

物流マーケット情報

全国物流適地 賃料推移とエリアデータ

全国各地の「物流適地」と呼ばれるエリア。物流施設の集積や高速道路等の交通利便性が高いのはもちろんだが、それ以外にも、そこが物流適地である様々なファクターが存在するだろう。人口や企業数が多ければ消費地としてのポテンシャルは高いであろうし、庫内作業の労働力確保の重要性からどのエリアにどれくらいの労働人口がいるのか、卸売業年間販売額、小売業年間商品販売額、製造品出荷額などは、そのエリアの特徴・実力を直接数値化するものとなる。

今回の「物流マーケット情報」では、これらエリアデータを全国一覧でわかりやすく示した。併せて物流施設の最新平均募集賃料とその推移も掲載。施設移転や新規拠点の構築を考える際の一つの大きな目安になる。

昨今、都市インフラの整備により、新たな物流適地として検討されるエリアが登場してきている。こうした傾向は、大手ディベロッパーが、今まで物流立地として誰も考えてこなかったエリアに物流施設を開発する動きが出ているからだ。全国の物流適地に対して、今回、CBREの現地物流営業担当者が、その特性を解説しているが、こうした物流立地の新たな動きも照らし合わせながらご覧いただきたい。現在は、マーケットが大きく変貌を遂げるちょうど過渡期。物流に関連する都市ポテンシャルも、当然のことながら今後大きく変化していくものと思われる。



Industrial & Logistics



エリアデータの凡例

人口

住民基本台帳人口：2013年3月末に住所を有する日本人の数。

出典「平成25年度版住民基本台帳人口要覧」（総務省）

労働

労働力人口：2010年10月1日の生産年齢（満15歳以上）人口のうち、労働する意思と能力を有する人の数。具体的には「就業者」と「完全失業者」の合計。

出典「平成22年国勢調査」（総務省）

企業

事業所数：2012年2月1日における全事業所の数。ただし、うち国・地方公共団体の事業所は2009年7月1日の数値。

出典「平成24年経済センサス活動調査」（総務省）
「平成21年経済センサス基礎調査」（総務省）

横浜市

人口 363万3130人
労働 180万3113人
企業 11万4797社
製造 4兆2736億円
卸売 5兆2769億円
小売 3兆1667億円

製造

製造品出荷額等：2012年の1年間（1月～12月）における製造品出荷額、加工賃収入額、その他収入額及び製造工程からでなく及び廃物の出荷額の合計であり、消費税等内国消費税額を含んだ額。出典「平成24年工業統計」（経済産業省）

卸売

卸売業年間販売額：2011年1月～12月の1年間の卸売業の事業所における有体商品の販売額。土地・建物などの不動産及び株券、商品券、プリペイドカード、宝くじ、切手などの有価証券の販売額は含まない。

出典「平成24年経済センサス活動調査 卸売業、小売業業態別統計編」（総務省・経済産業省）

小売

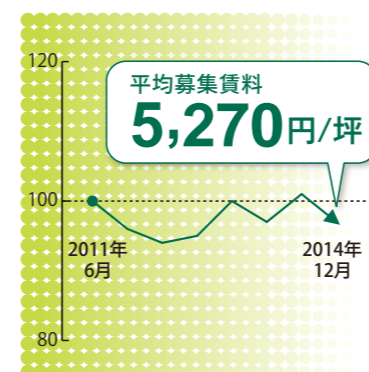
小売業年間商品販売額：2011年1月～12月の1年間の小売業の事業所における有体商品の販売額。土地・建物などの不動産及び株券、商品券、プリペイドカード、宝くじ、切手などの有価証券の販売額は含まない。

