

◆特集：物流対策の新たな取り組み◆

物流施設の整備計画プロセス

河野辰男* 長谷川金二**

1. はじめに

都市近郊における用地確保の困難さから、郊外のインターチェンジ周辺での無秩序な物流施設の立地、これに起因した住宅地内の大型貨物車走行等による周辺道路環境の悪化、都市内の多頻度少量輸送に伴う積載率の低下による貨物車交通の増加や荷捌き等の路上駐車もたらす交通混雑・沿道環境の悪化等、物流に関連した問題が生じている。このため、これらへの対応策の一つとして広域物流拠点や荷捌き駐車場の整備の必要性がいわれているが、その事業化は遅々として進んでいないのが実情である。そこで本稿では、道路管理者が積極的に取り組むべきと考える広域物流拠点と端末物流施設としての荷捌き駐車場の整備の枠組みと計画論の検討結果を報告する。

2. 広域物流拠点

2.1 広域物流拠点整備の課題

広域物流拠点は、行政・沿道住民・物流事業者が抱える物流に関する課題解決のため、高規格幹線道路ネットワークと一体的に整備し、都市間・都市内ともに積載効率の向上と貨物車台数の削減、走行ルートの整序化を図ろうとするものである。しかし、これまでの整備計画の検討においては以下のような問題が指摘されていた。

- ①事業が長期化し、利用者ニーズとのかい離、整備コストの増加が懸念される
- ②入居企業が要求する機能を満たしていない
- ③必要な規模の拠点整備が可能な用地が見あたらない
- ④中小企業が経済的に進出しにくい状況にある

そこで以下で、これらの問題点を踏まえ、規制や誘導策をパッケージとして効果的に広域物流拠点整備を展開する計画手法を提案する。

2.2 広域物流拠点の整備手法

道路占用を前提とし、公共や民間事業者が物流

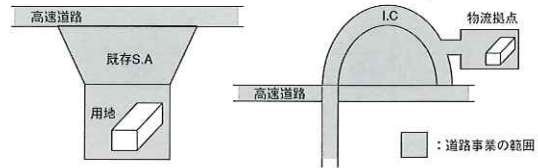


図-1 付加的な道路空間占有による物流拠点整備イメージ

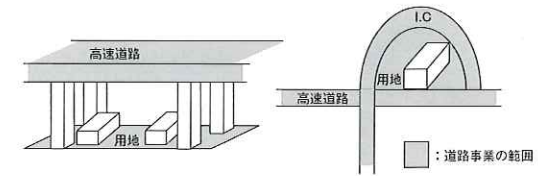


図-2 既存道路空間の占有による物流拠点整備イメージ

拠点を整備する場合と、道路占用はせずに民間が自ら用地を確保して整備する場合が考えられる。

(1) 道路占用を前提とした整備

1) 公共による整備 (図-1)

- ・高速道路のインターチェンジ (IC)、サービスエリア (SA)、パーキングエリア (PA) 周辺等において道路占用を前提とした用地確保、用地内道路整備を行う
- ・占用主体は、特定企業でなく「道路管理者に代わり得る公共的な団体」とする
- ・入居企業は公共的な団体と契約の上、入居する

2) 民間事業者による整備 (図-2)

- ・既存道路の上下空間や IC 等での未利用地における物流施設の道路占用を認める
 - ・ただし、「一般公共の用に供する」施設とするため、業種等による入居企業の制限は行わず、公募等により入居企業を募集・選定する
- (2) 道路占用を行わない民間事業者による整備 (土地利用上の規制を行うことによる整備)

