

## 2017年の物流不動産マーケットの振り返りと今後の見通し

2015年以降、供給量の増加により供給と需要のギャップが年々拡大し、結果、空室率も高まる傾向にある。その一方で、想定入居業種の成長（3PL、通販関連）、新たなエリアでの需要の開拓、景気拡大による対象荷量の増加等により需要規模も年々拡大している。

参入する開発ディベロッパーが増加し競争環境が高まったことで、テナントニーズオリエンティドな開発（冷蔵施設への展開）、サービスの付加（自動化支援等）による差別化戦略、需要喚起戦略をとる事業者もみられるようになる等、新たな動きも始まってきている。

2018年（2019年も含め）はこれまで以上に多大な供給量が見込まれている。産業インフラとして、市場が持続成長していくための課題となる年と考えられる。

### 1. 2017年の物流不動産マーケットの振り返り

#### 1) 全体的な動向

主たる開発ディベロッパーによる大規模賃貸物流施設の供給は2002年から始まり、2017年末時点でこれまで400棟を超える供給がなされてきている。また、延床面積ベースで約1,830万㎡に及んでいる。特に2015年以降、加速度的に供給が進み、年間200万㎡超の供給が続いている（年間の投資額は推定で4,000億円以上）。2018年、2019年も過去最大供給量を毎年更新するような供給が続く、現時点の開発計画ベースで毎年300万㎡超の供給が続く2019年末には累計延床面積は約2,600万㎡の供給量となる見通しである。

これに対して需要量は2016年、2017年とも過去最大の需要量が発生し、大規模な供給に対しても追従した需要が発生してきているが、供給と需要のギャップは拡大してきている。

#### ・拡大する需要

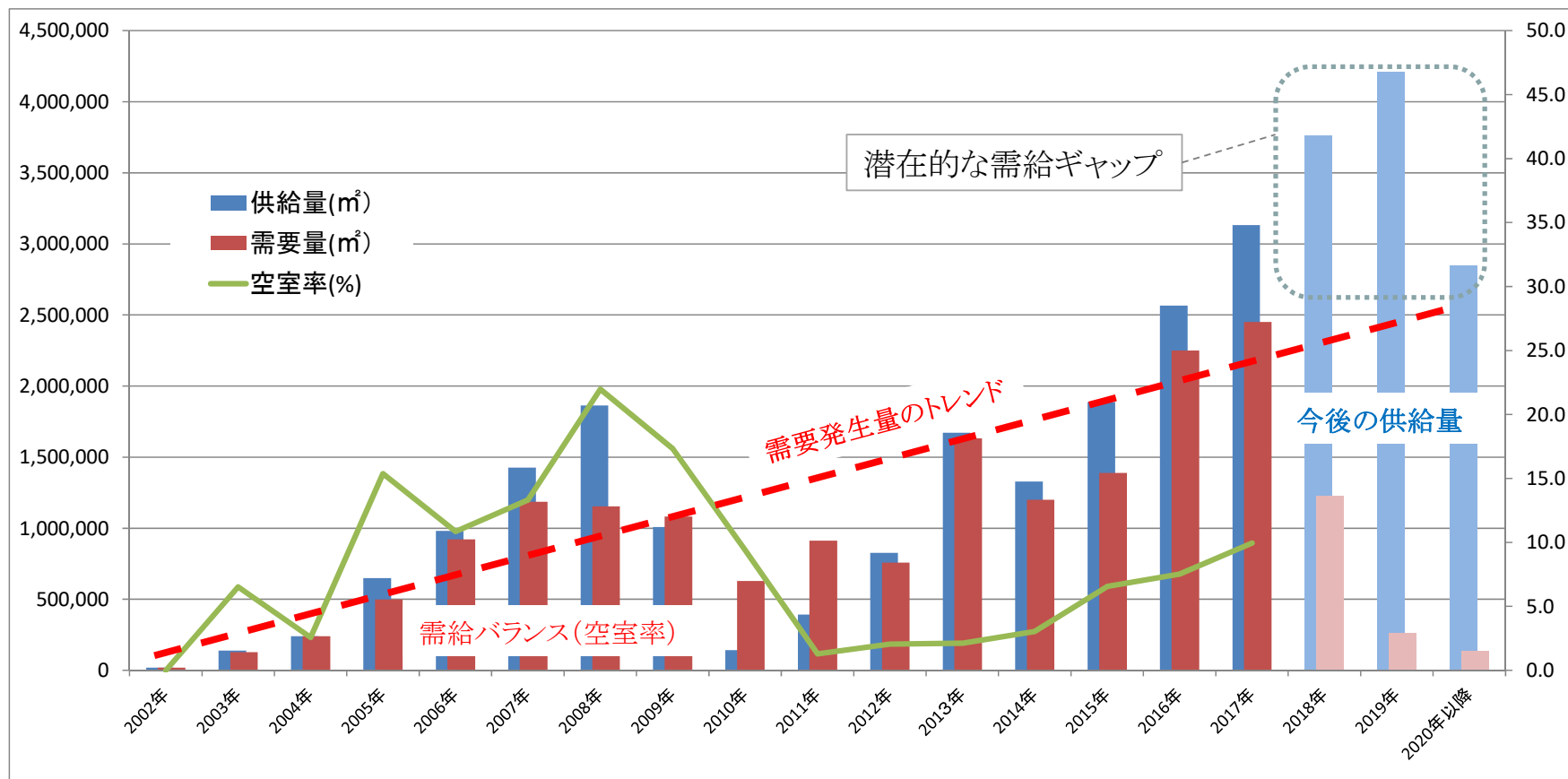
大規模賃貸物流施設の主要なテナントは3PL事業者（入居シェア5割程度）、通販関連事業者（同2割弱）である。これらの事業者は概ね売上ベースで年間10%程度の成長を続けており、これらの事業者による賃貸施設利用の需要が拡大している。

