

トピックス

民間建築主による倉庫着工の動向について

1. はじめに

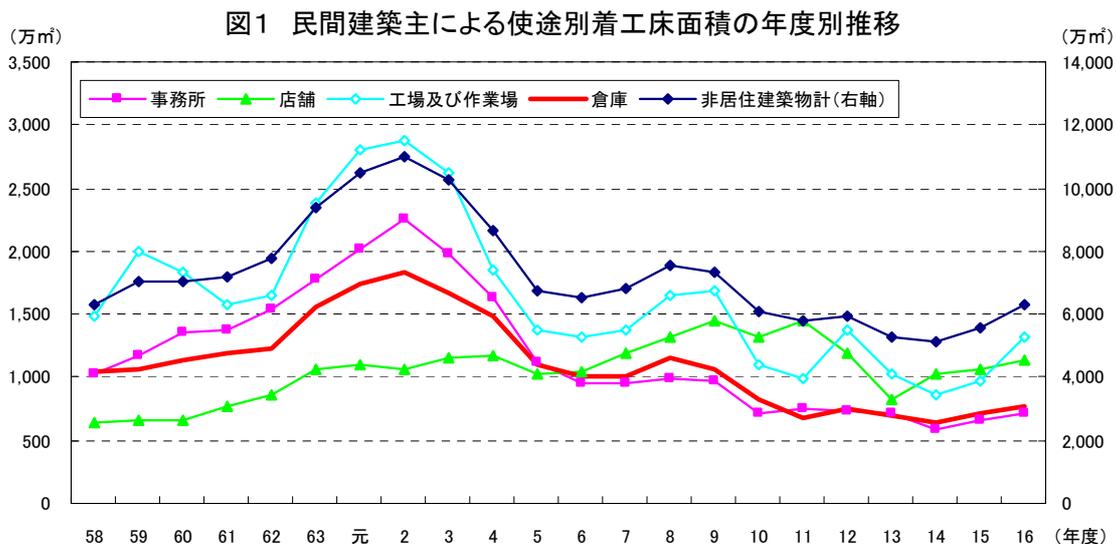
去る11月15日、「効率的で環境に優しい物流の実現」や「ディマンドサイドを重視した効率的物流システムの実現」等を政府全体の物流政策の基本方針とする第3次の「総合物流施策大綱(2005-2009)」が閣議決定された。

この大綱においては「物流関連社会資本の整備に当たっては、(中略)重点的、効果的かつ効率的に実施するとともに、既存社会資本の有効活用を進めることが重要」とされているが、「物流関連社会資本」においては、各資本内に備えられた倉庫も、各資本内で重要な役割を果たす構成物の一つであると思われる。

そこで、このトピックスでは、倉庫の整備という観点から、民間建築主による倉庫着工の動向について扱うこととする。

2. 倉庫着工床面積の動向

国土交通省「建築着工統計調査」により、民間建築主による倉庫の着工床面積をみると、昭和58年度の1,080万㎡から、特に昭和63年度以降大きく増加し、平成2年度には1,837万㎡に達している。それ以降着工面積は減少に転じ、平成14年度には649万㎡とピーク時の約3分の1の水準となったが、これを底に、平成15年度は711万㎡、平成16年度は773万㎡と、バブル経済期以降ではじめて、2年度連続の増加となっている(図1)。



