

Autumn 2009 Part I

Japan Real Estate Investment

REVIEW



NOMURA REAL ESTATE Development Co., Ltd

要 約

東京圏の大規模物流施設マーケットは、2005年以降、賃貸マーケットの本格的な誕生と共に急速に拡大し、ファンド系企業がその主な担い手となった。2008年は過去最大の供給により空室率は上昇したものの、空室は一部のエリアや物件にとどまり、概ね順調であった。

しかし、2008年秋以降、世界金融危機の影響を受けて市況は一変している。本編では独自調査に基づき、世界金融危機が東京圏の大規模物流施設マーケットへ与えた影響を明らかにし、今後の需給バランスと投資の留意点について考察する。

東京圏の大規模物流施設マーケット動向

供給動向のポイント

- ・ 2005年～2009年まで高水準な供給が続いたが、2010年(26万㎡)は過去10年間で最低、2011年(60万㎡)も低水準にとどまる見込み。
- ・ 2005年以降の高水準の供給(賃貸物件)の担い手はファンド系企業であり、ファンド系企業の動向が今後の供給の鍵を握る。
- ・ 供給の本格的な回復には、「金融の正常化」、「経済の回復」、「投資家の資金回帰」等が不可欠であり、供給の回復は早くても2012年以降となるだろう。

需給動向のポイント

- ・ 新型賃貸物流施設の取扱商品は、景気の影響を比較的受けにくい生活関連品目が多い。
- ・ 3PL(サードパーティーロジスティクス)業者の2010年の業績見通しは拡大基調であり、新型大規模物件の需要は底堅い。
- ・ 供給量が激減する2010年～2011年にかけて需給バランスの改善が見込まれる一方、立地や賃料について、需要にマッチしていない物件もあり、物件による二極化が鮮明となる。

物流施設セクターは、基本的に安定したリターンを享受できる投資セクターの一つであるが、現状では日本の物流不動産に精通した運用会社は少数で、物件選定のノウハウも普及していない。今後、運用会社は淘汰・再編され、日本における物流施設賃貸マーケットは草創期を経て、新たな段階を迎えるものと思われる。今後は長期投資家の参入が増え、将来的には不動産投資の柱の1つになると期待される。

目次

レビュー 2009 年秋季号 パート I
東京圏物流施設マーケット動向調査 (2009)

要約.....	1
はじめに.....	3
1. 供給動向	4
1-1 大規模物流施設の供給動向	4
1-2 エリア別新規供給動向	5
1-3 供給減少の要因と回復の条件	7
1-3-1 地価・建設費の動向.....	7
1-3-2 所有者の動向.....	8
1-3-3 賃貸物件の動向	8
1-3-4 供給回復の条件	9
2. 需給動向.....	10
2-1 賃貸物件の物流ニーズ.....	10
2-2 3PL業者の動向.....	11
2-3 空室率	12
2-4 今後の需給バランス.....	13
おわりに	14
付属資料 2008 年～2011 年竣工の主な大規模物流施設リスト	15

東京圏物流施設マーケット動向調査（2009）

はじめに

世界経済危機は物流施設マーケットにどのような影響を及ぼすのか

世界金融危機により、わが国の GDP はかつてない大きな落ち込みを記録した。急激な経済の縮小は、順調に拡大してきた物流施設賃貸マーケットにも影響を与え、空室率の上昇と共に賃料にも下方圧力を及ぼすものと想定される。

では、需給バランスはどのような状況になり、その回復はいつであろうか。

前回（*1）（2008年9月）の調査では、「東京圏の空室率は上昇したが、一部のエリアや物件を除けば順調であり、一時的に空室率は上昇するものの、中期的には物流効率化の流れは止まらず、大型物流施設への需要は底堅く推移する」とレポートした。

今回の調査（*2）は、昨年に引き続き、新規供給予定物件、新たに竣工した物件と2000年以降竣工した賃貸物件について実査、登記情報の取得、ヒアリング等を行い、新規供給量、所有者の動向、荷主の業種や品目、直近の空室率とその実態を明らかにした。この調査データに基づき、注目される今後の需給バランスを推定する。

.....
(注記)

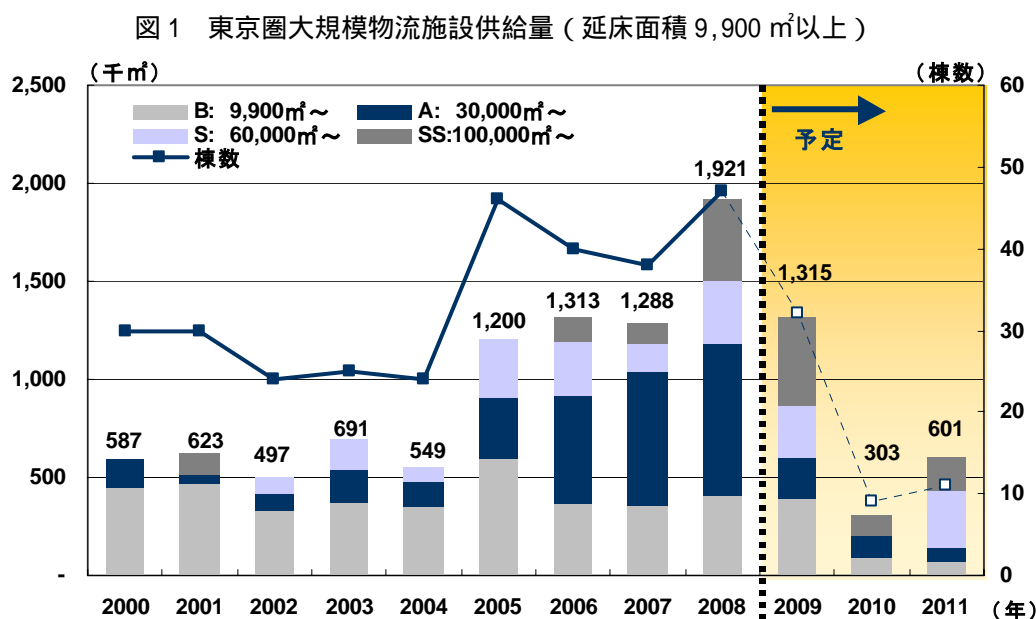
*1 2009年1月5日に発表したインベストメントレビュー：『東京圏大規模物流施設マーケット動向調査(2008)』

