

Japan Logistics

# 地方圏物流不動産マーケット のポテンシャル

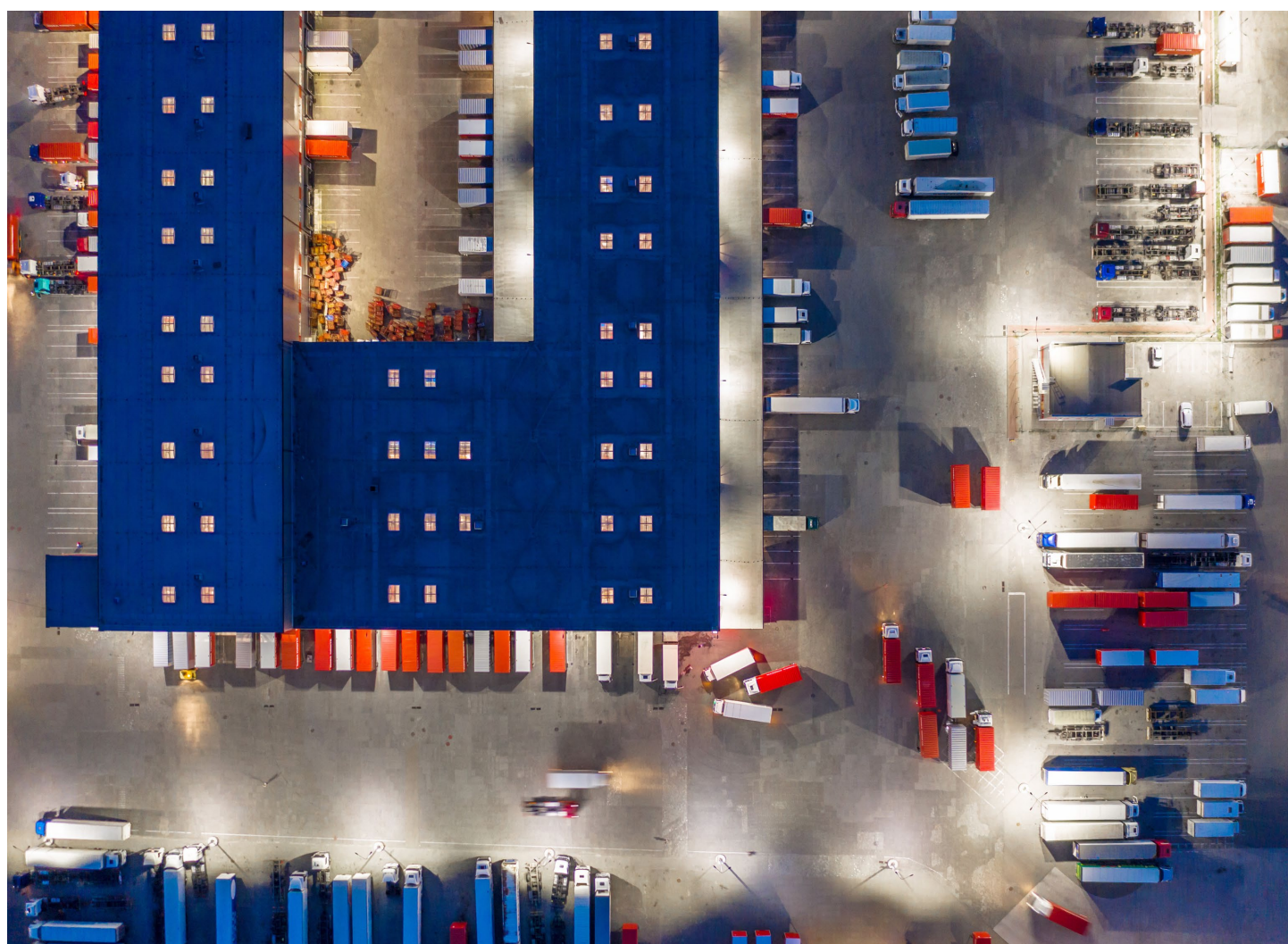
—半導体工場と2024年問題—

## VIEWPOINT

半導体製造工場の新設・増設や物流の2024年問題にともなって、地方圏の物流不動産マーケットが注目され始めた。

市場規模はまだ小さいが、今後の成長が期待できる。

CBRE RESEARCH  
MARCH 2024



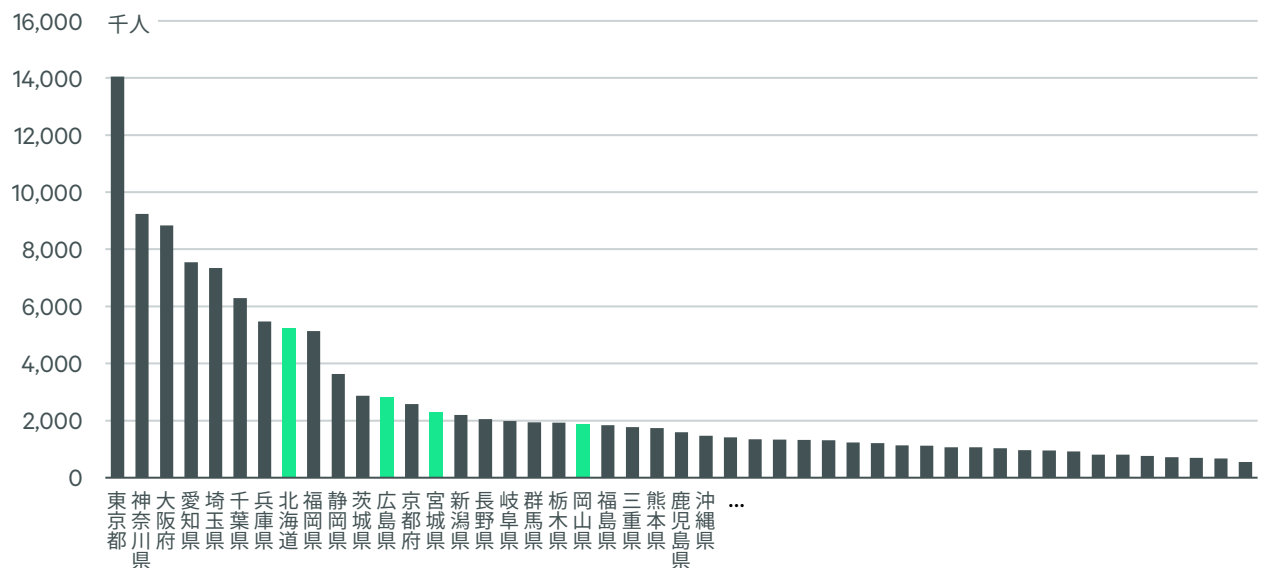
地方都市圏の物流施設が注目されている。その背景には、半導体工場の国内回帰と物流の2024年問題\*がある。半導体産業の主要な生産拠点はもともと土地や水資源の豊富な地方都市に所在しているが、パンデミックを契機に工場新設や生産設備の増強など過去にないほどの大規模な投資が短期間に相次ぐ。このことは、これまで消費財中心だった物流需要に、製造業系の需要が加わることを意味する。また、2024年問題では、物流網や物流拠点の整備が相対的に遅れていた首都圏以外の都市において、新しいタイプの物流施設に対する需要がクローズアップされることとなった。首都圏では需給が緩んだ影響で賃料が上昇しにくい環境にあるが、先進的な物流施設が不足している地方都市圏では賃料の上昇傾向が鮮明だ。主要な地方都市圏の物流マーケットの現状と今後の見通しをまとめた。

