



Daiwa House®
大和ハウスグループ

大和ハウス工業の物流施設開発について

- ①Dプロジェクトの概要と物流不動産の動向
- ②JR貨物様との協働プロジェクト
- ③当社の生産と物流の現状

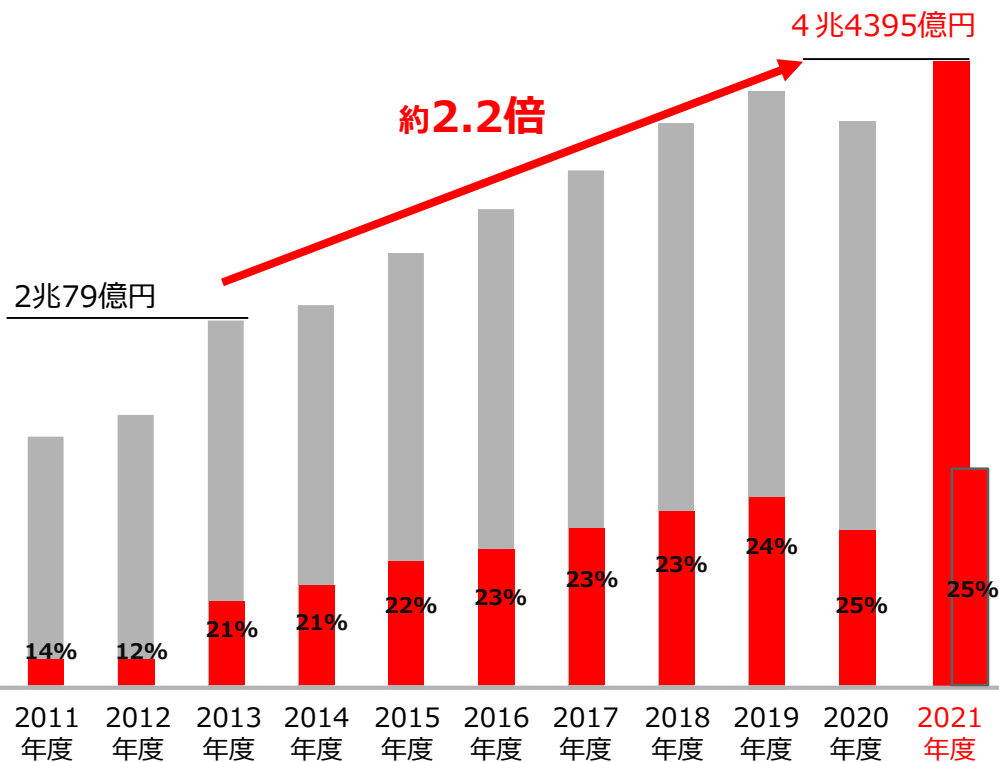
2022年6月8日

大和ハウス工業株式会社
建築事業本部 Dプロジェクト推進室



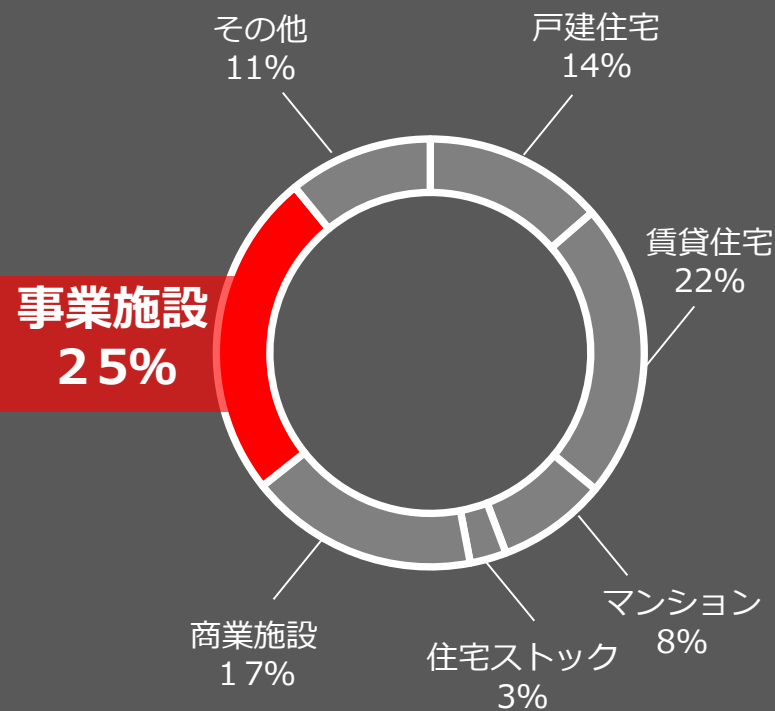
