Japan Logistics

首都圏の中型マルチテナント型物流施設マーケット

VIEWPOINT

MMT賃貸市場はLMT市場と新規供給動向で類似した点がある一方、需要動向では異なる点がある。MMTとLMTの賃貸マーケットの双方を把握することが、物流施設の開発や運用に資することになるだろう。

CBRE RESEARCH
OCTOBER 2026



サマリー

大型マルチテナント型物流施設（LMT）はトラックバースが複数階に設置されていることがほとんどであることから、区画を分割することで大小さまざまな面積帯の需要に対応できるのがLMTの特徴である。これに対して、中型マルチテナント型物流施設（MMT）の需要は1棟借りニーズが中心であり、また入居後のテナント粘着性が高いのが特徴である。

MMTの空室率はLMTと同様の推移をたどっている。ただし、LMTの空室率が上昇する場合、MMTの空室率はより上昇しやすい特徴を持つ。

首都圏MMTとLMTの定義

	中型マルチテナント型物流施設（MMT）	大型マルチテナント型物流施設（LMT）
面積	延床面積5,000坪～10,000坪未満	延床面積10,000坪以上
対象施設	開発当時において、複数テナント利用を前提として企画・設計された施設	

MMT賃貸市場の今後の見通しとして、LMTの市況同様、MMTも都心部に近い東京ベイエリアや外環道エリアは逼迫した需給バランスが続く見込みである。一方、国道16号エリアでは空室消化が進展するが、一部エリアではリーシングペースが緩やかとなるだろう。圏央道エリアでも空室消化は緩やかとなる見込みだ。

1. MMTの市場規模

近年、首都圏でのLMTの市場拡大とともに、MMTの供給も増加してきた。首都圏のLMTとMMTを合計した市場規模（Figure 1）に対してMMTは床面積基準ではわずか10%に過ぎず、LMTが圧倒的な面積を占める。一方、棟数基準では27%と、4棟に1棟がMMTに該当することから、テナントからみた選択肢の中にはMMTも複数含まれており、MMT賃貸市場はLMT賃貸市場に一定の影響を与えているとみられる。

Figure 1: 首都圏賃貸市場でのMMTの市場規模（Q2 2026時点）



出所: CBRE Research、Q2 2026
注: 市場ストック: LMTとMMTの合算

© 2026 CBRE, INC.

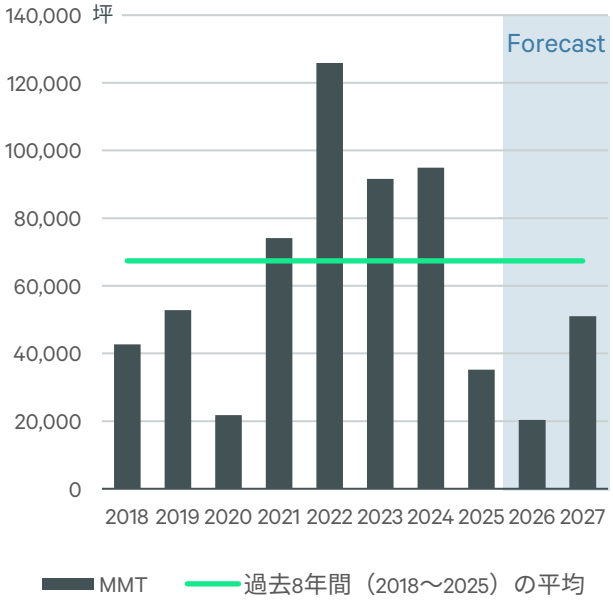
2. MMTの供給動向

首都圏のMMTの新規供給の推移をみると（Figure 2）、2018～2025年の過去8年間の平均は6.7万坪であったのに対し、2021～2024年の供給は多く、2022年は12.6万坪と特に多かった。

供給増の要因としては、2020年にEC市場の拡大や3PL需要の増加を背景に、LMTの空室率が0.5%にまで低下したことで、物流施設への投資に注目が集まったことが考えられる。2026年は2.0万坪まで一時的に減少し、2027年も5.0万坪と過去8年の平均をやや下回るが、MMTの新規供給は今後も継続する見込みである。

