

過去2年間の
横浜の物流トピックス

横浜 & 神戸、 港湾物流マーケットの今

今、再び脚光を浴びる
物流適地・港湾エリアの
市場特性と現状を探る

物流マーケット情報

島国である我が国の必然として、港湾エリアには古くから物流機能が構築されてきた。海岸線に沿って形成される市街地や工業地帯に、隣接して存在する港と物流施設という姿は、極めて自然な都市形状であろう。港湾物流量は近年も堅調で衰退の兆しもないが、湾岸部の既存物流施設はその歴史の古さゆえに旧態依然としたものが多数を占め、昨今は、内陸部郊外の物流施設に荷が流れる傾向があったのも事実である。今号の物流マーケット情報では、横浜、神戸という、日本を代表する港にスポットを当て、これら港をめぐる物流事情と施設開発状況、賃貸マーケット動向を、当社インダストリアル営業担当に聞いた。また、神戸初となるマルチテナント型大型物流施設を開発するイヌイ建物に、港湾物流における施設のあり方と、同社の戦略をうかがった。

2006年

川崎汽船、年内に横浜港のコンテナターミナルを本牧埠頭A突堤第5、6号バースへ移転。移転により、施設規模、コンテナ取扱能力が従来のほぼ1.5倍に増強。

2008年5月

ダイワコーポレーション、横浜港新山下地区の物流ゾーンA地区で「新山下営業所」の営業を開始。施設は鉄骨造3階建、敷地3万7735㎡、延床面積5万6491㎡の総合物流サービス拠点。総事業費110億円。

2007年9月

日本ロジスティクスファンド投資法人、横浜市金沢区の新築物流センター「横浜福浦物流センター」を98億円で取得。土地面積2万㎡、鉄筋コンクリート・鉄骨造、合金メッキ鋼板葺の6階建、延床面積3万5882㎡。コマーシャル・オールイーがプロパティマネジメントを請け負い、賃貸施設として募集に出された。

2007年3月

ヤマト運輸、横浜市鶴見区の神奈川物流ターミナル2期工事、物流棟・荷受棟が竣工。敷地面積6万1865㎡、延床面積8万1142㎡。

2006年11月

ヤマト運輸、横浜市鶴見区の神奈川物流ターミナル1期工事部分を竣工。1期竣工部分はターミナル棟の2万1688㎡。

2008年5月

AMBプロパティコーポレーション、「AMB鶴見ディストリビューションセンター」を竣工。敷地面積3万3441㎡、延床面積6万9678㎡のマルチテナント型物流施設。

2010年4月予定

野村不動産インベストメント・マネジメント、横浜市鶴見区に「ランドポート横浜」を開発する計画。延床面積は約6万8000㎡。

2008年1月

ラサール インベストメント マネージメント、マルチテナント型物流施設「ロジポート川崎」を竣工。ロジポートシリーズとしては、「柏」「大阪」に続く3番目の施設となる。敷地面積6万4194㎡、延床面積16万285㎡。

2007年11月

昭栄、川崎市川崎区浮島町に「J&S川崎浮島物流センター」を竣工。延床面積約7万㎡。

保土ヶ谷IC

金港JCT

生麦JCT

首都高速

浮島IC

並木 IC

2008年11月竣工予定

日本レップ、神奈川県川崎市で建設中の大規模マルチテナント型物流施設の売買契約を大林組との間で締結(2007年12月25日)。竣工時点で取得し「J-REPROジステーション水江町」として稼働させる。計画敷地面積5万2370㎡、建物延床面積12万6522㎡。

2009年4月竣工予定

ニューシティコーポレーション、横浜港・大黒埠頭近くで計画中の大型物流センター施設「ニューシティ横浜ロジスティクスパーク」A棟の起工式を2008年4月に実施。開発全体は、約22万8500㎡の敷地に、総延床面積約57万1000㎡の物流施設4棟(地上7階建)を建設するプロジェクト。A棟は敷地約4万7975㎡、延床面積約13万1869㎡の計画で2009年4月に竣工。今後、残りの3棟を順次着工していく。

2009年8月営業開始予定

山九、首都圏での新たな物流拠点として川崎市東扇島に「首都圏中核物流センター」を建設。同社最大の施設で、敷地4ha、延床面積11万157㎡、フロア面積2万1450㎡の規模。

