

物流拠点整備の多角的展開

矢野裕児* 男澤智治**

近年、物流ニーズ、地域環境の変化に伴い、物流拠点の機能、立地の見直しが迫られている。そこで、物流拠点の整備は、物流のネットワーク化、物流ニーズの質的变化への対応、都市活動との関連、地域の活性化、物流機能と都市機能の共存といった視点からの検討が必要である。さらに、本稿では、これらの視点から、地域別（都市内、都市周辺部、地方都市）にみた物流拠点の整備方策について論述する。

Diversified Development of Distribution Bases Improvement

Yuuji YANO* Tomoharu OZAWA**

The function and location of distribution bases must be renewed in response to the various changes which are recently occurring in the stage of physical distribution demand and the distribution environment. Improvement of distribution bases should be considered based on the following considerations: 1. physical distribution networks, 2. qualitative changes in physical distribution demand, 3. supporting function to city life, 4. contribution made to the vitality of given area, 5. coordination of distribution function and city activity; in addition to the above, the study investigates the following: 1. within a metropolitan area, 2. in the proximity of a metropolitan area, 3. provincial cities.

1. はじめに

日本経済が高度成長から安定成長へと移行するにともない、企業を取り巻く環境は一変し、製品需要が停滞するなか販売競争が激化してきている。また、消費生活の質的充実への要請が高まり、いわゆる消費者ニーズの高度化・多様化が著しくなっている。

このような背景から、各企業は自社製品を売り込むために、製品の多様化など製品差別化策を積極的に進めてきている。このため生産体制はかつての少品種・大量生産体制から、多品種・少量生産体制へと移行し、また、製品の軽薄短小化の傾向が著しい。同時に流通段階では、製品を適時適切に補給するために納期を短縮し、頻度の高い確実な納品、更には、

緊急納品への対応も要求されている。即ち、品揃え、小分け包装、高頻度配送がより一層要求される「多品種・少量・高頻度物流」と呼ばれる現象が顕著になってきている。

従って、物流拠点についても、従来のように単なる保管・積み換え機能を有するだけの施設ではなく、「多品種・少量・高頻度物流」に対応できる機械化、情報化、共同化といった機能の高度化、更には、流通加工機能の付加といった多機能化が要請されている。

一方、近年の貨物自動車交通量の増加によって、大気汚染、夜間騒音、交通渋滞等の問題は更に深刻化し、都市・交通計画、体系的な物流幹線ネットワークの形成と都市内輸配送の効率化が大きな課題となっている。物流拠点整備は、以上のような要請を受け、新たな展開を迫られていると言えよう。

そこで、本稿では、公共が整備する流通センター等の物流拠点を対象とし、これまでの物流拠点整備施策の流れを概説するとともに、拠点整備を取り巻く環境の変化、更には今後の物流拠点整備の方向お

* ㈱日通総合研究所経済研究部研究員
Researcher, Politics & Economics Division,
Nittsu Research Center Inc.

** ㈱日通総合研究所経営研究部研究員
Researcher, Management Division,
Nittsu Research Center Inc.

原稿受理 1989年3月27日

よび課題について述べることにする。

2. 物流拠点整備施策の変遷

我が国の主要な物流関連施策及び調査について整理したのがTable 1である。本稿では、物流拠点整備について着目し、その流れについて述べることにする。

物流拠点整備が初めて施策として取りあげられたのは、1963年3月の「大都市再開発問題懇談会」においてであろう。この会の第一次中間報告「東京の再開発に関する基本構想」¹⁾のなかに「流通業務団地」構想が示されている。この構想は必ずしも都心に立地を必要としない物流施設で、主要な交通発生源をなしている問屋、倉庫、中央卸売市場等を郊外に計画的に配置することが目的である。即ち、都市の中核機能が都心に集中している一点集中型の都市構造から、環状道路と放射道路の接点等に副都心、流通センター等を整備した多心型の都市構造に転換するための公主体の都市規模の再開発構想であった。

この考え方にに基づき1966年7月に「流通業務市街地の整備に関する法律」（以下「流市法」という）が制定され、流通業務団地が都市計画施設として組み入れられた。続いて、東京都では、「流通業務施設の整備に関する基本方針」が1966年12月に決定された。当初、5ヶ所の流通業務地区が配置される方針が示されたが、その後、外周部も含め、5方面10ヶ所が計画されるに至った。これは、1ヶ所の標準規模を100haとした大規模物流拠点を目指したものである。その後、東京都、大阪市を含め、全国で30都市が政令で対象都市として指定されたが、1988年3月末現在においても実際に整備が行われたのは、14都市20地区にとどまっている。