出典「平成24年経済センサス活動調査 卸売業、小売業業態別統計編」（総務省・経済産業省）

賃料推移の凡例

平均募集賃料

主な用途が倉庫である一般募集された施設で、最新2014年12月期における月額募集賃料の坪当たり単価（共益費を含まない）の平均値



折れ線グラフ

2011年6月期を100とした平均募集賃料の推移



都市ポテンシャル City Benchmark 関東

茨城県

人口：住民基本台帳人口
 労働：労働力人口
 企業：事業所数
 製造：製造品出荷額等
 卸売：卸売業年間販売額
 小売：小売業年間商品販売額

桶川市
 人口 7万4928人
 労働 3万8149人
 企業 2341社
 製造 1098億円
 卸売 980億円
 小売 436億円

久喜市
 人口 15万3549人
 労働 8万81人
 企業 5190社
 製造 3892億円
 卸売 997億円
 小売 1272億円

春日部市
 人口 23万6351人
 労働 12万1093人
 企業 7554社
 製造 1465億円
 卸売 1378億円
 小売 1822億円

越谷市
 人口 32万6340人
 労働 16万7527人
 企業 1万1244社
 製造 2113億円
 卸売 4459億円
 小売 2696億円

野田市
 人口 15万4901人
 労働 7万9096人
 企業 4850社
 製造 3625億円
 卸売 645億円
 小売 1080億円

埼玉県

鶴ヶ島市
 人口 6万9374人
 労働 3万6818人
 企業 2166社
 製造 719億円
 卸売 410億円
 小売 740億円

川越市
 人口 34万2256人
 労働 17万1689人
 企業 1万712社
 製造 8996億円
 卸売 3258億円
 小売 2885億円

上尾市
 人口 22万5144人
 労働 11万5807人
 企業 6279社
 製造 3870億円
 卸売 2157億円
 小売 2142億円

蓮田市
 人口 6万2893人
 労働 3万1430人
 企業 1648社
 製造 1360億円
 卸売 128億円
 小売 436億円

草加市
 人口 23万9521人
 労働 12万3307人
 企業 7537社
 製造 3912億円
 卸売 2478億円
 小売 1570億円

流山市
 人口 16万6393人
 労働 8万2201人
 企業 3833社
 製造 402億円
 卸売 549億円
 小売 901億円

柏市
 人口 39万6930人
 労働 19万9194人
 企業 1万1633社
 製造 2506億円
 卸売 3467億円
 小売 3960億円

日高市
 人口 5万6967人
 労働 2万9636人
 企業 1855社
 製造 1580億円
 卸売 196億円
 小売 391億円

狭山市
 人口 15万3397人
 労働 8万858人
 企業 4772社
 製造 1兆739億円
 卸売 906億円
 小売 1023億円

さいたま市
 人口 122万9464人
 労働 62万1097人
 企業 4万865社
 製造 8086億円
 卸売 3兆5840億円
 小売 1兆596億円

川口市
 人口 55万9488人
 労働 30万3086人
 企業 2万1999社
 製造 4349億円
 卸売 6193億円
 小売 3807億円

三郷市
 人口 13万1891人
 労働 7万1846人
 企業 5532社
 製造 1162億円
 卸売 1375億円
 小売 1189億円

松戸市
 人口 47万5234人
 労働 24万667人
 企業 1万3142社
 製造 3659億円
 卸売 3122億円
 小売 2981億円

印西市
 人口 9万1421人
 労働 4万5805人
 企業 2255社
 製造 180億円
 卸売 168億円
 小売 978億円

成田市
 人口 12万7253人
 労働 6万6462人
 企業 5275社
 製造 1965億円
 卸売 921億円
 小売 1669億円

入間市
 人口 14万8630人
 労働 7万7157人
 企業 4892社
 製造 3872億円
 卸売 638億円
 小売 1333億円

所沢市
 人口 33万9084人
 労働 16万9720人
 企業 9674社
 製造 1499億円
 卸売 1830億円
 小売 2574億円

戸田市
 人口 12万4395人
 労働 6万6268人
 企業 5329社
 製造 2207億円
 卸売 2775億円
 小売 980億円

江戸川区
 人口 65万2203人
 労働 32万5024人
 企業 2万1341社
 製造 2209億円
 卸売 4926億円
 小売 3893億円

市川市
 人口 45万7090人
 労働 23万6322人
 企業 1万2157社
 製造 3326億円
 卸売 3224億円
 小売 2712億円

習志野市
 人口 16万1208人
 労働 8万5383人
 企業 3977社
 製造 1446億円
 卸売 557億円
 小売 1515億円

八千代市
 人口 18万9189人
 労働 9万1816人
 企業 5193社
 製造 2026億円
 卸売 786億円
 小売 1391億円

八王子市
 人口 55万3891人
 労働 27万409人
 企業 1万8456社
 製造 4175億円
 卸売 6449億円
 小売 4765億円

昭島市
 人口 11万906人
 労働 5万8737人
 企業 3672社
 製造 4284億円
 卸売 1634億円
 小売 970億円

和光市
 人口 7万6550人
 労働 4万4184人
 企業 1750社
 製造 234億円
 卸売 316億円
 小売 531億円

板橋区
 人口 52万1826人
 労働 25万5906人
 企業 1万8702社
 製造 3862億円
 卸売 7153億円
 小売 3144億円

中央区
 人口 12万4804人
 労働 7万546人
 企業 3万7376社
 製造 538億円
 卸売 28兆1138億円
 小売 1兆2612億円

東京都

相模原市
 人口 70万810人
 労働 35万19人
 企業 2万3227社
 製造 1兆1448億円
 卸売 4385億円
 小売 4976億円

町田市
 人口 42万1432人
 労働 19万5791人
 企業 1万2043社
 製造 810億円
 卸売 1375億円
 小売 3956億円

港区
 人口 21万4138人
 労働 9万9404人
 企業 3万7278社
 製造 647億円
 卸売 27兆2147億円
 小売 7655億円

品川区
 人口 35万6441人
 労働 19万2885人
 企業 2万156社
 製造 1078億円
 卸売 5兆5404億円
 小売 4558億円

江東区
 人口 46万527人
 労働 24万9117人
 企業 1万8458社
 製造 2908億円
 卸売 4兆2834億円
 小売 4047億円

浦安市
 人口 15万9092人
 労働 8万4840人
 企業 4299社
 製造 992億円
 卸売 2938億円
 小売 1406億円

千葉市
 人口 93万8163人
 労働 45万8125人
 企業 2万8772社
 製造 1兆1218億円
 卸売 2兆499億円
 小売 8623億円

厚木市
 人口 21万9354人
 労働 11万4713人
 企業 9557社
 製造 6213億円
 卸売 7015億円
 小売 2032億円

座間市
 人口 12万8284人
 労働 6万3427人
 企業 3267社
 製造 2918億円
 卸売 1374億円
 小売 615億円

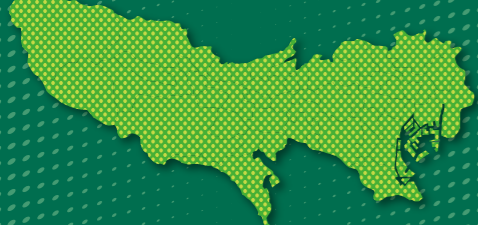
横浜市
 人口 363万3130人
 労働 180万3113人
 企業 11万4797社
 製造 4兆2736億円
 卸売 5兆2769億円
 小売 3兆1667億円

大田区
 人口 68万192人
 労働 35万3914人
 企業 3万541社
 製造 4796億円
 卸売 2兆2212億円
 小売 5003億円

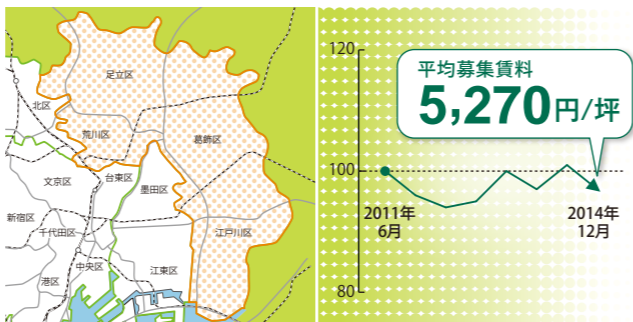
川崎市
 人口 139万6350人
 労働 67万3411人
 企業 4万1032社
 製造 4兆1784億円
 卸売 1兆3868億円
 小売 9073億円

千葉県

東京 TOKYO



足立・葛飾

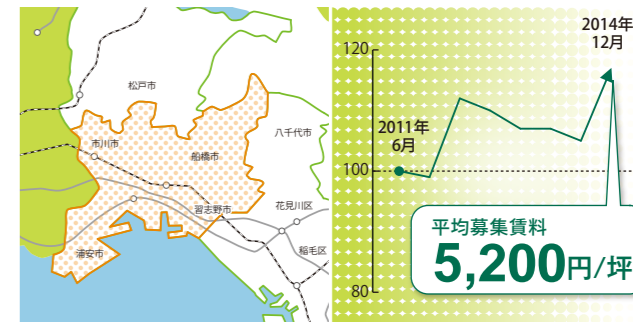


内陸部には、オフィス街内のオフィスビルでは対応できない在庫保有型の営業所ニーズが見られる。環七沿線は、200~500坪程度の中型倉庫の需要が比較的堅調な南部側と、施設大型化といったニーズの流れに乗れない老朽化した小型倉庫の空室が目立つ北部側との、二極化の傾向が出てきている。

