

物流施設開発、次の一手はどこへ?

札幌・仙台・岡山・広島の物流集積とそのエリアポテンシャルを探る

近年、物流施設を取り巻く環境が急激に変化している。最新鋭の物流施設に対するテナントニーズは、様々な業種業態において急速に拡大しており、それに伴い、これまで物流適地とされてきたエリア以外でも、上層階へのランブを備え大型トレーラーが各階接車可能な、大規模マルチテナント型物流施設が各所で見られるようになってきている。首都圏を例に挙げれば、ほんの一昔前までは国道16号沿線など「東京湾岸部に対する郊外部のセカンダリーマーケット」という認識であったものが、今や同エリアの市場は逼迫。拠点確保の視線は圏央道沿線にまで拡大し、その中で、アクセスの良し悪しや賃料負担、施設の使い勝手、雇用確保などを勘案して最適解を導き出すことが、決して珍しいことではなくなってきている。

首都圏では、土地の価格や建築費が高騰し、賃料も上昇基調にある。多くの不動産投資家も、オフィスや店舗よりも物流施設でのリターンを期待していることが、J-REITの昨今の動向を見ても明らかだろう。特に物流施設に限った話ではないが、開発のセオリーとして「他が手をつけていない未開拓なエリアにこそ宝の山が存在し、潜在的ポテンシャルを掘り起こすことで先鞭をつける」という一面がある。そこで必要となるのは、過去から学ぶ真摯な姿勢と広範な視野、そして未来を見越す洞察力だ。

