

通産行政における物流拠点の考え方

—大規模物流基地適正配置構想から考える—

中田信哉*

昭和48年、通産省は「大規模物流基地適正配置構想」なるものを発表した。これは産業構造審議会の答申に基づいて行われる「流通システム化」施策の一環である。この構想はわが国の物流を産業的、地域的、機能的に極めて緻密に分析し、計算された大規模な物流基地の全国における適正な配置を目論んで行われたものである。しかし、この構想は話題になったが当初の構想段階から先に進まず、いつの間にか通産省の施策から消えてしまった。構想自体が不適正なものだったのか、その後の通産行政における物流施策の中に吸収されたのか、をここで検証してみる。

The Philosophy within the MITI Administration Concerning Distribution Centers

—Administrative Philosophy Based on the Large Scale
Distribution Center Placement Concept—

Shinya NAKADA*

The Ministry of International Trade and Industry announced the Large Scale Distribution Center Placement Concept in 1973. This was part of the policy of systemization of distribution which was implemented on the basis of the findings of the Industrial Structure Deliberation Council. The concept aimed at calculating the placement of large scale distribution centers throughout the country through an extraordinary elaborate industrial, regional and functional analysis of distribution in Japan. However, despite being a popular concept, it never got off the ground and was eventually dropped by the Ministry. This publication looks at whether the concept was actually unsuitable or whether it was absorbed in other distribution policies within the ministry's administration at a later date.

1. その始まり

昭和48年に通商産業省は「流通システム化実施計画」を発表した。その中の政策プログラムの一環として「大規模物流基地適正配置構想」が上げられている。この基本方針の発表は昭和44年に産業構造審議会流通部会の第7回報告として、「流通システム化について」が発表されたことに端を発している。

この報告における提言では「流通システム推進会議の設置」「各種ガイドポストの提示と標準化の推

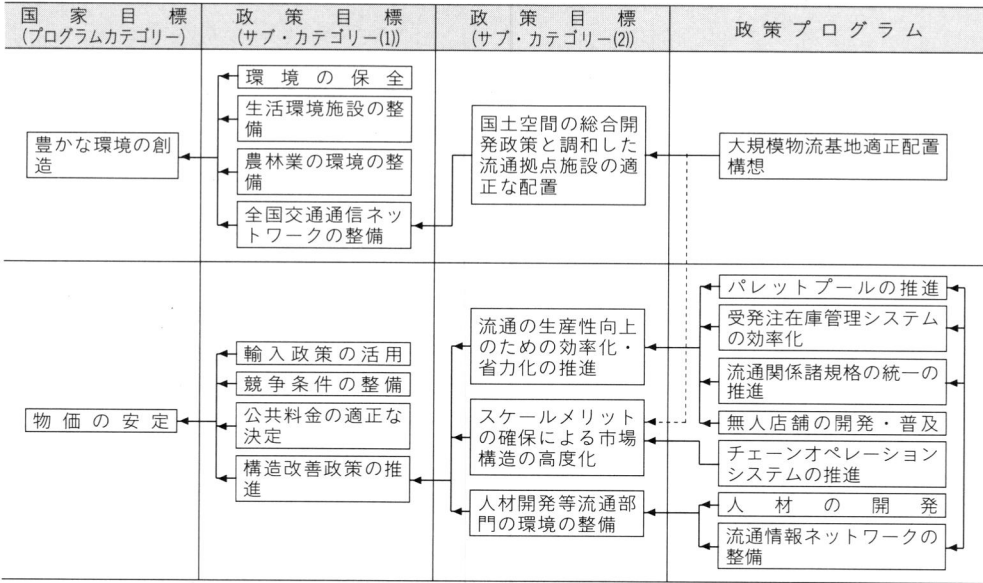
進」「流通関係情報の提供体制の整備」「金融・税制などの面でのインセンティブの付与」などが上げられていた。

これに基づいて昭和45年には流通システム化のための「調査」「ガイドポスト作り」「標準化の基礎研究」などを行う機関として勸流通システム開発センターが設置され（当初は勸流通経済研究所の中の一部門として置かれ、昭和48年から独立の財団となる）、同時に通産省は「流通システム化推進会議」（議長・永野重雄氏）を設置した。

