

# 東京湾沿岸臨海部における物流施設更新のための 計画間の整合性と実現手段に関する研究

鎌田 秀一<sup>1</sup>・大門 創<sup>2</sup>・剣持 健<sup>3</sup>・苦瀬 博仁<sup>4</sup>・森本 章倫<sup>5</sup>

<sup>1</sup>正会員 早稲田大学大学院博士課程 創造理工学研究科 (〒169-8585 東京都新宿区大久保 3-4-1)  
E-mail: s0691kamata@akane.waseda.jp

<sup>2</sup>正会員 福山市立大学准教授 都市経営学部 (〒721-0964 広島県福山市港町 2-19-1)  
E-mail: h-daimon@fcu.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 (一財)計量計画研究所 GM 交通・社会経済部門 (〒162-0845 東京都新宿区市谷本村町 2-9)  
E-mail: tkenmochi@ibs.or.jp

<sup>4</sup>正会員 流通経済大学教授 流通情報学部 (〒270-8555 千葉県松戸市新松戸 3-2-1)  
E-mail: kuse@rku.ac.jp

<sup>5</sup>正会員 早稲田大学教授 理工学術院社会環境工学科 (〒169-8585 東京都新宿区大久保 3-4-1)  
E-mail: akinori@waseda.jp

本研究は、東京湾沿岸臨海部の物流施設の更新を進めるため、近年の物流施設の立地動向の変化と物流施設の機能・構造等の変化から近年の物流施設の新たな立地条件を明らかにし、新たな立地条件に対応した大都市圏における物流施設配置と臨海部における物流施設更新の考え方を示す。次に、従来の大規模開発に適用されてきた計画間の整合性と、実現手段に関する制度の特徴を整理し、物流施設の開発において従来の計画間の整合性確保の仕組みと実現手段が適用されなかった理由を分析する。そして、東京湾沿岸臨海部の物流施設更新のための計画間の整合性確保と新たな実現手段を提案するものである。

**Key Words:** *Logistics, Large Logistics Center, Redevelopment, Planning and Method*

## 1. はじめに

広域物流拠点の立地は、貨物自動車交通の台数と走行距離を変化させるため、道路の渋滞や CO<sub>2</sub> の発生に大きな影響を与える。また、物流事業者に対しても、立地場所により、施設にかかるコストや配送コスト、さらにはトラック運転手の労働時間などに影響を与える。このように、広域物流拠点の立地は社会的にも経済的にも影響を与えるため、広域物流拠点の最適な配置への政策的な取り組みが求められる。

特に、大都市圏での広域物流拠点の配置計画は、港湾や高速道路などを含む圏域全体の交通ネットワークとの整合性と、それらのインフラ周辺における土地利用との調和が必要である。このため、都道府県単位で方針を出すのではなく、都道府県単位を超えた方針が国の政策として示されている。

一方で、1990年代から急速に進展してきている製造業の海外生産移転により、多くの大規模工場跡地が発生し、その土地利用転換が進んでいる。これらの大規模工場跡地の多くは再開発促進区等の規制・誘導手法等を活用して大規模なショッピングセンターや高層マンション

に土地利用転換され、あるいは近年物流不動産開発により大型の物流施設の敷地に転用されている。このような近年の大規模な物流施設の整備は、大都市圏における広域計画との整合性の確保が図られることが望ましい。しかしながら、大都市圏における物流拠点の配置計画との整合性については、十分に解明されていない。

また、ショッピングセンター (SC) などの商業施設や高層マンションの開発には都市計画上の必要性を整理した上で、市街地再開発事業等の事業手法や再開発促進区等の規制・誘導手法が適用されている一方で、物流施設の開発には適用されていないため、都市計画との整合性も不確かである。従って都市計画との整合性や、適用されなかった理由についても未解明である。

そこで本研究は、近年の物流施設の立地動向の変化と物流施設の機能・構造等の変化から近年の物流施設の新たな立地条件を明らかにし、新たな立地条件に対応した大都市圏における物流施設配置と臨海部における物流施設更新の考え方を明らかにする。その上で、臨海部の物流施設の更新のための計画間の整合性確保と新たな実現

手段を提案することを目的とする。

研究の手順は以下の通りである。研究の目的を整理し（第 1 章）、研究の位置づけと対象範囲を明らかにする（第 2 章）。近年の物流施設の立地動向の変化を分析し（第 3 章）、近年の商取引の変化に伴う物流施設の機能・構造等及び収益性の変化から、物流施設の新たな立地条件を明らかにした上で、新たな立地条件に対応した大都市圏における物流施設配置と臨海部における物流施設更新の考え方を示す（第 4 章）。従来の大規模開発における計画間の整合性と実現手段の特徴から物流施設の開発に適用されなかった理由を分析する（第 5 章）。物流施設の大規模開発における従来の計画間の整合性と実現手段の適用可能性を明らかにする（第 6 章）。東京湾沿岸臨海部の物流施設の更新のための計画間の整合性確保と新たな実現手段を提案する（第 7 章）。最後に結論を述べる（第 8 章）。

## 2. 既往研究の整理と本研究の特徴、用語の定義

### (1) 既往研究の整理と本研究の特徴

広域物流拠点の立地や整備手法に関する過去の研究をみると、第一に、大規模物流拠点の整備については、中田<sup>1)</sup>が物流施策の展開からみた物流拠点問題を論じている。第二に、都市の物流拠点の整備については、高橋<sup>2)</sup>が都市内物流に係わる交通政策および都市計画の目指すべき方向について論じている。第三に、物流施設の立地メカニズムについては小池ら<sup>3)</sup>が物流事業者の意向調査をもとに整理している。第四に、公共トラックターミナルについては、定井<sup>4)</sup>がその役割と適正配置規模について論じている。第五に、物流施設の再開発手法については、久米<sup>5)</sup>が港湾域の物流業者の物流施設の複合化・多機能化ニーズに対応して論じている。また、鎌田ら<sup>6)</sup>により東京湾沿岸臨海部に適した更新方法として「共同建替」と「ローリング移転」の条件・留意点・対応策の提案や、流市法に代わる事業手法としての再開発事業等と物効法に代わる規制・誘導手法としての用途地域の変化による指定容積率の引き上げ等が提案されている。第六に、物流施設と都市計画の関係については、矢野<sup>7)</sup>が住宅と物流施設の混在による問題点から、物流施設の地区レベルの土地利用計画での位置づけについて論じている。

これまでの研究から、これまでの物流政策における物流拠点の郊外化とそのための整備手法、近年の臨海部における物流施設の更新手法、さらに物流施設と住宅との用途混在の問題が研究されている。ただし、近年の物流施設の機能・構造等の変化とそれに伴う立地条件の変化に着目し、東京湾沿岸臨海部の物流施設更新への新たな計画間の整合性・実現手段を提案している論文はない。以上のことから、近年の物流施設の機能・構造等に伴う

立地条件の変化と、従来の計画間の整合性と実現手段の特徴及び物流施設の開発に適用されなかった理由を踏まえた上で、東京湾沿岸臨海部の物流施設の更新のための新たな計画間の整合性・実現手段を検討する点に特徴がある。

### (2) 用語の定義

#### a) 政策

本研究における政策とは、物流拠点に関する国等による方針、計画、実現手段の組合せである。

方針は、国の審議会の答申や総合物流施策大綱等である。計画は、国、都県等が作成した物流拠点の配置計画である。計画間の整合性は、大都市圏計画等と都市計画に矛盾がないことである。実現手段は、規制・誘導手法と事業手法の組合せである。規制・誘導手法は、物効法や都市計画法による土地利用の規制・誘導である。事業手法は、流市法による流通業務団地造成事業、土地区画整理事業等である（図-1）。

#### b) 物流ネットワーク

本研究における物流ネットワークとは、広域物流拠点から最終到着地までの、交通結節点施設（ノード）と交通路（リンク）の組み合わせである。

なお、物流ネットワークの最終到着地として、業務施設（オフィスなど）、商業施設（スーパー、コンビニなど）、居住施設（戸建て住宅、集合住宅など）などに多くの商品や物資が届けられている。このため、これらの施設も物流における交通結節点施設（ノード）である（図-2）。