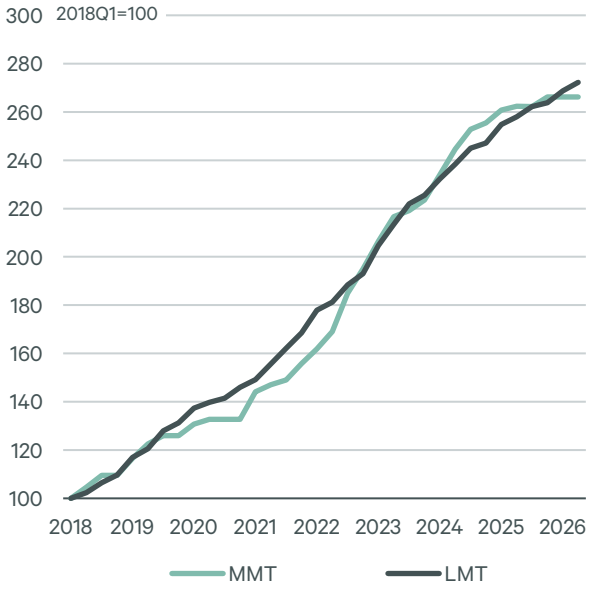
また、MMTの新規供給はLMTとほぼ同じ推移を示すことが分かる。2018年Q1の貸室総面積を100とした面積の成長率を見ると、貸室面積はほぼ同じペースで右肩上がりに増加しており、2026年Q2までにMMTとLMTともに2.7倍となっている。MMTとLMTに対する開発意欲は共通しており、用地不足によりLMTの供給ペースが減速してMMTの供給が加速するといった、供給される物件のタイプの変更が起きているわけではないことが分かる。

Figure 2: 首都圏におけるMMTの新規供給



出所: CBRE Research、 Q2 2026

Figure 3: MMTとLMTの新規供給の推移



出所: CBRE Research、 Q2 2026

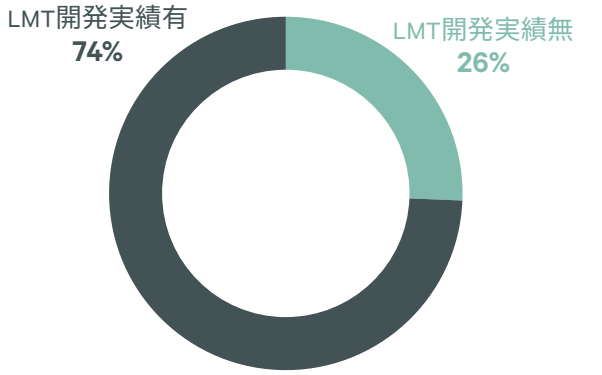
© 2026 CBRE, INC.

新規供給をデベロッパー別にみると、LMTの開発実績を持たないデベロッパーもMMT市場に参加していることが確認できる（Figure 4）。特に2021年以降の供給拡大期においては、その時点で4大都市圏（首都圏、近畿圏、中部圏、福岡圏）においてLMTの開発実績のないデベロッパーによるMMTの供給が増加しており、2021年には新規供給面積の50%を占めた。MMTでは、大規模開発を志向するデベロッパーと競合することが少なく比較的買いやすい価格で用地を取得できることから、結果的に開発費総額を抑えられる。その後の大規模開発も視野に入れながら、開発実績を積みたいデベロッパーが物流不動産開発への端緒として取り組むケースがあると考えられる。

