

「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」 報告書

1. 本検討会の開催の背景

(1) 物流を取り巻く現状

物流は、我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要かつ不可欠な社会インフラである。一方、長時間の荷待ちや荷役作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等が存在しており、これらは物流分野における深刻な人手不足の要因ともなっている。

そのような状況において、「働き方改革関連法」に基づき、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）及び改正基準告示が適用され、物流業界はトラックドライバーの労働時間が短くなるいわゆる「物流2024年問題」に直面し、何も対策を講じなかった場合、輸送能力が2024年度には14%、2030年度には34%不足し、今のようには輸送できなくなる可能性があると推計されている。また、この「物流2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的なものであり、継続的に対応していく必要がある。

(2) 政府におけるこれまでの対応

物流2024年問題に対応するため、2023年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置し、同会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「物流革新緊急パッケージ」を策定した。

また、2024年5月に、荷主や物流事業者に対する規制的措置等を盛り込んだ、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（以下「物流改正法」という。）」が公布された。

その後、国が定める基本方針、荷主・物流事業者等の判断基準、特定事業者の指定基準等に係る審議会¹での審議を経て、関係政省令の策定を順次行い、2025年4月1日に、一部規定を除き物流改正法が施行された。

(3) 本検討会設置の背景

このように、社会が物流2024年問題に直面する中で、物流を取り巻く長年の構造的課題への対応の必要性がこれまでになく高まっており、規制的措置の導入等を通じ、トラックドライバーの荷待ち時間、荷役等時間の削減に向けて各関係者の行動改善が進展しようとしている。

一方で、その荷待ち時間、荷役等時間が発生する現場である物流施設に関しては、従来、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（以下「物流総合効率化法」という。）に基づき、荷待ち時間、荷役等時間の削減に資する物流施設を整備する事業に対する計画認定制度と税制特例措置等により施設整備を推進してきたところである

¹ 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

が、物流施設に対するニーズが、これらの時間の短縮のみならず、トラック輸送の変容に係る施設の態様や求められる立地の変化への対応、新技術実装やGX推進、地域活性化や防災等、多岐にわたってきている現状の下において、物流施設に係る政策のあり方を再検討し、ソフト施策と一体で強力に推進を図る絶好機であると考えられる。

そこで、積載効率の向上、荷待ち・荷役等時間の縮減、新技術の導入等の社会的要請へスピード感を持って対応するとともに、地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況の変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方の検討を行うため、国土交通省、学識経験者及び関係団体等によって構成される「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」（以下「検討会」という。）を設置した。

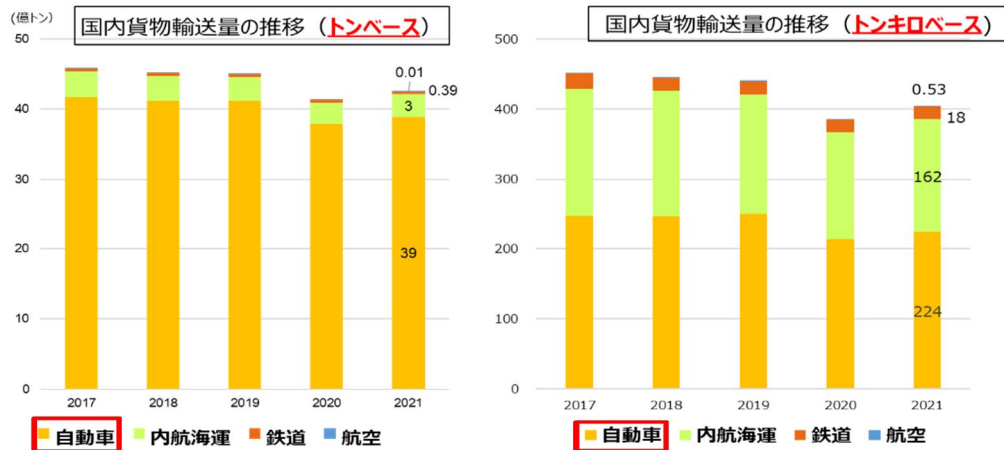
なお、建物それ自体に着目したニュアンスを帯びる「物流施設」ではなく、物流施設のニーズの多角化や施設の周辺との関わり、また輸送と輸送とを結ぶ結節点であることを意識し、「物流拠点」という語を用いている。

2. 物流拠点の現状と課題

(1) 物流における物流拠点の位置づけ

先述の通り、物流は、我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要かつ不可欠な社会インフラであり、物流において物流拠点は、物資の入荷、保管、出荷、積み替え等に資する拠点として重要な社会インフラである。

物流拠点は、その機能に着目して、物資の保管機能を担う倉庫、幹線輸送と地域輸送とを接続するトラックターミナル、トラックドライバーへの休憩・駐車等の機能を提供するトラックステーションなどが存在し、また、最近では、物流業務を行う場所を提供する賃貸施設（物流不動産）も増加しているが、いずれの拠点も、国内貨物のトラック輸送量は、トンベースで全体の9割超、トンキロベースで全体の5割を占めていることを鑑みれば、トラック輸送とは切り離せず、物流の効率化のためには、十分な機能を有する物流拠点が適切に配置されることが不可欠である。



出典:国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

図 2-(1)-1 国内貨物輸送量の推移²

昨今の物流の傾向としては、荷主等の在庫抑制・無在庫によるジャストインタイムでの納品や宅配便需要の増加等による商取引の多品種化・小口化等の影響もあり、貨物1件当たりの貨物量が直近30年で約3分の1まで減少し、貨物総量も約40%減少する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口化・多頻度化が急速に進行している。これに伴い、従来の保管型物流施設に加え、保管せずに商品の中継発送に特化した通過型物流施設（TC³）や商品の注文対応から発送までの一連のサービスやカスタマーサービス等の幅広い業務に対応した物流施設（FC⁴）等が誕生し、物流の中で物流拠点が果たす重要性はより高まってきている。

² 第1回検討会資料1 P2 より引用

³ Transfer Center の略

⁴ Fulfillment Center の略

	1990年度	2015年度	2021年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	22,608千件	25,080千件
貨物総量	33,184千トン	22,171千トン	20,722千トン



