

## 都市内共同輸送の研究\*

### A Research of Consolidative Transportation with Urban Area

谷 本 谷 一<sup>1)</sup>

Taniichi TANIMOTO

#### 目 次

- (1) はじめに
- (2) 共同輸送の概念と類型化
- (3) 共同輸送の事例
- (4) 理想形態としての「地域共同輸送システム」
- (5) 共同輸送の問題点
- (6) 地域共同輸送実現のための方策

#### (1) はじめに

今日の、都市における道路交通渋滞からくる物流活動行き詰まりの実態、あるいはその原因については各方面で論じられているのでくわしくは述べないが、資本の集積メカニズムにのっとった、都市への資本、物、人の集中は、社会資本投下の不備、アンバランスともあいまって、都市に過密現象をかもしだし、その典型的現象としてあらわれているのが道路交通の渋滞であり、それにとまなう物流活動の行き詰まりである。

そして、かつて集積のメリットを求めて集まってきたものも、いまやそれがデメリットとなっており、過密の弊害からいかにして逃れるか、物流活動の行き詰まりをはじめとした「都市問題」にいかに対処して行くかが各方面で論じられている。

すなわち、物流問題を中心にみても、技術的には道路計画、交通計画の在り方、物流発生源をはじめとした諸施設の立地の在り方、整備の方向等が論じられ、経済的には商、物分離をはじめとした物流合理化の方向、関連産業の在り方、さらには地域経済の発展方向等が論じられている。

そして、わが国においては、大阪、東京といった大都市を中心に、不十分ながらも、道路の整備、交通規制、問屋等の立地移動促進、トラック運送業等の構造改善事業、関連施設の整備等がなされてきた。

しかしながら、これらの対策には部分的なもの、不備なものが多く、なお多くの問題点が残されており、今後ともより一層の幅広い研究も必要視されている。

例えば、道路を敷設すればするほど交通混雑がひどくなったり、問屋の集団移転、流通センター等の施設整備の方向等にも問題が残されている。

これらの対策には、今後より総合的見地からの究明、改善が望まれるであろうが、本研究においては、それら総合対策の中できわめて重要な都市内物流合理化策に焦点をしばり、特にその一方策として今日注目されている「都市内共同輸送」をとりあげ、その実態と望ましい姿をさぐることにしたい。

#### (2) 共同輸送の概念と類型化

共同輸送とは、個別輸送に対するもので、個々の企業が各々孤立的に行なっている輸送活動（荷主

---

\*昭和53年12月19日原稿受理

1) 大阪産業大学経営学部

が自力で行なっている場合と、個々の荷主が個々の運送業者に任意に委託している場合とがある)を集約化し、複数の荷主の貨物を一体化して輸送することである。

共同輸送は、一応このように概念づけられるが、この意味においては、単なる混載輸送も共同輸送の範疇に入ることになる。しかし、共同輸送が単なる混載輸送と異なるのは、客体としての輸送される貨物にとっては同じ混載輸送であっても、それは、現行の制度上からは個別輸送になる性格をもつ輸送需要を、人為的、目的的に集約化して輸送するものであり、その意味から、単なる混載輸送とは区別して、共同輸送と称するわけである。

したがって、それは、一般に都市の一定地域における定型的な輸送需要が対象となり、その目的とするところのものは、直接的には都市における交錯輸送を防ぎ、貨物車のトリップ数を節減し、都市内貨物輸送の純化、効率化であり、あわせて自家輸送の節減、道路交通混雑緩和、さらには荷主、運送業者両方の企業経営、企業体質の近代化をはからんとするものである。

ただ、このように共同輸送と一口にいっても、共同化の範囲、程度等によって、具体的には種々の形態がある。

すなわち、輸送需要者である荷主と、輸送担当者である運送業者をどこまで共同化させ、その各々の輸送過程のうち、どこまで共同で行なうかによってパターンが分けられるわけである。

具体的には、運営形態としては、運送業者は単一で荷主だけが複数の輸送を共同化するのか、運送業者も複数が共同化、複数荷主の輸送を共同化するのかによって分けられ、それが実作業として、集荷、配送の全過程を共同で行なうのか、集荷のみ、あるいは配送のみの共同化を行なうのか等によっても分けられる。そしてまた、それらの作業区域が狭域か広域かによっても差がでる。

