

「我が国流通の現状と課題（産構審・中政審

合同会議答申）」に見る物流政策の方向

中田 信哉

はじめに

平成七年六月、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部会（部会長・影山衛司）は「我が国流通の現状と課題（中間答申）」を取り纏め、発表した。この中間答申における物流に関して分析を行い、合わせて過去の答申を振り返り、通商産業省の物流政策について解析を試みたい。

太平洋戦争後の昭和二〇年代からの通産省の流通政策については昭和五〇年ころまでの流れとしては次のようにまとめることもできる。⁽¹⁾

まず、第一期としては昭和二〇年から三四年までであり、ここでは基本政策として「中小企業保護」が上げられる。施策としては昭和三一年の「百貨店法」施行、昭和三四年の「小売商業調整特別措置法」の施行、などであり、このほか「外資法」の運用として流通関係外資の規制が取り上げられる。戦後の復興の中で雇用の

確保、産業の育成ということから中小商業を保護し、まず、そのスタートを確保するということから中小商業の保護育成、という政策が表面に出るのである。

第二期としては昭和三五年から四〇年頃であり、そこでは基本政策として「中小企業近代化」がうたわれる。施策としては「協業化への助成」があり、ここから卸商業団地や商店街共同化などが展開される。つまり、これは中小商業の高度化であり、集団化である。合わせて、これらの中小商業に対して近代化を進めるために行政としての経営指導が考えられ、各地方行政体に商工指導所や指導員の体制整備が行われる。

第三期は昭和四一年から四四年頃であり、基本政策は「流通機構の合理化、近代化ビジョンの策定」が上げられる。施策としては「物資別流通対策の推進」と「商業近代化の推進」があり、後者の中にボランタリー・チェーンやショッピング・センター、卸総合センター(マート)などが現れてくる。更に「取引条件の適正化と流通金融の円滑化」や「パレット・プールの推進」がある。

第四期は昭和四五年から四七年頃であり、ここで基本政策として「流通システム化の推進」がうたわれ、各種の流通システム化の施策展開がされ始める。

昭和四〇年代半ばまでの流通政策の展開についての略年表は表一⁽²⁾のようになっている。

表一

流通行政史略年表

(本年表は、第二次大戦後に限り、通商産業省(商工省)による行政関係を主として作成した。)

昭和二二年 七月独禁法施行、八月民間貿易再開、一二月百貨店法(昭和一二年法)廃止。

昭和二三年 八月中小企業庁創設。

昭和二四年 六月工業標準化法公布、同月中小企業協同組合法施行、七月商業統計規則公布。

- 昭和二五年 六月農林物資規格法施行、八月商品取引所法施行（その後数次の改正あり）。
- 昭和二八年 八月中小企業金融公庫法施行、同月商工会議所法施行、九月独禁法改正（不況カルテル、再販制）。
- 昭和三〇年 八月産業合理化審議会に商業部会を設置、百貨店問題を中心に審議。
- 昭和三一年 五月中小企業振興資金助成法公布（現行「中小企業近代化資金等助成法」）、六月百貨店法施行、一〇月生協等の事業活動の調査、周辺小売業者との紛争調整のための通達、一二月中小企業振興審議会（六月設置）、中小企業の組織強化、合理化のための振興策を答申。
- 昭和三三年 四月中小企業団体法施行、一〇月流通部会（三二年一二月産業合理化審議会の改組に伴い新設）発足し、割賦問題を審議、同月広告行政開始（二法人の設立許可）。
- 昭和三四年 七月小売商業調整特別措置法施行、一〇月百貨店に対し割賦販売の自粛について勧告。
- 昭和三五年 六月商工会組織法施行。
- 昭和三六年 一二月割賦販売法施行。
- 昭和三七年 八月商店街振興組合法施行、同月不当景品類及び不当表示防止法施行、一〇月家庭用品品質表示法施行、一二月流通部会流通機構および流通政策のあり方を審議、スーパーマーケット等の実態を調査。
- 昭和三八年 四月中小企業近代化促進法施行、七月中小企業指導法施行、同月中小企業基本法施行。
- 昭和三九年 五月産業構造審議会発足、一〇月同審議会流通部会初会議、一二月流通部会「流通機構の現状と問題点」答申（第一回）。
- 昭和四〇年 産業集団化・小売商業共同化の推進、パレット・プール・システム推進のための研究。四月流通部会「流通政策の基本的方向」答申（第二回）、九月同部会「小売商のチェーン化について」答申（第三回）、一二月同部会「卸総合センターについて」答申（第四回）。
- 昭和四一年 ボランティア・チェーン化の推進、パレット・プール制の推進。七月流通業務市街地整備法施行、一〇月流通部会「物的流通の改善について」「流通金融の改善について」答申（第五回）。
- 昭和四二年 八月中小企業振興事業団設立。
- 昭和四三年 五月消費者保護基本法施行、七月流通部会「流通近代化の展望と課題」答申（第六回）。
- 昭和四四年 七月同部会「流通活動のシステム化について」答申（第七回）、一二月中小企業政策審議会（三八年一〇月設

置)、中小企業について国民経済的観点から、経済合理性に沿った振興策を講ずべき旨の意見を具申。

昭和四五年 七月開発銀行流通システム化事業融資制度発足。八月卸・小売業を産業合理化促進法の重要産業に指定、同月流通部会「流通近代化地域ビジョン」答申(第八回)、九月流通システム化推進会議発足、一〇月特定店舗届出制実施。

昭和四六年 七月流通部会「七〇年代における流通」答申(第九回)、同月流通システム推進化会議「流通システム化基本方針」策定、同月卸売市場法施行、八月第四次資本自由化(店舗数一)をこえる小売業のみ個別審査、その他は五

〇%自由化)、一二月運輸政策審議会「総合交通体系に関する答申」。

出所 荒川英夫『行政から見た流通システム』林、田島編「流通システム」第二版(日本経済新聞社 昭和五二年)

以上のような流れを見た場合、中小商業の個別の保護に始まり、次いでそれによって根づいた中小商業をすでに成長し始めていた革新的な小売業である「スーパー」などに対抗して近代化を実現させるために協業化などを行わせるという集合化、集団化をさせていこうという方向が現れてきている。つまり、それによって機能高度化を実現しようというものである。