出典：国土交通省「全国貨物全流動調査（物流センサ）」より作成

図 2-(1)-2 小口多頻度化の動き⁵

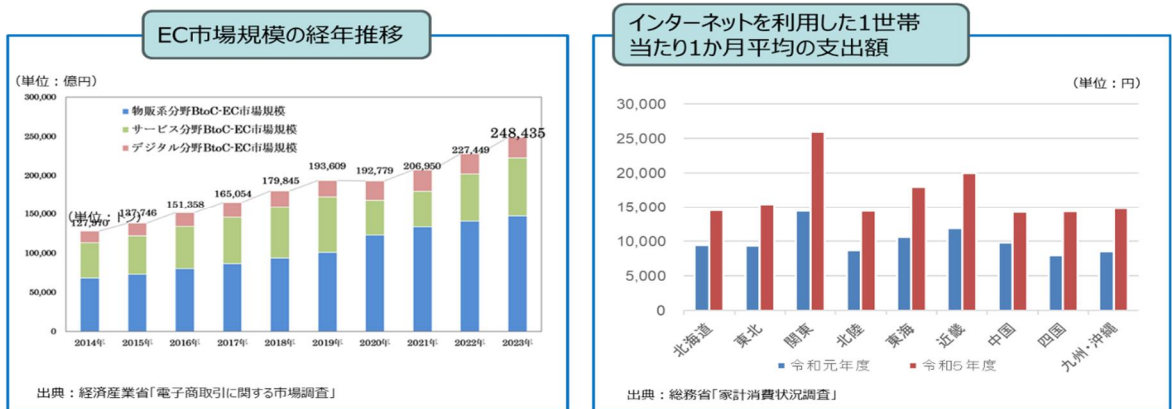
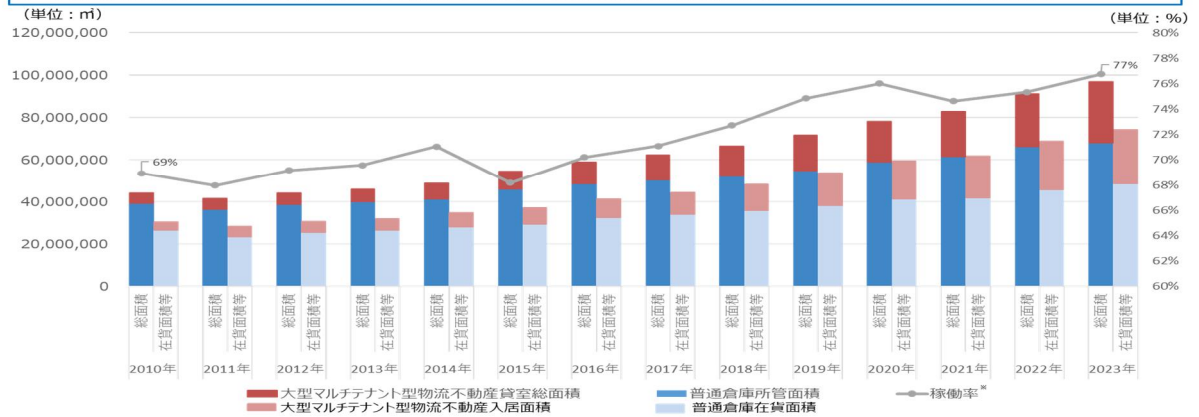


図 2-(1)-3 EC 需要の拡大⁶

上記の物流の動向に対し、物流拠点の規模は普通倉庫、物流不動産ともに拡大傾向であり、稼働率も上昇傾向で推移してきた。

【留意点】普通倉庫と大型マルチテナント型物流不動産のデータソースが異なっていることから、あくまで議論のための資料として使用。
普通倉庫の財貨面積は貨物の保管量、大型マルチテナント型物流不動産は入居面積。
BTS型物流不動産は含まれていない。また、普通倉庫と大型マルチテナント型物流不動産に係るデータには一部重複あり。

- 普通倉庫及び大型マルチテナント型物流不動産の規模は拡大傾向
- 普通倉庫及び大型マルチテナント型物流不動産の在貨面積等も拡大傾向であり、稼働率も上昇傾向



※ 稼働率は、普通倉庫及び大型マルチテナント型物流不動産の総面積に対する、普通倉庫の在貨面積と物流不動産の入居面積を加えた面積との割合
出典：国土交通省「倉庫統計季報（普通倉庫は1～3類）」、CBRE提供データ（首都圏、近畿圏：延床面積10,000坪以上、中部圏、福岡圏：延床面積5,000坪以上）より作成（各年6月末時）

図 2-(1)-4 物流拠点の規模及び稼働率の推移⁷

5 第1回検討会資料1 P39 より引用

6 第1回検討会資料1 P40 より引用

7 第1回検討会資料1 P24 より引用

(2) 機能ごとに見た物流拠点の立地や整備・運営手法

(イ) 物資の保管を担う物流拠点（倉庫）

①機能

倉庫は、物資の保管とその前後の工程である入荷・出荷等に係る荷役業務を行うための物流拠点である。保管業務等を通じた物資の保存、需要と供給の量的・時間的ズレの調整による市場への安定供給及び市場価格の安定並びに防災機能の提供等に寄与している。

また、最近では、保管業務に加えて、庫内での検品、値付けや包装等の流通加工業務を実施する拠点も増加している。

倉庫には、運営形態によって「営業用倉庫」と「自家用倉庫」に分類され、営業用倉庫は他人の物資を保管することに対する保管責任等、利用者利益の保護の観点から、倉庫業法において事業参入、料金、施設・設備基準等を規制している。また、営業用倉庫は、保管する物資の種類に応じて、普通倉庫⁸又は冷蔵倉庫⁹に分類される。

<営業用倉庫>¹⁰

- ◆ 寄託契約に基づく多種多様な他人の物資の保管を行い、寄託物に対する保管責任を負う
- ◆ 利用者利益を保護する観点から、倉庫業法に基づき以下を定める
 - ・ 事業の登録
 - ・ 約款の届出
 - ・ 施設及び設備に関する基準の遵守（防水、防湿、耐火性能等） 等
- ◆ 荷主企業に代わり、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託・実行する事業（3PL事業）も進展

<自家用倉庫>

- ◆ 自己の物資の保管を行う（例：製造メーカー等の荷主が自社製品を保管）
- ◆ 自己利用であり、保護する利用者利益がないことから倉庫業法の適用無し

②立地

倉庫の立地について、貿易・海運と密接に関連している歴史的な背景や輸出入貨物の通関・検疫等との関係、米穀や野菜等の農産物の保管需要等との関係から、臨港地区や農産物等の産地の近くに立地している特徴がある。また、近年では、EC需要の拡大に伴い、配送センター機能を強化した倉庫について、大都市近郊の高速道路のインターチェンジ（以下「IC」）付近の交通便利地域の立地も増加している。

