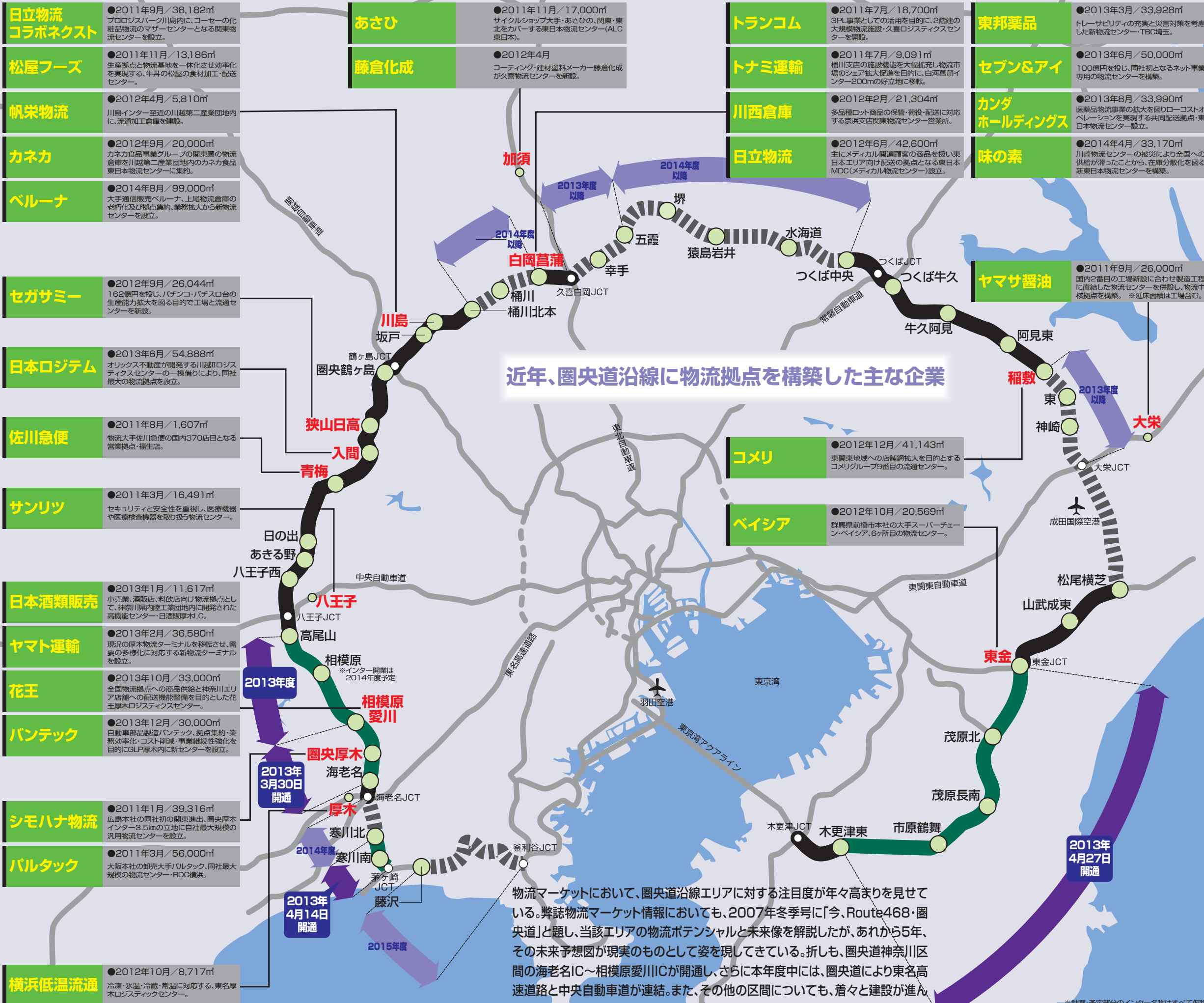


その物流ポテンシャルは？ 延伸する圏央道！



- 日立物流 コラボネクスト** ●2011年9月/38,182㎡ プロシバパーク川島内に、コーセーの化粧品物流のマザーセンターとなる関東物流センターを設立。
- 松屋フーズ** ●2011年11月/13,186㎡ 生産拠点と物流基地を一体化させ効率化を実現する、牛丼の松屋の食材加工・配送センター。
- 帆栄物流** ●2012年4月/5,810㎡ 川島インター至近の川越第二産業団地内に、流通加工倉庫を建設。
- カネカ** ●2012年9月/20,000㎡ カネカ食品事業グループの関東圏の物流倉庫を川越第二産業団地内のカネカ食品東日本物流センターに集約。
- ベルーナ** ●2014年8月/99,000㎡ 大手通信販売ベルーナ、上尾物流倉庫の老朽化及び拠点集約、業務拡大から新物流センターを設立。

