

東京2020大会と物流TDM ～企業アンケート調査から～

Tokyo 2020 Games and Traffic Demand Management



味水 佑毅：流通経済大学 流通情報学部 准教授

略 歴

2000年一橋大学商学部卒業。2005年同大学大学院商学研究科博士課程修了。同年一橋大学大学院商学研究科講師（ジュニアフェロー）。2006年より高崎経済大学地域政策学部専任講師。同准教授等を経て、2019年4月より現職。



矢野 裕児：流通経済大学 流通情報学部 教授

略 歴

1980年横浜国立大学工学部建築学科卒業。82年同大学院修了。89年日本大学博士後期課程修了。工学博士。日通総合研究所、富士総合研究所を経て、1996年4月から流通経済大学流通情報学部助教授。2002年4月から現職。

[要約] 荷主企業、物流企業ともに東京2020大会による物流への影響を認識し、物流TDMの検討を始めている。ただし、荷主企業と物流企業では、物流TDMの推進体制、物流TDMの実施可能性についての認識に相違がみられる。また、東京2020大会後も引き続き物流TDMに取り組むとする荷主企業、物流企業もある程度存在する。物流TDMへの関心を高め、今大会の経験を今後のレガシーとしていく社会的な努力が求められる。

1. はじめに

近年、スポーツイベントの開催が、国内外から観光客を呼び込む手段として注目されている。たとえば、2019年に開催され、国内外から約170万人の観客を動員したラグビーワールドカップ2019日本大会は、訪日外国人旅行者の増大に大きく貢献した¹⁾。

その一方で、スポーツイベントの開催は、その規模が大きければ大きいほど、人流と物流に大きな影響を及ぼすため、事前の対策が必要となる。

2020年に開催が予定されていた東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会（以下、東京2020大会）は、ラグビーワールドカップを上回る規模のスポーツイベントであり、いまだ開催形式は未確定ではあるものの、政府や関係団体のみならず、民間企業にとっても十全な対策が求められる。

以上の問題意識にもとづき、流通経済大学ロジスティクス・イノベーション推進センターでは、2019年9月に、荷主企業や物流企業等の現状認識、対策動向などについて、アンケート調査を実施した。本稿では、本アン

ケート調査結果の考察を通じて、大会開催1年前時点（当初予定）の荷主企業と物流企業の認識、動向について、概要を報告する。

なお、本研究は文部科学省私立大学研究ブランディング事業「高度なロジスティクス実現に向けての研究拠点形成と人材育成」の一環として実施したものである。

2. アンケート調査の概要

本アンケート調査の目的は、東京2020大会の開催にともなう交通混雑・規制が荷主企業・物流企業に及ぼす影響、また荷主企業・物流企業による大会期間中の商取引・物流についての対応状況と課題、今後の取り組み内容等を把握することである。このうち、荷主企業を対象としたアンケート調査は、東京証券取引所上場企業3,519社を対象に実施し、134社から回答を得た（回収率3.8%）。同様に、物流企業を対象としたアンケート調査は、東京都トラック協会会員企業全3,335社および東京証券取引所上場の物流関連企業115社を対象に実施し、190社から回答を得た（回収率5.5%）。なお、いずれも調査期間は2019年9月10日～9月30日である。

本アンケート調査では、3-1～3-10に示す10項目について選択式・記入式でたずねた。

3. アンケート調査結果の考察

3-1 東京2020大会開催による物流への影響

東京2020大会の開催にともなう交通混雑・規制が、自社の業務及ぼす影響の想定についてたずねた質問からは、荷主企業の77.8%、物流企業の91.2%が「影響を受ける」と想定して

いることがわかった（図1、図は後掲）。この結果からは、交通混雑・規制の影響が物流業務で顕著であることがうかがえる。

3-2 大会期間中の交通量削減目標の把握状況

東京2020大会組織委員会（以下、組織委員会）では、大会期間中の良好な道路交通環境の実現に向けた目標として、「大会関係者以外の交通の10%減」、「重点取組地区の交通量の30%減」、「首都高の交通量の30%減」を掲げている。この目標の把握状況についてたずねた質問からは、「把握している」とする企業が、荷主企業の48.1%、物流企業の62.6%にとどまることがわかった（図2）。特に荷主企業での低さは、3-1で示した影響の想定を反映したものと考えられる。