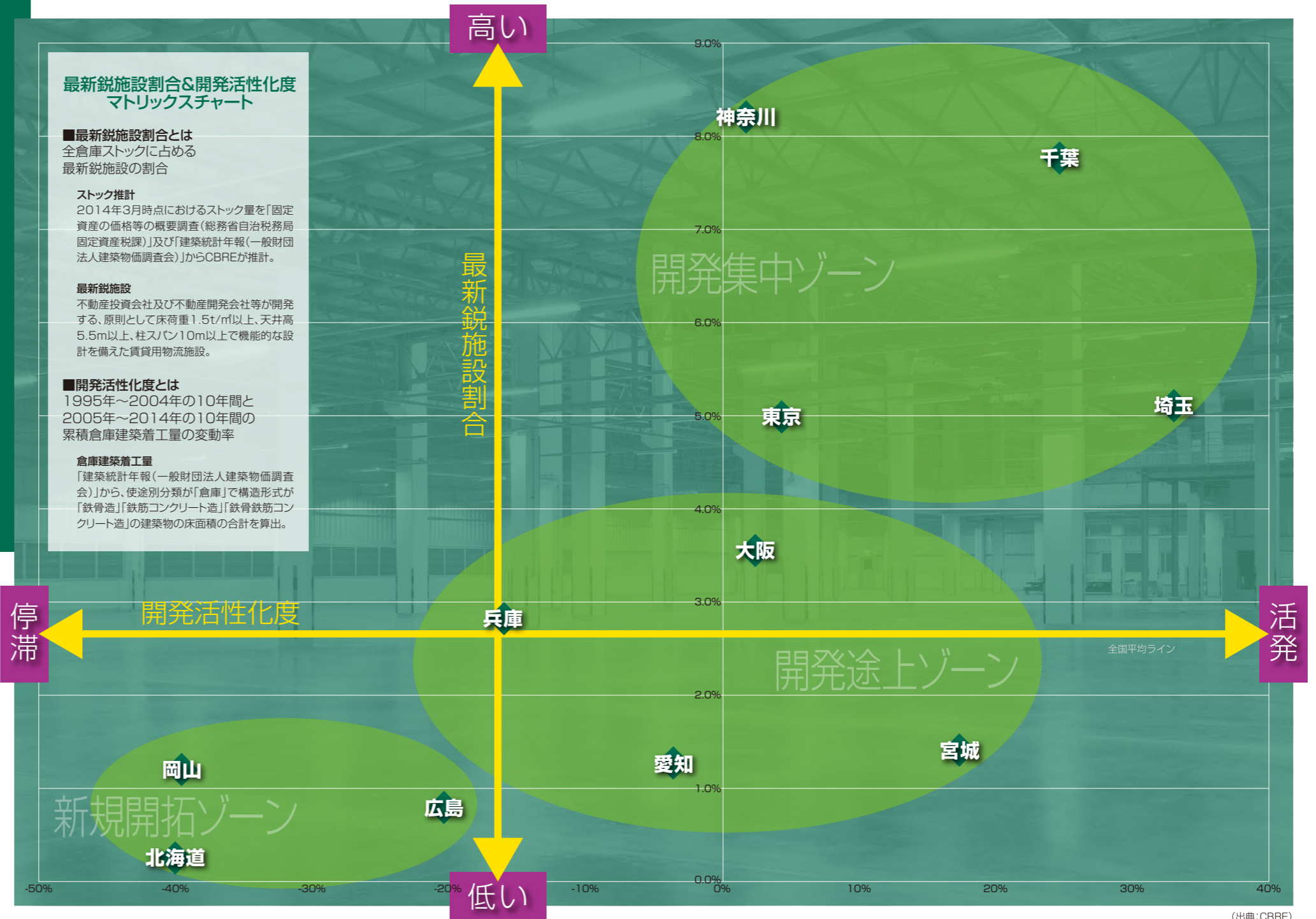
今回の物流マーケット情報は「物流施設開

発、次の一手はどこへ?」と題して、全国のエリアの中でも北海道、宮城、岡山、広島をクローズアップしてみる。この4つのエリアが持つポテンシャルを分析し、顕在化していない宝の山の有無を、考えてみたいと思う。

右の図は、縦軸に対象エリアの全倉庫ストックに対する最新鋭の物流施設の割合、横軸に1995年～2004年10年間の累積倉庫建築着工量と2005年～2014年10年間のそれとの変動率からなるマトリクスチャートである。チャート上部に行くほど、最新鋭の物流施設が市場に占める割合が高く、右に行くほど、物流施設開発が活発なエリアだといえることができる。

活発な物流施設開発が行われ、うち最新鋭の施設が高い割合を占めるのが「開発集中ゾーン」だが、ここは当然に首都圏の1都3県が占めている。なかでも千葉は、最も開発が活性化し最新鋭施設が多く供給されているエリア。神奈川は開発活性化度こそさほどではないが、8.2%と非常に高い最新鋭施設シェアを誇るエリアとなっている。

最新鋭施設割合、開発活性化度ともに全国平均付近に位置するのが、「開発途上ゾーン」となるが、ここは、倉庫開発は回復傾向にあるものの最新鋭施設の実績は少ないエリアと言える。ここには、今回特集する4エリアの宮城(仙台)が含まれるが、最新鋭施設割合は1.4%程度で、開発活性化度は、東日本大震災後の復興によるものと判断できる。



(出典:CBRE)

マトリクスチャート左下、倉庫建築着工量の回復が進んでおらず最新鋭施設のシェアも低いのが「新規開拓ゾーン」で、今回特集する北海道(札幌)、岡山、広島はいずれもここに含まれる。現時点では動きが乏しいものの、だからこそ旧態依然の倉庫ストックに溢れ、今後、その更新が行われる可能性が最も高いエリアであると言える。

では、北海道、宮城、岡山、広島には需要がなく、そして施設開発がなされていないのかという、もちろんそんなことはない。開発活性化度という過去との比較ではマイナスながら、2005年～2014年の累積倉庫建築着工量の実数値は、北海道2,469,961m²、宮城1,826,060m²、岡山1,065,271m²、広島

1,216,245m²と、かなりの水準である。また、右のグラフでは首都圏と当該4エリアの倉庫ストックを比較しているが、確かに、日本最大の消費地である東京の物流を担う埼玉や千葉と比較すれば少なく見えるが、むしろこれは当然のことで、逆に、この程度しかストック量に差がないのかと見ることもできよう。

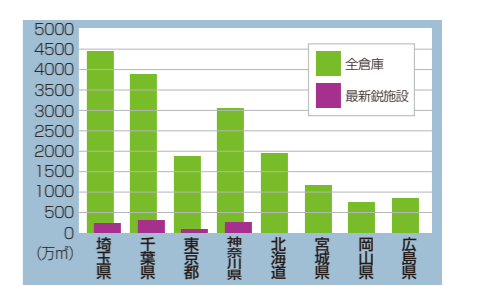
4エリアで共通するのは、倉庫建築着工は少なからずあるものの、それは自社開発に限定され、最新鋭の物流施設の供給が極めて少ないことである。ここでは特に数値を示さないが、各エリアの倉庫ストックの老朽化は極めて深刻な状態となっており、自社で建て替えをする資金をどうやって工面するか、物流事業者としては大きな問題に直面して

