

※本資料は、「不動産マーケットリサーチレポート（2023年7月発行・要約版）第5章／不動産賃貸市場・物流施設編」から一部抜粋し、一般読者向けに加筆修正したものです。

不動産市場・ショートレポート（物流施設市場）

中継拠点・共同物流の可能性

2023年9月13日

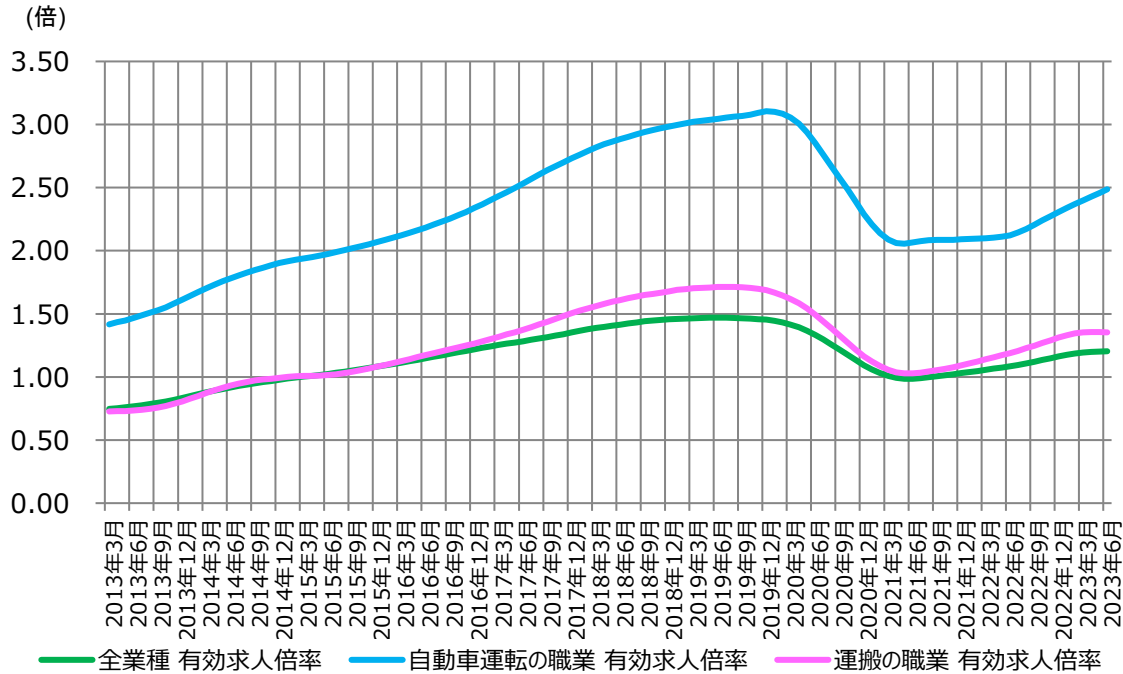
投資調査第1部 主任研究員
上田 紘平

三井住友トラスト基礎研究所

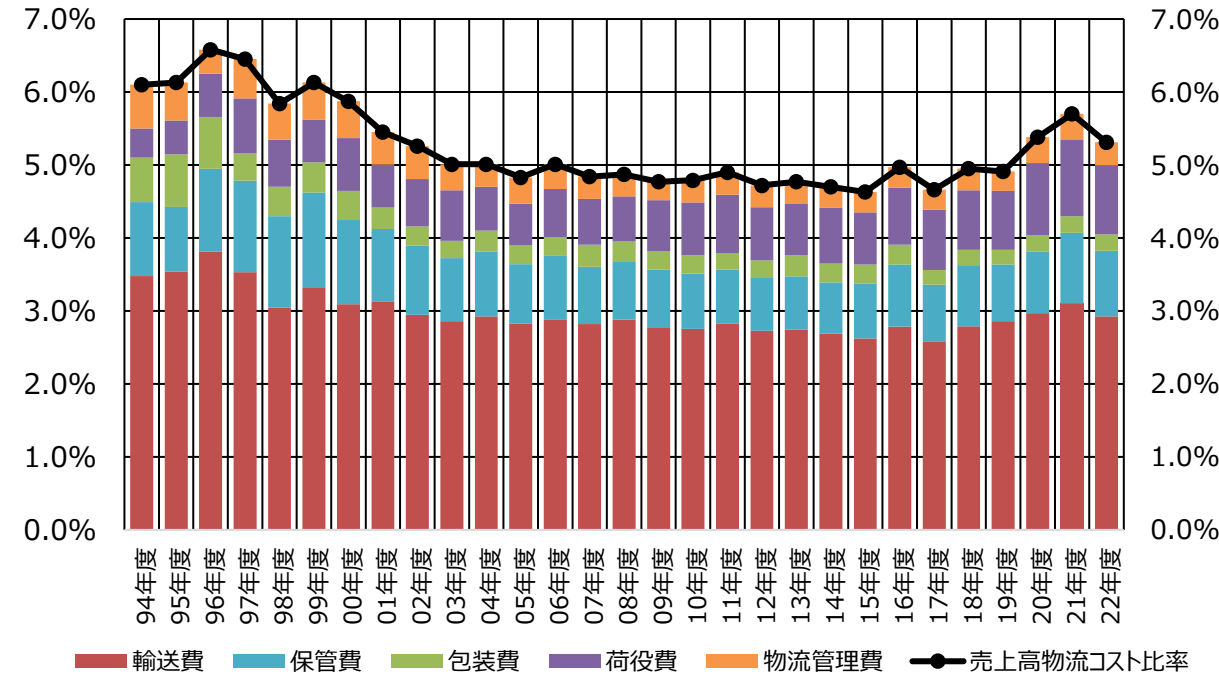
慢性的に続くトラックドライバー不足と物流コストインフレの継続

- 物流関連職業の求人倍率は、上昇基調である。特にトラックドライバーを含む「自動車運転の職業」は、物流関連職業の中でも重労働の割に賃金が抑えられてきたため、慢性的に人手不足感が強い（図表1）。
- 物流コスト対売上高比率（全業種）は、2020年度以降続いた上昇が一服したものの、依然として高水準である。費目別に詳細を見ると、特にドライバーの人手不足が顕著なことから、物流コストの過半を占める輸送費で上昇圧力が強まっている（図表2）。

図表1 物流関連職業の有効求人倍率の推移
（全国：自動車運転の職業／運搬の職業、12ヶ月移動平均）



図表2 物流コスト対売上高比率（全業種）



出所) 厚生労働省「職業安定業務統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成
 注1) 自動車運転の職業：貨物自動車運転手、バス運転手、乗用自動車運転手、その他の自動車運転の職業
 注2) 運搬の職業：港湾荷役作業員、陸上荷役・運搬作業員、倉庫作業員、荷造作業員、配達員（荷物、ルート等）、郵便集配員

出所) (公社) 日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査報告書」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

物流コストインフレを加速させる2024年問題と中継拠点・共同物流の可能性

- 2024年4月よりドライバーの労働時間規制に対して新たな基準が適用される。規制によって、単一ドライバーによる長距離輸送が困難となる一方、ドライバーの拘束時間短縮を目的として、1つの輸送行程を複数のドライバーで分担して貨物を輸送する中継輸送や、複数荷主による中継拠点での共同物流の可能性を、荷主・物流事業者等が模索している（図表3）。
- 政府も、物流の生産性向上や荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しなど、ドライバー不足への抜本的・総合的な対応としてガイドライン（政策パッケージ）を2023年6月に策定した。その中で、ドライバーの輸送距離の短縮やドライバーの確保に向けた解決策として、地域間の長距離輸送における中継拠点・共同物流を活用した物流網の合理化も挙げられている（図表4）。

