

アンケート調査から読み解く企業の物流戦略および物流施設利用の現状と課題



金融研究部 主任研究員 吉田 資
tyoshida@nli-research.co.jp

※ 本稿は 2024 年 12 月 9 日・2025 年 1 月 15 日・2 月 20 日・3 月 17 日
発行「不動産投資レポート」を加筆・修正したものである。

1——はじめに

昨今、企業の物流業務を取り巻く社会情勢は、「物流 2024 年問題」をはじめとして、大きく変化している。こうしたなか、企業の「物流戦略」は重要な経営課題のひとつに位置づけられており、戦略の立案にあたって、業務の多様化への対応や、人手不足、防災対応、環境規制等の多様な要素を考慮する必要があり、物流施設に求められる機能や設備等についても高度化している。

こうした状況を踏まえて、弊社は、三菱地所リアルエステートサービス株式会社と共同で、日本国内の主要荷主企業および物流企業を対象に「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」（以下、本調査）を実施した¹。

本稿では、本調査の集計結果の一部を紹介し、企業の物流戦略および物流施設利用の現状と課題について概観したい。

2——企業の物流戦略

本章では、企業の物流戦略の現状と課題を確認する。具体的には、①企業の物流体制、②物流業務における課題、③「物流 2024 年問題」の影響、④物流業務に影響を与える各種施策、⑤物流戦略（物流業務方針）の策定状況について概観する。

1 | 企業の物流体制

(1) 物流施設の配置方針

本節では、企業の物流体制の現状を概観する。まず、本調査で「物流施設の配置方針」について

¹・アンケート送付数；日本国内の主要荷主企業および物流企業 4,486 社〔荷主企業 3,513 社・物流企業 973 社〕
・回答数；234 社（回収率：5%）・調査時期；2024 年 7 月～9 月 ・調査方法：郵送・E-mail による調査票の送付・回収
「ニッセイ基礎研究所と三菱地所リアルエステートサービスによる物流に関する共同アンケート調査
「物流 2024 年問題」への対策は着手するも、まだ十分でない」と認識。トラックドライバーの確保が喫緊の課題。
～物流施設の選択では、BCP 対応や従業員の健康配慮等を重視。地方都市で拡張意欲が高い～

荷主企業に質問したところ、「各都市圏に配置」(55%)との回答が最も多く、次いで「各地域(都道府県よりも小さい単位)」(33%)、「各都道府県に配置」(12%)の順に多かった。物流企業でも同様に、「各都市圏に配置」(60%)との回答が最も多く、次いで「各地域(都道府県よりも小さい単位)」(30%)、「各都道府県に配置」(11%)の順に多かった(図表-1)。

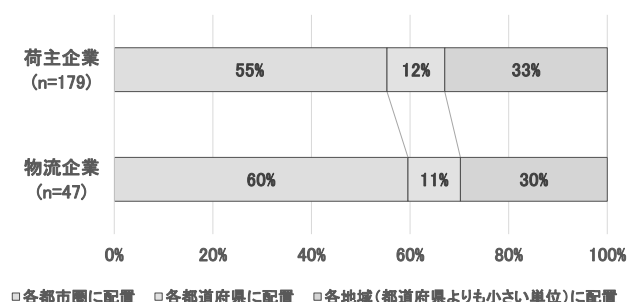
多くの企業は、都市圏毎に、輸送・配送範囲を広域でカバーする物流施設を配置していることがうかがえる。一方、全国でビジネスを展開している大手物流企業や、製造業および小売業の物流機能の一部を担っている商社・卸売業等は、よりきめ細やかな物流サービスを実現するため、地域毎に物流施設を配置している模様だ。

(2) 物流施設(拠点)数の方針

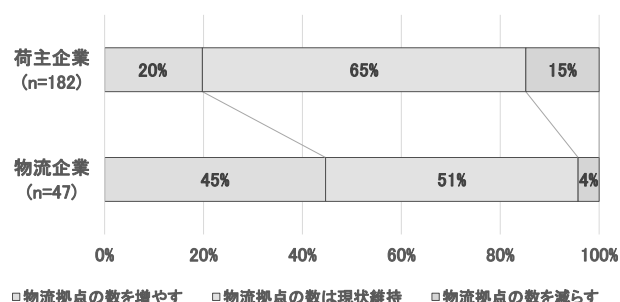
次に、「物流施設(拠点)数の方針」について荷主企業に質問したところ、「物流拠点の数は現状維持」(65%)が最も多く、次いで「物流拠点の数を増やす」(20%)、「物流拠点の数を減らす」(15%)の順に多かった。物流企業でも同様に、「物流拠点の数は現状維持」(51%)が最も多く、次いで「物流拠点の数を増やす」(45%)、「物流拠点の数を減らす」(4%)の順に多かった(図表-2)。

物流企業では、物流拠点数を「増やす」との回答が「減らす」との回答を大幅に上回った。ネット通販市場の拡大等に伴い、物流需要が堅調に推移していることを受けて、物流企業は物流拠点を拡大(増加)する意向が強いことがうかがえる。

図表-1 物流施設の配置方針



図表-2 物流施設(拠点)数



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

(3) 物流業務の外部委託

荷主企業においては、物流業務の高度化等に伴い、各業務を専門事業者へ外部委託することで効率的な物流網を構築する意向が強まっている。

本調査で、物流の各業務[(i)配送・輸送業務・(ii)包装・流通加工業務・(iii)保管業務]について「現在の外部委託の割合」を荷主企業に質問したところ、「外部委託比率が100%」(業務を全て外部委託)が最も多く、(i)配送・輸送業務では79%、(ii)包装・流通加工業務と(iii)保管業務ではそれぞれ38%を占めた(図表-3)。

物流業務における外部委託が進んでいる現状がうかがえる。

一方、(ii)包装・流通加工業務では、「外部委託比率が0%」との回答が26%を占めた。食品の二次加工や家具等の組み立て、ギフト包装(ラッピング)等、包装・流通加工業務において独自のスキルを要する企業では、全ての業務を自社で担っているようだ。

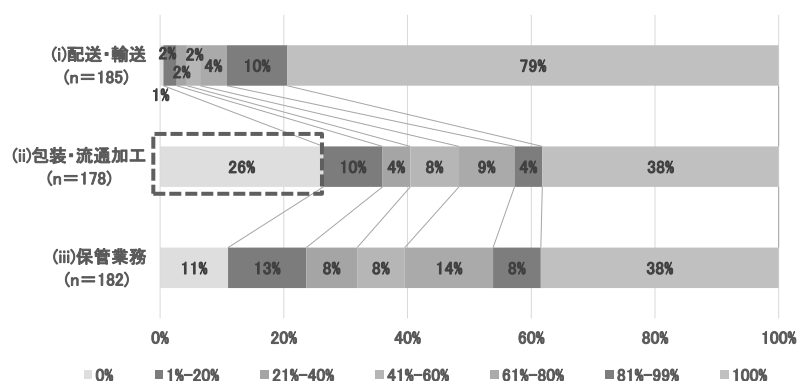
次に、「外部委託先」について質問したところ、(i)配送・輸送業務では「専門輸送企業(68%)」、

(ii)包装・流通加工業務では「3PL²企業（39%）」、(iii)保管業務では「専門倉庫企業（44%）」が最も多かった（図表－4）。

現状、配送・輸送業務についてはトラック運送業者に、保管業務については倉庫業者に委託する等、それぞれの専門事業者に委託するケースが多い模様だ。一方、「3PL 企業」との回答が各業務で約 4 割を占めており、物流業務サービスを包括的に提供する「3PL 企業」に一括で委託する企業も増えていると考えられる。

続いて、「今後の外部委託方針」について質問したところ、いずれの業務でも「現状維持」が多くを占めた（図表－5）。ただし、(i)配送・輸送業務では「増加」が 16%、「減少」が 4%、(ii)包装・流通加工業務では「増加」が 14%、「減少」が 6%、(iii)保管業務では「増加」が 18%、「減少」が 11%となり、いずれの業務でも「増加」が「減少」を上回った。今後も、物流業務の外部委託が緩やかに進展することが見込まれる。

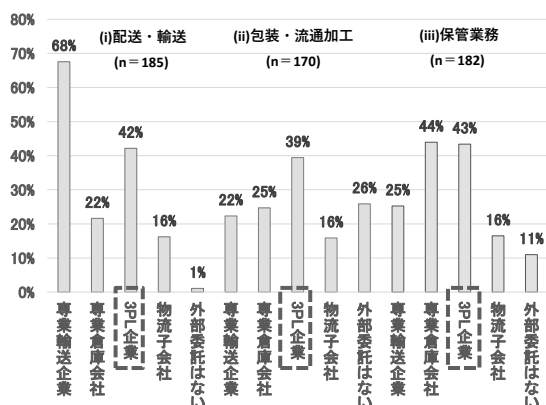
図表-3 現在の外部委託の割合



(注)回答は荷主企業のみ

(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

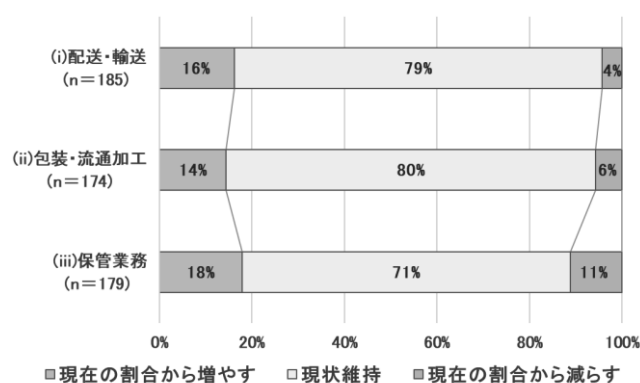
図表-4 各業務の外部委託先



(注)回答は荷主企業のみ

(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

図表-5 今後の外部委託方針



² 「3PL」とは、「Third Party Logistics」の略。詳細な定義については以下のレポートを参照されたい。

吉田 資『3PL 事業者が求める物流機能と物流不動産市場への影響(1)～拡大する3PL ビジネスの現状～』（ニッセイ基礎研究所、不動産投資レポート、2022年1月19日）

2 | 物流業務における課題

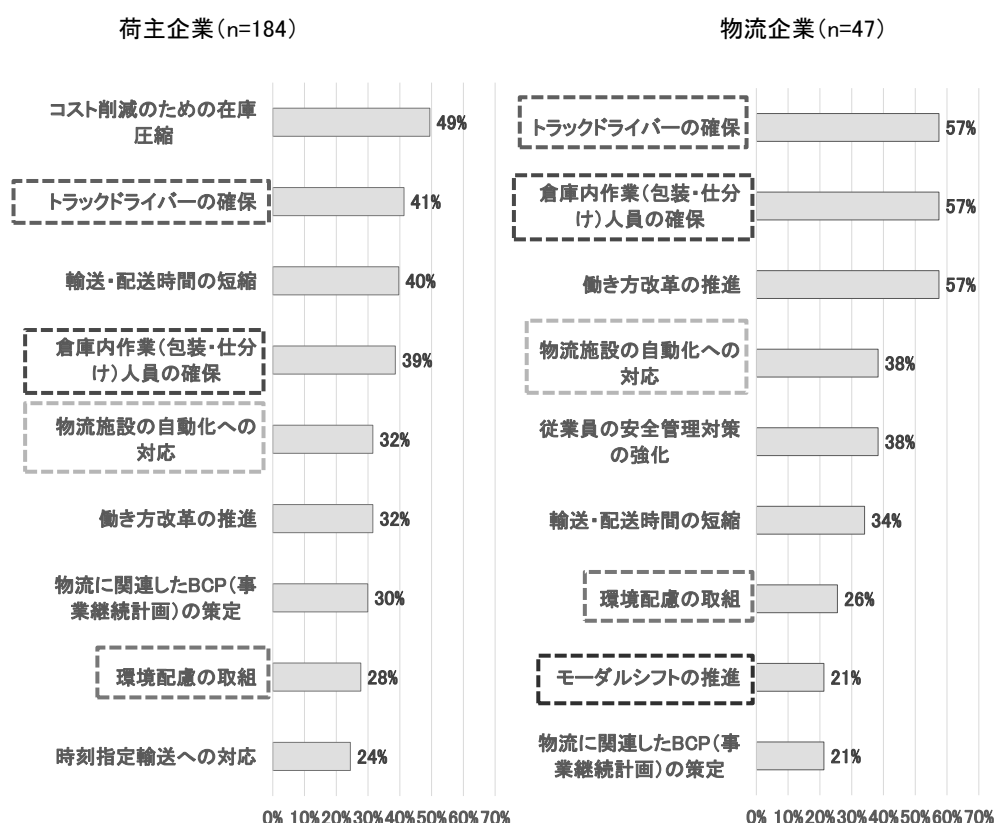
「物流業務における主な課題」について荷主企業に質問したところ、「コスト削減のための在庫圧縮」(49%) が最も多く、次いで「トラックドライバーの確保」(41%)、「輸送・配送時間の短縮」(40%) の順に多かった(図表-6)。