また、道路整備の進展などを契機として新たな需要地の開拓も進んでいる

#### ・追従するも全国ベースでの空室率の上昇

これまでの需要トレンドでは現時点、全国ベースで約200万㎡の潜在的な需要量がある。これに対して供給スピードは早く空室率が上昇する傾向がみられる。今後も大規模な供給が続くことから空室率の上昇が想定される。ただし、大量供給においても十分に消化している地区もあり、全てのエリアでの空室率が高まっている状況ではない。

大規模賃貸物流施設における需給バランスの推移（全国）



注) 主要な開発ディベロッパー等による大規模賃貸物流施設を対象とした当社データベースより作成

注) 2018年以降の供給量、需要量は现阶段で判明している開発物件の合計値、テナント面積合計値

## 2) 供給面での特徴

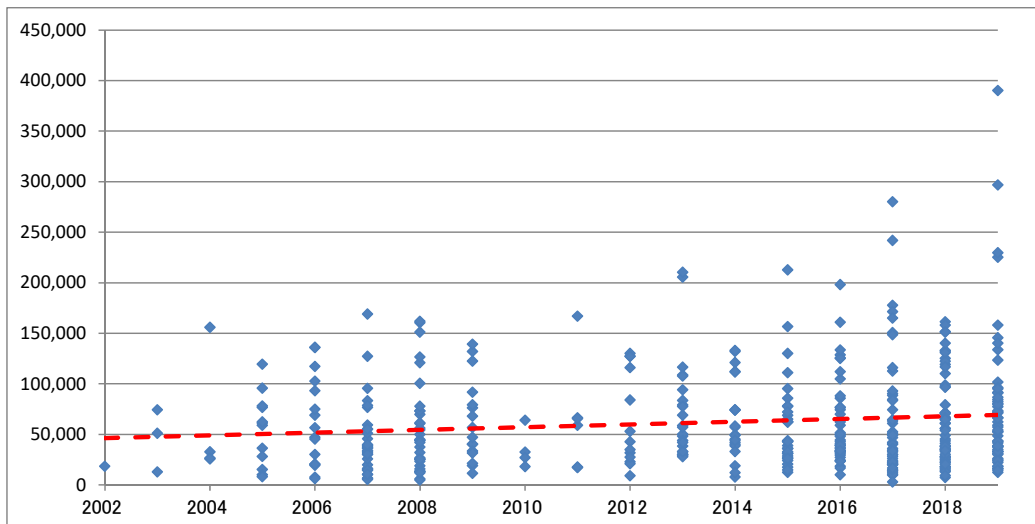
### (1) 大規模開発の増加

2013年頃より施設面積で1棟20万㎡を超える超大型の開発がみられるようになってきている。2019年にはほぼ40万㎡の規模の開発も予定されている。近年、超大規模開発施設の増加がみられる。

