

日本経済と物流拠点の展開

山野邊 義方

はじめに

貨物駅、倉庫、配送センター、トラックターミナルなどの物流拠点は、保管、積卸し、荷さばきなど、物流円滑化のための諸機能が行われる物流の結節点である。それらの諸機能は、物流システムの効率化を促進するものであり、物流拠点の整備が求められている。

政府は、道路、港湾、空港といった基本インフラの整備を着実に進めるとともに、民間事業者によって整備される物流拠点についても、金融上、税制上の優遇措置など、種々の支援措置により整備を推進している。

本稿は、日本経済の展開のなかで、物流構造と物流拠点、物流事業と物流拠点、物流拠点の整備方向などに焦点を当て、考察を試みるものである。

1. 物流構造と物流拠点

経済社会のグローバル化に伴い、国際競争が進展するなかで、企業にとっては、物流コストの低廉化を進め、競争力を強化するとともに、消費者ニーズの充足を図らなければならない。日本の物流体系は、貨物自動車による輸送が中心になっており、環境問題の深刻化、道路混雑の激化、労働力不足問題などから、一層の物流効率化が必要になっている。

平成7年12月に閣議決定された「構造改革のための経済社会計画」において、物流を含む日本経済の全活動領域における高コスト構造の是正・活性化が強く求められている。

続いて、平成9年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」に基づき、10年6月に、関係省庁から構成された総合物流施策推進会議において、「物流拠点の整備を進める上での指針」が決定された。このなかで、物流の一層の効率化・高度化に寄与するため、情報化や自動化を通じ、保管・配送、流通加工など各種の業務を高度に処理するための多様な機能をもつ物流拠点の整備が重要視されている。

さらに、円高の進行、国際分業体制の進展を背景に、製品の輸入が急増している。そ

の受入体制を整備し、国際物流と、それに接続する国内物流の円滑化について新たな対応が必要になるなど、物流構造の変革が進むなかで、物流拠点の役割は、総合物流サービスの提供、物流活動の共同化促進、輸送機関間の結節機能強化、輸入手続の迅速化と輸入後の物流効率化などが挙げられる。

(1) 総合物流サービスの提供

日本経済がサービス経済化の方向に向かうとともに、企業にとって物流サービスの優劣が、差別化戦略の有力な手段になっている。また、消費者ニーズの高度化・多様化の進展によって、質の高い物流サービスが求められるようになった。一方、景気低迷と消費者の低価格志向に対処するために、企業経営再構築の一環として、物流システムの見直しを迫られるようになった。すなわち、物流システムを戦略的に構築するために、調達物流、販売物流、回収物流、廃棄物流など一連の物流活動を連携させ、総合物流システムの最適化と低コスト化を実施するための物流拠点が求められている。

(2) 物流活動の共同化促進

都市内物流および地域間物流において、荷主ニーズの高度化・多様化を背景に、トラック輸送への依存度が高まっているが、一方で環境問題、都市内交通混雑など物流を取り巻く制約要因が顕在化している。これに対処するために、多くの荷主の物流システムを集約し、合理的な在庫管理や輸配送の共同化を図っていくことが不可欠である。これらの物流量を効率よく処理し、荷主ニーズに応えるために、地域内の集配、荷さばきなど、活動の基盤となる物流拠点が必要である。

都市内物流および地域間物流の効率化への取組みの一例として、共同集配や幹線共同運行がある。

都市内物流における共同集配システムとは、商業業務集積地の近郊に共同集配センターを配置し、そこで、商業業務集積地内に流出入する貨物を集約し、トラックの積載効率を向上させ、当該地域のトラック走行台数の削減を図るものである。その効果が確認されており、行政、荷主およびトラック事業者の連携の下、福岡市天神地区、東京都西新宿地区、熊本市街地区など、全国的に取組みが進められている（表1，2）。

表1 共同集配の効果

	共同化前	共同化後	共同化の効果
トラック台数 (台)	75.0	26.0	65%減
総走行距離 (km/日)	815.8	251.4	69%減
エリア走行距離 (km/日)	104.8	17.4	87%減
総駐車回数 (回/日)	502.0	139.0	72%減
総駐車時間 (時間/日)	100.4	82.9	17%減

(注) 福岡市天神地区における昭和53年以前と昭和62年のシステム再構築時の実態比較調査による。

資料: 運輸省「運輸白書」(平成10年度)

