

引き続き需要は旺盛も コスト高による高賃料で苦戦する物件も

（株）イーソーコ総合研究所
会長 大谷 巖一
おたに・いわかず

●Eコマース隆盛で、建て替えによる需要の高まりも

2014年、物流不動産マーケットは引き続き活況を呈しました。国内のEコマース（ネット通販）業界は11兆円を越す巨大市場に成長し、20年の東京オリンピック開催時には20兆円規模へ成長すると予測されています。さらにサプライチェーンの激変や、3PL企業による物流サービスの高度化の進展、倉庫の老朽化・配送コスト効率化に伴う拠点の統廃合および集約ニーズの高まりなどから、先進的な超大型高機能物流施設（メガ倉庫）の需要は

ますます伸びています。

特にEコマース市場の急拡大は、物流コスト高と人手不足を促進し、従来の物流システムでの対応は限界に達しつつあり、メガ倉庫への集約は、保管効率アップ、人員削減、トラックの滞留時間の短縮、労働生産性の向上など、数々のメリットが期待できます。そのため、開発エリアは全国に拡大。有益な投資先を見出しにくいという状況も、メガ倉庫への投資を後押ししています。

前回の東京オリンピック（1964年）前後の建設ラッシュの際に建てられた倉庫は、当時のいわゆる100尺（30m）規制によって建物の高さに制限が設けられており、昨今のニーズを満たせるような大規模施設はありませんでした。そうした倉庫が築50年を超え、減価償却期間が終了していることもあり、オーナーにとっては今、建て替えが大きな課題となっています。移転先の確保に動くテナントも急増しています。こうした背景により、これまで物流施設や倉庫を手掛けたことのないデベロッパーもメガ倉庫事業に参入するようになりました。

●物流不動産市場に新たなプレイヤーが続々

14年10月14日には、大和ハウス工業（株）と「ユニクロ」を展開する（株）ファーストリテイリングが、東京都江東区有明1丁目目にてファーストリテイリング専用物流倉庫（表中1）を建設し、双方が顧客ニーズに応える物流スキームを構築していくと発表しました。

特筆すべきは、土地の取得価格が坪単価約400万円というマンション用地並みの価格帯であったことです。大和ハウス工業は開発資金調達へ、同社初の私募リート（表中2）を組成することとしました。資産規模は当初650億円程度の予定ですが、同社では今後、国内で10カ所の物流拠点の開発を行なっていく予定です。

同施設は首都圏の顧客を対象とし、対注文品は即日発送、ところによっては当日配達できる地域もあるといえます。大和ハウス工業オリジナルの防震システムや非常用電源などのBCP対策、壁面緑化や周辺緑地整備など環境配慮を施した最先端のメガ倉庫とする

計画で、流通や物流業界のみならず、各業界が今後の動向に注目しています。

総合商社も、物流不動産へのさらなる投資を打ち出しています。住友商事（株）は14年8月、物流施設を含む総合型私募リートを組成し、3年後に資産規模1000億円、5年後に2000億円規模を目指すと発表しました。住友商事が開発した住商グローバル・ロジステイクス（株）の「茜浜物流センター」（表中2）や、（株）シーアールイーが開発した「ロジスクエア草加」（表中3）、「ロジスクエア八潮」（表中4）など、安定稼働中の大型物流施設などを順次組み入れていくとしています。

伊藤忠商事（株）は、国内でのBTS（ビルド・ツー・スツ）型の物流施設に加え、マルチテナント型物流施設の開発に参入します。メープルツリー・インベストメントとの共同プロジェクトとして、大阪府堺市でマルチテナント型物流施設（表中5）を開発し、今

後3年間に1000億円を目標に投資対象資産を取得する予定です。JRE ITの設立も視野に入れていて、そうして、今後は、物流不動産分野の資産規模拡大を図る計画です。