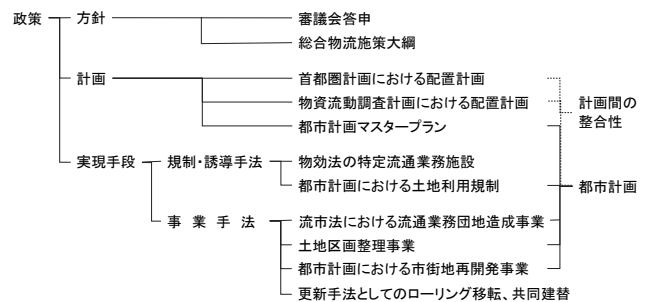


図-1 政策にかかる用語の定義

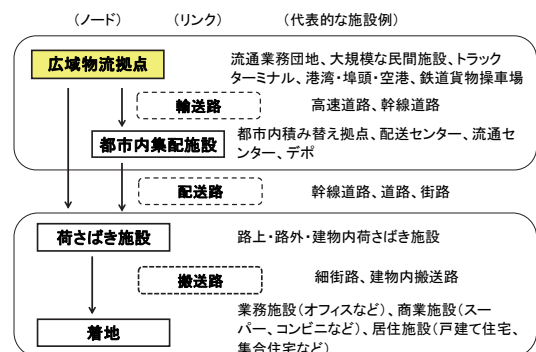


図-2 物流ネットワーク

c) 広域物流拠点

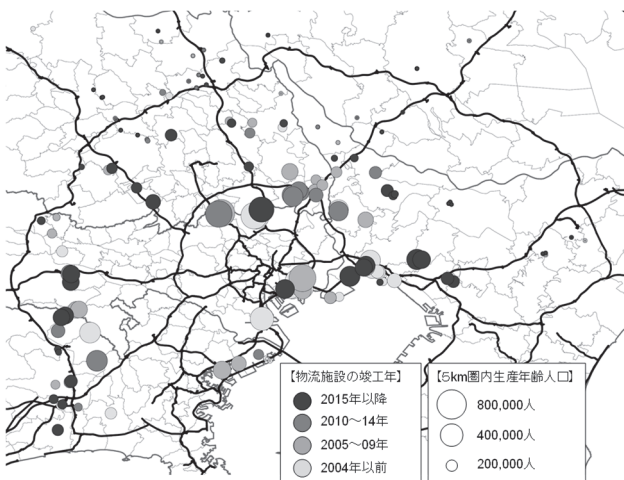
本研究における広域物流拠点とは、大規模な単体の物流施設、もしくは複数の物流施設が集合して立地する地域や地区である。この広域物流拠点は物流ネットワークにおいて、都市間輸送の物資の保管・流通加工・仕分け等を担い、最終到着地のオフィスや店舗に配送している。なお、これまでの物流政策において、広域物流拠点と同義の用語として、物流拠点、流通業務施設、流通団地などが用いられてきた。これらは共通して、トラックターミナルや倉庫などの物流施設が複数で立地している地域や地区を指している。

3. 近年の物流施設の立地動向の分析

(1) 地域別の生産年齢人口と物流施設立地との関係性

地域別の生産年齢人口と物流施設の立地場所の関係性を分析した結果、以下が明らかとなった。

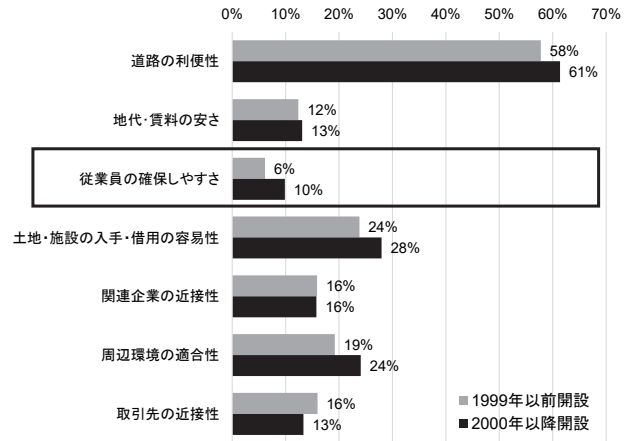
物流不動産（大手 10 社）が首都圏（東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県・茨城県南部）で開発した物流施設を対象に、各物流施設の立地場所の 5km 圏内の生産年齢人口を示すと、2010 年以降、東京湾沿岸臨海部、東京都北部・埼玉県南部の外環道沿線、相模原市周辺の圏央道沿線など、周辺に豊富な労働力がある地域への立地がみられる（図-3）。また、東京都市圏物資流動調査の結果によると、2000 年以降、大規模な物流施設（延床面積 3,000 m<sup>2</sup>以上）の立地要因として「道路の利便性」「土地・施設の入手・借用の容易性」等に加えて「従業員の確保しやすさ」が増加している（図-4）。



※円の位置が物流施設の立地場所、円の色が物流施設の竣工年、円の大きさが物流施設の所在地の 5km 圏内の生産年齢人口を表す。

出典：物流施設の立地場所・物流不動産大手 10 社のホームページ  
人口…2015 年国勢調査の 4 次メッシュデータを集計

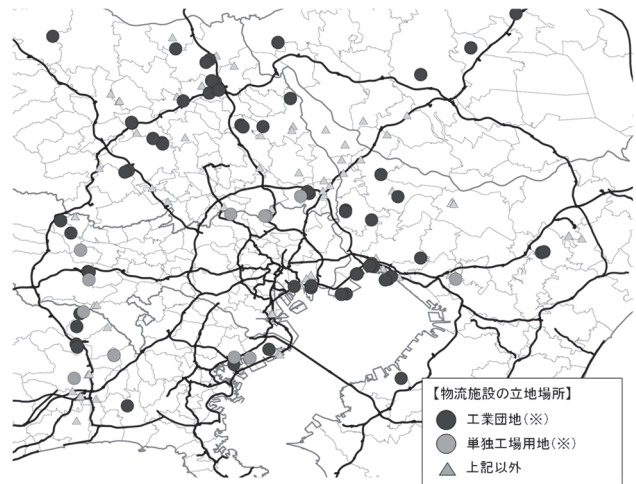
図-3 物流不動産開発による物流施設の竣工時期別の立地場所と 5km 圏内生産年齢人口



出典：第 5 回東京都市圏物資流動調査

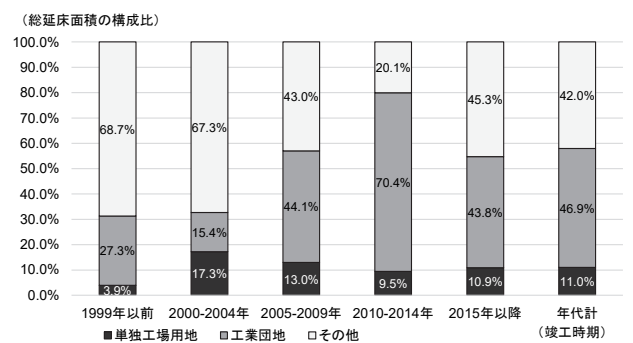
※東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県内部に立地する延床面積 3,000 m<sup>2</sup>以上の物流施設を対象として集計

図-4 首都圏の大規模な物流施設の立地場所の選択理由



出典：物流施設の立地場所・物流不動産大手 10 社のホームページ  
工業団地・単独工場用地データ…国土数値情報（国土交通省）

図-5 物流不動産開発による物流施設の立地場所と工業用地



出典：物流施設の立地場所・物流不動産大手 10 社のホームページ  
工業団地・単独工場用地データ…国土数値情報（国土交通省）

図-6 物流不動産開発による物流施設の竣工時期別の立地場所の土地利用構成比



以上のことから、近年、物流施設の立地場所は、従業員の確保を狙って、人口集積地への近接性も重視されるようになってきていると考えられる。

たとえば、千葉県習志野市東習志野では、「京成本線「八千代台」駅から約 1.4km に位置しているため徒歩通勤が可能」「周辺雇用環境 本物件の半径 2 km 圏内の生産労働人口(15 歳～64 歳)は 63,000 人を超えており」を PR ポイントとして、ショッピングセンターの跡地に、大型物流施設が整備 (2019.7 竣工) されている<sup>8)</sup>。

