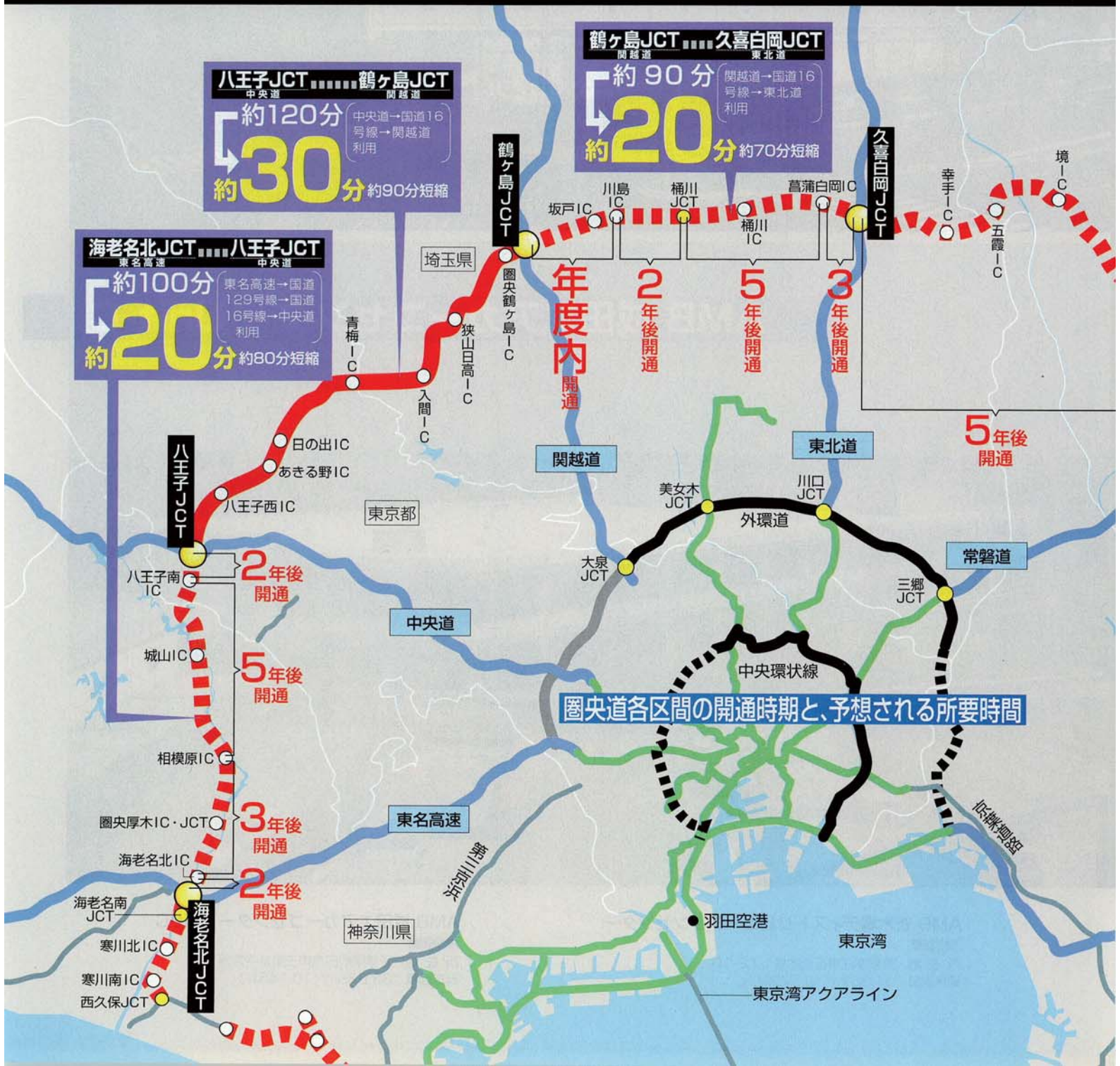


延伸する圏央道と、
関東圏物流集積地の未来像を探る

今Route



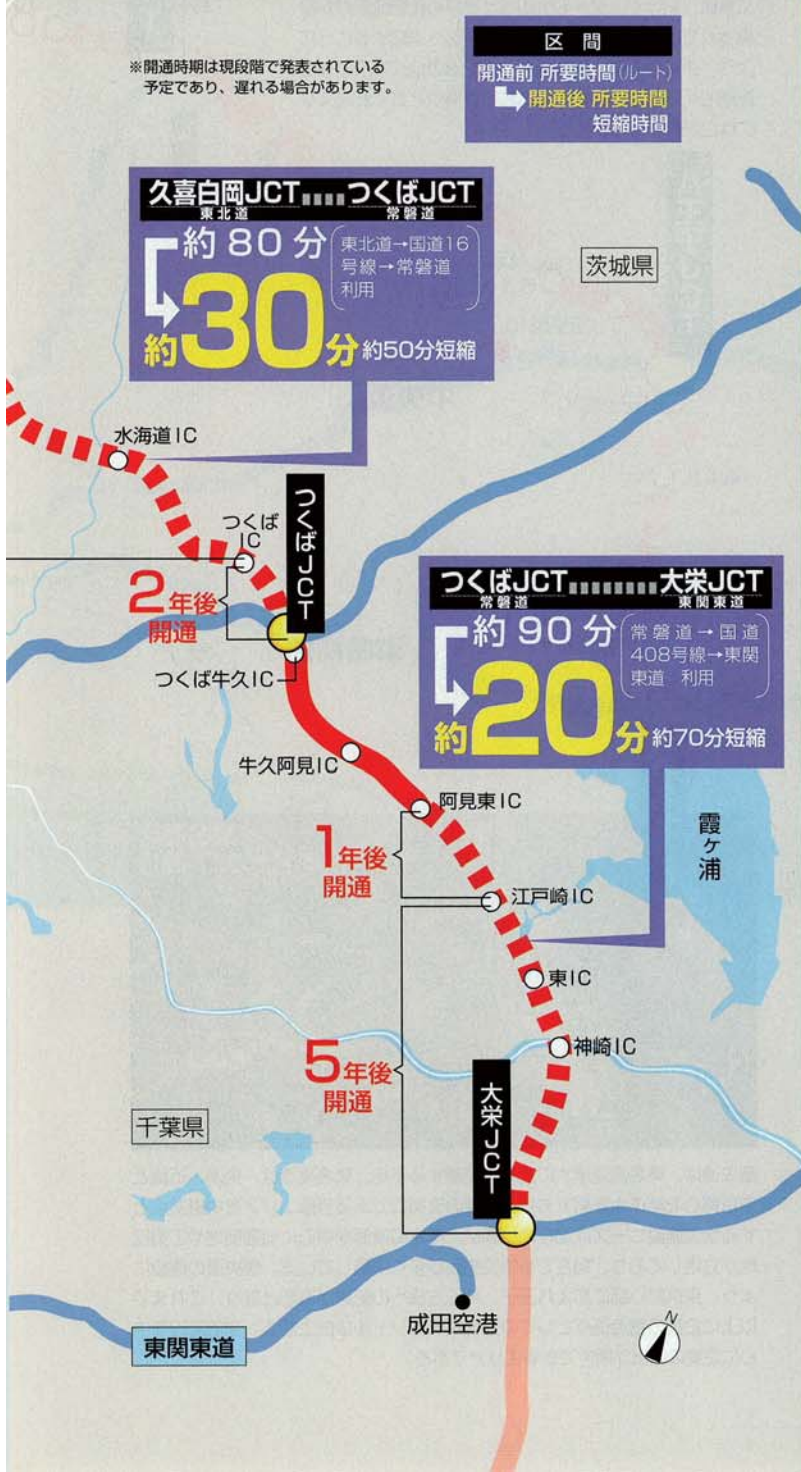
圏央道 468

※開通時期は現段階で発表されている
予定であり、遅れる場合があります。

区間
開通前 所要時間(ルート)
→ 開通後 所要時間
短縮時間

久喜白岡JCT.....つくばJCT
東北道 常磐道
約80分
東北道→国道16
号線→常磐道
利用
約30分 約50分短縮

つくばJCT.....大栄JCT
常磐道 東関東道
約90分
常磐道→国道
408号線→東関
東道 利用
約20分 約70分短縮



着々と進む建設工事 完成間近となった 圏央道の主要区間

今、東京都心部から40~60km圏をぐるりと循環する高速道路の建設工事が、全線開通に向けて着々と進行していることをご存知だろうか。国道468号線・首都圏中央連絡自動車道、いわゆる“圏央道”の開発である。

総距離約300km。数字だけを挙げるとピンとこないが、これは、直線距離で東京―名古屋や東京―仙台に匹敵する長さ。横浜を起点に、首都圏の外周を時計回りに厚木・八王子・川越・つくば・成田・木更津と、衛星都市・業務核都市を繋ぎ、そして東京湾アクアラインで再び横浜に戻るという、壮大な環状ハイウェイである(圏央道の起点・終点は、横浜横須賀道路に接続する横浜市の釜利谷JCTから東京湾アクアラインに接続する木更津JCTとなる)。

