

＜審議会報告＞

物流拠点整備のあり方について

——運輸省「運輸政策審議会物流部会答申」——

中 田 信 哉

目 次

はじめに
物流拠点整備の目的
物流構造変革への認識
物流拠点の役割
今後すべき物流拠点
整備方策
その他
それまでの経過

はじめに

平成8年6月に運輸政策審議会物流部会は平成7年10月から審議していた「物流拠点整備のあり方について」のとりまとめを行い、それを「運輸政策審議会物流部会 物流拠点整備のあり方について」（運輸省大臣官房総務審議官監修 財団法人物流技術センター 平成8年7月）として公表した。

過去、運輸省では物流政策に関して「物流拠点」というものにしばってまとまった研究や審議を行ったことはなかった。したがって、物流拠点という概念から検討を加えるというこれまでにない審議となっている。運輸省ということだけではなく、物流研究においても物流拠点というものを深く分析したものは過去にもないのでこのとりまとめは学問的にもきわめて興味深いものと思える。

この稿は審議会の報告ではあるがそういう性格を持っている資料であ

るために単なる紹介ではなく、その内容についての論説も加えてみたい。

その前に「審議の過程」及び「本文の構成」を参考までに上げておく（表-1）（表-2）。

（補）この部会審議に先立って平成6年から7年にかけて運輸省では「今後の物流拠点のあり方についての研究会」を総務審議官の主宰で開催している。これについて私は商経論叢第32巻第2号における研究会報告で取り上げた。物流部会はこの総務審議官の私的研究会とは異なり正規の運輸政策審議会物流部会である。しかも、総務審議官は研究会の時と部会の時では担当者が替わっている。したがって、建前的には関係がないかもしれない。

しかし、もともと、物流拠点を運輸省が取り上げることは研究会の時からの一貫した流れであるし、研究会の座長であった岡田清成城大学教授が部会長であり、部会の下部機関である運輸政策審議会物流部会物流拠点小委員会の委員長でもあった。更にこの時点での物流部会、特に物流拠点小委員会のメンバーを見るなら、それは研究会のメンバーとほとんどが重なっており、そういう意味でもこのつながりは考えられる。（表-3）。

表-1

物流部会及び小委員会開催状況

平成7年10月13日	第14回物流部会開催
	・部会長の選任について
	・今後の物流拠点の整備のあり方等について
	・今後の審議の進め方について
同上	第1回物流拠点小委員会開催
	・今後の物流拠点の整備のあり方等について
	・今後の審議の進め方について
平成7年11月3日	第2回物流拠点小委員会開催
	・物流拠点の整備のあり方に関する中間とりまとめ（骨子）素案について
平成7年11月29日	第3回物流拠点小委員会開催
	・物流拠点の整備のあり方に関する中間とりまとめについて
同上	第15回物流部会開催
	・物流拠点の整備のあり方に関する中間とりまとめについて
平成8年1月26日	第4回物流拠点小委員会開催
	・事業者・自治体ヒアリング

- 平成8年3月7日 第5回物流拠点小委員会開催
・物流拠点整備のための中長期的課題について
- 平成8年4月4日 第6回物流拠点小委員会開催
・物流拠点の整備のあり方に関するとりまとめ（骨子）素案について
- 平成8年5月14日 第7回物流拠点小委員会開催
・物流拠点の整備のあり方に関するとりまとめ案について
- 平成8年6月11日 第16回物流部会開催
・物流拠点の整備のあり方に関するとりまとめ案について

表-2

物流拠点の整備のあり方について

はじめに

1. 物流構造変革の状況
 - 1.1 物流効率化が求められる諸要因の分析
 - 1.1.1 環境問題の現状と今後の方向
 - 1.1.2 道路交通混雑の激化
 - 1.1.3 労働環境の改善要請と今後の方向
 - 1.2 高コスト構造の是正・活性化
 - 1.3 輸入拡大等への対応
2. 物流構造変化と物流拠点の役割
 - 2.1 物流事業者の役割
 - 2.2 物流効率化と物流拠点
 - 2.2.1 トータル物流サービスの提供
 - 2.2.2 物流活動の共同化促進
 - 2.2.3 輸送機関間の結節機能強化
 - 2.2.4 輸入拡大と物流拠点
 - 2.3 集積立地による効率化等
3. 今後整備すべき物流拠点
 - 3.1 流通効率化対応型物流施設
 - 3.2 モーダルシフト拠点型ターミナル
 - 3.3 トラックターミナル
 - 3.4 共同輸配送拠点
 - 3.5 輸入対応型物流施設
 - 3.6 食料備蓄・流通施設
4. 物流拠点の整備方策
 - 4.1 物流拠点の整備に係る国、地方公共団体、民間事業者の役割

- 4.2 指針の策定
- 4.3 投資促進方策
- 4.4 用地確保と計画的立地のための手法
 - 4.4.1 物流拠点用地確保の課題
 - 4.4.2 計画的立地のための手法の有効活用
 - 4.4.2.1 特別業務地区
 - 4.4.2.2 港湾における土地造成事業等
- 4.5 国、地方公共団体の連携
 - 4.5.1 関係省庁、地方公共団体との連携
 - 4.5.1.1 街並みまちづくり総合支援事業の荷物共同集配施設
 - 4.5.1.2 道路一体型広域物流拠点
 - 4.5.1.3 中小企業流通業務効率化促進法
 - 4.5.1.4 農村地域工業等導入促進法
 - 4.5.2 物流拠点に係る立地規制の緩和
- 4.6 物流拠点に係る立地規制緩和
- 5. 地域社会と物流拠点
- 6. 情報化・自動化
 - 6.1 情報化・自動化装置の普及促進
 - 6.2 港湾におけるターミナルの情報化・自動化
 - 6.3 標準化の促進

あとがき

表-3

運輸政策審議会物流部会委員

部会長	岡田	清	成城大学教授
委員	大野木	克信	(株)日本長期信用銀行代表取締役頭取
	草柳	文恵	テレビ・ラジオキャスター
	栗原	宣彦	(株)日本経済新聞社社友
	杉山	武彦	一橋大学教授
	藤井	弥太郎	慶應義塾大学教授
	眞木	滋夫	全日本交通運輸産業労働組合協議会副議長
専門委員	居城	俊夫	伊藤忠商事(株)審議役物流部長
	稲束	原樹	(株)日本ロジスティクスシステム協会専務理事
	加藤	俊平	東京理科大学教授
	加藤	書久	(株)日本倉庫協会理事長
	金田	徹	(株)日本物流団体連合会理事長
	島田	晃	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長

高 橋 輝 男	早稲田大学教授
田 代 雅 也	日本自動車ターミナル(株)代表取締役社長
中 田 信 哉	神奈川大学教授
成 戸 寿 彦	東京都都市計画局施設計画部長
野 間 耕 二	(社)全日本トラック協会理事長
東 原 茂 幸	(社)経済団体連合会輸送委員会企画部会委員

物流拠点小委員会委員

委員長	岡 田 清	成城大学教授
委 員	栗 原 宣 彦	(株)日本経済新聞社社友
	杉 山 武 彦	一橋大学教授
専門委員	加 藤 書 久	(社)日本倉庫協会理事長
	金 田 徹	(社)日本物流団体連合会理事長
	島 田 晃	全日本交通運輸産業労働組合協議会事務局長
	田 代 雅 也	全日本自動車ターミナル(株)代表取締役社長
	中 田 信 哉	神奈川大学教授
	東 原 茂 幸	(社)経済団体連合会輸送委員会企画部会委員

