

Japan Logistics

首都圏LMT市場分析

—千葉県が強みを紐解く—

VIEWPOINT

首都圏の中で千葉県の空室率は際立って低い。
千葉県の立地特性や人口動態、インフラの整備状況を分析すると、今後も需要の創出が期待できるだろう。

CBRE RESEARCH
OCTOBER 2025



サマリー

首都圏は大量供給が続き、大型マルチテナント型物流施設（LMT）の空室率は2023年Q1に8%を超え、直近2025年Q2時点でも10.9%と高い水準で推移している。このような状況下においても、低い空室率を維持しているエリアが千葉県である。その主な理由として、近年の新規供給量が他県と比較して少なかったことに加えて、都心に近い立地の新規供給物件が多かった点が挙げられる。また千葉県ではインフラ整備が進み、都心部へのアクセスがさらに向上している。結果として人口が流入しており、物流業界最大の課題である人手不足への対応という点においても、立地的な優位性を有している。CBREでは千葉県のLMT賃貸市場は、今後も安定した需給バランスで推移すると予想している。

1. 千葉県のLMT賃貸市場の特性

千葉県のLMTの空室率は低い。首都圏全体の空室率は、2020年Q4の0.5%を底として上昇基調が続いており、直近2025年Q2は10.9%と、高止まりしている。これに対し、千葉県の空室率は直近のピークが4.7%（2022年Q1）で、2025年Q2は3.8%と、低い水準を維持している（Figure 1）。要因として、ここ数年間の千葉県におけるLMTの新規供給が比較的少なかったこと、新規供給物件の立地条件が良かったこと、そして相対的に低い賃料水準が挙げられる。

