



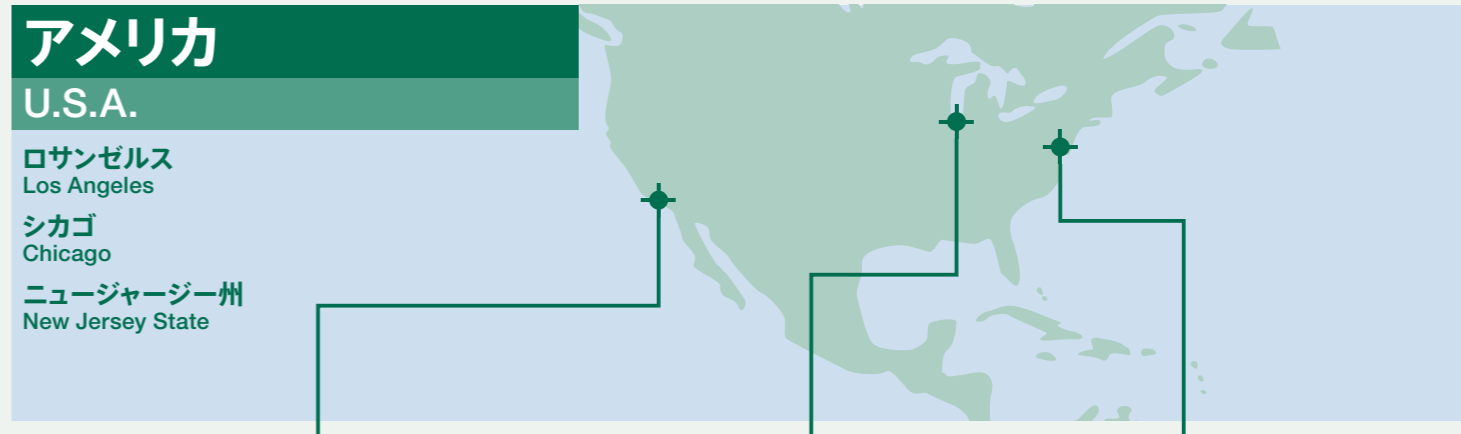
物流マーケット情報

# 世界の物流施設 賃貸借事情

## 現地スタッフに聞く、世界の物流マーケットと賃貸借商慣習

弊誌では過去に数回、世界各国のオフィス賃貸借事情について解説してきた。また、物流市場においても、中国の北京や上海、アメリカのニュージャージー州など、世界的にホットな市場について、その時々に取り上げてきた。一般に物流施設の賃貸マーケットは、オフィス等と比較して非常にローカルな側面を有している。日本国内でさえその傾向が顕著であり、これが世界ともなれば、その市場性・商慣習に大きな差異があることは容易に想像がつくだろう。今回の物流マーケット情報では、この世界各国の物流施設賃貸借事情について一挙解説する。シービー・リチャードエリスが有するワールドワイドなネットワークでなければ得られない貴重なマーケットデータを、ぜひご覧いただきたい。また、実際に海外進出を考え、より具体的な情報が必要な方は、弊社現地ジャパンデスク及び東京・大阪のグローバル・コーポレートサービス本部に、お気軽にご相談いただきたい。

東京 Tokyo		
賃貸物流施設		
階数	物流施設の一般的な形状・階層	3~5階建、平屋はまれ
建築費	物流施設の建築費相場	8~12万円/㎡
テナント	入居テナントの比率、目立つ業種・業態	●3PL&物流業者:70~80% ●荷主:20~30%
主規模	一般的な物流施設の規模(延床面積)	5,000~10,000㎡
最大規模	エリア最大の物流施設の規模(延床面積)	300,000㎡
主要オーナー	大型物流施設の主要なオーナー	プロロジス、AMB、商社系デベロッパー
集積地①	主要な物流集積地①	東京・横浜湾岸部
相場	現地通貨・期間での賃料相場(円/坪/月換算)	4,000~6,000円/坪
集積地②	主要な物流集積地②	国道16号線沿い
相場	現地通貨・期間での賃料相場(円/坪/月換算)	3,000~4,500円/坪
賃貸借契約形態		
契約期間	標準的な契約期間	3~5年
中途解約	契約期間中の中途解約の可否	可
サブリース	サブリース(転賃)の可否	不可
預託金	保証金・敷金等、契約時の預託金の額	賃料の3~6ヵ月分
実支払額	賃料を100とした時の実際の支払額	105~110
原状回復	退去時における原状回復義務	あり



**アメリカ**  
U.S.A.  
ロサンゼルス  
Los Angeles  
シカゴ  
Chicago  
ニュージャージー州  
New Jersey State

ロサンゼルス Los Angeles	
賃貸物流施設	
階数	平屋
建築費	4~6万円/㎡
テナント	●3PL&物流業者:80% ●荷主:20%
主規模	5,000~20,000㎡
最大規模	650,000㎡
主要オーナー	プロロジス、AMB、フトソンランド、カーソンカンパニー、ブルデンシャル
集積地①	サウスベイ
相場	0.59米ドル/SF/月(2,000円/坪)
集積地②	インランドエンパイア
相場	0.36米ドル/SF/月(1,200円/坪)
賃貸借契約形態	
契約期間	5年を基本に、3~7年
中途解約	不可
サブリース	可
預託金	賃料の1~2ヵ月分
実支払額	120~130
原状回復	設置物撤去やその後の補修程度