http://www.nomura-re.co.jp/business/shisan_report.html

*2 今回の調査は、2009年8月末時点における、竣工済物件と2011年までの竣工予定物件について行った。

1. 供給動向

1-1 大規模物流施設の供給動向



出所：NRE

※対象物件は、東京圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)に立地する延床面積 9,900 m²(3,000 坪)以上の普通倉庫および冷蔵倉庫(危険物等の特殊倉庫、工場敷地内の倉庫、上屋等の港湾関連施設を除く)、調査時点は 2009 年 8 月末

2010 年、2011 年は供給激減

図 1 は、当社の調査に基づく東京圏の大規模物流施設の供給動向(既存物件及び 2009～2011 年までの竣工予定物件)である。対象物件は、東京圏に立地する延床面積 9,900 m²(3,000 坪)以上の普通倉庫と冷蔵倉庫(グラフの参照)。

図 1 から、2005 年以降供給量が急増し、物件も大型化したことが読み取れる。2005 年～2007 年の平均は年間 127 万 m²(約 38 万坪)で、2004 年以前の約 2 倍の水準であった。2008 年は過去最大の 192 万 m²(約 58 万坪)が供給された。2009 年の供給量(調査時点)は前年比 32% 減となったものの、132 万 m²(約 40 万坪)は依然として高水準である。

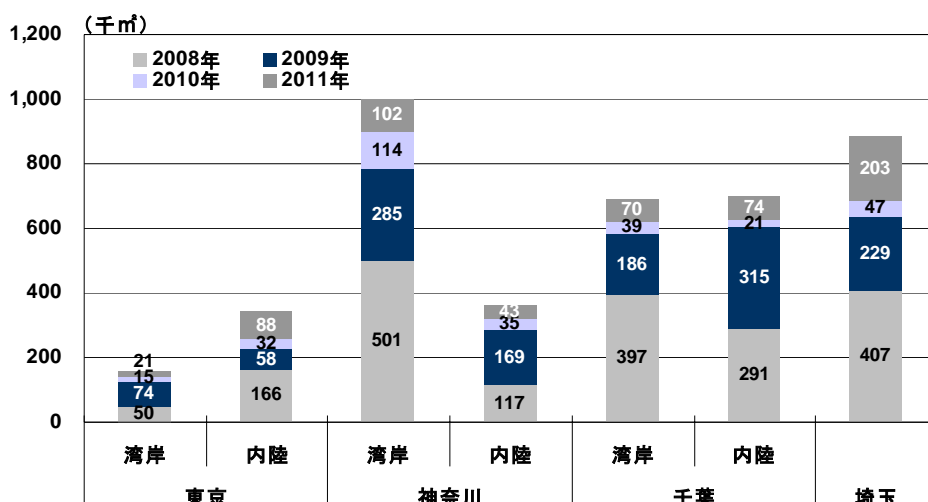
2008 年 9 月のリーマンショックの影響は 2010 年の供給量に反映される。調査時点における着工済みあるいは着工が確定した物件は 9 棟 30 万 m²(約 9 万坪)。昨年着工予定物件のうち、約 60 万 m²が 2011 年以降に延期または中断された模様で、前年比 77%の減少となる見込みである。これは、過去 10 年で最低であった 2002 年(50 万 m²)の 61%にすぎない。

物流施設の工期は大型物件でも 1 年程度であるため、今後増加する可能性もあるが、それを勘案しても低レベルの供給になるであろう。2011 年の供給量は約 60 万 m²と推定したが、マーケットの回復が遅れば、さらに減少する可能性もある。

2000 年～2009 年の 10 年間は、前半 5 年間の平均供給量が 59 万 m²、後半が 141 万 m²であり、後半は前半に比べて 139%増加した。一方、2010 年と 2011 年の平均は 45 万 m²にとどまる見込みで、2000 年代後半と比べて 68%の減少、前半に比べても 24%の減少となる。

1-2 エリア別新規供給動向

図2 各都県エリア（湾岸部、内陸部）別供給量（2008年～2011年）



出所：NRE

エリア別の供給量は神奈川湾岸部が最大

2008年から2011年の新規供給量を、各都県別に湾岸エリア（国道14号線・15号線より海側）と内陸エリアに分類したものが図2である。

東京の新規供給量は他県と比較して少なく、2009年の新規供給量は東京全体で約13万㎡にとどまるのに対し、神奈川湾岸部（29万㎡）、千葉内陸部（32万㎡）、埼玉（23万㎡）と、20万㎡を超える高水準の供給が続く。なお、千葉湾岸部（19万㎡）は、前年の大量供給の反動もあって前年比53%減少となる。

