

第2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12月10日(火)

16:00～18:00

場所：合同庁舎2号館国土交通省

低層棟共用会議室2A・2B

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 関係機関からのヒアリング
- (2) 意見交換

3. 閉 会

<配布資料>

- 資料1 営業倉庫の現状と課題について((一社)日本倉庫協会)
- 資料2 冷蔵倉庫の現状、課題と今後の方向((一社)日本冷蔵倉庫協会)
- 資料3 物流不動産における取り組みについて((一社)不動産協会)
- 資料4 今後の物流拠点のあり方について((公社)全日本トラック協会)
- 資料5 物流拠点の今後のあり方に関する検討会説明資料(全国トラックターミナル協会)

「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12月10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12月10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
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
大西 智代	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補佐※
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

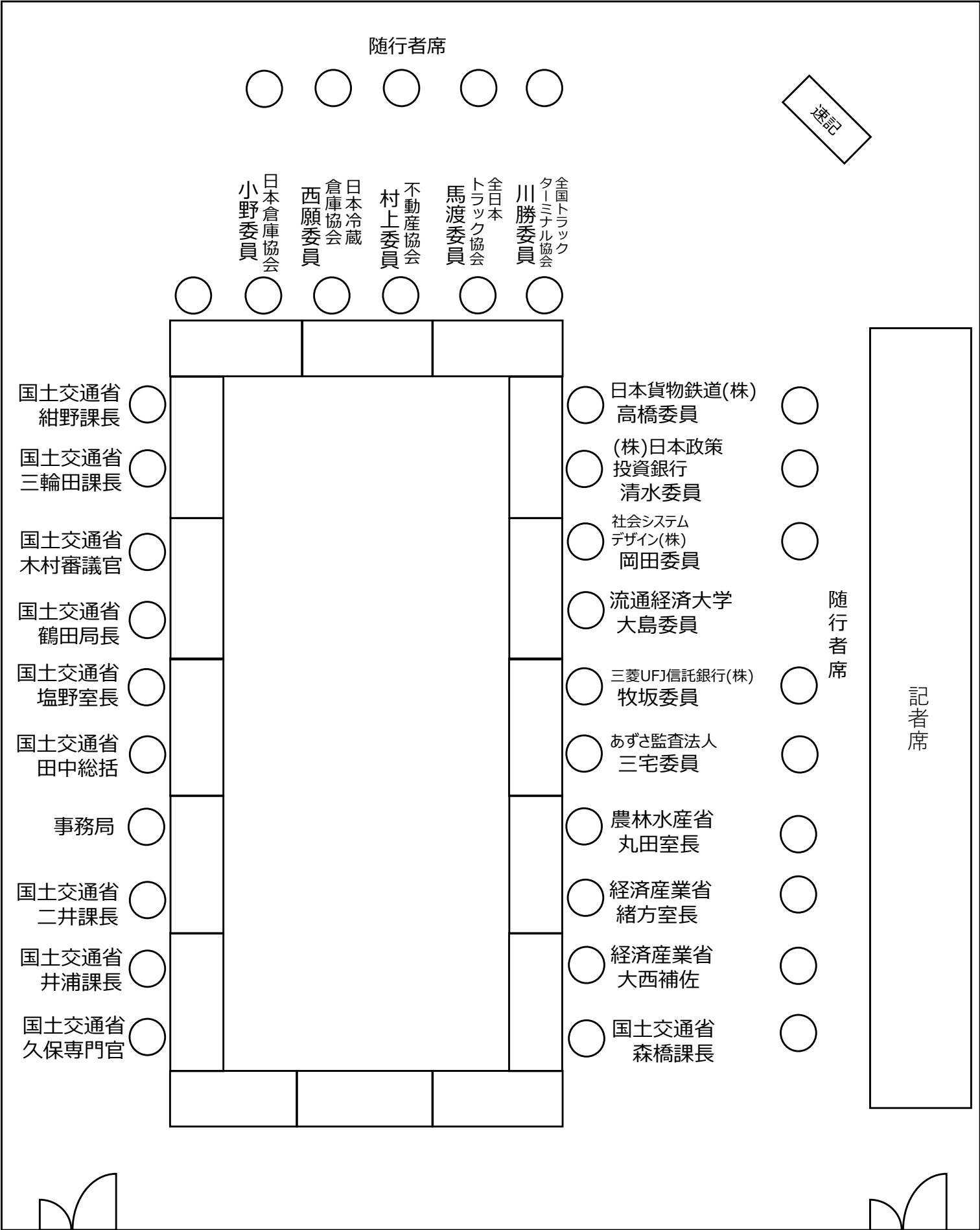
※代理出席

<国土交通省（事務局）>

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

第2回 物流拠点の今後のあり方に関する検討会 座席表

日時：令和6年12月10日（火）16:00~18:00
場所：中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室2A・2B



営業倉庫の現状と課題について



一般社団法人日本倉庫協会

令和6年12月10日

1. 営業倉庫の現状

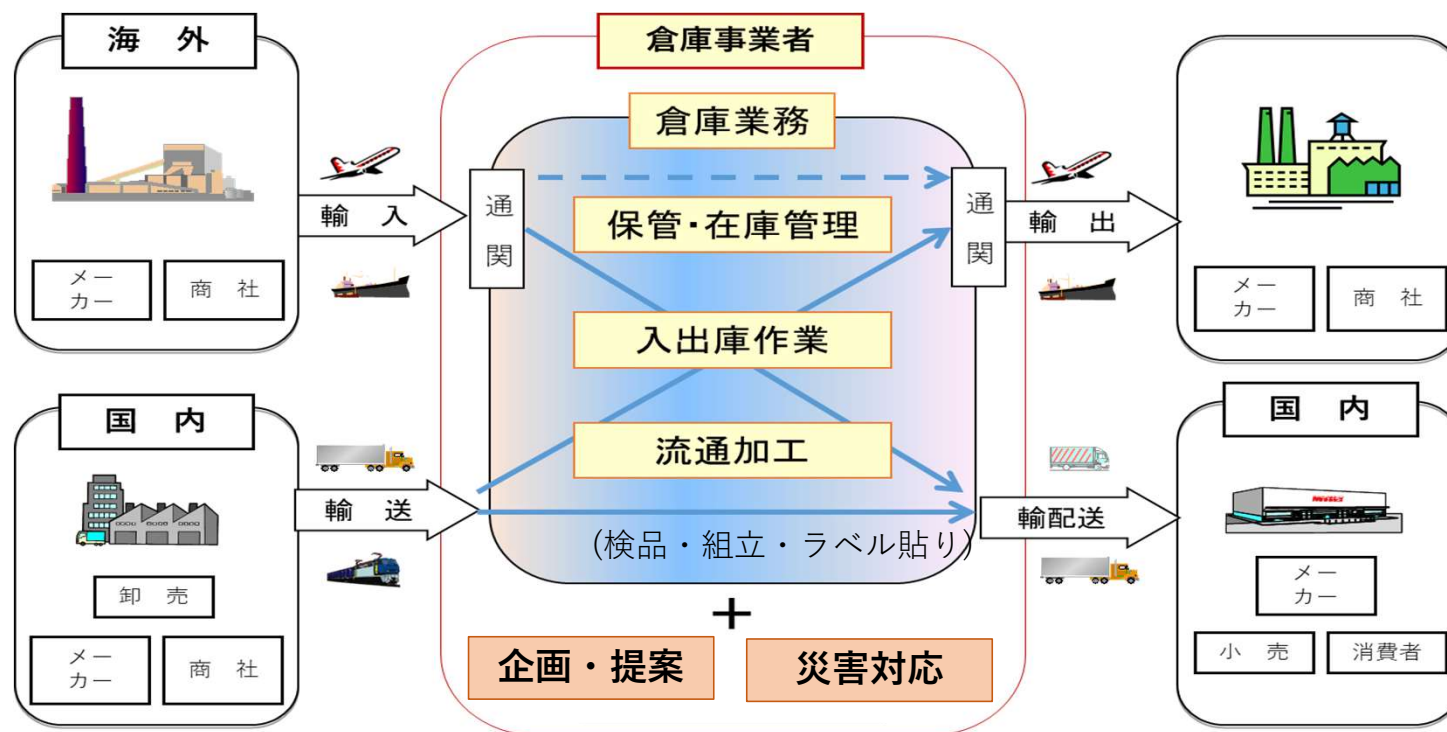
①倉庫業の市場規模

(令和3年度)

区分	営業収入	事業者数	従業員数	中小企業の割合
倉庫業	2兆6,000億円 (3位)	6,582 (2位)	13万2千人 (2位)	98.9%
トラック輸送業	18兆3,473億円	63,251	201万人	99.9%
JR貨物	1,513億円	1	5千人	—
内航海運業	7,613億円	3,309	6万7千人	99.7%
外航海運業	3兆4,895億円	189	7千人	84.8%
港湾運送業	9,911億円	854	5万1千人	89.0%
航空利用運送事業	9,727億円	202	1万5千人	66.9%

出典：数字で見る物流2023

2. 営業倉庫の果たす役割



○物流の中核を担う営業倉庫は、倉庫業務におけるあらゆるノウハウを生かし、通関、荷役、保管、流通加工、梱包・包装、情報管理、輸配送等を行うことで物資の需給調整機能を担っている。

○サプライチェーン全体の最適化には、貨物情報を活用した倉庫事業者の企画・提案力が求められる。

○災害時にも物流拠点として機能することで、重要な社会インフラとなる。

3. 時代の変化に応じた社会的課題への対応



4. 営業倉庫の特徴

(1) 寄託契約による保管

○営業倉庫は、基本的には寄託契約に基づく物資の保管管理を行い、その寄託物に対する保管責任を負う

○貨物の保管に伴い荷役業務や流通加工業務などを行う

○営業倉庫では

☆自家用倉庫よりも厳しい施設設備基準 (次頁参照) が求められる

☆必要な知識及び能力を有する倉庫管理主任者を選任して
管理業務を行わせなければならない

☆蓄積する保管ノウハウにより事故を未然に防ぎ、高い信頼を得ている

☆原則、寄託貨物には火災保険を付保し、万が一の場合に備えている

（参考） 1 類倉庫の施設設備基準（倉庫業法第6条）

○外壁・床の強度	鉄筋コンクリート造りで窓はなく、床には3,900N/m ² 以上の耐力がある等
○防水性能	鉄筋コンクリート防水塗装の屋根・外壁であり雨樋を有し、 庫内には樋や水を使用する設備はない等
○防湿性能	床面はコンクリート造で金ごて押さえ仕上げとなっている等
○遮熱性能	屋根及び外壁は耐火構造である等
○耐火性能	耐火建築物である等
○災害防止措置	倉庫外壁10m以内に建築物がないので災害防止措置の必要がない等
○防火区画	庫内に事務所があるが、耐火構造の床・壁で区画しており、開口部は 防火戸となっている等
○防犯措置	施錠扉、網入ガラス、機械警備、出入口周辺部照明2ルクス以上あり、 部外者管理施設と隣接していない等
○防鼠措置	地窓、下水管、下水道に通じる部分は全て金網を設置しており、出入口 の扉は完全密閉できる等

(2) 多種多様な貨物及び荷主に対応

- 多種多様な貨物を引き受けることが事業の柱である
- 様々な荷主企業の貨物を組み合わせて扱うことで、保管スペースを有効に活用して、利益につなげている
- 寄託契約による柔軟なスペース提供により、荷主は物流経費の無駄を低減させることができる
- 保管などの物流業務を自社で行うことのできない中小荷主企業にとって、営業倉庫はその物流業務を担うなくてはならない重要なパートナーである

取り扱い荷主の数・取り扱い規模の例（大手倉庫事業者M社の事例）

1 事業所当たりの荷主企業数 40.2社

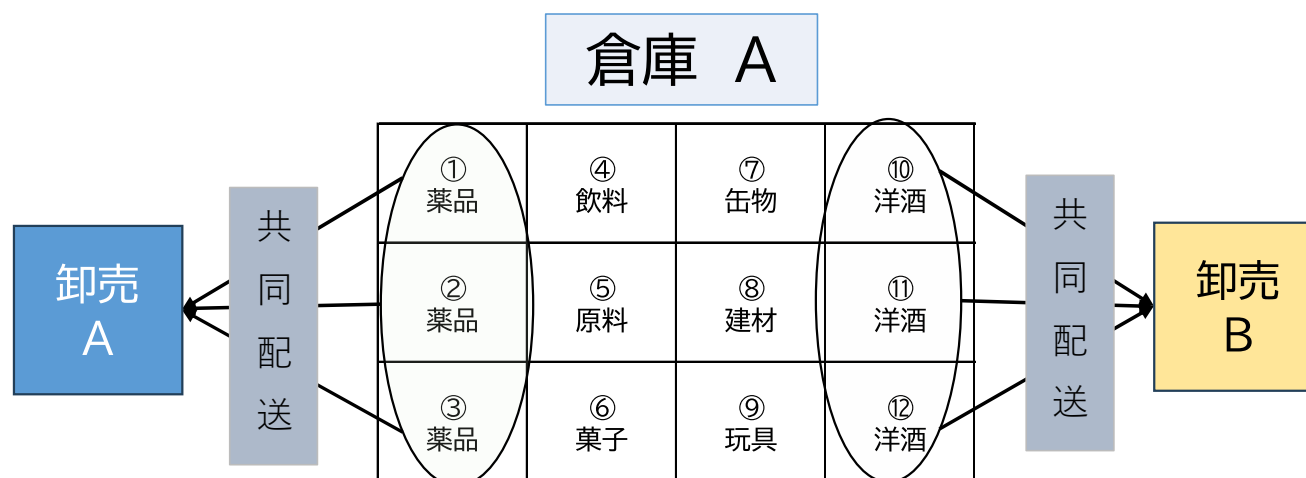
1 社平均取扱い面積 552m²

(3) 様々な貨物の情報を活用

○倉庫に集まる様々な企業の物流情報を集約することで、企業の業態に合わせた物流戦略の最適化や業種を超えた共同配送の提案が可能

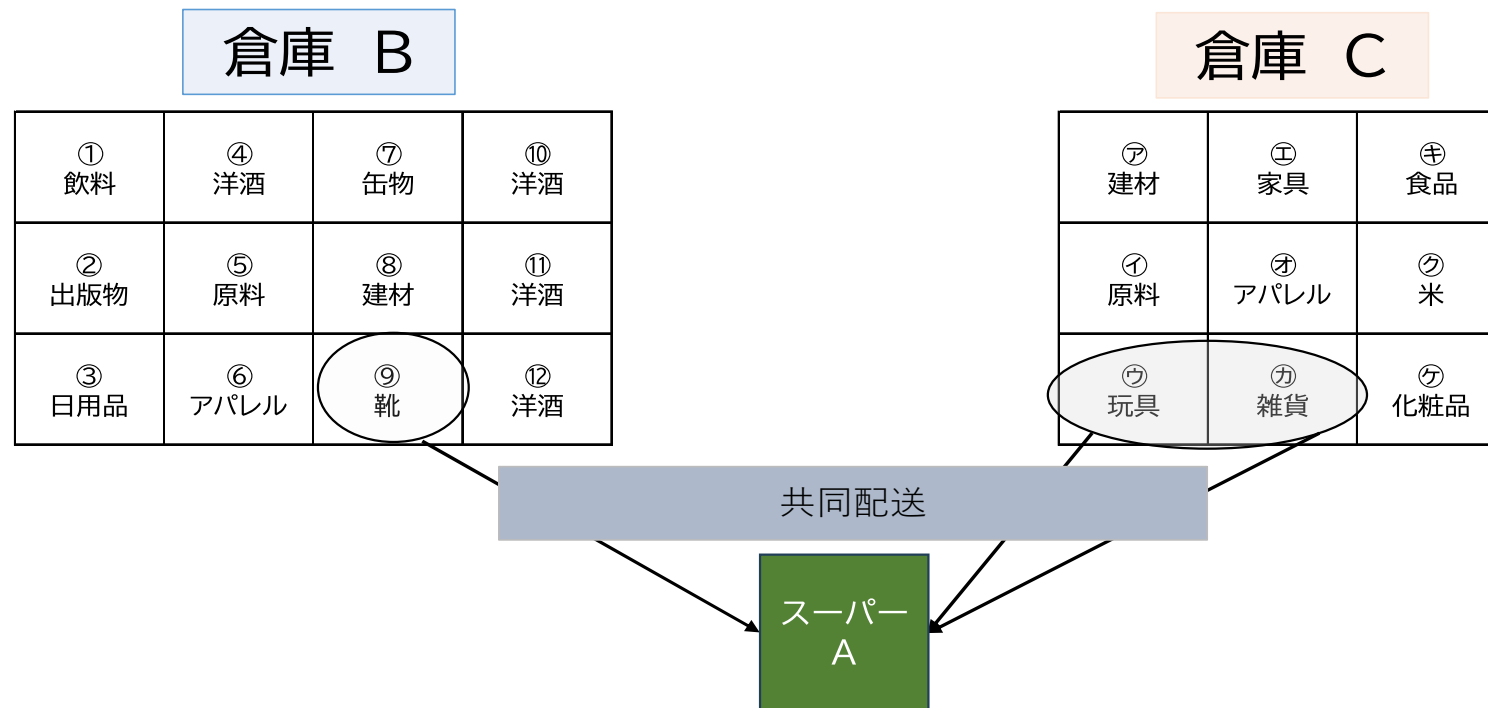
☆共同配送①（縦串の共配）

倉庫会社は多数の荷主の貨物を取扱うことから、1か所で同一業界の異なる荷主の貨物を取扱うことで業界集約型の共同配送を実現できる。（事例：三菱倉庫の医薬品、洋酒の共同配送）



