

物流拠点の今後のあり方に関する検討会（第1回）

議事要旨

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

出席委員等：別紙のとおり

議事次第：

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

議事概要：

- 本検討会の座長を大島委員が務めることとなった。
- 国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課から、資料1及び資料3、三菱UFJ信託銀行(株)牧坂委員から資料2を説明し、委員による意見交換を実施。

意見交換における主なコメント：

(物流拠点に求められる機能・役割について)

- 水素、電気等の充電機能、荷物の積卸しに資する広大な倉庫、ドローンの発着場等の機能が必要ではないか。
- 避難所として災害時の拠点としての機能が求められる。物資の提供、充電機能や医療機能等が提供できるよう、今後の建て替え時にはこういった機能もつけられると良いのではないか。また、そのような機能が一般的に認知されていない部分もあるかと思うので、広報・周知や、容積率緩和のような手法で災害拠点として機能するような大きな倉庫を建設しやすい後押しも必要。
- 今、物流に求められているのは、荷物を運ぶだけ、保管するだけではなく、付加価値が非常に求められている中で、今の人員では近い将来、賄いきれないというところが出てくるので、データやテクノロジーを使った効率化が必要。
- ドライバーや運送業者にとってどのような機能が必要なのかも議論いただきたい。
- 物流 2024 年問題の対策として、トラック予約システムを導入するよう働きかけているところ、倉庫業者が導入してもトラック事業者の利用率があがらないというのが実態。

- ダブル連結トラックや自動運転等について、今後これからの時代にどのようなものが求められ、どういうものが主流になっていくのかということを見定めた上で、それに適したトラックターミナルを考えていく必要がある。今後、どういう分野が主流になっていくか、規格がどうなっていくのかといったような点について、整合的、あるいは統一的な方向性を、この場で議論いただきたい。
- 物流 2024 年問題解決のためには貨物駅の結節・中継機能を拡充していくことが重要であり、具体的な取組みとして、貨物駅構内へのマルチテナント型物流倉庫の整備、トラックとの結節機能強化のための積み替えステーション整備、積み替えステーションと隣接するパレットデポの整備などを進めている。
- 自動運転トラックの運用にあたっては、始点・終点での荷役とセットで考える必要があり、戦略的な物流拠点の整備が重要。

(地域経済を支える物流拠点の立地戦略について)

- 資料 1 P24 と P39 で示された動きは矛盾している。貨物は減る傾向にあるにもかかわらず設備は増え続けている。この要因として、川下側が在庫を絞り、ジャストインタイムで欲しい時に欲しい量をもたらす動きが傾向に拍車をかけている。景気がいいと在庫拠点を分散し、景気が悪いと特に首都圏に集中。
- 公共性を有する物流拠点の立地をどのように考えるのか、が大きなテーマ。中継輸送や自動運転などの新技術への対応等、足下の物流を取り巻く環境の中で、物流を公共インフラとして社会の中の位置づけをどうするのか。また、今後想定される課題への対応を踏まえて、特に都心部を中心とした物流施設の配置についての見直しや再構築についても検討が必要。
- 物流ネットワークを形成していくときのポイントはリンク（輸送経路）とノード（施設）。リンクに関しては、道路局にて自動物流道路の検討が進められているが、これに加え、エリアやリージョンという観点も大きく関わってくるということで、これらは都市局等のテーマでもある。また、ノードに関しての中心は物流・自動車局のテーマということで、全体が統一された形でまとまり効率的なものになっていくよう、国土交通省として全体での検討を進めて欲しい。
- 中継輸送の拠点に関して、物流の見える化等の潜在需要がどこにあるのかの見極めが金融機関にとっても、キャッシュの源泉になり非常に重要な観点。中継輸送に関しては、積替えやドライバー交代等がメインになるので、一般的に大きな資金は必要ないと考え、アセットのみに依拠した流動化スキームというよりは、事業者の信用力に依拠したコーポレート与信が馴染みやすいのではないかと考える。
- 基幹物流拠点の資金調達法については、必要資金も大きいためノンリコース・ファイナンスが馴染みやすいと考えるが、特定投資業務として国の一部資金を使用して投資を押し進めており、物流をサステナ投資と捉えモーダルシフトを推進する中で、このような資金提供に

