

物流政策の変遷と物流施設

高田邦道*

この論文は、「物流」という概念が定着した1960年代前半から今日までの国レベルの流通あるいは物流政策における物流施設の取り扱われ方の変遷を中心にまとめたものである。まず最初、物流施設およびその関連用語の定義を試みた。続いて、物流政策の変遷を、①高度成長期、②低成長期、③バブル経済以後期に分けて整理し、公的立場からの物流施設整備の方向性を考察した。

The Changes in Policy for the Installations Concerning Goods Distribution

Kunimichi TAKADA*

This paper discussed the significance of installations for goods distribution when the changes of the policy was announced in the early 1960's, when the concept of goods distribution was established, until the present time. At first, the concept of the installation for goods distribution and its related words are defined. Furthermore, the changes of the policy of the distribution of goods is organized by dividing the periods, which are ① the period of high growth, ② the period of low growth, and ③ the period after the bubble economy. In addition, the future directions of the maintenance of the installations is considered from the point of view of the public.

1. まえがき

物的流動活動（以下物流と略称）は、民間主導型であるため、公共施設計画の中で取り扱われるようになって日が浅い。しかし、今日では、道路計画や都市計画の中で、物流を分析し、物流施設を最適配置できる仕組みをつくろうとする動きがみえはじめた。とはいうものの、人流（パーソントリップ）が計画の中に取り組みられているレベルまでには未だ時間を要しそうである。すなわち、物流政策が交通計画の中で議論されることは少なく、また、物流施設計画を交通の流れの中で捉えた例も少ない。しかし、一方で、都市内交通、特に自動車交通の中のトラックの占める割合は欧米の都市と比較して大きく、環境・安全面においてトラックによる貨物交通の削減が求められている。

そこで本論文では、物流という言葉で政策に反映

されるようになってから今日までの物流施設の取り扱われ方の変遷を、都市交通の視点から考察する。

2. 物流施設の定義

物流施設とは、広義には物流活動が円滑に行えるための基盤施設である。流通活動は一般に物流活動と商流活動とに分類される。物流活動の場合は、物流システムを構成している要素、リンク（交通流路）あるいはキャリア（輸送機関）とノード（物流結節点）とに、次に示す如く分けられる。

- ①自動車（道路）、鉄道（鉄道駅）、船舶（港湾）、航空機（空港）など……輸送機関
- ②倉庫、トラックターミナル、ストックポイント、輸送センター、貨物駅、野積所、資材置き場等の物流基地……物流活動

商流活動の場合も、物流と同様にリンク（原産地－生産－卸－小売－消費者への流れ）とノード（工場、卸売施設、小売施設）の構成要素が考えられる。しかし、リンクでの流れのうち、物流は現象的には①と②になる。また、商流面のリンクに当たる流れは経済現象であるため、商流面ではノード部分だけ

* 日本大学理工学部教授
Professor, College of Science and Technology,
Nihon University
原稿受理 1995年11月1日

を対象とすればよい。すなわち、商流が物流と一体として流れ、次に示す諸施設が対象となる。

③小売店舗施設、都市の再開発地区、およびショッピングセンターなどの小売店舗の集合体、卸売店舗施設、卸売団地……商流活動

一般には、①は輸送施設、交通施設あるいは物流基盤施設、②は物流施設、③は流通施設あるいは商流施設と呼称されている。

しかし、広義には①と②、あるいは①～③を物流施設と呼称する場合もある。狭義の物流施設を具体的に述べるならば、企業が商品の保管、貯蔵、包装、荷役、配送、仕訳、加工等の物的流通機能を遂行するために利用する施設である。さらに、主たる物流施設を具体的に挙げ、それぞれの計画主体、整備の目的などの項目で整理するとTable 1に示すとおりである。