これらの大規模な開発により、フラットな面で大規模な面積が利用でき庫内オペレーションの効率化につながることで、中央車路方式等により逆に1000坪以下の小区分での提供も可能であること等のメリットがあり、より多様な需要を吸収できる開発となっている。

ただし、超大型開発施設(20万㎡以上)は、地域の潜在的な需要量の相当の割合を占める、または超えている場合があり、周辺地区も巻き込んだ一時的な需給バランスの悪化につながる可能性も有している。

大規模開発物件の竣工年別の開発規模(単体開発対象:2002~2019年)



出所) 日本ロジフィールド総研作成

### (2) 提供施設、サービスの多様化

初期段階(フェーズ1:2002年からリーマンショック前)での今日的な施設スペックの装備(高床、有効梁下高、床荷重、大規模等)、さらにリーマンショック後のフェーズ2段階でのBCP対応、環境対応(CASBEE、太陽光発電等)や充実した休憩室、託児所等の付加等が行われてきた。直近ではこれらに加えて、「従業員が働く場所としての誇りを持ってもらえる施設(施設デザイン)」、常駐の人材派遣事務所、自動化ショールーム、トラック待機システム等のソフト面を含む提供が行われてきている。

参入ディベロッパーの増加による競争の高まりに対して、単に適地に施設を提供するだけでなく差別化戦略、需要喚起戦略をとる事業者がでてきている。

### 3) 需要面での特徴

#### (1) 景気拡大による需要拡大

景気の拡大により荷物の動き、保管量（意向）も増加基調となっており賃貸物流施設に対する需要の底上げ要因となっている。

##### ・倉庫保管量

日通総研「企業短観動向調査」によると事業者による営業倉庫の保管量の増加意向が2016年第2Q以降強まってきており、徐々に保管のために必要となるスペースが拡大しているものと考えられる。

##### ・国際港湾・空港の取扱量の増加

成田空港の取扱量は過去最大に匹敵してきている（推定年間約220万トン（2017年））。羽田空港の取扱量も2017年の取扱量は増加しており年間50万トンを大きく超えてくる可能性が高い。成田空港、羽田空港を合わせた首都圏のトータルでの国際航空貨物量は過去最大になる。

国際港湾についても東京港、横浜港、大阪港、神戸港等の主要な港湾では前年比2～6%程度の増加となっており、取扱量の増加傾向がみられる。港湾を起点とした内陸への物流量、一時保管量が増加していると考えられる。

#### (2) 主要テナント需要動向

大規模賃貸物流施設を賃借するテナント業種として、3PL事業者、特積事業者（宅配事業者含む）、倉庫事業者、メーカー（機械等）、卸売業（医薬品、日雑品）、小売業（量販店、コンビニ、スーパー等）、通販事業者・通販物流代行事業者、その他（サブリース会社、サービス関連等）がある。その中で、主たるテナントは3PL事業者（配送を行う卸売業を含む）、通販関連事業者（通販事業者、通販物流代行事業者）である。現状、大よそ3PL事業者が約半数のシェアであり、通販関連事業者が約15%前後であるが、2017年は通販関連事業者の賃借事例が目立った年でもあった（後述するように、通販関連事業者が大規模賃貸物流施設を賃借するフェーズ2に突入してきている）。

##### ①3PL事業者

3PL事業者は年率10%の成長を遂げてきた成長業種（ロジビズ掲載データ：市場規模2010年度1.4兆円、2016年度2.6兆円）であり、これら事業者は賃借指向が強く、事業者の成長とともに賃貸物流施設需要を拡大してきている。3PL事業者が業務受託形態（荷主との契約が一定期間内）による賃借指向、大規模な開発物件による効率化（労働力の効率的活用、積載率を高めることによる配送効率等）等により、大規模な開発物件を賃借する傾向が続いている。この潮流は従前と変わらないものの、最近では3PL事業者のうち、大手事業者だけでなく、力をつけてきた中堅、成長事業者による賃借も増加してきている。また、中堅事業者等では後述する通販物流代行事業への展開もみられる。

