

物流施設の現状と課題

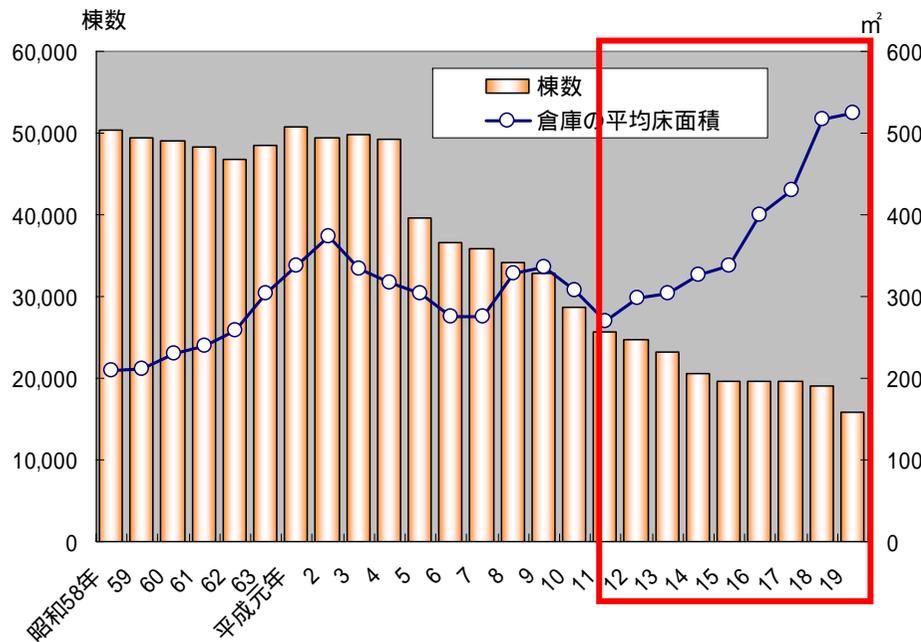
(1) 倉庫施設着工動向

近年、倉庫施設は大型化の傾向

倉庫の建築棟数は年々低下しているが、建築した倉庫の平均床面積は増加傾向にあり、倉庫施設の大型化の傾向が確認できる。

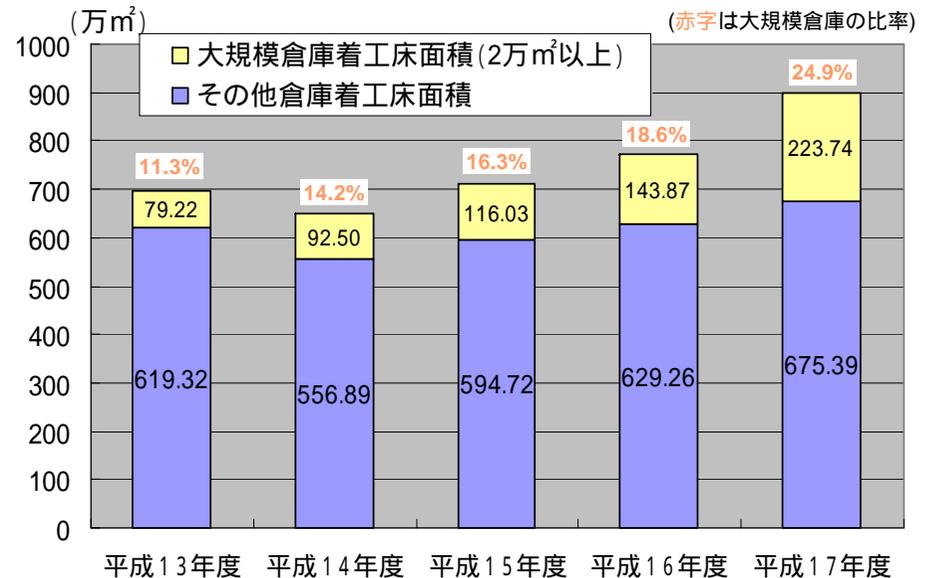
着工した倉庫面積における2万m²以上の施設床面積の占める割合も年々増加しており、倉庫施設の大型化傾向が認められる。

倉庫の建築棟数・平均床面積の割合推移



データ：平成19年の建築物の着工床面積、国土交通省

大規模倉庫着工面積の推移



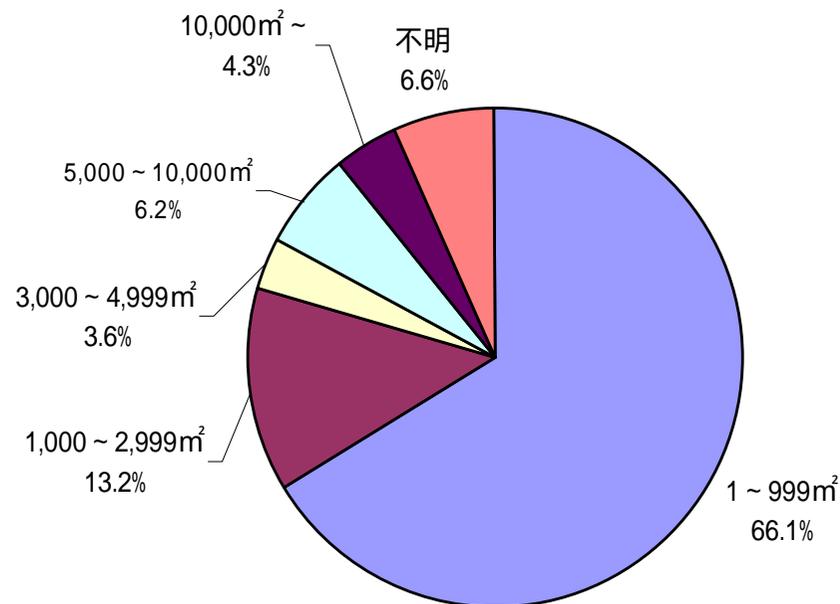
出典：国土交通省情報管理部

(2) 倉庫施設着工動向

東京都市圏物資流動調査における東京都市圏の物流施設総数22,708に対し、東京区部臨海への物流施設立地数が7,034と約3割が集中している中で、さらにその66%が999㎡以下の小規模施設が占めている