いる。保有物件を処分し賃貸施設を活用する企業もあるだろうし、土地の持ち分と建物を区分所有して、資金を捻出しようとする動きもあるかもしれない。

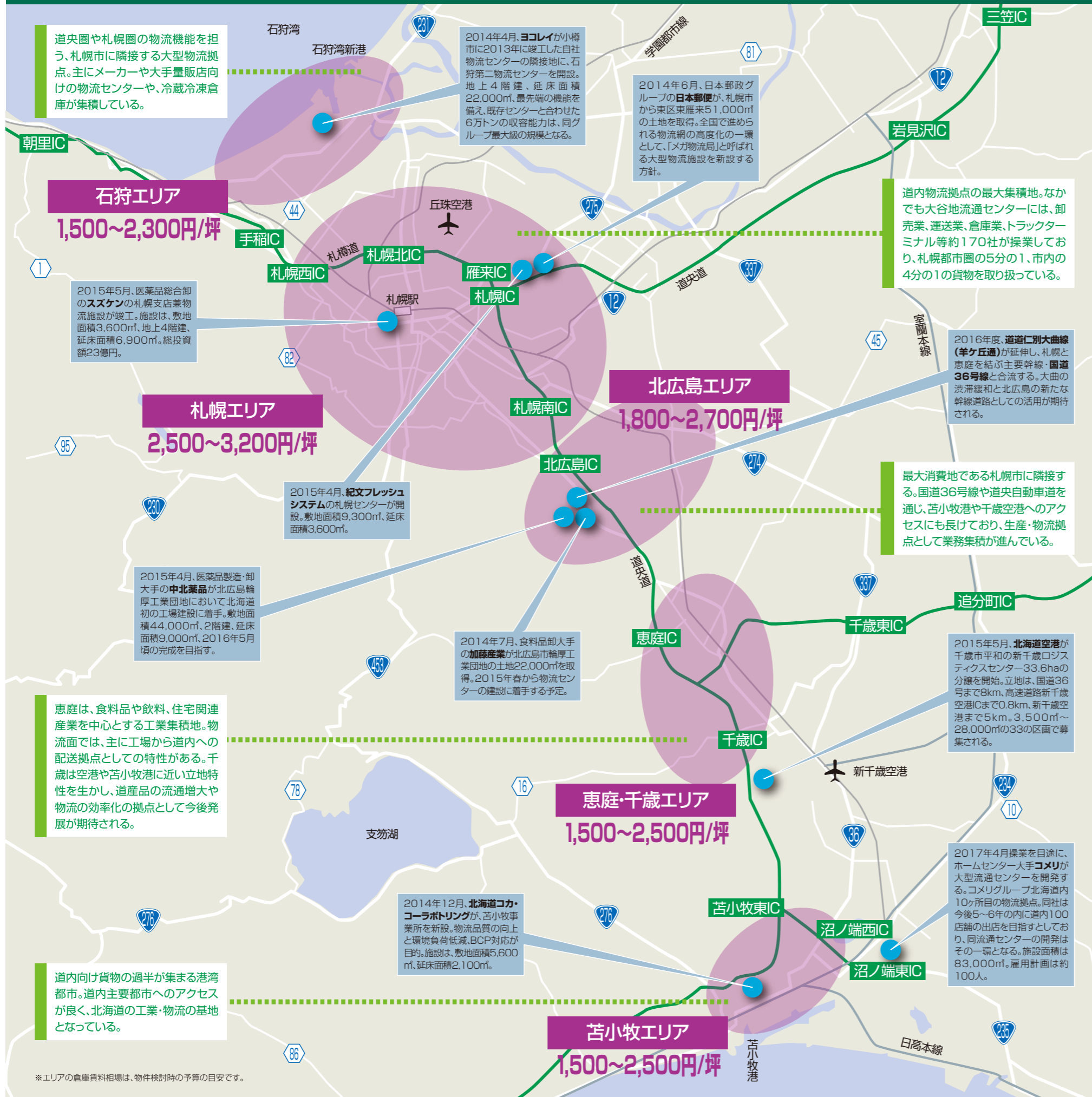
最新鋭の物流施設のニーズは首都圏に留まらず、間違いなく全国に広がっていくだろう。問題はそのタイミングと拡大スピード。「ニワトリが先か卵が先か」ではないが、「ニーズが先か投資開発が先か」物流施設デベロッパーや投資家としては、判断が難しいところだ。はたして、次の一手は札幌なのか、仙台なのか、岡山なのか、広島なのか、それとも他のどこかなのか。次項以降の、各エリアの詳細な市場解説や倉庫賃料相場、物流施設開発の動向から判断してもらいたい。

