

北海道内物流施設の老朽化の状況と今後

～施設更新を取り巻く環境とその必要性について～

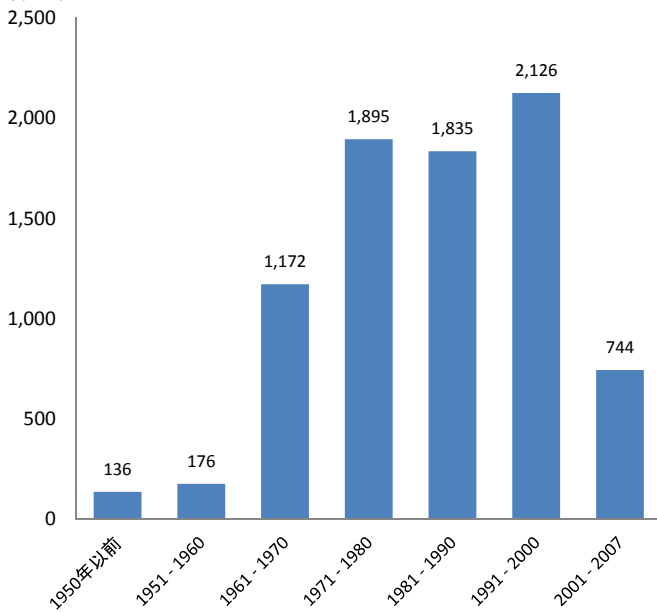
1. 北海道内の物流施設は、全国と比較して1980年以前に建設されたものの割合が高い。施設を実際に使用できる年数（以下、「実耐用年数」という。）を40年程度とすると、2020年までには1980年以前に建設されたすべての施設が更新時期を迎え建替え需要が一斉に顕在化することとなる。2020年以降に向けて道内物流施設の更新の重要性が増していくと考えられる。
2. 現状の物流施設の総延床面積が一定で推移すると仮定した場合、2020年までに築40年を迎える2,249千㎡、2030年までに築40年を迎える4,084千㎡の更新が必要になる。2,249千㎡・4,084千㎡はそれぞれ現状の物流施設の総延床面積である8,084千㎡の27.8%・50.5%となり、仮に8,084千㎡を2030年まで維持しようとする、既存施設の約半分を更新する必要がある計算になる。
3. 試算した現状の更新ペースが維持された場合には、2,249千㎡及び4,084千㎡の更新が概ね実耐用年数以内に賄われることが見込まれる。一方、足元では、「代替用地の不足」「低位な運賃」「建設コストの上昇」等の要因により、更新ペースが低下する可能性もある。
4. 今後道内物流はドライバー不足や人口減少によるサプライチェーンの変化に対し物流網を効率化する必要性が増していくと予想される。また、北海道は国内の食料基地としての役割を担うとともに、広範な面積に人口を多く抱える消費地でもあることから、物流網の効率性・安定性は引き続き求められると考えられる。道内物流施設の更新対応は物流業界のみならず、道内経済にとっても重要課題であり、継続的な施設更新が望まれる。

1. 北海道内物流施設の老朽化の現状

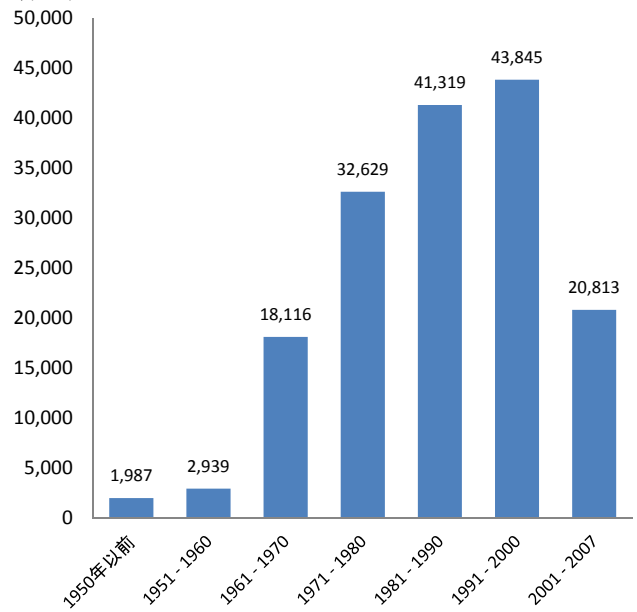
- ・国土交通省の「法人建物調査」によれば、2008年1月1日時点の北海道の物流施設（法人所有物件に限る）のうち竣工年代別にみると、1991年～2000年にかけて建設されたものが最も多く、1971年～1980年、1981年～1990年に竣工したものがそれに次ぐ水準となっている（図表1-1）。
- ・物流施設に限らず、施設を実際に使用できる年数（以下、「実耐用年数」という。）は法定耐用年数と異なることがあるが、各事業者へのヒアリング等に基づけば、鉄筋造りの建屋耐用年数である38年程度が一つの目安になると考えられるため、本レポートでは設備の実耐用年数を40年と仮定する。この前提に基づけば1980年以前に建設された物流施設についてはそのすべてが2020年までに寿命を迎えることとなる。
- ・道内において、1980年以前に建設された施設の延床面積が道内物流施設の総延床面積のうち41.8%を占めており、2020年以降建替え需要が一斉に顕在化してくることが予想される。
- ・全国でも1980年以前に建設された施設の割合が高く（34.4%）なっているものの、道内の方がその割合は高く、全国と比較しても道内における施設老朽化への対応の必要性は高いと考えられる（図表1-3、1-4）。

