

# 大都市の物流施設の推移

ひょう どう てつ ろう  
兵 藤 哲 朗\*

## 1. はじめに

この夏、「戦後70年」の特集記事やTV番組が数多く企画され、書店にも関連書籍が所狭しと並べられていた。わが国の大都市、特に首都圏の70年を考えると、鉄軌道整備や道路ネットワーク拡充に伴い、都市圏が急激に拡大し、居住地域も郊外展開してきた。さらには、1990年代後半からは都心回帰による人口増と、少子高齢化による郊外部人口減というコントラストが認められている。それでは、生活を支える物流関連施設はどうであろうか。筆者は第四回（2003年実施）と第五回（2013年実施）の東京都市圏物資流動調査に関わってきたので、同調査に基づいた物流施設の立地動態を詳しく分析する機会を得た。結論を先取りすると、首都圏では、物流施設は、①港湾地域と、②東京23区外縁部、そして、③郊外的高速道路インターチェンジ付近に多大な立地ポテンシャルが存在する。すなわち、居住地と同様に、交通施設整備の影響を多大に受けるし、対象となる交通インフラは、港湾や高速道路など、大規模施設が主体となる。本稿では、最新の調査結果を中心に、

首都圏の物流施設の時間的な推移を紹介したい。

## 2. 物資はどこで発生するのか

人の流れと異なり、物流は品目が異なると、発生する場所も到着地も大きく変化する。大都市圏では、特に、様々な品目の発生地点がモザイク状に分布することになる。このような物流の空間的な分散と集中の様子を把握することは、関連施設整備を考慮する上で重要な意味を持つ。首都圏では、基本的な近年の構造として、東京湾岸沿岸部と、外環道と圏央道の環状道路沿線の二箇所が物流発生のメッカと見なせる。まずは、第五回東京都市圏物資流動調査の結果から、代表的品目の発生の分布状況を確認してみる。

図1は、物流施設、または工場から発生した6つの品目の、1kmメッシュ別の合計重量の多寡を円の半径に反映させている。食料工業品は、空間的なバラツキが大きいですが、金属工業品では、川崎・横浜地域や、東京都北部の発生量が多く、物流について地域が担う役割も大きく異なることが確認できる。また、日用品の発生地域は、都市中心部

