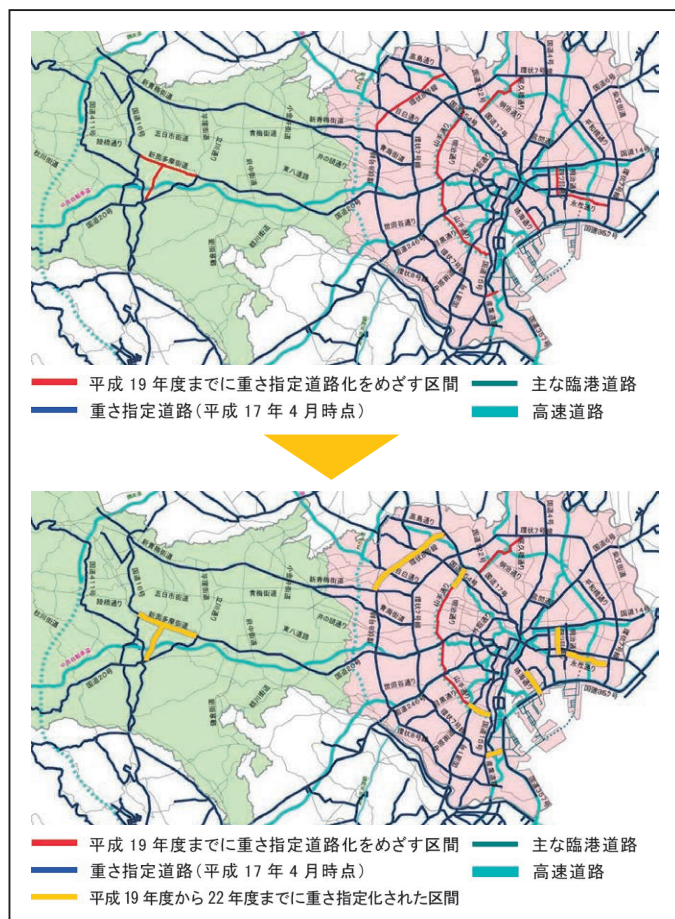
取組1 効率的な物流ネットワークの構築

○物流ボトルネックの解消

大型貨物車が走行できない箇所や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、効率的な輸送の実現に向けた支援を行っています。

具体例として、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や、新規格車や海上コンテナ車などの大型貨物車が走行可能な「重さ指定道路」を拡充しています。

図－2 「重さ指定道路の拡充」に関する進捗状況



総合物流ビジョンで、平成19年度までに重さ指定道路化を目指していた区間のうち、指定している区間は図－2の黄線のとおりです（平成23年度時点）。

○物流を支える道路ネットワーク整備の推進

国や近隣自治体等と連携を図りながら、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の構築に向けた取組みを実施しています。

具体例として、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しています。

また、首都高速湾岸線、国道357号、新木場若洲線、補助144号線が交差し、将来的に交通量の増加が見込まれている新木場周辺の荒川河口橋西詰交差点部について、国と連携して、交差点の立体化を実施するなど、周辺部を含めて道路ネットワークを強化しています。

大井ふ頭周辺では、物流の動脈であ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、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ます。

以下に現在の取組み状況について示します。

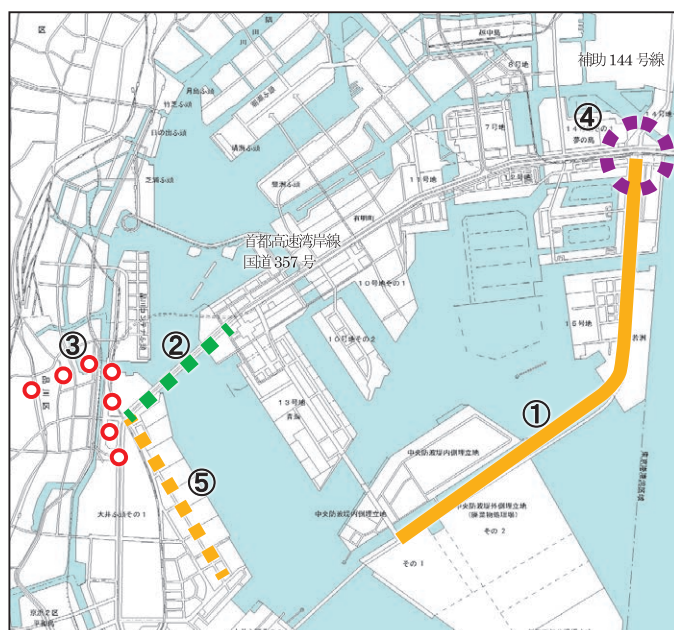
(東京港臨海道路Ⅱ期事業－①)

- ・中央防波堤外側埋立地から若洲までの約4.6キロメートルの臨港道路を整備する。
- ・平成24年2月12日に東京ゲートブリッジが開通。

(東京港トンネル（国道357号部）の整備－②)

