



# 今後の物流政策と来年度予算の課題

2002年からPI外環沿線協議会が行われ、世田谷区の推薦でポンポコからも江崎が参加してきました。現在もPI委員として特に交通を中心とした分析を続けています。

東京外かく環状道路の東京区間は、国内で初めて高速道路の構想段階からPI(市民参加)方式を導入したことから、PIはどうあってほしいかについても考えてきましたが、これまで国土交通省は、不適切な表現を用いて市民の誤解を招くだけでなく、物流現場の思いも本当に聞いているのかという疑問を抱いてきました。

ところが今年度に入り、国交省の物流担当が物流事業者の声を直接聞きながら物流政策を検討していることに気づき、その動向を見守ってきました。国交省は国交省発足以来はじめて、「物流」を直視して専門的に審議する場を設け、昨年12月25日、社会資本整備審議会・交通政策審議会に諮問していた今後の物流政策の基本的な方向性に関する答申を受けたと発表しました(図1)。この答申と来年度予算の政府案についての課題をまとめました。

## 1. 今後の物流政策(答申)の概要

### 1-1 「我が国の物流は、今、危機的な状況に直面している」

答申は冒頭で、物流が歴史の中で果たしてきた役割や国民生活を支えてきたこと、物流サービスに携わる人々の努力で質の高いサービスを提供していること、しかし今、物流分野の労働者の確保が極めて厳しい状況となり、日本経済や国民生活を動かし続ける血液が止まるような極めて深刻な状況に直面している、と書いています。特に、中高年層への依存が強いトラック運転手や内航船員については、深刻な人手不足に陥るおそれがあり、危機感を持って早急に適切な対策を講じるべきとしています。

### 1-2 今後の物流政策の基本的な方向性の第一は「潜在的輸送力等の発揮」

この危機的状況への対策として、物流分野における生産性を飛躍的に高めるためには、物流の省力化と効率化を進めていくことが必要であり、これまで貨物輸送に使われてこなかった都市鉄道等の旅客鉄道をはじめ、既存のインフラストックの有効活用を図るとともに、現在において使い切れていない輸送力に光を当て、非効率な輸送の改善等を行うことにより、既存の輸送力の更なる有効活用を図っていくことが必要である、としています。

### 1-3 具体的施策の第一は「モーダルシフトの更なる推進」

環境負荷低減のため、トラックから、大量輸送が可能で二酸化炭素排出原単位が小さい鉄道、船舶に転換を図ろうと、これまで様々な支援施策が進められてきました。大量輸送機関である鉄道・船舶の利用は、トラックドライバー不足対策にも資するため、持続可能な物流ネットワークの確保につながり、荷主にとってもモーダルシフトをする動機となることから、これまで以上に、荷主と連携したモーダルシフトの促進が求められる、としています。

都市内物流のマネジメントとしては、①物流に関するエリアマネジメントの促進、②物流を考慮した建築物の設計・運用、③都市鉄道等の旅客鉄道の輸送力を活用した貨物輸送の促進、④東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機とした円滑な物流の確保、が挙げられ、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催は、新たな都市内物流のモデルを構築し、我が国の物流の信頼性の高さなどを世界に発信する絶好の機会と捉え、PRしていくことが重要だとしています。