☆共同配送②（横串の共配）

倉庫会社は多種多様な貨物を取扱うことから、納品先単位で業界横断型の共同配送を実現できる。
（事例：小山企業とダイワコーポレーションによるイオン向け共同配送）



（４）倉庫の立地

倉庫の立地を歴史的経緯を踏まえて大別すると以下のとおり
＜臨港倉庫＞

○大手倉庫事業者は歴史的に貿易・海運と密接に関連しながら、臨港地区を中心に事業を展開、我が国経済の発展に寄与してきた。

○多くの営業倉庫が臨港地区を中心に立地している。

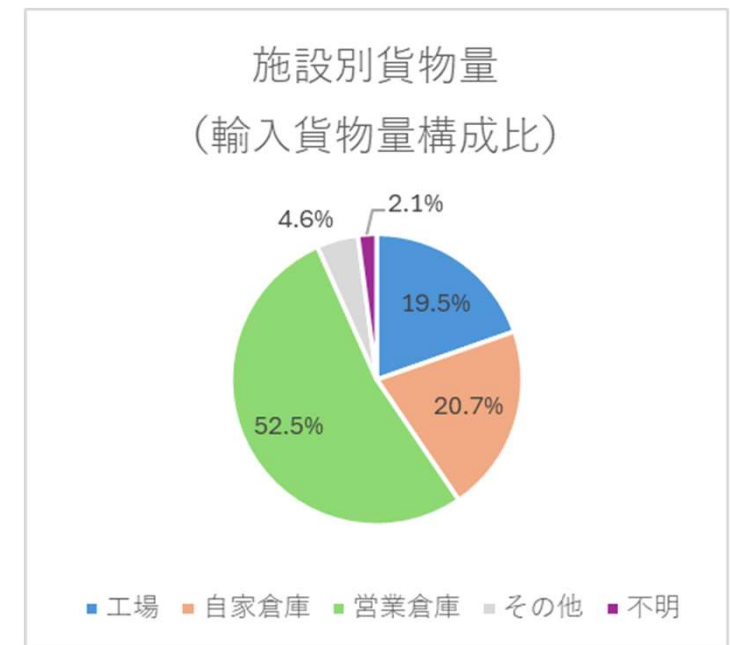
○我が国の輸入貨物の99%は海上輸送により運ばれている。その中の52.5%が営業倉庫を経由して国内に流通している。

＜地方倉庫＞

○地方の倉庫は、米穀などの保管需要や地域産業の物流拠点として展開、長く地域経済の中核拠点としてその発展に寄与。倉庫業以外の面でも様々な地域の活動に貢献してきた。

＜大都市近郊倉庫＞

○近年は製品・消費財の国内物流がシェアを拡大。大きな消費地を抱えた大都市近郊に配送センター機能を強化した大都市近郊型倉庫が増加している。



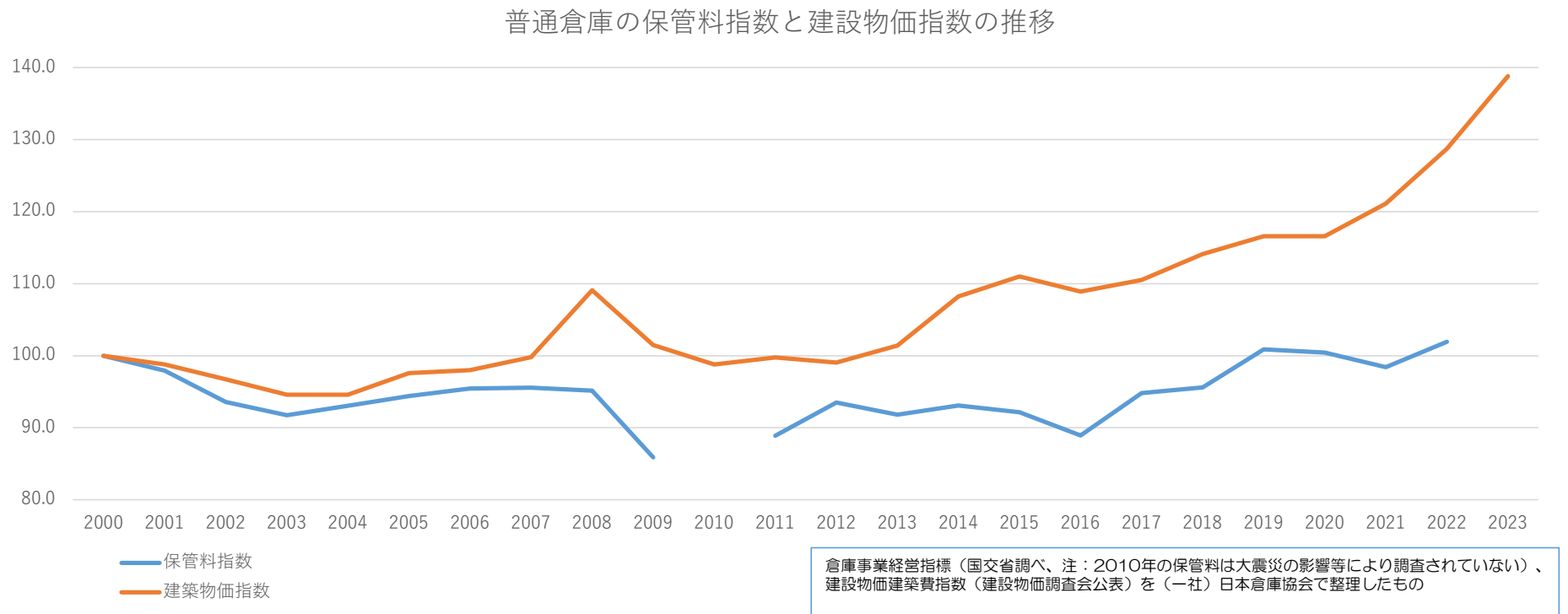
5. 営業倉庫の投資にあたっての判断基準

倉庫建設にあたっては以下の事項を総合的に判断

○営業倉庫建設の判断基準（主な項目）

- 荷主からの要請
- 立地の良さ（荷主の拠点・幹線道路からのアクセス）
- 雇用の見込み
- 公的機関からの支援
- 建設コスト
- 投資回収の見込み（減価償却期間を基準として判断。実態としては、より長いスパンでの活用が主流）

☆普通倉庫の保管料指数と建設物価指数の推移



保管料は上がっていないが、建築費は高騰している。

6. 営業倉庫の課題

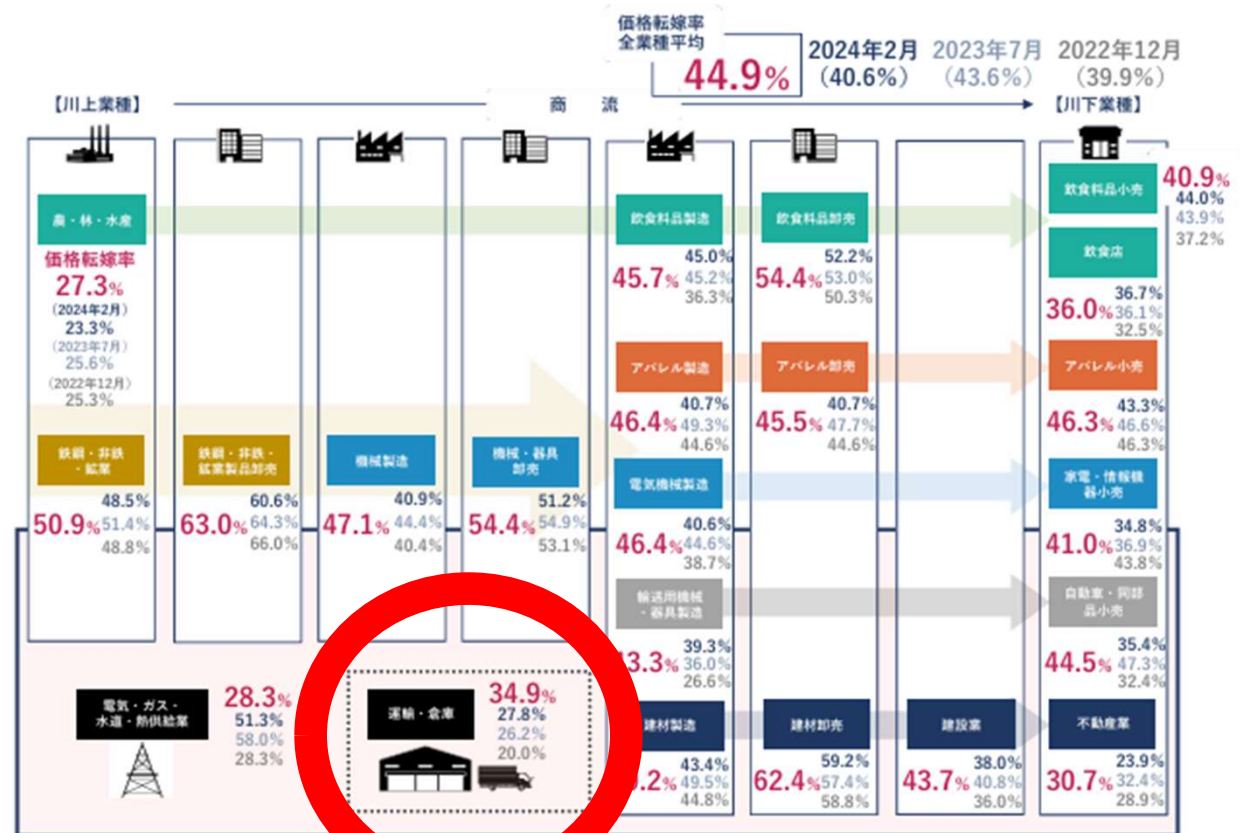
(1) 円滑な価格転嫁の実現

(株)帝国データバンク調べ(2024年7月)

○電気代の高騰、労務費の転嫁等コスト上昇に対応した転嫁を目指すが道半ば。

○保管料などの倉庫料金については、トラックの標準的な運賃制度もないところ、「トラック・物流Gメン」の活用など様々な方策をもって価格転嫁が円滑に推進されることが必要。

サプライチェーン別の価格転嫁の動向



(2) 2024年問題への取組み

○倉庫事業者の取組みは荷主の理解や協力が必要不可欠

(例) オーダーカットの前倒し、貨物情報の事前提供

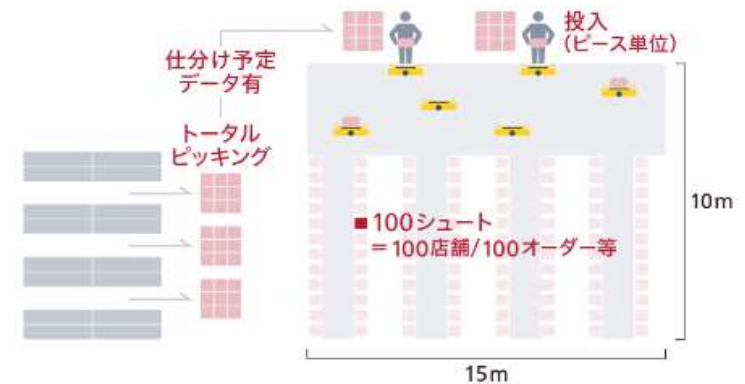
○自動化・機械化による入出庫作業の効率化・迅速化

○荷待ち・荷役時間の短縮に向けてトラック予約受付システムなどの導入を推進

○これらの対策については経費を伴っており、その費用負担についても荷主の理解と協力が必要

機械化による作業迅速化の事例： 仕分けAGV「t-Sort」

- ・小型の無人搬送車（AGV）で物品を搬送し、少人数・短期間・大量の仕分け作業を実現するロボットソーターシステム。
- ・主に、ピッキングされた商品を発送方面別、品別、支店別などに仕分けする際に用いられる。
- ・通常のソーターと比べ設置の場所を取らず、ソーターの1/2～1/3のスペースで設置可能。
- ・人による仕分け作業と比較し、約30%の時間削減。



出典：プラスオート
メーション

(3) 人材不足への対応

○人手不足に関するデータは現時点で職種全体で7.5%。今後5年以内に15.9%まで拡大するとのアンケート結果が出ている。

人員不足率	現場作業員	フォークマン	管理職	事務職	職種計
①現在の主観的な人員不足率	7.8%	8.8%	7.8%	5.6%	7.5%
②概ね向こう5年以内の離職予想人数を加味した人員不足率	17.3%	17.7%	14.7%	12.6%	15.9%

出典：株式会社NX総合研究所「倉庫事業における労働力実態に関するアンケート調査」

対象事業者：日本倉庫協会会員事業者988/3,484事業者

○人材獲得・定着

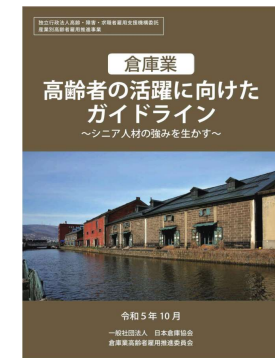
- ・倉庫見学会の開催、PR動画の作成、女性活躍、高齢者活用の取組み



PR動画第1弾
令和のイチオシ!
注目集める倉庫業



PR動画第2弾
The Warehouse & Logistics
~物流の魅力を伝える人々~



高齢者の活用に向けた
ガイドライン

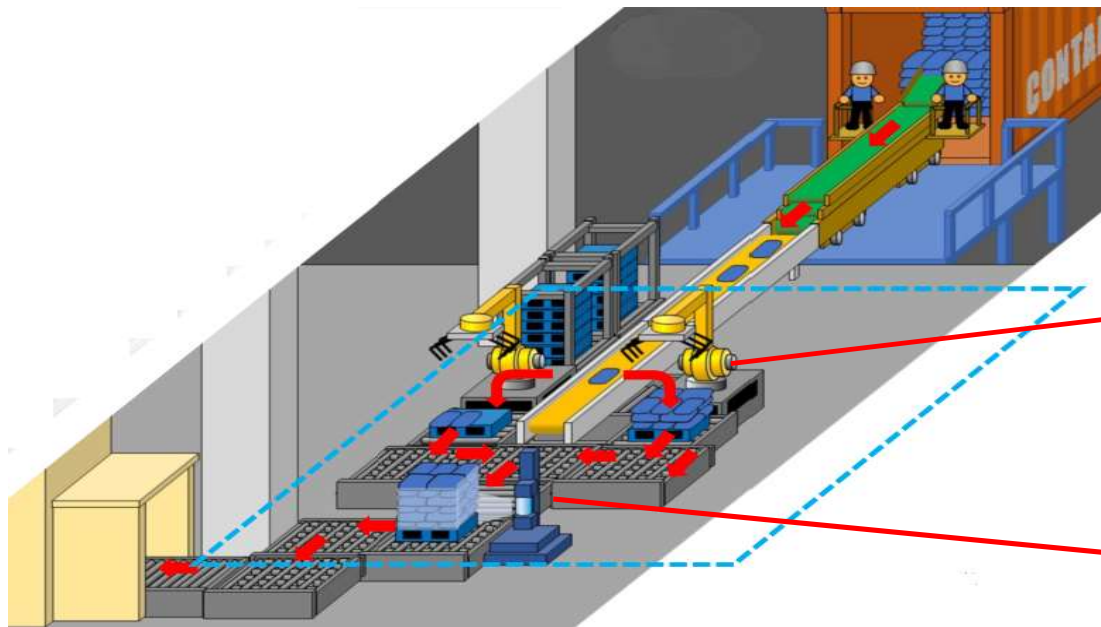
○外国人材の活用

特定技能への追加を要望、作業中

(4) DXの推進の課題

倉庫事業において人手不足は顕著である。その対応策の1つとしてDXの推進は必要不可欠である。

DX機器導入事例



パレタイザーロボットの導入による無人化（荷姿は段ボールカートンと紙袋／ビニル袋などのBAG貨物に対応。（ハンド部分自動取り換え機能により多品種に対応）

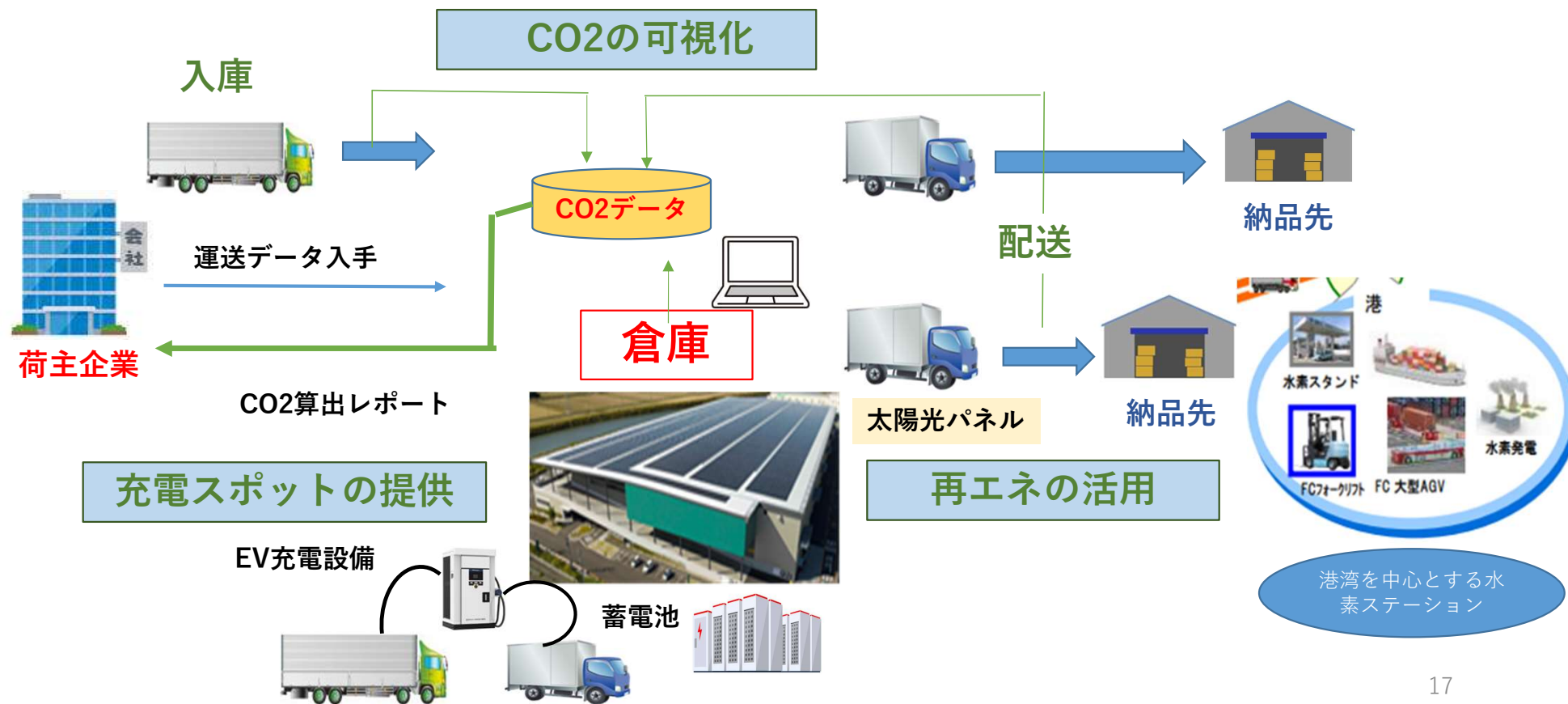
パレタイズ貨物の荷崩れを防ぐための貨物自動ラッピングマシンの導入

DXを推進するにあたっての課題

- 多種多様な貨物を取り扱っているため、画一的な取り扱いが難しい。
- 機器が高額なため、投資対効果が得られない場合がある。
- 荷主との契約期間が短期な場合、採算性が課題

