



日通総研 選書

経済構造改革と物流

寺前 秀一 著

東京 白桃書房 神田

経済構造改革と物流

寺前秀一著

東京 白桃書房 神田

はじめに

橋本總理の所信表明演説に「物流」の言葉が入った（一九九六年）。そこでは、わが国を魅力ある経済活動の舞台とし、質の高い雇用機会を作り出すために、情報通信、金融、土地・住宅、雇用、医療・福祉とともに、物流の分野において、早急に規制緩和を実行することが強調されている。わが国の高コスト構造を是正するうえで、あるいは、新たな事業機会を拡大するうえで、経済的効果の大きい物流の分野での規制緩和を行うことは重要である。具体的には「経済構造の変革と創造のためのプログラム」（閣議決定）に基づき、二〇〇一年を目途にアジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが提供されること、産業立地競争力の阻害要因とならない水準の物流コストで提供されるようになること、物流に關係してくる環境問題に対応してゆくこと、を目標とした総合物流施策大

綱が平成九（一九九七）年四月四日閣議決定された（本書一五三頁より掲載）。

総合物流施策大綱は、各関係省庁の連携のもとに行われる施策の実施に関するアクションプログラムであり、作成に当たっては関係省庁による関係者からの共同ヒアリング、共同記者発表などの試みも行われた。毎年フォローアップも行われることとされた。

「物流」が経済構造改革のなかで論じられるようになつた背景には、経済の各分野における空洞化が挙げられる。わが国の外航海運は空洞化をとおり越して真空化の状態であり、外航海運関係者は早くから危機感を持つていた。国際船舶制度の要求もその現われである。荷主関係者は空洞化の危機意識を持ちながら、厳しい国際競争に打ち勝つ製造コストの実現に取り組んできた。その結果、残された一つの問題として、競争力のある物流サービスの実現を強く意識することとなつた。製造原価が同じでも、物流費が高くては国内生産は出来ないということであろう。これに対して国内物流関係者は、運賃比較にウェイトをおいた内外価格差論議への対応が中心となり、総論的対応が弱かつたように思える。

一九九五年に起きた阪神・淡路大震災も問題点を浮き彫りにした。生産拠点がアジアにウェイトを移しているなかで、日本港湾のインフラ整備問題とともに、港湾のソフト（サービス、情報化等）の立ち後れ、内航・外航の相対化傾向現象を浮き彫りにした。基礎産業

物資、生活物資の増大の中、世界の物流はいずれ中国を中心に回転する。日本列島とアジア大陸の関係は、開放的海運政策をとつてきたイギリスと歐州大陸の関係にもなぞらえることが出来よう。沖縄問題もボーダレス化を促進する。沖縄国際ハブポート構想は、国際競争力のある沖縄内航コンテナ航路を前提にしなければ実現できないであろう。極東物流圏に関するニュービジョンの策定が急がれる。

冷静にデータから判断すれば物流コストが欧米と比較して必ずしもすべてが高水準にはあるとは思えない面がある。運賃水準は為替レートに左右される面もあるが、ケースバイケースである。しかし、わが国のあらゆる面で構造改革が叫ばれる今日、反論だけではなく改革も同時に主張しなければ説得性に欠ける。

運輸省では、交通運輸市場が成熟段階に達しつつあること、行政改革・経済構造改革が焦眉の急であることとに鑑み、自由競争の促進により交通運輸の分野における経済活動のいつそうの効率化、活性化をはかるとしている。また、物流の全分野において、原則として、目標期限を定めて需給調整規制を廃止し、そのための環境・条件を整備するとともに、利用者保護・安全確保などの観点から、必要な措置を講ずるとしている。航空貨物および完全民営化後の鉄道貨物の需給調整規制廃止や港湾運送における港湾の安定運営確保の確立

を発表した。平成九（一九九七）年三月一八日の規制緩和推進計画で、この手順については明記（港運は行政改革委員会での審議の後）されている。

経済構造改革のキーワードは「ニュービジネス」である。需給調整規定の廃止は、実運送と利用運送の相対化どころかいすれ営業用・自家用の相対化も議論に引き込む可能性がある。国道四十三号線訴訟最高裁判決は、司法から下された物流行政への苦言ともうけとめられる。モーダルシフト船も二年後には姿が見え始める。JR各社もますます民営化が進展するであろう。金融、情報通信のビッグバンは社会構造も変えるであろう。大企業の年功序列、終身雇用システムの維持が困難になれば物流のアウトソーシングも本格化するかもしれない。個人に跳ね返る問題でもあり、物流に跳ね返る問題でもある。

行政組織のあり方が論議される今日、総合物流施策大綱の策定に代表される動向は行政における物流政策の重要性が再確認されることとして評価されている。農業基本法（現在見直し作業中）、科学技術基本法と同様、立法府においても超党派の体制で物流基本法が論議されてしかるべきとの声も出始めている。関心がもたれるところである。

一九九七年四月

寺前秀一

目 次

はじめに

1章 物流コスト

1 ● 内外価格差 2

2 ● 国際ハブポート論議

8

3 ● 高速道路論議

14

4 ● 物流データ

22

2章 規制緩和と物流

1 ● 運送の手配権

30

2 ● 実運送と利用運送

48

3 ● 混載と貸切

36

4章 マルチモーダル		
1・モーダルシフトとマルチモーダル	96	
2・鉄道貨物と立地問題	102	
3・JCTとTOL	107	
3章 空洞化と物流		
1・日本海運企業	68	
2・船籍、航空機籍、自動車籍	74	
3・外国人労働者とカボタージュ	77	
4・雇用	83	
5・日本の大課題	87	
4・運行管理と自己責任	51	
5・消費者物流	56	
6・「ムード」とアウトソーシング	63	

5章 物流基本法

4・サイバー・モールとハイパー・オフィス	111
5・物流施設	116
6・国際複合運送	120
1・物流および物流業	126
2・貨物と旅客	131
3・緊急時輸送	134
4・技術開発	138
5・極東物流圏	143
6・物流基本政策と物流基本法	148

付録 総合物流施策大綱

153

(参考) 総合物流施策大綱に係る努力目標について

182

おわりに

185

図表頁	表1-1 わが国における総物流コストの推移	3	表1-2 内・外航コンテナ船輸送費比較	13	図1-1 アジア・コンテナ港の取扱量変化	24	図2-1 国際複合運送の例	34	表3-1 海運企業大手五社の経営状況	69	表3-2 船舶・航空機登録要件比較	76	表3-3 労働関係法規の適用	80	表3-4 沖縄コンテナ航路などの運賃比較	90	表5-1 物流業の現況	129	図5-1 日本籍外航貨物船の隻数	136	表5-2 基本法リスト	150
-----	-----------------------	---	---------------------	----	----------------------	----	---------------	----	--------------------	----	-------------------	----	----------------	----	----------------------	----	-------------	-----	------------------	-----	-------------	-----

1章

物流コスト

1 ● 内外価格差

▼割高感をもたれた物流コスト

日本の物流サービスを含めたコストが、他の先進国と比較して割高であるという認識が一般的になってしまった。一九九四年七月の物価安定政策会議報告ではトンキロ当たりの運賃収入がアメリカより日本のほうが高い（一ドル一一〇円として、トラック一・三倍、鉄道貨物三・八倍、航空貨物二・一倍）とされ、内閣総理大臣の指示により、政府として物流サービスを含めた内外価格差調査を行い公表することとなつた。

ミクロベースでみた総支払物流費のウエイトは、業種、企業により異なるが、社団法人日本ロジスティクスシステム協会の調査では、製造業全体の売り上げに占める割合は六・九四%（一九九六年）と報告されている。近年の低金利政策の影響を受け、在庫コストが低下してきているのか、総物流コストのウエイトは低下してきている。財團法人利用運送

表 1-1 わが国における総物流コストの推移

	1980年	1985年	1990年			
	金額 (百万円)	対財貨生産額 (%)	金額 (百万円)	対財貨生産額 (%)	金額 (百万円)	対財貨生産額 (%)
鉄道	406,165	0.13	219,937	0.06	207,529	0.04
トラック輸送	4,385,486	1.38	7,212,007	1.93	9,619,953	2.08
通運	176,120	0.06	124,963	0.03	143,156	0.03
内航・港湾	1,709,402	0.54	1,882,734	0.50	2,343,796	0.51
国内航空	56,527	0.02	124,119	0.03	220,988	0.05
倉庫	840,515	0.26	1,041,701	0.28	1,555,437	0.34
計(国内)	7,574,215	2.37	10,605,461	2.83	14,087,859	3.05
外洋輸送	2,967,719	0.93	2,727,477	0.73	2,211,926	0.48
国際航空	120,198	0.04	181,069	0.05	226,562	0.05
通貨料金合計	10,662,132	3.34	13,514,004	3.61	16,526,347	3.57
その他費用	13,375,370	4.19	13,249,298	3.54	13,604,841	2.94
総物流費(国内のみ)	20,949,585	6.57	23,854,759	6.37	27,692,700	5.99
総物流費(国際含む)	24,037,502	7.54	26,763,302	7.15	30,131,188	6.52
財貨生産額	318,933,000	100.00	374,435,900	100.00	462,383,300	100.00

注1 その他費用の金額は「産業運賃表」の仮説部門に示されている金額と大幅に異なっている。これは、本文(出典)に示しているように、その他費用の金額について「産業運賃表」では実際の費用の一部しか把握されないため、本調査で独自の推計を行ったためである。

2 外洋輸送料金および国際航空の運賃・料金は運輸省資料による。
出典 「国民経済的観点から見た物流コストの動向に関する調査報告書」(財利用運送振興会、平成6年8月)を一部加工した。

振興会が行つた産業連関表ベースでの財貨生産物に対する総物流コストは、一九八〇年六・五七%、八五年六・三七%、九〇年五・九九%とその割合を低下させており、経済の

ソフト化が進展していることがうかがえ、この結果からは物流コストのウェイトが高くなつてきているとの結論は見いだせない（表1-1）。アメリカの財貨生産物に対する総物流コストは一八%から一・一%に低下してきているものの、わが国よりウェイトが高い。国土が広大な結果である。単純な比較は困難である。

一九八五年から九三年の価格上昇率をみると、企業サービスが一七%、消費者物価が一三・八%に対して、運輸サービスは九・六%であり、割高感を与えるものではない。そのうち、国際航空貨物はマイナス三八・九%、外洋貨物輸送はマイナス三三・六%で、鉄道貨物四・二%、内航貨物一・一%、国内航空貨物四・二%、港湾運送七・三%に対して倉庫二六・二%、道路貨物運送二一・八%とバブル期のトラック、倉庫料金の上昇が物流サービス利用者に対して割高感を与えてしまつたと推測される。

▼比較の難しい物流コスト

さて、物流コストの内外比較である。社会経済構造の違いもあり困難性を伴うが、一九九六年、運輸省の調査では短距離輸送では日本の物流コストは割安であり、長距離輸送では割高であるとの報告が出された。一般的な見方ではないかと思う。

内陸水運の場合、二〇フィートコンテナ輸送での日欧比較では、日本のほうが安い。しかし四〇フィートコンテナの場合、日本運賃を一〇〇として、五〇〇キロメートルおよび一〇〇〇キロメートルをみると前者が九九、後者が七四という結果もある。国際海上コンテナの国内輸送において、二〇フィートコンテナと四〇フィートコンテナの輸送実績は、社団法人日本コンテナ協会のデータによればほぼ同程度である。比較のベースが難しい一例である。宅配便の比較は、日本のサービスレベル（輸送日数など）で比べると日本の方が安いが、たんに価格で比べればサービスレベルの低い欧州の宅配便の方が当然安くなる。サービス内容を加味しない比較では、国民に「日本は高い」との印象を与えてしまうであろう。ヨーロッパのトラック事業者は、国内を得意とする地場事業者と、EU域内の国際

輸送を得意とする事業者がある。後者の事業者は、国際輸送に主眼をおいているため、國內輸送の運賃が前者の事業者に比べて高い傾向にある。ヨーロッパの荷主企業は安いトラック事業者を利用する傾向にあるかもしれないが、決め手がないため平均値で比較するのが無難であろう。

ヨーロッパの運賃は各輸送機関とも自由運賃であり、このため宅配便以外は運賃表は一般的に公表されていない。運賃は、企業間取引条件（年間取扱量など）、他の交通機関との競争条件などによって決定される。そのため、同じ輸送距離、同じ輸送量を運ぶ場合でも輸送区間によつて運賃は大きく異なる。全く異なる調査結果が発表されることもあり、水掛け論に終わることがあるのは残念である。論理的に考えれば、人口稠密の日本では短距離少量輸送に適しているはずであり、短距離少量の物流コストはミクロ的にもマクロ的にも割安であると思われる。長距離大量輸送の比較では、道路、鉄道の構造規格が相対的に小さい日本は、欧米との比較では割高になるはずであると思われる。

先の調査報告を受けて、一般紙では看過されたが、物流専門紙は「意外と安い物流コスト」という見出しを付けていた。九五年調査の場合と異なり、購買力平価による比較は強調されなかつた。内外価格の比較は為替レートの影響が大きいことは論をまたないが、円

高基調の時期には為替レートに原因を求めるすぎたきらいもある。円安基調の時期にこそ冷静に比較すべきではないだろうか。

そもそも問題は、物流コスト水準がいかにあるべきかということである。完全なる自由経済主義の考えによれば、コストは市場で決定されるものであり、あるべきコストといふものもないことになろう。しかし、現実には、社会政策、労働政策、公共施設整備政策などが複合的に反映されるものであり、あるべきコスト論も発生することになる。物流コストも社会的費用を適切に反映すべきことへの異論は少ないのであろう。環境コスト、労働対価を考えればもつと高くしてしかるべきとの立場もありえる。物流コストが高ければさらなる効率化が進み、社会的バランスがされることになるかもしれない。実際は物流業者から荷主にコスト転嫁できるかという問題があり、利用者に転嫁できない社会状況では、税金、通行費などの増加には反対ということになろう。トラックの過積載問題はそのひずみを端的に表わす事例である。

2 ● 國際ハブ・ポート論議

國際ハブ・ポート論議は規制緩和から始まったといえる。アメリカの航空業界はディレギュレーションの結果、ハブ・アンド・スポーク方式により各社のネットワークが形成された。したがってハブ機能とは会社レベルの概念であつた。

わが国の國際ハブ・ポート論議は会社レベルではなく、ナショナル・レベルのインフラ整備論議から始まつた。航空は関西国際空港の建設、海運は阪神・淡路大震災を契機に國際ハブ・ポート論議が盛んになつた。「經濟構造の変革と創造のためのプログラム」（平成八年八月閣議決定）において公式に、「國際海運ネットワークの拠点となる國際ハブ港湾（三大湾および北部九州における中枢國際港湾）」が表現された。

國際ハブ・ポート論議は日本經濟空洞化・構造改革論議と無縁ではない。東京湾の外貿コンテナ取扱量は約四六〇万TEU（二〇フィートコンテナ換算個数）と、釜山約四五〇万TEU、高雄約五二〇万TEUとほぼ同じであるものの、香港約一二六〇万TEU、シンガ

ポート約一九〇万TEUの半分以下と、アジアのハブポート論議を発生させた。その背景には、大型コンテナ船着棧用の大深度一五メートル岸壁の建設の立ち後れが、わが国港湾のハブ機能を低下させているとの認識もあるが、そもそもの原因は貿易構造の変化によるところが大きく、国内物流の高コスト論議もあわせて引き起こしている。香港の葵涌コンテナターミナルにおける取扱量は八二七万TEUと伝えられており、残り約四〇〇万TEUは沖荷役などがなされている。コンテナ荷役料金も決して安価ではなく、むしろ沖取りが発生するくらいの需給バランスから、わが国より高価であると伝えられている。大水深ベースなどコンテナターミナル施設の優位性もあるが、むしろ人口九〇〇〇万人の広州などを背景とした香港の経済力をみせつけられている。話題になつてている国際ハブポート論議も多面的検証が必要であろう。

▼地方港の国際コンテナ港化

一九九二年から九五年までの外貿コンテナ取扱量（空コン含む）の伸び率は、日本全体で二二・五%であるのに対して、欧米諸国との基幹定期航路が寄港する地方港（清水、四日

市、北九州、博多）で七〇・一%、基幹定期航路を持たない地方港で七三・九%と急増している。地方港が国際定期コンテナ航路の誘致に力を入れている結果の現われである。

日本の地方港のあいだで、中国、東南アジアなどの主要港と国際定期コンテナ航路を開設する港の数が急増している。一九九二年以降では新たに一八港が国際定期コンテナ航路を開設している。この動きは九四年以降特に顕著であり、また相手国としては韓国がもつとも多く、九六年八月末現在で国際定期コンテナ航路のある地方港三四港のうち二七港が韓国（釜山港）との航路を持つている。特に、日本海沿岸と瀬戸内海沿岸の各港においてその傾向が強い。この結果、地方港の対韓国外貿コンテナ取扱量の推移をみると、九三年から九四年では二四・三%増、九四年から九五年では四一・五%増と急激な増加傾向が見られる。この結果地方港（五大港以外）のシェアは、八七年七・六%、九二年一〇・三%、九五年一二・八%以上と一割を超えている。

高コストの国内物流費が地方港の活用と日本五大港のハブ機能の低下をもたらしているといわれている。運輸省港湾局の調査結果によれば、二〇フィートコンテナ運賃（一ドル一〇〇円）比較では、長岡→横浜港→香港が一七万二一七四〇円（うち七万三七四〇円陸送運賃）、長岡→新潟港→香港が一三万五七六〇円（うち三万一七六〇円陸送運賃）と国内陸送

費の高い分地方港の方が有利となつてゐる。大手フォワーダー試算（家電製品）〇一〇フィートコンテナ運賃比較）によれば、マレーシア・ポートケラン（一〇万三三四〇〇円）→神戸港（二五万三三〇〇円）→新潟市物流センターが諸経費込みで約三八万円に対し、マレーシア・ポートケラン（釜山港経由、一三万〇九〇〇円）→新潟港（二万五〇〇〇円）→物流センターでは、諸経費込みで約一八万円となる。地方港経由が有利な結果となつてゐる。

▼内航・外航運賃比較の困難性

四〇フィートコンテナ運賃で欧米航路と国内航路を比較すると、東京→苫小牧一七万六八〇〇円（一〇五五キロメートル、北定同盟運賃）、東京→ロサンジエルス二六万三八三九円（八九九一キロメートル、家電製品、同盟運賃）一七万五二七一円（衣類、同盟運賃）、東京→ハンブルク四八万二九〇〇円（二万一四三七キロメートル、家電製品、同盟運賃）である。同種の材料でわが国の物流コストの内外価格差を問題にする論調がみられるが、船型、輸送ロット、航海距離の条件の異なる外航と内航を単純に比較することは必ずしも適当ではない。日本の内航船のサイズは需要面から外航並のロットで輸送することが困難である。

表1-2 内・外航コンテナ船輸送費比較（全国内航海運組合総連合会資料）

	内航船	外航船
船型	40000DWT	400000DWT
一船当たり積載能力 (20フィート換算・個)	200個	3,000個
建造船価	25億円	約80億円
距離（マイル） （東京～苫小牧）	570	約5,000 (横浜～米西海岸)

40フィートコンテナ運賃（円／個）

(A) 運賃 (荷役費含む) 100マイル当たり運賃	176,800円／個 (北定同盟運賃) 31,000	300,000円／個 (同盟運賃) 6,000
(B) 荷役費 (積および揚)	60,000	60,000 実際には高めと思われる が内航と同額に想定
(A) - (B) 海上運賃 100マイル当たり運賃	116,800 20,500	24,000 4,800
同スケール（同輸送量） による換算運賃 100マイル当たり	(ケース1) 4,100 (ケース2) 3,400	4,800

注 輸送ロットにおけるスケールメリット（大量輸送効果）の内航換算運賃。内航海上運賃を基準に輸送ロット及び船舶コストを外航並みに置き換える。

1 100マイル当たり内航海上運賃 20,500円／個

2 輸送ロット 外航20フィートコンテナ換算3,000個／内航200個=15倍

3 船舶コスト

ケース1 外航船は内航船の約3倍と仮定（建造船価、外航80億円／内航25億円=約3倍）

ケース2 外航船は内航船の約2.5倍と仮定（資本費・船員費・燃料費などによる総コスト比=約2.5倍）

換算運賃1 [1] 20,000円／個×[2] 1/15×[3] (ケース1) 3=4,100円／個

換算運賃2 [1] 20,000円／個×[2] 1/15×[3] (ケース2) 2.5=3,400円／個

全日本内航海運組合総連合会は、一〇〇マイル当たりの外航海上運賃四八〇〇円／個との比較で内航ベースの換算運賃は四一〇〇円／個程度であり、外航船並みの輸送ロットさえ得られれば、内航船は外航船より安い運賃で輸送することが可能であり、現行の内航運賃は決して高いものではないことを示す資料を作成している（表1-2）。

なお、港湾関係料金については、『平成六年版 運輸白書』で初めて公表され、問題提起された。四〇フィートコンテナ一個あたりの港湾諸料金は、神戸三万五六〇〇ドル、シンガポール一万八七〇〇ドル、釜山一万六九〇〇ドル、高雄一万六五〇〇ドル、香港三万五五〇〇ドル、ロッテルダム三万二〇〇〇ドルであり、わが国港湾諸料金のコスト水準の高いことが報告されている。

3 ● 高速道路論議

物流の内外価格差をめぐつて、高速道路料金をコストに含めるか否か問題となつた。高速道路料金が無料のアメリカなどと単純に比較するのは適切ではないとする見解があつたからである。利用者から見れば高速道路料金も物流コストの一部であり、内数として明示するにしても当然含まれた価格で比較すべきであろう。結果的には、内外価格差の全体比較において、高速道路料金を含めても影響しないことが判明された（高速道路料金が運賃に転嫁できないのか、そもそもウェイトが低いのかは調査が望まれる）。

運輸省の内外価格差調査では影響がなかつたが、国際ハブポートへの海上コンテナの輸送という個別のケースにおいては高速道路料金は無視できない場合がある。日本海側から神戸、東京への海上コンテナの輸送コストに占める高速道路料金が高水準にあるところから、釜山などの海外コンテナ港にフイーダー輸送される場合がある。さらに、日本海側のローカルポートからフイーダー輸送可能な場合はまだしも、フイーダー航路が存在しない

ところから結局太平洋側に陸上輸送せざるを得ない貨物は、高速道路料金を含めた物流コストが高くなつき、結果的に国際競争に敗退していくことになるという認識がある。

物流コストの内外価格差では、日本のトラック規格がそもそも小さいことが問題視される。トラックを大型化するには、高速道路施設の再整備が必要となるが、その場合、費用はトラックが負担することになる。マイカー集団には負担する理由がないからである。当然トラックの高速道路料金が高くなり、理屈では大型化コストはすべてトラックが負担することとなる。結果は輸送コストに跳ね返つてくるのである。料金が高くて利用されなければ再整備する必要はなくなるだろう。これは大いに論議されるべき課題である。

▼角本・武田論争

高速道路政策に関して、運輸省広報誌『トランスポート』（一九九四年三月／四月号）は興味深い論議をいくつか掲載した。高規格幹線道路一万四〇〇〇キロの整備は無理だとする見解を前提に、角本良平氏（交通評論家）が問題を提起し、武田文夫氏（帝京技術科学大学教授、当時）がそれに論評を加える形で行われた。物流コストの内外価格差を考える

意味でも高速道路政策は大きな課題である。

道路公団の路線は元利償還が済めば無料開放されることとなつてゐる。しかし、一九七二年にプール制に切り替えたとき、「すでに無料開放は永久に不可能」という方向に踏み出した、と角本氏は断言してゐる。そして、道路は本来無料という思想は、料金値上げの理解を求めるのに妨げとなるとしている。角本氏は結論として次のような提言をしてゐる。

角本説

①「無料開放」はやめる

道路公団の路線は元利償還がすめば「無料開放」することになつてゐるが、一九七二年、路線ごとの料金改定を東名などの利益により他の路線の收支評価に貢献するプール制に切り替えたときすでに、無料開放は永久に不可能という方向に踏み出している。

②公団の会計方式を一般企業に近づける

無料開放制の廃止に伴い減価償却費を計上することになる。

③プール制は改める

プール制の弊害を抑える第一歩として内部補助の限界を定める。

④料金は原則として毎年上げる

物価および建設費の変化などに対して料金改定を毎年一定ルールの下で検討する。

⑤投資計画に伴う長期収支予想を示す

今後は利用量の少ない路線の開通が多いだけに、収支が明示されなければならない。
投資がもたらす費用負担の重さを示さず、着工の朗報だけを伝えれば、住民は現行料
金で利用できると期待する。

⑥公団を地域別に分割する

公団は政府計画の作業組織として設けられた。その活力をいつそう高めるには組織
に自主性を与えるべき。地域ごとの実状を反映し、また企業労使の責任感を維持す
るには地域別の組織が適する。さらに、公団方式よりは民営に近い特殊会社とすれば
企業の自主性は高まる。

これに対しても武田文夫氏は、角本氏の提言を次の問題領域にまとめ、論評している。

武田説

①プール制の問題

先発路線の収入余剰を、ある程度、後発路線に回すことは不当ではない。内部補助
が過大になることが問題である。現在、内部補助額はそれを受ける路線の費用半分を

超えてはならず、また内部補助を提供する側の料金は、その路線を現在新たに造るとした場合に必要な独立採算料金を超えてはならないという内部補助の限界（二分の一ルール）がとられている。角本氏のいうプール制の問題は、第二東名・名神が完成した暁には、事実上その重要性を大幅に失うであろう。

②公団の経営状況と会計方式

平成四年度までの公団の経営状態は、営業中の路線に関する限り健全経営であり、またその時点で着工中の路線の収入不足をある程度カバーすることができる。そのような健全性を担保するのは、「新しい採択路線をプールに繰り入れる都度、プールの採算性と料金水準の見直しを行うべし」とした、道路審議会の四七年答申以来のチエック制度である。鉄道サービスを継続的に提供するための限界費用は高く、道路サービスを継続的に提供するための限界費用は、利用者が自分で費用を持ち自分で輸送サービスを行うので低い。したがって鉄道で適合した運賃論が道路に適合するとは限らない。

③これからの高速道路網の展開

高速道路の建設が地域の活性化のためにもつとも有効な手段であると判断され、多

くの人によつて認められるならば、国費と関係地域の地方費を相当に投入したうえで、それをつくるのがよい。国費の投入の必要性が決まれば、その投入は早いほどよい。

④「道路は無料」原則の再吟味

道路は無料という原則は、高速道路のようなやや選択財的な性格を持ち、また料金収入が可能な構造を持つ場合には、必ずしも妥当しない。誰かが費用分担しなければならないのである。無料開放による混雑の激化を視野に入れるに、「建設費償還主義」の有料制とは異なつた新しい有料制の検討が必要とされる。その意味で角本氏の問題提起を評価する。