シカゴ Chicago	
賃貸物流施設	
階数	平屋
建築費	4~7万円/㎡
テナント	3PL&物流業者が大半を占める
主規模	7,000~9,000㎡
最大規模	100,000㎡
主要オーナー	プロロジス、AMB、センターポイント、ファーストインダストリアル
集積地①	ボーリングブルック、ロメオヴィル
相場	3.25米ドル/SF/年(900円/坪)
集積地②	オヘア空港周辺
相場	3.50米ドル/SF/年(1,000円/坪)
賃貸借契約形態	
契約期間	5年を基本に、3~7年
中途解約	不可
サブリース	可
預託金	賃料の1~4ヵ月分
実支払額	120~130
原状回復	設置物撤去やその後の補修程度

ニュージャージー州 New Jersey State	
賃貸物流施設	
階数	平屋
建築費	5~8万円/㎡
テナント	3PL&物流業者が大半を占める
主規模	4,000~5,000㎡
最大規模	130,000㎡
主要オーナー	プロロジス、AMB、IDI、バナターニ、モリス、ハーツマウンテン
集積地①	メドウランズ
相場	5.75米ドル/SF/年(1,600円/坪)
集積地②	Exit 10 (NJターンバイク10番口周辺)
相場	5.50米ドル/SF/年(1,500円/坪)
賃貸借契約形態	
契約期間	5年を基本に、3~7年
中途解約	不可
サブリース	可
預託金	賃料の1~4ヵ月分
実支払額	120~130
原状回復	設置物撤去やその後の補修程度

アメリカ西部 現地お問い合わせ先

**CBRE ジャパンデスク  
ロサンゼルス**  
藤原 良雄(フジワラ ヨシオ)  
Tel:1 310 516 2360  
e-mail:Yoshio.Fujiwara@cbre.com

アメリカの物流施設は、広大な敷地に十分なトラックヤードやトレーラーパーキングロットを確保し、かつ9mもの天井高を有する平屋タイプが主流で、大規模なプロジェクトでは一棟あたり10万㎡程度の物件が同一プロジェクト内に複数存在するようものも珍しくない。西海岸最大の都市ロサンゼルスでは、航空貨物のゲートウェイに位置付けられるLAXと共に、北米最大、とりわけアジア方面からの海運貨物全体の約55%もの取扱量を誇るロサンゼルス港/ロングビーチ港と至近距離に広がるカーソン市を代表とした「サウスベイ」エリアを中心に、古くから物流施設の集積が進んできた。ただ、近年の国内経済低迷を背景にLA/LB港の取扱量は2年続けて対前年比約20%もの落ち込みを見せており、それに伴ってこれら施設に空室が増大。好況期には1%ほどでしかなかった空室率が、直近のデータでは3.7%、さらに米国では一般的な「サブリース」向け空室も含めると約8%と、一気に上昇してきている。借り手市場色が強まる中、テナント企業にとっては、新規開設や移転の場合に限らず、既存契約を更新する場合でも、好条件を獲得するには絶好の機会といえる。

アメリカ東部 現地お問い合わせ先

**CBRE ジャパンデスク  
ニューヨーク/ニュージャージー**  
田中 雅大(タナカ マサヒロ)  
Tel:1 201 712 5856  
e-mail:masahiro.tanaka@cbre.com

シカゴ周辺の物流マーケットは、アメリカにおいて人口が集積している中西部-南部-東部にかけての物流ハブとして位置付けられる他、中西部の自動車製造業関連の物流拠点も見られる。中でも、シカゴ郊外北西部のジャンパーグ地区には、日本企業が多数集積している。これまでは、シカゴに生産設備を置く国内外の企業が多数存在していたが、最近では物流拠点としての機能がメインのため、近年開発された施設の多くが物流施設となっている。ただし、その物流機能についても、昨今の市況下では低迷を余儀なくされており、昨年は空港貨物の取扱量、LA/LB港からのコンテナ貨物のいずれも減少。新規竣工物件も年間で80%減少。賃貸施設の空室率はこの2年間で30ポイント近く上昇している。一方、ニュージャージー州は、ニューヨーク等東海岸への物流拠点として発展してきたエリアで、日系メーカーのアメリカ本社機能も多く見られる。こちらでも港の取扱量が低迷し、結果として延床面積7,500㎡以上の規模の施設で空室が増加。サブリース案件の増加もあり、借り手市場となっている。両地とも、物流施設の建築費は、降雪等の対応のためLAよりも若干高め。また通常使われる賃料表記は、LAが月単位なのに対し、東海岸は年単位が一般的である。

日本国内でのお問い合わせ先は **CBRE グローバル・コーポレートサービス本部** [東京]Tel:03-5470-8764 [大阪]Tel:06-6261-3091