積極的に関与できると考えている。

- 物流 2024 年問題を始めとするドライバー等の担い手不足により、コストの比較で、拠点を増やすのか、輸送に委ねるのかという単純比較だけではない要素が出てきており、コストだけでは整理できない、地方にも置かざるを得ないというような動きが今後、避けられないのではないか。こうした拠点新設の動きが各物流事業者、あるいは荷主の部分最適で拠点を置いていくのがよいのか。あるいは、より広域的な観点で、政策的に全体最適を見据えて地方に拠点を置いていくのか、その辺りの拠点の置き方ということも議論の大きなテーマだと考える。
- 自治体側が、自分たちの自治体が物流に適した立地であるということを認識しているのかという点も重要。自治体側の物流拠点の誘致に関する意向や計画との連携が必要と考える。地域の政策を尊重しなければならないが、広域的にここには物流拠点が必要であるという一定の判断がなされるところについては、地方自治体にも働きかけて計画的に物流拠点を位置づけていただく等の連携が不可欠。
- 新たに道路やインターチェンジを作ると物流の需要が発生すること、それに対する自治体の受け止めについて、ウィン・ウインの関係がつかれるかどうか非常に大事。都市計画法上で物流施設をどう位置づけるのが整理しづらく、ここが整理できないと、受け止める側の自治体としては対応に苦慮すると感じる。地域未来投資促進法等において市街化調整区域において立地できるということは公益上の観点からも必要であるが、財政的にも、事務局機能的にも非常に脆弱で都市マスタープランや地域計画の中への位置づけ方に苦慮している自治体も存在するため、自治体が戦略的にまちづくりに物流拠点を位置づけていくためのサポートが必要。
- ラストマイル配送に資する小さな拠点が非常に重要。目的に合わせた拠点づくりが重要。
- トラックターミナルは、積替え機能や中継機能を有しており、中継拠点として十分機能し得ると考えるが、中継輸送の機能を単独の事業としてやっていくことは難しく、民間で中継輸送拠点を提供するには、物流センター等の他の機能との抱き合わせの提供になるのではないか。民間だけでは中継輸送の観点からは適切な立地に整備されないといったことも考えられ、公的な関与や様々なスキームの工夫などの余地がある。
- 拠点整備については、地元自治体などの公的なセクターに関わっていただく必要がある。また、拠点整備に際し、災害拠点といった形で地域に貢献することにより、補助金や開発のハードルが下がるなどのスキームについても併せて議論いただきたい。
- 物流の全体最適の観点から共同配送と中継拠点は極めて重要。中継拠点における重要な立地となるのは外環、圏央道周辺以外にも、静岡、山形、千葉、長野、岡山などになることはデータから明らかであり、これらの立地は公共性の高い場所として皆で活用していくことが重要。
- 基幹物流拠点について、大手デベロッパー、大手運送事業者や倉庫業者さんが主体にな

って、建設、運営していくのが有力と考える。

- 中継拠点の整備について、運送事業者は中小企業が多いことから、ある程度公的なセクターが公的な形で運営してもらうことが非常に大切。
- 公共性の高い物流拠点を形成していくときの事業手法は大きなポイント。昨今、オフバランス化が進んでいる中で、中小の事業者にとってアセットを持っているということ自体が金融の担保になっており、ファイナンスに絡んでくるような部分も考えていかなければいけない。公共性のある事業として、どういう手法が今後考えられるのか、検討が必要。

(物流拠点の整備・運営事業者に係る産業政策について)

- 資料 1 P46 の物流施設の再構築について、築 31 年を超える施設が増えている大きな要因は設備増。また、資料 1 P48 の冷蔵倉庫の自社保有率の割合が高いのは中小企業の割合が高いからであるが、更に、運送業者や物流不動産等の進出、用地、地価、建設コスト高がネックとなり、設備の更新や高度化に苦戦している。
- 世間の物価の上昇と比較して、昭和 40 年代より平均倉庫保管料金はほとんど変わっていない。昭和 40 年代と変わらない保管料金でやっていけているのは DX 化による省力化をすでに実施できていることが要因。これ以上の DX 化に踏み切るにはかなり大きな投資が必要であり、そこを何とか支援していただきたい。
- 普通倉庫の老朽化に関するデータを次回に示していただくとともに、倉庫の持つ役割や使い方について、公共インフラとしての視点からどのように再生、再構築する必要があるか、社会的な意義についてお話しいただきたい。
- 物流拠点の老朽化に関して、マンションの立地がなくなってきたと言われる中で、まさに狙われるようなところに倉庫があり、物流の目線だけでなく連鎖型の建替えのような形で他の用地と順番に使っていく仕組みをつくっていく必要がある。
- 老朽化アセットの再構築について、複数事業者が連携して、より大きな倉庫の建設が推進されるように、都市再生特区のようなものを活用した容積率の緩和等で後押しできるのではないか。
- 老朽化アセットの再構築について、常に検討はしているが、償却負担や投資回収などの採算を考えると簡単ではない。倉庫建設時には長期の使用を想定した施設とし、営繕等維持にも費用をかけており、築 100 年に近づこうかという倉庫も機能している。
- トラックターミナルの多くが供用開始から 50 年以上経過しており、老朽化が大きな課題。施設の改修や更新をただするというだけではなく、物流の変化に対応した新たな機能というものを取り込みながら、持続可能性のあるターミナルとしてどうしていくのかといったことも考えていく必要があり、本検討会において検討の中に加えていただければ大変ありがたい。
- 中継拠点における運送業者のマッチングや運送料金をどう配分するかなど、運用に落とし込んだ際のルール作りも必要。

(その他)

- 安全保障に関する論点が抜けている。食料安全保障で言えば、国産が減る中、輸入食料のストック、通関や検疫に関する機能を持った設備が必要でそれを守らなければならない。また、災害等も考慮し、東西分散するなどリスクヘッジも必要になる。

— 了 —

(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