

# わが国における営業倉庫の立地

## Commercial Warehouses Located in the Japan

安積 紀雄  
Toshio Azumi

### 目次

- |               |           |
|---------------|-----------|
| I. はじめに       | V. 地方の中核県 |
| II. 港湾地区      | VI. おわりに  |
| III. 大都市近郊内陸部 |           |
| IV. 大都市圏内の周辺部 |           |

#### I. はじめに

##### 1. 研究の課題と目的

わが国は高度経済成長期以降、生産量の増大と消費の活発化にともなって物流量の増加も顕著である。これと同時に、従来、企業は生産重視の姿勢を強めてきたが、販売競争の激化によって、流通部門の強化も迫られるようになった。とくに、マーケティング戦略の重要性が認識されるにしたがい、一層、流通の果たす価値が評価されている。流通は商流と物流に大別されるが、近年、物流に対する企業の取り組みが注目されてきた<sup>1)</sup>。なかでも物流を構成する中核的な部門の1つに保管が指摘され、この機能は物流量の増加、交通手段の発達、マーケティング指向の浸透などにとまない、ますますその存在意義の向上が著しい。昨今、倉庫の立地が全国的に展開されており、物流領域における倉庫の果たす各地域の役割は大きいことが実証されている<sup>2)</sup>。この場合、倉庫と地域との関係が重要視され、倉庫の空間的分析が不可欠な課題といえる。倉庫を対象とする研究は経営学やマーケティングの分野ではこれまでに検討されてきた<sup>3)</sup>が、地理学の観点から考察された事例は筆者の知る限りではほとんどみられない。数少ない事例は、倉庫の分布とその変化を追求したものが中心<sup>4)</sup>で、倉庫に対する多角的な分析はなされていない。

それでは本論は上述の研究課題をもとに倉庫の立地を解明することを研究の目的とする。倉庫は保管需要に対応する物流施設としての役目を有し、保管需要の発生には①需給関係の不均衡、②異種輸送機関間の連繋、③販売促進のための配送基地などが挙げられる。これらの発生要因は、単独のものとして機能する場合と、他の要因と複数による絡み合いの結果によるものとの2つが指摘できる。いわゆる、生産・中継・消費各活動のなされる地域においては保管需要の形成は旺盛であり、これは地域的には交通手段の発達の影響も受ける。

さて、倉庫立地の発展過程によると、初期の倉庫は河川沿いや運河筋に設けられ、その後、港湾の造成にともない、港湾地区への倉庫進出が多数みられ、同時に鉄道網の整備も図られ、貨物駅周辺部へも倉庫の立地が促進された。高度経済成長期以降の自動車交通の発達により、大都市近郊内陸部における高速道路のインターチェンジ周辺部、および幹線道路沿線に倉庫の集積地が出現した。また、港湾の整備が一段と進展するにしたがい、港湾地区への倉庫の集中はより活発な状況を呈し、港湾は一大倉庫集積地に発展してきた。こうしてわが国の倉庫立地は現時点では3大都市圏の港湾地区、ならびに大都市郊外内陸部の道路交通要衝地、これに加えて大都市圏内の周辺部にも遠心的に拡大しており、さらに地方においても広域中心都市として機能する県庁所在地を有する中枢県は相当な規模の倉庫集積地に発展している。

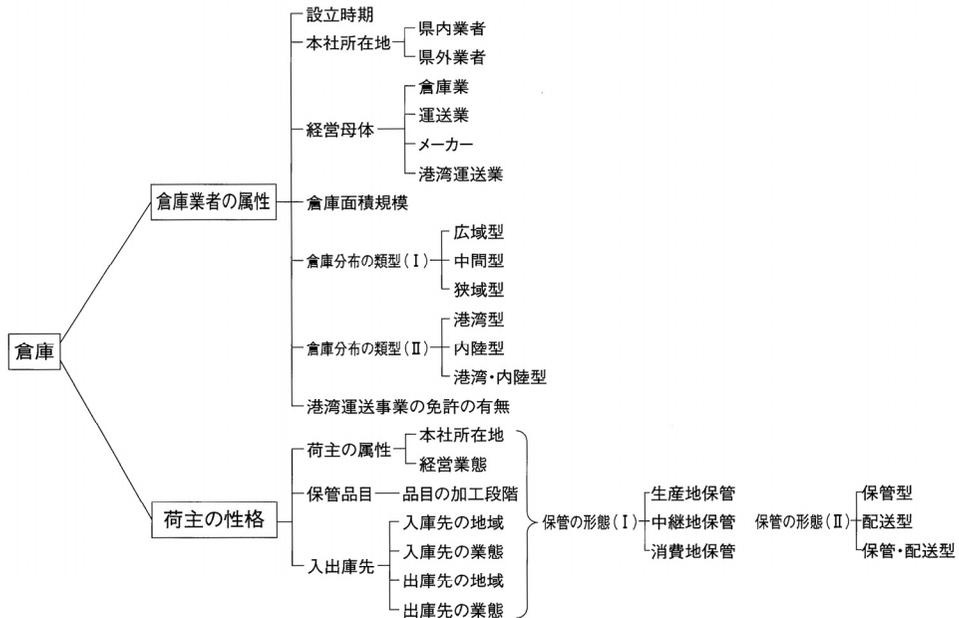
したがって、上記の点から本研究の対象地域はわが国全域を捉えて、そこにおける倉庫の集中する各地域での倉庫立地の特徴を考察する。なお、対象とする倉庫は営業倉庫<sup>5)</sup>に限定して、自家倉庫<sup>6)</sup>は除外した。この営業倉庫は荷主を通じて地域の性格を把握できるため、地理学の視点からは適切な研究事象といえる。反面、自家倉庫は工場、あるいは卸売店などに付随して設置されるもので、他の主体に絡まって機能することから、倉庫自体の立地を究明することが困難である。

## 2. 研究の方法

一般に倉庫立地を考察する観点には倉庫業者・荷主・荷役・在庫管理・保険・情報処理などの項目が挙げられるが、そのうち、空間分析の効果が得られるものには倉庫業者と荷主が最適であると考えられる。すなわち、倉庫業者、および荷主両者は地域に投影する方法によって、他の項目と違って、地域的差異をより明瞭に捉えることができる。そこで、倉庫立地研究の視点としては、倉庫業者と荷主の2つを取りあげ、両者を多面的に考察する方法を以下に述べてみる。この場合、多面的な考察には空間的分析に合致する諸事項を選び、地域的特色の把握に努める。まず、倉庫業者については、全般的には種々な属性を通じて、倉庫業者の地域性を解明する。

具体的な倉庫業者の各属性としては、設立時期、本社所在地、経営母体、倉庫業者の倉庫面積規模、倉庫分布の類型、港湾運送事業<sup>7)</sup>の免許の有無を対象とした。ここでは本社所在地はこれをもとに県内業者と県外業者に分け、経営母体は倉庫業、運送業、メーカー、港湾運送業（以下、港運業と略記）などに細分化して地域的見方を導入できる方法に留意したい。倉庫分布の類型は、1つは広域型、中間型、狭域型の3形態<sup>8)</sup>に区分し、もう1つは港湾型、内陸型、港湾・内陸型の3形態<sup>9)</sup>に分類した。上述のように各属性は、如実に地域を反映するものが選ばれる方法を貫いた。

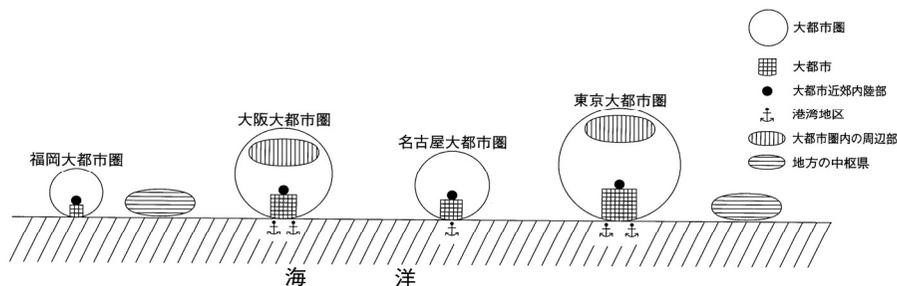
次に荷主の性格を究明する。これに関する分析方法は、最初に荷主の属性として、以下の本社所在地と経営態の2つを捉えて、続いて、荷主の保管品目、ならびにその品目の加工



第1図 研究方法の系統図

段階を明らかにする。さらに保管品目の入庫先の地域とその業態、および出庫先の地域とその業態を述べる。とくに、保管品目は地域の性格を明瞭に示すもので、地域分析の指標には最適なものとする。かかる荷主ごとの多面的な特色を総合的に捉える方法を通じて、保管の類型化を実施した。これは、第1には各荷主別に保管場所をもとに上記の各特色を踏まえて生産地保管、中継地保管、消費地保管3形態に大別し、第2には保管の仕組みの違いによって、同様に主として保管型と配送型の2つに区分した。以上、述べてきた多様な追求を進める研究方法を第1図で系統的にまとめてみた。

ところで、本研究は、既述のようにわが国には多数の倉庫集積地が存在するので、それらの倉庫立地を地域的性格を背景にして以下の様に地域区分する方法に依拠した。①主要な港湾地区 ②大都市近郊内陸部 ③大都市圏内の周辺部 ④地方の中核県、以上の4地域を取りあげる。いわゆる、4地域は共通してわが国における倉庫立地の中枢地域に当たる。具体的な地域によると、①は東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港の5大港を取り扱い、これらはすべて大量にコンテナ貨物の輸出入業務を実施し<sup>10)</sup>、商業港の色彩も帯びるものである。②は東京近郊内陸部の厚木市、以下、同様に名古屋の小牧市、大阪の茨木市（高槻市・摂津市を含む）、福岡の鳥栖市（基山町を含む）の4市を対象とした。これらの共通性は大都市周辺内陸部での自動車交通の要衝地という地域環境に合致することである。③は東



第2図 研究対象地域を区分した模式図

京大都市圏内の周辺部の1つである群馬県を取りあげ、さらに、これに加えて大阪大都市圏内の周辺部に該当する滋賀県も選び、両県は共通していずれも内陸に含まれ、各々東京・大阪の中心部からの距離圏も等しい位置に当たる。④の地方中核県では宮城県と広島県を分析対象に扱い、2つの県は広域中心都市を含み、人口規模も比較的大きく、双方とも類似性を有する。それでは、上記の倉庫立地の地域区分を全体的に把握するために第2図の様な模式図を描いた。

最後に調査方法については、倉庫業者は、各運輸局の資料と聞き取り調査に依存し、荷主の場合は各地区の主要倉庫業者への聞き取り調査とアンケート調査を実施することによって、在庫量の豊富な荷主のみを把握する手法を用いた。この方法を通じて得られた分析対象用の具体的な倉庫業者数、および荷主数を地区・市・県別に第1表に示す。なお、その他の表については、各地区すべて倉庫業者の属性と荷主の性格に関する詳細な検討用のものを作成した。実際には港湾地区は5大港、大都市近郊内陸部は4市、大都市圏内の周辺部は2県、地方中核県は2県について、それぞれ倉庫業者と荷主の観点による2つの多面的な表を分析遂行のために備えた。ただし、紙幅の条件によって、本論では神戸港の倉庫立地を考察するうえで用意された2種類の表のみを論文中に掲載し、その他の地域のはすべて省略した。以上のような研究方法にもとづいてわが国における倉庫の立地という研究目的を考察する。その際、

