

4. パネルディスカッション

「都市における物流の現状と課題」

進行

それではただいまから、パネルディスカッションに移らせていただきたいと思います。

本日は「都市における物流の現状と課題」をテーマに、パネリストの方々にお話いただきたいと思います。

私の方からパネリストの方々をご紹介します。

まず、本日のコーディネータをつとめていただきますのは、先ほど基調講演をしていただきました、東京海洋大学教授の苦瀬博仁先生でございます。苦瀬先生のプロフィールにつきましては、先ほどご紹介させていただきましたので、ここでは、割愛させていただきます。

つづきまして、花王株式会社 執行役員 ロジスティクス部門総括であり、また、多摩大学大学院客員教授もつとめられております、松本忠雄様でございます。松本様におかれましては、ロジスティクスの先進企業として、物流効率化に積極的に取り組んでおられるほか、経営改革のためのロジスティクス戦略などの講義、セミナーなどの講師として活躍されており、国土交通省の「スーパー中核港湾選定委員会」の委員などもつとめられております。

つづきまして、佐川急便株式会社 営業本部 ロジスティクス戦略営業部 部長の市川隆一様でございます。市川様におかれましては、サプライチェーン・ロジスティクス、小売・消費者流通、大規模商業施設流通など、業務と並行して様々な研究にも取り組んでおられ、論文も多数発表されております。

つづきまして、株式会社日通総合研究所 経済研究部 物流政策研究グループ担当部長の大島弘明様でございます。大島様におかれましては、物流に係わる交通政策の専門家として、様々な調査・研究に取り組んでおられるほか、ロジスティクスセミナーや物流大学校講座などの講師もつとめられております。

それでは、ここからの進行につきましては、苦瀬先生にお願いしたいと思います。

苦瀬先生、よろしくお願いいたします。

苦瀬

本日は「都市における物流の現状と課題」というテーマで、パネリストのお三方と議論していきたいと思えます。

それでは、まず、パネリストのお三方に、自らの仕事でどのように都市の物流に関っているか、また、現在どのような都市内物流の問題を抱えているかについてご紹介いただきたいと思います。その後で、ご紹介いただいた内容についてディスカッションをしていきたいと思えます。

それでは、まずは松本さん、お願いします。

松本

ご紹介いただきました花王の松本でございます。それではまず当社の事業内容についてご紹介したいと思います。

(スライド：花王(国内)の事業構成)

当社では、こちらのグラフにあります通り、衣料用洗剤や台所洗剤などのハウスホールド製品、石鹸やシャンプー・リンスなどのパーソナルケア製品、サニタリー製品、化粧品などを取り扱っています。このような商品をいかに効率よく最終的には消費者のお客様にお届けするかというのが私どもの仕事でございます。

(スライド：花王のロジスティクスネットワーク)

そのために、当社ではこういうふうな物流ネットワークを使って仕事をしています。工場でモノをつくるわけですが、ここまでの原材料、メーカーさんからのいろいろな面での運送がございしますが、少なくとも花王という会社では、つくったものを全国各地にある物流拠点、全在庫拠点ですが、全国21カ所でございますが、ここに運びます。

この工場からこの拠点まで運ぶことにつきましては、自分の商品を運びますので、できるだけローコストで上手に運べるような方法はないかということで進めておりまして、ほとんどがモーダルシフトもしておりますが、物量で言いますと80%強がトラック、残りがJRさんであったり、フェリーであったりということで運んでおりますが、決して慌てず騒がず、まとめて運ぶということをしております。

ところが、仕事としてもう一段階やる、お客様に運ぶところでございますが、これは小売店さんから注文をいただきますと、原則として24時間以内にお届けする。まず、第一段階として物流センターで店別の荷揃えをいたしまして、面配送をするわけでございます。

最近、特に首都圏ですから都市部では、小売店さんが自ら運営される共配センターというのがございまして、ここにまとめて持っていきますと、店別にいろいろなベンダーさんから来るものを一旦ここに集めて、ここから1件当たりの荷物をできるだけまとめるという形で小売店さんに運ぶ小売センターが、当社のお客様ですと首都圏では半分ぐらいがこういうようなセンターを通る形に変わっています。小売店さん側にとりましては、荷受回数がうんと減りますので、そういう意味では非常に効率化されるということになりますが、今日は取引関係につきましては申し上げませんが、ベンダーとしてはなかなか悩ましい関係にあるところでございます。今日の主題ではありませんので、これは割愛します。

(スライド：当社の物流拠点(全国))

さて、こういう全在庫を持っている物流拠点でございますが、地図の上に展開しますと、全国に北は石狩から南は沖縄まで、こういうふうな形でグローバルに配置しております。工場は、北は酒田から南は愛媛にあります。それぞれの工場は1品目、全国を担当することになっておりますので、つくっている品目は限定されているわけです。したがって、洗剤をつくっている工場、シャンプーをつくっている工場、紙おむつをつくっている工場、それぞれでございますので、一旦は各地域にモノを集積して、お客様の注文に応じてお届けするという形でございます。

(スライド：当社の物流拠点(東京都市圏))

首都圏に関して申し上げますと、現在4カ所ございます。埼玉県の岩槻、東京の八王子、千葉の沼南、川崎です。地図の位置はあまりよくないのですが、4カ所にセンターを持っておりまして、ここから首都圏はこういうエリアでほぼ全国をカバーしています。

ここからのおおよその出荷量というのは段ボールのケースにいたしますと、年間三千数百万ケース、1日にするとおおよそ10万ケースをいろいろな形で運んでいるということでございます。

ここから運ぶのにつきましては、実はお客様の指示に従って運んでいます。要するに小売業さんの指示で運んでいるということです。私ども、荷主と運送会社さんから言っていただきますけれども、実はこれらを動かすはすべて小売業さんの指示でございます。たまたま費用はベンダーである我々が負担しているわけで、真の荷主は小売業さんではないかと思えます。

ここからいろいろ運びますが、私どもとしてはできるだけ平準化して淡々と運びたいところがございますが、現実には火曜日と金曜日が多うございます。理由は土・日で売れたものを月曜日に発注されるので、それを補充するために、月曜日に注文をいただいて火曜日に運ぶ。それから金曜日になりますと、今度は土日のために不足しているものをまたお店に補充しなくてはなりませんので、金曜日が多い。最高の値で平準化しましたが、やはり多いところと少ないところでは倍とは言いませんが、1.3~1.5倍ぐらいのピーク量になっております。

実はお店に届けることについても花王のグループ会社が進めておりますので、そのところはできるだけグループ会社と大きな車を使って、積載率を上げて、しかも回転率も上げて何とか効率よくしたいと思っておりますが、残念ながら道路の問題もあつたりして、お店の位置の関係でなかなかそうはいかないので、積載率は平均的に60~70%というのがいいところでございます。

(スライド：沼南センター：商品B)

お客様からの注文に対して全在庫拠点の在庫量の問題があります。次の絵は沼南というセンターの商品Bの在庫量の推移で、上の絵は累積で、下は先ほど言った形(出荷量)ですけれども、おおよそ1年間の間にどういう注文を受けて出荷したかといいますと、下の絵のほうがわかりやすいかもしれませんが、ある日はすごい量がボンと出て、その他はあまり出ない。こんな売れ方をしていますので、こんな注文があるときに品切れを起こさないためにいつもたくさん持っていなければいけない。これ

は非常にづらいですので、特売のときには教えてよと言って販売と一緒にかけ合っていますが、なかなか精度のいい情報がもらえないケースが多いですので、大きな倉庫を持たざるを得ない。心ならずもそういうことをせざるを得ないので、倉庫内の在庫量のコントロールということにも悩んでいるところでございます。

