



大庭 靖雄（おおば やすお）

国土交通省 物流担当政策調整官

1 初めに

物流は、時代とともに大きく変わる。昨秋、運輸政策審議会は、政府の省庁再編に先立ち、21世紀初頭における総合的な交通政策の基本方向について答申を行った。その検討過程にかかわった経験を踏まえ、答申に示された考え方を紹介しつつ、今後の物流の方向に関し、政府の立場からの関心事を中心に記述してみたい。

2 大きな流れ

（1）需要

運輸政策審議会は、上記の答申において、2010年までの交通機関ごとの需要予測を行っている。その結果によれば、少子高齢化の進展や経済の低成長化は、国内輸送需要を低迷させ、交通事業者の投資意欲を減退させるものとされ、また、国際航空輸送や国際海上コンテナ輸送は引き続き順調な伸びが見込まれるものの、国際輸送についても、拡大の程度はかつてほどではなくなるとされている。

表1 国内輸送の2010年 / 1995年の増減（トンベース）

区 分	貨物輸送量の増減率
全機関計	1～5 %
鉄 道	▲30～▲26 %
自 動 車	2～6 %
うちフェリー	2～6 %
海 運	▲5～0 %
うちコンテナ、RORO船	36～42 %
航 空	52～61 %

表2 国際輸送の2010年 / 1995年の増減（トンベース）

区 分	国際貨物輸送量の増減率
国際貨物計	14～16 %
うち海上コンテナ	79～84 %
うち航空貨物	63～89 %

（参考）過去15年（1995 / 1980年）の国際貨物計の伸びは29%、うち海上コンテナの伸びは218%、航空貨物の伸びは300%であった

（2）規制緩和

事業の安定によりサービスの安定的な供給を確保する機能を果たしてきた運輸分野の需給調整規制は、各種の交通機関が成熟するとともに自家用交通の普及が顕著に進む中で、その制度的意義が薄れてきた。その一方、規制に伴う効率性の阻害等の問題が看過できなくなってきた。このような事情を背景に、運輸分野の需給調整規制は、原則として廃止する方向で改革が進んでおり、昨年は港湾運送事業法の改正法が施行された。また、今国会では、倉庫業の参入規制、料金規制の緩和を内容とする倉庫業法の改正案が審議される予定である。

今後、このような事業環境のもとで、事業者間の競争を通じて、ニーズに対応した多様なサービスが提供されることが期待される。また、政府は、公正な競争の確保や消費者保護の観点から、市場の状況の監視や関連する情報の公表を行うことが必要である。

(3) 情報化

IT革命は、大量の情報の高速かつ安価な処理と広範なネットワーク化を可能とし、交通分野において需給の両面から大きな影響をもたらす。グローバル化やIT革命の進展による市場競争の激化を背景として、従来のような狭い範囲での最適化から、例えば企業のサプライ・チェーンマネジメントへの取り組みに見られるように、より広い範囲での最適化への志向が強まっている。また、従来よりも広い範囲で物流のアウトソーシングが進みつつある。メーカーをはじめとする荷主企業が経営に関する情報開示を進め、いわゆるサードパーティ・ロジスティクス事業者と言われる提案型の物流事業者のノウハウを活用していくことが期待される。このような動きを通じ、全体としてのリードタイムが短く、時間精度が高い情報化された俊敏な物流を実現することが可能となると考えられる。

また、政府にあっては、電子政府の実現や、ITを活用した先駆的なシステムの開発、普及を先導することにより、物流分野の安全性、利便性、生産性の向上とサービスの多様化、交通インフラの利用効率の向上等を進める必要がある。

3 環境制約

(1) 環境負荷

貨物輸送の手段をたどってみると、臨海工業地帯の形成により大量物資の海上輸送が進展するとともに、利便性に優れたトラックへの依存が大きく進んだ。かつては国内貨物輸

送の半分以上を占めていた鉄道のシェアは激減した。このような変化は、交通部門からのCO₂排出量を押し上げており、現在では、わが国全体の排出量の20%以上を占めるようになってきている。その結果、単位輸送量当たりのCO₂排出量でみた環境負荷は、西欧諸国並みとなり、広大な内陸部を抱え鉄道輸送が発達した米国に比べれば、相当大きなものとなった。

