

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第4回物流小委員会及び  
交通政策審議会交通体系分科会物流部会第2回物流サービス小委員会合同会議

平成27年6月26日

【谷口物流政策課企画官】 皆さん、こんにちは。定刻前ではございますが、委員の皆さんがおそろいでございますので、よろしければ、少し前ですが開始をさせていただければと存じます。

委員の皆様方には大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、本日のヒアリングにご協力いただく皆様につきましても、大変お忙しい中、ご協力いただきましてありがとうございます。

本日の小委員会は、さきの6月8日に開催されました第1回の合同小委員会に引き続きまして、事業者様の方々からのヒアリングを予定しております。

まず、お手元の資料を確認させていただきたいと思います。本日の資料は、議事次第の次のページに記載のとおりでございます。もし配付漏れ等がございましたら、挙手の上事務局にお知らせいただければと思います。また、両部会の運営規則によりまして、本日の会議につきましても、原則として議事、議事録の公開をすることとなっており、議事録は委員の皆様のご確認をいただいた後、会議資料とともにホームページで公開することとなっております。

なお、本日は物流小委員会の委員総数5名中2名、物流サービス小委員会の委員総数5名中3名がご出席で、それぞれ定足数を満たしておりますので、本委員会は有効に成立しております。

それでは、報道関係の皆様におかれましては、今の撮影が終わりましたら、それより先はカメラ撮影はご遠慮いただければと思います。もう少しよろしいですかね。それでは、カメラ撮影はここで終了ということでお願いいたします。

それでは、この後の進行につきましては苦瀬委員長にお願い申し上げます。どうぞよろしくお願いいたします。

【苦瀬委員長】 それでは、早速でございますけれども、議事の1の関係者のヒアリングに入りたいと思います。関係者からのヒアリングでございます。

本日は地域における共同輸配送などの取組の促進事例につきまして、吉祥寺活性化協議

会様、大丸有・神田地区等グリーン物流促進協議会の事務局であります株式会社エックス都市研究所様、それから館内物流における先進的な取組について、佐川急便株式会社様よりお話をいただくことになっております。

それでは、ご説明をいただく順番に、今日お越しいただいた方々をご紹介します。吉祥寺活性化協議会会長、塚本様でございます。

【吉祥寺活性化協議会（塚本）】 塚本です。どうぞよろしく申し上げます。

【苦瀬委員長】 よろしく申し上げます。株式会社エックス都市研究所サステナビリティ・デザイン事業本部新事業創出チーム、副主任研究員の坪内様でございます。

【エックス都市研究所（坪内）】 坪内です。よろしくお願いいたします。

【苦瀬委員長】 佐川急便株式会社営業開発部参事、白井様でございます。

【佐川急便（白井）】 白井でございます。よろしくお願いいたします。

【苦瀬委員長】 これから3名の方より、それぞれ20分以内にお話をいただきまして、その後、質疑応答を含め意見交換を行うということでまいりたいと思います。

それでは、塚本様、ご説明をお願い申し上げます。

【吉祥寺活性化協議会（塚本）】 ご紹介いただきました塚本でございます。お手元に資料があると思います。吉祥寺方式による物流対策事業、これに沿ってといたしますか、前後するかもしれませんけれども、説明をさせていただきたいと思っていますので、よろしくお願いいたしたいと思います。

まず、吉祥寺でございますけれども、私が説明するまでもなく、皆様ご存じいただいているかと思います。位置的には、中央沿線、新宿、渋谷、立川からそれぞれ16分ぐらいで行ける距離にあるまち、吉祥寺でございます。武蔵野市吉祥寺と申します。南のほうへ行きますと、都内でも有数の井の頭公園という大きな公園、また、その上を少し上がりますと、ジブリ美術館と申しまして、宮崎駿さんのアニメの殿堂という、こういうふうなロケーションのまちでございます。

次のページを見ていただきますと、街中の様子がおわかりいただけるかと思います。吉祥寺のまちというのは、丸が描いてあります半径200メートルの中にほぼおさまるような商店会でございます。このまちの一番成功した事例をちょっと申し上げますと、大型店がこの200メートルの周りに位置して、その中に地元商店街があるというロケーションのまちでございます。ですので、大型店に行くには地元の商店街を通らないと行けないと、これが比較的まちを大きく発展させました大きな理由の1つになるかと思っていますとこ

ろでございます。

私が属しておりますこの吉祥寺活性化協議会と申しますのは、この半径200メートルほどの中にあります、商店会が約25ぐらいございます。それから、大型店が9店舗、それから金融機関、それから、交通機関——交通機関というのは、JR、京王、バス会社3社、それから学校法人等々で、約50の団体の固まりが吉祥寺活性化協議会と、こう申しております。その中でいろいろと事業をさせていただいています。活性化協議会は平成3年に創立しておりますので、今日まで約24年活動をしております。

その中の一環として、今日ご説明させていただきます荷さばきの問題もいろいろと手がけてきたということでございますので、しばらくお話をさせていただきたいと思っております。

それでは、次の4ページをご覧くださいますと、まちは御多分に漏れず、このように路上で荷さばきをするのが常日ごろと申しますか、昔からこういう状況でまちの中では荷さばきがされておりました。しかし、これでは困ったもんだなということで始まりましたのが、7ページをご覧くださいますと、ちょっと歴史的経緯が載っておりますので、これに基づいて説明したいと思います。

これには実は載っていないんですけれども、たしか平成7年だったと思うんですが、私どもで一番最初にできた荷さばき小委員会という、周辺協と申しているんですけれども、地元である交通関係の委員会がありまして、その中に荷さばき小委員会というのがありまして、たまたまその委員長を私が当時からやらせていただきまして、かれこれ、どうなんでしょうか、20年近くこの荷さばきに関しては関与させていただいています。

その当時の歴史、ちょっと外れてしまって恐縮なんですけれども、吉祥寺のまちにお見えいただいた方にはおわかりになると思うんですけれども、駅のすぐ隣に、まだ平成の初めのころなんです、ビルがございまして、その中に実はユザワヤさんが平成8年5月にオープンしているんです。

この店のオープンするときに、荷さばきと申しまして、車がJRとの間にトラックが2台がやっと入れる余地しかない。そういう中で、ユザワヤさんというのはご存じのように非常に細かいものを取り扱うお店なものですから、それこそ糸だとか、針だとか、本当に何万種類というようなものを取り扱う。ですから、当然取引先も大勢あるということで、この2台しかないようなところでどうやって、これをオープンさせるんだろうということで、私どもまちとしては非常に興味を持って見ておりました。

そうしましたところ、三鷹の奥のほうにあります大手運送会社の畑の真ん中にあります基地が実はございまして、それを基地として、そこへ各問屋さんにも全部荷物を運ばせまして、その運送会社さんの基地で運送会社さんのトラックに全部積みかえをしまして、吉祥寺の駅までピストン輸送して、1週間ほどかかったかと思えますけれども、1階から8階まである建物の中の商品を全部運び込んだと。これを見させていただいたとき、私どもは、ほうほう、こういう方法があるんだなど。

それは平成8年の話なんですけれども、初めて私どもを見せていただきまして、これは何とかこのまちでできないものだろうか、当時から夢物語のように思っておりました。ただ、これはとてとても、そう一朝事にできるなんていうことは思っておりませんでしたけれども、ただ、すごいことだと。何とかこういうことを将来的に考えていこうじゃないかというのが、そもそも私どもの荷さばきのスタートじゃなかったのかなと、今は思い出すところなんです。

その後、今の7ページにございますように、平成11年に国土交通省の関東運輸局のほうから、吉祥寺をご指摘いただいて、何とか吉祥寺を実態調査をしながら、もうちょっといい方法がとれないものだろうかということでご指名をいただきまして、私どもまちとしては、こんなすばらしい機会はないので、ぜひよろしくお願いたしますということで、11年、12年、13年ということで、2年間は実態調査をしまして、平成13年には実証実験をやりましょうということで、実験をやらせていただきました。

これで、まちの中の大きな動きが出ました。それまでは、荷さばきというのは、運送屋さんが勝手に持ってくる、問屋が勝手に持ってくるものだから、まちでとやかく言うものじゃないんじゃないのというようムードでございました。そのときに、平成13年の実証実験をしましたときには、各商店街にどのような車がどのように入ってきているんだということを、みんなしてやりましょうと。これは国のほうのお話もいただき、私ども地元の間にも、総立ちで全員出てくれということで、道路へみんな立ちまして、来る車、来る車に、おたくの車はどこに荷さばきに来たんですか、ああ、そうですか、はい、わかりましたで、行って帰ってくる、何分かかったというような、素人ながらのデータをみんなで作りました。

実はこのことがまちの人たち皆さんに、ああ、荷さばきってこういうことなんだよね、すごく手間暇かかっているし、それが道路を占拠しているんだよねと。やっぱり道路というのは、あくまでもこれはお客様のための道路なんだと。失礼だけれども、運送業界のた

めの道路じゃないんだよと。お客様のためにある道路なんだから、何とかみんなでしょうじゃないか、もっときれいにしようよというのが、この平成13年の実証実験から始まりました。

それから、やっと皆様方もその気になっていただきました。1つ、大きな事例を申し上げますと、このときには国の予算もいただきましたので、各道路にガードマンを全部立てまして、長時間は絶対いけませんよ、短時間でやってください。荷物をおろしたら、すぐさま出て行ってくださいよということで、非常に狭いながらも効率よくトラックを回しました。そうすることによって、町なかは随分すっきりいたしました。私ども、見ていて、おお、すばらしい、やればできないことはない、こうやってできるんだよねという印象を受けました。

ただ、実験が終わって、ガードマンがいなくなったら、もとのもくあみですぐもとへ戻るよねと。終わりましたら、案の定、半月、一月たちますと、徐々に徐々にもとのもくあみで、道路には1日トラックがとまるような、道路がトラックで壁になるような状況がずっと続いていまして、これはいかんと。私どもで何とかしなければいけない。それには、やっぱり自分たちの手だけではどうにもならない。やはり、ガードマンを何とかお願いしようよと。しかし、市にお願いしても、そう簡単に市のほうから右から左へOKは出ません。

よし、みんなで立ち上がろうと。このときこそなんです、各商店街に少しずつお金を出してくれと、お願いに上がりました。ある商店街なんかは、毎年1月には新年会をやっています。新年会はホテルで毎年やっているんです、大体のところが。わかったと、来年うちのほうはホテルをやめるよと。地元の居酒屋でやるから、その分、少しでも金を浮かせるから、それでうちの商店街はお金を出すよという商店街もあらわれるくらい、大変町なかでそこで大きく固まりまして、お金を皆さんに出していただいて、それでガードマンを雇って、また長時間の車は許さないよということでやりました。

そんなことをやっているうちに、市のほうも重い腰を上げていただいて、地元が本気でそこまでやるなら、市のほうもやらないわけにはいかないよということでガードマンを立てていただいたりやっているうちに、徐々に徐々に整理がついてきました。

そうこうしまして、ここに歴史、年表が書いてございますように、委員会も随分何度となくつき合いながらやってまいりました。その中で大きく変革したのは、平成21年に駐車禁止が民間委託になりました。これで大きく変身いたしました。それをすることに

よって、今まで長時間停まっていた車も短時間でやらなければいけないということで、一時は助手席にもう一人助手をつけて、何とか捕まらないようにしようよということで随分やっていた時代もありましたけれども、その後随分車が減ってきたというような状況でございます。

ちょっと前後して申し訳ございませんが、その次に、正式にできたこの委員会のメンバーなんですけれども、ここにも書いてございますように、学識経験者の方、また地元商業者、それから運送事業者の方々、また駐車場の方、東京都、警視庁、武蔵野市、それからオブザーバーとして、ここにも書いていますように、当時国土交通省の方々にもご参加いただきまして、こういうふうな委員会の中で、皆さんでこの吉祥寺のまちを少しでも何とかしましょうと。