流通業務団地整備に関する法律は整ったものの、団地内の物流の連係が必ずしもうまくいっていないことから、協同一貫輸送の必要性が叫ばれ、1968年7月運輸経済懇談会物流ワーキンググループ（都留重人主査）の第2回中間報告として複数の輸送機関の選択が可能な複合ターミナル構想が打ち出された。ここでは、複合ターミナル²⁾を「鉄道貨物駅、港、トラックターミナル等が1ヶ所に集まったもの」と定義している。類似の例はみられるが、現在においても理想的な複合ターミナルは存在していない。

1973年10月には、通商産業省が「大規模物流基地適正配置構想」³⁾を打ち出した。これは、1971年7月の「流通システム化基本方針」を受けたもので、わ

が国の60年代の高度成長がより進展した場合、大量に生産された物資をいかに的確に消費者に供給するかという点が大きな課題であるとし、これへの対応のための構想として打ち出された。この構想では大規模物流基地の適正配置のパターンとして次の6つを想定している。

- I 人口50万人以上の都市を中核とした地域
- II 地域的に近接している複数の都市をひとつのまとまった都市圏と考えた場合、その人口が50万人以上の地域
- III 人口20万人から50万人の地域
- IV 人口20万人以下の規模の地域
- V 県単位もしくは地方ブロック単位の規模をもつ広範囲で、その中心となる地域の人口が50万人以上の地域
- VI 大規模な生産基地が建設されている地域

この構想では、それ以前の物流拠点整備が大都市中心であったのに対し、中小都市を含めて検討したのと同時に、各都市特性に応じた物流拠点のあり方を提示したものである。

また、1974年度、1975年度2年間にわたって、運輸省、建設省において「大都市周辺大規模流通計画調査」⁴⁾が実施されている。それ以前は、都心から20～30km圏における流通基地の整備が考えられてきたが、この調査では、更に外側の今後の発展ポテンシャルの高い地域である30～50km圏における流通基地計画を検討している。ここでいう流通基地とは、中央部にトラックターミナル、鉄道ターミナル等の輸送施設、その周辺に保管施設、流通加工施設、卸売市場等の関連施設、更には、一部住宅をも配置した「緑の中の流通センター」を目指すものである。また、モデル地区として、埼玉東北部を選定し、物流機能だけで、294 haという広大な流通基地の調査である。更に、流通加工機能の必要性、既存物流拠点と大規模流通基地との間のネットワークについての検討がなされている。

以上、述べてきた物流拠点整備施策は、大都市の交通問題を解決するべく、都市周辺部への物流拠点の移転、集約が大きな目標となっている。更に、輸送機関の複合化、都市規模・特性に応じた物流拠点整備というような視点が加わったものの、高度経済成長下の大量生産・大量消費を基調とした大規模物流拠点整備であったと言える。