(スライド：チェーン単位の調達物流の合理化(現状)・エリア単位の共同配送(全体最適化の一つの姿))

これからどうすべきなのかということですが、現在はセンターが増えてきたと言っているわけですが、現在はチェーンさん単位で、例えば、何とかドラッグストアさんとかというふうに、それぞれの小売業さん単位でセンターがつくられております。こういったところに花王であったり、ほかの卸さんから、皆モノを持っていく、ここからそれぞれ運ぶという形が現在の主流でございます。

そうじゃなくて、もっとエリア単位で、こちらのエリアについては花王の物流センターが担当する。だから、モノについては卸さんから送ってもらうし、逆にこのエリアについては我々が品物を卸さんにお聞きして運ぶ、そういうような形の共同物流ができればいいと思っております。

上のような形ですと、それぞれの卸からセンターに運んでそれぞれに担当している店に運ぶと、この辺のように線が非常に複雑になりますけれども、エリア単位でやっていただけたら、少なくとも上に比べたら相当すっきりしたエリアになります。しかも、こういう人が花王の物流センターの間を、大きな車を皆、入店の場所に持っていますから、そういったことで持ちさえすれば、絵の上では非常にすっきりできる。

こういう形でいくためにはどうすればいいか。小売業さんそのものも自分の専用センターではなくて、もっと既存の卸を上手に使っていく。あるいは流通センターをどんどん使っていただく。我々もよその卸さんに頼むということをいとわずに、あるいはメンツを捨てて、もっと協業、協働ということをしていけば、もっとすっきりいくつもりですが、まだ残念ながら、これの実現はできませんでしたという状況でございます。

以上、私どもの状況と当面やるべきではないかと考えておりますことを簡単にご説明いたしました。

苦瀬

どうもありがとうございました。それでは続きまして市川さん、お願いいたします。

市川

ご紹介いただきました佐川急便の市川と申します。それでは冒頭 10 分程度ということですので、物流事業者としての当社の位置づけと、今回のテーマである都市圏の物流に関して、特に都市内物流における課題認識についてご紹介したいと思います。

(スライド：事業領域)

まず当社の事業領域を簡単に説明してまいります。街なかでよくご覧になれる2トン車を主体とする、今は宅配便という領域に含まれますが、主にビジネスユースでの小口貨物分野を開拓してまいりました。宅配便の取扱量では、ヤマトさんに次ぐ2番目のポジションという位置づけです。しかし、その中身につきましては、いわゆる企業間物流の小口分野が8割を占め、B to Cと言われる企業発の消費者向けが2割という構成です。

今日も苦瀬先生の講義の中にありましたが、ロジスティクスという観点では企業の物流支援をする立場、アウトソーシングを受ける側の立場です。主に国内が主体ですけれども、近年は中国を中心としたアジア全域に積極的な投資を進め、グローバル化へ対応しているところでございます。

(スライド：東京都市圏における物流施設の立地状況)

さて、このスライドは事務局側に作っていただいたのですが、今回対象の東京都市圏における当社のハブ機能を持ったターミナルを含めた営業拠点をマッピングしていただいたものです。営業所という機能と貨物の荷さばきのまさにこの後で出てきますけれどもハブという機能を持ったものと併設しています。

(スライド：輸配送ネットワークの考え方)

私どもの営業店の考え方は、地域に即した形で展開し、営業だけの機能ではなくて、荷さばきもできる小ターミナル機能を含めて営業店と呼んでいまして、商業集積の規模に応じて配置しております。それが集配機能を行う、荷さばきをして、集荷してきて一旦集まる場所ですが、そこから集約拠点としてハブ、我々としては中継店というような呼び方をしておりますが、集約拠頭に貨物が集まってきて、これがそのまま直行で最終目的地に行くという流れです。

(スライド：宅配便の配送パターン)

次ですが、事例として上の段は関東地方から全国の地方向けということで、左から右への時系列で書いております。黄色い部分が営業店でして、ピンクの部分が前段で申し上げた中継拠点(ハブ)でございます。そして、ここで方面別の仕分けがされて、直送と書いてある真ん中の太い矢印、これが幹線部分でございます。これは主に大型車両で移動していきますが、一般的な考え方ですと、また目的地に行ってからハブ機能を持ったところで配達単位に分配するというのが、机上で考える効率的な分配と言われておりますが、よりリードタイムを短くするために、発地側、この絵の事例でいけば関東地方側のハブ拠点で、最終目的地別の仕分けをしてしまった営業店まで直行体制ということでリードタイムを稼いで、最終配達区域の営業店から主に企業と個人向けの配達を行うというような機能です。

下段は関東に向かって地方からどう入ってくるかという逆の絵でございまして、地方も同じことを

して、例えば関東の配達区域に即した営業店に入っていった段階では、最終の顧客に向かって、皆さんがまちで見かけられる2トン車で配達を行う、というデリバリーをしております。したがって、ハブ間でやりとりするというよりは、発地側のハブで集約して、最終の目的地まで直行体制で行くというものが基本的な機能でございます。車のサイズに置きかえますと、主に2トン、4トンで集荷したものをハブ拠点で大型車両に移しかえて、大型車両を使って最終の配達を担当する営業店に移動させて、再び2トン車や1トン車とか軽車両も含めて配達するという体制でございます。

(スライド：SRC (佐川流通センター))

もう一つは、私どもは運送を主体とした事業を行う中で、より顧客事業の近いところへという上流進出ということで、物流加工分野に進んでいきました。これは、顧客のための流通センターを前段で申し上げた当社の幹線基地であるハブ機能の中に作って、顧客の商品をお預かりし、そこから最終目的地に直接配送するという3PL的な考え方に基づくもので、これは昭和60年ぐらいからやり始めた事業でございます。現在、全国51カ所ございます。これはお届け先へのリードタイムを縮めること目的とした付加価値提供のための事業であります。

(スライド：“Super Rail Cargo”)

話は一変しまして、今年3月から取り組んだモーダルシフトの事業として、国交省さんの後押しもいただいて、JR貨物さんの開発されたスーパーレールカーゴという車両の絵です。

これは貨車の絵ですけれども、新型の貨物用電車が東京 - 大阪間で相互28両の貨車を積んで往復する共同事業で、モーダルシフトへの取り組みと、もう一つ今日は触れませんが、いわゆる高速道路のリミッター対策として取り組んだものでございます。

(スライド：“Super Rail Cargo” 運用概要)

これを図解したのですが、東京・品川の東京ターミナルと大阪の此花区の安治川口の間を現行時速130キロ、6時間で運行している機能でございます。

(スライド：日本型マルチステップ流通における商流チャネル)

話が変わりますが、今日の苦瀬先生の基調講演の中にもございましたし、まさにこの分野は花王の松本さんの分野のところを図解してまいりましたけれども、左から右方向に向かって日本の商流の流れをフローにしてまいりました。これが商流です。

(スライド：日本型マルチステップ流通における物流チャネル)

同じ商流においても、物流の結節点(ノード)というところだととらえると、同じチャネルの中でも物流の拠点で見るとこれだけの数の多いストック拠点なり中継拠点が出てくる。さらに先ほどのよう

な運送事業者の中の拠点も含めて考えますと、もっと多く結節点が存在しているというつもりで、これを用意してまいりました。

(スライド：業態から見た流通チャネル)

今の左から右への流通のチャネルのお伝えしたものを今度は業態としてあらわしているものです。

(スライド：土地や構造物から見た流通チャネル)

