

京浜港背後圏の海上コンテナ物流施設動向分析

青島 豊一¹・野口 孝俊²・藤田 順史³

¹国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部（〒231-8436 神奈川県横浜市中区北仲通5-57）
E-mail: aoshima-t83ab@mlit.go.jp

²正会員 国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部（〒231-8436 神奈川県横浜市中区北仲通5-57）
E-mail: noguchi-t83ab@mlit.go.jp

³正会員 シオ政策経営研究所（〒160-0004 東京都新宿区四谷1丁目-8-14）
E-mail: fujita@sio.ne.jp

京浜港（東京港・川崎港・横浜港）は首都圏および東北地方等の背後圏を抱え、国際海上コンテナ輸送の取扱量は増加している。輸入コンテナはコンテナターミナル背後の臨港地区での倉庫で荷卸しされ内陸に輸送されるが、近年では、直接内陸部の物流倉庫（拠点）に輸送され小口貨物に積替えされた後、都心部や周辺地域に輸送されるケースも増加している。

本稿では、国際海上コンテナに特化した物流施設の動向について分析し、内陸部と臨海部の利用傾向や内陸部における物流施設の展開予測、更には臨海部の高度利用について考察を行った。

Key Words : logistics, port of Keihin, Tokyo capital Region, Container logistics facilities

1. はじめに

京浜港（東京港・川崎港・横浜港）は首都圏および東北地方等の背後圏を抱え、外国との貿易に使用される国際海上コンテナ輸送（以降：海上コンテナ）取扱量は、平成元年から右肩上がりに増加している。輸入された海上コンテナは、図-1に示すようにコンテナターミナル（以降：CT）背後の臨港地区に整備された倉庫や大型の物流拠点で荷卸され、小ロットに分割され輸入荷主の店舗や配送センターに輸送される形態と直接内陸部の物流倉庫（拠点）に輸送された後に配送される二つの形態に大別される。本稿では倉庫を含めた大型物流施設を物流施設と称する。

京浜港は国際コンテナ戦略港湾に選定され、合わせるように2009年3月に「国際競争力強化のための物流施設整備に関するビジョン」¹⁾が答申された。この中で、「首都圏の3環状8放射と呼ばれる道路網が拡充し、多くの輸入取扱量が東京港に集中する傾向にある。従来の臨海部ある倉庫等の物流施設は、従来の貨物の保管といった機能だけでなく、首都圏から隣接する地方の物流を支える貨物を重要な機能を有する施設であるとの認識が、高まってきている」としている。今後の戦略港湾施策を見通すためには、5年経過した現在、物流施設はどのように変化したのかを把握する必要がある。

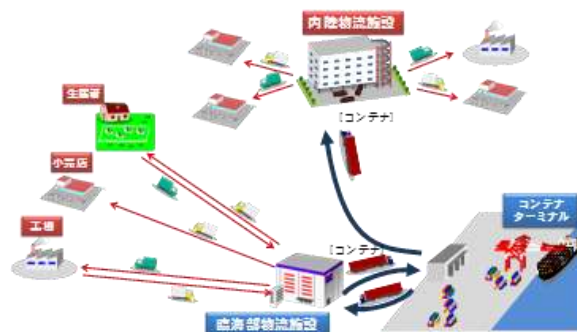


図-1 京浜港における国際海上コンテナの卸地概念

外郭環状道路や圏央道の開設に伴い内陸部の物流拠点が、道路網の展開と共に多く新設されるニュースが毎日のように報道される。反面、臨港地区に整備された倉庫は、昭和時代に建設され老朽化対策や床面積増や配送機能を付加させる大型化へのニーズを踏まえて、移転計画や跡地の代替施設配置等が喫緊な課題として対応を求められている。5年前の方針が具現化されつつ、これらの課題については、継続的な取り組みが必要と言わざるを得ない状況にある。

東京港は臨港地区の直背後が住宅地化され、そのニーズから港湾機能利用から都市利用に変更された結果、億

単位のマンションが立ち並ぶ高度な宅地利用が図られている。一方、東京港の輸入コンテナ取扱量の増加は留まらず、コンテナ関係に必要な施設整備が進められている。しかし、海上コンテナ搬出入業務や輸送形態は、従来どおりであるため、CTの狭隘化、空コンテナ置場やシャープール不足、ゲート前待機に起因する一般交通渋滞の発生などの社会的問題が顕著となっている。東京都は解決策として、「東京港の総合渋滞対策について」²⁾を作成した。対策の一つとして港湾機能の用地不足分は、新たな港湾施設を沖合の埋立地に新設する政策を実施している。

臨海部における効率的な再開発と実行施策についていでの考え方は、久米が研究³⁾を行っている。また、物流施設の動向については、10年に一度実施される東京都市圏物資流動調査⁴⁾(以降：東京圏調査)により把握することが可能であり、最近では2014年に調査が実施されている。