- ・平成28年以降の開通に向けてトンネル本体工事等を実施中。

図－3 臨海部におけるネットワーク機能強化



（中央環状品川線の整備 — ③）

- ・中央環状線の南側を形成し、湾岸線から分岐したのち、地下空間をトンネルで北上し、中央環状新宿線及び渋谷線に接続する。
- ・平成26年度の供用（予定）に向けて事業を実施中。

（新木場交差点立体交差事業 — ④）

- ・橋梁上部工事、橋梁下部工事、交差点改良工事を実施中。

（大井ふ頭その1線（補助28号線）の渋滞解消 — ⑤）

- ・大井ふ頭その1線（補助28号線）を臨港道路に指定し、コンテナ車専用レーンを設置

取組4 地域の活性化に向けた物流対策の推進

○共同配送など物流効率化に向けた地域での取組支援

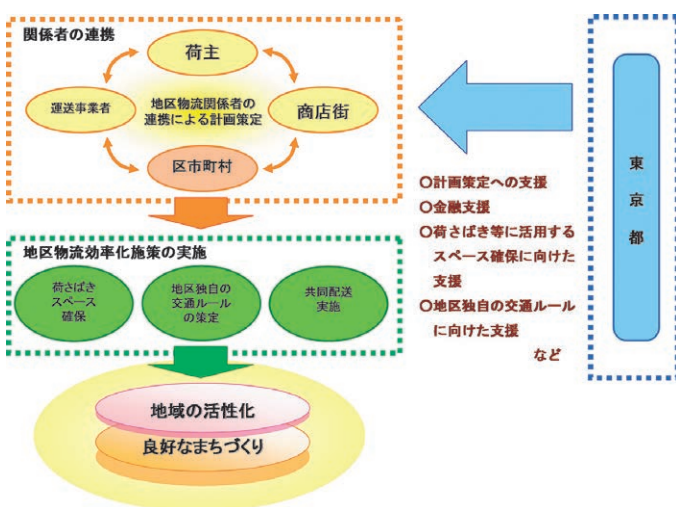
物流事業者や地域と連携して、地域での共同配送や荷さばきルール策定などを支援するとともに、それらの支援を組み合わせた総合的な認定制度を新たに構築し、地域における物流効率化に向けた取組を促進しています。

地区の物流改善を効果的に進めていくためには、荷さばきスペースの確保、共同配送、地区での荷さばきルール策定などを個別に行うのではなく、これらの取組の連携とともに、荷主、建物管理者、開発事業者、地元商店街や地元地自治体など、関係者間の連携を促進させ、相乗的に効果を発揮させていくことが必要です。

東京都では、平成20年度に「東京における地区物流効率化認定制度※」を創設し、地区物流の効率化を支援するための体制を整えてきました。

平成24年9月には、地元の自治体、商店街振興組合、運送事業者、学識経験者等で構成している「大丸有・神田地区等グリーン物流促進協議会」の共同配送計画を認定しました。

図－4 東京における地区物流効率化認定制度のしくみ



取組5 物流改善による環境・都市生活の向上

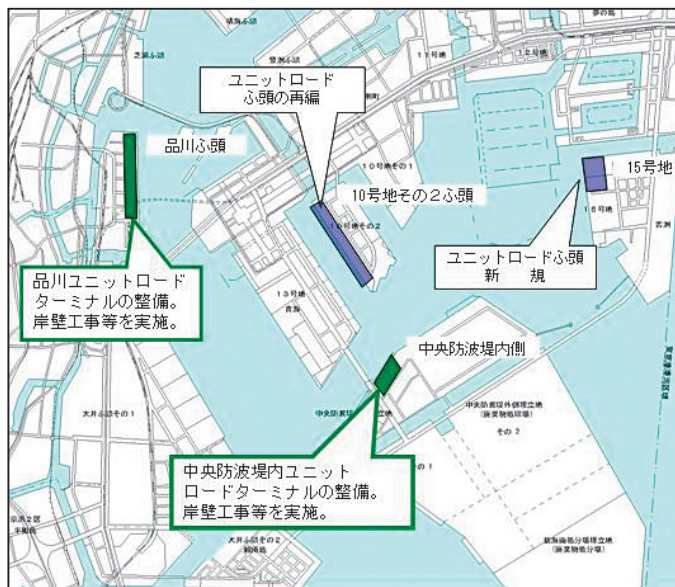
○ネットワーク・拠点の有効活用による環境負荷低減

道路、鉄道、港湾施設等の既存ストックや今後整備される施設機能を有効活用し、ネットワークとしての機能を最大限発揮させ、物流効率化とともに環境負荷の小さい物流体系への転換を図ります。