- あさひ** ●2011年11月/17,000㎡ サイクルショップ大手・あさひの、関東・東北をカバーする東日本物流センター(ALC東日本)。
- 藤倉化成** ●2012年4月 コーティング・建材塗料メーカー藤倉化成が久喜物流センターを新設。

- トランコム** ●2011年7月/18,700㎡ 3PL事業としての活用を目的に、2階建の大規模物流施設・久喜ロジスティクスセンターを開設。
- トナミ運輸** ●2011年7月/9,091㎡ 桶川支店の施設機能を大幅拡充し物流市場のシェア拡大促進を目的に、白河葛蒲インター200mの好立地に移転。
- 川西倉庫** ●2012年2月/21,304㎡ 多品種ロット商品の保管・荷役・配送に対応する京浜支店関東物流センター営業所。
- 日立物流** ●2012年6月/42,600㎡ 主にメディカル関連顧客の商品を扱い東日本エリア向け配送の拠点となる東日本MDC(メディカル物流センター)設立。

- 東邦薬品** ●2013年3月/33,928㎡ トレーサビリティの充実と災害対策を考慮した新物流センター・TBC埼玉。
- セブン&アイ** ●2013年6月/50,000㎡ 100億円を投じ、同社初となるネット事業専用の物流センターを構築。
- カンダホールディングス** ●2013年8月/33,990㎡ 医薬品物流事業の拡大を図りローコストオペレーションを実現する共同配送拠点・東日本物流センター設立。
- 味の素** ●2014年4月/33,170㎡ 川崎物流センターの被災により全国への供給が滞ったことから、在庫分散化を図る新東日本物流センターを構築。

- セガサミー** ●2012年9月/26,044㎡ 162億円を投じ、パチンコ・パチスロ台の生産能力拡大を図る目的で工場と流通センターを新設。
- 日本ロジテム** ●2013年6月/54,888㎡ オリックス不動産が開発する川越ロジスティクスセンターの1棟借りにより、同社最大の物流拠点を設立。
- 佐川急便** ●2011年8月/1,607㎡ 物流大手佐川急便の国内370店目となる営業拠点・福生店。
- サンリツ** ●2011年3月/16,491㎡ セキュリティと安全性を重視し、医療機器や医療検査機器を取り扱う物流センター。

- 日本酒類販売** ●2013年1月/11,617㎡ 小売業、酒販店、料飲店向け物流拠点として、神奈川県内陸工業団地内に開発された高機能センター・日酒販厚木LC。
- ヤマト運輸** ●2013年2月/36,580㎡ 現況の厚木物流ターミナルを移転させ、需要の多様化に対応する新物流ターミナルを設立。
- 花王** ●2013年10月/33,000㎡ 全国物流拠点への商品供給と神奈川エリア店舗への配送機能整備を目的とした花王厚木ロジスティクスセンター。
- バンテック** ●2013年12月/30,000㎡ 自動車部品製造/バンテック、拠点集約・業務効率化・コスト削減・事業継続性強化を目的にGLP厚木内に新センターを設立。

- シモハナ物流** ●2011年1月/39,316㎡ 広島本社の同社初の関東進出、圏央厚木インター3.5kmの立地に自社最大規模の汎用物流センターを設立。
- バルタック** ●2011年3月/56,000㎡ 大阪本社の卸売大手バルタック、同社最大規模の物流センター・RDC横浜。

- 横浜低温流通** ●2012年10月/8,717㎡ 冷凍・氷温・冷蔵・常温に対応する、東名厚木ロジスティックセンター。

圏央道沿線開発MAP
2011年～



プロロジスパーク川島
■プロロジス
所在地: 埼玉県比企郡川島町かわじま / 延床面積: 166,900㎡ / 5階建 / 2011年7月竣工 / マルチテナント型



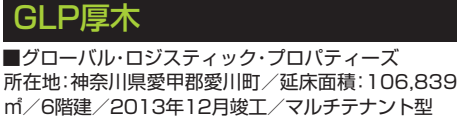
プロロジスパーク川島2
■プロロジス
所在地: 埼玉県比企郡川島町かわじま / 延床面積: 45,700㎡ / 3階建 / 2014年2月竣工 / マルチテナント型



