



定期購読料(送料込み)
6カ月 8,229円(本体7,619円+税) / 1カ年 15,840円(本体14,667円+税)
©住宅新報 2018年 1948年6月18日第3種郵便物認可
発行/毎週火曜日 1部 360円(本体333円+税)

株式会社 住宅新報 Webはこちらへ 住宅新報 検索
本社/〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-11-15 SVAX Tビル 電話 03-6403-7800 FAX 03-6403-7825
支社/〒541-0046 大阪府中央区平野町1-8-13 平野町八千代ビル 電話 03-6202-8541 FAX 06-6202-8129

物流と不動産

その間にチャンスあり!⑧

金融緩和で物流施設開発活発化



大谷 敬一

日銀の異次元緩和がもたらしたマイナス金利は、物流施設の開発にも大きな影響を与えています。金融業と不動産業を横串で通す「物流不動産ビジネス」への強力な追い風となっているのです。

日本では物流施設開発に大きな転換期が訪れたのは02年のこと。外資系不動産ディベロッパー・米プロロジスが日本に参入、第1号案件を東京都江東区新木場に開発し、外資系大手物流

会社がテナントとして入居しました。「あんな巨大な箱に合う貨物はない」国内の物流会社は対岸の火事のようにプロロジスの動きを眺めていました。それまでの物流施設建設は、「貨物」ありき。保管・入出庫の動きから貨物量を換算し、物流施設の規模を逆算していました。

外資系不動産ディベロッパーと国内の物流会社の決定的な違いは、運用資金です。日本の物流会社は自らで金融機関から資金を調達する「間接金融」で、倉庫や物流センターを開発します。金利、償却、収支のバランスを見極め、自社事業として倉庫業や賃貸業で利益を得ていました。

しかし、外資系不動産ディベロッパーは日本の物流業界の規模、スピード、慣習を大きく逸脱させた手法で開発を行いました。超低金利の「間接金融」に「直接金融」を組み合わせ、物流施設は金融商品の対象となりました。投資家から集めた資金を元に不動産に投資を行い、賃料収入などから得た利益を、投資家に分配する「投資信託」の位置づけとなります。投資ファンドに物流施設のカテゴリが加わり、「J-REIT」として上場、豊富な資金が流入するようになりました。

施設用地の取得価格でも、外資系ディベロッパーと国内物流会社は決定的な違いが見られます。そこにあるのは「不動産業」の理論です。当時の物流会社は、用地の仕入れコストを容積率50%程度の平屋倉庫を想定し、取得価格の坪単価を割り出していました。1万坪以上の大規模用地の公募入札に対し、外資系不動産ディベロッパーが物流企業の提示した数倍もの高値で落札しました。

容積率いっばいまで多層階の施設を建設すれば、膨大な保管スペースを確保できます。上層階までトラックで直接乗り入れ可能な「ランプウェイ」を設置することで、全てのフロアで1階同等の利便性を得ることができます。マンション

に比べて、高層階にいくほど賃料が低くなる物流施設も1階同様の高賃料を得ることができません。

ランプウェイを備えた物流施設の建設には巨額な資金が必要となることも、投資効率を求めるファンド企業にとって好条件となります。ランプウェイは「通路」

であり、施設の付帯設備のため、賃料は発生しません。利回りを高めるためには通路部分の割合を最小限に抑え、賃貸部分となる床面積の比率を高める必要があります。

投資効率を高めるファンド企業が開発する物流施設が大型化する一因ともなります。

国内で延床面積1万坪以上の先進物流施設開発は、06年から15年までの平均で約17万坪でしたが、17年から20年までの4年間の開発合計は約123万坪、年平均では約31万坪が新規供給されると見られています。

先進物流施設は今後も日本全国に開発されていきますが、金融と不動産の手法を実践することで、時代の波に乗ることが出来ます。

(イソー・コ社長)