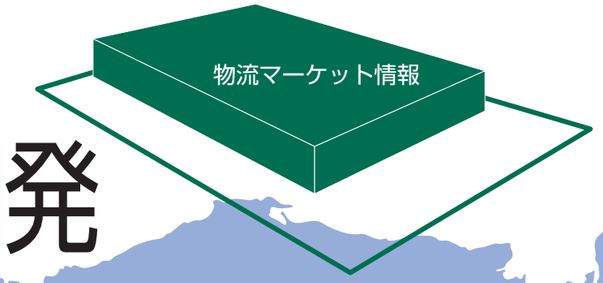
首都圏だけじゃない！
進む全国大型物流施設開発

大型マルチテナント型物流施設開発の流れは、東京近郊にとどまらず、
旺盛なニーズを背景に確実に全国の消費地周辺に波及している。
その開発詳細と、各地の市場動向、開発デベロッパーの戦略を追う。



犬山ロジスティクスセンター

●名神・東名高速道路「小牧IC」5km
所在地：愛知県犬山市字五反田／延床面積：12,750坪
4階建／2013年5月竣工

DPL犬山

●名神・東名高速道路「小牧IC」5.2km
所在地：愛知県犬山市羽黒新田中平塚／延床面積：6,872坪
3階建／2013年10月竣工

グッドマン大府

●伊勢湾岸自動車道「豊明IC」車2分
所在地：愛知県大府市北崎町遠山／延床面積：17,506坪
4階建／2014年11月竣工予定

近畿大型マルチテナント型物流施設

- ■グッドマン堺
- ■SGリアルティ舞洲
- ■三井不動産ロジスティクスパーク堺
- ■北港梅町二丁目案件
- ■プロロジスパーク大阪5
- ■GLP鳴尾浜
- ■（仮称）DPL大阪舞洲

