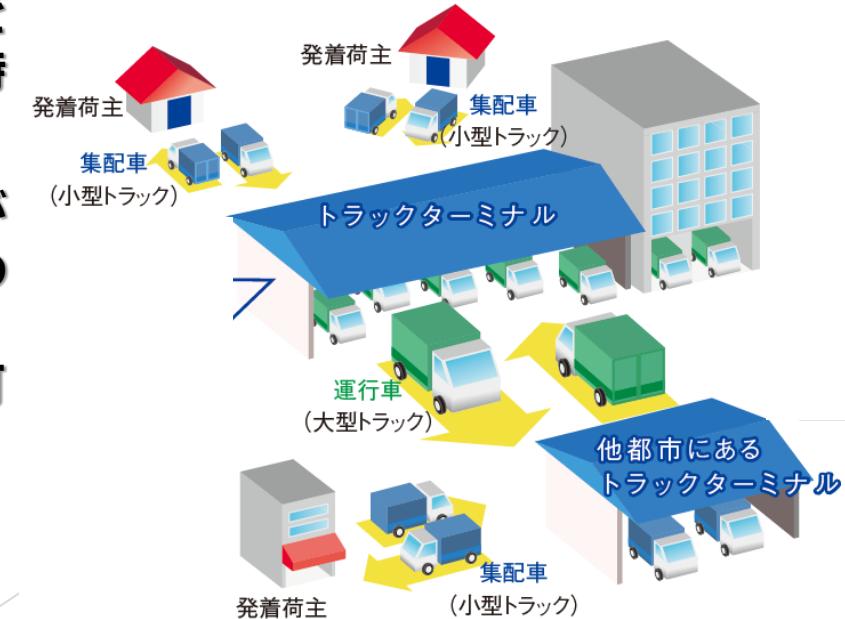


物流拠点の今後のあり方に関する検討会 ヒアリング説明資料

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て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に、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

都市間輸送の拠点

全国の主要都市を結ぶ物流拠点として大型ト
ラックによる貨物の大量輸送の実現に寄与

全国の中継基地

全国輸送網がトラックターミナルに集結するこ
とから、地方から地方へと輸送される貨物の中
継基地として活用され、トラック輸送の合理化
及び都市機能の向上に寄与

都市内集配の拠点

トラックターミナル内の荷扱場（バース）は、全国各地か
ら大量輸送されてくる貨物を都市内エリア別に仕分けして
発送する配送機能と、都市内で発生した貨物を集め全国各
地に向けて仕分けし発送する集荷機能を兼ね備えている

交通混雑の緩和

都市部に点在する物流拠点をトラックターミナ
ルに集約・再配置することで、都市内の重複・
交錯輸送や中継輸送を減少させ、交通混雑の緩
和と環境問題の改善に貢献

～一般トラックターミナルの位置・規模～

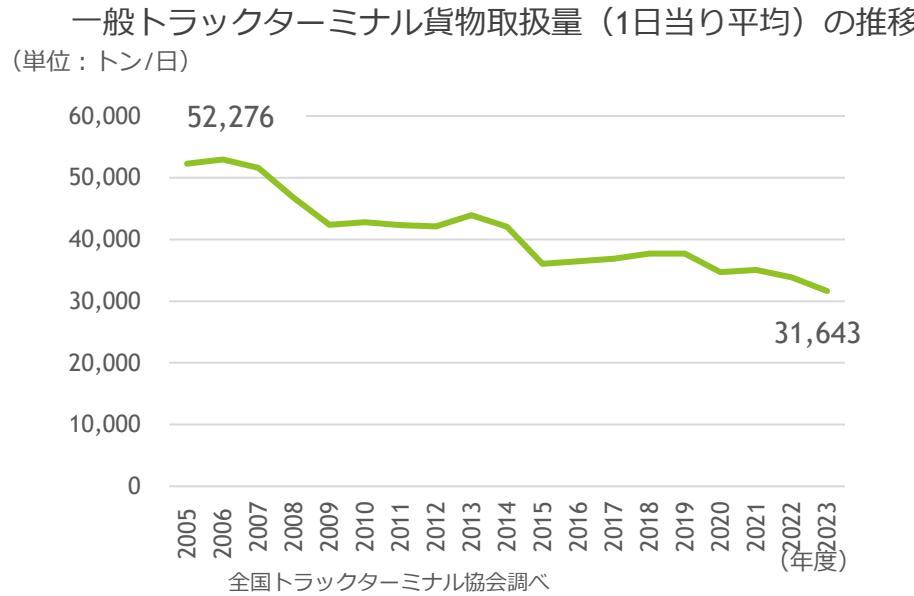
会社名	ターミナル名	供用開始年	バース数	最寄りIC	ICまでの距離
北海道トラックターミナル(株)	札幌トラックターミナル	1971年	220バース	大谷地IC	0.7km
岩手トラックターミナル(株)	岩手トラックターミナル	1974年	84バース	盛岡南IC	1.7km
(株)仙台トラックターミナル	仙台トラックターミナル	1962年	80バース	苦竹IC	1.3km
東北高速道路ターミナル(株)	郡山トラックターミナル	1976年	45バース	郡山IC	0.4km
	仙台南トラックターミナル	1979年	20バース	仙台南IC	0.9km
日本自動車ターミナル(株)	京浜トラックターミナル	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SPORT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～



2000年9月時点

事業者数	18社
供用バース数 (稼働バース数)	3,909 (3,843)
稼働率	98%

2010年10月時点

事業者数	17社
供用バース数 (稼働バース数)	3,702 (3,345)
稼働率	90%

2020年10月時点

事業者数	16社
供用バース数 (稼働バース数)	3,371 (3,163)
稼働率	94%

2024年10月時点

事業者数	16社
供用バース数 (稼働バース数)	3,297 (3,103)
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。

今後の方針

～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、その機能を引き継ぎ果たしていく。
- ◆ 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