

# 尾張名古屋は物流が熱い!

活性化する東海圏の物流施設開発を探る

## 名古屋周辺 注目の 物流施設





ロンコプロフィットマート小牧

**ロンコプロフィットマート小牧**  
●株式会社ロンコ・ジャパン  
2,262坪／平成19年10月

国内物流部小牧営業所  
大口町倉庫(仮称)  
●東陽倉庫株式会社  
約7,500坪／平成20年8月(予定)

大口PDセンター  
●センコー株式会社  
4,744坪／平成18年11月

ダイフク小牧プロジェクト  
●株式会社ダイフク  
約15,000坪／平成20年12月(予定)

中部支店名古屋営業所A号倉庫  
●濫澤倉庫株式会社  
3,231坪／平成19年7月

**AMB春日井・小牧東  
ディストリビューションセンター**  
●AMB  
36,542坪／平成19年12月

**プロジスパーク小牧**  
●プロジス  
16,860坪／平成20年3月

中京物流センター  
●株式会社日立物流  
最終27,000坪／平成21年1月(予定)

名古屋ロジスティクスセンター  
●株式会社ヒガン21  
約2,000坪／平成19年5月

**プロジスパーク北名古屋**  
●プロジス  
12,100坪(予定)／平成21年(予定)



日立物流 中京物流センター

プロジスパーク セントレア



東海圏に供給される倉庫・配送センターの総面積は、わずか3年間で倍増と市場は大きく活性化してきている。その核となるのは、名古屋という巨大消費地を中心とした物流施設市場であることに間違いはないだろう。首都圏や関西圏と同様に、最新設備を有する物流施設が次々と具現化してきており、物流集積地である名古屋港を中核とする湾岸エリアや内陸の小牧エリアでは、すでに工業用地の売物件が希少な状況ともなっている。はたして、最新施設の新規供給や工業用地の逼迫を受けて、これからの名古屋周辺の物流マーケットはどうなっていくのか。関係各所への取材により明らかにする。

# 名古屋周辺の物流施設市場の動向。

シービー・リチャードエリス株式会社  
名古屋支店  
インダストリアル営業部  
ゼネラルマネジャー

石川 治夫

## 物流施設のニーズは高いが 用地不足が深刻な名古屋周辺

活気づく中部圏の経済動向や、自動車産業を中心とした製造業の好業績を受け、名古屋周辺における物流施設のニーズは年々高まりを見せています。名古屋周辺は従来、製造業者が自社で建てた倉庫や、地元の倉庫会社が提供する倉庫、あるいは地元の運送業者が荷主に提供する倉庫など、小規模な物流施設が圧倒的に多いのが特徴でした。最近になってようやく、分散した物流拠点を集約する動きが出始め、それに伴い不動産デベロッパーによる大型施設が建設されるようになってきました。

しかし、東京や大阪など他の大都市圏と比べると、この動きはかなり遅かったと言えるでしょう。名古屋周辺で今日的なマルチテナント型物流施設ができたのは、昨年2007年6月に竣工したプロロジスパーク セントレアが最初です。さらに今年1月、内陸部に、はじめてAMB春日井・小牧東ディストリビューションセンターがオープンしました。実際には、2003年ごろから不動産デベロッパーが大型物流施設建設の意欲を見せていたものの、なかなか実現に至らなかったのは、ひとえに「開発用地が出てこない」からです。

用地不足の大きな要因の一つが市街化調整区域の多さです。愛知県全体でみても、都市計画区域内に占める市街化調整区域の割合は約7割で、残りの市街化区域についても、その大部分が住居地域です。特に、物流施設に使える土地となると、ごく

限られた場所になってしまいます。その結果、まれに1万坪クラスのまとまった物流用地の売却案件が出ると入札となり、物流ファンドや不動産デベロッパーが高値で落札する状況となっています。また、自動車産業をはじめとする製造業の業績が好調なため、工場閉鎖などによる土地の売却案件は非常に少なくなっています。これも新規用地不足を深刻にしている原因でしょう。

