

## 最近の物流に関する答申・報告書

中田 信哉

「はじめに」

平成2年から3年にかけて政府の審議会における答申、委員会などの物流に関する報告書がいくつか発表された。<sup>(1)</sup>加えて現在、討議が続けられている審議会・委員会がいくつかあり、それらは平成3年の秋から平成4年にかけてその結果を発表する予定になっている。<sup>(2)</sup>さらに審議会の討議や委員会の設置が予定されているものもいくつかあり、このところ、政府の物流に対する動きが活発化している。

そもそも、物流に的を絞ってこれらの審議会や委員会が答申・報告を行うということはあまりない。例えば、あったとしてもそれは物流というより、物流のうちのある部分を取り上げて、ある特定産業のある特定テーマについて接近するものであったし、更に言うならそれらは各省庁の事情で独立に行なわれるものであるため、<sup>(3)</sup>時期的に集中するものではなかった。

現在、政府各省がこぞって物流に取り組み始めているのは一種のブームのような、つまり、行政各省としては「バスに乗り遅れるな」という意識があることも否定できないだろうが必然性が存在しているということを認めるべきであろう。

政府の審議会・委員会は経済官庁の場合、将来を考え、そのための政策展開の狙いで行なわれるものと現在、起こっている問題で民間企業などの産業界から要請があつてそれをテーマとして行なわれるものがある。現在の物流問題はこの両者が絡み合っている。それは「将来、確実に困難な問題が起こる」と予想され、それに対しての施策の展開が必要であるといわれていたことが継続的好況の中で既に発生し始めており、今すぐに解決しなければならず、しかも、その問題は産業・企業レベルでは対応できないほど大きな問題であつた、<sup>(4)</sup>というところに特徴がある。

さらに、行政レベルで行なつたことによつてそこから行政としてはみずからその始末をつけねばならなくなつた、<sup>(5)</sup>という問題も絡んでいる。

話をまとめてみるなら現在、物流に関する外部環境の変化が複合的に起こつてきているということである。このことが多くの官庁の動きが同時多発的に起こつてきたということにつながる。なぜなら、ある一つの問題が起こつていたということであればそれがいかに大きな問題であつても多くの官庁が乗り出すことはないからである。性格の異なつたいくつかの問題が複合的に発生したためにそれらに関係する官庁が同じ物流という一つの経済機能に対して異なつたアプローチで手を出し始めている<sup>(6)</sup>ということが言えよう。

これら外部環境というのは次の四つにまとめられる。

#### イ 労働力不足問題

ロ 交通・大気汚染問題

ハ 日本型取引慣行の改善問題

ニ 経済的規制緩和問題

考えてみるとこれらの問題というのは今日、急に起こってきた問題ではない。それぞれ、従来から言われ続けていたことである。したがって、今、急に集中豪雨的に審議会・委員会がとり上げ、競って答申・報告書を出すという形にはならなくても良い。むしろ、それぞれを担当する個別の官庁がその問題に絞って検討を進めればよいものである。

ところがこれらの問題がすべからず物流に関係するものであった場合、そこには「では、物流をこれからどうする」という問題が絡んでくる。物流は体系であり、社会システムでもある。となると物流に対してある方策を考える場合、そこには物流体系をどう位置づけるか、という要素を含まなければならず、そうであるならある省庁が将来に向けて物流のビジョンを提起するようなことがあれば他の省庁はそのビジョンをベースにしなければならぬということが起こってくる。<sup>(7)</sup>

かくして、その物流ビジョンを、ビジョンでなくても基本的な考え方を、早く出しておきたいという官庁の思惑が働いてくるということは当然であろう。そこでこういう物流に対する各省庁の多くの動きの発端となつた三つの答申・報告書について分析をかけてみることにする。そこから、今、起こっている各省の動きを整理してみたい。

三つの答申・報告書は次のものである。

① 運輸政策審議会物流部会答申「物流業における労働力問題への対応策について——二一世紀にむけての

物流戦略——」（平成二年十二月）

② 通商産業省「物流と経済成長研究会報告書」（財団法人 日本立地センター委託 平成三年三月）

③ 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企画調査小委員会「物流等検討分科会報告書」（平成三年六月）

### 「運輸政策審議会答申」

現在の物流ブームのきっかけとなったものと思われるのが運輸政策審議会物流部会の答申である。「物流業における労働力問題への対応方策について——二世紀にむけての物流戦略——」（以下運輸政策審議会答申と略す）である。<sup>(8)</sup>

運輸省では過去、一〇年ごとに運輸政策審議会の答申として「総合交通政策」を発表し、それを受けて政策展開を行なってきた。昭和四六年、五六年と答申が出され、六六年がその時期とされていたため、昭和六三年ごろから運輸政策審議会では各部会が委員会を開いていた。<sup>(9)</sup>

ただ、物流部会においては物流二法（貨物運送取扱事業法、貨物自動車運送事業法）の施行問題があったため、その面での検討が行なわれていた。<sup>(10)</sup> 物流二法が一段落した後、貨物輸送に係る業界からにわかに労働力不足の声が起こり始め、既に物流二法のための討議の中でもそれは出始めていたため平成元年から物流部会の中で労働力問題が取り上げられていたのである。

労働力問題は今後、一〇年、ますます、厳しい状況となり、構造化するということがあり、この問題はこれから一〇年の運輸省にとっての、特に物流において最大のテーマとなるということからこれを中心に取り上げ

ることとしたものである。

運政審答申では「はじめに」の中でこのように言う。「最近、物流業をめぐっては、労働力不足の深刻化、道路混雑の激化、地球温暖化問題、NOx問題をはじめとする環境問題の深刻化など制約要因が急速に顕在化している。」

ここではその後、一般化してくる問題が総合的に取り上げられている。そして、「特に、物流業の労働集約的性格を考えれば、労働力不足問題は深刻であり、このまま、放置すれば労働力不足がネックになって円滑な輸送サービスの提供に支障を生ずるおそれが強まっている」として労働力不足を最大の問題としているのである。

つまり、ここでは労働力不足問題について「今後は構造化してくるものである」ということと「物流業における労働力不足は産業活動および国民生活に重大な影響を与えるものだ」と位置付けている。

そして、「このような状況の下における物流業の労働力不足対策は、大きく分けて二つの方向から検討する必要がある」としている。それが「労働力確保のための方策」であり、「労働力不足に対応した物流効率化の方策」である、という。

