

2009年

Japan Real Estate Investment

REVIEW

NOMURA REAL ESTATE Development Co., Ltd

要約

物流の規制緩和と効率化を背景に、東京圏の大規模物流施設の賃貸マーケットは急拡大したが、2008年半ばから一部の新規供給物件で空室が目立つようになってきた。

我々の調査では、2000年から2008年9月までに竣工した東京圏の大規模賃貸物件の空室率は13.3%であった(2008年9月時点)。しかしながら、空室の多くが特定エリアに集中しており、このエリアを除いた空室率は6.4%となっている。

また、我々は各種データから、東京圏の新型大規模物流施設の潜在需要を約1,000万坪と推定した。物流量自体は減少傾向だが、各社は生き残りをかけて物流の集約化や効率化を進めており、こうしたニーズの受け皿となる立地、規模、機能を備えた大規模物流施設は、今後も底堅い需要が見込めるものと思われる。2008年の大量供給と世界的な金融危機の影響により、今後一時的に空室率が上昇する可能性が高いが、2009年は2005年～2007年の供給水準に戻るため、需給バランスが大崩れする可能性は低いと思われる。

なお、昨年のレビュー(2008年冬季号)では、東京圏の大規模物流施設のストック量、施設規模、所有者、賃貸化率等を明らかにしたが、今回のレビュー(2009年冬季号)では、全国と東京圏の供給動向を倉庫建築主の変化と規制緩和の面から検証した。実査と不動産登記情報等から、東京圏大規模物流施設の稼働状況と新規供給量、空室物件の特徴も明らかにした。

供給動向のポイント

- ・ 貨物輸送量の減少に反して倉庫着工量は増加している。
- ・ 倉庫建築主は2004年からファンドを含む不動産業が急増し、2007年に運輸業を上回った。
- ・ 2006年の全国倉庫着工量に対する東京圏の比率は約25%である。
- ・ 東京圏の大規模物流施設の供給は2008年がピークとなり、2009年は2005年～2007年水準に戻る見込み。
- ・ 東京圏の新規大規模賃貸物件は概ね高稼働であり、空室は川崎臨海部に集中している。

物流の流れと立地特性

- ・ 東京湾のコンテナ貨物は東京港と横浜港に集中している。
- ・ コンテナの集積について、川崎・千葉の湾岸部は埼玉・神奈川等の内陸部より少なく、湾岸部エリアの優位性はみられない。
- ・ 東京多摩部・埼玉等内陸部が集配送機能、川崎臨海部が保管機能等、機能別立地特性がみられる。

需給バランスと潜在需要

- ・ 2000年から2008年9月までに竣工した大規模賃貸物件の空室率は、2008年9月現在で13.3%だが、川崎臨海部を除くと6.4%である。
- ・ 神奈川湾岸部は2008年と2009年、千葉は2008年の供給増に伴い、需給は緩和するが、それ以外のエリアは概ね堅調に推移すると予想される。
- ・ 運輸業の輸送コスト削減や製造・小売業の在庫縮小、流通加工ニーズ等に伴い、物流効率化に対応した新型大規模物流施設への潜在需要は約1,000万坪と推定される。

目次

東京圏大規模物流施設マーケット動向調査(2008)

要約.....	1
1. はじめに.....	3
2. 供給動向.....	4
2-1 全国の供給動向.....	4
2-1-1 倉庫着工量の推移.....	4
2-1-2 倉庫建築主の推移.....	4
2-1-3 規制緩和の流れ.....	6
2-2 東京圏の供給動向.....	7
2-2-1 倉庫着工量の推移.....	7
2-2-2 大規模物流施設の供給動向.....	7
2-2-3 新規供給の立地特性.....	9
2-2-4 新築物件の稼動状況.....	9
3. 需要動向.....	11
3-1 物流の流れと立地特性.....	11
3-1-1 国内貨物輸送量.....	11
3-1-2 東京湾各港の貿易量.....	12
3-1-3 東京圏の物流集積地.....	13
3-1-4 東京圏物流施設の機能別拠点.....	14
4. 需給動向.....	15
4-1 需給バランスと潜在需要.....	15
4-1-1 空室率.....	15
4-1-2 ストックの算定.....	15
4-1-3 今後の需要予測.....	17
5. おわりに.....	18
付属資料 1. 2007年～2010年竣工の主な大規模物流施設リスト.....	19

東京圏大規模物流施設マーケット動向調査(2008)

1. はじめに

需給バランスは崩れるのか

アメリカを発端とした世界金融危機が実体経済にも影響を及ぼし始め、日本経済の景況感も急速に悪化している。

物流施設の賃貸マーケットを見ると、2005年以降、東京圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県の1都3県）では高水準な供給が行われたが、旺盛な需要に支えられ、2007年までは順調に推移してきた。しかし、メディア等によると、2008年半ばから一部の新規供給物件で空室が目立ち始め、今後、需給バランスが崩れる可能性も指摘されている。

そこで、今回の調査では、昨年基礎調査を実施した東京圏の大規模物流施設に新たに竣工した物件を追加し¹、空室物件の実態を明らかにした。これらを踏まえ、東京圏大規模物流施設の直近の空室率を算定する。また、中期的なマーケット動向を予測するため、物流効率化の対象となる物流施設の総ストックを算出し、潜在需給を推定した。

なお、昨年のレビュー（2008年冬季号²）では、不動産登記情報と847箇所の物件実査に基づいて、東京圏の大規模物流施設³のストック量、施設規模、所有者、賃貸化率等を明らかにしている。

1 今回の調査は、2008年9月末時点における、竣工済物件と2010年までの竣工予定物件について行った。

2 2008年2月7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の基礎調査(2007)』
<http://www.nomura-re.co.jp/shisan/report.html>

3 対象物件は東京圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県の1都3県）に立地する延床面積9,900㎡（約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）。

2. 供給動向

2-1 全国の供給動向

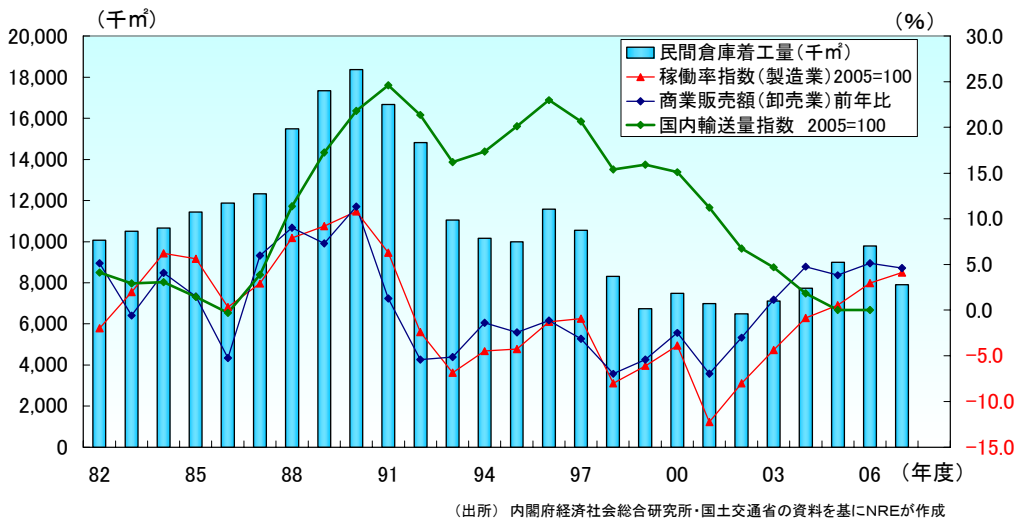
2-1-1 倉庫着工量の推移

貨物輸送量は減少傾向だが、倉庫着工量は増加

図 2-1 は、国土交通省の建築着工統計調査の民間倉庫着工量（棒グラフ）と、内閣府経済社会総合研究所の製造業の稼働率指数（折れ線グラフ・赤）、卸売業の商業販売額前年比（折れ線グラフ・青）、そして国土交通省の国内輸送量を基に作成した指数（折れ線グラフ・緑）を比較したものである。