\*東京海洋大学流通情報工学科教授

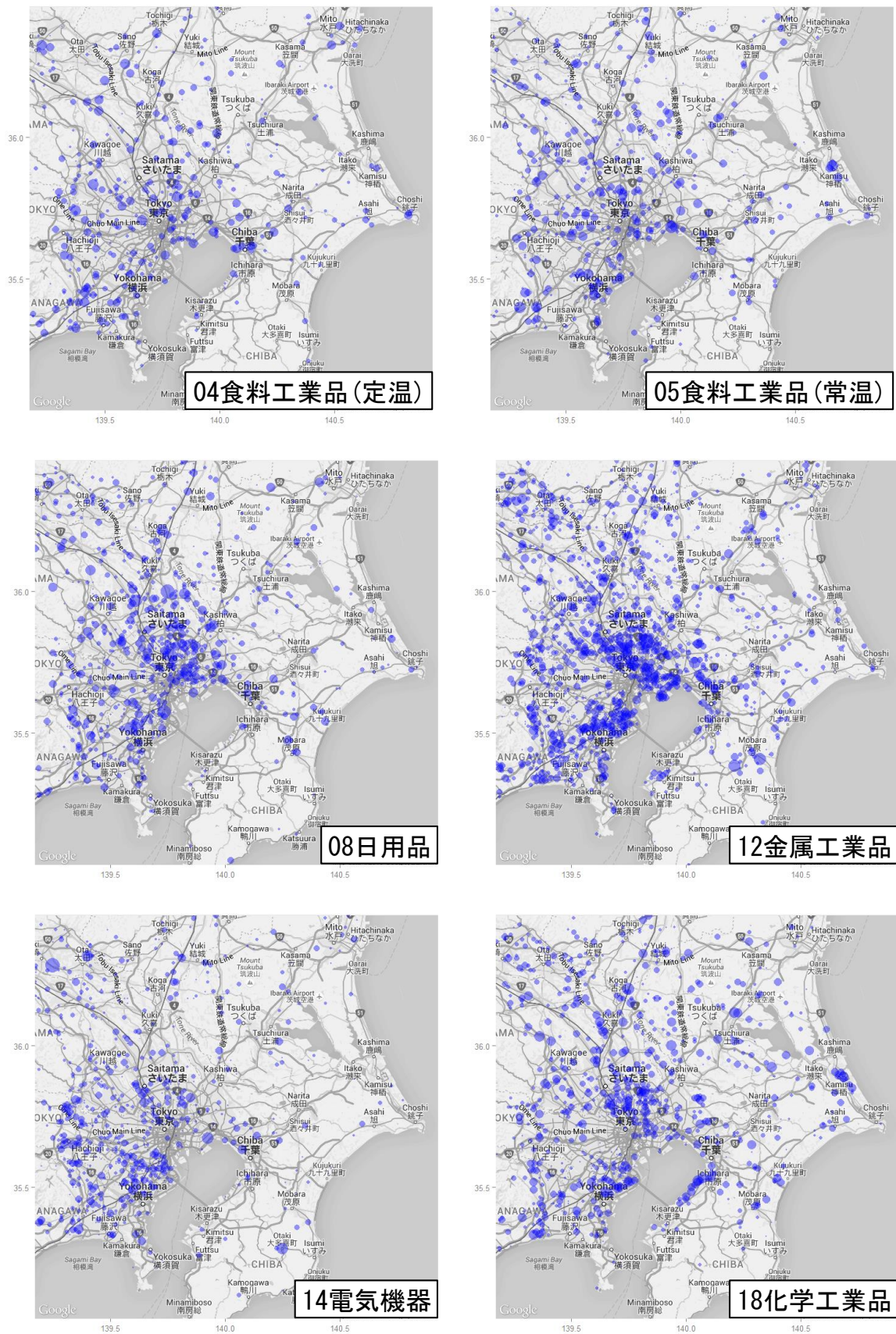


図1 代表的な品目別の物資発生量 [2013年実施の第5回東京都市圏物資流動調査から]  
(1kmメッシュ別に集計し、発生重量の常用対数を円の半径とした)