こういう前文を受けて本文に入るわけであるが本文は三つ章に分かれている。それは次のものである。

#### 第一章 物流業における労働力需給の動向

#### 第二章 物流業における労働力確保のための方策

#### 第三章 労働力不足に対応した物流効率化のための方策

このあとに「むすび」がつく。

以下、各章についてのポイントを述べる。

### 一 物流業における労働力需給の動向

昭和六三年の物流業における労働者数については「トラック運送業一〇四万人、倉庫業九万人、港灣運送業七万人、内航海運業（船員のみ）四万人、通運二万人の合計一二七万人であり、大部分がトラック運送業であるがそれぞれの分野ですでに労働力の充足は不十分な状態になっている」とした上でこの要因として好況の中で労働力需要に供給が追いつかない状況にありながら特に物流業においては「昭和六三年度の年間総労働時間は、トラック運送業の労働者、内航船員ともに約二八〇〇時間であり、全産業平均の約二三〇〇時間と比較して、格段に長いものになっている」ことと「週休二日制の導入の遅れ」が存在していることを上げている。

更に「物流業は一般的に作業環境が悪く作業内容がきつい、労働時間が長く不規則等労働条件の酷しい現業部門を有しているが、物流業の大部分は中小企業であるため、業界全体の近代化が遅れ、労働条件の改善が進んでいないこと」や「物流業が労働集約型の産業」であること等『労働条件の悪さ』が最大の原因であることを指摘している。

この労働力需給を将来に向けて見た場合、以下のような予測を行なっている。「西暦二〇〇〇年における物流業の労働力需要を予測すると、一人当たりの年間総労働時間を年間一八〇〇時間にした場合、現在よりも八六万人多い二二三万人の労働力が必要となり、年間二〇〇〇時間とした場合でも一九三万人が必要となる」としている。<sup>(1)</sup>

この数字はほとんど確保不可能なものであり、ここで輸送供給力が絶対的に不足して来ることを強調してい

る。<sup>(12)</sup>

(1) 物流業における労働力確保のための方策

以上のような認識から物流業の労働者の確保策を考えていくことになるわけであるがそのためには「物流業を労働者にとって魅力ある存在に変えていくことが必要であり、労働時間の短縮をはじめとする労働条件の改善に取り組むとともに、福利厚生面を含めた労働環境の整備、改善を図ることが不可決である」とした上で以下のような方策の必要性を言っている。

①労働条件の改善

労働条件の改善では「労働時間の短縮」があるが、これについては将来への方向として具体的な数字は上げられていない。「短縮を進めていく必要がある」といつているだけである。<sup>(13)</sup>

「週休二日制の拡大等」については「労働時間の短縮、労働力確保等のため、週休二日制の拡大を真剣に検討することが必要である」といつているがそのために必要なこととして「荷主企業等の協力」を得ること、「週末出荷の抑制」を図ること、「週休二日制拡大のためのプログラム作り」などが上げられている。「土休日における平日との料金格差」も必要だとしている。

「所定外労働時間の抑制」については物流業界が他産業に比較して所定外賃金の割合が高く、所定外労働時間が長いことから所定内賃金を上げつつ、所定外労働時間を短縮させることが重要だとして荷主の協力を得ながら、「労働時間の弾力化対策を導入」していくことや荷主の出荷計画などについて長期のものを入手し、これに従って作業計画を立てるなどのことが有効であるとしている。<sup>(14)</sup>

「賃金体系の見直し」ではかつての専門職としての若年者の比較的高給が近年、他産業の賃金アップで優位

性を失ってきた、として「技能、知識、経験などに加え、年令や勤続年数を考慮した賃金体系を採用」することも必要だとしている。「生産性を高め賃金全体の向上への努力」が必要だとも言っている。<sup>(15)</sup>

## ② 労働環境の整備

ここではまず、「職場環境への配慮」を上げている。そのために「船舶、車両などの居住性の改善」「休息施設等の整備」「作業等の軽減」「船舶運行システムの近代化」が上げられているが、物流業の大半が中小企業であることから業界全体としての取組み、支援が必要であるとしている。<sup>(16)</sup>

次には「労働災害防止対策の徹底」が上げられている。ここでは「安全管理の強化」「安全作業マニュアルの作成」「社宅・寮、福利厚生施設、健康管理、生涯設計、など」福利厚生面の配慮」が上げられている。ただ、これも業界全体で取り組む問題だということは変わらない。

## ③ モデル事業所の指定制度等

以上のような方向を促進するため「モデル事業所の指定」や「優良事業者、優良事業所の表彰制度」が考えられるということを上げている。

## (2) 人材確保のための施策

労働力不足の中で人材の確保を行なうためには学校教育の段階からの要請や社内での人材の資質向上が必要だ、として以下のようなことを上げている。

### ① 人材の確保

ここでは「学校教育段階における養成」として「職業系高校における物流（流通）コースの設置」や「専門学校」等を要請しつつ、事業者団体が物流業に就職を志す生徒に対する「奨学資金制度」等を設けるこ



とが考えられるとしている。

「求人・募集方法の改善」では「共同求人活動の推進」や「マス・メディアの活用」「他産業からの転職者の確保」「労働者の定着率の向上」等、これまであまり手を付けていなかったことを積極的に行なうよう指摘している。

## ② 人材の養成

人材の養成は物流業における作業の高度化と熟練労働力の養成が目的となるがここでは「研修制度の充実」「資格制度の充実」「表彰制度の創設」が上げられている。<sup>(17)</sup>

## (3) 女性・中高年労働力等の活用

これまで物流業における現場の労働力は主に若年の男子に依存していた。しかし、今後はそれ以外の労働力の確保策として新たに次のようなことを行なうべきだとしている。

### ① 女性労働力の活用

今後、女性労働力を活用するとしたら「作業の自動化、機械化」「労働条件の改善（特に勤務時間）」「職場環境の改善」を上げている。<sup>(18)</sup>

### ② 中高年労働力の活用

中高年労働力の活用においても「作業の自動化、機械化」「労働条件の改善」「能力に応じた職種転換」「福利厚生面の整備」が上げられている。

このほか「アルバイト・パートタイム労働者の活用」や「労働力の（企業間の）相互利用」「外人労働者の受け入れ問題」等が上げられている。<sup>(19)</sup>

#### (4) 物流業に係わるイメージ向上のための広報活動の積極的展開

これまで物流業のイメージは3Kに代表されるようによいものではなかった、という認識から業界全体としてイメージの向上が不可欠だ、として「マス・メディアの活用、イベント等の開催」「社会教育、学校教育、文化事業への参画」を上げているがこれについては具体的に述べられているわけではない。

これ以外に「労働力確保対策を進めるために求められる経費の適正な負担と中小企業に対する配慮」が上げられているがこれらは行政や業界団体に対して述べているものである。

## 二 労働力不足に対応した物流効率化のための方策

どのような労働力確保の方策を展開したとしても十分なる労働力需要に応じることが出来ないだろうし、たとえ確保できるということであってもこれまでに述べられたように労働条件などの大幅な引き上げが行なわれるということだと運賃が高騰するのは当然である。そこで「生産性の向上を図るため、物流効率化のための施策に積極的に取り組んでいかねばならない」ということ、また、環境問題への対応は労働力不足の対応だけでは不足であるということから「今後、我が国経済や国民生活の健全な発展、物流業の円滑な運営を確保していくためには、物流サービスの再構築をすることにより、物流全体システムとして効率的なものに転換していく必要がある」ということから期待すべき物流について言及をしている。