表2 共同集配システム構築へ向けた各地の取り組み状況

地 域	協議会等の取り組み状況
○ 福岡市天神地区	昭和53年2月 円滑な交通を確保するため、2社による「共同配送」発足。 昭和62年6月 共同集配システムの再構築による事業が再スタート。 平成4年9月 「天神地区物流対策推進協議会」発足。新しいシステムについて検討。 平成6年3月 運送業者36社(全員参加)と地元金融機関4社の共同出資による「天神地区共同輸送㈱」設立。 平成6年9月 「天神地区共同輸送㈱」営業開始。
○ 東京都西新宿地区 (協同組合新宿摩天楼)	平成4年4月 新宿陸運事業協同組合により、「摩天楼スタッフ」として事業開始(超高層ビルへの納品代行)。 平成5年度 「超高層ビル街における共同配送システム推進委員会」を設置し、同事業の推進方策を検討。 平成8年3月 物流拠点施設「摩天楼センター」完成。
東京都中央区日本橋掘留地区	昭和47年3月 「東京繊維10社会」発足、同年7月に一括集荷システム共同集配事業開始。 昭和57年7月 「東京繊維集配機構」に改称。 平成5年4月 「日本共同集配」に改称、物流事業者を2グループに分け、競争原理を導入。
名古屋市長者町繊維問屋街地区	平成5年度 「商業業務集積地における物流円滑化のためのガイドライン策定調査」実施。 平成6年6月 卸売業の情報化の推進母体となる「ジー・ネット協同組合」設立。 平成6年11月 出荷・集荷のオンラインシステム稼動。
○ 熊本市街地区	平成5年3月 「熊本市街地区物流対策推進協議会」発足。 平成11年8月 特別積合せ事業者20社(全員参加)と地元金融機関2社の共同出資による「熊本地区共同輸送㈱」設立。 平成11年10月 「熊本地区共同輸送㈱」営業開始。

(注) ○は運輸省が協議会、委員会等に参画しているものである。

資料: 運輸省「運輸白書」(平成10年度)、運輸省「トランスポート」平成11年11月

熊本市街地区の共同集配事業は、熊本地区共同輸送(株)が運営主体である。同社は、平成11年8月に、熊本市街地区において集配業務を行っている特別積合せ事業者20社と地元銀行2社の出資により設立され、同年10月から共同集配事業を開始した。その目的は、従来、トラック事業者が個々に行っていた集配業務を一元化するとともに、交錯輸送を排除し、熊本市街地区において顕在化してきた交通混雑、違法駐車、排出ガスによる環境負荷の軽減などの改善を図ることである。

なお、都市における共同集配事業は、トラック走行台数の減少による環境の改善を通じて、中心市街地の活性化にも大きな役割を果たすことから、中心市街地整備改善活性化法により、税制上の特別措置が設けられている。

地域間物流において、トラックの幹線共同運行が平成6年11月から開始された。幹線共同運行は、土曜・日曜の閑散期に、複数の特別積合せ事業者が幹線区間の輸送を共同で行い、幹線トラックの積載率向上を図るものである。その効果としては、運行便数が削減され、積載率も飛躍的に向上するなど、輸送の効率化に極めて有効であることが実証されている。そのほか、NOx（窒素酸化物）の削減など、環境問題の改善に寄与するとともに、ドライバーが土曜・日曜に休日をとる機会が増加することなどの効果がある（表3）。

運輸省は、共同運行実施区間の拡大と事業者の参加を促すことにより、幹線共同運行を推進し、地域間物流の効率化を図っている。

表3 幹線共同運行の効果（東京—大阪）

	共同運行実施前	共同運行実施後	効果
運行便数	267便	252便	15便削減
積載率	65.3%	81.0%	15.7%向上

(注) 平成6年11月より9社で実施している東京—大阪間の幹線共同運行を対象に、実施前の6年9月と実施後の8年9月の実績を比較したものである。

資料：運輸省「運輸白書」（平成9年度）

(3) 輸送機関の結節機能強化

物流拠点、輸送機関の結節点として、貨物の積替え、集配、付帯サービスなど、一貫輸送を円滑化する諸機能を展開する。

日本の国内輸送は、トラック輸送を中心とする体系になっているが、CO₂（二酸化炭素）による地球温暖化問題、道路交通混雑といった環境への影響から、輸送効率の面ですぐれた鉄道・海運のシェアを高める必要がある。このため、長距離輸送においては、鉄道・海運へのモーダルシフトを推進する各種施策が講じられている。内貿ターミナル