全国の民間倉庫着工量は 2003 年度から増加に転じたが、ピークの 1990 年度と比べるとまだ半分程度の水準である。また、倉庫着工量と、製造業の稼働率指数や卸売業の商業販売額前年比の推移は概ね一致しているが、輸送量指数は 2000 年度以降、下降傾向が顕著になり、倉庫着工量の推移と相反している。

図 2-1 倉庫着工と諸指数



2-1-2 倉庫建築主の推移

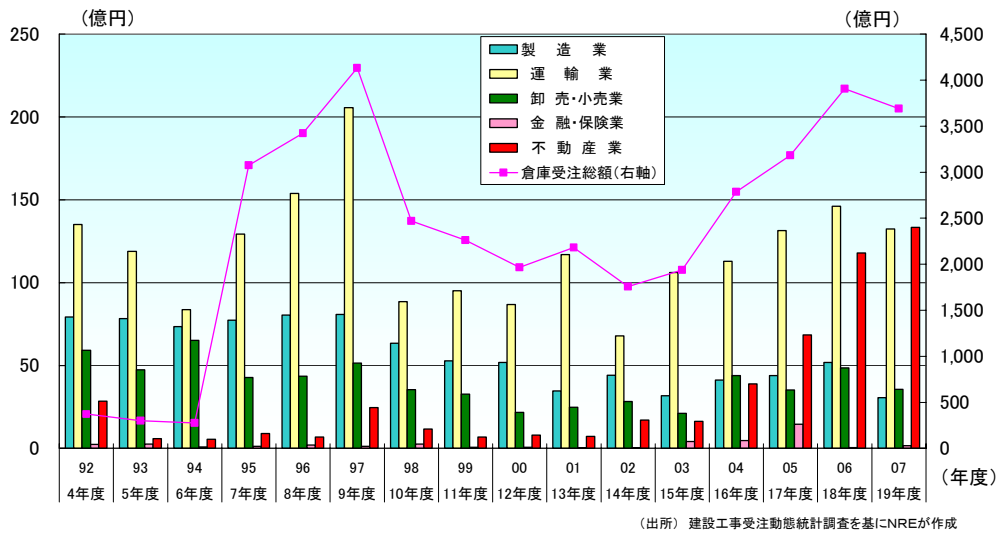
倉庫建築主の主流は運輸業、04 年度以降は不動産業が急増

倉庫建築主の変化から、2003 年度から全国の着工量が増加している原因を探ってみよう。

図 2-2 は、国土交通省の建設工事受注動態統計調査（建設大手 50 社）の倉庫流通施設受注高の各産業別推移である。受注高（折れ線グラフ）は 2002 年度を底に増加に転じ、2006 年度以降は 3,500 億円を超えて、ピークだった 1997 年度に近い水準まで回復した。

産業別にみると、2006 年度までは運輸業（倉庫業を含む）からの受注がトップであり、国内貨物輸送量が減少しているにもかかわらず、増加傾向にある。景気動向指標と関連性が強いと思われる製造業・卸売業からの受注はむしろ低水準にとどまっている。

図 2 - 2 倉庫建築主の推移



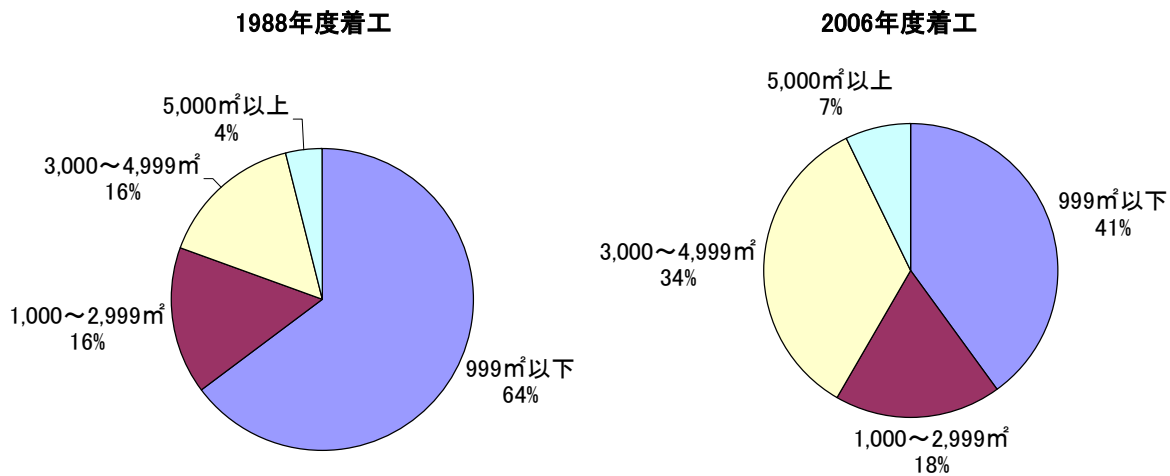
注目されるのは、2004 年度以降急増した不動産業（ファンド系含む）であり、2007 年度には運輸業を超えて受注高トップになった。従来は倉庫利用者自らが建設するケースが中心だったが、急速に賃貸物件が増加していることが推定される。

図 2-3 からは物件の大型化が読み取れる。1988 年度に着工された倉庫の内、1,000 m²(約 300 坪) 以上は 36%だが、2006 年度は 59%に増加している。

物件の大型化は東京圏ではさらに顕著である（P7.図 2-5、図 2-6 参照）。2006 年度の東京圏着工総量約 234 万 m²（約 71 万坪）の内、当社の調査で、2007 年は約 122 万 m²（約 37 万坪）の大規模物流施設（9,900 m²、約 3,000 坪以上）の竣工が確認された。つまり、東京圏では全体着工量の半分強が約 1 万 m²以上の大規模物流施設であった。

2003 年度以降の着工の増加と大型化は、ファンド系を含む不動産業による大規模賃貸物件の増加が主因と推定される。

図 2 - 3 規模別倉庫着工量（面積割合）



2-1-3 規制緩和の流れ

規制緩和による競争の激化

次に、法制度の規制緩和が物流業界と物流マーケットに及ぼした影響をみる。

1989年に運輸業に関する「物流二法」が制定された。物流二法とは、トラックを自ら運行して輸送する業を規定する「貨物自動車運送事業法」と、営業行為として輸送サービスを利用する業を規定する「貨物運送取扱事業法」（現・貨物利用運送事業法）である。

物流二法の制定により、需給調整を目的とした行政の管理・参入規制が廃止あるいは緩和された。具体的には規制緩和を法的に進めたこと、路線と一般区域に分かれていたトラック事業を一本化して営業の自由度を高めたこと、輸送機関別に規定されていた取扱事業を一本化して複合輸送に対応しやすい環境を整えたこと、などである。