⁸ 農業、鉱業(金属、原油・天然ガス等)、製造業(食品、繊維、化学工業、紙・パルプ、機械等)といった幅広い産業の様々な貨物に加え、消費者の財産(家財、美術品、骨董品等)等を保管する倉庫(倉庫業法上の一類、二類、三類、野積、貯蔵そう、危険品倉庫の総称)

⁹ 農畜水産物の生鮮品及び凍結品等の加工品等を摂氏10度以下の温度で保管する倉庫

¹⁰ 第1回検討会資料1P14より引用

③整備・運営手法

営業用倉庫の場合、主に倉庫業者が自社で整備・運営し、保管料収入等により整備費用を長期にわたり回収する。不動産デベロッパーが整備した物流不動産にテナントとして入居する場合もある。

(ロ) 幹線輸送と地域輸送とを接続する物流拠点（トラックターミナル、鉄道貨物駅）

①機能¹¹

トラックターミナルは、拠点間を結ぶ大型トラックと拠点から地域配送する小型トラックとの間で、貨物の積替えや仕分け・集荷を行うための物流拠点である。全国の主要都市を結ぶ物流拠点として貨物の大量輸送の実現、輸送の中継基地としてトラック輸送の合理化及び都市機能の向上、食堂、浴室（シャワー施設）、仮眠室等の整備を通じたトラックドライバーの労働環境改善や防災機能の提供等に寄与している。

トラックターミナルには、運営形態によって「一般トラックターミナル」と「専用トラックターミナル」に分類され、一般トラックターミナルは不特定多数の特別積合せ貨物運送事業者（以下「特積み事業者」という）¹²が入居し、大型トラックを含め多くの車両が日常的に出入りし、大量の貨物の荷捌きが行われることを踏まえた交通安全の確保の観点、また入居する特積み事業者の安定的な事業継続を担保する観点等から、自動車ターミナル法において事業参入、料金、設備基準等を規制している。

<一般トラックターミナル>¹³

- ◆ 不特定多数の特積み事業者が利用
- ◆ 特積み事業者及びトラックターミナルを利用する公衆の利便増進の観点から、自動車ターミナル法に基づき以下を定める
 - ・ 事業の許可
 - ・ 使用料金の届出
 - ・ ターミナルの構造及び設備に関する基準 等
- ◆ 都市部に大規模な物流拠点を持たない中小規模の事業者にとっても必要不可欠な施設として公共的役割を果たす

<専用トラックターミナル>

- ◆ 特積み事業者自らのみが利用
- ◆ 自社利用であり、保護する利用者利益がないことから自動車ターミナル法の適用無し

また、鉄道貨物駅も、拠点間を鉄道で結ぶ幹線輸送と、地域配送を担うトラックとの間で貨物の積替えや仕分け・集荷を行うなど、他の輸送モードや拠点とのシームレ

¹¹ 第2回検討会資料5 P1~2 より引用

¹² 一般貨物自動車運送事業として行う運送のうち、営業所その他の事業場において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行う事業

¹³ 第1回検討会資料1 P15 より引用

スな物流を実現するための物流拠点である。

②立地

トラックターミナルの立地について、全国の主要都市を中心に、高速道路 IC 付近に立地している特徴がある。一般トラックターミナルについては、拠点の集約・再配置による都市内の交通混雑の緩和と環境問題の改善を進める観点から、流通業務市街地の整備に関する法律（昭和四十一年法律第百十号）（以下「流通業務市街地整備法」という。）に基づき、流通業務団地を構成する施設として立地しているものもある。

鉄道貨物駅の立地は当然鉄道の路線状況によるが、港湾部等、周辺も施設が集積し高速道路も整備されているエリアや、郊外部に整備された流通業務団地に隣接して設けられた例など、周辺の施設やトラック等の他の輸送モードとの連携が強く意識された立地が多い。

なお、一般トラックターミナルは都市計画法上、適切かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がない公益上必要な建築物として開発行為に係る許可不要、土地収用法上、公共の利益となる事業の用に供するための適切且つ合理的な土地利用として収用対象事業に位置付けられている。

③整備・運営手法

一般トラックターミナルの場合、自動車ターミナル法に基づく許可を受けた事業者が整備・運営しており、事業者は地元自治体が出資しているもの、地元の物流事業者等が共同で出資しているもの等である。届出された使用料金を、入居する特積み事業者等から徴収することにより整備費用を長期回収し、運営を行っている。

(ハ) トラックドライバーへの休憩・駐車等の機能を提供する物流拠点（トラックステーション）

①機能¹⁴

トラックステーションは、公益社団法人全日本トラック協会（以下「トラック協会」という。）が建設・管理・運営している、長距離輸送を行う営業用トラックの安全運行を支援するための物流拠点である。大型トラック用無料駐車スペースの提供、トラックドライバーのための休憩、仮眠、入浴、食事等を提供する施設の提供を通じ、中継輸送の折り返しに係るトラックドライバーの交代やトラックドライバーの労働環境改善等に寄与している。

トラックステーションは、トラック協会の会員事業者に所属するトラックドライバーのみならず、あらゆるドライバーが利用可能な物流拠点であり、公共的な役割も果たしている。

②立地

トラックステーションの立地については、全国各地の高速道路や一般国道付近の利便性の高い場所に立地している特徴がある。

¹⁴ 第1回検討会資料1 P16 より引用

③整備・運営手法

トラック協会が整備・運営。

(二) 物流業務を行う場所を提供する物流拠点（物流不動産）

①機能¹⁵

物流不動産は、不動産デベロッパー等が物流業務を行うための倉庫や物流センターを建設し、当該施設を物流事業者や荷主等のテナントに賃貸の上、賃貸収益を得る事業形態の物流拠点である。物資の保管機能、幹線輸送と地域輸送との接続等、入居者ニーズに応じ様々な機能を提供しているほか、カフェテリアや託児所の設置を通じた入居事業者で働く従業員の労働環境改善、敷地内の交流スペースを活用した地域交流機会の提供及び防災機能の提供を行う例が見られる。

物流不動産には、運営形態によって「マルチテナント型」と「B T S (Build To Suit) 型」に分類される。

<マルチテナント型>¹⁶

- ◆ 複数のテナントが入居
- ◆ 倉庫業者等の物流事業者、E C 事業者や製造メーカー等の荷主等、様々なニーズに対応できるよう汎用性が重視される

<B T S 型>

- ◆ 専用のテナントが入居
- ◆ 倉庫業者等の物流事業者、E C 事業者や製造メーカー等の荷主等が専用で使用するため、テナントのオーダーに応じて整備

②立地

物流不動産の立地については、主に高速道路の IC 付近等の交通利便なエリアに立地している特徴がある。

③整備・運営手法

整備手法は様々であるが、整備のための特定目的会社を設立し、投資家やレンダーから資金を調達する事例も多い。入居事業者が概ね集まれば、整備した特定目的会社から「REIT」等に売却されるケースもみられる。