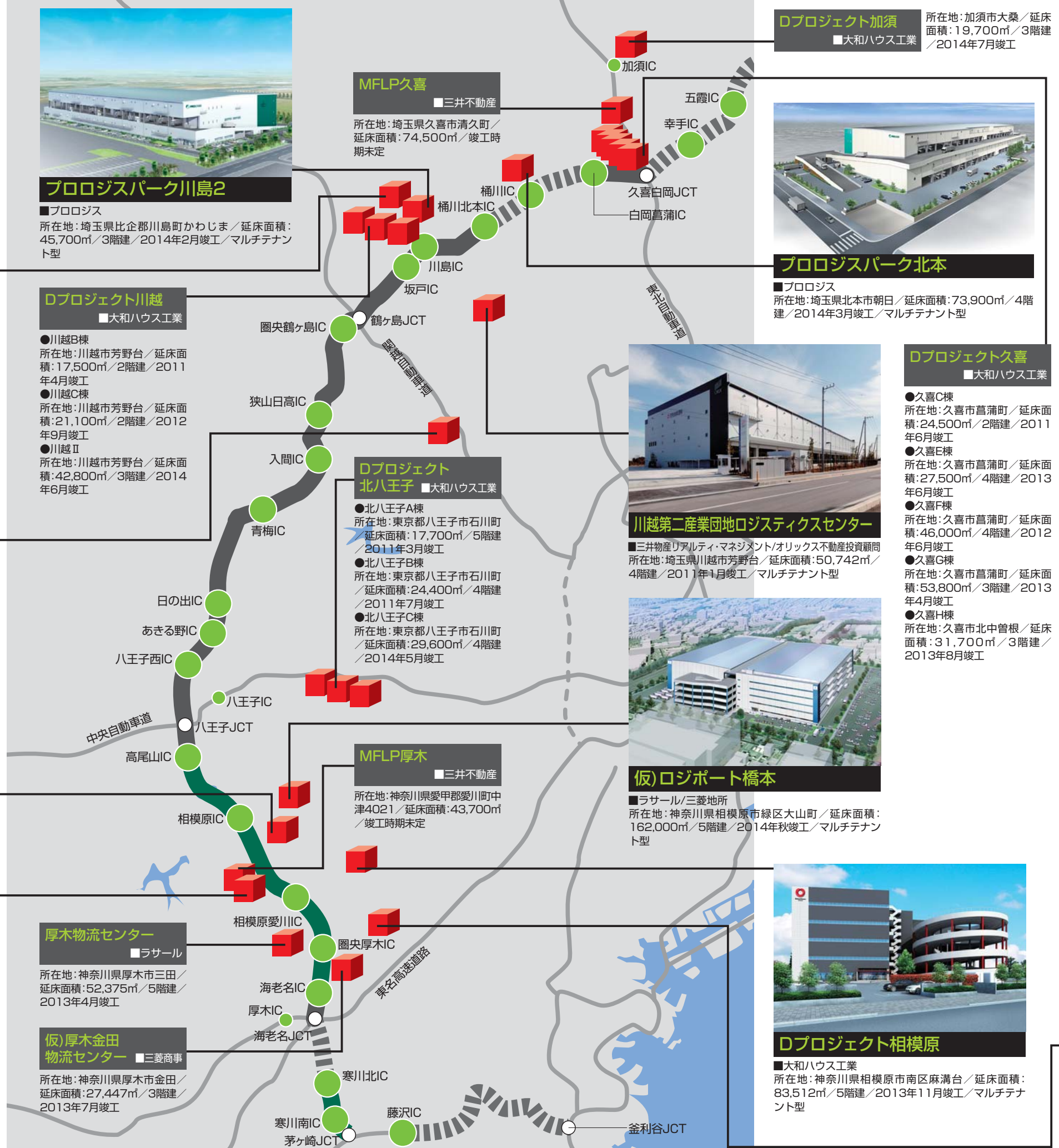
川越Ⅱロジスティクスセンター
■オリックス不動産
所在地: 埼玉県川越市下赤坂 / 延床面積: 54,888㎡ / 4階建 / 2013年5月竣工 / マルチテナント型



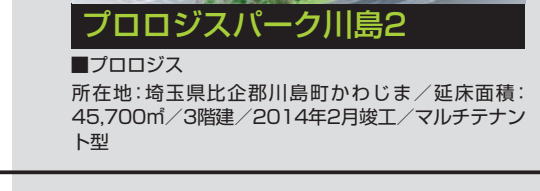
ロジポート相模原
■ラサール/三菱地所
所在地: 神奈川県相模原市中央区田名 / 延床面積: 210,826㎡ / 5階建 / 2013年8月末竣工 / マルチテナント型



