

首都圏における物流施設建設動向とその誘致のあり方

～自治体自身による競争力判定のすすめ～

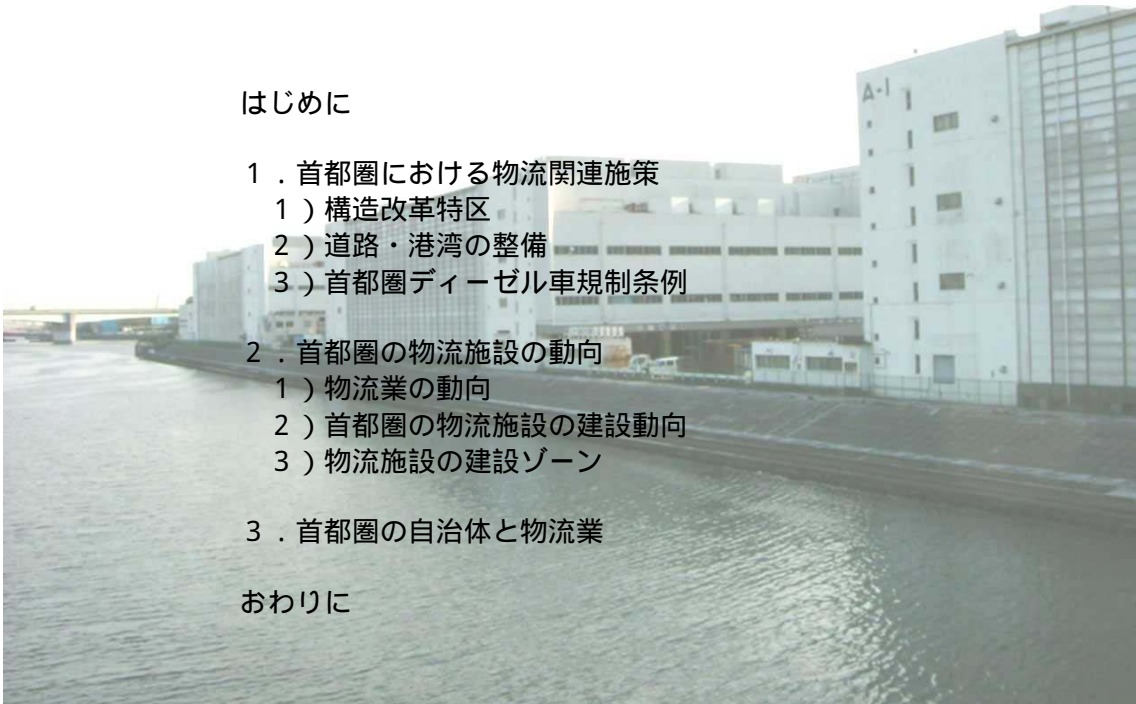
はじめに

- 1．首都圏における物流関連施策
 - 1) 構造改革特区
 - 2) 道路・港湾の整備
 - 3) 首都圏ディーゼル車規制条例
- 2．首都圏の物流施設の動向
 - 1) 物流業の動向
 - 2) 首都圏の物流施設の建設動向
 - 3) 物流施設の建設ゾーン
- 3．首都圏の自治体と物流業

おわりに

2004年3月

日本政策投資銀行首都圏企画室



はじめに

日本経済は大きな構造変化の途上であり、特に「製造業＝モノづくり」に関しては、生産拠点の中国など東アジアへの進出・移転、消費者嗜好の成熟化による商品の小型化・高性能化の傾向、が続いている。

そして「物的流通＝モノを動かす」産業である物流業は、「モノづくり」の変化の影響を直接かつ迅速に受けて、特に首都圏において活発に変化し続けている。

このような首都圏の物流業の変化は、地方自治体等の行政側にも影響を与え、自治体側では、物流業そのものを「地域経済の重要な柱の一つ」として認識し始めている。

本稿では、首都圏（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県）の物流業の動向、特に物流施設の建設動向を概観した上で、自治体側の物流施設誘致のあり方について考えてみたい。

1. 首都圏における物流関連施策

昨今の首都圏に関する物流施策で大きく取り上げられたものを列挙してみると、誘致を目的としたものに【構造改革特区】、【道路・港湾の整備】、規制を目的としたものとして、【1都3県のディーゼル車規制条例】がある。

1) 構造改革特区

平成14年の構造改革特別区域推進本部による特区提案の一次募集時には、首都圏の主要な港湾・空港を有する自治体は、一斉に国際物流関連の構造改革特区を申請した。

また、平成15年11月には茨城県・群馬県・栃木県の3県が、連携して首都圏の物流機能の移転をも視野に入れた特区をスタートさせており、自治体による物流業に向けた誘致アピールは加熱しつつある（表1）。

表1 構造改革特別区域計画(物流関連)

都県名	申請主体名	認定年月日	特区の名称	今回認定された規制特例措置
千葉県	千葉県	H15.4.21	国際空港特区	・臨時開庁手数料の軽減 ・民間事業者による総合保税地域の管理運営
東京都	東京都		国際港湾特区	
神奈川県	横浜市		国際物流特区	
神奈川県	神奈川県、川崎市	H15.5.23	国際臨空産業・物流特区	・税関の執務時間外における通関体制の整備
茨城県、栃木県、群馬県	茨城県、栃木県、群馬県	H15.11.28	広域連携物流特区	

内閣官房構造改革特区推進室HPより

2) 道路・港湾の整備

環状道路（首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道）

首都圏の環状道路の整備は、都心部の慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等の解消を目的として、着々と進められている（平成 13 年 8 月には都市再生本部から都市再生プロジェクト「大都市圏における環状道路体系の整備」として決定された）。

環状道路の整備は、物流業に関しても、貨物輸送効率の向上というメリットがあり、整備進捗による首都圏での物流施設誘致効果が見込まれる（表 2、図 1）。

現に、東京都では、首都圏中央連絡自動車道の整備進捗をにらんで、昭和 40 年代から昭和 60 年代初頭にかけて大田区、板橋区、足立区そして江戸川区と進めてきた物流拠点の整備を、多摩地区にも押し進めることを検討中である。