など物流拠点によって、トラック・鉄道・海運など多様な輸送モード間の連携を図らなければならない（表4）。

また、特別積合せ貨物輸送では、都市間輸送と都市内輸送の結節点となる物流拠点（トラックターミナル）の全国展開が必要である。

表4 モーダルシフト施策一覧

<ul style="list-style-type: none"> ・東海道線における輸送力増強に必要なインフラ整備に対する運輸施設整備事業団（旧鉄道整備基金）からの無利子貸付。 ・運輸施設整備事業団（旧船舶整備公団）による内航コンテナ船、内航 RORO 船等の整備。 ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備。 ・コンテナデポ、フォークリフト等の複合一貫輸送施設、機器の整備に対する財政投融資による支援。
--

資料：運輸省「運輸白書」（平成9年度）

（4）輸入拡大と物流効率化

製品、生鮮食品など増大する輸入貨物の受入体制の整備と国内輸送の円滑化が求められている。通関、検品、くん蒸など輸入手続きの迅速化と輸入後の物流効率化を図るために、保管・配送、流通加工、情報通信、展示・販売場など総合的な施設を備えた物流拠点としての総合輸入ターミナルが必要である。

2. 物流事業と物流拠点

荷主企業においては、保管、在庫管理、流通加工、輸配送など、物流諸作業の実施や管理を全面的に物流業者に委託するケースが増えている。つまり、顧客サービスの向上と物流トータルコストの低減を図るために、一貫した物流サービスの提供や物流システ

ム効率化の方策を物流業者に求めるようになった（表5）。

物流業者においても、それぞれの物流サービスを一貫して提供する総合物流業の方向を目指している。物流業者の一貫物流サービスは、荷主の物流拠点機能をも担当する。物流業者は、物流拠点を核とした営業を展開し、物流拠点機能を含めた物流システム全体の効率化を図るのである。

表5 荷主からの要望事項

(単位:%, 複数回答)

要 望 事 項	総合物流業	トラック運動業 (特別積合せ)	トラック運送業 (一般)	普通倉庫業	冷凍倉庫業	合 計
施設の大型化の推進	13.9	22.2	20.0	0.0	0.0	10.5
特定荷主専用倉庫の建設	25.0	22.2	30.0	20.0	9.1	22.1
施設の自動化・機械化の推進	16.7	11.1	0.0	10.0	9.1	11.6
温度管理の充実	27.8	11.1	0.0	30.0	27.3	23.3
物流施設のスペース貸し	22.2	0.0	20.0	25.0	18.2	19.8
料金の値下げ	75.0	66.7	50.5	60.0	18.2	60.5
適正な料金の提示	2.8	0.0	10.0	10.0	0.0	4.7
情報システムのネットワーク化の推進	38.9	22.2	40.0	20.0	27.3	31.4
輸配送業務の実施	19.4	11.1	20.0	35.0	27.3	23.3
保管情報の提供	30.6	11.1	20.0	20.0	9.1	22.1
在庫管理業務の実施	38.9	22.2	30.0	20.0	0.0	26.7
流通加工業務の実施	41.7	11.1	10.0	30.0	9.1	27.9
物流業者間の協業化・共同化の推進	5.6	11.1	20.0	5.0	0.0	7.0
受発注業務の実施	16.7	0.0	10.0	10.0	9.1	11.6
廃棄物の処理	22.2	0.0	0.0	25.0	27.3	18.6
緊急入出庫ができる作業体制	25.0	22.2	0.0	20.0	18.2	19.8
早朝・夜間の入出庫ができる作業体制	22.0	0.0	0.0	10.0	54.5	18.6
日曜・祭日の入出庫ができる作業体制	5.6	22.2	0.0	10.0	27.3	10.5
多品種・少量物流への対応	41.7	33.3	20.0	50.0	36.4	39.5
パレット使用のための車体規格の統一	2.8	0.0	10.0	0.0	0.0	2.3
輸出入手続き業務の実施	19.4	0.0	0.0	15.0	0.0	11.6
国際複合一貫輸送業務の実施	16.7	0.0	0.0	10.0	0.0	9.3
物流コンサルタント業務の実施	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	7.0
その他						
特になし	2.8	11.1	0.0	5.0	9.1	4.7
回答企業数 (件)	36	9	10	20	11	86

(注)「首都圏における物流拠点整備のあり方に関する調査」(平成5年11月)による。

資料:日本物流団体連合会

日本経済の発展とともに、物流は、複合化、情報化が進み、物流拠点においては、施設のシステム化や管理体制の整備を図らなければならなくなった。その事例を取り上げてみると、日本自動車ターミナル(株)は、平成元年12月、東京・葛西トラックターミナルに「物流近代化センター」、続いて平成4年8月、京浜トラックターミナルに「総合物流センター」を、それぞれ建設、供用を開始した。

