

地方創生と物流

Relation between Regional Revitalization and Logistics

萩野保克*

By Yasukatsu HAGINO

1. はじめに

当研究所は、都市計画・交通計画に関する調査・研究に数多く携わっている。地方創生を地域の産業競争力を高めるという視点からみると、今後、企業のロジスティクスの改善に寄与する物流拠点や物流ネットワークの形成といった物流施策が大きな役割を果たすと考えられる。

本稿では、地域創生に大きく関係すると思われる産業競争力と物流施策との関係について論じた上で、最新の物流動向も踏まえて、今後の物流施策の方向性についての私見を述べる。

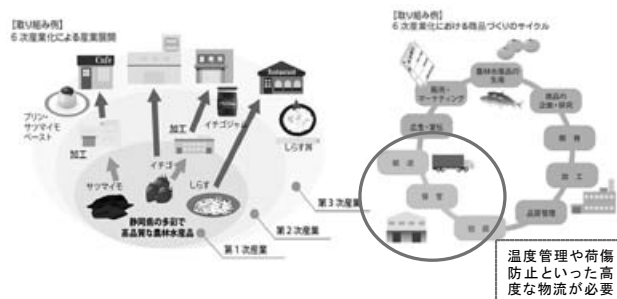
2. 産業競争力と物流施策

当研究所では、これまでも都市計画・交通計画の視点から、数多くの物流に関する調査・研究を行ってきた。これらの調査・研究のうち、主に地方自治体に関係する調査においては、地域産業育成・雇用確保といったクライアント・ニーズを背景とするものが多くある。これは、ロジスティクスを改善することで地域産業を活性化したり、流通加工機能を有するなど高機能的な物流施設が雇用を生み出す効果に着目したものであり、今後の地域創生の実現に対する重要な示唆が含まれると考える。

(1) 地域産業育成と物流施策

地域で特徴ある1次産業を加工（2次産業）・販売（3次産業）を含めて高度化する「6次産業化」や新たな産業を誘致するといった地域産業育成が多くの地方自治体で検討されている。このような地域産業育成を実現するためには、流通・保管・加工といったロジスティクスの改善が重要となるケースが

多い。そのため、地域産業育成を「政策目標」として、それを実現するための物流計画を策定する動きがある（例えば1）。このような計画では「わが県の果物を海外市場でブランド化したい（政策目標）。そのためには、空港周辺で必要となる温度管理可能な物流施設立地を誘導し、他県の空港をハブとした流通経路を確保する」といった施策が検討されている。今後、地方創生の実現を念頭に置いて、都市計画・交通計画を策定するためには、企業のロジスティクスに関する理解と、それを改善する物流施策を提案することが重要と考える。



出典：「ふじのくに戦略物流ビジョン」（静岡県；H24.3）より IBS 作成

図-1 6次産業化による産業展開と物流機能のイメージ

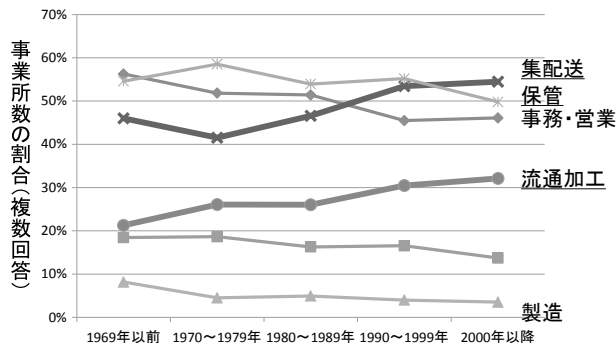
(2) 雇用創出と物流施策

近年の物流施設は、単に物資を保管するだけでなく、流通加工をはじめとした様々な活動を行っている（図-2）。流通加工を行うためには多くの人員が必要であり、最新の物流施設が立地することで、雇用創出の効果が見込まれる。そのため、新たな道路整備に併せて、高速道路 IC の近傍に物流施設の立地用地を確保するといった物流施策によって、新たな雇用創出が可能となる。