Table 1 物流関連施策の変遷

年	物流関連施策・調査
1963	建設省大都市再開発問題懇談会「東京の再開発に関する基本構想」
1965	通産省産業構造審議会「流通政策の基本的方向」 行政管理局統計審議会「物資流通消費に関する統計の整備について」
1966	「流通業務市街地の整備に関する法律」公布 通産省産業構造審議会「物的流通の基本政策」 通産省産業構造審議会「物的流通の改善について」 経済企画庁、農林省、通産省、運輸省、建設省「東京都についての流通業務施設の整備に関する基本方針」
1967	運輸省運輸経済懇談会W.G「経済発展と物的流通革新について」
1968	運輸省運輸経済懇談会W.G「協同一貫輸送に係わるターミナル問題の検討」 通産省産業構造審議会「流通近代化の展望と課題」
1969	運輸省運輸経済懇談会W.G「通運問題の検討」 運輸省「これからの都市交通の方向」 通産省産業構造審議会「流通活動のシステム化について」 運輸省大臣官房「物流革新の方向」
1970	運輸省運輸政策懇談会「物流システム化へのみち」 通産省産業構造審議会「物流近代化地域ビジョン」
1971	運輸省運輸政策審議会「総合交通体系」答申 運輸省産業構造審議会「70年代における流通」 流通システム化推進会議「流通システム化基本方針」 通産省企業局「流通システム化へのみち」 建設省「総合交通体系に関する基本的な考え方」
1972	運輸省「物流拠点施設整備推進会議に関する通達」 経済企画庁経済審議会「これからの流通」 建設省都市局「大都市近郊地域における流通業務市街地の開発に関する基礎調査」
1973	運輸省自動車局「物流拠点施設整備の方向」 通産省産業政策局「大規模物流基地適正配置構想」 運輸省「運輸情報システム実施調査報告書」
1974	東京都市群「東京都市圏物資流動調査（物流拠点計画の方法論に関する研究）」 運輸省運輸政策審議会物的流通部会W.G「鉄道と自動車による協同一貫輸送の推進について」 運輸省運輸政策審議会都市交通部会「大都市における貨物輸送のあり方について」
1975	流通システム開発センター「都市内における最適貨物輸送システム——コンソリデーションシステム」 運輸省流通対策本部「物流拠点整備についての基本的な考え方」
1976	運輸省、建設省「大都市周辺大規模流通計画調査」 東京都市群「東京都市圏の総合交通体系に関するとりまとめ」 運輸省自動車局「共同荷物授受施設委員会報告」
1977	通産省「大規模物流基地適正配置に関する調査研究」 運輸省流通対策本部「共同輸送導入による都市内輸送合理化」
1978	運輸省流通対策本部「大都市流通施設機能向上調査」 運輸省流通対策本部「都市内輸送合理化に関する調査」
1979	運輸省流通対策本部「都市内物流合理化調査」
1981	運輸省運輸政策審議会「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向」
1982	運輸省大臣官房「大都市内集配配送拠点の整備に関する調査」 流通システム開発センター「共同荷受けシステム」
1983	運輸省大臣官房「通信・情報処理の高度化による物流の変革に関する調査研究」
1984	通産省産業政策局「80年代の流通産業とビジョン」 通産省産業政策局「地域公共流通センターの研究」
1985	東京都市圏第2回物資流動調査委員会「東京都市圏の物流交通体系のあり方」 農林省、通産省、運輸省、建設省「流通業務市街地整備計画調査報告書」
1986	農林省、通産省、運輸省、建設省「流通業務市街地整備計画調査報告書」
1987	運輸省運輸政策局「運輸産業の新しい展開」 運研センター「高度情報化時代における物流業者の戦略と課題」 運輸省貨物流通局「倉庫業者のトータル物流業者への展開のあり方に関する調査研究」 運研センター「地域貨物流通政策のための基礎調査」
1988	運輸省貨物流通局「物流拠点の再開発による高度利用に関する調査」

注) 年は発表時期

3. 物流を取り巻く環境の変化

近年、物流を取り巻く環境は、大きく変化してきている。その一つは、物流自体の変化である。高度経済成長期は、物流量（トン数）が年々拡大し、それに対応するための物流拠点整備の必要性が唱えられた。しかしながら、物流の大幅な量的拡大への対応は懸念されなくなったものの、物流ニーズの変化による質的变化が大きな問題となっている。

もう一つは、地域環境の変化であり、地域社会ニーズ及び立地場所の環境変化によるものである。地域社会ニーズとしては、都市及び地方の地域経済活性化をサポートするために物流拠点整備の要請が高まっていることである。また、立地場所の変化で顕著なのは、地価高騰であり、都市部のみならず、都市周辺部も含めて、個々の企業が物流施設を整備するのが難しくなっている。

3-1 物流ニーズの変化

高度経済成長下においては、大量生産・大量消費を基調に、経済的かつ効率的に流すための受け皿づくりが協調され、大規模物流拠点の整備が進んできた。しかし、低成長・成熟社会に突入し、物流の分野に関しては将来的に大幅な量的増大は予想されていないものの、多品種・少量物流による質的改善の要請を強めつつある。

また、企業は製品の差別化等による販売戦略の強化及び在庫の圧縮等による経営の効率化に努めてきており、この結果、製品の多品種少量生産体制が促進されてきている。物流ニーズについては、ますます高度化かつ多様化してきており、具体的には、サービスのスピード化（納期の短縮、緊急配送の増大等）、サービス水準の向上（集配回数増、休日営業等）、貨物の追跡・在庫管理等情報サービスの提供、仕分け・品揃え・検品・値札付け等の流通加工業務の実施、配送・保管等一貫物流サービスの提供、物流コンサルタント業務の実施等その内容は多岐にわたっている。

そこで、物流事業者においては、物流ニーズに的確に対応するため、輸配送・保管・荷役等の機能の高度化、効率化を行うことはもちろん、情報提供機能、流通加工機能等の物流サービスに係わる諸機能を備え、トータル物流事業者への展開を図ろうとしている。

