

公約実現を目指すなら 高速道路料金はまず トラックを優遇すべき

国内物流の主役はトラック

企業が物流に関する活動を行う時、行政（政府）の動きを理解することはとても重要です。高速道路料金が無料になれば、船舶輸送をトラック輸送に代える動きが出てくるでしょうし、排出ガス規制が強化されればその逆も考えられます。

本連載は、物流に関する行政の動きについて考えるものです。本来、民間部門の自由な経済活動によって効率的な資源配分が実現されれば、政府部門の出る幕はありません。何らかの不具合が生じるからこそ、政府部門の出番となります。しかし民間部門が「市場の失敗」を犯すように、政府もまた「政府の失敗」を犯す可能性があります。本連載ではこうした視点に立ち、行政の動きを考察してみたいと思います。

第一回目となる今回は、先の衆議院議員選挙で民主党がマニフェストに掲げた「高速道路料金」に焦点を当てて見ていくことにしましょう。

国内物流の担い手を、①トラック、②船（内航海運）、③鉄道、④航空、の四つに分けると、そのシェアはトンベース（重量ベース）で、①九一・七％、

高速道路料金を原則無料化し、流通コスト・生活コストの低減を図るという民主党のマニフェストは評価に値する。しかし、実態が伴っていない。手厚く優遇されているのは普通車ばかりで、肝心のトラックの料金では限定的な措置しかとられていない。行政はわが国の物流をどう設計していきたいのか。まずは全体的なビジョンを示す必要がある。

②七・四％、③〇・九％、④一・一％、トンキロベースで、①六二・一％、②三三・七％、③四・〇％、④〇・二％（二〇〇八年、国土交通省・総合政策局情報管理部調べ）です。トンキロという単位は、一tの貨物を一km運んだ場合をトンキロとしたもので、五tの貨物を一〇km運べば五〇トンキロと表します。

ここで、トンベース（重量ベース）とトンキロベースで、トラックのシェアが大きく異なることに気付くでしょう。トンベースでは九一・七％なのに対し、トンキロベースでは六二・一％です。これは、重量に掛け合わせる「距離」が異なることを意味しており、トラックは船や鉄道に比べて短距離中心であることが分かります。また船や鉄道輸送の場合は、その両端をトラックに頼らざるを得ないケースが多いことも背景にあるでしょう。

一般に近・中距離のものはトラック、長距離のものは船・鉄道で運ぶのが適していると言われます。航空輸送は単価の高い商品や、リードタイムが短いものが適しています。識者により様々な意見がありますが、概ね五〇〇～六〇〇km位を境に、トラックと船・鉄道の使い分けがなされることでしょう。こ

のように輸送機関を変更することを「モーダルシフト」と呼びます。

ここでは、トラックによる輸送が船や鉄道に比べて近距離中心のものであることを確認しました。ただし近年では、買手企業によりサービス要求レベルが向上していることから、長距離であっても「追っかけ」と呼ばれるトラックが使用されるケースが増えてきていることには留意が必要です。

わが国の物流行政の全体像および今後の方向を示したものに、「総合物流施策大綱」があります。現在は二〇〇九年七月に閣議決定された二〇一三年までの五カ年計画が実施されています。

詳細はまた別の機会に見ますが、その柱は三つあり、①グローバル・サプライチェーンを支える効率的物流の実現、②環境負荷の少ない物流の実現等、③安全・確実な物流の確保等、が示されています。このうち②は、(1)輸送モードの総合的な対策、モーダルシフトを含めた輸送の効率化、(2)環状道路の整備、ITSの推進等の交通流対策、(3)地方公共団体、荷主、物流事業者等の多様な関係者の連携による取組み、(4)効率的な静脈物流の構築、が描かれています。

今ここで注目したいのは、(1)の「モーダルシフトを含めた輸送の効率化」です。要はわが国として、環境に優しい輸送機関を今まで以上に使っていくべきでしょう、という政策です。トラックに頼りすぎた現状を改め、船や鉄道の可能性を見直しましょうというわけで、これを実現するにはもちろん、①発荷主、②着荷主、③輸送機関、の三者による協力が不可欠になります。

