

大谷地流通業務団地高度化ビジョン（改訂版）

令和 7 年（2025 年）10 月

札幌市経済観光局産業振興部

目 次

1 大谷地流通業務団地高度化ビジョン改訂の背景と目的	1
(1) 大谷地流通業務団地高度化ビジョン改訂について	1
(2) 都市計画の変更について	1
(3) 大谷地流通業務団地の位置づけ	4
(4) 大谷地流通業務団地の役割	8
(5) 大谷地流通業務団地の現状と問題	9
(6) 北海道における物流の現状と問題	19
(7) 物流業界や国の動向	27
(8) 環境と災害対応	30
(9) 対処すべき主な課題と問題点	32
2 大谷地流通業務団地の将来ビジョン	34
3 ビジョンの実現に向けた取組	35
(1) 「北海道のハブ機能を担う拠点」の実現に向けて	35
(2) 「持続可能な物流に対応した拠点」の実現に向けて	39
(3) 「札幌・北海道の地域経済を発展させる拠点」の実現に向けて	43
(4) 今後の行政の方向性について	44

注) 本書内の図表等の数値は、四捨五入の関係で合計が一致しない場合がある

1 大谷地流通業務団地高度化ビジョン改訂の背景と目的

(1) 大谷地流通業務団地高度化ビジョン改訂について

大谷地流通業務団地は、昭和 42 年（1967 年）に造成され、以来約 58 年に渡り、物流の拠点として市民、道民の暮らしを支えてきました。地域内に日本貨物鉄道札幌ターミナル駅を内包し、大消費地である札幌の都心部まで車で 25 分、高速道路のインターチェンジ、国道 12 号などに近接しており、内陸に位置する流通業務団地としては極めて交通利便性が高いという特長があります。

人口減少や少子高齢化、グローバルサプライチェーンの進展、新興国の台頭、環境問題など、造成当時には想定していなかった新たな社会環境の変化や課題が生まれており、次の 50 年に向けて、大谷地流通業務団地が持続可能な発展を遂げるためには、戦略的な視点で高度化に取り組む必要があることから、札幌市経済局（機構改革により現在の札幌市経済観光局）と大谷地流通業務団地の立地企業を中心に、学識経験者の助言を得ながら「大谷地流通業務団地の将来像に関する検討会議を設置し、意見交換を行いながら、今後の検討や具体的な取組を進める際の指針として平成 28 年（2016 年）3 月に「大谷地流通業務団地高度化ビジョン」を策定し産業振興を進めてきたところです。

しかしながら、令和 3 年（2021 年）に札幌市は初めて人口減少に転じ、時代の転換期を迎え、少子高齢化の更なる進行による生産年齢人口の減少や労働力不足といった課題が顕在化している状況に加え、デジタル化の進展、気候変動や S D G s への対応、新型コロナウイルス感染症を発端とする社会変容、流通業界における「2024 年問題」など社会経済情勢の大きな変化が生じています。

このような社会経済情勢の変化、最上位計画である札幌市まちづくり戦略ビジョン及びその個別計画である札幌市産業振興ビジョンの改定を踏まえ、改めて大谷地流通業務団地の目指す姿について検討を行い、札幌市の流通機能を将来にわたり発展させるため、本ビジョンを改訂しました。

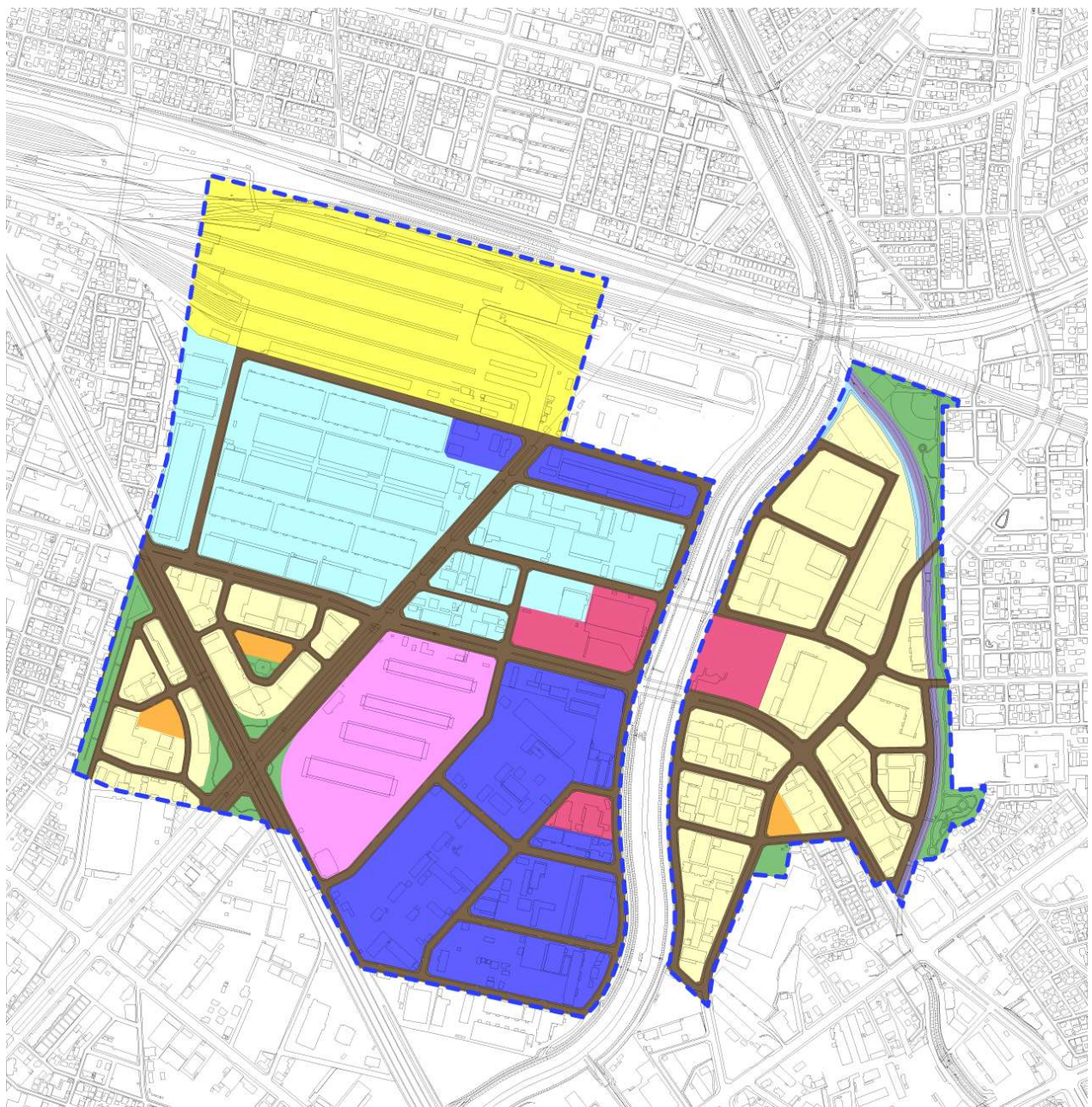
(2) 都市計画の変更について

昭和 41 年（1966 年）に流通業務市街地の整備に関する法律（以下、「流市法」という。）が制定され、大谷地流通業務団地は同法に基づき整備・分譲されました。流市法は、流通業務市街地として整備することが適当であると認められる区域について、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るため、都市計画により「流通業務地区」を定めることができますとしています。流通業務地区内は、流市法で列举された流通業務関連施設以外の施設の建設が制限されており、基本的に住宅や商業施設等を建設することはできません。

また、分譲した当初の「流通業務団地」は、物流に関係する企業を集積させ、さらには業種の近い企業を隣接させる目的から、エリアごとに施設の用途を定めており、例えば、倉庫業に指定された地区では、倉庫業に係る施設を建設すること、卸売業に指定された地区では、卸売業に係る施設を建設することと定めておりました。

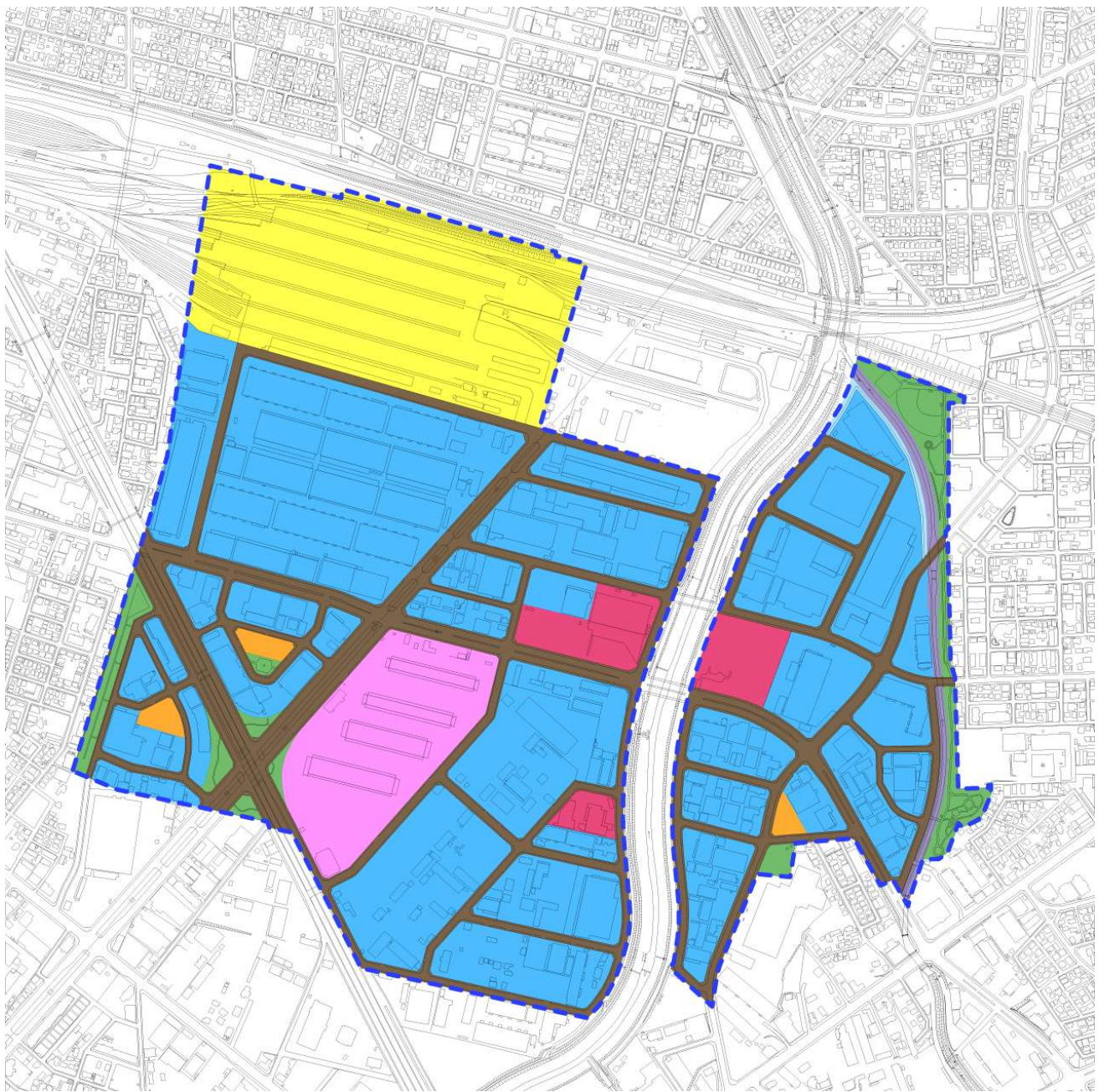
こうした規制があるために、大谷地流通業務団地では、施設の老朽化による建て替えを検討する場合、業種の垣根を越えた移転計画が進まないという課題を抱えております。そのため、これらの規制については、令和元年（2019 年）に都市計画変更がなされ、団地内で建設できる流通業務施設の指定緩和、高さ制限の撤廃及び角地緩和の適用が実施されました。

■ 令和元年（2019年）8月の都市計画変更前の流通業務団地 ■



凡 例	
	流通業務団地
	トラックターミナル
	鉄道の貨物駅
	道路貨物運送業の用に供する施設
	倉庫
	卸売業の用に供する施設
	公益的施設
	公共施設(道路)
	公共施設(公園、緑地)
	公共施設(駐車場)
	公共施設(河川)
	公共施設(下水道)

■ 令和元年（2019年）8月の都市計画変更後の流通業務団地 ■



凡 例

	流通業務団地		公共施設（道路）
	トラクターミナル		公共施設（公園、緑地）
	鉄道の貨物駅		公共施設（駐車場）
	流通業務の用に供する施設		公共施設（河川）
	公益的施設		公共施設（下水道）

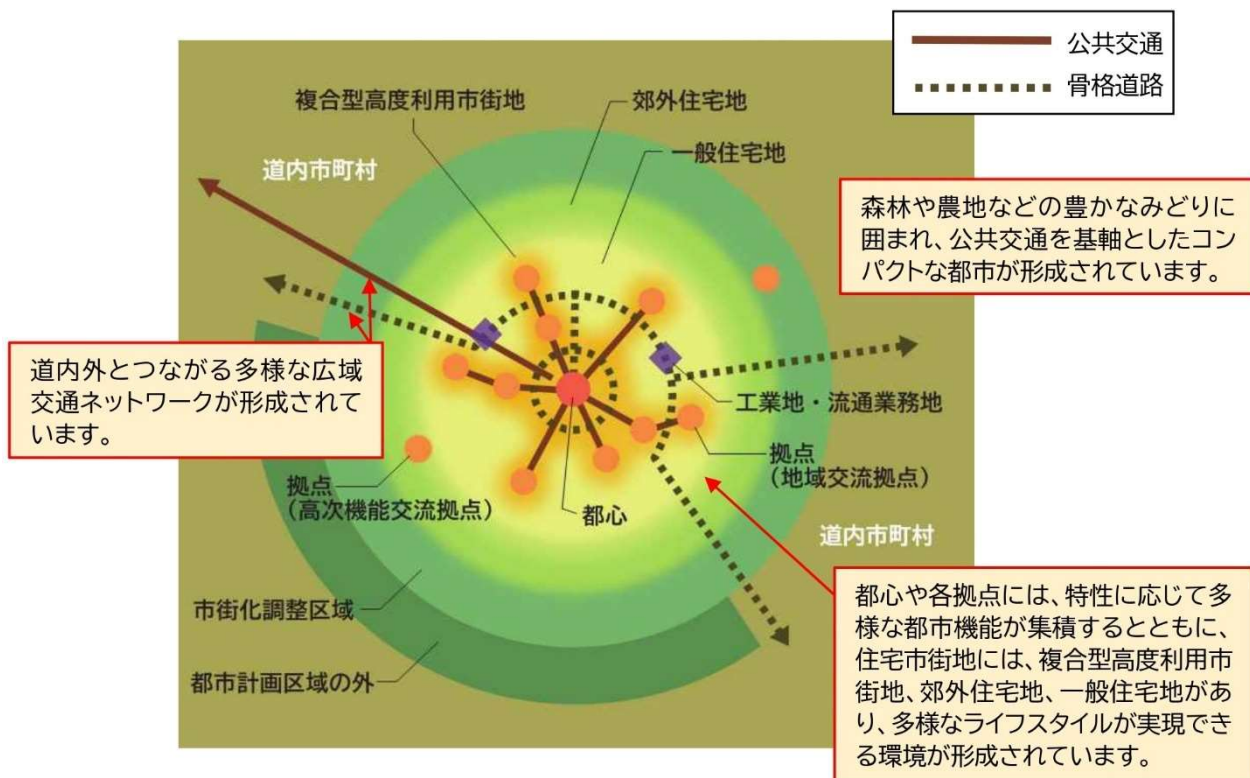
変更内容：流通業務機能の維持・向上や物流施設の大型化・複合化等に対応するための緩和措置として流通業務施設の種類の位置等の制限を変更した。

(3) 大谷地流通業務団地の位置づけ

① 高次機能交流拠点<第2次まちづくり戦略ビジョン>

札幌市の計画体系の最上位にある「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（戦略編）」（令和5年（2023年）10月策定）における大谷地流通業務団地は、高次機能交流拠点の一つと位置づけ、流通業務の拠点として団地の機能更新や高度化・複合化などにより物流の効率化を進めるほか、環境への負荷や物流コストの低減などを図ることとされています。

