

## 第12回交通基本法検討会 テーマ：物流

東京女子大学 現代教養学部  
国際社会学科 経済学専攻  
二村 真理子

### 交通基本法と物流

- 特に重要と思われる点：環境対策
- 環境制約下で、いかに企業活動を阻害せずに環境目標を達成するか。  
⇒企業の環境対応に対する、政策的なバックアップの必要性。

### 前提①「物流」概念の整理

- 物流…生産から消費に至る、財の物理的な流れ。

※流通＝物流＋商流その他

- 「輸送」「保管」「荷役」「包装」「流通加工」「在庫管理」「物流情報処理」の7つの活動が含まれる。

### 前提②「物流」に対する視点

- マクロの視点とミクロの視点

- マクロの視点：国レベルの視点。  
インフラ整備、規制管理などが対象
- ミクロの視点：企業レベルの視点。  
メーカー企業、荷主企業の自社物流。  
または物流事業者レベルの視点。

### 前提③「物流」概念の発展

- 物流、ロジスティクス、サプライチェーン・マネジメント
- 企業の物流活動は、より高度な概念に基づいた活動へと発展。
- 戦略的に物流活動を行うことが重視されている。その際、コストと質の組み合わせの選択が重要。

### 物流政策に必要な視点

- 交通政策の中に、明確に物流活動を位置づけることが望ましい
- 物流政策としては輸送のみを対象とするのでは不十分。
- マクロ（国レベル）の視点による政策への、ミクロ（企業レベル）の視点の取り込みが重要。
- 実態に合わせた物流政策の柔軟な適用。

## 環境制約下の物流

- 地球温暖化への対応が急務。  
= 二酸化炭素排出量の削減  
⇒ 特にトラックからの排出量削減  
ただし、
  - 物流（特に輸送）に対する需要は、派生的な性格を有するため、抑制は容易ではないことを認識すべき。
  - 削減促進のためには様々な政策的工夫が必要。

## 環境負荷低減のためのオプション

- 環境負荷の大きいトラックが問題とされる  
⇔ 端末の輸送はトラックが不可欠
  - 輸送需要の抑制
  - 自動車単体の性能向上
  - 長距離輸送のモーダルシフト
  - 都市内物流の効率化

## モーダルシフトの推進

- 長年必要性は認識されてきた  
⇒ モーダルシフト化率は下落傾向  
(cf. トラックの利便性)
- シフトの意志決定をするのは荷主  
⇒ 荷主との連携は不可欠
- モーダルシフトを行いやしくすることが重要。

## モーダルシフト推進のために

- 端末輸送への積み替えを行いやしくする  
⇒ 必要な物流施設の投資
- 有効な物流ネットワークの整備  
⇒ ボトルネック設備への追加投資の支援。バイパス等の整備。
- 経済的手法の活用

## まとめ：環境関連の物流政策

- 環境負荷の低減を行うのは荷主企業  
⇒ 環境負荷低減のインセンティブを高める政策が必要
- インセンティブメカニズムの活用  
財務、金融面のバックアップを行う  
炭素税、排出権取引の導入も視野に