このようにした後で流通機構全体を近代化しようという方向がとられるようになる。特にボランティア・チェーンの育成は猛威を振るい始めたスーパーがチェーン・オペレーションによる経営を行い始めていたためにそれに対抗して中小商業が共同化によるチェーン・オペレーションの実現を図るといものだろうし、卸商業団地については「問屋無用論」に対応した卸売業の新しい機能付加と経営効率化を行わせようというものであったろう⁽³⁾。そして、その個別の中小商業政策を更に進めて流通機構全体をシステム化しようということになる。

こういう流れを見ていくと昭和四〇年代にはいつて通産省では個別の中小商業の経営問題だけではなく、流通機構全体を近代化させていくという政策に視座を移していたということがわかる。そのために、施策の内容

は多岐に亘るようになると同時にこれまでは規制の対象にしかならなかった大企業としての流通業をもある方向へ誘導しようというように考えられはじめていくのである。

この流れは自然である。当然、そうなると考えられる発展方向と言えよう。その中で物流というものがどういう形で現れてきているかである。通産省が物流という言葉及び概念を取り入れたのは昭和三九年であるから第三期の「中小企業近代化」の中で現れていると考えるのは普通である。⁽⁴⁾

事実、ここでの政策の中でパレット・プールの推進が現れている。しかし、現在でこそ、パレット・プールというものは物流における大きなパートだと理解されているがこの当時の通産省においてパレット・プールというものを物流的意味合いで把握していたかどうかについては疑問が残る。これはパレットというものの標準化の問題であり、そのJIS化を図ろうということであっただけではないか。⁽⁵⁾

通産省における流通行政の中で現在で言うところの物流が現れるのは昭和四〇年代に入り、流通システム化というものが産構審答申として出されてからであろう。つまり、通産省の物流行政は昭和四〇年代になって始まったと言っつてよいと思われる。

次の章で流通システム化行政を述べて今回の答申につなげていこうかと思う。

流通システム化と物流

通産省の流通行政において物流が具体的な形で現れるのは昭和四〇年代から展開された流通システム化政策においてからであろう。この流通システム化への流れを簡単にまとめてみると以下のような⁽⁶⁾。

まず、昭和四四年に産構審流通部会の第七回報告として「流通システム化について」が発表される。すでに

その少し前から通産省内では流通近代化政策の中で個別の問題を解決するだけでは効果がなく、流通全体である方向づけをしよう、という声が上がっていた。これは当然ながら産業構造審議会のメンバーとなる人たちの意見でもあった。

つまり、「集合化・結合化したものがある目的を持ってシステム化する」という考え方である。この考え方を流通システム化という考え方でまとめたのが前記の報告である。ここでは「流通システム化推進会議の設置」「流通関係情報の提供体制の整備」「各種ガイドポストの提示と標準化の推進」「金融・税制などの面でのインセンティブの付与」などが提言されている。

もちろん、この段階では考え方が提示されただけであり、流通システム化というものの具体的な形は提示されていない。そこで通産省ではこの提言を受け、昭和四五年に「流通システム化推進会議」を設置した。この会議が昭和四六年に「流通システム化基本方針」を発表したのである。これがベースとなって昭和四八年に通産省は「流通システム化実施計画」を作成した。

こうして昭和四〇年代に通産省の流通システム化政策が展開されることになるのだが、本来、流通システム化というものは流通機構とか流通の機能のついてのものでありつつ、それが実際の政策になると主に個別の企業の、あるいは制度体の流通活動に関するものとなっている。これについて林周二氏は次のように述べている。⁽⁷⁾

「この『基本方針』と、先の『第七回答申』とが、若干ニュアンスを異にする点は、流通システム化が本質的には、流通の機能に関するそれであるにもかかわらず、現実の流通システム化は、企業すなわち制度体をベースにしたものにならざるをえないとの現実認識に立つようになったからである」

これは当然のことであり、この当時においては流通近代化といってもそれがどのようなものかは明確なかつ

表一 2 システム化の主要具体例

	活動の最適化	システムづくり（活動の最適化を含む）
企業内レベル	在庫管理の適正化, 高層自動倉庫	
企業間レベル	ダイヤグラム配送, 受発注の自動化, 伝 票・コード・取引条 件・パレットの標準 化, 統一化	無人店舗チェーン・システム, 共同配送 センター, 共同無人荷受システム, 流通 情報センター（最適流通経路づくり）
国民経済レベル	伝票・コード・取引 条件・パレットの標 準化, 統一化	流通情報ネットワーク, 物流ネットワ ーク, パレット・プール機構, 伝票・コ ード・取引条件の標準化, 統一化機構（最 適流通構造づくり）

「流通システム基本方針」（通産省，昭和46年）

ちで打ち出すことはできず、現時点においてもそうであるが
結局、政策とした場合は具体的な流通活動を取り上げる以外
にないからであり、同時にその具体的な流通活動は通産省の場
合、運輸省のような許認可官庁ではないから個別の産業や企
業が行うことを誘導するか指導する以外にないからである。⁽⁸⁾

この基本方針で示された「システム化の主要具体例」とい
うものがあるがこれを見ると「活動の最適化」というところ
ではその中心は物流となっているのがわかる。（表一2）

そこでは「在庫管理の適正化」「高層自動倉庫」「ダイヤグ
ラム配送」「受発注の自動化」「パレットの標準化、統一化」
「共同配送センター」「共同無人荷受けシステム」などの具体
的な物流活動や施設が上げられている。

つまり、この時代においては物流というものは活動ベー
スで考えられており、それを制度として考えることはほとんど
ないのである。わずかに、この中に物流ネットワークというも
のが上げられているがそれは明確な概念規定もなく、よくわ
からないままに取り上げられたようなものである。

この流通システム化において通産政策として初めて物流が現れたのは当然な話でそれまでのボランティア・チェーンとか卸商業団地といった中小企業を集約化させようという制度作りが主だったものを流通システムとすることで活動面の近代化を流通のベースとして変えていこうとしたからである。

活動を取り上げるならその中心は物流となるわけである。なぜなら、流通における目で見える活動というのはそれを具体的に述べるなら物流が中心となるからである。こうして物流が流通システム化の中心として現れてくることになる。

これについて田島義博氏と共に流通システム化という概念の導入においてその理論的な推進者であった林周二氏は流通システム化というものについて「流通の『近代化』のために、流通に参与する諸要素を、有機的に関連づけてシステム結合しようということが、ここにおいて目論まれることとなる」と言い、その諸要素として「物資要素」「制度体(機関)要素」「地域要素」「機能要素」の四つを上げている。⁽⁹⁾