物流拠点整備の目的

これまでにない審議であるために物流拠点整備ということに関して基本的なところから審議をする必要があるということであるがその前に「なぜ、今、物流拠点なのか」ということが明らかにされる必要がある。これに関して総務審議官は公刊された資料の「刊行にあたって」において「景気の回復の動き」「収益力回復のための各企業の事業活動の見直し」「我が国経済の高コスト構造の是正」「製造業の生産拠点の海外進出の増大に対応した国際競争力の確保のためのさまざまな動き」などを取り上げ、時代の変化ということを視点において「このような中で物流には、国民生活の安定と経済の調和ある発展のために、効率的な運営によるコスト低減や円滑化が一層求められている」として、「物流事業者の活動の基盤である物流拠点は、物流の効率化を図る上で非常に重要な役割を持つものであり、その整備のあり方について具体的な施策の方向を明確にすることが不可欠になっている」と述べている。

それはつまり、経済環境・社会環境が大きく変わろうとしており、それにともない物流の対応も変化せざるを得ず、その物流の基盤となる物流拠点のあり方も変わろうとしている、ということと言ったものと考えられよう。では本文ではこのことをどう分析しているのだろうか。

本文の「はじめに」ではいくつかのことを上げている。それはまとめてみると次のようになる。

- (1) 世界経済は相互依存、ボーダレス化・グローバル化が一層進みつつあり、そのために新たな国際秩序の下で国際的調和のとれた経済確立が必要である。
- (2) 経済のレベルと国民の生活実感の乖離が生じ、国民は個々の生活の一層の充実とより个性的で自由な行き方を求めているために、その豊かさの実感を妨げている諸問題の解決が求められている。
- (3) 長期にわたる景気の後退とその回復の足踏み、円高の経験などから企業はその活動の見直しを図っており、加えて内外価格差への関心の高まりもあって我が国経済の高コスト構造が多くの懸念を生じさせている。
- (4) この経済社会の変化が流通にも大きな変革をもたらし、価格破壊などの低価格志向、流通構造の簡素化、安い輸入品の急増などが起こってきている。

以上のような環境認識のもとに物流効率化については「これまで、荷主企業、物流企業がそれぞれの立場において推進し、行政も（中略）諸施策を進めてきたが、（中略）これらの諸施策を含めて、物流効率化を効果的に推進していくことが求められている」と述べられている。

こうして社会・経済環境の大きな変化がまず、存在し、そのため物流の効率化が一層求められるということであるがこれは多くの関係者のコンセンサスでもあるだろう。では、そのことと物流拠点はどう関係してくるのか。それについては、過去、運輸省では「モーダルシフトの推進」「地域内物流の効率化」については施策の方向づけはなされているが「物

物流拠点整備のあり方については、これまで施策の方向が具体的に示されていなかったところであり、最近の物流構造の変革に適切に対応するために、物流拠点の整備のあり方を明確にすることが不可欠である」と述べているがこれについては若干の疑問がある。

というのは過去、運輸省では多くの物流拠点関連の施策や構想を打ち出してきたはずである。昭和40年代の「複合ターミナル構想」「自動車ターミナル法の施行と改正」「高度化施策に基づくトラック業の集合化」「5省共管の『流通市街地整備に関する法律』の施行と改正」「通産省との共管による『中小企業流通業務効率化促進法』の施行」「物流ネットワークシティ、サテライト型物流拠点構想」、そして、港湾や空港といった拠点的な意味におけるインフラの整備をそれぞれ「整備計画」として実行をしてきている。

物流拠点については運輸省では他の施策に比して決して具体的にも量的にも劣っているわけではないし、あえて言うなら過去、運輸省の物流行政においては貨物輸送産業政策と並んで柱となるものではなかったかということである。物流拠点政策のみが遅れていたとは言えないと思う。それではどう考えれば良いのだろうか。

そのひとつの考え方はこれまでの物流拠点政策が現在の環境変化の中で対応できなくなってきた、ということであろう。それはつまり、流通・物流の変化の中でこれまでの物流拠点政策が通用しなくなったということではなかろうか。そのためにこれまでの物流拠点政策を見直し、多くの政策を統合し、新たな環境に対応する形で再編成する、ということであろう。

これについては前掲の研究会報告でも述べたところであるがこれまでの運輸省による物流拠点政策というのは「物流拠点」に関する政策ではなく、それは「運輸」における「運輸拠点」政策であったということである。すでに昭和30年代後半から国内貨物輸送においては自動車化が進み、それは現在では国内貨物輸送のトンキロ・シェアで50%を越え、

更に伸び続ける傾向にある。

こうした傾向は荷主企業の物流が自動車による輸送を中心とするものになってきていることを示し、それによって企業の物流拠点は過去の運輸拠点をそのまま物流拠点とするという形から企業が独自に物流拠点を設定し、そこにトラックを引き込む、というものになってきた。そういう物流システムになる以上、これ迄の運輸拠点政策をもって物流拠点政策とするわけには行かない。物流というものの変革があり、それに適合するための物流拠点政策が必要となるのである。

運輸拠点イコール物流拠点という図式が崩れてきたのは何もこの数年の傾向ではない。昭和40年代から起こり、続いてきたものである。運輸省としては当然、このことには気づいていたはずである。物流拠点政策の見直しというのはもっと前からあったニーズだったろう。それは運輸拠点——物流拠点——流通拠点の関連の再点検であったはずである。

しかし、これ迄の流れで言うなら経済成長の中での国内貨物輸送量の増大への対応、運輸産業構造の改編、社会的要求に基づくモダルシフト政策の重要性、などの緊急の課題が存在し、物流拠点を再点検するのが遅れていて現在に至った、ということではないのだろうか。

(補) 私の個人的見解であるがこの物流拠点の見直しにはいくつかの背景があると思う。ひとつは最近の運輸省における物流問題は規制緩和を代表するディフェンシブな動きが中心だったということである。政策官庁となろうとする運輸省の思惑として物流問題に関して言うなら物流拠点について統合的な政策構想を打ち出すべきと考えたのだろうし、企業、特に荷主企業について言うなら運輸省に対して要求を行うということは少なく、指導や管理を求めるということもなく、あえて要求を行うとしたら自らの物流拠点設置における問題——スペース不足、地価の高騰、など——の解決への援助であった。運輸省としてはこれらの要求を看過するわけには行かなかったのだろう。これ迄の運輸拠点政策では荷主企業の物流拠点問題への対応は困難だからである。

ただ、研究会、部会の審議過程について見ていくなら運輸省としては荷主企業の物流拠点を組み込むことについては困惑があったと思われる。というよりも運輸側が荷主ニーズを取り込むことによって新たな運輸拠点を考え、それが

物流拠点となる、というように考えていたものであろうし、また、運輸省の立場から言うなら荷主企業は管轄外であり、あくまでも運輸省は運輸業が対象だと漠然と考えていたろう。

しかし、議論をしていく中ですでに量的にも、規模的にも、機能的にも大メーカー、大流通業の物流拠点というのは明らかに運輸拠点の性格ではなく、流通拠点としての独自の動きを始めており、それがわが国の物流の性格を決めるというようになってきていることに気がつかざるを得なかった。

つまり、運輸省としては省の独自性、政策的主導性、物流という経済機能への関与、産業界からの要求、などを考えた場合、物流拠点政策をこれ迄の延長ではなく、新たなパラダイムに基づく新政策の展開として将来を見通し、取り上げる必要があったのではないかと感じられるのである。

そのためには物流拠点を運輸拠点と考えるのではなく、運輸と流通を統合した新たなコンセプトに基づく物流拠点政策の摸索が必要であるが、果たして運輸省がそこ迄考えているのか、考えていたとしてもそれをどう具体化するか、というところに至っているかは疑問である。

そういう意味でこの研究会を含めた部会の審議にはまだ、あいまいさは残るものの今後の方向として新たなステップとしても意味を評価すべきかもしれない。

物流構造変革への認識

この部会報告の中間取りまとめの段階（平成7年11月）において審議会では「物流構造の変革の状況を踏まえ、今後求められる物流拠点の役割、物流拠点像を明らかにした」としているがその物流構造変革とはいかなるものだろうか。