資料:国土交通省「建築着工統計調査」より作成。

今年度に入ってから、対前年同月比で一進一退の状況となっているが、平成17年4月から10月までの累計では、対前年同期比で8.1%の増加となっている。

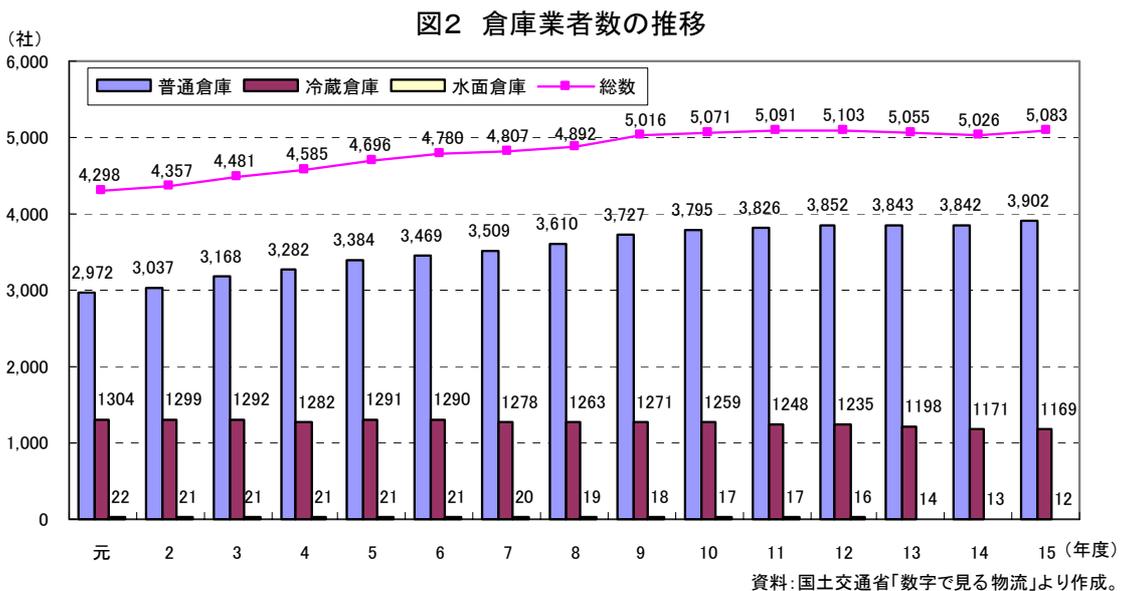
また、倉庫着工の動向を他の民間非居住建築物と比較すると、工場及び作業場、事務所と極めて類似した動きがみられ、民間企業による設備投資の動向との関係が推測されるところである。

3. 倉庫業の動向

まず、業として倉庫を所有し、物流の過程において重要な役割を果たしている倉庫業者の動向をみることにする。

倉庫業者数の推移をみると、総数は平成元年以降漸増を続け、平成9年度に5,000社を超えたが、その後は、ほぼ横ばいの状態となっている。

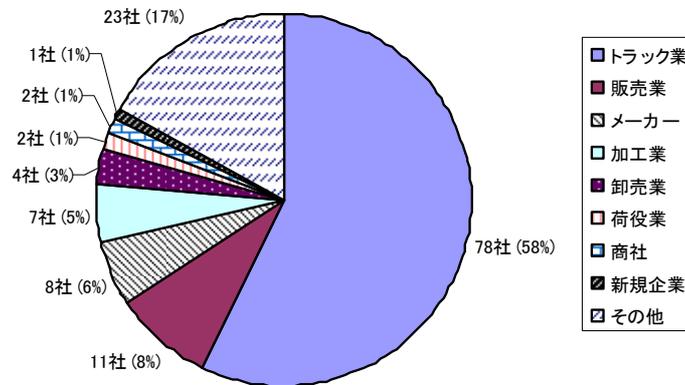
分類ごとの内訳をみると、普通倉庫は総数とほぼ同様の動きを示しているが、冷蔵倉庫及び水面倉庫は期間を通じて漸減傾向にある(図2)。



また、「近年の倉庫業登録事業者の動向」調査ⁱⁱにより、平成15年度における新規倉庫業登録事業者(136社)の内訳をみると、トラック業が58%と過半数を占め、次いで販売業(8%)、メーカー(6%)、加工業(5%)、卸売業(3%)となっている(図3)。

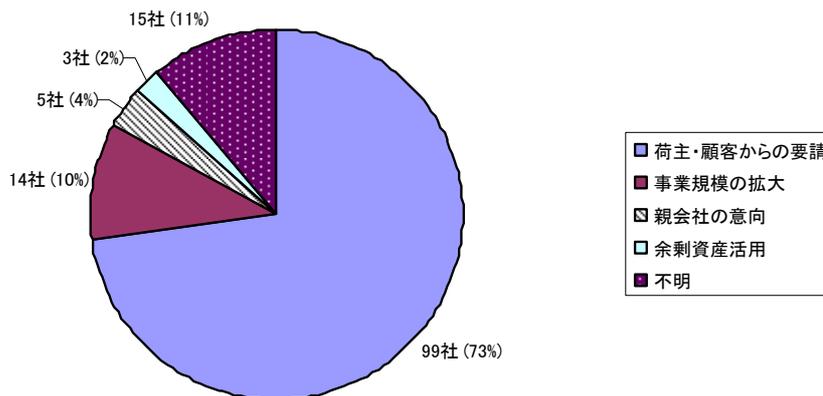
参入理由については、「荷主・顧客からの要請」が73%を占め、次いで「事業規模の拡大」(10%)、「親会社の意向」(4%)の順となっている(図4)。

