

## 日本における都市物流政策の過去・現在・未来

苦瀬博仁\*

長い歴史の中で交通は、軍事と共に産業振興のための「物の交通」が中心だった。その後モータリゼーションの発展によって「人の交通」が主になったが、消費者行動の変化に伴い、アクセシビリティ（近接性）と共にアベイラビリティ（入手可能性）が重要になっている。本稿では、「物流」の基本的な考え方を整理し、過去の物流政策をたどり、現在の都市物流政策の考え方を示し、将来に必要な都市物流政策（少子高齢化、災害対策）を明らかにしている。

### Urban Logistics Policy in the Past and the Future of Japan

Hirohito KUSE\*

In the past, the main topic regarding transport systems was freight transport for the military and industry. As motorization progressed, the chief concern changed from the transport of freight to personal transport. Recently, the importance of logistics has resurged due to the development of IT and changes in consumer behavior.

This paper provides an overview of logistics and freight transport, examines the transition of logistics policy in Japan, and discusses the vital issues for present and future logistics policy.

#### 1. はじめに

長い歴史の中で交通施設整備の目的は、軍事と共に産業振興のための物資輸送が中心だった。その後20世紀半ばの高度成長期になると、大都市への人口集中やモータリゼーションの進展に対応するために、交通施設整備の主題が「人の交通」に移り、「物の交通」は影が薄くなっていった。

しかし本格的なIT時代を迎え、宅配便やネット通販が普及するに伴い、自ら移動する「人の交通」だけでなく、商品を届けてもらう「物の交通」が身近になっている。これらの社会変化により、交通においては、アクセシビリティ（Accessibility、近接性：目的地への近づきやすさ）だけでなく、アベイラビ

リティ（Availability、入手可能性：物の入手しやすさ）が重要になっている。

そこで本稿では、最初に「物流」の基本的な考え方を整理した上で（2章）、次に物流の過去をたどり（3章、4章）、現在の都市物流政策の考え方を整理した後に（5章）、これから必要な都市物流政策（少子高齢化、災害対策）（6章）について考えてみることにする。

#### 2. 「物流」の定義と内容

##### 2-1 「物流」の概念の整理

###### 1) 「物的流通」と「物資流動」の違い

「物流」という用語には、複数の意味があるために混乱することがある（Fig. 1）<sup>1), 2)</sup>。

第1の「物的流通」(Physical Distribution) は、昭和32(1957)年に米国から輸入された英語の直訳であり、「流通から派生した概念」として、六つの機能（輸送、保管、流通加工、包装、荷役、情報）から構成されている（Table 1）。

\*流通経済大学流通情報学部教授

Professor, Faculty of Distribution and Logistics Systems,  
Ryutsu Keizai University

原稿受付日 2016年1月25日

掲載決定日 2016年3月4日

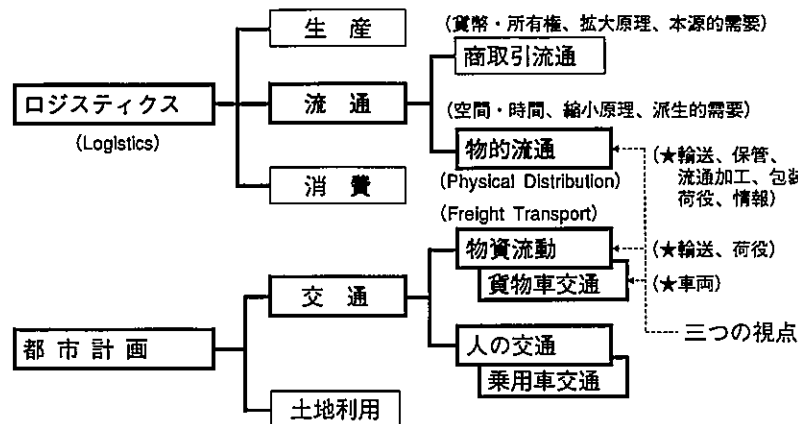


Fig. 1 ロジスティクスと物流

第2の「物資流動」(Freight Transport)は、「交通の側面的概念」として、輸送に特化しているため、保管や流通加工や包装は対象外である。

第3の「貨物車交通」(Truck Traffic)は、道路設計のための「自動車交通量の概念」として、貨物の積載の有無にかかわらず、走行台数を対象としている。

2) 交通における「人」と「物」の違い

「物」は「人」に比べて、①移動の方法、②単位の不定性、③品目の多様性、④形態の変化、⑤目的の多様性、⑥サイクルの多様性、⑦需要変動の多様性、などで特徴が異なる (Table 2)。