14年10月1日付で三菱商事（株）から物流施設の開発機能の移管を受けた三菱商事都市開発（株）は、グループの不動産情報やノウハウを集結し、良質な収益不動産を提供する一環として、首都圏3カ所（表中6）、（表中7）、（表中8）で大規模物流施設等の開発プロジェクトに着手。14年度中に約700億円の投資規模を計画しており、このうち半分程度を物流施設に充てる考えです。

また新しく参入した日本生命（株）は、物流不動産マーケットへの第1弾として、4月にラサール不動産投資顧問が開発し、SBSロジコムが入居する「厚木物流センター」（表中9）を取得しました。同社は今後も大規模物流施設への投資を拡大していく方針で、物流不動産が生保にとっても長期、安定的な運用利回りを確保できる魅力的な投資先と判断したことが推測されます。

一方、土地の仕入れ価格や建築コスト

ト等、諸々の開発コストは上昇していますが、そのまま賃料に上乘せすることは難しい状況となっています。ドライバーの人材不足や少し前までの燃料費の高騰による運送コストの上昇などから、荷主は固定費となる倉庫賃料での調整を余儀なくされ、賃料コストが物件選定の大きな判断基準となっているからです。そのため、開発エリアについては、土地の安価な郊外が目立つようになってきました。

千葉県では、これまで浦安、市川、船橋といった湾岸部に大型開発が集中していましたが、レッドウッド・グループが佐倉(同10)、プロロジスが千葉ニュータウン(同11)、グローバル・ロジスティック・プロパティーズが八千代(同12)で開発に着手するなど、内陸展開が増加しました。

開発スベックについても変化が出てきています。倉庫のスベック面でもランプウェイ方式ではなく、レンタブル比が高くなるスロープ方式の採用が増えていきます。

物流不動産に投資をしてきた国内外のファンドやデベロッパーも、物

件・用地の取得を控える傾向にあります。14年に入り、開発発表から着工までの期間が長くなったのも、土地の取得価格と建築コストの高騰により、出口となるテナント誘致が固まっただけでなく、投資家の同意を得ることが難しくなってきたためと思われる。開発側も、土地の取得や倉庫着工に慎重になってきています。

●供給過剰懸念も、新需要喚起を期待

近畿圏でも、メガ倉庫の大量供給が行なわれています。14年4月に竣工した「グッドマン堺」(同13)は、竣工5カ月前に100%入居が決定しました。建築費が高騰する前の着工であったことと、同地区でのマルチテナントのメガ倉庫への需要が高かったことが考えられます。しかし、6月には「SGリアルティ舞洲」(同14)、9月に「MFLP堺」(同15)が竣工。15年1月には「プロロジスパーク大阪5」(同16)、8月に「GLP鳴尾浜」(同17)、16年中期には前述の伊藤忠商事とメイプルツリー・インベストメントの共同プロジェクトが竣工する予定で、物流業界、関係者からは供給過剰を懸念する声もあがっています。