エリア全倉庫ストックと最新鋭施設ストック(2014年3月)

エリア	ストック推計(m ²)	最新鋭施設(m ²)	最新鋭施設割合
埼玉県	44389064.04	2276927.74	5.1%
千葉県	38774481.77	3011425.60	7.8%
東京都	18742789.67	935242.27	5.0%
神奈川県	30393333.95	2494733.18	8.2%
愛知県	35009039.06	447768.10	1.3%
大阪府	37407285.82	1332456.21	3.6%
兵庫県	24404373.66	691070.21	2.8%
北海道	19628162.91	52685.77	0.3%
宮城県	11609331.54	164340.16	1.4%
岡山県	7518062.89	91424.80	1.2%
広島県	8592950.69	68957.59	0.8%



札幌 SAPPORO

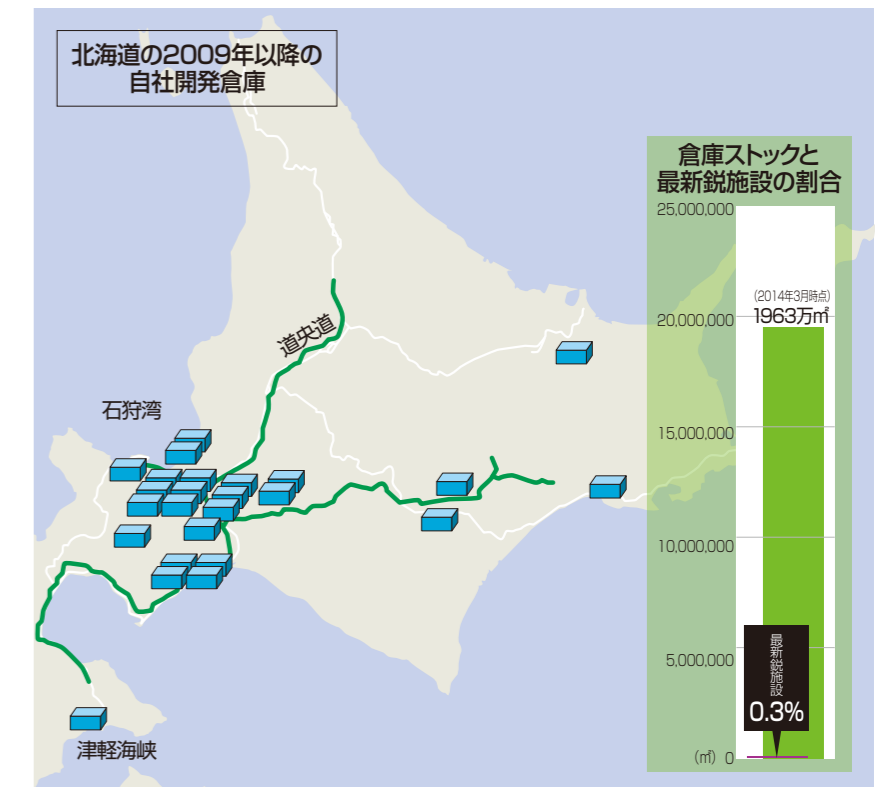


※エリアの倉庫賃料相場は、物件検討時の予算の目安です。