プロジェクトがあまりに巨大で年度毎に順次延伸していくからか、また、経路地点が東京郊外で直接工事を目にするのが少ないからか、開発工事の進捗状況や開通予定について、一般には思いのほか知られていない。先日10月18日に、国土交通省関東地方整備局から発表された平成18年度の事業目標達成度では、20区間中18区間で順調に事業が進んでいるとしており(同省同局記者発表資料 http://www.ktr.mlit.go.jp/tok01_1910.htm)、この調子でいけば、後わずか5年で圏央道の主要な区間が開通の運びとなる。この“主要な区間”とは、東京を起点に放射状に伸びる東名高速・中央道・関越道・東北道・常磐道・東関東道の6高速道の接続区間のことである。

遅れた環状高速道の開発 首都圏の交通問題解決の “切り札”への期待

放射高速道を通じて、東京に大量に流れ込むモノ。そして、東京を通過するにもかかわらず都心部まで運ばなければならないモノ。首都高速都心環状線の慢性的な渋滞状況を引き合いに出さずとも、首都圏交通網における新たな環状高速道の必要性は、誰もが認めるところだろう。環状高速道の整備は、かなり以前から叫ばれており、古くは1963年の「都市間高速道路整備構想」に記されているほどだ。しかし、実際は東京と全国都市とを結ぶ放射方向の高速道路建設が先行し、環状方向の整備は後回しになった。現在、東京の環状高速道の計画は、首都高速の中央環状線(副都心環状)、東京外かく環状道路(外環道)、そして圏央道の三環状だが、その整備率はわずか40%。しかも、外環道では、環状を形成する計画すら決定していない状態だ。そんななか、今後、次々と開通を迎える圏央道の各区間。首都圏のモノの流れを根本から変え得る、新たな交通インフラの誕生に、否が応でも期待は高まっていく。

関越道は、これまで、川越ICや所沢IC周辺を中心に自動車部品関連企業の事業所、工場などが多く見られた。西側中央道方面への圏央道は既に開通しており、ジャンクションに最も近い鶴ヶ島IC及び、圏央道沿線に企業の進出が広がってきている。また、東側の東北道への連結が完了すれば、東北エリアへのアクセスも可能となり、八王子方面に加え埼玉全域を営業エリアとする拠点展開も可能となる。

関越道
鶴ヶ島JCT周辺

東北道
久喜白岡JCT周辺



現状、東北道久喜IC周辺に大規模工業団地は少ないものの、大型物流施設の立地は見られ、湾岸部に比べ低廉な土地価格により企業ニーズを吸引するエリアである。また、東北道は郡山、仙台など東北核都市へのアクセスに優れ、東北エリアに製造拠

点を構える企業にとっては中継拠点としての利便性は高い。圏央道の建設により、東京都心部に加え、埼玉、千葉、神奈川への配送が容易となるため、地域配送だけではなく、首都圏全域を配送エリアとして考えることが可能な広域管轄拠点として機能できるエリアといえる。

常磐道
つくばJCT周辺



つくば市は、大学や企業の研究施設が多く集積する日本有効のエリアである。また、研究所の他にも倉庫、工場などの工業系施設の立地も見られる。圏央道の建設に当たっては、埼玉方向への利便性が向上することから、既に開通したつくば牛久IC周辺はもちろん、常磐道のICである谷田部IC、桜土浦IC周辺エリアへの企業進出も見込まれる。



圏央道JCT周辺の現状と未来像

東関東道
大栄JCT周辺



圏央道が接続する予定である大栄JCTは、成田ICと1つ先の大栄ICの中間地点となる。成田IC周辺では、新東京国際空港の立地に起因した大型物流施設や工場の立地などが見られるが、現状においては、大栄IC周辺への企業進出は活発ではない。圏央道の建設により北関東・埼玉方面への配送も可能となり、同エリアから首都圏内陸部への利便性が格段に向上する。新東京国際空港の航空貨物などを首都圏全域に配送することが容易になるといえるだろう。



狭山日高IC周辺



坂戸IC予定地周辺



桶川IC予定地周辺

写真提供

■「海老名北JCT周辺」「八王子JCT周辺」「鶴ヶ島JCT周辺」「久喜白岡JCT周辺」「つくばJCT周辺」「大栄JCT周辺」……国土交通省関東地方整備局提供

■「入間IC周辺」「狭山日高IC周辺」「桶川IC予定地周辺」「坂戸IC予定地周辺」……埼玉県都市整備部田園都市産業ゾーン推進室提供

今後の全線開通に向けて 高い可能性を秘めた圏央道沿線。 モノの動きの変化を見据えつつ より市場ニーズに即した立地を選択。



野村不動産インベストメント・マネジメント株式会社
物流施設事業部長 **山田 譲二氏**

幹線道路の結節点に着目し 物流拠点の拡充を図る

当社が物流施設への投資を始めたのは、2004年からになります。当初は、既稼働の施設をセール・アンド・リースバック（企業が所有・使用している物件を購入し、その後、同企業に賃貸物件として貸し出すこと）や、オーナーチェンジ（テナントが入居している収益物件を購入すること）によって取得しながら物流マーケットでのノウハウを積んできました。現在、首都圏で所有する20棟弱の物流施設のうち、約6割がオーナーチェンジによって取得した物件となっています。