第1表 地区別分析対象の倉庫業者数と荷主数

地区	港湾・市・県	倉庫業者数	荷主数
港湾地区	東京港	260社	173社
	横浜港	92	185
	名古屋港	106	284
	大阪港	104	141
	神戸港	80	176
大都市近郊内陸部	厚木市	35	99
	小牧市	60	107
	茨木市	90	102
	鳥栖市	31	47
大都市圏内の周辺部	群馬県	124	103
	滋賀県	83	103
地方中核県	宮城県	128	85
	広島県	128	119

(各運輸局の資料と聞き取り調査、およびアンケート調査により作成)

とくに留意すべきことは、上述の具体的な各地域の倉庫立地をより明白に把握するために、極力、一貫性を踏まえて、それらの地域を相互に比較検討する方法を導入した点である。

## II. 港湾地区

本章ではわが国での主要港湾に該当する東京・横浜・名古屋・大阪・神戸5港の倉庫立地を考察する。この場合、最初に各港湾における倉庫業者の諸属性を明らかにし、続いて、それらの荷主のもつ種々な性格を分析する。

### 1. 倉庫業者の属性

まず、倉庫業者の設立時期<sup>11)</sup>については、東京港は、1945年～1960年が115社でもっとも多く、1961年以降が84社、第二次世界大戦以前が61社を数え、戦後の件数が卓越するものの、戦前も相当な数にのぼる。次に横浜港は、第二次世界大戦以前が34社、1945年～1960年が45社、1961年以降が13社で、古い時期のものが比較的多い。名古屋港は、1961年以降に設立のものが49社で、最多数を占め、次いで1945年～1960年が37社、第二次世界大戦以前のもものが20社で、新規のものが卓越するものの、伝統を有する業者も相当数混在している。大阪港は、第二次世界大戦以前が26社、1945年～1960年と1961年以降がともに39社となり、戦後の設立時期のものが多いけれども、第二次世界大戦以前もかなりにおよぶ。最後に神戸港の場合は、第二次世界大戦以前が31社、1945年～1960年が32社、1961年以降が17社で、伝統に恵まれた業者が相当数存在する（第2表）。この結果、東京・横浜・神戸3港は、第二次世界大戦以前に設立された倉庫業者が他の名古屋・大阪2港湾に較べると業者件数では目立つ。

次に倉庫業者の本社所在地については、東京港は、東京が202社で、全体比78%にのぼり、大半の本社が東京に集中し、ごく少数のものに横浜市が17社、大阪市が12社、神戸市が6社それぞれあげられる。横浜港の場合は、横浜市が50社でもっとも多く、次に東京が26社となり、この両者が全体の83%を占有する。名古屋港については、名古屋市が50社、全体比が47%、次に東京が19社、18%、これ以外の件数は少ない。続いて、大阪港では、大阪市が69社、全体比66%におよび、他には東京が22社、神戸市が5社あげられる。最後に神戸港は、神戸市が51社で、圧倒的な件数に達し、ほかでは主なものに東京が16社、大阪市が4社である（第2表）。以上、5大港すべて当該港の所在地を本社とする業者が最多を占めることがわかった。

ここで、本社所在地について見方を変えて、県内業者と県外業者に二分すると、東京港は県内業者が202社、全体比78%、県外業者が58社、以下、同様に横浜港はそれぞれが52社、全体比57%、40社、名古屋港は、65社、全体比61%、41社、大阪港は72社、全体比69%、32社、神戸港は52社、全体比65%、28社である（第2表）。したがって、県内業者の全体比率は、東京港が最高比率であり、逆に横浜港が最低比率を示す。

第2表 神戸港における倉庫業者の属性(2003年)

倉庫業者番号	設立時期	本社所在地	経営母体	倉庫業者の全倉庫面積 m <sup>2</sup>	倉庫分布の類型(I)	倉庫分布の類型(II)	神戸港での港湾運送事業の免許の有無
1	イ	神戸	運送	54,294(大)	中	港	○
2	〃	〃	倉庫	15,969(中)	狭	〃	○
3	ロ	〃	商社	5,821(小)	〃	〃	
4	〃	東京	メーカー	6,158(小)	狭	〃	
5	〃	神戸	倉庫	5,616(小)	狭	〃	○
6	イ	〃	倉庫	17,800(中)	〃	〃	○
7	〃	〃	倉庫	18,337(中)	〃	〃	○
8	〃	〃	倉庫	198,590(大)	中	〃	○
9	〃	〃	港運	8,502(中)	〃	〃	○
10	ロ	〃	倉庫	264(小)	狭	〃	
11	イ	〃	港運	2,454(小)	〃	〃	○
12	〃	〃	倉庫	54,102(大)	〃	〃	○
13	ロ	〃	倉庫	1,941(小)	〃	〃	
14	イ	〃	港運	567,982(大)	広	〃	○
15	ロ	東京	倉庫	214,201(大)	中	〃	
16	〃	神戸	倉庫	470(小)	狭	内	
17	イ	〃	海運	8,566(中)	中	港	○
18	〃	〃	港運	4,852(小)	狭	〃	○
19	〃	〃	海運	10,994(中)	〃	〃	○
20	イ	〃	港運	8,248(中)	〃	〃	○
21	イ	〃	港運	51,708(大)	中	〃	○
22	〃	〃	港運	20,571(中)	狭	〃	○
23	ハ	〃	港運	1,776(小)	〃	〃	○
24	イ	〃	運送	2,171(小)	〃	〃	
25	ロ	〃	運送	1,710(小)	〃	〃	○
26	ハ	〃	港運	4,558(小)	〃	〃	○
27	〃	〃	その他	141(小)	〃	〃	
28	ロ	〃	港運	15,647(中)	〃	〃	○
29	ロ	〃	卸売	1,266(小)	〃	〃	
30	ハ	〃	港運	45,334(大)	〃	〃	○
31	イ	〃	メーカー	160,837(大)	広	〃	○
32	ハ	〃	倉庫	2,338(小)	狭	〃	
33	イ	〃	海運	12,924(中)	〃	〃	○
34	ロ	〃	その他	6,402(小)	〃	内	
35	ハ	神戸	港運	809(小)	〃	港	○
36	ロ	〃	港運	6,178(小)	〃	〃	○
37	〃	〃	運送	416(小)	〃	〃	○
38	ハ	〃	運送	3,057(小)	〃	〃	
39	ロ	〃	卸売	2,450(小)	〃	〃	
40	〃	〃	その他	417(小)	〃	〃	
41	ハ	〃	小売	53,550(大)	中	内	
42	ハ	堺	商社	2,933(小)	狭	港	
43	ロ	神戸	メーカー	5,710(小)	〃	〃	
44	ハ	大阪	倉庫	3,365(小)	〃	〃	
45	ロ	神戸	卸売	2,699(小)	〃	〃	
46	〃	〃	倉庫	1,856(小)	〃	港	
47	〃	〃	倉庫	287(小)	〃	〃	

倉庫業者番号	設立時期	本社所在地	経営母体	倉庫業者の全倉庫面積 m <sup>2</sup>	倉庫分布の類型(Ⅰ)	倉庫分布の類型(Ⅱ)	神戸港での港湾運送事業の免許の有無
48	〃	〃	倉庫	1,138(小)	〃	〃	
49	〃	〃	メーカー	5,606(小)	〃	〃	
50	〃	姫路	卸売	12,177(中)	〃	港・内	
51	〃	神戸	運送	3,107(小)	〃	港	
52	ロ	〃	港運	1,738(小)	〃	〃	○
53	ハ	〃	商社	600(小)	〃	〃	
54	ハ	〃	運送	1,325(小)	〃	港	
55	ロ	神戸	港運	2,528(小)	〃	〃	○
56	〃	〃	倉庫	280(小)	〃	〃	
57	〃	東京	倉庫	53,947(大)	中	港	○
58	ハ	調布	メーカー	283,590(大)	広	内	
59	ロ	大阪	海運	1,961(小)	狭	港	
60	ハ	東京	メーカー	63,845(大)	中	港	
61	ロ	東京	〃	181,090(大)	広	内	
62	ハ	川崎	〃	63,000(大)	中	港	
63	イ	高岡	運送	70,745(大)	広	内	
64	イ	岡山	運送	7,042(中)	狭	内	
65	イ	東京	倉庫	495,970(大)	広	港	○
66	〃	〃	〃	732,242(大)	〃	〃	○
67	〃	〃	運送	2,571,000(大)	〃	内	○
68	〃	〃	倉庫	199,730(大)	中	港・内	○
69	ロ	〃	〃	143,242(大)	〃	港	○
70	〃	〃	運送	72,653(大)	広	〃	○
71	イ	〃	倉庫	249,426(大)	〃	港・内	○
72	ロ	〃	メーカー	24,684(中)	中	港	
73	イ	横浜	港運	168,178(大)	中	港	○
74	イ	京都	倉庫	71,719(大)	広	内	
75	イ	大阪	〃	400,041(大)	中	港	○
76	イ	〃	〃	118,161(大)	〃	港・内	○
77	イ	北九州	その他	337,611(大)	広	港	○
78	イ	東京	海運	46,788(大)	中	〃	
79	ハ	〃	倉庫	37,289(中)	〃	〃	
80	〃	〃	〃	11,515(中)	〃	〃	

(注)

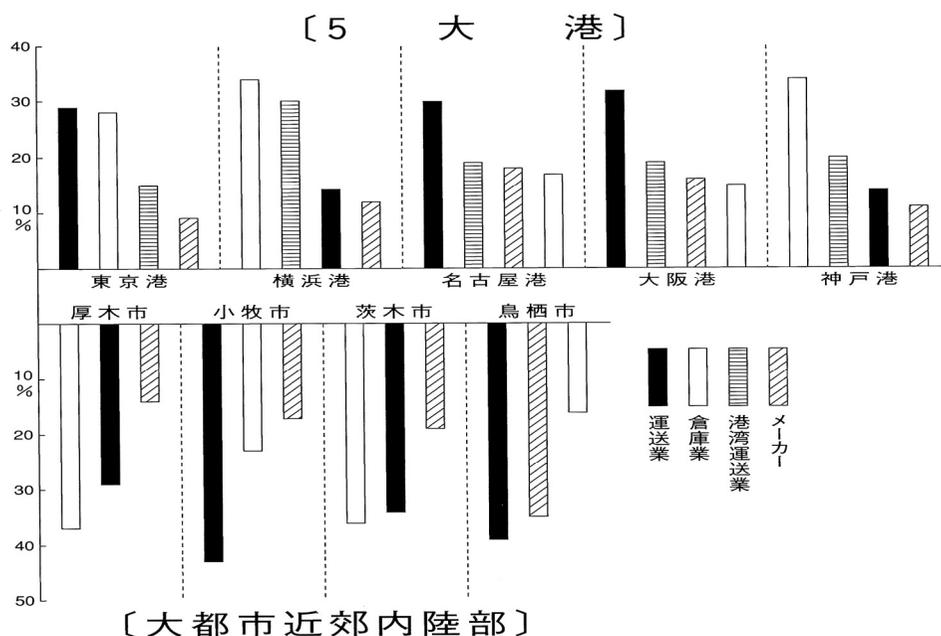
設立時期 イ…第2次世界大戦以前 ロ…1945年～1960年 ハ…1961年以降

倉庫業者の全倉庫面積 (大)…33,000m<sup>2</sup>以上の大規模業者 (中)…6,600～33,000m<sup>2</sup>の中規模業者  
(小)…6,600m<sup>2</sup>未満の小規模業者倉庫分布の類型(Ⅰ) 狭…倉庫分布がほぼ県域内に分布 中…倉庫が3～6県に分布  
広…倉庫がほぼ全国に分布倉庫分布の類型(Ⅱ) 港…倉庫が港湾中心に分布 内…倉庫が内陸中心に分布  
港・内…倉庫が港湾・内陸ほぼ半々に分布