荷主企業においては、物流の恒久的な課題であるコスト削減を目的とした在庫圧縮に次いで、トラックドライバーの確保が喫緊の課題となっている。

また、物流企業では、「トラックドライバーの確保」(57%)、「倉庫内作業(包装・仕分け)人員の確保」(57%)、「働き方改革の推進」(57%) が上位を占めた。

2017 年に実施されたアンケート調査³によれば、物流企業の 33%、荷主企業の 26%が「倉庫内作業人員の確保」を物流業務の課題にあげていた。トラックドライバーや倉庫内作業人員の不足が加速するなか⁴、労働環境の改善など「働き方改革」を推進したいと考える企業が増えている模様だ。

図表-6 物流業務における課題



(注1) 回答は5つまで

(注2) 回答割合が 20%以上の項目

(資料) ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

また、「物流施設の自動化への対応」(荷主企業 32%・物流企業 38%) との回答も上位にあがっている(図表-6)。前述の通り、人手不足が深刻化する中、物流施設の自動化・機械化を推進し、施設内作業の省力化や現場作業の負担軽減を図る取組みが進められている。国土交通省「物流総合

³ 吉田資『これからの物流不動産に求められる機能・役割～「物流不動産の活用戦略に関するアンケート調査」に基づく考察～』三井住友トラスト基礎研究所 Report、2017 年 4 月 21 日

⁴ 日本経済新聞電子版「物流施設、人手不足強く 11 月派遣時給「軽作業」最高に」(2021 年 12 月 15 日)

施策大綱（2021年度～2025年度）」では、「物流業務の自動化・機械化、デジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者」の割合を2025年度までに70%に高める目標を掲げている。また、2024年6月に経済産業省が公募を始めた「中小企業省力化投資補助金」は、国土交通省が所管する物流業界にも適用され、物流施設の自動化もその対象となった⁵。

「環境配慮の取組」（荷主企業28%・物流企業26%）との回答も一定数あがった。2021年4月の気候変動サミットで、2030年度に温室効果ガス排出量を46%削減（2013年度比）する目標が示されて以降、物流分野においても環境配慮の取り組みが一層求められている。

こうしたなか、脱炭素社会の実現に向けて、トラックから鉄道や海運などに輸送手段を変更する「モーダルシフト」への期待が高まっている。「物流総合施策大綱（2021年度～2025年度）」では、「モーダルシフト」に関して、鉄道による貨物輸送量を184億トンキロ（2019年度）から209億トンキロ（2025年度）に、海運による貨物輸送量を358億トンキロ（2019年度）から389億トンキロ（2025年度）に増やす目標を掲げている。本調査でも、物流企業において、「モーダルシフトの推進」（21%）との回答が一定数あがっている。

3 | 「物流 2024 年問題」の影響

本節では、働き方改革関連法の改正により、2024年4月から自動車運転業務に対して、時間外労働時間の上限規制（年間960時間）が適用されたことに伴う諸問題（「物流 2024 年問題」）の影響について、概観したい。

(1) 「物流 2024 年問題」の影響およびその対策状況

「物流 2024 年問題」の影響について質問したところ、荷主企業、物流企業ともに「輸送コストの高騰」（荷主企業92%・物流企業71%）との回答が最も多く、次いで「集荷時間などの輸送スケジュール」（荷主企業50%・物流企業60%）が多かった（図表—7）。

「物流 2024 年問題」は当初、荷物が運べなくなることが懸念されていた⁶。「荷物が運べない、配送遅延」（荷主企業47%・物流企業33%）との回答は一定数みられたものの、足元では、人手不足等に伴う輸送コストの上昇が課題として強く意識されているようだ。

「特に影響はない」との回答は、荷主企業では5%、物流企業では8%にとどまっており、「物流 2024 年問題」が、各企業の物流業務に広く影響を及ぼしていることがうかがえる。

また、「物流 2024 年問題」への対策状況について、「対策は実施しているが、まだ十分でない」（荷主企業68%・物流企業63%）との回答が最も多く、次いで「すでに対策を実施済み」（荷主企業15%・物流企業25%）が多かった（図表—8）。

CBRE が時間外労働時間の上限規制適用前（2024年2～3月）に行った調査によれば、「2024 年問題対応の実施状況」は、「対策は実施しているが、まだ十分でない」との回答が、荷主企業では48%、物流企業では58%、「すでに対策を実施済み」との回答が荷主企業では4%、物流企業では14%であった。

⁵ 東京新聞 「35%の荷物が運べなくなる？「物流 2024 年問題」 規制強化に人手不足…荷主側企業の対応は」（2023年4月18日）

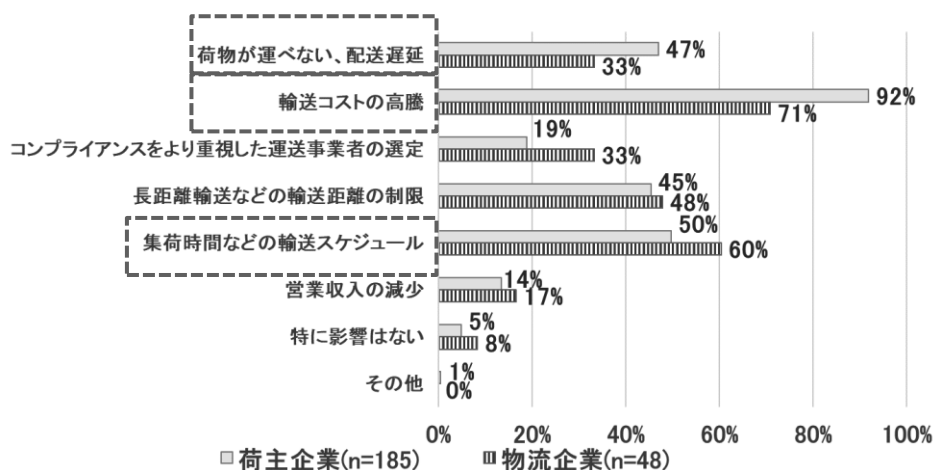
⁶ 日本経済新聞 「建設・物流の省力化後押し 2024 年問題受け支援策首相指示へ、投資補助金の対象に 3年で5000億円」（2024年5月30日）

2024 年 4 月の時間外労働時間の上限規制適用を経て、対策が進められているものの、その対応状況は十分でないとの認識を持つ企業が多いと言える。

また、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「時間外労働 960 時間規制に対するトラックドライバーの意識調査アンケート結果」（調査：2024 年 3 月末）によれば、「時間外労働時間の上限年間 960 時間」について、22%のドライバーが認識していないと回答した。また、27%のドライバーが 80 時間以上の時間外労働⁷を行っている⁷と回答している。時間外労働時間の上限規制は、輸送の担い手であるドライバーにおいても、十分には浸透していない模様だ。

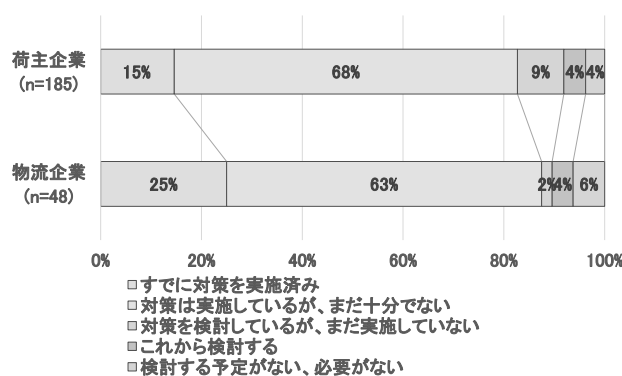
以上を鑑みると、荷主企業、物流企業ともに、引き続き「物流 2024 年問題」への対策が求められているといえよう。

図表-7 「物流 2024 年問題」の影響



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

図表-8 「物流 2024 年問題」への対策状況



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

(2)「物流 2024 年問題」への対策(「物流業務」に関する対策)

「物流業務に関する対策」について荷主企業に質問したところ、「輸送・配送ルートや納品スケジュールの見直し」(75%)が最も多く、次いで「運送事業者との連携強化」(73%)、「ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し」(57%)の順に多かった(図表-9)。

⁷ 時間外労働時間の上限年間 960 時間を 12 か月で割ると 1 月あたりの上限は 80 時間。

物流企業では、「ドライバーの待機時間、荷役作業時間等の見直し」(77%)が最も多く、次いで「輸送・配送ルートや納品スケジュールの見直し」(73%)、「運送事業者との連携強化」(64%)の順に多かった。

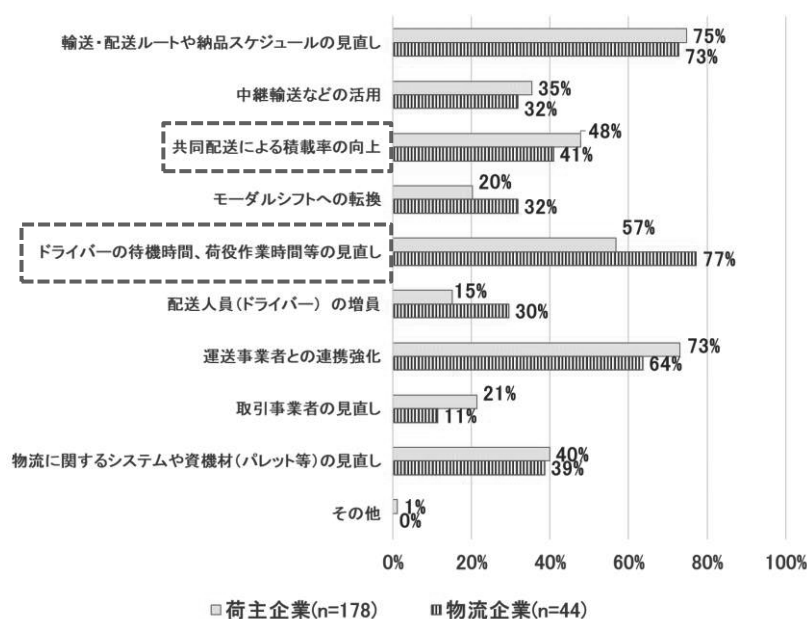
物流の現場では、慣行としてドライバーが荷物の積み下ろしや積み込みを行っており、労働時間の長期化を招いていることが従来から問題となっている。物流施設に到着し入荷する際に、待機時間が長く発生していることも問題視されている。また、本来、ドライバーに支払われる運賃は、運送の対価に限定するべきところ、積み下ろしや荷待ち等の運送以外の役務の対価の範囲が不明確になっているケースもみられた⁸。