この流通システム化推進会議が翌昭和46年に「流通システム化基本方針」を発表した。通産省の行政プログラムである先述の「実施計画」はこれに基づいて示されたものである。

* 神奈川大学経済学部教授
Professor, Faculty of Economics,
Kanagawa University
原稿受理 1995年10月30日

Fig.1 流通システム化政策の体系



| システムの種類 システムのひろがり | 経営計画のためのシステム | 取引管理のためのシステム | 物的流通管理のためのシステム | 金融・財務管理などのためのシステム | 複合システム |
|---------------------------------------|--|--|---|--|----------------------------------|
| 一部部門内のもの | ・単品管理などによる売筋商品、見切商品などの把握 | ・単品管理などによる適正在庫の維持 | ・マテリアル・ハンドリングの自動化 ・高層無人倉庫 ・輸送手段の合理的組合せ | ・売掛、買掛などの把握 | |
| 部門間につながるもの (本部と支店、本部と加盟店など) | ・損益の把握(利益管理) | ・電話、テレックスなどによる受注、発注 | ・ダイヤグラム配送 ・配送センターの合理的配置 ・配送センターから顧客への直接配送 | ・本支店勘定制度 | ・情報を軸にして上記および左記のいくつかのシステムを結合したもの |
| 取引関係にある企業間にわたるもの | ・売筋商品、見切商品需要動向などに関する情報のフィードバック・システム | ・電話、テレックスなどによる受注、発注 ・テレメーターリングシステム ・送状などの自動作成 ・自動発注システム | ・ダイヤグラム配送 ・取引先企業の顧客への直接配送 ・共同集配センター | ・請求書などの自動作成 ・銀行口座の自動振替 | ・同上 |
| 同業種に属する企業間にわたるもの (比較的多数) | ・売筋商品、見切商品需要動向などに関する情報交換 | ・商品融通 ・委託出荷 | ・共同配送 ・共同集配センター | ・共同集金 ・代金集中決済 | ・同上 |
| 業界全体にわたるもの | ・需要動向、新製品などに関する情報交換のネットワーク | ・商品所在情報、商品融通のネットワーク ・商品取引所のコンピューター化 | ・共同物流ネットワーク ・アフター・サービスセンター | ・消費者信用調査ネットワーク ・自動付保システム | ・同上 |
| 流通部門の広い範囲にわたるもの (流通関連サービス企業の介在もある) | ・中長期の消費者動向情報などの供給ネットワーク ・各種の統計類などの供給のネットワーク | ・広告効果の測定などのためのネットワーク ・企業信用情報ネットワーク | ・流通センター(流通業務団地) ・コールド・チェーン・システム ・協同一貫輸送 ・物資別途輸送 ・輸送情報供給のためのネットワーク | ・消費者信用調査ネットワーク ・クレジット・カード・システム ・トレーディングスタンプ・システムなど | ・同上(全流通体系) |

Table 1 流通活動のシステム化の基本構造

なお、昭和44年の「流通システム化について」の報告においては「流通活動のシステム化の基本構造」として Table 1 のように示されているが、の中には「大規模物流基地」は出てこない。

これが現れてくるのは昭和46年の「流通システム化基本方針」からである。それは Fig.1 のようなものである。ただ、林周二氏によればこれは「体系のごとくあらねばならないと指摘している」ものだという⁴⁾。したがってそれは一種の理想のようなものと解釈してよいだろう。

この中に「大規模物流基地適正配置構想」はある。それはどういう位置付けであったろうか。実施計画においては当時の「経済社会基本計画」の基本目標である「豊かな社会環境の創造」と「物価の安定」というものに合致させるものとして前者の政策プログラムに示されている⁵⁾。

このようにして流通システム化行政の中で生まれた「大規模物流基地適正配置構想」であるが、それが具体的にどのようなものであるかはこの「基本方針」の段階では明確には示されていない。もちろん基本的な考え方は示されているが、物流基地なるものの姿は出てこない。それは以後の研究・調査によって次第に明らかになり、その政策の具体的な方向が示されることになっていたのであろう。