2022年3月期
売上高

4兆4395億円



■ 事業施設 売上比率

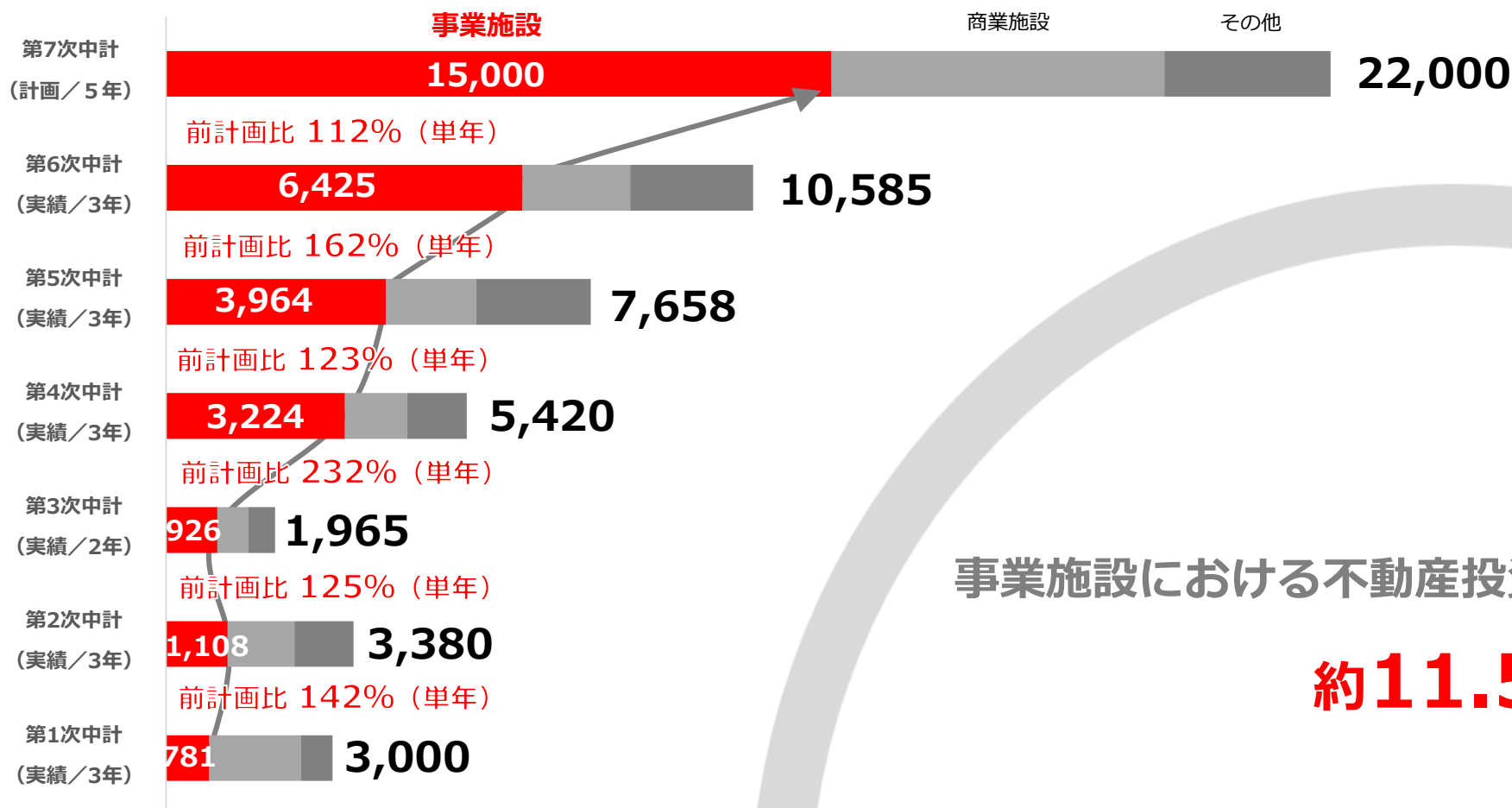
セグメント（事業）別売上高比率



不動産投資額の推移

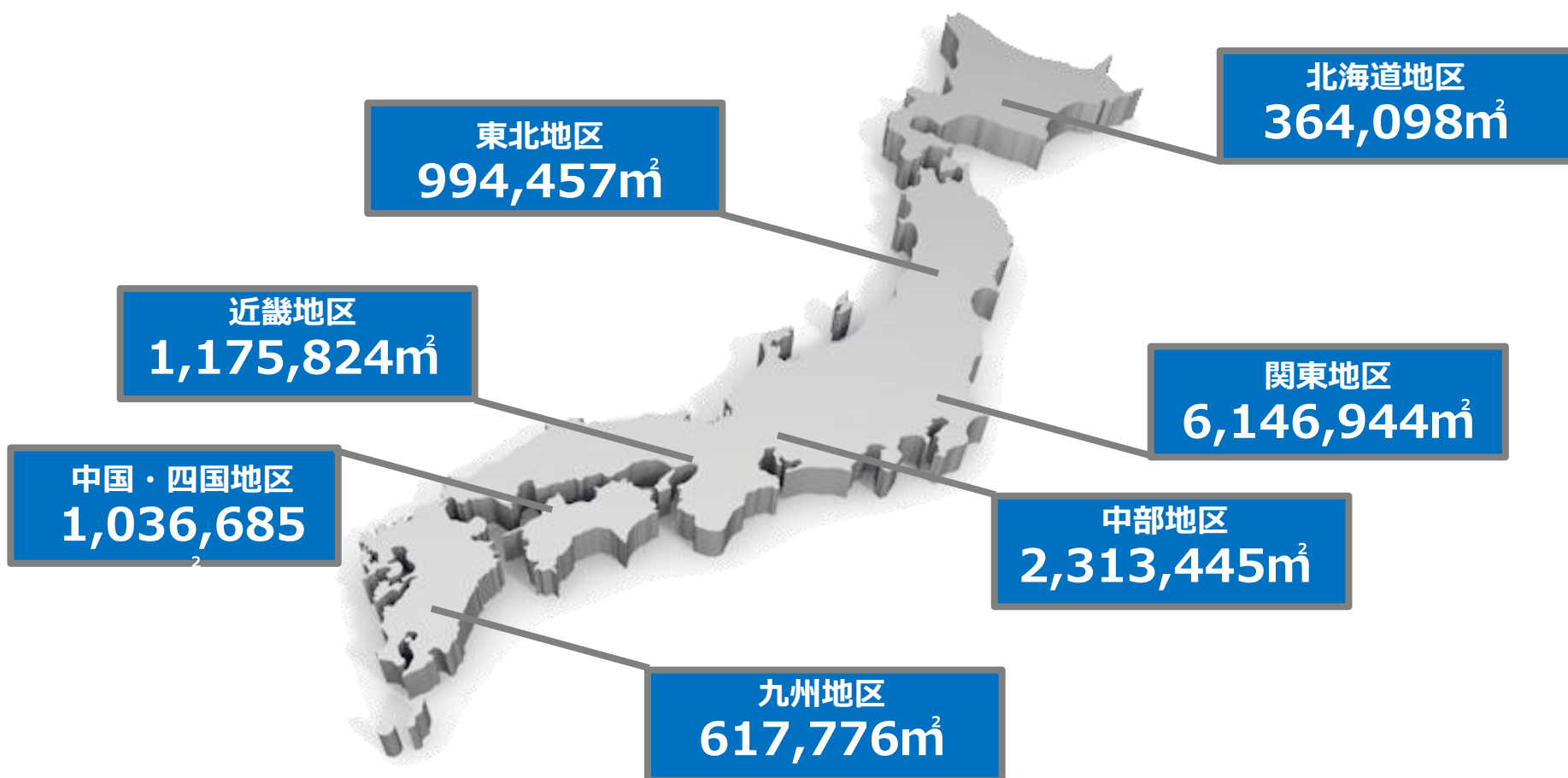
成長ドライバーである事業施設を中心に海外を含めてこの5年間で2兆2000億円の不動産投資を計画し、さらなる事業規模の拡大を図ります。

(単位：億円)



全国に営業所を配置し、首都圏のみならず北海道から沖縄まで幅広く展開。
デベロッパーとゼネコンの二つの顔を持ち多彩なスキームでの対応が可能。

総開発敷地面積 12,649,229m²



総開発延床面積 約1,199万 m^2 (333棟)

BTS型

開発棟数

238棟

開発延床面積

約529万 m^2

(2022年3月施工中含)



