

『調査レポート』

物流施設の不動産市況に関するアンケート調査

～賃料水準の業況判断 DI は 6 年ぶりにマイナスに落ち込む～

サマリー

【不動産価格の見通し】

半年後の不動産価格の見通しは「横ばい」が 63.7%で最多で、「上昇」が 32.5%、「下落」が 3.8%となった。不動産価格の見通しでは「横ばい」の見通しが支配的であるが、3割強の回答者が依然として強気の見通しである。また、不動産価格の業況判断 DI は 28.7 ポイントとなり、前回調査から概ね横ばいである。

【賃料水準の見通し】

半年後の賃料の見通しは「横ばい」が 61.2%で最多で、「下落」が 22.5%、「上昇」が 16.3%となった。「下落」の構成比は 2014 年 7 月から徐々に増加し、本調査で「上昇」の構成比を上回った。また、賃料水準の業況判断 DI はマイナス 6.3 ポイントで、6 年ぶりにマイナスに落ち込んだ。

会社概要

物流施設や工場など工業用不動産に特化した独立系の不動産調査会社。独自に構築したデータベースをもとに不動産市場の分析などを行っている。

【本レポートに関するお問合せ先】

株式会社一五不動産情報サービス 担当：曾田 貫一

Tel. 03-6273-7810 Fax. 03-6273-7815 E-mail : research@ichigo-re.co.jp

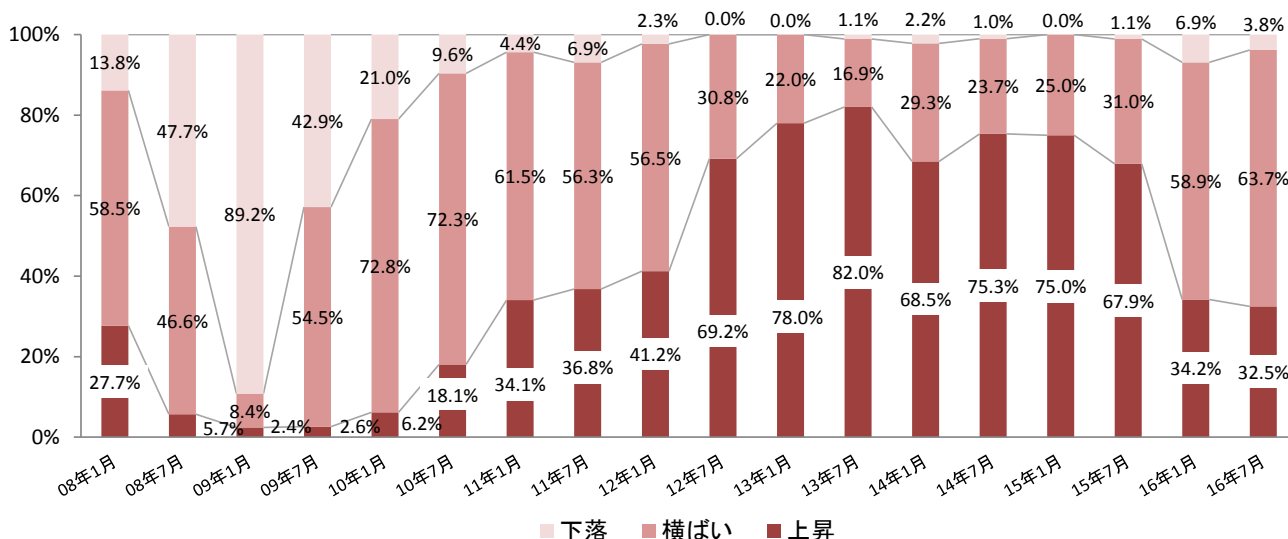
URL <http://www.ichigo-re.co.jp>

1. 物流施設の不動産価格の見通し

物流施設の不動産市況について、半年毎のアンケート調査を実施した。アンケート調査の詳細は 9 ページを参照のこと。

物流施設の不動産価格について半年後の見通しを設問した（図表 1 参照）。本調査（16 年 7 月）では「横ばい」が 63.7%で最多となり、「上昇」が 32.5%、「下落」が 3.8%となった。前回調査に比べ「横ばい」の回答構成比が増加する一方、「上昇」と「下落」がともに減少した。不動産価格の見通しでは、前回調査と回答傾向があまり変わっておらず、「横ばい」の見通しが支配的であるが、3 割強の回答者が依然として強気の見通しを崩していない。