2008年5月

日本レップ、東扇島地区に「J-REPROジステーション東扇島」を竣工。地上4階建、鉄骨造。敷地面積2万8351㎡、延床面積4万4846㎡の大型物流施設。

2007年8月

住友倉庫、横浜市中区南本牧に新倉庫を竣工。敷地面積1万㎡、鉄筋コンクリート造5階建、倉庫面積2万700㎡。他に定温庫(摂氏13-18度)4,100㎡がある。

2007年10月

マッコーリー・グローバル・プロパティ・アドバイザーズ(MGPA)、「JC東扇島ロジスティクスセンター」を取得。延床面積約3万3000㎡。

2007年8月

川西倉庫、関東地区での業容拡大のため物流拠点・京浜支店本牧営業所第二倉庫を新設。

2008年3月

東京都は東京港、川崎港、横浜港の広域連携を強化することで合意。

現地営業マンが語る 横浜物流マーケット

シービー・リチャードエリス株式会社
東京本社 インダストリアル営業本部

佐藤 亘

物流施設「横浜港流通センター（Y-CC）」が建設されました。その当時は、まだ「マルチテナント型物流施設」という言葉は一般的ではありませんでしたが、延床面積約10万坪を賃貸オフィスビルのように多数のテナントにより使用するもので、ランプウェイ方式を採用し各階にトレーラーが乗り入れる現在多数開発されている最新物流施設のはしりといえるものです。そしてそれ以降、あらゆる意味で、このY-CCが横浜周辺の物流施設のベンチマークになっています。この地域に新規で供給される施設は、Y-CCと比べて立地はどうか、機能面の良し悪しはどうかということを基準に、募集賃料相場が形成される傾向にあります。

Y-CCという大規模マルチテナント型施設がすでに存在するために、横浜においては、投資家が新たに供給する大型物流施設に対して好意的な反応が多いように感じます。2005年、プロロジスが鶴見地区に開発した「プロロジスパーク横浜」は、竣工前にほぼすべてのテナントが決まる好調な滑り出しでした。続いて昨年11月には、昭栄が「J&S川崎浮島物流センター」、今年1月にラサール インベストメント マネージメントの「ロジポート川崎」が竣工しました。今後も引き続き大型施設の新規供給が予定されています。中でも注目されているのは、ニューシティコーポレーションが大黒ふ頭近くの黒大町で計画中の大型物流センター「ニューシティ横浜ロジスティックspark」です。コスモ石油の跡地開発として2006年3月に売却され、環境アセスが実施されていた頃から、敷地面積約7万坪の再開発として、高い注目を集めていた案件です。

懸念される施設の過剰供給 時が経てば解消の方向へ

スルー型物流のニーズを見込んだ大型施設の新規供給が続く一方で、これらの供給がたまたま同時期に重

一大経済圏を成す横浜エリア 横浜港を中心に物流施設が集積

横浜は、東京に隣接するサブマーケット的なイメージのあるエリアですが、その経済力はかなりのもので、同エリアだけでも人口360万人を抱える一大経済圏を形成しています。その横浜周辺の物流マーケットは、来年開港150周年を迎える横浜港を中心に発展してきました。

横浜港は、京浜工業地帯から内陸部にかけて広がる大規模な工業地域の玄関口。名古屋港に次ぐ国内第二の港であり、取扱貨物の多くを完成自動車や自動車関連部品が占める貿易港です。総貨物トン数、コンテナ取扱量ともに3年連続で過去最高を更新しており、順調な伸びをみせています。輸出入貨物の割合はおおよそ半々ですが、輸入に比べて輸出が若干多いのが特徴のひとつ。輸入型港湾といわれる東京湾の機能を補完する役割も果たしています。

戦前や戦後直後は、港湾の内陸寄りのエリアに貨物が荷揚げされていましたが、近年になってコンテナ貨物が増えるにつれ、水深を確保したバースが外港エリアに建設されるようになっていきます。現在、荷揚げの

中心となっているのは、大黒ふ頭、本牧ふ頭、本牧ふ頭南の3ふ頭です。歴史の古い大黒ふ頭では完成自動車の取り扱いが多く、また比較的新しい本牧ふ頭、本牧ふ頭南ではコンテナ貨物が多くなっています。

横浜港流通センターが エリア内のベンチマークに

横浜周辺では、この横浜港を中心に物流施設が作られてきましたが、これまでは倉庫会社の営業倉庫が大半で、大型賃貸施設の開発案件はそれほど多くはありませんでした。これらの既存倉庫の多くは、ワンフロアの面積が狭く、多階層の施設です。これまでのように保管するだけの“ストック型物流”であれば使い勝手に問題はありますが、入ってきた荷物を加工してすぐに出す“スルー型物流”が主流となってきている今は、階をまたいで荷物を上げ下げするよりワンフロアで作業できたほうが便利なのは説明するまでもありません。これは横浜に限ったことではありませんが、こういった既存倉庫は、今の物流ニーズに合わなくなってきているといえるでしょう。

そのような中、1996年、大黒ふ頭に国内最大級のマルチテナント型

なってしまったため、過剰供給が懸念されているのも事実です。供給時期が重なったのは、いくつかの案件で、土地の購入から環境アセスの実施、建設着工、引き渡しまでのスケジュールが予定よりもずれ込んだためではないかと思われます。大型施設に入居する企業の大半は物流会社であり、彼らはその先に荷主を抱えていますから、価格に対しては非常にシビアです。入居率が思うように伸びない施設側としては、契約賃料を引き下げてもテナント企業を誘致しようとする傾向がみられます。そのような状況が続けば、その地区の賃料相場も下落していくでしょうし、すでに入居しているテナント企業からの下げ圧力にもつながるでしょう。テナント企業の中には、しばらく様子見の空気が感じられるところもあります。