国土交通省「R3年度トラック輸送状況の実態調査」(実施時期：令和4年1～2月)によれば、荷積み・荷下ろしの際の荷待ちについて、実に運送事業者の約7割が「発生している」と回答した。また、全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業 現状と課題 2024」によれば、大型トラックドライバーの年間労働時間(2023年)は2,544時間と、全産業平均(2,136時間)を約2割上回っている。ドライバーの長時間労働の主な要因として、荷待ち時間や荷役作業等が指摘されている⁹。

こうした背景から、「物流 2024 年問題」への対応を契機に、輸送ルートやスケジュールの見直しとともに、「荷待ち時間」等の短縮に取り組む企業が多いようだ。

また、ドライバー不足や Co2 排出量削減の観点から、より少ないトラックで多くの貨物を運ぶ「共同配送¹⁰」の必要性が高まっている。本調査でも、「共同配送による積載率の向上」(荷主企業 48%・物流企業 41%)との回答も上位にあがっている。

図表-9 「物流 2024 年問題」への対策(「物流業務」に関する対策)



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

⁸ 上記の状況を受けて、国土交通省は、2017 年 11 月に標準貨物自動車運送約款の改正を行った。約款の改定により、トラック運賃が運送の対価のみであることが明確化され、積み込みや荷待ち等を行った場合は対価が発生することとなった。

⁹ 国土交通省総合政策局物流対策課(令和5年7月)「貨物輸送の現状について(参考データ)」

¹⁰ 複数の荷主が、同じ配送先の荷物を持ち寄り、共同で配送を行う取り組み。

(3)「物流 2024 年問題」への対策(「物流施設」に関する対策)

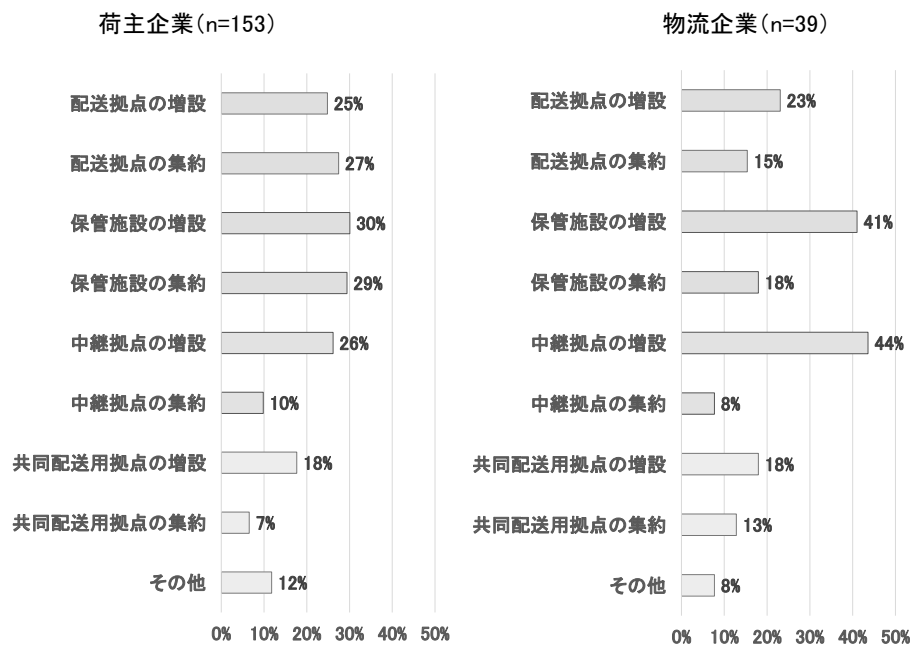
「物流施設に関する対策」について荷主企業に質問したところ、「保管施設の増設」(30%)が最も多く、次いで「保管施設の集約」(29%)、「配送拠点の集約」(27%)の順に多かった(図表—10)。

物流企業では、「中継拠点の増設」(44%)が最も多く、次いで「保管施設の増設」(41%)、「配送拠点の増設」(23%)の順に多かった。

トラックドライバーの拘束時間短縮を目的として「中継輸送」(1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し貨物を輸送する形態)が注目されるなか、中継拠点の整備も進んでいるようだ。

また、物流企業では、「配送拠点」、「保管施設」、「中継拠点」、「共同配送拠点」いずれも、「増設」が「集約」を大きく上回った。「物流 2024 年問題」への対応を契機に、物流拠点を拡大(増設)したいと考える物流企業が多いようだ。

図表-10 「物流 2024 年問題」への対策(「物流施設」に関する対策)



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

4 | 物流業務に影響を与える各種施策

政府は、「物流 2024 年問題」の解決等に向けて、「物流革新に向けた政策パッケージ」(2023 年 6 月)、並びに「物流革新緊急パッケージ」(2023 年 10 月)を策定し、我が国の物流を支えるための環境整備を進めている。

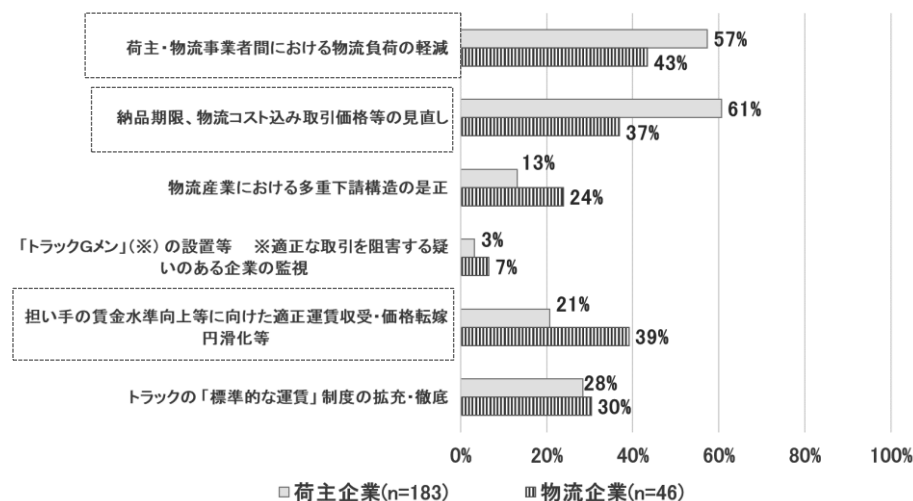
そこで、本調査では、政策パッケージが示す「①商慣行の見直し」、「②物流の効率化」、「③荷主・消費者の行動変容」に関する施策の中で、自社の物流業務に影響が大きいと考える施策について質問した。

(1)「商慣行の見直し」

「商慣行の見直しに関する施策の中で、物流業務に影響が大きい施策」について、荷主企業に質問したところ、「納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し」(61%)が最も多く、次いで「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」(57%)が多かった(図表—11)。

「納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し」に関する具体例の1つに、食品流通業界における、いわゆる「3分の1ルール」¹¹が挙げられる。こうした厳格な品質管理は、在庫管理の煩雑さや返品の手送負担を生んでいるとの指摘がある。また、賞味期間の3分の1以内で納品できなかった商品は、期限まで多くの日数を残すにも関わらず、廃棄される点（「食品ロス」）も問題視されており、ルールの見直しが始まっている¹²。

図表-11 「商慣行の見直しに関する施策の中で、物流業務に影響が大きい施策」



(注)回答は2つまで

(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

また、物流企業では、「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」(43%)が最も多く、次いで「担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等」(39%)が多かった(図表-11)。

「荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減」に関して、2024年11月に国土交通省は、2028年までに、5割の車両で積載効率¹³を50%¹⁴に、5割の運行で1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内¹⁵に削減する目標を示した。物流企業は荷主企業と連携して、物流の効率化およびトラックドライバーの負荷軽減に取り組むことが求められている。

また、「担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等」に関して、帝国データバンク「価格転嫁に関する実態調査(2024年7月)」によれば、コスト上昇分に対する販売価格への転嫁度合いを示す「価格転嫁率」は、「運輸・倉庫」では35%と全体平均(45%)を下回っている。物流企業は、施策の施行等を通じて取引先の理解が進み、燃料費や人件費等のコスト上昇の価格転嫁が円滑に進むことを期待していると考えられる。

(2)「物流の効率化」

「物流の効率化に関する施策の中で、物流業務に影響が大きい施策」について、荷主企業に質問

¹¹ 「賞味期限を3分割し、最初の3分の1の期限までに小売事業者へ納品すること」を指す。

¹² 日本経済新聞「賞味期限「3分の1ルール」、名古屋市が緩和促す ロス削減」(2024年4月16日)

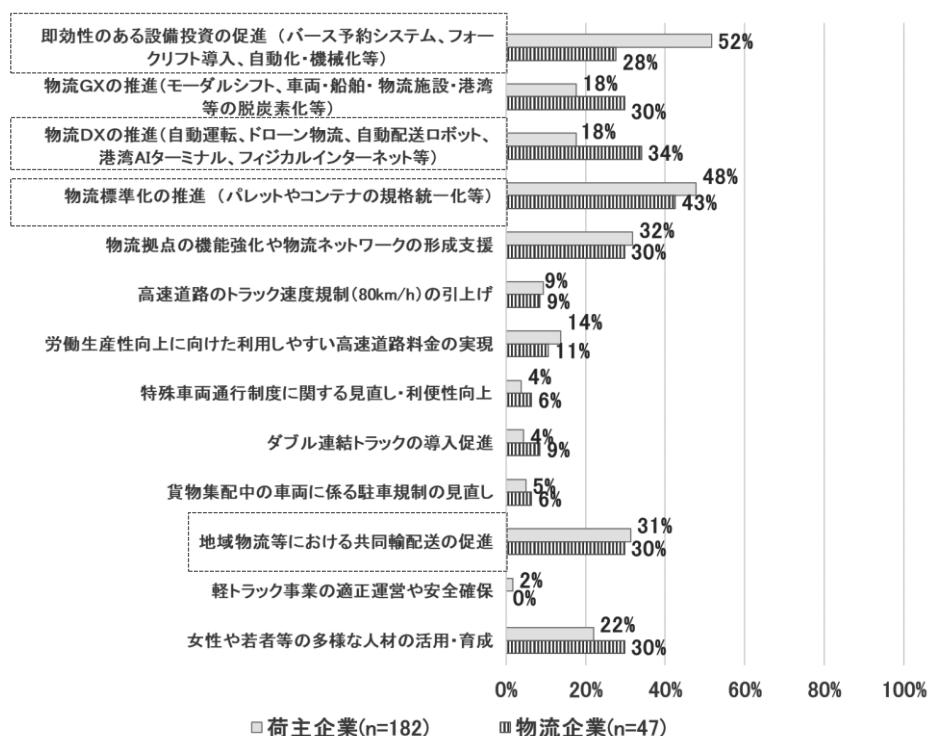
¹³ 車両の最大積載量(荷台に積むことができる貨物重量の最大値)に対し、どの程度貨物を積み込んでいるかの割合。

¹⁴ 国土交通省「自動車輸送統計年報」(2023年度)によれば、積載効率は40%(営業用・登録自動車・普通車)。

¹⁵ 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」によれば、荷待ち・荷役等時間の平均は3時間超。

したところ、「即効性のある設備投資の促進（バース予約システム¹⁶、フォークリフト導入、自動化・機械化等）」（52%）が最も多く、次いで「物流標準化の推進（パレット¹⁷やコンテナ¹⁸の規格統一化等）」（48%）が多かった（図表-12）。

図表-12 「物流の効率化に関する施策の中で、物流業務に影響が大きい施策」



（注）回答は3つまで

（資料）ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

「即効性のある設備投資の促進」に関して、荷主企業は、物流業務の機械化や効率化に向けて、荷役機械や検品システム、フォークリフト等への設備投資を進めている。ただし、プロロジスリサーチ「物流施設自動化の実態調査」によれば、バース予約・管理システムの利用率は17%に留まっている等、改善余地の大きい分野も多く、荷主企業は設備投資への支援施策を期待していると考えられる。