港湾運送事業の免許の有無 ○…有り

(聞き取り調査と神戸運輸監理部の資料により作成)

それでは倉庫業者の経営母体に移ると（第3図）、東京港は、運送業が76社、全体比29%、倉庫業が74社、28%、港運業が40社、15%、メーカーが24社、9%で、これら4つの経営母体の全体比は81%にのぼる。横浜港では、倉庫業が31社、全体比34%、港運業が28社、30%、運送業が13社、メーカーが11社、その他が8社となり、倉庫業と港運業両者が目立つ。名古屋港の場合は、運送業が32社、全体比が30%、以下、港運業が20社、19%、メーカーが19社、18%、倉庫業が16社、15%、商社が10社の順で、港湾特有の経営母体である港運業以外にも種々なものが相当数含まれ、多様性を呈する。大阪港は、運送業が33社、全体比32%、港運業が20社、19%、メーカーが17社、16%、倉庫業が16社、15%、卸売業が8社という順序で、これらが主なものである。最後に神戸港については、倉庫業が27社、全体比34%、港運業が16社、20%、運送業が11社、14%、メーカーが9社、11%で、これら4つの経営母体が卓越する（第2表）。港湾地区の経営母体は、従来は倉庫業・港運業を主体に成立してきたが、近年、これまでは内陸地区を中心に展開された運送業の新たな港湾地区への進出が活発化している。なお、伝統に恵まれた横浜港と神戸港<sup>12)</sup> 両者の経営母体には港湾地区本来の倉庫業、および港運業を母体とする業者が依然として多数にのぼる。



第3図 5大港、および大都市近郊内陸部倉庫業者の経営母体

(注) 各港湾の調査年は次に示す。東京港は2003年、横浜港は2003年、名古屋港は2000年、大阪港は2004年、神戸港は2003年  
大都市近郊内陸部の各市の調査年は次に示す。厚木・小牧市・茨木市は2002年、鳥栖市は2006年

(聞き取り調査により作成)

続いて、倉庫業者の倉庫面積規模では、これをもとにした階層区分として大規模業者・中規模業者・小規模業者の3つに大別する<sup>13)</sup>と、東京港は、小規模業者が109社、全体比42%であり、大規模業者が82社、32%、中規模業者が69社、26%で、小規模業者が多いものの、他の規模のものもかなりの件数存在する。横浜港は、大規模業者が46社、全体比53%、中規模業者が24社、26%、小規模業者が22社、24%で、大規模業者が多い。名古屋港は、小規模業者が46社、全体比43%、大規模業者が38社、36%、中規模業者が22社、21%で、大小両規模の業者が目立つ。大阪港の場合は、大規模業者が34社、全体比33%、中規模業者が31社、30%、小規模業者が39社、37%となり、いずれの規模もほぼ均等に存在する。最後に神戸港については小規模業者が37社、全体比46%、大規模業者が28社、35%、中規模業者が15社、19%で、小規模業者が最多であるが、これ以外には大規模業者もかなりの数みられる(第2表)。上記の各港湾は、倉庫業者の倉庫面積による3段階の規模区分には港湾間の差異が大きい。

さらに、倉庫分布の類型では、1つは広域型、中間型、狭域型3形態によると、いずれの港湾も狭域型の比重がもっとも大きく、以下、中間型、広域型の順序となる(第2表)。通常、港湾地区は、地元の業者を主体に港湾運営が進められてきた傾向を強くもち、広域的に展開する業者の活動は比較的少ない。この状況は後述する港湾地区以外の他地区でも共通した現象として把握できる。

もう1つの港湾型、内陸型による倉庫分布の類型ではすべての港湾が港湾型に特化する(第2表)。ただし、港湾地区に存立する倉庫業者であるけれども、内陸型の参入も無視できない件数認められる。こうした動向は港湾地区における倉庫立地の変質といえる。このことは、従来の港湾地区の有する物流環境に変化がみられ、いわゆる、倉庫業者の新規参入が以前に較べ容易になったこと、海上コンテナ貨物による製品の増加、港湾用地の拡大などの外部要因が働き、内陸型の業者の新たな進出がある程度遂行された。

最後に港湾運送事業の免許の有無に関しては、東京港は、免許を所有するものが63社、それを所有しないものが197社という多数を占め、その割合は全体の76%におよぶ。横浜港は、免許を有する業者が50社、免許を所有しないものが42社で、ほぼ半々の件数に分かれる。名古屋港では免許をもつ業者が29社、全体比27%である。大阪港の場合は、免許を所有するものが36社、全体比35%、それを所有しないものが68社であり、神戸港は免許を所有する業者が40社、それを所有しないものも40社を数え、件数的には同数となる。以上の点からは横浜・神戸両港には免許を所有する業者の比率が高く、この要因には港湾の発展過程に他の港湾と違い伝統を帯びる点が作用していると考えられる(第2表)。

## 2. 荷主の属性と保管品目

荷主の属性にはその本社所在地と経営業態の2項目を取りあげる。まず、東京港の荷主の

本社所在地は、東京が153社で、全体の88%にのぼり、これは格段に高比率を示す。他には大阪市が6社、神戸市が4社で、両市ともわずかである。横浜港についても東京が146社を数え、全体比79%に達し、東京の集中が顕著である。このほかには名古屋港は、東京の全体比が69%、名古屋市のそれが15%、同じく大阪港は、東京の全体比が56%、大阪市が30%、神戸港は、東京の全体比が45%、神戸市が23%、大阪市が20%である（第3表）。いずれの港湾も東京を本社とするものが圧倒的に多いが、大阪港と神戸港の場合はそれぞれ大阪市、および神戸市の比重も無視できない。このように東京本社への荷主の卓越することは、当地には大手企業の本社が集中し、それらの物流量は大規模であると同時に、その保管も広域的に展開され、そのなかの一部を各港湾の倉庫が分担するためである。

次に荷主の経営態態に関しては、東京港は、メーカーが83社、全体比48%、商社が47社、卸売業が16社で、メーカーと商社の比重が大きい。横浜港は、商社が102社、全体比55%、メーカーが43社、23%で、この2つが約80%を占拠する。名古屋港は、商社が214社、全体比75%で、以下、メーカーが58社、政府が8件となり、商社の件数が多数を占める。大阪港は、メーカーが50社、全体比35%、商社が45社、32%で、両者の比重がきわめて大きい。最後に神戸港は、商社が82社、全体比47%、メーカーが64社、36%で、この2つの業態が全体をほぼ2分する（第3表）。この結果、東京・大阪両港は、メーカーの件数が最多を占め、他方、横浜・名古屋・神戸各港は、商社の件数をもっとも多い。とくに、このなかでも商社の目立つ横浜・神戸両港は、日本の貿易を長年支えてきた拠点港湾を背景に、輸入貨物を取り扱う商社による保管依頼が高頻度に発生するためである。

第3表 神戸港における荷主の属性・保管品目とその入出庫先、および保管の形態(2004年)

倉庫業者記号	営業所番号	主要荷主番号	本社所在地	経営業態	保管品目	品目の加工段階	入庫先(入庫先の業態)	出庫先(出庫先の業態)	保管の形態 I	保管の形態 II
A	A-1	1	大阪	メーカー	カーペット	製	外国(神戸港)	全国(小売店)	中	保
		2	東京	政府	米	"	"	外国(神戸港)	"	"
		3	神戸	メーカー	靴	"	"	全国(小売店)	"	"
		4	京都	"	写真機・フィルム	"	全国(工場)	"	"	配
		5	大阪	組合	家具・インテリア	"	全国(卸売店)	全国(配送センター)	"	配
		6	"	メーカー	春雨	"	外国(神戸港)	全国(小売店)	"	保
		7	香川	"	風呂のふた	"	"	"	"	"
		8	静岡	"	缶詰	"	"	"	"	"
		9	大阪	商社	生ゴム	原	"	西日本(工場)	"	"
		10	東京	"	コピー用紙	製	"	全国(配送センター)	"	"
		11	神戸	メーカー	インスタントラーメン	"	"	全国(卸売店)	"	"
A	A-2	1	東京	商社	乳調整品	中間	外国(神戸港)	滋賀(工場)	中	配
		2	"	"	"	"	"	兵庫(工場)	"	"
		3	"	メーカー	食品添加物	"	"	西日本(工場)	"	"
		4	"	"	あんこ	"	"	"	"	"
		5	"	"	酸化抑制剤	"	"	網干(工場)	"	"
		6	伊丹	商社	ワイン	製	"	全国(卸売店)	"	"
		7	東京	政府	米	"	"	外国(神戸港)	"	保
A	A-3	1	東京	政府	米	製	外国(神戸港)	外国(神戸港)	中	保
		2	"	商社	ゴマ	原	"	香川(工場)	"	"
		3	"	"	コーヒー生豆	"	"	西日本(工場)	"	保配
		4	"	"	ココア豆	"	"	尼崎(工場)	"	保
		5	名古屋	"	綿花	"	"	鳥根(工場)	"	"
		6	大阪	"	綿花	"	"	"	"	"
		7	東京	メーカー	紙おむつ	製	"	西日本(卸売店)	"	配
		8	"	"	発泡酒	"	"	"	"	"
		9	"	商社	大豆	原	"	和歌山(工場)	"	保
		10	"	"	パルプ	中間	"	西日本(工場)	"	保
A	A-4	1	大阪	商社	ワイン	製	外国(神戸港)	全国(小売店)	中	配
		2	"	"	"	"	"	"	"	"
		3	東京	メーカー	脱脂粉乳	原	北海道(工場)	神戸(工場)	生	保
		4	"	商社	インスタントコーヒー	中間	外国(神戸港)	関西(工場)	中	"
		5	神戸	"	筍	"	"	"	"	"
		6	東京	"	乳調整品	中間	"	"	"	"
B	B-1	1	東京	メーカー	飲料原料	原	外国(神戸港)	西日本(工場)	中	保
		2	"	"	カレー	製	"	西日本(卸売店)	"	保配
		3	"	"	歯磨粉	"	"	西日本(配送センター)	"	保
		4	"	"	家電製品	"	"	西日本(小売店)	"	保配
		5	"	政府	米	"	"	外国(神戸港)	"	保
		6	神戸	商社	ナッツ類・アーモンド	原	"	関西(工場)	"	"
		7	東京	"	コーヒー生豆	"	"	西日本(工場・卸売店)	"	"
		8	"	"	化繊の綿	中間	大竹(工場)	外国(神戸港)	"	"
		9	"	小売業	飲料	製	外国(神戸港)	神戸(配送センター)	"	"
		10	"	飲食業	食品	"	西日本(卸売店)	西日本(飲食店)	"	配
		11	神戸	メーカー	菓子	製	神戸(工場)	全国(小売店)	生	"
B	B-2	1	摂津	メーカー	飲料	製	明石(工場)	関西(小売店)	生	配
		2	神戸	小売業	雑貨	"	関西(卸売店)	神戸(小売店)	消	"
		3	東京	卸売業	ワイン	"	外国(神戸港)	"	中	"
		4	東京	外資の代理店	靴	"	"	全国(小売店)	"	"
		5	神戸	"	コルク	"	"	全国(建築現場)	"	保
C	C-1	1	東京	商社	ワイン	製	外国(神戸港)	西日本(卸売店)	中	配
		2	神戸	政府	米	"	"	外国(神戸港)	"	保
		3	"	その他	カボチャ	"	"	神戸(配送センター)	"	配
		4	東京	商社	大豆	原	"	兵庫(工場)	"	保
		5	神戸	"	"	"	"	関西(工場)	"	"