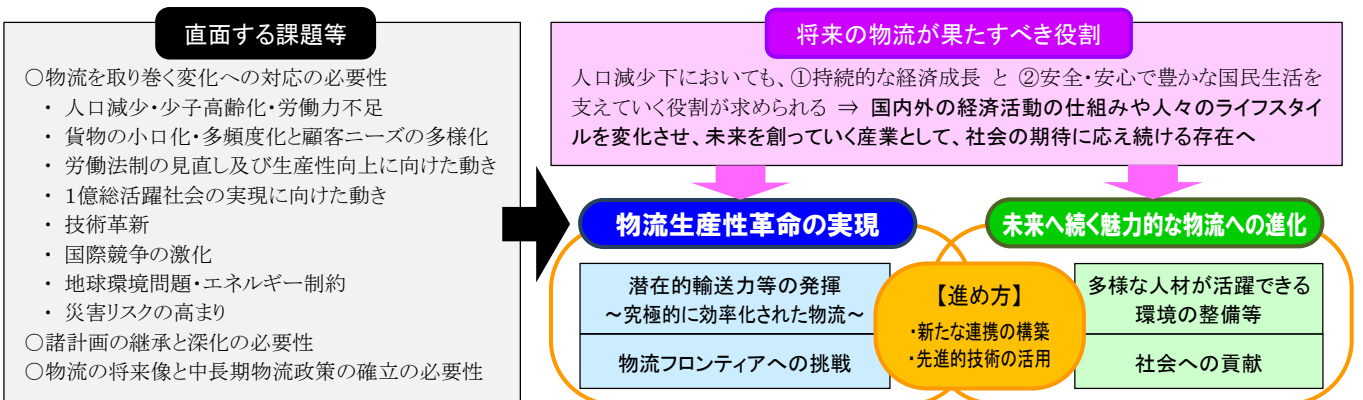


図1 「今後の物流政策の基本的な方向性等について」(答申)のポイント 答申 2015.12.25 掲載図を江崎が簡略化

【お問い合わせ先】 喜多見ポンポコ会議 担当:江崎美枝子

<http://www.ab.auone-net.jp/~ponpoko>, [k-ponpoko@ab.auone-net.jp](mailto:k-ponpoko@ab.auone-net.jp)

表1 三大都市圏環状道路とモーダルシフト予算の比較

国交省及び物流審議官の予算を「環状道路」「モーダルシフト」で検索、金額は各年度の決定概要段階、外環は事業実施箇所の当初配分額、紫文字は江崎

	三大都市圏環状道路	外環 (関越～東名)	モーダルシフト
H28 (2016) 年度	<p>○効率的な物流ネットワークの強化 [3,170 億円] 交通渋滞の緩和等による迅速かつ円滑な物流を実現することで、競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等の重点的な整備</li> <li>環状道路の整備に合わせた首都圏の高速道路における新たな料金体系の導入</li> <li>大型車誘導区間における道路構造上の支障部分の計画的な解消</li> </ul>	<p>未公表</p> <p>H28年度以降に必要な残事業費は1兆2221億円、しかし難工事のため、さらに増加すると考えられます。</p>	<p>○鉄道・海上輸送への転換促進に係る設備の導入経費補助(環境省連携施策) [37 億円の内数](エネルギー対策特別会計)</p> <p>○31フィートコンテナの導入経費補助(同上) [同上](エネ特)</p> <p>○40フィート背高海上コンテナの鉄道輸送促進に向けた低床貨車の実証実験 (同上) [31.5 億円の内数](エネ特)</p> <p>○都市鉄道等の旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築に係る設備の導入経費補助【新規】(同上) [37 億円の内数](エネ特)</p> <p>○モーダルシフト、共同輸配送等に係る計画の策定経費・運行経費の補助【拡充】 [0.4 億円]</p> <p>○協議会の事業計画策定経費を補助対象に追加するとともに、事業経費の一部を引き続き補助 [0.4 億円]</p>
H27 (2015) 年度	<p>○効率的な物流ネットワークの強化 [2,379 億円] 迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、物流ネットワークの強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等の重点的な整備</li> <li>大型車誘導区間における道路構造上の支障部分の計画的な解消</li> </ul>	500 億円	<p>○協議会が策定するモーダルシフト等推進事業に基づく事業に要する運行経費の一部を補助 [0.4 億円]</p> <p>○モーダルシフトに資する設備・機器の導入に要する経費の一部を補助(環境省連携事業) [73 億円の内数](エネルギー対策特別会計)</p> <p>○31フィートコンテナの導入に要する経費の一部を補助(同上) [同上](エネ特)</p> <p>○鉄道による国際海上コンテナ輸送の促進に向けたモデル実証(同上) [40 億円の内数](エネ特)</p>
H26 (2014) 年度	<p>○効率的な物流ネットワークの強化 [1,681 億円] 迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等を図るため、三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路等を切れ目のないネットワークとして重点的に整備する。</p>	309 億円	<p>○鉄道を活用した物流の低炭素化促進事業(環境省との連携事業) [環境省予算 低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援基金 国費:94 億円の内数]</p> <p>○グリーン物流調査(環境省との連携事業) [環境省予算 エネルギー起源CO2 排出削減技術評価・検証事業 国費:40 億円の内数]</p> <p>○低温物流分野におけるモーダルシフト促進のための実証事業(環境省との連携事業) [同上]</p>
H25 (2013) 年度	<p>○物流ネットワークなど基幹ネットワークの整備 [3,539 億円] 我が国の国際競争力や地域の経済・産業の強化を図るため、大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路等のネットワーク整備、国際海上コンテナ積載車両等の通行支障区間の解消、高速道路等と拠点空港・港湾・鉄道駅との直結を含むアクセス整備を推進する。 補正予算&gt; 物流ネットワークの強化 [248.6 億円]</p>	300 億円	記載見つからず
H24 (2012) 年度	<p>○大都市圏環状道路の整備 [1,237 億円] 迅速かつ円滑な物流の実現等、国際競争力の強化や交通渋滞の緩和等のため、三大都市圏環状道路の整備を推進する。 補正予算&gt; 物流ネットワークの整備 [900 億円]</p>	250 億円	<p>○鉄道貨物の輸送力増強を推進 [226 億円]…6項目の1つ</p> <p>○海上交通の環境対策・省エネの推進 [10 億円]</p> <p>○「モーダルシフト等推進事業」により、低炭素型の物流を推進 [1 億円]</p>

