

首都圏

物流マーケット アウトルック

2015

首都圏物流マーケットの推移と今後の予測

執筆



シービーアールイー(株) リサーチ

エグゼクティブディレクター
大久保 寛
Hiroshi Okubo



ディレクター
高橋 加寿子
Kazuko Takahashi

はじめに 2015年実質GDP成長率と物流賃貸市場

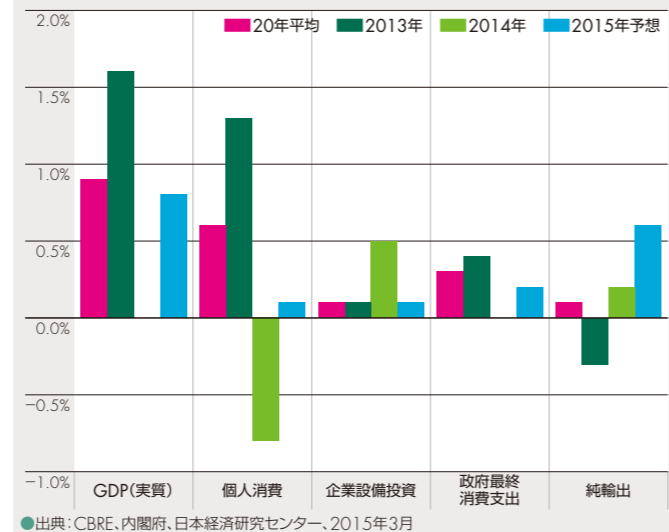
2014年の実質GDPは前年比0.0%減となり、年初の1.7%増という予想(日本経済研究センターによるESPフォーキャスト調査)を大きく下回った。企業の設備投資は前年に続いて増加したものの、消費税増税ならびに実質賃金の上昇を背景とした個人消費の低迷がこれを相殺した形である。

ただし足元では、燃料価格の低下や賃上げへの期待の高まりを反映し、消費者のマインドの改善を示唆する指標もみられている。2015年は、好調な企業業績を背景とした設備投資の伸びに加え、個人消費の反転回復、純輸出の増加を主因として実質GDPは1%程度の成長が見込まれている(図表1)。

物流賃貸マーケットに目を転じると、景気全般の回復に加え、Eコマース市場売上規模のさらなる拡大に対する期待を背景に、物流施設、特に大型マルチテナント型物流施設(LMT)に対する注目は、事業会社と投資家のいずれにおいても高まっている。その一方で、首都圏では、2015年から2016年にかけて過去最大規模の新規供給が計画されており、需給バランスが緩む懸念も出てきている。

本稿では、CBREリサーチ部門が当社独自に収集したデータとその他データを組み合わせ、一貫した手法により物流賃貸マーケットの分析を行い、近年LMTが台頭してきた背景を追うとともに、首都圏の物流適地をその立地から4つのエリア(東京ベイエリア、外環道エリア、国道16号エリア、圏央道エリア)に分け、最新のマーケット動向と今後の市場予測をレポートする。

図表1: GDP成長率および主要構成要素の寄与度(前年比ならびに寄与度)



物流マーケット拡大の歴史 先進的物流施設の登場と伸長

CBREは、2004年から首都圏で大型マルチテナント型物流施設(Large Multi-Tenant Logistics Properties =「LMT」)のデータ集計を行っている。対象となるのは延床面積10,000坪以上の規模で、複数テナントによる利用を前提とした倉庫・配送センターである。従前は1棟を1テナントが使用するのが当たり前だった倉庫は、2003年に千葉県成田市でプロロジスが開発した物件の竣工を契機として、オフィスビルのように複数の区画に分けて貸し出される事業用不動産として普及し始めた。その後2014年末までに、首都圏におけるLMT市場は76棟を数えるまでに拡大した。

(図表2)は、LMTの貸床総面積を、各年末時点における稼働面積と空室面積に分けて表示したものである。LMTのマーケットは、集計を開始した2004年第1四半期から2014年第4四半期にかけて5.1倍に拡大した。この間、2008年から2009年にかけては空室率が一時的に20%近くにまで上昇した局面もあった。その時期には総面積に占める空室面積の割合が増え、稼働面積の伸びも停滞したものの、稼働面積が減少したことはこれまでのところ一度もない。即ち過去10年の間、景気動向に関わらず、LMTに対する需要はほぼ一貫して拡大傾向にあったと言える。

先進的物流施設とは

LMTを含む広義の倉庫・配送センターには、大きく分けて①伝統的・前近代的倉庫、②従来型・保管重視型倉庫、そして物流不動産賃貸マーケット拡大の端緒となった③先進的物流施設の3つのタイプがある(図表3)。

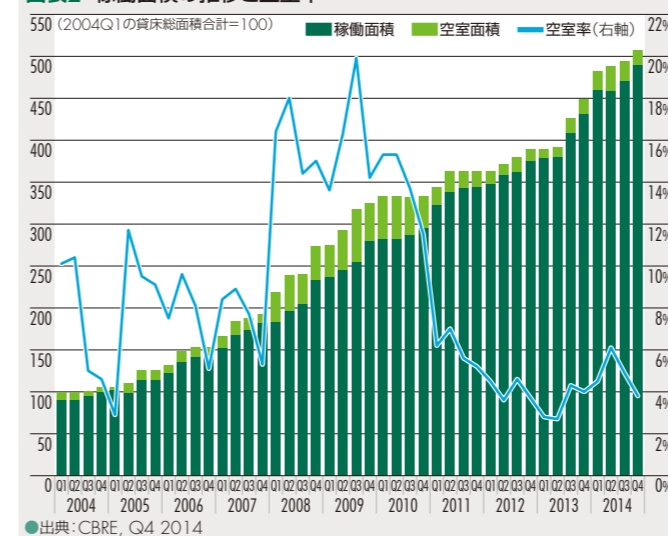
① 伝統的・前近代的倉庫

基本的には平屋で、1,000坪に満たない規模のものが多数を占め、1物件を1社が使用する。フォークリフトで荷物をトラックに上げるスタイルで、一度に複数のトラックが作業するのは難しい。

