

日本の交通・物流—第 4 の新展開

薄井 充裕

東海道新幹線は昨年、開業 50 周年を迎えた。驚くべきことに、その総走行距離は約 20 億キロで地球を 5 万周した計算となり、総乗客数は延べ 56 億人にのぼるといふ。北陸新幹線の開通によって、今年はさらに弾みがつこう。新幹線は、半世紀にわたって死亡事故のない「安全性」と定時運行の「正確性」を特色とし、世界に冠たるもの—日本の誇る第 1 の新展開である。

交通部門の革新は鉄道のみではない。道路系でも新展開がある。全国で 1,040 箇所（2014 年 10 月 10 日現在）を数える「道の駅」。その歴史はさほど古くはない。小生が道の駅についてはじめて知ったのは 1992 年前後であった。NPO 法人地域交流センターの創設者、故田中栄治氏や大石久和国土庁計画・調整局総合交通課長(当時)が、『社会実験』（「社会性」）という名称の下、斬新な地域連携の試みを行っていたが、その一つが道の駅であった（インフラックス研究会編（1991）、『21 世紀のくにづくりを考える』TOTO 出版）。今日、地域に根ざし、身近で頼りになる存在として定着したことは画期的であり、その先見性は見事である。

第 3 として、鉄道、道路とくれば航空の LCC(Low Cost Carrier)という見方もあろうが、ここでは物流部門から宅配便を挙げたい。年間の取扱個数は、すでに 36 億個を上回り、東日本大震災以来 4 年連続の伸びを示している（国土交通省「平成 25 年度 宅配便等取扱実績」）。ここは、大手通販や e コマースも巻き込んだ主戦場でもある。流通革命の旗手として、これまで荷主が決めていた配送方法を今後は購入者が選べる形が一般化するとも言われ、文字通り「消費者主権」を地で行く業界である。不断のサービスの向上と価格の据え置きを可能としているのは、厳しい競争があればこそであり、競争促進政策のモデルとも見なされている。

もちろん、以上の 3 つの新展開にも今日、様々な負の側面もあるだろうが、「安全性」、「正確性」、「社会性」といった特色は総じて、インフラ整備の進展となにより日本国民の高品質志向と勤勉性の表れであると考えられる。さて、第 4 の新展開とはなにか。キーワードは超高齢化社会対応と思う。人口の急速な高齢化・少子化の動きを受けて、交通・物流インフラのあり方にも抜本的な再考がある。パラリンピック開催を一つの契機として、身障者はもとより高齢者、子どもにとっても最適な交通・物流が求められている。上記 3 つの特色を生かし、IT や ICT 技術もふんだんに取り入れた新たな『社会実験』、かつての道の駅のような先見性をもった活動が随所で展開出来るよう、湧き上がるエネルギーとその継続の仕組みづくりが期待される。

2015 年 4 月 13 日