

明暗分かれるも底堅く推移

活発化するリテナンツ

3年余り続いたコロナがようやく収束に向かっている。20年からのコロナ禍では、果敢も消費でEC利用が拡大した。物流不動産市場も非常に活発で、物流リートは一人勝ちと言われた時期もある。現在も物流不動産の大量供給は続いているが、需要の勢いは鈍化してきたようだ。新規参入も多く、物件によっても明暗が分かれている。物流不動産は既に踊り場を迎えたのだろうか。さまざまな環境要因が渦巻くなか、不透明感を増す物流不動産市場を概説する。

株式会社イソーコ総合研究所取締役会長 大谷巖一

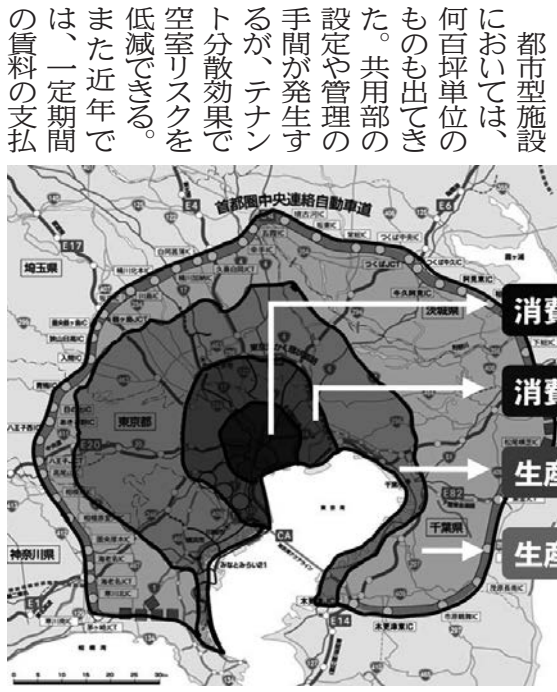
堅調に推移もテナンツ優位に

物流不動産は賃貸型の不動産であり、収益は利用するテナンツ企業からの賃料であるため、企業の経営状況が反映される。日本経済は、先行き不透明な状況が続く。コロナに係る水際対策が解除され、訪日外国人は戻りつつある。リアル店舗にも入りに戻りつつある。一方で、ロシアによるウクライナへの軍事侵襲の長期化は、エネルギーや原材料の高騰をもたらした。企業収益を圧迫している。コロナ禍で隆盛を誇ったECの領域では、人材投資や開発投資を急拡大した反動で調整局面に入った。

そのような状況下でも、安定したサプライチェーンの確立は重要課題である。新型コロナウイルス感染症は、世界規模でのサプライチェーンの寸断をもたらし、米中経済対立による「デカップリング」も国内の企業活動に大きな影響を及ぼした。加えて、米中経済対立による「デカップリング」も国内の企業活動に大きな影響を及ぼした。

契約形態の軟化とリテナンツ

現在多数供給されているフリーレントや、貸主の同意の必要なく、定期建物賃貸借契約(定期借)が基本となっている。契約期間や収益見通しが明確になることから、REIT(不動産投資信託)に組み込みやすく、テナンツにとっても合理的な経営判断ができるメリットがある。再契約の条件が折り合わず、拠点の見直し、移転などでは、かつては5年以上、最低1フロアからの契約が通例だったが、テナンツとリース互いに歩み寄る形で、今や2～5年、フロアの分割賃貸も珍しくなく、契約単位は、何万坪単位から何千坪単位に細切れ化している。



人口集積エリアである環状7号線の内側、都心の消費立地型では、高度化、多様化する消費ニーズに「ラストワンマイル拠点」としての物流不動産供給が進む。

以前は、都市部における物流不動産の計画は、二一スと単価が釣り合わないと考えられていたが、サプライチェーンを俯瞰(かか)的に捉えると、雇用確保の面からも優位性があり、都市部にあることのメリットが改めて見直されてきている。

大規模施設、東京23区内にも続々開発へ

開発が難しいことから、既存物件の活用による1000~3000坪といった中規模の供給が多かったが、最近では製造業からの業態変更などにより、何万坪もの規模のある大型物件の計画が相次いで発表されている。

大田区平和島では、老舗の東京流通センターが建て替え計画を進める。先に着手したB棟は既に完成し稼働しており、次のA棟も竣工間近である。江戸川区葛西では、アランプロバンスが鉄工所の跡地を活用し、2棟の大型計画を進める。

用地の選定と開発動向

安定した収益で、物流不動産の開発投資は、依然として旺盛であるが、近年、土地価格の高騰及び新規参入によるデベロッパーの増加により、開発用地の仕入れ競争はますます激化している。

2024年問題と対応策

「物流2024年問題」を背景に、中継拠点としての二一スも高い。中継輸送とは、1つの輸送行程を複数のドライバーで分擔し貨物を輸送するもの。ドライバー不足は「ラストワンマイル」で配達するドライバーが注目がちだが、同様に深刻なのが、長距離輸送を担うトラックドライバー不足だ。

改正まで時間も迫る中、様々な解決策も提示されている。今回注目したいのは、「シェア・クロス」というサービスだ。中継輸送・クロスドッキングや積替えの拠点を検討する事業者に対し、即効性のある実施手段(積替えを行う場所、荷役作業、積み替え後の輸送を行う車両手配)を提供するこのサービスだ。

