

安定経済成長下における物的 流通政策と今後の方向*

小 淵 洋 一

目 次

- I はじめに
- II 物流環境の変化と物流
- III 安定経済成長下における物的流通政策
- IV 今後の物的流通政策の方向と課題—結びにかえて—

I はじめに

わが国の物的流通をとりまく環境は、昭和48年末の第1次オイルショックを境にして大きく変化し、それにともなって物流のあり方も大きく変化した。

高度成長期においては、増大する物流量をいかに効率的に消化するかということが物流システムに求められ、またそれが企業の物的流通政策の主要な目標とされた。しかし、第1次オイルショック以後においては、経済の安定成長、低成長への移行にともなって物流需要の伸びは著しく低下し、また産業構造の高度化、その構造自体の変化にともなって物流需要は多様化し高度化した。その結果、このような物流需要の量的・質的な変化にいかに対応していくかということが物流システムに求められるようになり、企業の物流政策にも変化が生じている。

* 本小論は、昭和55年度通商産業省委託事業（流通合理化促進調査）における共同研究——分科会「流通情報システム研究委員会」の研究成果の一部——をもとにし、またその後の変化を考慮して安定経済成長下における企業の物流政策がいかにあるべきかを、新たな視点から検討しようとするものである。

本小論は、第1次オイルショック以後および今後の物流環境の変化と、それにとともなる物流需要の変化をふまえて、今後どのような企業の物流政策が志向されるべきかを検討しようとするものである。

Ⅱ 物流環境の変化と物流

まず、現在および今後予想される物流環境の変化⁽¹⁾とそれにとともなる物流の変化を概観しておこう。

(1) 高度成長経済から安定成長経済への移行

わが国経済は、昭和48年末の第1次オイルショックを境にして、高度成長から安定成長に移行した。昭和48年度～昭和55年度の年平均実質経済成長率は5.3%で、昭和40年度～昭和48年度のその10.2%に比べると、半分程度に低下している。

これに対して、物流量の伸びをみると、昭和40年度～昭和48年度のそれは年平均で約7%（輸送トンキロ）であったが、昭和48年度～昭和55年度のそれは1.4%と著しく低下している。しかし、昭和50年度～昭和55年度で見ると、それは2.5%となっている。これは、昭和54年までのその回復を反映したものである。昭和55年度には、物流量の伸びは再びマイナスに転じている。

これからも明らかのように、経済の安定成長への移行にともなって、物流需要の伸びの鈍化とともに、その変動幅は拡大している。とくに、物流需要の伸びに関して注目されることは、物流需要は実質GNPの伸びほどには伸びなくなっている点である⁽²⁾。それは、物流需要の対GNP弾性値が単純平均で1.0以上に推移していた高度成長期に比べて、安定成長に移行した昭和50年度から昭和55年のそれがほぼ半分程度に低下していることから明らか

(1) これに関する主要なものについては、日通総合研究所「物流合理化の経過と展望」（昭和55年度通産省委託事業）昭和56年3月、9～36頁にとりあげられているものを参照し、物流環境の変化が物流需要に与えた影響を検討した。

(2) 運輸省『運輸白書』昭和56年版、253頁においてもこの点が指摘されている。

表1 国内貨物総輸送量（トンキロ）と実質GNPの関係

年 度	対前年度比 伸び率(%)	国内貨物総輸送量 (A)	実 質 GNP (B)	A/B
41		12.4	11.4	1.1
42		16.6	11.1	1.5
43		10.6	13.0	0.8
44		16.6	12.1	1.4
45		11.3	8.3	1.4
46		3.2	5.3	0.6
47		7.5	9.7	0.8
48		4.6	5.3	0.9
49		△ 7.7	△ 0.2	—
50		△ 4.0	3.6	—
51		3.5	5.1	0.7
52		3.6	5.3	0.7
53		5.8	5.2	1.1
54		8.0	5.5	1.5
55		△ 0.7	3.8	—

