

都 市内物流の合理化に関する一考察(その2)

—京都室町地区を対象として—

地域計画・建築研究所 正会員 金井萬造
 同 上 同 上 ○杉原五郎
 同 上 高橋光雅

1.はじめに

今日、過密化しつつある大都市においては、都市交通問題が深刻化し、都市内での末端輸送の効率が著しく悪化してきている。こうした状況の下で、都市内の物流合理化に対応する有力な一方策として「共同輸送」に取り組むところが増えつつある。京阪神都市圏では、すでに12の地域において共同輸送事業が実施されつつある。

共同輸送は、物流の改善を通して交通の改善、経営の合理化を達成するものと考えられるが、それをシステムとして確立し、成功に導くためには、事前に詳細な調査を行ない、共同輸送システムの実施に伴うさまざまな問題点を明らかにしておかなければならない。

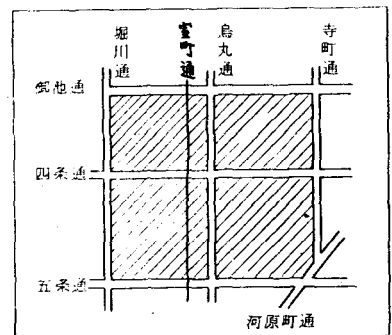
今回は、上記の観点から京都室町地区を対象として実施された調査研究を踏まえて、都市内物流の合理化について若干の考察を行なうものとする。

2.京都室町地区における物流の実態

京都室町地区は、長い歴史の中で織物問屋を中心として発展を遂げてきたのであるが、古い都市空間構造のま手推挙してきたため、近年のモータリゼーションの進展と物流量の増大傾向の中で、交通渋滞・交通事故・交通公害等住民生活への悪影響が顕在化するとともに、経済的には物資の輸送効率がますます低下するといった事態が生じている。こうした中で、室町地区の交通問題及び物流問題を改善するために、「共同輸送のための物流実態調査」が昭和51年10月に実施された。この調査では、荷主である京都織物卸商業組合加盟の商社(512社中234社)と運送事業者(248社中51社)の企業属性(規模・所在地・業種など)、荷動き(輸送)の実態及び配送(輸送)上の問題と共同輸送化に対する意向 についてその実態が把握された。

この調査より、荷主側からみた荷動きの実態については、次の点が明らかとなった。①調査日の荷動きは、年間の中で平均的で、1日入荷 28,766 個(1社平均126個)、出荷 21,623 個(同95個)、合計 50,389 個(同221 個)であった。②上記荷を取り扱うために荷主に出入する車両の回数は、1商社あたり営業車18回、自家用車3回、他社自家用車5回計27回であった。③営業車による入荷は、9時~11時に、出荷については、14時~17時に集中し、1日に入荷は8回、出荷は10回の営業車の出入がある。④荷の発着方面別にみると、営業車の場合、近畿を中心に全国に分布しているのに対し、自家用車の場合、91%が京都市

図-1 物流実態調査の対象地域



内の域内流動となっている。

一方、運送事業者の側からみた輸送の実態は、以下のものであった。①室町地区での集荷は、常時又は定期に配車している場合が7割に多い。②室町地区に配車されている車両は、2トン及び2トン以下の小型トラックが9割以上となっている。③1回の運行では、所要時間2時間、走行距離20kmが平均的である。④調査日には、集荷20,212個、配達13,071個、合計34,019個の荷があり、1運行当りの立寄軒数は平均16軒である。⑤主要な積載品目は、繊維製品83%、衣服11%、紙加工品4%となっている。

以上は、室町地区における荷主及び運送事業者からみた輸送実態の一部であるが、この調査により、京都室町地区の物流実態の特徴が詳細に把握され、共同輸送システムの具体的設計のための貴重な資料となった。

3. 京都室町地区における輸送上の問題と共同輸送化に対する意識

荷主側の物流に対する改善例としては、「建て替えに伴ない配送用窓口の設置」、「物流専従員を置く」、「配送車の停車場設置」が主なもので、荷主は、交通渋滞と配送料金が高いことで困まっている。また、共同輸送化については、「従来の運送事業者との関係を保ち、入出荷どちらも扱い、集荷は方面別にせず一括集荷し、運送事業者が行なう」というパターンへの意向に大きな共通点がある。さらに、共同輸送化について、輸送サービスの低下と料金の上昇を心配しているが、条件付も含め73%が賛成している。

一方、運送事業者は、「集配ルートの改善」、「集配所の拡大」、「車両の大型化」などの物流改善努力をしつつ、同時に、路上駐車や交通渋滞に8割が困っているとしている。共同輸送化については、「従来の荷主との関係を保ち、集荷・配達の両方を行ない、配達方面に関係なく一括集荷を行ない、組織は荷主と共同して形成し、施設は新設し、集配は共同集配センター自身の車両で行なう」というパターンへの意向が強い。運送事業者は、荷主の協力が得られるかという点に大きな不安をもちつつ、賛成・条件付賛成は65%に達している。

以上の点より、京都室町地区において共同輸送システムを創出していくことの必要性が十分あり、その可能性と現実性についても十分でないことが明らかとなった。

4. おわりに

京都室町地区において共同輸送化を現実のものとしていく上で、①荷の確保 ②共同集配センター施設の確保、③共同輸送の組織形態 ④事故時の賠償責任 など多くの解決を必要とする課題が残されている。

計画をさまざまな現実の諸条件の下で具体化していく場合には、実態に則したきめこまかな調査と、立場の異なる主体間の調整と合意形成のための地道な努力が必要とされる。都市内物流の合理化のための共同輸送化への試みの場合にも上記のことがとりわけ重要である。

なお、本研究にあたり、京都大学長尾義三教授を委員長とする京都室町地区共同輸送検討委員会の各委員の御指導を受けた。関係者に感謝します。