

「モノの流れから 道路利用を考える」

暮らしと産業を支える円滑な物流の確保という観点から、道路利用の現状と問題点や今後の道路利用のありかたなどについて、利用者の視点から語っていただきました。



齊藤 和夫（司会）：道路は人の移動に役立つのはもちろん、さまざまな物資の輸送に利用されています。経済活動にとって道路はまさに大動脈、道路ネットワークは北海道経済の生命線とも言えるでしょう。一方で物流に対するニーズの高度化・多様化が進展し、貨物自動車の増加が渋滞の一因となるなど道路利用上の問題も生じています。

そこで今回は、「暮らしと産業を支える円滑なモノの流れの確保」という観点から道路利用の現状と問題点、今後の道路利用のあり方などを語っていただきたいと思います。まずは自己紹介を兼ねて、北海道での活動規模についてお聞かせください。

開発 繁：松岡溝運輸は道内に拠点を置く運送会社で、都市部に14、関東圏に12、関西・中京圏に12の店所（支店・営業所）があります。

道内での1日の車両稼働台数は店所間の幹線輸送をしているものが15tトレーラーで55台、貸し切り積み合わせ貨物ではフェリー乗船の引き取りができる車両が32台、それからJRの札幌貨物ターミナルで24時間各方面（主に関西、関東、中京方面）から入って来るコンテナの引き取りなどで約18台（1日およそコンテナ50本分）稼働しています。それと引越を主体とした貸し切り車両が約16台で、拠点店所での市内近郊の配達・集荷を行う車両が約310台あります。1日の延べ平均稼働台数が430台で、走行距離については約51,000kmとなっています。

大平 聰：ホーマックは道内に57店舗、東北にも54店舗ございます。その他に'98年3月には新潟に1店舗オープンしました。道内でいいますと北広島にある物流センター、札幌のトラックステーション、それから旭川、帯広のトラックステーションから57店舗に商品を流しています。道内ではだいたい30台位の車両が専属で毎日走っています。1台当たりの走行距離は札幌の車で1日100km位となっています。

本田 竜也：セイコーマートは全道で695、全国で1,000を越える店舗があります。基本的に道内は1日に2回の配送となっており、稼働しているトラックは1日130台です。トラックは4tと他のコンビニさんから比べると大きめのものになっています。延べ走行距離は概算で1日約28,600kmです。

●広域的な道路利用の現状

齊藤：ところで物流と暮らしに関連して興味深いエピソードがあります。首都圏に住むAさんという一家が3人でレストランへ食事に行きました。レストランへ

は車で10分位で着きます。ところが家族3人で食事をすると約6,000kmの道路を使っていることになるというのです。これはどういうことかというと、料理に使われている食材が全国各地からレストランに運ばれてきているのです。

この事例のように北海道内だけではなく本州と北海道の間でモノが動いているケースが多いのではないかと思いますが、その時に交通手段としてどのようなものが使われているのかをお話いただけますか。

本田：セイコーマートでは11tの大型トラックが毎日のように本州との間を行き来しています。苫小牧にはコンテナが毎日1本ずつ入ってきているような状態で、ワインなど外国から入ってきた商品はここから本州へ陸送しています。

大平：ホーマックの場合、東北と北海道をつなぐというよりもそれぞれのセンターに商品を入れてしまうため、センター間の輸送というのはあまりありません。仕入れの関係で入って来るという意味ではフェリーの利用になります。あと海外から入れる商品では船やコンテナを利用しています。

開発：松岡溝運輸の北海道と本州間の輸送システムは、トレーラーシャシーのフェリー利用、コンテナでの鉄道利用といったものが主体です。貸し切り荷物はフェリーの利用、一般的の貨物は鉄道によるコンテナが主体で一部フェリーも利用しています。フェリーの場合関東圏については苫小牧港を、関西圏・中京圏は小樽港を利用しています。

齊藤：では道内の広域的な集配、つまり都市間の輸送なのですが、こちらの現状と問題点はどのようになっていますか。あわせて高速道路の利用状況などについてもお聞かせください。

開発：広域的な集配での問題点については、目的地に到達するために何カ所もの市町村の中心街を通過するために時間帯によっては大きな制約を受けるということが挙げられます。これにはバイパス道路が充実することである程度は解決できると思います。高速道路は原則として利用していません。理由はやはりコストです。とくに当社の場合、都市間の輸送は大型のトレーラーが主体ですから、高速道路を利用するとそれだけコストもかかります。