図3 新規登録事業者数の業種内訳（平成15年度）



資料：国土交通省「近年の倉庫業登録事業者の動向」（平成16年6月）より作成。

図4 新規登録事業者の主な参入理由（平成15年度）

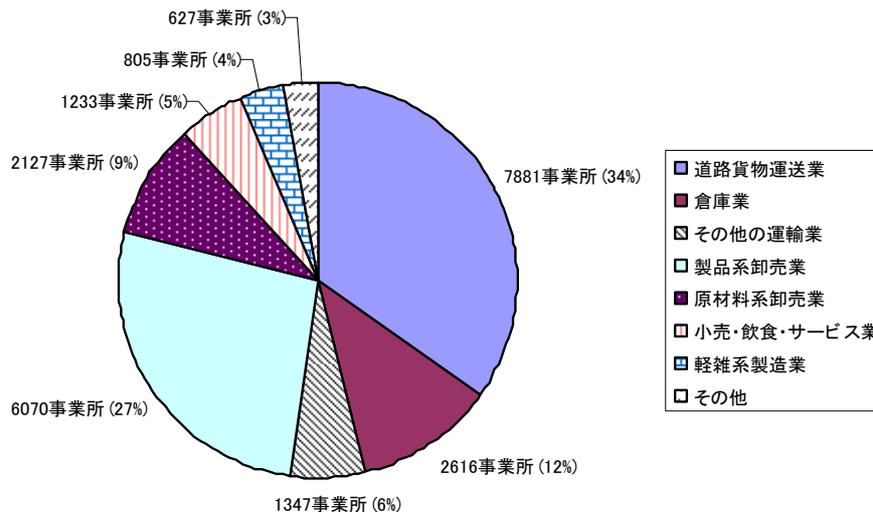


資料：国土交通省「近年の倉庫業登録事業者の動向」（平成16年6月）より作成。

このように、参入業者としては「トラック事業者」が多く、参入理由としては「荷主・顧客からの要請」が多くなっているが、このことについて、同調査では、「運送と保管を一括で行うといった近年の物流サービスの多様化を背景に、従前は、自家貨物として在庫保管し運送だけ委託していた荷主事業者が新たに保管も含めて物流事業者に委託するといったケースにおいて、（中略）倉庫業の登録を受けてもらいたいという荷主・顧客の要請と、（中略）荷主・顧客との信頼関係をより強化したいトラック事業者の意向がと一致したところに、規制緩和ⁱⁱⁱで倉庫業参入が容易になったことがあった登録に至った事例が多い」と分析している。

なお、物資の企業間、施設間移動に着目した「第4回東京都市圏物資流動調査」^{iv)}により、東京近郊における「物流施設」^{v)}の業種別の事業所保有状況をみると、調査総数22,706事業所のうち、道路貨物運送業が7,881事業所(34.7%)、製品系卸売業が6,070事業所(26.7%)、次いで倉庫業が2,616事業所(11.5%)を占めている。この調査から、物流施設については、倉庫業以外に運送業、卸売業がこれを所有する有力な業種であることが伺われる(図5)。