\*トラックドライバーの時間外労働規制が2024年4月から厳格化される

## 地方中核都市圏のポテンシャル

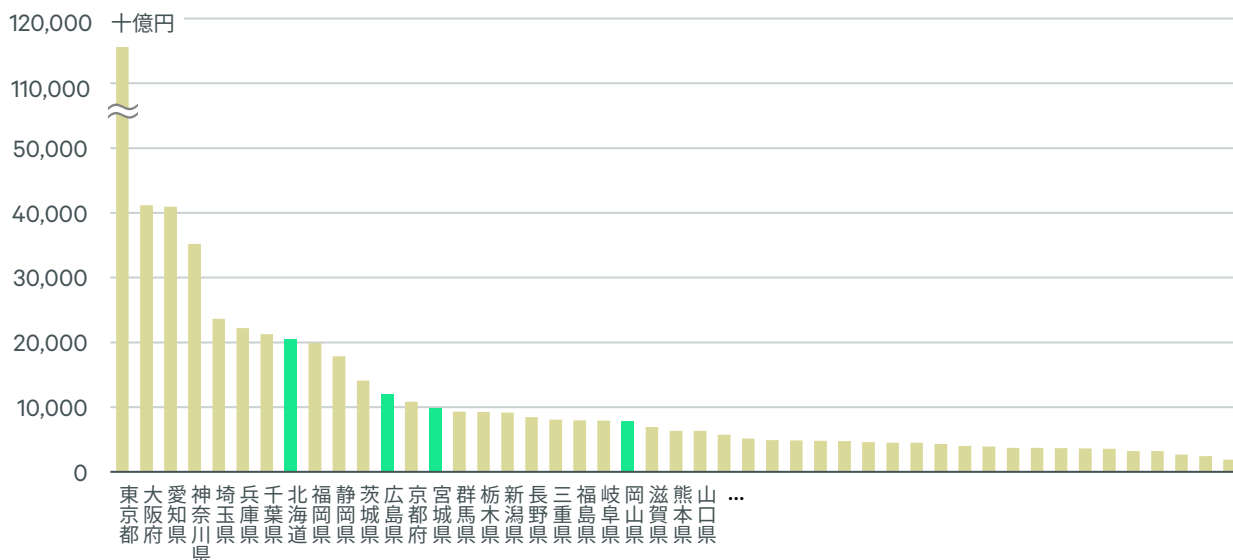
まず、大都市圏（首都圏、近畿圏、中部圏、福岡圏）以外の県について経済規模を整理するために、都道府県別の人口と県内総生産を上位から順に並べた（Figure 1, 2）。人口が上位15位に含まれる都道府県のうち、大都市圏以外は北海道、静岡県、広島県、宮城県、新潟県の5道県である。また県内総生産では、北海道、静岡県、広島県、宮城県、群馬県の5道県が上位15位に含まれる。これらの道県のうち北海道、宮城県、広島県は、ロジック半導体の量産を目指す大型投資が明らかになった。それぞれに札幌市や仙台市、広島市といった地方中核都市を持ち、一定の交通インフラが整備され、産業の集積がみられる。

Figure 1: 人口



出所: 総務省、2020

Figure 2: 県内総生産



出所: 内閣府、2019

## 半導体産業の国内生産増強

半導体産業は日本国内の生産増強姿勢が鮮明だ。パンデミックによる製造業の生産停滞を契機に、日本政府は「経済安全保障の観点から必要な半導体工場の新設・改修を国家事業として主体的に進めることが必要」（経済産業省）と位置づけ、補助金の拠出や自治体による工場の周辺インフラ整備を支援し半導体生産を後押ししている。代表的なところでは、TSMCの子会社JASMが熊本にロジック半導体の工場を新設し、2024年2月に開所式が行われた。また、ラピダスは北海道千歳市で、JSMCは宮城県大衡村で、ロジック半導体の生産を新たに始める計画である。

これまでに公表された半導体工場の大型設備投資計画をFigure 3に示した。これらの立地の特徴は大都市圏ではなく、地方都市に広く分散していることだ。半導体工場の進出は地方都市における工業製品の保管や流通需要を創出し、工場そのものが稼働する前から物流施設の需要を押し上げることが確認されている。物流機能はこれまで東京や大阪などの人口集積地を中心に発展してきたが、半導体産業の活性化は、物流施設のデベロッパーの目を地方都市へ向けさせる契機となっている。