これらの施設には、従来のトラックターミナルにおける混載機能に加え、保管、流通

加工、物流管理（情報）、展示場および会議・研修場といった複合的な機能を整備し、ハード、ソフトの両面から物流の合理化に寄与しようとするものである。

保管機能は、商品の中継・集配基地であるトラックターミナル内に保管することができるので、需要に応じて、迅速な配送システムを形成し、サービスの向上が図られる。

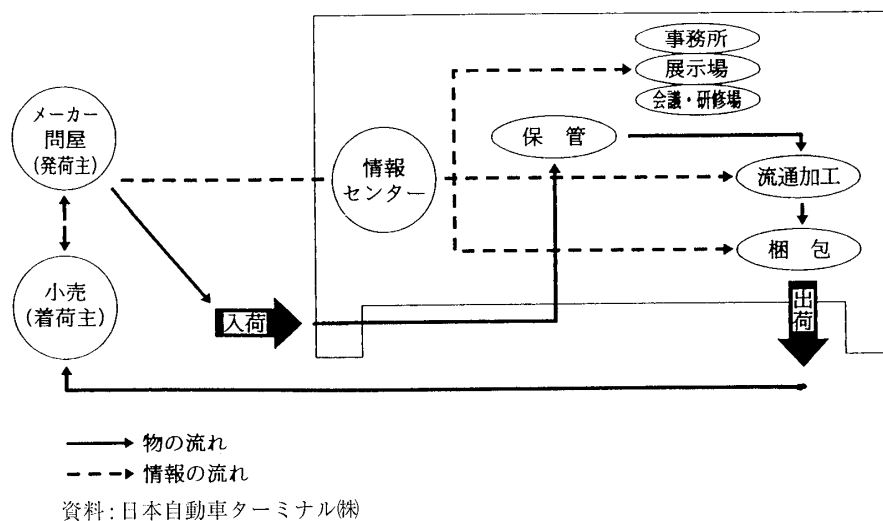
流通加工機能は、保管してある商品の包装、荷札付け、切断・組立て、ラベル貼り、品揃えなど、加工することができるので、物流コストや時間の節減が図られる。

管理（情報）機能は、各企業の本社・支社や荷主と「物流近代化センター」などの総合物流施設をオンラインで結び、納品書の発行・発送、出荷日報・月報の作成などの煩雑な業務処理をシステム化することができる。

展示機能は、アパレル、インテリア商品など、多種多様な新商品の展示・商談に利用することができる。また、地方物産の紹介や異業種間の協力など、新たな事業機会の開拓にも利用される（図1）。

このように物流拠点は、総合物流システムの拠点である。物流拠点が整備されるとともに、情報の集中管理によって、交錯輸送が防止されるなど、物流の効率化が進むことになる。

図1 総合物流施設のシステム図



3. 物流拠点の整備方向

倉庫、配送センター、トラックターミナルなど物流拠点は、物流の量的な増大や質的な高度化に対応し、その整備拡大が求められている。物流の効率化を図るには、物流拠点における保管や荷役作業の効率化が必要である。このため、プッシュブルフォークリフト、スライド・バン・ボディなどの省力型荷役機器・車両、立体自動化倉庫などの導入が進んでいる。これらの省力化投資は、物流拠点の作業の効率化、低コスト化を図る

のみならず、労働力不足に対処するためにも、促進されている。また、労働環境を整備し、一定の労働力を確保していくための努力を傾注している。さらに、従来からの保管や荷さばきの機能に加え、流通加工、情報処理などの諸機能を備えた近代的な物流拠点の整備に対する要請が強まっている（図2，3，4）。