# 中国

## CHINA

香港  
Hong Kong

北京  
Beijing

上海  
Shanghai

### 香港

Hong Kong

#### 賃貸物流施設

階数	15~20階建(ランブウェイ付き物件あり)
建築費	新築がほとんどなく相場観なし
テナント	3PL&物流業者が大半を占める

規模 15,000~20,000㎡

最大規模 600,000㎡

主要オーナー グッドマン、メーブルツリー、ケリー

#### 集積地① クワイチン(葵青)

相場	5~9香港ドル/SF/月 (2,000~3,500円/坪)
----	----------------------------------

#### 集積地② シャーティン(沙田)

相場	4~7香港ドル/SF/月 (2,000~3,000円/坪)
----	----------------------------------

#### 賃貸借契約形態

契約期間	2~3年
中途解約	原則不可
サブリース	原則不可
預託金	賃料、管理費、税金の合計の3ヵ月分
実支払額	120~130(ゲートチャージ除く)
原状回復	あり

香港 現地お問い合わせ先



**CBRE ジャパンデスク 香港**  
松丸 裕之(マツマル ヒロユキ)  
Tel:85 2 2820 2919  
e-mail:Hiroyuki.Matsumaru@cbre.com.hk

香港の平均的な物流施設はワンフロア1,000㎡程度の15~20階建と、日本の倉庫のイメージからはかなりかけ離れている。I/O (Industrial Office) と呼ばれる物件で、古くは軽工業等で使われていたものを、業態の衰退と共に物流に転用している。ただし、その多くが築年数を経ており、天井高が低く、接車バースや荷捌所の使い勝手も悪く、さらにほとんどの施設が敷地いっぱいに建設され更地の駐車スペースは皆無と、日系物流企業等が好む物件とはなっていない。物流集積地であるクワイチンでは、コンテナヤードの近くにある程度倉庫はあるものの、現在まとまった面積の空室は少ない。また、香港市内の配送拠点として利便性が高いエリアとしてシャーティンが挙げられるが、やはりまとまった面積を確保するのは困難だ。過去10年間にわたり大型施設の供給がなく、物流適地への供給が待たれる香港だが、現在、地上24階建、延床面積22万㎡に及ぶInterlinkの建設が進められており、市場の注目を集めている。香港での賃貸借契約は日本で言うところの定期借家で、中途解約は不可。契約面積はグロスで有効率は60~80%程度。トラック等の出入りに対し、ゲートチャージという香港独自のコストが掛かる物件も見受けられる。

日本国内でのお問い合わせ先は **CBRE グローバル・コーポレートサービス本部** [東京]Tel:03-5470-8764 [大阪]Tel:06-6261-3091

### 北京

Beijing

#### 賃貸物流施設

階数	平屋、もしくは2階建
建築費	2万円/㎡
テナント	●3PL:60% ●物流業者:30% ●荷主:10%

規模 5,000~10,000㎡

最大規模 20,000㎡

主要オーナー プロロジス、AMB、華潤物流

#### 集積地① 通州、京南

相場	0.75~1.15元/㎡/日 (1,000~1,500円/坪)
----	------------------------------------

#### 集積地② 北京空港周辺

相場	0.75~1.15元/㎡/日 (1,000~1,500円/坪)
----	------------------------------------

#### 賃貸借契約形態

契約期間	2~3年
中途解約	不可
サブリース	不可
預託金	賃料の3ヵ月分
実支払額	100~110
原状回復	あり

北京 現地お問い合わせ先



**CBRE ジャパンデスク 北京**  
金羅 惇夫(キンラ アツオ)  
Tel:86 10 8588 0728  
e-mail:atsuo.kinra@cbre.com.cn

海のない北京の物流マーケットの規模は、巨大な貿易港を有する上海や大連といった中国の他都市と比較して相対的に小さい。また物流拠点の位置付けも、航空貨物及び消費地・北京への商品流通を目的としたものとなり、施設も上海と比較して小規模である。郊外部にはまだ物流施設を開発できる余地があり、多層階の施設は少なくほとんどが2階建までの建物となっている。経済成長を続ける中国ではあるが、賃貸物流施設の市場はさほど逼迫しているわけではなく、物件を選び好みしなればテナントが希望する面積は大体確保できる空き水準となっている。契約時におけるフリーレントは、仮に3年の契約期間であれば2ヵ月程度は付与されている。中国における賃貸借契約は日本で言うところの定期借家で、中途解約は不可。契約面積は建築面積(グロス)で有効率は80~90%程度。賃料は一般にRMB/㎡/日で表記される。

日本国内でのお問い合わせ先は **CBRE グローバル・コーポレートサービス本部** [東京]Tel:03-5470-8764 [大阪]Tel:06-6261-3091

# タイ・ベトナム

## THAILAND, VIETNAM

バンコク  
Bangkok

ベトナム(ホーチミン)  
Vietnam (Ho Chi Minh)

ベトナム(ダナン)  
Vietnam (Danang)