Figure 3: 半導体工場の大型投資計画事例



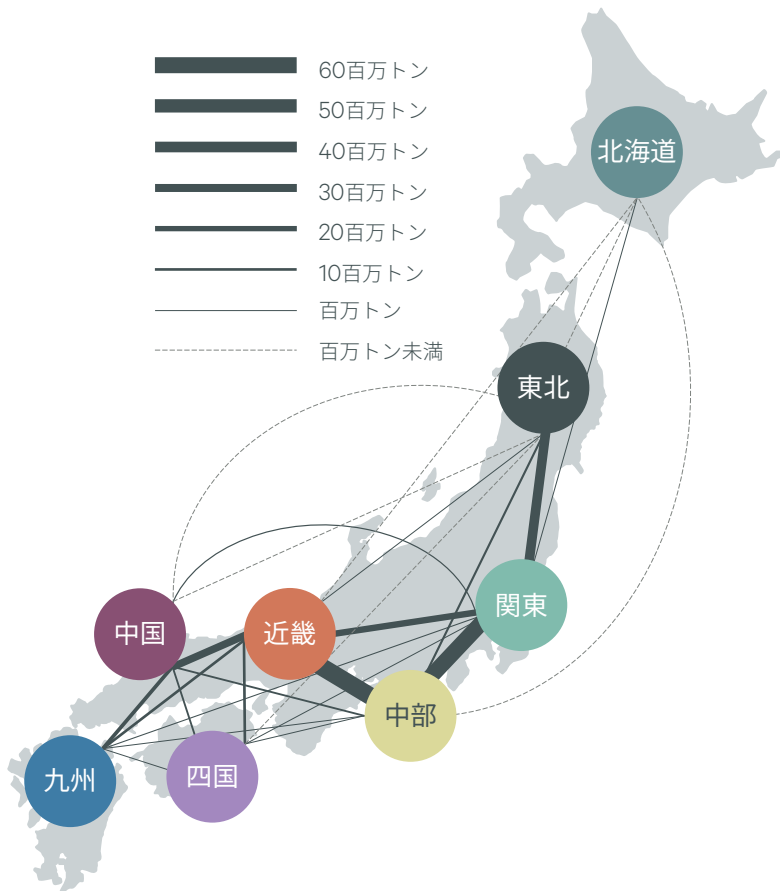
出所: 報道および企業開示資料よりCBRE調べ、2024年2月

## 2024年問題 地方都市で物流拠点の立地や増強を促進

物流という観点から地方の中核都市が注目される理由はもう一つある。トラックドライバーの時間外労働規制が厳格化される、2024年問題だ。貨物輸送量は、関東、中部、近畿を結ぶラインが最も多く、次いで関東と東北間、近畿と中国間が多い (Figure 4)。対策は多岐にわたるが、物流施設に直接関係する点としては、こうした大都市圏を往来するトラック輸送の距離を短くするための拠点の分散化や、長距離輸送の回数を減らすため地方拠点の在庫量を増やすことなどが考えられる。北海道や九州はもちろんのこと、大都市圏からの中間に位置する東北地方や中国地方も物流拠点としての重要度が増すと考えられる。東北地方では仙台市、中国地方では広島市や岡山市の周辺が物流拠点のターゲットになると考えられる。

2024年問題への対策には、拠点の立地だけでなく、新たな機能が物流施設そのものにも求められるようになる。輸送効率を高めるためには荷待ち時間の削減が重要となる。そのためには、トラックバースを多く備え、機械化投資に適した現代的なスペックが整った、新しいタイプの倉庫が必要となる。しかし、地方都市圏の先進的物流施設のストックは、その経済規模に照らしてまだまだ少ないのが現状だ (Figure 5, 6)。したがって、こうした地方都市圏では物流施設の開発の余地があるといえるだろう。

