

# グローバル物流市場の最新動向と投資家から見た東京市場の今

2011年は、年初に起きた自然災害を乗り越えつつも、終盤にかけて欧米の財政問題が複雑な様相を呈し、世界経済に影を落とした。しかし一方で、優良物流施設は世界各地で希少性を発揮し、中でも東京の市場に内外の投資家の注目が寄せられている。本レポートは、CBREの『グローバルインダストリアルマーケットビュー』に取り上げられた国際的な物流の近年の潮流と動向を、東京の現状と対比しながら、グローバル市場における東京の位置づけとそれを踏まえた投資家の動きについて考察するものである。

## GLOBAL INDUSTRIAL MARKET

### 1 グローバル物流市場の動向 供給確保と不透明感の払拭が課題

#### 1) グローバル経済と工業生産

世界経済の先行きは、かつてないほど不透明で不安定となり、アジアの成長の失速懸念さえ囁かれる状況となっている。

金融危機以降急激に落ち込んだ世界の工業生産は、2010年には在庫の回転・補充が進んで回復基調にあったものの、2011年に入って減速した。その上、2011年上半期には、日本の大震災や中東の政変などの予想外の事態が発生し、世界のサプライチェーンや原油価格は一時的に大きな影響を受けた。

その結果、世界経済の成長率見通しは当初見込みから下方修正され、HISグローバルインサイトによる2011年の成長率は年率3.5%から3.0%に、2012年については年率3.9%から2.9%に引き下げられた。

しかし、下半期に入り、日本の工業生産は上半期の落ち込みを補って余りあるほどの見事な回復ぶりを見せ、原油価格も平年並みに安定し、これに伴ってグローバルな貿易は落ち着きを取り戻し、世界の物流への影響は限定的なものにとどまった。

このように、サプライチェーンが日本の災害に起因する減速から

持ち直し、2008年以前に見られた成長パターンを取り戻して回復してきていることを背景に、経済成長への寄与度が高い工業生産は、2010年の水準には達しなかったものの、2011年も好調を維持し、実際、世界の工業生産レベルは、金融危機以前の水準に回復してきている【図表1】。

かわって、現時点では、先進諸国の長期にわたる先行き不透明感、およびその結果としての欧米諸国の輸出需要の鈍化こそが、グローバルな貿易動向に最も深刻な影響を及ぼす問題として浮上している。

ただし、昨今のグローバルの傾向をみると、貿易は地域内で増加する傾向にあり、欧米の需要低迷により最も大きな影響を受けるのは先進諸国の市場である。また、2008年以来、アジアや中南米の対欧米貿易依存度は低下傾向にある【図表2】。したがって、金融危機以前とは異なり、欧州の債務問題がアジアや中南米の消費市場の根底を揺るがすような事態に陥らない限り、先進諸国の需要減退によって新興市場が深刻な打撃を被るとは考えにくく、新興国の工業生産は今後も安定的に回復基調で推移すると予測される。

#### 2) グローバル物流の近年の潮流

物流は産業活動や消費活動と密接な関係があり、産業構造の変化や消費者の多様化に柔軟に対応するため、近年、物流の効率化や高度化が求められている。このため、企業は原材料調達から生

産、販売までのサプライチェーンを統合管理・最適化し、在庫やリードタイムの圧縮を目指すサプライチェーン・マネジメントの取り組みを進めている。また、荷主としては競争力強化に向けて、経営資源を本業に集中させる取り組みである物流のアウトソーシングニーズが高まっており、その受け皿として、総合的な物流サービスを戦略的に提案するサードパーティ・ロジスティクス(3PL)と呼ばれる事業者が登場し、在庫圧縮や輸送の効率化による物流コスト削減への取り組みも進んでいる。

#### 3) グローバルな物流施設需要

世界全体の工業生産が高水準であったこと、および米ドル安の恩恵を受けた複数の市場における輸入需要の増大を追い風に、2011年の物流賃貸需要は3PL事業者および流通小売事業者を中心に底堅く推移している【図表3】。先進的な物流・小売企業における輸送・在庫保管ニーズは引き続き堅調であり、省コストを実現する3PL事業者によるアウトソーシング業務の優位性が高まっている。こうした傾向は、新規市場での業務拡大・参入をしようとする企業に特に顕著である。

このように、活況を呈する3PL事業者のニーズが高まる一方で、マクロ経済上の阻害要因もあいまって、製造業者からの需要はやや低迷している。

興味深い点としては、契約された大型案件が、米国と欧州市場全域にわたっていることで、これはテナント企業が欧米のリーシング市場を底値圏にあると考え、今のうちに契約した方が得策と判断した結果であると考えられる。さらに、米ドル安基調を背景に小売商品の旺盛な輸出需要が継続し、米国地域での小売業者や流通業者の業容拡大につながった。

3PL事業者を中心に優良物流施設に対する需要は世界的に旺盛である中、新しい傾向として、これら3PL事業者は平均で3~5年と従来に比べ短いリース期間を希望している。先行きの不安定感から、状況次第で機動的な体制をとろうとする事業者の姿勢が読み取れる。

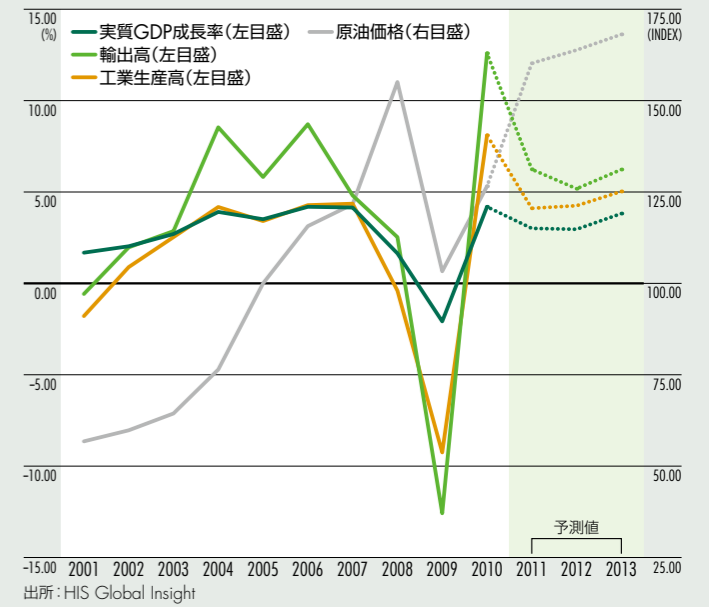
#### 4) グローバルな物流施設供給

先進的な物流テナントのニーズ(設備、天井高、高度なインフラへのアクセスなど)を満たす大型優良物流施設の供給は、米国の一部で例外的に供給過剰が見られる例を除き、世界全体でかなり逼迫した状態が続いている。この結果、2011年は、多くの市場で空室率の低下がみられた。