東京都市圏の物流施設22,708のうち4,652(約2割)が東京区部臨海エリアに立地している小規模物流施設ということになる

東京区部臨海エリアの物流施設の延べ床面積



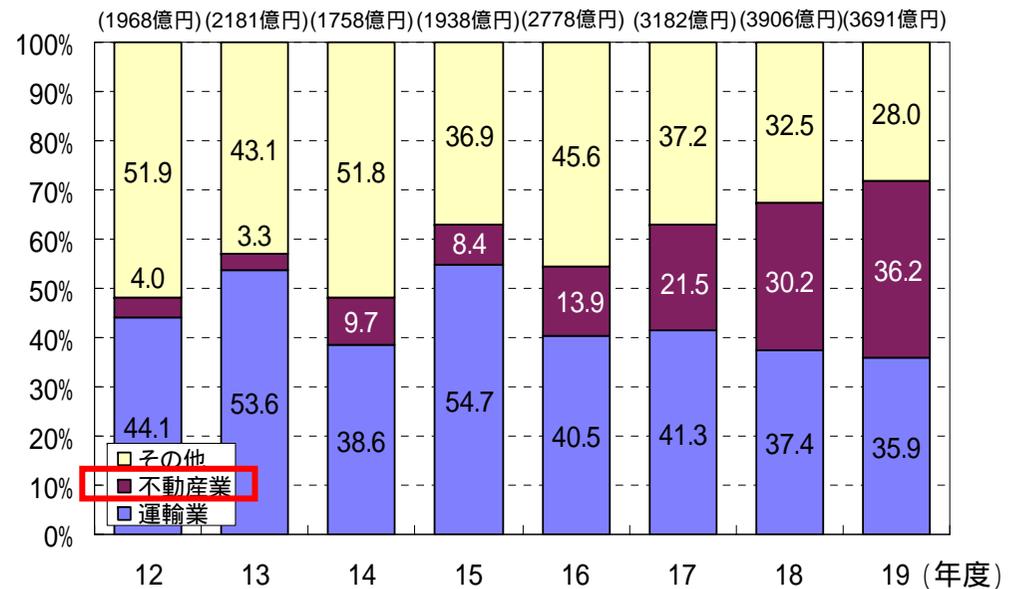
物流施設数: 7,034

データ: 第4回東京都市圏物資流動調査結果から作成

(3) 施設賃貸の増加

物流拠点の集約化・大型化・効率化への対応、企業資産の圧縮や資金効率の向上、企業合併への対応などの物流業界の動きに対応して、“**物流不動産**”の展開が近年みられるようになってきた。

発注者別の倉庫・流通施設建設工事額の推移



資料:国土交通省「建設工事受注動態統計調査(大手50社調査)」より作成

開設年代別の物流施設の土地所有形態



資料:第4回東京都都市圏物流流動調査(事業所機能調査)

出典:東京としけん交通だより Vol.20

(3) 施設賃貸の増加

現在、日本で展開している物流不動産業では、プロロジス社、AMBプロパティジャパンインク社などが知られている。

大きく分類して、物流不動産事業者が建設して

- ・多数の顧客に物流スペースを賃貸するタイプ(マルチテナント型)
- ・特定業者のための物流施設を開発・賃貸するタイプ(ビルド・トゥ・スーツ型)
- ・施設保有企業から資産譲渡を受けて再賃貸するタイプ
(セール・アンド・リースバック型)