3-3 「2020TDM推進プロジェクト」の登録・利用状況

東京都、国、組織委員会では、大会時の安全・円滑な輸送サービスの提供と、都市活動や経済活動の安定との両立を図ることを目的に、交通混雑緩和を目指す「2020TDM推進プロジェクト」を行っている。同プロジェクトの登録・利用状況についてたずねた質問からは、荷主企業の28.5%が「すでに行った」としており、登録・利用に前向きな企業（「すでに行った」、「今後行う予定」、「検討中」の合計）が73.2%に達することがわかった^{注1}。同様に、物流企業では、29.6%がすでに行っており、89.6%が前向きであることがわかった（図3、表1）。特に、物流企業の高さが顕著であり、関心の高さがうかがえる。

表1 「2020TDM推進プロジェクト」の登録・利用状況

	すでに行った	今後行う予定	検討中	予定なし
荷主企業	28.5%	25.2%	19.5%	26.8%
物流企業	29.6%	36.8%	23.2%	10.4%

3-4 大会期間中の物流TDMの推進体制

大会期間中の物流TDMの推進体制のあり方についてたずねた質問からは、荷主企業の66.3%が、荷主企業が主導する必要があると考えている一方で、物流企業では、42.6%が、物流業界団体が主導する必要があると考えていることがわかった（図4）。また、荷主企業では、荷主企業等の主導での実施が難しいとの回答が12.1%にとどまるのに対し、物流企業では、物流企業等の主導での実施が難しいとの回答が31.6%にのぼった。この結果からは、物流TDMの推進に向けた物流企業の認識の厳しさがうかがえる。

3-5 大会期間中の取引先等との連携予定

大会期間中の取引先等との連携予定についてたずねた質問からは、荷主企業の連携予定が76.3%にとどまる一方で、物流企業は89.9%が何らかのかたちで連携予定であることがわかった（図5）。ただし、いずれも自社が主導する連携の割合は低く、積極的な連携の推進に向けた働きかけが必要である。

3-6 大会期間中の物流TDMの検討状況

大会期間中の物流TDMの検討状況についてたずねた質問からは、荷主企業の15.9%が「社内決定済み」であり、「検討中・検討予定」

を含めると75.9%に及ぶことがわかった^{注2}。同様に、物流企業の11.3%が「社内決定済み」であり、「検討中・検討予定」を含めると71.4%に及ぶことがわかった（図6、表2）。

表2 大会期間中の物流TDMの検討状況

	社内決定済み	検討中・検討予定	未定	予定なし
荷主企業	15.9%	60.0%	22.5%	1.7%
物流企業	11.3%	60.1%	20.8%	7.7%

3-7 大会期間中の物流TDMの実施可能性

大会期間中の物流TDMの実施可能性についてたずねた質問からは、荷主企業では、43.0%が単独で実施可能、25.0%が物流企業の協力があれば実施可能、28.0%が取引先の協力があれば実施可能、4.0%が実施困難と考えることがわかった。同様に、物流企業では、13.5%が単独で実施可能、38.1%が初荷主の協力があれば実施可能、41.3%が着荷主の協力があれば実施可能、7.1%が実施困難と考えることがわかった（図7）。特に、単独での実施可否の認識が対照的である。

3-8 大会期間中の物流TDM実施の課題

大会期間中の物流TDM実施の課題についてたずねた質問からは、荷主企業では61.5%が課題がある（「あてはまる」29.5%、「どちらかといえばあてはまる」32.0%）と考えるのに対し^{注3}、物流企業では91.7%が課題がある（「あてはまる」67.1%、「どちらかといえばあてはまる」24.6%）と考えることがわかった（図8）。特に物流企業の課題認識の厳しさが読みとれる。

3-9 東京2020大会に向けた取り組みの評価

東京2020大会に向けての取り組みの評価についてたずねた質問からは、荷主企業の35.2%、物流企業の31.3%が重要かつ進展すると評価していることがわかった。また、荷主企業の82.4%、物流企業の79.4%が、すくなくとも重要と評価しており（「重要かつ進展する」と「重要だが進展不明」の合計^{注4}）、取り組み自体の重要性の認識に変わりはないことが読みとれる（図9、表3）。