■ 第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（都市空間イメージ図） ■



都心		J R札幌駅北口一帯・大通と東8丁目篠路通の交差点付近・中島公園の北端付近・大通公園の西端付近を頂点として結ぶ、北海道・札幌市の魅力と活力をけん引し、国際競争力を備えた高次の都市機能が集積するエリア
拠点	地域交流拠点	主要な交通結節点周辺や区役所周辺などで、商業・サービス機能や行政機能など多様な都市機能が集積し、人々の交流が生まれ生活圏の拠点となるエリア
	高次機能交流拠点	産業や観光、文化芸術、スポーツなど、国際的・広域的な広がりをもって利用され、北海道・札幌市の魅力と活力の向上に資する高次の都市機能が集積するエリア
住宅市街地	複合型高度利用市街地	おおむね環状通の内側、地下鉄の沿線と地域交流拠点の周辺で、集合型の居住機能と多様な生活利便機能が集積するエリア
	郊外住宅地	市街化区域のうち、おおむね外側に位置し、一定の生活利便機能を有する低層住宅地を主とするエリア
	一般住宅地	複合型高度利用市街地と郊外住宅地以外で、多様な居住機能と生活利便機能が調和を保って立地するエリア
工業地・流通業務地		工業や流通業務に係る集約的な土地利用を推進するエリア
都市計画区域		市街化区域と市街化調整区域から構成されるエリア
市街化調整区域		無秩序な市街化を防止するために、原則として市街化を抑制すべきエリア

【都市空間分野の考察】（ビジョン編）

「人口減少・少子高齢化の社会においても、持続可能な都市経営を行うには、主要な交通結節点の周辺などに都市機能の集積が進んでいるとともに、市民生活・経済活動を支える持続可能な交通ネットワークが確立されていることが重要です。

（中略）

さらに、公共・民間施設も含めた施設の老朽化対策が課題となる中、インフラや建築物については、必要な規模や機能を踏まえた計画的な更新や複合化が進んでいるとともに、道路空間を対流空間として活用するなどの都市アセットの利活用が進んでいることが求められます」

【基本目標 19 世界を引きつける魅力と活力あふれるまち 目指す姿】 （ビジョン編、都市空間分野）

「2. 「高次機能交流拠点」では、国際的・広域的な観点を持った産業や観光、スポーツ、文化芸術などの都市機能の高度化と集積が進み、国内外問わず、多くのヒト・モノ・投資・情報を呼び込んでいます」

【高次機能交流拠点としての大谷地流通業務団地の位置づけ】（戦略編）

「流通業務の拠点として、団地の機能更新や高度化・複合化などにより物流の効率化を進めるほか、環境への負荷や物流コストの低減などを図ります」

資料）「第2次札幌市まちづくり戦略ビジョン（戦略編、ビジョン編）」より抜粋

② 札幌市の流通機能の要衝＜第2次札幌市産業振興ビジョン＞

第2次札幌市産業振興ビジョン（令和5年度（2023年度）～令和14年度（2032年度））は、第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンの方向性に沿った産業振興部門の個別計画であり、横断的戦略として「中小・小規模企業への支援」「新たな企業や価値の創出」「人材への支援」「持続可能な札幌経済の構築」といった4つの方向性を打ち出しています。

大谷地流通業務団地については「横断的戦略1 札幌経済を支える中小・小規模企業への支援」のうち「イ 商業活動の活性化と流通機能の強化」のなかで、札幌市の流通機能の要衝として、これまで北海道の経済を支える一大拠点として重要な役割を担ってきた一方で、慢性化するドライバー不足等といった流通業界を取り巻く厳しい環境や、物流施設の老朽化への対応が求められているとしています。また、今後の方向性としては「大谷地流通業務団地の高度化等による流通機能の強化」を図るため、立地企業の施設更新に必要な土地の確保等について検討を進めるとともに、事業効率化等への取組を支援するとしています。

■ 第2次札幌市産業振興ビジョン 体系図 ■



資料)「第2次札幌市産業振興ビジョン」より抜粋

③ 広域物流拠点<札幌市についての流通業務施設の整備に関する基本方針>

北海道知事が流市法に基づき定めた「札幌市についての流通業務施設の整備に関する基本方針（令和元年改正）」において、札幌市は「北海道における広域物流拠点としての重要な機能を担っている」としています。

特に、大谷地流通業務団地を念頭に、「広域交通の利便性が高い地区においては、引き続き流通機能の向上と道路交通の円滑化を図っていく」としています。

■ 札幌市についての流通業務施設の整備に関する基本方針（令和元年（2019 年）改正） ■

【1. 流通業務市街地を整備すべき都市に関する事項】

北海道の産業・経済の中心である札幌市は、苫小牧港や新千歳空港につながる道央自動車道へのアクセスが容易であるほか、札幌貨物ターミナル駅や札幌トラックターミナル等の物流拠点を擁するなど、北海道における広域物流拠点としての重要な機能を担っている。

（中略）

特に、道央自動車道のインターチェンジ周辺など広域交通の利便性が高い地区においては、これらの需要に適切に対応しながらも、流通機能の適正な配置を誘導し、引き続き流通機能の向上と道路交通の円滑化を図っていく必要がある。

こうしたことを踏まえ、札幌市について、流通業務市街地を整備すべき都市として設定する。

【3. 流通業務地区の数、位置、規模及び機能に関する基本的事項】

- （1）当面整備する流通業務地区の数は1か所とし、東部方面の既成市街地の外周の地域で、かつ、札幌新道、主要環状道路、主要放射道路、鉄道等の交通施設の利用が容易な場所に設けることとする。

資料）北海道「札幌市についての流通業務施設の整備に関する基本方針」より抜粋

(4) 大谷地流通業務団地の役割

札幌市における大谷地流通業務団地の役割は大きく分けて以下の4つの項目に分類されます。

北海道の 物流拠点

- 札幌市及び周辺地域における物流のハブとして高い交通利便性を十分に生かすことで、効率的な集荷・配送を支えるなど、北海道における広域物流拠点としての重要な機能を担います。

地域経済 への貢献

- 物流・流通業務を通して地元に雇用を提供し、地域経済の活性化に大きく寄与することで、経済の持続可能な成長を支える重要な役割を果たします。

企業活動 の集積地

- 流通関連企業が集まり、輸送、倉庫保管、商品管理などの業務を一箇所で完結させることで、物流事業者だけでなく、食料品、衣料品、日用品など様々な業種の卸売機能を強化し、市民・道民の生活を支えます。

災害時の 重要拠点

- 民間の物資供給拠点となる施設が多数集積しており、災害発生時には、市民・避難民に食料品、日用品など緊急物資の供給拠点としての重要な役割を担います。

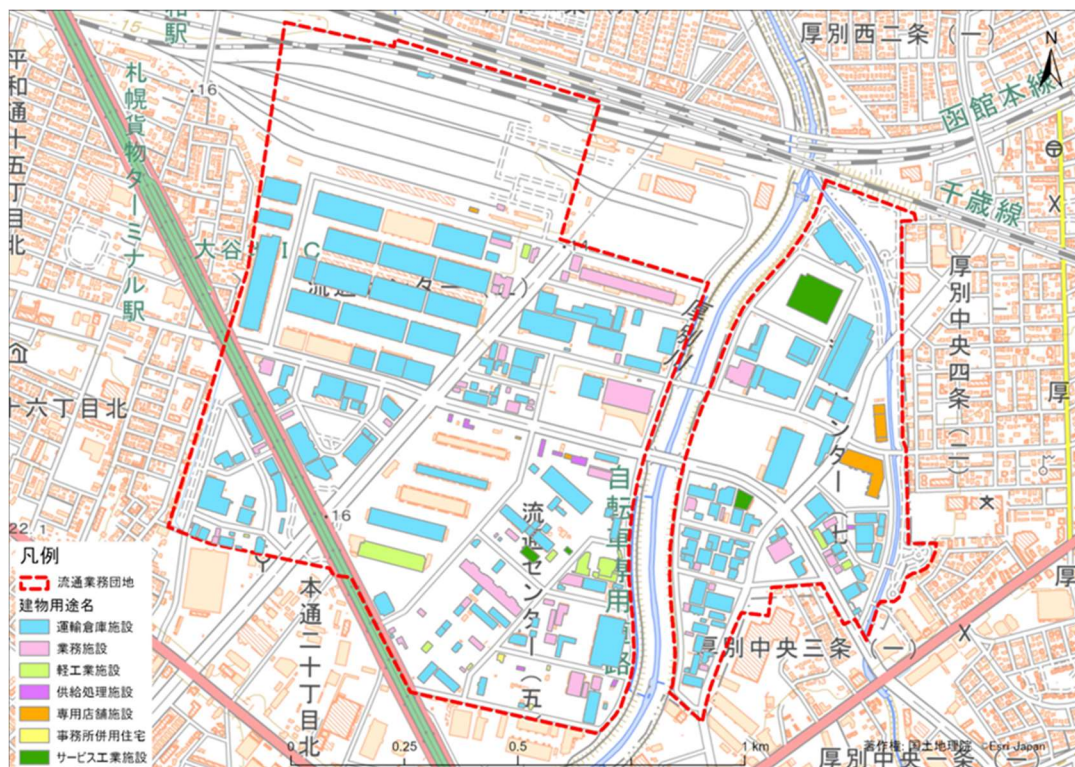
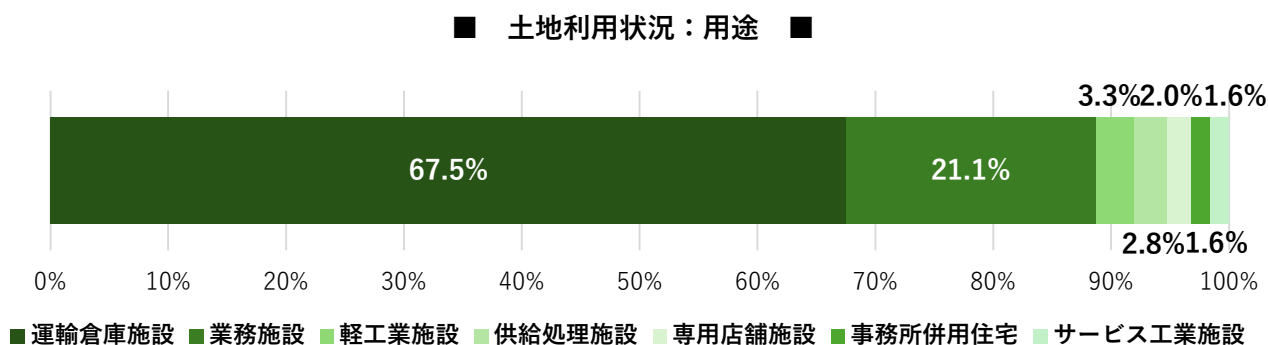
(5) 大谷地流通業務団地の現状と問題

今後の物流施策の検討にあたり、大谷地流通業務団地の現状と課題を的確に把握することは極めて重要です。大谷地流通業務団地は、札幌圏における物流機能の一端を担う拠点として、長年にわたり地域経済を支えてきましたが、近年では施設の老朽化や土地利用の課題、物流ニーズの変化など、複数の側面で見直しが求められています。

以下では、大谷地流通業務団地に関する現状と問題点について、主な項目ごとに整理し、それぞれの内容を具体的に説明いたします。

現状① 運輸倉庫施設が7割を占める

令和5年度（2023年度）に実施したアンケートでは（以下同じ）、施設用途は運輸倉庫施設が最も多く約7割、次いで業務施設が約2割となっており、用途ごとの施設立地状況は比較的分散しています。

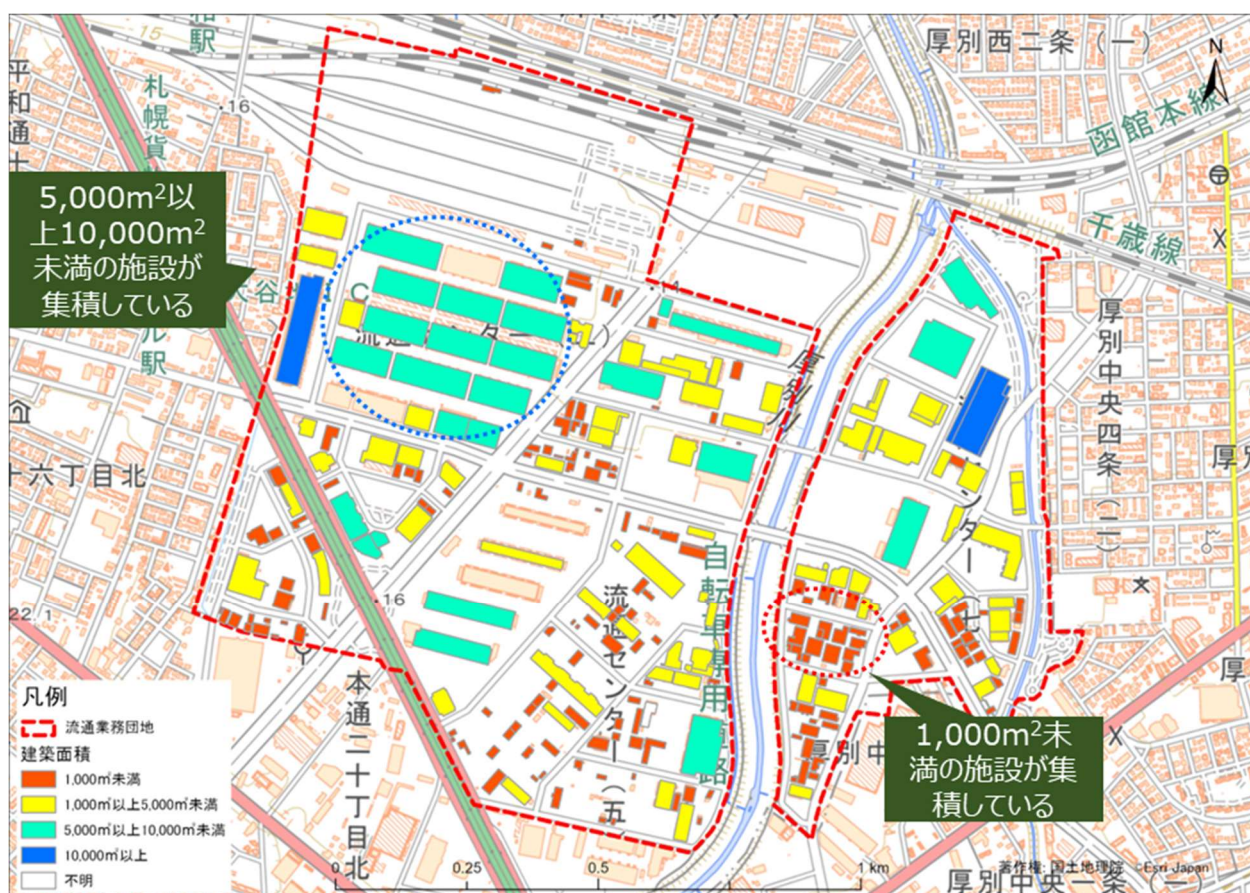
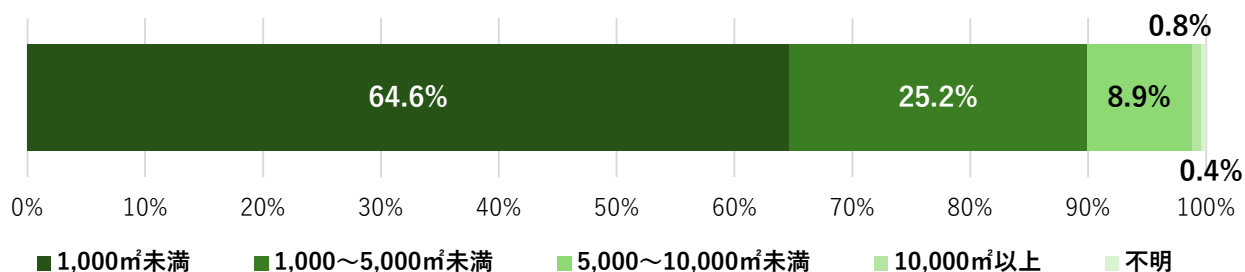


資料)「令和5年度大谷地流通業務団地流通機能強化検討業務報告書」より抜粋（以下同じ）

現状② 1,000 m²未満の小規模施設が6割以上を占める

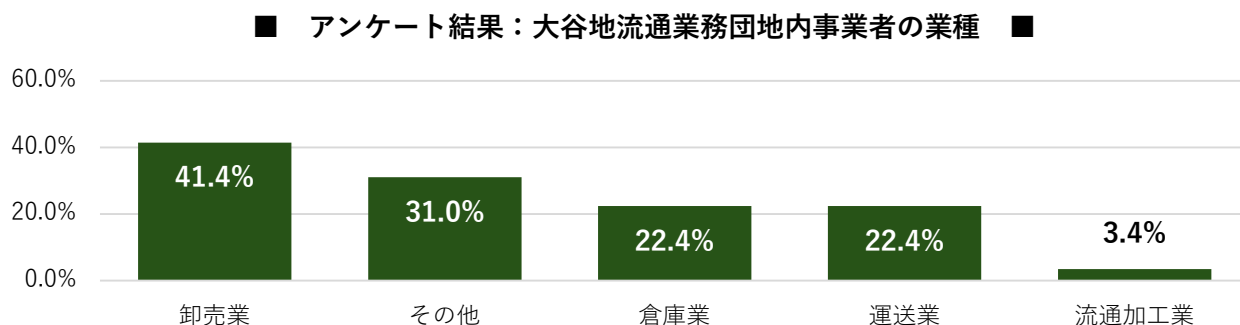
建築面積では1,000 m²未満の施設が最も多く64.6%、次いで1,000 m²以上5,000 m²未満が25.2%と小さな施設が中心であり、10,000 m²以上の施設は0.8%（2棟）に留まります。

