新たな物流施策大綱への反映

港湾研究部　港湾計画研究室　室長　高橋　宏直
道路研究部　道路研究室　室長　塚田　幸広　主任研究官　河野　辰男

1．はじめに

わが国の物流対策の体系である総合物流施策大綱は、1997 度に初めて策定され、2001 年度に第一次改訂（以下「13 年大綱」という）がなされたが、その後の施策の進捗状況や経済社会の変化、構造改革の進展を踏まえて、2005 年 11 月新たに「総合物流施策大綱（2005-2009）」が閣議決定された。この大綱には、国総研が関係部局と連携して、大綱のフォローアップに必要な評価指標や道路交通の負荷を軽減するための物流対策の提案を行ってきた結果の一部が反映された。

本稿では、採用された新たな評価指標や大綱に反映された路上荷捌き対策と商慣行の改善について報告する。

2．新たな評価指標の提案

1）13 年大綱における指標の課題

13 年大綱では物流施策の進捗状況を把握する指標として、モーダルシフト化率[注1)] 等の指標が示されている。しかしながら、このモーダルシフト化率は全体に対する比率であることから、ある分野での進捗状況が進展していても指標上の数値として明確にならないという課題が従前から指摘されていた。具体的には、鉄道や内航海運による輸送量が増大しているにもかかわらず、それ以上にトラックによる長距離輸送量の増大が著しいことから、モーダルシフト化率としては逆に低下傾向を示す結果となっている。

このため、新大綱の策定に際して、本省からの要請に基づき港湾研究部港湾計画研究室において、あらたな指標の検討を行った。その結果は、新大綱に関連して開催された、関係省庁の局長等による総合物流政策会議において「今後推進すべき具体的な物流施策」における新しい評価指標として位置づけられた。

2）進捗状況の把握のための新たな指標

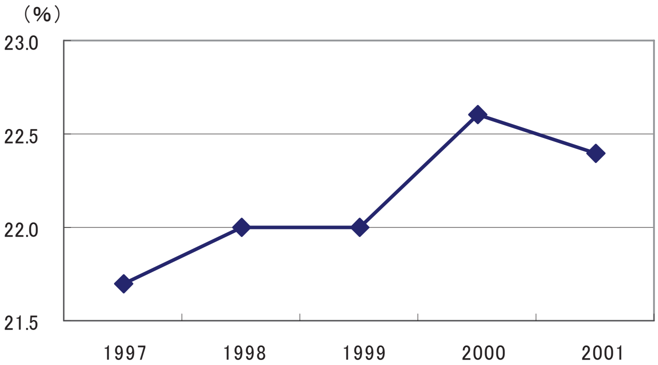
従来のモーダルシフト化率とは異なる指標として、自動車輸送との連続性の高い、鉄道コンテナ、ＲＯＲＯ船[注2)]、コンテナ船、フェリーの輸送モードによる分担率を設定した。モーダルシフト化率との主な相違点は、次のとおりである。

①対象品目：一般貨物から全品目を対象とする。

②対象輸送距離：輸送距離 500km 以上から、1,000km 以上を対象とする。

③解析方法：解析に用いるデータの精度誤差に対処するために３年間移動平均とする。

この新指標の算定結果の推移を図－１に示す。その結果、モーダルシフト化率での低下傾向とは異なり、増加傾向を確認することができた。



新たな指標：1,000km以上の国内輸送トン数全体に占める鉄道コンテナ、コンテナ船、RORO船、フェリーによる輸送トン数のシェア

図－１　新たな評価指標の推移

注 1）モーダルシフト化率：　長距離の一般貨物輸送に占める鉄道・内航海運による輸送量比率

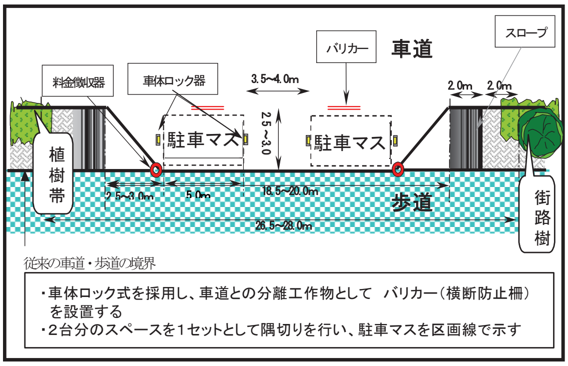
注 2）ＲＯＲＯ船：　岸壁から車両が直接船内に走り込んで荷を積み込む方式の貨物船

