

## ＜研究ノート＞

# 運輸行政に見る初期の物流政策

——「運輸経済懇談会の記録」から見る——

中 田 信 哉

## 1 物流への意識

運輸省における物流政策の始まりは昭和40年代初頭だと位置づける。もちろん、物流を構成する輸送を中心とする交通・運輸関係の政策展開はそれ以前から行われていたのは言うまでもないことである。ただ、それはあくまでも交通・運輸政策であり、その中には当然、貨物輸送が含まれており、後から解釈をするならそこには物流政策があったという言い方もできる。

しかし、物流（物的流通）なる概念は昭和30年代後半から一般化し始め、それが言葉として、概念として確立したのは昭和39年以降である。したがって、それまでの交通・運輸政策の中に意識して物流という概念が含まれていたとは言えない。明確に物流をひとつの経済のジャンルとして意識し、政策に組み込もうという考え方が生まれたのは昭和40年代に入ってからである。

これは推測であるが物流という概念と言葉が生まれ、すでに通産省でその方向で政策展開が行われようとしていたことから運輸省としても「ここで言っている物流の中心は輸送ではないか。それなら主管省庁は運輸省であるはずだ」ということで「遅れてはならない」わけであるから「そのための取り組みが必要である」ということで「運輸経済懇談会」<sup>(1)</sup>なる審議会が設置されたのであろう。

この運輸経済懇談会は「運輸行政の重要課題について基本的な方向づけをするため、運輸大臣の諮問機関として昭和42年4月に発足した。同懇談会は昭和44年3月までの2年間にわたり、物的流通および都市交通問題について、自由な立場で審議を進め、多大な成果をおさめ、その幕を閉じた<sup>(2)</sup>」のである。

この懇談会の設置目的として次の三つの点が上げられている。

(1)運輸省内の既存の各種審議会がおおむね縦割りの事項の審議機関であって、各部門を横に眺めて、運輸行政の総合的な運営方針について審議するに適しない性格のものであること

(2)しかるに、運輸省の当面する重要問題、たとえば物的流通の近代化、大都市交通問題などは、いずれも部門間の相互調整や、総合的な推進方向の確定を必要とするものであること

(3)よって、このような要請に応えるために、幅の広い協議の場を設け、各界有識者の高次の意見を求めて、これを行政の基本的方針策定の際の基礎としたい

というものである。しかし、これは昭和44年に「物流革新の方向」が出版された時に書きこまれたことであって、昭和42年の懇談会開始時にどの程度、物流が意識されていたかはよくわからない。なぜかという、この懇談会の発足に当たって当時の運輸大臣の大橋武夫氏が挨拶をしているがその挨拶の中には物流（物的流通）という言葉は一切、出てきていない。

ここでは政府の策定した「経済社会発展計画」において「運輸交通の分野」の重要性を言い、「交通機関の整備」を進めていく必要があると言いい、「経済の効率化、物価の安定などの問題にいたしましても、現在のよような流通部門の立ち遅れの状況を放置いたしておきましたのでは、その実現の困難なことは申すまでもございせんが、この場合におきましても、その原因を探究してみますと、集荷・出荷体制や輸送あるいは保管の問題、さらに市場の機構や機能の問題から卸・小売業の問題まで、

果てしなく広がっていくのであります」と言い、「運輸行政の直面しております問題は海陸空の各分野にわたって、このほかにもたくさんございますが、特に以上に述べましたような問題、すなわち大都市の交通問題と流通の近代化の問題とは、その関連するところがまことに広範囲であります」と言っているのである。

大橋氏が自分の言葉で言っているのではなく、挨拶の原稿は事務局である運輸省のスタッフが書いたものであろうからこの時点では後の運輸省の物流政策となる方向とはどうも適合していない。

また、この懇談会の設置に当たって選ばれた委員は次の人たちである。

- |    |       |               |
|----|-------|---------------|
| 座長 | 中山伊知郎 | (一橋大学名誉教授)    |
| 委員 | 荒木茂久二 | (昭和海運社長)      |
|    | 植村甲午郎 | (経済団体連合会会長)   |
|    | 大木 穆彦 | (朝日新聞論説委員)    |
|    | 大来佐武郎 | (日本経済センター理事長) |
|    | 大原総一郎 | (倉敷レイヨン社長)    |
|    | 加田 純一 | (読売新聞論説委員)    |
|    | 工藤昭四郎 | (東京都民銀行頭取)    |
|    | 権田 良彦 | (山九運輸機工副社長)   |
|    | 今野源八郎 | (東京大学名誉教授)    |
|    | 島田 孝一 | (早稲田大学名誉教授)   |
|    | 志村 富寿 | (毎日新聞論説委員)    |
|    | 谷藤 正三 | (日本大学教授)      |
|    | 丹下 健三 | (東京大学教授)      |
|    | 都留 重人 | (一橋大学教授)      |
|    | 中川 順  | (日本経済新聞編集局長)  |
|    | 永野 重雄 | (富士製鉄社長)      |
|    | 中山 素平 | (日本興業銀行会長)    |