■ 土地利用状況：建築面積 ■



現状③ 卸売業が4割を占める

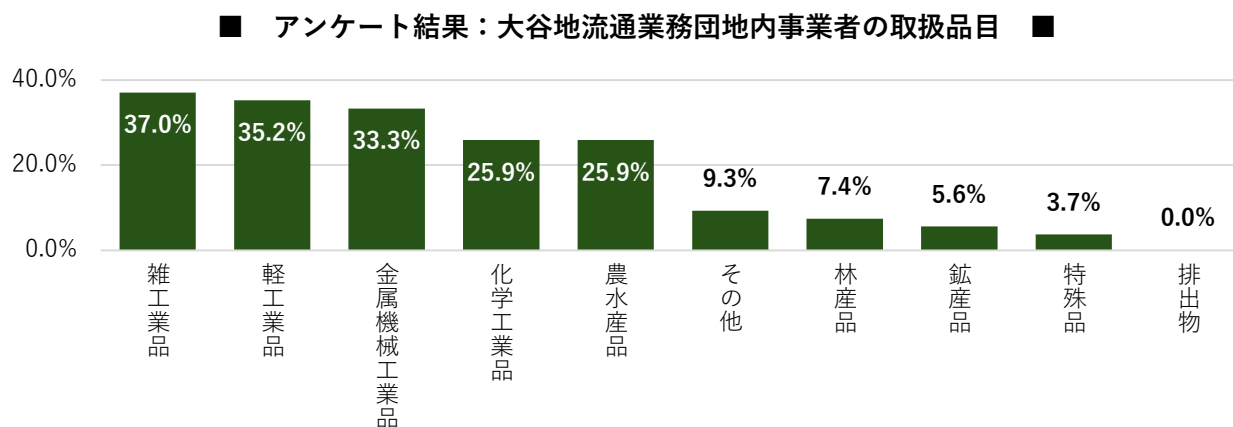
業種について、回答企業のうち 41.4%の事業者が卸売業を行っているとは回答し、倉庫業と運送業がいずれも 22.4%と続いています。



注) 複数回答

現状④ 取扱品目は軽工業品と雑工業品で7割を占める

取扱う品目としては雑工業品が最も多く 37.0%、次いで軽工業品が 35.2%となっています。軽工業品を扱うと回答した事業者のうち、89.5%が飲食料品を扱っており、飲食料品が団地内で最も取り扱われている品目となっています。

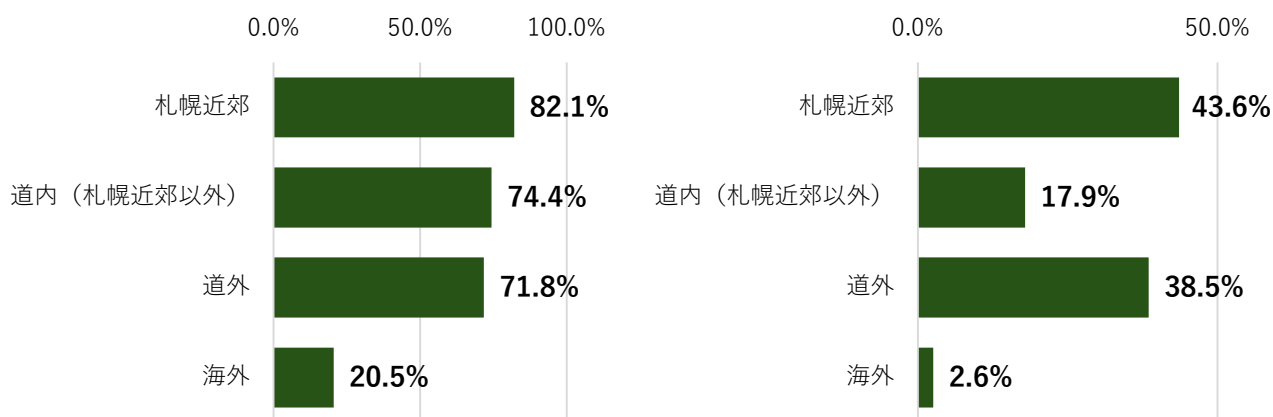


注) 複数回答で、「軽工業品」のうち飲食料品が占める割合は 89.5%

現状⑤ 札幌市内向けの出荷が8割を占める

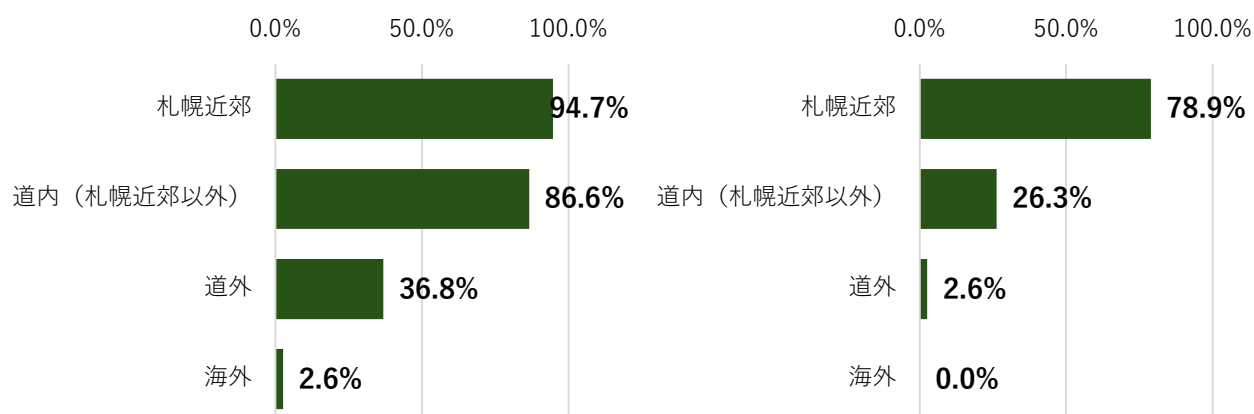
最も取引が多い入荷元は札幌近郊と道外がそれぞれ4割程度となっていますが、出荷先は札幌近郊が8割近くとなっており、大消費地である札幌市の商業・消費を支えています。

■ アンケート結果：入荷元/発荷主で取引がある地域（左）と最も取引が行われている地域（右） ■



注）複数回答

■ アンケート結果：出荷先/着荷主で取引がある地域（左）と最も取引が行われている地域（右） ■



注）複数回答

現状⑥ 極めて高い交通利便性

大谷地流通業務団地は地域内に日本貨物鉄道札幌ターミナル駅を内包し、大消費地である札幌の都心部まで車で 25 分、高速道路のインターチェンジ、国道 12 号などに近接しており、内陸に位置する流通業務団地としては極めて交通利便性が高いという特長があります。

その反面、過去の意識調査でも多くの企業が周辺道路の混雑を課題とし、特に積雪期において国道 274 号と清田通の交差点、国道 274 号と平和通の交差点、清田通と平和通の交差点の 3 ヲ所を先頭とした混雑が多くあります。

また、緊急輸送道路に囲まれており、加えて生活関連物資の流通拠点であることから、災害時にも物資供給などの役割が望まれます。

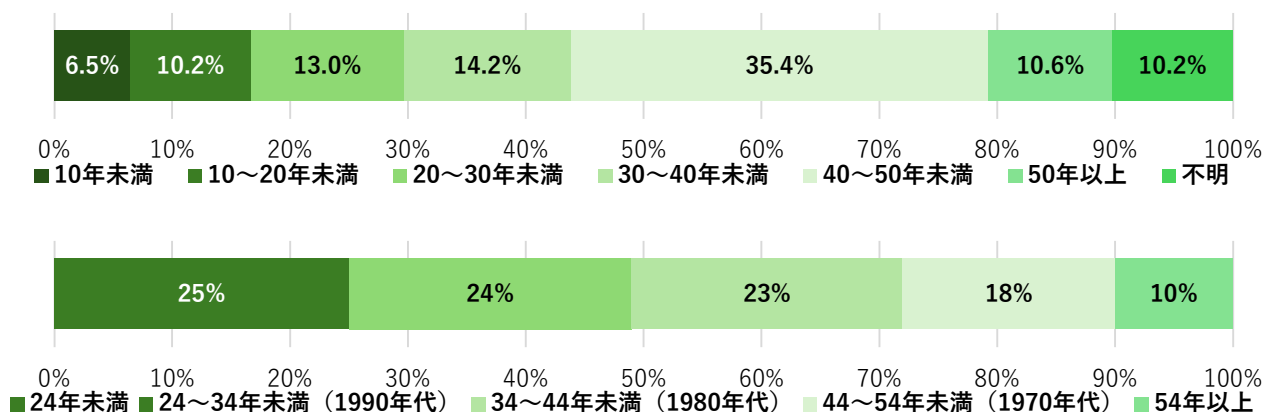
■ 大谷地流通業務団地の周辺の物流網 ■



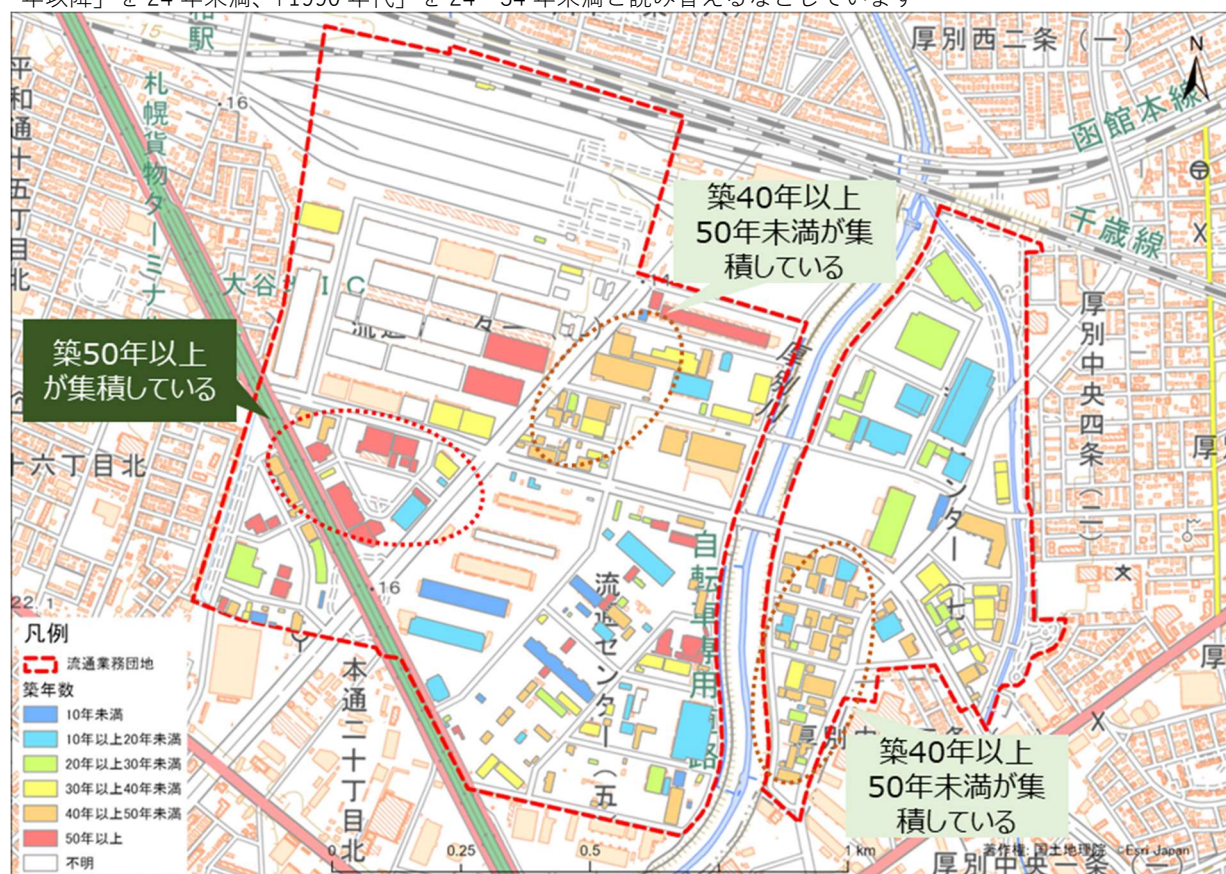
問題① 施設の老朽化

令和4年(2022年)3月に行った都市計画基礎調査のデータによると、団地内の施設は246件あり、建築年は「1970年代以前」が最も多く91件(37.0%)、次いで「1980年代」が48件(19.5%)となっています。築年数でみると、経過年数50年以上が10.6%、40～50年未満が35.4%となっていますが、比較対象にした「第6回東京都都市圏物資流動調査」(令和5年度(2023年度))では44年以上経過が28%に留まっています。特に、旧耐震基準で建築されたと考えられる「1981年以前(44年以上経過)」を基準にすると、「1970年代以前」の建築だけで前述のとおり37.0%となり老朽化が進んでいることから、将来にわたり大谷地流通業務団地の物流機能を維持していくためには、これらの施設更新が課題となっています。

■ 土地利用状況：大谷地流通業務団地内(上)と東京都(下)における築年数調査結果の比較 ■



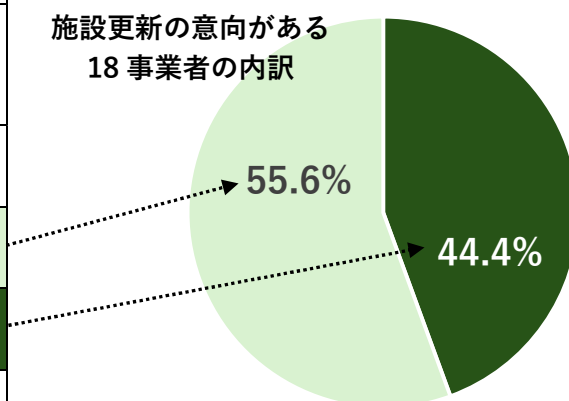
注) 下図は「第6回東京都都市圏物資流動調査」の調査結果で、比較のため令和5年(2023年)を基準として、「2000年以降」を24年未満、「1990年代」を24～34年未満と読み替えるなどしています



一方で、令和 5 年度（2023 年度）に実施したアンケートでは（以下同じ）、施設更新の意向がある 18 事業者のうち、8 事業者（44.4%）が「施設更新の意向はあるが目処が立たない」と回答しており、資材高騰など社会情勢の影響もあって施設更新が思うように進んでいない状況が見られます。

■ アンケート結果：大谷地流通業務団地内の施設更新に対する事業者の意向 ■

項 目	回答事業者数
● 平成 25 年（2013 年）～平成 30 年（2018 年）の間に施設更新に着手した施設がある	4 事業者 (7.8%)
● 令和元年（2019 年）以降に施設更新に着手した施設がある	11 事業者 (21.6%)
● 現在施設更新を検討している施設がある	10 事業者 (19.6%)
● 施設更新の意向があるが目途が立たない	8 事業者 (15.7%)
● 現時点では施設更新の意向はない	18 事業者 (35.3%)



問題② 空地の不足

大谷地流通業務団地は JR 平和駅、地下鉄南郷 18 丁目駅、大谷地駅から徒歩通勤をするにはやや距離があり、また、勤務時間が不規則な従業員は公共交通機関が利用できないことから、大谷地流通業務団地で働く従業員の多くが自家用車で通勤をしており駐車場が不足しています。