図表 1 物流施設の不動産価格の見通し（半年後）



出所:株式会社一五不動産情報サービス

半年後の物流施設の不動産価格の見通しについて、それぞれの理由を確認する（次ページの図表 2 参照）。

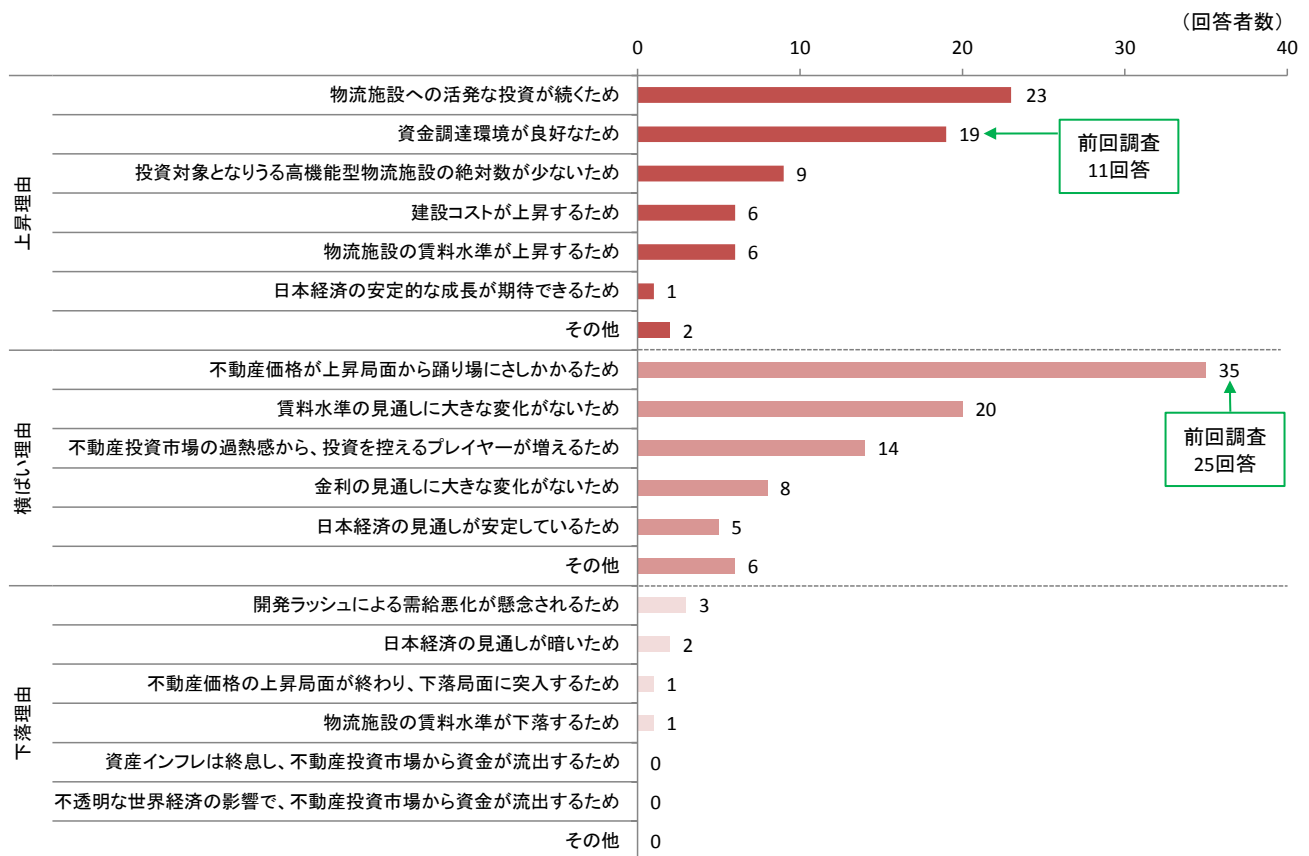
上昇理由では「物流施設への活発な投資が続くため」が 23 回答で、前回調査に続き最多となった。次いで「資金調達環境が良好なため」が 19 回答で、前回調査の 11 回答から大幅に増えている。本年 1 月に導入されたマイナス金利政策が資金調達環境に影響していると考えられる。そのほか「投資対象となりうる高機能型物流施設の絶対数が少ないため」が 9 回答、「建設コストが上昇するため」と「物流施設の賃料水準が上昇するため」がそれぞれ 6 回答となっている。

横ばいの理由では「不動産価格が上昇局面から踊り場にさしかかるため」が 35 回答で最も多く、「賃料水準の見通しに大きな変化がないため」が 20 回答、「不動産投資市場の過熱感から、投資を控えるプレイヤーが増えるため」が 14 回答となった。前回調査と概ね同傾向であるが、最多の選択肢である「不