マルチテナント型

開発棟数

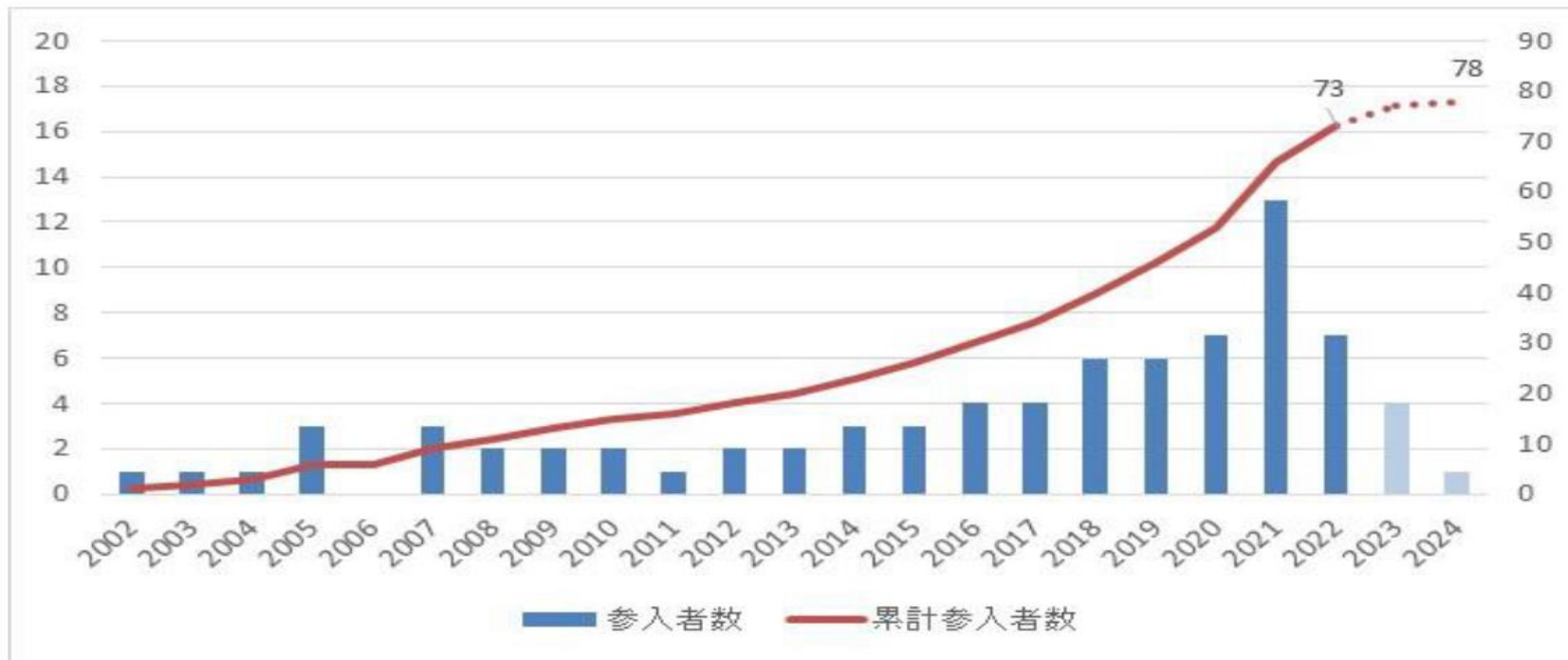
95棟

開発延床面積

約670万 m^2

(2022年3月施工中含)

