

**東扇島総合物流拠点地区形成計画  
(改訂版)**

**川 崎 市**

**平成22年6月**

## は　じ　め　に

平成4年7月、著しい貿易黒字を縮小するための主要な施策の一つとして、輸入の促進、特に製品輸入の促進を目的として、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（平成4年法律第22号、以下「F A Z法」という。）が制定され、本市は同法に基づく川崎市F A Z計画を策定し、平成6年3月に国の承認を得た。同計画は、川崎港コンテナターミナルの背後に位置する34.5haの土地に輸入促進基盤施設を展開することとしており、このうち約11haを1期計画とし、延床面積21.6haの「かわさきファズ物流センター」が整備され、平成10年4月に開業している。

同センターは、開業後しばらく続いた苦しい経営状況を乗り越え、平成15年度以降は単年度黒字を計上し続けているが、その間、国際的な社会経済情勢の変化に伴い、国際物流に対するニーズも変化し、本市としても、「ファズ1期計画については、一定の成果も認められるが、経済状況が変化し、新たな物流拠点としての役割が課題となっている。そのため、輸入促進機能としてのファズ整備は一旦休止とし、総合的な物流機能のあり方について検討する。」（川崎市行財政改革プラン 平成14年9月）とし、川崎再生フロンティアプラン（平成17年3月）においては、「東扇島地区ファズ2期・3期計画の見直しにより、港湾物流の動向に合わせた業種・企業の立地に向けた土地利用を図り、高機能物流拠点の形成を推進する。」と位置付けたところである。F A Z法についても、平成18年5月に廃止されるに至っている。

東扇島総合物流拠点地区形成計画は、このような背景を踏まえ、残された23haを対象として策定した計画である。当該用地は、川崎港に残された最後の広大な用地といつても過言ではなく、本用地の有効活用が、将来の川崎港の効率的で望ましい物流を達成するための鍵となるものである。本計画の着実な実施により、川崎港コンテナターミナルと近接している特色を最大限に活かして、港湾物流機能の高度化にふさわしい業種・企業を誘致することにより、高機能物流拠点の形成を図るととともに、安定した市民生活の確保を図ることを目指すものである。

## 目 次

I . 東扇島総合物流拠点地区の基本的な考え方	· · · · ·	3
(1) 物流に対する社会的要請	· · · · ·	3
(2) 臨海部における大規模物流施設の必要性	· · · · ·	5
(3) 東扇島総合物流拠点地区の形成	· · · · ·	6
II . 東扇島総合物流拠点地区への立地誘導の基本方針	· · · · ·	7
(1) 高機能物流施設の立地によるロジスティクス機能の高度化	· · · · ·	7
(2) コンテナーミケルとの一体活用による円滑な物流ネットワークの構築	· · · · ·	10
(3) 臨海部土地利用の高度化	· · · · ·	12
(4) 環境負荷の小さい物流システムの構築	· · · · ·	12
III . 東扇島総合物流拠点地区の土地利用計画	· · · · ·	13
(1) 1期公募予定地	· · · · ·	13
(2) 2期公募予定地	· · · · ·	13
(3) コンテナ補完機能用地	· · · · ·	13
IV . 東扇島総合物流拠点地区の事業方式	· · · · ·	15
(1) 事業方式の考え方	· · · · ·	15
(2) 基本とする事業方式	· · · · ·	15

## I. 東扇島総合物流拠点地区の形成に向けた基本的な考え方

### (1) 物流に対する社会的要請

#### ①経済のグローバル化

- ・経済のグローバル化が進み、企業の調達・生産・販売活動が国境を越えて広く展開されている。特に、中国を始めとしたアジア地域は、生産拠点や消費市場として急速な経済発展を遂げており、我が国からも多数の企業がアジア地域に進出している。こうした動きを象徴するように、平成16年、中国は、米国を抜いて我が国最大の貿易相手国となつたが、我が国とアジア地域の経済交流は、今後ますます拡大し、相互依存関係が深まることが予想される。

#### ②アジア地巣市場の一体化と物流の準国内化

- ・こうした動きの中で、企業は、例えば、主要部品を我が国からアジア地域に輸出し、これと現地で調達した部品とを組み合わせて最終商品化し、これを我が国に輸入して販売するというように、調達、製造、販売の面で国際・国内の区別なく我が国を含めたアジア市場を一体的にとらえ、最適地での生産や販売を目指しており、また、極力無駄な在庫を持たないSCMの徹底をグローバル規模で進めている。
- ・今まで主力だった米国、欧州との間の国際物流に比べ、アジア地域との物流は、距離的にみても国内物流と大差のない圏域で行われていることから、一層スピーディでシームレスかつ低廉な物流が求められている。アジア域内物流が準国内物流化する中で、①船舶の運航スケジュールが日数単位から時間単位となり、定時制を確保する必要性、②戸口から戸口まで積替えなしで一貫輸送する必要性、③ジャストインタイムに対応して多頻度・小ロットで輸送する必要性、④トータルの物流コストやリードタイムに占める国内区間の比重が高まる傾向の中で、国内の物流コストやリードタイムをさらに縮減する必要性がそれぞれ高まっている。