しかし、よく考えてみるとこの諸要素を結合させて流通システム化を具体的に提示した場合、機能要素以外は表にした場合の表側となるものであり、方法を提示した場合にはその内容は機能要素となるのである。機能要素としては取引機能、物流機能、情報機能であるがこのうち、取引機能というのは販売がそれであり、活動としては具体的に上げられず、情報機能というのは現在のようにコンピュータや情報インフラが発展していない時代であるから活動としては限られたものとなる。したがって、物流機能に伴う活動が中心となるのは当然であろう。

ただ、この流通システム化においては初めに物流機能というものが考えられ、それに基づいて各物流活動が示されたのではなく、個別の流通活動を取り上げていったらそれが物流を構成する活動であったということだ

ろう。もし、初めから物流ということでもシステム化を考えたら運輸や交通というインフラに属するものを上げるべきだということになり、それは通産省独自には手が付かないことから別の展開になったと思われる。結果としての物流機能なのである。⁽¹⁰⁾

したがって、その後の通産行政では次第に物流ははずされていき、昭和五〇年代の通産行政では流通システム化という言葉は消え、流通近代化は情報機能が核となっていくのである。しかし、流通システム化において通産政策として初めて物流が大きな問題として現れてくるのである。

今回の答申の概要

それでは今回の答申における物流についてみてみる。その前にこの答申の全体を見るとその構成は次のようになる。

第一章 二二世紀を指す流通構造改革

一 流通構造改革の必要性

二 流通構造改革の背景

三 流通構造改革の目標

第二章 流通構造改革の現状と課題

一 流通システムをとらえる際の視点

- (1) 流通に關与する製造業・流通産業等に共通する効率性の視点
- (2) 社会システムとしての側面から流通産業に求められる視点
- (3) 流通をとらえる二つの視点の關係

二 流通・消費の動向

- (1) 流通構造の動向
- (2) 消費構造の動向

第三章 流通システムの効率化の現状と課題

一 流通システムの効率性のとらえ方

- (1) 流通システム全体としての効率性
- (2) 流通システムの効率性の現状

二 流通システム効率化への取組みと課題

- (1) 取引流通システム（取引慣行も含め）
- (2) 物流システムの効率化
- (3) 販売管理システムの見直し
- (4) 情報化の推進

三 流通システム効率化の阻害要因

- (1) 公的規制
- (2) 取引慣行
- (3) その他

四 流通システム効率化が内外価格差に与える影響

- (1) 流通システムと内外価格差との関係
- (2) 主要品目分野ごとの事例
- (3) 今後の課題

第四章 豊かな国民生活に貢献する流通産業

一 流通産業の役割

- (1) 消費者が求める多様な流通業態の提供
- (2) 多様な社会的要請への対応
- (3) 新規市場の創出による経済の活性化

二 業態ごとの現状と課題

- (1) 百貨店
- (2) 量販店（総合スーパー）
- (3) 食品スーパー
- (4) 専門店
- (5) ホームセンター
- (6) ドラッグストア
- (7) ディスカウントストア
- (8) コンビニエンスストア
- (9) ショッピングセンター
- (10) 通信販売
- (11) フランチャイズチェーン
- (12) ボランタリーチェーン
- (13) 卸売業

第五章 中小流通業の現状と課題

一 中小卸売業

- (1) 中小卸売業の現状
- (2) 中小卸売業をめぐる環境変化
- (3) 中小卸売業による新たな取組み
- (4) 中小卸売業の課題と方向性

二 中小小売業

- (1) 中小小売業の現状
- (2) 中小小売業をめぐる環境変化
- (3) 中小小売業者による新たな取組み

- (4) 中小小売業に期待される役割
- (5) 中小小売業の課題と方向性

第六章 まちづくりと商業

一 まちづくりと商業をめぐる状況変化

- (1) 商業機能の郊外化の進展
- (2) 都市間競争の進展
- (3) 中心市街地の商業の低迷
— 中心市街地の「商業の空洞化」—
- (4) まちづくりと商業の問題に対する関心の高まり

二 まちづくりに関して商業に期待される役割とその位置づけ

- (1) まちづくりに関して商業に期待される役割
- (2) 新たな社会資本としての商業集積

三 商業を核としたまちづくりに関する行政における取組みと問題点

- (1) これまでの取組み
- (2) 取組みに係る問題点

第七章 二一世紀に向けての流通システムの対応と政策

一 二一世紀に向けての流通システムの基本的方向

- (1) 流通構造改革の持続・定着
- (2) 二一世紀に向けての流通構造改革の課題

二 関連産業界、消費者への提言

- (1) 流通構造改革に対応した取引慣行の見直し
- (2) 製配販の連携による相互互換性の確保された流通システムの構築
- (3) 消費者ニーズに対応した業態、商業集積の形成
- (4) 社会的要請への対応

(5) 流通構造改革をリードする消費者を目指して
三 流通政策面での対応

(1) 流通システムの効率化に対する支援

(2) 流通産業による社会的要請等への対応の支援

(3) まちづくりに対する施策

四 今後の中小流通政策の展開

(1) 中小卸売業政策の在り方

(2) 中小小売業政策の在り方

委員名簿

参考資料

最近における大店法の規制緩和と大型店の届出の推移

特定商業集積法の概要

図表編

つまり、第一章で二一世紀を見通した流通構造改革の必要性を言い、第二章で流通構造を流通システムとしてとらえてその現状と問題点を挙げている。そして、第三章で流通システムを効率化という視点でとらえ、それを機能別に分析すると同時にその効率化を阻害する要因を挙げている。

第四章では新たな流通産業の役割を述べ、合わせて業態ごとの現状と問題を述べている。第五章では中小企業問題として中小小売業と中小卸売業の現状を述べている。第六章では「まちづくり」という視点でその状況把握とまちの役割について述べている。第七章ではこれから先の流通システムの対応と消費者の役割、国家としての流通政策について述べている。

ここでは二点注意しておく必要があるだろう。それはこれまでの産構審答申では出てこなかった問題であ

る。ひとつは流通システムという概念の登場である。これは先に述べた流通システム化とはやや意味が違う。ここで言う流通システムというのは流通機構というもののとほぼ、同様と見てよいだろう。しかし、それは「生産者から消費者までの過程をひとつの流通システムとしてトータルに評価するという視点」とされており、ある目的を持った流通経路を含む流通機構のあるべき姿への洞察という意味合いだと考えられる。⁽¹¹⁾つまり、目的を持って流通を考えていきたいということと理解できる。