3. 高度成長期

1960年（昭和35年）12月に策定された国民所得倍增計画¹⁾には、物流という観点からの政策はなかった。しかし、1965年（昭和40年）1月に策定された中期経済計画²⁾では、物的流通部門の近代化の重要性を指摘し、次のようにその方向性を明らかにしている³⁾。「物的流通の近代化を図ることは、流通の円滑化、流通費の低減を図るうえで不可欠のことである。そのため第一に必要なことは物的流通体系の総合的整備である。輸送、荷役、保管、包装の各物的流通部門は相互に密接な関連があるので、これらのバランスのとれた発展なしには、物的流通の生産性を高めることはできない。したがって、総合的な見地から国および関係業界による一体的な調整が必要である。第二に技術的進歩の促進である。物的流通部門は技術進歩の可能性の高い分野であるので、国としても、その促進を図ることが必要である。第三に社会資本の充実である。道路、鉄道、港湾、倉庫、トラックターミナルなどの流通施設⁴⁾の拡充整備に努めることが必要である。」

国政レベルの計画において、物流問題が取り扱われたのは、この中期経済計画が最初であった。そして、同年10月にとりまとめられた運輸白書³⁾では、物的流通に関する概念規程をし、物的流通の各領域での近代化についての解説を加え、物流問題を一般に広める役割を果たした。

1966年5月には、国土計画にも物流問題が登場してきた。新全国総合開発計画⁴⁾では、国土を有効に

Table 1 物流施設の種類

活動区分	物流施設名	計画主体	整備の目的	主たる所管
輸送	道路 鉄道 港湾 空港	公共 公共 公共 公共	基盤 基盤 基盤 基盤	建設省 運輸省 運輸省 運輸省
物流	流通業務団地 公共トラックターミナル 一般トラックターミナル トラック団地 倉庫団地 流通倉庫 配送センター	公共 公民 民間 公民 民間 民間 民間	都市基盤 都市基盤 企業戦略 企業育成 企業育成 企業戦略 企業戦略	建設省 運輸省 運輸省 運輸省 通産省 通産省 通産省
商流	卸売団地 卸売店舗 卸売市場 小売店舗 大型小売店舗 共同ビル店舗 再開発地区商業 ショッピングセンター	公民 民間 公民 民間 民間 民間 民間 民間	企業育成 需給関係 生活基盤 需給関係 企業戦略 企業育成 都市基盤 企業戦略	通産省 通産省 農林省 通産省 通産省 通産省 建設省 通産省

利用するために、中枢管理機能の集積と物的流通の機構とを広域的に体系化する新しいネットワークづくりを提起した。すなわち都市間交通は大量、高速に、都市内交通は機動性、迅速性を目標にした組立てである。さらに両者の機能を有効に生かすために全国土をおおうノード部分の整備をする新ネットワークを計画的に形成する基本的な考え方を示した⁵⁾。このうち、物流関係では、一貫流通システムの進展に対応する、

- ①大規模流通センター建設の促進
- ②基礎資材の流通加工基地・流通網の整備
- ③大都市における流通機能の再編成

が主要課題であるとして計画に取り入れられた。さらにコールドチェーンなどの生鮮食料品新流通体系の形成、パイプラインなどのエネルギーの物流体系の整備なども取り上げられている。

1966年11月には、物流施設の配置の具体的な政策として、「流通業務市街地の整備に関する法律（以下流市法と略称）⁶⁾」が成立している。1962年に、建設大臣の諮問機関として大都市再開発問題懇談会が設置され、東京、大阪等のいわゆる過密都市の再開発についての基本方針がまとめられた。この諮問の答申が、一点集中型の都市形態から都市構造を改

* 1 この報告書が出版された当時、物流施設等の用語の用い方が著者によってバラバラであった。ここでいう物流施設は、2章の定義によると、道路・鉄道・港湾が輸送施設、倉庫・トラックターミナルが物流施設である。

造し、骨格的な環状道路と放射道路の接点等に副都心、流通センターなどを整備し、いわゆる多心型の都市構造をつくることであった。すなわち、都心に集中している主要な交通発生源である問屋、倉庫、卸売市場等を都市の外縁部に移動し、トラックターミナル等とともに、一体的に立地させる市街地を計画的に配置し、造成すべきという内容であった。流通業務市街地の整備に関する法律は、この法律化であった。建設省の物流問題への早い対応と注目されたが、もともとは大都市の再開発からの発想であったため、物流システムの近代化との整合がうまく取れたとはいえない。この原因としては、

