

第2回 物流拠点の今後のあり方に関する検討会

今後の物流拠点のあり方について

令和6年12月10日



①物流拠点(中継拠点や基幹物流拠点)に求める機能

1 利用者から考える物流拠点に必要な機能

- ① 大型車、トレーラなど、**多様な車両がいつでも必要時間利用できる駐車スペース、広さが必要**である。駐車マスを整備する際は**幅3.5m（以上）を確保**していただきたい。
また、余裕を持ったバースの数を設けてほしい。



【参考】
高速道路SAの駐車スペース写真

- ② ドライバーの労働環境改善のため、物流拠点には、コンビニエンスストアや、ドライバーの休憩施設、睡眠施設、シャワー施設、コインランドリー、その他ドライバーが長時間待機できる施設が必要である。



- ③ 積荷の積替えの際、荷物が雨に濡れることがないように、**上屋(屋根付き)の積替えスペースの整備が必要**である。
また、荷捌きスペースを広くとることが必要である。



【参考】屋根付きの倉庫

①物流拠点(中継拠点や基幹物流拠点)に求める機能

2 物流拠点に求める機能

- ① 移動式トイレや支援物資の備蓄など防災基地機能も付加させ、東南海トラフ地震など**大規模災害への構えとする機能が必要**である。

また、大規模災害発生時は、仮設住宅トレーラーの待機場所としたり、緊急支援要員の宿泊施設として活用することも視野に入れてはどうか。



【参考】 能登半島地震における集積拠点
(石川県産業展示館)

- ② ダブル連結トラックの中継基地や自動運転トラックと市街地走行トラックの積替基地、自動物流道路の積替基地としての機能も必要ではないか。

3 拠点整備等における課題

- ① 第1回検討会の資料には、「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いる」、とあるが、中継輸送は、仮に拠点が整備されたとしても、**積替え荷物がなければ利用が進まない**。特に中小トラック事業者が自ら積み替える荷物を探すことは現時点では難しい。
拠点整備とあわせ、特に長距離輸送を担う中小トラック事業者において**持続可能な運賃を収受できる荷物マッチングシステム等の環境整備**が必要である。
- ② バース予約システムあるいはトラック予約受付システムを導入している拠点が増えてきているが、現在、**各拠点ごとに様々なシステムが運用されており、汎用性が無い**。また、一部の利用者が予約枠を多くとってしまい、直前になって利用しない枠をキャンセルするなどの問題を耳にしている。ドライバーの利便性向上のため、共通のアプリにまとめたり、ドライバー側の配送スケジュールを考慮した日時指定が行えるようにすべきである。
- ③ 円滑に荷積み、荷下ろしを行うためには、**荷物データの標準化が必要**ではないか。

- ① 拠点の運営は、特定の民間事業者が独占的に行うことによって、利用しづらいケースも考えられることから、**自治体など公的機関がかかわる形で、公平に運営**することが望ましい。
- ② 自治体にとっては物流拠点を災害拠点として位置付け、**地域に貢献する形であれば公的な資金を投入**することも可能となるのではないか。
- ③ **平時は物流拠点として、災害時は災害物流拠点**として整備、運営することが考えられるのではないか。

③望ましい立地

- ① 発地と着地が千差万別であることから具体的な地名は示すことが困難であるが、長距離輸送を担う車両の通行量が多い①首都圏～東北圏、②首都圏～近畿圏、③近畿圏～福岡圏などの**長距離都市間輸送の中間点となる地域に中継拠点があることが望ましい**。
- ② 道路局や国道事務所等が主体的となって、静岡県の浜松、広島県の宮島や岡山県の早島などで中継拠点整備を積極的に進めていただいている。今後も、物流・自動車局と道路局が連携を図りながら、トラック運送事業者・トラックドライバーが利用しやすい拠点整備を進めていただきたい。
- ③ 首都圏でいえば、圏央道周辺に**物流拠点となるストックポイント(SP)を整備**し、地方からの車両は圏央道のSPで積み荷を積み替え、折り返す仕組みを検討すべきである。大型車・トレーラが通行しづらい圏央道域内に地方からの車両を入れず、圏央道域内は首都圏の中小型トラックが配送するような役割分担を行うという考え方もある。

