

■基調講演/パネルディスカッション・パネリスト

根本 敏則 (ねもと・としのり)

一橋大学 大学院 商学研究科 教授

交通計画・公共システム論・交通経済学・社会工学等が専門。物流政策の評価等の研究に取り組む。第4回東京都市圏物資流動調査の物流調査研究会委員。著書に「現代の新都市物流」(共著、土木学会都市物流研究グループ、森北出版、2005)、「シティロジスティクス」(共著、森北出版、2001)、「アジアの国際分業とロジスティクス」(編著、勁草書房、1998)など。

■パネルディスカッション・パネリスト

山本 栄二 (やまもと・えいじ)

国分株式会社 取締役 物流統括部長

食品・酒類の卸売業大手。K&Kブランドや輸入洋酒、ワイン等を取り扱う。同社の物流拠点は現在、単体で約70カ所、グループ企業で約100カ所の計約170カ所。その中で近年、首都圏エリアの最適物流構築を目的として、現在、物流システム・拠点の再編を推進。

■パネルディスカッション・パネリスト

徳永 幸久 (とくなが・ゆきひさ)

国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室長
昭和58年建設省入省。平成13年1月まちづくり推進課企画専門官、平成15年7月市街地整備課企画専門官、平成18年7月都市交通調査室長、現在に至る。

編集後記

今回のシンポジウム特集はいかがでしたか?シンポジウム当日は、約330名と大変多くの方々にご参加いただき、誠にありがとうございました。
今後もシンポジウムを開催していく予定で、ふるってご参加ください。

「東京都市圏交通計画協議会」とは・・・

東京都市圏における総合的な都市交通計画の推進に資することを目的に、複数の都県市関係機関がお互いに協力・調整して広域的な交通問題に関する調査・研究を行う組織として、日本で初めて1968年(昭和43年)に発足し(発足当時の名称は東京都市圏交通計画委員会)、35年以上にわたって活動しています。

■問い合わせ先 (※組織の名称・連絡先は、平成18年10月1日現在のものです。)

国土交通省 関東地方整備局	茨城県	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	横浜市
企画部	土木部	都市整備部	県土整備部	都市整備局	県土整備部	都市整備局企画課
広域計画課	都市局都市計画課	都市計画課	都市計画課	都市基盤部交通企画課	都市計画課	総合交通計画担当
TEL 048-600-1330	TEL 029-301-4583	TEL 048-830-5343	TEL 043-223-3376	TEL 03-5388-3283	TEL 045-210-6182	TEL 045-671-4128
FAX 048-600-1373	FAX 029-301-4599	FAX 048-830-4881	FAX 043-222-7844	FAX 03-5388-1354	FAX 045-210-8879	FAX 045-664-4539
川崎市	千葉市	さいたま市	都市再生機構	東日本高速道路株式会社	首都高速道路株式会社	中日本高速道路株式会社
まちづくり局計画部	企画調整局企画課	都市局都市計画部	業務企画部	関東支社総合調整部	計画・環境部	横浜支社コーポレート部
交通計画課	総合交通政策室	都市施設課	都市再生プロデューサー	企画調整グループ	交通調査グループ	企画調整チーム
TEL 044-200-2034	TEL 043-245-5055	TEL 048-829-1398	TEL 045-650-0467	TEL 03-5828-8296	TEL 03-3539-9408	TEL 045-475-9206
FAX 044-200-3967	FAX 043-245-5534	FAX 048-829-1979	FAX 045-650-0366	FAX 03-5828-8192	FAX 03-3502-2412	FAX 045-475-9210

★ご意見・ご感想をお寄せください。

東京都市圏交通計画協議会 ホームページアドレス <http://www.tokyo-pt.jp/>



都市圏
東京としけん交通だより
～これからのくらしと交通を考える～

特集 “物流とこれからの都市づくり”

「東京都市圏交通計画協議会 第9回シンポジウム」特集号

東京都市圏交通計画協議会では、本年8月3日(木)に第9回となるシンポジウムを開催しました。

シンポジウムでは、「第4回東京都市圏物資流動調査」の調査結果に基づき、本年5月にとりまとめた「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」を紹介するとともに、一橋大学大学院の根本敏則教授にご講演いただきました。

パネルディスカッションでは、物流活動を行っている企業の方々や都市交通行政に携わる方々にもご出席いただき、「物流とこれからの都市づくり」をテーマに、物流からみた都市づくりの重要性について、活発に議論していただきました。

と き 平成18年8月3日(木)13:00~16:30 **と ころ** 四谷区民ホール(新宿区内藤町)