## (2) 大規模工場跡地開発と物流施設立地との関係性

大規模工場跡地開発と物流施設の立地場所の関係性を分析した結果、以下が明らかとなった。

物流不動産が首都圏で開発した物流施設の立地場所をみると、東京湾沿岸臨海部、東京都北部・埼玉県南部、千葉県北西部、圏央道沿線等の工業団地や単独工場用地への立地が多い(図-5)。また、延床面積ベースでみた工業団地や単独工場用地に立地した物流施設の割合は全体の 6 割程度であり、2014 年までその割合は増加傾向で推移してきた(図-6)。

なお、ここでの工業団地、単独工場用地は国土数値情報の定義に基づく。工業団地は、工業用地(公共、民間等の開発主体が一定の区画の土地に必要な基盤を整備開発し、工場などを計画的に立地させた地域)のうち「工業団地開発による敷地面積 10ha 以上の用地」、単独工場用地は、工業用地のうち「企業が自社事業所のために開発または購入した工場用地で工業団地以外の単独立地による敷地面積 10ha 以上の用地」を指す。これらには工場跡地も多いことから、近年の物流施設の多くが工業団地や工場跡地に進出したと考えられる。

以上のことから、これまで SC や住宅開発を希望してきた大規模工場跡地所有者が物流施設開発も希望するという変化と、郊外で大規模物流施設開発を実施してきた物流不動産開発デベロッパーが都心や近郊を含む地域での開発も指向するという変化が生じていると考えられる。

事例として、工場跡地ではないが、タワーマンションの建設が進む東京臨海部において、オフィス併設の大規模物流施設が整備 (2016.4 竣工) されている<sup>9)</sup>。

## 4. 東京湾沿岸臨海部の物流施設更新の必要性

### (1) 近年の商取引の変化に伴う物流施設の機能・構造等と収益性の変化

近年の物流施設の機能、構造等及び収益性に変化が生じている。物流は商取引に基づく派生需要であることから、商取引の変化が物流施設の機能・構造等及び収益性に影響を与えていると考えられる。このため近年の商取引の変化と、物流施設の機能・構造等及び収益性の変化

の関係性について分析する。

#### a) 商取引の変化

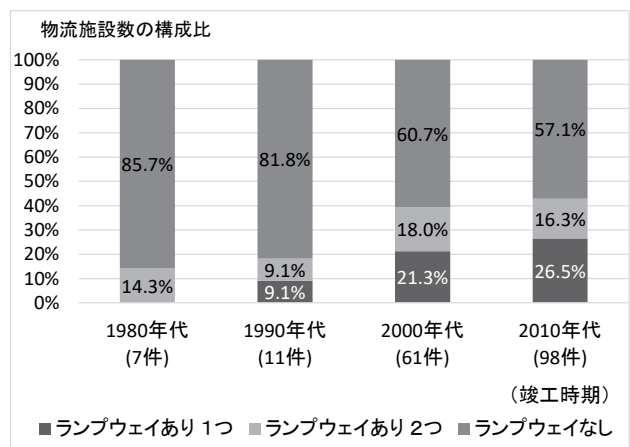
商品の多品種、少量化や、情報化の進展により商取引においては、①発注単位の小口化、発注先・方法の多様化、②流通チャネル(経路)の多様化(いつでも、どこでも、どんな方法でも発注でき、いつでも、どこでも受け取れる。配送方法、配送先も多様化)、③買い物行動の変化(出かける時代から、届けてもらう時代に)等の変化が生じている。

#### b) 物流施設に求められる機能・構造等の変化

商取引の変化に伴い、物流施設においては施設内作業(流通加工、包装、ピッキング、荷役)が増加する一方で、顧客の急な注文等に対応するためリードタイム(商品の発注から入荷(納品)までの時間)の短縮が求められることから、施設内作業の一層の効率化、短時間化が必要となっている。このため、これまでの貯蔵型から流通型に施設の機能が変化している。流通型の機能を発揮するには、施設内作業のための多数の人員の確保と作業を効率化するためのワンフロアの大規模なスペースの確保が必要となっている。また、貯蔵型はエレベータでの荷役作業が必要となるため高層化に不向きであったが、流通型では頻繁な貨物の入出庫に対応するため上層階にトラックが直接乗り入れ可能となるランプウェイを設置することで高層化に対応可能となっている(図-7)。

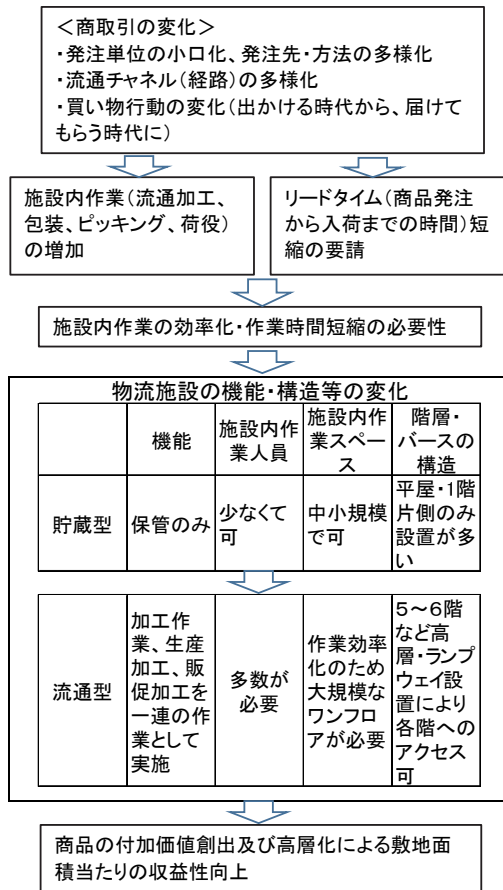
#### c) 物流施設の収益性の変化

物流施設の貯蔵型から流通型への変化に伴う施設の機能、構造等の変化によって、施設内での流通加工等による商品の付加価値の創出や、頻繁な荷役による手数料収入の発生、さらにランプウェイを設置することで高層化が可能となったことによる敷地面積に対する床面積(容積)の増加により、物流施設の敷地面積当たりの収益性が向上している(図-8)。



出典：物流施設数・物流不動産大手 10 社のホームページ

図-7 物流不動産開発による物流施設の竣工時期別のランプウェイ設置有無



出典：「物流からみた道路交通計画」を参考に著者作成

図-8 商取引の変化による物流施設の機能・構造等と収益性の変化

(2) 近年の物流施設の新たな立地条件

(1)で指摘した物流施設の機能・構造等及び収益性の変化により、物流施設の新たな立地条件として以下の三つに整理できる。

a) 人手の確保

第一に、流通型の施設の運営に多くの人手の確保が必要なことである。このため、通勤利便が高い駅近くでの立地が指向されるようになった。これまでの物流施設の主な立地要因(図-4)であった「道路利便性」「大規模な用地確保の容易性」に加え、通勤利便性が高く人手の確保が容易な立地を表す「従業員の確保しやすさ」も重視されることになった。

b) 大規模な用地の確保

第二に、流通型の機能を発揮するため大規模な用地が求められていることである。加工作業(検品・仕分け等)、生産加工(組み立て等)、販促加工(値付け、詰め合わせ、ユニット化等)を一連の作業として効率的に行うために大規模なワンフロアの床が必要となっている。このため工場跡地等の大規模な用地が求められるようになった。なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、国による生産拠点の国内での整備への支援の動きもある