## 二大物流適地といわれる 名古屋港周辺と小牧エリア

名古屋港周辺の湾岸エリアは、名古屋周辺で最も物流施設のニーズが高い地域の一つです。名古屋港は近年、商業・工業港を兼ね備える総合港湾としての地位を向上させており、輸出入貨物の取扱量でも全国一の規模を誇っています。輸入貨物で多いのは、中部圏の製造業を支える原材料やエネルギー、輸出貨物としては自動車部品や完成自動車などがメインです。したがって、こうした貨物を取り扱うための大規模な倉庫や物流施設が、名古屋港周辺には集積しています。

もう一つの物流施設の集積地は、小牧周辺です。このエリアは、東名高速道路と中央自動車道が小牧JCTで、また名神高速道路と東海北陸自動車道が一宮JCTで結節する交通の要衝です。また、小牧ICから名古屋高速小牧線を活用すれば、名古屋市内へのアクセスも容易です。名古屋市内を見据えた物流拠点として、さらに東海北陸を含めた中部6県を広域にカバーできる物流拠

# 名古屋港と、 物流マーケット。

名古屋港管理組合  
企画調整室 産業ハブ港担当  
課長

堀尾 明宏 氏

主査

青井 万里子 氏

## コンテナターミナル周辺に 物流拠点が集積

東京、大阪に次ぐ第三の経済圏である中部圏を中心に発展してきた名古屋港は、4市1村（名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛島村）にまたがる日本最大の陸域面積を有し、「特定重要港湾」の一つに指定されています。

2006年の総取扱貨物量は約2億800トンと5年連続、貿易額は約14兆8700億円と6年連続日本一を記録。中部経済はもとより、日本経済全体の発展を支える国際貿易港です。

名古屋港の背後地には、自動車、

点として、物流関連企業から非常に評価の高いエリアとなっています。また、名古屋港からの輸入貨物がコンテナのまま引き込まれるケースも多く、名古屋港から陸揚げした輸入消費財を中部エリアへ配送するための配送拠点としての機能も担っています。

小牧エリアがとりわけ物流適地として発展した背景には、小牧市が古くから製造メーカーの企業誘致に努めてきたという歴史があります。製造業の工場立地が進めば、物流施設もそれに付随して増えていきます。また、小牧インターの南側にトラックターミナルが立地し、運送会社が集積していることも大きいでしょう。近くに運送会社が立地していれば、集荷のリードタイムが短縮され、進出企業にとっての利便性がさらに高まります。また、運送会社が集積する地域は、最近の物流業界の主流である3PL業者にとってもメリットが大きいと言えるでしょう。このエリアへの進出を希望する3PL業者に対して、不動産デベロッパーが必要な施設を供給する。そういった流れが徐々にできつつあります。このような形で業務集積が進むことで、物流適地としての評価はますます高まります。また、マルチテナント型の施設にとっては、物流適地としての知名度がテナント誘致に必須となるため、さらに小牧エリアへの集積が進むという結果になっています。

今挙げた2つのエリア以外に、今後可能性のあるエリアとしては、中部国際空港（セントレア）周辺が挙げられるでしょう。現段階の航空貨物量はそれほど多くありませんが、今後滑走路が増設され、貨物量が増えれば、物流拠点としての重要性も高まってくるでしょう。

### 既存施設と新規施設の 賃貸料の二極化が進む

物流施設の賃料水準は、施設ニーズがこれだけ高いにもかかわらず、ここ数年それほど大きな変動が見られません。それどころか、物流適地といわれる小牧エリアの倉庫・配送センターの平均募集賃料は、2006年の約3000円/坪から2007年は約2500円/坪へと下落しています。しかし、これは相場の下落を意味するものではありません。同エリアは、用地不足によ