- ・長期的な視点に基づく物流拠点整備計画を策定し、物流拠点立地を進めるべき地区 (物流拠点整備促進地区 (仮称)) での整備を誘導する

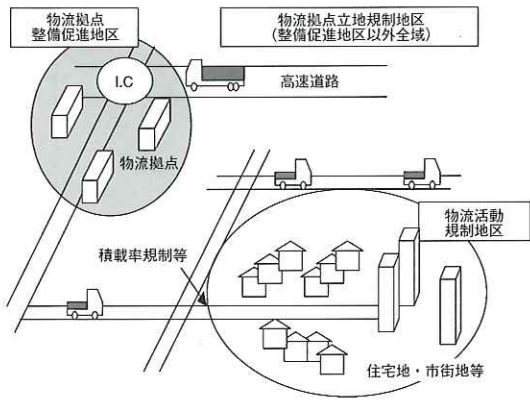


図-3 道路占用を行わない場合の民間事業者による物流拠点整備イメージ

- ・それ以外の場所では立地規制や物流活動に対する規制（流入規制や積載率規制等）を行い、物流施設の集約立地を誘導する

図-3は、行政が関与しつつ民間事業者が拠点整備を行う施策展開のイメージである。

2.3 広域物流拠点の整備に関わる規制・誘導

広域物流拠点の整備を効果的に推進するためには、規制や誘導策をパッケージとすることが有効であり、以下のような方策が考えられる。

【規制】

- ①物流拠点整備促進地区以外では、物流拠点の立地規制を厳しくする
- ②物流活動規制地区では環境改善の観点から、貨物車の流入規制、積載率規制等を行う

【誘導】

- ①立地規制に従った新たな物流拠点整備に対する融資・補助・優遇税制等を行う
- ②物流拠点整備促進地区の入居事業者に、都市内荷捌き駐車場の優先的な利用権を与える
- ③その他、高速道路料金の割引、優良運送事業者としての認定・優遇措置を行う

2.4 広域物流拠点の整備計画プロセス

新たな広域物流拠点への民間企業の入居促進を図るためには、できるだけ利便性が高く、民間企業のニーズに対応した物流拠点とすることが重要である。

図-4は、物流動向や企業の物流拠点整備の考え方を踏まえて整理した広域物流拠点の整備計画プロセスである。先ず、都市の物流動態や道路状況、土地利用、周辺の物流拠点立地状況、都市計画マスタープランなどの上位計画等の現状を把握

して総合的な分析を行い、物流拠点整備の必要性や配置計画、必要機能等を明らかにする必要がある。さらに、関係者の合意を得ることが重要であり、この協議の場として、国・地方公共団体、民間企業、地元等で構成する協議会を設立するのが有効である。また、物流拠点の整備による道路交通の負荷の軽減や環境改善等の社会的効果とともに、民間企業のコスト面でのメリットを明らかにすることが合意形成に不可欠であり、その分析・評価を含めた一連の計画策定において専門家のコンサルティングを受けることも効果的と考える。なお、多くの企業が物流拠点の新設、移転、集約等のいずれかが必要と考えており、行政と連携した物流拠点整備の際のメリットとして、「幹線道路アクセスの良さ」「手続きが楽」「用地を探す手間がはぶける」「税制上の優遇が受けられる」、「近隣住民との交渉の手間が省ける」「金融機関との交渉が楽」等を挙げており、これらの条件を担保した計画とすることも有効と考える。

2.5 広域物流拠点整備に向けた留意点

広域物流拠点の整備に向けた取り組み時の留意点として以下のことが挙げられる。

①実施体制

広域物流拠点の整備を行う主体（道路部局、都市部局、運輸部局、商工関連部局等）や官・民の役割分担を明確にし、早急に改善すべき交通渋滞・環境問題への対応といった短期的視点及び将来の物流量や市街地の拡大・土地利用の変化への対応といった長期的な視点から計画策定を行い、施策を進める必要がある。国、地方公共団体等の縦の連携、関連部局間の横の連携とも重要となる。

②広域的な視点からみた利用者ニーズの考慮

広域物流拠点の整備においては、その地方個別の即地的視点だけではなく、全国レベルの広域的な視点での物流戦略としての位置付けも重要であり、これに対応した利用者ニーズを把握した上で事業の実施判断を行う必要がある。