⑤整備主体のあり方

公団の経営責任の所在と範囲を明確にし、それに見合つた経営権限を付与することが必要である。民営化、分割については、輸送を行わない道路事業の民営化は、欧州の若干例を見ても概してデメリットの方が大きい。また分割については四〇万人の職員を有した国鉄の巨大さのゆえの分割に比べ、九〇〇〇名以下の公団のそれを同日に論じるわけにはいかない。

両氏とも環境問題では一致している。特に角本氏は、道路整備は環境基準の枠内で行う

べきで、大都市付近の大気汚染防止対策が最優先課題であるとしている。

高速道路料金は内外価格差問題を重視すれば他の先進国と同様に無料（もしくは低額）にすべきである。また、環境問題を重視すれば、トラックに炭素税をかけることとなる。いずれにしろ大きな問題である。

▼公共交通施設の管理運営主体論議

高速道路に限らず、公共交通施設の管理運営主体のあり方が論議されている。「道路審議会基本政策部会」「一世纪の生活とみちを考える委員会」の中間とりまとめ（目標一一）においては、「民間企業の技術力の有効活用や効率的事業執行のため、VE制度（ヴァリュー・エンジニアリング…発注者が示す設計図書と同等の性質・性能を確保しつつ、コストを圧縮する提案を求める契約方式）、建設CALS／ECの活用を進めていくとともに、BOT（ビルド・オペレート・ransfer…民間インフラ整備・運営の一手段で、民間が公共の認可のもとに施設を民間資金で整備（Build）し、そして運営（Operate）し、ある一定期間にその利用料金で投資資金を回収した後、公共にその施設を移管（Transfer）する事業方式）等の資金を含めた

民間活力導入方式を民間の意見を聞きながら検討すべき」として注目されている。

公共交通施設については、すでに日本自動車ターミナル株式会社のように民営化されたものもあれば、JR貨物会社のように完全民営化の道筋を検討している例もある。道路運送法に規定されている自動車道事業は、他人に道路を使用させる事業の民営（免許制）を前提としたものであった。箱根のターンパイクがその一例である。角本氏の論を推し進めゆくと、自動車道の事業化を目指すことになる。かつてわが国では大都市における鉄道が民間鉄道会社で健全に運営されていることを内外にPRした。他の先進諸国から見たら旅客鉄道が民間会社で健全に運営されているということは驚きであった。そして、それが国鉄分割民営化論議のドライブともなった。今日、日本では公共施設の運営主体を巡り、社会全体として論議を行う時代になってきた。一二六〇万個のコンテナを取り扱う香港のコンテナターミナル会社（民間）は建設、運営、荷役までトータルで行っている。イギリスのサッチャード政権下では港湾運営の民営化が行われた。かつての日本の私鉄経営が外国で興味を持たれたように、わが国も諸外国の民間交通施設運営会社に興味を持たねばならないだろう。

4 ● 物流データ

▼四分の一を超える航空化率

物流基本政策を樹立するにあたっては、当然のことながら物流活動を客観的に正確に把握していなければならない。

物流活動の基本である貨物輸送量は、トンベース、トンキロベースの総流動量で見ることがこれまでの通念である。トンベース、トンキロベースは交通機関間の差、物質の差、地域の差を超えて単純な比較が可能であり、国際的にも使用されている（自動車輸送統計については一九五〇年国連経済社会理事会でトンキロおよびトン指標を勧告している）。インフラ整備の公共事業においても、まず物量ベースでの比較、判断が行われていた。

しかしながら、経済活動を示す指標としてはG.N.P.を始めとして金額表示のものが一般的であり、金額表示でないものとしては、失業率など雇用関係指標で少数である。

貨物関係の活動を示す指標としてトンおよびトンキロが一般的である理由としては、輸送を表わす単位として重量と距離が常識的であり、運賃料金も重量と距離を計算単位とすることが一般的であつたからであると考えられる（鉄道貨物輸送統計では鉄道開業とほぼ同時にトンの数字が発表されている）。

しかしながら、トンおよびトンキロ表示では次のようないくつかの限界もある。

- ・物を没価値的に見て、重量のみで捉える（航空輸送の評価が適切に行われない）。
- ・空間的移動単位を物理的距離のみで表示する（港湾運送等横持ち縦持ちの荷役が評価されない）。

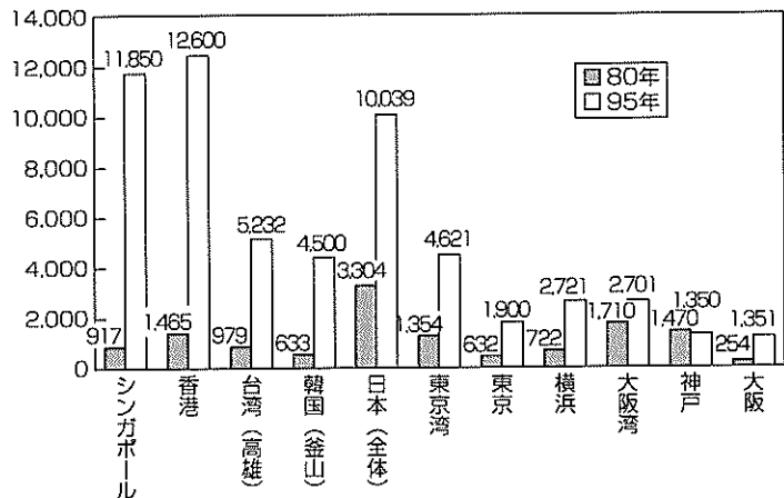
・距離、重量以外の要素、例えばスピード、運送時間帯、スペースなどの要素を無視する（コンテナの世界ではコンテナ個数つまりスペースが主体となつている）。

・物流の分野における重要な活動である保管活動の評価ができない。

したがつて、トン、トンキロベースのみでは物流活動を評価するには限界がある。

外航コンテナでは、二〇フィートコンテナの個数換算であるTEU (Twenty Feet Equivalent Unit) が一般的な指標である。船舶建造、埠頭整備、運賃計算には、コンテナスペースが重要な判断材料になるからである。国際ハブポート論議もスペース比較である。日本全

図1-1 アジアコンテナ港の取扱量変化



出典 Containerisation International Yearbook.

体の外航コンテナ取扱量が約一〇〇〇万台TEUであるのに対し、香港約一二六〇万台TEU、シンガポール約一一九〇万台TEU、釜山約四五〇万台TEUであり、日本の港湾の地位の低下が問題になつてゐる。横浜港約二七〇万台TEU、東京港約一九〇万台TEUと、個別に見れば釜山に水をあけられているが、東京湾全体では約四六〇万台TEUと釜山港と同じくらいであり、むしろ広域港湾的発想で比較すべきなのかもしれない（図1-1）。航空輸送がまだ特殊な商品として見られていた時代から、航空業界は独自の指標、航空化率を用いていた。国際海上貨物と国際航空貨物を比較する場合に、輸送さ

れる貨物の商品価値（金額表示）をもとに比較するわけである。なお、一九九五年現在、この航空化率は二六%である。

経済活動を示す指標としては金額表示が一般的であり、非金額指標はむしろ例外的である。最近話題の物流コストの内外価格差は当然のことながら金額指標によるものである。

▼金額ベースの物流活動

マクロベースで金額ベースの物流を把握するには、産業連関分析が必要となる。この場合、主婦の労働価値の評価と同様、自家用輸送、自家用保管の評価にあたって判断を必要とするところとなる。財団法人利用運送振興会の調査（表1-1）では、産業連関表では含まれない自家用トラックの減価償却費とドライバーの人件費を合わせて原価の五割として計算している。その結果、営業用トラックの物流コストに占める比率は、一九八〇年一・三八%、八五年一・九三%、九〇年二・〇八%と一貫して上昇しているのに対し、自家用トラックは、八〇年二・六〇%、八五年二・〇八%、九〇年一・四九%と減少している。自家用トラックの物流コストの商品価額比率の減少の効果が大きく作用して、物流コスト

全体の商品価額に占める割合が、八〇年六・五六%、八五年六・三七%、九〇年五・九九%と低下している。国土の広大なアメリカでは、前述の通り物流コストの財貨生産全体に占める割合が一一%との調査結果もあり、当然のことながら、前述の国土の狭い日本についての結果より高くなっている。

運賃認可制のもとにおいては当然のことながら、判断に必要なデータが求められた。運賃体系が単純に重量と距離を要素にしていたのでデータもトン、トンキロベースであった。規制緩和の時代に向けて、運賃体系も民間の創意工夫が反映されてしかるべきであり、データもトンベース、トンキロベースにこだわる必要はない。宅配便導入初期の個別運賃論議は古典的論議である。現在では従量制運賃もある。判断データも多様化しなければならないであろう。

JR貨物の問題もデータによつて見方が異なつてくる。金額指標で見ればJR貨物の売上額は約二〇〇〇億円（通運売上ベース約三四〇〇億円）であり（表5-1）、大手物流民間企業より売上額、従業員数ともに少ない。物量ベースで見ればトンベースで日本全体の一%、トンキロベースで四%と、そのウェイトは小さく個別企業問題であるということになつてしまふ。環境問題での鉄道輸送に対する期待がJR貨物への関心を大きくなっている

と思われる。

物流業界全体の売上額が約二〇兆円と報道されている（表5-1）。JR貨物の売上額約二〇〇〇億円と鉄道貨物運送取扱業の売上額三四〇〇億円を単純に積み上げた数字である。航空貨物運送事業（日本企業）の売上額一六〇〇億円、航空貨物運送取扱事業（日本企業）の売上額六一〇〇億円も同様である。しかしトラック運送事業の売上額が一一兆三〇〇〇億円を占め、トータルとして大きな違いはない。ここに従業員一四五万人（うちトラック一八万人）が働いている。雇用吸収力のある業界もある。

データは政策樹立のため必要である。複合一貫輸送政策には純流動データが必要である。純流動は交通機関別にそれぞれワントリップとして活動をとらえている。一〇トンの鉄が二つの交通機関を利用すれば、合計二〇トンの輸送量として統計に現れる。ドア・ツードアで考えた場合、海運、鉄道利用のケースでは集配にはトラックが使用されることが通常である。複合一貫輸送政策を考える場合は、これを一純流動としてワントリップととらえることとなる。運輸省が五年に一度調査している純流動調査はこのトリップ把握のために行われている。

政策立案にはバーソントリップ調査に匹敵する調査が必要である。現在の物流統計は具

体的な地域物流計画を作成するには不十分である。しかし企業活動そのものにかかるデータであり、データ収集も旅客調査ほどスムーズにいかない。自動車輸送統計はサンプル調査により全国ベースで作成するものである。データの制約があり、地域間輸送をみるには精度の問題がある。物流政策樹立には信頼性の高い物流データ調査が必要である。

2章

規制緩和と物流

1 ● 運送の手配権

▼発荷主と着荷主

競争はエスカレートする。物流サービスの売り手は、誰が最終的な運送手配権を握っているのか、あるいはだれが影響力をもっているのかと探ししながら競争を行つてゐる。ところが意思決定する者は情報過多で多忙であり、実は現場の人間（たとえばフェリーではトラックドライバー）が決定しているということもあり得る。運送手配権者とは運賃支払決定権者でもある。ということは、議論は商品のコストに運賃がダイレクトに反映されることが合理的であるか否かということにまで遡る。運賃支払決定権者と運賃を実際に支払う者は常識的には一致するはずである（例外もあり、旧ソ連邦の化学品公団はF.I.O.カーゴであつても日本国内の手配者について口を出そうとしていた）。大手荷主が直接運賃を支払つていなくとも影響力行使があるのは、実質上最終的な負担をしているからである。東京

への一極集中は運送手配権の東京集中でもある。神戸港船積貨物の決定権は東京にある。地方のトラック事業者には東京からの返り荷手配権へのアクセスを重視し、営業の中心を東京に移した者さえいる。

荷主には発荷主と着荷主が存在する。運送契約は発荷主と運送人が締結する（着荷主の立場を運送契約上どのように理解すべきかについては、専門家の研究対象になる問題もある）。運賃は一般的には発荷主負担である。競争の激化とともにモータリゼーションの進展は、顧客の庭先（場合によつては工場・オフィスの中）までの配送にエスカレートした。鉄道輸送時代はオンレール着駅渡しだった貨物も、国鉄貨物縮小とともにメーカーからユーワーへの直送と変化した。関東・北海道では肥料の配送に工場からストックポイントまではメーカーが負担、ストックポイントからユーワーまではユーワー負担（直取り）というケースが多い（関東で直取りが多いのは首都圏に作物を配達にきて返り荷として肥料を持つて返るため。北海道では主にコストの問題といわれている）。しかし、肥料などの農協関与貨物も今後は農業政策の変化とともにユーワーの「庭先渡し」がますます一般化するであろう。

国土の広大な国では物流コストを無視した販売は経済的に成立しないためか、鉄鋼製品は工場渡しが一般的である。韓国でも鉄鋼メーカーの構造上、工場渡しがルールである。

わが国の物価は、例えば自動販売機のコカコーラは、小笠原でも喜界島でも東京と同じ値段である。物流コストがダイレクトに価格に反映されない典型である。ネットワークを重視したわが国の販売戦略では、全国一律価格が一般的である。ジャストインタイム方式といつても、販売価格に物流コストを反映させる方式ではなく、販売価格が決まってから物流コストの最少化がはかられる。市場競争が激しく、交通基盤がほぼ整備されている日本国内ではとりあえずそれを可能とする条件がそろっているのである。しかし、社会システムとしては限界があるはずである。物流コストの合理化が課題となっている今日、物流コストの削減を厳しく行つたところで商品価格がそれを反映しないようでは限界がある。

貿易物資については運賃額のウェイトが高い（高かった？）ところから、CIF（Cost, insurance and freight）とFOB（free on board）の区別がはつきりしている。運賃負担力のある東南アジア発の米国百貨店が購入した貨物はFOBであり、手配権を持つ着荷主の所在するアメリカ船社が、日本船社より有利な状況にある。カタールのLNGプロジェクトはCIF契約である。したがって日本船社はカタールの発荷主にLNG輸送のアプローチをした。その結果発注はドル建となり、日本開発銀行の船舶建造融資も初めてドル建となつた。これにより、便宜置籍船建造に対する民間ドル建金融も、ようやく普及したよう

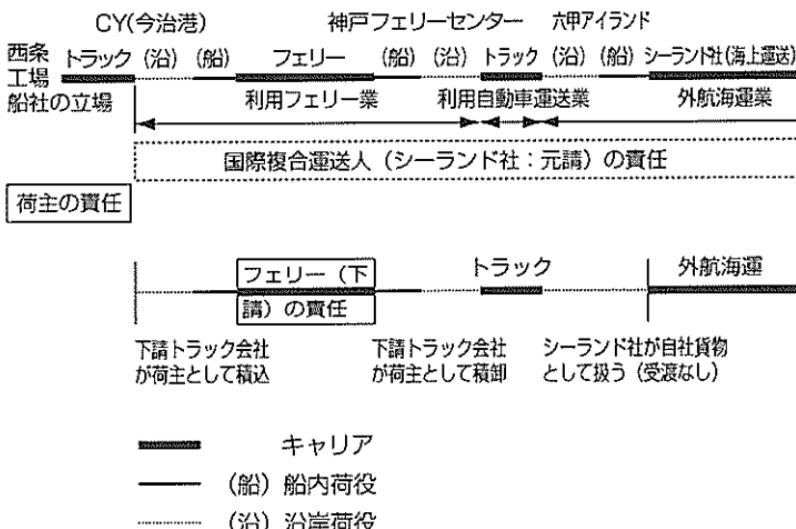
である。欧洲有力フォワーダーが日本に進出してきている主な理由は、欧洲から日本への輸出海上貨物について相当数がFOB契約であり、着荷主である日本企業へのアプローチが必要であるためであつた。

▼荷役費用の負担者

運送に伴う荷役費用は荷主が負担するのか運送人が負担するのかという問題がある。この問題で、トラックではビジネスシステムとしてのルールは存在しない。労働者の職域が明確な場合はドライバーは荷役を行わず、車上渡しとなる。トレーラーが主流のアメリカでは、荷役が必要な場合でも敷地内での作業を運送人のドライバーにはさせない。この点で日本はルールが明確でなく、結局、競争の激しいトラック事業のドライバーが荷役することとなる。したがつて荷役のコスト意識が発達しにくく、パレチゼーションの進展がみられないのである。

荷主に対する運送人の地位が高かつた海運では社会システムとしてのルールが存在する。個品貨物の港湾運送費は、外航はバースターム（berth term）が一般的である。バースター

図 2-1 国際複合運送の例



- 注 1 シーランド社は通常のコンテナの受渡場所（六甲CY）だけでなく、国際複合運送サービスの一環として、今治港で荷主から受け渡しを行っている。今治・神戸間のフェリー運賃などはシーランド社の負担となる（荷主から通し運賃をもらう）。この場合、六甲での受け渡しは行っていない。
- 2 フェリー運賃は、ダンブル・トゥ・ダンブルのFIO契約である。したがって荷主（フェリー会社との契約当事者）としてトラック会社とフェリー会社との間では直接貨物の受け渡しが行われることになり、第一種港湾運送事業者は存在しない。
- 3 今治港のほか東予港（港湾運送事業法の適用のない港）でも行われる。
- 4 ダンブル：down hold の俗語で、船の下部船庫の意味。
- 5 FIO : free in out の略。貨物の本船積み込み(IN)と本船からの揚げ下ろし(OUT)とを、用船船主の費用負担から除外すること。
- 6 (沿)は沿岸荷役行為、(船)は船内荷役行為で港湾運送事業法の適用がある場合の概念である。
- 出典 「二ーズ高度化時代における四国の物流産業の将来展望に関する報告書」(四国運輸局、1986年12月)。

ムにおいては、かつては船側で区分し、陸側（沿岸荷役）が荷主負担、船内側（船内荷役）が船社負担であった。費用負担をする以上手配権も持つはずであり、逆に危険負担も負うことになる。コンテナ化によりこの原則はコンテナヤード（CY）での受け渡しに変化し、分岐点が船側からコンテナヤードに移動した。さらに複合一貫輸送の進展により、分岐点はアウトポート、内陸保税地域（メーカー工場）へと内陸化し、国際海上貨物の特殊性は薄くなつたといえる（図2-1）。

2 ● 実運送と利用運送

かつて海運企業は航海の危険があまりにも大きいところから、マーチャントキャリア、商品の直接の購入者として（法的には自家用としても）貨物運送を行つた。幕末の海運業者銭屋五兵衛のように成功した場合、その利益は莫大なものであつた。

その後、海運事業は海事技術の進展により、航海のリスクが低下するとともに海上物品運送責任制度が強化・見直しの方向に進んだ。海上運送を律する制度であるヘーグルール（一九二四年の船荷証券に関する規則の統一のための国際条約）への内容改正の要望が強まり、七七年ヘーグウイスビールールが提唱された。わが国では九二年に国際海上物品運送法（五七年制定）の改正が実施され、コンテナリゼーションへの対応がはかられるようになるとともに、同改正ルールが取り入れられた。海運に関する国際的制度や慣行を荷主保護の立場から見直した国際海上物品運送条約（ハンブルグルール）も七八年に採択され九二年発効した。

砂利輸送、産業廃棄物輸送のように、現在でも主にマーチャントキャリア的に自家用ダンプで行われている例がある。営業用・自家用の区分は法的には明確であっても、実態上は営業用との区分が曖昧であり、営業用運送人が引き受けない貨物を運んでいるようにもみられる（砂利・砂・石材、産業廃棄物等の特殊品、窯業品の三種類の輸送はトンベースで全体の約半分が自家用自動車によるものである。逆にトンベースで自家用自動車による輸送の約三分の一がこれらの三種類の貨物である）。

交通手段の発達は市場の独占という弊害を発生させた。かつての北米大陸における鉄道貨物輸送がその典型で、運送行為に社会的規制（具体的には行政機関の規制）が加えられるようになつた。『日本物流年鑑一九八四』（運輸省貨物流通局監修、ぎょうせい）によれば「一八〇〇年代の米国鉄道は、一部裕福な銀行家達が所有し、自分達の思いのままに運賃なども決定していたのである。例えば、オハイオ州で鉄道を所有している銀行家がいたとする。この銀行家は、同鉄道の沿線に製粉工場を所有していた。この工場へ小麦を運ぶ場合、トン当たり一ドルの運賃とし、競争相手や他人の小麦を運ぶ場合には、トン当たり五ドルの運賃を徴収した。この種のスキヤンダルは日常茶飯事でもあつた。この種業界不祥事を一掃する目的で、一八八七年一月に、ICC ACTが米国議会で制定され（Interstate

Commerce Commission (州際商業委員会、ICC)が創設された」(六一頁)と記述される。今日わが国貨物運送分野での規制緩和論議の対象となつてゐるスキームの原型である。

▼作業と責任

経済そして運送手段の発達とともに職業としての運送人の形態も分化した。法的にも運送契約のルールが発達していき、運送契約は請負契約に分類されるようになつた。画家が絵の依頼を受けた場合、弟子に絵の具の調合を任せるならともかく、描くことまで任せたなら、仕事を請け負つたことにはならない。画家自身が描くところに意味があるからである。ところが貨物運送は、誰が実行行為を行おうが、貨物が運送されることが確実に行わればそれで満足される。したがつて運送人の側では責任と作業が分離していくこととなる。特に、運送サービスに対するニーズは波動性が大きく、そのギャップを調整するため、運送人は下請を使うことになるが、そこには作業と責任の分離という現象がみられる。下請、というシステムは運送業だけでなく建設から同時通訳まで諸経済活動を通じてみられることがある。

国内物流法において作業と責任を明確に体系づけているものに港湾運送事業法がある。

一般港湾運送事業者（元請）は、荷主と船舶運航者の間の貨物の「受け渡し」（図2-1 参照）を行うところに特徴がある。海上貨物が貴重であつた時代、貨物が荷主サイドと船主サイドの間で移ることを明確にしておくことは意味があつた。この受渡行為はたんなる作業ではなく、法律上の行為であるが、港湾運送事業法は同時に一般港湾運送事業者が自ら荷役行為の実行行為を直接行うことを原則としている。港湾運送の実作業である船内荷役などの作業の一定割合を元請は自ら行わなければならず（これを基盤という）、下請を使用することは例外の位置づけがなされている。一九八四年の改正以前は一般港湾運送事業者は解による荷役などの一定割合を自ら行う（基盤とする）ことで下請禁止規定をクリアしていた。一九八四年の改正後の港湾運送事業法の構成は、根本的にこれと変更はないものの、新たに追加された統括管理基盤は、実行行為を自ら行う必要がなく、むしろ下請を使用することを前提としている。コンテナ埠頭、ライナーバース、自動車専用埠頭、大型荷役機械備付埠頭、電子計算機備付上屋において、関連下請業者（株式保有、役員派遣など密接な関係が必要）に対して、船内荷役行為を、統括管理の下（コンピュータによる船積貨物の荷役計画の作成、下請事業者に対する作業の指示、監督など）に行わせた

場合は、自ら行つたものと見なされる（『神戸港を中心とする情報化のあり方に関する調査研究報告書』所収「第五章 情報化の進展と統括管理基盤」財団法人関西交通経済研究センター、一九八六年三月、参照）。

請負契約は有償契約である。社会経済的に厳密な意味での無償行為はあり得ず、法社会的にも無償から有償へと発展していった。各種運送法規も「有償で」、「対価を得て」と規定している。参入規制とともに運賃規制が行われているのである。道路運送法四四条が旅客自動車運送事業の無偿行為を行政規制としているのは、営業類似行為の取り締まりのためである。二〇年前に鞍馬寺のケーブルカーに乗車したとき、乗車前に「お気持ちだけお布施を」と標準布施額とともに表示してあつた記憶がある。しかし実際は、運行経費はお布施から払われているのであろう。現在の物流事業は有償であるが、対価関係がパッケージになり、極論化すれば運送行為が付属物で、無償に近い扱いになることもある。神田運送の原島望泰社長は「請求書の進化論」と称して、文書による請求書、ファックスによる請求書、コンピュータによる請求書、請求書なし（荷主から一方的に送金される）との自説を唱えておられるが、運賃規制問題を論じるに当たつて興味深い点を示唆されている。

現代技術の発達は交通機関のスペースを巨大化させた。ジャンボジェット機、大型コン

テナ船などのメガキャリアが出現した。スペース販売のため、スペースチャーター、フワーダーの活用などの様々な試みもなされている。今後情報システムの進展がどこまでキャリアの直販体制を発展させられるか、また、インターネットの進展が小さなキャリアにも直接荷主と契約が結べるチャンスを与えるものなのか、利用運送・実運送の関係を考える上でも興味深いものである。

▼需給調整

実運送は、需給調整規定が設けられ、免許（特許）として区分されることが一般的であった。古典的説明では免許（特許）事業は、その提供に国が責任を持つべきもの、言い換えれば、國民生活に必須の役務を提供する公共性の高い事業であつて、本来國が提供すべきものであるが、民間企業であつても一定の國の監督の下に行いうると認められるものである。許可事業は、本来私人が自由に営むことができる行為であるが、社会公共に悪影響を与えることを防止するために、法律で一般的に禁止しておき、具体的な申請に応じ、申請者に不適当なところがなければ、その禁止を解除するものである。しかし免許、許可とも

私人に事業活動の自由を与えるとともに、排他的権利を与える性格を有する点において同一であり、あえて区別して捉える必然性に乏しいとの指摘もなされている。一九七〇年代初期の大学の行政法の講義では、免許（特許）、許可の区分に関する古典的説明とともに、両者を相対的に捉える学説の解説も行われていたが、各種資格試験では免許（特許）と許可を区分する設問がなされていた。現在の行政法学者の多数は、免許（特許）と許可は相対的なものとして捉え、絶対的区分をしていないようである。

行政実務では、抽象的説明に基づく免許（特許）と許可の区分は実施困難な面があるようと思われる。その点では現在の学説に近い面がある。貨物運送行政の分野では免許と許可は需給調整規定が存在するか否かが大きな違いである。ただ外国籍船に対する日本国内運送の特許（船舶法）のように、需給調整ではなく、古典的特許の性格の強いものも存在する。

物流二法（貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法）の施行後、わが国で貨物運送に関する需給調整規定が存在するのは、航空、鉄道および港湾運送の三分野に限られている。航空、鉄道に共通しているのは施設を利用する主力が旅客分野であることである。同一施設を使用するところから旅客・貨物一体の免許制度となっている。旅客、貨物単独で行う