り新規施設の供給が少ない上に、今の空いている既存施設は小規模もしくは老朽化が進んでおり、物流施設としての利便性が低く賃料を下げざるを得ないわけです。つまり、新規施設と既存施設の賃料の二極化が進んでいるということ。新規施設の供給が少ない現状では、小牧エリアの新規大型施設に限っていえば、その相場感は3500~3800円/坪程度になるのではないのでしょうか。

全国に比べて預託金が格段に低いのも名古屋圏の特徴です。先ほどもお話ししたように、名古屋周辺ではこれまで、地場の物流会社が自社倉庫を建て、荷主に提供するというスタイルが主流だったため、倉庫を賃貸借するという概念が薄かったり、賃貸借のための預託金が不要だったという背景があります。しかし今後、全国規模の不動産デベロッパーによるマルチテナント型施設の供給が増えてくれば、契約形態も一般化し、預託金は全国値レベルに近づき、また、賃料相場も上昇していくことが予想されます。

### 次の2年で6万坪分の供給 賃貸市場の活性化が予想

2008年から2009年にかけて、名古屋周辺で供給される物流施設は6万坪ほどが予定されています。この面積は賃貸施設のみで、地場の企業が自社で建てる施設は含まれていないため、実際の新規供給はさらに多くなります。現在の名古屋周辺の建設動向を考えると、一時は過剰供給となるかもしれません。

今後、物流拠点の集約傾向が進み、不動産デベロッパーによる大型で使い勝手のよい最新型施設の供給が増えれば、それに伴い既存施設に空きが出る「二次空室」が増えてくるのが予測できます。二次空室になるのは、中小規模の施設や老朽化が進んだ施設です。立地さえよければ、そういった物件に対し物流ファンドが参入し、オーナーチェンジや売却、場合によっては建て替えなどが進むことも予想されます。

最後に、名古屋周辺では、物流施設の賃貸市場がようやく動き始めたばかりです。大型で高機能な物流施設の供給が増えるにつれ、市場にどのような変化がもたらされるのか。これから2年間の動向で、それが見えてくるのではないのでしょうか。

工作機械、航空宇宙、鉄鋼、電気製品等、国内有数のものづくり産業が集積しており、このような中部の活発な産業を物流面で支えるため、名古屋港は、「産業ハブ港」として、港湾機能のさらなる強化に取り組んでいます。

その取り組みの代表的な例が、「スーパー中枢港湾」のモデルバースとして整備された飛島ふ頭南側コンテナターミナルです。このコンテナターミナルは、超大型船に対応できる水深16m岸壁（耐震強化岸壁）を備え、第1バースが2005年12月に供用を開始し、今年第2バースの完成を目指し整備を進めています。

また、高規格ターミナルとして整備された鍋田ふ頭は、主に中国・韓国からの輸入貨物を中心に取り扱い、急増するアジア貨物に対応するための物流拠点となっています。

### 海・陸・空の連携輸送で 物流企業誘致を促進

コンテナ物流の機能強化のため、西部地区を中心に「ロジスティクスハブ」の形成を目指し、私どもは物流関連企業の誘致を推進してきました。弥富ふ頭分譲地については、当初景気の先行きが不透明だったこともあり、思うように用地売却が進みませんでした。2004年ごろからは徐々

に企業の用地購入が進み、2007年には約28ヘクタールが完売となりました。

その後、埠頭内の緑地を企業用地として利用転換するなどし、新たな分譲地や貸付地を創設し、企業誘致を積極的に進めてきました。

近年になって用地分譲が進んだ理由の1つには、2005年に分譲資格要件を緩和したことが挙げられると思います。従来は、名古屋港で港湾関連事業を営む事業者しか用地を購入できませんでしたが、名古屋港を直接・間接的に利用する貨物を取り扱う物流施設を立地する事業者であれば、進出できるように緩和したのです。