#### ③国際物流ニーズの高度化・多様化への対応

- ・このような国際物流ニーズの高度化・多様化に対応し、我が国の国際競争力の強化を図るために、国際拠点港湾・空港の機能向上、国際・国内の輸送モードの連携による円滑な物流ネットワークの構築、物流拠点施設におけるロジスティクス機能の高度化、輸出入・港湾手続等のワンストップサービス等のハード・ソフトにわたる諸施策を、総合的・一体的に推進していく必要がある。

#### ④顧客重視の効率的物流システムへの変化

- ・消費者ニーズの高度化や価格設定に対する厳しい要請を受けた企業側

での商品の品揃えや価格の低廉化への取組が進む中で、物流に対しては、必要な商品を必要な時に必要な分量だけ供給することが求められるようになっている。

- ・メーカーや流通業においては、売れ筋商品情報を関係者間で共有し、これを生産・流通計画に迅速に反映することにより、過剰な生産及び在庫並びに店頭での欠品をなくして、顧客満足度と経営効率の向上を目指している。さらに、インターネットの普及により、消費者がメーカーに直接注文する通信販売や直販といった取引が増加している。
- ・こうした、消費者重視に変化した企業の経営姿勢に応じて、物流システムについても、ジャストインタイムに対応した物流管理や輸配送、多頻度少量輸送等の対応が求められている。

#### ⑤物流システム改革の必要性

- ・少子・高齢化の進展による生産年齢人口の減少により、物流の担い手の将来的不足が懸念されることから、機械化・自動化・情報化等による省力型の効率的物流システムの導入等について、早期に対応していく必要がある。
- ・消費財流通では、業種・業界等の枠を超えた流通システムの標準化を推進することにより、顧客視点での効率的な流通の仕組み作りを実現し、関連業界の発展と消費者利益の増進を図ることも必要となっている。

