

# 不動産マーケットリサーチレポート

VOL.293

2025.10.9

三菱UFJ信託銀行不動産コンサルティング部

不動産マーケットリサーチレポートでは注目されているトピックスを中心に、不動産マーケットの様子を分析していきます。

## 大型車両交通量に基づく 物流拠点の潜在需要分析

- 大型車両の交通量データを用いて首都圏の物流施設需要を定量的に分析
- 本稿分析に基づく潜在需要を上回る供給に伴う需給の緩和が一部に見られた。
- 千葉内陸、神奈川湾岸部、茨城南部では2026年以降、需給調整も見込まれる。
- 常磐道、東北道の一部では潜在需要と供給の間に大きなギャップがあり、需要以外のネックポイントが存在する可能性あり。

近年、建築費の高騰や過剰供給、ニーズの多様化等により、物流施設の立地評価は一層複雑化している。特に、物件供給に関する情報は豊富である一方で、需要側を定量的に把握するための指標は限られており、客観的な評価が困難な状況だ。本稿では、潜在的な物流需要を把握する手段として、トラック等の物流関連車両が大半を占める大型車両の道路交通量に着目し、関東地方を対象に分析を試みる。

### 大型車両の道路交通量を活用した物流需要の把握手法

分析には、国土交通省が公表する「道路交通センサス」のデータを使用し、独自指標「道路交通スコア」を作成した。これは、任意の地点周辺（半径5km以内）の大型車両交通量を集計することで、地域ごとの貨物交通量を定量的に把握するためのものである（図表1）。本指標は、観測地点毎の車両通行台数を把握し、任意の地点の位置情報と掛け合わせることで、市町村単位よりも詳細な1辺1km単位での交通量把握が可能となる（図表2例示）。これにより、各地点の物流活動の活発度＝潜在需要を定量的に評価した。

図表1: 本稿における“交通量スコア”の分析概要と算出イメージ

調査概要			算出イメージ
交通量	対象道路	627路線 (1都6県の国道、地方道)	
	観測地点数	4,901地点	
	観測対象	大型車両の平日交通量 (24時間合計)	
エリア	エリア単位	1辺1キロの正方形(1都6県)	
	エリア数	40,800エリア (南北200km、東西204km)	

※同一路線上にAとCが存在するため、座標中心により近いAのみ加算

**交通量スコア**  
A:240 (台) + B:120 (台) + D:80 (台) = 440

世界が進むチカラになる。

図表 2: 本稿における“交通量スコア”の地点別算出例

エリア	地点	交通量スコア (台数=点)	内、高速 自動車国道	内、その他 道路
東京ベイエリア	平和島周辺	168,054	57,725	110,329
神奈川内陸エリア	橋本（相模原）周辺	97,325	30,423	66,902
千葉内陸エリア	四街道市中心部	38,173	22,249	15,924

