



# 物流業界の方に インタビュー

[答] 省エネルギー輸送対策会議  
エコロジスティクス・コーディネーター  
柳橋 裕正さん

2002年6月から2004年10月まで「PI外環沿線協議会」、引き続き2005年1月から「PI外環沿線会議」が行われ、世田谷区の推薦で喜多見ポンポコ会議からも江崎が参加してきました。しかし、外環にどれだけの効果があるのかなど、残された課題についての審議は止まったままです。

今回は、私達がPI協議会・PI会議と並行して開催していた「ポンポコ研究会」にもご協力いただいた、柳橋裕正さんにお話を伺いました。

[参考] 省エネルギー輸送対策会議  
<http://npo-escot.com/>

## 喜多見ポンポコ会議

<http://www7.ocn.ne.jp/~ponpoko/>

2008年8月2日発行

## 省エネルギーへの 取り組み

——省エネルギー輸送対策会議（エスコット）はどのような活動をしている団体ですか？

「エスコットは、輸出入で利用する海上コンテナが国内輸送の際に半分が空荷で動いているという非効率をなくすために組織されたのが最初です。一つの企業だけでは色々なしがらみ、商慣習や気づかずに取り組めないことがあり、NP法人として広く多くの方に参加していただくことで解決策を見出そうと活動しています。また、一般の方々に『物流』を分かりやすくご理解いただくための活動や、行政等への問題提起、解決への提案なども行っています。」

——具体的には、どのような活動がありますか？

「物流資材などが不要になり処理費用をかけて廃棄している企業があれば、一方では不足している企業が資金を出して購入している、という無駄があり、その間を取り持つといったこともあります。」

——最近、近所のクリーニング店でハンガーの回収・再利用を始めました。ハンガーを再利用すると、どのような効果があるのでしょうか？

「『家庭ゴミの削減』『コストダウン』と『リ・ユース』『リ・サイクル』が目的です。」

私の所属する企業はクリーニング店のハンガーではなく、洋服を製造から店頭陳列まで1本のハンガーで賄うリターナブルハンガーを提供・運用しています。年間約1億5千万本、全国の小売店4,899店舗で利用されています。

このハンガーは小売店頭からの『廃棄物削減』を主目的としています。従来、物流と店頭陳列には個別のハンガーが使用されていました。ここに販売員の『ハンガー架替』という『付帯作業』が発生し、都内I百貨店本店では年間286万着、架け替え総所要時間47,700時間、人件費1億円（1994年度実績）という試算も出ていました。これらの付帯作業をなくし『販売』への人的資源の集中活用を実現させました。

このリターナブルハンガーシステムは昨年で15周年を迎えました。15年間で循環されたリターナブルハンガーは約15億1,500万本、東京ドームへ容れたとすると6.2個分（124万㎡）、石油に換算するとドラム缶で約130万本/200L、CO<sub>2</sub>に換算すると約597千トンに相当します。」

——素晴らしいお仕事ですね。

## 物流業界を取り巻く 世界的な動き

——原油価格の高騰は、私たちの生活だけでなく物流業界にも大

きな影響を与えていると思いますが、いかがですか？  
「燃料価格の高騰、電力料金の値上は物流事業者には多大な影響を及ぼしていますが、これとは別の側面として経済活動の変化という問題があります。」

以前は米国が全世界の消費地として様々な国から物を輸入していました。そのために輸送機器であるコンテナが米国に滞留します。輸送する船は帰り荷がないわけです。一方、輸出国ではコンテナが慢性的に不足します。また貿易赤字も膨らみ、一時期テレビニュースで放映されたような日本車の破壊や家電製品への放火などの抗議行動もみられたわけです。

これらの問題を解決すべく目を付けられたのが『牧草』『とうもろこし』などの飼料です。本来、牧場で草を生やし牛馬を放牧して食べさせていたものを破格値で米国からコンテナで運び、販売しました。いつしか飼料は『自生する』ものではなく『買う』ものになったのです。しかし、最近の米国の経済情勢、中国・インド・ロシア・中東諸国などの経済の急成長により

（裏面へ続く）



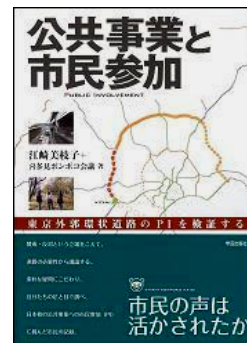
柳橋さんは、物流資材等の製造販売会社の物流担当としてお勤めのかたわら、省エネルギー輸送対策会議でも活躍されています。

