

# 物流施設の動向

えいさか ひとし  
栄坂 均

株式会社 フクダ・アンド・パートナーズ 常務取締役

## 1. はじめに

当社は2001年12月設立以来、不動産開発・建設に関わるプロジェクトマネジメントや設計・工事監理業務に携わり、特に物流施設づくりにおいては累計約146万坪（2014年9月末現在）の実績を積み、顧客ニーズにお応えして参りました。

主要顧客としては物流会社・倉庫会社・食品等卸、物流施設を利用する一般事業会社に加え、大手不動産会社、ファンド・リート運用会社、大手商社（グループ会社を含む）等の物流施設を開発・投資する企業まで、幅広い分野の顧客と継続的な関係を作らせて頂いております。

今回、一般財団法人日本立地センター様から寄稿のご依頼を頂きましたので、最近の物流業界や物流施設の動向、行政に期待される役割や今後の見通し等について報告させていただきます。

## 2. 物流業界、物流施設を取り巻く環境変化

日本の物流業界は、収益基盤の多くを内需に依存していることから、国内経済が停滞する中、貨物量が伸び悩む状況にある。一方、消費者の商品や配送に対するニーズが多様化、高度化しており、顧客サービスの品質を向上させるため、貨物の「小口化」、配送の「多頻度化」と「リードタイムの短縮」への対応が求められている。

更に東日本大震災や人口減少等の環境要因にも対応する必要が出てきている。

かかる環境変化に対応して、物流施設の立地、機能や規模、役割なども変化している。昨今のネット通販やテレビ通販の市場拡大は消費地の近くに立地する物流施設ニーズの高まりを生み、BCP

対策の観点からは免震・非常用発電・防災備蓄といった高機能施設を求める動きがでてきている。また、物流合理化・拠点集約の観点から大型の施設のニーズが増える傾向にある。

一方、一般事業会社が自前で持っていた保管・物流機能を第3者の専門業者（3PL）に委託（外出し）する動きも引き続き進展しており、現在のトラックドライバーや庫内作業員の減少（人手不足）は物流の協業・共同化や物流子会社のM&Aなどを通じて比較的大型の物流施設への拠点集約・物流合理化を促進する要因になっているものと思われる。

実際の物流施設需給動向をみると、東京圏では過去5年間で毎年平均67万㎡もの物流施設新規供給がありながら、堅調な新規需要に支えられ大型の物流施設（ここでは10,000㎡以上）に限ると空室率は5%以下と低いレベルにとどまっている。

また、あまり目立たないが注目すべき点として、日本国内の物流施設ストックの老朽化に伴う建て替えのニーズがある。建築後10年以下の築浅で大型（ここでは10,000㎡以上）の物流施設は国内全体のわずか5.4%のみであり、既存の物流施設ストックは新しい需要を十分に満たしているとはいえ、まだ莫大な新規供給（実際はストックの入れ替え）の潜在機会が存在すると言える。

## 3. 物流施設の最新動向

日本においては物流施設の土地建物を自社で持つか、倉庫／物流・運送会社が物流施設を持ち荷主（小売・卸・メーカー等の一般事業会社）が保管を含め業務委託するか貨物を寄託する形態が長く主流であったが、2001年外資系不動産ファンド

特集 企業立地

	従来型の物流倉庫 (倉庫業倉庫)	新しいタイプの物流倉庫 (マルチテナント型大型賃貸倉庫)
土地建物の所有権	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的に倉庫会社または物流運送会社</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>不動産開発会社または投資会社</li> </ul>
利用契約形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>倉庫寄託契約または業務委託契約(倉庫業として保管責任あり)</li> <li>保管サービスの対価は保管料として入出庫回数と物量で従量課金計算する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>不動産定期賃貸借契約(賃貸業なので貸主に保管責任なし)</li> <li>相場賃料による比較的透明な施設コスト</li> </ul>
契約当事者	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主(小売・卸・メーカー等の一般事業会社)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>荷主または3PL/物流会社</li> <li>荷主は施設と物流オペレーションを分離調達することもできる</li> </ul>
敷地・建物の規模と特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的に倉庫・物流会社1社が専有的に使用し、複数の荷主の業務を受託</li> <li>一般的に小規模な敷地に多層階の建物、1階部分にトラックパース、エレベーター/垂直搬送機</li> <li>区画割り・セキュリティ・電気設備等の面で複数のテナントが入居することは想定されていない建物設計が多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>敷地1万坪以上、1フロアあたり5,000坪以上、延床2万坪以上でありながら、最小区画1,000坪程度を組み合わせることができる柔軟性・拡張性・汎用性に富んだ仕様</li> <li>各階層に直接トラックがアプローチでき、複数のテナントが同居可能なセキュリティ</li> <li>充実した共用部(コンビニ、休憩室、集中管理、警備)</li> </ul>

従来型VS新しいタイプの物流倉庫

のプロロジスが日本に進出して以来、ファンド、リートの設立や不動産会社の参入などで賃貸不動産としての物流施設が急速に増えている。

今では首都圏、関西圏、中部圏などでは延床2～3万坪以上の大規模な施設も数多くできており、それより規模は小さくなるが九州北部をはじめ、各地方の物流拠点エリアにも従来より大型の高機能な賃貸物流施設ニーズが広まっていくものと考えられる。