ただ、時間が経てば過剰供給も解消されるでしょうから、賃料も元の水準に近いレベルまで回復するのではないかと思います。横浜港がいまだ取扱貨物量を伸ばしている優良港であること、背後に居住地区が近接しているために人材雇用に適していること、また土地の取得が難しい東京港周辺では大型施設の活発な新規供給が見込めないことを考えると、横浜港や川崎港周辺の物流マーケットのポテンシャルは非常に高いのではないかと思います。

首都圏全体で競争激化 羽田空港国際化の明るいニュースも

こうした物流施設間の競争は、横浜・川崎エリア内に限ったことではなく、首都圏という広い範囲で競争が行われていると考えてよいでしょう。テナント企業にとって賃料は重要な判断材料のひとつですから、より賃料の低い物件が千葉に存在すれば、千葉へ流出するケースも散見されます。

また、横浜港で荷揚げしたコンテナ貨物を北関東の賃料の低い施設まで移動させ、そこで荷解きして首都圏に配送するというケースも増えて

きています。港湾エリアに拠点を置かず、賃料の安い都市郊外部などの施設を利用するという傾向は、横浜港に限ったことではありません。ただ、近年の原油高や環境問題を考えると、横浜から北関東までコンテナを移動させることが果たして効率的なのか、いずれ港湾エリアを拠点とする企業が増えてくるのではないかと、この意見もあります。その一方で、まだまだ賃料の格差は解消の見込みがなく、また将来的にも圏央道や首都圏の交通網が整備されていく方向に進んでいくことから、港湾エリアに拠点を置く必要はないのではないかとこの意見があるのも事実です。今後は、港湾施設の利便性を高めることによって、いかに港湾施設の利用を増やしていけるかが課題になってくると思います。

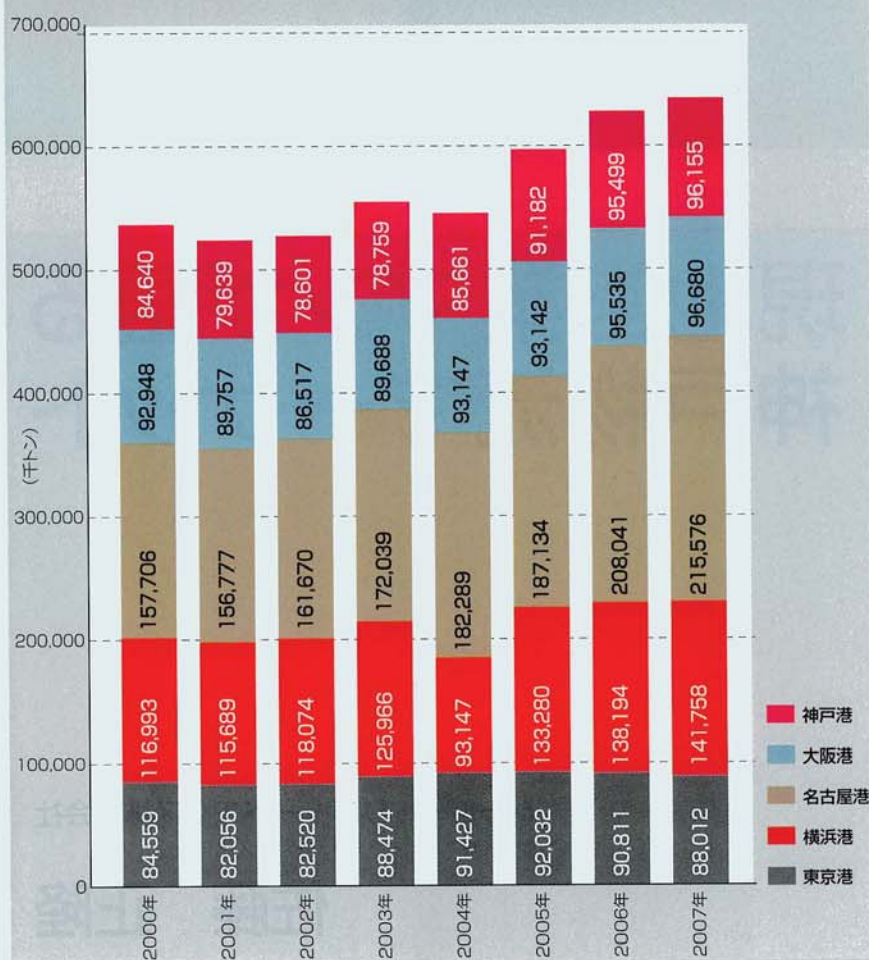
一方で、2010年の羽田空港国際化という明るいトピックスもあります。これを見越して、ヤマトホールディ

ングスが大田区の工場跡地に物流施設の開発を計画するなど、拠点確保に乗り出した企業もあります。今はまだ様子見の雰囲気濃厚ですが、空港の国際化により貨物量の増加がどれだけ見込まれるかによって、大型物流施設の開発・供給も、活発になってくるのではないかと思います。