もうひとつは「まちづくり」という視点が含まれていることである。これまでの流通近代化とか流通効率化においてはまちという概念はほとんど含まれていなかった。含まれても独立した形である。それは流通問題というよりも地域問題であったのだろう。しかし、将来を見た場合、「豊かな国民生活を実現するに当たり、まちづくりに期待される役割は重要である。まちづくりの中で商業は商品を販売するだけでなく、まちのにぎわいやアメニティの創出、地域の活性化を図るものであり、まちの核となる存在である」と述べられているように新たな社会性を流通に持たせようという意図が感じられるのである。⁽¹²⁾

こういう新たな視点が盛り込まれているのはこの答申が「今回、おそらく今世紀最後となるであろう流通ビジョンを過去の累次のビジョンの集大成としてまとめること」という性格づけがなされたからであろう。それゆえ、「ビジョンで示された流通構造改革の基本的方向は『製配販連携を核とするトータルシステム化』と『多様な業態、集積が消費者の多様なニーズに応じた商品サービスを提供することや環境問題、地域コミュニティとしてのまちづくり等の社会的要請への主体的対応を図ること』であり、それにより、効率性の推進と消費者選択の自由の拡大を通じ『二一世紀に向けた豊かな国民生活の実現』に流通が中心的役割を果たすことが期待されて」⁽¹³⁾いる、ということからであろう。

今回の答申の中の物流

それではこの答申において物流はどのような取り扱われているのだろうか。ここでは「流通をとらえる二つの視点」として次のような見方が示されている。「このふたつは、流通の持つ二つの側面（『生産から消費までをつなぐシステム』と『消費者との接点としての社会的存在』）を、それぞれの視点（『機能としての効率性』と『付加価値の創造、社会的存在としての規範性』）から位置づけたものである」と述べられている。⁽¹⁴⁾

そして、「本報告書では第三章において流通システムの効率化を中心に検討を行い、第四章及び第六章において社会的システムとしての側面から求められる視点を中心に検討を行う」としている。⁽¹⁵⁾

物流については主に第三章で述べられており、物流が効率化の側面で理解されていることがわかる。もし、これが運輸省であればインフラストラクチャーとしての交通問題として物流が取り上げられるであろうが通産行政においては企業の流通活動となるのであろう。また、この答申では中小企業問題は別に章を構成しており、そこでは中小企業問題としての物流問題が取り上げられている。これについては後述する。

物流については第三章でまず、「物流システムの効率化」として取り上げている。ここでは初めに、「マクロ的に捉えた物流問題の現状」を述べている。それは「昭和六二年以降の好景気の下で物流問題が顕在化したのが、これは主に輸送という物流活動に起因するものであった」といい、「消費者やユーザー企業のニーズの多様化・高度化に対応しつつ在庫削減を実現する必要性から、保管活動から輸送活動への代替が進み、生産・販売を問わず、発注・輸送の多頻度化・小ロット化、リードタイムの短縮などの輸送需要の質的な変化が生じた」と分析している。⁽¹⁶⁾

ここで極めて興味深い分析が見られる。それは輸送問題が起こったのは「保管活動から輸送活動に代替が起こった」という点である。ある面から言うなら物流問題を運輸問題に置き換えようという通産省らしい姿勢だとも言えようし、物流というものの本質をついているとも言える。

この結果、輸送に問題が起こり、それは労働力不足、コスト上昇というものに結びつき、合わせて都市交通の混雑や大気汚染に関係してくるのだがここでは「現時点では、平成景気当時の輸送に係わる需給不均衡の問題は解消されているが、引き続き残された課題も多い」と言い、「特に、物流コスト高止まりの解消は流通コスト低減による内外価格差の是正のためにも重要な課題であるほか、物流分野での長期的な労働力不足に起因する物流の供給力の限界が経済成長に対するボトルネックとなると言う懸念も存在する」としている。これらの分析はきわめて常識的であり、従来の理解の域を抜けていない。

次に「ミクロ的な物流活動の現状」を上げている。まず、ここでは輸送（荷役を含む）に係わる取引慣行について「そもそも商取引に付随するサービスと位置づけられ」ていて、「コストが商品の納入価格の中に含まれる形で取引が行われており、物流サービスとして別建てにされていない」ために「調達業者がコスト意識なく過剰な輸送サービスを要求するような状態が多く見られる」としている。

このために「多くの非効率な取引が発生し、トータルの物流コストが高まっているおそれ」がある。こういう視点は同じ物流問題についても通産省独特の見方である。日本では取引条件が物流非効率の原因になるということはよく言われるが取引の接点に視点を当て、取引問題としてここでは理解がされているのである。⁽¹⁷⁾

こういう認識のもとに次のように言う。「物流の効率化を促進する上では、これらの取引慣行を事業者が自律的に見直すことが是非とも必要である。特に、物流に必要なコストを商品価格の中に入れて取引している現状

を改め、物流コストを別建てにし、コストとサービスとの対応関係を明らかにするほか、標準的な取引の決定、イレギュラー取引の場合の取扱いの明確化を実現することが不可欠である⁽¹⁸⁾。

こうして、物流問題は物流問題でありながら（物流コスト）、物流問題ではない（取引問題）、という通産省の見解がはっきりしてくるのである。したがって、こういう取引条件の中に物流が埋没しているために物流コストの把握が困難となり、物流効率化へ結び付けるのが難しくなる、ということなのであろう。

その結果、「今後、一層の物流効率化を進める上では物流コストの実態把握が共通の手法を用いて物流業者も含めた幅広い事業者において一般的に実行されることが肝要である」となるのである。それは「自ら負担しているコストだけでなく、納入業者や物流業者が負担しているコストの水準についても強い関心を持つことが重要である」と取引における物流コストをトータルに把握することを強調している⁽¹⁹⁾。

それに加えて「荷役の効率化」「保管の効率化」「事業者の効率化の状況」「物流業者との関係」が述べられているがこれらは一般的な記述である⁽²⁰⁾。

以上のことを踏まえて「物流効率化に係わる基本的な視点」が上げられている。ここでは物流を「社会的システムとしてとらえ、そのトータルのコストダウンを図る」ということから「物流取引に価格メカニズムを機能させるとともに、これを補完する需給両面での積極的な取組みが必要とされる」と述べている⁽²¹⁾。