図5 東京都市圏における物流施設の業種構成

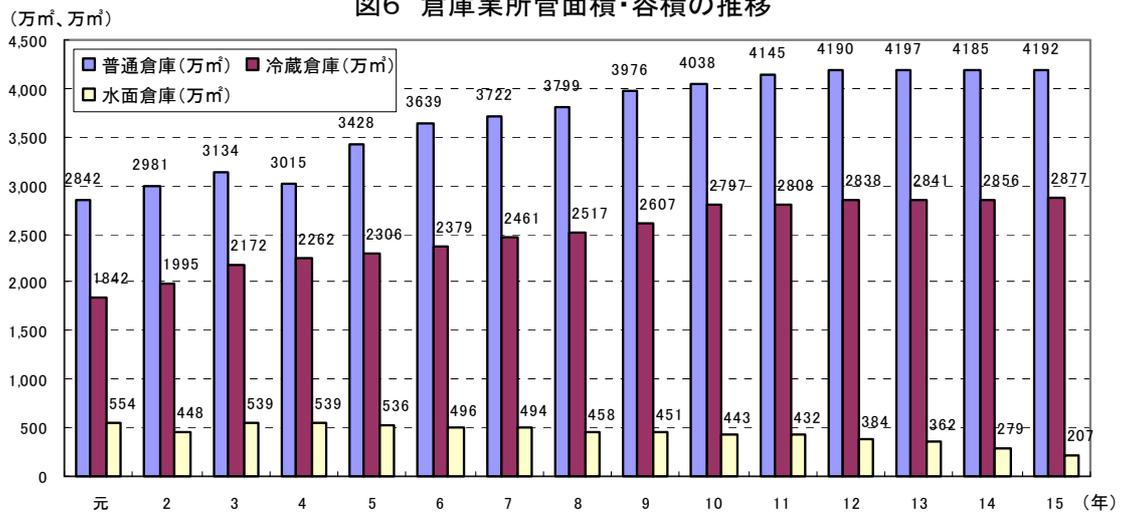


資料：第4回東京都市圏物資流動調査より作成。

次に、倉庫業者が所管する倉庫の面積・容積をみると、平成元年以降、普通倉庫(危険品倉庫のうちタンクを除く^{vi)})は平成12年まで基本的に増加、それ以後はほぼ横ばいとなっており、冷蔵倉庫は期間を通じて漸増を続けている。また、水面倉庫は期間を通じて漸減傾向にある(図6)。

また、普通倉庫面積、冷蔵倉庫容積及び水面倉庫面積の各年の増分の推移をみると、趨勢的にはいずれも減少傾向にある。このうち、普通倉庫面積の増分について倉庫着工床面積と比較すると、倉庫着工床面積が平成元年度の1,734万²mから平成15年度の710万²mへと減少する中、普通倉庫面積の増分は、年ごとの変動が激しいものの、概ね100万²mから200万²m程度で推移した後、平成12年以降はほぼ増分のない状況となっている(図7)。