② 従来型・保管重視型倉庫

2階以上の多層階の施設で、大きいものでは延床面積10,000坪

図表2: 稼働面積の推移と空室率



を超えるものもある。1階に高床式のトラックバースと庇を備え、複数のトラックが同時に積み込み作業を行うことが可能。貨物用エレベーターで荷物を上下階に移動できるため、大容量の荷物の保管に適している。

③ 先進的物流施設

3階から6階程度の階層を備え、延床面積は8,000坪程度から、大型のものでは50,000坪を超える規模のものもある。ランプウェイやスロープによりトラックが直接上層階に乗り入れ可能で、各階に広い車路と高床式のトラックバースを持ち、一度に数十台のトラックが同時に作業可能。フロア単位や区画に分けて複数テナントへの賃貸が容易であることが特徴である。基本的なスペックは、天井高5.5m以上、床荷重1.5t/m²以上。一般にフロアプレートが広く、平面作業により効率的な倉庫内作業が可能で、移動棚や自動仕分け機など最新鋭の機器が設置される事例もあり、多頻度配送に適している。最近では、食堂、コンビニの設置や休憩スペースの充実、エントランスや事務所部分をオフィスビル仕様に近づけるなど、施設内で働く人の快適性を重視した仕様も多くみられる。また、耐震構造や災害用発電機、衛星電話などを装備することで事業継続性を担保した施設が標準となりつつある。

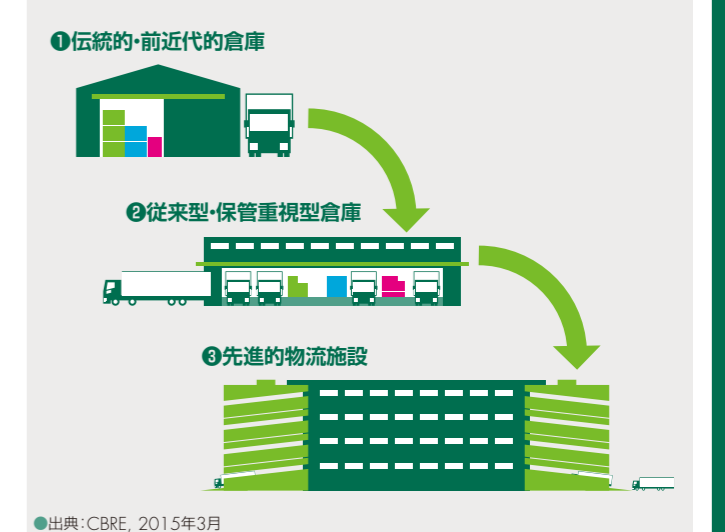
なおCBREによるLMTの集計には、大型の保管型倉庫(②)も一部含まれるが、主に先進的物流施設(③)を対象としている。

拡大期とターニングポイント

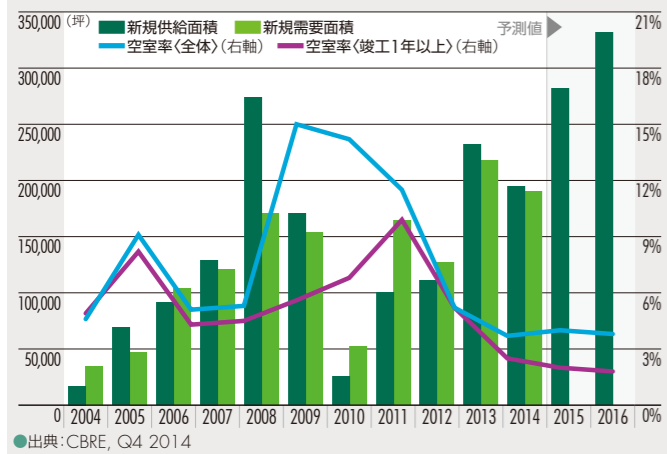
2003年に竣工した2棟のLMTを皮切りに外資系の物流不動産専門デベロッパー主導で開発物件が増え、ランプウェイを持つ先進的物流施設が徐々に認知され、最初の拡大期を迎えた。折しも国内経済は好況期で国内のデベロッパーの参入も進み、2008年には14棟もの大型物件の竣工が集中し、それまでの過去最高の280,000坪が供給された。

ところが、そのタイミングでリーマンショックをきっかけに不動産マーケット全般は一気に冷え込み、首都圏のLMTの空室率も一時的に最高で20%近くまで上昇した。ただし当時は、新たに竣工した物件の空室消化が遅れたことが全体の空室率を押し上げたものの、竣工1年以上の既存物件の空室率は低位で推移したことが注目された。

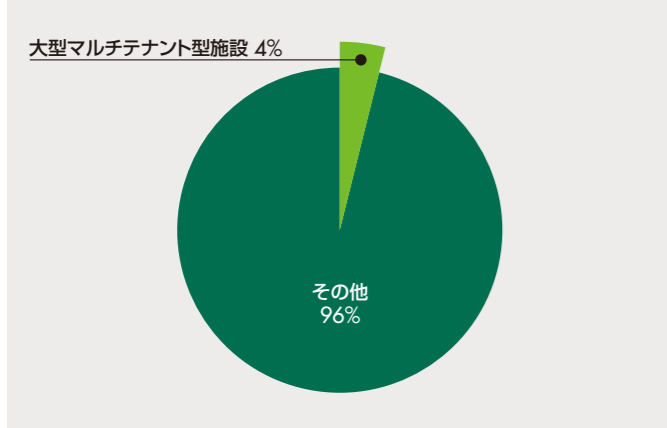
図表3: 物流施設の変遷



図表4：需給バランスの推移

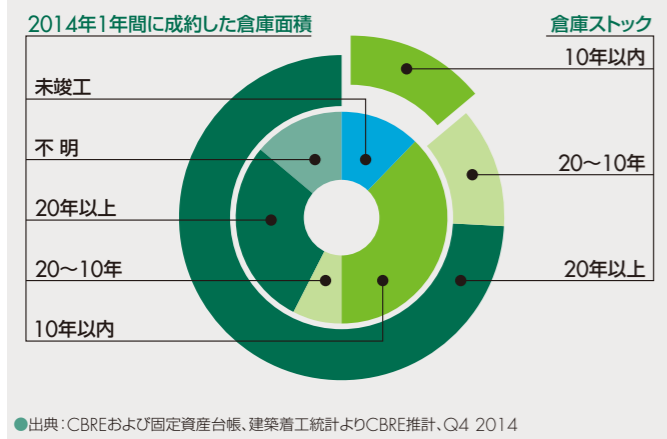


図表5：倉庫ストックに対するLMTの割合(首都圏)