また、3PL 事業者が賃借施設を選定する場合、2つの特徴が挙げられる。一つは3PL 事業者が荷主の物流効率化（コスト削減を含む）を代行することが本来的な業務であることから、必ずしもそれほど高い賃料負担力を有していない。したがって、3PL 事業者間の競争が進むと賃料負担力も低下し低賃料指向が強まり、物流施設の外延化立地を促す要因となると考えられる。もう一つが、3PL 事業者による集積化指向である。3PL 事業者による増益は既存顧客の業務拡大によるところが大きく、その場合、現在業務を行っている地区と近隣接した場所で拡大対応を指向することになる。このため、近隣接する施設を選定する傾向がある。大規模賃貸物流施設において「集積が集積を呼ぶ地域（メッカ地域）」がみられる状況があるのは、交通条件の良さなどに加え3PL 事業者がこの特性があるためである。

## ②通販関連事業者

通販関連事業者（通販事業者、通販物流代行業者）による大規模賃貸物流施設の賃貸の割合が増加してきている。国内ではEC化率は5.4%（物販系、2016年、対前年10%増）であり、米国、英国、中国、韓国等のEC化が進んでいる国々と比べるとまだ低い。国内の小売業のおもてなし力、土日営業、近接する店舗の存在等があり相対的には低いものの、今後、EC化率が上昇することは予想に難しくない。

このような状況の中、通販関連事業者が高成長を背景に物流施設の賃借傾向が強まってきている。ここ1、2年は再び活発化してきている状況となっている。

- ・カタログ通販事業者等は自前施設を設けることも多くみられたが、ネット通販系事業者では賃借するケースが多くみられる。高成長に合わせ連続的に施設スペースが必要となるためと考えられる。例えば、大手通販事業者では弊社推測で約100万㎡の賃借スペース規模を有しており、毎年10%成長すると仮定した場合、この事業者だけで年間10万㎡の需要が発生する。
- ・売上が100億円未満の通販関連事業者による賃借も増加してきている。これまでの売上規模では市中倉庫で十分対応が可能であったが、売上増加により規模等のスペックが合わない状況が生じ、まとまったスペースを求め大規模賃貸物流施設の賃借化がみられるようになってきているものと考えられる。特に通販物流代行業者の賃借がみられる。数百億円以上の売り上げを有する通販関連事業者による賃借も引き続き活発である。
- ・取り扱う商品（最寄り品、生鮮品）によっては当日、翌日配送が必要なものもあり、従前のストックを前提としたメガセンターだけではなく、サテライト型の物流施設需要も発生している。

このように通販関連事業者による賃借需要が物流不動産における大きな需要の柱となってきた（テナント構成比率の高まりが予想される。海外では約3割程度が通販関連とされている）。

今後も通販関連の高成長は続くものと考えられるが、ラストワンマイル配送、労働力確保の点から、従前の物流施設の立地とは異なる立地も今後、増加してくるものと考えられる。