- ①大規模用地を大都市周辺に確保するのが困難なため、事業の実現に時間がかかりすぎる
 - ②都市計画は物的計画であるため、変化の激しい流通システムに対応できない
 - ③流通関連事業が民間主導型であるため、公的主导型の都市施設との連動が十分でない
- などが考えられる。いずれにしても、早期段階での物流施設立地のための法律成立は、物流計画を進めるうえで大きな意義があったと思われる。

1967年3月に策定された経済社会発展計画⁷⁾では、物的流通整備の具体的方向として、

- ①基礎条件の整備として合理的な輸送分業の形式
- ②公正な輸送料金の実現
- ③輸送機関の効率の利用
- ④企業基盤の強化

を挙げている。さらに物的流通の方式および体系の近代化として、

- ①ユニット・ロード・システムの推進
- ②物資別適合輸送体系の整備
- ③高速輸送体系の確立
- ④流通団地の建設
- ⑤流通倉庫の整備

を挙げている。

1969年7月には、運輸経済懇談会の記録として、「物流革新の方向⁸⁾」が出版された。新全国総合開発計画のコンセプトに沿って都市間輸送と都市内輸送の分離とその結合部分としてのターミナルの整備の方向が具体的にまとめられた。さらに、コンテナリゼーション、ピギーバック輸送、カンガルー輸送、フレキシバン輸送、ロールオンロールオフ、バージライン、はしけ運搬船、パレット、物資別適合輸送、コールドチェーン（低温流通方式）、パイプライン、流通団地、流通倉庫、拠点間高速輸送などの流通技

術の概念とその普及状況が紹介された。しかし、わが国の流通システムにおける物流の具体的な位置づけ、需要予測の中での最適な適応の仕方については十分な答えがなかった。これ以後も、この2点についてほとんど述べられていない。ただ、この報告書は、流通技術が輸送需要、都市計画などとの関係で捉えられたため、これ以後運輸、交通、都市に関する諸計画の中で、物流の項目が定着するようになった点に大きな意味があるといえる。

1970年5月には、新経済社会発展計画⁹⁾が策定され、産業構造の革新のため、「効率化」の観点から流通が取り上げられている。流通部門の課題は、生産性の向上と機能の高度化を通じて流通効果を高め、それにより得られる利益を消費者に還元していくことにあり、物的流通についても、流通経費の低減と機能の高度化のためにそのシステム化を通じ、効率化と省力化を図ることとしている。具体的施策としては、

- ①協同一貫輸送
 - ②専用輸送の促進
 - ③荷姿・包装の標準化
 - ④ターミナルなどの社会資本の充実
 - ⑤生鮮食料品流通のための卸売市場施設の計画整備
 - ⑥流通倉庫、集配センターの整備のための民間努力の誘導、促進
- などが挙げられている。

1970年9月に発足した流通システム化推進会議は1971年7月に「流通システム化基本方針¹⁰⁾」、同年9月には「流通システム化へのみち¹¹⁾」をまとめた。さらに、1973年12月に「流通システム化実施計画¹²⁾」をまとめた。

これらの報告書では、流通のシステム化は、流通合理化、近代化の根幹をなす今日の重要課題であるとし、システム化の種類を挙げ、それぞれのシステムの拡がりとのレベルで取り扱うべきか、また、その可能性について明らかにしてある。流通活動は、民間主導型であり、多数の企業および事業所等の相互の密接な関連の下に成立し得るものである。したがって、流通近代化を真に実効あらしめるためには、生産から消費に至る全流通過程をひとつのシステムとしてとらえ、その全体的、総合的効率化を図ることが、いいかえると流通活動のシステム化を図ることが必要であり、この流通システム化の一環として、物的流通のシステム化計画を決定すると記述されている。

この基本的な考え方は物的流通の結節点(ノード)、つまり大量輸送(都市間輸送)と小量輸送(都市内輸送)との接点における物的流通の効率化を図る点にあるとしている。それゆえ、物的流通システム化の基本方針として、物的流通の結節点に大規模物流基地を適正に配置することにより、全国的物流ネットワークを形成し、これを中核として、さらに地域的(都市内)物流のシステム化を推進する政策を打ち出した。そして、物的流通の結節点として、大規模物流基地を全国に適正に配置するとともに、この大規模物流基地の機能を適切に補完するものとして、流通センター、配送センター、流通加工センター、ストックポイント等の施設を充実強化すべきであるとの指針を決定している。