「物流標準化の推進」に関して、物流業界全体として、パレットを使った輸送を推奨しているものの、国内輸送の約4割が「バラ積み¹⁹」で行われており、荷積み・荷下ろし作業が長時間化する要因となっている。また、パレット輸送でも、会社によってパレットの形状・サイズが異なることから、パレットを崩して手作業で納品するといった作業が発生し、トラックドライバーの労働負担が増しているとの指摘がある²⁰。

日本ロジスティクスシステム協会「2023 年度会員アンケート調査」によれば、物流業務における「標準化活動」について質問したところ、7割弱の企業が実施していると回答した。ただし、「標準化活動」で注力している範囲は、「自社内（レベル1）」（43%）との回答が最も多く、次いで「自

¹⁶ 物流拠点における荷積み・荷降ろしを行う荷捌き場（トラックバース）の利用を予約・管理するためのシステム。

¹⁷ 物流における貨物の載せるための荷役台。

¹⁸ 貨物を入れて輸送するための入れ物。

¹⁹ フォークリフト等の省力機械を使わず、ダンボールや袋に入った商品を手作業で一つ一つ積み上げていく方法。

²⁰ 経済産業省「物流施設における競争環境や労働環境等に関する調査」（2021年3月）

社と直接の取引先（レベル2）」（32%）、「自社の関連するサプライチェーン（レベル3）（11%）、「自社の属する業界（レベル4）」（5%）、「複数の業界を横断した社会全体（レベル5）」（3%）の順に多かった。パレットの規格統一といった物流標準化の取り組みは進んでいるものの、依然として自社内で留まっている企業も多いようだ。

また、物流企業では、「物流標準化の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）」（43%）が最も多く、次いで「物流 DX の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾 AI ターミナル²¹、フィジカルインターネット²²等）」（34%）が多かった（図表—12）。

「物流 DX の推進」に関して、日本ロジスティクスシステム協会「2023 年度会員アンケート調査」によれば、物流分野における DX（機械化・デジタル化を通じて物流のこれまでの在り方を変革すること）の課題について、「物流 DX を推進する人材が不足している（58%）」との回答が最も多く、次いで、「関連するサプライチェーンにおいて、標準化ができていない（48%）」、「物流 DX 実装に向けた投資が難しい（30%）」の順に多かった。DX 推進の必要性を認識する一方で人材不足等の課題もあり、物流企業では行政の支援拡大に期待しているものと考えられる。

また「地域物流等における共同輸配送の促進」（荷主企業 31%・物流企業 30%）も一定数の回答を集めた（図表—12）。ドライバー不足や Co2 排出量削減の観点から、より少ないトラックで多くの貨物を運ぶ「共同配送」の必要性が高まっている。野村総合研究所の調査によれば、共同配送の利用意向²³を持つ企業は約 7 割を占めており関心も高い。また、同調査では、北海道、中国地方、四国地方で、利用意向を持つ企業が約 8 割に達しており、地方で共同配送の必要性が特に高いようだ。こうした状況を受けて、近年では、業界の垣根を超えて異業種との共同配送に取り組む企業も出現している。

(3)「荷主・消費者の行動変容」

「荷主・消費者の行動変容に関する施策の中で、物流業務に影響が大きい施策」について、荷主企業に質問したところ、「荷主の経営者層の意識改革・行動変容」（69%）が最も多く、次いで「荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表」（47%）が多かった（図表—13）。

物流企業でも同様に、「荷主の経営者層の意識改革・行動変容」（86%）が最も多く、次いで「荷主・物流事業者の物流改善の評価・公表」（48%）が多かった。

「荷主の経営者層の意識改革・行動変容」に関して、2024 年 5 月の物流関連 2 法改正²⁴公布により、一定規模の事業者が「特定事業者²⁵」に指定され、特定事業者に該当する荷主企業は、「物流統括管理者」（CLO）²⁶を、事業運営上の重要な決定に参画する役員等から選任することが義務付けられた²⁷。物流に関する諸問題への対応が重要な経営課題であるとの意識がこれまで以上に高まるものと

²¹ AI、IoT、自動化技術を活用して港湾のオペレーションを最適化しようとする取り組み。

²² 貨物情報や車両・施設などの物流リソース情報について、企業や業界の垣根を越えて共有し、貨物のハンドリングや保管、輸送経路等の最適化などの物流効率化を図ろうとする考え方。詳細な定義については以下のレポートを参照されたい。

吉田 資『3PL 事業者が求める物流機能と物流不動産市場への影響(2)～3PL 事業者の拠点特性と社会的な課題を踏まえた 3PL 事業者の今後の取り組み』(ニッセイ基礎研究所、不動産投資レポート、2022 年 4 月 8 日)

²³ 「利用したいと思う（11%）」、「利用したいと思う（15%）」、「コストが見合えば利用したいと思う（44%）」の合計。

²⁴ 「流通業務総合効率化法」と「貨物自動車運送事業法」。

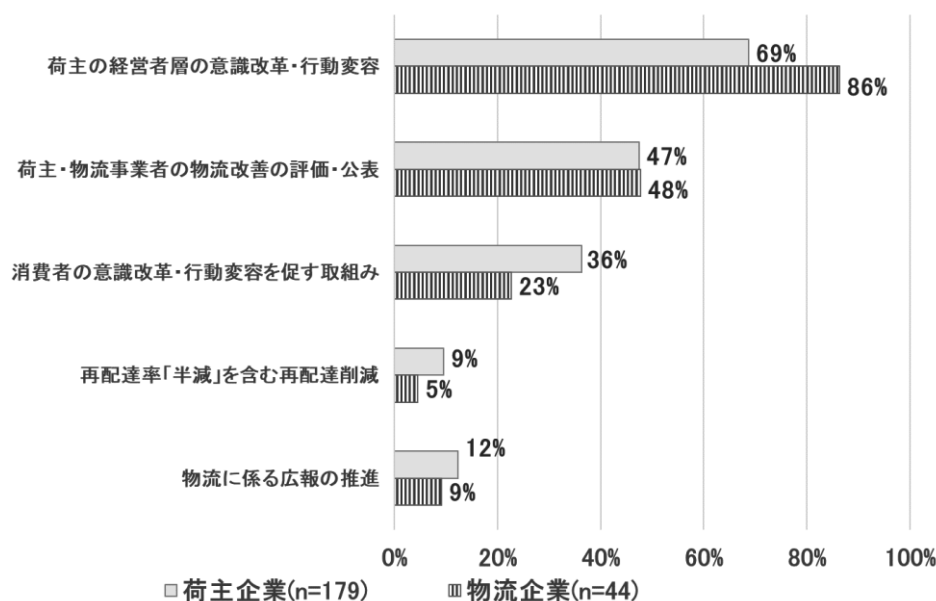
²⁵ 特定荷主・特定連鎖化事業者（取扱貨物の重量 9 万トン以上）、特定倉庫業者（貨物の保管量 70 万トン以上）、特定貨物自動車運送事業者等（保有車両台数 150 台以上）。

²⁶ 「物流統括管理者」は、物流効率化を推進する計画策定および実行等を行う。

²⁷ 国土交通省「改正物流効率化法を踏まえた取組状況について」（2024 年 11 月 5 日）によれば、2026 年 4 月に法律施行を想定。

考えられる。

図表-13 「荷主・消費者の行動変容に関する施策の中で、物流業務に影響が大きい施策」



(注)回答は2つまで

(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

5 | 物流戦略(物流業務方針)の策定状況

(1) 物流戦略の策定を担当する部署(会社)

「物流業務方針の策定を担当する部署(会社)」について、荷主企業に質問したところ、「社内の部署」(84%)が最も多く、約8割を占めた(図表-14)。「物流子会社」と「物流子会社以外の3PL業者」はそれぞれ8%に留まった。物流業務のアウトソーシングは進展しているものの、物流戦略の策定を外部に委託している企業は限られている模様だ。

(2) 物流戦略の長期ビジョン・中期計画策定の状況

「物流戦略の長期ビジョン・中期計画策定の状況」について、荷主企業に質問したところ、「策定していない」(51%)が最も多く、次いで「策定、かつ定期的に見直し」(30%)、「過去に策定したことがある」(11%)の順に多かった(図表-15)。

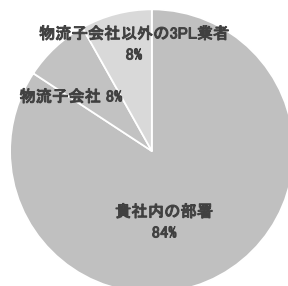
また、物流企業では、「策定、かつ定期的に見直し」(65%)が最も多く、次いで「策定、かつ毎年見直し」(19%)、「策定していない」(13%)の順に多かった。

物流企業では、8割以上の企業が中長期計画を策定している。これに対して、荷主企業では、約半数の企業が中長期計画を策定していないと回答した。

しかし、2024年5月の物流関連2法改正により、一定規模の事業者が「特定事業者」に指定され、物流効率化に関する中長期計画の策定と実施状況の報告が義務付けられることになった²⁸。今後は、荷主企業においても、物流戦略の長期ビジョン・中期計画策定への取り組みが進むであろう。

²⁸ 国土交通省「改正物流効率化法を踏まえた取組状況について」(2024年11月5日)によれば、2026年4月に法律施行を想定。

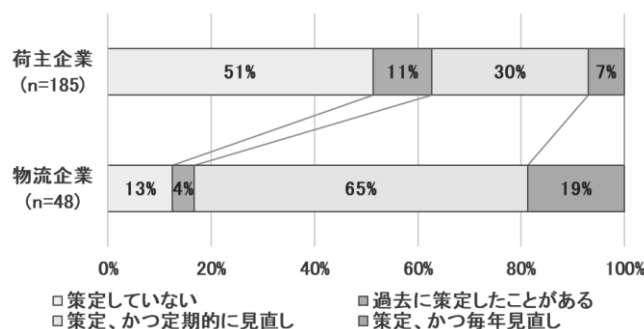
図表-14 物流戦略の策定を
担当する部署(会社)



(注) 回答は荷主企業のみ

(資料) ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

図表-15 物流戦略の長期ビジョン・
中期計画策定の状況



3—企業の物流施設利用

本章では、企業の物流施設利用の現状と課題を確認する。具体的には、①物流施設の所有形態、②物流施設の利用状況、③物流施設にもとめるスペック（施設仕様）、④物流施設の機能、⑤注目される設備状況について概観する。

1 | 物流施設の所有形態

これまで、物流施設の所有形態について、各企業が自社で保有し自社で使用する形態が主流であった。しかし、国土交通省の資料によれば、「減損会計の適用や、キャッシュフローを意識した経営等を求められるようになり、企業は資産圧縮を進め、物流施設については、自社保有から賃貸への流れが加速している²⁹⁾」との指摘がある。また、近年、大手デベロッパー等による大規模な賃貸物流施設の開発が活発であり、施設所有の選択肢の幅が広がっている。そこで、本節では、物流施設の所有形態について概観する。

本調査において、現状、賃貸施設を利用している³⁰⁾との回答は、荷主企業では82%、物流企業では87%となった。また、3年後までに利用予定があるとの回答は、荷主企業では84%、物流企業では89%となった。このうち、「100%（全て賃貸施設を利用）」との回答は、荷主企業、物流企業ともに約2割を占めた（図表-16）。荷主企業、物流企業ともに賃貸施設の利用が広く定着していることがうかがえる。

