

都市と

ロジスティクス

流通経済大学 流通情報学部 教授

苦瀬博仁

世界の大都市は、水辺に面した地域を中心として発展を遂げてきました。東京でいえば隅田川や東京湾、ロンドンではテムズ川、パリはセーヌ川に面しています。なぜかといえば、鉄道や自動車がない時代、都市の人々に生活物資を大量に供給するには、海運や河川舟運を利用し、河岸(港)や蔵(倉庫)を整備する必要があったからです。つまり大都市の位置は、輸送だけでなく、荷揚げや保管や搬送も含めたロジスティクスに大きく影響されました。そして都市の発展衰退は、輸送手段に左右されてきました。ですから、江戸時代、河岸や蔵の集積した日本橋を原点到、江戸(現東京)の街が「水運都市」として発展したのは必然でした。また、全国に目を向ければ、日本海側では酒田や福浦、太平洋側では那珂湊や下田など、廻船航路の寄港地が展開しました。明治時代に鉄道が敷設されて、物資輸送に鉄道が利用されるようになると、街も「水運都市」から「鉄道都市」へと変わって



Illustration: Fumiko Hamano

書かれています。一方で、鉄道に疎遠な街もありました。水運都市として発展した伊豆半島先端の下田は、東海道本線が半島の根元を通ること、長い間悲哀を味わいました。また、河川沿いに位置し、物資輸送の象徴の蔵が美しい「小京都」や「小江戸」と呼ばれる街のなかには、水運から鉄道に移るとき、後れを取った街も少なくありません。

戦後になると、大都市の鉄道輸送は、人口集中による通勤通学客に対応するために、また自動車による貨物輸送の急増もあって、次第に「貨物+旅客」から「旅客主体」になっていきました。一方、地方都市では、一部の通勤通学需要を除けば、人も物も自動車を利用するようになり、「道路都市」が増えるとともに、多くのローカル線が廃止されていきました。では、これからの時代、鉄道とロジスティクス、そして都市はどのような関係をつくり上げていくのでしょうか。これについて、三つの点から考えてみたいと思います。

第一は、長距離の鉄道貨物輸送です。本格的な人口減の時代を迎え、トラック運転手の不足が深刻化しており、自動車貨物輸送に限界が来るかもしれません。となると諸外国のように、長距離貨物輸送のための鉄道路線の維持と充実が、より重要な課題となるかもしれません。

第二は、短距離の鉄道貨物輸送です。地方都市では、人口減により旅客需要が減少して行く中で、ローカル線維持のためには、北越急行ほくほく線のような貨客混載も必要かもしれません。大都市であっても、東京や札幌で社会実験が実施されたように、また海外や京都で導入されているように、短距離の鉄道貨物輸送の検討が必要かもしれません。

第三は、駅および駅周辺への商品の配送と搬入です。大きな駅のエキナカや併設されているデパートには、商品や物資を配送するために、毎日多くのトラックがやってきます。国土交通省は、平成二十九年三月二十九日に、「物流を考慮した建築物の設計・運用について」大規模建築物に係る物流の円滑化の手引きをガイドラインとして公表しました。ここでは、建築物の利用者の利便性・快適性の向上のために、物流のための通路や、貨物車のための駐車マスを、荷捌きスペースの確保を示しています。このガイドラインは、エキナカやデパートの設計・運用にも役立つことでしょう。

「都市、鉄道と駅、ロジスティクス」の三者の関係を考え直す日も、そう遠くはないように思います。

きます。東京の場合、「水の道」と「鉄の道」を接続するために、河岸のそばに鉄道貨物駅がつくられました。神田川の野菜河岸に接した秋葉原駅貨物取扱所や、隅田川に接する隅田川駅などは、代表的な例です。このとき、鉄道敷設と貨物輸送のおかげで、発展した都市が現れます。関東地方では、外貨獲得を目的とする生糸輸出のために、主要産地である群馬県や長野県と横浜港を結ぶ「鉄のシルクロード」がつくられました。高崎線は、富岡製糸場から今の山手線を経由して横浜港に生糸を輸送するために敷設されました。そして、開港以前は寒村だった横浜が、輸出港として大都市に発展したのです。この経緯は、「高崎線物語 開業一二〇周年」(埼玉新聞社編著 J R 東日本高崎支社刊、二〇〇三年)にも

「水の道」と「鉄の道」を接続するために、河岸のそばに鉄道貨物駅がつくられました。神田川の野菜河岸に接した秋葉原駅貨物取扱所や、隅田川に接する隅田川駅などは、代表的な例です。このとき、鉄道敷設と貨物輸送のおかげで、発展した都市が現れます。関東地方では、外貨獲得を目的とする生糸輸出のために、主要産地である群馬県や長野県と横浜港を結ぶ「鉄のシルクロード」がつくられました。高崎線は、富岡製糸場から今の山手線を経由して横浜港に生糸を輸送するために敷設されました。そして、開港以前は寒村だった横浜が、輸出港として大都市に発展したのです。この経緯は、「高崎線物語 開業一二〇周年」(埼玉新聞社編著 J R 東日本高崎支社刊、二〇〇三年)にも