

2章 広域首都圏における物流施設の役割とあり方についての調査

1. 立地・規模の動向

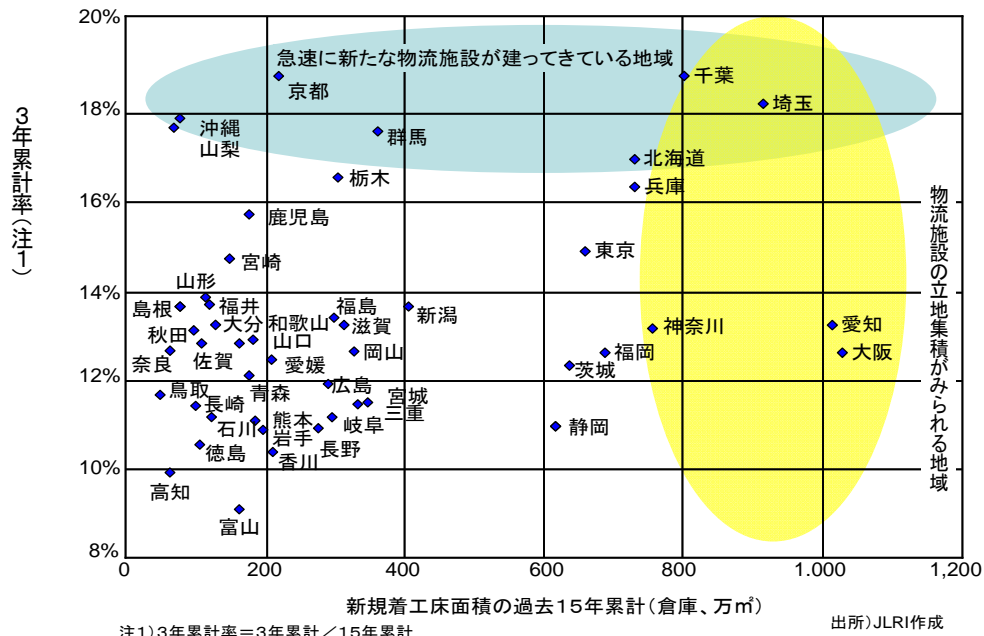
第1章では、普通倉庫・冷蔵倉庫・保税蔵置場の立地を調査した。普通倉庫は臨海部および消費地へのアクセスが良いIC付近の内陸部へ立地していることが分かった。また、冷蔵倉庫は主に臨海部（70%）に立地しているが、内陸にも点在しており、臨海部は輸出入品、内陸は食品加工工場の近郊に立地していると想定される。保税蔵置場は臨海部を中心として分布していた。これらの調査結果を背景に、本項では物流施設の立地場所や規模の動向についての企業意向を整理する。

(1) 立地の動向

① 物流施設の立地場所について

都道府県別の新規着工床面積の15年分の累計と新規着工床面積の3年分の累計率の散布図を図表2-1に示した。

図表 2-1 都道府県別の倉庫床面積の状況



横軸（15年分の累計）は右に行くほど物流施設の集積が見られる地域であり、縦軸（3

年分の累計率) は上に行くほど過去 15 年と比べて急速に新たな物流施設が建っている地域を示している。埼玉県・山梨県・群馬県は内陸部であるが、道路網等の充実により立地ポテンシャルがあがったため、新規立地が増えていると考えられる。