不動産価格が上昇局面から踊り場にさしかかるため」が前回調査の25回答から大幅に増加している。不動産価格は上昇局面から次のステージに移行するという意見が増えている。

下落理由では「開発ラッシュによる需給悪化が懸念されるため」が3回答となった。周知の通り、物流施設の新規開発は盛んであるが、不動産価格の見通しで「下落」を選択した回答者自体が少なかったこともあり、回答数としてはあまり目立たない。そのほかでは「日本経済の見通しが暗いため」が2回答、「不動産価格の上昇局面が終わり、下落局面に突入するため」と「物流施設の賃料水準が下落するため」がそれぞれ1回答となっている。

図表 2 上昇・横ばい・下落理由



出所: 株式会社一五不動産情報サービス

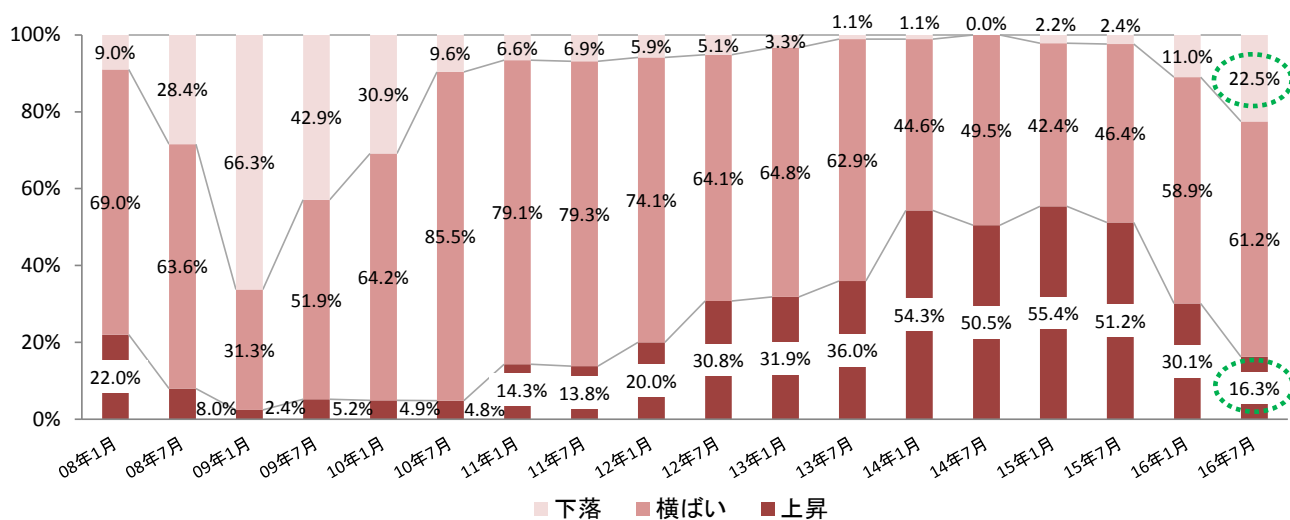
注: 複数回答可で設問。また、左軸上の文章は、見やすくするため、一部省略している。文章(全文)は本レポート末尾の回答用紙を参照。

2. 物流施設の賃料水準の見通し

次に、物流施設の賃料水準について半年後の見通しを設問した（図表3参照）。

本調査（16年7月）では「横ばい」が61.2%で最多で、「下落」が22.5%、「上昇」が16.3%となった。「横ばい」の見通しが支配的である点は前回調査と同様であるが、「下落」の構成比は2014年7月の回答者ゼロから徐々に増加し、本調査で「上昇」の構成比を上回った。賃料水準の見通しでは先行きを懸念する回答者が増えている。