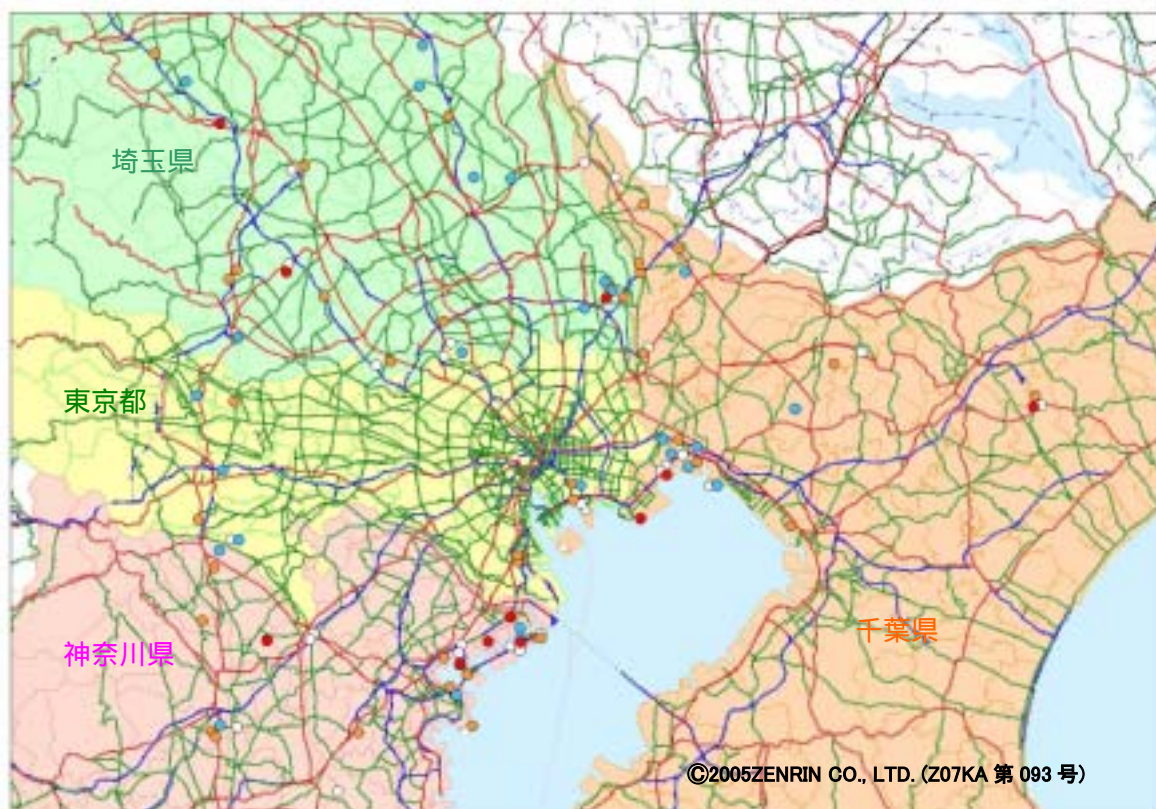
直近（2008年・2009年）の各エリアの供給内容と主な物件は以下のとおりである。

都県	地域	面積 (万㎡)	棟数						計	主な物件
			規模				自社/賃貸			
都県	湾岸/ 内陸	計	SS	S	A	B	自社	賃貸	計	
東京	湾岸	12.4	0	0	2	3	4	1	5	・日立物流京浜物流センター
	内陸	22.4	0	0	4	2	2	4	6	・八王子南大沢物流センター ・羽村物流センター ・ランドポート板橋
神奈川	湾岸	78.6	3	2	4	6	8	7	15	・ロジポート川崎 ・横浜ロジスティックパークA棟 ・山九首都圏中核物流センター
	内陸	28.6	1	0	1	6	5	3	8	・プロロジスパーク座間 I ・厚木酒井物流センター
千葉	湾岸	58.3	1	2	4	5	3	9	12	・プロロジスパーク市川 I ・プロロジスパーク市川 II ・ランドポート浦安
	内陸	60.6	2	1	3	7	9	4	13	・流山ロジスティックセンターB棟 ・ロジスティクスパーク野田船形 ・シーエックスカーゴ野田流通センター
埼玉	-	63.6	0	2	5	12	8	11	19	・関東総合輸送川越支社配送センター ・ランドポート川越

- [東京湾岸部] 供給量はもっとも少なく、自社物件が中心。大消費地に最も近く、需要が強いエリアだが、地価が高く、新たな用地取得が困難となっている。
- [東京内陸部] Sクラス以上はなく、供給の中心は多摩エリア。板橋の1棟は希少価値。
- [神奈川湾岸部] 最大の供給エリアで、Sクラス以上も5棟。約半数が賃貸物件。
- [神奈川内陸部] 供給量は神奈川湾岸部の36%、賃貸物件は3棟にとどまる。
- [千葉湾岸部] Sクラス以上3棟を含む12棟のうち、賃貸物件が9棟を占める。
- [千葉内陸部] 千葉湾岸部を上回る供給量で、Sクラス以上も3棟ある。
- [埼玉内陸部] 供給量は神奈川湾岸部に次いで多く、Bクラス物件が12棟を占める。