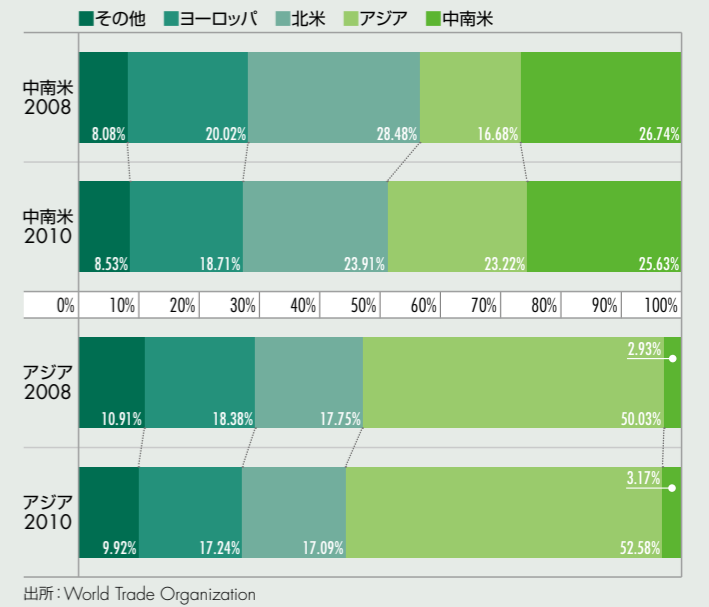
しかし、逼迫した傾向はいずれも一部の優良物件市場に限定されており、ほとんどの市場で、主要な物流施設立地における優良資産と、それ以外の二極化が、ますます強まっていく傾向が見受けられる。

このように、供給は逼迫しているにもかかわらず、物流施設の新規開発は今のところまだ活発ではない。その理由としては、売却チャンスを見極めるために土地所有者が地価動向や時期をうかがっている、オフィスや住宅用として開発する方が経済的にも雇用

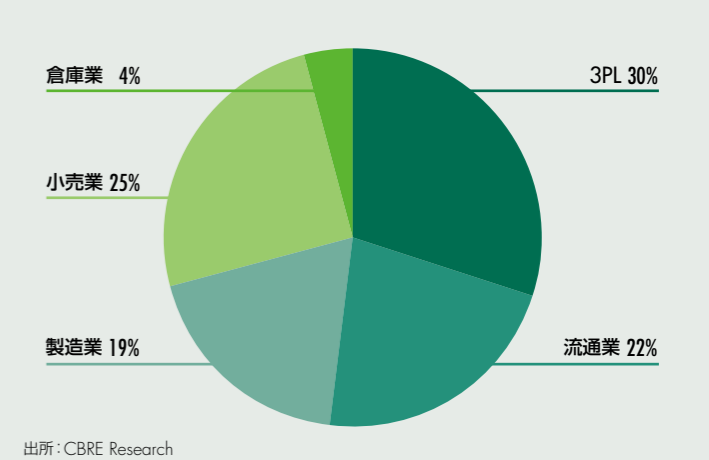
図表1 世界経済指標の推移



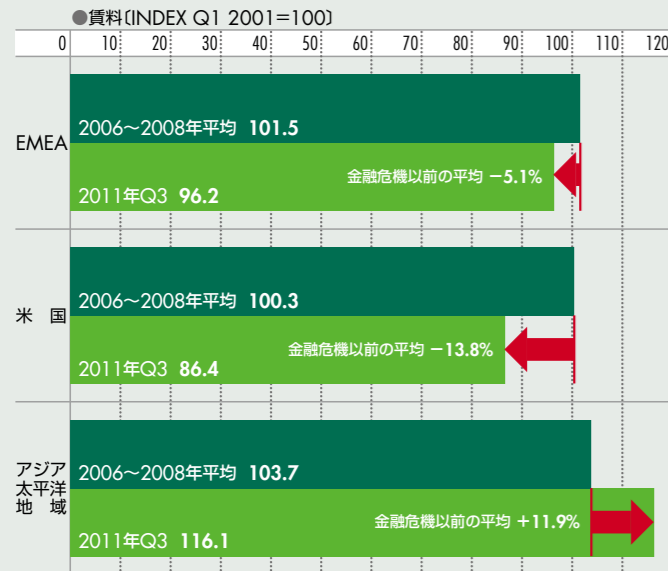
図表2 新興市場の貿易相手先の推移



図表3 大規模リーシングのテナント内訳(2010年)

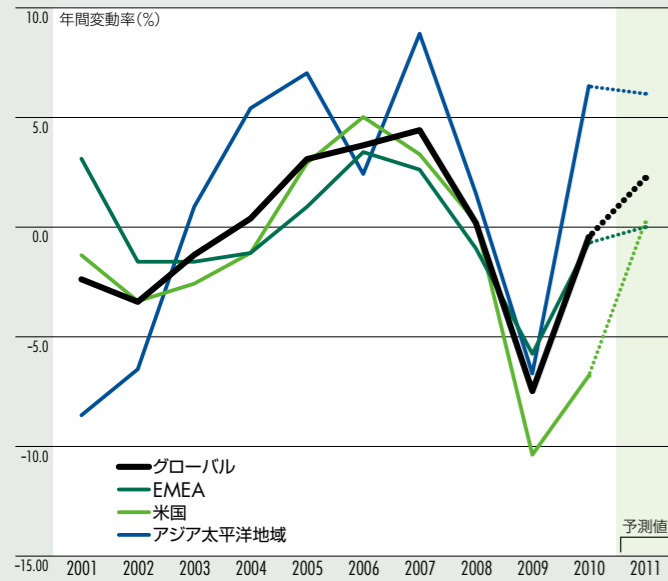


図表4 金融危機以前と現在の地域賃料ギャップ



出所: CBRE Research

図表5 CBREグローバル賃料インデックスの変化



出所: CBRE Research

図表6 優良物流施設賃料 世界都市ランキングトップテン

都市名	国名	2011年Q3賃料 (US\$/SF/年)	現在のランク	以前のランク
東京	日本	21.84	1	1
ロンドン	イギリス	19.47	2	2
シンガポール	シンガポール	14.73	3	3
サンパウロ	ブラジル	13.98	4	4
シドニー	オーストラリア	11.36	5	7
パリ	フランス	11.22	6	5
アムステルダム(スキポール)	オランダ	11.22	7	6
ブリスベン	オーストラリア	10.59	8	9
香港	中国	10.49	9	10
ハース	オーストラリア	9.85	10	8