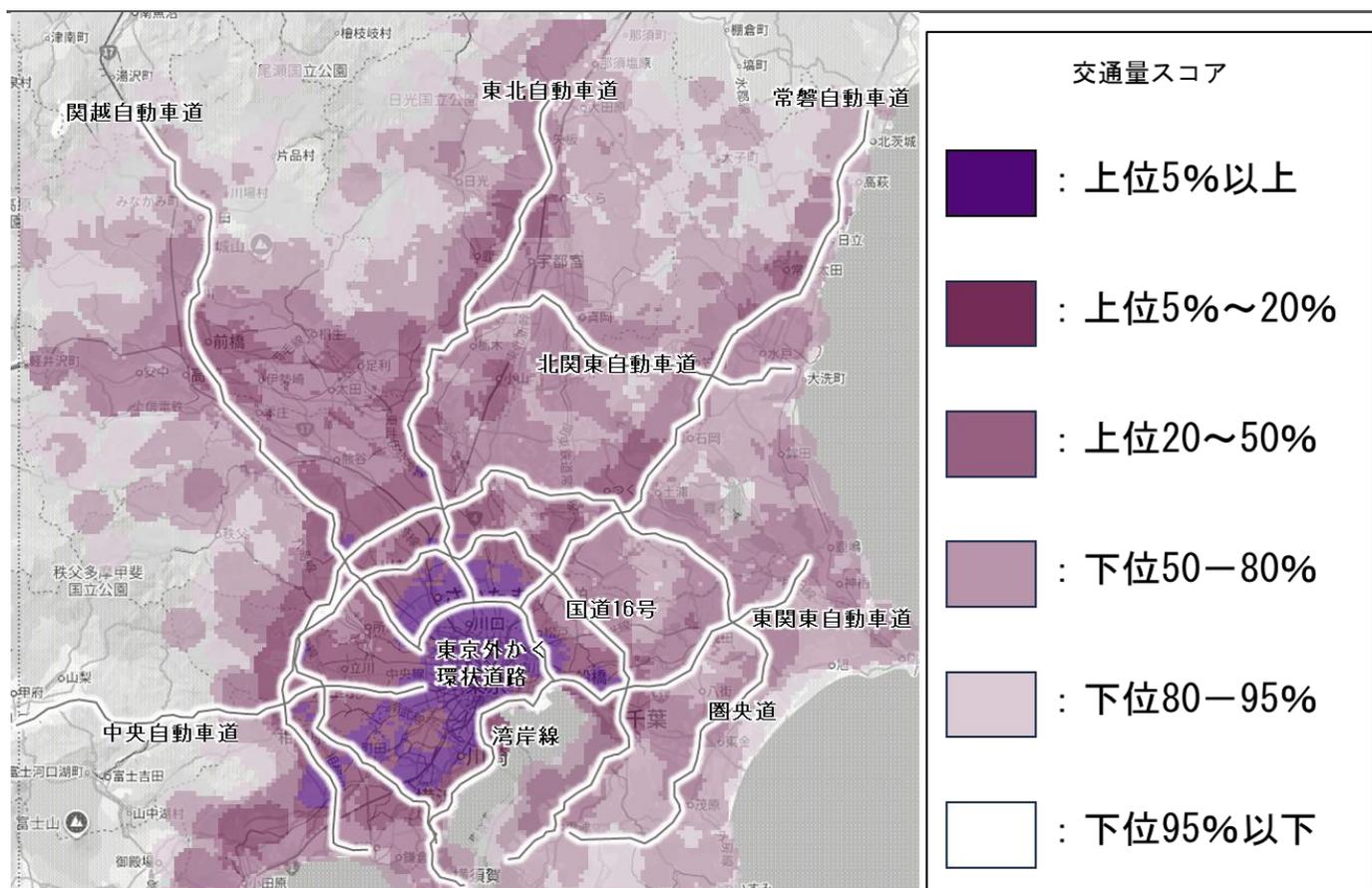
分析結果、以下のような示唆が得られた。

## I. 潜在需要の空間的特徴

### 1. 東京都心からの距離と交通量の関係

東京都心から離れるほど、大型車両の交通量スコアは減少する傾向がある（図表 3）。特に、外環道以遠とその内側では平均してスコアに 2 倍以上の乖離が見られる（図表 4）。これは、都心部に近いほど物流の集積度が高く、配送・集荷の頻度が多いためと考えられる。また、外環道・国道 16 号・圏央道といった環状道路は、物流動線の分岐点として機能しており、これらを境に交通量の濃淡が明確に分かれる。

図表 3: 交通量スコアの分布



出所 国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

世界が進むチカラになる。

図表 4: 道路別、都県別の交通量スコア (万点)

外環道	13.7	17.2		13.8	13.4	
国道16号	6.2	8.4	8.2	3.8	6.2	
圏央道	5.0	6.6	9.9	1.0	5.0	2.4
	平均	東京	神奈川	千葉	埼玉	茨城

出所 国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

図表 5: 道路結節点における交通量スコア (万点)

外環道	13.7		17.2	16.7	13.3
国道16号	6.2	7.4	4.9	7.6	5.5
圏央道	5.0	4.0	8.9	9.1	5.0
	平均	中央道	関越道	東北道	常磐道

出所 国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

外環道では、東京都が突出して高く (171,597 点)、埼玉県・千葉県も高水準。圏央道では、神奈川県 (99,026 点) が最も高く、千葉県 (10,473 点) との間に約 9 倍の差がある。国道 16 号では、東京都 (83,804 点) と千葉県 (37,725 点) で 2 倍以上の差が見られる。