(5) GXの推進の課題

2050年カーボンニュートラルに伴うCO₂削減の取組に資することは社会的使命。
倉庫事業者は、サプライチェーンの一部としてGXを推進していく必要がある。⇒大きな設備投資負担



(6) 業際問題への対応

○近年、営業倉庫と誤認されかねない倉庫関連保管サービスの提供などが行われている。

○外部から見て営業倉庫と類似の保管サービス（不動産賃貸契約＋業務委託契約）を提供していると理解され、結果として営業倉庫全体に影響が出る場合には、倉庫業の登録を行うよう、指導されたい。

○プラットフォームによる賃貸借契約&業務委託契約による保管荷役サービス

プラットフォームが倉庫提供者から賃貸したスペースを荷主に転貸し、同時に荷役作業を荷主から業務委託で請け負い、倉庫提供者に業務委託するビジネス



7. 論点に関する見解

◎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。

◎論点②

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について、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か。

⇒

- ①及び②の場合も新設を前提とすると、中継拠点等の機能だけでは採算をとることは厳しい。
- 倉庫事業者が参画するには、周辺から保管すべき貨物があるかどうかポイント。
- 基本的には、自治体や国など公的な組織が主体となって地域開発の構想をもって対処していくことが必要

◎論点③

(1) 物流拠点に求められる機能、役割

○災害発生時の対応

○近年特に求められるものは、災害時の緊急物資の保管、供給、仕分けはもちろんのことライフラインとしての物資の安定供給の拠点としての機能を果たす
なお、そのための災害時の協力協定や民間物資拠点の登録、災害備蓄品の常時保管などを行っている

災害時の協力協定

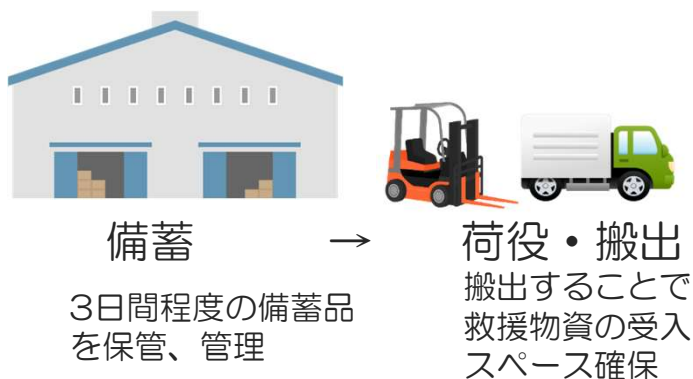
47都道府県と各地区倉庫協会

民間物資拠点

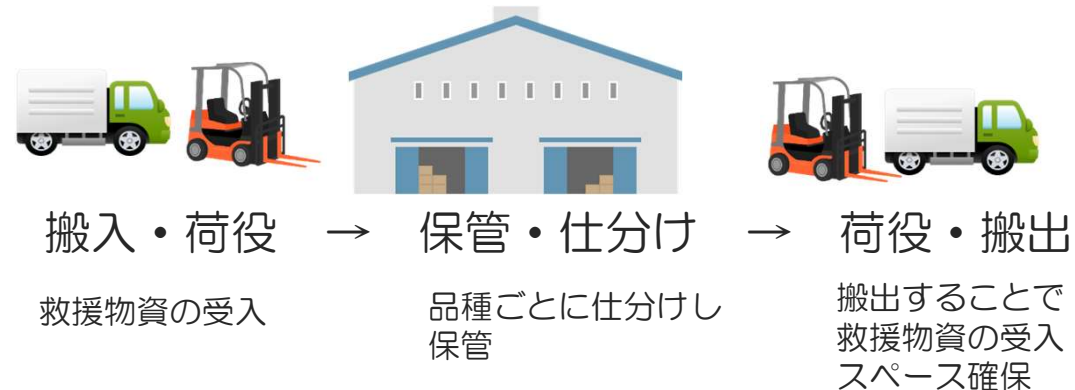
1,816拠点

→災害備蓄品の常時保管により支援物資の安定的供給（事例：名古屋市の営業倉庫）

(ステージ1) 物資の備蓄→救援搬出



(ステージ2) 救援物資の受入→救援搬出



○地域振興、産業集積、雇用促進などへの貢献

従来から物流拠点の整備はこれらの機能を果たすものとして考えているが、地域未来投資促進法など、自治体が進めようとする産業集積をサポートするものとして物流施設の整備が位置づけされている

地域振興、産業集積（自動車産業など）、雇用促進

地域未来投資促進税制の認定を受けた事例：山口県 防府通運株式会社

山口県は自動車産業による集積を打ち出し、同社はそれに倉庫荷役・保管を行うことで下支えしてきた。今後は同社の長年培ってきたノウハウに加え、自動車の部品組み立て業務等を一部サポートすることで、さらなる集積に寄与すること等を計画し、地域未来投資促進税制の認定を取得している。2024年には引き続き同税制を取得して物流センターの増設と物効法適用倉庫の供用開始となる。



出典：防府通運(株)三ノ桝物流センター



自動車部品組み立て業務

（２）物流拠点側から求める自治体の役割

○開発許可への配慮

物流効率化法の認定計画や地域未来投資促進法の地域経済牽引事業計画を策定するメリットは、「開発許可への配慮」

○拠点整備に対する支援

大規模な拠点整備には自治体からの支援が提供されている場合がある。

（３）まとめ

物流拠点の整備には、自治体の理解と協力が不可欠。特に大規模な拠点開発に当たっては、全体計画の策定など自治体のイニシアチブが必要。

◎論点④ 営業倉庫施設の経過年数の状況 (1) 現況

○営業倉庫の施設は、元来堅牢な建物として建築されていることから減価償却期間を経過しても長年にわたりその機能を発揮しているものが通例

○輸出入貨物に対応した倉庫については、港湾機能の一部であり、臨港地区が立地場所として優位性がある

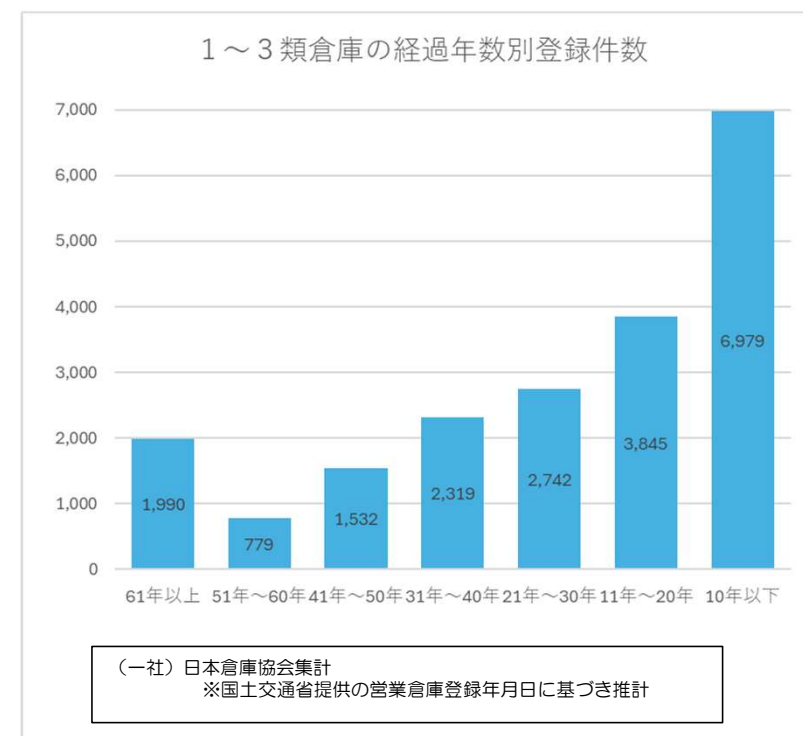
○倉庫の立地において分類した臨港倉庫、地方倉庫、大都市近郊倉庫のうち、建て替えを行う場合、特に配慮が必要な臨港倉庫についての課題は次の通り。



商都大阪の海運・舟運の要衝に1929年に竣工したRC造倉庫

現在も都市型の保管倉庫としてフル稼働中。

「生きた建築ミュージアム・大阪セレクション」にも選定されている



（２）臨港倉庫（臨港地区）

臨港地区にある倉庫は港湾の重要な機能の一部であり、個々の倉庫の建て替えではなく、港湾全体の計画の中で物流拠点の配置や機能が位置付けられるもの。ついては、各港湾管理者の方針をベースに関係者が一体となって取り組むべき。

なお、その際留意すべき点は以下の通り。

- ・ 代替地等の確保が難しい
- ・ 建て替え中の貨物の退避スペースが必要
- ・ 現行法規の適用により、建替え後の倉庫規模を縮小せざるを得ない
- ・ 建設コストの上昇（採算性）



神戸市の新港突堤地区の再開発に伴い、同地区倉庫の代替施設として、ポートアイランド内の物流地区に２０２１年竣工。

非常用発電設備、防潮設備、強化シャッター等を設けるなど防災機能を高めた全天候型物流施設。

8. まとめ

- 営業倉庫は、サプライチェーンの中核を担う位置にあり、また経済社会、国民生活を支えるライフラインの一翼を担うとともに経済安全保障にも寄与していると自負している。
- また、時代の変化に応じた様々な社会的課題にも引き続きチャレンジしていく所存。
- 現在も果たしている役割をこれからも果たしていくためには、民間事業者としての経営判断をベースとして同業他社はもちろんのこと、関係する事業者とも連携・協力しながら対処していく考え。
- しかしながら、中小事業者が98%を占めるとともに、実態としての利益率が低い業界である。
- 国においては、論点を踏まえて、時代にあった施策を展開するうえで、引き続き、倉庫事業者の背中を押すような支援(税制特例、予算措置、融資制度など)をお願いしたい。

冷蔵倉庫の現状、課題と今後の方向

2024年12月10日

第2回 物流拠点の今後のあり方に関する検討会
(一社) 日本冷蔵倉庫協会

1. 冷蔵倉庫の役割：食生活を支える基盤インフラ

冷蔵倉庫は不特定多数の寄託者の低温貨物を保管し出荷を行っている。

1) 立地による分類



港湾型冷蔵倉庫(設備最多)

- 貿易港に立地し、輸入食材・食品を保税・通関・検疫・食品検査と保管、出荷
- 消費地でもある大都市にあるので流通拠点も兼ねる

産地型冷蔵倉庫

- 野菜、果物の産地、漁港に立地し、収漁穫物を凍結、冷凍冷蔵保管、出荷
- 例：じゃがいも、鮭（北海道）さば（八戸）、かつお・まぐろ（焼津）、かに（山陰）、ゆず果汁（四国）、さつまいも（鹿児島）

流通型冷蔵倉庫

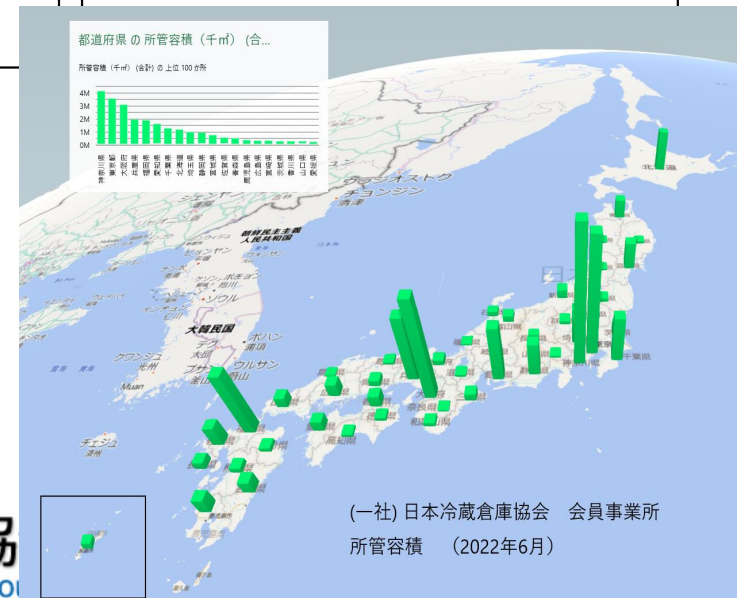
- IC等交通利便地域に立地し、加工食品・冷凍食品等をスーパー、コンビニ・外食チェーンや地域食品卸等への配送拠点

2) 流通機能による分類

DC(在庫型)：検品、保管、流通加工、TC(通過型)：仕分け、積替え、PC(加工型)：プロセス、FC(Fulfilment Center)：受注～発送(EC対応)

3) 貨物回転数による分類

保管型：年間回転6回以下…中間型…流通型：年間回転12回以上



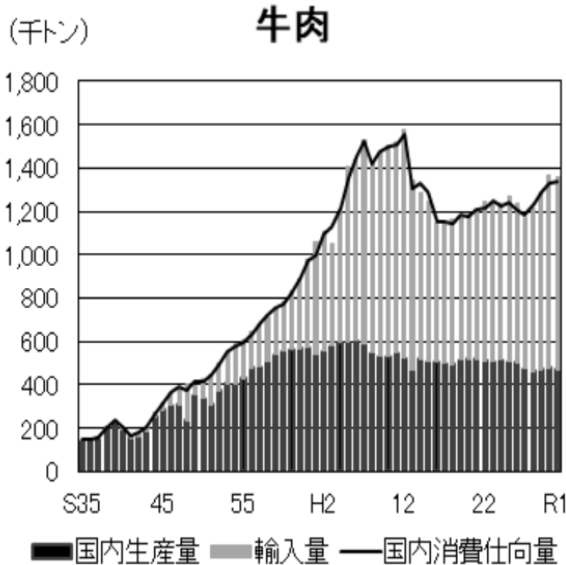
2. 我が国のコールドサプライチェーンと物流の長期的変化

冷蔵倉庫が多数建設された1970代から今日まで以下の変化が起きている。

- 貿易自由化、二百海里規制、国内1次産業縮小等により、農水畜産品輸入が増加
- 食品製造でも、海外シフトにより、製品輸入が増加(貨物低比重化＝容積増)
- ライフスタイル変化により、外食増加と加工食品、冷凍食品の消費が増加
- 流通面でも量販・コンビニ・ドラッグストア・EC等の販売チャネルが増加

原料・素材

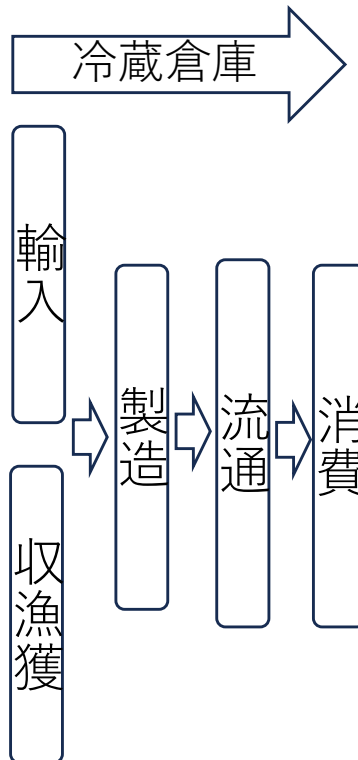
最終商品 消費流通チャネル



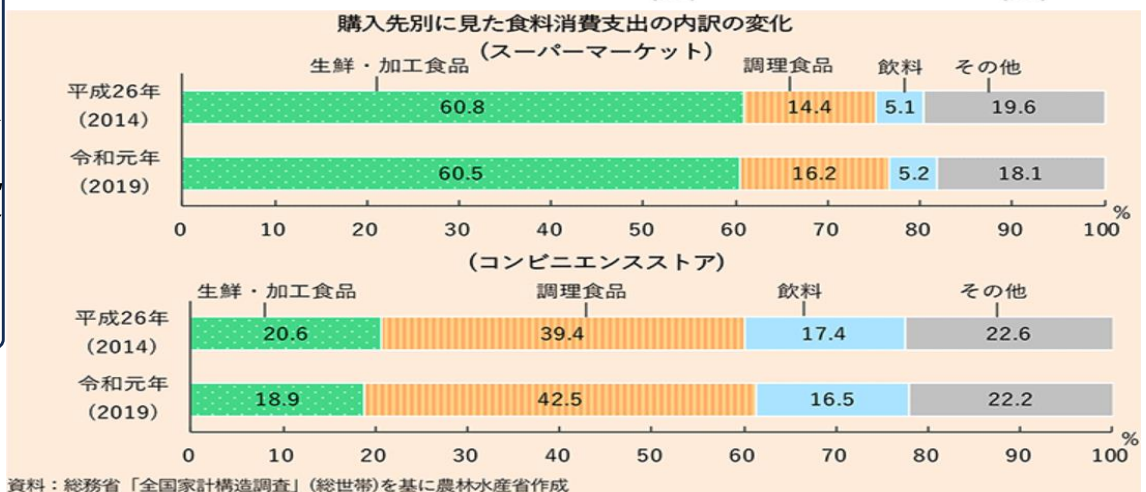
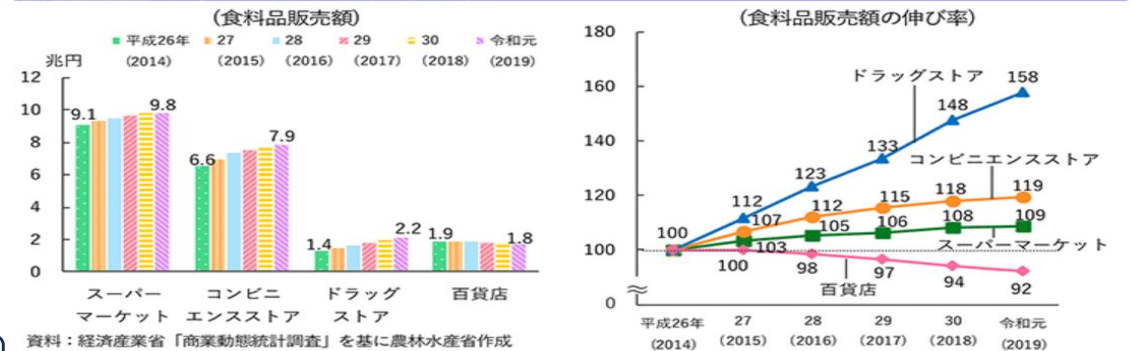
出典：農林水産省