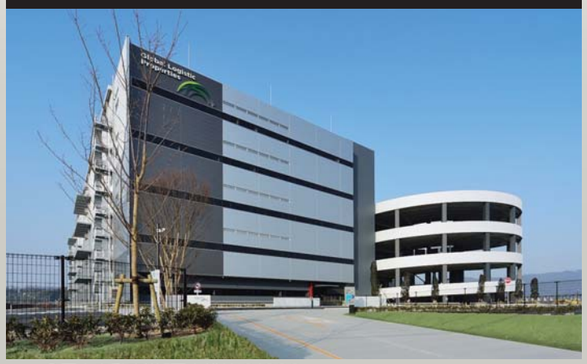
ロジポートアイランドシティ博多

●福岡都市高速「香椎浜IC」3km
所在地：福岡県福岡市東区香椎浜／延床面積：14,816坪
2階建／2014年4月竣工予定

DPL福岡糟屋

●九州自動車道「福岡IC」2.3km
所在地：福岡県糟屋郡粕屋町内橋／延床面積：29,210坪
6階建／2014年4月竣工予定

GLP総社



●岡山自動車道「岡山総社IC」600m
所在地：岡山県総社市長良／延床面積：23,616坪
5階建／2013年2月竣工

（仮称）DPL仙台港

●仙台東部道路「仙台港北IC」3.3km
所在地：宮城県仙台市宮城野区港／延床面積：35,568坪
5階建／2015年竣工予定

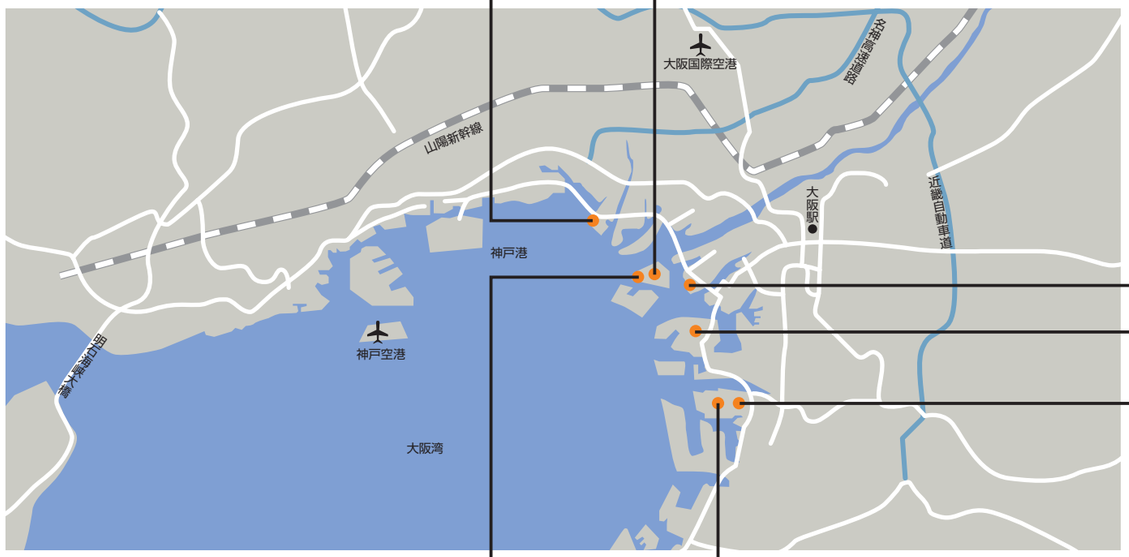
近畿大型マルチテナント型物流施設　開発一覧

GLP鳴尾浜

●阪神高速5号湾岸線「鳴尾浜IC」隣接
所在地：兵庫県西宮市鳴尾浜／延床面積：33,275坪
5階建／2015年6月竣工予定

SGリアルティ舞洲

●阪神高速5号湾岸線「北港西IC」1.7km
所在地：大阪府大阪市此花区北港白津／延床面積：33,819坪
6階建／2014年6月竣工予定



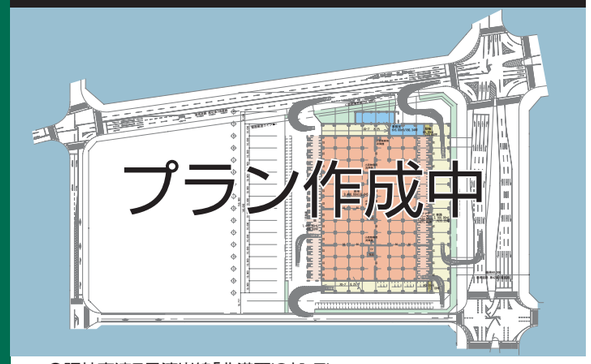
北港梅町二丁目案件

●阪神高速大阪港線「北港西IC」2km
所在地：大阪府此花区梅町／延床面積：6,200坪
4階建／2014年3月竣工予定

プロロジスパーク大阪5

●阪神高速5号湾岸線「南港北IC」隣接
所在地：大阪府大阪市住之江区南港東／延床面積：28,767坪
4階建／2015年1月竣工予定

（仮称）DPL大阪舞洲



●阪神高速5号湾岸線「北港西IC」1.7km
所在地：大阪府大阪市此花区北港緑地
2015年夏竣工予定

グッドマン堺

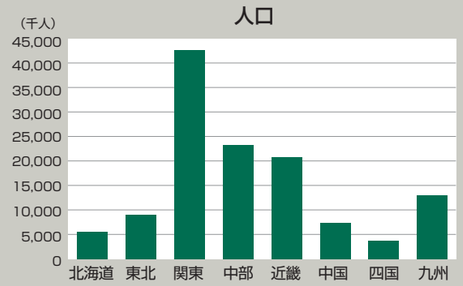
●阪神高速4号湾岸線（2013年末開通予定）「三宝IC」車5分
所在地：大阪府堺市堺区築港八幡町／延床面積：45,022坪
4階建／2014年3月末竣工予定

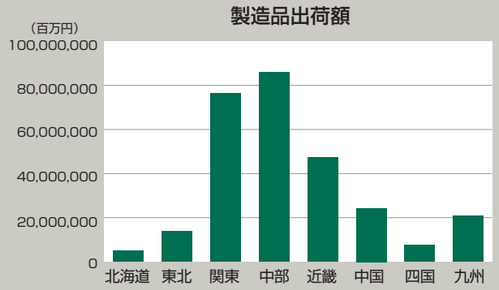
三井不動産ロジスティクスパーク堺

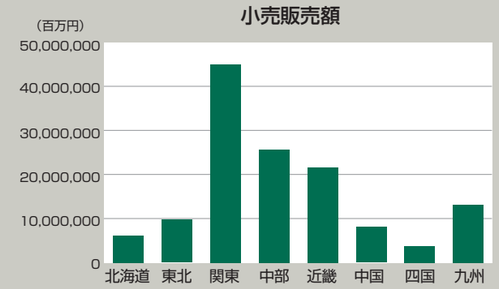
●阪神高速4号湾岸線（2013年末開通予定）「三宝IC」隣接
●阪神高速15号堺線「住之江IC」3km
所在地：大阪府堺市堺区築港八幡町／延床面積：40,233坪／5階建／2014年9月竣工予定