〈規模分類 延床面積〉
 SSクラス：100,000㎡～ Sクラス：60,000㎡～ Aクラス：30,000㎡～ Bクラス：9,900㎡～

図3 2008年～2011年の大規模物流施設プロジェクト分布図



黄色：自社物件 青色：賃貸（満室）物件 赤色：賃貸（空室）物件 白色：予定物件

出所：NRE

1-3 供給減少の要因と回復の条件

2010年以降の供給減少の要因を考察する前に、2005年以降の急激な供給増加の要因を確認しておこう（レビュー2009年冬季号参照）。

- 物流関連法の改正（規制緩和）による3PL事業の拡大
- 荷主企業の物流効率化（コストダウン）需要の拡大
- 外資を中心としたファンド等による投資拡大
- 景気の回復

これを踏まえ、2010年以降、大幅な供給減少となった理由と回復の条件について考察する。供給サイドのネックと目される地価や建設費の動向と、近年の大量供給の担い手であったファンド系企業の動向を調査した。

1-3-1 地価・建設費の動向

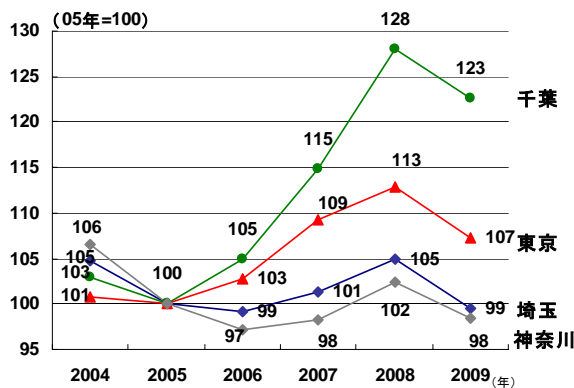
千葉・東京の工業地地価は2008年まで大幅に上昇

図4は、国土交通省の都道府県地価調査（毎年7月1日時点）による1都3県の工業地の地価変動率（2005年を100とした場合）である。

東京・千葉は2008年にピークに達し、2009年に下降に転じた。特に東京の工業地地価は2005年から28%上昇しており、物流適地の不足とも相まって供給が進みにくい状況である。

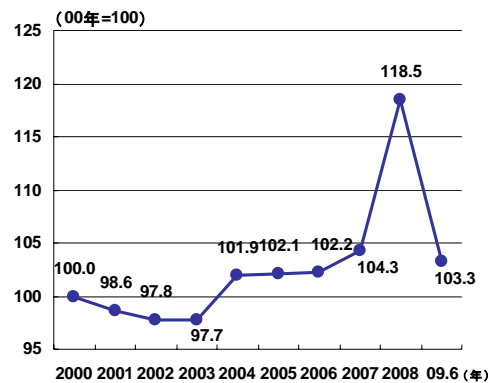
一方、神奈川では湾岸部の工業地が数多く供給され、地価の上昇も抑えられたため、大量供給につながったと推定される。

図4 工業地の地価変動率の推移
（2005年を100とした場合）



出所：国土交通省

図5 建築コストの推移（建築費指数）
S造/延床面積4,000㎡/倉庫・工場/東京



出所：建設物価調査会

建設費の高騰は2008年をピークに解消へ

図5は建設物価調査会による東京の建築コストの推移（2000年を100とした場合）である。

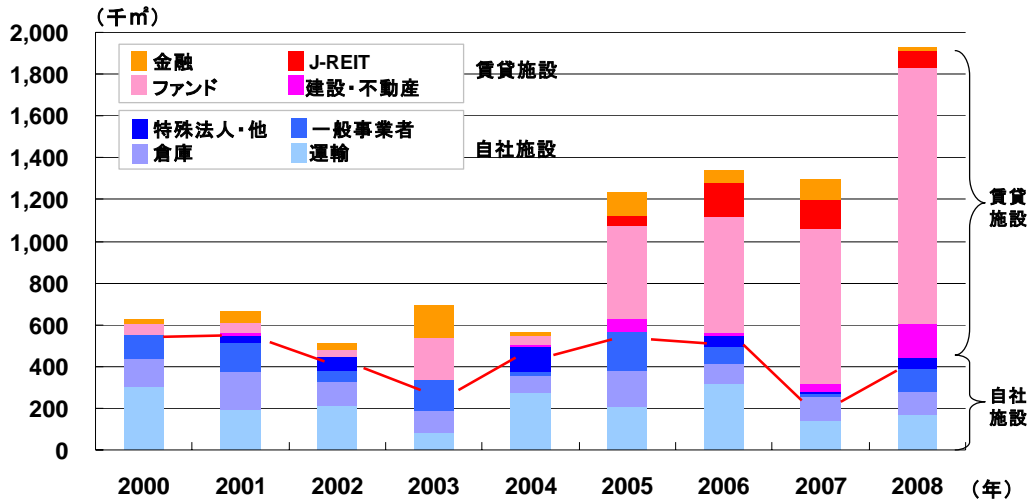
2008年に建設費が急騰し、建設資材などの高騰と物流施設の大量供給が重なった。これがコストアップ要因となって賃料設定にも影響したと思われる。しかし、直近の2009年6月のデータでは2007年レベルまで戻っており、「建築費の高騰」という供給抑制要因はほぼ解消されている。このように、供給抑制要因のうち、地価・建築費については概ね取り除かれつつある