まず、「物流効率化が求められる諸要因の分析」においては次の三つの点が上げられている。

- (1) 環境問題
- (2) 道路交通混雑の激化
- (3) 労働環境の改善要請

これについては特に言及する必要はないだろう。これまで、運輸省だけでなく、あらゆる省庁、また、民間の研究機関などの報告・調査を見てもこうした問題は取り上げられている。物流効率化要請への大きな背

景といえる。

そして、具体的な物流のあり方に関するものがその後には上げられている。その第一は「高コスト構造の是正・活性化」である。これについてはとりまとめの中で平成7年12月に閣議決定された「構造改革のための経済社会計画」を取り上げ「円高に伴って顕在化したわが国の高コスト構造がわが国産業の国際競争力を阻害し、円高の進展と相まって産業の空洞化を助長しかねないという産業界からの要請」と「消費者の低価格志向の高まりや価格と価値のバランスを重視する『バリュー志向』に対応し（中略）従来の流行構造を簡素化の方向へ見直すという川下の流通サイド、消費者サイドからの要請」の両面を上げ、それが「わが国の生産面のみならず流通面を含めて、消費者に製品が届くまでの広範な経済活動領域全体において、高コスト構造の是正が求められていることにほかならない」となる。特に物流コストについては「売上高に占める物流コストの割合は、全産業の平均である6.1%（製造業では6.88%）に上る状況にあることから、物流についても一層の効率化によるコスト削減が求められるようになっている」としている。

そして、その一方で「荷主、消費者の物流ニーズはますます、高度化している」ために「コスト面にも配慮しつつサービスの付加価値を高めていく必要があり、物流に関する商慣行においても「物流事業者の受け取る対価のバランスをとる」ようにしていくべきだ、としている。ここでのポイントはこれまでの物流効率化が経済的効率性のみを追求する形でとらえられたのに対して物流効率化とサービスへの考慮を同時にあげていることであろう。

次に輸入拡大への対応が取り上げられている。これについては減少しつつあるもののわが国の貿易黒字が巨額であり、これは国家としての最重要政策課題だ、として前川レポート（昭和61年「国際協調のための経済構造調整研究会」報告）から述べて対外均衡の達成を言い、その中でわが国の貿易構造が「大きな変化の過程にある」として、「生産拠点の海外移

転」「プライベートブランドや開発輸入の増大」などを取り上げ、「特に輸入に関しては、わが国の貿易不均衡や内外価格差の是正・縮小と、国内外に開かれた市場の形成が求められている」のであるから「その受入体制を整備して」いかねばならないという。特に、近年増大している「比較的小口で流通の定時性、迅速性の確保や流通加工などを要し、主としてコンテナによって輸送される貨物の増加に対しては、国際物流とそれに接続する国内物流の円滑化について新たな対応が必要」であるとする。

この新たな対応がポイントとなるのだろう。農林水産品についても「その品目ごとの特性を考慮して、きめ細かい品質管理システムの整備が要求されるなど物流面での体制整備が必要となる」といっているのだから総じて新しい物流面での対応の必要性が強調されるのであろう。

(補) 本来、私の考え方で言うならこの物流構造変革のところで物流拠点の位置付けをキチンとしておくべきである、ということであり、審議会委員の中にもそういう考え方の人はいた。しかし、ここでの最大の問題はこれまで「物流拠点」というものについて突っ込んだ議論をどこにおいてもしていなかったということである。私は工場倉庫から市場内の流通業の一時保管場所、更には家庭での保存場所まで含んで物流拠点だと考えるべきだとしており、それは物流をノード（結節点）とリンク（連鎖線）によるネットワークであると考えればノードはその規模や保有形態に関係なくすべて物流拠点として理解すべきだということであるが、これについては委員のすべてがそれぞれ独自の考え方を持っていて、そのコンセンサスをとることができなかった。

また、物流拠点というのは「場所」をいうのか「施設」をいうのかについてもはっきりしていない。場所のみをいうのか、両方を含んだ複合体としてのものなのか、どちらもそうなのか、ということがはっきりしない。これについてもコンセンサスがない状態のままだった。

事務局としては運輸省も本当のところはこの物流構造のところで物流拠点の位置づけをしておきたかったのだろうが「できなかった」というのが本当のところだろう。

物流拠点の役割

物流構造の変化の中で物流拠点は次の点で物流システム全体の効率化、高度化に重要な位置を占める、としている。

- (1) 複合一貫輸送、積合わせ輸送、共同輸配送において結節機能を発揮することにより、トラック輸送による環境、交通、労働力への負荷を軽減する。
- (2) 荷主企業のトータル物流システムの最適化などを通じて物流コストの低減を図る。
- (3) 輸出入に係わる国内・国際物流（付随する諸手続きを含む）を円滑に処理する。

このようにまとめられているがその中で物流事業者（運輸業のこと）は荷主企業が「消費者ニーズの高度化、多様化に対応しつつ一連の物流活動のトータルなシステムとして最適化を志向」しており、「配送センター、倉庫、デポなどについて、集約化、情報化、自動化等物流システム全体の効率化を進めてきている」ため、次のような期待条件が存在するとしている。

- (1) 多数の荷主・消費者の荷物を扱うことで、全体として、より効率的な物流が達成できる。
- (2) 物流のトータルシステムを運営する施設、設備とノウハウを保有する。

これは本とりまとめが物流事業者の整備する物流拠点到検討の対象を置くということを述べるためであろう。事実、そう述べられている。

その上で「物流構造変革の過程における物流拠点到求められる役割について」を上げている。それはまず、「トータル物流サービスの提供」である。それは荷主企業が「物流システムを戦略的に構築しようとして」おり、特に「多段階で複雑な流通経路を整理、簡素化し、多重的な中間マージンを節約することによって販売コストの低減を図ろうとする」た

めに、「物流諸活動をトータルに実施するための物流拠点が求められている」となるのである。

そうした中で荷主企業は、「用地取得・労働力の確保が容易でない」ために「輸送、保管、荷捌き等の主要な物流事業を兼営しトータルの施設、設備と運営のノウハウを有する物流事業者」に、これらの業務を委託する傾向があるために、物流事業者は物流の高度化と低コスト化を満たし、交錯輸送の抑制と積載効率の向上、合わせて「物流諸活動の一元化に資するよう、効率的な物流拠点の整備に努めることが必要である」とする。

更に「物流活動の共同化」が必要であるという、流通構造の改善や環境問題、交通混雑への対応として共同化が必要だとして、そのためには「物流事業者は欠くべからざる存在である」という。このことは当然であり、混載が認められるのは運輸業のみであるからである。このためにその共同化の活動の基盤となる物流拠点整備が不可欠だとし、「交通アクセスがよい場所に立地されるとともに、情報化や施設・設備の自動化」、更には「標準化、規格化」も必要だという。

「輸送機関間の結節機能強化」については物流拠点がもともと「フィーダー輸送と幹線輸送の結節点として、貨物の積み換え、集配、それらに付帯するサービスの提供等の業務が行われていることから、その機能が発揮されることによって、一貫輸送が円滑に行われることになる」としているがこのことは運輸拠点としての本来の役割であるから当然のこととしても、従来の複合ターミナルとかユニットロードシステム等とは別に「幹線輸送と都市内輸送の結節点となる物流拠点」や「共同集配システムを構築するため地域内の集配、荷捌き拠点」としての物流拠点の重要性が上げられている。

そのために新たな課題として「車両の大型化に対応した構造・設備を有する物流拠点」と「自動化・情報化機器の導入」を上げている。

次に「輸入拡大のための物流拠点」を取り上げている。その具体的な

方向としては「国際物流の窓口となる港湾、空港の適正な配置・整備とともに、通関、検品、くん蒸等輸入手続きの迅速化のほか、輸入後の商品流通の効率化を助けるため、保管・配送、流通加工、情報通信等の高能率化に資する物流拠点が必要である」であり、この他にコールドチェーンの整備に合わせての低温倉庫や冷蔵倉庫等の庫腹量の確保も上げられている。