その後、事業レベルをもう一段階進め、2005年から物流施設の開発型案件にも取り組んできました。その背景には、昨今の物流業界の傾向として、分散する旧来型の小規模物流施設を、より大型で使い勝手の良い最新施設へと拠点統合する動きが活発化していることが挙げられます。そのニーズに応えられる器がまだまだ少ない現状においては、土地の購入から施設の開発までを手がける開発型の方が、より市場にマッチした物流施設を供給していけますし、当社にとって、より事業チャンスが広がると考えています。その第1号案件が今年3月に竣工、稼働し、現在は6物件（※）を建設中です（※当社開発お

よび当社仕様による他社開発を含む）。開発型案件への投資戦略としては、まずニーズの高い首都圏から取り組むべく、都心から30キロ圏内の物件を中心にポートフォリオを形成してきました。また、投資に当たって最も重視しているのは立地条件。モノの流れや交通の要衝となるような場所に着目して開発を進めています。具体的には、首都圏を取り囲むように走る外郭環状道路や国道16号線、圏央道などと、東京起点の大動脈である東名高速道路や東北自動車道などの結節点となる場所です。現在、東名高速道路沿いであれば厚木、東北自動車道沿いであれば岩槻や川口などを中心に物流施設を所有・運営しています。

物流施設は、クライアント企業の実需に応じてBTS (build to suit) 型で提供する場合もあれば、複数企業向けのマルチテナント型で提供する場合もあります。いずれにせよ、その土地で長く事業を展開していきたいというのが私どものポリシーですので、首都圏への配送はもとより、より広域なモノの流れを視野に入れた物流拠点の立地選択が、非常に重要だと考えています。

八王子-海老名の開通で 八王子の評価アップの可能性も

圏央道周辺については、今後の全

線開通に向け、立地のポテンシャルが上がってくるエリアであることは間違いないと認識しています。今回、鶴ヶ島JCT-八王子JCTが部分的に開通しましたが、現段階では、これに起因してテナント企業が広範囲から集まってくるという目に見えた動きは見られません。今後、東名高速道路や東北自動車道まで延伸し利便性が高まれば、テナント企業の認知度も高まってくるのではないのでしょうか。

特に期待しているのは、5年後に予定されている八王子JCT-海老名JCTの開通です。現在、八王子から海老名、厚木といった南北のアクセスは非常に便が悪く、神奈川地区への物流ニーズは東名高速の厚木が担い、埼玉や多摩への物流ニーズは、近郊の八王子や所沢、川越が担うといったように、それぞれのエリアに施設を構える構図が一般的でした。ところが、圏央道の同区間が開通すれば、八王子-厚木はわずか20分。物流拠点をどちらに置いても、両地区をカバーできるようになります。つまり、これまで南北に分散していた物流拠点を1カ所に統合することが可能になり、まさに、現在の物流ニーズにマッチした立地特性が生まれてくるといえます。このように、物流効率化の面で、圏央道の開通は大きな効果を発揮すると考えています。

また、我々にとっても、圏央道のような郊外主要道路の開通は、大きな意味を持っています。今、市場の集約化ニーズに応え得る大型施設の用地を都心近郊で取得することは、大変困難になってきています。一方で、都心から30~50キロ圏内の圏央道周辺は、都心近郊に比べ用地の取得チャンスが高い。圏央道の開通により周辺の立地のポテンシャルが上がれば、用地取得の面からも大変に魅力的なエリアになると思います。

埼玉南部の物流拠点として川越に最大級の施設を建設中

現在当社では、部分開通した圏央道鶴ヶ島JCT-八王子JCT、それぞれの起点に近い川越と八王子において、開発型案件に着手しています。

八王子ICから約3キロの工業団地(八王子市石川町)に建設中の「ランドポート八王子」は、敷地面積約5,500坪、延床面積約1万3000坪のマルチテナント型物流施設です。竣工は2008年秋を予定。この施設では、全体を約5,000坪×2区画に分け、2社のテナント企業にご入居いただく予定としています。他の施設でも同様ですが、私どもでは、3,000坪から5,000坪という大きさが物流施設の集約化ニーズに対応可能な大きさだと考えています。

テナント企業2社のうち、1社はすでに決定しており、残りの1社を募集中。八王子は先にお話したとおり、今後、圏央道の南部区間が開通すれば神奈川へのアクセスが格段に良くなるため、非常に広域なエリアをカバーできる物流立地として、人気が高まっていくものと期待しています。