このうち「物」と「人」の最大の違いは、「移動方法」である (Table 2の①)。貨物は、人間でいえば赤ちゃんと同じで、自ら歩くことも、話すことも、洋服を着ることもできない。それ故、人とは異なり、荷役や包装などが重要になっている。このことは引越しを思い起こすと理解できるように、衣類や食器を仕分けしたり (流通加工)、段ボールに詰めて荷造りしたり (包装)、積み降ろし (荷役) が大仕事である。しかし、いざトラックに載せてから走りだ

す (輸送) と、多少の距離の長短はあまり気にならない。

さらには、Table 2の②~⑦に示すような特徴がある。

2-2 物流機能の定義と内容

1) リンク (Link: 交通路) に関わる物流機能

輸送機能は、物資や商品の空間的な移動に関する機能である。特に長距離の2地点間の移動を「輸送」とし、1地点と複数地点間の移動を「集荷」「配送」とすることが多い。

荷役機能とは、いわゆる「積み込み・荷降ろし」の作業である (前出、Table 1)。

2) ノード (Node: 交通施設) に関わる物流機能

保管機能は、商品や物資の時間的な移動に関する機能である。特に長期の保管を「貯蔵、備蓄」、短期の保管を「保管、一時保管」と使い分けることもある。

流通加工機能は、商品の組み立てなどの「生産加工」と、セット化などの「販売促進加工」がある。

Table 1 物流機能の種類と内容

1) リンクに関わる機能	
①輸送機能	輸送、集荷、配送
②荷役機能	積み込み、荷降ろし、横持ち・縦持ち、置き換え
2) ノードに関わる機能	
③保管機能	貯蔵、保管
④流通加工機能	加工作業、生産加工、販促加工
⑤包装機能	工業包装、商業包装
3) 両方に関わる機能	
⑥情報機能	物流情報 (数量情報、品質情報、作業情報)

Table 2 人に比較した「物」の特徴

①移動の方法	物は自らの意志で移動できず、行き先も知らない。
②単位の不定性	商品や物資は、重量、体積、個数など、さまざまな単位がある。
③品目の多様性	物流で扱う品目は数多く、荷姿や温度に大きな違いがある。
④形態の変化	流通の過程で商品の内容が変化する。
⑤目的の多様性	商品が必ずしも商取引相手間で輸送されるとは限らない。
⑥サイクルの多様性	商品は、生産から消費の一方通行で、移動時間がさまざまである。
⑦需要変動の多様性	商品は、特定の季節や月末などにピークが集中する。

包装機能には、商品の品質維持のための「工業包装」と、商品の付加価値を高める「商業包装」がある。

3) 物流をコントロールする情報機能

情報機能は、物流を効率的に行うために、「数量・品質・作業」の情報を扱う。

2-3 都市の物流ネットワーク

都市の物流ネットワークをリンクで見ると、「輸送ネットワーク・配送ネットワーク・搬送ネットワーク」の三つとなる。ノードで見ると、「広域物流拠点、都市内集配拠点、荷さばき施設」の三つとなる (Fig. 2)。

この結果、物資や商品の発地から着地までの物流は、三つに分かれる。つまり、①広域物流 (港湾・空港・鉄道貨物取扱駅・トラックターミナル・倉庫など広域物流拠点を発着する物流)、②都市内物流 (広域拠点ないし都市内集配拠点から、荷さばき施設までの物流)、③端末物流 (主に路上や建物内の駐車場で荷降ろしされてから、最終届け先の店舗やオフィスなどに搬送される物流) である。

3. 歴史に学ぶ物流の変遷

3-1 江戸の街と物流

世界の大都市の多くが水辺に面しているのは、鉄道や自動車のない時代に、大量の食料や生活用品の輸送を、水運に頼らざるを得なかったからである<sup>3)</sup>。