これは構造物、苦瀬先生の34のシートのものとはほとんど同じことを指しておりますけれども、商いにおける業態と、物流の結節点、ノードというものについてお話ししたものとあわせて、立地や構造物から見たチャネル構成として左から右へ至って、我々物流業者のかかわる領域として見ると、こういう立地・構造物というものが大きな影響を受けるということでまとめてまいりました。

(スライド：都市交通共生の課題)

最後に今日のテーマに即した形で、私自身の問題意識も含めて、当社を取り巻く課題という観点で、今、都市空間における高層化と商業施設の複合化によって、我々物流事業者から見たさまざまな納品形態、納品に対する付帯する作業を求められていること、また、それらにおける関係者の共生についての課題として大きく四つテーマを挙げてまいりました。

一つは「物流の効率」ですが、今日のテーマであります「都市交通や環境」といった問題、「街・施設の付加価値」といったものと、相対的な人を含めた「利便性」といったものが課題ではないかと思えます。

(スライド：各ポジショニング)

これは行政の方も今日は数多くいらっしゃるということなので、行政の方を含めて、我々物流業者も含めてのポジショニングですけれども、それぞれの利便性、効率性、周辺環境の意識の高い、低いであらわしますと、入居、施設利用者の方々、施設を提供する、もしくは施設ディベロッパーの方、また、それを支える行政の方々ということで、微妙にポジションが違うということを提起させていただきます。

(スライド：コストシェアリング)

これは、物流空間としての都市内物流における、前述の課題を共有し共生をするためには、そのコストを応分に分担していかなければなりません。

(スライド：【行政】としての視点)

これをプレイヤー別にまとめましたけれども、行政としての視点ということで、「都市再生の推進」

から「にぎわいの創出」まで六つほど出しております。

(スライド：【施設オーナー・管理会社】の視点)

施設として、民間が非常に多いですが、都市を形成する民間のディベロッパーを含めて管理主体として見たときのビルや商業施設の付加価値、そういったものを含めての「都市との共生」といった意味の部分から、利用する方々のための付加価値といったものさまざまなビジネス機会も含めての課題があります。

(スライド：【入居テナント】の認識)

今度はそれを利用する方々の課題、それから認識といったものをまとめてあります。

(スライド：【物流事業者】の視点と悩み)

最後に物流事業者ということで我々の視点と悩みということをご提示させていただきたいのは、私どもにとっての物流作業、運送行為の基本というのは、引き受けた段階から苦瀬先生のお話にもありましたように意思はないわけです。

コンビニの例で例えて申し上げれば、我々、運送会社の運転手は指図をしたことを履行することが第一義にきますので、そこに共生するという以前に履行を敢行することが第一義になってしまいますので、完結する義務があるわけです。

ただ一方で、都市との共生といった部分を含めて、利用者における付加価値とコストへの理解をどうしていくべきか、ということがなかなか理解を得られておりません。運送利用者の意思によって我々は運送行為をしているということについて、何か本質的に見落としがあるのではないかとということを含めて課題として提出させていただきました。しり切れになります、10分以上しゃべっていますので、この辺でまとめとさせていただきます。

苦瀬

ありがとうございました。最後に大島さん、お願いいたします。

大島

日通総合研究所の大島でございます。よろしくお願いいたします。

今回の「都市における物流の現状と課題」ということで、私の立場では、調査・研究、特に物流の関係の調査・研究に携わっておりますので、多くは行政関係の方からの依頼、あるいは団体関係、特にトラック運送事業者さんであったり、そういう団体関係さんからマクロ的な調査、特に最近では市町村レベルも含めて都市内の物流対策をどのようにしたらよいかということも幾つかいただいている次第でございます。

その他、別の私どものセクションでは、荷主の物流のシステムのコンサルティングもやらせていただいておりますが、私は主として今日の題材にあります「都市における物流」というところにかかわらせていただいておりますので、これに関する最近の状況と我々の問題意識も含めてお話をさせていただきます。

(スライド：東京都における物流施策の流れ)

今日は行政の方がたくさん来られておりますので、あえて説明は少なくさせていただきますが、東京都において物流施策というものがどのように行われてきたか。また流市法が設置されて、流通業務団地ができています。こういう施策が行われてきても、今いろいろな問題が都市内の物流というところであらわれているだろうというところを少し整理したいと思っております。

(スライド：現実的課題と物流効率化対策の必要性)

「現実的課題と物流効率化対策の必要性」ということで都市に限定して考えると、自動車交通の集中増加、交通混雑、もう一つは環境問題、特に1都3県におきましては、この環境問題が大きなウエイトを持った視点になっていることは間違いなくと思います。

それから荷主さんという立場からいきますと、荷主さんは荷主さんでいろいろな競争をされて、いろいろな工夫をされている。すなわちそれは物流コストをできるだけ削減して、効率を上げていこうという中で他社との競争が行われているということだと思います。

したがって、どちらの立場においても「物流の効率化」が一つの大きなキーワードであることは間違いなくと思っております。そこでは、環境負荷の軽減の要請にいかに対応していくのがポイントであります。特に昨今、違法駐車の問題、先ほど先生のスライドの中にも幾つかありましたが、違法駐車の問題は避けては通れない問題だと思います。

ご存じだと思いますが、道交法（道路交通法）が改正され、今後は駐車禁止の取締りを民間委託できるようになる。なおかつ駐車禁止の罰則が車両の所有者にまで及ぶということになっております。今後、これを含めた中で道路交通対策あるいは物流の荷さばきをどう考えていくのかというところが大きな現実的課題ではないかと思っております。荷さばきによって結果的には交通混雑が起こります。一方、荷主さん側でも流通形態をいろいろな工夫されて変えようとされている中で、物流効率化という中の取り組みが必要になってくるのではないかと思っております。

(スライド：各中心市街地の路上駐車状況)

少し視点を変えますが、都市内の物流対策について、私どもでは幾つかの調査を通じて都市の実態を調べさせていただきました。吉祥寺、四国の松山、東北の山形で調査を行った結果、路上駐車が一定地域内にどれだけあったかを台数ベースで見えています。調査をした地域の広さがまちまちなものですから、単純に車両の台数の比較ということだけではいけないと思いますが、トラックは営業用と自

家用があるということは皆さんご存じだと思いますが、これを一くりにされて論議される場合があるので、これはきちんと二つ分けて理解をしておく必要があるのではないかという問題意識の中からこの資料を出しました。

吉祥寺、松山、山形というそれぞれ異なった場所であっても、路上駐車をしている延べ台数は、特に小型車の部類では、営業用に比べて自家用のほうが多いということになります。ただ、普通貨物車、大型貨物車になってくると、自家用に比べて営業用のほうが、保有台数が多いということがありますので、ここは逆転現象が起きます。特に都市内では、小型貨物車でないと配送ができないという実態を考えると、この小型貨物車に自家用トラックが相当あるよという部分を考えて上で、物流の対策を考えていかなければいけないだろうと思っています。

(スライド：営業用と自家用トラックの比較)

物流の効率化は、広い意味で議論される中では、必ず自家用トラックから営業用トラックに転換する自営転換が、常に施策の一つとして議論にあがります。要は営業用と自家用については、保有台数ベースでいくと営業用が14%、自家用は85%を占めており、先ほどの駐停車の台数と同じように、自家用トラックの実態を頭の片隅に置いていただいたほうが良いと思います。

ただし、輸送トン数の分担でいうと、車両の台数に比較して53%と営業用が勝っております。輸送トンキロでいいますと84%にまで及ぶ。要は、自家用トラックは車両台数が多くても、輸送効率があまり高くないという実態がありますので、自家用と営業用を一緒にして議論はできないだろうということの資料としてお出しいたしました。