ここでは物流効率化の絶対条件として「価格メカニズム」というものを強調しているがこれは実際には注目すべき主張である。ただ、その主張は弱い。それはこの物流コストについてはどうしても輸送に係わる費用、特に運賃が絡んでくるためにこれは運輸省の所管となる輸送機関の運賃政策であり、これに価格メカニズムを持ち出すと省庁間の問題となる恐れもあり、ここではあいまいな言い方になっているが通産省としては運賃も

含めて価格メカニズムを取り入れたいと考えるのが自然ではないだろうか。

第三章における物流に対する基本的な考え方はそれを取引問題としてとらえ、価格メカニズムの導入を主張しているが、更に「流通システム効率化の阻害要因」として「物流に対する規制」を取り上げている。それは「トラック事業」や「内航海運業」などについてであり、これらは運輸省所管の法律や業界問題であるがそのために記述は一般的である。ただ、こうして取り上げたこと自体が通産省としては運輸行政に対して批判的な感じを持っているということは十分にうかがわれる。⁽²²⁾

内外価格差ということについても述べられているが興味深いことに運賃の内外価格差についてはほとんど述べられていない。これにはいろいろな事情があるのだろう。⁽²³⁾

第四章では業態別の現状と今後の方向を述べているがここで物流が大きく取り上げられているのは卸売業においてである。卸売業については現在の厳しい環境状況が上げられており、その対応として「卸売業の役割」として多くの機能が個別に述べられている。その中で物流については「機動的な物流、ローコストな物流、物流効率化への対応を重視しており、特に、多様な効率化手法の組み合わせにより、効率的な物流システムを構築することが、重要課題として認識されている」と述べられている。⁽²⁴⁾ここではこういう認識だけである。多分、卸売業の物流問題は中小企業問題としてそれに譲っているのだろう。

いずれにせよ。通産行政の中での物流問題は取引問題であり、それに対応した形で運輸行政におけるものを阻害要因として位置づけていると考えるのが良いのではなからうか。

中小企業問題と物流及び全体的政策

第五章は「中小流通業の現状と課題」であるがこの審議会が合同部会であることからここでの内容は中小企業庁の担当である。したがって、通産省の主張とは若干、ニュアンスの異なる部分があるのに注目したい。

まず、卸売業についてはその経営環境を次のように九つの項目で理解している。それは「競争の激化」「需要サイドへの主導権のシフト」「販売先中小小売業の不振」「小売業の業態変化の急激な進展」「物流問題」「情報化の進展」「取引慣行の変化」「卸商業団地をめぐる環境」「流通に密接に関係する諸問題への対応」である。⁽²⁵⁾

この前提としては現在、中小卸売業はその企業数を減じ始めており、売上げ及び利益率の低下に見舞われているという認識がある。そういう中で九項目であるがそこでは「物流」というのが極めて異質であるということに気がつく。他の項目は具体的であり、ある問題を明示していると思えるが物流だけは漠然としている。

その内容を見るとそのことは理解できるだろう。そこではこう述べられている。「消費者ニーズの多様化や取引先小売業による在庫負担軽減の要求を背景に、中小卸売業においても、配送の多頻度化やリードタイム短縮などの要求が厳しくなっている。これに対応するため大手卸売業では、機械化・省力化等の設備強化により対応を図っているが、経営基盤の脆弱な中小卸売業の中には、現在でも人手を中心とした労働集約的作業により対応しているものもあり、人件費などの経常経費の負担が経営を圧迫するケースが増加している。なお、『実態調査』によると物流コストが『やや増加した』と『大幅に増加した』とする中小卸売業が半数以上（六六％）になっており、また物流コストを経営上『やや問題』とするもの、『大きな問題』とするものが約七割にものぼる」⁽²⁶⁾

この記述でわかる。つまり、卸売業にとっては物流はコスト問題としてここでは理解されているのである。

したがって、物流のどこにどういう問題が存在しているのかということではないから物流問題というあいまいな言い方になったのだろう。「物流コスト問題」と言い換えてもよい。しかし、その場合でもそれは問題点が明確になったということではない。

そうであるが故に「中小卸売業による新たな取組み」というところでは物流に関しては「小売支援体制の整備への取組み」の中では「新たな小売業態の進展に応じて中小卸売業の側もこれに対応する卸の流通チャンネルへの革新の必要性を認識して、品揃えの総合化を進めると共に、情報システム・物流システムの高度化等によって小売店の経営を総合的に支援するような取組みが始まっている」と言っている⁽²⁷⁾。

これに対して「物流、加工等の共同化・協業化によるコスト削減」のところでは「小売業の商圏の拡大、大規模化の進展や特に大手スーパー、新たな小売業態からの物流関連の要求は複雑化しており、これに対応するためには、卸売業側に相当の機能向上が必要であるが、物流投資にせよ情報システム化にせよ一社だけでは限界がある。そこで物流面においては流通VANの構築を通じて、共同化・協業化を図る取組みが出てきた」と言っている⁽²⁸⁾。

「新たな取組み」において物流が取り上げられているのはこの二か所であるがこの二つの方向が独立に存在しているのは共同化・協業化をした上で小売支援体制をとるのか、共同化・協業化によって支援するのか、あるいは別個の問題となっているのかはわからない。考えようによっては「共同化・協業化をしつつコスト削減をし、その削減された分を小売支援に回せ」と言っているのかも知れないし、「共同化・協業化の目的の中に小売支援を含めろ」と言っているのかもしれない。

まとめとしての「中小卸売業の課題と方向性」では「水平的・垂直的連携の強化」と「卸機能の革新」と「地

域におけるきめ細かい流通の構築」の三つが上げられているがそこでは物流に対する具体的な記述はない。⁽²⁹⁾

このことはこういうように理解したら良いだろう。中小卸売業の物流は卸売機能の中に含まれているものであり、物流として独立したものではない、ということである。また、物流コスト削減としては平成四年に行された「中小企業流通業務効率化促進法」によってすでに方向は確定している、ということだろう。