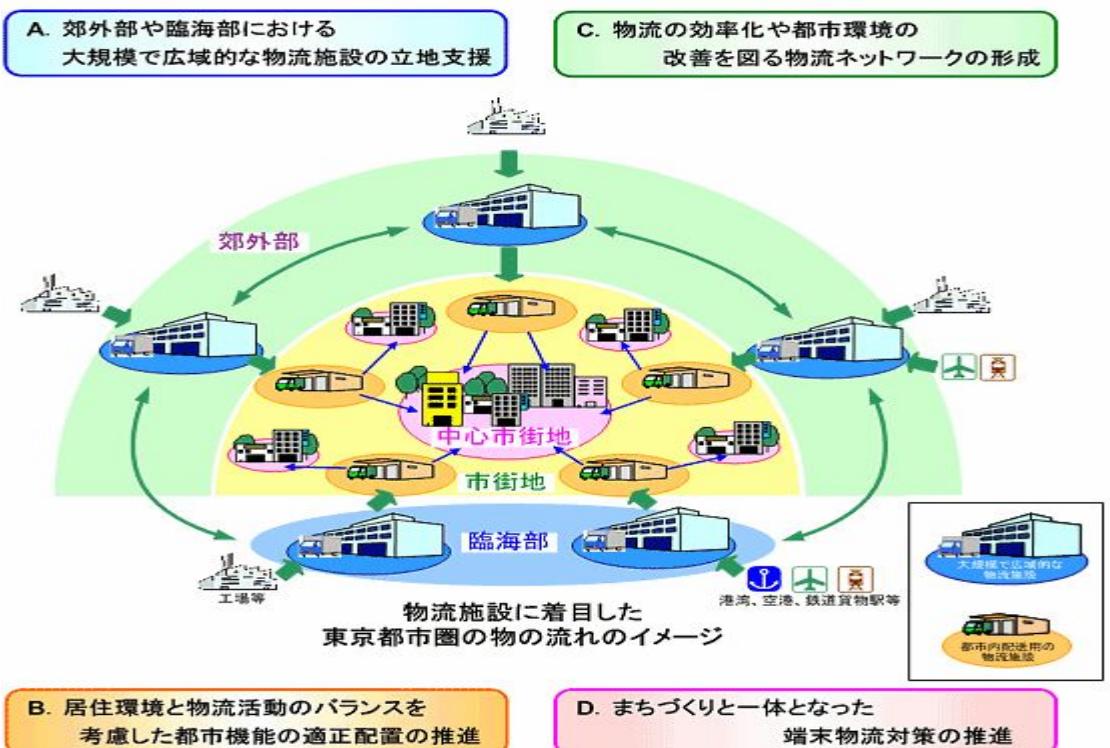
## (2) 臨海部における大規模物流施設の必要性

### ① 臨海部等で立地が顕在化する大規模で広域的な物流施設

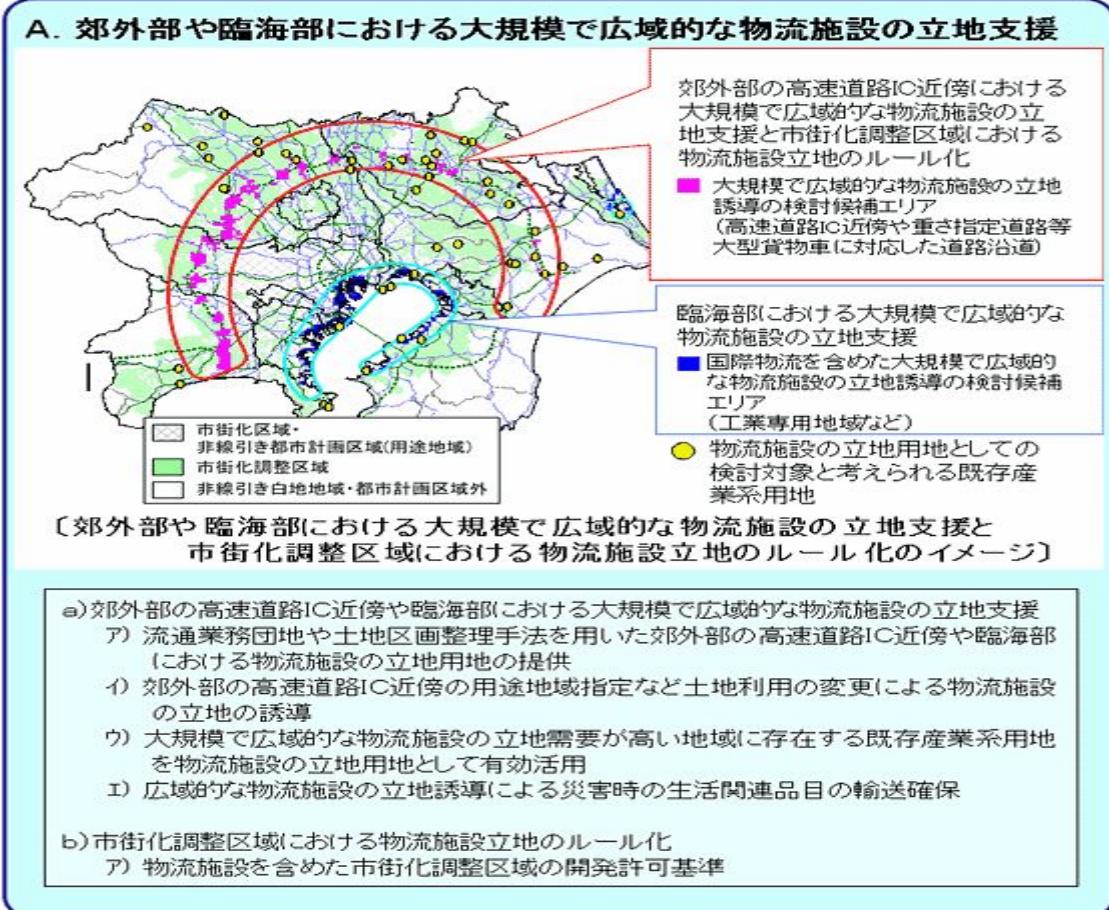
- ・国内外から都市圏に輸送される物流を受け止め、これを効率良く都市圏内の広い地域に輸送する広域的な物流施設の配置は、都市圏の物流を効率化する観点から重要である。
- ・このような広域的な物流施設は、在庫圧縮によるコスト削減等を目的とした施設の統廃合等により大規模化する傾向にあり、また、国際海上コンテナトレーラの利用等も多い。従って、大規模で広域的な物流施設の立地は、臨海部や郊外部で顕在化している。
- ・特に首都圏においては、消費圏への近接性や既存ストックを活かした、首都圏及び東日本をカバーする配送型倉庫への転換が進んでおり、単純保管機能から、自動化や大規模化・効率化が図られた付加価値型保管機能への高度化が進展している。

### ② 臨海部における国際物流施設による物流の効率化

- ・ 臨海部においては、工業系用途地域など周辺環境が物流に適した地域において、大規模で広域的な物流施設の立地需要が高い。
- ・ 加えて臨海部は、国際港湾、国際空港との連携により、輸出入貨物輸送の効率化に極めて有利であることから、大規模で広域的な物流施設の立地を計画的に誘導する必要がある。



(出典 第4回東京都市圏物資流動調査)



(出典 第4回東京都市圏物資流動調査)

### (3) 東扇島総合物流拠点地区の形成

- ・ 東扇島は、首都圏を背景とした大消費地に近接しており、商業・業務・住宅地とは離れ、地価も比較的廉価で、騒音問題もなく24時間対応の物流業務が可能なことも大きな特色である。また、近接するコンテナターミナルとの一体活用を行うことにより、東扇島は、独自の競争力を持った高機能物流の実現が可能である。
- ・ さらに、羽田空港が取扱う貨物はますます増大すると見込まれており、東扇島に、多様な貨物への対応が可能な大規模で広域的な物流施設を、計画的に立地誘導することが可能な総合物流拠点地区を形成することにより、首都圏道路ネットワーク、川崎港、羽田空港の結節点という陸・海・空の結節ターミナルとして、かつ、都市への近接性と開放性を兼ね備える空間として、首都圏経済に貢献する高度な物流機能を發揮することが可能となる。