本田：当社ではコンビニという性格上、鮮度が命の商品を扱っています。全道一律でほぼ同じ時間帯に同じ商品を供給しなければなりませんから、拠点間の移動に関しては渋滞がなく時間の計画を立てることができます。高速道路を利用しています。また当社の場合、他のコンビニさんと違って自社物流でやっていますので、全道どの店舗へも同じ商品を供給しています。これら



室蘭工業大学 建設システム工学科教授

斎藤 和夫

のシステムを可能としているのが高速道路というわけですが、やはり料金が高いという点は問題となっています。

斎藤：そうなると拠点間は早く移動できたほうがいいわけですね。でも流通コスト的にはどうなのですか。

本田：当社がもっと力を入れているのがロジスティックス（物流管理）の部分です。従来、モノを安く提供しようとするならメーカー側で削減してもらう方法が中心でしたが、当社では物流で5%なり3%削減できた分は必ず価格に転化できるという発想でやっています。ですから高速道路を利用していても、むしろ全体的なコストはかかっていないと思います。

また一般道路を利用するにしても、日本は物をトンで動かすという発想がないと思うのです。40tトラックが利用できるのであれば1回で4tトラック10回分のモノを運ぶことができます。そのため運転手の人工費や燃料代などかなりの部分が節約できるのです。しかし40tトラックが走ることのできる道路が整備されていないため、現状では4tトラックを10回動かすという方法をとらざるを得ないので。

斎藤：国際コンテナの標準的なサイズである40ftコンテナにしても、現状では日本の道路を利用することはできない状態ですからね。

拠点間を動くためのロングトレーラーなどの大型車両が走れるような道路を整備するには現在の道路の設計サイズでは非常に合わない部分ももちろんあります。

それからもう一つの問題は橋などが荷重に耐えるかという問題があります。これは建設省なんかも車両の大型化に対応すると言ってはいますが、それを全国レベルでやるとなると大変な話ですよね。だけど、これから本当に経済改革を進めていく気であれば、そういうものの対応でのインフラ整備も必要になってくるでしょうね。

大平：ホームで扱う商品はあまり鮮度とは関係がないように言われますが、やはり季節的な商品の入れ替えなどの面もあり、社内的には鮮度を考えながらの物流を行っています。基本的には高速道路は利用しない前提ですが、目的地に時間までに着かなければならない時などは利用しているのが現状です。

斎藤：物流のコスト削減という点から道路への要望はありますか。

開発：道路の立体化、つまり高架やアンダーパスによって信号や交差点を少なくしてスムーズな流れにしてほしいと思います。また時間帯別の交通量を把握して信号時間を調節するとか、複数の信号を連動してある程度停止しないで交差点を通過できるようにしてもらいたいなと思います。

本田：各店舗に定時に配送するという大前提がありますから、拠点間の輸送をいかに短縮できるかという点が課題となっています。逆に言えば道路が整備されて輸送時間が短くなれば、拠点そのものを統廃合することも可能になりコストが大幅に削減できるわけです。日本という国は物流コストが非常に高いのですが、これを下げることができれば商品の値段はまだ安くなると思いますよ。

斎藤：その意味でも高速道路の延伸とあわせて、高規格幹線道路の整備が重要になってくるのではないかでしょうか。

●都市内交通の現状と問題点

斎藤：次に都市内のモノの流れについて考えてみたいと思います。都市内における物流が渋滞によってコスト削減を実現できない一方で、物流の車両自体が交通混雑の一つの原因になっているという面があります。コストの削減を図るうえで都市内の道路利用にはどんな問題があるかお話をください。

本田：一般的に郊外から都市部に向かうほど3車線だった道路が2車線・1車線に減ってしまい、必然的に渋滞に巻き込まれるということがあります。そういう中で道路1本1本の整備というよりは、交通という流れの整備を進めていただきたいと思います。例えば札

幌市内では昔は北1条通りがものすごく混雑していたのが、環状道路の整備などで横にも車を流すことで渋滞が少しづつ解消されているように思います。

大平：インフラ整備の部分で言えば、帯広の駅前が高架になったことで人の動きあるいはモノの動きというのがすごく便利になって、町が一変したということがありますね。これは帯広に限らず他の都市でも、例えば線路や河川によって人の動きが寸断されたり、モノがスムーズに動かないといことが多々あるのではないかと思います。

