

研究会報告

物流拠点のあり方と政策の推移

——運輸省「今後の物流拠点のあり方に関する研究会」に係りして——

中 田 信 哉

「はじめに」

平成6年12月から平成7年5月にかけて運輸省の物流関連の総括を行う総務審議官が主宰する「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）が設置され、現地調査を含む研究が行われた。この研究会の過程における討議及び多くの収集された資料からわが国の物流拠点について以下に述べてみたい。

その前にこの研究会の主旨及び目的について若干、触れておく事とする。まず、研究を行う背景については以下のように記されている。

「わが国経済社会の発展の基礎をなすものとして、国民生活と産業を支える極めて重要な役割を果たしている物流は、今日、多頻度小口輸送やジャスト・イン・タイムにみられる定時性の確保といった高度化・多様化した荷主などの物流ニーズにこれまで以上に対応しなければならなくなっている。また、製品輸入の増加、内外価格差の是正等産業構造や国民意識の変化に対応した物流の充実、高度化が求められている。更に、近年、環境問題、道路交通混雑、労働力問題といった物流をめぐる制約要因が深刻化しており、今後、これらの制約要因を克服して、効率的な物流体系を構築する必要が生じている。

したがって、これらの変化に対応するために、今後、より効率的な物流体系の構築に取り組んでいく観点から、物流拠点について十分な検討

を行い、その上で積極的な整備の促進が求められている」

まず、このように述べる。このことは平成2年の運輸政策審議会物流部会の中間答申「物流業における労働力問題への対応について」以来の運輸省の一般的な物流への認識だと考えられる。ただ、この答申では物流拠点についてはほとんど述べられていない。そこでここでは「物流拠点をめぐる問題点」として以下のように述べる。

「物流拠点をめぐっては以下のような問題点が存在している。

- (1) 物流拠点全体に対する横断的な議論がほとんどなされていないため、物流拠点の整備に関する基本的考え方は十分には形成されていないこと。
- (2) 物流拠点整備に関する国の支援や関与等は必ずしも体系立った制度とはなっていないこと。
- (3) 物流拠点の整備に際しては、投資額が大きく投資効率が低いこと、住民の理解が得られにくいこと等の理由により、物流拠点の整備は円滑かつ十分には進んでいないこと。
- (4) 物流拠点の多くは個別企業によって個々別々に整備されており、国全体として配置や規模が適当であるかどうかについての検証が十分には行われていないこと。
- (5) そもそも、「物流拠点」の概念すら整理されていない状況にあること」

そこで「このため、物流拠点について、その概念を整理したのち、効率的な物流体系を構築するため、整備に関する基本的考え方及び国の支援や関与のあり方、配置、機能等に関する総合的な検討を行い、物流拠点全般の将来的な方向性を確立することを目的に」研究会を設置した、というわけである。

以上は研究会発足時の資料によるものである。これに対して研究会が終了し、そのとりまとめが行われたがそのとりまとめの「はじめに」に以下のような記述がある。

「物流拠点は物流の『結節点』に相当し、その立地場所や機能の発揮状況によっては、他の物流の構成要素に大きな影響を与える。したがって、物流拠点の適切な整備（機能分担，配置）は、物流効率化等の一要素であるのみならず、物流効率化等全体の鍵を握っているといえる。（例えば、物流拠点が適切な位置に整備された場合には、輸送距離の短縮化，横持ちや荷役の省略化等を図ることができ、コスト削減や、道路混雑の緩和，環境問題や労働力問題の解決に資することとなる）」

この約半年の時間をはさんだ研究会の開始時とそのとりまとめの間には微妙な違いが存在する。特に物流拠点を物流の「結節点」だと言うこと、物流（効率化）の一要素だ、という点やコスト削減等が上げられているところである。

それは当初、運輸省が考えていた物流拠点というものと研究会の討議で出てきた物流拠点というものについての考え方の違いであったろう。これについては次節で述べる事とする。

（注） この研究会は運輸省総務審議官が主宰するものであるがその事務局となるのは運輸省運輸政策局貨物流通企画課と貨物流通施設課である。特に貨物流通企画課は近年、物流体系全般について基礎的研究を行う方向を見せており、この研究会の後には「物流効率化指標の策定検討調査」を行う予定になっている。これまでその概念が明確になっておらず、実態だけが先行しているものを取り上げ、基礎から検討しようというわけである。そのためにこの研究会が発足するまでの間、運輸省では「物流拠点」というものについて多くの人からヒアリングを行い、物流拠点というものをどう理解したら良いかという事前検討を行っている。

このことは研究会の構成メンバーが示していると思われる。メンバーは以下の通りである。運輸・交通以外のメンバーが含まれていることと運輸から言うなら荷主に当たる企業物流を専門とするものが複数人含まれている。

岡田 清 成城大学経済学部教授（座長）

稲束原樹 日本ロジスティクスシステム協会常務理事

加藤俊平 東京理科大学教授

加藤書久 日本物流団体連合会物流拠点部会長

金田 徹 日本物流団体連合会理事長

杉山武彦 一橋大学商学部教授

高橋輝男 早稲田大学システム科学研究所教授

長岡惟行 経済団体連合会輸送委員会企画部会委員 (ダイエー取締役)

中田信哉 神奈川大学経済学部教授

森田 稔 城西国際大学経営情報学部教授

湯浅和夫 日通総合研究所経営コンサルティング部企業物流研究室長

尚, これに総務審議官, 貨物流通企画課長, 貨物流通施設課長他, 運輸省のメンバーが加わる。

「物流拠点の概念と分類」

第1回の研究会を行うに当たって事前に準備した資料の中から物流拠点の概念と分類について述べる。まず, 物流拠点については「物資が流通する過程において, 荷捌き, 保管などが行われる拠点を示す語であり, 明確な定義づけを行うことは困難である」として以下のようなものがある, としている。