GLP厚木
■グローバル・ロジスティック・プロパティーズ
所在地: 神奈川県愛甲郡愛川町 / 延床面積: 106,839㎡ / 6階建 / 2013年12月竣工 / マルチテナント型




MFLP久喜
■三井不動産
所在地: 埼玉県久喜市清久町 / 延床面積: 74,500㎡ / 竣工時期未定



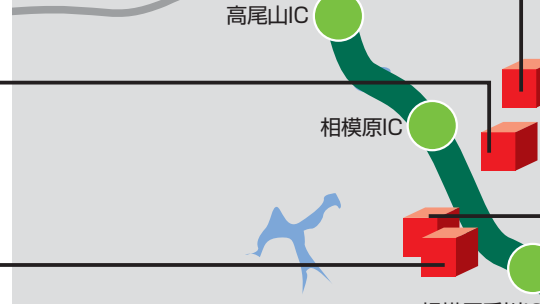
Dプロジェクト川越
■大和ハウス工業
●川越B棟
所在地: 川越市芳野台 / 延床面積: 17,500㎡ / 2階建 / 2011年4月竣工
●川越C棟
所在地: 川越市芳野台 / 延床面積: 21,100㎡ / 2階建 / 2012年9月竣工
●川越Ⅱ
所在地: 川越市芳野台 / 延床面積: 42,800㎡ / 3階建 / 2014年6月竣工



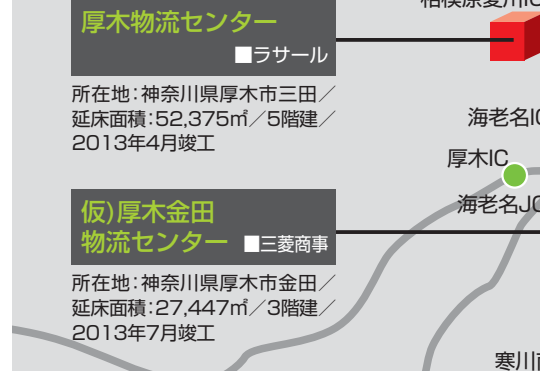
Dプロジェクト北八王子
■大和ハウス工業
●北八王子A棟
所在地: 東京都八王子市石川町 / 延床面積: 17,700㎡ / 5階建 / 2011年3月竣工
●北八王子B棟
所在地: 東京都八王子市石川町 / 延床面積: 24,400㎡ / 4階建 / 2011年7月竣工
●北八王子C棟
所在地: 東京都八王子市石川町 / 延床面積: 29,600㎡ / 4階建 / 2014年5月竣工



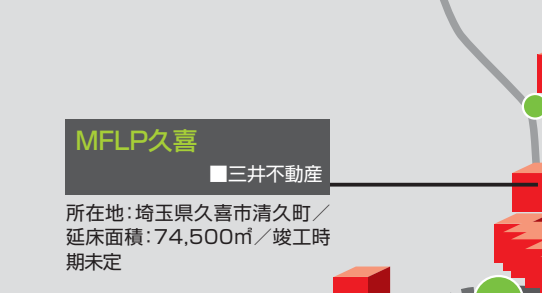
MFLP厚木
■三井不動産
所在地: 神奈川県愛甲郡愛川町中津4021 / 延床面積: 43,700㎡ / 竣工時期未定



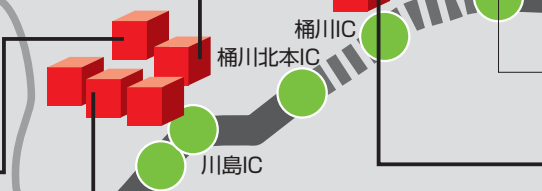
厚木物流センター
■ラサール
所在地: 神奈川県厚木市三田 / 延床面積: 52,375㎡ / 5階建 / 2013年4月竣工



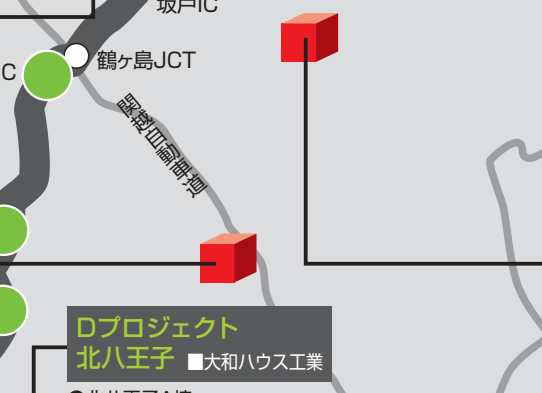
(仮)厚木金田物流センター
■三菱商事
所在地: 神奈川県厚木市金田 / 延床面積: 27,447㎡ / 3階建 / 2013年7月竣工