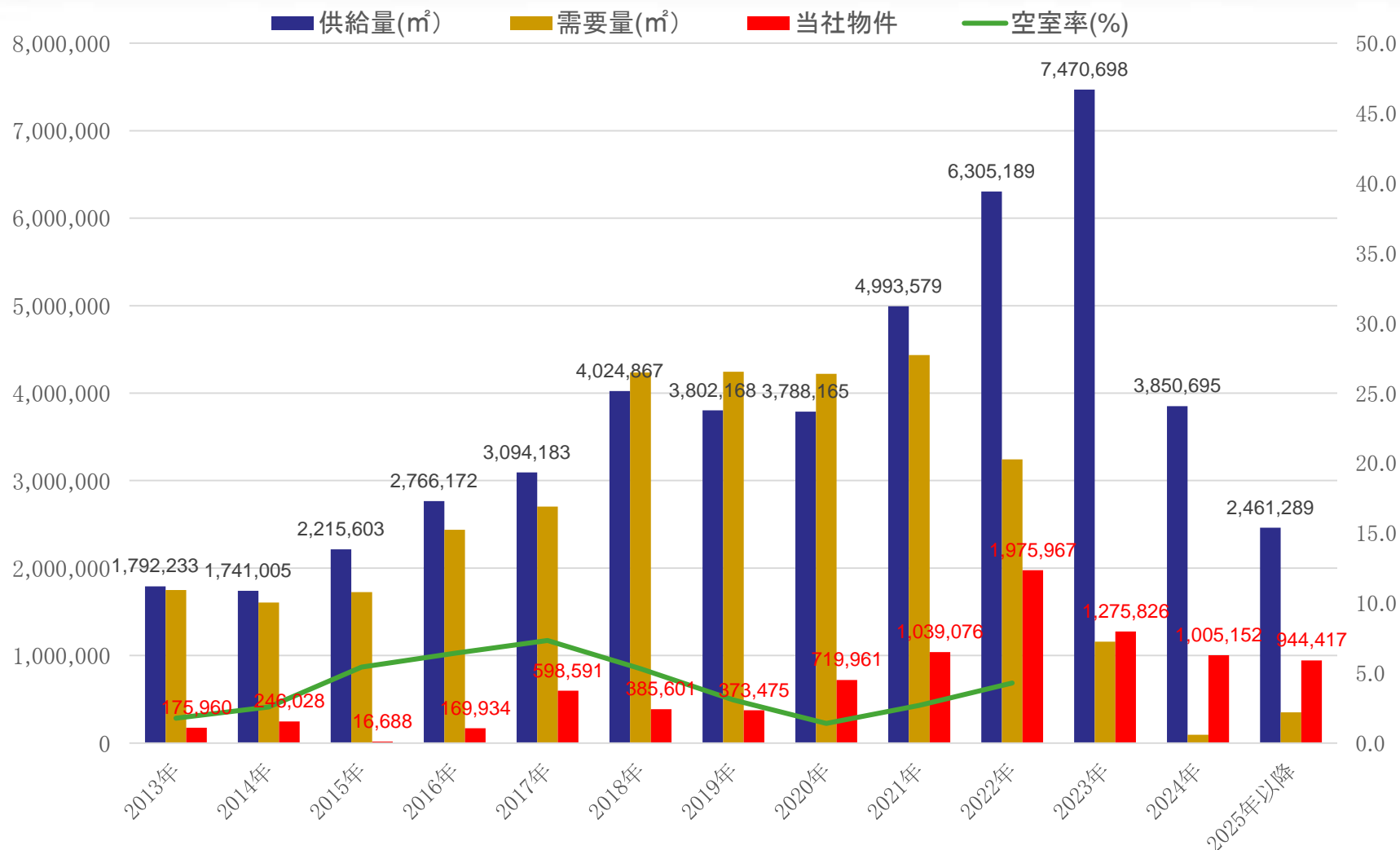




主たる参入事業者

(専業系)	(ゼネコン系)	(不動産系)		(商社系)	(ファンド系)
プロロジス	大和ハウス工業	三井不動産	日本エスコ	伊藤忠商事・伊藤忠都市開発	CBREGI
日本GLP	フジタ	三菱地所	ユニファイド	住友商事	クッシュマン&ウィークフィールド
ラサル不動産投資顧問	清水建設	野村不動産	小田急不動産	三菱商事・三菱商事都市開発	モルガンスタンレー
グッドマン	戸田建設	オリックス不動産	神鋼不動産	三井物産・三井物産都市開発	PAGインベストメント・マネジメン ト
ESR	(不動産系)	日鉄興和不動産	福岡地所	丸紅・丸紅アセットマネジメント	イデラキャピタル
SGリアルティ(佐川グループ)	Hines	東急不動産			
CPD	JR西日本不動産開発	東京建物			
JLF投資法人	ヒューリック	福岡地所			
ロジランド	サンケイビル	関電不動産開発			
CRE	タカラレーベン	阪急阪神不動産			
GLR	大成有楽不動産	中央日本土地建物			
霞が関キャピタル		メーブルツリー			
エコプロパティ		トーセイ			
KIC		ケネディクス			

物流不動産マーケットの動向



竣工	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年以降
竣工	18,341	181,851	297,753	755,090	1,131,823	1,601,071	2,073,382	1,261,675	460,024	572,724	1,155,403	1,792,233	1,741,005	2,215,603	2,766,172	3,094,183	4,024,867	3,802,168	3,788,165	4,993,579	6,305,189	7,470,698	3,850,695	2,461,289
供給量(m ²)	18,341	181,851	297,753	755,090	1,131,823	1,601,071	2,073,382	1,261,675	460,024	572,724	1,155,403	1,792,233	1,741,005	2,215,603	2,766,172	3,094,183	4,024,867	3,802,168	3,788,165	4,993,579	6,305,189	7,470,698	3,850,695	2,461,289
需要量(m ²)	18,341	171,632	297,753	604,413	1,072,748	1,360,989	1,364,685	1,333,934	947,102	1,092,936	1,085,997	1,750,236	1,606,292	1,723,933	2,436,833	2,703,680	4,236,163	4,244,473	4,221,454	4,436,455	3,243,264	1,159,575	93,655	350,000
当社物件												175,960	246,028	16,688	169,934	598,591	385,601	373,475	719,961	1,039,076	1,975,967	1,275,826	1,005,152	944,417
空室率(%)	0.0	5.1	2.1	12.8	9.2	11.5	19.3	15.0	7.8	1.1	1.7	1.8	2.6	5.4	6.4	7.3	5.3	3.1	1.4	2.7	4.3			2,811,289

