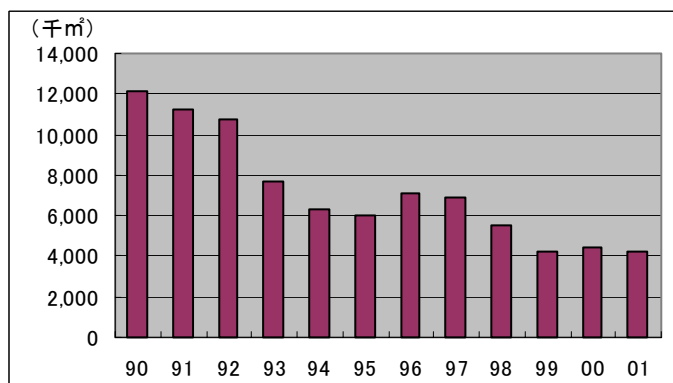


不動産トレンドウォッチ「近畿圏における物流施設整備の動向」

全国の新築倉庫の着工床面積は1990年以降漸減し、96～97年にかけては一時回復する様子を見せましたが、その後また減少に転じ、ここ数年はピーク時から1/3程度の低い水準で推移しています(図1)。このように物流施設の新設は全国的には低調ですが、直近の2001年の府県別データをみると、東京都が前年から大幅減、神奈川県でも減少したのに対し、愛知県や大阪府などでは逆に大きく増加しており、地域によって逆行した状況となっています(表1)。

図1 全国の新築倉庫着工床面積の推移



出典：建築統計年報（国土交通省）

表1 主要府県の新築倉庫着工床面積（2001年）

	面積 (㎡)	前年比
東京都	170,566	-34.4%
神奈川県	326,923	-5.3%
愛知県	285,585	16.8%
大阪府	307,298	26.6%

出典：図1に同じ

こうした中、住信基礎研究所では先頃「近畿圏^{注1}における物流施設整備に関する調査」を実施いたしました。本稿ではその調査結果から、近畿圏における物流施設整備の現況を概括し、今後を展望したいと思います。(注1)ここでは滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山の二府四県が対象

1. 報道事例にみる物流施設整備の現況

まず最近の新聞報道事例^{注2}を基に近畿圏における物流施設整備の現況を概括しておきます。

(注2) 2000年1月～2002年7月 朝日新聞、日経各紙による

製造業では既存施設のリストラが中心、物流業や流通業では新增設の動き
 収集した20件の事例の整備内容は新設が8件、増設が3件、統合集約が9件という内訳です。また整備を実施した企業の業種は製造業が7社、卸売業と物流業がそれぞれ5社、流通業が3社となっていますが、取扱品については業種に関わらず、生活雑貨、医薬品、食品といった消費財が中心です。業種別に整備内容をみると製造業では既存施設を統合集約するケースがほとんどを占めるのに対し、物流業では新設が、流通業では増設が多く、卸売業は新設と統合集約に二分するなど、業種によって傾向が明確に分かれています。さらに整備の目的としては、製造業や卸売業ではほとんどがコスト削減や在庫の圧縮をめざした、いわゆるリストラ目的のものであり、物流業や流通業ではマーケットの変化や業務量の拡大への対応に主眼を置いたものとなっています(表2)。

整備対象地域は都心部に集中、統合集約化は全国主要都市でも並行して実施
 整備の対象となった施設の立地地域は、大阪市や神戸市などの都心部に集中しており、滋賀、奈良、和

歌山の三県では動きはみられません。とりわけ大阪南港地区での新設や増設が合計4件に上っている他、神戸港やポートアイランドなどでも整備が進められており、港湾物流・国際物流の分野での活発な動きをうかがわせます。

また統合集約の事例については、大阪・神戸だけでなく、東京、名古屋の大都市圏や、福岡、札幌といった地方中核都市でも併せて整備が進められているケースが目立ちます。

表2 物流施設整備事例の概要

業種	企業数	整備内容			整備目的	
		新設	増設	統合集約	リストラ	拡大
製造業	7	1	-	6	7	-
卸売業	5	2	-	3	4	1
物流業	5	4	1	-	-	5
流通業	3	1	2	-	1	2
計	20	8	3	9	12	8

2. アンケートからみた今後の物流施設整備の方向

次に近畿圏の主要企業を対象に実施したアンケート調査^{注3}の結果に基づいて、今後の物流施設整備の方向を展望します。(注3) 2002年9月実施。送付数1583 有効回答数204 (有効回答率12.9%)

保有施設は自己所有が6割。今後の整備は現状維持を基本に既存施設整備や新設も視野に回答企業が近畿圏に保有している物流施設の総数は350施設に上り、保有形態は約6割が自己所有、建物賃借が3割、借地が1割という内訳になっています^{注4}。施設の規模(=延床面積、以下同じ)は3千㎡未満までの施設が半数以上を占め、平均すると5,355㎡となります(図2,3)。

(注4) 回答の比率や割合はすべて無回答を除いて算出

今後の施設整備の方針については現状維持を基本とする企業が過半数に上りますが、既存施設の機能高度化や移転・再配置などを進める企業もそれぞれ1/3、新規施設の立地についても2割弱の企業が取り組み意向を示すなど^{注5}、整備意欲は決して低くはありません(表3)。