表-1 新たな立地条件に対応した大都市圏における物流施設配置と臨海部における施設更新の考え方

4. (1) 近年の商取引の変化に伴う物流施設の機能・構造等と収益性の変化	a)商取引の変化 b)物流施設に求められる機能・構造等の変化	c)収益性の向上	
4. (2) 近年の物流施設の新たな立地条件	人手の確保	大規模な用地の確保	都市内での立地の選択肢の拡大
4. (3) 新たな立地条件により生じる課題	駅近くで住宅系用途等と混在する可能性	臨海部の老朽化した小規模施設の更新が必要	選択肢が広がる中で臨海部に誘導する必要性
4. (3) 新たな立地条件に対応した大都市圏における物流施設配置と臨海部における施設更新の考え方	住居系との混在を回避した臨海部への立地のための計画間の整合性確保	敷地・建物共同化による大規模化の手法	臨海部への立地誘導の手法

ことから、今後大規模な用地の確保が困難になる可能性も考えられる。

c) 立地の選択肢の拡大

第三に、流通型となって収益性が高まったことから地価負担力が向上し、都市内でも立地することが可能になったことである。この地価負担力の向上を背景に、これまでショッピングセンターや住宅開発を希望してきた大規模工場跡地所有者が物流施設開発を希望するという変化が生じている。

(3) 新たな立地条件に対応した大都市圏における物流施設配置と臨海部における施設更新の考え方

近年の物流施設の新たな立地条件から、東京湾沿岸臨海部の物流施設の更新にあたり、以下の三つの理由により新たな計画間の整合性と実現手段の適用が必要である(表-1)。

a) 住居系との混在を回避した臨海部への立地のための計画間の整合性の確保

第一に、住居系との混在を回避するための計画間の整合性の確保である。

流通型の施設の運営に多くの人手の確保が必要なことから駅近くでの立地が見られるようになった。このため、同様に駅近くでの立地を指向する住居系と物流施設が混在する可能性がある。これまで駅周辺の開発は商業・業務・住居系施設であり、日影や人の移動のための交通渋滞等の問題に対応することが重視され、当該施設建築物の設計や出入り口周辺道路の局所的な改良等で対応が可能であった。しかしながら物流施設が周辺に与える騒音、交通等の影響は物流施設の設計や周辺道路の局所的な改良だけでは回避することが困難な場合がある。このことから、用途混在を回避した上で東京湾沿岸臨海部に物流施設の立地を誘導するための計画間の整合性の確保が必要である。

## b) 敷地・建物共同化による大規模化の手法

第二に、物流施設の更新にあたり敷地・建物の統合により大規模化を可能とする手法の適用である。

東京湾沿岸臨海部の小規模・老朽化した物流施設を流通型の大規模な施設に更新・建替を行うためには、敷地・建物を共同化するための事業手法が必要である。

## c) 臨海部への立地誘導の手法

第三に、東京湾沿岸臨海部への物流施設の立地を誘導するための手法の適用である。

これまでの政策は大都市圏計画における物流拠点の配置計画で示された郊外移転を重視し、郊外の環状幹線道路（圏央道等）整備や、規制・誘導手法（物流効率化法における市街地調整区域での物流施設の建設のための開発行為配慮規定）を創設してきた。物流施設側としても郊外は地価が低く、道路交通の利便性が高い大規模な用地を確保できる利点があり、郊外立地の意向が強かった。しかしながら、近年物流施設の地価負担力が高まり都市部の駅近くも含めて立地の選択性が高まっている。このことから、都市内における物流施設の無秩序な立地を回避し、物流施設の最適な配置にむけた大都市圏計画・方針に即した東京湾沿岸臨海部への立地を誘導し、物流施設を大規模な物流施設に更新する契機とするためのインセンティブを設けることが必要である。

## 5. 従来の大規模開発における計画間の整合性と実現手段

### (1) 従来の大規模開発における計画間の整合性と、実現手段の適用可能性の検討手順

従来の大規模な民間による都市開発においては計画間の整合性の確保に関する制度と実現手段に関する制度が創設・活用されているが、物流施設の大規模開発には適用されていない。従来の開発と同様に、物流施設の開発も公的主体によるものから民間主体へと移行してきている<sup>10</sup>。このため、東京湾沿岸臨海部の物流施設の更新のための計画間の整合性の確保、新たな実現手段の検討にあたり、従来の計画間の整合性に関する制度と実現手段に関する制度を物流施設の開発に対して適用する可能性の検討が必要である。

本章では、まず従来の計画間の整合性の確保に関する制度と、実現手段に関する制度を事業手法と規制・誘導手法にわけ、その特徴（内容と創設の背景）を整理する。その上で、従来の計画間の整合性の確保に関する制度と実現手段に関する制度が物流施設の大規模開発に対して適用されなかった理由を整理する。

### (2) 大都市圏計画と都市計画間の整合性に関する制度の内容と制度創設の経緯

大都市圏計画と都市計画との整合性の確保に関する制度として業務核都市の指定と自治体の都市マスタープランの相互関係を分析の対象とする。

#### a) 業務核都市基本構想（S63,1978 創設）

多極分散型国土形成促進法（S63,1978）に基づく制度である。

制度の内容は、国が業務核都市を指定し、基本方針を策定した上で、都県市が業務施設集積地区と中核的施設（流通業務施設を含む）を位置づけた業務核都市基本構想を国に協議し、その同意を受けることができることとされている。都県市は自ら作成した業務核都市基本構想と整合した都市計画区域の整備・開発及び保全に関する方針（都市計画区域マスタープラン）、都市再開発の方針等を策定することになるため、大都市圏計画と都市計画が整合する仕組みとなっている。

創設の背景は、業務核都市とは、東京圏における住宅問題、職住遠隔化等の大都市問題の解決を図るため、「東京都区部以外の地域においてその周辺の相当程度広範囲の地域の中核となるべき都市の区域」として定められた。

### (3) 事業手法に関する制度の内容と、制度創設の経緯

既成市街地における大規模都市開発のための事業手法に関する制度として、代表的手法である a 市街地再開発事業、b 優良建築物等整備事業と、物流系の手法である c 国際競争流通業務拠点整備事業の三つを分析の対象とする。

#### a) 市街地再開発事業（S44,1969 創設）

都市再開発法（S44,1969）に基づく事業である。

手法の内容は、老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公共施設の整備等を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るものである。なお、市街地再開発事業に対し通路、エレベーター等の共用施設等を対象とした市街地再開発補助制度が整備されている。

創設の背景は「都市再開発法定 50 周年記念誌」に、当時の課題が示されている。ここでは、「都市再開発法案の提案理由が以下のように説明されている。（中略）最近の都市への人口の集中による過密化と不合理な土地利用（中略）に対処するには、（中略）都市における再開発を強力かつ円滑に推進するための制度を確立することが必要である。」としている<sup>11</sup>。

#### b) 優良建築物等整備事業（H6,1994 創設）

制度の変遷は、優良再開発建築物整備促進事業（S59,1984）が優良建築物等整備事業（H6,1994）となった。

手法の内容は、法律に基づかない任意の共同建て替え等において一定の要件を満たす建築物のエレベータ、通



路等の共用施設整備に対して国庫補助を充当し事業を促進するものである。

創設の背景は「都市再開発法制定 50 周年記念誌」に当時の認識が示されている。ここでは、「高度利用地区内にある必要がなく、都市計画や事業に係る法定手続きが不要であるため、より機動的な事業実施が可能」としている<sup>11)</sup>。

#### c) 国際競争流通業務拠点整備事業 (H25,2013 創設)

手法の内容は、国際港湾周辺の複数の物流施設を共同で更新する場合に、通路・ランプウェイ等の共用施設に対して国庫補助を充当することで、共同更新を促進するものである。(H26 年(2014)に臨港地区を対象に同様の支援制度として「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)」も創設された。)