（注）（図2-4）「首都圏における物流拠点整備のあり方に関する調査」（平成5年11月）による。
資料：日本物流団体連合会

図2 倉庫の整備方向

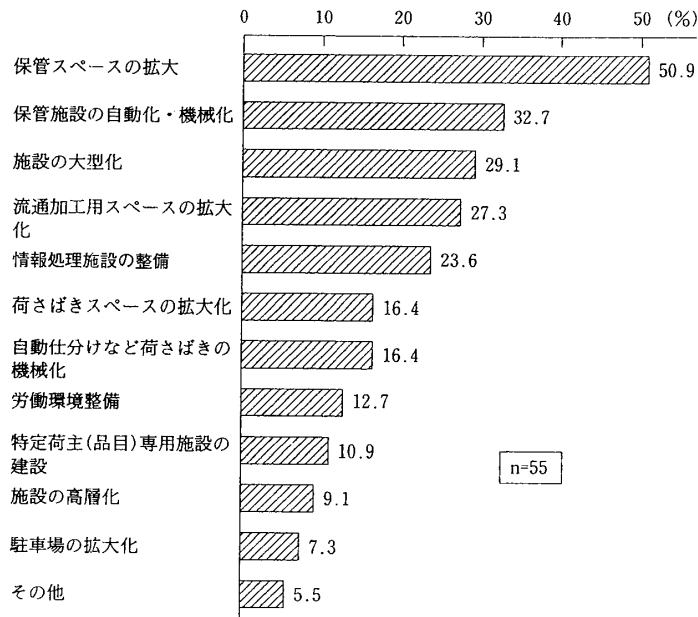


図3 配送センターの整備方向

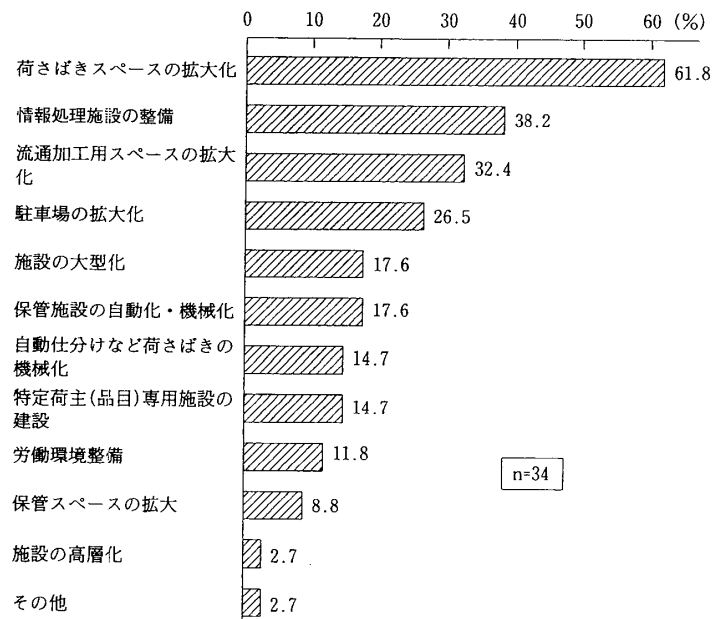
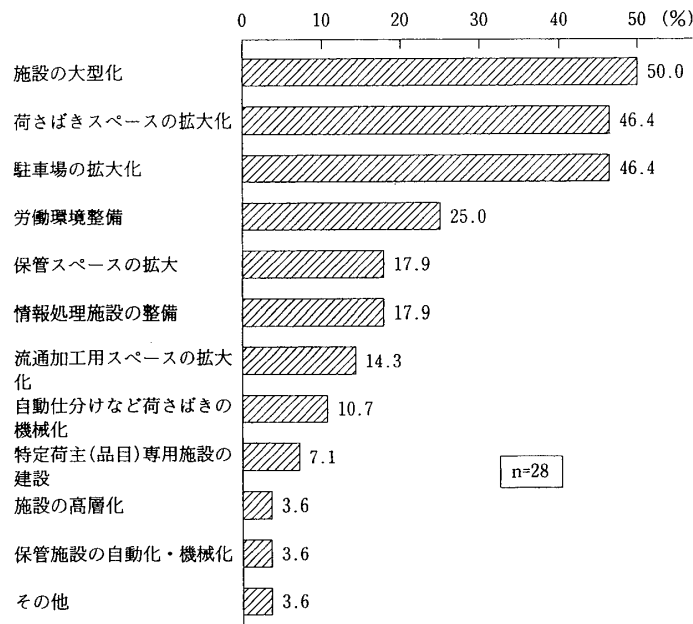


図4 トラックターミナルの整備方向



在庫管理システム、貨物追跡システム、車両運行管理システム、物流システムの統合化・共同化など、効率的な物流システムを構築するには、物流拠点における情報化が不可欠である。情報化への対応能力が企業競争力に影響を与えている。たとえば、大手宅配便事業者は、貨物追跡システムの開発競争を行っているが、全国ネットワークを自社システムで構築した企業が、市場のシェアを拡大している。

また、物流経路には種々の企業が介在するので、それらの各企業をネットワーク化し、情報を共有することが必要である。複数の企業を情報ネットワークで結び、組織間における情報の交換によって物流の調整を図るとともに、在庫管理、貨物追跡、車両運行管理など、物流の共同化が進んでいる。

港湾ターミナルにおいては、港湾における通関手続を電子情報処理（EDI: Electronic Data Interchange）化する海上貨物通関情報処理システム（Sea-NACCS）が、平成3年から稼働している。