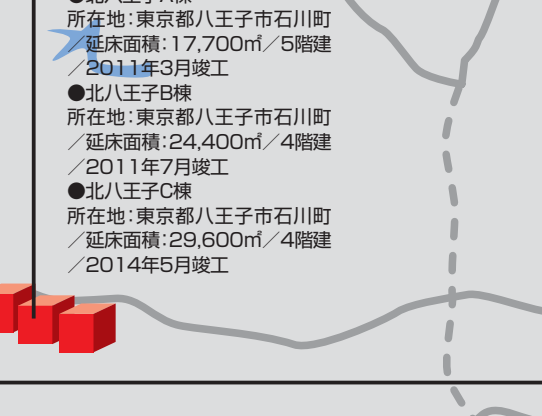
Dプロジェクト加須
■大和ハウス工業
所在地: 加須市大桑 / 延床面積: 19,700㎡ / 3階建 / 2014年7月竣工



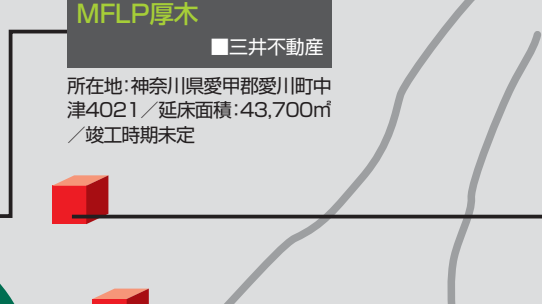
プロロジスパーク北本
■プロロジス
所在地: 埼玉県北本市朝日 / 延床面積: 73,900㎡ / 4階建 / 2014年3月竣工 / マルチテナント型



川越第二産業団地ロジスティクスセンター
■三井物産リアルティ・マネジメント/オリックス不動産投資顧問
所在地: 埼玉県川越市芳野台 / 延床面積: 50,742㎡ / 4階建 / 2011年1月竣工 / マルチテナント型



(仮)ロジポート橋本
■ラサール/三菱地所
所在地: 神奈川県相模原市緑区大山町 / 延床面積: 162,000㎡ / 5階建 / 2014年秋竣工 / マルチテナント型



Dプロジェクト相模原
■大和ハウス工業
所在地: 神奈川県相模原市南区麻溝台 / 延床面積: 83,512㎡ / 5階建 / 2013年11月竣工 / マルチテナント型



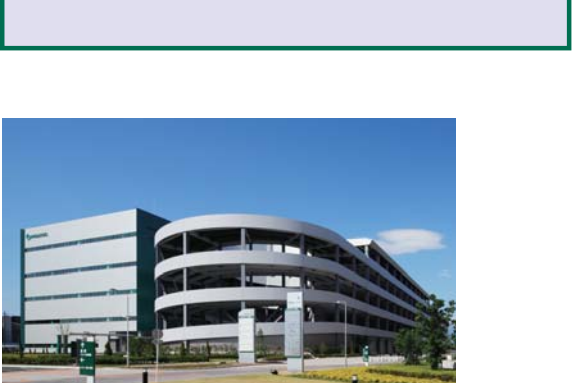
プロロジスパーク座間2
■プロロジス
所在地: 神奈川県座間市広野台 / 延床面積: 116,100㎡ / 5階建 / 2012年8月竣工 / マルチテナント型



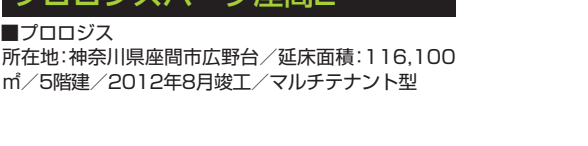
プロロジスパーク常総
■プロロジス
所在地: 茨城県常総市内守谷 / 延床面積: 38,400㎡ / 2階建 / 開発計画中




プロロジスパーク成田1-D
■プロロジス
所在地: 千葉県成田市南三里塚 / 延床面積: 24,800㎡ / 2階建 / 開発計画中



プロロジスパーク座間2
■プロロジス
所在地: 神奈川県座間市広野台 / 延床面積: 116,100㎡ / 5階建 / 2012年8月竣工 / マルチテナント型



プロロジスパーク座間2
■プロロジス
所在地: 神奈川県座間市広野台 / 延床面積: 116,100㎡ / 5階建 / 2012年8月竣工 / マルチテナント型

物流施設建設の歴史と伝統を基に デベロップメント事業に進出。 土地取得先行のBTS型物流施設開発から、 今後はマルチテナント型も推進。

倉庫建設のノウハウを土台に BTS型物流施設開発を展開

「大和ハウス」という社名からすると意外に思われるかもしれませんが、当社は1955年の創業当初、鉄パイプによる倉庫建築（パイプハウス）から事業をスタートしたという経緯があります。その後、住宅はもとより工業化建築のパイオニアとして製造施設やオフィスなど様々な事業用建築を手がけ、物流施設についてはこれまで約3,000棟以上を建設してきました。

