羅針盤

貨客連携による地方の物流ネットワーク再編

「コンパクトな生活圏」糸口

宅配に依存させない

高齢者 自らの足で買い物

日本総合研究所／総合研究部門
マネジャー 松村 憲一

本稿では、都市内・地域内物流に関して、旅客運送における最近の官民連携に係る動向を紹介した上で、貨客連携による地方の物流ネットワーク再編の方向性について提案したい。

我が国では、鉄道やバス、タクシーなど地域公共交通を担う旅客運送事業について、長らく行政が強い許認可権限を有し、事業者の参入・撤退規制を実施してきた。20世紀末以降の市場原理重視・規制緩和の動きの中、旅客運送を中心とする公共交通分野においても、2001年の道路運送法の改正以来、規制緩和が進められ、バスやタクシーの自由参入・自由撤退などが認められてきたところである。

こうした取り組みに対し、参入事業者は増加傾向を示したものの、人口減少や高齢化の進行などによって旅客需要そのものが伸び悩んだこと、収益路線のみに新規参入が起こり事業者の利潤機会が減少したことなどにより、事業者の収益性は総じて悪化してきた。また、近年では、ドライバー人材の不足が深刻化しており、これまでのサービスの維持が難しくなりつつある。結果として、地域公共交通の魅力向上を十分に図ることができない状況にある。

国外に目を転じると、ドイツでは、1970年代以降、自家用車との競争で単独での生き残りが難しくなった公共交通事業者が、事業者間のカルテルである運輸連合を組成し、ゾーン運賃制の導入や複数の交通モード間でのダイヤ調整などを図りながら、いち早く競争力を回復してきた。

また、ここ10年程度の動きとしては、設備投資計画の策定や事業者間の調整を地方政府が先導するなど、行政が運輸連合の運営をリードするケースが増えている。公共交通ネットワーク全体の企画を行政が主導し、事業者は効率的なオペレーションやサービスの向上に徹するという、官民の役割分担に基づく連携スキームの構築が進んでいる。

我が国においても、このような状況を背景として、昨年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正された。公共交通ネットワークの形成・維持を、これまでのように事業者任せにせず、自治体が主体的に主導し、官と民が適切に役割分担・連携する方向へと転換しつつある。

地方部においては、地域住民の日常的な移動手段である公共交通を維持するため、補助金によって赤字路線を事後的に補てんしてきた歴史的経緯がある。需要減少により、財政負担の増加に歯止めが掛からない中で、鉄道、バス路線を中心とした地域の公共交通ネットワークを効率的に再編し、街づくりや観光振興と連携させて需要創造を図ることが、今回の法改正の主旨である。市町村や都道府県が中心となって、地域の公共交通ネットワークの在るべき姿を検討し、事業者による路線再編や利用促進を誘導・支援することが期待されている。

京都府・兵庫県北部の第3セクター鉄道である北近畿タンゴ鉄道沿線では、行政主導によるマスタープランの下、鉄道事業をこれまでの上下一体方式から上下分離方式に転換させた。インフラ整備・保有は引き続き北近畿タンゴ鉄道が担い、オペレーションは高速バス大手のウィラーアライアンス（村瀬茂高社長、東京都新宿区）のグループ企業に任せ、地域外からの観光需要の取り込みを期待するなど、新たな官民連携スキームを導入している。

栃木県佐野市では、市内への大型商業施設の進出による移動ニーズに対応するため、市と事業者などからなる協議会を設置し、関係機関との調整を行うことで新規のバスの運行をスタートした。赤字の補てんは、佐野市と大型商業施設で均等に負担することで運営を行っている。

このように、旅客分野においては、行政が先導しながら、既存事業者間の役割分担の見直しや関連する事業者との連携によって、ネットワークの維持・形成を図りつつ、効率的な事業環境へ転換するとともに、観光や市街地活性化、健康増進等の政策とも連動した需要創造・収益確保の取り組みが進みつつある。

物流分野においても、地方の過疎化や高齢化が進展する中、上記の旅客分野と同様、行政が主導しながら官民連携をとりつつ、物流ネットワークの再構築を図る必要性が高まっているものと考えられる。

周知の通り、国内貨物輸送は頭打ちとなっている（図1）ものの、EC（電子商取引）市場の拡大などを背景に小口・多頻度化の傾向は続いており、物流件数は増加している（図2）。今後、高齢化が進む中で、生活必需品を中心とした末端の宅配需要は拡大する可能性がある。一方、旅客分野と同様、物流を担うドライバー人材の不足は大きな問題となっている。総人口が減少する中で、人材不足はより一層深刻化する可能性がある。

こうした需給ギャップの拡大に対して、物流ネットワーク全体の再編・効率化を進めていくことが急務である。しかしながら、上記の問題は日本全体の構造的な変化を要因としており、物流単体での解決は困難であると言わざるを得ない。

