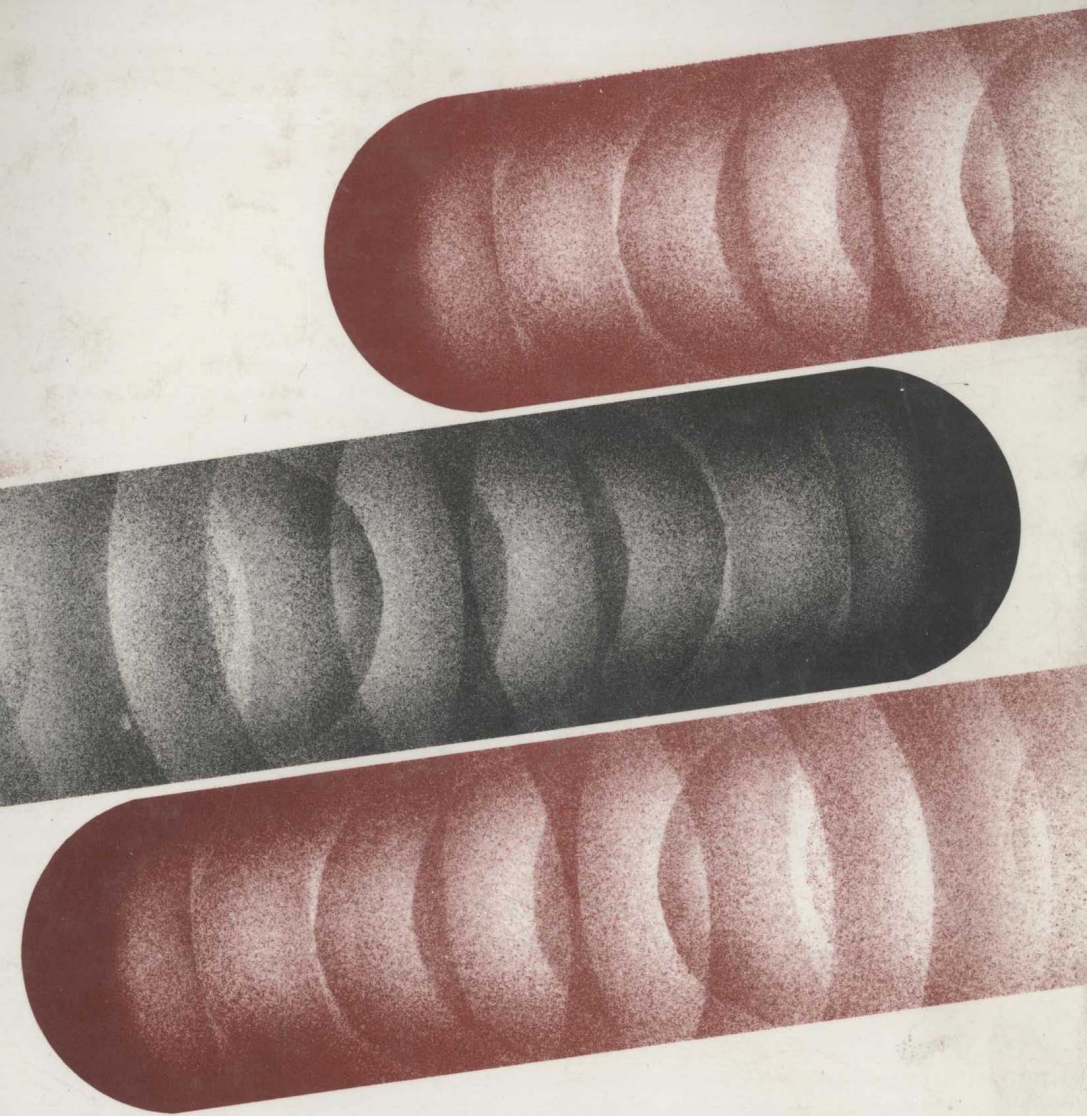


現代日本の物流問題

谷本谷一



新評論

現代日本の物流問題

谷 本 谷 一

新 評 論

著者紹介

谷 本 谷 一
たに もと たに いち

広島市出身，広島大学政経学部卒業。
大阪府立商工経済研究所主任研究員
を経て，現在，大阪産業大学経営学
部教授。主要著書に『大都市におけ
る物の流通の諸問題』交通日本社，
『現代日本産業論』（共著）法律文化
社がある。