2002年からは、物流施設の設計・施工にとどまらず、デベロッパーとして物流施設の開発をスタート。当社が土地・建物の所有や出資を行うことで事業参画し、クライアント企業の事業スキームに合わせた専用の物流施設をコーディネート

ネットする当社独自の物流施設開発プログラム「Dプロジェクト」を展開しています。物流施設の開発を手がけるようになった背景には、当時、不動産を所有しないことを良しとする風潮が強まったことがあります。土地の売却を希望する地主が増える一方で、施設を利用する側も賃借を望んだことから、当社が土地・建物を所有することで双方のニーズを満たすことができると考えたわけです。

当社は注文建築を得意とすることから、特定企業のニーズに合わせてオーダーメイドで開発するBTS型物流施設を中心に展開してきました。これまでに開発した施設は、首都圏を中心に全国108ヶ所、敷地面積約90万坪に上ります。東日本大震災以降は、短期賃貸借契約の要望が多く企業の企業から寄せられたため、これに対応するべく複数テナントが入居できるマルチテナント型物流施設



の開発も始めています。今年11月に竣工予定の相模原をはじめ首都圏3ヶ所と、全国主要都市での開発を予定。将来的には、マルチテナント型の開発を、全体の2~3割を占めるまでに強化していきたいと考えています。

当社の物流施設開発における最大の強みは、物流適地において拠点立地を確保しやすい点にあります。一般的にBTS型物流施設の開発では、テナント企業の希望ありきで土地を取得する傾向にあります。しかし当社の場合、特に首都圏においては、開発に先行して物流適地（もしくはその見込地）を事前に取得しておき、その後にテナント企業を募



集するという手法での開発も採用します。物流適地の先行取得が可能であるため、テナント企業の決裁を待たずに土地購入の意思決定をすることができ、土地取得の競争力が増すこととなります。このように土地を事前に取得することができるのは、土地の取得とリーシングを同一部門で行っており、リーシングする目線で責任を持って用地を取得する体制をとっていることと、物流企業等との継続的なコンタクトによるリーシング力がある点が挙げられます。また、当社が物流施設だけでなく、工場や商業施設、あるいは住宅やマンションなども手がける総合デベロッパーであることも競争優位性となっていると思われます。例えば、数万坪規模の売却用地があれば、物流に限定せず、その土地に適した建物用途で開発することも可能ですし、テナント企業の要望に合った面積や形状に敷地を分割して開発する場合がありますので、これらの対応力もご評価いただいていると感じています。

埼玉エリア以北や 名阪へのアクセスに期待

首都圏では、特に外環道と圏央道に注目して開発を進めています。圏央道については、当社の戦略というよりは、物流適地を求めていった結果、圏央道沿線での開発が増えていると言えます。当社が

最も多く手がけているのは久喜エリアで、他に川越や八王子、今回マルチテナント型施設を開発する相模原などが挙げられます。久喜エリアでの土地の取得が最も早く、2006年に3万坪と2万坪の区画整理地を購入しました。当時、周辺はほぼ未開拓でしたが、開通が予定されていた圏央道と、物流の主要幹線である東北道が接続すれば、物流適地としての可能性も高まると想定し、他社に先駆けて取得を決めました。ただ、正直なところ、今日のような物流適地としての高い評判を得たことは、予想を超える嬉しい誤算でした。また、隣接地の1万7000坪の土地を同時期に購入し、こちらは商業施設を開発し、この開発により物流施設に従事される方の利便性を高める効果も上げることができました。久喜ではその後、計2万坪ほどの土地を追加で購入し、現在では商業施設用地も含めると計8万7000坪を確保しています。

圏央道の優位性としては、東名高速や中央道、関越道などを横断するアクセスの良さから、広域物流に適していることが挙げられます。また、土地代が比較的低廉であるため、開発した施設の賃料をリーズナブルに抑えることも魅力です。

全面開通までにはまだ時間がかかりそうですが、開通後のポテンシャルは非常に高いと感じています。従来は八王子や相模原に拠点を構えた場合、埼玉エリ

ア以北を直接カバーすることはできませんでしたが、圏央道と関越道が連結したことでそれが可能になりました。逆に、これまで相模原や八王子などの立地を希望していた企業が、圏央道沿線の狭山や川島、久喜などに物流施設を構えることも考えられます。実際に、圏央道の鶴ヶ島-八王子間が開通したときは、比較的賃料の安価な入間や日高に進出する企業も現れ、こうしたエリア変動は今後も加速することが予想されます。