（図表1-1）北海道内法人所有物流施設の竣工年代別延床面積（2008.1.1時点） （図表1-2）全国法人所有物流施設の竣工年代別延床面積（2008.1.1時点）

単位：千㎡



単位：千㎡



出所：国土交通省「法人建物調査」

（図表1-3）北海道内法人所有物流施設の竣工年代別延床面積とその割合（2008.1.1時点）

単位：千㎡

竣工時期	1950年以前	1951 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1990	1991 - 2000	2001 - 2007	合計
各年代面積	136	176	1,172	1,895	1,835	2,126	744	① 8,084
割合	1.7%	2.2%	14.5%	23.4%	22.7%	26.3%	9.2%	
累計 ②	136	312	1,484	3,379	5,214	7,340	8,084	
割合 (②÷①)	1.7%	3.9%	18.4%	41.8%	64.5%	90.8%	100.0%	

（図表1-4）全国法人所有物流施設の竣工年代別延床面積とその割合（2008.1.1時点）

単位：千㎡

竣工時期	1950年以前	1951 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1990	1991 - 2000	2001 - 2007	合計
各年代面積	1,987	2,939	18,116	32,629	41,319	43,845	20,813	① 161,648
割合	1.2%	1.8%	11.2%	20.2%	25.6%	27.1%	12.9%	
累計 ②	1,987	4,926	23,042	55,671	96,990	140,835	161,648	
割合 (②÷①)	1.2%	3.0%	14.3%	34.4%	60.0%	87.1%	100.0%	

出所：国土交通省「法人建物調査」

2. 更新の状況

- ・前ページで掲載した数字は2008年1月1日時点の道内・全国の法人の物流施設総延床面積である。2008年以降も新設・改修・増築は継続的に行われていることから、それを踏まえた現時点での更新状況を以下で試算する。
- ・2008年～2012年までの道内・全国の物流施設の新築着工総面積（改修・増築含む）はそれぞれ1,130千㎡と28,455千㎡となっている。これがすべて更新に充てられたと仮定して、2008.1.1時点の総延床面積、1980年以前に建設された延床面積（2020年に耐用年数到来）、1970年以前に建設された延床面積（2010年に耐用年数到来）に対する更新割合を試算する。
- ・各区分の更新状況において、全国に比して道内の更新が遅れていると推測される。特に1970年以前に建設されたものについては、全国では23,042千㎡（1970年以前に建設された延床面積）に対し2008年～2012年までの間にそれを超える28,455千㎡の新築着工が見られるのに対し、道内では1,484千㎡（1970年以前に建設された延床面積）に対して1,130千㎡の新築着工とその76%程度に留まっており、既に道内において老朽化が顕在化している可能性が高いことがわかる。（図表2-1、2-2）
- ・この新築着工された1,130千㎡（平均226千㎡/年）が2010年までに既に老朽化していると想定される1,484千㎡の更新に充てられたと仮定すると、2012年時点での老朽化面積は354千㎡と試算される。また、2012年時点で2020年までに老朽化すると予想される延床面積は2,249千㎡となる。（図表2-3）

（図表2-1）北海道・全国の物流施設の新築着工面積

単位：千㎡

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	合計 (2008年以降)
道内	298	215	180	199	238	1,130 ①
全国	7,979	4,601	4,228	5,478	6,168	28,455 ②