3-2 地域環境の変化

東京等の大都市地域では、経済の中核機能の集中

化が進行し、オフィスビルの需要増大、更には都市再開発ブーム、地価高騰を引き起こしている。そして、倉庫・工場等の施設は郊外に移転し、その跡地にマンション、オフィスビル等が建設されるという動きも多く見られる。

このような動向は、都市全体の立地構造を大きく変えつつあり、重厚長大型の施設が外周部に移転し、逆に、都心部への商業・業務機能の集中化をもたらしている。このような集中は、消費型物流の発生源の集積をもたらす、物流発件数原単位の増大とあいまって、都心部での大量の小口物流を発生させることともなっている。このことは自動車交通量の増加をもたらす一因ともなり、集配効率の低下など都市内での物流活動環境の極端な悪化を招いている。このような状況が続けば、都市活動にも支障を起しかねず、「少量・高頻度物流」に対応する都市内物流交通体系の整備が必要となっている。

地方都市では、産業の誘致、地方産業の活性化が懸案となっているものの、その基盤となる物流施設が整備されていないことが産業振興のネックともなっている。

このように、都市部、地方部で差異はあるものの、地域社会から物流へのニーズは高まっているといえよう。

また、再開発の進行によって、都市内だけでなく周辺部まで地価高騰が著しく、物流施設立地にも大きな影を投げかけ始めている。地価負担力が相対的に低いといわれる物流施設においては、中小企業を中心として、個々に物流施設の立地場所を確保することが非常に困難となっているのが現状であり、それらを支援し、物流施設用地を確保していくことが必要となっている。

4. 物流拠点整備の今後の方向

前項でも述べたように、物流を取り巻く環境は、大きな変化を遂げている。高度経済成長期は、大量生産・大量消費を基調にした物流拠点整備が考えられてきたが、近年、物流を取り巻く環境が変化し、新しい物流拠点整備の考え方が必要になっている。

4-1 物流拠点整備の考え方

そこで、物流拠点整備を考えるにあたっての視点として、(1)物流拠点のネットワーク化、(2)物流ニーズの質的变化に対応する物流拠点整備、(3)都市活動を支える物流拠点整備、(4)地域の活性化に対応する物流拠点整備、(5)物流機能と都市機能の共存、の5

点が考えられよう。

(1)物流拠点のネットワーク化

物流施設は、発地においては集貨、着地においては配送という発と着を結ぶ中間施設としての役割を果たしており、幹線輸送、端末の集配送をいかに効率的かつ有効に処理するかがポイントとなる。そのため、物流施設の立地展開は、物の発地、着地となる供給者、需要者の両者の立地状況及びそれを結ぶ交通関連の基盤整備状況に大きく規定されることになり、地域内だけではなく、全国の物流のネットワークをも考慮した整備が望まれることになる。

(2)物流ニーズの質的变化に対応する物流拠点整備

物流ニーズは、ますます高度化、多様化しており、「多品種・少量・高頻度物流」に対応するサービスのスピード化、サービス水準の向上が求められている。これらのニーズに応えていくには、物流施設の多機能化を図る必要がある。流通加工施設、温度管理施設、高層立体自動倉庫、情報処理施設等の導入、更には、付帯作業の充実及び高度情報化への対応が急務となっている。

(3)都市活動を支える物流拠点整備

工場等の大規模物流発生源は郊外に移転したものの、都市内は、一層の都市機能の集中によって消費型の小口・高頻度物流が増加している。従って、都市内でも都市活動を支えるための、集配機能を中心とした物流施設立地が課題となる。また、物流施設が無秩序に立地することは、住宅と物流施設が混在し、歩行者の安全の阻害等の問題を発生させることとなり、施設集約のための物流拠点整備が必要である。更に、都市内の貨物自動車の削減及び、都市内物流の効率化を目指すには、共同配送等も考える必要がある。

(4)地域の活性化に対応する物流拠点整備

地方都市では、工業、商業等の立地を軸に地域の活性化を図ろうとしているが、その基盤となる物流施設整備の遅れが活性化を阻害するものとなっている。第四次全国総合開発計画では、貨物輸送においても1日交通圏の確立を目指しており、地方の中核物流拠点整備の要請が高まっている。また、都市内の拠点とは違った地域の物流特性を考慮した拠点が必要である。

(5)物流機能と都市機能の共存

従来、都市内の物流拠点は、都市の物流施設を郊外部に移転・集約し、都市機能と物流機能を分離するといった方策がとられてきた。しかしながら、物

流を取り巻く環境は変化し、物流拠点を地域活性化の核として、更には、物流機能と都市機能の複合的整備が課題となってきている。最近では、物流拠点内における物流機能と都市機能の共存についての検討もなされてきており、大都市では希少な土地空間の有効利用、複合的空間利用といった観点から、地方都市では地域活性化の観点から、両者の共存に対する要請が高まっていると考えられる。