(スライド：都市内物流効率化対策の分類)

都市内の物流効率化対策について私どもの幾つかの仕事の中で提案させていただくにあたり、簡単に整理したものがああります。先ほどの苦瀬先生の中でも幾つか分類していただいた部分がありましたけれども、都市内の物流効率化対策では、ハードの対策とソフトの対策の二つがあるだろう。それを短中期的な対策と長期的な対策に区分し、これをいかに多くのメニューとして組み合わせていくかということが大切なのではないかと思っています。どれか一つのメニューだけで十分ということではきつくないのだろうと思っています。

ハード対策の中では当然ながら社会基盤整備ということで、広域的な物流拠点整備や、端末の物流の施設である共同荷さばき場や、ローディングベイ、貨物車専用のパーキングメーター、あるいは駐車禁止の指定の解除など、できるところをうまく組み合わせるべきではないかと思っています。

もう一つは建物に対しては、新築の建物におきます付置義務条例と荷さばき施設の付置義務条例を整備していくことが必要ではないか。ただ、付置義務条例は、施設の延べ床面積等、建物の規模で制限される部分がありますので、これをどう見ていくかということも施設側として必要だろうと思っています。

ソフト対策につきましては、物流活動のルール化ということで、例えば、荷さばきをする時間を限定していくことがあります。ただ、これについても配送する物流事業者さん、あるいは自家用のトラックも、これはお客様のニーズに基づいて配送しているということが前提です。したがって、ニーズ部分を変えていく必要も出てくることから役割の分担が必要だと思えます。

また違法駐車の問題に対しては、コンビニを個別に悪者にするわけではありませんが、コンビニに貨物車がとまれるスペースを設けているところは、特に都心 23 区あたりはまずありません。郊外であれば、お客様の駐車場も含めて整備されていますが、そのようなスペースがない中で、配送の要請をしている事実もあります。この辺をどのようにルールとして取り上げていくのかについて、簡単ではありませんが、問題意識として持つべきではないかと思っております。

あとは荷主や物流事業者側の自助努力の中には物流の効率アップを目指し、例えば共同配送もあります。

(スライド：東京都の路上の荷捌き用駐車区画の整備)

幾つかこういう提案をする中で、どのような施策が現実にあるのかを紹介させていただきます。

東京都では「スムーズ東京 21」という交通対策の中で、例えば荷さばき用の区画の整備があります。歩道に少し区画を入れて、荷さばき車であればとまれるスペースを整備しています。

(スライド：東京都の荷捌き用パーキングメーターの運用)

これも東京都の中でやられているパーキングメーターを荷さばき用に整備した実際の事例です。

(スライド：福岡市天神地区の貨物車専用パーキングメーター)

次に、福岡市の天神地区では貨物車専用のパーキングメーターが 50 数基整備されています。実際に何回か見にいっていますが、貨物車専用となっても、乗用車が相当とまっており、貨物車が使いたくても使えないという現実的な問題がみられます。

(スライド：長崎市中央橋地区貨物車専用ベイ)

長崎では貨物車専用の駐車ベイが整備されています。ただ、ここでは場所がたくさん確保できないことから、運用上、昼間の時間帯はトラックが使い、午後から夜の時間帯はタクシーベイとして使うという利用がされている例です。

(スライド：金沢市の都心荷捌き駐車場の整備)

次はよく私どもが好事例に挙げさせていただきますが、金沢では駐車施設の受け皿づくりということで、メインの道路には一切、乗用車、貨物車に限らず駐停車をさせず、そのかわり幾つかの受け皿を用意するという取り組みをされています。

(スライド：金沢市の荷捌き駐車場)

ここに挙げられている幾つかの取り組みがありますが、例えば路肩の部分に貨物車がとまれる荷さばき駐車場を設けています。

(スライド：金沢市の裏通り駐車禁止の一部解除)

ほかの地域であまり見たことがありませんが、メイン通りは駐停車は厳禁とし、しかし裏通りはこれだけの幅員しかなく一方通行ですが、左側に寄せて駐車すれば、貨物の積みおろしの場合は駐停車OKということが実施されている具体的な事例があります。

(スライド：参考：米国の駐車禁止解除事例)

これはアメリカです。先ほど先生はロンドンの例を出していましたが、ニューヨークのマンハッタンの中心部で、Except Trucks Loading and Unloading と標示されているとおり、他の車両は駐停車禁止だけれども、貨物の積みおろしの場合にはOKという事例です。

(スライド：荷捌き駐車施設附置義務条例の例(東京都))

荷さばきの付置義務条例については、先ほども少し申し上げましたが、東京都では合計の延べ床面積2千平米超える場合が対象になり、高さは3メートルという基準が設けられています。しかし3メートルということだと、少し車高の高いウイング車等だと入れないという実状のところはあります。ただし、これらの基準は取り決めですので、必ずしも、それではいけないということにはなりません。

なお、このような付置義務条例が決められているのは50市町村程度であり、そこが問題ではないかと思えます。

(スライド：都市部における物流効率化対策推進の必要性)

最後は「都心部における物流効率化対策の必要性」ということで整理させていただきました。地球環境問題への対応や交通量の削減に向けては、やはり行政側の指導が不可欠でありますし、物流効率化というのは非常に大切ですが、これを実現するに当たっては、公平な競争の中で行っていかねばいけないだろう。この辺で行政側のコントロールが必要ではないかと思っているところがありますので、課題として提起させていただきました。

苦瀬

ありがとうございました。お三方から現在のお仕事をご説明いただいたわけですが、拝聴していますと三つ四つの共通点があるような感じがして聞いておりました。そこで、今回の東京都市圏の調査の趣旨に合わせて、つまり拠点とネットワークと地区というようなところに絞りながらお話を

聞いてみたいと思います。

まず先にお話しいただいた松本さんは、小売店単位の共同配送からエリア配送に変えるべきだというお話がありました。今日の物流調査の趣旨も物流拠点をどうつくっていくかというお話でしたが、もしもエリア共配みたいなものが実現していこうとすると、障害はいろいろあると思いますが、拠点はどういう場所が望まれているのか、その望ましい立地場所は品目によって違うのか、そういうようなところでヒントみたいなものがございますか。また、エリア共配をやろうとすると、何を乗り越えなければいけないのか。それは行政の方に対して、「こういうことをやっていただくとエリア共配が進んで実は効率化が進みますよ」みたいなお話がありましたら、お願いいたします。

松本

あまり具体的にイメージしているわけではないのですが、一番のポイントは、新たにあちらこちらに小売業さんたちの要望によって物流拠点を一生懸命作りつつあります。そういうことをしなくても既存のインフラを使う。卸さんが持っている既存のインフラ、物流機能をもっと上手に使えないかというのが一つございます。

それは既に各地に既存の卸さんの施設がございますので、小さいところは無理かもしれませんが、ある程度、我々の業界であれば卸売業さんが集約化されつつありますので、そういった人たちとうまくエリアエリアでやっていけるかという発想で申し上げました。一番投資が少なくて済む方法は何か。それから実際の日ごろのオペレーションコストを下げるにはどうするかということです。

そういうことをやる上で、どうしろというまではいかないのですが、まず第一に、私どもも自助努力としてやらなければいけないのが小売業さんとの関係でございまして、1台のトラックで昔はやっていただけでも、こちらの積み荷とあちらの積み荷を一緒に、積み合わせて順繰りに回っていきますよということを素直に受け入れてもらえるような交渉をきちんとしていかなければいけないのではないかと。我々卸さんとの関係、あるいはメーカーとしても、「あそこの卸にモノを持っていくなんてことは」というたぐいのことは言わないで、お互い共通で仕事ができるようにするということです。