(注5) 1~3までの優先順位を付した複数回答方式による

表3 今後の整備方針(複数回答)

	現状維持	既存施設の機能高度化	既存施設の移転・統合	既存施設の縮小・閉鎖	既存施設の拡張	新規施設の立地	その他	計
回答数	126	77	67	37	27	31	18	383

既存施設のうち小規模な施設が整備対象。整備内容は規模の変化と立地変更に二分具体的な整備対象に挙げられた既存施設は保有施設全体の3割に当たる108施設で、その保有形態は自己所有がほぼ半数、建物賃借が1/3、借地が1割強という内訳になっています。規模は3千㎡未満までの施設が全体の7割弱を占め、平均すると3,893㎡と、保有施設全体の平均に比べると、概ね3/4程度の小規模な施設が整備の対象とされています(図2,3)。

具体的な整備内容は閉鎖・縮小と増床・拡張といった規模の変化を伴う内容がそれぞれ1/4ずつを占め、他への統合や移転など、立地を変更するケースが合わせて3割となっています(表4)。

表 4 既存施設の整備内容

	閉鎖・縮小	他に統合	移転	増床・拡張	その他	計
回答数	25	19	13	24	20	101

新規施設は小型と大型に二極化。立地条件は輸送効率を重視。取得形態は建物賃借が中心
 回答企業の2割に当たる41社が新規施設の具体的な立地意向を回答しており、取得形態としては建物賃借が半分近くに達し、用地購入が2割、借地が1割強となっています。規模については1千㎡未満の小型施設がほぼ半数を占める一方で、1万㎡以上の大型施設も2割近くみられ、平均すると7,334㎡と保有施設全体の平均を4割近く上回ります。(図2,3)

また施設の立地条件としては自社関連施設との近接性や取引先・消費地との近接性といった輸送距離を重視する企業が多く、次いで交通アクセスや用地価格・賃料水準を意識する企業が多くなっています。(表5)

表 5 新規施設の立地条件(複数回答)

	自社施設・市場への近接性	交通アクセス	業務集積	労働力確保	価格・賃料	その他	計
回答数	169	82	47	38	71	27	434

図 2 物流施設の保有形態(取得形態)

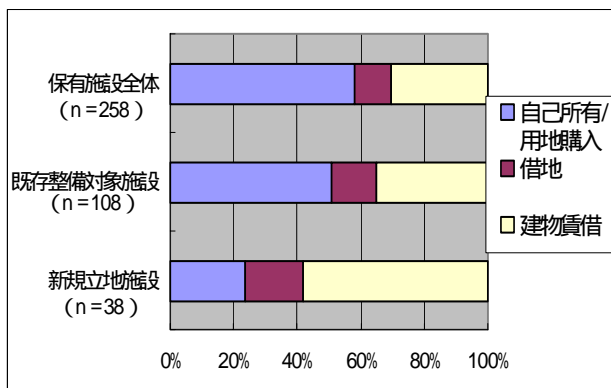
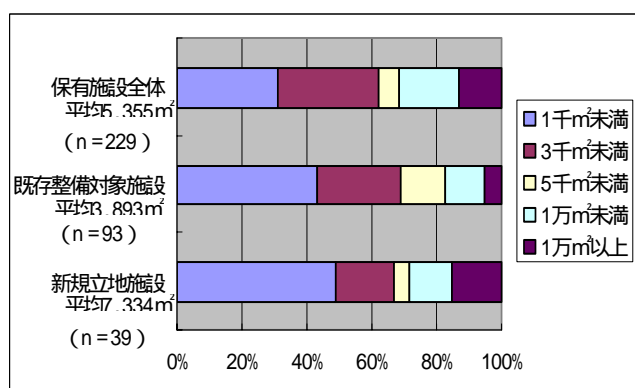


図 3 物流施設の規模(延床面積)



3. まとめ

以上のように、現在近畿圏における物流施設整備は消費財を扱う企業を中心に行われており、川上の製造業や卸売業はコスト削減をめざした既存施設のリストラに、川下の物流業や流通業は業務量の拡大に対応した新增設に、それぞれ取り組んでいます。新增設は都心部、特に臨海地区に集中して展開され、既存施設のリストラについては近畿圏にとどまらず、全国主要都市において同時並行で進行しています。今後も近畿圏における物流施設整備の意向は底固いとみられますが、既存施設の再整備がまず優先され、小規模な施設を対象に閉鎖や移転、規模の拡大・縮小が実施されていく模様です。新たに立地する施設は小型施設と大型施設に二極化し、特に小型施設については、関連施設や消費地への近接性が重視される傾向が強まっていることからみて、さらに都心部への立地が加速するものと予想されます。また保有形態は「所有から使用」へという企業経営のトレンドを反映し、これまでの自己所有から建物賃借への切り替えが進むものとみられます。

物流施設の新設が一時的に増大した 96～97 年頃には施設の大型化や複合化といった傾向が顕著にみられましたが、物流量が低迷する現在そして今後は、上述の傾向が示すように低コスト・効率活用を前提とした施設整備が進められていくことになるでしょう。またこうした傾向は近畿圏ばかりでなく、全国に共通する普遍的なものであるとも言えるかも知れません。

(株)住信基礎研究所 研究部 主任研究員 井上淳二