Figure 1: 千葉県と首都圏LMTの空室率の比較

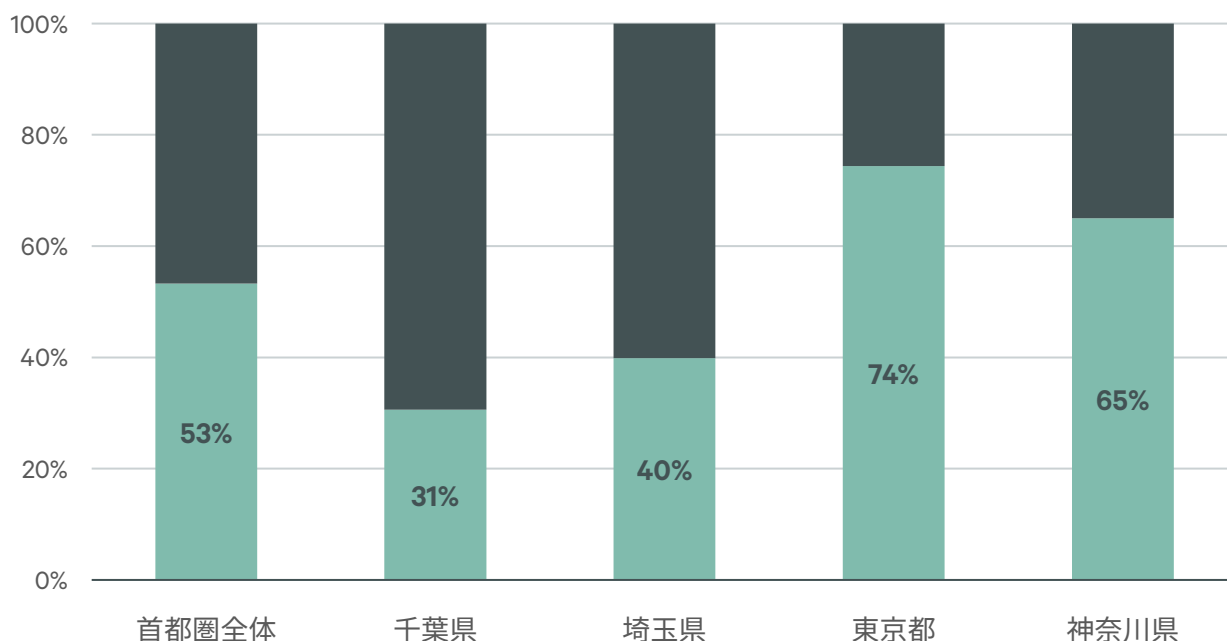


出所: CBRE、Q2 2025

(1) 低い新規供給率

LMTのストックに対する新規供給の割合（新規供給率）を、首都圏全体と千葉県の空室率が乖離し始めた2022年Q1から2025年Q2の期間を対象として県別に比較した（Figure 2）。2021年Q4末時点の貸室総面積を基準としたこの期間の新規供給率は、首都圏全体で53%に達した。首都圏では、2021年から2023年にかけて、LMTの新規供給が3年連続で過去最高を記録し、空室率が大きく上昇することとなった。しかしながら、この期間の県別の新規供給率をみると、千葉県は31%と、埼玉県の40%や神奈川県65%を下回った。供給量が相対的に少なかったことが千葉県の新規供給物件の競争力を支えたといえるだろう。

Figure 2: 2022年Q1～2025年Q2のLMT新規供給率（対2021年Q4の貸室総面積）

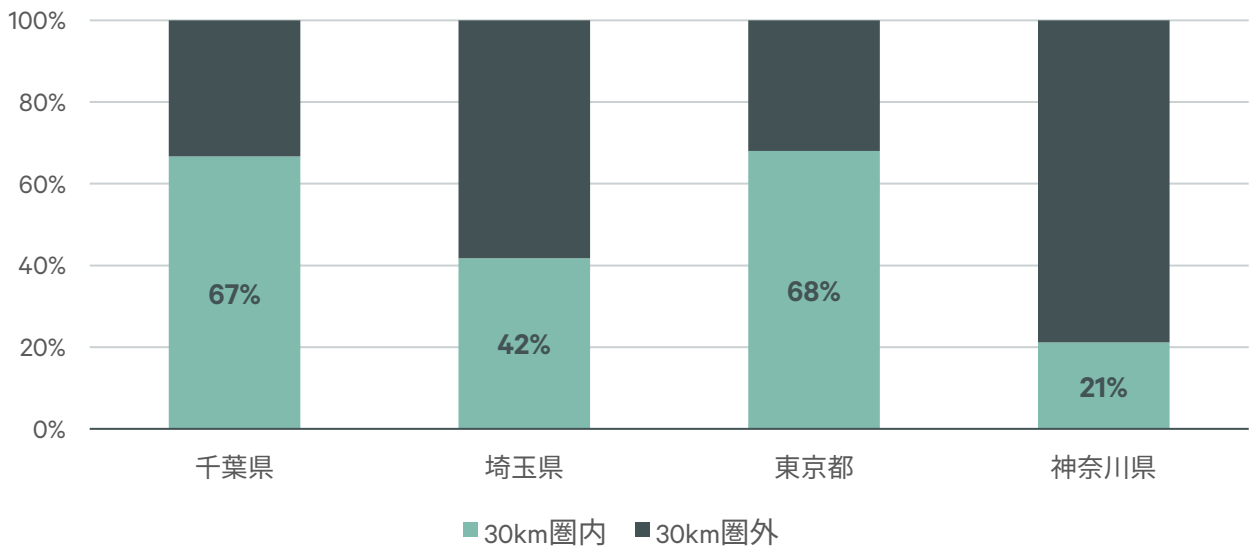


出所: CBRE、Q2 2025

(2) 都心近郊で多かった新規供給

千葉県においてはここ数年、比較的都心に近い立地で竣工した物件が多くみられた。具体的には、2022年Q1から2025年Q2の新規供給のうち、東京駅から30km圏内（都心まで概ね1時間圏内を想定）で竣工した物件の割合を見ると（Figure 3）、千葉県は67%となり、埼玉県の42%や神奈川県21%を大きく上回った。首都圏のLMT市場の成長は、開発エリアがより外縁部へと拡大したことも一因であり、千葉県でも開発エリアは都心から郊外へと拡大傾向にある。しかし、ここ数年の千葉県での新規供給は配送効率の良い都心近接の立地が多くを占めており、この点がテナント誘致において有利に作用したと言えるだろう。

