

## はじめに

近年、埼玉県内を自動車で走行すると、特に高速道路ICの周辺で巨大な物流施設を目にする機会が多くなった。物流量が増えて、倉庫が大型化しているのであろうか?全国的にも見られる現象なのであろうか?本稿では、統計等に基づき、その疑問について考察していきたい。

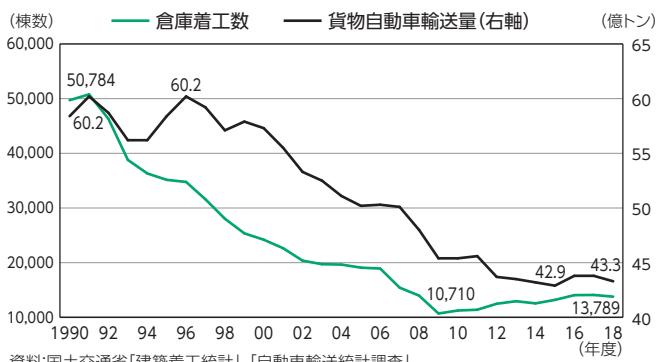
「物流施設」という語はよく耳にするが、一般的な定義はあまりはっきりしない。JIS(日本産業規格)では「物流拠点」が「トラックターミナル、コンテナターミナル、物流センター、倉庫、上屋など、物流の各段階に設けられる施設」と定義されているが、トラックターミナル、コンテナターミナル、上屋は、全国的にも多くはないことから、「物流施設」は物流センターと倉庫が中心と考えてよいと思われる。

## 全国の倉庫着工状況

建築着工統計によると、民間建築主による倉庫の着工棟数は1991年度に50,784棟であったが、2009年度に10,710棟まで減少し、2018年度は13,789棟と、1991年度の3割以下に留まっている。

次に、貨物自動車輸送量を自動車輸送統計調査によりみると、1991年度と1996年度に60.2億トンであったが、2015年度に42.9億トンまで減少、2018年度は43.3億トンと、1991年度の7割程度となっている。

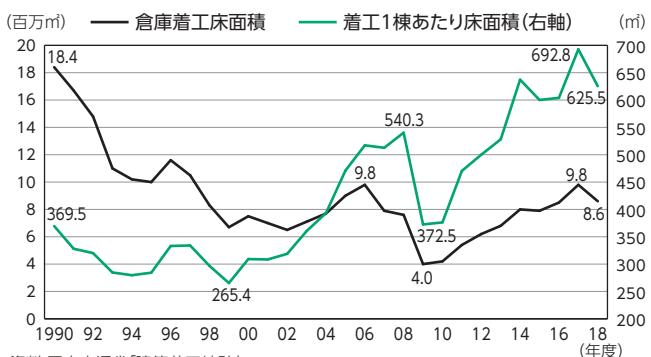
## ●倉庫着工棟数と貨物自動車輸送量



貨物自動車輸送量が減少するのに呼応して、物品を保管する需要も減少し、倉庫の建築着工数が減少し続けたと考えられる。貨物自動車輸送量の減少は、素材型産業のような重量貨物の生産ウエイトの低下や、産業の軽薄短小化・製品の高付加価値化など産業構造の転換の影響と思われる。貨物自動車輸送量は最近では下げる止まっている。

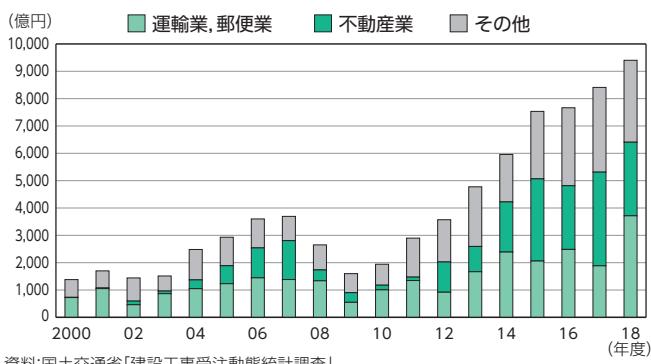
倉庫着工数の減少に伴い、倉庫着工床面積も減少傾向であるが、着工倉庫1棟あたり床面積は増加している。着工倉庫1棟あたり床面積は1990年度に369.5m<sup>2</sup>であったが、99年度に265.4m<sup>2</sup>まで減少した後は増加に転じ、2017年度には692.8m<sup>2</sup>と99年度から2.6倍の規模となっている。2018年度は625.5m<sup>2</sup>と前年度比やや減少したものの、依然高い水準を維持している。