合い言葉の中には、「すっきり・きっちり・吉祥寺」という合い言葉をつくりまして、町なかは、先ほど申し上げましたようにあくまでもお客様のためのまちなんだから、物流業界の皆さんには少し遠慮してもらおうじゃないか、どうしたらいいんだろうという方法で、この委員会の中でいろいろ協議をしましてまいりました。その中で出てまいりましたのが、次にも載っております、3つの約束と書いてございますが、こういう約束の中で何とか皆さん、頑張りましょうよと。

具体的な話を申し上げますと、次に11ページになりますけれども、さっき申し上げました「きっちり・すっきり・吉祥寺」推進活動。これは当時から続けておりまして、いまだに年二、三回はやっております。さっき申し上げましたように、各道路に各商店主に立っていただいてやるという地道な活動なんですけれども、そうすることによって、各お店の商店主もやらなきゃいけないんだと、まとまらなきゃいけないんだということで絶えず持っている。

同時に、各運転手さんに対しては、ああ、また吉祥寺うるさい、またやっているよということで、短時間の荷さばきで移動していただくと、こういうふうな商習慣を少しでも値上げようという努力、これをいまだに続けているところでございます。

その次、もう一つ、2番目、12ページに入ります。これは吉祥寺のJR高架下にございますショッピングセンターなんですけれども、約200店舗のテナントが入っている、地下1階、地上2階のショッピングセンターなんですけれども、こちらの荷さばき場が非常に少なく、長い間、ほとんどが路上で荷さばきをやっている状況でございました。私ども、地元としても困ると。地元も何とかしようとしているんだから、アトレさん、何と

かしてよということで随分長い間話し合いました。

その結果、荷受けの時間も朝7時だったのを1時間早めていただいて、6時から荷受けしましょうと。それから、同時にもう一つやっていただいた大きなことは、たまたま館内、全部改装事業というのがございまして、テナントさんと新しい契約が発生するというので、契約書の中にもうたっただいて、館内物流というのをこの中に入れていただきました。荷さばき場には三、四台しか車が置けないんです。それを長時間置いていますと、ほかの車が来たときにとっても入れないということで、館内物流を入れていただいて、車が入りますと、トラックが荷物をおろすと、そこにプロの運送会社の方が台車を持って待っていて、それを各指定された売り場まで持っていくと、こういうふうなことを始めていただきました。

各仕入れ先、各物流業界の皆さんにも、30分刻みで、朝の6時から6時半、6時半から7時という形で時間指定をして、この物流に行っていただくということで、6時から始めて10時、開店までにはあらかじめの荷物を入れるということで、こちらのアトレさんにつきましては今まで路上で全てやっていたのが、自分のところの敷地の中で全てクリアできると、こういう方向で変えていただきました。

第3番目、これは駐車場業界のタイムズ24さんにご協力いただきまして、吉祥寺のまちの周りにタイムズさんの駐車場が停められる台数としては約400台ぐらいのものは持っているんですけども、その中に比較的午前中はまだ空いているということで、これも画期的な事業なんですけれども、朝6時から12時までの間に限り、月額、定額5,000円でこういうカードを発行いただきまして、このカードを持っている運転手さんについては、この駐車場どこでもいいよ、自由に使ってねということで、実はやっていただいています。

これは、限られた業者の方しか使われていません。どうしてもまちからちょっと外れるところなんかもありますので、全てが使われているわけではございませんけれども、これも使っていただいて、少しでも路上を減らそうということでやっております。

第4、次の14ページ、これが吉祥寺で一番画期的な出来事です。先ほど冒頭に申し上げましたユザワヤさんがやったようなことをまちを挙げてできないかということで、私もずっと検討していたんです。しかし、とてもとてもできそうもなかったんですけども、実は、これは役所と、民間と、業界と、三位一体で手を合わせることによってでき上がったことなんですけれども、平成23年3月からこれはスタートしております。市がたまた

ま都市計画の一環として土地を持っていた場所が近くにございまして、そこに3階建ての建物を建てていただきまして、2階、3階は駐輪場で今使っておりますけれども、その1階が共同集配センターというのをつくっていただきました。

そこに朝7時から各運送会社さんの車、荷物は全部持ってきていただく。あとは、そこから台車だとかカーゴに積みまして、各お店まで配達をします。こういう共同集配事業が23年3月からスタートしております。ちょうど丸4年たちます。おかげさまで取扱い個数もそこそこ伸びてまいりまして、町なかのトラックは、これによりまして民間委託のことも1つ、大きくありましたけれども、このことによりまして、運送会社さんの1日中道路に停まるというのがほとんどなくなりました。

ですから、今まちを見ていただきますと、こんなに町なかですっきりしているのかと思われるぐらいに、町なかのトラックが減りました。この4番目の共同集配事業の、どういう形で運営しているかというのがポイントだと思うんですけども、実は地元では一円も負担をしていないんです。これが私どもの画期的なところなんです。地元に出すという、こういうものもなかなか成立しないわけなんですけれども、建物は市につくっていただいて、そこそこのほうからなるべく安く貸してねということで貸していただいて、それを、コラボデリバリーという会社、皆さんご存じだと思いますけれども、トラック協会の皆様方が出資して、縦持ちのためにつくられた会社なんですけれども、それをまさにまち全体の横持ちということで、このコラボデリバリーさんにはお願いをして受けていただいていると。

ただ、ここで荷を受ける段階で各運送会社さんから手数料をいただいています。あまりこれを大きな声で言うと怒られてしまうかもしれませんが、個数とか、いろいろなんですけれども、大体100円から百二、三十円、1個につき手数料をいただいております。それで、この集配センターを賄っていただいております。何とか今、1日平均大体1,500個ぐらいの取扱量で、何とかぎりぎり。もうちょっと、1,800ぐらいになりますと少し楽になるよという状況の中で、今4年目になりましたけれども、稼働していると。こんなことで、まちの中は非常にすっきりしてまいりました。

その次の15ページにその台数が書いてございます。平成18年と25年の台数の違い、これだけ減っていますよ。乗用車、白ナンバー、緑ナンバー、合計して約半分近くに減ったと、こういう結果が出ております。この大きな原因が、今申し上げました共同集配センター、民間委託になったこと、それから、アトレさんの館内物流を入れていただいたこと、

パークさんの月5,000円のカードを発行いただいたこと、いろいろなことが功を奏しまして、町なかの車は半減をしたということでございます。

ただ、半減して、これで全てが片づいたわけではございませんで、まだまだ業種的にできない業種があります。例えばお酒屋さんの車です。これが一番困っていますけれども、お酒屋さんの昔からの慣習で、空瓶の回収というのがございます。例えばビール瓶1本3円とか5円で回収すると、その場で現金で払っていくという、いいような悪いような習慣がいまだにございます。なかなかこの集配センターで、それが現金を持たすわけにはいかないよということで、なかなかできないということで、業種的にできない。

あとは、困っていますのが、玄関、入り口に置きますマットですね。ダスキンだとか、やっています、あのマットの業界、それからおしぼりの業界、こういうふうに業種的に今どうにもならないのがございまして、これからネックです。

あと、もう一つ困っていますのが自販機の各メーカーさんです。ベンダー業界といいますが、この方々のは非常に停めますと、皆さん、ご存じだと思いますけれども、中を入れかえといいますか補充をして、お金を決済をしてきますと、1台の自販機で15分から30分かかっているんですね。町なかで台数を調べますと七、八百台、各ビルの中にも自販機はあります。画期的なのは、JRさんが早くにJR物流の中でうまくやっていただいた事例があります。

もう一つは、大型店さんが、うちの場合にはあちこち、今まで10社が入っていましたが、1本に絞りますということで絞っていただいて、機械も全部入れかえて整理したという事例もあります。この辺がこれからの課題だと思っております。この辺をこれから詰めて、何とかもっとまちをすっきりさせたいと、こんなふうに思っているところでございます。

ほぼ時間のようにございますので、この辺で終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

**【苦瀬委員長】** どうもありがとうございました。続きまして、坪内様、よろしく願いします。

**【エックス都市研究所（坪内）】** では、私のほうから、大丸有・神田地区のほうの取組についてご説明させていただきたいと思っております。資料のほうをめぐっていただきまして、2ページ目に協議会の構成員を書かせていただいております。協議会の会長は日本大学の小早川先生にお願いしております、会員の中には学識の先生として、今日お見えになっ

ております兵藤先生も会員の一名でございます。あと、専修大学、東京都、千代田区、物流業者さん、あと地元の大丸有のまちづくり協議会さん、神田地区の商店街さん、秋葉原地区のマネジメント会社さんというところが会員に入っております、オブザーバーに国交省さん、警視庁さん等に入らせていただいております。事務局は弊社が担当させていただいているところでございます。

3枚目、協議会の活動フィールドというところでございますけれども、基本的に、大手町、丸の内、有楽町地区という大丸有地区を中心に、お隣の神田地区、秋葉原地区も対象に活動をさせていただいております。

めくっていただきまして4ページ目のところでございますけれども、ポイントとしましては3点ほどです。1点目がグリーン物流の総合的、かつ持続的な取組というところ、2点目が分散的なトライアルにとどまることを回避するために、大丸有地区とその周辺に少し限定をしているというところ、3点目は地元区であります千代田区さんが環境モデル都市ということで動かれているということで、地元商店街、大学、交通管理者等との連携によって継続的に取組をしているというところでございます。

5ページ目に大丸有地区に関する物流のイメージというので、大きくはまず、これまでの間に関しては広域の共同集配送事業を中心にやらせていただいているところでございますけれども、近年につきましては、こちらのほうのエリア側のエリア集配事業といったところも中心にやらせていただいているというところでございます。こちらのほう、今から時系列を追って説明させていただきたいと思っております。

では、めくっていただきまして、6ページ目に年表を載せさせていただいております。この取組のスタートとしましては、約平成12年ぐらいまでにさかのぼります。当初、今の丸ビルが建てかえを行うというところがございまして、これまでオフィスビルが中心だった丸の内地区も、商業等々が入ってくる大きなビルに建てかわっていくということで、1つのビルでほぼ百貨店並みの規模が出てくるようなところもございまして、その物流ですとか交通というのがどうなってしまうんだろうという懸念を、地元の企業様等々があったと。

ということで、平成13年に国交省さんのご協力をいただきながら、物流のTDMの社会実験をやったというのが一番最初のきっかけでございます。その概要が7ページに載せていただいておりますけれども、昔の東京都庁の跡地であります鍛冶橋駐車場というところをストックポイントにしまして、大手の業者さんを中心に、横持ちと縦持ちの両方の

実験をやらせていただいたというのがスタートになります。ここでの経験を生かして、今の丸ビルの館内配送等々につながっていったというようなきっかけの社会実験になっているというところがございます。

めくっていただきまして、8ページ目でまた年表に戻ります。ここ間の考え方としては、赤い線で書いてありますように宅配便ですとか、特積みを重視した活動をさせていただきまして、新たに共同集配送事業者をつかって検討していくということを考えてございました。それが平成18年から20年にかけて、少し一般ですとか自営重視という考え方に変更してきたというところがございます。

9ページ目、その概要ということで、主に19年、20年の検討内容ということでございますけれども、これまで検討してきました広域共同集配事業者の事業の主体を新たにつかっていくということを断念したというところがございます。この間の検討の中には、当社の東京路線トラック協議会さんのご協力もいただきながら進んでいたんですけども、やはり大丸有地区みたいなところだと、1つのビルで1台満載できてしまっているという状況がありまして、さらに効率化していくというのがなかなか難しいというところで、どうなのかということがありまして、ここを中心とする共同配送というのはなかなか難しいのかなということで、少し考え方を切りかえてきたというところがございます。

めくっていただきまして、10ページ目、では、じゃ、逆に今度、区域の事業者さんということで、東京都トラック協会さんを中心に区域事業者さん等々を中心に行っていくことはどうかというところで、また検討を進めてきたんですけども、逆に区域事業者さん、単独での共同配送という可能性はないということで、どうしても特積み事業者さんを中心としたシステムに相乗りするような道しかない、少しやりにくいよねというようなお話があったということがございました。

