

第3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7年1月29日(水)

10:00～12:00

場所：合同庁舎2号館

低層棟共用会議室2A・2B

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 物流拠点の課題及び政策の方向性について
- (2) 意見交換

3. 閉 会

<配布資料>

資料1 「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」報告書骨子(案)

資料2 報告書骨子(案)「4. 今後の方向性(案)」

「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」委員名簿

(令和7年1月29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)

(建制順・敬称略)

<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・流通政策課長 兼 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

「第3回物流拠点の今後のあり方に関する検討会」出席者名簿

(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
篠部 武嗣	日本貨物鉄道株式会社 取締役兼常務執行役員 経営統括本部長※
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
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※

(建制順・敬称略)

<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長
平林 孝之	経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課長 兼 物流企画室長
小嶋 隆志	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課長補佐※
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※
林 健太郎	国土交通省港湾局計画課企画室長※

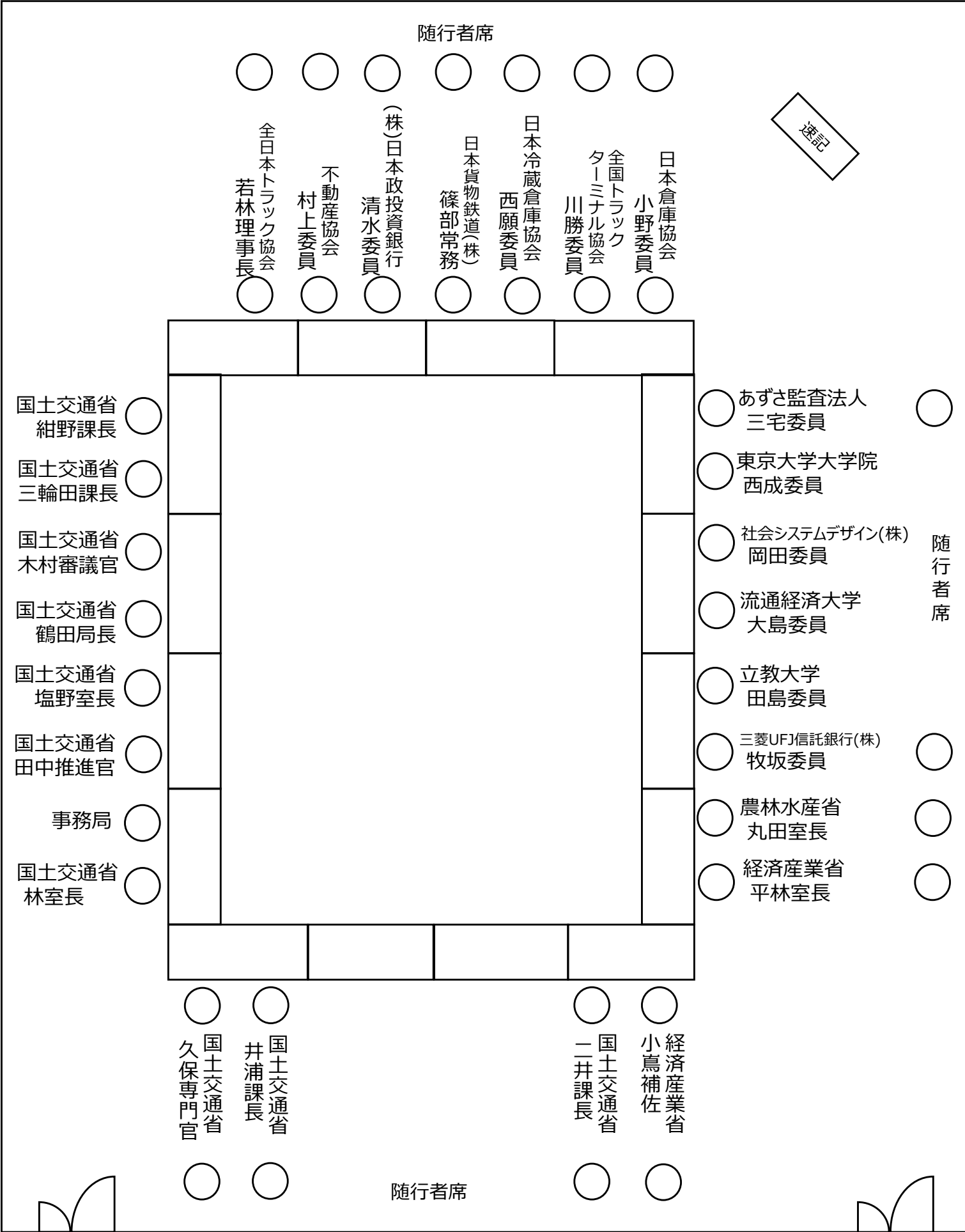
※代理出席

<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3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7年1月29日（水）10:00~12:00
場所：中央合同庁舎2号館低層棟共用会議室2A・2B