Figure 3: 2022年Q1～2025年Q2の新規供給のうち、都心*から30km圏内の割合

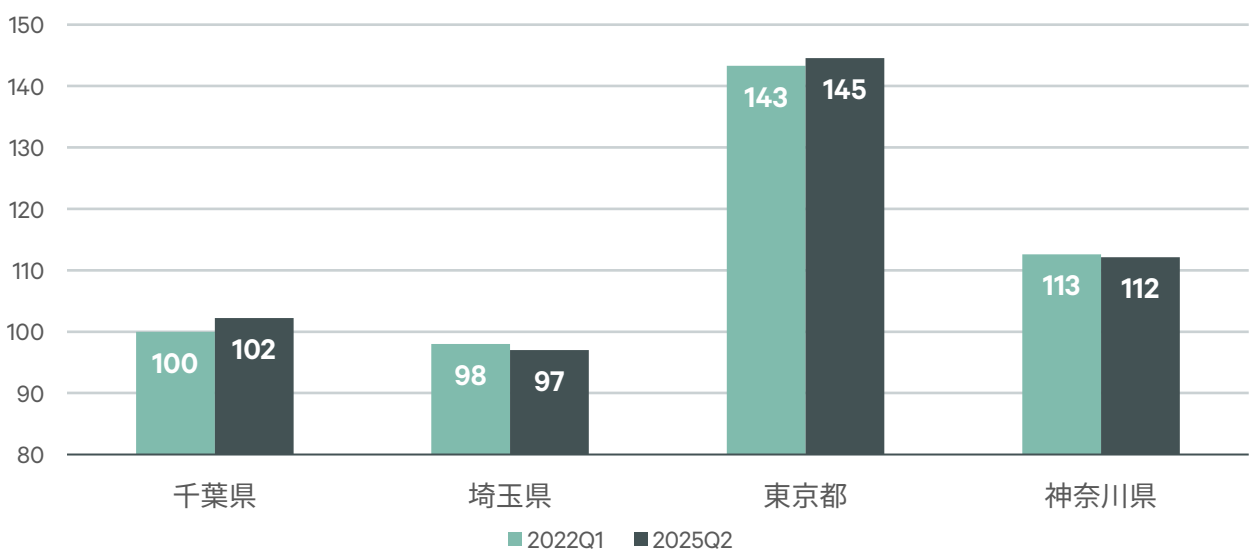


出所: CBRE、Q2 2025 *東京駅

(3) 相対的に割安な賃料水準

千葉県の想定成約賃料は、首都圏の中でも相対的に安価な水準にある。2022年Q1時点の賃料を比較すると、千葉県の賃料は東京都を43%、神奈川県を13%下回っていた (Figure 4)。低い空室率を背景に、千葉県の賃料は2025年Q2までの3年間で約2%上昇したが、依然として東京都、神奈川県との間には、2022年Q1時点と同程度の差が維持されている。昨今、テナント企業は物流コストの増加に直面しており、物件の選定にあたっては費用対効果を一層重視する傾向がみられる。このため、千葉県の賃料が持つ相対的な割安感はテナントにとって魅力であることは確かだろう。

Figure 4: 想定成約賃料比較 (千葉県 2022年Q1=100)