現代日本の物流問題

1980年1月10日 初版第1刷発行
1982年1月31日 初版第3刷発行

著 者 谷 本 谷 一

発行者 二 瓶 一 郎

発行所 株式 新 評 論
会 社

〒160 東京都新宿区西早稲田3-16-28 電話 東京 (202) 7391番
振替 東京 6-113487番

落丁・乱丁はお取替えます

印刷 熊 谷 印 刷
製 本 黒 田 製 本 所

© 谷 本 谷 一 1980年

Printed in Japan

3033-330151-3177

は し が き

本書は、わが国における物流の諸問題を経済論の立場から分析したものである。

わが国において、物的流通または物流という言葉が聞かれるようになってそう永くはないが、この問題に対する関心は急速に高まり、今日では物流という言葉が日用語として用いられるようになってきた。

しかし、未だその理論付けが弱く、物流が経済循環過程における実際の裏付けとしての幅広い経済活動であるにもかかわらず、理論家の中にも物流を単に流通の一側面としてとらえ、個別企業の企業経営的観点から、いわば経営管理の技術、あるいは戦略手段として考えている者が多い。したがって、その経済的性格付けがあいまいで、未だ経済理論としての体系だった把握がなされていない。

一方、現実の経済活動は、高度に発達した資本主義体制のもとで、規模の拡大と多様化が進むと同時に、都市の過密、交通戦争、エネルギー危機等多くのヒズミが累積し、経済循環の具体的裏付けである物流活動の行き詰まり現象が発生し、企業経営活動はもちろんのこと、地域経済、国民経済の維持、発展が阻害されるようになってきた。特にわが国の場合、物量に基盤をおいた短期間での高度経済成長のヒズミが大きく、より多くの問題が発生している。

そして今日、その問題解決のため、物流合理化の方向が時代の要請として強まっているが、物流の経済的理論付けがあいまいなため、それがため

の正確な認識や実態分析ができず、間違った方向や部分的対策がとなえられ、真の問題解決の方向が見い出せないでいる。

この意味において、本書は、まず経済循環過程における物流の地位と役割を明確にして、その経済的性格付けを行ない、わが国における物流の実態をあらゆる角度から総合的に分析し、そこから導き出される問題点の指摘と、その問題解決の真の方向を見い出さんとしたものである。

すなわち、本書の第1章においては、現象面のみからとらえた、今までの、物流を単なる流通の一側面とした一般的な概念規定の誤りを指摘し、価値増殖過程としての物流の経済的性格付けを行ない、商流と物流との差異および絡まりを明確にした。

その上に立脚して、第2章においては、わが国における物流の経済的特性を、欧米との比較において各面から考察した。

そして、第3章においては、今まで主に個別企業サイドからしか分析されていなかったわが国における物流活動の実態を、地域経済、国民経済的観点から洗いなおしてみた。

さらに第4章において、実際に物流を担当する物流事業者の中から、その要となる倉庫業およびトラック運送業を中心に、物流産業としての特質と、その問題点を考察した。

かくて第5章において、4章までで導き出されたわが国における物流の諸問題を整理し、その問題解決のための理論と対策を、企業経営的観点のみからでなく、地域経済、国民経済的観点からも究明し、今日、わが国における物流問題の焦点となっている都市における物流合理化の方向付けを行なった。

