

首都圏西側地域・物流拠点調査 概要

1. アンケート調査

調査対象・・・消費財系荷主及び特別積み合せ事業者

調査事項・・・消費財系荷主

[首都圏西側地域への評価、現在の拠点、今後の配置意向・整備条件]

・・・特別積み合せ事業者

[首都圏西側地域への評価、現在の集配体制、今後の配置意向・整備条件]

アンケート総件数・・・676件 [回収数 206件、回収率 30.5%]

「内訳」 大手小売業者：316社 消費財系メーカー・卸売り業者：125社

上記の関連物流子会社：125社 特別積み合せ事業者：110社

アンケート調査結果

消費財系荷主

- ・首都圏西側地域への関心は全体的に低い。
現状の整備レベルを前提にした回答のため、回答内容が拡散している。
(回答企業164社のうち、具体的進出先の回答は19件)
- ・既存施設(特に西側以外)で対応可能
- ・神奈川県央、埼玉県西部南西側などの既に高速道路のある地域への意向が相対的に高い。
- ・進出意向があるところでは、仕分け重視・大型化
関心があるとの回答を得た企業の中でも、その多くが「整備時期未定」であり、具体的なものとは言い難い。

特積み事業者

- ・首都圏西側地域への関心は全体的に低い。
現状の整備レベルを前提にした回答のため、回答内容が拡散している。
(回答企業42社のうち、具体的進出先の回答は6件)
- ・既存施設(特に西側以外)で対応可能
- ・八王子への意向が相対的に高い。
- ・道路整備や公的な拠点整備場所の動向によって判断
関心があるとの回答を得た企業の中でも、その多くが「整備時期未定」であり、具体的なものとは言い難い。

2. ヒアリング調査結果

アンケート結果から首都圏西側地域への進出意向があった企業の中から、16社に対して実施した。

首都圏西側地域への進出意向の特性

(1) 拠点機能を抜本的に見直すことによる整備

既存の拠点機能を単純に移転するのではなく、「ストックポイントを削減し、スルー型の拠点にしていくため」や、「旧来のターミナルではなく（在庫管理なども含め）トータルサービスの構築のため」などのように、従前からの拠点とは異なる機能整備のために、首都圏西側地域への拠点整備が考えられている。

(2) 在庫集約のための整備

荷主企業におけるコスト削減策として在庫削減は重要となっており、ストックポイントの削減により大規模な1ヶ所の拠点に集約化を図る傾向がみられ、その立地候補として首都圏西側地域をみている。

(3) 既存集約からの立地選択

首都圏西側地域への立地を既存の取引先や出荷先との近接性から進出意向を持っている。首都圏西側地域における産業立地や納入先センターの集積などにより拠点ニーズが高まるとみられる。

(4) 高速道路網における位置関係からの整備

「関東への入り口」という位置的な特性から首都圏西側地域に注目しているが、東名高速道路という大動脈との連動が前提とされおり、その前提としては圏央道の東名高速道路～東北自動車道間の開通によるネットワーク化が重要視されている。

3. 調査・検討のまとめ・今後の方向性

本調査では、圏央道の開通を前提とした首都圏西側地域の物流拠点ニーズについて、アンケート等により調査を実施してきたが、現状のような景気動向を含めた厳しい経営環境下では、設備投資を伴う物流拠点の首都圏西側地域への進出意向は全体的に低い状況であった。

このように進出意向が低く、具体的な検討が進んでいない要因としては、圏央道の整備時期（特に東名高速道路～東北自動車道までの広域ネットワークの完成）や圏央道整備に伴う物流拠点整備の可能性のある地域、地価（売却価格、賃貸価格）等の諸条件が未決定であるため、現段階では荷主企業や物流事業者も具体的な検討を進めることが難しいことがうかがえる結果であった。

広域物流拠点の整備に当たっては、物流関連事業者のニーズを的確に把握する必要があり、適切な立地を誘導し、物流拠点としての機能をより効率的にする検討を継続していくことが重要と考えられる。

従って、今後の首都圏西側地域における物流拠点整備の検討は、実際に東名高速道路から東北自動車道までの圏央道の開通が具体的に見通せる時期において、再度ニーズを含めた細部の検討を行う必要があると思われる。