### バンコク

Bangkok

#### 賃貸物流施設

階数	平屋
建築費	3~4万円/㎡
テナント	荷主と物流業者で、後者の方が若干多い

主規模 1,000~10,000㎡

最大規模 30,000㎡

主要オーナー TICON

#### 集積地① レムチャパン

相場	120~200パーツ/㎡/月 (1,000~1,800円/坪)
----	------------------------------------

#### 集積地② ワンノイ

相場	120~200パーツ/㎡/月 (1,000~1,800円/坪)
----	------------------------------------

#### 賃貸借契約形態

契約期間	3年
中途解約	原則不可
サブリース	原則不可
預託金	賃料の3~6ヵ月分
実支払額	100~115
原状回復	あり

上海 現地お問い合わせ先



**CBRE ジャパンデスク 上海**  
田口 元(タグチ ハジム)  
Tel:86 21 2401 1223  
e-mail:hajimu.taguchi@cbre.com.cn

上海における輸出入後背の物流集積地は外高橋と臨港エリアだが、外高橋はアジア航路の貿易港、臨港は欧米航路の貿易港となっている。延床面積5,000~1万㎡程度の物件が多く、最も大規模なもので22万㎡の物流施設も見られる。上海市内向けの物流は上海市近郊に、中国国内向け拠点は少し内陸部に位置する蘇州等に分布している。近年、欧米系、及びシンガポールやアジアパシフィックのデベロッパー進出が目立ったが、現在は本国における経済状況の悪化により小休止状態となっている。現在のマーケット状況だが、外高橋エリアが空室率10%程度、臨港エリアが空室率25%程度と、世界各国の中でも好調な経済情勢を維持する中国の大消費エリアとはいえ、さほど逼迫したものとはなっていない。中国における賃貸借契約において気をつけるべきことは多々挙げられるが、代表的なところでは、契約内容/商慣習(テナント工事費、拡張オプション、契約更新オプション、サブリース、定期借家)の違いや、物流インフラの整備状況、法令・税制のチェック、加えて地域優遇措置等の研究(保税区・加工区・物流園区・FTZ)などが重要となる。

日本国内でのお問い合わせ先は **CBRE グローバル・コーポレートサービス本部** [東京]Tel:03-5470-8764 [大阪]Tel:06-6261-3091

### ベトナム(ホーチミン)

Vietnam (Ho Chi Minh)

#### 賃貸物流施設

階数	平屋、若干多層階建あり
建築費	2~4万円/㎡
テナント	●外資系製造業:60% ●国内製造業:40%

主規模 2,000~5,000㎡

最大規模 20,000㎡

#### 集積地① ビンズオン省

相場	3.5米ドル/㎡/月 (1,000円/坪)
----	--------------------------

#### 集積地② ドンナイ省

相場	3.5米ドル/㎡/月 (1,000円/坪)
----	--------------------------

#### 賃貸借契約形態

契約期間	3~5年
中途解約	交渉次第
サブリース	不可

バンコク 現地お問い合わせ先



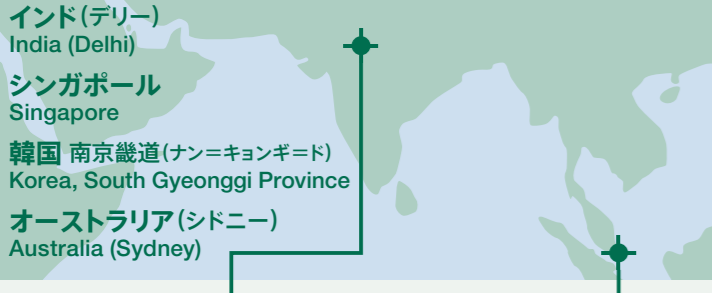
**CBRE ジャパンデスク バンコク**  
臼井 豊秋(ウスイトヨアキ)  
Tel:66 2 654 1111 内線402  
e-mail:toyoaki.usui@cbre.co.th

近年、著しい成長をみせるタイの首都・バンコクであるが、賃貸物流施設については、まだ発展途上の段階と言える。オーナーは、ほとんどが地場の地主企業・個人であり、その1棟を所有するだけで複数の箇所に展開するケースはあまり見られない。物流専門のデベロッパーは数少なく、外資系・ファンド系オーナーも、今のところまだ積極的に進出していない。物流集積地としては、レムチャパンやワンノイが挙げられるが、いずれも空室は少なく、高床式、ローディングドック付物件など物流業者が満足する倉庫の絶対数はさらに少ない。賃貸借契約に関しては、契約期間が3年を超える場合、契約を土地局(登記所)で登記する必要がある。契約期間中の総支払額の1.1%の登記費用が発生したり、支払賃料が「Lease Agreement」と「Service Agreement」とに割り振られるケースがあったりと、かなり独自性が強い。また、ベトナムの物流市場だが、外資系衣料品メーカーや靴製造業、家具製造業等が積極的に進出しており、これまでになく様々なタイプの工場/倉庫が増加している。その活況を背景に地価及び賃貸料は世界的な景気の失速の間さえ安定して推移。ベトナム、そしてタイの産業市場への外資系企業の関心は、急速に復活してきているといえる。

日本国内でのお問い合わせ先は **CBRE グローバル・コーポレートサービス本部** [東京]Tel:03-5470-8764 [大阪]Tel:06-6261-3091

# アジア・オーストラリア

## ASIA, AUSTRALIA



インド(デリー)	
India (Delhi)	
賃貸物流施設	
階数	2~3階建:70%、平屋:30%
建築費	1.5~2万円/㎡
テナント	●3PL&物流業者 ●衣服関連企業 ●自動車関連企業
主規模	旧地域:500~1,000㎡ 開発地:1,000~5,000㎡
最大規模	35,000㎡
集積地① グルガオン	
相場	0.3米ドル/SF/月 (1,000円/坪)
集積地② ノイダ	
相場	0.25米ドル/SF/月 (800円/坪)