「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」報告書骨子（案）

1. 本検討会の開催の背景

(1) 物流を取り巻く現状

- 物流業界の現状（自動車運送が国内貨物のモード別輸送量の9割（トンベース）を担っている、物流量の小口・多頻度化等。）
- トラックドライバーの時間外労働規制の見直し（2024年問題）
- これまでの政府の取組み（政策パッケージ、物効法の改正等）

(2) 検討の背景

- 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、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、営業倉庫を含めた物流拠点に係る、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討。

2. 各物流拠点の機能・役割等

【倉庫】¹

<機能・役割>

○共通

- ・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。
- ・災害時における物流拠点としても機能。

○立地から見た役割の違い

- ・港湾型倉庫
歴史的に海運と密接。輸入貨物の保税・通関・検疫・検査等。
- ・地方・産地型倉庫
米穀、野菜、果物の産地、漁港等に位置。
- ・流通型倉庫
I C近傍に立地。地域配送やE C需要に対応。D C型、T C型、F C型等が存在。

○運営形態に基づく役割の違い

- ・営業用倉庫：寄託契約に基づき、寄託を受けた物品を保管。倉庫の利用者利益を保護する観点から、倉庫業法に基づく事業登録、約款の届出、倉庫の施設及び設備に関する基準への適合、倉庫管理主任者の選任等が必要
- 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（3PL事業）。

¹ 第1回国土交通省資料、第2回日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会資料より引用

- 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。
- 海上輸送で運ばれる約 99%の輸入物品のうち、52.5%の物品が営業倉庫を経由して国内に流通しており、食料をはじめ、多種多様な貨物を引き受けることが事業の柱。
- ・ 自家用倉庫：自己の物品を保管。自家用利用であり、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。

＜整備手法＞

- ・ 自社の事業運営資金による整備。保管料収入や運送収入（出庫トラックの手配）等により整備費用を長期回収。もしくは、物流不動産に賃料を支払い入居。

【物流不動産】²

＜機能・役割＞

- ・ 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。
- ・ 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加。
- ・ 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。
- ・ 今後の物流に求められる機能・設備（自動化等）を導入。
- ・ トラックターミナル機能も具備する例など、保管機能と中継輸送機能との複合化を志向。
- ・ 防災拠点としての機能も提供（防災協定の締結）。
- ・ 地域貢献、地域交流機会を提供。

＜整備手法＞

- ・ 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。
- ・ 倉庫業者等の物流事業者と連携した施設再構築手法を提供。

※ 1 物流不動産は、入居テナントの利用方法によってマルチテナント型と BTS (Build to Suit) 型に分けられる。

（マルチテナント型）

- ・ 複数テナントが利用。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。

（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メイドで整備。

※ 2 立地は、IC 近傍・直結、中継輸送拠点に資する地方部での施設開発が中心。

【トラックターミナル】³

＜機能・役割＞

² 第 1 回国土交通省資料、第 2 回不動産協会資料より引用

³ 第 1 回国土交通省資料、第 2 回全国トラックターミナル協会資料より引用

○共通

- ・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
- ・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。
- ・大規模災害時における広域輸送基地等の支援物資輸送拠点として機能。

○運営形態に基づく役割の違い

- ・一般トラックターミナル：不特定多数の者が利用可能。トラックターミナルの利用者利益を保護する観点から、自動車ターミナル法に基づく事業許可、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が義務付けられている。
 - 特積輸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、それに資する公共的役割を担う。また、都心部に大規模な物流拠点を持てない中小規模の事業者にとって不可欠な施設。
- ・専用トラックターミナル：トラックターミナルを整備した自社のみが利用。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

＜整備手法＞

- ・流通業務市街地整備法等を活用した流通業務団地において、自治体も参画した事業者による整備・運営が行われている。届出された使用料金により整備費用を長期回収。

【トラックステーション】⁴

＜機能・役割＞

- ・長距離輸送を行う営業用トラックの安全運行を支援
- ・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。