主な改正点は次の通り。

- ・ 事業への参入規制の緩和：免許制が許可制、登録制に
- ・ 料金改定の緩和：認可制が事前届出制に

これにより、貨物自動車運送事業者数（トラック事業者）が急増した。1975年度末から1990年度末の15年間は、29,759社から38,216社へ8,457社の増加（28%増）だったが、1990年度末から2005年度末の15年間には、38,216社から57,845社へ19,629社も増加し、増加率は51%となった。直近の2006年度末集計でもさらに410社増加している。

トラック事業者の新規参入者急増で競争が激化するなか、2003年に「物流二法」がさらに改正された。2003年の主な改正点は次の通りである。

- ・ 営業区域規制：撤廃
- ・ 料金改定：事前届出制から事後届出制に
- ・ 利用運送業：許可制から登録制に（トラックの場合） 3PL⁴事業の解禁

4 サード・パーティ・ロジスティクス（一括元請物流サービス）

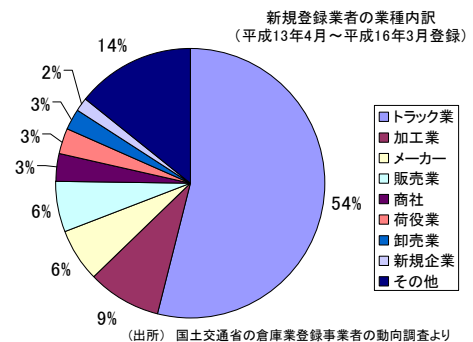
一方、倉庫業でも2002年に倉庫業法が改正され、参入規制が緩和された。

この結果、2004年の国土交通省の「近年の倉庫業登録事業者の動向」によると、荷主からの要請（72.8%）に基づいたトラック業者の新規参入が顕著であった。図2-4は同報告書の倉庫業新規登録業者の業種別内訳である。

規制緩和によって3PL事業が勃興し、運輸業者による新物流施設の建設や、メーカーの自社施設再開発等に伴う倉庫の着工を後押ししたものと考えられる。それは、図2-2で運輸業・製造業からの受注が2003年以降増加していることから裏付けられる。

さらに、2002年6月に外資系A社、国内B社がファンドを組成したのを皮切りに、2004年3月に外資系C社、国内D社が、2005年には外資系E社、F社、国内G社、H社等のファンド系不動産業の参入が続いた。ファンド系不動産業による倉庫建設の急増は、2004年から建設工事受注高の急伸に如実に現れている（図2-2）。

図2-4 倉庫業新規登録業者の推移



2-2 東京圏の供給動向

2-2-1 倉庫着工量の推移

図 2 - 5 東京圏倉庫着工動向

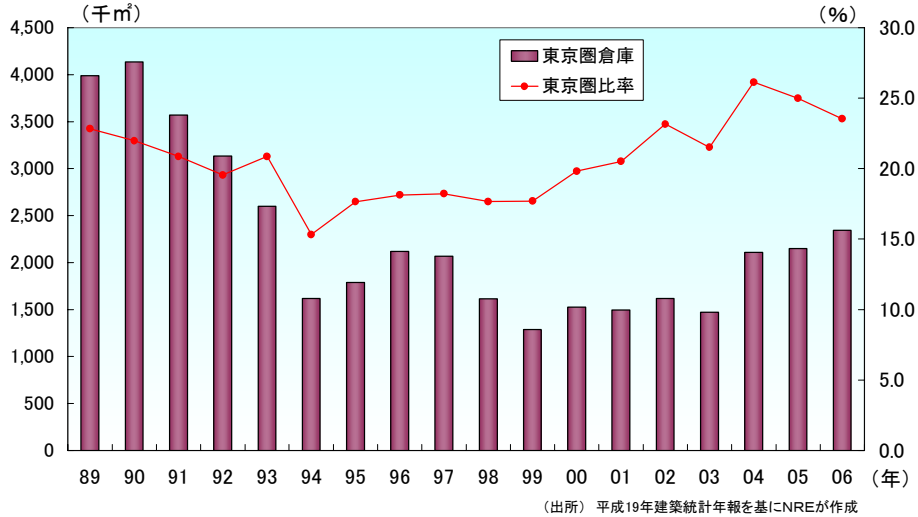
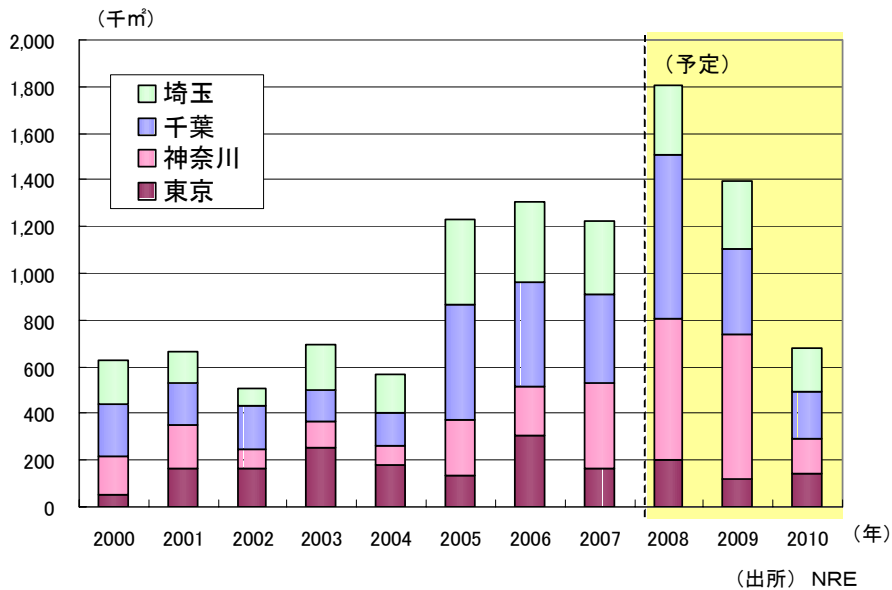


図 2-5 は建築着工統計調査の東京圏全倉庫着工量である。

2000 年から 2003 年までの平均年間着工量は 153 万㎡(約 46 万坪)だが、2004 年から 2006 年までは 220 万㎡(約 67 万坪)と約 44%増加した。この結果、全国に対する東京圏の比率が高まり、約 25%を占めている。

2-2-2 大規模物流施設の供給動向

図 2 - 6 大規模物流施設供給動向



大規模物流施設の供給量は 2008 年がピーク

図 2-6 は、当社の実地調査に基づく大型物流施設の供給動向である。

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 ㎡(約

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)で、既存物件と2008年から2010年までの竣工予定物件である。

大規模物流施設の供給は、2000年から2004年までは年間平均61万㎡(約18万坪)で安定的に推移していたが、2005年から2007年は年間平均125万㎡(約38万坪)と倍増した。2008年は181万㎡(約55万坪)の供給が予定されている。大規模物流施設の供給量は2008年をピークに、2009年には2005年~2007年の水準に戻る。

2005年以降、ファンド系の大規模賃貸物件が急増

図2-7は、大規模物流施設の所有者別供給動向である。

2004年までは運輸業、倉庫業等事業者等の割合が高く、自社所有の物件が主である。しかし、2005年以降は私募ファンドやリート等の不動産業系の割合が急増し、物流不動産の賃貸化が本格化した。