## ●倉庫着工床面積と着工倉庫1棟あたり床面積



倉庫の建築着工数は大きく減少したが、1棟あたりの床面積は増加しており、大型化により存在感が増していると考えられる。建設工事受注動態統計調

## ●発注者別の倉庫・流通施設工事受注額の推移

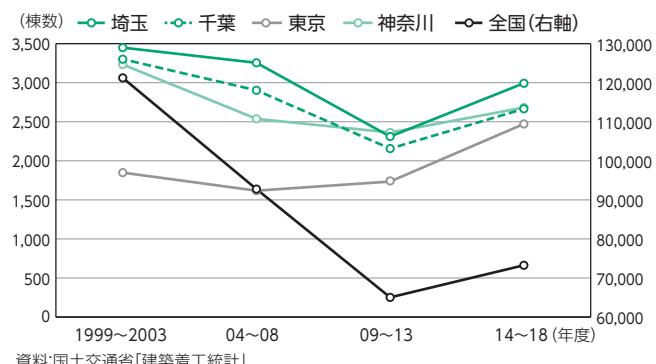


査で発注者についてみると、倉庫業を含む運輸・郵便業が各年度とも工事額の一定程度の比率で発注しているほか、2000年以降、不動産業が発注を増やしているのがわかる。

## 埼玉県の倉庫着工状況

建築着工統計で1999年度以降5年ごとの埼玉県の倉庫着工の推移をみてみると、全国同様、1999～2003年度以降、着工数が減少しているが、全国に比べると、減少度合いは緩やかである。また、2009～2013年度を底に、2014～2018年度には全国の伸び率以上に増加している。東京圏内においては、千葉県も埼玉県とほぼ同様の推移を示している。東京都と神奈川県においては埼玉県・千葉県に比べて変動が少ない。東京圏においては、1999年度以降、2009～2013年度の5年間を除き、埼玉県の着工数が最も多くなっている。

### ●倉庫着工棟数推移

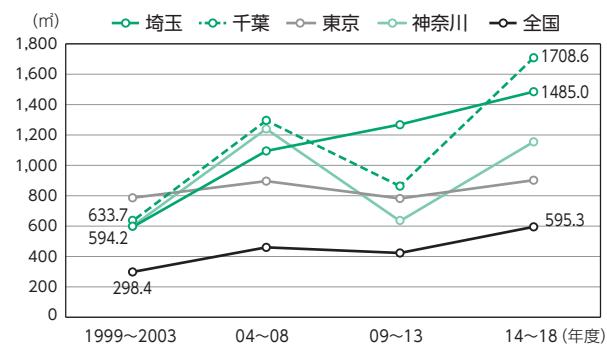


資料:国土交通省「建築着工統計」

次に着工倉庫1棟あたりの床面積を5年ごとに区切ってみてみる。全国の倉庫着工1棟あたりの床面積は1999～2003年度の298.4m<sup>2</sup>から2014～2018年度の595.3m<sup>2</sup>まで増加しているが、その間、2009～2013年度はやや減少している。ところが、埼玉県は1999～2003年度の594.2m<sup>2</sup>から2014～2018年度の1,485.0m<sup>2</sup>まで、2009～2013年度の落ち込みもなく増加している。東京圏の他都県ではいずれも、2009～2013年度は落ち込んでおり、

埼玉県の着工倉庫の20年にわたる大型化は特に際立っている。なお、千葉県は2009～2013年度は落ち込んだものの、2014～2018年度では急激に増加して埼玉県を超えており、千葉県の着工倉庫の大型化も際立っている。

### ●着工倉庫1棟あたり床面積



資料:国土交通省「建築着工統計」

今までみてきたとおり、2000年以降、埼玉県の倉庫着工数は全国・東京圏の他都県と比べても落ち込み方は少なく、なおかつ、全国的に着工倉庫が大型化するなかにあって、埼玉県の倉庫が際立って大型化していることがわかった。

## 埼玉県で倉庫が大型化する要因

埼玉県で倉庫が大型化する要因は何であろうか？

勿論、自県を含む東京圏の巨大な消費市場に近いからということが最も大きな要因と考えられるが、以下の社会環境変化が複合的に重なって発生したと考えられる。

- ①交通面のアクセスが向上したこと
  - ②eコマースなどにより、消費者の消費形態が変化したこと
  - ③消費者の消費形態変化への対応も含めて、企業が物流効率化に取り組んでいること
  - ④①～③の社会環境変化を踏まえ、運輸・倉庫業者のほか、不動産業者により効率的な物流不動産が多数供給されたこと
- 以下、各要因について詳しくみていきたい。