そこで、このような共同輸送の基礎的パターンを図示してみるとFig. 1～6のごとくである。<sup>1)</sup>

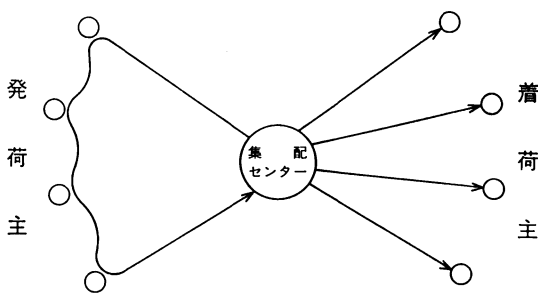


Fig. 1 パターン1. 共同集荷

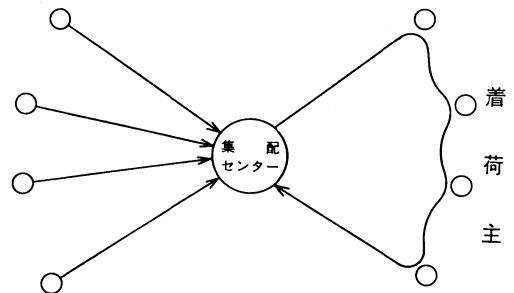


Fig. 2 パターン2. 共同配送

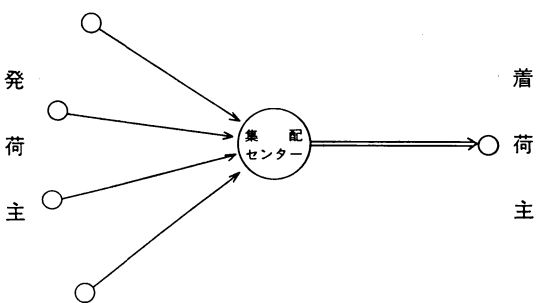


Fig. 3 パターン3. 納品代行

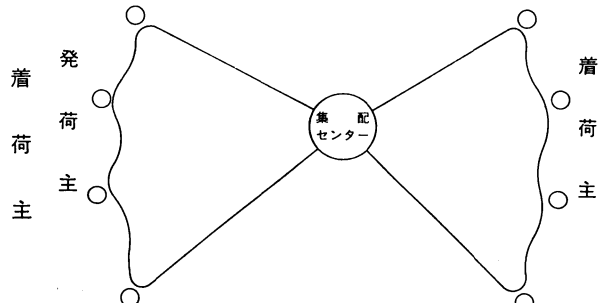


Fig. 4 パターン4. 共同集配

1) 中田信哉『共同配送の幕開け』「関西物流近代化センター」No.10, '76を一部参考。

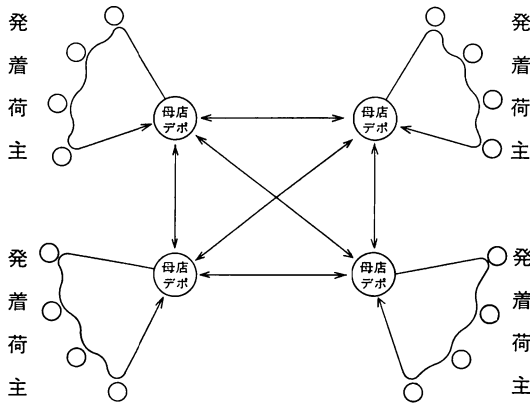


Fig. 5 パターン5. 相互託配  
(母店交換方式)

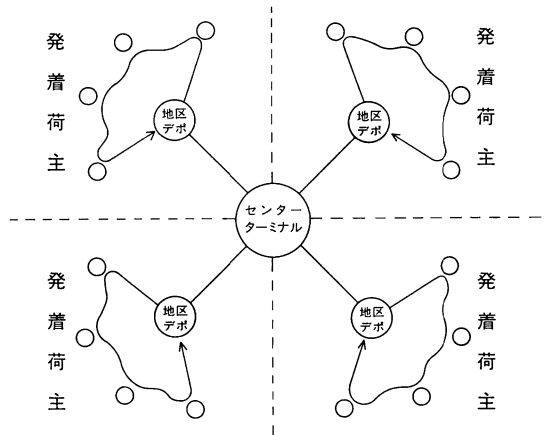


Fig. 6 パターン6. 相互託配  
(センターターミナル方式)

なお、こうした基礎的パターンは、現実にはさらに色々のバリエーションがあるので、現在、東京、大阪において実施されている主要な共同輸送のシステムについて、次に事例的に考察してみたい。<sup>2)</sup>

### (3) 共同輸送の事例

#### ①大阪繊維協会の共同集荷

「大阪繊維協会」傘下の、大阪船場地区大手繊維問屋50社を中心に、全国各地へ発送される貨物のうち、路線貨物のみを路線トラック運送業者中堅3社によって共同集荷するものである。

具体的には、路線トラック運送3社が各々担当荷主をきめ、1日2～3回集荷して回り、その貨物を各々自社のトラックターミナルに持ち帰り、各々自己の路線のない方面向け分は担当路線別に相互に横持ちして交換し、全国各地の着荷主に輸送する。

一部、メンバーの路線トラック運送3社以外の路線分は他の一般路線トラック運送業者に引き渡す。その具体的パターンを図示すれば Fig.7 のごとくである。

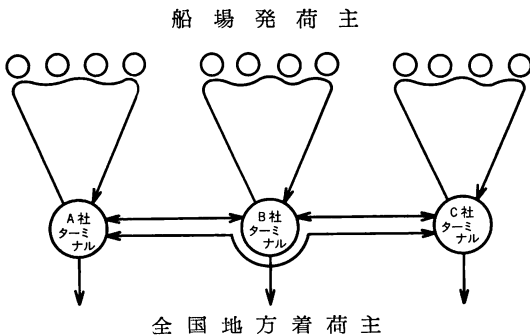


Fig. 7 大阪繊維協会の共同集荷

地とも推薦業者によって各方面別に着荷主に輸送される。

ただし、百貨店、量販店への納品は目下のところ除外されている。

この具体的パターンを図示すれば Fig.8 のごとくである。

#### ②大阪テキスタイルセンターの共同集荷

大阪府箕面市に建設された大手繊維問屋の団地「大阪船場繊維卸商団地(協)」通称、大阪テキスタイルセンターの団地内店舗のうち約200社の発送貨物の一括集荷を、荷主の協同組主導で行なっているものである。