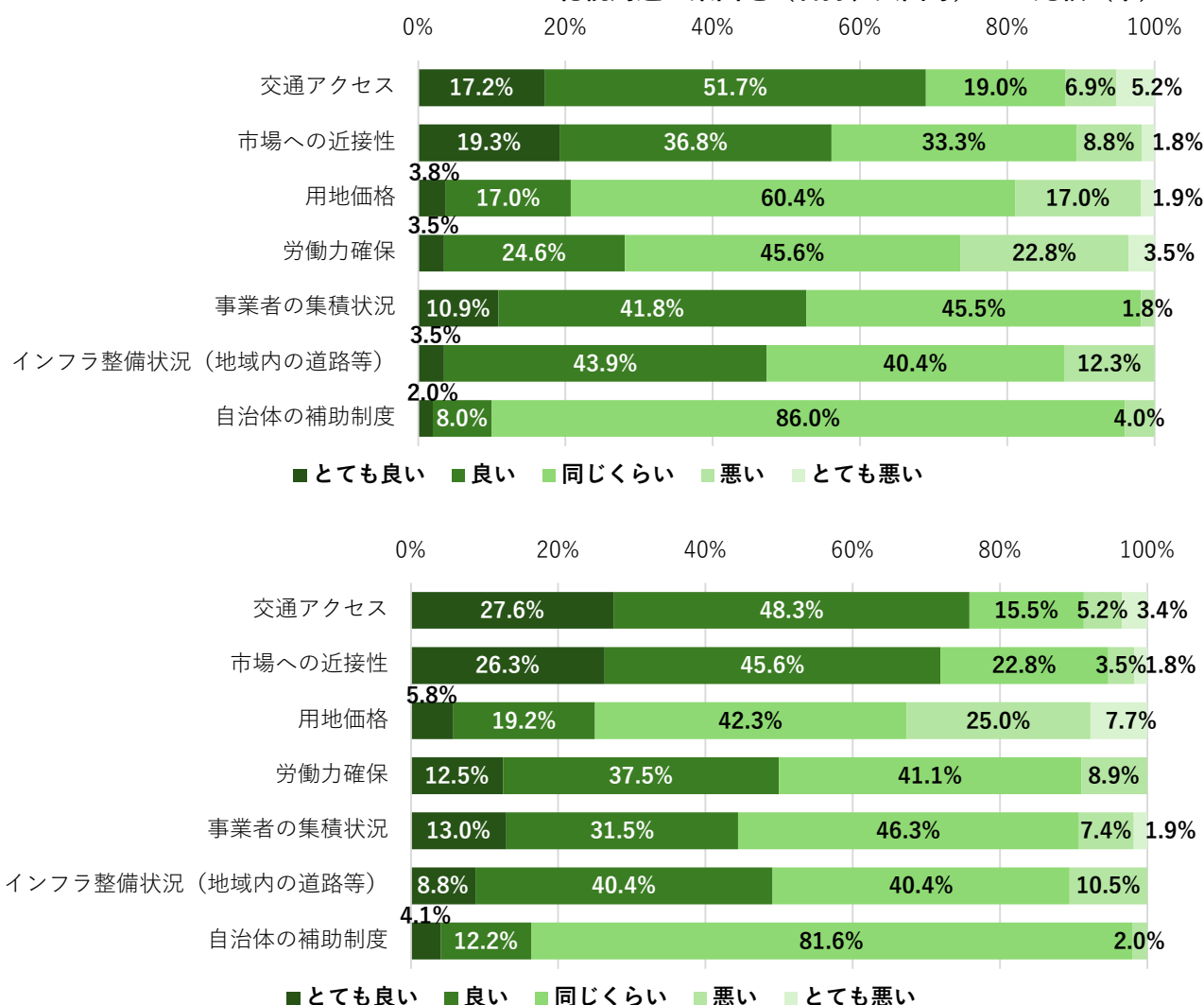
加えて、大谷地流通業務団地には多くの大型トラックが乗り入れています。こうしたトラックや荷台であるシャーシについても駐停車する場所が不足する傾向にあります。

また、雇用や施設の操業を継続しながら老朽化した施設の建て替えを進めるためには、移転等のための代替地（種地）が必要となりますが、施設更新の意向があるが目処が立っていないと回答した事業者の半数が「用地が見つからない」ことを理由としています。

あわせて、周辺の工業団地と大谷地流通業務団地との比較評価で「交通アクセス」や「市場への近接性」で団地は高い評価を得ている一方、「用地価格」においては他工業団地と比べて低い評価となっていますが、このことは需要に対して空地が不足していることから用地価格の上昇を招いている可能性を示唆しています。

■ アンケート結果：札幌市内の工業団地（手稲、東雁来等）との比較（上）

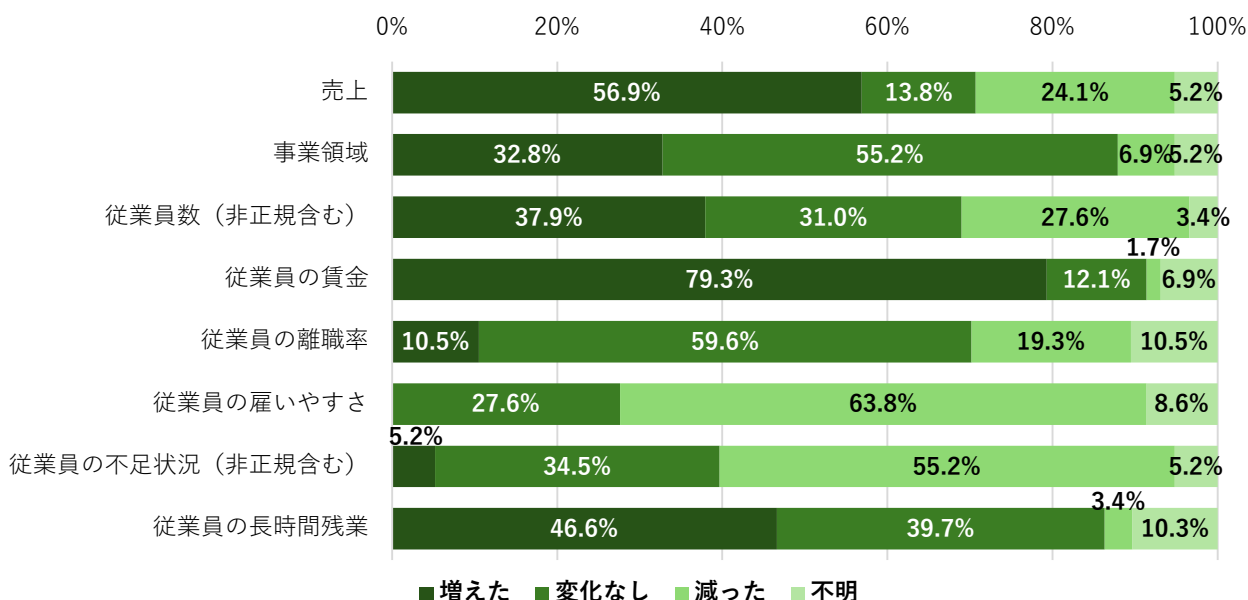
と札幌周辺工業団地（石狩、大曲等）との比較（下） ■



問題③ 人手不足の深刻化

賃金が上がった事業者と従業員が増えた事業者について、10年前と比較した場合、半数以上の事業者が従業員を雇いにくい、人手が不足していると感じており、従業員の不足状況は悪化しています。

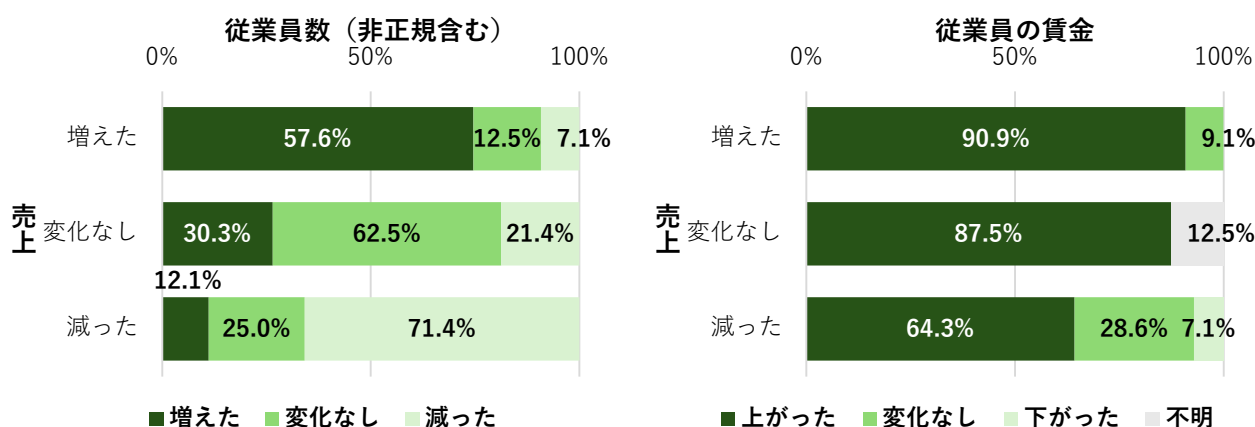
■ アンケート結果：団地内事業者の操業状況（10年前との比較） ■



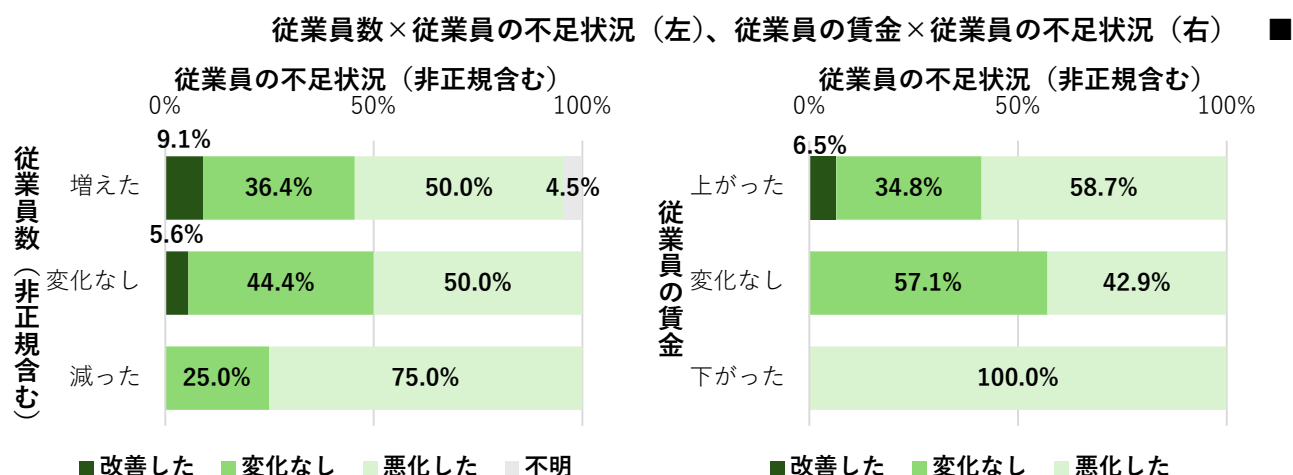
注）事業領域では「増えた」を「拡大した」、「減った」を「縮小した」に、従業員の賃金及び従業員の離職率では「増えた」を「上がった」、「減った」を「下がった」に、従業員の雇いやすさでは「増えた」を「雇いやすくなった」、「減った」を「雇いにくくなった」に、従業員の不足状況及び従業員の長時間残業では「増えた」を「改善した」、「減った」を「悪化した」にそれぞれ読み替える。

■ アンケート結果：10年前と比較した操業状況

売上×従業員数（左）、売上×従業員の賃金（右） ■



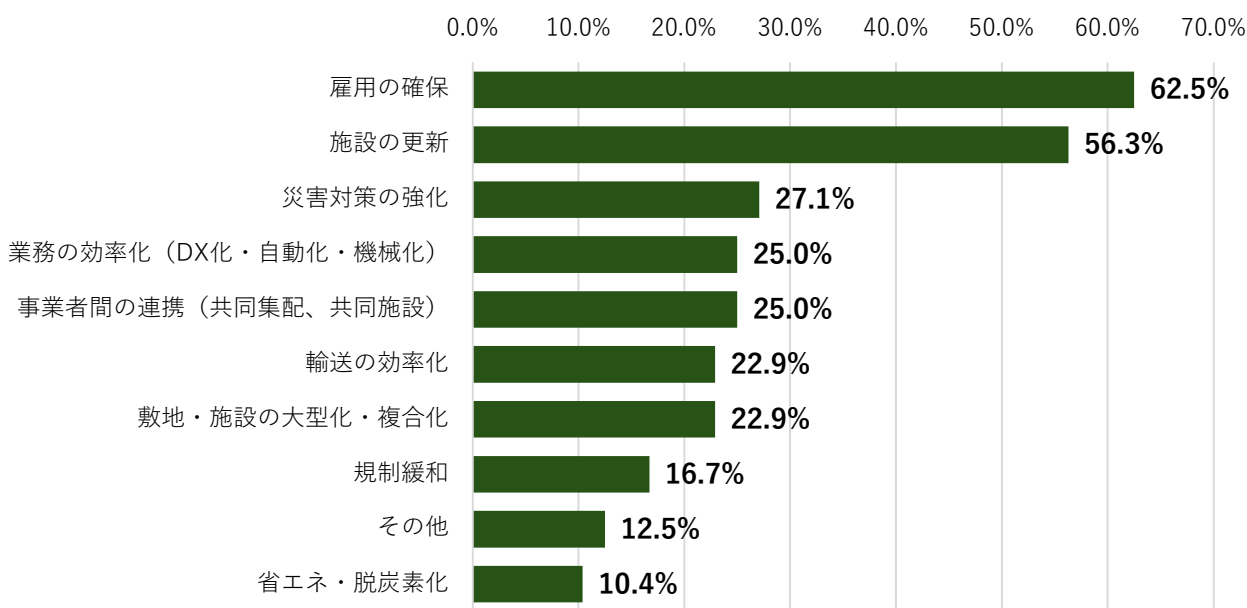
■ アンケート結果：10 年前と比較した操業状況



また、団地の発展のために促進・改善すべきこととしては、「雇用の確保」を挙げる企業が62.5%と最も多くなっています。

「雇用の確保」と回答した企業のうち68.8%が「公共交通機関の充実」を期待しており、団地の通勤環境が、雇用の確保にかなりマイナスに働いていると感じていることがうかがえます。

■ アンケート結果：団地の発展のために促進・改善すべきこと ■



注）複数回答で、「雇用の確保」の記述回答のうち、「公共交通機関の充実」が68.8%、「その他」が37.5%。「施設の更新」の記述回答のうち、「老朽化施設が多い」が66.7%、「設備強化・効率化（機械化）」が25.0%、「コスト面の支援が必要」と「代替施設が必要」がそれぞれ16.7%、「その他」が8.3%

(6) 北海道における物流の現状と問題

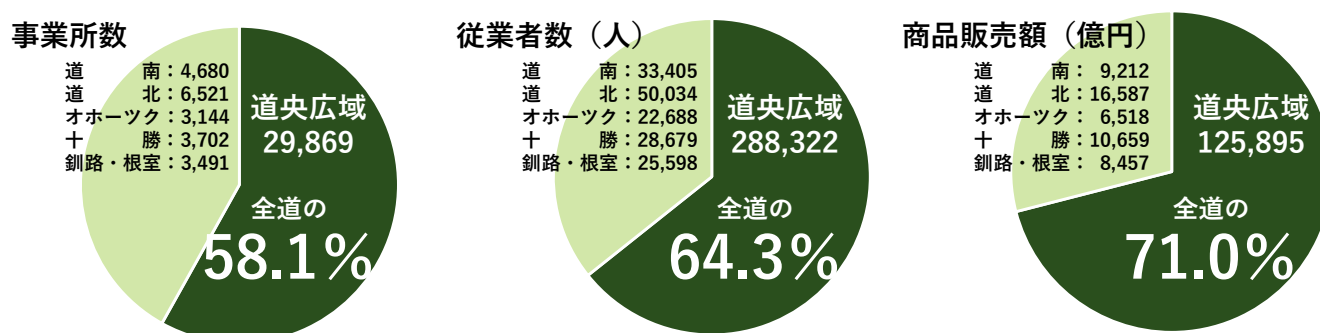
大谷地流通業務団地は、北海道における広域物流拠点として、重要な役割を担っています。本道全体の物流ネットワークの中核として、地域経済や生活基盤を支える機能を果たしています。

以下では、北海道及び札幌市における物流の現状と問題点等について、主な項目ごとに整理し、それぞれの内容を具体的に説明します。

現状 道内の流通機能を一手に担う札幌圏

道内の卸小売業の実態をみると、“札幌圏”は、事業所数・従業者数の6割、商品販売額の7割を占めており、道内の流通機能を支えています。

■ 道内卸小売業における「札幌圏（道央広域）」が占める割合 ■



資料)「経済センサス」総務省統計局：商品販売額は令和2年度(2020年度)、その他は令和3年度(2021年度)