＜整備手法＞

- ・全日本トラック協会が建設・管理・運営（全国 23 カ所）。

3. 現状における課題と支援策

【倉庫（普通倉庫・冷蔵倉庫共通）】⁵

（現状の課題）

①老朽化の進展

- ・築年数が古い建物の増加（築 40 年越え普通倉庫約 20%、冷蔵倉庫約 34%）。他方、営業倉庫は、元来堅牢な建物として建築されており、減価償却期間を経過してもなお使

⁴ 第 1 回国土交通省資料より引用

⁵ 第 2 回日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会資料より引用

用は可能だが、いずれかの時期には建替えが必要。

- ・種地確保、建設コスト上昇、雇用見込み等が、建替えが進まない要因。
- ②低水準に留まる保管料、価格転嫁の不十分性
 - ・保管料の適正収受。保管料収入等のみで建て替え資金を確保できていない。
 - ・電気代、労務費の高騰に対する適切な価格転嫁が必要。
- ③人手不足
 - ・現場作業員（５年以内の不足率：7.8%→17.3%）やフォークマン（５年以内の不足率：8.8%→17.7%）等が不足。
- ④カーボンニュートラルの実現に向けた対応
- ⑤貨物データの標準化の推進
 - ・貨物データの標準化が必要。

（現状の支援策）

- ・倉庫税制における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減免等
- ・地域未来法税制における、機械装置や建物等の特別償却、建物等に係る固定資産税課税免除等
- ・物流効率化法の認定に基づく財政投融資による融資や出資
- ・トラック・物流Ｇメンの活用等
- ・物流情報標準ガイドラインの作成やパレット等の標準化を推進
- ・脱炭素化促進事業等のGX関連補助
- ・DX機器等導入補助

【冷蔵倉庫】⁶

（現状の課題）

- ①外食増加と加工食品化等のライフスタイルの変化に伴う冷凍食品の消費増加、輸入食材・食品の増加による、保管容積の増大
- ②コンビニ等での多品種の調理・加工食品の販売の増加に伴う、
 - ・個包装等の流通加工の増加
 - ・卸売業者や小売り業者等の店舗在庫の圧縮
 - ・地域配送先の増加
- ③原料系貨物の京浜・阪神地域の都市部への集中による、都市部の冷蔵倉庫が満庫状態
- ④電気料金の負担増
- ⑤自然冷媒化に係る設備投資の負担増
- ⑥建て替えに必要な資金調達に係る手法整備

【物流不動産】⁷

（現状の課題）

- ①地域との連携
 - ・自治体側の物流拠点の誘致に関する意向や都市計画との連携がうまくいかず、整備を断念する事例がある
- ②施設の高付加価値化に要する費用の増大
 - ・自動運転トラック、ダブル連結トラックの乗入れを容易にする、既存インフラに接続

⁶ 第２回日本冷蔵倉庫協会資料より引用

⁷ 第２回不動産協会資料より引用

- 1 する進入路等の付加設備に要する費用負担がネック
2 ③地方部における中継拠点の適地選定
3 ④事業性の低い地域における整備手法(官民連携等)
4 ⑤建築費高騰、運営費高騰
5 ⑥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
6 ⑦再構築を希望する事業者間マッチングの仕組み整備
7 ⑧供給量等の増加による一部地域での空きテナントの発生

8
9 (現状の支援策)

- 10 ・物流効率化法の認定(※)に基づく財政投融資による融資や出資、開発許可の配慮
11 ※マルチテナント型の施設は、入居者が決まっていないと認定が困難
12 ・倉庫等に対する各種予算措置

13
14 【トラックターミナル】⁸

15 (現状の課題)

- 16 ①一般トラックターミナルとしての機能の維持
17 ・特積み輸送の全国的なネットワークを支える施設を提供する公共的役割を今後とも果
18 たしていくことが必要。
19 ②物流ニーズ、新たな輸送形態への対応
20 ・物流ニーズの変化に対応した多機能化、高度化を図るとともに、中継輸送やダブル連
21 結トラック等への対応に努める必要。
22 ③自然災害への対応の強化
23 ・防災拠点としての機能を継続的に果たすため、地域との連携を含めハード・ソフト両
24 面から一層の体制整備と深度化が必要。
25 ④老朽化の進展
26 ・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おり、①～③に対応するため
27 には、今後、建替え、大規模改修等が必要。
28 ⑤建替え等に係る課題
29 ・種地や資金の確保、流通業務地区内の用途規制(トラックターミナルに限定)、特に地
30 方においては小規模トラックターミナル事業者が多い一方、多機能化等に係る需要が
31 小規模であること、建設コストの上昇、自動車ターミナル法構造等基準政令との整合
32 性の確認(ダブル連結トラック等への対応)、支援措置等が課題。

