



# 住宅新報

## 都心の物流不動産

### 都市型マルチパーパス倉庫への進化

第3回

(株)イソーコ総合研究所代表取締役 出村亜希子

#### 黒船来航

当社グループ会長の大谷巖一は2000年代に入って都市部の物流施設に大変革の始まりを感じたと言います。2000年代初頭、品川区大井で約6000坪の土地の入札案件がありました。大手をはじめとする倉庫会社こそって参加しましたが、取得したのは物流施設専門、外資系デベロッパー兼ファンド(現在は物流不動産ファン

ド)のプロジス。国内の倉庫会社が坪当たり50〜80万円を払ったのに対し、プロジスの落札額は2倍を超えていました。と当時を振り返ります。なぜ応札額にこれほどの差が出たのでしょうか。国内の倉庫会社は、落札し

た土地に平屋倉庫を建設し、寄託貨物の運用収益を得る想定で収支を検討してました。一方のプロジスは一種単価(容積100%当たりの土地単価)を基準に容積率いっぱい大型倉庫の建設を計画していました。

プロジスは02年、日本における第1号案件として江東

#### 所有から利用へ

その差は、倉庫というアセットに対する考え方の違いに起因するようです。従来の倉庫会社が倉庫物件を取得する際は自社所有、自社利用が基本で、荷主から請け負う貨物量に見合っただけの保管スペースが確保できればよいという考え方です。一方、外資系の物流不動産ファンドは物流施設を金融商品として見ていました。彼らはファンドを組成し、開発・運用・売却を行う証券化スキームを、物流

10年代に入ると物流REITの上場が相次ぎ、マーケットが形成されていきました。

#### 立地と施設の特徴

ファンドが生んだ物流施設は従来の倉庫とは一線を画していました。立地面ではまず港湾地区に隣接する当時の物流適地から開発を始め、道路網の発達と共に、エリアが拡大していきます。関東で言えば環状7号線の内側から、国道16号、外環道、圏央道沿いへと広がっていき、規模も大型化していきました。

機能面ではトラック

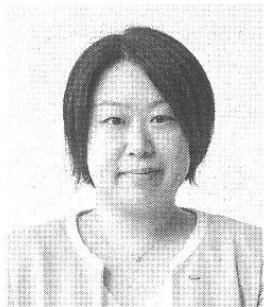
## ファンド系物流施設の出現

区新木場にDHL専用のBTS型物流施設を竣工させました。その後も前述の大井をはじめ大型物流施設を次々と開発していきます。しかし国内の倉庫会社はこの動きを、対岸の火事といった様子で眺めているだけでした。

施設に持ち込んだのです。欧米では物流市場に機関投資家の資金が流入し、所有から利用への流れは既に進んでいました。日本でも不動産の証券化、流動化を可能にしたのは、1998年に成立したSPC法(特定目的会社による特定資産の流動化に関する法律)の果たした役割が大きいのと言えるでしょう。また、信託および投資法人に関する法律の改正で、01年にJ-REITが誕生したこと

も一つのエポックです。20

が上階へ自走できるランプウェイを備えた多層構造であることが大きな特徴です。どのフロアも地上階と同様の機能が



でむら・あきこ 富山県出身、奈良女子大学大学院修了。一級建築士、宅地建物取引士。15年より(株)イソーコ総合研究所代表取締役。著書に『築古「ビル・倉庫」のリノベーション・コンバージョン計画実務資料集』(総合ユニコム(株)・共著)

から優れています。大型物流施設が進化していく中で、従来の倉庫とは使われ方も変化してきました。荷主のニーズが変化し、都市部の倉庫にも変化の波が訪れます。次回、詳しく見ていきたいと思います。