## II. 東扇島総合物流拠点地区への立地誘導の基本方針

### (1) 高機能物流施設の立地によるロジスティクス機能の高度化

#### ①高機能物流施設におけるロジスティクス機能

- ・高機能物流施設は、従来からの基本機能に加え、スピード、コスト、品質の最適化を可能にする新機能を備えたものである。高機能物流施設の基本的な機能は、①必要な在庫を持つ保管機能②品揃えをするピッキング機能③小分け包装や値札付けなどを行う流通加工機能④配送のための商品仕分け機能⑤短時間で商品を配送するための出荷機能⑥在庫管理や伝票発行を行う事務機能などである。また、基本機能に加え、間接機能として、在庫棚卸機能、ジャストインタイムへの要望やインターネットを利用した注文等に対応できる受注機能などを備える場合も多い。
- ・臨海部での物流業務は、基本的に倉庫、上屋などでの保管および荷捌きであったが、取扱品の多様化、荷姿の変化（素材→中間製品、完成品）等により業務の見直しが行われ、現在では、保管業務に流通加工機能が付加される傾向にある。実際の流通加工は、商品のラベル添付、セット組み、ピッキングおよび小分け等で荷主の代行サービスが多いが、在庫の回転の円滑化、保管スペースの圧縮により物流施設の生産性向上など、ロジスティクス機能の高度化が期待できる。
- ・また、旧タイプの倉庫は、保管スペース優先の構造で、人手を要する流通加工作業にはなじまないが、最近整備された新タイプの倉庫は低い天井で流通加工のライン作業ができるスペースを備えたタイプが多い。また、旧タイプの倉庫は保管・荷捌きだけを前提にしているため駐車場も少ないが、新タイプの倉庫は流通加工を含めて配送機能の強化を図っているため駐車能力も余裕を持たせる方向となっている。

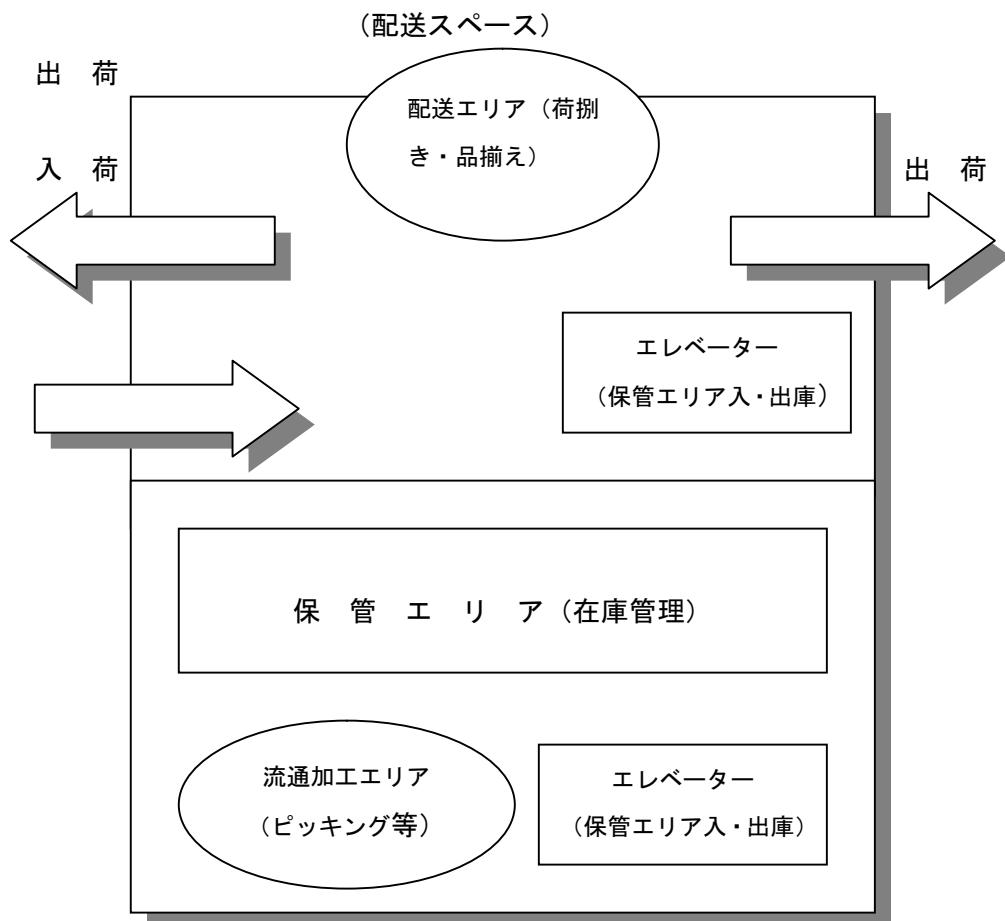
#### ②新たな物流ニーズに対応したロジスティクス機能の高度化

- ・企業は、調達、製造、販売の面で国際・国内の区別なく最適地での生産や販売を目指しており、また、極力無駄な在庫を持たないSCM（サプライ・チェーン・マネジメント）の徹底をグローバル規模で進めている。
- ・そのため、メーカーや流通業者など荷主企業が求める新たな物流ニーズであるジャストインタイムに対応した物流管理や機械化・自動化・情報化等により、効率化が図られた高機能物流施設を立地することにより、ロジスティクス機能の高度化を図る。
- ・さらに、既存の隣接する中核施設であるかわさきファズ物流センターと共に核となる高機能物流施設の立地誘導を行うことにより、両施設