具体的には、団地内を4地区に区分し、推薦トラック運送業者(路線業者11社、区域業者5社=うち1社は路線と重複)提出の支配車両で、担当地区別に一括集荷して、団地内の配送センターに持ち込み、そこで仕訳して、近郊、遠隔

2) これらの事例については、当該協同組合等での聴取り調査および運輸省監修『日本物流年鑑』1977を一部参考にしてまとめたものである。

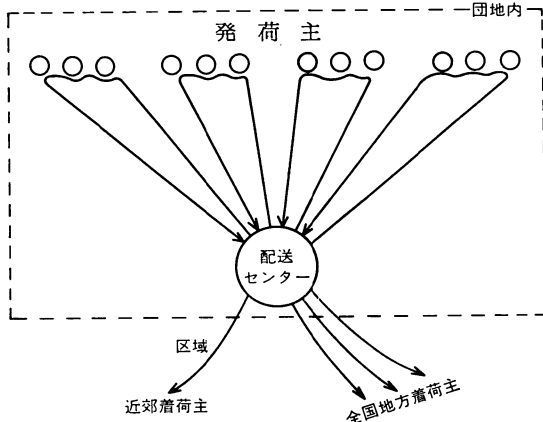


Fig. 8 大阪テキスタイルセンターの共同集荷

センターで仕訳して、大阪市内向けは、市内を6方面に分けて、配送センターの支配車両で、毎日定期運行で配達し(一部即日配達)、それ以外の地方向けは、27社の路線トラック運送業者あるいは積合せ業者と提携して輸送を委託している。

その具体的パターンを図示すれば Fig.9 のごとくである。

④ 淀川協同センターの共同集配

大阪市淀川区十三地区のトラック運送業者20社(後に23社)が結束して共同配送センターを建設し、近郊、周辺の重量品、一般雑貨、食品等多業種の荷主約100社と契約して共同集配を行なっているものである。

具体的には、契約荷主を対象に、センターの支

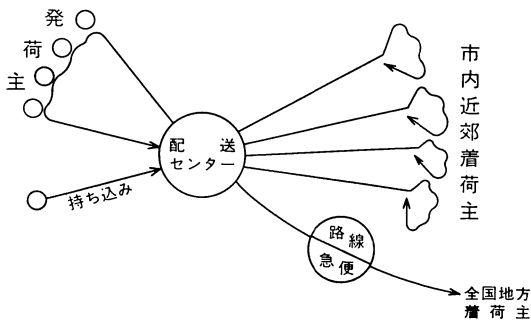


Fig. 10 淀川協同センターの共同集配

配センターを建設し、組合員が各々の企業の既存の拠点を中心に、府下および近郊の地域分担を行ない、自区以外の貨物を配送センターに持ち寄って、組合員間で相互託送を行なっているものである。

具体的には、各組合員の担当区域ごとに、担当区域内発着貨物の集配は単独に行なうが、担当区域外着荷主貨物は、各々配送センターに持ち寄って、担当区域ごとに交換して配送する。近郊以外の遠

③ 西大阪運送事業(協)の共同集配

大阪市西区立売堀かいわいに集中的に立地している金属、機械、工具関係の間屋を組織化した「大阪西機械金属商(協)」と、同じく西区に立地する区域トラック業者を組織化した「西大阪運送事業(協)」の、荷主とトラック運送業者双方の協同組合が提携して共同集配を行なっているものである。

具体的には、両組合の管理運営する「大阪西共同配送センター」を設立し、荷主組合傘下の約100社をはじめ、周辺を含めた約250社の間屋の貨物を、配送センターの支配車両で一括集荷し(一部荷主よりの持ち込みもある)、配送セ

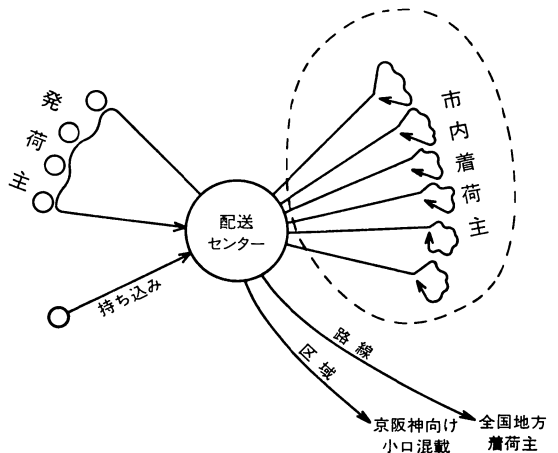


Fig. 9 西大阪運送事業の共同集配

配車両で一括集荷し(一部荷主の持ち込みあり)、配送センターで仕訳して、大阪市内および近畿近郊向けは、センターの支配車両で方面別に毎日1便のダイヤグラム配送を行ない、近畿以外の遠隔地向けに、路線トラック業者のデポ、ターミナルに持ち込んで輸送を委託する。

