

北海道エリア



物流マーケット情報

2008年3月
開設

花王・カネボウ、2007年11月から順次進められている物流拠点統合と共通取引先へのグループ内共同配送の実施に向け、北海道石狩市の花王石狩ロジスティクスセンター内にカネボウ化粧品の北海道センターを移転統合。北海道全域を配送エリアとする化粧品統合型の物流センターを開設。敷地面積約3万5000㎡。

2007年12月
開設

総合食品卸の**日本アクセス北海道**、小樽市銭函に国内最大級の物流拠点「石狩チルド物流センター」を開設。敷地約3万3000㎡、延床面積約1万5000㎡。乳製品や和洋日記、惣菜などの専用センターとなる。

2008年4月
竣工

小樽本社の**食品急送**、石狩湾新港に4温度帯での品質管理が可能な物流施設「石狩センター」を開設。1万3300㎡の敷地に、建物は地上2階建、延床面積4000㎡の規模で、ホームを広く取ったスルー型の施設となっている。

2008年12月
稼働予定

医療用・一般用の衣料品、化粧品、日用品等の卸売り**メディセオ・バルタックホールディングス**、昨年取得した北広島市大曲工業団地内の北海道ベブシコウラ札幌工場跡地(敷地約2万㎡)に、大規模物流センター(RCD)を新築。事業は完全子会社のバルタックがとり行う。

物流拠点は北へ

活況を呈する北海道・東北エリアの
倉庫・配送センターニーズを検証する

広がる平原に遠い山並み、冬の厳しい自然、北の大地・北海道。そして山深い奥羽山脈と平野一面に実る稲穂、日本の原風景・東北。両エリアに対し私たちが一般的に抱くイメージは、このようなものではないだろうか。どちらも札幌市、仙台市とそれぞれ政令指定都市を有するものの、郊外の人口集積はいずれも小規模で、またそれが広域に広がっているため産業集積には独特の難しさを持っている。これまで、商業集積や工業集積、それに付随する物流面においても、さほど注目を集めることのなかった北海道・東北エリアだが、近年、その状況が大きく変化しつつある。大型商業施設の地方都市への進出、製造業の国内回帰による新規工場設立の増加。これに伴って物流施設の開発も盛んに行われ、近年の北海道・東北エリアの物流施設新規着工量は、各道県とも軒並み増加傾向となっている。今号の物流マーケット情報では、この北海道・東北にスポットを当て、各エリアの物流トピックスや地域特性、賃貸市場の動向・相場観などを明らかにする。



**2009年5月
竣工予定**

札幌市本社のエルムコーポレーション、札幌市白石区に、地上2階建、延床面積約1万5000㎡の「(仮称)札幌米里エルムPDセンター」を開発。施工は積水ハウス・山一建設共同企業体。ドライ倉庫と事務所の施設となり、竣工後は大手物流会社に一括賃貸される。

**2009年1月
予定**

ラサール インベストメント マネージメント、道央自動車道「江別西IC」3.5kmの立地に、同社北海道初の物流施設投資案件となる「ロジポート北海道」を開発。1期工事として、地上2階建、延床面積約2万㎡のマルチテナント型物流施設が建設される。



**2008年8月
竣工**

東京都中央区に本社を置く東海運、札幌市白石区に「ワールドサプライ札幌配送センター」を開発。地上4階、延床面積約3300㎡の規模となっている。

**2008年12月
営業開始**

室蘭海陸通運、道央圏の複数拠点を総括する新物流センターを道央自動車道「札幌南IC」やJR札幌貨物ターミナルに程近い札幌市白石区物流センター内に建設。新センターの規模は、地上2階建、敷地面積約1万5000㎡、延床面積約8000㎡。

**2007年12月
開設**

三井倉庫の子会社 北海三井倉庫、北広島市に機密文書保管に特化した専用施設「北海三井倉庫レコードセンター」を開発。地上3階建、延床面積1700㎡、最高水準のセキュリティ機能と、震度7に耐え得る耐震性能を有する。

**2007年9月
取得**

プロロジス、札幌市のパナソニックロジスティクス物流施設を取得、セールアンドリースバックで「プロロジスパーク札幌」に。

**2007年8月
開設**

日本通運、道央自動車道「札幌南IC」2km、JR貨物札幌貨物ターミナル1kmに位置する札幌市白石区の同社主要物流拠点「大谷地流通センター」内に、「新札幌第2物流センター」を開発。地上2階建、延床面積約5000㎡の同施設では、キャンボンビジネスサポートの3PL業務が行われている。

**2008年度内
公募開始**

札幌への近さと道央自動車道や国道36号線等への交通アクセスの良さから、道内の物流適地として注目される北広島市。同市内6カ所目となる工業団地「(仮称)輪厚工業団地」の造成・企業誘致・土地販売が、北広島市土地開発公社から一括して民間に業務委託される。区域面積は約60ha。約50haが造成され、分譲面積は約35ha。



**2007年11月
開設**

東急ストア、傘下の札幌東急ストアの物流体制再構築施策として、札幌市に隣接する北広島市に物流センターを新設。業務拡大によりこれまで複数利用していた倉庫を統合するもので、メーカーや卸からの荷受け一元化から、業務の効率化を図る。

**2007年10月
開設**

札幌本社の物流会社シズナイロゴス、恵庭市に新物流センターを開発。地上2階建、延床面積約8000㎡。これまでの札幌白石、千歳両センターの2倍の規模となり、主に食品の保管、道内問屋への出荷等に利用される。

**2007年3月
取得**

日本レップ、約2万1000㎡の敷地に1万7000㎡強の延床面積をもつ恵庭市の物流施設を取得、「J-REP恵庭」に。同社はその他、北海道には「J-REP札幌」を保有。

