

Japan Logistics

# 近畿圏物流マーケット

— 旺盛な需要の背景と今後の見通し —

**VIEWPOINT**

近畿圏LMTの需要が堅調だ。  
地域経済の活性化、地理的優  
位性を背景に、2026年以降も  
実質賃料の上昇が予測される。

CBRE RESEARCH  
APRIL 2026



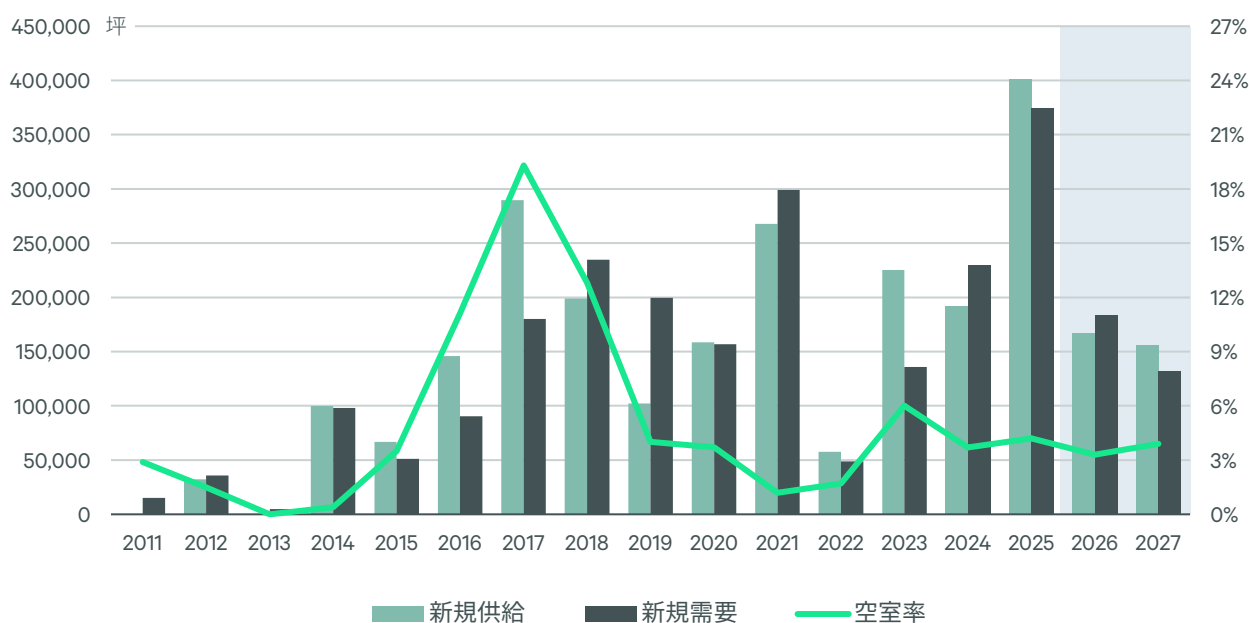
## サマリー

近畿圏の大型マルチテナント型物流施設（LMT）マーケットが堅調だ。年ベースでは2019年以降、2023年（6.0%）を除いて空室率は5%を下回って推移している。四半期ベースでも、空室率が5%を超えたのは2020年Q1から2025年Q4までの期間でわずか3回のみで、安定して低い水準を維持している（Figure 1）。

特に2025年は、LMTのテナント需要の強さは顕著だった。過去最高の40.1万坪の大量供給があったにもかかわらず空室率は4.2%であり、対前年比で0.5ポイントの上昇にとどまった。新規需要は37.5万坪と、それまでの過去最大29.9万坪（2021年）を25%上回る結果となった。CBREの予測によれば、2026年と2027年の新規供給は、いずれも2025年の40%程度にとどまる一方で、新規需要は引き続き旺盛と考えられるため、空室率はさらに低下して3%台で推移すると見込まれる。

近畿圏における需要が継続して強い理由としては、インバウンド消費や製造業の国内回帰などを背景とした地域経済の活性化や、西日本全域の物流をカバーする地理的な優位性が挙げられる。輸送・配送の効率化を求めるニーズは今後も高まると考えられ、近畿圏全域でLMTの実質賃料は上昇が予想される。