平成8年、船舶入出港手続きの簡素化を図るために、EDI化問題の本格的検討が開始された。翌9年4月に閣議決定された「総合物流施策大綱」に、平成11年までを目途に、主要港湾における入出港の行政手続きをEDI化することが盛り込まれた。平成10年に、港湾管理者・港長に係る港湾諸手続きのEDI化のためのシステム「港湾EDIシステム」が開発され、翌11年10月に運用開始となった。

港湾EDIシステムは、港湾管理者・港長に係る申請・届出などの行政手続きの電子情報交換化を推進するために、運輸省・海上保安庁が港湾管理者と協力して開発した情

報システムである。

申請・届出者（海運事業者・船舶代理店）と行政側（港湾管理者・港長）のメールボックスを港湾 EDI システムのサーバーに設置することにより、申請・届出者は、本システムに接続している港湾管理者・港長に対する行政手続きを、本システムを介して実施することが可能になった。

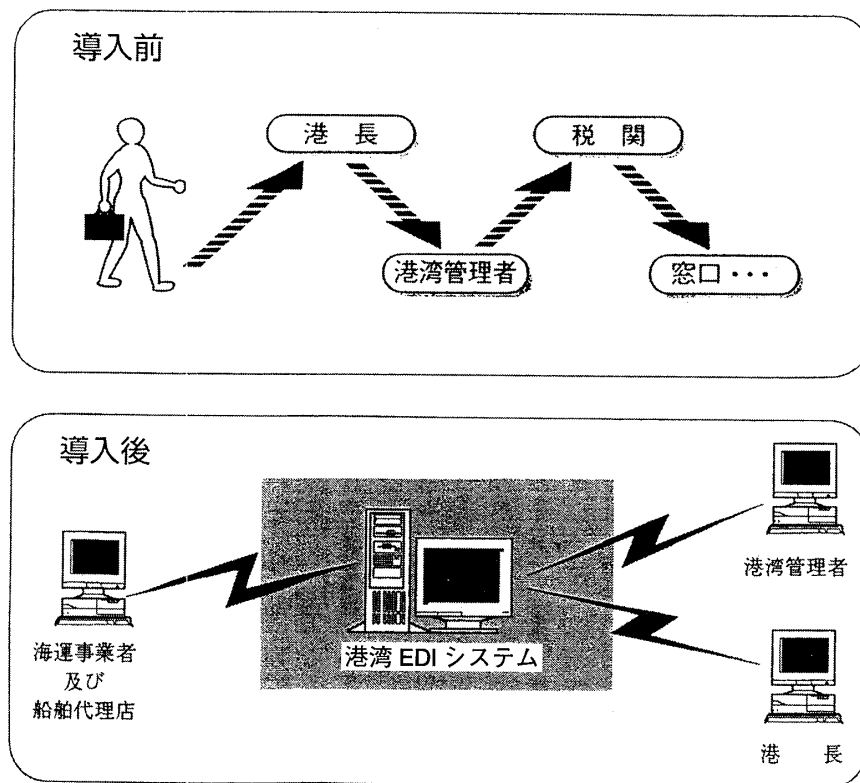
港湾 EDI システムを活用するメリットとしては、

- ① 従来、別々に窓口まで届け出た船舶入出港に関する港湾管理者・港長への手続きを一つの画面で行える。
- ② 窓口まで届出に行く手間が省ける。
- ③ 既に申請・届出を行った情報については、システムのデータベースに、一定期間保存することが可能となるので、申請・届出者は、そのデータベースを活用することによって、書類作成の手間が省ける。