物流施設は大型マルチテナント型施設に代表される物流不動産が活発であり、臨海部の物流施設が今後どのような展開されていくのか推測することが、国際海上コンテナ輸送の効率化にも大きな影響を与えるものである。

特に、輸入貨物については、内陸部に直送する形態が増加し、保管を主とした倉庫業のニーズは減少したのか、臨海部の取り扱いニーズは減少したのかの動向について確認することが求められている。

本稿では、国際海上コンテナに特化した物流施設の取扱量について分析し、内陸部と臨海部の利用動向や内陸部における物流施設の展開、更には臨海部物流施設の整備について考察を行った。

2. 京浜港における輸入荷卸地動向

(1) 京浜港コンテナ貨物量の動向

国際コンテナ戦略港湾京浜港の中で取扱量が多い東京港と横浜港について、全国コンテナ流動調査結果⁵⁾(以降：コンテナ流調)から取扱量の推移を図-2に示す。この調査は5年毎の11月での1か月間の調査結果である。2008年はリーマンショックによる世界経済が低迷した影響を受け、京浜港においても取扱量が減少した。その後の世界経済の回復により、2013年の2003年に対する伸び率は、東京港41.1%、横浜港24.2%と大きな増加を示している。

特に、2013年の東京港輸入量は、全体扱い量の65.8%を占めており、東京湾背後が消費圏であることを反映している。輸入取扱量は、東京港では2003年の1,928千ト/月が2013は3,197千ト/月、横浜港では2003年の1,110千ト/月が

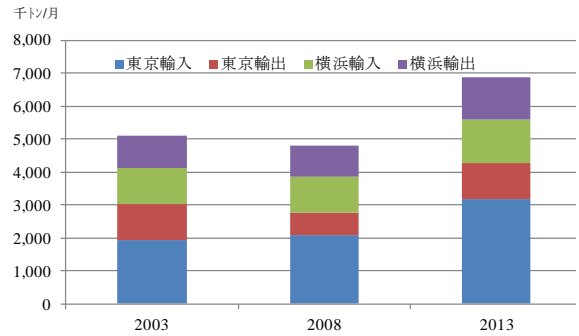


図-2 京浜港コンテナ取扱量の推移
全国コンテナ流動調査(2013)

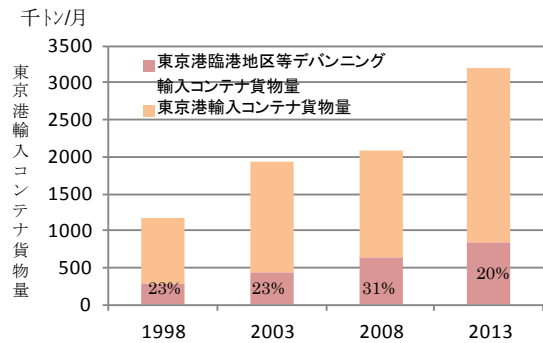


図-3.1 東京港臨港地区等荷卸動向

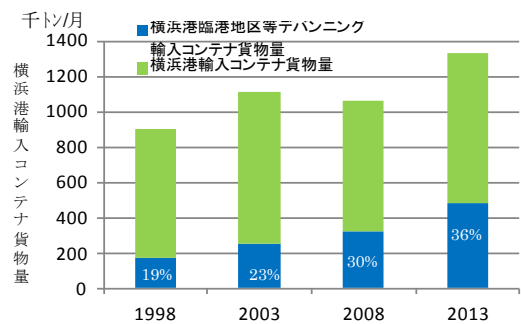


図-3.2 横浜港臨港地区等荷卸動向

2013は、1,332千ト/月と大きな増加を示し、両港の貨物量の伸びは輸入貨物の増加を反映したものとなっている。

(2) 京浜港臨港地区荷卸動向

国内に輸入された貨物はCT背後にある臨港地区内倉庫で荷卸(デバンニング)され、バントラックで各地に小口輸送される。東京港および横浜港でのそれぞれのデバンニング比率を図-3.1および図-3.2に示す。港湾計画において土地利用を規定している地区のうち臨港地区は、大規模倉庫などの物流施設が多く立地しているが、そこでデバンニングした輸入貨物量は、各年で増加している傾向している。輸入コンテナ貨物量に対する臨港地区等デバンニング貨物量の比率を数字で記載したように、東京港にける取扱量の増加に対する港頭地区でのデバンニング量は2008年までは、23%から31%と増加したが、2013