その具体的パターンを図示すれば Fig.10 のごとくである。

⑤ (協)新大阪貨物流通センターの共同託送

大阪府下の区域トラック運送業者のうち、有志企業23社が協同組合を結成して、大規模な配

隔地向け貨物は、路線トラック業者のデポ、ターミナルに横持ちして委託する（逆に路線トラック業者からの引き取りもある）。

一部急送品は、指定された日時にセンターの支配車両で届ける。また、全国の有力なトラック運送協同組合と業務提携して、一部帰り荷の輸送等、相互利用運送も行なっている。

その具体的パターンを図示すれば Fig.11 のごとくである。

⑥ (協) 大阪紙文具流通センターの共同集配

大阪市都心部に立地している紙、文具の中堅問屋57社（うち紙卸26社、文具卸31社）が協同組合を結成し、「東大阪流通センター」に集団移転し、協組の共同事業の一環として一部共同集配を行なっているものである。

具体的には、紙問屋と文具問屋とは若干異なるが、ともに取扱商品のうちの一部を、各々特定の区域トラック運送業者各1社に委託して、協組の団地内配送センターおよび共同倉庫に一括集荷し、あるものは仕訳、あるものは一時保管して、近郊への配送は委託トラック業者によって行ない、遠隔地向けは隣接する路線トラック業者のターミナルへ持ち込みを行なう。

ただ、紙の場合は、一部団地内共同倉庫以外の組合員の自己倉庫からの出荷のものと積み合わせて配送している。

この具体的パターンを図示すれば Fig.12 のごとくである。

⑦ 関本運送（株）の共同集配

東京都の台東区浅草を中心に、足立区、墨田区等に立地する「東京都靴卸協同組合」傘下の約150社の靴の卸あるいは製造卸業者と、東京および近郊の関連小売業者あるいは卸売業者約2000店とを結ぶ特定商品のトラック運送業者1社による共同集配送である。

具体的には、参加荷主に対して毎日関本運送が集荷して回り、それを関本運送のターミナルに集約化し、そこで方面別に仕訳して、関本運送の車両で近郊の着荷主へ定期便形式で翌日配送して回る。ただ百貨店への納品は卸売業者自身の手で行なわれている。

要するに、積み合わせ許可をもつトラック運送業者である関本運送1社の手によるごく普通の集配作業である。

したがって、荷主団体の「東京都靴卸協同組合」は、監督はするが共同輸送には直接タッチせず、契約は個々の組合員と関本運送との間で行なわれる。ただ、共同輸送のための「統一伝票」、地域と量にもとづく「料金体系」が定められており、それらの決定、変更等には協組がタッチする。

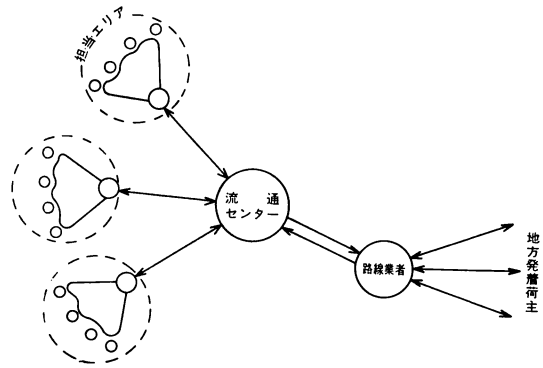


Fig. 11 新大阪貨物流通センターの共同託送

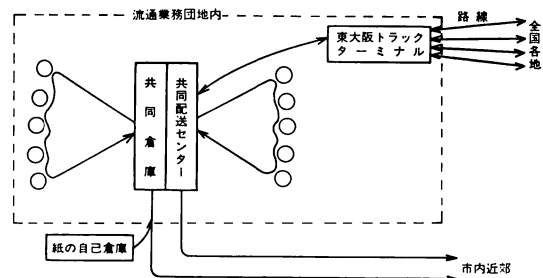


Fig. 12 大阪紙文具流通センターの共同集配

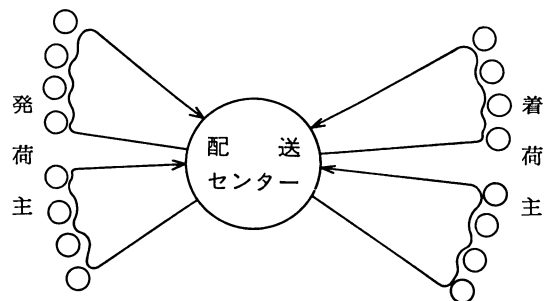


Fig. 13 関本運送の共同集配

この具体的パターンを図示すれば Fig.13 のごとくである。

⑧ (株) 東日本橋流通センターの共同集配

東京、横山町かいわいの、繊維製品および関連雑貨の現金問屋約600店のうち、約320店が共同出資して「(株) 東日本橋流通センター」を設立し、そのセンターが中核となって、協力関係にあるトラック運送業者4社(うち1社はセンターの子会社)を使って行なっている共同集配である。