これらの差は、各都県の産業集積度・人口密度・物流拠点の分布に起因しており、特に東京都・神奈川県は消費地としての需要が高いことが背景にあると考えられる。

## 2. 幹線道路の結節点の重要性

複数の幹線道路が交差する結節点では交通量スコアが飛躍的に高まる傾向がある。物流動線の選択肢が増えることで、拠点としての利便性が高まり、多方面への広域配送と地域配送に対応しやすい立地といえる。特に、以下に示す結節点は道路平均値と比べて交通量スコアが高く、長距離輸送、都市内配送両面の潜在需要が高いエリアといえる。

外環道×関越道：171,597 点 (外環道平均の 1.25 倍)

圏央道×東北道：90,849 点 (圏央道平均の約 1.8 倍)

16号×中央道：73,989 点 (16号平均の約 1.2 倍)

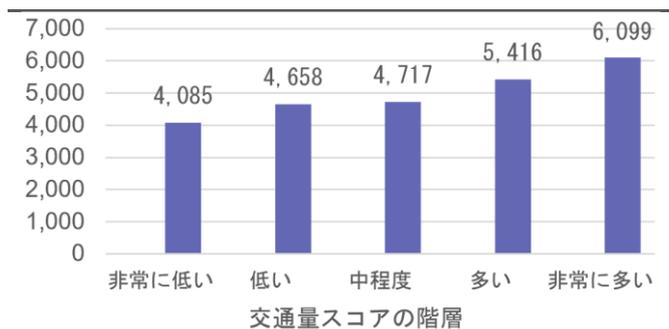
## 3. 交通量と賃料水準の相関性

大型車両の交通量が多いエリアほど、周辺の物流施設の募集賃料水準は高い傾向を示す (図表 6)。これは、交通量が多い地域ほど物流活動が活発であり、拠点としての需要が高いことを示しているといえる。

## 4. 地方都市近接地の例外的高スコア

東京都心から 30km 以上離れた地域でも、地方都市中心部への近接性を有し、且つ、幹線道路の結節点であるような場合、相対的に高いスコアを示すケースがある。

図表 6: 交通量スコア別の募集賃料水準 (円/坪)



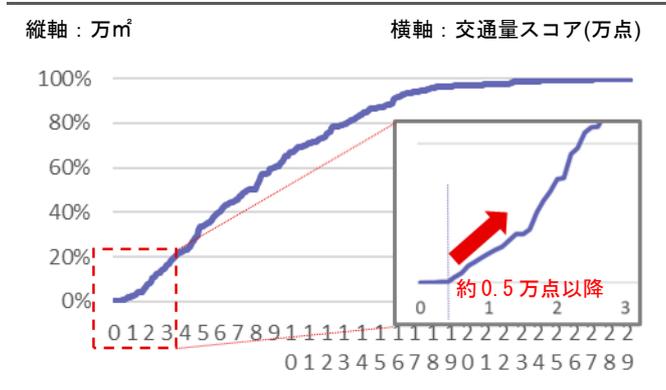
出所 estie データおよび国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

非常に低い=下位 20%。以降 20%刻みで分類。

## 5.交通量スコアと賃貸物流拠点の蓄積

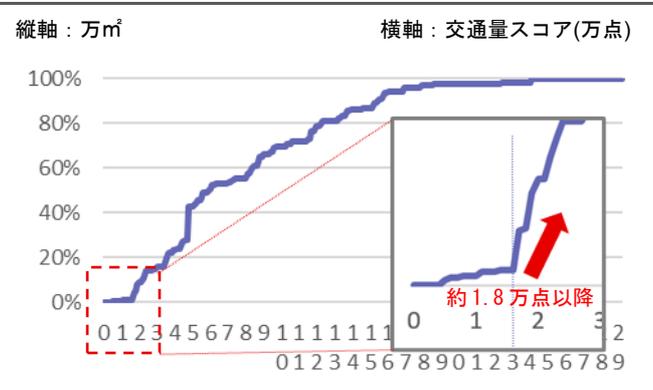
賃貸物流拠点のストック<sup>1</sup>は、交通量スコアが 5,000 点を下回るエリアではほとんど蓄積が無く、概ね 1 万点を超える水準から蓄積が見られる（図表 7）。足元で供給されている物件（2023 年以降物件）については、全体平均よりも交通量スコアの高いエリアに供給される傾向であり、概ね 2 万点以上から供給が見られる（図表 8）。

図表 7: 賃貸物流拠点ストックの累積分布



出所 estie データおよび国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

図表 8: 賃貸物流拠点ストックの累積分布 (2023 年竣工以降)