二宮 善其 (経済同友会地域開発委員長・東洋曹達工業社長)

平田敬一郎 (日本電子計算開発協会会長)

宮崎 一雄 (日本長期信用銀行会長)

この委員の構成を見た場合、到底、物流がはっきりとした形で意識されていたとは言えない。このメンバーは流通システム化推進会議の議長となる永野氏を除くとその後、物流というジャンルで何かを行った人たちではない。物流には関係ない人たちと言えそうである。ということは委員会発足時には物流というものがはっきりと意識されていなかったと言ってよいだろう。この懇談会で物流というものがその名称を伴って明確になってきたのはこの懇談会の下にワーキング・グループが設置されてからであろう。ワーキング・グループのスタートは昭和42年6月6日である。

どういう経過でそういう話になったのかはわからないがこの懇談会では二つのワーキング・グループを設置することとなった。それが「物的流通ワーキング・グループ」と「都市交通ワーキング・グループ」である。ここで初めて物流がこの懇談会で大きな位置を占めて審議の対象となったと思われる。

物的流通ワーキング・グループのメンバーは下記の人たちである。

主査 都留 重人

専門委員 東 憲一 (日本開発銀行企画室長)

岡野 行秀 (東京大学助教授 10月より)

田沢喜重郎 (日本長期信用銀行調査部次長)

中西 睦 (早稲田大学助教授)

林 周二 (東京大学教授)

広岡 治哉 (法政大学助教授)

このワーキング・グループの人たちが、特に大学の学者たちがその後の物流の理論作りに携わっているのだからすでに物流に意識を持っている人たちを専門委員にしたと言えるだろう。中でも林、中西の両氏はそ

の後、物流の理論や枠組みに大いに貢献した著作を発表している<sup>(3)</sup>。

こうして、うすぼんやりとしていた運輸行政における物流の位置付けがここから始まったと言える。

## 2 ワーキング・グループの研究

この懇談会の物流に対する検討はこうしてワーキング・グループが行うこととなった。その検討の進め方は表-1のようになっている。これが物流に対する枠組みと考えられる<sup>(4)</sup>。

表-1 物的流通問題の検討の進め方について

### 1. 物的流通費に関する調査

狙い：流通費とくに物的流通費は国際的にみて高いのだろうか。物的流通費のどの部分が割高なのだろうか。

1. 比較手法の研究
2. 欧米諸国およびわが国における流通費調査資料の蒐集・整理
3. 総流通費比較
4. 個別商品毎の流通費比較

### 2. 流通技術の改善進歩に関する調査

狙い：欧米諸国に現出、または開発されつつある革新的流通技術のうち、どのようなものがわが国にとり入れられうるのか。とり入れられる流通技術は、今後どの程度普及する見通しになるか。

1. 新しい流通技術の内容
  - a 利点、欠点
  - b 必要とする設備、制度
  - c 欧米における普及状態
2. 導入の可能性
  - a 自然的条件からの判断
  - b 経済的、社会的条件からの判断（流通機構、労働力など）
  - c わが国での普及状況
3. 今後の見通し

### 3. 物資流動パターンの変化について

狙い：経済成長（産業構造、地域構造の変化等を含む）の結果生ずる流動量の変化を第1次接近として把握する。

1. 「交通施設整備の長期構想」（昭和55年時点の物資流動量の推定）の内容検討

### 4. 各輸送手段別の費用便益の比較

狙い：各輸送手段別の費用便益比較を行なって、施設の新増設を行なう場合等についての客観的判断基準を得る。

1. 比較手法の研究
2. 既存施設を利用して輸送する場合の費用便益比較
3. 新規施設を追加する場合の費用便益比較

### 5. 企業形態と財源

狙い：物的流通部門の業種分類（すなわち業種規制）は、いまのままでよいのか、企業規模、競争関係、について改善すべき点はないか。  
基礎施設整備のためのぼう大な資金の調達はいかなる方法によるべきか。

1. 企業形態
  - a 新しい流通技術導入に適する企業形態
  - b 公正自由競争のための企業形態
  - c 物的流通企業の適正規模
2. 財源
  - a 施設整備のための所要資金額
  - b 資金調達の現況と今後の資金調達方法

それは次の5つの項目に分けられる。

- (1) 物的流通費
- (2) 流通技術の改善進歩
- (3) 物資流通パターンの変化
- (4) 各輸送機関の費用便益
- (5) 企業形態と財源

これは運輸省としての物流の枠の取り方としては当然のものであるだ

ろう。現在であるならもう一段高次のものが置かれることとなるはずであるがこの段階では妥当である。この中で企業形態というのがややわかりづらいがそれは物流に係する（産業の）企業において「どういう形態の、どういう規模の企業が適正であるか」ということを考えるものである。