- (1) 港湾——倉庫, コンテナヤード, 上屋, 内貿ユニットロードターミナル, 外貿コンテナターミナル等
- (2) 空港——航空貨物取扱施設等
- (3) 鉄道貨物駅——保管庫, コンテナヤード, 荷役ホーム, 上屋等
- (4) トラックターミナル
- (5) 上屋
- (6) 倉庫
- (7) 保管庫
- (8) 配送センター
- (9) 物流高度化基盤施設
- (10) 輸入促進高度化施設
- (11) 複合一貫輸送関連施設

これを分類していくと以下のようになる。

1 機能面からの分類

- (1) 荷捌き拠点——トラックターミナル, 上屋

- (2) 保管拠点——倉庫，保管庫
- (3) 結節拠点——トラックターミナル，鉄道貨物駅，港湾，空港
物流拠点——配送センター，物流高度化基盤施設，輸入促進高度化施設

2 輸送モードからの分類

- (1) 貨物自動車関連拠点
保管施設——保管庫，配送センター，物流高度化基盤施設
荷捌き施設——トラックターミナル，配送センター，物流高度化基盤施設
- (2) 鉄道貨物関連拠点
保管施設——保管庫，コンテナヤード，引込線
荷捌き施設——荷役ホーム，上屋
- (3) 港湾関連拠点
保管施設——倉庫，コンテナヤード，内貿ユニットロードターミナル，外貿コンテナターミナル
荷捌き施設——上屋
- (4) 空港関連拠点
保管施設——保管庫，物流高度化基盤施設
荷捌き施設——上屋，物流高度化基盤施設

この様な分類を行い，物流拠点を位置づけてみるといくつかの問題が出てくることに気がつく。まず，第一に物流拠点といった場合，それは場所的なものを示すのか施設のものを示すのかがはっきりしていない。常識的にいうなら場所的なものを言うべきだろう。例えば鉄道駅という場合にはそこには多くの物流関連の施設が存在している。港湾でも同じである。

だから，物流拠点を「多くの物流関連の施設が集合しているある物流上の目的を持った特定の地域」と言うといよいよ思われる。ところがそうすると次の問題が生まれてくる。それはこういうように理解するな

らそれは先に上げた輸送モードからの分類と同じことになる。

しかし、現在、物流拠点といった場合、運輸企業も含んでメーカーなり流通業が巨大な物流施設（流通センター、ロジスティクス・センターなど）を保有しているケースが増えてきており、それも運輸機関の結節点（鉄道駅、空港、港湾など）とは独立して設置されているのが普通なのである。

こういう特定企業の物流拠点をここで言う物流拠点から切り離して議論するのは実際的ではない。第2回の研究会においては中田が意見を開陳することとなっており、そこで中田は「物流拠点立地と流通センターの変化におけるある傾向」（経済貿易研究年報 No. 20 1994, 3）を用いて次のような要旨の意見を申し述べた。

物流拠点といった場合、運輸の側から見た輸送機関の結節点としてのものとメーカー、流通業といったいわゆる荷主企業の在庫拠点としてのものがある。ただ、これまで物流拠点を運輸の側から見てきたという理由はそれがほぼイコールだったからだろう。戦前から昭和30年代位までは企業の物流拠点は運輸における物流拠点（結節点）に置かれるものであった。

なぜなら企業の物流における域間輸送に使用する輸送機関が鉄道と海運であり、そのために企業の物流拠点としての施設の設置は鉄道ターミナルか港湾となった。域内物流に関してはこの輸送機関の物流拠点から配送が行われるということになる。港湾や鉄道ターミナルは完全にインフラであり、個別の企業が個別の事情によって定めるものではない。

この立地というのは国家の交通・運輸政策によるものであり、運輸省が管轄する。荷主企業はその立地に合わせて自らも物流拠点立地を決めていくこととなる。ところが昭和30年代から物流における輸送の自動車への移行が進み始めた。その理由についてはここで述べることはしない。しかし、そのために自動車を主たる輸送機関として利用する企業はこうしたインフラとしての物流拠点に制約されることはなくなってきた。なぜなら、次のような理由があるからである。

イ 自動車は道路を走り、道路は鉄道や海運と違って全国どこもネットワークとして結合がされている。物流拠点の立地の制約がない。

ロ 自動車輸送を担当するトラック業は自らの物流拠点にこだわることなくどこでも荷主企業の指定する場所へ自らのトラックを持っていくことができる。極端に言えば輸送機関としてのトラック業は自らの物流拠点を持っていなくても営業ができる。

ハ 自動車輸送は決められたルートだけを走るものではなく、自由にどこへも行けるためにどういう場所でも物流拠点として時間推移の中で利用できる。

そうであるためにこれによって物流拠点の性格は変わってきたのである。運輸省が管轄する輸送機関の結節点としての物流拠点がそのまま荷主企業の物流拠点となるのではなく、荷主企業は自ら独自に場所を決めそこに物流拠点を設置するという方法を取りだす。もちろん、自動車輸送を中心とした場合でもそれは道路を使用し、その場所的条件はある程度限定されるが少なくとも道路行政は建設省の管轄であるため、トラック業の管轄は運輸省であったとしても道路を利用した物流拠点については運輸省の権限は制約される。

そうである以上、物流における輸送に関しては自動車輸送がトンキロで50%強、トンで約90%を占めているのだから、運輸機関の結節点のみを物流拠点というわけには行かないだろう。鉄道輸送においてはコンテナ扱い、カートレインが中心となり、内航海運ではロールオン・ロールオフ船、長距離フェリーなどが成長してきている以上、これらは複合一貫輸送であり、それは荷主にとって物流拠点を輸送機関に合わせるものではなく、輸送機関の方が荷主の物流拠点に接近するものなのである。