の賃貸物流施設を展開している。

プロロジス社での用語

東京臨海部での代表的な物流不動産の事業展開



データ: プロロジス社、AMBプロパティジャパンインク社資料より作成

【プロロジス社のマルチテナント型施設】



【AMBプロパティジャパンインク社のディストリビューションセンター】

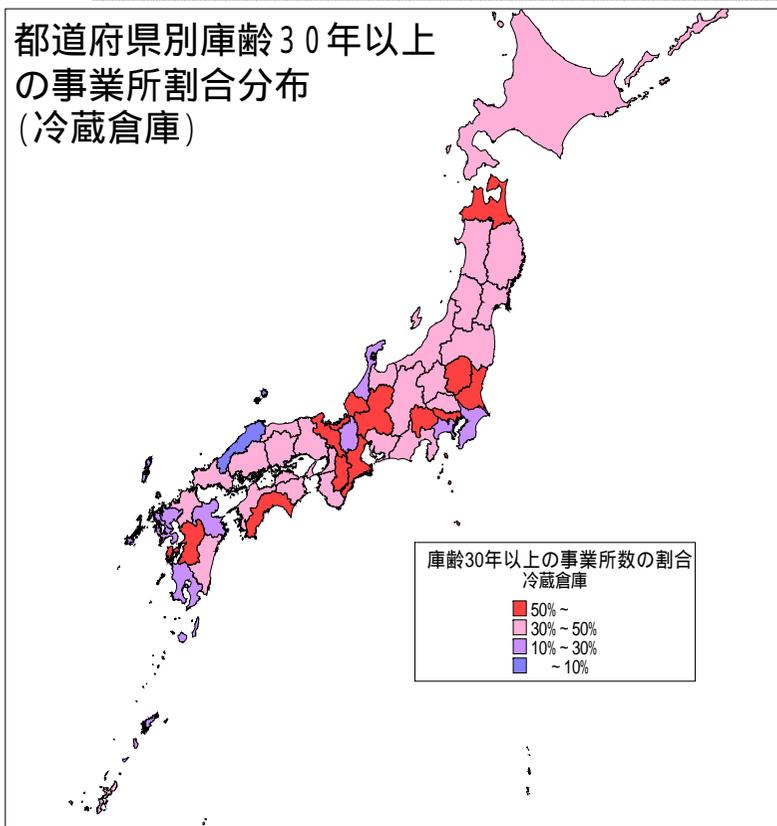


(4) 物流施設の老朽化

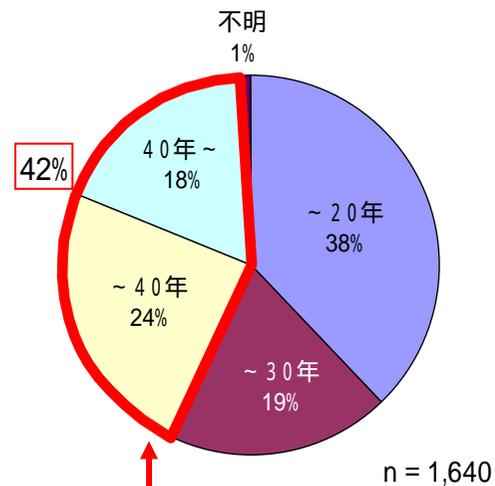
冷蔵倉庫を例に、全国的な施設の庫齡分布を見ると、庫齡が20年未満の比較的新しい倉庫は、都市圏外縁部の府県に多い。

一方、庫齡30年以上の比較的古い倉庫は、都市圏内の都道府県に多く立地している傾向が見られる。

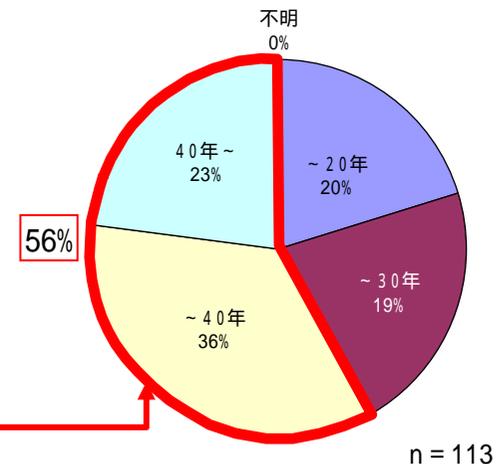
東京都では、庫齡30年以上の施設が約6割を占めており、全国規模でみた場合以上に倉庫の老朽化の傾向が確認できる。(全国は約4割)



営業冷蔵倉庫の庫齡分布 (全国)



営業冷蔵倉庫の庫齡分布 (都内)



データ: 日本冷蔵倉庫協会からの提供データに基づき作成

データ: 日本冷蔵倉庫協会からの提供データに基づき作成

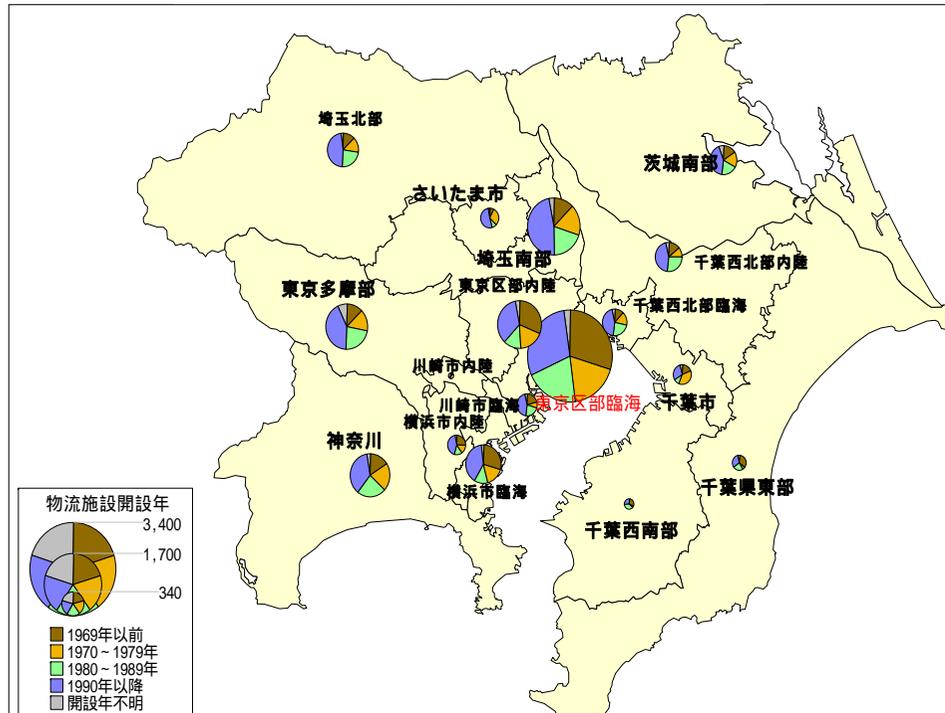
(4) 物流施設の老朽化

首都圏でも特に東京区部臨海、東京区部内陸、横浜市臨海の物流施設は、「1969年以前」に開設された割合が3割程度と他地域に比べて高い。(都市圏全体では約2割)