③周辺道路・土地利用の考慮

大型貨物車が多数出入りする物流拠点の配置は、周辺道路や土地利用の状況及びその将来計画等を十分に踏まえて計画することが重要である。

④整備効果の検証とPR

広域物流拠点の整備の効果とともに、周辺環境への影響等についても検証し、地域住民や入居企業にPRすることが重要である。

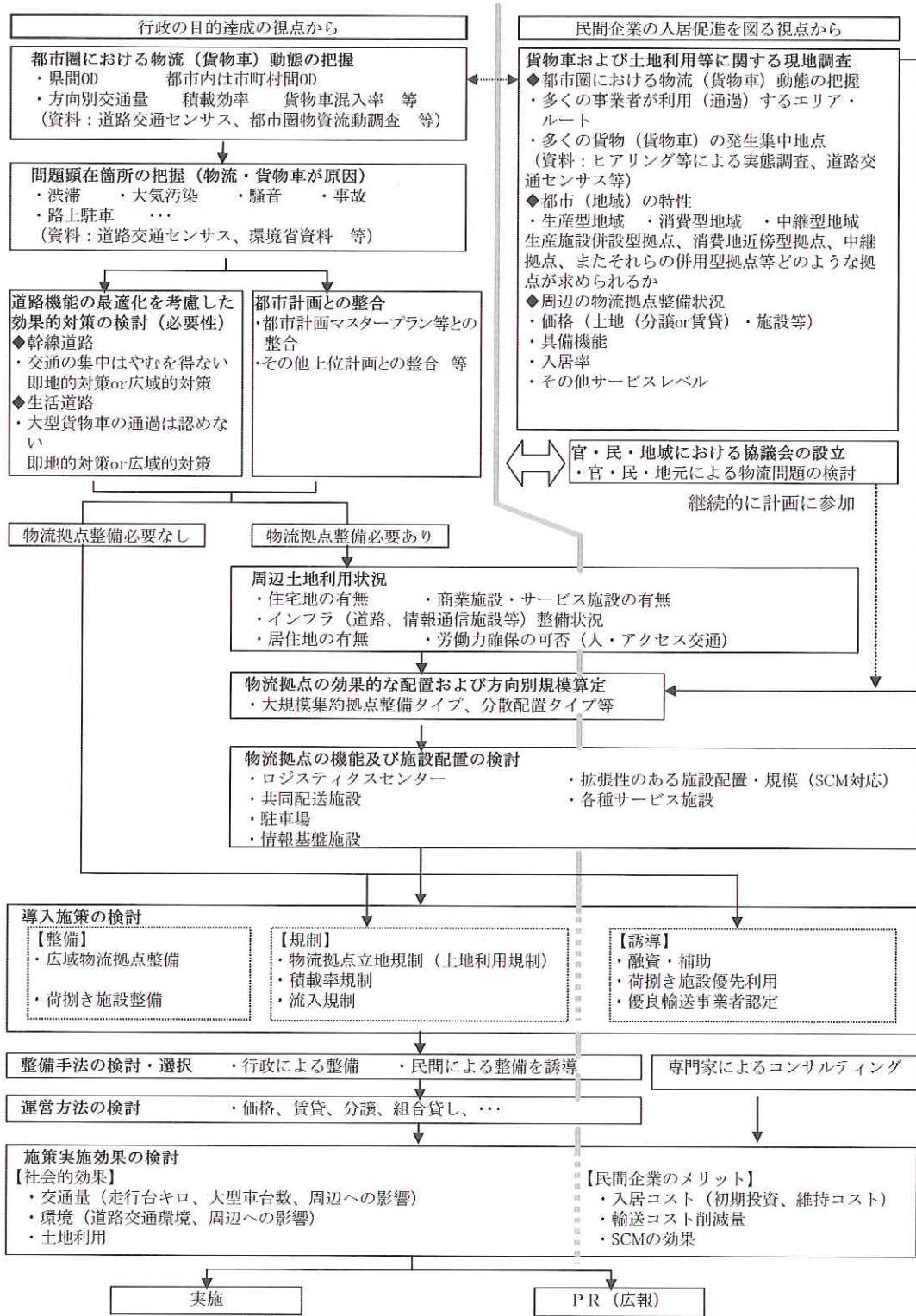


図-4 広域物流拠点の整備計画プロセス

3. 荷捌き駐車場

3.1 荷捌き駐車場整備の課題

端末物流の多くは、目的施設に専用の荷捌き駐車場がなく、路上で荷捌きなどが行われるため、交通混雑や事故などが発生し、社会的な問題となっている。荷捌き駐車場は、本来、目的施設側で整備すべきものであるが、特に大都市部の小規模事業者などでは、自社での整備が困難な状況が多く、公的な整備による対応が望まれる。