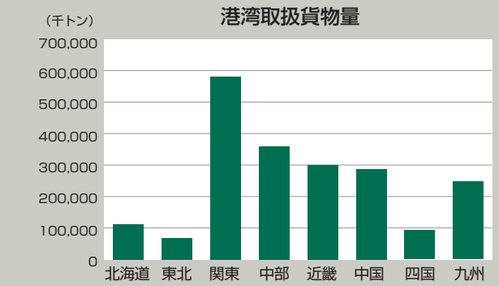
全国の物流ポテンシャル

全国に広がる大型物流施設開発だが、はたして全国各地の物流ポテンシャルは東京近郊に比較してどうなのか、人口、製造品出荷額、小売販売額、港湾取扱貨物量を参考として掲載する。また次ページ以降、CBREインダストリアル担当者が、各地における市場性と新築・大型物流施設のニーズを解説。倉庫ストック、投資物件ストック、大型マルチ型ストックのシェアや、それぞれの占める割合のデータも合わせてご覧いただきたい。









全国の物流ニーズと大型物流施設開発の可能性

HOKKAIDO

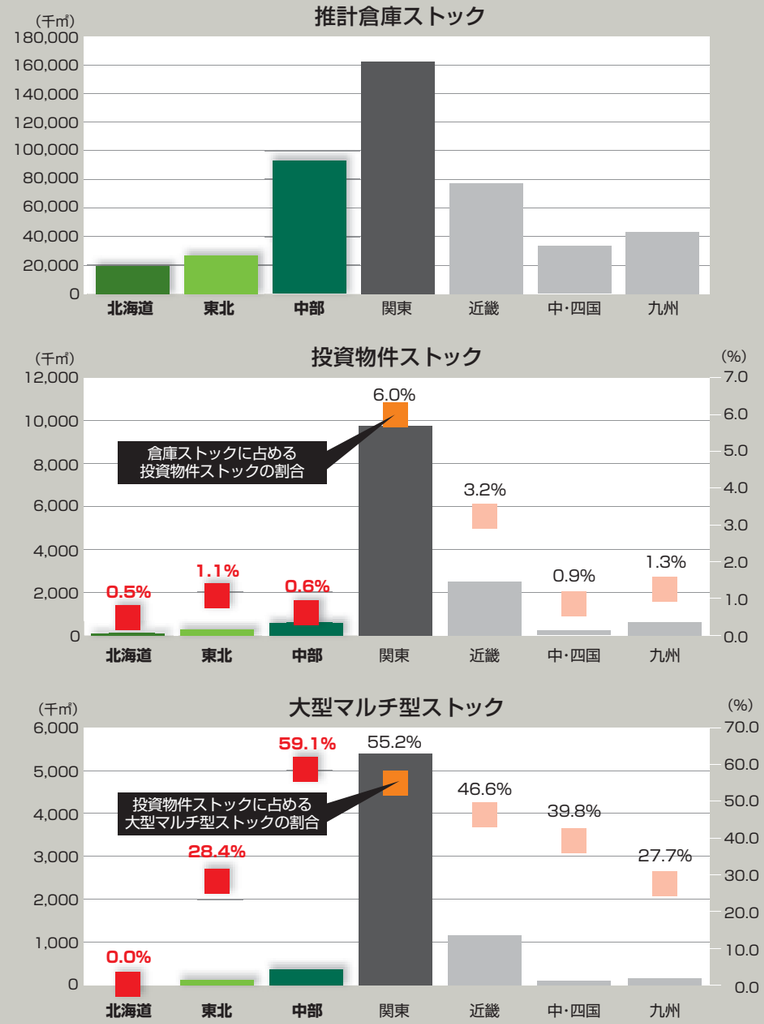
CBRE　札幌支店
インダストリアル担当
寶劔　紀昭

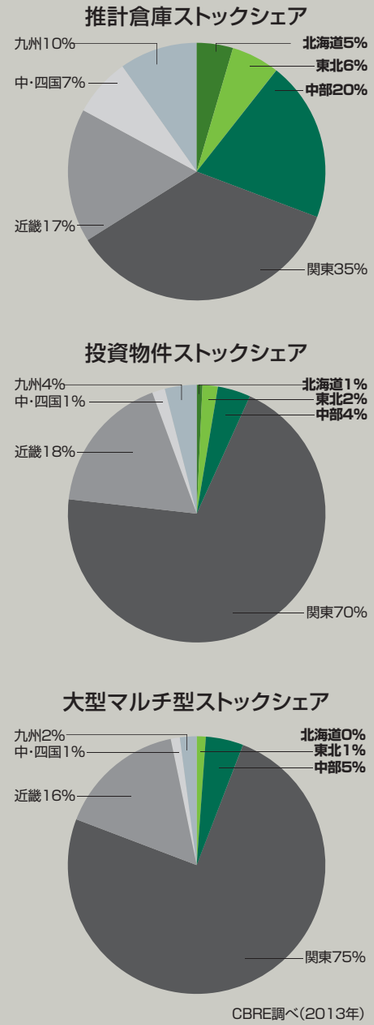
北海道の物流は、人口190万人強を擁する札幌を中心に形成されることから、3PL事業者や卸業者が扱う荷は同地で消費される食品や生活消費財が主となります。物流事業者が求める賃貸施設は、道内特有の季節波動を鑑み500～1,000坪の面積帯が中心ですが、札幌圏への拠点集約の動きからさらに大型化しつつあります。通販やe-コマースのニーズは残念ながらあまり聞こえてきませんが、昨今、札幌ではスーパー、ホームセンター、ドラッグストアの出店が進み、物量は着実に増加傾向です。そのため、市内では物件不足が続いています。市内施設は自社倉庫が多く、老朽化から建て替えが進んできていますが、仮に建て替えたとしても、もともとの敷地面積や周辺宅地化の問題から、決して理想的な拠点構築とはなっていません。札幌周辺の物流集積地としては、石狩と北広島が挙げられますが、苫小牧港から一度札幌を通過することになる石狩に対し、手前に位置する北広島の方が道内配送の面からもニーズは高くなっています。実際に、2014年に同地に造成される工業団地への注目度は非常に高く、順調に開発が進んでいます。札幌周辺は１テナントの使用面積の小ささからマルチ型施設はそぐわないように思われますが、2009年竣工の「ロジポート北海道」は、さほど好景気な時期ではなかったものの竣工時にはリーシングを完了し潜在需要を掘り起こしました。雪による交通アクセス寸断を見越した消費地から近い物流適地で、1,000坪前後で分割可能な施設であればニーズは非常に高く、札幌への新たな物流施設開発に期待したいところです。