一方、「0%（全て自社保有施設を利用）」との回答は、荷主企業では2割弱（現状18%・3年後16%）、物流企業では約1割（現状13%・3年後11%）を占めた。CBREのレポート³¹⁾によれば、自社施設のメリットとして「長期で考えると賃貸よりトータルの支出が少ない」や「賃料の値上げ交渉がない」、「建物使用上の制約がない」等の理由が挙げられている。一定数の企業は、上記のメリットなどを比較検討したうえで、物流施設を自社で保有する方針を採用しているものと考えられる。

²⁹⁾ 国土交通省「物流不動産の隆盛の背景や理由」

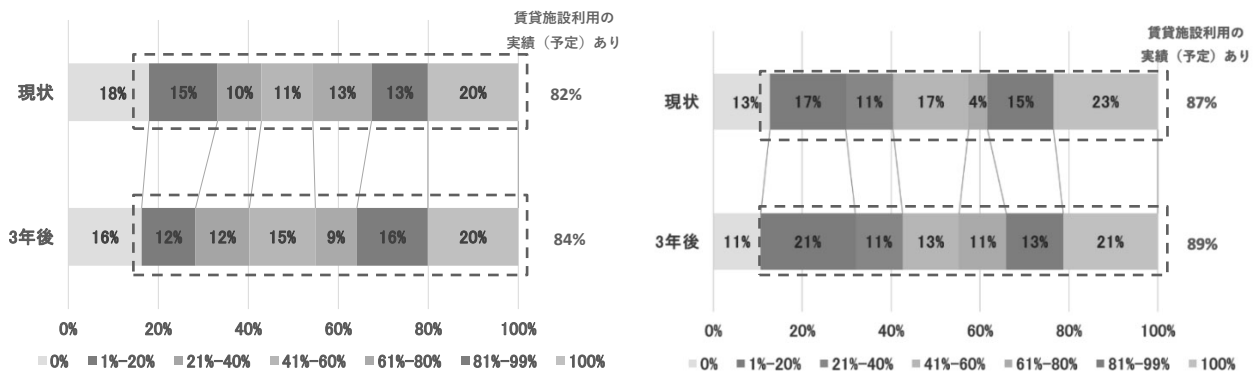
³⁰⁾ 本調査では、「物流施設利用面積に占める賃貸施設の割合」について質問した。賃貸施設の割合が、「1-20%」、「21-40%」、「41-60%」、「61-80%」、「81-99%」、「100%」との回答の合計。

³¹⁾ CBRE「自社倉庫と賃貸倉庫の違い | セール・アンド・リースバック取引の概要やメリット」2012年2月14日

図表-16 流施設利用面積に占める賃貸施設の割合

荷主企業 (n=179)

物流企業 (n=47)



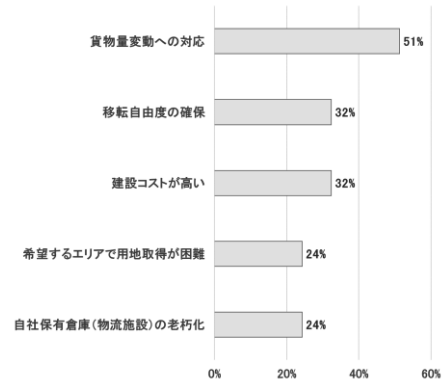
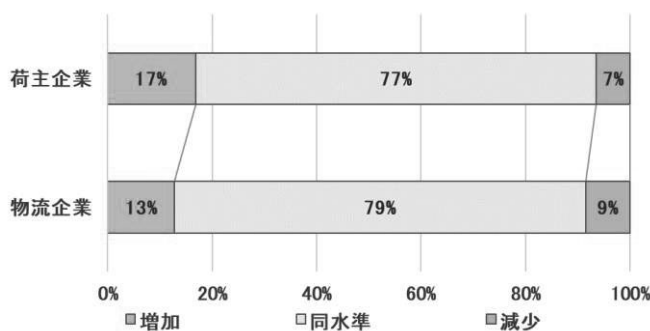
(資料) ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

次に、賃貸施設の割合について、現状と3年後を比較すると、荷主企業、物流企業ともに、増やすとの回答（荷主企業 17%・物流企業 13%）が、減らすとの回答（荷主企業 7%・物流企業 9%）を上回った（図表-17）。今後も、賃貸施設の利用は緩やかに増加すると見込まれる。

賃貸施設の割合を増やす企業にその理由を質問したところ、「貨物量変動への対応」（51%）が最も多く、「移転自由度の確保」（32%）、「建設コストが高い」（32%）、「希望するエリアで用地取得が困難」（24%）、「自社保有倉庫（物流施設）の老朽化」（24%）との回答が上位であった（図表-18）。

図表-17 賃貸施設の割合(現状と3年後の比較)

図表-18 賃貸施設の割合を増やす理由
(上位5項目)



(注) 荷主企業と物流企業の合計

(資料) ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

「貨物量変動への対応」と「移転自由度の確保」との回答が上位に挙がっていることから、賃貸施設の利用において、ビジネス環境の変化に対して柔軟に対応できる点を高く評価しているようだ。

また、「建設コストが高い」と「希望するエリアで用地取得が困難」との回答も多かった。建設物価調査会「建築費指数」によれば、「倉庫（東京）」の建築費は、2021年以降、大きく上昇しており、2024年10月には「135.0」（対2020年末比+30%）に達した。加えて、国土交通省「令和6年地価公示」では、「eコマース市場の拡大を背景に、大型物流施設用地等に対する需要が旺盛」と指摘

している。建設コストの高騰や物流施設適地の減少等により、自社で物流施設を新設することが困難で、賃貸施設利用を選択する企業が増えているものと考えられる。

「自社保有倉庫（物流施設）の老朽化」に関して、東京都市圏交通計画協議会「第5回東京都市圏物資流動調査」によると、東京圏では1979年以前に建設された物流施設が総ストックの約3割を占める。同調査では、老朽化した施設は近年の物流ニーズに合致していない可能性があり、災害時の安全性も確保できていない懸念があると指摘している。ニーズに合致しない老朽施設が増加しているものと考えられる。

2 | 物流施設の利用状況

(1) 物流施設利用の現状

本項では、エリア別にみた物流施設利用の現状と今後の利用方針について概観する。

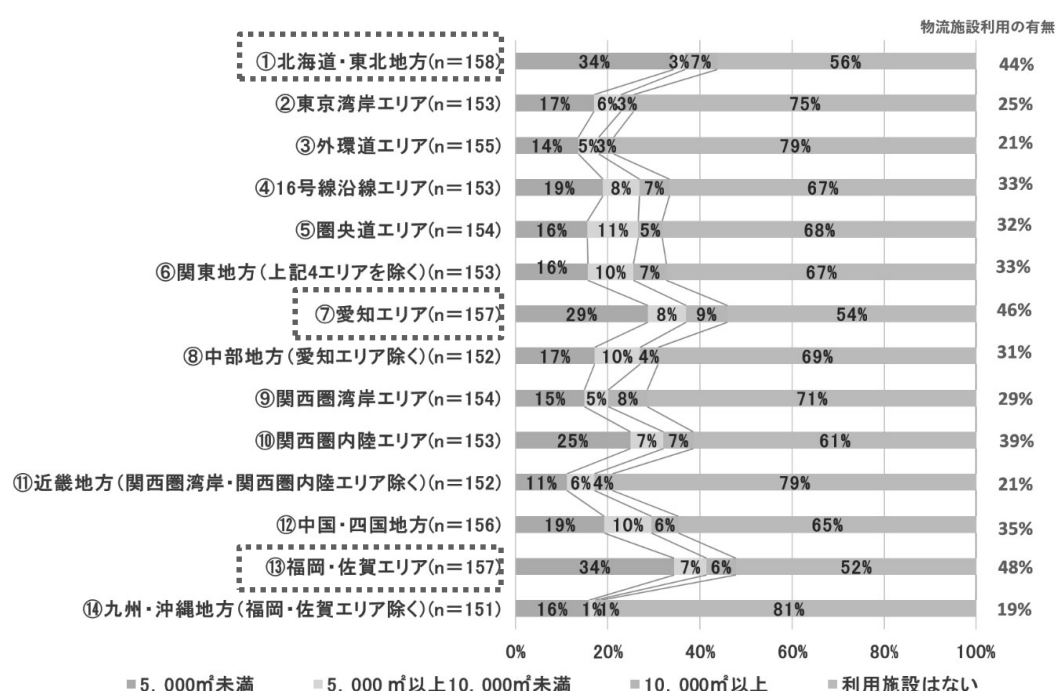
「物流施設の現在の利用状況」について荷主企業に質問したところ、利用施設がある³²との回答は「福岡・佐賀エリア」（48%）が最も多く、次いで「愛知エリア」（46%）、「北海道・東北地方」（44%）の順に多かった（図表-19）。

物流企業では、「関西圏湾岸エリア」（58%）が最も多く、次いで「愛知エリア」（51%）、「関西圏内陸エリア」（49%）の順に多かった。

また、荷主企業では、利用面積が「10,000 m²以上」との回答割合が10%を超えたエリアはなかった。一方、物流企業では、「九州・沖縄地方（福岡・佐賀エリアを除く）」を除く「13」エリアで、回答割合が10%を超えた。

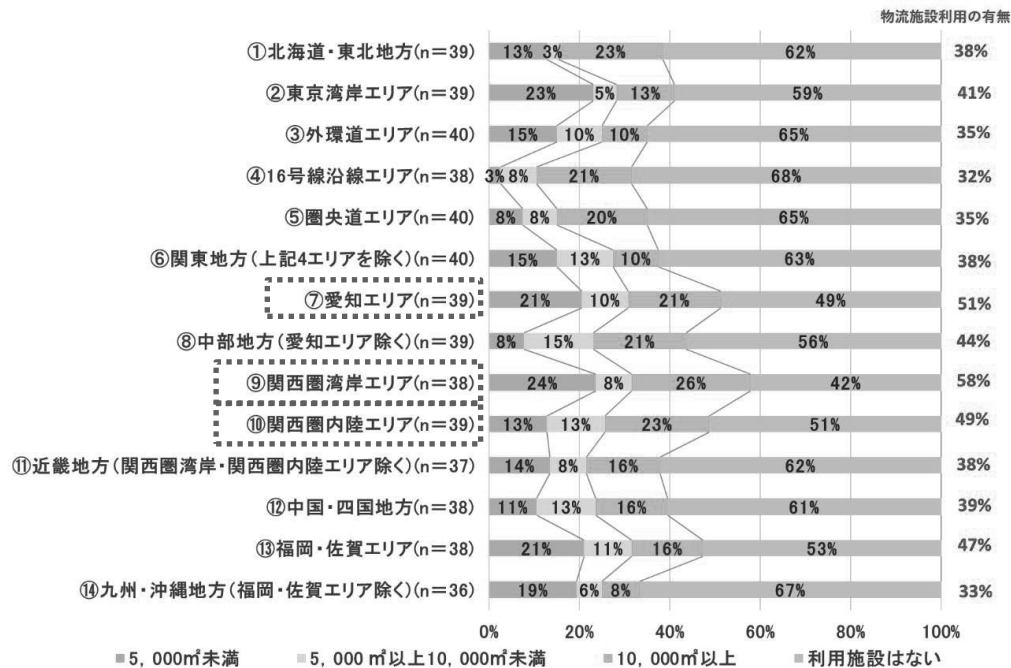
図表-19 物流施設利用の現在の利用状況

〔荷主企業〕



³² 「物流施設の現在の利用（面積）」について、利用面積が「5,000 m²未満」、「5,000 m²以上10,000 m²未満」、「10,000 m²以上」との回答の合計

[物流企業]



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

物流企業は、配送効率向上等のスケールメリット獲得を目的とし、数多くの貨物を扱う。また、インターネット通販市場の拡大等を背景に、多頻度かつ迅速な入出荷対応等を求められており、1フロアあたりの面積の広さと、多数のトラックバースを備えた施設の利用ニーズが強い。こうした背景から、物流企業では、大規模物流施設の利用が特に進んでいると考えられる。