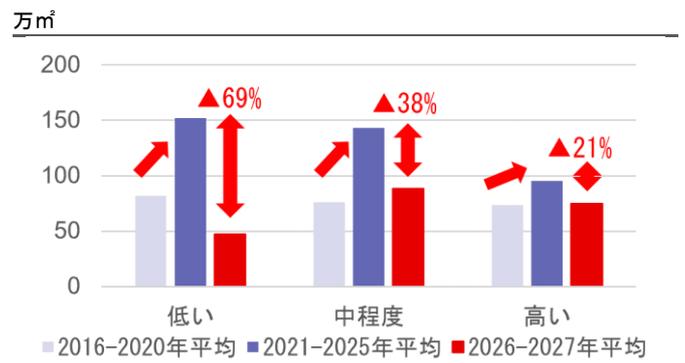


出所 estie データおよび国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

## 6.供給の将来見通しとスコアの関係

賃貸物流拠点の年平均供給量は、2016 年から 2020 年までの 5 年平均に対し、2021 年から 2025 年までの 5 年平均が約 1.7 倍多い。estie 物流リサーチの情報によると、2026 年以降は全体的に減少する見込みであるが、特に、交通量スコアが低いエリアほど供給量の減少が顕著である（図表 9）。

図表 9: 交通量スコア別/年平均供給量の推移



出所 estie データおよび国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

### 需給調整が見込まれるエリア

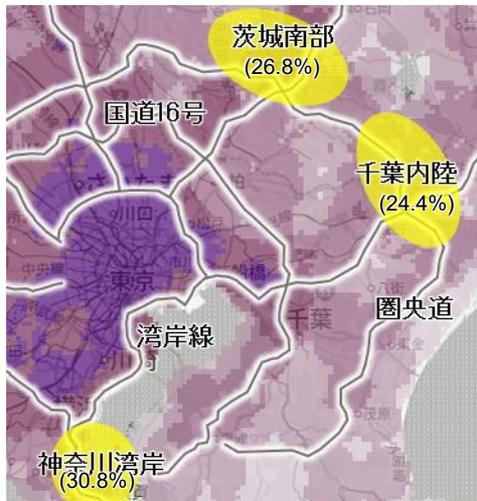
足元で需給が緩和している千葉内陸部、茨城南部、神奈川湾岸部の 3 エリアにおいては、2026 年以降、需給環境の改善が見込まれる。現状、estie 物流リサーチの募集データを基に筆者が推定したところによると、これらのエリアの足元の空室率は 20-30%と非常に高水準となっている（図表 10）。これはいずれも都心近接エリアほど、需要は大きくないにもかかわらず、足元で大きな供給があったことで、一時的に供給超過となっているためと考えられる。

しかしながら、今後の供給計画に目を向けると、いずれのエリアも今後の 2 年間は足元の供給規模に比して、2 割から 3 割程度にまで供給量が減少する可能性が高い（図表 11）。つまり緩和状態にあるマーケット環境の回復が見込まれる。2026 年から 2027 年にかけて、これらのエリアの需給マーケットは特に着目すべきであろう。

<sup>1</sup> 本稿では延べ床面積 1,000 坪以上を集計の対象とする。

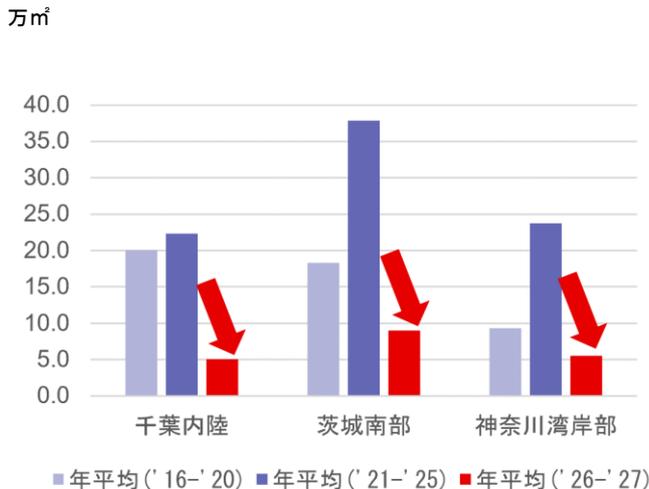
図表 10: 今後、相対的に需給のタイト化が予想されるエリア

(カッコ内の数値は推定空室率)