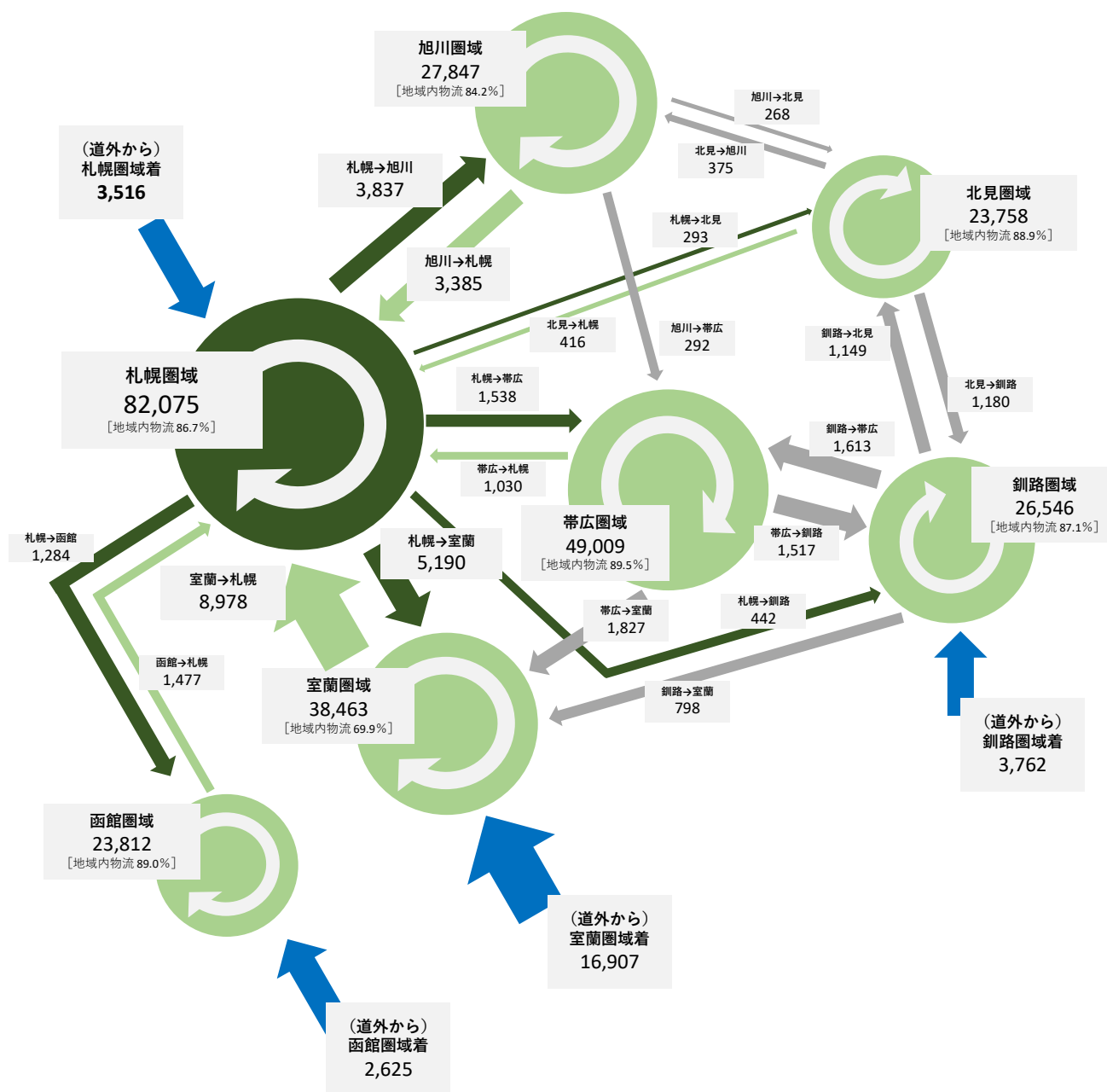
注)ここでの“札幌圏”は、道央広域連携地域を指し、空知総合振興局と石狩振興局、後志総合振興局、胆振総合振興局、日高振興局管内を含む

また、貨物地域流動調査により札幌を起点として他の道内6圏域をみると、対室蘭圏域では入荷の8,978千トンに対して出荷が5,190千トンと3,788千トン上回っていますが、これは道外から札幌への荷の多くが苫小牧港を経由しているためです。

その他の圏域をみると、対旭川は対室蘭に次いで多く、入荷の3,385千トンに対して出荷が3,837千トンと出荷超過となっています。対函館では、入荷の1,477千トンに対して出荷が1,284千トンの入荷超過、対帯広では入荷の1,030千トンに対して出荷が1,538千トンと出荷超過、対北見では入荷が416千トンに対して出荷が293千トンと入荷超過になっています。

このような動向は、例えば地域の農水産物などの出荷時期や出荷先とも密接に関連付けられ、出荷シーズンには大きく貨物量が増加する季節変動が発生します。また、札幌からは出荷量の変動の少ない生活用品などが安定してあることから、農水産物などの出荷シーズンが終わると札幌からの出荷に偏る片荷の原因にもなっています。

■ 北海道内の地域間物流量（重量ベース：千トン） ■



資料)「貨物地域流動調査」(令和4年度(2022年度)、国土交通省)により作成(物流量の少ないルート等省略)

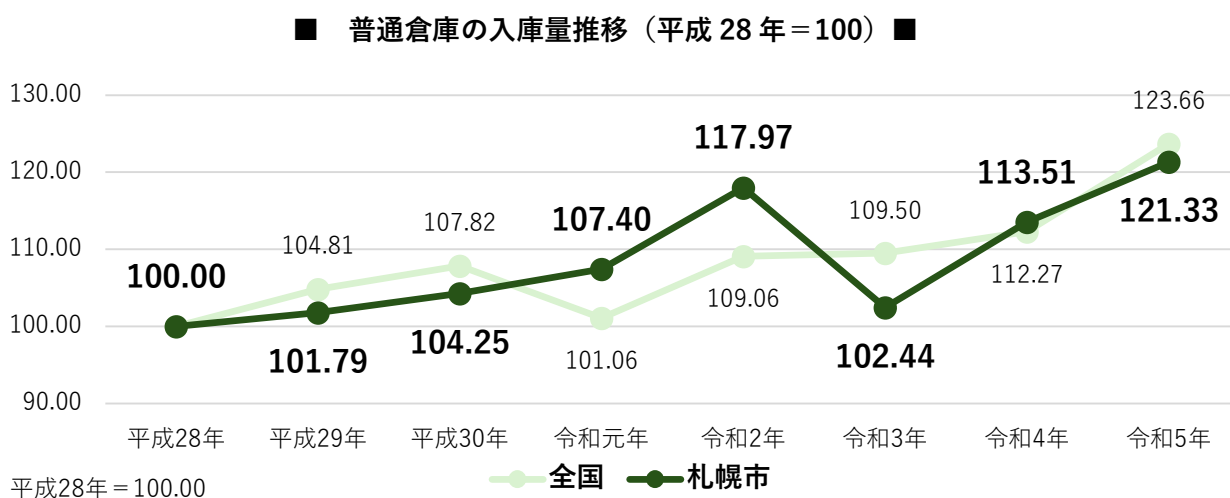
注) ここでの「札幌圏域」とは、石狩振興局と空知総合振興局（深川市と雨竜郡を除く）、後志総合振興局管内を含む。

● 倉庫入庫量は高水準で推移

輸送量のアンバランスの緩和には、一時的な保管を組み合わせる輸送の集約化や平準化を図ることが不可欠であり、そのためには倉庫を効果的、効率的に活用することが極めて重要になります。

このことから、全国及び札幌市の普通倉庫入庫量について、平成 28 年（2016 年）を 100 とした指数でその推移をみると、一部を除いてほぼ増加傾向にあることがわかります。

令和元年（2019 年）は消費税の引き上げ、令和 2 年（2020 年）から令和 4 年（2022 年）にかけてはコロナ禍の影響などが考えられますが、特に札幌市については令和 5 年（2023 年）には 121.33 と 2 割以上の増加をみており、こうした倉庫に対する需要は高まっていると考えられます。



資料)「全国」は倉庫統計季報（国土交通省）、「札幌市」は札幌市統計書（一般社団法人日本倉庫協会札幌倉庫協会資料）

注) 「全国」の入庫量は各年度平均、「札幌市」の入庫量は各年平均

北海道の物流問題

北海道の物流の特徴としては、広域分散による非効率性や季節・曜日波動に伴う非効率性、低水準の積載効率、小口輸送の増加、厳しい道内トラック事業者の経営状況、人手不足問題への対応といったものが挙げられます。

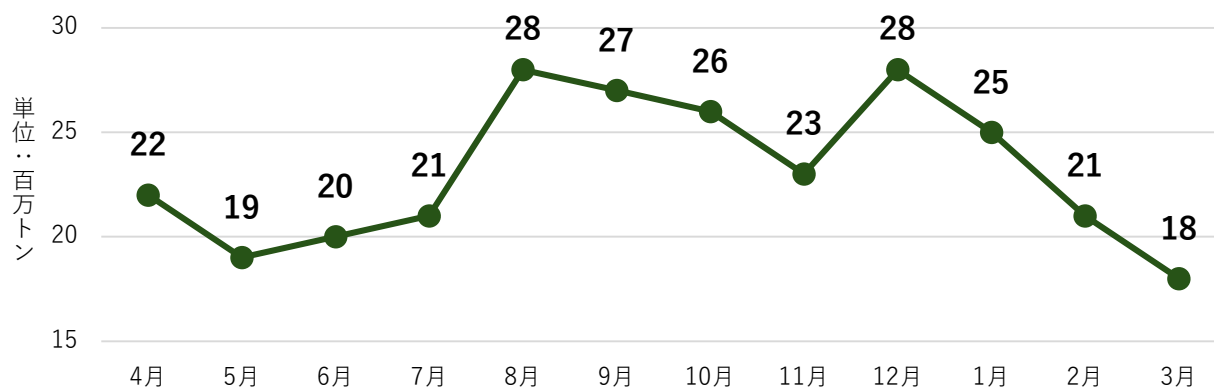
問題① 地域の広域分散による非効率な物流

産業や人口が地理的に偏在する北海道では、輸送距離が道外に比べ長いことに加え、一大消費地である札幌圏と農水産物の生産・出荷地である地方との間で輸送需給が不均衡であることに起因し、地方・都市間物流における低積載率あるいは「空車」での長距離輸送といった非効率な物流が生じています。また、消費者ニーズが多様化し、多頻度・小口輸送への対応が物流に対するニーズも高まっています。

問題② 季節・曜日波動に伴う非効率な物流

季節波動に関して、参考までに月別の貨物輸送量をみると、ピークは8月と12月の28百万トンで、最も少ないのは3月の18百万トンとピーク時の6割強に留まっています。こうした要因としては、農産物の出荷が秋口以降に集中していることや年末に向けた需要拡大などが挙げられます。加えて、週末や休前日に輸送が集中するといった曜日波動も発生しており、物流の安定化の上での課題となっています。

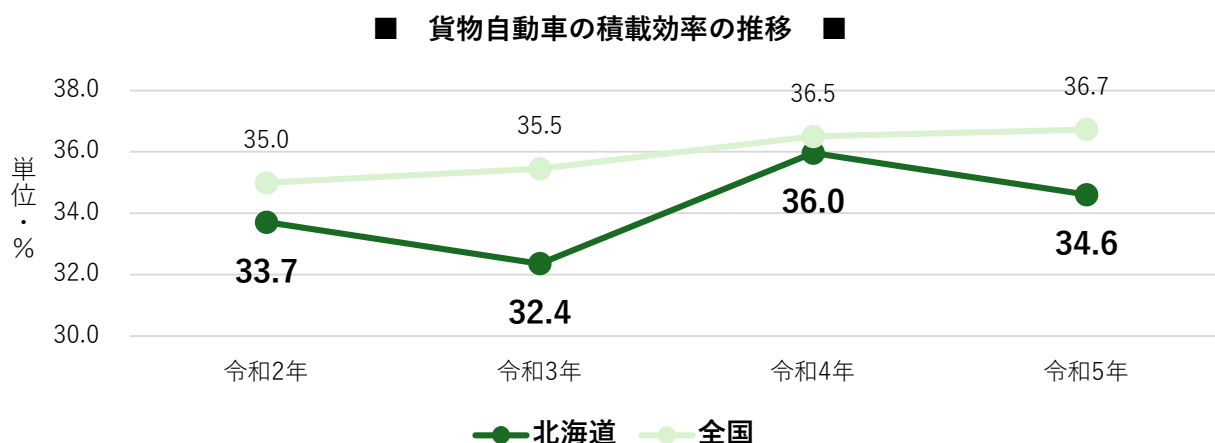
■ 北海道運輸局所管の登録自動車等による月別の貨物輸送量（令和元年度（2019年度）） ■



資料)「自動車輸送貨物統計年報（令和元年度（2019年度））」国土交通省

積載効率をみると、全国の積載効率は令和2年（2020年）以降改善傾向が見られるが、北海道では推移が安定していないうえに常に全国平均を下回っており、より一層の輸送効率化が急務となっています。

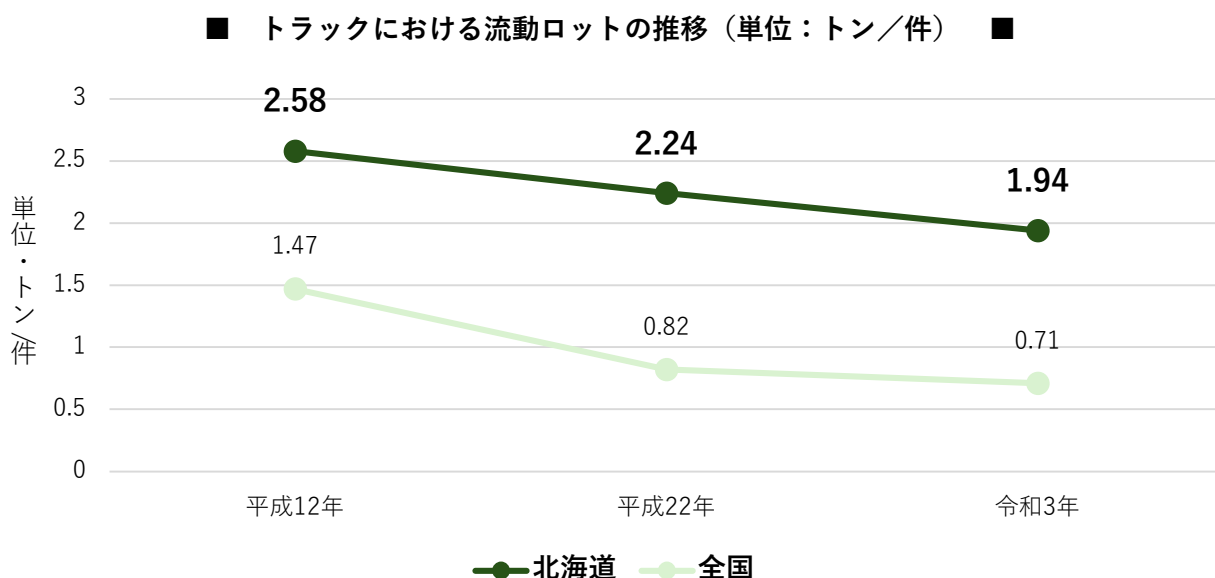
トラック輸送における貨物と車両のマッチングを行う求荷求車システムなどの仕組みは様々な民間事業者から提供されていますが、課金方法やマッチング制度、混載への抵抗感や都度の取引に対するリスクへの不安などにより、広く普及しているとはいえません。



資料)「自動車輸送統計調査」国土交通省

問題③ 小口輸送の増加

ネット通販の普及や消費者ニーズの多様化により、小口輸送の需要が増加しており、北海道内の1件あたりの貨物重量（流動ロット）は、例えばタマネギなどの農産品では5トンJRコンテナや10トン車、20トンシャーシ単位での輸送が一般的なため、平均すると全国より大きくなっているものの、過去20年で着実に減少しており、貨物の小ロット化が進んでいることがうかがえます。減少割合も全国では鈍化しつつある中で北海道は減少率に変化がみられておらず、今後多頻度配送の増加が予想されます。



資料)「全国貨物純流動調査（物流センサス）」国土交通省

問題④ 厳しい道内トラック事業者の経営状況

令和元年度（2019 年度）末からの新型コロナウイルス感染症は経済活動に大きな影響をもたらしましたが、令和 5 年（2023 年）5 月 8 日からは 5 類感染症への移行により徐々に沈静化し、貨物輸送量は回復基調で推移しており、全体として貨物事業者の業績は改善傾向にあります。しかし、業績回復動向は経営規模による格差が大きく、小規模事業者は依然として厳しい状況にあり、車両規模別に、営業損益率と経常損益率の令和 2 年度（2020 年度）から令和 4 年度（2022 年度）までの推移をみると、10 台以下の規模ではいずれの年度もマイナスになる一方、101 台以上の規模ではプラスで改善傾向にあります。あわせて、北海道と他地域を比較すると、1 者平均の売上高は全国平均よりも低く、総資産では地域別で最も低くなっており、北海道は経営規模が小さい事業者が多いようです。