3. MMTの需要動向

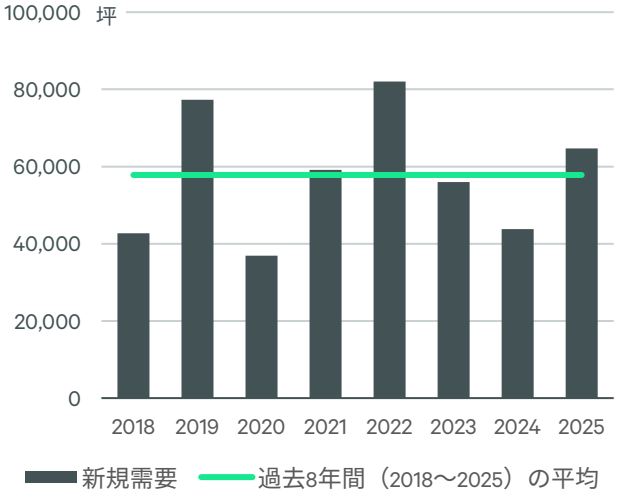
MMTの需要動向をみると、過去8年間の平均新規需要は5.8万坪で、継続的な需要が確認できる（Figure 5）。テナントの業種は物流業が78%と多い。また、利用形態では77%がシングルテナントでの1棟借りとなっていることから、MMTの多くが5,000坪を超える大口の需要を取り込んでいると言える（Figure 6）。

Figure 4: MMTデベロッパーのLMT開発実績別割合（2018〜2025年竣工物件）



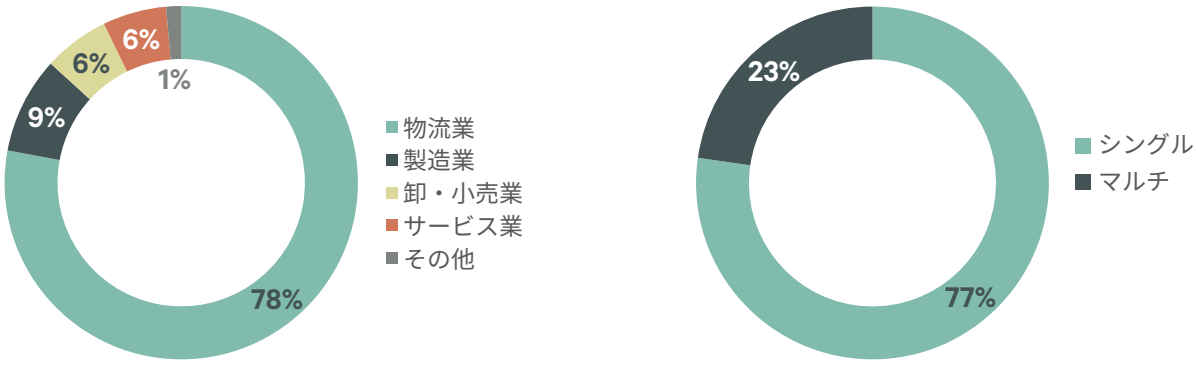
出所: CBRE Research、Q2 2026

Figure 5: 新規需要の推移



出所: CBRE Research、Q2 2026

Figure 6: 首都圏MMTのテナントの業種分類と利用形態（床面積基準）



出所: CBRE Research、Q2 2026

© 2026 CBRE, INC.

物流業のMMT利用需要の背景には、2024年問題による人手不足対策としての配送拠点の集約統合やサプライチェーンの強靭化を目的とした再編が続いていることがあるとみられる。シングルテナントの場合、マテハンなどの機械設備の導入や他のテナントがいないことによる内装工事のしやすさ、さらには敷地全体を活用した独自の物流オペレーションの実現といった効率化のメリットがある。

MMTはトラックバースが1階のみに設置されたボックス型が主流であることから、荷物の保管量が多いテナントや上下階への動線が確保可能な自動化設備の導入ができるテナントに選好されやすい。また、ボックス型の場合、開口部が1階のみであることから、情報漏洩対策が必要な場合や商品管理が厳格な精密機器やブランド品といったセキュリティに重点が置かれる荷物などの保管需要も見込める。そしてMMTは面積がLMTのように大きすぎず、1棟利用したいが、自社施設の老朽化や所有施設を減らしたい物流会社からの受け皿にもなっている。