4-2 地域毎の物流拠点整備方策

今後の物流拠点は、各地域毎のニーズの違いに対応した整備が必要となっており、ここでは都市内、都市周辺部、地方都市別に具体的な整備方策を述べることにする。

(1)都市内における物流拠点整備

①都市内型物流拠点

近年、都市環境の変化とともに都市内における物流の形態が変化しつつある。大規模な物流発生源は郊外へ移転しつつあるが、都市内では、再開発等によってますます都市機能が集中し、消費型の小口・高頻度の物流が増えつつある。それらに対処するため、企業は数ヶ所の小規模なデポを設けているが、これらから発生する貨物自動車が都市内で輻輳し、都市交通問題の一因ともなっている。

そこで、都市内では、小規模な物流施設を集約し、集配機能を有した物流拠点を公主体で計画的に整備していく都市内型物流拠点の形成を図る必要がある。また、その運用にあたっては、貨物自動車交通の削減といった観点から、効率的な都市内集配システムを考える必要があり、一例としてコンソリデーションの概念が考えられる。コンソリデーションシステム³⁾とは、具体的には「各地区で発生する小口配送の貨物を各コンソリデーション・デポで集貨、仕分け、配送される。一方、他のコンソリデーション・デポの担当するエリアへの配送分は巡回便で移送される」といったものである。このシステムは、共同配送の拡大、物流基地の再調整を基本理念としており、物流交通の整流化を目指すものである。

しかしながら、都市内物流拠点整備にあたって、最も大きな問題は、用地の確保である。公共の遊休地利用が考えられるものの、現実には難しいのが実態である。その一つ的手段として、道路等の他の機能との複合化、あるいは大深度地下に物流システムの諸機能を入れていくなど、空間を垂直的に使った整備という発想も必要となろう。

②小規模物流施設の集約化

都市内の一般市街地内では、小規模な物流施設が集積している地区も多くみられる。このような地区では、都市内における物流の集配機能を有する施設が立地する一方、都市機能の侵食によって住宅と物流施設が無秩序に混在し、市街地環境が悪化している現状がある。そこで、市街地環境を整備し、物流の効率化を図るため、小規模物流施設の集約、物流機能と都市機能の共存を考えていく必要がある。

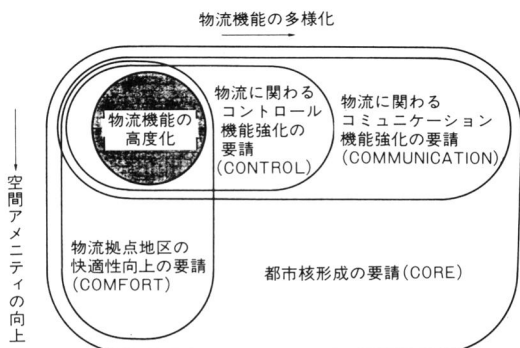
小規模物流施設の集約を行う方策としては、中小企業事業団のトラックアパート、トラック団地等の施策がある。また、物流機能と都市機能の共存策としては、物流施設の上に人工地盤を建設し、その上部を都市機能と利用していくといった垂直的な利用も考えられる。

③既存の流通センターの高度利用

既存の流通センター（流通業務団地等）は道路条件が優れ、極めて良好な流通業務地となっている。しかし、物流を取り巻く経済・社会環境が急激に変貌を遂げ、物流ニーズが高度化かつ多様化するなかで、施設の老朽化、陳腐化が進み、その機能は低下しつつある。また、情報処理施設、物流加工施設を導入するスペース、新規入居スペースの不足といった問題も発生している。

このことから、既存流通センターの高度化、多機能化を図る必要があり、運輸省において、1987年度調査として「物流拠点の再開発による高度利用に関する調査」⁶⁾が行われたところである。

この中で今後の物流拠点は、a) 物流機能の高度化の要請に対応するのみでなく、b) 物流に関わるコントロール機能強化の要請（営業拠点機能強化等）、c) 物流に関わるコミュニケーション機能強化の要請（消費者物流への対応等）、d) 物流拠点地区の快適性向上の要請、e) 都市核形成の要請を取り入れた総