トラック輸送は、小回りを効かして最も素早く対応できますが、CO₂排出など環境負荷が大きいと、鉄道や内航海運など可能な範囲で他の環境負荷が小さい交通手段へ転換することを推進しています。

具体的なモーダルシフトへの取組として、内航大型RORO船に対応したふ頭を整備するために、品川ふ頭における一部整備、10号地その2ふ頭の再編、中央防波堤内側埋立地における新規ふ頭整備を実施しています。

図－5 東京港における内貿機能の強化



3. 今後の対応

物流効率化の推進は、コストの削減、サービスの向上、環境負荷の低減などを通じて、国際競争力の強化や都市生活・環境の向上に大きく寄与するものです。

近年では、ITを利用した商取引の増加や外環、圏央道の整備による道路ネットワークの変化等、物流を取り巻く環境はこれからも変化していくことが予想されます。

東京都では、新たな課題の発生にも対応できるよう、今後、社会経済状況等の変化に応じて、物流政策の方向性を見直しを適切に行い、時代変化に即した実効性のある施策を実施していきます。

※東京における地区物流効率化認定制度

事業者による地区物流の効率化、地区交通円滑化等を視野に入れた事業計画に対する認定を都が行い、認定を受けた事業者に対して、荷さばきスペースとしての都市地活用、金融支援などのインセンティブを与えることで、事業者の自主的な取組を促す制度。

1. はじめに

弊社は、住宅メーカーとして知られておりますが、創業間もない1955年より物流施設の建築を手掛けてまいりました。以来、企業の物流ニーズを捉え、様々な時代の要請に対応してまいりました。2002年からは「Dプロジェクト」と称し、不動産流動化の手法を取り入れた物流施設開発を加速し、昨年には物流施設をメインとした大和ハウスリート投資法人を上場させました。本稿では、弊社が物流施設開発を長年手掛けてきた中で、企業の物流ニーズと不動産との関わり方の変化について、現場レベルでの潮流をお話させていただきたいと思っております。

2. 物流施設の変遷

(1) 物流施設（倉庫）＝保管

元来、物流施設は「倉庫」という名称で工場の敷地内や工場近隣に設けられることが多い施設でした。生産した製品を保管することを主目的として建設されました。弊社の請負実績を紐解くと、建築主のほとんどはメーカーでした。その後、メーカーは物流子会社を設立し、製造と物流を切り離すことにより合理化を図りました。切り離しの流れは、物流子会社から外部の運送業、倉庫業へのアウトソーシングの流れに繋がり、今日の3PL事業へと発展を遂げます。「倉庫」ではなく「センター」という名称が多く使われるようになり、「TC（トランスファーセンター）」、「DC（ディストリビューションセンター）」など機能分化も認識されるようになります。

事業主体が変わっていく中で、立地ニーズも変化してきます。工場に寄り添う立地は、顧客へより近い立地へと動いていきます。例えば、部品メーカーは顧客企業の組立工場近くを希望し、消費財メーカーは消費者の近くを希望するようになります。前者は、ジャストインタイム、ミル克蘭などの言葉が表すように顧客企業の要求水準の厳格化が原因であり、後者はスーパーなどのチェーンストアが出現し小売業の台頭がバイイングパワーを生み出した結果といえます。一言で言ってしまえば、物流は産業の川上に近い産業であったが、徐々に川下に近い産業になってきたといえます。

(2) 物流施設＝流通加工

川下に近い産業となった物流は、もはや物を保管するだけの「倉庫」ではなく、文字通り物の流れを一手に請け負う産業となっていきます。保管は物流の一要素に過ぎず、流通加工・商流管理といった分野も取り込んでいくようになります。例えば、工場で製造された商品は物流施設に運ばれ、梱包を解かれ、小売店やブランド毎のパッケージに変更され、再度小分け梱包された後、方面別、店別に仕分けされ出荷されます。海外生産品の場合、日本仕様への変更は物流施設内にて行われることがほとんどです。ある外資系医療機器メーカーは、物流施設内に薬事法の制限をクリアしたクリーンルームや研究室を設け、日本仕様への変更を行っています。その部分だけ見れば研究所か工場かと思いがうほどです。また、ある食品卸の物流施設では、冷凍で工場から運ばれてきた製品をチルド化し、チルド化した時点で製造年月日を打刻しています。もはや製造の一部分を物流施設という名称の施設にパートアウトしているのが現状です。

(3) 賃貸物流施設の登場

工場の外に出た物流施設は、新たに土地を探すこととなります。コストセンターと見られていた物流施設に投資をする企業は減り、徐々に賃借ニーズが増えてきました。1970年代から2000年頃までは、荷主も物流会社も長期の契約が多かったため、15年～20年の長期賃貸借契約を結び、使い勝手を追求したオーダーメイドの物流施設（ビルド・トゥー・スーツ（BTS）型施設）が主流でした。

