

ロジスティクス概念について (3)

野村 宏

はじめに

- I. 用語としてのロジスティクスの略史
 - II. 用語としての物的流通の略史
 - III. 物流概念の混乱 (以上・1巻1号)
 - IV. フジカル・ディストリビューションとロジスティクスの概念
 - (1) フジカル・ディストリビューションの概念
 - (2) ロジスティクスの概念 (以上・2巻2号)
 - V. 日本経済の特徴と物資流動の関連
 - VI. 日本の「物流政策」とロジスティクス
- おわりに (以上・本号)

V. 日本経済の特徴と物資流動の関連

個別独占資本の物資流動（輸送・保管）システムを表現する概念として、フジカル・ディストリビューションおよびロジスティクスという二つの用語がある。わが国では、前者の概念が先行して導入された。この概念がわが国の産業界で実際にシステムとして稼働するするためには、アメリカのシステムそのものではなく、その背景となる日本経済あるいは日本の産業構造に適応した変容を遂げ、その結果、独自の物的流通システムとしての発展をとげたのである。つまり、特有な発展過程をもつ日本独占資本主義の特殊的構造に規定されているのである。

物的流通とは、個別独占資本が、その生産する商品を、消費者まで空間的・時間的に移動させる現象であるとすれば、それは日本独占資本主義の成立と時を同じくしなければならぬこととなる。

日本における資本主義の成立は明治時代であるが、欧米の先進資本主義諸国に比し、後発であるために、極めて特殊な発展形態をたどってきた。それは、「富国強兵」や「殖産興業」という言葉に代表されるように、明治政府による上からの資本主義化、すなわち国家による欧米先進資本主義諸国からの技術導入と、それに必要とされる資本の原始蓄積の強行である。すなわち、一方の極における製糸・紡績など繊維産業を中心とする私的産業資本の発達の推進と、他方の極における鉄鋼・化学・窯業・機械など重工業資本の国家による強力な保護・育成であった。こうした軽工業と重工業の発達は、当然のことながら、国内市場および国際市場に対応する近代的輸送システムの構築を必要とした。これは同時に軍国主義日本の国家的要請にも対応するものであった。

近代的貨物輸送システムの一応の完成は、明治二十年代（1887～96）までに行われた。明治初期には、まず、自然力や人力に依存する在来型の輸送手段の改善と増強が先行した。ついで、直ちに欧米の産業革命の成果である蒸気機関を動力機とする鉄道と汽船の導入が急速におこなわれた。

鉄道ネットワークの構築をみると、最初は、東京～横浜、京都～大阪～神戸という大都市と貿易港を結ぶルートから開始され、次に、これら大都市相互を結ぶ幹線ルート、さらに、炭鉱から港湾へのバルク輸送へと拡大し、最後に全国ライン・ホールの完成へと向かっていった。汽船についてみると、政府の手厚い援助と政治介入のもと、多くの紆余曲折を経て、日本郵船会社および大阪商船会社という二社を中心とする日本全国の主要港を結ぶネット・ワークが完成している。さらに、これら船社は外国市場を結ぶ遠洋航路へと進出していったのである。⁴²⁾

そして、独占資本の日本特有な形態である財閥は、日露戦争（1904～05）後から明治末期にかけて、鉄鋼・化学・機械等の重化工業を核として成立しはじめたのであるが、その本格的な確立、つまり独占資本主義段階を迎えたのは、大正時代（1912～26）にはいつてからのことである。⁴³⁾

これら重化工業独占資本は、当然のことながら、物的流通システムの構築をおこなう必然性をもっていたのである。しかし、実際に構築しえたシステムは、萌芽的であり、きわめて未成熟なものに過ぎなかった。それらは一定の留保条件をつければ、de factoとしての物的流通システムとよぶことも可能であるが、今日的な内容をもつものとは決して言えないものであった。

産業独占資本の生産する製品は、主として石炭・セメント・化学・鉄鋼・機械などの生産財（生産手段）であり、消費財（生活資料）のように市場における日々の需要状況に敏感に反応して供給される必要がなかった。これら品目の多くは大宗貨物であるために、雑貨である日常消費財の輸送とは逆に、効率性・経済性をもつ輸送を要求するものであった。つまり、サービス水準（高速性・迅速性・戸口性・安全性・小口性等）の高さよりも、経済性（遠距離性・大量性・効率性・低廉性等）を追求したのである。した

がって、鉄道輸送や海上輸送のみで、十分その要請にこたえることができ、自動車輸送の出現を必要としなかった。

その結果、1918年（大正7）に来日したアメリカ道路界の権威サミュエル・ヒルが言ったように、日本の都市道路は「自動車を走らせるより、稲作をしたら豊作になるだろう」といった状況にあったし、それが第二次大戦後まで続いていた。名神高速道路計画のために来日したワトキンス調査団の報告書で、「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視してきた国は、日本のほかにない」と指摘されるような状況にあった。⁴⁴⁾