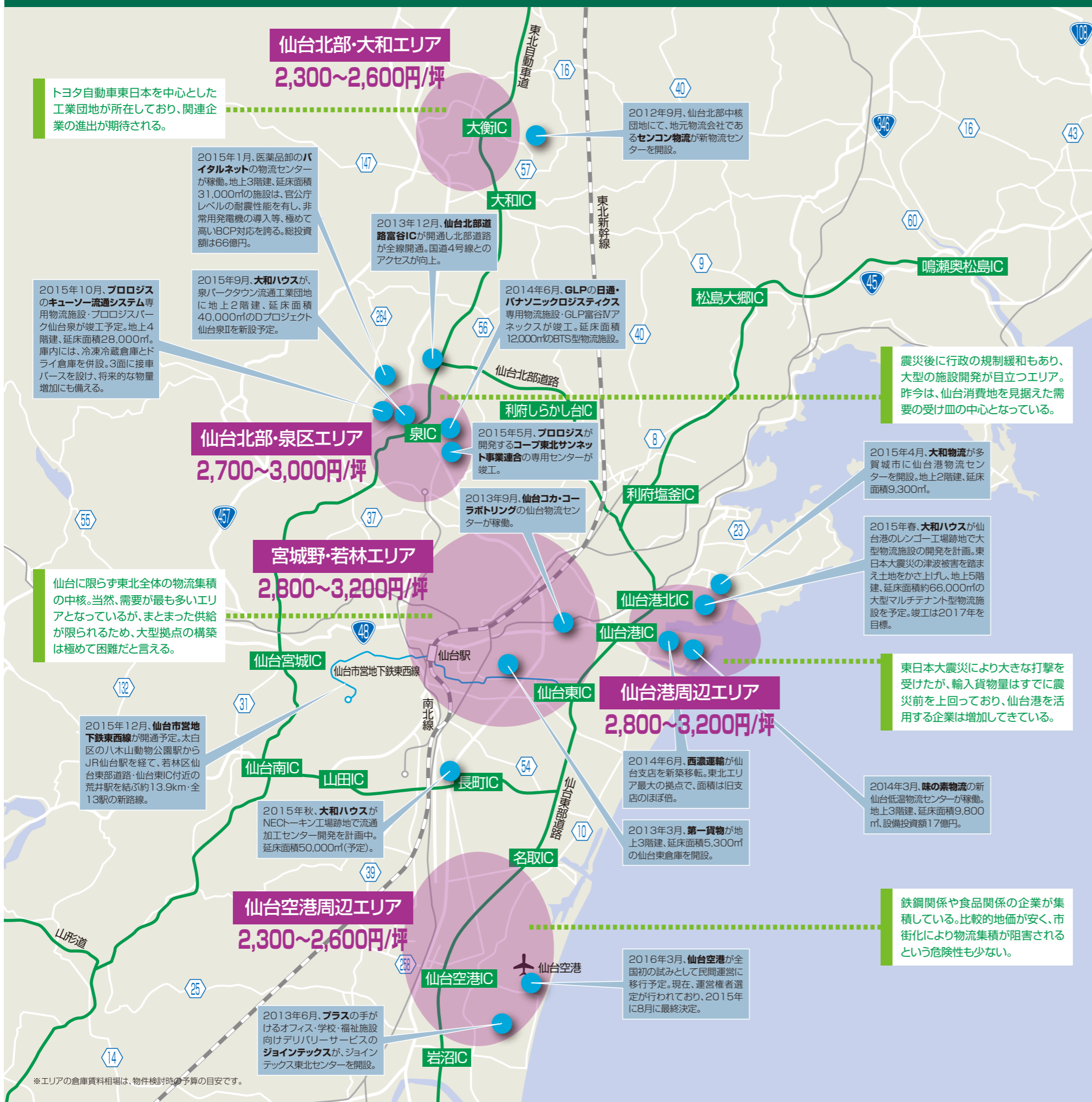
地域として人口や事業所の密度が極端に低い北海道の物流は、当然の結果として約190万人強の人口を擁する札幌市を中心に形成されている。なかでも札幌市内、とりわけ最大の物流集積地である大谷地流通センター周辺へのニーズが、依然として根強い。ただし、昨年、本州からの輸送コスト上昇に伴う消費地近隣でのストックの確保、及び消費低迷に伴う在庫増とが相まって新規需要が増加し、空室の発生による物件供給は極めて少ない状態が続いている。もともと、市内の既存物件の多くは老朽化が進んでおり、加えて周辺地域の宅地化の問題から現拠地の拡張性は乏しい。そのため物流事業者は、外部倉庫を分散・点在させて賃借しているケースが多くなっている。ここ北海道においても、コスト削減や業務効率の向上を企図した大型施設への拠点集約ニーズは日増しに強くなってきているが、その器が全くないといった状況である。今後、札幌市内はもとより、近郊の物流適地における、そのニーズの受け皿となる大型賃貸物流施設の新規開発が待たれるところである。