そして最後の6章において、その具体的一方策として、地域共同輸送システムの導入とその実現化の途を示した。

は し が き

なお、巻末に、物流を学ぶ学生諸君および物流関係者のための参考として、「物流用語解説」を付しておいた。

以上が、本書の狙いと内容であるが、なにぶん浅学のためその意を十分尽し得ず、多々不備な点があると思うので、大方のご叱正をおおげれば幸である。

最後に、本書の出版を心よくお引き受け下された新評論藤原良雄氏に深く感謝の意を表したい。

昭和54年12月

谷 本 谷 一

目 次

は し が き	1
第 1 章 物流の概念と経済的性格	9
第 1 節 物流の一般的な概念規定と問題点	9
第 2 節 物流の経済的性格付け	11
第 2 章 日本における物流の特性	15
第 1 節 物流の二重構造	15
第 2 節 物流活動の不合理性，非近代性	19
1 生産・流通機構の複雑性からくる不合理な物流活動	19
2 返品自由の商慣習からくる無駄な物流	21
3 宅配制度の残存	22
4 取引関係の保守性	24
5 物流需要者，担当者の意識，体質の遅れ	25
第 3 節 過密社会の出現と物流活動の渋滞	25
第 3 章 日本における物流活動の実態	29
第 1 節 地域経済，国民経済的側面からの考察	29
1 都市間物流の実態	30
2 都市内物流の実態	34
3 国際物流の実態	41
第 2 節 企業経営的側面からの考察	46
1 製造業の物流実態	47
大企業(47) 中小企業(50)	
2 商業の物流実態	52

第4章 物流産業の実態と問題点	57
第1節 倉庫業	57
1 倉庫業の発展と環境の変化	57
2 倉庫業の構造とその変化	62
3 倉庫業の市場構造とその変化	66
需要の質的变化(66) 需要的地域的变化(67) 近郊農家等の貸し倉庫の氾濫(68)	
配送センター, 専用倉庫の増大(69) 物流子会社の氾濫(70)	
4 倉庫業の機能とその変化	72
倉庫業の本来的機能(72) 倉庫業の機能変化(74)	
第2節 トラック運送業	78
1 トラック輸送の発展と一般的性格	78
2 トラック運送業の構成	80
3 トラック運送業の市場構造	82
4 トラック運送業の労働市場	85
5 トラック運送業の非近代性	87
6 トラック運送業をめぐる環境の変化	88
7 トラック運送業の課題	90
第5章 物流合理化の理論と方策	95
第1節 物流合理化の狙い	95
1 企業経営的観点	95
2 国民経済的観点	96
第2節 一般的な物流合理化方策	97
1 個別機能の合理化方策	97
包装(97) 荷役(99) 保管(101) 輸送(102) 情報(104)	
2 総合機能の合理化方策	105
第3節 都市における物流合理化方策	111
1 現在までの対策と問題点	111

目 次

交通面からの対策(112)	立地面からの対策(114)	施設面からの対策(116)
機能面からの対策(117)		
2 問題解決の方向	119	
第6章 物流問題解決のための一方策		
——「地域共同輸送の考察」——	121	
第1節 共同輸送の概念と類型化	121	
第2節 共同輸送の事例	125	
1 大阪繊維協会の共同集荷	125	
2 大阪テキスタイルセンターの共同集荷	126	
3 西大阪運送事業(協)の共同集配	127	
4 (株)淀川協同センターの共同集配	128	
5 (協)新大阪貨物流通センターの共同託送	128	
6 (協)大阪紙文具流通センターの共同集配	129	
7 関本運送(株)の共同集配	130	
8 (株)東日本橋流通センターの共同集配	131	
9 日通秋葉原支店の共同集荷	132	
10 首都圏システム輸送(協)の共同託送	133	
第3節 理想形態としての「地域共同輸送」	134	
第4節 共同輸送の問題点	137	
1 即応性の問題	137	
2 企業秘密の問題	138	
3 安全保証, 責任の所在の問題	138	
4 運賃, 料金の問題	139	
5 採算性の問題	140	
6 既得権の問題	141	
7 免許の問題	141	
第5節 地域共同輸送実現のための方策	142	

1 地域共同輸送促進組織の設立.....	142
2 国，地方公共団体の助成.....	143
3 免許，運賃制度の改訂.....	143
4 交通規制の検討.....	144
結 び	147
参考文献	149
(付) 物流用語解説.....	153