もう一つは先ほどから話が出ていますが、荷さばきをもっとスムーズにできるような場所を提供する、あるいはつくっていただくことが望ましいのですが、私どもはモノを運んで、そのコストを負担しているという立場で申し上げますと、車は大きく、積載率を上げていきたいということがございますが、かつ回転数を上げて台数を減らしていきたいということがあります。大型車というのは4トンぐらいが都市内の交通の最大の潮流になりつつあると思いますが、実際にはもう少し大きな車が通れば、もっと台数が減っていくということで、その辺を考慮いただきたい。運転免許の期限なども変わるみたいですが、そういう面でもっと大きな車で効率を上げることをご検討願いたいと思っている次第でございます。

苦瀬

そのときに、エリア共配をやるうとしたときに、こういう場所でないと困るとか、例えば、高速道路の外でないといけないとか、都心から何キロぐらいが欲しいとか、具体的な場所のイメージというのはありますか。

松本

私は既存のもので十分いけるのではないかと思います。といいますのは、今でも大部分は旧来の物流センター、我々ですと物流拠点で店別の荷揃いをして小売業さんがご指定になるセンターへ持っていく。そこで店別に名札がついたもの、あちらの卸が持っていったものと我々が持っていったもので、同じ店のものだけを集めて運ぶ。そういうスタイルですから、徐々にスルー型ですね。本当の意味の在庫をしておくスペースは必要なく、単なる荷さばきの場所さえあればいい。雨露さえしのげればいいのではないかという感じでございます。

ですので、そういったものであれば、そんなに大きな場所を必要としないし、強いて言うならば、車が自由に出入りできて、しかも夜間、仕事をして近隣からのクレームがつかないところであれば一番望ましいと思いますが、自然に淘汰されていくものだと思います。

苦瀬

そうしますと、既存のインフラで、小さな場所で荷さばきができればいいという議論もあるし、一方で既存のインフラで倉庫をお借りしてやるということイメージしていきますと、サードパーティロジスティクスという議論になるかもしれません。そういう視点で市川さんにお聞きしたいのですが、市川さんの会社では佐川物流サービスという会社があって、実際にはサードパーティロジスティクスをやっている。そういうような場所というのが、現在のお仕事の中で、実際に共同配送とか、荷物の集約化というのが相当貢献しているのか、それとは全く別で、単に物流加工・流通加工という業務をやっているほうが主力なのか、その辺はいかがでしょうか。

市川

共同配送の定義には2通りあるかと思います。今、松本さんがおっしゃった共同配送の部分については、花王さんのような業態の方々、もしくは小売側の取り扱う商材を特定したものの共同配送というものの分野かと思いますが、もっと広い意味での共同配送というところであれば、最終の配達先のお届け先にいかに集約されるかということを考えていけば、もともと必然でそうなったのかもしれませんが、我々のような特積み系の小口集配自体の機能が、ある程度共同化の機能は持っていると思います。ただし、それが個別の事業者の方々、例えば花王さんの意思に即した共同配送というモード、もしくはお届け先の花王さんの得意先であれば小売の方々、花王さんの商材を扱うような小売の方々だけの特別サービスではなくて、我々が作り込んだ配達のレベルに応じた共同化ということで、個別最適ではないのですが、我々が作り出したモードの中で、サービス要件の中で共同的なものには

なっていくと思います。

それが日通さんもヤマトさんもみんな同じ状況だろうと思いますが、そこに収れんされないことの背景にあるのは、松本さんがご指摘のように、小売の方だけが悪いわけではないのですが、消費者を背景にしたものをおっしゃる小売の方々は、独自の物流機能をお作りになっていかれていますが、根底にあるのはもちろん競争がありますが、個別最適をされると、チェーンオペレーションに即したご自分の店舗のためだけの配送という共同配送になってしまうわけです。ただし、それをもっと広い意味で小売店、それからそのエリアに即したということになると、そこにある種、統一的なサービスを利用者の方々に提示しなければならない。当然制約が出てきます。ですから、利害をだれかが調整しなければいけないということになります。

この共同化は、我々民間の中でやるということの限界点が当然あって、共同配送ということで、共同配送をやるとうまくいってしまうんだというような錯覚があると思いますが、共同配送の中の機能をもう少し絞り込んで、どういう共同配送なのかということをやっていかないとまずいのではないかと思います。

それから3PLの観点からということであれば、ある特定の物流を全体として取りまとめをしていく最終配達のところではチェーンオペレーションのような形の、ご自分だけの運送行為をつくってしまうと、全く逆の方向にいて、それが今度は受発注変動に基づいて、車の積載状態もバラバラになる。付加価値は上がるものの、一方では物流効率が悪くなるということをやって我々は取り組んでいて、それが非常に物流業者としてはつらいところですが、その依頼をするビジネスに対するウエイトの置き方によって状況が変わってしまう。

我々としては請け負う側ですから弱さがありますけれども、そういった意味で、先生のご指摘にあったビジネスとソーシャルという意味でいくと、ソーシャル的な役割も我々としては事業の中の責任としてあって、それを我々の顧客である荷主と取引先に、広く我々の立場として主張できるサプライチェーンの第一線の共生的なものに対する意思を伝えていかなければいけない責任があるんだなと今日は実感しているところです。

苦瀬

そういう意味では共同化をするということは交通にはいいことかもしれないけれども、事業の中ではサービスが均一化するということがあるので難しいと思います。そういった中で、例えば拠点といったイメージの場合、拠点をどこに置くか。先ほど松本さんが「今の既存のインフラをちょこちょこ使っていけばいけるよ」というお話がありました。市川さんのやっておられるSRCという物流の拠点は、何か特別なルール、場所の選び方というのがあって配置されていますか。

市川

今日の私の時間の説明で申し上げたように、中継（ハブ）という機能を併設しておりますので、ど

うしても幹線を出発拠点としての位置づけ、もちろんエリア集配の拠点でもあります。東京圏でいうと臨海部なりインターに近いところがどうしても多くなります。

苦瀬

それはインターチェンジのすぐそばでなければいけないとか、多少離れていても、確実に走れば大丈夫だよとか、そういう差があるのですか。そういう立地の選び方ということはあるですか。

市川

制約された中での立地は、我々としても拠点探し・拠点設計ということになりますが、広く地図を見て、ここに置きたいというわけにはさすがにいかないわけです。そうすると規制の問題と、道路の接点を考えると、必然から臨海となっただけで、白紙にとらえたときには違う素材もあるかなと思います。現実には置き場所としては臨海部しか置きようがない。これは住宅地との問題があります。

苦瀬

ということは逆に言えば、都市計画の側からいいますと、もちろん交通施設も重要ですが、用途規制であるとか建築の規制をかけていくと、おのずとそこに行かざるを得ない。失礼な言い方になるかもしれませんが、施設を追い込む形でなり得ると理解してもいいですか。

市川

そう思います。これは広く物流を利用する商い当事者の方々、それから我々物流事業者も、同じ条件の中で制約されている分には不当な競争にならないと思います。それは最終的に消費者に還元されるわけですから、その中で商いが行われるときは問題はないと思います。ただ、それが何らかの先行者も含めてアドバンテージが出たりするからこそ競争が阻害されて問題になりますが、それが公平に条件設定されるなら、それはそれで環境問題も含めて共生ができてくる課題だと思えます。