具体的には、センターの運送部門としての子会社である「(株) 東京卸配送センター」の車両で、参加荷主店舗の間を、1日4～6回の定時巡回で集荷して回りセンターに集約化する。そしてセンターの手で各担当運送業者別に4ブロックの方面別に仕分けされ、それを各運送業者が各々の地区センターに持ち帰り、そこで更に仕分けして近郊の各着荷主へ1日2回配送する。

ただし、センターに近い中央、城西地区分については、センターからそのまま、子会社である「(株) 東京卸配送センター」の手によって配送される。また近郊以外の遠隔地分については、着荷主の指定する路線トラック業者のデポ、ターミナルに持ち込んで委託している。

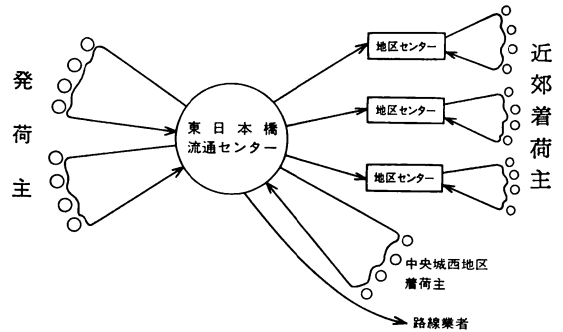


Fig.14 東日本橋流通センターの共同集配

この具体的パターンを図示すれば Fig.14 のごとくである。

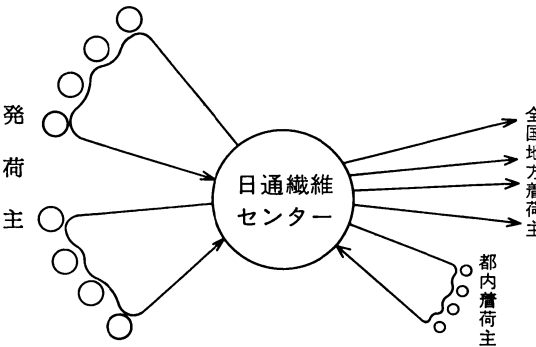


Fig.15 日通秋葉原支店の共同集荷

⑨ 日通秋葉原支店の共同集荷

東京堀留繊維問屋街の、比較的大規模な店舗「東京繊維十社会」(大手を含む約200社)を中心とした繊維製品の、特定のトラック運送業者1社による一括集荷である。

具体的には、問屋街を中心に、参加荷主の間を「日通新砂物流センター」内の「日通繊維センター」に集約し、そこで全国各方面別に仕分けし、各荷主の指定する路線トラック業者に渡して、全国各地の着荷主に輸送するものである。ただ、都内向けの貨物は日通自体が配送を担当する。

この具体的システムを図示すれば Fig.15 のごとくである。

⑩ 首都圏システム輸送(協)の共同託送

対象荷主は特に定めず、中小問屋をはじめ、メーカー、小売店、個人にいたるまで総ての荷主を対象とし、東京都内発、東京都内着の貨物は大小を問わず利用できるシステムで、いわば都市の銀行が行なっている手形交換システムを応用したものである。

すなわち、規定の時間に、規定の場所へ、送り状伝票と一緒に自己配送地区以外の貨物を持ち込み、そこで交換して、それぞれ自分の配送地区分を持ち帰り、配送するものである。

具体的には、東京都内の参加区域トラック運送業者21社が、その所在地および周辺を担当エリアと決め、各運送業者は、自己の担当エリアから発送して他のエリアへ行く貨物を後楽園内の元競輪場跡の中央ターミナルにお互いに持ち寄り、そこで交換して、相手業者に依頼すると同時に、相手業者からは自分のエリア向けの貨物ももらって戻り、配送するわけである。

対象貨物は、前述のごとくあらゆるものを対象としており、都内23区および近郊を地区割りし、一

般小口雑貨の積み合わせ輸送、路線貨物の集配を集約して行なうほか、百貨店の宅配、郵便小包の配達、航空貨物の集荷等も一部引き受けている。

この具体的システムを図示すれば Fig.16 のごとくである。

(4) 理想形態としての「地域共同輸送システム」

上述の、目下、東京、大阪で実施されている共同輸送の事例よりわかることは、その個々のこまかい問題点は別として、基本的問題点は、そのいずれもが今のところ部分的な共同輸送にとどまっているということである。

すなわち、共同輸送に参加できる比較的優秀な企業のみであるとか、一部の業種に限られているとか、卸団地とか問屋街の、ある限られた一地域のみのものであるといった、ごく限られた部分で、他とは無関係に行なわれているわけである。

このままで進めば、やがて共同輸送に参加できない多くの企業が残ってしまうし、また、あちらこちらにバラバラに共同輸送が実施されると、今度は共同輸送間の交錯が生じ、都市全体の地域物流の純化にはあまり役立たないことになってしまう。