とっていいだろう。

しかし、地価と建設費の高騰の影響は別な形で散見される。たとえば、一部の事業者は地価と建設費の高騰による収益低下を避けるため、本来は物流センターに不向きな立地での供給を行った。また、高値で用地を取得した事業者は今、計画の見直しを迫られている。こうしたケースでは、今後、事業者の総合的な力が試されるであろう。

1-3-2 所有者の動向

図6 東京圏大規模物流施設の所有者動向



出所：NRE

賃貸マーケット拡大の担い手はファンド系企業

図6は各年の物流施設の面積を所有者(*3)の業種別に示したものである。賃貸施設におけるファンド等の役割が拡大していることがわかる。

ファンド所有物件は2005年以降急増し、2008年は過去最大の123万㎡を記録、全体の63%を占めた。しかし、J-REIT(公募)の所有は、私募ファンドに比べると規模が小さく、物流施設の投資市場は私募ファンドを中心に形成されてきたことがわかる。

一方、自社物件は一般事業会社、運輸・倉庫会社等が中心であり、景気の波に大きく左右されることなく、安定した供給規模を保っている。

(注記)

*3 「所有者」は登記情報の所有者であり、信託受益権の場合は受益者とした。

1-3-3 賃貸物件の動向

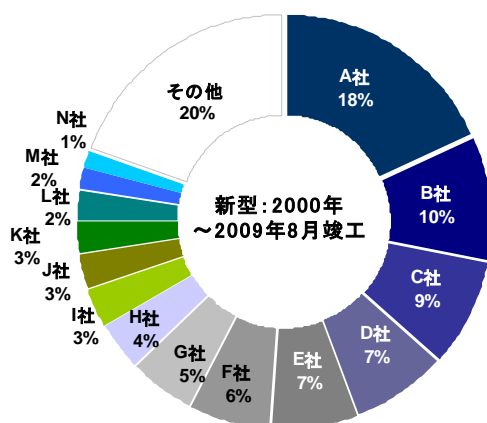
賃貸物件の所有者は、上位5社がファンド系企業

次に賃貸物件の所有者の内訳を見てみよう。

図7は、新型大規模賃貸物流施設(2000年~2009年8月竣工)の所有者別面積割合を示したものである。特筆すべきはトッププレイヤーの入れ替わりである。

トップの外資系 A 社は、今回の金融危機を機に、D 社の資産売却を受けて新たに誕生したファンド系運用会社であり、全体の 18% を占める。以下、国内企業 B 社 10%、外資系企業 C 社 9%、A 社の母体だった外資系企業 D 社 7%、外資系企業 E 社 7% と続く。この上位 5 社で 51% を占めており、すべてファンド系企業である。上位 14 社（市場占有率 80%）でも 11 社がファンド系であり、物流施設賃貸マーケットのプレーヤー（事業者）は少数のファンド系企業を中心に構成されている点が大きな特徴である。

図 7 大規模賃貸物流施設マーケットシェア



出所：NRE

1-3-4 供給回復の条件

供給回復の鍵はファンド系企業

上記により、2005 年から 2009 年にかけての大量供給の担い手はファンド系企業であったことが確認できた。そのファンド系企業の供給ストップが、今回の供給激減の最大の理由である。金融危機の影響で破綻したファンドもあり、トップであった外資系企業 D 社でさえ、株価の大幅な下落に見舞われ、運用中の物件をまとめて A 社に売却している。

実態経済の悪化もさることながら、金融危機に伴うファンド系企業の資金不足や破綻、それに伴う投資延期や中断などが、2010 年以降の供給激減の主因と言える。

金融・経済の状況は依然として不透明感が強く、レンドアの慎重な姿勢は続くと思定される。高いレバレッジを効かせた急速な拡大モデルは影を潜め、今後は、テナントリスクの少ない一括賃貸物件や優良物件を中心とした供給が徐々に進んでいくものと思われる。

本格的な回復は 2012 年以降

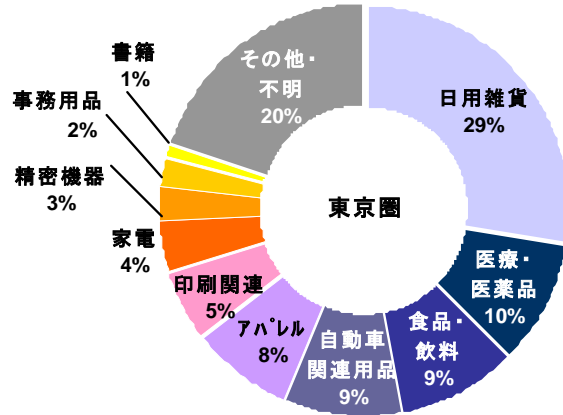
供給回復が本格化するには、グローバルな金融正常化や景気回復と共に、運用会社の淘汰・再編と投資家等の資金回帰が条件となる。それらの条件が整って初めて計画がスタートするため、供給量が本格的に回復するのは早くても 2012 年以降と思定される。

