

物流の適合性についての提言

中 田 信 哉

要 約

わが国においての物流という言葉、概念の一般的認知は1960年頃に高度経済成長の中の社会経済的環境下で必然的になされたものである。それは増大する物財（商品、貨物）の量の増大への対応とインフレ下のコスト増大に対応するためであった。したがって物流という経済経営機能は当初より「処理能力の拡大」と「低コスト・オペレーション」を基本とするいわゆる「効率化物流」であった。

しかし、近年、物流をとりまく環境は大きく変化し、物流もそれへの対応として新たな方向性を模索するものとなってきている。その対応のための適合性としては（1）地域的適合（2）地球環境的適合（3）国際的適合（4）戦略的適合（5）経営的適合（6）論理的適合の6つにまとめ、提示できるだろう。

現在、これらについては個別に研究がされ、対応が考えられているがその多くは環境そのものの分析であり、対応もきわめて個別性の強いものとなっている。この適合性について統合を行ない、新たな効率化物流ではない新しい物流の概念と理論が求められている。

現下の物流研究は細かい部分的な専門性を追求するものとなっており、物流全体としての理論やあり様を求める動きがない。より総合的な物流の理論的枠組み作りとその構造を求める必要がある。

1 物流の独立性について

物流という概念と言葉が認識され、一般化したのは1950年代後半から60年代前半にかけての時期であった。この時期において、その成立と公的認定は明確に記録として認められているが一部の人の間ではそれ以前から非公式にその動きはあった。¹⁾

1) 中田信哉『物的流通なる言葉の誕生時の事情』神奈川大学経済学会「商経論叢」第20巻第2号（1985、1）おそらくこれに関してはこれがもっとも詳しく、正確だと思う。この研究をする人はいないし、このことについては今でも当時の当事者のご存命のために時々、異なる見解が発表されたりするがそれは記憶違いか思いこみである。

これが一気に一般に普及したのは社会経済環境の変化故である。高度経済成長のまっ只中であり、国内流動物資の急増は輸送など交通インフラの限界を見せており、企業においても輸送力、保管力の設備的、人的、作業的な不足に悩まされていた。一方、経済成長につきもののインフレが進んでおり、それはディマンド・プルとコスト・プッシュの複合型であるという認識から特に企業から見ての人件費の上昇は焦眉の課題であった。

ここで流通が問題視された。流通構造の脆弱性、非近代性、複雑性が上げられたが同時に流通活動の非効率性、個別性、労働集約性、非近代的技術性、非標準性、などが注目された。流通構造の近代化においては流通構造の改編（巨大化する経済への対応）が考えられ、新たな商業政策、流通政策がとられようとした。²⁾

しかし、流通活動については個別活動に新しい技術を導入し、機械化をし、改善を図るということを行なっても個別企業ならともかく全体的な効果はないというように理解されていた。それは流通活動を行なう主体があまりに多すぎることと活動間の関係が複雑化、錯綜し過ぎていたからである。たとえ先へ進んだとしても物理的活動の変化には時間がかかりすぎる。流通構造の改編には時間的猶予が必要だということは理解できて活動の場合には何かを導入すればすぐの効果を求めるものである。

したがって、流通活動の個々での改善は改善としてより大きい方向性を求める必要が官民双方から起こり始めていた。それが「システム化」である。1970年代における当時の通商産業省による「流通システム化政策」及び当時の運輸省による「物流システム化政策」はそれを示している。³⁾

流通活動というのは物理的なものであり、そのうちの多くの部分が物資の輸送、保管、包装、荷役、在庫管理などの「モノを動かす」活動だったために個別の活動ではなく、それを統合化し、組み合わせ、新たな流通機能を設定するという気運が高まったのである。この考え方は行政に取り入れられたと同時に民間企業でも採用された。それが物流（当初は物的流通）なのである。