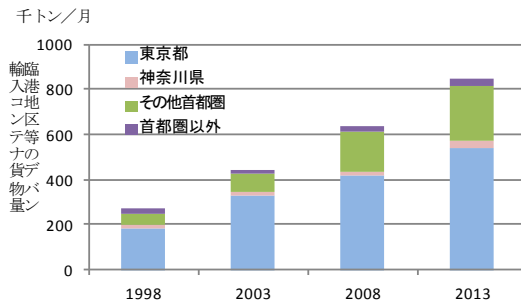


図-4.1 東京港臨港地区荷卸貨物の消費地

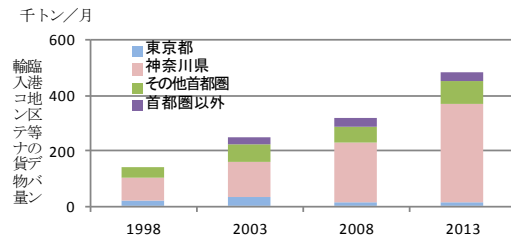


図-4.2 横浜港臨港地区荷卸貨物の消費地

年では増加率が 20%と低下している。それに対して横浜港は 2013 年まで増加傾向が継続している。

臨港地区等での取扱量は維持・増加しており、内陸での物流拠点に臨港地区の機能が移転している傾向はみられない。ただし、臨港地区で取り扱える量は無尽蔵であることはなく、代替施設やコスト低減化のため内陸部にシフトしていることを否定できるおける資料もない。

臨海部以外でのデバニング量は増加している要因としては以下の 3 点が想定される。内陸物流施設に直接輸送した方が輸送計画上で有利、サプライチェーン上時間的な要因から有利、臨海地区の機能が低下し保管容量が不足したことや、臨海地区より内陸の方が経済的に有利であることが推定される。いずれも想定であり今後アンケートやヒアリングなどで原因を追究する必要がある。

東京港、横浜港の臨港地区等でデバニングされた貨物の消費地が何処であるかについて、コンテナ流調結果を図-4.1 および図-4.2 に示す。港湾所在都県の比率が大きいのは、当該臨港地区直背後圏への輸送であることを示す。東京港では、東京都で消費される比率が一番多い。しかし、輸入量の増加に伴い東京都および神奈川県以外の首都圏（埼玉県・千葉県・群馬県・栃木県・茨城県）に輸送されている量が大きく増加しており、背後圏の広がりにより、東京港臨港地区等以外でデバニングする施設も増加していることを伺わせる。一方、横浜港も背後圏の神奈川県が一番多いが、東京港のように、その他首都圏の比率が大きく増加している傾向はみられない。

図-4.1 および図-4.2 において、その他首都圏における取扱量が増加している傾向を整理したが、その他首都圏の内訳と推移について以下に整理する。東京港および横

表-1 東京港、横浜港における消費地別生産地別比率

単位：%

	東京港に占める割合			
	消費地別輸入量比率		生産地別輸出量比率	
	2008	2013	2008	2013
東京都	25.6	23.1	12.0	10.3
埼玉県	17.0	20.7	13.0	17.5
千葉県	16.9	19.7	14.0	16.5
茨城県	11.7	10.3	13.1	13.7
神奈川県	7.8	7.5	7.0	9.8
群馬県	6.5	7.0	7.4	7.6
栃木県	6.1	5.2	6.6	5.9

単位：%

	横浜港に占める割合			
	消費地別輸入量比率		生産地別輸出量比率	
	2008	2013	2008	2013
神奈川県	43.1	51.7	36.3	43.9
東京都	11.9	10.6	6.1	8.7
埼玉県	7.1	7.0	7.4	6.1
千葉県	6.8	5.9	6.9	8.5
茨城県	7.5	4.7	6.3	5.3
栃木県	4.4	3.7	6.3	2.5
群馬県	2.7	2.3	3.0	3.4

表-2 東京港、横浜港臨港地区等でデバニングされる太宗品目

	太宗品目	取扱量 (トン/月)
東京港	衣服・身廻品・はきもの	100,521
	製造食品	75,241
	電気機械	65,040
	水産品	50,279
	家具装備品	44,323
横浜港	衣服・身廻品・はきもの	71,683
	製造食品	48,035
	染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	28,749
	電気機械	27,685
	金属製品	25,358

浜港を利用している荷主の消費地（荷卸）、生産地（積地）動向について、2008 年と 2013 年のコンテナ流調から各都県別の比率を表-1 に示す。東京港で輸入船卸した後に消費地となった率としては東京都が多いが、25%程度に留まり他県が消費地となっている。港を有している千葉県、茨城県、神奈川県が東京港利用の消費地となっている背景は、東京港寄港航路数が多いことが想定される。一方、横浜港は直背後の神奈川県が、2013 年で約 50%を超えている。横浜港は輸出の生産地別船積み量も神奈川県が多いことから、輸入される消費財と共に海外で生産した部品を製品化するノックダウン生産体制が、ベースカーゴとして存在している可能性も想定される。