そして、これらの物流拠点について「集積立地」によるメリットということを取り上げている。集積によるメリットは次の二つの点である。

- (1) 立地事業者の集積による情報交換、共同化等の連携を通じ、各種物流活動の高度化、また共同輸配送、帰り荷幹旋等の効率的事業展開を促進する。
- (2) 流通機能の計画的立地等を通じて交錯輸送の排除、流通機能の向上を図り、都市計画との整合により都市の健全な発展に資する。

以上のような記述であるがここでは多くの事象をまとめて述べようとしているために若干、舌たらずであり、論理の混乱が見られる。しかし、言おうとしていることは新たな使命を持つ物流拠点というのは物流事業者が中心となるべきであり、それはいかに荷主企業が独自に物流拠点を設置、稼働させたとしても現在の傾向としてはその物流拠点の投資・建設・保有や活動主体は物流事業者に依拠しているということから新たな物流拠点整備は物流事業者が中心となるべきであり、その場合、近年の荷主企業の物流がロジスティクス思想に基づいていることから施設、技術、機器等に新しいニーズに基づくものの導入が必要である、ということであり、それはサードパーティー・ロジスティクスの行き方によるものである、ということなのである。

そして、そのためには物流拠点の集積立地がなされねばならない、ということに結びつく。ロジックとしてはそれで良いだろうが、反対に大メーカーや大流通業等の独自の大型物流拠点についてはどう考えるかについてはふれられていない。この場合、実際の主体となるのはこうした

大企業の子会社・関連会社等であり、それは一種の物流事業者と理解すれば良いのであろうか。

本来は新しい時代の物流拠点であるのならこのあたりの深い分析と位置付けが必要だと思われるが、この取りまとめでは常識的にまとめられている。今後の議論を導き出し、そこから次のステップを考えようというのであろうか。

(補) 事務局である運輸省がこの部分を作成するに当たってどれくらい悩んだかはわからないが委員会のメンバーの一人である私にとっては一番気になるところであった。こうした物流の位置づけについてはこれまで運輸省では平成2年に発表された運輸政策審議会物流部会中間答申や通商産業省産業構造審議会流通部会・中小企業庁中小企業政策審議会流通小委員会合同会議の中間答申等でその考え方はある程度固まっているし、それは民間の企業や研究者の考え方とも個々の点ではいろいろな意見はあるものの大筋ではコンセンサスらしきものができ上がっている。

したがって、それから逸脱するわけには行かないし、また、運輸省としてはいかに物流が荷主企業側のものであるとしても自らの仕事の守備範囲から言うなら運輸業のあり方を問う以外にないはずである。

案外、そう割り切ってしまうのが楽かもしれないし、よく考えてみると世の中の物流を語る人たちの多くは自らの視座を運輸に置くかメーカーや流通業に置くかはっきりさせている(意識的かそうでないかと関係なく)のであるから私のように運輸と流通を統合したもので物流を考えている人間が特別なかもしれない。

しかし、こういう物流のコンセンサスのある方向において物流拠点を位置づけしようとした場合、この部分を厳密かつ濃密に議論しておかねばならない、と考えていた。そうでないとここまで述べてきたこととこの後に展開される物流拠点の具体的なあり方とは結びつきが弱くなってしまう。弱くなるというよりは「それはさておき」というようになる恐れがある。

そういうことからこのあたりのことについて私は結構、活発に意見を言ったつもりである。それが反映されているとかいないとかではなく、「議論が足りないかもしれない」という気持ちは今でも持っている。このとりまとめの中にロジスティクスやサードパーティー・ロジスティクスの考え方が出て来るが、このまだ、こなれていない言葉・概念が持つ大きな意味はここでは十分に消化されていない。多分、ロジスティクスという理論における物流拠点(この場

合はロジスティクス拠点であり、ロジスティクス・ネットワークであろうが)はこれまでの物流の考え方とはまた、違ったものであったろう。

そういう意味でここでの議論は私だけの感じ方かもしれないが十分なされないまま、生煮えで料理され、サーブされてしまったような気がしている。「そういうことはどうでもよい」と思う人もいるかも知れないが新しいパラダイムに基づく物流拠点である以上、ここでの位置付けがもっとも重要であり、後を引く考えるからである。

今後整備すべき物流拠点

いきなりであるがこの「とりまとめ」では「今後整備すべき物流拠点」として6つのパターンを上げている。それは「今日求められている役割に対応する物流拠点像については、相応する流通形態、立地環境により異なり、種々の形態がありうるが、物流事業者が整備を進める上での拠り所として、重点的に整備が求められている典型的な物流拠点を例記する」とだけ述べているのである。

考えてみるなら、運輸政策審議会は政策の方向を審議する組織であり、その審議の結果に基づいてそれを具体的に政策化するのは運輸省である。そうであるために通常、こうした審議会の答申とかとりまとめにおいては具体的なものは出さない。参考資料において載せるということはあるのだろうが政策の方向をある具体的な形で出すことはしない。

しかし、このとりまとめの本文に具体的な6つのパターンが出されているのである。しかも、資料編においてそのイメージ・スケッチさえ示されている。このことがこのとりまとめの性格を示していると思う。物流拠点というものの概念的な定義やその性格づけが明確にできないというのは物流や物流拠点というものについての一般的なコンセンサスができていないからである。

この段階で物流拠点とういものをクドクドと分析・解説しても仕方がない、という考え方がそこには存在する。そうであるなら「具体的な物流拠点を提示してやればその提示されたものがこのとりまとめで言おう

としている物流拠点というものをはっきりと説明することになるのではないか」ということだろうと思われる。

そうである以上、ここに示された6つのパターンはあくまでも例示であるがそれは例示以上のものとなる。それはひとり歩きをし、今後、運輸省が行おうとする物流拠点整備の「政策そのものになっていく」ことであろう。そういう意味でこの6つのパターンには興味がある。

その6つのパターンとは次のものである。

- (1) 流通効率化対応型物流施設
- (2) モーダルシフト拠点型ターミナル
- (3) トラックターミナル
- (4) 共同輸配送拠点
- (5) 輸入対応型物流施設
- (6) 食料備蓄・流通施設

「流通効率化対応型物流施設」というのは「企業の物流諸活動を一元的に実施し、流通の効率化に資する倉庫、配送センター等、または、多数の荷主からの貨物を効率的に処理する倉庫、配送センター等である」と説明しているがこれは生産地と市場の結節点となり、特にトラック輸送によって幹線輸送されたものが小分けされ、市場での配送を行うために設置される物流拠点と言ってよいだろう。

その目的が「物流のリードタイムの短縮、少量多品種化、トータル物流サービスの要求等から、流通支援機能を有する物流施設の必要性」に対応するものであり、設備は「効率的な保管や荷捌きといった機能のほかに、大型トラックの発着、流通加工、職員の福利厚生、情報化等の機能を有する施設、設備」であり、立地としては「主として都市郊外の流通業務地区内や高速道路のインターチェンジ付近等交通アクセスのよい地域」と言っていることからこれは多くの企業、物流事業者の施設が置かれた一種の集合共同化志向の物流地域のようなものを考えていると言ってよいだろう。

「モーダルシフト拠点型ターミナル」は「輸送機関間の結節機能を強化するために、幹線輸送における大量かつ効率的な輸送が可能な海運・鉄道の積極的活用を図るため、内航海運または鉄道貨物輸送とトラック輸送との中継を円滑にするための施設」である。ここでは必要施設としてコンテナデポ、パレットデポ、シャシプール等が上げられているし、内貿ターミナルとの関係も述べられているが、言ってみればこれまで運輸省が進めてきた運輸拠点としての物流拠点の延長であろうし、政策として進められてきていたモーダルシフトに関連するものも必要だ、ということによって上げられたものであろう。