TOHOKU

CBRE　仙台支店
インダストリアル担当
橋詰　仁郎

元来、東北はその広さから、様々な業界で拠点の置き方が異なる物流会社にとっては難しいエリアだと言われていますが、そんな中でも物流拠点新設・再構築の流れは着実に進んでいます。東北の中心都市・仙台周辺だけでなく、距離的に別シフトの必要な青森・秋田・岩手の北3県への対応として、同エリアにアクセスが良い北上市や花巻市といった交通の要衝に、食品や生活雑貨の卸がある程度の規模の拠点を構築するといった動きも散見されるようになりました。また、復興関連の建材・資材の動きも依然活発で、物件不足は明らかになっています。ただし、これらの動向は、地価の安さからもっぱら土地購入による自社開発の動きであったり、先行き不透明な復興需要に起因したりと、大型物流施設を開発する動きとは結び付かない面も否めません。東北における大型物流施設の必要性は、やはり、東北随一の消費地である仙台を中心に考えられるのですが、残念ながら2008年、2009年頃に仙台にマルチテナント型物流施設が誕生して以降、しばらくは計画自体も出現していませんでした。ただし、現在仙台周辺で物流を担う既存倉庫は築30～40年と現代のニーズにそぐわないものが多く、建て替えが必要な時期は確実に迫っています。また、使用できる空き倉庫を確保できないため、自社で物流を構築したくても現地物流会社に荷を委託せざるを得ない状況も起こっています。このような状況を見越して、2015年、東北一の規模を誇るDPL仙台港が竣工しますが、上記施設老朽化に危機感を持つ現地物流会社や、いまだ東北に拠点を持たない通販各社などから、熱い注目を集めるのではないでしょうか。





CBRE調べ(2013年)

CHUBU

CBRE　名古屋支店
インダストリアル担当
石川　治夫

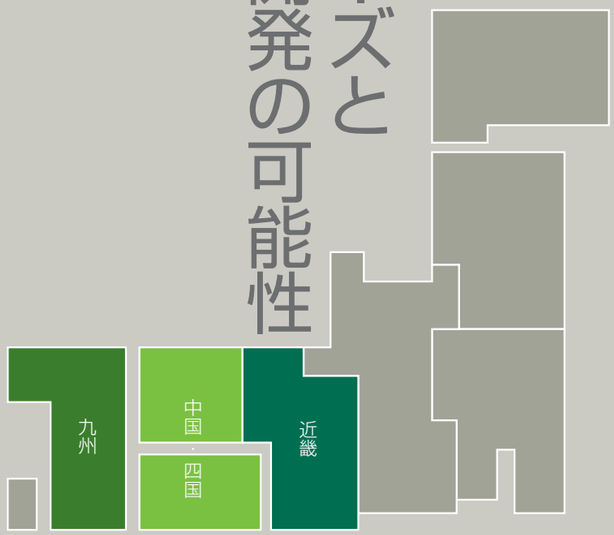
中部圏の物流は、中京工業地帯の製造業に付随する需要と、名古屋を中心に東海4県及び北陸も視野に入れた消費財の供給需要、さらに最近は、全国で１ヶ所に物流拠点を集約するといったケースでも、その立地特性から候補地として注目を集めています。いずれも大型施設を必要とするニーズであり、また倉庫ストックそのものも少なくないのですが、そのうち大型で近代的な施設が多い投資物件の占める割合は、わずか0.6%と極めて低い水準にとどまっています。メーカー系の物流は、子会社設立により自社で構築するケースが多いこと、さらに、円高や円安など経済動向に物量が大きく左右され、リーマンショック時など物流集積地として名高い小牧エリアでさえ老朽化施設を中心に10万坪の空きが発生し、投資サイドにテナントが付きづらい印象を持たれてしまったことが、ネックとなっているのかもしれません。逆に、現在は一気に上り調子となっており市場は逼迫。大型施設用地は工場跡地という例が多いのですが、景気が上向きで製造業が好調であればある程、物流用地案件が出てこないというスパイラルに陥っています。拠点集約、最新鋭設備による合理化、3PLによるアウトソーシングといった昨今の潮流は、中部圏の製造業物流では今からが本番といったところです。ニーズは確実にあるものの器がないという状況。今後は、小牧エリアの老朽化施設の再開発や、新東名高速や東海環状道路の延伸に伴う新たな物流適地の見極め、高い取扱貨物量を誇るにもかかわらずこれまで全く投資ファンドの開発が進んでこなかった名古屋港周辺の検討等、新しい視点による物流拠点構築が必要になってくると思われます。