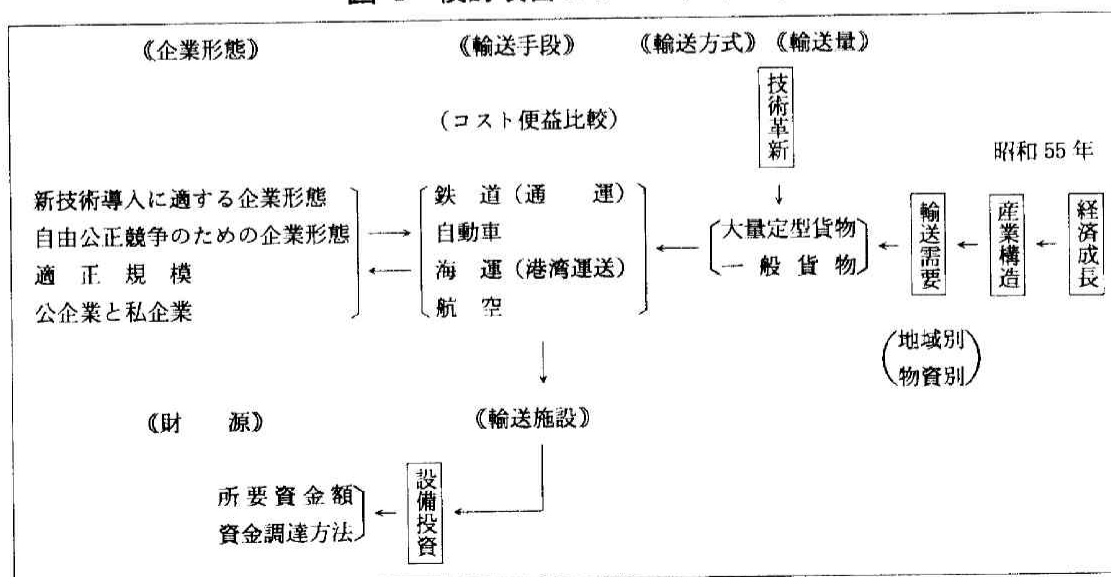
この検討はその過程がチャート化されている。それが図-1である。昭和55年を目安としてその段階での輸送需要、産業構造、経済成長を考えてあるべき姿を求めようということである。

ここで興味深いことは物流近代化の方向では運輸政策として「共同一貫輸送」と「専用輸送」の二つの柱を置いていることである。現時点での研究ならこういう単純な結果は求めようもないがこの時期は高度経済成長の真っただ中であり、輸送能力の拡大というのが運輸政策としては物流近代化の中で重要と考えられたのであろう。

なお、このワーキング・グループの報告は昭和42年12月の第5回総会に第一次の中間報告として提出、了承されている。つまり、この後、改組された運輸政策審議会の物流部会の報告、中間答申となるものだと考えられよう。

第5回総会への報告は「物流近代化の方向」であるが第6回、第7回

図-1 検討項目のフローチャート





の総会への報告は「輸送需要の見通しと新流通方式の導入について」であり、更にその後は国鉄問題などの検討を行っているがそれは直接、物流問題とは言えないだろう。

興味深いのはこのワーキング・グループでは「しばしば、現在の幹線輸送施設にはどのくらい追加輸送力があるのか、今後、増大する輸送需要を現存施設でまかないきれなのか、あるいは現存施設の部分改良をする程度ですむものか、もしも、それでまかないきれないとすれば、国民経済的合理性からは鉄道・道路のいずれに新規投資すべきか、という一連の疑問に解答を与えようとする動きがみられた」という。

しかし、この段階でも現在においてもこのテーマは変わっていない。そして、その的確な計算方法はない。そして、このことは運輸の視点であることを如実に示している。もし、物流という視点で見ると「capacity と demand を比較検討することは不可能であった」ということは現在でもはっきりと言えるからである。

「輸送需要の見通しと新物流方式の導入について」では「昭和44年に早くも実施を見たフレートライナーの導入を図るべきことを提案した意義深い会報告資料である」としているがこのワーキング・グループの検討では初めの報告となる「流通技術の改善進歩に関する調査」において「輸送手段の多様化とこれに対応する物流管理の必要性を説いたもので、関係方面に多大な影響を与えた画期的な報告である」と言っているようにこの時点において運輸面から見た物流のあり方を確定したものと理解できる。

### 3 経済発展と物的流通革新

昭和42年12月5日の運輸政策懇談会第5回において報告された物的流通ワーキング・グループの報告は「経済発展と物的流通革新」である。これは物流に関しての「長期ビジョンの想定」と「問題点の指摘」の材料として提示されたものである。<sup>(5)</sup>



ここでの興味の焦点は現時点（平成9年）に立ち返ってその当時の物流および物流環境がどう見られていたかであろう。ここで想定されていたのは「今後、10か年程度を目途とする」とされているので昭和52年以降のものと考えられるが予測もできなかった「石油危機」（第一次、昭和48年）が到来しているためにそれを考慮しながら見てみたい。