Figure 4: 地域間の自動車貨物輸送量



注：発着合計。地方区分は地方公共団体情報システム機構による。  
出所：国土交通省「2021年度貨物地域流動調査」、CBRE

Figure 5: 人口1000人当たりのLMT\*面積

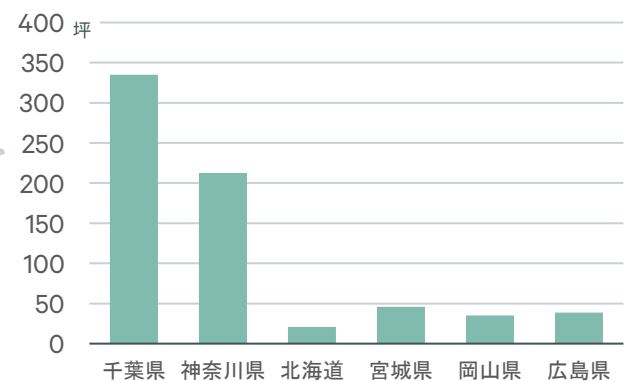
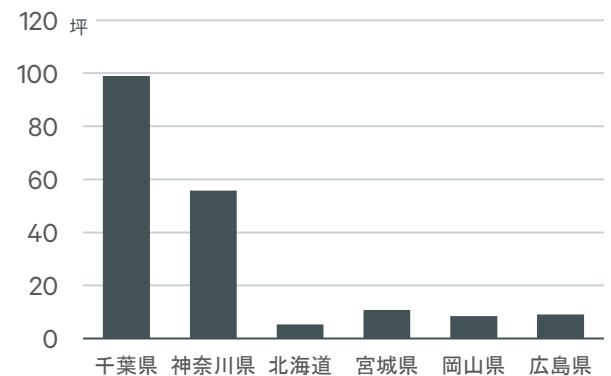


Figure 6: 県内総生産10億円当たりのLMT\*面積



\*千葉県、神奈川県：延床面積10,000坪以上、  
その他の道県：延床面積5,000坪以上  
出所：内閣府、CBRE

## 札幌圏、仙台圏、岡山圏、広島圏の物流不動産マーケット

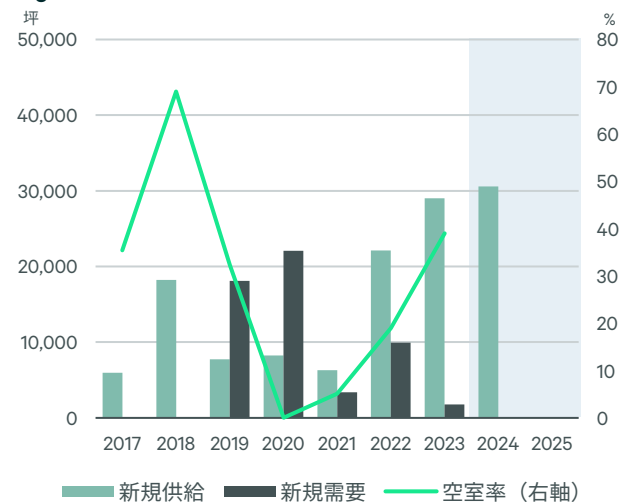
ここまで述べてきたとおり、いくつかの要因が重なって地方圏の物流マーケットが注目を集めている。札幌圏、仙台圏、岡山圏、広島圏は自社倉庫が大半を占めており、そもそも賃貸型の物流施設が普及していなかった点が共通しているが、少しずつ大型マルチテナント型物流施設\*の供給が増えてきた。全国に展開する物流企業の賃借事例が増えたことなどから、賃料水準も上昇傾向にある。各地のマーケット概況は以下のとおりである。

\*延床面積5,000坪以上

### 札幌圏

従来はBTS型や小型の賃貸施設で構成されていたが、2018年に延床面積約2万坪の大型物件が竣工したことがマルチテナント型物流施設マーケットの本格的なスタートといえる。2023年には初めて年間複数棟（3棟）が竣工、2024年は4棟が供給予定で、物流エリアは札幌市周辺から千歳市周辺まで広がりつつある。竣工時の稼働率は過去は全般に低かったが、ラピダス工場の進出決定により製造業系の需要が浮上しており、すでに2024年竣工物件でまとまった面積でテナント内定した例もある。もともと低水準であったことから賃料は上昇傾向が顕著で、2023年は対前年比4.1%上昇した。