「トラック・ターミナル」は特別積合わせ輸送の拠点及び連絡輸送や共同運行など、トラック輸送の連携による効率的輸送拠点としての重要性が高まっているとして、「幹線トラック輸送と地域内トラック輸送の中継を円滑にするための施設で、相当数の貨物運送事業者に広く開放され、かつ、トレーラー等の車両の大型化に対応し、必要に応じて荷捌きの自動化、情報化に対応するとともに、流通加工、一時保管機能を有するものの整備がもとめられる」として、今後「大都市周辺部の交通アクセスのよい地域での整備」とすでに古くなった「一般トラックターミナルの建て替え時の対応」を上げている。

実はこの審議会が開催されている間に「自動車ターミナル法の一部改正」が決定された。これは政府の規制緩和推進計画の一環である。改正の内容は次の点である。

- イ 自動車ターミナル事業に係わる参入規制について、免許制を、安全制及びターミナル機能を確保する観点から審査を行う許可制に改め、ターミナルの規模が地区における輸送量に対して適切なものであるか否か等についての審査は行わないこととする。
- ロ 工事施工に関する手続や料金、供用約款等に関する規制を簡素化する。
- ハ 専用自動車ターミナルに係る規制を簡素化する。

ニ その他所要の改正を行う。

この中で「専用トラックターミナル」については「設置の届け出——検査——維持管理義務——廃止の届け出」であったものが一切の規制がはずされ「無規制」となった。このことがここでは考えられていると思える。そういう運輸事業者からの要求があり、それなりの需要が存在するからであろう。

「共同輸配送拠点」は現在、話題の、また、運輸省も中小企業流通業務効率化促進法の共管省庁として、推進を図っている共同輸配送のための物流拠点として位置づけられるものである。「商業集積地における交通渋滞の緩和に対応するための、荷捌きスペース等都市内集配の拠点であり、複数のトラック事業者等の運行に対応可能なもの」とされ、立地は都市部の商業集積地近郊、施設は複数の企業の利用が可能なように汎用性を持ち、多頻度小口輸送に適合するものである、となっている。

整備については地方自治体や警察等関係省庁と連帯することが重要と言っているがもともと、共同配送は中小企業庁が積極的に主導をとって行っていたものであるためにここでは運輸省としてはあまり新味のない言い方となっている。

「輸入対応型物流施設」は国際コンテナ輸送に対応し、新たな製品輸入のための施設として位置づけられている。そのため「トータルとしての物流活動を提供するため、また消費地への国内物流を行うため、国際コンテナ港湾、国際線の就航する空港及び隣接地への立地が基本である」と言っているがこれらは既存の空港や港湾における新たな物流機能の付加という考え方であろう。「内陸部における立地需要もある」と言うがそれはインランド・デポということであろうか。

現在のF A Z（フォーリン・アクセス・ゾーン）との関係も考えられていると思われる。いずれにしても現在では製品輸入と物流はきわめて関係が深いために本当はこの問題だけにしぼって物流拠点問題を検討してもよい。特に、近年、アジアのハブが航空輸送においても海洋輸送におい

でも日本から離れていくという危惧が言われており、そのために国際ロジスティクスの中でハブ港湾、ハブ空港の日本への奪回という大きなテーマの中で考えてみるべきだろう。

「食料備蓄・流通施設」は「新食糧法に基づく米の備蓄や生鮮食料品の流通に対応するための、低温機能（庫内温度15℃以下）を有する倉庫である」とし、その立地については「生産地、消費地の近傍が普通」と言いつつ、輸入の増大が見込まれるために「港湾地区での立地の需要」も見込まれるとしている。

この物流拠点についてはよくわからない。新食糧法によって食品流通が変化することを予想しているのか、それなら農林水産省の政策の中に入ることも考えられるのか、または阪神大震災のこともあって災害対応の意味もあるのか、いずれにせよ、他の物流拠点とは扱う商品・貨物を限定しているだけに異質な感じもする。これがひとつのパターンとして取り上げられた理由はもう一つ判然としない。

（補） 審議途中の段階ではここは具体的なパターンを明示するようにはなっていないかったと記憶している。この前の段階の議論で明確なものを示す域には達していなかったし、たとえできても例示したものがひとり歩きをする危険もあったはずである。しかし、私は「パターンを決めて具体的なものを示す必要があるのではなかろうか」と主張した。

それは前にも述べた物流拠点というものが概念的にも機能的にも明らかにされねばならないと思っていたがそれが困難な状態にある以上、具体的なもので示されない限りこれまでと同じ「物流拠点イコール運輸拠点」という『常識』がそのまま生き続けると思ったからである。そうではなく「物流拠点は運輸拠点と流通拠点の統合体である」ということを言うためには具体的なものをパターンと示す必要があると思ったのである。

ただ、断っておきたいが物流拠点が運輸拠点と流通拠点の統合体であると考えているのは私だけだったかもしれないし、他の委員がパターンを示すことに賛成したのは私が考えているような理由ではなかったのかもしれない。そして、事務局である運輸省がパターンを出すことにしたのは（そういう提案を審議会に対して事務局が提出したということである）独自の考え方に基づくものであったのかもしれない。

確かにこのパターンは十分に練られていない。資料編にはイメージ・スケッチさえ付けてあるが次元の異なるものを並べた感があるし、それはアップツーデイトなテーマを取り込んでみた、という感じでもある。また、物流拠点が地域をいうのか施設をいうのかも明確になっていない。

そういうことは確かにあるのだが私としては議論を巻き起こすためにも新しい物流拠点政策の基本的なコンセプトを説明するためにこういうパターンを出したことは良いことだと思っている。過去、複合ターミナルでも、トラック・ターミナルでも、インランドデポでも、物流ネットワークシティでも、サテライト型物流拠点でも個別のものがひとつづつとり上げられてきた。これでは到底「物流拠点政策」にはならない。もちろん、「運輸拠点政策」にもならない。(複合ターミナル政策、トラックターミナル政策である)。

全国的な広がりの中で複雑な多彩な物流のための拠点政策である以上、複数の種類の物流拠点の複合政策でなければならないだろう。そういうことからいって6つのパターンをまず、提示してみようということは意味があると思う。

整 備 方 策

整備方策としては下記の6つの点が上げられている。

- (1) 国、地方公共団体、民間事業者の役割
- (2) 指針の策定
- (3) 投資促進方策
- (4) 用地確保と計画的立地のための手法
- (5) 国、地方公共団体の連携
- (6) 物流拠点到係わる立地規制の緩和

このうち、特に気になるのは(4)と(6)であろう。「国、地方公共団体、民間事業者の役割」については物流には社会的な大きな役割があり、物流拠点はその基盤的施設であること、その投資懐妊期間が長いこと、適地に限定があること、などから「公的な支援、関与が必要である」としてこのことはこれまで言われてきたことである。

「指針の策定」については「各拠点類型別、地域別の整備目標について明らかにするとともに、地域の設定については、物流の広域性、対象とする拠点の特性などを勘案して行うことが望ましい」と簡単に述べてい

る。これは物流拠点のパターンを提示したためでもあろうし、過去、通商産業省が「大規模物流基地適正配置構想」を研究した時にこの類型別の設置指針を発表しているが当たり前の考え方であろう。もちろん、その指針通りに実現できるという性格のものではない。

「投資促進方策」は物流拠点の整備には「相当の資金と長期の投資懐妊期間が必要」とされ、しかも「投資収益率が高くない」ことから民間では「従来から遅れがち」であったとして、投資インセンティブの付与、政策税制・政策金融などの支援制度の拡充、地域社会の支援など措置を講じていく必要がある、としている。これはこれまで言われていたことであるし、「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臨時措置法（民活法）」などで実施されてもいる。

しかし、ここで言う「地域社会の支援」というのはどういうことだろうか。これがもし、地方公共団体による物理的援助であればそれはそれでこれまで行われてきていたことである。そういうことではなくもっと高次元の、かつ、民意の醸成的なものであれば興味ある。