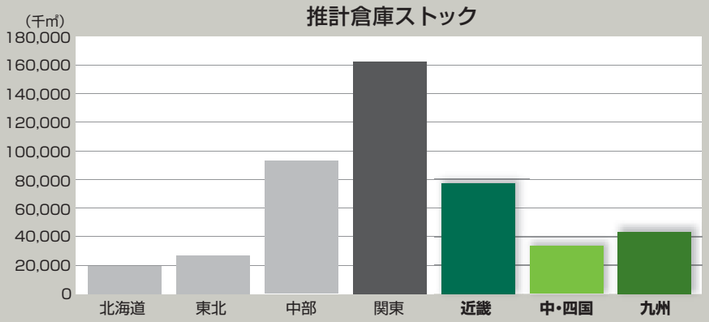
全国の物流ニーズと大型物流施設開発の可能性

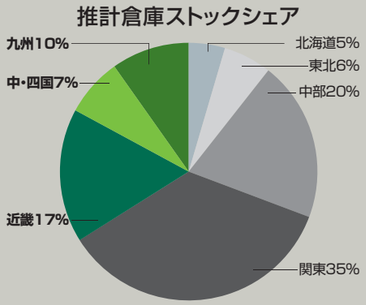
CBRE　関西支社
インダストリアル担当
北村　健次

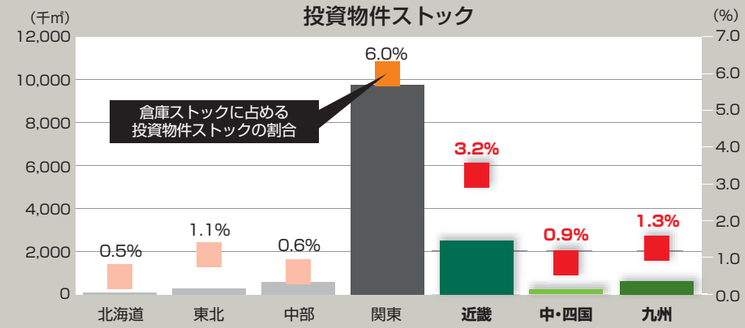
KINKI

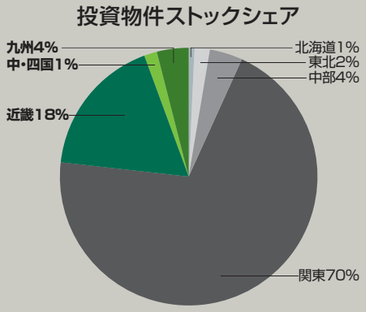
大阪に初の大型マルチ型施設が誕生したのは2004年。以降、2007年の供給ラッシュを経て大阪湾岸部に集積してきました。一時30%もの空室率を記録したものの、空室消化が進み現在はほとんど空きのない状況。テナントサイドには、大型フロアへの拠点集約、効率的なオペレーション、グレード感が寄与する庫内ワーカー確保、BCP対応といった最新鋭の施設のメリットが確実に浸透してきており、これが特にニーズを後押ししていると言えるでしょう。来年3月竣工予定の「グッドマン堺」が、11月現在すでに満室という状況など、これを如実に示しています。これまでのマルチ型施設は、建ち上がってから順次テナントが決まっていくのが通例であり、竣工前、しかもここまで早い段階で満室とは、この1年で、市場の潮目は大きく変わっています。今後も大型マルチ型施設の竣工が相次ぎますが、オーナー側の供給過剰感への危惧より、テナント側の竣工後では必要スペースを確保できないのではとの懸念の方が勝っており、新規開発に対する期待は否応なく高まっています。近畿圏において、全倉庫ストックに対して投資物件が占める割合は3.2%と関東の約半分。また、そのうちマルチ型施設は半分以下と、この比率は中部圏よりも低く、近畿圏にはまだまだ発展余地があると言えます。新名神の延伸に伴い交通利便性の高まる茨木市彩都に開発される工業団地は、これまで湾岸部に集中していた大型マルチ型施設を内陸部の物流適地にもたらす呼び水となるでしょうし、大阪以外でも兵庫県などはインター毎に工業団地の開発を行い、税制優遇なども含めて物流拠点誘致に積極的。近畿圏の物流市場は、今後さらに再構築が進むものと考えます。