つまり、重工業中心の独占資本の de facto としての物的流通システムのもっとも主要な欠陥は、物的流通を生産力的側面から支える「道路+トラック」という高サービス水準の輸送手段を必要としなかったところにある。さらに、保管や荷役も、それらの対象が大宗物資であるために、定型かつ単純なものではあり、ストック・ポイント施設についてみれば、簡単な港湾や鉄道駅前の簡単な保管・貯蔵建物あるいはオープン・ヤードで十分に対応できた。また、それらにおける荷役形態も、手荷役・肩荷役などの人力が主流であり、機械を使用する場合でも手動クレーンなどの簡単な荷役機器で十分であった。つまり、基本的には劣悪な労働条件をもつ低賃金不熟練労働力に大幅に依存していたのである。さらに、関連する情報システムについても、日々変化する市場への迅速な対応を必要としないために、輸送・保管・荷役・包装など各物流構成要素を有機的結合させる必要がなく、それぞれに対応するバラバラな通信通信手段、つまり郵便や電話で十分対応することができた。

このような物資流動状況は、物的流通システムとしては決して完全なものとは言えない。その本格的展開は、第二次大戦後の日本独占資本主義体制の復興、とくに消費財を生産する産業独占資本の確立と、輸送生産力の飛躍的向上であるモータリゼーションの進行までまたなくてはならなかった。

第二次世界大戦の敗戦で一時的に崩壊した日本独占資本主義経済は、さらに、米軍による財閥解体により追加的な打撃を与えられたが、「石炭と鉄鋼を中心とする傾斜生産方式」という資本蓄積過程を通じて再構築を行い⁴⁵⁾、さらにMSA体制とよばれるアメリカとの従属的な同盟関係を締結し、最後に、朝鮮戦争による膨大な特需をジャンピング・ボードとして、戦後復興過程を一応完了した。このことについて1956年（昭和31）の経済白書は「戦後は終わった」と表現している。

このようにして、戦後の日本独占資本主義は、財閥本社を中心とするグループから、金融資本（銀行）を中心とするグループに再編成され、まず、素材生産型重工業を中心とする復興を行い、ついで、自動車工業・電気機器工業などの耐久消費財を含む加工・組立型工業の発展へと重点をシフトさせた。1960年代にはいって、池田内閣の「国民所得倍増計画」という名のもとに独占資本の強度資本蓄積政策が採用され、いわゆる高度

成長期に突入していき、日本の工業生産力は急速に上昇していくのである。

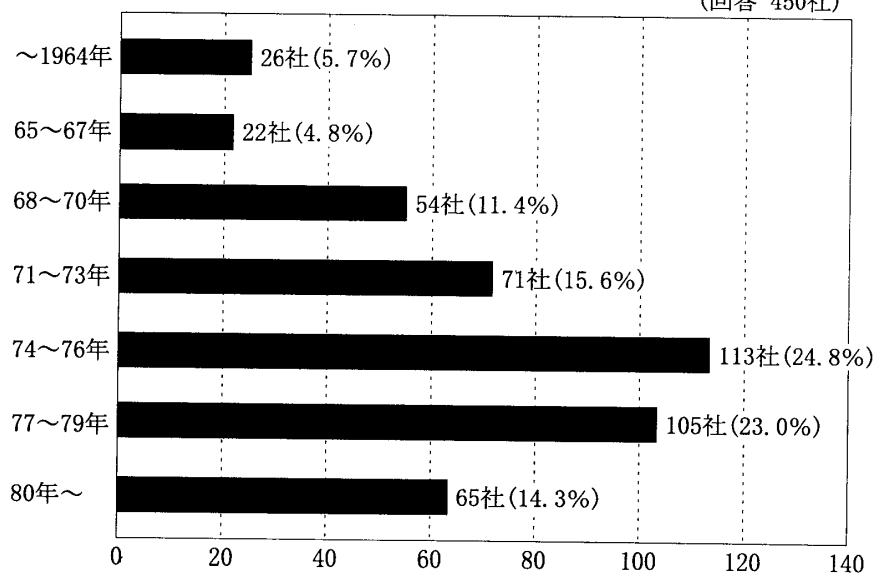
そして、それに対応する流通機構の遅れが、日本経済発展の大きなネックとなってきたのである。ここで、それを打開するために国家による「流通近代化」政策あるいは「流通システム化」政策が実行され、さらに1965年の「中期経済計画」のなかで、流通近代化の主要な一側面として物流システム化政策が提起された。これにともない、輸送・保管の面においても、鉄道駅・港湾・空港など、幹線ターミナル施設の強化・拡充、さらには公共流通センターの配置などが、行われた。

このような国家による流通近代化政策、物流システム化政策、輸送・保管施設設置拡充政策などに対応して、個別産業独占資本や個別商業独占資本(商社) の物的流通システムが、次から次へと構築されていくのである。図4はその進展状況を示したものである。この図によれば、1964年以前においても、物流システム化は進行しているが、本格的な展開は1970年代をつうじて行われている。なお、正確に言えば、この図に示された企業数は、必ずしも独占資本の企業数を示したものではないが、おおむね独占資本およびその傘下の企業数とみて、差し支えないであろう。

この段階における個別独占資本の物的流通システムとは、生産から消費にいたる流通過程の近代化・合理化に対応して、両者の間に存在する空間的・時間的懸隔を迅速かつ効率的にうめるためのシステムであった。したがって、このシステムは物流サービスの高度化とともに、経済性の追求という側面をもふくんでいた。経済性の追求では、まず、旧来の流通各段階に対応した物資流動に関する費用の増加が、生産の近代化による生産費の低下と矛盾するようになり、いかに前者の費用を圧縮するかが問題となった。つま

