

編集委員会委員

谷口栄一

TANIGUCHI, Eiichi

京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻教授

日本の都市物流政策について語られることは少ない。そもそも日本にまとまった都市物流政策があるのかないのかさえ判然としない。政府の総合物流施策大綱(2009-2013)には環境への負荷を少なくすることが政策の3本柱の1つとして挙げられており、その中に都市におけるトラック交通による環境への影響を減少させることが若干取り上げられているが、断片的な扱いであり、都市の発展のための総合的な都市物流政策にするためには不十分ではないかと考えられる。

なぜこのような状況になっているのかということを考えてみると、いくつかの理由をあげることができる。第1に都市物流の問題は民間が行う仕事であり、公的存在である行政機関が都市交通政策として取り上げるべきではないと思込んでいる人が多い。第2に大学などの教育機関で都市政策、都市交通計画を教育するときに都市物流についてはほとんど触れられていないので、卒業生が実務に就いた場合に都市物流に関する知識が欠如しており、実際の都市に物流の問題があっても見過ごしてしまうケースが多い。第3に都市物流問題は交通、経済、土地利用、環境などが関係し、また利害関係者も多いので複雑な問題であり、研究対象としては面白い問題であるが、その点について、研究者の間で理解が進んでいない。

まず第1の公と民の関係について考えてみると、物流の仕事は確かに民間の製造業、運輸業、倉庫業などの企業の仕事であるが、トラック、船、鉄道、飛行機による物資輸送の結果として都市が経済的に発展し、また環境への負荷や交通事故による負の影響があると考えられる。したがって、都市の経済発展、企業立地による雇用の創出、環境改善、安心安全なコミュニティの維持を考える上で都市物流は欠かせない要素である。このことをもっと一般の人や行政の責任ある地位にある人に知らせる必要があると思われる。

第2に教育の問題は、長い目で見る必要があるだろう。現在の日本の大学で都市物流政策について講義ができる人材は非常に少ない。また人材を供給できる大学も限られている。その結果、土木系、建築系、都市系の学科のカリキュラムの中で都市物流を取り入れることが困難になっている。この状況を打破するためには、できるだけ多くの人に都市物流政策の重要性を訴えて、人材を増やすことが肝要であろう。

第3に研究対象として、都市物流問題は、大変面白いということが交通関係の研究者の間であまり知られていないのは残念である。研究としての面白さは、企業間の激しい競争の中に、意外にも「協調する」という要素が入ってくること、また、公民連携が本当に進むと予想外の展開を見せてパラダイムの変化が起こってくるなどをあげることができる。さらにオペレーションズ・リサーチの応用分野として有望である。トラックの配車配送計画の最適化や、物流ターミナルの最適配置計画はオペレーションズ・リサーチの研究者が活躍できる分野である。

世界的にみると、都市物流政策分野の研究は、この10年ぐらいの間に急激に伸びていると言えるのではないだろうか。たとえば、シティロジスティクス国際会議を1999年から2年に1回ずつ開催しているが、従来は投稿論文が40編程度で推移していたものが、2011年の第7回目の会議には約80編の論文が発表される予定である。これは世界の各都市における都市物流政策の実施例が増えてきたことと、オペレーションズ・リサーチ分野の研究者がシティロジスティクスのモデル化・政策評価の分野に参入しつつあることが背景にある。また、一流の学術ジャーナルに掲載される都市物流政策関連の論文も着実に増加しつつある。

さらに、都市物流政策の発展途上国への広がりも見逃せない現象である。いままで、都市物流政策の研究については、欧米、日本、オーストラリアなどの国が中心であったが、最近では東欧やアジア、南米、中東の国々においても研究が展開されている。EUでは南米への都市物流政策の適用に関する研究プロジェクトに多額の予算を支出している。WCTR(世界交通学会)やEASTS(東アジア交通学会)の中においても、都市物流政策に関する特別研究グループの活動が活発になってきている。

今後超高齢社会を迎えて、高齢者の介護や在宅医療が増えてくると、サービスロジスティクスの需要が高まり、都市物流政策の研究分野はますます重要なものになると考えられる。したがって、問題解決のために、従来にない新しい発想が必要であり、特に若い研究者の奮起を期待したい。また、面白い研究分野がないかと探している研究者の新規参入も歓迎したい。最後に、「運輸政策研究」について、この分野に関する論文投稿が増えることを期待している。