運営については、売却後もアセットマネージャーやプロパティマネージャーとして、不動産デベロッパー等（関連会社含む）が継続して関与するケースも多い。

(3) 地域における役割

(イ) 災害時における物流拠点の貢献

物流拠点は、災害時に対応するための救援物資の常備保管や、発災時における緊急物資の受入れにも重要な機能を果たしている。災害発生時の対応のみではなく、平時

¹⁵ 第1回検討会資料1 P17より引用

¹⁶ 第1回検討会資料1 P17より引用

より、地区の倉庫協会又は、個社単位の倉庫業者、トラックターミナル事業者若しくは物流不動産事業者が、各都道府県等との間で災害時に対応するための救援物資の保管、搬出、受入れ等に関する協定を締結したり、地元地方公共団体、地元消防、自衛隊、警察、地元住民等で土砂災害等を想定した防災訓練を実施する等の取組みを進めている。



※各社発表資料等より引用

図 2-(3)-1 防災協定に基づいた施設整備事例（東京都板橋区）¹⁷

(ロ) 地域に開かれた物流拠点の整備

最近では、防災の観点以外でも、地方公共団体と物流拠点とが連携して地域活性化に取り組む事例が現れている。例えば、令和 3 年 11 月に、千葉県流山市に物流拠点を整備した企業と、流山市とが地域活性化に関する包括連携協定を締結している。当該物流拠点では、物流敷地内に緑地交流スペース、カフェテリア、コンビニエンスストアや託児所等、地元住民も使用可能な共有スペースを設置し、交流イベントの開催や社会科見学・交通安全教室の実施等を通じ、様々な形で地域と共生し、地域に貢献している。



出典：GLPより提供

図 2-(3)-2 地元住民も使用可能な共有スペース例¹⁸

(4) 物流拠点が直面している課題

(イ) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置

¹⁷ 第 2 回検討会資料 3 P11 より引用

¹⁸ 第 1 回検討会資料 1 P42 より引用

これまで、各物流事業者や荷主等のそれぞれの経営戦略等に基づき、コスト面や空き地状況等を考慮しながら、各社の判断により物流拠点が整備・配置されてきている。

他方、2024年4月から、トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）及びトラックドライバーの拘束時間等を定めた改正改善基準告示が適用され、従前より輸送距離及び運転時間が減少する中、本検討会では、民間事業者の採算性等の最適化のみを考慮した配置ではなく、全体最適を見据えた政策的な配置も必要であることが大きなテーマとして議論されてきた。その中で、国土計画等との調和、地域毎における人口動態も考慮した物流拠点の最適な配置を考える必要があるとの意見も示された。

また、将来を見据えた物流拠点の政策的な配置については、物流拠点の需要と供給を踏まえた効率的な配置が重要であることから、物流拠点の整備状況や物資の流動を定量的なデータとして把握することが必要との意見もあった。

(ロ) トラック輸送の変容への対応の必要性（中継輸送・ダブル連結トラックなど）

2. (4) (イ) のとおり、物流2024年問題4月により、従前より輸送距離及び運転時間が減少する等、トラック輸送の変容に対応する必要性が生じている。

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

図2-(4)-1 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し¹⁹

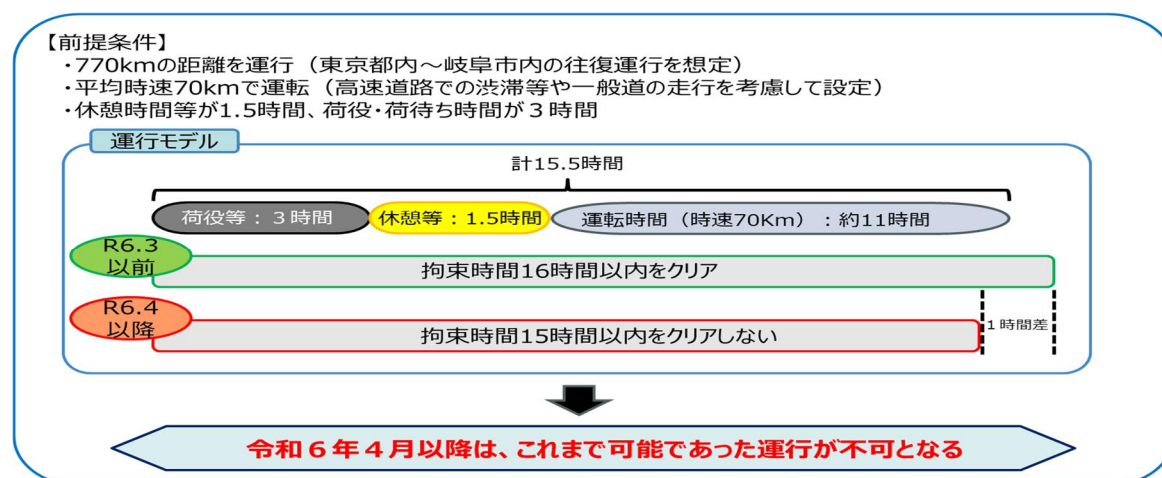


図2-(4)-2 トラックによる輸送距離の変化²⁰

¹⁹ 第1回検討会資料1P3より引用

²⁰ 第1回検討会資料1P30より引用

本検討会では、この課題を解決する中継輸送ニーズの高まりに対応するため、関東圏～関西圏や関西圏～九州圏等の幹線輸送の中間地点に当たる地域に、トレーラー交換やトラックドライバーの乗り代わり場所や休憩施設等の機能を有する中継輸送拠点を整備していくことが有益であるとの意見が多くみられた。他方、中継輸送拠点としての潜在需要は大きいものの、発着拠点としての需要は必ずしも大きくない地方部における整備については、事業の持続性や採算性の観点から、民間事業者が整備を躊躇する可能性があること等も考慮するべきとの意見があった。また、地域輸送においても配送拠点の更なる分散化が有益であるとの意見もあった。



図 2-(4)-3 中継輸送拠点整備の例²¹

また、潜在的なトラックドライバー不足への対応策として、従来からの鉄道輸送・海上輸送への転換に加え、ダブル連結トラックや自動運転トラックの活用も含めた新たなモーダルシフトの推進が必要となっている一方、自動運転トラックの実用化やダブル連結トラックの活用には課題が存在する。