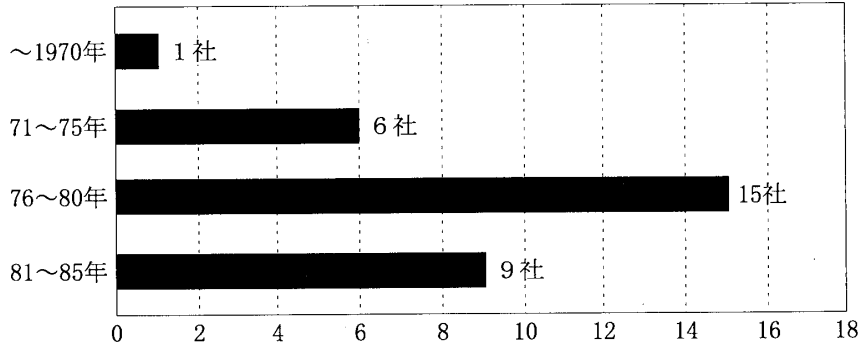
図4 物流への本格的な取組み時期

(回答 450社)



資料：日通総合研究所「物流再構築の動向に関する調査報告書」
(1983年3月)より作成。

図5 主要物流子会社設立の時期



資料：湯浅和夫『物流管理入門』日本能率協会，1982年，「物流子会社設立の例」より作成。

り、新しい物流概念のもとに、全物流流動費用をいかに節約するかの問題であった。ついで、一定の総費用のもとに、いかにいっそう高い物流サービスを提供するかが問題となり、物流システムの構築の課題と費用削減が同一の目的として、把握されるようになっていった。

そして、70年代にはいると、「物的流通」についての認識が一般化し、それに対応して「物流」と通称されるようになり、さらに、この言葉を受けて、独占資本による物流子会社の設立、すなわち「親会社の物流管理業務の全部あまいは一部を代行するために、親会社から出資および人員の派遣を受けて設立された会社」⁴⁶⁾が、図5に示されるように、陸続としておこなわれるようになった。この子会社は、独占資本である親会社の物流管理部門を中心に、関連する箇所を総合化し、スピニアウトさせたものであり、物流システム化の核をなすものである。

このように一方の極において、少数の独占資本による物流システムの構築が進行するとともに、他方の極においては、独自の物流システムを構築しえない多数の中小企業群の物資流動の問題がのこった。

日本の中小企業は、欧米先進資本主義諸国のそれらとは量的にも質的にも異なった特殊的性格をもっている。その特殊性の起源は上からの資本主義をすすめた日本資本主義の成立過程そのものの中に存在している。日本国家が支援する財閥を中心とする産業革命の遂行は、既存の産業構造に大幅な変化を与え、軽工業における在来型中小企業を組み合わせると同時に、素材生産型重工業の加工部門として中小企業を群生させて、産業資本主義時代における新しい中小企業群として成立させたのである。大正時代からの独占資本主義段階に入り、各産業独占資本は、一方では資本の蓄積・集中をすすめ、他方では「残余の資本およびことに多くの中小企業群に対する再編整備を行いつつ、その地位の強化に努めた」のである。⁴⁷⁾しかし、なお、国内には自主性を維持しつつある中小企業群も、多く存在していた。

第二次大戦後は、敗戦の経済混乱のなかで、中小企業はいち早く生産・流通などの経

済活動をはじめ、一時的繁栄を謳歌した。しかし、独占資本の復活とともに、中小企業群の多くは、再編整備されて、独占資本のもとに従属的に組み込まれ、その肢体として経営を維持しているのである。これが現在の「二重構造」の姿なのである。⁴⁸⁾

このように独占資本の肢体として組み込まれて中小企業群は、その資本力の脆弱性から、とても独自の物流システムを構築することは不可能である。母体である独占資本は、当然のことながら、自己の所有権の及ぶ範囲をこえて、すなわち、多くの中小企業を包含する生産から消費にいたるパーティカルな流通チャンネルと、それに対応する本来の物流システムを構築したのである。ここでは、中小企業の輸送・保管という物資流動システムは、まったく独自性を喪失してしまい、母体独占資本の物流システムに吸収されるか、またはそのシステムの単なるサブ・システムとして稼働しているのである。

流通における中小企業の系列化について、高度成長期における耐久消費財等を生産する産業独占資本を例としてみると、「国内市場の急速な拡大にたいし、産業独占みずからの個別的な流通経路を、主として既存の商業経営を系列化することによって短期間に構築して積極的に対応した。全国すみずみにいたるまで、中小小売商のなかから、より優れたものを地域ごとに選びぬき、これを系列化して、組織化し」⁴⁹⁾ て、流通チャンネルの垂直的統合をはかっていくのである。もちろん、現実には、独占支配力の強弱、生産する商品の特質や在来型流通機構の抵抗の程度などにより、このチャンネルの形成には、前述のように、専属型から、選択型そして開放型までの幅が存在する。

生産力の急激な向上に対する流通機構の立ち遅れを強いネックと感じた、わが国の産業独占資本は、相当な困難性をもつ在来型の流通チャンネルの合理化に先行して、まず、物流システムのための構築にのりだした。それが商物分離といわれる施策である。商物分離とは、一般的に商流と物流は表裏一体の関係にあるため、従来は同一の経路を流れていたが、ロット化した貨物を中間流通過程をパスして、最短の経路で輸送することで、商流側の障害を取り除く方策であると、言われている。⁵⁰⁾ つまり、日本の産業独占資本が、主として中小企業から成立する流通機構の立ち遅れを非常に強く感じ、流通機構の複雑性を回避し、性急に物流のみの垂直的統合を図ったのである。