場合は免許の際の事業計画に記載される。現実には需給調整は旅客分野が中心である。免許制度（需給調整）批判論者からは、貨物に関して鉄道、航空それぞれ独自のマーケットではなく、鉄道貨物、航空貨物だけの需給調整に対する疑問が出されている。また、許可制度のもとでも現実に需給調整的機能が働く場合があるとして、免許と許可の区分に疑問を投げかける向きもある。

貨物運送の全分野で需給調整規定が見直される方向にあるが、国際航空貨物運送については、見直しの対象となっていない。国際航空貨物運送が二国間の協議で行われる現行体制の下では、二国間の需給調整以前の判断がある。

利用運送は運送手段を保有しておらず、実運送と異なり本質的に需給調整はあり得ない。利用航空運送事業、通運事業は以前は免許制であつたが、貨物運送取扱事業法の制定により、需給調整規定は廃止されまとめて許可制度となつた。実運送に関しても三分野以外はすでに需給調整規定は存在しない。したがつて実運送、利用運送に関する違いが以前より少なくなつてきてている。

▼相対的概念の利用運送

荷主とは運送人に対する概念であり、相対的なものである。DHLに代表されるクーリエサービスのような「利用運送の利用運送」もあり、階層的である。貨物運送取扱事業法施行前は、実運送を直接利用する利用運送だけが免許等の対象となつており、DHLが最初に日本に進出してきたとき、自由に営業活動を行つていた。現在は貨物運送取扱事業法でのもとで「利用運送の利用運送」も許可の対象となつてている。

需給調整上キャリア間にも利用運送的な関係が存在する。トラックの用車、海運のスペースチャーター、航空の共同運航などは一般的な形態ともなつてきている。行政上はキャリア法での取扱いとなつていて、貨物自動車運送事業者がフェリーを利用する場合、利用海上運送（フェリー）事業となるが、道路運送法時代からの経緯もあり、貨物運送取扱事業法ではなく貨物自動車運送事業法の範疇で取り扱われる（統計上も自動車輸送統計に計上されている）。

実運送と利用運送の区分は、今後さらに情報通信ツールの発展に影響を受けるであろう。

需給調整規定の存在しない実運送に関する法令と利用運送に関する法令の本質的違いが何か、深刻に考えなければならない時代がくるかもしれない。貨物運取扱事業法では利用運送（許可制）のほか、運送取次事業（登録制）について規定している。運送取次事業は、商法の運取扱事業の規定の適用を受ける事業であり、荷主に対して運送責任を負うものではない。運送取次事業は、自己の名をもつてする貨物運送の取次ぎ、貨物の受取、他人の名をもつてする貨物運送の委託、貨物の受取を行う事業と定義される。自動車については、旧道路運送法時代はこれに利用運送を加え、自動車運取扱事業（登録制）としていた。自動車運取扱事業時代には、種類別（取次ぎ、代弁、利用）に登録することとなっていた。昭和五〇年代初期に大阪でフォワーダーのアンケート調査を行った際、この種類の記載欄を検討したが、実務上区分を認識する必要のない事業主にとって、その回答は困難であろうという結論に達した。今日でも契約概念と実務のギャップが大きいと予想されるところである。

情報提供行為として行われるものに「媒介」がある。海上運送法に規定される「海運仲立業」は物品海上運送、船舶貸渡し・売買、運行委託の媒介を行う事業のことという。

海上運送法に規定される海運代理店業、航空法に規定される航空運送代理店業はいずれ

もキャリアサイドの代理店業である。キャリアサイドの代理店業者が利用運送業を営む場合は双方代理になるおそれがある。しかし、これらの代理店は自らの名を持つて契約を行うものではなく、あくまでキャリアと荷主との間の契約にかかる証書類の作成の手続きを行いその手数料を受け取るものであるから、航空会社、海運会社および荷主両当事者の利害関係の新たな変更をもたらすものではなく、本人の利益を害するおそれないので、民法一〇八条の法意に抵触するものではないと考えられる。

▼キャリアとフォワーダー

キャリア、フォワーダーに区分するとき、実運送業者 (Equipment Carrier) 以外はすべてフォワーダーと区分されることが一般的である。サードパーティロジスティクスは一種類の区分では分類できない形態であろう。

キャリアがフォワーダーを活用する場合（逆でもよいが）、その取引関係は大きく分けで、①混載差益を活用する関係、②長期契約、一手積契約などにより積荷保証をする関係、③代理店費、報償費を支払う関係、の三種類に区分できる。①については、航空で重量遙

減性を活用する場合が代表例であり、海上コンテナにおいても、コンテナタリフがFAKレート (freight all kind : 品目無差別運賃) であればより大きな混載差益が発生する。②は、米国海運法に規定されているサービスコントラクトの例と同様、集荷力のあるフォワーダーが一定量の積荷保証することにより、キャリアから低レートの運賃を獲得し、その上でフォワーダーが小ロットの個品の真の荷主にタリフを提示する方式である。③は、航空キャリアがフォワーダーに代理店手数料（五%）を支払っている例、歐州系フォワーダーが船社からコンペンセイション（補償）を得ている例である。

3 ● 混載と貸切

旅客輸送にバスとタクシーがあるように、貨物輸送にも混載と貸切がある。交通市場の形成を法律で人為的に行うことにより規制緩和の立場から問題提起される今日、混載市場と貸切市場もその対象になりそうであるが、現在のわが国物流法制ではその区分は存在しない。

鉄道はかつて国有鉄道運賃法により、車扱貨物（貸切）と小口扱（混載）貨物に区分されていた。この貸切、混載の概念は国鉄から見たものであり、通運事業者は、コンソリデーターとして混載差益を前提に、車扱混載を行っていた。少量物品が鉄道輸送された背景には、三〇トン程度のロットサイズ（ワキ車利用による混載）にまとまることによる混載差益が前提であり、混載差益が大きければさらに集荷業者（いわゆる水屋）を経由して集荷が可能であった。一九六五年一〇月一日、国鉄は貨物の大幅ダイヤ改正を行った。小口扱貨物と車扱混載貨物の五トンコンテナ輸送への転換をはかった結果、通運の主力事業であった混載貨物輸送に壊滅的打撃を与えた。五トンコンテナでは車扱混載ほど混載差益が発生

せず、混載差益が制度改正により大きく縮小した結果、集荷業者は通運事業者に託送していた貨物を路線トラック事業者に託送するようになった。その後の路線トラックの急成長を促進する結果となつた。

トラックは道路運送法時代は路線と区域に区分されていた。路線とは法律上は定時定路線の混載事業者であり、区域とは貸切事業者のことであつた。区域事業者が積合せを行うには行政上の許可が必要であつた。利用運送事業者も混載の制限を受けていた。利用運送事業者も、運輸大臣の許可を受けた場合等をのぞき、自ら集荷した積合せ貨物を、区域事業者を利用して運送できなかつた。路線と区域の区分を利用運送を経由することで形骸化させないためであつた。

アメリカ州際トラック事業においても、かつては ICC 規制により貸切 TL (truckload) と混載 LTL (less than truckload) に大別されていた。この区分は日本の道路運送法制定にも影響があつたと推測される。一九八〇年のモーターズ・キャリア・アクトにより、TL、LTL の区分の廃止などディレギュレーションが行われた結果、立法者の意図以上の複合一貫運送の促進が進展したとされている。

わが国においていわゆる物流二法（貨物自動車運送事業法および貨物運送取扱事業法）に

より路線（混載）と区域（貸切）のトラックの区分が廃止された。当然利用運送における積合せ制限も廃止された。

わが国の法制では、海運、航空における貸切と混載の区分ははじめから存在しない。特に航空は混載が前提で発展した。フォワーダーの役割が最初から期待されたのである。物流二法制定以前は、航空フォワーダー運賃も認可制であった。混載差益を事实上前提とした運賃体系が認可されていた。現在では届出制であり、自由に運賃設定ができる。なお、物流二法以前は、利用運送の利用運送は規制の対象外と解釈されていた。

海運のコモンキャリア（現在ではコンテナ輸送）は、複数荷主のコンテナを同一船舶に混載させている。個別のコンテナにも混載がある（LCL貨物と言われている）。ただ、わが国外航海運の場合は、伝統的に海運会社の直販体制により営業されており、NVOC（4章6参照）を正面切ってパートナーとしていない。運賃体系もNVOCに混載差益が発生するタリフを意図していないようである（戦前は回漕店を活用していたと伝えられる）。

現在、わが国貨物サービス市場は、法制上はどの分野においても混載と貸切の区分がない。基本的にはマーケット自身で決める体制である。情報化の進展はキャリアと実利用者を直結させる方向に向かわせるであろう。混載市場への影響も予想される。

4 ● 運行管理と自己責任

運輸省広報誌『トランスポート』（一九九六年一二月号）で物流規制緩和に関して興味深い鼎談が行われた。経済構造改革（経済審議会建議）の物流分野のまとめを実質的に行われた中条潮慶應義塾大学教授が「日本の物流……実質的競争はずつと前から激しいわけです。……物流二法でさえも実態追随の規制緩和だと私は思っているんです。そういう市場なら、営業区域とか最低保有台数の規制も全部やめていい……個人営業の場合に事故を起こしやすいのなら、過積規制にむしろ力を入れるべき……」とされるのに対して、日本通運の濱中昭一郎社長が零細トラック事業に関して「労働基準法だとか、通常の労務管理の範疇外……家内労働化しているのをさらにこれ以上やった場合には、むしろ問題が出ないか……」と発言されている。日本社会の法社会学的認識の違いが典型的に表われている。

野尻俊明流通経済大学教授によれば、アメリカのモーター・キャリア・アクトによるディレギュレーションの後、連邦ベースのトラック事業者が、約二万社から約五万社に増加し

た。その半分はオーナー・オペレーター（個人トラック）である。以前は州内トラック事業をしていた層からの参入である。モーターカーリア・クトは、トラックの安全確保は走行ベースで見れば一台一台同じであり、会社の大きさで取扱いに差をつけないという基本思想で出来ている（トラックドライバーは運輸省の commercial driver's license が必要となつた点で日本と異なる）。オーナー・オペレーターは労働者ではないものの営業力がなく、サードパーティ（利用運送事業者）に使つてもらう。衛星通信で運行指示を受けて全米を走行しており、数カ月は戻つてこないものもあるそうである。

日本のトラック事業の規制緩和は一九九〇年物流二法により行われた。その結果トラック事業者は毎年増加している。運輸産業における規制緩和の効果等に関する調査（財団法人運輸経済研究センター）によれば、規制緩和の影響でトラック事業者数は四・一%増加したと推計している。増加数もさることながら退出数も増加しており規制緩和の結果がうかがえる（九二年・参入一五九〇、撤退三三五、九三年・参入一五一四、撤退三七二、九四年・参入一〇四二、撤退四七七、九五年・参入一九九五、撤退三七二）。なお、特別積合せ貨物運送業者の数は微減である。

トラック事業は、道路運送法時代は需給調整による参入規制に守られていたことなどか

ら、一九七五年以降全産業を〇・七～三・〇%一貫して上回る高い総資本経常利益率を上げ、超過利潤が発生していたものとする分析結果が報告されている。九一年度以降は同利益率が急速に低下しているが、景気の悪化に加えて、規制緩和による競争激化が働いているものと分析している（「トラック輸送業における規制緩和とその影響」ニッセイ基礎産業研究所、一九九七年四月）。道路運送法時代の行政運用について前述の中条氏のような理解と対照的な分析であり、興味深いものがある。

▼最低保有台数

トラック保有台数が五台未満の事業者が四～五〇〇〇社存在（許可後の減車等により発生）する点を強調し、個人トラックの認知を主張する意見もある。現行法の運用では、運行管理制度の確保による安全確保を目的としており、最低保有台数もその道具の一つである。したがって、靈柩事業、島嶼・山岳地域事業、第二種利用運送事業に対する最低保有台数の弾力的取扱いは、必ずしも一律の取扱いでないことの現われである。五台保有することは、それ 자체が目的ではなく安全確保が目的である。

実態判断として日本では、営業力のない個人トラック事業者は、個人タクシーとは異なり、巨大組織（システム）に従属することとなり、下請関係のなかでは運賃切り下げや過当な輸送条件の強要を迫られると考える向きが多いのではないか。個人トラックにはコンビニエンスストアの店主と同様、労働基準法の適用がない。過重労働の結果、事故が増加する可能性がある。

個人トラックのフィージibilityについて、四トン車価格で約四〇〇万円、一〇トン積車で約一〇〇〇万円、一車あたりの売上高約一〇〇〇万～一二〇〇万円を前提として判断することとなるが、一般的に若いドライバーの方が体力に任せて增收に励む傾向がある。

個人トラック論は過積載論議に通じるものがある。社会ルールが守られるかどうかが問題である。欧州のオーナーオペレーターに比べ、日本では自己責任による運行管理を疑問視する向きが多く、過当競争を予想する人が多いようだ。

週四〇時間労働制施行（一九九七年四月）後は、運転労働者による運行だけではなく、事業者自らの運行による事業を求める声が強くなる可能性もある。しかし、雇用契約が下請契約に変化しただけで、実態は何も変わらないといえる。労働時間など労働

法規によるシステムが規制緩和時代に対応できないとすれば、巨大組織（システム）と個人事業の関係を律する新しいシステムを社会全体で考える必要があろう。需給調整などの経済規制がなくなり、消費者利益、社会規制が守られるのであれば、論理的には営業用・自家用の区別、ナンバープレートの色の区別もなくなる。理想の社会である。

5 ● 消費者物流

▼大都市圏物流問題懇談会

「消費者物流」の用語がはじめて登場したのは一九八三年に開催された「大都市圏物流基本問題懇談会」においてである。故小坂徳三郎運輸大臣の私的懇談会である同懇談会には、全国運輸事業研究会の主要メンバーである経営者も参加された。事務局では「宅配便」、「トランクルーム」、「引越し輸送」といったテーマを取り上げるのに、これらの用語を統合する言葉が必要だと考えた。当時社会的話題になっていた「消費者金融」は「サラ金」のマイナスイメージが強かつたが（現在のような都市銀行、カード会社の消費者向けキャッシングが社会的に認知されていなかった）、あえて企業向け物流に対するものとして「消費者物流」の語を使用してみた。また、宅配便、トランクルームは必ずしも消費者のみが顧客ではないという指摘も予想して「消費者物流等」とした。

同懇談会報告では、消費者物流の例として「ピックアップ・デリバリー・サービス」をカテゴリー化してみたが、用語としては定着しなかった。牛乳や新聞の配達、すし、そば屋の出前などが、日本では自家用輸送として存在しているが、当時は生花、総菜、スキーリー、土産、旅行鞄なども新しい輸送商品の対象となり始めていた。産地直送サービスも始まった。現在ではピザの宅配、シユガーレディーに代表される冷凍食品の宅配、セシールに代表される宅配利用の通販など完全に社会に根付いているものが多い。

「宅配便」という用語は、宅急便（ヤマト運輸）という商品名が先行して使用されている折、普通名詞として造語されたものであり、現在では国語辞典にも掲載されている。一九八〇年二月に大和運輸（当時、現ヤマト運輸）の小倉昌男社長（当時）に運輸省広報誌『トランスポート』に寄稿（「『宅急便開発の記』）を依頼したときは、まだ用語として「宅配便」は存在しなかつたようだ。

「トランクルーム」は、昭和六年に三菱倉庫の商品名からスタートしたが、商標登録されてしまはず普通名詞化した。海外赴任者の増大がトランクルームに市民権をもたらしたといえる。同懇談会ではクローケルサービスのカテゴリー化、コインロッカーや銀行の保護預り、クリーニング屋保管サービスなどもテーマとして扱った。

「引越しサービス」も単なる「物の輸送」から「生活の場の移動」を対象にしてきており、エアコンの取り付け、清掃、移転届代行なども行う総合サービス業と変化した。逆に「便利屋」の対象に引越し請負が加わってきた。

今後、情報化の進展は、財貨生産を行う場と、家庭、オフィスなどの最終消費を行う場との物流を直結する可能性をもち、消費者物流サービスの概念が拡大するとともに、日常生活におけるそのウェイトが高まると予想される。新聞、郵便などの物流と販売が一体となつた宅配ネットワークが形成されている。しかし、そうした宅配部分のアウトソーシングがさけられない環境になり、新聞の再販価格論議、郵便事業論議をさらに活発化させかかもしれない。

▼通信の秘密

郵便法第五条で「何人も、他人の信書の送達を業としてはならない」とこととなつてゐる。信書とは特定の人に充てた通信文を記載したもので、その記載の手段はペン書き、印刷などの別を問わず、記載しているものの素材も、紙に限らず何でもよい。宣伝広告用印刷物

で「ご来店をお待ちします」と印刷してある場合は、特定の人にあるものではないが、「お手数ですがご来場の節、本状封筒を会場受付にお渡しください」ということになれば特定の人にあるものとして信書に該当するようである（浅尾倫行【解説郵便法】東京出版センター、一九六七年）。高度に発達した電気通信事業が民営化されている今日、より簡易である信書輸送の民間物流業の活用も検討段階に入ってきたのではないかとする意見もある。信書輸送への民間参入が可能になればなおさら、現状においても、送られてくる宅配便などの個人・企業輸送情報の保護について議論が必要であろう。規制緩和に向けて企業のモラルだけに期待してよいのかは、運輸分野に限らず幅広い議論が必要である。

▼社会的モニタリング機能

変額保険問題に見られるように、規制緩和が叫ばれている今日でも、一般消費者を対象としたものについては社会的モニタリング機能が必要ではないだろうか。消費者物流サービスは、物流の範疇を超えて総合的生活サービスに拡大しつつあり、一般的な消費者保護対策のなかで総合的に対応すべきである。

社会的モニタリング手段として約款規制がある。わが国の運送約款は、特殊な発達をしてきた。条約改正が国是であった時代、法治国家の成立を急いだ明治国家は、鉄道利用の分野においても、鉄道略則に続き、鉄道営業法および鉄道運輸規程を制定した。これらの内容は今日の約款の内容に相当するもののが含まれており、その歴史的経緯から、今日でも鉄道法制では約款の認可制度は存在しない。法令で基本的な利用関係が規定されているからである。鉄道サービスが国営で行われてきたこともあつて影響力が大きく、わが国の国内運送約款は鉄道営業法のシステムが多く取り入れられている。

運送契約の中心、根幹を形成するものは運賃（料金）である。山口真弘氏は『運輸法制度の研究』（財団法人交通協力会、一九八五年）のなかで「事業者と利用者との契約の内容となるべき事項を定型化した定めが利用条件である。したがって、運賃及び料金その他利用の対価に関する定めも、この利用条件に含まれる。……運賃及び料金その他利用の対価に関する定め……は、利用関係の内容のうち、特に重要なものであるから、実定法上は、特別にこれを取り出し、一般の利用条件の定めと別個に取扱っているのが、通常である」（二七五～二七六頁）としている。規制緩和で運賃規制も緩和され、認可制から届出制に緩和されたものもあるが、約款は認可制度が継続されているものがある。運賃などを届出と

しているにもかかわらず、契約関係の意義について利用者の理解が十分になされたとは必ずしも期待できないことを理由に、約款内容を一律認可することは、山口説にたてば論理的に矛盾することになるのではなかろうか。

▼運送契約における時間の取扱い

運送サービスの利用者にとっては、「いつ到着するか」ということが最も重要であるが、交通機関の運行は自然条件などに左右されるところが多く、運送時間、運行時刻を契約の内容としてサービスの提供を行わないこととしている。運送時間、運行時刻を契約の内容とすると、遅延による債務の不完全履行が発生することとなり、それに対する損害賠償責任を発生させることとなる。輸送システムも最終的には運賃により維持されているわけであって、遅延に関する損害賠償も利用者全体で負担することとなり、かえつてコストアップにつながるとの考え方で、運行時刻などは契約内容としない現行のシステムが出来上がっている。

物品運送については、商法で延着に関する損害賠償の規定が明文化されている（交通機関

の発達していない時代を前提)。したがって運送契約の内容に一部時間の要素が含まれることを予想しており、この時間を過ぎると延着ということになる。具体的には鉄道貨物は法令で規定しており、トランクは約款で明確化している。その時間を過ぎれば延着となる。宅配便の普及過程でこの延着が他の運送サービスと同じでよいか議論となつた。『利用者ニーズに対応した運送契約等のあり方に関する調査研究報告書』(財団法人運輸経済研究センター、一九八四年三月)ではこの問題を取り上げた。現在の標準宅配便運送約款などでは「送り状に記載されている荷物引渡し予定日までに荷物を引き渡す(交通事情等で遅延する場合は翌日)」旨の規定が設けられている。

倉庫事業者はやむを得ない事由があるときには、寄託引受の取り消しまたは契約の解除ができる、これによる損害については責任を負わない(標準約款)。しかし、倉庫業者の責に帰すべき事由により寄託引受の取り消しまたは契約の解除を行つた場合に、損害についての責任を負わないとするシステムは、トランクルームサービスについては不適当であるとの報告がなされた(前記調査研究報告書)。標準トランクルームサービス約款が制定され、契約の解除条項が改正された。約款上、トランクルーム事業の定義づけが難しく、「特定物品(商品として販売されない家具など)の保管を恒常的に行う事業」となつてゐる。

6 ● 三PLとアウトソーシング

閣議後の閣僚懇談会で物流のアウトソーシングとサードパーティーロジスティクスが話題となつた。田中秀征経済企画庁長官（一九九六年当時）が物流分野の構造改革の必要性を強調した時のことである。総合物流施策大綱では、物流分野においても、経済構造の変革を機に新たな飛躍へ踏み出すことが期待されるとして、サードパーティーロジスティクス（3PL）を「荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する業務」と、閣議決定で意義づけた。

欧米での3PLの登場は規制緩和による。歐州では関税統合、トラック輸送の自由化などにより、物流市場の中心的役割を担つてきたフォワーダーが、情報サービスを核とした3PLの進出に活路を求めたといわれている。アメリカにおける3PLは規制緩和を背景に急成長したといわれている。荷主および物流事業者にとつても物流部門のコスト削減、サービス改善のための新規業務の開発が可能となつた。

物流子会社の存在は一般的になつたが、*三PL*、アウトソーシングとは認識されていない。大企業の年功序列、終身雇用制度の副産物的側面を持つ存在であり、出向人事と賃金格差が前提の一部となつてゐる。大工場は下請社員、派遣社員、出入業者で構成されており、一種の系列社会である。物流事業者もそれを構成する一部である。

社団法人日本物流団体連合会の調査によれば、荷主は物流情報、在庫管理などのシステム設計を行い、土地建物も荷主が資産として保有してゐる。物流事業者の参画分野は輸配送部門であり、「機能」の委託ではなく「作業」の委託である。

機能の受委託を可能とするには、規制緩和だけではなく、アウトソーシングを可能とする社会環境が必要である。物流会社の収益性が期待できる環境が必要であり、物流会社の人材確保などはその条件次第である。物流子会社などがいわゆる天下り的機能、下請機能を持つ限り、環境が整つてゐるとは言い難いであろう。

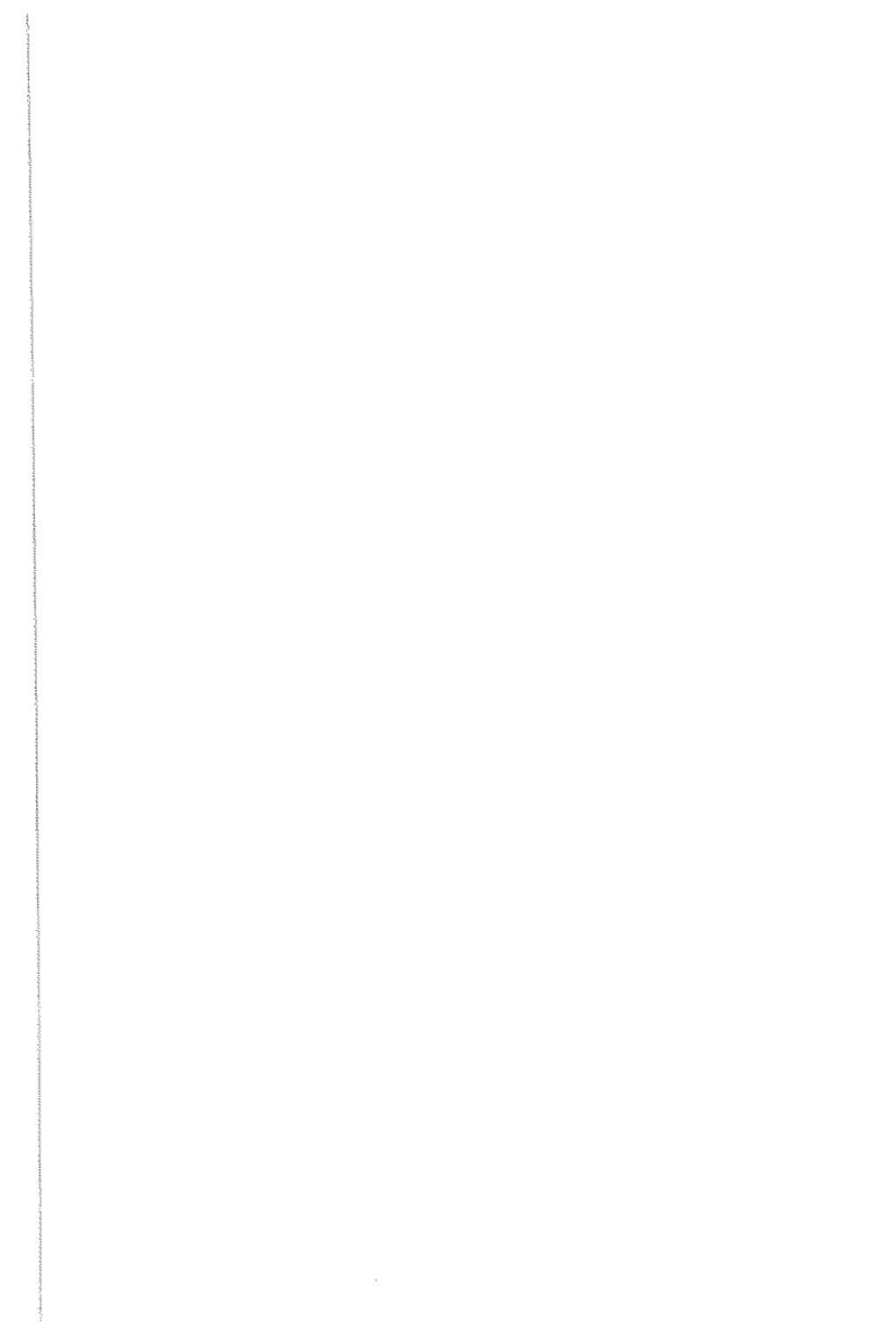
これまで大企業は、「年功序列」、「系列」という日本の経営によつて維持されてきた面があり、物流のみならず、情報、会計、法務のアウトソーシングの必要性は強く認識されなかつた。日本経済の構造改革は、これまでのシステムを破壊することを意図してゐる。破壊しなければ、メガコンペティションに耐えられないという認識であろう。これは反面、