一方、中小小売業については物流に対しての記述は一切ない。⁽³⁰⁾小売業の場合は物流においては受け側であり、物流問題は納入側の問題として考えているからであろう。

以上のような認識から第七章ではこのビジョンの結論として「二一世紀に向けての流通システムの対応と政策」が上げられている。これまでの物流に対する理解が期待よりはるかな薄いものであったのに対してここでは物流に対してかなりのページを割いて述べている。

まず、「流通構造改革の課題」としては「流通市場での競争ルールの国際化」「生配販のシステム連携による需要構造の変化への対応」「価格メカニズムが機能するための環境整備」「流通システムの相互互換性の確保」「消費者ニーズに対応した業態、商業集積の形成」「社会的要請への対応」「競争メカニズムの補完」の六点となっている。⁽³¹⁾

これを基本コンセプトとして「関連業界や消費者への提言」をした上で「流通政策面での対応」を掲げている。

政策的対応としては「流通効率化に対する支援」と「流通産業による社会的要請等への対応の支援」と「まちづくりに対する施策」の三つが上げられている。このうち、物流が取り上げられるのは「流通効率化に対する支援」のところであり、ここでは「取引流通システム」と「物流システムの効率化」と「情報化の推進」の

三つが上げられている。

まず、このように言う。「物流効率化に当たっては、物流が商品に付随するサービスであるとの関係者の意識を払拭し、物流取引で価格メカニズムが機能する領域を拡大すると共に、物流を生産から消費までをつなぐシステムとしてとらえ直し、複数事業者間の連携によってトータルコストの削減が図られる形を作ることの基本とすべきである⁽³²⁾」

そこで行政としてはこういう方向への事業者の取組みを円滑にするための環境整備を行うことを重視し、「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共に、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」という。また、「各自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、その環境づくりとして、各種の情報化関係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、情報の提供を実現することが必要である」とし、そのためには「物流が多様な荷主、物流業者等にわたる業際的な側面を有することにかんがみ、関係官庁、関係業界が一体となって取り組むことが肝要である⁽³³⁾」としている。⁽³⁴⁾

- (1) 物流合理化ガイドラインの見直し
- (2) 物流コスト調査の拡充
- (3) 物流分野の情報化の推進
- (4) 物流分野の規格の標準化の一層の推進

- (5) 一貫パレチゼーションの推進
 - (6) 物流共同化の促進
 - (7) モーダルシフトの推進
 - (8) 外部不経済への対応
 - (9) 物流効率化の障害となる規制の見直し
- この九項目を見るといずれも「見直し」「一層の推進」といったものである。例えば、ガイドラインについては平成四年に「物流合理化ガイドライン」が作られており、その見直しと新たな提示を言っているわけだし、「物流コスト調査」についてはこれも平成四年に開発された「物流コスト算定・活用マニュアル」があり、それに基づいて「業種別物流コスト実態把握調査」が行われているがその対象業種を拡大するということである。
- 「物流分野の情報化の推進」ではすでに各種の施策が展開されており、特に平成四年から物流EDI用の標準メッセージが開発されており、この作業の早期取りまとめが上げられている。「物流分野の規格の標準化の一層の推進」についても残された問題は多いと言いつつ、これまで各種の規格が定められており、その徹底を図る、ということである。
- 「一貫パレチゼーションの推進」はこれまで通産省の施策としては重点化され、進められてきたものであるし、「物流共同化の促進」はすでに中小企業流通業務効率化促進法の施行、流通業務市街地整備に関する法律の大幅改正、等各種の方の施行が行われている。
- 「モーダルシフトの推進」も同じであるし、「外部不経済への対応」についても低公害車の導入等これまで行われようとしているものである。「規制の見直し」についてもこれまで一定の進捗があったと見て引き続き対応

をする、と述べている。

つまり、物流に対する対策はこれまでの流れを踏襲するということと理解できる。それでは中小企業対策はどうであろうか。ここでは基本的な視点として卸売業については現在の経営環境をかんがみ、変化に積極的に対応し、流通構造の改革に取り組み、「自らの経営改善・業務革新に主体的・積極的に取り組む中小卸売業への支援を行うべき」としている⁽³⁵⁾。

その上で具体的な方向として「中小卸売業が水平的・垂直的連携の強化、異業種連携の推進、卸売り機能の革新を柱とした取組みを通じて、流通構造の改革に対応することを支援していく必要がある」としている⁽³⁶⁾。その上での具体的な政策としては以下のように整理がされている⁽³⁷⁾。

(1) 水平的・垂直的連携の強化

イ 水平的連携強化

ロ 垂直的連携強化

a 中小卸売業の連携促進

b 中小卸売業等の活性化促進

c 物流効率化の推進

d 中小卸売業のための情報化の推進

e 卸商業団地の活用

(2) 卸売機能の革新

イ 新機能の展開支援

ロ 輸入品販売の円滑化

ハ 人材育成、人材確保

ここでの物流の記述にはほとんど、目新しいものはない。というより先に述べた状況認識の域を超えていない。つまり、「中小卸売業が小売業等と連携を含めて行う物流効率化を『中小企業流通業務効率化促進法』に基づき、きめ細かく支援していく必要がある」というところに集約されているの⁽³⁸⁾だろう。

以上のようにこの答申において物流はあまりに新味のないものになっているし、見直し、一層の推進というような感じを受ける。これはこれまでの通産省の政策がそのまま継続されるということの意味しているのだろうか。

このことを理解するためには平成三年に発表された同合同会議の「物流効率化対策の総合的推進について——中間答申」を知る必要がある。つまり、物流政策についてはこの答申でまったく新たに多くのことが示され、それは具体的な施策となり、現在展開されているからである。今回の答申ではこの前答申を踏襲するという基本的な考え方が示されているとよいだろう。

そこでこの前答申を見てみる必要があるだろうし、それを「八〇年代の流通産業ビジョン」と比較してみる必要もあるだろう。以下、それについて述べる。

再び物流問題へ

今回の中間答申とそれ以前の流通システム化に関する答申の間に「八〇年代の流通ビジョン」なるものが発表されている。これは昭和五九年に発表された合同部会の中間答申「八〇年代の流通産業と政策の基本方向」

に基づくものである⁽³⁹⁾。

ちょうど、時期的にはシステム化と今回の中間になる。この八〇年代の流通産業ビジョンでは物流についてはほとんど触れられていない。かろうじて第三章「流通産業の課題と今後の在り方」の中の第三節「流通技術革新の進展」において次のような記述が見られるのみである⁽⁴⁰⁾。