表3 交通機関分担率（トンキロベース）と
トンキロ当たりCO₂排出量（1995年）

国名	鉄道 (%)	自動車 (%)	海運 (%)	航空 (%)	単位当たり CO ₂ 排出量 (指数)
日本	4	53	43	0	100
アメリカ	49	33	18	0	59
イギリス	6	69	24	0	110
ドイツ	20	61	19	0	101

また、大都市地域における大気汚染、騒音等に関する環境基準の達成率は依然として低く、自動車による公害問題が深刻の度を増しており、沿道公害訴訟や大都市でのディーゼル車規制が国民の関心を集める問題となっている。

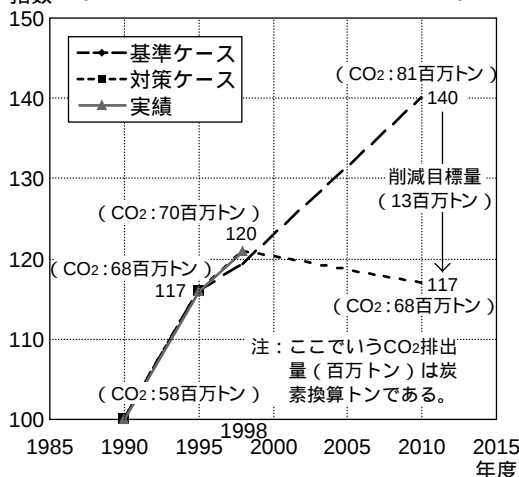
(2) 環境負荷の小さい物流体系

1997年の気候変動枠組み条約第3回締約国会議において、京都議定書が採択され、締約国が行う措置などが定められた。わが国は、温室効果ガスの排出削減目標を達成するため、交通部門では、1,300万トンのCO₂を削減する必要がある。この議定書が近い将来に発効することが確実であることを考えれば、この条約に基づくわが国の義務を確実に履行しうる措置を講じなければならない。交通部門のCO₂の90%は自動車から排出されているため自動車輸送の共同化や、CO₂排出量の小さい交通機関の活用を進める必要がある。また、トラックの窒素酸化物、粒子状物質等の排出による地域的な環境問題への対策は極めて重要で

あり、トラックの性能改善とトラック輸送の効率化をあわせて進めることが必要である。荷主と物流業者の取り組みを推し進める新たな施策の導入が必要だと考えられる。

交通部門のCO₂排出量の削減目標

指数 (1990年度の実績を100とした場合)



4 インフラ整備

(1) 交通基盤の整備

交通基盤の整備は、従来から着実に進められてきた。全国に展開された鉄道、港湾、空港の整備によって、交通ネットワークは概成しつつあるが、大都市圏にまだ交通のボトルネックが残っている。特に、国内国際双方の需要に対応するため、首都圏の空港容量拡大は急務である。また、わが国をめぐる国際物流システムの効率化や高度化を図るため、次世代型海上コンテナターミナルの整備を進めることが必要である。また、都市中心部の交通の円滑化を図る観点から、環状道路の整備の必要性も高い。

わが国の存立にとって必要不可欠な国際競

争力の強化、環境との調和と安全の確保、生活の豊かさの増進といった21世紀初頭のニーズに適合する交通インフラを厳しく見極め、戦略的な重点投資を徹底する必要がある。

(2) 交通施設の連携、活用

港湾、空港、拠点駅といった拠点施設と広範な背後地との通行の高速化、円滑化のため、これらの施設と高速道路のインターチェンジとを直結させるなど、複数の交通インフラ間の連携に取り組む必要がある。さらに交通拠点開発と都市開発の多様な連携により、インフラ整備の効果を高めていく必要がある。このような点は、国土交通省の発足によって今まで以上に実効をあげていく分野である。

同時に、可能なかぎり既存施設の有効活用を進めて、需要に対応していく必要がある。このため、新たな技術を活用して機能の向上を図り、また、利用環境を整備することなどにより、港湾の24時間フルオープン化、空港の運用時間の見直しなどによる交通容量の拡充などを進めていくことが重要である。

5 終わりに

わが国の物流は、年間500兆円を超える経済活動と、1億2,600万人の国民の日々の生活を支えるまでに発達した。今後とも、物流の役割が重要性を増していくことは確実であり、それは経済社会の変化に機敏に対応したものでなければならない。政府は、新年度早期に、平成9年に策定された総合物流施策大綱の見直しを行う予定である。物流行政に関する国土交通省の所管範囲は広い。関係者からの積極的な政策提言を期待したい。