2000年代になると物流のアウトソーシングの流れがさらに加速し、物流子会社を運輸・倉庫業者に売却するなどの動きが活発化します。物流の主導権を握るのが、小売業・通販をはじめとする川下産業となりました。メーカー毎の倉庫は減り、小売企業毎の共同配送センター（小売企業が自社の店舗に配送する目的でつくる物流施設。各メーカーは小売企業毎の物流施設に配送し、店舗・方面別の仕分け・加工がなされ出荷される）が増加します。メーカーの工場配置ではなく、小売業の店舗展開に合わせ最適な物流立地、最適なアウトソーシング先を求めるようになります。SCM（サプライチェーンマネジメント）に基づき物流施設が選ばれるようになりました。賃借期間は5年～10年と大幅に短くなり、短期賃借ニーズを満たす汎用的な施設が現在主流のマルチテナント型の物流施設です。

表－1 今日の物流施設に求められる施設スペック

	項目	今日、ユーザーに評価される施設スペック	従来型物流施設	大型賃貸物流施設
物流機能面	トラックバース	トラックの運行効率を高めるための「1階に両面バース」や「各階にランプウェイ方式」等の導入	考慮せず	重点対応
	床高	トラックの車種を問わず効率的な搬入を行うため「高床」。さらには、自由に高さを変えることができる「トラックベラー付き高床」	考慮せず (低床式多い)	重点対応 (基本的に高床式)
	床荷重	フォークリフトでの作業が可能のため、「1.5トン/㎡以上」の床荷重	考慮せず (フォークリフト) (不可能な倉庫多し)	重点対応
	有効梁下	保管用ラックの多段階積み上げが可能な「5.5m以上」の有効梁下	考慮せず	重点対応
	エレベーター	フォークリフト作業が可能な「大型垂直搬送機(最大積載量3.5 t/㎡)」	考慮せず	対応
	柱スパン	ラックの配置やトラックの接車数が効率的になるために「間口約10m」の確保	考慮せず	対応
	ひさし	雨天時の作業にも支障がでないように、「約10m」の確保	考慮せず	対応
付帯機能面	アメニティ対応	従業員向けの休憩施設、食堂、化粧室等	考慮せず	対応
	セキュリティ対応	24時間警備、海外のセキュリティ対応(TAPA仕様等)等の対応	考慮せず	対応
	リスク対応	耐震・免震構造、非常時電源確保、地域の防災センター化	考慮せず	対応
	環境対応	屋上での太陽光発電の設備等、環境配慮施設の設置。建物の良好な環境性能の確保(CASBEE、LEED)	考慮せず	部分対応
	業務対応	流通加工時や在庫管理時に必要な事務作業用のオフィス	考慮せず	対応

3. 物流不動産

(1) 投資対象としての物流施設

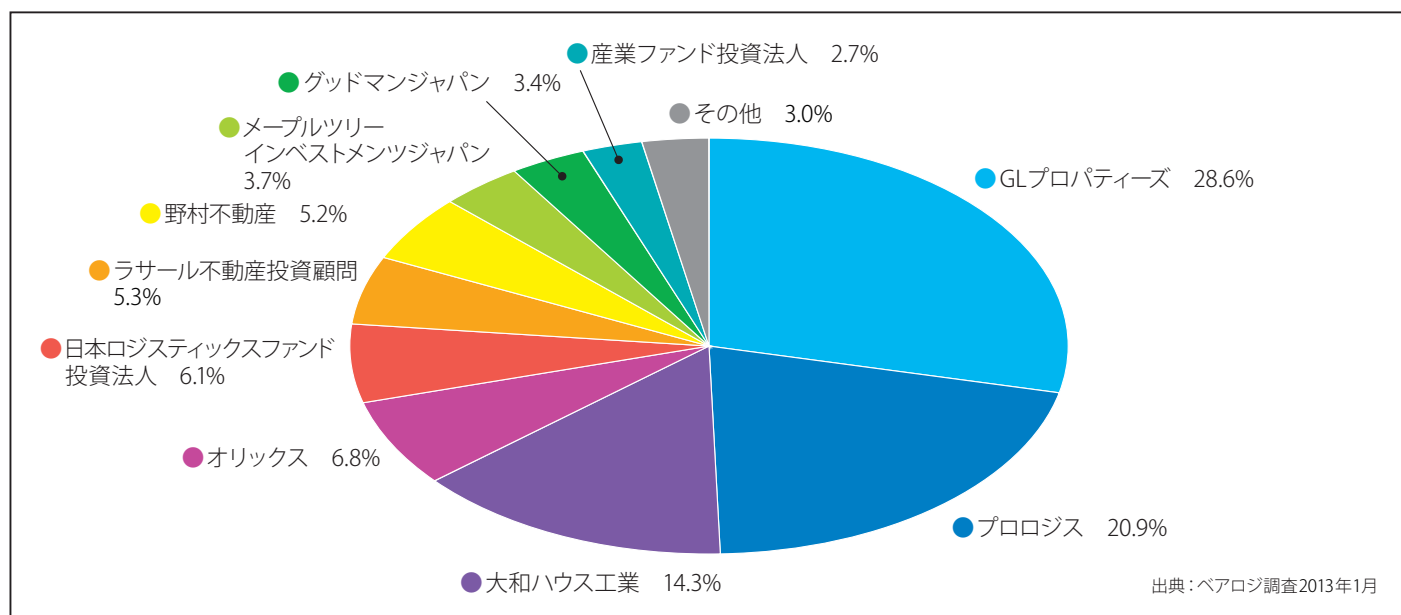
2002年頃から「物流不動産」という言葉が使われるようになりました。外資系ファンドを中心に賃貸物流施設への投資が行われるようになり、現在では不動産投資の中心は物流施設といっても過言ではないほどの状況です。2012年秋以降のJリート取得物件の半分は物流施設が占めています。投資対象になるに伴い、物流施設は、物流企業の個別の使い勝手よりも汎用性が求められるようになります。その特徴は上記の表－1のとおりです。