この他、日系、外資系デベロッパー

本文中で触れた物流施設の概要

番号	開発主体	名称	所在地	敷地面積	延床面積	竣工
1	大和ハウス、ファーストリテイリング	(仮称) Dプロジェクト有明I	東京都江東区有明	3万6,309.00㎡	11万2,404.87㎡	16年1月25日(予定)
2	住友商事	茜浜物流センター	千葉県習志野市	-	5万6,000㎡	07年4月10日稼働開始
3	シーアールイー	ロジスクエア草加	埼玉県草加市	1万5,056.45㎡	3万72.73㎡	13年6月14日
4	シーアールイー	ロジスクエア八潮	埼玉県八潮市	1万507.68㎡	1万9,094.62㎡	14年1月31日
5	伊藤忠商事、メイプルツリー・インベストメント	-	大阪府堺市	-	約13万㎡	16年(予定)
6	三菱商事都市開発	(仮称) 川崎市高津区物流施設開発事業	川崎市高津区	5万4,204.86㎡	9万5,199.00㎡	18年3月(予定)
7	三菱商事都市開発	(仮称) 横浜市中区物流施設開発事業	横浜市中区	3万5,440.97㎡	7万639㎡	15年10月(予定)
8	三菱商事都市開発	千葉北物流施設開発事業	千葉県若葉区	2万3,985.21㎡	2万4,991.00㎡	15年9月(予定)
9	ラサール不動産投資顧問	厚木物流センター	神奈川県厚木市	2万4,168.66㎡	5万2,374.84㎡	13年3月
10	レッドウッド・グループ	レッドウッド佐倉	千葉県佐倉市	約4万2,000㎡	約9万㎡	15年3月(予定)
11	プロロジス	プロロジスパーク千葉ニュータウン	千葉県印西市	5万5,100.91㎡	12万7,522.95㎡	16年春(予定)
12	グローバル・ロジスティック・プロパティーズ	GLP八千代	千葉県八千代市	約3万4,000㎡	約7万1,900㎡	15年10月(予定)
13	グッドマンジャパン	グッドマン堺	大阪府堺市	6万6,000㎡	-	14年4月
14	SGリアルティ	SGリアルティ舞洲	大阪府大阪市	3万424.43㎡	11万1,798.69㎡	14年6月
15	三井不動産	MFLP堺	大阪府堺市	5万7,700㎡	13万3,000㎡	14年9月
16	プロロジス	プロロジスパーク大阪5	大阪府大阪市	4万500㎡	9万5,100㎡	15年1月
17	グローバル・ロジスティック・プロパティーズ	GLP鳴尾浜	兵庫県西宮市	4万7,841㎡	11万373㎡	15年9月(予定)
18	センターポイント・デベロッパー	CPD尼崎流通センター(仮称)	兵庫県尼崎市	12万2,384㎡	23万9,091㎡	16年春(予定)
19	プロロジス	プロロジスパーク茨木	大阪府茨木市	8万243㎡	1万8,7280㎡	6年(予定)

資料：イーソーグループで作成

でなければ、投資家の同意を得ることが難しくなってきたためと思われる。開発側も、土地の取得や倉庫着工に慎重になってきています。

1によるメーカー拠点跡地での大規模なメガ倉庫の開発計画も進められています。ちなみに16年には、センターポイント・デベロッパーメントがパナソニック尼崎工場を改築した「CPD尼崎流通センター」(同18)が竣工予定。京阪電気鉄道も京都市伏見区の車庫遊休地を活用し、物流施設を開発します。それらを合計すると、約100万㎡超のスペースが新たに供給されます。

土地の仕入れ価格や建築コストなど、諸々の開発コストは上昇しています。中には、倉庫用途として考えるとかなりな高コストでの仕入れが行なわれているものもあります。高騰した建築費と合わせると、全体的な建設コストは、これまでの数倍になる物件も出てくるでしょう。採算性を考え、相場

賃料を大きく上回ることもあり得ます。

しかし16年竣工予定の「プロロジスパーク茨木」(同19)の計画も発表され、希少な内陸エリアでの先進的メガ倉庫の誕生は、新たな需要を創出するとも期待されます。メガ倉庫の大量供給により競合が激化する中、計画物件の賃料設定とその成約動向が注目されます。

今年のキーワード



「地方創生」

国内物流の末端を担う中小の物流業者の多くが、地方を拠点としている。人口減少が進む中で地方都市がその機能を維持していくためにも、物流は不可欠だ。例えばシャッター街化した地方商店街の復興策として、小売店舗とネット通販を結びつけたオムニチャネル化が注目されている。このような、商圏と配送エリアの密接化が求められる流通形態では、地域に密着した中小物流業者が重要な位置を占め、これまで以上に大きな役割を果たせる可能性があるだろう。大規模化と高機能化はここ数年の物流施設のトレンドだが、地方の中小物流施設も、再び注目を浴びそうだ。(大谷氏)