まず、「経済成長は、物的流通に二つの要請をもたらす」という。それは次のものである。

- (1) 物流の量的拡大
- (2) 輸送の質的向上

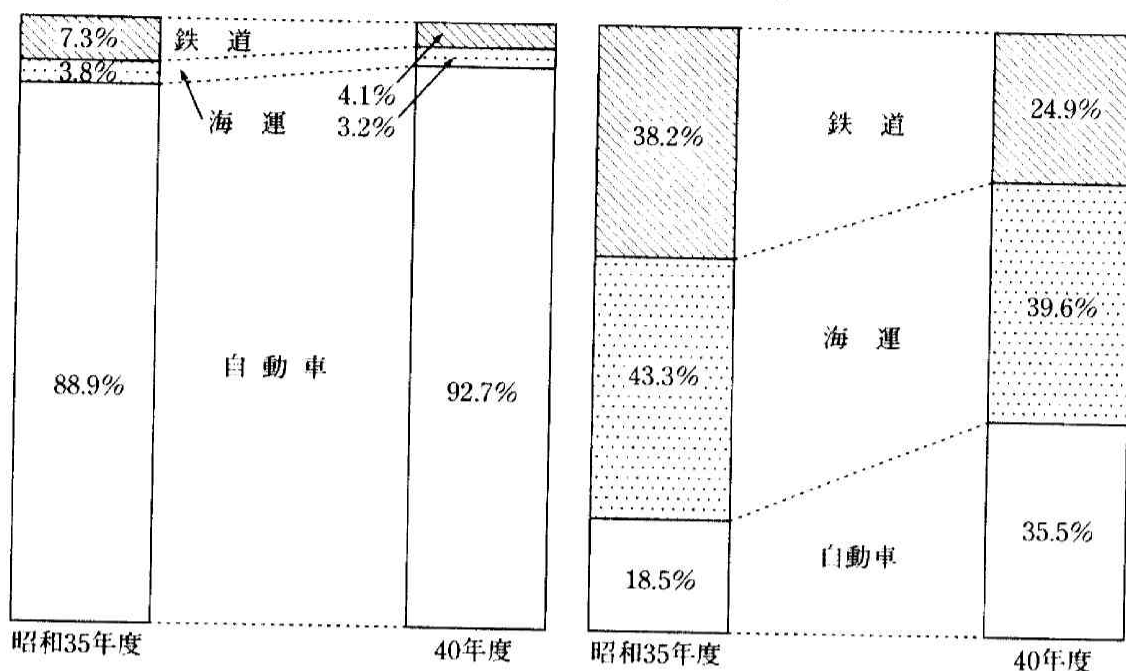
「一般的に、輸送の水準は国の発展段階に応じて決っている」といい当時の日本の状況を「製造業設備のうち多くのものが先進国段階の設備を備えた工業水準に到達しているのに比し、輸送には相対的遅れを見せている面がある」として、例えば道路輸送については「（わが国において）経済成長とともに荷車（馬車、人車）、リヤカー、三輪車、軽四輪車、小型トラック、中型トラック、へと進行した。今後は大型トラック、トレーラ、コンテナへと進行するものと思われる」と言い、「現在のわが国の道路輸送水準は、この意味においてまだ中心的地位にあり、わが国経済の発展段階に対して相対的遅れを示しているといえよう」と結論づけている。

ここで道路輸送を例にとって述べているのには理由がある。それはここまでわが国の貨物輸送は内航海運、鉄道中心であり、道路輸送のシェアはきわめて低かった。このことが道路輸送のレベルの低さに関係することであり、運輸政策としてはこの段階で自動車輸送の拡充、自動車輸送産業の発展を目指していた段階であるからである。事実、この時点では急速に貨物輸送シェアの自動車担当部分が伸び始めているのである。このことはその後続く自動車中心の貨物輸送体系につながっていくのである。すでに昭和30年代半ばから自動車輸送は急速に伸び始めており、内航海運はともかく、鉄道輸送は急激にそのシェアを下げ始めていたのである。（図-2）

図-2 輸送機関別分担率の変化(当時)

(1) 域内(全国)

(2) 域間(全国)



域内流動貨物量

単位：千トン

	計	鉄 道	海 運	自動車
35年	1,161,292 (100%)	84,856 (7.3%)	43,741 (3.8%)	1,032,695 (88.9%)
40年	2,196,637 (100%)	89,785 (4.1%)	69,283 (3.2%)	2,037,569 (92.7%)

域間発着貨物量

単位：千トン

	計	鉄 道	海 運	自動車
35年	531,439 (100%)	202,788 (38.2%)	229,974 (43.3%)	98,632 (18.5%)
40年	876,577 (100%)	218,266 (24.9%)	347,059 (39.6%)	311,252 (35.5%)

