

物流効率化に向けて

物流効率化の推進は、コストの削減、サービスの向上、環境負荷の低減などを通じて、国際競争力の強化や暮らし・環境の向上に大きく寄与するものです。

実際の物流活動を担っているのは主として民間ですが、公共側も民間の取組を支援し、連携して物流効率化を推進することが不可欠です。

この「総合物流ビジョン」では、首都圏を視野に入れた広域的な視点に立ち、東京都における物流効率化への取組を総合的に示しました。今後、東京都では、この総合物流ビジョンに示した施策を着実に進めていきます。

・迅速な施策展開

総合物流ビジョンには、早急に実現すべき短期的な取組と中長期的な取組を盛り込みました。このうち、いくつかの取組については、「平成18年度重点事業」に選定し、重点的・集中的に実施していきます。今後、直ちに施策展開が可能なものについては、早急に実施していくとともに、検討を要するものについても速やかに具体化を図り、スピード感を持って物流効率化に取り組んでいきます。

・広域的な連携による効率化の推進

物流活動は、都内だけでなく、全国、さらには海外との間で広範に行われています。物流効率化を推進するには、広域的な連携による取組が不可欠です。今後、東京都では、民間をはじめ、区市町村、周辺自治体、国等との連携を強化し、着実に物流効率化を推進していきます。

・東京都における実施体制の強化

総合物流ビジョンにおいては、ハード・ソフト両面のあらゆる分野の取組を総合的に体系化しました。今後の施策の具体化・実施にあたっては、分野間の連携に留意した一体的な実施体制を確立し、国際物流の一貫した効率化、まちづくりと一体となった取組の推進など、実効性ある施策展開を図ります。

・社会経済状況等の変化への対応

物流を取り巻く環境は、これからも技術革新などによる急激な変化が予想されます。都は、新たな課題の発生にも対応できるよう、今後、社会経済状況等の変化に応じて、「総合物流ビジョン」の見直しを適切に行い、取り組むべき施策を時代変化に即した実効性あるものにしていきます。

参考資料

「総合物流ビジョン（案）」に対する意見の概要

10月18日に「総合物流ビジョン（案）」を公表し、11月18日まで意見・提言の公募を行ったところ、一般の方からの24通のご意見を含め、多数のご意見・ご提言をお寄せいただき、誠にありがとうございます。

いただいたご意見は、総合物流ビジョン策定の参考にさせていただきました。また、今後、物流対策を進めていくうえでの参考にさせていただきます。

ここでは、お寄せいただいたご意見の概要を紹介します。なお、紹介するにあたり、ご意見の主旨が異なることがないよう配慮しつつ、類似のご意見の集約、説明に必要な用語の補足等をしておりますので、ご了承ください。

○ 総合物流ビジョン（案）全体について

- これまでは、道路をつくるにしても人や乗用車に着目し、ビルを建てるにしても店と客に着目するなど、物流は「後付け」の扱いだったが、今回は物流を中心に捉えられている。
- 首都圏は、わが国の競争力を支える生産地としても重要。今回の案では、品目別の流れの把握などにおいて産業側からの視点も捉えられている。
- 対策全体としては、インフラ整備を重視しているが、インフラ整備は時間もコストもかかるため、ソフト施策と効果を比較・検証すべきだ。
- このビジョン案に基づいて、着実に対策を進めてほしい。

⇒この総合物流ビジョンでは、首都圏を視野に入れて、各分野の取組を連携させ物流効率化を推進することとしています。物流効率化に向けては、道路網をはじめとしたハード面の物流基盤整備は公共の大きな役割ですが、民間による物流効率化を支援するソフト面の対策などもあわせ、ハード・ソフト両面から取り組みます。今後、実施可能なものから迅速に施策展開を図るとともに、検討を要するものについても速やかに具体化を図っていきます。

○ 物流対策のねらいについて

- 陸上輸送の民間レベルの物流コストは、案で示すコストを既にクリアーしており、「物流コスト2割削減をめざす」という表現はナンセンス。
- 物流コスト削減とは、単なる輸送運賃ではなく、様々なコストを含めた全体的な物流コストということか。

⇒本ビジョンでの物流コストは、単なる陸上輸送の運賃ではなく、輸送費や保管費のほか、包装費や管理費など様々なコストを含めた、物流活動に伴って生じる全体的なコストです。ご意見にあるように、民間によるコスト削減の取組は既に進められていますが、多くの企業が物流コスト削減を今後も重要な課題としていることも事実です。そのため、本ビジョンでは、民間の取組だけでは解決できない道路等の物流基盤整備とともに、民間による効率化に向けた取組を支援することにより、民間と公共の取組をあわせて物流コストの概ね2割削減をめざすこととしています。