図表3 ドライバー不足対策における中継拠点・共同物流の有効性

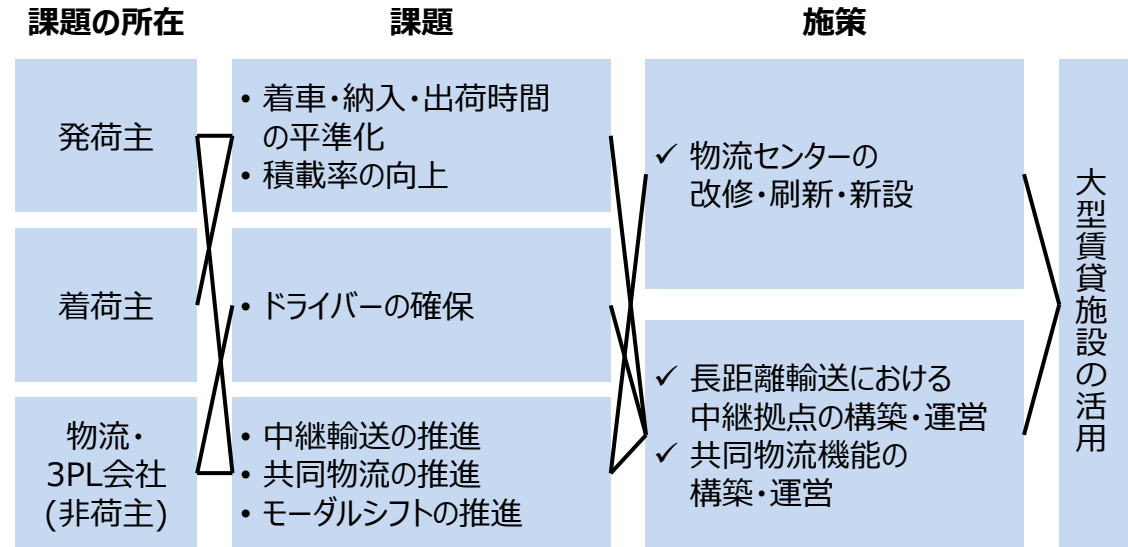
1. ドライバーの負荷軽減と雇用の魅力向上による人材の確保・定着

- 中継拠点の設置により、トラックドライバーの運転距離や時間を短縮し、ドライバーの負荷を軽減することが可能。
- 中継拠点の設置により、ドライバーは特定の地域やルートに特化することができ、専門性を高めることで、効率的な配送を行うことが可能。
- 運転時間の削減や特定エリアでの配送により、ドライバーの勤務時間や生活リズムを改善することが期待され、雇用の魅力を高め、新たなドライバーの採用や現役ドライバーの定着を促進することが可能。

2. 荷物量の波動の平準化・積載効率の向上

- 中継拠点の設置により、到着する荷物を効率的に仕分けし、トラックの積載効率が向上することで、運転回数の削減や燃料費の節約が可能。
- 共同物流の構築により、一定の荷物量が確保でき、業種間・エリア間のピーク時や非ピーク時の荷物の波動調整が可能。

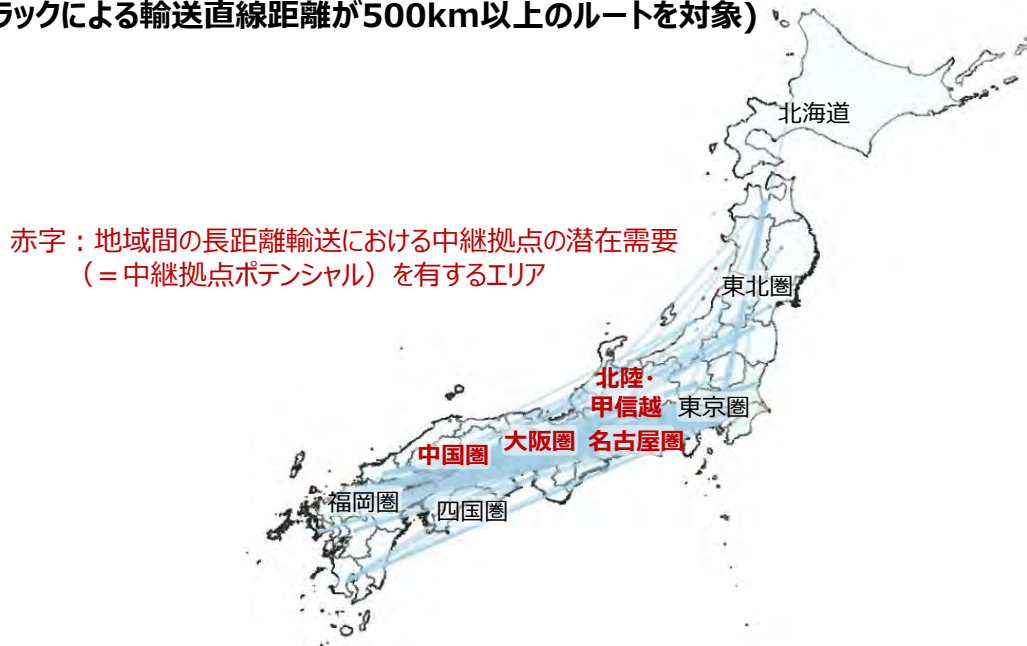
図表4 2024年問題に起因して想定される物流課題・施策（打ち手）
※大型賃貸施設の活用による施策のみ抜粋