表 2 首都圏の環状道路の概要

	延長	概要	車線数	主な機能	事業主体
首都高速中央環状線	約46km (供用中 約26km) (事業中 約11km) - (検討中 約9km)	都心から約8kmの環状道路	4車線	新宿・渋谷・池袋等の副都心、ベイエリアの連絡強化 羽田空港や東京湾等の国際ハブ機能施設へのアクセス向上	首都高速道路公団
東京外かく環状道路(外環)	約85km (供用中 約29km) (事業中 約20km) (調査中 約16km) (検討中 約20km)	都心から約15kmの環状道路	4車線(一部6車線)	大田区・世田谷区・練馬区・川口市・市川市等の23区外縁部の連絡強化 東京都区部等に関連する交通のハブ機能及び分散導入機能	日本道路公団
首都圏中央連絡自動車道(圏央道)	約300km (供用中 約30km) (事業中 約254km) - (検討中 約20km)	都心から約40～60kmの環状道路	4車線(一部6車線)	並行して走る国道16号等の一般交通や周辺街路の交通・環境等負荷の軽減 横浜港や成田空港から首都圏及び全国各地への物流の効率化を支援	国土交通省 日本道路公団

国土交通省編国立印刷局発行「平成 15 年度版 首都圏白書」より

図 1 首都圏の高速道路網



日本道路公団HPより

スーパー中枢港湾

スーパー中枢港湾とは、アジア諸国・地域の主要港湾をしのぐ港湾コスト・サービスの実現を図るため、官民連携のもと先導的な施策を展開することを目的とした構想である。

現在、首都圏では東京港・横浜港を始めとした主要港湾が候補として挙げられており、港湾管理者間の広域連携も視野に入れながら、指定手続が進められている。

3) 首都圏ディーゼル車規制条例

首都圏では、国の「自動車 NOx・PM 法」の環境基準に準拠しつつも、独自の規制措置を各都県の条例に盛り込み、連携施策を展開している（表3）

直接的に物流施設の建設に関する施策ではないが、物流企業にとっても社会環境への配慮が重要な課題となっている現状を考慮すると、施設建設計画にも影響を与えよう。

表3 1都3県ディーゼル車規制条例

	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県
条例名	埼玉県生活環境保全条例	千葉県ディーゼル自動車から排出される粒子状物質の排出の抑制に関する条例	都民の健康と安全を確保する環境に関する条例	神奈川県生活環境の保全等に関する条例
制定状況	01年07月制定	02年03月制定	00年12月制定	02年09月改正
対象地域	全域	全域	島しょを除く全域	全域
規制内容	03年10月からPM排出基準に適合しないディーゼル車の運行禁止（神奈川県は04年04月まで運行禁止命令発令無し）			
対象車種	ディーゼル車（貨物自動車、乗合自動車、特殊用途自動車）			
PM排出基準	03年 長期規制値と同値 05年 新短期規制値と同値（予定）	03年 長期規制値と同値	03年 長期規制値と同値 05年 新短期規制値と同値（予定）	03年 長期規制値と同値
罰則等	運行禁止命令 罰金	運行禁止命令 罰金	運行禁止命令 罰金 氏名公表	運行禁止命令 罰金

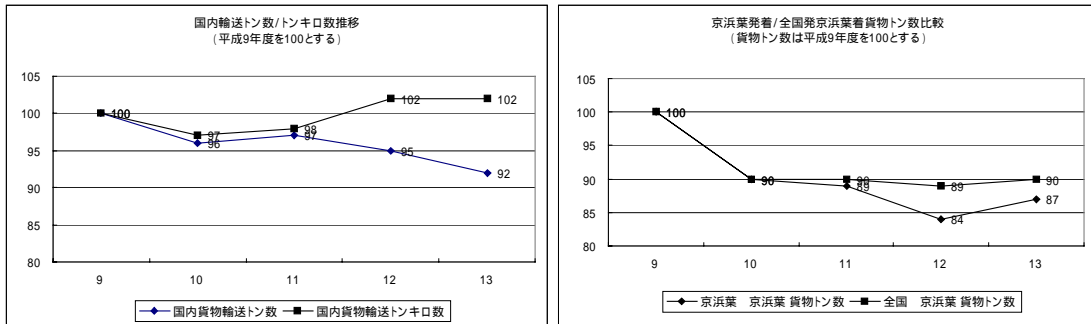
埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県HPより

2. 首都圏の物流施設の動向

それでは、全国及び首都圏の貨物量の推移及びその傾向を概観した上で、物流施設の建設動向を見ていきたい。

1) 物流業の動向

全国及び首都圏の貨物の動向



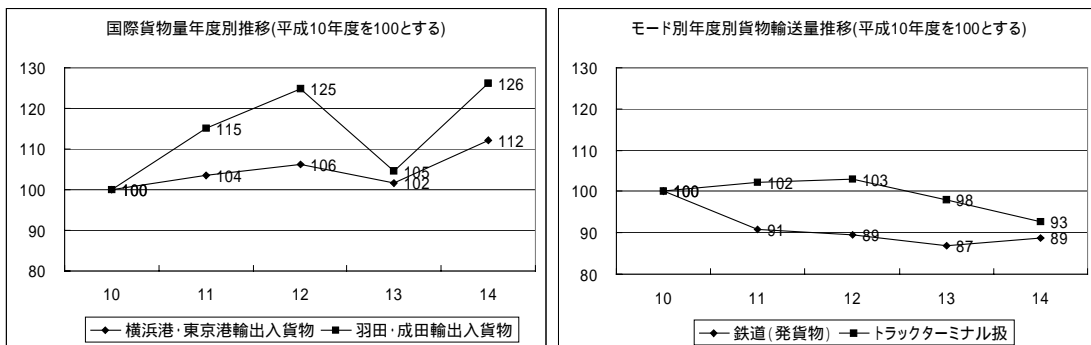
「数字で見る物流 2003」より日本政策投資銀行作成

全国の貨物量は、H9 - H13 のトンベース比較で 8%減少しているが、一方トンキロベース（輸送重量×輸送距離）比較では微増している。

また首都圏のなかでも京浜葉地区（千葉県、東京都、神奈川県）における貨物量に着目すると、同じく H9 - H13 のトンベース比較で【全国 京浜葉】の貨物量が 10%減少している。特に【京浜葉 京浜葉】の域内貨物量の減少度は全体を上回っている。

すなわち、貨物量は経済情勢の低迷、経済構造の変化の影響から減少しているが、輸送距離は増加している。これは、荷主側からの小口多頻度輸送等のサービス向上要請による輸送回数の増加、及び物流コスト削減要請による物流施設集約合理化に伴う輸送距離の長距離化、が主な原因であると推測される。