○ めざすべき将来像について

- ・「安く、速く、確実な輸送」をめざすところの一つとしているが、「安心安全を旨として、速く、確実な輸送」とすべきだ。
- ・国が圏央道全体を今後10年程度で完成させるとしているなか、東京近郊部における物流拠点立地は早期整備の位置付けとされたい。

⇒安全な貨物輸送は非常に大切であり、物流ネットワーク整備等による安全性向上も含めて将来像を考えます。また、本ビジョンで示した「将来像実現に向けた取組目標時期」において、道路整備を踏まえた圏央道周辺等における物流拠点の立地促進についても概ね10年程度の目標イメージとします。

○ 物流ネットワーク構築について

- ・港湾エリアの埋立地は重要な物流拠点であり、そこと市街地を結ぶ新たな幹線道路の整備や、外かん、中央環状線の早期整備を望む。
- ・道路整備を早期に集中的に進めてほしい。交通網整備は物流効率化に不可欠だ。

⇒道路網は効率的な輸送を実現するうえで不可欠です。都は中央環状品川線をはじめとした3環状道路の早期整備を促進するとともに、街路網の整備など、効率的な物流を支える道路ネットワーク整備を推進します。

- ・慢性的な渋滞解消に向け、不連続のない道路網を早急に構築してほしい。
- ・国道15号や産業道路などの早期拡幅整備や環状7号線、環状8号線の交差点対策や橋梁耐荷力向上が必要であり、あわせて沿道環境対策が必要。
- ・ISO規格で重量の大きいコンテナが今後増えると思われる。コンテナ5頭から各方面への道路の重量面での対応を願いたい。特に、今後、大井南部陸橋を利用する車両が増加と思われるので対応が必要。
- ・川崎・横浜方面の主要経路となる国道357号多摩川トンネル整備を促進すべきだ。

⇒港湾エリアや主要な幹線道路などにおける交通渋滞の解消は、東京都においても喫緊の課題と考えています。物流効率化に向けては、貨物車の走行ルート上のボトルネックの解消が不可欠であり、本ビジョンでも環状7号線をはじめとした橋梁耐荷力の向上や港湾エリアと内陸部の接続強化など、各種の対策を盛り込んでいます。その他のご指摘についても、効率的で円滑な貨物輸送の確保に向けた取組を推進していくうえで参考にさせていただきます。

○ 港湾・空港機能の強化について

- ・シャーシ溜まり機能を有したシャーシプールの確保を願いたい。
- ・京浜港内でのコンテナの横もち輸送は、港内輸送の位置づけとして、ETC を活用するなどして首都高速道路の料金を無料・減額にするなど、優遇措置を講じるべき。

⇒東京港を基点とする港湾物流の効率化のためには、バン・シャーシプールなどの港湾関連施設の充実が必要であり、本ビジョンにおいても、これらの機能強化を図っていくこととしています。また、京浜港内のコンテナ横持ち輸送効率化についても、横浜港、川崎港とともに3港が連携して推進しており、今後、ご意見を参考にしながら、関係事業者及び関係機関等と調整のうえ、取組を強化していきます。

- ・羽田は交通の便が良く、周辺に加工施設もあることから、国際化はありがたい。国際化に伴い周辺での物流施設の立地ニーズが高まっていくと思われる。
- ・羽田空港の国際化にあわせて総合保税地域の考え方を示すべきだ。

⇒今後も増加が見込まれる首都圏の航空貨物需要に対応していくうえで、また、日本全体の経済活性化を図るうえで、羽田空港の再拡張・国際化が不可欠です。都は平成21年末供用開始に向け、その着実な推進を国に働きかけるとともに、空港、港湾、道路の関係者間の連携を強化し、物流効率化に資する対応を図っていきます。

○ 物流拠点整備について

- ・区部の流通業務団地の更新における資金調達では、不動産投資ファンドの活用が考えられる。
- ・区部の流通業務団地においては、限られたスペースを最大限利用していない。

⇒区部流通業務団地においては、施設の建替えによる容量の拡大など、機能更新による有効活用を図ります。推進にあたっては、資金面を含めた様々な観点から、施設管理者等関係者と連携して取り組んでいきます。