長距離輸送における中継拠点・共同物流の立地ポテンシャルと対策効果

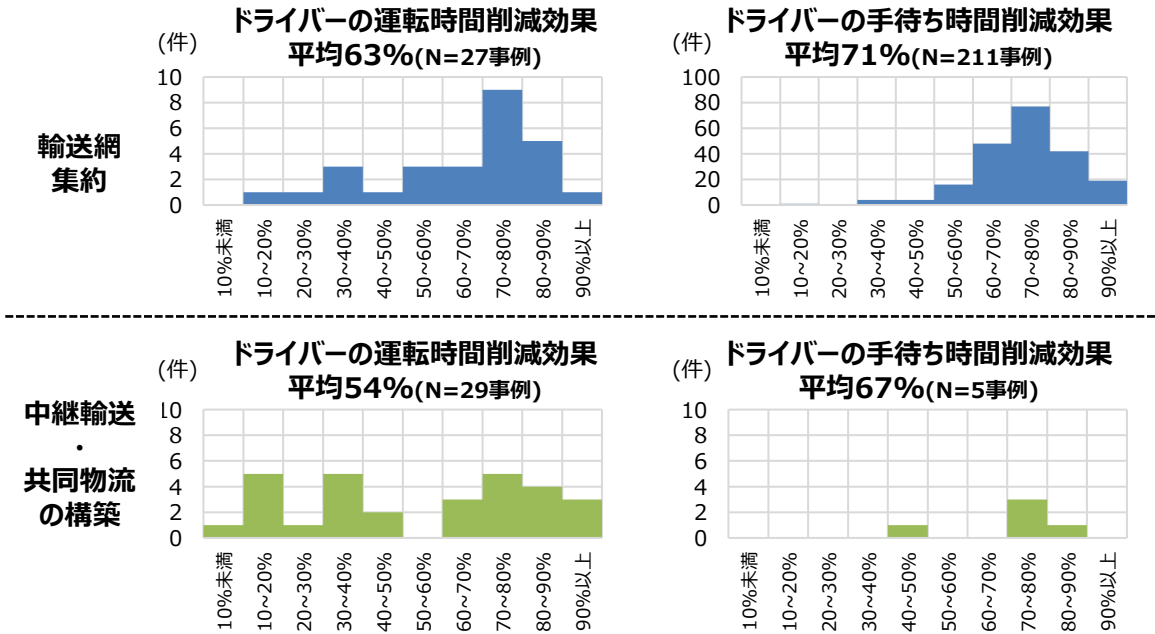
- 地域間の長距離輸送における中継拠点の潜在需要（＝中継拠点ポテンシャル）を推計・分析した結果、大阪圏や名古屋圏等において潜在需要が大きい。（図表5）
- また、大型施設を活用・整備するなどして、輸送網の集約や中継輸送・共同物流を構築した場合、ドライバーの運転時間は6割削減で従来の4割、また手待ち（バースでの待機）時間は7割削減で従来の3割とそれぞれ削減効果が見込まれる。（図表6）
- こうしたことを背景に、適切な立地選択（＝輸送費削減）や生産性の高い施設の利用（＝荷役費削減）を目的に、中継拠点や共同輸配送網を活用した新たな物流ネットワーク構築（＝保管費増加）の動きが、今後広がる可能性が高い。