ことなどが挙げられる（図5、表6）。

作業面においては、高能率荷役が可能なターミナル・レイアウトやターミナル・オペレーションの自動化などについての技術開発が進んでいる。

図5 EDI 導入前後の港湾手続き



資料（図5、表6）：運輸省「Transport」平成11年11月

表6 EDIシステムによる港湾管理者・港長への対象業務

	港湾管理者	対象業務	システム上の業務名称
東京港 京浜港	東京都	入港船舶届	入出港届／係留施設等使用許可申請書
		係留施設使用願・入港船舶届	係留施設等使用許可申請
	京浜港長(東京海上保安部)	入出港届	入出港届
横浜港 京浜港	横浜市	入港届	入出港届
		岸壁・けい船浮標使用許可申請(事前申請)	係留施設等使用許可申請
		岸壁・けい船浮標使用許可申請(本申請)	係留施設等使用許可申請(変更)
京浜港長(横浜海上保安部)	入出港届	入出港届	
名古屋港	名古屋港管理組合	入出港届	入出港届
		係留施設等使用願	係留施設等使用許可申請
	名古屋港長(名古屋海上保安部)	入出港届	入出港届
四日市港	四日市港管理組合	入(出)港届	入出港届
	四日市港長(四日市海上保安部)	係留施設等使用許可申請	係留施設等使用許可申請
		入出港届	入出港届
大阪港	大阪市	入出港届	入出港届
		係留施設等使用許可申請	係留施設等使用許可申請
	大阪港長(大阪海上保安監部)	入出港届	入出港届
神戸港	神戸市	入港届	入出港届
		係留施設使用許可申請・船舶動静通知	係留施設等使用許可申請
	神戸港長(神戸海上保安部)	入出港届	入出港届
高知港	高知県(高知港管理事務所)	入出港届	入出港届
		係留施設等使用許可申請	係留施設等使用許可申請
	高知港長(高知海上保安部)	入出港届	入出港届
須崎港	高知県(須崎土木事務所)	入港届	入出港届
		係留施設使用許可申請	係留施設等使用許可申請
広島港	広島県(広島港湾振興局)	入港届	入出港届
		係留施設使用許可申請	係留施設等使用許可申請
	広島港長(広島海上保安部)	入出港届	入出港届
下関港 関門港	関門港長(下関海上保安署)	入出港届	入出港届
北九州港 関門港	北九州市	入出港届	入出港届
		係留施設等使用許可申請書	係留施設等使用許可申請
	関門港長(関門海上保安部)	入出港届	入出港届
	関門港長(小倉分室)	入出港届	入出港届
	関門港長(若松海上保安部)	入出港届	入出港届

複合一貫輸送の推進には、各輸送機関の結節点である物流拠点における貨物の積替えの円滑化が必要不可欠である。一貫パレチゼーションは、貨物を荷送人から荷受人まで、一つのパレットに積載して輸送する方法であり、積替えの際に、フォークリフトなどの荷役機械を使用するので、大幅な効率化が図られる。さらに、パレットの標準化によって、使用効率を向上させることができる。このため運輸省は、標準規格の T11型パレットの普及を促進するために、日本開発銀行の融資などにより、一貫パレチゼーションを推進している。

運輸政策審議会は、重点的に整備すべき物流拠点として、以下の6施設を取り上げている。

(1) 流通効率化対応型物流施設

企業の物流活動一元化や多数の荷主の貨物を効率的に処理する施設で、倉庫、配送センターなどである。

(2) モーダルシフト拠点型ターミナル

幹線輸送における鉄道・海運の積極的活用を図るために、トラック輸送との中継を円滑化する施設である。

(3) トラックターミナル

大型車による都市間輸送と小型車による都市内集配との中継を円滑化する施設である。

(4) 共同輸配送拠点

複数の企業が共同で輸配送を行い、効率化を図る都市内集配の拠点である。

(5) 輸入対応型物流施設

コンテナを中心とした製品輸入の拡大に対処するコンテナ荷さばき施設、臨港倉庫、保税施設などである。輸入対応型物流施設は、国際コンテナ港、国際空港や、その隣接地域への立地が基本であるが、需要形態、輸送ネットワーク形成などによって、内陸部の立地需要もある。

(6) 食料備蓄・流通施設

米の備蓄や生鮮食料品の流通を確保するための低温機能をもつ倉庫である。この種の施設は、通常、生産地・消費地の近傍に立地するが、米、生鮮食料品などの輸入増加傾向が続くなかで、港湾地域への立地需要もある。

物流拠点の整備方策についてみると、国、地方公共団体および民間の役割がある。道路、港湾、空港などの基本機能に係るインフラについては、公的主体が整備するが、物流拠点については、民間事業者による整備が原則とされている。しかし、物流拠点は、物流の効率化を図る上で基盤的施設であり、インフラと連携した整備を要することなど

から、一定の公共的な性格をもつものである。その一方で、投資懐妊期間が長期にわたること、適地が限定され、その整備が円滑に進まない場合があることなどから、国および地方公共団体の政策目的に沿った公的支援制度の拡充を図ることが必要である。

国は、社会経済的に重点整備を要する物流拠点の整備を進める上での指針を示さなければならない。地方公共団体は、都市計画の策定において物流拠点の位置づけを認識し、その用地を確保することなど、計画的な整備を図らなければならない。

物流拠点の計画的立地手法としては、「流通業務市街地の整備に関する法律」「農村地域工業等導入促進法」の活用、「都市計画法」に基づいて設定される特別業務地区における物流拠点の立地促進、港湾における土地造成事業により、物流拠点の用地を確保することなどがある。

