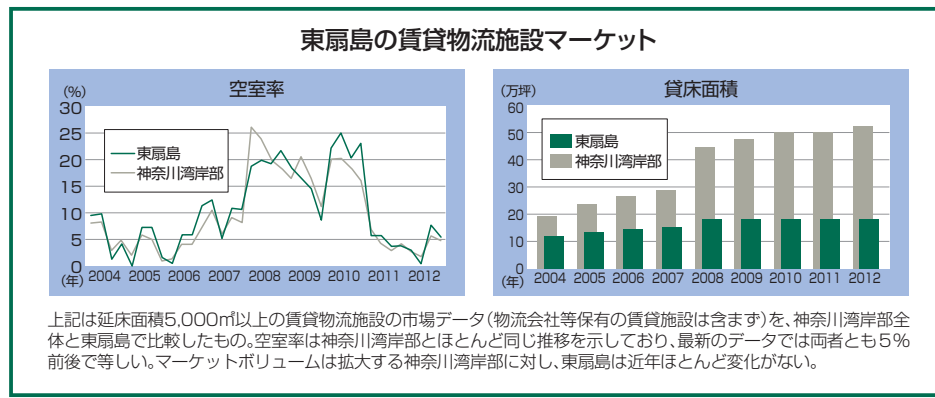


羽田空港のすぐ南、川崎市湾岸エリアの埋立島の一つである東扇島は、1990年の埋立ての工事の完成からこれまで、東京湾岸部の代表的な物流集積地として着実に発展を遂げてきた。そして近年、同島への物流拠点設立・新規開発の動きが相次ぎ、再び注目を集めるエリアとなっている。今、話題の東扇島。その現状と魅力、将来像を分析する。



### 東扇島 profile

**交通アクセス**  
 ○首都高湾岸線、海底トンネル道路の2ライン  
 ○産業道路に通じる臨港道路(東扇島水江町線)が2016年度開通予定

**総事業所数** 358社  
**総従業者数** 7,294人  
**面積** 4.35km<sup>2</sup>  
 (東京都中央区の約半分の面積)

**埋立歴史**

第一期	1975年	2,170,001㎡
第二期	1979年	916,738㎡
第三期	1981年	56,921㎡
第四期	1983年	413,434㎡
第五期	1990年	797,821㎡
合計		4,354,915㎡

(平成21年度経済センサスより)