出所: CBRE Research  
 ©換算レート...東京:1USD=77.09円、ロンドン:1USD=0.64ポンド、シンガポール:1USD=1.30シンガポールドル、サンパウロ:1USD=1.85レアル、シドニー:1USD=1.02オーストラリアドル

創出面でも効果的という考えから物流施設開発が困難な高い価格設定がされている、などさまざまである。資金調達面でも、金融機関は世界経済のリスク要因を重要視する傾向にあり、融資の引き締め傾向が続いており、テナントの確約がない段階で着手する開発は厳しい状況である。このため、今後の物流施設開発投資先としては、ビルドトゥースーツ型\*の施設開発が世界的に主流になると考えられる。

実際、2008年以降、アジアを除く市場では投機的なマルチテナント型開発がほとんど見られなくなり、これらの施設を求めるテナントにとって選択肢が限られる状況を招いている。こうした中、一部の市場ではマルチテナント型開発を慎重に再開する必要があると指摘されている。開発までに時間を要するビルドトゥースーツ型より早期に施設を確保する必要のある3PL事業者のニーズを満たすためには、これが急務となっているからである。

5) グローバル物流施設の賃料動向

2011年第3四半期のCBREグローバル物流施設賃料指数は前期比+0.5%、前年同期比で1.7%の上昇を示し、世界の物流施設賃料は金融危機前の拡大期であった2006年当時と同水準にまで回復した。この主たる要因は、アジアにおけるテナント企業の活発な動きであり、現在の水準を牽引しているアジア太平洋地域では、賃料相場が既に危機前の水準を上回っている。一方で、EMEAおよび米国における優良物件の賃料は、これまでの下落一辺倒からほぼ横ばいへと、ようやく安定化傾向を示しはじめた【図表4、5】。活況を呈する3PL事業者のニーズに見合う優良物件の供給が十分でないことが、引き続き賃料上昇の主要因となっている。

6) 今後のグローバル物流賃料の見通し

2008年以前の賃料サイクルにおいては、世界の物流賃料が工業生産やGDPの水準と連動する傾向が見られた。現在の賃料サイクルにもいくらかその傾向は残っているものの、先進諸国の経済動向の不透明性など、数量化できない要因が今後の優良物件賃料の動向に与える影響は無視できなくなっている。

ただし、そうした下振れリスクにより、賃料上昇に一定の限界はあるとしても、米ドル安の恩恵を受ける諸国を中心に、小売業者や3PL事業者からの需要が右肩上がり、世界各地の市場で優良物件の供給が依然として逼迫していることから、グローバルな優良物流市場では引き続き緩やかな賃料の上昇が期待される。

今後は、工業生産の伸びの鈍化はあるものの、アジア太平洋地域やラテンアメリカ市場など新興市場については国内の消費需要の水準は上昇しており、活発な地域内貿易が持続していることも追い風となっており、さらに賃料の上昇圧力が強まると予想される。一方、欧州情勢の不透明感から先進諸国の需要減退が懸念されるため、EMEAおよび米国における優良物件の賃料相場が2008年以降の下落局面から完全に脱するまでには、まだ当面時間がかかると思われる。

テナント企業は、こうしたグローバルな賃料サイクルを見越した

\*ビルドトゥースーツ型:テナントの要望に添った設備を備えた施設を設計・建設して提供するオーダーメイド型の専用施設

上で、特に欧米で、以前に比べ比較的安価な賃料の現在の優良物流施設をチャンスと見て借り受け、今後の成長に向けた優位性の確保に向かうと考えられる。

7) 東京は世界の物流賃料水準トップ

モニタリングの対象となっている世界各地の55の優良物流・流通立地のうち、東京は、物流拠点賃料水準世界トップランクのポジションを保持した【図表6】。甚大な被害を及ぼした東日本大震災からの本格的な復興はまだ道半ばではあるが、日本の工業生産は現在までに目覚ましい復興と成長を遂げており、物流市場全体としてはマイナスの影響は出ておらず、逆に震災は、BCPやサプライチェーンの再構築・耐震性能の観点からの新規物流需要を掘り起こす形となった。

その上、ネット通販事業者や3PL事業者を中心とした移転・増床需要は好調で、東京の中大型物流施設賃料は依然高止まりしており、東京は震災前の調査に引き続き、物流拠点の賃料相場が最も高い市場となっている。

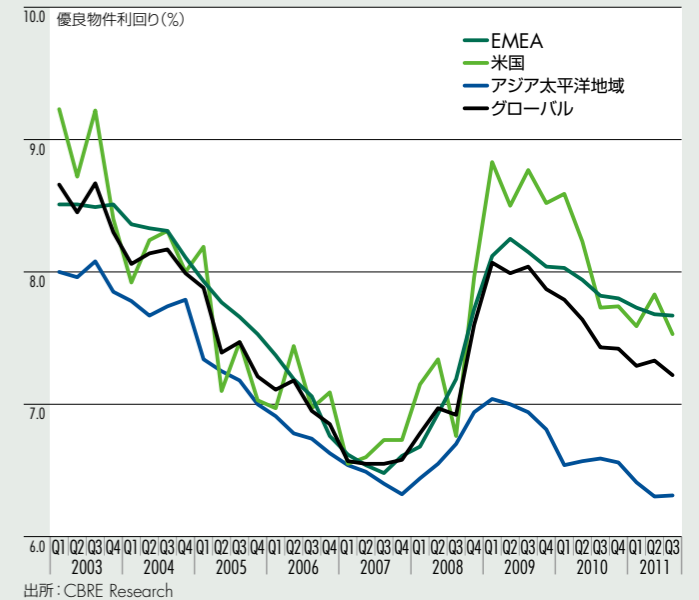
8) グローバルな利回り動向と投資動向

優良物流資産の利回りは、世界的に低下基調にある【図表7】。2011年第2四半期は、東日本大震災後のグローバル市場の疲弊感を反映して若干上昇したが、世界各地の旺盛な賃貸需要と、優良な物流関連投資資産の品薄感から、第3四半期のグローバル物流施設利回りインデックスは10bps下落した。