創設の背景は、創設時の平成 25 年度予算概要に示されている。ここでは「国際競争力強化、防災機能の向上や都市環境の改善の観点から、(中略)、国際物流の結節地域(中略)において実施される、国際コンテナへの対応が可能な物流拠点の整備・再整備プロジェクトに対する新たな支援」としている<sup>12)13)</sup>。適用例としては東京団地冷蔵株式会社がある<sup>14)</sup>。

### (4) 規制・誘導手法に関する制度の内容と、制度創設の経緯

大規模な工場跡地等を開発する代表的な規制・誘導手法(a 再開発等促進区, b 都市再生特別地区), 密度の高い市街地での開発に関する代表的な規制・誘導手法(b 都市再生特別地区, c 特例容積率適用地区, d 立体道路)を制度の分析の対象とする。

なお, a, b, c は国交省資料でも規制緩和型の代表的手法とされている<sup>15)</sup>。

#### a) 再開発等促進区 (H14,2002 創設)

制度の変遷は、再開発地区計画 (S63, 1988 創設) 及び住宅地高度利用地区計画 (H2, 1990 創設) が H14, 2002 に統合された。

手法の内容は、「土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進とを図るため、地区計画において一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備を実施すべき区域(再開発等促進区)を定め、地区内の公共施設の整備と併せて、建築物の用途、容積率等の制限を緩和することにより、良好なプロジェクトを誘導する」ことである。

創設の背景は「都市再開発法制定 50 周年記念誌」に、当時の課題が示されている。ここでは、「産業構造の転換、物流・交通体系の変化等に伴い、都市内において工場・倉庫・鉄道操車場等まとまりのある空閑地が大量に発生するようになり、このような区域について一体的かつ総合的な再開発を誘導することが重要な課題となっ

た。」としている。<sup>16)</sup>

#### b) 都市再生特別地区 (H14,2002 創設)

手法の内容は「都市再生緊急整備地域内において、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定めることができる都市計画制度」である。

創設の背景は、平成 11 年(1999)に「経済戦略会議」における答申「日本経済再生への戦略」で、今後の政策の重要項目として「都市再生の具体化」が掲げられたことである。この答申では「都市の再生は、(中略)土地の流動化を通じて我が国の抱える不良債権問題への対応に資するものでもあり」「土地を流動化させることが国家的に重要な戦略的課題である」としている<sup>16)</sup>。

#### c) 特例容積率適用地区 (H16,2004 改正)

制度の変遷は、特例容積率適用区域 (H12, 2000) として商業地域に適用するものとして創設され、特例容積率適用地区として他の用途にも適用できるよう改正 (H16,2004 改正) された。

手法の内容は「一定の用途地域(第一種・第二種低層住居専用地域及び工業専用地域を除く用途地域)内の十分な公共施設を備えた土地の区域において、関係権利者の合意に基づき、他の敷地の未利用容積の活用を促進して土地の高度利用を図る」ものである。

創設の背景は、平成 12 年(2000)に都市計画中央審議会における答申「今後の都市政策は、いかにあるべきか」第二次答申「経済社会の変化を踏まえた新たな都市計画制度のあり方について」で、「複数建築物の容積率に係る特例の創設」が掲げられたことである。この答申では、「高度利用の条件が整っている既成市街地においても、個別の敷地単位で見れば、歴史的建造物や劇場など建築物の特殊性等により、指定された容積率の限度まで利用することが困難又は不適切なものがあり、地域全体として土地の有効高度利用が十分に図られていない場合がある。(中略)道路、鉄道、下水道等の基盤施設が十分に整備されている区域においては、(中略)未利用の容積を、物理的に離れた他の敷地で有効に活用し、地域全体として土地の高度利用を図ることを許容することが合理的な場合があると考えられる。」としている<sup>17)</sup>。

#### d) 立体道路 (H 元, 1989 創設, H23, 2011 拡充)

制度の変遷は、平成元年(1989)に地区計画制度を活用し、自動車専用道路、特定高架道路等(都市計画道路)を対象として創設され、都市再生のため平成 23 年(2011)拡充された。

手法の内容は、道路区域を限定された空間の区分地上権の取得又は建物側と土地所有権を共有し立体的に限定することで、立体道路区域外で建物の建築等を可能とするものである。

創設当初の背景は、「社会資本整備審議会都市計画・

歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会第 2 回都市施設ワーキンググループ資料 4」に、当時の課題が示されている。ここでは、「用地費の高騰、代替地の取得難等により、道路用地の取得が困難な状況が生じている中、幹線道路の整備に併せ周辺地域も含めた一体的かつ総合的な整備を行う必要性が高まった。」としている<sup>18)</sup>。

平成 23 年(2011)に、都市再生を推進するエリア(特定都市再生緊急整備地域)において都市再生特別地区を活用し、一般道路(都市計画道路)に適用が拡大された。

拡充の背景は、平成 22 年 6 月 18 日閣議決定の「新成長戦略」において、「大都市の再生」が掲げられたことである。この戦略では「成長の足がかりとなる、投資効果の高い大都市圏の空港、港湾、道路等の真に必要なインフラの重点投資と魅力向上のための拠点整備を戦略的に進め、(中略)この整備に当たっては、厳しい財政事情の中で、特区制度、PFI、PPP 等の積極的な活用により、民間の知恵と資金を積極的に活用する。」としている<sup>19)</sup>。

※平成 30 年(2018)都市計画法等改正で、都市計画道路以外の一般道路においても地区計画を定めることにより活用可能となっている。

#### (5) 従来の計画間の整合性確保の仕組みと実現手段が物流施設に適用されなかった理由

5. (2)(3)(4)から、物流施設において、従来の大規模開発において計画間の整合性確保の仕組みと実現手段が適用されなかった理由を整理する。

##### a) 大都市圏計画と都市計画間の整合性確保の仕組みが適用されなかった理由

適用されなかった理由は、第一に、国によるこれまでの物流施設の配置計画・方針は、主に郊外への移転・立地の推進であったからである。郊外においては住居系等の他の都市的土地利用がなされていないことから、用途混在等を回避・防止するための都市計画との緻密な連携が必要なかったと考えられる。

第二に、物流施設の開発が民間主体に移行したからである。流市法による全面買収のための都市計画上の明確な位置づけが必要なくなったと考えられる。なお、業務核都市に関しては、流通業務施設は多くの都市で計画に位置づけられなかった。

##### b) 事業手法が適用されなかった理由

適用されなかった理由は、第一に、臨海部に工場跡地等大規模な低未利用地があったからである。敷地・建物を統合する特別な事業手法は必要なかったと考えられる。

第二に、郊外では建物がない状態で開発することから、既成市街地での敷地・建物の統合のために創設された従来の事業手法は必要なかったと考えられる。

##### c) 規制・誘導手法が適用されなかった理由

適用されなかった理由は、第一に、臨海部に工場跡地等の大規模な低未利用地があり物流施設の整備が進んでいたからであると考えられる。

第二に、物効法による開発許可配慮規定で郊外に物流施設の立地を誘導できたからであると考えられる。

第三に、容積率緩和手法は適用にあたり周辺への悪影響を空地で緩和することが必要であることから、建坪(建蔽)が必要な貯蔵型の物流施設では適用しにくかったと考えられる。

## 6. 物流施設の大規模開発における従来の計画間の整合性と、実現手段の適用可能性

### (1) 近年における物流施設の大規模開発の必要性

近年、物流施設の大規模開発が必要とされる理由は、以下の 2 つがある。

第一に、国の政策として臨海部の老朽物流施設の更新が必要であることに加え、民間においても商取引の変化に伴い物流施設が貯蔵型から流通型に変化したことから、人手の確保等のため、既成市街地での大規模開発が必要なことである。

第二に、商取引の変化に伴い物流施設が貯蔵型から流通型に変化したことにより、作業の効率化のため大規模なワンフロアが必要であることや、迅速な出入庫のためランプウェイの設置による高層化が必要であることから、従来の大規模開発と同様に大型化、高層化を図ることが必要なことである。