（図表2-2）北海道内法人所有物流施設の更新状況

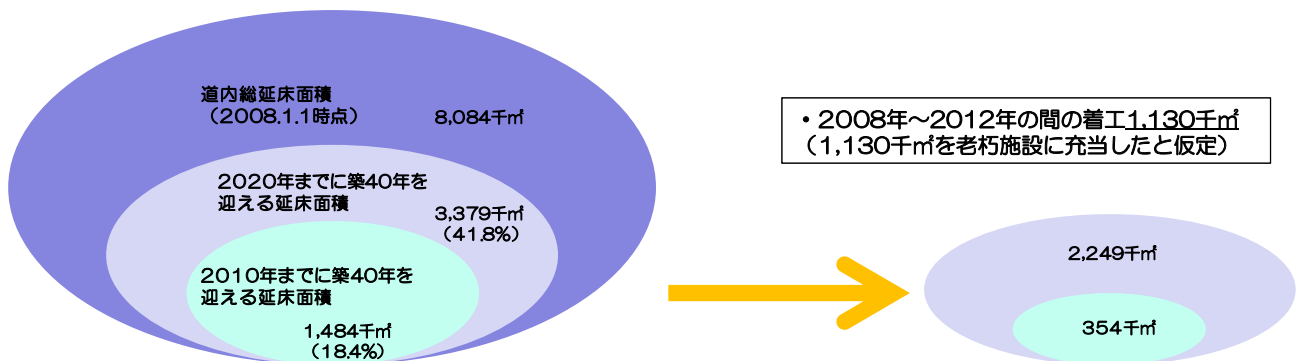
単位：千㎡

	2008.1.1時点の 総ストック	更新割合	1980年以前の建 設面積	更新割合	1970年以前の建 設面積	更新割合
道内 ③	8,084	14.0%	3,379	33.4%	1,484	76.2%
全国 ④	161,648	17.6%	55,671	51.1%	23,042	123.5%

（更新割合：①÷③、②÷④）

出所：国土交通省「建築着工統計」
国土交通省「法人建物調査」

（図表2-3）更新状況イメージ図

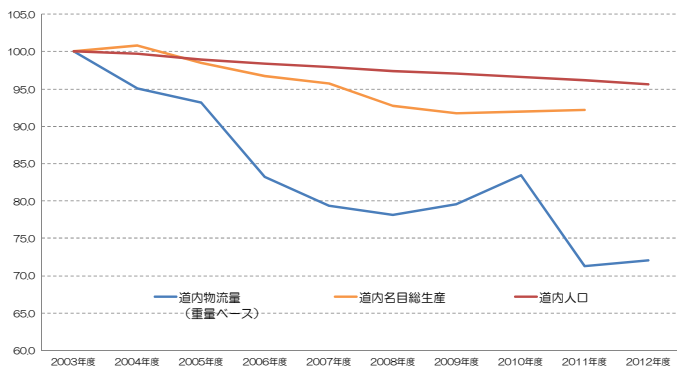


2012年時点で、2020年に築40年を経過する物流施設面積は2,249千㎡

3. 北海道物流と道内物流施設の今後の見通し

- ・一般的に物流量は人口動態と経済活動に大きく影響されると考えられる。図表3-1のとおり道内人口や道内総生産が減少する中、道内の物流量（重量ベース、以下同様）も減少傾向にある。一方で、図表3-2のとおり2003.1.1時点と2008.1.1時点の比較において、物流量の減少に反して物流施設の延床面積は増加している。
- ・この背景には、面積の広い北海道においてその物流網を最低限維持するための施設が一定程度必要であること、一次製品の生産拠点として人口・経済活動とは別の物流施設需要があること、物流業者各社の物流網効率化による物流量減少の効果等があると考えられる。また、ヒアリングによれば現状の施設量で過剰感はなく、余剰設備の発生なども現段階では考えにくい状況である。
- ・今後の道内人口減少等に伴い、道内総物流量も減少すると考えられるが、上記の通り物流施設の必要延床面積は単純に物流量減少に伴い減少するものではないと考えられる。近年のeコマース市場の急拡大による一人当たり必要延床面積の増加等も勘案すれば、道内物流施設の総延床面積は一定程度を維持する必要があると出ている可能性もあると考えられる。