33
34 (現状の支援策)

- 35 ・物流効率化法の認定に基づく財政投融資による融資や出資
36

37 4. 今後の方向性(案)

38 ※別紙参照

39 (以上)

⁸ 第2回全国トラックターミナル協会資料より引用

物流拠点の今後のあり方に関する検討会 報告書骨子(案) 「4. 今後の方向性(案)」

物流・自動車局
2025年1月29日

4. 今後の方向性(案)

➤ 以上の課題と支援策の現状を踏まえ、以下の3点について、今後検討を進めるべきではないか。

(1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定

物流拠点の社会的重要性が増していることを踏まえ、物流拠点の機能、立地や整備に際して配慮すべき事項等について、**国が一定の方針を示すべき**ではないか。

(2) 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援

ダブル連結トラック・自動運転トラック等を活用した幹線輸送の拡大、地域配送との接続や運転手の交代等の拠点として、以下の要件（①～⑥）を備えた**基幹物流拠点の整備**が適切に進むよう、**国が一定の関与・支援を行うべき**ではないか。

①トラック輸送の変容への対応

- ・トラックドライバーの拘束時間の規制による輸送距離・ルートの変容等を背景として、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の整備が進展するのではないか。
- ・首都圏～近畿圏等の長距離都市間輸送の中間点となる地域に中継輸送のニーズが一層高まるのではないか。
- ・十分な駐車スペース、ドライバー労働環境改善のための機能（休憩・睡眠施設、コンビニ等）、屋根付きの広い荷捌きスペースが必要ではないか。

②物資の流通への対応

- ・物資の流通経路に応じて、物流拠点の集約・合理化の受け皿となる施設が必要ではないか。
- ・多くの貨物の集荷を可能とするため、基幹物流拠点は倉庫の集積地に近接することも必要ではないか（施設の複合化が必要ではないか）。
- ・中継輸送の拠点となるためには、一定の積替え荷物が必要。積み荷に関するマッチングシステム等の環境整備も併せて必要ではないか。



4. 今後の方向性(案)



③地域における産業政策・地域活性化政策への対応

- ・国の方針を踏まえて地方自治体が地域の産業政策・賑わい創出等の地域活性化のために物流拠点を積極的に活用しようとする際に、物流拠点の整備に係る計画等に物流事業者等と共同で関与できる仕組みが必要ではないか。
- ・地方自治体が関与することで、当該自治体の開発許可手続きの円滑な運用等に繋がられないか。
- ・半導体等の地域における新産業創出による需要への対応が必要ではないか。

④交通のアクセス性

- ・ICに直結していること又は近接等、円滑に高速道路にアクセスできることが必要ではないか。
- ・貨物駅との結節・中継機能の拡充が重要。貨物駅構内の物流倉庫の整備、積み替えステーション整備、パレットデポの整備等が必要ではないか。

⑤DX・GXへの対応

- ・今後普及が見込まれるダブル連結トラックや自動運転トラック等について、その標準的な規格・形態等と整合しつつ対応する必要があるのではないか。
- ・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への投資を促す等により、新技術の実装を牽引する役割を担うべきではないか。
- ・水素や再生可能エネルギー等を活用するための充填・充電設備の設置等、物流の脱炭素化を促すような役割を担うべきではないか。

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べきではないか。
- ・運営のあり方として、公的主体の関与の下に整備し、民間（第三セクター等）が運営を担う形態を想定することも必要ではないか。
- ・災害時の緊急物資の保管、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が必要ではないか。

4. 今後の方向性(案)

(3) 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る支援

保管、荷捌き等を通じて、国民の生活や経済活動に不可欠な物資の調達に関する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、老朽化した施設の円滑な整備・再構築が促進されるべきではないか。

- ・公共性の高い物流拠点として、例えば以下を対象と考えてはどうか。
 - ① (2) に記載の公共性の要件を満たした基幹物流拠点
 - ② 食料安全保障等の観点を踏まえ、港湾等での通関・検疫等の輸入対応に係る物流拠点
 - ③ 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
 - ④ その他、地方公共団体が関与した物流拠点
- ・対象となる物流拠点については、倉庫業法、自動車ターミナル法等の既存の法令に基づく施設だけでなく、その他の施設についても、国が規模その他の施設の概要を把握する仕組みが必要ではないか。
- ・その際、地域と連携し、更なる集約化、多機能化、協業化等が盛り込まれた物流拠点を整備する場合には、何らかの追加的な優遇措置を設けてはどうか。