国際物流と国内物流の動向（首都圏の他北関東及び山梨県含む）



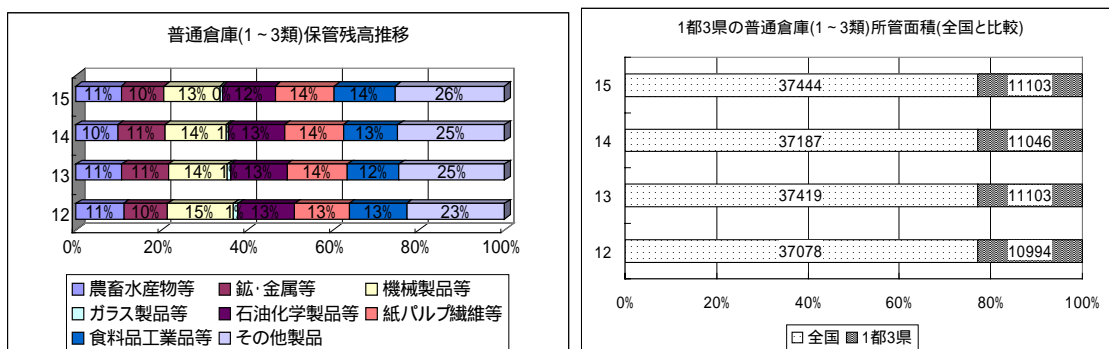
「関東運輸動向」より日本政策投資銀行作成

首都圏の主要な港湾である横浜港及び東京港の輸出入貨物量の推移を見ると、H10 - H14 比較で 12%増、同じく羽田空港及び成田空港の輸出入貨物量の推移を見ると、平成 13 年度に米国同時多発テロの影響で一時落ちこんだものの、H10 - H14 の比較では 26%の大幅増となっている。

一方、鉄道とトラックターミナルの扱量を見ると、首都圏自体を出入する国内貨物量が減少しており、首都圏の物流において今後国際貨物の存在が重要度を増していくことが想定される。

物流施設の保管品の推移

(普通倉庫(1~3類) H12~15年までの1~3月期比較(所管品目は当方区分))



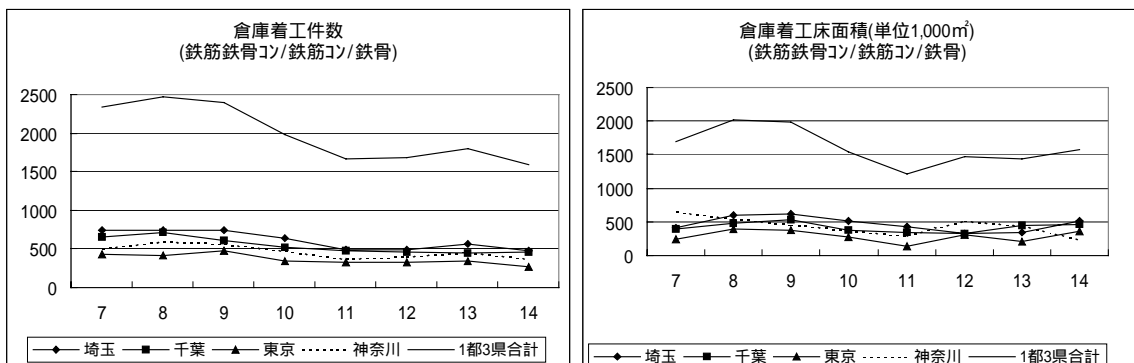
倉庫統計季報より日本政策投資銀行作成

保管貨物の残高の割合を見ると、製造業の主要生産品目の減少と食品等の消費品目の増加という傾向となっているが、物流施設の建設動向に及ぼすほどの大きな変化はない。

また、首都圏の所管面積は全国と同様に横ばいである。

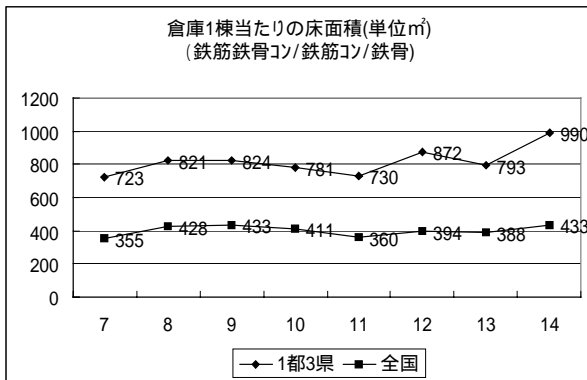
2) 首都圏の物流施設の建設動向

物流施設の規模の推移



※倉庫の区分

倉庫	営業倉庫	普通倉庫	1類倉庫	危険物等を除き特に保管物品に制限のない倉庫(建屋)
	自家用倉庫等	冷蔵倉庫等	2類倉庫	防火性能を有せず保管物品に制限のある倉庫(建屋)
			3類倉庫	防火性能、防湿性能、遮熱機能を有せず、保管物品に制限のある倉庫(建屋)
			その他	野積倉庫、貯蔵槽倉庫、危険品倉庫

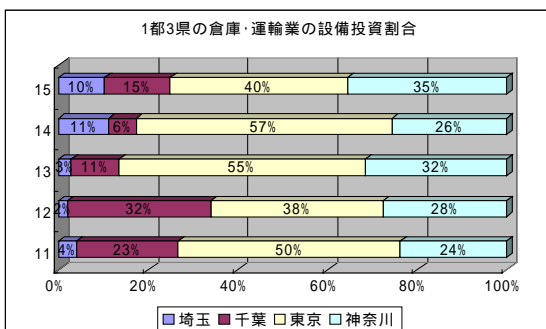
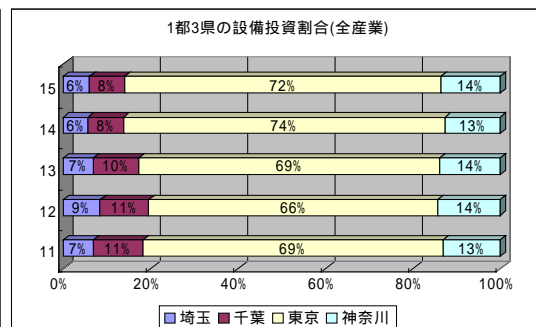
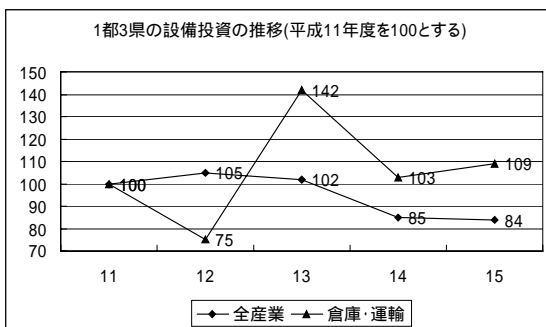