## 2. 主たる経済圏別のマーケット動向

### 1) 首都圏におけるマーケット動向

#### (1) 全体動向

首都圏では空室率が約 5.7%と昨年度を下回り、需給環境的には良好化している。

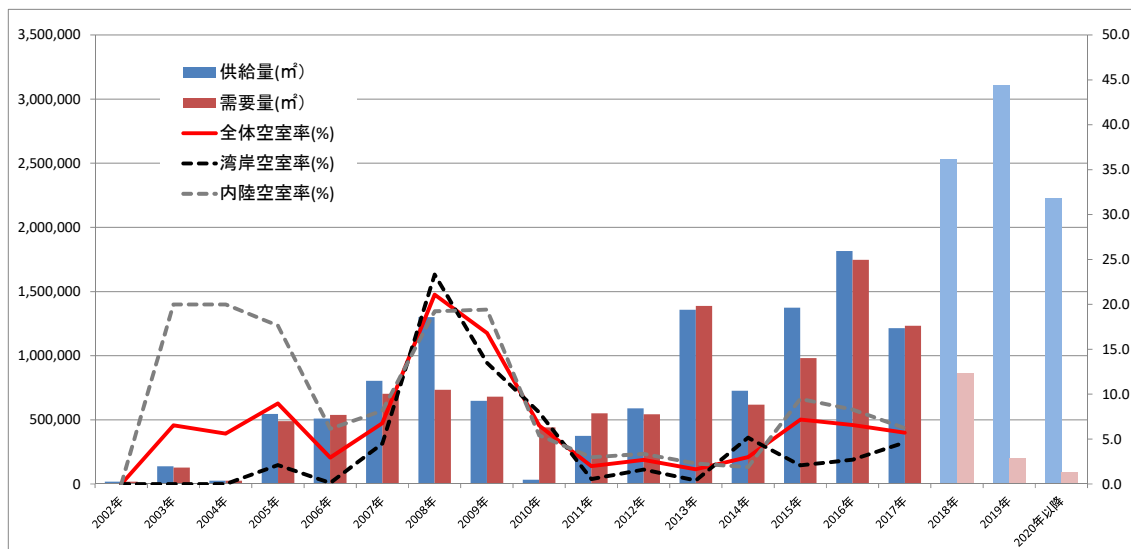
その理由の一つは首都圏での供給が例年に比べ抑制的であったこと、次に通販関連需要を中心に荷主（メーカー、卸、通販事業者）需要が拡大したためである。首都圏内陸、湾岸エリアとも空室率は6%弱となっており、これまで需要がひっ迫していた湾岸エリアの空室率がやや上昇する状況となっている。

圏央道沿線の開発もテナント誘致が進み、さらに、茨城県（古河、つくば周辺、阿見）へ外延化が進むなど、立地エリアの拡大がみられる。一方で、物流施設立地の一等地である平和島、新砂周辺等でも開発が進み、高賃料水準エリアにも関わらず誘致が順調に進んでいる

2018年以降は再び、供給が大規模化することが予想されている。これまでの需要発生規模のトレンドからみると供給が多く、空室率が上昇する可能性がある。

賃料水準的には開発が集中した地区では賃料水準は弱含みしているところもあるが、基本的には横ばい状況となっている。

大規模賃貸物流施設における需給バランスの推移（首都圏）



注) 全国と同じ

#### (2) トピックス

##### ① 再開発の増加

平和島、新砂地区等、一等地での再開発が活発化してきている。東京流通センター新B棟、京浜トラックターミナル（ダイナベース）、東京レールゲート、Tokyo C-NEX（日本通運）等であり、また、板橋地区でも再開発構想が進められている。一等地での開発により、短リード

タイム、都市近接型の需要ニーズが高水準賃料にも関わらず顕在化されてきている（ただし、これまでの一等地での供給不足により外延化した機能が戻ってくるケースは限定的となっている）。これらの需要はTC機能である場合が多く、ランプウェイ等、充実した配送機能が必要であることが前提となっている。

## ②新規需要ゾーンの発生「圏央道沿線」

圏央道整備が進んだことでIC周辺に物流施設の立地が進み、大規模な賃貸物流施設も開発されている。

- ・東北道より西側地区での開発が活発化。入居するテナントも地元3PL事業者の他、荷主（メーカー、通販事業者等）がみられる。
- ・西側地区では常磐道沿線から開発が進んでおり、圏央道沿線での開発は西側地区よりも多くはない。

新たな開発地であることから、集積性を指向する3PL事業者よりは従前から周辺に立地していた荷主系事業者による開発施設への入居が主となっている。3PL事業者が圏央道沿線に立地する場合、広域配送業務などを行うケースが多いと考えられ、圏央道沿線以外の地区でも広域配送機能の立地は可能であることから、賃料の廉価性等のメリットを有する地区に立地するものと考えられる。したがって、圏央道沿線でも相対的に廉価な賃料水準でないとも3PL事業者による本格的な立地にはならず、需要圧力も強まらないと考えられる。