表3 東京2020大会に向けた取り組みの評価

	重要かつ進展する	重要だが進展不明	進展しない
荷主企業	35.2%	47.2%	17.6%
物流企業	31.3%	48.1%	20.6%

3-10 大会後の物流TDMの取り組み予定

大会後の物流TDMの取り組み予定についてたずねた質問からは、荷主企業の30.1%が「大会後も取り組む」としており、「今後検討」もあわせると75.9%に達することがわかった^{注5}。それに対し、物流企業では「大会後も取り組む」が21.2%、「今後検討」を含めても61.0%にとどまり、取り組みの評価と今後の実施意向の乖離が見受けられる（図10、表4）。

表4 大会後の物流TDMの取り組み予定

	大会後も取り組む	今後検討	取り組まない
荷主企業	30.1%	45.8%	24.1%
物流企業	21.2%	39.8%	38.9%

4. おわりに

荷主企業、物流企業ともに東京2020大会による物流への影響を認識し、物流TDMの検討を始めている。ただし、荷主企業と物流企

業では、物流TDMの推進体制、物流TDMの実施可能性についての認識に相違がみられた。多くの荷主企業・物流企業にとって具体的な検討はこれからであり、来年7月に予定されている東京2020大会に向け、関心を高め、必要な対策に取り組むことが重要である。

また、東京2020大会後も引き続き物流TDMに取り組むとする荷主企業、物流企業もある程度存在する。さらに関心を高め、今大会の経験を今後の物流TDMのレガシーとしていく社会的な努力が求められる。