(2) 物流施設利用の今後の予定

「物流施設利用（面積）の今後の予定（3年後）」について質問したところ、荷主企業、物流企業ともにいずれのエリアも「現状維持」との回答が最も多かった。

各エリアの物流施設の拡張意欲を把握すべく、「物流利用面積 DI³³」を作成した（図表-20）。荷主企業では、「圏央道エリア」（11%）が最も大きく、次いで、「16号線沿線エリア」（7%）と「関西圏内陸エリア」（7%）が多かった。首都圏および関西圏のこれらのエリアでは、荷主企業の施設拡張意欲が高いと考えられる。

物流企業では、「愛知エリア」（25%）が最も大きく、次いで、「福岡・佐賀エリア」（23%）が多かった。10%を超えたエリアは「10」に上った（図表-20）。物流企業は、首都圏や関西圏以外の地域でも、施設拡張意欲が高いことがうかがえる。

図表-21 に「新規供給率³⁴」を縦軸、「物流施設利用 DI³⁵」を横軸にした散布図を示した。多くのエリアで、「新規供給率」と「物流施設利用 DI」は近い水準であった。デベロッパーは、テナン

³³ 「物流利用面積 DI」の算出式；「増加」－「減少」〔単位は回答割合（%）〕

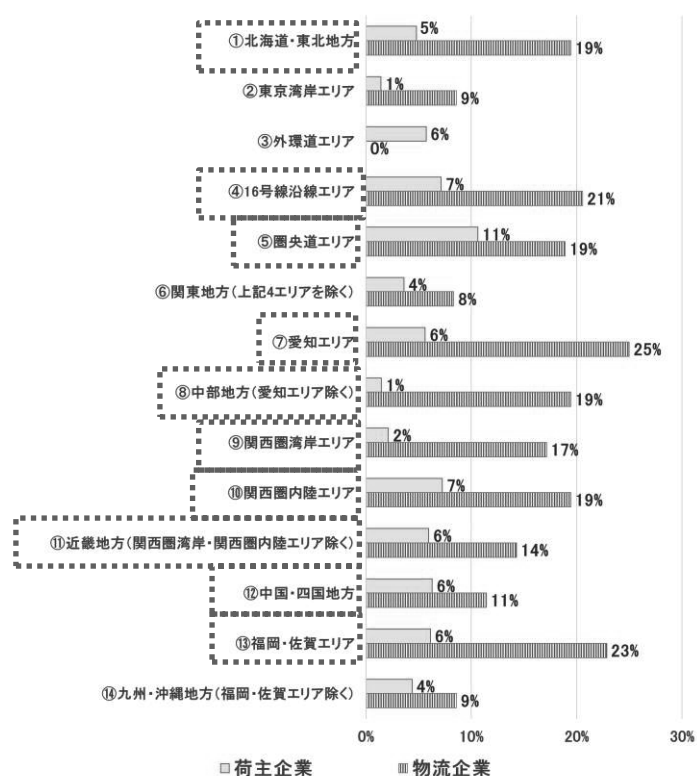
値が大きいエリアほど、物流施設の拡張意欲が強いと判断される。

³⁴ 「新規供給率」の算出式；（「2025年から2027年に供給予定の物流施設面積」÷「2024年の物流施設総ストック面積」）÷3

³⁵ 荷主企業と物流企業の平均値

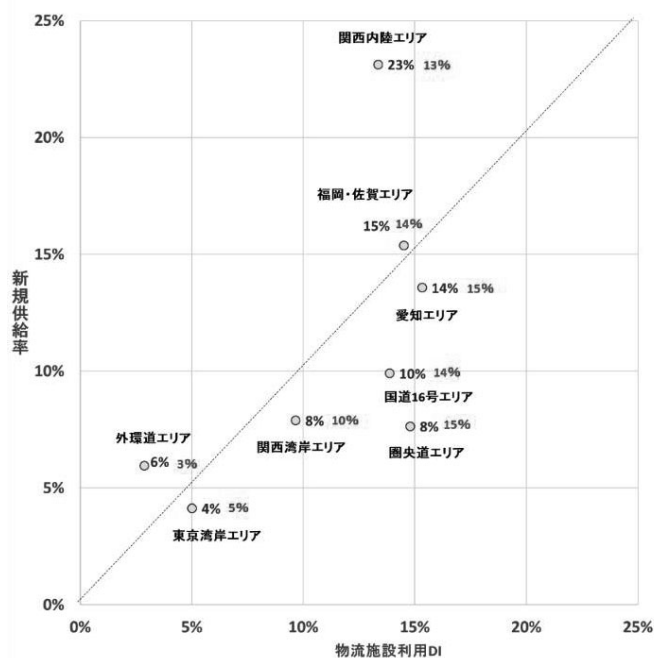
ト企業のニーズを踏まえたうえで物流施設を開発しているといえよう。

図表-20 「物流施設利用 DI」



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

図表-21 新規供給率と物流施設利用 DI の関係



(注)左:「新規供給率」、右:「物流施設利用 DI」

(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」および日本ロジスティクスフィールド総合研究所のデータをもとに作成

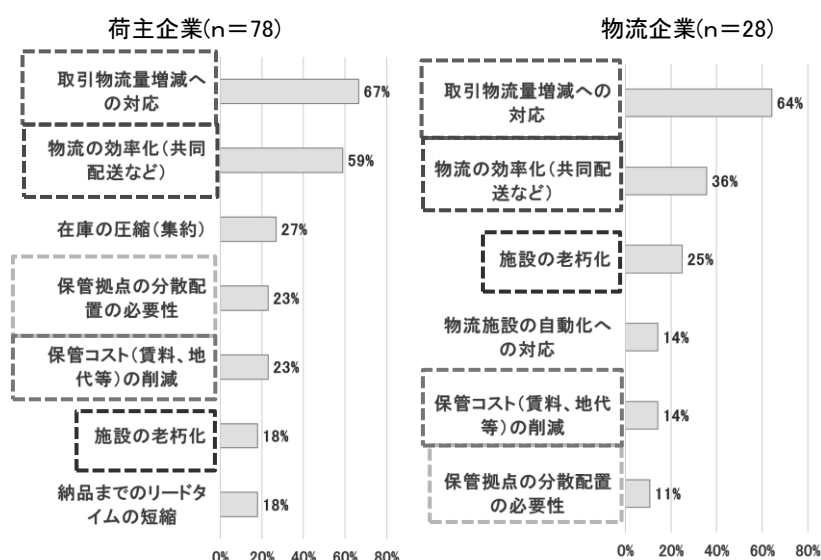
このうち、「圏央道エリア」は、「物流施設利用 DI」が 15%と高位であるのに対して、「新規供給率」は 8%となっている。「圏央道エリア」の大型マルチテナント型物流施設の空室率（2024 年第 4 四半期、CBRE 調査）は現在 14.8%と高水準だが、今後は拡張ニーズ等に支えられて、需給バランスが改善に向かう可能性がある。

また、「関西内陸エリア」は、「物流施設利用 DI」が 13%と高位であるものの、「新規供給率」は 23%と主要エリアの中で最も高い。今後、需給環境が緩和する可能性もあり、注視が必要であろう。

(3)利用面積を見直す理由

「利用面積を見直す理由³⁶」について質問したところ、荷主企業、物流企業ともに「取引物流量増減への対応」（荷主企業 67%・物流企業 64%）が最も多く、次いで「物流の効率化（共同配送など）」（荷主企業 59%・物流企業 36%）が多かった（図表-22）。本調査の「物流 2024 年問題への対策（物流業務）」に関する質問で、「共同配送による積載率の向上」との回答は上位にあがっており（荷主企業 48%・物流企業 41%）、共同配送等の物流効率化の取り組みとともに、物流施設利用を見直す企業が多いことがうかがえる。

図表-22 利用面積を見直す理由



(注1)回答は3つまで

(注2)回答割合が 10%以上の項目

(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

「保管拠点の分散配置の必要性」との回答も上位にあがった（荷主企業 23%・物流企業 11%）。東日本大震災等の自然災害時に物流の停滞が発生した経験から、「止まらない物流」への取り組みを行う企業は多い³⁷。本調査の「物流業務における課題」に関する質問でも、「物流に関連した BCP(事業継続計画)の作成」との回答は多く（荷主企業 30%・物流企業 21%）、BCP 対応の一環として物流施設利用の見直しが進んでいるようだ。

また、「保管コストの削減（荷主企業 23%・物流企業 14%）」や「施設の老朽化（荷主企業 18%・物流企業 25%）」との回答も多くあがった。

³⁶ いずれかのエリアで、3 年後に利用面積を増やす（減らす）予定と回答した企業が対象。

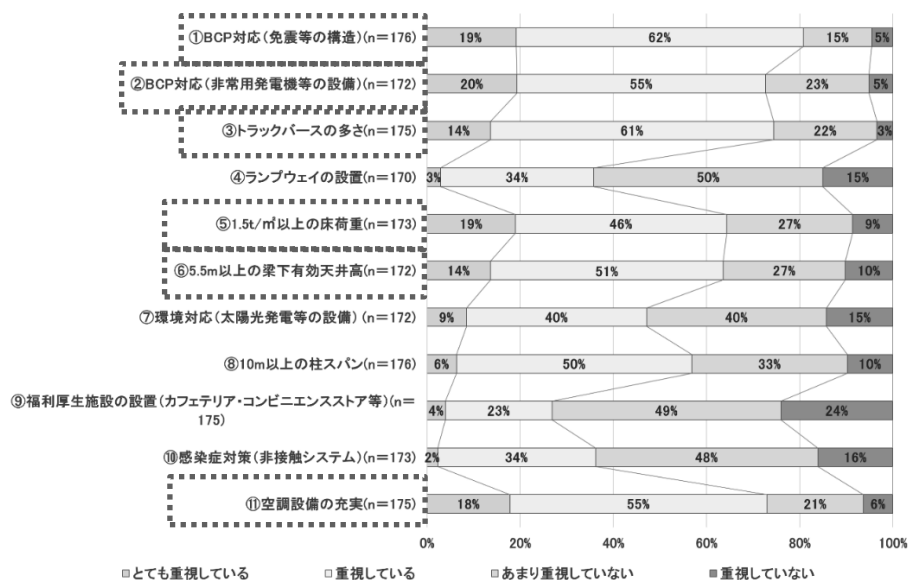
³⁷ 東洋経済 ONLINE「大震災受け物流分散化に動く流通企業、調達力を求め業界再編の加速も」（2011 年 6 月 2 日）

3 | 物流施設に求めるスペック(施設仕様)