(2) 弊社の取り組み「Dプロジェクト」

物流施設ニーズの変遷に伴い、弊社は1970年代半ば頃から賃貸物流施設を手掛けるようになりました。物流事業者と事業に必要なパートナー(土地・建物オーナー)をつなぐ「パートナーコーディネートシステム」を基盤に、土地の選定から最適な物流施設や設備の設計、施工及び運営管理まで、総合的なサポートを提供するようになりました。ニーズに対しきめ細やかかつ専門性のあるソリューションを一気通貫で提供できる企業は現在でも弊社のみです。

2002年からは事業参画型プロジェクトである「Dプロジェクト」を開始、顧客の物流戦略に合わせ、弊社が事業参画し様々な事業スキームを適用する形で、顧客の事業形態や

図－1 市場シェア(所有延床面積㎡)



製品特徴に合致した物流施設を、顧客が土地や建物を所有しないノンアセットで事業展開することを可能にする物流不動産ソリューションを提供するようになりました。これまでに全国で約124ヶ所以上のDプロジェクト（総開発敷地面積約333万㎡）を手がけてきました。現在、物流不動産の市場シェアは、14.3%で国内第3位、国内資本ではトップです（図－1）。

弊社は専用性が高いBTS型に強く、特に温度帯管理を必要とする食品物流施設の実績では群を抜いています。テナントニーズに合わせ立地を選定、仕様も作り込みをするため、テナントにとって長期契約にはなりますが、使い勝手の良い施設となります。他のファンド、デベロッパーが首都圏集中の開発をするなか、地方での開発実績も多く、企業誘致に一役買っていると自負しています。

2012年からは、複数テナントが入居可能なマルチテナント型物流施設（開発名称：DPL（ディープロジェクト・ロジステックス）の開発に着手し、この7月に埼玉県三郷市に第1号の「DPL三郷」（CASBEE Sランク取得）が竣工。さらに今年度中に「DPL相模原」・「DPL横浜大黒」・「DPL福岡糟屋」が竣工する予定です。「DPL三郷」は契約率100%、「DPL相模原」は契約率60%と順調な滑り出しです。

写真－1 DPL三郷外観



マルチテナント型物流施設は、着工時にはテナントが未決定であり、汎用性を強く意識したつくりになりますが、開発側にとっては差別化しにくいというリスクもあります。よってテナントからの支持を得られるかが重要です。そのため免震や環境、アメニティの充実などで差別化を図る動きがトレンドとしてあります。「DPL三郷」では、完成内覧会時に来場された154社348名の方にアンケートを実施しました（表－2）。アンケートの結果、重視される項目は立地、賃料、高速道路ICからの近さ、が上位でした。予想に反したのは、アメニティの充実（20位）や環境対応（11位）など近年もてはやされている要素がそれほど支持を集めなかったことです。BTS型や自社倉庫の建設の際には

必ずといっていいほど要求される項目ですが、汎用性、短期契約を主とするマルチテナント型では「気を配る必要はない」（物流関係者）ということのようです。

表－2 DPL三郷内覧会アンケート集計結果（2013年7月実施）

順位	最近の物流施設に最も重要視する点	項目別回答率
1	拠点立地	21.13%
2	賃貸料金	17.09%
3	従業員の交通アクセス	9.76%
4	高速道路のICが近いこと	7.56%
5	荷物の温度管理が出来る倉庫	5.14%
6	施設としてのBCP対策	4.84%
7	セキュリティの充実性	4.62%
8	契約期間	4.33%
9	免震装置の有無	4.18%
10	汎用性	3.67%
11	LED照明、太陽光パネル設置などの環境対応の有無	3.45%
12	省エネ化	3.15%
13	最寄り駅が徒歩圏内	2.2%
14	敷金・保証金	1.91%
15	従業員用駐車場の充実	1.61%
16	フリーレント期間	1.47%
17	パート雇用の斡旋業務	1.32%
18	専用性	0.81%
19	従業員用送迎バス	0.73%
20	アメニティの充実	0.51%
20	その他	0.51%