**運輸・物流事業所数の推移**

大手3PL企業をはじめ大規模冷蔵や食品加工と、進出が目白押しな東扇島の魅力を探る

# 今、再評価される首都圏物流適地

# “東扇島”



## 物流マーケット情報

**POSCO-JYPC** 2008年  
 韓国鉄鋼大手POSCOが東扇島に進出し物流拠点としてのPOSCO-JYPCを設立。

**ニチレイ** 2011年2月  
 ニチレイグループ内最大規模の設備能力を誇る東扇島物流センターが稼働。  
 2013年7月  
 東扇島物流センター二期工事の増設が完成予定。

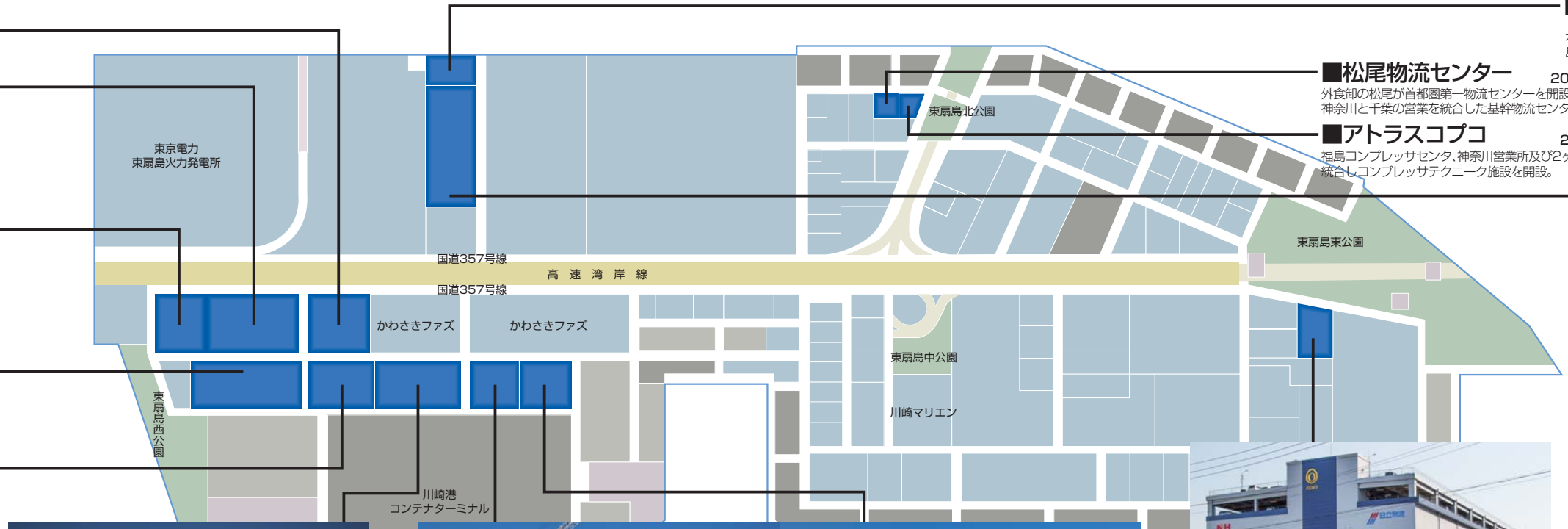
**ヨコロジ** 2009年8月  
 中古車両輸出サービスのヨコロジ、横浜市中区の本社を川崎市川崎区東扇島6番地に移転。

**山九** 2010年1月  
 総合物流業の山九がグループ最大規模の首都圏物流センターを稼働。

**郵便事業** 2013年  
 日本郵政グループ郵便事業会社が国際郵便物の取り扱いを中心に業務を開始する予定。

**松岡** 2013年3月  
 大規模低温倉庫を稼働。第二期計画の増築も予定される。

**味の素物流** 2013年3月  
 松岡の大規模低温倉庫の主要テナントとして入居。



**昭和メタル** 2006年  
 本社と川崎倉庫を統合し、東扇島に移転。

**松尾物流センター** 2010年11月  
 外食卸の松尾が首都圏第一物流センターを開業。神奈川と千葉の営業を統合した基幹物流センター。

**アトラスコ** 2009年9月  
 福島コンプレックス、神奈川営業所及び2ヶ所の倉庫を統合しコンプレックス施設を開業。

**Goodman (旧JREP)** 2008年  
 Goodmanロジステーション東扇島竣工。

**ロジパルエクスプレス** 2008年  
 同施設竣工時に入居。

**ケイヒン配送** 2008年  
 同施設竣工時に入居。

**山手冷蔵** 2013年春  
 食品総合物流拠点となる、最新の免震設備と設備機器を整えた次世代の冷蔵倉庫を開業。

**マルハニチロ物流** 2014年2月  
 全国で38ヶ所目の拠点、関東では15年ぶりとなる大型センターを開業。

**ゼロ** 2009年9月  
 車両輸送の物流基地及び冷凍冷蔵倉庫を融合した複合施設・川崎複合物流センター開設。

**日本ハム** 2009年9月  
 ゼロの川崎複合物流センターの冷凍冷蔵倉庫に入居。

**日立物流** 2009年10月  
 ゼロから土地を賃借しチルド物流に特化した24時間稼働の川崎物流センターを開業。

**ブルデンシャル** 2008年1月  
 ブルデンシャル東扇島物流センター竣工。

**ティーエルロジコム** 2010年7月  
 ティーエルロジコムの子会社VLロジネット、横浜市から移転し東扇島物流センター開設。

# 総合保税地区の利点を活かす「かわさき東扇島の物流集積地としての優位性と



東扇島のメリットを享受する物流拠点の一つに、平成10年に第一期工事が完成した「かわさきファズ物流センター」が挙げられる。東扇島の物流集積の礎となった同センターの設立から運営までを長きにわたって手かけ、同地に対する企業の物流ニーズを長年見続けてきた市川秀夫氏（現在はYCC保税担当調査役）に、東扇島開発の経緯と魅力、将来展望についてうかがった。

