

リレー連載
物流がら見た
道路交通計画

輸送経路

物流施設には、港湾、一つ目は物流施設での作業、鉄道貨物駅、トラックターミナルなどの地域間物流のための広域物流施設と、倉庫、配送センター、デポなどの地域内物流のための都市内集配施設がある。

近年物流施設が立地している地域では、工場の跡地にマンションが建設されたり、市街化が進展したりして、いつの間にか物流施設が住宅に取り囲まれ、物流施設と住宅が混在する地域が多い。物流施設と住宅が混在する地域の問題は二つ。策を整理する。



岩崎 順一氏（いわさき・じゅんいち）昭和39年生まれ。武蔵工大（現・東京都大）卒。技術士。建設技術研究所 中部支社道路・交通部長

「分ける」は、物流施設と住宅を空間的に分離すること。物流事業者の操業環境と居住環境を同時に改善し、物流施設と住宅の共存を目指すもの。「減らす」は、高速道路インターチェンジ周辺の「減らす」は、高速

「分ける」は、物流施設の立地場所を換えることだ。事前に分けてトラブル防止。例えば、物流施設と住宅が混在する地域では、物流事業者や地域の居住者、自治体などで建築や景観に関する協定を結ん

「分ける」は、物流施設の立地場所を換えることだ。事前に分けてトラブル防止。例えば、物流施設と住宅が混在する地域では、物流事業者や地域の居住者、自治体などで建築や景観に関する協定を結ん

物流施設を どうするか

第6回

「分ける」は、物流施設と住宅を空間的に分離すること。物流事業者の操業環境と居住環境を同時に改善し、物流施設と住宅の共存を目指すもの。「減らす」は、高速道路インターチェンジ周辺の「減らす」は、高速

首都圏での主な物流施設の立地状況図



※CBREの資料を基に作成
 ※延べ床面積5万㎡以上を対象とした

首都圏では圏央道の全線開通が視野に入ってきた。関西圏では大阪都市再生環状道路が、中部圏では東海環状自動車道が計画されている。圏央道の沿道地域では、臨海部とともに大規模な物流施設の建設が相次ぐ。環状道路の沿道は物流施設の新しい立地エリアとなっている（Ⅱ図）。

物流施設は、物流事業者の事業拠点であり、その立地は事業運営に最もふさわしい環境にあることが望ましい。物流施設が住宅と混在した地域にあるのならば、今後の事業計画によっては移転の検討も必要だろう。