シービーアールイー(株) 札幌支店 北海道インダストリアル担当 寶剣 紀昭



仙台 SENDAI

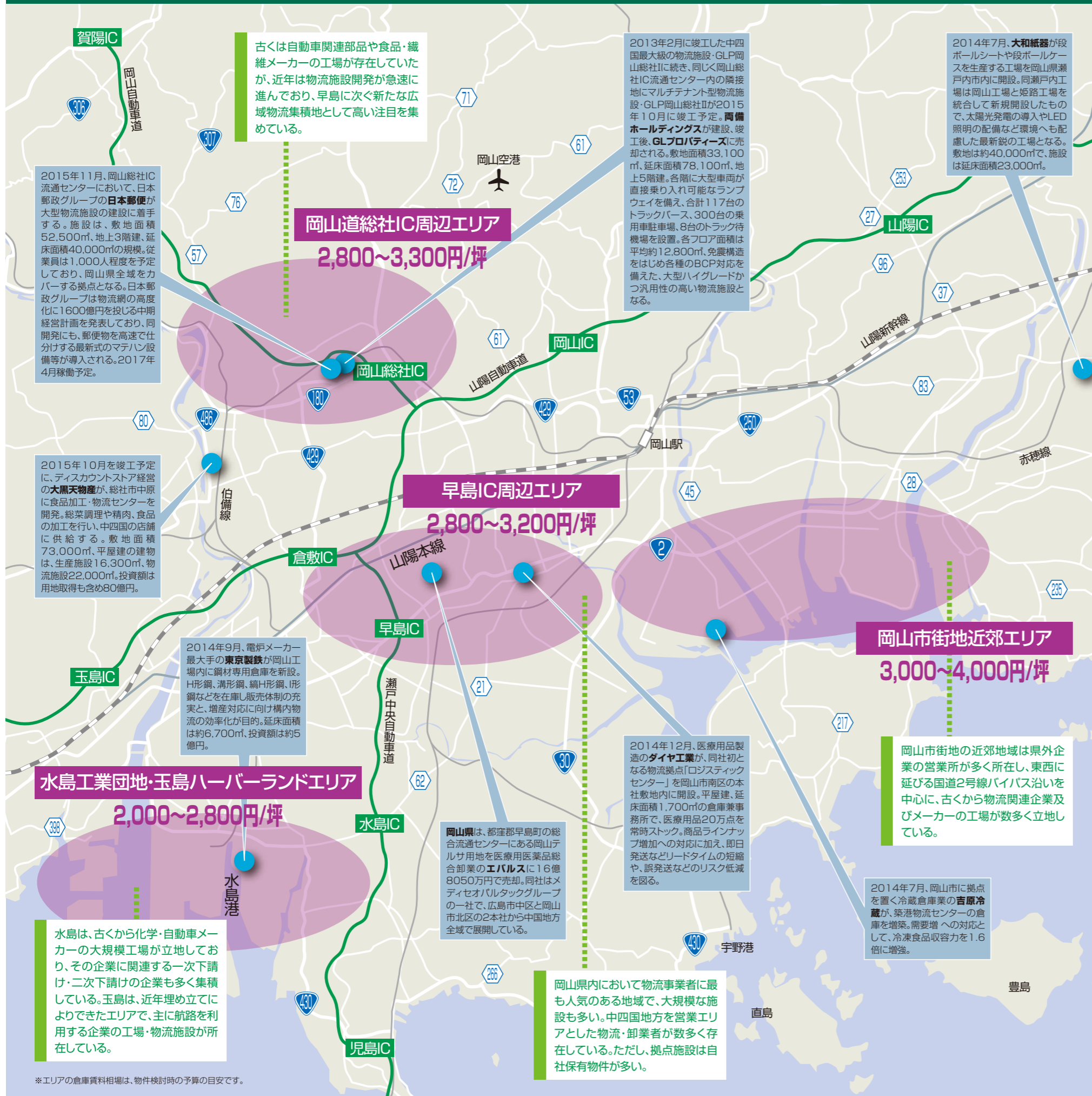


仙台市は東北一の消費地であることに加え、交通アクセスでも、東北を南北に繋ぐ国道4号線と東西に繋ぐ国道45号線、さらに東北自動車道の富谷JCTの開業により一層利便性を高め、東北全体を営業圏とする企業にとって唯一無二の物流適地だと言える。東日本大震災から数ヶ月は被災エリアへの抵抗感が強く、津波被害を受けた立地の所在物件を検討不可とする企業が多かったが、東北における仙台的優位性が揺らぐものではなく、結果、大多数の企業が仙台周辺に戻ってきている。現在の仙台物流マーケットを概観すると、1990年代後半～2000年前後の首都圏に非常によく似た事象が見受けられる。すなわち、最新の大型物流施設の竣工により物流適地の既存物件に二次空室が発生し、その繰り返により玉突きのように次なる空室が生まれ、この空室物件をスクラップアンドビルドすることで大型施設開発が行われていくという潮流である。先行する首都圏では、この循環により大型供給にあわせて拠点統合などの新たなニーズが生まれ、マーケット全体が活性化していった。仙台において、現時点では一部の事象に留まっているものの、このトレンドが全域に波及していくことに期待したい。その担い手となる、新たな物流施設デベロッパーの出現が待たれるところである。