建築統計年報より日本政策投資銀行作成

首都圏の鉄筋鉄骨コンクリート、鉄筋コンクリート、鉄骨構造の倉庫の着工動向を見ると、H7 - H14 の比較では、着工件数はH8をピークにして漸次減少、着工床面積は同じくH8をピークにH11まで激減し、その後増加に転じている。

2つの指標を組み合わせると倉庫1棟当たりの平均床面積を算出してみると、H7の数値723m²からH14には990m²に増加しており、物流施設の大型化が顕著となっている(全国平均はH14で433m²)

物流企業の投資動向



首都圏設備投資動向調査より (H11 - H15、H15は計画値、年度比較は概数)

首都圏の全産業の設備投資額はH11 - H15の比較で16%減少しているが、倉庫・運輸業の投資額推移では9%増加しており、物流業関連の投資は相対的に強めに推移している。

また投資額を都県別に比較すると、全産業では東京都が3分の2強を占めるが、倉庫・運輸業を見ると東京都が2分の1弱程度に留まり、周辺3県に投資が分散している。

すなわち、首都圏では物流企業が、広域的に物流施設の集約合理化・大型化を目的とした設備投資を積極的に行っている。

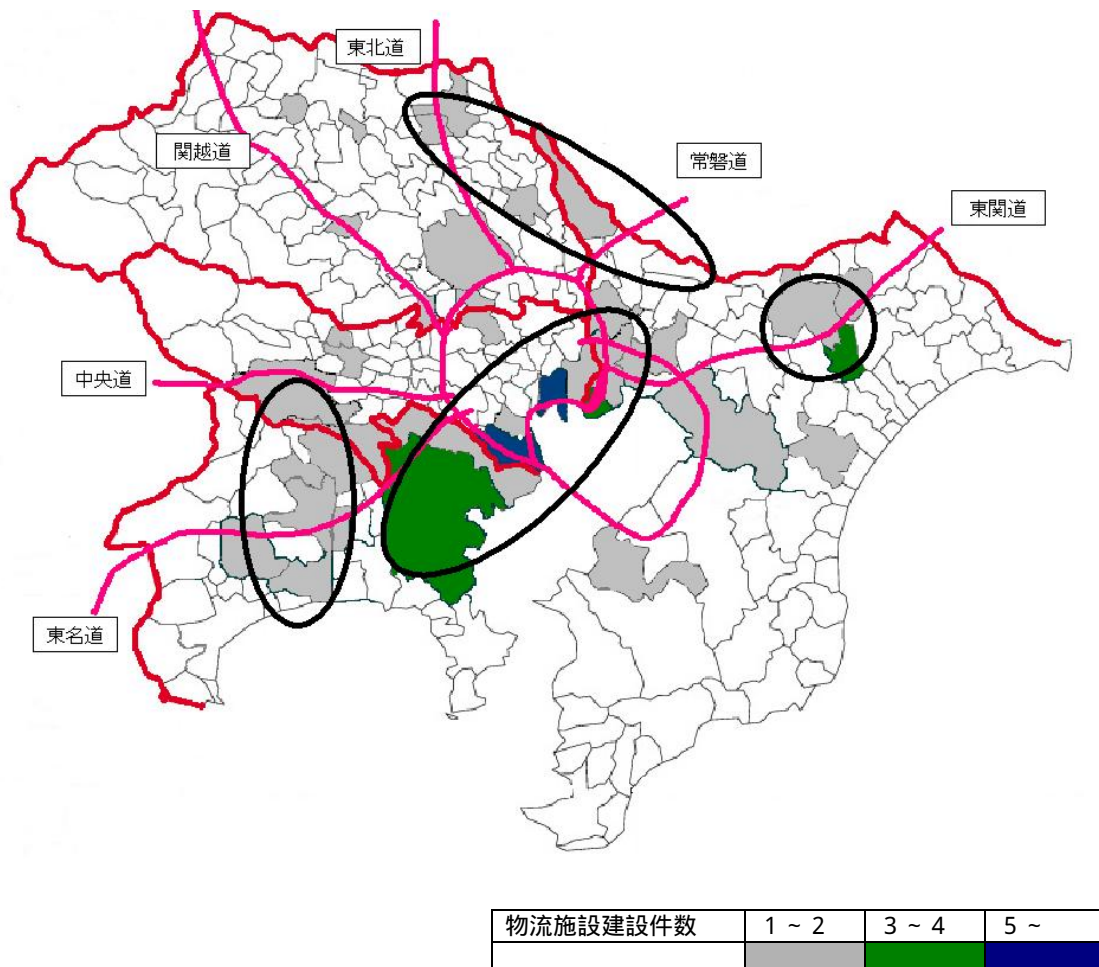
これは、首都圏の物流企業が、国内貨物量の減少と荷主側からのコストダウン・サービスアップの要請に適応しつつ収益性を確保するために、輸送・保管の効率化・流通加工による高付加価値化、を目的とした物流施設の新設・スクラップアンドビルド等を行っていることが主な原因であると推測される。

3) 物流施設の建設ゾーン

下記図2は、首都圏において物流施設の建設が行われている場所を明らかにするために、主要な物流施設建設に関する新聞記事等をピックアップ（平成14年～同15年）し、図化したものである。

ゾーン分けとしては、大きく見て臨海部と成田空港近隣、及び首都圏北東側外縁部と南西側外縁部の4カ所に分けることができる。

【図2】



新聞記事等より日本政策投資銀行作成

物流企業の物流施設建設が特定ゾーンに集中している理由としては、物流施設の建設条件が備わった土地、すなわち ア) 物流施設ニーズの存在、イ) 生産拠点、空港・港湾、消費地とのアクセスの利便性、ウ) 物流事業の採算性に見合う用地価格、の3要素をバランス良く満たしつつ、工業（非商業・非住宅）向けに残されている土地が、現在の首都圏では限定されている、という点にある。