「国、地方公共団体の連携」については当然のことであるがここではおもしろい指摘をしている。それは物流拠点の整備において「町並みやまちづくり総合支援事業の荷物集配施設」と「道路一体型広域物流拠点」が上げられていることである。この二つについてはすでに建設省が構想研究をし、一部モデル事業として予算化しているものである。運輸省としてもこういう方向をとるべきだと考え始めているのだろう。それは運輸の枠内から外に出て私の考える「流通と運輸の統合」と合致するものである。この他に「中小企業流通業務効率化促進法」と「農村地域工業等導入促進法」が上げられているがこれらはすでに動き出しているものであるから「今後、更に推進すべき」というところである。

さて、興味がある、と言った二つのものである。そのひとつが「用地確保と計画的立地のための手法」である。これについては従来、「土地区画整理事業、臨海部土地造成事業、流通業務団地造成事業等種々の事業

方式により、主として地方公共団体によってなされてきたが、物流拠点の整備に当たっては、交通上の要衝などの適地に広大な用地を要することから、用地確保の困難に直面することが多い」と述べていることから地方公共団体が個別にそれを行うことは無理だと判断して何か他の方法を提起するのかと思ったがここでの記述は「都市計画の策定において、物流拠点の役割をこれまで以上に高く評価し、これを明確に位置づけ、その計画的な整備を促進する必要がある」とあり、「これまで以上に地方公共団体による積極的関与、環境整備が重要である」としているのみである。

そのため「流通業務市街地整備に関する法律（流市法）」「農村地域工業等導入促進法」等の活用、「特別業務地区」「港湾における土地造成事業等」などの考慮が上げられているが、こういうものをうまく利用して地方公共団体がより積極的に物流拠点の整備をしろ、ということなのだろうか。

もうひとつが「立地規制の緩和」である。物流拠点は種々の事情から「その立地場所が限定されるほか、迷惑施設と見なされることも多いことから立地が困難なケースが多い」として「今後は、物流拠点の立地ニーズを勘案して、立地規制の緩和について検討し、市街地調整区域、住居地域等への立地について一層の弾力的運用を可能とするような措置を、関係省庁が協力の上で進める必要がある」と言っている。

ここでは立地規制についてのみ述べているのかと思うとその後に「自動車ターミナル法」の規制緩和を上げ、「専用トラックターミナルについては、同法上の規制を撤廃したところである」と言っているが自動車ターミナル法というのは立地規制なのであろうか。いずれにせよ、立地規制については運輸省マターではなく、他の省庁に関係するものである。運輸省における規制はどう関係してくるのであろうか。

以上が「物流拠点の整備方策」について述べられている部分である。大体はこれまで言われてきたことを強調し、更に促進を図るべきだ、と言っているわけであり、あまりの新味はない。ただ、一部に新たな物流

拠点としての性格を規定する新しい考え方が含まれているというところだろうか。

(補) こうした「政策に係る審議会」の答申やとりまとめにおいて行政への提言についてどう考えたらよいか私としては悩むところであった。これまでの例から言うならある特定省庁の審議会である以上、行政のこれからの対応については通り一ぺんになるケースが多い。審議会の意見をとりまとめればそれを今後、どう行政が展開していくかは行政の側の問題であり、審議会が言うことではないような気がする。

また、審議会のとりまとめと同時に行政への提言が出てくるのは論理的にもおかしいような気がする。とりまとめの本文ができ、そこから考える時間があって行政が方向を考えるというのが正しいのではないのか。となると審議会が行政に対して大きな方向性というか施策展開のコンセプトを提示するのが良いはずである。

「それがこのとりまとめに出てくる『整備方策』ではないか」と言われるだろうが私としてはもう少し上の次元を考えていた。だから、自分でも悩むわけであるが早い話が常識的な提言になりがちであるということ、それは過去の施策の追認、方法論のない建前的な正論、抽象的な中間的意見、となってしまう恐れがあるからである。

それはつまり、このとりまとめに一本筋の通ったコンセプトがない、というか弱いということであろう。私は個人的にこのとりまとめについては新たな物流拠点としてのコンセプトを「運輸拠点と流通拠点の統合(あるいは融合)」としており、このコンセプトに基づく行政への提言を作るとしたらもう少し、違うものになっていると考えたい。

もちろん、審議会は多くの委員の意見を調整し、それによってまとめられるものであるから私の考え方はあくまで私の考え方である。

そ の 他

更にこのとりまとめでは次の2点が取り上げられている。

- (1) 地域社会と物流拠点
- (2) 情報化・自動化

これは物流拠点の整備における条件づけのようなものと考えられる。地域社会との関係においては「パブリック・アクセプタンスの高い物流

拠点」を考えるべきだとし、そのために「地元への経済効果」「他の商業施設、展示施設、産業施設等地元との密着した施設の一体化」「地元住民の利便向上」などを考えると同時に「迷惑施設としてのデメリットの減殺」「公園、緑地等の公共、公益施設の設置」「安全性の確保」「物流拠点の地域への開放」、そして「防災への配慮」を上げている。

情報化・自動化では「情報化・自動化装置の普及促進」「港湾におけるターミナルの情報化」「(パレットや物流コードの)標準化」が上げられている。

(補) 私としては本当に物流拠点の整備についてはこの部分が一番、重要ではないかと考えている。つまり、今後の物流拠点整備においては「金融・税制支援」「規制緩和」「地域への受け入れ」「標準化」こそ、行政が行うべきことだと考えているからである。そういう条件が整備されれば後は民間でうまくやってくれるのではないかと思う。

このとりとめで今後、必要とされる物流拠点のパターン(類型)を提示されたことが大きな意味を持つと思われる。それに対して行政への提言はコンセプトの提示で良かったのではないかと、考えている。

このとりまとめの全体フローを図一1で示す。

それまでの経過

このとりまとめについてもう少し解説をしてみたい。審議会における議論の過程で検討されたことはいくつかある。まず、平成7年度における、その時点での運輸省の物流政策、つまり、貨物物流政策の推進計画である。それは大きく分けて次の項目に整理できる。