プログラム

- 協議会からの報告
「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方」
～田宮 佳代子(国土交通省 関東地方整備局 企画部 広域計画課長)
- 基調講演「都市における物流施策の展望～世界の事例から学ぶ～」
～根本 敏則(一橋大学 大学院 商学研究科 教授)
- パネルディスカッション「物流とこれからの都市づくりを考える」



これまでのシンポジウムの概要については、協議会のホームページ(<http://www.tokyo-pt.jp/>)に掲載しています。あわせてご覧下さい。

「都市における物流施策の展望」 ～世界の事例から学ぶ～

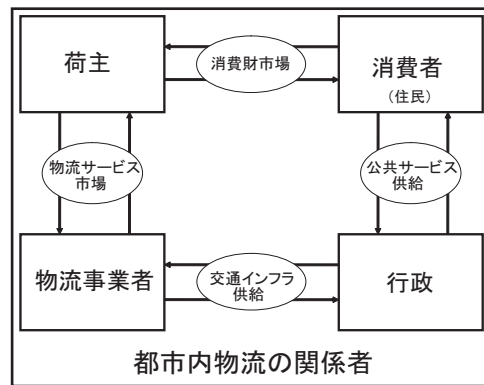


一橋大学 大学院 商学研究科 教授 根本 敏則氏

●官民パートナーシップで 都市内物流問題を解決しよう

関係者が多い都市内物流問題

都市内物流の関係者を整理したいと思います。都市内の物流を直接担っている「物流事業者」が交通混雑、大気汚染等の問題を起しているわけですが、「荷主」が多様化する「消費者」ニーズに応えるべく、ジャストインタイムなど高度な輸送を依頼していることを忘れてはいけません。荷主にも、発荷主と着荷主があり、運賃を払うのは発荷主ですが、着荷主が届け方や届ける時間を決めています。



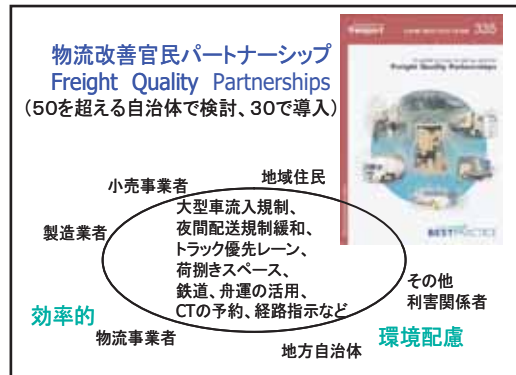
「行政」は、消費者の豊かな消費生活を実現するとともに、地域の住環境を保全しなければなりません。そのため物流事業者に対してはインフラを供給したり、規制をするという形で、効率的で環境にやさしい社会を実現する責任があるわけです。

ロンドンの混雑課金導入時の市民協議の事例

ロンドンでは、2003年から混雑課金を導入しています。一日何回出入りしても同一負担のエリア課金で、トラックには7ポンド(1400円)が課されています。導入にあたって、「市民協議」(パブリック・コンサルテーション)を広範に行い、課金をする時間を30分短くしたり、障害者に対する免除に関しても修正したりしています。特に、物流事業者については、どのトラックがその日使われるかわからないので、もう少し柔軟にできないだろうかということで、持っているトラックを全部登録して、カメラで認識できたナンバープレートを持つトラックだけに課金をする方式を取り入れています。このように、原案をフレキシブルに変えて利害関係者の要望を満たすようにしたところは、評価できるのではないかと思います。

英国の物流改善官民パートナーシップの事例

英国では、「物流改善官民パートナーシップ」(フレイト・クオリティ・パートナーシップ)を国が奨励しており、英国内の50を超える自治体で検討され、そのうち30で導入されています。具体的には、地方自治体、物流事業者、製造業者、小売事業者、地域住民など、地域の利害関係者に集まってもらい、その地域にとって望ましい物流施策を考えてもらおうという試みです。国が、大型車流入規制、夜間配送規制緩和、トラック優先レーン、荷捌きスペース設置など、全国のベストプラクティス(手本となる事例)をデータベース化し、出版したり、ホームページでダウンロードできるようにしています。