**2007年8月
開設**

豊田通商、苫小牧に土地を取得し、支店と物流センターを開発。敷地面積約1万2000㎡、支店は2階建700㎡、物流センターは平屋建720㎡。

**2008年8月
開始**

これまで入船地区に立地してきた苫小牧港国際コンテナターミナル、東港区中央埠頭へ拡張移転。現在の10.8ha(コンテナヤード8ha)の規模が、21.9ha(コンテナヤード16ha)と入船の2倍になる。将来的には今年着工した12m岸壁やガントリークレーン等も整備される予定。



東北エリア



**2006年5月
開設**

日立物流、東北自動車道「泉IC」3kmの新富谷ガーデンシティ内に「仙台富谷物流センター」を開設。開発はプロロジスによるBTS（プロロジスパーク富谷）で、地上2階建、延床面積約2万㎡の規模。

**2009年4月
予定**

仙台北社の医薬品卸**アスカム**、青森市浪岡の大沢遊工業団地内に物流センターを開設。約1万3000㎡の敷地に4000㎡規模の施設を設ける予定。

**2007年9月
取得**

プロロジス、岩手県紫波郡のパナソニックロジスティクス物流施設を取得、セールアンドリースバックで「プロロジスパーク盛岡」に。

**2006年2月
開設**

ホームセンターコメリの物流子会社**北星産業**、岩手県花巻空港に程近い花巻流通団地内に「花巻物流センター」を開設。北東北～北海道の約160店舗をカバーする物流拠点。



計画中

プロロジス、東北自動車道「泉IC」至近の立地に、地上3階建、延床面積約8万㎡のマルチテナント型物流施設「プロロジスパーク富谷II」を計画中。

**2007年6月
完成**

キーコーヒー、仙台市泉区の東北工場及び併設の物流センターの増床・改修を完了。原料・製品保管スペース不足の解消と物流機能強化を図る。

**2006年7月
竣工**

オンワード樺山、営業拠点と物流拠点を併設した仙台支店の新社屋を開設。仙台駅至近、地上14階、地下1階建、延床面積1万1340㎡の規模。2階が相談スペース、11～14階がオフィス、商品倉庫は3～9階。

**2008年9月
完成**

センコン物流、山形県東根市に7棟の新倉庫を建設。4棟が低温倉庫で3棟が一般倉庫、延床面積は、合計で約7000㎡。

**2008年10月
開設**

花王・カネボウ、2007年11月から順次進められている物流拠点統合と共通取引先へのグループ内共同配送の実施に向け、宮城県柴田郡村田町に東北全域を配送エリアとする化粧品統合型の物流センターを開設。敷地面積約1万8000㎡。

**2008年2月
開設**

医療用医薬品、医療機器の卸、アルフレッサホールディングスの子会社**シーエス薬品**、福島県の郡山中央工業団地内に東北エリアのセルフメディケーション卸事業の新物流拠点として「シーエス薬品東北物流センター」を開設。地上2階建、延床面積は約6000㎡。

**2008年8月
開設**

住友ゴム工業の物流子会社**SRIロジスティクス**、東北自動車道「郡山IC」に隣接する郡山流通業務団地内に、南東北数カ所に分散していた物流拠点を集約し新物流センターを開設。開発はプロロジスによるBTSで（プロロジスパーク郡山I）、地上3階建、延床面積約2万5000㎡の規模。

計画中

プロロジス、東北自動車道「郡山IC」に隣接する郡山流通業務団地内「プロロジスパーク郡山I」の隣地に「プロロジスパーク郡山II」を計画中。

**2007年9月
取得**

プロロジス、福島県郡山市のパナソニックロジスティクス物流施設を取得、セールアンドリースバックで「プロロジスパーク郡山III」に。

**2007年11月
完成**

酒類の小売販売を展開するやまや、宮城県黒川郡大和町の「やまや東北物流センター」に7億3000万円の設備投資を実施し、各種マテハン設備を増強。

**2006年8月
竣工**

センコー、宮城県黒川郡大和町の仙台北部中核工業団地内に、イオングループ向け物流センター「イオン東北RDC」を開設。地上2階建、延床面積約7万㎡、接車バース150台以上。高機能なマテハン機器を装備した最新式の専用物流センターとなっている。

**2008年3月
竣工**

仙台市本社の協和運輸倉庫、東北自動車道「大和IC」1.5kmの大和流通団地内に「新薬子センター仙台LCC」を開設。敷地面積約1万4000㎡、保管面積約8300㎡、保管能力6500パレット、20℃の定温倉庫となっている。



**2009年3月末
予定**

AMBプロパティジャパン、三陸自動車道「仙台港北IC」及び仙台港に程近い多賀城市栄に、地上4階建、延床面積約4万㎡のマルチテナント型物流施設「AMB仙台多賀城ディストリビューションセンター」を開発。

**2007年4月
開設**

山形県内42店舗、宮城県内17店舗を展開するスーパーマーケット・ヤマザワ、仙台市に新規物流センターを開設。前年オープンの宮城生鮮センターと併せ、山形・宮城両県でそれぞれ独立した物流拠点が稼働する。

**2007年8月
本格稼働**

アスクル、北海道・東北エリアの新物流拠点「仙台DMC」を本格稼働。開発はプロロジスによるBTSで（プロロジスパーク仙台）、地上4階建、延床面積約4万㎡の規模。

**2009年6月
予定**

神戸本社の物流会社・上組、東京ー北海道間輸送の拠点として、仙台に地上4階建、敷地1700㎡物流センターを計画。

**2007年9月
取得**

プロロジス、仙台市宮城野区のパナソニックロジスティクス物流施設を取得、セールアンドリースバックで「プロロジスパーク扇町」に。

**2009年6月
予定**

機械工具・物流機器メーカーのトラスコ中山、27億円を投資し東北エリアの新物流センター・営業拠点「プラネット東北・仙台支店」を開発する計画。

**2008年1月
開設**

日本パレットレンタル、東北エリアのパレット需要に対応するため、宮城県岩沼市にレンタルパレットの受け渡し・返却等のサービスを行うパレットプールシステムの主要拠点「JPR仙台デポ」を新設。