千葉 CHIBA

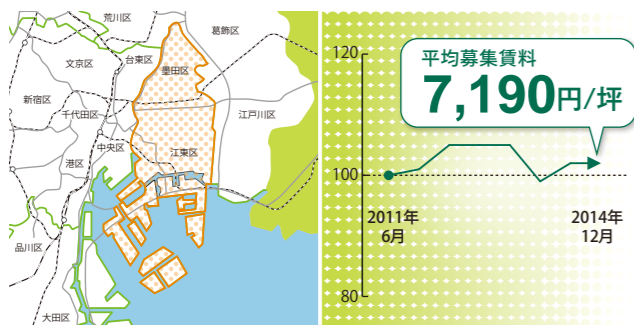


千葉湾岸



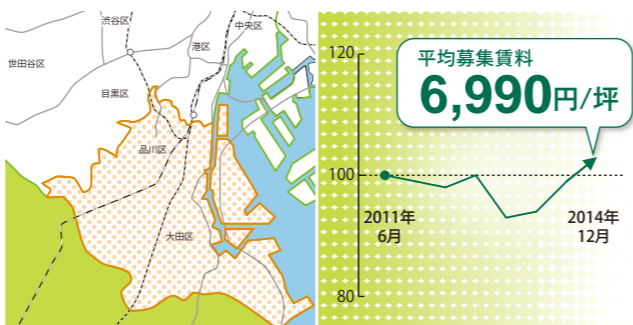
首都圏の物流適地としての地位を確立している東京に隣接したエリア。浦安市から習志野市の湾岸部には都内及び首都圏向け的大型配送拠点が数多く集積している。通販会社や大手3PL会社の拠点も多く、需要・供給ともに県内で一番多い。また、東京オリンピックを見越して、同地域にはさらなる需要増が見込まれる。

江東・墨田



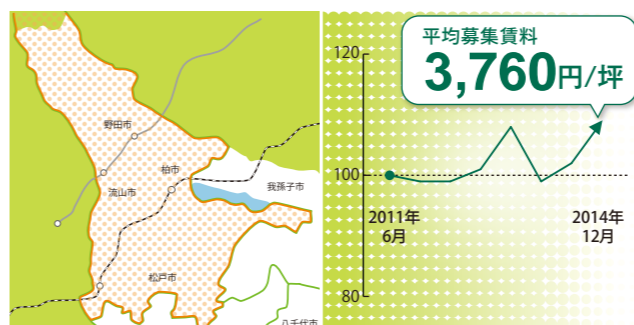
首都高速や湾岸道路により大井・川崎方面や千葉方面のアクセスが良好なうえ、さらに都内中心部にも近接しているため需要の高い地域。内陸部の倉庫は減少傾向にあるが、湾岸部は大小を問わず倉庫が集積している。特に青海から有明にかけては大型保管型倉庫が多い。辰巳や新木場には、都内配送を見据えた配送センターが多く見られる。

品川・大田



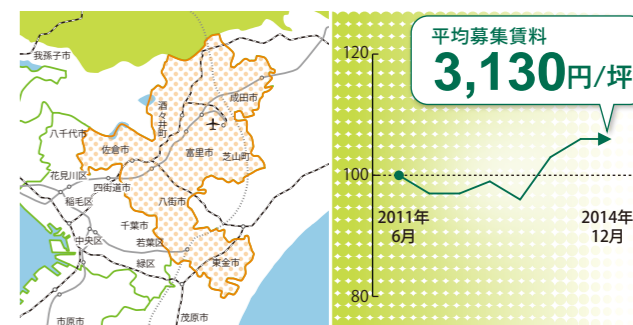
東京港及び羽田空港を備える東京の玄関口で、都心部にも隣接し立地ポテンシャルは高い。特に湾岸部は、首都高速を通じ遠隔地へのアクセスも良く、荷受から物流加工、全国配送まで受注する総合物流会社にとって魅力的な立地となる。他方、内陸部は需要は高いものの住居化が進み、川崎市湾岸部や埼玉県内陸部への移転も見受けられる。

柏IC



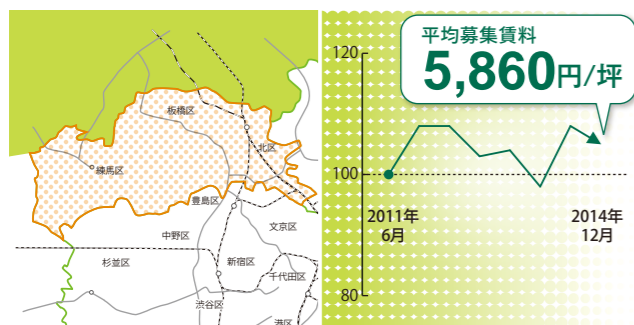
同工エリアの中核となる柏市は、首都圏の主要幹線である国道16号線と国道6号線（水戸街道）及び常磐道の交差する立地にあり、交通利便性に優れている。これまで、都心への配送拠点としては渋滞の懸念があったが、外環道の延伸で緩和が期待される。またIC周辺や柏市沼南町には区画整理が未着手の場所もあり、さらなる開発が見込まれる。

成田・佐倉IC



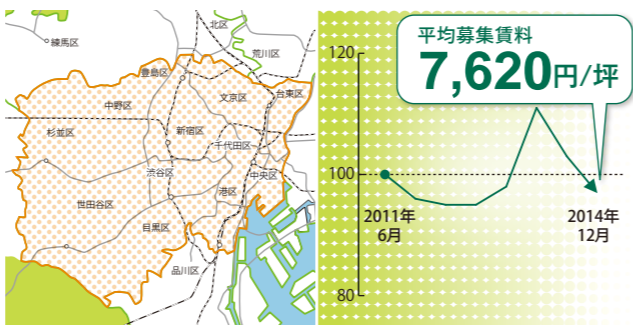
成田国際空港のある成田市は航空貨物関連の需要が中心で、同需要を背景に大型物流施設の供給が行われてきたが、昨今では航空貨物の需要は限定的なものとなっている。千葉県下の物流適地において比較的賃料単価が安い同工エリアでは、他エリアでは少ない平屋建の事務所兼倉庫の需要が高い。

板橋・練馬



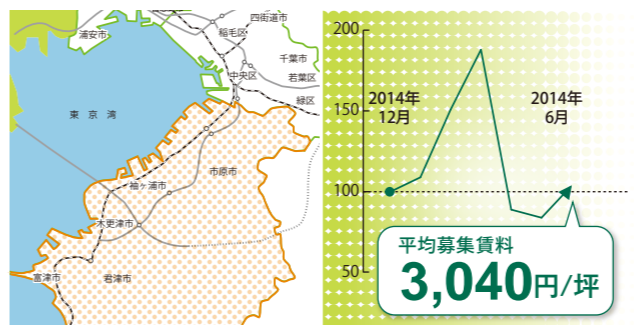
首都高速池袋線の各IC、関越道練馬大泉ICが所在し、東北道、常磐道には外環道で直結と利便性は高い。また、板橋トラックターミナル等の大型倉庫の集積地も存在する。ただし、道路幅員が狭い地域が多く、小型倉庫や工場跡等は空室が長期化。大型配送センターは都心、埼玉方面への配送拠点として、統合等の需要が増加しつつある。