(ハ) 老朽化の進展と建替えが進まない現状

物流インフラとして重要な役割を果たしている物流拠点のうち、特に倉庫、トラックターミナル、トラックステーションについては、施設の老朽化が問題となりつつある。

営業用倉庫は、築 40 年を超える倉庫が、普通倉庫では約 20%、冷蔵倉庫では約 34%に上るなど、減価償却期間（普通倉庫：31 年、冷蔵倉庫：21 年）²²を大きく経過してもなお、必要な修繕や更新を施すことにより、長期にわたり使用できている施設が多数存在している。また、一般トラックターミナルは、1960 年代後半から 1970 年にかけて供用開始された施設が集中しており、50 年以上経過している施設が多く、

²¹ 第 1 回検討会資料 1 P31 より引用

²² 減価償却資産の耐用年数等に関する省令(昭和四十年大蔵省令第十五号) 別表第一 機械及び装置以外の有形減価償却資産の耐用年数表「骨鉄筋コンクリート造又は鉄筋コンクリート造のもの」より

安定的な事業継続のためには、老朽化した施設の建替えも必要であるが、建替えが進まない要因として、代替用地確保の困難性²³、建設コストの高騰、倉庫業における保管料金及びトラックターミナルにおける使用料金の停滞又は低水準での推移²⁴、電気代や労務費等の保管料金への転嫁不足等が挙げられ、建替えや大規模改修等の対応に苦慮している。

建替えは、代替地の確保や建築に要する期間など、一朝一夕には実現しないことから、事業者間の連携や、地方公共団体の関与による計画的な代替地確保などによる計画的な建替えが欠かせない。

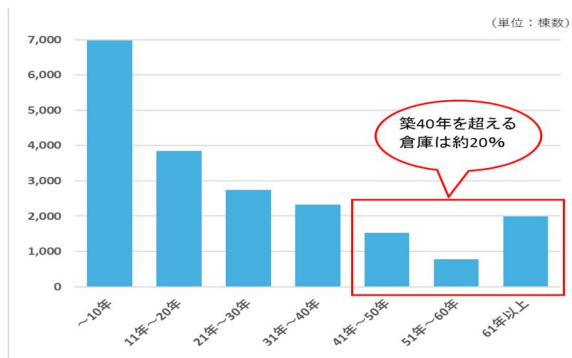


図 2-(4)-4 普通倉庫(1~3 類倉庫)の経過年数²⁵

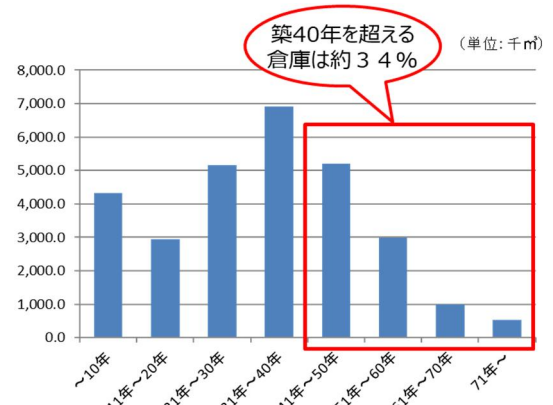


図 2-(4)-5 冷蔵倉庫の経過年数²⁶

50年以上	10箇所
50年未満 ~ 45年以上	9箇所
45年未満 ~ 40年以上	2箇所
40年未満 ~ 30年以上	1箇所

図 2-(4)-6 経過年数別一般トラックターミナル数²⁷

営業用倉庫の建替えを促進させる支援策としては、物流総合効率化法の総合効率化計画の認定を受けた、特定流通業務施設に対する税制特例措置として、倉庫用建物等の特別償却、倉庫用建物等に係る固定資産税の減免等（いわゆる倉庫税制）が設けられているが、倉庫業者が自ら整備する営業倉庫のみが対象であり、また、荷待ち時間、荷役等時間の短縮等を政策目的としたものであることから、荷待ち時間、荷役等時間の短縮に向けて各事業者に規制的措置を課すこととした物流改正法の施行を迎える状況下では、抜本的な見直しが必要な現状にある。

²³ 建替え施設建設中であっても物資の保管や積替え・仕分け・集荷を継続しないといけないことから、ビルド&スクラップが必須。

²⁴ 倉庫業においては、荷主との関係で弱い立場にあることや、保管物が食料品等の国民生活に直接的に関わる廉価な物品が多いことが影響し、普通倉庫・冷蔵倉庫共に、長年保管料が低い水準で推移する等、値上げ及び労務費並びに電気代等のコスト上昇分の転嫁を要求しにくい産業構造となっていることが一因と考えられる。トラックターミナル事業においては、特積み事業者の負担力を踏まえ、低廉な使用料金に設定されている。

²⁵ 第2回検討会資料2 P23 より引用

²⁶ 第1回検討会資料1 P46 より引用

²⁷ 第2回検討会資料5 P5 より引用

なお、倉庫新設に踏み切れない倉庫業者にとって、近年では、物流不動産を活用して倉庫業を営むケースが出てきている。前述の2.(1)(二)①のBTS型物流不動産の整備に際し、倉庫業者が倉庫業を運営しやすいような設計や機能を具備させる等、倉庫業者と不動産デベロッパーが計画段階から共同で整備した例もある。倉庫業者にとってこのような事業モデルは、自社で建設するよりも初期投資を抑えつつ、資産を持たずに事業を運営できるメリットがある一方、不動産賃料の支払いと保管料収入との間で採算が見込めない場合は事業が成り立たないこととなる。

(二) 沿岸部の物流拠点における供給量の不足（満庫状態）

沿岸部に立地する倉庫をはじめとした物流拠点は、2.(2)(イ)②でも言及した通り、農水産品や冷凍食品等の食料品をはじめとした輸出入貨物を取扱う等の観点からも重要な物流インフラである。我が国の輸入貨物の99%は海上輸送により運ばれ、そのうち52.5%が営業用倉庫を経由する等、貨物の輸出入業務や当該貨物の通関・検疫業務といった観点から沿岸部に存在していることこそが重要であり、安定的な食料安全保障にも寄与していると言える。

沿岸部に位置する港湾型営業倉庫（冷蔵倉庫含む）の中でも、特に京浜港や阪神港等の輸出入貨物の取扱量が多い大都市部の港湾型営業倉庫については、庫腹占有率が高く、満庫状態の倉庫も多いため、庫腹量の増加が喫緊の課題²⁸となっている。都市部に立地する物流拠点の庫腹量を増加させるために、当該地域に設定された用途地域に係る容積率の上限の拡大や特定の敷地に係る容積率の緩和策についての意見もあった。

