

# Fuji Sankei Business i.

2018(平成30)年

6|26[火]

<日刊21853号>

☆フジサンケイビジネスアイ

## Bizクリニック

# 金融緩和がもたらす先進物流施設開発

日銀の異次元金融緩和によるマイナス金利は物流施設開発に影響を与え、金融業と不動産業を横串で通す「物流不動産ビジネス」の追い風となっている。2006～15年の平均で約56万平方メートルだった国内先進物流施設（延べ床面積3万3000平方メートル以上）開発はバブルの様相を呈し、17～20年は合計約406万平方メートル、年平均約102万平方メートルが新規供給されるとみられる。インターネット通販の需要拡大への対応が一気に進む。

国内の物流施設開発の転換期は外資系不動産デベロッパー、米プロロジスが参入した02年。第1号案件を東京・新木場に開発し、外資系物流大手が入居した。国内物流会社は「あの巨大な箱に合う貨物はない」と対岸の火事のように見ていた。日本では貨物量から物流施設の規模を逆算するのが慣習で、常識外の動きと捉えた。

外資系不動産デベロッパーと国内物流会社の違いは運用資金だ。日本の会社は金融機関からの間接金融で施設を開発。金利、償却、収支のバランスを考え自社（当事者）事業として倉庫業や賃貸業で利益を得る。一方、投資ファンドを運用する外資系は間接金融を軸に直接金融を組み合わせ、物流施設を金融商品と捉える。投資家から集めた資金を投資し、賃料収入などで得た利益を分配する投資信託となる。

マンション、オフィス、商業施設を対象とした投資ファンドに、新たに物流施設が加わり、J-REIT（不動産投資信託）として上場することで莫大な資金が流入するようになった。

倉庫用地の取得価格にも違いが見られた。当時、物流企業は使いやすい平屋倉庫（容積率50%程度）を想定し取得価格の坪単価を割り出していた。

しかし外資系は大規模用地の公募入

## イーソーコグループ 会長 大谷巖一



おおたに・いわかず 高千穂商大（現・高千穂大）商卒。1981年東京倉庫運輸入社。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。日本物流不動産評価機構副会長、日通学園流通経済大客員講師を務める。61歳。東京都出身。

札で数倍もの高値で落札した。土地価格を決める要素に容積率がある。50%と200%では床面積に4倍もの開きがある。容積率いっぱい施設を建設することで多層階の保管スペースを確保でき、土地取得費用を賃料でまかなう。外資系はこの理論を実践した。

上層階までトラックで乗り入れ可能な「ランプウェイ」を設け、全フロアで1階と同じ作業を可能とする。貨物移動に専用エレベーターは必要なく、賃料が割安になる上層階も1階同等の

賃料が得られる。ランプウェイは「通路」で賃料は発生しない。通路の割合を最小限に抑え、賃貸部分の床面積比率を高めて投資効率を上げることが、物流施設大型化の一因でもある。

REITのリターンは、一般投資家からのマネー供給と金融機関の資金の運用先として、異次元緩和の低金利が続く限り増加する。ファンドマネーにより、超大型で多機能かつ高い防災性を持ち合わせた先進物流施設は日本全国で開発されていく。