「物流技術 従来から物流活動に関しては、大規模物流施設、パレットプール制の推進などその効率化が図られてきた。今後はこれに加え、近時の消費生活の高度化、消費者ニーズの多様化に対応して多品種少量の物流技術の要請が高まっており、これに対応した技術革新としてコンピュータによる物流制御技術を始め各種の技術開発が進んでおり、今後もその一層の展開が期待される」

そして第四節の「卸売業の機能の強化とメーカーの役割」の中での「卸売業」において「物流機能の強化 流通センターの拡充強化を図ると共に計画的な配送システムの開発を行い、効率的に物流機能を遂行することが要請される。更に、コンビニエンスストアのような小ロット高頻度納入を要請する小売り業態が成長するに伴い、それに対応できる物流の技術革新が必要になる。例えば、共同配送システムの開発、宅配便のような小口運輸システムの活用などを検討していかねばならない」があるだけである⁽⁴¹⁾。

そして、第三章の「流通政策の基本方向」においては物流については一切触れられていない。つまり、この答申においては過去の流通システム化政策をそのまま受け入れているわけであり、この段階では新規な物流政策の必要性を認めていないのだろう。昭和五〇年代を通して通産省では新しい物流政策については関心を持たず、それは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部会委員について物流関係の人がいないということになるわけである。

ところがこの中間答申が発表されたすぐ後に俗に平成景気といわれるものが到来し、社会的な問題が物流に關係して起こってくる。そこで通産省では財団法人・日本立地センターに委託して平成二年に「物流と経済成長研究会」なるものを発足させる。この研究会はわずか三か月の研究の結果、報告書を発表しているがそれがきわめて大きな話題を呼んだ。もっとも、報告書自体が社会的な話題を呼ぶように作られたということもある。

それはひとつに平成二年に発表された運輸政策審議会物流部会（42）の中間答申「物流業における労働力問題への対応方法について——二一世紀にむけての物流戦略——」が大きな関心を呼んだこととそれに加えて通産省の今後の政策展開の方向として流通分野では物流を取り上げるべきだ、という認識が生まれてきていたからである。

したがって、こういう解釈ができるだろう。つまり、この時点で通産省としては流通問題の中における主要テーマとして物流を置きたいという方向が生まれ始めていたのである。それは産業界からの要求も起こっていたからである。（43）

したがって、この研究会によってアドバルーンを上げ、省内及び産業界に対して物流の重要性を訴え、そのまま次の政策展開に持ち込もうとしていたのだろう。その証拠にこの研究会は通産省産業政策局調査課の単なる委託事業であるにもかかわらず情報産業局情報処理振興課、産業政策局流通産業課、中小企業庁総務課、産業政策局消費経済課などの課長補佐クラスが参加しているのであり、また、この研究会が終了すると間髪をおかず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の下部会議としての「物流等検討分科会」が開かれていたのである。（44）

これはとりもなおさず、物流問題を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で

取り上げようという意志の現れであろう。この物流等検討分科会の報告書は平成三年六月に発表されている。以上の二つの会議は両方ともに実質三か月づつ位しか行っていない。そして、物流等検討分科会の報告が出る⁽⁴⁵⁾とただちに合同部会が召集され、審議が行われ平成三年一二月に中間答申である「物流効率化対策の総合的推進について」が発表されている。

この中間答申は第一部「物流効率化対策の総合的推進」における結論としての「物流効率化対策の総合的推進」は次のように構成されている。

- (1) 事業者の取組みの方向
- (2) 行政に求められる対応策
- (3) 物流の供給面の拡大
- (4) 外部不経済・省エネルギーへの対策
- (5) 革新的な技術開発・システム開発
- (6) 物流効率化対策の総合的推進のための体制整備

この中間答申そのものについては別の機会に分析することとしてここでは今後の通産省行政施策としての「行政に求められる対応策」⁽⁴⁶⁾を見てみる。それは次のような構成となっている。

行政の求められる対応策

- 一 個別事業者の物流効率化の助成
- イ 個別事業者の物流効率化設備投資の支援
- ロ 新物流コスト計算方式の開発

ハ 物流管理の人材養成

二 個別事業者が物流効率化努力を円滑に行うための環境整備

イ 物流分野の標準化の推進

ロ 一貫パレチゼーションの推進

ハ 情報化の推進（E D Iの推進）

ニ 物流拠点インフラの整備

ホ 物流に関する統計整備

三 個別事業者を越えた物流合理化の推進

イ 異業種間等における物流の合理化努力の推進

ロ 中小企業の組織化・共同化の支援

以上の項目についてはその後、ほとんどすべてについて具体的な施策展開が行われている。例えば「物流コスト算定活用マニュアルの策定」「物流関連JIS規格の見直し」「一貫パレチゼーション用標準パレット規格の調整」「物流E D I基準の策定指導」「流通市街地整備に関する法律の大幅改定」「FAZ（フォーリン・アクセス・ゾーン）」「中小企業流通業務効率化促進法の施行」等である。更に各業界別の「物流効率化ガイドポストの作成」がある。

つまり、この中間答申を受けて通産省では積極的に多岐にわたる物流施策の展開を行ったのである。それはすでに平成三年時点でプログラム化されていたのであろう。平成二年から三年にかけての通産省の物流に対する取り組みは審議会を含めて急ピッチである。それは通産省が昭和四〇年代において流通システム化行政とし

て大きなポジションを与えていたにもかかわらず昭和五〇年代から六〇年代にかけてその流通施策の主力が情報や大店法問題等に傾斜してきており、物流が抜けていたという認識に基づくものであろう。

それが二一世紀に向けて労働力問題や社会環境問題から考え、物流が流通に対して大きな変化要因となると気がついたからに違いない。そういう意味で「九〇年代の物流効率化ビジョン」として発表された中間答申と「二一世紀に向けた物流ビジョン」は物流に関して言うならワンセットのものと理解すべきだろう。

一般的に言うなら物流において通産省の行政では運輸省や建設省とはその在り方が異なる。運輸省の場合は運輸産業を管轄し、許認可権を持っているために産業構造そのものをコントロールできるし、空港や港湾、といったインフラストラクチャーの整備も行うことができ、物流の中心となる運輸における多くの法律を持っている。建設省は現在の物流における輸送の中心となる自動車輸送のための道路行政を行うものであり、インフラとしての道路は建設省が作ることとなる。