倉庫業者記号	営業所番号	主要荷主番号	本社所在地	経営業態	保管品目	品目の加工段階	入庫先(入庫先の業態)	出庫先(出庫先の業態)	保管の形態 I	保管の形態 II
C	C-2	1	東京	商社	コーヒー生豆	原	外国(神戸港)	関西(卸売店)	中	保
		2	神戸	"	香辛料	"	"	全国(卸売店)	"	"
		3	東京	"	アルミ地金	"	"	全国(工場)	"	"
		4	兵庫	"	放送器具	製	関西(工場)	全国(ビル・個人)	生	配
		5	東京	"	化成品	原	外国(神戸港)	全国(工場)	中	"
		6	大阪	"	"	漢方薬	"	"	"	"
D	D-1	1	東京	商社	ナイロン原系	中間	外国(神戸港)	三原(工場)	中	保
		2	"	"	たばこ	製	"	西日本(配送センター)	"	"
		3	神戸	"	ケーキ・パンの素	原	"	全国(工場)	"	"
		4	"	"	ワイン	製	"	全国(卸売店)	"	"
		5	東京	物流子会社	玩具	"	"	西日本(配送センター)	"	"
		6	"	"	"	飲料水	"	"	"	"
	D-2	1	東京	メーカー	ナイロン原系	中間	外国(神戸港)	西日本(工場)	中	配
		2	東京	"	ナイロン原料	原	外国(神戸港)	西日本(工場)	"	"
		3	東京	商社	ナイロン綿	中間	外国(神戸港)	西日本(工場)	"	"
	D-3	1	神戸	商社	菓子	製	外国(神戸港)	全国(卸売店)	中	配
		2	神戸	商社	食材	"	"	"	"	"
		3	神戸	商社	"	"	"	"	"	"
4		神戸	物流子会社	トマトの原料	原	"	全国(工場)	"	"	
5		東京	政府	米	製	"	"	"	"	保
D-4	1	大阪	メーカー	染料・仕上剤	原	外国(神戸港)	全国(工場)	中	保	
	2	"	商社	食品	製	"	全国(小売店)	"	配	
	3	"	"	ワイン	"	"	"	"	"	
	4	姫路	メーカー	なめし原料	原	"	全国(工場)	"	保	
	5	神戸	"	接着剤	"	"	"	"	"	
	6	尼崎	その他	染料・合成樹脂	"	"	"	"	"	"
E	E-1	1	東京	政府	米	製	外国(神戸港)	外国(神戸港)	中	保
		2	川西	メーカー	大豆	原	"	川西(工場)	"	"
		3	神戸	商社	雑豆	"	"	全国(工場)	"	"
		4	玉野	メーカー	飼料	製	"	全国(酪農家)	"	"
		5	神戸	商社	大豆	原	"	関西(工場)	"	"
		6	"	"	雑豆	"	"	全国(工場)	"	"
E-2	1	大阪	商社	落花生	原	外国(神戸港)	全国(工場・卸売店)	中	保	
	2	"	"	"	"	"	大阪(工場・卸売店)	"	"	
	3	"	メーカー	"	"	"	全国(工場)	"	"	
	4	神戸	"	雑豆	"	"	神戸(工場)	"	"	
	5	大阪	"	落花生	"	"	"	"	"	
	6	神戸	"	"	"	"	西日本(工場)	"	"	
F		1	東京	商社	葉たばこ	原	外国(神戸港)	全国(工場)	中	保
		2	"	"	生ゴム	"	"	西日本(工場)	"	"
		3	"	政府	脱脂粉乳	中間	"	全国(工場)	"	"
		4	大阪	商社	香料	"	"	"	"	"
		5	千葉	"	防眩剤	"	兵庫(工場)	外国(神戸港)	"	配
G	G-1	1	東京	メーカー	葉たばこ	原	外国(神戸港)	関西(工場)	中	保
		2	"	商社	生ゴム	"	"	"	"	"
		3	"	政府	米	製	"	"	"	"
		4	"	メーカー	化学品	原	"	"	"	配
	G-2	1	東京	メーカー	葉たばこ	原	外国(神戸港)	西日本(工場)	中	保
		2	彦根	"	電線	中間	"	大阪(工場)	"	配
3	神戸	"	雑貨	製	"	西日本(卸売店)	"	"		
4	大阪	"	合成樹脂	原	"	関西(工場)	"	保		
5	東京	"	"	"	"	全国(工場)	"	"		
6	"	商社	"	"	"	関東(工場)	関西(工場)	生	"	

倉庫業者記号	営業所番号	主要荷主番号	本社所在地	経営業態	保管品目	品目の加工段階	入庫先(入庫先の業態)	出庫先(出庫先の業態)	保管の形態Ⅰ	保管の形態Ⅱ
H	H-1	1	東広島	商社	雑貨	製	外国(神戸港)	全国(小売店)	中	配
		2	東京	メーカー	葉たばこ	原	"	全国(工場)	"	保
		3	三島	商社	飲料	製	"	関西(卸売店)	"	配
		4	札幌	その他	食品	"	北海道(その他)	"	消	"
		5	東京	商社	紙	中間	外国(神戸港)	岡山(工場)	中	保
	H-2	1	東京	メーカー	葉たばこ	原	外国(神戸港)	全国(工場)	中	保
		2	"	商社	紙	中間	"	"	"	"
		3	"	"	石綿	原	"	関西(工場)	"	"
		4	"	政府	米	製	"	外国(神戸港)	"	"
		5	"	メーカー	ココア豆	原	"	大阪(工場)	"	"
		6	"	商社	ワイン	製	"	西日本(卸売店)	中	配
	I	1	神戸	商社	食品	製	外国(神戸港)	関西(卸小売店)	中	保
2		大阪	"	飲料・缶詰	"	"	"	"	"	
3		"	"	ナッツ・雑豆	原	"	関西(工場)	"	"	
4		神戸	メーカー	カーオーディオ	製	"	全国(卸小売店)	"	配	
5		東京	商社	コーヒー生豆	原	"	関西(工場)	"	保	
6		神戸	"	雑豆	"	"	関西(卸売店)	"	"	
J	1	神戸	メーカー	小麦粉	中間	神戸(工場)	関西(工場)	生	保	
	2	"	"	てんぷら	製	"	全国(工場)	"	"	
	3	大阪	"	整髪剤	中間	外国(神戸港)	福崎(工場)	中	"	
	4	神戸	"	防水剤	製	神戸(工場)	関西(工事現場)	生	"	
	5	東京	"	携帯電話の部品	中間	全国(工場)	外国(関西空港)	中	"	
	6	"	物流子会社	飲料水	製	"	関西(小売店)	消	配	
k	1	神戸	政府	米	製	外国(神戸港)	外国(神戸港)	中	保	
	2	大阪	商社	ワイン	"	"	全国(小売店)	"	"	
	3	"	"	乳調製品	中間	"	関西(工場)	"	"	
	4	神戸	メーカー	小麦粉	製	神戸(工場)	全国(小売店)	生	配	
	5	"	"	食用油	"	"	関西(小売店)	"	"	
	6	東京	商社	缶詰	"	外国(神戸港)	大阪(配送センター)	中	"	
L	1	大阪	商社	子供服	製	外国(神戸港)	全国(卸売店)	中	配	
	2	神戸	"	住宅建材	"	"	神戸(卸売店)	"	"	
	3	大阪	"	織物	中間	関西(工場)	外国(神戸港)	"	保	
	4	"	"	"	"	"	"	"	"	
	5	"	"	食品	製	"	"	"	"	
	6	神戸	"	"	原	全国(工場)	"	"	"	
M	1	東京	商社	作業着	製	外国(神戸港)	西日本(卸売店)	中	配	
	2	大阪	卸売業	衣服	"	"	全国(卸売店)	"	保	
	3	神戸	商社	食品	"	"	"	"	"	
	4	東京	"	パルプ	中間	"	高知(工場)	"	"	
N	1	加古川	商社	食品	製	外国(神戸港)	西日本(小売店)	中	配	
	2	広島	"	大豆	原	"	西日本(工場)	"	保	
	3	東京	"	乳調整品	中間	"	西日本(工場)	"	"	
O	1	大阪	メーカー	電気製品の部品	中間	外国(神戸港)	福井(工場)	中	保	
	2	神戸	"	ゴム製品の原料	原	"	神戸(工場)	"	保	
	3	大阪	"	電気製品の部品	中間	"	徳島・大阪(工場)	"	保	
	4	"	商社	スフ綿	"	"	全国(工場)	"	保	
	5	"	"	タオル	製	"	関西(卸売店)	"	保	
P	P-1	1	東京	外資系メーカー	ワイン	製	外国(神戸港)	西日本(卸小売店)	中	配
		2	北海道	物流子会社	粉乳	中間	北海道(工場)	西日本(工場)	"	"
	P-2	1	大阪	メーカー	床材	製	外国(神戸港)	西日本(建築現場)	中	配
		2	東京	商社	コーヒー生豆	原	"	関西(工場)	"	"
Q	1	東京	メーカー	ゴマ	原	外国(神戸港)	香川(工場)	中	保	
	2	"	政府	米	製	"	兵庫(工場)	"	"	
	3	"	メーカー	医薬品	"	"	全国(病院)	"	"	
	4	"	"	砂糖調整品	中間	"	関西(工場)	"	"	

倉庫業者記号	営業所番号	主要荷主番号	本社所在地	経営業態	保管品目	品目の加工段階	入庫先(入庫先の業態)	出庫先(出庫先の業態)	保管の形態 I	保管の形態 II
R		1	神戸	メーカー	菓子	製	神戸(工場)	船橋(配送センター)	生	配
		2	芦屋	"	スポーツ用品	"	外国(神戸港)	川口(配送センター)	中	"
		3	東京	"	麦皮	"	神戸(工場)	鹿児島(酪農家)	生	保
		4	"	"	石灰	原	外国(神戸港)	全国(工場)	中	保
S		1	神戸	メーカー	ペットフード	製	外国(神戸港・大阪港)	全国(卸小売店)	中	保配
		2	東京	販売会社	ティッシュペーパー	"	徳島(工場)	関西(卸小売店)	消	配
		3	大阪	メーカー	香辛料	中間	外国(神戸港)	奈良・東大阪(工場)	中	保
		4	"	"	菓子原料	原	"	大阪・神戸(工場)	"	"
		5	東京	"	紅茶	製	神戸(工場)	全国(卸小売店)	生	配
		6	神戸	"	菓子原料	原	外国(神戸港)	神戸(工場)	中	保
		7	東京	商社	コーヒー生豆	"	"	"	"	"
		8	京都	"	"	"	"	京都(工場)	"	"

(注) 品目の加工段階 原…原料 中間…中間製品 製…製品 保管の形態 I 生…生産地保管 中…中継地保管 消…消費地保管  
保管の形態 II 保…保管型 配…配送型 保配…保管・配送型

(聞き取り調査により作成)

さて、ここでは各港湾の荷主からみた保管品目に移る(第4表)。最初に東京港は、紙が24社でもっとも多く、以下、食料品が15社、酒類が13社、飲料が10社、文書が9社、機械類が7社、菓子が6社、缶詰が5社、パスタ・マカロニ・スパゲッティが5社で、以上のものが5社以上の品目に該当する。上記の品目の特色としては紙と文書、および機械類の3品目の件数が卓越すること、ならびにこれらを除けばすべてが食品の範疇に属する点を指摘できる。横浜港は、主な保管品目としては、コーヒー生豆が18社、米が10社、豆類が9社、酒類と家電製品がともに8社、乳調整品が6社、アルミインゴットと飼肥料がそれぞれ5社、缶詰・合成樹脂・ココア豆・コピー用紙・建築資材・飲料水・菓子がいずれも4社、以上のもので構成される。