賃貸借契約形態	
契約期間	3~5年
中途解約	可
サブリース	交渉次第
預託金	賃料の9~18ヵ月分
実支払額	105~110
原状回復	あり

インド・デリー周辺の物流集積地としては、地価高騰と人口集積が著しい都心部を避け、南西部郊外に位置するハリヤーナー州グルガオン、東側に隣接するウッタールプラデーシュ州ノイダなどが挙げられる。両エリアともデリーからは車で1時間程度の距離となり、日系企業の工場も数多く集積。住宅・マンション開発、ショッピングセンターの開発も非常に活発なエリアとなっている。インドの物流施設賃貸借はオフィス等のそれと違いはなく、賃貸条件はオーナー・テナント双方のプロカーの交渉により決定される。そのプロカーに対するフィーは、アメリカとは異なり、オーナー・テナントそれぞれから支払われる。賃料は、スクエアフィートあたりのUSDを月額で表示するのが一般的となっている。

シンガポールにおいて開発される工場や物流施設の大部分は、日本で言うところの注文建築によって提供されており、マルチテナント型の大型賃貸施設はほとんどない。現在のような経済状況下においては、多くの企業が施設開発に代表される設備投資に対して慎重な態度を崩していないが、徐々にではあるが需要は回復してきている。主な工業・物流集積地は、シンガポール南西部沖合いの人工島で日系企業も多数進出しているジュロンエリアと、チャンギ国際空港周辺であり、最新の空室率はそれぞれ6.4%、9.7%となっている。シンガポールでの施設賃貸借条件は、テナント側とオーナー側の各プロカー間の交渉により決定し、また同プロカーの手数料は、通常、オーナーによって支払われる。また、JTC(シンガポール政府)との契約においては、通常、条件交渉は行われない。



韓国(南京畿道 ナン=キョンギ=ド)	
South Gyeonggi Province	
賃貸物流施設	
階数	1~3階建(通常、地下階あり)
建築費	4.5~5.5万円/㎡
テナント	●3PL&物流業者:60~80% ●荷主:20~40%
主規模	5,000~25,000㎡
最大規模	90,000㎡
主要オーナー	プロロジス、AMB
集積地① 利陽IC・陽智IC周辺	
相場	7,000~9,000ウォン/㎡/月 (2,000~2,600円/坪)
集積地② 中部高速道路沿線 龍仁市、水原市	
相場	6,000~12,000ウォン/㎡/月 (1,800~3,000円/坪)

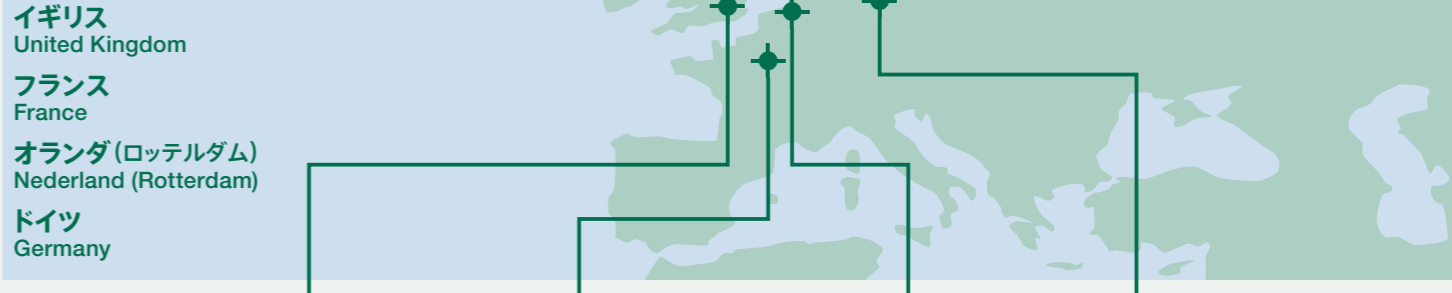
賃貸借契約形態	
契約期間	2~3年
中途解約	可
サブリース	可
預託金	賃料の3~6ヵ月分
実支払額	110~120
原状回復	あり

首都ソウルを取り囲むように位置し韓国の首都圏に相当する京畿道は、仁川国際空港や金浦国際空港、仁川港、平澤港へのアクセスが良く、物流ハブとしての立地条件に恵まれている。特に、ソウル以南の地域が物流集積地となっており、利川・陽智の両インター周辺、ソウルから南に延びる中部高速道路沿線、龍仁市、水原市といったエリアが挙げられる。現在、いずれのエリアも空室率10~20%と供給過剰で、借り手市場となっており、フリーレントやテナントインブループメント(内装費のオーナー負担)といったオーナー側のテナント誘致策は、交渉次第で比較的容易に実施される傾向にある。ただし、このような状況下においても、現在開発されている大規模かつ近代的な施設については、大手メーカーや販売店の拠点統合ニーズを吸収し、需要を集めるものと予想される。

オーストラリア最大の都市シドニー周辺の物流集積地には、同都市の西方郊外のイースタンクリークやアースキンパーク、南方郊外のサウスシドニーが挙げられる。特にシドニー西方には開発余地が少なく、世界的な景気減退期にも関わらず市場は逼迫、空室率は1%と非常に低い水準となっている。また、サウスシドニーでは空きの多くが1,000~3,000㎡の規模で5,000㎡以上のハイグレードな案件が市場に出ることは少ない。全体的に、マーケットは2008年を底に回復基調にあり、2009年末には開発案件も見受けられるようになっている。オーストラリアでの賃貸借契約は、契約期間5年の定期借家契約が一般的で、物件により契約期間賃料総額の8~12%のフリーレントが付くケースもある。原状回復に関しては、賃借以前の状況まで完全に復元するものではなく、日本のそれに近く通常使用損耗を除く部分について原状回復の義務があるとされている。