Figure 7: 札幌圏 需給バランス

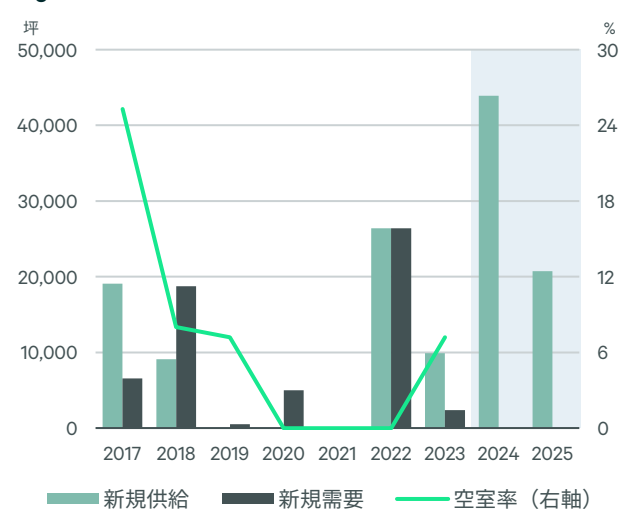


出所: CBRE, Q4 2023

### 仙台圏

2017年に延床面積約2万坪の大型物件の竣工があったものの、2019年から2021年の3年間は開発が途絶え、その間に空室率は0%となった。2022年の2棟を皮切りに物流開発が再始動し、2023年1棟、2024年5棟、2025年2棟と開発計画が連続する。パンデミック下で半導体関連産業の保管在庫増のニーズが表面化しており、今後も製造業系の物流需要が期待できるだろう。賃料は、2023年は1.7%の上昇だったが、過去4年間の年平均では+3.3%であることから、開発計画のリーシング状況が順調であれば一段の上昇の可能性がある。

Figure 8: 仙台圏 需給バランス



出所: CBRE, Q4 2023

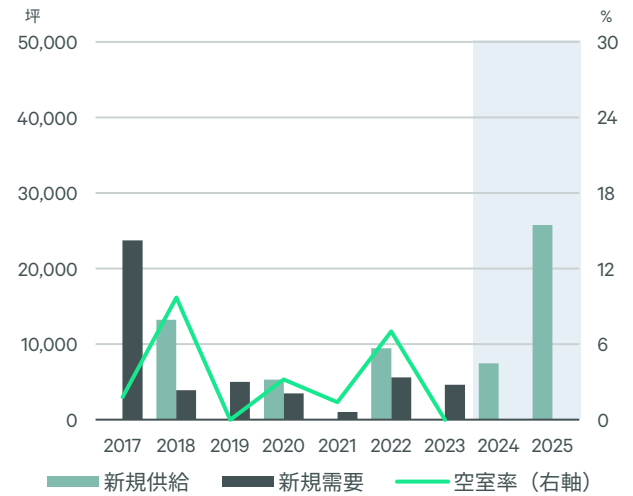
## 岡山圏

2013年、2015年に大型物件の竣工があったが、以降はまとまった開発がない年が続いた。空室率は2017年以降10%以下で安定的に推移してきた中で、2023年Q4には空室率0%となった。今後2年間に3棟の開発が計画されているが、複数の強いテナント候補があるとみられており、物件の選択肢が極めて少ないタイトなマーケットとなっている。過去数年間は新規供給が少なく需要も限定的だったことから賃料の上昇は抑制されたが、空室の枯渇に伴って今後は賃料は上昇基調になるとみられる。