ただし、八王子は周辺人口が多く、労働力の確保が容易であるという利点があり、賃料は高めであるもののいまだ根強い人気です。物流施設の立地を検討する際には、その施設での必要労働者数や運営内容についても考慮する必要があります。

3月末に圏央道の海老名-相模原愛川間が開通し、今年度中に中央道まで延伸する予定です。今後期待されるのは、東名高速との連結により名阪方面の物流までカバーできることでしょうか。物流集積地である厚木に拠点を置かなくても、少し離れた場所から圏央道を使って東名高速へアクセスするという選択肢も生まれます。

このような魅力を持つ圏央道沿線エリアには、ここ1~2年で引き合いが急増しています。今後もテナント企業の要望に応えるべく、物流施設開発を進めていきたいと考えています。



大和ハウス工業株式会社
東京本店 建築事業部 副事業部長
第四営業部 部長 **更科 雅俊** 氏

時とともに認知度が高まる 圏央道沿線エリアの物流ポテンシャル。 今年度中開通が予定される神奈川県西部は、 渋滞回避と労働力確保が魅力。

国道16号線から圏央道へと 物流立地が拡大

これまで首都圏における物流適地は、国道16号沿線が外縁とされてきました。配送先の大消費地である都心までの距離と、施設確保のコストの兼ね合いから、このエリアが選ばれてきたと言えるでしょう。しかし近年は16号沿線も開発の進行とともに新規に立地できる場所が減少し、また地価も上昇しています。必ずしも距離とコストのバランスのとれたエリアとは言い切れない面も出てきました。

そうした中で、最近クローズアップされているのが圏央道沿線です。圏央道の魅力は、将来的に全線が開通したときに、都心から放射状に伸びているすべての高速道路に連結し、各高速道路間の所要時間の大幅な短縮が見込めることです。これにより、従来であれば物流拠点を分散して設置しなければならなかったものが、圏央道沿線に大型の物流施設を1ヶ所設置しておけば、都心を経由することなく、圏央道を通して東名高速道路から中央道、関越道、東北道へと、各地への配送が可能になります。そのため現在、周辺の物流施設を集約統合して、圏央道沿線の大型施設に移転するという動きが加速しているわけです。

圏央道沿線で最初に開発が行われたのは、埼玉県の久喜市周辺でした。久喜は圏央道と東北道の連結点であり、仮に

圏央道の開通が遅れたとしても、東北地方と首都圏を結ぶ要衝であることから、このエリアを選択する企業が出てきたということです。実際のところ、当初久喜は、物流業界内において都心からの距離が遠いという印象があったと思われる。しかし、先に述べた国道16号沿線の逼迫感から、まず主要高速道路である東北道沿いに、物流立地が広がったと言えるでしょう。

圏央道沿線が物流マーケットとして大きな可能性を秘めていることを不動産デベロッパーに認識させることになったのが、2011年に埼玉県川島町に竣工したマルチテナント型施設の「プロロジスパーク川島」でした。ワンフロア約9,000坪、延床面積5万坪を超える大型施設ですが、予想を超えて順調に入居者が集まりました。この施設は圏央道の川島ICの近くにあり、設立当時でも圏央道を通じて関越道や中央道へのアクセスが容易になっていますが、決して既存の放射状の高速道路路線というわけで

はありません。しかも、大型マルチテナント型施設の場合、物流事業者が物流適地と認知されなければ、テナント募集もスムーズに進まないものです。しかし、実際に私が物流会社のお客さまから聞いたところでも、「川島は非常に交通の便がいい」と大変高い評価がなされていました。

利便性向上で注目を集める 相模原・愛川エリア

久喜エリア、川島エリアに続いて、現在注目が集まっているのが、相模原市や愛川町といった神奈川県西部の圏央道沿線エリアです。このエリアは東名高速道路と中央道の間位置しており、今年3月に東名高速道路につながる海老名IC～相模原愛川IC間が開通。また今年度中には、相模原愛川IC～高尾山IC間も開通する予定であり、圏央道を通じて、東名高速道路と中央道、さらには関越道が結ばれることとなります。こうしたこ