それにより、新規の荷主企業や物流企業の立地が可能となりました。

また、名古屋港を横切る伊勢湾岸自動車道が、東は豊田で東名高速道路に、西は四日市で東名阪道に接続されたことも、企業立地を促進した要因と思われます。飛島ふ頭のコンテナターミナルは、伊勢湾自動車道の飛島インターチェンジからわずか5分の立地です。高速道路との交通アクセスが格段に改善されたことで、コンテナで輸入した荷物を全国配送するための物流拠点としても、そのポテンシャルが高まったのではないかと考えています。

こうした交通網の整備に加え、名古屋港の沖わずか7kmに開港した中部国際空港との連携で、海・陸・空を効果的に組み合わせた輸送形態が

可能になり、その相乗効果を期待する企業の進出も見られるようになりました。その代表的な例が、中部圏の代表的なものづくり産業である航空機産業です。海外部材メーカーから海路で輸入した航空機部品を名古屋港で加工・組立し、その完成物を船でさらに中部国際空港まで運び、空路で米国へ輸出しています。このように海と空を連携した輸送モデルを「Sea&Air」と呼んでいます。

### ■■■■ コンビニ等の立地で 働く人の利便性も向上

名古屋港では、目的の異なる建物が無秩序に混在することを防止する目的で、分区規制を行い立地できる建物を規制しています。

これまで、港湾で働く人が日用品



を買ったり、昼食をとったりする場所を確保することが困難な場合もありました。しかし、物流施設で働く人が増えればそういった場所も必要になってきます。国際コンテナ物流が強化される中、港湾関係者の利便性を向上し、新たな事業の立地を推進する目的で、分区の構築物規制の見直しが行われました。これにより、従来立地が不可能だった場所に、コンビニエンスストアや飲食店など、

## セントレアと、 物流マーケット。

愛知県企業庁  
企業誘致課 臨空誘致  
主査

夏目 隆志 氏  
主任  
植木 泉 氏

### ■■■■ セントレアの開港で 名古屋発の貨物を増やす

愛知県企業庁は、2005年2月の中部国際空港（セントレア）の開港に伴い、隣接するエリアを「中部臨空都市」と名付け、まちづくり事業に取り組んでいます。その主な狙いは、空港機能の支援にあります。物流面

でいえば、空港に隣接した用地を物流関連企業に提供することで、名古屋発の貨物量を増やし、セントレアが国内外に向けた国際物流拠点となるよう支援していくことを目指しています。

実際に、開港後の国際貨物の取扱量は、以前の名古屋空港時代に比べて格段に増え、2006年度取扱実績

で約24万トンに上っています。とはいえ、中部地区で発生する国際貨物は約70万トンといわれており、まだまだ取り込む余地はあるといえるでしょう。

中部臨空都市とは、空港がある空港島と、常滑市街に続く空港対岸部とを合わせたエリアを指します。機能や用途によって7つのゾーンに区分されており、空港のすぐ隣に位置しているのが航空貨物を扱うための物流業向け「総合物流ゾーン」です。現在は日本郵便が中部圏8県の国際郵便配送の拠点として利用しているほか、日本通運、近鉄エクスプレス、郵船航空サービスなど21社が立地しています。その他、空港島では、ホテルや商業施設向けの「港湾交流ゾーン」が分譲中で、空輸型製造拠点としての「臨空生産ゾーン」が今後の分譲に向けて整備中です。

なお、立地に際しては、土地利用が多様化する中、分譲のほかに土地リース制度を導入しています。また、不動産取得税を軽減する優遇制度もあります。

生活利便施設が港湾に立地できるようになり、このような施策により、働く人の環境整備を支援していければと考えています。

### ものづくり産業を支える 名古屋港の今後の展開

我々が目指すのは、中部圏のものづくり産業を支えるロジスティクスハブとしての名古屋港です。港で荷物を積み下ろしてそのまま通過されてしまうのではなく、流通加工など高度なロジスティクス機能を併せ持つ物流施設の誘致を推進していきたいと考えています。そういった企業に新たな用地を提供するため、現在も埋立による土地造成を進めており、2008年には鍋田ふ頭にて貸付地約4ヘクタールを、3年後の2011年か

