

共同化推進のための民間施設と施策

Private Physical Distribution Facilities and Policies for Cooperative Projects

高橋 洋二**

by Yoji Takahashi

1. はじめに

荷捌き等、物流のために必要となる施設はそれぞれ目的施設側で整備されるのが原則である。しかし都市内では用地の不足、地価の高騰もあり、個人や企業が個別に物流のための施設を整備することはなかなか困難な状況にあるのが実態である。そこで荷捌き施設を共同で整備したり、既存の物流施設を共同利用することが、物流問題を改善するための重要な施策の一つとなってくる。

本論文では、都市内物流の共同化のために必要な民間施設の概要、整備や利用のあり方、共同化促進策、公民の役割等について整理してみる。

2. 物流共同化のために必要な民間物流施設

物流共同化のための民間施設やシステムとしては輸送手段、物流拠点、端末荷捌き施設、情報通信システム等を挙げることが出来る。

a) トラック等の輸送手段の共同化

集配送の共同化のためにはトラック等の輸送手段の共有、共同利用が考えられ、すでにトラックの相互融通、帰り荷の幹旋、積み合わせ輸送等の事例も見られる。¹⁾ 一般に輸送業は零細で共同化が困難な場合が多いし、荷主も企業同士の競争、企業情報の保護等があって共同化に必ずしも熱心ではない。しかし、このような共同集配送に伴うデメリットが改善されれば、物流コストの削減のために集配送の共同化が今後促進されることを期待することができる。

b) 配送センター等の物流拠点の共同化

共同集配送を可能とするためには、保管、仕分け、

配車等を行うための「物流センター」や「配送センター」等の拠点整備が不可欠である。²⁾ これらの拠点はトラックの利用を前提としているので、道路体系や土地利用上、最適な場所に立地することが望ましいが、都市内の用地不足と地価の高騰により、個々の企業が独自にこのような条件を備えた拠点を整備することが困難になりつつある。そこで、複数の企業による共同利用を前提にした物流拠点を、場合によっては公共セクターも参加することにより、整備していく必要性が今後高まってくると考えられる。

c) 建物等の荷捌き施設の設置と共同化

これまで建築物に荷捌き施設を計画的に設置するケースは少なく、ほとんどが路上で積み降ろしを始めとする荷捌きを行ってきた。今後、建物側において荷捌きのための端末物流施設の整備を進めることが長期的に極めて重要である。この場合、都市内では敷地規模が小さく、個々の建物が荷捌きスペースを設置することが物理的に困難な場合も多い。そこで、複数の建物同士、街区単位、ブロック単位等で、共同利用を前提に荷捌きスペースを整備していく必要性が高まってくると考えられる。

d) 情報通信システム等の共同化

物流に携わる企業にとっては、商店等が必要とする物を必要な時に正確に供給することが要請され、受注、保管、集配送等のあらゆる分野で、高度な情報通信処理システムの整備を進めて行かざるをえない。³⁾ しかし、このような情報通信システムを個々の企業が保有することは次第に困難となりつつあり、複数または不特定多数が共同利用する情報通信処理システムの導入が今後必要になると考えられる。

* キーワード：共同化、民間物流施設、物流施策

* * 正会員 工博 東京商船大学教授 流通情報工学 (〒135 江東区越中島 2-1-6)

3. 民間物流施設の共同化のあり方と促進施策

a) 物流施設計画の都市計画への位置づけ

都市内における物流施設の整備目標、整備方針、官民の役割、共同化方策等、物流に関する基本計画の策定を地方公共団体に義務づけることを検討する必要がある。特に都心の商業・業務地区等、交通のふくそうする地区においては、より具体的な計画の策定が求められる。

これらの計画のうち基本となるべき事項は都市計画の整備・開発・保全の方針として定めることが考えられ、物流施設のうち共同化等の前提となる基幹的施設については、民間施設であっても都市計画として定めることが望ましい。

b) 交通管理政策の一環としての物流施策

共同集配送を始めとする物流の改善のためにはトラックのサイズ、運行ルート、走行時間、積み卸し場所の指定をはじめ、既存の交通インフラの有効利用を図るためのきめ細かい交通管理計画の策定が不可欠となる。すなわち、物流に関する計画をヒトの交通も含めた都市の交通管理計画の一環として位置づけしていくことが重要である。

なお、民間による物流施設の整備や利用が都市計画や交通管理計画と整合するためには、これらの計画が個々の企業の成長、業種転換に適切して設備の拡大や近代化が可能となるような柔軟性を持つことが強く要請される。

c) 物流施設の付置義務制度の導入

都市内の商業、業務地区等で大量、恒常的に大きな荷捌き需要が見込まれる建物や施設については、新築または改築時に荷捌き施設の設置を義務づけることを検討すべきである。⁴⁾ この場合、個々の建物に荷捌きスペースを設置することが困難であったり、交通および土地利用上望ましくない場合は、複数の建物の物流施設をまとめて設置し、共同利用することが考えられる。さらに荷捌き施設の設置が困難な場合は負担金に替えることもできるし、この負担金を活用した共同荷捌き施設の設置も考えられる。

d) 地域や企業による交通管理組合等の導入

物流の共同化を進めるためには地域の企業、商店、住民をはじめ地元公共団体、警察、道路管理者等の関係者の理解と協力がなくてはならない。特に企業の地域や社会に対する責任が厳しく問われる時代であり、企業が地域の物流の整序化、抑制等に積極的、自主的に取り組むことが強く期待されている。そこ

で地域や企業が中心となって、共同利用のルール、コストの負担等を定め、実行するための仕組みとして、例えば交通管理組合を結成することが考えられる。⁵⁾

e) 公的セクターによる助成の必要性

都市内の物流施設やシステムの大部分は民間の施設であるが、地区の物流問題改善のために共同化が図られれば交通混雑緩和、環境問題の改善等に果たす役割は大きい。一般に物流施設の整備や利用の共同化は地域や社会に対して公共性の高いプロジェクトであり、公的セクターが積極的に助成していくべき根拠もあると考えられる。例えば、これらの施設整備に対して、規制の緩和、補助制度の導入、低利資金の融資、税の減免等を通して積極的に助成していくことが望ましい。

また地区全体の物流問題を改善するために共同荷捌き施設の設置が必要であるにもかかわらず、民間において用地等が見いだせない場合、道路、公園をはじめとする公共、公益施設用地の多目的利用も検討していくことが必要となろう。

f) 市街地の面的整備にあわせた物流対策

再開発事業や土地区画整理事業のような面的整備事業においては、物流のために必要となる共同の配送センターや荷捌きスペースを予め計画的に設置していくことが望ましい。これらの施設は事業対象地区だけではなく、より広域の交通問題、環境問題等の改善に大きな役割を果たすことが考えられるので、費用負担のあり方、利用方法等については十分な検討が加えられなければならない。

参考文献

- 1) 例えば福岡市天神地区の例を挙げることが出来る
- 2) 都市計画中央審議会答申：経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策は如何にあるべきか，平成4年6月15日
- 3) 川嶋弘尚：ロジスティクス・サポートシステムについて，道路交通経済，No.58，1992-1
- 4) 日本交通政策研究会：都市における駐車問題と駐車政策の動向に関する研究，p29, p36
- 5) 太田勝敏：交通需要マネジメントの概念と展開—米国の事例を中心として—，道路交通経済，No.59，1992-4