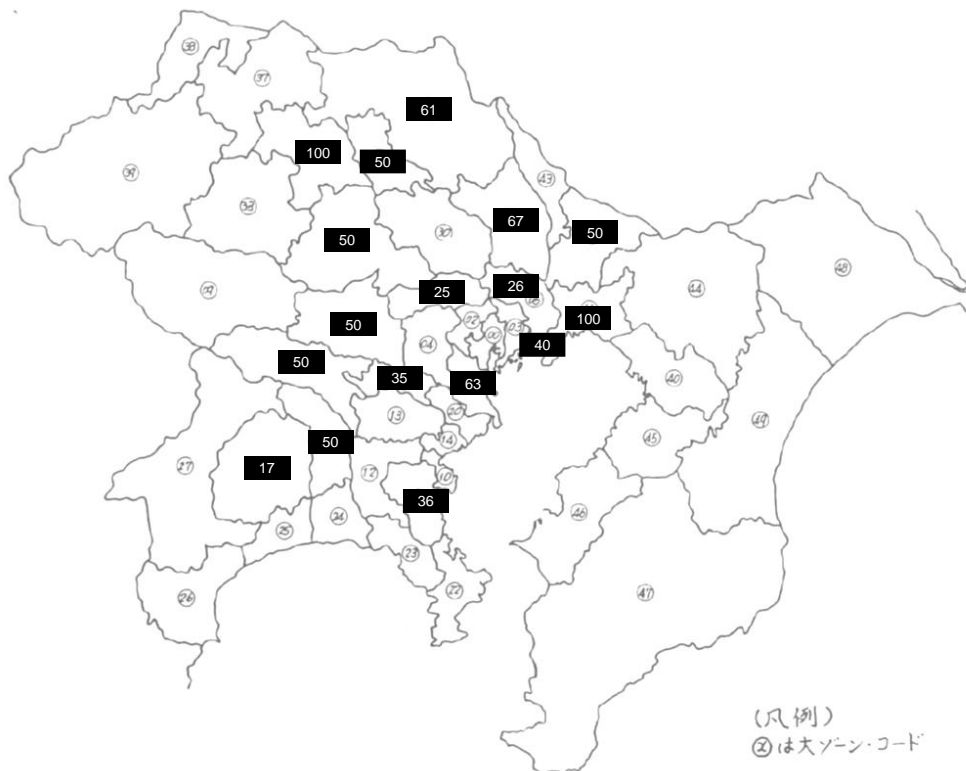


図2 第一回東京都市圏物流流動調査報告書（1975年）の1990年物流拠点配置構想  
 （白抜き数字は各大ゾーンの合計拠点敷地面積：ha）

表1 2015年に首都圏で立ち上がる主な賃貸型物流施設<sup>[11]</sup>から転載

開発会社	名称	所在地	階数	延床面積 (m <sup>2</sup> )
グッドマンジャパン	市川	千葉県市川市	4	64,000
グローバル・ロジスティック・プロパティーズ (GLP)	綾瀬	神奈川県綾瀬市	5	68,636
	座間	神奈川県座間市	5	131,826
	吉見	埼玉県比企郡	4	62,042
	八千代	千葉県八千代市	4	71,610
	狭山日高 I	埼玉県日高市	4	43,194
シーアールイー (ロジスクエア)	日高	埼玉県日高市	3	17,462
野村不動産 (ランドポート)	厚木金田	神奈川県厚木市	4	38,659
プロロジス (プロロジスパーク)	成田 1-D	千葉県成田市	2	23,871
	吉見	埼玉県比企郡	3	105,000
三井不動産 (MFLP)	船橋西浦	千葉県船橋市	4	31,000
三菱商事都市開発	千葉北	千葉市若葉区	3	24,991
	横浜市中区	横浜市中区	4	70,639
ラ・サール不動産投資顧問 (ロジポート)	橋本	神奈川県相模原市	5	157,000
レッドウッド・グループ・ジャパン	原木-2	千葉県市川市	5	12,000
	生麦	横浜市鶴見区	5	51,000
	佐倉	千葉県佐倉市	5	85,000

に多く、荷物の移動距離が短いことも推察されよう。さらに、化学工業品では、湾岸地域、特に他の品目と異なり、千葉港の付近に集中していることもわかるし、その他でも集中地域が限定的であ

る。

このように、大都市では、『所変われば品変わる』の言葉通り、地域による扱い品目の差異が認められるが、それは過去の歴史的経緯、都市計画にお

ける土地利用誘導規制，そして道路を始めとする交通施設整備のタイミングの結果と見なせる。

### 3. 物流拠点整備の推移

1974年度に，第一回の東京都市圏物資流動調査結果に基づく物流施設計画が取りまとめられている（初回なので，プロジェクトのタイトルには「第一回」とは記されていない）<sup>21</sup>。図2がその代表的な，当時約15年後の1990年を想定した物流拠点配置計画である。残念ながら，茨城県南部が調査対象外であったため，北東部の計画が示されていないもの，すでに，この当時，概ね圏央道を外縁とする物流拠点配置の絵姿が描かれていたことが理解できる。それに最近の大型物流拠点整備の実例（表1）を重ねると，今，まさに三環状高速道路整備の概成に向け，1970年代に構想された物流拠点配置構想の大部分が実現化しつつあり，首都圏の「大都市の物流システム」の概成も間近であるといえようか。

なお，1975年の報告書<sup>22</sup>には，想定する物流拠点として，「今後の物流拠点を考える場合，チェーン・パターン分析の結果により，自家用倉庫・営業用倉庫をめぐって，非常に多くの物流の発生と集中が行われていることが明白であるので，まず第一に倉庫中心型拠点を採り上げるべきであろう。ついで，第二に，発生・集中の量的側面ではややウェイトが小さいが，新しい産業構造の展開に対応する物流革新の担い手という意味で質的重要性の高い配送センター中心型物流拠点に及ぶべきである。」との記

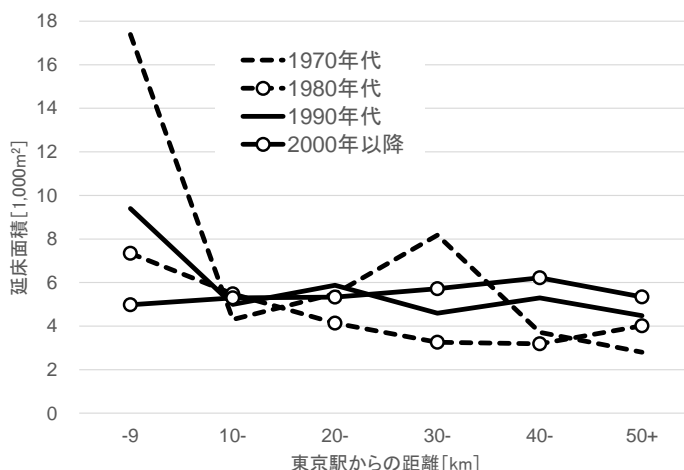


図3 東京駅距離別・年代別の平均延床面積 [物流施設]