弱者には厳しい社会である。

人材派遣業の自由化に代表される雇用制度の構造改革は、いずれトラックドライバーなどにもおよぶ可能性がある。実質的な船員派遣は新マルシップ混乗（3章3参照）で実施されているが、いすれ日本籍外航船に対する外国人船員などの派遣制度が真正面から議論されるであろう。物流のアウトソーシングの周辺基盤が整いつつあり、物流コスト低減方策の策定調査（財団法人運輸経済研究センター、九六年度調査）海外ヒアリング資料によれば、米国大手3PL会社は受注先の職員の雇用問題も一部請け負って解決しているようである。

株主代表訴訟制度に代表される日本株主システムの変革は、訟務のアウトソーシングをも促進する。上場企業や行政の情報公開は弁護士の社会的機能を高めるだろう。訴訟社会が好ましいとは思わないが、国際競争時代へ向けて日本経済は従来のシステムだけでは維持できない。

近年、自社で培った物流ノウハウを武器に、メーカー・卸売事業者から物流事業への新規参入が相次いでいる。物流、雇用、情報通信、金融の構造改革も思いのほか急ピッチで検討されているが、アウトソーシングは早すぎても遅すぎてもいけない。



3章 空洞化と物流

1 ● 日本海運企業

▼空洞化を超えた真空化

わが国外航コンテナ事業は相変わらず苦戦である（表3-1）。大手海運会社の過去一〇年間のコンテナ収支（赤字）は五〇〇〇億円を超えていふともいわれてゐる。外航コンテナの流れの中心が日本を離れ、工場（船舶）、職員（船員）が外国籍化した今日、本社機能が部分的にせよ海外流出することは残念ながら自然の流れかもしけない。

日本発着貨物の世界海運に占める割合は約二〇%である。石油、鉄鉱石などの輸入が約七億トン、工業製品などの輸出が約一億トン、合計八億トンは世界海上荷動き量約四三億トンのおよそ二割に当たる。これらの物資が外航船により輸送されるわけだが、日本籍外航船は激減してゐる。日本籍船はコスト高であるからである。日本海運企業は約二〇〇〇隻の船舶を手配しているが、約一〇〇〇隻は単純な用船である。残り約一〇〇〇隻が実質

3章 空洞化と物流

表3-1 海運企業大手五社の経営状況

(単位：億円)

	五社合計	備考	
	平成5年度	平成6年度	平成7年度
減収減益	減収増益	減収増益	
営業収支	15,250	15,018	15,426
営業費用	15,137	14,791	14,986
営業損益	113	227	440
経常損益	47	111	323
特別利益	148	175	91
特別損失	219	246	304
税引後当期利益	-35	-34	30
純利潤レート(%)	108.35	99.98	95.72
円高収益減	1,541	817	447
円高費用減	1,327	717	393
日本船隻数	105.3	91.2	94.5
船舶資産	3,845	3,371	3,144
従業員数(人)	7,538	7,156	6,564
うち船員数	3,778	3,527	3,158
うち部員数	1,368	1,190	949
うち陸員数	3,760	3,629	3,406
定期航運収入	6,141	5,994	6,251
定期船損益	-443	-410	-212
五社：日本郵船、大阪商船三井船、川崎汽船、ナビックスライン、昭和海運	過去10年以上連続赤字基調	造船各社(26社)の造船業売上：	平成6年度1兆3950億円(前年度4.8%減)7年度1兆2590億円

所有だが、その内約八〇〇隻は日本の旗を掲げていない便宜置籍船である。日本籍船は二〇〇隻を割つており、いずれ一〇〇隻を下回るとの予測が立てられている。⁽¹⁾ 空洞化を超えて真空化の危機にある。

▼日本商船隊

日本商船隊（わが国商船隊）なる用語は一九七五年から『海運白書』で使用され、日本船舶と外国用船の合計数値が初めて登場した。支配外国用船と単純用船の区別が始まつたのは一九九〇年である。支配外国用船は日本海運企業が実質支配（支配外国用船所有企業の過半数の株式を保有）する船舶という意味であり、それ以外の用船はすべて単純用船である。日本人船員の配乗は区別要素とはなつていない。したがつて、『海運白書』においては、日本海運企業が所有（日本船舶）、支配あるいは用船する船舶（外国用船）を日本商船隊としてグルーピングしており、キーワードは日本海運企業ということになる。

船舶法では、日本商法の株式会社であつても取締役が全員日本人でなければ、日本船舶の登録を認めておらず、日本船舶を登録できるか否かが日本海運企業を非日本海運企業と

区別する唯一のメルクマールである（詳しくは3章2）。一部の中船主のように日本船舶を一時的にせよ一隻も保有できないケースも発生してきているが、潜在的には船員保険の適用問題もあり日本船舶の保有の意思は持っている。船舶の実質所有を前提としなければ利用運送企業との違いを見いだすのは困難である。『海運白書』では外国用船の輸送量を統計に含め、利用運送の輸送量を含めていないが、いずれ含める時代がくるかもしれない。

日本船舶に関しては、固定資産税など国際競争上コストが高くつく制度が問題となつており、欧州諸国では自國船、自國船員確保のための国際船舶登録制度が導入されている。コストは社会から受けるサービスなどの関係で考えるべきものもあるが、国際競争のなか、荷主、海運などの日本企業は日本社会に存在することで受ける有形無形のサービスまで考える余裕がない状態であり、制度的に対応しなければならない問題であろう。緊急時ににおいて支配外国用船が日本国に法的保護を求めるることは国際法上困難である（裸用船した外国船に日本人船員などを日本海運企業自ら配乗させている場合には可能性は否定されていないが）。イラン・イラク戦争の時には、甲板に日の丸を描いて日本企業の支配外国用船であること表示した（日の丸掲揚は国際ルール上できない）。緊急時、日本船舶の場合あるいは日本人船員が乗船している場合、マスコミに大きく取り上げられて、安全確保など日本荷

主への対応が硬直的にならざるを得ない面がある。マスコミを含め社会全体で考えるべき問題である。

平常時、荷主企業は、船籍よりも貨物費・船員費を含むコストに关心があり、結果としてコストの安い便宜置籍船が選好される傾向がある。しかし、日本荷主企業は金融、海難時のトラブルの処理等において便宜置籍国（旗国）より船舶運航者の営業本拠地国（日本国）の法的保護を選好するであろうし、日本船舶のコスト競争力を回復させれば日本船舶を選択するであろう。

なお、わが国においては主要物資にかかる荷主企業も一種の物流企業であり、海上輸送にかかる専門技術を社内外に確保している。わが国の海技の伝承システムが維持できない場合、結果として荷主企業における海技の伝承、物流技術にも悪影響が発生すると考えられる。

注

(1) 産業の空洞化は非工業化あるいは*hollowing out*といわれており、後者は完全に中が空洞になるという意味である。日本おいては八五年から八七年の円高の時期や九三年から九五年に

かけての時期に話題になった。両者は全く別の事態である。八〇年代の前半に見られた異常な円安、ドル高はおそらく日本の貿易品やサービス品が過度の円安の過程で過大な拡大をしたのではないかと思われる。一九九三年以降の変動相場制になって初めて、異常な円高（明らかに一〇%以上）になっているのではないかと考えられる。これはなぜなのか不明であるが、金利差では説明できない。生産性からいうと逆の結果がでてもよいはずである（一九九五年、財団法人海事産業研究所の『海運に関する研究会』における橋本寿朗東京大学教授の「国際船舶制度」に関するコメントの一部）。

(2) 外国企業に用船される日本船舶については文理上は日本法令が適用されるが、現実には船員関係法令など適用が困難な面が多い。なお、海外ではドイツのBBC-OUT(Bear Boat Charter-Out)制度のような海外に裸用船に出された自國船舶に関する特別登録制度が存在する。

(3) 「資本が自由化されたので、商船の国籍が自由になつたが、船舶の国籍が変化して自國に限定されないよう、船主企業も国籍が限定せられなくなつた。……こうした動きが最も早くから発生したのはギリシャ系船主である。彼らはギリシャ人であるが企業の本拠はロンドンやニューヨークにおくものが多い。……それでギリシャ海運と呼ばれずにギリシャ系船主と呼ばれるのである」（岡庭博「海運政策の本質」『大阪産業大学論集 社会科学編』六一号、一九八四年一二月）。

2 ● 船籍、航空機籍、自動車籍

人に国籍があるように、船舶、航空機にも国籍がある。船舶、航空機に国籍が認められる実質的な理由には、公海（空）の存在がある。公海上国家主権をおよぼすメルクマールとして船籍、航空機籍がある。国家主権のおよぶ領海（空）内では外国籍であつてもその国の主権によることが原則である。

自動車、鉄道には国籍がない。公海上を走行することが事実上考えられないからである。観念的には、南極、北極での走行、水陸両用車の走行などが考えられるが、具体的必要性はまだ発生していない。

日本籍船舶・航空機の登録は、日本人に限定されている。法人の場合は制限があり、航空機と船舶でその制限方法が異なる。日本籍航空機の場合、登録可能な法人から、実質的に日本人でない者が代表者である法人、代表権限を有するもの以外の役員について実質的に日本人でない者が三分の一以上を占める法人、議決権の三分の一以上を実質的に日本人

でない者が占める法人を排除している（航空法）。日本籍船舶の場合、登録可能な法人から、代表権限を有する者が日本人でない法人、執行権限を有する者が日本人でない商事会社を排除している（船舶法）。船舶法は、取締役全員が代表権を有するという一九五〇年改正以前の商法の内容を前提に規定している（表3-2）。

外国籍の船舶、航空機には日本発着輸送に制限が加えられることが一般的である。外国籍船の場合、不開港場への寄港、日本各港間の輸送は制限されている（船舶法）。外国籍航空機の場合、日本発着航行には許可が必要であり、日本国内間の運送は制限されている（航空法）。外国籍船の開港場への寄港には制限がない点で海運の制限が少ない。

航空についてはICAO条約に準拠し、国内輸送の自国籍航空機の留保を行うとともに、領空主権の確保を徹底するために、外国人および外資三分の一以上の法人は国内の航空運送事業は行えないよう規定している。航空事業以外はわが国では、事業法上は内外無差別であるが、国内海運は日本籍船に限定されている点で、結果的に航空と同じ制限になつてている。航空および海運以外の国内実運送は内外無差別である。

外資規制の面では、外資一〇〇%日本法人でも日本籍船の登録が可能であり（取締役は全員日本人であることが条件）、海運では外資規制がない。国内利用運送も、海運、自動車は

表3-2 船舶・航空機登録要件比較

日本籍船の登録要件（船舶法1条） 以下のものは日本船舶	日本籍航空機の登録要件（航空法4条） 以下の者が所有する航空機は登録できない
<ol style="list-style-type: none"> 日本の官公庁又は公署の所有に属する船舶 日本臣民の所有に属する船舶 日本に本店を有する商事会社にして合名会社にありては社員の全員、合資会社にありては無限責任社員の全員、株式会社及び有限会社にありては取締役の全員が日本臣民なるものの所有に属する船舶 日本に主たる事務所を有する法人にしてその代表者の全員が日本臣民なるものの所有に属する船舶 (要旨) <ul style="list-style-type: none"> 代表権限を有する者が日本臣民でない法人を排除 執行権限を有する者が日本臣民でない商事会社を排除 	<ol style="list-style-type: none"> 日本の国籍を有しない人 外国又は外国の公共団体若しくはこれに準ずるもの 外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体 法人であって前三号に掲げる者がその代表者であるもの又はこれらの者がその役員の1/3以上若しくは議決権の1/3以上を占めるもの (要旨) <ul style="list-style-type: none"> 実質的に日本人でない者が代表者である法人を排除 代表権を有するもの以外の役員について実質的に日本人でない者が1/3以上を占める法人を排除 議決権の1/3以上を実質的に日本人でない者が占める法人を排除

注 船舶法は、取締役全員が代表権を有するという当時の商法の内容を前提に、代表権を日本人が有する旨を規定していたが、昭和25年の商法改正により、代表取締役のみが代表権を有することとなっている。

外国人規制や外資規制がなく、内外無差別である。国内利用航空運送事業は日本国籍機保有可能者に限定されており、外国人を制限するとともに、外資三分の一規制を行っている。アメリカは利用航空の外資規制については相互主義（イギリスやドイツには認めている）であり、イギリス・ドイツでは行政規制も外資規制もない。フランスでは、利用航空は登録制（国内、国際区別なし）で外資規制もない。

利用海上運送事業については、
国内利用運送は外国人規制、外資

3章 空洞化と物流

規制はないが、国際利用運送は相互主義の観点から、国際利用航空運送と同様、外資系法人に対して許可制度となつてゐる。

3 ● 外国人労働者とカボタージュ

▼国籍差別の禁止

日本国憲法は国籍による差別を禁止し、労働基準法でも罰則付きで禁じている。外国人労働者にも最低賃金法の適用があり、社会保険の適用対象となるのである。

船員以外の外国人労働者の受け入れについては、政府の方針が閣議決定されており、単純労働者の受け入れには慎重に対応している。船員についても日本人が配乗権者の場合は、受け入れを慎重とする運輸省船員部の方針がある。具体的には行政手続法の趣旨もあり、出入国管理及び難民認定法により行われる。トラック運転手については、外国人に在留資格は発行されていない。

日本籍外航船（国際航空機）の場合、船（機）内労働については出入国管理および難民認定法の適用がない。日本の港、空港での外国人船員などの入国は、同法に基づくりフレッ

シユのための一時上陸許可によるものである。労働を目的としたものではないので、船員手帳による上陸が認められている。このことは日本籍船（機）に限らず外籍船（機）でも同じである。日本国内に居住せず、子弟教育などの問題もないところが、他の外国人労働者問題と大きく異なる。

日本籍外航船の場合、外国人が配乗権であれば、外国人船員を就労させることが認められている（新マルシップ混乗）。日本籍外航船をパナマなどにチャーターに出し、外国人船員を外国人の手により配乗し、再度日本企業がチャーターバックする形態（定期用船は船員労務供給に該当しない規定がある）がとられている。

▼旗国主義と属地主義

日本籍船であれば船員の国籍に係わらず、海事関係法令はすべて日本法規に基づくこととなつてゐる（旗国主義）。日本籍船である以上、フィリピンなどからの船員労務供給事業の直接受け入れは禁止されている。旗国主義の下では、配乗権者の国籍により取扱いが異にされる方針の積極的意味を不明とする意見がある。労務供給など船員職業安定法上の問

表 3-3 労働関係法規の適用

			日本籍船・機 (新マル)	(海外から)裸用船 ドライリース	(海外から)定期用船 (便宜置籍船) ウェットリース
船	外国人職員	日本法人雇用	船員法 していない(適用)	船員法 していない(適用)	船員法は及ばない
		外国法人雇用	船員法 していない(適用)	船員法	
	外国人部員	日本法人雇用	船員法 していない(適用)	船員法(注1, 2)	
		外国法人雇用	船員法 していない(適用)	船員法 していない(適用)	
航空機	外国人運航乗務員	日本法人雇用	労働基準法	労働基準法	航空局通達で認められない。 航空審議会答申(平成6年7月) では広く認める方向で検討するとしている。
		外国法人雇用	労働基準法は及ばない	労働基準法は及ばない	
	外国人客室乗務員	日本法人雇用	労働基準法 (コストメリットなし)	労働基準法 (コストメリットなし)	
		外国法人雇用	労働基準法は及ばない	労働基準法は及ばない	

- 注1 網掛け部分は理論的にはありうるが、実際に行われている例のないもの。
 2 日本籍船における外国人船員については、理論上はすべて船員法の適用対象となるが、新マルシップ混乗のケースを除いて、配乗等は行われていない。

題の解決をはかるとともに、日本人が責任を持つて、外国人船員をダイレクトに雇用すべきと主張する意見もある。

今日、外国人外航船員問題は、外国人に対する海技従事者資格の付与問題である。日本籍船に職員として乗船するには日本資格が必要であるが、外国人には事実上資格取得が困難である。国際的に資格の相互承認制度が普及している航空機の場合と大きく異なる点である。

日本人雇用主は外国人労働者の賃金を差別してはならず、最低賃金を守る必要があるが、外航船員の場合

は最低賃金法による告示がされていないこともあり、現行の格差（六倍程度）は合理的とされている。航空機の場合は旗国主義ではなく属地主義であり、雇用地国の規則による。アメリカで雇用されれば、日本籍航空機内で就労してもアメリカ法規による（表3-3）。トラックドライバーとして韓国で雇用されれば、関釜フェリーなどを利用してそのまま日本国内の配達労働に従事しても、韓国法規による。

国内海運、国内航空について、カボタージュ（国内運送を自國運送事業者「自國船」に留保すること）の解禁が話題になつてゐるが、トラック事業をはじめとしたその他の物流事業は外国人の許可取得を妨げておらず、解禁されている。

国内海運の場合、外国籍船に国内輸送を認める場合、適用法規が問題となる。外国籍であり、国際法上旗国主義によることとなり、旗国の法律が適用される。船長資格など船員関係も船籍国の規則による。ポートステートコントロールで対応するのであろうか。しかし国内輸送であり、海上運送法等日本国法の適用も受けることとなる。外国人船員の国内居住を認めるか否かの問題もある。旗国主義によれば社会保障制度は旗国の制度によることとなる。日本国に居住しながら職場では船籍国の制度による外国人単純労働者が出現することとなるのであろうか。ちなみに日本船籍は、取締役が全員日本人であることが条件

となつてゐるが、外資規制はない。船舶法の規定の改正を求める意見もある。

国際輸送に付隨する国内輸送を一部解除する程度ではなく、日本経済の活力維持のためにカボタージュを全面的に解除するのであれば、外国籍船（機）で就労する外国人労働者の国内での取扱いを検討する必要がある。労働、社会福祉、課税などの社会的な側面を含んだ問題として検討しなければならない。

関釜フェリーのデイリー化がはかられ、日本人トラックドライバーが、限定つきではあるがそのまま「日本車」で韓国内輸送に従事することが認められている。いずれ韓国人トラックドライバーが、そのまま日本国内を「韓国車」で運送することも予想しなければならない時代になるだろう。貨物自動車運送事業法上は問題はなく、車検、運転免許にも国際ルールがある。問題は労働法規である。マーチヤントキャリアであれば営業車でもなく、ドライバーは労働者ではない。今後多面的に検討すべき必要がある。

4 ● 雇用

営業用物流に従事している者は約一四五五万人と推計されている（表5-1）。物流労働は単純労働のウェイトが高く、いわゆる3K職場が多いといわれているが、雇用の場を多く提供する意味では社会的に寄与しているといえる。3K職場的な部分は、高齢化社会への対応として、次第に機械化・省力化していくであろうが、端末物流の部分は営業用、自家用を問わず人間の手による部分が残るはずである。人手作業部分が存在することを営業用物流業の強みにすべきである。

営業用物流は売上高に占める人件費のウェイトが高いといわれている。トラック、JR貨物で約四割、内航海運（船員費）では、鉄鋼専用船・タンカーが約四割、コンテナが一割、港湾運送が約六割（全国港湾労働組合協議会等が経済審議会行動計画委員会に提出した資料では八割）、倉庫業二～三割となっている。一般産業では八～九%程度といわれており、運送業の人件費率が高いことがわかる。

商品製造原価に占める人件費の割合が高いからといって、商品販売価格や付加価値が低いわけではない。芸術作品やコンピュータソフトの製造原価は人件費の固まりであるが、販売価格は必ずしも低いわけではない。商品を空間・時間的に移動することにより価値を高める点では物流商品も同じである。

▼物流スト

わが国物流史上に名を残すストライキに、船員ストと国鉄ストがある。イギリス、サッチャー政権下の港湾スト、フランスのトラックドライバーストはわが国でも大きく報道された。全日本海員組合が行つたいわゆる「(昭和)四〇年スト」および「(昭和)四七年スト」は、世界海運市場でも最大級のものであった。国民の日常生活、争議当事者ではない港湾労働者や関係第三者への跳ね返りを極力防ごうとする組合方針はあつたものの、その影響は、「四〇年スト」が通算三五日間で直接損害七四億四〇〇〇万円、外国船に逸走した運賃は三五〇〇万ドルである。「四七年スト」は通算九一日で、日本船主協会の推計では間接損害を含め七七一億円であった。「四七年スト」の終結には運輸大臣の仲介案提示を必要

とした。「四七年スト」が長期化した理由として、在庫調整期間中の産業が多く、荷主側からのスト解除のための要求が弱かつたことがあげられている。

一九七五年一月二六日～二月三日の八日間におよぶ国労・動労によるいわゆる「スト権スト」は、貨物列車延べ約四万四〇〇〇本を運休させたが、国民生活はほとんど支障を来さなかつたと言われている。最大の損害は、荷主の国鉄貨物離れを加速させたことである。

サッチャー政権の民営化政策の下、一九八〇年代後半から国際競争力の回復のため、港湾労働者の常用化を目的とした港湾労働者制度の廃止運動が具體化した。八九年には港湾労働者制度廃止反対を訴える全国規模のストが打たれ、三週間続いた。同制度の廃止後は、各港湾管理者が個々に労働協約を定めることができになり、荷役の効率化が進んだといわれている。イギリス最大のハブポート、フェリックストウは一九四七年当時小港だったため港湾労働者制度の対象外であり、その後の拡張の際にも適用を受けなかつた。八九年の大規模ストにも参加せず、結果として取扱量を増加させた。

フランスの長距離トラック運転手のストは、一二日間におよび、退職年齢を六〇歳から五五歳へ引き下げ、国籍を問わずすべてのトラックの日曜走行の禁止などの要求を勝ち取つ

た。これは国民の支持を受け、個人トラックよりもしろサラリーマンドライバーの参加が目立つたとも言われている。

物流雇用を含めて、今日の日本の動向は、経済成長いちじるしいアジアをバックにしたメガコンペティションの流れの中では正しい方向かもしれないが、いずれ個人に跳ね返つてくる問題でもある。

5 ● 日本の大課題

イギリスは大西洋を挟んでアメリカと向かい合うヨーロッパの玄関であり、日本は太平洋を挟んでアメリカと向き合うアジアの玄関である。竹村健一氏は『日本の大課題』のなかで、イギリスの港はヨーロッパ大陸のハブポートとなれなかつたために斜陽化し、長距離航路の貨物輸送コストは割高で、大陸の港でトランシップされている、と述べている。⁽¹⁾日本のハブポート論議に一石を投じた。大局的には問題点の指摘は適切であるが、高齢化社会を迎える日本にとって、イギリスは反面教師だけの側面を持つものではないような気がする。

イギリスの主な港は、日本と比べると上位港は地方に分散しているという印象を受ける。そのイギリスの港のうち、フェリックストウ港は、一九九三年実績でコンテナ取扱量において世界第一位、地中海をのぞく欧州では第四位である。イギリス第一位のサザンプトンも、七〇年代から八〇年代は低い伸び率に終わったものの、近年は急速に取扱量を伸ば

している。主要航路のほとんどが両港へ寄港している。歐州大陸の主なコンテナターミナルであるロッテルダム、ハンブルクに対し、取扱量、規模では劣るもの（ロッテルダム四一六万TEU、ハンブルク二五〇万TEU、アントワープ一九〇万TEU、フェリックストウ一一〇万TEU、ロンドン五〇万TEU、サザンプトン五〇万TEU）、取扱量の伸び率では遙色なく、激しい競争状態にあるといえる。基幹航路の寄港到着船の規模を見ても、イギリスのハブポートとしての機能を失っているとは考えられない。ロンドンは今もなお国際海事関係の中核機能を保持しており、イギリスの主要港は歐州大陸とのフェリーなどのネットワークと連携して、イギリスの物流サービスを維持している。大英帝国時代の海運力は喪失しているかもしれないが、成熟社会を維持していくのに必要な海運力は保持していると思われる。海事中枢機能や物流体系をどのように維持していくか議論を深める必要がある。

歐州ではディープシー（遠洋）、ショートシー（沿岸輸送）、インランド・ウォーター（内陸水運）と大まかに区分されており、内航二法（内航海運組合法、内航海運業法）以前の日本と同じ状態にあると報告されている。イギリスでは、海運自由の伝統からカボタージュではなく、外国籍船での沿岸輸送は制限されていない。アジア大陸と日本列島の海運ネット

ワークを考える場合、わが国もイギリスをはじめとしたEUの海運政策を参考としなければならない時代がくるかもしれない。

3章 空洞化と物流

▼沖縄物流問題

那覇港（年間外貿取扱約六万TEU）の国際ハブポート化が重要課題となつていて。現在はガントリークレーンのない一メートル岸壁しかなく、港湾整備とともにソフト面での支援が要請されている。外航船社はコンテナヤード（CY）でコンテナを受け取ることとなつていて、沖縄では一部の主要海運会社以外はCYを設置しておらず、関係する貿易荷主にとつてハンディになつていて。四〇フィートコンテナ運賃は、東京→那覇四一万二四〇〇円、那覇→東京二六万四八四〇円であるのに対し、横浜→高雄一〇万二三〇〇円、那覇→高雄二二万三九五〇円、那覇→ロサンゼルス三〇万八〇〇〇円である（表3-4）。コンテナ船のサイズの違いもあり、国内運賃はコンテナの需給関係からは妥当なものであろうが、台湾航路との価格差は、沖縄から見ると深刻であろう。沖縄は中台航路のターミナル船になじみがある。沖縄発着貨物、特に発貨物を増加させる必要がある。発着

表3-4 沖縄コンテナ航路などの運賃比較（40フィート）

沖縄航路	国内航路	外航航路
東京→那覇 (1,622km) 412,400円 那覇→東京 264,840円	東京→志布志(1,012km) RORO船 デッキ積み144,000円 12mシャーシ140,000円	横浜→高雄 (2,115km) 102,300円 東京→ハンブルグ (21,437km) 439,000円 (CKD、同盟) 482,900円 (電化製品、同盟)
那覇→ロサンゼルス (8,100km) 308,000円 (電化製品)		東京→ロサンゼルス (8,991km) 196,123円 (CDK、同盟) 263,839km (電化製品、同盟)
大阪→那覇 (1,252km) 364,400円	東京→釧路 (1,126km) 185,400円	神戸→高雄 (1,464km) 102,300円
鹿児島→那覇 (674km) 356,000円 名古屋→那覇 (1,400km) 6,400円	大阪→宮崎 (515km) 78,080円 神戸→博多 (565km) 70,000円	那覇→高雄 (892km) 166,000円 (シーランド/マースク) 213,950円 (APL) 265,000円 (日本企業)