これで、残念ながら特積みも、区域も中心でなかなか進めていくことができない。さて、どうしようといったことがございました。そこで、11ページに移ります。ここで低温貨物を中心としたというのを書かせていただいておりますけれども、このときに運送事業者さんを対象としたアンケートをやらせていただいたところがございます。当時はさすがに食品が共同配送をやるということはなかなかないよねと言っていたような時代でございましたが、ちょうど日本橋の三越等々で共同配送を食品もやっていくという傾向もあったという中もあるかもしれませんが、そのときのアンケートで、共同配送に参加しますといった品目を見てみると、意外に食品が半分近く出てきていると。

というところで、地元も検討している中でも少しびっくりはしたというところ、では、こういうところを中心に少し品目を絞って進めてみてはどうかと。それと、やはりほかのアンケートの中でも共同配送のセンターを1カ所に設定してしまうと、その配送地を通過して持っていくようなことも考えられて、逆に非効率だということの声がございまして、東西南北に共同配送みたいなものをやるセンターをできるだけ設置をして、食品を中心とした共同配送の可能性を考えていくことではどうかということに、少し方針を切りかえてきたところでございます。

めくっていただきまして、また年表に戻ります。そういう中で、21年からは食品を中心に検討を始めていくというところでございますが、やはりそこで対象とする荷物がかわってくることによって、エリアも当初は大丸有地区だけを検討していたんですけれども、やはり配送の広がりというのがやはり広がっていくということもございましたし、当初は秋葉原地区も電気街で、どちらかという情報貨物等々が中心だったところが、現在のよう食品も中心となった、飲食店も中心となっているという傾向もございましたので、少しエリアを大丸有と、神田と、秋葉原と一体になったようなエリアで検討を進めていくということに切りかえてきているところでございます。

具体的な大丸有地区での低温貨物の共同配送の検討のフローとしまして、13ページのところに書かせていただいております。こちら、国交省さんの補助事業を活用させていただいて検討を進めてきたところでございます。まず初めに、平成21年のときに調査等々をやりまして、物流効率化の推進計画を策定させていただいたというところでございます。

そして、その計画に基づきまして、22年に一度、その当時はまず西側に拠点を担うような事業者さんがいなかったということで、そこら辺の公募を始めて東西南北にセンターを置くということと、実際に実証運行の参加の募集等々、評価をやっていくという実証運行を22年にやらせていただいております。

23年からは独自に進めていくということで補助金から離れまして、具体的に地元の千代田区さんですとか、地元のまちづくりの協議会さん、神田の商店街さん等々を中心にしながら、プレ事業を少し検証していこうということで、具体的にプレ事業の中で通年を実施させていただいたところにつながっていきました。それで、24年から具体的に事業化を進めていってございまして、ここからは共同輸配送事業者さんを中心に今動いているといったところでございます。

具体的に事業の中身を14ページのほうからご紹介させていただきたいと思っております。事

業の内容としましては、まず2番目のところで大きく3ポイントございます。1つ目としましては、共同輸配送のセンターを対象となる大丸有・神田地区等の東西南北の4カ所とプラス1カ所というところで設定させていただいております。そして、各センターからは新たに車とかを用意させたわけではなくて、既存の配送ルートですとか配送車両を活用して運んでいこうというところで、大きく分けて4事業者さんがタッグを組んで共同配送を実施しているところになってございます。

3点目としまして、取り扱う品目は基本的には食品と。その関連商品はもちろん一緒に運んでございますけれども、食品を中心としまして、原則としては物流がそれなりに集まったようなところということで、ロールボックスパレットみたいなものを単位として配送しているというところなんです。もちろん小口配送も実際実態としてはやっているというところになってございます。

具体的な共同配送センターの配置なんですけれども、15ページ目の図に載せておりますけれども、大きくは5カ所ございます。1つが、Aと書いてあります川崎市の高津区溝の口周辺に1カ所設置しております。2つ目が、北側のところのさいたま市北区吉野というところに設定しております。こちらの2つがロジネットさんという事業者さん、ニチレイさんグループの運送会社さんが担っていただいているというところがございます。

3点目が、江東区の有明周辺、あとはDで中央区の築地市場の中のお魚共配、この2つを佐川さんのグループのワールドサプライさんが担っていただいているというところがございます。Eの杉並区の下高井戸というところで、こちらは高井戸運送さんというところで、この高井戸さんに対しては公募で募集をして集まった3社さんが中心となって動いているところがございます。

こちらの事業のポイントということで協議会のほうで勝手に整理しているところではございますけれども、やはり1つとしては、品目をあれもこれもということではなくて、食品に絞ってきたということがうまく、早く動いたというところではないかなと。やはり2点目としましては、新しく事業者さん、会社をつくるのではなくて、既然大丸有に来ているような物流の中のあきスペースを使っていこうというのが最初の発想でございました。そういうところが幾つかコンソーシアムを組んで既存のアセットを使用したというところで、新しい投資はあまり必要がなかったというところではないかと考えております。

3点目というところが、やはりそれぞれが低温貨物を扱っている業者さんだったということもあるのかもしれませんが、共同配送のセンターの周辺というのは、やはり食

品の工場とか、納入業者さんがたくさん分布しているので持っていきやすいということもありまして、実態には持ってきてもらうということより、とりにいつていることもあるというふうにお伺いしております。

4点目で、営業をかけるというところで、当初は1店1店声がけをしていたんですけれども、やはり荷物を渡すほうの業者さんも大丸有地区だけの荷物をとられても、ほかのところを配送していくのであればあまり効率化ではない、逆に非効率になるという声が上がっておりまして、そこで検討する中では、各共同配送の事業者さんによりますけれども、じゃ、全部そのルートも含めて検討しますよということで対応するような形で進めているところが挙げられます。

逆に、17ページ目、今までの合意形成の中で難しかった点ということで、大きくはテナントさんとビル管理者さんの立場で整理させていただいております。1点目としましては、やはり東京駅周辺ですとか神田地区もそうなんですけれども、大手チェーンさんがやはり多く立地しているということで、チェーンさんの場合ですと既に共同配送を組んでいますよ、効率的な配送がされているということで、それを移行するのはなかなか難しいなという声ですとか、やはり1店1店当たっていますと、やはり店長さんに声をかけても、判断はできませんということで、結局本社対応マターになってしまいますということで、なかなか進みにくいかなというところが挙げられるかなと。

2点目としましては、やはり飲食店さんによってはこだわりの食材を使うような店舗さんもございまして、産地直送等があると、共同配送というか、また空便対応になってしまうということでもなかなかなじまないですという声も上がっております。

3点目につきましては、やはり運賃の面ということで、新たに運賃を上乗せするというものが、今の料金で届いているんだから、わざわざ払う必要があるのという声も上がっているところがございます。

4点目は、やはり時間指定ですとか、急な時間の対応というのはやってもらえるのかという声があったというところで、大きく4つの点が合意形成の中では難しい点であるかなというところで整理させていただいております。

18ページ目で、次に対ビル管理者、もしくは地権者というところがございますけれども、新規のビルの場合ですと、最初から契約形態を結ぶということでやりやすいところがあるんですけれども、既存のビルの場合はさすがになかなか新たに追加しますという、共同配送に乗ってくださいというのが、やはりお客さんであるテナントさんに言いづらいと

いう点があるのかなというところがございます。

あとは、やはりビル管理者、地権者さん自身がどのぐらいメリットがあるのかというのがわからない。共同配送をやると、どれだけメリットがあるんだということが大きく聞かれることが多いというところがございます。

3点目としましては、共同配送に対する運賃に見合う費用の負担ができるかどうかということで、大きな事業者さんであれば負担できるのかもしれませんが、例えば商店街さん、1個店さんとなると、それに対してお金を出すというのはなかなか難しいかなといったような声が上がっているというところがございます。

19ページ目は、ここはその他ということで、運送会社さんも含めて圧倒的に問題となっている大きな課題かなというところでは、やはり荷さばき駐車場が不足しているかなと、これは絶対数的なところがございます。

2点目としましては、やはり大丸有地区でもそうですけれども、古いビルというものについては、はり下が2.1メートルぐらいしかないということで、どうしても大型は入れず小型の車両しか入れないということで、車の種類が限られてしまいますし、大型で来てしまうと、どうしても路上で荷さばきをしなければいけなくなってしまうといった構造面があるのかなということ。

3点目としましては、逆に荷さばき駐車場はあるんですけれども、荷さばき動線があまりいいところがないということで、どうしても端っこにあたりするというので、停められはするんだけど、中の配送に時間がかかってしまうかなといったところ。

そが4番のところにもつながるのかもしれないんですけれども、特に高層ビルとかですと、荷さばきエレベーターみたいなのが少ないと、エレベーター待ちが発生してしまうといったような、施設とか時間面というものが声で上がっているところがございます。

具体的に20ページ目に、現在の効果ということで挙げさせていただいております。22年から実証運行等、プレ事業、24年からは事業化というところまで進んでおりますけれども、現在、残念ながら高井戸運送さんは荷物がいまだに集まっていないという状況でございますけれども、おおむね3拠点で、参加店舗でいうと34店舗、削減車両台数というところで17台。これは同じ店舗の中でもほかの店ということで、1つの事業者さんの中で2店舗あつたりするというところもございまして、17台という形になっておりまして、おおむね大丸有地区の、これは推計ではございますけれども、約42トンぐらいの年間の削減量で、削減効果としては61%ぐらいと高く出ているところがございます。

荷物の特徴としましては、ロジネットさんのほうでは惣菜ですとか、お弁当、焼き菓子みたいなものを取扱いしておりますし、ワールドサプライさんでは、ワインとか和菓子といった百貨店のほうに納めているようなものですか、あとは築地のほうで取り扱っています鮮魚等というものを扱ってございます。

21ページ目ですけれども、こちらも東京都さんのほうの事業ということで、東京における地区物流の効率化認定制度ということでございまして、平成24年に事業化するときには東京都さんのほうからもご助言をいただきまして、こういう制度があるから活用してみないかということで、一応第1号認定を大丸有地区のほうで受けさせていただいているところでございます。

22ページ目でまたイメージ図に戻ります。今までがどちらかというと広域共同集配を中心にやってきたというところでございますけれども、年々やはり状況が変わってきてございまして、先ほどの古いビルへの配送等々も問題になっているところでございます。特にこれは大丸有の地区に限定してくるようなところもあるんですけれども、エリアを中心とした集配送事業についても検討していくべきではないかということで、現在はそちらのほうにも力を入れ始めているところでございます。

それを先駆けまして23ページになりますけれども、平成26年に社会実験を少し小さい規模ではございますけれども、やらせていただいているところでございます。こちらの実験を紹介させていただきます。実験の目的というところで、1つ目が、やはり2020年の東京オリンピック・パラリンピックを目指しまして、やはり歩行者環境の一層の改善をしていきたいというところですか、今後も継続する大丸有ビルの再開発にあわせて、効率的・経済的な物流システムを構築していきたいといったようなところ。3点目としましては、やはり大丸有地区のエリア集配の実現に向けた課題を明らかにしたいということを目的に、社会実験をやらせていただいております。

実験主体としましては、物流協議会の中に今回の部会を設定して実際にやらせていただいたところでございます。13ページ目のところに社会実験の概要ということで、ここを対象としたのが大丸有地区でも古いビルで、やはり下が2.1メートルぐらいしかないようなビルを中心に、ここに赤く塗っております富士ビル、国際ビル、新東京ビル、新国際、新日石を対象に平成13年のときに実験をやった、同じ鍛冶橋駐車場にエリア拠点を立てて実際にやってみたというところでございます。

期間につきましては、ご存じかと思いますが、昨年の10月にちょうど丸の内地

区の中通りを歩行者天国にするといったようなときに、車が入れなくなるという時期にちょうど合わせて広域配送とエリア集配送という2つの実験項目をやらせていただいております。こちらのほうは、今日ご参加されております佐川急便さんにご協力をいただきながら、そのSTLCを中心に大丸有向けの集配を集約して、混載による貨物車両の削減という項目と、先ほど鍛冶橋駐車場に集配拠点を立てて、貨物自動車を削減するというような取組をやらせていただいております。