その考え方の基本は「システムズ・アプローチ」である。多くの活動を組み合わせ、統合し、

2) 1962年に産業構造審議会流通部会が設置され、1964年から68年までに立て続けに「流通機構の現状と問題点」「流通政策の基本方向」「小売業のチェーン化について」「卸総合センターについて」「物的流通の改善について」「流通金融の改善について」「流通近代化の課題と展望」「流通システム化について」といった中間答申を出している。この中で物流が大きく取り上げられた。同時に運輸省の運輸経済懇談会物流部会が同じころ、「物流革新の方向」を発表している。

3) 流通システム化の内容については林周二・田島義博編「流通システム」日本経済新聞社（2070）に詳しく述べられている。

一つの経済経営機能として独立のものとしようというのである。この機能として独立させるとするのが物流というもののレゾン・デートル(存在意義)であった。独立をさせ、総体的に改善し、一つの効果を得ようというわけである。

物流には当初より「独立性」というものが求められた。行政は「物流を担当する部門」を作ろうとしたし、企業では「物流部あるいは物流管理部」という組織を作った。「物流管理技術」「物流コスト」「物流効率基準」「物流業」などの言葉はそれを示しているし、現在でも企業では物流が独立の機能であるという認識は一般化している。行政においても「総合物流施策大綱」や「グリーン物流パートナーシップ推進会議」など物流を独立のものとして扱う施策が展開されている。「日本物流学会」もある。

この独立性こそが物流の基本であった。しかし、それは概念上「独立させる」というところから出発し、急速な経済経営環境の中でその後の展開が行なわれたために多くの問題が生じてきた。

思想としては独立していても実際の施策や手段における独立は難しい。行政施策としては交通と運輸と物流の関係は明確でないし、企業においては生産、販売、物流の関係は特に個々の決定において曖昧である。それがそのまま、置いておかれた。それは次の2点を一般的認識として確認しただけで済まされたということである。

(1) 物流という経済及び経営の機能あるいは領域が存在する。

(2) 物流は輸送、保管、荷役、包装、流通加工など物理的に財を処理する活動の統合である。

この2点を共通認識として後はそれぞれ、物流を語る人の主観によるものであった。物流という言葉自体も「物理的流通である」という人、「物資流動である」という人、「貨物流通である」という人、「モノのハンドリングである」という人、「モノの流れである」という人、などさまざまである。

物流とは何かということを表面的理解で済ませ、その本質を議論することはなかった。それは一つには時間の問題がある。あまりにも経済経営的環境の変化が激しかったために目の前の問題への対応に追われ、本質論をしている時間がなかったとも言える。

もう一つは法律的問題がある。内閣法制局では物流という言葉認めず、われわれが物流の法律だと思っていたものもそれは「流通業務(流通)」という言葉でしか使えなかった。法律において物流を明確に定義できないというのも物流をはっきりさせなかった理由となるだろう。⁴⁾

ただ、その中で一点、「物流を独立させる」ということだけは全ての共通認識だったろう。

4) 「流通業務市街地整備に関する法律」「流通業務効率化促進法」などの例がある。

独立した存在として考え、意味は曖昧なまま、それに取り組んできた。この独立させるということだけによって物流はこれまで議論されてきたのだろう。

しかし、独立させたことによってそれは閉鎖的になり、専門的になり、技術的になった。あえて物流以外の世界から切り離すという考え方に無意識的にもなり、物流独自の曖昧ながら一つの世界ができ上がっていったのである。これまで出版されてきた物流に関する専門書を見るなら物流独自の世界ができ上がっていることが分かる。しかし、このところ、そういう状況が許されなくなってきている。それは物流における規制要因あるいは対応要因が複雑化し、多様化し、物流を他の広い世界の中に位置づけるか物流に代わるより広い新しい概念の必要性が多く生まれてきたからである。

物流を物流の中で考えることが不可能な状態となったのである。物流以外の世界との関係を明確にし、物流の姿勢をはっきりさせねばならなくなった。それを「物流の適合性」として取り上げていきたい。