このような考え方の具現化のために1971年に運輸省の複合ターミナル構想⁸⁾、1973年には通産省の大規模物流基地適正配置構想¹³⁾が生まれた。

このような構想も同年に起きたオイルショック(第一次石油危機)でその後経済が停滞したため、民間の活力を十分に用いることができなかった。また、行政組織上、計画のシステム的な運用が困難な事情もあって計画倒れのまま今日に至っている。

1973年11月に発行された運輸白書¹⁴⁾の副題は「物的流通における諸問題」であった。これは1965年の物的流通の概念規定とその領域の解説に続いて、物流問題の特集した第二弾であった。この運輸白書の中で特に注目すべき点は、物の流れが鉄道輸送から自動車輸送に変貌したことを認めたことであった。そして、深刻化する大都市物流を、大都市物流の増大、交通渋滞と集配効率の低下、廃棄物問題と輸送から分析し、迫られる物流拠点施設の整備としてトラックターミナル、鉄道貨物駅、港湾、倉庫、空港、および流通業務団地をとりあげている。

4. 低成長期

このように、60年代そして70年代の当初までは物流問題の議論が盛んに行われた。しかし、実行の段階に差ししかかってのオイルショックで、物流対策は議論倒れになったままであった。その中で、1981年7月に行われた運輸政策審議会の答申は、物流政策の転換として一つの節目の役を果たすものであろう。この答申は、「80年代の交通政策のあり方を探る¹⁵⁾」というタイトルで、物流政策のあり方に1章分のスペースを割いている点で、画期的である。物流政策の課題としては、

- ①産業の物流ニーズへの対応
- ②物流コストの低減
- ③交通をとりまくエネルギー、空間、環境等の制約条件の強まりへの対応
- ④国鉄貨物輸送の再編成
- ⑤国土の均衡ある発展のための幹線物流ネットワークの形成と物流関係施設の整備
- ⑥国際的相互依存の強まりへの対応

を挙げ、次のような物流体系の形成の基本的な考え方を示している。

- ①効率的物流体系の形成
- ②省資源低公害型物流体系の形成
- ③幹線物流ネットワークの形成と重点的効率的な物流関係施設の整備

そして、物流施設関連の具体的な施策の方針を次のようにまとめている。

(1)輸送、保管、在庫管理、出荷配送、流通加工、情報処理等の諸機能を高度にシステム化した整備を推進する。

(2)共同配送、共同保管等を進めることにより、集約立地による効果を発揮させる。

(3)メーカー等のストックポイント、製品出荷センター、大型小売店の配送センター等の施設を含めた整備を行うとともに、工業団地等との関係にも配慮する。

(4)複合ターミナル等の整備主体は、物流拠点用地の確保、事業者間の調整等の観点から、必要に応じて第3セクター方式等とすることが望ましい。

(5)大都市や大都市の市街地に隣接する臨海地区において倉庫等の物流機能の効率化と土地利用の再編成を図るため、港湾再開発の一環として、新たに臨海部に必要な用地を確保し、倉庫等の移転を促進する。

(6)大都市においては、都心部で発生する貨物輸送の効率化、集約化を図るため、都心部にデポ、共同配送センター等を計画的に整備する。

(7)今後新築される大型ビル、地下街等において、共同荷受施設の設置を義務付けるなどで、末端の物流施設の充実を図る。

(8)都市における生活や産業活動の維持、発展にとって、物流活動は重要な役割を果たしているものであるから、都市計画や土地利用計画の策定に当たっては、物流活動に必要な物流施設の整備が円滑に行われるよう配慮しなければならない。