注 1 運輸省調査による。

2 地域は22ブロック別をとった。

そして「特に留意すべき点」として「わが国においては、コンテナ輸送のごとき後に述べる異種輸送機関の組み合わせ輸送方式が未発達な点である」と指摘している。

それは昭和30年代の経済成長が大きく関係していると考え「昭和30年代におけるわが国経済の急速な発展は輸送構造に大きな変化をもたらした」として「重化学工業化の急速な進展、臨海工業地帯を中心とする新産業立地の形成、消費物資の大量流通、都市化の急進にもとづく巨大な物量の大都市集中、設備投資の急増による建設資材輸送の急増などは、輸送の品目、ロット、地域、配送の形態を著しく変化させるもので

あった」ために、それは「輸送の革新に対する相当なプレッシャーとなったことは疑いない」とする。

しかるにこの環境変化に対して「十分な技術革新を持って対応したとはいえず、むしろ労働力増加に依存した面が強かった」と状況認識をしている。これを「世界的な第3次輸送革命の入口にようやく到達しようとしている水準である」としている。

この世界的輸送革命についてこの報告では次のように述べている。

- a 第一次輸送革命（19世紀初頭以降）——産業革命（動力革命）による鉄道・鋼船の登場、主として長距離輸送に著しい革新。
- b 第二次輸送革命（20世紀前半以降）——各輸送機関における技術革新が大規模かつ急速に進展。ガソリン・エンジン、ジェット・エンジンの登場により輸送の大型化、多様化、高密度化、高速化、特に専用輸送化。輸送機関間の競争激化、交通安全の意識。
- c 第三次輸送革命——利用者側の経営的な要請。多様化した輸送機関間の合理的な協同体制。

つまり、ここでおっしゃっているのは「各輸送機関間の協同体制の下に、各種の組み合わせ輸送の提供」ということであり、コンテナなどによるの一貫輸送、つまり、intermodal transportation（協同一貫輸送）の必要性である。その必要性が具体的に述べてあるが結論としては「以上のごとき物的流通革新の概観によれば、今後5～10年間のわが国における物的流通革新の主眼は、包装・荷役の近代化および情報機能の革新を媒体とする intermodal な輸送の組織化と Specialization の一層の促進であるといえるであろう」ということになっている。

運輸革新技術については（デルファイ・メソッドによる日本経済センターの研究による）「超音速航空輸送の普及」「電気自動車の普及」「オートメ地下鉄実現」「百万トンタンカーの普及」「旅客用ロケット垂直離陸機の普及」「原子力船による海上輸送の普及」「自動車の自動運転」「飛行列車の普及」「弾道輸送機の実現」「宇宙航空機の実用化」はいずれも1973年か

ら2000年までに実現するとしているが、この報告では本当に実現するのはジャンボジェット、SSTなどごく少なく、物的流通に影響は与えられないと考え、「したがって、今後10か年程度を目途とする、われわれの検討の主眼をintermodal transportationの実現上の問題におくことが未来技術の展望からも不当ではないことが立証されよう」としている。

こうして、今後の物流の革新としてひとつの方法が明示されたわけであるがそのための必要条件として次の三つの点を上げている。

- (1) 輸送技術の重層的進歩と輸送機関の選択
- (2) 資金の確保
- (3) 必要労働力の確保

そして、制約あるいは障害となるものをやはり、三つ上げている。

- (1) 社会資本の未整備——交通基礎施設、流通センター・トラックターミナル・コンテナヤードなどとこれに関連する道路、鉄道などの建設と用地取得
- (2) 社会経済的な条件の未整理——商業構造・取引問題、初期投資の確保難、運輸産業の零細性・競争状況、メーカーサイドの認識不足、人材難
- (3) 制度的条件の未整備——運賃制度、関係行政機関、法制

最後にこう述べられている。「わが国の経済成長のテンポから見て、今後10年間には相当大規模な交通社会資本投資が可能であると考えられるので、このような大巾な社会資本投資が行われる時期こそ物的流通革新を強力に推進する好機であるといえよう」。

この報告では経済成長の中で貨物輸送においては「量的拡大」と「質的向上」を合わせて行うべきだとしてそのための条件整備（特に社会資本拡充）を行い、その中心となるものに協同一貫輸送を置くことを示しているのである。

この報告の内容はそのまま、昭和48年の第一次石油危機の到来によ

る経済体質の変化までは続くのである。この報告は昭和42年であるがこの報告の認識はすでに昭和30年代に示されおり、運輸行政としてはその線を約15年程度は継続できた。現在の貨物輸送に関する体制の基礎となったものと考えてよいだろう。

ただ、これが「物流政策」だということには現在の物流理解から言うなら疑問がある。これは物流というよりもあくまでも貨物輸送であり、そのため「交通政策」「運輸政策」以外の何者でもない。もし、「物流に対する対応」という意味での物流政策であるとしたら物流というものについての分析は十分に行われていない。

物流を貨物輸送需要の量的・質的なものと見る傾向はこの初期の時点でも運輸行政にあったのではないのだろうか。この物流のポジショニングがその後の運輸省の物流政策に影を引くこととなる。貨物輸送を物流と考え、物流をビジネスやマーケティングの中で見ることができない、ということから昭和50年代以降、物流の激しいその体質変化に運輸省は後追いの対応せざるを得ないこととなるし、国鉄（JR貨物）の貨物輸送の復権ができなくなり、また、モーダルシフト政策において有効な手が打てないということにつながる。