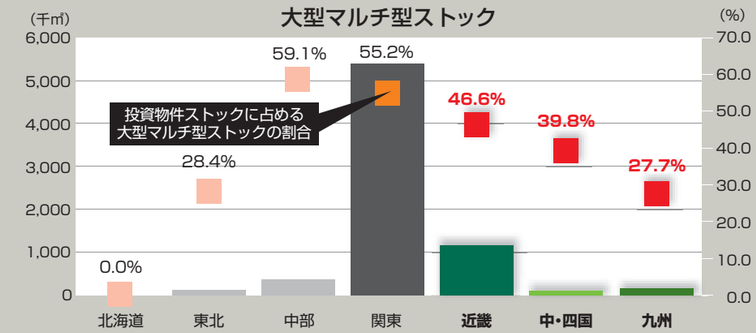


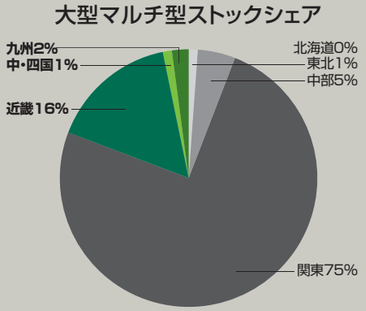












CBRE調べ(2013年)

CHUGOKU SHIKOKU

CBRE　広島支店
インダストリアル担当
土井　寛

人口120万人の広島市を中心に、中・四国最大の都市圏を形成する広島エリアですが、山が迫る地形や東西に広がる市街地における交通事情の悪さから物流適地は限定的で、長年慢性的な物件不足に悩まされています。同エリアでの物流構築はもっぱら中小既存倉庫に頼ることが前提となり、ニーズはどうしても消費地近隣に拠点を置かざるを得ない、食料品関係や生活消費財が中心となっています。テナントニーズの必要面積はさほど大規模なものではないのですが、それすら対応が難しく、必要最小限を確保するのが精一杯。そのため、不本意ながら拠点を分散するケースや、進出を諦め大阪や九州から対応するケースも数多く見られます。対して、中・四国第2の経済圏である岡山市周辺は、元来、高速交通網の結束点として広域物流に適しており、古くからの物流集積地である早島などには四国を含めた広域拠点を配置する企業も多く立地しています。ただし、消費地としては岡山市単体で70万人（倉敷市等と合わせた岡山都市圏では150万人）と、広島か岡山か、それともその両地に拠点を置くのかと、中・四国における企業の物流拠点展開に悩む企業は多いでしょう。そんな中、岡山に隣接する総社市に今年2月に竣工した「GLP総社」は延床面積約2万4000坪と、同エリアの物流需要に対して極めて大規模な供給でしたが、大規模ニーズを着実に集めて現在は高稼働となっています。中・四国全体の広域物流拠点、さらには西日本全域をカバーするといった意味においても、同エリアや広島を含めた中・四国エリアにも最新鋭の物流施設の必要性を指し示す、確かな査証と言えるのではないでしょうか。

KYUSHU

CBRE　福岡支店
インダストリアル担当
野田　勝秀

九州の物流集積地は、大消費地である福岡市内及びその周辺と、九州全域を見据えた高速交通網の結節点である鳥栖が2大エリアとなっています。福岡の物流適地は、博多港から福岡ICまでの約10kmの範囲で、テナントニーズは年々大型化し、昨今は1,000坪～2,000坪、それ以上のニーズも決して珍しくなくなっています。ただし、同エリアには大型賃貸市場が確立されておらず、そのほとんどが自社倉庫によるもの。通販や3PL事業者といった現代物流ニーズの中核となる企業が求める大型の賃貸倉庫はほとんどありません。また鳥栖に関しても、大型施設はあるものの空きは少なく、両エリアとも物流事業者が大型拠点を構築しようにもできない状態が続いています。もともと福岡周辺は、他の地方都市に比べて比較的早い段階から投資家による物流施設開発が行われてきました。しかし、リーマンショックによる景気減退等の影響で、開発物件のリースアップまで期間を要したこともあり、各投資家はここ数年、新規投資を控える傾向が見受けられました。しかし、旺盛な物流ニーズを背景に、2012年頃から物流デベロッパー、投資家が改めて福岡周辺及び鳥栖での開発に目を向けてきています。九州は人口、小売販売額、港湾取扱貨物量と、いずれを見ても物流ニーズが高い地域。現在も福岡アイランドシティや多の津エリアで大型マルチテナント型施設の新規開発が行われていますが、使い勝手の良い近代的な物流施設はまだまだ不足しており、そのニーズは高まっていくものと考えられます。