注 (1) 経済企画庁「国民経済計算年報」等による。

(2) 実質GNPは50年基準の数字である。

出所 『運輸白書』昭和56年版，252頁。

である（表1参照）。要するに、これは、物流需要の発生をGNPと関連させて捉えることがもはやできなくなっていることを意味している。したがって、このような物流需要の変化に対応した物流システムへの転換、またその再構築が求められる。

(2) 産業構造の変化

第1次オイルショック以降、産業構造の高度化が進展しているが、それと同時に産業構造それ自体の構造変化、さらに省エネルギー、省資源、省力型のそれへの転換も急速に進んでいる。

表2は産業別就業者数の割合、図1は産業別生産額の推移を示したものであるが、これをみると第3次産業、つまり広義のサービス産業のウエイトが急速に上昇していることがわかる。産業別生産額の割合でみると、昭和45年度の第1次産業のウエイトは6.7%、第2次産業は42.2%、第3次産業は

表2 産業別就業者数の割合
(10月1日国勢調査)

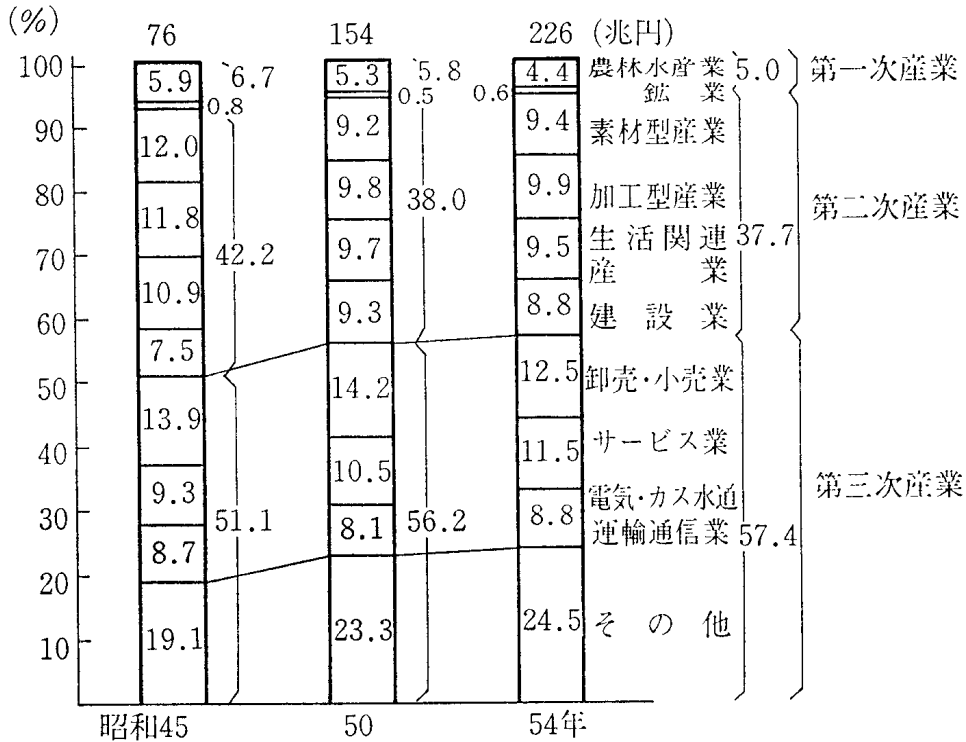
	1950	1960	1965	1970	1975	1980
第1次産業	48.3	32.6	24.6	19.4	13.9	10.9
農業	45.2	30.0	22.7	18.0	12.6	9.8
林業	1.2	1.0	0.6	0.4	0.4	0.3
水産業	1.9	1.6	1.3	1.0	0.9	0.8
第2次産業	21.9	29.2	32.0	34.0	34.1	33.5
鉱業	1.7	1.2	0.7	0.4	0.3	0.2
建設業	4.3	6.1	7.1	7.6	8.9	9.6
製造業	15.9	21.9	24.2	62.0	24.9	23.7
第3次産業	29.7	38.2	43.3	46.6	51.7	55.4
卸売・小売業	11.2	15.9	18.0	19.2	21.3	22.7
金融・保険業	1.0	1.8	2.4	2.6	3.4	3.7
運輸・通信業	4.4	5.0	6.0	6.2	6.3	6.2
電気・ガス・水道	0.6	0.5	0.6	0.6	0.6	0.6
サービス業	9.2	12.0	13.2	14.7	16.4	18.6
公務	3.3	3.0	3.1	3.3	3.7	3.6
分類不能	0.1	0.0	0.1	0.0	0.3	0.2
総数	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