東京区部臨海の物流施設は約3割が「1969年以前」の開設であるが、一方で同じ3割が「1990年以降」に開設されている。

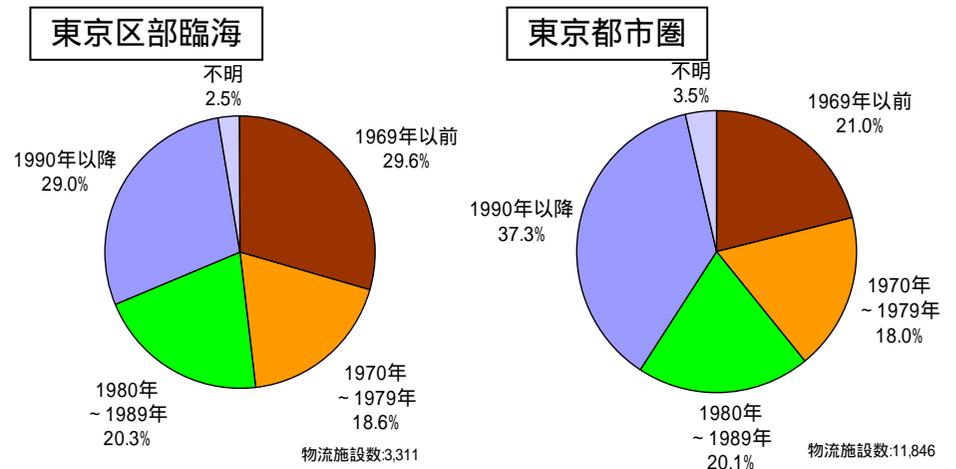
建替えや臨海副都心等への新たな立地などが考えられる

エリア別の物流施設の開設年の状況



データ: 第4回東京都市圏物資流動調査結果から作成

東京区部臨海エリアと東京都市圏の物流施設の開設年の割合



データ: 第4回東京都市圏物資流動調査結果から作成

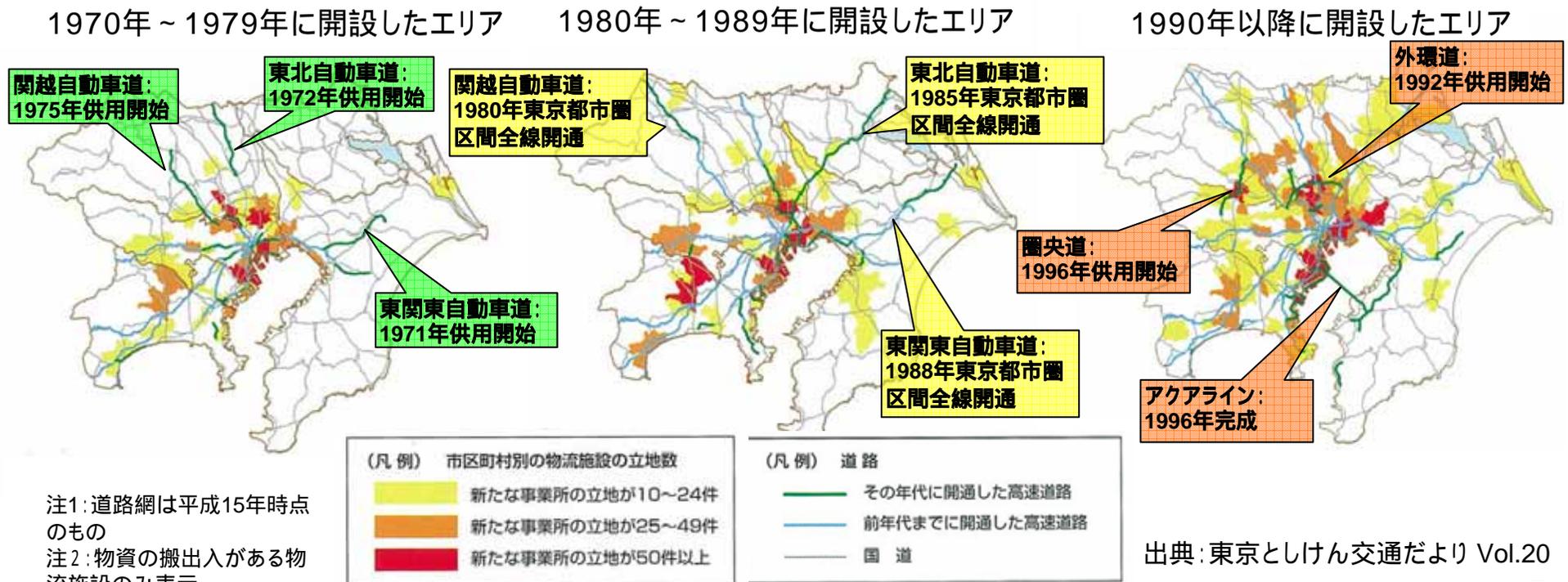
(5) 地理的特性に基づく物流施設の立地傾向

広域的な物流施設の立地について、1989年以前では、都心部及び幹線国道沿い及び都心臨海部への立地傾向が見られる。

1990年以降では、高速道路沿いに郊外への立地傾向が認められる。

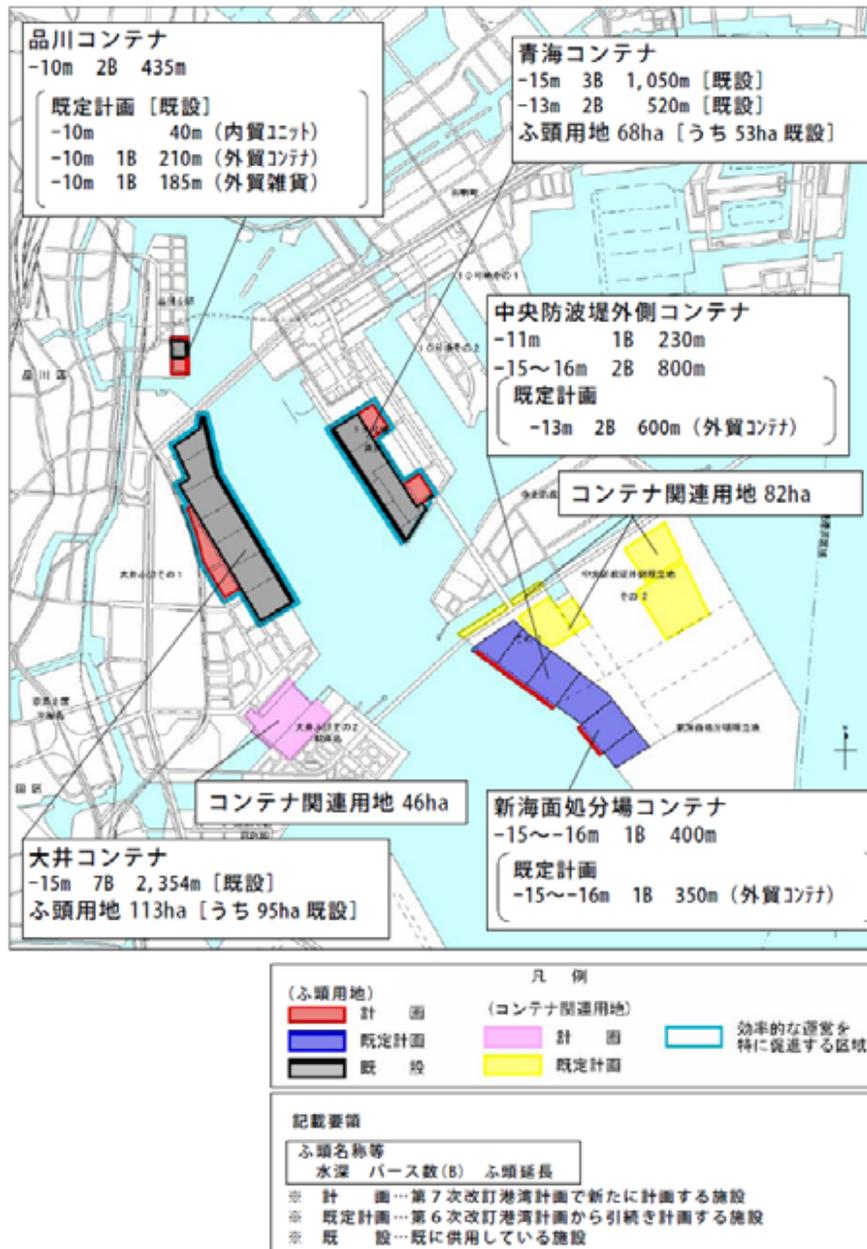
区部臨海においては、高速道路沿道および都心臨海部の双方の立地条件を兼ね備えているため、多くの物流施設が立地していると考えられる。