現在の物流企業を取り巻く環境に大きな変動がない限り、今後も物流施設の建設条件が備わった土地、すなわち図2のゾーン内に、物流施設建設が集中することが見込まれる。

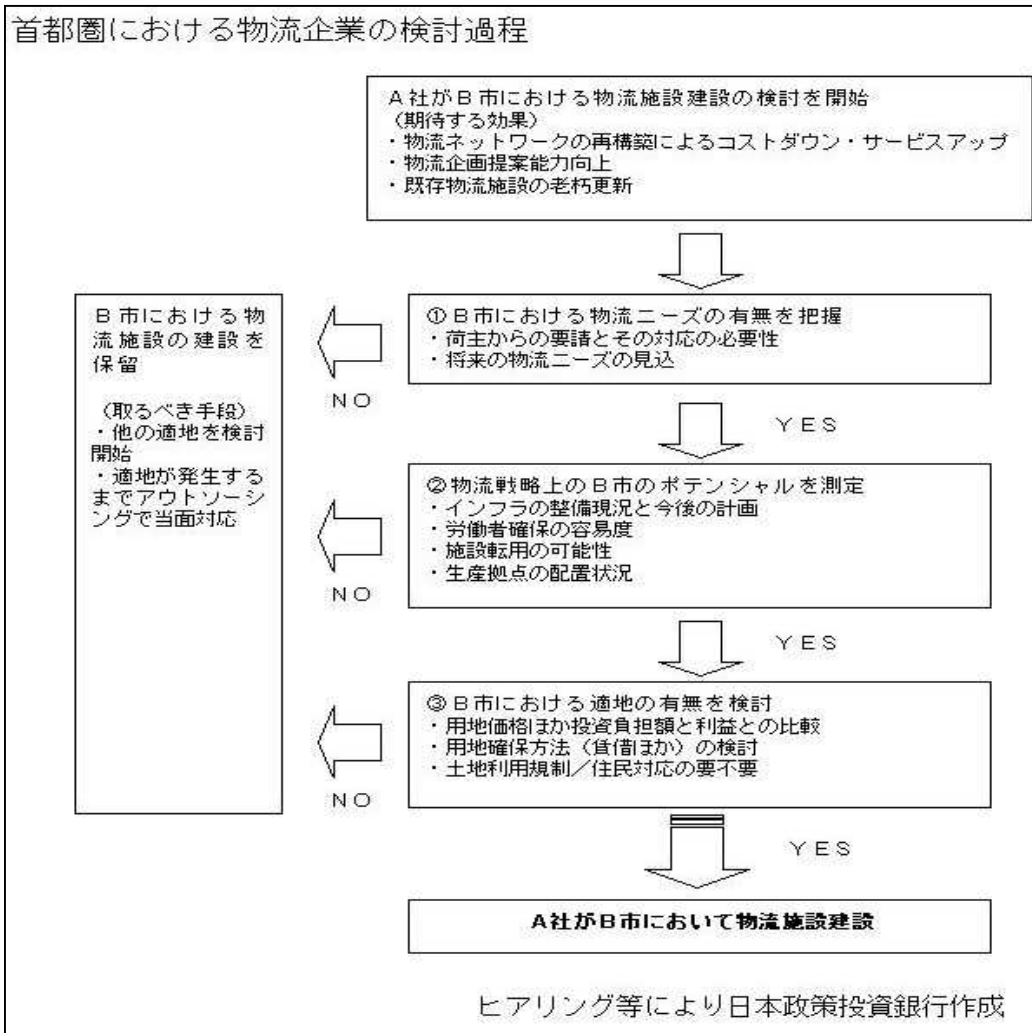
3. 首都圏の自治体と物流業

首都圏の自治体が、効果的な物流施設の誘致を行うためには、「顧客（＝物流企業）の心を知る」ことが必要であることは言うまでもない。

それでは、首都圏の物流企業のニーズとは、いかなるものであろうか？

物流企業は、荷主側からの絶えざるコストダウン・サービスアップ要請に晒されているため、企業としての経営状況、戦略、既存施設の状態だけではなく、具体的な物流ニーズを有し条件的にも優れた土地を追求した上で、物流施設の建設を決定する。