つまり、これからの物流拠点を考える場合、それは輸送機関の結節点とそこにある物流施設をとってそれとするのは適切ではない。物流拠点

を考える場合には輸送機関と荷主企業の物流ネットワークを合わせた新しい考え方を導き出さねばならないのである。

研究会においてはこの考え方を新たに導き出す必要があるということである。

(注) この研究会においてはメンバーが順番に物流拠点についての発表を行った。中田が特にメーカーを例にとり物流拠点の配置を物流ネットワークの観点から行い、次に杉山教授が輸送機関の観点から考え方の示唆としての発表を行った。

もっとも、事務局ではこの研究会が始まる前から事前の研究やヒアリングによって物流拠点についての考え方が運輸と企業物流でずいぶん違うということには気がついていた。したがって、荷主物流の観点を入れていかねばならないということは最初からの了解事項だったのである。

ただ、これまでの研究において物流拠点というのはその概念があいまいであったというのは確かである。若干、それについて書いてみる。

内外の物流に関する著作・論文において「物流拠点」なるものに言及しているものは見つからない。ただ、流通センターあるいは物流センター（共にディストリビューション・センターである）の適正配置とかロケーションということは述べられている。これは一企業を主体として置き、流通センターをどう配置するか、設定するか、という経営管理上の問題であり、ここで問題視しているような物流拠点ではない。

物流拠点というのは政策という視点から見ると本来、交通政策上、産業立地上のものであり、物流というのは企業の経営管理の問題だと考えられているからであろう。

「物流拠点政策の推移」

運輸省は確かにこれまで物流拠点を運輸から考えてきた。したがって、物流拠点というと輸送機関の結節点を考えるという傾向があった。とはいうもののこれまでの物流拠点に関する政策の推移を見ていくと単純にそうとは言えない気がしてくる。なぜなら、政策は実態の先取り、あるいは追随によって行われるものであり、すでに運輸省も現在の物流が自動車輸送中心で進んできていることを知っているからである。

したがって、政策においては自然にそういう物流の性格変化がとり込

まれているはずである。ここではこれまでの運輸省関係の動きなどからその物流拠点政策の性格変化を追ってみることとする。

高度経済成長を象徴する東京オリンピックの開催，東名名神高速自動車道の開通が昭和39年であるがその翌年の昭和40年から見ていく。この頃はすでに物流における自動車輸送への傾斜が急速に進んでいたのがある。

昭和40年にはトラックターミナル法に基づく「日本自動車ターミナル(株)」が設立されたし，昭和41年には都市の自動車交通に関係する5省共管の「流通市街地整備に関する法律」が制定されている。昭和42年には運輸政策懇談会が中間答申「経済発展と物的流通革新について」を発表しているがその中で協同一貫輸送の促進を強調している。昭和43年にはその運輸政策懇談会が「協同一貫輸送に係るターミナル問題の検討」を提唱し，同時に東大阪トラックターミナル及び日本トラックターミナル，京浜トラックターミナルの供用が開始されている。

昭和44年の「新全国総合開発計画」では大規模流通センターの建設，流通加工基地建設，などが強調されている。昭和45年には運輸政策懇談会の中間答申「物流システム化へのみち」が発表されているがこれは通産省の流通システム化行政に対しての運輸省の対応という意味もあり，初めて運輸という意味ではない流通機能とか物流のトータルシステムという概念を取り入れており，企業物流が認識されているものである。

昭和46年には運輸政策審議会の中問答申「総合交通体系に関する答申」が発表され，大都市交通問題，地方交通問題，などを含んだ交通全体について種々の問題からその方向性について総合交通体系の形成ということをやっている。そして，昭和48年に「複合ターミナル調査報告書」が出され，複合ターミナルという異種輸送機関の結合を物流拠点に性格付ける考え方が強調されるようになったのである。

昭和49年には運政審小委員会において「大都市における貨物輸送のあり方について」が発表され，そこから大都市における流通拠点の配置

などを輸送問題と関連づける考え方が表面に出てくるのである。そして、昭和50年には運輸省流通対策本部が「物流拠点整備の基本的考え方」を発表し、これは昭和51年の「物流拠点全国配置構想概念」に結びつくのである。ここでは特に貨物輸送におけるネットワークの重要性を言い、昭和51年から60年までに全国でトラックターミナルを中心とした物流拠点を配置しようとしている。

それ以降では昭和56年の運政審策申の「長期展望に基づく総合的な交通政策の基本方向について」、平成2年の同答申「21世紀に向けての物流戦略」につながっていくのだがこの流れで言うなら物流拠点というものが次第に鉄道や内航海運などの域間大量輸送機関の結節点よりも自動車輸送を中心とした大都市における物流問題として認識され、それは運輸というよりも物流、更にはその上位の流通、という枠に入るものと性格が変わってきているのがわかる。

勿論、その間に港湾、空港、あるいは国鉄再建のための鉄道拠点などにも整備計画として手がつけられているが物流拠点というのは自動車中心と認識されてきているのである。こうした視点が強調されるのは平成2年に研究発表された「物流ネットワークシティー構想」や平成3年に研究発表された「サテライト型物流拠点構想」である。

これらはすでにプログラム化されていた「流通市街地整備に関する法律」の大幅改正（平成5年）に照準を合わせた運輸省の行動とみることができ、これらはいずれも輸送機関を中心に置いたものではなく、流通機能を大幅に取り入れた物流拠点の性格を多面的かつ商品の流動面から見たものとも位置づけられるだろう。

この様に見てくると運輸省における物流拠点の整備については昭和30年代までの個別港湾や鉄道ターミナルの整備から変化が起こり、それは以下のように整理ができると考えられる。