らは、飛島ふ頭にて約12ヘクタールの分譲地の提供を予定しています。

日本の中央に位置し、海・陸・空充実した道路ネットワーク陸上輸送の大動脈と直結している名古屋港。



ぜひご検討、ご利用ください。企業のSCM構築の一員として、我々名古屋港が支援していきたいと考えています。

### 空港に隣接する物流ゾーン 貨物処理の利便性向上を図る

中部臨空都市の物流拠点としての最大の特徴は、なんといっても「国際空港に隣接している」ことです。空港によっては、空港敷地の制約もあり、フォワーダー上屋が空港から離れた場所に立地せざるを得ない状況にありますが、中部臨空都市のように、空港に隣接した場所に必要な荷捌きスペースを確保できるというのは、フォワーダーさんにとっても大きなメリットだと思います。

これに付随して、総合物流ゾーン内では「無ナンバー車両帯」を導入して、貨物処理の効率化を図っています。無ナンバー車両帯とは、いわゆる道路交通法が適用されない通行帯のことで、パレットのまま運搬用車輛により、自社の荷捌きスペースと航空会社の上屋間で貨物を運ぶことができるというものです。貨物を積み替える必要がないため、到着した貨物をいち早く処理したい場合などに有効なシステムだと思います。現在は空港に隣接する一部の道路に

限定されていますが、物量の増加や利用状況に応じて、適用道路を拡大していくことも考えています。

もう一つの特徴は、「総合保税地域」としての指定を受けていることです。総合保税地域とは、外国から到着した貨物の荷揚げや荷捌き、保管、流通加工、展示などを保税状態のまま行える制度で、税関への手続きが簡素化でき、納期短縮やコスト削減を図れるというメリットがあります。通常、製造や加工を行う保税工場、保管や荷捌きを行う保税蔵置場が一般的ですが、これらを総合的に活用できる総合保税地域としては全国の空港で初めての適用です。

この制度の利用イメージとしては、国外からの輸入部品と国内部品を組み立てて完成品をつくり、それらを海外に輸出する、あるいは加工製品や最先端技術を展示するケースなどが考えられます。どちらも、保税地域内であれば関税や国内消費税の支払いが留保されます。ただ現段階では、この制度に注目して立地を決めたという企業はありません。今後、物流ニーズが多様化するにつれ、この制

度を活用した企業の進出が増えていくことを期待しています。

### 空と海の連携輸送で 貨物量の増加を期待

総合物流ゾーンの用地分譲は、2003年から開始しました。空港が開港した2005年ごろまでは比較的順調に申し込みがあり、現在までに当初分譲開始した用地の約7割が契約済みの状態です。ただ、昨年あたりから企業進出の動きが鈍化しているのが現状です。

その背景には様々な要因がありますが、一つには、燃料費の高騰などが影響し、国際貨物を航空便から船便へとシフトする傾向があると思います。スケジュールさえ余裕を持たせれば、船便を利用するほうがコスト削減につながると考える企業が増えているように思います。それに伴い、国際航空便が減便や休便される傾向にあることも大きいでしょう。特に中部地区の場合は、輸出が輸入よりも多く、輸出入のバランスから効果的な貨物便の運用が難しいという話もよく聞きます。就航が減れば、船

