

第1回 物流拠点の今後のあり方に関する検討会 議事次第

日時：令和6年10月30日(水)

16:00～18:00

場所：中央合同庁舎2号館地下1階

高層棟国土交通省第2会議室A・B

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 物流拠点を取り巻く環境の変化や課題
- (2) 論点と今後の進め方
- (3) その他

3. 閉 会

<配布資料>

- 資料1 物流拠点を取り巻く環境の変化や課題
- 資料2 物流拠点のあり方に関する現状把握と仮説
- 資料3 論点と今後の進め方

「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」委員名簿

(令和6年10月30日現在・五十音順・敬称略)

<有識者委員>

大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
岡田 孝 社会システムデザイン株式会社 取締役主席研究員
田島 夏与 立教大学経済学部 教授
西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
牧坂 亮佑 三菱 UFJ 信託銀行株式会社不動産コンサルティング部 リサーチャー
三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

<関係機関等>

小野 孝則 一般社団法人日本倉庫協会 副会長
川勝 敏弘 全国トラックターミナル協会 専務理事
西願 廣行 一般社団法人日本冷蔵倉庫協会 相談役
清水 久美絵 株式会社日本政策投資銀行 企業金融第3部次長
高橋 秀仁 日本貨物鉄道株式会社 執行役員 鉄道ロジスティクス本部営業統括部長
馬渡 雅敏 公益社団法人全日本トラック協会 副会長
村上 隆志 一般社団法人不動産協会物流事業委員会 WG 座長(プロロジス 開発部長)

<オブザーバー>

丸田 聡 農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室
平林 孝之 経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室長
緒方 淳 経済産業省商務情報政策局情報経済課アーキテクチャ戦略企画室長
二井 俊充 国土交通省不動産・建設経済局不動産市場整備課長
井浦 義典 国土交通省都市局総務課長
廣瀬 健二郎 国土交通省道路局企画課道路経済調査室長
森橋 真 国土交通省港湾局計画課長

<事務局>

国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課貨物流通経営戦略室

「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」出席者名簿

(令和6年10月30日現在・五十音順・敬称略)

<有識者委員>

大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
岡田 孝 社会システムデザイン株式会社 取締役主席研究員
田島 夏与 立教大学経済学部 教授
牧坂 亮佑 三菱 UFJ 信託銀行株式会社不動産コンサルティング部 リサーチャー
三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

<関係機関等>

小野 孝則 一般社団法人日本倉庫協会 副会長
川勝 敏弘 全国トラックターミナル協会 専務理事
西願 廣行 一般社団法人日本冷蔵倉庫協会 相談役
清水 久美絵 株式会社日本政策投資銀行 企業金融第3部次長
高橋 秀仁 日本貨物鉄道株式会社 執行役員 鉄道ロジスティクス本部営業統括部長
村上 隆志 一般社団法人不動産協会物流事業委員会 WG 座長(プロロジス 開発部長)
若林 陽介 公益社団法人全日本トラック協会 理事長※

<オブザーバー>

丸田 聡 農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室
平林 孝之 経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室長
緒方 淳 経済産業省商務情報政策局情報経済課アーキテクチャ戦略企画室長
二井 俊充 国土交通省不動産・建設経済局不動産市場整備課長
井浦 義典 国土交通省都市局総務課長
久保 尚也 国土交通省道路局企画課道路経済調査室企画専門官※
森橋 真 国土交通省港湾局計画課長

※代理出席

<国土交通省（事務局）>

鶴田 浩久 物流・自動車局長
木村 大 官房審議官（物流・自動車）
三輪田 優子 貨物流通事業課長
塩野 進 貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室長
田中 聖也 貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室 貨物流通事業適正化推進官

物流拠点を取り巻く環境の変化や課題

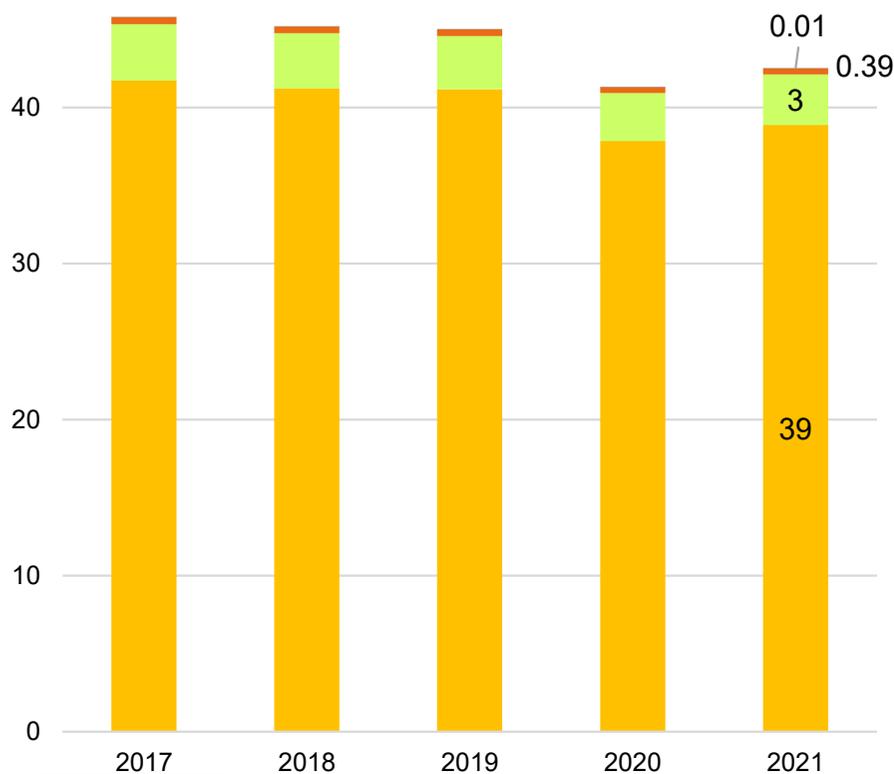
物流・自動車局
2024年10月30日

1. 物流を取り巻く現状

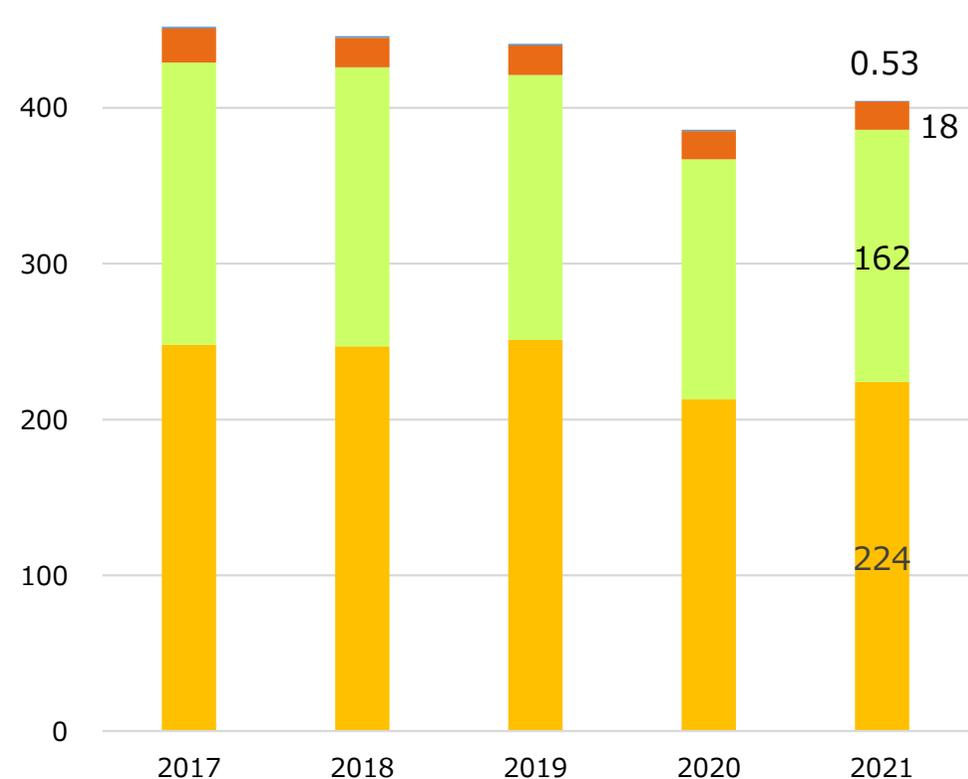
物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約226万人（全就業者数の3%）
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車は9割超、トンキロベースでは自動車は5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度

(億トン) 国内貨物輸送量の推移 (トンベース)



(十億トンキロ) 国内貨物輸送量の推移 (トンキロベース)



自動車 内航海運 鉄道 航空

自動車 内航海運 鉄道 航空

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）**」により、拘束時間等が強化される。

○主な改正内容

	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)	<p>【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</p> <p>【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。</p>	<p>【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</p> <p>【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。</p>

物流革新に向けた政策パッケージ等の策定

- 2023年 3月** 「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置
- 6月** 関係閣僚会議において「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定
- 9月** 岸田総理と中小トラック事業者等との「車座対話」を実施
- 10月** 関係閣僚会議において「物流革新緊急パッケージ」を策定
(6月の政策パッケージのうち緊急に取り組むべき事項を具体化)
- 11月** 政府において総合経済対策・補正予算案を決定
- 2024年 2月** 政府において物流法案の閣議決定、国会提出
関係閣僚会議において「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定
「物流革新・賃上げに関する意見交換会」を開催
- 5月** 改正物流法 公布
- 7月** 関係閣僚会議において「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応を報告



我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議
(2023.3.31)



岸田総理と中小トラック事業者等との車座対話
(2023.9.28)



物流革新・賃上げに関する意見交換会
(2024.2.16)

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(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**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(*)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の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**等の取組み(*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**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、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

「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」の概要

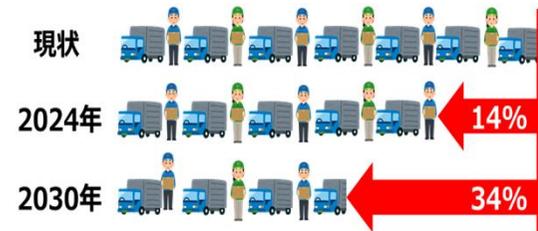
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、

中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

*2-3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

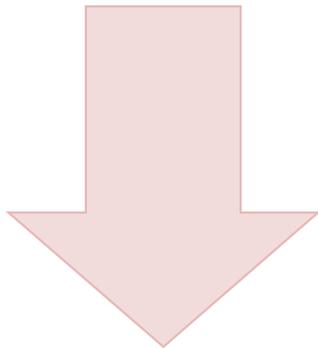
○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

改正物流法の施行に向けたスケジュール

- 2024年4月26日 法案成立
- 2024年5月15日 法律公布

国交省・経産省・農水省 3省審議会の合同会議設置
 (荷主・物流事業者に対する規制的措置の具体的内容の検討)



各種業界団体と意見交換 (荷主・物流事業者)

政省令の整備、パブリックコメント 等

- | | | |
|-------------|---------|--|
| ➤ 2025年度4月 | 【物効法】 | <u>荷主・物流事業者の努力義務・判断基準</u> |
| | 【トラック法】 | <u>契約書面の交付、実運送体制管理簿の作成 等</u> |
| ➤ 2026年度4月頃 | 【物効法】 | <u>特定事業者の指定、中長期計画の提出・報告、
物流統括管理者 (CLO) の選任 等</u> |

2. 本検討会における目的

開催の背景

- 物流2024年問題に社会が直面する中で、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いる状況であり、ソフト・ハード一体として積極的な政策の推進を図る絶好機。
- 積載率の向上、荷待・荷役時間の縮減、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、アセットの老朽化や物流拠点の役割や供給方法も多様化している等の状況の変動も踏まえ、営業倉庫を含めた物流拠点に係る政策のあり方を検討。

※ 本検討会での議論の範囲は、民間事業者や地方公共団体が設置・運営する物流拠点を対象とする。

【意見交換会の概要】

- 令和6年9月18日、物流革新及び賃上げ・価格転嫁の実現に向けて、日本物流団体連合会と意見交換を実施。
- 新たなモーダルシフトや物流全体の取引環境の適正化、物流拠点の機能強化等について議論し、齊藤大臣より以下内容を発言。

- ・ 第一に、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するため、新たなモーダルシフト等に向けた追加的な対応方策を検討してまいります。
- ・ 第二に、荷主を含めた物流全体の取引環境を適正化し、賃上げにつなげるため、関係省庁との更なる連携強化や、取引環境を害する事例の是正に向けた情報収集体制等を強化してまいります。
- ・ 第三に、地域全体の産業インフラでもある**物流拠点**について、**中継輸送の普及など社会的ニーズの変化**や、**自動運転等の新技術の実装**を見据え、**物流拠点の整備等に係る政策のあり方**を検討してまいります。



- 物流の「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化する構造的な問題。
2030年に不足する輸送力を補うため、物流DX・GXや多様な輸送モードの活用、物流拠点の機能強化等について、物流産業全体でこれまで以上に推進していくことが不可欠。
- このうち、多様な輸送モードの活用については、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、トラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するため、以下①～④の柱に沿って、新たなモーダルシフト等を強力に推進。
 - ① 鉄道や内航海運へのモーダルシフトの取組の更なる強化
 - － 鉄道や内航海運の小口貨物の混載輸送やパレット化
 - － 内航海運の新規需要の創出や船舶大型化
 - － 内航フェリー・RORO船ターミナルや貨物駅・ネットワークの機能強化
 - － 鉄道の貨客混載による旅客スペースの有効活用 等
 - ② 幹線輸送サービスの省人化・自動化等の推進
 - － ダブル連結トラックや自動運転トラックの導入促進、関連インフラの整備 等
 - ③ 航空貨物輸送の更なる活用
 - － 既存定期便の空きスペース等を活用した実証運航支援
 - － 空港への貨物検査機器等の導入促進 等
 - ④ 地域の産業政策・地域政策等との連携

○物流拠点に求められる役割・機能

- 物流2024年問題・気候変動等を踏まえた物流の変化への対応
- 自動運転等のGX・DXに係る新技術への対応 等

○地域経済を支える物流拠点の立地戦略

- 中継輸送の拡大、EC拠点の拡大、自動運転導入等を踏まえた変化への対応
- 地域戦略、まちづくりとの連携強化その他の整備促進に向けた課題への対応 等

○物流拠点の整備・運営事業者に係る産業政策

- 老朽化アセットの再構築、人手不足等の持続可能性に関わる課題への対応
- 一層の連携の可能性等の物流業界内の構造のあり方
- 政策推進のための支援策のあり方 等