**2008年10月
竣工**

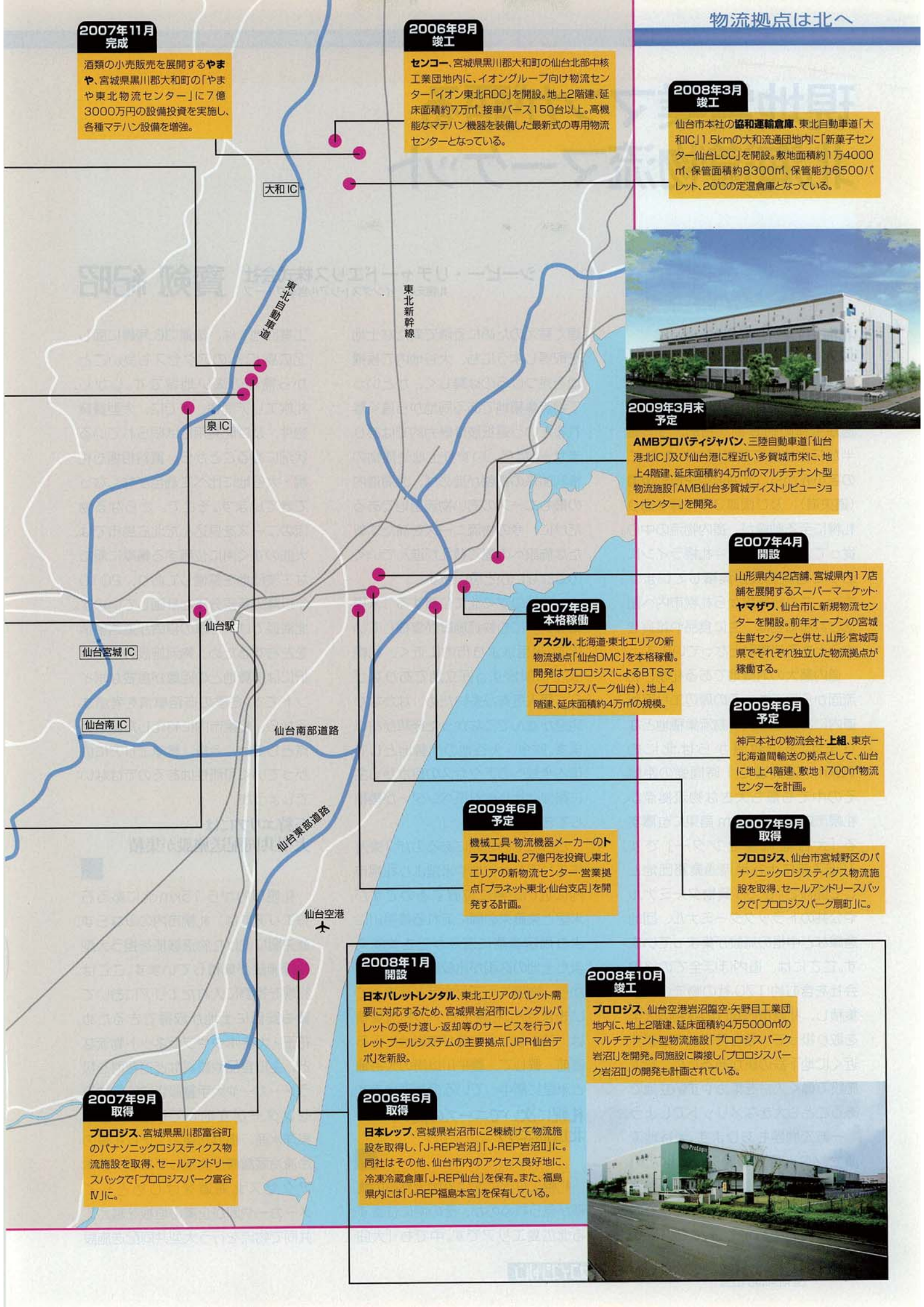
プロロジス、仙台空港岩沼臨空 矢野目工業団地内に、地上2階建、延床面積約4万5000㎡のマルチテナント型物流施設「プロロジスパーク岩沼」を開発。同施設に隣接し「プロロジスパーク岩沼II」の開発も計画されている。

**2007年9月
取得**

プロロジス、宮城県黒川郡富谷町のパナソニックロジスティクス物流施設を取得、セールアンドリースバックで「プロロジスパーク富谷IV」に。

**2006年6月
取得**

日本レップ、宮城県岩沼市に2棟続けて物流施設を取得し、「J-REP岩沼」「J-REP岩沼II」に。同社はその他、仙台市内のアクセス良好地に、冷凍冷蔵倉庫「J-REP仙台」を保有。また、福島県内には「J-REP福島本宮」を保有している。



現地営業マンが語る 北海道物流マーケット

シービー・リチャードエリス株式会社 寶剣 紀昭
札幌支店 インダストリアル営業グループ

北海道の物流市場は 最大消費地・札幌に集約

本州から北海道への物流は船舶輸送が全体の約9割を占め、うち過半が苫小牧港で荷揚げされます。この苫小牧から、北海道中央自動車道(道央道)、及び国道36号線を通り札幌に至る動線が、道内物流の中心。従って、この苫小牧—札幌ラインに沿って物流施設が集積しています。また、これら施設から札幌市内へ配送される荷物は、主に食品や雑貨を中心とする消費財となっています。

道内最大の消費地である札幌、物流面から見ても、その周辺エリアが道内における最大の物流集積地となります。苫小牧港からは北に約70km、道央道で1時間強の距離。その中でも最も大きな物流拠点、札幌市内から約8km南東に位置する「大谷地流通センター」です。1967年に大谷地流通業務団地として開設され、JR貨物ターミナルや公共のトラックターミナル、団地倉庫など中枢の施設が集まっています。ここには、道内ほぼ全ての路線会社を含む約170社の物流企業が集積し、札幌市内向けの荷物の大半を取り扱っていると言われています。近くに地下鉄の駅があるため、物流施設で働く人材を集めやすい立地であることも大きなメリットでしょう。