図表5 都道府県間の輸送量
（トラックによる輸送直線距離が500km以上のルートを対象）



出所) 国土交通省「貨物地域流動調査」「物流センサス」等より三井住友トラスト基礎研究所作成
 注1) トラックによる輸送量が平均値以上のルートのみ抽出（91ルート）
 注2) 地域間（東京圏一名古屋圏、名古屋圏一大阪圏など）の貨物輸送量は全輸送量の4%ほどしかなく、ほとんどはエリア内（東京圏内・名古屋圏内・大阪圏内など）で閉じている輸送量であることに留意しなければならない。

図表6 輸送網集約/共同物流・中継輸送によるドライバー負荷の削減効果
（物流総合効率化法認定事例（2016年10月～2023年5月））



出所) 国土交通省「物流効率化法の認定状況（令和5年5月31日）」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成
 注1) 物流総合効率化法（流通業務の総合化および効率化の促進に関する法律）は2以上の事業者などの連携により、流通業務の一体化や輸送合理化を行い、流通業務の効率化を図る事業に対する法律であり、計画の認定や支援措置などを定める。
 注2) 物流総合効率化法認定事例(2016年10月～2023年5月：全375事例)のうち、「特定流通業務施設の整備無し」「鉄道モーダル」「船舶モーダル」「その他」の分野の認定事例は除いて、該当事例(=N)の削減効果を集計対象としている。

当社発行「不動産マーケットリサーチレポート」のご案内

本レポートは、当社の有償レポート「不動産マーケットリサーチレポート(年2回発行)」をもとに、一般の読者に向けて再編集したものです。将来予測を含む同有償レポートの内容および購入につきましては、当社HP (https://www.smtri.jp/service/report/market_research_report.html) をご参照下さい。

【お問い合わせ】投資調査第1部

<https://www.smtri.jp/contact/form-investment/index.php>

1. この書類を含め、当社が提供する資料類は、情報の提供を唯一の目的としたものであり、不動産および金融商品を含む商品、サービスまたは権利の販売その他の取引の申込み、勧誘、あっ旋、媒介等を目的としたものではありません。銘柄等の選択、投資判断の最終決定、またはこの書類のご利用に際しては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願いいたします。
2. この書類を含め、当社が提供する資料類は、信頼できると考えられる情報に基づいて作成していますが、当社はその正確性および完全性に関して責任を負うものではありません。また、本資料は作成時点または調査時点において入手可能な情報等に基づいて作成されたものであり、ここに示したすべての内容は、作成日における判断を示したものです。また、今後の見直し、予測、推計等は将来を保証するものではありません。本資料の内容は、予告なく変更される場合があります。当社は、本資料の論旨と一致しない他の資料を公表している、あるいは今後公表する場合があります。
3. この資料の権利は当社に帰属しております。当社の事前の了承なく、その目的や方法の如何を問わず、本資料の全部または一部を複製・転載・改変等してご使用されないようお願いいたします。
4. 当社は不動産鑑定業者ではなく、不動産等について鑑定評価書を作成、交付することはありません。当社は不動産投資顧問業者または金融商品取引業者として、投資対象商品の価値または価値の分析に基づく投資判断に関する助言業務を行います。当社は助言業務を遂行する過程で、不動産等について資産価値を算出する場合があります。しかし、この資産価値の算出は、当社の助言業務遂行上の必要に応じて行うものであり、ひとつの金額表示は行わず、複数、幅、分布等により表示いたします。
5. 当社が行う業務に関して、当社および当社と密接な関係にある者が、お客さまから金銭または有価証券をお預かりすることはございません。

株式会社三井住友トラスト基礎研究所

〒105-8574 東京都港区芝3-33-1 三井住友信託銀行芝ビル11階

<https://www.smtri.jp>