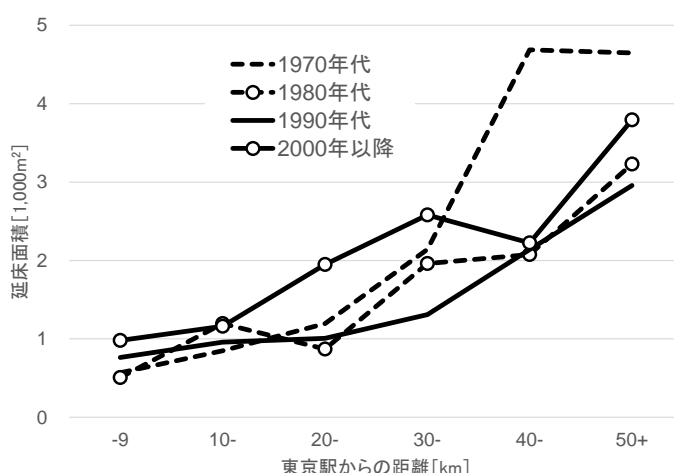


図4 東京駅距離別・年代別の平均延床面積 [工場]

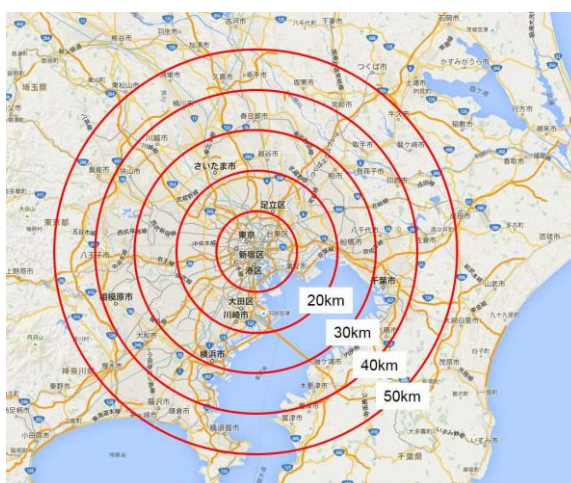


図5 東京駅からの距離図

述を見出すことができる。40年を経て，概ねこの言葉通りの施設立地が進んできたように思うがいかがであろうか。



#### 4. 物流施設と工場

さて、前述した品目別発生量図で扱った施設が、物流施設のみならず、工場も含めたことから推察されるとおり、貨物を発生させる施設としては、大都市における工場も重要な要素である。第五回東京都市圏物資流動調査でも、調査対象地域の物流施設の発生量は約56〔万トン/日〕に対して、工場は144〔万トン/日〕であった。もちろん、工場のアジア展開などもあり、増加量の著しい物流施設に比して、工場は、頭打ち・減少傾向にあるものの、未だに都市交通に与える影響は小さくない。

それでは、施設開設の年代別、および東京駅からの距離別に、物流施設、および工場の総施設規模を確認してみよう（図3、4）。図から、都心部には、1970年代に開設された大規模物流施設が現存していることが分かる。おそらく、東京湾岸地域の大型冷凍・冷蔵倉庫施設などは、ここに含まれる。2000年以降は、30～40km圏域の物流施設が大型化していることも見て取れる。繰り返し述べられる、圏央道周辺の新規大型物流施設である。一方、工場は（図4）、概ね一貫して東京駅からの距離と施設規模は比例関係にある。物流施設とは反対に、1970年代に開設された工場は、外縁部ほど大規模であることは興味深い。そもそも物流施設と工場の平均延床面積を比較すれば、物流施設は工場の2～3倍程度大規模である。首都圏における工場規模が小さいことが改めて確認される。