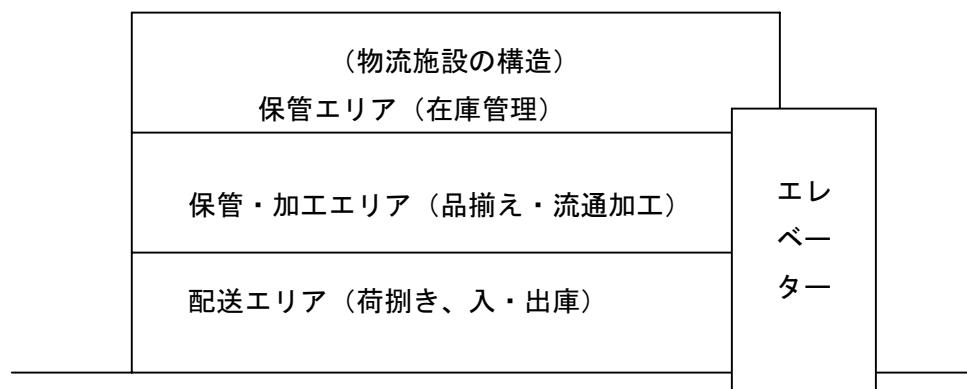
間及びコンテナターミナル間に一体的機能が備わり、東扇島エリア全体として高度な物流機能の提供が可能となる。

#### ＜高機能物流施設のレイアウトおよび施設構造の展開例＞

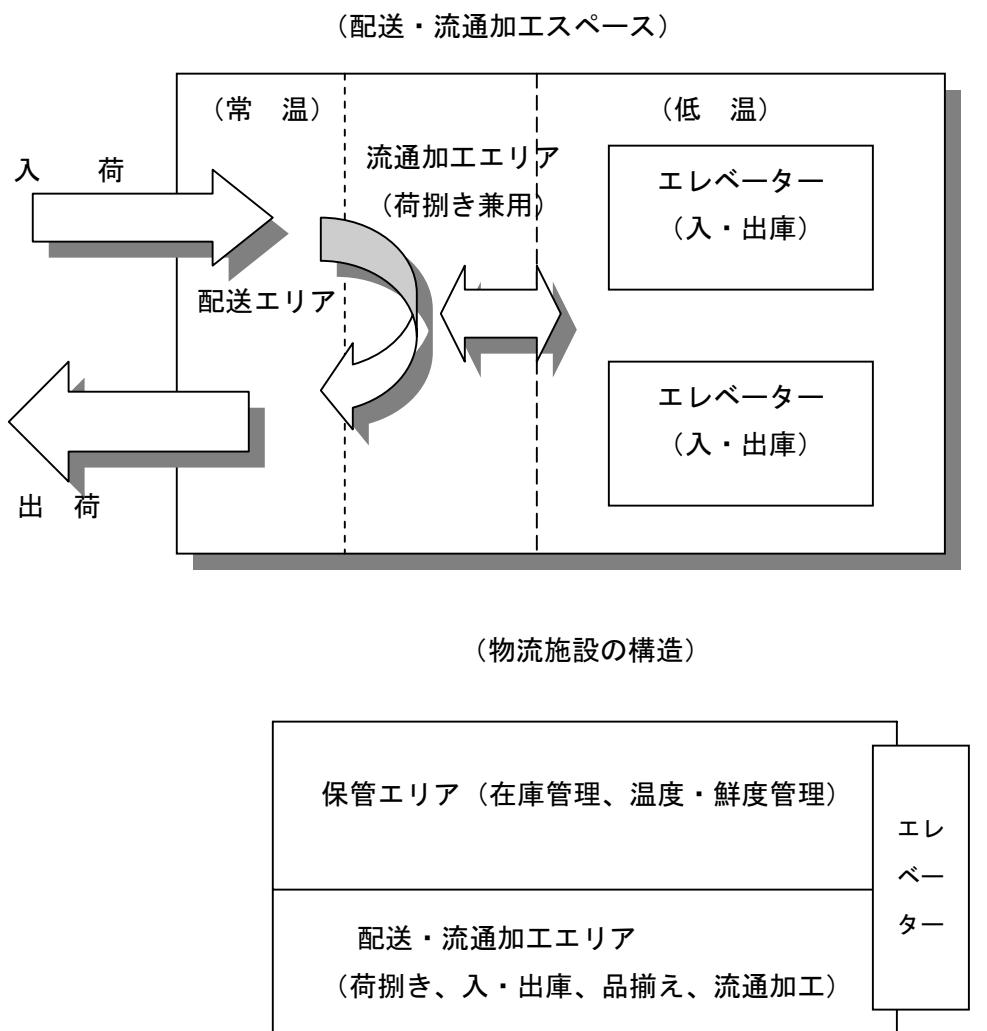
(A) 一般消費財および生産財（日用品、雑貨品、機械部品等）



注) 保管スペースとして立体自動倉庫を併設することもある。主な流通加工は、ピッキング（選別・詰め合わせ）、検品、ラベル貼り等である。



(B) 食品関連（冷凍食品、輸入食材等）



注) 保管エリア（マイナス 20～30℃）の低温下での作業継続は困難なため、流通加工は配送エリア周辺に限定される。主な流通加工は、食材の小分け、検品、ラベル貼り等である。

