

物流拠点の今後のあり方に関する検討会（第3回）

議事要旨

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

出席委員等：別紙のとおり

議事次第：

1. 開会
2. 議題
 - (1) 物流拠点の課題及び政策の方向性について
 - (2) 意見交換
3. 閉会

議事概要：

- 事務局より資料1、2について説明。その後、意見交換を実施。

意見交換における主なコメント：

【資料2（1）物流拠点の整備に係る国の方針策定について】

- 国の方針策定は重要。流通業務団地に係る法律である「流通業務市街地の整備に関する法律」でも国が基本指針を策定することになっており、当該指針では、
 - ・流通業務施設をめぐる状況
 - ・整備の基本的方向
 - ・流通業務市街地の性格及び機能
 - ・流通業務市街地を整備すべき都市の設定に関する考え方等が示されており、国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画や法律との整合性等も含まれている。公共物流拠点に係る国の方針を今後考えていくのであれば、こういった既往の様々な計画や関連法制度との整合性を念頭においた検討が必要。
- 国土計画等との調和に加え、将来の人口動態も踏まえる必要。地域によって将来の人口動態は大きく異なることを踏まえた最適な配置を考える必要がある。
- 物流拠点を利用するユーザーの目線に即した方針の策定をお願いしたい。
- トップダウン的に国が最適な配置に係る方針を示す場合、不動産事業者からの反発はあり得るのか。
 - ⇒民間だけに委ねていると全体最適な配置にはならないため、一定のハレーションがあったとしても、物流機能を必要な土地に政策的に入れていくことは一定程度必要だと考える。こ

の一定程度の内容が、どれほどの自由度や柔軟性を持っているかが大事なポイント。エリアによって容積率の割増しが事業を立ち上げる後押しになる場所もあると思う。

- 立地については、民間に任せるのみでは、採算性が優先され、整備されるべきエリアに配置されないという可能性は十分あるので、適切な配置について国から一定の方針を示すことは大事。
- 国内の物資の流動量を統一的に把握できるような仕組みが必要。事業を検討している方がステークホルダーに説明できるファクトを提供する必要がある。
- 海外資本による土地の買収に対して規制できておらず、データも出てこない。大事なところは国でグリップしないとイケない。

【資料2（2）基幹物流拠点の整備に係る関与・支援について】

- 新規整備のみならず、公共トラックターミナル等の既存インフラのリニューアルによる機能強化も整備に含めていただきたい。
- 基幹物流拠点に係る①～⑥の要件を全て充足していくのか、あるいはある程度選択的に要件を考えていくのか。①～⑥の全てを必須とするとオーバースペックになるケースもあるだろう。一部の要件を満たす施設整備も検討すべき。
- 儲かる事業であることが重要。どこが基幹物流拠点になり得て、事業として継続できるのか、を真剣に考えないとイケない。そのためには、物流だけで考えるのではなく、いろんな事業との連携を模索する必要がある。
⇒例えば洋服の通信販売事業で言うと、物流や倉庫機能の他に、ECサイトに掲載するための写真を撮るためのスタジオ、修繕、買取り等の店舗同様の機能が物流施設の中に存在し、産業分類の枠組みには収まらないような使い方がされている。
- 鉄道貨物輸送を含めた結節の強化として、「貨物駅の構内（エキナカ）に加え、貨物駅隣接地（エキチカ）に物流倉庫の整備、積替ステーションの整備、パレットデポの整備が必要」と記載してほしい。トラック事業者、荷主等と連携してとの記載は重要。コンテナ化やパレット化等、鉄道輸送とトラック輸送の親和性・互換性を高めるモーダルコンビネーションを推進していきたい。
- 自動運転トラックと鉄道貨物輸送との連携や、港湾・空港との連携も重要。鉄道でも使えるスワップボディのコンテナを開発し、有用性を検証。各モード同士の結節の強化に資する物流施設整備が重要。
- 民間企業である以上、ビジネスとして成り立たなければならない。中継輸送の考え方は、海上輸送でいうコンテナプレートステーションの考え方と同じく、中継輸送によって貨物の取扱い回数は増えるごとにコストも増える。そのコストを誰が負担するのか。パレット化も同じで、パレタイズコストは誰が負担するのか、また、パレタイズすればトラックの輸送効率は落ちる。つまり輸送コストは高くなり、お客様に十分説明して理解していただくことが不可欠。