近年、東京都市圏では、Eコマースへの対応も背

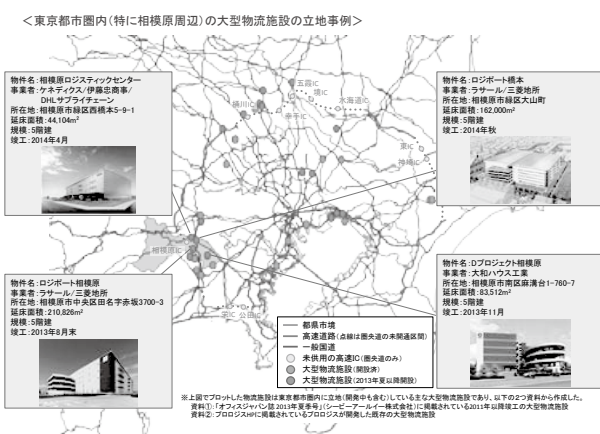
*次長 博士（工学）

景として、首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道）の沿道に大規模な物流施設の立地が進んでいる。これらの物流施設には、仕分け・梱包等の流通加工によって、雇用創出があると考えられる（図－3）。



出典：東京としけん交通だより vol.27 ～第5回東京都市圏物資流動調査結果【速報版】（東京都市圏交通計画協議会，平成26年11月）

図－2 物流施設が保有する機能の時系列変化



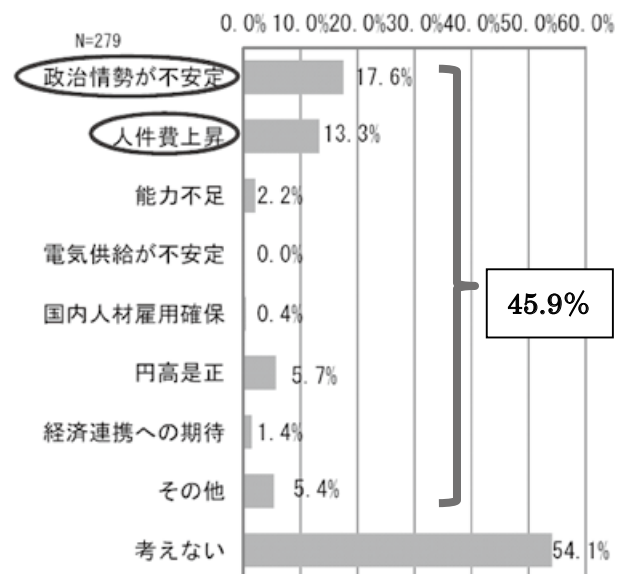
出典：オフィスジャパン誌2013年夏季号（CBRE（株）、プロロジス、大和ハウス工業、ラサール不動産投資顧問及び三菱地所、伊藤忠商事（株）HPより作成

図－3 大規模な物流施設の立地事例

(3) 製造業の国内回帰と物流施策

近年、海外に展開している製造業の生産機能を国内に戻す「製造業の国内回帰」の動きがある。経済産業省が2013年に行った企業へのアンケート調査では、海外に生産拠点のある製造業においても「政治情勢が不安定」「人件費上昇」「円高是正」といった理由から、生産機能を国内に回帰させる可能性がある」と答えている（図－4）。国内の生産力向上に併せて保管・輸送といったロジスティクスの機能強化も必要になると考えられる。そのため、地域が、製造業の国内回帰の受け皿となっており、それを地方創

生に結び付けるためにも、企業活動を支える物流施策が重要になると考えられる。



出典：生産設備保有期間等に関するアンケート調査（経済産業省；平成25年）

図－4 生産拠点を海外に持つ製造業者の国内回帰の方向性ときっかけ

3. 最新の物流動向と今後の物流施策の方向性

当研究所で行っている多くの企業ヒアリング調査では、「電子商取引（Eコマース）への対応」や「貨物車ドライバーの労働時間制約・不足」といった動向が、数多くの企業から聞かれるようになってきている。ここでは、これらの物流動向について述べた後、その動向を踏まえた今後の物流施策の方向性について私見を述べる。

