

巻頭特集 トップインタビュー

過去最大級の物流不動産が
約170万坪供給
岐路に立つ既存倉庫は
生き残りをかけ用途変更へ





物流倉庫を収益物件としてゼネコンが
 大谷 現在の物流不動産は、主に国内や外資のファンドが物流倉庫を建設し、収益物件としてリートに売却する投資商品としての見方が強まっています。そんな中で、最近では物流倉庫を収益物件としてゼネコンが

自ら開発するケースや、準大手の物流業者がグループ内に開発を行う会社を立ち上げ自ら物流倉庫を開発するケースがみられるようになってきました。
 大谷 社歴が50年以上ある倉庫業者の運営する倉庫と、ファンドやデベロッパーが開発する倉庫は、これまでに「倉庫」という一つのカテゴリに分類されています。しかしこの2つは似て非なるものであると認識しなければなりません。後者は国土交通省により物流不動産として定義されましたが、物流不動産の市場は活況で、昨年も首都圏だけで約60万坪もの新規供給がありました。圏外周辺も物流不動産は空室率が5〜6%だったのですが、供給が多かったにも関わらず空室率が2〜3%に変化しています。向こう5年間の物流倉庫の新規供給は約170万坪といわれており、間違いなく供給過剰の状況に陥るのではないかとみえています。

大谷 物流不動産では賃貸借契約でフリーレントを設定するのが一般的になっています。土地の仕入れから整地、そして建設までのコストと運用開始後の利回りを勘案したときに、6カ月程度のフリーレントは収益全体からみれば微々たるものです。それだけ現在の物流不動産が投資商品として非常に魅力的なものであり、今後も高性能の物流不動産はまだまだ供給が続くものと思われれます。ただし、そのあたりを食うのは間違いなく従来の倉庫業者で、特に早ければ年末、遅くとも来年夏以降に倉庫業者にとって非常に厳しい環境となること予測されます。現在の倉庫は空きがあまりないのですが、消費が先細りの状態へ移行し始めている。複数の倉庫業者の現場責任者に「最近の荷動きはどうか」と尋ねてみると、7割の方が「悪い」と答えるのが現在の状況です。倉庫にはたくさん商品が届きますが、それらの商品が商品として流通するのが滞りつつあるので、一般的に倉庫業者の売上は保管

—物流倉庫というと、単にモノを保管して必要な時に取り出す施設というイメージがありますが、現在では不動産としての価値が見直されていますね。
 大谷 現在の物流不動産は、主に国内や外資のファンドが物流倉庫を建設し、収益物件としてリートに売却する投資商品としての見方が強まっています。そんな中で、最近では物流倉庫を収益物件としてゼネコンが

—一般的なイメージとして定着している倉庫と、物流不動産は異なるものなのですか。
 大谷 社歴が50年以上ある倉庫業者の運営する倉庫と、ファンドやデベロッパーが開発する倉庫は、これまでに「倉庫」という一つのカテゴリに分類されています。しかしこの2つは似て非なるものであると認識しなければなりません。後者は国土交通省により物流不動産として定義されましたが、物流不動産の市場は活況で、昨年も首都圏だけで約60万坪もの新規供給がありました。圏外周辺も物流不動産は空室率が5〜6%だったのですが、供給が多かったにも関わらず空室率が2〜3%に変化しています。向こう5年間の物流倉庫の新規供給は約170万坪といわれており、間違いなく供給過剰の状況に陥るのではないかとみえています。

そして、その余波を受けるのが従来の倉庫となるでしょう。圏外周辺といった郊外の工場など生産基地の周辺に立地する生産立地型の物流倉庫は、消費者に近い距離にある都市部の消費立地型物流不動産に比べ、賃料負担を半分程度に抑えることができます。また、ワンフロア1万坪以上、あるいは延床面積3万坪以上の広大な面積を有する物流不動産が都市部では希少な存在となっています。外環道の千葉方面が開通したことも、郊外から都市部にストレスなくアクセスできるようになったという点で、生産立地型物流不動産の人気を支えています。働く方にとっても生産立地型は以前に比べ大きく変化しており、広大な敷地には通勤のための駐車場が整備され、ホテルのような内装や子育て支援施設の整備など、働く方々が誇りをもって働いて頂けるような施設づくりが目立つようになりました。従来の倉庫はモノを保管する場であり、人が立ち入ることがあまりない施設でした。その倉庫というカテゴリから派生した物流不動産というジャンルは、働く方の快適性にも配慮した設計が特徴といえるでしょう。家具や食料品・日用品などを販売する倉庫づくりの大型商業施設は、建物の設計をみれば物流不