3. 物流拠点について

倉庫

拠点概要

- 物品の入荷、保管、出荷等の業務を実施。
- 保管時における物品の品質を維持し、需要と供給との時間的ズレを調整することで、市場への安定供給、市場価格の安定に寄与。
- 物品の保管機能を通じ、荷主企業に代わって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3PL事業も進展。
- 最近では、顧客のニーズに応じ、検針、値付け、包装等の流通加工業務も実施。



施設の性質

<寄託を受けた物品を保管 = 営業用>

- 倉庫業法に基づく登録を受けた倉庫。
- 倉庫の利用者利益を保護する観点から、
 - ・事業の登録
 - ・約款の届出
 - ・倉庫の施設及び設備に関する基準
(水の浸透防止や耐火・防火性能等)
 等を義務付け

<自己の物品を保管 = 自家用>

- 例：製造メーカーが自社の製品を保管するための倉庫等
- 自家利用であり、保護する利用者利益がないことから倉庫業法の適用なし

各種物流拠点について②

トラックターミナル

拠点概要

- 各荷主から集められた多種多様な貨物を行先毎に仕分け、大型トラックを使用した幹線輸送により行先毎のトラックターミナルへ輸送。その後、集配車へ積み換え、各届け先に配達。
- ①都市間輸送の拠点、②都市内集配の拠点、③全国の中継基地、④交通混雑の緩和及び都市の再開発、等の機能を有する。
- 貨物の小口化・多頻度化が進む中、効率的かつ円滑な輸送に寄与。
- トラックドライバーのための食堂、浴室、仮眠室等を装備。



施設の性質

<不特定多数の者が利用 = 一般>

- 自動車ターミナル法に基づく許可を受けた自動車ターミナル。
- 自動車運送事業者及び自動車ターミナルを利用する公衆の利便の増進の観点から、
 - ・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
(地震等に耐える構造や荷扱場等の配置等)
 を義務付け。

<自社のみが利用 = 専用>

- 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なし

トラックステーション

拠点概要

- (公社) 全日本トラック協会が建設・管理・運営する、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施設 (全国23カ所)。
- 大型トラック用無料駐車スペースを提供。
- トラックドライバーに休憩、仮眠、入浴、食事等を提供する福祉施設を併設。
- トラックドライバーと運送会社とをつなぐ機能を持つ「運行情報センター」の併設。



施設の性質

- 原則、トラック協会会員事業者の運転者の優先利用であるが、全ての利用者が駐車場や福祉施設を利用可能。
- 貨物の積込み、積降ろし、コンテナの取外し等の行為は禁止されているが、中継拠点としてトラックドライバーの交代は可能。

物流不動産

拠点概要

- 物流業務を行うための施設として第三者へ賃貸される、倉庫・物流センター等の建物。倉庫同様、入荷、保管、出荷、流通加工等の業務を実施。
- 高速道路のインターチェンジ付近等、交通利便なエリアに整備される例も多く、幹線輸送と周辺エリアの広域輸送に適した物流拠点として機能。
- 特徴として、ダブルランプウェイ、免震構造、太陽光発電等の機能拡充に資する設備を備えた物件が増えている他、カフェテリア、託児所等、従業員の働きやすさに配慮した物件の開発も進展。
- 不動産への投資を証券化し、資金を集めて運用する「REIT」が多く活用されている。



施設の性質

<複数テナントが利用 = マルチテナント型>

- トラックや倉庫等の物流事業者、EC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を高く整備。

<専用テナントが利用 = BTS型>

- トラックや倉庫等の物流事業者、EC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。

物流拠点の類型と機能の関係について①

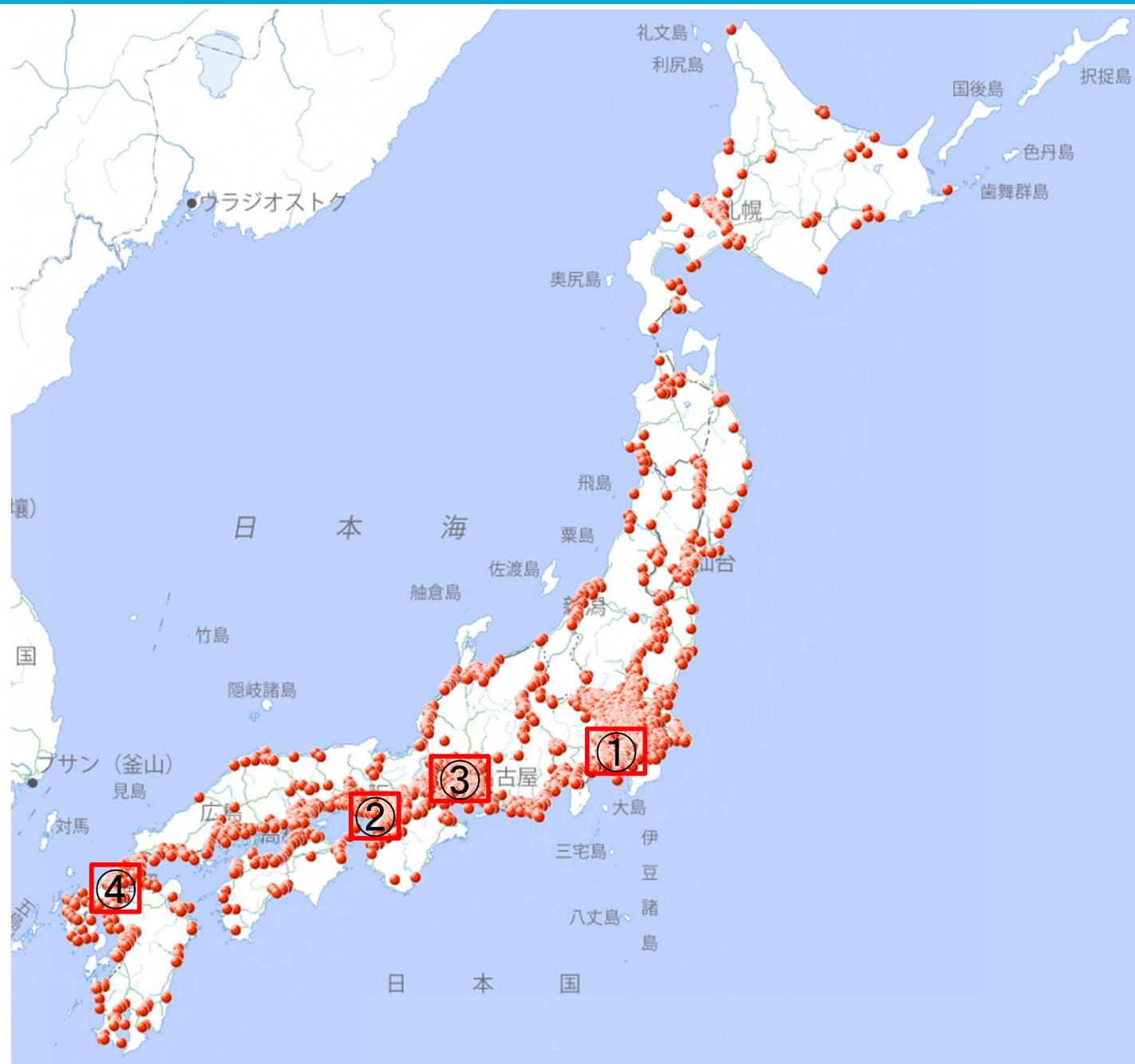
	倉庫		トラックターミナル		トラックステーション	物流不動産	
	営業用	自家用	一般	専用	—	マルチテナント型物流不動産	BTS型物流不動産
【保管機能】 ・保管を通じた物品の品質維持 ・需要と供給の時間的ズレの調整	○	○	×	×	×	○	○
【配送機能】 ・集荷及び集配に係る荷捌き場や流通加工に係るスペースを装備	○	○	○	○	×	○	○
【中継機能(運行)】 ・幹線輸送におけるトレーラーの交換、ドライバーの乗り替わりが可能 ・ドライバーの休憩施設等を装備	○	○	○	○	○	○	○
【中継機能(貨物)】 ・幹線輸送とラストワンマイルを繋ぐ貨物の集積拠点	○	○	○	○	×	○	○

物流拠点の類型と機能の関係について②

	倉庫		トラックターミナル		トラックステーション	物流不動産	
	営業用	自家用	一般	専用	—	マルチテナント型物流不動産	BTS型物流不動産
【公共性】 ・不特定多数の者が利用可能	○ (契約が必要)	×	○ (契約が必要)	×	○	○ (契約が必要)	×
【その他公共性 (防災拠点)】 ・災害協定を締結し、支援物資を保管、受入れ等	△	△	△	△	△	△	△
【その他公共性 (エネルギー供給拠点)】 ・自動車のエネルギー源となる電気や水素等のエネルギーを供給	△	△	△	△	△	△	△

※この他、港湾、貨物鉄道駅等も物流拠点としての機能を有する

各物流拠点の立地(全体)



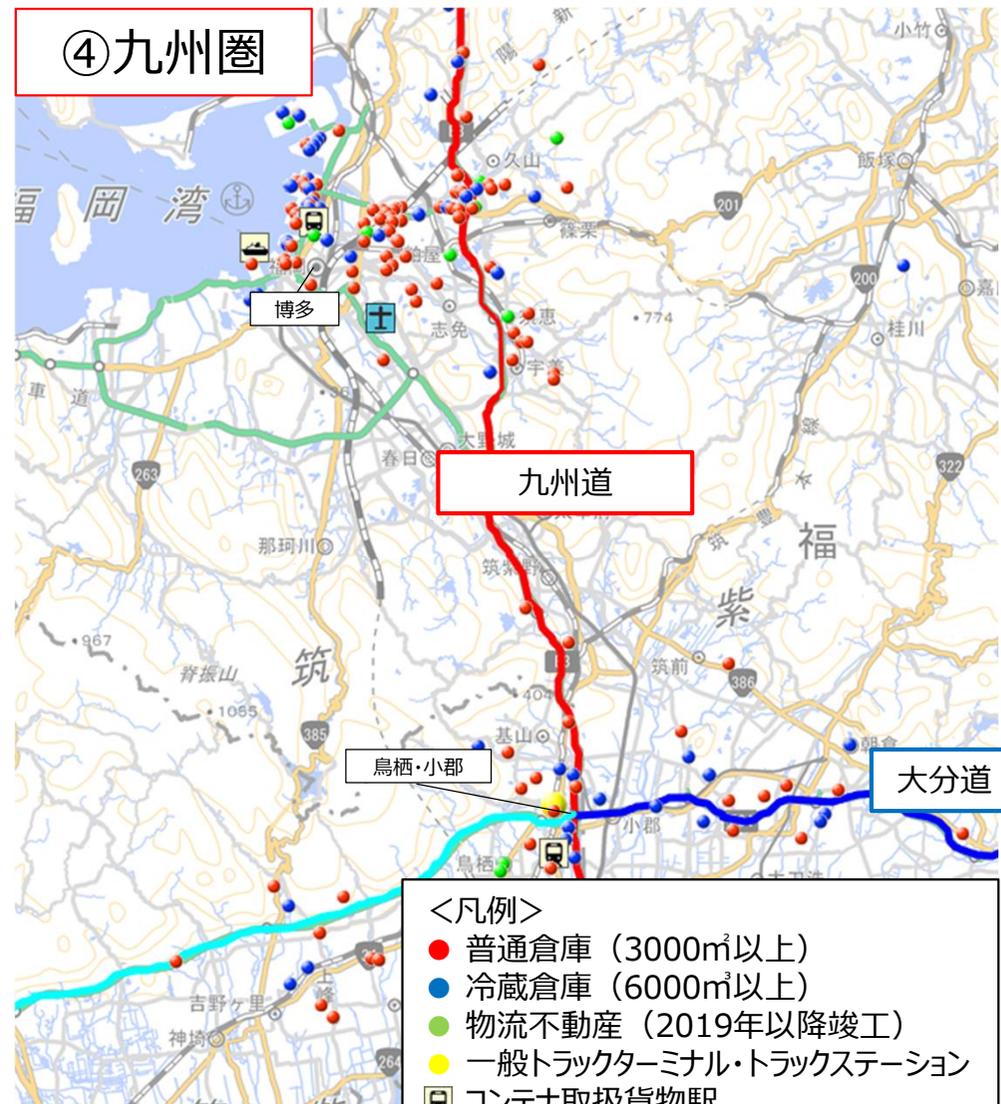
各物流拠点の立地(都市圏別①)

- 主要高速道路に沿って普通倉庫や物流不動産が立地
- 湾岸部には冷蔵倉庫を中心に立地



各物流拠点の立地(都市圏別③)