Figure 1: 近畿圏 需給バランス



出所: CBRE、2025年Q4

## 1. 近畿圏物流マーケットの振り返り 2019年～2025年

近畿圏の物流マーケットにおいて近年の需要が旺盛であったことは、竣工時稼働率の数字にも明確に表れている。2019年から2025年の竣工時稼働率の平均は73%と高く、比較的低水準だった2022年および2023年を除くと、竣工時稼働率は82%を超える（Figure 2）。竣工前の段階で選択肢が少なくなっていることで、テナント企業はさらに先の竣工予定物件を検討する必要があり、それが常にプレリーシングを活発にするという好循環を生んでいる。

Figure 2: 竣工時稼働率

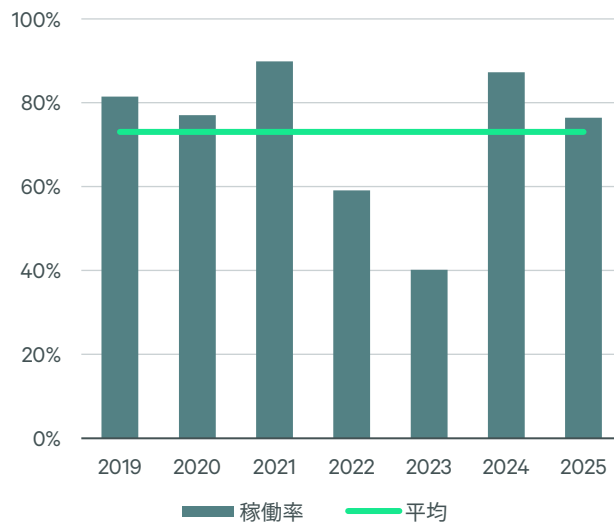
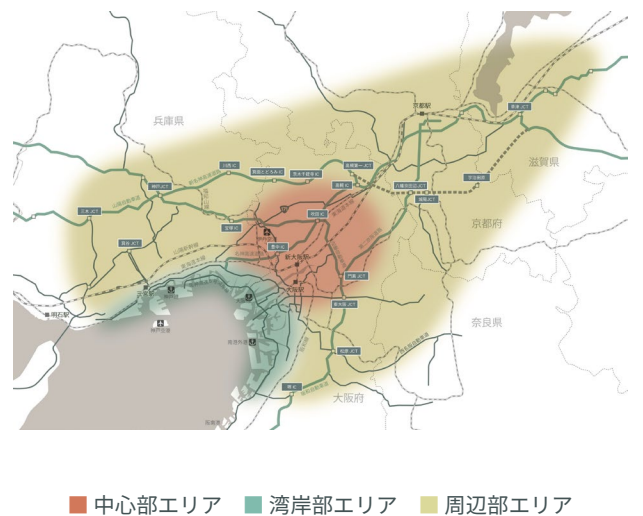


