

(4) 環境・安全などの向上に向けた連携強化

・多岐にわたる物流に起因した課題

物流の抱える課題として、環境、安全など様々な社会的課題への対応がある。近年、地球温暖化や大気汚染などの環境問題や都市景観への関心の高まり、食品への安全・安心に対する意識の高まりなど、配慮が必要な課題は多岐にわたる。

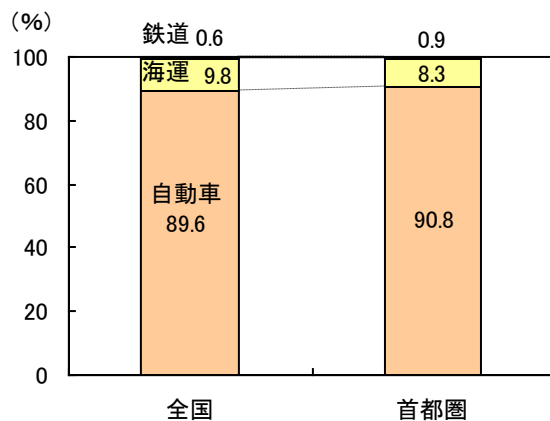
民間においても、環境問題をはじめ、これらの様々な社会的課題に取り組む企業は増えており、公共と連携したより効果的な取組が求められている。

このため、東京都においても、物流効率化を前提とし、そのうえで、環境負荷低減やまちの魅力向上、安全・安心の確保などに資する基盤整備や仕組みづくりを行っていく必要がある。

① モーダルシフト*の促進

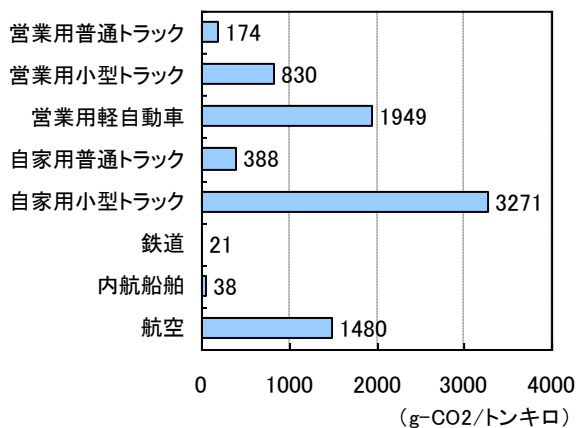
・トラック中心の輸送

わが国の国内貨物輸送は貨物車（トラック）による陸送が大半を占め、渋滞発生の一因ともなるなど、輸送コストの削減、環境改善の両面において改善が求められている。また、一定量の貨物を運ぶ際に、内航海運や鉄道は、トラック輸送に比べてCO₂排出量が大幅に少なく、大量輸送が可能のため、これらの輸送機関に転換するモーダルシフト*が、地球環境の面からも重要となっている。



重量ベース。首都圏は茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨の1都7県
資料 国土交通省「貨物地域流動調査」(平成14年度)

図 輸送機関別分担率



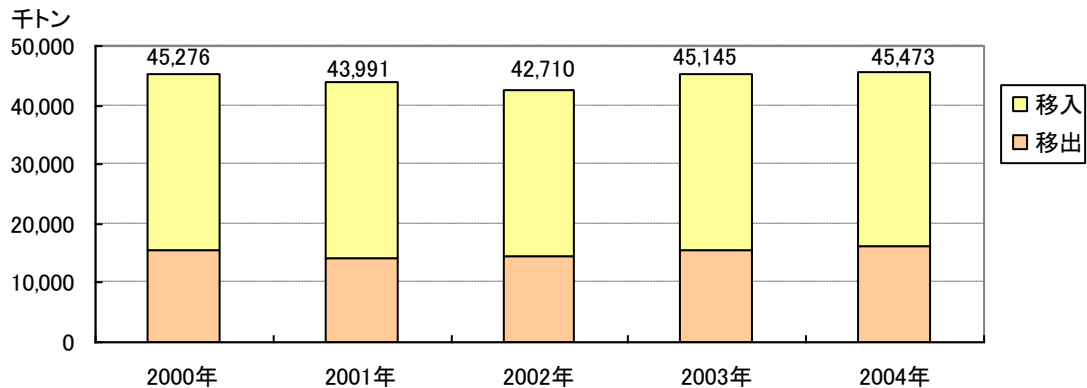
1トンの荷物を1km運ぶのに排出するCO₂の比較。(平成13年度)
資料 地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料

図 輸送機関別二酸化炭素排出原単位

・内貿拠点港としての東京港

平成 16 年の東京港での内貿貨物取扱量は 4,500 万トンを超える。大量の内航海運貨物を取り扱い、国内定期航路の就航数が多い東京港は、首都圏及びわが国の内貿拠点港として国内物流を支えている。