➤ 主要高速道路や湾岸部に沿って倉庫や物流不動産が立地

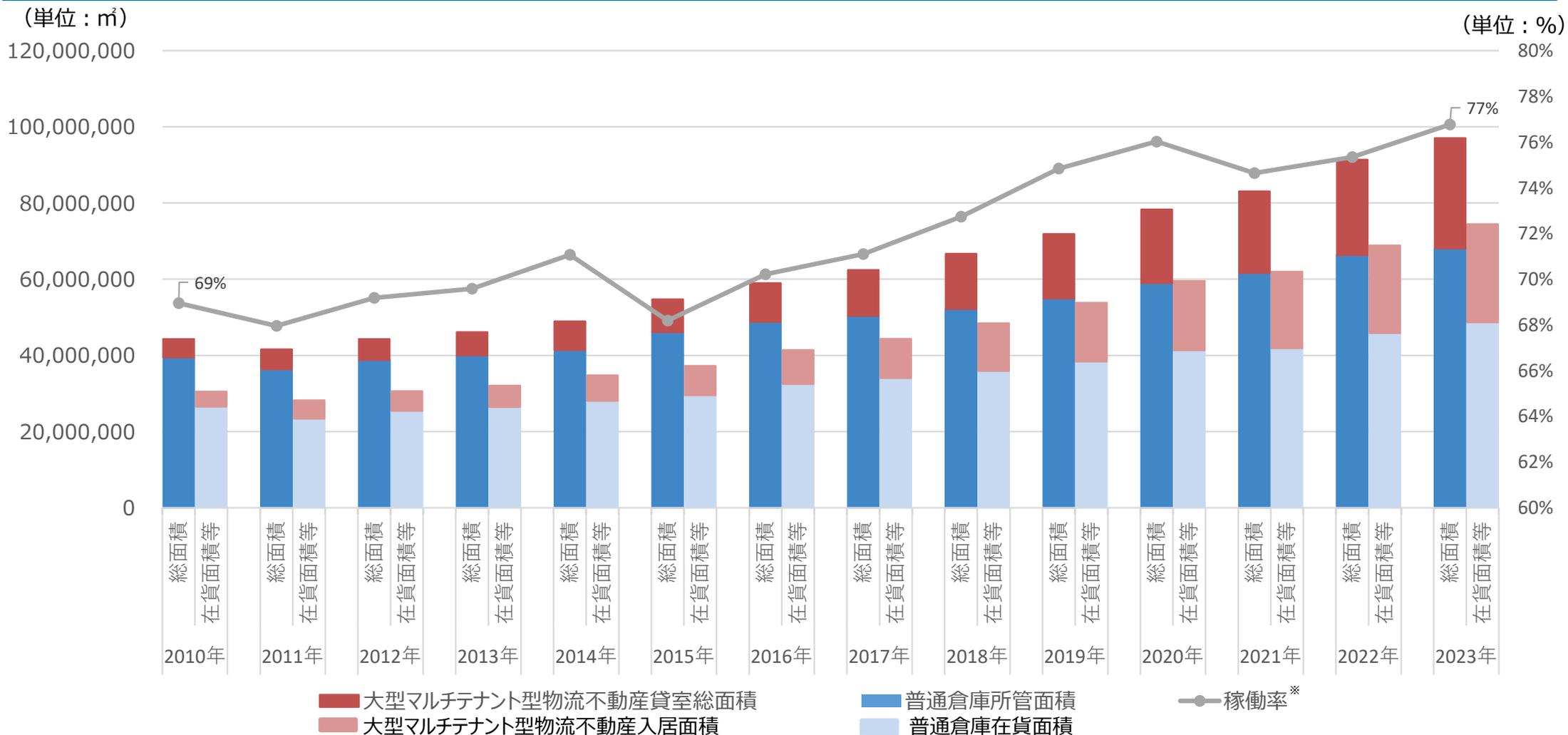


- <凡例>
- 普通倉庫 (3000㎡以上)
 - 冷蔵倉庫 (6000㎡以上)
 - 物流不動産 (2019年以降竣工)
 - 一般トラックターミナル・トラックステーション
 - 🚚 コンテナ取扱貨物駅
 - ✈️ 空港
 - 🚢 港湾

物流拠点の規模及び稼働率の推移

【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。

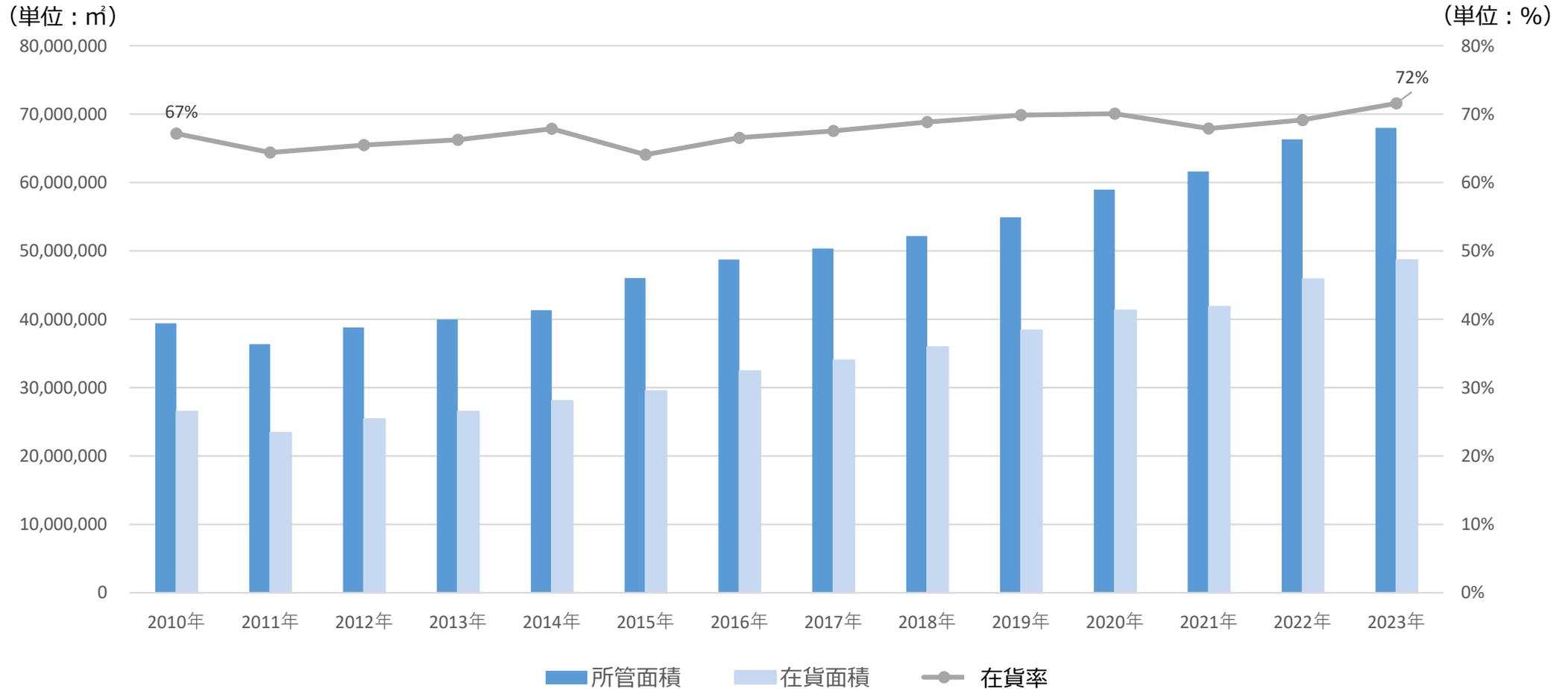
- 普通倉庫及び大型マルチテナント型物流不動産の規模は拡大傾向
- 普通倉庫及び大型マルチテナント型物流不動産の在貨面積等も拡大傾向であり、稼働率も上昇傾向



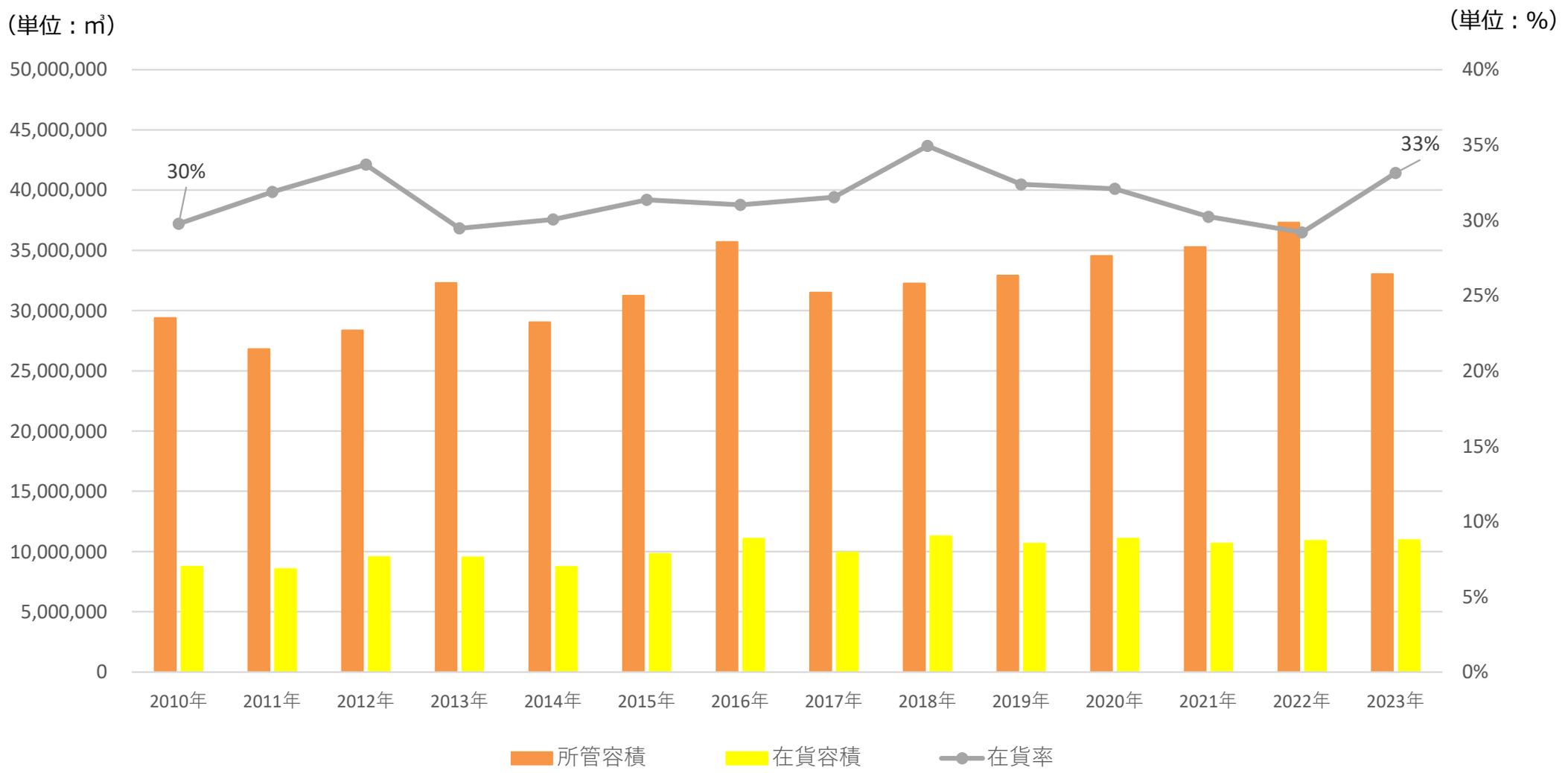
* 稼働率は、普通倉庫及び大型マルチテナント型物流不動産の総面積に対する、普通倉庫の在貨面積と物流不動産の入居面積を加えた面積との割合

各物流拠点の規模及び在貨率の推移(普通倉庫)

➤ 普通倉庫の規模は拡大傾向であり、在貨率も上昇傾向



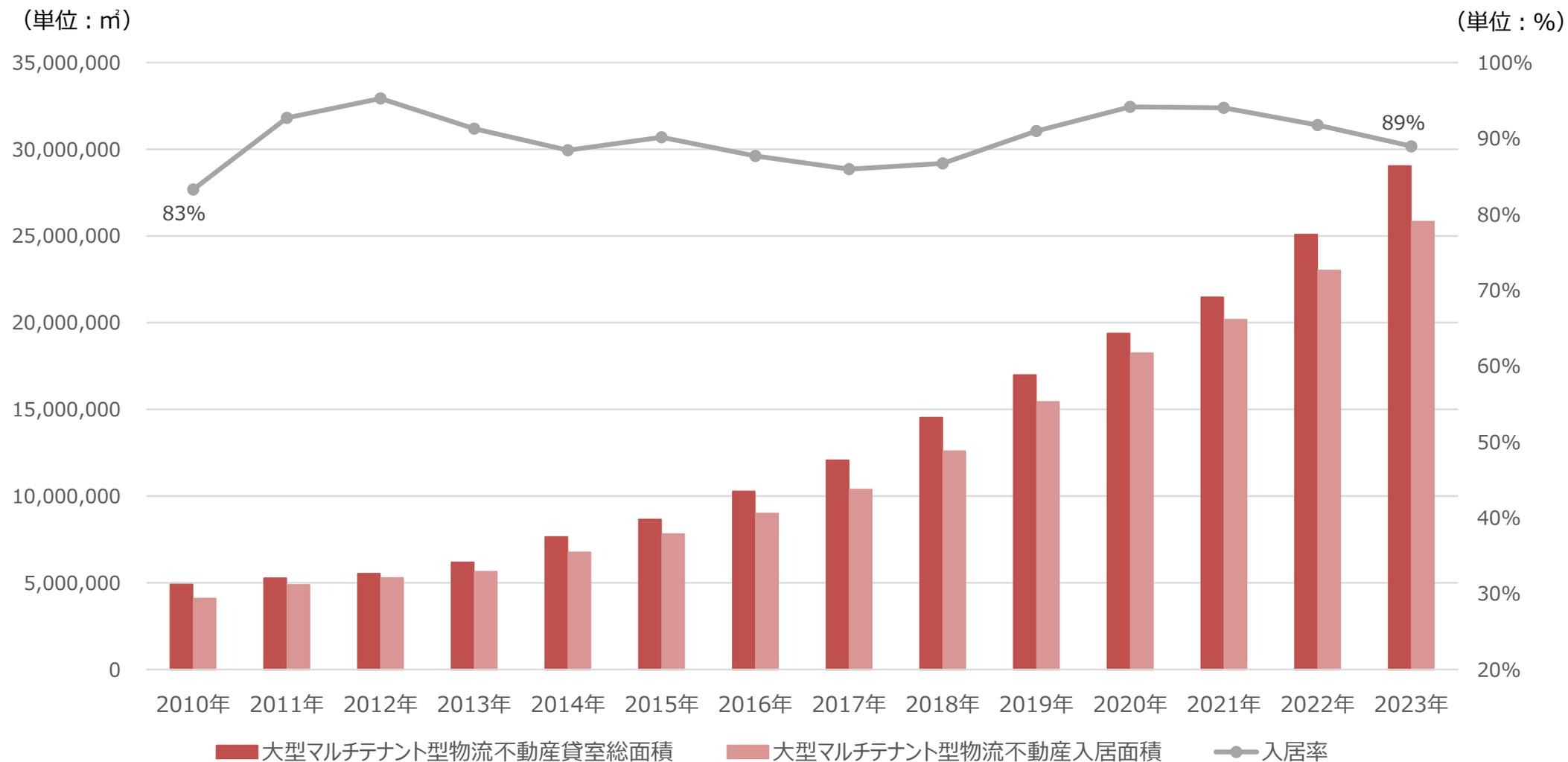
➤ 冷蔵・冷凍倉庫の規模及び在貨率は、上下しつつほぼ横ばいで推移



出典：国土交通省「倉庫統計季報(C3級～F4級)」より作成（各年6月末時点）

各物流拠点の規模及び入居率の推移(物流不動産)

- 2000年初頭から外資系不動産開発会社や国内ディベロッパー等により、首都圏を中心に近畿圏や中部圏等で開発が進められている
- 大型マルチテナント型物流不動産は、2013年頃から急速に拡大



出典：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月末時点）

4. 物流拠点に求められる役割・機能

①物流2024年問題・気候変動等を踏まえた物流の変化への対応

②自動運転等のGX・DXに係る新技術への対応

輸送距離の変化

➤ 物流2024年問題による時間外労働規制により、輸送距離及び運転時間が減少

【前提条件】

- ・770kmの距離を運行（東京都内～岐阜市内の往復運行を想定）
- ・平均時速70kmで運転（高速道路での渋滞等や一般道の走行を考慮して設定）
- ・休憩時間等が1.5時間、荷役・荷待ち時間が3時間