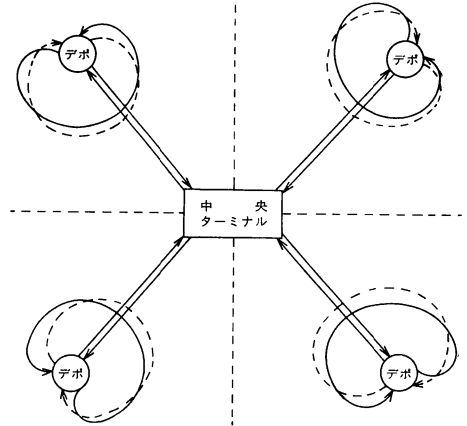


Fig. 16 首都圏システム輸送の共同託送

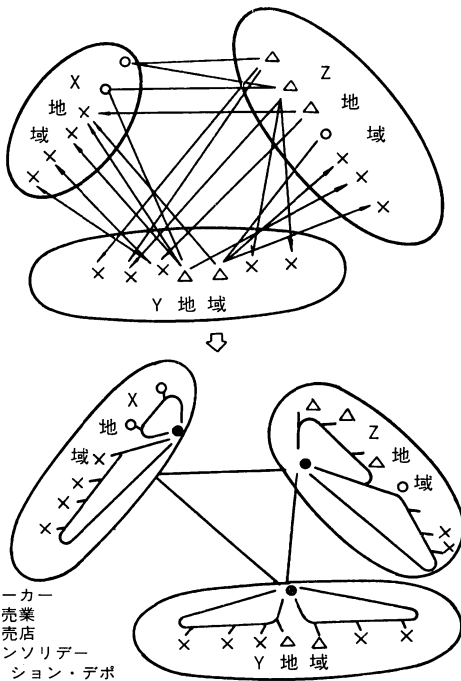
ここに、このような個々の企業経営面のみからの部分的、局地的な共同輸送でなく、都市全体という地域経済の視点に立った。いわば地域社会における共同輸送システムとして Consolidation System (地域共同輸送システム) があげられる。

Consolidation とは「総合」「結合」「整理」の意味であるが、わが国においては、従来、これが「混載」と訳されており、Consolidater といえばトラック運送業の混載業者のことをさしていた。しかし、ここに Consolidation System という場合はそのような単なる統合ではなく、地域社会における統合をいう。

これまでの物流は、(メーカー) → (卸売業) → (小売業) → (消費者) という私経済的視点からの縦割りの構造の中で考えられてきた。ここでは、特定のメーカーと特定の卸売業、特定の卸売業と特定の小売店といった関連業者間の閉鎖的な縦割りシステムの中でしか問題解決策、合理化策も考えられなかった。

ここに、このような個別企業の枠をこえ、さらには業界縦割りのシステムを統合し、都市の物流問題を地域社会との関連のなかで解決して行こうというのが、この Consolidation System である。

すなわち、ここにいう Consolidation System



- 注 1) 上は現在の都市内輸送の実態  
下は、それが Consolidation System になった場合を示す。
- 2) (財)流通システム開発センター「都市内における最適貨物輸送システム」による。

Fig. 17 Consolidation System の概念図

とは、都市内において、ランダムに発生する多数の荷主の、多数の荷受人に対する配送需要を整理、総合し、混載して処理する輸送システムである。<sup>3)</sup>

その概念図を示せば Fig.17 のごとくである。

もちろん、上の事例にかかげた共同輸送の中にも、「新大阪貨物流通センター」あるいは「首都圏システム輸送（協）」の共同輸送のごとく、Consolidation System の前期的なものは一部実施されている。

しかしながら、これらは未だ部分的であり、地域社会との関連のなかでの地域ぐるみのシステムとはなっていない。これを真に望ましいシステムにするには Consolidation System にまで発展させねばならないわけであるが、いうまでもなく、Consolidation System は共同輸送の理想システムであり、一挙にそこから出発することは困難であろう。それを実現させるためには、段階的發展が必要であり、その意味からは上記の事例も意義あるものである。

## （５） 共同輸送の問題点

### ① 即応性の問題

Consolidation System であれ、局地的、部分的共同輸送であれ、共同輸送になると、そのシステムにのる貨物は、一旦配送センター等へ集約されて配送されるため、原則として翌日配送となる。

都市の物流活動、就中、卸売業者等の配送貨物には急を要するものが多く、それだけに即応性が尊ばれる。もちろん大型貨物、ロット貨物等、共同輸送に最初から適応しない貨物もあるが、小口雑貨類等、共同輸送に適応性の強い貨物でも、都市の場合は、即応性という面から共同輸送への適応性が弱くなるものもである。

したがって、このような貨物に対応するため、普通の共同輸送のほか急配便を必要とする。すでに実施中の上述の共同輸送の事例の中でも、急配便を別に仕立てているところがあったが、共同輸送の範囲が広くなり、組織が大きくなればなるほど即応性が問題となってくるであろう。この即応性の要求をどのようにして、どこまで充足さすかが、共同輸送の計画立案にあたっての基礎条件となる。

### ② 企業秘密の問題

共同輸送に限らず、総ての共同事業には企業秘密云々の問題がつきまとう。複数の企業体が部分的にしろ一緒に営業活動を行なうからには、大なり小なり営業内容が他に知れることになる。