魚介類は約5割が輸入 (R2)、
野菜は加工・業務用を中心
に約2割が輸入 (R1)。食料
自給率はカロリーベースで
38% (R5)

2024/12/6

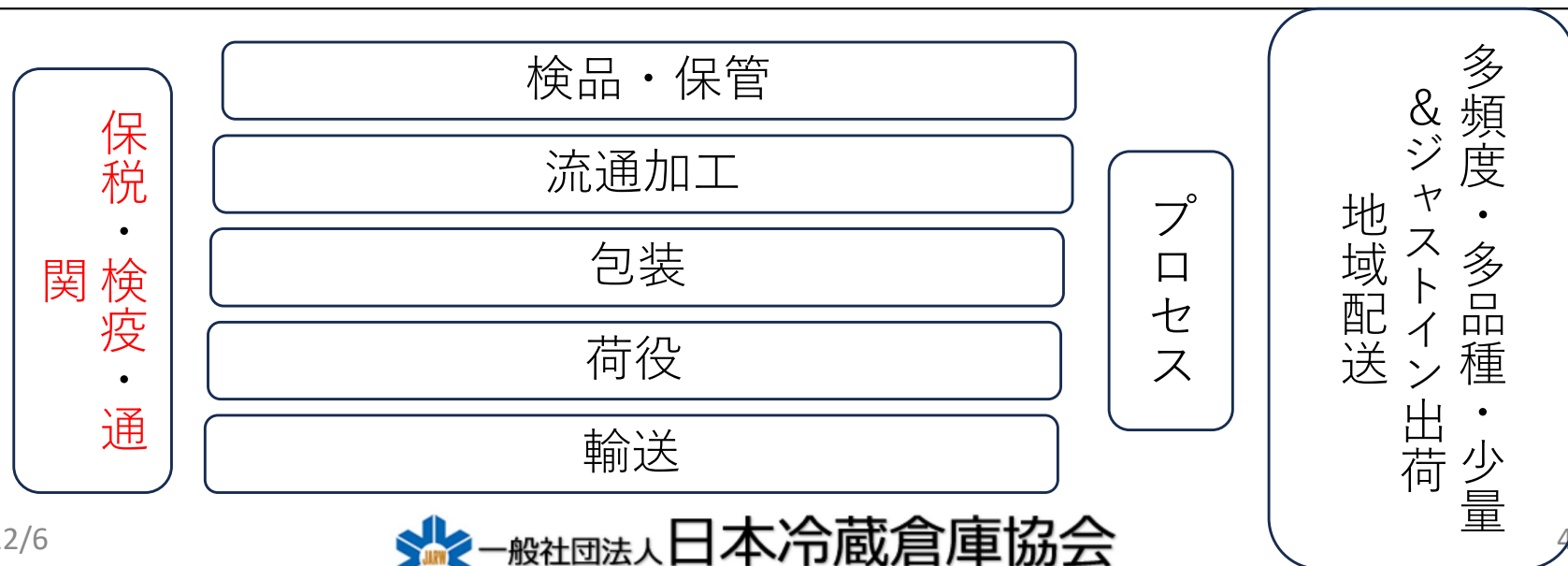


図表 1-2-5 業態別に見た食料品販売額



低温食品物流の変化

- コールドチェーンの変化により、冷蔵倉庫など物流に以下の変化が生じている。
- 輸入食材・食品の増加 ⇒ 食糧安保と港湾での通関・検疫による安心安全確保
⇒ 港湾型倉庫での必要な保管容積が増大
 - 低比重の冷凍食品・半製品の増加 ⇒ 倉庫での必要な保管容積が増大
 - コンビニ等での多品種の調理・加工食品販売の増加
⇒ 個包装など流通加工の増加 ⇒ 倉庫作業面積の拡大
⇒ 店舗在庫の圧縮 ⇒ リードタイム圧縮・多頻度・少量の進展
⇒ 仕分・荷揃場所拡大と作業時間圧縮
⇒ 地域配送先の増加 ⇒ 配送拠点倉庫の増加



3 冷蔵貨物の動向

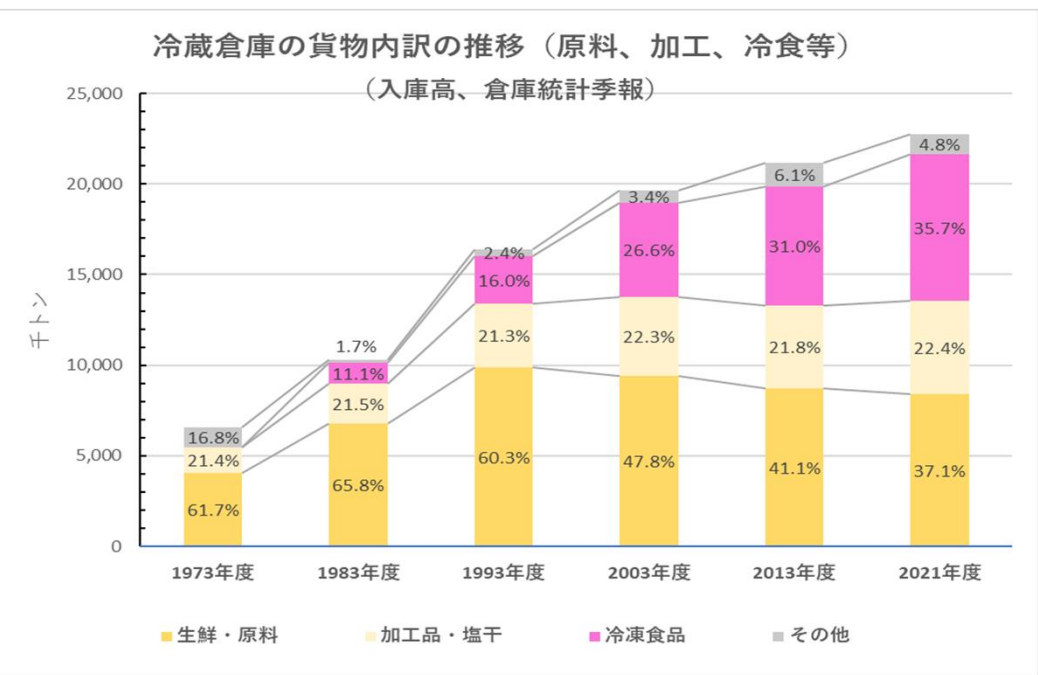
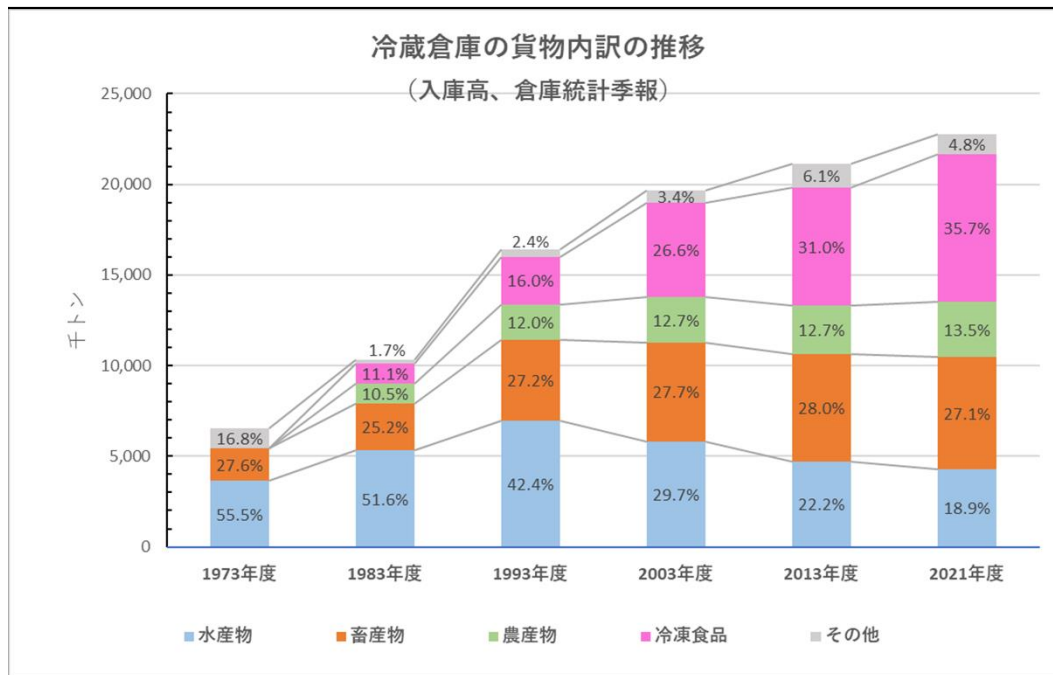
①統計の留意点

- 以下は、営業冷蔵倉庫に関する統計であり、**自家用や物流不動産、貨物運送事業者の一時保管は含まない**…これらが見えないため、**倉庫の需給バランス**を崩す要因にもなる
- 統計は重量ベースであり、**容積は比重により異なる**
冷凍食品や加工食品は容積が大きい（**比重約0.2**）
- ECは、統計上識別できない
付加価値は高いが、重量では比較的少量とみられる



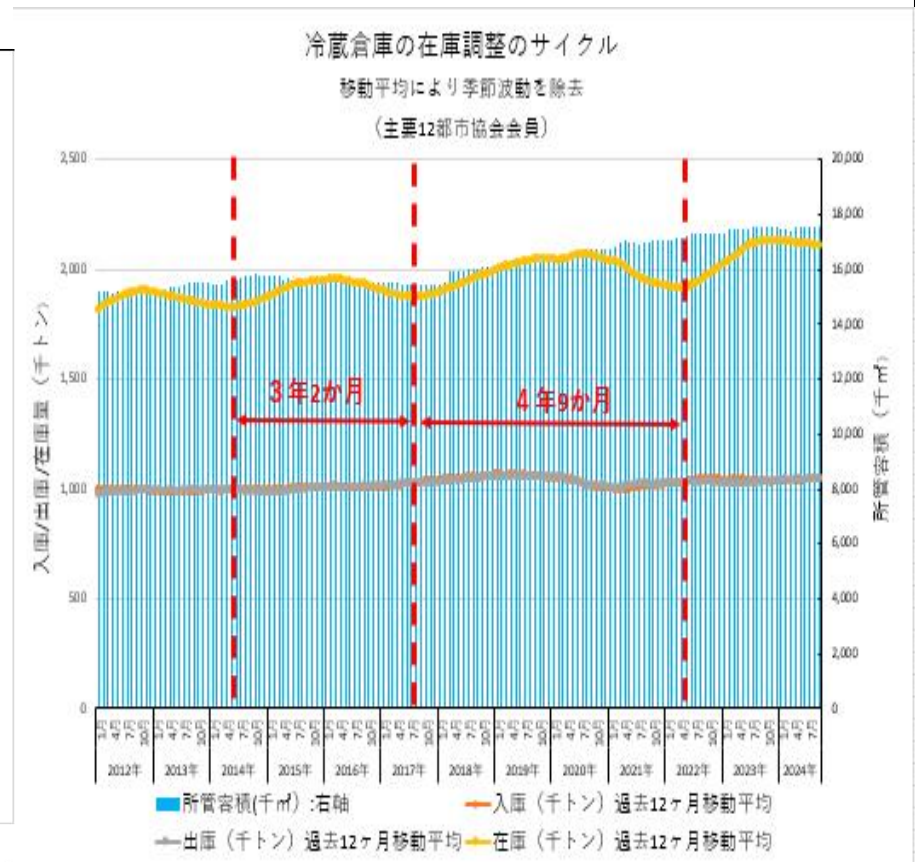
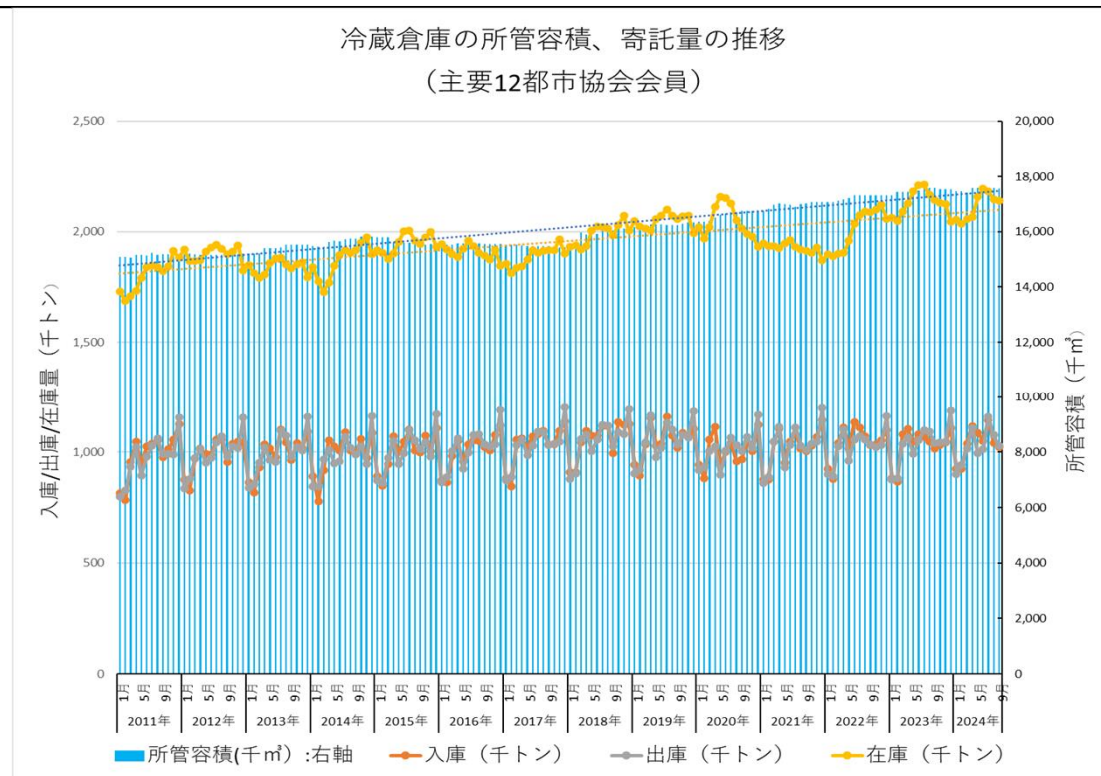
②営業冷蔵倉庫の貨物の長期的動向

- * 人口減少、高齢化により、カロリーベースでは我が国の食料消費総量はピークアウトしている。
- * 冷蔵倉庫の貨物総量は、国産減少に伴う輸入増加、冷凍食品増加、家族構成と消費生活の変化により、漸増してきている。
- * 加工の程度では、最終製品が増加している。
- * 原料はなお4割程度を占めている。



③ 営業冷蔵倉庫の中短期的動向（主要12都市会員事業所合計）

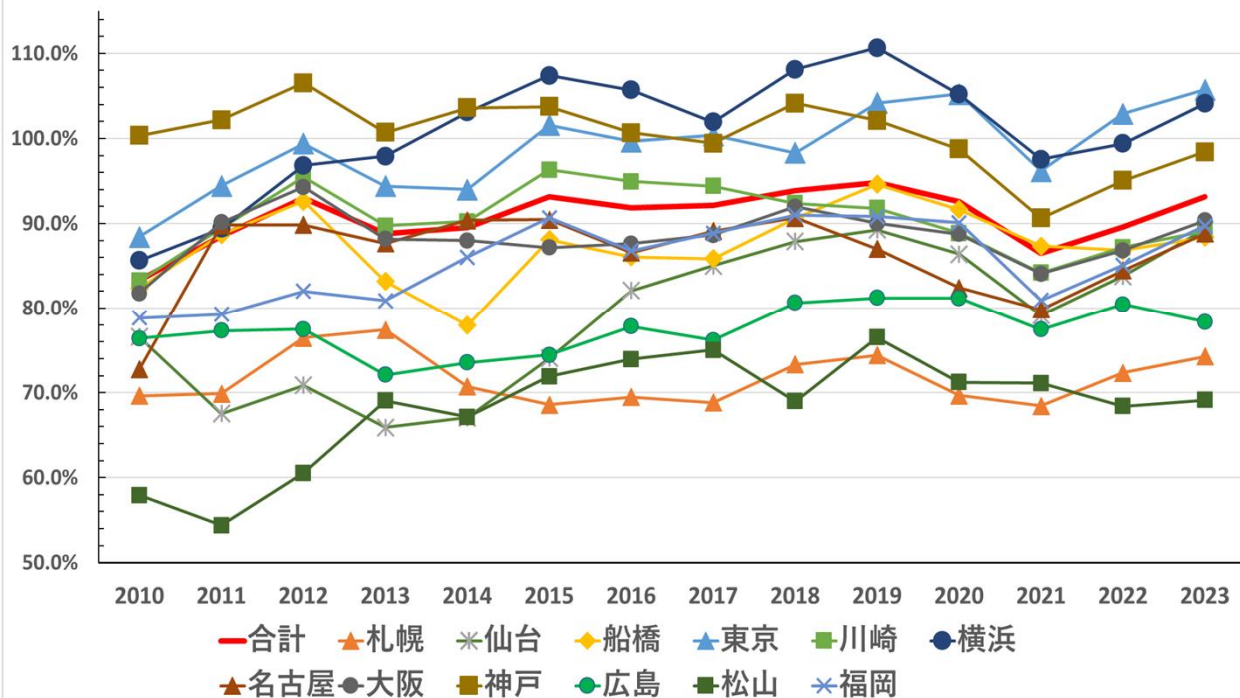
- 冷蔵倉庫の入出庫、在庫は**季節的要因**、**為替要因**、**災害**やイベント等により短期的に変動する。
- 中期的には、**在庫循環**があり、3～5年のサイクルがある。需給が緊縮する時期、緩和する時期を繰り返す…時間差はあるが景気動向ともリンクする
- 2011年以来、**在庫量は平均+1.16%/年で、所管容積は+1.33%/年で、増加**してきている。



④ 地域別の需給の差

- 庫腹の需給は地域差が大きい。比重を考慮した**庫腹占有率**※でみると東京、横浜、神戸は90～100%程度であるが、他の都市は比較的に低い。
- 背景には、人口、国際航路寄港による**原料系貨物**の京浜・阪神への集中がある。
- 東京**は、増設の為の**建設用地が少ない**ので、満庫状態が継続。