## 株式会社横浜港国際流通センター

# ファズ」と、将来展望。



保税担当調査役

## 市川 秀夫 氏

### 東扇島の誕生と物流集積の始まり

東扇島は川崎市湾岸部に平成2年に誕生した人工島です。昭和26年に川崎港が特定重要港湾（現：国際戦略港湾）に指定され、これをきっかけに、川崎市は港湾の活性化を目指した本格的な湾岸施設整備を始めました。さらに川崎港を国際貿易港へ発展させるため、昭和47年から扇島の東部の埋め立てを開始したのですが、それが平成2年に完了し現在の東扇島が誕生しました。同地には公園や港湾振興会館（川崎マリエン）など周辺施設も整備され“シビルポートアイランド”の名で、これまで広く喧伝されてきました。

そんな東扇島には外貿・内貿の埠頭が2ヶ所あり、東京湾に面した側は外航船埠頭、京浜運河側は国内貨物用の埠頭となっています。これら充実した港湾施設と一大消費地である首都圏都心部への近さから、現在、食品倉庫等が建ち並ぶ物流集積地となっていますが、その始まりは、島の中心部に日本食肉流通センターができ、川西冷蔵、五十嵐冷蔵、港湾冷蔵の3社が営業を開始した頃のことです。同時期、東洋水産、愛宕倉庫、日本通運などの企業も物流拠点を置くようになり、東扇島への物流集積がスタートしました。

以降、コンテナパースなどの物流施設の整備も進み、平成4年7月、通産省（現：経産省）、運輸省（現：国土交通省）、農林省（現：農水省）、大蔵省（現：財務省）の4省による「輸入の促進および対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」、通称FAZ（ファズ）法が施行されます。同法により川崎区及び幸区が輸入促進地域に指定され、これを推進する事業として、平成7年、東扇島に第三セクター「かわさきファズ株式会社」が設立されました。

### FAZ法とかわさきファズ 紆余曲折を経て真価を発揮

FAZ法とは、貿易不均衡を解消し、対内投資の拡大を目的に作られたものです。当時の日本は貿易黒字が続いており、貿易収支の均衡を保つ施策を打つ必要があったのですが、企業活動を阻害する輸出抑制を行うわけにはいきません。そこで、港湾や空港、または周辺地域に保税地域を作り、輸入拡大を図ろうということになったのです。

保税地域とは、海外から輸入された貨物を税関の輸入許可が未許可の状態でも関税を留保したまま置いておける場所のことで、日本では、指定保税地域、保税蔵置場、保税工場、保税展示場、総合保税地域の5種類があります。例えば、国内に運び込まれたある外国貨物の通関手続

きをする場合、指定保税地域に蔵置されます。また、日本を経由して第三国へと搬入される貨物は、保税蔵置場に一時保管されます。搬出国へ戻すことを前提とした加工・製造を行う場所は保税工場、国際見本市やモーターショーのように、海外から持ち込まれた貨物の展示のみを行い、搬出国へ戻す場合には保税展示場に蔵置されます。これらのすべての機能を兼ね備えているのが総合保税地域であり、かわさきファズは、この総合保税地域の免許を取得しています。

かわさきファズでは、当初、空路や海路で海外から運び込まれる荷を取り扱う物流センターの確立を目指し、施設の整備やPR活動が進められていました。しかし、バブル崩壊からの経済低迷期において企業誘致に苦戦。その後、大きな計画変更を余儀なくされました。例えば、当時ターゲットとした業界の一つに、大きく業績を伸ばしていた外食産業があるのですが、これら企業のセントラルキッチン工場の誘致を推進しました。総合保税地区のメリットを、食材の輸入や加工・製造などに活用できるのではと考えたわけです。ところが、外食産業に属する企業の多くは、この時すでに長期計画に基づいて工場・物流拠点の確保を終えてしまったばかりで、この誘致活動は残念ながら空振りに終わりました。か