ついで、産業独占資本による流通過程の垂直的統合のすすむにしたがい、中小企業の独自性は独占資本の支配の中で喪失していき、中小企業の輸送・保管システムも、独占資本の本格的な物流システムのなかに吸収されるのである。

それは、流通システム化がさげばれていた当時の表現によれば、メーカー、中間的な問屋そして小売店の分業関係における利害の衝突を、メーカーの流通システム化により「垂直的協調」に転化することであり、物流システムをメーカーが「代行」することである、⁵¹⁾ といわれている。そして、それら流通システムの管制高地は産業独占資本であり、物流システムのそれは、産業独占資本の出資あるいは系列下の中小企業との共同出資による物流センターなのであり、流通・物流情報システムがその神経系統となっている。

さらに、高度成長期に兆候を示しはじめ、低成長期に本格的な展開をした国内市場の成熟化にともない、産業独占資本は、海外市場のいっそうの開拓とともに、国内市場における真剣な市場開拓、つまり市場深耕に立ち向かった。それらは同一商品の品目多様化であり、市場の細分化であり、また、商品のいわゆる「高付加価値化」である。この時代の物流は「重厚長大」から「軽薄短小」に転化したといわれ、また、多品種少量の物流の時代といわれた。

同一商品の多品目化、商品価値の上昇そして日々変化する市場動向に、従来の生産・流通・物流システムではとても対応することはできなくなった。そこでいわゆる生産・流通・物流という三位一体の総合的システムの構築が必要とされたのである。そのために、まず、流通チャネルの再編成がおこなわれた。中小企業について、開放型から選択型へ、選択型から専属型への転換というように、独占資本は中小企業への支配を強化した。ついで、この支配が強化のために再編成されたチャネルをつうじて、市場における日々の需要状況を正確に把握し、その状況に即応して生産・流通・物流をシンクロナイズさせる三位一体のシステムを構築する方向を指向したのである。このサブ・システムである物流が、多品種少量物流といわれるものである。そして、流通・物流の技術的なオルガナイザーが、急速に発展してきた流通・物流情報システムなのである。

さらに、生産においても、同様な事態が進行した。生産そのものについてみれば、低い利益率と低賃金に依存する中小企業を、下請けとして組立ラインの前後に重層的に配置し、この中小企業群に対し、バーティカルな結合を強化していった。そして市場の成熟化・狭隘化に直面した低成長期にはいると、同一商品の品目数の多様化、商品の「高度付加価値化」を展開しなければならなかった。ここでは、日々変化する市場の需要動向に対応して、下請け中小企業からの多品種の材料・部品・構成部品の円滑な調達と、ラインの各過程で肥大化する在庫量の圧縮のために、いわゆる川上に向けてのいわゆる「調達物流」の合理化を図ったのである。これが日本の独占産業資本が「ロジスティクス」という概念を強く意識するようになった理由である。ただし、これは厳密な意味でのロジスティクスとしては、まだ未成熟な段階であるといって、差し支えない（以下、この未成熟なシステムを、便宜上、ロジスティクスとよぶことがある）。

その一つが、自動車生産をはじめとする工業独占資本で、広く採用されているジャスト・イン・タイム方式、正確な英語では just-on-time system である。その代表的な事例とされるものが、有名なトヨタ自動車(株)のカンバン方式である。具体的にみれば、「1954年からこの方式を導入し、自社工場の各工程間および下請け部品メーカーから組立工場への部品納入について適用をはじめた。その結果納入部品在庫量は現在4～8時間分になっているといわれる。具体的な方式は、部品納入を指定日時プラス・マイナス30分以内に行うこと、部品は生産ラインの入り口で納入し、納入に際しての検査・検量は行われない」というものであった。⁵²⁾

この説明のように、トヨタのシステムは、ジャスト・オン・タイムという極めて高度な輸送方法にもとづく部品調達と、「在庫ゼロ」の保管という二つ目的を追求するシステムである。産業独占資本がこのようなシステムを必要とした背景には、成熟し狭隘化した市場に対応する多品種少量の生産システムが存在している。この生産システムを採用すると、通常、必要部品の品目数が増大し、従来の在庫水準を維持すると在庫量が肥大化するのである。つまり、在庫投資が巨大化するのである。この在庫投資を極限まで圧縮し、生産ラインの必要に応じて、ジャスト・オン・タイムで部品を調達するというもので、明らかに、ロジスティクス・システムの一部である。そして、このシステムが高度であること、また、非常に洗練させていることが、世界的にも注目されるようになっている。

理論的にみて注目すべき点は、これが一般的に物流システムとして認識されていながら、実は、生産拠点から川上方向に向かっての原材料・部品・構成部品の調達システムだということにある。このシステムには、産業独占資本に部品・単位部品を納入する多数の下請けメーカー、その多くは中小企業であるが、全面的に組み込まれているのである。そこには、それら多数企業の物資流動システムばかりでなく、生産システムをも、納入先の生産・流通活動にシンクロナイズしているのである。

このように、フジカル・ディストリビューションの訳語としての物的流通が、わが国でも、生産・流通・物流の変化に対応して、自然発生的に拡大解釈され、川下に向けての本来の物流に加え、川上に向けての調達に関する物資流動システムまで含むようになったのである。これが多数企業の物資流動システムを、一つの有機体とするサプライ・チェーン（供給連鎖）といわれるものの本質である。これはもはやマーケティングの一構成部分としてのフジカル・ディストリビューションの概念をこえて、産業資本をめぐる循環過程、市場に原材料の買い手として現れる流通過程、新しい商品を生産する生産過程、そしてその商品の売手として現れる流通過程という全過程、つまり個別独占資本の再生産過程における全物資流動システム、つまりロジスティクス・システムを構築する方向に、漸次近づいているのである。