一方で問題もあります。大谷地流通センター自体の歴史が古いため、多くのストック型倉庫は今の物流ニーズにマッチしなくなってきており、建物の老朽化も進んでいます。

建て替えのために近隣で新たな土地を取得しようにも、大谷地内で候補地を見つけるのは難しく、かといって物流集積地である同地から遠く離れるという選択肢は魅力的ではありません。ただ、いずれ土地や建物の権利関係の調整が進めば、北海道内の最もニーズの高い物流適地であるだけに、今の物流ニーズを満たす新たな施設への建て替えが進んでいくのではないかと思います。

大谷地のすぐ北に位置する「米里エリア」にも物流施設が集積しています。米里はより市内に近く、札幌JCTに隣接する好立地でありながら、個人所有が多いため、なかなか開発が進んでこなかった経緯があります。昨今、大谷地の代替地として、市内全域へのアクセスの良さから主に路線会社や飲料系ベンダーが集積してきています。

さらにその北側にあるのが「東雁来エリア」。大谷地や米里より札幌市内に近い距離に位置するのですが、米里と東雁来の間に流れる豊平川により周辺道路に渋滞が起きやすく、また土地の区画が比較的小さなことから、物流ニーズがさほど高まっていきません。札幌エリアの物流集積は、苫小牧からの荷が市街地に入る直前、概して、豊平川以南の大谷地と米里に集中しているのが現状です。

札幌に次いでニーズの高い 北広島エリア

札幌エリアに次いで物流施設の集積が見られるのが、その南に位置する北広島エリアです。中でも「大曲

工業団地」は、国道36号線に面し、北広島ICへのアクセスも良いことから需要の高い地域です。しかし、札幌エリア同様、すでに、大型賃貸物件、及び開発用地は限られている状況にあることから、賃料相場も札幌・大谷地に比べて遜色がなくなってきています。そこで、さらなる物流のニーズを見込んだ北広島市では、大曲のすぐ南に位置する輪厚に新たな工業団地を整備しており、2010年以降の新規分譲を計画しています。北海道では、冬季の積雪が道路事情を左右するため、物流施設の立地選択には消費地との距離が重要なポイントです。冬季の道路事情を考慮するなら、札幌市内に特化した配送拠点としては、今後、輪厚エリアに広がっていく可能性はあるのでしょうか。

石狩エリアには 大型共同配送施設が集積

札幌市内から15km北にある石狩エリアには、札幌市内のみならず、道央圏に向けた物流機能を担う大型物流施設が集積しています。ここは、札幌を視野に入れたエリアにおいて最も安価に土地が取得できるため、花王・カネボウやプラネット物流など、主に食品や雑貨など消費財を扱うメーカーや大手量販店向けの物流センターが立地しています。また、東洋水産、横浜冷凍、ニチレイ等の冷凍冷蔵倉庫が集積しており、日本アクセス北海道をはじめとして、メーカーや卸が企業の垣根を越えて共同で物流を行う大型共同配送施設

が立地しています。同施設は大型化することでよりメリットが生まれるため、土地が安価に取得できる石狩エリアが適しているようです。とりわけ、営業用冷凍冷蔵倉庫群の庫容量は、全道一の集積（全倉庫容量約21万トン）となっています。

札幌と苫小牧の中間に位置する千歳エリアには千歳空港があるものの、貨物輸送の9割を船舶が占めていることから空輸の物量自体が非常に少なく、物流市場を形成するまでには至っていません。ただ昨今、土地を安価に取得できることから、デン

ソーなどトヨタ関連の自動車工場が立地したことで、今後の企業集積及び空港の国際化による物流需要が期待されます。また、近隣の恵庭エリアには、ビールなどの飲料工場が多く建ち並び、工場から札幌市内に向けての配送拠点になっていますが、こちらも千歳同様、特定業種や特定企業の物流ニーズに限定されています。

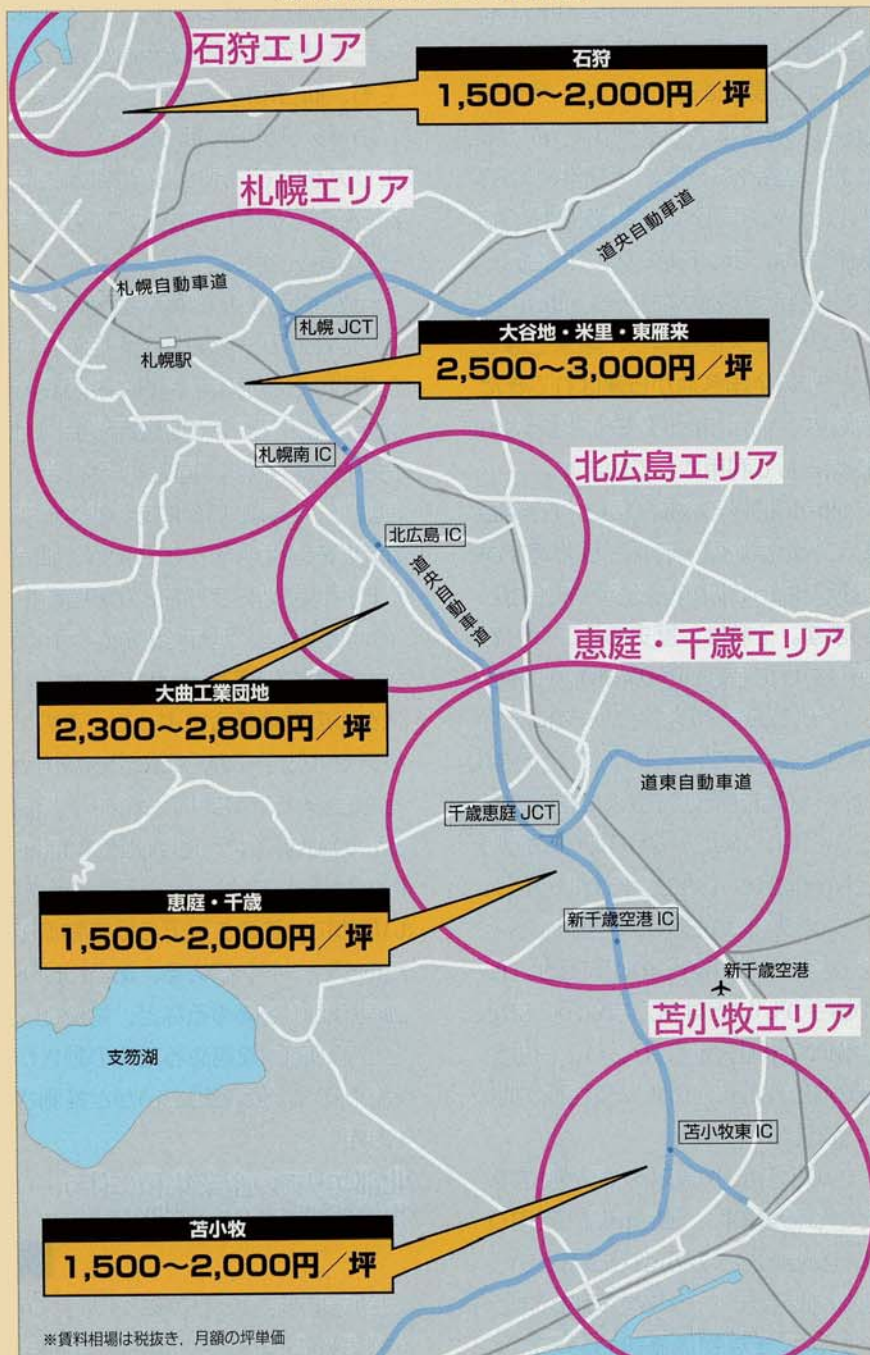
苫小牧港がある苫小牧エリアは、道内向け貨物の過半が集まる湾岸都市です。道内主要都市へのアクセスの起点として、路線会社が集積しています。苫小牧港が北海道における