出所: CBRE、Q2 2025

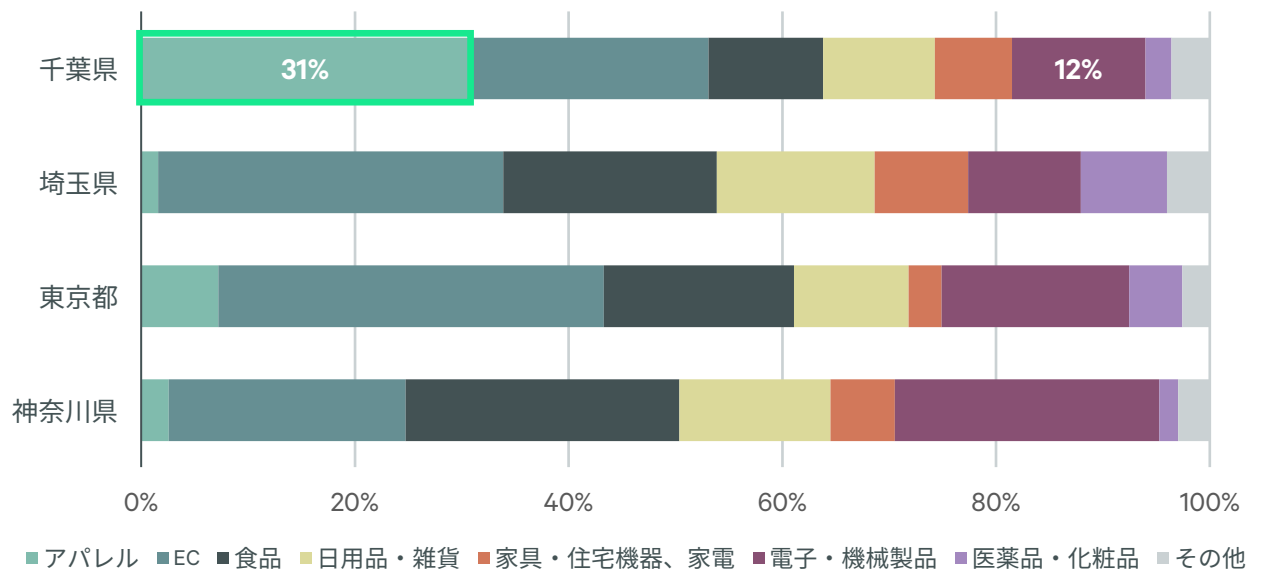
2. 千葉県LMTのテナント業種特性

新規供給物件の立地や賃料水準といった条件がテナントに選好されたことに加え、拡張意欲が旺盛なアパレル企業が集積していることも、千葉県における需給バランスの安定的な維持に寄与したと考えられる。

荷物の種類はアパレルが31%

LMTに保管されている荷物をみると、千葉県では「アパレル」の割合が31%と、他の都県と比較して圧倒的に多い（Figure5）。その理由として、アパレル商材は、値札の貼り付けや検品などの物流作業で多くの人手を必要とする特性が挙げられる。東京都の商業地への配送アクセスに加え、労働力の確保という観点から、2000年代初頭にはアパレル企業の物流センターが千葉県湾岸エリアに集積した。その後、より賃料水準が低い内陸エリアにもアパレルの集積地が拡大した。近年、アウトドアを含むスポーツ系アパレルが都心での新規出店を加速しており（ジャパンリテールマーケットビュー2025年第2四半期）、これが千葉県の物流施設需要を牽引したとみられる。

Figure 5: 荷物の業種分類（2024年までに竣工済みLMT）（面積ベース）



出所: CBRE、Q2 2025

3. 千葉県の人口動態とエリア特性

千葉県では、鉄道や道路網の延伸・開通によって人口が増加しており、物流業界の最大の課題である人手不足への対応という点からも、LMT市場における堅調なテナント需要の背景にあるといえる。そして、今後のインフラ整備計画が、物流施設に対する需要のさらなる拡大に寄与するものと考えられる。

(1) 人口が増加する千葉県

物流施設が集積する千葉県の市町村において、人口が増加している。2024年1年間の全国の市町村（人口5万人以上）の人口増減率を比較すると、上位20位に千葉県の7市がランクインした（Figure 6）。つくばエクスプレスが通る流山市や柏市、北総線の通る印西市などにおいて、住宅地の開発が活発に進展していることを示唆している。このことから、千葉県の物流施設は、雇用確保の観点からもテナントに選好されやすいと言える。

Figure 6: 全国の市町村（人口5万人以上）人口増減率ランキング（2025年1月1日 vs 2024年1月1日）

Rank	都道府県名	市区町村名	Rank	都道府県名	市区町村名
1	茨城県	つくば市	11	東京都	国分寺市
2	東京都	昭島市	12	東京都	日野市
3	福岡県	福岡市	13	千葉県	千葉市
4	千葉県	流山市	14	千葉県	柏市
5	神奈川県	海老名市	15	大阪府	吹田市
6	千葉県	成田市	16	千葉県	八千代市
7	大阪府	大阪市	17	東京都	小金井市
8	埼玉県	朝霞市	18	千葉県	松戸市
9	宮崎県	都城市	19	滋賀県	草津市
10	沖縄県	島尻郡	20	千葉県	印西市

出所: 総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（2025年1月1日現在）

(2) 地域特性とインフラの強み

LMT市場発祥の地、成田エリア

千葉県のLMT市場は、日本最大の空港の貨物需要を見込み、2003年の成田空港周辺での新規供給から始まった。そして、成田空港エリアでは現在も各種インフラの整備が進められている。成田空港では2029年3月末までに第3滑走路が完成予定であり、旅客数とともに貨物取扱量の増加が見込まれている。また、圏央道では、2027年3月までに圏央成田ICを含む区間が開通予定だ。一般幹線道路でも、国道464号（北千葉道路）（成田市～松戸市）が全面開通すれば、成田から都心部への配送時間短縮が期待できる。