図2-7 大規模物流施設の所有者別供給動向

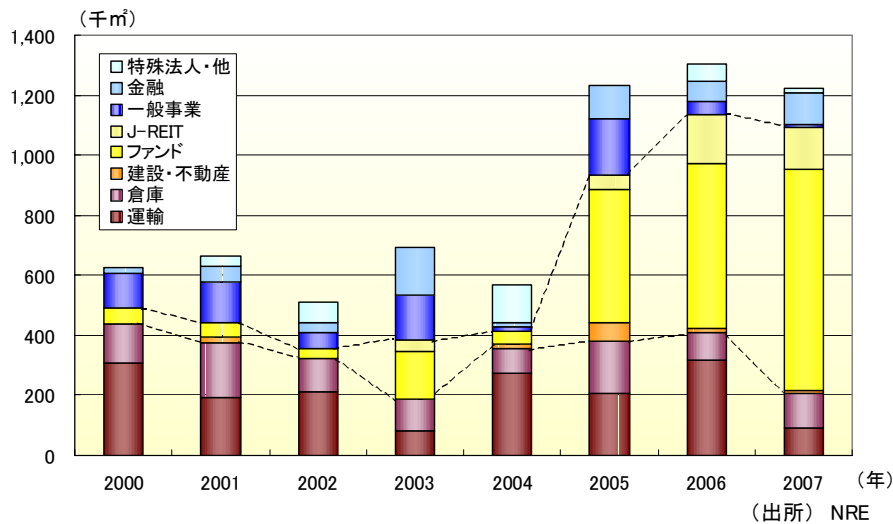
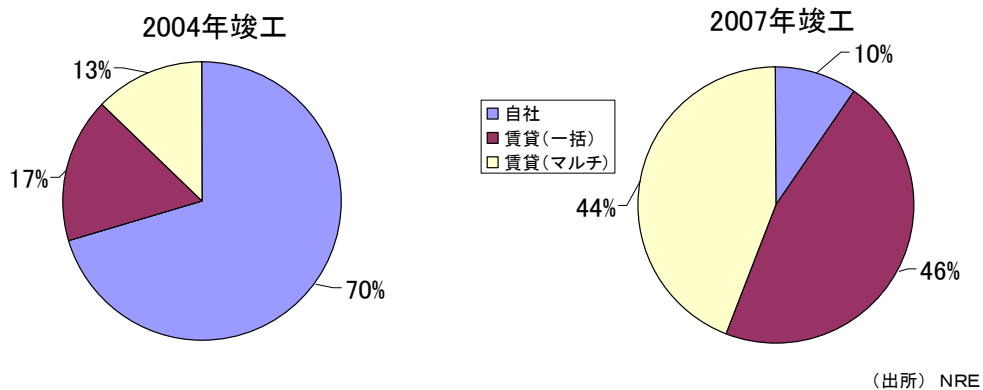


図2-8は、2004年竣工物件と2007年竣工物件の利用形態を比較したものである。(賃貸の内、「一括」は1社で1棟全て賃貸しているケース、「マルチ」は2社以上で賃貸しているケース)。

2004年竣工物件では自社物件が70%だったが、2007年では10%に減少し、賃貸物件が90%を占めている。これは、2005年以降のファンド系不動産業の参入に伴う大規模賃貸物件の急増と一致する。

図2-8 大規模物流施設の利用形態比率

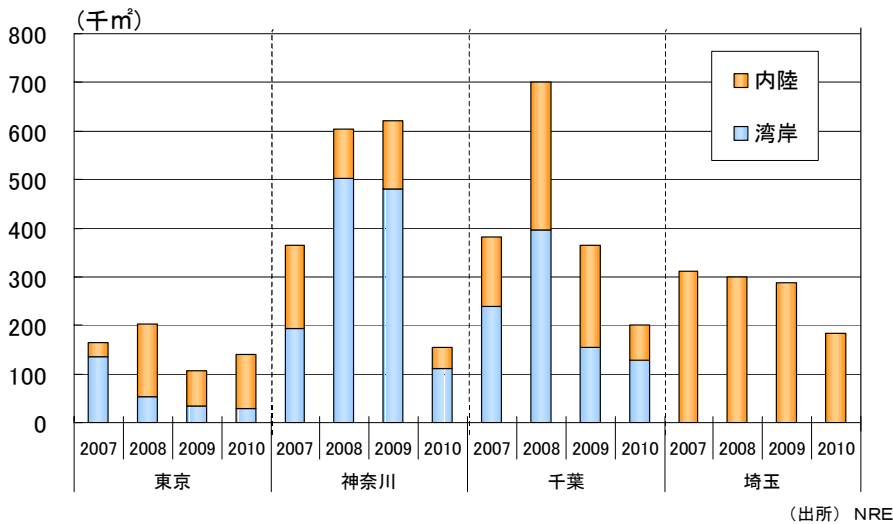


2-2-3 新規供給の立地特性

湾岸部 VS 内陸部

図 2-9 は、2007 年から 2010 年の供給物件を、都県別に湾岸部（国道 14 号線・15 号線より海側：P 10 図 2 - 10 参照）と内陸部に分けて立地別に示したものである。

図 2 - 9 地域別供給動向



東京都と埼玉県は供給動向は比較的安定しているが、神奈川県と千葉県は変動が大きい。また、東京圏の全体では内陸部と湾岸部に同割合の供給が予定されているが、湾岸部の立地の大半が神奈川県と千葉県であり、主に工場跡地である。

神奈川県では 2008 年、2009 年と湾岸エリアに供給が集中している。湾岸エリア 24 棟の内 22 棟が臨港地区に計画されており、臨港地区外は 2 棟のみである。

千葉県では 2008 年に湾岸エリアに 8 棟 40 万㎡（約 12 万坪）が供給されるとともに、内陸部にも 5 棟 30 万㎡（約 9 万坪）が供給され、大規模物流施設の供給としては過去最大となる。

2-2-4 新築物件の稼働状況

2007 年～2008 年 9 月に竣工した大規模物流施設の新築物件について、稼働状況を実査した。2008 年 9 月末現在の稼働状況は下記の通りである（図 2-10 参照）

2007 年竣工物件は概ね高稼働

2007 年竣工の賃貸物件で空室を抱えている物件は 31 物件中 3 物件で、空室は湾岸部の物件のみにみられた（右表参照）。

2007年竣工物件

都県	物件	空室物件	立地	物件	空室物件
東京	5	1	内陸部	20	0
神奈川	8	2	湾岸部	11	3
千葉	9	0			
埼玉	9	0	合計	31	3

2008 年は一部のエリアに空室が集中

2008 年 9 月末日で竣工済の賃貸物件は、竣工間もない物件もあるが、25 物件中 7 物件が空室を抱えている。

図 2 - 10 新規供給物件と空室物件



(出所) NRE

都県別には、神奈川と千葉がそれぞれ3件、埼玉が1件である。立地別には湾岸部に空室物件が目立つ(右表参照)。内陸部の空室物件は成田の5月竣工と三郷の9月竣工の物件だが、三郷の物件はすでに半分以上稼働している。

2008年1月～9月竣工物件

都県	物件	空室物件
東京	2	0
神奈川	8	3
千葉	9	3
埼玉	6	1

立地	物件	空室物件
内陸部	13	2
湾岸部	12	5
合計	25	7

半年以上空室の物件は6棟、内4棟が川崎臨海部

2007年から2008年9月までに供給された賃貸物流施設は56棟215万㎡(約65万坪)だが、その中で空室を抱えている物件は10棟62万㎡(約19万坪)である(図2-10参照)。このうち半年以上空室を抱えている物件が6棟36万㎡(約11万坪)あった。4棟が川崎市川崎区に立地し、大きな空室を抱えているが、他2棟は東京都江東区、習志野市の物件で、半分程度稼働している。