江戸 (現東京) も、江戸城直下まで舟が入れるように堀を設け、塩などの生活物資の輸送のために小名木川を開削したように、物資供給を考えて計画さ

れた。それ故、郷土史家の鈴木理生は、「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」と記している<sup>4)</sup>。

3-2 江戸時代の廻船航路開発と河川舟運

わが国の物流システムの骨格は、河村瑞賢が開発した東廻り廻船航路 (寛文11 (1671) 年、荒浜-房総-三崎-江戸) と西廻り廻船航路 (寛文12 (1672) 年、酒田-小木-下関-大坂-伊勢-下田-江戸) により出来上がった。この廻船航路開発では、海上輸送路の設定だけでなく、港湾整備や灯台 (灯明台) の設置、在庫管理や品質管理、海難防止のための入港税免除や海難遭遇時の補償なども考えられていた。

また内陸部では、河川の改修や運河の開削が進められ、荷物を扱う河岸問屋も発達していった。

廻船航路と河川舟運の開発では、単に交通路の整備だけでなく、交通結節点施設、交通管理、安全管理、品質管理、税制改革などにも取り組んだのである。

3-3 明治に始まる軍事と産業のための鉄道整備

明治時代になると、富国強兵の下で産業振興のために鉄道ネットワークが整備されていく。例えば、外貨獲得に必要な生糸を横浜港 (安政6 (1859) 年開港) まで輸送するために、富岡製糸工場のある群馬県と東京を結ぶ高崎線 (明治15 (1882) 年建設開始) が建設された。また、農産物などの貨物輸送のために、多くの鉄道が敷設されていった。

鉄道路線 (リンク) と共に、物流拠点 (ノード) として貨物駅も整備されていく。例えば、東北線方

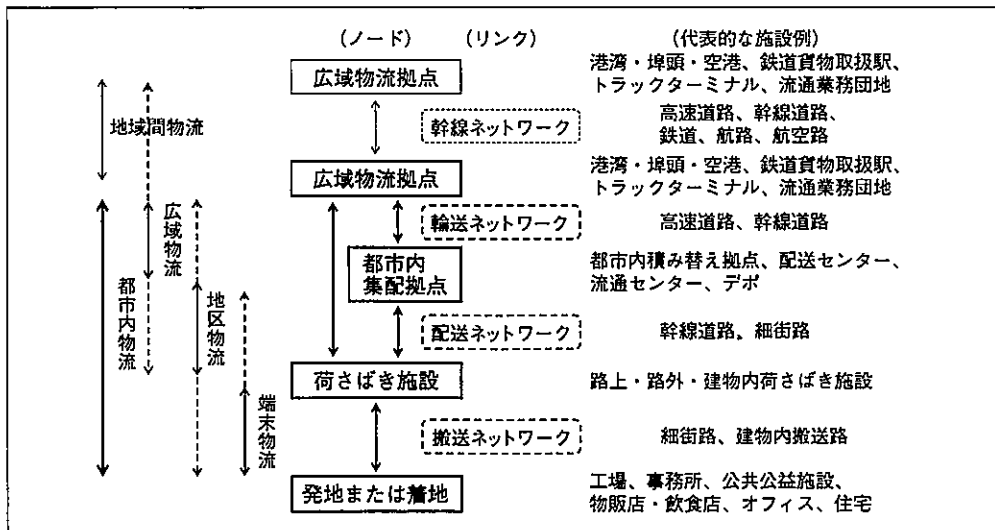


Fig. 2 都市の物流システム

面の貨物の集荷では神田の野菜河岸に接して秋葉原貨物駅（明治23（1890）年）が設置され、常磐線方面では隅田川に接して千住貨物駅（明治23（1890）年）が設置された。

#### 4. 戦後70年の都市物流政策

##### 4-1 高度成長期の都市物流政策

###### 1) 戦後に急増する貨物自動車輸送

戦後になって物資輸送量が増えると、鉄道貨車が不足していった。このため昭和24（1949）年に、東京圏・近畿圏で鉄道輸送から自動車輸送への転換を進めるために、運輸省は「鉄道近距離貨物のトラック転換実施要領」を定めた。当時は、現在のモーダルシフト（貨物自動車から船舶や鉄道への転換）とは、まったく逆の対策が必要だったのである。