JR貨物「札幌貨物ターミナル駅」構内に立地しているため、
鉄道コンテナを利用することで全国各地への輸送ができます。
モーダルシフトによる環境負荷低減など
今後の北海道の物流業界で重要な役割を果たしていきます。

●ポイント

1. 交通アクセスに優れた好立地にある北海道最大の物流施設
2. 日本全国の持続可能な物流網の構築を目指す「協働プロジェクト」



地上3階建て、敷地面積50,348㎡ 延床面積86,276㎡
札幌ドーム（建築面積53,800㎡）の約1.6個分。

日本全国の持続可能な物流網の構築を目指す「協働プロジェクト」

日本全国の持続可能な物流網の構築を目指す「協働プロジェクト」は、「DPL札幌レールゲート」を皮切りに、2024年問題をはじめ、カーボンニュートラルやSDGsの実現、物流を取り巻く様々な課題解決に向けて、JR貨物と大和ハウス工業、大和物流、フレームワークス、Hacobuの5社のリソースやノウハウ、テクノロジーを最大限に活かした物流ソリューションの企画・検討・提案を行います。JR貨物は、日本全国をカバーする鉄道輸送ネットワークを基軸に、物流結節点としての貨物駅において、駅ナカ・駅チカ物流施設「レールゲートシリーズ」の開発および、鉄道輸送+物流関連業務の付加価値サービスを提供することにより総合物流企業を目指しています。

「協働プロジェクト」参画各社では、持続可能なロジスティクスの実現に向けて、関係者のシェアリング（協調・協働）が大きなポイントであり、その要素として物流分野でのデジタル化と標準化が重要と考えています。5社が保有するインフラとノウハウ・情報を活用し、シェアリングを推進することで、持続可能なロジスティクスの実現に取り組みます。

<ポイント>

全国の鉄道網と物流施設等の物理的なインフラを効率的に活用することで、持続可能な物流ネットワークの構築を目指すもの

1. 貨物駅等と接続する物流施設の開発を軸とした、鉄道輸送を使いやすくする物流の仕組みの企画および事業化の検討
2. 当プロジェクト参加企業の販売チャネル拡大に向けた営業施策の企画・実行
3. 鉄道を含む物流機能をシームレスに結節する物流システムに関する調査・検討