動産の一つの形といえるのかもしれませんが。
 大谷 フリーレントを設定するのが一般的になっています。土地の仕入れから整地、そして建設までのコストと運用開始後の利回りを勘案したときに、6カ月程度のフリーレントは収益全体からみれば微々たるものです。それだけ現在の物流不動産が投資商品として非常に魅力的なものであり、今後も高性能の物流不動産はまだまだ供給が続くものと思われれます。ただし、そのあたりを食うのは間違いなく従来の倉庫業者で、特に早ければ年末、遅くとも来年夏以降に倉庫業者にとって非常に厳しい環境となること予測されます。現在の倉庫は空きがあまりないのですが、消費が先細りの状態へ移行し始めている。複数の倉庫業者の現場責任者に「最近の荷動きはどうか」と尋ねてみると、7割の方が「悪い」と答えるのが現在の状況です。倉庫にはたくさん商品が届きますが、それらの商品が商品として流通するのが滞りつつあるので、一般的に倉庫業者の売上は保管

今や大手不動産会社もこぞって事業拡大に乗り出す物流不動産市場。インターネット通販隆盛の昨今では、商品を流通させるための物流施設の存在は日に日に増している。一方で従前から商品の保管のための施設として運用されてきた倉庫と呼ばれる施設は、建物の老朽化などの理由から将来的な事業展開の岐路に立たされているようだ。現在の物流不動産および倉庫を取り巻く環境や今後について、イーソーコグループの大谷巖一会長に話を聞いた。

今後5年間の新規供給は約170万坪と活況の物流不動産
 岐路に立つ既存施設再生の一手は「マルチパーパス倉庫」

巻頭特集

Top Interview



イーソーコグループ 取締役会長
 東京都港区

大谷 巖一氏

Profile

1981年大学卒業後、東京倉庫運輸株式会社入社。92年東運開発に出向し、物流不動産ビジネスを創始。99年アバンセロジスティック(現イーソーコ)を設立し、副社長。14年から現職。物流不動産協同組合 代表理事、日本物流不動産評価機構 副会長、日通学園流通経済大学 客員講師を務める。重要な産業インフラである物流と不動産のなかに混在する空間ビジネスをテクノロジーで効率化した「物流不動産ビジネス」の創始者。



倉庫での利用を念頭に開発された物件です。しかし竣工からこれまで倉庫として利用した実績はほとんどなく、倉庫仕様ならではの高い天井や大空間を好む企業やクリエイターがオフィスとして入居中です。従来の倉庫を運営してきた倉庫業者は建物の老朽化や消費の先細りなどの要因から、先々の事業継続を真剣に検討する必要が生じてきました。既存の倉庫はマンションやオフィスとして建替えるのではなく、汎用性のある倉

4・0」というキーワードが登場し、IoT技術を活用したスマート工場によって製造工程を従来型から大きく変える動きが活発化しています。この「インダストリー4・0」を主導するドイツでは、スポーツ用品メーカーのアディダスが海外に点在していた工場を集約し、およそ20年ぶりにドイツ本国での工場を稼働させました。これは消費者のニーズに合わせて、大量生産という従来の生産構造からIoT技術を活用した柔軟な生産システムで特注品を製造するマスカ

スタマイゼーションへの移行を表しています。アディダスのドイツ工場では3Dプリンタを導入することで、消費者一人ひとり異なる注文への対応が可能となりました。産業界ではマスカスタマイゼーションが今後ますます加速するとみられ、その進化に3Dプリンタは必須のアイテムとなるでしょう。工場が汎用性をもった施設へ進化するように、倉庫も汎用性をもたせることで、消費者であるテナント利用者のニーズの変化に即座に対応することができると思います。

— 今後の物流業界や倉庫業界をどのように展望していますか。また、イーソーコグループはその変化にどのように対応していくのでしょうか。

大谷 これからの物流業界のキーワードとなるのが「物流テック」です。イーソーコが一部出資しているベンチャー企業のモノオクは、使われていない個人の物置きをインターネット経由で情報交換しシェアするサービス「モノオク」を展開しています。これも一つの物流テックであり、物流を軸とした新しいビジネスモデルが次々と誕生していく中で、様々な業態に対応できる物流ユティリティプレー