### (1) 効率的な物流システムへの転換を進めるための物流サービスの再構築

ここではいくつかのことが大きく取り上げられているがそれらはいずれもこれまで物流の中において明確になっ

## ① ジャスト・イン・タイムサービスの問題点の見直しの必要性

ジャスト・イン・タイムサービスについては「第2次石油ショック以降の重厚長大型産業から軽薄短小型産業への我が国産業構造の変化やあらゆる商品分野での競争激化による商品の差別化傾向の中で、急速に浸透し、今や我が国の生産・販売システムに強固に組み込まれるに至っている」としてそれがこれまでの経済の推移の中で必然的に生れたものと位置付けている。そして、「産業界にとって商品の市場競争力の強化とともに、在庫費用の圧縮を通じ物流コスト全体の縮減に大いに寄与してきたものと考えられる」と肯定的な見方もしている。<sup>(20)</sup>

一方「輸送側にアイドルを生じやすい」こと、「非実働時間の増加を招く」ことなど輸送側から見ると「負の要因を含んでいる」として否定的な見解も見せている。<sup>(21)</sup> また、このサービスは「豊富な労働力」を前提にしているということから改善の必要性を述べている。

そこで「すでに産業界の一部で始まっているジャスト・イン・タイムサービスに対する見直しが、今後、生産・流通販売の各界関係者の間で、生産や流通の段階を一貫した労働力対策という総合的な見地から行なわれ、合理的な物流サービスが再構築されることが望まれる」とし、「消費者の理解を深める必要性」にも言及している。

ただ、この答申ではジャスト・イン・タイムサービスなるものがどういうものを言うのかははっきりしていないし、それを具体的にどうするのかについても言及してはいない。問題提起である。

## ② 輸送需要の平準化

「輸送需要は、企業の生産、販売システム、贈答品市場の季節波動性などに強く左右されることから波動性

が大きく、月末への輸送量の集中、輸送需要の季節的変動などが物流業の生産性を低下させている場合が多い」として物流の本来的性格について述べ、「関係業界においては、百貨店を初めとする関係企業や消費者に呼び掛けを行ない、歳暮時期における需要の分散を図り、年間を通じた輸送需要の平準化を図ることにより、輸送効率の向上に努めている」という現状から「今後とも、業界全体としての取り組みを強化、利用者による協力の拡大、行政による環境整備などが必要である」としている。ここでは具体的なことは何も言っていないがこの後、もっとも早く動き始めた問題であった。<sup>(22)</sup>

### ③ 物流サービスの再構築に資する弾力的な価格体系の形成

過去、運輸業界においては、多くの輸送機関の運賃・料金は総合原価主義に基づくものであった。しかし、規制緩和の結果それは変化しているがそれでも個別原価主義がベースにある。しかし、輸送需要の波動性が物流の本来的に持っている性格であるとしたら「価格メカニズムを通じて」それを変えていくことが望ましいとして、「サービス・レベルに応じた弾力的な価格体系を新たに構築し、労働力コストの高騰をふまえて、労働集約型の物流サービスの間のコストの格差を反映した運賃・料金格差の拡大を図ることにより、市場原理に従った誘導を行なうことが適当である」としている。

それは「労働集約型輸送および繁忙期輸送の運賃・料金の引上げ、待機料金、深夜荷役割り増し料金、付帯サービス料金などの高度なサービスに付随する付加料金の導入・拡大などを図り、サービスレベルに応じた弾力的な価格体系の構築を図っていく必要がある」などと具体的に述べられている。そして「弾力的な価格体系を早期に導入することが重要な課題となっている」としているが確かにこの問題は答申が発表されたと同時に動き始めた。

#### ④ 物流サービス再構築のための環境整備

これは効率的な物流システムのための周辺整備の問題である。ここでは「物流システムを再構築するためのパートナーシップの確立」と「関係者の理解の促進」が上げられている。このパートナーシップというのは物流業とその利用者である産業側のことを言っているし、関係者というのは産業界や国民を言っていると思われる。ここでは前項に比べてきわめて抽象的になっている。

#### (2) 幹線輸送の効率化

我が国の物流が輸送において自動車中心となってきたため多くの問題が生れてきているということから鉄道、または海運を積極的に利用しようということである。ここでは「モーダル・シフト」が唯一のテーマとして取り上げられている。モーダル・シフトとは自動車輸送をより大量、省エネルギー型の輸送機関である鉄道、海運に移していくことを言う。ある意味では今回の答申の目玉がこのモーダル・シフトであるといえる。<sup>(23)</sup>

モーダル・シフトについてはまず「幹線輸送の分野における輸送環境の変化を踏まえたモーダル・シフトの必要性」ということでなぜ、この問題を答申したかを述べている。それは自動車輸送に比べて省力・省エネルギー・低公害型の輸送であるということを説明したものである。

ただ、単純に自動車輸送を鉄道、海運に移せ、ということを行うのではなく「トラック運送業界が鉄道・海運との協同一貫輸送を積極的に進めることにより、新たな事業分野の開拓を図りつつ、トラック輸送と大量輸送機関双方の長所を生かした総合的な幹線輸送体制を構築する必要がある」というように言っている。

次に「モーダル・シフトの誘導策」を言う。ここでは三つのことが上げられている。第一は鉄道におけるピギー・バック適合型トラックの整備とかスライド・バン・ボディシステムの普及など「機器の整備」である。

第二は「輸送機関の選択性の拡大」であり、これには貨物運送取扱事業法に基づく参入規制の緩和をつけ加えている。<sup>(24)</sup>

第三は中小トラック業のための「協同一貫輸送の推進」である。このような条件の整備をおこなうことを言っているのだが、そのためには「モーダルシフト推進のための基盤整備」が重要だということで「鉄道輸送力の増強」「海運輸送力の増強」を上げているが既にトラックの輸送シェアが圧倒的になっている以上、モーダル・シフトを行なうためにはこの二つの機関の輸送力を大幅に上げなくては効果はないということであり、単に輸送機関のハードだけではなく、線路、ターミナル、港湾などのインフラ整備も必要なのである。<sup>(25)</sup>

そして「幹線トラック輸送」を取り上げているがそこでは「車両の大型化の推進」「帰り荷の確保」が上げられている。いずれにせよ、モーダル・シフトというのはきわめて難しい問題であるがそのベースに何が存在するののかということについては分析がなされてはいない。<sup>(26)</sup>