このように国政レベルの諸計画の中に物流対策が

具体的に浸透してきたが、その現実には構想の域を脱していない場合が多い。したがって、増大する物流量、変化の激しい流通形態に対応できず、特に負担の大きい道路交通を中心に問題が多く出現している。具体例としては、東京都環状7号線、国道1号線の岡崎地区、国道43号線の神戸地区の環境問題が社会問題化している。これらを含む、交通公害問題の根本的解決を図るために環境庁では1980年6月に中央公害対策審議会に対し、「今後の交通公害のあり方について¹⁶⁾」を諮問した。その答申が1983年4月になされた。その施策は、交通施設周辺の土地利用計画、交通施設の構造対策などの長期的施策から交通管理のトラック事業者に対する指導等による短期的施策まで総合的見地から多面的な提案がなされている¹⁶⁾。しかし、これらの施策は多数の省庁の所管にわたるうえ、大型トラックの迂回ルートへの転換誘導や乗り入れ規制などの経済規制を行う所管が見当たらないなど、実行の可能性に対しての見通しは暗い。

一方、流通対策を1983年11月にまとめられた「80年代流通ビジョン（通産省の諮問機関である産業構造審議会流通部会と首相の諮問機関である中小企業政策審議会流通小委員会で組織された合同会議¹⁷⁾）」でみると、これまでの流通形態から、

- ①情報化社会に対応した小売商の育成
- ②都市商業政策の推進

など、流通の外部環境とのつながりが、その骨子となっている。すなわち、同報告書はスーパーやボランティアチェーンに代表される連鎖化事業の推進を中心としたこれまでの流通近代化政策が競争的な市場形成に貢献した点を認め、都市商業政策の導入を提唱している。

5. バブル経済以後

80年代に入ると、小品種大量生産から多品種少量生産へ移行し、物流の小口多頻度化、情報システム化が物流施設へ影響を与えることになった。「90年

代の流通ビジョン¹⁸⁾」は1989年8月にいちはやくとりまとめられた。流通環境の変化を分析し、将来の展望をとりまとめている。その内容は、流通業に関する諸制度・諸規制の緩和が主体で、物流施設に関する展望はない。

1991年4月には、運輸政策審議会物流部会が「21世紀に向けての物流戦略¹⁹⁾」を答申した。バブル経済のさ中のこともあって、物流業における労働力問題への対応策について、物流効率化システムの再構築への考え方がまとめられた。その中で、都市内輸送や物流拠点の効率化が取り上げられた。前者は、共同輸配送、共同荷受け場の整備促進であった。後者は、物流拠点の集約化と適正配置ならびに地方展開の方策が検討された。

1992年4月には、「90年代の物流効率化ビジョン—社会システムとしての物流の構築に向けて—²⁰⁾」がまとめられた。この報告書では、「物流効率化対策の総合的推進について」というテーマで中間答申という形で整理されている。その中で、物流を巡る諸問題に対応する基本的な考え方が示され、

- ①中小企業の物流問題
- ②情報化の進展と物流
- ③多頻度小口配送、ジャストインタイム配送についての取り組みの重要性が強調された。

1992年8月に発表された第11次道路整備5か年計画²¹⁾はこれまでの交通安全、道路改良、および道路舗装を中心にした考え方から脱皮し、交通需要マネジメントなどソフトを含めた道路の総合的な整備計画に脱皮している。その目玉となる政策の一つにロジスティックスセンター^{*2}が取り上げられている。ロジスティックスセンターは、同計画の中で、大規模な広域拠点型の物流施設で、仕入れから販売までの物資の流れを管理する中枢施設と定義されている。すなわち、高速道路のインターチェンジ周辺などに配置し、全国から高速・大量に大型トラックで搬入し、最寄りの都市へは配送計画をたて、最小必要限度の車両でかつ最短トリップで送り込む都市物流システムを確立する拠点である。このシステムが確立されれば配送走行台・キロは5～10%削減されるとしている。この整備計画は、単に道路だけでなく、交通発生源の物流施設の配置・建設まで踏み込み、都市の道路交通問題を解決しようとする試みに意味がある。このロジスティックスセンターから都市内への集配送が共同化されれば、なお効果が大きく、その実現が期待されている。