苦瀬

ありがとうございました。今度は大島さんに聞きたいのですが、松本さんはエリア共配をするときに新たな物流施設がドッキングヤードみたいに小さなところがあって、ちょこちょこやってもいけるんだよというお話でした。これは過去の都市内集配送の発想にもつながると思います。一方で市川さんのお話だと、先ほどの大きな流通センター、佐川物流サービスさんのセンターはやはり湾岸沿いか交通アクセスということをおっしゃっています。

そうすると、ご専門で今までそういう拠点の配置を考えてきたときに、大きな施設と都市内の集配所みたいなものをどういうふう考えていったらいいのか。現在なら16号線とか湾岸ですずっとまっていますけれども、松本さんがおっしゃるような小さな拠点も少しずつ行政としてつくっていったほ

うがいいのか、それとも規制で誘導していったほうがいいのか、それらについて何かアイデアはありますか。

大島

特に最近は環境問題が非常に大きな問題となっていますので、一つは規制で誘導していくこと、例えば、ここは物流にかかわる機能が高いものが立地できる、一方でここは遠慮してもらうところを分けていくことが、一つのルールとして必要になってくると思います。都市計画という中で地域を考えたときには、用途地域やまちづくりの考え方の中でコントロールしていくことがベターではないのかなと思います。

とはいっても、今日の先生のお話にあったように、もともと物流施設とは想定していないところに物流が発生することはよくある話ですし、例えば着側のお店では物流というのは到着の時点で発生することになります。物流に関しては何かをそこで集約して、あるいは一部保管するという機能が発生する施策では、よりトラフィックが集中しますので、できる限りの範囲の中でコントロールしていくことが望ましいのではないかと思います。

苦瀬

そうしますと、もう一回市川さんにお聞きしたいのですが、そういうセンターがインターチェンジ周辺云々という議論がありましたが、一方でスーパーレールカーゴがあります。都市内の集配送、鉄道とか船というのはなかなか難しいかもしれませんが、大都市圏に来る荷物がレールで来たり、船で来たりする場合もある。そうした場合に、スーパーレールカーゴのご経験をベースにいたしますと、インターモーダルという意味での視点からの拠点の選び方、場所の選び方というのは何かあるでしょうか。

市川

そうですね。今日はちょっとご説明が足りなかったのですが、スーパーレールカーゴを含めて、鉄道利用というのはそれ以前からも幹線系の部分として、例えば東京から北海道、名古屋から北海道、東京から九州という利用はありました。ただし、その中でリードタイムとしての短いところに取り組んだ点はスーパーレールカーゴの特異性というか、スポットが当たったところ、特に我が国における東海道の物流量に対してのモーダルシフトが行われたということで注目が集まりました。

そういう意味で、拠点というところで行くと、制約が見えてしまっているところがあって申し上げにくいところがありますが、もう少しダイヤがフレキシブルになって、物流量をもう少し確保できるのであれば、まさに都市内の鉄道に対する拠点を改めて見直していく。鉄道の施設としては豊富というわけではないですけども、我々に比べたら潤沢に土地をお持ちですし、その部分も含めて有効活用ということではまだまだ活路があると思います。

ただ、船の場合は、リードタイムを求められる消費財の物流には不向きで、実際、原材料系以外ではなかなか難しいと思います。鉄道に関してはそういう意味では一歩か二歩踏み出したというところがありますので、もう少し可能性を見出すような議論が行政の方々の応援もいただきながらできるのではないかと思います。

苦瀬

そのときに鉄道で来たり、船で来た荷物が車に積みかわるわけですから、それなりに同じところで積みかわって簡単にいくかということですね。そういう意味で、市川さんでも大島さんでも結構ですが、環境保全という追い風できて、モーダルシフトを推進していくとするならば、都市内の側でも工夫というか、インターモーダル輸送に必要な場所はここだよと。ここだったらいいよという生々し過ぎますけれども、こういう条件が欲しいよというのはありますか。鉄道の容量という議論は別にして、場所として都市計画の立場からすると、今だと品川かなとすぐ思ってしまうのですが、何かありますか。

大島

一つ品川というのはあるのかなと思います。要は現在、いろいろな制約条件の中で残っている鉄道貨物駅については、再開発や効果的に利用していく、あるいは道路との一体化などの工夫により、周辺環境と調和した中でうまく積みかえができる、積み込みができる施設として、鉄道貨物駅の周辺を含めた施設整備ということが現実的ではないかと思います。

また、そこへのアクセスも考える必要があります。多くのところは市街化しており、大型車がアクセスするには、時間帯によって非常に交通の問題や騒音の問題が発生することがありますので、やはり港湾にしても、鉄道にしても、そこへのアクセス道路の整備ということに関しては、鉄道や船とトラックをうまく結びつけるのには、相当大きな条件になると思います。

松本

今、物流拠点の配置のお話が出ていますが、当社の場合、もう一つ別の視点を持っています。スライドの4番が映れば映してください。

(スライド：当社の物流拠点(東京都市圏))

首都圏を4カ所の倉庫で運営していると申しましたが、4カ所の選び方はどうしたか。4カ所はおおよそ卸価格として100億円前後の在庫を持っています。それをいかに効率よく減らしていくかということがサプライチェーンの一つの仕事でやっていますが、4カ所分けているというやり方をしたのは、実は今よく話題になっている地震ですね。災害に対してこの程度の分布にしておけば、2カ所、3カ所が同時にやられることはなさそうだと。阪神大震災のときの経験からして、まず全滅すること

はないだろう。そうすると、道路の問題があるから全部はデリバリーできないにしても、3カ所生き残ってくれば、首都圏は何とかカバーできる。そういう視点をもって、実はこの4カ所に100億円強の在庫を置いています。

したがって、まさか燃えてしまったり、建物がつぶれるということは想定していませんが、阪神大震災のときでも大丈夫でしたから、そういうことはないと思っていますが、例えば保存倉庫の中で品物が落下して出荷できなくなったという障害があったとしても、3カ所で何とか生き残ろうと。あるいはデリバリーの責任を果たそうという感じでやっています。したがって、ちょっと視点の違う配置の方法もあるということをご紹介させていただきます。

苦瀬

そうすると、交通アクセスという面だけではなくて。

松本

一種のリスクマネジメントですね。

苦瀬

そういう視点があるのだということは、非常に勉強になりました。

それでは話の小さいほう、地区というあたりに行きますが、先ほど松本さんがおっしゃっていたのは、荷さばきの場所が必要ということです。それも今はいろいろなところで皆さんが努力されて、地区の物流というか、建物とか再開発の場所で随分整備が進んできていると思います。それでも4トン車が標準というのはちょっとまずいのではないかという話でしたが、その辺は道路が通れるかどうかという話もあると思いますが、もう一度松本さんのご主張を、そこに焦点を当ててお話しただきいと思います。

松本

先ほどそういうことを申し上げたのですが、今、丸の内から始まって六本木、品川、汐留、もろもろのところ再開発があり、大規模なビルができていますが、全部が全部、オフィスビルであるかといったら、結構商業施設も入っています。こういうところのモノの動きを考えると、4トン車だけでちょこまかといったら失礼ですけども、あまりにも効率が上がらないのではないかと。いろいろ問題はテナントさんとの関係もあるという話を市川さんからお聞きしたのですが、こういう大きなビルは最初から大型トラックぐらいが少なくとも着床できるようなことを考えておくべきではないかと思えます。

既に東京都の条例云々という話もございましたし、経済性ということもあるでしょうけれども、そもそも大型トラックが日本では悪者とまでは言いませんが、みんなに迷惑だというイメージが強いよ