物流の玄関口である限り、この流れは今後も変わらないでしょう。苫小牧西部地区には、エネルギー関連や工業関連企業が集積しているほか、上組などの倉庫会社が相次いで自社倉庫を増床しています。また、国道36号線沿いにはイオンなどの大型商業施設が立地しています。一方の苫小牧東部地区には、アイシン精機などトヨタ関連企業の新規工場の集積が見られだしました。しかし、物流ニーズは限定的であり、今後の自動車関連企業の集積による物流需要が期待されます。

自社所有の施設が多く 賃貸市場が形成されにくい

このように、北海道の物流市場は、最大消費地である札幌を中心に形成されています。道内には広大な土地が広がっていますが、積雪の多い冬の道路事情を考えると、消費地からの距離が離れると利便性が極端に悪くなります。そのため、物流適地と呼ばれるエリアも限られてくるという事情があるでしょう。また、北海道では概して自社所有の施設が多く、テナント企業の数も限定されるため賃貸市場が形成されにくいという特徴もあります。最近では、コスト削減を主眼とした拠点集約ニーズの高まりから、物件の大型化が見られ始めましたが、テナントが求める施設のボリュームは、全国の他都市と比較して相対的に小さいものとなっています。そのため、東京や大阪など大都市部で主流となりつつある汎用性のあるマルチテナント型大型施設の供給は、現状では限定的だと言えるでしょう。ただしこれは、物流再構築や大型集約の成功例が、まだ北海道内であまり見られないことが最大の理由。最もニーズの高い大谷地で、市場が逼迫かつ施設が老朽化していることは事実であり、その展開次第では、また新たな可能性が見えてくるものと思います。

北海道物流集積エリア&賃料相場



現地営業マンが語る 東北物流マーケット

シービー・リチャードエリス株式会社
仙台支店 インダストリアル営業グループ

橋詰 仁郎

唯一の100万都市・仙台市が 東北エリアの物流の要

東北エリアにおいて人口や商業が最も集積しているのは、立地的にちょうど真ん中に位置する、100万都市の宮城県仙台市です。商業や産業が集積すれば、当然、そこに物流も伴っていきます。仙台が東北物流の核であることには、疑問の余地はないでしょう。

この仙台市を除けば、あとは20~30万都市が、広域にわたって点在しているのが東北の概観図となります。南北に長く伸びる東北エリアは、福島県、山形県、宮城県、南東北と、岩手県、秋田県、青森県の北東北に分けられ、特に北東北は、中央に奥羽山脈が走っていることもあり、日本海側へのアクセスが弱いという問題を抱えています。その北東北への配送の拠点となるのが、仙台市から高速自動車道を2時間ほど北上した位置にある岩手県盛岡市です。一方の南東北では、東北自動車道と磐越自動車道が交差し、東北で2番目の人口を擁する福島県郡山市に物流施設が集積しています。

仙台の歴史的な物流集積地 「宮城野・若林エリア」

仙台市における物流市場を見てみると、昔から物流集積地として発展してきたのが、JR仙台駅の東側に位置するJR貨物・宮城野ターミナル周辺です。その昔、貨物ターミナルの東側に造成された問屋団地の発展に伴い、その周辺に物流施設が集

積してきたという経緯があり、賃貸物件も豊富。区画整理を行い造成された物流特化の立地特性を有しており、仙台バイパスを中心に、路線業者など域内の物流企業も数多く集まっています。地下鉄の延伸による宅地化や卸業界全体の衰退といったマイナス要因はあるものの、今後も重要な物流拠点であるという位置づけは、堅持されていくのではないのでしょうか。東北への進出を考える物流企業は、まずこのエリアに進出しようとするのがセオリー。仙台市内へのアクセスは抜群で、東京をはじめとする全国各地から運ばれてきた荷物を、仙台市内に配送するための拠点として利用されています。