(1) 公共トラックターミナルの整備（昭和34年～）

昭和34年に自動車ターミナル法が制定され、以降、19事業者に

よる全国 25 か所が整備されている。また、専用トラックターミナルは平成 6 年現在、1657 か所できている。

(2) 流通業務団地の整備（昭和 41 年～）

現在、14 都市において 20 か所の流通業務団地が稼働中。ただ、昭和 60 年以降には整備が進んでいない。これは流通業務団地というものが現在の物流に適合しなくなったのか、中心となる運輸業の投資力が減退しているのか、物流拠点というものが荷主企業主導になったためか、ははっきりしない。

(3) 複合ターミナル構想（昭和 42 年～）

本来の理想とされた「臨海部立地型の国際貨物を含めたターミナル」は実現されていないが「自動車と海運」「自動車と鉄道」など 2 種機関の結合の性格を持つターミナルは以後整備されている。

(4) 物流高度化基盤施設の整備（昭和 61 年～）

高度化・多様化する物流ニーズに対応するために物流機能以外の流通加工、情報処理、その他施設を持つ機能複合・高付加価値型の物流拠点を整備しようということで現在 15 施設が存在している。

(5) サテライト型物流拠点（平成元年～）

物流ネットワークシティ（平成 2 年～）

いずれも構想であり、モデル地区などが設定されている。流市法の改正にともなう適用都市の拡大に関するものだろう。

こうした流れを見ていくと明らかに運輸省の物流拠点政策は運輸という限定されたものから次第に物流、更には流通という視点で新たな方向性を模索していることがわかる。ただ、運輸省の政策ということになるとどうしてもその管轄からいって場所的な意味では港湾や鉄道にしか権限を持たず、物流拠点の中心事業者が運輸業となるのはやむをえない。

つまり、機能的にはメーカーや流通業の新たな物流システムの方向を取り入れつつ、道路行政や流通行政が他省庁のものである、ということからそれらを中心に置くことができない。運輸省の考える物流拠点は本

来の物流ということに機能を置きつつ、視点としては運輸というものに対する行政から抜けきっていないというものであったと考えられるのである。しかし、実態は変わりつつあるはずである。

(注) この研究会においてはこうした運輸行政の変化と其中での物流拠点に関するものを整理する作業を行った。その中から抜き出したのがこの節である。

(参考)

<運輸白書にみる物流施策の流れ>

【昭和40年度】「近代化の過程にある物的流通」

- ・物的流通の概念整理
- ・輸送基礎施設の整備（鉄道、道路、港湾、トラックターミナル等）
- ・輸送方法の合理化（一貫パレチゼーション等の推進）
- ・流通センターの開発

【昭和43, 44年度】

- ・小口貨物の協同一貫輸送化（←42年運輸経済懇談会）
- ・大量物資の専用輸送化
- ・ターミナルの集約、大規模化→複合ターミナル

【昭和48年度】「物的流通における諸問題」

- ・協同一貫輸送に係る制度的問題点の解決の必要性
- ・流通業務団地の限界→複合ターミナルの導入の必要性
- ・新貨物輸送システムの開発の必要性（チューブ輸送等）

【昭和52, 53年度】「貨物輸送の近代化・合理化」

- ・量的拡大から質的充実へ
- ・物流効率化の推進→トラック輸送の共同化、協同一貫輸送
- ・エネルギー効率の高い輸送機関の利用促進

【昭和56年度】

- ・効率的物流体系の形成→物資別専用輸送、協同一貫輸送
- ・省資源低公害型物流体系の形成→モーダルシフト
- ・幹線物流ネットワークの形成
- ・重点的、効率的な物流関係施設の整備→複合ターミナル

【昭和59～61年度】

- ・複合一貫輸送体制の整備
- ・消費者保護対策の推進→宅配便、トランクルーム等

- ・ 物流情報システムの整備→物流VAN, SHIPNETS等
- 【平成2年度】「高度化, 多様化する物流ニーズへの対応」
 - ・ モーダルシフトの推進
 - ・ 製品, 農産物輸入増大への対応→総合輸入ターミナル
 - ・ 複合一貫輸送の推進
- 【平成4年度～】「貨物流通の円滑化」
 - ・ モーダルシフトの推進
 - ・ 積み合せ輸送の推進
 - ・ 物流拠点の整備

「物流拠点に対する行政としての支援」

それでは現在, 行政としてはどのような物流拠点に対しての支援を行っているのだろうか。これを運輸省の政策として分析することによって現在の物流システムと物流拠点の関係がわかるだろう。

まず, 運輸省関連の物流拠点に係る主な法律には次のものがある。

- (1) 自動車ターミナル法 (昭和34年法律第136号)
- (2) 流通市街地整備に関する法律 (昭和41年法律第110号)
- (3) 民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する法律——民活法—— (昭和61年法律第77号)
- (4) 中小企業流通業務効率化促進法 (平成4年法律第66号)

これらの多くは他省庁との共管である。運輸施設や運輸機関の整備に関するもの以外の多機能型拠点, いわゆる物流拠点に関しては他省庁との共管になるのが当然なのである。

また, 広い意味での物流拠点, 運輸関連施設を含む物流施設まで広げてその支援制度を見ると表-1のようになる。

これらを見るといかにも広範囲にわたって各種の支援が行われているのがわかる。それは税制と財政投融资であるがこれは行政の支援の常識としてハードに対する支援ということになる。ソフトに関するものは中小企業物流効率化促進法における一部の研究調査に対する支援が上げられるのみであろう。となるとどうしても運輸省としては運輸施設に対す

る支援とならざるを得ない。

近年の荷主企業主導の新しいコンセプトに基づく物流拠点においてはソフトが中心となるものであり，構成企業の産業が多岐にわたるものであり，多様化が進んでいるために運輸省の支援では対応できないものが多い。