(3) 荷卸地輸入品目の特徴

輸入品目によっては、東京港臨港地区でデバニングしたほうが有利となる場合も想定される。例えば、冷凍食

品は、CT 背後の大規模冷蔵倉庫に搬入後に首都圏の食品店に納品する場合が代表例である。また、臨海部にある小規模な工場では、CT 背後物流拠点で小口化された輸入品を直接納品する場合などである。

東京港、横浜港の臨港地区等でデバニングされた太宗品目をコンテナ流調⁹⁾から整理し表-2 に示す。東京港は、太宗 5 品目は衣服・身廻品・はきものなどの日用品、製造食品、水産品などの生活消費財であり背後の消費地と直結したものとなっている。一方、横浜港は、東京港と同様に日用品、製造食料は上位となるが、染料・塗料等や電気機械、金属製品が太宗 5 品目に入るという特徴が見られる。横浜港背後圏には臨海部に京浜工業地帯が配置され、加工製品化する荷主が多いことが、それらの品目の輸入が多い要因であると推測される。

3. 国際海上コンテナの物流施設動向

(1) 輸入荷卸地別貨物量の内陸分散化

2 章において臨海部とその他地域での荷卸し状況を整理したが、地域別の荷卸しの量について、コンテナ流調⁹⁾を整理し図-5 に示す。また、京浜港輸入貨物の荷卸し貨物量について、2008 年を基準として 2013 年、2015 年で比較すると、京浜港臨港地区等を含む市・区は、荷卸しの中核を果たし、その貨物量についても 2008 年に比べ増加している。(図-6) 一方、埼玉県では、首都圏中央連絡自動車道(以降：圏央道)沿線、千葉県では、常磐自動車道沿線をはじめとする高速道路近隣地域は、2008 年に比べ 2015 年では、2.5 倍の貨物量となっている。

(2) 道路ネットワークによる内陸部施設の増加

従来は首都高速道路外側から外郭環状道路内側までの地域に流通団地・流通センターが多く建設されていた¹⁾。最近では、圏央道や更に外側の北関東自動車道の開通を見越して、その沿線に賃貸型的大型マルチテナント型物流施設が多く新設されている⁹⁾。東名、中央、関越、長野、東北、常磐自動車道が、放射状に輸送されていた流れが、環状道路網により広くネットされたことで、都心への逆向き輸送、首都圏全域への配分輸送、周辺地方(中部、中京)輸送の大きく 3 つの輸送体系が新しく展開されている。近年、大量品目を取り扱い、翌日配達を実現する e コマース物流やテレビ通販物流は、この物流網を最大限有効に活用する代表核である。国内流通を目的とし、倉庫機能に配送機能を併せ持つ物流施設である。大型マルチテナント型物流センター立地状況を図-7 に示す。この物流施設は複数の企業が賃貸で入居する施設であるため、1 施設で敷地面積 1 万 m² 程度以上と規模が大きく、大き



図-5 自治体別輸入コンテナの取り出し地点別貨物量
全国コンテナ流動調査(2015)

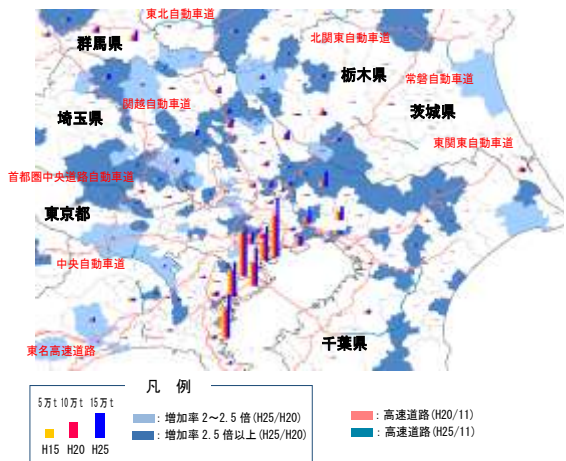


図-6 輸入コンテナの取り出し地点別貨物量および推移
全国コンテナ流動調査(2008,13,15)

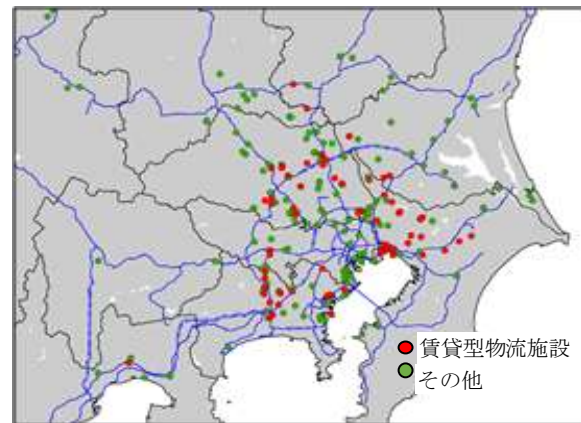


図-7 大型マルチテナント型物流センターの立地状況
日本立地総覧 2011~2015 (日本立地ニュース社) より作成

な施設は、単独でも従来の物流団地に相当する規模を有する。そのそも、流通団地や流通センターは、大都市周辺部に設けられた総合的な流通基地であり高速道路沿いに整備させ、流通機能と関連施設を総合的に集約し大量流通させることを目的とした施設である。

