



巻頭言

物流マネジメント—人にやさしく、物にもやさしく—

東京海洋大学 流通情報工学科長 教授

く せ ひろ ひと
苦 瀬 博 仁

ロンドンのパーキングベイ

ロンドンには、レッドルートと名付けられた道路がある。一般的には「駐停車禁止道路」と理解されているようだが、交通量の少ない場所や荷おろしが必要な場所には、路上にパーキング・ベイが設けてある。中には、「車いす利用者は3時間、貨物の荷おろし利用は20分」と、標識に書いてあるベイもある。

「貨物は、生まれたての赤ちゃんと同じ」との比喩がある。共通点は、自ら歩くことも、話すことも、洋服を身にまとうこともできないという点である。それゆえ貨物には、荷さばき、伝票、商品管理が必要であり、赤ちゃんのように大事に扱いたい。

レッドルートでは、障害者と荷さばきへのやさしさが同居していることが、なにより嬉しい。

物流に対する交通計画の役割

歴史を振り返ってみれば、交通ネットワークを整備するとき、物の交通に力点があったこともある。特に、物流を支える港や道路などの基盤施設が、都市や国家の骨組を作り、その行く末を左右する大きな役割を果たしてきた。

塩野七生は「ローマ人の物語X」で、「ローマ人は、インフラ整備を国家の責務として「公」の役割としていた」「人と物産双方の流通が増大すれば、自給自足の生活が過去のものになり、これはイコール生活向上を意味した」としている¹⁾。

我が国でも明治期に鉄道を敷設したときの目的の一つには、産業振興や輸出など、物流があった



ようだ。考えてみれば、長距離の通勤通学などがない時代だったから、当然のことだろう。

戦後の自動車の普及とともに、交通計画が人の交通を中心に発展してきた。この間、物流ないし貨物車交通の研究が十分だったとは言いがたい。

人は自ら移動することで交通を体感できるが、物がどのように商店まで運ばれてくるかを実感する機会は少ない。生活物資の供給や産業振興のための物流を円滑に行うための対策は、十分に公共性を持つと考えられるが、一部には民間企業活動に関わる物流研究への躊躇もあったようだ。

都市計画中央審議会の会長を務めた井上孝でさえ、「日本の道路ネットワークは、東京で言えば丸ノ内とか銀座を中心に環状線を造るというのはいけど、貨物用にはどうなっているのかというと、ないわけです」と語り、物流のための交通ネットワークの不備を指摘していた²⁾。

需要予測・ネットワーク計画・駐車問題・地区交通計画・交通経済など、どのジャンルにおいても物の交通の解決課題は山積している。

物流マネジメントの必要性

貨物車交通が環境面や安全面で問題を抱えている事実はある。大型貨物車が市街地内の区画街路を通過したり、通学路を走行することは、騒音や振動だけでなく、交通事故の危険も大きい。

発生源対策はさておき、交通流対策から考えると、交通管理、道路管理、土地利用管理、建築管理の4つの視点があるだろう。

交通管理では、交通規制による大型貨物車の通行禁止や優先通行路の指定などがある。道路管理からすれば、道路断面構成の改良による歩行者空間の確保や貨物車優先道路の設定。土地利用管理では、細街路沿道での物流発生集中施設の立地制限。建築管理においては用途別床面積に応じた貨物車用駐停車施設の附置義務などがある。

また4つの管理の相互関係も考える必要がある。たとえばパーキング・ベイは、道路沿道の建築物や土地利用の実態に即したものでなくてはならない。建築物の用途や高層化による床面積の増加によって、駐停車施設の必要量は変わるはずである。

このため、交通・道路・土地利用・建築の4つの相互関係を考慮しながら、道路や駐停車施設などのハードな施設整備や、進入規制や優先通行などのソフトな規制誘導対策をおこなう「物流マネジメント」が必要とされている。

人にやさしく、物にもやさしく

物流マネジメントの実現の手法には、人と物の交通の分離（空間的、時間的）、適切な施設整備、貨物車交通のコントロールが考えられるだろう。

第一の人と物の交通の分離では、幹線道路を除けば、できるだけ2つの交通を分けたい。高級なホテルでは客の動線と料理の動線が異なるように、一戸建て住宅には玄関と勝手口があるように、表と裏、地上と地下と、空間的に分離したい。空間的に分離できなければ、午前と午後で時間的

に分離しても良いだろう。お互いに邪魔されないほうが、人も物も安全かつ効率的に活動できる。

第二は、適切な施設整備である。一例をあげると、都市内配送においては、バス停と同じように貨物車用駐停車施設が必要なはずである。

第三の貨物車交通のコントロールは、土地利用や建築計画と深い関連がある。物流は人々の生活に根ざすものであるから、都心にオフィスや商店が集中すれば、その分物流需要が増加する。このとき貨物車交通を増加させたくないのであれば、共同配送や積載率規制などを検討せざるを得ない。

貨物車交通への想い

しばしば混同しがちであるが、物流と貨物車交通は異なる。物流には輸送・保管・流通加工・荷役・包装などの機能があるが、このうち貨物車交通は輸送と荷役に関わっている。また物流は、商取引行為という本源的需要により生じる派生需要である。このため貨物車交通は、乗用車と異なって、商品の受け渡しをとまらう。

乗用車が通勤や業務交通を担うように、貨物車も人々の生活物資の供給や産業活動を支えている。「物は何もしゃべらないから」といって、物流や貨物車だけを「邪魔者扱い」しても、なかなか解決にはつながらないはずである。それゆえ乗用車と貨物車を対立概念で捉えたり、どちらか一方に肩入れすることなく、バランスを取って欲しいと願っている。

なにも、「ロンドンのように、障害者と荷さばき以外は、駐停車禁止」とまで、言うつもりはない。ただ、もう少し物の気持ちも理解した上で、貨物車交通を議論しても良いような気がしている。

参 考 文 献

- 1) 塩野七生 (2001): “すべての道はローマに通ず—ローマ人の物語 X—”, p. 24, p. 32, 新潮社
- 2) 井上研究会編 (2002): “井上孝, 都市計画を担う君たちへ”, pp 199-204, (財) 計量計画研究所
- 3) 苦瀬博仁 (2000): “ソーシャル・ロジスティクス, 事始め”, 交通工学, 第35巻3号, pp 1~2, 交通工学研究会