国際金融市場が不安定な中、物流施設の賃料サイクルが現在有利な局面にあることから、優良大型物流施設のような確実性の高い物件に投資家の注目が集まりつつある。しかしながら、優良大型物流資産の品薄感と、小口投資家にとっては依然厳しい信用状況により、2011年第3四半期の物流関連投資額は減少した。

物流施設市場全体を見渡しても、品薄感から大半の地域で需給が逼迫した状況が続いており、新たな開発計画がほとんど見当たらない状況であるため、この傾向は当面続くと思われる。

図表7 物流施設平均利回り

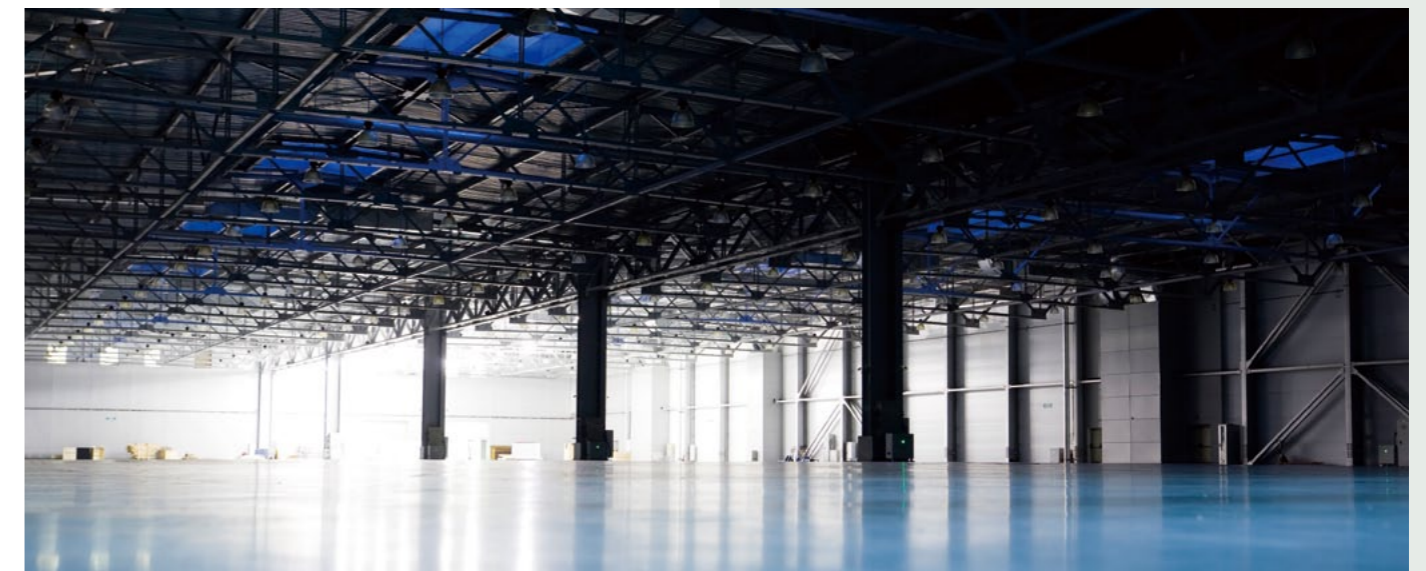


出所: CBRE Research

グローバル物流市場 定義と調査方法

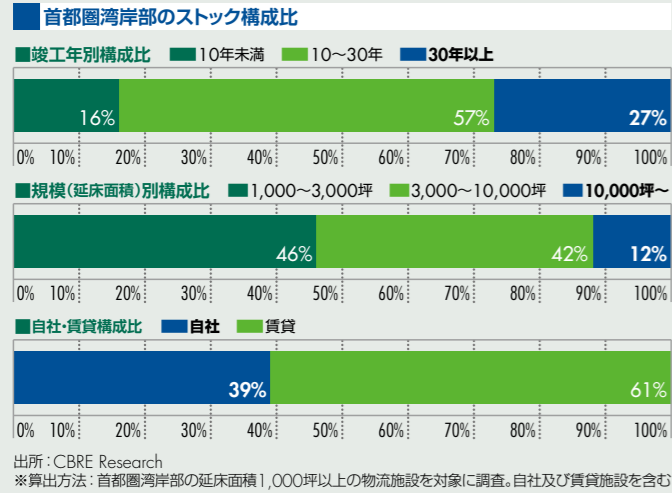
賃料と利回り

- CBREグローバル物流施設賃料指数・利回り指数は、優良物流資産の各地域の指数を加重平均したもの。
- EMEA指数は、EU加盟27ヶ国を加重平均したもの。
- 米国指数は、米国データのみを加重平均したもの(ラテンアメリカ、カナダを含まず)。
- アジア太平洋指数は、太平洋地域の8つの市場と大中華圏の4市場に加え、日本、シンガポールのデータを加重平均したもの。
- グローバル指数は、上記の各地域の指数を、世界全体の実質GDP成長率を基に重みづけし、2001年第1四半期=100とした上で集計したもの。

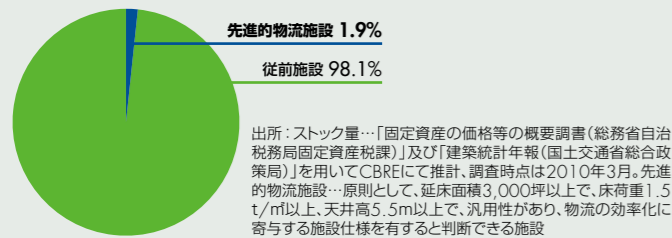


図表8 物流施設のストックの状況

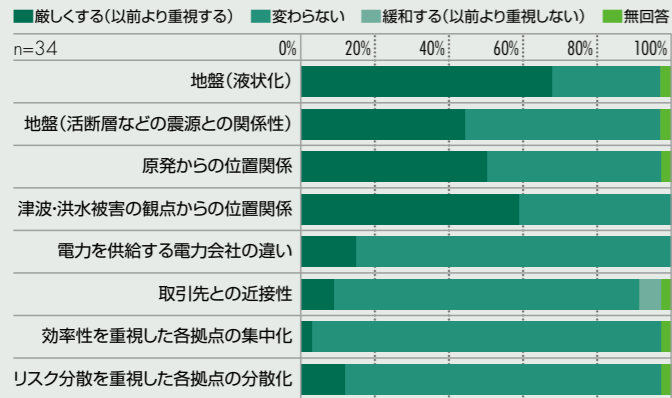
- 首都圏沿岸部では、竣工30年以上の倉庫が27%
- 全国で先進的物流施設のシェアはわずか1.9%