シービーアールイー(株) 東京本社 東北インダストリアル担当 本多 善則



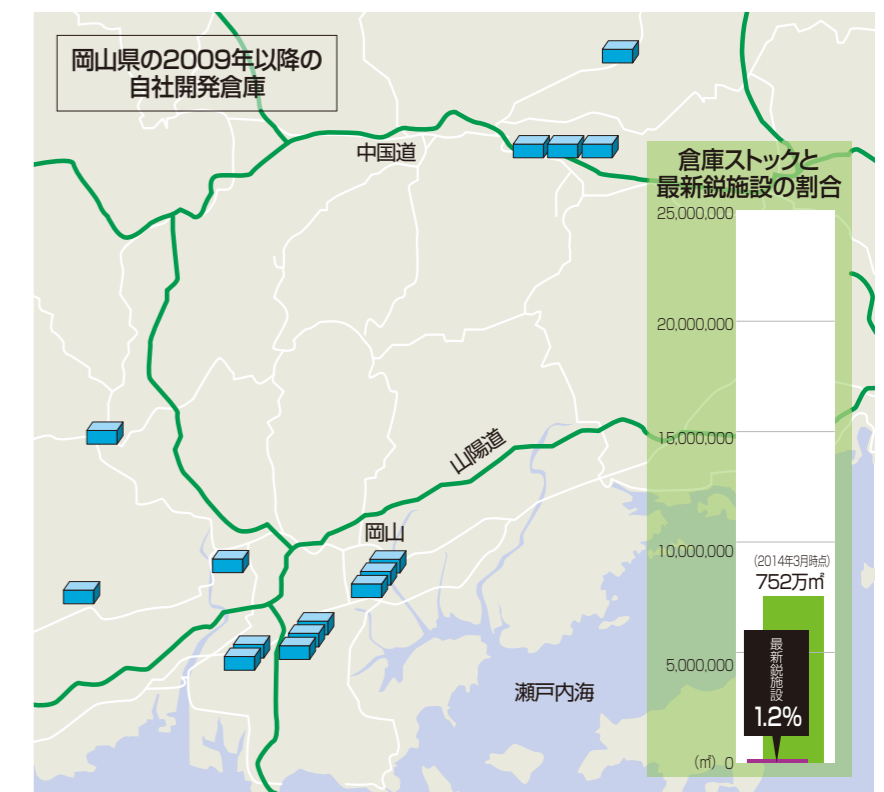


岡山 OKAYAMA

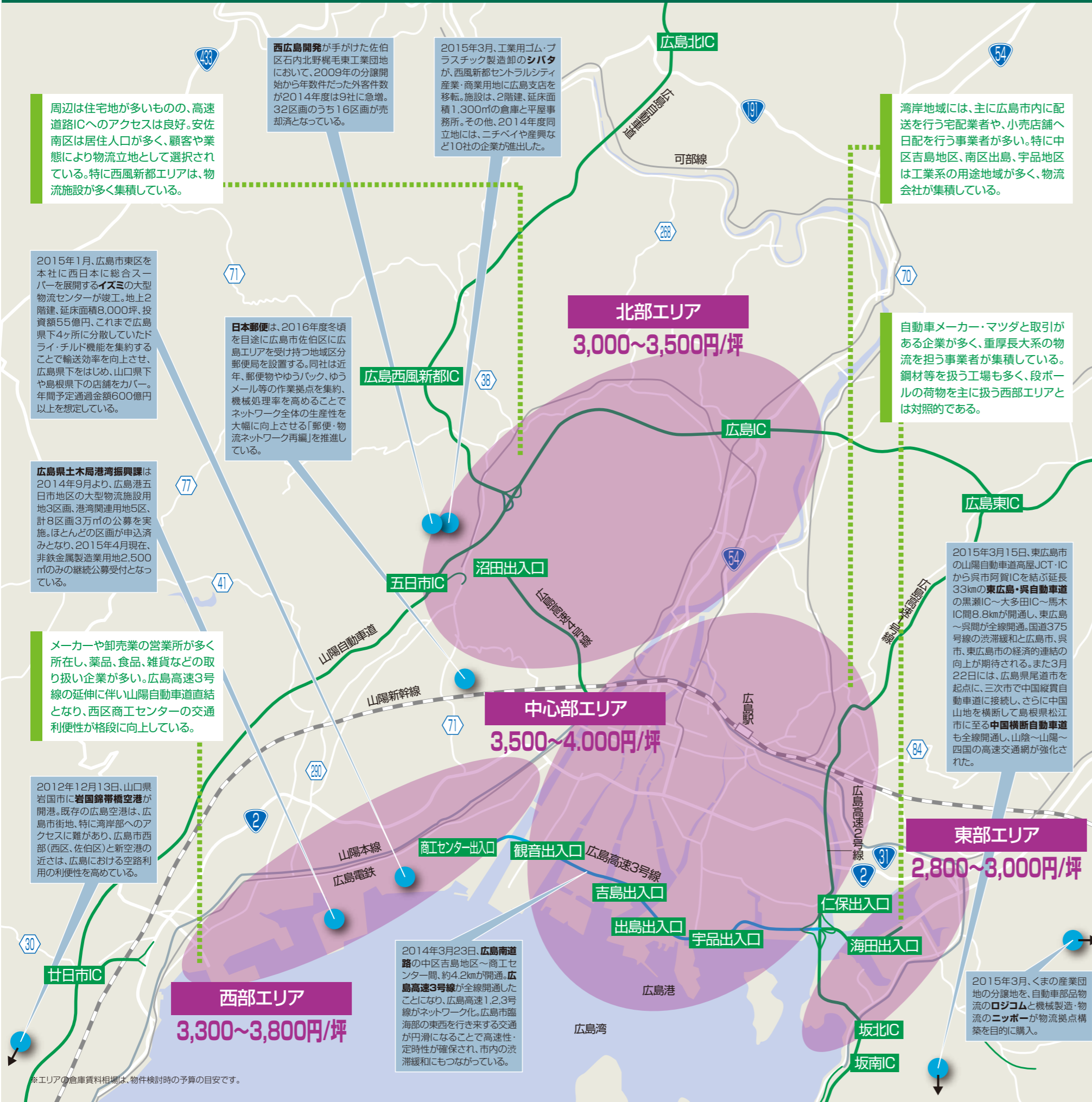
岡山市及びその周辺は、北部はなだらかな吉備高原、南部は岡山平野が広がりその中心に市街地が形成されている。広く平坦な地勢から事業用地の確保は容易に思えるが、郊外部は市街化調整区域が多く、物流拠点を設立するのに適した土地は決して多いとは言えない。交通網の整備が進む岡山は、東西に「山陽自動車道」「中国縦貫道」、南北は、四国に通じる「瀬戸中央自動車道」、山陰に通じる「岡山道」「米子道」があり、交通の要衝として、中国地方から四国地方をも網羅する物流機能を構築したい企業にとって非常に利便性が高いエリアと言える。大型施設に拠点を構築し、高速道路網を活用した広域ハイスピード物流が主流となりつつある昨今の物流ニーズを背景に、物流拠点を岡山に置きたいとする物流事業者は年々増加傾向にある。こういった状況下、既存倉庫の空室はもとより物流施設用の土地が急速に減少しており、拠点の拡張移転・新設を検討している企業は、拠点確保に苦戦を強いられている。昨今は、これまで岡山において物流拠点としては弱いとされていた地域において、物流用地・施設の開発が進んでいる。