4. MMTの空室率

MMTの空室率の推移をLMTと比較すると、大局的には同様の傾向をたどっている。ただし、LMTの空室率が上昇すると、MMTはLMTの空室率を上回るペースで上昇することが分かる（Figure 7）。LMTの空室率が低い2020年はMMTも空室率が低かったが、2021Q1からLMTの空室率が上昇をはじめると、それに呼応する形でMMTの空室率も上向き始めた。MMTの空室率は、LMTの空室率より早く上昇し、2025Q1に19.3%とピークをつけた（なお、LMTの空室率も同時期にピークを迎え、空室率は11.1%であった）。2025Q2以降、MMTとLMTの空室率はともに低下し始め、2026Q2時点でMMTの空室率は10.7%となった。

Figure 7: 首都圏MMTとLMTの空室率の推移



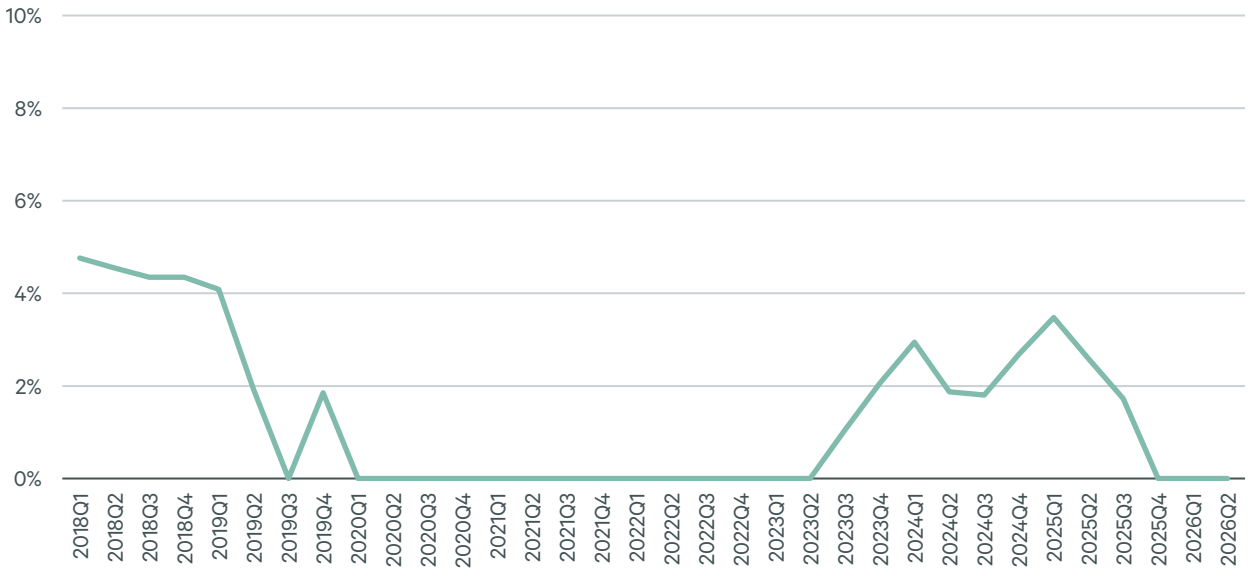
出所: CBRE Research、 Q2 2026

© 2026 CBRE, INC.

MMTの空室はLMTの空室が少ないエリアから消化される傾向があるが、これは立地を重視したテナントがMMTを選択するからだと考えられる。逆にLMTに空室が残るエリアでは、MMTも同様に空室消化が進まない傾向がある。MMTの需要は、1棟借りを重視するテナントに有効なものの、ほとんどのMMTはトラックバースが1階のみで分割できる区画数には限りがあり、賃借面積の自由度が低い。一方でLMTは大規模から中小規模までさまざまな面積帯の需要に対応できる柔軟性をもつため、立地優位性が低い場合には、テナントが求める面積を柔軟に提供できるLMTが優先して検討されるケースが多いことが要因と考えられる。

