

物流拠点の今後のあり方に関する検討会（第４回）

議事要旨

日時：令和７年３月２６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）「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」報告書（案）について
 - （２）意見交換
- ３．閉会

議事概要：

- 事務局より資料１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１「２．（４）物流拠点が直面している課題」について】

- P9の36行目について、物流拠点の配置に関しては、輸送・配送の観点を踏まえた数理的・統計的なアプローチが必要。
- P13の27行目について、設置事業者から見て新たに物流拠点の適地となるような地方自治体には物流やそれにかかわる都市計画などの経験のない、専門家のいないところが多いのではないかと思う。「地域にとっての影響の予測が難しい」旨を追記いただきたい。
- P13の27行目について、地方自治体における開発許可等の行政の担当職員が、法令や手続きに関しあまねく熟知しているわけではないのが実態。実態を踏まえ、自治体における手続きの進め方等を国が後押しする仕組みを作っていただきたい。
- P13の27行目、地域との合意形成にあたっては、地域公共交通の協議会のようなプラットフォームを形成することが一策。
- P13の28行目について、製造業と比較した場合の雇用効果は、敷地面積当たりではむしろ製造業よりも先進的な物流施設の方が高いこともある。地方自治体の中でも知っているところは知っているということだけでなく、物流拠点整備の経済効果や社会生活を支えていく上での必要性、地域課題の解決に結びつく拠点整備であること等を周知する取り組みが必要。
- P14の2行目について、「地域活性化や賑わい創出」部分を、「生活環境の改善」というように生活がしやすくなるというニュアンスを出すのはいかがか。

【資料 1 「3. 今後の政策の方向性」について】

- P15 の 6 行目について、物流拠点に関する国の指針は、平成 10 年の「物流拠点の整備を進める上での指針」があるぐらいで、あまり国が示してこなかったと感じている。今後策定する方針が効力を発揮できるように進めて欲しい。
- P16 の 6 行目について、各輸送モード・倉庫との連携や、環境負荷の低減との記載を追記いただきたい。
- P16 の 13 行目について、物流不動産に関するデータがないので、倉庫業法や物流総合効率化法の中に位置付ける必要がある。データの関係では、トラックの F M S データや G P S を活用することも一案。
- P16 の 21 行目について、需給の調査には物流事業者だけでなく、荷主や DX 関係のベンチャー等も含めての議論を検討いただきたい。
- P16 の 21 行目について、データの整備・標準化は喫緊の課題であるが、どのような情報が必要なのか、優先順位を置いて議論を始めていくことが必要。
- P16 の 21 行目について、データの標準化やデータの利活用は、どのデータが必要なのか、どこから入手できるのか、何をするためなのかを考え、どのデータを標準化する必要があるかを明確にしていくことが必要。
- P17 について、基幹物流拠点に係る 6 つの要件は、全てを兼ね備えるということではなく、一部の項目を備えた物流拠点にも支援を検討いただき、支援内容にグラデーションをつけていただきたい。
- P17 の 10 行目について、拠点整備に当たっては、それに関連する物資の流通も重要。
- P17 の 16 行目について、物流拠点の整備については、高速道路付近の整備に加え、貨物駅や港湾との接続、ダブル連結トラックがスムーズに運行できる点も重要。
- P17 の 19 行目について、各輸送モード・倉庫との連携、モーダルコンビネーション、環境負荷低減との記載を追記いただきたい。
- P17 の 29 行目について、首都圏での発災対応として、沿岸部ではなく内陸部側（山側）にも拠点があることが望ましい。
- P17 の 33 行目について、パレットやコンテナの標準化に適した物流拠点の設計が今後求められるべきである。
- P18 の 14 行目について、国の財政投融資の活用に加え、PFI 等の民間資本の活用も非常に大切。内閣府の PPP/PFI 推進室や、公設市場の観点からの農林水産省との連携が非常に重要。PFI 活用に関しては、従前より儲かる視点が重要であるとのコメントが出ている通り、例えば、公共性の高い拠点として利用収入が低位にならざるを得ない場合は、拠点整備による便益、外部経済効果（スピルオーバー効果）を税金という形でプロジェクトに還元して当該プロジェクトの収益性を高める仕組みを活用する等、長期的視点での収益確保が大切。

- P18 の 15 行目について、「PFI」との表現を「PPP/PFI」や多様な官民連携と、幅広く取れるような表現にしておくのはいかがか。
- P18 の 19 行目について、「公共性の高い」との表現は、コロナ禍のエッセンシャルワーカーのような、社会的に重要性、必要性が高いという表現も一案ではないか。
- P18 の 19 行目について、地方自治体の関与以上に重要なのが「国としての一定の関与」。国土交通省のみでなく、経済産業省や農林水産省といった他省庁との連携が極めて重要。
- P18 の 19 行目について、物流施設の建替え促進に関するタイムラインやプライオリティを明確にし、ダイナミックに支援すると建替えが加速化されると思う。
- P18 の 19 行目について、トラックターミナル事業者が利用しやすいように、実態を踏まえた制度設計をお願いしたい。
- P18 の 29 行目について、集団化と集積化が抜けている。集団化には、建築コストが安い、冷蔵倉庫では電気代が安く済むといったメリットがあり、その中に建蔽率や容積率を織り込み効率化を進めるということ。集積化の観点では、国家戦略として用地を指定、地価を抑制することで物流拠点を確保することが重要。
- P18 の 35 行目について、自治体側のスキルや知識、経験値の足りないところに専門家の派遣やコンサルの繋ぎ等、自治体が積極的に関与するための手立てを国が支援する旨を記載いただきたい。
- P19 の 1 行目について、公共性の高い物流拠点の例示として記載されている食料安全保障に加え、半導体や地政学リスクを踏まえた一定の備蓄の観点から、経済安全保障に資する物流拠点についても公共性の高いものとして扱うべきではないか。
- P19 の 1 行目について、公共性の高い物流拠点の例示は極めて限定的。国民生活、経済活動、必要不可欠な物資の調達に関係する物流拠点はいずれも高い公共性を有していると認識しており、支援の対象は新設も含め幅広く検討いただきたい。