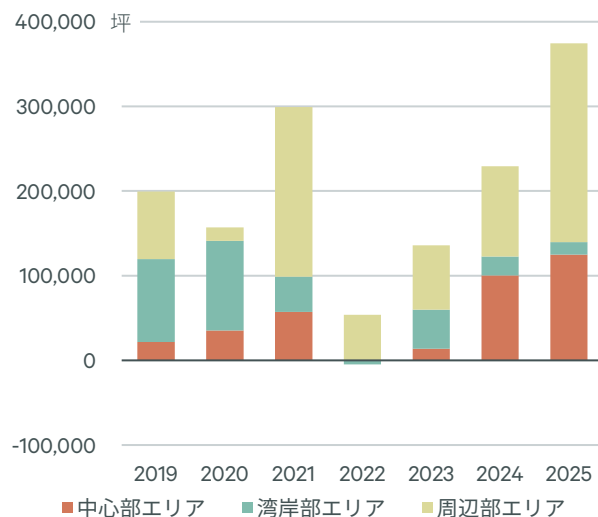
Figure 3: 近畿圏マップ



出所: CBRE、2025年Q4

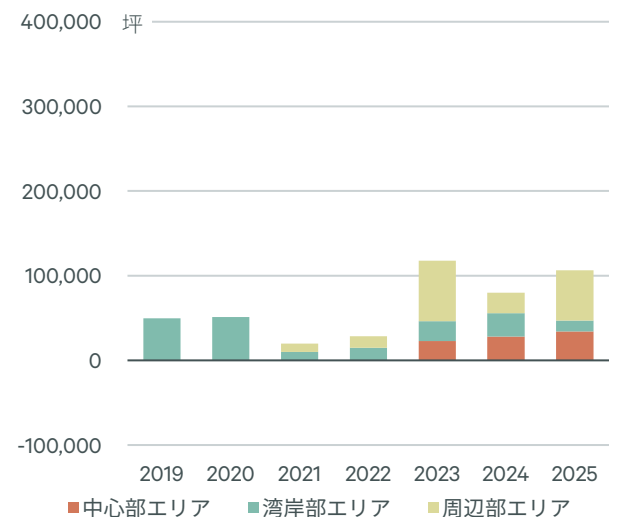
近畿圏をサブマーケット別にみると、中心部、湾岸部、周辺部の各エリアが、それぞれの需要を喚起している（Figure 4）。

Figure 4: 新規需要 エリア別内訳（年間）



出所: CBRE、2025年Q4

Figure 5: 空室面積 エリア別内訳（各年Q4時点）



出所: CBRE、2025年Q4

中でも、周辺部エリアが大きな需要を獲得していることが特徴である。周辺部といえ、一般には都市の中心部から距離が遠く、物流立地としては劣後しているように思える。しかし、近年において周辺部で開発された物件の多くは、高速道路や主要道路に沿った立地だった。また、極端に開発が集中した地域はなく、結果として一定の希少性を持つ物件が供給された。これまで開発計画が少ない地域においては、既存倉庫の老朽化や増床ニーズがあっても、移転先の選択肢がない状態であった。そのため、関西の中心からの距離にかかわらず、地域ごとの需要を喚起できたことが指摘される。

また、中心部エリアの需要が順調であることも見逃せない。新規供給は2023年までは最大でも年間3棟で、2024年、2025年にはそれぞれ4棟、5棟が竣工したものの、竣工時稼働率は平均88%と高い水準だった。

湾岸部エリアでは、2019年以降の新規供給は数少なく、2025年に竣工した物件はなかった。供給量が限られることから新規需要のボリュームは大きくないが、2022年を除き、毎年のようにプラスを維持している。

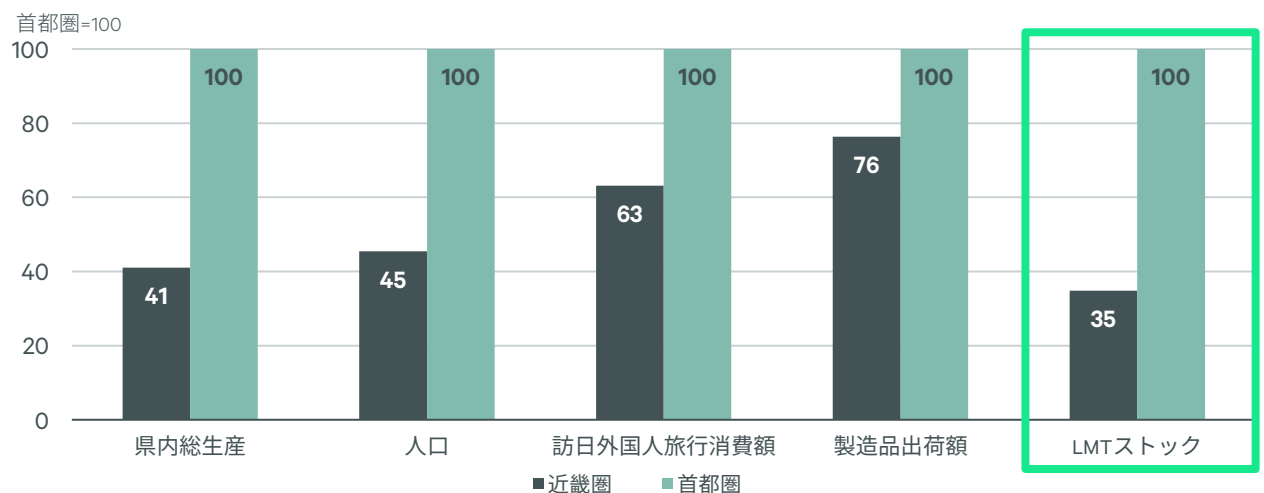
既存の空室面積をみると、極端に空室を抱えたエリアは存在しない（Figure 5）。2020年までは湾岸部で空室が目立ったものの以降は解消し、現在ではごく少ない。3,000坪以上の空室を抱えた棟数は中心部が2棟、湾岸部が2棟と限られており、周辺部は5棟あるものの、エリアは広く分散している。