次に、物流施設と工場の、貨物発生量の比較も同様に、施設開設年代と東京駅からの距離別に見てみる（図6、7）。なお、この集計では、一件の搬出量が1,000トンを超えるサンプルは外れ値とし

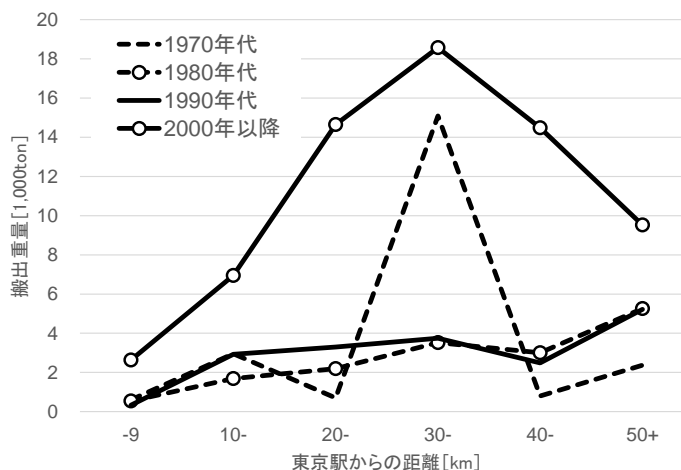


図6 東京駅距離別・年代別の総搬出重量 [物流施設]

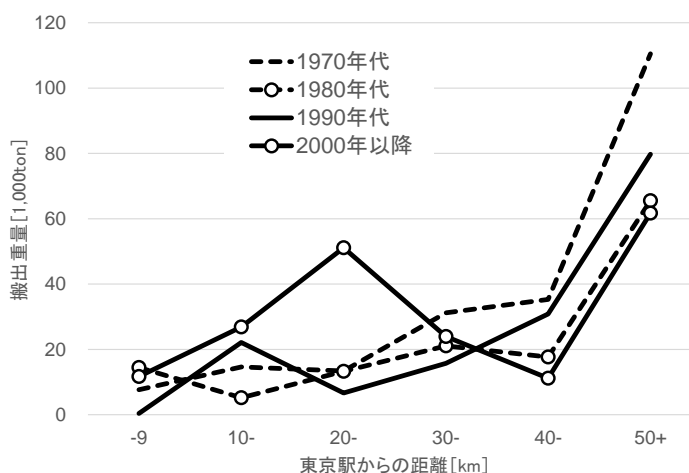


図7 東京駅距離別・年代別の総搬出重量 [工場]

て除外している。図から、物流施設では、2000年以降開設の施設の取扱い物量が、特に圏央道周辺の30-40kmエリアで支配的となっている。単なる量的な拡大という言葉では形容しがたい、構造的な変化が起きていることが想像される。この十数年で、物流施設の施設更新が進展するとともに、それに伴って、取り扱い量が激増したと認められるのである。

工場については、郊外の大規模施設からの発生量が多いことは当然であるが、20-30km圏や、それより内側でも2000年以降の開設施設の量が多くなっている。郊外化とは逆向きの傾向が認められるようだ。

物流施設と工場の発生量比較をすると、近年、物流施設からの発生量が増大傾向にあるとはいえ、

工場からの発生量は数倍程度多い。わが国の首都圏物流を、単純に、物流施設と工場の二分類から見ると、「小規模な工場から多大な発生量」、「大規模化する物流施設からの発生量の激増」という傾向を確認することができるのである。

## 5. おわりに

首都圏の物流施設は、三環状概成というインフラ整備や、ネット通販市場拡大などのロジスティクスの構造変化に伴い、大きく変化しつつある。もちろん、湾岸地域の高い立地ポテンシャルには変わらないものの、そこで求められる物流機能も変わりつつあるだろう。

しかしながら、オリンピック・パラリンピックも終了し、三環状道路も概成した後は何が求められるであろうか。『山高ければ谷深し』の言葉にある程度の現実味があると感じているが、そろそろ2020年以降の、物流から見た首都圏物流関連施設の計画の方向性についても思いを巡らせる必要がありそうだ。

末筆ではあるが、情報提供頂いた東京都市圏交通計画協議会に謝意を表する次第である。

### [参考文献]

- [1] 日刊CARGO, 2014年12月11日第4面  
記事
- [2] 東京都市圏物資流動調査報告書・概要編,  
東京都市群, 1975年3月