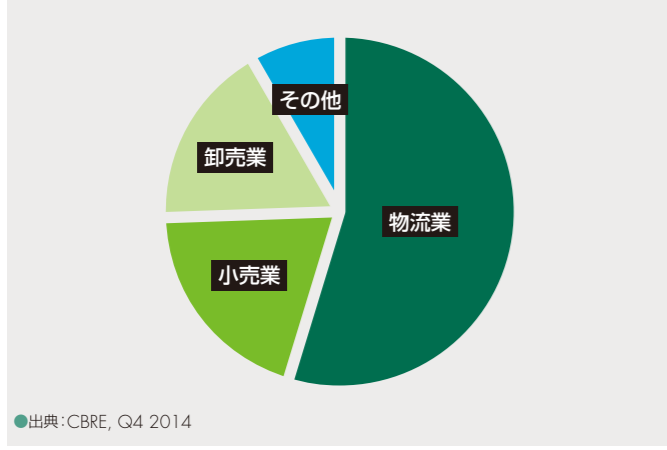
●出典：CBREおよび固定資産台帳、建築着工統計よりCBRE推計、Q1 2013

図表6：倉庫ストックと成約面積(首都圏)



●出典：CBREおよび固定資産台帳、建築着工統計よりCBRE推計、Q4 2014

図表7：2014年竣工のLMT入居企業



●出典：CBRE、Q4 2014

このことをきっかけに、中長期の定期借家契約が比較的多いこと、保管荷物が日用品・食料品など日々の消費に直結するものであるため底堅い需要が存在すること、等が物流不動産の特徴として認知されるようになった。

またこの景気後退期には、コスト削減を目的とした物流拠点の集約・統合による物流効率化や、物流機能のアウトソーシングが進み、その受け皿としてフロアプレートの大規模な大型の物流センターの必要性が高まった。そしてさらに大きな転換期となったのは、2011年の東日本大震災である。

震災発生直後は、建物被害や、倉庫内の自動仕分け機等の機材損傷により、使用不能になった倉庫からの緊急避難的な短期賃借で先進的物流施設の募集空室は一気に消化された。さらに次の段階では、消費地のサプライチェーンが滞った反省に基づき、倉庫ストックを増やすための拡張需要、またBCP対策を目的とした拠点配置の見直しや拠点増設のための移転・新設需要が多くみられた。結果的に先進的物流施設の建物自体の安全性が注目され、2011年末のLMTの全体空室率は5.2%まで低下した。

アマゾン・楽天などに代表されるインターネット通販が浸透し、多品種多頻度配送機能を担う大型物流センターが話題に上るようになったのもこの時期である。さらには、震災前の景気後退期から存在感を高めていたサードパーティロジスティクス(3PL)といわれる物流会社の台頭とも相まって、大型物流センターの存在感は増していった。

このような需要の拡大を梃に、2012年頃から物流不動産マーケットは第二次拡大期に入った。2012年には、物流施設の開発と保有の両方を手掛けていた大和ハウスとグローバル・ロジスティック・プロパティが、続いて2013年にはプロロジスと野村不動産がそれぞれの物流J-REIT(もしくは物流を主要投資対象とするJ-REIT)を上場させた。情報の透明性が高まって売買の流動性も高まった物流不動産は、投資マーケットにおいてオフィスや商業施設に次ぐ規模のセクターに成長した。

賃貸マーケットでも、2008年を除き、新規需要は新規供給とほぼ同じかこれを超える状況が続いている(図表4)。2013年には約230,000坪、2014年にも約200,000坪と大量の供給が2年続いたにも関わらず、直近の2014年第4四半期で空室率は3.8%と低水準を維持しており、需要の強さを物語っている。

需要が底堅い理由は大きく2つ挙げられる。まず1つは、我が国では先進的物流施設がまだ少ないということである。伝統的・前近代的倉庫や従来型・保管重視型倉庫を含む倉庫の全ストックの推計値に対して、LMTの総貸床面積は首都圏では4%に満たない水準である。一方で広い国土を持つ米国では5.4%という調査もあり、このことからみても日本における先進的物流施設の拡大余地はまだ相当あると言える(図表5)。

もう1つの理由は、この10年ほどの間で、倉庫の形、規模、そして機能が革新的に進化したことである。このことが、使い勝手の悪い旧来型の倉庫からの借り換え需要を促している。例えば2014年1年間

でも、首都圏で空室が消化された面積と首都圏の倉庫ストックを築年数別で比較すると、築10年以下の物件はストック全体の約14%に過ぎないのに対して、需要の方では約50%が築10年以内の物件での成約事例であった。借り換え需要や、拠点の集約・統合の潜在需要はまだ存在すると考えられる(図表6)。

先進的物流施設のおキュパイヤー 物流会社の活躍

物流施設の賃貸需要には2つの主な牽引役がみられ、いずれも今後さらなる拡大が期待される。

まず1つは、物流のアウトソーシングが進んだ2008年以降、存在感が高まった物流会社である。企業の物流部門が利益率を向上させるには、大型施設への集約により管理コストの低減を図るほか、搬入・搬出の効率化、返品率を下げるためのシステム等、オペレーション面での工夫も重要となる。そこで、先進的物流施設のみならず、最適な運用の担い手として3PL企業がクローズアップされることとなった。

2012年竣工のLMT入居テナントの実に83%を物流会社が占めた。2014年竣工の物件では、小売業、卸売業の直接契約が増加したものの、それでも約55%は物流会社の契約が占めている(図表7)。さらに言えば、荷主企業が直接契約する場合でも、物流業務の全部または一部をアウトソースするケースがほとんどである。すなわち、需要のドライバーは依然として物流会社であると言える。2008年の景気後退期にコスト削減を志向して進んだアウトソーシングは、現在はサプライチェーンマネジメントによる物流の品質向上という要素も加わって引き続き拡大傾向にある。このような流れを背景に、3PL主導のLMT需要は今後も拡大すると考えられる。

