

## 有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「環境負荷軽減のための都市物流の先進事例と都市・交通政策に関する調査研究（中間報告）」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：坂井 孝典氏 東京海洋大学 流通情報工学部門 准教授 西成 活裕氏 東京大学大学院 工学系研究科 教授	
意見の概要	意見に対する対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北欧、スイス、オランダ、ベルギーなどでは環境負荷軽減に向けて物流分野での取組がなされているという情報が多く入ってきており、参考になる事例があるのではないかと。</li> <li>・ オランダでは来年度からゼロ・エミッション車以外は都市部に入ることができない規制を開始する予定である。この規制はトップダウン型の厳しい施策であるため、大手だけではなく小口の小売業者なども対応を迫られている。これに関して、オランダは物流に関する研究者が多く、研究助成費も多く付いているようだ。</li> <li>・ 世界的に共通して物流は政策や計画においてないがしろにされる傾向が強いため、一般交通の政策（歩行者の安全確保等）よりも優先度が低くなることが多い。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ オランダ及びベルギーに関して、国レベルから市レベルまで物流の政策文書について調査し、報告書の第4章第2節及び第3節に取りまとめた。</li> <li>・ 特に物流に関する政策や計画が文書化され公表されている市の事例を選択することを通じて物流に対して積極的に取り組んでいる事例を調査し、報告書の第4章に取りまとめた。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本において環境負荷軽減の観点で焦点を当てるべき作業場面は、都心部での配送の部分にあると考える。日本のロジスティクス・コストのうち70%は都市内での工程によるものというのが業界の認識である。したがって都市物流においてCO<sub>2</sub>排出量を削減することは環境負荷軽減に対して効果を有する。</li> <li>・ そのため、都心部での配送の「物流車両の進入規制」と「無公害車両優遇」や「荷捌きスペースの確保」と「停留時間軽減」、また、都心部での「集配拠点の高度化」について、欧州での取組の工夫や課題などをヒアリング・視察することに価値があると考え。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「物流車両の進入規制」「無公害車両優遇」「荷捌きスペースの確保」及び「停留時間軽減」並びに都心部での「集配拠点の高度化」について事例を調査し、報告書の第3章第2節及び第4章第2節第1項等に取りまとめた。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ インタビューの際、実証実験としてスタートした取組が一定の期間で終了するのではなく、長期的な物流政策の一環として位置づけられているか、将来の展望についても行政に質問すると良いのではないかと。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 長期的な物流政策の一環として位置づけられているか、将来の展望についても行政に質問し、その結果を報告書の第4章第2節第1項等に取りまとめた。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ イタリアは人口規模や高齢化の状況などが日本と類似していることから、社会的な課題も共通するものが多いと考えられるので、視察対象としてもよいのではないかと。</li> <li>・ ドイツでは、競合他社での共同配送などが進んでいて、ドイツの配送業者のトップであるDHLではネットワークの共有を行っている。</li> <li>・ ルクセンブルクでは物流人材の育成に力を入れている。（西成教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ イタリアについて視察対象として調査を行い、報告書の第4章第4節に取りまとめた。</li> <li>・ ドイツについては、国政研における過年度の調査に一定の情報の蓄積があると判断し、当該年度の調査は見送った。</li> <li>・ 物流人材については、本調査研究の中心的な主題ではないため調査しなかった。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本でも共同配送などは実証実験で行われているものの、事業が継続しないものが多い。共同配送や配送拠点の共同利用は、連携する会社間でどのように利益配分を行うかを明確にできれば成立すると考える。そのため、インタビューにおいては、ヨーロッパでは競合他社とどのように共存しているのか把握できると良いのではないかと。（西成教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ インタビューにおいて、関係者の役割分担（アムステルダム事例）、利害関係者との調整経緯（トリノ事例、エミリア・ロマーニャ州事例）について把握し、報告書の第4章第2節第1項並びに第4節第1項及び第2項に取りまとめた。</li> </ul>

## 有識者意見の概要及び意見に対する対応

<ul style="list-style-type: none"> <li>貨客混載など日本の法律では実現できないこともある。ヨーロッパで運用できている事業について、法制度や行政の統治方法（ガバナンス）についても把握できると良いと考える。ただし、法律については複雑で把握しきれない部分もあることから、研究成果としては踏み込める範囲を含めて検討すると良い。（西成教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政の関与に関してはインタビュー調査を通じて把握できたものは、報告書の第4章第2節第1項等に取りまとめた。</li> <li>また物流に関するビジョン等の公的な公表資料を調査し、報告書に取りまとめたが、法制度や行政の統治方法（ガバナンス）についてはより高度な分析が必要であるため調査を行わなかった。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>今回インタビューした事例は旧市街地など比較的狭いエリアの事例が多かった。これを日本で適用するとすれば、例えば渋谷の中心地の荷捌き対策のような限られたエリアになってくると思う。今回の事例がどのようなスケール感かを理解するために、面積や人口規模を整理してほしい。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査対象都市については、人口規模を整理して報告書の第4章第5節に取りまとめた。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>物流フローの概念図の最終地点が中心市街地か住宅地か、BtoB か BtoC かでも結論が変わってくるので、具体的な想定があるとよいと感じた。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的にインタビュー調査した事例（取組）に関しては、最終目的地がどこか報告書の第4章第2節第1項等に明記した。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>宅配ロッカーをまちなかに整備する際によく言われていることは、景観を損ねるという問題である。</li> <li>また、自転車での配送についても駐輪スペースの問題がある。ヨーロッパは自転車専用道が整備されているが、日本は車道の端にラインが引かれている程度で確立されていない。日本で自転車での配送を進めていく際、自転車のサイズ感はどうするか、どこに駐輪するのが良いのかといった問題が出てくると思う。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度において、問題点に留意して調査を行う。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ヨーロッパは元々物流拠点が都心部になく、マイクロハブを増やそうとしている。一方、日本は各社の配送所が地域にいくつもあり、ヤマト運輸などでは配送所を減らす方向になっていっている。そういったこれまでの経緯、商慣習の違いを考慮しないと、一概にヨーロッパの良い取組を日本に取り入れられるものではないと考える。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度において、問題点に留意して調査を行う。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度インタビューを行う際は、「（環境負荷軽減策を）試してみたけれど成果がなかった」「（環境負荷軽減策が）新しい問題を生み出した」などの問題点が生じたかどうかという点にフォーカスして質問するとよい。（坂井准教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>次年度において、問題点に留意して調査を行う。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車を活用した物流については、ヨーロッパと日本では自転車道の整備状況が異なる。日本は歩道も車道も狭く、自転車専用車道の脇にあるが、違法駐車があつて使えないことが多い。スマートシティではそういった考えを最初から入れた設計を作ることができる。</li> <li>ヨーロッパでは「ウォークアブルシティ」の考え方が特徴的である。日本でも進めている取組である。まちづくりと連携した物流の観点でとりまとめるのがよいのではないか。（西成教授）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくり等の観点から物流政策を理解するために、物流政策の文献調査を実施し、報告書の第4章第2節第1項等に取りまとめた。</li> </ul>

## 有識者意見の概要及び意見に対する対応

<ul style="list-style-type: none"><li>・ 物流はインフラだという考えの元、物流だけで稼いでいくのではなく、その他の分野と連携した総合的な視点で見ることが重要。（西成教授）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 次年度において、問題点に留意して調査を行う。</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>・ コスト分析について、行政・民間の負担や利益配分について把握できるとよい。（西成教授）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 次年度において、問題点に留意して調査を行う。</li></ul>