仙台における物流の要として発展してきた宮城野・若林エリアですが、最近ではある問題も指摘され始めています。それは、歴史あるエリアであるだけに昔ながらの古い倉庫が多く、それが現代の物流ニーズにそぐわなくなってきていることです。30~40年前に建てられた倉庫のほとんどは、500~600坪の多層階といったスタイルの倉庫であり、ストック型施設からスルー型施設へと移り変わっている今の時代では、使い勝手がいいとは言えません。また、建物の老朽化も進んでおり、荷主企業の印象もあまりいいとは言えないようです。

このように小規模の倉庫が乱立している背景には、仙台市周辺で取り扱う荷物の多くが小型であるという事情もあります。大きな荷物がなければ、大きな物流施設も必要なく、

小さな倉庫でやりくりしてきたというのが現状なのです。たとえ一つの倉庫が手狭になったとしても、同じエリア内で100坪や200坪ほど借り足して微調整する、ということが長年行われてきました。その結果、同一エリア内で倉庫が分散したとしても、仙台市内へのアクセスの良さというメリットのほうが強く、このエリアを出て、別の場所に物流拠点を統合するという動きはこれまで見られませんでした。

そのような中、物流拠点を統合した初めてのケースとして注目を集めたのが、2007年8月に本格稼働を開始したアスクルの新物流拠点「仙台DMC」です。同社はそれまで、宮城野・若林エリアにある複数の物流施設を利用していましたが、仙台港に近い立地にプロロジスが開発した地上4階建、延床面積約4万㎡の大型施設に拠点を統合しました。アスクルの拠点統合によって、このエリアでは数千坪の倉庫に空きが出たとも言われています。今後も、拠点統合の動きに伴う企業流出の可能性は考えられるでしょう。そうならないために、このエリアの既存物流施設のグレードを高める、あるいは不動産の価値を高めるなど、物流拠点としての魅力を高めるための動きが今後出てくるのではないかと推測されます。

北部エリアの産業集積に伴う 物流需要の高まりに期待

宮城野・若林エリアに次いで、近年需要が高まっているのが、東北自

動車道の泉ICから大和IC付近の「北部エリア」です。埼玉県川口市から青森県八戸市まで伸びる東北自動車道のちょうど中間点に位置しているため、東北全域を見据えた配送の拠点として注目を集めています。加えて、トヨタ自動車の生産子会社であるセントラル自動車の進出と、半導体製造装置最大手の東京エレクトロンが第二工場の開発を予定しており、近い将来ここに一大工業地帯が誕生するであろうという期待も、このエリアが注目を集めている理由と言えるでしょう。ただ、このエリアは自社物件が多く、現在はまだ賃貸物件はほとんどありません。今後、産業集積が進むにつれて物流需要が高まれば、施設の供給も増えてくるものと思われま

す。セントラル自動車の進出は、仙台港周辺の「港エリア」や、仙台空港周辺の「南部エリア」にとっても好材料として受け止められています。仙台港や仙台空港は、ともに地方港、地方空港であるため現在は貨物需要がそれほど多くはありませんが、北部エリアへの産業集積によって空輸や運輸の貨物が増えれば、港や空港の活性化にもつながり、物流拠点としてのポテンシャルも高まるのではと期待されています。

**今後、供給増が見込まれる
マルチテナント型施設**

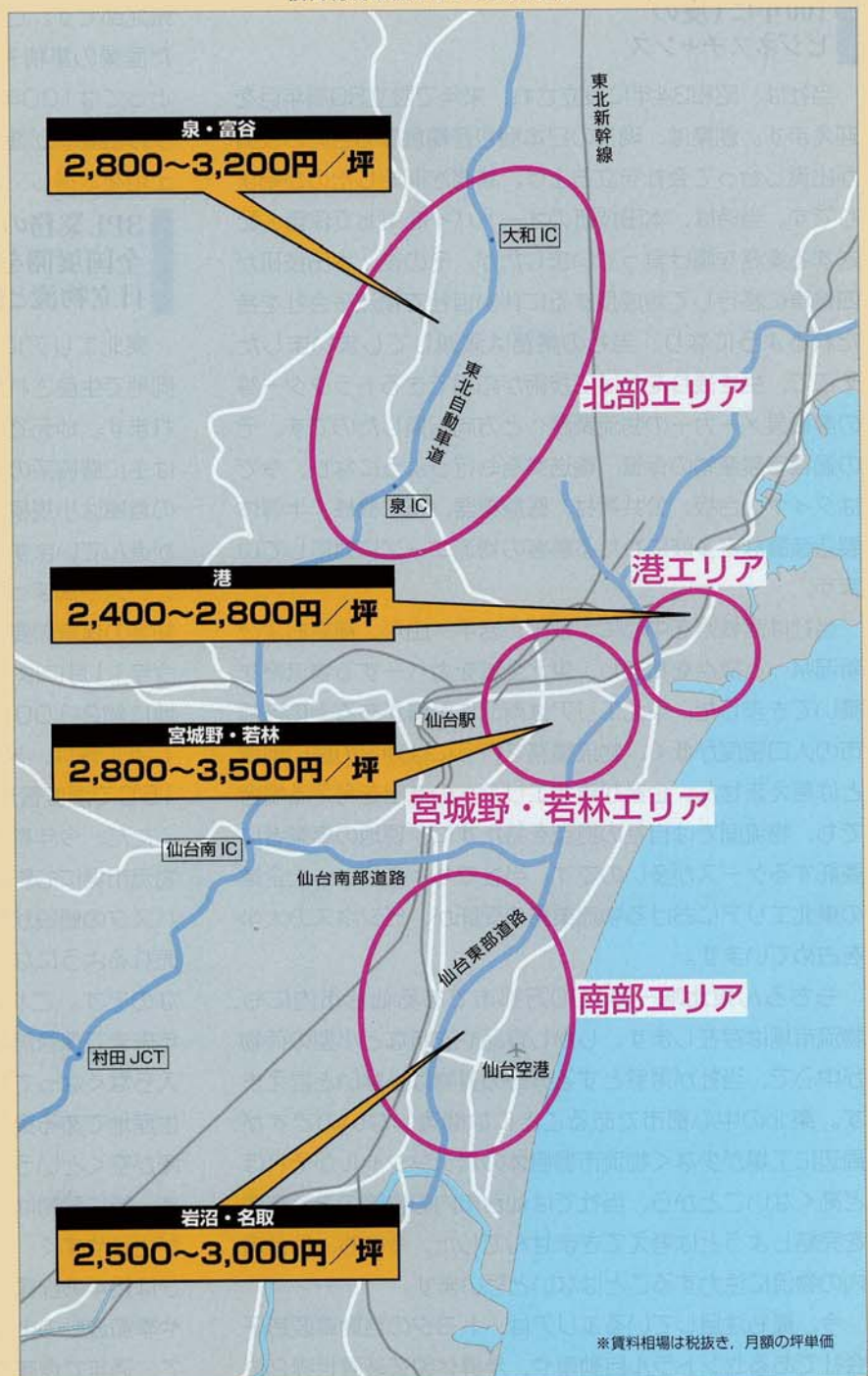
賃料の相場観としては、仙台市内への配送拠点として人気の高い宮城野・若林エリアが最も高く、3,000円/坪前後が相場です。宮城野・若林エリアに代わって、港エリアや南部エリアが検討されるケースもありますが、商圏である仙台市内から若干離れていることもあり、賃料は宮城野・若林エリアより低めとなる傾向があります。また、最近、需要が高まっている北部エリアの賃料相場も、3,000円/坪といったところとなっています。