また、倉庫の建替中においても物資の保管業務を継続しないといけないことからいわゆるビルド&スクラップが必要となるが、都市部になればなるほど建替えのための建設用地は不足しており、このことは2.(2)(ハ)の老朽施設の建替えが進まない一因にもなっている。

(ホ) 地域との合意形成

物流施設は地域にとって交通混雑を誘引する等、地域にとっての影響の予測が難しいだけでなく、負の側面があるとも捉えられ受動的に対応してきた側面があるが、近年は、物流拠点整備に係る経済効果や雇用効果に魅力を感じ、工場跡地や高速道路IC付近のまとまった土地に物流拠点を誘致したいと考える地方公共団体も多くみられる。2.(3)(イ)でも言及したように、地方公共団体が、物流拠点に防災拠点としての機能を期待して防災協定を締結する事例や、物流企業誘致に係る施設整備費を補助する事例²⁹も出てきている。

一方、物流拠点の整備に地元住民をはじめとして地方公共団体の合意が得られにくい事例も少なからず存在する。また、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定により整備する特定流通業務施設については、道路交通の観点で都道府県公安委員

²⁸ 第2回検討会資料2 P8より引用

²⁹ 第2回検討会資料3 P8・9より引用

会や道路管理者への照会手続きは規定されているものの、物流拠点に持たせる役割等について、地元公共団体が何らかに関与する手段は法定されていない。地域における産業育成のため物流拠点をどう機能させるかという視点、地域活性化や地域の生活環境改善の視点等を、地方公共団体が能動的に示し反映させる手段がない。

また、物流拠点の整備に当たっては、土地利用に係る都市計画法上の市街化調整区域における開発許可や農地法上の農地転用許可等に関する手続きについて、地方公共団体の担当者にとって物流拠点の整備に関する経験が十分にはない実情がある、との意見が検討会で示された。

3. 今後の政策の方向性

以上の内容を踏まえ、今後は、物流拠点の整備に関し、国が基本的な方針を策定すること、今後物流拠点が担うべきと考えられる役割を見定めそれを備える物流拠点の整備を促進していくこと、公共性の高い物流拠点に係る整備・再構築を促進していくことの3点に、特に取り組むべきと考えられる。

(1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定

今後の物流拠点が持つべき機能面及び立地面の観点において、物流拠点は、

- ・トラックドライバーの時間外労働の上限規制及び改正改善基準告示を踏まえた輸送距離やルートの変容等に対応する中継輸送に資する拠点
- ・ダブル連結トラックや自動運転トラック等の新技術に対応した拠点
- ・地域と連携した産業政策・賑わい創出等の地域活性化のための拠点
- ・災害時における地域の防災拠点

等の役割を果たす必要性が検討会の中で改めて認識された。輸送のみならず、様々な観点から物流拠点の社会インフラとしての重要度が高まっている一方で、現在は物流拠点の整備、配置等が各社ごとの判断に委ねられており、全体として最適なものとなっていない可能性があることから、国が物流拠点の機能、立地や整備等に際して配慮すべき事項等について一定の方針を示すことを検討していく。

具体的には、当該方針を法的に位置づけることを念頭に、

- ・物流拠点の整備に関する基本的な事項
- ・物流拠点を整備すべき都市・地域の設定に関する事項
- ・物流拠点の機能や立地に関する事項
- ・食料や経済の安全保障等の観点を踏まえた港湾等における輸入対応物流拠点をはじめとした公共性や社会的貢献が高い物流拠点の整備・再構築に関する事項
- ・その他、物流拠点の整備に際し配慮すべき重要事項

等に関する事項を盛り込むよう検討していく。

(国の方針に記載する内容案)

- ・物流拠点の整備に関する基本的な事項
 - 物流拠点をめぐる状況
 - 物流拠点の整備に係る総合的かつ効果的な政策の推進に関する国の責務
 - 物流拠点の整備の基本的方向
 - 物流拠点の整備の進め方 等
- ・物流拠点を整備すべき都市・地域の設定に関する事項
 - 物流インフラの状況
 - 都市・地域における物流に係る需給
 - 中継輸送や幹線輸送需要に対応するための潜在能力 等

- ・物流拠点の機能や立地に関する事項
 - トラック輸送の変容やトラックドライバーの労働環境改善に資する機能
 - 地域活性化や防災対策に資する機能
 - 物流量や物流インフラの状況を見通した立地 等
- ・食料や経済の安全保障等の観点踏まえた港湾等における輸入対応物流拠点等をはじめとした、公共性や社会的貢献度が高い物流拠点の整備・再構築に関する事項
 - 国民生活や経済活動にとっての物流拠点の必要性
 - 物流拠点の整備・再構築のための施設や需給に関する情報収集のあり方
 - 集約化、多機能化、協業化等による物流拠点の機能向上 等
- ・その他、物流拠点の整備に際し配慮すべき重要事項
 - 国土計画や地方計画・都市計画・港湾計画との調和
 - 整備主体による交通の安全性及び円滑化への配慮 等

また、国民生活や経済活動にとって必要不可欠な物流拠点の整備・再構築を進めるにあたっては、当該拠点周辺における物資の流動や施設の需給を考慮しながら検討を進める必要がある。現状において、倉庫業法や自動車ターミナル法等の既存法令に基づいて許認可を受けている物流拠点についてはその概要を把握する術があるが、物流不動産、自家用倉庫や専用トラックターミナルといった物流拠点については概要を把握する術を持ち合わせていないのが現状である。

整備を促進する方策の根拠としても、現状において把握できていない物流拠点に関する概要等を把握することは重要である。

これらの把握については、全国貨物流動調査、自動車輸送統計調査や物資流動調査といった政府における統計の充実に加え、民間事業者におけるトラック予約受付システムや倉庫管理システム（WMS）等におけるビッグデータの活用についても、更なる検討を進めていく。

なお、統計データの抽出に当たっては、調査の実施期間や物資に係る単位（例：個数、重量、容積等）等が異なることにより、データの整合性が図れていないことが本検討会でも指摘されており、データの標準化を意識した統計手法についても検討が必要である。