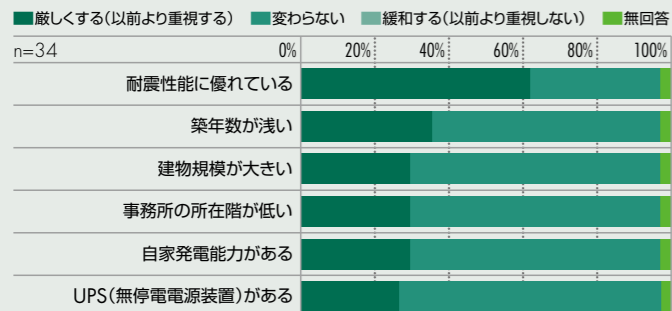
全国の物流施設ストック



図表9 物流施設立地選択における震災後の重視点の変化



図表10 物流施設スペックの選択における震災後の重視点の変化



## 2 東京の物流市場と投資の最新動向

### 1) 東京における物流の重要性

首都圏は、人口、地域内総生産、最終消費支出では全国の約3割を占める産業・消費活動の巨大な集積地である。

首都圏には、東京港、横浜港、成田空港といった重要な国際物流拠点が存在しており、産業活動のグローバル化が進む中、国際物流も、国際海上コンテナ貨物、国際航空貨物ともに増加している。東京港と横浜港の外資コンテナの取扱量は全国の40%を占め、成田空港を利用する航空貿易額は全国の70%を占めている。特に、近年、中国をはじめアジアには日本の製造業等の海外移転が進展し、部品を輸出し現地で製品化した上で再輸入する動きも増えて、国内物流と大差ない状況でアジア地域内の物流が準国内物流化しており、国際物流・国内物流の一体的な円滑化が重要になっている。

こうしたことから、首都圏における物流の円滑化や効率化は、首都圏の活動の基盤であると同時に、日本の国際競争力の観点からも重要性が高い。

### 2) 首都圏の物流施設の近年の動向

このような物流動向を施設面からみると、施設の集約・統廃合による在庫の圧縮といった動向が顕著である。物流会社の利用形態も変化しており、ノンアセット志向が強く、荷主の物流のアウトソーシングが進みつつある。規模も物流の効率化を背景とした拠点の統廃合により、施設の大型化の傾向が表れている。

また、近年の物流施設の立地は郊外化しており、以前は臨海部が中心であった施設の立地が近年は内陸部にまで広域化している。さらに、主な搬入圏域が海外である物流施設が近年増加し、内陸部に立地する物流施設と臨海部とをつなぐ国際物流の陸送が発生している。国際海上コンテナの陸上輸送の円滑化等に伴い、流通加工機能や集配送機能を有する物流施設も増えており、物流施設の高機能化傾向が読み取れる【文末参考地図】。

ただし、近年開発された高機能な大型賃貸物流施設の供給は、全体のストックに対してまだ限定的であり、多くは竣工後10年以上経過した古いストックが主流で、物流改革につながる先進的物流施設に対する需要に追いついていない状況にある【図表8】。

### 3) 物流施設需要と震災後の物流テナントニーズの変化

首都圏の物流不動産市場では、大型物流施設の供給がほとんどストップした2010年以降、需要が供給を上回っている状況が続いている。

急成長する電子商取引(eコマース)における配送ニーズも需要拡大要因となっている。経済産業省によると、日本のeコマースの総販売額は2010年に7兆8,000億円となり、百貨店の総売上高の6兆2,900億円を上回った。これを可能にしているのが先進的

物流施設なのである。

さらに、3月11日の東日本大震災は、首都圏の物流マーケットに大きなインパクトを及ぼした。まず直後には、緊急避難的な需要が急増(新規需要の8割が震災関連)して2011年3月期の首都圏の空室率の大幅改善(11.5%→6.2%)をもたらした。こうした動きは夏場にかけて沈静化し、震災後の物流市場構造に与える影響は限定的であったものの、これを契機に、在庫のバックアップの複数拠点化等、既存の物流システムの見直し機運が高まりをみせている。

実際、企業のBCP戦略や拠点の見直しの一環で、安全性の高さが確認された地震・耐震構造を有する大型高機能物流施設への引き合いが外資系企業を中心に急増しており、サプライチェーン・マネジメント(SCM)の見直しや危機管理体制の強化に向けた、大型高機能物流施設の潜在需要が顕在化してきている【図表9、10】。

### 4) 供給・空室率

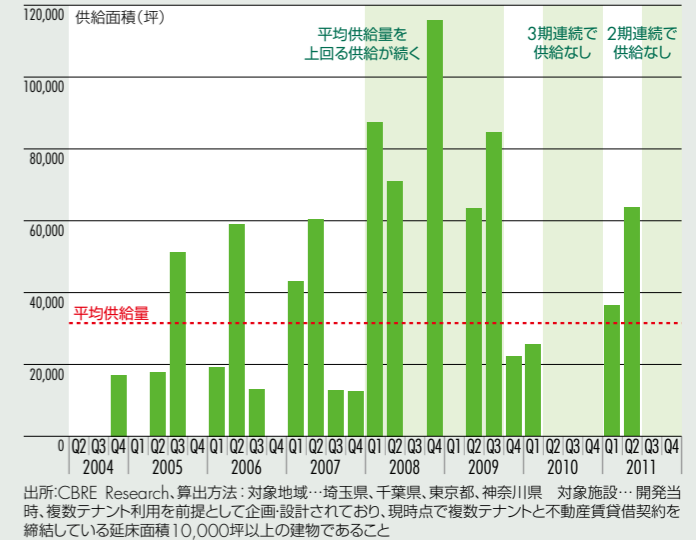
日本の物流施設の新規供給量(床面積ベース)は2009年が前年比でほぼ半減、さらに2010年は75%落ち込んだ。2011年は新規供給がようやく回復の兆しをみせたものの、需要が高まる一方で、供給が限定的であるため、限られた募集区画に対して、複数の引き合いが見られる状況にあり、品薄感が強まっている【図表11】。