運輸省や建設省は物流のすべてではないが多くのパートに関して主体的に行政施策展開が可能になる。むしろ、それがあつたために運輸省や建設省は物流全体を対象とせず、自らの権限内についてだけ施策展開をすれば良い。しかし、通産省の場合は自らが主体となり、物流インフラを整備し、自らの許認可権によって物流関連の企業をコントロールするわけには行かない。また、中小企業庁が存在することによってあらゆる産業全体が対象となる。

つまり、通産省は許認可官庁でなく、現場・現業を持たない官庁であり、いわゆる政策官庁であるために物流を取り上げる場合、どうしてもそれは総花的になるし、自らが主体的に何かをするというよりもあるガイドラインを策定し、それに対して産業、企業を誘導するというものにならざるを得ない。それはガイドライン作

り、標準化・統一化のための基準作り、個別企業や産業のための環境整備、などが中心となる⁽⁴⁷⁾。

そうであるためにある基準やガイドラインを作ってしまうと後はそのフォローアップとなるのである。運輸省等のように中間のプロセスに対してフォローし続けるのは異なる。通産行政が流通システム化政策以降、物流に対して新たなものを生んでいないのはそういう事情もある。

そういう意味で今回の答申は来世紀初頭まで生き続けることになるだろう。次の物流が中心となる答申はいっ出されるかであるがそれよりもその中間、来世紀に入るとすぐあたりに取り上げられるテーマが重要になると考えられる。

今回の答申と前の物流ビジョンとなる答申で広い範囲がカバーされたことによって次の答申ではテーマがしぼり込まれることになるであろう⁽⁴⁸⁾。

付 本来、審議会があり、そこで討議された内容が具体的施策として実行されるのであろうが、ここではその前後が明確になっていない。それは審議会が既に方針として決まった政策の確認をするにすぎないというより、審議会を構成する人達と事前に意見調整がしてあり、その人達の意見が既に決まっているからである。

注

- (1) 荒川英夫『行政から見た流通システム』林・田島編「流通システム第二版」日本経済新聞社、昭和五十一年（第一版は昭和四五年）三五～三六ページ
- (2) 同上 三七～三八ページ
- (3) 林周二氏や田島義博氏が流通革命論を展開したのは昭和三〇年代後半であり、林・田島両氏ともに産業構造審議会の有力メンバーであった。この事はこれと無関係ではない。
- (4) 中田信哉『物的流通なる言葉の誕生時の事情』神奈川大学経済学会「商経論叢」Vol. XX No. 2 1985, 153ページ
- (5) パレットのJIS化が行われたのは昭和三三年であるが一貫パレチゼーション用のT11、T8がJIS化されたの

は昭和四五年である。

- (6) 中田信哉『物流システムの近代化』日経流通新聞編「流通現代史」日本経済新聞社 平成五年 一五一〜一五二ページ
- (7) 林周二『物流システムの概念』同前「流通システム」一〇ページ
- (8) 当時、中田は通産省の流通システム化行政のための調査・研究を行う財団法人・流通経済研究所システム開発センター研究員であり、また、「流通システム推進会議」のメンバーであった。その時の経験から言える事でもある。
- (9) 林『流通システムの概念』四〜五ページ
- (10) 中田『物流システムの近代化』一五三ページ
- (11) 通産省産業政策局、中小企業庁編「二一世紀の流通ビジョン」財団法人・通産産業調査会 平成七年九ページ
これは前記合同部会の中間答申「我が国流通の現状と課題」の全文を公表したものである。ここでは公表されたものを利用する。
- (12) 同上 一四三ページ
- (13) 同上 まえがき
- (14) 同上 一一ページ
- (15) 同上 一二ページ
- (16) 同上 一九ページ
- (17) 同上 四〇ページ
- (18) 同上 四一ページ
- (19) 同上 四二ページ
- (20) 同上 四三ページ
- (21) 同上 四三〜四四ページ
- (22) 同上 五四ページ
- (23) 通産省は平成六年に「産業の中間投入にかかわる内外価格差調査」を発表した。その中にトラック運賃で日本は米国の三・二三倍という数字があり、それが大きな話題を呼んだ。これに対して運輸省、全国トラック協会、物流団体連

合会などが調査の精度などに関して抗議を行った。このことがあったために通産省としてはあえてそのことにふれなかつたと思われる。

- (24) 同前「二一世紀の流通ビジョン」 八八ページ
- (25) 同上 九一〜九四ページ
- (26) 同上 九二〜九三ページ
- (27) 同上 九六ページ
- (28) 同上 九七ページ
- (29) 同上 九八〜九九ページ
- (30) 同上 一〇〇〜一〇一ページ
- (31) 同上 一二九〜一三〇ページ
- (32) 同上 一三四ページ
- (33) 同上 一三四〜一三五ページ
- (34) 同上 一三五〜一三八ページ
- (35) 同上 一四八〜一四九ページ
- (36) 同上 一四九ページ
- (37) 同上 一四九〜一五三ページ
- (38) 同上 一五〇ページ
- (39) 昭和五九年に発表された前記合同部会の中間答申「八〇年代の流通産業と政策の基本方針方向」はその全文が通産省産業省産業政策局・中小企業部編「八〇年代の流通ビジョン」財団法人通産産業調査会昭和五九年として公刊されている。
- (40) 前記「八〇年代の流通ビジョン」 七四ページ
- (41) 同上 八一ページ
- (42) 中田信哉『最近の物流に関する答申・報告書』神奈川大学経済学会「商経論叢 Vol XXVII No 1 1992, 181〜182ページ

- (43) 同上 八一ページ
- (44) 中田は「物流と経済成長研究会」の座長であったがこの研究会がまだ、終わらないうちに「物流等検討分科会」の座長を要請された。
- (45) 通商産業省産業政策流通産業議論「九〇年代の物流効率化ビジョン」(財団法人、通商産業調査会、平成四年)、これは前記合同会議の中間答申「物流効率化対策の総合的推進について中間答申」の全文を収録して公刊されたものである。
- (47) 通産省の物流行政がその目的として明確さを欠き、一回、方向を打ち出すと時間をかけてその方向を確定するというようになるのはこういう理由によるものと思われる。
- (48) 多分、次の合同会議の答申は二一世紀に入ってからになると思われるがそこでは標準化や環境整備という点で絞り込みが行われると予想される。