2 物流の適合性

現在におけるその適合性については6つの方向を考えてみたい。それは次のものである。

- (1) 地域的適合
- (2) 地球環境的適合
- (3) 国際的適合
- (4) 戦略的適合
- (5) 経営的適合
- (6) 論理的適合

こうした適合性を求める社会経済的、企業経営的ニーズが複雑にからみ合い、物流をより複雑にすると同時に物流という独立の存在の範疇では対応できない状況を生み出しているのである。それを以下に述べる。

2-1 地域的適合

物流の地域的適合は二つの側面がある。一つは「地域産業の発展」であり、もう一つは「ライフラインの整備・確保」である。基本的に過去、地域産業の発展は第一次産業及び第二次産業であった。農漁業と製造業の拡大、整備、集約だったろう。それが戦後のいわゆる昭和から平成への2000年頃までの地域の経済発展の基本にあった。

物流の適合性についての提言

しかし、わが国の産業構造は大きく変わり、消費生活も変化をし、産業の中心は第三次産業が中心となり始めた。地域の産業開発支援、企業集約のための工業団地整備などは第三次産業をターゲットにせざるを得ないようになった。観光、商業がクローズアップされるのである。

ただ、流通業、物流業は第三次産業ではあるがそれ独自には存在できない。その地域において物資の流動がなければ存立できないのである。道路や港湾、空港あるいは流通団地などのインフラが整備されることによって物流の地域的存在が確保されるのだろうが反対に物流的需要(消費需要)がなければこうしたインフラの整備も意味がない。つまり、採算がとれないのである。

この間の関係は複雑であるが同時に簡単でもある。たとえば、インターネットなど通信手段の発展と宅配便の普及はあることを生み出している。現在、無店舗販売である通信販売は小売総販売額の10%近くを占めていると言われるほど発展をしているがその発展の主力がインターネット通販である。⁵⁾

この商売の特質は販売物流拠点が地域にとらわれないということである。地価が安く広い場所が確保できる地方に集約した広大な商品センターを設置するならそこから日本中あるいは国際的な商品発送が可能になるのである。かくして電化製品などの「ジャパネットたかた」は長崎に、化粧品「再春館製薬」は熊本に、下着の「セシル」は香川に、衣料品の「ニッセン」や「ムトウ」は京都、浜松に、というように大手企業は地方を本拠としているのである。

今後、産直販売の発展を含めてこの傾向が更に進むと考えるなら物流はそれに適合する必要がある。そのレベルが高いほど、こうした産業の企業は地方を拠点として選択することとなる。産業発展と組み合わせた物流が地方では必要となるのである。

一方、阪神淡路大震災以降、自然災害に対応した地域の危機対応とそのためのリクス・マネジメントが重要視されるようになった。それ以前ではこうした危機に対応するためには物資の備蓄が中心のように考えられていたが現在ではライフラインの確保こそ、最重要課題だとされている。そのライフラインの中で物流は特に重要道路などのインフラ整備と同時に激甚災害地への物資搬入のソフトウェアも必須だとされる。

それは物流であるがこの場合の物流システムはこれまでの物流論における経済性、効率性、計画性などはまったく異なるものである。こうしたことを考えるなら物流への地域適合とい

5) 商業統計の数字で計算すると無店舗販売は小売総販売額の6%程度と推計されるがすでに多くの店舗店舗小売業がテレビショッピングやカタログ販売、インターネット通販を行なっているために正確な数字は不明である。ほとんどの零細店を除く(零細店でさえ)小売業はHPを開設し、その中で受注できるようにしている。

うのは従来の物流のあり方とは異なる論理で行なわれるものであると同時に産業発展、生活維持などのシステムの中に組み込まれるべきものなのである。

2-2 地球環境的適合

地球温暖化防止に対する問題はすでに国際政治問題となると同時に国内政治問題となっている。特に物流に対する規制については数値上の問題ではなくなっている。ものの動きは目に見え、それが自動車交通に関係する以上、それへの対応は国民的な意識問題と関係することとなる。