#### 4 協同一貫輸送に係わるターミナル問題

物流流通ワーキング・グループは運輸経済懇談会第9回において協同一貫輸送に係わるターミナル問題の報告を行っている。それは「わが国物的流通革新の一方の担い手は、雑貨輸送における協同一貫輸送であるが、このシステム輸送が真に開花するか否かの鍵を握っているのは、ターミナル機能であろう」という認識によるものである。<sup>(6)</sup>

その理由としては「協同一貫輸送においては、各輸送機関が、それぞれの特長を最大限に活かしつつ、複雑多様化、高度化する輸送需要に対応しようとするものであるから、各輸送機関の結節点での連携円滑化がされない限り、すぐれたシステム輸送を実現することは不可能だからで

ある」と述べられている。

ここでターミナルというものを上げ、それを機能的に三分類している。それによるとターミナルというものには次の三種があるという。

イ 積み換えターミナル

ロ 混載ターミナル（フレート・ステーション）

ハ 配送センター（ストックポイント）

しかし、「今後推進すべき協同一貫輸送に係わるターミナル」はこのイの機能を第一義としながらロの性格も欠くことができず、ハの性格も補助的な機能として付加することが必要だという。

こうした新しい機能を持ったターミナルをここでは「複合ターミナル」と呼ぶことにしている。この複合ターミナルの望ましいあり方は「従来、各輸送機関が各自保有していたターミナルを地理的に集約して、輸送経路の合理的な選択を極力容易ならしめるような構造を有するターミナルへ積極的に変革すること」とし、「この複合ターミナルこそ、多様な輸送方式がとれるように各種の輸送機関の有機的連携が十分に図られた協同一貫輸送時代にふさわしい大規模ターミナルである」とする。

この複合ターミナルの物流革新への貢献は次の点であるという。

イ 混載業務の一元化

ロ 集配業務の一元化

ハ スtockポイント機能による輸送活動と保管活動の合理的結合

ニ 情報サービスの提供

こうして雑貨輸送の体系への時期が述べられる。それは協同一貫輸送と複合ターミナルを柱として「鉄道駅の集約」「内航海運における大量集散港間を結んだルートの開発」「大型トレーラによる輸送」「航空貨物輸送」を展開することを考えている。

これらはいかにも奇異な感じがするもののすでにこの時点では「国鉄財政再建推進会議関係資料」に見られる懇談会の第一部会審議に国鉄再建が上げられており、その中に明確にはなっていないヤード問題が取り



上げられている。それはその後、現れてくるヤード方式の輸送を廃止し、ヤード集約により二点間輸送に移ることを予測しているのだろうし、内航海運のルート開発がその後、長距離フェリーの主要なルートとなり、自動車輸送と結びつくことを考えているはずである。大型トレーラのみは経過は良くないがおおむね、運輸省としてはこれらの政策に取り組むことを決めていたのだろう。

この複合ターミナルの配置は「内航雑貨輸送のターミナル港を有する都市」「鉄道大型コンテナ直行列車（フレートライナー方式）ターミナルの設置される都市」「人口 50 万人以上の都市」に配置すべきことを言い、地方都市においては「自動車ターミナルの整備」を上げている。

そして、複合ターミナルに係る問題としては以下のことが上げられている。

- (1) 複合ターミナルと流通団地
- (2) 複合ターミナルと商業取引流通
- (3) 複合ターミナルの建設主体
- (4) 複合ターミナルの運営主体
- (5) 連絡道路の整備

ここで上げられていることは当然の考え方に基づくものであるがそのうち(1)のみは具体的である。それは昭和 41 年に「流通業務市街地整備に関する法律」が 5 省共管で成立しており、この法律に基づく流通団地の建設に関して「複合ターミナルの構想を導入すべき」と言っているのである。

以上のように複合ターミナル構想を展開しているがこのことは新たなターミナルを作っていこうというものではなく、これまで存在していた、あるいはこれから整備される輸送基地についての考え方を提示したものである。それは単純に運輸省の考えている運輸拠点についての思想を表わしているものといえよう。

ここでも物流とは雑貨輸送のことを言っているような気がするが大



体、雑貨輸送などと言うこと自体が物流的でない（雑貨とはゼネラル・カーゴのこと。大部分の消費財や商業貨物はこの中に含まれる）。

## 5 物流政策への展開

物的流通ワーキング・グループの運輸政策懇談会への報告はもう一つ、昭和44年3月の第12回に対して行われているがそれは「通運問題への検討」である。しかし、これは「いわば、圧倒的多数派のトラック事業が握っている貨物のなかには、国民経済的に見て鉄道輸送に適するものが相当部分あると思われるのであって、さきに提案されたフレートライナー輸送にトラック事業による鉄道利用方式が織り込まれているように、新しい輸送方式を通じて鉄道のセールス機能の不足を補うというのも、有力な一策であろう」といっているように国鉄再建のために通運事業がどうあるべきかをいったものである、と考えられる<sup>(7)</sup>。