投資家による物流施設の供給は、施設を利用する側にとっては選択肢が増えることを意味します。これまで自分たちで施設を作って荷主を呼び込んできた物流会社にとっても、投資家が供給する施設を利用しながら、限られた契約期間の中でうまく運営していくことができるようになってきています。大型物流施設が供給されることで、3PLの形態自体も、より荷主のニーズに合致した、効率的な物流形態へと進化していく可能性を秘めているのではないのでしょうか。

■ 5大港貨物量推移

出典：国土交通省総合政策局情報管理部交通調査統計課



過去2年間の 神戸の物流トピックス

2008年3月

センコーが神戸ハイテクパークに「西神戸PDセンター」を開設。

2007年8月

ハマキョウレックスが神戸に新規物流センターを構築。

2007年11月

花王・カネボウ化粧品、神戸須磨区の神戸流通業務団地「神戸流通センター」に関西物流センターを統合。

2009年2月予定

京神倉庫、神戸市須磨区の神戸流通業務団地・神戸流通センター内の自社倉庫及び物流加工センターを拡張（2008年7月、新たに約1,200坪の土地を取得）。延床面積約2,300坪の物流施設を建設し、さらなる事業拡大を図る。

2007年12月

神果神戸青果が、神戸複合産業団地（神戸テクノ・ロジスティックパーク）に国内外の青果物の流通拠点として冷蔵保管倉庫を新設。敷地面積1,100坪、延床面積約600坪。

2008年2月

屋根瓦を神戸市内や近畿一円に配送する東興運輸、手狭になった姫路市内の倉庫から神戸複合産業団地（神戸テクノ・ロジスティックパーク）に移転。

2008年10月予定

「神戸ビーフ」をはじめとした牛肉の帝神畜産が、神戸複合産業団地（神戸テクノ・ロジスティックパーク）に本社、牛肉加工場、冷蔵・冷凍倉庫などを移転。

2008年秋稼働予定

スズキが神戸複合産業団地（神戸テクノ・ロジスティックパーク）約1万㎡の土地を取得し、中古車物流拠点を構築。

2010年1月稼働予定

しまむらが神戸複合産業団地（神戸テクノ・ロジスティックパーク）に商品センターを新設。用地は敷地面積が2万7640㎡、建物面積は6,750㎡。

2009年6月末竣工予定

滋澤倉庫がポートアイランドに新倉庫を建設。工費64億円。

布施畑JCT

垂水IC

名谷IC

現地営業マンが語る 神戸物流マーケット

シービー・リチャードエリス株式会社
神戸支店 インダストリアル営業グループ

佐藤 正隆

物流機能が集積する 神戸港湾岸部と内陸部

神戸エリアにおける物流機能は、神戸港の湾岸部、及び内陸部（山間部）の流通業務団地等を集積しています。湾岸部において中心となるのは、ポートアイランドや六甲アイランドが代表する阪神間の人工島などです。かつては、中型船が着岸する沿岸のふ頭に昔ながらの倉庫が建ち並んでいましたが、コンテナ貨物が増えてきてからは、大型船が着岸できる人工島に物流機能の中心がシフト。神戸市によって分譲された工場や物流施設専用地に、食品や医療系、機械の業種、物流企業などが進出しています。湾岸部は、阪神高速道路の神

2006年9月

フジッコが六甲アイランド内に新・関西物流センターを開設。地上3階建、敷地面積1万9286㎡、延床面積1万2893㎡、投資総額は30億円。

2009年2月末竣工予定

イヌイ建物、神戸市灘区灘浜町にマルチテナント型の大型物流施設を開発。

2008年2月

日本レップが兵庫県神戸市東灘区に大型物流拠点「J-REPROステーション神戸」を竣工。敷地面積2万9113.06㎡、地上4階建・鉄骨鉄筋コンクリート造一部鉄骨造、延床面積6万490.71㎡の複数企業向け施設。

西宮IC

阪神高速

2010年4月竣工予定

兵機海運が神戸市中央区の9,940㎡の借地権を2500万円で取得し、延床面積2万2383㎡の倉庫を25億円で開発する。

2007年冬

ヨドバシカメラが六甲アイランド港湾関連用地に家電大型物流センターを開設。敷地面積約4万4359㎡、延床面積約10万㎡。

2008年4月

ヤンマーの物流子会社・ヤンマー物流サービスが神戸ポートアイランド内に新パーツセンター「神戸センター」を開設。総投資額33億円。土地面積1万6500㎡、延床面積1万5080㎡。

2009年4月開業予定

神戸市本社の上組が、神戸空港等の保管施設用地に、航空貨物・海上貨物等の国内外複合一貫輸送を視野に入れた3PL拠点を開発する。敷地面積は約4,900坪。

戸線、湾岸線へのアクセスに優れており、大阪市内へも30分で到達できることから、主に大阪、神戸を中心とする消費地への配送拠点として機能しています。また、人口150万人を抱える神戸市の居住区にも近接しており、物流施設で必要な人材を確保しやすいというメリットがあるといえます。