開設年代別の物流事業者の物流施設の立地状況



(6) 臨海部再開発等による物流施設への影響

外貿コンテナふ頭機能の拡充・強化策



東京港港湾計画案では、物流機能として外貿コンテナふ頭機能の拡充・強化、内貿ユニットロードふ頭・フェリーふ頭の再編、内貿・外貿在来ふ頭や専用ふ頭の拡充・強化等が盛り込まれている。

出典：
東京港第7次改訂港湾計画の策定に向けて
～東京港から発信する日本のみなと改革～、
東京都港湾局、平成17年9月14日

(6) 臨海部再開発等による物流施設への影響

東京港は京浜港としてスーパー中枢港湾の指定を受けている。
スーパー中枢港湾においては、国土交通省港湾局が臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成促進を図ることとしている。

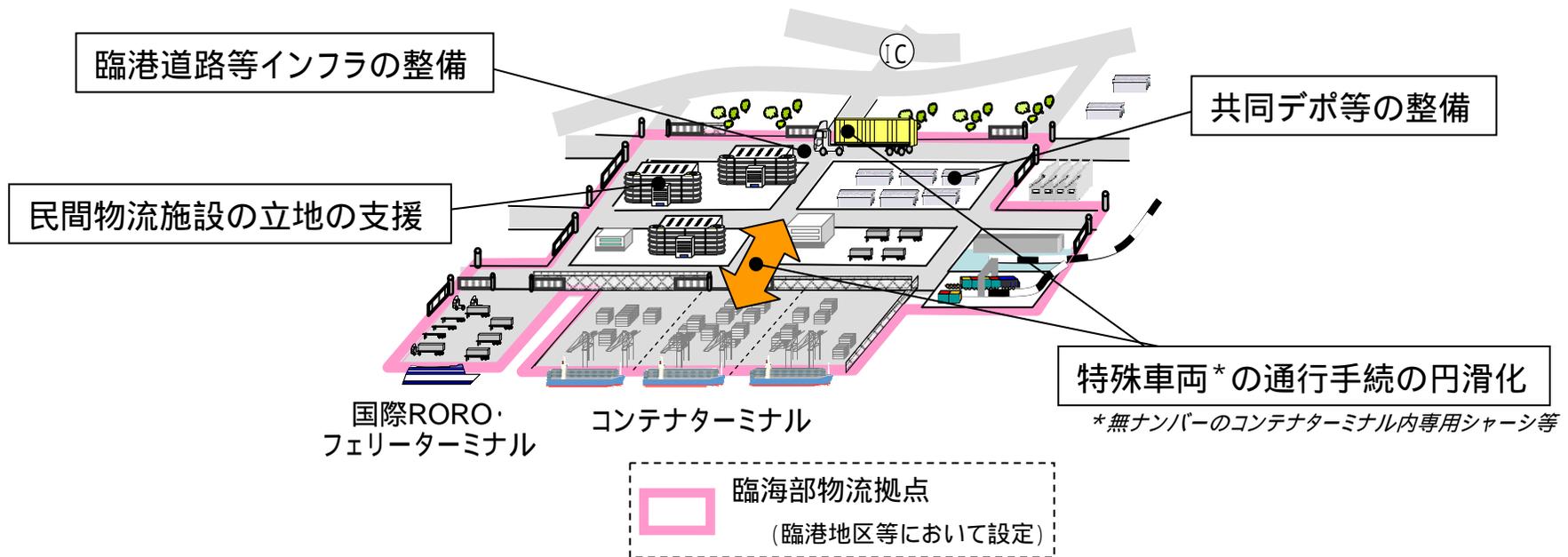
臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成促進 - スーパー中枢港湾政策の充実・深化 -