うなんです。そこを克服していくということを含めて、いろいろな意味でPRもしていただきたいし、啓蒙もしていただきたいと思っておりますと同時に、商業施設も含めて大規模開発においては、大型車というものを標準に加えていただくことを切にお願いしたいと思います。

苦瀬

それに関連して市川さんにお聞きしたいのですが、我々勉強していますと、集荷があって、ターミナルに行って、また次のターミナルに行ってまた配送する。きれいに集荷があって幹線輸送があって配送すると書くわけですよ。ところが、そういうことをやっておられる業者さんも多いのですが、佐川急便さんの場合はハブから直接営業店に行きますよね。そういう仕組みで10トントラックの大型で行きますね。そう考えたときに、ちょっと言い過ぎかもしれませんが、再開発した場所の荷物が10トントラック分あるとか、再開発した場所が近くに2カ所ぐらいあったら、10トントラックがそのまま行けるとか、そういうことは可能ですか。

市川

仕分け単位が、現状は我々の社内区分で分配するわけですが、その社内区分というのは何かというと、ほとんど市町村コード・市区郡コードなわけです。それで成り立っているものを細分化していくともっと細かい、郵便番号では足りないんだということになってくると思いますが、細分化したコード単位に荷さばきが物理的にできるということになれば、変動的に物流を移動させることはできると思います。

それは短い移動タイムの中で今日の仕分け先というものを変えるというのは非常に厄介なことはありません。EDIが進んで顧客にあて先をデータでいただくことによって、あて先の我々の区分が自動で付与されて自動仕分けができるというようなことの機能を我々も含めて大手各社がやっていますが、それを特定エリアに対してあらかじめわかっている分については問題なく仕分けできると思います。

ですから、最終目的地も大阪から丸の内の何丁目の分ということが集約できて、それが1台分になるなら、直接目的地に持ってくるのは全く不可能ではないです。それをただ物流の変動に応じて組みかえないとネットワークが硬直いたしますので、その辺フレキシブルなもので余地を残しておかなければなりません、何ら不都合なことではないし、不可能ではないと思います。

苦瀬

そうすると大島さんにお聞きしたいのですが、そういう荷さばき、ルートのことをお調べになっていて、果たしてそういうのがたどり着けるような構造になっているかどうか。私が考えると、10トン車まで入れそうもないし、そんなこと考えたこともなかったなと思いますが、それはいかがでしょうか。

大島

現実的には10トン車クラスで末端まで直接配送しようというのは、道路構造等を考えても不可能であり、理想的と言われている4トン車も厳しく、特に都心部では、2トン車クラスでなければ入れないということが非常に多いのではないかと思います。

確かに大型化によって効率化できる場所もあるでしょうが、例えば佐川さんをはじめ、物量を抱えているところについては、それだけ大きなロットで動かせる可能性があります。同じ積み合わせ業者でも中小事業者では、貨物の量がまとまらず不効率性が生ずるなどがあり、事業そのもののあり方の問題としても効率化の必要性は出てくるだろうと思います。

苦瀬

わかりました。そういうものも可能であるけれども、難しい面もある。では逆に言うと、部分部分でできる可能性があるということですね。そういうことを考えるときに、10トン車が現実的かどうかわかりませんが、松本さんもしくは市川さんにお答えいただくとありがたいのですが、都市内で走るときに制限する。例えば昼間通ってはいけないよとか、夜ならいいよとか、この道はダメだよとか、そういうことをやると、実際のお仕事にはどういう影響があるか。それはウェルカムなのか、それはとんでもないことだと言いたいのか。通行の規制が大型車、10トンクラスがダメなら仕方がないから我慢するという話なのか。いや、4トンまでだったら、とんでもない、困るよ、こんな影響が出るよとか、実際の生活に支障が出るよとか、そんなことで感じられることはございますか。

市川

事業者の立場で、今日も申し上げましたが、全く当社のことを度外視して物流事業全般として客観的に言うならば、ある共通の共存できる制約事項は受け入れられると思います。それは「何、きれいごとと言っているんだ」ということになると、実際のビジネス上ではいろいろな制約が起きてくるということになって、それは結局、我々の物流事業単体だけではなくて、物流に意思を伝える、我々から見れば荷主であったり、届け先の納品先であるというものに対する意思が、我々として届けられないから少し課題が大きいわけです。

そういった地区の細かいものが固定的になっているならば、それが1つの共通の制約事項になって、それもまた平等な話ですけれども、変動的になったり、それが明らかにならない、我々から見たら顧客に伝えられないようなものであると、非常に我々としては要求レベルとしてはその制約を主張できないということになりますので、事業上としては非常に障害になるという二面性があります。

苦瀬

松本さん、どうですか。

松本

そうですね。時間制限とかいろいろな制約があって、それを与えられた条件として何とかやってくというのが我々の仕事かもしれません。地域によりますけれども、夜間配送してくれというところが結構うちではあります。かぎをお預かりして荷物を店内の決められた場所に置いて、かぎを締めてまた出ていくというのを実際にはやっております。

そういうことをしますと何がいいかというと、車の稼働率がどんどんよくなるわけですから、昼も夜も使えるということです。トータルとして見ると、物流の運送費用というのは効率化が図れるということを実際に体験しておりますので、お客さんの都合にもよるし、こちらの能力もありますけれども、そういったものを妨げる制約というのはなくなってくると思いますね。

ただ住宅地の真ん中を夜中に大きな車が走るというのはまずいでしょうから、その辺は十分考慮しなければならないでしょうけれども、お店側では、店の中にポンとほうり込んでおいてくれれば、朝来れば、朝は比較的暇だから、その間に荷物を陳列したりできるということの効率性を高く評価していただけるところもあります。本当を言うと、そういうたぐいの制約も何もなくて一番いい方法は何かということを考えれば、例えば、極力夜間の間に配送してしまうというのは一つの答えではあると思います。

苦瀬

それでは大島さんにお聞きしたいのですが、大店立地法ができましたね。あそこでは荷さばき施設を作りなさいと。私から見ると緩やかなルールづくりだと思っておりますが、それでも結構皆さん気になさって前向きに取り組んでくださっている。

そうすると、今の松本さんのお話もそうですが、居住環境、完全にNOx云々だけではなくて、騒音から何から路上駐車も含めて計画していくときに、そういうルールがあれば、皆さんが努力していただける気がします。そういう意味では、大島さんの目から見て、地区の話で見ると、どんなルールがあったらいいなと思われませんか。

大島

先ほどの金沢の例ではないのですが、メリハリをつけるということ、基本的にはその考え方が一番現実的ではないのかなと思います。

(スライド：金沢市の駐車受皿設置状況)

金沢の場合にはメインのストリートが非常に狭く、そこが以前は路上駐車が発生しており、観光が柱の都市としては大きな問題となっていました。そこで、メインの通りには指導員を立たせて、一切駐停車をさせないように努力しています。そのかわり、先ほどスライドで見ていただいたように、一

部の裏通りについては、貨物車に限って、積みおろしであれば駐停車は解除しており一つのいい事例だと思います。

ただ、確かに道路の問題として、交通管理者の立場では、事故の危険性などいろいろな問題が出てくると思いますが、実際に取り組みられていることを考えると、できない話ではないと思っています。

更に組み合わせのメニューとして、一般の有料駐車場を貨物の積みおろしのために、ある会社が借りる場合には補助の制度もあり、メリハリをつけたルールづくりを行い、そのルールを皆で守っていくことが必要と思います。ここはあまり強いルールでなくても良いかと思いますが、物流事業者さんも、今の流れはコンプライアンスですので、みんなが守り、応分な負担になるようなルールづくりということがとても大切なことではないかなと思います。