それは、独占資本が、経営戦略に基づいて、独占利潤をいっそう拡大するために構築された、全物資の輸送・保管システムの有機体なのである。しかも、そのシステムのなかに、極めて多数の中小企業が包含され、それらの生産、流通および物資流動が編入されているのである。このように、質的にも量的にも、日本の産業構造に特有な従属的な中小零細企業の大群が、独占資本のロジスティクス・システムのなかに包含されているところに、欧米のいわゆるロジスティクスのもつ意味とは異なった、わが国特有な「ロジスティクス」の実態がある。

以上を要約すれば、以下のようなになる。独占資本をめぐる全物資の輸送・保管システムの完全に発達した形態が、正確な意味でのビジネス・ロジスティクスであるとするれば、

現段階のわが国では、まだ、十分に発達していない。しかし、わが国経済構造の特殊性、いわゆる二重構造として、多数存在する中小企業を、その参加におさめる独占資本が、これら中小企業をも傘下に含む極めて特殊なロジスティクス・システムを構築しつつあるといえよう。

ただし、このロジスティクス・システムの構築にも、障害が存在しないわけではない。このシステムは、独占資本の資本力による垂直的統合すなわち従属的中小企業への支配が存在して、はじめて可能なのである。ところが、いわゆる調達物流（調達輸送）での納入元業者、またはいわゆる販売物流の納入先業者が、当該産業資本と同じような規模の独占資本である場合、両者の間に独占利潤の争奪をめぐる激しい競争が発生し、両独占体間に共通の利益基盤が存在しない限り、十分なシステムの構築に障害が発生するケースが多々存在することである。

また、現在でも、地場産業業者、地域産業業者そして地域流通業者など独自性を維持している中小企業群が多数存在している。これら企業群のもつ物資流動システムも、多くの場合、物流システムとよばれている。しかし、これは前述したように、厳密な定義にもとづけば、それらは決して物流システムと呼べるものではなく、単なる商品納入のための輸送システムであり、あるいは販売のための配送システムである。しかし、産業独占資本の物流システム、ロジスティクス・システムの発達した管理方式・工学的技術等を導入し、一定の成果を収めているケースが多いことも事実である。それ故に、通俗的には物流システム化あるいはロジスティクス化と呼んでいることも、一定の限界内では理解できる。

最後に、産業独占資本の国際的活動と物流システム、ロジスティクス・システムの関連に触れなければならない。

産業独占資本は、商品輸出および資本輸出の必要から、必然的に、それらにともない国際的な生産・流通ネットワークで活動する必要性をもっている。したがって、当然のことながら、国際的な物資流動システムが構築されていく。ここでは、この国際的システムに触れなければならない。

従来の日本独占資本の国際的物資流動システムは、原油・鉄鉱石などの原材料輸入のための調達輸送システムと、商品輸出のための物流システムとからなりたっていた。前者の輸送のためにはタンカーなど専用船の利用、後者の輸送のためにはコンテナ船や航空機の利用などが行われてきた。しかし、現在では、ボーダレス時代とか、多国籍企業化と称する資本輸出にともない、その国際的ロジスティクス・システムの展開が行われている。その第一段階は、低成長期の開始からバブル期までの期間である。この期間には、機械工業製品を中心とする輸出が嵐のように拡大し、また、その結果として、対欧米との貿易摩擦が生じたのである。これを回避するために、輸出代替型直接投資がおこなわれたのである。そして、日本国内の生産拠点、海外生産拠点を結ぶ、原材料・部品・

構成部品の流動ネットワークが必要となり、また、現地法人の生産する商品の相手諸国・地域ないでの物流ネットワークが必要ともなる。その結果、対先進資本主義諸国へ向けての国際ロジスティクス・システムが形成されていくのである。それはいわゆる国際輸送にたずさわる内外独占資本による複合一貫輸送の利用、欧米での物流拠点の配置、そして欧米各国・各地域に展開されている端末ネットワークの利用などを通じて行われた。

第二段階は、1993年に開始されたバブル崩壊以後の現象である。国内市場の相対的狭隘化と円高が進行し、それを回避するために、東アジア・東南アジア地域のいわゆる発展途上諸国における低賃金の利用による生産費用の圧縮、途上諸国内の新規市場開発などが必要になった。それは、不可逆的な直接投資であり、産業独占資本内部における国際的な垂直・水平分業の進展であり、産業の「空洞化」といわれる傾向である。これにともない、高度なサービス水準をもつ国内的ロジスティクスと同じようなシステムを、東アジア・東南アジアの諸国・諸地域に拡大していくこととなった。