表-1 物流拠点に係る税制

項 目	国 税		地 方 税	
トラックターミナル	地価税	非課税	固定資産税	一部軽減
			特別土地保有税	非課税
			事業所税	非課税
上屋 (港湾運送事業関係)	地価税	非課税	特別土地保有税	非課税
			事業所税	一部軽減
営業倉庫	法人税	割増償却 (12/100)	固定資産税	一部軽減
			都市計画税	一部軽減
	地価税	非課税	特別土地保有税	非課税
			事業所税	一部軽減
配送センター (トラック事業関係)	地価税	非課税	特別土地保有税	非課税
			事業所税	非課税
物流高度化基盤施設 (民活法)	法人税	特別償却 (12/100)	特別土地保有税	非課税
			事業所税	非課税
輸入促進高度化施設 (民活法)	法人税	特別償却 (12/100)	特別土地保有税	非課税
			事業所税	非課税

(注) 上屋，営業倉庫，配送センターにおいては，上記の他に，エネルギー需給構造改善投資促進税制，電子機器利用設備投資促進税制，高度省力化投資促進税制，脱特定フロン税制がある。

表-2 財政投融资

融 資 対 象	金 利	融資比率	償 還 期 間	据置期間	
トラックターミナル	基準, 特利 3	40, 50%	20, 25年以内	5年以内	
	基準~特利 2	50%	20, 25年以内	5年以内	
上屋	特利 3	40%	25年以内	5年以内	
	特利 2	50%	25年以内	5年以内	
倉庫	基準, 特利 3	40%	20, 25年以内	5年以内	
	基準~特利 3	50%	25年以内	5年以内	
	省力化倉庫	特利 3, 4	40%	25年以内	5年以内
		特利 3, 4	50%	25年以内	5年以内
配送センター	基準, 特利 2	40%	20, 25年以内	5年以内	
	基準, 特利 1	50%	25年以内	5年以内	
	共同配送センター	基準, 特利 3	40%	20, 25年以内	5年以内
		基準~特利 2	50%	25年以内	5年以内
物流高度化基盤施設	特利 4, 5	50%	25年以内	5年以内	
	特利 4, 5	50%	25年以内	5年以内	
輸入促進高度化施設	特利 5	50%	25年以内	5年以内	
	—	—	—	—	
複合一貫輸送施設	特利 2, 3	40%	25年以内	5年以内	
	特利 2, 3	50%	25年以内	5年以内	

(注1) 日本開発銀行の財政投融资制度。上段は3大都市圏内の施設、下段はそれ以外の地域内(北海道, 東北, 沖縄地方を除く。)の施設の場合である。

(注2) トラックターミナル, 倉庫, 配送センターについては, 一定の要件を満たすと「物流近代化ターミナル」となり, 特利が有利なものとなる。

(注3) 利率は平成6年11月16日以降次のとおりである。

基準金利 4.9%

特利 1 4.85

特利 2 4.85

特利 3 4.85

特利 4 4.85

特利 5 4.85

かくして, 物流拠点政策に対する行政としての発想の転換が必要となるのである。

(注) それでもこうした運輸施設に対しての支援強化の要望は多い。研究会において多くの企業からヒアリングを行ったが地価の高騰、施設に対する投資の大型化、などから新たな支援の要請は多い。特に土地問題に関して道路とその周辺土地の確保に関する要望は多いようである。ただ、道路行政は建設省の管轄であり、それと運輸省の新たな関係付けが求められているようである。

「基本的考え方」

こうした議論に基づき、この研究会ではどのような研究成果としてのとりまとめを行ったのであろうか。もともと、この研究会では開始されるに当たっての論点として次の項目が上げられていた。

- (1) 物流拠点のあり方等に関する研究会において検討の対象とする物流拠点の範囲について
- (2) 物流拠点のあり方に関する基本的な考え方について(物流拠点整備の目指す方向は何か。荷主ニーズへの適合性は)
- (3) 機能について(従来の一般トラックターミナル、営業倉庫、港湾、鉄道駅、空港等は、現在物流拠点の機能を十分に果たしているか。モードとモードとの結節機能に十分配慮がされているか。運送事業者、荷主及び国の役割分担はどうあるべきか)
- (4) 配置について(適正な配置とは)
- (5) 国の関与について(国の関与は如何にあるべきか)
- (6) 国の支援について(国の支援は如何にあるべきか)
- (7) その他について

このようにテーマを設定して議論を行ったわけである。その結果としてのとりまとめ(「今後の物流拠点のあり方等について～調和ある物流拠点の整備を目指して～」)を分析してみたい。

まず、「はじめに」ではこう言う。「今日、いわゆる『価格破壊』とよばれる商品の価格下落現象が時代の大きな流れとなり、流通構造が著しく変化する中、物流をめぐる環境も大きく変わろうとしている」である。

この後には従来から言われていた環境問題、道路交通問題、労働力問題などがとりあげられているが最初に価格及び流通構造が上げられている、ということは運輸省における物流拠点に対する考え方においてこの研究会が新しいアプローチを行おうとしている姿を見ることができる。

そして「物流拠点は物流の『結節点』に相当し、その立地場所や機能の発揮状況によっては、他の物流の構成要素に大きな影響を与える。したがって、物流拠点の適切な整備（機能分担・配置）は、物流効率化等全体の鍵を握っているといえる」という。つまり、ここで物流拠点を運輸というよりも物流の中に位置づける姿が現れているのである。

「しかしながら、物流拠点の整備は円滑かつ十分には進まず、また、そもそも、物流拠点の整備に関する基本的考え方は十分には形成されていない」と言い、このことがこの研究会の設置理由だとして「より望ましい物流体系を構築するため、物流拠点について、今後のあり方及びそのための国等の関与のあり方に関して総合的な検討を行い、物流拠点全般の将来的な方向性を確立することを目的」にするのだ、という。