もう一つ、川越インターチェンジから約2.7キロに位置する工業団地には、「ランドポート川越」の建設を予定しています。2009年4月に竣工予定のこの施設は、敷地面積約1万1000坪、延床面積約2万5000坪で、当社では最大級の物流施設となる計画です。ここでも5,000坪を1区画と

して、最低4テナントでの入居を想定しています。

川越は、もともと埼玉県南部をカバーする物流立地として、非常に高いポテンシャルを有するエリア。国道16号線ともアクセスがよく、私どもとしては、かねてから狙ってきたエリアです。ただ、今後、圏央道が関越道の鶴ヶ島から延伸するにつれ、川越周辺の立地評価が微妙に変化していくことも考えられるでしょう。圏央道のラインより東京都心に近く、さらに関越道、国道16号線の結節点である川越は、今のところ圏央道周辺よりも明らかに立地ポテンシャルは上位にあります。ただ、圏央道の利便性向上とともに、例えば競合デベロッパーが鶴ヶ島-八王子の間で開発した物流施設が、ランドポート川越のライバル物件の一つになってくる可能性も出てきます。同エリアのモノの流れが、今後どのように変化していくのかを見極めていくこと

が重要ですし、また、もちろんですが、私どもとしても圏央道沿線エリアでの事業チャンスを狙っていくつもりです。

圏央道沿線で特に注目しているのが、東北自動車道と圏央道の結節点となる久喜。同地は、工業集積度の高い群馬県からの物流が強いエリアで、東北自動車道による南北のラインに東西のラインが加わることで、物流拠点としての立地評価は一層高まるものと思われます。

圏央道の開通によって新しい動きが期待できるとはいえ、首都圏から放射状に伸びる主要高速道路や自動車道の重要性には変わりありません。それら主要道路に圏央道がクロスすることで、モノの流れがどう変わるのか。また、圏央道周辺の都市計画の変更等も十分考慮する必要があります。将来的な物流の要衝を見極めながら、物流拠点の拡充を進めていきたいと考えています。



野村不動産インベストメント・マネジメント
首都圏ポートフォリオ(事業実績2003年~)



(注) 取得予定案件も含む

所在地	敷地面積	構造規模	建物面積	竣工時期
① 神奈川県厚木市	7,516坪	S造4階建	16,581坪	稼働中(2007年4月竣工)
② 東京都板橋区	8,260坪	S造5階建	16,534坪	テナント募集中(2008年2月竣工)
③ 千葉県浦安市	10,852坪	S造5階建	22,128坪	テナント募集中(2008年6月竣工)
④ 東京都八王子市	5,497坪	S造4階建	13,177坪	テナント募集中(2008年12月竣工)
⑤ 埼玉県春日部市	4,499坪	S造4階建	8,999坪	テナント募集中(2009年2月竣工)
⑥ 埼玉県川越市	11,022坪	S造4階建	25,086坪	テナント募集中(2009年4月竣工)
⑦ 神奈川県横浜市鶴見区	8,854坪	S造5階建	20,589坪	テナント募集中(2010年3月竣工)

埼玉県の発展を担う圏央道沿線エリア。 乱開発の抑制、優良農地保全の意味からも より迅速な事業用地開発が最重要課題に。

埼玉県産業労働部 企業誘致・経営支援課 主幹 **福田 哲也**氏
主査 **松田 順嗣**氏
埼玉県都市整備部 田園都市産業ゾーン推進室 主査 **寺田 稔**氏

圏央道周辺への引き合い急増 エリア専門チームを立ち上げ

埼玉県では平成17年1月より「企業誘致大作戦」を展開し、平成19年3月末までの本作戦期間中に県内に237件の企業誘致を実現してきました。その実績を踏まえ、平成19年4月からは第2ステージとして、「チャンスメーカー埼玉戦略・立地するなら埼玉へ！」を展開。平成21年までの3年間で、120社の企業誘致を目標にしています。

昨今、企業進出に関するお問い合わせが目立つのが、数千坪という大きめの土地を求める企業からの引き合いで、ここ1、2年で特に増えていると実感しています。チャンスメーカー埼玉戦略は、地域経済の活性化や新規雇用を生み出すことを狙いとしているため、物流業でいえば単なる保管用の倉庫業ではなく、検品や配送管理、加工作業などを行う流通加工業を対象としています。県としては、このような戦略に基づき、埼玉県に対する関心の高い企業に本県の立地や優位性を徹底的にPRし、企業誘致に繋げていきたいと考えています。

埼玉県内の物流集積地といえば、これまでは県南部が中心でしたが、同エリアではすでに用地が不足しています。また、物流施設のニーズが大型化していることを考えても、用

地確保はかなり困難になってきているといえるでしょう。そのような中、今年に入って中央自動車道と関越自動車道の間を結ぶ圏央道が開通し、今後も順次延伸していくという状況において、圏央道周辺に対する問い合わせも増えてきています。県としても、圏央道の開通を企業誘致の絶好のチャンスと捉えています。