出所 estie データおよび国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

図表 11: エリア別年平均供給量の推移

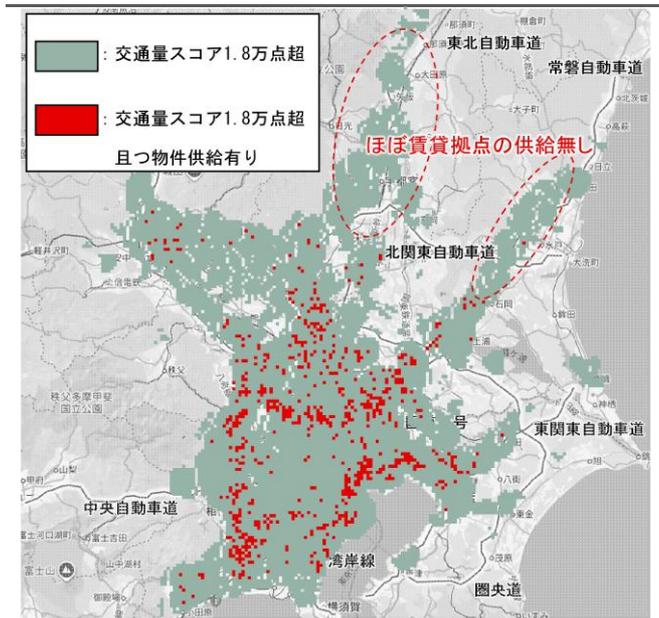


出所 estie データおよび国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

## おわりに

本稿では、大型車両の交通量データを活用し、賃貸物流拠点の潜在需要を定量的に評価する新たなアプローチを提示した。従来、供給側の情報に偏りがちだった立地評価に対し、需要側の視点を加えることで、今後のマーケット動向に対する仮説を提示した。また、「特徴5」にて交通量スコア 1.8 万以上から近年においても供給が見られることを示したが、常磐道や東北道の一部など、当該スコア以上の十分な交通量が存在するにもかかわらず、現時点で供給がほとんど観察されないエリアが存在することも明らかとなった(図表 12)。今後は、こうした未開拓エリアにおける法規制やインフラ整備状況など、需要以外の制約要因を含めた立地可能性の検討を進めたい。

図表 12: 交通量スコア 1.8 万以上のエリア分布 (供給の有無別)



出所 国土交通省「道路交通センサス」より筆者作成

本資料は、お客さまに対する情報提供のみを目的としたものであり、弊社が特定の有価証券・取引や運用商品を推奨するものではありません。

本資料は執筆者個人の見解に基づくものであり、弊社としての統一的な見解を公式に表明するものではありません。

ここに記載されているデータ、意見等は弊社が公に入手可能な情報に基づき作成したものです。弊社および執筆者はその正確性、完全性、情報や意見の妥当性を保証するものではなく、また、当該データ、意見等を使用した結果についてもなんら保証するものではありません。税務・会計・法務等に関する事項に関しては、予めお客様の顧問税理士、公認会計士、弁護士等の専門家にご相談の上、お客様の責任においてご判断ください。

本資料に記載している見解等は本資料作成時における判断であり、経済環境の変化や相場変動、制度や税制等の変更によって予告なしに内容が変更されることがありますので、予めご了承ください。

弊社および執筆者はいかなる場合においても、本資料を提供したお

客さまならびに直接間接を問わず本資料を当該お客さまから受け取った第三者に対し、あらゆる直接的、特別な、または間接的な損害等について、賠償責任を負うものではなく、お客さまの弊社に対する損害賠償請求権は明示的に放棄されていることを前提とします。本資料は弊社の著作物であり、著作権法により保護されております。弊社の事前の承諾なく、本資料の全部もしくは一部を引用または複製、転送等により使用することを禁じます。

本資料で紹介・引用している金融商品等につき弊社にてご投資いただく際には、各商品等に所定の手数料や諸経費等をご負担いただく場合があります。また、各商品等には相場変動等による損失を生じる恐れや解約に制限がある場合があります。なお、商品毎に手数料等およびリスクは異なりますので、当該商品の契約締結前交付書面や目論見書またはお客さま向け資料をよくお読み下さい。

本資料は、「不動産の鑑定評価に関する法律」に基づく鑑定評価書ではありません。

上記各事項の解釈および適用は、日本国法に準拠するものとします。