

フォワーダーに
チャンスあり!

物流不動産基礎講座

▶02

イーソーコードットコム会長 大谷巖一

首都圏で285万平方メートル建設中

メガ倉庫を中心とした大型物流施設が首都圏で285万平方メートルもできつつある。これは昨年から来年にかけて完成した、もしくは完成予定の大型物流施設を足した数値だ。リーマン・ショック後に大型物流施設への投資は一時的にストップしたが、再度盛り返してきている。

荷物量が減少傾向にある中で285万平方メートルの物流施設ができるということは同じ広さの中小型物流施設から荷物が出て行くことを意味する。単純に考えれば、過当競争となる市場に、なぜファンドはメガ倉庫を建設しているのだろうか。

これには金融と物流の両方の動きがある。今回は金融面から解説をする。金融では、マンションやオフィスビル、ホテルなどの不動産へ投資をする。その中で物流施設も対象であり、安定的な投資と見るようになってきている。契約期間が他の不動産と比べて長いというのが一番のポイント。さらに、倉庫は内装などが少なく、建設費が安い

といったのも理由にある。実際に、大手調査会社によると、投資家の物流不動産に対する期待利回りは下がっている。これは、利回りが低くても投資をしたいという状況にあると云ってよい。そのため、さらに投資家から資金が集まりやすくなっているのだ。物流施設への投資が進むのだ。

ここで、ファンドの投資の考え方を説明する。ファンドは投資家から資金を集めるが、それだけでは、高配当を出すことはできない。そこで低金利の銀行から資金を調達するのだ。月々の賃料収入で、銀行の利息返却と投資家への配当を行う。利息は低金利のため、投資家へ高配当が実現できるのだ。最終的には、テナントがついている物流不動産を他のファンドへ高く売却する。銀行への借入れを返済でき、売却益も出る。

物流に身を置く人にとっでは、築年数のたった物流施設は、資産価値が下がり、高くは売れないように思いがちだが、金融では異なる。さらに金融が過熱していくと、投資を判断する利回りが下がってくる。そのため、テナントがついている物流施設は高く転売されていくのだ。ファンドにとっでは、投資を加速する大きなポイントは、日本に大型の最新物流施設が少ないことだ。旧来の保管型倉庫がほとんどで、最新大型物流施設は全体の5%以下というものが専門家の定説となっている。



【略歴】おおたに・いわかず 1981年、東京倉庫運輸入社。同社物流事業部在籍中の1990年、宅地建物取引主任者の資格試

験に合格し、物流不動産ビジネスを開始。東洋開発取締役兼協同組合物流情報N e t w o r k 理事長、イーソー

コ取締役副社長、イーソーコ総合研究所取締役副社長、トール取締役、イー

ソコードットコム取締役会長、日本物流施設取締役など、物流不動産関連企業の

要職を兼務する。著書に「これからは倉庫で儲ける!!物流不動産ビジネスのすすめ」(日刊工業新聞社)など。高千穂商科大学卒。掲載いたします)