課題はあるものの、首都圏において新たな需要発生エリアが発生した状況となっている。

圏央道の開発物件における主たる入居事業者（業種）



出所) 日本ロジフィールド総研作成

## 2) 大阪圏におけるマーケット動向



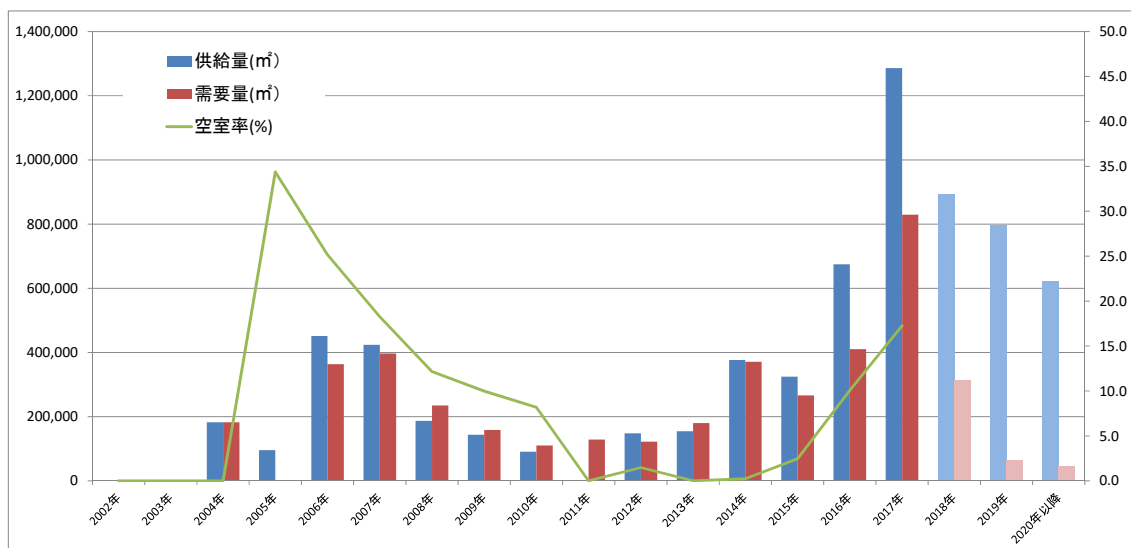
## (1) 全体動向

大阪圏の 2017 年は過去からみて突出した供給がもたらされたことにより空室率は約 17.3%と 2016 年に続き上昇している（大阪圏では過去 30%台の空室率の時期があるが、まだ、集積量が多くなく一部の空きスペースの存在により大きく空室率に影響したためである）。内陸平野部の開発でのテナント誘致は順調に推移しており需要の強さを裏付ける結果となっている。湾岸エリアではややテナント誘致期間が長期化している開発施設もみられる。近年では内陸と湾岸エリアでの需要圧力がやや異なる状況となってきている。

2018 年以降も内陸を中心として比較的まとまった供給が続く見通しとなっており、上昇した空室率が低下するにはある程度の時間を要するものと考えられる。

賃料水準は湾岸エリアでは弱含み、内陸エリアでは横ばいとなっている。

大規模賃貸物流施設における需給バランスの推移（大阪圏）



注) 首都圏と同じ

## (2) トピックス

### ① 立地エリアの選択可能へ

従前、大阪圏の内陸部は交通渋滞や開発適地不足から大規模な賃貸物流施設の開発が進まず、需要は湾岸エリアの開発物件に吸収されてきた経緯がある。

しかしながら、2015 年以降、内陸での本格的な開発が始まり、潜在的な需要者は湾岸エリアと内陸エリアとを選択することが可能となっている。新たな内陸での賃貸スペースが発生していること、湾岸エリアでの人手確保難、港湾ルール等により、現状、内陸開発施設の方により需要が発生している状況となっている。

### ② 内陸でも立地エリアの拡大

内陸での高速道路整備が進んでおり、新たな物流施設立地地区が出現してきている。神戸西地区、京田辺地区、茨木市彩都地区等である。これらの地区で既に大規模な施設開発等が行われており、首都圏と同様に大阪圏でも外延化の動きが強まってきている。