事実、この体系に示される「物価の安定」に関係した「パレットプールの推進」などの政策プログラムの項目については、それぞれ通産省の委託事業として調査・研究が行われていることである。ただ、大規模物流基地適正配置構想については当初のものを除いてその後、研究・調査が行われたという様子はない。

若干余談となるが、私は昭和45年から48年に至るこの時期に勸流通経済研究所の研究員であり、そこにシステム開発センターが一部門として設置された時にその担当となり、その後、流通システム開発センターが独立財団となった時にはそこに移籍した。

したがって、最初からすべての政策プログラムの基礎調査・研究に携わっている。一部の調査・研究など（例えばパレットプール問題は東京商工会議所委託など）を除いてほとんどの調査・研究をわれわれの機関が受けていたし、他の機関委託の調査・研究にも委員として参加していた。また、「流通システム化推進会議」の委員でもあった。

そうでありながら私の記憶には「大規模物流基地適正配置構想」に関する調査・研究を継続的に行ったということは存在しない。例えば、大都市の物流

問題解決のための「コンソリデーション・システムの研究調査」などは行ったが、全国レベルで見た大規模な物流基地を配置するということに関する調査や研究をしたということはない。

実際に「大規模物流基地適正配置構想」はこの実施計画の段階だけでその後のフォローは行われていなかったのではないのだろうか⁶⁾。

2. 次の段階

考えてみるに、通産省の「流通システム化実施計画」に「大規模物流基地適正配置構想」は載せられていながら、それは基本的な考え方及び研究としてのみであり、具体的に通産省の担当としては考えられていなかったのではないのか。それではなぜ、ここにこの構想が上げられていたのだろうか。それについては次の三つの考え方がある。

(1)通産省としては当時、産業構造、産業立地の変化に対応するという課題に取り組んでおり、それと流

* 1 産業構造審議会流通部会報告「流通システム化について」（昭和44年）、通産省流通システム化推進会議「流通システム化基本方針」（昭和46年）、通産省「流通システム化実施計画」（昭和48年）はそれぞれ公表されているが、ここでは、参考文献1）、2）、3）の3つの資料を利用している。

* 2 「大規模物流基地適正配置構想」については昭和48年10月に通商産業省産業政策局編「大規模物流基地適正配置構想」という報告書が発表されている。これは「第一部 大規模物流基地適正配置構想」と「第二部（参考資料）物流施設立地情報の分析」によって構成されており、第一部の構成は以下になっている。
第1章 大規模物流基地適正配置構想の意義／第2章 流通システム化の本質と物的流通の効率化／第3章 工業再配置構想下における物的流通の展開／第4章 大規模物流基地の機能構成／第5章 大規模物流基地の適正配置構想

第二部の構成は以下のとおりである。

第1章 大規模物流基地適正配置構想策定の手順／第2章 物流施設の機能の分析／第3章 物流施設の立地因子、立地条件の分析／第4章 物流施設立地単原単位の計測／第5章 物流施設需要および貨物発生量の予測／第6章 業種別物流パターンの分析／第7章 物流基地モデルの設計／第8章 物流施設の立地計画例

このような内容で、大規模物流基地について機能の組み合わせと立地に関係していくつかのパターンが提示されているのである。これは基本的な調査・研究といえるだろう。つまり、これが最初で最後のものだと考えられる。もっとも、この構想については見直しが考えられ、昭和50年代になって改定作業が行われたということも言う人もいるが、それが行われ報告書が発表されたということは確認できない。昭和48年の報告書も私の手元はおろか、あちこち探したが見つからず、通産省産業政策局でも保存されておらず、結局、つてをたどって通産省内の「通商産業省図書館」に一部あるのを見つけたのである。改訂版については現時点では見つからなかった。

通システム化を結びつけた場合、こういう構想を入れるのが当然であったと考えた。あわせて、「経済社会基本計画」の基本目標との整合性が必要であった。

(2)この時期、昭和45年に運輸省の運輸政策懇談会による「物流革新の方向—運輸政策懇談会の記録—」が発表され、運輸省の「物流システム化への道」が示されていたが、その中に「複合ターミナル構想」など物流拠点政策が取り入れられていたために「システム化」という点で通産省もそれへの適合を図ろうとした*3。