## 2. 近畿圏のLMT需要が強い理由

### 1. 経済規模に対するLMTの不足

近畿圏の物流需要が旺盛である背景を、経済規模から紐解いてみる。近畿圏の経済関連指標を、首都圏を100とした指数で比較すると（Figure 6）、近畿圏の県内総生産は41、人口は45であり、首都圏の半分以下であることが分かる。

Figure 6: 首都圏と近畿圏の経済規模比較（首都圏=100）



\*首都圏: 茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県 / 近畿圏: 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県  
出所: 県内総生産: 内閣府、2022年 / 人口: 総務省「住民基本台帳人口動態」2025年1月 / 訪日外国人旅行消費額: 観光庁「インバウンド消費動向調査」、2024年Q4～2025年Q3 / 製造品出荷額: 経済産業省、総務省「2024年経済構造実態調査」 / LMTストック: CBRE、2025年Q4

これに対して、製造品出荷額は首都圏の100に対して、近畿圏は76と高い。製造品出荷額の県別ランキングは、大阪府は3位、兵庫県は5位で、京都府や滋賀県についても半導体やその他先端産業の工場が多く存在している。コロナ禍における生産停滞やサプライチェーンの寸断を経験した製造業各社が、部材や部品の在庫を積み増し、サプライチェーンの再編を進めたことが、近畿圏の物流需要を押し上げたと考えられる。

訪日外国人消費額は、首都圏の100に対して近畿圏は63であることも、特筆すべきだ。2025年には大阪・関西万博が開催されたが、公益社団法人2025日本国際博覧会協会によれば、万博のインバウンド来場者数は推計で全体の6.9%\*であった。このことは近畿圏のインバウンド消費が一過性の要因でないことを示しており、今後も見込まれるインバウンドの増加は、近畿圏の経済にとってプラスの要素であるといえる。

このように、製造業やインバウンド消費の規模の観点からは特に近畿圏の経済規模は大きいと言える。一方で、近畿圏のLMTのストックは2025年4月時点で首都圏の35%の規模にとどまっている。経済活動に伴うモノの保管において、賃貸型の大型倉庫が必ずしも必要ということではないものの、倉庫内作業と搬出入の効率化を図るためには先進的な物流施設の利用は有効である。したがって、近畿圏におけるLMTの不足感は首都圏と比べて高いといえ、LMTの新規供給に伴う需要の拡大余地は相対的に大きいといえる。