## (2) コンテナターミナルとの一体活用による円滑な物流ネットワークの構築

### ① 東京湾取扱コンテナ貨物の動向

- ・京浜港（東京、横浜、川崎）コンテナふ頭で取扱量が顕著な貨物は、食料品（水産物、畜肉、冷凍加工品等）、加工組立品（自動車部品等）、ハイテク製品（パソコン等）、雑貨品（家具・インテリア製品等）などである。また、最近、中古車の輸出などリサイクル品の取扱も増加している。

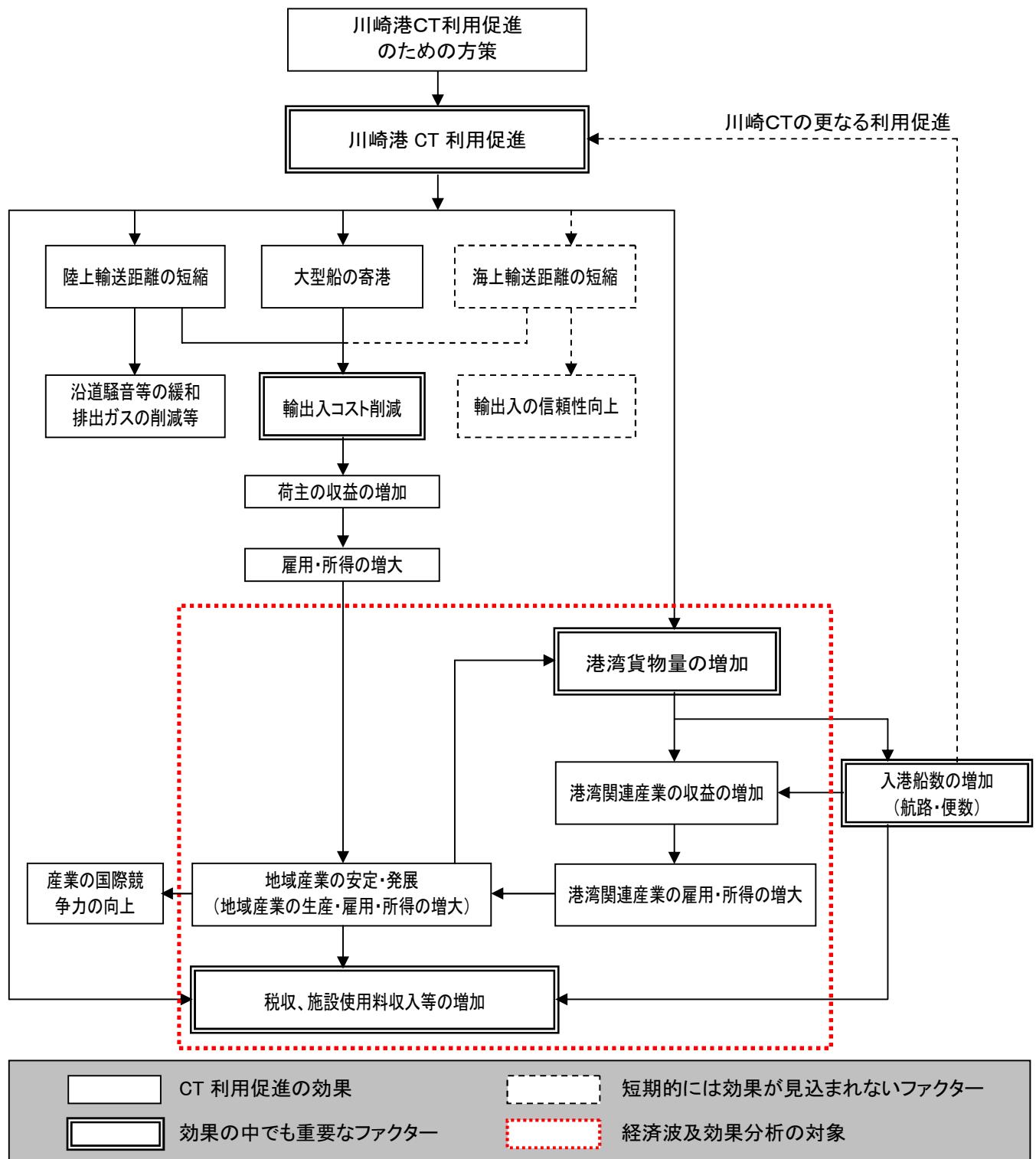
### ② コンテナ定期航路の活用による国際物流機能の強化

- ・東扇島の既存航路は東アジアを中心としたラウンド便で比較的安定して運営されている。東南アジア、台湾、韓国等の主要港をカバーしており、サービス水準は他社に比べても遜色はみられない。
- ・経済発展の著しい中国との航路については、現段階では中国南部の港との航路に限られている状況であり、中国中部・北部の港との航路開設が緊急の課題となっている。現在、官民一体となったポートセールスの展開により、上海との航路開設に向け、積極的に取り組んでいるところである。