特に共同輸送の場合は、販売先への商品配送を共同で行なうだけに、いわゆる売れ筋を公開することになり、競争の激しい業界ではそれを危惧する向きがある。

ただ、この問題は、ある程度技術面の進歩によってカバーすることが可能になってきている。すなわち、総ての事務処理をコンピューター化して、データーを一括管理して公表しない制度を採用する等がそれであるが、いずれにしても完全なる企業秘密の保持は不可能であり、この問題は、終局的には各企業の意識の問題に帰する。

遅れた企業ほど、取るにたらないことでも秘密にしたがるものであり、そのような企業の意識では Consolidation System はおろか局部的な共同輸送への参加もおぼつかないであろう。要は相手の信頼と共同化の意識によるカバーしかないわけである。

### ③ 安全保証、責任の所在の問題

所定の時間に、所定の場所へ、確実に商品を届ける、これが輸送の終局の目的であるが、そこで問題となるのが、Consolidation System に限らず、一般に共同輸送になるとそれがそこなわれないか、という危惧である。

すなわち、共同輸送になると、一般に node（節）が1つないし2つ多くなりより多くの、人の手を経ることになる。起点から終点まで、一人または一企業の手によって輸送されるのであれば、責任も

---

3) 『都市内における最適貨物輸送システム』（財団法人、流通システム開発センター）参照



はっきりしており、安全性も比較的高いが、過程が多くなるにしたがって、また介在者が多くなるにしたがって流れは複雑になり、責任の所在が不明確となり、安全性が問題となる。

そして、その過程において、全く異なる複数の事業者が関与した場合は、誰がどこまで責任をもつか、ということが問題となる。

もちろん、この問題には、責任の所在の明確化、システム設計の完璧を期す以外に対応策はない。

#### ④ 運賃、料金の問題

荷主側にとって、共同輸送に対する具体的な評価基準は運賃である。一体、共同輸送になれば運賃は安くなるのかどうかという疑問である。

都市内における交錯輸送の集約化、生産性の低い自家用車から生産性の高い営業車への転換等により、理論的には生産性は向上し、コストダウンになる。しかし、一方 node が1つないし2つふえ、作業過程が多くなる。共同輸送によって本当にコストは安くなるのであろうか、という危惧である。

また、荷主側には、たとえコストは安くなっても運賃は今までと同じで、共同輸送によって生まれた利益は運送業者だけが享受することになりはしないか、という危惧もある。

そしてこの問題は、トラック運賃の認可制に根を発している。

実際的にはともあれ、形式的には、現行の運賃は、その公共性から認可制となっており、若干の上下巾はもたせてあるものの自由制ではない。

かりに、共同輸送によってかなりのコストダウンができたとしても、現行運賃制度のもとでは、形式的には勝手に安くできないのである。

このことは、輸送需要者である荷主側にとってのみでなく、輸送担当者であるトラック運送業者にとっても大きな問題点となっている。

いうまでもなく、運賃は輸送用役の価格であり、それは当然売手と買手とではトレードオフの関係にある。したがって、この運賃をどの水準に定めるかによって共同輸送への参加者が決まり、運賃がどれだけ安くできるかがその鍵になるわけである。

#### ⑤ 採算性の問題

この問題は、上の運賃、料金の問題とも関連するが、いかなるシステムであれ、共同輸送事業が正当な利潤をあげ、その事業を維持拡張して行くことは容易なことではない。

前述のごとく、共同輸送、特に Consolidation System には大規模な施設が必要であり、それが整備のためには巨額の資金を必要とする。特に東京、大阪といった大都市においては地価の高騰から、その整備は容易でない。

そのような巨額の資金を投入して、果して採算にあうかどうか疑問なわけである。

ここに、共同輸送必ずしもコストダウンになるとは限らない要因がある。共同輸送に限らず、都市再開発ほど高くつくものはなく、一般に、都市問題解決策には企業採算ベースにのらないものが多いのである。

要するに、共同輸送、就中、理想的な地域ぐるみの共同輸送は、単なる企業経営サイドからは実現しにくい要因があり、地域経済サイドからの取り組みがどうしても必要となってくるわけである。

また、輸送量には、業種によって、企業によって、週間、月間、年間において変動性があり、コンスタントではない。共同輸送への参加荷主の数が少なかったり、単一業種に限られたりすると、その変動性のために、採算性をそこなう場合もある。したがって、この意味からも、できる限り巾広く、あらゆる業種の参加を狙った地域経済サイドからの取り組みが必要となってくるわけである。

#### ⑥ 既得権の問題

共同輸送に限らず、何か新しいシステムを実行にうつす場合には、それによって犠牲者がでる場合が多い、共同輸送の実施にあたっては、その地域で営業している既存のトラック運送業者をどうする

か、という問題が生ずる。

一般に、共同輸送は、その地域を主な営業エリアとしている区域トラック運送業者を組織化し、協同組合等が事業主体となって実施されるが、例えば、大阪の船場地区だけでも250のトラック業者が入って営業活動をしており、これを組織化して1本にまとめることは容易なわざではない。そこには必ず船場地区からはじき出される者がでてくる。