(3) 国際海上コンテナの物流施設動向

図-6 において貨物量が伸びた地域と図-7 の大型マルチテナント型物流センターの立地はほぼ重なっており、内陸における輸入コンテナの荷卸しの増加の要因として、大型マルチテナント型物流センターから配送センターや店舗、各工場へ配送する企業戦略が考えられる。

東京圏調査⁴⁾の結果を基に整理した首都圏の海上コンテナ物流施設の立地状況を図-8 に示す。京浜港に近接した臨海部のほか、内陸部では外環道（外郭環状道路）および圏央道をはじめとする高速道路沿いを中心とした輸送時間が短縮可能なエリアへの物流施設の立地が見られる。更に、茨城中部・栃木南部・群馬南部エリアについても、北関東自動車道沿いを中心として、物流施設の立地がみられ傾向も見られる。

施設の開設年次では、臨海部には 1945～1974 年と 40 年を経た施設の立地が目立ち、外環道周辺には、1975～1994 年に立地した施設が、圏央道、北関東自動車道周辺に 1995 年以降に立地した施設が多く、特に 2005 年以降立地が多い。

従来、海外の搬出入製品を取り扱う物流施設は、東京湾沿岸の臨海部を中心に多く立地していた。その後、外環道の開通により都心の施設が内陸部に移設され、国道 16 号沿線と一体となり輸入コンテナに対応した施設が増加し、内陸に物流拠点が移動する内伸化と呼ばれる変化が見られた。その後、圏央道や国道 50 号、そして北関東自動車道沿線に工場や更に大型化した施設が分散化している傾向が見られる。一連の流れを図-9 に示し、海上コンテナ貨物取り扱い物流施設の内陸分散化の状況を示した。

(4) 臨港地区物流施設の動向

臨港地区等にも大型マルチテナント型の物流センターの新規立地の立地が進んでおり、その特徴として内陸部では主流であるいる賃貸型ではないタイプの立地が多いことが特徴となっている。これは、臨港地区等では、用地不足を背景に物流施設の需要に対し、施設の供給が少なく、物流施設の確保の必要性及び継続的な貨物取扱が期待できることはが要因の一つだと考えられる。不動産情報を提供している、CBRE の首都圏エリア別空室率調査⁷⁾では、東京ベイエリア、外環道エリアでは、竣工 1 年以上を経た施設の 2015 年 6 月期、9 月期の空室率は 0% であり、竣工 1 年以内に利用者が決定している。

TPP の進展に伴い、今後もこうした輸入を中心に輸出入貨物の増大が見込まれており、臨港地区での輸出入貨物取扱に対する物流施設整備が必要であるといえる。

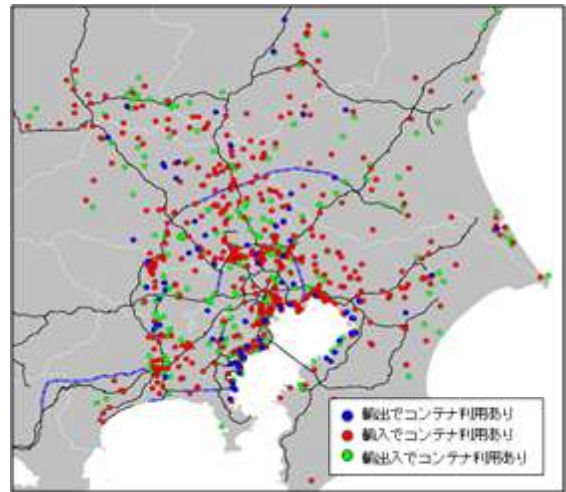


図-8 首都圏の海上コンテナ物流施設の立地状況
(第 5 回京都市圏物資流動調査(H25))