(3)それまでの通産行政においては「中小企業の近代化」として共同化の助成を強力に進めており、その中に「卸商業団地」の設置があり、これが軌道に乗り始めていた。卸商業団地はいわゆる物流拠点でもあり、施行されたばかりの「流市法（流通市街地整備に関する法律）」が存在し、この法律は5省共管であるが通産省もそのひとつであった。この延長線上の問題として大規模物流基地が出てきた。

以上のような経過であるが、いずれにせよ、具体化しないままになっていた。

3. その後の経過

その後、通産行政では大規模物流基地というものは現れてこない。実は昭和50年代を通して通産省では物流についてあまり関心を持たなくなっているように思われる。というよりも通産省の仕事としては物流に関してはその周辺の条件整備の方に重点が移っているのである。それは「情報システム化の推進」であり、取引、情報などに関する標準化の推進である。

それは、物流という視点において政策のしぼり込みが行われ、総合的な物流政策というものについて

は具体的な政策として通産省では担当できなかったからだといえるからであろう。総合的な物流政策となると「運輸」「道路」などのインフラ関係を無視するわけにはいかず、この分野については通産省の担当ではなかったからである。

それ以外に、次のようなことも考えられる*4。

(1)昭和40年代に通産省が流通システム化ということで広く物流まで取り上げたのは、この時期が高度経済成長の真つただ中にあり、多くの産業・企業で物流量の増大と物流コストの急増への対応に悩んでいたからである。しかし、昭和50年代に入り、物流量の増大は止まり、企業は経営体質の改善を求め、物流についてはハードによる能力拡大でなくソフトによる生産性の向上を求めてきていた。通産省の行うべき課題が変化したのである。

(2)昭和50年代を通して通産省の流通行政の中心は「大規模小売店舗法」問題となり、規制緩和がその中心となっていた。つまり、通産省産業政策局において流通改善のテーマが方向転換をしたのである。

こうして大規模物流基地構想なるものは消えてしまったというような状況であった。しかし、この問題が再び表面に現れてくるのは昭和60年代に入ってからである。昭和62、63年あたりから景気が過熱し始め、やがて平成景気に突入する。後にバブルと言われるものである。

ここに至って再び、昭和40年代と同じ状況が生まれる。物流量は増大し、現場労働力不足もあって運賃の急騰が起り、合わせて昭和40年代にはなかった都市交通問題、大気汚染などによる社会的な物流を規制する問題も発生した。

平成2年に行われた通産省の「物流と経済成長研究会」の報告は「将来の経済成長において物流はこのままで行くと最大のネックとなる」という警鐘を鳴らした。ここに至って通産省は再び物流問題に取り組もうとするのである。

平成3年に産業構造審議会流通部会・中小企業政策審議会流通小委員会合同会議は、中間答申「物流効率化対策の総合的推進について」を発表した。この中で物流拠点に関しては次のようにその基本的な考え方を述べている*5。

「事業者が物流を効率的に行うためには、配送センター、貨物ターミナル、荷受け施設等の物流拠点インフラが適切に整備される必要があるが、地価高騰に伴う用地の確保難等から、現在、その整備は十分に進展していない。これら物流拠点インフラに関し

*3 ここでは参考文献5)を参考している。

*4 通産省の流通システム化政策は、昭和48年の第一次石油危機に始まる環境条件の変化で経済体制が変わることによって、大きく軌道修正を行わざるを得なくなった、と考えられる。つまり、経済の量的な膨張が止まり、物流においては量的な対応ではなく、質的な対応が求められるようになったからである。

しかし、それよりも私は次のように考える。それは「流通システム化」という概念があまりに理論的かつ理想的なものであった、ということである。そのために具体的な施策を展開しようという場合、それはシステムとしてではなく、個別の問題、個別の活動に対応する以外にないのである。そうなる大規模物流基地適正配置構想というのは通産省にとって自らの管轄をはずれる部分が多過ぎるために、構想を概念モデルとして提示できても、それを具体化することはできなかった、ということではなからうか。したがって、初めに構想を出してしまうと、後は自己の手を離れるという性格のものだったと思われる。