テナントのニーズを的確に捉え 竣工前5ヶ月に100%リースアップを果たしたグッドマン堺。今、世界中で最も積極的な展開をみせる“Goodman”の物流施設開発戦略。

グッドマンジャパン株式会社
代表取締役社長兼CEO ポール マクギャリー 氏

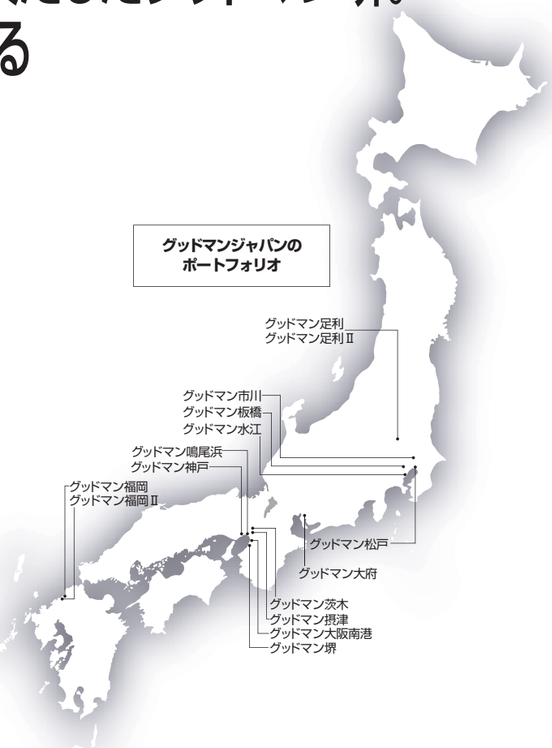
世界最大規模のスピードで物流施設を開発するグッドマン

グッドマングループは、物流施設及びビジネススペースなど、インダストリアル不動産の所有・開発・管理を行う世界有数の総合不動産企業グループです。現在、世界18ヶ国で事業を展開しており、240億豪ドル超の運用総資産を誇っています。加えて、現在進行中の開発プロジェクトは総額30億豪ドルに達する見込みで、開発事業の規模では世界最大の物流スペースのプロバイダーです。

2007年に約30年にわたり物流不動産に特化した仲介事業とアセットマネジメント事業を展開する日本企業の株式を取得しました。その後、2011年にグッドマンジャパンに社名を変更し、現在はグッドマングループの100%子会社となりました。現在、私募のグッドマンジャパン・コアファンドを運用しており、海外及び国内の機関投資家の皆様に対し物流不動産への投資機会を提供しています。同ファンドの投資ポートフォリオは、自社開発した10棟の質の高い近代的物流施設により構成されています。グッドマンは自社開発物件の長期保有を戦略としているため、長期的に品質の保証できない自社開発以外の竣工済物件は取得しない方針です。

さらに、グッドマンジャパン・ディベロップメント・パートナーシップ(「GJDP」)の運用も行っています。同パートナーシップは、グッドマン及びアブダビ投資評議会(「ADIC」)がそれぞれ50%ずつエクイティ出資を行っており、投資予算額は800億円(10億米ドル)です。現在2014年3月末竣工予定の「グッドマン堺」をはじめ、「グッドマン大府(竣工予定2014年11月)」「グッドマン水江(同2014年12月)」「グッドマン市川(同2015年3月)」のほか、まもなく着工予定の「グッドマン足利Ⅱ」など、5件の開発プロジェクトが進行中です。加えて、6件の開発用地取得に向け、デューデリジェンス及び交渉を進めています。

日本における、こうしたハイスピードの開発を実現する最大の優位性は、これまでに土地所有者、及び顧客との間に築いたネットワークです。顧客との話し合いにより掘り起こしたニーズに基づき、ライバルに先んじて手を打つことで、有益な土地を取得しているのです。これには、財務状況や有言実行することにより土地所有者から信頼されていることや、官僚的でないフラットな組織のため、迅速な意思決定ができることも関係していると思います。また、上場ファンドのように規制や義務にしばられない私募ファンドを運用しているため、柔軟性をもち機敏に動けるのです。また、開発した物件を長期保有することが前提ですので、必然的にクオリティの高い施設開発を徹底しています。トラブルの際にも自社で管理しているため、すぐに対処できる。こうした点も高く評価されていると自負しています。