内陸部より需要が底固いといわれていた湾岸部に空室が集中している原因はどこにあるのか、物流の流れと立地特性から需要の動向をみてみよう。

3. 需要動向

3-1 物流の流れと立地特性

3-1-1 国内貨物輸送量

貨物輸送量は全国的に減少

前回のレビュー（2008年冬季号）で、輸送量自体は減少しているものの、輸送活動は伸びていることが明らかになった。輸送活動を示す輸送指数（国土交通省発表）は、2007年度も前年比2.3ポイント上昇している。これを確認したうえで、今回は物資の流れに重点を置いて考察する。

国土交通省の「貨物・旅客地域流動調査分析資料」によれば、全国の国内貨物は全機関（鉄道・海運・自動車）の輸送量（トン）が下降傾向を示しており、2006年度の総量は1990年度に比べて2割程度減少している（図3-1）。

東京圏も輸送量は減少傾向だが、域外輸送量の割合が高いことが特徴である（図3-2）。

図3-1 国内輸送量動向

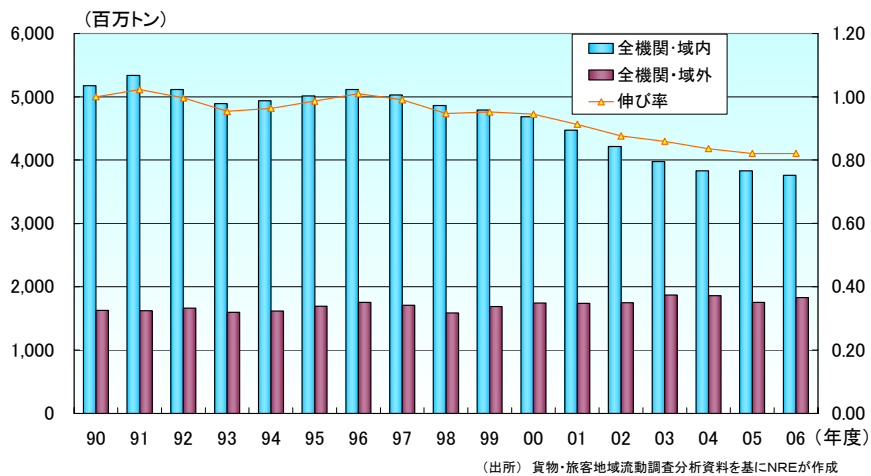
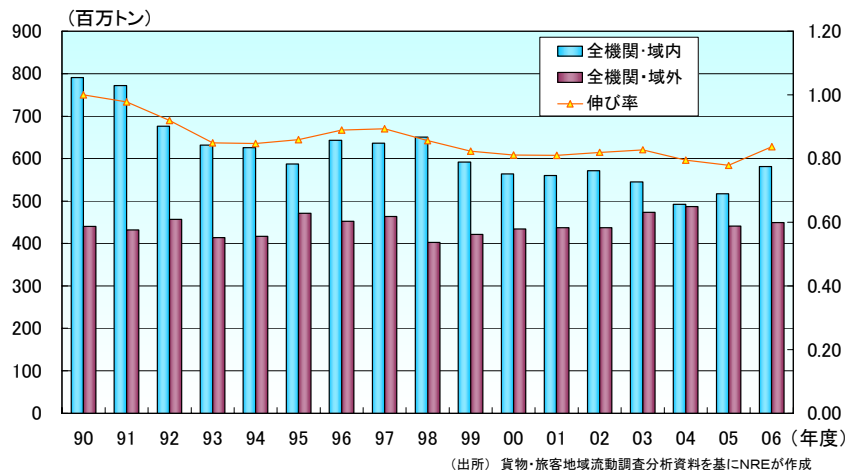


図3-2 東京圏輸送量動向



3-1-2 東京湾各港の貿易量

コンテナ貨物は東京港・横浜港に集中

東京湾各港の港勢統計から貿易量を見たものが図 3-3 である。

2002 年に比べ、全体としては輸出が漸増しており、2007 年時点で 1.36 倍となっている。輸入は同 1.08 倍と微増に留まっている。

図 3-3 東京湾各港貿易量

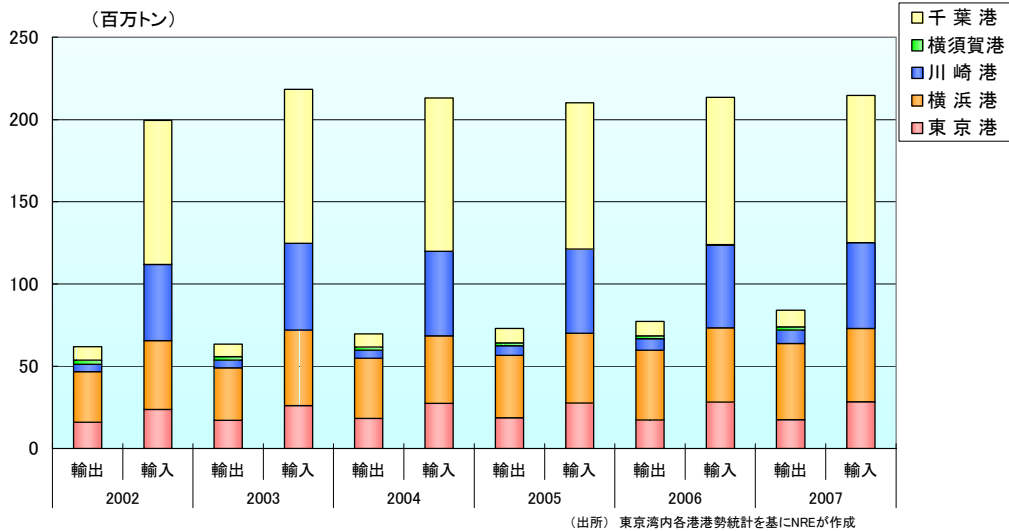


図 3-4 東京湾各港コンテナ取扱量

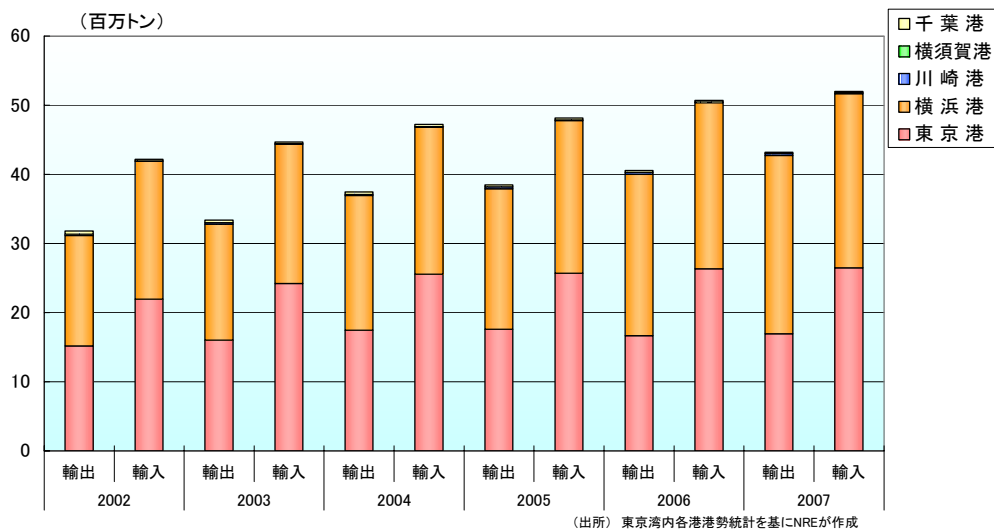


図 3-4 では、コンテナ貨物が東京港・横浜港に集中していることがわかる。特に東京港は、輸入総量のほとんどをコンテナ貨物が占めている。例えば、2007 年の場合、輸入総量 28 百万トン中 26 百万トンがコンテナであった。2002 年と 2007 年のコンテナ総輸出入量を比較すると、輸出が 1.36 倍、輸入が 1.23 倍と増加している。