4. 今後の物流施設開発の見通し

（1）首都圏が人気のエリア

現在は、三井不動産や三菱地所などの財閥系企業も参入し、物流不動産市場は活発です。特に首都圏の工場跡地や主要高速道路沿線は土地価格が高騰しています。なかでも圏央道沿線、東京・横浜・千葉湾岸が人気です。圏央道は弊社の久喜菖蒲IC（開発面積5万坪）、プロロジスの川島IC（同3万坪）を皮切りに、延伸が予定されている相模原・愛川近辺で弊社を含む複数社が10万坪超を開発し、テナント誘致合戦を繰り広げています。今後もこの流れは継続する見込みです、ほとんどの施設が差別化の難しいマルチテナント型であり、賃下げ競争にさらされる可能性が高い状況です。同じ圏央道でも茨城・房総方面のニーズは高くありません。都心から距離があり、結節する常磐自動車道、東関東自動車道は、地方とのつながりが薄く、また産業拠点も少ないため、サプライチェーンを考えると魅力が少ないためと思われます。中央道との結節点（八王子エリア）も同様の理由に加え、最低労働賃金が東京都は他県に比べ高いことがネックとなり人気がありません。

外環道は、三郷・市川間の延伸、練馬・川崎間の延伸により物流効率が大きく変わるため、即日配達などの利便性を競争力とする通販企業、日複数回の配送をしなければならないコンビニエンスストア向け運送企業中心に人気は高まると思われます。

地方では、大阪の大型賃貸物流施設は稼働率100%であり、現在あるニーズを吸収しきれいていません。弊社が開発に着手した舞洲（延床2万坪）をはじめ、各社の建設ラッシュが2013年から14年にかけて続く見込みです。

(2) 多岐にわたるニーズ

物流施設のニーズは非常に多岐にわたってきており、今までの物流センターでは、荷主や消費者のニーズを満たせなくなりつつあり、特に震災以降は、BCPといった要素が重要視されるようになり、弊社も免震装置・自家発電装置の導入や、液状化・津波対策を施した施設建設を手掛けており、テナントからの関心も高くなっています。弊社が震災半年前に竣工させた「Dプロジェクト高島平（東京板橋区）」には通販企業が入居しましたが、震災でも鉛筆一本落ちなかったと感謝のお言葉を頂戴しました。顧客の新規獲得に繋がり、売上も前年対比200%超増とテナントの競争力にも寄与したもようで、物流施設が単にコストセンターではなく重要な戦略拠点となっています。

物流施設における業務も変容を遂げています。流通加工という言葉では括れない業務の広がりが物流施設の仕様に影響を与えています。マルチテナント型の多くは、建築基準法上の用途を倉庫だけでなく作業所としても適合するようつくられています。これはフルフィルメント事業（通販企業から受発注を含む全ての業務を代行する事業）、アパレル企業などの検品・検針、タグ付けなどの作業系ニーズに対応するためです。加えて工場用途、薬事法対応、現金保管など物流企業が競争力確保のために様々な独自性を持つようになっているため、BTS型のニーズは今後ともあると思われます。

写真－2 免震装置



(3) 物流施設は地域経済に貢献

次に物流施設が地域に与える影響について述べさせていただきます。産業の空洞化が危惧される昨今、自治体等の企業誘致は大変厳しいものとなっています。企業誘致は税収・雇用の面で地域経済に貢献するため、優遇措置が取られていますが、物流施設については優遇措置が取られていません。しかしながら、物流施設は税収、雇用の両面においても地域に貢献しているのが実情です。工場や商業施設は、土地面積に対し建物の容積消化率は100%強に過ぎませんが、物流施設は容積消化率が150%～200%と大きく、地方税である固定資産税、不動産取得税など税収効果が高く見込まれます。雇用の面でも、弊社の開発した三郷インター南部の事例をご紹介しますと、旧来の保管倉庫では、倉庫面積100坪当たり0.17人が働いていますが、流通加工型物流施設では倉庫面積100坪当たり5.42人の雇用を生み出しており、大型商業施設の7.69人に迫る雇用水準になっています。土地面積比でいくと流通加工型物流施設は大型商業施設を上回ります。土地をどのような産業に提供することが効果的かを考えた場合、今日的な物流施設は重要な誘致施設になり得ます。また、製造業には海外移転というリスクがある一方、物流施設は内需型産業のため安定性があると考えられます。