近年、内航海運においては、船舶の大型化が顕著で、コンテナ*を積んだシャーシー*ごと船内に入れて輸送が可能な「RORO 船」など、革新船が増加している。これらの傾向を踏まえて、革新船、大型船に対応した施設整備が必要となっている。



資料 東京港港勢より(2004年は速報値)

図 東京港の内貿貨物取扱量

～ RORO 船 ～

Roll on Roll off ship。コンテナ船と異なり、トラックやシャーシー*が自走又は牽引により出入りできる構造を持っており、シャーシーに載せたまたコンテナ輸送が可能な船であり、構造的にも機能的にもフェリー船と類似している。

○船舶の大型化

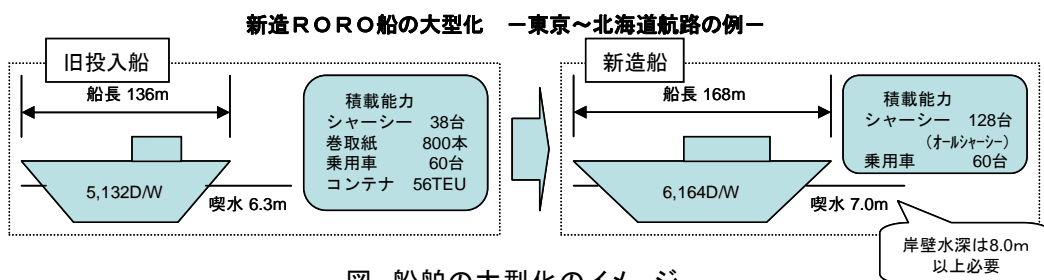


図 船舶の大型化のイメージ

・港湾エリアにおける輸送機関間の連携

京浜港内では、鉄道貨物輸送を行う東京貨物ターミナル、横浜本牧駅が立地しており、鉄道貨物輸送の拠点ともなっている。今後は、海上輸送と鉄道輸送、あるいはトラック輸送との効果的な連携、利用方を検討していくことが、物流コスト削減、環境負荷低減の両面から求められる。

② 国際都市東京の魅力向上

・東京における貨物車走行の特徴

東京は首都高速中央環状線など環状道路の整備の遅れなど道路のネットワークが十分に整っていないため、走行ルートの制約などにより大型貨物車が都心部を通過せざるをえない場合もある。

特に、皇居周辺、銀座、丸の内など東京の中心部は、「東京の新しい都市づくりビジョン*」において、「センター・コア再生ゾーン*」に位置付けられ、街なみや景観を一層充実させ、世界に誇れるうるおいと風格のある都市空間の形成を図ることとしている、いわば東京の顔となる地域である。