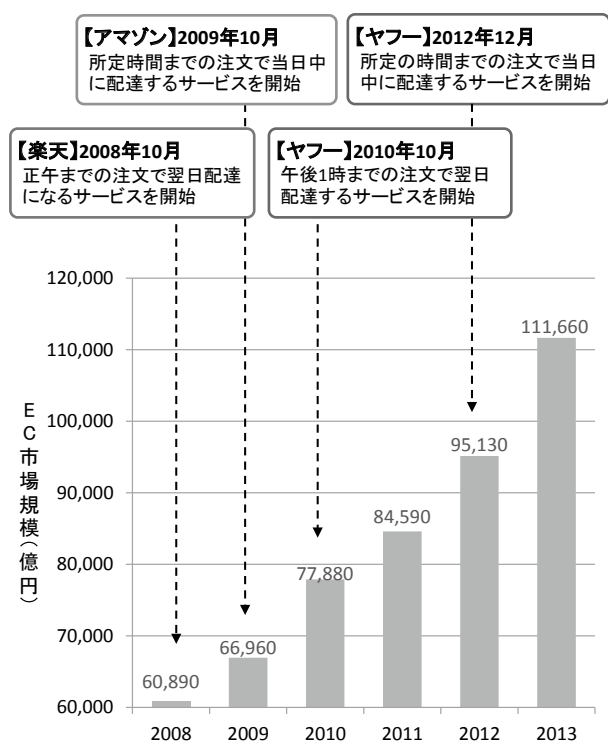
(1) 最新の物流動向

① Eコマースへの対応

ネット通販の市場規模拡大に伴い、東京都市圏では、Eコマース関連商品を扱う物流施設の立地が、臨海部や圏央道沿線に進んでいる。このような物流施設は、搬入した貨物を仕分け・梱包して個人に搬出するという「B to C」の形態となるため、流通加工機能のスペースをより必要とする。物流施設の中に、搬入した商品を撮影してインターネットに商品情報を掲載するための撮影所を併設している施設さえある。

このような背景のもと、物流施設はより大規模化する傾向にあり、大規模な用地を確保可能で、かつ、

交通の利便性が高い地域に立地するようになっていく（図－6）。



出典：アマゾン・楽天マート・ヤフー HP、経済産業省資料より作成

図－5 Eコマース市場規模の拡大



物件名：ロジポート相模原
延床面積：219,826 m²
竣工：2013年8月

物件名：GLP 杉戸Ⅱ
延床面積：107,050 m²
竣工：2007年1月

出典：ロジポート相模原 HP、GLP 投資法人 HP

図－6 近年の大規模物流施設の例

②貨物車ドライバーの労働時間制約・不足

2012年のに関越自動車道における高速バスの重大事故が発生して以降、長距離ドライバーの労働環境の改善が図られている。具体的には、ドライバーの1日の総労働時間や連続運転時間、休憩時間確保といった面での改善である。もちろん、重大事故に直結する労働環境を改善する必要があることには異論はないが、このような動きにより、長距離の貨物車輸送に制約が生じていることも、企業の意向から明らかになっている。また、貨物車を運転するため

の運転免許についても、3t以上のトラックが運転可能な中型免許が取得できるのは、「20歳以上、普通免許取得後2年以上」という制約が設けられ、若いドライバーが大型トラックを運転できるまでに多くの期間が必要となったことも、貨物車ドライバー不足の一因になっている（表－1）。少子化の動きも相俟って、これまでの国内貨物輸送を支えてきた貨物車輸送における構造的な制約となってきたと考えられる。