## 広島圏

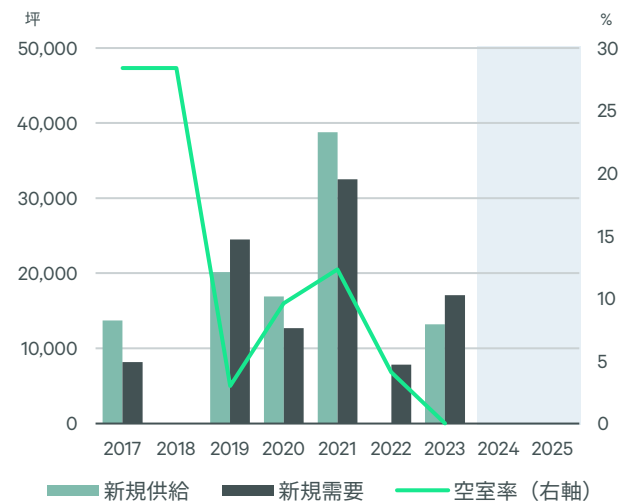
地方圏の中では比較的早い時期から供給がみられたエリアで、2020年と2021年に2棟ずつ竣工した。いずれの物件も満床まで時間を要し、2023年竣工の1棟も当初は空室が多く残ったが、2023年Q4にはすべての空室が消化されて空室率0%となった。従来から強い製造業系のニーズも活発化しているようだ。賃料は、空室消化が停滞した時期には弱含んだものの、2023年には+3.9%に上向いた。2025年までの開発計画が現在まったくないことが理由である。

Figure 9: 岡山圏 需給バランス



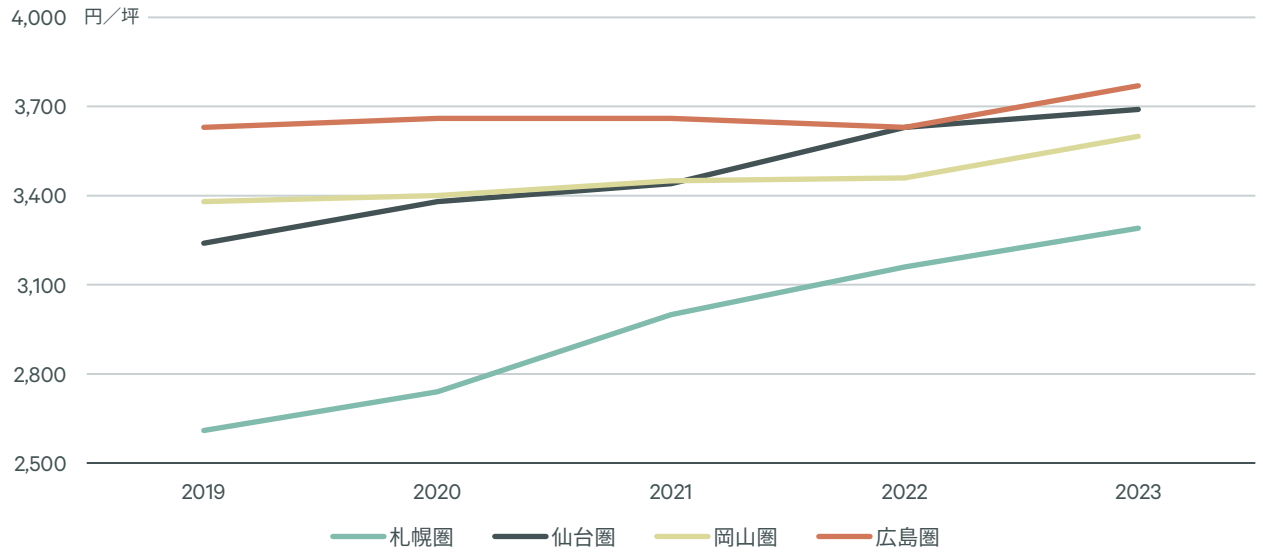
出所: CBRE, Q4 2023

Figure 10: 広島圏 需給バランス



出所: CBRE, Q4 2023

Figure 11: 実質賃料指数



出所: CBRE, Q4 2023

## Contact

高橋 加寿子  
物流チームリーダー  
シニアディレクター

kazuko.takahashi@cbre.com

羽仁 千夏  
シニアディレクター/  
ソートリーダーシップリーダー  
インベストメントチームリーダー

chinatsu.hani@cbre.com

大久保 寛  
リサーチヘッド

hiroshi.okubo@cbre.com

© Copyright 2024. 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。