総理府統計局の国勢調査報告による。1950～70年は沖縄を除く。1950年は14歳以上、1960年以降は15歳以上の就業者数。1965年以前の産業別計数は、1970年国勢調査産業分類により組替えた計数。金融・保険業には不動産業を含む。

出所 『日本国勢図会』昭和57年版、96頁。

51.1%であったが、昭和54年度にはそれぞれ5.0%、37.7%、57.4%、さらに昭和55年にはそれぞれ4.4%、39.3%、62.5%となっている。このように、産業構造は高度化し、第3次産業化が進行している。なかでも、物流業を除くサービス産業は、第1次オイルショック以後急速に伸び、昭和55年度のその就業者数のウエイトは18.6%、生産額のウエイトは17.4%となっている。さらに、今後その一層の伸びが予想されている。通産省産業構造審議会編『80年代の産業構造の展望と課題』によれば、昭和53年から昭和65年のその生産額年平均伸び率は6.5%と、二番目に高い伸び率となっている。最も高い伸びが予想されているのは、後に詳しくとりあげる加工組立産業である。

図1 産業別生産額の推移（名目価格ベース）



- (注) (1) 経済企画庁「国民経済計算年報」により作成。
 (2) グラフ内の数字は構成比(%)を示す。なお、合計しても100.0%にならない場合もある。
 (3) 素材型産業；化学，石油石炭製品，窯業・土石製品，一次金属，金属製品
 加工型産業；一般機械，電気機械，輸送機械，精密機械
 生活関連産業；食料品，組織，紙・パルプ，その他製造業
 出所 『運輸白書』昭和56年版，254頁。

