

編集後記

失業率史上最悪の4.3%（1998年11月）、大規模小売店の売上げ対前年同月比連続マイナス記録を更新中、大卒就職内定率極めて低調、横浜フリューゲルス解散、北海道拓殖銀行消滅、数え上げるときりが無い。極め付きの不況である。この長引く景気低迷を受けて、国内の荷動きも低調である。鉄道、自動車、内航海運は当然のことのように前年を大きく下回り、これまで健闘を続けてきた国内航空貨物でさえ、マイナス成長が予想されている。荷主からの運賃引下げ要求がトラック事業者の経営に重くのしかかる。長距離フェリー会社はそのしわ寄せで、トラック事業者から航送料金の値引きを求められている。トラックの新車販売台数は、対前年3割減という水準である。

このようななか、9月に羽田－福岡路線に半額運賃で参入したスカイマークエアラインズは、1機だけのピストン輸送という不安材料はあるものの、搭乗率は8割前後と好調である。これに続いて12月からは、北海道国際航空（エア・ドウ）が新千歳－羽田線で運航を開始する。たくぎんの経営破綻に象徴されるように不況に喘ぐ北海道の、その中小企業家達为中心となって設立した航空会社である。今後を見守りたい。

ところで、流通問題研究所は、この10月、その名称を物流科学研究所に変更した。これは「流通」の一般的な解釈が、次第に卸売、小売りといった商品の販売に関わる領域に限定されつつあること、また、研究対象の大枠を「物流」に絞り込むことにより、研究所の身の丈に合致した研究活動の遂行、深化を図ろうという狙いからである。今後もさらに産業界との連携を深めつつ、より実践的な調査研究活動を進めていきたい。こちらの新たなテイクオフも是非見守って頂きたい。

（1998年12月、古井）