便や他空港へのシフトも進みます。国際貨物の空港利用に対して、少なからず逆風が吹いているのが現状です。

そのような中でも、いくつかの新しい取り組みが始まっています。昨年からは本格稼働しているのが、海上輸送と航空輸送を連携した国際物流である「Sea&Air輸送」です。米国ボーイング社から航空機の主翼部分等の製造を請け負っている三菱重工や富士重工、川崎重工などが、港湾に隣接する製造拠点から製品を船で空港まで運び、航空便で輸送しています。海と空の連携輸送による物量が増えていけば、中部臨空都市の物流用地のニーズが高まることも考えられます。

また、空港会社も、貨物量の増加を促進するための独自施策を模索しています。昨年11月には、世界でもトップクラスのハブ空港である、韓国の仁川空港を経由地とする利用促進策を打ち出しました。

仁川空港を経由することによって、これまで直行便の少なかった北米や欧州への輸送を補完するのが狙いのようです。また、空港内の上屋施設を拡充し、処理能力を60万トンまで引き上げました。企業庁としても、こういった空港会社の施策と足並みをそろえながら企業誘致に取り組んでいきたいと考えています。

さらに、物流拠点を集約するという最近の企業の動向にも注目しています。輸送機器製造の大手企業が、部品供給の物流拠点を中部地区に集約しています。中部地区に物流拠点が集約されれば、そこから全世界へ配送するための航空便の需要も見込まれます。また、中部国際空港の2本目滑走路実現に向けて、自治体と経済団体による活動も始まっています。今後、航空貨物需要が拡大していった際に、空港に隣接した利便性の高い用地を提供できるのも、我々の強みだと考えています。

# お客様第一の 立地戦略はそのままに、 よりレベルの高い サービスを提供するため、 中京地区の中核となる 大型物流施設を建設。

株式会社日立物流  
理事 中部営業本部副本部長

村田 和幸 氏

中部営業本部 L E・営業開発部  
部長補佐

野沢 浩治 氏

## 3PLの立地戦略は 顧客の要望ありき

日立物流は、日立製作所の輸送業務を請負う物流会社として、1950年に創業しました。当初は、工場で作られた完成品の配送等、単機能の物流業務を行っていましたが、そのうち工場内の物流業務の一括受託や、国内外における超重量物の輸送を引き受けるなどして業容拡大を図ってきました。

1980年代半ばごろからは、日立グループ以外のお客様にもサービスを広げ、お客様に対して調達・生産・販売を効率よく行うための物流システムを提案し、物流業務を包括して受託する「システム物流」(サードパーティーロジスティクス/3PL)事業を全国で展開しています。現在、当社におけるシステム物流事業の割合は、2006年の売上ベースで約7割を占

めています。また、日立グループ以外のお客様の荷物の取り扱いは、全体のおよそ6割を占めるに至っています。これらの物流サービスを、国内約210カ所、海外約130カ所の拠点を通じて行っています。

お客様にとって最も効率的な物流サービスをご提供するのが当社の使命ですから、当社の物流拠点戦略も当然、お客様の荷物の仕入先や販売先を考慮しながら、お客様のニーズに合った最適な物流立地を選択するということとなります。最も顕著な例を挙げるならば、埼玉県加須市にトイレタリー商品(シャンプーやリンスなど)を専門に取り扱う物流拠点を設け東日本全域の納品先に配送していますが、ここでは1社だけの物流を取り扱うのではなく、配送先を同じくする同一業界の複数企業に共同物流サービスを提供しています。競合する企業同士であっても、物流

のインフラを共有できればその方が効率的。このように当社では、物流インフラを共有できる複数企業の物流拠点を集約して効率化を図る「業界プラットフォーム」の構築も行っています。

### 分散する拠点を集約するため 大型物流施設の建設を開始

中京圏でも同様に、これまでお客様のニーズを重視した拠点展開を行ってきましたが、特にこの地域では流通系の消費財を扱う物流が拡大してきました。中京圏には他にも、自動車関係や航空機関係、陶器関係などの主力産業がありますが、これらの企業は昔から付き合いのある物流会社に配送を委託しているケースが多いためか、私どもはそこまで入り込めていないのが現状です。