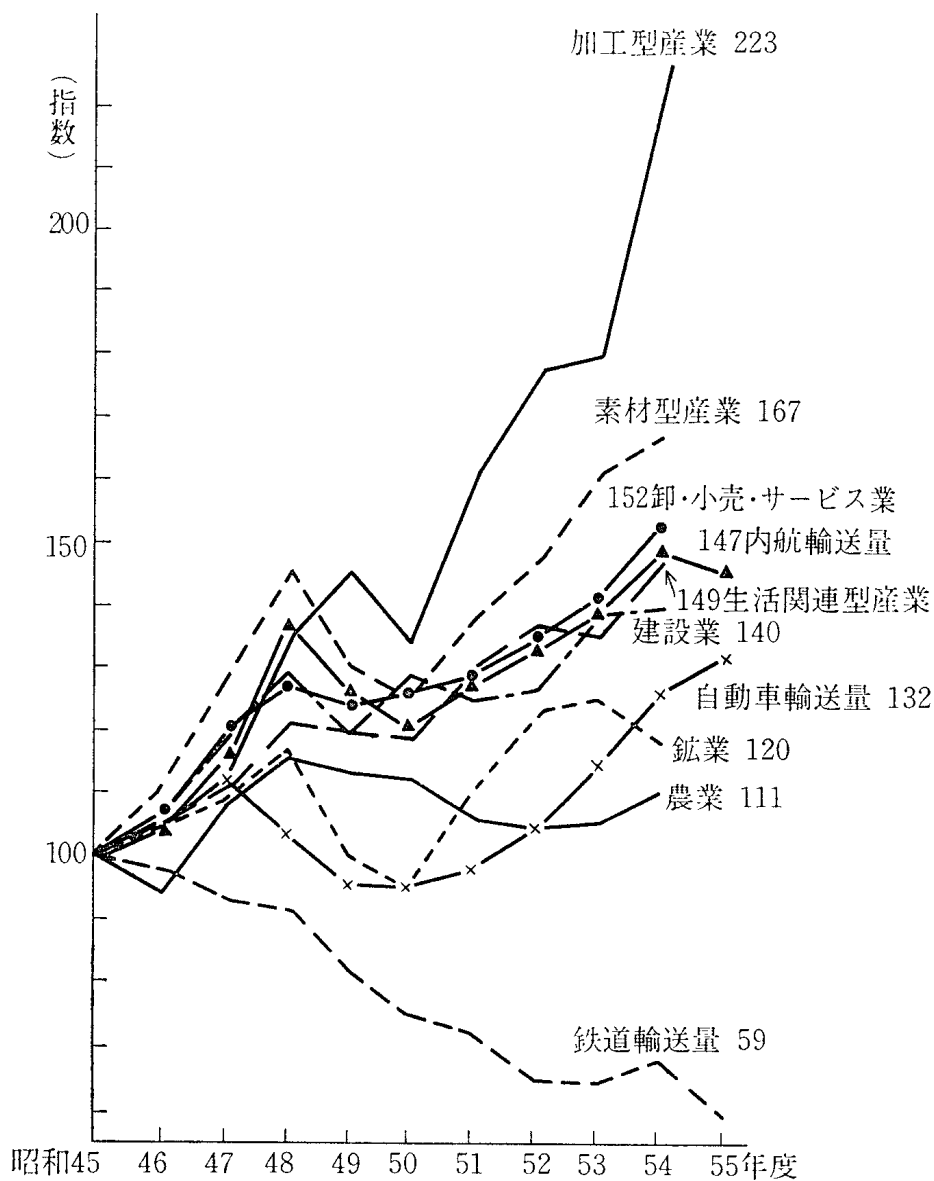
このような産業構造の第3次産業化，つまりサービス経済化は，物流に対してどのような影響を与えているであろうか⁽¹⁾。サービス産業のなかでも卸・小売業の場合には，物流発生寄与率も高く，大量の物流を発生させるが，その他のサービス産業の場合には物流発生寄与率はきわめて低く，少量の物流しか発生させず，しかもきわめて高い物流サービスを要求される。しかし，卸・小売業の場合には，流通機構に大きな変化がないとすれば，物流需要は国内における有形財生産の動向，すなわち第1次産業，第2次産業に

(1) 野村宏「変貌する物流システムの現状と課題」流通とシステム，第32号，昭和56年6月，13～14頁，『運輸白書』昭和56年版，254ページを参照する。

における生産動向によって影響される。

したがって、第1次オイルショック以降、その生産量の伸びが低下していることを考えれば、物流需要の伸びも低くならざるをえない。このように、産業構造のサービス経済化にともなって、物流需要は小量化、小ロット化し、しかも高度の物流サービスの質を求めるものとなっている。

図2 主要産業の生産額等の推移（実質価格ベース）



- (注) (1) 経済企画庁「国民経済計算年報」等により作成。
 (2) 自動車、内航、鉄道は輸送量（トンキロ）である。
 (3) 45年度=100とする指数である。

出所 『運輸白書』昭和56年版，255頁。

さらに、このような産業構造の変化とともに、第2次産業とくに製造業において構造変化がみられる。図2にもみられるように、第1次オイルショック以降、製造業における加工組立産業が急速に伸びてきている。さらに、今後その一層の拡大が見込まれている。先にもあげた『80年代の産業構造の展望と課題』においては、この加工組立産業は、今後（昭和65年まで）最も高い成長が見込まれる産業になっている（昭和53年～65年の年平均伸び率は7.1%と推定されている）。