2012年時点で約70%の輸送が、アウトソーシングされた物流会社によるものであったことから、大型の物流施設に対する需要は着実に増加していると考えられる(図表8)。なお大手物流会社10社の売上高の推移と予想をみると、2015年3月期には前年比で5.9%の上昇が予想されており、2010年からは実に29%の成長が見込まれている(図表9)。

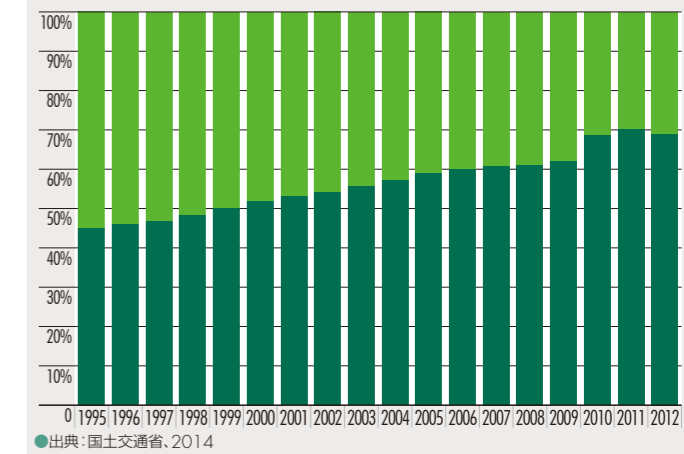
Eコマースの成長

需要のもう1つの柱は、アマゾンや楽天、ヤフー(アスクル)などに代表される、インターネット通販/Eコマースである。多品種少量配送、配送時間短縮が必須な販売形態であるため、Eコマースにとって先進的物流機能は必要不可欠と言える。

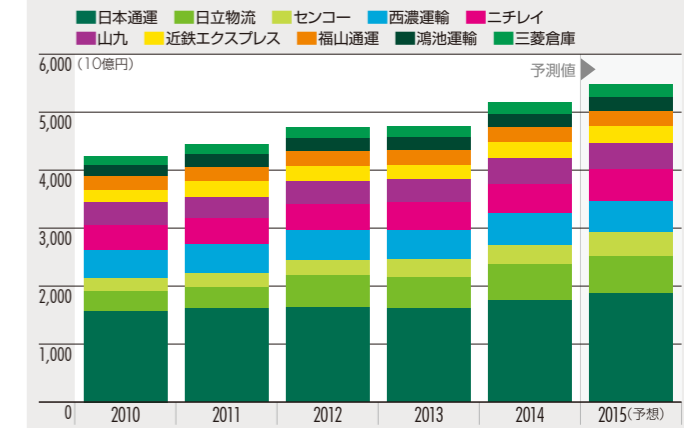
我が国のEコマースは年々増加しているものの、小売業全体に占める割合(「EC化率」)は2013年時点でまだ3.7%にとどまっている。一方でEコマース先進国のアメリカでのEC化率は同時点で5.8%と、さらに伸びると予想されている(図表10)。このことから、日本でもEコマースはさらなる成長が期待される。日本における個人向けのEコマースは、2018年には20兆円を超えるという予測もある。

Eコマース専門の企業だけでなく、実店舗を持つ小売業がインターネット通販を強化していることも物流施設需要には追い風である。日

図表8：トラック輸送量の内訳

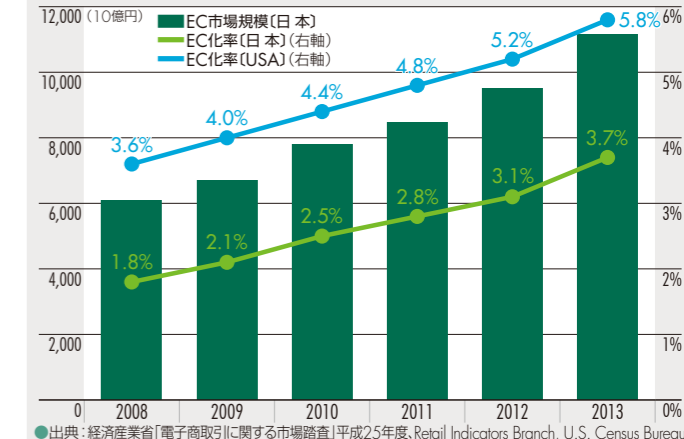


図表9：物流大手企業の売上高(予想)



●出典：各社IR資料よりCBRE作成

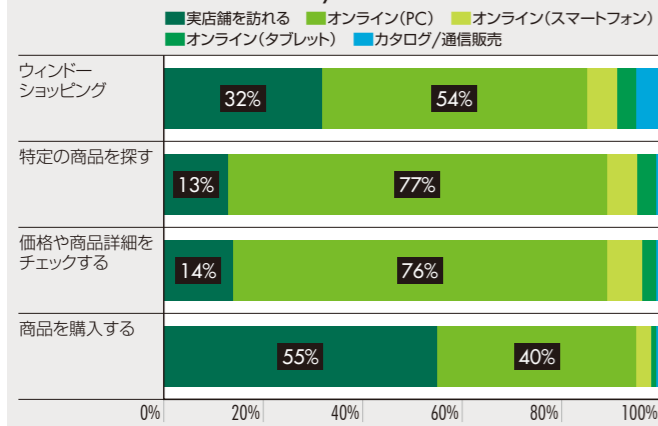
図表10：日本における電子商取引の市場規模とアメリカにおけるEC化率



●出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」平成25年度、Retail Indicators Branch, U.S. Census Bureau