書籍『公共事業と市民参加』

江崎美枝子+喜多見ホンポ「公議著

学芸出版社、2000円/冊税・送料サービス

入手希望の方は、通信欄に書籍名・冊数を「記入のつえ、お振込みください。入金確認後、書籍をお送りいたします。郵便振替 00160-4-656211 「喜多見ホンポ」公議」



います。広く利用されるには、貨物の積み替え場所の確保や、融通の利くタイヤにするなど多くの課題があります。」

——環境や安全を考えれば鉄道の方が有利なようですが、なかなか難しそうですね。地下鉄を利用した物流システムや、地下共同溝を利用した自動コンテナ配送など、研究は色々あるようですが、実現可能性はどうなのでしょうか？

「トラック業界もそうですし、港湾、建設など、色々なしごらみがあり大変ですが、将来を見据えて本当に必要なものは何かを考え、抜本的な見直しが必要です。でないと、日本は物流が止まり、国際競争にも勝てなくなります。」

物流業界で働く人が『希望』と『誇り』の持てる社会になってほしいものです。」

——外環には約1兆6千億円の建設費と、年間約50億円の維持管理費が必要と言われていいます。外環だけを抜き出して必要か否かを考えるのではなく、そもそも、人や物が、安全に、環境にやさしく、誰でもいつでも安価に利用しやすく移動できる方法は何かを、色々な視点から皆で考えられる社会になってほしいと思います。お忙しい中、貴重なお話をありがとうございました。

となれば、普通免許で運転できる車両を導入するしかありません。しかし車両が小さくなれば積載効率が悪くなる。同じ物量を運ぶために台数や回数が増える。必然的に交通量が増えるので、排気ガス、振動、渋滞などの発生が増え、さらに事故発生率が高くなるわけです。当然、ドライバー増加・燃料消費増・車両所有台数増・通行料増によるコスト増など、輸送効率が悪くなりコストが高くなるために物価が高騰します。」

——その立場にならないと分からない問題があるんですね。

解決策は？

——解決策として、たとえば、どのようなことが考えられるのでしょうか？

「トラックは時間の融通が利き、災害時に1本の道路が通行止めになっても迂回できるなどのメリットがあります。しかし、人手や環境面で将来に不安があります。」

車から鉄道などに転換する『モーダルシフト』が話題になりますが、もともとJRも私鉄も物を運んでいました。たとえば東急は多摩川の川砂利を、東武は日光杉や石灰石を都心へ、などです。しかし徐々に廃止され、鉄道貨物輸送は、宅配荷物のごく一部や、大企業が部品を運ぶ程度にとどまって

んが、時間と戦い命をかけて走っているということもご理解いただきたいと思います。

物流業界では今、労働人口の激減という問題があります。10年前に120万人だったトラックドライバーが現在では40万人に激減しています。東京都でも昨年の10～12月の3ヶ月だけで1万2千人の就業人口減になっています。

さらに昨年から『中型免許』なるものが創設されました。普通免許で4t車等の大きい車両を運転するのは危険で事故も多いから、というのが理由です。この中型免許を取得するには20歳以上で普通免許取得後2年以上の経験が必要です。『中型免許』の対象は車両総重量5t以上の車です。以前の大型免許の対象は最大積載重量5t以上、車両総重量8t以上でした。最大積載重量が2t車でも架装車両（アルミバン装備車やパワーゲート装備車など）は車両総重量5tを超えてしまいますから、今、運輸業界で使用されている2t車以上のほとんどは適合してしまうのです。

コンビニの配送などで女性ドライバーが重物を降ろす作業を軽減するために荷台にパワーゲートを装備しましたが、普通免許では運転ができなくなりました。

また、年齢、経験が義務づけられたために高卒の新人を採用してもドライバーとして就業ができないのです。

消費地が変化してしまいました。飼料を安価で運ぶコンテナと船が米国に滞留しなくなったわけです。当然、物流コストが上がり価格も高騰します。それにより畜産業者が肉・乳製品の値上げを要求することになりました。」

時間指定という問題

——ほかにも変化したことはありますか？

「一番問題なのは『時間指定』です。企業でもそうですが、個人でも宅配などで『配達時間指定』を受け取る側の都合を確認せずに『指定する』ことがほとんどです。しかし、指定があるがために、積載を甘くして車を出さざるを得ないことが多く、また、ある業者に聞いたところ1/3以上は再配達するそうです。こうした無駄の積み重ねが高コストの原因であり環境負荷やエネルギーの浪費になっています。」

——とりあえず「翌日午前到着」指定にしがちですが、よく考えると、そんなに急いで着かなくて良いものもありますね。

トラックドライバーの減少、そして中型免許の問題

「トラックドライバーという荒っぽいイメージがあるかもしれませ