ところで、物流需要の発生は、第2次産業主として製造業の生産動向によって影響されるが、この加工組立産業の場合、ロットが小さいばかりでなく、産出額1単位当り輸送量も小さいから、物流需要の発生には寄与しない。しかも、それは素材産業に比べると、高い物流サービスの質を要求する。すなわち、第1次オイルショック以降の加工組立産業の急成長は、第2次産業自体が物流需要発生寄与率の低い構造に変化していることを意味する。第1次オイルショック以降の物流需要の伸びの低下は、製造業における生産の伸びの低下に加えて、このような構造変化が急速に進展したからにはかならない。

以上みたように、第1次オイルショック以降の第3次産業化、第2次産業における加工組立産業の急速な拡大は、物流需要の伸びを低下させ、しかも物流に対して高いサービスの質を求めるものとなっている。要するに、産業構造は、より高いサービス水準を要求する、物流需要を誘発しにくい構造へ変化してきているのである。したがって、このような物流需要の変化に対応した新たな物流システムの構築が要請される。

(3) 消費者ニーズの変化

消費者ニーズは、1970年代に入って変化しはじめたが、第1次オイルショックを契機として、それは一層多様化・複雑化してきている。それは、所得水準の上昇、価値観の多様化にともなって、量的拡大から質的向上へ変化してきているのである。その結果、消費者の物に対するニーズは、随意選択的な多様化された個性化したものへ変化し、また一方消費者のサービスへのニ

ーズは、余暇時間の増大にともなって増加しているが、それも多様化・複雑化してきている。

このような消費者ニーズの変化，すなわち多様化・複雑化にともなって商品の出荷の小ロット化，高頻度化，また品揃え，詰め合せの複雑化が進行し，それに応じて物流は小ロット化し，しかも高いサービス水準を要求するものとなっている。

(4) エネルギーの制約

省エネルギー，エネルギー転換にともなう物流需要の変化の問題もあるがここではエネルギー価格の上昇にともなう物流に与える影響をみておこう。

第1次，第2次オイルショックによる石油エネルギー価格の急激な上昇は，物流とくに物流需要をもつ企業に深刻な影響を与えている。このようなエネルギー価格の上昇は，物流コストの上昇に影響を与えることはいうまでもないが，だからといってそれが即すべて物流コストの上昇につながるとは考えられない。というのは，物流業者がエネルギー価格の上昇を吸収しようとするからである。

ところで，このようなエネルギー価格の上昇は，物流活動により直接的な影響を与えるが，第1次，第2次オイルショック後の物流に対する実際の影響をみてみよう。エネルギー効率の観点からすれば，鉄道，内航海運の利用が促進されるべきであり，それらの利用が増加してもよいはずであるが，実際にはそれらの利用はわずかしか増加していない。むしろ，トラック輸送において著しい変化がみられた。それは，自家用トラック輸送から営業用のそれへの転換である。自家用・営業用トラックのシェアを輸送トンキロで見ると，営業用のシェアは昭和30年代以降一貫して上昇し，昭和47年度には両者のシェアはほぼ同じになり，それ以降営業用のシェアは自家用のそれを上回り，昭和55年度の営業用のそれは72.8%となっている。⁽¹⁾ このようなトラック輸送における営業用トラックのシェアの上昇は，荷主企業の多くが物流コストの上昇を吸収するために，輸送コストがより安く，サービス水準が比較

(1) 全日本トラック協会『日本のトラック輸送』昭和56年版，2頁の表を参照した。

的高い営業用への転換をはかったからにはほかならない。

一方、トラック輸送においては、エネルギー価格の上昇にともなうコストの上昇を削減するために、燃料エネルギーの転換をはかっている。営業用トラックにおいては、それは現在ほぼ達成されているが、自家用トラックにおいてはまだ達成されていない。