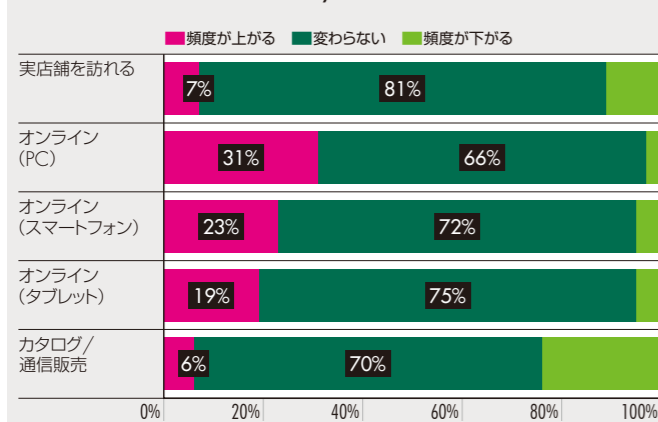


図表11: CBRE Consumer Survey (現在)



●出典: CBREアジアパシフィックの消費者調査2014

図表12: CBRE Consumer Survey (2年後)



●出典: CBREアジアパシフィックの消費者調査2014



用品からアパレル・家電・家具といったあらゆる小売業者が、限られた店舗面積での展示を補完して顧客を獲得するために、多品種を扱う個人宅配可能な配送センターを拡充している。さらに、大手スーパーやコンビニエンスストアが、自社の店舗網を利用したり新たな配送センターを創設して個人向け配送を強化する事例なども増加傾向にある。

オンライン・ショッピングの成長

2014年末にCBREは日本の消費者1,000人を対象に、消費行動のアンケートを行った。その中で、5種類の買い物方法の頻度を調査したところ、商品購入について過半数の回答者が「最も頻度が高い」と回答したのは「実店舗を訪れる」であった(図表11)。しかし、それぞれの買い物方法の頻度が近い将来(2年後)に変わるかどうかという設問では、「実店舗を訪れる」について「頻度が上がる」とした回答は7%にとどまった一方、パソコン、スマートフォン、タブレットを使った「オンライン・ショッピング」については19%から31%の回答者が「頻度が上がる」と回答しており、Eコマース市場のさらなる成長を示唆している(図表12)。

Eコマースの拡大、そしてそれを可能とする先進的物流施設の需要は今後もさらに拡大することが予想される。

首都圏のエリア分析 拡大する物流立地

首都圏で最初に倉庫の集積がみられたのは、どの都市でもそうであるように、都心に近い湾岸部であった。その後、首都圏を環状に結ぶ外環道・圏央道が整備・延伸されて各高速道路と接続されるにつれ、物流エリアも外側に膨張した。それらの地域を中心に、2011年以降の第二次拡大期には4年間でLMTの面積が1.5倍に急増したため、首都圏を一括りで特徴づけることが難しくなっている。そこで、環状道路に沿って都心を中心としたドーナツ型のエリアに分けて分析したところ、物流施設の市況動向はより明らかとなった。なお、市況の分析にあたっては、首都圏を4つのエリアに分け、先進的物流施設開発が本格化した2003年以降に竣工したLMTを対象とした(図表13-1)。

(図表13-2)は、2009年までに竣工した物件をプロットした地図である。東京・横浜といった大消費地を抱え、港と高速道路網が発達した湾岸地域で多くの物流施設が集積したのが分かる。また、内陸側でも、数少ない環状道路である国道16号線沿線に物流施設が立地していた。一方この頃までは、外環道の内側ではまだ数棟が存在しているのみであった。

(図表13-3)が示す2010年から2014年にかけては、圏央道の建設が進み、物流についても配送時間の短縮や正確性が向上するなどの効果がみられた。地図上の竣工実績をみても、圏央道の新しいインターチェンジ開通に合わせ、その周辺に新たな物流施設が増えているのが分かる。例えば東名高速との連絡が良い神奈川相模原・厚木周辺では一気に4棟が竣工し、先進的物流施設の集積地に発展しつつある。そのほか、神奈川・千葉の湾岸部や、国道16号沿線に数棟が竣工するなど、2009年までと比べると開発地域はやや外側に拡大している。その一方、都心からの至近性や、整備された道路網

図表13: 首都圏エリアの年代別供給物件と開発計画 ●出典: CBRE, 2015年3月

図表13-1 首都圏の物流主要4エリア

東京ベイエリア	東京都湾岸部のコアなエリア
外環道エリア	東京ベイエリアを除く、東京外かく環状道路に囲まれたエリア
国道16号エリア	東京外かく環状道路の外側から環状道路・国道16号線沿線までの半ドーナツ型のエリア
圏央道エリア	国道16号線の外側に当たるエリア 東京都・埼玉県・茨城県・千葉県を通る環状道路・首都圏中央連絡自動車道がその中心

などに着目して外環道・三郷インターチェンジ周辺などでも複数の竣工がみられた。

今後の開発案件については、首都圏のさらに外側に開発立地が拡大する傾向がみられている。(図表13-4)の2015~2016年の開発計画地図をみると、希少な東京ベイエリアでの開発が1棟、外環道エリアで3棟のほかは、国道16号エリアの外縁をたどるように圏央道エリアの全域に広がっているのが分かる。

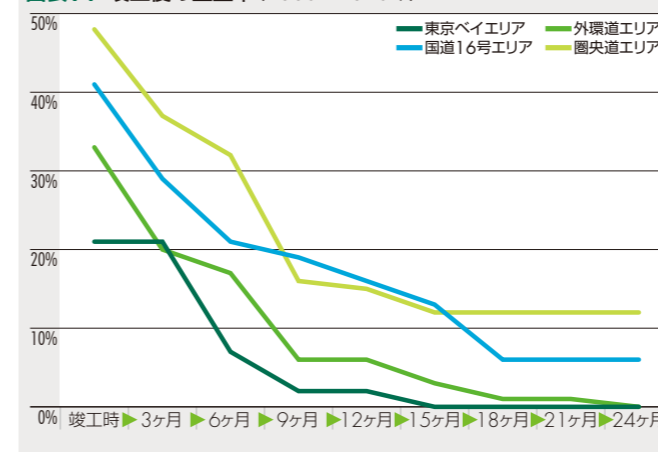
国道16号エリアでは、千葉県内陸や東京都日野市・八王子市など、これまで大型供給がなかった場所を埋めるような立地に計画されている。郊外型ショッピングセンターやマンション開発以外にも、大型物流センター開発という選択肢が、デベロッパーに認知されてきた結果と言える。