その結果として、27ページでございますけれども、実験結果としましては、2日間で延べ約15社、貨物車両として52台、これはグロス台数です。貨物個数として約1,128個の共同配送の実現をしたところでございます。このちょうど量というものが丸の内3丁目地区の約8%ぐらいの削減量につながるのかなという結果が出たところで、今この結果を中心に今後どういうふうに進めていくかというのをまだ検討しているといった状況で、大丸有地区としましては、広域共同集配事業とエリア集配事業の両立をさせていきたいということで、これからも検討していくところでございます。以上でございます。

**【苦瀬委員長】** ありがとうございます。

では、続きまして白井様、お願いいたします。

**【佐川急便（白井）】** 佐川急便の白井でございます。佐川急便の館内物流に対する取組事例としてご説明をさせていただきます。まず、ページに沿ってご説明させていただきますが、事例に入る前に、現状の課題につきましては2ページほどちょっとご説明させていただきます。

1ページ目をお開きください。館内物流といえば宅配便などの共同配送を示すのが一般的に認識をされておりますが、複合施設全体の安全安心を図る機能として防災警備、清掃、施工、設備、駐車場といったセンター機能が枠組みをされております。これらは外部の専門会社に業務委託をしており、施設機能を維持するための、契約後は施設の運営予算に組み込まれていることが一般的でございます。

しかし、物流はというと、どちらかといえば宅配便イコール物流という認識が強くて、施設事業者の物流予算に対する理解がなかったことから、宅配事業者を指名して施設内で貨物を取り扱う優先権を与えまして、受け取る宅配事業者は独占的な貨物の取扱いが自社の売り上げ拡大につながるという期待感がありまして、お互いに合意した上での取組になっていった経緯がございます。現状ではこの仕組みは継続している多くの施設で、館内物流の課題になっていると感じております。

次のページをめくっていただけますでしょうか。上の図をご覧ください。佐川急便が取り組んできた館内物流の本来必要とされる業務の範囲は黒い点線の中全てです。しかし、現状のほとんどの施設では館内共同配送という宅配便だけの管理しか任されておりませんで、受託した宅配事業者は目的を達せられますが、館内物流という取組でいうと全体の一部の管理しかされていない実態がございます。

運営コスト問題は特定の1宅配事業者に請け負わせて、宅配便だけを取りまとめるだけでは運営費が賄えない実態や、また施設管理の問題では、荷さばき駐車場や貨物用のエレベーターの管理ができていないことが、物流や車両増減の波動に対応できる運営体制が整っていない実態がございます。宅配便だけを取りまとめる管理では、駐車場、エレベーターの慢性的な混雑を引き起こしまして、入館できない車両が施設周辺に違法駐車をしたり、また、環境面でも大きな問題を残し、物流運営効率化の効果が出ない結果となっております。宅配便だけを取りまとめる共同配送では手数料だけで運営費が賄えない実態となっております。安定した継続運営、サービスができない結果となっておりますので、このような問題があることをご認識いただければと思います。

次のページをお願いいたします。ここからが事例の紹介でございます。まず2008年にオープンした東京ミッドタウンの施設事業者と共有した物流課題について触れます。さきのページで触れましたとおり、館内物流といえば宅配便などの共同配送を示すものが一般的でございますが、ここでトータルの館内物流システムを導入して効率化をするとともに、充実したサービスを提供しようという構想がビルの設計施工の段階から盛り込まれておりました。

物流システムを構築するに当たって、その目的としたことが4つありました。ここに挙げている1から6番目の問題は、この4つの目的を進めていく上で想定できたことです。後ほどご確認いただければと思います。まず4つの目的でございますけれども、1つは、利用される方々へのサービスの向上で、館内は物流ルートが複雑になるために、オフィスや商業店舗に荷物を届ける納品物を効率化して、荷さばきや貨物用のエレベーターの運行をスムーズにすることでありました。

第2には、安心安全で不審者や不審物の館内への侵入を防ぎ、また館内の事故防止に努めることを目的といたしました。第3では、環境負荷の軽減で、館内はもとより、周辺公道の渋滞をなくしてCO<sub>2</sub>の総排出量を削減することでありました。第4番目には施設の保護で、壁や床などを損傷から守る工夫を凝らすことでありました。

1 から 4 までの目的を達成するべく、①から⑥番目の問題点を抽出して、人・物・車、そして情報の一元管理をコンセプトに、オープン 3 年前の 2005 年に指名をいただきまして、物流の参画をいたしました。

次のページをお願いいたします。この図は、東京ミッドタウンの物流構築の安定運用と明確な運営の目的を施設事業者と佐川急便の間で 1 年間かけた物流ワーキングの内容となっております。共通目的の認識では、前のページでご紹介した物流課題を解決することを目的と取組、各物流課題を最適化する荷さばき駐車場の管理、入退館の管理、入館事前の登録、許可証の発行、そして、貨物用エレベーターの運行調整、独自館内配送のシステム、入居者の対策、物流動線の保全対策のノウハウを、佐川急便より施設事業者に提言をいたしました。

これにより施設事業者の求める効果が明確になりまして、コストを含めた諸問題の整理と検討を定期的なワーキングで消化したことで、物流センター運営費用の認識が得られ、最終目標の合意がこれによってなされました。合意された内容は、人・車・物（施設）・情報の一元管理で、施設の物流保安・保全・効率の向上を図ることが目的と定めることといたしました。

結果といたしまして、利用者の要望に沿った運用と、そして業務の制度の維持向上が可能となりまして、物流の責任と権限が明確になったこと、そして、サービスの利便性向上が図れまして、利用する受益者のコスト負担の理解が得られたこと。現在利用していただく方々の利便性最適化につながっており、目的に対して計画、そして実行、評価、改善のサイクルが定着した安定運用となっております。

次のページをお願いいたします。東京ミッドタウンの物流カスタマイズについて一部ご紹介をさせていただきます。東京ミッドタウンに出入りする物流の車両は開業当初約 800 台弱でありましたが、現在は宅配車両が日々 30 台、直納車両が約 600 台。物流車両全体を対象とした入館管理を行っております。

物流入り口は 1 カ所に限定しておりまして、一般車の流入は不可となっております。入館ゲートの有人管理はミッドタウン独自のものとございまして、事前登録による車番の目視、そして秩序、モラルの徹底を図る目的で入り口で声かけも行ってまいります。荷さばき場と連動させる駐車スペースにおきましては、フレキシブルな運用を行うために車どめに関しては全て取り外してございます。荷さばき駐車場の車室は 2 トン車ベースで 54 台確保されておりまして、貨物用のエレベーターは 26 基に及びます。多分全国一の保有数で

あります。

仕分けの荷さばき場に関しましては、オフィス、商業施設に大別しておりまして、オフィスは380平米、商業店舗に至っては600平米の広さを有しております。館内入館手続は荷さばき管理室、セキュリティーゲートを設けまして、セキュリティーカードの貸し出しと入退館管理を行っております。入館手続は簡素化されておまして、直近のエレベーターを利用して、最短の動線納品による混雑緩和と滞在時間の短縮をこれによって図っております。4年かけて定期車両を月1万4,000台から月1万1,000台に削減しまして、CO<sub>2</sub>の排出量20%の削減を実現をいたしました。ご存じと思いますが、昨年9月に東京都における地区物流効率化認定制度におきまして、東京都から館内物流の分野の第1号事案の認定を受けたわけでございます。

次のページをお願いいたします。続いて、スカイツリーになります。2012年5月に開業いたしましたが、施設事業者、東武鉄道、東武タワースカイツリー様は当初から周辺地域に最大限配慮をした大型複合施設を目指しておりました。特に物流面では、この地区は川が多くて車でアクセスが非常に難しい土地のために、警察及び近隣の住民からは交通渋滞が発生するのではないかと懸念をされておりました。

これを受けて、開業3年前、当社も含めた関係者で物流ワーキングを立ち上げまして、物流車両を抑える検討を開始、そして物流面の課題解決に向けた取組を始めました。対策実施前の納品車両の予測では、1日800台を超えることがわかっておりましたが、しかし、施設内の荷さばき駐車場の車室数も限定されておりましたので、この問題を解決するために限定されたハードではなく、ソフト、いわゆる運用方法の変更を選択して検討に入りました。

次のページをお願いいたします。ここで紹介いたしますのは、新たな選択肢として取り組んだ東京スカイツリータウンのカスタマイズソリューションです。これは面の共同輸配送は点の館内物流が困難な大型複合施設でも可能な新たな取組でございます。まず、東京スカイツリータウンでは、全ての直納は事前許可制を導入しておまして、さらにこれからご説明をする観光関連の商品、こだわりの食材、そして日配食材に限定をしまして、外部にTC及びDCセンターを開設、そして物流拠点を利用した共同輸配送と、館内物流を一貫して行うことで周辺環境の改善につなげることができました。

宅配便と観光関連商品、特におみやげ品、そして食材を外部拠点からの共同輸配送と館内共同配送を実現させた事例では、多分全国では初めてのことで自負してございます。さ

らに、この新たな取組で観光関連の商品に関しては200台、こだわり食材が70台、日配食材では100台、計370台の納品車両の削減を実現させまして、さらに直接納品で入館する日々430台に関しては、60台分の一般車室を納品ピーク時間に限定して開放しております。この取組で、昨年12月にグリーン物流パートナーシップ優良事業表彰の国土交通大臣表彰を受賞いたしました。

次のページをお願いいたします。ここで次にご紹介いたしますのは、新しいまちづくりを目指す神保町に5月にオープンいたしましたテラススクエアの取組の一部をご紹介します。地域への物流発信基地を構築してまちづくりを支援する新たな取組事例です。人・物・車・情報の一元管理で実現をする地域全体の物流最適化を目的としており、同施設におきまして、佐川急便は館内物流システムを構築して、入館車、それから入館車両、搬出入の物品を総合的に管理してございます。

さらにテラススクエアの地下1階を拠点とした周辺地域への共同集配を実施するなど、地域への物流発信基地としての役割を果たす取組を実施しております。新しい取組をスタートさせた背景には、自治体が決めたまちづくりの計画と環境対策がございまして、千代田区は施設近隣道路のパーキングメーターを撤去し、広い歩道と並木道、そして自転車専用通行帯の設置を決定しております。

このことがありまして、計画の段階から施設事業者と協議をしながらエリアのオーダーメイドの物流ソリューションを組み上げてまいりました。周辺地域の物流モデルの構築を目的として進めてまいりますが、周辺のサービスセンターとの連携や、EV車両による環境対策の導入も検討しながら、地域全体の物流最適化を図ってまいります。

次のページをお願いいたします。これは、今年4月にオープンしました歌舞伎町にあります新宿東宝ビルの館内物流を受託いたしましたので、その一部をご紹介します。受託した物流管理の内容は、荷さばき場及び荷さばき駐車場の管理、エレベーターの運行調整、搬出入の作業、臨時入館作業の調整、そして宅配便の共同集配、物流動線を含めた共用部の保安全管理が主たる管理でございまして。

新しい取組として、荷さばきスペースは歌舞伎町周辺の集配業務の拠点としても活用しております。従来のトラックをメインとした集荷配達体制から、軽自動車、ワンボックス等、台車によるよりきめ細やかなサービスを提供してございまして、周辺地域の活性化、まちづくりに貢献してまいります。

また、新宿東宝ビルに入居されているホテルグレイスリー新宿内にサービスカウンターを設置いたしました。当社が進めている観光事業の取組で、手荷物の一時預かりや東京都内のホテルへ当日の配送するサービスの展開を図っております。成田空港や羽田空港、東京駅といったところで引き取るお荷物をお預かりして、ホテルグレイスリー新宿でも当日お受け取りいただくことが可能となりました。これらのサービスにより旅行者の負担を軽減して、東京手ぶら観光をサポートしてまいります。テラススクエアと同様にまちづくりに貢献できる、新たな取組、新しいまちづくりに向けたインフラ構築支援へ進化をさせてまいります。