解決の糸口になり得るのが「コンパクトな生活圏」の形成である。

近年、高齢化が進む地域を中心に、買い物難民対策等としての日常生活品の宅配サービスが重視されているが、むしろ高齢化社会では、高齢者が宅配サービスに依存するのではなく、自らの足を使って商業施設などの拠点へ出向き、自らの手で商品を持ち帰ることが可能な「コンパクトな生活圏」を形成することが、健康維持・増進の観点からも、また、街のにぎわい創出の観点からも望ましい。

貨物と旅客がうまく連携・補完関係を構築し、旅客運送の維持・サービス充実を図るなど、上記のコンパクトな生活圏の形成を誘導することができれば、旅客運送の収益性向上や、地元商業の活性化だけでなく、非効率な末端物流の過度な拡大を防止できる可能性がある。また、貨客連携による新たなサービスの展開などによって、新たなビジネスチャンスを創出できる可能性もある。

過疎地域を中心とした地方部において、上記の取り組みを展開するためには、以下のような施策を推進していく必要がある。

第一に、ドライバーや車両など旅客、貨物双方の限られた経営資源を有効活用するため、小口輸送についてはバスや鉄道、タクシーなどの公共交通を活用した貨客混載や、自家用車の活用、貨客の需要動向に合わせた臨機応変な車両運用等を推進していく必要がある。柔軟な運用ができるような制度改正が望まれる。

第二に、物流集配や旅客の乗り換え・乗り継ぎ、商業等の多様な機能を集約化させた、コンパクトな生活圏における拠点整備の推進である。国では、地域の活動拠点かつ交通結節点となる「小さな拠点」の整備を推進しており、今年度から事業者とNPO（特定非営利活動法人）などの協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等の展開を進めるなどのモデル事業がスタートする。拠点整備に当たっては、公有地だけでなく、幹線道路沿いに不動産を有する流通や物流等の事業者の資産も有効活用しながら、官民の施設の集約化・拠点化を進めることが想定される。

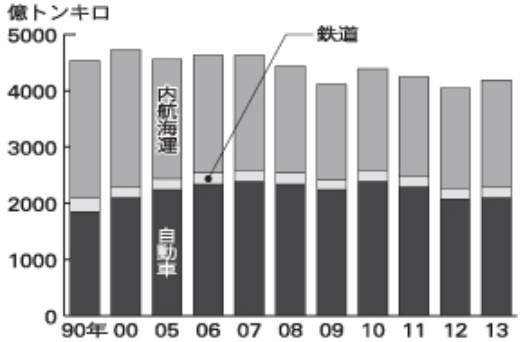
第三に、ICT（情報通信技術）の活用である。GPS（全地球測位システム）付きスマートフォンの普及によって、都市部だけでなく地方部においてもパーソントリップ（人の動きを対象とした交通）データの入手や分析が容易になっている。貨客混載や柔軟な車両運用などを進めるためには、人流・物流の現状把握や将来予測、最適経路探索等の技術・サービスが必要となる。ICT活用によって旅客・貨物を通じたモビリティーの効率化とともに、双方向性を生かした新たな顧客サービスの充実等に役立てることが想定される。

第四に、上記の推進に向け、自治体が主導しつつ、関連する事業者が参画・連携した取り組みの推進である。既に、旅客分野では地域での協議会設置によって、地域公共網形成計画や再編実施計画の策定等の動きが進みつつあるが、こうした取り組みとも連動しながら、物流関連等の事業者の参画・連携の手法・体制などを検討する必要がある。

いずれの施策においても、地元自治体を中心として、官民が連携しながら推進していくことが重要である。

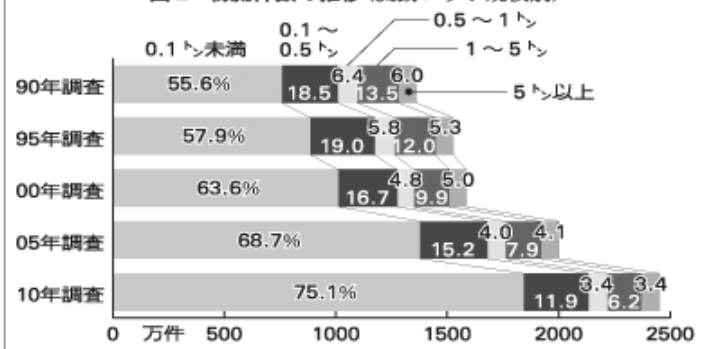
まつむら・けんいち
1995年京都大学大学院工学研究科修了、日本総合研究所入社。公共セクターを中心に、行政マネジメント、PPP（官民パートナーシップ）・PFI（民間資金を活用した社会資本整備）、交通事業改革などに関する調査研究・コンサルティング業務に従事。

図1 国内貨物輸送量



（出所）社会資本整備審議会道路分科会・第48回基本政策部会と交通政策審議会交通体系分科会・第1回物流部会の合同会議資料

図2 物流件数の推移（流動ロット規模別）



（注）調査は3日間。出所は社会資本整備審議会道路分科会・第48回基本政策部会と交通政策審議会交通体系分科会・第1回物流部会の合同会議資料