

**北** 陸新幹線の富山・金沢開業、首都高速道路の品川線供用、北海道新幹線新函館北斗延伸など、ここ数年は、ワクワクするような新規交通基盤施設が数多くお目見えとなる。取り分け、首都圏では東京オリンピック・パラリンピックを完成期限の目途として、いわゆる『三環状道路』の概成が期待される。このネットワーク形成は、物流の世界にも大きなインパクトを与えることになるだろう。

東京都圏では、十年に一度、国土交通省による『東京都市圏物流流動調査』が行われている。最新は平成二十五・二十六年度の第五回調査であり、筆者もモデル分析や政策提言などで関わっている。実は前回の第四回調査時（平成十六年度）、三環状概成により、どこに物流施設が立地するかをモデル分析で予測したことがある。昨今、メディアなどで、圏央道開業区間周辺の物流施設建設ラッシュが報じられているが、実はこの現象は、十年前の分析で概ね予想されており、地方自治体もインターチェンジ周辺の土地利用や接続道路の見直し作業などに着手していた。しかし、現実はその予想以上の『物流不動産バブル』となっているように思われる。外資もさることながら、国内の大手民間デベロッパーも物流施設建設に注力し始めているが、さて、何が起きているのだろうか。様々な要因が取り沙汰されているが、ネットワークの利用拡大が一つの原因であることは間違

各 人 各 説

## モノをはこぶ『どこでもドア』とは？

東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科 教授

### 兵藤哲朗

Tetsuro Hyodo



いないだろう。昨年開業した大手宅配業の物流センターには最新鋭のマテリアル・ハンドリング機械が設置しており、物流施設が、正に先端技術の結晶であることが分かるし、それ故、施設規模も大規模化、集約化することになる。

交通計画分野では、以前から、『どこでもドア問題』と称される質問がある。交通の最大の目的は「より早く、より安く」であるため、究極の交通手段は『どこでもドア』で、その利用支払意思額ほどの程度か、または移動過程を楽しみたいので、利用したくないこともある…などといった使われ方がされる。物流を例に、市民に同様の質問をすると、「今すぐ希望の商品が届くドア」ということになるだろう。大手の通販事業では、首都圏であれば当日配送も実現されており、正に『どこでもドア』が目前に現れたのである。それを支えているのが、もちろん交通ネットワークであり、最新の物流施設だ。さらに進むと、「注文前に届く」ことも不可能ではない。これは冗談ではなく、ネットで商品を検索するデータは各個人ごとに集められているので、それを利用するのである。大手の交通ナビ会社では、数日前から検索が増え始める位置を発見すれば、それがコンサートやイベントであることも判明するそうだ。

交通と情報が結びつき、思わぬサービスや施設整備のチャンスが生まれる時代である。ますます異分野との技術や情報交流が欠かせない。