- 地域と事業者が共同で計画を策定していくことは重要。その際、地域の生活に負の影響を与えるものであってはならず、物流施設の整備によって物流も生活も円滑になるという点を視点に入れて計画や交通のアクセス性を議論していく必要がある。
- 基幹物流拠点はある程度の面積や規模の建物と考えると、地域に一定の負担をかけてしまうが、策定する事業計画の内容について、柔軟性、自由度を持たせられるのであれば、地域課題の解決にも資する内容を盛り込みやすいのではないか。
- 「DX・GX への対応」として、情報のデータ化・標準化が非常に重要。データの粒度や鮮度・頻度、流通チャネルコードや品目コードの統一など各社最適で、全体把握のためにひと手間かかってしまう課題が存在。これらに対処するために、物流情報の標準化に関してガイダンスや指針も提示するとより DX が進むと考える。
- 基幹物流拠点整備への国の関与は品目コード、荷役等のプロセス、料金体系などを標準化する良いチャンス。
- DX についても各社最適で進められており、共同輸送の際にもシステムが異なることによる障害があるという話を聞いたところ、早期に国が主導してシステムの標準化を図ることが非常に重要。GX を進めていくため、自動運転の実証実験場として平和島等の流通業務団地などを活用できるのではないか。
- データの標準化については、業界によって、重量、体積、TEU、パレット数等、測定の単位がいくつか存在。また、業界によっては不要なデータもあるので、どのデータが物流の効率化に結びつくのか取捨選択も必要。
- 中小企業がシステムを導入する際のハードルが依然高い。例えば、バス予約システムであれば、スマホにアプリをダウンロードすればシステムを使えるようにする仕組みを構築して導入のハードルを下げている。
- 物流施設は迷惑施設と言われているが、自治体の関与によって、物流拠点に緊急物資輸送の拠点や地元住民の避難場所といった機能を持たせられれば、拠点整備や開発許可がスムーズに進むのではないか。

【資料 2（3）公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る支援について】

- 施設を更新すると働き手の確保にも有益。
- 建物が老朽化しても使えるかどうかではなく、物流業界の物流増加・小口化・多頻度化の中で機能を果たしているかどうか重要なポイント。老朽化施設を集約化・多機能化・協業化が可能な施設に再構築するというのは重要。
- 老朽化した公設市場について、保管倉庫としてのニーズも踏まえた複合的な再開発を、PFI の手法を活用して実施している事例も出ている。
- 築 40 年を超えた倉庫は多く存在しているが、投資余力がなく、回収の見込みも少ない、利益の出ない事業性に要因がある。それでも、国民生活の維持や日本経済を動かすために、