たとえば、CO₂ 排出における運輸 (実際は交通) の占める割合は 20%弱であるがその中での貨物自動車 (トラック) の占める割合はやはり 2 割程度である。しかも、その大部分は自家用トラックである。物流が占めるものは全体で数%にしかすぎない。しかも、営業用トラックの場合、年々改善を示している。

数字ではない、ということとは「物流のサウンド効果」であることを言おうとしている。物流における CO₂ 削減は数字で「どうこう」ということでなく、それに手をつけることが政治的意味を持つものとなっているのである。

実際には流通で言うなら多くの店舗が出す CO₂ などの量はきわめて大きく、その中での営業トラックの占めるものは小さい。でありながら「物流を対象とする」ということは実際以上の効果を持つものであるために今後もより多くの規制や対応がかかってくることとなるはずである。

方向としては「分野別の CO₂ 削減目標」といった形が一層、強くなると考えられる。すでに政府では分野別の CO₂ 削減のための「アクション・プラン」の作成と実施を行なっているがこれは省庁別の展開で行なわれているために物流は国土交通省、流通は経済産業省という形になる。このことはかつての物流改善が省庁別ごとにおこなわれていたのと同じである。

ここで物流という対象分野と物流概念の乖離が大きな問題となるだろう。省庁別の担当ということになると物流というのは貨物輸送機関、しかもそれは営業用の輸送機関に限定される。しかし、物流という機能を考えた場合、そのウエイトは貨物輸送機関よりもいわゆる荷主企業の行なう物流の方が大きいだろうし、物流のあり様は荷主企業の生産・仕入れ、販売によって規制されるものである。特に取引方法及び取引条件は運輸機関が決定するものではない。

したがって、もし、物流という分野においての CO₂ 削減の目標を作ろうとするならば、分野の確定がなされねばならず、同時にその中でも要素間 (活動、機関、企業等) の関連をはっきりさせねばならない。このことはこれまでの物流理論ではできない相談である。地球環境問

題に物流として対応するなら新たな物流概念、範疇、各種の関連などをあらためて作りあげていく必要がある。

2-3 国際的適合

国際化の進展はすでに国内物流と国際物流の区別をなくしている。かつては国内物流と国際物流は別の存在として扱われていた。たとえば企業の場合、物流部という部門が存在してもそれは国内物流を担当し、輸出入物流については別の部門(国際部とか)が担当する形であった。運輸についても輸送機関ははっきりと国内輸送機関と国際輸送機関は明確に分けられていた。したがって、物流論でも国内物流と国際物流は別扱いであった。

しかし、現在ではこの両者の区別は存在しなくなっている。こうした方向は一足早くマーケティングの世界では起こっている。かつてはインターナショナル・マーケティングという概念及びジャンルが存在した。しかし、現在では「その概念は消えた」という声強い。

マーケティングはそのもの自体がグローバル化を含むものとなってきたからである。これはインターナショナル・マーケティングとドメスティック・マーケティングを統合したものである。物流についても同じことが起ころうとしている。国内を流通する商品(貨物)の多くは外国で生産され、輸入されたものである。しかも、国内物流の領域の活動が外国で行なわれる。

たとえば、ディスカウント・ストアやホーム・センターの大手チェーン・センターでは国内で販売される商品を中国やベトナムなどで生産した場合、現地で保管、流通加工、国内の店別仕分け、タッグ付け、プライス・カード付けなどをしてしまい、そのまま、コンテナで国内港へ持ってきて即、店別配送に入るシステムを採用している。こうなると国内物流と国際物流を統合したサプライ・チェーン構築ということとなる。このグローバル・サプライチェーンこそがこれからの物流だろう。物流の多くの部分が外国にあるという形はこれまでの物流のあり方とは異なってくるはずである。新たなグローバル・ロジスティクスの論理と技術が求められるのである。