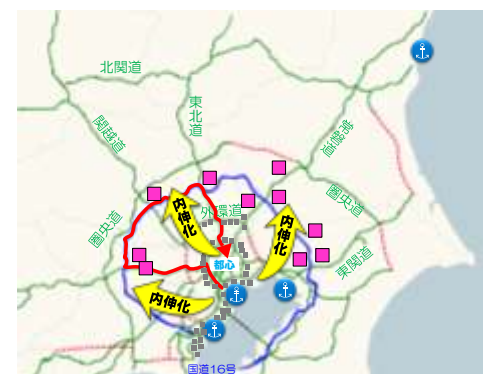
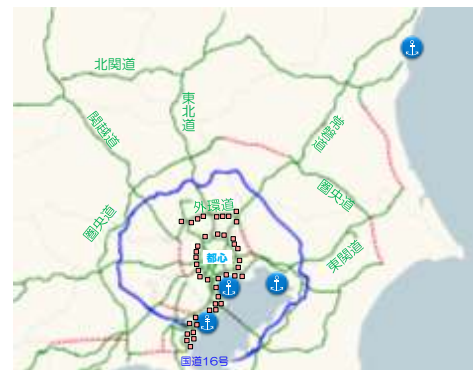


図-9 物流拠点の内陸分散化

4. 臨港地区物流拠点の機能強化

(1) 物流拠点の老朽化について

東京都市圏に立地している物流施設の立地推移及び延べ床面積は東京圏調査⁴⁾によって整理することが出来る。

物流施設の中には、建設から30年以上が経過した物流施設も存在しており、老朽化した施設は查東京湾沿岸の臨海部のほか、内陸にも分布している。物流施設の開設時期別立地推移を図-10に示す。

コンテナ取扱施設の年代別延べ床を見ると、図-11に示すように、30年以上を経過した施設の10千㎡以上の床面積の割合は29%であったが、2005年以降の施設では40%と老朽施設が現状の施設需要に合わないものとなっている。

再編整備の実施には、以下の4パターンの考え方が想定される。

- a.隣接した狭隘な老朽施設複数を1棟に集約，多層化し高度化を図る
- b.老朽化した複数施設を新たな移転先で1棟に統合し，高度化を図る
- c.老朽化施設単独で現地に高層化・高度化を図る
- d.老朽化施設単独で新たな移転先で，高層化・高度化を図る

a, b.のパターンには、共通施設への補助と施設整備に対する無利子貸付金制度等の支援制度が整備されている。c., d.については、施設整備に対する無利子貸付金制度等の支援制度が整備されている。

一方で、老朽化施設については、災害リスク高いことから削減にむけ、移転、免震、耐震化の施設整備が早期に促進するための支援についても検討していく必要がある。加えて、事業者への制度の浸透及び計画作成支援等を検討する必要がある。

(2) 臨港地区物流拠点機能強化ニーズ

近年、臨海部においては、施設の老朽化、狭隘化に対応する建替、荷卸し貨物の増加に対応するための新規施設整備が進んでいる。施設整備では、用地不足により京浜港臨海部を中心に物流事業者の賃貸型施設活用ニーズが高まるとともに、保管・積替機能だけではなく、広域的な配送に対応する流通加工機能ニーズが高まっている³⁾。こうしたニーズに対応した施設の大型化・高度化は、内陸部に比して相対的に高い地価に対する地価負担力を高めるもので、十分な採算性を確保する上で重要なポイントとなる。