注 ヒアリング（1996年12月）による。

貨物を増加させるには物流コストの合理化も必要であろう。国内航路である那覇・本土間輸送は日本籍船に限定されるが（カボタージュ）、台湾航路は外航航路として参入障壁がなく、台湾の外航船に便宜置籍船が投入されておりコストが安いことが理由である。地元マスコミの社説にカボタージュ解禁の主張が掲載される由縁である。カボタージュの解禁は外国人労働者問題を含めて検討すべき問題であり、慎重な議論が必要である。その際、外国人労働者問題が比較的少ない日本船主の便宜置籍船の国内二次輸送など、限定条件を工夫して議論すべきであらう。

返還後の香港・台湾航路は国内航路となる。中台両当局とも中台航路は两岸航路として国内航路扱いとしており、わが国海運企業にもかかるカボタージュ問題が発生する。沖縄問題とあわせてわが国の国益をどこにおくかで、今後のカボタージュ問題も方向がかわつてくることになる。

成田はその施設規模、コスト条件にも係わらず、「成長するアジア」と大消費地アメリカの中間にあり、地理的条件もよい。世界最大の貨物空港（一九九三年取扱量一四〇万トン、トランジット率三三%）である。わが国の国際貨物の航空化率は一六%で、今後とも成長が見込める産業である。国際および国内ハブ機能の連携を充実させる環境が整えば、さらに取扱量の増大が期待でき、会社ベースのハブポートも進展するであろう。航空機性能の飛躍的向上により、シンガポール・ニューヨーク直行便が出現する前に日本の競争条件を整えておく必要がある。

注

（1） 竹村健一著「日本の大課題」太陽企画出版、一九九六年、一二三頁。

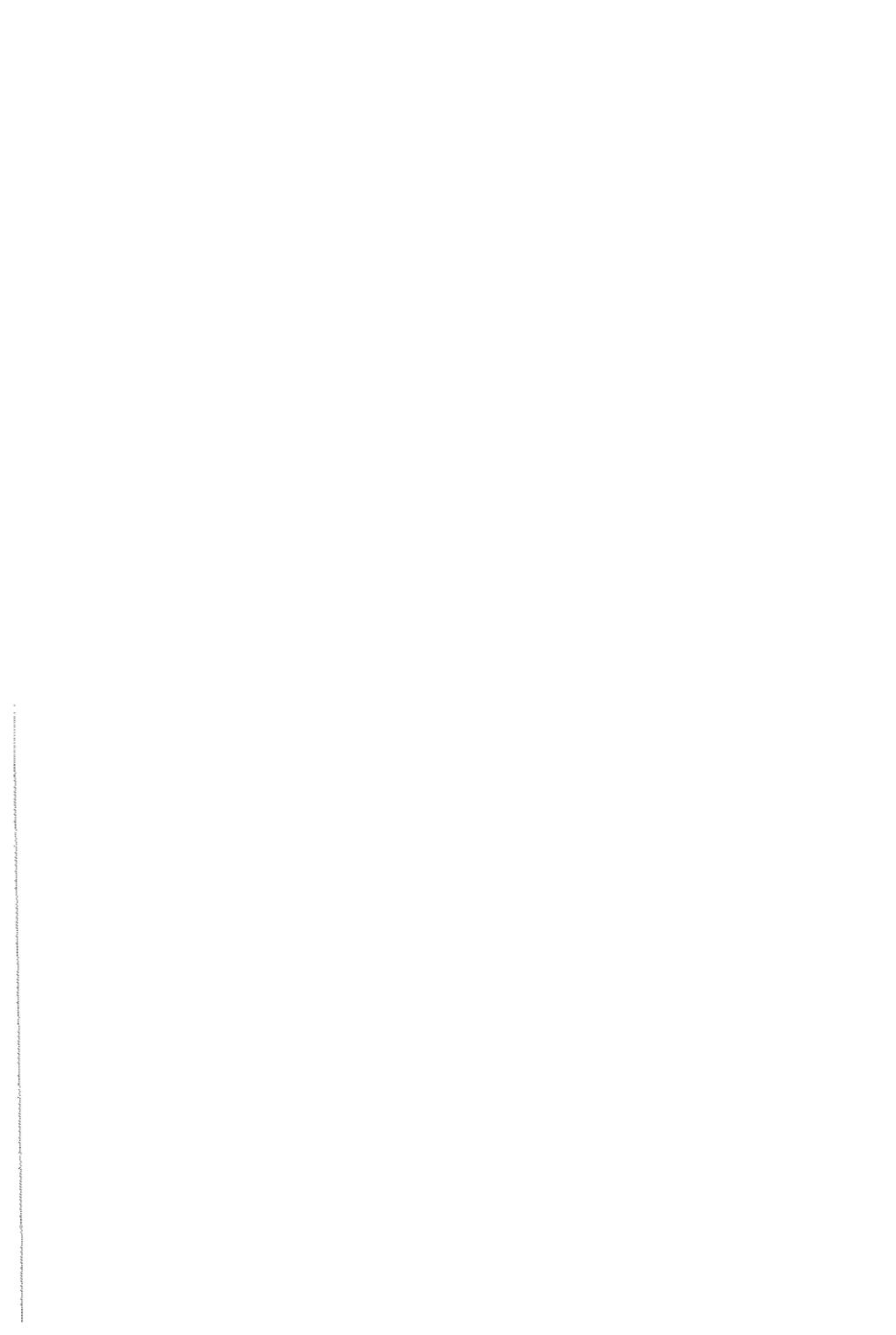
「なぜ、イギリスの港は斜陽化していったのか。いくつかの理由があるが、最大の理由はヨーロッパ大陸のハブ・ポートとなれなかつたからである。／たとえば、サザンプトン大学

のミツシエル・アステリス客員教授によると、八四年の時点で、海の向こうのアメリカからやつてくる輸入コンテナ貨物の三六%は大陸の港でトランシップされている。イギリスの港湾は競争力が低く、長距離航路の貨物輸送コストが大陸より五〇%以上も割高となつていて、これが輸入貨物が大陸でトランシップされている原因だ。／そのコスト高の主因は、ロッテルダムをはじめとする大陸の港湾は、それぞれ地域発展の焦点と見なされて、政府が国策で浚渫や航路の確保、埋め立てなどに対しても惜しみのない補助を与えていたのに対し、イギリス政府は、港湾を、そうした戦略拠点ではなく商業センターと見なし、補助金は港湾労働者の保護だとか港務局の赤字補填に充てているからである。また荷役効率の低さなども指摘されている。／……／こうしたイギリス港湾の悲劇は、繰り返しになるが、政府が港湾をインフラではなく、商業と見なしてきたからである。ヨーロッパ大陸の港湾と比べて、港湾の経営を公共サービスと考えず、あくまで民間会社とする視点でとらえ、したがつて規制や補助もほとんどなく、港湾の維持や開発は、その港湾の収入で賄おうとしてきたからだ。／……／こう見てみると、一〇世紀後半のイギリスの港湾の凋落は、日本にとつても、実に多くの教訓を含んでいるといつてよいだろう。日本は、このイギリスの教訓を活かして、その二の舞は絶対に避けるようにしなければならない」。（／は改行）

(2) フエリックストウ港は株式会社F.D.R.C (Ferixstowe Dock And Railway Company) により管理運営されている民営港湾で、一九六七年に最初のコンテナターミナルを開設し、以降

堅調にコンテナ取扱量を伸ばしている。同港がイギリスで首位になつた理由としては、歐州大陸に近い地理的条件のよさ、戦後イギリスで採用されていた全国港湾労働者制度の対象外だつたため、他の主要港湾で七〇年代、八〇年代頻発していた港湾ストの影響を受けなかつたことなどがあげられる。

(3) 大陸と台湾の間の海上輸送は船旗問題もあり、直接入港が認められておらず、石垣島にいつたん入港してから、両岸に輸送されている。目的地は石垣島ではないところから物理的荷役は当然行われない。香港返還後、同様の問題が香港・台湾間輸送で生ずるが、高度の政治的解決が図られる方向である。



4章

マルチモーダル

1 ● モーダルシフトとマルチモーダル

運輸省組織規程（運輸省令）では、モーダルシフトを「幹線貨物輸送における効率的輸送機関への転換」と定義し、運輸省運輸政策局複合貨物物流通課に貨物輸送モーダルシフト対策室を設置している（モーダルシフトは和製英語である⁽¹⁾）。

運輸省、建設省合同でインフラ整備などを協議するマルチモーダル協議会が設けられている。総合物流施策大綱（閣議決定）ではキーワードとしてマルチモーダルが用いられた（規制緩和推進計画へ閣議決定）ではモーダルシフトが使われているが同義である⁽²⁾）。

マルチモーダル施策は、幹線輸送における道路から海運、鉄道へのシフトだけではなく、トラック輸送の効率化も重要な施策としている。

一九九三年一一月に車両総重量、トレーラーの車長の規制緩和（単車は二五トン、セミトレーラーは一八トン）が実施され、九四年には消防法に基づく「危険物の規制に関する政令」が改正された。タンクローリーの最大容量は三〇キロリットルに緩和（車両制限例によ

り事実上は二六キロリットルまで) され、九八年四月からは、ISO規格コンテナの四四トンフル積載走行が可能となる(現状三四トン)。

都市内輸送はトラックが主体であり、その効率化がきわめて重要である。具体的には都市内共同輸送の促進である。民間主導のものとして、イトーヨーカ堂が洗剤など日用品の物流を花王システム物流(花王の子会社)に委託するシステムが注目されている。経済性を確保すれば、同時に都市内輸送の効率化が図られる物流合理化の典型である。問題はミクロベースで正しいことが同時にマクロベースでも保証されることである。

行政ベースでの共同輸送が何度も検討された(「京阪神地区物資共同輸送に関する研究調査—自動車貨物共同輸送促進化法要綱案の提言」)(財団法人関西物流近代化センター、一九七八年三月)では道路運送法時代の法律事項として区域トラック事業に積合せを許可することをメインとしている)。中小企業流通業務効率化促進法は一九九一年に通産省、運輸省の政府提案でつくられた。九四年には運輸省において「特定地域における貨物輸送の効率化の促進に関する法律」が検討された。規制緩和への方向のなか、特定の者に輸送を集中させる担保手段が難しい。共同輸送を社会性あるものにするためには、道路法、道路交通法などの措置が望まれるが、特定のシステムを優遇する理論も必要である。省庁連携プロジェクト

として地域主体で行われる事業に対する支援が望まれる。

▼二酸化炭素排出量の改善

運輸政策審議会地球環境小委員会の議論の過程で提出された資料によれば、長距離トラックの二酸化炭素排出換算原単位は二三一・三 (g-CO₂/トンキロ) である。鉄道は五・九、コンテナ船は六・七、RORO船は七・七、フェリーは三五・八である(フェリーについては旅客と貨物の配分は重量換算による輸送人キロ対貨物輸送トンキロの比率の一対一三により案分しているが、全国ベースのサンプル抽出により検討した結果旅客スペース対貨物スペースの比率は一対〇・三から〇・九四となっている)。

モーダルシフト対象船としてのコンテナ船およびRORO船は、平成一〇年度までに船腹調整事業の廃止が予定されている。トラック輸送の受け皿として期待されている。フェリーはドライバーの乗り込まないトラックだけを輸送する形態が主流であり、三二〇〇キロメートル以上の長距離フェリーの無人航走率は七五%を超えている。これらの長距離フェリーは、基本的には、積載可能なトラック台数に対応した運転者の数に見合うスペース、

乗組員を確保した旅客船として建造される。その結果、その分のエネルギー効率が損なわれる結果となつていると推測される。定員一三人以上の旅客船であつても、経済実態は物流が中心であるものは、ドライバーレスのトラック搭載を前提とした船舶に移行することにより、経済的、エネルギー効率的に改善を図る余地が多く残されていると考える。旅客定員をメルクマールとする法的分類だけではなく、経済実態上の物流事業として、長距離フェリーの発展を考える必要性がモーダルシフト（マルチモーダル）の観点からも強くなつてきている。環境問題が重視されるなか、内航海運とともに、貨物専用を含めたフェリーの活用も望まれる。トラックとの競争には、トータルの輸送時間が重要であり、そのための港の配置、アクセス道路、湾内のスピードなどハード、ソフト両者の工夫が必要である。内航RORO船と貨物フェリーは歴史的発展過程が異なるものの、経済実態は同じではないかとの指摘を受けている。

現在自動車輸送統計に含まれているフェリー輸送はトンキロベースで一～三%ではないかと推測される。輸送力増強によりモーダルシフトが期待できる。なお、運輸省港湾局試算によれば、地方地域から三大港湾まで海上コンテナの長距離運送費用は一九九三年で四〇〇〇億円と推計されている。地方圏における拠点的コンテナターミナルの整備により二

〇〇〇年でおおむね一〇〇〇億円／年（TEUあたり約七〇〇〇円）の削減、二〇一〇年でおよそ三〇〇〇億円／年（TEUあたり約二万円）の削減が期待できる。

注

(1) 角本良平氏は「さてモーダルシフトがいわれながら進まないのは、大きな障害があるからであり、それは経済性の欠如である。逆に言えば経済性のあるところでは、わざわざモーダルシフトなどといわなくても、あるいは移転を阻止しようとしても、他の手段の利用が増大したであろう」としている。経緯からすれば労働力の逼迫からモーダルシフトが発想されており、経済原則によりモーダルシフトが進むという発想があつたわけである。

(2) 「CONTAINER AGE」（一九九四年二月号）に「欧米の友人六人にモーダルシフトの意味が分かるかと質問したところ、何の解説もなしでは六人ともどういう意味か分からず一人の友人（英国・ホテル関係）は、それは移調（ある調の曲を他の調に移して書き改めること）ではないか」と言つたが、これはもとより間違いで、移調は英語ではtransposeと言つ。……いずれもこのモーダルシフトがなにを意味するのか正しく言い当てた人間はいなかつた。……change of modeならかなり一般的に理解者が出でてくるであろう」とする記事がでている。しかし、米国国家物流基本政策ではintermodalが多用されている。マイクロソフト社のワープロソフト、ワードのスペルチェック機能でチェックをかけると、intermodalにはスペル確認

アンダーラインがつくので新語には違いがないが、`model`は物流用語として通用するのではなかろうか。

4章 マルチモーダル

2 ● 鉄道貨物と立地問題

団塊の世代は、吹田は「鉄道とビールの町」と社会科で習った。東洋一の操車場は、鉄道輸送を前提に立地したビール工場とともに地元の誇りであり、雇用の場であつた。ヤード型輸送時代は、貨物は貨車により周辺から輸送された。環境問題も発生しなかつた。ヤード型輸送ではなくなつた今日、鉄道貨物とビール工場は、トラック輸送発生源施設と認識されるようになつた。

JR貨物の東海道線の輸送力増強が望まれているが、梅田貨物駅の吹田貨物駅移転が遅れていたため、一三〇〇トン列車（二六両×五〇トン（五トンコンテナ五個））の設定は五〇本／日程度しか期待できない。南方貨物線については運輸政策審議会答申「南方貨物線の扱い」で、「鉄道輸送力の増強の必要性と合わせ、今後の旅客輸送動向等も総合的に勘案して引き続き検討を行う」となつていてある。⁽¹⁾

国道四三号線訴訟事件上告審判決は、司法からの物流行政に対する警告である。法の番

人は、「国道四三二号線は、産業物資流通のための地域間交通に相当の寄与をしていても、地域住民の日常生活の維持存続に不可欠とまではいうことが出来ない」との認識の下に、その自動車騒音などの被害は、社会生活上受忍すべき限度を超える、道路の設置管理に瑕疵があると判断した。道路の供用の差し止め請求こそ認めなかつたが、損害賠償請求は認めた。平成一〇年度スタートの「第一二次道路整備五ヶ年計画」では、トラックを含めた道路の総需要を抑制する方向にもつていかなければならぬとの認識が強まつてゐる。

「モードルシフト」は鉄道から海運へのシフトもあり得る。また、常陸那珂港の完成によつて、関東内陸部における鉄道輸送から海運へのシフトが促進される可能性もある。マルチモーダル輸送推進の観点からは、道路と航空、港湾は密接な連携がとれていくが、鉄道貨物駅と道路の連携はまだまだ不足であるとの認識が関係者にあるようである。港湾、空港と異なつて、地方公共団体との関係が薄かつた鉄道行政の歴史的関係も影響しているのであろうか。コンテナが前提となつた吹田駅鉄道貨物は、一日三〇〇〇台のトラックの出入りによつて輸送が維持される。アクセス道路が生命線であるのは当然である。梅田貨物駅の吹田移転問題もマルチモードル的観点が必要とされる典型である。鉄道貨物輸送の意義を環境に求める考えに立てばなおさら、鉄道貨物輸送に関連して発生する騒音などに

は配慮すべきである。総合物流施策大綱においては、省庁連携のもと、ハード（鉄道駅へのアクセス道路の整備）とソフト（鉄道貨物運送取扱業（通運業）に関する規制緩和）の組み合わせによる鉄道貨物輸送の増大策などを行うことにしており、総合的な物流政策の樹立により、マルチモーダル事業の進展が期待されている。将来は旅客駅における駅前広場、自由通路と同様の措置が期待される。そのためにも開かれた駅でなければならない。なお、鉄道利用運送事業者数は物流二法施行後一九九六年三月末までの間に、駅単位ベースで一八七社増加（新規参入）三七社、撤退五〇社）している。

▼アボイダブルコストルール

JR貨物の完全民営化に向けて検討が進められている。JR貨物はトラックとの競争上、すべてのコストを賄うだけの運賃はとれない。共通費はJR旅客会社の負担とするいわゆるアボイダブルコストルールがとられている。完全民営化により政府の関与が薄くなる場合に、このルールがどうなるかは株主になろうとする者の最大関心事である。JR旅客会社が保有する線路をJR貨物会社が利用する関係上、旅客列車と貨物列車のダイヤ調整が

問題となる。貨物利用者からは夜から朝にかけての便利な時間帯のダイヤなら利用したいとするが、朝の通勤列車を必要とするJR旅客会社はすべての要求に応えるわけにはいかない。特に事故などの時のダイヤ復旧は旅客優先となることが予想される。完全民営化に際しては、ルールのさらなる明確化が求められる。

完全民営化後のJR貨物と通運との関係については、民間会社の商品販売戦略のこととして、行政の関与は必要なくなるかもしれない。その場合、鉄道施設保有会社と鉄道貨物輸送商品販売会社の間の行為は純粹の経済行為となる。その上で社会が鉄道貨物を経済原則を超えたライフラインとして残すべきとの判断をするのであれば、経済原則を超えた仕組みが必要となるであろう。その原則を構築するために、物流基本法の発想がでてきていると思われる。

アボイダブルコスト論は企業経営から出た概念ではないかと思われる。家電メーカーでも、食品メーカーでも同一企業が複数の商品を販売する場合に、副次的商品はアボイダブルコスト以上の売り上げが期待できればフルコスト以下でも販売上かまわないのである。

JR東日本のブルートレイン販売もアボイダブルコスト的な発想が基調にあると思われる。JR貨物問題の特徴は、分割された企業間に、アボイダブルコスト論が持ち込まれている

ところである。

注

(1) 国道四三二号線訴訟事件上告審判決（最高裁平成七年七月七日第一小法廷判決）

判決一

一般国道等の道路の周辺住民が受けた自動車騒音の屋外騒音レベルの認定に違法性はないとされた事例

一般国道等の道路の周辺住民がその共用に伴う自動車騒音等により受けた被害が社会的生活中受認すべき限度を超えるとして右道路の設置又は管理に瑕疵があるとされた事例

自動車騒音によるいわゆる生活妨害を被害の中心として多数の被害者から一律の額の慰謝料が請求された場合についての受認限度を超える被害を受けた者とそうでない者とを識別するための基準の設定に違法はないとされた事例

判決二

一般国道等の周辺住民からその共用に伴う自動車騒音等により被害を受けているとして右道路の供用の差止めが請求された場合につき右請求を認容すべき違法性があるとはいえないとされた事例（出典『ジュリスト』No.1081、一九九五年一二月一五日）

3 ● JUSTとTSL

▼JUSTの教訓

一九八八年から九〇年の間は貨物輸送量（トンキロ）の対GNP弾性値が三年連続で一を上回っている。弾性値が一を超える年が数年続くと、物流問題が発生する。六六年から七〇年の高度経済成長後期は道路能力の不足により問題が発生した。平成バブル期はドライバー不足により引き起こされた。幹線輸送の効率化をねらい、国内航空貨物専用便（JUST）、海上貨物高速輸送システム（TSL）、鉄道貨物輸送力増強（ビギーバック）などが検討された。モーダルシフトである。鉄、石油などの基礎物資は元々トラック輸送には限界があり、モーダルシフトは雑貨貨物、コンテナ貨物を中心に検討された。

モーダルシフトがいち早く実行されたのが、国内航空貨物専用便である。日本ユニバー・サル航空株式会社（JUST）が、ドライバー不足に悩むトラック会社の、深夜早朝の宅配

便を中心とした需要を期待して、設立された。大手フォワーダーの積荷保証は困難であったといわれている。新千歳空港の騒音対策などの地元調整に時間がかかり、事業は九一年一〇月からとなつた。東京便は九二年九月まで五七八便行われた。名古屋便も九一年一一月、一二月三四便行われたが、運航費もでなかつたといわれている。

需要が減少した上、深夜早朝便の発着枠が思うようにとれなかつた。キャバシティー一〇〇トンのB747F型機も荷役など時間的制約もあり、実際は七〇トン程度しか積めなかつた。国内貨物では旅客用コンテナに積みつけるため、積みつけ直しで人手がかかり、経費も増加した。その結果平成三年度決算では、営業収入一二億円、営業費用二九億円、営業損失一七億円となつた。運航コストは片道五七〇万円と試算され、平均タリフベースで五五トンの積荷が必要であるが、一六トン程度しか期待できず、休止となつた。

鉄道輸送は大手トラック会社を荷主としてピギーバックが行われている。運転手が不足していた時代には競争力が向上したが、旅客輸送との競合上、鉄道運行ダイヤには限界があつた。現在では、一〇トン積みトラックが積載できず、四トン車中心のピギーバック輸送に大きな進展は期待できない。将来、大都市圏の物流拠点施設が整備されると、ピギーバック輸送を活用しているトラック事業者も、陸上走行にシフトすると予測される。

▼TSLの将来

TSLは、自治体を含め地域が物流にトータルに取り組むこととなつた初めての本格的プロジェクトである。インフラ整備に限定されず、ソフトを含めた機能開発や集荷体制まで地域が関心を持つようになり、TSLのもつスピード性だけではなく、湾内走行、荷役時間、出発・到着時間などトータル輸送システムとして議論されている。食品業界の一部には多品種化に伴う在庫管理の必要性から、東南アジアとの物流で、リードタイムが航空機（一日）と船舶（一週間）の中間のスピードの交通サービスを望む声がある。国際TSLも燃料問題などを解決して、トータル物流問題として検討されることが望まれる。

採算性については、需要見通しは荷主になるトラック会社などが魅力に感じる運賃を設定できるかどうか次第であり、経費は船価、燃料費次第である。JUSTのケースが参考となる。JUSTの場合は一九九三年に株主割当による六割増資で資本金を増加させて対応している。休止後は機材を国際航空貨物便にウェットリースに出している。巨額の建造資金を必要とするTSLの場合は、TSL売買市場が形成されていない段階であり、船

舶の売却も考えられず、すべてが負担となつて跳ね返つてくる点でリスクが大きい。環境問題も重視され、公的支援の成立がきわめて困難な今日、民間資本を中心としてT S L事業を成立させるには解決すべき問題が多いといわざるを得ない。

4 ● サイバー・モールとハイパー・オフィス

物流企業のホームページ開設が相次いでいる。物販ではカタログ販売が商業的に成功しているなかで、インターネットによる物販がわが国で成功するかどうかは興味がある。カタログを見るように手軽に素早くホームページを利用できるのであれば、成功するだろう（現在の画像表示スピード、画質では困難）。決済機能が伴えばカタログ販売より優位に立つと考えられる。実験的にサイバー・モール（電腦商店街）がインターネット上に開かれている。今後、サイバー・モールでの物流・旅行サービス商品の販売はどうなるであろうか。インターネットコンサルタントホテルが画像による客室の紹介、予約受付をインターネットで行つてている。航空機、鉄道の座席もいすれサイバー・モールで販売されるであろう。駅、空港、代理店のカウンターで行われている作業を、顧客が自宅で自己責任で行うだけのことである。キヤリアは直接販売するほうが間接費が少なくてすむわけであるから、決済機能が伴えば、コストダウンにもつながり、需給調整用大幅割引なども可能となる。サイ

バー・モールによる販売が常態化するであろう。決済機能付きのインターネット・サイバー・モールは小さなキャリア、ホテルなどの情報ネットワークの利用も可能とし、旅行代理店の存在を脅かすであろう。

では、トラックの世界はどうであろうか。消費者物流を除けば、営業用トラックも実態上は特定少数の顧客を相手にしており、運送条件は旅客輸送ほど単純ではない。トラックの返り荷斡旋システムが幾度となく検討された。電話からコンピュータによるものまで、繰り返し検討、実施され、ローカルネットもコマーシャルベースで参入し始めた。しかしローカルネットがファックス主体というのが現状をものがたつている。港湾におけるC.I.Q.のような情報の関所が存在しないのが、トラックの情報システムの難しいところである。

求車情報、求貨情報についての電腦マーケット形成には限界がある（情報の複雑性だけならいざれツールが解決してくれる）。貨物情報は企業秘密に密接に関連し、現状では決して外部には公開されない部分がある。社会意識・システムが変わらなければ本格的な電腦市場は形成されない。アウトソーシングの問題と同様、物流の限界なのか強みなのか判断が難しい。

▼ワンストップ行政

行政もサービス産業である。行政改革時代の今日、「ハイパー・オフィス構想」が提唱されている。行政機関の利便性を重視した、ワンストップ、ノンストップ、マルチアクセス「ハイパー・オフィス」構想である。

「ワンストップ」とは一ヵ所ですべての手続きが可能であるということである。港において港湾合同庁舎がつくられているのもワンストップの発想である。昭和一八年勅令八三二号（海運局官制）により、海運局の業務に港湾運営行政、関税行政も含まれることとなつた時代もあった（地方海運局の業務も同じ）。ワンストップ行政の発想は古くからあつたわけである。NACCSSシステムが一九九九年にシステム更新されようとしている。ワンストップの思想からすれば、C-I-Qシステム内にとどまらず、港湾管理、海上保安行政などともオンライン化が望まれる。

「ノンストップ」とは一四時間、日曜休日も含めた行政サービスの提供である。女性の社会進出などにより一四時間二六五日オープンの行政サービス需要が強まっている。国際港

湾競争においても一四時間三六五日オープンサービスが課題となつてゐる。釜山港が選好される理由は、港湾料金よりも三六五日荷役体制にある。対岸の下関港は一九九五年九月から輸出入通関の三六五日化をスタートさせた。現状では公務員の労働条件、定員問題もあり、手続きの簡素化・情報化も併せて進めるべきであろう。清水港は日曜荷役を続けている数少ない港であるが、C I Q官庁も臨時開庁制度により日曜日に対応している。