ては、昭和41年に制定された『流通市街地整備に関する法律』に基づき21の流通業務団地が整備されている。制定後25年を経た今日、物流の質的变化等が生じており、新たな物流拠点インフラの整備という観点から抜本的な見直しが求められている。また、昭和63年度より卸共同流通ターミナルが『民間事業者の能力の活用による特定施設の整備に関する臨時措置法』の助成対象とされてきたが、卸共同流通ターミナルの活用状況は必ずしも積極的なものとなっていない。

更に、トラック輸送量の増大や都市部における交通混雑による輸送効率の低下等を反映して、道路、駐車場等のトラック関連施設等の物流関係の公的インフラの一層の整備が必要となってきている。加えて、モーダルシフトを推進するために、貨物ターミナルや港湾等鉄道、海運関連施設の一層の整備も求められている」

それではどのようにすればよいかについては「物流の需給不均衡の調整を図るためには、引き続き物流の供給面の拡充を図ることが必要であり、鉄道貨物輸送力の増強、海上貨物輸送量の増強、トラック輸送力の拡充や物流に重要な役割を果たす道路等の公的インフラ整備が一層推進される必要がある」という。これは通産省としては管轄から言えば他人事である。

4. 具体的方策

それでは通産省としての具体的方策は何も上げられていないかという、そうでもない。この中間答申の中には、中小企業問題として次のような記述がある。

「複数の多様な中小企業が共同物流センターを設置すること等により共同物流加工・共同輸送等を実施していくことは、中小企業自身の物流効率化にとって極めて効果的であると共に、こうした対応は、全体としての物流の合理化の実現にも資すると考えられる」

これはある方向を示唆している。

そして、推進すべき対策として「物流拠点インフラの整備」が上げられており、そこでは次のような方策が求められている。

[a]流通業務市街地の促進

「流通業務市街地の整備に関する法律」は、都市の中心地域に過度に集中している流通業務施設を、都市計画事業として市街地周辺部に移転集団化させ、流通機能の向上、都市交通の円滑化を図る目

的で制定され、一定の効果を上げてきた。

しかしながら、同法制定以来約25年が経過した今日、都市化の進展、流通形態の多様化等により、望まれる流通業務市街地の在り方も変容しつつある。従って、流通業務市街地の在り方として、流通業務市街地の配置（大都市周辺都市や地方中核都市における効果的な流通業務地区設置の在り方）、機能（地域活性化拠点としての機能、地域社会と密接した機能、卸・運輸・倉庫等の業務領域の複合化・多様化に対する機能、流通業の高度情報化に対応する機能）、施設建築上の諸規制の緩和等に関し検討し、同法の改正を含め、所要の見直しを行っていく必要がある。

そのため、昭和59年、60年に関係省庁（通商産業省、経済企画庁、農林水産省、運輸省、建設省）の協力の下に行われた『流通業務市街地整備計画調査』の結果を踏まえ、関係省庁が協力しつつ、流通業務市街地に関する調査・研究を進め、早急に結論を得ることが必要である。

b)民活法の活用

民活法は、経済社会の基盤の充実に資する各種の施設の整備を民間事業者の能力を活用して促進することを目的としており、物流関係施設としては、11号ロ＝卸共同ターミナル（受発注業務施設、荷捌施設）などを助成の対象としている。既に、アジア太平洋トレードセンターにおいて同制度を活用した施設の着工がなされているが、行政においては、引き続きこれら施設の整備の積極的な支援に努めることが求められる。

c)特定商業集積法の活用

「特定商業集積法」は、特定商業集積の整備を促進することにより、商業の振興及び良好な都市環境の形成を促進することを目的としており、公共施設と一体として整備される、コミュニティーホール、研修施設、荷捌施設など商業基盤施設及び商業施設を助成の対象としている。

「特定商業集積法」のスキームの活用を予定したプロジェクトについては、現在、相当のプロジェクトが候補としてあがっており、今後ともその増加が見込まれている。これらのプロジェクトについては、同法の積極的な活用により荷捌施設などの所要の物流関連施設の整備が図られることが望