# ヨーロッパ

## EUROPE



イギリス	
United Kingdom	
賃貸物流施設	
階数	平屋
建築費	5~6.5万円/㎡
テナント	●3PL&物流業者:40~50% ●荷主:50~60%
主規模	5,000~20,000㎡
最大規模	100,000㎡
主要オーナー	プロロジス、グッドマン、年金基金、機関投資家
集積地① ミッドランド (イギリス中央エリア)	
相場	5.25ポンド/SF/年 (2,300円/坪)
集積地② イギリス北西部	
相場	4.25ポンド/SF/年 (1,900円/坪)

賃貸借契約形態	
契約期間	5~10年
中途解約	可
サブリース	可
預託金	与信が低いと6~12ヵ月必要
実支払額	145
原状回復	あり

イギリスの物流施設市場では、今の経済情勢を反映して、リスクの見切れない開発案件の中止・延期が数多く見受けられる。また、既存施設における供給も、オーナーサイドがテナント流出に対して賃料引き下げ等の引き止め施策を講じており、1万㎡以上の賃貸スペースは市場に出てなくなっている。イギリスにおける物流集積地とその空室率は、ミッドランドで15%、イギリス北西部で20%といったところである。近年、イギリスの市場では、既存施設においてニーズを満たすものが増え、テナントもこれを好む傾向にある。そのためか、契約に至る決定プロセスも非常に短期間になってきている。昨今の賃貸借契約の特徴としては、入居時に必要となる預託金に関して、通常、テナントの与信によっては賃料の6~12ヵ月分が必要となるが、現況では、65%程度の契約が預託金を必要としないマーケットとなっている。

2009年末、フランスの物流施設マーケットは、需給バランスの取れた安定した市場を示している。物流集積地であるイルド・フランスやローヌ川流域で空室率10%前後の水準。ただ、新規の開発案件に関しては、経済の先行き不透明感から中止や延期が相次いでいる。パリ近郊においては、グレードの高い物流施設で空室率がみられる。また、ローヌ川流域でも、2~5万㎡の優良物件での空きが見られる。フランスの一般的な物流施設の賃貸借は、基本的にはオフィスのそれと同じ形態で差は見られない。ただし、フランスの物流施設はBuild to Suitで提供されるのが主流であり、その場合、一般的な既存施設の契約期間が3年であるのに対し、9年という契約期間になるケースも見受けられる。

オランダ(ロッテルダム)	
Nederland (Rotterdam)	
賃貸物流施設	
階数	平屋
建築費	5.5万円/㎡
テナント	●3PL&物流業者:80% ●食品・商品保管業者:15% ●荷主:5%
主規模	5,000~20,000㎡
最大規模	130,000㎡
主要オーナー	プロロジス、AMB、DHVG、プロデルタ
集積地① エームハーフェン ベルニス	
相場	50~65ユーロ/㎡/年 (1,800~1,900円/坪)
集積地② ポトレック マースフラクテ	
相場	45~55ユーロ/㎡/年 (1,600~2,000円/坪)

賃貸借契約形態	
契約期間	3年、6年、9年
中途解約	不可
サブリース	不可
預託金	賃料の3ヵ月分
実支払額	115~120
原状回復	大型施設以外ではない

ヨーロッパ最大の貨物取扱量を誇る貿易港を有するロッテルダムは、オランダの物流集積地のみならず、ヨーロッパ全体の物流拠点としても、非常に重要な地位を占める。ロッテ川、新マス川、数々の運河の沿岸部、そして埋立地にディストリパークと呼ばれる物流団地が形成されており、代表的なものとして、エームハーフェン、ベルニス、ポトレック、マースフラクテ等が挙げられる。これらのエリアの現在の空室率は、いずれも7%前後の水準である。ロッテルダムにおける物流マーケットは、2009年、比較的に安定的に推移した。景気は冷え込んでいるものの、日用雑貨や生活必需品といった内需ニーズのテナントが動きを見せ、これが市場の下支えとなっている。オランダでの物流施設賃貸借は世界標準と呼べるもので、契約期間5年単位の定期借家。入居時の預託金は、いわゆる敷金と内容は同じだが、オーナーに預けるのではなく、銀行保証を約束するという手法がとられている。

ドイツにおける賃貸物流施設市場は、現在、新規開発によるリスクの受け手が不在で供給が滞っている。そのため、現代的な物流システムに対応する大規模かつハイグレードな物件が市場から少なくなってきた。これはヨーロッパの一般的な契約からすると非常に長期のものといえる。昨今、この契約期間の長期化がマーケットのトレンドになりつつあり、一般的な既存施設であっても最低5年からというものが主流となっている。そのため、賃貸施設の大きなメリットであるテナントのフレキシビリティが低下してきている。その他、ドイツの物流施設賃貸借契約の特徴としては、施設の使用方法に応じて賃料の30~40%と比較的高額な支払いが発生することがあることや、入居時の預託金に相場がなく、テナント与信によって大きく変動することなどが挙げられる。