### ③ コンテナターミナルの一体活用による機能強化

- ・東扇島総合物流拠点地区に立地する高機能物流施設では、施設と港湾間の陸上輸送距離が短縮することにより、輸送コストの削減、輸送時間の短縮、自動車排出ガスの削減等を達成することが可能となる。
- ・また、直近のコンテナターミナルから陸揚げされた貨物に、即座に荷捌き、保管、加工などの流通加工を行うことが可能となるため、貨物の付加価値を高めることができる。
- ・一方、船社等にとっても継続的で安定した集荷が見込める等、東扇島に物流施設が集積することによるスケールメリットが得られるため、コンテナ取扱量の増大とコストダウンが期待できる。
- ・加えて、コンテナ取扱量が増加することにより、航路の開設や入港船数の増加が見込め、東扇島総合物流拠点地区に立地する高機能物流施設のみならず、川崎港の他の利用者にとっても、使い勝手の良い環境が整備され、川崎港コンテナターミナルの利用が促進される。
- ・このため、東扇島総合物流拠点地区においては、コンテナターミナルと連携した高機能物流施設の立地を図る。海上関連貨物として期待できる分野を考慮すると、食料品、ハイテク製品、加工組立品、自動車、雑貨品等消費関連業種の貨物取扱施設が、立地誘導業種として有力である。

## 川崎港コンテナーミナル利用促進による効果の波及過程



### (3) 臨海部土地利用の高度化

- ・物流拠点に理想的な用地・施設規模は、普通倉庫で土地 10 千m<sup>2</sup>、建物延床 30 千m<sup>2</sup>、冷蔵倉庫で土地 6 千m<sup>2</sup>、建物延床 12 千m<sup>2</sup>（保管能力 2 万トン程度）、家具・インテリア製品などの消費関連で土地 50 千m<sup>2</sup>、建物延床 100 千m<sup>2</sup>程度と業種により異なるが、物流施設はますます大規模化する傾向となっている。
- ・また、マーケットの対象となる消費者、ユーザーが首都圏に集中している商品を扱っている企業ほど、既存の物流施設を集約するなど、物流施設全体の見直しも活発に行われている。
- ・広大な敷地の不足や地価水準の高さ等から、平屋・ワンフロアの物流施設が建てられない首都圏において、物流拠点の大規模化によるスケールメリットを最大限に発揮させるため、多階建の物流施設を立地し、土地利用の高度化・効率化を図る。

### (4) 環境負荷の小さい物流システムの構築

- ・京都議定書が発効し、CO<sub>2</sub>の排出削減目標の確実な達成が求められているなど、物流についても環境負荷の小さい社会の実現を目指すことが求められている。
- ・平成 17 年 10 月に施行された、流通業務総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）では、非効率な物流を効率的で環境負荷の小さい物流への転換を図るため、事業許可等の一括取得や大規模物流施設に対する支援措置を講じており、こうした措置により物流改革の推進・環境負荷の低減・地域の活性化などを目指している。
- ・そのため、配送・保管・流通加工の総合的実施や既存の物流施設を集約化し、高速道路や港湾の近傍である東扇島に、大規模で効率的な物流拠点の立地を促すことにより、環境負荷の小さい効率的な物流システムを構築する。
- ・これらに加え、施設の設備や運営においても、エネルギー使用の合理化や温室効果ガス排出量の削減等、環境面に配慮した効率的な物流システムを目指す。