出典) 『物流拠点の再開発による高度利用に関する調査』⁶⁾

Fig. 1 流通拠点整備に対する要請

合拠点機能化を目指すべきである、とした (Fig. 1)。導入施設としては、従来の物流機能に加え、住居、商業、業務などの都市機能をも入れ、複合機能化した物流拠点を考えたものである。従来の物流拠点再開発は、郊外移転、跡地の都市機能による利用というイメージであったが、ここでは物流機能と都市機能を同一地区内で共存させる形での高度利用という点が特色である。

複合機能化にあたっては、物流機能と都市機能を完全に混在させるのではなく、立体分離あるいは平面分離を取り入れながらの共存を考えたものである。ここでは、高度利用のイメージとして立体的に分離した京浜トラックターミナルについて示しておく (Fig. 2)。

(2)都市周辺部における物流拠点整備

①計画的な物流拠点整備

近年は、地価高騰の影響、消費地の郊外化の影響もあって、都市周辺部に個別企業毎の物流施設立地も多くみられるようになってきた。その多くは、幹線道路周辺に無秩序に張り付いているため、沿道環境、市街地環境が悪化し、その再編成が望まれている。

また、新市街地が形成される場合、商業・業務・住居施設を核として整備されるケースが多いが、同時に物流施設が整備されないがゆえに、後年になってその周辺に物流施設がスプロール的に建設されていくことが多い。都市計画上の観点からみると、都市周辺部に新市街地整備をするにあたっては、物流拠点を並行的に整備し、計画的に受けとめていく必要がある。

このような考えは「東京都市圏の物流交通体系のあり方」⁷⁾の中でも、「流通パーク」として提示されており、総合機能拠点化の方向を次のとおりとしている。

- ・流通の高度化に対応した諸機能の導入
- ・生産、流通加工、輸送、保管など物流に関する諸機能の合理化
- ・地域コミュニティの核となり得るための諸機能の導入
- ・周辺地域への安定供給、緊急時の安全確保を図るための諸機能の導入
- ・地域振興の核となる諸機能の導入

更に、「流通パーク」は総合機能拠点として、既存工業施設、工業団地と呼応し、業務核都市、ニュータウン等の都市機能を物流面からサポートしていく

ことが期待されている。「流通パーク」のイメージを示すとFig. 3のようになり、都市圏における物流機能を担うだけでなく、核都市・自立都市圏形成の核となる物流拠点整備が考えられている。

②道路との一体的整備

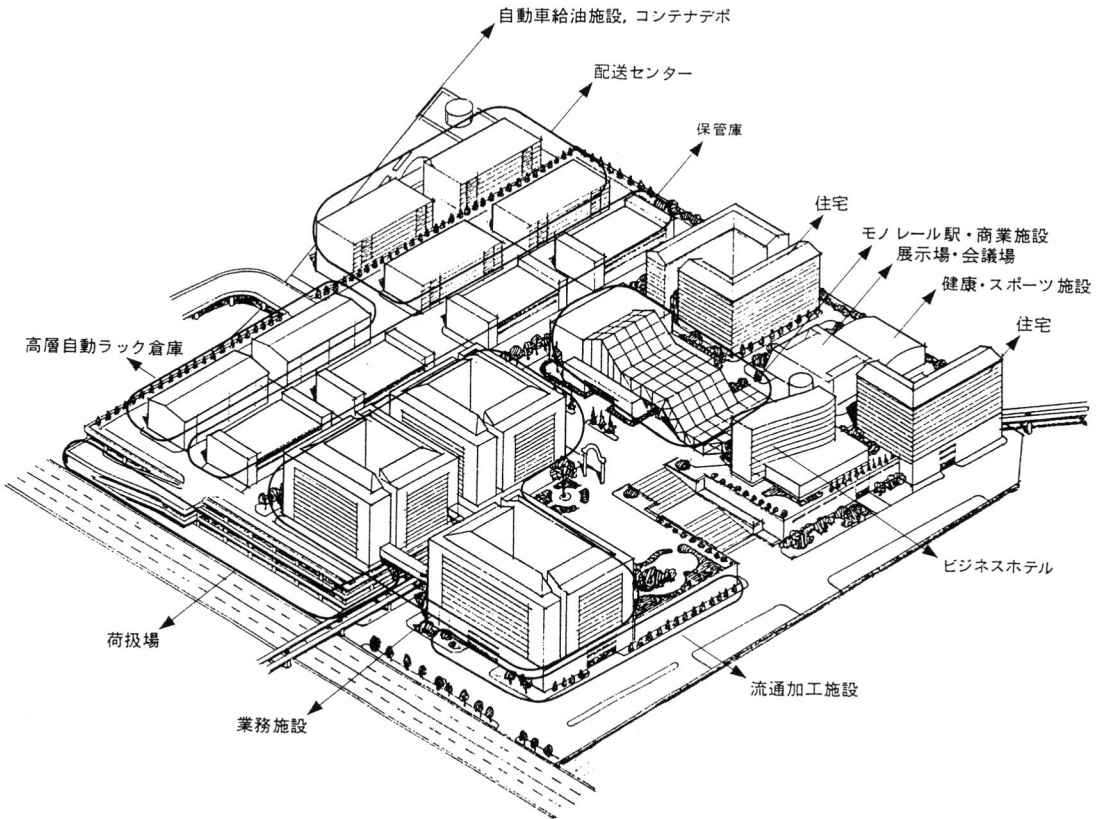
首都圏においては、近年、路線トラック事業者施設の約半数が、市街化調整区域内に新規に立地している。これは、調整区域は地価が安く、地価負担力が低いといわれる物流施設にとって大きな魅力となっているためである。このような動向は、物流施設が一般市街地から隔離したところに立地することになり、市街地内での住物混在の解消にも寄与するものといえる。しかしながら、市街化調整区域内は、交通基盤施設整備が立ち遅れており、物流施設立地のあるべき姿としては必ずしも望ましくない。また、最近、区域トラック施設、倉庫についても、4車線以上の道路に面し、周辺に住宅が立地していない地域内について一部立地が認められるようになった。