最近求められている、物流加工（仕分け、検品、箱詰め、パッキング）や配送機能を確保するためには、人手による作業に依存することとなり、1施設で多くの労働者が

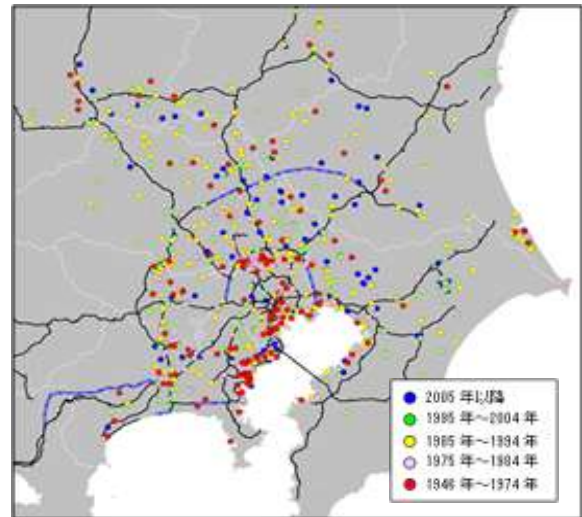


図-10 海上コンテナを利用している物流施設の開設時期別立地推移（第5回東京都市圏物資流動調査(H25)）

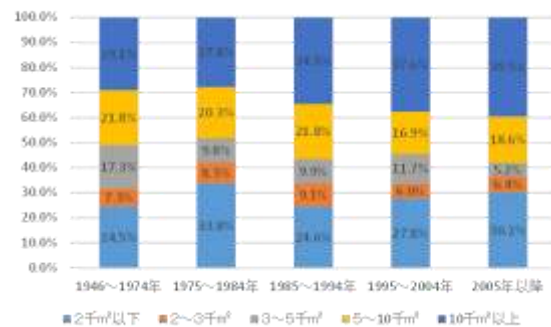


図-11 コンテナ取扱施設の年代別延べ面積（第5回東京都市圏物資流動調査(H25)）

必要となる。多くの労働者の確保には、施設周辺人口集積や通勤しやすさも重要な要素となる。更に、24時間体制（早朝、夕刻を含む）の物流施設となれば、騒音問題への対応も必要となる。その条件をクリアするのは、大規模都市圏を背後に有する東京湾臨海部は内陸部に比較しても有利な条件である、特に、大型車両が出入りし、貨物の荷卸し時の騒音の発生等から住宅地に近接する物流施設は移転等を余儀なくされるっており、工業専用地域が多くある臨海部への開発要請が高くなっている。

反面、大型物流施設の整備については、マイナス影響も懸念される。臨海部は開発余地が少ないため、一部区域に集中し、倉庫賃貸料の高騰や過当競争による競争力の低下、昼間労働力不足、入出庫ピーク時の一般道路への混雑などの課題もある。

(3) 臨海部の物流拠点の機能強化について

臨海部における物流施設の課題としては、施設の老朽化に加え、施設用地の不足、相対的に高い地価に対応し

た高度な土地利用・施設整備が必要となる。

一方で、臨海部においては、近年、企業の生産活動の縮小等に伴い、工場の廃止、移転が発表されており、利用転換への検討が必要となってきた。また、臨海部に整備された施設は、1946年から1974年後の比較的小規模施設(図-11)となっており、再整備に当たり大規模化が進んでいる。

施設用地の不足への対応策として、物流用地の拡大(土地の利用転換を含む)や施設の高度化を促進する施策を検討していくことが必要である。

1) 物流用地の拡大

埋立による新たな用地の整備、用地の利用転換がある。

新たな用地整備として、東京港中央防波堤外側地区、横浜港南本牧地区等に於いて東京都、横浜市による用地の埋立・造成整備が進められている。

用地の利用転換については、土地所有者の判断に任せられるが、行政の役割としては利用転換を促進する支援を検討していく必要がある。例えば、土地利用の見直しに係る港湾計画の変更、臨港地区の分区の変更への支援、転換用地整備への支援として、土地所有者に対する利用転換にかかる計画づくりへの支援、更地化するための事業への支援や税制上の支援が考えられる。

2) 施設の高度化を促進する施策

近年、物流施設には、保管、荷さばき等といった機能に加え、流通加工・集配送等の多様な機能が求められている。臨海部の民間の物流施設等に対する支援制度⁸⁾が整備されている(表-3)。

国からの補助は、一定規模のコンテナを取り扱う2以上物流施設の更新を伴う2以上の民間事業者による物流整備のうちの共用部・共同施設を対象としている。無利子貸付は、荷捌き施設(上屋)、保管施設(倉庫)の流通加工等の機能を有す施設が対象となっている。

用地に限られる臨海部においては、1棟毎に保管、荷さばき、流通加工・集配送等の機能を有することで、回転率が低下する施設が生じることが考えられる。これまでの施設毎の支援に加え、複数の物流施設を集めた高度な土地利用に対し、補助金、無利子支援の対象として必要がある。

例えば、用地の高度利用を図るため、複数物流施設が一団の用地に立地した場合、a. 保管、流通加工については専用的な利用となることから各事業者で整備し、無利子貸付金等による支援、b. 荷さばき施設、配送施設については、共同利用が可能であり、共同棟を整備し、当該整備に補助金で支援する支援制度を検討が上げられる。また、共同棟への税制支援について、検討していく必要がある。これにより、臨海部への立地コスト削減による立

表-3 港湾における民間の物流施設等への支援制度

事業名	対象施設	支援方法
【平成26年度創設】 港湾機能高度化施設整備事業(物流拠点再編・高度化支援施設)	上屋、倉庫	国からの補助
【平成26年度創設】 特定民間都市開発事業 〔共同型都市再構築業務(港湾)〕	上屋、倉庫等 (津波等からの避難機能を有するものに限る)	民都機構による事業の共同施行(長期・低利の資金提供)
港湾民間拠点施設整備事業(地域自立・活性化支援事業)〔まち再生出資業務(港湾)〕	上屋、倉庫等	民都機構による出資等
【平成26年度創設】 特定用途港湾施設整備事業(国際コンテナ戦略港湾における創貨)	上屋、倉庫	国及び港湾管理者からの無利子貸付
特定用途港湾施設整備事業(港湾物流高度化基盤施設整備事業)	上屋	国及び港湾管理者からの無利子貸付
物流総合効率化※に基づく支援制度(※流通業務の総合効率化の促進に関する法律)【平成17年法律第85号】	倉庫等	税制特例等