ただ問題として、圏央道周辺には、現在、優良な農業地が広がっており、大規模開発を進めようとする民間企業にとっては、各種法規制が高いハードルとなるとともに、田園環境との調和共生が求められることとなります。そこで県では、企業誘致の受け皿を提供すべく、圏央道周辺に特化して産業基盤づくりを推進する専門チーム「田園都市産業ゾーン推進室」を平成18年4月に立ち上げました。

乱開発を抑制し、産業基盤を 計画的に整備するのが狙い

田園都市産業ゾーン推進室の基本コンセプトは、圏央道沿線を埼玉県の産業の“米びつ”にしたいということ。つまり、圏央道沿線に企業を誘致し、雇用を発生させ、付加価値の高いモノやサービスを生み出すことで県経済の発展を支えていけるような業務集積地にするということです。そのための基盤整備を、市町との協働を前提に県のリーダーシップ

の元に行っていくため、「田園都市産業ゾーン基本方針」を策定し、それに基づいて個々のプロジェクトを誘導・支援していくという立場を取っています。

また、当推進室が設置された背景には、このように県としての基盤整備計画を明確に提示することで、圏央道沿線の乱開発を抑制するという意図もあります。圏央道の延伸に伴って立地のポテンシャルが高まれば、開発への圧力から無秩序な開発を引き起こし、農業を行ううえでも、また、将来的に有益な大型開発を推進するうえでも、弊害になる恐れがあります。乱開発を抑制することで、守るべき田園環境や都市環境を残しながら、企業の受け皿となる基盤を計画的に整備していくことが当推進室の使命だと考えています。

今、基盤整備を進めるうえで第一に挙げられるポイントは、“迅速さ”ということではないでしょうか。これまでの工業団地開発は、地元の要請があってから関係各所との調整を経て、工事、企業への受け渡しまで非常に長い時間を要していました。市街化が抑制されている市街化調整区域では、5年10年をかけて用地買収と整備を並行して行うことも、決して珍しいことではなかったのです。

経済が右肩上がりに成長し、地価は必ず上がるものという時代であれ

ば、このような開発手法でも問題ありません。つまり、眠っている土地を長期に保有することも可能でしたし、長い期間をかけて開発し、長い期間をかけて売っていけばよかった。しかし、昨今の情勢では、県としても土地所有のリスクを負うことができなくなっていますし、5年10年先の需要など予測できません。企業としては「今すぐに進出したい」、県としても、「長期にわたる開発はできない」、これらに対応すべく、各種規制や法律との整合性を図り、開発に要する時間をできるだけ短縮するため、様々な角度から支援していく。これが当推進室の最も重要な役割だといえます。

三つの先導モデル地区を選定 開発面積の数倍の引き合い

当推進室では平成19年2月、基盤整備の第1次先導モデル地区として三つの支援対象地区を選定し、プロジェクトをスタートさせました。その内訳は、①平成19年度内に圏央道の開通が予定される「川島IC(仮称)北側地区」、②圏央道のみならず国道122号線沿線であり、以前から物流拠点としての需要の高かった「菖蒲白岡IC(仮称)地区」、そして③すでに企業ニーズが確立している既存の工業団地を拡張した「川越工業団地拡張地域」の3カ所です。川島地区では、事業主体である民間開発事業者を県が支援するという形を取り、他の2地区は、県が主体となって地元自治体と共同で開発していきます。

これら3地区は、これまでも基盤整備の要望が強く、早期に開発する必要があったことから優先的に支援を決定しました。まだ開発着手して間もないにも関わらず企業からの関心は高く、現在、開発面積の数倍の引き合いをいただいている状態です。

これら第1次のプロジェクトに続いて、圏央道が開通する5年後の平成24年度までの開発目標は、調整

区域の計画開発で約180ヘクタール(編集部注:産業団地開発には付随する道路や下水道などインフラ整備が必要なため、開発面積と敷地面積は異なる。工場・物流施設等に供される敷地面積は120ヘクタール)。この数値は、過去の統計から導きだした需要と実際に開発可能な数値を勘案して算出されたもので、十分に現実的で、実行可能な目標値だと考えています。まずは、調整や準備が整った地区から、順次開発に着手し

ていくことになると思います。

現在のところ圏央道の開通が追い風となり、多くの企業から引き合いをいただくといった状況ですが、油断は禁物です。千葉や栃木、群馬など近隣県での企業誘致活動も活発になってきており、埼玉県としても、これまで以上に企業の立地ニーズにきめ細かく対応し、企業にとって魅力的な投資先であるよう努力してきたいと考えています。