日本国内でのお問い合わせ先は **CBRE グローバル・コーポレートサービス本部** [東京]Tel:03-5470-8764 [大阪]Tel:06-6261-3091

日本国内でのお問い合わせ先は **CBRE グローバル・コーポレートサービス本部** [東京]Tel:03-5470-8764 [大阪]Tel:06-6261-3091

# 日本、アメリカ、中国の 物流施設マーケットの特徴

シービー・リチャードエリス ジャパンデスク上海 シニアディレクター **田口 元**



## 世界の物流市場の変化と 必要とされる物流施設の姿と立地

私は現在、CBRE上海のジャパンデスクに所属していますが、過去CBRE米国ジャパンデスク及び、日本では国内外の物流不動産担当として、日本企業の国内需要、海外進出や撤退等に伴う不動産サービス業務に携わってきました。今回は、これまでの経験に基づき、主にアメリカ、中国、日本の物流市場を例に、施設や契約商慣習の違い等、各市場の概況をお話したいと思います。

近年までの生産から流通、消費といった物流の世界的な流れについて、グローバル企業展開の傾向を踏まえ簡単にご説明いたします。過去数十年において、まずはアメリカ等の先進諸国にて工業製品の製造・販売が行われてきましたが、より安い製造コストを求め、東南アジア等の諸国にそれらがシフトしていきました。日本も加工貿易国から、海外生産へと進出していきます。そして15年ほど前から、社会基盤が整ってきたことと、当時、抜群のコスト競争力があり優良な労働力が豊富であった中国が、世界の工場として台頭してきました。ここ数年は、経済のグローバル化がさらに進み、製造の主戦場はインドやベトナムへと移行しつつあります。

数年前まで、世界最大の消費エリア・景気のけん引役はアメリカでした。中国やアジア諸国で生産された製品が、各アジア沿岸部の港から出港、コンテナ船で太平洋を横断し米国西海岸最大の港を有するLA/ロングビーチに入り、そこから鉄道やトラック

輸送を利用して、より人口が多く購買力の集積する東海岸へと流通する、というのが物流の大きな流れだったといえるでしょう。

アメリカに進出している物流企業の施設を見ると、LAの施設規模が大きい傾向があり、同地の物流不動産の床面積総計も米国一を誇っています。次いでシカゴ、アトランタ等が物流のハブに、さらに東海岸に向かうに従い、それぞれリージョナルな配送拠点となっていくというイメージです。全般的に米国の物流施設は、原料等の保管倉庫を除き、輸入製品をすぐに国内各地に流通させるための「通過型」の施設が大半を占めています。その主因として、海外での製造から国内消費者まで一連の商品の流れを俯瞰したサプライ・チェーン・マネジメントの考え方により、多国間に跨るモノの流れが、より早く、効率的なものへと進化したことが挙げられるでしょう。また製造の現場において、ジャスト・イン・タイムに総称される製造者が部品在庫を持たず、サプライヤーからの効率的な供給を目指すモノづくりの流れも、「通過型」の物流施設の必要性を高めたといえます。

一方、経済危機以降減速するアメリカの消費動向に対して、世界の工場から世界の一大消費地へと成長しつつある中国では、これまで沿海部に立地し輸出に特化していたともいえる物流施設に加え、大都市近郊、または内陸部の発展目覚しい都市群に向け、新たに内需対応の物流施設の必要性が顕在化してきています。政府主導の景気刺激策により、インフラの整備が急速に進んでいることも、内陸に向けての物流

網の発展に拍車をかけています。例えば中国国内で昨年1年間に建設された高速道路の距離は、日本全国の高速道路の総距離数とほぼ同じといったような状態です。

変わって日本の物流マーケットを見ると、特に人口が集中し、物流施設が集積する首都圏では、大消費地をカバーする内需向けの物流施設がその多くを占めます。首都圏の物流施設は、歴史的に倉庫・不動産オーナーが大家であり、土地価格も高い中、より土地を高度利用できる、保管型の倉庫が主流であったといえます。ただし、サプライ・チェーン・マネジメントの浸透、物流アウトソーシングの一般化と、昨今の欧米系デベロッパーの進出による物流不動産保有形態、貸し方の変革もあり、「通過型」の物流施設の供給が近年増大してきています。

## ゼロベースから欧米化する中国に対し 日本は既存施設の存在が足かせに

物流施設の仕様は、その国の地域性、物流システムの発展の歴史によって大きく異なってくるといえそうです。例えばアメリカでは、広大な土地を有するため、物流施設はもともと巨大な平屋が一般的。しかも地価が安いために、わざわざ建設コストをかけて多層階とする必要はありませんでした。そのような市場に15年ほど前から物流デベロッパーが現れ、より汎用性を高めた仕様の賃貸物流施設が開発されるようになりました。トレーラー輸送が主流で、荷揚げされた海上コンテナがその荷姿のまま大陸を横断することも多いアメリカでは、ト

ラックヤードは135フィート、トレーラー使用にあわせた高床式対応、多くの搬入口が設けられました。日本では一般的な用途地域で、建ぺい率60%、容積率200%をすべて使い切るのに比べ、米国物流施設の建ぺい率・容積率の消化は40~45%に過ぎません。天井高30フィート(9m)、内部は柱だけのがらんどで、必要に応じて間仕切り壁で分割できるという、非常に汎用性の高い施設が主流となっています。この仕様は通過・保管倉庫としても優れ、物流の効率化を実現できる形態であるといえます。