注1) 図3で、それぞれひとつでも状況選択している場合は、「すでに行った」、「今後行う予定」、「検討中」として順に集計している。

注2) 図6で、それぞれひとつでも選択している場合は、「社内決定済み」、「検討中・検討予定」、「未定」として順に集計している。

注3) 図8で、それぞれひとつでも選択している場合は、「あてはまる」、「どちらかといえばあてはまる」として順に集計している。

注4) 図9で、それぞれひとつでも選択している場合は、「重要かつ進展する」、「重要だが進展不明」として順に集計している。

注5) 図10で、それぞれひとつでも選択している場合は、「取り組む」、「今後検討」として順に集計している。

謝辞

本アンケート調査の実施にあたっては、一般社団法人東京都トラック協会様にご協力いただきました。ここに記して御礼申し上げます。

参考文献

1) 「令和2年版 観光白書」pp.71-75

図1 東京2020大会開催による物流への影響

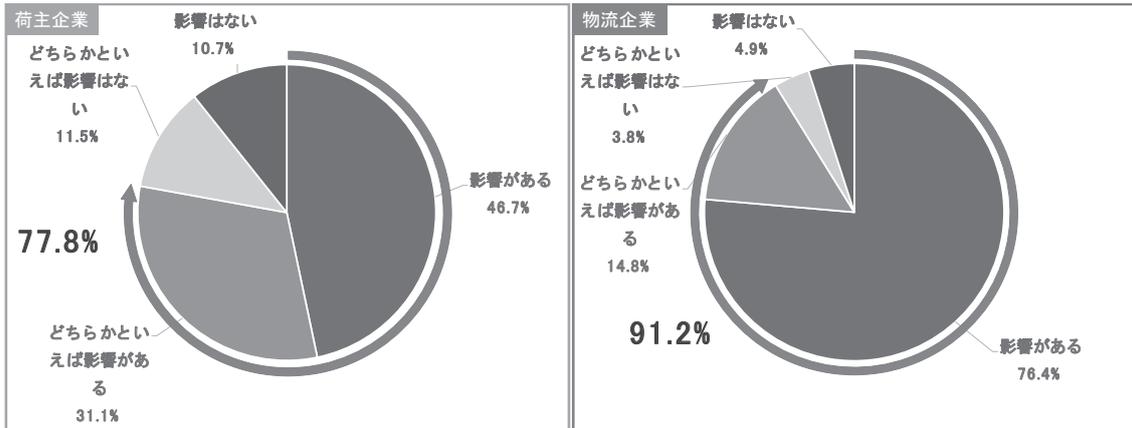


図2 大会期間中の交通量削減目標の把握状況

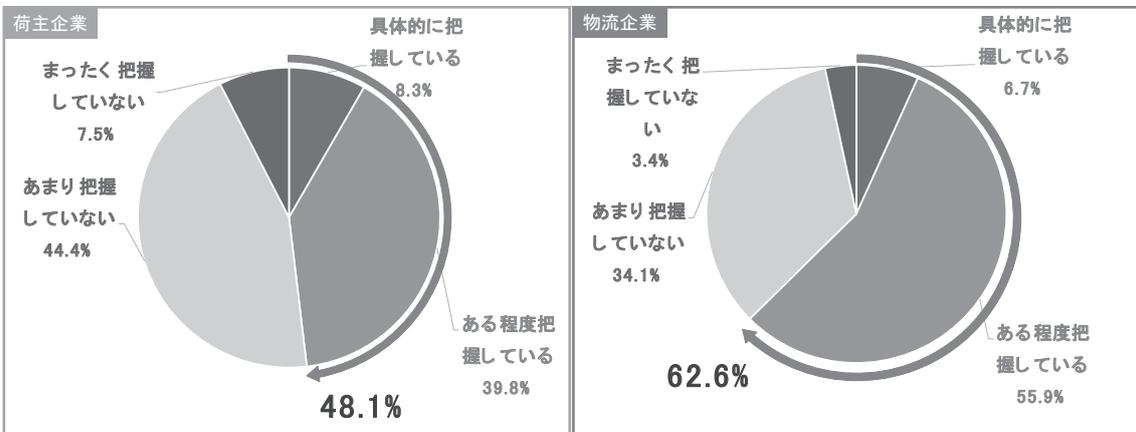


図3 「2020TDM推進プロジェクト」の登録・利用状況

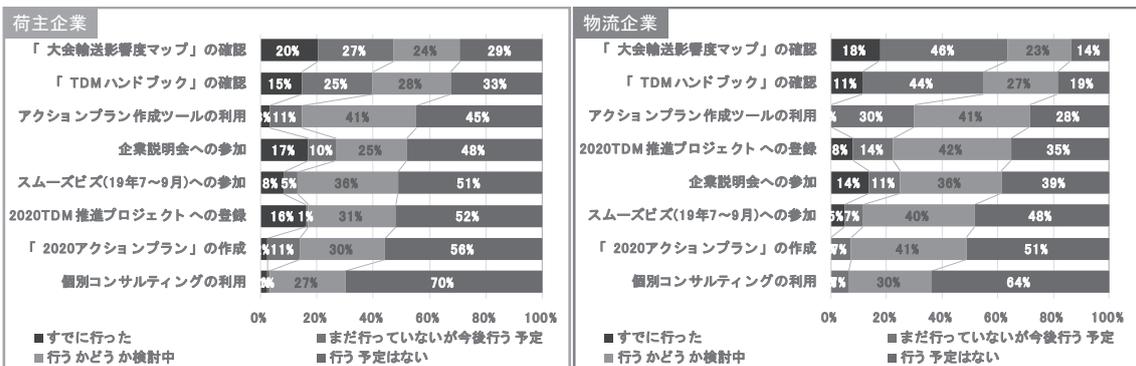


図4 大会期間中の物流TDMの推進体制

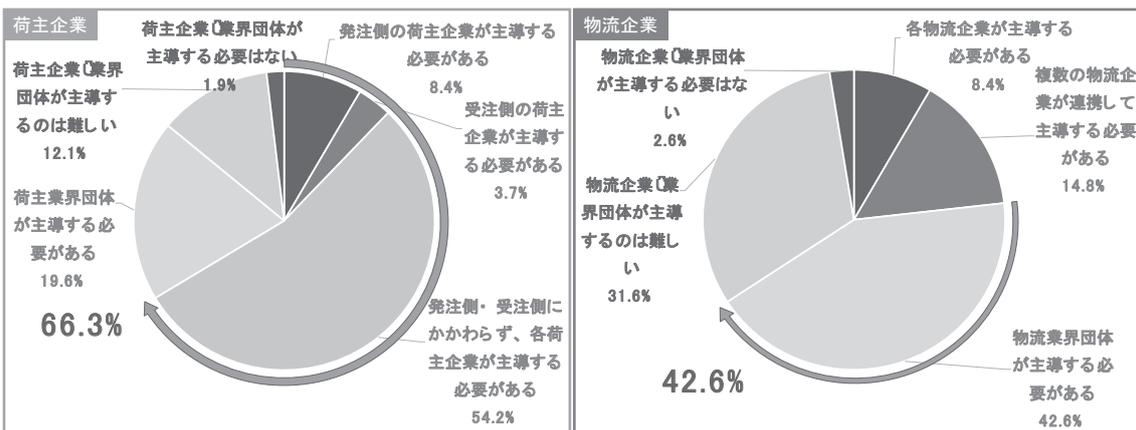