### **III. 東扇島総合物流拠点地区の土地利用計画**

#### **(1) 1期公募予定地**

##### **(位置)**

国道357号線及び首都高速湾岸線沿道等に位置し、コンテナターミナル等を利用し、かつ早期利用を促進する流通加工施設用地

##### **(業種)**

コンテナターミナル等を利用し、かつ早期利用を促進する流通加工施設として、食料品、ハイテク製品、加工組立品、自動車、雑貨品など消費関連業種を誘導する。

##### **(時期)**

2007年度に事業者募集を実施済み。

#### **(2) 2期公募予定地**

##### **(位置)**

川崎港コンテナターミナルの直背後地等に位置し、コンテナターミナルを利用する高機能流通加工施設用地

##### **(業種)**

コンテナターミナルを利用する高機能流通加工施設として、食料品、ハイテク製品、加工組立品、雑貨品など消費関連業種を誘導する。

##### **(時期)**

2010年度中に事業者募集を開始する。

#### **(3) コンテナ補完機能用地**

##### **(位置)**

川崎港コンテナターミナルの西側隣接地に位置し、コンテナターミナルの補完機能を果たす用地

##### **(業種)**

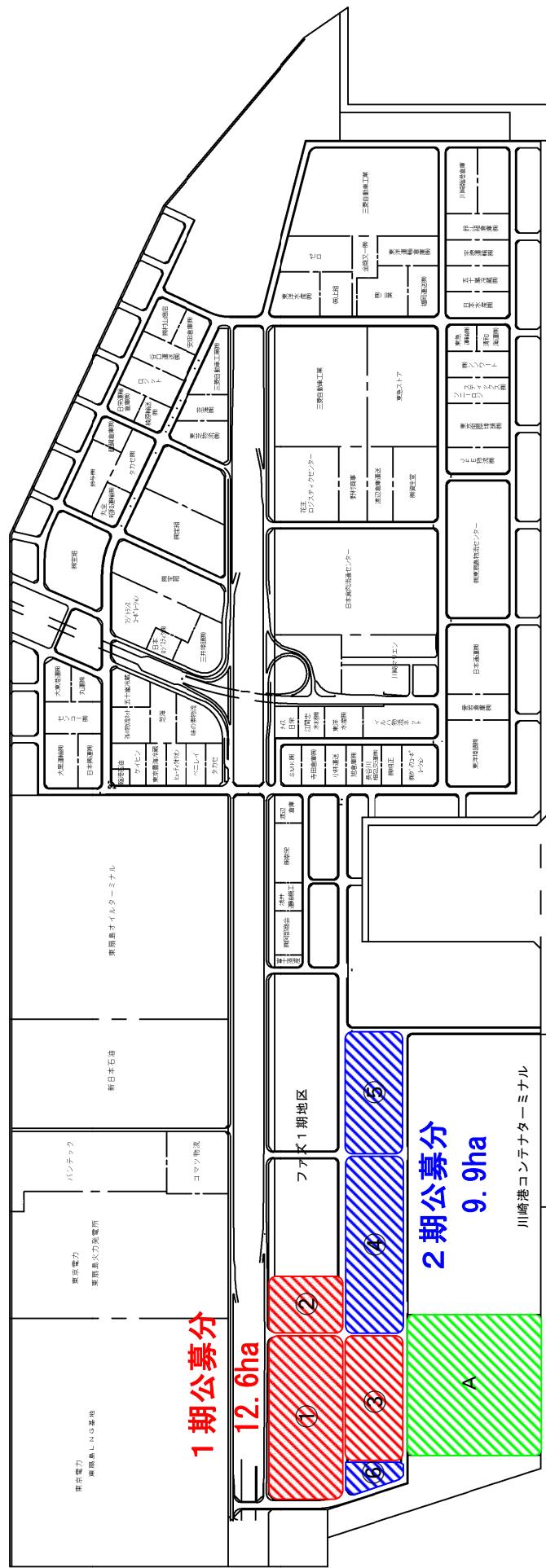
シャーシ置き場、CFS（コンテナ・フレート・ステーション）などを誘導する。

##### **(時期)**

2期公募予定地の高機能流通加工施設稼動後に、シャーシ置き場等の利用を開始する。

- (1)～(3)のゾーンを図示したものとして、「東扇島総合物流拠点地区土地利用ゾーニング図」（図III-1）を示す。

図Ⅲ-1 東扇島総合物流拠点地区土地利用ゾーニング図



用 地 番 号	面 積 (ha)	ゾ 一 ニ グ	利 用 業 種
①	6.4	[ 1 期公募分 ] コンテナターミナル等を利用し、 早期利用を促進する流通加工施設	食料品・ハイテク製品・加工組立品・自動車関係 雑貨品等消費関連
②	2.2		
③	4.0		
④	5.5	[ 2 期公募分 ] コンテナターミナルを利用する高機能流通加工施設	食料品・ハイテク製品・加工組立品 雑貨品等消費関連
⑤	3.5		
⑥	0.9		
A	11.5	コンテナ補完機能用地ゾーン	シヤーシ置き場・その他

## **IV. 東扇島総合物流拠点地区の事業方式**

### **(1) 事業方式の考え方**

- ・東扇島総合物流拠点地区の事業方式は、立地誘導する高機能物流施設と川崎港コンテナターミナルの一体活用により、効率的な物流を実現することを基本とする。

### **(2) 基本とする事業方式**

#### **①公募による事業者の募集**

- ・東扇島総合物流拠点地区は、物流拠点として極めてポテンシャルが高く、かつ川崎港に残された数少ない用地である。従って、公平性、透明性を確保するとともに、幅広い利用提案の中から選考することにより、コンテナターミナルの利用促進、効率的な物流の実現の観点からより高い効果が期待できる土地利用を目指す観点から、公募による事業者の募集を行うこととする。

#### **②利用計画に基づく事業者の選考**

- ・東扇島総合物流拠点地区は、川崎港コンテナターミナルとの連携により、極めて高い効率性を発揮することが可能となる。従って、公募実施に際しては、川崎港を利用した輸出入計画を含む利用計画の提案を求め、事業者選考はその利用計画を評価したうえで行うものとする。

#### **③事業用借地権による土地の貸付**

- ・川崎港に残された数少ない用地であり、将来の社会経済情勢等の変化への対応が容易であること、事業開始時の事業者負担を低減できること、事業開始後の利用状況についても、継続して関与することが可能であること、土地利用が、利用計画を逸脱した場合でも、契約の解除が可能であることなどの理由により、事業用借地権により土地貸付を行うこととする。