運行モデル

計15.5時間

荷役等：3時間

休憩等：1.5時間

運転時間（時速70Km）：約11時間

R6.3
以前

拘束時間16時間以内をクリア

R6.4
以降

拘束時間15時間以内をクリアしない

1時間差

令和6年4月以降は、これまで可能であった運行が不可となる

中継輸送施設の設置事例

- 関東・関西間の中央である静岡や、関西・九州間の中央である岡山を中心に、中継輸送としての機能を有する物流拠点が整備されている
- トレーラーの交換、ドライバーの乗り代わり場所としての機能に加え、一時保管設備やドライバーの休憩施設としての機能も完備

センコー「TSUNAGU STATION 浜松」



出典：センコーより提供

GLP岡山総社



GLP中継拠点物流施設の開発



大都市圏から約4時間圏内に新たな物流拠点ニーズ

中継拠点 **ハード** / GLPコンシェルジュ**ソフト** で解決

福岡・鳥栖エリア

鳥栖ICから九州全域の中心地まで4時間圏内。

4時間以内に発送できる範囲
出典：GLP株式会社



神奈川エリア

中部から関東圏の玄関口として、中継拠点になり得る。

岡山・広島エリア

大阪～九州を4時間圏で結ぶ中継拠点として注目し、以前から開発を進めており、当エリアでは希少な先進的物流施設を供給。

名古屋周辺エリア

名古屋圏は立地により神奈川、兵庫からも4時間圏内。

出典：GLPより提供

災害時における物流拠点の活用事例①

- 災害時における救援物資の受入れ、保管、搬出等に関する協定について、地区倉庫協会や物流不動産事業者と各都道府県による協力協定を締結
 (例：地区倉庫協会と各都道府県（47都道府県）との災害協定の締結、
 (株)プロロジスと兵庫県猪名川町との防災に関する基本協定書の締結 等)
- 平時においても、物流施設を使用し、自治体、入居企業や地元住民等が参加する防災訓練を実施

災害時に活用可能な 民間物流拠点数の推移

ブロック	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
北海道	203	247	246	250	264
東北	135	134	138	137	139
北陸信越	89	89	101	109	116
関東	405	417	428	427	430
中部	249	260	287	310	323
近畿	149	169	171	171	173
中国	56	67	71	96	110
四国	48	52	53	56	61
九州	169	186	189	185	186
沖縄	8	8	8	14	14

出典：国土交通省調べ
 営業用倉庫、トラックターミナル、トラック施設が対象

平時における活動

- ・「プロロジスパーク猪名川2（兵庫県猪名川町）」にて、令和3年10月に土砂災害を想定した防災訓練を実施。
- ・当日は、猪名川町、川西市、宝塚市、消防隊、自衛隊、警察官、入居企業、地域住民など約200名が参加。



出典：プロロジスHP

災害時における物流拠点の活用事例②

広島土砂災害時における民間物資拠点の活用について

○平成26年8月29日 午後

広島県から広島県倉庫協会へ支援物資保管のための民間物資拠点開設の要請

○平成26年8月30日 10:00

広島県の要請を受けた広島県倉庫協会と福山通運(株)で調整、翌日10:00に即座に民間物資拠点(福山通運(株)広島流通センター)を開設

○平成26年8月30日 10:00~15:00

安佐北区スポーツセンターから飲料水2,000箱を輸送

訓練を実施していたことにより、迅速かつ適切に民間物資拠点の開設が可能となった

福山通運(株)
広島流通センター



安佐北区スポーツセンター



自動運転と物流施設の結節に向けた取組み事例

(三菱地所基幹物流構想)

- 新名神高速道路の開通を見据え、京都府城陽市東部丘陵地にて京都府、城陽市、三菱地所等による基幹物流拠点を整備
- インターチェンジ直結の専用ランプウェイの整備に加え、ダブル連結トラックや将来の自動運転との接続等に対応
- 自動運転トラックからの荷物の受け渡しに係るクロスドックフロア、ダブル連結トラックや自動運転トラックの連結・解除スペースに係るモビリティプールを確保

基幹物流構想概要

人を、想う力。街を、想う力。 三菱地所

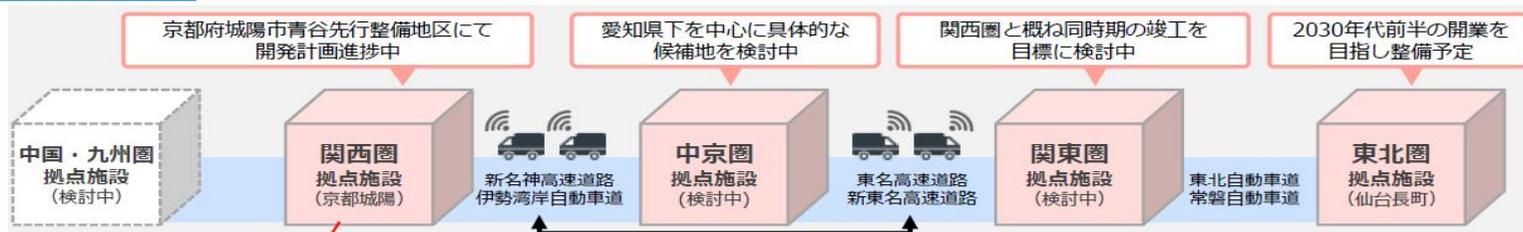
マスターコンセプト

次世代モビリティに対応した
「社会課題解決型 次世代基幹物流施設」

社会課題

- ✓ 長距離幹線輸送を中心とした“深刻なトラックドライバー不足”への対応
- ✓ 物流業界が根本的に抱えている“労働生産性の向上、労働環境”の改善
- ✓ Eコマース市場の急拡大による“物流ニーズの多様化・高度化”への対応
- ✓ “地球環境の持続可能性を確保”するための物流ネットワークの構築
- ✓ “災害の激甚化、頻発化への対応”（物流インフラとしての機能維持）

整備検討状況

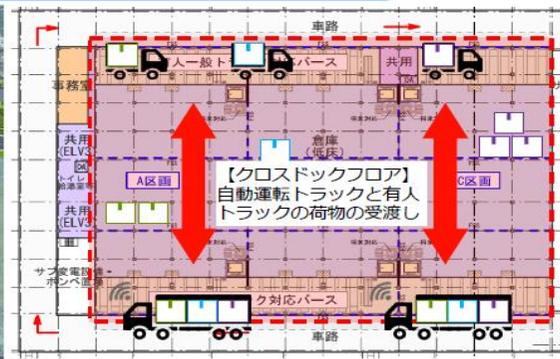


完成イメージパース



2023年6月 レベル4自動運転トラック運行会社：(株)T2と資本業務提携

開発構想



クロスドックフロア
基幹物流の一部機能。幹線輸送(自動運転トラック等)と地域輸配送の結節点となる。テナントだけでなく広く事業者が開かれた使い方を想定。

共同輸配送進展による積載率向上・フィジカルインターネット実現に寄与

Copyright © MITSUBISHI

ダブル連結トラックの導入事例

- 1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックについては、特別車両通行許可が必要となるが、許可件数は近年増加
- 当該許可を取得している会社の太宗が大企業

＜ダブル連結トラックの特殊車両通行許可件数＞

申請者	許可件数
福山エクスプレス(株)	137
福山通運(株)	76
(株)ユーネットランス	44
センコー(株)	33
西濃運輸(株)	28
NEXT Logistics Japan(株)	24
九州福山通運(株)	22
日本梱包運輸倉庫(株)	15
ヤマト運輸(株) 中部ゲートウェイベース	8
トヨタ輸送(株)	8
日本郵便(株)	7
ヤマト運輸(株) 関西ゲートウェイベース	4
青伸産業運輸(株)	3
(株)ギオン	2
愛知陸運(株)	2
南九州福山通運(株)	1
計	414



出典：センコー、ヤマト運輸より提供

物流拠点におけるGX・DXの活用事例

➤ 物流の効率化に向けて、自動化・機械化設備・システム投資や技術開発、物流の脱炭素化を推進

即効性のある設備投資や物流GX・DXの推進

- 荷主企業や物流事業者の営業所等において、**自動フォークリフト**、**自動倉庫**、**無人荷役機器**、**バース予約システム**の導入等の**自動化・機械化設備・システム投資**の実証事業や海運のDX化に向けた**技術開発**を支援。
- **物流の脱炭素化**に向けて、**EVトラック**の導入や、物流施設等において**再生可能エネルギー設備**等を導入する実証事業を支援。

<自動フォークリフト>



<自動倉庫>



<無人荷役機器>



<EVトラック>



<太陽光パネル>



活用事例

【GX事例】

<ヤマト運輸(株) 京都府・八幡営業所>

- ・ヤマト運輸(株)で初となる、全車両がEVトラックで稼働する営業所
- ・太陽光発電、蓄電池や電力平準化システムにより、夜間のEV充電による電力使用の偏りを緩和



<八幡営業所の外観>



<集配業務に使用するEV>



<屋根に設置した太陽光パネル>

出典：ヤマト運輸(株)HP

【DX事例】

- ・トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消。
- ・また、バースにおける庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



5. 地域経済を支える物流拠点の立地戦略

①中継輸送の拡大、EC拠点の拡大、自動運転導入等を踏まえた
変化への対応

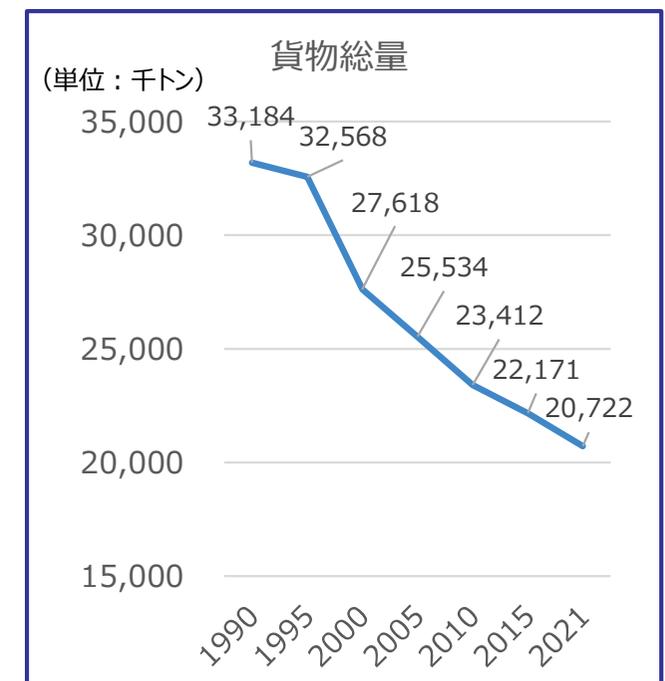
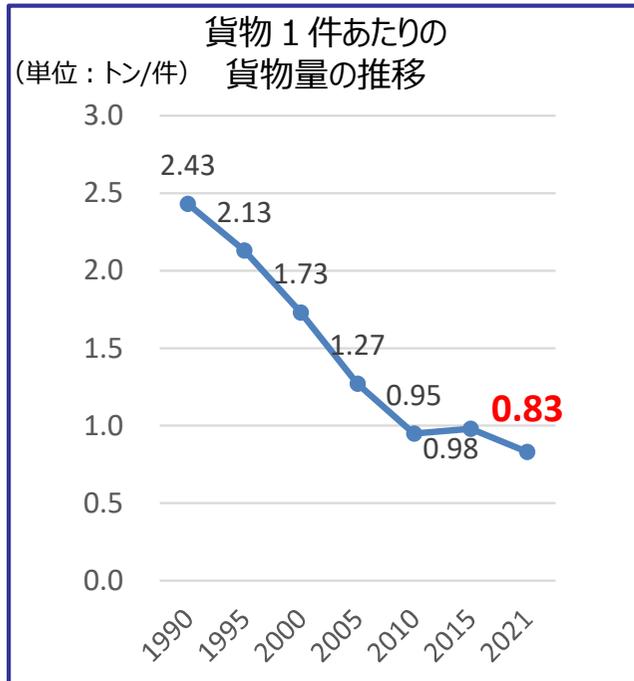
②地域戦略、まちづくりとの連携強化その他の整備促進に向けた
課題への対応

物流量の小口・多頻度化

- 貨物 1 件あたりの貨物量が直近の30年で約 3 分の 1 まで減少、貨物総量が約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・多頻度化が急速に進行している

小口多頻度化の動き

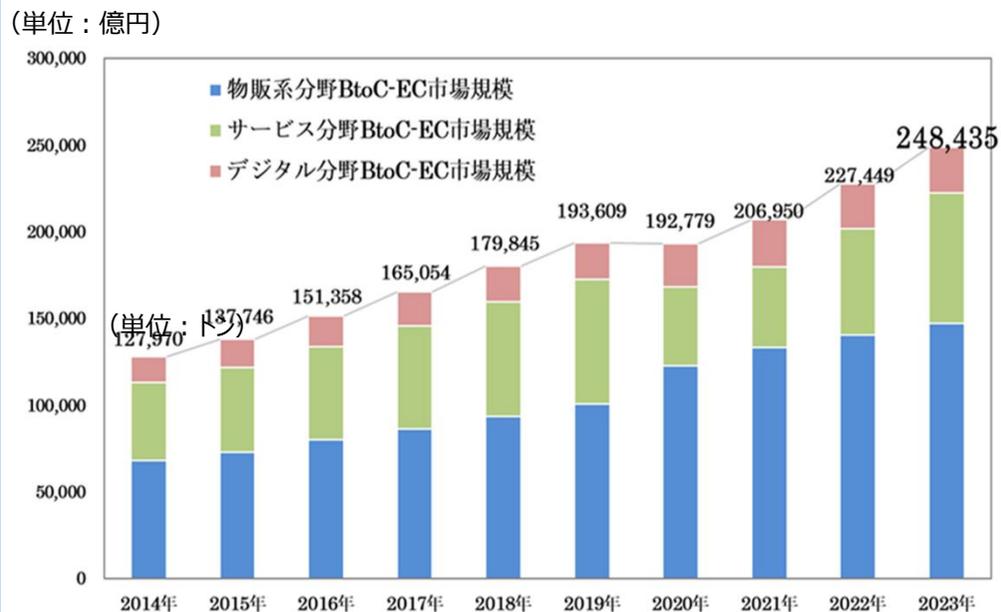
	1990年度	2015年度	2021年度
貨物 1 件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656千件	22,608千件	25,080千件
貨物総量	33,184千トン	22,171千トン	20,722千トン