中国では、これまで不動産市場の歴史の浅さと、物流の整備が遅れていたこともあり、以前は道路もないところに倉庫を建設するといった乱暴な事例もありました。しかし、国内物流量の増大による、先進的かつ合理的な物流システムの必要性和、広大な国土を有することから、欧米式のグローバル・スタンダードを受け入れやすい不動産市場となっています。言ってみれば、中国は未整備であったがゆえに欧米の仕様を導入し易く、先進的な施設開発が進められてきています。従来は地場の開発施設と欧米型の新規開発案件のスペックの差が明確であったため良し悪しが一目で判断できましたが、今では地元業者も時代変化を取り入れ、外資と遜色のない施設を開発するようにもなっています。

一方、日本の都市部の物流適地には既存施設が存在し、住居や他の用途施設とも、その土地を分け合っているのが現状です。新たな物流施設開発は、その隙間を縫って行わざるを得ませんでした。地価が高く、しかも敷地が狭い中で、現代の物流ニーズに対応した「通過型」の施設を実現するため、建ぺい率・容積率を満たし、天井高5.5m程でランプウェイ付の多層階(マルチ型)倉庫が主流になっています。歴史的にみると、30年ほど前にTRCや實組がそのコンセプトを生み出し、近年の海外物流投資家の進出により、その進化を促したといえるでしょう。日本独自の「通過型」施設が市場に浸透してきたわけです。

「土地がない」という同じような悩みを抱える香港では、現在、24階建という世界でも類を見ない多層階建物流施設の開発

が進んでいます。これはかなり極端な事例ですが、日本、特に東京周辺の物流施設の様子は、この香港の事例に並び、世界的に見て特殊な地域であることは間違いないのです。

## 日本でも一般化する定期借家 中国での契約には数々の注意点がある

さて、こうした施設の利用者は、3PLを含む物流業者が主力ということになります。かつては自社生産、自社物流が一般的でしたが、今日では物流も専門化が強まっており、アウトソーシングへの移行が世界的な流れになっています。日本の企業が海外で物流施設を確保しようとする時も、主流はアウトソーシングを通じての賃貸が一般的ではないかと思われます。とはいえ、物流システムの構築、コスト要因に大きく関与する、賃貸借契約条件について、海外での注意点を日本の一般的な契約形態も踏まえつつお話しておきましょう。

## 〈賃貸借契約について〉

オフィス等の契約同様、物流施設においても普通借家か定期借家かが基本的な差異と思われます。契約期間3年、中途解約可、自動更新という普通借家契約は、日本の伝統的な契約形態として依然主流を占めていると思いますが、世界的に見た場合は、稀なスタイルであるといえます。近年、日本でも投資家やファンド所有の施設では、ほとんどがグローバル・スタンダードの定期借家契約を標準としつつあります。定期借家が当然の各国では、中途解約が不可であることに対応するため、サブリース等の二次マーケットが成熟しています。契約更新権利、拡張権、テナント工事費用負担、賃貸借契約継承権等、日本の一般的な賃貸契約書ではあまりなじみのない項目も多くありますので、注意をして理解することが必要でしょう。

## 〈ブローカーについて〉

日本では貸主、借主の間に立つ“仲介”が基本となりますが、欧米や欧米式を取り入れた中国等では、借主、貸主双方がそれ

ぞれのブローカーを、双方の利益代表として指定、代理人として交渉を担います。代理人として専任業者を指定するのが一般的です。

## 〈中国での契約の注意点〉

また、中国での賃貸借契約では特に気をつけることがあります。ポイントは大きく分けて2つ。1つは、更新契約賃料の極端な値上げに悲鳴を上げているテナントをよく目にすることです。2年程度の比較的短期の賃貸契約が慣習であり、3年目の契約更新の際に大幅な賃料上昇を要求されるといったことも珍しくありません。中国の不動産事業は基本的に50年の土地使用権をベースとしたものであることも影響し、短期間にできるだけ利益を上げようとする傾向があります。また、国内の経済成長も後押しし、貸し手側は「値上げは当然」のスタンスです。

中国においては、最初の契約の際、当初の契約賃料のみならず、継続して契約する場合のインセンティブや賃料変動の取り決めをしておくなど、日本における契約の常識とは異なった知識やノウハウが必要となります。最近では、中国のオーナーも徐々に欧米型の長期契約での安定収入といった考えに移行しているようですが、従来型の物件オーナーと交渉する際には、相手企業・個人の見極めも重要ということになります。

もう1つは法令関連です。中国への外国企業の進出については、業種によっても規制があります。物流企業に対しての規制は序々に解放されてきていますが、地域によっても規定が異なるので注意が必要でしょう。

日本企業にとって海外展開は不可避のものとなっていますが、各国に根ざしたトラブルの元や注意が必要なことは数多く存在します。その国の市場や商慣習を良く知り、さらに日本企業・物流企業の立場に立った、専門家の視点でのお客様へのサービスを、私どもは心がけています。海外物流拠点構築をご検討の際には、シービー・リチャードエリスのワールドワイドなネットワーク、及び各地ジャパンデスクの豊富な知識と経験をぜひご活用ください。