また、輸送トン数が全エリアで最も多い一方で走行キロ数は少なく、農産物などを一度に大量に運ぶ傾向があるほか、苫小牧港や JR コンテナ駅といった道内結節点までの輸送が多く、道外のような関東・九州間といった長距離の陸送がないことなどが主な要因として挙げられます。加えて、実車率は地域別で最も低いですが、こちらも農産物を中心に札幌や道外向けに出荷する貨物はあるものの、復路の地方向け貨物が確保できない、いわゆる「片荷」傾向が顕著であると考えられます。

■ 車両規模別営業収益、営業損益率、経常損益率の推移（上）と地域別経営規模（下） ■

区 分		営業利益（一者平均：百万円）			営業総益率（％）			経常損益率（％）		
年 度		2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
全 体		232.0	243.2	253.8	-0.4%	-0.9%	0.0%	1.0%	0.6%	1.8%
車両規模別	10 台以下	60.0	61.0	62.1	-3.4%	-3.9%	-3.6%	-0.6%	-1.6%	-1.0%
	11～20 台	153.6	158.4	159.7	-1.6%	-1.9%	-1.2%	0.2%	-0.3%	0.6%
	21～50 台	325.5	352.6	350.4	-0.3%	-0.7%	0.0%	1.1%	0.7%	2.0%
	51～100 台	669.1	677.0	695.8	0.4%	0.0%	1.2%	1.5%	1.6%	2.6%
	101 台以上	1,410.9	1,576.4	1,576.2	1.7%	0.8%	2.1%	1.9%	1.9%	3.2%

区 分	資本金	売上高	総資産	従業員数	輸送トン数	A 走行	B 実車	※実車率
※一者平均	(千円)	(千円)	(千円)	(人)	(トン)	キロ数	キロ数	B/A
全 体	13,093	255,423	243,595	25	80,333	1,205,148	836,604	69.42
北海道	11,691	217,797	165,646	23	107,205	954,818	576,286	60.36
東 北	18,018	327,881	297,019	31	92,742	1,763,019	1,311,807	74.41
北陸信越	18,814	351,171	362,310	35	104,874	1,866,369	1,315,902	70.51
関 東	11,976	228,830	227,001	23	63,032	922,160	611,865	66.35
中 部	15,748	341,945	368,193	30	87,849	1,514,849	1,116,778	73.72
近 畿	13,951	181,985	183,257	17	49,401	857,752	607,001	70.77
中 国	9,296	220,649	212,778	21	75,652	1,189,139	816,090	68.63
四 国	10,279	191,022	175,538	17	59,446	1,085,314	798,742	73.60
九 州	11,778	298,892	263,395	30	102,938	1,444,569	1,013,694	70.17

資料)「経営分析報告書(令和 4 年度(2022 年度)決算版)」公益社団法人全日本トラック協会により作成

注) 同協会では運送事業者の数を「一者」としていることから、ここでの記載を統一しました

問題⑤ 人手不足への対応

NX 総合研究所が、改善基準告示の改正（いわゆる「2024 年問題」）による営業用トラック輸送に対する影響について、「不足する輸送能力」の観点で試算した結果（1 日の最大拘束時間、1 か月の拘束時間、休息期間等は試算対象外）をみると、令和元年度（2019 年度）データを基準として、不足する輸送能力の割合が全国で 14.2%、不足する営業用トラックの輸送トン数が 4.0 億トンと試算されています。

地域別でみると、北海道の輸送能力不足は全国を下回る 11.4%と見込まれます。

一方、発荷主でみると、北海道のシェアが比較的大きい「農産・水産品、出荷団体」が 32.5%と最も厳しい状況が予想されています。

■ 不足する輸送能力（地域別・発荷主別） ■

地 域	不足する輸送能力の割合	荷 主 業 界	不足する輸送能力の割合
北海道	11.4%	農産・水産品、出荷団体	32.5%
東 北	9.2%	建設業、建材（製造業）	10.1%
関 東	15.6%	卸売・小売業、倉庫業	9.4%
北陸信越	10.8%	特積み	23.6%
中 部	13.7%	元請の運送事業者	12.7%
近 畿	12.1%	紙・パルプ（製造業）	12.1%
中 国	20.0%	飲料・食料品（製造業）	9.4%
四 国	9.2%	自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	9.2%
九 州	19.1%	化学製品（製造業）	7.8%
		日用品（製造業）	0.0%

資料）「2024 年問題の基本事項と改善基準告示の見直しについて」NX 総合研究所（令和 5 年（2023 年）1 月 27 日）

また、野村総合研究所の公表資料によりますと、現状のままで推移する「成り行きシナリオ」では全国で令和 7 年（2025 年）が 10%、令和 12 年（2030 年）には 19%の荷物がドライバー不足で運べなくなると試算され、北海道ではそれぞれ 14%と 24%であり、全国と比較してやや厳しい結果となっています。

さらに「2024 年問題」（残業時間の上限規制）を加味して試算した場合、全国で令和 7 年（2025 年）が 28%、令和 12 年（2030 年）が 35%、同じく北海道ではそれぞれ 30%と 39%の荷物が運べなくなると試算されています。

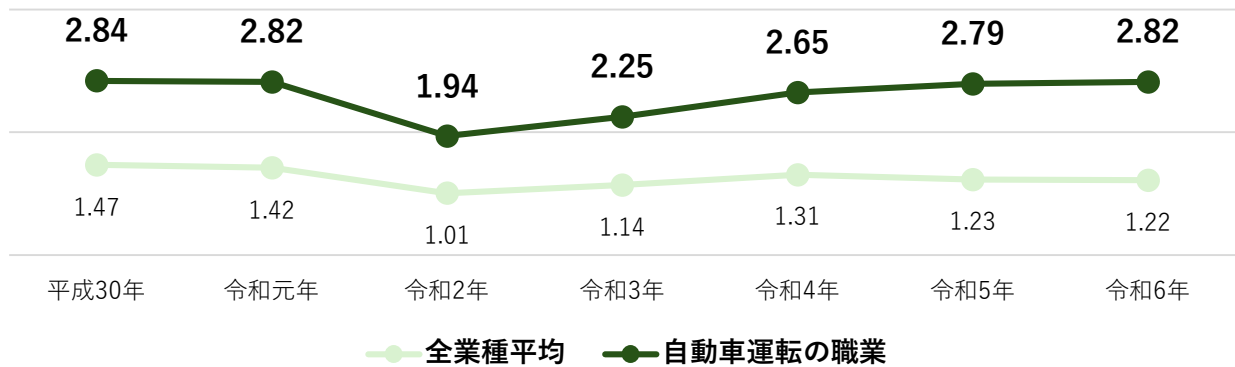
■ ドライバー数の需要に対する供給の割合 ■

区 分	成り行きシナリオ		「2024 年問題」加味シナリオ	
	2025 年	2030 年	2025 年	2030 年
全 国	-10%	-19%	-28%	-35%
北海道	-14%	-24%	-30%	-39%

資料）「トラックドライバー不足の地域別将来推計と地域でまとめる輸配送～地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用～」野村総合研究所（令和 5 年（2023 年）1 月 19 日第 351 回 NRI メディアフォーラム資料）

このようにドライバー不足がより深刻化していますが、有効求人倍率も全業種平均を大きく上回っており、人手不足は当面続くものと考えられます。

■ トラックドライバー（自動車運転の職業）の有効求人倍率 ■



資料)「職業安定業務統計」厚生労働省

「2024 年問題」とは

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準：改善基準告示」（厚生労働大臣告示）では、トラック等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息時間等の基準を定めていますが、以下の改正が令和 6 年（2024 年）4 月より適用されたことから「2024 年問題」とも呼ばれています。

■ 改善基準告示の改正 ■

令和6年4月～適用

トラック運転者の改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

改正前(旧基準)	改正後(新基準)
1年の拘束時間 3,516時間 最大:3,400時間	1年の拘束時間 原則:293時間 最大:320時間 改正後:284時間 最大:310時間
1か月の拘束時間 原則:293時間 最大:320時間	1か月の拘束時間 原則:284時間 最大:310時間
1日の休息期間 継続8時間	1日の休息期間 継続11時間を基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。

令和6年4月より適用予定です。

改正前	改正後
1年、1か月の拘束時間 1年：3,516時間以内 1か月：2,930時間以内	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内
1日の拘束時間 13時間以内(上限15時間、14時間超過は週2回までが目安)	13時間以内(上限15時間、14時間超過は週2回までが目安)
1日の休息期間 継続11時間以上を確保することと基本とし、9時間を下回らない	継続11時間以上を確保することと基本とし、9時間を下回らない
運転時間 2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：4時間以内	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：4時間以内
連続運転時間 4時間以内	4時間以内
予期し得ない事象	予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ①：運転中に発生する事象が予期し得ないこと ②：運転中に発生する事象が予期し得ないこと ③：運転中に発生する事象が予期し得ないこと
特別	特別基準(業務上の必要により、次の基準を超過する場合) ①：1日の拘束時間は、2日平均10時間以内、3日平均12時間以内 ②：1日の休息期間は、2日平均10時間以内、3日平均12時間以内 ③：1日の拘束時間は、2日平均10時間以内、3日平均12時間以内

資料) 厚生労働省 HP

この改正は長時間・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から見直しを行ったものですが、従前からトラック事業者の自助努力での対応が可能なのか、荷主や社会の協力が不可欠ではないかといった指摘があり、元々のドライバー不足も相まって社会問題化しています。

(7) 物流業界や国の動向

● わが国の動き

物流の 2024 年問題などに社会が直面する中で、地域全体の産業インフラである物流拠点に対するニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化といった状況の変化も踏まえ、物流拠点に関する政策のあり方を検討するため、国土交通省において「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」が令和 6 年 10 月から計 4 回開催されました。同検討会における議論を経て報告書が公表され、「物流拠点が直面している課題」と「今後の方向性とそれに対する支援策」が示されました。

物流の拠点が直面している課題

① 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置

現在は、物流拠点の整備や配置等が各社ごとの判断に委ねられており、また、同地域内の物流拠点の配置状況等が正しく把握されていない状態で整備されている可能性があることから、物流拠点に係る需給の把握や全体最適を見据えた政策的な配置が必要です。

② トラック輸送の変容への対応

トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年 960 時間）等の適用により、従前より輸送距離及び運転時間が減少しており、そのため以下の必要性が高まっております。

- ・ 関東圏～関西圏等の幹線輸送の中間に、トレーラー交換やトラックドライバーの乗り代わり場所・休憩施設等の機能を有する中継輸送拠点の整備が必要です。
- ・ 鉄道輸送・海上輸送へのモード転換に加え、ダブル連結トラックや自動運転トラックの活用も含めた新モダルシフトの推進が必要です。

③ 物流拠点の老朽化

営業倉庫、トラックターミナル等の物流拠点の老朽化が進展しており、整備資金の確保や建て替えするための土地の確保が困難であるほか、現行の支援は、倉庫事業者が整備する営業倉庫に対する税制支援（倉庫税制）に留まっています。また、施設の高度化・多機能化など異なる業種間での協業が必要です。

④ 沿岸部の物流拠点における供給量不足

都市部の沿岸部において、倉庫の庫腹占有率が高止まりしており、食料品をはじめとした輸出入貨物を取扱う食料安全保障の観点からも、庫腹量を増加させることが必要です。

⑤ 地域との合意形成

物流拠点は、地域の産業振興や賑わい創出、備蓄や物資の搬出入などの防災拠点としての貢献等、地域戦略上において極めて重要ですが、物流拠点の整備について地方公共団体が参画するスキームがありません。

今後の方向性とそれに対する支援策

① 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置

- ・ 物流拠点は、2024 年問題によるトラックドライバーの拘束時間規制を踏まえた輸送距離やルートの変容、ダブル連結トラックや自動運転トラック等の新技術への対応等といった物流面の観点に加え、地域と連携した産業政策・賑わい創出等の地域活性化や災害時における地域の防災対応の観点からも物流拠点の社会インフラとしての重要度が高まり、物流拠点に求められる役割が大きく変化しており、国として物流拠点に求める役割を政策的に示すとともに、立地や整備等に際して配慮すべき事項等について一定の方針を示すことを検討しております。
- ・ 方針の提示に関し、現状において把握できていない物流拠点を把握する方法や、政府における統計の充実等、物流に係る需給を把握する仕組みの構築を検討しております。

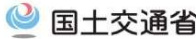
② トラック輸送の変容への対応

- ・ 幹線輸送を今後担うことが予想されるダブル連結トラックや自動運転トラックといった新技術への対応に加え、地域の新産業創出や賑わい創出等の活性化に資するための基幹物流拠点の整備について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討しております。

③ 物流拠点の老朽化

- ・ 国民生活や経済活動に必要不可欠な物資の調達に関係する物流拠点について、老朽化した施設の再構築や新規供給を促すため、多機能化や協業化が行われる物流拠点に対する円滑な整備・再構築について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討しております。

物流拠点の今後のあり方に関する検討会報告書(概要)



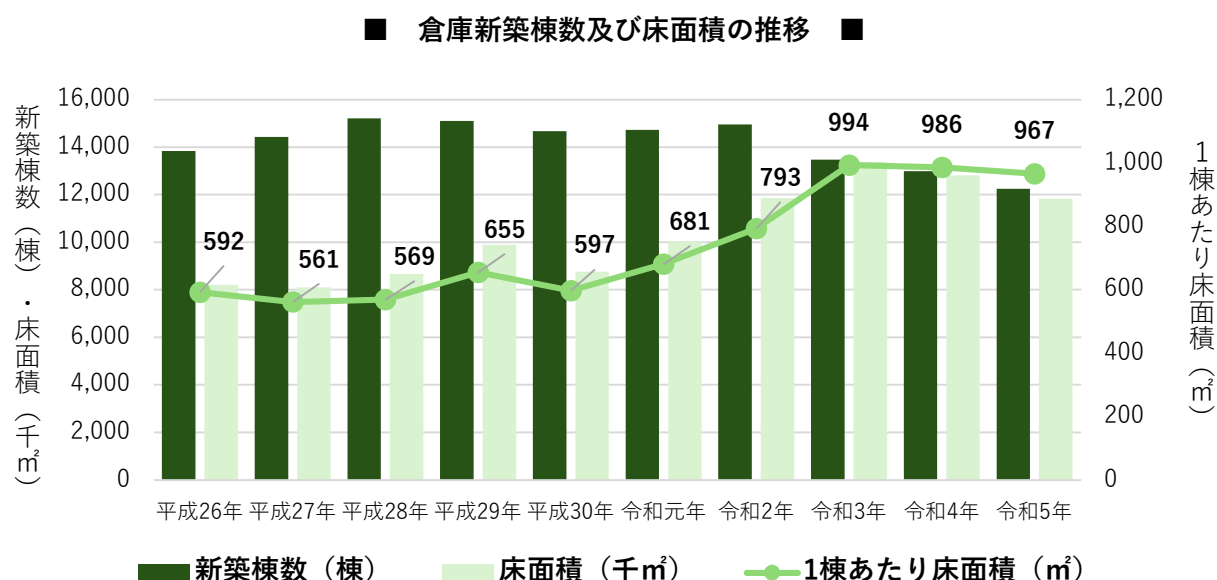
背景		
物流2024年問題や激甚化する災害問題等に社会が直面する中、 地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化 等の状況の変化も踏まえ、 物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方 を検討。		
構 成 員		
有識者委員 ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授 ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員 ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授 ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授 ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部 リサーチャー ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター	関係機関等 ・(一社)日本倉庫協会 ・全国トラックターミナル協会 ・(一社)日本冷蔵倉庫協会 ・(株)日本政策投資銀行 ・日本貨物鉄道(株) ・(公社)全日本トラック協会 ・(一社)不動産協会	オブザーバー ・農林水産省 ・経済産業省 ・国土交通省 【事務局： 物流・自動車局】
スケジュール		
第1回(R6.10.30) <議題>物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等 第2回(R6.12.10) <議題>関係機関からのヒアリング 第3回(R7.1.29) <議題>課題、政策の方向性の確認、骨子(案) 第4回(R7.3.26) <議題>課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)		
とりまとめの概要		
【物流拠点が直面している課題】 (1) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置 (2) トラック輸送の変容(中継輸送等)への対応 (3) 物流拠点の老朽化 (4) 沿岸部の物流拠点における供給量不足 (5) 地域との合意形成	【今後の方向性とそれに対する支援策】 (1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定等 国として物流拠点の立地や整備等に係る一定の方針を示すとともに、物流拠点や物流の需給を把握する仕組みの構築を検討。 (2) 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援 基幹物流拠点の整備について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。 (3) 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援 国民生活や経済活動に必要不可欠な老朽化した施設の再構築や新規供給を促すため、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。	