*2 ロジスティックス (Logistics) とは、原料生産地から消費地までの「物」の流れを一貫してとらえるシステムのことをいう。元々の語源は兵站術 (軍用の物流管理技術) であった。これが主として企業の物流戦略に用いられ、軍用語と区別するために、ビジネスロジスティックスと呼ばれた。さらに、ここに道路交通管理など企業外の環境整備を含めて用いられるようになり、ソーシャルロジスティックスと呼ばれるべき方向に変質しはじめた。

1993年には、流市法が改正²²⁾された。その改正趣旨は、流通をとりまく経済・社会環境の大きな変化に対応するための広域物流拠点の整備のためであった。すなわち、物流高度化に対応した道路構造と車両の大型化^{*3}が図られ、物資の輸配送の集約化・共同化が求められた。また、流通システムの高度化が図られ、製造業や小売業等の事業者の設置する配送センターや流通加工工場の追加も必要となった。

一方、郊外からの物流を受け入れる都市内の課題として、荷さばき施設の付置義務化が求められた。1994年1月「標準駐車場条例」の改正によって、荷さばきのための駐車施設の付置が明確に位置づけられた。ただ、この制度は時間を要するために路上における物流管理が求められている。この路上物流管理の政策は、未だ実験段階である。事例としては、福岡市天神地区共同集配システム、東京都日本橋問屋街のトラックタイム・プランなどが挙げられる。

最後に、最も新しい流通政策の指針として産業構造審議会流通部会と中小企業政策審議会流通小委員会との合同会議による中間答申「21世紀に向けた流通ビジョン²³⁾」が1995年6月に発表された。価格破壊に象徴されるような流通構造の変化が進行中であることの分析を通して、物流システムの効率化の課題が述べられている。輸送、保管、荷役、包装、流通加工および情報という諸活動の見直しとともに、まちづくりと一体化となった商業の必要性和中小流通業の業務革新の重要性が述べられている。しかし、これら流通構造の変革に伴う物流施設のあり方までは言及されていない。

6. まとめ

以上、国政レベルでの物流政策と各計画における物流問題の取り扱われ方の変遷を概観し、Table 2に整理した。このように、公的立場で物流の近代化に積極的に取り組むことになった理由を次のように整理できる。

- (1)経済規模の拡大に伴って、物資の流動量が大幅に増大したため。
- (2)物価対策の一つとしての物流コスト低減のため。
- (3)企業において第3の利潤源として物流をとらえる機運が生じたため。
- (4)交通混雑、騒音、廃棄物など地域住民の環境を悪化させる要因の一つになっているため。
- (5)国際競争への対応のため。
- (6)情報技術の発展に伴う社会機能への対応のため。

Table 2 物流政策変遷年表

高度成長期	1965	〈中期経済計画〉 運輸白書(副題「物的流通に関する概念規程」)
	66	新全国総合開発計画 流通業務市街地の整備に関する法律
	67	〈経済社会発展計画〉
	69	運輸経済懇談会記録「物流革新の方向」出版
	70	〈新経済社会発展計画〉
	71	流通システム化推進会議 「流通システム化基本方針」 「流通システム化への道」
	73	同「流通システム化実施計画」 通産省「大規模物流基地適正配置構想」 運輸白書(副題「物的流通における諸問題」)
低成長期	80	中央公害対策審議会答申 「今後の交通公害のあり方」
	81	運輸政策審議会答申 「80年代の交通政策のあり方を探る」
	83	「80年代の流通ビジョン(通産省)」
バブル経済以降	89	「90年代の流通ビジョン(通産省)」
	91	運輸政策審議会物流部会 「21世紀に向けての物流戦略」
	92	「90年代の物流効率化ビジョン」 第7次道路整備5カ年計画
	93	流通業務市街地の整備に関する法律改正
	94	産業構造審議会・中小企業政策審議会 「21世紀に向けた流通ビジョン」

(7)地球温暖化など地球規模の環境問題への対応のため。

このような背景のもとで、物流近代化政策の方向を整理すると、手段としてはトータルの効果を求めたシステム化政策であり、その目標は、

- ①生産性の向上
- ②生活環境への悪影響の極小化
- ③省力化の推進

である。そして求める効果は、

- ①国際競争力の強化
- ②労働力の有効利用
- ③物価の安定

などである。この際、道路、鉄道、港湾などの物流活動を支える基礎施設の拡充が物流の近代化の前提となることはもちろん、これら施設が物流近代化のビジョンと整合性を保ちながら先行的に整備されることが必要であろう。