ヤーの育成がイーソーコグループや私自身の目下の目標です。先に述べたように従来型の倉庫を保有・運営する倉庫業者は、事業継続の今後の展望を考える中で相続や事業承継など様々な問題を抱えています。その際に、物流を軸とした新しい業務提案ができる物流ユティリティプレーヤーの存在が非常に重要となり、イーソーコグループでは倉庫業の資本と経営の分離をはじめとした新しい提案を行っていきます。倉庫業界でも世代交代が進んでいます。次の世代に求められるのは新しい需要を掘り起こすことで、新しいビジネスに挑戦するファーストベンギンにならないければなりません。多くのリスクが伴うファーストベンギンの役割を、イーソーコグループのサポートで確実な成長へとつなげていければと思います。

庫として建替えることで、業務や住宅など、建物に対する今後の需要の変化に柔軟に対応していくことが可能となります。イーソーコグループとしては、倉庫業者に対しての「マルチパーパス倉庫」の提案を積極的に行っていく考えです。

— 「マルチパーパス倉庫」は多機能に対応する建物であることから、不動産業界全体からみても存在感があるのではないのでしょうか。

大谷 産業界では「インダストリー



料と入出庫料です。倉庫が満庫であるにも関わらず、入出庫料で収益を上げられていないのが、いま倉庫業者が置かれている環境です。首都圏における倉庫オーナーとしては、今後の状況を冷静に分析した上で、保有不動産の次の運用方法を検討する時期に差し掛かっているといえます。とはいえ、駅や市街地から離れた場所に立地することの多い倉庫の建替えは、マンション立地としては適しておりません。また、オフィスも駅前立地の新築物件に需要が集中しており、倉庫の建替え事業としてのオフィス開発は現実的ではありません。都内ではここ30年間に湾岸部の倉庫街をオフィス街として開発したエリアが散見されますが、開発当時の都心の駅前で地権者が複雑化しており再開発が困難だったために、新たなオフィス街が形成されました。その後、規制緩和などで都心の駅前再開発が進み、高度化された新築Aクラスオフィスが次々と竣工。次第に倉庫街のオフィスが厳しい状況に変化していることから、駅から距離のある倉庫立地でオフィスへの建替えは将来性を考慮すると難しいと判断せざるを得ません。

— 倉庫としての継続的な運用が困難であるとすれば、今後はどのような



運用が望ましいのでしょうか。

大谷 そこで私が提唱しているのがスクラップアンドビルドを廃し従来の倉庫をそのまま活かす廃材を出さない倉庫のサステナビリティやSDGsを主眼に置いた運用です。倉庫は物品を保管する役割を持つことから床荷重は他の建築仕様よりも頑強に設計され、建物は100年使用が可能と一般的にいわれています。また、倉庫には搬送能力という他の建築用途

にはない機能もあります。その倉庫をリノベーションで再生することで、大空間を利用した個性的なオフィスを、スタートアップをはじめとする感度の高い利用者の働く場として活用することができるのです。海外の一流企業をみても、創業期は倉庫からスタートしたガレージベンチャーが多くを占めています。スタートアップやクリエイターなどは機能的で駅前の最新オフィスよりも、駅から多少離

れた場所でも個性的なオフィスを好む傾向にあります。また、昨今は若い世代を中心に自転車通勤する方も多く、駅からのアクセスは一般企業ほどに重視されないようです。一方で、既存の老朽化した倉庫をリノベーションして再生する場合、防水工事などで工事費用が思いのほか高額になつてしまつていくことがあります。現代のオフィスは自社のブランドイメージを表現するメディアとしての役割を担うようになっていくので、リノベーションだけでは物件の再生に限界があるのならば、倉庫と同様の機能をもった汎用性のある建物に建替えるというのも一つの有効策といえます。倉庫としても使用することができ、オフィスやその他の用途としても使用可能なこの建物を、イーソーコグループでは「マルチパーパス倉庫」と呼称しています。一般的なオフィスビルに比べ工期はおよそ半分で済み、建築コストもおおよそ半分で済みます。従って賃料も半分で入居企業を募集することができそうです。その代わり専有部はスケルトン仕様で、内装工事は入居企業の負担となりますが、入居企業は自社のブランドイメージに合致する内装デザインを自由にプロデュースすることができそうです。例えば東京・芝浦に立地する「第3東運ビル」は、