首都圏物流4エリアの比較

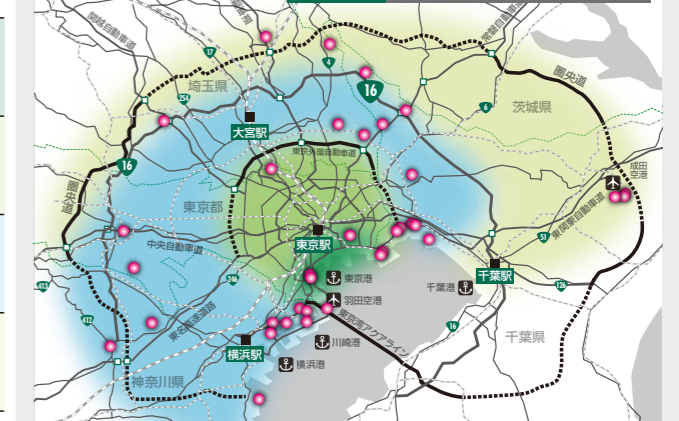
(図表14)は、竣工後のテナント決定の推移を、4つのエリアについて比較したものである。竣工時点の空室率は、東京ベイエリアが最も低く、これに外環道エリア、国道16号エリア、圏央道エリアと続き、24ヶ月後の空室状況もまったく同じ順となっている。最もリーシングのペースが速い東京ベイエリアでは、竣工後1年で空室率は平均2%まで低下しており、需要の相対的な強さを示している。

国道16号エリアと圏央道エリアは非常に範囲が広いことから、物

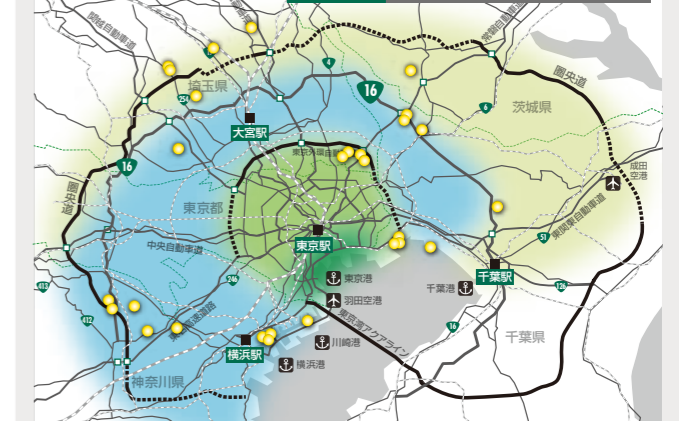
図表14: 竣工後の空室率(2003~2013年)