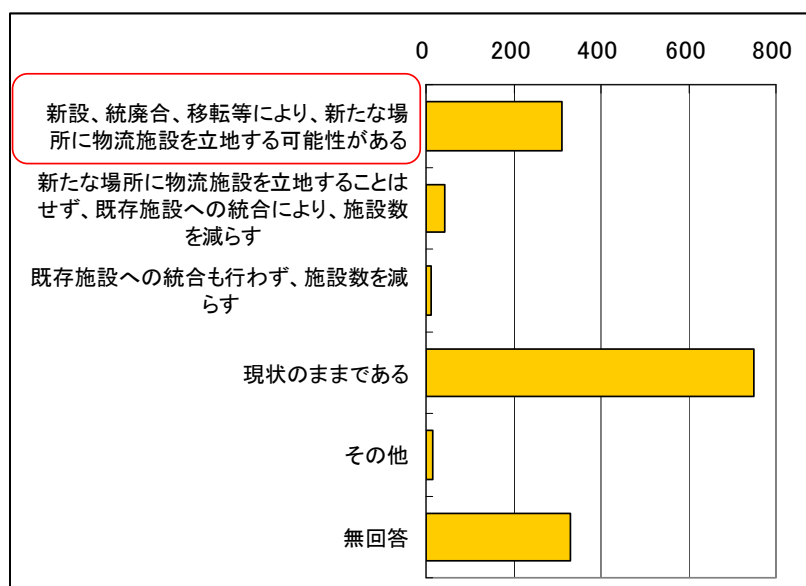
これまで物流施設の立地集積が高かった地域は大阪・愛知・埼玉・千葉・神奈川となっており、急速に物流施設が建っている地域は埼玉・千葉・京都・沖縄・山梨・群馬である。立地集積をストック量と読み替えれば、ストック量が多く、新規着工も多い埼玉・千葉は、物流施設の立地場所として注目されている場所であるといえる。

埼玉県・山梨県・群馬県は内陸部であるが、道路網等の充実により立地ポテンシャルがあがったため、新規立地が増えていると考えられる。

② 物流施設の立地に関する企業意向

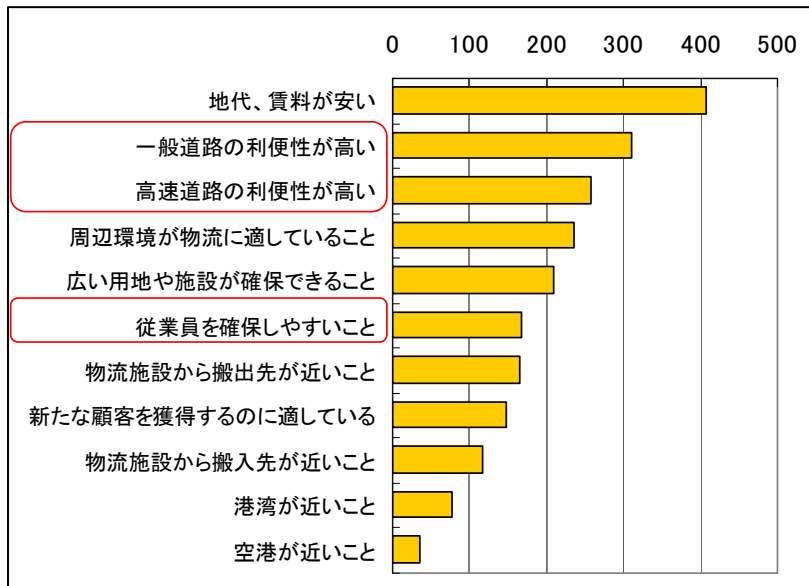
第 4 回東京都市圏物資流動調査の企業意向調査より、物流施設の立地の方向性について調査した結果より、今後の方向性を探ることとする。物流施設について何らかの見直しをする企業は、回答企業のうち 32.4%で、そのうち 85%が「新設・統廃合・移転などにより、新たな場所に物流施設を立地する可能性がある」と回答している。

図表 2-2 今後、物流施設の立地について、どのような方向性がありますか (社)