とりまとめの第1章は「物流と物流拠点をめぐる変化」であり、物流拠点に関する周辺の状態に対する認識を明確にしている。まず、時代推移についてはそれを三つに分けている。最初が「戦後の高度経済成長期（昭和20年代～47年代）」であり、ここでは物流の近代化がうたわれ、「量的に拡大し続ける物流に対応するため、港湾、トラックターミナル等の物流拠点を大量に整備する必要が生じた」とことと「都市化の進展に伴い、大都市において公害問題、道路混雑問題等が発生したため」に「都市周辺部に流通業務団地を整備し、トラックターミナル等を始めとする各種物流拠点を整備することとした」としている。つまり、この段階では物流拠点に求められたのは「量への対応」だということだろう。

次は「安定成長期（昭和50年代～60年代）」であり、ここでは第一次、第二次石油危機を経て安定成長期に入り、物流も「量的には伸び悩む一方、多品種・少量・多頻度物流を中心とした質の高い物流サービスを提

供するように変化した」としてその背景にあるのは「高速道路の整備を背景とした、高度化する物流ニーズに柔軟に対応できるトラック輸送の飛躍的な進展」である、と言う。

そのために「物流拠点に対するニーズも高度化、多様化した」と認識をし、そのために大企業中心の専用の物流拠点が作られ始めたと考え「物流の広域化に伴い、そのような物流拠点は広域的な輸送ネットワークに対応すべく、大規模化、高機能化が図られた自社所有のターミナルとなった」として物流拠点が大企業主導のものとなっていったというように言っている。

そして、次が「近年の状況（平成以降）」であり、ここでは価格破壊を始め建値やリベート、更には商慣行等にふれて「流通構造の変化には著しいものがある」とし、その中で企業にとっては「高コスト体質の是正が急務」になっていて「物流コスト削減の要請」が起こっている、と言う。

こうした中で「ロジスティクス」「製販同盟」「サプライ・チェーン・マネジメント」等の動きが起こってきたという判断をし、これらの動きが「物流拠点の再編（統廃合）をもたらし、物流拠点は、経営戦略上明確に位置づけられたもののみ整備されることとなった」としてその結果「物流拠点は、ブロックごとに整備される複合型の大拠点と都市内に整備されるフロー型の拠点の2種類に大別されることになった」という。

前者については「保管機能（在庫調整機能）、受注管理機能、流通加工機能等の多機能を持つ（換言すれば、インテリジェント化、自動化等の機能高度化された）広域物流拠点」だと言い、後者については都市内配送のための「保管機能が省略された最低限の機能のみを持つ物流拠点」だとしている。

こういう記述を見るならここで言う物流拠点が完全に運輸のためのものだけでなく、流通変化と企業の物流高度化に対応すべきものだと言っていることがわかる。こういう物流をマーケットとする運輸企業のあり方の中で物流拠点は考えられたとしても運輸そのものが物流拠点となる、と

いう考え方はすでにない。

とはいうもののこれらについては自動車輸送が中心となるものであり、それが物流の方向であるのは正しいだろうがモーダルシフトが叫ばれ、自動車以外の輸送機関の強化もまた、重要だとされているのである。これらはこれらでインフラ整備として進行されている。しかし、これらの輸送機関に関係する物流拠点も現下の物流の状況に合わせ、市場接近ができるものでなければならない、ということもここには含まれていると考えてよい。

ここではもうひとつのことにふれている。それが「物流に社会性を持たせようとする動き」である。それは「物流や物流拠点においても周辺環境との調和が求められてきている」ためにモーダルシフトや「トラック輸送における共同集配、幹線共同運行等の共同化（コンソリデーション化）」である。

これに災害対応を含めて物流や物流拠点に対して新しい役割を持たせようという意図が示されているのである。以上のような時代認識、状況把握の上で第2章では「今後の物流拠点のあり方」を述べている。その基本的な考え方は「効率化」と「社会化」の追求であり、それは「都市の外周地域に大規模な複合的物流拠点（当該都市と他の地域との地域間輸送物資の集散機能に加え、当該都市の需要に応じた集配、保管等の機能を併せ持つ）が、都市内にフロー型の拠点（デポ）が適正に整備される、というような調和のとれた物流ネットワークを想定することができる」というようにネットワークという特質を物流拠点に持たせるのである。

もっとも、このネットワークという考え方は過去にも物流ネットワークシティといったように物流拠点配置に持ちこまれていた概念である。したがって、次の「調和ある物流拠点の整備」ということがここに加わって来るのであろう。それは既存の物流拠点が老朽化し、また、多くの企業が自らの戦略に基づき自社にとってのみ最適な物流拠点配置をしているために全体にとって適正でない、という理由からである。

そこでこの基本的な考え方に基づき「調和ある物流拠点の整備を目指す取組み」が示される。ここでは4つの方向が上げられている。それは次のものである。

- (1) さらなる効率化に向けての物流事業者及び荷主それぞれの連携
- (2) 社会性に十分配慮した物流拠点の整備
- (3) 国際化に対応した物流拠点の整備
- (4) 柔軟性のある物流拠点の整備

これらの項目はそれほど、目新しいものではない。現在、物流を言う場合には必ず指摘されるものである。問題はこの中にどれくらい具体的なものが含まれるかであろう。とりまとめを見るなら若干、具体論が展開されている。たとえば、(1)に関して次のようなことが上げられている。

イ 物流拠点を共同利用する。具体的には、物流事業者が整備した物流拠点を他の物流事業者や荷主に利用させる、荷主が整備した物流拠点を他の荷主に使用させる等の形態があり、異業種（物流事業者と荷主）同士のタテの共同利用と、同業種同士のヨコの共同利用が考えられる。

ロ 十分に活用されていない自己の敷地の全部又は一部を物流拠点として活用することを検討する（たとえば工場跡地の提供）。

ハ 物流事業者と荷主との間で協議を行い、計画的に物流拠点整備を行い、重複的な投資を防ぐ。

ニ 一つの空間における異種の複数の物流拠点を整備して、土地を有効活用するとともに、モード間の結節機能を強化する。

又、(2)に関しては従来、物流施設は「迷惑施設」と認識され、「周辺環境と調和しない孤立した存在であった」と位置づけ「今後の物流拠点は、少なくとも、周辺に緑地を整備すること等によって周辺の環境と調和を図る」としている。