しかし、現在から振り返ってみるに鉄道輸送の復権は実現せず、国鉄は民営化され、平成2年には「通運事業法」も廃止された。この問題は物流革新においては将来はともかく、現時点では位置づけはできなくなっている。そこで、ここでは省略する。

この運輸経済懇談会の記録（物流革新の方向）にはこの物的流通ワーキング・グループの中間報告のほかに「物的流通ワーキング・グループ資料」「総会資料」「国鉄財政再建推進会資料等」が載せられているがその中で興味を引かれるのが総会資料であり、その中での「物的流通について」である<sup>(8)</sup>。

総会資料は運輸政策懇談会の総会において議論がされた時に提出されたものである。その大半は従来の運輸及び輸送需要に関するものであるがその中で「物的流通について」ではこの懇談会、物的流通ワーキング・グループが「物流（物的流通）」というものをどう理解していたかが評価できるだろう。総会に提出される資料は事務局が作成するものであるから運輸省がどう判断しているかにもなる。

この資料に基づき、物流というものを見してみる。ここではまず、昭和30年代のわが国の経済成長を言い、それに対応して「産業の再編成・技術開発の強化などが進められねばならない。とくに、生産部門に比べ立ち遅れの見られる流通部門の近代化の促進は重要な課題であり、早急に抜本的改革が図られねばならない」と述べる。

このことはすでに通産省の流通システム化行政に伴って言われていることである。しかし、この審議会の資料ではいきなり、ここから「物的流通部門に対する要請」として次の4つの点を上げている。

- a 輸送保管施設の増強
- b 輸送保管サービスの質的向上と流通費用の低減
- c 合理的輸送体系の形成
- d 交通安全の確保

そして、「物的流通部門の現状」として次の6つの点を上げている。

- a 流通基礎施設の不足
- b 自動車輸送の発展
- c 鉄道輸送の停滞
- d 内航輸送と港湾運送の近代化の立ち遅れ
- e 倉庫機能の変化
- f 物的流通企業の現状

以上の点を見るなら物的流通といいつつ、実際には運輸のみに限定して言及していることがわかる。その中で「流通基礎施設」という言葉が出てくるがその内容は「鉄道・道路・港湾等の基礎施設」であり、また、倉庫機能の変化の中で「倉庫の機能は従来からの貯蔵保管機能に加えて、輸送、情報手段を持ち、在庫の迅速・正確な把握、迅速な集配を行い、荷主の在庫の適正化を図る方向にあり、このような機能を持つ流通倉庫への脱皮が課題となっている」としているが、いずれも運輸問題であり、そうでない物流という視点ではない。

ここで言っている物的流通というのは昭和30年代の高度経済成長に

よって「昭和40年度には昭和30年度に比べ輸送量で約2.3倍、保管量で約2.5倍に達している」という運輸における量的拡大を問題とし、そのための運輸能力の不足がほぼすべてであるように言っているのである。

こう見てくるとこの懇談会を通して、物流というものは言葉として「物的流通」を使っているがそれは従来の運輸と同義であり、とくに新たな概念としての物流と運輸の有機的差異は見られない。

また、この懇談会では特に物流、ここで言う物的流通を定義付けたり、概念規定を行っていない。単純に「運輸の中の貨物に関する部分」を物流と理解したものと思える。では、物流とは何か、という議論がまったくなされないまま、(貨物に関する)運輸イコール物流と思いこんでいたか、ということそうではなかろう。

この懇談会、特に基本的な作業部隊である物的流通ワーキング・グループの主要メンバーである林・中西両氏は昭和43年に日本経済新聞社から「現代の物的流通」という本を共編で出版しており、その中で物的流通の概念規定を行おうとしているからである。<sup>(9)</sup>当然、運輸省の事務局を含めてそういう議論も行われたと考えられる。その結果、統一的な見解を得ることができず、この段階では学問的な議論よりも運輸省としての守備範囲として運輸を物流と言い換えたと考えてよいだろう。

物流の概念及び言葉が誕生したのは昭和39年時点である。<sup>(10)</sup>そして、昭和42年当時にはまだ、その言葉と概念の一般的な普及は行われていない。通産省で考えていた物流は「多くの活動の統合概念」であり、その活動をひとつずつ個別に取り上げてもそれは物流とは言わない、というのはその時のコンセンサスであったはずである。

とは言いつつ、それは一部の物流概念の設定に携わった人たちの考え方であって一般には「モノの流れ」であり、「有形商品の流通」であり、「貨物の流通」であるという見方もあったと思われる。

そして、昭和42年時点以前には「物的流通(物流)」というタイトルを

持った著作・翻訳書は一切なかったということも上げておくべきだろう。「輸送」「保管」「在庫管理」等のタイトルをつけたものはあっても物流はないのである。かろうじて昭和42年に西沢・神山・向野・梁瀬共著『物的流通コスト低減の進め方』(日刊工業新聞社)というものが見られる程度である<sup>(11)</sup>。