これまで、東北の中核である仙台

周辺であっても、マルチテナント型物流施設の供給はほとんどありませんでしたが、セントラル自動車の進出による物流需要の増大を見越した大型施設の開発の動きがすでに見られ始めています。今年10月には、仙台空港周辺にマルチテナント型施設が竣工、来年末までには、仙台港周辺と仙台市北部でそれぞれ1棟ずつ、大型施設の竣工が予定されています。東北エリアにマルチテナント型の施設が根付くかどうかは、これから3施設の稼働状況によって決まっ

てくるのではないかと思います。現状ではまだ、物流企業や荷主企業の側に戸惑いが見られるようですが、大型施設の供給が増えれば、拠点統合によるスケールメリットを重視する傾向も強まってくるのではないのでしょうか。物流関連企業が今後、マルチテナント型施設の活用も含めてどのような戦略をとっていくかによって、東北エリアの物流マーケットも大きく変わっていくのではないかと推察されます。

仙台物流集積エリア&賃料相場



東北全域の物流網構築を足がかりに 対ロシアの国際物流へと展開する

センコン物流株式会社 久保田 晴夫 氏
代表取締役社長

宮城県北部へのトヨタ進出は 100年に1度の ビジネスチャンス

当社は、昭和34年に設立され、来年で設立50周年目を迎えます。創業は、現在の日本梱包運輸倉庫の当時の役員が出資し合って会社を立ち上げ、業務を開始したのが始まりです。当時は、本田技研のオートバイを東北で保管・配送する業務を請け負っていましたが、その後、本田技研が四輪車に移行して急成長するに伴い自社で物流子会社を持たれるようになり、当社の業務は激減してしまいました。そこで、生き残りをかけて技術が応用できるトラクター等の農機具メーカーの物流業務へと方向転換したのです。その過程で農産物の保管・輸送業務も行うようになり、今ではタイヤ、合板、公共資材、医療機器、精密機械、半導体製造装置など多岐にわたる顧客の物流ニーズに対応しています。

当社は宮城県を中心に、秋田、岩手、山形、福島および新潟県へと拠点を拡充し、東北全域をカバーする物流網を築いてきました。東北エリアは南北に距離がある上に各都市の人口密度が低く、物流業務を行うには効率の良い地域とは言えません。企業が東北エリアへの進出を考える場合でも、物流面では自社の拠点を持たずに、現地の事業者に委託するケースが多いのです。当社でも、こういった企業の東北エリアにおける物流業務の受託が、ビジネスの大半を占めています。

もちろん東北唯一の100万都市である仙台市内にも、物流市場は存在します。しかし食品や衣料など小型の荷物が中心で、当社が得意とする分野の貨物は少ないと言えます。東北の中心都市であることには間違いのないのですが、周辺に工場が少なく物流市場自体のポテンシャルがそれほど高くないことから、当社では仙台市内の物流のみで事業を完結しようとは考えてきませんでした。今後も、仙台市内の物流に注力することはないと思います。

今、最も注目しているエリアは、トヨタの自動車製造子会社であるセントラル自動車や、半導体製造装置世界2位

の東京エレクトロンといった大企業が進出を決定した宮城県北部です。これらの企業が進出すれば、関連企業を含めた産業の集積も進み、物流の需要も生まれます。当社にとっては100年に1度の大きなビジネスチャンス。セントラル自動車が進出を予定している土地周辺に当社もすでに土地を取得し、拠点構築に向け動き始めています。

3PL業務の 全国展開を視野に 日立物流と提携

東北エリアにおける物流ニーズの代表的なものとして、同地で生産された穀物の保管・全国輸送業務がまず挙げられます。地元で収穫された米、大豆等の穀物は、これまでは主に農協系の自社倉庫で保管されていましたが、それらの倉庫は小規模で使い勝手があまり良くない上に、老朽化が進んでいます。最近では、民間企業の近代的営業倉庫のニーズが高まっており、弊社でもここ2~3年は、米や穀物等の保管需要に応えられるよう設備投資を進めています。今年11月には、山形県東根市にある大森工業団地の隣接地に約2,100坪の営業倉庫を完成させました。うち約1,200坪は、米や穀物等の保管需要を見越し、摂氏5℃~15℃で温度管理できる定温機能を持つ倉庫にしています。