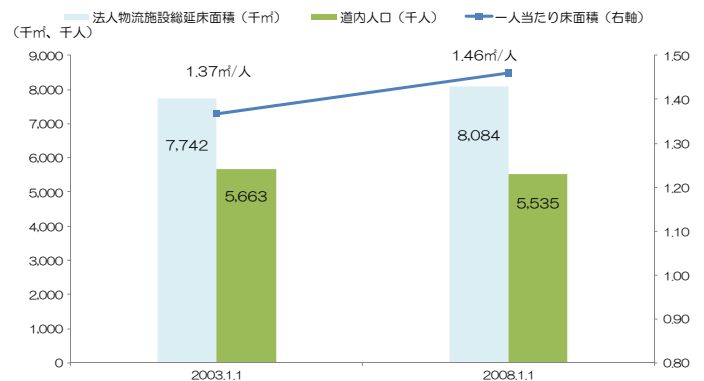
（図表3-1）北海道内総物流量、道内人口、道内総生産指数推移



※2003年度を100とする

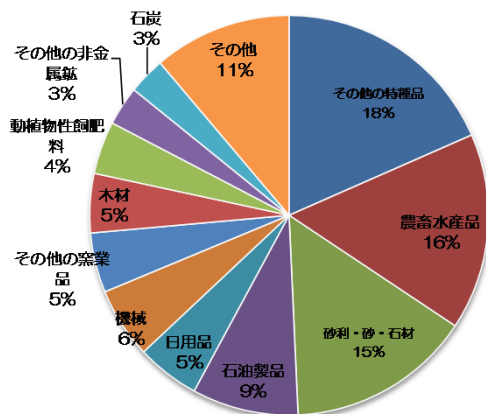
出所：国土交通省「貨物流動調査」
内閣府「県民経済計算」
北海道「住民基本台帳人口」

（図表3-2）法人物流施設延床面積と一人当たり面積



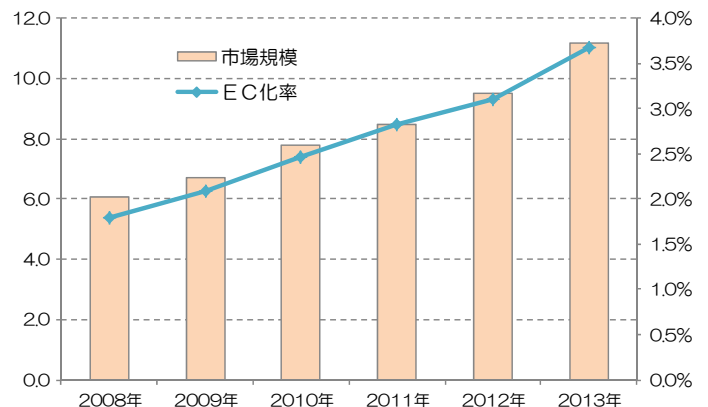
出所：国土交通省「法人建物調査」

（図表3-3）道内総物流量における品目別割合



出所：国土交通省「貨物流動調査」

（図表3-4）eコマース市場規模推移



出所：経済産業省

4. 道内物流施設の今後の更新について

- ・ 物流量と物流施設の延床面積の状況を鑑み、今後中長期的に道内物流施設の総延床面積が2008.1.1時点（8,084千㎡）のまま推移すると仮定して、2030年までの物流施設の更新の必要性を検討してみる。
- ・ 仮に物流施設の総延床面積を2030年まで8,084千㎡で一定に維持するとなると、2020年までに築40年を迎える2,249千㎡、2030年までに築40年を迎える4,084千㎡の更新が必要になる。2,249千㎡・4,084千㎡はそれぞれ8,084千㎡の27.8%・50.5%となり、仮に8,084千㎡を2030年まで維持しようとする場合、既存施設の約半分を更新する必要があることとなる。（図表4-1）
- ・ 2008年～2012年までの更新ペースは226千㎡/年と試算され、この更新ペースを維持した場合2,249千㎡（2020年に更新を迎える延床面積）の更新には2012年を起点として約10年、4,084千㎡（2030年に更新を迎える延床面積）については約18年必要である。現状の更新ペースが維持されれば、道内物流施設の老朽化に概ね対応することが可能と考えられる。

（図表4-1）更新必要面積試算

築40年超過時期	2001 - 2010	2011 - 2020	2021 - 2025	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	2041 - 2047
竣工時期	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1985	1986 - 1990	1991 - 1995	1996 - 2000	2001 - 2007
各年代面積	1,172	1,895	702	1,133	1,280	846	744
累計	1,484	3,379	4,081	5,214	6,494	7,340	8,084
1207千㎡(2008年～2012年着工面積) 控除後 累計面積	354	2,249	2,951	4,084	5,364	6,210	6,954