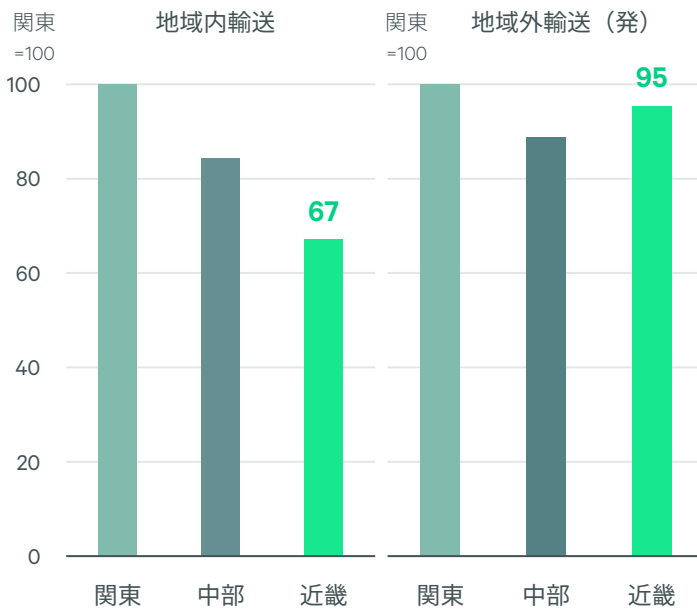
\* 万博IDに基づく海外比率5.2%、AD証入場の海外比率19.8%を踏まえた推計

## 2. 近畿圏の物流拠点としての優位性

近畿圏の立地的特性も、物流施設需要を生んでいると考えられる。貨物地域流動調査をみると、近畿圏の地域内輸送量は首都圏の67%の規模にとどまるのに対して、地域外輸送量は同96%と、首都圏とほぼ同等の規模があることがわかる（Figure 7）。近畿からの地域外輸送量は、関東から九州まで幅広い地域にわたって一定の規模で存在し、近畿圏が比較的距離のある地域間輸送の拠点となっていることがわかる（Figure 8）。関東、中部に拠点を置く企業にとって、近畿は西日本全体の物流の起点となることが多いと考えられる。発着貨物量の多さに加えて、2024年問題に象徴されるドライバー不足という課題を背景に、近畿圏の物流拠点整備が重要性を増していると言える。

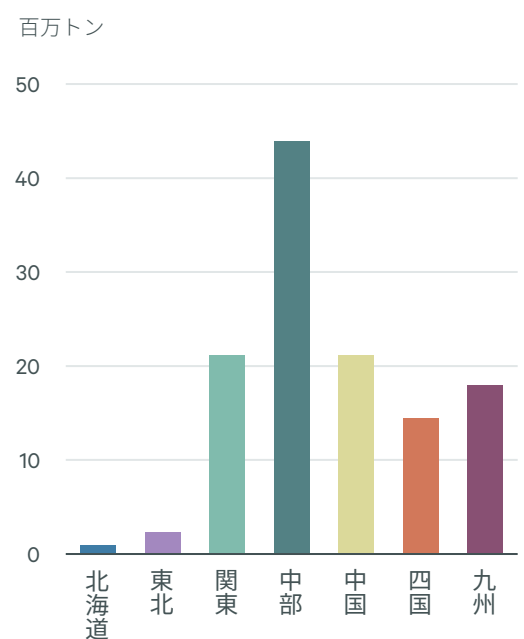
また、近畿圏の東端の滋賀県南部と西端の神戸市は直線距離で90km以上離れている。したがって、域内流通の場合も京都、大阪、神戸にまたがる広い大都市圏内に複数の拠点が必要とする企業も少なくないと考えられる。