表－1 貨物車ドライバーの制約

貨物車ドライバーの労働時間規制	・1日24時間のうち、ドライバーの拘束時間は13時間以内（延長しても16時間が限度）。 ・これにより、継続8時間以上の休息時間を確保しなければならない。また、1週間のうち、15時間を超えて働いていい日数が2回まで。 ・連続運転時間は4時間が限度。運転4時間経過後に30分以上の休憩等を確保する必要がある。
貨物車の運転免許に関する規制	・中型免許の導入前は、普通免許で最大積載重量5tまでのトラックを運転することができていたが、中型免許の導入後は、普通免許で最大積載重量3tまでのトラックしか運転できなくなった。 ・また、3t以上のトラックを運転できる中型免許の取得には、20歳以上、普通免許保有後2年以上という条件が加わり、免許取立ての若いドライバーは大型トラックの運転ができない。

(2) 今後の物流施策の方向性

ここでは、「Eコマースへの対応」や「貨物車ドライバーの労働時間制約・不足」といった動向を踏まえた上で、都市計画・交通計画の視点から、今後の物流施策の方向性について私見を述べる。

Eコマースに対応した物流施設の立地は、物流施設が流通加工機能を持つことで雇用創出に効果があることは前述の通りである。地方創生とは少し話がずれるが、Eコマースの進展は、都市計画・交通計画にも影響があると考えている。「買い物・私事目的」の旅客交通が減る分、個人宅への貨物輸送が増加するとも考えられ、大規模店舗に搬入されていたものが、Eコマースにより個人宅へ配送されるといった変化も考えられる。Eコマース自体が、今後、どの程度増加するのかは不明な点があるが、中心市街地での荷捌き駐車対策と同じように、大規模なマンションの集積エリアで端末物流対策が必要になったり、「買い物難民」と同じように、居住密度が低くて通常の商業ベースでは成り立たない地域への物資輸送を、どのように成立させるかといった議論が必要になると考える。

また、貨物車ドライバーの制約は、既に企業の物流において大きな意識の変化を生んでいる。これまで貨物車に依存していた企業でも、ドライバー制約により、鉄道・船舶といった他モードを含む輸送への切り替えを真剣に考え始めている。また、例えば、京浜港で輸入した国際貨物を、直接、東北地域に輸送していたものが、貨物車の長距離輸送の制約によりできなくなったため、北関東地域に中継地点として物流施設を設置する動きも出ている。少子化によって貨物車のドライバー不足は構造的な要因になる可能性が高く、我が国の国内貨物輸送のシステムが変化するのではないかと考えている。

この動きを、地方創生の視点からみると、大都市圏の港湾・空港に依存することなく、地方圏内の港湾・空港を活用した「コンパクトな物流システム」の構築に成功した地域が、製造業の国内回帰の受け皿となって、地方創生の実現に前進するといったことも十分にあり得ると考える。

4. 最後に

当研究所で行っている物流の調査・研究は、都市計画・交通計画からの物流の改善を目指すものであり、意向調査等で、企業の動向は把握するものの、企業のロジスティクスそのものを改善する調査・研究を行っているものではない。しかしながら、地方創生の実現を目標にした行政の計画策定においては、都市計画・交通計画の専門家集団として物流に取り組んできたノウハウが生かせるのではないかと考えている。

また、近年、行政での物流計画策定の動きが数多くみられ、これらの業務に携わる担当者の中には、企業のロジスティクスに関する幅広い知識を習得されている方もみかけられる。いうまでもなく、交通は、旅客だけでなく、物流も含めて構成されている。地方創生の議論を契機として、行政における物流施策が進展することは、地方創生そのものの前進だけではなく、都市計画・交通計画における物流の取り組みを前進させて、交通問題や環境問題への取り組みを深化させることを祈念する。

参考文献

- 1) 「ふじのくに戦略物流ビジョン」静岡県, 2012
- 2) 「東京としけん交通だより vol.27」, 東京都市圏交通計画協議会, 2014
<https://www.tokyo-pt.jp/publicity/index.html#news27>
- 3) 「大都市戦略検討委員会資料（大都市戦略と物流施設整備）」国土交通省, 2015.4.24
http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_tk1_000021.html
- 4) 「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」厚生労働省労働基準局
<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf>
- 5) 「中型自動車・中型免許の新設について、警視庁」
<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/menkyo/menkyo/tetuzuki/tetuzuki17.htm>