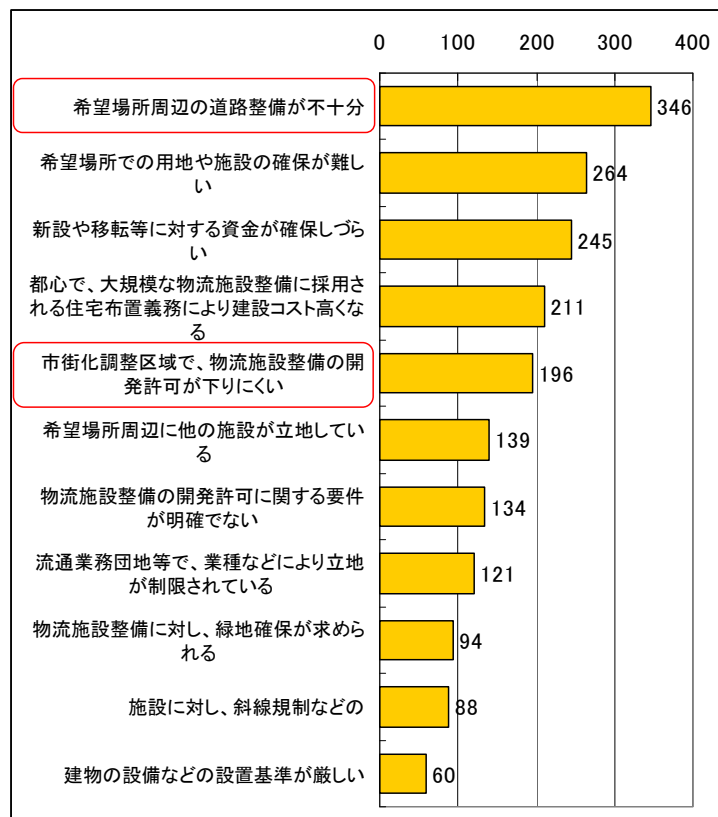
第 4 回東京都市圏物資流動調査結果より

図表 2-3 新たな場所に物流施設を立地させる場合に重要な項目（施設数）



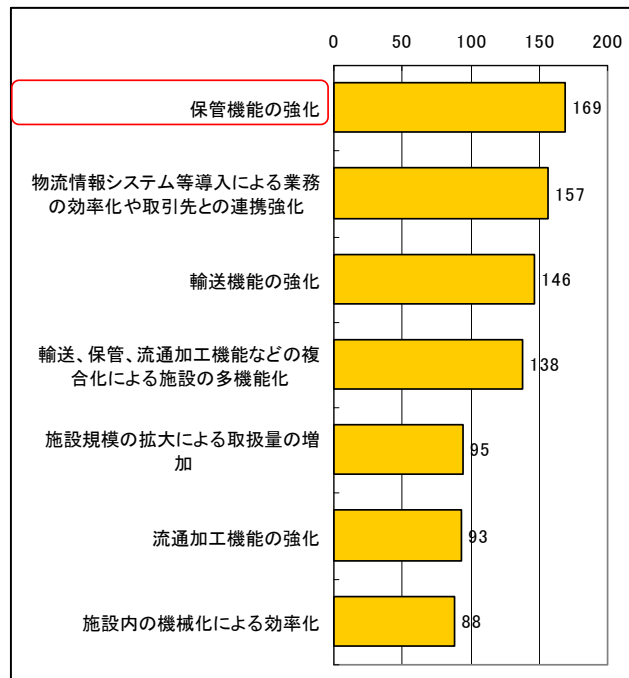
第4回東京都市圏物資流動調査結果より（非常に重要であるという回答だけを抜粋）

図表 2-4 物流施設の立地に関して問題となる項目（施設数）



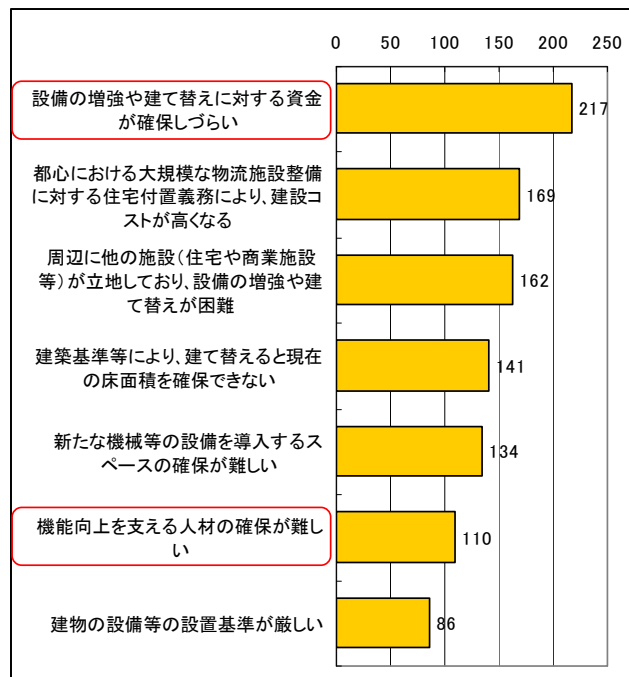
第4回東京都市圏物資流動調査結果より（非常に重要であるという回答だけを抜粋）

図表 2-5 物流施設の機能更新に関して重要視する項目（施設数）



第4回東京都市圏物資流動調査結果より（非常に重要であるという回答だけを抜粋）

図表 2-6 物流施設の機能更新に関して重要視する項目（施設数）



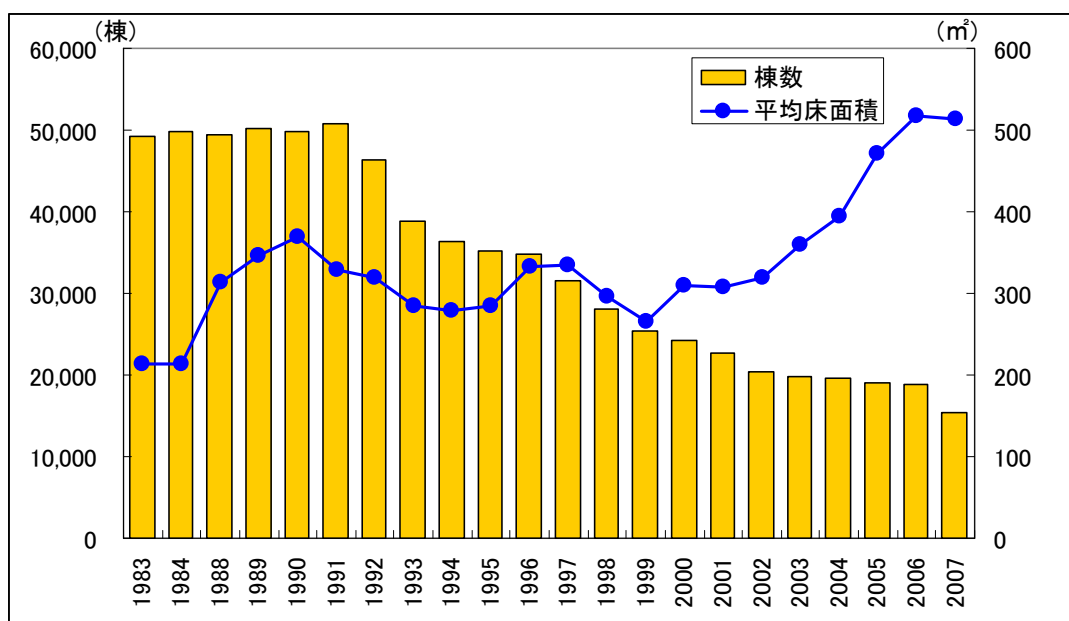
第4回東京都市圏物資流動調査結果より（非常に重要であるという回答だけを抜粋）

(2) 首都圏における物流施設数と施設規模の推移

第4回東京都市圏物資流動調査結果から、物流施設数と施設規模について全体傾向を把握する。

倉庫の建築棟数は年々減少する傾向にあるが、床面積と棟数から平均床面積を求めると、1999年を境に増加する傾向が見られる。

図表 2-7 倉庫の建築棟数と平均床面積の推移



国土交通省 建設工事施工統計調査結果（平成18年度実績）より

2. 物流施設整備における課題、阻害要因

(1) 物流施設整備における現状と課題

「関東地方物流懇談会¹」及び倉庫、物流事業者に対し、物流施設整備についての現状と課題についてヒアリング等を行った結果を以下の通り整理した。

① 臨海部

【臨海部の物流拠点】

- 企業の生産拠点のアジア等海外移転等による輸出入貨物の増加に応じ、港湾へのアクセスが重要となり、物流拠点形成における臨海部のポテンシャルが高まっている。