目的

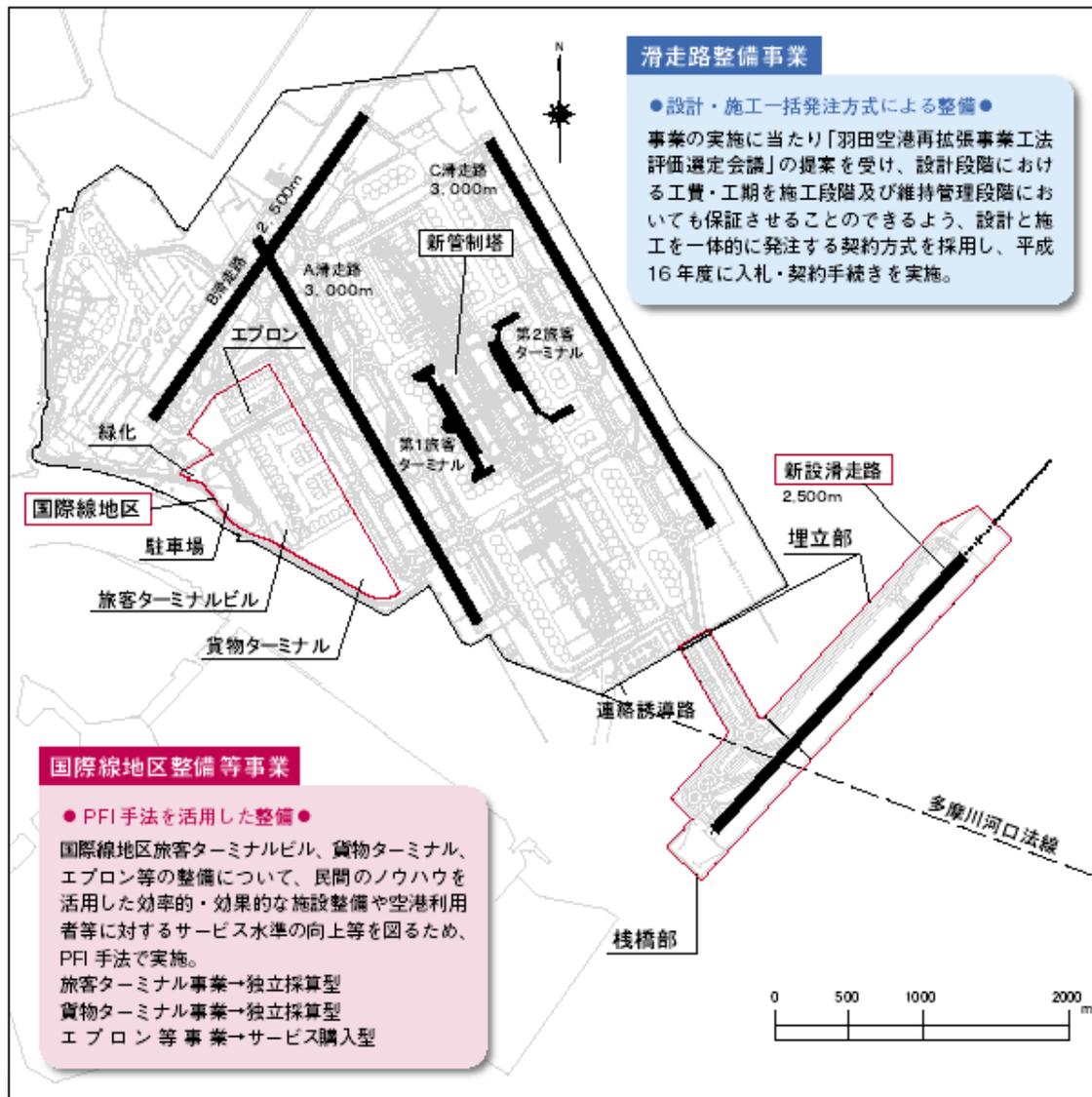
スーパー中枢港湾等において、物流施設の集積を図ることにより、コンテナターミナルの機能の一層の強化を図る

施策

大規模コンテナターミナルと一体的に、高度で大規模な「**臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)**」を整備・再編