「マルチアクセス」とはどこでもサービス受付が可能になるということである。コンビニエンスストアでの住民票の受付を望む声まであり、長野県の一部自治体では隣接自治体の住民票受付を相互に行つてゐる。また、埼玉県はパスポートの発行を東京都内で実施し始めた。シンガポール港は欧州を出港した時点で通関手続きを開始する。日本では神戸港の震災を契機にポート・ハイパー・オフィスの必要性が高まつた。しかしマルチアクセスをはじめるには、署名問題などの多くの法律問題を解決しなければならない。カード・ポン紙から電子化したゲートウェーサーバーへの活用など地道な努力の積み重ねが必要である。

サイバー・モール、ポート・ハイパー・オフィスすべてが、通信費用の大幅低減を前提としている。通信分野の構造改革が期待される。

韓国建設交通部では物流情報化を実現し、物流費用を節約することにより、国家競争力

を高めることに寄与するため、総合物流情報電算網の構築事業を推進しているとの報告がある。総合物流情報電算網とは、陸上、海上、航空を通じた輸出入および国内貨物流通などの物流活動に付随する情報の流れを情報通信技術を駆使して、電算化、自動化する国家電算網である。韓国最大の情報通信資源を保有する韓国通信と国内唯一の物流情報通信会社の韓国物流情報通信が、一九九六年四月一九日建設交通部から総合物流情報通信事業者として共同選定された。釜山港では情報システムの導入により、必要書類を七五種類から一二〇種類に減少させ、年間約四五億ウォン（約六億円）が節約されたと報告されている。

5 ● 物流施設

社会資本整備の相互連携は、財政構造改革の必要性が強まるなか、重要性を増している。平成八年度に国土庁が実施した「関東広域圏における総合的な物流施設体系整備計画調査」では、道路一体型広域物流拠点と鉄道貨物駅との連携が検討課題とされた。総合物流施策大綱で提案されている施策が実施レベルで検討されている。

倉庫業は資産保有産業であるといわれている（倉庫業に従事する労働者は約一一人で物流関係ではトラックに次いで多い）。したがって、資産にかけられる税金に敏感にならざるを得ない。この点はホテル・旅館と共に通するところがある。企業は雇用機会創出の重要な社会的存在との認識が強くなつてきていて。法人税率の一括引き下げを行い、特別償却制度など法人税の特別措置を廃止する構想も時折報道される。倉庫業界では法人税が一%下がれば三〇億円程度は減少する試算もある。トータルの判断が必要である。

倉庫業の中心は、かつては駅頭倉庫、港湾倉庫であった。港湾地区の土地は行政財産が

多く、資産保有できない。モータリゼーションの進展は鉄道貨物の減少とトラック貨物の増大をもたらした。資産は駅頭倉庫から高速道路付近の流通センターへと移つていった。駅頭の保有地はビルに変わつていった。資産価値が増大した。一種の土地信仰の発生である。土地対策は行政の手段でもあつた。流通市街地の整備に関する法律（流市法）、輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（FAZ法）においても、土地の利用政策が中心である。これから成熟社会の物流拠点整備においては、従来の土地信仰がきかない。かつてのように土地がメインの担保とはならなくなつた。しかも物流施設は迷惑施設と受けとめられやすい。

外航海運のコンテナバースはわが国では各港の埠頭公社が整備する専用バースが中心である。コンテナリゼーションへの対応策としてこれまで専用バースは十分に機能してきたといえる。日本船社が支払う年間のコンテナ埠頭借受料の合計額は約一七〇億円、外国船社の合計額は一〇〇億円と推計されている。これに対してシンガポール、香港、釜山などアジアの国際ハブポートは公共バースが多い。港湾荷役を含めたソフト問題と関連するが、情報技術を駆使すれば公共バース方式のほうがより効率的に施設を利用できるのであらうか。

▼一兆円時代を迎える航空貨物産業

成田空港の平行滑走路の完成目標が二〇〇〇年度と発表された。平行滑走路が完成すれば、貨物専用機だけでなく旅客機のベリー（下部貨物室）の輸送力が大幅に増大する。航空貨物は邦人企業関係だけでも六〇〇〇億円産業である。外資系を含めればいずれ一兆円を超えると期待される。

航空貨物関係者の間では、輸送力が急激に増加するタイミングであり、成田空港周辺に自社の物流施設を整備する必要性が大幅に高まっている。通関する貨物を成田空港とTAC（原木）で仕訳して基準（仕訳基準）⁽¹⁾の廃止を先取りして、大手フォワーダーは原木付近から成田空港周辺に自社施設の展開を始めた。現在は余裕があるものの、いずれ成田空港の貨物処理能力が逼迫するとの予測もあって、東京税関がエリア内（成田市、芝山町、多古町および大栄町）における保税倉庫などを認める可能性が高いと期待して決定したと推測できる。

千葉県は成田国際物流複合基地として空港直近の地に貨物施設地区を整備している。空

港に直接隣接した施設は理想に近いものがある。成田空港貨物地区の交通は輻輳しており、トラック交通の削減を図るため、空港公団は車両呼び出しシステムを開発した。天浪待機場でのポケベル待機システムであり、一日平均二五〇台のトラックが利用している。航空貨物用倉庫も大型化してきており、航空フォワーダーのニーズとタイミングがずれないうちに成田国際物流複合基地の完成することが望まれる。

成田空港は世界一の貨物空港である。トランジットカーゴも一～三割ある。その一方で、航空機技術の改善はいずれその航続距離を長くさせる。航空フォワーダーの活動は海外現地法人のウエイトが高くなりつつある。ジャパン・パッキングとならないよう、航空物流拠点としてハード・ソフトの進展が一刻も早く望まれる。

注

- (1) 成田空港の貨物スペース不足対策と交通混雑緩和等を目的として、輸入貨物につき、①緊急品、②食品検査・動物検査を必要とする貨物、③成田周辺荷主の貨物、以外の貨物は成田ではなく原本（T A C T）の保税上屋でなければ、通関をしないという関税当局の基準。成田空港第四貨物ターミナルの完成により、この基準が廃止され、すべての貨物の成田での通関が可能となつた（一九九六年四月から）。

6 ● 國際複合運送

▼ドア・トロ・ドア

貨物は必ず最終目的地まで運送されるはずであり、現象面からみると、今も昔も代わりはない。これまでこれらの貨物が国際複合運送として認識されなかつたのは、荷役バリアおよび情報バリアが高すぎて、ドア・トロ・ドアで考える必要性がほとんどなかつたからではないかと思われる。コンテナリゼーションと情報化の進展はもはや物理的なバリアは破壊してしまつたともいえ、国際複合運送が進展しないとすれば、それは物流制度すなわち、C I Q等制度に問題があるのでないかとまで思われるようになつた。

錢屋五兵衛の時代も、「あこがれのハワイ航路」の時代も、海運は素人には近寄りがたい特殊性を有し、物流の世界ではそれだけステータスもあつた。しかし、日本以外のアジアにコンテナ航路の拠点が移動してしまつた今日、わが国海運企業はますますトータル物流

企業としての道を歩む時代にきたと思われる。激しい国際競争のなか、日本荷主企業は外国企業とドア・ト・ドアで競争している。国際複合運送は国境を越えたトータル物流としてとらまえられる。

物流問題も経済現象であり、きわめて単純化してしまえば需要と供給のバランスの問題である。したがって、運送業は需要と供給のバランスを効率的にとることにより成立するわけであるが、国際複合運送の場合はこのバランスをとるにあたって、地域的な広がり、機能的な広がりが大きいところから、効率的に行うノウハウが極めて重要である。需給バランスが崩れているとダンピングが発生する。古今東西ダンピングは通常であり、その昔、"馬方"は帰り馬料金のダンピングをしたそうである。

▼国際複合運送人

国際複合運送を論じる場合、かつて実運送人と利用運送人あるいはキャリアとフォワーダー論議があつた。しかしながらこのキャリアとフォワーダーの定義はケースバイケースどころか不明確であり、議論が散漫になりがちであつた。私法的に見れば運送契約を引き

受けるものはすべてキャリア（キャリアの概念も荷主との関係では相対的なもの）であり、国際複合運送を論じるに当たってはキャリアのみを論じればよいことになる。なお、用語としてのフォワーダーはアメリカの法体系において複数の概念が存在し、NVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier の略で自ら運送手段を持たない元請運送人のことをいう。一九八四年米国新海運法により「荷主」として認知された）の位置づけも日米で異なつている。

国際複合運送の議論の根底には法的には運送責任があり、それを証券として表わす運送証券、B/Lが存在するわけであるが、将来的にはこの運送責任を負う者、B/L発行者は誰かという意味の低下が充分に予想される。交通機関の高速化・高信頼性化並びに情報化が進展すればするほどB/Lの必要性を低下させ、その分責任問題を矮小化させる。輸送供給力の増大はますます販売体制のネットワーク化を促進させる。

運送契約は請負契約である。運送は誰が実行行為を行おうが貨物が確実に運送されればよい。したがって運送人内部では責任と作業が分離してくる。また、国際複合運送の場合、運送行為の実作業をすべてを行うことは不可能に近い。しかし実作業から全く遊離してしまふと顧客のニーズを吸収できない。外国のインランドに関するノウハウは現地での実作

業を通じた経験により得られるものである。

国際物流は海運にしろ航空にしろその拘束力はカルテルが中心の一つとなつてゐる。しかししながら全世界を相手としたインター・モーダルサービスはカルテルを維持するにはあまりにも規模が大きすぎる（ポイント・ツー・ポイントでは小さすぎる）。実行が困難であるとともに調整すべき相手もまた多数に上りシステムとして非現実であると思われる。インター・モーダルサービスはインランドからインランドである以上関係国の国内物流法制が問題となる。規制問題がクローズアップされる。しかしながらどこの国へ行つても作業レベルにおける物流は行政法規的なレギュレーションもさることながら、社会経済実態に根ざしたノンレギュレーションバリアが存在するわけであり、本来はここまで踏み込んで相互に検討しないと問題の解決にはならないであろう。

国際複合運送サービスの担い手となる利用運送に関する行政法規について、国境を越える問題がある。外国発の利用運送（輸入貨物）について日本の運送取扱法規の適用は現実に困難である。したがつて日本発の輸出貨物を中心に適用されているのが現実である。日本のみならず諸外国においてもフォワーダー法規の適用は同様の状態であろう。外国発の日本への輸入貨物に関するフォワーディング業務に力を入れている日系現地法人が増加し

て い る 今 日 、 国 際 複 合 連 送 に 関 す る わ が 国 の 対 応 は 、 開 か れ た 方 向 に な ろ う。

5章

物流基本法

1 ● 物流および物流業

▼観念の転換

物流基本法を論ずるためには、まず対象となつてゐる「物流」を確定する必要がある。

角本良平博士は『交通学説史の研究』(財団法人運輸経済研究センター、一九八一年、第九章物的流通)において「物流」とは荷主企業側に着目した観念であるとし、荷主企業が自己の生産する商品を消費者の手元まで、純粹の意味での流通と対応させながら、配達するための輸送・保管システムが物的流通(物流)とする説に賛同されている。したがつて運輸政策審議会答申などにおいて、「輸送産業」を中心にしてそれを「物流産業」と捉え、その効率化がすなわち物流体系の効率化になるという考え方は観念の転換としている。さらに「物流」と「輸送」の関係を明確にするとともに、「輸送」の大部分が物流論ではカバーできないことを認識して、今一度貨物輸送論を取り上げるべきだとしている。

角本博士が問い合わせられた論点は、学説としてだけではなく行政の視点を考えるにあたつても重要である。貨物運送事業の行政規制は、当該事業の発展を唱いつつも沿革的には利用者保護を主目的にしたものであり、ICCもわが国運輸省も一義的には利用者保護のために存在する。したがつて観念の転換はないはずであるが、そのような印象を与えてしまつているとしたら、原点に返つて検討しなければならないであろう。その点で供給サイドの読者を対象にした雑誌が「物流」の名称を用いることも観念の転換である。

需要者に着目した物流についても、これまででは発荷主サイドの議論が中心で、商品販売の競争上いかに物流コストを安くするかが関心事であった。情報技術の進展によつて、着荷主あるいは最終消費者のサイドから物流を考える時代に入ってきており、荷主企業をも通り越したレベルにまで到達したといえる。

▼ 物流業

「物流」に対して、「物流業」という言葉は、現実には供給サイドの用語として使用されている。石油業、鉄鋼業は物流業であることもあるが、輸送業を中心として物流業

ということが一般的であり、角本博士がいうところの観念の転換が常態化している。しかしながら、「物流業」については閣議でも話題になつた「サードパーティロジスティクス」、「物流のアウトソーシング」のように今なお需要サイドの観念として使用されることもある。

供給サイドの観念としての「物流業」をそれぞれ集荷、労務提供、施設提供にウエイトをおいて説明する方法がある。集荷業であるとする見方はニーズに最も敏感であろうとする見方である。宅配便の成功例はそのネットワークを活かした集荷力であろう。外航コンテナ船社のパワーもその集荷力にある。航空フオワーダーのキャリアに対する力もニーズを把握する力であろう。国鉄時代の通運との関係が航空貨物などと異なつていたのは国鉄の特殊性であつたのかもしれない。結局、集荷力とはニーズを把握する力であり、利用者の声を最も近いところで聞くところにいることが強みであるということになろう。物流の規制緩和が論じられる場合はこの見方にウエイトがおかれていくようと思われる。

物流業を労働力提供にウエイトをおいて見る見方がある。港湾荷役業はターミナル、大型作業機械は船社などが保有しております、まさに労務提供にその中心がある。港湾運送事業法では下請制限規定が設けられており、自ら作業を行うことが基本にある。生コンクリー

表5-1 物流業の現況

区分	営業収入 (億円)	事業者数	従業員数 (万人)	中小企業割合 (%)
トラック	122,878	45,015	117.6	99.8
内航海運	12,472	6,135	4.1	96.5
外航海運	18,233	313	1.0	60.5
倉庫	16,697	4,780	11.1	84.1
港湾運送	12,260	1,059	6.3	91.1
JR貨物	1,963	1	1.2	-
航空運送	2,552	8	-	0
鉄道取扱	3,382	894	1.0	84.7
航空取扱	6,106	99	2.0	43.9
外航取扱	1,261	325	0.2	70.1
トラックターミナル	314	19	0.0	89.5
合計(*)	198,118	58,648	144.6	-

注 トラックの斜字は平成5年度、トラック以外の斜字は7年度、その他の数字は6年度の運輸省資料。合計は異なる時点の数字を加算したものとなっている。

トは輸送中ストップすれば固まってしまうものであり、特殊危険品輸送は取扱者のノウハウがセールスポイントになる。物流業に限らず大工場ではフィジカル部門の下請化がはかられており、輸送部門と構内雑役部門が一括下請に出される。物流のアウトソーシングはこの労務提供にウエイトをおいた見方である

最後に物流業は施設提供業であるとする見方がある。ターミナル業、倉庫業はまさしく施設提供が大きなファクターである。大手トラック会社の強みはネットワーク力であるが、要である大都市内にターミナル施設を保有する力でもある。外航船社の強さはターミナルを借り受けられる力もある。JR貨物、道路公団も施設提供にウエイトがおかれる。この見方に立つ場合、

公共投資、公共性にウエイトをおいて物流が論じられる場合が多いようである。

いずれにしても物流基本法が論じられる場合、多方面にわたるところから議論が散漫になる可能性がある。わが国経済社会の大問題であるとすれば、当然乗り越えなければならない点であろう。

2 ● 貨物と旅客

日本では物流は旅客のバイプロダクトである。それだけに徹底した経済合理性が求められる。

物流コストは、旅客と通路などの共通利用の場合、分担割合が議論となる。国内航空貨物は完全に旅客のバイプロダクト的な取扱いである。鉄道貨物はアボイダブルコスト論議に現われている。高速道路では、地方と大都市の費用分担問題として現われているが、旅客と貨物の分担問題となる可能性もある。鉄道貨物も大都市旅客と地方旅客および貨物利用者の分担問題としてとらまえられる可能性もある。物流関係者は、旅客輸送と比較して一般に認識されることの少ない貨物輸送の重要性をより社会に認識されるよう働きかけを行う必要がある。物流基本法の制定運動はこうした動きの一つである。

社団法人日本物流団体連合会が総合物流施策大綱作成にあたって「新幹線の完成により、鉄道貨物輸送がマイナスの影響を受けることのないように」との要望を行っている。旅客

輸送と貨物輸送の関係が日本と逆であるアメリカでは、一九九七年一月六日に米国運輸省が発表した国家物流基本政策において、「貨物と旅客輸送サービスのための交通インフラの有効で公正な共同利用を促進する。……国の交通インフラが効率的に使用されるには、貨物および旅客の両方の輸送運営者によつて施設の共同使用が行われなければならないであろう」としていることは興味深いものがある。

国鉄時代であれば、あるいはJR旅客会社とJR貨物会社が同一会社であつたと仮定すれば、内部問題として旅客列車と貨物列車どちらを優先すべきかという判断になる。現実には別会社であるから、民間会社としてみれば、JR旅客会社は、旅客列車を優先せざるを得ない構造となつてゐる。

総合物流施策大綱においては「貨物輸送の重要性が旅客輸送に比べて国民に認識されにくくことに留意しつつ、規制緩和や社会資本整備を通じ、輸送モードが相互に連携した交通体系を確立するというマルチモーダル施策を推進していくことが特に重要である」としている。

わが国では道路については燃料税設定の一九五四年からディーゼル車の優遇が行われてきた。燃料価格の国際比較においても、軽油は他の先進国より安く、ガソリンは高い。ト

ラック事業者のインフラ利用負担についても乗用車に比べかなり優遇されているとする見解がある。乗用車との比較では、自動車重量税で五分の一、高速道路料金で十分の一定程度と軽くなっているとする〔「わが国物流効率化のための方策」「調査」日本開発銀行、一八九号、一九九四年六月〕。立場によって評価の分かれるものである。それだけにミクロベースでは経済合理性が求められるが、物流基本法の場合は社会全体でマクロベースの論議をしなければ結論はでないであろう。

3 ● 緊急時輸送

物流が社会的存在であることは、緊急運送時に強く認識される。海上運送法、道路運送法、港湾運送法では緊急時における運輸大臣の運送（実運送）命令が規定されている。国の制度により利益を受けている同法規制事業者に対しては、災害の救助など公共の安全の維持のために必要がある場合、運輸大臣は運送命令が出せることとなつていて。外航海運に関しては、許可などの対象となる国内海運と異なり、事業を行うこと 자체は自由であり、国の制度により利益を受けているわけではないから、命令の対象となつていかない。鉄道および航空については、国有あるいは特殊会社などによるサービス提供からスタートした経緯もあり、特に運送命令規定は設けられなかつたと思われる。

諸外国では国家非常事態時において、自国籍船などに対し徵用手段により緊急輸送を確保している例が見られる。徵用（収用）は、国家が直接運送手段を強制的に調達、支配し直接使用する。運送命令は国家が運送事業者に一定の運送サービスを要求して間接的に

達成する。徴用規定も運送命令規定も実際に発動されることはまれであり、事前折衝の結果行政指導的運用で目的が達せられるのではないかと推測される。

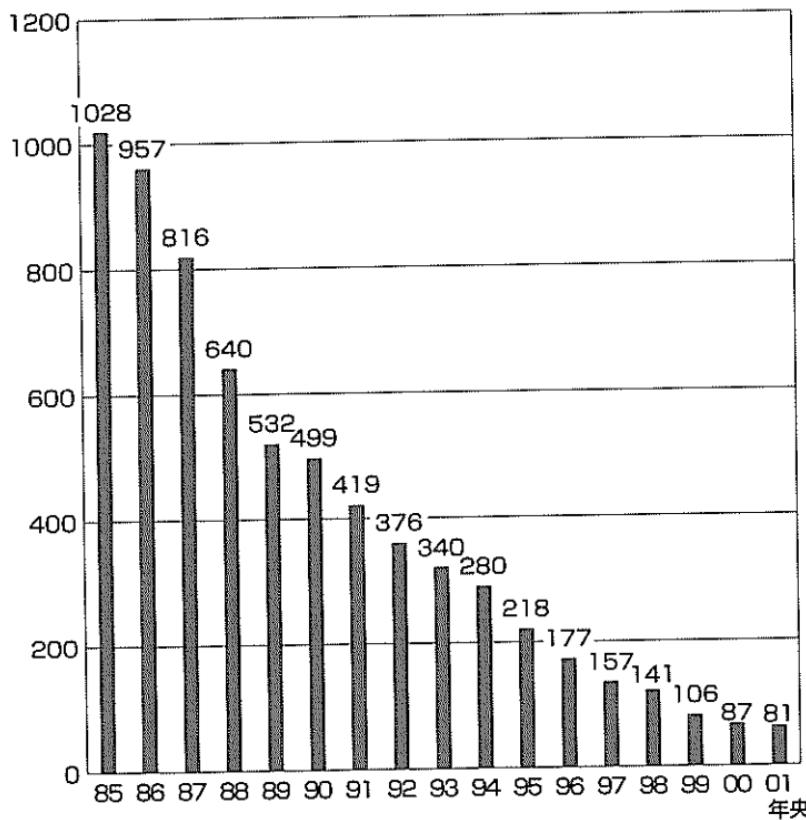
PKOで話題になった国際平和協力法においては、物資協力に関して必要がある時に、運送事業者などに協力を求めることが出来ることを規定している（運送事業者の同意を前提としている）。湾岸戦争時の船舶については、運送サービスの提供ではなく、船舶の提供という形態をとった。海運事業者に対して紛争解決後の中東ビジネスへの配慮がなされているのである。

災害救助法においては、都道府県知事は災害救助を行うため輸送関係者を救助に関する業務に従事させる命令を出すことが出来る。必要があれば物資の収用もできる。

運送命令、運送要請は国内輸送と国外輸送で受け止められ方が異なる。制度としては主権の及ばない国外輸送には、当事者の同意を前提とする運送要請が適当である。

規制が緩和されると、各交通機関における営業用、自家用の区別が希薄になる。政府の保護による見返りとしての運送命令規定も存在理由がなくなる。緊急時における物流サービスを確保するシステムが必要であるならば、営業用、自家用の区別なく、自動車、船舶など運送手段の保有者へ運送要請を行う規定となる。日本社会に必要なものなら、日本社

図5-1 日本籍外航貨物船の隻数
(2000総トン以上)



予測手法

- 1 1995年央（実績）を基準都市、過去5年間の船種ごとの売船状況を勘案して、96年以降の各年ごとの減少隻数を船種ごとに予測。
- 2 96年以降の新造船隻数は、現在計画されているものに限ることとし、竣工時期に増加分として計上。

出典 運輸省海上交通局海事産業課作成資料（95年）による。

会構成者に対する運送要請などになろう。外資規制をせず内外無差別の場合は、在日外国企業に対しても要請することとなる。国外への運送の場合は、主権の問題があり、日本籍の航空機、船舶に限定されるのが常識的であろう。

日本商船隊として日本船舶に加えて外国用船との合計値が発表されはじめたのは、「昭和五〇年 海運白書」からである。支配外国用船と単純用船の区別を始めたのは平成二年からである。日本籍船の減少が影響したものと推測される。運送要請の対象に外国用船を含めることには議論があろう。

日本社会が必要な時、市場で外国籍のものをチャーターすればよいとする考え方もある。日本籍航空機、船舶に関し、それを運行する技術を含めた保有コスト次第であるが、日本籍のものを全く不要とする意見は極めて少数であろう。一九九七年一月六日公表された米国国家物流基本政策では、緊急輸送面の充実を大項目としている。

4 ● 技術開発

技術開発が経済や社会に与える影響は大きい。逆に経済や社会が必要とする技術の開発は速度がはやい。

エネルギー対策、環境対策が緊急の重要課題であるとするならば、電気自動車開発はアボロ計画的な発想で集中的に取り組むべきではなかろうか。その成功は、エンジン、モーター製造部門、エネルギー供給システムに大変化をもたらし、タンカー輸送、機械部品輸送、税制、公共事業制度にも大きな変化をもたらすであろう。交通は安定期に入つており大きな変化はないとの認識もあるが、モーターとバッテリーで走行する電気自動車が、より普及するようになれば想像を超える影響を社会経済システムに与えるであろう。

長江中上流地域の経済発展のため、長江上中流域直航の河川専用船の開発が期待されている。日本との直航であればオーシャンバージシステムが必要であるが、喫水を自由に変化させることの出来る河川併用船や新型ラッシャー船が登場するかもしれない。中國内陸部

と沿岸部の経済開発思想いかんである。技術開発は、それを必要とする社会経済的環境が整えば成功させられる。TSL、オーシャンバージ船などはそれを必要とする極東物流圏が社会的、経済的に形成されていれば、問題点は克服されるであろう。

社団法人日本ロジスティクスシステム協会（JILS）などが主催した国際物流技術展のオープニングに参加する機会があった。展示はシステム系とメカトロ系に大別された。システム系の技術開発は物流に限らず大きな進展があり、物流部門に限定すればむしろ物流ソフトの開発が今後重要であることがうかがえる。メカトロ系については、物流部門が人手作業を必要とするところが多いことから、安全対策、高齢化対策としてコンテナターミナルの自動化など省力化技術開発に期待が寄せられている。

省力化技術も社会システムの一環として開発されている。ガントリークレーンの一時間当たりの物理的処理能力は三〇～四〇個である。しかしクレーンの生産性は、たんに物理的な処理能力ではなく、一台が一年間に取り扱った量である。三六五日、二四時間のノンストップを可能とする港湾ソフトと合わせて判断すべきことである。完全自動化ターミナルは、ノンストップを可能とするが、スタッキングコーン（デッキ積みのコンテナの上下を固定する器具で、取扱作業には人手を要する）を必要としないハッチレス船を前提とするこ

となる。労働問題を含めグローバルなレベルでそれが社会的、経済的に必要とされるかという判断になる。

環境問題の一つの解決方法として、地下貨物専用道路の構想が検討されることがある。しかし用地買収、出入口付近の環境問題を考えると現実性が薄い。むしろ、情報化を促進してデュアルモード型の交通機関を開発することが現実的であろう。ITSに代表されるものが最も現実的方向として期待される。モーターで動く電気トラックであればなお制御しやすいであろう。自動走行を可能とすれば、鉄道・自動車の区分もなくなる。事故、環境、労働者不足などの問題も解決する。

▼鉄道、自動車の接近

鉄道と軌道の区別を考えないで定義を試みると「軌条、架線などの固定的な施設を設け、これに導かれて運行する運搬具を用いて、人又は物品を運送する施設の総体」ということになる。デュアルモードも部分的には鉄道（広義）であり、部分的には自動車となる。この定義では「電波のレール」を想定していないが、「電波のレール」が実用化される段階で