- 京浜港は首都圏のみならず、東北、北海道、中部地方の一部までを物流圏とするが、年々増大する貨物量に対して受け皿となる東京湾臨海部の物流施設の容量不足。
- 大井・青海地区等の多くの物流施設は、経年化や機能不足等の問題が生じているが、施設更新・拡張や機能拡充のための用地確保が土地に係るコストと用地不足等のため困難。
- マンション建設増加等による物流施設と居住施設の混在化で、物流適地確保が困難。
- 首都圏でも特に東京湾臨海部の物流施設（倉庫、配送センター等）は、40年前に開設された割合が約3割程度と他地域に比べて高い。（東京都市圏全体では約2割）
- 南本牧埠頭は、大型船に対応可能な水深16m岸壁等、先進的な施設を有し、供用後、貨物集積が順調に推移。現在、世界最大級かつ我が国初となる水深20m岸壁を有するMC-3の建設に着手、隣接するMC-4の整備に向けて検討。
- コンテナ貨物の急激な増加及び小口多品種化に伴うデバンニング（開封・仕分け、流通加工、保管、配送）の需要が拡大しているが、横浜港臨海部における用地不足、土地に係るコスト等により、国際コンテナ貨物に係る物流拠点が内陸部に立地・展開し、これにより輸入コンテナが内陸部で開封・仕分けされ、臨海部近郊の消費地に輸送されるという非効率的な輸送が発生。
- 羽田空港の再拡張、国際化による国際定期便就航により、国際貨物の増大が予想されるが、空港周辺地域は、地価、用地不足等の問題から、用地確保が困難であり、受け皿となる物流施設の立地に問題。
- 羽田空港と成田国際空港間の中間（有明地区、原木地区等）に国際航空貨物に対応できる物流施設が次々と整備されている。
- 京浜港と羽田空港が近接しているメリットを生かし、港湾と空港をつなぐ新たな物

¹ 関東地方の物流の現状を認識し、今後の姿を検討する場として、関東運輸局、関東地方整備局が事務局となり、官民の有識者を集めて開催したもの。平成20年3月から平成21年3月までに5回の会合が開催された。

流戦略の展開が将来予想。

【冷蔵・冷凍倉庫】