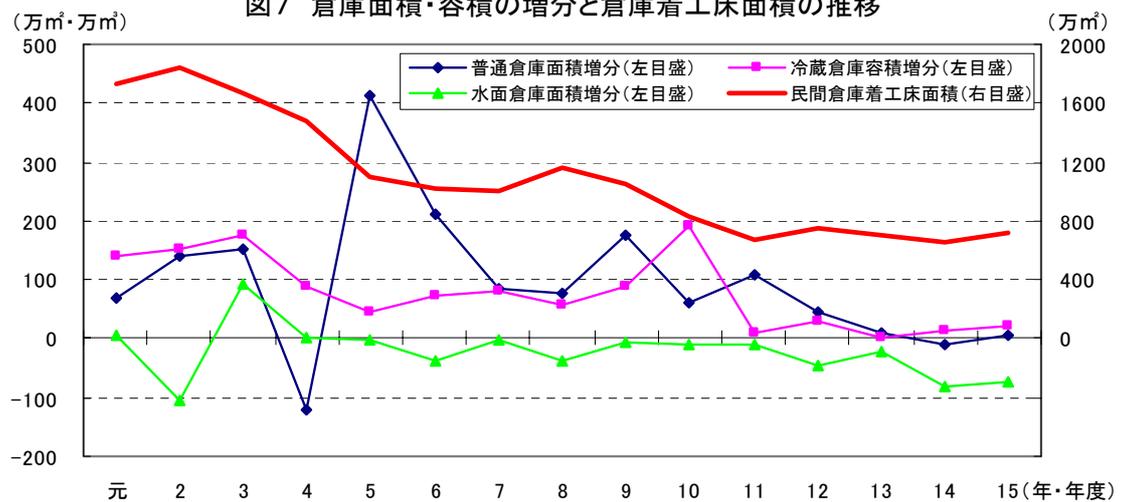
図6 倉庫業所管面積・容積の推移



資料:国土交通省「倉庫統計季報」より作成。

注:数値は各年6月のもの。普通倉庫は、貯蔵槽倉庫及び危険品倉庫のうちタンクを除いて集計。

図7 倉庫面積・容積の増分と倉庫着工床面積の推移



資料:国土交通省「倉庫統計季報」「建築着工統計調査」より作成。

注:倉庫着工床面積以外の数値は各年6月のものと比較。普通倉庫は、貯蔵槽倉庫及び危険品倉庫のうちタンクを除いて集計。

4. 企業の設備投資動向と倉庫着工

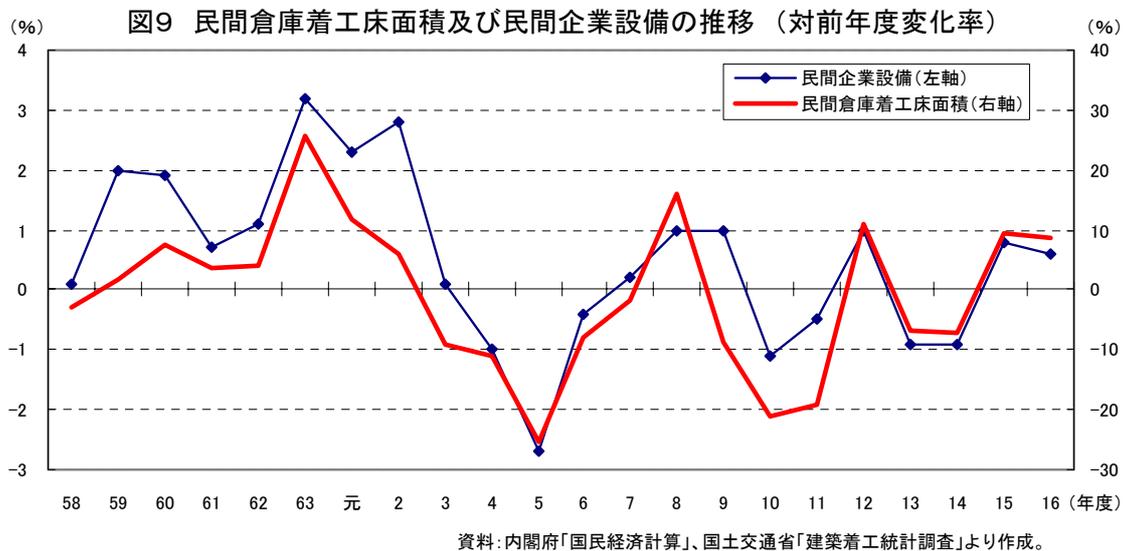
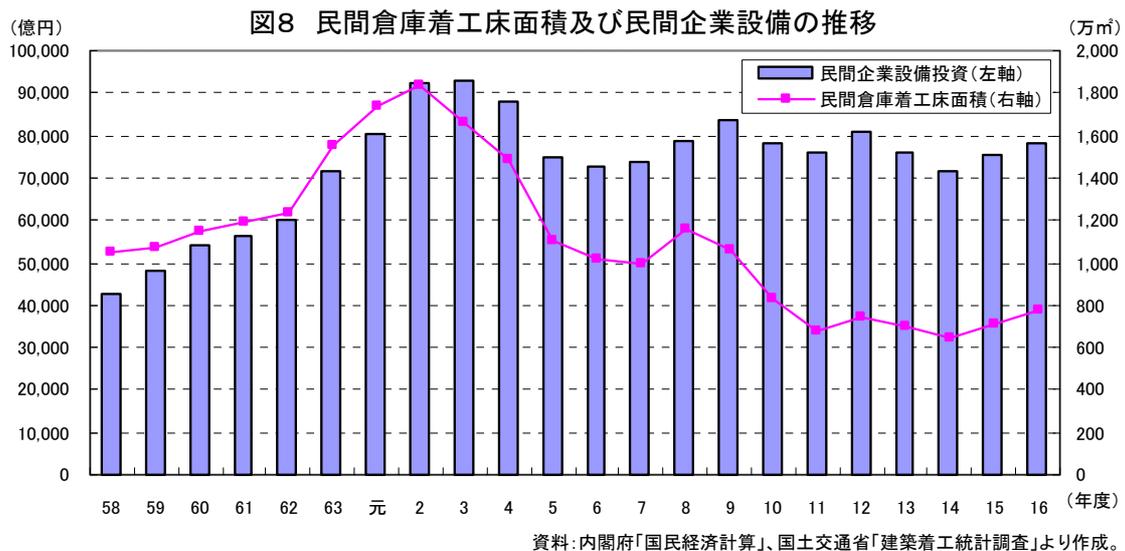
前述のとおり、倉庫着工の動向は企業の設備投資動向との関連が伺われるところである。そこで、民間建築主による倉庫着工床面積と民間企業による設備投資額を比べてみることにする。