（2）今後物流拠点が担うべきと考えられる役割とそれを備える物流拠点の整備促進

本検討会において、物流拠点が今後担っていくべき役割について、DX・GXに係る新技術への対応、中継輸送の拡大、EC拠点の拡大、自動運転の実装等を踏まえた変化への対応、地域戦略やまちづくりとの連携強化等の課題への対応等の観点から議論を行ってきた。結果、以下の6つの役割を、物流拠点が今後担うべき役割として示すこととしたい。

①トラック輸送の変容への対応

- ・トラックドライバーの時間外労働の上限規制や改正改善基準告示による輸送距離・ルートの変容等に対応し、幹線輸送と地域配送の円滑な接続を行うための物流拠点であること
- ・長距離幹線輸送の中間点となる地域に位置し、中継輸送の機能を果たす物流拠点であること
- ・ドライバー労働環境改善のための機能（休憩・睡眠施設、シャワー施設、トイレ、コンビニ等）、十分な駐車スペース、屋根付きの広い荷捌きスペース等を兼ね備えた物流拠点であること

②物資の流通への対応

- ・多くの貨物が集約し、また、多くの貨物を集約させるための環境整備を施した物流拠点であること

③地域における産業政策・地域活性化政策への対応

- ・地域の新産業創出や賑わい創出等の地域活性化のため、地方公共団体が物流事業者等と共同で物流拠点の整備に係る計画等に関与している物流拠点であること

④交通のアクセス性

- ・ダブル連結トラックや自動運転トラックが円滑に高速道路の IC にアクセスできる物流拠点であること
- ・貨物駅との結節機能を有すること³⁰（貨物駅構内又は貨物駅隣接地内等で、物流倉庫の整備、積み替えステーション整備、コンテナデポの整備等が行われていること）

⑤DX・GX への対応

- ・ダブル連結トラックや自動運転トラックの標準的な規格・形態への対応、ダブル連結トラックや自動運転トラック等の乗入れを容易にする既存インフラに接続する進入路等の付加設備により、新技術の実装や物流 DX を牽引する役割を担う物流拠点であること
- ・水素や再生可能エネルギー等を活用するための充填・充電設備が設置されている等、物流の脱炭素化の促進に寄与する物流拠点であること

⑥不特定多数の者への開放、防災機能等

- ・中小の物流事業者も含め、輸送を担う者に開放された施設であること
- ・災害時の緊急物資の保管や積替え・集積拠点、ライフラインとしての物資の安定供給としての物流拠点であること

合わせて、データやパレットをはじめとする物流標準化など、国で別途推進している施策を踏まえた拠点整備であることも重要である。これらを備える物流拠点を、国

³⁰ 各輸送モードや倉庫との連携も有効

にとって基幹となる物流拠点（基幹物流拠点）とし、幹線輸送を今後担うことが予想されるダブル連結トラック、自動運転トラックといった新技術への対応だけでなく、物資の流通への対応、地域の新産業創出や賑わい創出等の活性化に資すること等の様々な機能や役割を担うことが予想されることから、その整備に向けては、社会インフラとしての物流を支えるだけでなく、地方創生にも資する側面もあることにも着目しつつ、国として一定の関与や支援を行うことを検討していくべきである。なお、例えば上記①、④又は⑥の項目については、不特定多数の特積み事業者が利用して幹線輸送と地域配送を繋ぐ一般トラックターミナルが、上記①、②又は④の項目については、不特定多数の荷主からの寄託を受けて物資の保管を行う営業用倉庫が既にその役割を担っているところ、基幹物流拠点は両施設以上に不特定多数の者が使用し、より社会的な側面が求められる施設になることが想定される。

また、基幹物流拠点对応すべきと考える上記6つの項目について、全てを兼ね備えた拠点と、一部の項目を備えた拠点との間で施策に違いを設けるか、また③のように地域がその拠点整備に主体的に関与しているかどうかによって施策に違いを設けるか等についても、引き続き検討していくこととする。

加えて、基幹物流拠点の整備及び運営のあり方について、都市部と地方部における状況も考慮しつつ、民間事業者主導で整備・運営が進められるもの、PPP/PFI手法の導入により公的主体が整備し第三セクターを含む民間事業者が運営する形態等、多様な官民連携について議論がされたところである。

（3）公共性の高い物流拠点の整備・再構築の推進

社会インフラとしての物流拠点の中でも、国民生活や経済活動に必要不可欠な物資の調達に係る物流拠点は、物流を通じた国民生活や経済活動の持続的活動、ひいては経済安全保障や食料安全保障にとってもなくなってはならないものである。他方、2.（4）（ハ）で言及したように、営業用倉庫や一般トラックターミナル等は老朽化が進んでおり、物流の持続化のため、老朽施設等の円滑な整備・再構築のあり方についても重要なテーマとして本検討会で議論されてきた。

そのため、公共性の高い物流拠点については、その機能や役割に着目し、老朽化した施設等の円滑な整備・再構築を促進していくことを検討すべきである。この際、整備・再構築の対象については、全ての老朽施設を対象とすることは困難であるため、単純な建替えではなく、付加価値（集団・集約化、多機能化、協業化等）が重要となることに留意して検討を進める必要がある。

また、特に都市沿岸部に立地しているこのような物流拠点について、建替えのための用地が不足していることは2.（4）（ニ）においても言及しているところ、代替用地の確保にあたって地元地方公共団体の関与が有効であること、また、地域の産業振興や地域活性化上の戦略上の観点も踏まえた地方公共団体による再配置が、地域にとって有用となることが考えられるため、基幹物流拠点の整備同様、地方公共団体が主体的に関与した物流拠点の整備・再構築について、国として一定の関与や支援を行うことを検討していくべきである。

(公共性の高い物流拠点の例示)

- ・ 3. (2) の基幹物流拠点
- ・ 食料安全保障等に資する臨港地区等での通関・検疫等の輸入対応に係る物流拠点
- ・ 公共トラックターミナル、輸送・運行の核となるトラック施設
- ・ その他、地方公共団体が関与した物流拠点

<参考となる事例>

①老朽化した営業用倉庫の建替えに際し、倉庫業者が土地を提供、不動産デベロッパーが施設を建設し、開発後の土地及び建物を共同所有³¹。

(プロジスアーバン東京錦糸町 1)