第4表 荷主数からみた各港湾の上位保管品目

順位	港湾	東京	横浜	名古屋	大阪	神戸
1		紙	コーヒー生豆	アルミインゴット	食料品	米
2		食料品	米	大豆・豆類	紙類	ワイン
3		酒類	酒類・家電製品	羊毛・綿花	鉄鋼	食料品
4		飲料	乳調整品	合板・製材	機械類	大豆・コーヒー生豆
5		文書	アルミインゴット・飼肥料	飼肥料	化学品類	飲料

(注)   は食料品関係のもの

東京・横浜港は2003年、名古屋港は2000年、大阪・神戸港は2004年のそれぞれ調査による。

(聞き取り調査により作成)

名古屋港の主要保管品目をみると、15社以上の荷主の取り扱うものはアルミインゴット、大豆・豆類、羊毛・綿花であり、これに続いて10社以上のものとしては、合板・製材、飼肥料、コーヒー生豆、アパレル、米があげられる。大阪港は、主なものには食品類が42社、紙類が17社、鉄鋼が16社、機械類が11社、化学品類が10社、日用品・雑貨が9社、文書が5社の順となる。最後に神戸港の場合は、荷主10社以上に該当するものは、米が11社、ワインが10社、これに続いて5社以上のものを列举すると、食品が8社、大豆とコーヒー生豆がともに7社、飲料が6社、乳調整品、落花生、葉タバコが各々5社となる。この際、全保管品目のなかで食料品に包括できるものの荷主総数は102社に達し、全体比は58%におよぶ。かくして食料品の保管が神戸港の特色として指摘できる（第3表）。以上の5大港の保管品目を要約すると、東京・横浜・大阪・神戸各港湾は、食料品関係の品目が中心に取り扱われ、名古屋港のみ工業原料用ものが主にみられる。これに関連するものに、保管品目の加工段階によると、名古屋港以外の4港湾は、製品の比重がもっとも大きく、近年のコンテナ船による製品輸入の増加がこれを反映している。

### 3. 保管品目の入出庫先

本節では保管品目の入出庫先を明らかにする。最初に主要荷主を通じて入庫先の地域をみると、東京港は、外国が101社、全体比58%で、圧倒的多数にのぼり、外国を入庫対象とする荷主が卓越する。外国以外では全国が12社、東京が9社、関東地方が8社で、これらが主なものである。出庫先の地域は、全国が72社、全体比42%を占め、以下、関東地方が48社、東京が26社、東日本が11社、外国が10社である。したがって、出庫先の地域は全国と地元である関東地方、および東京という2層の物流圏を形成する。横浜港については、入庫先の地域としては外国が圧倒的に多く、全体比86%に達し、入庫先の地域の面では海外依存度がきわめて大きい。出庫先の地域としては、全国が59社、関東地方が52社、東日本が13社、外国が11社、横浜市が9社、神奈川県が6社である。こうした出庫先の地域の特徴は上記の東京港と類似性をもつ。

次に名古屋港の場合は、入庫先の地域では、外国が239社、全体比が84%、愛知県が15社、四日市市が3社で、外国の件数がきわめて多い。出庫先の地域は、中部地方が139社、全体比が49%、以下、東海地方が53社、愛知県が22社で、これらの範囲で全体の76%を占拠する。かかる出庫先の地域は中部地方、または東海地方を主として、比較的狭域な範囲といえる。大阪港については、入庫先の地域は、外国が68社、全体比48%で、これは他の各地域に較べて特化している。次の出庫先の地域は、近畿地方が52社、全体比37%、全国が42社、30%、西日本が20社、14%、大阪市が14社、10%で、出荷は地元と全国、または西日本という広範囲な地域に二分される。最後に神戸港の場合は、入庫先の地域は、外国が148社、全体の84%を占拠し、ほとんどが外国を対象とする。これに対して出庫先の地域については、全国

が58社、全体比33%、西日本が32社、18%、同じく近畿地方も32社であり、外国が15社となる。この点、倉庫の出荷圏は広域的な範囲と地元の狭域的なものに二分され、二重構造を形成する（第3表）。以上述べてきた入出庫先の地域からは、入庫先の地域ではすべての港湾が当然のことながら、外国を対象としており、他方、出庫先の地域では東京・横浜・大阪・神戸各港湾は地元と全国という2層の物流圏を確立しており、名古屋港のみは大半地元を指向する。

最後に保管の形態を保管場所をもとに生産地保管、中継地保管、消費地保管の3つに大別すると、5港湾共通して中継地保管の比重が大きい（第3表）。もう1つ保管の形態を保管の仕組みの違いにより、保管型と配送型に2分した場合、東京港は、保管型と配送型の比率は等しいが、大阪港は、保管型が31%、配送型が69%、神戸港は、保管型が65%、配送型が35%に変わり（第3表）、港湾間に比率の差異が生ずる。従来、港湾においては保管型を主体に発展してきたが、流通の変革によって配送型の参入も目立つようになった。すなわち、配送型の参加は、前述のように海上コンテナ輸送の発達、港湾用地造成の促進、および港湾地区への新規倉庫業者進出の緩和措置などの諸条件が関与している。

### Ⅲ. 大都市近郊内陸部

本章では大都市近郊内陸部に該当する東京の厚木市、同じく名古屋の小牧市、大阪の茨木市、福岡の鳥栖市をそれぞれ取りあげ、これらについて倉庫業者の属性と荷主の性格を考察する。

#### 1. 倉庫業者の属性

倉庫業者の属性として、まず、設立時期については、厚木市は、第二次世界大戦以前が10社、1945年～1960年が7社、1961年以降が18社で、新旧のものが混在する。小牧市は、第二次世界大戦以前が16社、1945年～1960年が14社、1961年以降が30社で、新しい時期のものが多いものの、前2時期のものもかなりの件数含まれる。茨木市は、1961年以降が43社、1945年～1960年が29社、第二次世界大戦以前が18社で、新旧のものが存在している。鳥栖市の場合、1961年以降が20社、全体比65%で、もっとも多く、次いで1945年～1960年が9社、29%となり、第二次世界大戦以前はわずか2社にすぎない。かかる点、設立時期の特徴は、鳥栖市を除いた3市は、共通して新旧のものが混在することを指摘できる。

次に本社所在地に関しては、厚木市は、東京が12社でもっとも多く、以下、厚木市が5社、大阪市が4社、横浜市が3社、清水市が2社、その他はすべて1社となる。小牧市は、小牧市が15社、東京が12社、名古屋が10社で、この3地域で全体の60%余を占める。茨木市の場合は、大阪市が33社、東京が19社、茨木市が8社、摂津市が7社、以上のものが主である。最後に鳥栖市については、東京が8社、全体比26%、鳥栖市が5社、16%、このほかには福

岡市が3社、大阪市が2社、久留米市が2社、他のものはいずれも1社の存在である。本社所在地は、倉庫の立地する当該地に最多数の本社を設ける市は小牧市のみであり、近隣接の大都市に本社をもっと多く有するものは厚木・茨木両市である。なお、鳥栖市の本社所在地においては東京が多数を占め、福岡市はわずかである。したがって、福岡市は倉庫資本の地域的創設力の面は比較的脆弱といえる。

それでは、これに加えて本社所在地によって倉庫業者を県内業者と県外業者に大別すると、厚木市は、県内業者が10社、県外業者が25社、小牧市は、それぞれが31社、29社、茨木市は55社、35社、鳥栖市は6社、25社に分けられる。茨木市は、県内業者が卓越するが、厚木・鳥栖両市は、県外業者の比重が大きく、小牧市は、両業者がほぼ同数であることによって、市ごとに県外業者の進出状況には差異が認められる。

続いて、経営母体に移ると（第3図）、厚木市は、倉庫業が13社、全体比37%、運送業が10社、29%、メーカーが5社、14%、その他が5社、卸売業と港運業はともに1社にすぎない。小牧市については、運送業が26社、全体比43%でもっとも多く、以下、倉庫業が14社、23%、メーカーが10社、17%で、これ以外は件数が少なく、商社が4社、卸売業が3社、その他が2社、港運業が1社となる。茨木市は、倉庫業が32社、全体比36%、運送業が31社、34%、メーカーが17社、19%、卸売業が5社、以上のものが主である。最後に鳥栖市は、運送業が12社、全体比39%、メーカーが11社、35%、倉庫業が5社、16%の順で、運送業とメーカーの2つが卓越する。大都市近郊内陸部における倉庫業者の経営母体は以前より運送業と倉庫業両者を基盤としてきたが、昨今、この傾向に変化がみられ、いわゆる、内陸部を指向するメーカーの増加も留意すべき現象といえる。一般にメーカーは物流子会社の形で倉庫業の開設を推し進め、この背景には経営の多角化と同時に、物流コストの低減化、および余剰労働力の有効活用などの条件が働いている。

倉庫業者の倉庫面積規模の階層性に関しては、厚木市は、大規模業者が17社、中規模業者が11社、小規模業者が7社で、大中規模業者が卓越する。小牧市は、大規模業者が27社、中規模業者が17社、小規模業者が16社で、大規模業者が目立つ。茨木市の場合は、大規模業者が36社、中規模業者が25社、小規模業者が29社で、それぞれの規模のものがほぼ同数存在する。最後に鳥栖市は、小規模業者が15社、全体比49%、大規模業者が11社、35%、中規模業者が5社に区分され、業者間での規模の格差がみられる。この結果、厚木・小牧・茨木3市は、大規模業者の存在が相当大きく、逆に鳥栖市は、小規模業者が最多数となる。こうした4市の倉庫業者規模の面からは、東京・大阪・名古屋各大都市圏と福岡大都市圏両者間にはそれぞれの保持する保管需要の大小による影響が伺える。

最後に倉庫分布の類型については、1つが広域型、中間型、狭域型の3形態による区分では、4市ともに狭域型の比重がもっとも大きく、以下に位する広域型と中間型両者では件数からみた格差は比較的小さい。もう1つの内陸型、港湾型、内陸・港湾型の3形態による分

類は、当然のこととして、すべての市が内陸型に特化している。

## 2. 荷主の保管品目

本節では4市を荷主別に關与する保管品目の件数をみると、厚木市は、食料が19社、アパレルが13社、紙類が10社、複写機が5社、書類が4社、ペットフードが3社、家具、雑貨類、厨房製品がいずれも2社である。この点、食料品の件数が最多数となり、このなかには飲料が6社含まれ、飲料保管が特色の1つといえる。小牧市では、繊維類と紙類がともに14社、食料品が12社、合成樹脂が10社で、この4品目が目立ち、これ以外には薬品類、住宅建材、雑貨類、スポーツ用品、電気機械が主なものとしてあげられる。茨木市については、繊維類が22社、食料品が16社、電気機械が10社、医薬品が8社、紙類が4社、雑貨類が4社、空缶が3社、以上のものが主である。繊維類の種類では、アパレルが19社、織物が2社、糸が1社で、アパレルの件数が著しく多い。このアパレルの大半は輸入品で占め、この現象は近年のアパレル輸入量の増大の一端を反映する。鳥栖市は、食料品の範疇に該当する品目が21社、全体比45%を占める。このほかの品目は多様なもので構成されるが、それぞれの品目の荷主は1社にすぎない。食料品類に関しては、目立つ品目には飲料水と米があげられる。具体的な荷主数は飲料水が4社、米が3社である。この結果、4市の保管品目を要約すると、厚木・鳥栖両市が食料品、小牧・茨木両市が繊維を主に扱う。続いて、保管品目の加工段階によると、4市は、共通して製品の件数が多いが、中間製品もある程度の件数含まれる。この中間製品の存在は大都市郊外内陸部での保管品目の加工段階における特徴の1つといえる。