この後、昭和48年位までに多くの人たちが多くの物流関係の著作を出版している。そこでこれらの人たちは自らの物流の見解を述べるのである。

ただ、ここで気をつけておくことはすでにこの時点で多くの識者や研究者が知っていたものであるがNCPDM(全米物流管理協議会)の物流に関する定義があり、それは1963年、つまり、昭和38年に設定されたものであり(1967年改定)、この後、わが国でもよく利用されたものであるがその定義では物流(フィジカル・ディストリビューション)について以下のように言う。

「物流は製造業と商業において生産ラインの終わりから消費者に至るまでの完成品の効率的な移動、あるいは原材料の供給地から生産ラインの始まりまでの移動に関する広範な諸々の活動を示す」

これを見るかぎり、物流はそのなかに含まれる個別の活動でもあることとなる。それで言う限り、貨物に関する運輸も物流であると言ってよいのであろう。ただし、その後に改定された定義、及びNCPDMが改組されNCLM(全米ロジスティクス協議会)となって策定されたロジスティクスの定義においては個別の活動を言うのではなく、そのフローあるいはチェーンといった連鎖的な流れの状態あるいは管理を言うものとなっている。

そういう事情はともかく、この運輸懇談会の段階では貨物に関する運輸を物流と考えた。このことがそれ以後の運輸省における物流行政に尾を引くこととなる。運輸省では自らの担当する機関別の運輸が物流であるとは考えなかっただろう。それはその後、設置される「流通計画官」

「貨物流通局」といったすぐに消えていく制度の採用に見られるものである。現在では運輸政策局に関係する局長級の物流担当の「総務審議官」を置くという形になっている。

したがって、運輸と物流は違う、ということで運輸省内ではそれ以来、これまで多くの議論があったのだろう。とは言え、省庁には担当の守備範囲があるのであるから勝手に物流を定義し、それを自らの守備範囲に取り込むことはできない。そこで便宜的に貨物に関する運輸を物流としたと思われる。

そのもう一つの理由は「時間がなかった」ということでもあろう。それは通産省が産業構造審議会の答申によって「流通システム化行政」を展開し始めたことへの対抗という意味ではなかろうか。本来、物流を検討する機関ではない運輸経済懇談会の中にあえて物的流通ワーキング・グループを作り、短い時間の間に3回の間報告をさせていることや流通システム化の主要なブレーンである林周二氏をこのワーキング・グループの一員にしていることでも推測できるものである。<sup>(12)</sup>

物流への取り組みに通産省によって先を越された運輸省が「物流は我々の守備範囲だ」という意思表示をしたものであろうか。<sup>(13)</sup>

いずれにしても「そうではない」というように思いつつ、運輸省では運輸を物流としてその後の政策展開をしてきている。それに具体的変化が出てきたのはバブル期からその崩壊以後である。通産省や建設省との連携、そして、総合物流施策大綱へと進むのである。

#### 注

- (1) この運輸経済懇談会の記録は昭和44年8月、運輸省監修『物流革新の方向——運輸経済懇談会の記録——』（財団法人・運輸経済研究センター発行）として公表されている。以下、この記録をもとに述べる事とする。
- (2) この項は同上書、第1章「運輸経済懇談会について」第1節による。
- (3) 林周二・中西睦編『現代の物的流通』（日本経済新聞社 昭和43年12月）であるがこの本はその後、昭和51年11月第2版が出されている。第1版が編集されている時期は懇談会の会期と並行している。

- (4) ワーキング・グループの活動については同上「物流革新の方向」の第1章、第2節に基づく。
- (5) この項については同上書、第2章「中間報告」第1節「経済発展と物的流通革新」による。
- (6) この項については同上書、第2章、第2節「協同一貫輸送にかかわるターミナル問題の検討」によっている。
- (7) 通運問題については同上書、第1章、第3節「通運問題の検討」による。
- (8) 以下は同上書、第3章「総会資料」、第1節「物的流通について」による。
- (9) 前記「現代の物的流通」における第1部第1章「物流の概念と問題状況」であるがこの項の執筆は林周二氏である。
- (10) 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 20 巻第2号 1985・1)を参照。
- (11) 「現代の物的流通第2版」の巻末に参考文献表が載せてあるがそれによった。
- (12) 通産省の流通システム化行政とその周辺の問題は林周二・田島義博編「流通システム」(日本経済新聞社 昭和45年8月)に詳しい。なお、この本は昭和51年12月に第2版が発行されている。
- (13) 産業構造審議会流通部会中間答申「流通システム化」が発表されたのは昭和44年7月であり、この面では運輸経済懇談会の方が早いと思われるが同部会の第5回中間答申は昭和41年10月に行われており、その時のタイトルが「物的流通の改善について」と「流通金融の改善について」であり、すでにこの時点で物的流通について触れている。