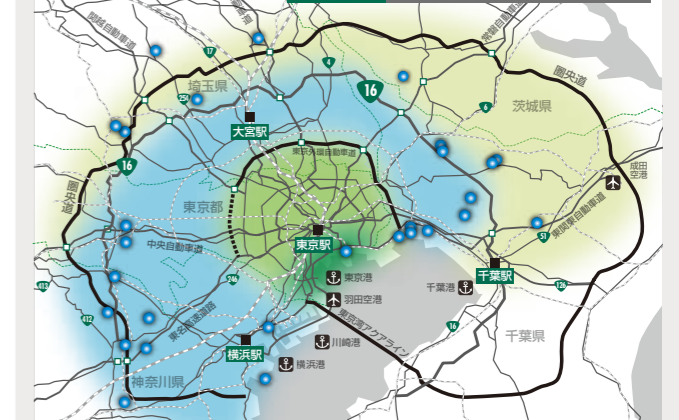
図表13-2 2003~2009年の供給物件



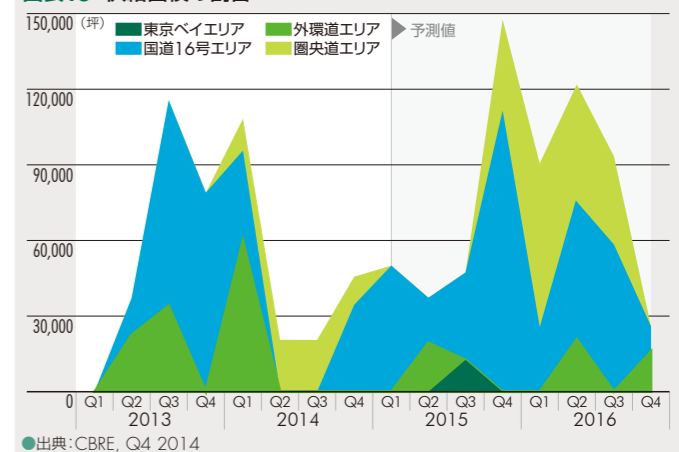
図表13-3 2010~2014年の供給物件



図表13-4 2015~2016年の開発計画

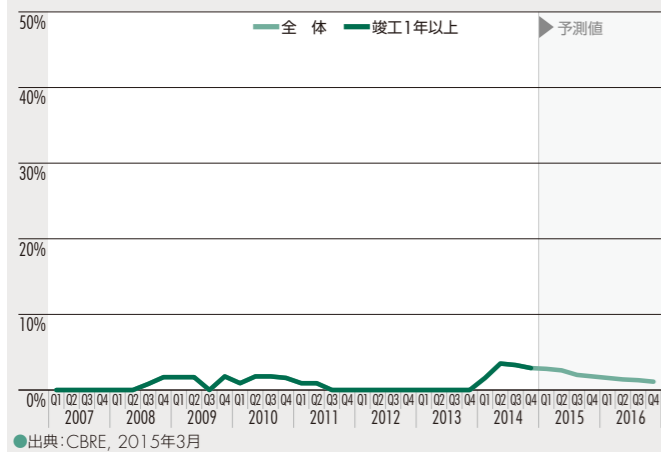


図表15: 供給面積の割合

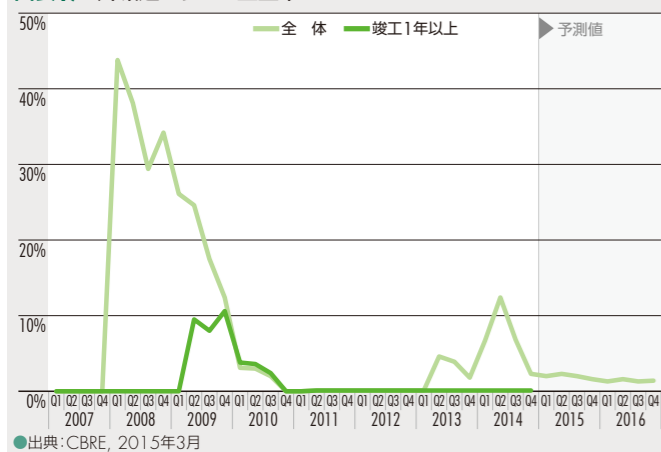


●出典: CBRE, Q4 2014

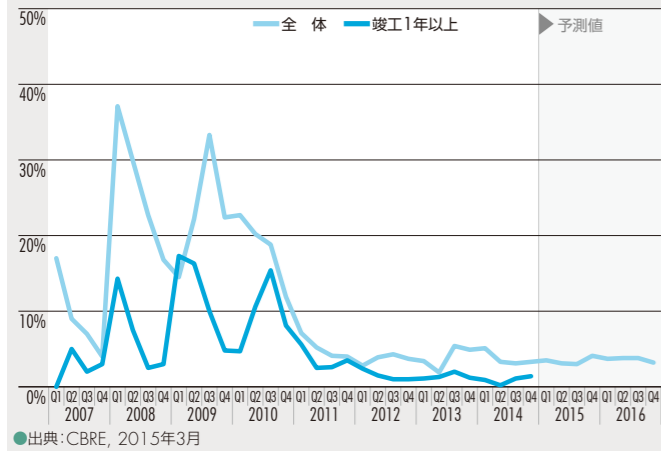
図表16: 東京ベイエリアの空室率



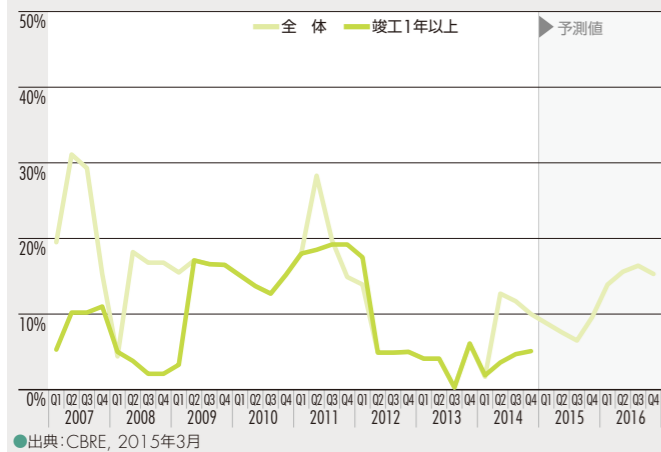
図表17: 外環道エリアの空室率



図表18: 国道16号エリアの空室率



図表19: 圏央道エリアの空室率



件ごとにかなり条件が異なり、リーシングの進捗にもばらつきがあることには留意する必要がある。それでも、国道16号エリアでは平均して18ヶ月後には空室率は6%にまで低下している一方、圏央道エリアでは、24ヶ月後でも平均して12%の空室を抱える傾向があるなど、需要のエリア間格差がみられる。

今後の供給予定では、首都圏全体で2015年に過去最高の約280,000坪、2016年にはそれをさらに上回る330,000坪と、今までにない規模の計画が続く。特に2015年第4四半期からの1年間は、四半期当たり100,000坪を超えるボリュームの供給が続く見込みで(図表15)、この時期の需給動向はエリア間で大きく変動することが予想される。

今後2年間の供給の大半は、国道16号と圏央道の2エリアに集中していることが分かる。国道16号エリアでは、今後2年間で計360,000坪ほどの供給が見込まれ、過去2年間の供給量の約1.5倍に増大する。圏央道エリアでは今後2年で過去2年間の供給量の約3倍近い180,000坪が供給される予定で、その竣工時期は、全体の供給量が大きく増加する2015年第4四半期以降と重なっている。

エリア別空室率と予測 需給は概ねタイトな状況が継続

空室率をもとに各エリアの特徴を俯瞰した上で、今後の空室率の動向を予測する。物流施設では竣工後にテナント決定が具体化する傾向が強いため、市況の判断には竣工後1年以上の物件を対象にした空室率の動向が参考となる(なお、LMTの棟数は2008年第1四半期時点には直近の2014年第4四半期時点と比べて約1/3と少ないため、過去のデータは変動が大きくなりやすい。(図表17、19)で、特に外環道エリアや圏央道エリアで過去の空室率が大きく変動しているのは、物件の少なさが主な要因である)。

東京ベイエリアの需要は非常に底堅く、供給が限定的であることとも相まって空室率は経済環境の影響をほとんど受けず低水準を維持している(図表16)。

外環道エリアでは2007年から2008年にかけて棟数が極端に少なかったため、2008年の景気後退期には、空室を残して竣工した1棟の影響で全体の空室率は大きく上昇した。しかし改善ペースも早く、2010年第1四半期には早くも3.1%まで低下した。ただし、2014年第2四半期がそうであったように、他のエリアで竣工数が多い局面では、賃料水準が比較的高いことが嫌気されて竣工時のテナント決定の速度は鈍る傾向がみられる。一方、竣工1年以上の物件で見ると、空室率は最高でも10%程度、2010年第4四半期以降はほぼ0%に近く、稼働状況は際だって良い(図表17)。

国道16号エリアでは、2008~2009年の景気後退期に竣工が集中し、2年間で棟数は約2.8倍に急拡大した。そのため、空室率は30%にまで急上昇したが、震災翌年には2.8%まで低下した。2010年までは竣工1年以上の空室率でも変動幅が大きい、2011年以降は低位を保っており、特に2013年以降は常に2%以下ときわめて安定している。その後も棟数は増え続け、2014年第4四半期時点では首都圏LMTマーケット全体の約60%を占めるボリューム帯となっ