しかし、これらの地域においては通過目的の大型貨物車も走行しており、都市景観をはじめ国際都市東京の魅力を高めていく上で対応が必要となっている。

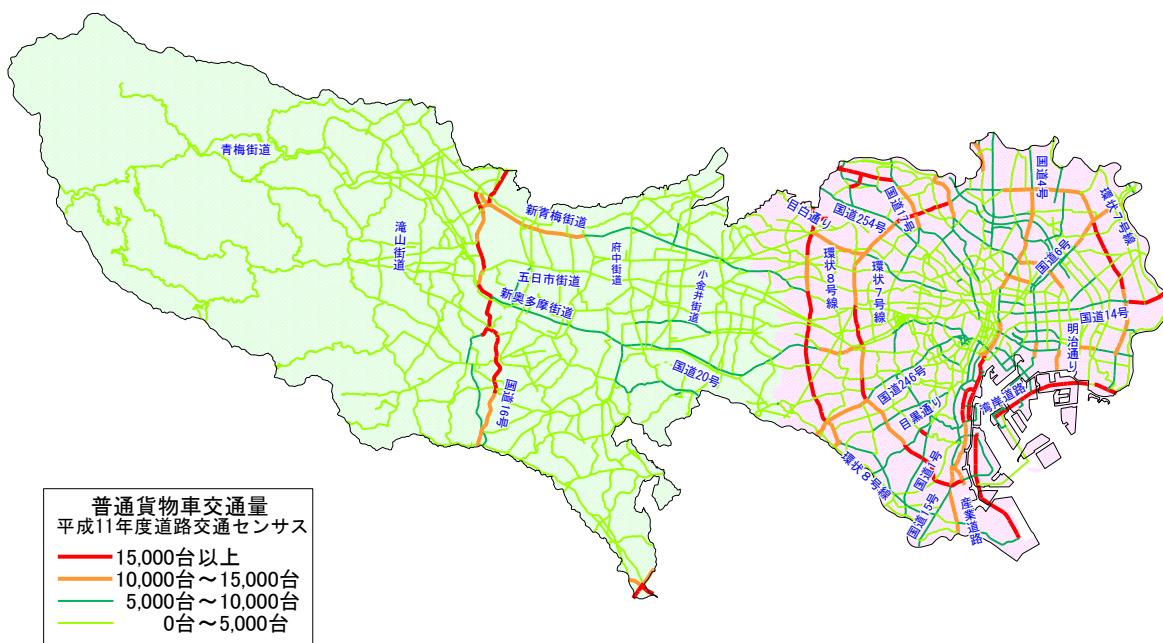


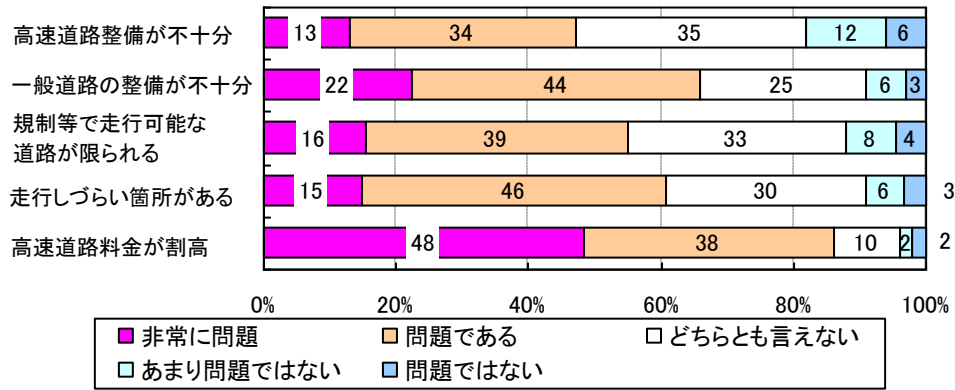
図 普通貨物車の交通量

・求められるネットワークの有効活用

現在、3 環状道路をはじめとして、東京及び首都圏の道路ネットワークの整備が進められている。一方で、多くの企業が、大型貨物車の高速道路利用にあたって、「料金が割高」を問題点として挙げている。

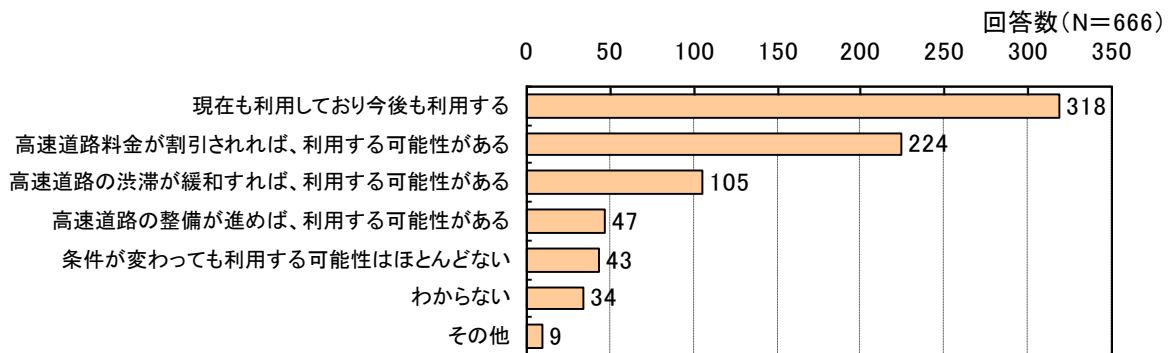
高速道路への貨物車の誘導は、輸送時間の短縮などの効率化が図られ、また、一般道路の混雑が緩和されるとともに、信号等の停車・発進の回数が減少することなどから、環境負荷低減にも資するものと考えられる。さらに、都心部を通過する大型貨物車が減少すれば、都市景観の面からも、東京の魅力を高めることにもつながっていく。

高速道路ネットワークの整備にあわせて、料金負担の軽減などの検討も含め、貨物車走行の利便性を高めていくことが大きな課題となっている。



東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果
資料 東京都圏交通計画協議会「第4回東京都圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

図 大型貨物車利用での問題点



東京、埼玉、千葉、神奈川、茨城南部の荷主・運輸事業者を対象としたアンケート調査結果
資料 東京都圏交通計画協議会「第4回東京都圏物流流動調査」(企業意向調査:平成16年度)

図 今後の高速道路利用意向 (複数回答)

③ 安全・安心の向上

・国際拠点の保安強化の必要性

2001年(平成13年)9月の米国同時多発テロ等を契機に、空港や港湾をはじめとする基盤施設の危機管理・保安体制の強化に対する社会的要請が高まっている。

わが国港湾においては、2004年(平成16年)7月に改正SOLAS条約*が発効となり、港湾におけるセキュリティの国際標準化が求められ、東京港では延長約12kmのフェンス・ゲートや監視カメラ、照明設備等を整備し、24時間常駐監視体制を構築した。