わさきファズは、電気、ガス、水道、蒸気など、通常の倉庫では考えられない多機能なインフラを備えているのですが、オープン後しばらくはこれら設備は活用されることなく、単に保管庫的な使われ方が主流だったといえます。この外食産業の物流拠点という観点で見ると、同施設に本格的なセントラルキッチン工場が入居したのは平成16年で、平成10年の開業から6年の歳月を要しました。ただし、そのコンセプトは決して間違っただけではなく、同工場の始動を皮切りに、港湾や空港に近い立地条件と総合保税地域としてのメリットが、徐々に注目されるようになってきたと感じていました。平成22年、東京国際空港（羽田空港）に国際線ターミナルが開業すると機内食の調理・供給を行う企業が入居したのですが、同企業の業務形態など、海外から食材を輸入し、ここで加工、そして羽田からの飛行機に搬入し再び海外へと、すべてが外貨のまま業務が完結しています。12年の歳月をかけて、ようやく同センターの真価を存分に発揮する機会が訪れたといえるでしょう。

### 三温度帯を備えた環境でチルド・冷凍物流に強みを発揮

ここまでかわさきファズを中心に話を進めてきましたが、次に東扇島全体に

目を向けてみます。冷蔵・冷凍の一大物流基地というのが東扇島の特徴の一つで、現在の収容能力は約70万トンとされています。さらに、このところ施設開発が盛んに進められており、これらが完成すると約88万トンの収容能力を誇る“冷蔵団地の島”となります。また、チルド・冷凍食品関連のみならず、缶詰やパスタなど、常温管理が可能な食品にも当然対応でき、いわゆる3温度帯の管理が可能な場所であることも注目を集めています。

東扇島の立地環境は港や空港に近く、かわさきファズのような総合保税地区が整備されているのもさることながら、港湾施設、製造・加工施設、冷蔵・冷凍庫などの施設が島内の近距離内に集積し、貨物配送の効率化やコスト削減に高い効果を示すエリアといえます。特に、チルド・冷凍貨物は、搬出入が複数箇所に及び場合にはコンテナの運用管理が複雑になり、これが合理的な物流構築を阻んでいます。元来、チルド・冷凍貨物の搬出入は一般の貨物より時間がかかり、搬出入に合わせたコンテナトラックの待機が多々起こり得るのですが、都内の物流拠点の場合、これが社会問題になったり物流効率性の阻害要因となるわけです。同地では交通渋滞もなく、近距離での移動が可能なので、コンテナを待機させることなく効率よく運用できます。そういった点においても、東扇島はチルド・冷凍貨物の物流事情に適合している場所といえます。

平成24年、中国船社の海豊国際航運有限公司（SITC）によって、新たに川崎港へコンテナ定期航路が開設されました。これまで東京港に入港していた貨物は、一旦冷蔵庫保管されて川崎までコンテナで陸送されていました。距離的には20kmほどでしたが、川崎港に入港するのであれば移動は島内のわずかな距離になります。また、東京港からの陸送費としてコンテナ1台当たり15,000～18,000円ほどかかっていたものが約1/3に抑えられるなど、コスト削減についても高いメリットを実感できるでしょう。今後、新規の物流拠点が次々とオープンすることで、東扇島の物流量は

確実に増加します。これらのニーズが、川崎港への就航数増を強く働きかけることは間違いありません。このようなグッドサイクルが生まれてくるものと思われる。

### 交通体系の強化で物流機能が向上 東扇島のさらなる発展に期待

現在、東扇島の物流機能をさらに進展させる、交通体系の強化が計画されています。例えば、平成26年から水江町地区と東扇島をつなぐ橋りょう（臨港道路）の建設が開始され、平成28年度には完成予定です。また、川崎縦貫道路の延長も計画されており、近隣地区へのアクセスの改善が見込まれています。さらに、圏央道の延長も進められているため、東京湾アクアラインと併用することで、多方面への長距離移動がますます便利になるでしょう。そして、羽田空港の国際化により、京浜臨海地区と神奈川県を経済発展を目指した「神奈川口構想」も、物流集積地としての東扇島の価値を大きく引き上げることが予想されます。羽田空港の国際線地区側から殿町地区に向けて、多摩川を越える橋りょうが作られます。これによって、羽田空港までの距離がさらに縮まり、東扇島では航空貨物に関連する事業が活発化することが期待されます。そのほか、交通渋滞の緩和を目指した道路の拡張や踏切回避を狙った地下道路の整備など、国際線地区への交通ネットワーク拡大を目指した多角的な取り組みが実施されています。このような周辺道路の発展によって東扇島へもたらされるメリットは非常に大きく、同地の持つ物流機能の大幅な改善につながると思います。