無秩序な路上での荷捌きは、道路の通行機能を低下させることから、これに対する施策を実施することは、①無秩序な路上荷捌き車両による路上駐車を削減し、交通渋滞や環境問題を改善する、②横持ち距離を短くし物流活動を円滑にする、等の効果が期待でき、道路管理者にとっても重要である。

しかし、これまでの荷捌き駐車場に対する道路管理者の考え方は、施設側で対応することを前提としており、自ら積極的に解決を図ろうとするものではなかった。そこで、今後は物流関係のニーズにも対応した道路整備を行うという観点からも、能動的・積極的に荷捌き駐車対策に取り組んでいく必要があると考える。

3.2 荷捌き駐車場の整備手法

荷捌き駐車対策は、民間建物内で実施するもの、路外の敷地で実施するもの、路上で実施するもの等があるが、効果的な対策は道路の状況によって異なると考えられる。歩道がない狭隘な道路では、路上での対策は困難であるため、路外や民間建物内で実施することになる。また、幹線道路においては、駐車帯がある場合でも、交通の安全性を考慮して路上での荷捌きを制限する場合もある。このように、実施する対策は、即地的な要因に影響されるが、概ね表-1に示すような道路の状況別に整理できる。このうち、新たに路上荷捌き駐車場を整備する際のイメージを図-5に示す。これは、走行車線に影響を与えず荷捌きができるスペースを路上に確保し、短時間の荷捌き需要に対応しようとするものであり、周辺に路外荷捌き駐車場がある場合には、その整備状況等を考慮しながら設置位置を決める。

3.3 荷捌き駐車場の整備に関わる規制・誘導

荷捌き駐車対策は、単に施設整備をするばかりでは、その効果を十分に発揮することができない。荷捌き駐車対策の実効性を高めるために、「規制」、

表-1 道路状況別の荷捌き駐車対策

道路状況			効果的な対策
停車帯	歩車分離	歩道幅員	
あり			停車帯利用のルール造り
なし	なし		路外駐車場の整備 路外駐車場利用のルール作成
		あり	未利用空間における路上駐車施設整備 路外駐車場の整備 路上・路外駐車場利用のルール作成
		狭い	歩道の拡幅 未利用空間における路上駐車施設整備 路外駐車場の整備 路上・路外駐車場利用のルール作成
商店街等の組織化がすすんでいる場合			共同輸配送システムの構築

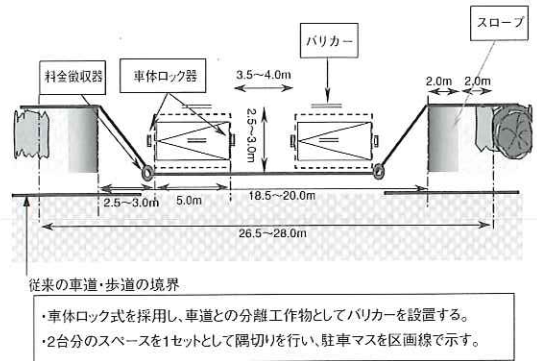


図-5 路上荷捌き駐車場の整備イメージ

「誘導」を含めた総合的な対策を実施する必要がある。

【規制】

- ①路上の荷捌き駐車場を整備した地域においては、それ以外の場所での路上駐車に対する罰則を強化する
- ②ドライバー本人に対する罰則以外にも、輸送業者に対する罰則を検討する

【誘導】

- ①路上荷捌き駐車場においては、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体系を導入する。一方、路外荷捌き駐車場では、その利用を促進するため一定時間以内の荷捌き駐車料金を割安にする。そのような、料金を政策的に決定することが可能な道路法に基づく路上駐車施設としての整備を推進する
- ②路上荷捌き駐車場以外の路上駐車を、路上や路外の荷捌き駐車場に誘導するための取締り