シーピーアールイー(株) 広島支店 岡山インダストリアル担当 岡前 英樹



広島 HIROSHIMA



広島市及びその周辺都市圏は、市街地は瀬戸内海沿岸部にあり周囲を山に囲まれ、地域は川で分断されるという立地特性を有しており、物流拠点構築に必要な、敷地面積の広い平地、道路付けが良い立地、住宅地と隔離された周辺環境といった物流事業を行う条件に適した物件や土地が極めて少ない。配送センターなどの物流施設は慢性的に不足しており、テナントニーズを満足させられる新規供給は長期にわたって行われていない。昨今の物流ニーズの変貌を背景に、もちろん大型供給が望まれているものの、新規の賃貸物流施設開発はほとんどなく、自社屋等の建築に伴う賃貸施設からの退去で出た二次空室で、かろうじて地域の物流機能を維持している状況である。しかし、人口250万人近い広島広域都市圏の消費地としての魅力は決して小さなものではなく、さらに、業績好調なマツダ及びその関連会社も加わり、食品や日常消耗品、自動車部品等の配送には、広島都市圏内で優れた物流施設を確保しておきたい切実なニーズが存在する。ほぼすべての業種で物流ニーズが高い、湾岸エリアにおける新規供給が急務だと言える。



シーバーアールイー(株) 広島支店 広島インダストリアル担当 **土井 寛**