### (2) 物流施設の立地条件の変化による大都市圏計画と都市計画の整合性の確保の可能性

大都市圏計画と都市計画の整合性の確保の可能性としては第一に、臨海部は既に土地利用が進んでいることから、物流施設の立地にあたっては住居系等との用途混在を回避・防止することが必要だからである。

第二に、臨海部の既成市街地に物流施設を立地誘導するためには、市区町村の都市計画としての将来市街地像において、物流施設の必要性を明確にすることが必要だからである。

### (3) 物流施設の立地条件の変化による従来の大規模開発の実現手段の適用可能性

#### a) 事業手法の適用可能性

適用可能性としては第一に、現在では臨海部に大規模な低未利用地は少なく、生産拠点の国内回帰の動きもあることから、既成市街地で敷地・建物の統合に活用可能な事業手法が必要だからである。

第二に、既成市街地ではこれまで郊外で用いてきた流通業務団地造成事業(全面買収)や土地区画整理事業



表-2 物流施設の大規模開発における  
従来の計画間の整合性と、実現手段の適用可能性

	計画間の整合性	事業手法	規制・誘導手法
5.(5) 整合性が不足した理由、適用されなかった理由	①郊外移転・新設のため用途混在は発生しない ②郊外での民間開発のため都市計画での明確な位置づけが不要	①臨海部に大規模な低未利用地があった ②郊外の非建て付け地なので敷地・建物統合の事業手法は不要	①臨海部に大規模な低未利用地があった ②物効法で郊外に誘導できた ③容積率緩和手法は空地の確保を要するので使えなかった
4.(1) 機能・構造、収益性の変化	多数の施設内作業員の必要性	大規模なワンフロアの必要性	収益性の向上
4.(2) 立地条件の変化	人手の確保	大規模な用地の確保	都市内での立地選択肢の拡大
6.(2)(3) 整合性強化、適用可能性	①臨海部の既成市街地では用途混在の可能性有り ②臨海部の既成市街地では物流拠点の位置づけが必要	①臨海部に大規模な低未利用地がない ②臨海部の既成市街地では敷地・建物統合の事業手法が必要	①臨海部に大規模な低未利用地がない ②物効法は市街化区域では効果がない ③物流施設は高層化して建蔽より容積を希望する可能性有り

(移転補償)では多額の事業費を要するため事業採算性確保が困難であることから、建物を含めた事業手法が必要だからである。

b) 規制・誘導手法の適用可能性

適用可能性は第一に、現在では臨海部に大規模な低未利用地は少なく、生産拠点の国内回帰の動きもあることから、すでに建物が立地している既成市街地に立地誘導することが必要だからである。

第二に、物効法の開発許可への配慮規定は市街化区域では効果が無くインセンティブにならないことから、既成市街地で敷地・建物の統合を前提に立地誘導するための規制・誘導手法が必要だからである。

第三に、現在の流通型の物流施設はランプウェイの設置・高層化による床面積の確保を望んでいることから、建坪(建蔽)を減らして床面積を増やすことを選択する可能性があるからである。なお、指定容積率は工業地域・工業専用地域では 200%、準工業地域では 300%が多いが、臨海部の物流施設は指定容積率 400%の場合、8F 建まで高層化しているケースもある。

以上の立地条件の変化による従来の計画間の整合性・実現手段の適用可能性を表-2に整理する。

7. 東京湾沿岸臨海部の物流施設更新のための、計画の整合性確保と新たな実現手段の提案

(1) 大都市圏計画と都市計画の整合性確保のための、条件・留意点・対応策

臨海部の老朽化した小規模な物流施設を大規模で効率的な施設に更新する手法として、鎌田らにより「共同建替」と「ローリング移転」が提案されている<sup>6)</sup>。ここでは、この2つの手法に計画間の整合性を適用するための条件として、a:国・都県・市区町の策定する計画の段階的な調整の仕組み、b:既成市街地における用途混在を回避した開発、c:新たな計画間の整合性・実現手段の提示の三つを設定し、留意点・対応策を提案する(表-3)。

表-3 計画間の整合性に関する条件・留意点・対応策

更新手法	計画間の整合性に関する条件・留意点・対応策		
	a:国・都県・市区町の策定する計画の段階的な調整の仕組み	b:用途混在の回避	c:新たな計画間の整合性・実現手段の提示
留意点	広域物流拠点の整備を進める必要性について段階的に確認し、都市計画に反映すること	大都市圏計画に位置付けられている高速道路整備と、都市計画上の用途規制および地権者の意向も考慮して変更・決定される地区計画等との整合・調整	都市計画の目的に即した上で、民間の開発意欲を引き出すための計画間の整合性、実現手段の提示
			共同建替
対応策	大都市圏計画と都県レベルから市区町村レベルまで段階ごとに、都市計画と連携・調整する仕組みの構築(九都県首脳会議や流市法基本方針の活用など)	・周辺自治体と物流拠点の立地に適した地区を調整し、誘導手法を適用可能な適地を事前に明示 ・a)の対応策の活用	国等の公的主体が活用可能で具体的な計画間の整合性、実現手段の検討・構築
			ローリング移転
ローリング移転	留意点・対応策	共同建替と同じ	共同建替と同じ

a) 国・都県・市区町の策定する計画の段階的な調整の仕組み

国・都県・市区町の策定する計画間の整合性を図るためには、臨海部における老朽物流施設の更新による広域物流拠点の整備のための、計画の段階的な調整の仕組みが構築されていることが条件である。

このときの留意点は、広域物流拠点は都県をまたぐ大都市圏レベルで必要な施設であり、都県・市区町において臨海部での老朽物流施設を大規模な施設に更新することによって広域物流拠点の整備を進める必要性について段階的に確認し、都市計画に反映することである。

このときの対応策は、都市計画法第 13 条において「都市計画は(中略)首都圏整備計画(中略)に適合する」とされていることを踏まえ段階的な調整が積極的に図られるように、大都市圏計画と都県レベルから市区町村レベルまで段階ごとに、都市計画と連携・調整する仕組みの構築である。

具体的には、九都県市首脳会議(九都県市(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉県、さいたま市、相模原市)の知事・市長で構成される長期的展望のもと広域的な課題に共同して取り組む会議)において、大都市圏計画における物流拠点の配置計画の具体化を協議し、都県の都市計画区域マスタープランと市区町村の都市計画マスタープランに反映させる取組が考えられる。

また、業務核都市に類似した仕組みとして流市法に基づく基本方針の活用が考えられる。流市法は国が基本指針を定め、都道府県が都市ごとに基本方針を策定し、主務大臣がこれを承認することとなっている。基本方針には都市計画のもととなる流通業務地区の数、位置、規模及び機能に関する基本的事項等を定めることから、都市計画との整合性を担保する仕組みが整っている。

## b) 既成市街地における用途混在を回避した開発

既成市街地では既に建築物が立地していることから、物流施設の更新、大規模化を図るためには、用途混在を回避した開発が条件である。特に、東京都区部の臨海部の幹線道路沿線は物流拠点の立地に適しているが、都心居住の影響でマンションの立地も進んでいる。このため、大規模跡地の発生等により住居系等と物流施設が混在して立地する恐れがある。

このときの留意点は、土地利用現況や将来の見通し、都市構造上の必要性をもとに変更・決定される都市計画上の用途規制および地権者の意向も考慮して変更・決定される地区計画等と大都市圏レベルで決定される高速道路整備と整合した広域物流拠点の立地誘導を検討することである。

このときの対応策は、用途地域を決定する東京都（23 区の用途地域決定主体は東京都）の取組だけでなく、同時に周辺自治体も含めた広域的な視点で広域物流拠点の立地に適した地区を調整し、誘導手法を適用可能な適地を民間事業者事前に明示し、用途混在を回避することである。この調整に a) の対応策としての九都県市首脳会議、流市法基本方針の活用が考えられる。

