

物流から地域活性化を考える

物流について勉強してみようと思った。物流に関する業界関係者やマスコミの議論は、慢性的な人手不足が続く中での労働環境改善や宅配コストの削減と、自動運転導入など輸送技術に関するものが中心のようだが、ここでは地域活性化の視点から考えてみたい。

物流倉庫の建設は2014年以降過去最高の水準で推移している（日本ロジスティクスシステム協会「荷主企業の今後の物流戦略に関する調査報告書」2015など）。関西でも湾岸部の工場跡地や、新名神高速道路など内陸部の高速道路インターチェンジ周辺で大型の物流施設の建設開業が相次ぐ。大型液晶パネル製造工場からの建て替えや、需要が見込めなくなった郊外住宅用地の転用などの動きを見てみると、都市構造の転換に物流施設用地の建設が大きな影響を与えていることがわかる。都市圏の構造を把握するには通勤通学など人の流動を見ることが基本だが、それだけでは不十分であり、物の流動の将来を見すえた都市圏の将来像を描かなければならない。

実は国内貨物輸送量はトンベースで見ると平成8年頃をピークに下がり続けている（日通総合研究所「2016年度の経済と貨物輸送の見通し」2016年6月）。年間出荷量の推移をみても、平成2年の36億1千万トンが、平成27年は25億3千万トンにまで下がっている（国土交通省「全国貨物純流動調査報告書」2017年3月）。しかし

ながらEコマース（電子商取引）が飛躍的に増大するなかで、消費者向けの小口物流ニーズは今後さらに高まる。貨物の出荷量が総トン数では減少あるいは停滞傾向にあっても、小口の物流ニーズが増え続けるという状況は、総人口が減少する一方で世帯あたり人数の減少によって総世帯数は増加するという人口動向と、どこか似ている。

Eコマースなどによる多品種小口物流ニーズの増加や輸送技術の進化、そして労働条件の改善は、都市間及び都市内での物流システムの変化を引き起こす。物流システムが進化していくなかで、地域活性化の視点からは、以下の4点に留意する必要があると思う。

第1は、物流施設の立地特性をよく理解し他の土地利用との適合性をきめ細かく検討すること。貨物の質によって物流施設の立地条件は異なる。工業製品は工場や輸入港の近くに、流通業やEコマース事業者は消費地の近くに立地する傾向がある。冷蔵・冷凍食材は湾岸部の使い勝手がよく、チルド商品は消費期限などから消費地側にあるのが理想といわれる。宅配便は翌日配送が可能な地域に立地させたいため、宅配会社のセンター周辺やインターチェンジの近くを求める。このように貨物の質に配慮しながら、大都市間広域物流、大都市圏内物流、都心郊外間物流、都心地区内物流といった区分ごとに物流施設の配置モデルを考える必要がある。また物流業務は人海戦術で行われ

関西学院大学 総合政策部 都市政策学科 教授

かど の ゆき ひろ
角野 幸博



ることも多く、周辺に人口が集積していることが有利である。しかしながら住宅地の近くに物流施設が立地すると交通騒音はじめ相隣環境問題が発生するおそれもあり、住居系土地利用区域での物流施設の立地ルールについての検討が求められる。

第2は、物流についても立地適正化計画でいう「コンパクト&ネットワーク」の可能性を探ること。労働条件の改善などに伴って運賃が高くなる今後は、リスクヘッジの視点からも拠点が増える方向に動くという意見もある。現在は個々の事業者ごとに施設立地を進めているが、物流の総量が減少傾向にあるのだから、いずれ物流においてもこれを検討すべき時期が訪れる。また居住誘導区域や都市機能誘導区域の指定が進んだとして、指定区域外に発生する遊休地や低利用地が物流施設用地として再利用される可能性はないのだろうか。物流施設が都市機能の一翼を担うことは間違いなく、物流施設のネットワークも計画に位置付けることがのぞましい。

第3は物流施設の持続可能性について。大手の流通業は自社で所有する例も多いが、近年急増しているのはLMTと呼ばれる大型マルチテナント型物流施設である。3階から6階程度の階数で、フロア単位や区画単位で複数テナントが賃借する。スロープによってトラックが各階に直接乗り入れることができる。ここで存在感を高めているのが、サードパーティロジスティクス（3PL）と呼ば

れる物流会社である。従来型の小規模な倉庫からLMTへの借り換え需要が高まっており、今後は廃止や閉鎖に追い込まれる従来型施設が増えて、跡地の活用策も検討課題になるかもしれない。ただしLMTについても、とくに地方部では施設の持続可能性について不安な点もある。今、郊外型大型ショッピングセンターの一部が集約再編されつつあるが、今後これと同様のことが起こらないとも限らない。

第4は都市環境や都市デザイン面からの検討が必要ということ。施設の大規模化が進むとともに、緑地生態系の保全、交通騒音や交通量増加対策、景観的配慮などの課題が見えてくる。暮らしを縁の下で支える施設であるがゆえに、デザインの配慮は二の次になりがちだが、工業団地などでは緑化基準や色彩基準を定める自治体があることを考えると、大型物流施設についてもルール作りが必要だと思う。

最後に地域活性化との関係について再度触れておきたい。物の流れは人の流れとともに地域の活力を計る指標のひとつでもある。産業を支え雇用創出効果もあるのだから、地域活性化の視点から物流ののぞましい姿をもう一度考えてみてはどうか。