しかし、全国総合開発計画、経済計画、流通システム化推進会議等の公共的立場で「流通システム化」

* 3 道路構造令の構造基準は、車両総重量20トンであった。これが国際コンテナ輸送などの一貫輸送システムを阻害していた。この点を重視し、一定の車長ないし軸重を満たすものについては25トンまで緩和される改正が、1993年11月に行われた。

の必要性が叫ばれているものの、建設、運輸、通産の各省さらには環境庁などは各々の立場からの解決策の努力に終始し、システムとして解決の方向には進みにくい状況にあることも否めない。また基礎施設の整備時期と流通活動のシステム的变化速度とにタイムラグが生ずることもあって、その実現には長期的展望が必要である。にもかかわらず、以上述べた流れからも分るように、国政レベルの計画は不安定で統一性がなく、長期的展望が欠如している。そのため、基盤施設が整備されても機能しないうちに次の施策が生まれるといったくり返しが生じている。根本的には国土計画、都市計画の中の交通網の確立は、国土基盤整備の意味から先行し、その中で流通システム論あるいは物流システム論が論議されてしかるべきであると思う。そのうえで、物流政策が展開されることが理想である。

参考文献

- 1) 経済企画庁編『国民所得倍増計画』大蔵省印刷局、1961. 4
- 2) 経済企画庁編『中期経済計画』大蔵省印刷局、1965. 2
- 3) 運輸省編『昭和40年版運輸白書』大蔵省印刷局、1965. 12
- 4) 経済企画庁総合開発局『新全国総合開発計画』大蔵省印刷局、pp.20～45、1969. 5
- 5) 谷藤正三『交通工学総論』技報堂、pp.140～157、1969. 7
- 6) 松本弘『流通業務市街地の整備に関する法律』の解説、首都道路協議会、1966. 11
- 7) 経済審議会『経済社会発展計画－40年代への挑戦－』pp.115～124、1967. 2
- 8) 運輸省監修『物流革新の方向－運輸経済懇談会の記録－』運輸経済研究センター、1969. 8
- 9) 経済企画庁『新経済社会発展計画』大蔵省印刷局、pp.30～33、1970. 5
- 10) 通商産業省企業局編『流通システム化基本方針』大蔵省印刷局、1971. 9
- 11) 通商産業省企業局編『流通システム化へのみち』大蔵省印刷局、1971. 9
- 12) 通商産業省政策局編『流通システム化実施計画』大蔵省印刷局、1973. 12
- 13) 通商産業省産業政策局編『大規模物流基地適正配置構想』大蔵省印刷局、1973. 10
- 14) 運輸省『運輸白書（昭和48年版、物的流通における諸問題）』大蔵省印刷局、1973. 12
- 15) 運輸省編『80年代の交通政策のあり方を探る』大蔵省印刷局、1981. 7
- 16) 環境庁大気保全局企画課交通公害対策室編『今後の交通公害対策のあり方について（中央公害対策審議会答申）』大蔵省印刷局、1983. 6
- 17) 通商産業省産業政策局・中小企業庁編『80年代の流通産業ビジョン、通商産業調査会』1984. 3
- 18) 通商産業省商政課編『90年代の流通ビジョン』(財)通商産業調査会、1989. 8
- 19) 運輸政策審議会物流部会『21世紀に向けての物流戦略』運輸経済研究センター、1991. 4
- 20) 通商産業省産業政策局流通産業課編『90年代の物流効率化ビジョン－社会システムとしての物流の構築に向けて－』(財)通商産業調査会、1992. 4
- 21) 建設省道路局監修『NEXT WAY』道路広報センター、1992. 8
- 22) 高橋洋二・松本昌二『都市内物流施設の計画整備方策』第28回土木計画学シンポジウム『社会基盤としての都市内物流システム』pp.47～76、1994. 10
- 23) 通商産業省産業政策局・中小企業庁編『21世紀に向けた流通ビジョン』通商産業調査会、1995. 6