下記フローチャート【首都圏における物流企業の検討過程】は物流企業の物流施設建設についての検討過程を事項別に整理したものである。



自治体側にとり物流施設を誘致が進まない場合とは、すなわち自治体の有する商品（物流施設向けの土地）が、物流企業のニーズに合致していない状態のことである。

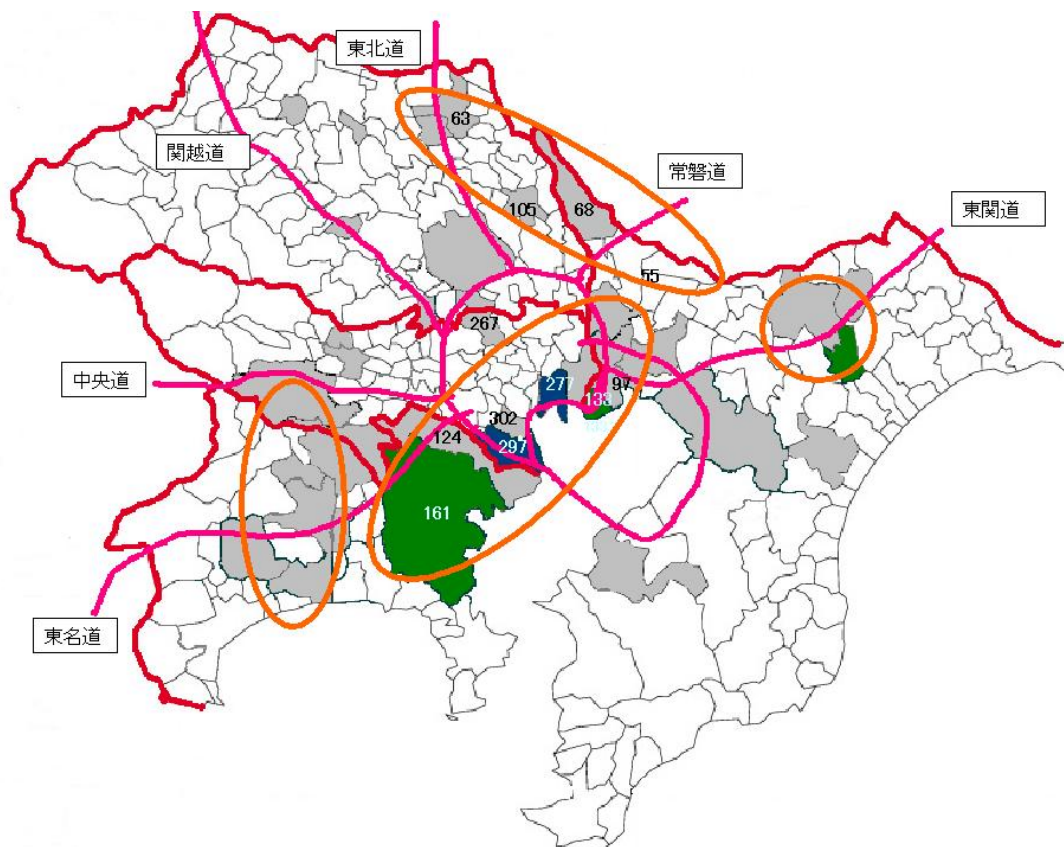
そこで、自治体側が効果的な物流施設誘致を行うためには、各自治体の商品を上記【フ

ローチャート】に照らし合わせ、どのチェックポイントがネックになっているのかを的確に把握し、その解消を図っていくことが必要になる。

一例として、フローチャートの【適地の有無】チェックポイントと物流施設の建設動向の関連性を提示してみる。

物流施設の建設動向を示した図2（P7）に工場用地の価格を表示させたものが下記図3である。

図3



工場用地の地価の単位：千円 / m²

物流施設建設件数	1～2	3～4	5～

立地件数については平成14年～同15年迄の新聞記事等、
地価については地価公示から日本政策投資銀行作成

基本的には都心部から首都圏外縁部に向かって地価が低下していく傾向にあるが、首都圏の物流施設建設ゾーン内部の地価を見ていくと、ゾーン内における今後の物流施設建設動向を予測することが可能である。

例えば、臨海部では、物流施設の建設が多い東京都江東区が 277 千円 / m²、大田区の価格が 297 千円 / m²となっており、価格に見合うだけの立地条件の優位性が推測されるものの、千葉県側の隣接地帯では価格が 1/2 以下、神奈川県側でも 1/2 程度となっており、今後は物流施設の建設が隣接地帯に分散していくことが見込まれる。

また、首都圏外縁部に目を向けると、常磐自動車道と東北自動車道の間の埼玉県と千葉県の県境も、物流施設の建設が増加している地帯であるが、埼玉側東部は千葉県北西部の約 1.5 倍の価格となっている。

今後は千葉県西北部、埼玉県北東部への物流施設進出が予測される。

おわりに

首都圏では、物流企業だけではなく自治体も、激しい競争の渦中にある。

首都圏の物流企業は、荷主側からの絶えることのないコストダウン・サービスアップ要請に対応するために、今後物流施設建設にあたっての判断基準をより厳しくしていくことが見込まれる。

一方、首都圏の各自治体にとっても、魅力と特色のある自治体経営を継続していくためには、限られた【資源・土地・人材】をこれまで以上に有効に活用することが求められている。すなわち、自治体側の施策立案にあたり、他自治体と比較しての優位点と劣後点を把握し、各自治体の総体的価値の最大化方策（住宅 / 産業 / 商業によるまちづくり等）を見極めた上で、【資源・土地・人材】の投入先を決定することが必要となる。

そしてその見極めの結果として【物流施設集積による地域経済の活性化】を目指すことを選択した自治体にとって、上記【首都圏における物流企業の検討過程】が、物流施設誘致に際しての問題点の認識と、ひいては効果的かつ適切な「自治体経営」の一助となれば幸いである。

【首都圏企画室 石井順一郎】

「参考資料」

首都圏の大手物流企業に聞く「首都圏の物流業界の現状と今後の展開」

首都圏における主要な物流施設建設記事一覧（新聞等より作成）

首都圏の大手物流企業に聞く「首都圏の物流業界の現状と今後の展開」

首都圏における貨物量・輸送距離の推移の分析

- ・首都圏全体としての貨物量減少の理由としては、
荷主の生産拠点の海外移転、商品の小型化、物流企業側の輸送の効率化、がある。
- ・輸送トンキロ数が減少していない理由としては、
小口多頻度輸送による輸送回数増加、施設集約による輸送距離の長距離化、がある。

荷主側からの要請内容と物流企業側の対応

- ・荷主からの要請は、やはりコストダウンとサービスアップ。今までも、そして今後も同じだろう。
- ・物流企業側の対応策としては、
高付加価値化(流通加工等)による単価アップ、共同輸配送によるコストダウン、荷主側の「自社物流縮小・廃止」により生じた新規貨物の獲得、を進める必要がある。

近年の物流企業側の設備投資における特徴

- ・物流企業間の競争力確保のためには、情報システム関連の投資が重要である。
- ・各企業として情報システム関連投資を吸収するためには、「物流施設規模拡大 = 貨物扱量増大」も必要となる。

物流施設の立地場所を決定する際の検討内容

- ・(前提条件として)物流企業は荷主のニーズに従う形で物流施設を建設するので、物流企業にとって立地場所選定にあたり最も重要な能力は、荷主側のニーズを正確に把握するマーケティング力である。
- ・立地場所を決める際の具体的な検討事項は下記のとおり。
 - 荷主の物流ニーズの内容と荷主企業自体への配慮の必要性
 - 高速道路・空港・港湾等のインフラ整備状況
 - 用地価格、他の用途への転用可能性
 - 労働者確保の容易性、周辺環境への負荷