* 5 平成3年のこの中間答申「物流効率化の総合的推進について」は参考文献6）として公刊されている。以下はこの「90年代の物流効率化ビジョン」から引用している。

まれる。

d) 輸入インフラの整備

空港・港湾及び輸入インフラは、国際的な物流と国内の物流との結節点であると共に、国内物流の開始点としてとらえることができる。国内物流の観点から見れば、荷役・荷捌き・保管・配送等の物流の各段階相互間の連携体制を確立し、計画的配送の実現等を図ることは、国内における物流の効率化を図ることにつながるといえる。このため、行政としても、関係省庁が連携しつつ、荷捌き・保管施設、流通加工施設、共同卸施設、受発注情報処理施設等流通関連施設等に対する政策的支援を行うことにより、空港・港湾等の周辺において輸入促進に必要な施設を集中的に整備する拠点を整備することが重要である。また、輸入品の物流の効率化を図るためには、通関手続きの簡素化等通関制度の見直しも重要と考えられる。」

物流拠点インフラの整備は以上の4点になっているが、これらはいずれもその後、実施されることと

* 6 現在、通産省においてこうした流通行政における施策立案を担当している人たちはすべて、流通システム化行政時代のことを知らない。それ以降の入省なのである。したがって、その当時のことを聞いてもわからないし、流通システム化と現在の流通行政の関係を聞いても明確にはわからない。ここではある担当官が「こういう理解で良いのではないか」といって話した内容を整理して述べておいた。

* 7 物流拠点というものについて私はそれを運輸機関による輸送拠点としての「運輸拠点」と、製造業・流通業などの「流通拠点」に分けて考えてみようとした。これは平成6年から7年にかけて行われた、運輸省総務審議官による「今後の物流拠点のあり方などに関する研究会」（座長・岡田清成城大学教授）に参加した時に議論を通して考えついたことである。

運輸拠点をそのまま物流拠点と考えるのは製造業・流通業が自らの物流活動における輸送において既存の運輸機関を利用するのが普通の姿の時に言えることであり、それが輸送の主体がトラックとなることによって、企業は自らの流通拠点を運輸拠点とは切り離して設置するようになった結果、運輸拠点はそのまま物流拠点とは言えなくなった、という考え方である。

これについては現在、私としては論文を作成する予定であり、それは平成8年度の神奈川大学経済学会の紀要「商経論叢」に載せるべく準備を進めている。そのためにここではまだ、考え方が煮つまっていないためにこの段階でとどめておく。

あわせて前述の「今後の物流拠点のあり方などに関する研究会」の取りまとめは未完成であるが、この問題については、現在行われている運輸政策審議会流通部会のテーマが「物流拠点」であり、私もこれに専門委員として参加しているので、この中間答申が平成8年に発表される予定になっていることから、それに合わせて私の論文も作成したいと考えている。

なる「流通業務市街地整備に関する法律の大幅改正」「中小企業流通業務効率化促進法の施行」「輸入促進法による輸入促進地域＝F A Zの指定」に結びついてくるのであるから、それは既にプログラム化されていたと言えるだろう。しかし、ここではもう「大規模物流基地適正配置構想」という言葉は出てこない。大規模物流基地の適正配置というといかにも通産省が主体となり、そういう物流拠点を計画的に全国において配置していくように聞こえるが、この平成3年中間答申の段階ではそういう考え方はなくなっているのだろう。そして、平成6年に前述の合同会議が「わが国流通の現状と課題」を答申した。これは「21世紀に向けた流通ビジョン」という名で公表されている⁷⁾ように、来世紀に入るに当たっての通産省の行政を規定するものである。物流に関しては前答申を原則的に踏襲することになっているので物流についてはくわしく述べられていないが、それでも項目は押さえられている。しかし、そこには物流拠点に関する記述は見られない。

「流通政策面での対応」の中の「物流システムの効率化」としては次の項目がある。

- ア 物流合理化ガイドラインの見直し
- イ 物流コストの調査の拡充
- ウ 物流分野の情報化の推進
- エ 物流分野の規格の標準化の一層の推進
- オ 一貫パレチゼーションの推進
- カ 物流共同化の促進
- キ モーダルシフトの推進
- ク 外部不経済への対応
- ケ 物流効率化の障害となる規制の見直し