国内総支出における民間企業設備投資は平成3年度、倉庫着工床面積は平成2年度がピークとなっているが、これらのピーク以前においては、昭和58年度以降、いずれも歩調をあわせるように増加している。しかし、ピーク年度以降においては、民間企業設備投資が弱含みながら横ばいで推移しているのに対し、倉庫着工

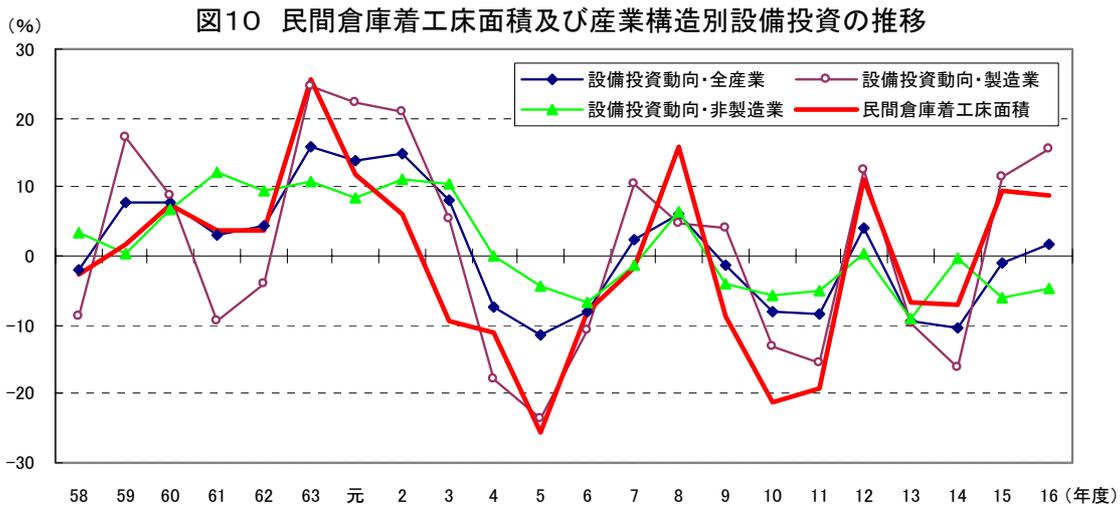
床面積は大きく減少している(図8)。

一方、それぞれの対前年度変動率を比べてみると、スケールに違いこそあるものの、その動きには高い類似性がみられる(図9)。

このように、民間倉庫着工床面積と企業設備投資の間には高い相関関係があると考えられ、同様の変動を示しているが、その水準については、バブル崩壊以降、倉庫着工床面積が大きく減少しており、民間企業設備投資に占めるウェイトを低下させていることが伺われる。



なお、設備投資の主体を製造業、非製造業に分けてみると、変動幅、変動の山や谷の時期という観点から、製造業の動向の方が、倉庫着工床面積との近似性を有しており、相関関係が高いと推測される(図10)。