昭和30年代には、貨物自動車の輸送量が増加したが、その理由は、第1に都市内配送が増加したこと、第2に道路が舗装されていったこと、第3にタンクローリーや冷凍車など車両の専用化が進んだことである。

昭和40年代になると、高速道路整備が進み、輸送の高速化と車両の大型化が可能となって、全国的な路線トラック輸送網が形成されていった。

###### 2) 都市物流政策の始まり

わが国初の都市計画である市区改正条例（明治21（1888）年）による日本橋魚河岸の移転や、後藤新平の震災復興計画での市場や運河の計画を除けば、具体的な都市政策として物流が議論されるのは、昭和40（1965）年前後のことである。当時は、東京や大阪などの大都市に人口が集中し、都心では車両の集中による交通混雑や騒音振動などの公害が起きていたので、物流施設を市街地の外周部に移転させようと考えたのである。

そこで昭和41（1966）年に「流通業務市街地の整備に関する法律」が公布され、東京の都心に位置している物流施設の移転先として、京浜二区（大田区）、高島平（板橋区）、足立（足立区）、葛西（江戸川区）、越谷（埼玉県越谷市）の五つの流通業務団地が建設された。その後、全国各地に流通業務団地が整備されていった。

##### 4-2 安定成長期の都市物流政策

###### 1) 都市物流政策の空白の時期

昭和48（1973）年の石油危機以後の安定成長期になると、産業の軽薄短小化により多頻度小口輸送のニーズが増えていった。コンビニや宅配便の誕生も

この時期である。と同時に、大規模・複合型の流通業務団地に疑問も出されるようになった。

昭和49（1974）年には運輸政策審議会都市交通部の貨物輸送小委員会が、物流施設を郊外に移転するだけでは問題解決が困難と考え、物資を届ける最終到着地の地域特性に合わせた物流対策を立てるべきとした。例えば、工業地域ではトラックターミナル、商業地域では集配センターやトラック用の駐停車施設、住宅地域では共同荷物授受施設などがあった。また都市計画の方法論として、道路の通行可能な交通量に合わせた建物の規模の調整や、貨物車用の駐停車施設の設置が提案された。

このときの着想は今も色あせておらず、むしろ、これらの課題をいまだに解決できていないことが問題である。

この石油危機以後、都市物流政策は空白期を迎える。

###### 2) 鉄道輸送の変革と都市物流への影響

貨物自動車による貨物輸送が増えるとともに、大都市の人口集中に伴い増加する旅客需要を処理するために、貨物線が旅客輸送に転用されていった。つまり、大都市圏の交通混雑の緩和の陰には、明治以降の貨物鉄道の資産を旅客鉄道に振り替えた歴史がある。

昭和50年代には当時赤字だった国鉄の民営化が議論され、昭和62（1987）年に民営化された。これに関連して、多くの国鉄所有地が売却され、汐留や品川などの鉄道貨物操車場は、トラックターミナルにはならずビル街に変わっていった。

このことは、物流拠点として「物資を供給していた空間」が、新しいビル街となって「物資を届けさせる空間」へと変わることでもあった。さまざまな事情から仕方ない面があったとしても、この「交通以外への土地利用の『転換』を埋め合わせるだけの『物流に対する配慮』」は不十分だったように思う。

##### 4-3 平成時代の都市物流政策

###### 1) 都市物流政策の復活

貨物輸送小委員会の報告以後の約15年間の空白を経て、平成の時代になると多様な物流政策が打ち出されていく（Table 3）。

第1は、「輸送事業」に関わる法改正である。第2は、「広域物流拠点」の立地誘導対策である。第3は、共同配送や高層ビルの荷さばきなどの「都市内物流」である。第4は、安全対策や駐車取り締まりなどの「交通対策」である。第5は、NOx・PMの削減や、省