庫腹占有率の推移（主要12都市会員事業所）

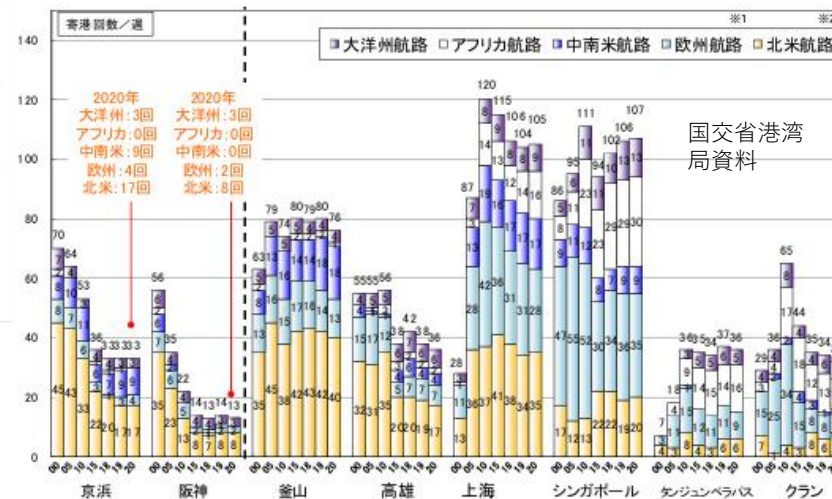
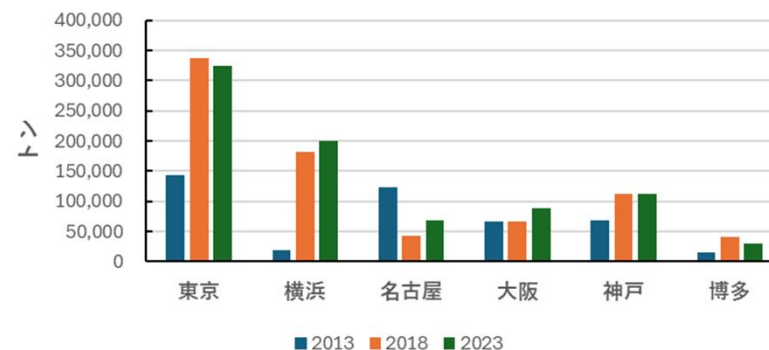


※庫腹占有率：寄託物の比重、倉庫の保管スペース等に経験上の仮定を
おいて、各都市の寄託物構成から、庫腹に対して寄託物が占有する割合
を参考数字として冷蔵倉庫協会において試算したもの

(<https://www.jarw.or.jp/faq/5823>)

港湾別 輸入リーファ貨物

全国輸出入貨物流動調査



(※1) 欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。(※2) 北米航路には、ハワイ航路を含めない。

4 冷蔵倉庫と兼業

- 冷蔵倉庫は、商品の低温保管の必要から整備されてきたため、農水産物の輸入・製造・販売との兼業が多い。近年は運輸系が増えてきた。

営業冷蔵倉庫設備能力上位20社と兼業

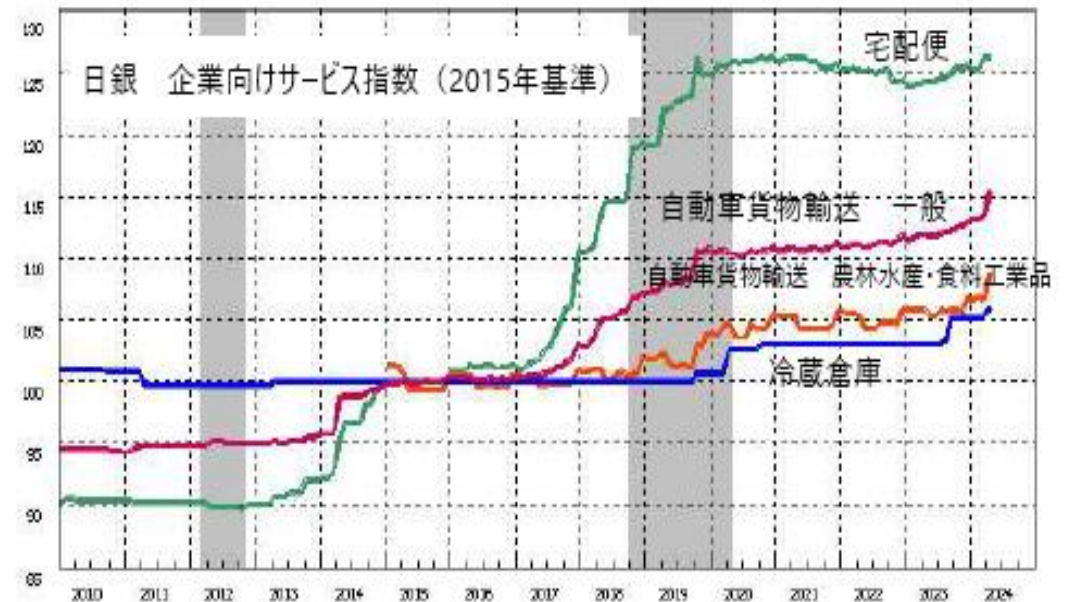
2023（令和5）年 7月 1日現在

順位	企業名	棟数	設備能力 (設備トン)	全国計比	冷蔵倉庫以外の事業（「会社概要」等から日本冷蔵倉庫協会において作成）
01	ニチレイグループ	163	1,566,652	8.44%	加工食品事業 水産事業 畜産事業 バイオサイエンス事業 不動産事業
02	ヨコレイグループ	69	977,826	5.27%	水産品、農畜産物、通関業、養殖業、製氷業、貨物利用運送事業 等
03	マルハニチログループ	65	648,476	3.50%	漁業、水産物、冷凍食品、缶詰、化成品、食肉等の輸出入・製造・販売
04	C&Fロジホールディングス	42	588,016	3.17%	貨物運送事業、倉庫事業等を行なうグループ会社の事業
05	東洋水産グループ	39	580,404	3.13%	水産、即席麺類、水産関係食品、調味料等の製造・販売、倉庫・運輸・通関業
06	ニッスイグループ	36	433,339	2.34%	水産事業、食品事業、ファインケミカル事業 等
07	株式会社松岡	12	362,717	1.95%	水産物及び水産加工品の輸入販売、国産農水産物及びその加工品の輸出
08	株式会社ランテック	22	319,414	1.72%	貨物自動車運送、損害保険代理、自動車整備、乳製品製造、産業廃棄物収集 等
09	二葉グループ	17	295,997	1.60%	港湾運送事業、貨物利用運送業、通関業、普通倉庫業
10	株式会社キューソー流通システム	53	281,658	1.52%	一般物品の包装、荷造ならびに配送、貨物利用運送、通関、自動車整備等
11	鴻池運輸株式会社	32	279,578	1.51%	鉄鋼事業、食品関連／定温物流事業、メディカル事業、空港事業、国際物流事業等
12	日本物流センター株式会社	4	239,631	1.29%	物流センター業
13	五十嵐冷蔵株式会社	19	235,509	1.27%	普通倉庫業、運輸業、食品卸売業、不動産賃貸借に関する事業
14	株式会社ハウスイ	17	215,179	1.16%	水産食材卸売り、リテールサポート、食品製造販売
15	第一倉庫冷蔵株式会社	14	205,699	1.11%	普通倉庫、流通加工、施工管理、保税、損害保険代理、建設賃貸業 等
16	株式会社ムロオ	15	179,354	0.97%	自動車運送事業、常温倉庫、商品流通加工、食品の仕分け納品代行 等
17	株式会社兵食	12	175,973	0.95%	通関業、船舶代理業、海運業及び仲立業、自動車運送取扱事業
18	藤林グループ	33	150,620	0.81%	農・畜・水産業の加工販売、自動車運送取扱業、不動産の賃貸借 等
19	山手冷蔵(株)	6	142,128	0.77%	畜・農・水産物の製造加工販売、不動産賃貸借、自動車運送取扱事業
20	福岡運輸(株)	16	140,152	0.76%	貨物自動車運送・利用運送、倉庫、不動産賃貸、港湾運送、通関、自動車整備 等
上位20社合計		686	8,018,322	43.22%	43.22%
全国合計		3,567	18,553,483	100.00%	100.00%

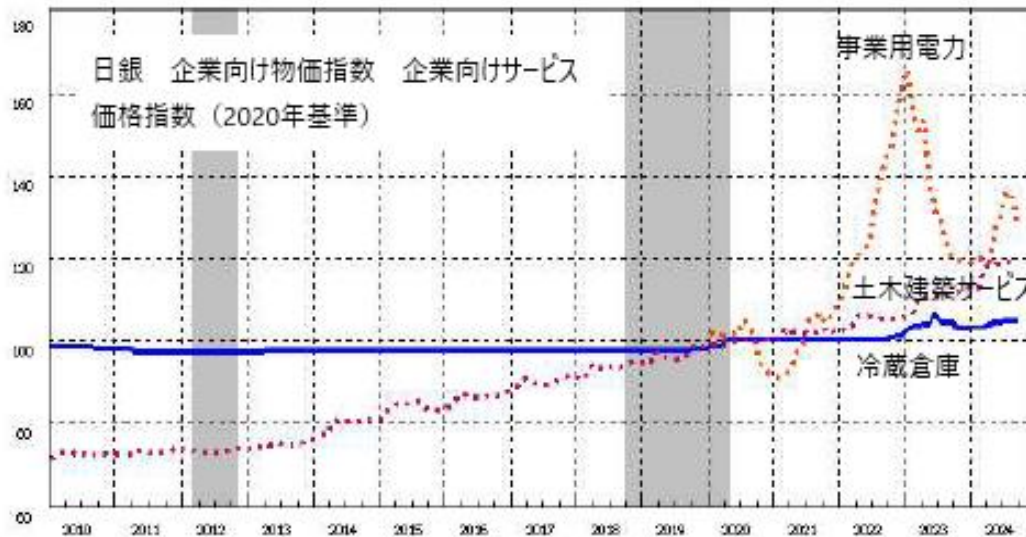
5 冷蔵倉庫の料金

- 冷蔵倉庫の料金の過去の価格上昇は、トラック料金等比べて**上昇幅が少ない**。
- 冷蔵倉庫の料金値上げは、電力料金急騰により、最近漸く認められたが、**コスト増に見合わない**。
- 最近、食品の値上げが続いているが、冷蔵倉庫の料金の**値上げは低く留まっている**。

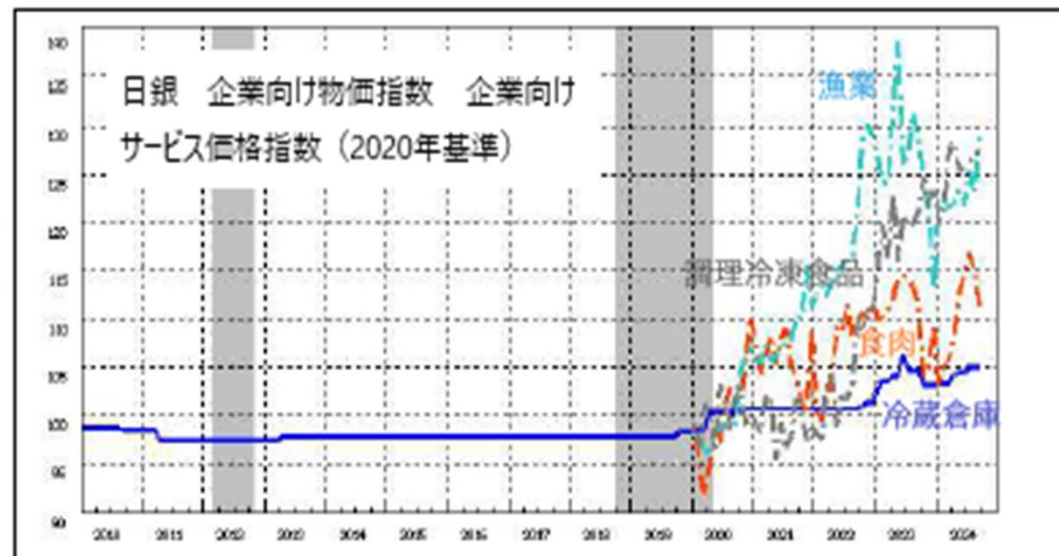
物流サービスの価格動向



冷蔵倉庫のコストの価格動向

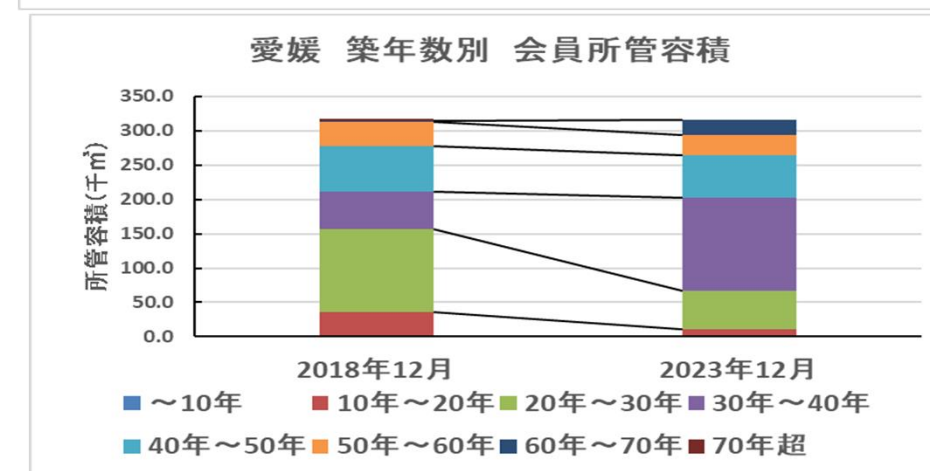
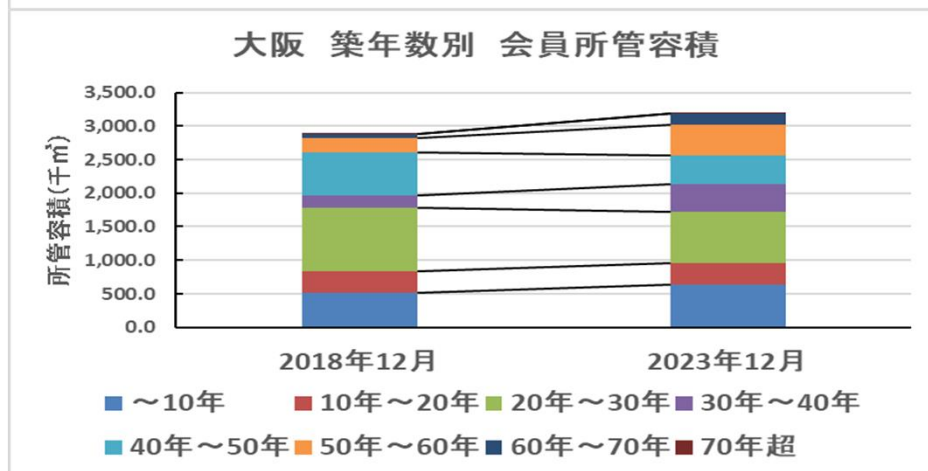
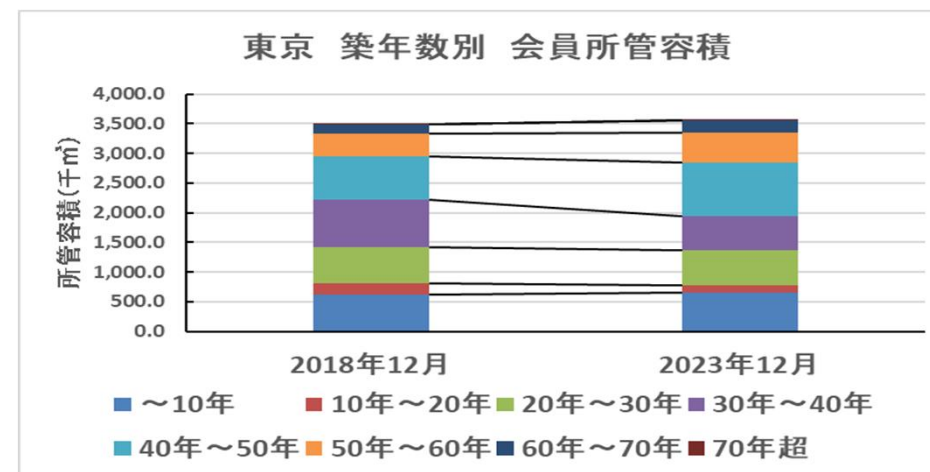
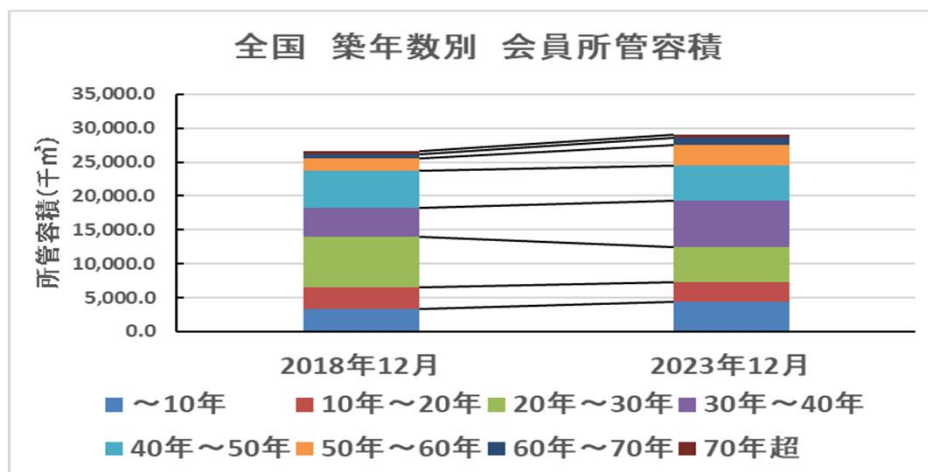