資料)「物流拠点の今後のあり方に関する検討会報告書」より出典

● 物流施設の大型化

大谷地流通業務団地においては土地が不足している中、倉庫入出庫量も高水準となっています。そのため、新たな物流需要や運転者 1 人あたり、運送 1 回ごとの輸送効率化に対応するには、物流施設の大型化が 1 つの方法となります。全国的にも、小口の多頻度輸送や物流の効率化を求める荷主のニーズに対応し、従来の輸送や保管といった機能だけではなく、流通加工、在庫管理、情報システムといった物流機能全般を複合的に担うための大型化が進んでおり、1 棟あたりの床面積は平成 26 年（2014 年）の 592 m² に対し、令和 5 年（2023 年）では 967 m² と 1.63 倍の規模となっています。

大谷地流通業務団地には、大手運送事業者を始め、様々な倉庫やトラックターミナル等が集積していますが、施設の老朽化や従来型の在庫スペースを中心とした保管型倉庫が多く、今後は仕分けや荷捌きスペースを充実させた流通型倉庫や流通加工機能強化に向けた大型化が必要不可欠となっています。



資料)「建築着工統計調査」国土交通省

特に近年では小口配送の増加についても、大型施設で効率的な仕分け・梱包を行う必要性が高まっており、施設の大型化により作業の自動化や省人化が容易になり、在庫管理システムの高度化により、在庫の最適化やロス削減にも繋がり、全体的なコスト削減に貢献します。

また、複数の小規模な物流施設を統合し、大型施設に集約することで、輸送距離の短縮や輸送回数の削減はもちろん、燃料費や CO₂ 排出量などの削減にも繋がります。近年では大規模な自然災害が多いことから、施設の大型化により、災害時の備蓄スペースを確保したり、冗長化システムを構築することで事業継続計画（BCP）の強化にも貢献します。

加えて、AI や IoT を活用した在庫管理システム、自動化されたピッキングシステム等の導入に向けた物流の高度化と効率化には施設の大型化は不可欠となっています。

(8) 環境と災害対応

大谷地流通業務団地では、持続可能な社会の実現と災害に強い地域づくりに向けて、環境負荷の低減と防災機能の強化を重要な課題と捉えています。エネルギー効率の向上や再生可能エネルギーの導入などの環境対策に加え、災害時の資供給や避難機能の確保を通じて、地域と連携した安全・安心な物流拠点の構築を目指しています。

● 環境対応

大谷地流通業務団地においては、第2次札幌市まちづくり戦略ビジョンに基づき、環境への負荷低減が持続可能な社会の実現に向けた重要な課題であり、エネルギー消費の削減、廃棄物削減及び水資源の有効活用など、様々な取組が求められています。物流拠点として重要な役割を担うと同時に、環境への取組を通して、競争力強化やコスト削減、従業員の健康増進につながるよう積極的に取り組むことが重要です。

■ 今後想定される環境対応 ■

省エネルギー化	建物の高断熱化・高気密化	断熱材の使用や窓の性能向上により、冷暖房のエネルギー消費を抑制
	再生可能エネルギーの導入	太陽光発電システムなど再生可能エネルギーを活用し、電気の使用量を削減
	省エネ設備の導入	LED 照明や高効率な空調・給湯システムなどを導入することで、エネルギー消費量を削減
	ZEB (net Zero Energy Building) の導入促進 グリーン物流	建築物における一次エネルギー消費量を建築物・設備の省エネ性能の向上、エネルギーの面的利用、オンサイトでの再生可能エネルギーの活用等により削減し、年間での一次エネルギー消費量が正味でゼロ又は概ねゼロとなる建築物を目指す トラックの運行ルートの最適化や共同配送の推進、低炭素トラック導入、荷姿の簡素化等により、CO ₂ 排出を削減
緑化	屋上緑化	屋上緑化は、ヒートアイランド現象の抑制や雨水貯留に効果
	緑地空間の整備	緑地空間を整備することで、従業員の憩いの場を提供し、環境負荷を低減
環境マネジメントシステムの導入	ISO14001	環境マネジメントシステムの国際規格である ISO14001 を取得することで、環境負荷の低減を継続的に行うための体制を構築
地域との連携	地域資源の活用	地域で発生する廃棄物を有効活用したり、地元産のエネルギーを使用したりすることで、地域経済の活性化にも貢献

● 災害対応

流通・物流施設は重要なインフラとして、日常生活に必要な物資の流通を担っていることから、災害発生時には迅速な復旧と物資供給が求められます。

また、物資の集積・保管拠点としての役割に加え、地域住民への物資供給や避難場所としての役割も担う重要な防災拠点としての機能も期待されます。

■ 今後想定される災害対応 ■

物資備蓄機能の強化	多様な物資の備蓄	食料品、水、医薬品、燃料、生活必需品など、様々な種類の物資を保管
避難場所としての機能強化	安全な避難場所の確保	災害発生時に従業員等が安全に避難できるよう、広くて頑丈な建物やスペースを確保
	避難者の安全確保	避難経路を確保し、避難誘導の訓練を定期的に行うとともに、避難場所では、衛生管理や医療体制を整え、避難者の安全を確保
情報収集・発信機能の強化	災害情報収集システムの導入	気象情報や災害情報などをリアルタイムに収集できるシステムを導入
	情報共有体制の構築	災害発生時には、関係機関や地域住民と情報を共有し、迅速な対応を可能にする
	情報伝達手段の多様化	電話、メール、インターネットなど、様々な情報伝達手段を活用
施設の耐震化・防災対策	建物構造の強化	地震などの災害に耐えられるよう、建物の構造を強化
	防災設備の設置	消火設備、非常用発電機、防災倉庫など、必要な防災設備を設置

(9) 対処すべき主な課題と問題点

大谷地流通業務団地における物流の現状に関する主な課題及び物流業界全体の動向から抽出される主な問題点について、以下に整理して示します。

空地の不足

施設更新や操業継続のために必要な代替地が不足しており、事業者の多くが用地確保に苦慮しています。加えて、従業員用駐車場や大型車両の駐停車スペースも不足しており、物流機能や雇用環境に支障をきたしています。空地不足は、団地の再整備や機能強化を進める上での大きな障壁となっています。

施設の老朽化

昭和 45 年（1970 年）以前に建築された施設が全体の約 4 割を占めており、老朽化が深刻化しています。特に旧耐震基準で建てられた建物が多く、今後の安全性や機能維持に課題があります。加えて、施設更新の意向があっても、資材高騰や代替地不足により更新が進まない事業者も多く、団地全体の機能強化を妨げる要因となっています。

人手不足と雇用環境の課題

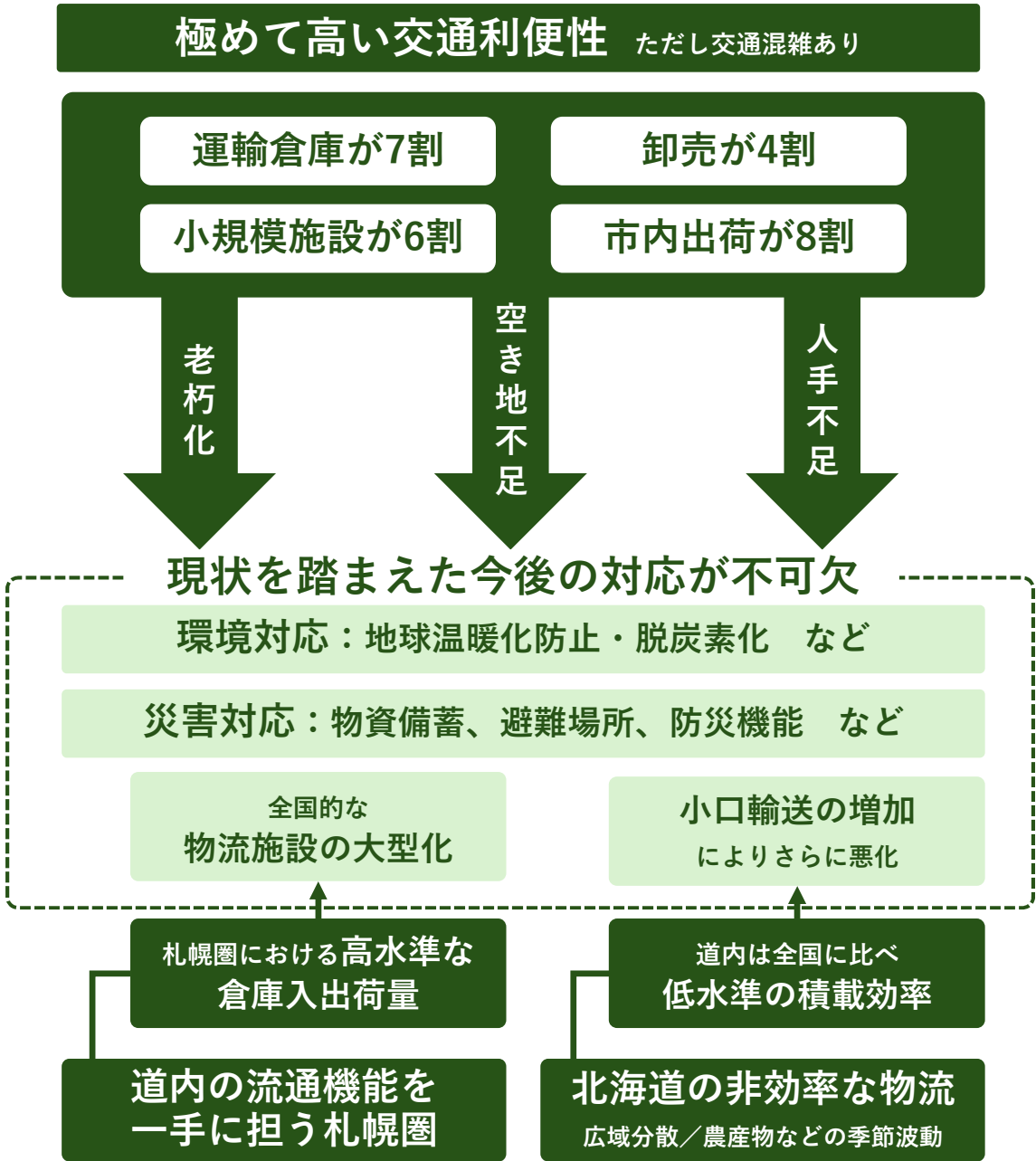
札幌市を含む道内全域で、トラックドライバーをはじめとする物流人材の確保が困難となっており、特に中小規模の事業者では経営体力の弱さから、設備投資や人材確保に苦慮しています。加えて、公共交通の利便性の低さが従業員の通勤環境に影響を与え、雇用確保の障壁となっています。こうした状況は、団地の持続的な運営や物流機能の維持に影響を及ぼしており、札幌市としては、雇用環境の改善、人材育成支援、交通アクセスの向上など、多面的な支援が求められています。

倉庫容量の逼迫と新規需要への対応困難

札幌市内の倉庫入出庫量は高水準で推移しており、新たな物流需要に対応する余地が限られています。特に都市部では用地確保が難しく、施設の大型化や機能集約が進みにくい状況です。市としては、既存施設の高度化や周辺地域との機能分担が課題となっています。

これまで整理してきた大谷地流通業務団地の現状と担うべき役割、物流の現状と課題を以下にまとめます。

■ 大谷地流通業務団地の現状と今後に向けて ■



2 大谷地流通業務団地の将来ビジョン

このような問題点及び将来に向けた課題を踏まえた上で、ビジョン策定の背景と目的から、大谷地流通業務団地の将来ビジョンについて以下の3点を柱として設定します。

(1) 北海道のハブ機能を担う拠点

北海道の人口減少が進む中で地域社会を維持していくためにも、大谷地流通業務団地が担っている流通機能を強化し、道内循環の拡大と道外需要の開拓を図ります

- **道内流通の中核を今後とも担っていく**
道内の市民生活や経済を支えるため、流通のハブ機能を強化
- **卸売機能の強化**
卸売業種ごとの専門知識を活用しバリューチェーンを意識した付加価値の創出

(2) 持続可能な物流に対応した拠点

近年の小口輸送の増加、「2024年問題」など人手不足、環境保全や災害対応といった、これからの物流の課題に対処できる、持続可能な物流体制を構築します

- **小口輸送の増加に的確に対応**
物流へのニーズは今後も多様化（ECの進展や多品種少量化、即時個別配送）
- **人手不足にも対応**
ドライバーや流通産業人材、庫内作業員はもちろん、女性や海外人材の活用も視野
- **環境保全・防災に対する取組**
カーボンニュートラルの促進、防災拠点としても機能

(3) 札幌・北海道の地域経済を発展させる拠点

物流・流通に関わる企業活動の集積地として更なる発展を目指して、モノに限らないヒトや投資・情報などへの投資を促進し「雇用の場の確保・創出」及び「企業・就業者の収入増加」に貢献します

- **自動化の促進**
DXやロボットなど新技術の導入による新産業や新たな雇用の創出
- **高付加価値化**
流通加工などの取組による高付加価値化の促進
- **市内産業への寄与拡大**
高度化する都市機能のほか、モノに限らないヒトや投資・情報などへの対応

3 ビジョンの実現に向けた取組

(1)「北海道のハブ機能を担う拠点」の実現に向けて

大谷地流通業務団地は、既に様々な物流センターや倉庫が集中しており、高速道路や JR 貨物駅があるなど効率的な流通・物流体制を構築することが可能であり、北海道のハブ機能を担う拠点として最適な場所にあるといえます。また、人口減少により道内市場の減少が見込まれる中においても、札幌経済の発展を北海道経済全体の活性化に結び付けていくため、地産地消の拡大と、海外を含めた道外市場の開拓の推進が求められています。

そのためには、道内各地に分散している商品・資源などを、より効率的に流通させることが重要で、大谷地流通業務団地のハブ機能を更に強化・発展させていく必要があります。具体的には、ストックポイント機能の強化や輸出（保税倉庫）や流通加工等の展開、また、これらを実現するために施設の大型化を進めていくことが不可欠となります。

これらのことから、以下の項目について重点的に検討し、その整備や機能の強化、拡充などを効果的、効率的に促進するとともに、特に物流施設の大型化に向けた支援を充実させます。

【整備、強化すべき機能等とその方向性】

ストックポイント機能

- スtockポイント化によって、従来の物流拠点における単なる在庫機能に加え、商品の仕分けや包装、加工、配送など、より高度な物流機能を付加することで、サプライチェーン全体を効率化する取組です。配送センターと倉庫の中間的な役割を担い、配送の効率化や輸送品質の向上に貢献するほか、コスト削減にもつながります。
- ただし、様々な物流機能を拡充するためには、関連する設備投資も不可欠です。

物流におけるハブ機能

- 中心拠点（ハブ）に荷物を集約し、そこから各拠点（スポーク）に配送する輸送方式は、ハブアンドスポーク方式とも呼ばれ、拠点間の輸送ネットワークを効率化するために用いられますが、輸送回数や距離の削減といった輸送効率の向上につながるため、ドライバーの負担軽減や人件費・輸送コストの削減といったメリットもあります。
- 一方で在庫管理や出入庫作業の煩雑化などを伴うことから、倉庫の自動化などを含め計画的な導入が求められます。

保税倉庫機能

- 輸入手続きが済んでいない外国貨物を保管する倉庫で、保税蔵置場とも呼ばれます。蔵置期間中は関税や消費税などが課されず、流通時間の短縮にもつながることから、輸入自体はもちろんのこと、貴重品の保管、展示会・博覧会などの出展品や資材の保管、EC ビジネスでの活用といった様々な場面での利用が考えられます。
- その一方で、保税運送制度といった規制の厳格な遵守が求められることになります。

流通加工機能

- 物流倉庫や物流センターなどで商品に付加価値を高める加工全般のことで、小分け包装や値札付け、生鮮食品や繊維品の二次加工なども含まれます。
- 商品が消費者に届くまでのプロセスにおいても欠かせない重要な業務である一方、流通加工にはスペースや人員の確保、設備導入などが不可欠となっています。

卸売機能

- 川上（製造業）から川下（小売業）への事業の拡充により、製造・流通・販売まで、卸売業が幅広いバリューチェーンに関与することが求められています。
- 札幌市の中核連携都市及び道内の主要都市との連携による見本市・展示会などを活用した卸売業の販路拡大につながる取り組みが求められています。

物流施設の大型化

「2024 年問題」などを背景とした物流の効率化と、倉庫の老朽化による建て替え需要の増加などもある、物流施設の大型化が進んでいます。大型化に向けては様々なメリットとデメリットがありますが、更なる自動化・効率化に向けた最新技術の導入はもちろんのこと、今後は環境に対する配慮なども求められています。

大型化のメリット	
物流効率の向上	・ 大型倉庫の建設や自動化システムの導入により、荷物の保管・搬送・仕分けなどの作業効率を大幅に向上させることが可能
新たなビジネスチャンス	・ 大型施設を活用することで、より多くの商品を扱うことができ、新たな顧客や市場への展開が可能
地域経済への貢献	・ 大型施設の建設や運営は、地域経済の活性化、雇用創出、税収増加などに貢献
大型化の課題	
初期投資	・ 大型施設の建設には多額の資金が不可欠
土地の確保	・ 集約化や大型施設を建設するためには、広大な空地が必要
交通インフラ	・ 大型施設へのアクセス道路や鉄道などの交通インフラが整備されている必要あり
人材確保	・ 大型施設の運営には、専門知識や技術を持った人材が不可欠
環境への影響	・ 大型施設の建設は、環境負荷の増加につながる可能性あり