齊藤：駅前の高架整備は旭川でもこれからやるでしょう。千歳が早かったですが、北見もやりましたね。室蘭も同じ状況があります。白鳥大橋が6月13日に開通し、今までのつっこみ線から環状道路ができます。今後は物流だけに限らず、人の生活あるいは産業、商業などいろいろな面で大きく変わるものではないかと思います。

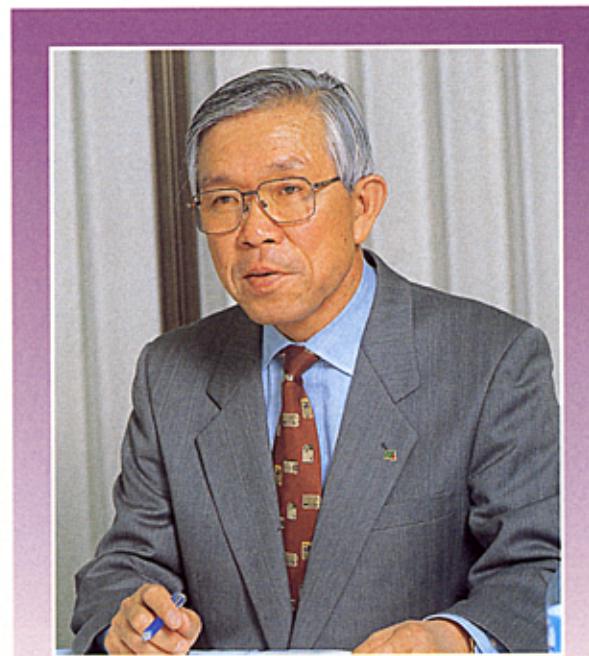
大平：私は店舗開発が主な仕事なので、道路が1本できることによって人やモノの流れが大きく変わるという事例をたくさん見ていました。ですから、店舗を建てる時に重要なのは物流という観点よりもお客さまがどういうふうに動かれるのかという点なのです。

齊藤：ということは道路が整備されてある程度人とモノの流れが見込めるようになって初めて立地するということが多いわけですね。

本田：道路が変われば状況も変わります。20年前は非常にいいロケーションだったところが20年たつとダメになってくるところもあります。ですから店舗の開店の際には、道路の流れの中でどの場所が一番いいのかとか、行き車線なのか帰り車線なのかということを考えます。

齊藤：いま、大規模小売店舗立地法が国会で検討されていますが、これまで周辺の店舗にどれだけの影響を与えるかという点が議論の中心になっているのに対して、これからは店舗周辺の交通や環境に及ぼす影響という点がメインになってくるのではないかという気がします。

大平：郊外型店舗の新規オープンが交通渋滞や騒音、排気ガスといった問題を生み出す機会は増えると思います。というのは従来のように単独で幹線道路沿いに出店していた形から、店舗が複合化されてそこに行けば買い物が1度で済むというショッピングセンターのような形がどんどん増えていく傾向にあるからです。そうなるとショッピングセンターとショッピングセンター、ひいてはある地域と別の地域との競争といったような形になってきて、いかに便利に素早く買物ができるか、または1日ゆっくり買い物を楽しむといった



松岡満運輸株式会社 業務部長

開発 繁

ような、2極化する方向になっていくと思うのです。ですから店舗、あるいはショッピングセンターが周囲の交通へ与える影響という点は、今まで以上に重要な部分になってくるのではないかと思います。

このような状況のなかで当社では入り易く出やすい駐車場というものを店舗開発の際に重視しています。道路前面に駐車場、その後に店舗を構えることでお客さまが安心して買い物できる環境を整備するようにしています。駐車場がわかりにくく使いづらいものであれば、お客さまはいくら大きな駐車場があってもそこには停めないで路上に停めて買い物に来てしまうということがあるわけです。店舗開発の際に駐車場のウェイトを高くすることで、結果的には利用客の周辺道路への路上駐車が減り、周辺の交通に及ぼす影響も軽減されるのです。

齊藤：モノの流れから見た場合、基本的には物流コストと道路の利用状況とは非常に密接な関係にあるわけで、こうして道路自体に対する意見を伺ってきたのです。ところが郊外店舗を展開する際には、今度は逆にそこに来る車が周辺にどういう影響を与えるのか、店舗自体が交通というものを真剣に考えていかざるを得ないということですね。