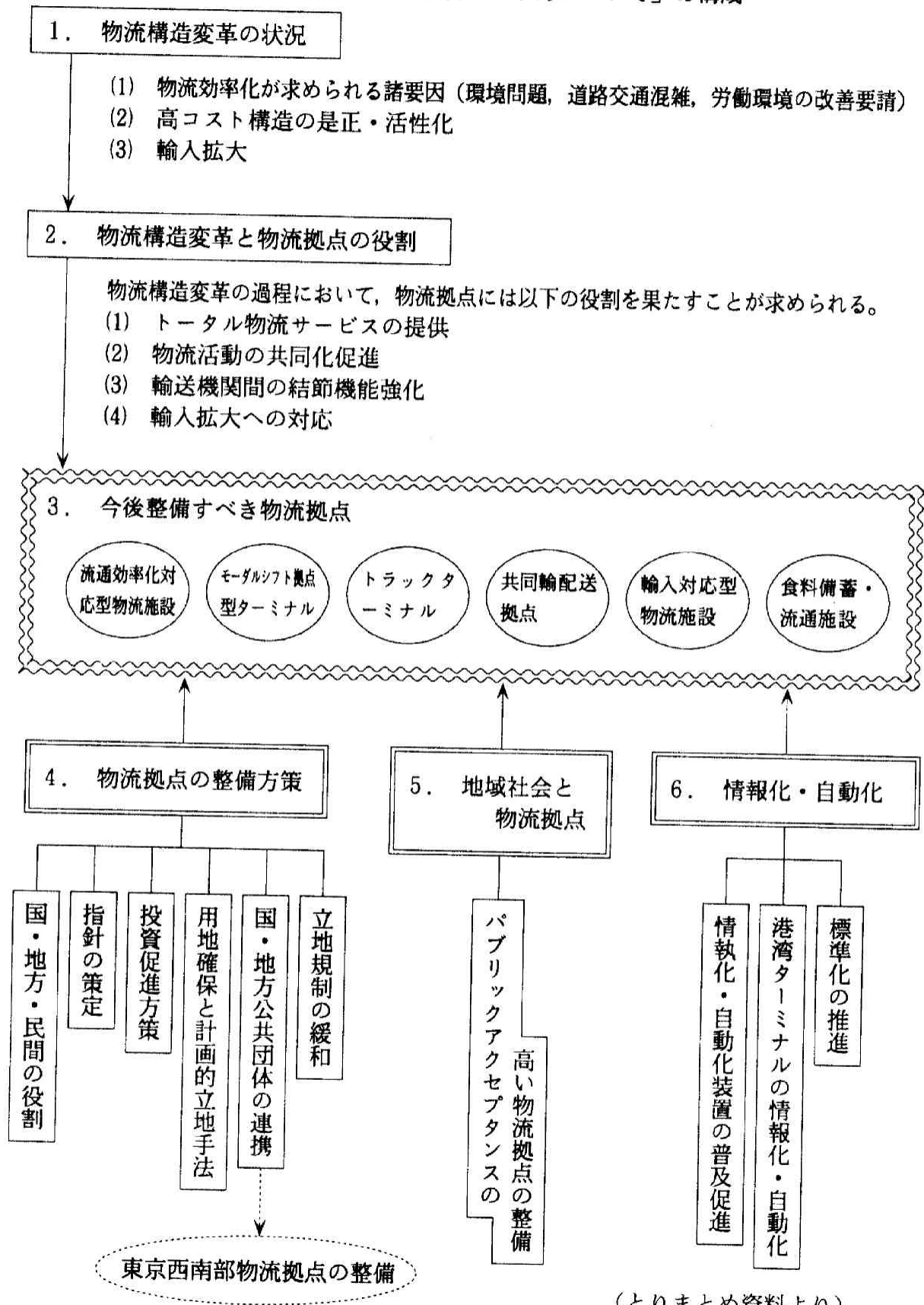
(1) 幹線物流の効率化

- イ 海運、鉄道へのモーダルシフトの推進
- ロ 幹線トラック輸送の効率化

(2) 地域内物流におけるトラック輸送の効率化

- イ 自家用トラックから営業用トラックへの転換
- ロ 営業トラックの積合わせ輸送の推進

図一 「物流拠点の整備のあり方について」の構成



(とりまとめ資料より)

ハ 地域環境の整備

(3) 社会の要請に応じた物流拠点の整備

- イ 港湾の整備
- ロ 空港の整備
- ハ 倉庫、上屋、トラックターミナル等の整備
- ニ 物流拠点の高度化
- ホ 流通業務市街地の整備
- ヘ 超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）の研究開発

(4) 内外の経済情勢の変化に対応した物流の充実，高度化

- イ 我が国商船隊の整備
- ロ 国際物流事業の充実
- ハ 物流事業における情報システムの推進
- ニ 中小物流事業者の育成，構造改善事業の推進
- ホ 物流全般の効率化，価格メカニズムを通じた省力型物流へのシフト
- ヘ 消費者物流への対応
- ト 規制緩和への取組み
- チ 内外価格差への対応

(5) 円滑な物流の確保のための環境整備

- イ 労働力の確保
- ロ 環境・エネルギー問題への対応
- ハ 道路交通混雑への対応
- ニ 物流に対する横断的取組み，啓蒙活動
- ホ 阪神・淡路大震災への対応

(6) 物流に対する国際協調の推進

- イ 物流分野での技術的支援の実施
- ロ 国際物流の円滑化

以上であり，それぞれについて具体的な施策が展開されている。特に

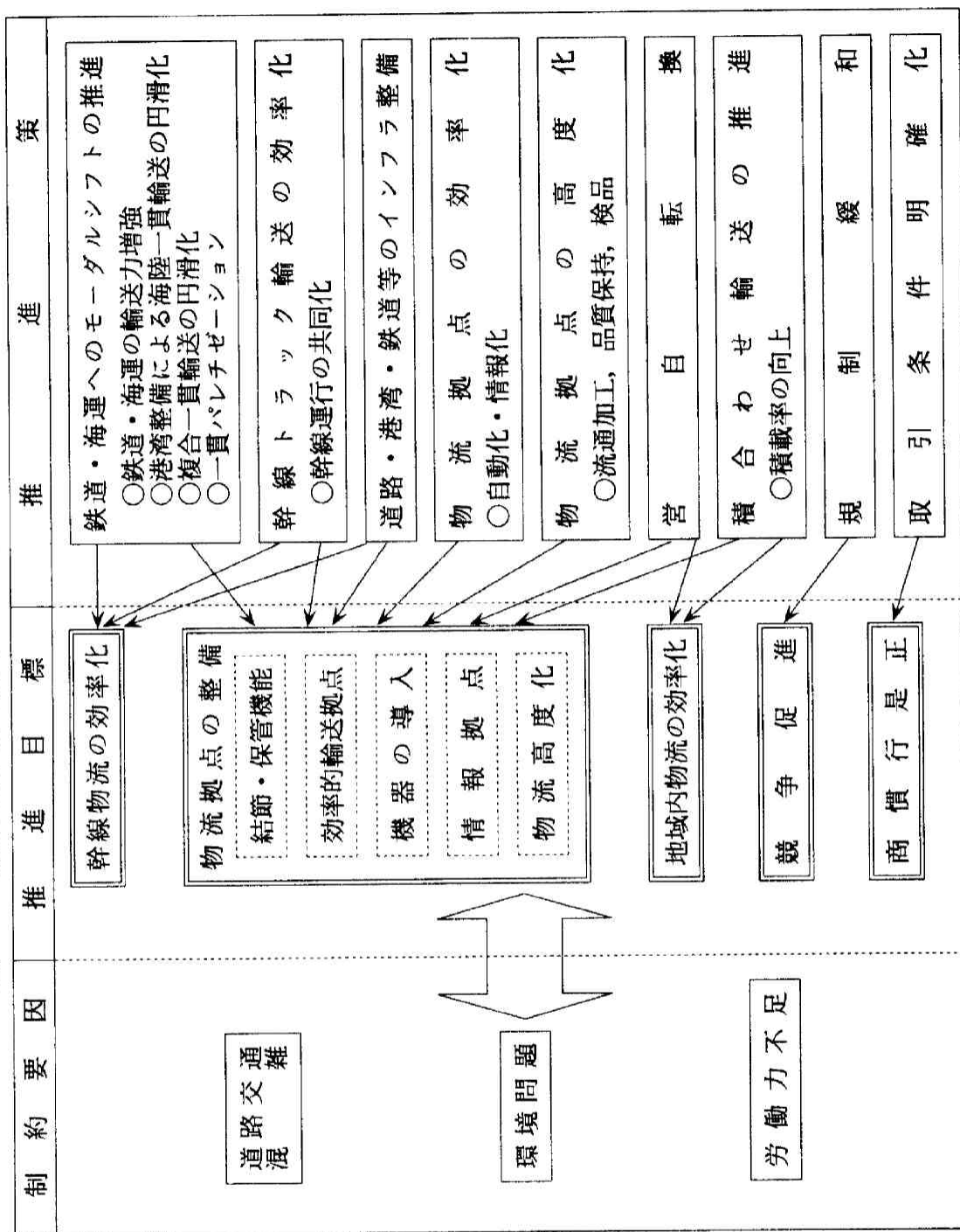
物流拠点整備については独立した項目となるくらい、各種の施策が展開されているのである。ではなぜ、その物流拠点整備が審議会のテーマとして取り上げられたのか、どういうことを審議の対象としてほしかったのか。