Table 3 平成時代の都市物流政策

対策の種類	年	内 容
①輸送事業	平成2(1990)年	「物流二法」の改正 (貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)
	平成15(2003)年	「物流三法」の改正 (貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法、鉄道事業法)
②広域物流拠点	平成5(1993)年	「流通業務市街地の整備に関する法律」の一部改正
	平成17(2005)年	「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の制定
③都市内物流	平成6(1994)年	「駐車場法」の一部改正
	平成10(1998)年	「大規模小売店舗立地法」の制定
④交通対策	平成15(2003)年	「道路交通法」の改正(スピードリミッターの装着)
	平成23(2011)年	同上のアルコールチェック義務
	平成18(2006)年	「道路交通法」の一部改正(路上駐車を取り締まり強化)
⑤環境対策	平成4(1992)年	「自動車NOx・PM法」の制定
	平成13(2001)年	同上の制定対象区域の拡大
	平成19(2007)年	同上の流入車対策の導入
	平成17(2005)年	「エネルギー使用の合理化に関する法律」の改正(改正省エネ法)
⑥資源リサイクル対策	平成3(1991)年	「資源有効利用促進法」の制定
	平成7(1995)年	「容器包装リサイクル法」の制定
	平成10(1998)年	「家電リサイクル法」の制定
	平成12(2000)年	「建設リサイクル法」の制定
	平成12(2000)年	「食品リサイクル法」の制定
	平成17(2005)年	「自動車リサイクル法」の制定

エネルギーなどの「環境対策」である。第6は、容器包装、家電、食品、自動車などの「資源リサイクル対策」である。

## 2) 国家戦略としての総合物流施策大綱

わが国の物流政策は、経済産業省がメーカーや卸小売業、農林水産省が農林水産業、国土交通省が物流事業と道路や港湾などの施設を担当しているように、各省庁が個別に取り組む傾向があった。

しかし、20世紀後半に本格的な国際化時代を迎えると、各省庁の枠組みを超えて、国家としての総合的な物流政策が必要となった。そこで政府は、平成9(1997)年4月4日に、総合物流施策大綱を閣議決定した。

その後、平成13(2001)年、平成17(2005)年、平成21(2009)年と改定された。現在進行中の第5次物流施策大綱(平成25(2013)年)では、①効率的な物流の実現、②環境負荷の低減、③安心安全の確保(災害対策を含む)の三つを、主要課題としている。

## 5. 現代の都市物流政策

### 5-1 都市の物流マネジメント

物流マネジメントとは、「交通の円滑化や都市と産業の活性化のために、環境に優しく効率的な物流の実現」を目指し、「物流施設計画(ノード)、交通

ネットワーク計画(リンク)」を対象に、「ハード・ソフトの物流対策」を組み合わせる「都市の物流の総合的な管理をすること」である(Fig. 3)<sup>5)</sup>。

### 5-2 物流マネジメントの具体的な対策

民間企業は、在庫管理・配送管理・荷さばき管理を通じて、商取引や物流の改善を目指す。

公共部門の規制誘導対策(ソフト)では、物流施設の土地利用規制や建築制限、トラックルートなどの交通誘導と居住環境地区内の通行規制、物資到着地の高層ビルでの共同配送や建築物の荷さばき施設附置義務などがある。

公共部門の施設整備対策(ハード)では、流通業務団地などの物流施設の整備、貨物車優先道路の整備や道路構造改善による荷さばき施設の整備、貨物到着地の荷さばき施設整備や地区内物流動線の整備などがある。

### 5-3 物流マネジメントの要素間の相互関係

都市の物流問題は、交通計画や建築計画など個々の計画だけで解決できることは少ない。むしろ、Fig. 3に示される民間企業のロジスティクスシステムの改善((1)~(3))と、公共部門によるインフラの規制誘導対策と施設整備対策([A]~[F])の連携が重要になってくる。