このように、今後も物流施設の市街化調整区域への立地は進展すると考えられるが、道路等の交通基盤施設整備が大きな課題となる。そこで、物流専用道路（4車線以上の道路）を新たに整備し、軸状に物流施設を立地させた物流施設特化地域を形成していくことも考える必要がある。更に、今後建設される外郭環状道路の整備と共に、沿道開発の一環として物流施設整備を考えていく必要もあろう。

(3)地方都市における物流拠点整備

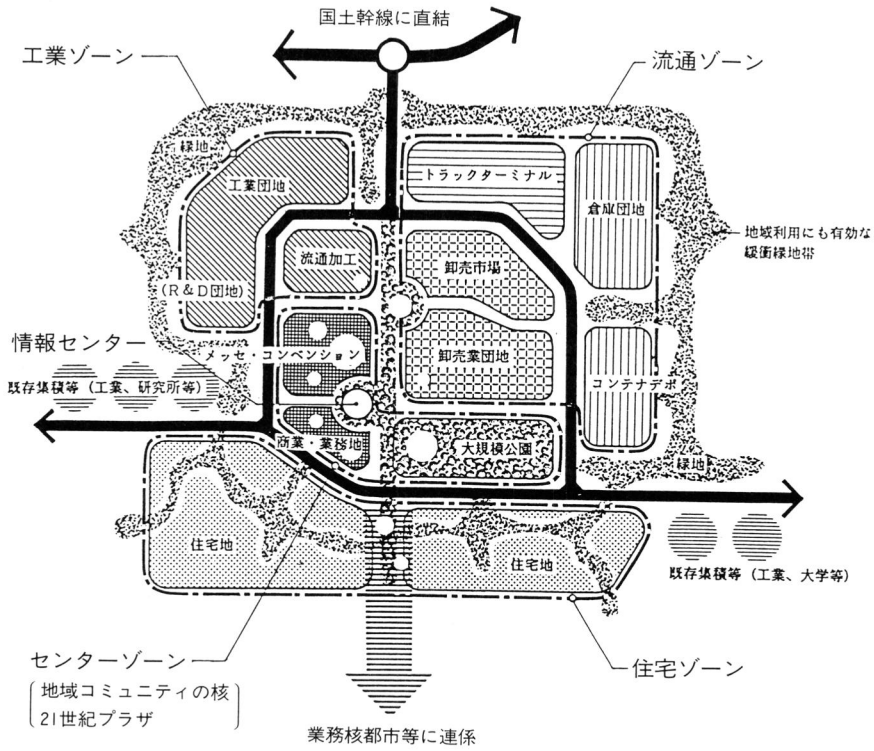
大都市圏においては、トラックターミナル・配送センター等が整備され、物流の合理化及び発展に貢献しているが、地方都市においては、核となる物流拠点が存在しないため、地域経済活性化を図る上で大きな阻害要因となっている。

このような状況のなかで、運輸省は、「物流ネットワークシティ構想」⁹⁾を検討しているところである（Fig. 4）。これは、人口5～20万人程度の地方中心都市では、各地域の特性に応じた活性化の一方策と