弊社における中京圏での物流ニーズは、3000坪クラスの施設で行う規模が多く、お客様の要望に合わせて一つずつ拠点を展開していった結果、今では3000坪クラスの物流拠点が、名古屋周辺各地に点在する状況になりました。今後、更なる物流の効率化とコスト削減を進めていくには、顧客単位では限界がありますので、分散する拠点を集約し、車輛や人材、設備の最適配置や有効活用が必要になってきたと言えるでしょう。こうして大型物流施設の開設が必須となり、今年から春日井に第1期分として約15000坪の中京物流センターの建設を開始しました。

この大型物流施設の建設に至ったのには、もう一つの理由があります。中京圏には圏内に本社を置く優良企業が数多く存在する等、この地域の物流ニーズは高いと考えておりますが、これらの企業から物流事業を請負うにも、当社の既存施設に空きがほとんどなく、また5年ほど前から用地や賃貸倉庫物件の不足が深刻化し、3000坪ほどの倉庫を新規に確保することが非常に困難な状態になっています。今後、更に中京圏で3PL事業を拡大していくためにも、大型物

流施設が必要だろうと考えたのです。

### 施設の汎用性を高め あらゆる物流ニーズに対応

中京物流センターの案件が具体化したのは、今から3年ほど前。1万坪クラスの施設用地を探していく中で、春日井市に今回取得した用地の紹介を受けました。当初は、小牧・春日井エリアのほか、名古屋港、中部国際空港、第二東名にアクセスしやすい東海市などの名古屋港周辺エリアなども候補に入れていましたが、小牧・春日井周辺の交通インフラにより中京圏を広域にカバーできるこのエリアが、多くのお客様にとってのベストの候補地だろうという結論に至りました。

実は、春日井で大型物流施設の開発が可能になった背景には、総合物流効率化法の適用があります。総合物流効率化法とは、環境負荷の少ない効率的な物流に移行しようとする事業者に対し、税制特例の適用や立地規制に対する配慮が行われる制度です。当社が建設を予定していたエリアは市街化調整区域ですが、この法律の適用を受けたことで開発が可能になりました。この制度の利用は当社としても初めてのことであったため、監督官庁のご指導を仰ぎながら進めていくこととなりました。愛知県において税制優遇を目的に総合物流効率化法を適用したケースはこれまでもあったようですが、開発段階における立地規制緩和を目的とした適用事例はあまりなかったようです。

中京物流センターが完成したあか

つきには、中部圏内の広域配送拠点として機能する予定です。つまり、既存施設の物流機能をそのまま移行させるのではなく、近隣の施設に中京物流センターを加えた広域エリアの中で、お客様に最適な物流システムを構築していくこととなります。複数の拠点から重複している配送を集約する、あるいは保管型の荷物を一カ所に集約するなどして、輸送時に発生するCO<sub>2</sub>の低減や、物流コストの削減を図ります。

施設の特長としては、保管型や通過型、中継配送などのあらゆる物流ニーズに対応できる汎用性の高い施設を目指しています。一例を挙げれば、1階フロアの3面にバースを配置し、うち1面を地面と同じ高さの低床に、残り2面をトラックの荷台高さに合わせた高床にし、荷物の大きさや種類によって接車バースを使い分けられるようにします。また、階によって天井高を変え、天井高の不要な流通加工作業は天井の低い空間で行うなど、3次元的に空間を効率利用できるよう設計しています。計画は2期に分け、最終的には施設全体の中央に幅40mほどのトラックバースが貫通する形になります。

今年1月に開発の許可が下りたばかりで、現在は、ようやく現地の造成に取り掛かったところ。第1期工事の完成は、2009年1月を予定しています。完成した折には、スケールメリットを生かしたこの大型物流施設を中心に、中京エリア全体の物流の効率化を図り、お客様へのよりよいサービスやコスト還元ができればと考えています。