東アジア・東南アジアへの生産拠点の分散は、日本国内における輸送のジャスト・イン・タイムと保管の無在庫化という高度な水準をもつロジスティクス・システムを、アジア諸国・諸地域へと拡大することとなった。したがって、発端である日本国内の物資流動、国際ラインホールでの輸送、相手国内での物資流動が、統一的・有機的に運営されることが必要となる。しかし、前二者については、構築が比較的スムーズに進展するが、発展途上国の国内流動システム、とくに各国の首都など中心都市、つまり工業圏から、消費地である農業地域への、商品の物流システムの構築は、現在のところ、相当の困難に直面しているといえる。⁵³⁾ 東南アジア諸国の例をみると、流通機構のほとんどは家族経営的な華僑系中小零細企業に握られており、その特質は停滞的な農業社会に対応しているものである。この在来型の流通機構に対し、ただちに、独占資本段階の物流システムを持ち込むことは、現状では、矛盾に満ちている施策といえよう。

以上、述べたように、日本独占資本は、物流システムあるいはロジスティクス・システムの構築にあたって、自己の所有権のおよぶ企業内のみではなく、日本経済の二重構造とよばれる質的・量的な特色をもつ多数の中小企業群を巻き込み、さらには、欧米の先進資本主義諸国、アジアの発展途上諸国の諸企業までも、巻き込む不完全ながら巨大な物資流動システムを構築しているのである。そして、現在進行中である世界的恐慌への傾斜のなかで、今後、いかなる展開をみせるかが、また、サービス水準の高さと保管の無在庫化を求めるシステムが、どのような未来をもつかが問題である。

VI. 日本の「物流政策」とロジスティクス

ここで使用する「物流政策」という概念は、社会科学的にいう正確な「物流」という概念に対応した諸政策を指すものではなく、通俗的に使用されている「物流」の概念を

前提とした諸政策、つまりいわゆる物流政策であることを、最初にお断りしておく。正確には、独占資本の物流システムあるいはロジスティクス・システムそのものに対する政策ではなく、それらに関係をもつ、あるいは関連する諸政策である。もちろん、産業独占に従属する中小企業群の物資流動システムあるいは国際ロジスティクス・システムに関係し、関連する諸政策をも包含している。

物流あるいはロジスティクスに関係し関連する、いわゆる物流政策として、戦後の日本経済の発展段階に対応して、主要な諸政策⁵⁴⁾ をグルーピングし列挙すると、以下とおりとなる。

戦後、日本資本主義の発展を、つぎの四つの段階に区分するものとする。第一段階は戦後復興期であり、敗戦による経済の壊滅から、米軍によるいわゆる民主化政策、そして朝鮮特需を経て、1956年の経済白書が「戦後は終わった」とする独占資本主義の完全復活までの時期とする。第二段階は、高度成長期、すなわち池田内閣の「所得倍增計画」(1960年)や、田中首相の「日本列島改造論」(1972年)で代表される資本の強度蓄積の時期とする。第3期は、第一次石油危機(1973年)を契機とする高度成長の終焉から、バブル景気までのいわゆる「安定成長期」、正確には低成長期とすべき時期とする。そして、最後の第四段階は、バブル経済の崩壊(1991年)より、現在にいたる、極めて不安定な長期的不況の時期である。しかし、この時期については、ここでは除外する。

第一段階 戦後復興期

- 国鉄復興五ヵ年計画 (1948年, 昭和23年)
- 港湾整備三ヵ年計画 (1951年, 昭和26)
- 羽田空港米軍より返還 (1952年, 昭和27年)
- 第一次道路整備計画 (1954年, 昭和29年)

第二段階 高度成長期

- 高速道路供用開始 (1963年) [建設省]
- 複合ターミナル, 協同一貫輸送 (1965~70年, 昭和40年代前半) [運輸省]
- 流通システム化について (1969年, 昭和44年) [通産・産業構造審議会]
- ユニットロード推進政策 (1960年代, 昭和35~45年)
パレチゼーション [通産省], コンテナリゼーション [運輸省]
- 流通市街地の整備に関する法律 (1966年, 昭和41年)
[運輸省・建設省・通産省・農水省・国土庁]
- 二九通達 (1967年, 昭和42年) [労働省]
- 自動車騒音規制 (1965~75年, 昭和40年代)
- 自動車排ガス規制 (1970年代~, 昭和40年代後半~)

第三段階 低成長期

- 国鉄分割・民営化，日本貨物鉄道(株)の発足（1987年，昭和62年）[運輸省]
- 貨物自動車運送事業法・貨物運送取扱事業法（1990年，平成 2年）[運輸省]
- 中小企業流通業務効率化促進法（1992年，平成 4年）[運輸省・通産省]
- モーダルシフト政策（1990年，平成 2年）[運輸省]
- インランド・デポ（1970年代後半，昭和50年代前半）[運輸省]
- 物流ネットワーク・シティー（1990年代，平成初期）[運輸省]
- サテライト型物流拠点（1990年代，平成初期）[運輸省]
- FAZ (Foreign Access Zone) (1992年，平成 4年) [運輸省・通産省]

この発展段階別に，いわゆる物流関連政策について，その特徴をみていくこととする。

第一段階の戦後復興期は，壊滅状態にあった日本独占資本の復活の時期であり，生産の復興に対応して，貨物輸送の立ち遅れが大きな障害となった。その主たる原因は，交通における通路(結節点を含む)，すなわち基盤施設の貧弱性にあった。敗戦直後には，まず，壊滅したすべての基盤施設の緊急的な回復をおこない，この糊塗的な復旧について，交通輸送の本格的回復のために陸上・海上の基盤施設の本格的かつ長期的な基盤施設の復旧に立ち向かったのである。また，羽をもちがれた航空も復活し，空港の整備も開始された。