■更新需要推計	2012年	2020年	2030年
必要延床面積（推計） ①	8,084千㎡	8,084千㎡	8,084千㎡
更新必要面積 ②	354千㎡	2,249千㎡	4,084千㎡
割合 ②/①	4.4%	27.8%	50.5%

出所：国土交通省「法人建物調査」
国土交通省「建築着工統計」

5. 設備更新を進める上での課題と物流施設更新の必要性

■設備更新を進める上での課題

- ・現状のペースを保てば物流施設老朽化への対応は可能な計算となるが、以下のような最近の事業環境（物流事業者へのヒアリング等による）を勘案すると、現状の更新ペースを保てない可能性も考えられる。
- ・「代替用地の不足」：事業者にも更新意欲があっても、顧客からの要請（現状の立地を継続して利用したい等）や営業戦略により現状の拠点からあまり離れられない場合も多い。現状拠点付近での、代替地の確保および更新中に一時的に使用する代替施設手当が難しいようである。このような用地不足は設備更新を妨げている。
- ・「低位な運賃」：適正なペースで物流施設の更新を進めるためには、物流事業者各社の収益力確保も重要な観点となる。物流業界は荷主から低位な運賃を強いられる傾向が強く、今後も斯様な状況が継続すれば各事業者が適正なタイミングで投資を行うことができない可能性がある。
- ・「建設コストの上昇」：足元の東京オリンピックや東北復興による設備投資需要増に伴い資材価格・人件費の上昇が顕在化しており、各事業者からは投資計画を延期した等の声も聞かれる。投資コスト増は2020年のオリンピック開催までは継続すると予想され、今後も物流業界に限らず企業の投資活動の下押し圧力となる可能性がある。

■物流施設更新の必要性

- ・今後の道内物流業界は、足元ではドライバー不足、中長期的には人口減少が課題となると考えられる。トラックドライバーの平均年齢は高齢化しており若年者のなり手も少なく、ドライバー不足の深刻化が全国的な問題となっている。加えて昨年度よりバス・トラックの安全運航を企図して施行されたドライバーの労働時間規制により、足元でその不足感はさらに増している。
- ・一方国内の食料基地としての役割を担う北海道において、国内への安定的かつ効率的な農産物の流通網の維持は必須課題である。また人口減少が見込まれるものの、北海道は広範な面積に人口を多く抱える構造に変わりはなく、消費財の供給を担う物流網についてもその効率性・安定性は引き続き求められるだろう。
- ・斯かる観点から、物流網の効率化は必須である。従来ペースで一定の設備更新は進むものと思料されるが、拠点の集約化や効率的な物流網の維持等も視野に入れた設備更新が物流業界のみならず道内経済全体にとって重要課題であろう。

(最新)経済ミニレポート一覧～北海道支店～

NO	タイトル	発行月
18	認証制度を活用した地域資源のブランディング ～キーワードは「連携」と「厳選感」～	2015年1月
17	アジア8地域・北海道観光に関する訪日外国人の意向調査(平成26年度版) ～引き続き北海道ブランドの価値は高く、国内トップクラス～	2014年11月
16	北海道新幹線開業による北海道内への経済波及効果 —経済波及効果推計年間約136億円—	2014年10月
15	北海道企業の事業戦略の特徴 ～海外への事業展開で、さらなる成長を～	2014年8月
14	北海道スイーツのさらなる発展のために ～神戸スイーツの事業戦略から学ぶ～	2014年3月
13	アジア8地域・北海道観光に関する訪日外国人の意向調査	2013年12月
12	「地域売り込みツアー」で宿泊客を増やそう ～個別地域の「観光磁力」向上による観光客の再集客～	2013年6月

【北海道支店】

〒060-0003札幌市中央区北3条西4丁目1番地(日本生命札幌ビル)

TEL:011-241-4117

URL:<http://www.dbj.jp/co/info/branchnews/hokkaido/index.html>



本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い、転載・複製する際は、必ず、出所:日本政策投資銀行と明記して下さい。

(お問い合わせ先)

株式会社日本政策投資銀行 北海道支店 企画調査課
〒060-0003
札幌市中央区北3条西4丁目1 日本生命札幌ビル4F
Tel : 011-241-4117
E-mail : hkinfo@dbj.jp
HP : <http://www.dbj.jp/co/info/branchnews/hokkaido/>

※本稿の作成に当たり、多くの事業者様にご協力を頂きました。ここに御礼申し上げます。