23区中心部・西部



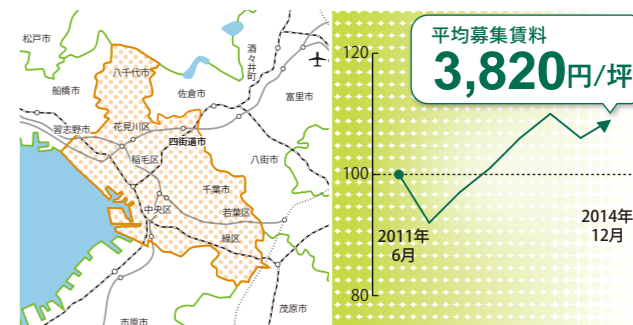
新宿・池袋等のオフィス街や杉並・世田谷等の住宅街があり、物流需要は消費地への集配を目的とすることが多い。既存施設は、幹線道路沿い等の限られた地域に集中しており、新たな施設の供給はほとんどない。当ゾーンの工業系用途地域は全面積の10%にも満たず、マンション等の増加で、物流施設の運営環境は年々悪化してきている。

市原・木更津IC



木更津市では東京湾アクアライン効果で大型商業施設の開発が相次ぎ、それに絡む物流ニーズは散見されるものの需要は限定的。湾岸部は鉄鋼関係や化学製品の工場と倉庫が大半を占め、賃貸倉庫の供給がほとんどないため、周辺企業間での取引で終わってしまい、市場としてはあまり形成されていない。

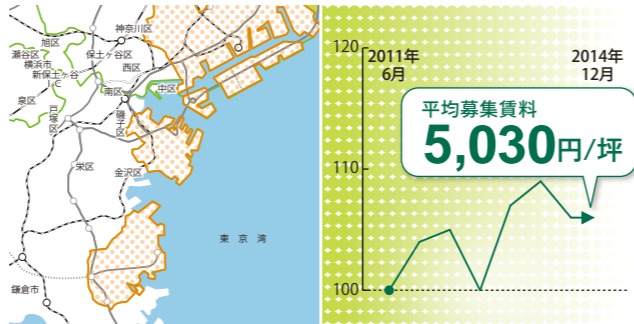
千葉市



千葉市の湾岸部となる新港エリアでは、大型配送センターや自動車関連事業所等の物流集積が見られる。一方で内陸部の千葉北IC周辺は、外環道の延伸により首都圏への配送拠点としての進展が期待される。市街化調整区域が多くこれまで開発が進んでこなかったが、新たな大型施設の供給も見込まれており、今後注目のエリアである。



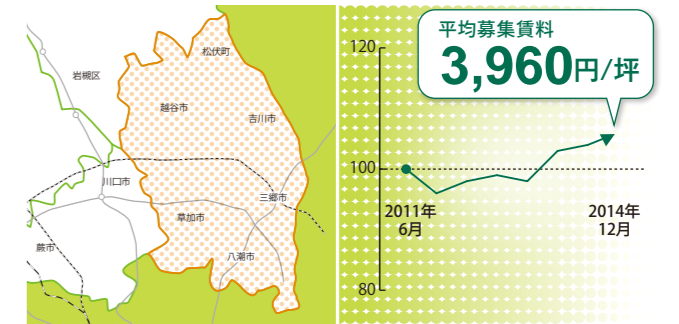
神奈川湾岸



当エリアは羽田空港に近接し、首都高速湾岸線や川崎・横浜港など充実した物流インフラを擁している。湾岸部には大型物流施設が集積しているが、全体的に施設の老朽化が進んでいるエリアでもある。一方で港湾特有の商慣習の変化や規制緩和、不動産投資家による大型賃貸物流施設の供給など、新たな動きも数多く見受けられる。

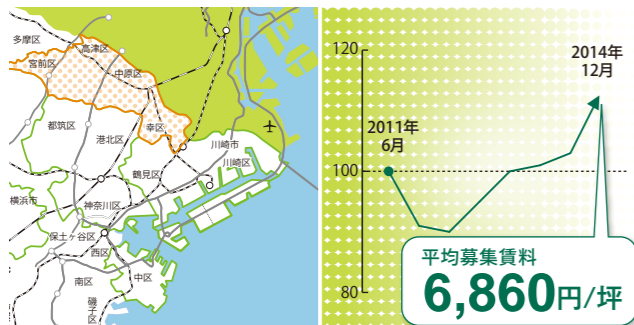


三郷・草加IC



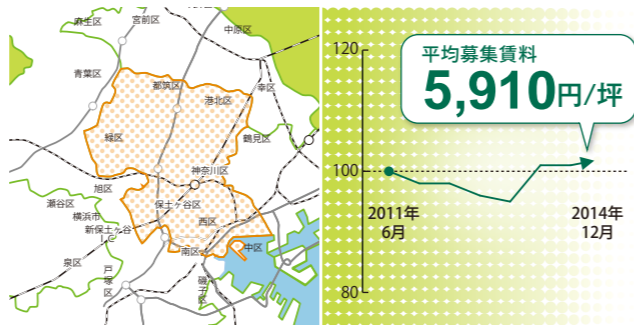
常磐道につながる首都高速6号線、外環道の草加IC、三郷ICが所在する当エリアは、一般的に物流ニーズが高い。特に、IC及び都心に近接する八潮、草加、越谷などに対する需要は底堅く推移している。これまでの供給が中小規模中心であったため、このクラスの倉庫は供給過多の懸念があるが、中大型クラスの需給動向は安定的である。

川崎市内陸部



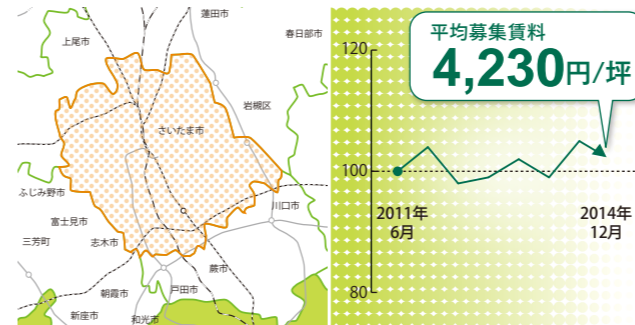
国道246号線沿線や多摩川沿いの地域に若干の物流拠点の集積が見られるが、住宅化の進行に伴い、今後物流施設開発のための大型用地が供給される可能性は少ない。そのため、昨今の潮流となっている物流拠点統合の候補地としてはもちろん、新規拠点配置等の企業進出の動きも限定的なエリアとなっている。