次のページをお願いいたします。今後の対策と理想的な取組方について、私どもが持っている目指す考え方をご説明させていただいて最後とさせていただきます。右の概念図ですが、理想的な館内物流施設をつくるならば、施設の設計の段階から事業者の意思のもとで建築、設計、設備、物流、各関係者がそれぞれの立場で意見や計画案を進言できるプロジェクトの組織をつくる必要があると考えております。この概念図で実行したプロジェクトが東京ミッドタウンであり、東京スカイツリータウンです。

また、左の楕円で重なった図でございますけれども、理想的な館内物流機能を目指す考え方として、物流管理の重要性から施設の附帯機能の位置づけで館内物流機能の一元管理をすることは言うまでもございませんが、重要なポイントとしましては、一物流事業者の視点ではなくて、常に中立な立場で判断をして施設全体の物流環境維持と効率向上を目指す考え方と、私どもは考えております。

外的な要因でもある荷主企業の意識改革も必要で、認知が当然必要であると同時に、法的要件の整備も必要と考えて、今後行政の一步踏み込んだ参画の期待も大変しているところでございます。行政の参画は物流環境の問題において、民間の企業だけの構想ではそれぞれの企業で利益優先主義の可能性や、また環境配慮のコスト負担が分散にならない現状がございます。安定した物流施設を継続させるためには、館内物流を利用する全ての利用者の応分の負担をしていただくことが必要で、決して一企業の負担であつたりとか、物流事業者のみの負担であつたりしてはならないという考え方でございます。

佐川急便は館内物流の構築の経験と実績から、新たな取組を積極的に推進をしております。以上でございます。ありがとうございました。

**【苦瀬委員長】** どうもありがとうございました。三方からご発表をいただきまして、ありがとうございました。

それでは、次に議論、意見の交換に入る前に、もう一つ、2番目でございます。過疎地等における物流のあり方検討会の報告の概要等についてということで、事務局からご説明があるようでございますので、よろしく願いいたします。

【木村物流政策課企画室長】 前回の本合同会議におきまして、若干過疎地の関係で、過去に最近こういう検討会をしたということと言及いたしましたので、その詳細について改めてご紹介をさせていただきたいと思っております。資料4-1、4-2をご覧ください。

まず4-2の10ページからご覧いただければと思うんですけども、このとき矢野先生にも実は入っていただいて検討したんですけども、過疎地において、やっぱり非常に輸送効率が悪くなってきて、宅配事業者さんの負荷が増している。反面、やはり個別に訪問するという通販での買い物ニーズ、そういったものとか、介護、見守り等のニーズが逆に増えてきていると。この2つのニーズをどうマッチングさせるとうまくいくのかということ議論するために、この検討会を開いてきたわけです。

その必要性の1つとして、10ページ目をご覧いただきたいんですけども、ここで実はこの検討会において2つのケーススタディーをやっております。具体的に地域を決めまして、その地域の中で物がどう動いていって、特に宅配3社の荷物がどう動いているのかというのをケーススタディーを行っています。

まず1つ目が青森県の深浦町のケースでございます。御多分に漏れず過疎が進んでいるということなんですけれども、②でデータ分析及び具体的な解決方法のパターンということなんですけれども、この中の3行目、実は宅配荷物1個当たりのトラック集配距離が、ここの地域においては都市部と比べて約6倍という統計がとれたということでございます。これは比較的まだましなほうでございまして、11ページの高知県土佐郡大川村というところで、同じように②を見ていただきますと、こちらについてはいわゆる夏場の渇水時期にいつも出てくる早明浦ダムのすぐ横のところなんですけれども、こちらを見ていただくと、同じく②の3行目なんですけれども、126倍ということで、1個荷物を配達するにも都市部と比べて126倍走らないといけないと、こういう実態でございます。

こういう具体的なケースも我々の念頭に置きつついろいろ勉強した成果として、この資料4-1の報告書の概要ということで説明させていただきたいと思っております。それで、まず基本的な考え方なんですけれども、先ほど申し上げたとおり過疎化とか高齢化がどこの地域でも進展しているということでございますけれども、一方、物流というのは地域の経済基盤でもありまして、特に過疎地においても個別訪問で届けるという必要性が増している

とともに、それとあわせて生活支援サービスみたいなものというのかなり重要性が増してきていますと。

ということでございまして、基本的考えとして、この検討会が目指すものとしてこの3つを一応挙げております。1つ目は、まず先ほど申し上げたとおり百二十何倍という、都市と比べてかなり走らなければいけない作業量が多くて、しかも料金は基本的に変わらないという中で、どうしていくのかということで、やはり物流ネットワークの効率化というのをまず1つ目の狙いとして挙げております。

そのためには、やっぱり持続可能性を確保していかなければいけないというためには、過疎地におきまして新たな共同配送のスキームみたいなものを構築していく必要があるのではないかと。あと、いろいろなものが実はまちの中、村の中を走っているわけですが、そういったものをうまく使いながら、貨客混載とか、自家用自動車みたいなものも活用していくべきではないかと、それによって物流の効率化を図るべきではないかと、こういう狙いがまず1つあると。

2つ目が、そういう個別訪問を既に宅配の業者さんは行っておられるわけですが、そのものを物流ネットワークを地域のインフラとして最大限活用すればいいんじゃないかと。そうすることによって、今後ますます必要になってくる生活支援サービスの維持向上が図られるのではないかと。

3つ目が、そういった地域インフラなんですけれども、実は荷物についてはわりと片荷になっていまして、東京から地方に行く荷物と地方から東京へ行く荷物を比較すると、基本的に片荷で東京から地方に行く荷物のほうが多いという状況になります。これ自体も物流が効率化を妨げている要因にも1つなって、まず地元の中で物を動かすとともに、地元から出す荷物を増やしていくと。これによって物流の効率化が図られていくとともに、あわせて地域経済の循環促進も図られるという、この3つの視点で一応検討してきました。

具体的にどうということをするのかというのが、2ポツ以下になっております。1つ目は、別途国土政策局のほうでも一緒にやっていますけれども、小さな拠点を核といたしまして、小さな拠点という集落の機能を集めたところの中に物流の共同配送の拠点みたいなものも、あわせて機能として1個つけ加えていくと。その中にある物流支援サービスを提供する者とも組みまして、新たに先ほど申し上げた宅配ネットワークを活用することによって効率的、かつ高度な生活支援サービスを提供していこうじゃないかと。

2つ目が、そのためにどうすればいいのかということなんですけれども、イロハとあり

ます。イは、まず今は宅配の人は宅配だけ、郵便の人は郵便だけということ、介護の人は介護だけということなんですけれども、むしろそういう壁を全部取っ払って横断的な組織・人材・拠点というのの体制を整備していく必要があると。その場合に人・物と分けるのではなくて、貨客混載みたいなものも含めて、そういう交通ネットワークというのを構築する必要があると。

ロで申し上げているのは、そのためには、やはりそういったものは協議する枠組みが必要であるということございまして、地域の主な関係者からなる協議会を設置、開催して、やはりけんけんがくがくの議論を踏まえた上で、ニーズも踏まえた上でやっていくことが必要だと。

ハでございますけれども、その際にやはり今日も吉祥寺の件もありましたけれども、やはり地域を引っ張っていくリーダーというのが、こういうものというのはどうしても必要だろうと。これも育成していくことも必要だろうと。こういう体制整備を行った上で、国としての制度面の課題として幾つか挙げさせていただきます。

まずイで、1つ目として、先ほど申し上げました貨客混載みたいなものについては、制度上、もしくは制度上いろいろ制約がございますが、何らかの緩和、弾力的な運用が可能かも含めて検討する必要があるということ。

ロで、宅配の共同配送を活用することで、より効率的な輸送体制をつくるということなんですけれども、そういった場合にやはりヤマトさんも、佐川さんも、日本郵便さんも伝票のバーコードも違いますし、例えば時間指定の時間も違うと、こういったものについてどう整理していくのかなど、そういう契約形式とか、法的責任とか、そういう事業法上の位置づけというの整理していく必要があると。

あと、ハについても、例えば宅配の配達とあわせておじいちゃん、おばあちゃんの見守りをしていくということなんですけれども、そういった場合に個人情報はどう保護していくのかと。見に行ったときに、ちょっと具合が悪いというときに、じゃ、その情報を誰に言ったらいいのかということもきちんと整理しておく必要があると。こういったものについても、やはりきめ細かな対応が必要であるということでございます。

ということで、このような課題について、ホということで、今後、今実は募集中なんですけれども、今年度の予算でモデル事業という形で1回やってみましょうということで、今地域を募集しているところでございます。

ということで、今後の取組としてということで、3. 今後の取組、ロということで、必

要に応じ、交通政策審議会交通体系分科会において、貨客混載や自家用自動車による有償貨物運送に関する制度上の課題の検討を継続・深化するというところでございまして、こういったこともあわせて、今後ご審議をいただく必要があるのかなとは思っております。以上でございます。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。それでは、議事次第の3番目の意見交換に入りたいと思います。本日プレゼンテーションいただきましたご説明、ただいまのご説明も含めてだと思いますけれども、ご自由にご意見、ご質問をいただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。こちらからどうぞ。

【谷口物流政策課企画官】 委員長、申し訳ありません。説明漏れがございました。

【苦瀬委員長】 ああ、そうですか、どうぞ。

【木村物流政策課企画室長】 大変失礼いたしました。先ほど過疎地等の地域の物流について、貨客混載という話がありましたけれども、資料5で鉄道を用いたものについて少し例として、ご説明させていただきたいと思います。

資料5でございますけれども、ヤマト運輸さんが京福電鉄さんと一緒にやられている事例でございます。こちらを過疎地と言うのが適切かどうか別にいたしまして、こういう地域における物流において、先ほど申し上げたように場外集約とか、共配とか、いろいろあるんですけれども、そのほかにもこういういわゆる旅客鉄道を使った貨物運送というのまさに事例として出てきているところでございます。

これはどういうものかと申し上げますと、ヤマト運輸さん、今まで2トン車で嵐山のほうに運んで配達をされていたんですけれども、こちらにつきまして、京福電鉄さんの嵐山線の車両を1両貸し切りまして、そこにヤマトさんがいつも使っている手押し車を積みまして、停留所ごとに落としていくということで、2トン車の走行を大分減らしまして、CO<sub>2</sub>を30%削減ということと、ドライバー不足の折、ドライバーの数を減らして、いわゆるパートの集配の方を使って配達ができる。こういうCO<sub>2</sub>と労働力不足ということで、2つ貢献をした、こういう取組をされていると。

こういうことがございまして、貨客混載をやっているバスとか、そういうもの結構最近出ていますけれども、こういう電車を使った取組というのもあるというのをご紹介させていただいたというところでございます。

【苦瀬委員長】 はい、ありがとうございます。いかがでございましょうか。

【矢野委員】 3人の方にお話をいただきまして、本当に参考になりました。ありがと

うございました。結局、全体として考えると、エリアマネジメントの中で物流をどうやって位置づけていくか、きちんと位置づけていくかと、その辺が最終的に重要なことかなと思いました。今までは単に開発ただけで終わりというところが、だんだん管理運営して地域価値を高めると、こういうことがエリアマネジメントはよく言われるわけです。

幾つか断片的に出てきたんですが、地元の方、あるいは事業者が物流を正常化する、あるいは共同化するということにおいて、地域価値を高めるところにどこまで含めて考えているのか、その辺の共通認識を高めていくことが重要なんだけど、その辺が感覚的にどれぐらい皆さんが意識していらっしゃるのかなというのを、まずお聞きしたいと思いました。

単にトラックが目ざわりだとか、邪魔だとかいう議論だけではあまりいいことではないので、これ自体が例えば当然歩行者環境もよくするし、環境面もいいし、例えば回遊性を高めると、いろいろな意味で地域価値を高めるところにつながるんだけど、その辺についてどれほど地元の方が意識していらっしゃるのかなとか、その辺を皆様にお聞きしたいところです。