### 3) 名古屋圏におけるマーケット動向

大規模賃貸物流施設における空室率（約 8.9%）は上昇している。名古屋圏は首都圏の需要規模の大よそ 1/10 程度（弊社データベース）であるため、大規模な開発が続いた場合、テナント誘致が長期化する傾向がみられる。2017 年の名古屋圏では小牧地区を中心とした開発が進んでいる。これまで名古屋圏の広域物流機能立地における立地ポテンシャルの高い小牧地区での大規模賃貸物流施設の開発は限定的であったものの、ここ 1, 2 年で開発が増加してきている。このためこれらの開発物件からテナント誘致が進み、郊外部における新規開発施設へのテナント誘致がやや長期化している。今後、名古屋市内（南区）、弥富地区、桑名地区等で開発が進められる見通しである。これまで名古屋市内での供給はほとんど無かったことから、中心市街地向けの短リードタイムなどの潜在的な需要の発生が想定される。また、桑名地区では東海環状自動車道、新名神道等の開発効果による広域配送性を活用した大規模な賃貸物流施設（マルチテナント型）の開発が予定されている。

賃料水準は小牧、春日井地区でやや弱含みした時期もあったが、現状、ほぼ横ばいとなっている。

### 4) 福岡圏におけるマーケット動向

福岡圏も名古屋圏と同様に首都圏の需要規模の大よそ 1/10 程度である。このため、大規模な開発物件が続いた場合、空室率が上昇する傾向にある。2016 年、2017 年に福岡 IC 近接地で大規模なマルチテナント型開発が行われている。現在の空室率は高水準（約 15%）となっている。BTS 用の開発はあるものの今後のマルチテナント型施設開発は限られており、一定の需要が存在していることから、今後、空室率も落ち着いてくるものと考えられる。

臨海エリアでは賃料水準は横ばい、内陸エリアでは空室率の高まりからやや弱含みとなっている。

### 5) 仙台都市圏におけるマーケット動向

仙台都市圏の本来的な需要規模は首都圏の大よそ 1/20 程度の規模である。縮小してきているものの依然として復興需要による倉庫需要が高水準で続いている。名古屋圏、福岡圏に準ずる規模となっている。震災後、泉・富谷地区、名取市愛島台等の内陸での施設開発が続いていたが、最近では臨海エリアでの開発も再び増加してきている。BTS 型の開発の多いエリアであるがリスクを負ったマルチテナント型施設もみられる（多賀城、岩沼地区でこれまでマルチテナント型施設開発が行われてきたが、震災後新たにマルチテナント型施設が開発されている）。また、今後、仙台市中心部への配送利便性に優れた岩切地区への J R 貨物

の移転が想定されており、周辺地区を含め物流機能の立地も想定されている。

復興需要圧力が一時期に比べるとやや弱まってきているため、賃料水準は横ばい、弱含みとなっている。

#### 6) 札幌都市圏におけるマーケット動向

札幌都市圏は札幌市及び周辺地区での物流施設の立地がみられる。これまでオーダーメイド型開発のみのエリアであったが、2018年に札幌市内に初めてのマルチテナント型施設の竣工が予定されている。一部、大規模化する動きもあり、今後、賃貸需要マーケットが本格化する可能性がある。賃料水準は横ばいとなっている。

#### 7) その他地域でのマーケット動向

広島・岡山地区では賃貸物流施設の供給が限定的（総社地区）であったが、早島地区、五日市港等でマルチテナント型施設の開発が行われてきている。賃貸化率の低い地区であるため、今後、賃貸化が進む可能性があり開発ポテンシャルを有している地区となっている。

浜松・静岡地区ではBCPの観点から内陸エリアへの需要の高まりが生じている。しかしながら、適地が不足しており大規模な物流施設の開発などは限定的となっている。

沖縄地区では、インバウンド需要、全国チェーン（飲食、小売）の進展により物流施設スペース不足となっている。開発適地確保が難しいエリアであるため大規模な開発も限定的となっている。用地確保難、建築コスト高等の要因もあるものの、新たなコンビニエンスストアの進出に対応する施設も含め物流施設需要が一層、高まる地区と考えられる。

### 3. 今後の見通し

物流不動産マーケットは依然として需要が拡大している成長マーケットである。成長マーケット故に開発ディベロッパーの参入がまだ、続いている。チルド系倉庫、中小規模倉庫の開発等、多様なニーズへの対応も図られてきている。

2018年、2019年はこれまで以上に多大な供給が見込まれ、空室率が上昇する可能性が高いと考えられる。2018年は多くのエリアにおいて需要喚起が大きな課題となる見通しである。