冷蔵倉庫の寄託物の価格動向



6. 冷蔵倉庫の築年数、新增設・廃止の状況

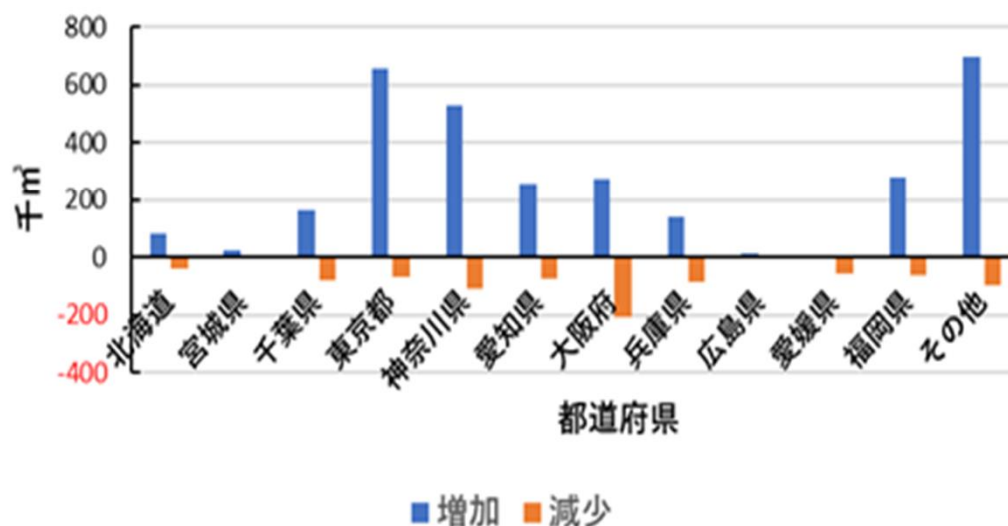
- 日本の冷蔵倉庫は、地域により整備の時期が異なり築年数の構成も異なるが、1970～1990年代に整備されたものが多いため、築年数20～50年の比率が比較的に高い。
- 築年数50～70年のものは、旧式化しているが、用地不足・コスト高騰等、建て替えに制約があるので、必要な補修・更新により現役のものが増えている。



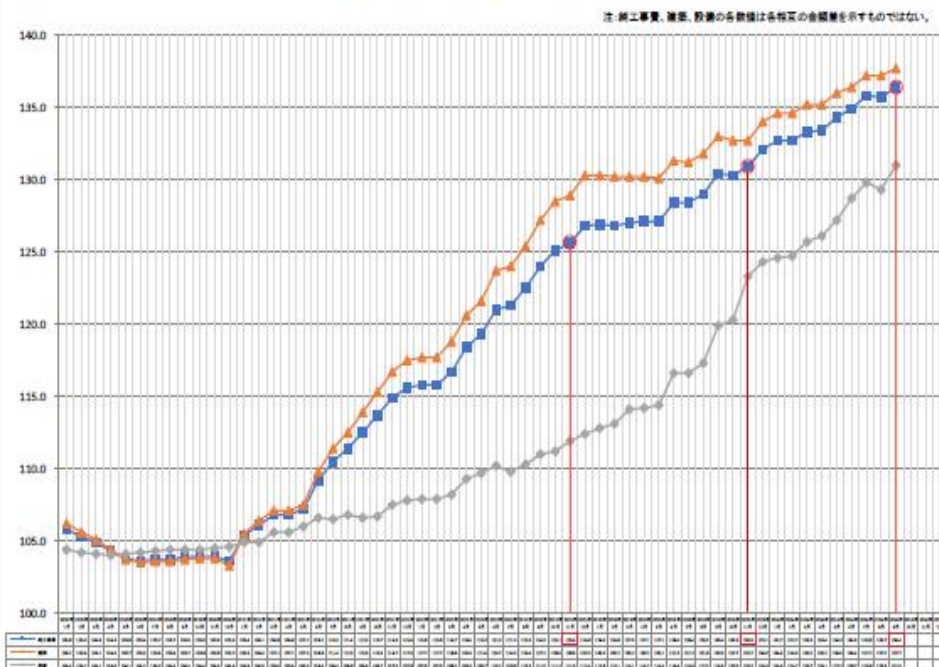
- 冷蔵倉庫施設の廃止の理由としては、①交通混雑、騒音等周辺環境への問題の発生、②冷蔵サービスの需要、求められる機能とのミスマッチ、③旧式化に伴う修繕費、電気料の負担増、④集荷の為の立地不適、⑤規模のメリットの為の大規模化、等の順による。
- 東京では、1966年の「流通市街地の整備に関する法律」に基づき、都市内の混雑緩和と再開発のため、都内の冷蔵倉庫が流通業務団地に移転した。これに対して、このような措置がとられなかった大阪では都心部の廃止と港湾部への新設が多い。
- 近年は、容積面で廃止は少なく新增設が上回っているが、用地不足、建設費高騰（2015年時点から3～4割増し）が制約となっている。
- 需要増加に対して、既存の倉庫を使いつつ、新增設を行っているのが実態（建て替えは少なく事業所数減少）（新設倉庫は大規模化している）

会員事業所における容積の増減(2016-2022年)

(設備の増減を伴わない単なる入会・退会は除く)



③ S造倉庫 標準建築費指数 東京 2015年(平成27年) 平均=100
(建築物価調査会「建築費指数接続表」による)



7. 集団化の事業

東京水産ターミナル：

- ・ 会社設立：1972年、水産、港運、冷蔵3業界の共同出資
- ・ テナント：13社
- ・ 施設：1976～1988年竣工。約26万設備トン。東京都港湾計画に基づき大井水産専用ふ頭とともに整備。
- ・ 土地は東京都から賃貸
- ・ 建設時の支援：開銀の長期・低利融資（港湾流通近代化枠）、固定資産税特例5年1/2
低い土地賃貸料 等

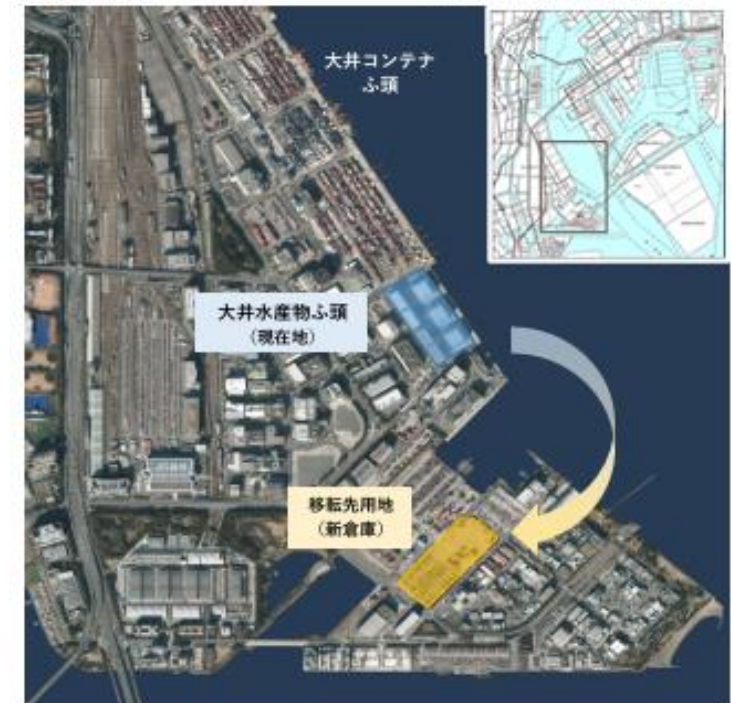
* 移転計画

東京都港湾計画に基づく大井ふ頭再編に伴い、代替地を提供いただき移転。2025年着工、2027年稼働開始予定。
新施設：約30万設備トン（約15%増加）、休憩施設等労働環境整備、バース予約受付システム、耐震、災害時の滞在施設、太陽光発電・ガスコージェネ等

- * **期待する支援**：物効法の財投融资、税制特例（固定資産税等）、自然冷媒化補助、太陽光補助、
低い土地賃貸料 その他

【参考1】位置図

出典：東京都報道発表資料



【参考2】大井水産物ふ頭の冷蔵倉庫群（現在地）



移転施設イメージ（東京水産ターミナル提供）

東京団地冷蔵：

- テナント：13社
 - 会社設立：1967年、冷蔵倉庫業を中心とした13社の共同出資
 - 旧施設：1971～1976年竣工。約17万設備トン。「流通市街地の整備に関する法津」に基づき、都市内倉庫の集合、移転。
 - 当時の支援措置：開銀の長期低利融資、固定資産税特例5年1/2 等
- 建て替え：2015～2018年。約18万トン
- 自然冷媒化の必要、東日本大震災後の耐震診断、旧式化等が契機
 - 支援措置：国際競争流通業務拠点整備事業、自然冷媒化補助、流通業務総合効率化事業、固定資産税特例5年1/2、政投銀長期低利融資

大井コールドプラザ：1994年。約9万5千設備トン。協同組合方式。

8. 冷蔵倉庫の社会への貢献

- 食料保存と食料安保
- 食品流通の円滑化と適正コスト
- 食の安全・安心（食品の地域流通も含む）
- 地域産業振興：農林水畜産物の保管・適時出荷、鮮度維持
- 防災・災害対応：避難場所（津波等に耐える）、支援物資受け入れ、自治体への物流専門家派遣、自治体備蓄品保管
- 子ども食堂等向け食品保管
- 社会教育の場

9 冷蔵倉庫に対する現状認識

- 1、需給バランス・・・全国的にはほぼ拮抗しているが大都市圏で不足
 - ・量的に大きな不足では無い＝5%前後(少不足でも不足感は大きい)
 - ・常時不足では無い＝年間3~4ヶ月は余裕あり
 - ・需要増傾向に設備増強が遅れている(大都市圏…特に東京)
- 2、設備・・・保管型が主流、流通型は特定顧客と特定地区に対応
 - ・保管型は50年以上使用可能、自然冷媒化が課題、バース数適正化
- 3、新增設、建て替え・・・大規模化、ビルド&スクラップ、用地不足
- 4、機能・・・主要港湾では保税・通関・検疫・検査必須が立地の制約条件
 - ・流通対応機能は倉庫に対する必須条件では無い
- 5、収支と料金・・・低利益率(3%前後)、継続的低料金(再投資困難)
⇒安価な食の流通を支えているとも言えるが、持続のため支援が必要
- 6、事業モデル・・・限定的小規模市場、投資回収長期型、低成長安定型
- 7、物流不動産との協業・・・低収益が利用に制限、設備不適切で要改装
⇒高賃料で不採算、改装コストと現状回復コスト…利用条件緩和必要

10 冷蔵倉庫の今後の方向

- 冷蔵倉庫の**需要と貨物構成**に応じたアセットの再構築
 - 今後の低温食品**需要の総量**に留意しつつ
 - 容量面では**輸入増、比重**の小さな冷食の増加等に対応して、（当面の）既存倉庫の活用＋新增設
 - 機能面では、**流通チャネルの変化**に対応して、流通面の強化（荷捌き、店舗配送、**自動倉庫**等）
 - 立地面では、
 - ①輸入対応の**港湾型倉庫は増強**
 - ②**物流拠点の今後のあり方を考慮し、中継拠点等のネットワーク構築と再配置を寄託者・運送業者と共に図り、トラック輸送距離と時間制約を考慮した在庫拠点整備を行政と一体となって推し進める**
 - ③**産地型冷蔵庫は、地域産業振興のため維持**
- 冷蔵倉庫業は顧客誘引型事業ではなく需要追随型事業**

・冷蔵倉庫の持続可能性の確保

アセットの**再構築**を進めるためにも以下が必要

①建設費高騰により現行料金水準では再投資が困難に

⇒**料金水準の底上げ**（食品への価格転嫁となるが対応が必要）

⇒寄託者の理解のためトラックの標準運賃のような**目安料金**の公表を政府にお願いしたい。

⇒政府に税制特例、補助、長期低利等の**支援措置の拡充**をお願いしたい（物流不動産の期待利回りを冷蔵倉庫料金の現行水準で達成するのは難しい）

②人手不足により多品種・多頻度・少量への対応等が困難に

⇒**ユニットロードの促進**と**多品種・多頻度・小口出荷の抑制**

⇒**重量建・個建1か月2期制料金**から**料金の多様化**へ

（パレット当たり料金・入庫日起算日割り料金等）

⇒**付帯作業の適正料金化**

11 自動車輸送との関係

- 「**中継輸送**」 = **配送・在庫拠点の再配置**
 - **ドライバーチェンジ**で済むものと積み替え・荷姿変換を必要なものを区別すべき。**日帰り勤務を前提とした中継拠点倉庫の需要は限定的**。
 - **ドライバーチェンジのみは、施設整備はあまり必要ないが、リードタイム延長**等の輸送条件の変更が必要
 - **積み替え・荷姿変換が必要なものは施設整備が必要**。施設の立地は高速連結点など交通利便な地。**施設の整備・利用はパブリック**なものとなるべき。前述の在庫拠点と兼ねることができる。**ユニットロード化**は積み替えを容易にする。
 - **ドライバー、トラック**（トラクターヘッド＋トレーラー）の**所有と利用を分離**することは中継輸送を容易にする。
- **ダブル連結トラックなど大型化**
 - より多くの貨物の集荷のため、発着拠点は冷蔵倉庫の集積地のそばにあるべき。
 - 発着拠点には操車スペースが必要であるが、単独企業では整備が難しいので、**パブリックな整備と利用**が必要。**公設民営**であればサービス契約と期限が必要。
- **輸送の自動化**
 - 当面、高速道路上での自動運転と思われるが、前述の**発着拠点に関する議論**が適用される。

12 自治体への要望

* 開発許可・誘致条件の緩和

- ・ IC近傍要件の見直し
- ・ 市街化調整区域、農振地域など
- ・ 農地転用、山林開発
- ・ 工場優先、雇用数・売上条件

* 用途地域、都市開発等の規制緩和

- ・ 用途地域種別ごとの**建蔽率**・**容積率**等の緩和と統一
- ・ 隣接用途地域間の建蔽率等
倉庫建設条件への配慮

* 主要港湾地区での倉庫の優先利用

- ・ 集団化用地の提供
- ・ 土地分譲・賃貸の価格配慮

* 倉庫の重要性認識の確立

非常時だけでなく**平時も重要**

大阪舞洲の例：道一つ隔てて、物流不動産が商業地域に建てられ、冷蔵倉庫が準工業地域に建てられているため、建蔽率・容積率等が異なる



赤：商業地域
紫：準工業地域

13 営業冷蔵倉庫と運送業の物流倉庫や物流不動産との相違点

	営業冷蔵倉庫	運送業物流倉庫(低温)	物流不動産(低温)
立地	輸入港湾・産地 大都市・中核都市	産地・工場周辺 集配効率、車庫考慮	大都市圏周辺 高速道至便地区
移転・設置 事業変化と対応	30～60年サイクル 移転より貨物・寄託 者構成を変える	5～10年サイクル 貨物・交通事情によ り拠点移動	50年以上サイクル 空室率によりテナン ト構成・業種見直し
付加価値 投資サイクル 資金調達	3～5 % 25～40年 銀行借入・自己資金	6～12 % 5～10年 自己資金・銀行借入	8～15 % 3～20年(含転売) リート活用
料金	保管料(単量・期間) 荷役料(単量) kg・m ³ ・個単価	運賃込(・:運送途上) kg・個・日数単価	坪当り(ヤード込) 坪単価
建物(主要構造)	堅牢(RC・SRC)	簡易 (S造)	簡易 (S造)
冷凍設備	法令に規定	規定なし	規定なし
規模 用地	大小様々 千～3千坪	大小様々 千～3千坪	大規模 2千～6千坪
集団化	同一カテゴリー貨物 取扱事業所が集団化	ターミナル共同使用	マルチテナント利用 不動産事業者間無し

14 業実問題への対応の要望

- 営業倉庫は不特定多数の寄託者の貨物を保管・入出庫するものとして、倉庫業法により、登録が求められ、差別的取り扱い禁止、約款、施設等が規制されている。
- 営業倉庫の登録をせずに、不特定多数の寄託を募集するなどの行為は、取り締まっていただきたい。
- 運送の一時保管と営業倉庫保管の法的区分及び期間・料金等の明確化と、運転手が行う荷役と倉庫側の荷役との区分を明確化し、事実上の保管行為や倉庫側の負担増が無い様にして欲しい。

15 その他の要望等

- 自然冷媒化・太陽光発電導入・DX化補助金：予算の拡充、条件の適正化、中小企業・取り換えの優先枠・補助率改善 等
- 冷蔵倉庫標準寄託約款の改正：付帯作業料金 等
- 電力の安定供給と価格安定等
- 冷蔵倉庫業の外国人特定技能制度への追加
- 建築基準法の運用改善：特定天井等
- 消防法の運用改善：特定防火認定ドア等

第2回 物流拠点の今後のあり方に関する検討会

物流不動産における取り組みについて

2024年12月

一般社団法人 **不動産協会**

The Real Estate Companies Association of Japan

不動産協会 物流事業委員会 活動方針

街づくりで培ったデベロッパーの強みを活かし、物流不動産の供給を通じて、
社会課題の解決に寄与する

背景・社会的要請

<物流革新緊急パッケージ(抜粋)> (R5.10.6)

■ 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃料価格高騰等を踏まえた物流GXの推進(物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等) 他

■ 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率の半減する緊急的な取組
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化 他

■ 商慣行の見直し

- トラックGメンによる荷主・元請け事業者の監視体制の強化
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ 他

■ 災害時に機能する物流不動産

- 能登半島地震を通じた防災意識の高まり、避難者対策の必要性
- 多様な災害に対する物流不動産のレジリエンス向上

令和6年度の実践方針

■ 強靱で、安心な物流を支える

- ☑ 老朽化物流施設の機能更新
 - ・老朽化物流施設の建て替え促進、冷凍冷蔵倉庫の新設更新 等
- ☑ 防災性の向上・BCP対策
 - ・自然災害激甚化への対応(地震対策・水害対策)、危険物倉庫の新設促進 等

■ 革新的で、効率的な物流に進化させる

- ☑ 自動化・機械化・効率化対応
 - ・ラック式倉庫の普及促進、物効法の利用促進、物流DXや物流標準化の促進
物流不動産管理の合理化 等

■ やさしく、持続可能な物流を育む

- ☑ ワーカーに配慮した物流不動産
 - ・中継物流拠点開発促進(IC直結、市街化調整区域での開発 等)
 - ・トラックドライバーの確保、人手不足への対応 等
- ☑ G Xに配慮した物流不動産
 - ・太陽光発電設備、蓄電池の設置促進、E V充電インフラ設備の設置促進 等
- ☑ 地域との共生
 - ・災害時の避難先となる物流不動産、地域住民が安心安全に暮らせる物流不動産 等