## 2. 物流に関する予算

### モーダルシフトは三大都市圏環状道路の100分の1

表1は、国交省の各年度予算から三大都市圏環状道路とモーダルシフトに関する項目を抽出し比較したものです。三大都市圏環状道路は、平成28年度予算の政府案をはじめ例年「効率的な物流ネットワークの強化」という名目で巨額の予算が充てられてきました。一方、モーダルシフトについては「内数」として該当金額が不明確なものも多いのですが、三大都市圏環状道路の100分の1程度です。

## 3. 物流現場の思いを反映しない道路予算

### 整備促進を求める組織は誤解していないか？

前述の答申で、今後の物流政策の基本的な方向性の第一は「潜在的輸送力等の発揮」、つまり既存インフラの有効活用でした。また、荷主や運送事業者が貨物輸送に関して考えている課題は、高速道路や一般道路の整備よりも、高速道路料金が割高であること、輸送時間がかかり時間が読めないことが圧倒的に多くなっています(図2)。

とすると、三大都市圏環状道路は誰が何のために必要だと言っているのでしょうか。調べてみると、日本を代表するような経済団体が国交省に対して整備促進を要望していることがわかります。果たして、これらの組織は適切な

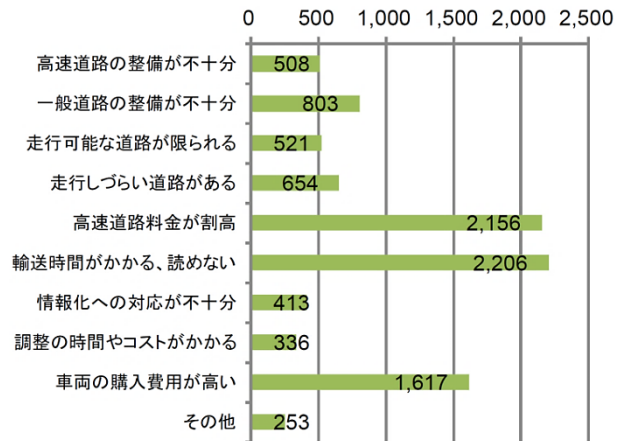


図2 企業の貨物輸送に関する課題認識

出典：第5回東京都市圏物資流動調査(企業アンケート調査)

情報に基づいた判断をしているのでしょうか。市民がそうであったように、不適切な表現が原因で誤解していないでしょうか。2020年の東京オリンピック・パラリンピックの際に、世界へ向けて物流崩壊の姿をさらすのか、最先端の都市物流の姿を発信することができるのか、賢明な判断を待ちたいと思います。