例えば、大規模ビルに必要な貨物車用駐車施設と

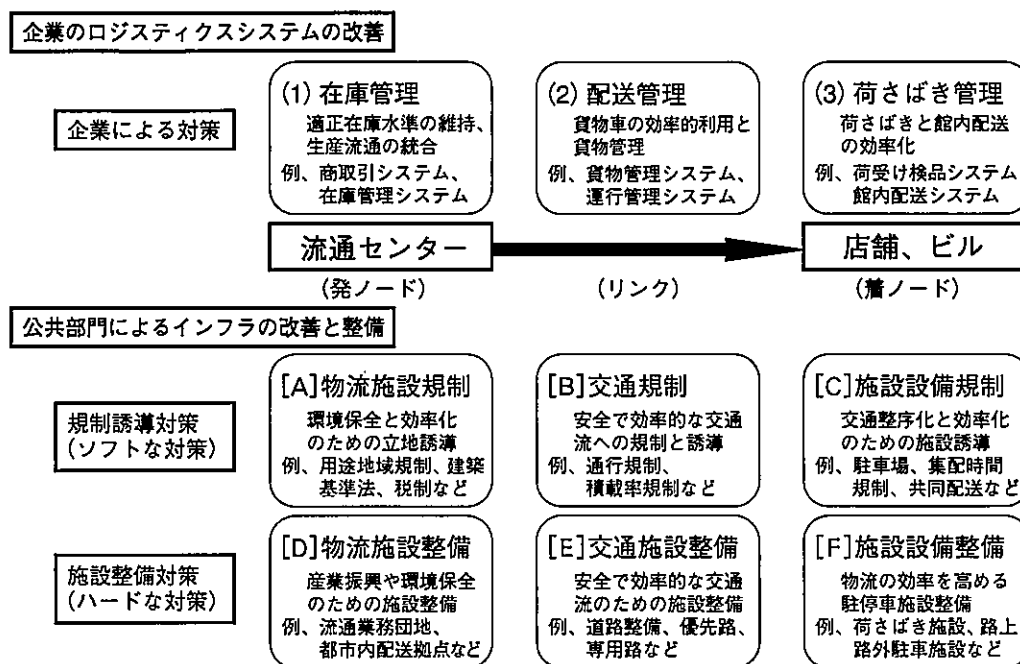


Fig. 3 都市の物流マネジメント

荷さばき施設がある。そこで、貨物車用駐車施設の附置義務制度を導入し、駐車スペース数や施設内の高さを十分に確保し、荷役スペースも十分あれば (Fig. 3の [C])、企業の効率の良い輸配送計画が可能となるし ([C] → (3))、路上駐車が減少し景観も良くなり街並みの価値も上がる ([C] → [F])。

## 6. これから必要な物流対策 (少子高齢化対策と災害対策)

### 6-1 少子高齢化社会のための都市物流政策

#### 1) 物流からみた買い物弱者対策

少子高齢化社会では、交通弱者 (自動車非保有者、車いす移動者、交通不便地域の住民など) が増え、この交通弱者が生活弱者 (買い物弱者や通院弱者) になる可能性が高い (Table 4の [1])。

買い物弱者とは、「食料品や生活用品など、日常の買い物が困難な状況に置かれている人」である。都市の郊外や中山間地域では、小売店舗の廃業や交通機関の廃止により、買い物弱者が増えている。また大都市の都心部であっても、高齢者にとっては日常の買い物が負担になっている。

買い物弱者対策には、二つある。第1のアクセシビリティの確保として「買い物に出掛けやすくする対策」では、自治体が運営する「①コミュニティバ

ス」や、スーパーや小売店舗が運営する「②買い物バス」がある。第2のアクセシビリティの確保として「商品を届けてもらう対策」では、コンビニや地域住民による「①店舗の設置」や、小売業者や物流業者、さらにはネット通販業者による「②移動販売・宅配」がある。

#### 2) 物流から見た通院弱者対策

通院弱者とは、「病院に通院することが困難な状況に置かれている人」である。少子高齢化社会では、通院患者や要介護者が増え、医薬品を常用する人も多くなる。このとき交通が不便であれば、薬を手に入れるだけでも高齢者には負担が大きい。

通院弱者対策にも、二つある。第1のアクセシビリティの確保として「患者が移動しやすくする対策」では、移動を支援する「①コミュニティバス」や「②通院バス、デイサービスバス」と、病院や介護施設に運ぶ「③介護タクシー」や「④救急車」がある。第2のアクセシビリティの確保として「患者が移動しなくて済む対策」では、医師による「①往診」と、患者への「②医薬品の宅配」がある。