## 3. 保管品目の入出庫先

まず、保管品目の入庫先の地域によると、厚木市は、外国が28社、全国が16社、神奈川県が6社、関東地方が4社、海老名、平塚、全国・外国、東京がともに3社であり、外国と全国が目立つ。次に小牧市は、外国が26社、愛知県が5社、千葉県と全国がともに4社で、これ以外の多数の荷主は全国各地に分散しており、特定地域の集中はみられない。茨木市は、外国が37社、全国が16社、茨木市が5社、大阪市が3社、奈良県、滋賀県、関東地方がそれぞれ2社、その他の地域はすべて1社のみである。これ故、外国と全国が目立ち、県域内の件数は少ない。最後に鳥栖市の場合は、外国が7社、全国、鳥栖市、佐賀県がともに5社、福岡市が3社となり、外国が若干多いものの、いずれの地域の件数もほぼ等しい。上記の4市での入庫先の地域は、すべて外国が最多を占め、これは内陸の倉庫としては注目すべき現象といえる。この理由には近年の海上コンテナ輸送の発達によって、港湾地区を通過して内陸地域へのコンテナ自体の直納が容易になったことが考えられる。

それでは出庫先の地域に移ると、厚木市は、全国が46社、神奈川県が17社、関東地方が15社、神奈川・東京が7社を数え、これ以外の他地域の件数はすべてわずかである。端的にみ

れば、出庫先の地域は全国と地元の2つに大別できる。次に小牧市は、東海地方が29社、全国が25社、中部地方が22社、愛知県が8社、愛知・岐阜県が4社を示し、厚木市と同様に地元と全国に分化する。続いて、茨木市は、全国が31社、西日本が25社、近畿地方が23社、全国・近畿地方が4社、茨木市、大阪市がいずれも3社で、他の地域はすべて1社となる。地域的にみると、全国と西日本、または近畿地方に二分できる。最後に鳥栖市は、九州が21社、全体比45%におよび、九州の比重が大きく、その他としては、鳥栖市の8社、全国の7社、福岡市の4社が主である。以上の出庫先の地域からは、厚木・小牧・茨木3市は地元と広範囲な地域という二重構造を呈し、鳥栖市は、九州向けが多数を占める。

ここで、保管の形態を生産地保管、中継地保管、消費地保管の3つに大別すると、4市別保管形態別比率は、厚木市は、生産地保管が36%、中継地保管が29%、消費地保管が14%、同じく小牧市は、39%、8%、42%、茨木市は25%、23%、38%、鳥栖市は43%、6%、40%に分けられる。この結果、小牧市と鳥栖市は生産地保管と消費地保管に二分され、茨木市は消費地保管の比率がもっとも大きく、逆に厚木市は消費地保管の比率がきわめて小さい。大局的な見方をすれば、一部、矛盾は生ずるが、4市の保管形態は生産地保管と消費地保管の2形態に集約できる。

#### IV. 大都市圏内の周辺部

本章では大都市圏内の周辺部には東京大都市圏周辺部の群馬県と大阪大都市圏周辺部の滋賀県の2つを取りあげ、それぞれの倉庫立地を倉庫業者と荷主の両面より検討する。

##### 1. 倉庫業者の属性

倉庫業者の属性として、まず、設立時期については、群馬県は、第二次世界大戦以前が18社、全体比15%、1945年～1960年が24社、19%、1961年以降が82社、66%となり、1961年以降がもっとも多いが、戦前に創設の業者数も注目される。滋賀県の場合は、第二次世界大戦以前がわずか1社にすぎず、1945年～1960年が3社、1961年以降が79社、全体比95%をそれぞれ示し、1961年以降のものがほとんどを占拠して、群馬県とはかなりの差異が認められる。群馬県は、戦前から養蚕業の発達が著しく<sup>14)</sup>、マユの保管需要を求めてその時期に創設された倉庫業者のなかには、保管品目の変遷はみられるが、今日まで長年にわたり経営を続けてきたものがかなり存在する。

次に本社所在地によると、群馬県は、前橋市が19社、全体比15%、伊勢崎市が18社、15%、太田市が10社、8%、桐生市が9社、7%、高崎市が8社、6%、東京が7社、6%、大阪府が5社、4%、このほかの市町村はすべて5社未満である。県域全体によれば、本社所在地は特定の市における凝集性はみられず、広域的に分散している。滋賀県の本社所在地は、大阪府が13社、長浜市が8社、大津市と東京がいずれも7社、甲西町が5社、栗東町が4社、

彦根・高月・水口・野洲の各市町がともに3社である。本社所在地を通じて県内業者と県外業者に大別すると、群馬県は、県内業者が106社、県外業者が18社、滋賀県は、前者が45社、後者が38社となり、群馬県は、県内業者の件数が多い。このことは、群馬県と滋賀県における倉庫業者を設立する資本の地域形成には大きな差異が認められる。

続いて、経営母体に移ると、群馬県は、運送業が70社、全体比56%、倉庫業が29社、23%、メーカーが12社、10%、これらが主要なものである。滋賀県では運送業が50社、全体比61%、倉庫業が14社、17%、メーカーが10社、12%で、群馬県とは類似性が強い。この類似性は大都市圏内周辺部での内陸地域を対象とした経営母体の特徴として捉えられる。倉庫業者の倉庫面積を3つの規模段階に区分すると、群馬県は、大規模業者が12社、全体比10%、中規模業者が17社、14%、小規模業者が95社、76%となり、小規模業者が卓越する。これに対して滋賀県は、大規模業者が19社、23%、中規模業者が23社、28%、小規模業者が41社、49%に分けられ、群馬県とは異なり、大中規模業者の比率がかなり高い。滋賀県には大中規模な倉庫業者の比重の大きいことは、当県への県外業者の進出が活発なことと関連している。

最後に倉庫分布の類型を狭域型、中間型、広域型の3つに分けると、群馬県は、狭域型が115社、全体比93%、中間型が3社、2%、広域型が6社、5%に区分され、大半が狭域型に属する。滋賀県の場合は、狭域型が64社、77%、中間型が9社、11%、広域型が10社、12%を示し、群馬県に比較して、狭域型の比率が小さい。この理由には滋賀県へ多数進出した広域展開を推進する県外業者の存在が影響していることによる。

## 2. 荷主の保管品目とその出入庫先

最初に荷主からみた主要保管品目によると、群馬県は、その他の食品が16社、清涼飲料が12社、電気機械類が9社、米が7社、包装用フィルムが6社、日用雑貨類が5社、建築部材が4社、化粧品が3社を指摘できる。これらの品目のなかでは、とくに清涼飲料の保管が群馬県の地域的性格を反映するもので注目される。群馬県は良質・豊富な地下水に恵まれる<sup>5)</sup>ために、各地に清涼飲料の製造工場が分散しており、そこからの主に製品の保管が特色といえる。包括的な見方によると、食品関係の保管品目が目立ち、それは全荷主数の約35%にのぼる。

これに対して滋賀県では電気機械が20社、プラスチック類が16社、窯業類が9社、米が8社、繊維類が7社、化学工業品が6社という保管構成による。このため、当県は群馬県とは電気機械類、米の2品目では共通しているが、食品関係のものは少ない。ここでは、概していえば、食品関係のものの存在如何が両県における保管品目による地域的差異を規定しているといえる。

保管品目の加工段階によると、群馬県は、製品が71社、全体比69%、中間製品が25社、24%、原料が7社で、製品の比率が圧倒的に大きい。滋賀県の場合は、製品が50社、全体比

49%、中間製品が41社、40%、原料が12社に分けられ、群馬県に比較して製品の比率が低く、逆に中間製品のそのが高い。これらの品目の加工段階の違いは後述する群馬・滋賀両県の保管形態の差異にも関連する。

さて、ここでは保管品目の入出庫先の地域、およびその経営態を検討したい。最初に入庫先の地域は、群馬県は、外国が24社でもっとも多く、以下、群馬県が17社、関東地方が8社、全国が6社の順である。この際、群馬県内の各市町自体をそれぞれ入庫先とするものを合算すると、21社あげられる。この21社を広義な見方によって、群馬県に含めると、当県の荷主件数は38社に増加する。このような方式では入庫先の地域には群馬県関係のものが多くなる。だが、これと同時に外国が相当数を占める点も注目される。いわゆる、内陸県に該当する群馬県の倉庫が外国にかなり依存する状況は留意すべきことである。この背景には海上コンテナ貨物の増加、およびそれらの需要地への直納体制、東京港近傍と群馬県両地域での保管料の格差<sup>16)</sup>の3点が影響しており、この現象は近年の物流変革の所産と考えられる。入庫先の業態については、工場が67社、全体比65%にのぼり、他は比較的少なく、東京港が18社、横浜港が7社、農協が7社である。この点、相当数の倉庫が工場に依存することが特色といえるが、東京港の存在も考慮の対象である。

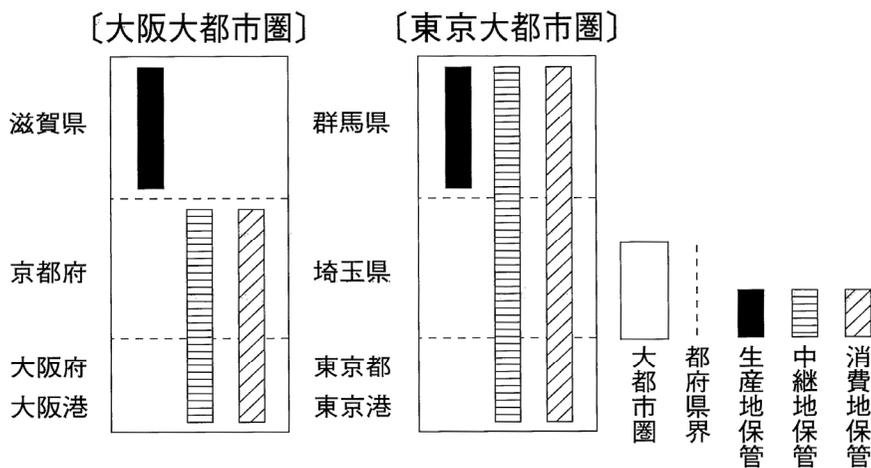
次に入庫先の地域に移ると、群馬県は、全国が40社、全体比39%、関東地方が16社、群馬県が12社、大泉町が6社、他は5社未満にすぎない。群馬県での倉庫の出庫先に関しては、関東地方以上に全国の方を対象とする荷主が卓越することは特筆すべきである。こうした点、群馬県は関東地方一円に対応できることは当県の場所からみて、当然であると同時に、全国をも包含可能である有利な位置を占めているといえる。出庫先の業態によると、主なものには工場が39社、配送センターが19社、小売店が16社、卸売店が14社に区分され、生産と物流両部門に大別される。