実際に国交省さんなんかもエリアマネジメントのマニュアル等をつくっていますけれども、エリアマネジメントのマニュアルにはあまり物流は書いていないですね。そういう意味でやっぱりエリアマネジメントのそういうところにおいても、やはり物流をきちんと位置づけると、この辺が重要かなと思います。その辺、地元の方がどういうふうに意識されているか。

それから、特に吉祥寺、あるいは大丸有なんか随分時間がかかっているわけですが、その時間でいろいろな委員会をやっていく中で、そういう意識がだんだんみんな共通認識のほうに向かっているところもあるかと思います。その辺の感覚も含めてお聞きしたいんですけれども。

【苦瀬委員長】 どなたに？

【矢野委員】 3人の方に、済みません。

【苦瀬委員長】 そうですか。では、塚本さんからお願いできますか。

【吉祥寺活性化協議会（塚本）】 はい、活性化協議会の塚本でございます。私どもは、やはり一番この問題は、未来永劫続けていかなければいけない問題だと思っています。私ども、ここができたから、これで終わりということはないと思っております。ですから、私ができるのもあと数年だと思っておりますので、この跡を引き継いでくれる人間が育っ

てくれるかどうか、この大きな問題もあると思います。今私どもの下にも私より大分若いのが今入ってきてくれていて、私以上に頑張ってくれている人間もできておりますので、そういう点では1つ安心をしているところでございます。

ですから、これから刻々と周りの状況、環境も変わってくるわけですから、今のことを全てマスターしたらいいというわけにいかないだろうと思っていますので、その都度、その都度、物流業界も変わってきます。それに合わせて地元の対応も変えていかなければいけないだろうと。私が一番の精神に持っているのは、昔からの同じ言葉なんですが、持ちつ持たれつじゃないかと、いつも絶えず申し上げるんですけども、お互いじゃないかと。まちがあって物流があり、物流があってまちがあるわけですから、これがお互いに話し合いをしながらやっていかないと、決してうまく進まないよと。

ということで、究極的なことを申し上げますと、私は、昼間の会議だけではなくて、やっぱり夜の会議をやろうよと。これは皆さんに申し上げているんですけども、夜一杯飲みながらでもいいじゃないかということで、お互いのコミュニケーションをまず持つことが一番大事だろうと思っています。お互いの腹の中に残していないで全部吐き出していただいて、その中でできることはやっていこうという精神で今後も続けていきたいなと思って、若いもんにもそういう教育というか、指導をしているところでございます。以上でございます。

【矢野委員】      ありがとうございます。

【苦瀬委員長】      どうぞ。

【エックス都市研究所(坪内)】      特に大丸有地域で物流効率化がどういうふうかということですけども、大丸有地区はやはりエリアマネジメントで優秀な地域かなと思いますけれども、担当しているセクション、セクションで考え方が違うと。テナントさんの声を聞くと、すごいいろいろなお店があって、自分の店の前に物流車両があって、荷さばきをしている格好をお客さんから見られて恥ずかしいですとか、そこからドライバーが通ってくる時に歩行者とぶつかったりして危険だねということもございますし。やはり荷さばき駐車場に入れなくて車両が渋滞しているという姿も、東京駅の目の前にある姿としてどうなのかというところの考え方を持っているところがございます。

ただ、その一方で、じゃ、実際にお金等々となってくるときに、出せるかどうかという現実的な問題となってくると、そこら辺はやってもらえればいよねと他力本願になってしまうところがございます。ですので、それぞれで問題意識は持っているんですけども、

いざ実現しようとなったときには、やっぱりそれぞれの思いが出てきてしまうということで、なかなかうまくいかないところがあるかなというところがございます。

当初、最初のころは物流業者さんが中心に、物流業者さんと物流業者さんが何とかして荷物を集めようとして頑張ってきたんですけれども、最後やっぱりネックになるのが、荷主のほうでOKと言わなければ、やっぱり変えられませんといったところが出てきてしまうということで、やっぱりテナントさんですとか、ビル管理者のほうから声をかけなければいけないというところが問題になってきたということがあります。

ですので、そういうことで、やはり今物流事業者さんと、テナントさんと、ビル管理者さんといったところが集まって議論ができるといいのかなと思っております。そういうところで長年、十数年やって、ようやく低温だけでも実現できたというところはございますけれども、これからの課題としては、やはり常温の貨物ということで、エリア集配ということも考えていかなければいけないのかなということで、地元の方々も少し考え方が変わってきているところもあるかなと思っております。

【佐川急便（白井）】 館内物流という中でずっとやってきておりまして、ここ、今年に入りまして4月、5月にオープンさせた今の事例がございますけれども、大丸有さんのまちづくりですとか、あと吉祥寺の事例なんかは非常に施設がそのように新しく建てて、そこで集約業務をしたりだとかいうことに対しては、非常に恵まれていると感じております。いろいろと案件が大手のディベロッパーを中心に、今2020年ぐらいまでの約12案件ぐらいの新規の案件をいただいて、いろいろと協議をさせていただいております。

特に一番大事なのは、計画の段階での図面をいただいて、車室数の決定ですとか、荷さばきの広さですとかいうことを、私どもが実績の中からということで指名をされて、それに対してのジャッジをしてくれと求められるんですけれども、それというのは非常に重たい決定事項でございます。一旦要はつくり込んだものに関しては、なかなか変更ができない。ですから、当然のことですけれども、何度も何度も事業者さんとお話をしながらということになります。

最終的には、事業者さんもようやくここ数年、大手のディベロッパーさんも含めて、足りないものは、やはり事業者が負担をしないといけないよねという方向には変わってきております。ただ、ディベロッパーさんも、上から大手の財閥系のところの事業者さんからずっと下まで行きますと、やっぱり30社、40社という形で、それで要は協働的にJVを組んでやっているという形のものもございます。ですので、そういうふうにはなって

きているけれども、大体その8割強は、最初の地点から宅配用の取り次ぎで何とか賄えないというのが大体話の中側では通例なので、それではこれから環境面も主題にして考えていかなくはないというところから考えれば、宅配という1つの取り次ぎだけでは賄えないものになってきている。

ましてや、まちづくりということが1つございますので、新しい再開発の施設においては、そのまちづくりの中の一環として考えられてきているわけですから、当然まちづくりでそこに新しい施設ができて、どういう影響力があったりとか、そこを起点にして何ができるのかとか、それから、それを起点にしてまちの整備をしたりだとかいうのは、これから盛んにやられていくと思うんです。そういう中で、少しでも宅配事業者として、別事業の中側で計画的に平成8年から方向転換を図って進めてきた以上は、できるだけディベロッパーさんのほうと必要なものは必要ということで、今協議をさせていただいて、進めております。

今後も、私どもはそういう面におきましては妥協することなく、物流業者として、物流がいかに大事なのかと。物流がこけたら全てのが回らないというぐらい大事な部分ですね。でも、何にしても、川下の産業だということもありまして、目線の高いところからものを言われてしまうと、なかなかそれを押し返せないというものもございます。逆に言うと、五分と五分の中で、要するに物流の視点で正確にもの考えて提言している者に対しては真面目に考えていただきたいということは、今盛んにお話をさせていただいているところです。以上でございます。

【矢野委員】 ありがとうございます。

【苦瀬委員長】 よろしいですか。

【矢野委員】 はい。

【苦瀬委員長】 どうぞ。

【大串委員】 済みません、三者三様で非常に興味深いお話をありがとうございました。私は経営経済学のほうにおりますので、ちょっとお聞きしたかったのが、例えば吉祥寺さんの場合は、今回そういった取組をされたおかげで売上高に貢献したとか、地価が上がったとか、イメージ向上的なものによって何か得たものが、景観がよくなった以外に何かあるというふうにはまちの方が実感されているのかどうかをお聞きしたいです。

あと、エックスさんには、ここが一番難しいかなと思ったんです。ここはわりとそれぞれの粒がそろっている商店街の方たちの合意というものもあるでしょうけれども、こちらは

縦持ちということでしたけれども、ここは一番なかなか合意形成的に難しいのかなと思うんですけれども。例えばインセンティブ的に、今やろうとされている方は、何をもって、よし、やろうかというふうになっていったのかというところの勘どころで、わかっていることがあったら教えていただければと思います。

佐川さんということで、女性ドライバーとか今いろいろ言われていますけれども、結局荷さばきして個別に配送していくと、ドライバー拘束が非常に長くなりますし、重たいものを上に持って上がったりとかいろいろあるわけで、はっきり言って女性ドライバー的には非常に働きたくない職場となってしまうんだと思うんです。そういった意味では、一旦下、地下とかに入って、安全な場所である一定のところに入れてしまえば、あとはお願いしますという形で退出時間も読めて、あまり重たい荷物を上下でずっと配達し回らないという意味では非常に大切なことだと思いますので、業界を挙げて、業界にもいろいろな負荷がかかっている状態の中で共同荷さばき場の確保だったりとか、別途ビルは一括管理で共同配送というのは推進していただきたいなと思います。

コスト的にも、会社にとってそうしたほうが良いよという料金設計というのはなし得るのかしらというところなんです。今の状態でさらに上乘せしてと。上乘せしても、それぞれが非常に管理しやすく、それぐらいだったら払えるなというのものもあると思うんですけれども、そのあたり見込みを教えていただければと思います。

**【苦瀬委員長】** 順番に。

**【吉祥寺活性化協議会（塚本）】** 今のご質問の内容にちょっとお答えさせていただきます。おかげさまで、吉祥寺のまちというのは、この10年来住んでみたいまちナンバーワンに選ばれるようになりました。その成果の裏は、やっぱりこの荷さばき問題が大きく関連していると思います。それまでというのは、さっき申し上げましたように、道路という道路に壁のようにトラックがとまっていました。

ですから、例えば横断するに当たっても、車と車の間から人が出て、そこへバスが来て事故が起きる。これはあつて当たり前のような状況だったんです。それが、全く今、午前中、ぼつぼつは停まっておりますけれども、昔のような壁の状態というのは全くなくなりました。さっき申し上げましたように、全体の数としても半分以下に下がってきているということで、それはまちとしても非常に大きな魅力が倍加されていると思います。

それによって、外部から見ていただく目も、やはり吉祥寺は今非常に注目をいただいております。マスコミ関係も特にそうですねけれども、最近テレビなんかでも随分取り上げて

いただいていますけれども、それだけではなくて、大型店もまた再度吉祥寺を見直していただいて、去年あたりも全国に出ておりますユニクロさんが出店してきたりとか、大手のお店も再度出てきていただいているということで、まち全体の魅力が上がってきている。

それによって客層も増えてきている。特に中央沿線というのは、特に中野だとか、立川、八王子とか、本当に競争の激しいまちで、向こうに負けてたまるかというのをお互いに競い合っているところなんですけれども。そういう中でも何とか今負けずにこれているのも、この荷さばきがやっぱり根底にあると思います。そのことによってまちがすっきりして、美観もよくなった。そのおかげで、お客さんも来ていただける。また、それによって、大型店もできることによってまちの魅力も増えてきているということで、今いい方向に回っていると。これが今の現状だろうと思っております。以上です。

【エックス都市研究所(坪内)】 インセンティブというところでご質問をいただいたんですけれども、まず今参加していただいているテナントさん側がどうして参加してくれたかというところは、結構大手さんばかりが参加されているということで、そこは環境面、CSRの環境で頑張ってみようというところが1つで、協力していただいているというところが中心でございます。

よく建物側の地権者さんですとか、ビル管理者さんからインセンティブという面でいうと、そういう共同のものをつくると、その場所分が貸す床が減ってしまうから、その分何か代わりにもらえればいいかなと。大丸有みたいな大きなところはほかの再開発等々があるのでいいんですけれども、神田みたいな商店街の小さいところで、自分のために用意するにもお金がないですし、土地を共有するにも、自分の場所を削るわけにもいかないといったところで、そういうところがどこかあればいいかなというところなんですけれども、残念ながら神田あたりでもなかなかそういう土地がないと。