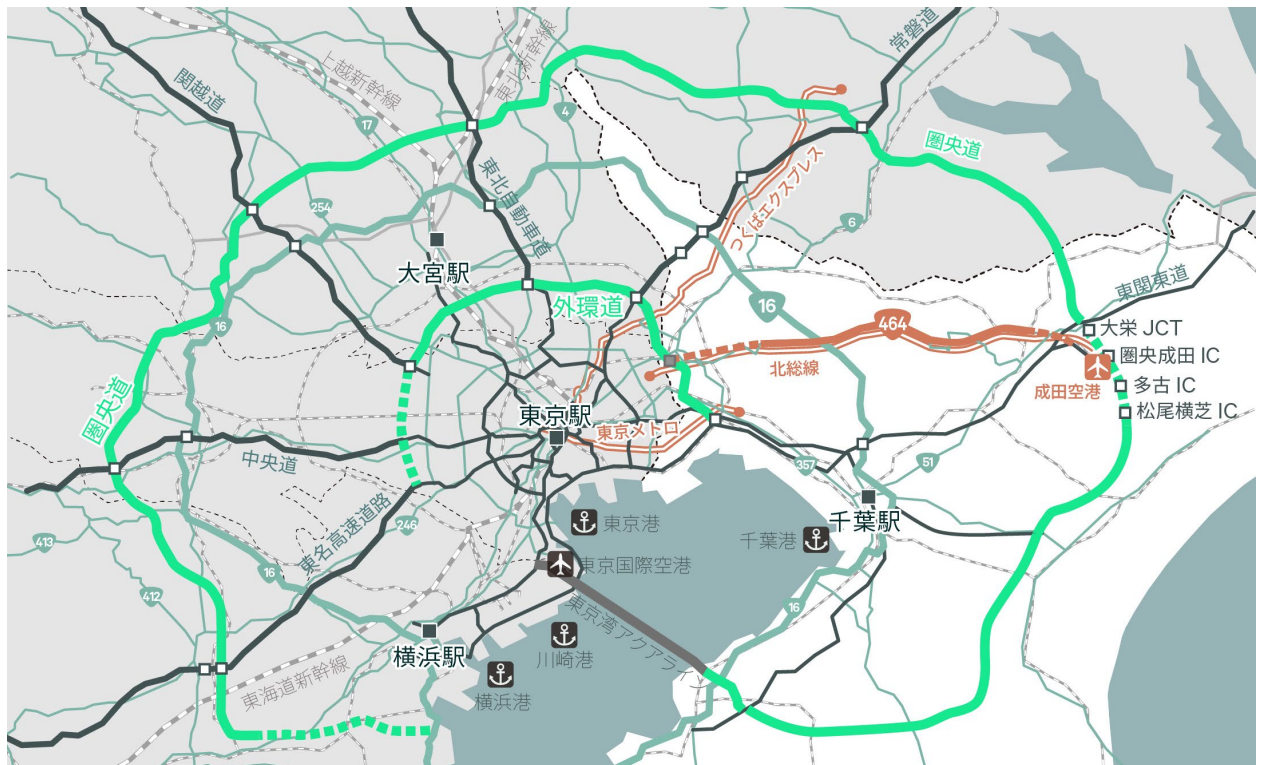
首都圏有数の物流集積地、千葉県湾岸エリア

浦安市から千葉市にかけての千葉県湾岸エリアは、首都圏の中でも有数の物流集積地の一つで、首都圏のLMTのストックの10%を占める。また千葉県湾岸エリアは、都心まで湾岸沿いに東関東自動車道や、一般幹線道路の国道357号（東京湾岸道路）が整備されており、都心へのアクセス性に優れている。また、JR線や東京メトロなどの鉄道網も発達しており、東京駅へ1時間以内で通勤可能であることから駅周辺に人口が集積している。この人口集積は、物流施設における雇用確保の面で優位に働く要素となっている。