一方、供給の回復には、新型大規模物流施設に対する底堅い需要も不可欠である。そこで直近の需要動向と今後について、新たに竣工した物件の取扱い品目とそれを扱う 3PL 業者の売上高動向から確認する。

2. 需給動向

2-1 賃貸物件の物流ニーズ

図8 賃貸物件の取扱い品目別面積
(2008年～2009年8月竣工物件)

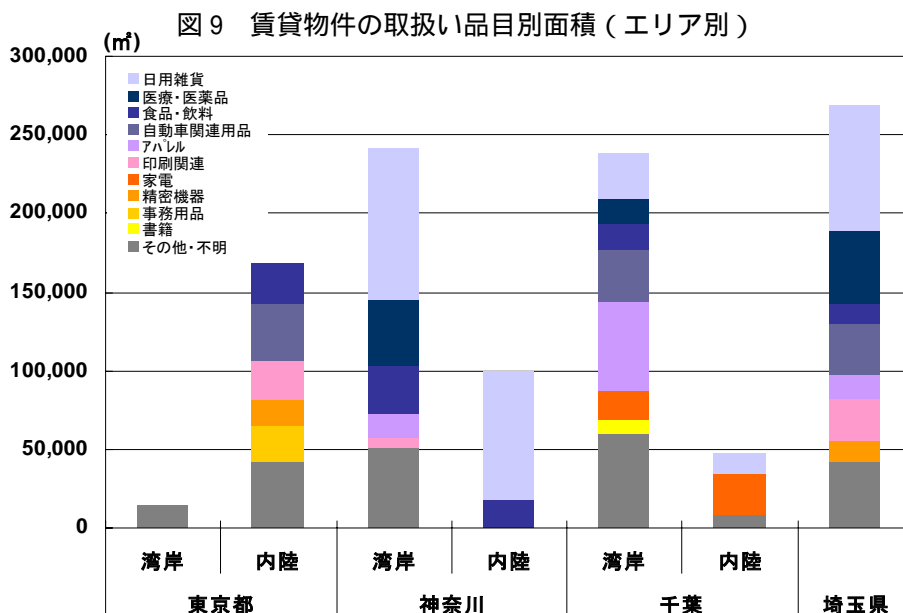


出所：NRE

賃貸物件の物流ニーズは生活関連用品が中心

物流施設の将来需要を予測するため、直近の物流施設の需要を構成する荷主の取扱い品目や業種を調査した。図8は、2008年～2009年8月に竣工した賃貸物件のうち、判明した取扱い品目の面積割合を示したものである。全体として最も多いのは日用雑貨品で29%、以下、医療・医薬品10%、食品・飲料9%、自動車関連用品9%、アパレル8%の順。判明したなかでは産業関連品目はごく一部で、ほとんどが生活関連品目だった。産業関連品目は、工場敷地内などの倉庫を中心に扱われているものと推測される。

これをエリア別に示したのが図9である。東京内陸で日用雑貨が確認できなかったのは、他エリアの比較的賃料の安い大型施設を選んだためと思われる。また、千葉内陸で家電の割合が高いのは、生産拠点との地理的な関係であろう。その他のエリアは日用雑貨、医療・医薬品、



出所：NRE

食品・飲料などが満遍なく分布しており、目立ったエリア特性は見当たらない。

上記のように、東京圏の賃貸物流施設は、主として大消費地を背景とした生活関連品の物流拠点として利用されていることがわかった。生活関連品目を扱う業界は景気の影響を受けにくい一方、国内市場が飽和しており、一層のコスト削減を必要としている。つまり、3PLなどによる物流コストの削減が急務であり、景気動向によって多少の上下はするものの、物流施設の効率化・統合需要はこれからも根強いものと思われる。

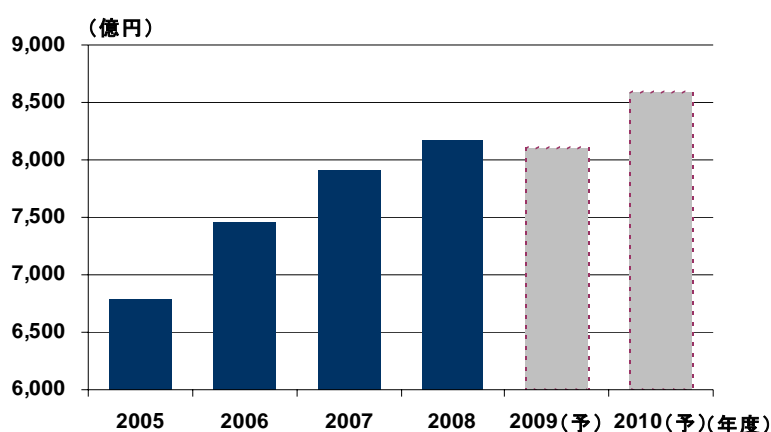
さらに、上記物流施設のうち、通販などの無店舗販売の拠点として使用されているケースが10%、ホームセンターやドラッグストアの専用センターとして使用されているケースが12%を占めている。これらの業態は拡大と再編が進んでおり、それに伴って物流施設の需要も増加するものと思われる。

2-2 3PL業者の動向

前述したとおり、大規模賃貸物件のほとんどが生活関連品の物流拠点となっており、それらを取り扱うのが3PL業者である。物流関連法の改訂と共に発展した3PL業は、メーカーや大規模小売店などの荷主に代わって、生産拠点から店舗あるいは末端のユーザーまでの物流関連サービスを一括して請け負っており、3PL業の発展は大規模物流施設の需要に直結している。