(3)に関しては「最終消費者段階での内外価格差を是正する（国内での物流コストを低減する）ため、輸入された商品を安く国内各地に供給するこ

とが求められている」ために「貨物の円滑な輸入と国内物流への円滑な積み換えに配慮した物流拠点の整備が求められている」としてインランドデポや総合輸入ターミナルの動きをとり上げ「今後、従来からの発想にとらわれない広い視野からの国際的な物流拠点のあり方を検討する」としている。

(4)に関しては特に土地の確保難や地価問題の関係から新規の物流拠点配置やこれまでの物流拠点の機能不適合による建て替え等が困難になっていることから「大規模な自社所有の専用の物流拠点の整備にこだわらず、建物(全部または一部)や土地の権利形態としては賃借の形態をとる、建物は壊しやすい素材を用いる等の措置を講ずることによって、資本費の負担を減し、物流の変化に対応した物流拠点整備が容易にできるようにすることを検討する」としている。

(注) この基本的な考え方は運輸省としてはこれまでにない視点を盛り込んだものといえよう。ただ、運輸の側から見ず物流の側から見るということについてはその方向が判然としていないところもあるが運輸省としての政策から言えば実際の支援措置との関係も出てくるのであるから新しい考え方が十分に盛り込まれているといえる。

この考え方が新しいということについては平成2年の運輸政策審議会答申が現在の運輸行政のベースになっていると考えられるためにそれと比較を試みるとよい。

平成2年に発表された運輸政策審議会物流部会中間答申「物流業における労働力問題への対応方策について——21世紀に向けての物流戦略——」では物流拠点については第3章「労働力不足に対応した物流効率化のための方策」の第4節『物流拠点の効率化』の中で「省力化投資の促進(物流拠点における省力化投資)」と「物流拠点の集約化・適正配置」を上げているがいずれも記述は簡単である。例えば集約化・適正配置では「今後は、既存の物流拠点の再配置を含めて改めてその整備を積極的に推進していくことが必要であり、都市計画法などに基づく開発規制との調整などの行財政上の施策を積極的に講じていくほか、政府、関係地方公共団体、関係業界が協力しつつ広域的な観点から中長期的な物流拠点施策の整備計画を策定することが必要である」といっているが物流拠点というものについてはその意義や解釈については述べられていない。

また、運輸省貨物流通局編「物流行政のキーワード」(フェラオ企画 平成2年)においても「物流基盤施設の整備」の項はあるものの物流拠点政策というものはふれられていない。

「今後の物流拠点政策」

第2章では個々の物流拠点についての今後の取組みが港湾、トラックの集積拠点と配送センター、鉄道貨物駅、倉庫と個別に述べられているがこれは物流全体としてみた場合は話が細かくなるので省略して第3章の「物流拠点に対する今後の国等の物流拠点政策」について分析をしてみる。

ここではまず、「国と民間事業者の役割分担」が上げられている。考え方としての基本は民間事業者の自由な発想による物流拠点整備である。これはこれまでの自動車輸送を中心とする大企業主導の物流拠点整備の方向であったと思われ、それを肯定することは当然である。更に規制緩和が進められることから当然であろう。

ただ、民間事業者に任せておくことによって実現が困難な部分がある。それについては「製・配・販の垂直的提携は各部門の利害関係が一致」しないために「必ずしも民間事業者に委ねても進むとは限らない」としている。ただ、ここではこの垂直的提携についてその条件整備を国が行うのか、提携を進めること事態に国が手や口を出していくのかがわからない。

「社会化」については「企業の利益に反することが多いことから、往々にして民間事業者に委ねても進まない」ために国に一定の役割を持たせるということを確認している。それは「物流拠点整備について基本的な指針を策定すること」「その整備に対して支援・誘導する方策を策定すること」「規制の適正な見直しをすること」である。

以上を基本的な考え方として次に「今後国等が進めるべき物流拠点政策」を上げている。ここでは現在、運輸省等が展開している政策を表で

上げ、それと比較してこの取りまとめで上げられている項目のみを列挙しておきたい。その内容を具体的に述べないのは(注)で説明する。

- (1) 長期的な視野に立った総合的な物流拠点政策
- (2) 新たな支援制度の構築, 既存の支援制度の拡充
 - 1 さらなる物流効率化の実現のための支援制度
 - イ リニューアルや「ロジスティクスセンター」, 共同利用型拠点の整備のための支援制度
 - ロ 海運・鉄道とトラックとの結節機能等の強化のための支援制度
 - ハ 輸入対応型拠点の整備のための支援制度
 - 2 社会性に配慮した物流拠点整備の支援制度

表-3 現在運輸省等が講じている物流拠点政策(概要)

1. 港湾
 - イ. 全体

港湾法による規制と国等の整備方策(港湾計画, 財政支援等)。また, 5年ごとに港湾整備五ヶ年計画を策定。
 - ロ. 上屋

上屋のうち, 公共上屋については, 公共的な整備。また, 港湾運送事業者による上屋については, 港湾運送事業法による規制と各種支援策。
 - ハ. 港頭倉庫

港頭倉庫のうち, 営業倉庫については, 倉庫業法による規制と各種支援策
2. トラックの集積拠点
 - イ. トラックターミナル
 - a. トラックターミナル

特積みトラック事業者のトラックターミナルについては, 自夕法による規制と各種支援策。また, 自夕法による規制以外に, 貨物自動車運送事業法による規制と, 各種支援策もある。また, 流通業務施設の整備に関しては国が流通業務市街地の整備に関する法律に基づき基本指針を策定。
 - b. その他の荷捌き拠点