このような賃貸物流施設には複数のテナントが集積するマルチテナント型のものと、特定荷主専用のBTS (Built to Suite) 型のものがある。マルチテナント型は立地により規模は変動するが、概ね首都圏では敷地面積1万坪以上、建物規模2万坪以上と想定できる。貸床を数～数十区画に分割でき、複数テナントに提供できることが特徴である。物流作業効率を上げる為に建物各階層に直接トラックがアプローチできるランプウェイ、限定された階層にトラックがアプローチできるスロープ等を設ける施設も増えている。

このような施設が増加した背景には、BtoB (企業間)、BtoC (企業と消費者間) いずれの物流においても、物流施設に求められる機能がかつての

「倉庫」と呼ばれる荷物の保管場では対応できなくなってきたことが大きい。

コンビニ向け配送 (BtoB) やネット通販・テレビ通販の消費者向け物流 (BtoC) を考えて頂ければ分かりやすいかと思うが、今や少量、多頻度配送に支えられたサービスが普遍的になっており、これに対応できる立地、規模、機能を満足する物流施設は消費者、企業双方にとって欠かせない社会インフラと言えよう。

こうした新しいタイプの物流施設は、広域への物流拠点にふさわしい立地と建物規模、入出荷の効率化に対応できることが必要となり、主たる機能としては荷物 (在庫) 保管もさることながら荷物の仕分け、エンドユーザー用への物流加工 (仕分け、検品、セット組、箱詰め、包装、ラベル貼り等の作業) が求められている。

物流加工は人手に依存する割合が高く、業務内容や規模にもよるが、1施設で百人単位、場合によっては千人規模の雇用が発生する。従い立地選定においては人を集めやすいことと通勤しやすいことが非常に重要で、昨今の人手不足が常態化する中では人が確保できるか (近隣エリアの人口集積や通勤の利便性、人材確保の競合環境等) が土

地代や建設コスト等の経済的な条件に劣らず重要になってきている。

そのような観点から、多少賃料が高くても駅近を含め通勤の交通利便性が高い立地が求められる傾向が出てきている。

#### 4. 行政に期待される役割

かつての“倉庫”は、商品（在庫）保管が主体の施設で、建物内部にはあまり人がおらず荷物が積み上げられているといったものであったが、最近の物流施設は上述したように今や社会インフラとしての機能を担うものが増えてきており、更に多数の雇用を生み出す施設であり、土地建物だけでなく内部の機械設備やシステムにも多額の投資を行うことで固定資産税の税収も期待できるなど、地域への貢献は大きい。

しかしながら、一般的にはまだかつての“倉庫”のイメージで語られることが多いのが実状である。物流施設づくりの様々な場面で関わらせて頂く立場の一人としては、新しいタイプの物流施設とかつての倉庫の違いや、地域への貢献度が大きいことなど折々に発信しているが、行政に携わっておられる皆様にも是非こういった認識を共有して頂き、地域活性化にも貢献する新しいタイプの物流施設が増えて日本国内全体に効率的な物流網が形成されるようお力を貸して頂ければ幸いと考えている。

物流施設整備に対する行政の具体的なご支援としては下記の2点が大きいと考える。

まず物流施設を新規に計画するにあたり、土地の物件情報が必要であるが、事業目的にあった規模と物流に適した立地条件の土地で道路整備など交通インフラも良好な物件は決して多いとは言えない。

かかる物流適地の情報を収集し、広く発信することは行政に対する期待の一つに上げられる。ここで提供される情報に、土地に関するものだけでなく周辺の交通インフラ、現状と将来の整備改善見通しや作業者の雇用の容易さも含まれると、利用者の進出判断に大いに資するものと思われる。

更に、中長期的な観点で地域の交通インフラの変化を踏まえた物流基地の開発でも、行政の果たす役割は大きいと考える。

#### 5. 今後の見通し

今や、物流施設が金融不動産分野の投資対象の一つとして認知され、ポートフォリオに組み入れるファンド、リートも増加している。J-REITにおいて物流施設をメインとする銘柄は、リーマンショック前は2005年日本初の物流施設特化型リートとして上場した日本ロジスティクスファンド投資法人と2007年上場の産業ファンド投資法人のみだったが、今ではGLP、日本プロロジス、オリックス不動産、大和ハウスリート、野村不動産マスターファンド等の投資法人が物流施設をメインに組み入れており、他にもオフィス、商業施設に加えて物流施設をポートフォリオに組み込むJ-REIT銘柄は増えている。

つまり一般投資家がオフィスや集合住宅、商業施設と同じようにリート投資口を買い、賃貸物流施設に投資することがごく普通に行われる時代になったということである。

不動産投資の世界では長らくオフィス、住宅、商業施設が主流であり、物流施設は少なくとも日本においては投資対象とは見なされない時代が続いていたが、上述した新しいタイプの物流施設の増加に伴い様相が変わりはじめ、今では日本のみならず世界の機関投資家、一般投資家が日本の物流施設の新規開発や既存物件取得に直接またはファンド、リートを通じて投資するようになっていく。

こうした流れに対応して、物流施設に関する様々な情報のリリースも飛躍的に増えており、新規物件、既存物件の空室率や先々の需給見通し等のマーケット情報も整備されつつある。

今や多数のプレイヤーが参入し金融の面でも投資家の広範で力強い支えを得るようになった物流施設は、今後も時代のニーズに応えながらストックの規模を拡大していくものと思われる。