

神戸商船大学 正会員 小谷 通泰
神戸商船大学大学院 学生員 ○横山 定弘

1. はじめに

近年、物流効率化の必要性が叫ばれているが、そのための1つの方策として、物流拠点施設を適切に配置して、それらを有効に活用することが求められている。そこで本研究は、そのための基礎的な研究として、近畿圏内を対象として、物流拠点施設の立地動向について分析を試みたものである。具体的には、圏域内における、トラックターミナル・営業倉庫などの物流拠点施設を取り上げて、それらの設置件数の経年変化や圏域内での分布特性を明らかにするとともに、貨物量の推移や高速道路・港湾などの交通基盤施設の整備状況との関連を考察する。

2. 使用データの概要

分析対象とした範囲は、近畿圏内の2府4県（大阪府・兵庫県・京都府・滋賀県・和歌山県・奈良県）である。物流拠点としては、トラックターミナルと営業倉庫を取り上げた。トラックターミナルについては、種別（専用・一般トラックターミナル）ごとに、名称、住所、バース数、供用開始年月を、また倉庫についても種別〔普通倉庫（一類から三類倉庫）と冷凍倉庫〕ごとに、名称、住所、床面積（冷凍倉庫については容積）、使用開始年月を、それぞれデータベース化した。また、交通基盤施設としては、近畿圏内の都市高速道路、高規格幹線道路およびその他の自動車専用道路を取り上げ、それらの路線名、供用開始区間及び区間長、供用開始時期をデータベース化した。

3. 物流拠点の設置件数と規模

表1は、平成8年現在におけるトラックターミナルの種別ごとにみた設置件数とバース数ならびに、1件当たりの平均バース数を示している。これによると、圏域内にターミナルは、235件、3,325バース設置されており、一般トラックターミナルは件数で全体の2%足らずであるが、バース数では30%となっている。また1件当たりの平均バース数について比較してみると、専用トラックターミナルが10.1バースと小規模であるのに対し、一般トラックターミナルは248パー

スと格段の差がある。

次に、表2は、平成9年現在における倉庫種別ごとにみた件数と床面積・容積ならびに、1件あたりの平均面積・平均容積を表している。これによると、圏域内に普通倉庫は3,049件、7,761,501 m^2 、冷凍倉庫は491件、4,196,859 m^3 設置されており、件数では冷凍倉庫に比べ普通倉庫の方が圧倒的に多い。また、1件あたりの規模をみてみると、普通が2,545.6 m^2 、冷凍は8,547.6 m^3 である。

表1 圏内のトラックターミナルの概要

	専用トラックターミナル	一般トラックターミナル	合計
件数	231	4	235
バース数	2,333	992	3,325
平均バース数	10.1	248	14.1

表2 圏内の倉庫施設の概要

	普通倉庫	冷凍倉庫	合計
件数	3,049	491	3,535
床面積(容積)	7,761,501	4,196,859	—
平均面積(容積)	2,545.6	8,547.6	—

注)冷凍倉庫は容積で表示

4. 物流拠点の設置件数の経年変化

トラックターミナルと普通・冷凍倉庫の件数を1995年/1965年比でみてみると、それぞれで20.7倍、15.6倍、27.6倍になっており、ここ30年間で急激な伸びがみられる。また、図1は、トラックターミナル、普通・冷凍倉庫のそれぞれについて、累積設置件数の経年変化を示したものである。ただし、この図では、1995年時点での延べ設置件数を1.0としている。これによると、普通倉庫はほぼ直線状に件数を伸ばしているが、トラックターミナルは1967年から1973年の間に伸びが著しく、また冷凍倉庫は1977年から1983年の間に伸びが大きくなっている。

図2は、近畿圏内における各年の貨物輸送量とトラックターミナル・倉庫を合わせた物流拠点の設置件数の経年推移を表している。これによると、全体としては比例傾向にあり、1965年以降の両者の急激な伸びやオイルショックのあった1974年以降の減少は、そうした傾向を示している。しかしながら、1981年以