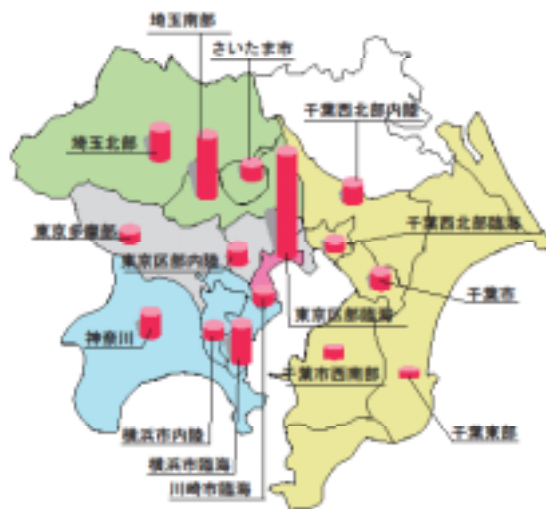
一方、成田空港の 2007 年度航空貨物量は約 2 百万トン（前年度比 ±0%）で、東京湾 5 港の総貿易量約 3 億トンの 0.7% にすぎない。

3-1-3 東京圏の物流集積地

コンテナ集積地は東京臨海部に続き、内陸部の埼玉南部に

平成 15 年度（2003 年度）「第 4 回東京都市圏物資流動調査」が実施された。これは 10 年毎に実施されており、物流施設の立地・機能のみならず、物流量や貨物車による輸送実態等を総合的に調査したものである。

図 3-5 コンテナ貨物集積地



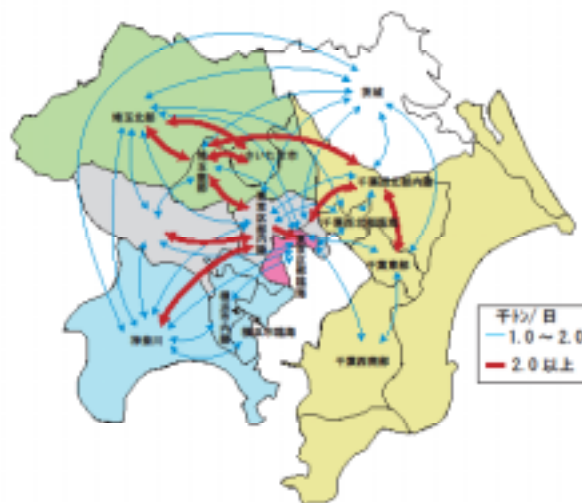
(出所) 第 4 回東京都市圏物資流動調査を基にNREが作成

図 3-5 は同調査から、輸入されたコンテナ貨物が運び込まれる地域を示したものである。

東京臨海部が最も多いが、注目されるのは埼玉等内陸部が次いで多い点である。これは自動車輸送へのシフト、コンテナ化の進展により、拠点の自由度が増したためと推定される。

湾岸エリアは、コンテナ輸入港である東京港・横浜港以外の川崎港や千葉港は、内陸中継地より少ない状況となっており、湾岸部エリアの優位性は特に見られない。

図 3-6 生活関連品目地域間流動



(出所) 第 4 回東京都市圏物資流動調査を基にNREが作成

図 3-6 は、生活関連品(農水産品・食料工業品・軽工業品・出版印刷物・日用品・雑工業品)の地域間流動を示したものであり、赤の矢印が大きな流れである。

コンテナ搬入地を中心に活発な動きが見られる。生活関連物流施設の立地は物流拠点の自由化と共に、消費地との近接性、労働力確保、賃料など、効率化や経済合理性等の面から選定される傾向がうかがえる。

3-1-4 東京圏物流施設の機能別拠点

内陸部は集配送型、川崎臨海部は保管型が中心

東京圏の物流施設(22,708施設)の地域別保有機能の割合は、図3-7に示した通りである(「第4回東京都市圏物資流動調査」より作成)。

図3-7 地域別物流施設の保有機能割合

地域	物流施設の保有機能							
	本社機能	事務・営業機能	販売・サービス機能	製造機能	集配送機能	保管機能	流通加工機能	その他の機能
東京多摩部	31%	66%	24%	5%	73%	48%	23%	1%
東京区部内陸	49%	68%	32%	4%	66%	51%	19%	2%
東京区部臨海	45%	64%	23%	3%	66%	54%	25%	1%
神奈川	22%	59%	16%	3%	64%	59%	27%	2%
川崎市内陸	26%	49%	27%	14%	64%	61%	36%	0%
川崎市臨海	20%	53%	12%	4%	47%	68%	17%	1%
横浜市内陸	31%	67%	22%	2%	69%	54%	21%	2%
横浜市臨海	31%	63%	21%	2%	58%	48%	21%	7%
千葉東部	37%	54%	18%	15%	48%	38%	20%	3%
千葉西南部	18%	50%	28%	9%	52%	51%	23%	4%
千葉西北部内陸	26%	51%	16%	6%	69%	51%	25%	3%
千葉西北部臨海	14%	52%	12%	5%	57%	53%	31%	2%
千葉市	31%	77%	32%	2%	62%	50%	19%	6%
埼玉北部	26%	56%	15%	6%	62%	56%	31%	1%
埼玉南部	25%	48%	15%	7%	63%	61%	39%	2%
さいたま市	21%	57%	26%	6%	71%	60%	19%	2%
茨城南部	21%	53%	14%	9%	54%	51%	17%	2%
都市圏計	34%	61%	22%	4%	64%	54%	25%	2%

(出所) 第4回東京都市圏物資流動調査を基にNREが作成

「集配送機能」を持つ施設の割合が最も多いのは東京多摩部で、次いでさいたま市、横浜市内陸、千葉県西北内陸となっている。一方、「保管機能」の割合が最も多いのは川崎市臨海で、次いで川崎市内陸、埼玉南部、さいたま市である。

ほとんどの地区で集配送機能の割合が保管機能の割合を上回っているが、特に集配送機能の割合の高い立地は東京多摩部、千葉西北部内陸、横浜市内陸、東京区部内陸の順となっている。

ただし、川崎市臨海だけは保管機能が集配送機能の割合を上回っており、保管機能重視が際立つ立地である。川崎臨海部の新規供給物件に空室が集中している実態と考え合わせると、需要と機能のミスマッチの可能性がある。立地特性に十分配慮した計画立案が不可欠である。

4. 需給動向

4-1 需給バランスと潜在需要

4-1-1 空室率

2000 年以降竣工物件の空室率は 13.3%、川崎臨海部を除くと 6.4%

2000 年以降 2008 年 9 月までに竣工した東京圏の新型大規模物流施設（延床面積 9,900 ㎡、3,000 坪以上の賃貸物件）110 棟の空室率を算定した。調査対象はファンド等や不動産業者、リース業、金融業が所有する賃貸物件で、空室率は 13.3% だった。ただし、川崎臨海部の 4 棟を除くと空室率は 6.4% に低下する。