Figure 7: 地域内／地域外輸送量（首都圏（関東）=100）



出所: 国土交通省「貨物地域流動調査」、2023年3月

Figure 8: 近畿発の地域外輸送量



出所: 国土交通省「貨物地域流動調査」、2023年3月

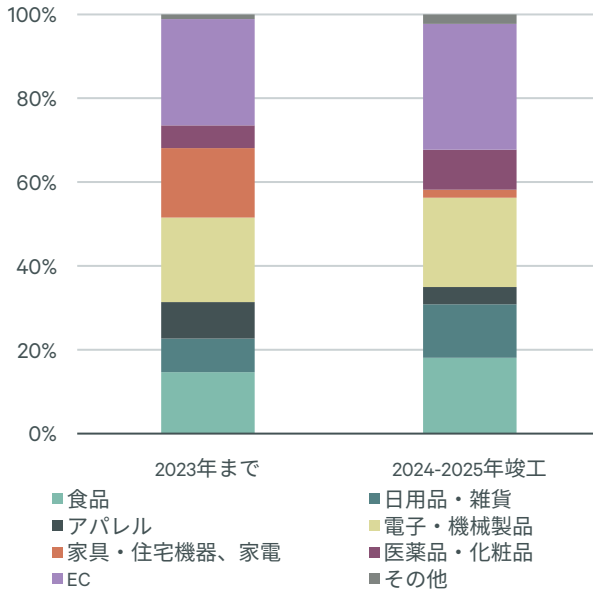
### 3. テナントの特性

2024～2025年に竣工したLMTで扱われている荷物をみると、2023年までに竣工したLMTと比べて、食品、日用品・雑貨、EC関連といった一般消費財の割合が多い（Figure 9）。一般消費財は配送頻度が高く、ドライバー不足や人件費や輸配送費の上昇による影響が大きい。その影響を抑えるための配送拠点の整備・再配置を重視したテナント企業がLMTを借りるケースが増えている。2026年4月からは、輸送量が多い特定企業には物流統括管理者（CLO）の選任が義務付けられるため、企業の物流戦略が見直され、物流再編がさらに進むと見込まれる。

また、EC関連の荷物の割合はもともと高いものの、この2年間では全体の30%を占めている。つまり、EC事業者が配送センターをさらに増床したことが示唆される。インターネットを通じた物販の推移をみると、全国的に支出額は増加傾向にあるが、近畿は関東に次ぐ大消費市場である（Figure 10）。EC事業者にとっては配送距離を短縮し、配送頻度を高めるためにも、近畿圏における配送センターの拡充は重要性が高い。

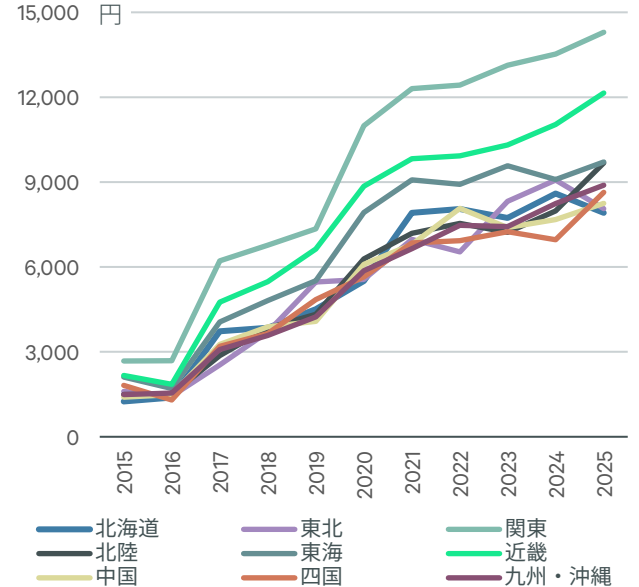
一方、電子・機械製品も、直近2年間に竣工したLMTに保管される荷物において一定の割合を占めている。前述のように、コロナ禍を契機として製造業を営む企業が在庫の積み増しやサプライチェーンの強靱化を進めたことが、物流需要の追い風となった。大型工場が近畿圏内で稼働している企業で、老朽化した倉庫やサプライチェーンに関する課題を抱えている企業は依然として多い。CLOの設置義務化もあって、製造業の物流需要は今後も継続するとみられる。

Figure 9: 竣工年別 取扱荷物の種類



出所: CBRE、2026年3月

Figure 10: インターネットを利用した1世帯当たり1か月間の支出額 (デジタル商品を除く)