ともあり、今年度下半期以降、相模原・愛川エリアでは物流不動産デベロッパーによる集中的な物件の供給が予定されているのです。

従来、神奈川県西部では、東名高速道路の厚木ICや横浜町田IC周辺に物流拠点が設けられていました。しかし、近隣の相模原市や愛川町周辺は、なかなか物流適地とは見なされていませんでした。その大きな理由が慢性的な交通渋滞です。横浜町田ICと相模原市域は国道16号線によって接続されており、距離にしてわずか数kmであるにもかかわらず、一度渋滞に巻き込まれば1時間以上を要することも珍しくありませんでした。一方厚木ICから相模原方面に向かう場合には、厚木の市街地を通り抜けなければならない、やはり渋滞に巻き込まれることが多くなります。しかし圏央道が開通したことによって、交通アクセスは劇的に改善されました。

また神奈川県西部は北から南へと相模川が流れており、橋を渡る際に渋滞が起きやすくなるため、東西の交通が非常に不便でした。しかし圏央道の相模原愛川ICや圏央厚木ICは相模川を挟んで西側、海老名ICは東側に設置されたことにより、圏央道を用いれば、相模川より東側の都心方面への輸送も、また西側の東海・関西方面への輸送についても利便性が大きく高まりました。

さらに説明を加えると、元来の物流適地であった厚木IC周辺は相模川の西側に位置し、同エリアに横浜や東京の都心部をカバーする物流拠点を設置しようとすると、相模川越えの渋滞が大きなネックとなっていました。かと言って、次のICは横浜町田ICであり、ここまで都心に近づいてしまうと、コスト的に見合う物件がなかったり、大きな面積が確保しづらくなります。また、厚木周辺の圏央道のICは、非常に短い距離に連続して設置されましたが、IC毎に立地特性が異なるため、物流事業者の選択肢が広がっています。これなども、圏央道の開通により同エリアの物流ポテンシャルが高まる理由の一つに挙げられるでしょう。

既存の厚木エリアに加え、相模原・愛川エリアが新たな物流適地として

シービーアールイー株式会社 インダストリアル営業本部 アソシエイトディレクター 佐藤 亘



浮上しているのにはこうした背景があります。

最大の強みは 労働力の確保のしやすさ

圏央道の他のエリアと相模原・愛川エリアを比べたときの競争優位性は、まず東名高速、中央道という物流の大動脈に近接していることです。関西や名古屋から輸送されてきた荷物をいったんこのエリアでストックしたうえで、圏央道を用いて関東北部や東北地方に配送すれば、効率的な輸送が可能になります。

また東日本大震災以降、BCP(事業継続計画)対策として、物流拠点を京浜臨海部から内陸部に移す動きが起きています。ただし臨海部に物流拠点を置いている企業の場合、輸出入に絡む事業を行っているケースが多く、臨海部からあまり遠距離なエリアに拠点を移転するのはコスト高になります。その点、相模原・愛川エリアであれば比較的距離であり、移転候補地として適していると言えるでしょう。

そしてこのエリアの最大の魅力は、庫内ワーカーの確保が容易であるということです。相模原市は70万人以上の人口を抱える政令指定都市であり、自動車産業や電子部品の古くからの集積地でもあります。近年、工場の移転や廃業が相次いだため遊休地が増えているのですが、物流施設はこうした工場跡を利用して建てられようとしています。つまり元々工業団地だった場所に物流倉庫が

開発されるわけですから、その周辺にはかつて工場で働いていた経験があり現在は新しい職を求めている居住者や、その世帯の主婦層といった方々が少なからずいるわけです。圏央道沿線のほかのエリアの場合、人口密度の低い田園地帯に物流施設を新たに開発するケースが多くなるため、労働力の確保が大きな課題となりますが、相模原・愛川エリアはその課題をクリアしていると言えるでしょう。

逆に相模原・愛川エリアに物流拠点を設けることのデメリットとしては、外環道沿線や京浜臨海部に比べればリーズナブルであるとはいえないものの、他の圏央道沿線エリアと比較すると、賃料水準が高めに設定されているためコスト高になることが挙げられます。企業が圏央道沿線に物流拠点を設ける際には、労働力の確保のしやすさとコストを天秤にかけながらエリアを絞っていくことになるのではないのでしょうか。

相模原・愛川エリア以外では、関越道と中央道の間位置する埼玉県の狭山市や日高市周辺エリアを新たな物流集積地にするべく、計画が進行中だと聞いています。また現在はまだ工事区間である五霞ICに近接する茨城県古河市周辺でも、物流適地になり得るかどうかの検討が物流事業者の間で進められているのではないのでしょうか。

いずれにしても圏央道沿線で今後物流施設の開発が活発化することは間違いなく、首都圏の物流はこの数年で大きな変貌を遂げることが予想されます。