事業推進上の課題への対応

- ・建築工事費高騰等の事業環境を踏まえた持続的な支援措置、諸施策の適切な実行

持続可能な物流・物流革新に寄与する物流不動産

○今後の物流に求められる機能・設備の積極的導入を図っている

自動化



ロボティクス（ドローンポート）



EV急速充電設備



FCV化対応設備



※各社発表資料等より引用

持続可能な物流・物流革新に寄与する物流不動産

○持続可能な物流、持続可能な物流施設の開発・運営への取り組み

自動化支援・コンサルティング



バス予約システム



電力のグリーン化（太陽光発電）



蓄電池



物流事業者との連携

○物流拠点施設の一部をトラックターミナル機能等として利用できる構造とし、機能更新・向上の一助となる物件も存在

施設最上階にトラック拠点を設置した例（神奈川県相模原市）

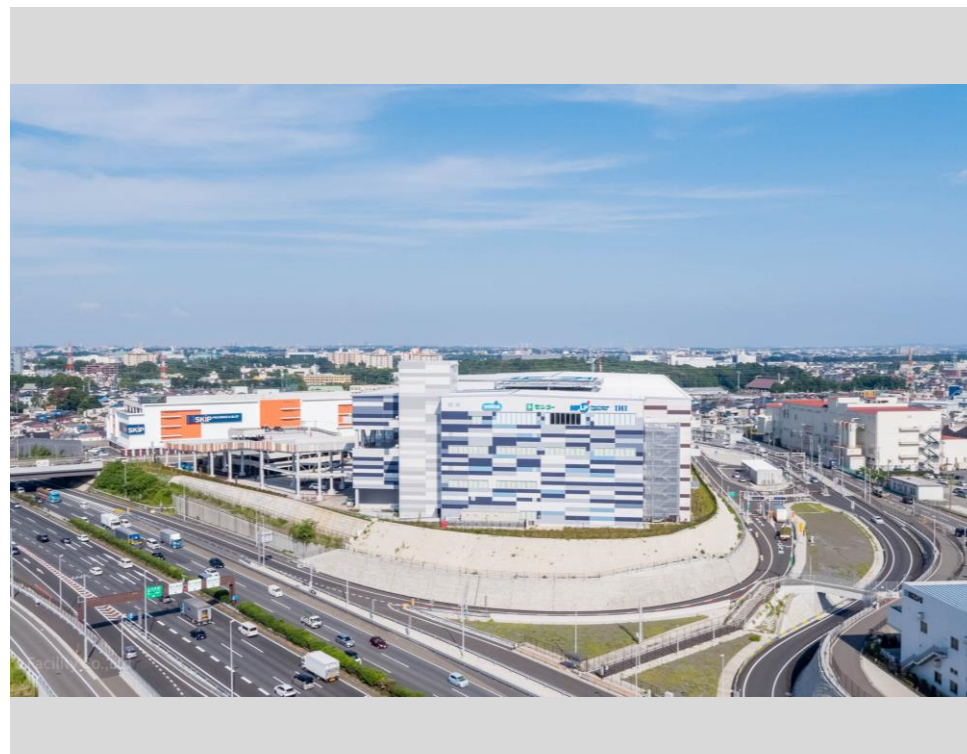


高速道路近接地における開発

○高速道路IC周辺には、従前より積極的に施設開発を行っている



関越自動車道
坂戸西SIC



東名高速道路
綾瀬SIC

高速道路近接地における開発

○地方部においても、高速道路インターチェンジ周辺での開発を実施



岡山自動車道
岡山総社IC



東北自動車道
郡山中央SIC

「高速道路一体型」物流拠点の開発

○公共性の高い広域物流拠点を「どこに」「だれが」整備すべきか

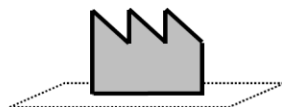


【参考】地方自治体の“企業誘致補助金”

§ 2 どのような設備投資の形態であれば補助対象となり得ますか？

主に、以下の3種類の形態が補助対象となります。

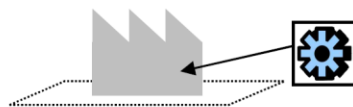
①用地を取得し工場等を新設



②自社有地内に工場等を新設又は増築



③中古の工場等を取得し機械設備を購入



§ 3 補助を受けるための条件はありますか？

補助を受けるためには、補助要件を全て満たす必要があります。

種 別	工場・物流施設	研究所
①業 種	製造業、植物工場、道路貨物運送業、倉庫業等	製造業の分野に係る研究所、自然科学研究
②設備投資額	5 億円以上	1 億円以上
③雇 用 増	次のいずれかに該当すること ・ 補助対象施設及び県内全事業所でそれぞれ 1 人以上 ・ 補助対象施設及び県内全事業所で雇用維持かつ県内全事業所で生産性向上10%以上	・ 補助対象施設及び県内全事業所でそれぞれ 1 人以上
	補助金交付年度の翌年度から 3 年間、維持することが必要	
④事 業 期 間	2 年、3 年、5 年のいずれか	
そ の 他	(物流施設のみ) 流通加工用設備等、県の定める 2 種類以上の物流用設備の設置（別表 2（P13）参照）	補助対象施設の研究員 5 人以上 研究に用いる床面積 200 ㎡以上

【参考】 地方自治体の “企業誘致補助金”

新たに工場・事務所等を『貸借』される企業の方 < での事業所開設をサポート。 拡充補助金も利用できます。

補助内容	賃借料補助	+	法人市民税相当額に対する補助	+	(P.18 参照)		+	(P.15 参照)	
					5 雇用奨励補助 スタートアップ型	5 雇用奨励補助 フォローアップ型		B オフィス環境整備等補助	C 社員採用補助
拡充補助金メニュー									
補助メニュー	対象地区	対象施設 ※店舗は除く	雇用要件	事業所 規模要件	補助率等	補助限度額	期間		
共創企業 賃借立地事業 (「国家戦略特区 関連産業」または 「コア業種」に 限る)	● 地区 ● 地区 ● 地区		80㎡以上かつ 常時雇用者数が3人以上、 または 100㎡以上 [大型特例]※1 事業従事者数※2 が50人以上		賃借料の2/3	1,000万円/年 [本社]2,000万円/年	1年		
					法人市民税相当額の2/3	—	4年		
					[本社] [大型特例]1/1	—	[本社] [大型特例]5年		
市外企業 賃借立地事業	● 工専・工業・準工業地域 ● 商業地域・近隣商業地域 (事務所のみ)	● 工場 ● 研究開発施設 ● 事務所 ● 流通加工施設 ● 環境関連施設※A			賃借料の1/2	300万円/年 [大型特例]600万円/年	1年		
					法人市民税相当額の1/2	—	3年 [大型特例]5年		
本社賃借立地事業	● 地区 ● 地区 ● 地区				賃借料の1/2	500万円/年 [大型特例]1,000万円/年	1年		
					法人市民税相当額	—	3年 [大型特例]5年		
外資系企業 賃借立地事業	● 地区 ● 地区 ● IC周辺地域		事業従事者数が 3人以上 (ただし、役員または 常時雇用者のいず れか1人を含むこと)	下限なし	賃借料の1/2	累計300万円※3	3年		
					法人市民税相当額の1/2	—	3年		
特定創業支援 施設卒業企業 賃借立地事業※4					賃借料の1/3	100万円/年	1年		
特定流通業務施設 賃借立地事業	● 市内全域	● 特定流通業務施設※5			賃借料の1/2	500万円/年	1年		
					法人市民税相当額の1/2	—	3年		

※自治体HP公表資料より引用

【参考】地方自治体の“企業誘致補助金”

◆ 企業立地促進助成事業補助金 県内への工場立地や施設整備のための設備投資を支援します。

①設備投資支援型

対 象 業 種	対 象 企 業
製 造 業	日本標準産業分類表に掲げる大分類項目Eの製造業など（ 環境・エネルギー型 、資源素材型企業）を含む）を事業とする企業
情報通信関連型	コールセンター（インバウンド業務）、データセンター、マネジメント・サービス・プロバイダ、ソフトウェア業、デジタルコンテンツ業などを事業とする企業
研究開発型	製造業を営む企業が行う物品の製造又は加工に係る基礎研究、応用研究若しくは開発研究の事業であって、研究開発専門の部門を設置し、専従研究員を雇用して事業を行う企業

補 助 条 件	人材育成に対する補助	交付限度額
投資額：3億円以上（土地代除く）（※1） 雇 用：新規(増加)常用雇用者数10人以上（※2） [研究開発型企業又は本社機能等の移転等を行う企業は5人以上] 国の賃上げ促進税制の適用を受ける場合は雇用人数の緩和があります 中小企業 賃上げ1.5%以上 10人→8人以上、賃上げ2.5%以上 10人→6人以上 大企業 賃上げ3.0%以上 10人→8人以上	重点分野（※3）事業の 人材育成に要する経費の1／2 限度額25万円／人 ○交付限度額 ・技術者派遣型250万円 ・指導者招へい型50万円	5億円 （要件に応じた 限度額の加算あり）

補 助 率	主 な 加 算 要 件 （※3）			
10%	製 造 業			新規常用雇用者のうち 35歳未満の女性が 5割以上
	地域未来投資促進法に 基づく基本計画に定めた業種（※4）	環境・エネルギー 資源素材分野	新規常用雇用者数 50人以上	
	+5%		+5%	

※1 投資要件…県内への新たな工場等の設置もしくは工場等の増設を伴う投資が対象となります。
※2 申込（申請書提出）から操業開始後1年以内に達成する必要があります。
※3 重点分野…自動車・航空機関連分野、新エネルギー関連分野、医療・医薬品関連分野、食品加工関連分野、その他県内不足分野
※4 地域未来投資促進法の基本計画に定めた業種…県及び市町村が策定した基本計画に定めた促進区域における地域特性の分野に属する業種

②事業集約支援型

対 象 業 種	補 助 要 件	補 助 内 容	
製造業	県内に工場等を有する企業が、県外で実施している事業を、県内に集約する事業	対象経費	生産設備の新規取得費(更新を除く)（※5）・輸送費・設置費、建物・付属設備の改修又は改築経費、一般設備の取得費・輸送費・設置費
製造業関連 サービス業	経費：事業集約に伴う経費1,000万円以上	補助率	20%
	雇用：新規（増加）常用雇用者数2人以上（※2）	補助上限	2,000万円

行政との防災協定

○自治体・地域と防災協定を締結する施設は多数

防災協定に基づいた施設整備事例（東京都板橋区）



板橋区の災害時物資配達
ステーションを整備



※いずれもイメージ写真

有事の際は、地域の防災拠点となる物流施設
地域の防災力向上に貢献

行政との防災協定

○自治体・地域と防災協定を締結する施設は多数

【東京都板橋区】災害に強いまちをめざし、舟渡四丁目に官民連携による防災施設を整備

都内最大の大型物流施設「MFLP・LOGIFRONT東京板橋」竣工

東京都板橋区 2024年10月2日 09時30分



施設外観(出典：事業者)

令和6年9月30日、舟渡四丁目（板橋区舟渡四丁目3番1号、日本製鉄株式会社君津製鉄所東京地区跡地。以下、「本施設」という。）に、三井不動産株式会社及び日鉄興和不動産株式会社（以下「事業者」という。）が整備した、都内最大の大型物流施設「MFLP・LOGIFRONT東京板橋（以下、「本施設」という。）」が竣工しました。

本施設は、大型物流施設としての機能だけでなく、地域に貢献する防災・環境配慮の取り組みや、緑

行政との防災協定

○実際に避難場所として物流施設が利用された例も存在

2019年台風19号襲来時の避難協力（東京都府中市）

近隣住民が浸水被害から逃れるため自家用車のまま当該施設に避難した。
2～5階の車路には約100台の乗用車が避難、
施設内ラウンジには約70名の方が避難し、
給湯室やトイレ、仮眠スペースとして利用した。



避難時の車路の様子



避難時の施設内ラウンジの様子

物流施設の地域貢献

○様々な形で地域貢献、地域との交流の機会を創出

保育所の設置



交流イベントの開催



カフェテリア・コンビニの開放



社会科見学・交通安全教室



地方自治体にとってのメリット

○物流拠点、物流機能そのものが必要とされる取り組みを推進する必要がある

●推計される経済波及効果

- ・工場等建設時の経済波及効果(推計値)：1兆9, 283億円
- ・1年間の生産活動による経済波及効果(推計値)：1兆3, 418億円

【業種ごとの経済波及効果（推計値）】

業種	件数	経済波及効果（推計値）	
		建設時	生産活動
製 造 業	549件	7, 889億円	9, 924億円／年
食料品製造業	124件	2, 715億円	1, 908億円／年
流通加工業	252件	6, 987億円	1, 496億円／年
本社・支社	46件	405億円	—
そ の 他	45件	1, 287億円	90億円／年
合 計	1, 016件	1兆9, 283億円	1兆3, 418億円／年

共同事業による施設開発事例

○特に都市部における物流機能更新に寄与するため、不動産事業者として様々な取り組みを実施



等価交換による施設整備（千葉県市川市）

- 所有者企業の工場移転後の土地有効活用
及び価値最大化を目的とした共同事業



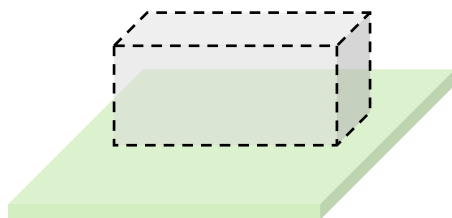
借地方式による施設整備（大阪市此花区）

- 所有者企業の用地有効活用策として
借地契約により施設開発
- 建物は所有者企業の関連会社との
共同投資

物流事業者との協働開発事例

○特に市街地中心部における物流機能更新に寄与するため、不動産事業者として様々な取り組みを実施

物件A



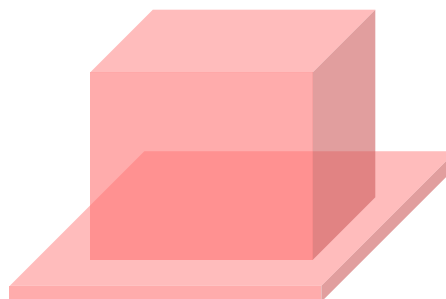
旧土地建物
(施設A)

物流事業者所有

<再開発>



物件A



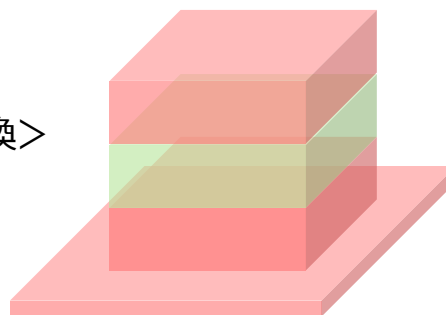
施設Aをデベロッパーが物流事業者
より取得、旧建物を解体し再開発



<実質等価交換>



物件B



デベロッパー施設Bの一部を
物流事業者が取得し事業継続
(区分所有権)



整備推進に向けたポイント – ①

A：基幹物流拠点・中継物流拠点の建設のあり方、地方部への拡大

- 中継拠点の適地選定と開発許可制度等との連携
- 事業性の低い地域における整備手法の整備（官民連携等）
- 初期投資（建築費高騰）に対する支援・助成（公租公課の軽減等）
- 公共性を持つ（不特定多数の事業者が利用できる）施設整備の仕組み整備
- 物流施設としての持続性向上（防災性、環境配慮等）に対する支援策
- 道路と直結・隣接した「一体型拠点」の整備における民間資本・ノウハウの活用方策、制度の整備

整備推進に向けたポイント – ②

B：物流拠点の運営のあり方、課題

- ・ 公共性を持つ（不特定多数の事業者が利用できる）施設の運用・利用方策
- ・ 運営コスト高騰に対する支援・助成（公租公課の軽減等）
- ・ ICT・DXを活用した施設管理（有資格者による遠隔管理等）実現への規制緩和
- ・ 実運行に即した施設運用の方策・制度整備

C：自治体との連携、受入れに向けた論点

- ・ 物流拠点としての適地における開発・整備手法、制度の整備
- ・ 地域貢献、防災等の機能を提供する施設に対する認証、低利融資等の制度整備
- ・ 物流拠点・物流機能そのものの必要性、経済効果等の周知啓蒙

整備推進に向けたポイント – ③

D：車両運行・関連制度関連

- 自動運転等の社会実装に必要な施設面での要件（プロトコル）の整理
- 高速道路外（IC近隣）拠点への自動運転車の乗り入れ（要件・条件、法規制）
- 折り返し運行、スワップボディ・ヘッド交換等の多様な輸送形態に対応する運用方法の整備

