

編集後記

日本経済においてエネルギー、労働力などの制約がすすむとともに、環境保全などの社会的要請が強まるなかで、物流行政の課題は、省エネルギー・低公害・省力型の物流体系を構築していくことである。運輸省は、幹線物流におけるトラックから鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、地域内物流の効率化、さらに、これらを支える物流拠点の整備を大きな柱として、物流効率化施策を展開している。

鉄道貨物輸送は、日本貨物鉄道（JR貨物会社）の時代に移行している。JR貨物会社は、政府の推進するモーダルシフトの受け皿として輸送力の増強、ターミナル施設の整備、サービスの改善、物流事業者とのタイアップを強化するなど、積極的な営業活動を展開している。

物流事業にとっても、「物流二法」施行後の新時代に入っている。同法に基づく規制緩和と政策の推進によって企業間競争が激化し、事業者にとっては、荷主ニーズを反映した新商品の開発など、物流サービスの差別化、個性化を図るとともに、きめ細かなサービスを可能にするためのシステムを構築しなければならない。そのために路線網・集配網の拡充、事業者間の提携、系列化、グループ化など再編成がすすんでいる。

物流事業の市場構造は、規制緩和、社会資本整備の進展、産業構造の高度化、価値観の多様化などの影響で大きく変化している。物流サービスに対するニーズも高度化・多様化している。物流事業者にとっては、きびしい諸課題に直面しているが、新時代に即した経営理念の確立、荷主ニーズに対応した事業の活性化、近代化の推進が期待されるところである。

規制緩和による競争の高まりと市場の構造変化、グローバリゼーションの広がりなど、日本経済に著しい変化が起こっているなかで本号は、鉄道、自動車、海上など各機関の貨物輸送動向および政策展開の方向に焦点を当てた。さらに商店街事業に対する消費者・事業者の評価の現状と商店街活性化問題の分析、観光地の社会学的考察などを試みた次第である。

(1994年5月、山野邊)