保安体制強化は、人や物の動きを制限する面もあり、渋滞等の発生による港湾リードタイム*や物流コストに対し悪影響を及ぼすことが懸念される。港湾の利便性を損なわずに保安の確保を図るための効率的な仕組みづくりに取り組んでいくことが必要である。

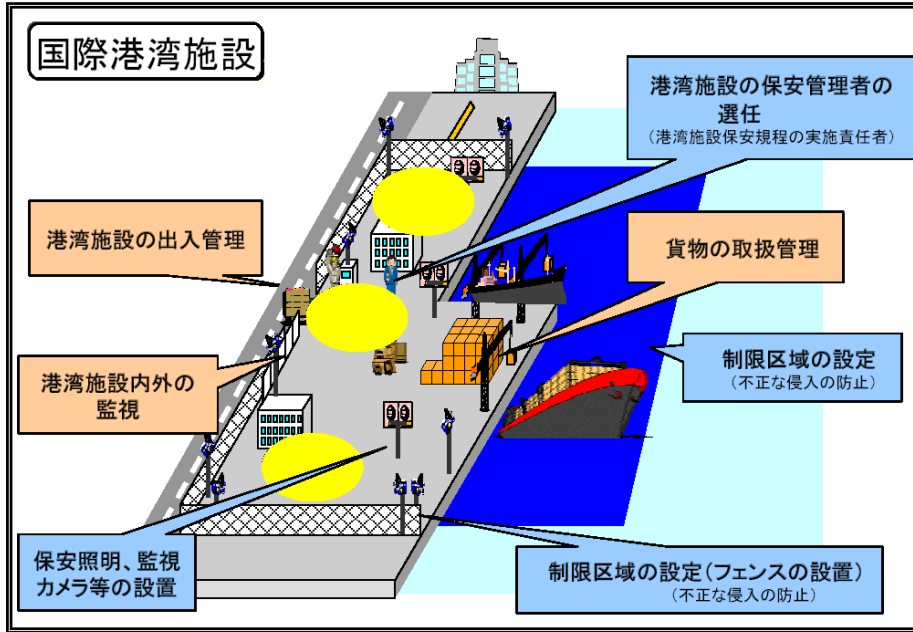


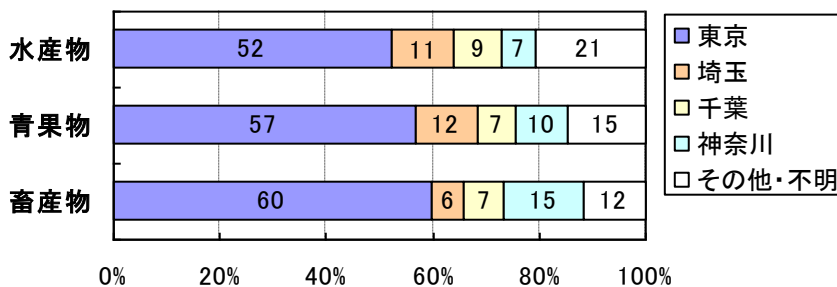
図 港湾施設における保安措置

・食の安全・安心に対する意識の高まり

近年、食品の産地表示の偽装や、BSE（牛海綿状脳症）の問題などを背景に、食品そのものの安全性とともに、産地や流通履歴の確認を可能にし、消費者が適切に情報を把握できるようにする「トレーサビリティ*」の必要性など、食の安全・安心に対する意識が高まっている。既に、大手小売店の一部では、店内で携帯電話を使って産地や生産者、流通履歴を確認できるなど、高度なサービスが提供されている。

特に、都の中央卸売市場は、都内で流通する大半の生鮮食料品が経由する重要な拠点である。また、中央卸売市場はその取扱数量の3割が隣接する埼玉、千葉、神奈川へ搬出されるなど、首都圏の生鮮食料品の集散機能を担っており、市場や関連業者のITや連携の推進などによる高度な物流サービスの展開が求められている。

また、情報化の遅れや資金、人材等の面から、中小の事業者ではこれらのニーズへの対応が難しいことも多い。安全・安心の確保の面からも、物流サービスの向上を支援していくことが必要となっている。



資料 生鮮食料品等流通実態調査(平成16年9月)から東京都中央卸売市場集計

図 東京都中央卸売市場からの搬出地域構成比

・防災面などの安全性向上

近年、地震や水害など多くの自然災害が発生している。とりわけ、平成 16 年に発生した新潟県中越地震においては、物流の点からも多くの課題が示された。被災者への救援物資の円滑な輸送、迅速な復旧・輸送体制の確立、災害に強い港湾や道路をはじめとした輸送基盤整備など、安全な暮らしを支えるうえで、物流における防災面の向上が必要となっている。