こうした環境下で物流施設の空室率は低下し、首都圏の大型マルチテナント型物流施設の空室率は、震災直後の3月に6.2%と、2007年12月期以来の水準に改善して以来低い水準をキープし続け、2011年末には5.2%となるなど、2010年の後半以降需給の改善が続いている【図表12】。今後も当面は供給量が比較的低水準であることが予想されることから、しばらくマーケットは安定的な動きを示すことが予想される。

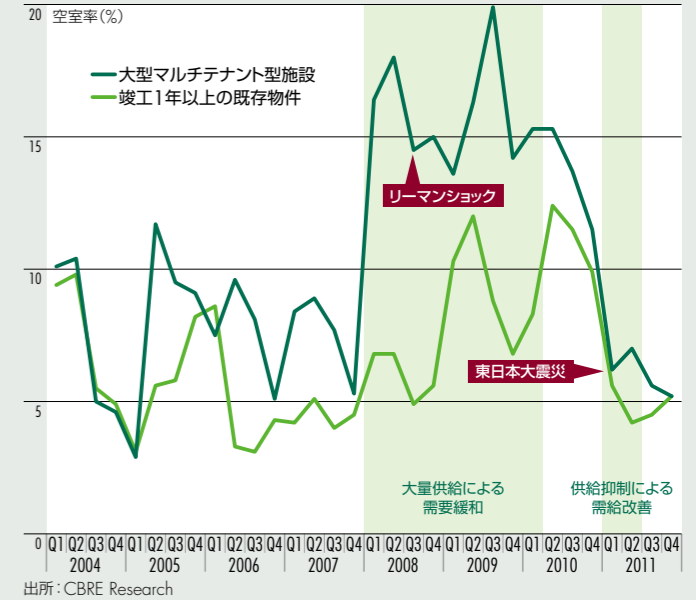
### 5) 賃料

空室率の低下を背景に、賃料反転の材料は揃いつつあるものの、統廃合に代表される物流コスト削減の潮流や、テナントの賃料

図表11 大型マルチテナント型物流施設の供給動向(首都圏)



図表12 物流施設の空室率の動向

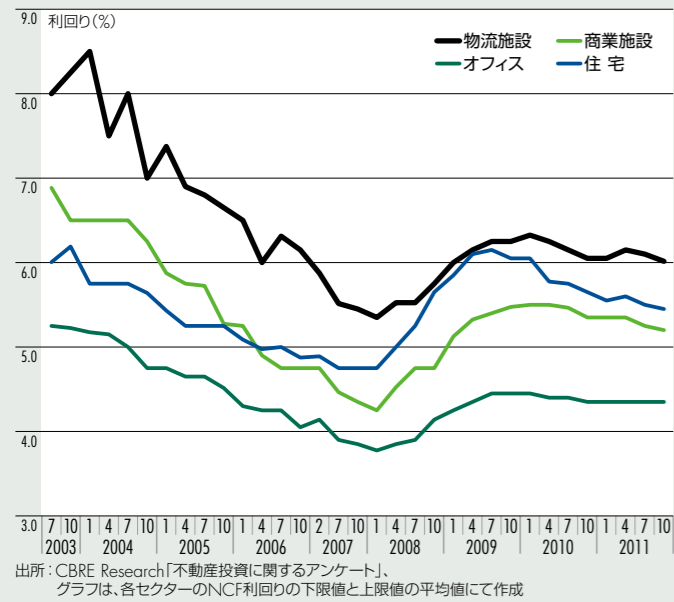


図表13 主要な物流投資プレイヤー

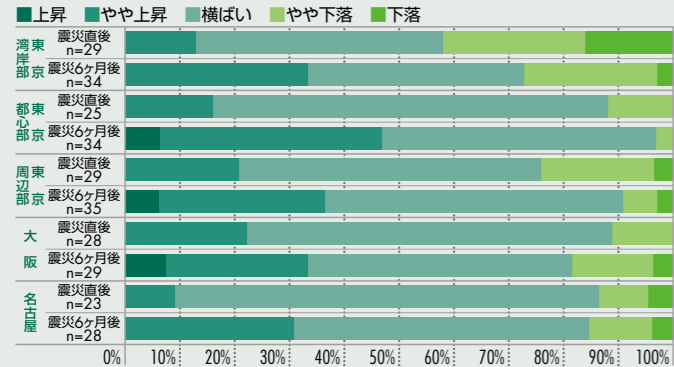
企業カテゴリー	企業名	企業概要
外資系企業	プロロジス	世界規模で物流施設の開発、管理、運営を行っている。AMBプロパティコーポレーションと2011年6月3日、経営統合が成立。
	GLプロパティーズ	シンガポール政府投資公社の不動産投資会社GICリアルエステート(GICRE)によって2009年3月に設立。GICRE がプロロジス社より、中国での不動産と日本で保有する物流施設の共同投資持分を取得。
	ラサール インベストメント マネージメント	ジョーンズ ラング ラサールグループの不動産投資顧問会社で日本向けにはラサール日本ロジスティクスファンドを運用している。
	グッドマンジャパン(旧日本レップ)	2011年9月に日本レップから名称変更。日本レップは、2005年9月以降、全国各地に物流施設の建設・取得・運営などを積極的に進めている。
	メーブルツリー・インベストメント・ジャパン	メーブルツリーグループの日本における投資活動拡大を図るために、2007年4月24日付で設立された。ポートフォリオは、北海道から広島までと広範囲にわたり、近い将来2,000億円の管理資産額を目指して現在その資産を増大させている。
国内デベロッパー他	野村不動産投資顧問	首都圏、近畿圏を中心に既存物流施設の取得や、厚木、浦安などで大型マルチテナント型物流施設の開発を行っている。
	オリックス不動産	住宅、オフィス、ホテル、物流施設などを対象領域とする不動産事業を展開。首都圏、中部、関西において賃貸物流施設を開発。
	大和ハウス工業	物流戦略に合わせ、大和ハウスが事業参画しさまざまな事業スキームを適用することで、製品特徴に合わせた専用物流施設をノンアセットで事業展開することが可能な「Dプロジェクト」を展開している。
	公共シーアールイー	主に首都圏、九州圏において比較的中小規模の物流施設、商業施設などに投資実績をもつ。
J-REIT	SGリアルティ	SGホールディングスグループの不動産管理部門。グループ企業向け施設に加え、近年はマルチテナント型物流施設の開発にも着手。昨年、賃借倉庫を3棟取得。今年には大型施設が竣工予定。
	日本ロジスティクスファンド投資法人	2005年5月にREITに上場。投資対象を物流施設に特化したREIT。投資対象エリアは首都圏沿岸部が中心だが、大阪・愛知にも保有。
	産業ファンド投資法人	2007年10月にREITに上場。投資対象は物流施設、工場、研究施設の他、空港等のインフラ施設。
	オリックス不動産投資法人	オフィスビルを中心に物流施設、商業施設、住宅などさまざまな用途の不動産に投資を行う日本で最初の総合型REITとして誕生。