高速道路インター周辺の市街化調整地域の開発などで企業誘致を図ることは、必要ではないかと思われます。

表－3 当社開発事例における面積あたりの雇用人数

事例	三郷D社	三郷K社	つくばSC
用途	保管倉庫	食品流通	大型商業施設
土地面積(坪)	3,000	12,000	44,000
建物面積(坪)	3,000	24,000	26,000
従業員数(人)	5	1,300	2,000
土地100坪あたりの従業員数(人)	0.17	10.83	4.55
建物100坪あたりの従業員数(人)	0.17	5.42	7.69

5. 最後に

以上、物流施設の変遷から見た企業の取組みについてお話しさせていただきました。今後物流が企業戦略にとってますます重要になっていくことで、日本経済に与える影響は大きくなっていくと類推します。

1. 都市における流通業務拠点の役割と現状

物流と市街地整備の関わりは、昭和41年に制定された「流通業務市街地の整備に関する法律」に始まります。

法が制定された当時、特に東京、大阪などの大都市では、都心部に立地する流通業務施設が都心部への物流交通の集中を招き、都市部の交通混雑を引き起こしていたことに加え、施設の密集立地により施設の近代化が図れず流通機能が低下しているという問題が生じており、これらの問題を解決する必要がありました。この法制度は、都市郊外部等の適地に流通業務市街地を建設し、流通業務施設を集中的に立地させることにより、都市構造の改編を実現し、都市内の交通混雑を緩和するとともに近代的な流通機能を整備しようとするものであり、現在までに全国29箇所において流通業務市街地が整備されてきました。

近年、物流の3PL^(※)化などによる物流施設の大型化、高度化へのニーズの高まりとともに、物流不動産事業者などによるインターチェンジ周辺等への大型物流施設の供給が進んでいます。

大都市の経済活動を活性化し、国際競争力を強化するためには、大都市の消費・産業等の経済活動を支えるモノの移動に関する優位性を向上する必要があると、特に、サプライ・チェーンのグローバル化の観点からも、国際物流の結節点である港からのモノの移動の優位性向上が必要不可欠です。

一方、既存の物流施設は老朽化が進行しており、特に、古くから大都市の消費・産業等の経済活動を支えてきた港周辺の物流施設の老朽化が著しい状況です。

例えば東京都区部臨海に立地する物流施設は、約5割が築30年以上を経過しています。また、延床面積が3千平米未満の施設が約8割を占めており、小規模で老朽化した施設が集積しています。このようなエリアにおいては、コンテナ対応の大型車や近年の物流ニーズへの対応が十分でなく、周辺の交通等、都市環境上の課題が発生しています。また、大規模災害時における防災拠点としての機能の向上も求められています。

平成25年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱

(2013-2017)」においても、「臨海部に立地する物流施設は老朽化が進んでおり、これらの物流施設の迅速な更新と機能強化が必要」という取組の方向性が示されています。

これらの背景のもと、我が国における大都市の経済活動の活性化をはかり国際競争力を強化するため、国際物流の結節地域における小規模で老朽化した物流施設を集約・拡大して拠点を高度化するための新たな補助制度「国際競争流通業務拠点整備事業」を平成25年度の予算成立にあわせて創設致しました。

以下、同事業について説明します。

2. 国際競争流通業務拠点整備事業の概要

(1) 対象地区について

「国際競争流通業務拠点整備事業」による支援を受けられる対象地区は、特定都市再生緊急整備地域（都市再生特別措置法第2条第5項の規定に基づき政令により定められる地域）を核とする大都市圏における国際港湾周辺です。具体的には、京浜港、阪神港、名古屋港、博多港周辺地域です。周辺地域とは、工業系用途地域内にあり、水線線（臨港地区がある場合は臨港地区境界）から概ね3km以内の範囲にある区域を対象に、都道府県が定める地域です。