資料：日本政策投資銀行「2004・05・06年度設備投資計画調査報告」、国土交通省「建築着工統計調査」より作成。

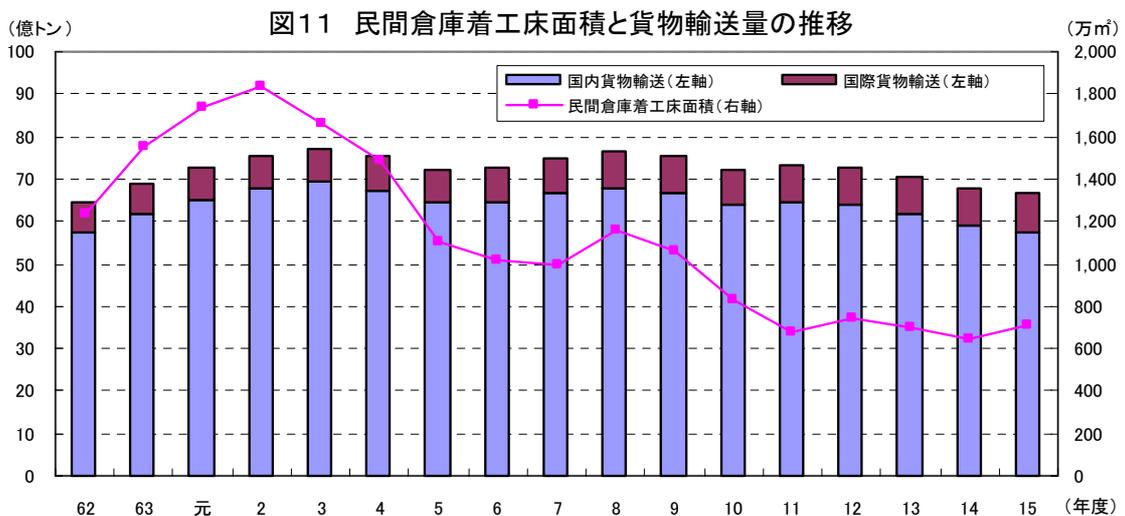
5. 物流の動向と倉庫着工

また、倉庫着工には、実経済における物流量も影響を及ぼすと考えられる。

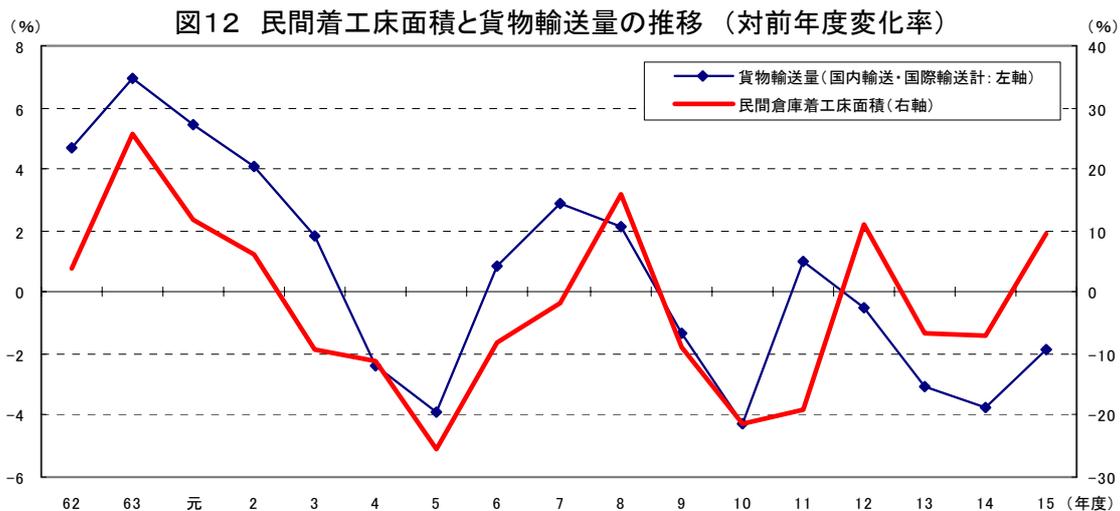
そこで、民間建築主による倉庫着工床面積と国内貨物と国際貨物の輸送量の合計を比べてみると、平成4年度以前は、貨物輸送量に比べ、倉庫着工床面積は相対的に高い水準にあったが、それ以降は、倉庫着工床面積は相対的に低い水準で推移している(図11)。