出所: 各社プレスリリースよりCBRE作成

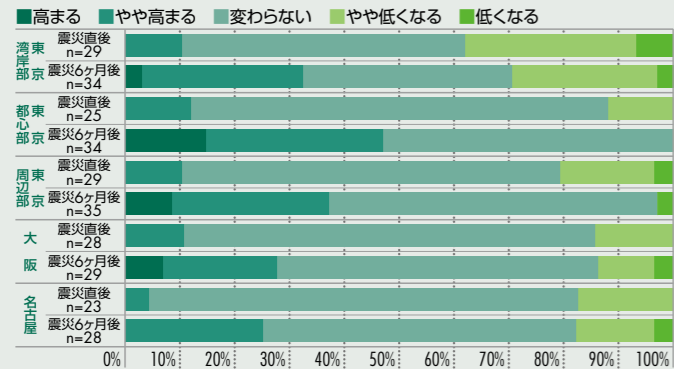
図表14 東京のセクター別不動産投資期待利回りの推移



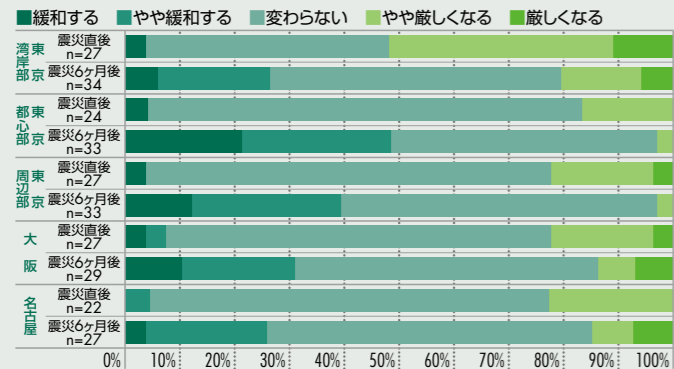
図表15 今後の物流不動産取引価格



図表16 今後の物流不動産流動性



図表17 今後の資金調達のしやすさ(デット)



図表15-16-17 出所:CBRE Research「投資家対象 震災アンケート」2011年4月-10月実施

負担力には変化がないため、賃料水準は底値圏にあるが、上昇のタイミングに至るまでにはやや時間を要すると思われる。

### 6) 開発投資

金融危機以降、首都圏では大型マルチテナント型物流施設の開発が中止、延期となり、ビルドトゥースーツ型の開発が一部にみられただけの状況となった。しかしながら、2010年になって、プロロジスがマルチテナント型を竣工するなど、物流施設に対する投資が回復してきており、他の開発事業者も新たな用地の確保や新規開発計画を発表するなど、活況が戻ってきている。

このような投資が活発化してきた要因として、首都圏で大型開発物件に対する堅調な需要が継続的に発生し、投資に対する安心感が高まったことが挙げられる。また、外資系投資家を中心とする旺盛な物流需要に支えられ、賃料相場が高位安定しているなど、グローバルにみて相対的に優位な状況にある東京の物流施設への注目度が高まり、投資先としての認識が広がったことがある。

潜在需要が裏付けられたため、これまで物流不動産開発は手掛けていなかった国内大手不動産会社も新規参入を表明し、一部の優良物流立地の入札では取得価格の高騰もみられている。さらに、物流不動産市場では、リートやファンド、機関投資家やデベロッパー等のプレイヤーの連携強化の動きが進展してきている。連携には、資金調達やリーシング、投資リスク分散などのメリットがあり、これにより外資系投資家の参画も一層しやすくなることから、日本における物流不動産開発がさらに加速していく可能性もある【図表13】。

外資プレイヤーの台頭も顕著である。物流不動産はオフィスより安定的かつ高利回りを得られることなどを背景に、欧米の投資家による物件取得が停滞した金融危機以降、アジアの投資家による投資が活発化している。2010年の代表的な事例として、シンガポールのMapletree Logistics Trustによる物流施設投資(130億円)がある。2011年はシンガポール政府系物流不動産のグローバル・ロジスティック・プロパティーズ(GLP)が、中国政府系投資ファンドの中国投資(CIC)と共同で日本の15ヶ所の物流施設を取得すると発表した。投資額は1,226億円で国内の不動産取引ではこの数年で最大規模である。アジアの投資家は、短期的な売買によるキャピタルゲインではなく、長期保有によるインカムゲインの獲得を期待しており、オフィスビルや商業施設よりも高収益率が期待できる物流不動産投資へ強い関心を向けている【図表14】。

こうした動きの背景には、大震災後の事業環境の変化も大きい。災害発生時にも事業を継続できるよう製品などの保管先を分散する企業ニーズの拡大を受け、先進的で効率的な物流施設投資需要が持続的に高まって、震災直後に様子見していた投資家がここに来て開発投資に向けて舵を切り、取引価格、流動性、資金調達環境、のいずれも今後一層の高まりが見込まれている【図表15,16,17】。