一方の内陸部では、神戸流通業務団地や神戸複合産業団地など、神戸市が造成分譲した土地に物流施設が集積しており、食品、アパレル、日用雑貨、卸などの企業進出が見られます。中国自動車道や山陰自動車道へのアクセスに優れているため、神戸市内だけでなく、関西圏や西日本全域への配送を担う拠点にもなって

いるようです。ただし、一部の流通業務団地を除き、神戸市街地から距離があり周辺に住宅地が少ないため、人材を確保しにくいのが難点だといえるでしょう。

自社倉庫が主流のエリアにマルチテナント型施設が竣工

神戸エリアでは、湾岸部、内陸部ともに自社倉庫や工場に付随した物流施設が多く、賃貸物件が少ないのが特徴です。大阪エリアによくあるような当初から賃貸目的で開発された物件は、ほとんど見当たらないといってもいいでしょう。というのも、神戸エリアは海と山とが接近し平地が少なく、投資家が大型施設を開発できるだけ広い面積の土地を確保し

にくいことが一因です。また、行政が湾岸部や内陸部に分譲地域を設けて、積極的に企業誘致を行っています。進出企業は自社で使用することを目的に土地を取得しており、そのために自社倉庫や工場の進出が進んだという経緯があるようです。

1995年の阪神淡路大震災後は、神戸港への入出荷が減少し、港周辺の既存の自社倉庫を賃貸する動きが見られるようになりました。ただし、これらの物流施設は旧式で、しかも輸入商品が製品ではなく材料中心であったころの“ストック型”倉庫がほとんどであり、現在の“スルー型”の物流ニーズには合わなくなってきているのが現状です。

— そのような中、来年2月、イヌイ

建物さんが神戸では初の大規模マルチテナント型施設を神戸港湾岸にオープンさせます。これまで神戸における物流ニーズは、1,000坪や2,000坪の引き合いが多く、また、5,000坪や1万坪といった大型賃貸ニーズがあった場合でも、受け入れる“器”がなかったため大阪エリアに流出していました。大阪では大型施設の供給が豊富でしたし、阪神だけでなく京都、奈良までも見据えた物流拠点として大阪を選択する企業は、確かに多かったといえるでしょう。今後、神戸でも大型施設の供給が増えることで、神戸を拠点とした物流ニーズが喚起されるのかを占う試金石になると思われます。

コンテナ対応の最新設備 神戸港の高いポテンシャル

ここで神戸港の特徴についてお話しすると、世界有数の貿易港として栄えてきた神戸港は、1967年に日本初のコンテナターミナルが整備され、1990年代初頭までは日本一、世界でもトップクラスのコンテナ取扱個数を誇っていました。しかし、阪神淡路大震災で港の機能が一時的に停止し、またアジアの各港が急速に拡充されたことにより、ハブ港としての機能が他港にシフトする傾向が見られるようになってきました。復興後も、他港へ移った利用者は完全には戻ってきておらず、神戸港としては非常に苦戦を強いられている状態といえるでしょう。

また昨今は、製造拠点を海外に設ける企業が増えており、日本への荷物は、材料ではなく海外で製造した製品の直接輸入が主流になっています。配送コストを圧縮するため、消費地である大都市、つまり関西よりも首都圏の港で荷揚げされる傾向が強まっており、この点でも神戸港にとっては逆風になっているようです。

一方で、明るい要素もあります。国際競争力を強化すべく、神戸港と大阪港と一体化する「スーパー中枢港湾」のプロジェクトは、官民が一

体となって、ITの導入やコンテナターミナルの整備、物流システムの改革を推進し、アジアの主要港をしのぐ低コスト化や充実したサービスの実現を目指すものです。例えば、神戸港に入港した貨物船が大阪港へ移動する場合でも、関税や港使用料の徴収は一度だけになり、利便性が格段に向上しています。神戸港と大阪港が競合するのではなく、互いに一体となって利用者呼び込もうとするこの構想により、神戸港のポテンシャルがさらに上がることが期待されます。

今後は、大型物流施設の 供給増に期待

神戸エリアにおける大型物流施設の賃料水準は、神戸港湾岸部の成約賃料が3,000~4,000円/坪という相場観で捉えられます。弊社が『WAREHOUSE MARKET REPORT (WMR)』で発表している神戸エリアの平均賃料は4,300円/坪となっていますが、これは、エリア内で募集される全ての倉庫・配送センターの募集賃料の平均値であるため、中小規模の物件も含めた募集賃料となります。先にも述べたように、神戸の賃貸倉庫の市場、特に中小規模のものは、元々自社使用の施設を賃貸に出したものが主流であり、これらの案件は、相場感やマーケット感というものが基本的に存在しません。貸し手の都合により1件1件が単独で市場に出ているといったイメージになります。また、現在のマーケット状況下においては、募集賃料と成約賃料との乖離も見られ、募集賃料データの平均値を取るWMRではこのような数値となっています。