開発：配送業者の立場から見れば、こうした郊外型の店舗では敷地に余裕があるので専用のスペースなどで荷物の積み下ろしができます。しかし市街地の中心部など駐車スペースがない場合には道路の路側で積み下



株式会社セイコーマート 運営企画室長

本田 竜也

ろしをせざるを得ないため、一般の皆さんに大変迷惑をかけているというのが現状です。当社ではこういったところには小回りのきく2t車やワゴン車のようなものを配置していますが、いかんせん積載効率が悪いため何度も回転させる必要があり、コストの上昇を招いているのです。

本田：コンビニへの商品の配送は分単位で組み立てているのですが、スケジュール通りに動かない原因として路上駐車が挙げられます。せっかく店舗まで到着しても路上駐車されており商品の積み下ろしができない。その一方で駐車場がない店舗ではやむなくトラックを路上に停車させているという状況もあるわけで、頭の痛いところはあります。

大平：基本的に都心部は駐車場が足りないと思います。ですから車社会に合わせて駐車場をもっと整備するという形をとらないといけないと思います。逆に郊外にきちんとした駐車場を構えた店があれば、都心部で違法駐車をしてハラハラして買い物をするというよりもゆっくり買い物ができる郊外へ行ってしまうという形になるのでしょうか。

いずれにしても道路と駐車場問題というのはかなり密接に絡んでいますし、また道路だけが良くなってしまって駐車場がなければ解決しない問題というのは特に都心部には多くあるのではないかと思います。

齊藤：駐車スペースに関してはいろいろな意見があるようです。路上での駐車は許可しない方がいいという

ものもあれば、路上駐車をある程度許可しないとの問題は解決しないという意見もあって、では許可するとなると道路のスペースをある程度割かなければならぬというようになかなか難しい問題だと思います。

商売をする側から見ると荷物の積み降ろしの部分はどうしても確保する必要があるのではないでしょか。それが難しいのであれば、夜間あるいは早朝など時間帯をずらしながら行うという方法は現実的なのでしょうか。

本田：当社の場合は、消費のピーク時間前に商品を納品しています。やはりお客様が手に取る時間に合わせて新鮮な商品を店頭に並べたいわけです。配送の時間は朝夕のラッシュ時間とは直接は重ならないのですが、皆さんが活動している時間になってしまいます。コンビニの性格上、配送の時間帯をずらすわけにはいかないのです。

大平：私どもの配送の仕組みの中で誰もいなくても納品できるシステムを構築していますので、大部分は夜走って朝の早い時間に着けてしまいます。そういうふうにして時間をずらして納品するような努力をしています。

●物流から見た冬季の道路利用と交通安全

齊藤：北海道では冬季における道路の除雪や路面管理が大きな問題となっていますが、物流という面から見ると冬季にはどのような問題点があるのでしょうか。

開発：除雪や道路管理の状況は年々改善されていると思います。しかし冬場は交通麻痺や渋滞が起きやすく、集荷の遅れが配達の遅れにつながり、最終的には時間指定の物などは別便を出すという悪循環に陥りやすいのです。それは会社経営上やはり人件費あるいはチャーター料などに跳ね返ってきますし、車両の事故の増加で経営を圧迫するのです。運送業者としては交通麻痺、渋滞が一番の弱点なわけで、そのあたりの改善を考えてほしいと思います。

ただし自己防衛と言いますが、社内でできることは実行するようにしています。例えば砂の携行です。降雪による圧雪・アイスバーンの初期対応として交差点付近の坂道などでは砂をまくことが渋滞、衝突あるいは追突事故防止に有効です。そのためそういうところを通過する車両についてはドライバーに一定程度の砂を持たせるようにしています。初めて雪が降ってまだ除雪するほどでもないという時にも砂は非常に効果があるのです。

本田：やはり積雪時期というのは配送が遅れてしまい

ます。あらかじめ時間を多めに取って時間を調整するので、よほどの事態が起きない限り商品は定時に届くようになってはいます。それでも街中だと除雪が間に合わずに行けるはずの時間に行けないとか、トラックを停めて降ろしたいのに停めるスペースが確保できないということもあります。また通行止めの多い日勝峠は冬季は利用しない方向で配送プランを組み立てています。