は、鉄道、自動車を含めて新規に法律を考えたほうがよいかも知れない。

現行法制度の鉄道と軌道の区別を考えるには、鉄道国有主義まで遡らなければならない。

明治三九年（一九〇六）の鉄道国有法により一般運送の用に供する鉄道はすべて国の所有とすることとなつた。地方鉄道は鉄道国有主義のなかで例外的に一地方の交通を目的とするとして存在が認められたが、軌間は一・〇六七メートルとされ、有事には国鉄と相互直通、買収が可能とされ、国鉄と全国ネットワークが形成されるものと位置づけられていた。これに対しても軌道は道路交通の補助手段として認識されており、性質上一地方の交通の範囲を超えるものを考える必要がなかつた。私設鉄道条例（明治二〇年～一八八七）は馬車鉄道を除外していた。さらに公共道路上に敷設するものは電気を動力とするものであつても、私設鉄道条例ではなく馬車鉄道に準ずべしとの鉄道局長官（当時）の判断もあり、軌道条例が明治二三年（一八九〇）制定された。現在の軌道法の前身である。現実の鉄道と軌道の区別は、道路の上の敷設性が唯一のメルクマールであるが絶対のものではない。臨時行政調査会（昭和三九年～一九六四）では地方鉄道法と軌道法を統合して権限の一元化（運輸大臣）を図るべきであると答申している。明治二八年（一八九五）、京都電気鉄道は琵琶湖の疎水から起こした電力により運行された。軌道を造るため道路を拡充し、その資

金は鉄道運賃収入に求められた。今日、道路財源が軌道のインフラ整備に充てられている。
鉄道（広義）と道路はいつの時代も相互の存在が問題となる運命共同体である。

5 ● 極東物流圏

▼瀬戸内海のライン川化

運輸省貨物物流企画課で『日本海及び東シナ海を中心とした極東物流圏構想』という調査報告書が一九九七年三月に出された。井上泰正氏（現大阪府交通対策課）、室谷正裕氏（財団法人運輸経済研究センター休職出向中）の両氏が中心となつてまとめた報告書である。極東物流圏への問題意識は十数年来持ち続けてきたものであり、興味深く参加させてもらつた。コンテナ輸送の中心が日本から東南アジアに移つているとの報道が多くなされている。雑貨だけではなく、基礎産業物資物流の中心が日本から中国などへ移転していくと直感的に感じた。域内海運が発達し、東シナ海が瀬戸内海のようになり、瀬戸内海がライン川のような国際河川的なものになるのではないかと、かつて河川上流の神戸に勤務しながら考えたものである。また、国際河川化した瀬戸内海での規制のあり方が大きく変わるものでは

ないかとも思った。島国イギリスの海運にヒントがあるかもしれない。

東・東南アジア地域の経済は先進国経済の低迷をしりめに拡大基調を維持しており、今後二一世紀にかけて「世界の成長センター」として世界経済の牽引力となっていくものと思われる。独自路線をとっている北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）や連邦崩壊後の混乱が未だに尾を引いている極東ロシアも今後の経済開放に期待ができる。NIES諸国はすでに先進国の仲間入りを始めた。

O E C Dへの正式加盟が決まった韓国は、一九九九年一月までに自国貨物・自國船優先積のウエーバー制度を廃止し、海運自由化を行う。また、韓国では保冷車・冷藏車など特別な品質管理が要求される貨物を運送するトラックについて、一五日間の期限付きで日本車の乗り入れを認めた（積み替え不要）。日本に関しては、下関税関支署が九五年九月から三六五日体制をとつており、日本通運株式会社は航空便に対抗できる東京（金曜夜）発釜山（月曜朝）着サービスを開始している。

荷主・船社の港湾選択行動パターン分析を行うと、国際海上コンテナ貨物は四大湾以外での取扱量が二割程度が最適との結果がでている。わが国地方港の国際化に関心を寄せる韓国物流学会、韓国建設交通部のメンバーなどからなる視察団とわが国運輸省、通産省の

担当者などとの意見交換会が開催された。極東物流圏の形成についても意見が交換された。両国のみならず、中国、ロシアを加えた極東諸国の物流担当大臣、物流団体による意見交換が必要な時代が到来しつつある。

▼中国を中心とする物流圏の形成

今後の極東アジア地域の経済成長を左右するものは一二億の人口を有する中国である。一九七八年からの「改革・開放」政策により、沿海部の経済特区、開放都市はめざましく発展を遂げている。石油、石炭、鉄鋼、セメントなどの生産・消費は世界有数の規模になつており、今後一人当たりの消費量が増大すればするほど、需要と供給の過不足も増大し、物流量の振幅も大きくなるといえる。極東域内の輸送量も増大の一途をたどっている。

また、域内の貨物輸送の高サービス需要の増大に対応し、コンテナ貨物、航空貨物も増加し、自動車部品、電気製品、繊維製品、食料品などに適したコンテナ輸送のシェアは世界の約半数を占めるに至っている。航空貨物も高い伸び率を示しており、世界上位一〇空港に四空港がランクインしている。

将来巨大な消費市場を抱えることとなる中国は、メガポートの整備を進めている。CO SCOは五〇〇〇TEU級のフルコンテナ船六隻を所有する。日中間では、上海・長江交易促進プロジェクト（上海経済圏・長江流域経済圏と阪神経済圏を結び、日中経済交流を促進しようとするもの）が動き出しつつあり、一九九七年一月に民間第一船が就航している。しかし、歐州大陸の国際フェリーに比べ日本関係の国際フェリーは必ずしも活発ではない。一九九四年開設の長崎上海国際フェリーが九七年休止した。長崎の立地条件、コンテナ船との運賃競争、スケジュールなどが原因としてあげられている。

極東・歐州間の鉄道輸送についてはシベリア・ランドブリッジが、ソ連崩壊や歐州航路の運賃低下、スピードアップなどによつて最盛期の十分の一程度に減少している。これに對して、現在中国から中央アジアなどを経由して歐州と結ぶチャイナ・ランドブリッジが注目されている。環日本海関連プロジェクトとして、吉林省を中心とする輸出入貨物をトランジット輸送する中ロ国境ザルビノ港開発も検討されている。

しかしながら総じて極東アジア地域においては物流インフラの整備が遅れている。港湾輻輳によるリードタイムの長期化、鉄道網の絶対的な不足、貨車の不足、道路事情の悪さなど内陸輸送体制も不備が指摘されており、国際複合一貫輸送の障害となつてゐる。全長

六三〇〇キロメートルの延長を有する長江を利用した水運は、下流域を中心に外航コンテナ船の定期航路が開設され、年間四〇万TEUのコンテナ輸送を行っているものの、その能力の一割程度しか活用していないといわれている。中上流域は年間の水位差が大きく下流の南京大橋の桁高制限とともにネックとなっている。

総合的なシステムとしての物流の概念が未発達なため、物流の効率化の重要性が認識されておらず、物流管理のためのノウハウの欠如、複合一貫のためのフォワーディングサービスの未成熟、規格不統一が指摘されている。これらの問題が改善されて域内の水平分業体制が一層促進され、一体的、共同体的な色彩を帯びてくるようになれば、当然のことながら中国を中心とした域内物流がさらに活発化することとなる。長期的には極東ロシアも含めた一大物流圏が出現することになるであろう。

6 ● 物流基本政策と物流基本法

運輸省広報誌『トランスポート』（一九九六年一二月号）で、野尻俊明流通経済大学教授が物流基本政策の確立のための提言として、物流基本法の制定を提唱されている。八〇年代にアメリカで行われた運輸関係の規制緩和問題に詳しい野尻教授は、わが国でも物流に関する基本政策の樹立を促進するための物流基本法の制定を主張している。社団法人日本ロジスティクスシステム協会（JILS）も「行政府が一致して、物流施策をまとめるこの機会に、諸官庁にまたがる物流施策に対する国としての基本理念、指針、施策の大綱、国の責務、国民への理解、産業界との関わり、基本計画、組織等を明確化した物流基本法が制定されることが望ましい」との要望書を出してきている。立法府への働きかけが必要な内容である。

一九八〇年米国自動車運送事業法では、大幅な規制緩和とともに、第四条で「新国家運輸政策」を宣言している。①利用者ニーズに応えること、②ニーズに対応するため、質お

よび価格の多様な選択を可能にすること、③設備とエネルギー資源の最も生産的な利用を認めること、④複合運送を促進することなどが宣言されており、野尻教授の主張のヒントになつていて。アメリカではその後九七年一月に国家物流基本政策を公表している。

▼議員立法による基本法制定

わが国では平成七年一一月一五日に高齢社会対策基本法と科学技術基本法が議員立法により成立した。これまでにも環境、土地、心身障害者対策、林業、観光、災害対策、農業など国的重要政策分野について基本法が制定されている（表5-2）。基本法は立法府がその分野について国の基本的方向を指示示すものであり、内容は国会決議に近いものとなつていて。基本法はその分野に関する基本理念、国の責務などを規定するとともに、基本計画を定めている。したがつて国民の権利義務に関わるいわゆる法律事項が存在しない場合が多い。内閣をあげて取り組む課題（環境、土地など）については法律事項が存在しなくても内閣提案で法律が作成されることがあるが、一般的には立法府において議員提案の形で立法されることになる。

表5-2 基本法リスト

法律名	成立年月日	成立形式	備考
高齢社会対策基本法	平成7.11.15	議員立法	
科学技術基本法	平成7.11.15	議員立法	
環境基本法	平成5.11.19	内閣提出	
土地基本法	平成5.12.22	内閣提出	
障害者基本法	昭和45.5.21	議員立法	
林業基本法	昭和39.7.9	内閣提出	
観光基本法	昭和38.6.20	議員立法	
農業基本法	昭和36.6.12	内閣提出	見直し作業中

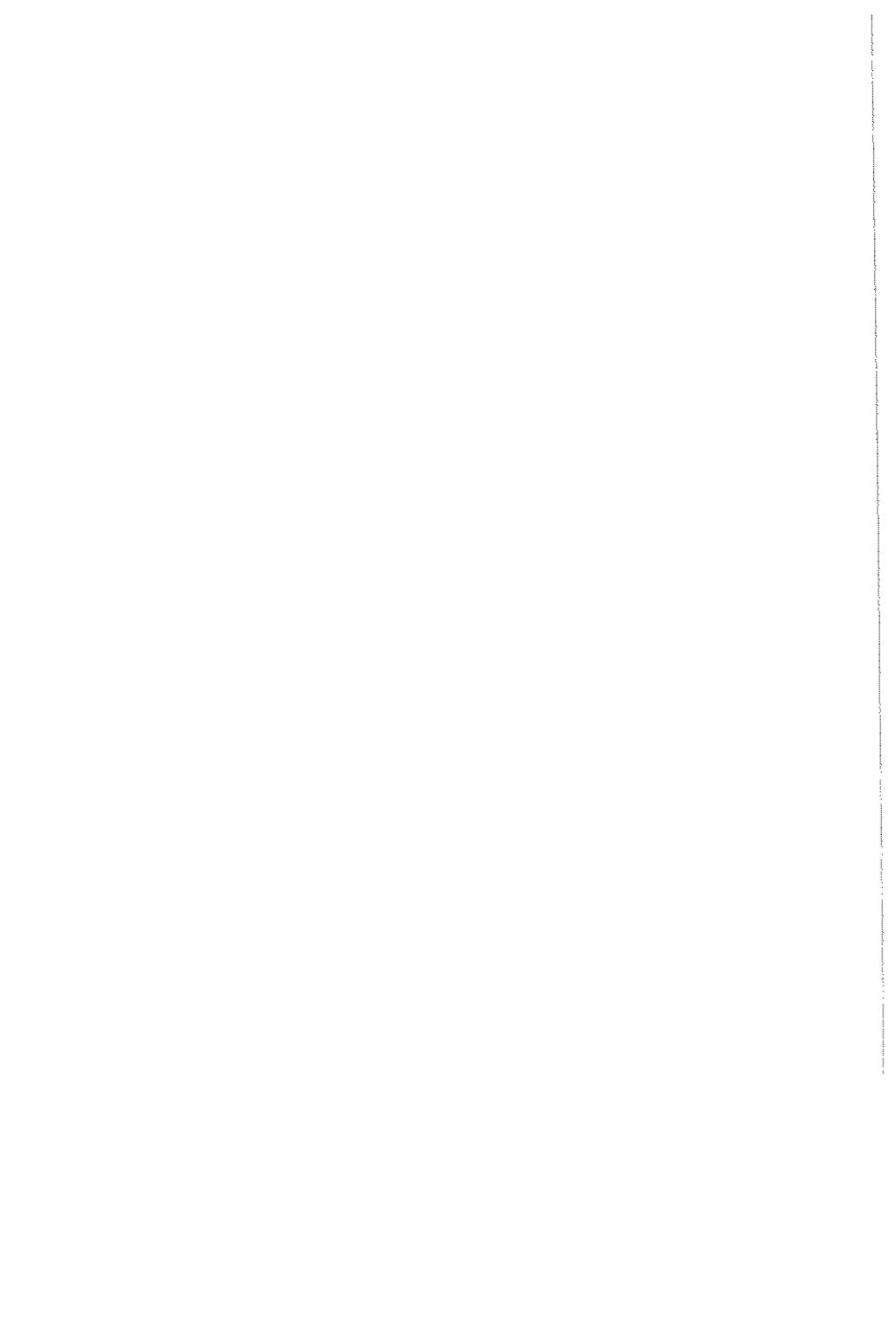
議員立法に当たっては、その分野に関する議員連盟が活動することがある。「海の日」制定に大きな役割を果たした超党派による海事振興連盟がその代表例である。物流基本法の制定にあたっては、日本にとって物流問題の解決がきわめて重要であるという物流関係者の認識が、立法府においても形成される必要があり、関係者の運動が必要であろう。

立法府において国政の基本的事項に関し、長期的かつ総合的な調査を行うため、調査会が設けられることがある。産業・資源エネルギーに関する調査会が代表例であり、都市内物流の効率化の推進と省庁間の連携強化、モーダルシフトの推進と環境整備などが調査されている。また参議院議長の諮問機関として臨時物流問題調査会（仮称）の設置が一部の議員により検討されたこともある。その趣旨は、物流を所管する省庁は運輸省、通産省、農林省、建設省、警察庁、労働省などに分かれており、政府として整合性のとれた政策が打ち出されているとはいえない

い状況にあるとの認識からであった。

総合物流施策大綱が閣議決定された。政府のアクションプログラムであり、経済構造改革の観点からの「施策」のまとめである。物流全体に関わるものとして省庁連携のもとに初めて作られたことには意義がある。

物流は社会と経済を支えるライフルイン機能を持つパブリックな存在である。利用者ニーズに対応した効率的な物流サービスを提供するための構造改革は必須であるが、同時に物流の社会的な存在意義の認識を確立させ、施策を実行する際の基本的指針となる基本政策を確立すべきである。物流基本法の制定が強く望まれる。



総合物流施策大綱

平成九年四月四日
閣議決定

第1 基本的考え方

(1)はじめに

我が国の物流は大きな転換期を迎えて いる。

世界経済のグローバル化が一層進展する中、企業が立地する国を自由に選ぶという国際的な大競争時代が到来しており、我が国経済の新たな発展の可能性を拓いていくためには、高コスト構造を是正し、消費者利益を確保すると同時に、我が国の産業立地競争力を強化する必要がある。このような状況下で、物流のあり方は、国や地域における産業立地競争

力の重要な要素のひとつとして認識されるに至っている。

一方、情報通信技術の革新や国際分業体制の一層の進展という環境変化に加えて、流通コストや流通システムに対する需要者の意識が高まってきた結果、物流に対する国民ニーズは極めて高度で多様なものとなっている。例えば生産分野では、在庫管理技術を極限まで進めたグローバルなジャスト・イン・タイムの調達が可能となりつつある。さらに、流通分野でも、従来の生産者サイドに立ったシステムから、消費者を起点として、小売、中間流通及び生産者の各機能を強化したシステムの構築が始まりつつある。加えて、インターネットの利用によって活性化している通信販売は、個々の消費者に対応した多様・迅速・確実な物流を必要とするようになった。

また、このような社会経済情勢の変化や技術革新を適切に捉え、変貌するニーズに対応して、輸出入、製造、保管、売買、消費、廃棄といった様々な経済活動に関わる物流サービス全般の機能が高度化・高付加価値化されなければ、ユーザー側産業も含め我が国産業全体の競争力の強化や多様な消費者ニーズの充足も同様に困難である。加えて、物流分野は、エネルギー問題、環境問題、交通渋滞等の社会的課題に応えていくことも求められており、情報化・国際化に対応した新しい業態・サービスへの取組みも必要とされてい

る。

したがって、関係省庁が物流全体に関する問題意識と目標を共有し合ってそれぞれが連携して施策を講じていくことにより、例えば、社会資本の相互の連携を進めることが重要である。また、ボトルネックの解消、我が国の国際港湾のアジアにおける地位の低下や貨物分野のエネルギー消費効率の低下などの様々な問題にも対応しなければならない。

このような我が国物流への強い期待に応えるため、物流に関する総合的な取組みを強化することは、一刻の猶予も許されない喫緊の課題である。先に決定された「経済構造の変革と創造のためのプログラム」（平成八年一二月一七日閣議決定）においても、物流改革が経済構造改革の中でも、平成一三年（二〇〇一年）までにコストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスの実現が目指される分野として最重要の課題のひとつと位置づけられ、関係省庁が連携して物流施策の総合的な推進を図るため、本大綱が策定されることとなつたところである。

付録

（2）目標と視点

上記の問題意識を踏まえ、今後政府は、おおむね平成一三年（二〇〇一年）を目途に次

の三点を実現することを目標として掲げ、総合的な物流施策に取組む。

①アジア太平洋地域で最も利便性が高く魅力的な物流サービスが提供されるようになること。

②このような物流サービスが、産業立地競争力の阻害要因とならない水準のコストで提供されること。

③物流に係るエネルギー問題、環境問題及び交通の安全等に対応していくこと。

この目標を達成するため、政府は、次の三つの視点に基づき、規制緩和の推進、社会資本の整備及び物流システムの高度化に関する施策を講じる。

第一は、相互連携による総合的な取組みである。都市内物流、地域間物流及び国際物流の各分野にわたり、関係省庁間、ハード・ソフトの施策間、関係者間など、様々なレベルでの相互連携が求められている。例えば、社会資本相互の結節点の利便性の改善や物流のボトルネックを解消するための関係省庁間の連携、社会資本の効率的な利用に関してその整備（ハード面）と規制緩和や情報化（ソフト面）との連携、共同配送等地域毎の自主的な取組みを行う際の物流事業者、荷主と関係省庁、地方公共団体との連携等、様々な主体の間で協調して総合的な取組みを行うことが必要である。この際には、生産から消費、廃棄

棄に至るまでの輸送や環境に係る社会的費用を最適化していくという観点からも取組む。

第二は、多様化するニーズに対応した選択肢の拡大である。近年の技術革新に伴い、物流ニーズ面においても、情報共有を通じて生産・流通・消費過程全体を俯瞰してモノの流れを最適化していくという取組み（ロジスティクス）が強まっている。したがって、施策の展開に当たっては、通年・フルタイムのサービス、定時性、迅速性、温度帯別管理などサービスの水準において多様化するユーザーのニーズを重視して選択肢を広げ、陸海空の輸送モードの適切な選択が可能となるような環境を整備していくことが求められている。

上記の相互連携と選択肢の拡大という観点からは、貨物輸送の重要性が旅客輸送に比べて国民に認識されにくいことに留意しつつ、規制緩和や社会資本整備を通じ、輸送モードが相互に連携した交通体系を確立するというマルチモーダル施策を推進していくことが特に重要である。これにより、各輸送モードが市場メカニズムに則りコストと利便性を競いつつ、かつ相互に連携して、多様なニーズに対応した最適の組合せのサービスの提供が可能となる。

第三は、競争促進による市場の活性化である。他の産業分野と同様、物流分野においても、競争的環境の下で、より効率的な事業者の新規参入や事業拡大、公正な物流サービス

の提供を通じ市場が活性化され、多様化・高度化している物流ニーズに対応した新たな業態・サービスが生み出されるような、国際的にも魅力的な活力ある事業環境を創り出していく。

特に、国際複合一貫輸送、サードパーティロジスティクス（荷主に対して物流改革を提案し、包括して物流業務を受託する業務）などの、多様化・高度化している物流ニーズに対応した業態・サービスが育成されることとともに、かかるサービスの市場への参入が促されるよう、規制緩和、情報化の促進等の総合的な物流事業の活性化施策への取組みが重要である。これらにより、物流分野においても、経済構造の変革を機に新たな飛躍へ向けて踏み出していくことが期待される。

第2 横断的な課題への対応

総合的な物流施策の推進に当たっては、第三で述べる都市内物流、地域間物流及び国際物流の各分野に共通する、社会資本等の整備、規制緩和の推進、物流システムの高度化に関する施策といった横断的な課題について、次のとおり取組んでいく。

(1) 社会資本等の整備

物流に必要な社会資本については、環境の保全に配慮しつつ、モノの移動に係る時間の短縮とコスト縮減等に資するよう、受益者負担を基本としつつ、重点的・効率的な整備と利用効率の改善を図る。このため、国及び地方公共団体は、事業の計画、施設の運営・利用の各方面において、次のとおり、効率化と重点化を進める。

(社会資本整備のあり方)

① 物流に必要な社会資本の整備は、受益者負担を基本としつつ、ユーザーのニーズに対応した道路、鉄道、港湾、空港、物流拠点の相互連携、交通上ボトルネックとなつてゐる区間・地点の解消及び国際ハブ港湾・空港の整備の三つの分野に重点を置きつつ進めること。

具体的には、都市圏における道路交通の円滑化、全国的な自動車交通網を形成する高規格幹線道路、この高規格幹線道路と一体となつて幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路や物流拠点を結ぶアクセス道路の整備、主要幹線鉄道の貨物輸送力の增强、国際海上コンテナターミナル・多目的国際ターミナル・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備、大都市圏における拠点空港の整備といった分野を物流にお

ける最重要課題として取組んでいく。

この際、公共工事に費用と便益の数量的な評価の導入に努めていくことにより、物流に関する社会資本の整備に対する社会的な理解を増進しつつ、その事業を重点化していく。

(社会資本の効率的利用)

②社会資本の利便性と利用効率を改善し、利用コストを低減させるという観点から、各省庁及び地方公共団体において、社会資本の整備とその利用に関する規制の緩和や情報化、管理運営の効率化などとの一層の連携を図る。

(民間による社会資本整備)

③民間企業主体で整備され、又は管理運営が行われる物流に関連する施設・設備について、物流の効率化・高度化に資するよう、一層の支援等の環境の整備を検討する。

(物流拠点の整備)

④物流拠点は物流サービスの重要な結節点のひとつであり、都市内物流と地域間物流の連携の円滑化に資するほか、都市内交錯輸送の削減、様々な物流サービスの提供、物流共同化の促進、輸入の拡大等の社会的要請に対応した整備を図るとともに、情報化、自

動化等を通じて保管・配送、流通加工等の各種の業務を高度に処理するための多様な機能を有する施設の整備を推進することにより、物流の一層の効率化・高度化に寄与することが期待される。

したがつて、地域社会における経済面及び環境面からの総合的な検討を行い、物流拠点の整備が地域の理解を得られるようにして、これを促進していくことが重要である。このため、平成九年度中に、地域に受け入れられる物流拠点のあり方について検討を行うとともに、物流拠点整備を進める上での指針を関係省庁が連携して策定する。

(2) 規制緩和の推進

物流に関するビジネスチャンスの拡大と事業者間の競争を促進し、物流コストの低減、サービス内容の多様化・高度化を図るため、政府は、次のような考え方に基づき、物流分野の規制緩和を推進する。

(規制緩和のあり方)

① 物流分野の規制緩和は、物流市場への参入・退出に関わる規制を簡素化して、できる限り参入・退出を容易にするとともに、物流サービスの内容及び価格に関する政府の関

与はできる限り縮小することで、事業者間の競争を促進することを基本とする。

中でも、物流分野の参入規制については、必要な環境・条件整備の措置を講じつつ、原則として、おおむね三～五年後を目標期限として需給調整を廃止することとし、規制緩和推進計画において示された手順、スケジュール等に沿って進める。

なお、競争制限的な行為に対しても独占禁止法の厳正な運用を行う。

(安全規制のあり方)

②一方、安全規制は、その厳正な運用が図られることとともに安全が確保されるものであることを前提としつつ、近年の技術水準の向上を踏まえてコストの低減や輸送効率の改善を図るという観点と、我が国独自の規制があれば国際的に調和のとれたものとするという観点に立って、民間からの要望も勘案しつつ規制の見直しを検討し、規制緩和推進計画の着実な実施を図る。

(3) 物流システムの高度化

社会資本等の整備及び規制緩和の推進に加え、国及び地方公共団体は、次のとおり、情報化、標準化、技術開発及び商慣行改善といった物流システムの高度化に資する施策によ

り、民間事業者の物流高度化への取組みを促す。

(情報化の推進)

①近年の情報通信技術の革新によって、情報の瞬時の伝達、広範な共有及び大量の情報の保管・処理が可能になり、経済活動全般にわたり情報化が進展し、電子商取引が普及し始めている。物流効率化を進めるには、在庫管理、受発注、ピッキング、仕分、集荷、配送、検品、店頭管理などの業務全般においてこうした技術を有効に活用して、情報化に対応していくことが不可欠である。このため、システムの相互運用性・相互接続性を確保して、関係者間の情報の伝達及び共有ができる限り円滑化して、情報化による便益をより広範に享受できるようにしていくことを基本とする。

具体的には、物流分野の電子商取引を推進していくため、必要なソフトウェア開発、実証実験及び商取引データに関するシンタックス（電子データ交換（EDI）の構文）、メッセージ（EDIのデータ項目）等ビジネスプロトコル（EDIに使われるデータ項目について名称、属性、内容、桁数等を定めた定義集）の標準化を行う。

中でも、国内陸上貨物取引及び輸送・保管の分野において、複数の端末機の設置等による重複投資、重複入力といった問題を解決しつつ、同業種間のみならず異業種間の企

業においても効率的な情報交換を可能にするため、荷主と陸上運送事業者等との間の電子計算機の連携利用に関する指針を平成九年夏までに策定して、EDIの導入を進める。さらに、陸上貨物輸送分野で利用されている物流EDI標準メッセージの利用分野を拡大させて、倉庫分野の標準メッセージの作成及び中小企業向けソフトウェアの開発を促す。

また、国及び地方公共団体が輸出入、出入港等の行政手続において率先して情報化によるペーパーレス化及びワンストップサービスの実現に取組む。

(標準化)