内陸部の大型物流施設の成約賃料は、2,500~3,300円/坪といったところでしょうか。湾岸部よりも低廉な賃料は魅力ですが、一方で山間部に位置しているため高速料金や燃料代などの輸送コストが高くつく点はデメリットとして挙げられます。

現代の物流ニーズにある程度対応

している施設においては、神戸エリアでは全体的に優良の空き物件が少なく品薄感があるため、募集賃料に近い水準で契約に至るケースが多いように見受けられます。5,000坪以上の大型物件については、現在のところ神戸エリアでの供給が少ないため、切実に神戸に拠点が必要となる二

WAREHOUSE

横浜

Y O K O H

① 横浜臨港ゾーン

	平均募集賃料	
	07上半期	07下半期
倉庫・配送センター	5,520円	5,570円
事務所兼倉庫	5,830円	6,300円

② 神奈川県内陸ゾーン

	平均募集賃料	
	07上半期	07下半期
倉庫・配送センター	7,480円	7,020円
事務所兼倉庫	6,330円	6,220円

③ 神奈川県中部ゾーン

	平均募集賃料	
	07上半期	07下半期
倉庫・配送センター	4,530円	4,560円
事務所兼倉庫	5,200円	5,130円

神戸

K O B E

① 神戸ゾーン

	平均募集賃料	
	07上半期	07下半期
倉庫・配送センター	4,550円	4,200円
事務所兼倉庫	5,540円	4,740円

② 神戸西・明石ゾーン

	平均募集賃料	
	07上半期	07下半期
倉庫・配送センター	★3,400円	—
事務所兼倉庫	4,640円	5,030円

③ 西宮・伊丹ゾーン

	平均募集賃料	
	07上半期	07下半期
倉庫・配送センター	6,040円	5,420円
事務所兼倉庫	5,420円	4,990円

④ 姫路・加古川ゾーン

	平均募集賃料	
	07上半期	07下半期
倉庫・配送センター	★2,690円	★2,690円
事務所兼倉庫	4,360円	3,760円

ズに対しては希少性があるといえるでしょう。ただし、供給の多い大阪エリアも含めた競争になっている一面も否定できません。両エリアの相場観にそれほど差はありませんが、大阪での空室率が25~30%（延床面積10,000坪以上の大型物流施設対象）であることを考えると、大阪

の市場が発端となって賃料の下げ圧力が神戸に及んでくることも考えられます。また、今後神戸で供給が予定されている大型物件の埋まり具合によっては、賃料水準が影響を受けることもあるでしょう。

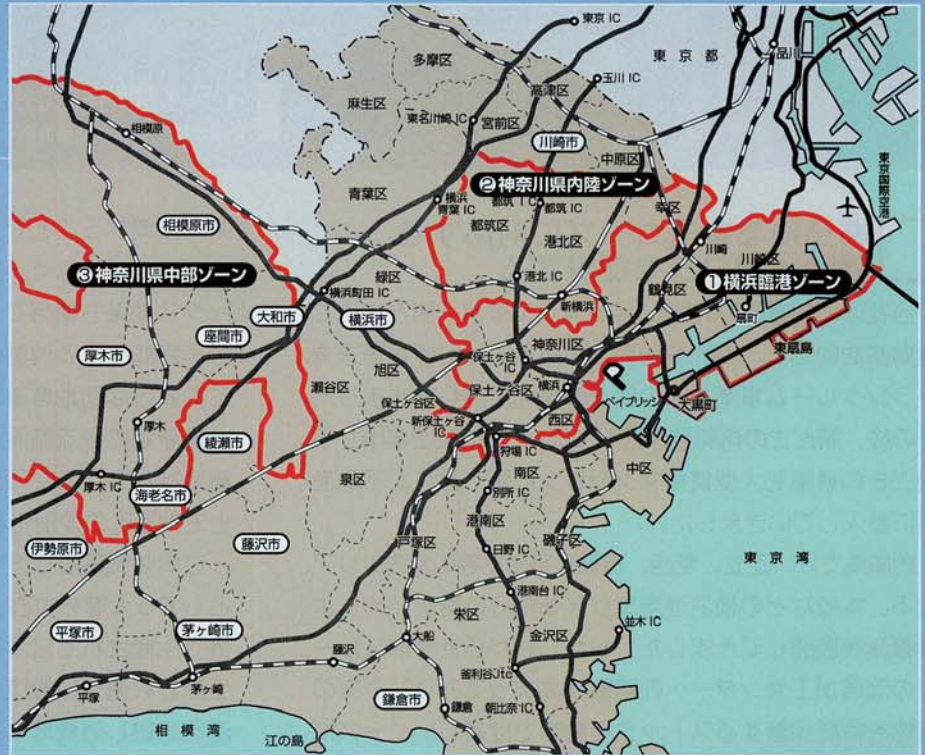
神戸エリアでは大規模マルチテナント型施設の供給が他府県に比べて

少なく、まだまだ開発の余地はあると思われます。ただし、湾岸部において大型の土地を取得するのは難しくなっています。今後、内陸部においても大型物件が開発されれば、その供給に喚起され、物流ニーズはさらに伸びていくのではないかと思います。