3．物流対策の提案

1）路上荷捌き対策

交通渋滞や交通事故の一因となる無秩序な路上荷捌きが社会問題化している。この問題への対策の一環として、空間的制約が大きく路外に荷捌き駐車場用地を確保できない地域における短時間の荷捌き需要に対応するために、走行車線に影響を与えずに荷捌きができるスペースを路上に確保する路上荷捌き駐車施設の整備手法を検討した。

図－２は、道路法に基づく路上荷捌き駐車施設の整備イメージであり、荷捌き車両を短時間で効率的に回転させるために長時間駐車を抑制するような駐車料金施策を執るとともに、違法駐車の取り締まりや罰則の強化等も合わせて実施することが有効であることを示した。

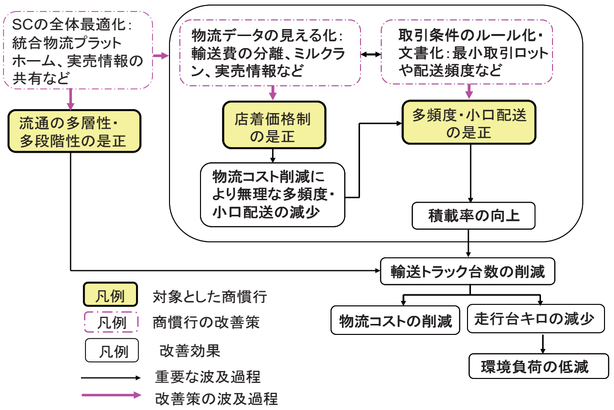


図－２　路上荷捌き駐車施設の整備イメージ

2）商慣行の改善策

物流面で非効率を招いている商慣行の影響と問題点を把握した上で、貨物車交通の効率化に資する改善策と実現シナリオを提案した。貨物車交通への影響が大きい多頻度小口配送に繋がる商慣行は店着価格制であり、これに着目した改善策を図－３に示す。店着価格制では、製品価格と輸送費が分離されていないため物流コストが認識されず、購入側荷主は過度な輸送サービスを要求しがちで、結果として多頻度小口配送に繋がり、貨物車交通効率化の阻害要因となっている。

そこで、改善策としては、製品価格と輸送費の分離や取引条件のルール化・文書化、さらにはサプライチェーン（ＳＣ）の全体最適化が有効である。これらの実現シナリオとして、企業の社会的責任の意識向上や商慣行改善による物流と貨物車交通合理化の考え方の普及、改善効果の周知等に向けた広報・啓発活動、並びに企業へのインセンティブ付与、等の施策を提示した。



ＳＣ（サプライチェーン）：商品の製造から販売までのすべての工程を一つの流れとして捉える考え方。供給連鎖。

ミルクラン：工場が部品を調達する物流手法の一つで、工場側から決まった順番で複数の部品メーカを巡回して部品を集める方式。物流費を工場側がコントロールできる。

図－３　商慣行の改善策

4．おわりに

新大綱では、各指標を施策の進捗状況の把握およびフォローアップや施策の充実強化に活用することとしているので、今後とも積極的な対応を進めていくとともに、物流施策大綱の推進に寄与する制度・技術の提案に向けた研究を実施していく予定である。

【参考文献】

1）河野辰男，塚田幸広：物流対策としての交通空間の活用，IATSS Review，Vol.30，No.4，2005.12

2）河野辰男，塚田幸広：商慣行の改善が貨物車交通に与える影響に関する研究，土木学会論文集・第Ⅳ部門，No.807，pp.67-76，2006.1