### 6-2 災害に備える都市物流政策

#### 1) 「兵糧攻め」と「補給」対策

風光明媚な自然に恵まれているわが国では、同時に地震や台風などの自然災害も多い。災害時は、無

Table 4 これから必要な都市物流政策

<b>[1] 少子高齢化対策</b>	
1) 買い物弱者対策	
①アクセシビリティ	コミュニティバス、買い物バス
②アベイラビリティ	店舗の設置、移動販売・宅配
2) 通院弱者対策	
①アクセシビリティ	コミュニティバス、通院バス、 デイサービスバス、介護タクシー、 救急車など
②アベイラビリティ	往診、医薬品の宅配
<b>[2] 災害対策</b>	
1) 補給（緊急支援物資の輸送）	
①物流業務では、国、地方自治体、物流事業者等協議会設置	
②燃料確保、緊急車両の通行許可、法制度の運用、情報の共有	
2) 備蓄（ローリングストック）	
①家庭内備蓄	ローリングストック（流通備蓄）による 1週間程度の備蓄
②オフィス内備蓄	従業員向けに3日分の備蓄
3) 都市防災計画	
①公共施設を物資供給拠点として計画・設計	
②食料や日用品の備蓄の義務化	
③建築物の、備蓄倉庫、非常用電源装置・非常用給水設備の設置義務	
④防災マスタープラン、防災アセスメント制度	

事に避難できたとしても食料や生活物資が補給されなければ、生き残ることさえ至難の業になってしまう。このため、耐震・防火対策や避難計画と共に、災害という名の「兵糧攻め（物資供給を断つ戦法）」を耐えしのぐ対策が不可欠である。この対策には、「外部からの補給」と「内部での備蓄」、さらには「これらを可能とする都市防災計画」がある<sup>6)</sup> (Table 4の[2])。

補給に関して国土交通省は、「東日本大震災からの復興の基本方針（平成23(2011)年7月29日東日本大震災復興本部決定）」を踏まえて、平成23(2011)年12月2日に「支援物資物流システムの基本的な考え方」に関する報告書を公表した。これに従って、平成23(2011)年度以降、全国ブロックごとに国、地方自治体、物流事業者等の関係者による協議会を設置して、緊急支援物資の円滑な供給方法について検討している。

しかし、約3,500万人が被災すると想定されている首都直下地震などの大震災もさることながら、災害直後の72時間は被災者の救助が最優先であるから、十分な物資補給は見込めない。また、道路や交通機関が被害を受け、倉庫や工場も被災し、補給する物資や輸送する人員や車両そのものが不足することも

ある。

つまり、補給だけでは生命の維持さえも困難になる可能性が高いので、備蓄が不可欠になる。

## 2) 「備蓄」の現況と政府・自治体の対策

家庭における備蓄の現況は、平成27(2015)年2月公表の東京都の調査によると、飲料水、食糧を備蓄している家庭はそれぞれ65.2%、49.5%であった。

家庭における備蓄対策については、平成26(2014)年2月5日に農林水産省が「緊急時に備えた家庭用食料品備蓄ガイド」を発表している。ここでは、食料品を少し多めに「買い置き」し、消費した分だけ新たに購入する「ローリングストック（流通備蓄）」によって、1週間程度の備蓄を推奨している<sup>7)</sup>。

オフィスにおける備蓄対策については、東京都が平成24(2012)年3月に「東京都帰宅困難者対策条例」を制定し、平成25(2013)年4月から施行している。ここでは、都民に一斉帰宅の抑制を依頼するとともに、従業員向けの備蓄例として3日分の備蓄（水は1人1日3ℓで9ℓ、主食1日3食で9食分、毛布1人1枚）を目安としている<sup>8)</sup>。

## 3) 物流から見た都市防災計画

従来からの都市防災計画（耐震防火対策、避難対策など）や物資の補給・備蓄に加えて、物流から見た都市防災計画には、以下の四つの対策が考えられる。

第1は、公共施設（小中学校、体育館、競技場、展示場、公会堂など）を、物資供給拠点として利用可能なように計画・設計することである。

第2は、マンションやオフィスは耐震防火の強化とともに、備蓄倉庫の設置と食料や日用品の備蓄を義務化し、シェルター化することである。

第3は、都市計画や建築基準の対策である。平成24(2012)年9月14日に建築基準法の施行令が改正され、高層ビルの備蓄倉庫と非常用電源装置が容積率の算定対象外とされた。これをさらに進めて、避難場所の確保を条件に容積率の割り増しや、高層マンションなどで数階置きに備蓄倉庫の附置義務や、非常用電源装置・非常用給水設備などの設置義務などが考えられる。