### (3) 都市内・地域内輸送の効率化

本来、物流問題の最大のポイントはこの域内輸送であろう。そのために「物流システム全体の効率化のためには、できるかぎりその効率化を推進する必要がある」と述べているがここではモーダル・シフトに匹敵するような問題を一つに絞り込んだ施策があるわけではない。

そこで第一に上げられているのが「営業トラックの利用促進」である。営業トラックがいかに家用トラックに比べて効率性が高いかを述べ、それに積極的に移していくことをしようとするのである。ここでは貨物自動車運送事業法が生きてくる。<sup>(27)</sup>

さらに「共同輸送の推進」が上げられているが共同輸送はそのまま、営業トラックの利用につながるもので

ある。<sup>(28)</sup>

そして「都市内・地域内輸送の効率化のための環境整備」が上げられているがここではビル、商店、マンションなどの荷受体制の問題が取り上げられている。

#### (4) 物流拠点の効率化

「省力化投資が重要である」ということから物流拠点の機械化、省力化がうたわれるのであるがそこには資金問題や土地確保問題といった難しい障害が存在するため「省力化投資の促進」を図るために各企業の努力を要請しつつ、行財政上の支援措置、技術情報の提供、コンサルティング体制の強化、データベース機能の充実、技術研修の開催、などを上げている。

物流拠点についてはその「集約化・適正配置」を上げている。ここでは各種の法律とのからみが述べられている。いずれにしてもこの問題は行政による誘導が必要だからである。<sup>(29)</sup> また「物流拠点の地方展開」が上げられている。これは地価、労働力供給の関係であろうし、物流ネットワークの効率の問題であろう。これも行政施策が重視されている。<sup>(30)</sup>

#### (5) その他

そのほか、大きなテーマとしては「情報システム化の推進」「一貫パレチゼーションシステムの推進」「新物流システムの開発と導入」が上げられている。このうち、情報システムと一貫パレチゼーションは従来、通産省などが中心に推進を測ってきたものであるため運輸省における取組みは弱い。したがって、ここで言われていることは常識的なものである。ただ、新システムについては既にテクノ・スーパーライナーという沿岸高速貨物輸送船の開発が着手されているためこれについては具体的に構想が述べられているもののこれは未来シス



テムである。

以上のような内容であるが全体的に見て総花的な内容となっている。それは多分、これが十年に一回の総合交通政策に対する物流面での答申のベースになるためだということと現在の物流問題を総合的に取り上げた政府関係の初めてのものであるということが理由であろう。

物流に関係する各行政機関、団体、各企業に対して広く状況を認識させ、今後の取組みの参考にさせるという目的もあると考えたい。そのため、この答申の評価はこの後、発表される他の機関による報告書などを見て行なうべきと思われる。

### 「物流と経済成長研究会報告書」

この報告書は平成三年三月に発表されたものできわめて評判を呼んだものである。評判を呼んだということはその内容において新たな考え方が示されたからというよりもそこで発表されたシミュレーションの結果がセンセーショナルであったからである。「もし、今、運賃が一〇%上がったら物価はどうなるか」といったような試算である。この報告書が出た直後に日本経済新聞が社説において「物流が経済成長の規制要因になつてくる」ということを言っているがその社説の元になったのがこの報告書である。<sup>(31)</sup>

この報告書を作った委員会の研究期間は短い。平成二年の十二月からであるから実質三か月しか研究をしていないが集中的に行なったものである。それについて委託主である通商産業省産業生活局調査課の佐瀬課長(当時)は初めての委員会の時に次の二つの点をあげて挨拶している。<sup>(32)</sup>



(1) 通産省が行なった各産業に対する調査においてほとんどの調査対象企業が「運賃の高騰」と「輸送機関の確保難」を今後の経営の問題点としてあげており、物流について通産省としての対応を期待しているため、通産省としては緊急に今後の対応策の展開ための問題点の把握を行なう必要がある。

(2) 物流問題が今後、重要になってくると予想されるため社会に対して警鐘を鳴らす役割をこの研究会に持たせたい。

こういう報告書であるため内容はやや、荒いものだという気がする。しかし、必要最低の問題点を網羅し、そこから多くの方面に対して提言を行っているため、この時期としては重要な役割を果し、物流問題を社会が真剣にとりあげ、研究をするきっかけとなったものとも言える。<sup>(33)</sup>

以下、この報告書の内容について述べる。報告書は大きく「物流の現状と問題点」と「物流問題への対応」と二つに分かれている。

### 一 物流の現状と問題点

物流の現状については特にこの研究会としてデータの作成を行なうということはしていない。既存のデータを集め、それによって現状の位置付けを行なっている。物流量の推移、輸送機関別の内訳、輸送地域別の状況、を分析し、そこから「我が国物流の特徴」を次のようにまとめている。

「我が国の物流の現状の特徴は、①現在好調な景気の中で、物流量は増加傾向にあること、②物流を担う主役は自動車であるが、長距離輸送については内航海運の役割が大きいこと、③大都市圏の需要の増加に伴う物資流入の増加、工場の地方立地の展開などから地方・大都市圏の地方間輸送が増加傾向にあること等が考えら

れる」

以上の認識から「物流問題の顕在化」を物流の問題点の第一に上げている。物流問題の顕在化は物流需要と輸送機関等の物流の供給のバランスが崩れてきたことであるとしてその原因について次の二つのことを上げている。

(1) 昭和六二年度以降の内需主導型の経済成長の下で、国内の生産活動・消費活動が活発化し、それに対応して物流量および輸送距離が急速に拡大したこと

(2) 我が産業構造のソフト化・サービス化の進展とライフスタイルの変化、価値観の多様化による需要構造の変化によって、これに付随した新たな物流需要が発生したこと

これに加えて「物流供給面での対応が不十分であったこと」を上げている。この供給面での問題としては労働力不足を上げているが需要側の要因として次のことが上げられており、通産省らしさが示されている。

(1) 企業の需要発掘型の製品開発と商品の多様化に伴い、需要者のニーズに対応して製品等の小ロット化・多品種化・短納期化が進展した結果、輸送効率が低下していること

(2) 最近の商品は多品種かつ商品寿命が短いというリスクがあるため、小売側が在庫を持てなくなってきたという事情が存在していること

(3) このような状況に対応し、生産面でもジャスト・イン・タイム方式等の導入が活発化してきたこと

(4) 工場集約等により生産地と需要地が乖離した結果輸送距離が伸び、また片道輸送が増加したこと

(5) また、物流需要側においては過剰サービスを要求する一方、物流供給側においては需要側の要求に応えるのみで物流コスト管理が不十分であること

更にこれら以外の外部的な原因として次のものが上げられている。

- (1) 地価の上昇が物流センター、倉庫等物流供給面における設備投資を阻害する要因になっていること
- (2) 大都市における過密問題が道路渋滞を招き、道路貨物輸送の効率化を阻害していること
- (3) 排ガス等環境問題の発生