- 八王子での物流拠点建設は、貴重な自然を破壊し、貨物車による排気ガスの増加や騒音など生活環境を悪化させるため、絶対反対だ。
- 多摩地域の貨物量、生産性ともにそれなりに伸びている。西南部の物流拠点ができれば、東京の東西から大きなネットワークになる。
- 物流は労働集約型産業で人手がかかる。拠点が不便な場所にできると問題だ。

⇒多摩地域での物流機能の強化を図っていくことは、東京を含めた首都圏全体の物流を効率化し、競争力強化とともに環境負荷低減を図っていくうえでも重要です。検討にあたっては、自然環境や周辺的生活環境にも配慮しつつ、関係市町と連携して取り組みます。

○ 地区物流の改善について

- 平成 18 年から違法路上駐車取締についての制度が変更されるが、荷を届ける際に、道路に貨物車を駐車せざるを得ない場合も多い。トラックベイの設置や、時間帯や曜日を区切って路上駐車を認め、道路空間利用を可能とする「地域ルール」を策定することなどを考えるべきだ。
- 荷さばきスペースは「まち」の側で用意すべきだ。また、公有地の活用はありがたいが、料金が高かったり、利用期間が不明確であったりなど、行政の財産を運用する際の使い勝手が悪い。

⇒地区物流を改善するうえで、荷さばきスペース確保は大きな課題です。本ビジョンでは、道路高架下等の所有地の活用を図るとともに、民間駐車施設の有効活用に向けた仕組みづくりなどに取り組むこととしており、ご意見を参考にしつつ様々な主体と連携して荷さばきスペース確保に取り組んでいきます。

- 共同保管・共同配送のために行政の遊休地等を活用させてほしい。
- 共同配送では、コスト負担が問題で、運輸事業者にも過度に負担を負わせる仕組みではうまくいかない。共同配送事業者が多様なサービスを提供して収益を稼ぎ、事業として成立させることも重要で、まちや建物側でも、そういったサービス展開に協力してほしい。
- 営業トラックを利用した方が効率的で、自営転換に向けた税制支援等があると良い。一方で、中小企業では営業を兼ねてバンで配送することが多く、共同配送が難しい場合もある。

⇒都ではこれまでも共同配送など地域での取組促進に向け、調査検討や実証実験等に対して様々な支援を行ってきたところです。今後、共同配送などの民間事業者の計

画を認定し、荷さばきスペースとしての都有地の活用、金融支援などを含む新たな制度を検討するなど、地区物流のより効果的な改善をめざします。

○ 中小企業等への支援について

- 地場の物流事業者が困っているのは、人材確保と、車の買換え等の設備更新だ。
- 3PL*の知識があれば、荷主等に対して有利な条件提示が可能となる。

⇒物流効率化を実現するには、物流の大半を支える中小企業での効率化が重要です。このため、中小企業に対して効率化の意義を普及・啓発し、各種の相談に応じていくとともに、人材育成、施設・機器の改善のための金融支援などを行っています。

○ 物流改善と環境・安全などについて

- 外環等の道路整備予算を、鉄道や舟運に振り向け、首都圏全体の鉄道貨物輸送網を整備すべきだ。
- 空コンテナの輸送を効率化し、走行距離を削減するとともに、鉄道利用を併用してCO₂を削減すべきだ。
- エイトライナーを旅客・貨物兼用で新設することを検討すべき。また、首都圏～地方間については、新幹線を貨物に利用したいという声も聞いており、第二東名を自動車専用道ではなく、改めて貨物専用の新幹線で計画し直すことも考えられる。
- 運輸部門では、貨物車よりもむしろ乗用車の方が、CO₂削減が必要と思われる。また、ディーゼル車はCO₂の効率は非常に良い。

⇒地球温暖化の原因となるCO₂等の削減に向けて、モーダルシフトの推進は大きな課題です。本ビジョンにおいても、内航海運の利用促進策や鉄道輸送の拡大に向けた仕組みづくりの検討のほか、海上コンテナの片荷輸送の削減に向けた取組など、様々な施策を進めていくこととしています。

- 大型貨物車の都心部等での通過交通を迂回させることは大切だが、高速道路の混雑、利用料金に対する抵抗感、一般道路の渋滞などにより、なかなか難しい。
- 地震の危険性が高まっており、物流面でも対策が必要だ。

⇒物流効率化とともに、環境・都市生活向上の観点からも、今後整備される中央環状線に大型貨物車の誘導を図るなど、大型貨物車の走行改善が求められています。また、地震に対する防災性の向上などについても対策を講じていきます。