EC需要の拡大

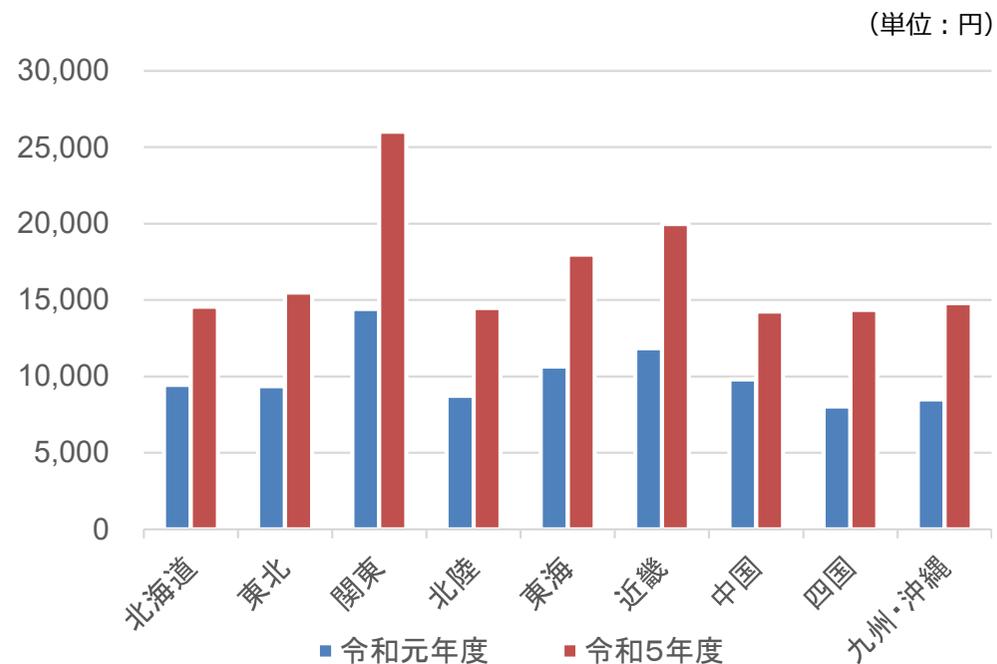
- EC市場は、年々拡大傾向
- 都市別に見ると、全国一様に拡大傾向

EC市場規模の経年推移



出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

インターネットを利用した1世帯 当たり1か月平均の支出額



出典：総務省「家計消費状況調査」

～ヒアリング情報～

- ・EC事業者は首都圏のみならず地方にも広く展開、配送の細分化のため今後も地方部に物流施設を増やす見込み。<不動産事業者、倉庫業者>
- ・EC需要は今後も増加予想。十数年前から使用している拠点については、立地の変更や施設規模の拡大を再考する動き。<不動産事業者>

物流拠点の誘致における効果等について

- 物流拠点の進出により、雇用の創出効果やそれに係る人口流入等の効果が期待
- 物流拠点の進出が盛んな地域においては、地価上昇の傾向も見られる

【物流拠点の進出に伴う効果】

(経済効果)

- ・雇用の創出効果
- ・土地や建物等の固定資産等に係る税収効果 等

(間接効果)

- ・施設建設時及び稼働後の当該施設において働く従業員の飲食・買い物需要等の波及効果
- ・雇用創出に係る人口流入効果 等

【地価公示（工業地）の上昇率】

	上昇率
千葉県市川市	1.95%
千葉県全体	1.45%
神奈川県厚木市	1.33%
神奈川県全体	1.17%
全国	1.18%

出典：国土交通省不動産・建設経済局「地価公示」(1月1日時点)
令和元年と令和6年における平均価格の比較から上昇率を算出

- 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を設置
- 上記設備を通じ、事業者と地域との共生やコミュニケーションを造成



(緑地交流スペース)



(カフェテリア)



(コンビニエンスストア)



(託児所)

物流拠点の整備促進に向けた促進策(開発許可)

- 物流総合効率化法及び地域未来投資促進法においては、開発許可に係る配慮を規定
- 自治体によって開発審査会付議基準は異なる

物流総合効率化法に基づく 開発許可の配慮

物流総合効率化法の認定を受けた特定流通業務施設は、市街化調整区域に施設を建設する条件を満たすことができます※。

※地方自治体の基準によっては、物効法認定を開発許可の条件としない場合があります。
開発許可基準の詳細につきましては、各地方自治体にご確認ください。

- 市街化調整区域に倉庫等を建設する場合は、地方公共団体の開発許可が必要。
- 国土交通省は、物流総合効率化法第21条を踏まえ、「開発許可制度運用指針(都市計画法に基づく技術的助言)」において、**開発許可をして差し支えないもの**として、「特定流通業務施設」を例示(一般貨物自動車運送業(特積み施設を除く)又は倉庫業の用に供される施設に限定)。
- 開発許可の許可権者である**都道府県知事等は**、「運用指針」を踏まえて、**それぞれで開発許可基準を制定・運用**。

○ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(抄) (都市計画法等による処分についての配慮)

第21条 国の行政機関の長又は都道府県知事は、特定認定総合効率化事業の実施のため都市計画法(昭和43年法律第100号)その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該特定認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の整備が円滑に行われるよう適切な配慮をするものとする。

○ 開発許可制度運用指針(都市計画法に基づく技術的助言)

開発審査会の議を経て、通常原則として許可して差し支えないものとして以下を例示

- 分家住宅
- 収用対象事業に係る移転
- 大規模既存集落内の住宅、小規模工場等
- 特定流通業務施設**
- 社会福祉施設、有料老人ホーム等
- 医療施設 等

特定流通業務施設に該当するものであって、
 ・貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業のうち同条第6項の特別積合せ貨物運送に該当しないものの用に供される施設
 ・倉庫業法第2条第2項に規定する倉庫業の用に供する同条第1項に規定する倉庫
 であること 等について例示

制度運用に関する国の基本的な考え方を示す「技術的助言」を踏まえ、地方公共団体が地域の実情に応じ、適切に運用

地域未来投資促進法に基づく 開発許可の配慮

市街化調整区域の開発許可関係の手續に関する配慮

③ 規制の特例措置等

- 基本計画において**重点促進区域**が設定され、さらに、当該基本計画に基づき市町村が**土地利用調整計画**を策定し、都道府県の同意を得ている場合、開発許可関係手續での配慮を受けることができる。
- 具体的には、地域経済牽引事業の用に供する以下の対象施設に関して、**都市計画法上の市街化調整区域における開発を原則として許可して差し支えないもの**としている。

都市計画法の開発許可制度とは

- 無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分
- **市街化調整区域においては、開発を抑制**



地域未来法を活用した開発許可関係手續に係る配慮

- 所要の手續を経ることで、**下記の対象施設に関しては、市街化調整区域における開発を原則として許可して差し支えないものとされる。**

<配慮の対象施設>

- 流通の結節点**
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する**食品関連物流施設、植物工場又は生体材料の研究施設若しくは工場**
- 原料調達地又は密接な関係のある既存施設の近傍**
医薬品若しくは食品の原料若しくは材料として使用される**農林水産物等の生産地等**又は**現に試験研究の用に供されている試験研究施設等の近傍に立地する研究施設又は工場**
- 変電所の近傍**
変電所(構外に**6万ボルト以上**の電圧で電気を伝送するもの)の近傍に立地する**コンピュータやデータ通信のための装置の設置及び運用に特化した施設**(当該施設の用に供する土地の面積が**10ha以上**のもの)
- 高速自動車国道等のICの近傍**
高速自動車国道等の**ICの近傍に立地した次世代モビリティに対応した物流施設**(高速自動車国道等又は高速自動車国道等と連絡する道路に連絡する通路(専ら当該物流施設の利用者の用に供することを目的として設けられるものに限る。)を備えているものであって、自動運行車の運行を支援する環境が整備されており、電気自動車(専ら電気を動力源とする自動車をいう。)に電気を供給するための設備又は水素自動車に水素を充てんするための設備が当該物流施設の利用者の用に供するよう適切に整備されているものに限る。)
- 地域における産業立地の促進のために必要と認められる区域**
都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランに記載された**産業立地のための土地利用に関する事項の内容に即して**、地方公共団体が基本計画の重点促進区域内に、**高速自動車国道等のIC又は幹線道路に近接して定める区域において立地する工場、研究施設又は物流施設**(都市再生特別措置法に規定する都市機能増進施設を除く。)

出典: 経済産業省HP

6. 物流拠点の整備・運営に関わる者に 係る産業政策

①老朽化アセットの再構築、人手不足等の持続可能性に関わる
課題への対応

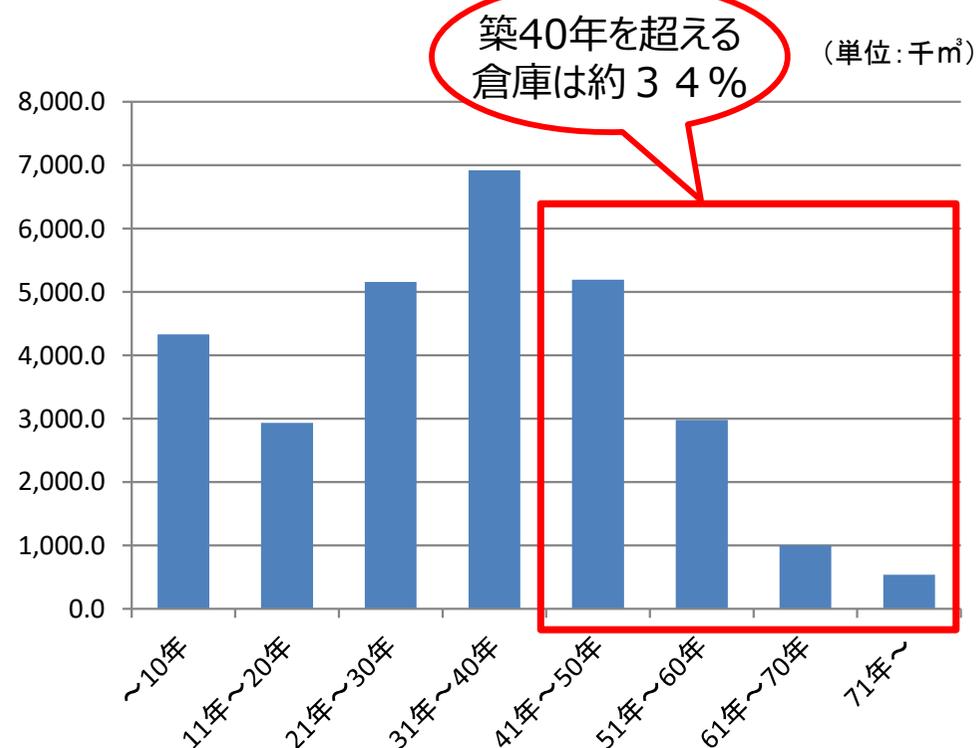
②一層の連携の可能性等の物流業界内の構造のあり方

③政策推進のための支援策のあり方

物流施設の再構築

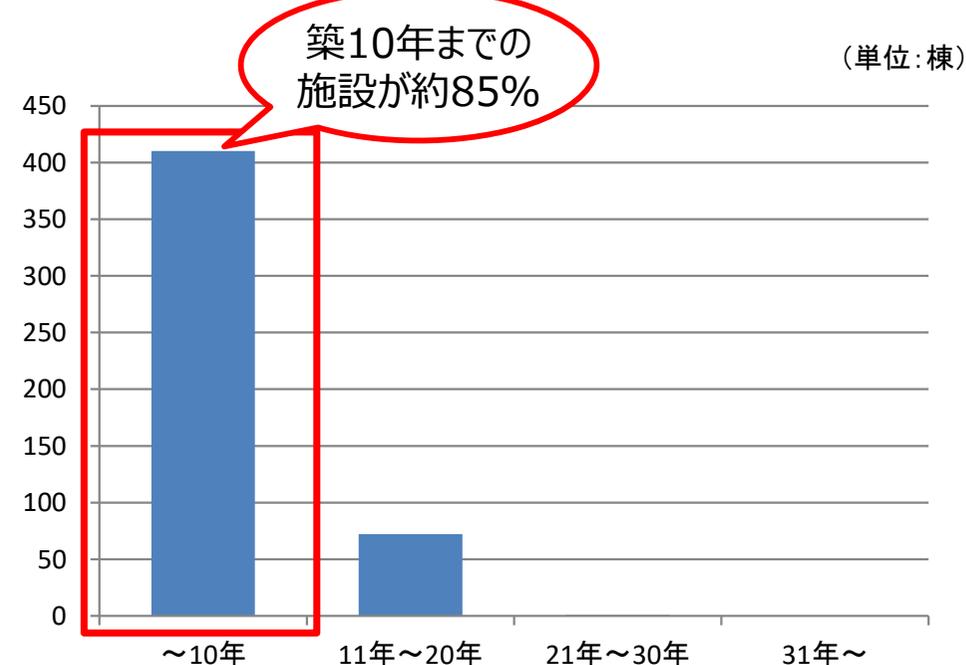
- 冷蔵倉庫は、全体の約34%が築40年を超えており、再構築が課題
- 物流不動産は、築10年までの施設が約85%を占める

冷蔵倉庫



出典：(一社)日本冷蔵倉庫協会調べ(令和5年12月時点、容積ベース)

物流不動産



出典：(一社)不動産協会調べ及び各社HPの公表情報より国土交通省作成

～ヒアリング情報～

- ・建築費の高騰により建替を見送っており、今後の建築計画も未定(ある事業者は、築40年以上の施設が約半数存在。)。<倉庫業者>
- ・耐用年数が経過し、耐震性にも問題のある施設を使い続ける者に対するディスアドバンテージを与える仕組みがないと、使える限り使い続けて老朽化が進む。<不動産事業者>