内陸部の需要は概ね堅調だが、2-2-3 で述べた通り、2008 年に千葉県は大量の新規供給があったため、2009 年の空室率は一時的に上昇するものと思われる。また、神奈川県湾岸部も、2008 年、2009 年の大量供給による空室率の上昇が予測される。

ただし、川崎市臨海部の突出して高い空室率は一時的な供給過剰だけでなく、需要とのミスマッチの可能性もある。

4-1-2 ストックの算定

全国の対象物流施設ストックは推定約 7,000 万坪

物流施設のストック量に関する的確なデータは見当たらない。そこで、我々は各種基礎データからストック量の算定を試みた。それらの資料を整理したものが下表である。

		固定資産 工場・倉庫・市場	工業統計 工場	- 推定倉庫	法人建物調査 倉庫 (工場敷地外)	倉庫統計季報 普通倉庫
調査実施日		15/1/1	14/12/31		15/1/1	15/3/31
	千㎡	1,002,459	505,230	497,230	170,049	37,444
合計	千坪	303,244	152,832	150,412	51,440	11,327

まず、全国のストック量を推定する。表の は、固定資産概要調書の数値である。平成 15 年（2003 年）1 月 1 日現在の全国の工場・倉庫・市場の延床面積から、木造、コンクリートブロック造等の少数物件を除いた数値で、約 10 億㎡（約 3 億坪）のストックがある。この数値には市場・工場も含まれているため、平成 14 年（2002 年）12 月 31 日の工業統計表の延床面積約 5 億㎡（約 1.5 億坪）を引いた約 5 億㎡（約 1.5 億坪）が倉庫のストックと推計される。

ただし、工業統計の工場は従業者 30 人以上の事業所に限られているため、実際の倉庫のストックは約 5 億㎡（約 1.5 億坪）より少なくなる可能性がある。

2-1-2 で述べたように、建築着工統計の 40～60% が 1,000 ㎡以下の小規模物件で、個人や小規模事業者用等の対象外と推定されること等を勘案し、対象物流施設の総ストックを約 7,000 万坪程度と推定した。この数字は、法人建物調査による倉庫（工場敷地外）が少なくとも約 1.7 億㎡（約 5,000 万坪）存在することからも、概ね実態に近い数字と考えられる。

東京圏の対象物流施設ストックは約 1,600 万坪

次に東京圏のストック量を推測する。

全国推計と同様に推計すると、倉庫のストックは約 9,900 万㎡（約 3,000 万坪）となった。これは、平成 19 年（2007 年）1 月 1 日の固定資産概要調書の面積 約 1 億 7,800 万㎡（約 5,400 万坪）から、平成 18 年（2006 年）12 月 31 日の工業統計表の工場面積 約 7,900 万㎡（約 2,400 万坪）を引いた数値である。

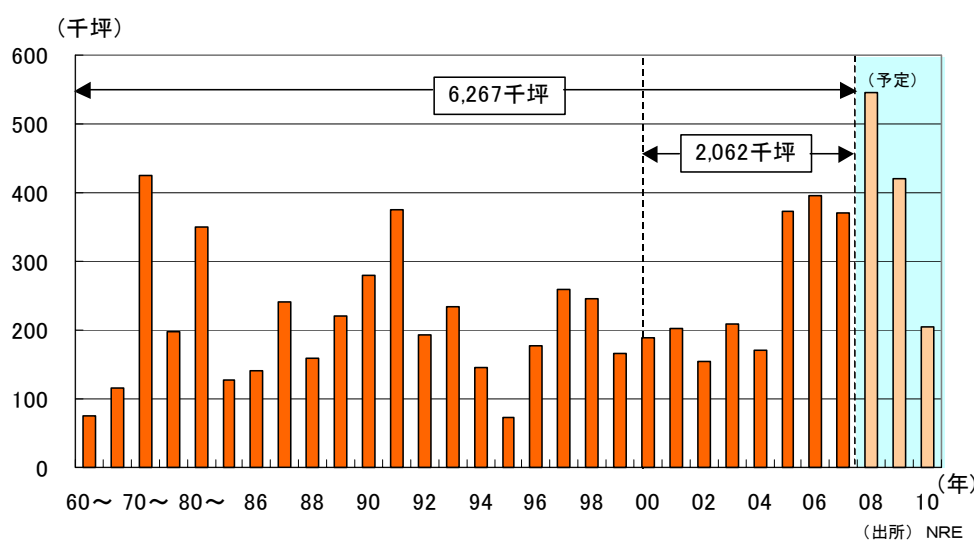
調査実施日	固定資産 工場・倉庫・市場	工業統計 工場	- 推定倉庫	物資流動調査 推定倉庫	NRE調査 大規模倉庫 3,000坪以上	倉庫統計季報 普通倉庫
	千㎡	千坪	千㎡	千坪	千㎡	千坪
19/1/1	177,933	79,107	98,826	40,349	20,721	10,919
18/12/31	53,825	23,930	29,895	12,206	6,268	3,303
15/12/31	46,835	20,038	26,797		3,692	1,617
14/12/31	37,779	19,388	18,391		4,821	2,326
13/12/31	39,879	10,755	29,124		6,669	3,613
12/12/31	53,440	28,926	24,514		5,552	3,363

小規模物件を除く対象物流施設は、全国推計でおよそ半分であったことや、東京圏は全国平均より施設規模が大きいことなどから勘案すると、東京圏には約 1,600 万坪程度の対象物流施設が存在すると考えられる。また、前出の「第 4 回東京都市圏物資流動調査」で実施した 22,018 カ所のアンケート回答結果から推計された、2003 年時点の倉庫は少なくとも 1,220 万坪であった。

これらを踏まえ、我々は東京圏の対象物流施設ストックを約 1,600 万坪と推定した。

このうち当社が実地調査した東京圏（1 都 3 県）の大規模物流施設（延床面積 9,900 ㎡、3,000 坪以上）で、2007 年までに竣工した物件は 1,147 棟、約 627 万坪（2,072 万㎡）となっている。これを竣工年代別に示したものが図 4-1 である。

図 4-1 年代別東京圏大規模物流施設ストック



4-1-3 今後の需要予測

競争激化で新型大規模施設へ需要シフト

近年の大規模物流施設の大量供給は、1990年に始まる物流の効率化等を目指した物流二法の制定と改正を引き金に、2005年以降の外資を中心としたファンド等の市場参入で加速した。

規制緩和によって運輸業の本格的な自由化が進む一方で、製造業・小売業等の在庫縮減によって物流量は減少し、運賃等の価格競争が激化している。さらに倉庫業の参入規制撤廃は、今まで棲み分けができていた運輸業・卸売業・倉庫業に製造業も巻き込んだ物流事業の争奪戦を引き起こした。

そうした厳しい事業環境に適応するため、物流コスト（輸送費 58%・保管費 16%・その他 26% / 日本ロジスティクスシステム協会「2007 年度物流コスト調査」より）の削減が至上命題となっている。コスト削減策として「積載率の向上」「在庫水準の削減」「保管の効率化」が進み、トラックの大型化、リードタイムの短縮、共同配送や拠点の見直しが行われている。

また、物流各社は新たな利益創出を求め、3PL 事業（一括元請物流サービス）への進出、流通加工等の流通付加価値の創出、医薬等の専門物流への特化等の対策を進めている。