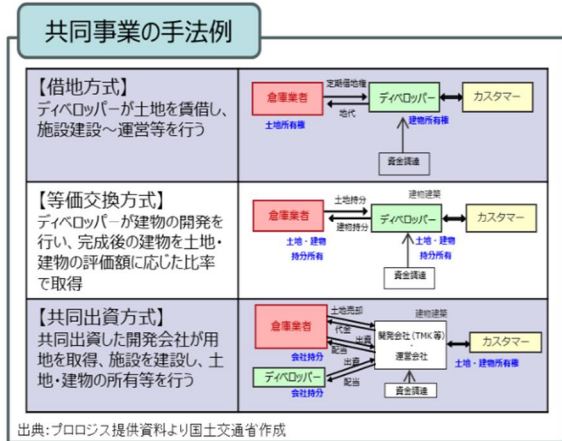


図 3-(3)-1 老朽倉庫の協業再構築事例と共同事業の手法例

②地方公共団体の港湾計画に基づき、建替えのための用地を確保して物流拠点を移転。



図 3-(3)-2 港湾計画に基づく物流拠点の移転事例³²

³¹ 第 1 回検討会資料 1 P50 より引用

³² 第 2 回検討会資料 2 P13 より引用

4. 物流拠点整備促進に係る具体的な方策

多額の整備費用や自治体の関与のあり方、あるべき立地など、整備促進にあたっては多くの課題があると考えられることから、税制措置、予算措置、規制措置等、様々な政策ツールを用いた整備の促進が必要である。

その際、3.(2)・(3)で掲げた、整備や再構築を促進すべき物流拠点を法的に特定する仕組みが必要と考えられるところ、現行の物流総合効率化法に基づく特定流通業務施設の整備を内容とする流通業務総合効率化事業の認定制度について、要件の見直し等により制度をアップデートすることについて検討を行うとともに、必要な支援措置等を検討すべきである。

(1) 投資を促進する方策（税制、予算措置、金融支援）

現行における税制支援として、物流総合効率化法に基づき、輸送の効率化を目的とした特定流通業務施設³³の整備を内容とする総合効率化計画の認定を受けた者が、倉庫用建物等を建設等して倉庫業の用に供した場合に以下の特例措置を講じている。

- ▶ 国税(所得税・法人税)の特例措置として、倉庫用建物等に対する各事業年度(5年間)の償却限度額を普通償却限度額に8%割増
- ▶ 地方税(固定資産税・都市計画税)の特例措置として、倉庫取得に係る固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間2分の1³⁴軽減、附属機械設備取得に係る固定資産税を5年間2分の1又は4分の3³⁵に軽減

現行の税制支援の対象は、輸送の効率化に資する特定流通業務施設としての営業倉庫用建物等であるところ、当該税制支援は令和7年度末で期限が到来することから、令和8年度以降の税制支援のあり方については、これまでの営業倉庫用建物のみを対象とした支援策に捉われず、本検討会における議論も踏まえ、検討を進めることとする。

また、3.(2)の基幹物流拠点の整備や3.(3)の公共性の高い物流拠点の整備・再構築の推進に必要な予算措置についても検討を進めていく。現行の支援策として、物流拠点の整備に際しては、大規模な資金調達が必要なケースがあるところ、物流総合効率化法に基づき認定を受けた流通業務の総合化及び効率化を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資する事業に対し、国の財政投融资を活用した鉄道・独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの出融資を受けられる支援を実施している。加えて、現在、社会資本整備総合交付金を、共同荷捌き施設といった物流に資する施設整備の他、緑地交流スペースや休憩施設(地域交流センター)といった地元住民にも資する施設整備も含め、物流関連インフラの整備に活用することは可能とされている³⁶。

³³ 流通業務施設(トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋)であって、高速自動車国道、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、物資の搬入及び搬出の円滑化を図るための情報処理システムその他の輸送の合理化を図るための設備並びに流通加工の用に供する設備を有するもの

³⁴ 貨物自動車関係情報自動解析装置(ナンバープレート解析 AI カメラ)

³⁵ 到着時刻表示装置(トラック予約システム)、特定搬出用自動運搬装置

³⁶ 国交省 HP において、社会資本整備総合交付金を活用できる物流関連インフラのリストを公表している

また、株式会社日本政策投資銀行の「特定投資業務」を活用した資本性資金（出資・メザニンファイナンス）の供給や長期融資等の既存の民間支援策等の活用も有効と考える。

（２）地方公共団体の関与のあり方

地方公共団体の関与のあり方として、３．（２）及び（３）の要件として提示しているとおり、地方公共団体があらかじめ、物流拠点の整備を促すエリアの設定や、物流拠点の整備に係る計画策定に主体的に関与すること等が考えられる。それにより、地域の主体性のもと、地域の産業振興や地域活性化に係るビジョンに基づき、地域が希望する役割を担う物流拠点の整備が可能となる。

また、その際に手続きの円滑な実施により、整備を後押しすることも重要であることから、事業者や地方公共団体の実際のニーズを踏まえて地方公共団体における開発許可手続きが円滑に運用されるように検討を進めることとする。

加えて、本検討会の議論では、物流拠点の整備における容積率の緩和による後押しについても提起があった。具体的には、地元地方公共団体と連携し、緊急時の一時避難場所や災害物資の常備保管等を提供する等の措置を講じ、防災上有効な施設として都市計画に位置づけられた物流不動産において、容積率を緩和した事例についても紹介された。更に、防災・避難施設のみならず、屋根付き荷捌き場、トラックドライバー等のための休憩施設、ランプウェイ設置等、物流に係る周辺環境改善に寄与する物流拠点の整備に関する容積率緩和制度の創設に対する意見もあった。地方公共団体が都市計画マスタープラン等の上位計画の実現にあたって容積率の緩和等が必要だと判断する場合には、用途地域の中で指定する容積率を法律で規定された選択肢の範囲内で公聴会や都市計画審議会での審議を経て変更することができる。また、地方公共団体が必要だと判断した場合には特定の敷地における公共・公益施設の整備等（例：備蓄倉庫、交流施設等）を通じた容積率を緩和する特例制度等が活用可能である。

更に、国、地方公共団体や物流事業者間等において、物流拠点形成に係る様々な情報等を共有し、今後の方向性を導いていくためのプラットフォームの構築なども重要と考える。

<参考となる事例>

地方公共団体と連携し、水災害時にも機能する施設（高台、緊急一時避難場所等）の整備を地区計画（地区施設）に盛り込み、高さ緩和及び容積率の割増を受け、物流拠点を整備



図 4-(1)-1 容積率緩和による物流拠点整備

5. 今後の進め方について

本検討会における議論及び本報告書を踏まえ、現状と課題について解像度の高い把握を行った上で、検討が必要な事項の深掘りを含め、事務局を中心に関係省庁を含めた関係部局と連携しながら施策の具体化の検討や、地方公共団体による物流への関与に対する後押しが進められることを期待する。また、国、地方自治体や物流事業者等による連携を深められるような取組みを期待する。