このことは外国での物流において新しい考え方と技術に基づくものが必要であるということを示す。外国においては生産だけでなく、販売市場をそこに求める場合、途上国ではインフラを含めた物流条件が整備されておらず、日本における物流システムをそのまま持つていくことはできない相談である。日本では考えられない種々の整備(日本から物流業を伴う形や総合商社や海運業と組んで物流を展開する形も含めて)を自らのリスクで行なう必要がある。余談であるが当方の大学院の中国人留学生在が修士論文のテーマとして取り上げるものに「中国におけ

る日本企業（外資企業）の物流」がこのところ多くなっている。中国から見てもこれは大きな問題となっているのだろう。

このように物流がグローバルなものとなった以上、これまでの日本国内の論理で物流を行なうというわけにはいかない。特に国家としての国際戦略や企業の国際戦略が基本にあるということである以上、これまでの独立の物流概念というものではそれへの対応はできない。

国際化は物流に新たな領域と方法におけるアプローチを必要とする。特にコンテナ港や国際航路などにおける国際競争への対応が加わるからなおさらであろう。更に加えるなら貨物鉄道や高度流通センターなどの外国における導入の促進も考える必要がある。

2 - 4 戦略的適合

そもそも、わが国での物流という機能への認識が生まれたのは「商品の物理的移動」をいかに効率的に行なうか、あるいは低コストで行なうか、というニーズにもとづくものだった。これを「効率化物流」と呼ぶ場合がある。

しかし、1990年あたりから新たにアメリカで生まれた軍事概念（兵站）のビジネスへの適用である「ロジスティクス」という概念・理念あるいは技術が導入された。ロジスティクスは物流と違ってきわめて企業戦略的概念であり、その目的は「高度な市場適合」である。同時に活動ではなく、体系をそのマネジメントの基盤とするものである。⁶⁾

一方、地域発展においても地球環境においても国際化においても物流は物流の中で考えることはできなくなり、物流よりも高い次元での国家的戦略の中に位置づけられることとなる。

こうなるとこれまでの物流を物流として考えるための物流基準、活動の効率、他の要素との関連、などが完全に変化し、新たな戦略対応の基準、効率、関連、更には技術、論理などが作り出されねばならないだろう。

大きな国家戦略あるいは企業戦略と物流との間の関係が明確にならねばならない。もし、このままの物流をそのまま戦略に適合させようとするとう物流はきわめて従属的かつ端末的な存在になるに違いない。それはおそらく「戦略論」 - - 「仲介論」 - - 「物流論」という図式となるべきであり、そこで重要になるのが仲介論であろう。

物流はこれまで独立を追求し、クローズド・システムの性格を強く持つようになっていた。戦略に対応するためには物流をオープン・システムとする必要がある。企業経営においては物

6) 中田・湯浅・橋本・長峰「現代物流システム論」有斐閣(2003)において物流管理とロジスティクス・マネジメントの違いについて詳述している。

物流の適合性についての提言

流はロジスティクス・マネジメントとなり、次第にサプライチェーン・マネジメントの方向をとろうとしている。サプライチェーン・マネジメントはバーチャル・コーポレーション（仮想企業）、ストラテジック・アライアンス（戦略的提携）などに示されるように企業複合体として、ロジスティクスとマーケティングと生産管理・店頭管理が複合されたものである。ここでは物流は物流として独立したものではなく、この方向は今後、強まる。

しかし、マクロの戦略と物流の間を仲介する考え方である仲介論はいまだに存在しない。ここでの研究と準政策と言えるものが必要であろう。

2-5 経営的適合

このことは言うまでもなく、そもそもの物流の基本であった。物流が認識され物流という言葉と概念が生まれたのはきわめて卑近かつ直接的な現場ニーズから生まれたものである。メーカー、流通業では物流活動を効率化し物流コストを下げるというニーズであり、物流業と呼ばれる運輸業においては処理能力を高め、競争に対応して運賃を低く抑えるための手段を講じてきた。そのための独立した存在としての物流である。