図表3 物流施設の賃料水準の見通し（半年後）



出所:株式会社一五不動産情報サービス

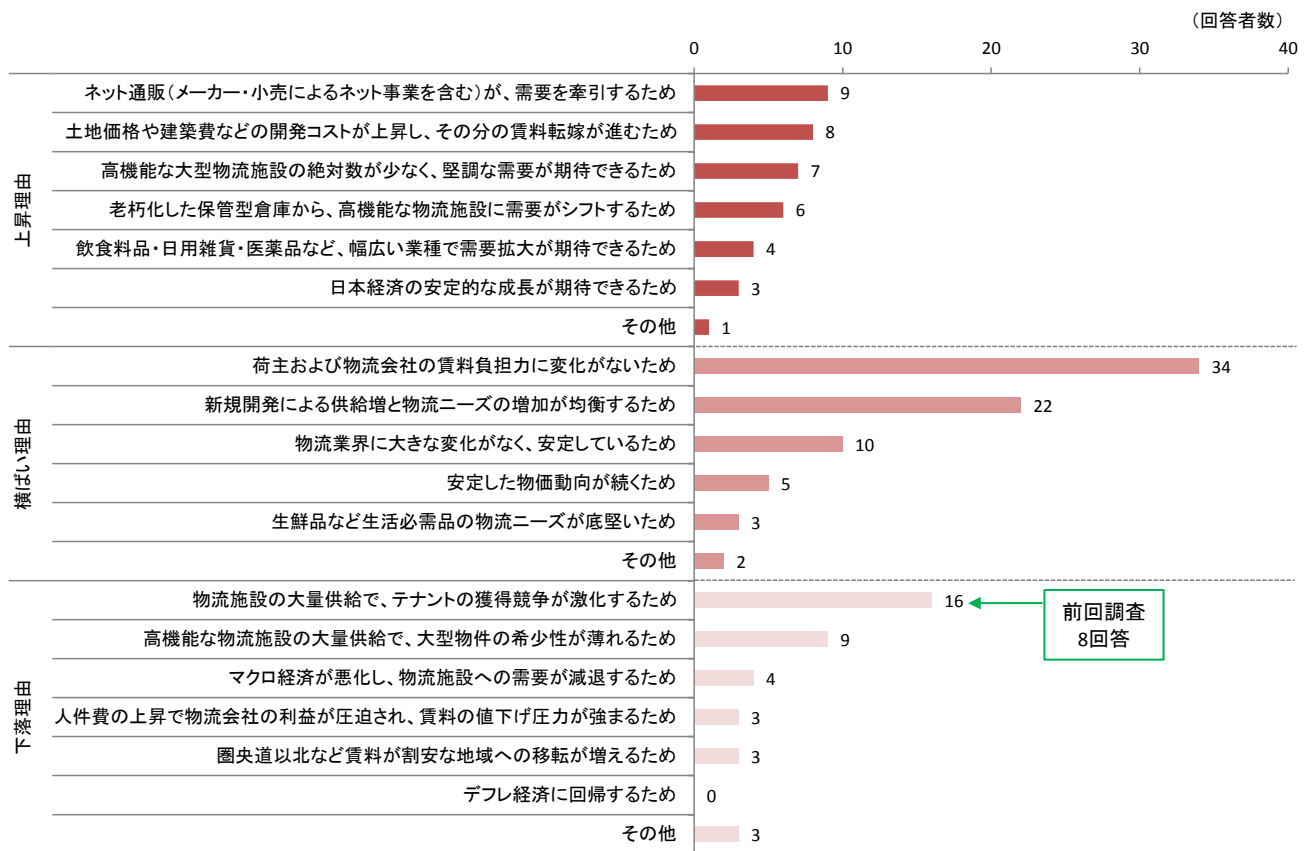
半年後の賃料水準の見通しについて、それぞれの理由を確認する（次ページの図表4参照）。

上昇理由では「ネット通販（メーカー・小売によるネット事業を含む）が、需要を牽引するため」が9回答で最多となり、「土地価格や建設費などの開発コストが上昇し、その分の賃料転嫁が進むため」が8回答、「高機能な大型物流施設の絶対数が少なく、堅調な需要が期待できるため」が7回答、「老朽化した保管型倉庫から、高機能な物流施設に需要がシフトするため」が6回答で続いている。ネット通販を牽引役に、高機能型物流施設の積極的な開発が堅調な需要を生み出すという意見である。そのほかでは、「飲食料品・日用雑貨・医薬品など、幅広い業種で需要拡大が期待できるため」が4回答、「日本経済の安定的な成長が期待できるため」が3回答であった。

横ばいの理由は「荷主・物流会社の賃料負担力に変化がないため」が34回答で最多となり、「新規開発による供給増と物流ニーズの増加が均衡するため」が22回答、「物流業界に大きな変化がなく、安定しているため」が10回答、「安定した物価動向が続くため」が5回答となっている。物流セクターの特徴のひとつである安定性に加え、物流施設の需給バランスが均衡していることが横ばいの主な理由で、前回調査と回答傾向に大きな変化はみられない。

下落の理由としては「物流施設の大量供給で、テナントの獲得競争が激化するため」が16回答となり、前回調査の8回答から倍増している。急増する開発計画が賃料下落に繋がることを懸念する声が増えている。その他の回答では、「高機能な物流施設の大量供給で、大型物件の希少性が薄れるため」が9回答、「マクロ経済が悪化し、物流施設への需要が減退するため」が4回答、「人件費の上昇で物流会社の利益が圧迫され、賃料の値下げ圧力が強まるため」と「圏央道以北など賃料が割安な地域への移転が増えるため」がそれぞれ3回答となっている。