出典：数字みる港湾2015

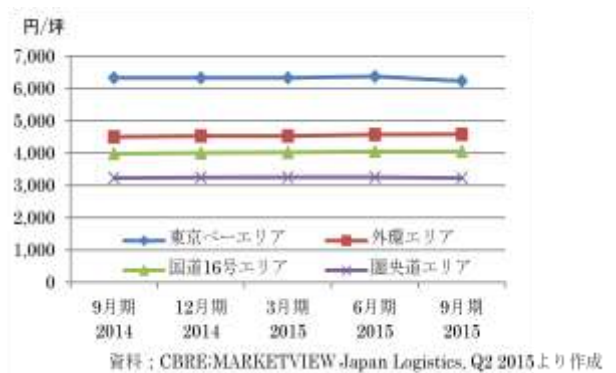


図-12 首都圏大型マルチテナント型物流施設の実質賃料指数の推移

地促進を推進していく必要がある。

(4) 内陸部の物流拠点の機能強化について

近年、コンテナ貨物量の増加、臨港地区等の用地不足から、新たな物流施設が、内陸部とりわけ高速道路沿い、高速道路の結節点周辺への立地が進んでいる。輸入海上コンテナの円滑な取扱には、臨海部と内陸部の物流施設の機能強化が不可欠となる。

内陸部の多くの物流施設が、輸入品の配送の拠点としての役割を果たしており、その施設は、大型マルチテナント型物流施設を借りて運用されている。物流不動産情報を提供している、CBREの調査による内陸部の大型マルチテナント型物流施設の実質賃料指数⁷⁾は、臨海部の50%程度となっている。(図-12)一方で、内陸部施設には、港湾からのコンテナの横持ちによる輸送コストが生じる。内陸部の物流拠点の機能強化には、輸送コスト削減が課題とされている。

内陸部の物流施設のコスト削減の1つに、輸入貨物の場合の荷卸し後に必要であった空コンテナの港湾への返

却、輸出貨物の場合の港湾に空コンテナを取りに行くことをやめ、輸送コストの削減する方法がある。このためには、内陸部に空コンテナの返却・借出場所であるインランドデポの整備を行い、合わせて、輸出企業が連携し空コンテナのラウンドユース（相互利用）の仕組みを構築する必要がある。本取組により、臨海部の渋滞の緩和が期待され、円滑なコンテナ物流が期待できる。

5. おわりに

本稿では 1 ヶ月間のコンテナ貨物の流動を調査する全国コンテナ流動調査結果、東京都市圏物資流動調査における物流事業へのアンケート調査の調査結果から分析を行ったものであるが、調査結果はすべてのデータを対象としたものではないことから、本分析もあくまで、傾向を示したものである。尚、本稿は個人の判断に基づき、港湾物流研究として分析した結果を示したものであり、組織の判断ではないことを申し添える。

謝辞：本稿の基礎的データである東京都市圏物資流動調査の提供は、東京都市圏交通計画協議会から提供いただ

いた。ここに、関係各位に感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）室：国際競争力強化のための物流施設整備に関するビジョン，2009.3.
- 2) 東京都港湾局：東京港総合渋滞対策，2014.2.
- 3) 久米英俊：東京圏におけるロジスティクス・ニーズに対応した港湾域物流拠点の再開発手法，運輸政策研究，運輸政策機構，Vol.13 No.2 2010. pp002-013
- 4) 東京都市圏物資流動調査データ：東京都市圏交通計画協議会
- 5) 国土交通省港湾局：全国輸出入コンテナ貨物流動調査，1998，2003，2008，2013.
- 6) 日本立地総覧 2011～2015（日本立地ニュース社）
- 7) CBRE：MARKETVIEW Japan Logistics，Q2 2015. 首都圏-2015 年第 2 四半期
- 8) (公社)日本港湾協会：数字でみる港湾 2015.

(2016.〇.〇受付)

TREND ANALYSIS OF CONTAINER LOGISTICS FACILITIES IN KEIHIN PORT'S HINTERLAND AREA

Toyokazu AOSHIMA, Takatoshi NOGUCHI and Masashi FUJITA

The amount of container cargos handled at Port of Keihin, including Port of Tokyo, Port of Kawasaki and Port of Yokohama, increases steadily and those are mainly transported to or from not only Tokyo capital region but also broad East-Japan area. Basically imported goods packed in containers are unloaded at warehouses in port area and distributed to inland area. However, some owners of the goods prefer transporting imported containers directly to larger warehouses in inland area without stopping at warehouses in port area.

This paper describes trend analysis about logistics facilities from the point of container handling, comparison of port area and inland area and suggestion of logistic policy to construct more sophisticated container transportation network.