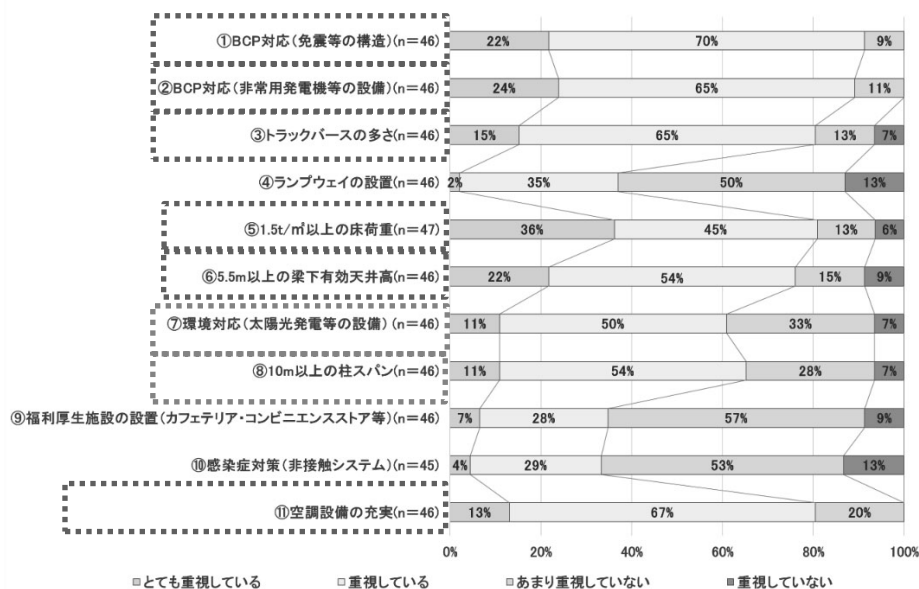
本節では、企業が、物流施設に求めているスペック（施設仕様）について概観する。物流施設のスペックについて荷主企業に質問したところ、「重視」（「とても重視している」と「重視している」の合計）が6割を超えた施設仕様は、「BCP 対応（免震等の構造）」（81%）、「BCP 対応（非常用発電機等の設備）」（75%）、「トラックバースの多さ」（75%）、「空調設備の充実」（73%）「1.5t/m²以上の床荷重」（65%）、「5.5m以上の梁下有効天井高」（65%）であった（図表-23）。

図表-23 物流施設にもとめるスペック(施設仕様)

[荷主企業]



[物流企業]



(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

多くの企業が自然災害等への対策を重視している。また、多頻度輸送への対応から、トラックバースの数も重視している。多くの荷役運搬機械を設置する施設も増えており、一定水準以上の床荷

重および天井高が求められている。施設内で働く従業員の健康配慮から空調設備も重視している模様だ。

また、物流企業で「重視」との回答が6割をこえた施設仕様は、荷主企業で挙げた項目に加えて、「10m以上の柱スパン」(65%)と「環境対応(太陽光発電等の設備)」(61%)であった(図表-23)。荷主の様々な配送ニーズに対応するため、物流施設内のレイアウトを自由に変更できるように、一定程度の広さ(柱スパン)を求めているようだ。また、前述の「物流業務における課題」に尋ねた質問でも、「環境配慮の取組」との回答は上位にあがっており、太陽光発電等の設備へのニーズは高い模様だ。

4 | 物流施設の機能

物流業務の高度化が進むなか、物流施設が果たす役割・機能は保管機能を超えて、多岐にわたっている。そこで、本節では、物流施設の機能を概観する。

「利用施設の標準的な機能」について質問したところ、荷主企業、物流企業ともに、「集配送機能」(荷主企業 70%・物流企業 62%)が最も多く、次いで「保管(ドライ機能)」(同 58%・57%)が多かった(図表-24)。

また、「事務・サービス機能」との回答も上位にあがった(荷主企業 53%・物流企業 50%)。近年、開発された大規模物流施設は、オフィスフロアを併設する事例が増えている。インターネット通販の貨物を扱う施設のなかには、撮影スタジオ等を併設しているケースもある。2017年に実施されたアンケート³⁸によれば、事務・サービス機能が利用施設の標準的な機能であるとの回答は3割未満であった。業務効率化等の目的から物流拠点にオフィスを併設する企業が増加しているようだ。

「今後、強化・拡充したい機能」について質問したところ、荷主企業、物流企業ともに、「倉庫管理システム機能(WMS)」(荷主企業 55%・物流企業 43%)が最も多かった。インターネット通販の市場拡大等を背景に、貨物の多頻度小口化が進んだことで、WMS(倉庫管理システム)を拡充し、一連の庫内作業(入出荷、検品、ピッキング、梱包、施設内の労務管理など)を効率化したい企業の意向がうかがえる。

また、「保管(冷蔵・冷凍機能)」との回答も一定数みられた(荷主企業 34%・物流企業 35%)。新型コロナウイルス感染症拡大時に、外食が大幅に減少して内食が増えたこと等に伴い、冷凍食品市場の拡大が続いている。総務庁「家計調査」によれば、1世帯当たりの「冷凍調理食品」の年間支出金額は増加しており、2024年には8,233円(2019年比+42%)に達している。市場拡大等に伴い、冷蔵・冷凍機能を拡充したい企業が増えている模様だ。

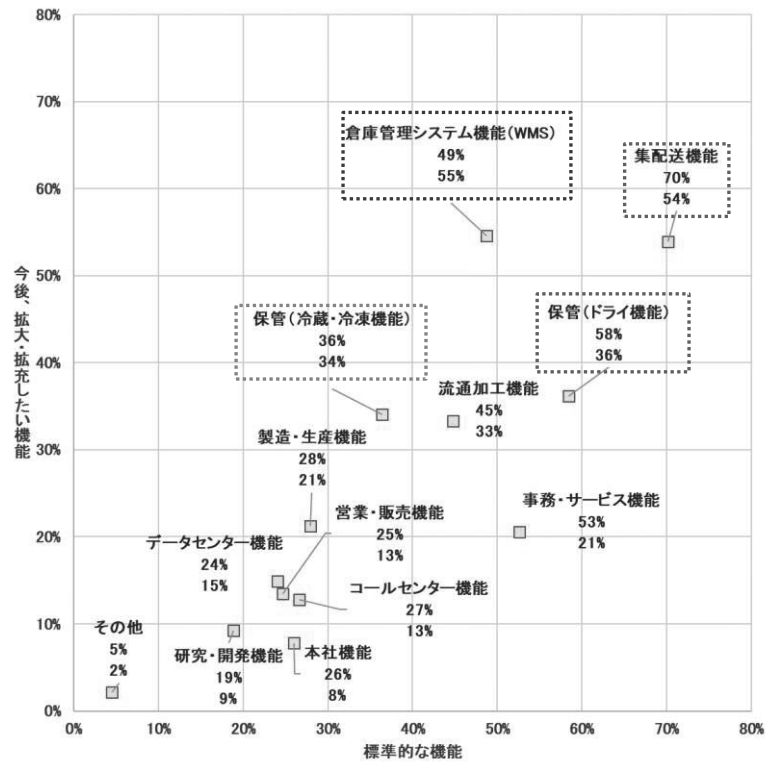
また、冷蔵・冷凍倉庫の冷媒は、フロン類(CFC、HCFC、HFC)が多く用いられてきたが、オゾン層破壊および地球温暖化防止の観点から段階的に生産・消費量が規制されている³⁹。自然冷媒(CO₂、NH₃等)への転換が求められており、今後、冷蔵・冷凍倉庫の建て替え等が進む可能性がある。

³⁸ 三井住友トラスト基礎研究所『「物流施設の利用意向に関するアンケート調査」～調査結果～』2017年11月14日

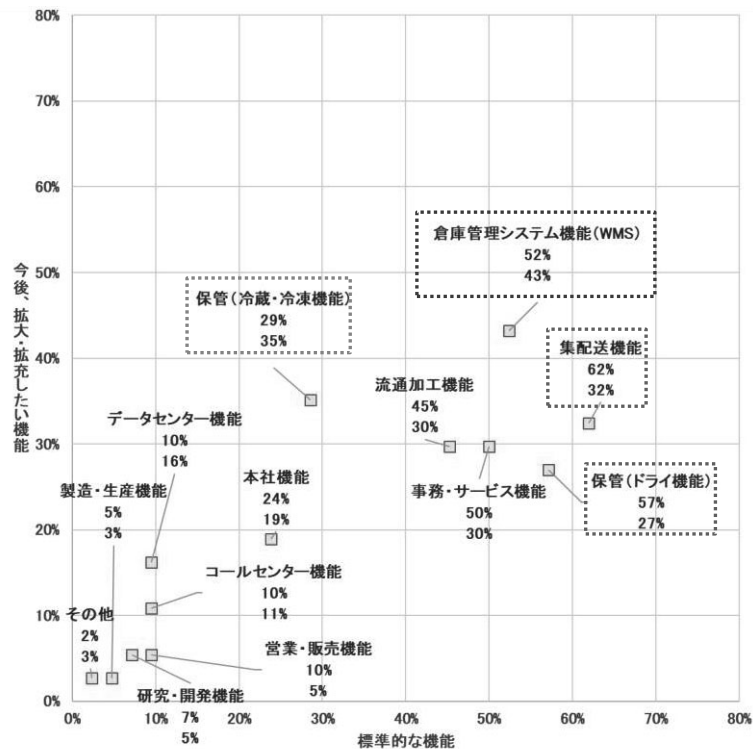
³⁹ CFCとHCFCは2020年1月で製造禁止、HFCは2036年までに段階的に製造を85%削減。

図表-24 利用施設の機能

[荷主企業(標準的な機能 n=154、今後、拡大・拡充したい機能 n=141)]



[物流企業(標準的な機能 n=42、今後、拡大・拡充したい機能 n=37)]



(注) 上段: 標準的な機能、下段: 今後、拡大・拡充したい機能

(資料) ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

5 | 注目される設備の状況

本節では、物流施設が備えている設備に関して、近年、特に関心が高い①自動倉庫関連と②環境配慮・省エネ型設備の状況を概観する。

(1)利用施設の自動倉庫関連の設備

政府は、人手不足等を背景に、物流施設の自動化を推進して、施設内作業の省力化や現場作業の負担軽減を進める方針を示している。

国土交通省「物流総合施策大綱（2021 年度～2025 年度）」では、「物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者」の割合を 2025 年度までに 70%に高める目標を掲げている。また、国による自動化設備導入に対する支援制度（環境省「社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業」（国土交通省連携事業）[令和 2 年度～令和 7 年度]）も開始されている。図表－25 に、物流業務の工程と自動化機器の例を示した。上記の施策等の後押しを受けて、物流施設の自動機器導入が一層進むと予想される。

図表－25 物流業務の行程と自動化機器

物流業務 の工程	荷下ろし	搬送	格納・ 保管	棚卸	棚移動	ピッキング	梱包	仕分け	荷上げ
自動化 機器	デパレタイ ザー	無人 フォーク リフト	自動倉庫	棚卸 ロボット (RFID)	自動搬送機 (AGV)	ピッキング ロボット	自動梱包 機	自動仕分 け機	パレタイ ザー

(資料)ライノス・パブリケーション「月刊ロジスティクスビジネス」等から作成
※「デパレタイザー」:段ボール箱や袋物等をパレット上から自動的にばらして下ろす機器。
「RFID」:電波を用いて RF タグのデータを非接触で読み書きするシステム。複数のタグを同時にスキャンすることが可能。
「パレタイザー」:段ボール箱や袋物等をパレット上に自動的に積載する機器。

そこで、「標準的に導入している自動倉庫関連の設備」について荷主企業に質問したところ、「格納・保管：自動倉庫」（53%）が最も多く、次いで「荷下ろし：デパレタイザー」（40%）が多かった。物流企業では、「格納・保管：自動倉庫」（56%）が最も多く、次いで「荷下ろし：デパレタイザー」（32%）と「搬送：無人フォークリフト」（32%）が多かった（図表－26）。格納・保管や荷下ろしの工程においては、自動化・機械化が一定程度進んでいる。

また、「今後、強化・拡充したい自動倉庫関連の設備」について、荷主企業に質問したところ、「ピッキング：ピッキングロボット」（56%）が最も多く、次いで「格納・保管：自動倉庫」（53%）、「無人フォークリフト」（52%）の順に多かった。物流企業では、「棚移動：自動搬送機（AGV）」（45%）と「ピッキング：ピッキングロボット」（45%）が最も多かった。