横浜市内陸部



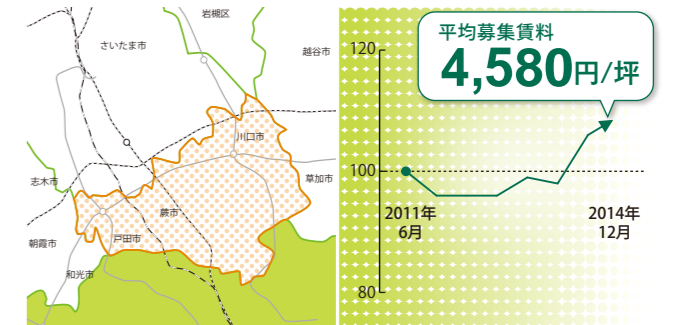
第三京浜沿線等を中心に古くから大型物流施設の集積が見られるが、住宅化の進行や大型ショッピングセンター等の進出が増加しており、近年、物流拠点の新規進出は少ない。消費地への交通利便性が高いため潜在的なニーズは高いが、開発時に商業施設との競合も発生しており、今後の物流開発は限定的であると想定される。

さいたま市



大宮、浦和、さいたま新都心等の業務集積地と都心ベッドタウンの性格を併せ持つ非常に大きな商圏であるため、埼玉県内において事務所兼倉庫(営業所)の需要・集積が最も見られるエリアである。ただし、マンション開発による住宅地化が進んでおり、物流を行う環境としては徐々に厳しさが増している。今後は近隣の配慮も必要要素となっていくだろう。

川口・戸田



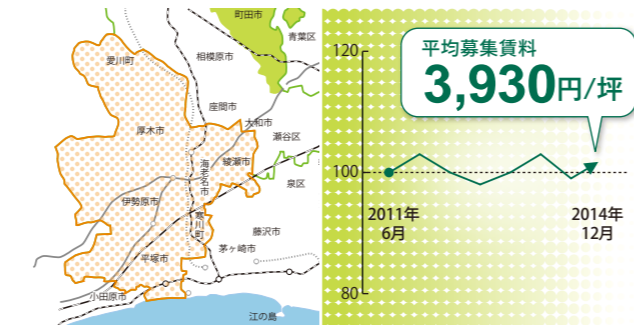
荒川を挟み東京に隣接する古くからの交通の要衝で、JR埼京線や高速道路の延伸とともに利便性が向上してきた。埼玉県内で最も物流施設に対する需要が高いエリアといえ、賃料も比較的割高である。供給は中小規模倉庫が主で500坪超の中大型倉庫・配送センターは少ないが、当エリアの交通利便性は評価されており、潜在的な引き合いは強い。

横浜町田IC



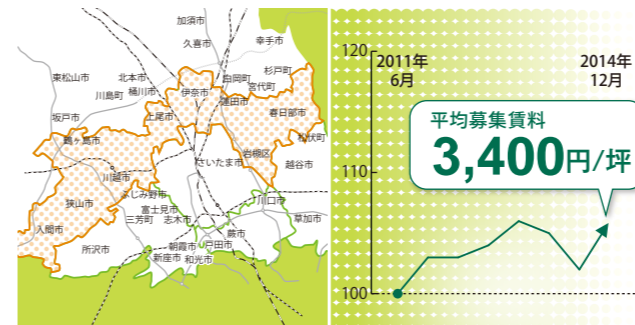
東名高速道路の首都圏の玄関口として機能しており、国道16号線との結節点という交通の要衝。物流拠点の立地としては、極めて高いポテンシャルを有しているといえる。そのため古くから、IC周辺には工場や物流拠点が立地してきたが、川崎市や横浜市内の陸部エリア同様に住宅化の進行は避けられず、大型倉庫の供給は限られている。

厚木IC



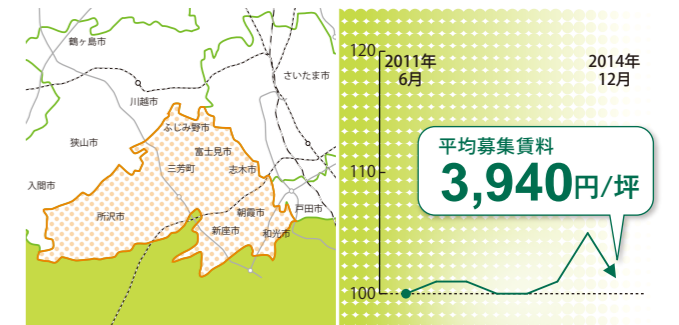
東名高速道路や国道16号線、さらに圏央道が加わり、首都圏全域をカバーする広域道路網を持つため、神奈川県内陸部における大型倉庫・配送センターの受け皿エリアとなっている。港湾部に比べ低廉な賃料水準に加え、大型物件も他ゾーンに比べて多いことから、相模原市や東名厚木IC周辺に大型拠点を構える企業が増加してきている。

16号(春日部・川越)



埼玉県のみならず関東一円を環状に貫く国道16号線沿線エリアは、都心部へは一定の距離があるものの、放射状の主要幹線道路を連結する利便性の高さを背景に、工業団地や流通団地が数多く立地している。市街化調整区域の多いエリアでもあるが、埼玉南部に比べ賃料水準が低いことや、比較的大型用地が確保可能な点で需要を吸引している。

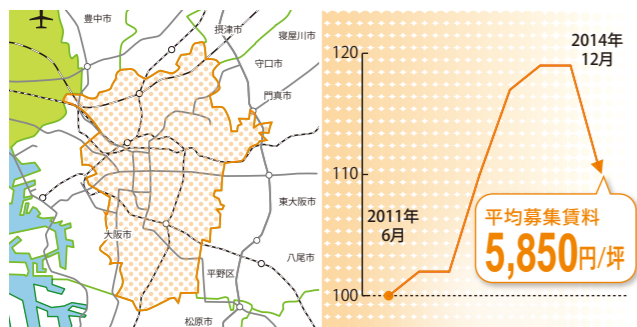
所沢・三芳



比較的都心部に近く、関越道の所沢IC周辺の所沢市や三芳町に幅広い業種業態での需要が見られる。また所沢市、三芳町に次いで需要の高い地域として朝霞市、和光市、志木市、富士見市が挙げられるが、企業ニーズに合致する物流施設が少なく、また住居系用途地域が多いことから、中大型倉庫が集積する所沢市、三芳町に企業が集中している。