第二段階は，高度成長期つまり独占資本の強度蓄積期における，日本経済の飛躍的発展に対応する新しい交通輸送の発展期である。

まず，交通基盤整備をみると，独占資本主義時代に相応しい貨物輸送手段の通路である高速道路網の供給開始がある。これが日本の貨物輸送の発展に決定的なインパクトを与えている。ついで，物流の見地からみると，非常に重要な流通過程でのシステム化の推進がおこなわれた。これに照応して，交通運輸では，貨物の効率化のためのユニットロード（パレチゼーション・コンナリゼーション）政策，陸海空を合理的に結合させる複合ターミナルの設置など，輸送における技術革新がおこなわれている。

また，この時代には，資本の強度蓄積による種々な矛盾も発生してきた。その第一が巨大都市圏問題であり，大都市内のトラック交通に対する都市計画的対応である流市法の制定がおこなわれた。第二が，道路輸送の急激な増加にともない，自動車輸送に従事する労働者の劣悪な労働状況の発生があり，労働省による運転労働時間等に対する規制であるいわゆる二九通達が発せられた。さらに第三として，交通公害の激化に対する政策として，騒音・排ガスの規制が開始されている。

第三段階では，第一次石油危機（1973年）を契機とする低成長期への突入により，市場の成熟化，貨物輸送需要の停滞などがあり，新しい「物流」政策が展開されるようになった。世界的な民営化と規制緩和の流れのなかで，まず，経営危機に直面していた国

有鉄道の分割・民営化がおこなわれ、日本貨物鉄道株式会社の設置が強行された。また、無限に拡大するトラック輸送から、需要を鉄道・海運に転移させようとするモーダル・シフト政策を採用された。ついで、トラック輸送では、従来の規制法であった「道路運送法」からトラック輸送が分離され、規制を緩和した新しい「貨物自動車運送事業法」となった。また、従来、各輸送機関別の法律によって規制されていた取扱事業について、貨物輸送のシステムを推進するために、「貨物運送取扱事業法」に一本化した。第三に、日本の「物流近代化」、すなわち、独占資本のロジスティクス化のための障害、を克服するために、遅れている中小企業群の物資流動システムの近代化を促進しようとして政策も採用された。物流のノード施設といわれる結節点についても、国際化の進行に対応するインランド・デポとF A Z、大都市間を結ぶ高速道路網の拡充に対応するネットワーク・シティーとサテライト拠点など、多様化が進行した。

これらを所管する官庁は、物資流通システムのもつ多面的性格を反映して、下記のように、多様な行政機関におよんでいる。

所管する官庁

運輸省：輸送機関とそれらの結節点（駅・港湾・空港）

建設省：道路・高速道路

通産省：工業製品の生産・流通

農水省：農林水産品の流通

警視庁：自動車交通の管理・規制

労働省：労働規制・労使関係

環境庁：交通にともなう環境保全

その他：国土計画など

物資流動のもつ多面性ゆえに、実に多くの行政機関が管轄している。そして、ときには各省庁が単独で、ときには共管しており、一定の成果を達成している。しかし、各省庁の縄張り争いや有機的結合の欠如、そして効果をあまり、あるいは、まったく期待することができない政策なども、見られないことではない。

縄張り争いについてみれば、たとえば、ユニットロード化における主導権をめぐって、コンテナリゼーション（運輸省）か、あるいはパレチゼーション（通産省）か、という競いが発生したことがある。こればかりではなく、「物流」政策展開の戦後の長い歴史をみれば、各省庁がちょうど大企業相互の市場におけるシェア争いのように、物流という新しいマーケットをめぐっての競争を展開しているようにみえたこともあった。官庁間の有機的結合の欠如の例としては、港湾と道路の関係や、公的流通団地が単なる各種施設の集合体となって、物資流動からみた各施設間の有機性を欠如していることなどがあ

る。そして、大きな効果を期待できない政策としては、モーダルシフト政策があげられる。長い間持続したこの政策にかかわらず、鉄道貨物輸送は決して増大していない、むしろ縮小しつつある。さらに、相変わらず効果のすくないや交通公害抑制政策などがある。

さらに、物流拠点計画や港湾計画のような長期的懐妊期間を有する施策については、計画立案時の需要予測と現実の経済成長のテンポや景気変動との間の矛盾が露呈することが多いなど、社会資本の無駄遣いとなるケースがある。また、交通事故対策、交通による環境破壊対策、廃棄物の回収システムの構築など、市民・国民の立場から緊急な課題として提起されている問題もあり、このための対策は政府のみにまかせず、長期的かつ粘り強い市民運動を持続する必要がある。

本来の意味での物的流通やロジスティクスは、個別独占資本の輸送・保管システムであり、国家の政策としてとりあげるべき性質をもつものではない。したがって、欧米の先進資本主義諸国ではあまり例を見ない。これこそ、後進性にとむ日本独占資本主義が、第2次大戦後、廃墟から立ち上がり、急速な復活を遂げるために、必要になったものであろう。つまり、政府による独占資本の物資流動システム、つまり物流システム、ロジスティクス構築への誘導である。

物流政策といわれるそのものについてみれば、次のようなことが言えるであろう。交通路線や結節点などの交通基盤整備は、決して物流システムそのものに関する政策ではなく、物質流動の主要構成要素でもある輸送のための基盤施設であり、交通・輸送プロパーの問題である。この点について、角本良平氏は次のように言っている。「物流と輸送との関係について、……輸送産業の活動がすべて物流活動だとはいえないし、輸送を物流に包含される一部門として考えるのは輸送全体の対策を忘れさせることになる。輸送には輸送自体としての改善が望まれるのである。かりに、その結果が物流の改善をもたらしたとしても、それはあくまでも輸送の改善として理解すべきである」⁵⁵⁾と。