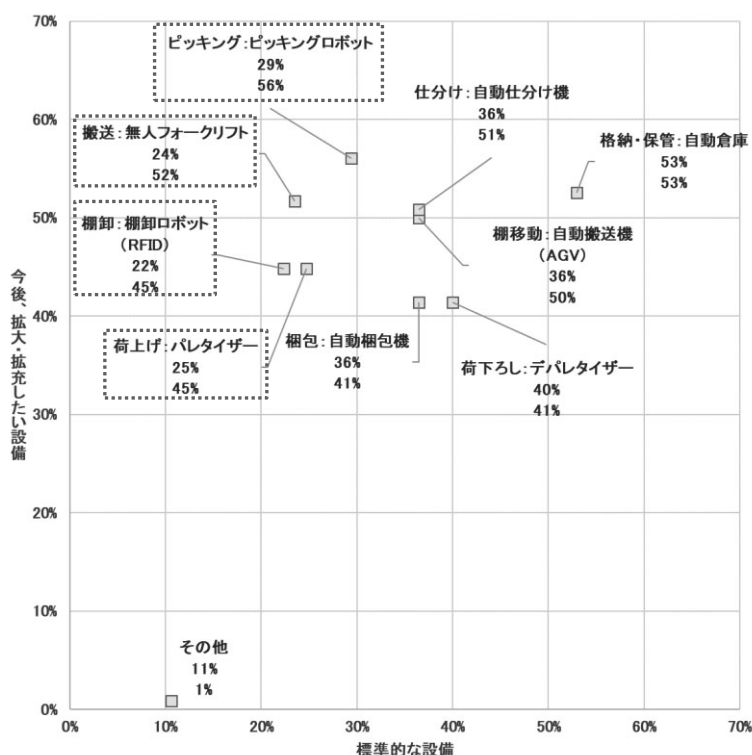
標準的に導入している設備と今後、強化・拡充したい設備の関係をみると、荷主企業では、「ピッキング：ピッキングロボット」（29%・56%）、「搬送：無人フォークリフト」（24%・52%）、「棚卸：棚卸ロボット（RFID）」（22%・45%）、「荷上げ：パレタイザー」（25%・45%）を導入している施設は比較的少なく、今後拡充したいと考える企業が多い。物流業務において、搬送・棚卸・ピッキング・荷上げの工程の自動化が今後の課題のようだ。

同様に、物流企業では、「棚移動：自動搬送機（AGV）」（24%・45%）、「ピッキング：ピッキングロボット」（8%・45%）、「仕分け：自動仕分け機」（12%・36%）を導入している施設は比

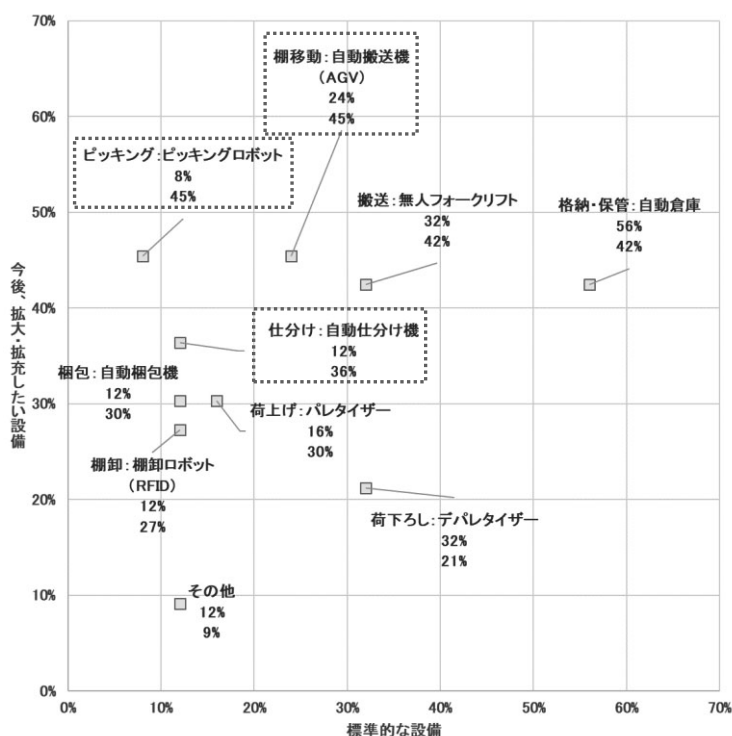
較的少なく、今後拡充したいと考える企業が多い。物流企業では、棚移動・ピッキング・仕分けの工程の自動化を今後、進めたい模様だ。

図表-26 利用施設の自動倉庫関連の設備

[荷主企業(標準的な設備 n=85、今後、拡大・拡充したい設備 n=116)]



[物流企業(標準的な設備 n=25、今後、拡大・拡充したい設備 n=33)]



(注) 上段: 標準的な設備、下段: 今後、拡大・拡充したい設備

(資料) ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

(2)利用施設の環境配慮・省エネ型設備

「標準的に導入している環境配慮・省エネ型設備の設備」について、荷主企業、物流企業ともに、「LED 照明」（荷主企業 85％・物流企業 82％）が最も多く、次いで「外壁・屋根断熱」（同 52％・54％）が多かった（図表－27）。

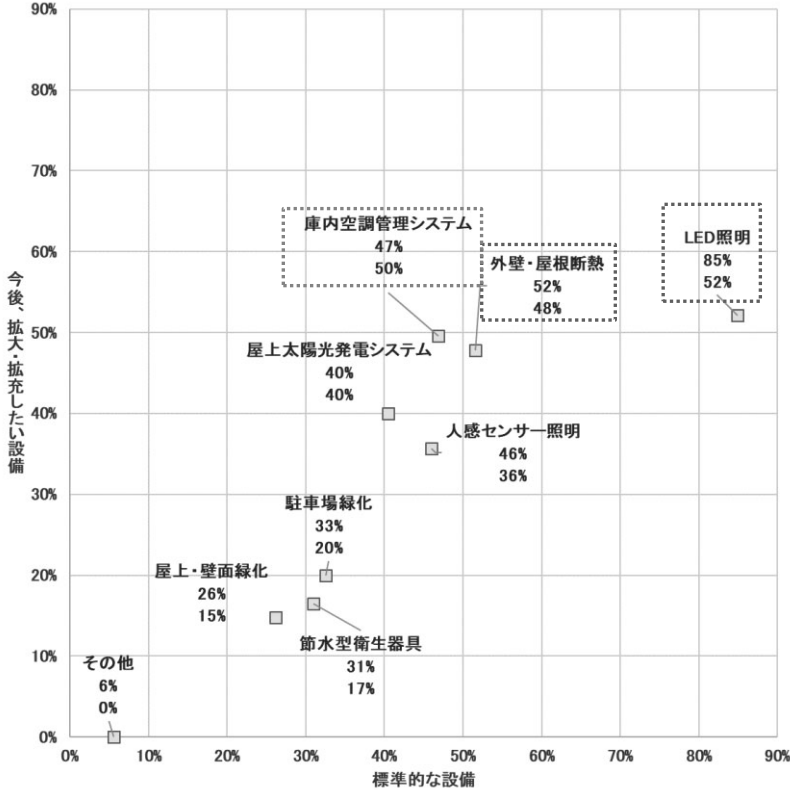
エネルギー効率の良い LED 照明は、24 時間稼働の物流施設等では、消費電力・コストや CO2 の大幅な削減効果⁴⁰ができることから、多くの施設で導入されている。また、施設内の温度上昇および低下を抑える「外壁・屋根断熱」も導入が進んでいる。

また、「今後、強化・拡充したい環境配慮・省エネ型設備」について荷主企業に質問したところ、「LED 照明」（52％）が最も多く、次いで「庫内空調管理システム」（50％）が多かった。物流企業では、「庫内空調管理システム」（68％）が最も多く、次いで「屋上太陽光発電システム」（47％）が多かった。

施設内の温度管理により省エネを実現する「庫内空調管理システム」は、施設内の労働環境の改善にも寄与することから、導入に積極的な企業が多いものと思われる。

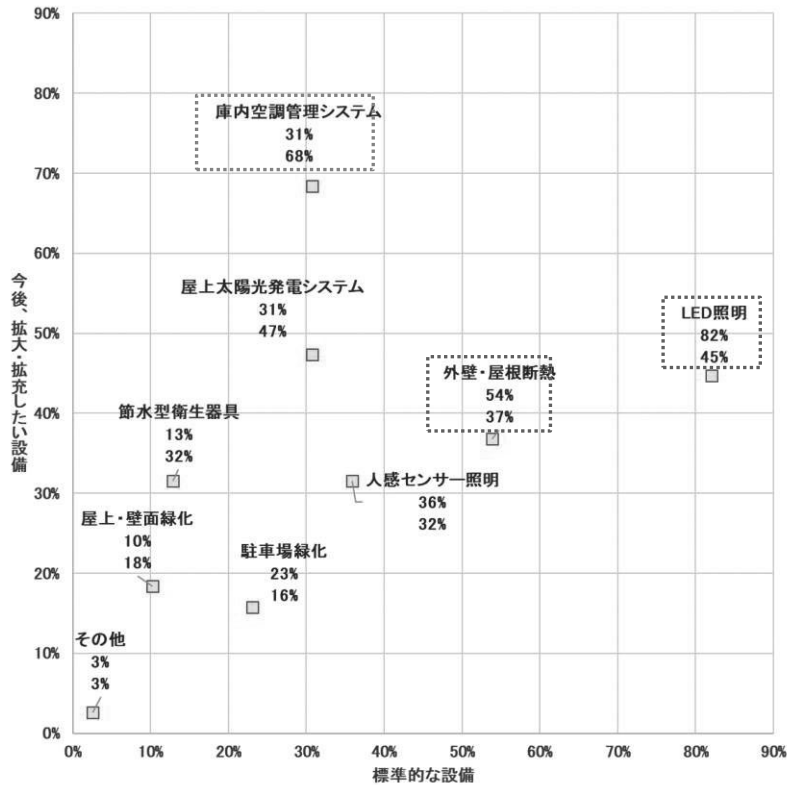
図表-27 利用施設の環境配慮・省エネ型設備

[荷主企業(標準的な設備 n=126、今後、拡大・拡充したい設備 n=115)]



⁴⁰ 大和ハウス工業 HP「ディーズ スマート ロジスティクス」によれば、蛍光灯と比較して、LED 照明による CO2 削減量は約 45%、ランニングコスト削減量は約 45%。

[物流企業(標準的な設備 n=39、今後、拡大・拡充したい設備 n=38)]



(注)上段:標準的な設備、下段:今後、拡大・拡充したい設備

(資料)ニッセイ基礎研究所・三菱地所リアルエステートサービス「企業の物流戦略および物流施設利用に関するアンケート調査」

4— 結びに

本稿では、本調査結果をもとに、企業の物流戦略および物流施設利用の現状と課題について概観した。

企業は、「2024 年問題」で顕在化した人手不足および輸送コスト高騰等への対策に着手するも、まだ十分でないと認識している。今後、長期的なビジョンを持って、商慣行の是正や共同配送、パレット等の規格統一、物流 DX 等を推進し、対策に本格的に取り組むことが求められている。

こうしたなか、物流効率化・BCP・施設老朽化への対応と相まって、物流施設の見直しが進むと考えられる。本調査によれば、見直しに伴い利用面積を増加する企業が多く、賃貸施設の利用が進み、地方都市で拡張意欲が高まっている模様だ。以上を鑑みると、物流施設需要は引き続き堅調に推移すると見込まれる。

一方、物流施設に求める機能や設備は高度化している。企業は、庫内作業を効率化する WMS (倉庫管理システム) と冷蔵・冷凍機能を拡充したい意向が強い。物流施設の自動化についても本格的に取り組みが進展することが見込まれる。また、環境や従業員の健康に配慮した施設への関心が高まっている。

日本ロジスティクスフィールド総合研究所によれば、大型物流施設の新規供給面積は、2025 年に 700 万㎡、2026 年に約 600 万㎡と高水準で推移する見通しである。施設選択の幅が広がるなか、施設仕様や設備等により、需給格差が拡大する可能性があり、注視が必要であろう。