図表 4 上昇・横ばい・下落理由



出所: 株式会社一五不動産情報サービス

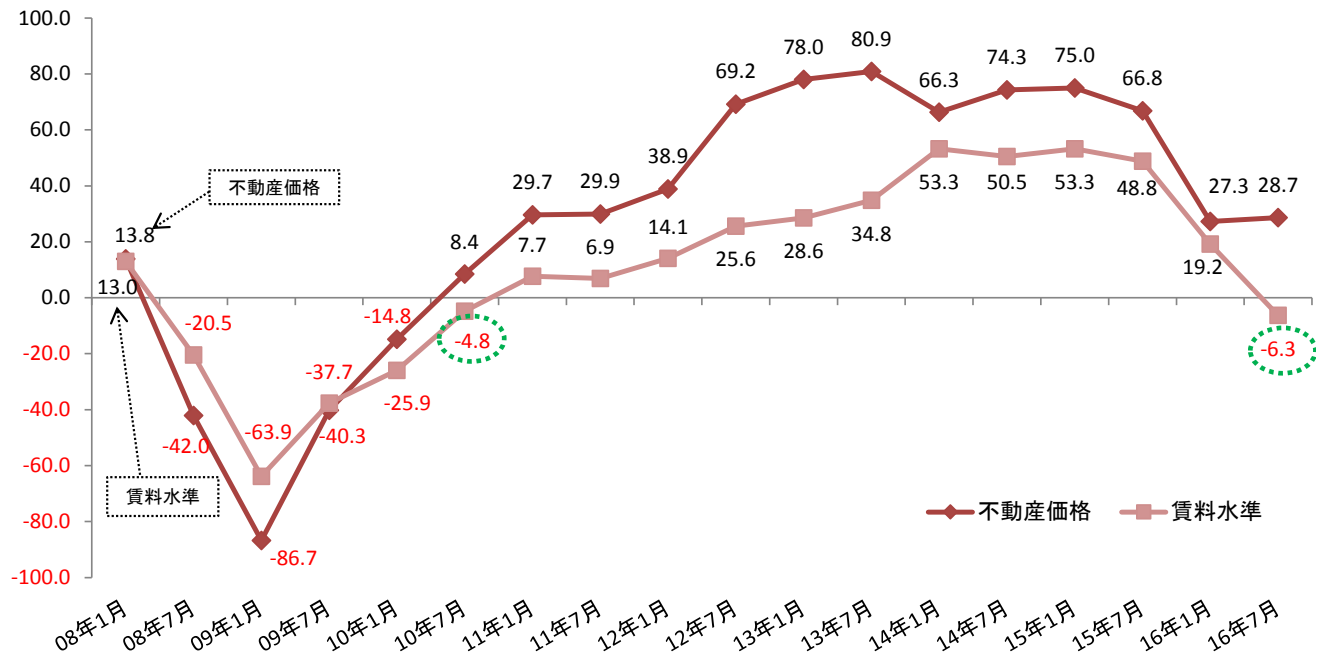
注: 複数回答可で設問。また、左軸上の文章は、見やすくするため、一部省略している。文章(全文)は本レポート末尾の回答用紙を参照。

3. 業況判断 DI

不動産市況のサイクルを把握することを主眼として、日銀短観のように、不動産価格と賃料水準について業況判断 DI を算出した（図表 5 参照）。

本調査（16年7月）における不動産価格の業況判断 DI は 28.7 ポイントで、前回調査の 27.3 ポイントから微増である。他方、賃料水準の業況判断 DI はマイナス 6.3 ポイントで、2010年7月以来の6年ぶりにマイナスに落ち込んだ。物流施設の大量供給によって需給悪化に陥る懸念があることから、賃料水準に対するマインドは後退する一方、良好な資金調達環境を背景に、不動産投資は依然として活発であることから、不動産価格に対する見通しはあまり変わっていない。