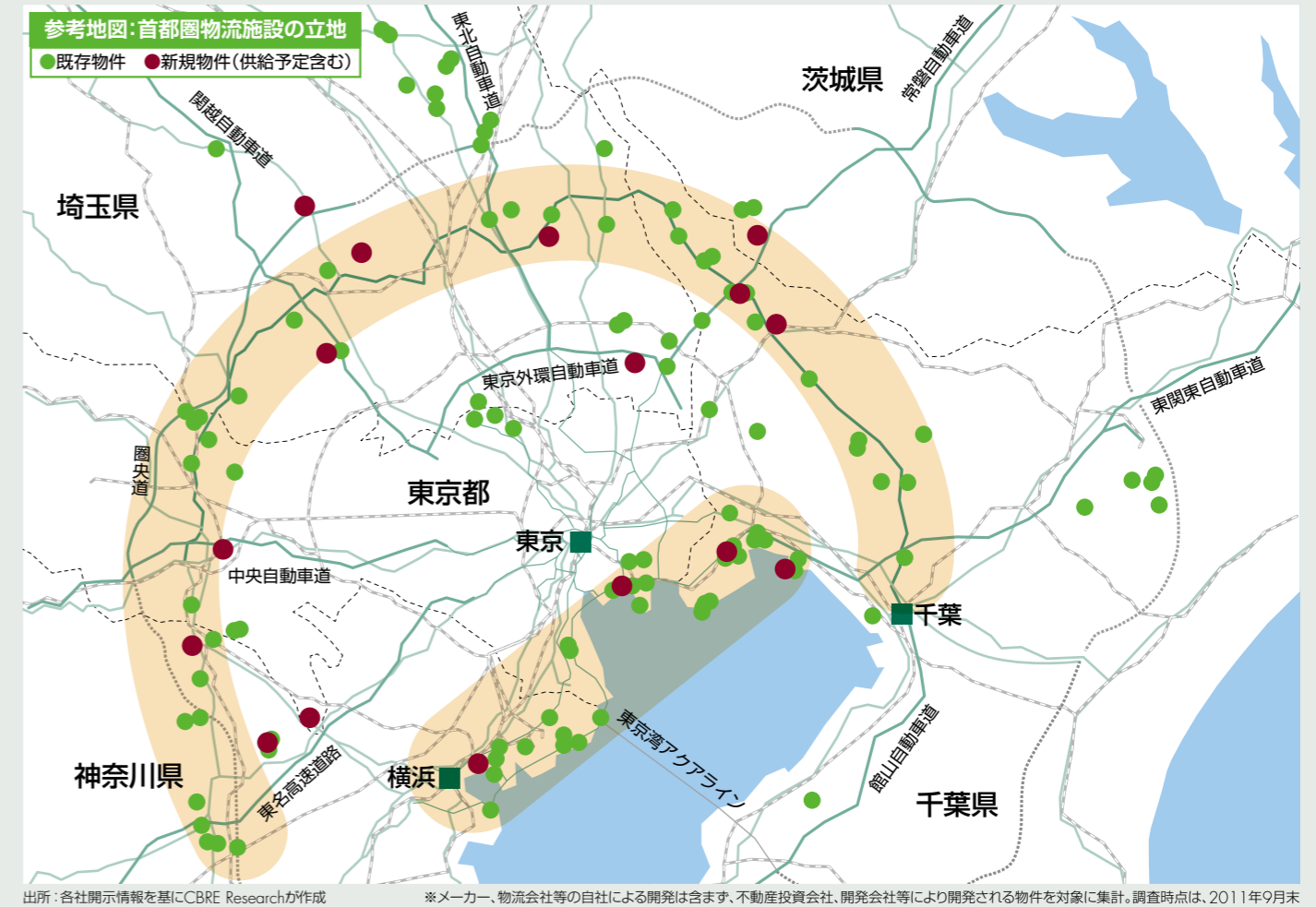
### 7) 今後の動き

今後は、旺盛な需要に対応するべく、2012年から2013年に

図表18 主な大型新規供給予定

企業名	物件名	所在地	延床面積(㎡)	延床面積(坪)	竣工年月
SGリアルティ	(仮称)SGHロジスティクス横浜	神奈川県横浜市神奈川区守屋町	84,000㎡	25,410坪	2012年 春
SGリアルティ	(仮称)SGHロジスティクス柏	千葉県柏市新十倉2-13-1	130,098㎡	39,355坪	2012年 6月
プロロジス	プロロジスパーク座間2	神奈川県座間市広野台2-4958-6	115,952㎡	35,075坪	2012年 8月
ラサール インベストメント マネージメント	ロジポート北柏	千葉県柏市松ヶ崎新田字水神前13-1 他	127,164㎡	38,467坪	2012年10月
GLプロパティーズ	GLP三郷Ⅲ	埼玉県三郷市(三郷インター南部土地区画整理事業施行区域内4街区)	93,831㎡	28,384坪	2013年 5月
ラサール インベストメント マネージメント/三菱地所	(仮称)ロジポート相模原	神奈川県相模原市中央区田名	210,000㎡	63,525坪	2013年 秋
プロロジス	プロロジスパーク習志野4	千葉県習志野市鶴浜3丁目	108,000㎡	32,670坪	—

出所:各社開示情報を基にCBRE Research作成 調査時点は、2011年12月末



出所:各社開示情報を基にCBRE Researchが作成 ※メーカー、物流会社等の自社による開発は含まず、不動産投資会社、開発会社等により開発される物件を対象に集計。調査時点は、2011年9月末

けてここ数年の供給規模を大きく上回る80万㎡以上の開発が計画される等、物流投資マーケットの拡大が一層進むことが予想されている【図表18】。

さらに、新しい動きとして、前述のGLPはカナダの公的年金運用会社と共同で日本の物流施設の開発・運用を目的としたファンドを設立し、今後10年間で1,200億円程度の投資を行う方針を表明している。大和ハウスは物流施設に特化したリートの設立を進めており、東京証券取引所に上場予定である。

先に述べたような大手不動産デベロッパーの新規参入表明もあって、首都圏内陸や湾岸エリアにおいて、マルチテナント型施設開発用地の取得競争は今後ますます激化し、市場がより活性化することが期待される。

本稿に関するお問い合わせは

**CBRE リサーチ** チーフアナリスト 水登 朱美 Akemi Mizuto

〒105-0013 東京都港区浜松町2-2-12 JEI浜松町ビル

TEL 03-5470-8738

info-research@cbre.co.jp

[www.cbre.co.jp](http://www.cbre.co.jp)