都市基盤の整備で人口が増加する千葉県内陸エリア

千葉県内陸エリアは、都心向けの配送のみならず広域配送も担える立地であり、そのため、常磐道の各ICや国道16号周辺に物流施設が集積している。印西市では1970年から千葉ニュータウンとして大規模な宅地造成が進められたほか、2005年には常磐道と並行してつくばエクスプレス線が開通し、流山市や柏市の駅周辺で大規模な市街地開発が行われた。これにより都心への通勤エリアが広がり、人口が増加した。この人口増加は、物流施設における労働力の確保のしやすさにもつながっている。道路整備の面では、2018年に外環道（埼玉県三郷市～千葉県市川市）が開通した。外環道が都心から放射状に伸びる常磐道や東関東自動車道と接続したことで、南北方向の物流網が形成が容易になった。

Figure 7: 千葉県の主要インフラ図



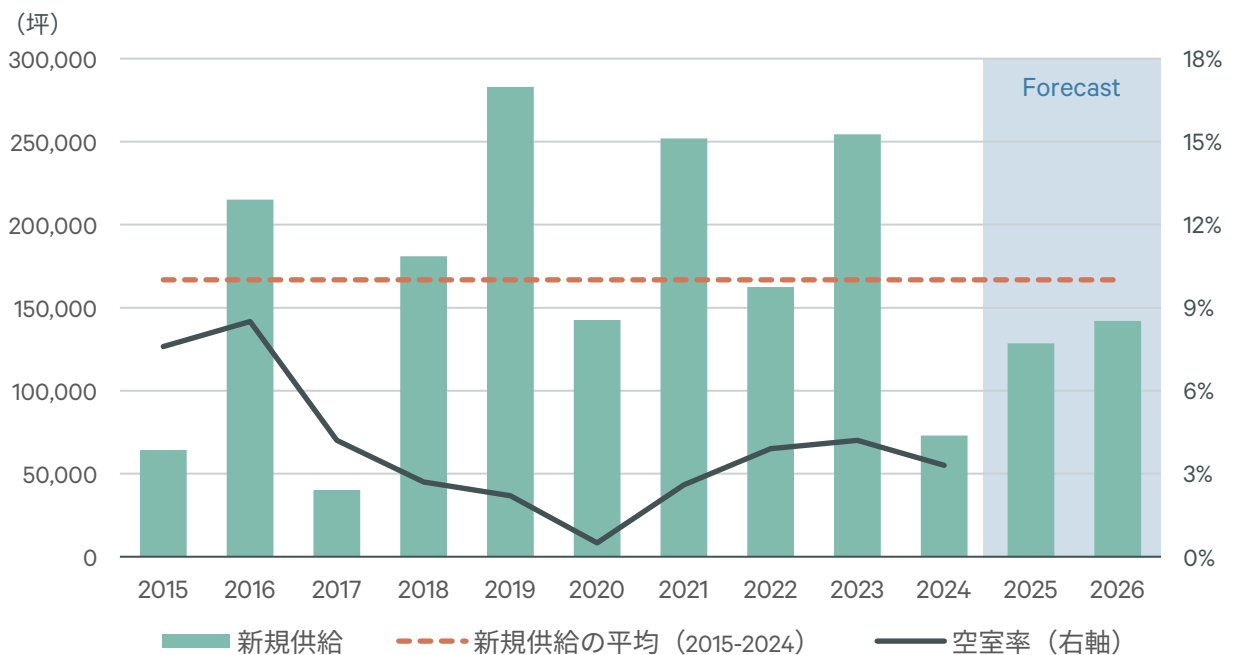
出所: CBRE、2025年10月

4. 千葉県のLMT賃貸市場の見通し

CBREでは千葉県のLMT賃貸市場は、今後も安定した需給バランスで推移すると予想している。新規需要については、これまでの分析で確認された都心部までの距離の近さ、整備されたインフラ基盤、労働力の確保のしやすさ、及びテナント業種から今後も底堅いと考えられる。新規供給に関しては、CBREでは2025年に12.9万坪、2026年に14.2万坪を予想しているが、これは2024年までの過去10年間の平均である16.7万坪と比べて少ない水準にある（Figure 8）。そのため、今後も大きく需給バランスが崩れる可能性は少ないと考えられる。

物流施設の賃貸市場が成熟期を迎えた首都圏の中でも、千葉県のように安定した市況が続いているエリアが存在する。千葉県のLMT市場は、立地特性を見極めた開発によって新たな需要の創出が期待できる市場であるといえる。

Figure 8: 千葉県の新規供給予想と空室率



出所: CBRE、Q2 2025

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.hirai@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 2025. 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。