図5 大会期間中の取引先等との連携予定

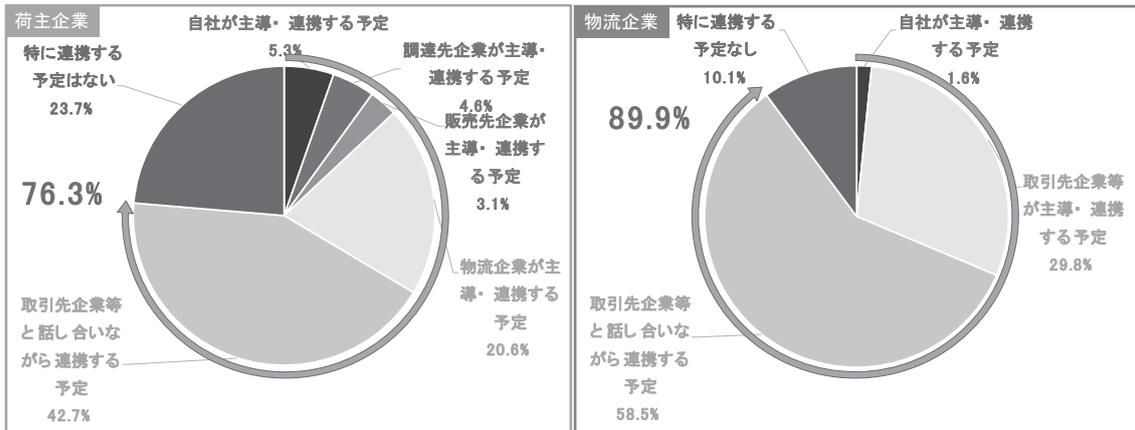


図6 大会期間中の物流TDMの検討状況

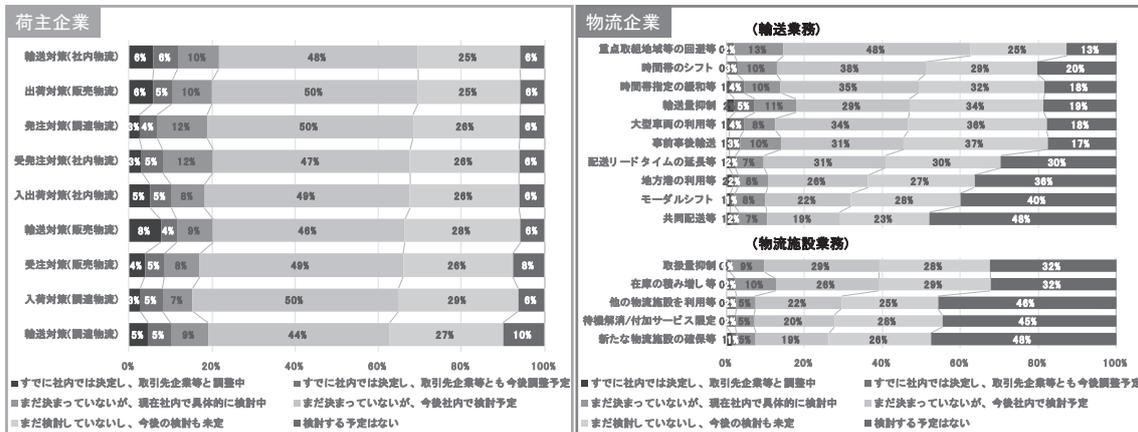


図7 大会期間中の物流TDMの実施可能性

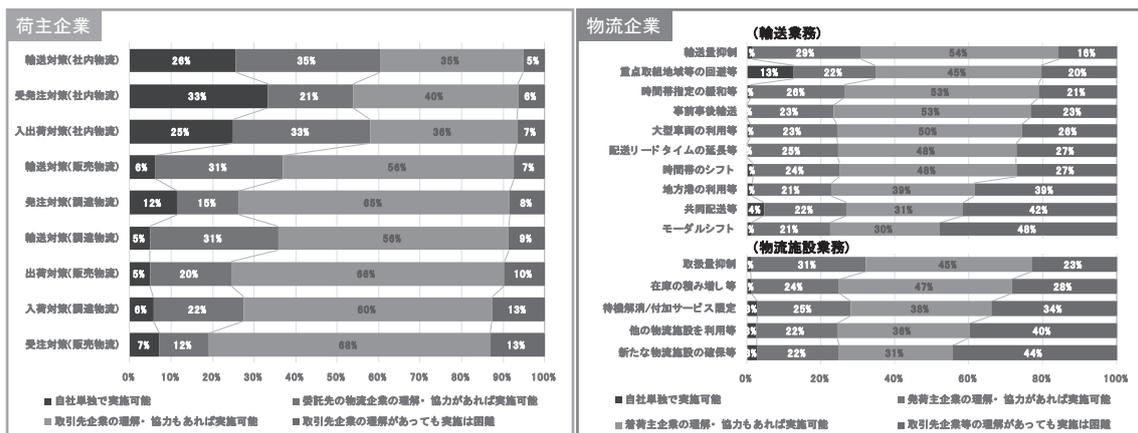


図8 大会期間中の物流TDM実施の課題

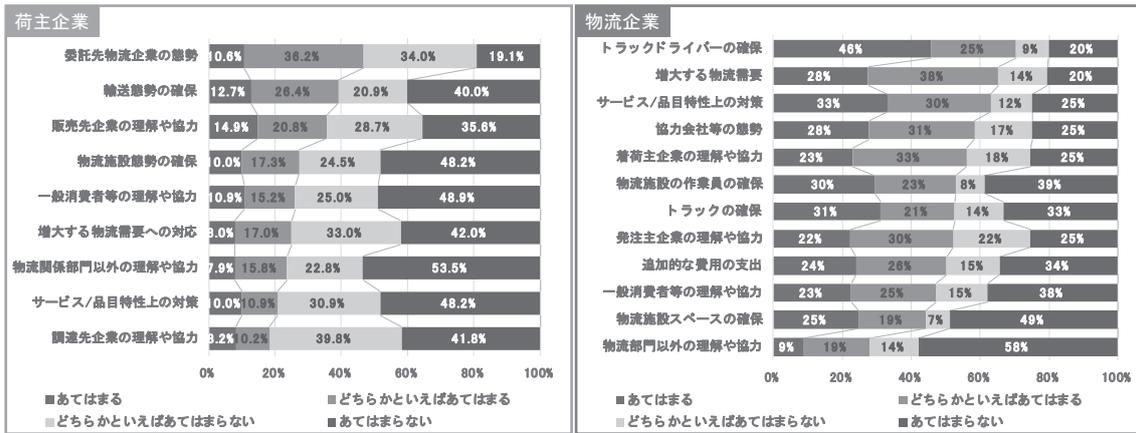


図9 東京2020大会に向けた取り組みの評価

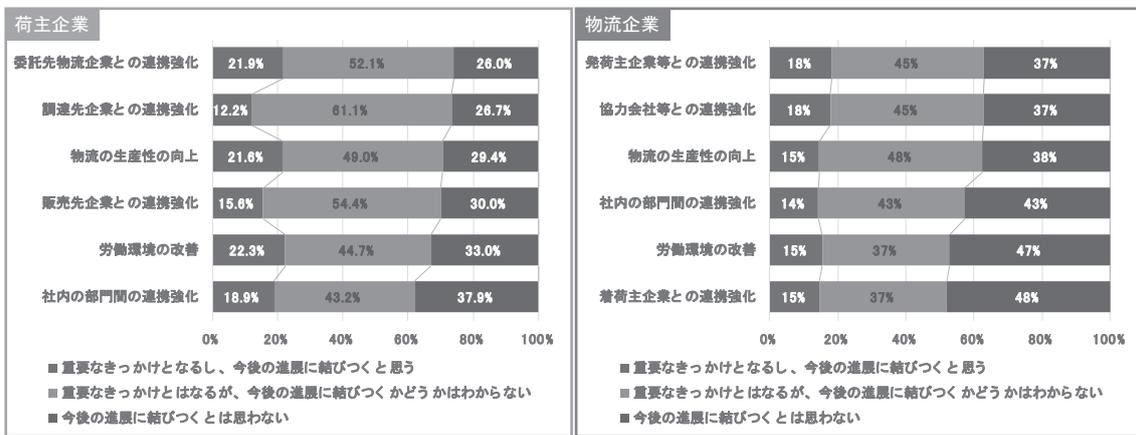


図10 大会後の物流TDMの取り組み予定