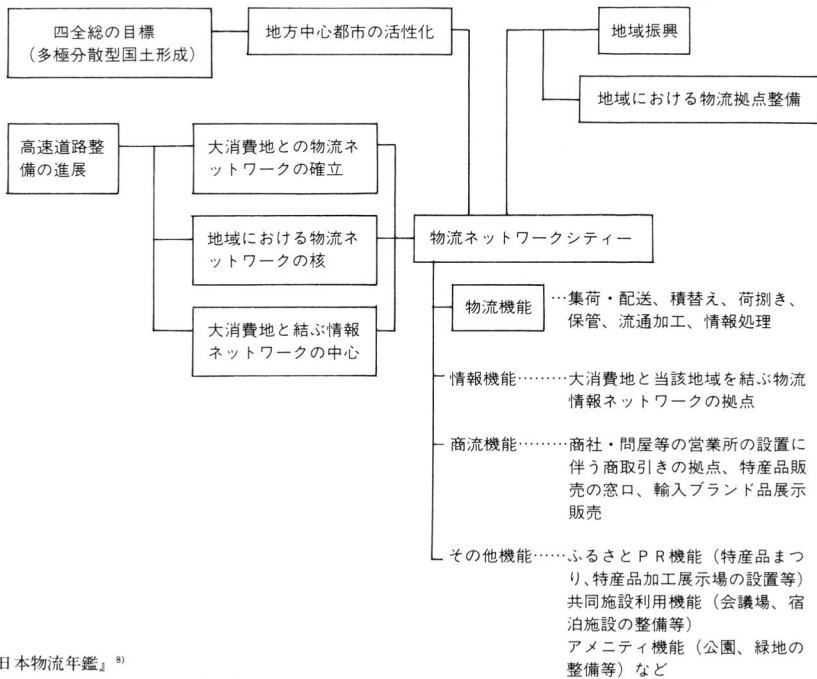
出典)『物流拠点の再開発による高度利用に関する調査』⁹⁾

Fig. 2 京浜トラックターミナルのイメージ図



出典) 『東京都市圏の物流交通体系のあり方』⁷⁾

Fig. 3 「流通パーク」としての総合的機能構成



出典) 『1988年日本物流年鑑』⁸⁾

Fig. 4 物流ネットワークシティの考え方

して物流拠点の整備を行い、街づくりの核として位置づけ、全国に展開していこうとするものである。更に、大消費地との物流ネットワークの確立、地域における物流ネットワークの核、大消費地と結ぶ情報ネットワークの中心として機能させ、全国の物流ネットワークの核としようとするものである。

この構想の一環として、運輸省では1988年度において、「浜田地区における中核物流拠点の整備に関する調査」を実施している。ここでは、中核物流拠点を、地域住民及び産業に対する物資の安定供給、高度な物流サービスの提供できる拠点と位置づけている。

5. おわりに

近年、物流拠点整備は、遅々として進展していない。その理由はいくつか考えられるが、物流を取り巻く環境が大きく変化し、更に大幅な量的拡大が進展しない状況において、従来の画一的な物流拠点では、そのニーズへの対応が困難となったことが大きな理由と考えられる。今後は、本稿で述べたような視点を考慮し、新たな、そして多角的な物流拠点整備を展開していくことが必要であろう。

最後になるが、本稿は物流拠点整備方策についてまとめたものである。しかしながら物流施設に関わる最も大きな課題は、物流拠点整備の立ち遅れだけではなく、都市計画上物流施設の計画的な配置につ

いて、これまで大きくは検討されてこなかった点にある。即ち物流施設立地について、用途規制が曖昧である、あるいは新市街地計画においても対象としてこなかった等の問題がある。今後は、都市の土地利用計画のなかでいかに物流施設を位置付けていくか、そしてその受け皿である物流拠点をいかに整備していくか、その両者を総合的に検討していく必要があろう。

参考文献

- 1) 建設省『大都市再開発問題懇談会中間報告—東京の再開発に関する基本構想』1963年
- 2) 松木洋三『複合ターミナルの解説』日刊運輸タイムズ社、P. 6、1970年
- 3) 通商産業省『大規模物流基地適正配置構想』1973年
- 4) (財)運輸経済研究センター『大都市周辺大規模流通計画調査』1976年
- 5) (財)流通システム開発センター『都市内における最適貨物輸送システム』1975年
- 6) 運輸省貨物流通局『物流拠点の再開発による高度利用に関する調査』1988年
- 7) 東京都市圏第2回物資流動調査委員会『東京都市圏の物流交通体系のあり方』1985年
- 8) 運輸省貨物流通局監修『日本物流年鑑』1988年