これら施策の基準となる考え方としてこの答申では次のように述べられている。

「具体的には、価格メカニズムの機能を阻害する物流の取引慣行の是正の方向を示すとともに、その基礎となる物流コストの把握を幅広く普及させることが必要である。また、各事業者が個別事業者段階で、あるいは連携した形での物流分野の機械化、情報化、共同化を進めやすくするため、その環境作りとして、各種の情報化関係のプロトコルを業際横断的な形で標準化するとともに、必要に応じて金融面、税制面での措置の拡充についても検討を行うことや各自業者間の連携を促す機会、場、情報の提供を行うことが必要である。その際、物流が多様な荷主、物流業者などにわたる業際的な側面を有することにかんがみ、関係省庁、関係業界が一体となって取り組むこ

とが肝要である」

5. ある疑問

一体、通産省の施策としての「大規模物流基地適正配置構想」とは何だったのであろうか。昭和40年代の流通システム化施策の中でキャッチフレーズ的に取り上げられ、それはその名称のユニーク性と通産省が初めて物流拠点政策に取り組むものとして有名になり、それから20年たった現在でも人々の口に乗ることがある。

それは花火のように打ち上げられただけで具体的な施策として展開されることなく、消えていったものなのだろうか。これについては二つの見解があるだろう。ひとつは「キャッチフレーズとして他の通産省の物流関連施策の基本的な考え方を示すものとして上げられただけで、初めからその具体的な展開は考えられていなかったのだろう」というものである。実際に通産省は運輸省や建設省、あるいは農林水産省のように物流拠点に関係する『場』についての物理的なものを管轄として持っていない。つまり、道路、港湾・空港、土地などであり、また、免許などに関係する民間企業への強制力である。そうである以上、通産省が自ら大規模な物流拠点を展開することなど、はなから不可能なことであった。

しかし、もうひとつの見解があるだろう。これは現役の通産官僚の見方でもある。それは本質的に通産省が政策官庁であり、方向を打ち上げ民間企業をして誘導せしめるものだという点に関係する。つまり、「多くの法律を駆使して民間企業の物流を標準化・共同化・機械化・情報化させるということはそのまま大規模な物流拠点を形作ることに結びつくのだから、現在展開されている通産省の物流施策はそのまま大規模物流基地の実現に結びつくものであり、そういう意味で現在でも生きている施策である」ということである*6。

我々はここで運輸における物流拠点と荷主となる企業の物流拠点の本質を理解する必要がある。運輸関連で言う物流拠点というのは運輸拠点であり、交

通拠点である。つまり、運輸政策・交通政策の中で生まれるものである。それは果たして本当の意味で物流拠点といえるのだろうか。物流という概念は「商品」の側から言うものである。商品の法的所有はメーカー、商社、流通業にあり、各企業が自らの物流施設でそれを扱う。それが輸送されることとなり、所有ではなく、活動面のみが運輸機関に委託された場合、その集合が行われ、その集合拠点が運輸拠点となるのである。これを物流拠点と呼んだりする。

そうであるのなら、いわゆる荷主の物流拠点というのは運輸機関の結節点とは異なる性格のものであろう。運輸拠点と物流拠点を同一視するところから問題が生じる。物流拠点に対してこちらからアクセスする輸送機関であるトラックが物流における輸送の主力になったことから、運輸拠点はイコール物流拠点にはならなくなった。

通産省の大規模物流基地適正配置構想は、運輸拠点がそのまま物流拠点となり得る時代の終わり頃に出現し、その後の物流変化の中で発展的に具体化されず消えていったもの、と言えるのではないのか*7。

参考文献

- 1) 通商産業省企業局編『流通システム化への道』昭和46年
- 2) 林周二・田島義博編『流通システム』日本経済新聞社、昭和45年
- 3) 林周二・田島義博編『流通システム 第2版』日本経済新聞社、昭和51年
- 4) 同上、P.12
- 5) 林周二・中西睦編『現代の物的流通 第2版』日本経済新聞社、昭和51年
- 6) 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』通商産業調査会、平成4年
- 7) 通商産業省産業政策課・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、平成6年