第4は、都市計画制度としての防災マスタープランと防災アセスメント制度である。防災マスタープランとは、避難路と避難施設の整備、建物の耐震設計や免震設計、居住者用の備蓄倉庫と物資の備蓄、非常用電源などがある。防災アセスメント制度とは、日本都市計画学会の震災特別研究委員会第3部会が

提唱しているもので、大規模事業の計画段階から災害リスク評価を行い、評価に基づいた対策を講じるものである。

## 7. おわりに

東京の都心におけるパーソントリップの自動車分担率は、昭和43(1968)年の14.3%から、10.1%(昭和53(1978)年)、8.2%(平成10(2000)年)、5.0%(平成20(2008)年、鉄道は79.3%)と変化してきた。一方で都市内配送のほとんどが貨物自動車である。この結果、大都市内の自動車交通の約4割は貨物車である(平成17(2005)年、東京都23区、台キロで乗用車60.2%、貨物車39.8%)。

また、1日に約6万人が出入りする高層ビルに集中する自動車(約1,100台)のうち約60%(約670台)が食料品や日用品を届ける貨物車であるため、大規模建築物に貨物自動車のための荷さばき施設は不可欠だが、整備が進まない。また路上駐車も、ロンドンの幹線道路(レッドルート)では、障害者と荷さばき車両の駐車が部分的に許可されるが、わが国では逆に乗用車用が多く、荷さばきをするための貨物車用のスペースは少ない。

わが国で物流に関わる計画や政策が遅れた理由には、①交通計画における「人の交通への偏重」、②市民生活を支えるインフラであるにもかかわらず「物流は公共部門の役割が少ないとする誤解」、③20世紀以降にまん延した「兵站軽視の思想」などの影響があったように思う。

この結果、都市計画中央審議会の会長を務めた井上孝(東京大学名誉教授)は、「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うんぬんというのはいいんだけど、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、物流のための計画の不備を指摘していた<sup>9)</sup>。

交通を「人と物」と「平時と有事」の二つの軸で

四つに区分したとき、「平時の人」と同じように、「平時の物」は重要である。さらには平成23(2011)年の東日本大震災や平成28(2016)年の熊本地震で、「有事の人」と「有事の物」の計画の重要性を痛感したはずである。

このため、より広い視野の下で、交通政策や都市政策の範囲を超えて、産業政策や福祉政策も含めた物流政策が必要になるに違いない。今後の都市物流政策が扱う範囲と果たすべき役割は、格段に大きくなると考えている。

## 参考文献

- 1) 苦瀬博仁編著『物流からみた道路交通計画』大成出版社、2014年
- 2) 苦瀬博仁編著『ロジスティクス概論』白桃書房、2014年
- 3) 苦瀬博仁『ロジスティクスの歴史物語』白桃書房、2016年
- 4) 鈴木理生『幻の江戸百年』筑摩書房、pp. 96-98、1991年
- 5) 苦瀬・高橋・高田編著『都市の物流マネジメント』勁草書房、2006年
- 6) 苦瀬博仁「防災・減災のための社会システムの再編に向けて」『日本都市計画学会誌』日本都市計画学会、No. 299、pp. 52-53、2012年
- 7) 農林水産省「緊急時に備えた家庭用食料品備蓄ガイド」の策定について、2014年2月5日  
▶<http://www.maff.go.jp/j/press/kanbo/ampo/140205.html>
- 8) 東京都帰宅困難者対策条例  
▶[http://www.bousai.metro.tokyo.jp/kitaku\\_portal/1000050/1000536.html](http://www.bousai.metro.tokyo.jp/kitaku_portal/1000050/1000536.html)
- 9) 井上研究会編『井上孝：都市計画を担う君たちへ』計量計画研究所、pp. 163-204、2002年