第1章 物流の概念と経済的性格

第1節 物流の一般的な概念規定と問題点

わが国において、物的流通または物流という言葉が聞かれるようになったのは昭和39年頃からであり、そう古くはないが、すでにアメリカにおいては、半世紀近く前の1924年に、マーケティング学者クラーク（Clark）が、この用語 Physical Distribution を使用している。

もちろん、その当時の概念は漠然としたもので、所有権の移転に対照させた物的移転をあらわす用語として用いられたわけであるが、その後、多くの学者、研究機関等において、この問題へのアプローチがなされ、種々の定義付けがなされてきた。

すなわち、アメリカでは、アメリカ・マーケティング協会あるいはアメリカ物的流通管理会議等の機関の定義付け、またヘッケルトおよびマイナー（Heckert & Miner）、コンバース（Converse）等の諸学者が定義付けを行なっている。

わが国においても、政府の中期経済計画あるいは通産省、運輸省をはじめとした各種の審議会、調査委員会等の答申書、報告書の中で定義付けが行なわれており、さらに林周二氏、中西睦氏等の諸学者の定義がみられる¹⁾。

1) 物流の定義については、その他にもあるが、ここでは代表的な学者、機関を掲載した。

これらの諸氏、諸機関の定義の具体的内容については、既刊の多くの物流関連書物に紹介されているので、本書ではいちいち紹介することはしない。しかし、これら諸氏、諸機関の定義を総覧してまとめてみると、あるものは物流を、いわゆるマーケティングを中心とした企業経営的側面からとらえ、物流とは「生産地点（生産者）から消費地点（消費者）に至る物資の移動の管理である」としており、またあるものは「物資の時間的、空間的移動の経営活動である」としている。そして、またあるものは、物流を社会的あるいは国民経済的側面からとらえ、「生産者から消費者に至る物の流れに関する経済活動である」としている²⁾。

このように、観点の違いによって、物流を経営管理の一環であるとするものと、経済的な物の流れとするものがあるが、いずれにしても、これらは、物流を流通の一部分としてとらえており、流通を所有権の移動部分と物の移動部分とに分け、前者を商的流通、すなわち商流、後者を物的流通、すなわち物流としているわけである。

そして、物流の具体的活動内容として、包装、荷役、保管、輸送および情報活動をあげており、これらの、物の時間的、空間的移動に関する諸活動を個別にとらえるのではなく、一つの経済的あるいは企業経営的目的のものとなされる物の移動に関する過程の諸活動を総括的にとらえた概念規定である。

このように、それまで個別的、孤立的に把握されていた輸送とか保管といった活動なり機能を、ある目的達成のための一つの流れとしてシステムティックにとらえたことは、それなりに大いに意義あることである。しか

2) 物流の一般的概念決定、定義付け等の紹介については、田中文信、井村明、羽田昇史著「貨物運輸の近代化」（交通日本社）、林周二、中西睦編「現代の物的流通」（日本経済新聞社）等にくわしい。

し、ここで問題となるのは、これら諸氏、諸機関の定義は、いずれも活動の現象面から物流の定義付けを行なっているにすぎないということである。

すなわち、いずれも、物流を現象的な物の移動という表面からしかとらず、その本質である経済的性格付けが十分なされておらず、ただ単純に、物流を流通の一部面としているにすぎない。

物流が経済活動であり、その過程が経済循環の中の一つの過程であるからには、まず、その経済的性格付けが明確になされなければならないはずである。そして今日、物流の合理化とか近代化が大きく叫ばれ、それがための各種の対策がとられつつあるが、この物流の経済的性格付けがあいまいなため、その合理化策、近代化策も不十分なものとなり、混乱をまねいているのである。

例えば、特定企業の経営管理面においても、流通センターの建設、問屋の集団移転といった地域計画面においても、物流の経済的性格を極めることなく、物流を単純に流通の一部面として、商的流通の経済的性格と同質のものと考えているために、物流面は改善されたが、逆に商流面は機能が果たせなくなり、せっかくの事業が功を奏せず、混乱をまねいているものが生じている³⁾。