図10は、主要3PL業者10社の売上高(3PL事業部門の売上)合計の推移である。2009年度は経済環境等の落ち込みで一時的に停滞する見込みだが、2010年度には拡大を見込んでおり、2005年度以降の拡大傾向は続くものと推定される。

図10 主要3PL事業者10社の売上高の合計



出所： 各社開示資料、ブルームバーグ等に基づき NRE 作成

大規模物流施設の需要も3PL業売上高に連動する可能性が高い。2009年度の需要は停滞するものの、2010年にかけて需要の回復が予想される。最も荷主サイドに近い3PL事業者の見込みであるため、引き続き需要は底堅く推移すると考えても差し支えないであろう。

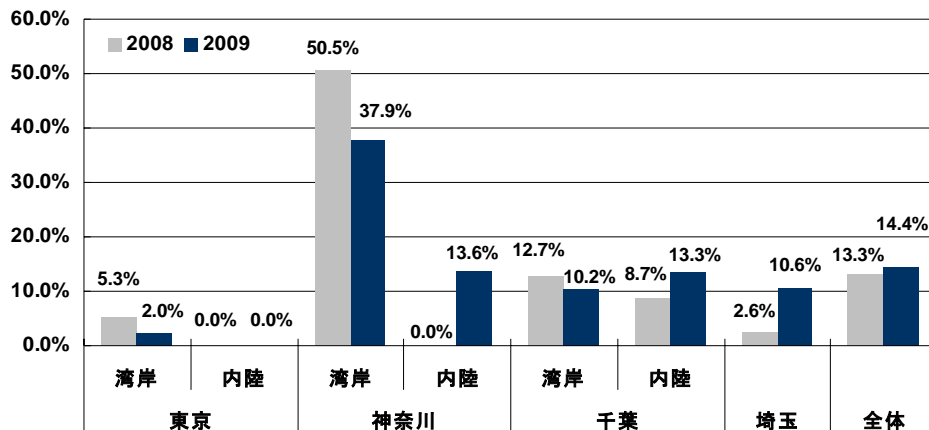
2-3 空室率

新型賃貸物件 126 棟の空室率は 14.4%に上昇

2008年9月末時点の調査では、2000年以降竣工の賃貸物件110棟の空室率は13.3%だった。しかし、空室は神奈川湾岸部に集中しており、川崎臨海部の4物件を除くと空室率は6.4%であった。今回は2009年8月までに新たに竣工した物件を加え、126棟について調査した。その結果、空室率は前年比1.1ポイント上昇し、14.4%となった。

図11は、2008年調査と2009年調査時点でのエリア別空室率を示したものである。エリア間の空室率の格差は多少縮小したものの、神奈川湾岸部の空室の多さが目立つ。

図11 エリア別空室率
(2000年以降竣工の賃貸物件)



出所：NRE

以下はエリア別の需給動向である。なお、文中のSSクラスは延床面積10万㎡以上、Sクラスは同6万㎡以上、Aクラスは同3万㎡以上、Bクラスは同9,900㎡以上の施設を示す。

【神奈川湾岸部】 空室の改善が見られるが、需給ギャップは未だに大きい

空室率は昨年より12.6ポイント改善されたものの、37.9%と東京圏でもっとも高い。空室を抱えている物件は5棟。新たにSSクラス1棟が竣工、昨年空室であったAクラス1棟(テナントは物流業者に決定)と新規竣工したSクラス1棟(物流業者の一括借り)が満室稼働した。引き続き既存物件の空室改善が見込まれる。しかし、2010年もSSクラス物件1棟が竣工するため、需給ギャップの解消には時間がかかるものと思われる。

【神奈川内陸部】 空室はSSクラスの1棟のみ。需給バランスは改善へ

空室率が13.6%に上昇した主因は、新たにSSクラス1棟が竣工したため。2010年はAクラス1棟の竣工が予定されているが、すでに一括賃貸のテナントが決定しており、需給バランスは改善に向かうだろう。

[千葉湾岸部] Sクラス物件の竣工で空室が増加するが、徐々に改善

空室率は10.2%に低下。新たにSSクラス1棟が竣工したが、既存Sクラス物件が75%稼働、Aクラス物件も満室稼働。2010年にかけて竣工する物件は2棟で、そのうちBクラス物件は物流業者のテナントが決定した。もう1棟がSクラスであるため、空室率はやや上昇するものの、引き続き需要はあり、空室率は徐々に改善されていくものと思われる。

[千葉内陸部] SSクラス物件の竣工で空室率上昇

空室率は13.3%に上昇。主な空室は成田エリアであり、高級品主体の航空貨物の減少が響いた模様。今後、野田エリアでSSクラス1棟が竣工するため、空室率は上昇するだろう。

[埼玉内陸部] 2棟の竣工で空室率は上昇したが、改善へ

空室率は10.6%に上昇。主因はSクラスとBクラス物件の竣工だが、テナントは決まりつつある。2010年もBクラス1棟が竣工するが、テナントは内定しており、空室率は改善に向かうものと思われる。