## c) 新たな計画間の整合性・実現手段の提示

大都市圏計画の配置計画を都市計画に反映するためには、物流施設の更新を促進することを可能とするための新たな計画間の整合性・実現手段が具体的に示されることが条件である。

このときの留意点は、引き続き民間が事業主体となることが考えられることから、都市計画法の目的である「都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与すること」に即した上で、臨海部の老朽物流施設を更新することで広域物流拠点を整備する民間の開発意欲を引き出すことが可能な計画間の整合性・実現手段を提示することである。

このときの対応策は、国等の公的主体が活用可能で具体的な計画間の整合性・実現手段を検討・構築することである。

## (2) 物流施設更新のための新たな事業手法と規制・誘導手法の条件・留意点・対応策

「共同建替」「ローリング移転」に規制・誘導手法を適用するための条件として a：敷地規模（希望する敷地規模の確保）、b：用地確保（ローリング種地確保）、c：事業継続（建替期間の収入中断への対応）、d：合意形成（他の地権者との合意形成）、e：事業採算性の確保、f：実現可能な施設の経営・運営方式の選定、g：物流事業者の施設更新意欲、h：道路等インフラに対する負荷への対応、の八つを設定し、留意点、対応策を提案する（表-4）。なお、共同建替、ローリング移

転の場合という説明のないものは共同建替、ローリング移転共通の留意点、対応策である。

## a) 敷地規模（希望する敷地規模の確保）

共同建替の場合は、事業に参画する複数の事業者に必要な床面積、敷地面積の確保が条件となる。物流事業者の業務に必要な敷地規模は、貨物需要から出庫・保管・入庫量を決定した上で必要な床面積、敷地面積を求めることになる。

このときの留意点は、必要床面積の物流施設を建設できる敷地面積を確保できるまで、隣接する事業者と共同化の合意を進めることである。

このときの対応策は、大規模化・高層化による収益性向上のメリットを説明することで共同化の合意を形成することである。

ローリング移転の場合の留意点は、近傍移転先で必要な敷地面積を確保可能なことである。ただし、物流施設を対象としたローリング移転の事例はまだ無い。

このときの対応策は、東京湾沿岸の臨海部における老朽化した物流施設の更新の政策的重要性・緊急性に鑑み、ローリング移転を促すために、大規模な物流施設の建設が可能な規模の移転先の土地の先行取得などの公的主体による関与が期待される。

なお参考となる事例として、東京大手町地区のオフィスビル等を対象に、公的機関である独立行政法人都市再生機構が移転先の土地を先行して取得したことでローリング移転がはじまり、現在でも続いている連鎖的な再開発がある。

## b) 用地確保（ローリング種地確保）

ローリング移転を実施するためには、まず最初の移転先の用地の確保が条件である。

このときの留意点は、移転を希望する事業者が自らローリング種地を取得する場合、最初の用地取得事業者が用地取得コストを負担する必要があることである。

このときの対応策は、a)と同様、公的主体による土地の先行取得である。公的主体が先行取得した土地に建設する場合、建設期間の借地で対応可能となる。

## c) 事業継続（建替期間の収入中断への対応）

共同建替は現位置で建て替えるので建築期間中の収入中断に対応するため、事業を他地区で継続可能であることが条件である。

このときの留意点は、共同化に参画する複数の事業者が他地区での事業継続が可能なことである。

このときの対応策は、事業を継続可能とするための事業条件（規模、取り扱い貨物の種類等）に合致する賃貸スペースの確保である。

## d) 合意形成（他の地権者との合意形成）

共同建替では隣地の共同化する事業者との合意が条件である。

このときの留意点は、人が利用する建物と物流施設では仕様が異なることである。たとえば人が利用するオフィスの仕様（床の耐荷重、柱のスパン割、空調など）はどの建物でもほぼ同等であるが、物は重量、大きさ、保管条件（冷凍・冷蔵、常温など）に応じて物流施設の仕様は異なる。

このときの対応策は、同等の建築仕様で類似した貨物を扱う事業者間で共同化することである。

ローリング移転では、連鎖的な建替を行うにあたり、移転後に跡地となる土地の取得意向のある事業者が存在し、この事業者がさらに移転後に跡地となる土地の取得意向のある事業者を連鎖的に探すことが条件である。

このときの留意点は、施設更新の時期が複数の事業者で連続していることである。

このときの対応策は、第一に a)と同様、公的主体による土地の先行取得である。公的主体が土地を保有することで、移転後の跡地となった土地の取得意向のある事業者が現れるまでの土地保有コストを顕在化させないことが可能となる。第二に、老朽物流施設が連担しているエリア内でローリング移転を検討する事業者の協議組織を設立し、ローリング移転の時期の調整等を行うことである。

**e) 事業採算性の確保**

物流施設を更新するには事業採算性の確保が条件である。

このときの留意点は、建設投資を回収するための増収・増益と、建設投資や税負担を軽減することである。

このときの対応策は、建設投資回収のための増収・増益に対しては、用途・容積率の見直しの適用である。近年の流通型物流施設は効率性・収益性を向上させるためランプウェイを設けた高層型が求められているが、指定容積率は工業地域・工業専用地域では 200%、準工業地域では 300%が多く、高層化に十分ではない。例えば、用途地域を変更し指定容積率を引き上げるとともに、これに併せて地区計画を定めることで引き上げた分の容積率は物流施設の用途でしか使えないようにすることが考えられる。

建設投資・税負担軽減に対しては、市街地再開発事業・土地区画整理事業の立体換地の適用（公的補助、税減免の特例）、国際競争流通業務拠点整備事業の適用（公的補助）である。

**f) 実現可能な施設の経営・運営方式の選定**

共同建替の場合、建替後の施設の経営・運営方式が実現可能であることが条件である。

このときの留意点は、共同化に適した経営・運営方式の採用である。なお、流通業務団地で採用された共同会社方式は、各出資会社が施設を保有する共同会社から床を賃借して物流事業を行う。共同会社の利益と出資会社

への配当の両方が課税対象となるため共同会社は床を安く賃貸し利益を圧縮する意向が働く。このため、共同会社は高収益な施設とするための建替の方針を定めにくいと考えられる。

このときの対応策は、①建替後に従前の権利の割合に応じた床を保有し物流事業を行う（共同会社ではなく区分所有方式）、②ファンド等の組成する SPC 等に土地を譲渡、建設された物流施設を賃借して物流事業を行うことである。

**g) 物流事業者の施設更新意欲**

物流施設の更新にあたり、物流事業者に施設を更新する意欲があることが条件である。

このときの留意点は、国内外の不動産会社が大型物流施設の開発を進める中、物流事業者自らが投資して大型物流施設を整備するケースが少ないことである。

このときの対応策は、物流事業者自らが大規模化の建替に意欲がない場合は、国内外の不動産会社等が事業主体となり物流施設の更新・大規模化に取り組むようインセンティブを付与（e の対応策と同じ）し、土地取得・建設後に物流事業者が施設を賃借（f ②のケース）することで事業を実施することである。なお、近年の物流不動産開発では、大規模工場跡地を買収して施設を建設、賃貸しているケースが多数ある。