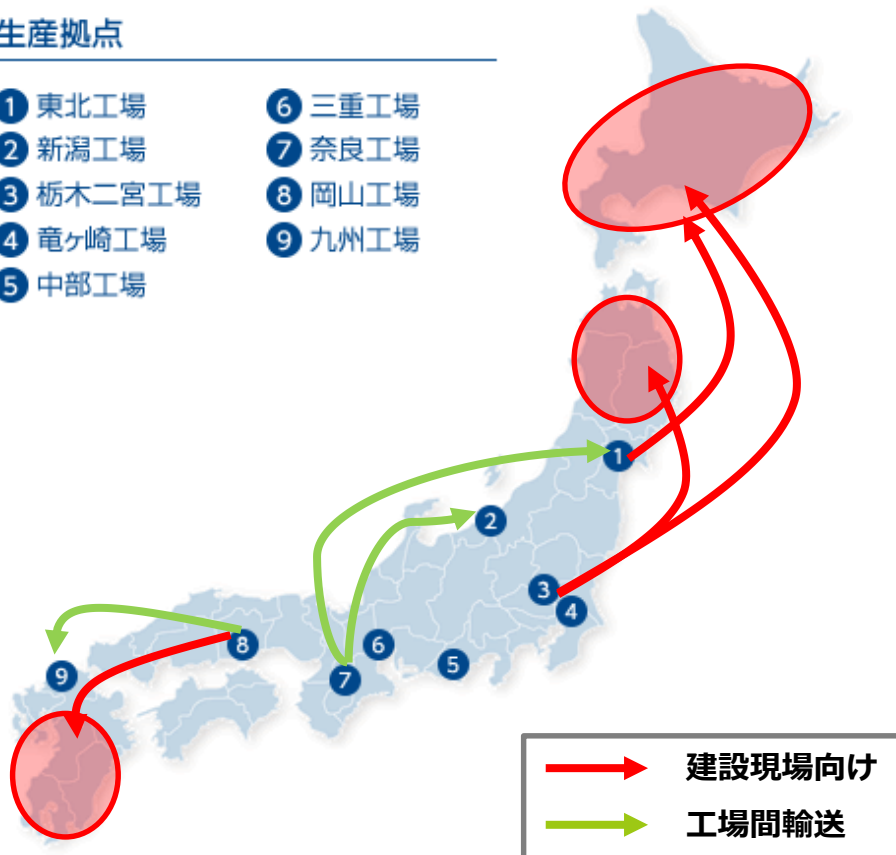


当社は、下記体制で全国の住宅・建築現場の部材を生産・供給しており、大和物流は、その調達～現場配送までの物流を担っています。大和ハウスグループでは、長距離トラック不足への対応とカーボンニュートラルの実現に向けて、長距離輸送のモーダルシフト化を推進しています。

大和ハウスの生産拠点

生産拠点

- ① 東北工場
- ② 新潟工場
- ③ 栃木二宮工場
- ④ 竜ヶ崎工場
- ⑤ 中部工場
- ⑥ 三重工場
- ⑦ 奈良工場
- ⑧ 岡山工場
- ⑨ 九州工場



鉄道輸送の運用状況

- 大和ハウス工業では、地域に密着したものづくりを行い、迅速かつ確実に施工現場へ部材を届けるため全国9カ所に工場を設置
- 各エリアで受注した工事物件は、原則、最寄りの工場で作材を生産し、トラックで工事現場へ配送（分散生産体制）
- 新商品の生産部材について、販売初期は一部工場で集中生産を実施
- 大型物件の受注時など、各工場のキャパシティを超える生産が必要な時は、遠隔地の工場による応援生産を実施
- 鉄道輸送による生産部材の出荷を実施している工場は、東北、栃木二宮、奈良、岡山の4工場
- 建設現場の最寄のターミナル駅を経由して、現場配送するケースと、最寄りの工場へ納品のうえ、他の納品部材と混載して現場配送するケースの2パターンで運用
- 鉄道輸送の貨物取扱量（主要ルート）時は、遠隔地の工場による応援生産を実施

発地	着地	トン
東北工場	北海道方面	840
栃木二宮工場	東北方面	2,200
	北海道方面	1,090
奈良工場	東北工場	290
	新潟工場	10
岡山工場	九州方面	630

(2022年3月期実績)

建設現場向けの鉄道輸送では、リードタイムへ、輸送品質、コスト等の各条件を精査したうえで、生産と物流を連動させた運用体制が求められる（大量生産製品の単純輸送とは異なる）

必要条件

・リードタイム

計画的な輸送スケジュールが必要となるため、生産～納品までトラック輸送よりも長めのリードタイムが必要

・輸送品質

鉄道輸送の振動による荷崩れ・破損等の予防対策

・輸送距離

トラック輸送の長距離輸送の運行時間管理強化があり必要車両確保が厳しさを増している。トータルコストの比較し、代替運用としての効果検証が必要。

・貨物形状/荷姿

20ftコンテナは一部の駅でした取扱いできないため、5tコンテナへの格納に適した荷姿が必須
（長さ：3.5m・幅2m・高さ2m以内）

建築部材特有の事情

・工期の変更、順延

工事の進捗や天候による工期の変更などが頻繁に発生するため、臨機応変な対応が求められる

・納品現場

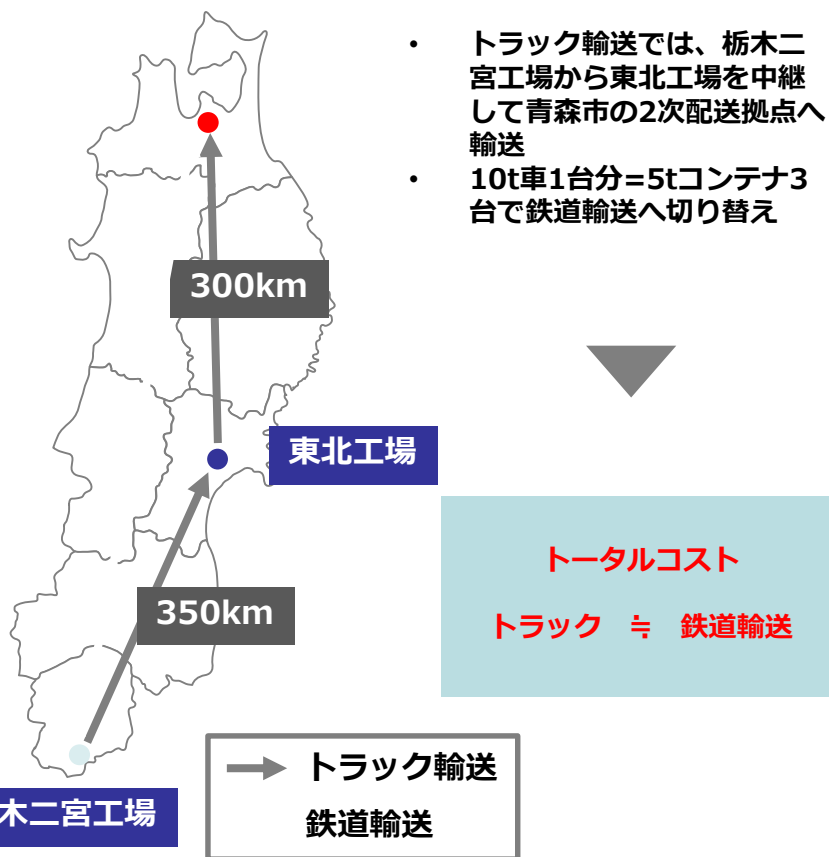
納品先の建設現場での荷下ろし作業は、大型の現場であればリフト等の荷下ろし節義があるが、住宅現場等ではクレーン車による荷下ろしが必要