図表 5 本アンケートの業況判断 DI



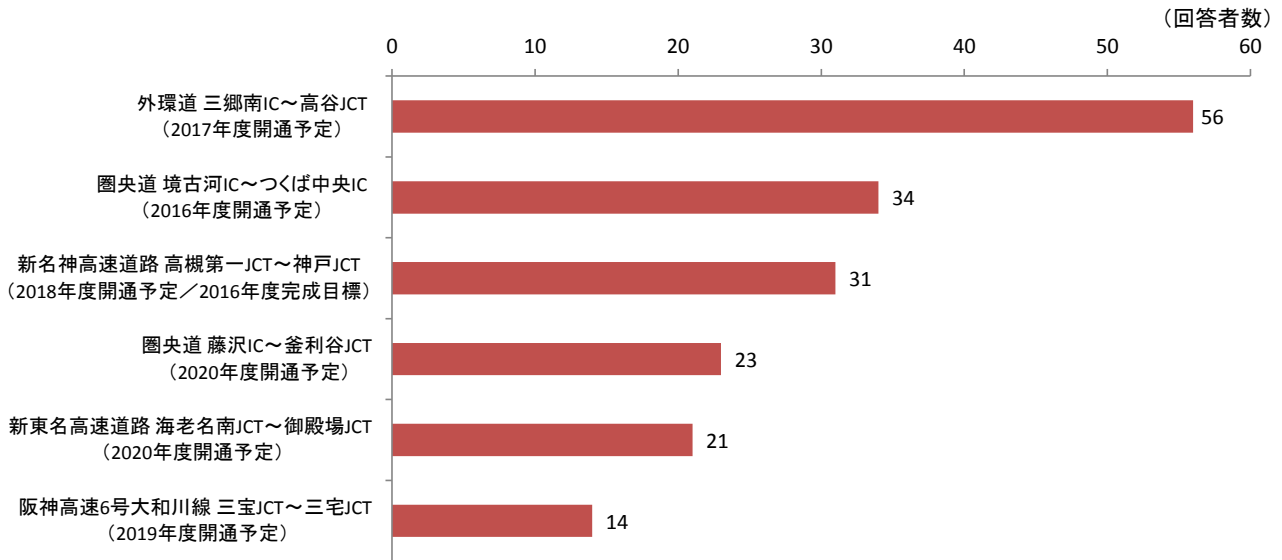
出所: 株式会社一五不動産情報サービス

作成方法: 業況判断 D.I. = 「上昇」の回答者構成比 - 「下落」の回答者構成比

4. 物流施設開発に影響のある道路整備計画

国土交通省がまとめた平成29年度予算の概算要求によれば、公共事業関係費は6兆183億円で、前年から16%増となった。また、効率的な物流ネットワークの強化のため2,974億円が計上され、三大都市圏環状道路等の整備の推進などが掲げられている。東京オリンピックも控えていることも加味すると、大都市圏での道路整備は更に進むことが期待できる。財政健全化の議論はさておき、首都圏では圏央道の整備によって物流施設の開設が相次ぎ、物流立地戦略に多大な影響を与えたことは周知の通りである。そこで、本アンケートでは物流施設開発に影響のある道路整備計画に関して設問した。

図表 6 物流施設開発に影響のある道路整備計画



出所:株式会社一五不動産情報サービス 注:複数回答可で設問。

東京圏では「外環道 三郷南 IC～高谷 JCT (2017 年度開通予定)」が 56 回答で最多である。この道路は千葉湾岸と埼玉県を結ぶ幹線道路で、湾岸道路から常磐道までの走行時間は約 40 分から約 15 分へと大幅に短縮する。高谷 JCT を擁する市川市だけでなく、船橋市、習志野市等の物流立地のポテンシャルは大きく向上するだろう。他方、千葉湾岸エリアには開発用地があまりなく、内陸エリアに比べ開発プロジェクトが少ない。今後は既存建物の建替えプロジェクトが徐々に進むことが期待される。

次いで「圏央道 境古河 IC～つくば中央 IC (2016 年度開通予定)」が 34 回答となり、茨城県内での道路整備である。茨城県内の圏央道周辺は物流立地として冷ややかにみる向きもあったが、ここにきて開発計画の発表が相次いでおり、新たな物流エリアとして期待されている。

東京圏におけるその他の道路では「圏央道 藤沢 IC～釜利谷 JCT (2020 年度開通予定)」が 23 回答、「新東名高速道路 海老名南 JCT～御殿場 JCT (2020 年度開通予定)」は 21 回答であった。「圏央道 藤沢 IC～釜利谷 JCT」は神奈川県の内陸部から横浜港周辺へのアクセスが大幅に改善する幹線道路で、開通時期は 2020 年度と少し先になるが、注目される道路整備のひとつである。

「新東名高速道路 海老名南 JCT～御殿場 JCT」の注目度はやや低い。東名高速道路の渋滞緩和は期待できるものの、東名高速道路の通過地域はさほど変わらず、その他道路と比べると物流施設開発への影響は小さそうだ。