【参考資料 - 2】

首都圏における主要な物流施設建設記事一覧（新聞等より作成）

日付	企業名	都県	区市町村	報道内容
2002/11/6 日本工業	大正製薬(株)	埼玉県	さいたま市	大宮物流センターが02年7月完成し、本格稼働開始。建築面積8,500㎡、延床面積38,000㎡。投資額70億円
2003/10/22 工業設備	富士倉庫運輸(株)	埼玉県	さいたま市	既存浦和営業所建替、0408稼働。延床面積10.4千㎡。投資額12.6億円。
2003/6/9 工業設備	(株)クラヤ三星堂	埼玉県	加須市	ハルスケア商品の物流センター建設(0404)。延床面積9,121㎡。投資額25億。
2003/10/17 工業設備	遠州トラック(株)	埼玉県	春日部市	3PL事業体制強化のため倉庫増設。延床面積3千㎡から6.2千㎡に増設。
2003/10/8 工業設備	(株)スズケン	埼玉県	戸田市	物流センター建設を計画中。総投資額は30億円超の見込。
2003/2/17 日刊工業等	三菱倉庫(株)	埼玉県	新座市	新営業拠点建設。延床面積28,600㎡。03年4月完成。投資額44億円。
2002/9/4 工業設備	横浜冷凍(株)	埼玉県	鶴ヶ島市	冷凍・冷蔵倉庫新設。敷地面積13,000㎡。鉄筋コンクリート4階建。延床面積22,000㎡。投資額44億円。
2003/8/8 工業設備	日本ロジテム(株)	埼玉県	鶴ヶ島市	食品配送センター建設(0308着工)。延床面積19,800㎡。投資額19億円。
2003/1/22 日経新聞	(株)流通サービス	埼玉県	騎西町	騎西藤の台工業団地の敷地11,600㎡購入。既所有約10,000㎡。冷凍・冷蔵設備を備えた新型倉庫を建設。10月完成。総事業費29億円。
2003/9/3 工業設備	(株)アルプス物流	埼玉県	騎西町	子会社が物流センター増設(延床19.8千㎡)。0311稼働。投資額21.7億円。
2002/1/17 日刊工業	アイリスオーヤマ(株)	埼玉県	川本町	首都圏発の製造物流拠点建設。延床面積11万㎡。4月着工。03年2月完成見込。
2003/6/4 工業設備	(株)コ-セ-	埼玉県	大里町	子会社のアルビオン新工場隣接地にSCMの物流センター新設。既存の狭山流通センターから業務移管。
2003/7/16 工業設備	日本甜菜製糖(株)	千葉県	千葉市	物流センター建設(0403完予定)。投資額7.2億円。
2002/6/27 日経産業	福山通運(株)	千葉県	市川市	02年10月に物流センター開設。延床面積200万㎡超の大型倉庫。配送網の拡充と「ロジスティクス事業」に活用。投資額は今年度稼働の大阪、広島、茨城と併せ約200億円。
2003/11/19 工業設備	(株)近鉄エクスプレス	千葉県	市川市	TACT跡地に航空貨物物流施設新設。0402着工11完成予定。延床21.3千㎡。投資予定額26億円。
2002/11/26 日経新聞等	シャネル(株)	千葉県	船橋市	大型物流施設整備。既存施設狭隘化により移転。規模を3.5倍に拡大。土地は賃借。6階建て延床面積23,000㎡。03年8月完成予定。渋沢倉庫が建設。投資額18億円。
2003/10/24 工業設備	キーコーヒー(株)	千葉県	船橋市	千葉関東工場の能力増強工事に併せて併設されている物流センターを機能強化。
2002/7/6 日経新聞	ナイス(株)	千葉県	木更津市	03年1月大型物流センター「木更津物流センター」開設。敷地面積36,000㎡。約20,000㎡の倉庫を建設。土地取得費8億2千万円。
2002/8/27 日本工業	(株)キングジム	千葉県	松戸市	松戸ロジスティクスセンター稼働。東京・大阪など4支店にある受注センター機能を順次移管。敷地面積10,103㎡。延床面積14,604㎡。6階建て。02年4月起工7月完成。
2003/11/21 工業設備	トラスコ中山(株)	千葉県	松戸市	北関東の物流拠点を埼玉県八潮市から移転。総投資額30億円。延床面積10～11.5千㎡
2003/7/2 工業設備	(株)日立物流	千葉県	野田市	3PLの強化として物流施設建設(04中の稼働目標)。今後3年間で総額300億円の設備投資を予定
2002/3/7 日本工業	(株)近鉄エクスプレス	千葉県	成田市	成田空港に隣接する自社貨物ターミナル施設規模を1.5倍に増強。5月着工11月完成予定。投資額16億円

日付	企業名	都県	区市町村	報道内容
2003/12/13 千葉日報	AMBブラックパイ ン	千葉県	成田市	流通の合理化集約化を目的とした物流賃貸施設。各地で空港近隣に施設整備を進める計画。総床面積160千㎡
2003/5/26 工業設備等	(株)カインズ	千葉県	東金市	千葉東テックグリーンパークに物流施設を建設(夏着工予定)。敷地46,423㎡は20億円で取得済み。
2002/9/20 工業設備	(株)パルタック	千葉県	浦安市	千鳥地区工業用地で関東北部の拠点となる物流施設建設。着工は02年秋～冬。敷地面積22,544㎡。
2002/10/18 工業設備	(株)プロロジス	千葉県	浦安市	浦安鉄鋼団地に物流施設建設。敷地面積17,000㎡。延床面積28,000㎡。民間会社に賃貸する。02年9月着工、03年5月完成。投資額42億円。
2003/8/27 工業設備	小野建(株)	千葉県	浦安市	浦安センターを増築。工期0311～0403。総投資額22億円。
2003/10/10 工業設備	日本ロジステック (株)	千葉県	浦安市	浦安千鳥工業団地内に新倉庫建設。18,480㎡。投資額23億円。0407稼働予定。
2002/9/27 工業設備等	(株)プロロジス	千葉県	芝山町	空港南部工業団地に物流施設建設。28,000㎡の区画に延床面積44,000㎡の4階建て倉庫を整備、テナントを募り賃貸する。総投資額70億円
2003/8/20 工業設備	郵船航空サービ ス(株)	千葉県	芝山町	航空貨物物流施設新設(0501完成予定)。規模未定。投資予定額28億円。
2003/8/29 工業設備	西日本鉄道(株)	千葉県	芝山町	空港南部工業団地の物流倉庫を拡張(計延床19.5千㎡)。0403完成予定で投資額は22億円。
2002/12/20 工業設備	コスメテックスロ ーランド(株)	千葉県	大栄町	既存の物流施設狭隘化のため大栄物流団地に進出。04年度以降、1万㎡用地に倉庫などを建設する計画。
2003/3/19 工業設備	日本貨物鉄道(株)	東京都	品川区	東京貨物ターミナル駅に倉庫施設建設。鉄筋コンクリート造り・鉄骨造り6階建。延床面積26,700㎡。
2002/12/11 工業設備	(株)プロロジス	東京都	大田区	東海に物流施設建設着手。敷地面積14,879㎡。8階建。延床面積74,396㎡。0312完成予定。土地代41.5億円。
2003/5/14 工業設備	日本通運(株)	東京都	大田区	羽田京浜島航空貨物センターを増設(03末完成予定)。延床面積6,361㎡。
2003/6/20 工業設備	東電物流(株)	東京都	大田区	東電工事資材配送のための資材センター建設(0406完)。延床面積23,896㎡。
2003/7/25 工業設備	東京団地倉庫(株)	東京都	大田区	賃貸倉庫の立替工事(0402完)。2棟で延床104,080㎡。
2003/8/4 工業設備	東洋水産(株)	東京都	大田区	冷蔵・冷凍倉庫を建設(0308着工0402完成予定)。投資額は21.6億円。延床面積10,000㎡程度(完成時期は04夏、投資額は諸事情により35億円)。
2002/10/9 工業設備	コクヨ(株)	東京都	江東区	配送センター建設。03年7月完成。敷地面積22,086㎡。6階建。延床面積50,899㎡。投資額数十億円。
2002/10/28 工業設備	日本通運(株)	東京都	江東区	新砂地区倉庫施設増築。03年01月着工、10月末完成。敷地面積33,000㎡。建築用地2,652㎡。鉄骨・鉄筋コンクリート造り6階建。延床面積12,172㎡の増築。投資額10億円超。
2003/1/15 工業設備	(株)プロロジス	東京都	江東区	辰巳に賃貸用物流センター建設。03年3月～10月。鉄骨造4階建。延床面積12,925㎡。投資額数十億円。
2003/5/16 工業設備等	(株)テーオーシー	東京都	江東区	アパレル等を扱う流通卸売拠点を建設。総事業費350億円。0310着工0510完成予定。延床面積108,500㎡。
2003/5/23 工業設備	日鐵物流(株)	東京都	江東区	東京物流センターの増設工事に着手。建設規模12.6千㎡。0312末完成予定。
2003/6/23 工業設備	(株)上組	東京都	江東区	物流センター建設(0407完)。延床31,984㎡。
2003/6/30 工業設備	ケイヒン(株)	東京都	江東区	倉庫建設。0309末完成予定。延床11.9千㎡。
2003/7/2 工業設備等	ラサールインベ ストメントマネジ メント(株)	東京都	江東区	倉庫建設(0403完成予定)。延床25.5千㎡。投資額は土地含め49億。