これらの道路インフラの整備が一段落するのは、平成30年頃だと考えられています。それに合わせて、東扇島の施設群は、設備の老朽化に対する案を練っていく必要があります。冷蔵・冷凍庫のリニューアルや全館空調、免震構造など最新の耐震機能の導入、さらにLED照明仕様のエコ施設の構築など、時代のニーズを取り入れながら現代的な施設に塗り替えていくことが、今後の課題といえるでしょう。

# グローバル3PL事業の第一人者・東扇島における物流戦略ケース

# 山九のスタディ

国内外で3PL物流サービスを展開する山九株式会社は、東扇島の港頭地区に同社最大規模の首都圏物流センターを建設し、2010年1月より営業を開始した。東扇島の物流拠点としての立地優位性、3PL業務構築の具体的な事例を聞いた。



首都圏エリア  
執行役員 エリア長

矢野 峰男 氏



東京支店 営業グループ  
マネージャー

有地 貴史 氏



山九株式会社

## 海外と日本を結ぶ 国際3PLが事業の柱

当社の3PL事業の特長は、海外と日本を結ぶグローバルな物流サービスです。中でも大きな割合を占めているのが、生産拠点を海外に持つ日本企業への物流サービスの提供。中国や東南アジアで生産した製品を日本へ輸送し、日本の物流センターから全国のユーザーへ配送するまでの物流業務を、一貫して請け負っています。生産拠点の海外移転は今後も進んでいくことが予想されるため、海外ネットワークが豊富な当社としても、こうしたグローバル3PL事業を主力事業として推進しています。もう一つの柱として注力しているのが、日本に進出している外資系企業の国内配送サービスです。外資系の消費財メーカーが日本市場向けに輸送した商品を、国内全域に配送するサービスを提供しています。このように、海外と日本を結んだグロー

バル3PLサービスが、当社の特長であり強みといえます。

こうしたグローバル3PLに対応する拠点として、以前から東京港に近い平和島やお台場などに物流施設を構えてきたのですが、10年ほど前から、外資系クライアントが取り扱う消費財の貨物量が一気に増大。そのため規模拡大と拠点集約による効率化を狙って移転したのが東扇島でした。まずは6,000坪規模の物流倉庫を賃借し、6年ほど運営していました。ところが、取り扱い量の増加によりさらなる拡大が必要になったため、2008年、川崎港の港頭地区の公募地を賃借し、当社最大規模の首都圏物流センターを建築するに至ったというわけです(2010年より営業開始)。

## 東扇島は国内外の貨物配送に最適 東京港と横浜港にも至便

東扇島を選んだ理由としては、国内外貨物の集配送に最適な湾岸地域であったことが一つ。規模の面から考えても、大規模施設の用地を内陸部で探そうとすると、工場跡地でもない限り難しいのが現状です。しかも、工場跡地は土壌汚染のリスクも高いことが懸念され、埋め立ての湾岸用地のほうが荷主企業やテナント企業の誘致にも有利だろうという判断がありました。また、当社の物流

センターが立地する川崎港の港頭地区は、「東扇島総合物流拠点地区」と位置づけられており、災害時や緊急時にも安定した電力供給を確保できることが魅力です。さらに、湾岸部は道路幅が広く確保されており、トラックやトレーラーの通行はもちろん、40フィートのコンテナ車が対面通行できるのも利便性が高い立地だといえます。

