

計画・交通研究会

Association for Planning and Transportation Studies

会報 2006-11

発行日：平成18年11月7日

発行元：計画・交通研究会

〒102-0083

東京都千代田区麹町5-2-1 K-WING 6F

TEL=03-3265-1774 FAX=03-3221-5489

E-Mail= jimukyoku@keikaku-kotsu.org

Homepage=http://www.keikaku-kotsu.org/

目次

Opinion	1-2
歴史に学ぶ総合的な物流インフラ整備の重要性	
News Letters	2-10
事業報告・活動報告	
Announcement	10
研究会・催事の御案内	
Publication/Documents	10-11
刊行物・文献資料	
Backyard	11
事務局通信	

□ Opinion

歴史に学ぶ総合的な 物流インフラ整備の重要性

苦瀬博仁

世界の大都市の多くは、水辺に面している。これは鉄道や自動車がない時代に、人々への食料や生活用品の供給と、産業振興のための原材料供給や製品輸送に、水運を利用せざるを得なかったから。小京都と呼ばれる街では、水辺沿いの蔵が古い街並みの美しさを引き立てている。それほどに、都市と物流の結びつきは強い。

江戸では、家康が天正18年（1590）に江戸城直下まで舟が入れるように堀を設けるとともに、塩を始めとする日常物資の定期的な輸送のために小名木川を開削した。その後元和6年（1620）には神田川放水路が造られ、隅田川につながった。「江戸の都市計画は、当時唯一の大量輸送手段としての水運と、その基地を確保するためのものであった。そのため、従来の自然的条件を利用した形の湊（みなと）を、埋立て・運河・舟入堀といった人工を加えることによって、近世的な湊に再編成する作業をともなった」と、鈴木理生は記している。(1) 我が国で物流体系の骨格は、河村瑞躰による東廻りと西廻りの廻船航路開発（寛文11年1671、寛文12年1672）が契機にできあがったと考えて良い。廻船航路開発において、ハードな施設整備には、海上輸送路の設定や寄港地の港湾整備があった。ソフトな整備には、灯台（灯明台）の

設置による安全確保や、幕府の船舶の優先航行があった。盗難防止や火災防止などの安全管理、不正防止のための役人による在庫管理、積み替えを少なくして荷傷みを減少させる品質管理なども考慮されていた。さらに海難防止のための入港税免除や、海難遭遇時の補償の対策も考えられていた。この安全で確実な物流システムの構築が、江戸時代の安定した社会づくりに貢献した。

明治時代に入り鉄道が発達すると、水運と鉄道の共存時代に入る。明治15年（1882）に始まる高崎線建設の主目的は、生糸の生産地と輸出港横浜を結ぶこと。つまり、産業振興のための物流インフラ整備である。水運と鉄道の連携では、明治23年（1890）に神田の野菜河岸に接して秋葉原貨物駅が設置され、明治29年（1896）に隅田川に接した千住貨物駅の設置される。昭和4年（1929）の貨物支線（亀戸—小名木川間）や小名木川貨物駅の整備と、その後の鉄道延伸によって、船不要の近代的な港湾の修築と倉庫の整備も進んだ。一方で、軌間600～1,000mm程度の軽便鉄道が、明治中期から昭和初期にかけて、主に木材や石炭などの物資輸送のために活躍していた。

このように歴史を振り返れば、水運や鉄道の

計画には、物流を意識していた例は多い。

しかし道路交通が主流になるにつれ、人や乗用車の交通が注目される一方で、物や貨物車の交通の影は薄くなっていった。我々が学んだ教科書でも、物流の記述はわずかだった。「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りというのはいいけど、貨物用にはどうなっているのかということ、ないわけです」と、都市計画中央審議会の会長を務めた井上孝でさえ、物流のための交通ネットワークの不備を指摘している。(2) いままで一部では、物流は企業活動であるから公共が関与すべき部分が少ない、との誤解もあった。物流関連部署が多岐にわたり、焦点が定まらないこともあった。研究者の数も、多くはなかった。しかし現在の大都市では、輸送物資の約半数が食料品や日用品など日常生活用品なので、物流のインフラが不十分であれば、日常生活やビジネス活動も停滞してしまう。まして我が国が産業貿易国家であり続けるとしたら、産業活力維持や環境対策で遅れをとってはいけない。効率的で環境にやさしい物流の実現と、これを支え

るインフラという名の舞台装置づくりは、公共部門の重要な使命だろう。

幸いにも21世紀目前の平成9年(1997)に閣議決定された総物流施策大綱は、現在も引き継がれている。国家および都市に求められている物流インフラ整備の必要性和存在感は、以前にも増して強まっている。それゆえ、生活物資供給・産業振興・居住環境確保などの目的のもとで、交通・道路・港湾・土地利用・建築などの物流に関連する様々な計画を連携させつつ、ハードとソフトの両面から物流インフラの整備が望まれている。

このことこそが、実は古くから連綿と続くインフラ整備の伝統の一つでもあるし、先達たちの遺訓でもあると思っている。

(1) 鈴木理生(1991):「幻の江戸百年」pp96-98、筑摩書房

(2) 井上研究会編(2002):「井上孝、都市計画を担う君たちへ」、pp199-204、(財)計量計画研究所

(計画・交通研究会正会員/東京海洋大学教授)

□ News Letters

事業報告・活動報告 □

■2006年9月定例研究会

(土木学会CPDプログラム認定)

- 日時:平成18年9月27日(水)16:00~18:00
- 場所:計画・交通研究会 会議室
- 演題:「ITSセカンドステージの現場から」
- 講師:国土技術政策総合研究所ITS研究室長
平井 節生 氏
- 司会:東京海洋大学 助教授 兵藤 哲朗
先生

【講演概要】

1. はじめに

21世紀を迎え、インターネットや携帯電話など、IT(情報通信技術)を利用したサービスや商品は、既に国民生活に欠くことができない身近な存在として定着している。ITS(高度道路



▲講師:平井節生氏

交通システム)についても、カーナビゲーションシステムの累積出荷台数は2,300万台、VICS(道路交通情報通信システム)ユニットの累積出荷台数は1,501万台にのぼり(2006年3月現在)、自動車の一般的な装備として普及してい