しかし、それぞれの対前年度変動率を比べてみると、スケールの違いや年度による正負の違い等はあるものの、動向に類似性がみられる(図12)。

このことから、民間倉庫着工床面積と貨物輸送量との間にも、相関関係があると考えられる。



資料：国土交通省「数字で見る物流」「建築着工統計調査」より作成。



資料：国土交通省「数字で見る物流」「建築着工統計調査」より作成。

6. まとめ

以上のことを概観すると、次のようなことが指摘できる。

- ①倉庫着工床面積は、バブル経済期以降減少が続いていたが、最近になり2年度連続で増加している。
- ②営業倉庫面積・容積の増分は、平成12年までは概ね一定幅のプラスで推移していたが、それ以降はほぼ増分の無い状況となっている。
- ③倉庫着工の動向は企業による設備投資の動向との間で高い相関関係が認められ、倉庫の着工は、設備投資の一環として、または他の設備への投資とあわせて行われているものと考えられるが、バブル経済期以降の動向から、倉庫着工の設備投資に対するウェイトは相対的に低下しているものと思われる。
- ④倉庫着工の動向は、国内貨物輸送・国際貨物輸送の合計量とも相関関係が見られる。このことから、倉庫の着工は、現実の物資の流通量を見ながら行われているものと考えられる。

なお、冒頭で取り上げた「総合物流施策大綱(2005－2009)」においては、「今後推進すべき物流施策の基本的方向性」の中で、

- ①物流活動を効率的に行うためには、適切に物流拠点の配置を行うとともに、(中略)多様な機能の混在を防止し、物流業務施設等の集約的な立地誘導を図っていくことが必要である
- ②港湾、高速道路等の交通インフラ周辺に高度のロジスティクス機能を有する物流施設の設置を促進し、(中略)効率的で環境負荷の小さい物流システムの構築を目指す必要がある

等と述べられており、このような視点からも、今後の倉庫着工の動向を注視していく必要がある。

ⁱ 倉庫には次のような分類がある。

●営業倉庫：業として、他人の物品を保管する倉庫。次のような分類がある。

○普通倉庫：次の分類により構成される倉庫

- ・1類倉庫：危険物等を除き、特に保管物品の制限のない倉庫
- ・2類倉庫：防火性を有せず、保管物品に制限のある倉庫
- ・3類倉庫：防火性能、防湿性能、遮熱性能等を有せず、保管物品に制限のある倉庫
- ・野積倉庫：製材、かわら等を野積みで保管する倉庫
- ・貯蔵槽倉庫：穀物等のバラ貨物や液体を保管する倉庫
- ・危険品倉庫：石油、化学製品等危険物を保管する倉庫

○冷蔵倉庫：冷凍水産物、食肉等＋10℃以下で保管することが適当な物品を保管する倉庫

○水面倉庫：原木を水面において保管する倉庫

○トランクルーム：上記のうち、消費者の物品を保管する倉庫

●自家用倉庫：メーカー、卸売業者等が自らの物品を保管する倉庫

●協同組合倉庫：事業協同組合、漁業協同組合等が組合員の物品を保管する倉庫

●農業倉庫：農業倉庫法(大正6年法律第15号)の規定により認可を受けた農業協同組合等が組合員の農産物を保管する倉庫

ⁱⁱ 国土交通省総合政策局調べ(http://www.mlit.go.jp/kasha/kisha04/01/010618_2_.html)。

ⁱⁱⁱ 倉庫業法の一部を改正する法律(平成13年法律第42号)の施行により、平成14年4月1日より、倉庫業への参入方法が許可制から登録制に改められた。

^{iv} 東京都市圏の物流交通の実態を総合的に把握し、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とした調査(承認統計)。

●調査対象：東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部に立地する製造業、道路貨物運送業、水運業、航空運輸業、倉庫業、運輸に付帯するサービス業、小売業、飲食店、サービス業の事務所

●調査機関：東京都市圏交通計画協議会(国土交通省、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、独立行政法人都市再生機構、日本道路公団、首都高速道路公団)

●調査日：平成16年1月から2月までの平日1日

^v ここでは、倉庫、集配送センター・荷捌き場、トラックターミナル等を指す。

^{vi} 他の分類が面積単位での集計である一方で、容積単位での集計となっているため、貯蔵槽倉庫及び危険品倉庫のうちタンクを除外している。なお、平成15年度における事業者数の内訳は、1～3類倉庫3,419社、野積倉庫288社、貯蔵槽倉庫204社、危険品倉庫のうち建屋213社・タンク60社となっている。貯蔵槽倉庫及びタンクを単純合計した264社という数値は、普通倉庫事業者数3,902社の6.8%に留まっており、これらを除くことによる影響は小さいものと仮定している。