日付	企業名	都県	区市町村	報道内容
2003/8/4 工業設備	東京都市開発(株)	東京都	江東区	配送センター-新築(0309着工0405完成予定)。延床面積18,993㎡。
2003/11/12 工業設備	日立キャピタル(株)	東京都	江東区	流通センター-着工。0311着工0407完成予定。延床16,639㎡。
2002/7/31 日刊工業	(株)ソフマップ	東京都	板橋区	中古パソコンの商品化工場と物流センターを統合した施設新設。9月末稼働。敷地面積6,100㎡。総床面積7,000㎡。
2003/10/1 工業設備	日本通運(株)	東京都	江戸川区	物流センターを増設(0311着工0501完成予定)。延床面積17.1千㎡。
2002/8/7 日刊工業	花王(株)	東京都	八王子市	03年3月大型物流センター設置。中小の拠点に分散する物流機能を集約、効率化。土地面積約31,000㎡。3階建て。
2003/9/26 工業設備	新立川航空機(株)	東京都	立川市	既存棟の解体後賃貸用倉庫を建設。延床面積12.1千㎡。投資額10億円。
2003/11/5 工業設備	三井倉庫(株)	東京都	町田市	文書保管倉庫新設。延床面積25,330㎡。投資額50億円。
2003/1/10 日経新聞	(株)バンテック	東京都	武蔵村山市	日産村山工場社宅跡地を買収して物流センターを建設。0309稼働予定。延床面積43.5千㎡。投資額60億円。
2002/2/23 神奈川新聞等	富士コカ・コーラボトリング(株)	神奈川県	横浜市	戸塚区に物流拠点完成。2階建て延床面積9500㎡。投資額19億円。
2002/4/6 日経新聞	安田倉庫(株)	神奈川県	横浜市	薬品・ハイオ分野の研究室が併設可能な大型倉庫を横浜港隣接地帯に設置建設。延床17.7千㎡。投資額20億円。
2002/9/18 工業設備	西濃運輸(株)	神奈川県	横浜市	鶴見区に物流センター-建設。02年9月完成。投資額47.5億円。
2002/11/29 日経新聞等	味の素(株)	神奈川県	川崎市	川崎区に建設中の新物流センター-稼働。延床面積47,000㎡。
2003/11/28 工業設備	(株)東急ストア	神奈川県	川崎市	東扇島の物流センターを増強。延床面積18,500㎡。0408完成。総投資額16億円。
2002/1/31 日経産業	日産車体(株)	神奈川県	平塚市	01年末に湘南工場隣接地約27,000㎡取得し、物流センター-新設。建物面積15,000㎡。投資額20億円。
2002/9/18 工業設備	丸全昭和運輸(株)	神奈川県	平塚市	物流倉庫建設。延床面積9,265㎡。03年1月完成。投資額7.5億円。
2003/6/2 工業設備等	東陽倉庫(株)	神奈川県	相模原市	南関東エリア事業拡大・新規顧客開拓の拠点として相模原営業所を新設(0401完成予定)。延床面積11,400㎡。投資額17億(設備除く)。
2003/2/3 工業設備	(株)ガイドーリミテッド	神奈川県	秦野市	輸入量増加対応のため、既存の東京物流センターを移転・拡張。4階建。延床面積9,900㎡。03年6月完成。投資額11億円。
2002/10/4 工業設備	日商岩井(株)	神奈川県	厚木市	物流拠点建設。02年11月着工。トナミ運輸に賃貸。敷地面積18,500㎡。4階建て。延床面積15,000㎡。
2003/5/21 日刊工業等	トナミ運輸(株)	神奈川県	海老名市	厚木支店と平塚支店を統合し海老名支店を新設(0402完成予定)。加古川市池田開拓支店新設と併せて総投資額50億円(工業設備によると海老名センター-35億円)。
2003/5/28 工業設備等	東京応化工業(株)	神奈川県	海老名市	海老名市で流通センターの建設(0310完成予定、投資額19億円)。
2002/9/24 日経流通等	(株)菱食	神奈川県	愛川町	物流センター-建設。延床面積17,700㎡。投資額50億円。

(参照新聞名)

神奈川新聞:神奈川新聞 工業設備:工業設備新報 千葉日報:千葉日報 日刊工業:日刊工業新聞 日経産業:日経産業新聞 日経流通:日経流通新聞 MJ 日経新聞:日本経済新聞 日本工業:日本工業新聞