こうしたことは経営的には普遍的真理であり、当然のことである。しかし、地域、環境、国際化などの外部環境の変化は現在、経営的な適合を困難にしている。同時に経済体制や産業構造が変化し経済の低成長が定着した。国家の財政赤字は物流へのマクロの政策に変化をもたらそうとしている。これまでの効率化物流の理論では対応できないところに来ていると言えるだろう。一方、物流を強力な武器とするマーケティング企業が生まれてきている。

新たな企業の物流への対応が考えられねばならない。それは活動面でも同じである。多分、ロジスティクスやサプライチェーン・マネジメントの理論では細かい活動には対応できないだろう。ここにひとつ大きな課題がある。もし、それが技術的なものであるとしたら物流の独立性ではなく、また別の領域として考えられねばならない。

3 論理的適合

以上、5つの適合性について述べてきた。最後が論理適合である。ここでは2つの意味が存在すると考えたい。ひとつはここで述べてきた新たな論理にもとづく現在、必要とされる物流とこれまで約40年間、研究され、経験を積み重ねてきた物流理論、物流知識との間の論理の適合である。もうひとつは5つの新たな適合性がそれぞれ独自のロジックを持ったものである以上、それぞれの適合性における物流の間の論理の適合を考えてみるべきことである。

まず、これまでの物流と新たな物流への対応についての論理の適合である。その最大の問題は物流コストに現れる。そもそも、わが国において物流という概念が確立し、その言葉が定着したのは効率化、近代化を求める社会経済的、企業経営的なニーズから生まれたものである。つまり、「効率化物流」である。

これまで物流は常にそれを独立のものと考え、その近代化、効率化、つまり低コスト化をベースとして語られてきた。物流理論とか物流研究というものはそのようであった。そうではない、という意見もあるだろう。環境問題や戦略問題や国際化問題もいろいろ研究されてきたということである。しかし、それは少し違うように思える。なぜなら、そうした研究はこうした問題を分析するものであり、物流にとっての周辺環境を研究するものであり、それに対して物流がどうあるべきかを体系的に研究するものではなかった。周辺環境に対して物流の一部について個別に指摘をし、提言をするものであったにすぎない。

たとえば、国際化に関係して日本のコンテナ港湾の位置が年々、低下し、荷物の扱い量競争に負け、主要航路から外れていく現状についてこの問題をこの問題の中で考え、対応を図る(政策としてのス・パ・中枢港湾構想や戦略港湾構想などの例)ことは行なわれている。とは言え国際コンテナ港湾が日本の物流の中でどういう位置を持ち、どういうロジックになっているかは研究されていない。交通論、運輸論の中に置かれたとしてもそれは物流の中に位置づけられるのとは異なる。

物流である以上、メーカー、商社、流通業などのサプライチェーンの中に位置づけられ、理解されねばならないのである。更に船社の経営の中でも考えられねばならず、同時に釜山や高雄などの直接競争相手のマーケティング戦略とそれへの対応が入ってこなくてはならない。

これまでの物流研究は物流を独立させ、更にその独立体の中を細分し、その細かいものを掘り下げていくという形で行なわれてきた。そのためにこの細かい部分の研究がバラバラの(理論として知識として)存在する形となっていた。

それが明確に示されるのがこれまでの物流研究や物流領域として二つの流れができてしまったことが上げられよう。これを私は「運輸系物流」と「流通系物流(あるいはマネジメント系物流)」に分けている。⁷⁾

運輸系物流とは貨物輸送に関係する運輸を元にする物流体系というものである。運輸省(現・国土交通省)が主導したものと言える。それは運輸政策審議会物流部会の答申にもとづくものであろう。一方、流通系物流は製造業、流通業が行なう物流を言うものである。これは通商産