このように総合物流施策大綱は、わが国の物流行政の大枠を決めるものですから、当然今回のテーマである高速道路料金に関する事ながらも、この施策大綱の内容と整合性が取られていなければなりません。

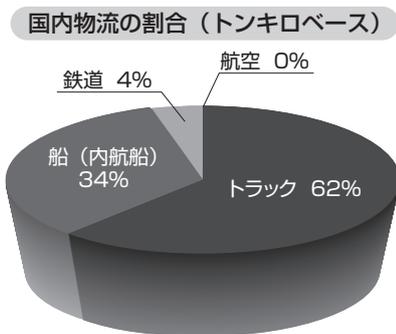
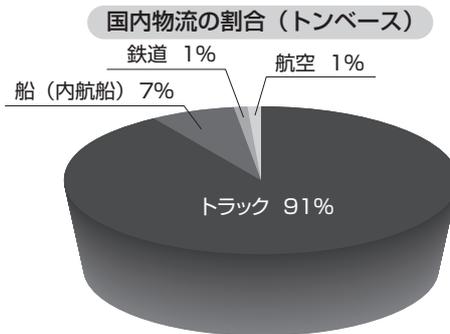
モーダルシフトとの整合性も課題

二〇〇九年八月に行われた衆議院議員選挙で、民主党は「政権政策manifesto2009(マニフェスト2009)」を掲げ、圧勝しました。その内容の多くは、財源を考えなくて良いのであれば、高く評価して良いことでしょう。今ここでは、道路行政に関するものに絞って見ていくことにしましょう。

マニフェスト2009では、「高速道路を原則無料化して地域経済の活性化を図る」としています。その目的は、①流通コストの引き下げを通じて、生活コストを引き下げる、②産地から消費地へ商品を運びやすいようにして、地域経済を活性化する、③高速道路の出入り口を増設し、今ある社会資本を有効に使用して、渋滞などの経済的損失を軽減する、であり、これを実現するための具体策として「割引率の順次拡大などの社会実験を実施し、その影響を確認しながら、高速道路を無料化していく」としています。年間所要額は一・三兆円と試算されています。

これを受け昨年六月には、二〇一一年三月までの期間を「実験」と位置付ける形で、全国三七路線・五〇区間一六五二kmを対象とする無料化が実現しました。そして二〇一一年一月にはこれら実験の延長と、さらに六区間三二九kmを追加することが決まりました。この無料化は、車種を問わず適用されますが、これら区間が全高速道路に占める割合はわずか二二％であり、それも細切れの状態になっています。

料金に関しては、普通車は土日・祝日が上限一〇〇〇円、平日



ここで考えてみたいのですが、これら施策により、先に見たマニフェストの目的、「流通コストの引き下げを通じて、生活コストを引き下げる」、「産地から消費地へ商品を運びやすいようにして、地域経済を活性化する」は実現出来るでしょうか。本気でこれを実現するならば、普通車よりもむしろ、先ずはトラックの利用料金を安くすべきなのではないでしょうか。しかも効率的な大口輸送を促すべく、中型トラックより大型トラックの料金割引率を高く設定しても良いかも知れません(輸送ロットサイズの拡大を促す)。

またモーダルシフトとの関連で言えば、前節で見たように五〇〇〜六〇〇km以上の輸送に関しては船や鉄道を利用して貰えるよう、例えば距離に対する累進性を持たせた料金体系を設計することも一案かも知れません。

いずれにせよ現在の道路行政には、今後わが国の物流をどう設計していきたいのか、その上で高速道路網はどうしたいのか、といった全体的なビジョンが欠けていると言わざるを得ません。これがあって初めて、望ましい料金体系や負担のあり方について考えることが出来ます。今はまだ実験の段階でしょうが、近い将来それら一連の実験結果を踏まえ、掲げた目的に合致した望ましい施策が展開されること期待されるところです。



てらしま・まさなお 富士総合研究所 流通経済研究所を経て現職。日本物流学会理事。客員を務める流通経済研究所では、最寄品メーカー及び物流業者向けの研究会「ロジステイクス&チャネル戦略研究会」を主宰。著書に「事例で学ぶ物流戦略(白桃書房)」など。

交通省発表)。