財投による支援策。
 - ロ. 配送センター

財投による支援策(通産省所管)。

3. 鉄道貨物駅

イ. 鉄道貨物駅

鉄道事業者の整備する鉄道貨物駅については、鉄道事業法による規制と各種支援策。

ロ. 駅頭倉庫

駅頭倉庫のうち、営業倉庫については、倉庫業法による規制と各種支援策。

4. 倉庫

営業倉庫については、倉庫業法による規制と各種支援策。

(3) 物流拠点の用地確保のための施策の推進

- 1 都市計画法等における物流への配慮
- 2 農地法における物流への配慮
- 3 遊休地の活用
- 4 その他物流拠点の用地確保のための施策

(4) 地方自治体の積極的関与

(5) 規制の適正化（緩和）

- 1 事業規制
- 2 用地・用途等規制

(6) 様々な主体の連携の推進

- 1 行政主体の連携の推進
- 2 地方における連携の推進，地方運輸局等のイニシアチブの発揮

こうして「おわりに」で民間事業者に対しては「既存の物流拠点が必ずしも適切ではないとの認識のもと、積極的に整備すること」を言い、物流事業者には「荷主をリードすることができる」として「今後、荷主の物流戦略を踏まえ、物流拠点の整備に、物流事業者の奮起が望まれる」と言っている。

そして、国等の行政に対しては「着手可能なものから順々に実現に向けて努力する」こと「着手可能でないものについても、実現のために必要な具体的な作業を明らかにする」必要がある、としている。

特に「垂直的提携」については重要視をし、「垂直的提携とは具体的に何か」「どこまで一般化できるか」「社会全体として調和のとれた状態とは何か」「両者の具体的な関係は何か」について今後、検討していかねばならない、としている。

そして、「国等が物流拠点政策を行う場合、物流問題は千差万別であり、国等が全てについて物流拠点の策定をすること、特に個々の物流拠点の具体的な整備位置を決定すること等は不可能であること、また、支援・誘導方策等について常に効果を検証し、必要とあれば見直さなければならぬ」と言っている。

以上が取りまとめである。これは(注)で述べるようにこの次の運輸政策審議会のテーマとなるものであろう。そういう意味でこのとりまとめはこれまでの物流拠点を検証し、反省し、変化を考え、問題提起をするというもので良いだろう。

そうであるとしたら物流拠点というものについての基本的な考え方がはっきり示されていれば良い。それはこれまでの物流拠点が輸送機関側から見られていたのに対して今後はモノの流れ、それを流通的視点で見えていくのだ、という強いコンセプトが出ているかどうかである。たしかにとりまとめの中にはそういう表現が示されている。しかし、次の点で不満が残るのも事実であろう。

- (1) 物流という視点で考えるとしたら近年のロジスティクスの思想に示されるようにそれはサプライチェーンであり、ネットワークとして見ていく必要がある。そうであるとしたら物流拠点というのは輸送機関の結節点という見方ではなく、物流ネットワークにおける在庫配分のための拠点配置の結果でなければならない。それはマクロの効率化であり、企業の経営上の最適化であり、非常時に対する対応でもある。全ての場合における在庫の適正配分という視点から物流拠点を考えることが必要である。
- (2) もし、物流ネットワークという視点で見ていくとするなら物流拠点というものの概念をもっと広くとる必要がある。交通論でいうように物流ネットワークをリンクとノードのチェーンとして理解するのなら工場・生産地、卸売業デポ、小売店のバックルーム・店頭、更には家庭の収納スペースもとりあげていく必要がある。流通の末

端になるほど、一拠点の大きさは小さくなって行くのだろうがその数の多さから言って在庫量は膨大だと考えられる。こういうところまで含めて物流ネットワークを示し、その中での物流拠点を位置づける必要がある。

しかし、この研究会、及びそのとりまとめはこうした議論の出発点だと言ってよい。新たな議論のための下書きとしてこの研究会はあったと認識すべきだろう。要はこれが今後、どう発展させられるかである。

(注) ほとんどの省庁が審議会というものを持っている。重要な政策についてその審議会の答申を受けて行うのである。このシステムについては批判も多い。責任逃れであるとか焦点がぼける、などということだろう。また、審議会の進め方についても批判される場合がある。一部には審議会で実質審議を行い、審議会の席上で細かい数字等を含めて決定されることもあるがいわゆる「政策審議会」においてはすでに審議会に出た段階でそのテーマについては大筋で決定がされており、審議会の議論は手直し程度しか行われぬ、というケースが普通である。こういう場合、答申については審議会の委員が書くのではなく、事務局である省庁がそれを行う。

こういう場合の審議会というのは機能的には「承認機関」と考えられる。審議会の委員にはマスコミ人、主婦代表、文化人等がメンバーとして含まれることが多い。これらの人たちはそのテーマの問題についていわゆる「素人」である。そういう審議会で白紙の状態から内容の審議を行おうということはテーマ設定を含めて不可能である。

そこで審議会にかかるテーマの設定やその内容の大筋についてはすでに前もって決められているのが普通であろう。それを行うのが審議会の下部機関とも位置づけられる小委員会や検討分科委員会である。また、局長や審議官の私的諮問機関としての研究会のようなものである。

今回のこの研究会もその性格を持っていると考えられる。運輸政策審議会は平成2年に答申を出して以来、物流問題について大きな審議を行っていない。そして、この研究会が報告を出した後、ただちに運輸政策審議会物流部会が召集された。その審議会のテーマは「物流拠点整備のあり方について」であった。

この審議会答申は平成8年6月に行われている。そのテーマからいってこの研究会は審議会の事前準備として行われたと考えてもよいだろう。したがって、この研究会では問題提起を行うという目的があったと考えられてい

て、その内容としてのあるべき姿は審議会で討議するものと考えられていた。

なお、審議会答申についてはこの続きの意味であらためて分析・検討を試みる事とする。