そこで、本書においては、いままで明確にされていない物流の経済的性格付けから行なっていきたい。

第2節 物流の経済的性格付け

いうまでもなく、商品生産社会においては、生産過程と消費過程を結ぶ

3) これらの点については後出。

ものとして流過程があるが、上述のごとく、多くの識者は、その流過程を商的流過程と物的流過程とに分け、この両者を表裏一体のものとして経済的に同一性格のものとしている。すなわち、経済学的に言えば、いずれも商品の価値実現過程であると把握しているわけである。

たしかに、現象的には、商的流過程も物的流過程も、ともに生産過程相互間、または生産過程と消費過程との間を媒介するものとして、この両者は同時並行的である。しかし、実はこの両者は、経済的にはその性格を本質的に異にする過程なのである。

すなわち、前者の商的流過程は、商品の売買取引を通じて、商品が貨幣を媒介として交換される過程であり、それは商品の使用価値に即して言えば、所有名義、すなわち所有の権利の移転の過程であり、価値に即して言えば、その商品形態から貨幣形態への、いいかえれば商品の価値実現の過程である⁴⁾。

ところが、後者の物的流過程は、生産者から消費者に生産物を時間的、空間的に移転さす過程であり、経済的には生産物を市場に時間的、空間的に持ち込み消費者の手に渡す過程である。

周知のごとく、生産物は市場に持ち込まれてはじめて商品になり、それが消費者の手に渡ってはじめて消費は可能となる。したがって、物的流過程は、単なる商品形態から貨幣形態への転換の過程ではなく、追加的の生産過程である。

そこに費される労働は生産的労働であり、物的流過程は流過程の一部といわれながら、それ自体としては生産過程なのである。

ただ、そこで造り出される生産物は、通常の商品生産のごとき有形財あるいは物質的無形財（ガス、電力等）ではなく、時間的、空間的移転とい

4) 森下不次也「商流と物流」『関西物流近代化センター』No. 11. 1976. 参照。

う「用役」であり、非物質的無形財である。それゆえに、その生産物は生産と同時に消費されねばならない即時財である。

生産過程としての物的流通過程で造り出される「用役」は、通常の商品の場合と同じように経済活動の各過程で消費される。すなわち、一般的な商品生産のための原材料等の調達過程において、また工場内、工場間の一般的な商品の生産過程そのものにおいても、その商品を販売する流通過程においても、さらには家庭等の消費生活面でも、またさらには消費の残滓を自然に還す廃棄過程においても消費される⁵⁾⁶⁾。

したがって、物流は、それ自体としては、生産と消費を結ぶ機能としての流通とはいえないものである。ただ流通過程において、物流が商流と結合して行なわれた場合、この両者は、流通という一つの過程の表裏の側面をなしているかのようにみえる。しかし、決してそうではない。ただ両者は結合しているだけであって、経済的に異なった性格をもつ各々別個の過程なのである。

商品生産過程における物流活動は、それが生産過程そのものの一部に編入されるが、流通過程における物流活動は、流通過程そのものの一部として吸収されるものではない。

したがって、生産過程においては、一般的な商品の生産機能と物流機能との間には経済的合理原則には対立関係は全くないが、流通過程における商流機能と物流機能との間には経済的合理原則に対立関係が生ずる可能性がある。

例えば、実際の企業経営活動において、商流は可能なかぎり「長く、広く」を指向するが、物流は可能なかぎり「短く、狭く」を指向する。また

5) K. マルクス『資本論』第1巻第5章、第2巻第1章、第6章参照。

6) 中西健一、平井都士夫編『交通概論』第3章、伊勢田穆「交通用役」参照。

商流の側から物流の合理化が制約されることも少なくない。

要するに、商的流通過程と物的流通過程とが異なった経済的性格をもつ過程であるということは、この両者が各々別個の異なった経済的合理原則をもっているということである。

そして、後述するとき、この両者を分離して経済的合理性を追求すべきである、という“商・物分離”の方向が生まれてくるゆえんがここにあるわけである。