なお、臨港地区は本制度の対象外となります。

(2) 支援対象事業について

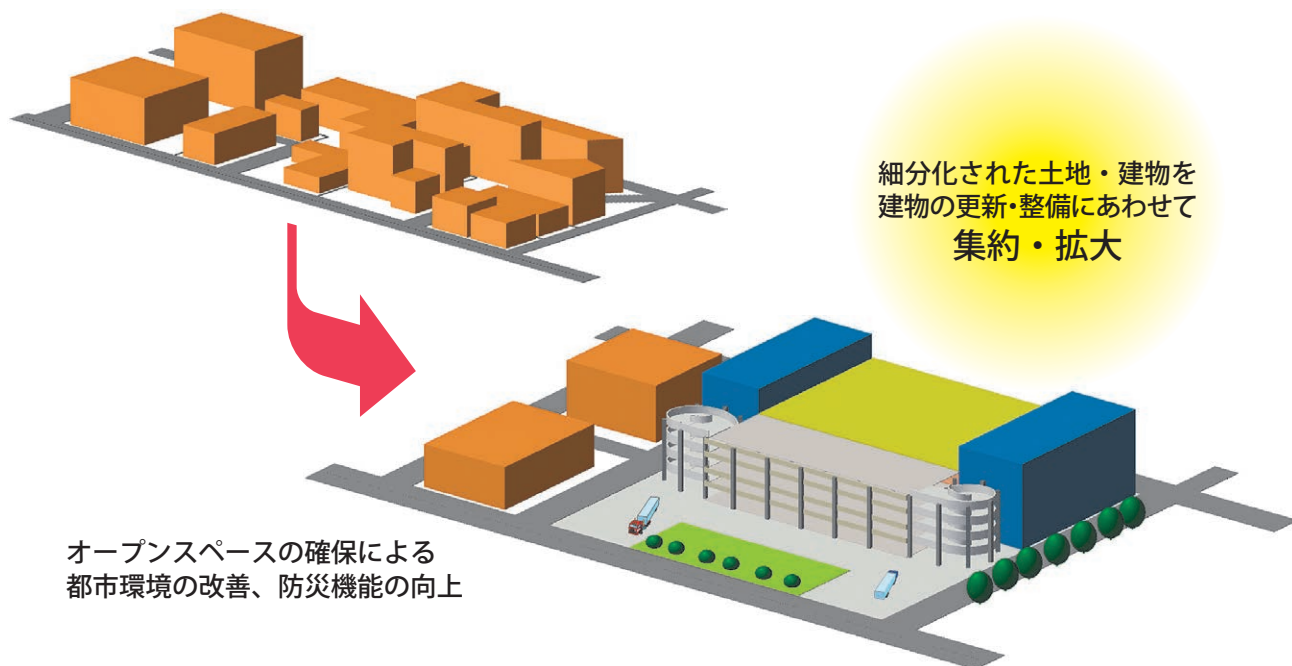
本事業の目的は、国際物流の結節地域における物流拠点を高度化し、地域の持てるポテンシャルを最大限に発揮することで、国際競争力の強化を図るとともに、都市環境を改善し、防災機能を向上させることです。

細分化された土地・建物を、建物の更新・整備にあわせて集約・拡大すると、施設の高度化が図れるほか、敷地の拡大によりまとまったオープンスペースの確保が可能となり、周辺の交通混雑の解消が図られることに加え、災害時における物資集配等の機能向上が期待できます。

そこで、本事業では、対象地区における小規模で老朽化した物流施設を、集約・拡大するなどして大型化・高度化する事業を主に支援します。

(※) 3PL (サードパーティロジスティクス)：荷主に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること。

国際物流の結節地域の高度化を促進・国際競争力を強化



物流拠点の整備・再整備にかかる事業主体は主に民間事業者であるため、補助の対象事業者も主に民間事業者を想定しています。

「国際競争流通業務拠点整備事業」計画の策定及び実施にあたっては、以下のような支援策が講じられます。

○計画策定調査

事業計画の策定およびそのために必要となる調査に対する支援です。

具体的には、物流拠点の整備に係る検討推進のコーディネートや、事業計画の策定に要する経費の一部を支援します。

○拠点整備事業

【大規模流通業務施設整備事業】

物流施設を集約して再整備する事業のうち、2以上の物流施設の更新を伴う2以上の事業者による施設整備事業（共同事業）について、物流施設の共用部（ランプウェイ、スロープ型の共用車路、共用エレベータ等）の建築費の一部を支援します。

【交通施設整備事業】

周辺の道路交通にかかる負荷の軽減のため、施設整備にあわせて発生集中する大型車両を処理するための敷地内スペースを整備する事業に対して支援します。

具体的には、敷地内において複数の者が利用する交通

広場（駐車施設、荷待ち施設、転回施設）及び通路の整備費の一部を支援します。

【都市再生土地地区画整理事業】

細分化された土地を集約・拡大する場合、道路等の公共施設の再配置が必要となる場合がありますが、このような都市基盤の再整備をすすめるために、土地地区画整理事業を活用できます。

都市再生土地地区画整理事業は従来からある補助制度ですが、物流施設の再整備事業のために行う都市基盤の再整備の場合は、補助対象となる地区要件が緩和されます。

補助の実施に際しては、国による事業認定を行います。が、事業認定の方法として、公募の実施を予定しています。

3. おわりに

国際競争流通業務拠点整備事業が主な支援対象とするのは物流施設の共同事業ですが、住宅やビルと異なり、物流施設の共同化は前例が多くないため、どのように事業化の検討を進めれば良いのか悩む事業者もいらっしゃると思います。

相談は随時お寄せ頂き、本事業による計画策定調査支援を活用して頂くなどして、物流拠点の更新を進めて頂ければと考えています。