東京都さんの今回制度を受けているというところで、中小ですとか、商店街みたいなところは、そういう融資があるということなんですけれども、融資を得てもいづれ返すとすると、お金を準備しなければいけないから借りづらいよねというところがあります。

あと、場所ということで、神田地区でコインパーキング等はいろいろあるそうなんですけれども、やっぱり永遠に続いてコインパーキングであるわけではないから、ずっと借りられないと。そういうところは今は補助金ですとか、永遠に借りられるような都市計画の仕組みみたいなのがあったらいいのかな、なんていう声も聞いているところがございます。ドライバーさんからの声を聞くところによると、やっぱり頑張って共同配送をやって車を

減らしているというところもあれば、関係なく来ているようなところもあると。

そうなる、やっぱり不公平感もあるので、それはやっぱり自治体ですとか、国ですとかがエリア的にちゃんと規制をかけて、みんなが平等でやらなければいけないんだというような、そこはインセンティブというより、皆さん、平等に規制がかかるようにということだと思わすけれども、そういうところをうまくやってもらえると、みんながいいようになるのではないかといい声はよく聞いております。

【佐川急便（白井）】 女性の問題ですが……。

【大串委員】 女性の問題というかですね。

【佐川急便（白井）】 今、佐川急便は女性の雇用を本年度、全社員数の2割から3割に持ち上げようと。実はそれには1つの根拠がございまして、町なかに私どものサービスセンターがいろいろなところ、各地区に開設してございまして、今後も環境面のことから考えれば、当然いい場所と、どうしてもそこに位置づけをつくらなくてはいけないということから考えれば、まだまだ増えていくと思わす。

そういう中で、やはり最近募集をかけたりいろいろしますと、男性よりも女性のほうが積極的にそういう中側で入社を希望してくるというところがございます。特に館内の中であってもそうなんですけれども、実は私どもの受託している施設というのは、ほぼ半分は女性で半分が男性。中には、今開設した神保町のところはセンター長自体を、館内の物流センターに女性を初めて配置をしたと。

実は20キロ、30キロのものを、今男性よりも女性のほうが軽く持ち上げてしまうということがあって、そういうたくましさがあって。業務支援のサポートという目線からいけば、女性のきめ細やかな目線で対応しますので、中側のテナントさん、入居者さんにも非常に評判もよろしいと。これは、平場においても当然同じことが言えます。ですから、そういうことからすれば、女性オンリーでセンター運営というのも、1つにはリスクが高過ぎますので、先ほど来ありました大きい荷物、小さい荷物のことがありますので、大体半々ぐらいで雇用していつているという部分がございます。

それと、料金のことですけれども、館内で縦持ちで料金の設定をするという。私ども、決して料金の定めに関してのものは、例えば一般的に100円だとか、120円、130円とかってあります。でも、例えば東京ミッドタウンでとっている方式というのは、まずセキュリティーのことから申しますと、フェーズ1からフェーズ4まで、特にサミットですとか、そういうお国が開催するような重要な方たちがどこかの場所でやるとしても、そ

れを追いかけてテロ対策ということで、そういうセキュリティーに対してのかけ方はいろいろございます。

そういうことから考えると、宅配、それに準ずるものも1つの価格での縦持ち料金の縛りはあまりかけない契約の仕方といたしますか、交渉の仕方といたしますか、それには、やはり大手の宅配事業者から全て下請に至るまでのものが入ってきますので、40社程度の業務委託契約という形になりますから。そうすると、結構配達して150円もらっていると。そういう中で、ガソリン代から車両費に至るまでのものを1個の150円の中から払わなくてはいけないとなると、そこに100円の縛りをかけてしまったのではもうけも出ないと。

それでは、幾らが妥当な金額なのかということで、いろいろとそれぞれの40社と協議をしながら進めてきています。1つには、価格の設定はあるにしても、それを何がなんでもとらなければ運営していけないというような事業者さんとの契約にはなっておりませんので。ですから、先ほど来ありましたように、不足した部分に関しましては事業者さんにその費用負担をしていただいているので、その費用負担の中側からやりくりができる範囲で、あまり無理をせず組み込んできているという1つのスキームがございます。

ですから、実は大手5社で勉強会を開いたことがあります。宅配の共同配送に対して、幾らだったら払っていいか。これだったら、逆にお願したいもんだねといった数字が、宅配の場合は、それぞれの業者によって7工程、8工程という形で発送から到着まで、そこで幾分かのお金がこうやって落ちていくわけですけども。そういう中で、一応60円という結論が出ています。

これは、当時の東京都路線トラック協議会さんが間に入りまして、1年間勉強会をやってきた結果が60円。60円であれば、どこも文句を言わないで払うという世界はあります。この辺でよろしいでしょうか。

【大串委員】 1点、事務局に。

【苦瀬委員長】 どうぞ。

【大串委員】 済みません、私、日本、好きなんですけれども、特に物流のすばらしさとコンビニの便利さというのは、諸外国においてはすばらし過ぎるぐらいだと思うんですけども、片や、反面、そういうふうに町なかの非常にきれいなところにもトラックがあふれていて、荷さばきがなかなかできなくて列をつくっているというのも、東京とか、そのあたりの都市特有なんじゃないかな。あまりパリとかロンドンとかで見たことはないん

じゃないかなと思うんですね。

そういった意味で、諸外国の物流だったり、縦持ちの料金設定だったりとかでどういふふうに効率的に物流をされているのかと。逆に、物流やっていないんじゃないかな、だから不便なのかなと思ったりするわけですけども。少し研究成果とか、お調べになっていることがあったら、教えていただきたいんですけども。

【苦瀬委員長】 何かわかりますか。

【兵藤委員長代理】 じゃ、もう随分前ですけども、そこにいらっしゃる方と一緒に、東京はトラックが多いと、でもパリはトラックは少ないね、どうしてなんだろうという勉強をしたことがあります。1つには、パリの中心部というのは大型のトラック、これは進入規制があってももちろん入れない。あとは、やっぱり比較すると、パリの物販のお店というのは結構欠品が多いんです。ということは、非常にどんと運んできて、欠品があっても、そのままです。日本の場合はコンビニも非常に、あれはPOSでいろいろ管理しながら、とにかく欠品のないように非常に高頻度の輸送をしているわけです。

そこからあたりの商習慣も全く違うといったこともあって、その反面、東京のコンビニの便利さとトラックの量。随分減らしてはいますけれども、そういった面も1つの事例としてはあるのではないかと思います。

【苦瀬委員長】 私もそういうふうに思います。やっぱり諸外国で、サンドイッチはパン屋でつくるものであって、サンドイッチを1日3回持ってくるという感覚ではないんじゃないかと思います。ただ、パリなんかも徹底的にやっているのは、赤い軸と言って、ロンドンでいうとレッドルートですけども、そこでの駐車禁止の取り締まりは徹底していますし、その逆に、10台の路上駐車のうちの必ず1台か2台は荷さばき用が必ず大きく書いてありまして、それもまた徹底していますね。

特に新しい建物、大分昔ですけども、デファンスのところなんかを見に行くと、地下4階まで全部決められていて、ちゃんとトラックが入れるようになってますし、チューリッヒなんかの再開発を見にいても、駅の真下に全部トラックが入れるようなものができているので、そういう大きな施設にはそういう工夫ができていて、町なかはちょっと生活のパターンが違うんじゃないかと、そんなような気がしますけれども。私の個人的な感想なんです。

【大串委員】 ありがとうございます。

【苦瀬委員長】 先生、何か質問ありますか。

【兵藤委員長代理】 別の話でよろしいですか。それでは、塚本さんと坪内さんに1つずつぐらいなんですが。実は私も、とある都市のやっぱり貨物のそういった共同配送みたいな話を担当して、そのときもやはり吉祥寺に行って見学もさせていただいたりしたんですが、うまくいかないのは、商店街の組合にも入らないような店舗が非常に多くなっている。特に飲食系だとか。それで、共同の配送とか、そういったことをやろうとしても、とにかく議論の俎上にも上ってこない。

吉祥寺の場合はどうなのか、その辺がよくわからなかったんですけども、多分おそらく全員がイエスと言って入ってきているわけではないと思うんですね。そういうときにどういうふうにして、そうやってインボルブしていくかという、そこらあたりのこれまでの工夫ですとか、何か知見があれば教えていただきたいというのが1つ。

もう一つは、これはテクニカルな話なので、これは塚本さんと坪内さんですかね。ここに出てくる図は、いずれも荷物を商店街、ないしはそういったビルの中に搬入をすると、これは当然共同化しやすいのはわかるんですが、量からするとそんなにないと思うんですが、そこから出てくる貨物というのは、例えばコラボデリバリーの場合も、坪内さんの大丸有の場合そんなにないのかな。ちょっと出る貨物というの、これは共同化できませんけれども、出る貨物に対してはどう対応されているのかなというのが、もし何かあれば教えていただきたいと思います。

【吉祥寺活性化協議会（塚本）】 今のご質問に対しましてお答えいたします。確かに10%商店会に加盟しているとは言えません。ただし、吉祥寺の方式で一番成功した事例は、テナントさんに貸す場合には賃貸借契約に必ず商店会に加盟することということを、1項入れてもらっています。

【兵藤委員長代理】 ああ、なるほど。

【吉祥寺活性化協議会（塚本）】 これを入れるようになってから、15年、20年、多分たつと思います。そうしておいても、なかなか入っていただけない場合も確かにあります。でも、今は90から95%は商店会に入っています。まずこれが1つです。これがないと、今ご質問のとおりで、何をやるにもまとまってできません。それは各商店会をまとめることがまず1つです。それが大きな理由の1つと思っています。

それと、ここまで持ってくるには、私ども吉祥寺のまちも随分時間がかかっています大きな理由は、この荷さばきの意識革命だったと思うんです。いくら声を大にして言っても、こんなものは運送屋さんが持ってくるんだし、問屋が持ってくるんだし、一々まちがとや

かく言う問題じゃないんじゃないかということ、実は私なんかも後ろ指を指されながら随分言われました。

でも、それを地道に、飽きずに、めげずに、いや、そうじゃないよと。ましてさっきも申し上げましたけれども、お客さんあってのまちなんだよと。物流も大事。物流がなければ、品物を売らなければまちは成り立ないので、大事な部分だけれども、やはりまちをすっきりきっちりさせないで、何で商売ができるんだというのは、本当に基礎的なお話を随分実はさっきも言いました、夜飲みながらもやりました。

本当に何でこうやらなきゃならないのかと思われる話だと思うんです。普通だったら、途中で諦めてやめたと言うのかもしれないけれども、それを飽きずにやらせていただきました。そんなことで、今皆さんも同じレベルに立っていただいて、やっぱりこういうことは大事なんだよねということで、皆さんも年3回、すっきり・きっちり・吉祥寺というキャンペーンをやると集まってきていただいて、その都度忘れかかっていたものが、また再度刺激になって、やっぱりやらなきゃいけないよねと。これも、これからの繰り返しだと思っています。

やっぴいかなければいけない。やらなければ、必ずこういう面倒くさいことですから、いいや、いいやとなるのは当たり前です。なってしまったのでは手おくれになりますので、それをならないようにお互いに意識革命だと思うんです。刺激を与えるというか、また道路へ立ってやっているうちに、運転手さんに紙を1枚渡して、こういうことでやっているんですから協力してねということで、みんながまちに出てやっているということが意識革命で、ああ、まだやっぱりやらなきゃいけないよねということだと思っんです。

ですから、これはさっき申し上げましたように未来永劫やっぴいかないと、これで終わりといったら、これでまちもおしまいになってしまいます。そうさせないためにも、飽きずに、地味な活動ですけれども、やっぴいしていくことが大事なのではないかなと思っんです。