ただ、今年春頃からの小麦・とうもろこしの価格高騰が、物流市場にも影響を与えています。というのも、食パンやパスタの値段が急上昇して、これまで人気のなかった米が売れるようになり、昨年産の米の在庫がほとんどない状態なのです。これは餅についても同様です。例年であれば、年末まで保管需要がある餅も、売れ行き好調のため倉庫に入らなくなってしまいました。米や餅が売れるのは、その生産地である東北全体にとっては良いことなのですが、倉庫が空くということは、物流業者にとっては相当の打撃です。特に穀物は、季節やその他の条件によって在庫に変動が生じやすく、そういった“季節波動”をどう吸収するのかが長年の課題となっています。例えば、備蓄用の政府米や季節波動の少ない大豆や根菜類の保管量を増やすなどして、通年で倉庫の空きがないように調整しています。

他に東北特有の荷としては、木材や車のタイヤなどがあるでしょう。タイヤに関しては、夏用タイヤのみならず、積雪の季節に対応した冬用タイヤの需要もあります。年に2回の需要があるタイヤは、このエリア特有の荷だと言えるかもしれません。

近年は、東北エリアの物流市場も競争が激しくなり、特に最近の原油高により従来の運輸を中心とする物流だけでは生き残りが厳しくなってきました。当社の今後の課題としては、運輸を中心とする物流業務から、より付加価値の高い物流へと転換していくことが重要だと考えています。企業の物流業務を一括して請け負う3PL業務もその一つです。当社では3PL業務を全国規模で展開したいと考え、ちょうど1年前の平成19年12月、3PLの最先端のノウハウをお持ちの日立物流と資本・業務提携を行いました。

また、単に荷物を運ぶだけではなく、輸送や保管業務の前後に不可欠な流通加工業務にも積極的に対応しています。実際の例としては、工場の生産や検査部門に要員を派遣したり回収された電線をリサイクル用として再出荷したり、飲料ペットボトルの1本1本に景品をつけたり、あるいは通販カタログをセットして配送するなどの作業を、自社のセンターで請け負っています。

次に狙うのは対ロシア物流 現地で 委託販売倉庫業を開始

また、東北エリアや日本国内だけにとどまるのではなく、海外にも目を向けていく必要があると思っています。当社が今後、大きなビジネスチャンスとして狙っているのは海外です。中国へはすでに多くの物流企業が進出していますから、後発でしかもエリア的に距離のある東北の私どもがかなうわけはありません。それよりも、当社が基盤とする東北エリアの地勢を生かしてこれから勝負できるのは、未開拓の極東ロシアだと思っています。

かつて国際物流といえば、太平洋側を拠点とする対米貿易ばかりが語られてきました。しかし近年、日本海側と上海や香港を結んだ対アジア貿易が盛り上がりを見せているのは明らかです。日本海側の国際物流に対する利点が再認識される中で、極東に近いという東北の地の利を生かした対ロシアビジネスや物流が、脚光を浴びてきているのです。

また、既存のヨーロッパ側からの対ロシア物流を補完するルートとして、極東側からの物流が求められているという事情もあります。対ロシア物流は、北はフィンランドから、南はエストニアから陸路でトラックを使って入ってくるのが一般的です。しかし、ヨーロッパ側からの入り口であるモスクワの税関付近では、道路をはじめインフラの整備が遅れている上に、40~50キロものトラックの渋滞が起きているのが現状です。そこで、ヨーロッパ側からだけでなく、極東からの物流ルートも開拓していく必要があるという考え方が浮上してきています。

近年、ロシア経済の成長とともに極東地域での購買力も高まり、日本の商品を求める人が増えたり、企業の進出を求めるなど、日本企業やその商品に対するニーズが高まってきました。それに対して、東北の各自治体も、農産物を中心とする対ロシア輸出に力を入れるようになりました。宮城県は、先日、対ロシア協力を目的に「宮城ロシア貿易促進コンソーシアム」を立ち上げ、当社もその共同代表の一員に任命され活動を進めています。また、秋田県も新潟県も、ウラジオストクとの航路開通を目指しています。

このように、日本企業にとって大きなビジネスチャンスが期待できる極東ロシアですが、問題は、中小規模の荷主が現地に進出し、営業拠点を構えるにはまだまだリスクが大きいということです。そこで、すでにウラジオストクに拠点を置き、ロシア向け中古車輸出事業に乗り出していた当社が、平成17年に、さらにハバロフスクに現地法人センコン・ロシアを設立し、同市郊外に借り受けた倉庫で日本製品の保管・輸送業務を始めました。しかし、日本からの物量は思うように集まらず市内中央部に移転。事務所の一角を日本企業の商品を展示販売するアンテナショップに改装し、商品の広告宣伝や市場調査を行うとともに、ロシアにおける販売代理店の募集など流通の可能性を探る役割を担っています。ロシアへ持ち込む荷が増えれば、物流も生まれます。当社がロシアでの販売網を開拓し、モノの流れを作るという意気込みでやっているわけです。

実は、ロシア国内での販売ライセンスを取得するには、素材や生産地に関する詳細な書類を用意する必要があり、かなり面倒な作業です。ロシアへ進出を考えている企業は、それだけでも尻込みしてしまいます。そこで、当社が販売ライセンス取得の手続きから通関業務、在庫管理、販売代金の回収まで、すべて代行しています。また、いったん極東で取得した販売ライセンスは、ロシア全土で通用します。市場チャンスはやはりロシア西部にありますから、最終的には、極東のみならずロシア全土で日本の商品を流通させ、その物流を担っていきたくと思っています。

現在、私どもが取り扱っている商品としては、インスタント食品からコーヒー、お茶、食器、ポット、アクセサリー、化粧品まで多岐にわたります。こうした生活資材の物流は、ロシアでは完成されていないのが実情です。ですから当社では、まず、生活資材を中心とした物流を展開していきたいと考えています。ルートとしては、仙台港からウラジオストク経由でハバロフスクへ陸送する、あるいは日本の港から釜山経由でウラジオストク、空路であれば新潟空港からウラジオストクハバロフスクあるいは仙台空港からインチョン経由でハバロフスク空港へ空輸するルートがあるでしょう。当社の対ロシア戦略としてのビジネスの挑戦は、今はまだ試行錯誤の域を出ていませんが、1年後にはかなり具体的な事例としてご紹介できるものと思います。