苦瀬

ありがとうございました。

16時半が閉会の予定ですが、始まったのが多少おくれましたので少し延ばさせていただきます。ここで会場の皆さんから、この機会にぜひこういうことを聞いておきたいという何人かの方のご質問を受け付けまして、それをここでまとめてお聞きしたいと思います。どなたかご質問はございますか。ございませんか。 はい、どうぞ。

質問者

東京都トラック協会の渡辺と申します。市川さんにお尋ねします。先ほど都市との共生という中で、「にぎわいの創出」ということをおっしゃったと思いますが、スライドが早くてよく理解できませんでしたので、もし何かお話があればお聞かせいただきたいと思います。というのは、運送業というのはモノを運べばいいんだということにとらわれがちで、どうしても運送事業としての人格が見えなくなってしまふような感じを受けるわけです。ですから、今おっしゃったように、そういう「にぎわいの創出」みたいな形で社会に寄与できれば、もっと新たな展開があるのではないかと思うので、その辺のお話を承ればありがたいと思います。よろしく願いいたします。

苦瀬

ほかにございますか。まとめてお聞きして、まとめてお答えいただこうかと思いますがよろしいでしょうか。

それでは市川さん、お願いいたします。

市川

(スライド:【行政】としての視点)

今、ご質問にあったように、「にぎわいの創出」というのは、この中のそれぞれのプレイヤーにとっ

ての課題の中で、いわゆる「まちづくり」「都市開発・都市計画」の中での商業集積のにぎわいというものを求められているということ、プレイヤーみんなが認識しなければいけないということも、課題の中で行政の位置づけとして書かせていただいたわけですが、今回のこういった問題を含めて考えると、実際に車がまちの中に存在しているということと長時間の駐停車の問題みたいなものがクローズアップされていますけれども、まち全体を活性化させるということを少なくとも4者のプレイヤーが理解しなければいけないということの中の、これは「にぎわい」だけを書いたつもりはなくて、それぞれの利害をそれぞれが理解し合うための視点として、4つのプレイヤーの視点で書いたものを4つのプレイヤーが理解しなければいけない。我々も当然理解しなければいけない。

一方で、私の一番の主張は、そこにテナントとして入られる方々、ビジネスをされる方、または居住される方たちの本来の生活空間、それからビジネス空間を利用される方々にこれらのことを一番理解してもらいたいということと、ここで得られる付加価値を、コスト応分を受益者負担としていきたいということが私の根底にある主張です。そういう意味で、我々物流事業者も排他的に扱われるから、それを押し返すというだけではなくて、まちをどうやって活性化させるとビジネスが成り立っていくかという根本的な理解をもっとすべきだということでこれを出しています。

苦瀬

ありがとうございました。時間はあと数分ですので、そろそろまとめに入らせていただきます。それでは3人の方に1～2分でご主張いただきたいのですが、今回の「東京都市圏の物流の現状と課題」ということで、都市計画とか交通計画というインフラ整備、それもハードとソフトを含めて対策を考えようとしています。それが拠点の整備とネットワークと都市の中心地という見方をしたときに、お三方のそれぞれのお立場から、ここだけは期待しているよと、クレームというよりはエールを送っていただきたいのですが。応援としてここをこうしてくださいよ、そうすると、よくなりますよというヒントなりアイデアをコメントしていただければありがたいと思います。松本さんからよろしく願います。

松本

今回のいろいろなご調査もそうですし、日常いろいろ発生している道路情報とか、担当が警察だったり、道路公団だったりして関係ないかもしれませんが、そういう日々のデータを少し頂戴すると、例えば日ごろの道路情報で混雑しているというのをリアルタイムでいただいて、それを運転手が見てどうのこうのというのでもいいけれども、もう少しデータベースとして集めれば、我々も使って、その結果からある程度配送ルートの手時間を予測したり計画したりというところまで結びつけることもできるし、いろいろな設計屋さんにはビジネスにできるだろうと思いますし、それから、新しいまちづくりについても、いろいろなベースになるだろうという気がします。その点で、せっかくのいろいろ発生している情報・データを少しオープンにさせていただくことが、これからの一つの方向ではないかと思

っています。

市川

私のほうから、今日申し上げたことのまとめた部分になりますけれども、ぜひ都市空間として、それから今度は民間の部分としての施設として、商業集積が大規模化してきているということは申し上げましたが、人の量というものはかって、にぎわいづくりを創出されています。また一方で公共性の高い道路というところでの交通量も当然はかっていらっしやる。あと一つは施設に対する物流量を想定した上で、実際ボトルネックになっているトラックヤードとか縦搬送のエレベーター空間とか物流動線についてのルールづくりをして、荷さばきを用意したからさあどうぞといっても、ボトルネックになって滞留してしまって、現実には物流業者を1社に絞るとか、(我々もその中に加わっているわけですが)不公正な取引を生むような状況のところがありますので、実際にはもっと自由な都市空間として、物流にもウエイトを置いたまちづくりを考えていただきたい。

物流想定を民間の施設に対しても、例えば提示を求めて、それに応じた物流動線になっていなければいけないとか、そういうものがないと、実際にボトルネックになってしまって、それが外に溢れて違法駐車になっているということをもう少し直視していただきたいと思います。

大島

本日、ぜひ指摘したいのは都市の中心部、特に端末の部分での対策をもう少し真剣に、いろいろな関係者が、縦のライン、横のラインのネットワークを張って調整していただきたいということです。

具体的に路上駐車をせず、荷さばきは路外が原則で路上というのは使わせるものではないという原則には決してノーとは言わないですが、特に既成市街地では、今路外で個々の建物の荷さばきを行うことは現実にそのスペースはなく不可能です。ならば次善の策として何ができるのかということを考え、実施していくことが必要です。道交法の改正によって、路上駐車の問題が出てきたときに、極端な場合、どこでも荷さばきができない、荷物が届かないといったことにもなりかねない。一方で事業者側として見れば、頼まれた荷物をどうするかといった矛盾が非常にあらわれてくる気がします。

公平な競争ができるインフラ整備について、原則論はわかりませんが、柔軟にルールづくりをしていただくということが非常に大切ではないかと思います。

苦瀬

ありがとうございました。今のお三方のご主張を私なりに理解いたしますと、これはまとめではございませんが、データベースという議論ですと、今までもちろん公開していたわけですが、なかなかアクセスしにくいという面もあったと思います。事務局長の新宅さんとも話し合っていますが、なるべくこの調査のデータはWebで公開しよう。そうすると、いろいろな人がデータを使ってくださって、業界の方もそれをベースにいろいろなことを一緒に考える、そういうことができるのでは

ないかというふうに話し合っているところです。たまたま 30 社ほど大企業さんにヒアリングしてきましたし、そういうネットワークもできていますから、積極的に公開していきたいと思います。

それから、市川さんと大島さんのご主張は、計画屋さん、もうちょっといろいろなことを考えるよ。例えば建築計画も考えるし、まちの計画も考えるし、交通計画も考える。そういうものを横につながらないと、一個一個がぶつ切れになるよというご主張が市川さんのご主張だと思います。と同時に大島さんのご主張は、いろいろな制約、もちろん法律や規制はあるけれども、それを原則論だけでずっと持っていくと、どこかに必ず歪みが生じてしまうということだと思います。

約一時間半のパネルディスカッションを予定しておりまして、ちょっと超過してしまいましたが、パネルディスカッションの内容が、都市圏の姿をより明るくするような、土地利用、都心の活性化、交通環境の改善につながれば良いと思います。

ご静聴ありがとうございました。