それについては第14回運輸政策審議会物流部会（今回の物流拠点整備に関するテーマによる審議の第一回である）において「検討課題（案）」が提出されているがその中に書かれていることで推測してみたい。

ここではまず、近年における我が国をめぐる社会経済情勢について述べ、「経済と国民の生活実感の乖離」「豊かさを妨げている諸問題」「我が国産業の競争力低下、産業、雇用の空洞化」といったことを取り上げ、その中で「物流に求められている役割」については「我が国をめぐる環境の変化は、物流分野にも大きな影響を及ぼしている」「物流システムのトータルな視点からの一層の効率化が必要であり、そのための物流施設が必要である」「輸入の拡大に対して政策対応が求められているが物流施設面で負担が非常に大きい」「新食糧法の施行に伴う食品流通における品質保持等の問題が生まれている」「物流拠点は、土地、建物等に相当程度の資本投下を要するために、計画的措置を講じなければならない」といったことから「物流効率化、輸入貨物の増加等の社会的要請に対応した物流拠点のあり方について、その計画的な整備を促進するための措置を検討する」というように述べているのである（図-2を参考）。

つまり、これまでの物流拠点整備のための施策はインフラ整備を除いては民間に行わせ、それを行政が支援するという形をとっていると同時に多くの、多様な、物流拠点についてそれぞれが独立した形で整備されており、全体を統合した物流拠点整備計画がなかったということであろう。そのために、近年の多くの問題に対応できなくなっているということであろう。このことが運輸政策審議会物流部会において物流拠点整備を取り上げて審議する目的といえよう。

図一2 物流をとりまく課題とその対応



(とりまとめ資料より)

(物流に対するニーズ)

物流ニーズ高度化
○多頻度小口輸送
○JIT輸送

コスト削減要請

輸送促進要請

食糧安定への要請

表-4

物流拠点整備のあり方に関する調査

(平成5, 6年度(社)日本物流団体連合会調査) よりまとめ

◎ 公共主導型物流拠点の整備について

1 物流企業の要望

- ・ 国有地や公共用地の払下げ, また賃貸
- ・ 一定期間経過後に個別企業の資産になる等の分譲方式の採用
- ・ 都心部に公共トラックターミナルの増設
- ・ 多層階式で保管や流通加工も行えるトラックターミナル
- ・ 海上コンテナターミナルと連携したトラックターミナル
- ・ 幹線道路・一般道路へのスムーズなアクセス
- ・ 実勢価格に見合った施設利用料金の設定
- ・ 従業員の通勤のための交通手段の整備

2 荷主企業の要望

- ・ 大都市の近くに大規模な物流団地の建設
- ・ 都心部への配送が可能な場所への整備
- ・ 輸入品の取扱に便利な場所への整備
- ・ 24時間運用でき周辺とのトラブルが発生しない場所への整備
- ・ 長期計画に基づいた整備
- ・ 国有地や公共用地の開発
- ・ 道路整備との一体化
- ・ 企画から完成までの期間をなるべく短縮

3 各地方の経済団体・物流団体の要望

- ・ 省庁ごとの整備構想の連携・協調
- ・ 土地価格を取得できる範囲に抑える

(とりまとめ資料より)

更なる理由をあげるなら次のようなことが言える。そのひとつは「民間企業からの物流拠点に関する多くの要望」である。これは物流関連団体の調査でも、審議会のヒアリングでも出てくる問題であるが「物流拠点立地の確保の困難性」「土地・建物に関する投資の過重性」「物流施設の老朽化」「周辺環境から来る物流施設の移転の必要性」「企業の物流ネットワーク改編のための大型物流拠点立地の確保の要求」「新たなビ

ジネス展開のための新規の物流施設の必要性」といった民間からの要請であるこれへの新たな対応が必要であった、ということも考えられる(表一4を参考)。

もうひとつは物流事業者である運輸業の相対的な地位の低下であろう。前述したように運輸拠点がそのまま物流拠点であるなら運輸業の物流拠点は物流において大きな地位が保てるが物流における輸送が自動車化してきたことによって荷主企業は独自に流通拠点である物流拠点を設置するのである。それは特に寡占体制をとる大手企業が流通チャネル政策として行うものである。

ここではあくまでも荷主主導となり、運輸業は従属するものとなる。物流拠点は荷主企業の計画の上で設置され、改編される。このことが運輸業の相対的地位の低下をもたらすし、モーダルシフト等の運輸省の政策の不徹底さにつながってくるのであろう。運輸省としては運輸業側にのみ立った物流拠点政策をとるわけには行かず、運輸業、荷主企業両方を含んだ「本当の物流拠点政策」(私の言う運輸拠点と流通拠点の統合)としての施策展開が必要となったものである。

最後に平成8年度の運輸省による物流政策(貨物流通政策)の推進計画を上げておく事とする。

(1) 物流インフラの整備

- イ 第9次港湾整備五箇年計画を策定し、港湾の整備を推進
- ロ 第7次空港整備五箇年計画を策定し、空港の整備を推進
- ハ 鉄道の輸送力強化のための必要な施設の整備を推進

(2) 社会の要請に応じた物流拠点の整備

- イ 運輸政策審議会物流部会の最終取りまとめを受けて、今後の物流拠点整備に関し所要の施策を推進
- ロ 民活法特定施設等について整備を促進
- ハ F A Z法に基づき、輸入促進地域(F A Z地域)の整備を促進

(3) モーダルシフトの推進、幹線物流の効率化

- イ 船舶整備公団による内航コンテナ船、内航RORO船等の整備を推進
 - ロ 船腹調整事業の計画的解消を初めとする内航海運対策を推進
 - ハ 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備を推進
 - ニ 鉄道の輸送力増強のために必要な機関車、貨車、施設の整備を推進
- (4) 地域内物流の効率化
- イ 広島、横浜、熊本等における関係者の協議会において、共同集配システムの構築を含む都市内物流効率化施策を推進
- (5) 高コスト構造是正のための物流の充実、高度化
- イ 国際海上コンテナターミナル等の整備の推進
 - ロ 鉄道、海運の積極的な活用を通じた複合一貫輸送の推進
 - ハ 高コスト構造是正のための物流施設の整備を促進
 - ニ 物流事業における情報システム化の推進
 - ホ トラック事業、トラックターミナルに係わる規制、船腹調整事業の計画的解消等物流関係の規制緩和の推進
- (6) 環境、エネルギー問題への対応
- イ 2000年以降の温室効果ガス排出量の低減等の枠組みを定める気候変動枠組条約第3回締約国会議への対応
 - ロ 低公害車の普及促進
 - ハ 二重構造タンカーへの早期代替を促進
 - ニ 海洋汚染緊急事態に係わる国際協調体制の構築についての国際会議を開催
- (7) 内外の経済情勢の変化に対応した物流の充実、高度化
- イ 国際船舶制度の円滑な実施及びその充実に必要な方策についての調査、検討
 - ロ 海外からの研修生の受入等、物流分野での技術的支援の実施
- (8) 円滑な物流の確保のための環境整備

- イ 労働力確保，物流に関する啓蒙のための施策の実施
- ロ 阪神・淡路大震災被災港本格復旧工事等の実施

(補) 審議会の過程においては多くの資料の提示，ヒアリングの実施，調査が行われる。また，今回は「物流拠点とは何か」という基本的な議論も行われた。これを詰めていくと運輸省における貨物流通施策のすべてが対象となるし，他の省庁（建設省，通商産業省，農林水産省等），地方（県市町村），そして，民間企業における物流施策，活動・システムなども対象となる。こうなると事務局である運輸省の人たちでも，多くの委員も全体を把握してわかる人などいない。いないから全体的見地で発言できる人もいない。それぞれがそれぞれの立場で発言し，それは事務局も同じことであり，それをまとめるのが一苦勞となる。

政策審議会であるために仕方がないのかもしれないがもうひとつテーマがしぼり込まれているとよい議論が行われ，話題となるとりまとめができたと思うが…。