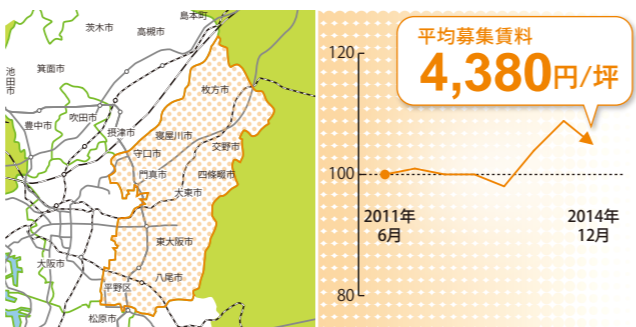


大阪市中心部



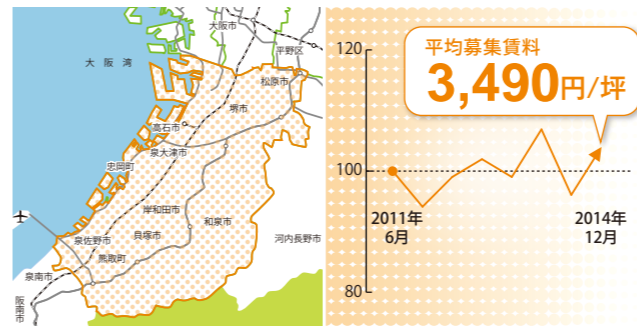
商業・業務集積地であるため需要は事業拠点として事務所機能が高い倉庫兼事務所タイプの割合が多く、営業向けの商品在庫の保有やサービスセンターとしての機能を果たすための修理資材等を保管する企業などが主なテナントである。交通便利性やリードタイムで優位性は高いが、駐車場確保が困難なことが多く、郊外部への移転を検討する企業も多い。

大阪東部



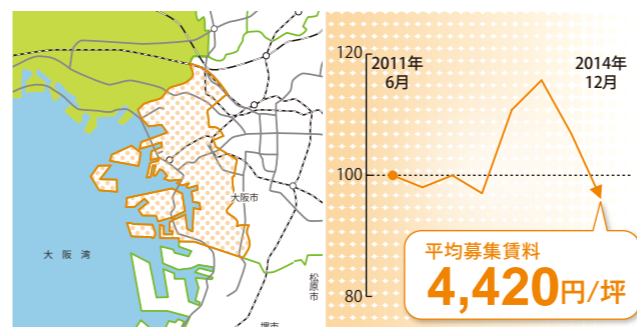
近畿自動車道、第二京阪、阪神高速東大阪線等の高速交通網が合流し、関西最大の消費地である大阪市周辺で機動性が確保できるエリア。特に近畿自動車道沿線は、物流立地としての人気が高い。東大阪トラックターミナルや複数の卸業務団地があり、大阪の中小工場立地の中核でもある。1~2階建の中小規模の物流施設や工場が多く集積している。

大阪南部



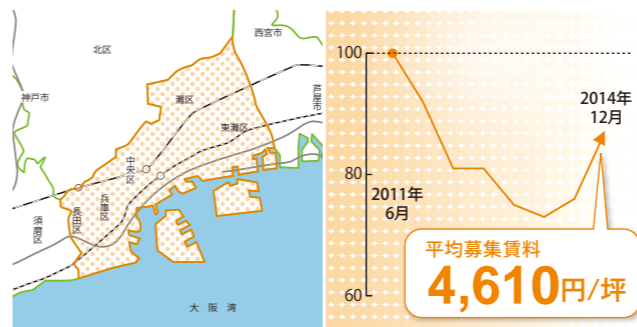
臨海部及び内陸部に高速道路が縦断し、海外主要港との定期航路を有する堺泉北港を擁する物流集積地。主たるニーズは、南大阪を管轄する営業拠点展開が中心となっている。近隣の泉州地域は、関西国際空港の物流面の効果が薄く、木材・紡績など地場産業も長く低迷している状況。堺北臨海部及び中心部は、大阪市街地など消費地への交通利便性が比較的良好である。

大阪市湾岸



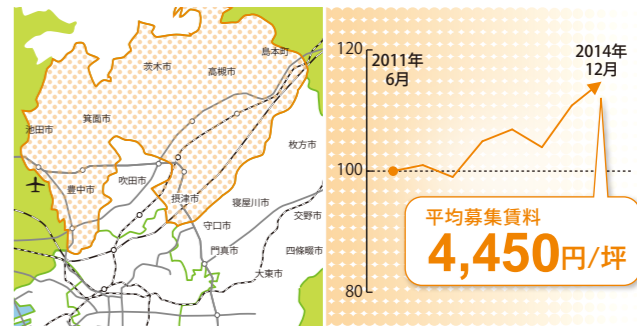
年間約3,800隻にも及ぶフルコンテナ船が就航する大阪港を擁する、関西における海の玄関口。大阪市内中心部など消費地への交通利便性も高いため、物流拠点としての優位性は高い。エリア内は古くから主に海上貨物に関連した自社所有の大規模営業倉庫が多く集積しているが、近年ファンド系の超大型物流施設の供給が多数見られるエリアである。

神戸市



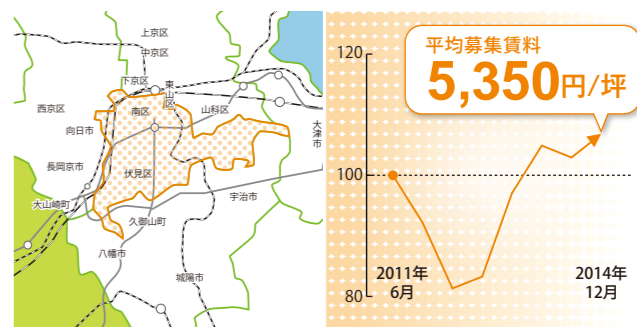
阪神高速神戸線・湾岸線、名神高速、中国自動車道、山陽自動車道が利用可能で、神戸市内や大阪市内といった巨大消費地へのアクセスにも高い利便性を誇るエリアであり、物流拠点構築には極めて好立地だといえる。物流施設の多くは湾岸部のポートアイランド、六甲アイランド、深江浜などを中心に立地している。

大阪北部



名神高速や中国・近畿自動車道への好アクセスから、全国陸送の要衝、都市間物流の拠点である。旧来より流通業務・工業地帯が形成され、工業製品出荷額は大阪府下の衛星都市でも上位に位置する。茨木市南部には大型流通拠点として北大阪流通業務団地や北大阪トラックターミナル、大阪府中央卸売市場が所在し、流通加工・物流企業が多く集積している。