②物流システムの総合的な標準化を図るため、コンテナについては平成二二年度までに、パレットについては平成一〇年度までに、国際標準との整合化を踏まえて工業標準の見直しを行う。また、我が国として国際標準化活動に主導的に参画していく体制を整備する。

さらに、物流を含めた流通全体の情報化に資するよう、二次元コード、データキヤリアや商取引データの国際標準化を進めるとともに、従来の個装単位のJANコード（共通商品コードシンボル）に加えて、ITFコード（標準物流シンボル）、コード128（輸

送容器用連続コードシンボル）等の国際標準バーコードによる梱包単位でのマーキングの普及や商品情報データベースの整備、EDI化に対応した伝票及び梱包ラベルの標準化を図る。

また、貨物のパレタイズ比率（貨物をパレットに積付けて輸送、保管等を行つている割合）の調査、一貫パレチゼーション（貨物をパレットに積付けたまま発送から到着の荷下ろしまでを一貫して行う輸送方式）に資する物流機器購入、輸送包装の開発・改良に対する支援等の施策により、パレタイズ可能貨物のうちのパレタイズ貨物の割合を高める。このため、これに資するよう、平成一〇年度から、パレタイズ可能な政府調達物資については、他のJIS規格パレットが一般的に利用されている分野を除き、一貫輸送用パレット（TII型）によるよう努める。

（新技術の開発と利用）

③陸上、海上、航空輸送の全分野にわたつて衛星利用による位置確認システム（GPS）の活用を推進し、ナビゲーション、貨物位置確認等、物流システムの安全性と信頼性の向上に役立てる。

また、道路交通情報通信システム（VICS）の全国展開等による道路交通情報の充

実と積極的な活用、有料道路における自動料金收受システムの導入、交通管理の最適化など高度道路交通システム（ITS）に関する技術開発、実証実験、実用化及び標準化を通じた道路・交通・車両の情報化を進めることにより、トラックの輸送効率の改善を支援する。加えて、物流EDIの標準化などとともに、道路・交通・車両の情報化基盤が物流システムの効率化・高度化に寄与するための方策について関係省庁が連携して検討を進める。

さらに、食品等の低温物流の必要性が増加していることから、冷凍車、冷蔵倉庫等の低温流通施設・機器及び機能性フィルム、保冷容器等の鮮度保持資材の開発・導入を促進し、生産地から消費地までのコールドチェーンシステム（低温物流一貫体系）の整備を促進する。

加えて、浮体式海洋構造物のような新技術についても、その開発の進展に合わせて、例えば、シーバース、飛行場及び物流拠点への適用可能性について検討するとともに、新形式超高速貨物船（TSL）の技術の実用化に向けて検討を進める。

また、デュアルモードトラック（一般道路では通常走行、専用走行路では自動走行が可能なトラック）などの新物流システムの関連技術の開発を進める。

(商慣行の改善)

④多頻度小口配達やリードタイムの短い発注等、労働時間の短縮や物流効率化の阻害要因となる等の社会的非効率を招くおそれのある商慣行を改善するためには、物流コストに関する価格メカニズムが有効に機能しうる環境の整備を進めるとともに、ユーチャーの多様なニーズへの適切な対応が可能となる物流システムを、情報化、標準化などを通じて構築していくことが必要である。

具体的には、商慣行調査の実施、物流コスト算定活用マニュアル及び物流合理化ガイドラインの普及等により、商品価格と輸送費、包装費等の分離表示、出荷の平準化・大ロット化、荷主による物流サービスの調達活動の透明化・効率化を促す。

また、ECR、QR等のサプライチェーンマネジメント（商慣行の見直し、電子商取引の推進や取引単位の標準化などによる企業間連携を通じて消費から生産までの情報と物の流れを効率化することで、消費者ニーズを反映した商品をスピーディーに適正な価格で提供する仕組み）に係る技術開発及び実証実験を進めて、商流及び物流の両面から流通全体の効率化を進める。

第3 分野別の課題への対応

総合的な物流施策の推進に当たっては、既に述べた横断的な課題に対応するとともに、トラック、鉄道、海運、航空の輸送モード単位の観点だけではなく、次に述べるように、都市内物流、地域間物流及び国際物流という分野別の課題の観点からの取組みを行うことが重要である。

(1) 都市内物流

都市内物流については、地域間物流及び国際物流と連携して物流サービスの品質を向上させるため、物流拠点の整備、社会資本整備及び地域毎の自主的な取組みを通じて、都市内輸送を効率化するなどにより渋滞を緩和して、トラック輸送の定時性及び速達性を改善させる。

また、渋滞緩和のための施策と併せて、自家用に比べて輸送効率の良い営業用トラックの輸送分担率及びトラックの車両積載率を向上させて、物流に係る消費エネルギーの増加を抑制するとともに、環境負荷の削減を図る。

(道路交通の円滑化)

① 交通渋滞の解消等道路交通の円滑化を進めるため、バイパスや環状道路の整備、交通管制センターの高度化等を進める。また、企業、地方公共団体が一体となって、相乗りの推進、バスなどの公共交通機関の活用やフレックスタイムの導入等を行う交通需要マネジメント（TDM）施策に関する地域毎の取組みを拡大する。

さらに、市街地における共同集配、都市内建築物への荷さばき施設の付置、商業地区を中心とした共同の荷さばき施設及び荷さばきのための路上停車施設の設置と適正な運用等についての地方公共団体の取組みや、配達ボックスの設置等による都市内物流の効率化を促進するため、関係省庁が連携した施策を講じる。

(自営転換)

② トラック輸送について、都市内物流及び地域間物流の効率化に寄与していくため、共同輸配送の実施や物流拠点の整備などによつて貨物自動車運送事業の魅力を高めることにより、自営転換（荷主の自家用トラックから営業用トラックへの利用の転換）を進める。
(物流拠点の整備等)

③ 市街地外縁部の物流拠点の利用により都市内に流入するトラックの交通総量の抑制に

資するよう、国際化、情報化、物流単位の大型化、食品等の温度管理の強化、防災、廃棄物物流といった新たな課題に対応しつつ、流通業務市街地の整備の促進、機能の強化を図るほか、都市内の最終需要者への仕分を行う集配拠点の整備を促進する。さらに、高規格幹線道路インター・エンジ周辺、工業団地及び臨海部における物流施設の立地を引き続き進める。この際、工場跡地の活用、後背地を含めた土地区画整理事業等の面的な市街地整備により、機能的な物流拠点の整備を進める。

(鉄道貨物及び河川舟運の活用)

- ④都市内物流を効率化するため、それぞれの輸送機関の特性に応じて、鉄道貨物輸送による廃棄物輸送や国際物流の端末輸送等への活用等とともに、河川舟運の再構築を検討する。

(2) 地域間物流

地域間物流については、規制緩和の推進及び社会資本の整備というソフト、ハード両面にわたる施策の推進によるモード間の競争条件の整備を通じて、内航海運、鉄道及びトラックといった多様な輸送モードが自由に選択可能で、これによりモードの特性に応じて適切

な役割分担がなされる交通体系の構築を目指して、マルチモーダル施策を推進する。

このことにより、各輸送モード自身の効率化と合わせて、内航海運及び鉄道の活用により、適切なモード選択が促進され、コスト面では低廉で、サービス面ではドア・ツー・ドアの複合一貫輸送が実現し、環境面ではエネルギー消費量の増加が抑制されるとともに環境負荷の削減が図られる。

(内航海運輸送の促進)

①内航海運は、大量性、低廉性といった輸送特性を有し、鉄鋼、石油製品等の基礎素材物資の輸送の大部分を担い、我が国経済社会の発展にとって不可欠な輸送手段であることから、今後とも良質な輸送サービスの提供を図ることが必要である。また、雑貨輸送についても、特性を踏まえつつ、内航海運輸送の利用を促進する。

具体的には、内航海運の一層の効率化を図るため、ハード面の施策として、船舶の大型化・近代化、荷役機器の近代化、全天候ベースの整備を進める。ソフト面の施策としては、情報化や配船の共同化を進める。

また、地域間の幹線輸送を行うための基盤として、十分な荷役ヤードと駐車スペースを有する複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備及び幹線輸送機能と都市

内を対象とした端末輸配達機能とを結合するための物流拠点の整備を進める。

さらに、意欲的な事業者の事業規模拡大や新規参入を促進し、内航海運業の活性化を図るため、規制緩和推進計画に沿って、船腹調整事業の計画的解消を図る。具体的には、規制緩和推進計画に定めるコンテナ船及びRORO船（荷役にクレーンを使わず、貨物をトラックやトレーラーシャーシごと積込む方式の貨物船）については、平成一〇年度末までに同事業の対象外とする。その他の船舶については荷主の理解と協力を得ながら四年間を目途に所要の環境整備に努め、その達成状況を踏まえて同事業への依存の解消時期の具体化を図ることとするが、同事業の解消の前倒しつき中小・零細事業者に配慮しつつ引き続き検討する。内航RORO船を船腹調整事業の対象外とする時期に併せて、貨物フェリーの調整措置を廃止する。また、自家用船舶の届出の際の日本内航海運組合総連合会の意見書添付を平成九年度中に廃止する。

（鉄道貨物輸送の促進）

②鉄道貨物は、貨物輸送においてそのウェイトを大きく減少させてきたが、環境負荷の軽減、輸送効率の向上に資するよう輸送サービスの向上を図ることにより、幹線輸送など鉄道の特性がより發揮される分野における鉄道貨物輸送の利用を促進する。

このため、主要幹線鉄道の貨物輸送力の増強を図るほか、鉄道と道路の連携を図るために、鉄道貨物ターミナルのアクセス道路の整備を進める。なお、鉄道貨物輸送基盤の整備に当たっては、その工事や運営に要する費用と経済上及び環境上の効果を踏まえつつ進めるよう努める。また、コンテナデポ等の複合一貫輸送用施設及びコンテナ等の複合一貫輸送用機器の整備を進める。

また、貨物鉄道事業の活性化のため、日本貨物鉄道株式会社の経営改善を推進し、完全民営化の早期実現を図るとともに、国鉄改革の枠組みの中で同社の完全民営化等経営の改善が図られた段階で貨物鉄道事業の需給調整規制を廃止する。貨物鉄道運賃については、平成九年二月から上限価格制に移行したところであり、この制度の活用を積極的に推進するとともに、需給調整規制を廃止する時点において、上限価格制から届出制に移行する。

さらに、鉄道貨物輸送の販売力を強化し、鉄道を利用する貨物運送取扱事業者の範囲が拡大して新規参入が促進され、貨物駅が幅広い利用により活性化されるよう、平成九年度中に集配車両に係る倅車制限の廃止等、貨物運送取扱事業法の運用の弾力化を行う。
(道路及び広域物流拠点の整備)

③ 地域産業を活性化し、活力ある地域経済の発展を促すため、第二東名・名神高速道路、大都市の環状道路、地方圏の横断道路をはじめとする高規格幹線道路やこれらと一体となつて幹線道路ネットワークを形成する地域高規格道路等の道路ネットワークの整備等を図る。同時に、貨物輸送の効率化に対応するため、重要港湾、工業団地等の物流拠点を結ぶ重要な路線について、車両の大型化（総重量二五トン）に対応した橋梁の補修・補強を実施する。

また、港湾、鉄道及び空港のアクセス道路の整備等のマルチモーダル施策の推進により、陸海空の交通機関の特性を生かし、相互に連携のとれた輸送体系を確立する。

さらに、地域間物流においても物流拠点の整備による幹線輸送の効率化・共同化が求められていることから、関係省庁が連携して、流通業務市街地の整備の促進、機能の強化を図るとともに、高規格幹線道路のインターチェンジ周辺等において、広域物流拠点と道路の一体的整備を進める。

(トラック、トレーラー輸送)

④ トラック輸送の効率化と事業の活性化を進めるため、トラック事業においては、平成一二年度までに、いわゆる経済ブロック単位で拡大営業区域を設定するとともに、最低

車両台数を全国一律五台となるよう段階的に引下げる。

また、幹線物流の効率化を図るため、トラックの共同運行を推進する。

加えて、積載量の増加による運行コストの低減や、運行と荷役の分離やフェリー等の活用を通じた車両運用の効率化を図るため、トレーラー化を推進することとし、そのためにシャーシブルの整備に対する支援等必要な措置を講じる。

(3) 国際物流

国際物流については、手続の簡素化・情報化、規制緩和及び社会資本整備により、近年の輸入増加に対応した国際物流システムを形成して、国際物流に係るコストを低減させつつ、貨物が港湾及び空港の通過に要する時間を減少させていくこと等により物流サービスの水準を国際的に遜色ない水準にする。このことにより、我が国内外価格差の是正及び産業立地競争力の改善に寄与する。

(ターミナルの整備と運営)

①国際水平分業の進展等により急増する輸入コンテナ貨物に対応して、奥行きの広いヤード、高能率な荷役システム等を備えた国際海上コンテナターミナルの拠点的整備を中心・

中核国際港湾において進める。特に、船舶の大型化に伴い諸外国に比して立ち遅れた大水深の国際海上コンテナターミナルを国際ハブ港湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の中核国際港湾）において早急に整備し、国際的に遜色ない施設水準を目指す。この際、震災時においても最低限の物流機能を維持するために必要な国際海上コンテナターミナルの耐震強化を進める。

加えて、港湾におけるコンテナのハンドリングコストの低減やサービスレベル向上のため、我が国の荷役に最もふさわしい高能率な次世代型のコンテナターミナルの技術開発を進める。

また、一定量のばら積み貨物が集積する地域において、物流コストの削減に寄与するため、船舶の大型化に対応した大水深の多目的国際ターミナルの拠点的整備を進める。さらに、効率的なターミナル運営のあり方、適切な利用料金の設定方法について検討を進める。

（港湾運送）

②港湾運送事業においては、物流ニーズの多様化に対応して、事業の高度化を図つて行くため、荷役の機械化・情報化を推進するとともに、共同化等による事業基盤の強化を

進める。

また、港湾運送事業の需給調整規制の廃止を含む見直しつき、平成九年度における行政改革委員会の監視活動及びその結論を踏まえて適切に措置する。

さらに、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門の主要港について日曜荷役の安定的確保等国際水準の稼働の実現に向け、関係者の取組みを促す。

(手続の情報化・簡素化)

③行政手続申請者の負担を軽減し、行政手続上の理由で輸出入貨物が港湾及び空港に滞留しないようとするため、輸出入手続及び港湾諸手続の情報化・簡素化を進める。

具体的には、平成一一年度までを目途に、外為法に基づく輸出入許可及び承認の手続と、主要港湾及び国際空港における出入港、検疫等の行政手続をE D I化して、既存の通関情報処理システム等との連携を図ることにより、輸出入及び港湾諸手続のペーパーレス化及びワンストップサービスの実現を目指す。

また、通関情報処理システムのうち海上システムについて、平成一一年度までに現行システムを更改し、輸入コンテナ貨物については入港前の予備審査制を活用して貨物の到着確認と同時の許可取得を可能にするとともに、輸出コンテナ貨物については事前に

コンテナ扱いとして申出があつた場合には輸出申告における申告項目を簡素化する等、機能強化を図る。

さらに、これらの行政手続の情報化・簡素化の措置と連携して、民間における情報化の取組みを促していく。特に輸入コンテナ貨物については、入港から申告までの所要時間縮小することにより、コンテナ船が入港してから貨物の搬出までの作業及び手続が、おおむね他の主要先進国並みの迅速さで処理することが可能となることを目指す。

(輸出入貨物の国内陸上輸送)

④ ISO規格の国際海上コンテナ積載車両の通行については、平成九年度末までに、物流上重要な路線について橋梁の補修・補強を進め、特殊車両通行許可により、ISO規格の四〇フィート及び二〇フィートコンテナをフル積載した状態でのセミトレーラーの通行を可能とする。

また、同車両の高さ制限については、欧米で一般的に用いられている車両の安全・円滑な通行を可能にするために要する費用と投資効果を十分勘案した上で、道路の高さに関する設計基準を見直すことも含めて平成九年度以降に検討を行う。

(輸出入貨物の国内海上輸送)

⑤輸出入貨物に係る国内輸送コストを縮減していくため、国内海上輸送の拡大を図るものとし、外貿バースへの内航船舶の接岸を容易にするよう関係者を指導する。また、外貿バースに隣接した内貿ファイーダーバースの整備を計画的に進める。

(国際海上輸送)

⑥我が国の輸出入貨物の安定的な国際海上輸送を将来にわたり維持していくことが必要であり、我が国外航海運の国際競争力の強化を図るために施策を進めていく。

(国際航空貨物の利用促進)

⑦国際航空貨物の利用を促進するため、空港整備及び航空貨物輸送力の増大に対応して集荷力の強化を図る。このため、航空貨物を利用する貨物運送取扱事業者の範囲が拡大されるよう、平成九年度中に貨物運送取扱事業法の運用の弾力化を行う。

(国際物流拠点の整備)

⑧国際交流の促進や地域活性化のための地域の取組みを支援するため、関係省庁連携の下、港湾、空港、道路ネットワーク、広域物流拠点、情報化等の国際交流基盤に係る総合的な施策の伴った国際交流インフラ推進事業を平成九年度は全国一二三地域で推進する。また、増加する輸入物流を中心とした国際物流に対応しつつ交錯輸送を削減するよう、

港湾及び空港周辺の物流拠点の立地を促す。具体的には、国際空港周辺、中枢・中核国際港湾及び輸入促進地域（F A Z）などにおいて、総合輸入ターミナルの整備をはじめとする物流拠点の整備を進める。

第4 今後の施策実施体制

(1) 関係省庁の連携

本大綱に掲げられた物流に係る課題の実現のためには、例えば社会資本の相互連携及びポートルネツクの解消、物流拠点の整備、情報化の推進、都市内物流の共同化、道路交通の円滑化などにおいて、関係省庁間の連携が不可欠である。このため、関係省庁の連携体制を整備し、様々な局面において相互に連携して、施策の総合的な推進を図る。

(2) 地域毎の連携

本大綱で掲げられた物流に係る課題を実現するため、地域毎に、国の出先機関、地方公共団体、物流事業者、荷主等によって構成される協議会などの連携体制を整備し、物流に

付録

係る課題に関する関係者の問題意識の共有を図るとともに、これらの課題への取組みの方針性に関する取りまとめを行うことを通じて、施策の企画立案からその具体化に至るまでの様々な局面において相互に連携して、施策の総合的な推進を図る。

(3) 大綱のフォローアップと改定

本大綱の実施状況について毎年フォローアップを行い、社会経済情勢の変化を踏まえて、必要に応じて改定を行う。

総合物流施策大綱に係る努力目標について

本大綱の実施に当たっては、次の数値を物流の各分野の具体的な努力目標として、地方公共団体及び民間の協力を得た上で、政府としてその実現に向けて最善の努力を行っていくものとする。

一・都市内物流については、トラックの積載率について、情報化・共同化や商慣行の改善に加え、営業用トラックの分担率を増すこと等により、二一世紀初頭には、全体の積載効率が約五割の水準へ改善することを目指す。

また、交通混雑緩和のため、交通容量拡大策、地域の自主的な取組みによるTDM施策及び民間事業者による物流システムの効率化・高度化への取組み等を推進し、三大都市圏の人口集中地区の朝夕の走行速度を、二一世紀初頭には、二五キロメートル毎時に改善す

ることを目指す。

二・地域間物流については、内航海運輸送の利用の促進に資するため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルへの陸上輸送半日往復圏の人口カバー率を、二一世紀初頭には、約九割とすることを目指す。

三・国際物流については、平成一三年度までに、港湾関連のコスト及びサービス水準を国際的に遜色ない水準にすることを目指す。

特に海上での輸入コンテナ貨物については、平成一三年度までに、船舶が入港して申告までに必要な時間を短縮することにより、入港してコンテナヤードを出るまでに必要な時間現在の四～五日から二日程度に短縮するとともに、国際海上コンテナターミナル等の整備により輸出入コンテナ貨物に係る陸上輸送距離を短縮し、我が国の輸出入コンテナ陸上輸送費用総額を、現状のまま推移した場合と比較して二一世紀初頭に約三割削減することを目指す。

付録

四・標準化については、製造業、流通業等の荷主に対する一貫パレチゼーションの推奨及び支援措置により、パレタイズ可能貨物のうちのパレタイズ比率を現在の約七割の水準から平成一三年までに約九割に向上させること等のユニットロード化（貨物を機械器具による荷役に適するよう標準化された単位にまとめて梱包して輸送・保管すること。）を進め、現在の約二割強の水準の全体のパレタイズ比率が約三割の水準になることを目指す。

注

上記の努力目標については、統計上の制約が見込まれ、かつ、政府の措置とともに民間の取組みが不可欠な分野もあることから、あくまでも施策を講じる際の参考として、幅を持つてみるとべきである。

おわりに

物流とはハウツーものであるという人がいる。世の中に役立つという意味ではハウツーでなければならない。物流学も物流行政も世の中に役立つものでなければならない。

物流政策の基本は何かと問われれば、「利用者ニーズに対応したサービスが効率的に提供されるようすること」である。利用者の判断を絶対とする消費者主権が前提となつた考えで、一九八二年運輸省官房企画部門（流通）に勤務し始めたとき筆者が上司から教えられたことである。企画部門での仕事は、貨物流通局の設置が主であり、八四年の貨物流通局設置直前までお世話になつた。供給に着目した交通機関別の組織を見直し、需要サイドに着目した横割り組織を設置することをめざしていくが、当時の物流をめぐる大きな動きで最も印象深いものは、国際複合運送と国鉄貨物合理化（58X）であつた。

当時アメリカでは海運法（一九一六年）の見直し論議が活発であり、競争促進の観点から結果として一九八四年新海運法が制定された。アメリカでの鉄道・トラック・航空の規制緩和と相まって、わが国でも国際複合運送サービス論議が活発になり、コンテナ化、情報化に対応するための港湾運送事業法の大改正も行われ統括管理制度が創設された。国鉄貨物のヤード型輸送体系の大規模整理合理化を目指したダイヤ改正も実施された。国鉄貨物問題に興味が湧き、仮定の問題として全廃しても問題がないかの視点から荷主ヒアリングを行つたりもした。その過程では実に多くのことを学んだ。

アメリカの規制緩和に関して、運輸関係者の間では「光と陰」の「陰」の部分が多く報告されてきたように思える。Fedex や Microsoft の出現など、失敗・成功はともかく当時の報告は今日から見れば分析が足りなかつた。

今や世を挙げての「構造改革」である。一九九〇年をターゲットにした金融改革、日本版ビッグバンに主なねらいがあり、金融の貸出先であるエネルギー、情報通信、物流にも構造改革を求めている。

運輸省貨物流通企画課の新人（平成八年）谷口礼史氏の助けて、アメリカの国家物流基盤政策をインターネットで検索して手に入れたが、これは米国運輸省のホームページには

まだ入力されておらず、GOPGATE University of California (<http://www.gpo.ucop.edu>) に収録されている。本書で使用している資料は当然の」とながら記者発表資料など公表されているものを使用している。なお、総合物流施策大綱は運輸省のホームページにも載せられている。

一九九六年六月、官房企画部門（流通）を組織のルーツとする貨物流通企画課に戻ってきた。株式会社合通の大和健司氏から「寺前さんも物流マフィアですね」と声をかけられ、十数年前の記憶がよみがえった。八四年の貨物流通局作成作業に従事していた頃、専門紙の物流記者に、運輸省の物流に愛着のある先輩数人が「物流マフィア」（カーゴニュース）御厨保部長の造語）といわれている」と紹介したところ、翌日の紙面に転載されて驚いた」とを思い出したのである。

「物流マフィア」は運輸省だけではなく、他省庁、民間企業にも数多く存在する。本書の原稿を書く契機を与えてくれた株式会社日通総合研究所の前田篤一氏、谷利亨氏もその一人である。情報公開時代の今日、以前にもまして物流についてフランクに議論できる土壌が醸し出されつつあるのを歓迎したい。なお、本書の意見にわたる部分は著者個人の意見で
おわりに

あり、著者が所属している組織とは直接関係はない。一人でも多くの物流関係者に本書が
読まれ、批判されることを期待する。

一九九七年八月

寺前 秀一

著者紹介

寺前 秀一 (てらまえ しゅういち)

- 1949年 石川県に生まれる。
1972年 東京大学法学部卒業。
同年 運輸省入省。
1990年 航空局監理部経理補給課長。
1991年 東日本旅客鉄道株式会社出向。
1993年 運輸省大臣官房文書課広報室長。
1994年 海上交通局海事産業課長。
1996年 運輸政策局貨物流通企画課長。
1997年 中部運輸局次長、現在に至る。

経済構造改革と物流

日通総研選書

1997年9月16日 初版発行

<検印省略>

著者 寺前秀一
発行者 田中五郎

発行所 日通総合研究所

〒101 東京都千代田区外神田3-12-9

☎03-5256-2260 · ☎03-3255-0220

発売舖 白桃書房

〒101 東京都千代田区外神田5-1-15

☎03-3836-4781 ☎03-3836-9370 振替00100-4-20192

©Shuichi Teramae 1997

落丁・乱丁本はお取り替えいたします。

ISBN4-561-74117-8 C3363

アベル社／渡辺製本

Printed in Japan

二十一世紀への胎動

混沌の時代における物流・ロジスティクスの使命と「日通総研選書」

戦後五十年余、いくたびかの不況の波に洗われながらも、一貫して拡大を続けて来た日本経済も、昨今きびしい混沌の時代に突入しています。この原因については、世上、バブルの崩壊が云々されていますが、底流には、資源・環境問題など、産業活動に対する社会的調和の要請の高まりや、産業の空洞化の進展など、意識面、社会構造面での根本的な変化があり、いわば現在は二十一世紀にむけて新しい価値観を確立するための摸索の時代であると言えましょう。物流・ロジスティクスにとって、これら社会・経済の変化に柔軟に適応することは喫緊の課題であり、社会的機能を果たすための使命でもあります。資源・環境問題への対応はもとより国際化への対応、従来とは次元をこえた広範な共同化の推進、インターネットに象徴される情報化への対応等々、乗り越えるべきハードルは数多くまた高く聳えています。

『日通総研選書』は、一九八四年（昭和五十九年）創刊以来、今日までに出版点数三十八点を算えますが、この間、一貫して交通・流通・物流の分野に基盤をおき、斯界の発展にご努力されている皆様に問題発見の契機を提供し、また解決のための糧を提供するべく努力してまいりました。今後とも読者諸賢のご支援とご鞭撻をおねがいする次第であります。

平成八年三月十五日

株式会社 日通総合研究所

代表取締役社長

田 中 五 郎



9784561741176

ISBN4-561-74117-8

C3363 ¥2200E



1923363022009

定価 本体 2200円（税別）



日通総研 選書