一方で、MMTは二次空室が発生しにくいのが特徴である。長期契約のテナントが確定しているBTS型ではなく、MMTは契約期間や賃料はテナントとオーナーの協議によって決まるが、テナントの粘着性が高く、一旦テナントが確定すると長期にわたって稼働率を維持しやすいといえる。2018年Q1から2026年Q2までの期間を通して、二次空室が発生したMMTの棟数割合は5%を下回っている。中でも、2020年Q1から2023年Q2までの3年6カ月は二次空室が1件も発生しなかった。2023年Q3以降は発生したものの、発生件数が最も多かった2025年Q1においても二次空室を抱えた物件数は4棟のみだった。MMTに多い1棟借りの場合、テナントが独自の物流オペレーションを実現するためのマテハン導入などの設備投資を行っているケースが多いとみられる。このことが、テナントが長期にわたり同一拠点を使い続ける理由の一つになるだろう。

Figure 8: 二次空室がある首都圏MMTの割合（棟数基準）



出所: CBRE Research、 Q2 2026

© 2026 CBRE, INC.

5. MMT市場見通し

MMTは、空室率推移はLMTと同様の傾向があること、物流企業の1棟借りが多いという特性があることが分かった。今後のMMTの市況について、CBREでは以下のような見通しを持っている。

- ✓ 東京ベイエリアでは、LMT、MMTともに2027年まで新規供給がなく、既存物件の空室も両者とも限定的である。そのため、規模に関わらず需給は逼迫した状態が続くだろう。
- ✓ 外環道エリアは2026Q1時点でMMTの空室が全くない状況となった。配送拠点としての立地の評価が高まっているエリアであることから、1棟借りや長期的な拠点の需要を吸収しやすいと考えられる。2027年の新規供給予定2棟はLMTの新規供給が縮小する時期にあたるため、堅調な需要が見込まれる。
- ✓ 国道16号エリアは、LMTの空室面積が約37万坪（2025年Q4時点）ある一方で、MMTでは約4万坪と少ない。もともと物流企業の拠点が集積するエリアであることから、それらの1棟借り需要を掴んでいるとみられる。ただし、LMTの空室消化に時間が掛かっている一部のエリアでは、MMTのリーシングも同様に緩やかなペースとなる可能性がある。
- ✓ 圏央道エリアは、大規模テナントの割合が比較的多く、MMTの需要は他のエリアと比べて高いとはいえない。LMTの空室率低下傾向は鮮明なものの、空室面積は2026年Q4でも20万坪超と予想されるため、MMTの空室消化も緩やかとなるだろう。

Contact

平井　貴
アソシエイトディレクター
インダストリアルチーム
takashi.hirai2@cbre.com

高橋　加寿子
シニアディレクター
インダストリアルチームリーダー
kazuko.takahashi@cbre.com

羽仁　千夏
シニアディレクター
リサーチヘッド
chinatsu.hani@cbre.com

© Copyright 2026.　無断転載を禁じます。本レポートは、商業用不動産市場に関するCBREの現在の見解に基づいて誠実に作成されています。CBREは、その見解が本資料作成日現在の市場動向を反映していると考えているものの、それらは重大な不確実性や偶発事象の影響を受けて変化する可能性があります。また、CBREの見解の殆どは、現在の市場環境に対するCBRE独自の分析に基づく意見または予測であり、ここに記載された内容が記載日時以降の市場や経済情勢の状況に起因し妥当でなくなる可能性もあります。CBRE は、その意見、予測、分析、または市場環境が後に変化した場合、本レポート中の見解を更新する義務を負いません。

本レポートは、CBREが発行する有価証券、もしくは他社が発行する有価証券の将来的なパフォーマンスを示唆するものではありません。特定の投資や投資戦略に関してはお客様ご自身で独自に検討する必要があります。CBREは、投資の適合性について評価する責任を一切負いません。本レポートを閲覧された方は、本レポートの情報の正確性、完全性、妥当性、あるいはその利用に起因するCBREおよびその関連会社、役員、取締役、社員、エージェント、アドバイザー、代表者に対する一切の請求権を放棄したものとみなされます。