サポート

関連する取り組みの活発化促進	
環境への配慮	地域との連携
最新技術の導入	更新用地の確保 など

物流施設の大型化は、今後の物流効率化や顧客のニーズに応えるために必要不可欠であり、特に物流機能の集約や統合により人件費や設備費の削減、配送効率の向上に直接貢献します。

先行事例：羽田クロノゲート（延べ床面積 197,697 m²）

ヤマトグループが運営する日本最大級の物流施設で、羽田空港に至近な東京都大田区羽田旭町に位置し、平成 25 年（2013 年）竣工。クロノゲートは下層階に宅急便のベース機能、上層階に顧客を誘致して付加価値業務を行うロジスティクス機能を有するグループ初の総合物流ターミナルとなっています。



スピード輸送に最適な陸・海・空の結節点「羽田」	・ 羽田空港だけではなく港や高速道路、貨物列車駅にも近い立地 ・ 国内と海外を結ぶ、陸・海・空のあらゆる輸送手段を効率よく活用することが可能
「新しい価値」を創造する物流基地	・ ヤマトグループが提供する「物流」と、修理・組み立て・加工・洗浄・印刷・3D プリントなど様々なサービスを組み合わせ、コスト削減・リードタイム短縮を実現
荷物を動かす日本最大級の物流ターミナル	・ 物流棟の下層階は、全国約 70 ヶ所にある「ベース」機能の 1 つで、上層階では医療機器の洗浄・メンテナンス事業といった顧客への作業拠点などを提供
自然に「やさしく」、地域と「共生」する施設	・ 敷地内には様々な生き物が育つ緑地と、地域の方が利用できる施設も整備

資料) ヤマトホールディングス HP <https://www.yamato-hd.co.jp/facilities/haneda-chronogate/> などより作成

先行事例：DPL 札幌レールゲート（延べ床面積 86,916 m²）

大和ハウス工業(株)と日本貨物鉄道(株)が、両社の共同事業による北海道最大の物流施設となるマルチテナント型物流施設（複数顧客が入居できる物流施設）「DPL 札幌レールゲート」が、JR 貨物「札幌貨物ターミナル駅」構内に令和 4 年（2022 年）に竣工、施設内の作業効率にも配慮した物流施設となっています。



施設内の作業効率向上	・ 1・2 階に「中車路」や「屋内スロープ」、「屋内トラックバース」を設けるなど、雪や雨などの天候の影響を受けずに荷物の積み下ろしや通行が可能
交通アクセスに優れた好立地	・ 隣接する JR 貨物駅利用したモーダルシフトの推進により環境負荷を低減 ・ 札幌駅より 10km 圏内、大谷地 IC から約 1km に位置するなど、北海道全域へのアクセスが容易
トラック利用の円滑化	・ 施設全体で 170 台分のトラックバースを用意し、トラックの入場予約システムを利用することで、トラックバースへの接車前後の時間ロスを削減

資料) 大和ハウス工業 HP <https://www.daiwahouse.com/about/release/house/20220531140654.html> より作成

(2)「持続可能な物流に対応した拠点」の実現に向けて

大谷地流通業務団地において、今後とも持続可能な物流に対応するためには、トラックドライバーの労働時間短縮による人手不足と、それに伴う物流効率の低下という課題への対策が必要となります。

物流ニーズの多様化による小口配送の増加は、更なる物流効率の低下をもたらす恐れがあることから、これに対応した新しい物流システムの構築が求められます。

具体的には、トラックドライバーや庫内作業員等の確保、流通産業人材の育成といった人に着目した取り組みを進めるとともに、マテリアルハンドリング機器導入やパレタイズといった省力化、さらには積載・荷待ち時間の短縮等の取り組みが求められています。加えて、積載率向上のため運送・保管・仕分け等の共同化なども効果的です。

一方で、地球環境保全や災害対応などはますます重要になっていくと考えられます。我が国では2050年の脱炭素社会の実現を目標に掲げ、札幌市もゼロカーボン都市を目指しているところですが、カーボンニュートラルの取り組みは、企業イメージの向上などのほか、現下の世界情勢等によって顕著化したエネルギー価格の高騰への対応など、持続可能な物流に欠かせない要素といえます。

また、平時から自然災害等の有事への対応力をつけていくことも、持続可能な物流に求められています。具体的には、施設の省エネ化や再生可能エネルギーの導入、車両の低・脱炭素化（水素・EVなど）、物流施設の耐震化などを促進していくことなどが考えられます。

加えて、これらの取り組みを実現するためには、施設の大型化や更新が必要になることも想定されます。大谷地流通業務団地の重要性から現在担っている物流機能を中断せずに施設整備を行う必要があるため、施設更新用地の確保も重要です。

このような状況から、以下の項目について重点的に検討し、その整備や機能の強化、拡充などを効果的、効率的に促進するとともに、特に物流施設の大型化とも密接に関連付けられる施設更新用地の確保に取り組めます。

【整備、強化すべき機能等とその方向性】

トラックドライバーの確保

- 「2024年問題」などにより、トラックドライバー不足は更に深刻化しており、その要因も高齢化や小口配送の増加、労働条件の厳しさ、免許制度の変更など多岐に渡ります。
- 今後は労働環境の改善や荷役作業の機械化、物流の効率化などを積極的に図る必要がありますが、賃上げ原資となる運賃の値上げといった荷主側の協力はもちろん、業界のイメージアップも含めた社会全体での関心や理解の醸成も不可欠です。

庫内作業員の確保

- トラックドライバーだけでなく、庫内作業員も不足しています。主な業務は、荷物の搬入出や検品、仕分け、ピッキング、梱包といった軽作業ですが、深夜や早朝といった時間帯や短時間での作業が中心で時給などの条件も厳しい場合が多いことから、必要な数の作業員が確保できないケースもあります。
- このため、雇用条件の引き上げはもちろん、通勤の負担軽減や休憩スペースの確保といった様々な配慮が必要になってきています。

流通産業人材の育成

- 物流の DX 化や自動化などに伴い、企業や荷主企業の物流部門に必要なスキルが多様化していることから、知見やノウハウなどの不足が大きな懸念となりつつあります。このため、流通や物流全体を俯瞰し、なおかつマネジメント能力なども有する人材の育成も今後の大きな課題となっています。
- 今後は、大学や研究機関や行政機関などを中心とした地域全体で人材の発掘や能力を育成していく仕組みの構築が不可欠です。

マテリアルハンドリング

- マテリアルハンドリング（略称：マテハン）とは、モノを運搬する作業全般を指しますが、一般的には物流を効率化・自動化するために使用する様々な機器の導入を意味しています。
- マテハンの導入により、仕分けなどの作業や出荷などの効率化、人件費の削減、ヒューマンエラーの低減などにもつながりますが、設備投資や運用管理にマンパワーやコストが掛かるため、予め作業内容の把握や業務フローの明確化、整備すべき業務の優先順位付け等が必要です。

パレタイズ

- パレタイズとは、一般的には荷物をパレットに自動で積みつける「パレタイザー」や、より複雑かつ広範に荷下ろしやピッキング、積みつけを行う「パレタイズロボット」の導入を意味しています。
- 人手不足の解消や 24 時間稼働の実現、荷崩れリスクの軽減、危険作業の自動化など様々なメリットがある一方で、スペースといった設置環境の整備や導入・メンテナンスコストの負担、運用に関する人材育成など課題も多くあります。

積載・荷待ち時間短縮

- 積載・荷待ち時間の短縮に向けては、トラック予約システムの導入や混雑時間を回避した日時指定、入出荷の平準化、パレットの統一規格による運用が効果的といわれています。
- メーカー等の発荷主だけでなく、再配達の回避など消費者を含めた着荷主側の意識改革も不可欠なため、社会全体で取り組む必要があります。なお、令和 6 年（2024 年）2 月に大手荷主や運送事業者に対して荷待ち時間削減計画の策定を義務化する閣議決定がされました。

運送などの共同化

- 複数の企業がトラックやコンテナなどを共有して荷物を配送することにより、積載率向上や空車走行の軽減、配送ルート最適化によるコスト削減はもちろんのこと、最終的にはドライバーの負担軽減にも寄与します。
- 一方で、複数の企業ニーズやスケジュールの調整、異なるシステム間の連携などに加えて、実際には突発的な対応が難しいことや、企業間でのルートや料金など細かな調整が困難といった様々な課題が混在しています。
- 国土交通省では平成 26 年度（2014 年度）より共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討を開始しており、その後の共同物流等の促進に向けた研究会の設置などを通じて、現在では経済産業省とも連携して様々な施策を展開しています。
- 道内では、令和 5 年度（2023 年度）から北海道開発局と北海道運輸局、北海道経済産業局の 3 機関が連携（その後北海道農政事務所と北海道が参画）して「北海道物流 WEEK」を開催、運

送事業者間の連携促進などを働きかけているほか、共同化を念頭に置いた「北海道流」物流マッチングモデル「ロジスク」による物流事業者間のマッチングを具体的に展開しています。

- また、北海道経済産業局では令和5年度（2023年度）から北海道フィジカルインターネット懇談会を開催、物流にインターネットの仕組みを適用することにより、複数企業が連携して配送ルートを集約化や、物流センター、システムの共有化を図ることにより、物流効率化の促進を目指しています。

物流施設の省電力化

- 物流施設における省エネ化の取り組みは、直接の環境負荷削減はもちろんのこと、災害時などの物流機能の維持や地域におけるカーボンニュートラルの実現にも貢献します。
- 冷蔵倉庫は、保管温度や立地条件、設備の有無などによって異なるものの、普通倉庫に比べてのエネルギー消費量が大きく、倉庫自体の気密性や断熱性能の向上ほか、老朽化した設備の省エネ型への更新や自然冷媒設備、再生可能エネルギーの導入なども考えられます。
- 一方で、普通倉庫のエネルギー消費量は決して大きくはありませんが、具体的には照明や断熱塗料の利用といった比較的安価なものから、運送などの共同化やモーダルシフトの推進、再生可能エネルギーの導入など状況に応じて様々な取り組みが考えられます。

車両の低・脱炭素化

- トラックのCO₂排出量は、自家用と営業用トラックをあわせて運輸部門全体の36.6%を占めているといわれております（全日本トラック協会調べ）。
- また、トラックは鉄道の約10倍、船舶の約5倍のCO₂を排出するといわれています。
- このため、モーダルシフトの推進や、トラックの低・脱炭素化（ハイブリッド型、バイオ燃料などの活用、電気自動車の導入など）を進めていく必要があります。

物流施設耐震化

- 地震による倒壊や損傷は、当該企業自体の経済的損失や生産・物流の遅延、安全上のリスクを増大させるリスクがあるほか、社会生活に欠かすことができないライフラインである物流の停滞を招くことになります。
- このため、耐震診断による構造的な弱点や改善点の明確化と、必要に応じて耐震補強の実施や社員教育なども不可欠ですが、これらに要するコストはいずれも直接の収益を伴わない当該企業の負担となります。

施設更新用地の確保

施設更新用地の確保は、既存の物流施設の老朽化や、増加する需要に対応するため、新たな用地の確保の重要性は増しています。用地の不足や価格の高騰など多くの課題がありますが、施設更新の今後の必要性をしっかりと踏まえた上で、既存施設の有効活用、複合開発、官民連携、地域住民との協調など様々な取り組みによって、これらの課題を克服していく必要があります。

施設更新用地の必要性	
既存施設の老朽化	・ 長年利用されてきた物流施設は、老朽化が進み、機能面や安全性において課題を抱えるケースが増加
需要の増加	・ E コマースの普及や物流の効率化が進み、物流施設の需要は増加傾向にあり、既存の施設では対応しきれず、新たな施設の建設が必要となるケースが増加
環境規制の強化	・ 大型施設の建設や運営は、地域経済の活性化、雇用創出、税収増加などに貢献
災害対策	・ 災害に強い物流施設の必要性が高まる中、既存の施設が最新の基準を満たしていない場合は、更新が必要となる場合あり
施設更新用地の課題	
用地の不足	・ 都市部では物流施設の建設に適した用地が不足しており、確保が困難な場合あり
土地価格の高騰	・ 都市部では土地価格が高騰しており、用地の取得費用が高額になる場合あり
地域住民との摩擦	・ 物流施設の建設は、騒音や交通渋滞などの問題を引き起こす可能性があり、地域住民との摩擦が発生する可能性あり
施設更新用地確保の方向性	
既存施設の有効活用	・ 既存施設の有効活用により活用可能なスペースを確保
複合開発	・ 複合開発により土地を有効・高度利用し、活用可能なスペースを確保
市有地の活用	・ 公的利用の予定がない土地を大谷地流通業務団地の高度化に資する事業者売却

(3)「札幌・北海道の地域経済を発展させる拠点」の実現に向けて

現代社会において流通・物流機能は、市民生活の維持において必要不可欠な基盤となっています。

また、札幌市が道内最大の人口を有する一大消費地であるとともに、北海道内の流通の中核的な拠点として大谷地流通業務団地が存在することもあり、市内の卸売業は、事業所数、従業者数及び市内総生産額が産業別で最も多く、札幌経済を支える重要な産業となっています。

引き続き札幌経済の生産性と競争力を向上させ、より強靱なものとするためには、多くの企業や人材の集積を進めるとともに、企業の操業を支える立地環境の整備も必要です。

特に、既に立地している企業の中には、施設の増設や建て替えに対応できる土地を見つけることができずに市外に移転、設備投資を躊躇する事例も見られることから、施設更新用の用地確保は重要です。

具体的には、ロボットなどの自動化やデジタル技術の活用による効率化（DX）、流通加工などの高付加価値化（前述）に加え、ヒトや情報などへの投資により働く人の専門性を高めていくことや、多様な人材の活躍を促進し、「雇用の場の確保・創出」及び「企業・就業者の収入増加」に貢献することになります。

これらから、以下の項目について重点的に検討し、中長期的視点から、関連する機器や施設等の整備や機能の強化、拡充などを効果的、効率的に促進すべく取り組みます。

【整備、強化すべき機能等とその方向性】

ロボットなどの自動化

- 物流の効率化に向けたロボットの導入によって、ピッキングや仕分け、搬送などの作業を自動化することができますが、大別すると「搬送系（運ぶ）」「パレタイズ（積み上げる）」「棚搬送型（棚に運ぶ）」「自律型搬送（レイアウト変更などにも対応可能）」などがあります。
- それぞれに人手不足やコスト削減といったメリットがありますが、これらの導入には大きな初期投資が必要になるほか、その運用やシステム設計などの人材確保・育成も不可欠です。

DX化

- 物流におけるDX（デジタルトランスフォーメーション）化の促進に向けては、デジタル技術の活用や人材の育成、業務プロセスの見直しなどを総合的に行っていく必要があります。
- 具体的には、輸配送状況のリアルタイムでの追跡や運行管理の自動化、配送ルート最適化などが挙げられますが、当初のシステム検討や実際に設計を行うパートナー企業の選定、初期投資負担、担当するIT人材の育成など様々な課題があります。

物流人材育成と多様な人材活用

- 今後の物流においては、特に業務のデジタル化やサプライチェーンの全体最適化に対応できる高度物流人材の確保・育成が必要不可欠です。このことを通じて、物流の新たな価値の創出や業界全体のステータス向上を図るべきですが、現時点での企業経営からみると明らかに先行投資となり、育成プログラムも手探りで検討していく必要があります。
- また、一方で外国人を含めた多様な人材が活躍できる環境の整備も必要です。

(4) 今後の行政の方向性について

本市が目指すビジョンの実現に向けて、今後の施策を着実に推進するため、以下の2つの方向性を柱として、具体的な取り組みを展開してまいります。

方向性 1：施設更新用地の確保・活用

- 大谷地流通業務団地にある札幌流通総合会館（以下「アクセスサッポロ」という。）については、令和9年（2027年）9月に豊平区月寒東3条11丁目への移転を予定しております。
- アクセスサッポロの跡地については公的利用も含め、大谷地流通業務団地の高度化に資する施設更新用地としての有効活用を図ってまいります。

方向性 2：公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援

- 令和6年度(2024年度)、国土交通省にて「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」が行われ、国民生活や経済活動に必要不可欠な老朽化した施設の再構築及び、新規供給を促すための必要な支援措置等の検討が行われております。
- 国のこれからの動きに注視しつつ、施設更新・再整備を望む企業及び団体への関与・支援を行い、持続可能な物流の構築を図ってまいります。

関連する SDGs

