

## 都市内物流トータルプラン 要旨

京都議定書の発効にともない、CO<sub>2</sub> 排出量を基準年である平成 2 年と比べ 6%削減することが国際公約化されている。これにより、運輸部門においても環境負荷の小さい物流体系の構築が必要となっている。これまで幹線輸送対策としてモーダルシフトの推進等行われてきたが、今後は端末物流である都市内物流に対しても本格的に取り組んでいく必要がある。都市内においては、貨物自動車の路上荷捌きが交通渋滞や歩行者の安全な通行の阻害要因となり、荷捌きスペースの不足に対する対応策が必要となっている。また、最近では平成 18 年 6 月から施行された改正道路交通法による駐車取締り強化により、この課題が更に大きなものとなっている。

このような背景の中で、都市内物流トータルプランは、都市内物流に関する多様な視点と主体により、都市内物流の効率化のために取り組む関係者（荷主企業、物流事業者、ビル管理者、商店街関係者、行政機関、地域住民等）が参考とする道標的な役割を持つものとして策定した。本トータルプランにより、各地域において自らの地域の都市内物流を再評価し、関係者による問題点の共有やその後の対策がより円滑に進むよう、取り組みの一助となることを目指している。

都市内物流の効率化に向けた検討は、様々なステークホルダーの協力が必要となることから地方公共団体、商店街関係者、ビル管理者、物流事業者、地域住民、国の地方支分部局等が連携して対応しなければならない。そのため、これら関係者が参画し、情報共有や議論ができる「協議会」を設置し、地域の現況を踏まえた検討を行うことが重要である。「協議会」で利害関係の異なる関係者が同じテーブルにおいて議論することにより、都市内物流に関する情報共有、コンセンサスの形成、協議会が取り組みの主体となる対策の実施が可能となる。

なお、協議会の設置に向けた議論の場の提供は、国（地方運輸局、地方整備局）等が行い、コンセンサス形成を支援することが求められる。また、国（地方運輸局、地方整備局）等は、都市内物流に対して取り組もうとする協議会に対して、国の支援メニューの紹介等による事前相談機能の強化や、必要となる支援メニューの検討等対策の実現に向けた支援を行うことも必要となる。

いずれにしても都市内物流の取り組みは地域の実情が異なることからこういった協議会が地域一体となって主導的に取り組むことが必要である。