## ①交通面のアクセスが向上したこと

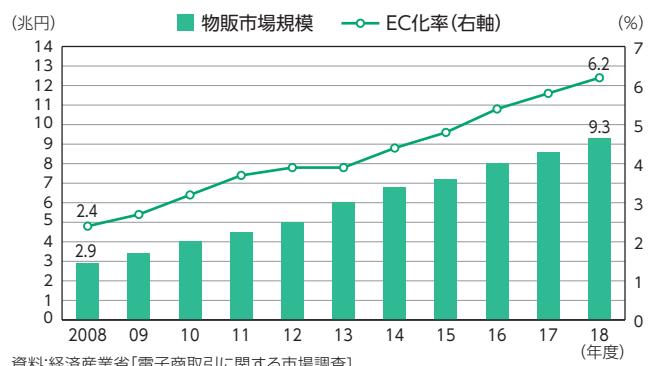
埼玉県には、従来高速で走行出来る環状道路が少なかったが、1990年代後半から首都圏中央連絡自動車道(圏央道)が県内で順次開通し、埼玉県内の自動車輸送のアクセス改善が図られた。そのため、物流施設を埼玉県に設置するニーズが高まつたものと考えられる。千葉県・神奈川県においても埼玉県同様に圏央道が順次開通しており、倉庫着工数の落ち込みは全国平均に比べて少なくなっている。

## ②eコマースなどにより、消費者の消費形態が変化したこと

2000年前後から、インターネットにより商品を注文し、宅配してもらうeコマースを利用する人が始まり、2010年代にスマートフォンが普及すると、eコマースはさらに普及が進んだ。

経済産業省「電子商取引に関する市場調査」によると、物販系BtoC-EC市場規模は2008年に2.9兆円であったが、2018年には9.3兆円と3.2倍の規模となっており、今後もこの傾向はしばらく続くものと考えられる。eコマースでは翌日配送や即日配送が多く、迅速な対応(発送物品の梱包などの準備)など効率的な物流の仕組みが求められ、eコマース企業のニーズに応じた物流施設が新たに建設されたものと思われる。

### ●物販系BtoC-EC市場規模の推移



## ③消費者の消費形態変化への対応も含めて、企

## 業が物流効率化に取り組んでいること

バブル崩壊後、日本企業の間ではバランスシート圧縮の動きがみられ、2000年前後に「持たない経営」を指向する企業がみられるようになった。従来、物流センター等を自社で保有していた企業のなかには、営業倉庫や賃貸倉庫に切り替える動きもみられはじめた。また、この頃、物流業界においても、3PL(サードパーティロジスティクス)<sup>(注)</sup>という言葉が注目を浴びるようになった。

(注)「3PL」とは荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行することをいう。荷主でもなく、単なる運送事業者でもない第三者として、アウトソーシング化の流れの中で物流部門を代行し、高度の物流サービスを提供すること

運送事業者のなかには3PLに注力し、荷主企業に対し効率的な物流を提案し、自ら倉庫を建設して、物流業務を一括して受託するという動きがみられ始めるようになった。効率的な物流へのニーズは、②で触れたeコマースの普及も時期が重なり、加速したと考えられる。

## ④①～③の社会環境変化を踏まえ、運輸・倉庫業者のほか、不動産業者により効率的な物流不動産が多数供給されたこと

2000年以降、「持たない経営」と物流効率化を追求する企業に対し、物流が効率化できるような仕様で倉庫を建設し、物流センター用などに賃貸する外資系を含む不動産業者が増えてきた。この背景には2000年11月に投資信託及び投資法人に関する法律が改正施行され、投資信託の組み入れ資産として不動産が認められ、Jリートが誕生したこととも大きいと思われる。不動産業者は関連の投資法人に利回りのよい物件を売却することで資金調達ができ、埼玉県や千葉県に賃貸用の物流不動産を建設していった。

国土交通省の「物流不動産の変遷」によれば、従来は保管型の物流施設が主流であったが、1990年代後半頃からは保管以外の付加価値をつけた配送

型物流施設への移行が進み、近年ではマルチテナント型として様々なニーズに対応可能な、極めて大規模な賃貸型物流施設が急速に増加している、としているが、埼玉県や千葉県でそのトレンドが顕著にみられたと言えよう。