京都南IC



名神高速や新名神、第二京阪へのアクセスが良く大阪、京都、滋賀、奈良の4府県をカバーする立地。京都市南部、久御山町、八幡市、京田辺市等に大型の物流拠点や工場等が集積する。市街化調整区域が多いが一部で区画整理も進み、新規分譲や注文建築用地の供給も散見される。徐々に、大型物流施設の供給の可能性が始めつつある。

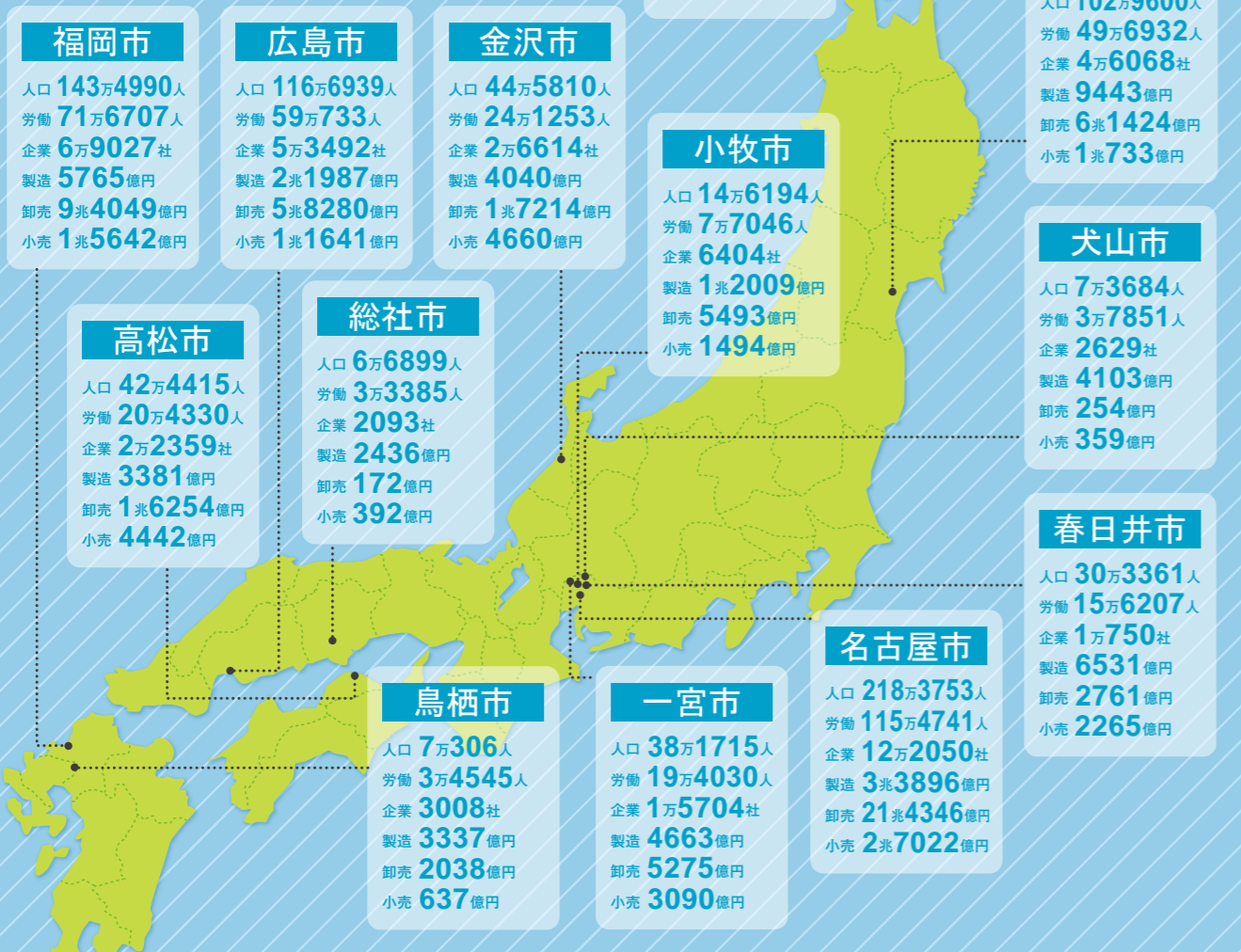
尼崎・西宮



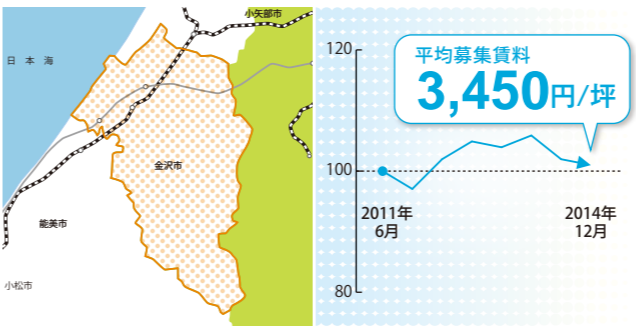
湾岸部は阪神高速神戸線・湾岸線、名神高速、内陸部は中国自動車道が利用でき、巨大消費地である神戸・大阪市内に容易にアクセス可能なエリア。古くから湾岸部には重厚長大産業の生産拠点が多数立地し、ここ数年で工場跡地が超大型物流施設に建て替わるケースが出てきている。伊丹空港近隣の物流集積は老朽化した小規模施設が中心。

都市ポテンシャル City Benchmark

全国

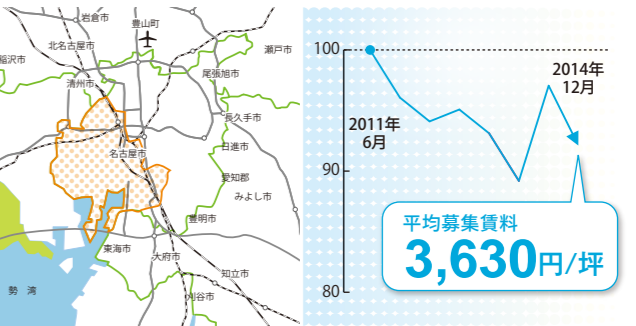


金沢市



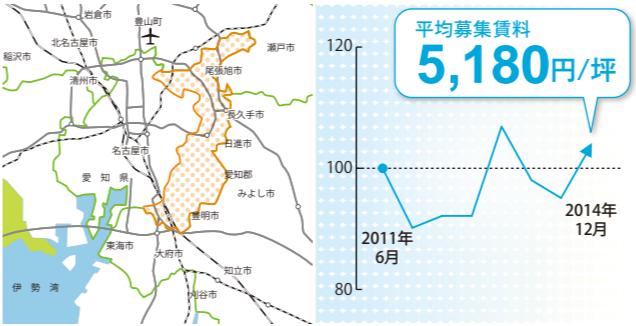
北陸地方を単一拠点で管轄する企業は当エリアに営業所・物流拠点を構えるケースが多い。物流拠点は、北陸自動車道の金沢西・金沢東のIC周辺、加賀地方では小松空港 (FAZ指定) 周辺や、加賀産業道路沿いの松任・辰口周辺などに多く見られる。また、東海北陸自動車道の開通で名古屋への利便性が向上し、北陸圏の企業物流の効率化が進行している。

