

# 物流の歴史的変遷 と将来像

東京海洋大学 名誉教授  
流通経済大学 流通情報学部 教授  
苦瀬 博仁氏



くせ・ひろひと●1951年東京生まれ。専攻はロジスティクス論。江戸時代以降の都市生活と物流の相互関係も研究している。1981年、早稲田大学大学院博士課程修了（工学博士）。同年、日本国土開発株式会社。東京商船大学助教授、同大学教授を経て、大学統合により東京海洋大学教授。2006～2009年東京海洋大学理事副学長。2014年より現職。



◆東京名所之内新橋ステーション蒸気車鉄道図  
貨物駅に運び込まれる荷物と貨車が描かれている鉄道錦絵。新橋—横浜間の貨物輸送の様子を示す貴重な資料。  
所蔵：物流博物館

## 水運から鉄道へと変化した 貨物輸送

日本で全国規模の安定した物流が行われるようになったのは江戸時代です。それまでも長距離輸送はありましたが、安定供給にはほど遠いものでした。当時、物流の主役は水運でした。大型廻船が海岸沿いに大量の荷物を運び、河川を行き来する小舟が内陸部への輸送を担当したのですが、川にはどうしてもそれ以上進めない地点があります。そこは馬などへの積み替えを行う物資の集積地として栄えました。生糸の積み出しで賑わった倉賀野河岸もそのひとつです。

明治に入ると、富国強兵のもとで鉄道が建設されます。軍事面では沿岸拠点への路線が整備された一方で、主要輸出品の生糸を運ぶ路線が建設されるなど、経済面でも整備が進められました。日本最初の鉄道である新橋—横浜も貨物輸送が大きな目的のひとつです。当時、遠距離通勤をする人はいないので、生産地と都市圏、港を結ぶ鉄道路線は主に産業用として使われていたのです。

絹の産地を結ぶ両毛線も産業用路線の典型です。五街道（※1）を見るとわかるように、一般的に交通網は首都から放射状に整備されます。それに対して、両毛線のように地方を横断する路線は、まさに物資輸送が目的だったと考えられるわけです。

※1：東海道、中山道、甲州街道、日光街道、奥州街道を指す。

## 物資だけではなく文化も運ぶ

近年、鯖街道（※2）など陸路の物流ルートも脚光を浴びています。しかし、これらは「物資を運ぶ」とともに「文化を運ぶ」という側面も大きいと考えられます。例えば、山形県酒田市のひな祭りは、京都の文化が伝わったものだと考えられますが、このように祭りや文化が離れた地域で花開くのは物流があつてこそ。文化は材料や商品が動くことで初めて形になるんです。

文化を突き詰めると神事になります。伊勢の遷宮などは、運ぶことがそのまま神事になっています。東大寺のお水取りもそうで、神事として「水の輸送」が行われています。

※2：福井県若狭地方と京都を結ぶ街道の総称。特に鯖が多く運搬されたため、鯖街道と呼ばれる。

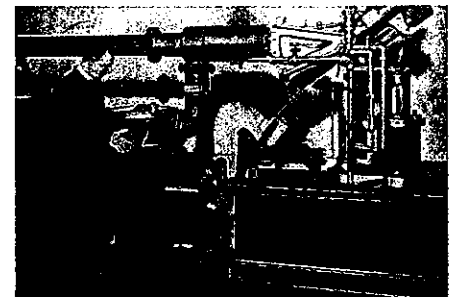
## 少子高齢化、災害対策、システム輸出が将来像を語るキーワード

物流の将来像を語るキーワードのうち、1つ目は少子高齢化です。現在、宅配は玄関ドアまで来ていますが、今後は部屋のなかまで荷物が届くシステムが考えられます。今でもケータリングなどのサービスは室内に入り込んでいて、介護を視野に入ると寝室まで食事を配達するのは自然なことです。海外では郵便配達に空気圧を利用した気送管が使われたこともありますが、そういう時代が再び訪れるかもしれません。

2つ目は災害対策です。今、東京で直下型地震が起きると首都圏の3000万人が被災します。近所のコンビニを冷蔵庫代わりにしている人も多いのですが、物流が止まると食料も水もあつという間に枯渇します。災害に備えた備蓄や、建物の改修を含めた流通ルートの再整備が必要です。

3つ目はシステム輸出です。現在、日本のロジスティクス（※3）は世界でナンバーワンです。1日3回、コンビニにサンドイッチが配送されるのは、世界的にもとてつもないことです。こうした素晴らしいシステムをぜひ海外に輸出したいですね。

※3：原材料の調達から生産・販売に至るまでの物流の全体を最適化すること。



◆気送管システム  
19世紀末に使われていた気送管システム（上が送受信機、下が郵便物を封入する容器）。ロンドンやニューヨークで郵便局の間などに張り巡らされていた。  
出典：'American Engineer, Car Builder and Railroad Journal' (1897年)