出所: 総務省「家計消費状況調査」、2026年1月

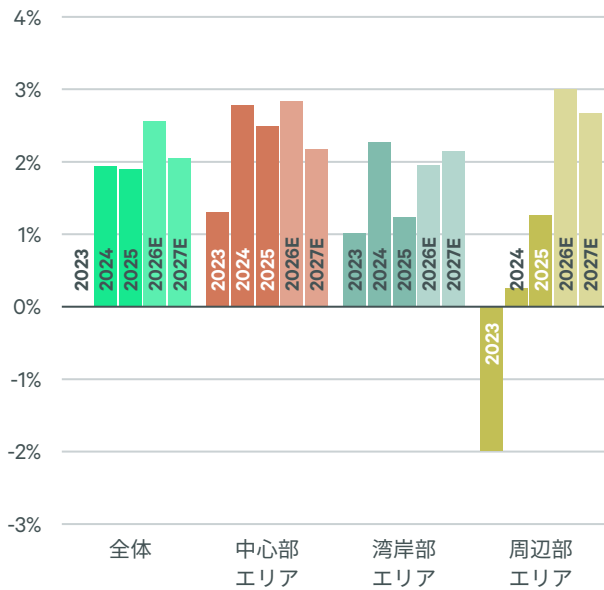
### 3. 近畿圏物流マーケットの見通し

近畿圏LMTの空室率は、2026年Q4に3.3%、2027年Q4に3.9%と、引き締まった需給バランスが続く見込みである。それに伴って近畿圏全体の実質賃料は2026年は前年比+2.6%、2027年は同+2.0%と順調に上昇する見通しである (Figure 11、12)。一般的に、賃料が下落基調にある地域が近隣に存在すると、候補物件の比較や競争が発生し賃料は上昇しにくい。しかし近畿圏においては、そうした弱含みの地域がほとんどないため、全面的な上昇サイクルへとつながるであろう。エリア別の動向は以下のとおりである。

- 中心部エリアは、数少ない新規供給と他に代替できない立地のポテンシャルにより、希少価値がより高まる傾向にある。このエリアは最も高い賃料帯であるが、賃料は着実に上昇するシナリオである。
- 湾岸部エリアは、大阪府内の今後の開発計画が皆無であり、現状では物件の選択肢はごく限られている。解約が出た場合にも後継テナントの決定は早く、賃料は底上げが続くであろう。
- 周辺部エリアでは、滋賀県や奈良県など、より外側で賃料水準が低い地域における複数の開発が一時期の賃料平均を押し下げたものの、それらの地域も物流立地としての認知が進んできた。比較的内側の立地では、中心部エリアから滲み出したニーズを吸収している地域もある。広い周辺部エリア全体をみても、現状では空室が滞留する地域は少なく、今後の開発がない地域もあるため、賃料は上昇傾向にある。

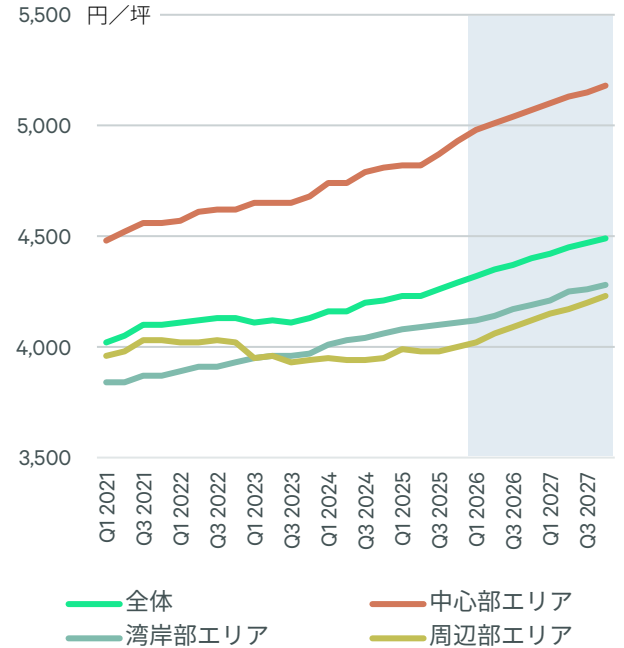
したがって、地域を問わず、割安物件では賃料の底上げが進み、好立地・高スペックの物件ではより高い賃料がテナントに許容されるだろうと、CBREでは考えている。

Figure 11: 実質賃料 対前年比増減率



出所: CBRE、2025年Q4

Figure 12: 実質賃料



出所: CBRE、2025年Q4

Contact

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

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

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。