倉庫業をめぐる人材需給の状況

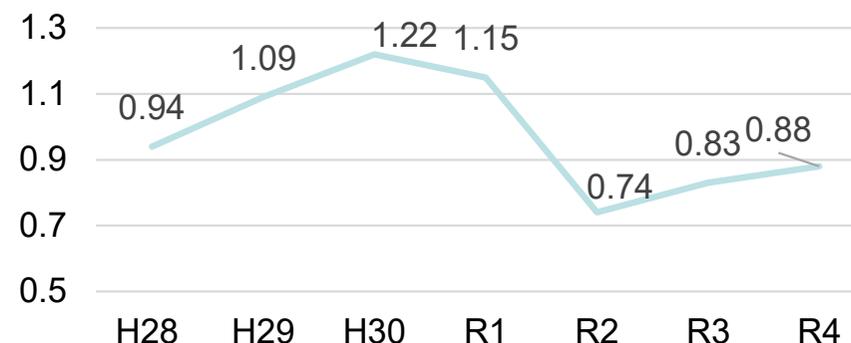
- 倉庫においては、トラックの受付や在庫管理・受発注等の事務作業や、積卸やフォークリフトなどの運搬、梱包や検品、保管している商品を出荷指示に基づき選び出し搬出するピッキングといった作業が行われている
- 倉庫の面積は年々増加。コロナ禍で一時的に人手不足は改善されたものの、再び、有効求人倍率は増加傾向にある
- 特に、庫内作業においては、大きく1を上回る作業分野が存在し、業界においても人手不足への危機感が高まっている。DXによる効率化が積極的に進められているとともに、外国人材の活用についても、業界において検討が開始されている

○ 庫内作業に係る有効求人倍率の現状（令和4年度） ※倉庫業に限らず工場等も含む

フォークリフト運転作業員：0.89倍、梱包作業員：2.51倍、ピッキング作業員：1.49倍

出典：厚生労働省「職業情報提供サイトjobtag」

○ 倉庫作業員 有効求人倍率の推移 (パートタイム含む常用)

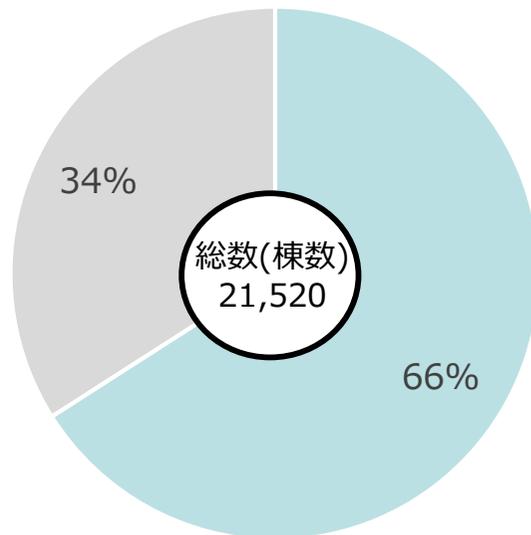


出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

営業用倉庫の自社保有率

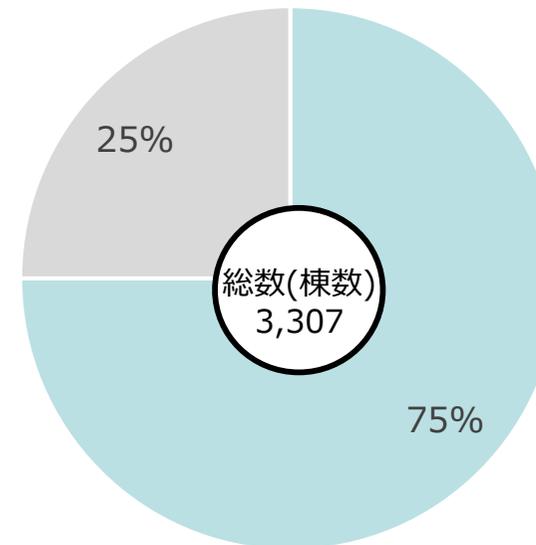
➤ 普通倉庫の自社保有率が約66%であるのに対し、冷蔵・冷凍倉庫の自社保有率は75%となっている

普通倉庫



■ 自社保有 ■ 賃貸

冷蔵倉庫



■ 自社保有 ■ 賃貸

出典：倉庫業登録簿より国土交通省作成

※ 留意事項は以下の通り。

- ・野積倉庫、水面倉庫、貯蔵槽倉庫、危険品倉庫（野積・水面）、トランクルームは集計対象外。
- ・普通倉庫は一類倉庫、二類倉庫、三類倉庫、危険物倉庫（建屋）を対象。
- ・冷蔵倉庫はC3級～F4級を対象。
- ・普通区画及び冷蔵区画を併せ持つ倉庫は、普通倉庫及び冷蔵倉庫のそれぞれに計上。

倉庫業者による物流不動産の活用事例

- 近年は、倉庫業者が物流不動産を賃貸し、営業するケースが増加している
- BTS型にて、建設前から共同して機能を計画する場合もあれば、寄託者の需要に応じて、完成後のマルチテナント型を賃貸する場合もある



プロロジスパーク仙台泉 (BTS)

《入居事業者》キューソー流通システム
 《倉庫種別》普通・冷蔵・冷凍
 《敷地面積》約24,500㎡
 《延床面積》約28,000㎡

出典：プロロジス提供



(上) プロロジスパーク猪名川 1
 (下) プロロジスパーク猪名川 2



プロロジスパーク猪名川 (マルチ)

《入居事業者》ロジスティード西日本 (ほか)
 《倉庫種別》普通
 《敷地面積》約192,600㎡
 《延床面積》約376,800㎡

～ヒアリング情報～

- ・保管料が上がらず、現在の料金水準では、物流不動産の賃料と目線が合わない。〈倉庫業者〉
- ・オフバランス化による経営手法は一案。〈倉庫業者〉

老朽化対策に関する取り組み例

【倉庫業者と物流不動産事業者の連携】

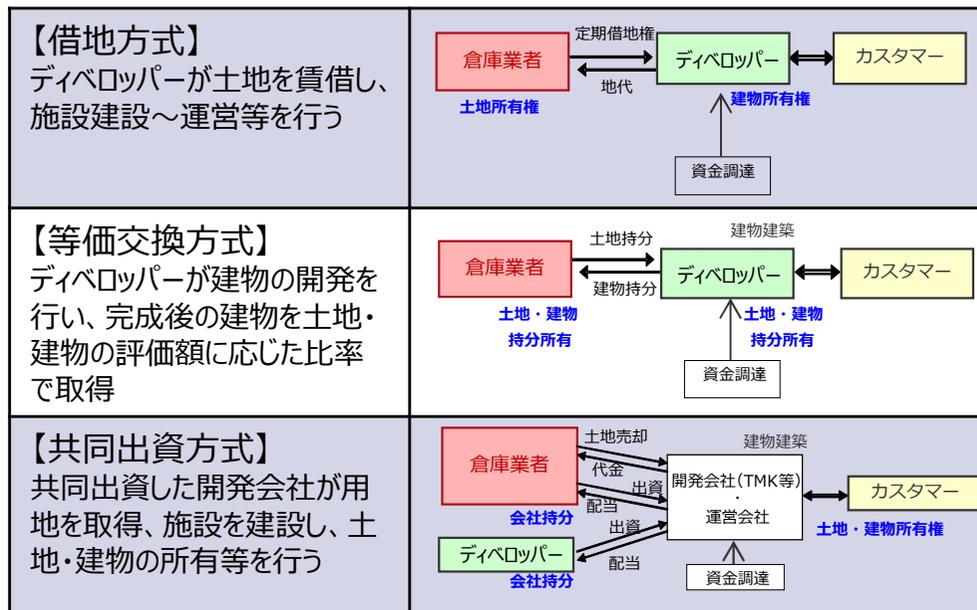
- 佐志田倉庫が自社で建設した営業用倉庫を、老朽化に伴い閉鎖
- 佐志田倉庫とプロロジスとの共同事業として、佐志田倉庫が土地を提供、プロロジスが施設を建築し、土地及び建物を共同所有
- 新しい都市型物流施設として、都心のラストワンマイル配送拠点の他、オフィス、ショールームやラボといった機能を併せ持つ施設を建設予定（2025年竣工予定）

(プロロジスアーバン東京錦糸町 1)



出典:プロロジスHP

共同事業の手法例



出典:プロロジス提供資料より国土交通省作成

倉庫業者が活用できる各種支援策(一例)

	税制措置	予算措置
建物	<ul style="list-style-type: none"> ・倉庫税制（国土交通省物流・自動車局） ・地域未来投資促進税制（経済産業省） 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業再構築補助金（経済産業省） ・物流総合効率化法に基づく財政投融資（国土交通省物流・自動車局）
土地	<ul style="list-style-type: none"> ・長期保有土地等に係る事業用資産の買換特例（国土交通省不動産・建設経済局） ・土地の所有権移転登記等に係る特別措置（国土交通省不動産・建設経済局） 	
設備	<ul style="list-style-type: none"> ・中小企業投資促進税制（経済産業省） ・中小企業経営強化税制（経済産業省） ・地域未来投資促進税制（経済産業省） ・DX投資促進税制（経済産業省） 	<ul style="list-style-type: none"> ・物流施設におけるDX推進実証事業（国土交通省物流・自動車局） ・物流拠点機能強化支援事業（国土交通省物流・自動車局） ・物流脱炭素化促進事業（国土交通省物流・自動車局） ・物流総合効率化法に基づく財政投融資（国土交通省物流・自動車局） ・サステナブル倉庫モデル促進事業（環境省） ・コールドチェーンを支える冷凍冷蔵機器の脱フロン・脱炭素化推進事業（環境省） ・中小企業省略化投資補助事業（経済産業省）

2024年10月30日 物流拠点の今後のあり方に関する検討会

物流拠点のあり方に関する 現状把握と仮説

三菱UFJ信託銀行株式会社
不動産コンサルティング部
リサーチャー 牧坂 亮佑

「安心・豊かな社会」を創り出す信託銀行 *Create a Better Tomorrow*

三菱UFJ信託銀行

世界が進むチカラになる。



研究の背景

- 不動産マーケット参加者から見た“物流不動産（＝物流拠点）”とは
 - 大型賃貸物流拠点の供給量、賃料、空室、利回り……
- 一方で、現実の物流網を取り巻く環境変化
 - ドライバー不足/拘束時間規制/下請構造の制限/施設の老朽化/エネルギーコスト・建築費の高騰/企業在庫の増加/冷凍倉庫におけるフロンガス規制……



営業用、自家用、賃貸借の有無を問わず、あらゆる物流拠点へ影響を及ぼす

課題意識

- 「より俯瞰的な実態把握」
- 「目先の需給に捉われない中長期的な見通し」

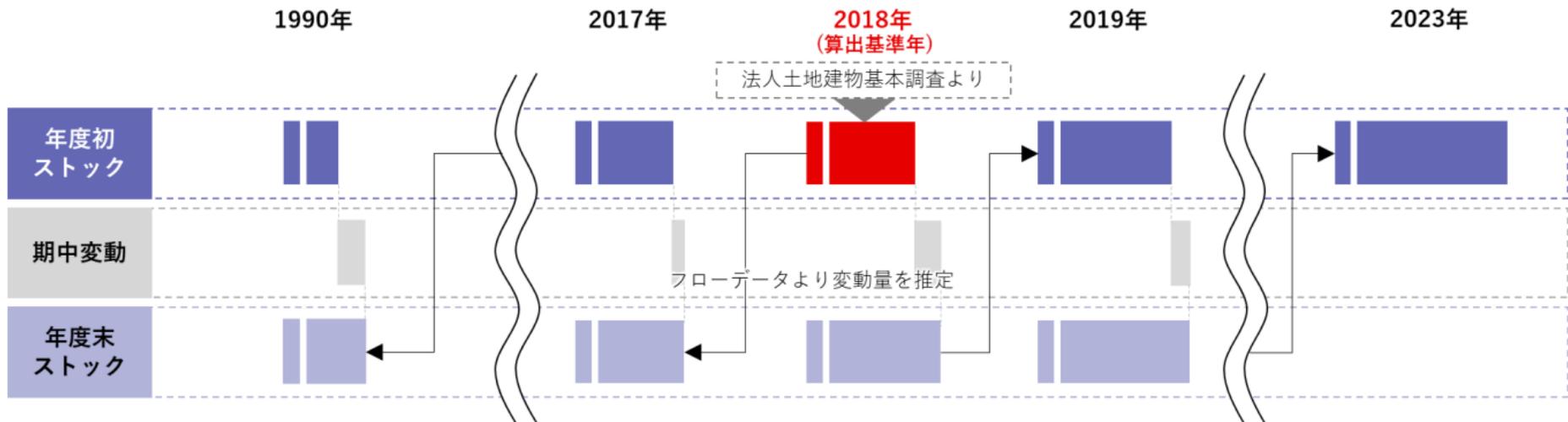
物流施設(拠点)ストックの推計(手法)

ストック、フロー情報の組み合わせにより、1990年以降の物流施設ストックを推計

■ 物流施設不動産に関連する統計データの特徴

	データの種類	手法	計上時点	更新頻度	留意点	"倉庫"に関する量的把握	更新頻度	供給時期に関する把握
ストック	法人土地建物基本調査	推定	竣工	5年ごと	• 毎年のデータは無く、また2018年以降の情報無し	○	×	○
	固定資産の価格等の概要調査	悉皆	竣工	毎年	• 数量は工場と倉庫の合計であり、倉庫単体の供給量は不明	×	○	○
フロー	建築物着工統計	悉皆	着工	毎月/毎年	• 着工ベースであり、竣工時期、現存量不明	○	○	×
	固定資産の価格等の概要調査/新增分家屋に関する調査	悉皆	竣工	毎年	• 数量は工場と倉庫の合計であり、倉庫単体の供給量は不明	×	○	○

