

2018年物流不動産業界の行方

# 不動産デベロッパー続々参入 ポイントとは物流×不動産の実現か 変化を遂げる物流施設のあり方 物流コスト全体の約6割を占める運送費削減への貢献が鍵

Amazon、楽天、ZOZOタウン……。インターネットやスマートフォン  
の普及とともに充実してきたECサイト。インバウンド需要を逃した物販店舗  
の売上の低迷がさやかれるなかで、「ネット通販」は勢いを増している。そこ  
で起きたのが物流量の増加だ。今後もEC業界は増進していくことが予想され  
るなかで、この課題への対応は急務。そのなかで不動産業界で注目されている  
のが物流施設。近年、デベロッパーの参入が相次いでいて、物流施設特化型リー  
トの上場も相次ぐ。今後、不動産業界が物流施設開発を柱にしていくには物流  
への深い理解が欠かせない。

不動産デベロッパーの物流施設  
開発への勢いが増している。直近で  
は、東急不動産（東京都港区）が  
2017年3月に開発事業に参入、  
12月にはブランド名を「LOGIQ」  
に決定した。三井不動産（東京都中  
央区）も同年7月、「ロジスティクス  
パーク」のブランド名で6棟の物流施  
設開発を発表した。  
投資界隈でも活発な動きを見せ

る。2017年9月14日三菱地所物流  
リート投資法人が上場。初値は26万  
円の売り出し価格を、27万4000  
円の発進。そして2018年2月7日  
には、CREロジスティクスファンド  
投資法人が上場を予定し、投資家の  
期待を集める。  
開発供給も追い風だ。JLLに  
よれば、2016年で32・6万坪、  
2017〜2020年までで123万

坪の供給を予定、年平均で31万坪。  
2005年〜2015年までの年平均  
均16万坪に比べて大きく増加してい  
る。物流施設はいまや、不動産業界  
にとって大きな流れを築きつつあると  
言える。

## 物流のツボを不動産が 押さえられるかが鍵 物流施設はマルチ型の時代へ

ではこの流れに対して落とし穴は  
ないのか。イソーコ（東京都港区）  
の大谷巖一取締役会長は、「需要は確  
かに前向きで、この流れはしばらく  
継続する。」と話す。

その最たる根拠は、Amazonを  
はじめとしたネット通販の勢いだ。国  
内でも楽天やスタートトゥデイ（千葉  
市美浜区）の運営する「ZOZOT  
OWN」、また従来の店舗もこれらの  
プラットフォームを活用してのネット  
通販に積極的に取り組む。

一方で大谷氏は、「この恩恵をより  
多くの不動産デベロッパーが得られ  
るか否かは、物流のツボを押さえるこ  
とができるかどうか。」と指摘する。  
その「ツボ」とは何か。

「従来の物流拠点は、たとえばワ  
ンフロア600坪×5階の3,000  
坪の倉庫を3棟立地して、各拠点か

ら搬送した。入口でトラックから積  
荷を降ろし、エレベーターを利用して  
搬入を行い、それぞれの目的地へ輸  
送する。しかしこれは莫大な時間・コ  
ストがかかっていた。」（大谷氏）  
このコストとは、人件費と運送費  
だ。大谷氏曰く、事業者にとって物  
流にかかわる費用の「約6割」を占  
めているという。

近年台頭しているのが大型マルチテ  
ナント型物流施設で、開発には最低  
でも敷地面積7,000坪を要する  
が、ランプウェイを設けることで各倉  
庫パースの前まで接車が可能。フロア  
面積も広く、作業も効率化できる。  
そのため、従来に比べコストを「最低  
でも2割〜3割削減することが可能  
になる」と言う。

「ある大手製薬会社は、これまで物  
流コストが年間100億円ほどかかっ  
ていましたが、大型マルチテナント型  
物流施設に移転・集約したことで、  
2割にあたる約20億円の削減に成功  
した。」（大谷氏）  
施設作りのトレンドは決まってい  
るようだ。

## 立地トレンドは変化あり 交通網が影響、 大型商業施設の転用も

施設は低迷し、中核テナントの撤退  
が相次ぐ。そのなかで建物の利活用  
のプランとして「物流施設へのコン  
バージョン」が挙がっているという。

「イトーヨーカドー東習志野店」  
を野村不動産が取得し、超大型高機  
能先進物流施設「Landport東  
習志野」の建設を予定している。今  
後このような形態も増えていくので  
はないでしょうか。」（大谷氏）  
大手不動産デベロッパーはオフィ

ス、住宅、ホテルの次のアセットの柱  
となる物流を虎視眈々と狙う。その  
根拠は活況を呈する市況があり、そ  
して背中を押す金融環境がある。  
だが、物流のツボを押さなければ  
ば、候補地やテナント選定の誤りと  
いった意外な罠にはまりかねない。「ハ  
コモノの提供」だけの時代が終わった  
ことは、既に従来の物件供給で学ん  
できたはず。デベロッパーの力の見せ  
所といったところだ。



各デベロッパーは物流施設開発に参入

開発エリアのトレンドも変化が見  
られる。交通網の整備に伴って環七  
沿いから外環、圏央道へとエリアを拡  
大。「内陸部へ行く」と土地の仕入れ値  
も安く、割安な賃料での提供が可能  
になり、施設が一带に集中するよう  
になった。」と大谷氏が指摘するよう

に、三郷、柏、厚木、相模原など  
の開発が集中したこともあった。そし  
て今後の供給については、「引き続き  
神奈川、埼玉、千葉の内陸部に集中  
していくのでは。」と話す。  
加えて大型商業施設の動向にも注  
目したい。昨今、郊外型の大型商業

## ニーズに応えられなければ逆風にも 物流と不動産のギャップを埋める 支援進める



イソーコ  
取締役会長  
大谷 巖一氏

物流業界でも働き方改革が進み、通いやささや働きやすさ、アメニティ  
空間の強化が求められています。また、人材不足解消に欠かせないロボッ  
トの活用も急務で、「インテリジェント・ロジスティクス」も出てきました。  
物流施設への需要は旺盛ですが、これらのテナントのニーズに応えられな  
ければ厳しい視線で見られるでしょう。当社でも物流不動産ビジネスを通  
して、物流と不動産の双方から最適化を図るお手伝いをしていきたいと思  
っています。