関西圏では「新名神高速道路 高槻第一 JCT～神戸 JCT (2018 年度開通予定/2016 年度完成目標)」が 31 回答となった。彩都地区ではプロロジスパーク茨木や三井不動産ロジスティクスパーク茨木など複数の開発計画が既に始動している。また、新名神高速道路の整備に合わせて、土地区画整理事業や産業団地の造成が相次いでいる。新たな物流集積地が次々と誕生する見込みで、関西圏では最も注目される道路整備である。

「阪神高速 6 号大和川線 三宝 JCT～三宅 JCT (2019 年度開通予定)」は 14 回答とやや少ない。開削トンネル工事が難航し、開通予定が延期していることも若干影響していると思われるが、関西圏では期待される道路整備計画のひとつである。大阪府内では渋滞が慢性化している幹線道路が多い。内陸部と湾岸部の走行時間の短縮効果も大きいですが、渋滞緩和効果が期待できる道路整備である。

本アンケートで取り上げた道路整備計画は、「外環道 三郷南 IC～高谷 JCT」を筆頭に回答者の関心の高さがうかがえた。すでに多くの物流施設の新規開発が道路整備区域において始動しているが、これらの施設が道路整備を通じ、効率的な物流ネットワークに繋がることを期待したい。

以上

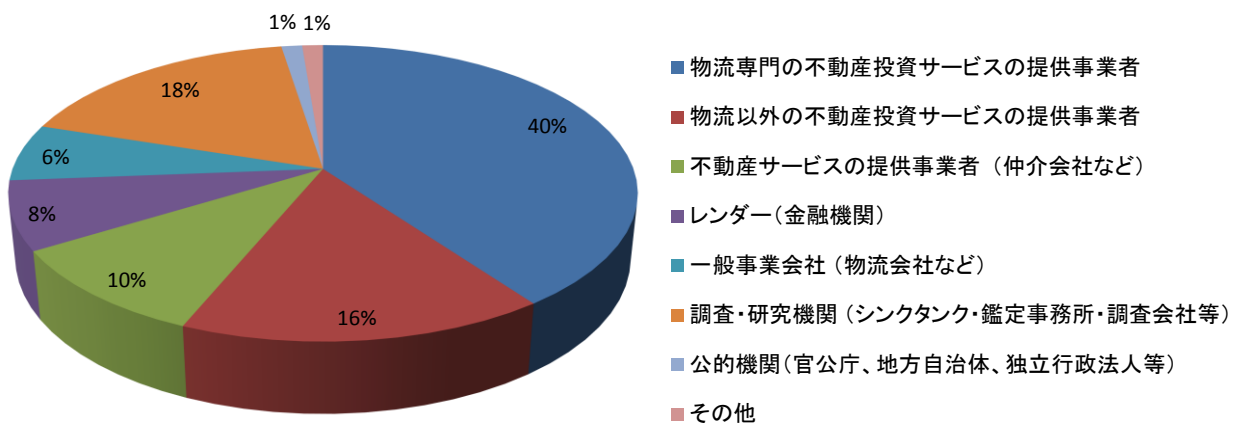
■ アンケート調査の概要

アンケート調査の概要は以下の通り。

➤ アンケートの概要

調査対象：不動産にかかわる実務家・専門家（物流分野の関与は問わず）
 調査方法：E-mailにてアンケート回答の依頼を行い、WebまたはE-mailで回答収集
 実施期間：2016年7月20日から同年8月1日まで
 有効回答数：80票
 設問内容：本レポート末尾の回答用紙を参照

➤ アンケート回答者の属性



【注意事項】

- ・本レポートは、信頼できるとされる情報から作成しておりますが、当社がその正確性や完全性を保証するものではありません。このレポートに記載された内容は、作成日時点における判断を示しているものです。
- ・過去の実績、今後に対する予想や意見は、将来の結果を保証するものではありません。
- ・本レポートの内容に関わる一切の権利は当社にあります。当社の事前の了解なしに転用・複製・配布することはできません。

株式会社 一五不動産情報サービス

「物流施設の不動産価格」と「物流施設の賃料水準」の半年後の見通しについてお聞きします。該当する項目に○印をお付けください。なお、最も高い市場競争力を備える物流施設を想定して下さい。

【問1】ご回答者様のご職業について

1. 物流専門の不動産投資サービスの提供事業者（アセットマネージャー、ディベロッパー、アレンジャーなど）
2. 物流以外の不動産投資サービスの提供事業者（アセットマネージャー、ディベロッパー、アレンジャーなど）
3. 不動産サービスの提供事業者（仲介会社など）
4. レンダー（銀行など）
5. 一般事業会社（物流会社など）
6. 調査・研究機関（シンクタンク、鑑定事務所、調査会社等）
7. 公的機関（官公庁、地方自治体、独立行政法人等）
8. その他（ ）