■ データベース構築の概念図

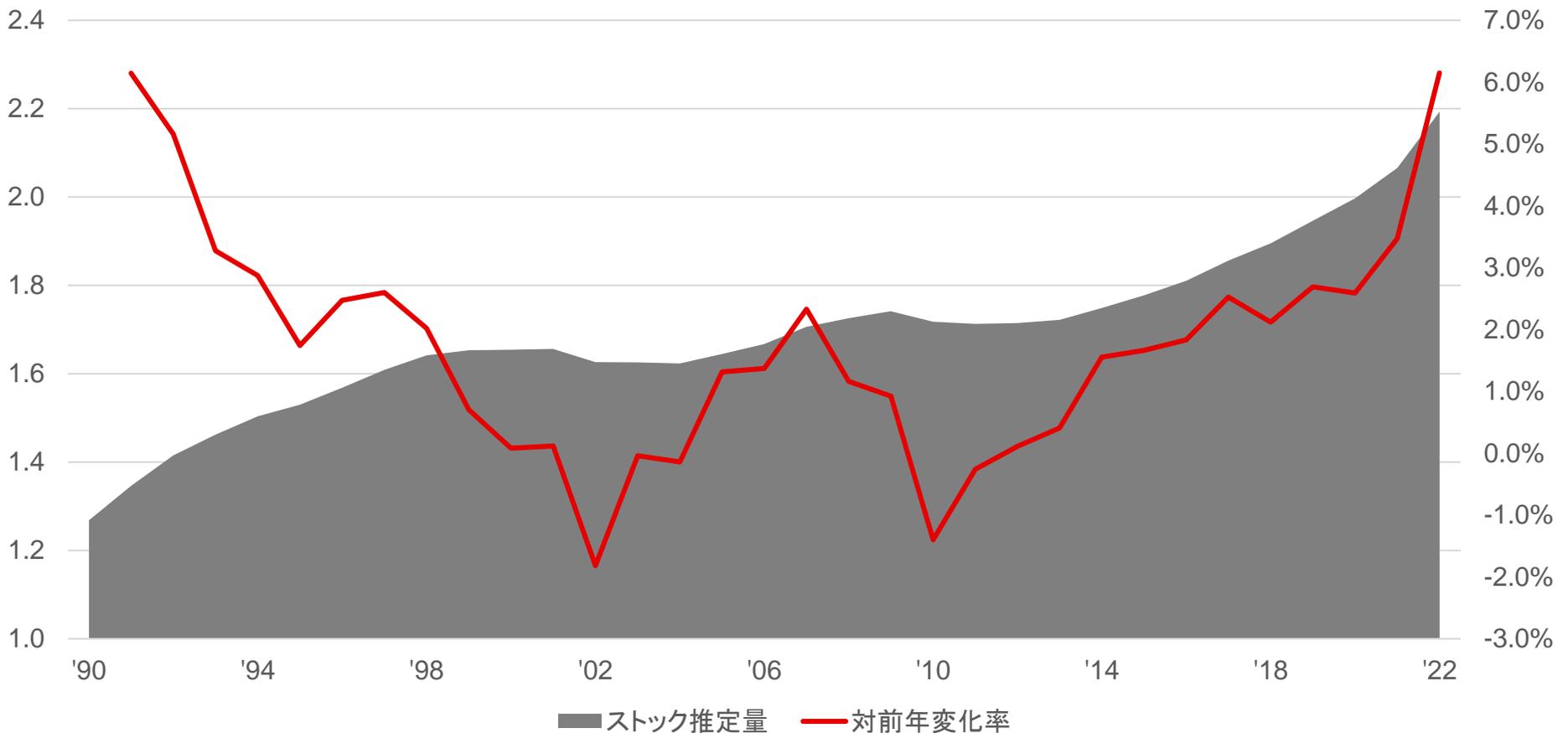


物流施設(拠点)ストックの推計(結果)

推計結果に基づくと、近年の物流施設ストック拡大のペースは 1990 年代前半のバブル期に匹敵

国内物流施設ストック(推定量)の長期推移
(億㎡)

(対前年変化率:%)

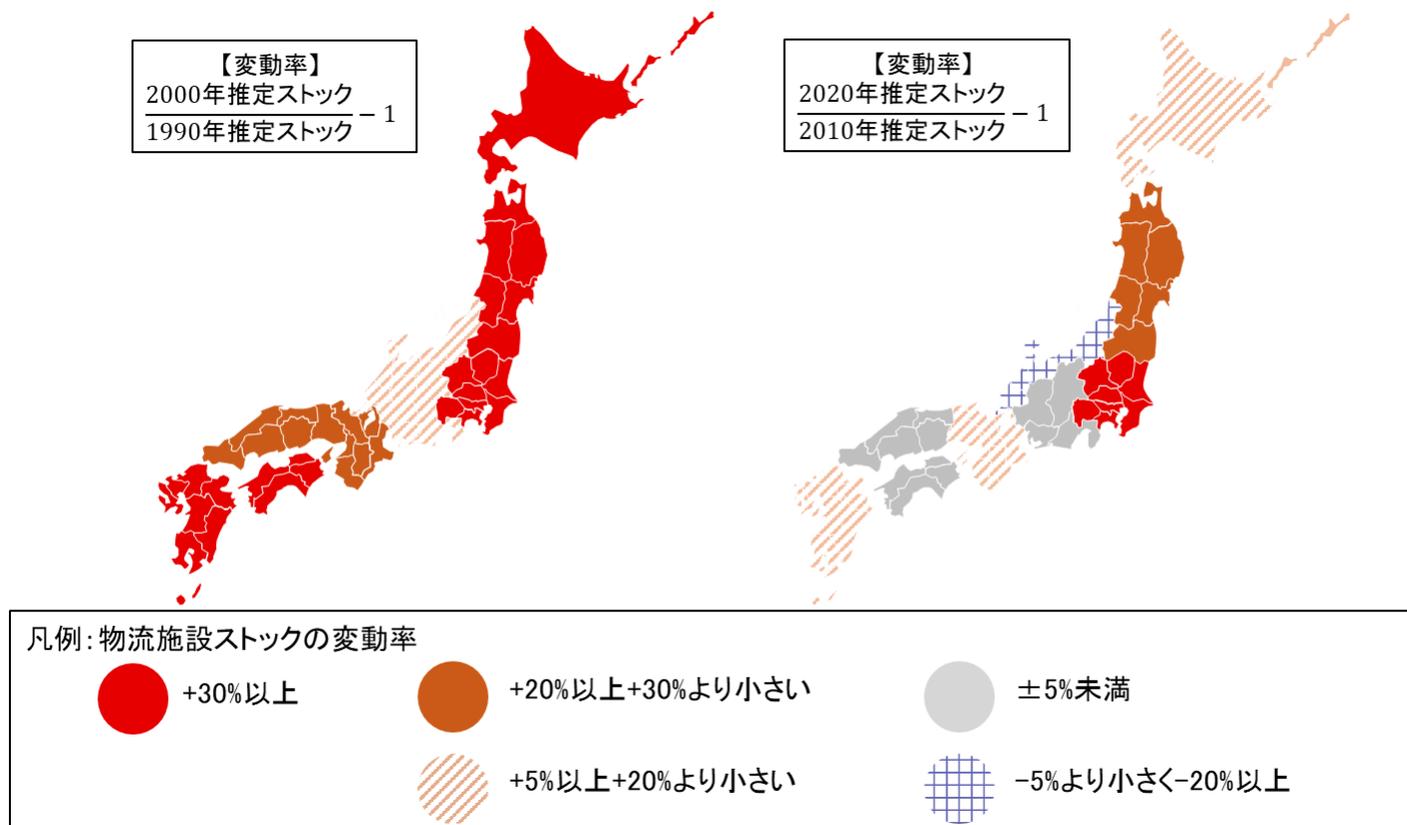


(出所) 構築したデータベースに基づく推定
(注) 工場敷地内における倉庫を除く

物流施設(拠点)ストックの推計(結果)

1990年代は全国的にストックが増加していたのに対して、
2010年代は関東地方に局所的な増加傾向が見られる。

地域別・年代別 ストック変動率



(出所) 構築したデータベースに基づく推定

(注) 全国を北海道、東北、関東、中部、関西、北信越、中国、四国、九州に分割したうえで、変動率を計測(沖縄除く)

2010年代の増加は関東局所的。

①偏在的なストック形成は、輸送網のあり方に
影響を与えたのか？

→関東を起点とする長距離輸送量の推移

②EC需要増加との関係

→物流量は『重量』で語られることも多く、体積に比して
軽量な荷物が多く含まれると思われる EC の影響を
正確に把握するのが困難

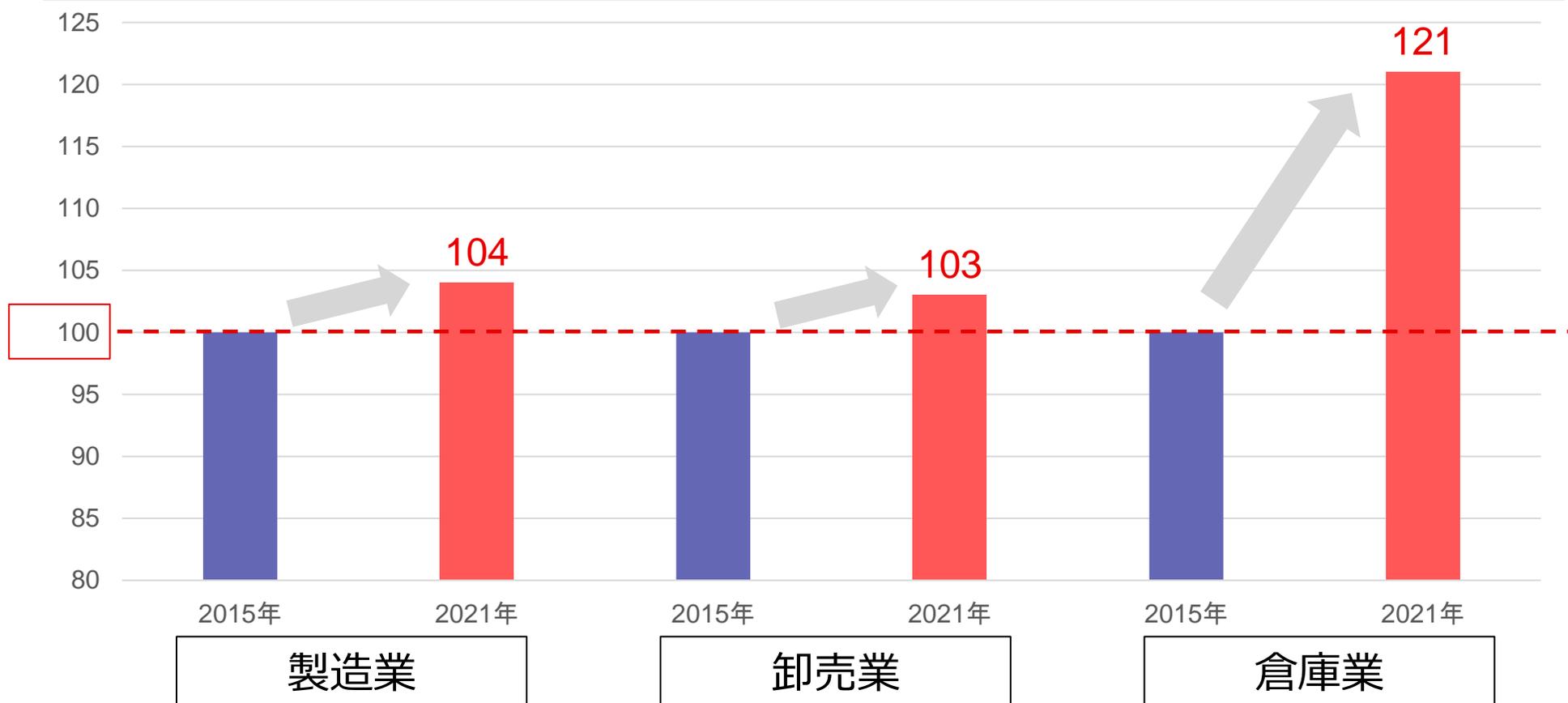
→製品の梱包などに使用される“段ボール”の消費量に着目

① 関東を起点とする長距離(300km以上)輸送量の変化

関東を起点とする倉庫業の長距離輸送量は、2021年は対2015年比で約20%増加。

関東を起点とする長距離(300km以上)輸送の貨物量変化率(2015年→2021年)

単位: 指数(2015年=100)

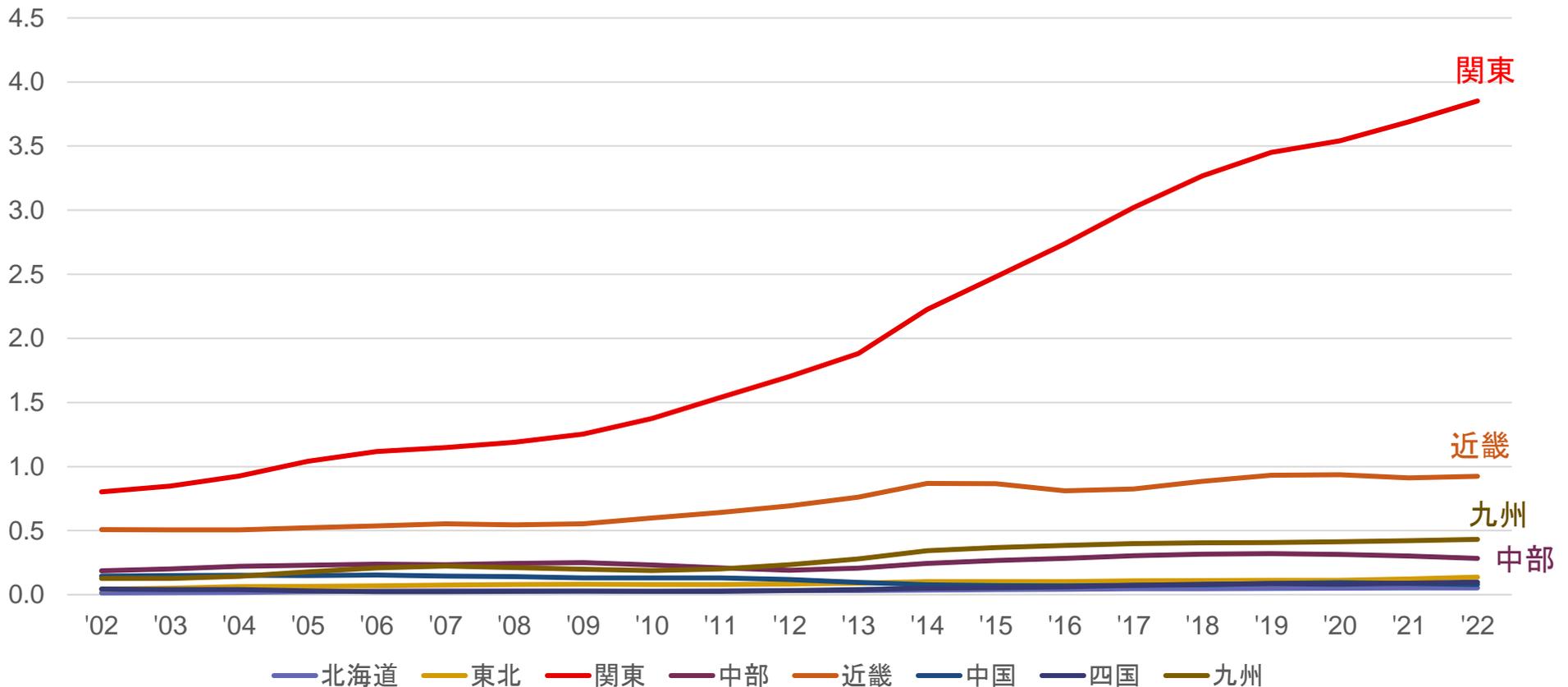


(出所)国土交通省『全国貨物純流動調査』を基に弊社作成

②段ボール消費量の推移(通販・宅配・引越用)