【資料 1 「4. 物流拠点整備促進に係る具体的な方策」について】

- P20 の 5 行目について、現行の物流総合効率化法に基づいて整備された物流施設も、輸送網の集約や輸送・保管・荷捌き・流通加工の一体実施による多機能化等、十分に公共性を兼ね備えた施設であり、引き続き支援の対象として検討いただきたい。
- P20 の 5 行目について、物流総合効率化法の認定制度のアップデートを検討していく中で、トラックターミナルは全国で 16 事業者 22 か所しかなく、集約化が馴染まないの、要件が高いハードルとならないよう、柔軟な取扱いをお願いしたい。また、トラックターミナル事業者 1 者単独の建替え等の取組みも支援対象として検討いただきたい。
- P21 の 12 行目について、開発許可の事例に加え、農地転用や農振解除も関係し、重要なポイント。
- P21 の 12 行目について、調整区域における開発許可以外に、農地法や森林法の林地開

発許可も関連する手続きとして存在。個別の協議に入る段階から担当者が消極的であったり、更に言えば否定的である場合もある。調整区域であっても整備が必要な物流拠点を位置付けていくことが、今後、全国規模で公平に整備を進めていく上で必要。

- P21 の 14 行目について、容積率の緩和は施設の更新を促す観点でも支援策として効果的。また、建替えを検討する中で資金面やノウハウ面で十分でない物流事業者への支援や協業等、不動産デベロッパーと物流事業者等とのマッチングを行政側からも後押しいただきたい。都市部では倉庫がマンションに代わる事例もあり、物流拠点として再整備を促進する区域を行政側が示すことも重要。
- P21 の 20 行目について、現行制度の中で地方自治体に関与できるツールをうまく使いこなせるように支援していく仕組みを考えていただきたい。

【その他】

- 各地方自治体が持っている裁量の大きさを改めて感じた。できることを最大限発揮するために、各地方自治体にどのように動いてもらうかが重要。
- 公共性のある物流拠点が整備されることで、地方自治体にどのようなメリットがあるのか、地方自治体が抱える課題にどのように対応していくのか、公共性を持った物流拠点のニーズが地域にどのくらいあるのか、を共有していくことが必要。
- 地方部における物流拠点の整備について、地方に行けば行くほど物流事業者側のコスト負担力が下がっていく。将来にわたる安定的な事業経営のためには、官民が連携した踏み込んだ議論の継続が必要。
- 既存の物流ネットワークの中での全体最適を考えるとよいのではないか。
- 地方自治体を巻き込むにあたり、いかにモチベーションを持ってもらうか、抱えている課題に対してどのようなメリットがあるのか、ということを各地方自治体に理解してもらいつつ、地方自治体に対するサポートが重要。
- 民間主導・自治体主導からの転換期に来ている。再配置・再配分のためには国の主導が必要。国が物流拠点にとって重点的な地域を指定し、国、地方自治体、事業者等で構成された協議体を構築することが重要。
- 中継輸送には、貨物の中継と車両・ドライバーの中継の 2 つの意味があり、一緒にしてはいけない。単純に東京と大阪の中間地点だから浜松、といった発想ではだめで、それぞれに適した場所がある。
- 輸送の効率化、ユニットロード、パレタイズ、パレットの標準化等に縛られすぎると、実務から乖離し非効率に陥ってしまう。海外の商慣習も含めた手荷役・ばら積みを行っている現実を踏まえて、全体最適は難しいと感じるし、こぼれていく点を見ていけないといけない。
- 物流不動産に関するデータとして、こういったデータを何の目的を持って集めるのか、どんなデータが必要になるのか、といった整理が必要。

大島座長からのコメント：

- 本検討会における4回の議論において、これまでは物流拠点の整備が民間主導で行われてきた中で、物流2024年問題をきっかけに大きな意味での物流として課題が明らかになった。
- 何を目的としていくかという「物流を維持するため」であり、その際に輸送や保管といった機能が重要であり、物流やトラックドライバー等の働き方の見直しが重要であることが改めて認識された。
- その中で、国や地方公共団体等が関連して物流拠点を整備していく必要があることが整理できたことに大きな意義がある。
- また、検討会における議論を通じ、改めて物流が知られていないことを感じた。今回、いろんな関係者が集まり、情報を共有した内容を国がまとめ、これをもって動いていくきっかけになったことは非常に大きなことである。
- 4月1日より、改正物流法が施行される中、物流がますます、我々の生活、産業、経済、事業活動等になくてはならないものと確認される、確認せざるを得ないこととなり、物流が非常に重要で、皆が関わりを持っていて、皆が関わらないと変わらないことが改めて確認できた。
- 物流の維持に向けて更に進めていくためには、地方自治体をはじめとして意見を交わす・情報を共有すること、また、そのような場所を構築していくことが必要と感じた。