それから、さっきのお話の、品物を台車で各お店に配ると同時に、午後になりますと、各お店から品物が出てまいります。それも全部集荷しています。これも、各お店によっていろいろな運送会社を使っています。どこの運送会社でもいいですよと、統一伝票を使っていません。それぞれの指定の各運送会社さんの伝票を使って、それをかき集めてきています。どれでも構いません。

そうしませんと、この運送屋さんにとっうと、やっぱり抵抗があってできません。です

から、やっぱりそれぞれのお店によって、うちはこの運送会社、うちはこの運送会社と、昔からの取引がありますから、そのまま結構ですからと。そのまま集荷してきたものを、それぞれのセンターに各運送会社さんにとりに来てもらっています。来るほうも、各運送会社が、大手ですと朝一番に4トントラックでどンドン入ってきて、置いていきます。その置いていった荷物を、地区別にセンターの中で分けまして、分けたものを台車だとか、カーゴだとかに載せまして、各地区に朝一番からお店のあく時間に合わせて配っていきます。

午後になると、各お店に逆に出た荷物を集荷してセンターに持ってくる。センターに持ってきたやつは、各運送会社別に分けています。そうしますと、そこに夕方以降、各運送会社がとりに来て、それを積んで持っていってもらおうと。こういう方式でやって、先ほど申しあげましたように、1日大体1,500個ぐらいの取扱いを、今現在は。多いときは1,600、1,700、12月とか、ピークのときには今上がっておりますけれども、そんな推移をしているということでございます。

【兵藤委員長代理】 はい、ありがとうございます。

【エックス都市研究所(坪内)】 大丸有地区、神田地区の場合ですと、組合といっても商店街があったり、なかったりするところもあるんですけども、やはり神田地区でも入っていない商店街のお店の方はあるというところですし、大丸有は大体商店会があるところは入っているかなと聞いております。

ただ、実際に車のほうを見ていきますと、大体東京駅周辺の割合ですと、車両ベースでいきますと、宅配便が約2割、緑ナンバーが3割、白が5割といったところで、結構白の事業者さんというのほどこに声をかけたらいいかかわからないような状況で、こちらも調査をやる中ですごい悩んでいるというところで、そこをどう知っていこうかなと思うと、やっぱりテナントさんに声をかけなければいけないんです。けれども、テナントさんもやはりアンケートは面倒くさいということもあつたりしまして、なかなか把握できないかなというところで、悩んでいるところはあります。

出てくる貨物というところでは食品が中心ですので、基本的に集荷はないんですけども、カーゴ車とかケースの回収というのはやっぴやして、それはセンターに戻して、そこで取り扱ってもらおうという形をしております。

【兵藤委員長代理】 はい、ありがとうございました。

【苦瀬委員長】 じゃ、私もちょっと簡単に。坪内さんにちょっと聞きたいんですが、

ご説明いただいた15ページの図面で、5つのセンターがありますね。これ、そっち方面から行くような、それぞれ例えばAだと神奈川のほうから来るから、持っていくときにちよほどいいんですが、きれいにうまくいくかどうかということは、こればかりでないことはないかというのを、心配しているわけです。

逆に、Eあたりの会社がわざわざCまで持っていくということがあったら結構大変だよねという気もするんですが、その辺はどんなふうにコントロールしているのかというのを知りたいという、それが1つですね。

それから、もう一つは、白井さんにお聞きしたいんですけども、新宿の例かもしれませんが、神田の例かもしれませんが、そういうビルができたときに、例えばミッドタウンだとビルの中をコントロールしているわけですが、そのビルの周辺も含めて1つのブロックとか、何か地区とか、そういうのは可能かどうかということですね。もし、なかなか難しいんなら、そういうことをやってくれるなら、例えば容積率をボーナスすればいいじゃないかとか、いろいろな話が出てくるんだろうと思うんです。

それが、やっぱり何かあればできるのか。それとも、なくても、周りと仲よくさえすればうまくいきそうなのか、そのことを聞きたいんです。済みません、坪内さん。

【エックス都市研究所(坪内)】 拠点のコントロールということなんですけれども、実はここ5拠点あるんですが、実際に稼働しているのが、今AとDとCだけという状況でございます。あまり上から、北から来るものはやっぱり直接配送している会社さんが多いのかなというのと、西側のほうもEのところというのも直接配送しちゃっているケースが多いのかなということで、特にAとかD、ロジネットさんとワールドさんの拠点があるところですけども、その周辺のどちらかという工場とか貨物中心にやっているというのが実態かなというところでございます。

【苦瀬委員長】 なるほど、わかりました。ありがとうございました。

【佐川急便(白井)】 今回、歌舞伎町、それから神保町と、片や自治体の千代田区さん、片や新宿区、新宿の区役所、その中側には、実は新宿の商店振興会ですとか、そういったところの会長さんですとか、そういった方たちが絡んでおります。事業者さんがみずから自分のところの施設を地域の物流発信基地として使ってもらっても構わないと。それに関しては、実は荷さばき駐車場であったり、荷さばき場であったりというのが、中側のこともやり、外側のこともやらなくてははいけない。

その際に運用として、まず外側をやること自体は、もともとがうちは外側をやっている

わけですから、そこに例えば近くにサービスセンターがあれば、その1カ所をキャンセルして、その地下へ持ってくれば、私どもの内部経費自体は圧縮ができるというメリットも当然あるわけです。ただ、それが事業者さんのほうと合意ができるかということと、事業者さんの考え方は実は別のものもごございます。

ある事業者さんは、なぜうちがそんな周りのことに対して目配せしなくちゃいけないの、そんなことできるわけじゃないじゃないという事業者さんも当然いらっしゃるわけです。でも、やはり今回の2つの案件に関しては、本当の特例でございまして。もともとが事業者さんがそれを目指していた。ですから、私どもが、逆にその提案をいただいたものに対して、できるかどうかのジャッジを求められたというところでもあるわけです。

ただ、広域な部分というのはなかなか難しく、ビル単位で動かなくてはいけないというような地区においては、そのビル、ビルで入館の仕方が違いますので、台車で配達ができるといっても、むしろ地下に車が入っちゃったほうが非常に効率よくできるというような現状もございまして。そんなような事情がいろいろございまして。

【苦瀬委員長】 わかりました。ありがとうございました。

そちらから何かお聞きになりたいこと、ありますか。

【谷口物流政策課企画官】 いや、特に。

【苦瀬委員長】 ほかに、先生方。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。済みません、吉祥寺の例で、運送業者さん的には非常に楽になられたんじゃないかなと思うんです。1カ所で、ぼんと置いて行かれて、あとは配送してもらえるということ。という意味で、何か運送業者さんが負担されているか。例えばそこで少し料金を払っているということだったんですね。運送業者さんの料金設定というのは、どうやって値決めをされたんでしょうか。結構皆さん、それぞれ。

【吉祥寺活性化協議会（塚本）】 先ほど申し上げましたように、端的に値段を申し上げますと、100円とか、150円とか、物流の量によっても多少違ってきますけれども、大体そのぐらいの値段です。ですから、今までは各道路に停めて、各お店に1個ずつ運んでいたわけですね。それが、今はセンターへ朝一番に持ってきて。昔は2トン車ばかりだったのが、今は大手は4トン車でまとめて持ってきます。そこでセンターに朝一番に来て、ぼんと置いていけば、そこで相当の数、何百個という数を置いていくわけですね。その代わり手数料を払ってくださいねと。あとは、そのスタッフが台車に積んでお店まで運ぶと、こういうシステムなわけです。

【大串委員】 逆の場合ももらっていらっしゃるんですね。

【吉祥寺活性化協議会（塚本）】 そうです、もちろんそうです。入りも出も一緒です。それぞれもらいます。その方々はそこへおろしちやえば、今度次のまちへまた行けるわけです。それだけ運送会社さんとしても非常に効率が上がっているわけです。ですから非常に喜ばれているわけです。

それで、まして一番の問題は、道路に停めていると、今駐車監視員がすごい勢いでやっていますので、切符を切られると1万5,000円だとか、すぐ罰金を払わなければいけない。何回かやってしまうと、車検も通らない。大変そういう厳しい状況になってきたので、とてもとてもできないと。ただ、中にやっていらっしゃるところは、いまだに助手席に1人載せて、人件費を余分にかけて、監視員が来ても逃れられるようにということでやっていらっしゃる運送会社も一部ありますけれども、そんな状況ですね。

さっき申し上げるのが、さっきお話ししなかったので1つ言いたいのは、吉祥寺のまちは、さっき申し上げましたように、商店街、大型店、金融機関、交通機関、皆さん、ちょうどこんな感じに毎月1回、幹事会をやっているんです。毎月やります。3時から4時半ぐらいまでやるんですけれども、こういう席に集まっていたら、こういうことも含めてあらゆるまちのこと全てそこで協議をして、例えばイベント1つにしも、まちぐるみ、みんなでやるんです。

これがほかのまちと違うところ。例えば、売り出しを1つしますというときに、商店街だけではなくて、大型店も一緒にやると。例えば年に1回、抽せん、こういうがらがらというのをやるんですけれども、そういう場合でも、各お店のレシート、大型店さんのレシート、全部合算で抽せんができると。各大型店の店頭へ行くと抽せん会場があるということで、まちぐるみ、全てをまちで一緒にやりましょうと。こういう1つのベースができていますので、ですから、こういうこともそういう中で取り上げていくと。

毎月こうやって集まりますと、結構いろいろな話ができます。ですから、役所関係の方々もその場所へ行かして、そこで話をすると1回で済むわけです。ですから、皆さんも利用させていただいていますけれども、そういう点で、だんだんこの中の輪が広がり、スクラムもできてきたと、そういうこともベースにあると思います。以上です。

【苦瀬委員長】 ありがとうございます。ほかに。

じゃ、僕、1個だけ、最後にちょっと白井さんに1つ、もう一回聞きたいんですけども、ミッドタウンの例がありまして、4トン車も10%ぐらい入ってくるということなん

ですけれども、車室は2トン車ベースで設計したんですか。それから、高さはどんな感じでやっているんですか。それが、これからのビルというのは、どのぐらいが最低必要だよねと、何かイメージがありましたら、お願いします。

【佐川急便(白井)】 ともと4トン車の仕様です。入り口は今現在3.3メートルです。ただ、一般的には4トン車の場合というのは3.4のものが結構あるんですが、あその場合、美術館を抱えていまして、美術館はその専用車が入ってきます。3.4のものでも、一応入り口は3.3ですが、3.4のものでも例外として受け入れるという形になっています。

車室の長さに関しましては、8,200をとっておりますので十分に賄えると。ですから、そこに2トン車を停めたりだとかいう、全体では54台着車ベースをそこに持っておりますので、一応4トンは推奨はしません。4トンは、やっぱり中側に持ってきて、それで作業すると非常に効率が悪くなりますので。特別ホームを持っているわけではない、フラットに車室を切っただけの話なので、おろす際に非常に時間がかかってしまうと。以上でございます。

【苦瀬委員長】 はい、ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。よろしいでしょうか。大体質問は出尽くしました。よろしいですか。

それでは、意見交換が終わりましてところで、今度は4のその他でございますけれども、事務局から何かございますでしょうか。

【谷口物流政策課企画官】 特にございません。

【苦瀬委員長】 そうですか。それでは、一応本日の議事はその他の4番まで行きましたので、これもちまして本日の合同会議を終了させていただきたいと思っております。

最後に事務局より連絡事項がありますか。

【谷口物流政策課企画官】 はい。

【苦瀬委員長】 ありましたら、よろしくお願ひいたします。

【谷口物流政策課企画官】 3点ございます。まず、本日の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただいて、ご了解をいただいた上で公開させていただく予定でございます。また、本日の会議資料はそのまま机の上に置いておいていただければ、送らせていただきます。

それから、次回の合同会議の日程につきましては、7月中旬以降で日程調整させていただいた上で、日程を確定次第、ご連絡申し上げたいと思っております。以上でございます。

本日は誠にありがとうございました。

【苦瀬委員長】 どうもありがとうございました。

— 了 —