MARKET REPORT』にみるゾーン別賃貸条件

出典：「WAREHOUSE MARKET REPORT 2008 Summer&Autumn Vol.19 Japan」

A M A



平均募集賃料	対前期比
08上半期	4.5%
5,820円	-4.1%
6,170円	-2.1%

平均募集賃料	対前期比
08上半期	-4.1%
6,730円	7.7%
6,700円	

平均募集賃料	対前期比
08上半期	-4.8%
4,340円	-4.1%
4,920円	



平均募集賃料	対前期比
08上半期	2.4%
4,300円	15.4%
5,470円	

平均募集賃料	対前期比
08上半期	—
★4,710円	-34.6%
★3,290円	

平均募集賃料	対前期比
08上半期	-1.1%
5,360円	8.0%
5,390円	

平均募集賃料	対前期比
08上半期	10.8%
★2,980円	27.7%
★4,800円	

※★はサンプル数が4棟以下のもの。

イヌイ建物による 神戸初の 大規模マルチテナント型 物流施設開発

イヌイ建物株式会社
物流本部 物流不動産事業部長

海保 毅 氏

あらゆる物流ニーズに対応する 物流インフラを提供する

当社は、創業80有余年、昭和4年に東京・勝どきにて倉庫業を開始し、寄託契約型の倉庫業を核に貨物運送業、トランクルーム事業などの物流事業を展開してきました。その後、勝どきの再開発が進むに従い、昭和62年頃から勝どきの倉庫を大型賃貸マンションに建て替え、不動産業に参入していきました。

倉庫業では、足立、葛西、板橋、平和島等の都内エリア、山下、本牧などの横浜港湾エリアを中心に寄託契約により事業を展開してきました。しかしながら近年はスルー型の流通加工センターへの需要が高まっており、従来の荷物を寄託保管するストック型倉庫では新しいニーズに応えきれないと感じていました。

そこで新しい機能を有する物流施設インフラを開発、提供することで多様化する物流ニーズに応えていくことを目指し2年前に物流不動産事業部を立ち上げました。

既存の寄託による倉庫業に加え、新規事業領域として流通加工センターの機能を備えた物流インフラである倉庫の開発と賃貸事業を展開することで、荷主企業から3PL企業まで、あらゆる物流ニーズに応える物流サービスを提供していきたいと考えています。

倉庫業が考える マルチテナント型物流施設とは

我々は物流不動産事業を展開する中で、マルチテナント型の物流施設開発を主体に様々な物流ニーズに応えるサービスを提供していきたいと考えています。マルチテナント型という新しい手法のように聞こえますが、倉庫業界では昔から団地倉庫という考え方があり、私どもも筆頭株主として運営に携わってきた東京団地倉庫では複数の倉庫会社がテナントとして入居し荷主様に物流サービスを提供しています。団地倉庫は複数の倉庫会社が

共同出資することで大型の施設を建設し物流機能を集約化するだけでなく、商業ビルなどでいわれるテナントミックス効果も期待できると考えます。共同配送や倉庫間の再寄託による波動の吸収などがその効果の一つであり、このような団地倉庫の発想、運営ノウハウを活かしながら最新鋭の物流施設ハードを組み合わせることにより倉庫会社がつくるマルチテナント型物流施設を提供することで他社との差別化を図っていきたいと考えています。

日本は貿易国であり、その貿易量の約99%が港湾貨物として5大港を中心とする港で取り扱われています。海外で生産されて日本国内で消費されるもの、日本国内で生産され海外に販売していくもの、これらのほとんどが港を通過し消費地に送られることを考えれば、港は物流における最重要拠点といえます。企業の戦略の中で生産拠点が海外に移転したり、国内の生産拠点を集約することがあったとしても、5大港を中心とする主要港が物流インフラとして使われなくなることはないでしょう。そのような物流拠点適地の中核に、ハード面においてもソフト面においても使いやすい施設を提供することが私どもの優位性になると考えています。物流適地に最新鋭の機能を備えた倉庫をつくり、そこに団地倉庫等で培った倉庫会社の知恵を付加することでお客様に付加価値を提供していきたいと思っています。

近年は、港湾倉庫で取り扱う荷物の量が減ってきています。というのも、港で荷揚げした貨物をコンテナのまま内陸部の倉庫まで引っ張っていき、そこで荷捌きと流通加工を行い、消費圏に配送するケースが増えているからです。日本の消費地は沿岸に位置することが多いため、港から内陸部へ移動させた荷物を再び湾岸沿いに戻すということは無駄が多く、移動距離が長ければ輸送コストもかかります。港湾倉庫が利用されなくなったのは、港湾に多い既存のストック型施設が、様々な物流ニーズに応えられなくなってきているからです。使い勝手のよい