【問2】半年後の物流施設の不動産価格の見通し

1. 上昇（→問2-1 →問3へ）
2. 下落（→問2-2 →問3へ）
3. 横ばい（→問2-3 →問3へ）

【問2-1】上昇理由（複数回答可）

1. 物流施設への活発な投資が続くため
2. 資金調達環境が良好なため
3. 建設コストが上昇するため
4. 物流施設の賃料水準が上昇するため
5. 投資対象となりうる高機能型物流施設の絶対数が少ないため
6. 日本経済の安定的な成長が期待できるため
7. その他（ ）

【問2-2】下落理由（複数回答可）

1. 不動産価格の上昇局面が終わり、下落局面に突入するため
2. 資産インフレが終息し、不動産投資市場から資金が流出するため
3. 開発ラッシュによる需給悪化が懸念されるため
4. 物流施設の賃料水準が下落するため
5. 英EU離脱など不透明な世界経済の影響で、不動産投資市場から資金が流出するため
6. 日本経済の見通しが暗いため
7. その他（ ）

【問2-3】横ばい理由（複数回答可）

1. 不動産価格が上昇局面から踊り場にさしかかるため
2. 不動産投資市場の過熱感から、投資を控えるプレイヤーが増えるため
3. 金利の見通しに大きな変化がないため
4. 賃料水準の見通しに大きな変化がないため
5. 日本経済の見通しが安定しているため
6. その他（ ）

【問3】半年後の物流施設の賃料水準の見通し

1. 上昇（→問3-1 →問4へ）
2. 下落（→問3-2 →問4へ）
3. 横ばい（→問3-3 →問4へ）

【問3-1】上昇理由（複数回答可）

1. 高機能な大型物流施設の絶対数が少なく、堅調な需要が期待できるため

2. 飲食料品（食品スーパー・コンビニなど）・日用雑貨・医薬品など、幅広い業種で需要拡大が期待できるため
3. ネット通販（メーカー・小売によるネット事業を含む）が、需要を牽引するため
4. 老朽化した保管型倉庫から、高機能な物流施設に需要がシフトするため
5. 土地価格や建築費など開発コストが上昇し、その分の賃料転嫁が進むため
6. 日本経済の安定的な成長が期待できるため
7. その他（ ）

【問3-2】下落理由（複数回答可）

1. 物流施設の大量供給でテナントの獲得競争が激化するため
2. 高機能な物流施設の大量供給で、大型物件の希少性が薄れるため
3. 人件費の上昇で物流会社の利益が圧迫され、賃料の値下げ圧力が強まるため
4. 圏央道以北など賃料が割安な地域への移転が増えるため
5. マクロ経済が悪化し、物流施設への需要が減退するため
6. デフレ経済に回帰するため
7. その他（ ）

【問3-3】横ばい理由（複数回答可）

1. 新規開発による供給増と物流ニーズの増加が均衡するため
2. 物流業界に大きな変化がなく、安定しているため
3. 生鮮品など生活必需品の物流ニーズが底堅いため
4. 荷主および物流会社の賃料負担力に変化がないため
5. 安定した物価動向が続くため
6. その他（ ）

【問4】物流施設開発に影響のある道路整備計画は？（複数回答可）

1. 圏央道 境古河 IC～つくば中央 IC（2016年度開通予定）
2. 圏央道 藤沢 IC～釜利谷 JCT（2020年度開通予定）
3. 外環道 三郷南 IC～高谷 JCT（2017年度開通予定）
4. 新東名高速道路 海老名南 JCT～御殿場 JCT（2020年度開通予定）
5. 新名神高速道路 高槻第一 JCT～神戸 JCT（2018年度開通予定／2016年度完成目標）
6. 阪神高速 6号大和川線 三宝 JCT～三宅 JCT（2019年度開通予定）
7. その他（ ）

【問5】物流施設の不動産市場に関して、ご意見などございましたら是非ご記入ください。

--

ご回答いただきありがとうございます。後日、アンケートの集計および分析結果をお送りしますので、貴社名、氏名、E-mailをご記入ください。

貴社名	
氏名	
E-mail	

ご不明な点がございましたら、以下までお問い合わせください。回答結果は厳重な管理のもとに集計作業を行い、具体的な社名などは一切公表されません。なお、個人情報の保護については、<http://www.ichigo-re.co.jp/privacy> をご覧ください。

【問い合わせ先】 ㈱一五不動産情報サービス E-mail.research@ichigo-re.co.jp Tel. 03-6273-7810 Fax. 03-6273-7815