川崎港を擁する東扇島の立地優位性にも着目しています。川崎港は輸出入に対応した国際港であるため、輸出入品を取り扱う総合的な物流拠点を構築できると考えています。また、東京港と横浜港の中間地点に位置するため、どちらの港にも容易にアクセスできることは大きな利点です。通常、海外からの船はまず輸入港である東京港に寄港し貨物を下ろします。仮に物流拠点が横浜港の近隣にあった場合に比べると、東扇島からなら1日早く貨物を引き取れることとなります。その逆もまた然り。船が次に、輸出港である横浜港に寄港して貨物を積む際にも、拠点が東京港の近隣にある場合と比べて、東扇島であれば1日遅く輸出貨物を出すことができます。東扇島という立地は、東京港と横浜港における輸出入にもジャスト・イン・タイムで対応できるという優位点があるのです。加えて、羽田空港に近接していることが

ら、航空貨物にも対応することができることもメリットといえるでしょう。

## 流通加工ニーズにも対応した マルチテナント型施設

こうした東扇島の立地特性を生かして建設されたのが、当社の首都圏物流センターです。首都圏における物流事業のさらなる拡大を視野に入れ、ワンフロア約6,500坪、4階建、床面積が約2万6000坪の当社最大規模の施設として誕生しました。当社の3PL業務のほか、テナント企業にも便利にお使いいただけます。各階に直接車両が乗り入れられるランプウェイ構造、通路での荷役が可能な14メートルの通路幅、待機スペースを十分に確保した屋外駐車場のほかにも、監視カメラや感知センサーによる監視システムなど充実したセキュリティ設備も設置しています。

加えて、庫内での加工作業にも適した構造であることも特長です。最近の物流施設では、単なる荷物の出し入れだけでなく、荷揃えや検品などの作業も求められる傾向にあります。当施設においても、流通加工のためのマテハン機器の導入を可能にしたり、庫内作業に適した照度を考慮するなど、流通加工ニーズにも対応しています。庫内作業のための人材

確保については、近隣の川崎市や横浜市のほか、アクアラインでつながる君津市や木更津市、ベッドタウンの船橋市などから高速道路を用いた動員が可能です。

## 海外現地倉庫からの タイムリーな国内搬入を実現

当社が行っているグローバル3PL業務として、大手GMSの事例をご紹介します。このケースでは、マレーシアのベンダーが生産する家具を輸入、販売。当社では、マレーシアの工場から製品を出荷する時点からの物流業務を一括して請け負っています。まず、マレーシアの工場で生産した製品を、マレーシアのジョホールバルにある当社の倉庫に搬入し一時保管します。その後、日本での家具の販売時期に合わせて日本に輸出し、日本国内での荷受け、当社の物流拠点での一時保管、さらには全国各地のエンドユーザーへの配送やそこでの搬入設置までも行っています。

日本へ輸出する前に現地倉庫で一時保管するのは、日本市場に合わせたタイムリーな製品供給を行うためです。現地倉庫は日本に比べて賃料が安く、こうした物流システムを構築することでコストメリットが享受できるわけです。従来は、海外ベンダーが生産した商品を一度にすべて輸入し、日本国内の店頭に並べ

ていました。その後、売れ残った商品は在庫となり、その保管料や廃棄料が発生するだけでなく、そこまでの輸送費や関税も無駄になっていました。それに対して当社の3PL事業では、現地倉庫で一時保管し、国内での販売状況や営業情報をもとに、売れ筋商品だけをタイムリーに輸出するスタイルを採用しています。現地に残った在庫は現地で販売したり、第三国へ輸出することで、大幅なコストダウンを図ることができるのです。こうした効率的な物流業務をグローバルに展開できるのは、国内のみならず、中国や東南アジアなど27の現地法人と国際ネットワークを構築してきた当社ならではの強みだと自負しています。

当社のグローバル3PLを推進する拠点として、今後も東扇島の首都圏物流センターが中核的な役割を果たしていくことには変わりはありません。川崎港に隣接し、神奈川、東京、千葉への配送にも便利な立地である利点を活かし、大型貨物や消費財などを中心に3PL事業を展開していく予定です。また、首都圏を攻略するためのもう一つの拠点として考えているのは平和島です。こちらは東京23区により近い立地特性を活かし、より付加価値の高い貨物の3PLを展開していきたいと考えています。