川島インターチェンジ(仮称)北側地区



- 市町名/川島町
- 開発面積/約47ha
- 最寄りIC/川島インターチェンジ(仮称)
- 地区タイプ/インターチェンジ周辺タイプ
- 事業手法/民間土地区画整理事業

菖蒲白岡インターチェンジ(仮称)地区



- 市町名/菖蒲町
- 開発面積/約19ha
- 最寄りIC/菖蒲白岡インターチェンジ(仮称)
- 地区タイプ/インターチェンジ周辺タイプ
- 事業手法/企業局開発(町との共同方式)

川越工業団地拡張地区



- 市町名/川越市
- 開発面積/約19ha
- 最寄りIC/川島インターチェンジ(仮称)
- 地区タイプ/既存工業団地拡張タイプ
- 事業手法/企業局開発(市との共同方式)

圏央道の延伸がもたらす、関東の物流集積地の変化。 不動産デベロッパーにとっても、3PL業者にとっても、 拠点戦略の選択肢は大きく拡大することに。

シービー・リチャードエリス株式会社
インダストリアル営業本部

白木 真司



周辺地域をカバーする汎用性の高い小型施設が主流

埼玉を含む東京周辺内陸部における物流ニーズの特徴の一つに、比較的小型の施設が主流であることが挙げられます。私どもでは1,000坪以上の物件を大型物件と分類していますが、埼玉エリアは他の地域に比べ大型物件はそれほど多くなく、むしろ平屋で500坪前後、汎用性の高い物件が多いといえます。

その理由はいろいろ考えられますが、一つには湾岸部のように海外から直接荷物が入ってくるエリアではないため、小ぶりの荷物が多く、小型施設の需要が高いということ。もう一つには、大型施設を建てられるようなまとまった土地が少なかったということです。

大型の用地はないけれども物流の需要はあるという状況の中で、このエリアでは農地を転用したり工場を廃業したりして500坪前後の土地が生み出され、そこに倉庫が建てられていきました。また、それらの倉庫は、オーナーが直接貸し出すのではなく、物流サブリース会社が一借り受け、その後テナントに提供するというパターンが主流となっているようです。この物流サブリース会社も大手資本の大企業といったものではありませんから、この辺も、中小規模の施設が多いという埼玉の特徴の理由かもしれません。

同地で取り扱われる荷物で特に目立つのは、出版の取次会社の拠点が多い戸田や川口、所沢では出版関係の荷物、また、日野自動車やホンダ自動車の工場が立地する多摩地区から埼玉県にかけての国道16号線沿線には、自動車部品を取り扱う物流倉庫が多く点在しています。こういった小型施設が集まる外環道沿いの戸田、川口、三郷などは、首都圏へのアクセスの良さはもちろん、その周辺をカバー

する事業所としても重要な拠点になっているようです。

最近では、首都圏に近い外環道周辺では用地の取得が難しく、取得価格も上昇しています。そのため、土地の価格が比較的安価で取得しやすい国道16号線沿いや圏央道周辺まで選択肢の幅を広げてみよう、という動きに変わってきているようです。物流不動産の大手デベロッパーにも同様の傾向が見られます。3~4年前までは、首都圏の開発物件は湾岸部に集中していましたが、1年前あたりから圏央道のIC周辺へも進出が見られるようになってきています。

デベロッパー先行で開発が進む可能性あり

圏央道が部分的に開通した今、これからは沿線立地に対する認識が、さらに変わってくると思います。実際に私どもの元にも、圏央道延伸による影響について問い合わせをいただくことが多くなりましたし、特に、不動産デベロッパーの方々の関心が高まっているのを感じます。

これまで圏央道周辺では、仮に倉庫が建つにしても、地場の物流業者が自分たちで土地を購入し、物流施設を開発し、自分たちで使うというケースがほとんどでした。ところが、物流拠点の統合という今の市場ニーズの中で1万坪規模の大型物件が主流になると、地場の物流業者が自分たちで建てるということは難しくなってきます。加えて、圏央道の開通によって立地評価が変化すると、不動産デベロッパーの進出も増えてくるでしょう。したがって、今後は、不動産デベロッパーによる大規模開発が進み、大型賃貸物件が増えていくことが予想されます。

現在の物流施設ニーズの中心となる3PL（サードパーティロジスティクス）業者にとっても、圏央道周辺の開発へ

の期待は大きいのではないのでしょうか。もともとこのエリアは首都圏から離れているイメージが強く、物流拠点としての選択肢には入りにくかったエリアです。しかし、不動産デベロッパーの大規模開発により適正価格の物件が供給され、しかも圏央道の開通で利便性が高まるとなれば、検討してみようというテナントが現れるのも当然でしょう。