7) 中田信哉「運輸業の市場開拓と競争」白桃書房(2009)で提起してみたものである。

業省（現・経済産業省）における産業構造審議会流通部会が主導したと言えようがこちらは実際には行政は主導的な役割を担っていない。⁸⁾

運輸系物流では最初から物流の基本に運輸業及び運輸インフラを置いており、特に政府の港湾、空港、道路などの社会資本整備がある。また、運輸業についての政府の規制振興策がある。現在でもこの運輸系物流は行政施策がその中心にあると考えられる。

これに対して流通系物流は行政の施策よりも個々の企業や業界による物流発展の方向が取られてきた。その流れは物流管理からより企業戦略的・マーケティング的なロジスティクス・マネジメントとなり、更に物流の領域を越えるサプライチェーン・マネジメントに進もうとしている。ここに至って物流ははっきりと大きく分けてこの二つに分かれて行った。そして、それは更に乖離し続けている。

このことについては最近、出版された研究書を見てみればよい。運輸系物流で書かれた本を流通系物流の人が読めばまったく異なる分野のものと思うだろうし、流通系物流の本、特にロジスティクス・マネジメントやサプライチェーン・マネジメントの技術に中心を置いた本を運輸系物流の人が読めばほぼ意味が分からないだろう。

このような形で進んできているためにこれまでの物流の研究は個別の細かい点は別として大きく全体を見た場合、現在の複合的、複雑な適合性を必要とする規制要因に絡まった物流についてはカバーができないと言える。この全体をカバーする新しい包括的な物流理論や物流論理やかつての物流を現在のそれに結び付けるロジックが必要となるだろう。一方、先に上げた5つの適合性を互いに結びつけた新しい包括的物流理論や論理が必要となるはずである。もし、それができないと本来、物流の独立性というものをベースとした物流があるということを前提としていた以上、その独立性はなくなり、物流は消滅してしまうだろう。そして、一般用語としての物流だけが残ることとなる。

かくして本論文での結論であるが「運輸系物流と流通系物流を統合し、合わせて新たな適合性を取り込み、総合化した新しい物流概念」というものの創造と理論的結合技術が必要となるであろう。それはこれまでのマクロ物流でもなく、サプライチェーン・マネジメントでもない。

1970年前後に物流という言葉と概念が生まれ、1990年代にロジスティクスが導入され、その後、サプライチェーン・マネジメントが入ってきた。こうした言葉や概念の誕生と普及は決して古いものではない。今、新しい言葉と概念を生み出すということは決して難しい問題では

8) 現在では運輸政策審議会は存在していない。産業構造審議会流通部会は存在するが物流についてはまとめて答申することはない。これは総合物流施策大綱があるからだという。

ないはずである。研究者 (学者だけではなく、企業の研究者も含む) から総合的に物流を研究するものが現れてくるべきだろう。⁹⁾

内容は稚拙であるがこの論文のような方向性によるものが示されるべきだと考えるものである。

Summary

Adaptability of Logistics

The general idea of Logistics was recognized in both economy and management fields in Japan during 1960's. At this period, the Logistics as an independent field was considered to contain several physical distributions' activities. And one of main objective of Logistics was to increase the efficiency of corporate management. In recent years, the circumstances surrounding Logistics has changed profoundly and there have been several social economic problems and management problems. In order to deal with these problems, Logistics has to develop more comprehensive idea and contain more flexible concepts. The new fields of logistics that need to be adaptable to those problems are in six dimensions: local economy, environmental problems, global economy, strategic management, efficiency, and logic. In this paper, the necessity of developing logistics concept in those six dimensions is analyzed.

9) 以上については注の中で上げた資料以外に下記のものを参考にした。
中田信哉「物流政策と物流拠点」白桃書房 (1998)
石原・加藤編著「日本の流通政策」中央経済社 (2009)
物流連「2008年度大学寄付講座講義録集」日本物流団体連合会他