社会貢献として事業を続けている。

- 倉庫業者が新たに物流施設を作るためには、価格を転嫁した適正料金が収受できるかどうか重要。加えて、新しく物流施設を建てるために国の補助制度や規制緩和によって背中を押していただきたい。現在は倉庫税制による支援があり、是非継続していただきたい。
- 優遇措置の内容について、建築費が高騰しており、建築費に対する直接補助でなくても、固定資産税や都市計画税など公租公課への支援があることで、地方部での再構築の一つのきっかけになる可能性がある。
- 公共トラックターミナルは、老朽化が進む一方、従来の機能維持に加え物流ニーズや新たな輸送形態への対応、防災機能の強化が必要。公共性の高い物流拠点として位置づけ、円滑な整備・再構築への支援をお願いしたい。地方部でも民間資金の活用には知恵を出していないといけませんが、小規模事業者が多く事業性が低いことから、支援をお願いしたい。
- 脱炭素に寄与するという点では、CCS（二酸化炭素の分離・回収・貯留）の過程で発生する熱を冷蔵倉庫の冷媒に活用するような取組みを含めた建替えに一定の支援を行うことも考え得るのではないか。
⇒採算に合わず、過去に失敗している。
- 容積緩和について、特に地方部にいけば輸送密度が低くなり、需要に応じた最適な容積率が法定の容積率を下回る場合もある中で、容積緩和措置が支援メニューとしてどの程度有効であるか。
⇒倉庫建設に当たり、地方主要都市を含む都市部の港湾部における営業用倉庫は容積率300%に統一してほしい。加えて、航空法及び消防法の関係による高さ制限がネック。土地の有効活用を考えれば、その場所に応じた容積率を設定いただきたい。
⇒都市部においても地方部においても、需要に応じて最適な容積率を各社判断している。
- 建替え時において、場所を取るDX機器等の導入の後押しとなるよう容積率緩和を追加的な優遇措置として設けることが有効ではないか。
- 事業性に関わる需要の将来予測や趨勢をどのように予測するかがテーマになる。国が物流拠点に関する規模や施設の状況等のデータを把握できるような仕組みを、今後民間の協力を得ながら作っていくことが必要と考える。一方、このような仕組みができることに対し、（現状報告規制のない）物流不動産事業者としてはどのように考えるか。
⇒・需給については、民間事業として不動産施設に投資をし、不動産に係る事業活動を行っている立場としても非常に重視しなければならないポイント。
・都市部については、いわゆる老朽化した施設の再整備をどのような施設・手法で促進していくか。一方、地方部では、政策的にどのような場所に物流拠点を置いていくと全体最適が図られるのかを考えていく必要がある。
・将来を見据えて物流拠点を政策的に誘導していくためには、物資流動等を用いた効率的な配置に関する定量的なデータの把握が必要。国や地方自治体に政策的な検討を

お願いしたい。

- 海外では、不動産事業者が物流不動産を整備し、在庫管理等のオペレーションを倉庫業者が実施するセットで登録することが多く、この組み合わせで大きな動きが見えてくる。
- 需給バランスについて、潜在需要、顕在需要どちらを見ているかが重要。人口減によって潜在的に需要減が生じている中で、どう設備更新を行っていくか。また、地方自治体は人口が増えることを前提に計画を作るため、完成後に使わなくなるということが発生する。物流拠点、特に重要港湾に於ける整備は国主導で進めていかなければならない。
- コールドチェーンの倉庫需要が注目されているが、国内生産が輸入に置き換わっているだけで、新しく需要が増えているわけではなく、顕在需要が置き換わっているだけ。
- 需給把握に関する調査も必要であるが、荷主側を含めた全体最適を考えていくことが必要。
- 流通業務団地について、既に京浜や足立では、街区毎のトラックターミナル、倉庫、卸売業といった規制が緩和され、板橋においても緩和する方向で進んでいる一方、地方では相変わらず当該規制が残っており、建替えの種値確保にも支障がある。国交省都市局からは、都市計画運用指針において、物流の変化に対応して機動的に見直すのが望ましいと示しているが、対応してくれない自治体があり、改善できないか。
- 「公共性の高い物流拠点」の例示に輸送・運行の核となるトラック施設と記載されていることは重要。トラックステーションは、昭和 50 年代に建設されたものが多く、老朽化しており、リニューアルしていかなければならず、公共性の高い物流拠点として整備していくことも考えたい。
- 地方公共団体の大きな課題は、人口減少や周辺部での一極集中等、縮小均衡のマネジメント。物流をインフラシステムの一つとして捉え、地方で物流をどう維持するのかという議論が不可欠だが、その地方を維持するための考え方は検討しないといけない。
- 物流の事業は、物流事業者の利益が少なくとも、物流があることで消費者が利益を受けるといった性質のもので、なくてはならない存在として考え、整理していく必要がある。
- 骨子案では、物流不動産含め、いろんな物流拠点に目を向けているが、中小事業者を取り残さないことに加えて、既存事業者をどう支えていかも検討されたい。