- 国民生活における冷凍・冷蔵倉庫の重要性（食品の安定供給、食生活における冷凍食品の比重の増大、食の安全・安心に対する関心の高まり）
- 畜産物、水産物、冷蔵食品等の輸入、通関・検疫の観点から、冷凍・冷蔵倉庫は、臨海部になくってはならない施設。
- 経年化、耐震補強、冷媒（フロン）規制への対応のための設備更新の必要性。
- 製品輸入により貨物の嵩高化、多品種化してきており、収容効率低下による狭隘化。
- ロットサイズの縮小化による搬出入の不便、小口、多頻度化、車両の大型化への対応。
- 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経年化の傾向（全国は約 4 割）。都内の冷凍・冷蔵倉庫の約 9 割が臨海部。
- 人口千人当たり庫腹能力は、東京都は全国第 5 位、20 年間ほとんど施設増加せず。

② 内陸部

- 首都圏の広域的なネットワークを形成する圏央道等の整備、首都圏内陸部における工場立地の進展等で、物流拠点形成における内陸部のポテンシャルが高まっている。
- 荷主ニーズの多様化・高度化・物流アウトソーシングの進展により、物流施設の集約化・機能強化が進み、結果として施設規模の大型化が進展。
- 圏央道のインターチェンジ周辺エリアで、工場・物流施設の立地が活発化しており、埼玉県では、「田園都市産業ゾーン基本方針」を定め、圏央道と広域幹線道路との結節点等に限定し、田園環境と調和した産業基盤作りを誘導・支援。
- 東京都市圏では 2002 年より茨城県・埼玉県等、内陸への工場立地件数が増加。また、立地面積も増加しており、2002 年と比べて 2007 年は茨城県・埼玉県で約 4 倍。
- 国際競争力強化を図るため、総合的かつ効率的な物流システムの構築が必要であり、地域経済の活性化の観点からも、物流拠点整備のニーズが高まっている。
- 物流総合効率化法の認定においては、市街化調整区域で特定流通業務施設に係る開発を行う場合、開発許可についての配慮規定があるが、全国では認定 115 件（関東は 21 件）のうち、26 件（関東 5 件）で（本年 2 月末現在）、少ない状況。