(6) 臨海部再開発等による物流施設への影響



将来の航空需要の増大に対応するため、以下の事業について2010年秋の供用開始を目指し整備中である。

【滑走路整備事業】

羽田空港南東沖に新たな滑走路整備工事が進行中

【国際線地区整備等事業】

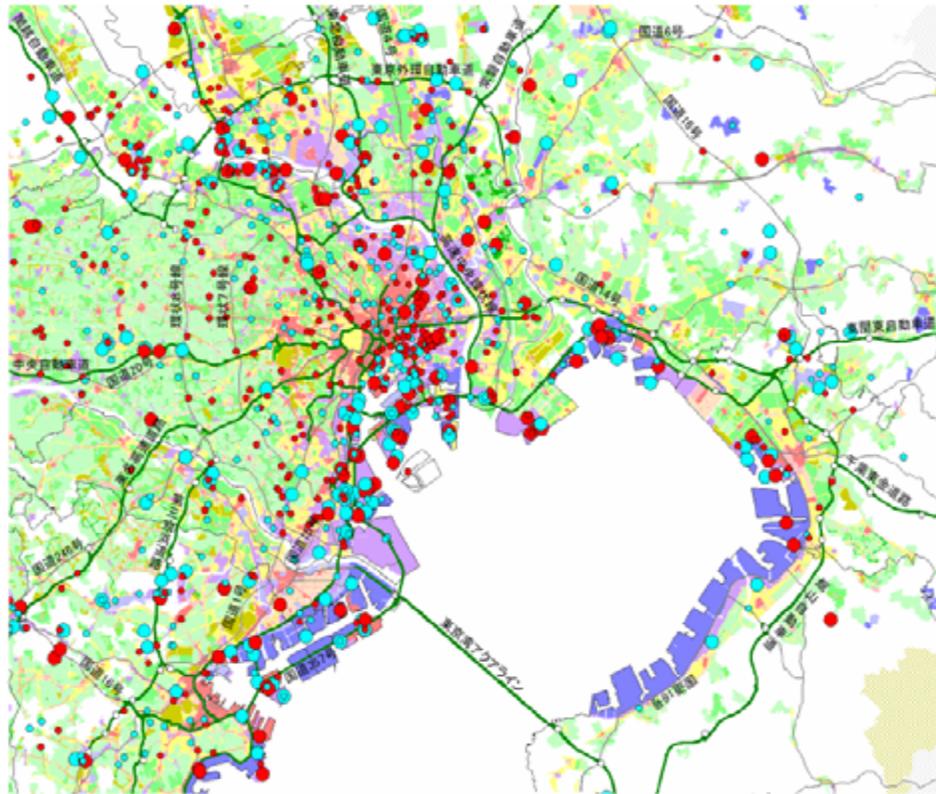
国際線地区旅客ターミナルビル、貨物ターミナル、エプロン等の整備

上記整備後の羽田空港における国際航空貨物の需要は、**約50万t/年**と想定され、臨海部での物の輸送の増加が見込まれる。

出典：東京国際空港(羽田空港)再拡張の概要、国土交通省 東京空港整備事務所、平成19年7月

(6) 臨海部再開発等による物流施設への影響

土地利用と都市内配送用物流拠点の立地分布



【用途地域】

- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域
- 市街化調整区域

【道路】

- 高速・有料道路及びIC
- 一般国道、環八、環七

【都市内配送用の物流施設】

大型貨物車利用	機能	複数機能	単機能
大型貨物車を利用する物流施設	●	●	●
大型貨物車を利用しない物流施設	●	●	●

※H15東京都圏物流調査
事業所機能調査 回収サンプルより

注：「機能」は、事業所機能調査票の「機能」により設定。
●複数機能を保有しているもの
(集配・保管・流通加工のうち、2つ以上の機能を保有)
例：生活関連品(食料品、日用品、出版印刷物等)等を輸送する配送センター等
●単機能が保有していないもの
(集配・保管・流通加工のうち1つの機能を保有)
例：宅配業者の配送センターや医薬品等の特殊な品目を輸送する配送センター等

・大型貨物車を利用する、しないは、事業所機能調査票の最大積載重量10t以上のトラックの届出または搬入が1台以上あるか否かにより区分。

【参考】事業所機能調査で調査された物流施設の「広域的な物流施設」と「都市内配送用の物流施設」の区分

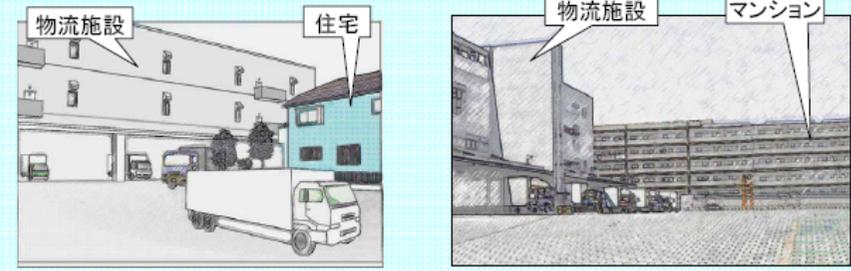
平均輸送距離	40km未満	40km以上	不明
主な輸送距離			
同一市区町村内	都市内配送用の物流施設	広域的な物流施設	
隣接する市区町村内			
同一都県内			
東京都圏内			
日本国内			
海外			
不明			

大型貨物車を利用するような物流施設でも住宅地に立地しているようなところが見られる。

臨海部においては、土地利用上は準工業地域であるが、再開発プロジェクト等による土地の高度利用化に伴う住居系建物の建設により、**物流施設と住宅が混在する傾向**が見られる。

物流施設と住宅の土地利用の混在事例

○物流施設と住宅の土地利用の混在事例



出典：「都市計画からみた都市内物流」(H19.6.25 国土交通省 都市・地域整備局)

「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」より抜粋

参考 第4回東京都市圏物資流動調査の概要

東京都市圏交通計画協議会(会長:国土交通省関東地方整備局長)では、「物流」の実態を把握し、将来の総合的な都市・交通計画を検討するための基礎資料を得ることを目的に、平成15～16年度に「第4回東京都市圏物資流動調査」を実施

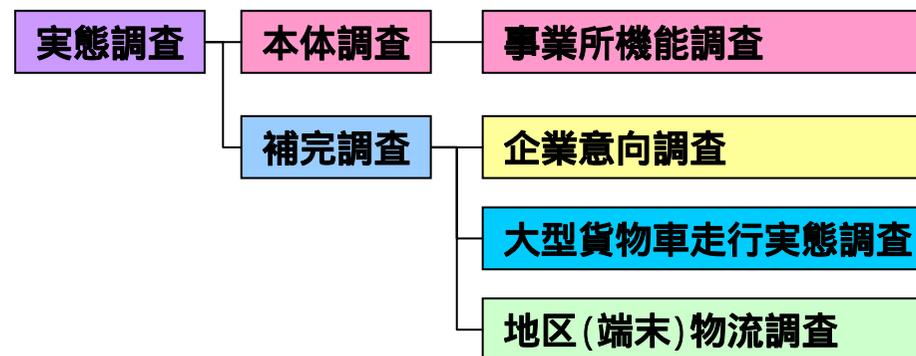
この調査では、東京都市圏の物流の現状と課題を把握するための「事業所機能調査」、補完調査として企業戦略や行政に対する期待等を把握するための「企業意向調査」などを実施