2-4 今後の需給バランス

需給バランスは一部を除き、改善へ

供給については、マルチテナント型賃貸物件の着工が止まっており、本格的な供給の回復は2012年以降となる。一方、需要はテナント企業・荷主企業の動きが回復傾向にあり、3PL業の売上見込みも回復傾向にあることなどから底堅いものと思われる。したがって、2009年の空室率は14.4%に上昇したものの、今後は低下し、需給バランスは改善に向かうだろう。

エリア別では、神奈川湾岸部の空室率が突出して高い一方、東京の湾岸エリアと内陸エリアの空室率は0%~2.0%と低く、その他エリアは10.2%~13.6%の水準にとどまっている。

東京圏全体の空室率の改善には、神奈川湾岸エリアの空室解消が鍵となるが、同エリアでは2010年にも大型物件が供給されるため、需給バランスの改善には時間がかかるものと思われる。その他のエリアは新規供給の減少(図2)により、徐々に空室率が低下していくものと思われる。

ただし、物件を個別にみていくと、立地や商品企画、賃料設定の点で需要とのミスマッチが生じているものも散見される。こうした問題を解決するには、投資家やレンダーを説得する必要がある。たとえば、他の案件の売却益と相殺して会計上の損失を回避するなどの方策が検討されていくはずである。このように低稼働で苦戦している物件の今後の動向が注目される。

おわりに

東京圏の大規模物流施設マーケットは 2005 年以降、賃貸マーケットの本格的な誕生と共に急速に拡大し、供給量は 2008 年に過去最大を記録した。その担い手はファンド系企業だった。

しかし、地価の上昇や建設費の高騰等もあり、物流センターとしては不向きな立地にも乱立した結果、空室率の上昇をもたらした。また、供給サイドには明らかに物流不動産に不慣れなファンド系企業も見受けられたが、今回の金融危機で淘汰されつつある。

一方、物流効率化のための大規模施設ニーズは底固く、3PL 事業大手の売上高は引き続き拡大傾向にある。今後は「供給の激減」と「堅調な需要」により、需給バランスは徐々に改善されるものと想定される。ただし、物件ごとの格差も鮮明になるであろう。

物流施設は、基本的には最も安定したリターンを享受できる投資セクターの一つだが、不動産の他のセクターと比べると歴史が浅く、日本の物流不動産に精通した運用会社も少数である。比較的資金規模が大きいため、新規参入も限られる。しかし、大規模物流施設マーケットの拡大は物流効率化にとって不可欠であり、潜在需要は約 1,000 万坪と大きい(レビュー2009 年冬季号参照)。日本における物流施設賃貸マーケットは草創期を経て新たな局面を迎えており、今後は徐々に長期投資家の参入が増え、オフィスや住宅等と共に不動産投資の柱の一つになるものと期待される。

本編に続き、パート Ⅱ では世界金融危機後の物流セクター投資戦略を考察する。パート Ⅲ では、当社独自のデータに現状公表されているデータを組み合わせ、2003 年以降の物流不動産を概観した上で、投資家サイドの投資戦略について考察する。

<内容に関する問い合わせ先>

野村不動産株式会社 運用企画部 投資調査課

林 俊樹

東京都新宿区西新宿 7-21-3

TEL (03)-3365-8650

FAX (03)-3365-8730

#2

付属資料 2008年～2011年竣工の主な大規模物流施設リスト
(Sクラス:延床面積60,000㎡以上)

2008年

倉庫名称	都道府県	市区郡	階数	延べ床面積 (㎡)
ランドポート川崎	神奈川県	川崎市川崎区	5	145,000
プロロジスパーク 市川 I	千葉県	市川市	6	137,000
流山ロジスティックセンターB棟	千葉県	流山市	5	133,000
J-REP ロジステーション水江町	神奈川県	川崎市川崎区	5	100,000
関東総合輸送 川越支社配送センター	埼玉県	比企郡川島町	2	80,000
ランドポート浦安	千葉県	浦安市	5	72,000
AMB 鶴見ディストリビューションセンター	神奈川県	横浜市鶴見区	5	65,000

2009年

倉庫名称	都道府県	市区郡	階数	延べ床面積 (㎡)
ロジスティックパーク野田船形	千葉県	野田市	5	122,000
プロロジスパーク 座間 I	神奈川県	座間市	5	118,000
山九 首都圏中核物流センター	神奈川県	川崎市川崎区	4	110,000
横浜ロジスティックパークA棟	神奈川県	横浜市鶴見区	7	101,000
シーエクスカーゴ 野田流通センター	千葉県	野田市	3	92,000
プロロジスパーク 市川 II	千葉県	市川市	6	92,000
ランドポート川越	埼玉県	川越市	4	79,000

2010年

倉庫名称	都道府県	市区郡	階数	延べ床面積 (㎡)
大黒町物流センター	神奈川県	横浜市鶴見区	4	103,000

2011年

倉庫名称	都道府県	市区郡	階数	延べ床面積 (㎡)
プロロジスパーク 川嶋	埼玉県	比企郡	5	170,000
横浜町田ICロジスティックセンター	東京都	町田市	4	78,000
松戸物流施設計画	千葉県	松戸市	5	74,000
市川千鳥ロジスティックセンター	千葉県	市川市	5	70,000
ランドポート横浜生麦	神奈川県	横浜市鶴見区	4	66,000

未竣工物件のデータは建築確認看板またはHP等に公表されたものを掲載