以上のようなコスト削減や新サービスの提供は、旧態依然とした従来の施設では対応しきれない。そのため、物流効率化のニーズに対応できる新たな大型物流施設が求められている。今後も物流量自体の増加は見込めず、ますます競争が激化するなかで、新型大規模物流施設へ需要のシフトが続くだろう。

新型大規模物流施設に対する潜在需要は約 1,000 万坪

2000年から2007年までに東京圏で供給された新型大規模物流施設は、図 4-1 の通り 200 万坪程度である。当社が調査した 2007 年以前の大型物流施設のストックが約 627 万坪だったことを勘案すると、400 万坪強が旧型施設と分類される。

また、4-1-1 で考察した通り、東京圏対象物流施設の全ストック量は約 1,600 万坪と推定される。今後は物流効率化を目指した施設集約が需要の主流になると考えられるため、総需要量は全ストック量より減少する可能性が高い。こうした要素を勘案し、総需要量が 20% 程度減少すると仮定して、約 1,280 万坪（1,600 万坪 × 0.8）を今後の総需要量と推計した。この総需要量から、2000 年から 2007 年までに竣工した新型大規模施設約 200 万坪を除いた約 1,000 万坪が、今後、物流効率化を目指して新型施設にシフトする潜在需要として見込まれる。

企業の物流コスト削減の一環として、施設保有コストの見直しは必然であり、物流事業のアウトソーシング化を含めた物流施設の賃貸利用がますます主流となるものと思われる。一方で現存施設のオフバランス化の動きも続くだろう。日本において物流施設の賃貸化は緒についたばかりであり、今後の動向が注目される。

5. おわりに

空室率と潜在需要の算定にあたって

物流施設の賃貸マーケットが本格化したのは、ファンドを含む不動産系が参入した 2003 年以降である。そのため、オフィスセクターに比べ、物流セクターの賃貸マーケットデータはまだ未整備である。そこで、我々は 2000 年から 2008 年 9 月までに竣工した延床面積 9,900 m² (3,000 坪) 以上の新型大規模物流施設を洗い出し、110 棟の空室率を算定した。

算定に当たり、ファンド、不動産業、リース業、金融業が所有する物件を賃貸物件と定義した。したがって事業会社のオフバランス物件は集計に算入され、倉庫業者の物件は外れている。また、賃貸物件と自社物件の定義において、前回調査では所有者と現地看板等の企業が違うものを賃貸とした。しかし、賃貸形式もオフバランスや一括賃貸や転貸など多様化していることから、今回は不動産登記簿謄本の所有者の業種を基に集計している。

上記の定義による新型大規模物流施設の賃貸物件 110 棟の空室率は 13.3% となった。2000 年以前の竣工物件でも高機能なマルチタイプの賃貸は存在するが、これらは比較的立地条件がよく、ほとんど満室稼働している。こうした物件を含めれば、空室率はさらに低くなると推定される。

潜在需要の算定にあたっては、2000 年以前は 1,000 m² 未満の小規模なものが多く、物流効率化を目指した需要の受け皿にはなりにくい判断して除外した。これを前提に試算した結果、物流効率化を目指す潜在需要は約 1,000 万坪と推定された。

2008 年は過去最大の供給量となることや、ファンド系を含む不動産業が供給した一部の物件に需要に合わないものもあるため、空室率は一時的に上昇する可能性が高い。しかし、物流効率化の流れは必然であり、今後も続くことから、立地、規模、機能ともに需要にマッチした新型大規模物流施設に対する需要は底堅いものと思われる。

また、今後の供給動向をみても 2009 年は 2005 年～2007 年の水準に戻るうえ、世界的な金融危機の影響を受けてファンド系の供給計画が先送りされる可能性もある。そのため、中期的には物流施設の賃貸マーケットの需給バランスが大崩れするとは考えにくい。

今後は、つくれば入るといった状況が崩れたことによって、需要に応じた立地、規模、機能が精査され、物流効率化を目指す企業の潜在需要を掘り起こしていくものと思われる。

<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

林 俊樹、古塚 雅一

東京都新宿区西新宿 8-5-1

野村不動産西新宿共同ビル

TEL (03)-3365-8650

FAX (03)-3365-8730

#2

付属資料 1. 2007年～2010年竣工(予定含む)の主な大規模物流施設リスト
(延床面積 15,000坪以上)

2007年

No.	名称(プロジェクト名)	都道府県	市区郡	階数	延床面積(坪)
1	JR貨物エフ・プラザ 東京L棟	東京都	品川区	5	18,667
2	野村 ランドポート厚木	神奈川県	厚木市	5	17,919
3	AMB 相模原ディストリビューションセンター	神奈川県	相模原市	4	16,670
4	J&F 川崎浮島物流倉庫	神奈川県	川崎市川崎区	6	20,891
5	日立キャピタル 住友倉庫浦安営業所	千葉県	浦安市	5	21,877
6	J-REP 松戸ロジスティクスセンター	千葉県	松戸市	4	16,596
7	プロジスパーク 杉戸	埼玉県	北葛飾郡	6	32,383
8	三井倉庫 三郷物流センター	埼玉県	草加市	4	23,750

2008年

No.	名称(プロジェクト名)	都道府県	市区郡	階数	延床面積(坪)
1	大和ハウス 南大沢	東京都	八王子市	4	20,906
2	野村 ランドポート板橋	東京都	板橋区	6	16,200
3	ラサール ロジポート川崎	神奈川県	川崎市川崎区	5	43,883
4	J-REPロジステーション水江町	神奈川県	川崎市川崎区	5	30,189
5	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	19,721
6	タイコホールディング 新山下	神奈川県	横浜市中区	3	16,103
7	岡谷鋼機 市川ファッションロジスティクスセンター	千葉県	市川市	6	17,558
8	プロジスパーク 市川	千葉県	市川市	6	41,570
9	野村 ランドポート浦安	千葉県	浦安市	5	21,649
10	プロジスパーク 成田	千葉県	山武郡	7	17,253
11	プロジスパーク 習志野	千葉県	習志野市	5	15,009
12	流山ロジスティックセンター	千葉県	流山市	5	49,523
13	プロジスパーク 三郷	埼玉県	三郷市	4	17,982
14	三菱倉庫 新三郷倉庫	埼玉県	三郷市	6	15,436

2009年

No.	名称(プロジェクト名)	都道府県	市区郡	階数	延床面積(坪)
1	山九 首都圏中核物流センター	神奈川県	川崎市川崎区	4	33,388
2	ニューシティ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	40,039
3	ニューシティ横浜ロジスティックパーク:B棟	神奈川県	横浜市鶴見区	7	49,113
4	プロジスパーク座間	神奈川県	座間市	5	42,112
5	プロジスパーク 市川	千葉県	市川市	6	27,737
6	新日鉄 野田市船形物流センター	千葉県	野田市	5	37,027
7	野村 ランドポート川越	埼玉県	川越市	4	23,974
8	シーエックスカーゴ 野田流通センター	千葉県	野田市		15,125

2010年

No.	名称(プロジェクト名)	都道府県	市区郡	階数	延床面積(坪)
1	オリックス 横浜町田ICロジスティックセンター	東京都	町田市	4	23,482
2	野村 ランドポート横浜	神奈川県	横浜市鶴見区	4	19,936
3	プロジスパーク川嶋	埼玉県	比企郡	5	51,276
4	市川千鳥LC	千葉県	市川市	5	21,125
5	松戸物流施設計画	千葉県	松戸市	5	22,411

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