これに続き、消費財、生産財とわけてデータによって物流需要の特性を分析しているがその中で「需要の波動性」を取り上げている。「これら需要の波動性は、商流慣行に根ざした人的要素によるものがほとんどであると考えられるが物流についての長期の展望の下に波動性を小さくするような体制を考えていくことが重要であろう」としている。

次に「物流供給面の特性と問題点」を上げているがそこでは「労働力不足」「輸送機関分担の問題」「新たな外部的制約に基づく施設整備面等の制約」「法規制」が上げられているがこれは先の運政審答申とほぼ、同じである。かくしてここでのまとめは「物流構造に変化をもたらし、現在のような状況を創出した要因としては①消費者ニーズの多様化等消費構造・市場構造の変化、②製品ニーズに応じた生産システムの変化等産業構造・生産構造の変化、③物流の波動性等を生み出す商慣行・流通構造の変化、④法規制、外部的制約等や上記構造変化に起因する物流構造自身の変化の四つがあったといえよう」となっている。

## 二 物流問題への対応

以上の現状把握および問題点の抽出に基づいて今後の方向について述べている。それはまず「物流需給面での不均衡が生じていることにある」と問題の基本を取り、「物流ネットワークを増幅させ、経済成長の制約要因とな

ることが懸念される」として「特に物流コストについては、今後かなり上方にシフトしていくことが懸念され、物価上昇や企業収益の減少を招くおそれもある」と述べている。

# (1) 今後の物流の動向

この部分がこの報告書でもっとも話題を呼んだところである。それは大胆に今後の物流の状況を数字で予測しているからである。まず、二〇〇〇年時点での貨物純流動量、貨物総輸送量をそれぞれ四〇・八億トン（一九八五年 三一・一億トン）七三・四億トン（同五六・〇億トン）と予測している。<sup>(34)</sup>

次に貨物輸送の機関別分担率が変わらないという前提で「将来的に物流問題の深刻化が懸念される」自動車輸送についてその二〇〇〇年の物流活動量について試算している。これによると分担量は四、二〇〇億トンキロとなって一九八八年時点に比較して四三％の増加となる。

また、「労働供給面からの検討」においては二〇〇〇年時点に必要なトラック事業従業員は一八七・五万人となり、確保困難な数字であるという結果が出ている。<sup>(35)</sup>

このような分析から二〇〇〇年時点の物流供給の最大の問題はトラック輸送だ、として次の方向を「貨物輸送需要のうち輸送トンキロを抑制するため」の手段としてあげている。

- ① 自動車貨物輸送のうち輸送トンキロを抑制するため、一回あたり輸送重量トンの向上を図る。
- ② 自動車貨物輸送量のうち相当程度を鉄道、内航海運等他の輸送手段にシフトさせる。
- ③ 労働条件の改善等による労働力の吸収及び省力化投資等を通じた労働生産性の向上による労働供給問題

への対応を計る。

(2) 需給不均衡による物流コスト上昇が物価及び企業収益に与える影響

将来とは別に現在の問題として「現在のような物流需要が逼迫している中で、運輸部門が価格を上昇させた時の影響」について分析している。<sup>(36)</sup>

- ① 国内運輸部門が一〇%の値上げを行なった場合、全運輸部門は二兆八四二一億円の収入増となり、生産部門の負担額は一兆五七三四億円、最終需要部門の負担額は一兆二五二三億円、となる。
- ② 道路輸送部門のみが一〇%の値上げを行なった場合、道路輸送部門は一兆二一〇三億円の収入増、生産部門の負担は七一八四億円、最終部門の負担は四七八〇億円、となる。
- ③ 道路部門のみの値上げの物価への影響は総合卸売物価ベースで〇・三%の上昇、消費者物価ベースでは〇・二二%の上昇となる。

### 三 物流問題への今後の対応の方向

これから今後の物流問題として対応の方向を上げている。それらを以下に上げてみる。

(1) 荷主側と物流側のパートナーシップの確立

「荷主側と物流側が共通の視座にたつてパートナーシップを確立することは、物流問題への対応を考える際の必要不可欠の前提とも言うべきもの」だといい、「荷主側と物流側とが物流について改めて検討する好機である」といっている。

(2) 適正なコスト分担

これまでは物流におけるコスト負担があいまいであったとして「物流側がコストの正しい算定・把握を行な

うとともに、荷主側が物流を独立コストとして認識し、物流サービスの受益に応じた適切なコスト分担を行なうことが必要である」という。また、「原材料から末端小売りまでのトータル流通コストを認識する」ことも必要だという。

### (3) 物流の効率化

これは個別的、具体的な対応であることから「物流の共同化の推進」「物流の標準化の推進」「物流の情報化の一層の推進」の三つを上げている。

### (4) 物流需要の平準化

物流量の季節、曜日等の波動性については物流面のみの対策では効果は薄いといいつつ、「コスト概念の導入」と「バッファー機能（在庫支援施設）及び制度の整備、強化、拡充」を上げている。

### (5) 供給面での対応

供給面での対応は「輸送機関分担の適性化」「労働力の確保」が上げられている。これについては通産省管掌の部分ではないので簡単にあげたものと思われる。

### (6) その他

その他として取り上げられているのは「小口・多頻度配送について」「環境問題への対応」「流通構造との関係」である。この中では流通構造問題が独特である。ただ、「物流を考える際には流通構造及び関連する流通政策・競争政策等について考慮する必要がある」という言い方で言っているのみである。

これらの方策は産業側に対して申し述べていることである。したがって、この報告ではあまり詳しく記述されておらず、簡単に触れているのみである。むしろ、この報告書の主要な相手は行政であるとも考えられ、こ

ここでは「政策的対応」として取り上げている。<sup>(37)</sup>

政策的対応は以下のようなことである。

(1) 物流効率化への対応

ここで上げているのは「共同輸送の推進」「物流関係基盤整備の促進」「物流効率化への取組みを促進するために必要な規制緩和の推進」である。ここでは具体的なことは言っていない。

(2) 物流需要の平準化の促進

そのための方策としては「商慣行面等での適性化の推進」が中心である。

(3) その他

その他としては「料金体系の設定」「倉庫等在庫支援施設の整備」が上げられている。これらは具体的な方法については触れられていないが方向性は具体的に上げられている。この報告書の性格が見える。

以上のまとめとしては「物流需給のミスマッチ」が現在の物流問題の主要な原因だといひ「このミスマッチを解消するには、大別して『物流需要の抑制』と『物流供給の効率化・増大』という二つの方策が考えられる」といっている。そして物流問題の取り上げ型として「出し手・物流・受け手」の三者の関係でとって行かなければならないということを述べている。