それでは、滋賀県の入出庫先の地域とその業態を一貫して捉えると、主なものには滋賀県の工場から全国の卸小売店・配送センターへが23社でもっとも多く、以下、滋賀県の工場から全国の工場へが9社、全国の工場から滋賀県の工場へが8社、滋賀県の工場から他地域の工場、および他地域の工場から滋賀県の工場へがいずれも7社で、これらの動向からは、工場から流通業者、あるいは倉庫を介した工場間の移動が目立つ。換言すれば、倉庫は、工場と直結したものが圧倒的に多く、工場から発生する保管需要に依存する。

最後に保管の形態については、生産地保管、中継地保管、消費地保管の3つに分けると、群馬県は、生産地保管が68社、全体比66%、消費地保管が17社、中継地保管が16社で、生産地保管が最多数を占める。ただし、この場合、内陸に位置する群馬県の倉庫にもかかわらず、中継地保管が16社を数える点は留意すべきことである。また、東京からかなり遠距離に配置されるものの、消費地保管が17社含まれる点も無視できない事象といえる。

滋賀県の場合は、生産地保管が95社、実に全体比92%にのぼり、他方、中継地保管が4社、

消費地保管も4社ときわめて少なく、群馬県とは保管形態の性格を大きく異にする。端的には滋賀県の倉庫は生産地保管に特化したものとして機能している。上記の保管形態に関する点は、群馬県での消費地保管の立地は、東京大都市圏内では当県における地価・保管料金の安さ<sup>17)</sup>、および用地獲得の容易なことなどの優位な関係から、群馬県がそれを一部分担している。だが、滋賀県に関しては大阪大都市圏内では当県よりも大阪市の中心地に近距離である大阪府、あるいは京都府当たりの範囲内において消費地保管の立地に対応することが可能となる。要するに、倉庫立地の同一条件の場合を較べると、東京大都市圏は大阪大都市圏よりもかなり距離的に外延への倉庫進出を余儀なくされる状況にある。また、群馬県は、上述の如く消費地保管、および中継地保管がある程度認められる点は、滋賀県よりも製品保管の割合が大きいことを裏付ける。以上、群馬県と滋賀県における保管形態の違いが明らかとなったので、それを模式的に第4図に示す。



第4図 群馬県と滋賀県における保管形態の違いを示す模式図

(注) 群馬県の調査年は2007年、滋賀県は2000年  
(聞き取り調査により作成)

## V. 地方の中枢県

本章では地方の中枢県に該当する宮城県と広島県両者の倉庫立地を倉庫業者と荷主両面を通じて分析する。

### 1. 倉庫業者の属性

まず、倉庫業者の設立時期は、宮城県は、第二次世界大戦以前が18社、全体比14%、1945年～1960年が34社、27%、1961年以降が76社、59%に区分され、1961年以降のものが多数を占める。広島県は、第二次世界大戦以前が12社、全体比9%、1945年～1960年が43社、34%、1961年以降が73社、57%で、宮城県と同様に1961年以降の新設のものが最多を占める。なお、上記の事例からは、地方の中枢県においては、第二次世界大戦以前に設立された伝統を有する業者の割合は全体の10%前後である。

次に本社所在地では宮城県は、仙台市が40社、全体比31%、東京が30社、23%、この2都市が全体の約半分に達する。他に若干目立つ市には石巻市が7社、大阪市が7社、塩釜市が4社あげられる。広島県については、広島市が50社、全体比39%、東京が16社、13%、福山市が16社、13%、呉市が7社、東広島市が5社、尾道市が4社、大阪・三原・府中市がすべて3社である。

広島県は、広島市を本社とする倉庫業者の比率は、宮城県の仙台市を本社とする比率と較べると大きな値となる。ただし、東京を本社とする倉庫業者の比率については、宮城県は広島県よりも高い。この東京本社の場合は、宮城県が広島県に比較して東京とは相当近距離に位置することが考えられる。これに加えて、本社所在地を県内業者と県外業者に2分すると、宮城県は、県内業者が73社、全体比61%、県外業者が55社、広島県の場合はそれぞれが94社、全体比73%、34社である。この点、広島県の県内業者の比率は宮城県のそれよりも10%余り大きい。このことは、反面、宮城県への県外業者の進出は広島県へのそれと較べると、活発な状況であるといえる。

続いて、倉庫業者の経営母体では宮城県は、運送業が46社、全体比36%、メーカーが33社、26%、倉庫業が29社、23%、卸売業が12社、9%、港運業が6社、5%と続き、運送業が最高比率であるが、メーカーの比率も比較的高い。同じく広島県の場合は、運送業が53社、全体比41%、メーカーが26社、20%、倉庫業が24社、19%、港運業が10社、8%、以上が主なものにあげられる。倉庫業者の経営母体は、宮城県と広島県双方とも類似性が強い。かくして、地方の中枢県での倉庫業者の経営母体は、運送業・メーカー・倉庫業の3つが高比率なことが判明した。

倉庫業者の倉庫面積の規模段階では、宮城県は、大規模業者が33社、全体比26%、中規模業者が40社、31%、小規模業者が55社、43%となり、小規模業者が多いけれども、大中規模業者も相当数含まれる。広島県については、大規模業者が26社、全体比20%、中規模業者が

24社、19%、小規模業者が78社、61%に区分され、宮城県に較べ、大中規模業者の件数が少ない。

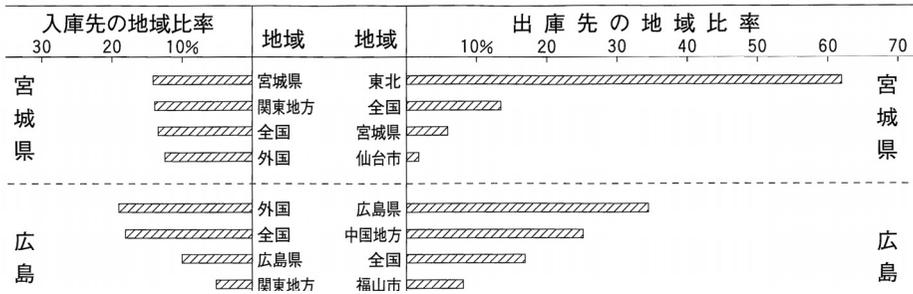
倉庫分布の類型に関しては、宮城県は、狭域型が80社、全体比63%、中間型が29社、23%、広域型が19社、14%となり、狭域型が卓越する。広島県は、狭域型が96社、全体比74%、中間型が16社、13%、広域型が16社、13%を数え、この類型別業者比率は宮城県と比較的類似する。もう1つの類型については、宮城県は、港湾型が19社、全体比15%、内陸型が101社、79%、港湾・内陸型が8社、6%に分けられ、内陸型の業者がきわめて多い。広島県は、港湾型が42社、全体比33%、内陸型が76社、59%、港湾・内陸型が10社、8%となり、内陸型が卓越するものの、港湾型もある程度の件数存在する。広島県の港湾型は宮城県のそれよりも高率であることは、広島県の港湾機能は同じく宮城県と比較すると、発展過程<sup>18)</sup>、国際コンテナ航路便数<sup>19)</sup>、重要港湾の設置件数<sup>20)</sup>などの面において優位なことが考えられる。

## 2. 荷主の保管品目とその出入庫先

本節では荷主の保管品目とその出入庫先の地域を検討する。最初に宮城県での荷主の保管品目については、食品類が23社、米が11社、紙類が10社、住宅部材が8社、空缶が4社、タイヤが3社、以上のものが主要保管貨物である。この際、米を含めた食品類が全体の40%を占めるのが特色といえる。紙類の保管は、広域中心都市である仙台市による印刷市場の成立が考えられる。次に広島県に関しては、食料品が24社、全体比20%で最多であり、以下、自動車部品が21社、18%、紙類が11社、9%、鉄鋼が10社、8%、衣料品が8社、7%、電気機械が7社、6%と続き、食料品と自動車部品<sup>21)</sup>の両品目が卓越する。鉄鋼は自動車部品の製造に必要な素材として保管需要を形成している。

宮城県と広島県両者の保管品目は共通なものもみられるが、宮城県の保管には広島県と異なり、自動車部品はわずかであり、かつ、鉄鋼は皆無である。なお、食料品と紙は地方の中核県における重要な保管品目といえる。既述のように自動車部品と鉄鋼自体は広島県の工業生産での保管需要からみて大きな特徴を表すものである。保管品目の加工段階によると、宮城県は、製品が66社、全体比78%、中間製品が14社、16%、原料が5社、6%であり、広島県の場合は、製品が72社、全体比61%、中間製品が26社、22%、原料が4社、5%に区分され、宮城県に較べ、製品の比率が小さい。宮城県と広島県における保管品目の加工段階の違いは、後述する両県での出入庫先の業態・保管形態双方の差異に関連するものである。

さて、出入庫先に移ると(第5図)、まず、入庫先の地域は、宮城県は、宮城県が12社、全体比14%、関東地方が12社、14%、全国が11社、13%、外国が10社、12%、このほかの地域の荷主はすべて微々たるものである。全般的には地元よりも関東地方や全国など他地域からの入庫件数が著しく、外国も無視できない。広島県の場合は、外国が23社、全体比19%、全国が22社、18%、広島県が12社、10%、関東地方が6社、5%、中国地方が5社、4%



第5図 宮城県と広島県における荷主の入出庫先の地域比率

(注) 宮城県の調査年は2007年、広島県は2008年  
(聞き取り調査により作成)

ある。広島県の入庫先の地域は宮城県に比べ、より一段と外国の件数が多く、全国の比重も高い。すなわち、広島県の倉庫の集荷圏は宮城県よりも外国を含めて広範囲な地域を対象とする。入庫先の業態では宮城県は、工場が62社、全体比73%におよび、工場の比率がきわめて大である。同じく広島県の場合も入庫先の業態は、工場が84社、全体比71%を占め、両県の類似性は強い。

次に出庫先の地域によると、宮城県は東北地方が53社、全体比62%にのぼり、他には全国が11社、宮城県が5社、仙台市が2社あげられる。かかる点、東北地方への出庫が6割余を占めることは、東北地方の広域中心都市である仙台市のもつ機能を如実に表している。続いて、広島県の出庫先の地域では広島県が41社、全体比34%、中国地方が30社、25%、その他には全国が20社、17%、福山市が10社、8%、広島・山口県が5社、5%、中国・四国地方が5社、5%に分けられる。この場合、中国地方の比率が上述の東北地方のそれよりも相当低率な状況は、見方によっては、広域中心都市に備わる物流面の機能では広島市の方が仙台市に比べ弱体であることを物語る。また、広島県の出庫先の地域には中国・四国地方の比率が乏しいことは、隣接する岡山県の倉庫による影響が次第に大きくなり、近年、岡山県の倉庫は当県を中心とする高速道路網整備の進展によって<sup>22)</sup>、中国・四国地方における物流拠点としての有利性を高めている。

出庫先の業態については、宮城県は、卸売店が39社、全体比46%、工場が19社、22%、小売店が10社、これらが主なものである。広島県の場合は、工場が54社、全体比45%、卸売店が34社、29%に2分され、この2つの業態が目立つ。宮城県の卸売店の比率は広島県のそれよりも大きい、宮城県の工場の比率は広島県のそれよりも小さい。このような両県の出庫先の形態は、次に述べる保管形態の違いにも結びつくものである。

最後に保管の形態に関しては、宮城県は、消費地保管が43社、全体比51%、生産地保管が29社、34%で、消費地保管が半分余りに達する。これに対して広島県の場合は、生産地保管が57社、48%、消費地保管が50社、全体比42%、中継地保管は12社、10%に変わり、概して

例えば、生産地保管と消費地保管両者に大別される。もう1つの保管形態では宮城県は、配送型が61社、全体比72%、保管型が24社、28%で、広島県は、配送型が68社、全体比57%、保管型が51社、43%となる。両県はそれぞれの保管形態の比率には相当な差異を生ずる。