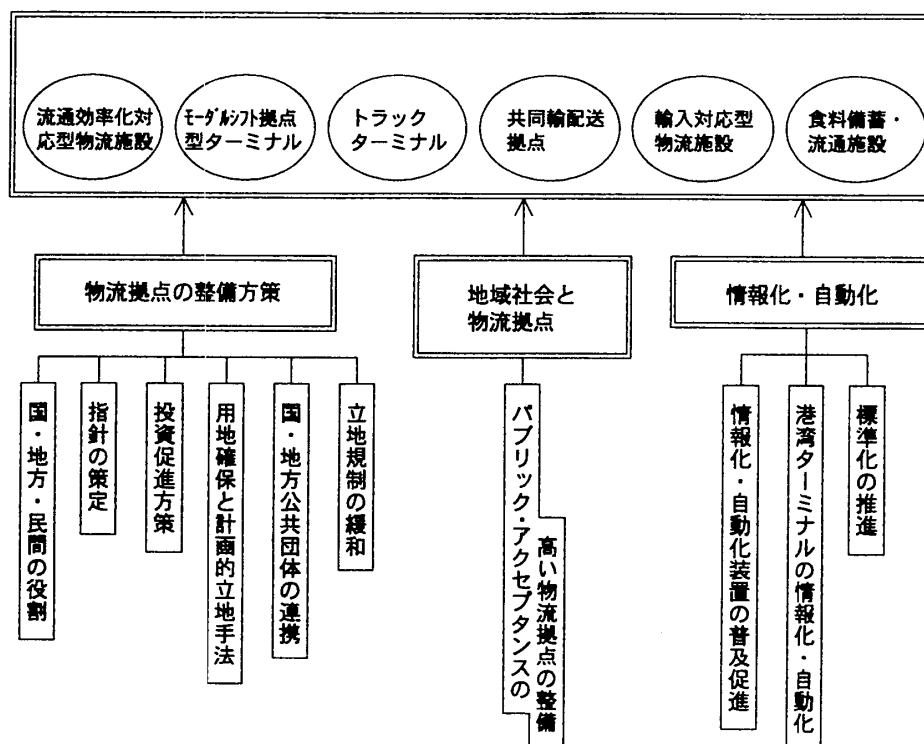
物流拠点は、広い用地を必要とすることに加え、道路など他の物流インフラとの位置関係や集配送の対象地域との位置関係によって、その立地場所が限定されるなど、立地規制が行われている。物流拠点の整備を促進するために、市街化調整区域、住居地域などへの立地について、一層の弾力的運用を可能とするような規制緩和措置が必要である。

トラックターミナルについては、その整備促進を図る観点から、平成8年に、自動車ターミナル法が改正された。一般トラックターミナルについては、事業免許制を許可制に改め、需給調整条項を廃止し、その立地に関しては、機能面、安全面からの審査に限定された。また、専用トラックターミナルについては、同法上の規制が撤廃された。

地域社会と物流拠点との関係についてみると、地域社会に円滑に受け入れられるパブリック・アクセプタンスの高い物流拠点の整備が必要になっている。そのためには、物流拠点の立地によって、地域物流サービスの高度化、雇用創出などの経済効果、商業施設、展示施設など、地元と密着した施設との一体化による地元住民の利便性向上、公園、緑地などの公共・公益施設との併設、緊急時輸送や代替輸送の拠点、被災時の物資受入れ基地としての活用などが挙げられる（図6）。

規制緩和が進み、市場構造、競争構造が変化していくなかで、物流事業は、物流機能の効率化を図るとともに、荷主ニーズを反映した新商品の開発など、創意工夫を生かした物流サービスを提供しなければならない。各種物流サービスの結節点である物流拠点は、物流システム全体の効率化、高度化を図る観点から重要な位置を占めている。物流拠点の整備、機能、管理運営など、ハード、ソフトの両面から再構築を図ることが課題である。

図6 今後整備すべき物流拠点



(注) 運輸政策審議会「物流拠点の整備のあり方について」(平成8年6月)による。
資料: 運輸省「運輸白書」(平成9年度)

参考文献

- 1) 日本物流団体連合会「首都圏における物流拠点整備のあり方に関する調査報告書」平成6年3月。
- 2) 運輸政策審議会「物流拠点の整備のあり方について」平成8年6月。
- 3) 「総合物流施策大綱」平成9年4月4日閣議決定。
- 4) 東京路線トラック協議会「集荷・配送の効率化に関する調査報告書」平成9年5月。
- 5) 東京路線トラック協議会「一般トラックターミナルにおける共同化に関する調査研究報告書」平成11年5月。
- 6) 運輸省港湾局計画課・海上保安庁航行安全課「港湾EDIシステム運用開始について」『Transport』運輸省、平成11年11月。