この報告書は運政審の答申に比べるとごく短い。期間も予算も比較にはならないからであるがこの報告書の性格は明確である。社会に対しての警鐘と通産省全体に対して今後の政策展開の方向を示唆することが目的だからである。



## 「物流等検討分科会報告書」

この報告書が発表された背景は次のようなことである。先に通商産業省では「九〇年代の流通ビジョン」というのを発表していた。<sup>(38)</sup>この政策の展開に関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の合同会議ではその下に企画調査小委員会というものを設置していたが合同会議では小委員会の検討に基づき平成二年六月に「商慣行改善指針」を発表していた。<sup>(39)</sup>

その中では改善すべき商慣行の一つとして「多頻度小口配送」が含まれていた。そこでこの多頻度小口配送問題を取り出し、更なる検討を加えるために企画調査委員会の下部機関として「物流等検討分科会」を設置したのである。この第一回の会合は平成三年二月であった。その後、検討を重ね同年六月に報告書が発表されたものである。

したがってこの報告書は「物流等」といいつつ、物流を幅広くとって物流全体について考察を加えたものではない。物流の中での多頻度小口配送に焦点は絞られている。しかし、多頻度小口配送というのは現在の物流における最大の問題点であるし、多頻度小口配送は現在の物流問題の縮図でもある。そこでこの報告書はそのまま現在の物流問題にアプローチするものになっている。また、これまで概念的にはつきりしていなかった多頻度小口配送について見解を明確にしている。<sup>(40)</sup>

比較的具体的な方向性を明示したものであるため以後の物流問題の研究に大きな影響を与えたものといえる。ただ、審議会の下部機関であるためその報告書は対象が上位の機関であり、更にそれは通産省および中小企業庁であるために一般には理解されづらいこともあり、マスコミには乗りにくいものであった。「物流と経



済成長研究会報告書」とは性格の異なるものといえる。

報告書の「はじめに」ではまず、次のように言う。「特にこの問題については（多頻度小口配送のこと——筆者）、単なる事業者間の商取引の在り方という視点を越えて、昨今の人手不足下ではこのような配送の在り方は維持困難である。或いは大幅な流通コストの引上げにつながるという意見や、都市部における交通渋滞、環境問題の元凶である、更には省エネ、省資源に逆行するものであるとの意見が提起されるなど、幅広い観点から議論が行なわれているのが特徴である」

このような観点から「より正確な現状分析を行ない、配送等に係わる合理的な商慣行の在り方の更なる検討、更には物流全般の抱える課題の解決の方向についてまで視野を広げた議論を」行なった、と述べている。

報告書の内容は「はじめに」と「おわりに」も含めて七つの章に別れている。以下、それぞれについて触れてみる。

#### 一 「多頻度小口配送」「ジャストインタイム配送」の進展

まず「物流は種々の経済活動の中で発生するものである以上、その変化は企業活動、消費者行動などの変化から生じているといえる。流通業のはたしている物流機能変化もこの文脈の中でとらえる必要がある」として、その後、企業経営および消費者行動の変化に触れ「現在は情報化の進展、消費者ニーズの多様化などを背景に、多様な物流サービスが生じるとともに、商品の生産、流通両面における一層の在庫削減の必要が生み出されている」というように多頻度小口配送の背景について述べている。

そして、データに基づいて多頻度小口配送の現状について位置付けを行なっている。そこで明らかにされているのが「配送頻度の上昇」「配送ロットの小口化」「リードタイムの短縮化と時間指定の増加」である。これ

らの進展が明らかにされ、「物流面における上述の変化が物流量の伸びに影響している」としている。昭和六〇年代に入って物流量はGNPの伸びを上回る勢いなのである。

なお、この章では「ジャストインタイム配送」も多頻度小口配送に含むものとしている。

## 二 「多頻度小口配送」に伴い指摘されている問題点

多頻度小口配送について指摘されている問題点としては第一に「物流コストの増大」が上げられている。その原因としては「運賃、人件費の上昇」「配送トラックの積載率の低下など」「小売側の一方的要求や返品」「メーカー、卸売業などのトータルな物流費上昇」「地価の高騰、倉庫のスペース不足など」が上げられている。

第二の問題点としては「交通渋滞、環境汚染など特に都市内物流における外部不経済の深刻化」を上げている。これらについてもデータに基づき実証をしている。

## 三 「多頻度小口配送」についての評価

これまでの多頻度小口化の進展と問題の発生との因果関係について分析している。まず、問題点の意味するものについて言及しているが果たしてその因果関係はどのようなのだろうかという疑問を提起し、「改めて検討してみる必要がある」としているがその検討以前に次のようなことを示している。

『「多頻度小口配送」といっても、事業者ごとの取組みの実態には大きな差がある」とし、次の別を示している。まず、「先進的なコンビニエンスストアやGMS、メーカーなどにおいては、徹底した情報化の推進や配送の共同化、集約化の推進によって積載効率の向上と計画的配送を推進している」を上げ、「一方、取引上

の地位の強弱を利用して、小売業者が納入業者に対し場当りの発注を行ない、納入側が低積載率での配送を余儀なくされているケースもある」として二つの別があることを指摘している。<sup>(41)</sup>

かくして、物流コスト問題や取引における不正問題は一方の側において起こるものだという。また、交通渋滞や大気汚染については東京を例にとって保有台数とか交通量について見た上である部分を取って議論すべきでなく交通全体の問題だ、としている。

ここでのポイントは多頻度小口配送といわれるものについて次の二つにはっきりと分けていることであろう。

(1) 発注、配送が計画的に行なわれ、共同配送など積載率の向上のための取組みが行なわれているケース

(2) 場当りの発注、配送が行なわれ、低積載率のまま配送が行なわれているケース

つまり、多頻度小口とかジャストインタイムといったことは「商品の特性や商品の価格、事業者のマージンが異なればそれに応じて配送の頻度、ロットなどが異なってくるため、これを数値で定量的に定義付けることは出来ない」のだから、そのシステムの特性でとる以外にないというわけである。

そこで今、必要なことは「効率化、省力化の推進」「社会的システムとしての物流の再構築」であるというようにシステム化されたケースの方に向かって多くの配送を移していくことだ、という。

#### 四 事業者の取組みの方向

このシステム化の推進のために事業者が行なうべきこととして以上の分析を元に次のことを上げている。

(1) 配送条件、配送コスト分担の契約による明確化

(2) 積載効率の向上

(3) 商品あたりの投入労働量、環境負荷の減少

ここで上げられている方向はこの三つに絞られている。この報告書が出された時には前述の二つの答申・報告書、その他が出されていたわけであるからこの報告書ではそれらで述べられている常識的なことは省き、問題点に肉薄している具体的なものに絞ってあげている。これらは独特な方向性の示唆である。