ネットワークを駆使して顧客ニーズに沿った開発を実現

新規開発を目指す上で、特に首都圏以外では、先にも述べた通り、顧客の声をよく聞き、ニーズを把握すると同時に、抱えている問題やプレッシャーを理解することが重要だと考えています。

具体的な例をご紹介しましょう。現在建設中の「グッドマン堺」周辺は、すでにいくつかの物流施設があるとはいえ、物流適地として広く知られていた地域というわけではありません。ですが、顧客との話し合いでそこにニーズがあることを同業他社より先に感知して、土地を取得することができたのです。この物件はマルチテナント型にもかかわらず、竣工5ヶ月前に100%のリースアップを実現しています。ちなみに「グッドマン堺」は、CASBEE評価認証のAランクと関西では初のLEED®コア&シェル評価システムでゴールド予備認証を取得した大型物流施設となっています。

また「グッドマン大府」周辺は、企業の自社物流施設はあるものの、近代的な施設は全くないエリアです。ですが、伊勢湾岸自動車道が開通したことで交通の便が良くなり、混雑する小牧周辺よりも、今後のテナントニーズが期待できる土地と考えました。この物件でも、土地取得前にすでに50%に相当するスペースの賃貸予約契約を締結しています。土地の所有者である地元企業との強力なネットワークにより、お客様の施設需要に応じる優良物流用地を取得することができました。現在、残り半分のスペースに対する多くの引き合いもいただいており、竣工予定前に今後数ヶ月で100%リースアップする見込みです。

「足利」についても、首都圏とは言え、従来の物流適地からは離れていますが、東北自動車道、北関東自動車道など交通網が充実しています。特に、東北地方、北陸・甲信越地方、関東全域への理想的な広域輸送のハブ拠点です。ここでは足利ICができる前に、当社はそのすぐ近くに二つの土地を他社に先んじて押さえ、足利を物流用地として開拓し、テナント需要を掘り起こすパイオニア的存在とも言えます。一つはすでに運用中で100%稼働中です。もう一つはBTSでまもなく着工する予定で、現在、数社と交渉中です。

すでに2007年から運用中の福岡の2物件も、韓国をはじめとするアジアへのゲートウェイとして非常にポテンシャルがあると判断して開発したものです。

当社は「フォロワーではなく、常にリーダーとして市場を牽引する」という理念にしたがい、昔からの物流ロケーションでなかった立地や土地の調達が難しい場所でも、ニーズがあるところにはいち早く投資することを重視しているのです。

賃料と労働力の確保を重視した魅力的なソリューションを地方へ

近年、テナントである顧客企業にとって最大の課題とされている点が二つあります。それはコスト低減と労働力の確保です。特に最近では、土地価格も建設費も上昇しているため、デベロッパーとしては賃料を上げざるを得ません。しかし、アベノミクスの影響で株式市場は先行して上がっていますが、実体経済がそれに見合っているかは微妙であり、物流業者が荷主から、今より多くのフィーをもらえるとは限らないのです。

お客様は、妥当なレベルの賃料と労働力の確保を、物流施設を選ぶうえで重要な要因として挙げています。立地が人口集積地で労働力の確保が容易なら、立地と仕様のみ優れている施設よりもメリットがあるというニーズも耳にしています。当社は、顧客第一主義を真に体現する企業として、現在開発中の物件を含め、労働力の確保は容易か、魅力的な賃料かという2点を重視してロケーション選択をしています。

また、大半のデベロッパーの意思決定は、投資家の意向や短期的利益を追求する姿勢に左右される傾向があります。投資家は主要な投資マーケット、つまり大都市圏に集中しがちであり、セカンダリーマーケットには手を出したがらないものです。正直なところ、物流のニーズも50%以上ぐらいは関東に集中しているでしょう。ですが、首都圏はすでに供給過多のエリアもあるため、投資にあたっては注意が必要です。グッドマンは、お客様に満足していただき、継続して利用していただく施設を所有することで、長期的にリーズナブルな利益を実現したいと考えています。

一方、久喜や相模原のように、以前は物流適地と思われていなかったエリアに、今日では物流施設がいくつもできるようになっています。顧客のニーズを掘り起こしていけば、今後も、こうしたエリアが広がっていく可能性は大いにあるでしょう。

また、BCPの観点からも、すべてを東京に置くのは危険というメンタリティが働いており、そのために多くの企業がバックアッププランとして福岡、名古屋、及び大阪を第2の拠点にしようという動きが、特に東日本大震災後、顕著になっています。当社としては当面、まだまだニーズがあるとみられる名古屋や大阪をはじめとする関西圏、及び潜在的に福岡をターゲットとして開発を検討していく意向です。しかし、近代的な物流施設は、例えば仙台や静岡など、幅広い地域に波及していく可能性が秘められていると考えています。

グッドマン堺

LEED®コア&シェル(構造躯体)評価システムで、ゴールド予備認証取得

グッドマン大府