E：既存倉庫ストックの再構築に向けた課題

- 再構築事例の整理・共有
- 再構築を希望する事業者間マッチングの仕組み整備
- 再構築に関する支援策（容積緩和、公租公課の減免等）

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。

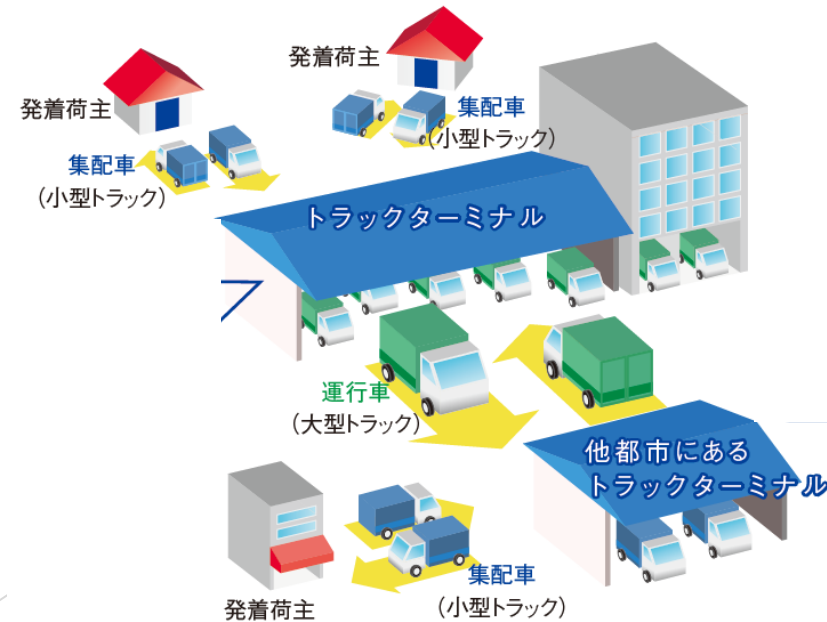


物流拠点の今後のあり方に関する検討会 ヒアリング説明資料

全国トラックターミナル協会

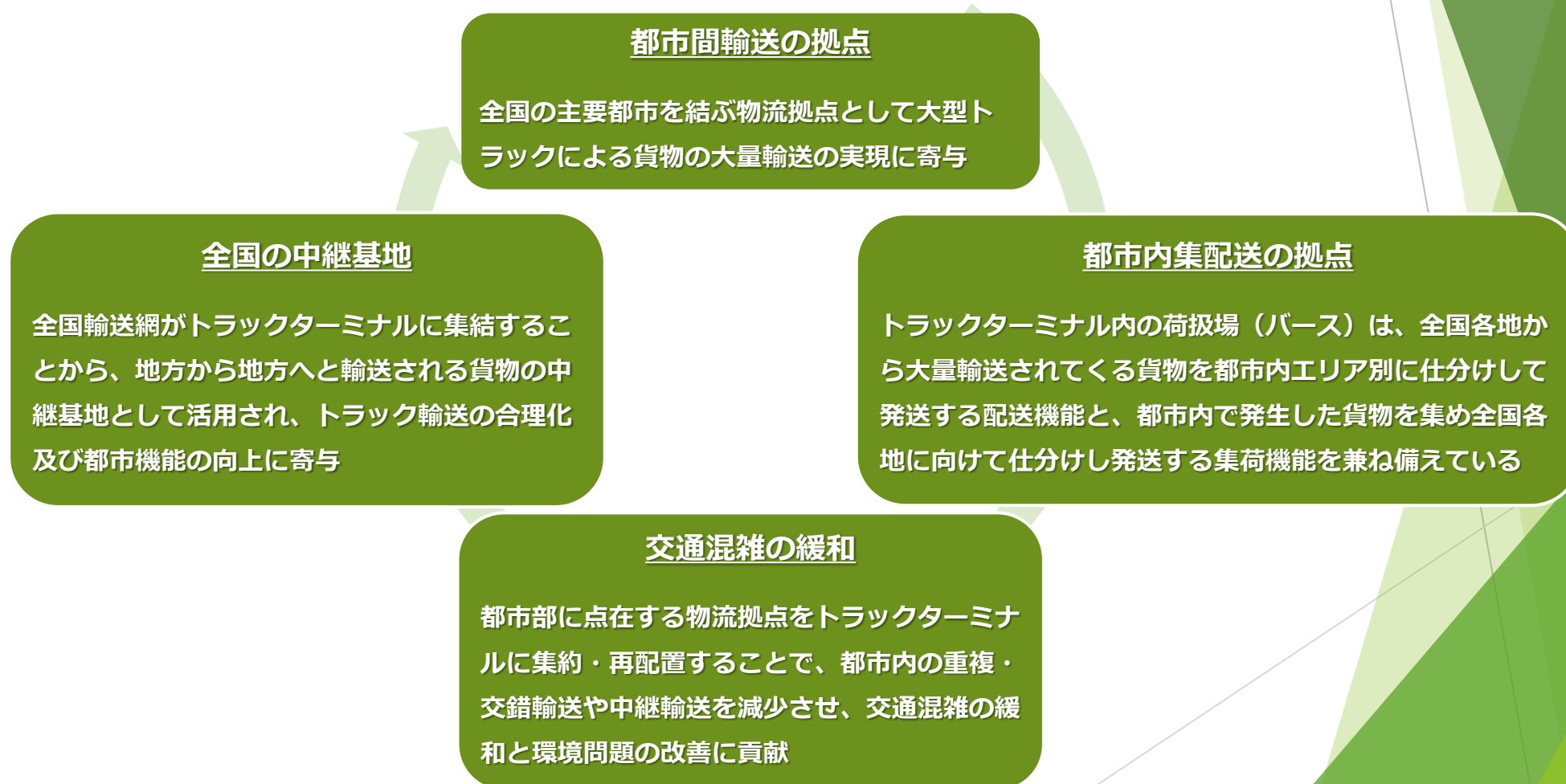
一般トラックターミナルとは

- ◆ 「特別積合せ貨物運送」とは、宅配便を始めとする不特定多数の荷主の貨物を拠点から小型トラック（集配車）で集荷配達するとともに、拠点間を結ぶ定期的な大型トラック（運行車）に積み合わせて運送する形態。
- ◆ 「一般トラックターミナル」とは、多くの特別積合せ貨物運送トラック事業者が利用することを目的として整備された運行車と集配車との間の貨物の積替え・仕分けを行うための物流施設。
- ◆ 各トラック事業者の拠点が集約することで、より大きな公共的役割を果たしているが、都心部に大規模な物流拠点を持たない中小規模の特別積合せ貨物運送トラック事業者にとって必要不可欠な施設。
- ◆ 多くのトラック事業者等が利用し、大型トラックを含め多くの車両が恒常的に出入りし、大量の貨物の荷捌きが行われることから、安全の確保、適切な事業運営等を図るため、自動車ターミナル法により参入・料金等の規制。なお、都市計画法上は市街化調整区域の開発許可不要、土地収用法上は収用対象事業に位置づけ。



一般トラックターミナルの機能

トラックターミナル間のネットワークが形成されることにより、トラックターミナルのもつ機能を最大限に発揮



～一般トラックターミナルの位置・規模～

会社名	ターミナル名	供用開始年	バース数	最寄りIC	ICまでの距離
北海道トラックターミナル(株)	札幌トラックターミナル	1971年	220バース	大谷地IC	0.7km
岩手トラックターミナル(株)	岩手トラックターミナル	1974年	84バース	盛岡南IC	1.7km
(株)仙台トラックターミナル	仙台トラックターミナル	1962年	80バース	苦竹IC	1.3km
東北高速道路ターミナル(株)	郡山トラックターミナル	1976年	45バース	郡山IC	0.4km
	仙台南トラックターミナル	1979年	20バース	仙台南IC	0.9km
日本自動車ターミナル(株)	京浜トラックターミナル	1968年	382バース	平和島IC	0.2km
	板橋トラックターミナル	1970年	276バース	高島平IC	0.8km
	足立トラックターミナル	1977年	320バース	足立入谷IC	0.9km
	葛西トラックターミナル	1983年	357バース	葛西IC	0.4km
北陸高速道路ターミナル(株)	金沢トラックターミナル	1977年	65バース	金沢西IC	0.3km
(株)三徳	四日市トラックターミナル	1987年	28バース	四日市東IC	1.5km
泉北高速鉄道(株)	東大阪トラックターミナル	1968年	346バース	東大阪JCT	1.2km
	北大阪トラックターミナル	1974年	333バース	摂津北IC	1.3km
(株)大阪港トランスポートシステム	大阪南港トラックターミナル	1976年	149バース	南港中IC	0.3km
岡山県トラックターミナル(株)	岡山県トラックターミナル	1975年	156バース	岡山IC	11km
広島市流通センター(株)	広島市西部トラックターミナル	1977年	108バース	観音IC	3.2km
四国トラックターミナル(株)	四国トラックターミナル	1971年	102バース	高松中央IC	5.4km
協同組合今治流通センター	天保山トラックターミナル	1974年	34バース	今治IC	4.2km
徳島県トラックターミナル(株)	徳島県トラックターミナル	1970年	58バース	徳島津田IC	1.0km
九州高速道路ターミナル(株)	熊本トラックターミナル	1976年	54バース	熊本IC	1.2km
	鳥栖トラックターミナル	1981年	28バース	鳥栖IC	2.7km
鹿児島県共同トラックターミナル(株)	鹿児島臨海トラックターミナル	1977年	52バース	谷山IC	3.9km

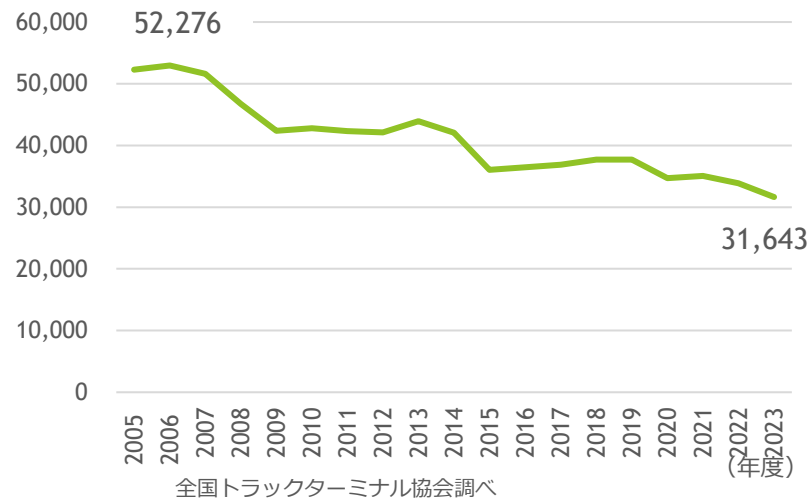
(全国トラックターミナル協会)

一般トラックターミナル配置図

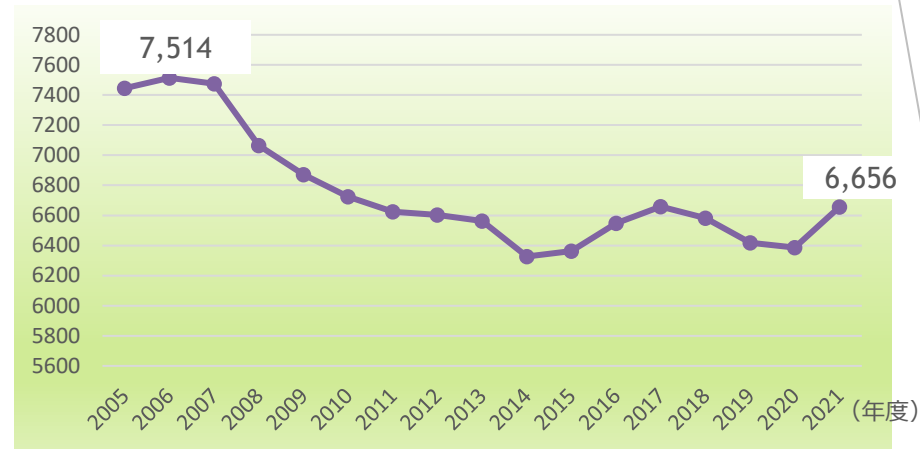


～貨物取扱量（1日当たり平均）等の推移～

一般トラックターミナル貨物取扱量（1日当たり平均）の推移
(単位：トン/日)



特別積合せ貨物輸送量の推移
(単位：万トン)



国土交通省総合政策局情報政策課交通経済統計調査室
「トラック輸送情報」の集計による

一般トラックターミナル事業者数及びバース数の推移

2000年9月時点		➡	2010年10月時点		➡	2020年10月時点		➡	2024年10月時点	
事業者数	18社		事業者数	17社		事業者数	16社		事業者数	16社
供用バース数 (稼働バース数)	3,909 (3,843)		供用バース数 (稼働バース数)	3,702 (3,345)		供用バース数 (稼働バース数)	3,371 (3,163)		供用バース数 (稼働バース数)	3,297 (3,103)
稼働率	98%		稼働率	90%		稼働率	94%		稼働率	94%

貨物取扱量の減少に伴い、供用バース数を削減し稼働率を維持。削減したバースは、一般トラック事業者に貸与するなど有効活用。

※「バース」とは荷物の積み下ろしのためにトラックを停車する場所を言う。

～一般トラックターミナル事業者の状況～

(売上高、従業員数は物流部門合計)

売上高		従業員数		貨物取扱量 (2023年度 トン/日平均)		供用開始後経過年数（ターミナル数）	
50億円以上	2社	50人以上	2社	10,000トン以上	1社	50年以上	10箇所
50億円未満 ～ 5億円以上	2社	50人未満 ～ 10人以上	2社	10,000トン未満 ～ 5,000トン以上	1社	50年未満 ～ 45年以上	9箇所
5億円未満 ～ 1億円以上	10社	10人未満 ～ 5人以上	2社	5,000トン未満 ～ 1,000トン以上	3社	45年未満 ～ 40年以上	2箇所
1億円未満	2社	5人未満	10社	1,000トン未満	11社	40年未満 ～ 30年以上	1箇所

- ・事業規模が小さい事業者が多い。
- ・1960年代後半から1970年代にかけて供用開始が集中しており、50年以上経過しているトラックターミナルが多くなっていることから、今後の建替え、大規模改修等の対応に苦慮。

～災害対策の取組～

【これまでの取り組み】

- ◆ 一般トラックターミナルとしてのこれまでの施設の耐震調査とインフラの耐震補強
- ◆ 免震構造の採用
- ◆ 防災マニュアルの策定・訓練
- ◆ B C P（事業継続計画）の策定・訓練
- ◆ 非常用自家発電設備の設置 等

【行政機関との連携】 国土交通省 ⇒ 民間物資拠点にリストアップ（6社10箇所）
地方自治体 ⇒ 広域輸送基地に指定（3社7箇所）
⇒ 施設使用等に関する協定締結（5社）



年々、激甚化・頻発化する自然災害への対応について、支援物資輸送拠点としての役割を一層強固なものにしていく必要があり、今後ハード・ソフト両面から一層の体制整備と深度化が必要。

今後の方向性

～トラックターミナルとしての機能維持・多機能化、地域との連携～



北大阪トラックターミナル1号棟（2020年4月竣工）



板橋トラックターミナル JMT板橋新1・2・5・6号棟(東棟)（2023年3月竣工）

- ◆ 特別積合せ貨物運送による全国的なネットワークが重要な社会インフラとして存在しており、そのための施設を提供する公共的役割を今度とも果たしていくことが一般トラックターミナルとしての責務。
- ◆ さらに、2024年問題等を背景として生産性向上のため共同輸配送が進展する中、多くのトラック事業者が利用する一般トラックターミナルの役割は一層重要。従って、施設の適切な維持・修繕、建替え・更新等を推進することが必要。
- ◆ 同時に高度化する物流ニーズに対応するため、施設の多機能化・高度化を図るとともに、中継輸送、ダブル連結トラック等の新しい輸送形態に対しても対応に努め、併せて防災機能をはじめとする地域との連携を一層推進。

論点①④（中継輸送関係）

【新たな拠点の建設・運営について】

- ◆ 不特定多数の中小トラック事業者の利用を想定した場合、民間ベースでの単独の事業性等が見込みにくく、公的主体の関与の下に整備し、民間（例えば第三セクター、当協会会員のようなトラックターミナル事業者又は指定管理者のような制度を活用）が運営を担う形態が適切ではないか。

【必要な機能について】

- ◆ ドライバー等の交替等ができる施設（駐車場、ヘッド交換スペース等）、積替え・保管・荷役（機器、要員）施設、幅広い事業者が使用可能な休憩・仮眠施設、給油施設等。

【地方部への拡大に係る課題について】

- ◆ IC直結または近接している等の立地条件を充たすこと、ICを降りた場合の円滑な運用方法の整備等

【一般トラックターミナルとしての役割等】

- ◆ 一般トラックターミナルは、本来、中継基地の機能を有しており、その機能を引き続き果たしていく。
- ◆ さらに、2024年問題等に対応して、一部の一般トラックターミナルにおいても中継輸送の拠点としての利用実績があり、複数事業者に同拠点を開放する利用者に対して施設を提供することで貢献（契約が必要）。
- ◆ 不特定多数の中小トラック事業者に対する中継輸送の拠点の提供に関しては、現状では施設の稼働率が高く、スペース等の確保が課題。

論点②④（ダブル連結トラック、自動運転トラック等関係）

【新たな基幹物流拠点の建設・運営主体について】

- ◆ 不特定多数の中小トラック事業者の利用を想定すれば、一定の公的関与の下に整備し、民間（例えば第三セクター、当協会会員のようなトラックターミナル事業者又は指定管理者のような制度を活用）が運営を担う形態が適切ではないか。

【必要な機能について】

- ◆ 幹線輸送と地域配送の結節となる積替え・仕分け・一時保管等の施設、ドライバーの休憩仮眠施設、連結・解除やドーリー等保管のための施設（ダブル連結トラックの場合）、自動運転と有人運転の切替え施設（自動運転トラックの場合）等

【課題】

- ◆ どのような場所にどこまでの機能を整備するのか等

【一般トラックターミナルとしての役割等】

- ◆ 一般トラックターミナルは、ダブル連結トラック対象路線のIC至近に存在しており、一般道の特殊車両通行許可が取得可能であれば、基幹物流拠点の機能を果たせる可能性があり、トラック事業者の意向等を踏まえ、今後主流となる輸送機能を見定めつつ、施設改修等を慎重に検討。

【課題】

- ◆ 自動車ターミナル法の構造等基準政令との整合性の確認
- ◆ 構内の大規模改修（25m車両の駐車スペース等の確保、車路の拡幅等）が必要な場合の投資採算性
- ◆ 高速道路網の利用率を向上させる円滑な運用方法の整備

論点③（地域との連携）

【自治体が求める機能・役割】

- ◆ 防災拠点として国の民間物資拠点や地方自治体等の広域輸送基地としての機能・役割のほか、地域の産業・雇用の創出等への貢献 等

【課題】

- ◆ 防災拠点としての機能を今後も継続的に有するために、拠点施設の建替えが必要であるが、現状ではトラックターミナルは竣工から40～50年の施設が多く、老朽化が課題。
- ◆ しかしながら、自社での建替え等の検討もあるが、資金や建替えの種地がないため、自社単体で実行することは難しい状況。
- ◆ 物流拠点の位置づけの検討・各種規制の緩和、今後の施設の建替え等についての財政支援等が必要。

論点④（施設の老朽化関係）

【①②の潮流を踏まえた一般トラックターミナルとしての今後の役割】 既述のとおり。

【老朽化への対応】

- ◆ 建替え・大規模修繕等を検討するタイミングは、各会員事業者により様々であり、一概に言えないが、概ね50年を経過すると建替え、一部更新、修繕による延命化・長寿命化等を検討する傾向。
- ◆ 需要の動向、投資採算性等を踏まえて総合的な判断となるが、一般的に、稼働率が高い状況の下での種地の確保、資金の確保等が課題。

【多機能化・高度化への対応】

- ◆ 施設の建替え・更新等にとどまらず、物流ニーズの変化に対応した多機能化・高度化を図り、持続可能なトラックターミナルとして進化していくことが必要。しかしながら、種地の確保等のほか、流通業務地区内の用途規制によりトラックターミナルに限定されるケース、特に地方の中小トラックターミナル事業者にとってそもそも多機能化に係る需要が小規模であること等が課題。

【解決の方向性】

- ◆ 構内施設の集約化による種地の創出
- ◆ 流通業務地区に係る用途規制の緩和（自治体レベル）
- ◆ 論点①②③に対応した施設整備、建替え・更新等に対する支援措置の検討