都市内物流も官民パートナーシップが切り札

時代背景として、企業に社会的責任が求められるようになったことがあります。企業が社会的責任を果たすためには、川上、川下の荷主、さらに物流業務を委託する物流事業者を巻き込んだ連携が必要です。また、都市内物流問題ということになれば、地域住民や行政も関係してきます。行政が主体となって利害関係者との間でパートナーシップを形成し、問題を解決していくことが必要でしょう。都市内では、いろんな利害がぶつかり、皆が同時にハッピーになるのはなかなか難しいわけですが、まず関係者がわがままを主張し合って、どういうところが利害対立しているところなのかということをお互い理解し、地域の問題に関して共通認識を形成すべきでしょう。それから、イノベーション(技術革新)、例えば共同配送などの新しい組織あるいは低騒音トラックなどの新しい車両技術の活用を図ることが有益です。ほかの地域でやっている新しい技術を自分の地域で応用することも必要です。

「物流とこれからの 都市づくりを考える」

- コーディネーター 苦瀬 博仁氏 (東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科長 教授)
- パネリスト 根本 敏則氏 (一橋大学 大学院 商学研究科 教授)
- 山本 栄二氏 (国分株式会社 取締役 物流統括部長)
- 堤 清彦氏 (センコー株式会社 ロジスティクス・ソリューション事業部 第2グループ担当部長)
- 徳永 幸久氏 (国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室長)
- 成田 隆一氏 (財団法人 東京都道路整備保全公社・東京都道路公社 常務理事)

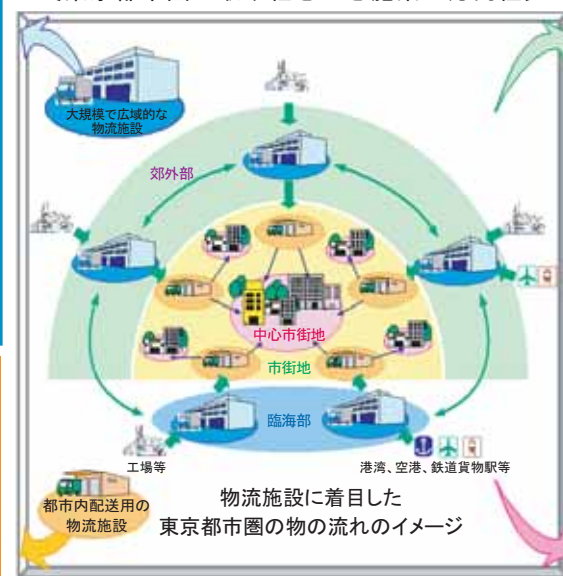
A. 郊外部や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援

- a) 郊外部の高速道路IC近傍や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援
 - ア) 流通業務団地や土地区画整理手法を用いた郊外部の高速道路IC近傍や臨海部における物流施設の立地用地の提供
 - イ) 郊外部の高速道路IC近傍の用途地域指定など土地利用の変更による物流施設の立地の誘導
 - ウ) 大規模で広域的な物流施設の立地需要が高い地域に存在する既存産業系用地を物流施設の立地用地として有効活用
 - エ) 広域的な物流施設の立地誘導による災害時の生活関連品目の輸送確保
- b) 市街地化調整区域における物流施設立地のルール化
 - ア) 物流施設を含めた市街地調整区域の開発許可基準

B. 居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置の推進

- a) 居住環境とのバランスを考慮した市街地内の物流機能の確保
 - ア) 土地利用の混在が生じている物流施設の移転の受け皿の確保
 - イ) 物流機能と他の都市機能の計画的な分離
- b) 都市計画手法を用いた土地利用の混在の回避
 - ア) 特別用途地区や地区計画による土地利用の混在の回避
 - イ) 物流施設と住宅が共存するための工夫

〔東京都市圏で取り組むべき施策の方向性〕



C. 物流の効率化や都市環境の改善を図る物流ネットワークの形成

- a) 大型貨物車に対応した物流ネットワークの形成
 - ア) 大型貨物車に対応した高速道路による物流ネットワークの形成
 - イ) 大型貨物車に対応した一般道路による物流ネットワークの形成
- b) 大型貨物車走行の適正化による都市環境の改善
 - ア) 住宅地や中心市街地への大型貨物車の流入抑制による都市環境の改善
 - イ) 高速道路の有効活用による都市環境の改善
 - ウ) 物流における多様な輸送機関の連携強化による環境負荷の低減
 - エ) 災害時のくらしを支える生活関連品目の輸送確保

D. まちづくりと一体となった端末物流対策の推進

- a) 総合的なまちづくりを進めるための端末物流対策の推進
 - ア) 歩行者、バス、乗用車等と端末物流の空間的・時間的分離や、端末物流(貨物車交通、貨物車の路上駐車、横待ち搬送)の抑制による人と物の混在の回避
 - イ) 端末物流対策に関連する地区交通施策やまちの基盤づくりと併せた端末物流対策の実施
- b) 端末物流対策の実現の後押し
 - ア) 「端末物流対策の手引き」の作成・普及