このことは、都市の全域的な地域共同輸送の実施に際して最も明確となる。例えば、大阪市内を幾つかに分割し、既存の区域トラック運送業者をそのいずれかの地区に押し込めようとするれば、必ずや業者間の利害が相反目するであろう。これは、ある意味では長年かかって築き上げた営業地盤の交換であり、新システムによって有利になる業者は問題ないが、不利になる業者は既得権が侵害されることになる。

この既得権をいかにして保証し、業者間の調整を行なうかが大きな鍵になるわけである。

それがためには、一挙に大改革を行なうというよりも、前述のごとく段階的に、時間をかけて理想システムに近づける方法も考えられるであろう。

#### ⑦ 免許の問題

周知のごとく、現行の道路運送法では、トラック運送事業を大きく路線トラックと区域トラックとに分類しており、両者の輸送分野の調整面から、区域トラックは積合せ運送が原則的に禁止されている。ところが、共同輸送は必然的に積合せ運送となり、しかもそれを担当するのは区域トラック運送業者なのである。

このような現行の免許制度が、部分的な共同輸送はもちろんのこと、全域的な地域共同輸送の実施に当たって大きな制度的障害になっているわけである。もっとも、現行法のもとでも例外として、区域トラックにも積合せ運送が認められることになってはいるが、それはあくまでも現行法体系のわくの中での弾力的運用にとどまっており、いわば特例にすぎない。

このことは、先の運賃の認可制度とともに、わが国の現行法制度の現実の経済活動との乖離を示すものである。

### (6) 地域共同輸送実現のための方策

#### ① 地域共同輸送促進組織の確立

先述のごとく、東京、大阪を中心に、都市内共同輸送の幾つかの事例があるが、いずれも部分的、局部的なものであり、未だ街ぐるみの地域共同輸送の実現は困難な状態にある。

その多くの問題点についてはすでに述べたが、実現の具体化を困難にしているそもその出発は、関係者が、いずれも理論上の総論では共同輸送に理解を示しながら、具体的に個々の立場になると消極的になることである。

そこで、これを実現するためには、地域的立場から、これら関係者の意思統一をはかり、各々が積極的に参加できるようなルールづくりがまず必要である。

すなわち、荷主、トラック運送業者といった関係者の、コンセンサスづくりのための地域的な共同輸送推進組織が必要視されるわけである。

特に、Consolidation System の場合は、行政的にも多くの省庁が関係し、わが国のごとき縦割り行政では促進が容易でない。ここに名称はどうであれ、国、地方公共団体はもちろんのこと、関係団体、さらには学識経験者等も含めた促進組織の確立が必要視されるわけである。

#### ② 国、地方公共団体の助成

地域共同輸送を実現するに当たって最大の問題点となるのが、地域共同配送センターあるいはデポの建設であり、それがための巨額の初期投資が必要なことである。

一般に、配送センターとかデポができれば、この種の事業は半ば成功ともいえるほどであるが、地

価の高い大都市では、純企業ベースで初期投資から総てをまかなうには困難性があり、多くの場合、国または地方公共団体の助成が必要視される。

具体的には、用地の斡旋、低利の融資、建設費の補助等が考えられるが、地域共同輸送は、単に企業経営の観点からでなく、地域経済的観点から実施されるものであり、国および地方公共団体が資金面をはじめ、あらゆる面から援助することは大義名分のたつことである。

#### ③ 免許、運賃制度の改訂

前述のごとく、現行の道路運送法にもとづく、路線トラック以外への積合せ運送の原則的な禁止と運賃の認可制が、共同輸送の推進をさまたげる大きな原因の1つになっている。特に、地域共同輸送を実現させんとすればこれが大きな障害となる。

そこで、まず積合せ運送については、地域共同輸送に関するかぎり、むしろ現行の道路運送法の改正を行なうなり、特例法を制定するなりして、監督官庁が積合せ運送を積極的に真正面から認知すべきである。

また認可運賃については、現行法規では上下10%の範囲内で、荷主とトラック運送業者との契約において自由に決定できることになっているが、現実には、それは一つの基準にされているにすぎないきらいがあり、一般のトラック貨物輸送においても名目的となっており、実行運賃とかなりの乖離がある。まして地域ぐるみの共同輸送に際しては、それによる輸送合理化を反映した、実態に則した適正運賃にできるよう配慮すべきである。

#### ④ 交通規制の検討

地域共同輸送の目的は、直接的には都市内物流の純化による効率化であるが、終局的には都市内交通渋滞の緩和、交通公害の縮小、地域経済の安定的発展、市民生活の向上である。したがって、交通規制も地域共同輸送を促進するような方法を検討すべきである。

現行の道路交通法は交通の安全を第一の目的としており、それはそれなりに正しいが、経済活動への配慮が不足している。特に物流合理化といった面は加味されていないのみならず、その担当者のトラックは目の仇にされているきらいがある。

ここに、単に十束ひとからげの交通規制を行なうのではなく、地域共同輸送のごとき公共性が強く、しかも効率的輸送を行なう自動車については、たとえトラックでもその事業が全うできやすいような交通規制を行なうべきである。