2010年代以降、関東地方における段ボール消費量の増加が際立つ。域内 EC 消費の伸びだけでは当該増加を説明することはできず、全国的なEC消費の伸長等、その他の増加要因があることを示している。

段ボール消費量(通販・宅配・引越用)
 単位:億m³



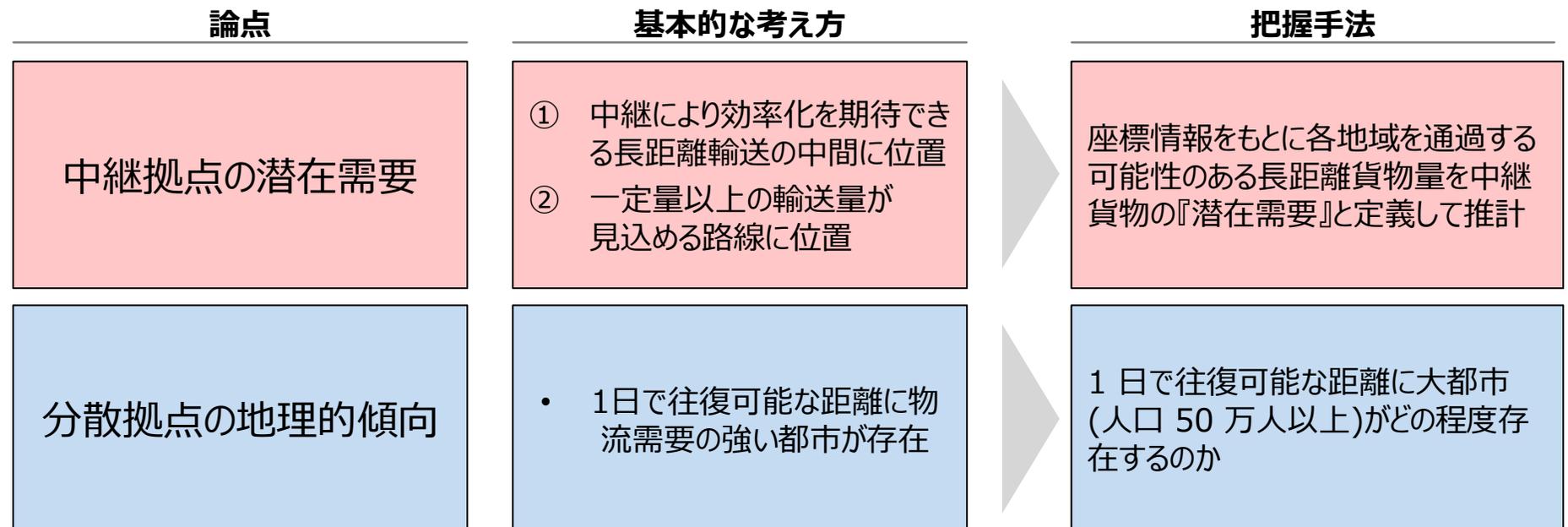
(出所)全国ダンボール工業組合連合会『段ボール統計年報』を基に弊社作成

試論(中継拠点、拠点の分散化)

課題意識：

『物流の2024年問題』に端を発する長距離輸送に関する課題解決において、『物流拠点の立地再構築』は重要な役割を果たすのではないかと？

今後検討を深めるための試論として、以下2点について考察



中継拠点の潜在需要推計

概要

- ドライバー人数の不足、労働規制改正に伴う一人当たり労働力の低下により、**長距離輸送は今後一層困難**に。
- こうした課題への打ち手として、**中継拠点を利した中継・共同輸送体制**の構築は有効。
- 今後、需要が高まるものと期待される**中継物流拠点**について、全国の貨物データを用いて**潜在需要の分析**を試行。

手法

貨物の発着点の座標情報をもとに各地域を通過する可能性のある長距離貨物量を中継貨物の『潜在需要』と定義して推計。

ある都道府県Pについての長距離輸送の中継拠点としての潜在需要を $\sum_{m=1}^{2209} C_{m,P} * D_m * AMT_m$ と定義する。

このとき

- m : 発着地点間の組み合わせ。47×47=2209通り存在。
- $C_{m,P}$: 組み合わせ(m,P)が条件Aを満たすとき、「1」それ以外に「0」を取る変数。
- D_m : m が条件Bを満たすとき、「1」それ以外に「0」を取る変数。
- AMT_m : m における輸送量

条件A: 対象都道府県Pの県庁所在地がいずれも発着地点の県庁所在地の間に位置

$$(LAT_{DEP} < LAT_P < LAT_{ARR} \cup LAT_{ARR} < LAT_P < LAT_{DEP}) \\ \cap (LON_{DEP} < LON_P < LON_{ARR} \cup LON_{ARR} < LON_P < LON_{DEP})$$

LAT_P : Pの緯度 LON_P : Pの経度 LAT_{DEP} : 出発地点の緯度
 LON_{DEP} : 出発地点の経度 LAT_{ARR} : 到着地点の緯度 LON_{ARR} : 到着地点の経度

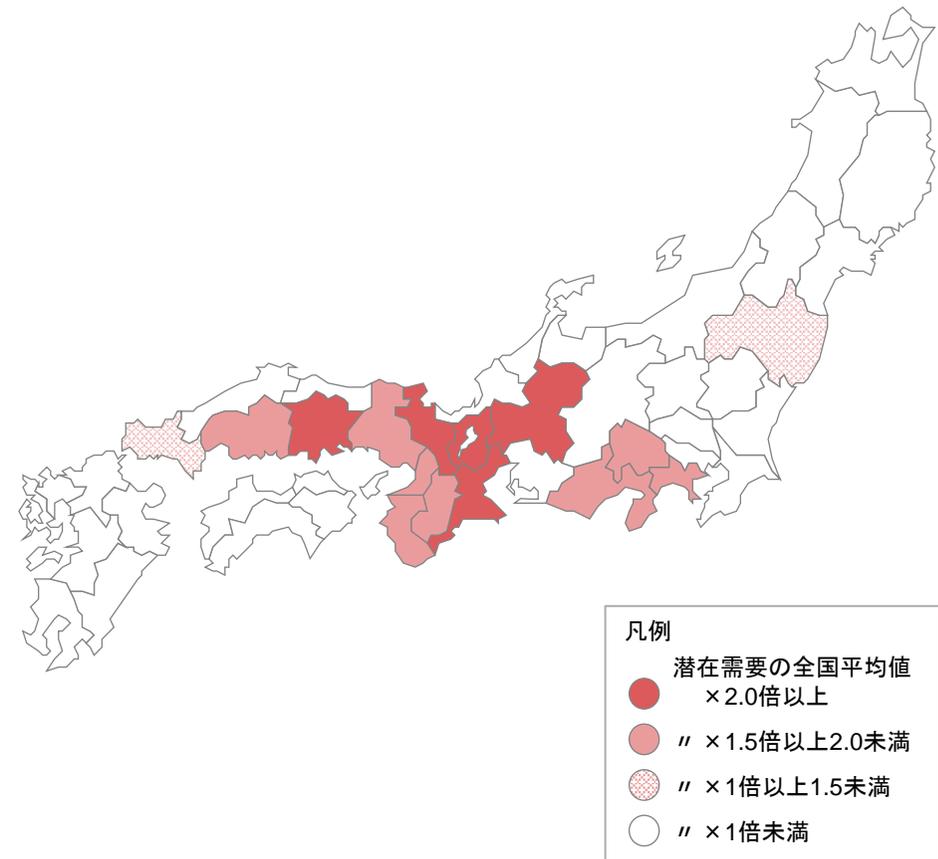
条件B: 発着地点間の直線距離が300km以上

$$Dis_m \geq 300$$

Dis_m : m における発着地点間の直線距離

推定結果

- 推計の結果、潜在需要が強いのは『**中部・大阪以東の関西エリア**』や**岡山**等。
- 加えて**福島**、**山形**は、潜在需要は突出して高くないものの、**中間中継拠点としての需要**が見込まれる



分散拠点の地理的傾向の把握

手法

- 各市町村別に**一日で往復可能な大都市（人口50万人以上）がいくつ存するか**を集計し、それを各地域ブロック別の平均値として表示

分析結果

- 人口集積度の**高い関東、北関東、中部、近畿**などが多い傾向
- 一方で、地域ブロック単位では相対的に往復可能な大都市数が少ない**東北以北や北陸、中国等においても、位置によっては平均数を大きく上回る都市も存在**

	平均	平均を上回る市町村例				平均	平均を上回る市町村例				平均	平均を上回る市町村例		
東北以北	1.4	福島南部	石川郡 (あぶくま高原道路)	7	中部	6.9	静岡中部	富士宮市 (新東名高速道路)	11	中国	4.4	岡山東部	備前市 (山陽自動車道)	8
		山形南部	東置賜郡 (東北中央自動車道)	8			長野中部	松本市 (長野自動車道)	10			岡山北部	津山市 (中国自動車道)	7
		秋田東部	仙北郡 (秋田自動車道)	6			三重東部	松阪市 (伊勢自動車道)	7			鳥取東部	鳥取市 (鳥取自動車道)	6
北関東	9.5	群馬南部	前橋市 (北関東自動車道他)	11	北陸	2.4	新潟南部	湯沢町 (関越自動車道)	8	四国	4.8	香川中部	高松市 (高松自動車道)	8
		茨木南部	猿島郡 (圏央道)	10			福井中部	美浜町 (舞鶴若狭自動車道)	7			徳島東部	阿波市 (徳島自動車道)	8
		栃木北部	那須塩原市 (東北自動車道)	8			福井北部	鯖江市周辺 (北陸自動車道)	5			愛媛東部	四国中央市 (松山自動車道)	5
関東	9.7	神奈川西部	平塚市周辺 (新東名高速他)	11	近畿	6.4	大阪市、京都市、神戸市周辺		6~7	九州	3.0	大分北部	中津市 (九州自動車道)	5
		山梨東部	大月市 (中央自動車道)	11			奈良東部	天理市 (西名阪自動車道)	8			福岡東部	行橋市 (東九州自動車道)	5
		千葉西部	習志野市周辺 (東関東自動車道)	10			—	—	—			—	—	

注 ある市町村について、1日で往復可能な大都市（人口50万人以上）数を $\sum_{j=1}^{27} C_{A,j}$ と定義の上集計

但し、 $C_{A,j} = 1$ if 市町村 A と大都市 j の直線距離が 175km 以内

$C_{A,j} = 0$ if 自治体 A と大都市 j の直線距離が 175km を超える

【中継拠点】

- 中継拠点としての潜在需要は大きいものの、発着地点としての需要は必ずしも大きくないエリアにおける事業スキーム
(ex.公営住宅の建替や再開発ビルの再々開発等で用いられる流動化スキームの適用可否、等)
- 中継・共同輸配送における荷主相性のデータ蓄積
(比重・温度帯を考慮した貨物流動実態の把握)
- ドライバーフレンドリーな中継拠点とは？

【拠点の分散化】

- 現場目線で見えた分散化を阻む障壁
(輸送におけるスケールメリットの喪失や拠点構築コストの増加等)
- トリガー要因(施設老朽化、営業網拡大等)

ご清聴ありがとうございました。

ディスクレーマー

本資料に記載している見解等は本資料作成時における筆者個人の見解等であり、経済環境の変化や相場変動、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。

また、記載されている推計計算の結果等につきましては、前提条件の設定方法によりその結果等が異なる場合がありますので、充分ご注意ください。

本資料は、当社が公に入手可能な情報に基づき作成したのですが、その内容の正確性・完全性を保証するものではありません。施策の実行にあたっては、実際の会計処理・税務処理等につき、貴社顧問会計士・税理士等にご確認くださいようお願い申し上げます。

本資料の分析結果・シミュレーション等を利用したことにより生じた損害については、当社は一切責任を負いません。

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。

本資料は、特定の有価証券の価値等に関する助言又は金融商品の価値等の分析に基づく投資判断に関する助言を目的とするものではありません。

本資料の著作権は三菱UFJ信託銀行株式会社に属します。従いまして、本資料のお取扱いは貴社限りにてお願い申し上げます。

論点と今後の進め方

議論いただきたい論点

前提

- ① トラックドライバーに対する時間外労働規制等により、国内貨物輸送の5割(トンキロベース)を占める自動車による一度の輸送距離が従前より短くなり、中小トラック会社も含め、中継輸送の社会的ニーズが一層高まっており、一定の公共性を前提とする必要。

また、このニーズに対応するため、積み荷の保管、積替え、ドライバーの交代等を行うための物流拠点の一層の需要増、地理的分散化が進展。

- ② トラックドライバー不足に対応するため、特に三大都市圏や各地方都市圏を結節する幹線において、ダブル連結トラック、自動運転トラック等を用いた輸送の普及が、中小トラック会社も含め今後急速に進展。

これに伴い、この幹線輸送と地域配送を円滑に連結する、一定の公共性を前提とした基幹物流拠点の整備運営が今後必要。

論点

- ① 中継輸送の拠点等の役割を果たす物流拠点の建設・運営のあり方はどうあるべきか。また、どのような機能を必要とするのか。

地方部への拡大にあたっての課題は何か。

- ② この基幹物流拠点は、どのような主体が建設・運営し、どのような機能を必要とするのか。課題は何か。



議論いただきたい論点

前提

③ 前提①・②における物流拠点に対して、地域の産業政策や活性化、まちづくり、災害時の連携等の役割を期待し、地域の計画等への位置づけを積極的に図る自治体が増加してゆく見込み。

④ 前提①・②の物流拠点に加え、湾岸部や各地域における物流の結節点として営業倉庫が重要な役割を果たしているところ、その施設の老朽化が進み、建替えがうまく進んでいない。

その際、当該営業倉庫業者が単独ではなく、他の営業倉庫業者、あるいは不動産事業者や金融事業者等の複数の者で連携して、建て替えや物流拠点としての再構築にあたる事例が今後増加。

再構築にあたり、まちづくり等と連携した、オフィス、生活支援機能等、倉庫以外の多様な機能の提供も増加。

論点

③ 自治体が物流拠点に対して求める機能、役割は何か。
また受入れにあたっての課題は何か。

④ 前提①・②のような物流拠点の潮流にあつて、営業用倉庫が今後果たしていく役割は何か。
また、複数事業者が連携した営業用倉庫を含めた物流拠点の再構築の取組みが進むに際しての課題は何か。

- 2024年10月30日 第1回
(議題) 物流拠点を取り巻く環境の変化や課題
- 2024年12月 第2回
(議題) 関係事業者からのヒアリング
- 2025年1月 第3回
(議題) 物流拠点の課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 2025年3月 第4回
(議題) 物流拠点の課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)