以上、保管形態を通じた両県の特徴は、宮城県の倉庫は消費地を存立基盤とした保管形態を主体とするが、広島県の場合は生産地に依存する保管形態を消費地のそれよりもやや優的な状況でもって発展してきた点を指摘できる。また、この関係は、他のもう1つの保管形態では宮城県の配送型は広島県のそれよりも高比率な状況をもたらすことになる。通常、配送型の高比率は消費地保管の比重を高める関係をもつ。

## VI. おわりに

以上の研究によって次のことが明らかとなった。

港湾地区については、倉庫業者の属性によると、まず、設立時期は、東京・横浜・神戸3港湾では、第二次世界大戦以前に設立された伝統の豊かな倉庫業者が名古屋・大阪両港のそれに較べると件数的には目立つ。次に本社所在地は、5大港いずれも当該港の所在地に本社を設置する倉庫業者が最多を占める。港湾地区の経営母体は、従来は倉庫業と港運業を主に成立してきたが、近年、これまでは内陸地区中心に展開された運送業によるものの当地区への新たな進出が顕著である。ただ、伝統に恵まれた横浜・神戸両港の経営母体には港湾地区本来の倉庫業、および港運業を母体とした業者が依然として多数にのぼる。倉庫分布の類型を港湾型と内陸型に2分すると、すべての港湾には港湾型が卓越するけれども、昨今、内陸型の参入も無視できない現象として指摘できる。同時に、この動きは港湾地区における旧来の慣習緩和に順応する倉庫立地の変質といえる。

荷主に関しては、まず、その保管品目については、東京・横浜・大阪・神戸各港湾は、食料品関係の品目を主体とするが、名古屋港のみ工業原料用貨物が著しい。入出庫先によれば、最初に入庫先の地域ではすべての港湾が当然のことながら、外国を対象としており、次に出庫先の地域では東京・横浜・大阪・神戸各港湾は地元と全国の2層の物流圏を形成し、名古屋港のみは大半地元を指向する。保管の形態を保管型と配送型に2分すると、各港湾間において両形態の比率に差異が認められる。従来、港湾は保管型を主体に発展してきたが、流通の変革にともなって配送型の出現も顕著になってきた。

さて、大都市近郊内陸部に移ると、まず、倉庫業者の設立時期では鳥栖市以外の厚木・小牧・茨木3市は、共通して新旧設置のものが混在する。本社所在地は、倉庫の立地する当該地に最多数の本社を設ける市は小牧市に限られ、近隣接の大都市にもっとも多く本社を設置するものは厚木・茨木両市である。なお、鳥栖市の本社所在地は、東京が最多を占め、福岡市は少ない。経営母体によると、大都市近郊内陸部における倉庫業者の経営母体は、以前より運送業と倉庫業両者を基盤としてきたが、今日、この傾向に変化がみられ、いわゆる、内

陸部を指向するメーカーの存立件数が増加してきたことは留意すべき現象といえる。

保管品目は、厚木・鳥栖両市が食料品、小牧・茨木両市が繊維類を主に扱う。入庫先の地域では厚木・小牧・茨木・鳥栖4市は、すべて外国が最多を占め、これは内陸の倉庫としては注目すべき現象である。この理由には近年の海上コンテナ輸送の発達によって、港湾地区を通過して内陸地域へのコンテナ自体の直納が容易に遂行されたことを指摘できる。出庫先の地域の場合は、厚木・小牧・茨木3市は地元と広範囲は地域という二重構造を呈し、鳥栖市は、九州向けが多数にのぼる。

続いて、大都市圏内の周辺部に位置する群馬県と滋賀県の2県については、倉庫業者の属性によると、まず、設立時期では群馬県は、第二次世界大戦以前のものである程度存在するが、滋賀県は1社にすぎない。この背景には、群馬県は戦前から養蚕業の発達が著しく、その当時にマユの保管需要を求めて創設された倉庫業者がその後、保管品目の変遷はみられるが、今日まで長期にわたり存続してきたことに起因する。本社所在地をもとに県内業者と県外業者に大別すると、群馬県は、県内業者が多く、滋賀県は、両者がほぼ半々である。したがって、滋賀県は群馬県よりも県外業者の進出が活発である。

倉庫業者の倉庫面積による規模段階では、群馬県は、小規模業者が卓越するが、滋賀県は大中規模業者が目立つ。なお、滋賀県の大規模業者は、県外業者の進出が倉庫面積規模の大きいものを主体に遂行されることと関連性を帯びる。保管品目では、群馬県は、食料品関係のものが豊富にみられ、これに対して滋賀県は電気機械・プラスチック類が多数を占め、食料品はわずかである。これに関連して、保管品目の加工段階によると、群馬県は、製品の比率が圧倒的に大きく、滋賀県の場合は群馬県に較べると、製品の比率が低く、逆に中間製品のそのが高い。

保管の形態については、群馬県は、生産地保管が多数を占めるものの、消費地保管と中継地保管の件数も無視できない。滋賀県の場合は、生産地保管がほとんどを占拠する。群馬県は、東京大都市圏内では地価・保管料の安さ、および用地獲得の容易なことなどの優位な条件をもつことから、消費地保管の立地の一部を地域的に分担している。だが、滋賀県に関しては大阪大都市圏内では当県よりも大阪市の中心地に近距離である大阪府、あるいは京都府当たりの範囲において消費地保管の立地を推し進めることへの対応が可能となる。したがって、滋賀県に至る程も遠方へ遠心的拡大を図る消費地保管の立地は成立しない。

最後に地方の中核県である宮城県と広島県の2県については、最初に倉庫業者の本社所在地では、両県の県庁所在地に絞ると、広島県は、広島市を本社とするものの比率は宮城県の仙台を本社とするものの比率に較べると大きな数値となる。ただし、東京を本社とする倉庫業者の比率では、宮城県は広島県よりも高い値を表わす。この東京本社の高率な件は、宮城県が広島県と比較して東京に相当近距離に位置することが考えられる。次に地方中核県での倉庫業者の経営母体は、両県共通して、運送業・メーカー・倉庫業の3つの業態が高比率を

示す。倉庫分布の類型のうち港湾型に限ると、広島県の港湾型の割合は宮城県のそれよりも高率である。これは、広島県の港湾機能は宮城県のそれと比較すると、発展過程、国際コンテナ航路便数、重要港湾の設置件数などの面において優位なことが関与している。

保管品目については、宮城県と広島県は、共通して食料品と紙類が目立つが、自動車部品と鉄鋼双方は広島県に偏在する当県の主要品目である。もう1つ保管品目の加工段階では宮城県の製品比率は広島県のそれに較べると大きい。出庫先の地域によれば、宮城県の東北地方向けの比率はきわめて高く、これに較べると、広島県の中国地方のそれは低い。この違いは広域中心都市に備わる物流面の機能は、仙台市の方が広島市に較べ強力なことを物語る。また、広島県の出庫先の地域には中国・四国地方の比率の貧弱なことは隣接する岡山県の倉庫立地による影響が大きい。近年、岡山県の倉庫は当県を中心とする高速道路網整備の進展によって、中国・四国地方における物流拠点としての有利性を向上させている。最終的にまとめると、保管形態を通じた両県の特徴は、宮城県の倉庫は消費地を存立基盤とした消費地保管を主体に発達を遂げたが、広島県の場合は生産地に依存する生産地保管の性格が消費地保管よりもやや優勢な型で発展してきた。

#### 付記

本論作成にあたり、全国各地の国土交通省運輸局、および各県の倉庫協会を初め、数多くの倉庫会社などの諸氏から聞き取り調査、ならびにアンケート調査にご協力いただいた。ここに感謝の意を表する次第である。

#### 注と文献

- 1) 阿保栄司 (1990) : 『物流サービスの戦略的展開』 白桃書房、213頁。
- 2) 安積紀雄 (2005) : 『営業倉庫の立地分析』 古今書院、283頁。安積紀雄 (2007) : 『続営業倉庫の立地分析』 古今書院、279頁。
- 3) 桑田宗彦 (1990) : 『マーケティング戦略の基本』 白桃書房、281頁。
- 4) 佐藤林平 (1965) : 「仙台の倉庫業の発展」 東北地理17-4、214-218頁。中川重 (1969) : 「営業倉庫の分布と機能の変化」 東北地理21-3、168-169頁。
- 5) 国土交通省の行政監督のもとに荷主より保管料を徴収できる倉庫をいう。
- 6) 工場や卸売店などに付随した自家用貨物を保管する倉庫をいう。
- 7) 港湾内での荷役・運送を業務とする企業活動をいう。
- 8) 広域型は、倉庫がほぼ全国に分布、中間型は、倉庫が3-6県に分布、狭域型は、倉庫がほぼ県域内に分布する。
- 9) 港湾型は、倉庫が港湾中心に分布、内陸型は、倉庫が内陸中心に分布、港湾・内陸型は、倉庫が港湾と内陸ほぼ半々に分布する。

- 10) 2007年の外貨コンテナ貨物量を港湾別にみると、第1位が横浜港の50,920千トン、以下、名古屋港が46,151千トン、東京港が43,423千トン、神戸港が34,530千トン、大阪港が30,764千トンの順である。
- 11) 設立時期は、まず、第二次世界大戦以前とそれ以降に大別し、戦後はさらに高度経済成長期を境に、1945年～1960年と1961年以降に二分した。
- 12) 横浜港の開港は1859年で、わが国ではもっとも古く、次いで神戸港が1868年である。
- 13) かつての運輸省の基準によって、倉庫面積33,000㎡以上を所有する業者が大規模業者、6,600～33,000㎡が中規模業者、6,600㎡未満が小規模業者とそれぞれ区分する。
- 14) 1932年の群馬県でのマユ生産額は1,550万円で、全国比は8.6%を占め、長野県に次いで全国第2位の生産額であった。
- 15) 利根川水系の伏流水が地下水として大量に得られる。
- 16) 倉庫業者の聞き取りによると、東京都と群馬県の倉庫保管料金の格差は、概算では東京を100とすると、群馬県は50位といわれる。
- 17) 国土交通省の2007年地価公示によると、東京都品川区での準工業地域のA地点が1㎡当たり575,000円である。これに対して前橋市での倉庫の多い工業地域B地点が1㎡当たり30,900円に下がる。
- 18) 1889年（明治22年）に宇品港が築港され、当港は1932年に広島港に改称された。他方、仙台塩釜港のうち、仙台港は人工の掘割り港として1971年に新設された。
- 19) 東南アジア方面を対象とした2003年の国際コンテナ航路便数によると、週当たり広島港が16便、仙台塩釜港が6便である。
- 20) 広島県には特定重要港湾は広島港、重要港湾は福山港、尾道糸崎港、呉港がそれぞれ該当し、宮城県の場合は、特定重要港湾は仙台塩釜港、重要港湾は石巻港のみである。
- 21) 広島県にはわが国の主要な自動車組立メーカーの1つであるM社の本社と主力工場が立地し、2007年度の世界販売台数は136万台にのぼる。したがって、当県は、自動車部品の保管需要が活発である。
- 22) 岡山県域内には山陽自動車道が平野部を東西に伸び、他方、山間地域を中国自動車道が縦断している。そして、この2つの幹線を岡山自動車道が連絡し、そのジャンクション近辺で瀬戸中央自動車道が山陽自動車道から分岐して瀬戸大橋を経て四国に通じている。また、岡山県内の中国自動車道から分かれて米子自動車道が山陰地方と連絡する。