化してきている。入札案件の落札価格は、軒並み相場を超えた水準となっている。用地取得費用の増加は賃料設定に反映され、テナンツリーディングにもかわる。

開発が難しくなる中、用地選定にも知恵を絞る必要がある。土地の規模や形状が多少悪くても、建築計画を工夫することで事業化するため、より高度な目標や計画の力が求められるようになってきている。物流の使い勝手は荷主企業の業種によって異なるが、拠点戦略は物流の合理化が狙いであるため、使いつらい建物となると、テナンツの引き合いにダイレクトに影響する。

資金力のあるデベロッパーは、長期戦略から低コストで取得可能な市街地調整区域の用地を取得し、地区計画による開発許可取得等、時間をかけた開発案件を増やしていく可能性が高い。物流会社、荷主企業が確定している場合には、物流効率化法の活用による開発も可能である。

号(生産立地)消費立地)のリテナンツはテナンツ優位になりつつあり、環状道(生産立地)のリテナンツは賃料低下とテナンツ付けまでの空白期間が長くなっている。リテナンツも立地による勝ち負けの明暗が顕著になってきた(図1)。

このようにDXを活用することで、24年問題を解決する一助となるだろう。

板橋区舟渡では、三井不動産と日鉄興和不動産が、日本製鉄の工場跡地で計画を進める。既にヤマト運輸の入居が決定しており、クール宅急便の配達拠点として活用される予定だ。また、免震や非常用発電機などのBCP対策はもちろん、事務所や冷蔵設備の造り込みやロボット・DXの稼働に対応するなど、さまざまな利用を想定し、機能が進化している。

好立地のハイクラス物件の供給は、周辺の物流不動産にも少なからず影響を与えるのではないかと、物流不動産は堅牢で大空間を持つことから、汎用性が高く、別用途へのリノベーションや有効活用を改めて検討するべきか、という点が予測される。

特集ロゴ

物流不動産の市場は、

食品ECに伸びしろ

コロナ禍でECの伸び率は21・71%と拡大。これにより、物流不動産のニーズは急成長した。日本のBtoCのEC化率は全体で8・78%。13年の市場規模が5兆993・1億円、21年までの8年間で約2・2倍となり、EC化率も同様に約2・2倍となった。現在一部でその反動が出ているものの、これらの規模拡大が期待されている。食品・飲料はEC化率3・31%とまだ低く、成長余地は非常に大きい。なかでも半調理品、ミールキットなどの中食向け商品の伸びに期待が集まっている。

リスクの少ない物流不動産

首都圏の開発エリア、外環自下下傾向にあり、空室率の高まりが懸念されている。開発エリアの地域格差が広がっている。今後、数年間は大量供給が続く。供給過剰が危ぶまれている。空室率の増加は避けられないが、底堅い実需とともにリーディング市場も手堅く推移するのではないだろうか。

最大顧客となる物流業者で、24年問題の解決策が喫緊の課題だ。変革の動向が物流不動産に及ぼす影響を注視していく。

オフィスや商業施設、ホテルの稼働率はコロナの一段落で戻りつつあるが、リモートワークの浸透やECの進展、新たな変異ウイルスの発生などの不安要素がある。これらに対し、どのような状況の動きはなくなるのか、物流の要となる物流不動産の価値は高まる可能性がある。先行きの不透明な不確実性のなかにあっても、物流不動産の需要は底堅く推移するだろう。

近畿圏の平均坪単価は、22年下半期に4000円前後で推移していたが、賃料水準が低い地域での物件が竣工したことで、今後も賃料水準は高水準を保持していくと見込まれる。

近畿圏の空室率は、22年下半期に2%弱を推移していたが、23年に入ると前回調査後からすでに15万坪を越す供給があり、5%に迫る勢いだ。現状は需要を上回るペースにあると思われるが、今は新規供給予定も少なからず、空室率から需要もあるため、空室率は大きく増加しないものと思われる。

首都圏全体の平均募集坪単価は、22年下半期に引き続き、23年に入っても4500円前後で推移している。湾岸エリアと外環エリアの物流不動産需要は根強くあり、上昇基調にある。一方で、圏央道エリアと二国道16号エリアは、横ばいの様相だ。

首都圏の物流不動産の空室率は、22年上半期に5%を超え、記録を刷新したが、23年に入り大幅に上昇し、現在は8%を超えている。この背景には、過去最大規模の新規供給がある。前回調査後の新規竣工物件だけでも約30万坪に上っている。さらに、圏央道周辺で数多く竣工した大型物件のリーシングが低調であったことも、要因の一つと考えられる。

首都圏マーカーセット

●空室率

●賃料水準

●湾岸エリア

●圏央道

●二国道16号

●外環エリア

●自下下

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

●リーディング市場

Table with 5 columns: No., 開発主体, 名称, 所在地, 延床面積 (㎡), 竣工予定年. Lists various logistics real estate projects across Japan.

Table with 5 columns: No., 開発主体, 名称, 所在地, 延床面積 (㎡), 竣工予定年. Lists logistics real estate projects in the Kinki and Chubu regions.

23年に予定されている首都圏... 近畿圏の平均坪単価は、22年下半期に4000円前後で推移していたが、賃料水準が低い地域での物件が竣工したことで、今後も賃料水準は高水準を保持していくと見込まれる。