トラック・ドライバーの労働条件、交通による環境破壊対策なども、まったく同様に、考えるべきであろう。そして、これら二つについては、トラック輸送労働者としての、また、市民としての立場から、むしろ独占資本の物流システムやロジスティクス・システムを、コントロールするべきなのである。

さらに、「物流政策」そのものについては、柴田悦子氏がつぎのようにいっている。まず、「本来アメリカにおける企業のマーケティング戦略として取り組まれた物的流通(ビジネス・ロジスティクスという用語がもちいられている)が、わが国では運輸政策に基づく公的誘導に支えられて進行した点を見れば、物流先進国アメリカと異なり、物流革新におけるわが国の後進性を指摘できるであろう」と指摘し、さらに「政府・行政機関の誘導的特質は、個別企業の経営戦略の活性化に伴ってその役割は縮小・低下していく」⁵⁶⁾と続けている。

この「物流政策」についての柴田悦子氏の指摘には、注目すべき点がある。後進的独占資本主義国家である日本の政府が、生産の近代化につづき、流通や物資流動の近代化を促進することには、経済政策としての必然性があった。しかし、現在まで発展した日本資本主義にとって、この後進性からの脱出を政策目標とする根拠は希薄となりつつある。

しかし、いわゆる「物流政策」の必要性がまったく消滅してよいことにはならない。たとえば、道路建設に関連する物資流動の幹線ネット・ワークの拡充のあり方等の交通政策であり、大都市圏・都市圏における私的「物流センター」の乱立抑制のための都市計画であり、また大型トラック交通の安全規制・公害規制やいわゆる静脈物流である廃棄物回収システムの構築などである。

おわりに

物的流通（物流）という専門用語が、わが国に導入されてから30数年を経過し、社会的に定着した。そして、わが国経済において物流あるいはロジスティクスのはたす役割は日々高まりつつある。しかし、物流・ロジスティクスという用語は、無原則に多様化が進み過ぎている。この論文は、それらに対する社会科学的分析を行い、その本質、すなわち産業独占資本をめぐる物資流動システムであることを把握しようとしたものである。物流あるいはロジスティクスは、アメリカより導入された概念であり、また、実際のシステムであるが、導入後、日本経済の構造に規定されて、特殊な発展をとげている。

現在、世界経済は、深刻な不況、それも恐慌へと深化する可能性が高いといわれ状況にある。しかし、物流システムの技術側面あるいはロジスティクス・システムは、軍事という特殊な領域で発達したもので、それを経済の世界に適用すれば、当然のことながら、両フィールドの相違による特殊な問題が発生する。それが順調な経済発展のなかでは背後に隠れるが、景気変動、とくに市場の異常縮小のなかで、表面化する恐れがある。急激に変化、とくに縮小する物資流動量と固定的なシステムとの矛盾であり、この固定性の脆弱さが露呈されるのである。その一つが、これら独占産業資本の物資流動システムに包含されている中小企業群への圧力強化の問題である。二つ目が、「物流費」の削減のため、トラック交通に対する環境保全の努力の低下の恐れであり、三つ目が、「物流費」の高騰をおそれる結果として、いわゆる静脈物流、つまり廃棄物の合理的処理への意欲の喪失の遅れなどである。

注

42) 運経済研究センター・近代日本輸送史研究会『近代日本輸送史』成山堂書店、1979年、pp.6

- 43) 嶋田隆・八木明夫編『日本経済史』山川出版社, 1985年, p.255.
- 44) 野村 宏「道路と道路輸送の経済と経営」, 広岡政哉編『現代交通経済論』産図テキスト, 1997年, p.103.
- 45) 嶋田・八木編『前掲書』 p.321.
- 46) 日通総合研究所編『物流の知識 (第3版)』東洋経済新報社, 1991年, p.15.
- 47) 高城 寛「資本主義の発達と中小企業」, 藤田・竹内編『中小企業論』雄斐閣, 1987年, p.10.
- 48) 高城 寛「同上論文」, 藤田・竹内編『同上書』 pp.12-15.
- 49) 糸園辰雄・出家健治「中小小売業の構造的停滞」, 森下二次也編『現代日本の流通機構』大月書店, 1984年, p.170.
- 50) 日通総合研究所編『物流用語辞典』日本経済新聞社, 1976年, p.93.
- 51) 江尻 弘「メーカーによるシステム化の課題」, 林周二・田島博編『流通システム』日本経済新聞社, 1970年, pp.124-127.
- 52) 朝日新聞社『知恵蔵』1997年, pp.660-661.
- 53) その困難性の大きさは、筆者が参加した国際協力事業団の調査‘Feasibility Study on the Project of Regional Truck Terminals in Thailand’ (June 1988)で、身に沁み感じたところである。
- 54) 中田信哉『物流がわかる辞典』日本実業出版社, 1996年3月, pp.104-123.
山村 学『物流経済発展の構造』丘書房, 1993年4月, pp.141-159.
- 55) 角本良平「物的流通」, 交通学説史研究会『交通学説史』運輸経済研究センター, 1982年, p.371.
- 56) 柴田悦子『物流経済を考える』成山書店, 1997年, p.12.