ているが、先進的物流施設への借り換え需要を背景に需給はタイトな状況が続いている(図表18)。

圏央道エリアでは、2013年までは年平均1棟程度の供給ペースだったが、圏央道の開通区間が延伸するのにともなって2014年には一気に棟数が1.5倍になった。その意味ではまだ新興のエリアと言える。エリアの範囲も広いため物件によって稼働状況にばらつきがみられ、全体の傾向が分かりにくいものの、他のエリアに比べて新規供給のインパクトは空室率に顕著に反映されやすい(図表19)。

CBREリサーチでは、経済状況をもとに需要を予測し、これに新規供給予定面積を重ねて2016年にかけての2年間の空室率を予測した。東京ベイエリアと外環道エリアでは1%台、国道16号エリアでは3%台と引き続き低位で推移する見込みである。一方、圏央道エリアは今後の供給量が相対的に多いことから、2年後の空室率は15%程度に上昇することが予測される。

エリア別賃料指数と予測 2年間で2~4%の上昇を予想

物流施設の賃貸契約は、契約期間やフリーレント、段階賃料などの賃貸条件が個々の契約ごとに大きく異なるため、表面賃料ではマーケットの実勢が把握しにくい。そこでCBREでは、エリア毎の市況を公表するにあたり、各物件の実質賃料の推定値(共益費含む)をもとにした指数を用いることにした。その際、ボリューム帯である国道16号エリアの2014年第4四半期時点の賃料指数を4,000円/坪として、各エリアの賃料を指数化した。その上で、過去におけるエリア毎の賃料と空室率の関係性、ならびに今後の空室率予想をもとに、エリア毎の賃料指数の上昇率を予測した(図表20)。

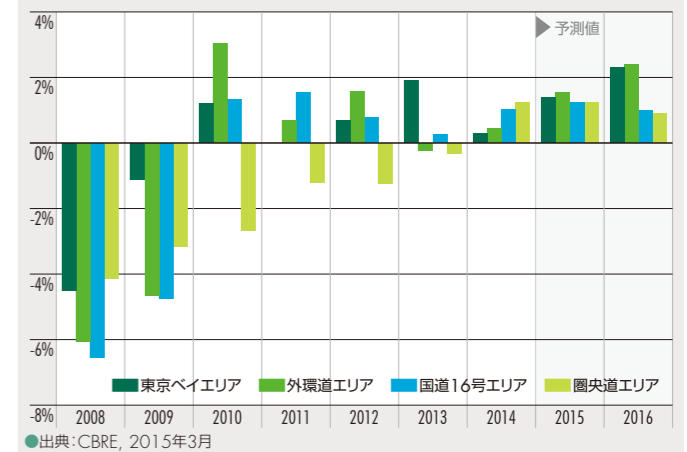
東京ベイエリアは賃料が最も高いエリアであるため、最近の賃料の上昇率は他エリアに比べてやや低めであった。しかし、今後2年間で3.8%と、過去2年間の上昇率(2.3%)を上回るペースでの上昇が予想される。

外環道エリアでは、賃料が相対的に低い内陸部で供給が多かったため、過去2年間の平均賃料の上昇は抑えられていた。しかし、個々の物件の上昇基調は高まっている。今後2年間は需給バランスがタイトな状況が維持されるため、4エリアで最も高い4.0%の上昇が予想される。

国道16号エリアは、今後2年間で16棟もの開発計画を抱えているが、堅調な需要を背景に空室率は低水準を維持する見込み。その結果、競合物件が多い中でも、賃料は2.3%程度の上昇を予想する。

圏央道エリアの賃料総面積は、2年後には2014年Q4時点の1.8倍に膨らむ。そのため2016年には若干需給が緩むとみられるものの、足元の上昇基調は強く、賃料は2年間で2.2%上昇を達成する見込みである。

図表20: エリア別実質賃料指数(前年比上昇率)



図表21: 主な開発計画(2015年~2016年)

No.	物件名	所在地	竣工	延床面積
1	ロジポート橋本	神奈川県相模原市緑区	2015年1月	156,589㎡
2	ランドポート厚木金田	神奈川県厚木市	2015年1月	38,660㎡
3	グッドマン市川	千葉県市川市	2015年3月	75,579㎡
4	GLP綾瀬	神奈川県綾瀬市	2015年4月	68,642㎡
5	GLP座間	神奈川県座間市	2015年7月	131,913㎡
6	新木場物流センター	東京都江東区	2015年8月	46,370㎡
7	GLP八千代	千葉県八千代市	2015年10月	71,610㎡
8	MFL日野	東京都日野市	2015年10月	212,760㎡
9	レッドウッド生妻物流センター	神奈川県横浜市鶴見区	2015年10月	62,300㎡
10	レッドウッド佐倉	千葉県佐倉市	2015年11月	85,437㎡
11	GLP狭山日高I	埼玉県日高市	2015年12月	41,818㎡
12	本牧物流施設開発事業	神奈川県横浜市中区	2015年12月	70,639㎡
13	プロロジスパーク吉見	埼玉県比企郡吉見町	2016年1月	108,653㎡
14	ランドポート柏沼南I	千葉県柏市	2016年2月	49,524㎡
15	グッドマンビジネスパーク千葉イースト	千葉県印西市	2016年3月	133,443㎡
16	ランドポート柏沼南II	千葉県柏市	2016年4月	55,703㎡
17	守谷ロジスティクスセンター	茨城県常総市	2016年4月	47,818㎡
18	プロロジスパーク習志野5	千葉県習志野市	2016年春	64,600㎡
19	プロロジスパーク千葉ニュータウン	千葉県印西市	2016年春	127,523㎡
20	GLP厚木II	神奈川県愛甲郡愛川町	2016年6月	89,104㎡
21	ロジスクエア久喜	埼玉県久喜市	2016年夏	43,800㎡
22	MFL船橋	千葉県船橋市	2016年夏	198,136㎡
23	GLP狭山日高II	埼玉県日高市	2016年9月	85,539㎡
24	ランドポート八王子II	東京都八王子市	2016年9月	36,453㎡

●出典: CBRE, Q4 2014

本稿に関するお問い合わせは

シービーアールイー株式会社 リサーチ ●MAIL: info-research@cbre.co.jp

●CBREリサーチのレポートはこちらでもご覧いただけます。[<http://www.cbre.co.jp/jp/research>]

本稿は2015年3月31日にリリースされたレポートの再録です。