A. 郊外部や臨海部における大規模で広域的な物流施設の立地支援

○山本氏
ネットワーク整備が私たちに大きな良い影響を与えています。例えば、埼玉県八潮市のセンターは、環状7号線沿いにあった酒屋さん用の拠点を3つくらいやめて一緒にしたものです。配送距離が長く出来るようになると施設を集約することができ、1つの大きな物流拠点で効率よく物流を行うことが出来るようになりました。

○堤氏
倉庫を一つ建てようとするれば、最低3,000坪くらいの規模が必要になります。お客様のニーズが全く白紙の新設計画ではなく、既存施設のお客様の物量拡大に伴い、新たにその対応+αが出来る拠点を探して立地していくという動きになっています。

○根本氏
道路などのインフラ整備を行うことにより、物流施設の立地に条件の良い土地が郊外部に生まれます。特に最近では圏央道周辺が注目されていますが、同地域には農地などもたくさんあります。インターから近いところで、できれば既存の工業団地などへ誘導していくことが必要です。それによってコンフリクト(対立)を未然に防ぐことができます。

B. 居住環境と物流活動のバランスを考慮した都市機能の適正配置の推進

○堤氏
私も最近、工業団地のところに物流施設を立地させたりしています。なぜかという、周りに後から住宅ができたら困るということがあるからです。物流施設の周りに住宅が立地されては困りますが、流通加工などを行うためには労働力も必要なので、住居との距離は物流施設の立地にとって重要な要因です。

また、大型貨物車から2t車や4t車に積み替えが出来る共同ターミナルのようなものが出来ると良い。大型車は普通の有料駐車場に停められないので、物流会社が共同で使える積み替え場所があれば助かります。

○成田氏
東京都道路整備保全公社では、首都高速5号線の高架下を活用した物流用の積み替え施設を、板橋、新宿新小川町に整備しています。

まとめにかえて

- ◆以前は、荷主や運輸事業者などの民間事業者さんは、「土俵があれば、そこで競争するのだから、インフラのことはいい」という言い方をする方もいました。しかし、最近は「うまく経済活動ができる土俵をつくって下さい」という流れにかわってきており、インフラも重要になってきています。
- ◆都市は、人だけでも、モノだけでも、発展できるわけではありません。

C. 物流の効率化や都市環境の改善を図る物流ネットワークの形成

○山本氏
東京都市圏では道路網の整備が進んだことにより、1回の配送距離が長く出来るようになりました。

○成田氏
東京都では、都内の都市計画道路について、今後10年くらいで優先的に整備すべき路線を定めた第三次事業化計画を出しました。これが実現すると、区部の放射環状や多摩の南北、東西道路など、主要な幹線道路はほぼ完成します。

○徳永氏
国の方で首都圏の物流の議論をすると、圏央道、外かん、首都高速の中央環状線というものをきちんとつくらなければならないということが、大きな前提となります。

D. まちづくりと一体となった端末物流対策の推進

○徳永氏
5年くらい前から社会実験として、いろいろな商店街などで端末の物流対策が取り組まれています。これからもPRに努めてもっと広げていかなければならない。ハードという意味では、道路整備の一環として荷さばき施設をつくる、再開発であれば建物の中に荷さばき施設を入れるなど、道路整備やまちづくりという観点で行政が補助するしくみは昔からあるので、自治体や物流事業者の方々などには今後も有効に活用していただきたいし、ソフトの面で新しいことを行うときはできるだけ支援していきたい。

○山本氏
店舗への配送の中では、やはり街中やビルの中にあるコンビニエンスストアへの配送や駅の構内にある店舗への配送が、最も難しい。荷役施設や駐車スペース、エレベーターの設置など、施設側での物流や配送への対応が重要です。昔からの商店街では早朝に配送させてもらったりしていますが、物流事業者と商店街の協力的体制なども重要です。

○成田氏
東京都道路整備保全公社では、駐車場の管理も行ってっていますが、物流関連の車両については30分無料で駐車できるスペースを34カ所に設置し、うち23カ所は荷さばき用のスペースを確保しています。

人の交通とモノの交通、地域の活性化とモノ運びなど、まちをつくるときのバランスが重要です。
◆都市計画の面からも、交通・道路・土地利用・建築の相互間で、都市の物流活動に関するパートナーシップをとっていくことが重要だと思います。

東京海洋大学 海洋工学部 流通情報工学科長 教授 苦瀬 博仁氏