降は、両者の間に明確な関連性がみられなくなったが、これは、産業構造の変革に伴う貨物の質的な変化が反映されていると思われる。

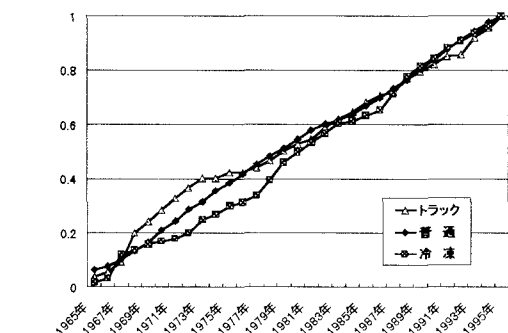


図1 物流拠点の累積設置件数の経年変化

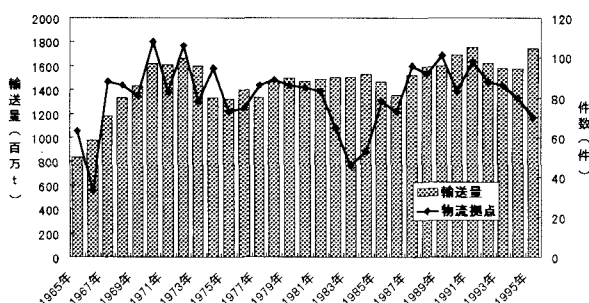


図2 貨物輸送量と物流拠点の設置件数の推移

5. 物流拠点の圏内における分布状況

表3は、府県別にみた物流拠点の種別ごとに、設置件数を示したものである。これによると、トラックターミナル、倉庫ともに大阪府と兵庫県が大半を占め、それぞれ全体の66.4%、77.9%となっており、冷凍倉庫を除いて大阪府が兵庫県の設置件数を大きく上回っている。

表3 府県別にみた物流拠点の設置件数

	大阪府	兵庫県	京都府	滋賀県	和歌山県	奈良県
トラックターミナル	96	59	30	22	21	6
(専用)	93	59	30	22	21	6
(一般)	3	1	0	0	0	0
倉庫施設	1938	814	282	298	148	55
(普通)	1742	627	237	277	115	51
(冷凍)	196	186	49	22	34	4

図3と4は、近畿圏内のトラックターミナルと倉庫の分布状況をそれぞれ図で示したものである。これによると、トラックターミナルについては、ほぼ高速道路の路線に沿って分布しており、大阪市域周辺部に集中がみられるほか、内陸部でも分散して配置されている。これに対して、倉庫については、トラックターミ

ナルに比べ、圧倒的に港湾背後地である阪神間の臨海部に集中して立地しており、大阪市域周辺部や、京都市南部地域などでも集積が認められる。

これらの物流拠点は、高速道路や自動車専用道路が開通するにつれて、その路線に沿って、物流拠点が立地していく傾向がみられ、近年は内陸部での立地も多くなっている。

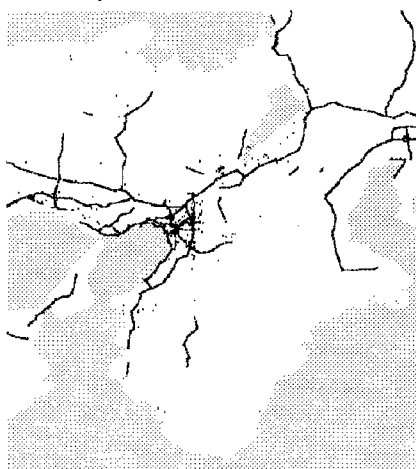


図3 トラックターミナルの分布図

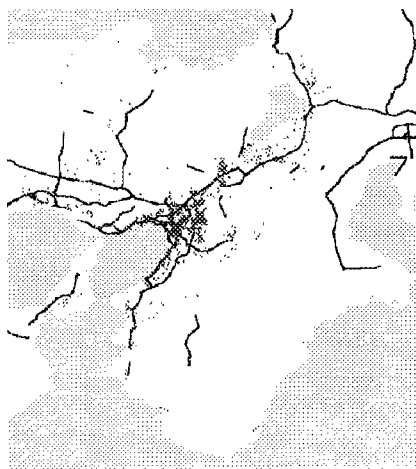


図4 倉庫施設の分布図

6. おわりに

本研究では、トラックターミナル、営業倉庫などの物流拠点施設の立地状況について、経年変化や空間分布に着目して分析を行ってきたが、今後は、これら拠点の立地を説明する要因として、高速道路や港湾へのアクセス距離、中心都市との距離、地価、土地利用規制、地域の工業出荷額、などを取り上げ、物流拠点の立地モデルの構築を図っていきたい。