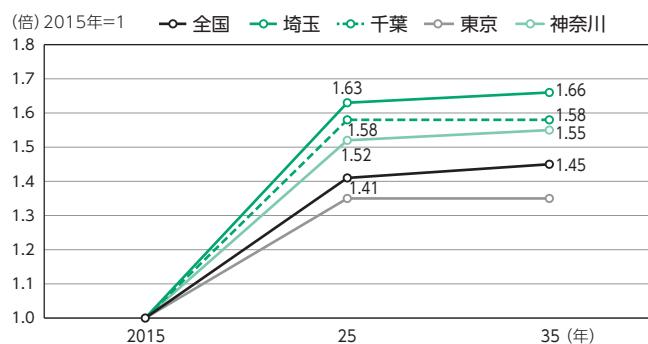
## 今後の展開

今後埼玉県は急速に高齢化する。世帯主が75歳以上の単独世帯および夫婦のみの世帯は2015年には27.8万世帯であったが、2025年には45.3万世帯と1.63倍に増加し、その倍率は全国で最も高い。2035年においても46.2万世帯と2015年の1.66倍の水準となり、その倍率は全国で5番目に高い。

高齢世帯が増加した場合、EC市場が拡大することが予想される。総務省統計局「家計消費状況調査」によると、ネットショッピング利用世帯のネットショッピング年間支出額は世帯主50～59歳が41.9万円でもっと多いが、70～79歳で37.0万円、80歳以上で35.6万円となっているなど、70歳以上でも39歳以下の年間支出額より多くなっている。

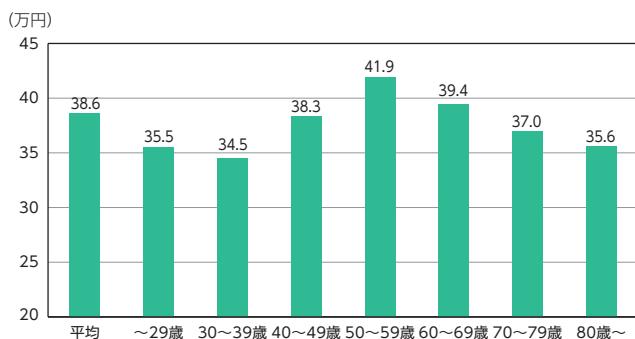
総務省「社会課題解決のための新たなICTサービス・技術への人々の意識に関する調査研究」によると、ネットショッピングを利用する理由で高齢になるほど回答が多くなる理由として、「買いたいものが検索機能ですぐに探し出すことができ、時間の節約

### ●世帯主75歳以上の単独世帯数および夫婦のみ世帯数推移見込み



資料:国立社会保障人口問題研究所「都道府県の世帯数将来推計」(2019年推計)  
(注)2015年の実数を1とした場合の推移倍率

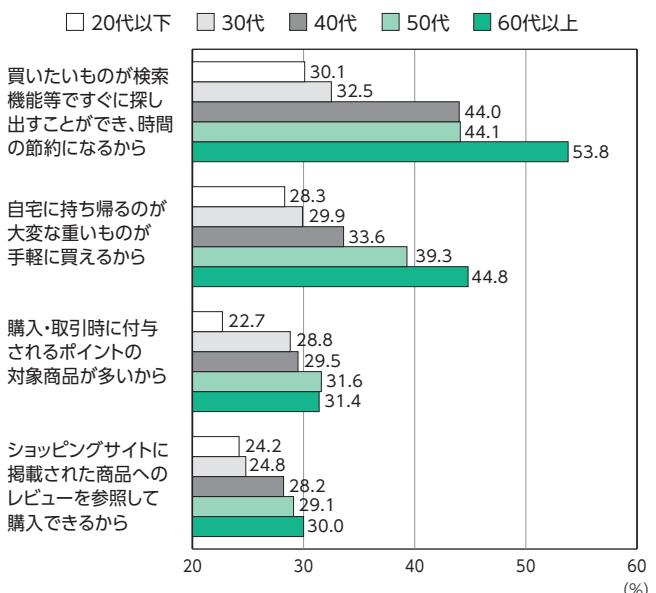
### ●ネットショッピング利用世帯の世帯主年齢別ネットショッピング年間支出額



資料:総務省統計局「家計消費状況調査」

になるから」や、「自宅に持ち帰るのが大変な重いものが手軽に買えるから」が目立っている。このことから、米や飲料など食料品のうち重量の重いものについては今後ネットショッピングやネットスーパーの利用が増えることが考えられる。ネットスーパーでは当初は既存のスーパーの店舗バックヤードで配送準備をすることもあるが、取り扱い量が増加した場合には、配送エリアに近い場所に専用の物流施設を配置した方が効率がよい。高齢世帯が増加する埼玉県においては効率的な物流機能を持つ物流施設に対するニーズが当面継続し、物流施設は引き続き増加していくものと思われる。 (太田富雄)

### ●ネットショッピングを利用する理由で、高齢者ほど高い理由



資料:総務省「社会課題解決のための新たなICTサービス・技術への人々の意識に関する調査研究-報告書一」(平成27年3月)