**h) 道路等インフラに対する負荷への対応**

容積率を高めて大規模な物流施設を開発する場合、道路等のインフラに対する負荷の増加の影響を評価し、対策をとることが条件である。

このときの留意点は、行政と開発者間で共通認識の持てるインフラへの影響評価、対策を検討することである。

表-4 事業手法、規制・誘導手法に関する条件・留意点・対応策

更新手法		事業手法・規制誘導手法に関する条件・留意点・対応策							
		a: 敷地規模(希望する敷地規模の確保)	b: 用地確保(ローリング種地確保)	c: 事業継続(建替期間の収入中断への対応)	d: 合意形成(他の地権者との合意形成)	e: 事業採算性の確保	f: 実現可能な施設の経営・運営方式の選定	g: 物流事業者の施設更新意欲	h: 道路等インフラに対する負荷への対応
共同建替	留意点	必要な規模が確保できるまで隣接する事業者と共同化の合意を進めること	不要	共同化する複数の事業者が他地区で事業継続可能であること	扱う貨物により物流施設の仕様が異なること	①建設投資を回収するため増収・増益 ②建設投資、税負担軽減	共同化に適した経営・運営方式の採用	物流事業者自ら大型施設を整備するケースが少ないこと	行政と開発者の間で共通認識のもとの検討
	対応策	大規模化・高層化による収益性向上のメリットの説明	不要	事業条件に合致する賃借スペースの確保	同等の建築仕様で類似した貨物を扱う事業者間で共同化	①用途・容積率の変更 ②再開発事業等の適用(補助、税) ③公的補助事業の適用(補助)	①区分所有方式 ②SPC等に土地を譲渡し、賃借して物流事業を実施	①不動産会社による開発のインセンティブの適用(とと同じ) ②開発後の施設の賃借による事業継続(f②と同じ)	大規模物流施設開発に対する交通計画マニユアルの作成
ローリング移転	留意点	近傍移転先で確保可能であることが必要	最初の用地取得事業者が用地取得コストを負担する必要が	不要	施設更新の時期が複数の事業者で連続していること	共同建替と同じ	共同化の場合は共同建替と同じ	共同建替と同じ	共同建替と同じ
	対応策	公的主体によるローリング種地の先行取得	公的主体によるローリング種地の先行取得	不要	①公的主体によるローリング種地の先行取得 ②ローリング移転の協議組織の設立	共同建替と同じ	共同化の場合は共同建替と同じ	共同建替と同じ	共同建替と同じ



このときの対応策は、道路交通に関しては、官民で共通認識を持てる大規模な物流施設の開発に関する交通計画マニュアルの作成である。様々な物流施設における発生集中量を調査・分析し、官民の双方で共通認識を持てる発生集中原単位の設定等を行うことが有効である。参考となる事例として、商業・業務・住居系の大規模開発を対象に「大規模開発地区関連交通計画マニュアル（国土交通省都市局都市計画課）」が策定されている。

## 8. おわりに

本研究では、以下のことが明らかとなった。

第一に、2000 年以降の物流不動産開発による大規模工場跡地開発等の進展により、郊外重視の政策に基づく立地誘導にとられない物流施設開発が発生しており、特に駅からの距離が近い立地が増加していることが明らかとなった（第 3 章）。

第二に、近年の物流施設の立地条件は物流施設の機能が貯蔵型から流通型に変化したことによる施設運営における「人手の確保」、「大規模な用地の確保」、「都市内での立地選択肢の拡大」の 3 点であることが明らかとなった。その上で、新たな立地条件に対応した大都市圏における物流施設配置の考え方として住居系との混在を回避した臨海部への立地のための計画間の整合性の確保、また、新たな立地条件に対応した臨海部における物流施設更新の考え方として敷地・建物共同化による大規模化の手法と臨海部への立地誘導手法が必要であることが明らかとなった（第 4 章）。

第三に、従来の計画間の整合性・実現手段の内容・創設の背景を整理し、これらの手法が物流施設に適用されなかった理由を明らかにした上で、物流施設の大規模開発での適用可能性を明らかにした（第 5、6 章）。

第四に、東京湾沿岸臨海部の物流施設更新のための計画間の整合性確保と新たな実現手段について、条件、留意点を整理した上で対応策として、①大都市圏計画と都市計画間の整合性においては九都県市首脳会議、流市法基本方針の活用等、②事業手法、規制・誘導手法については、公的主体によるローリング種地の先行取得、用途・容積率の変更、再開発事業等の適用、公的補助事業の適用、区分所有方式・SPC の活用、物流版大規模開発関連交通計画マニュアルの作成等を提案した（第 7 章）。

なお、今後の課題としては、都市計画手法を物流施設開発に適用するにあたっての法的な問題点の有無と対応を整理、検討したい。

## 参考文献

- 1) 中田信哉：物流政策の展開に見る物流拠点問題，日本不動産学会誌，Vol.15，No.4，pp.6-13，2002.
- 2) 高橋洋二：物流拠点整備と都市計画，日本不動産学会誌，Vol.15，No.4，pp.14-19，2002.
- 3) 小池慎一郎・苦瀬博仁・呉東建・中川義英：都市内物流施設の集積要因と立地指向性の分析，日本都市計画学会学術研究論文集，Vol.26，pp.493-498，1991.
- 4) 定井喜明：公共トラックターミナルの配置および施設規模計画の合理化に関する研究，土木学会論文報告集，1972(206)，pp.85-94，1972
- 5) 久米秀俊：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，Vol.13，No.2，pp.2-13，2010
- 6) 鎌田秀一・大門創・苦瀬博仁・森本章倫：都市物流政策の変遷をふまえた東京都市圏臨海部の広域物流施設の更新手法の適用可能性に関する研究，日本都市計画学会学術研究論文集，Vol.54，No.3，pp.1260-1267，2019.
- 7) 矢野裕児：物流施設と都市計画，流通問題研究，14，pp.93-107，1989-10
- 8) 野村不動産株式会社：Press Release 「大規模高機能型物流施設「Landport 東習志野」と「Landport 川口」全フロア契約で竣工」，2019.8
- 9) 株式会社ファーストリテイリング：会社情報 沿革，<https://www.fastretailing.com/jp/about/history/2016.html>
- 10) 鎌田秀一・大門創・剣持健・苦瀬博仁・森本章倫：東京都市圏の広域物流拠点に関する政策の変遷と今後の方向性に関する研究，土木学会論文集，（投稿中）。
- 11) 全国市街地再開発協会：都市再開発法制定 50 周年記念誌，2019
- 12) 国土交通省都市局市街地整備課：平成 25 年度市街地整備課関係予算概要，pp8，2013.3
- 13) 国土交通省都市局市街地整備課：平成 25 年度国際競争流通業務拠点整備事業の公募について，平成 25 年 11 月 29 日
- 14) 東京団地冷蔵株式会社：東京団地冷蔵(株) 国内最大の冷蔵倉庫が竣工（記者発表資料），2018.2.27
- 15) 国土交通省：都市計画法制，[http://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/toshi\\_city\\_plan\\_tk\\_000043.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000043.html)，pp18，2020.3
- 16) 国土交通省：都市再生について 背景，[www.mlit.go.jp/toshi/crd\\_machi\\_tk\\_000004.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_machi_tk_000004.html)
- 17) 建設省都市計画中央審議会：「今後の都市政策は、いかにあるべきか」第二次答申「経済社会の変化を踏まえた新たな都市計画制度のあり方について」，pp.14～15，2000.2.8
- 18) 国土交通省・社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市計画基本問題小委員会 第 2 回都市施設ワーキンググループ資料 4 道路上空を活用した土地の有効活用の推進，2017.10.20
- 19) 閣議決定：新成長戦略，pp.25，2010.6.18

(2020.10.2 受付)

## STUDY ON CONSISTENCY BETWEEN PLANS AND ACHIEVEMENT METHOD FOR REDEVELOPMENT OF LOGISTICS CENTERS IN COASTAL AREAS IN TOKYO BAY

Shuichi KAMATA, Hajime DAIMON, Takeshi KENMOCHI,  
Hirohito KUSE and Akinori MORIMOTO

This study makes an attempt to identify recent conditions of geography for logistics centers based on the transformation of function/structure and tendency of locations of logistics centers in order to promote redevelopment of logistics centers in the Coastal Area of Tokyo Bay. Then, it indicates a concept for the placement of logistics centers in the metropolitan area and redevelopment of those in the Coastal Area of Tokyo Bay that corresponds to the recent geographical conditions. Next, the study reviews consistency between plans applied for large-scale developments in the past and characteristics of institutions of achievement method, as well as reasons why traditional mechanism to secure consistency between plans and achievement method were not applied for the development of logistics centers. Then, it suggests a method to secure consistency between plans and new achievement method to redevelop logistics centers in the Coastal Area of Tokyo Bay.