スルー型の大型施設を港湾エリアに提供することで、港湾エリアを拠点とする効率的な物流体制の整備に貢献できると確信しています。

神戸初のマルチテナント型大型施設 流通加工拠点としての需要喚起

港湾エリアにおいて、マルチテナント型の大型物流施設を開発していくという戦略のもと、最初に着手したのが、現在建設中の「神戸みなと倉庫」です。日本における物流の玄関口である5大港を中心に物件を探していたところ、神戸港に近い立地に適地を見つけました。この地への進出を決めたのが今年の8月、翌9月には土地を購入。来年2月には竣工予定となっています。当社初の大型開発案件ですから、決定までの紆余曲折はありましたが、港湾至近の立地に大型物流施設を開発していくという方針は当社が物流業者として生き残っていくための柱ですから、全社一丸となって比較的スムーズに意思決定ができたと思います。

神戸港は、アジア航路において輸出ではラストポート、輸入ではファーストポートの場合が多いことが特徴です。また、高度に発達した高速道路・幹線道路網により、中部地方、北陸地方及び西日本のヒンターランド（港湾後背地）と結ばれており、輸出入貨物のスピーディーな輸送が可能です。内航フィーダー網、フェリー網、及び鉄道網も充実しており、モーダルシフト輸送にも充分に対応しています。

私どもが神戸を選んだ大きな理由の一つに、神戸港にはマルチテナント型の大型物流施設が一つもないことが挙げられます。神戸港で荷揚げした荷物は、コンテナのまま山陰や大阪近郊の内陸部にある配送センターまで移動され、そこで流通加工され、大阪市街地を中心とする商圏へ配送されるケースが多いようです。隣の大阪港には数多くの大型物流施設が立地しているというのに、貨物の取扱高が同程度の神戸港近辺には一つもないのは不自然なことに思えます。東京港と横浜港を見ても、東京港だけに大型物流施設が立地して、横浜港には一つもないかといえば、そのようなことはないでしょう。私どもが神戸港近くに大型施設を提供することで、港湾エリアで流通加工を行う拠点としてのニーズを喚起できるのではないかと考えました。

また、駅から徒歩圏内であるという立地特性も決め手の一つ。港湾エリアといえば足の便は大抵が車かバスで、交通アクセスが不便であることがほとんどです。従来のストック型倉庫であれば、さほど人員を雇用する必要はないのですが、スルー型の流通加工センターの場合には、作業に携わる人材の確保が必要になります。交通アクセスが良く、人材を集めやすい立地であることも、物流適地として重要なポイントです。

この、神戸みなと倉庫を活用したビジネスモデルのイ

メージとしては、次のようなパターンが考えられます。神戸港で製品を輸入して消費地に配送する場合、現状では港で揚げた荷物をコンテナのまま内陸部の施設に運び、そこで流通加工を行っています。この移動距離が長いほど輸送コストもかかります。そこで、港に近い同倉庫を加工・流通センターとして利用すれば、輸入後の陸上輸送距離を短縮して輸送コストを下げることができ、消費地までの2次輸送コストとリードタイムの短縮を図ることができます。また、複数の工場から海外へ製品を輸出する場合、各生産ライン工場から港至近の倉庫に輸送し集約することで、効率よく組み合わせることで輸出コストを削減することが可能です。各地で生産した部品を組み立てて輸出する企業の場合、同倉庫を組み立て加工場として利用すれば、加工後の荷姿が大型になったとしても、港から至近距離のため輸送コストを削減することができます。このように、利用する企業のニーズに合わせた使い方ができることを意図しています。

海上貨物に対応した 施設設計

同倉庫の設計面においては、内陸部にある倉庫と、それほど大きな違いはありません。ただ、港湾に適した施設設計のポイントはいくつかあります。一つには、港から入ってくるコンテナを積んだコンテナ車に対応したつくりであるということ。同倉庫は地上4階建の計画ですが、ランプウェイを使って各階まで40フィートコンテナ車が乗り入れできるようになります。また港湾の荷物は、一定時期に集中するケースが多いのですが、そのような場合でも、施設内が混雑して作業効率が落ちることのないよう、中央車路の幅を広くし、40フィートコンテナ車に対応した高床式バースや施設敷地内に大型車両の待機場を一定数確保する計画です。使い勝手のよい施設を提供することで、これまで内陸部の物流拠点で流通加工を行っていた企業にも、港に近くて便利な同倉庫を使っただけだと思っていました。

荷主企業がどの港を選ぶかというのは、距離やコストの関係もあり難しいところだとは思いますが。大阪港と神戸港は約30キロ離れていますが、大阪からさらに内陸に入った高槻や京都を商圏と考えた場合、それぞれの港からの距離は2~3キロしか変わらないのです。もちろん、神戸よりも西側に商圏がある場合は、神戸港のほうが大阪港より近くなります。商圏をどこに設定するかによって、神戸港でも十分対応が可能です。神戸港近くに完成する神戸みなと倉庫が、神戸港の港湾エリアに物流拠点を構えてみようかという新たな需要を喚起していければと考えています。