・特異な貨物形状

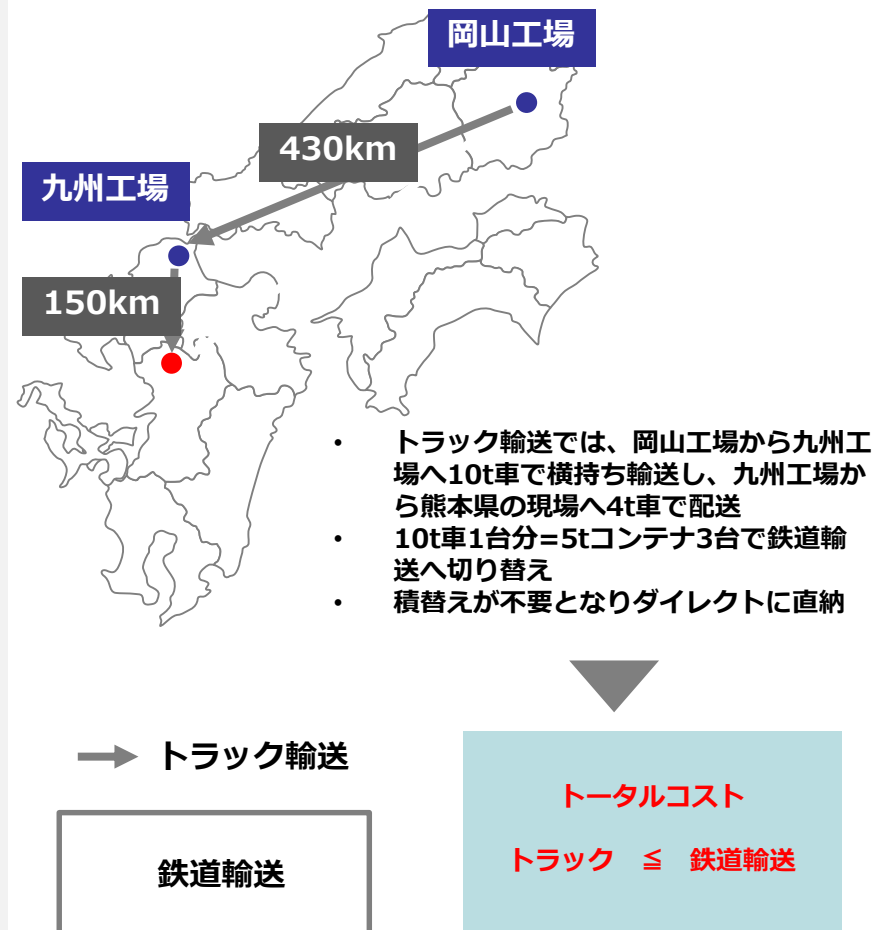
長さ3mを超える長尺物、他の貨物との積み合わせが難しい異形物、重量物など、荷扱いが難しいものが多い

- ・ 鉄道輸送では、トラック輸送と比べてコストが同等、トラック同様に上昇する傾向がみられる
- ・ 納期変更などが生じたときにターミナル駅での納期調整が出来るため急な変更も柔軟に対処できる

事例① 栃木二宮工場 → 青森



事例② 岡山工場 → 熊本





Daiwa House®

大和ハウスグループ

ご清聴ありがとうございました。
ご不明な点は下記連絡先にお問い合わせください。

建築事業本部 Dプロジェクト推進室
〒102-8112 東京都千代田区飯田橋3丁目13番1号
TEL : 03-5214-2205