以上のように都市部では路側の確保や車道自体の道幅の確保、都市間では安全で時間がかかる道路の確保が必要だと思います。

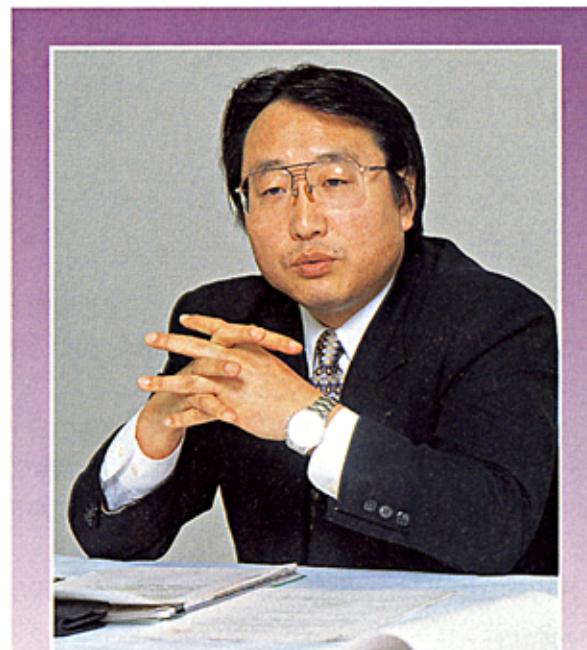
斎藤：交通安全の問題に関して何か特別に考えているようなことがありましたら、お話ください。

本田：配送のトラックの事故と社員の事故を防ぐために、年に数回講習会を実施して意識の啓蒙を図っています。それから加盟店さんでの自動車がらみの事故をなくすために、ロードヒーティングを入れたり駐車場の除雪を徹底してやるように指示しているのが今現在の取り組みです。

開発：交通安全対策としては社内的に高速道路、一般道路の速度規制を設けています。また冬期間は危険な道路に関しては期間と区間を設定して通行を禁止しています。例えば275号や日高までの樹海ロードも禁止にしています。これらの区間は事故率が高いだけでなく、基本的に一本道のため何かあっても迂回できないのです。そういう場所は万が一怪我をしても救急車が来るまでに時間がかかってしまいます。その他11月から3月までは道内の主な峠でパトロールを実施して、チェーンの装着、タイヤ状況あるいは電装関係の点検を運転手に呼びかけています。あわせて開発局で実施している中山峠と石北峠、日勝峠の峠情報も利用しています。

それと社内での活動というわけではないのですが、全日本路線トラック連盟の加入者が毎月1回、道内の国道5号、12号、38号、39号で定期パトロールをしています。トラック連盟では4月から高速道路においても会員の通行車両を随時パトロールして、速度超過などの点をチェックすることになっています。

交通安全対策に関する要望としては、交差点付近や坂道のロードヒーティング化が望ましいですね。また、信号機がない交差点などでは道路の脇に雪が高く盛られていますが、こういった場所の見通しを良くしていただきたいと思います。そのほか、郊外の国道に面した変則交差点のそばにバス停がある場合、バスを利用する人が遠回りとなるため横断歩道を利用しなかったり信号無視をする例が時々見受けられます。このあたりも改善して欲しい点です。



ホームax株式会社 開発本部南東北開発部長

大平 聰

大平：私どもも運行管理には相当気をつけています。毎日タコメーターを回収してそれをチェックして絶えず指導しています。事故の少ないドライバーについては奨励金を出すといったような啓蒙活動もしています。また駐車場内でのお客様の事故というのもありますから、除雪を徹底するとか、混み合う土日については車両誘導員を配置して誘導するという形で交通安全には留意しています。周辺道路とのアクセスを考慮してスムーズに出入りができるように配慮した駐車場も、安全面で有利に働いていると思います。

斎藤：いろいろお話をいただきました。今回は道路利用者の視点からモノの流れから見て道路がどのように使われていて、どういった問題があるかということを伺うことができ、皆さん本当に努力されているということが分かりました。一般の人たちが自家用車を利用する方が逆にいろいろな意味で自己規制がないような印象さえ受けています。

これからも安全にぜひ気を付けられ、コスト削減に努力し商売をしていただければと思っています。どうもありがとうございました。