特筆されるのは「現在の商取引においては、商品の流通過程において各事業者の提供する物流サービスの存在とそれに要するコストが不明確なまま取引価格が決定されていることが多い」として、その理由を挙げ「そのため物流コスト自体の明確な把握とその削減のための事業者の努力がおろそかになってきたといえる」とい、今後は「事業者間で標準的な配送条件（配送頻度、ロット、荷姿、所有権移転時点、流通加工や店頭陳列作業などの労務提供の有無、イレギュラーな発注・配送の扱いなど）を書面で明確化し、それに要するコストを事業者間で適切に分担していくことが必要である」とした上で業界団体などのモデル契約書についても触れている。

積載率の向上については「配送の集約化、共同化」を具体的な方向性を示しつつ上げているがそれ以外に効率的な配送ができるように「物流拠点の立地、規模の見直し」を上げている。また、「積載効率を高めた形で定時・計画配送を可能にする必要」を言っている。加えて「一回あたりの配送ロットの差異を取引の仕切り価格に反映させること」も示されている。

このような取引条件からの物流システム化をこの報告書では中心に置いているがそれ以外にメーカーに対して「安易な需要発掘型の商品開発や安易な商品の色、サイズなどの多様化などの見直しが必要」だということも言っている。

## 五 行政に求められる施策

行政に対する提言はきわめて明快である。それはこの報告書の性格からそういえるだろう。ここでは次の八つが上げられている。

- (1) 物流施設や情報化機器の設置、事業の共同化や協力化などに対する支援措置の拡充
- (2) 書面契約推進のための業界団体などへの適切な指導
- (3) 荷主として求められる車両積載率のガイドポストの設定
- (4) 物流トータルコスト低減や外部不経済減少のための事業者の取り組みに対する支援
- (5) ビジネスプロトコルの標準化とその普及施策の推進
- (6) 資材、包装などの規格化、標準化の推進
- (7) 標準的かつ簡易な物流コスト算定方式の策定、普及
- (8) 消費者への情報提供<sup>(42)</sup>

これは行政に対する提言であるからここで説明するまでもない。具体的な内容については施策化の時に打ち出されるものであろう。いかにも通産行政らしい提言が並べられている。

## 六 おわりに——今後の検討課題——

まず、効率化と外部不経済について両立も可能であるが効率化への順序を誤ると「トレードオフの関係になる可能性がある」といい、行政の側において「今後物流システム化の支援施策の具体化を早急に図るとともに、その実施手順等を慎重に検討し、調和のとれた効果が上がるように努める必要がある」と述べている。これは

効率化の必要性を追うあまり、とにかく効率化をするということの危険性を言っているものである。

次に社会システムについて「消費財の流通のみならず、資本財、生産財の流通も視野に入れた、調達・生産・流通・消費のトータルの物流について更なる検討を行う必要がある」といっている。

これらのことは「物流問題は広範な検討が要請される問題であることに鑑み、行政面においても関係省庁間の積極的な連係・協力が図られることが期待される」に結び付いてくるのである。<sup>(43)</sup>

### 「集約化がキーワード」

以上、三つの答申・報告書を取り上げてみた。これらに共通しているのは建前上はその対象が一般社会ではないということである。「物流と経済成長研究会報告書」は民間の機関への委託研究の形をとっているために、また、その目的に社会にたいして警鐘をうつということもあるためやや、対象の不明確さがある。しかし、真の目的は物流上の問題点を見付け出し、主に通産省に対して（つまり、原課に対して）新たな行動をとるように呼びかけるものであるだろう。

運輸政策審議会の答申はそれが一〇年に一回の総合交通政策の元になるものであるために社会への発表を十分、意識している。とはいえ、建前上は答申なのである。運輸大臣の諮問に答えて答申をするというものであるため対象は運輸省そのものである。

物流等検討分科会の報告も産構審・中政審の下部組織であるため建前上は上部の審議会に対するものである。しかし、運輸省にしても通産省にしてもこの答申・報告の結果については十分、社会全体を意識しているは

ずである。なぜなら、現在の物流問題については民間企業は自分たちだけの力では解決できるものではないということを痛感しているからである。<sup>(44)</sup>現在の物流危機において「政府はこういうことをしてくれるのだろうか」とかたずを飲んでゐるはずである。それに対して政府としては何らかの反応を示さねばならない。その答えをこういう形で表わしていると理解できるだろう。

多分、ここに示された答申・報告は現在の物流問題における初めての取組みの結果となるものであると思える。これから建設省、経済企画庁、農林水産省、更に運輸省、通産省（中小企業庁）、更には地方行政体が物流に対する取組みを行ない、その結果が示されてくるだろうがそれらの考え方の元になるのはここに紹介した答申・報告である。少なくとも現在の物流問題の枠組みをはっきりさせたものと位置付けて良いかと思われる。

この三つの答申・報告書において将来への方向について共通する基本的な考え方は「集約化」であろう。物流に関する「輸送」「拠点立地」「取引条件」「労働問題」等すべてについて集約の考え方が示されている。それは輸送においては「混載」であり、拠点立地においては「流通センター等物流施設の集約」である。取引条件等においては「標準化」であり、労働問題については「業界としての全体的対応」である。思想として集約化が強く示されている。今後、具体的ないろいろな形で方策が示されてくるだろうがそこにはこの集約化がキーワードとなってくると考えられる。

#### 〈注〉

(1) 物流に関する答申・報告書の類は物流に何らかの関係があるということとで言うならここで述べる三つのものの他にもいくつかある。公正取引委員会の「流通・取引慣行に関する独禁法上の運用指針（案）」（平成三年一月）や経済企画庁の「二十一世紀の総合交通研究会報告書——おいしい交通をめざして——」（平成三年二月）などもそうである。

(2) これについては発表の時期は明確でないが例えば建設省の「新物流システム研究会」「ロジスティクス高度化研究会」



の報告などが予定されている。

- (3) 物流は流通の一環であるし、運輸・交通の一環であるため多くの経済官庁の関係する答申・報告では以前より物流はその中に含まれていた。

- (4) 「物流と経済成長研究会」の設置については通産省内で平成二年の秋に行なわれた産業調査における多くの企業の声が問題視されたと聞いている。

- (5) 平成二年一二月に物流二法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法）が施行されたが運輸省ではこの法律の施行の結果をフォローしようとしている。平成三年に開かれた「トラック輸送に係わる弾力的運賃・料金検討委員会」はその例である。この委員会の報告は「トラック運送事業に係る弾力的な運賃・料金の在り方について」として同年六月に発表されている。