物流施設を「事業所」という単位で捉え、個々の事業所の物流機能及び立地特性、発生集中量、搬出・搬入圏域といった基礎的な情報を把握することを目的に調査票を郵送(一部訪問を含む)で配布・回収する方法で実施

「平成13年度事業所・企業統計調査名簿(総務省)」から、東京都市圏に立地する事業所のうち、業種や施設区分(「事業所の形態」)により物流に関連すると考えられる約18万事業所を選定し、この約18万事業所を母集団とし、そのうち約12万事業所に調査票を配布

第4回調査では、約12万事業所への調査票配布に対し、約3万事業所から調査票を回収

(有効回収率約25%)



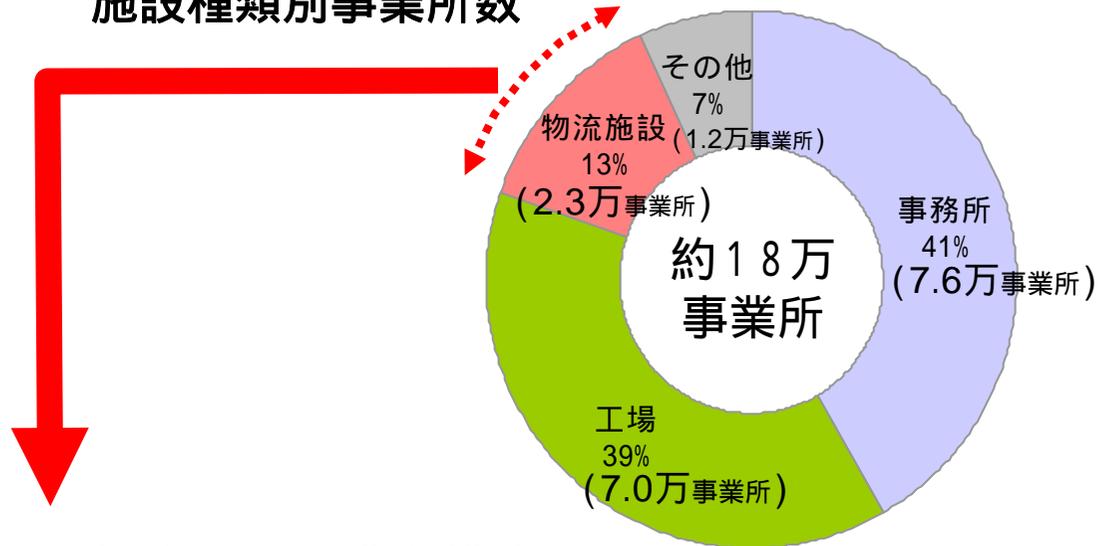
出典:東京都市圏交通計画協議会

東京都市圏物資流動調査の構成

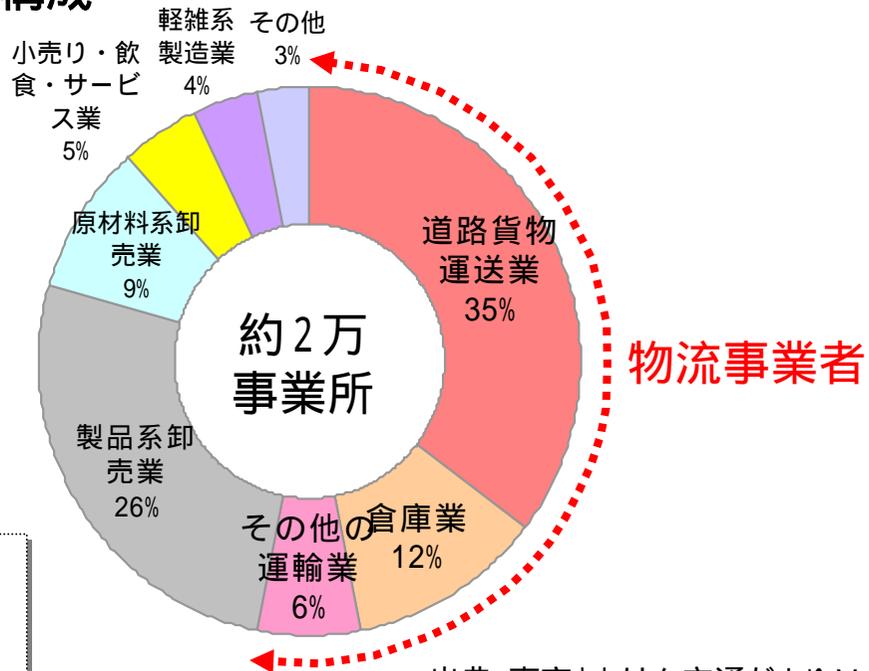
参考 第4回東京都市圏物資流動調査の概要

調査対象の事業所

施設種類別事業所数



物流施設*の業種構成



*物流施設: 物流が発生したり、中継したりする、倉庫、集配送センター・荷捌き場、トラックターミナル等の施設

参考 第4回東京都市圏物資流動調査の概要

この調査では、“東京都市圏”とは右図に示すエリアとしている。



出典：東京都市圏交通計画協議会
東京都市圏物資流動調査の調査地域

本検討委員会資料で取り上げた“東京区部臨海”のエリア(自治体)は以下のとおりとなっている。

< 東京区部臨海の自治体 >

地域名	都県名	市区町村名
東京区部臨海	東京都	中央区
		港区
		江東区
		品川区
		大田区
		江戸川区

出典：集計カテゴリ(東京都市圏交通計画協議会)