また、実際に物件が供給されるようになれば、「首都圏から遠い」というこれまでのイメージも変わってくる可能性があります。知らないエリアほど遠く感じられるもので、実際に走ってみれば意外に近いことが実感できるかもしれません。最近では、「ある地点から何時間以内に配送できる」ことを条件として物件の問い合わせをいただくケースが増えています。圏央道周辺の利便性が認識されるようになれば、選択肢の一つとしてより注目されるようになるエリアだと思います。

“広く” “安く” “適正” な物件を開発できるエリア

デベロッパー先行で物流施設が建てられたことで、これまで全く注目されていなかった立地が突然脚光を浴びるようになった例は過去にもあります。例えば、東北自動車道のあるインターチェンジ周辺の事例もその一つです。大型の物流施設が開発された当時は、果たして需要があるのかと懸念される声もありましたが、竣工後何ヶ月も経たないうちに全てのテナントが埋まってしまうました。すると、噂を聞いた他企業から、私どものもとに同地、同施設への問い合わせがくるようになったのです。立地が注目されれば、さらに開発が進む。前例が一つできることで、そこが物流適地になっていく可能性があるわけです。

物流には、「必ずこの地でなければならない」といった種類のものがあるのは確かですが、必ずしもそこでなくても成り立つというものも多い。物流適地だとは認識されていなかった場所でも、賃料が安い、交通の利便性が良いなど、ある程度の要件を満たしていれば、これらの荷が集まり物流適地へと変貌していくわけです。圏央道周辺というのは、そういう可能性を秘めているエリアだと思います。不動産デベロッパーにとっては、いかに早く新しいエリアに注目して、インパクトある開発物件を提供できるかが重要になってくるといえるでしょう。

もう一つ、こうした開発物件が注目される理由に、不動産デベロッパーによって開発された施設は、適法性が高く、安心して使えると認識されていることが挙げられます。実は、埼玉県には物流施設開発が可能な市街化区域は3割程度しかなく、国道16号線周辺などほとんどが市街化調整区域で、新規の開発はほぼできないといっても過言ではありません。今はどの企業もコンプライアンスを重視しますから、法的にクリアな開発であれば、多少都心から離れた立地であっても需要は高いのではないのでしょうか。また、これまで市街化調整区域内のグレーゾーンの倉庫を使っていたテナン

トが、圏央道沿線に新しく開発される物件に拠点を集約することも考えられます。圏央道周辺は、テナントが重視する“広く” “安く” “適正” を満たす物流拠点を開発できるエリアだということもできるでしょう。

懸念材料があるとするれば、労働力確保の問題です。最近では物流施設も流通加工業が増えてきており、倉庫で荷物を保管するだけでなく、商品の値付けや包装などの作業が必要となっています。IC周辺など住宅地から離れている立地では、24時間施設を稼働できるというメリットがある反面、労働力の確保については未知数です。労働力が確保できなければ他から調達する手段を考える必要があるでしょうし、あるいは加工作業の不要な荷物を取り扱うことで対応する必要があります。いずれにせよ、労働力確保の問題は、リスクの一つとして認識しておいたほうがよさそうです。

「遠くて物件の少ないエリア」から、「近くて物件豊富なエリア」へ変貌

圏央道周辺に新たに開発される大型物件に入居するのは、どのようなテナントなのでしょう。これについては、大型施設のスケールメリットが生かせる企業、つまり取り扱う荷物が大型、あるいは大量である企業ということができるかだと思います。時代も物流拠点を統合する方向へ進んでいるので、大型施設を必要とする企業は、今後増えていくと思われます。

とはいえ、大型の物流ニーズにしか対応できない施設は、デベロッパーサイドとしては将来的なリスクを抱えることになります。物流市場が将来どうなるかは、誰にも予想できないことです。大型テナントを確保したものの、契約が切れた後、同じような面積を使用するテナントを、すぐさま見つけられる保証はありません。そもそも、埼玉エリアは1,000坪や2,000坪、それ以下の小規模な倉庫の需要が多いという特性があります。1社1万坪といった大型テナントにしか貸せないのではなく、場合によっては2,000坪や3,000坪の需要にも対応できるような施設が望ましいのではないのでしょうか。

圏央道の延伸によって、今後周辺の立地特性は「都心から遠く、物件も少ないエリア」から「都心へのアクセスが良く、物件も豊富にあるエリア」へと変わっていくことが予想されます。不動産デベロッパーにとっても、3PL業者に代表されるテナントにとっても、選択肢の幅が広がることは間違いありません。

私どもシービー・リチャードエリスは30年余りにわたる豊富な物流施設の仲介経験を通して、物件情報の蓄積やニーズの把握に努めてまいりました。今後はこれらの経験を生かし、不動産デベロッパーの方々に対しては開発コンサルタントとして物流市場が求める施設開発のお手伝いをさせていただき、またテナント企業に対しては、事業に合った物件の紹介に努めていきたいと考えています。