名古屋市南西部



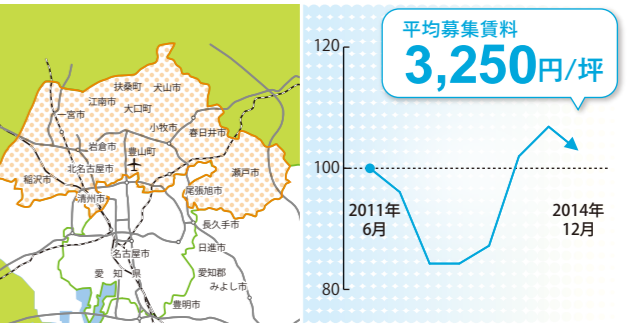
エリアの中核をなす物流インフラである名古屋港は、商業・工業港を兼ね備える総合港湾としての地位を向上させており、輸出入貨物取扱量でも全国1位の規模を誇る。こうした大規模インフラを擁する名古屋港周辺は国際総合流通センターや倉庫団地など大規模な物流拠点が集積し、名古屋市中心部への配送を見据えた物流施設が数多く立地している。

名古屋市東部



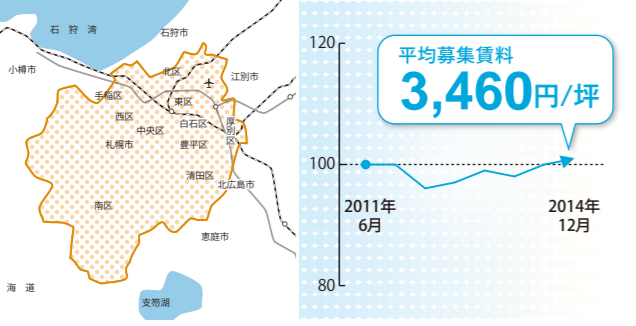
丘陵地帯のベッドタウンの要素が強いが、東名高速・名二環・名古屋高速との連結から、県外への企業活動の要衝にもなっている。特に名東区は、高速道路を使う企業にとって利便性が高く、地下鉄東山線利用で通勤の便も良いことから需要が高い。ただし、事務所兼倉庫は比較的事務所面積が広いことから、他エリアに比べて賃料水準は高い。

尾張



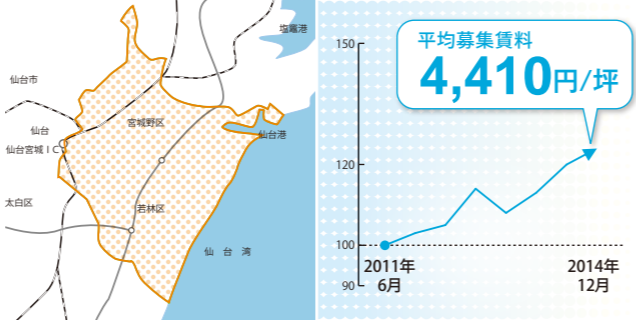
中央道と東名高速が交わる小牧JCT、環状線が連結する桶JCT、名古屋空港を擁するエリアで、中部圏内陸部の交通の要衝である。小牧IC周辺は愛知県下で最も物流施設が集積しており、大手物流会社などの大型物流施設が林立している。ただし住宅化の進行、大型用地の店舗・マンションとの競合、市街化調整区域の多さなど、物流集積への障壁も多い。

札幌市



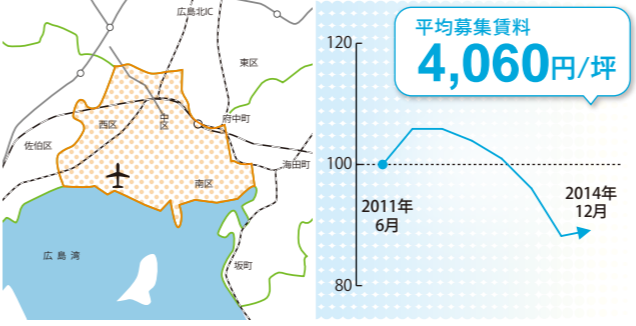
北海道経済の中心都市として機能しており、最大の消費地である札幌市。道内の物流は、札幌圏を中心に拠点構築が図られている。物流機能が集積するエリアとしては白石区・東区を中心に大型配送拠点が建ち並んでいるが、市内の住宅化の進行や割安な賃料水準を求めて、南部郊外エリアへの物流企業進出も見受けられる。

仙台市東部



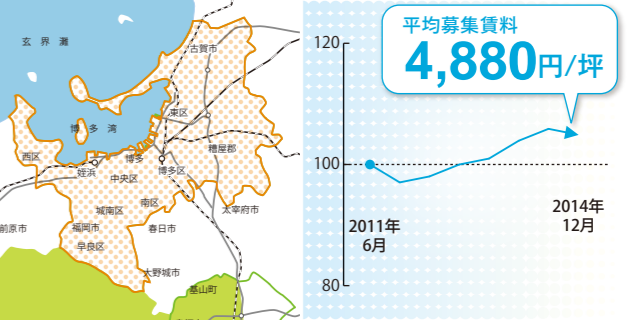
国道4号線、45号線、仙台東部道路等が利用できる国道4号線仙台バイパス苦竹インターチェンジ周辺(宮城野区・若林区)において、市街地中心部をはじめ全方位のアクセスの良さから、古くより物流施設の集積が目立つ。また市内湾岸部にも古くから物流集積が見られるものの、賃貸施設は少なく、大半を自社倉庫が占める状況となっている。

広島市南部



広島市の中心市街地である当エリアは、消費地に最も近い立地として需要は旺盛である。特に、市内において1日に複数回配送するような物流事業者にとっては、切実なニーズが存在する。好適地は西区の商工センター・草津港周辺、中区吉島、南区出島などだが、既存建物が集積しており倉庫が少なく、物件確保が厳しく賃料水準も高い。

福岡市



九州最大の消費地である福岡市周辺や北九州市向けの配送・一時保管が主たるニーズ。博多港周辺では箱崎埠頭や香椎パークポート、新興埋立地のアイランドシティ、浜浜地区周辺に物流施設が集積している。また、福岡空港周辺の航空貨物を中心とした複田地区や繊維関連の卸団地である多の津地区、福岡IC周辺にも大型施設の集積が見られる。