- (6) 中田信哉「多頻度小口物流の急展開（仮称）」（中央経済社 一九九二／一）で問題をこの四つにまとめてみた。

- (7) 物流全体の大きなビジョンを描くことは難しいことである。短期間にある物流問題について何かを言おうとするなら基本的なところはどこかの資料を使わざるをえない。

- (8) 既に運政審で労働力問題を取り上げることが物流二法のための審議が終った平成元年から決まっていた。

- (9) それぞれの部会での審議は終わっているが平成三年一〇月現在、まだ総合交通政策として発表されていない。

- (10) 物流二法の施行は平成二年一二月であるがこれは参院保革逆転の中での消費税問題があり、国会通過が遅れた。この問題は昭和六二年から運政審物流部会の下に「複合一貫輸送」「トラック事業」の二つの検討委員会ができて審議をし始めていた。

- (11) 審議の過程では種々の条件を加味して試算が行なわれたのであるが発表された時には計算の根拠については公表されていない。ただし、資料としては残されている。そのため、数字がひとり歩きしているくらいがある。

- (12) その後、マスコミで良く言われている「二〇〇〇年時点では貨物輸送需要の六〇％しか運べない」ということはこの運政審の答申によるものである。単純に労働力充足から言われたものである。

- (13) 労働時間については他産業との関係を考慮しなくてはならない。運輸産業内のみで労働時間を決めても労働力吸収ができるかどうかは分からない。現在のところ、二〇〇〇年時点の目標労働時間は運輸省としては具体的には出せないという見解である。労働省との関係もある。



- (14) 運輸業、特にトラック業の労働時間は一部の混載業者を除き独自には決定できない傾向がある。つまり、荷主の物流のやり方に規制されるのである。
- (15) かつてはトラック業の運転手の給与は他産業に比して高いものといわれていた。専門職であり、年功性が少なかったのである。しかし、それが崩れつつある。
- (16) 福利厚生関係が不備だということは周知である。特に輸送の場合、発着の両方について環境を考慮しなければならない。女性ドライバーを採用するため自らの拠点に女性用の施設を作っても届け先がそうでなければいけない。
- (17) 資格という事で言うなら貨物自動車運送事業法では「運行管理者」について国家試験による国家資格としている。
- (18) 既に女性ドライバーはかなり、存在している。パワステ、オートマチックなどの装備で運転自体には問題はない。むしろ、周辺の問題が女性の本格的参入を阻害している。
- (19) これらの労働力は流通センター、ターミナルなどの拠点作業が中心であり、運転作業への適合については困難な点が多い。
- (20) マスコミなどではジャスト・イン・タイム方式について全面否定をする傾向があったが専門家たちの見解ではその意義を確認すべきだという声強い。
- (21) トラックの実働時間（運行時間）の少なさを言っているものである。
- (22) 運輸省では平成三年の歳暮時期に全日本トラック協会とともに年末の宅配品の集中に対して産業界には歳暮の前倒し、後送りの要請をしていたし、平成三年の三月末から四月初めの引越しシーズンについては企業に対して前倒し・後送りの要請、トラック業側には「レンタ・トラックの利用」「弾力的運賃の採用」を認める方針を決めていた。
- (23) モーダル・シフトは先の五六答申でも省エネルギーと国鉄貨物再興のために大きく取り上げられていた。しかし、実現はしていない。
- (24) 貨物運送取扱事業法はそれまでの機関別法規による取次・利用運送を一本化し、総合取扱という形にしている。
- (25) モーダル・シフトについて疑問視する向きが多いがそれは港湾やターミナル、など鉄道、海運のインフラ未整備による能力不足のためである。
- (26) モーダル・シフトは単に輸送能力の問題だけでなく企業の物流システムへの適合がもっとも重要であるという声は強い。

(27) 営業用トラックは確かに自家用トラックより効率は良い。昭和六三年の六大都市の小型トラックの一日の輸送量は営業用が一・七トン、自家用が〇・四トンである(陸運統計要覧)。しかし、自家用による物流をそのまま、営業用に移しても効率は上がらない。営業用は効率のよい荷物を運んでいるということである。

(28) 共同輸送は混載である。混載は営業用トラックにしか認められていない。

(29) 六省共管による「流通市街地整備に関する法(流市法)」などの法律である。土地取得や制度融資が絡むため行政の力が必要となる。

(30) 運輸省では「サテライト型物流基地構想」や「物流ネットワーク・シティ構想」を打ち出している。

(31) このシミュレーションは「今のままの物流のやり方が続いたら」という仮定であるため実際にはありえないことである。苦しくなれば企業は必ず物流の方法を変えるからである。尚、日本経済新聞の解説は平成三年五月二十日である。

(32) なぜ、このような研究会を設置したかということとで委員会冒頭に本音のところが話されている。ただし、これは記録には残っていない。

(33) 多分、一般紙誌やテレビが物流問題を取り上げ始めたのはこの報告書によるものと思える。つまり、物流専門家以外に興味を引くように作られているところがあるからである。一般に物流関係の報告書などは部外者には「分かりづらい」と以前から言われていた。

(34) 報告書の中にはこの計算の根拠が上げられているが一般には「要約版」が配れており、その中では省略されている。したがって、数字だけがひとり歩きしている。

(35) 現在一〇〇万人強であり、労働力に純増がなくなる時代にこれだけの確保は絶対に不可能だと考えられる。

(36) これらの計算は産業連関表によるものである。

(37) 省議として今後、物流を重点的に取り上げていく、ということになっていると聞いている。その平成二年度の中で取組みだということである。本格的な予算措置による活動は平成三年度からである。

(38) 「八〇年代の流通ビジョン」というのもあり、一〇年ごとに通産省では流通ビジョンを発表している。

(39) この中にはリベート、返品、派遣店員、などが上げられており、多頻度小口配送もその一つであった。

(40) 何をもって多頻度というか、何ををもって小口というか、また、多頻度小口配送というのはある傾向を言うものなの

か、システムそのものを言うのか、などこれまでこういうことは一切明確にされず議論がされていた。

(41) 多頻度小口配送批判はおうおうにしてコンビニエンス・ストア、自動車メーカー、特にトップ企業としてのセブン・イレブン、トヨタ批判になってしまっていた。これらの企業はこうしたことに対して資料を用意して反論していた。

(42) この分科会では日付けや鮮度管理などが多頻度小口配送を生む一つの理由と見て消費者アンケートなど行い、消費者側からのアプローチも行なっていた。したがって、消費者に対する日付けや品質についての啓蒙、情報提供が必要だというわけである。

(43) この考え方に基つき平成三年の夏ごろから通産省と運輸省の担当課長の連絡会議が定期的に開かれている。

(44) これらの会議において企業側委員から必ず、地価や法的規制、スペースの不足、などのクレームが出されていた。