ところで、今後のエネルギーの高価格化は不可避であると考えられるから、これまでのような対応では不十分であり、よりエネルギー効率の高い輸送機関への転換が必要である。したがって、長距離都市間物流（少なくとも300 km以上）においては鉄道・内航海運への転換がはかられるべきであり、またトラック輸送においては自家用から営業用トラック輸送への転換がこれまで以上に促進されるべきであろう。このように、エネルギー効率の観点からすると、鉄道、営業トラックへの転換が促進されるべきであるが、サービス水準の要請にいかに応えるかが最大の課題であろう。そのためには、鉄道、営業用トラック輸送のサービス水準の向上がはかられるべきことはもとより、マクロ的には各種輸送機関の特性を生かした総合的な貨物輸送体系が考えられるべきであろう。

(5) 産業立地と人口分布の変化

人口の地域分散の観点からしても、産業の地域分散が促進されなければならないが、これまでもいくつかの新しい変化が産業立地にみられる。たとえば、電子機器産業、精密機器産業、輸送機器産業、家電、ファッション産業などの地域分散にみられる。

このような産業のうち臨空港型産業は、小量・軽量ではあるが高付加価値の商品を生産する。したがって、この種の産業が進展しても、物流需要の伸びには寄与せず、しかも高いサービスレベルを要求されることになる。また、重量のない高付加価値の商品は、航空輸送にも適しているから、たとえ遠隔地であっても立地が可能となり、産業の地域分散をうながすことになる。このような産業の立地の変化は、人口の地域分布の構造を変え、ひいては消費市場の地域分布構造にも影響を与える。要するに、この種の産業の地

域分散は、マクロレベルの物流需要の伸びに寄与しないばかりでなく、その地域的分散をうながすことになる。したがって、それに対応した物流システム、とくに地域間物流システムの確立が要求される。

このほか、物流をとりまく環境変化として情報化の進展、都市交通における道路混雑激化、トラック輸送に対する各種の規制強化、物流技術の革新、世界経済の多様化・複雑化と不安定性の増大、産業の国際化の進展などがあげられる。このうち、とくに情報化の進展は、今後一層激しくなり、その物流に与える影響も大きなものとなろう。したがって、コンピュータを介在させた物流システムの構築が要請される。

以上、第1次オイルショック以後における物流環境の変化とそれにともなる物流需要の変化をみたが、特徴的にいえることは物流需要は小量化し、しかもより高いサービスレベルを求めるものとなっている、ということである。したがって、このような物流需要の変化に対応して、量よりは質を志向した企業の物流システムの構築が要請され、企業の物流政策もその転換を余儀なくされている。そこでつぎに、第1次オイルショック以後の企業の物流政策の変化を検討しつつ、安定成長下においてはどのような物流政策が志向されるべきかを検討したい。

Ⅲ 安定経済成長下における物的流通政策

企業の物流政策の目標は、基本的には効率の向上（コストの低下）とサービスレベルの向上をはかることである。このように、その基本目標は、トレードオフ関係にある「効率」（コスト）と「サービス」に置かれている。これは、物流それ自体がもつ本来の矛盾を克服しようとするものである。

ところで、このような物流政策の基本目標は、昭和30年代以降のいずれの時期においても共通している。しかし、この目標、すなわち効率の向上とサービスレベルの向上のいずれにプライオリティを与えるかは、つぎの3つをどのように捉えるかによって異なっている⁽¹⁾。

(1) 日通総合研究所『物流合理化の経過と展望』昭和56年3月、143頁。

- ① 企業をとりまく社会・経済環境の変化からの影響
- ② 企業内における物流活動の位置づけ
- ③ コスト，サービスそのものの対象とする範囲

いずれの目標にプライオリティを置くかは、この3つをどう捉えるかによって異なっているが、またそれは物流政策の方向、内容などに影響を与えている。

さて、経済の高度成長から安定成長、低成長への移行にともなって、企業の物流政策はどのように変化しているであろうか。すでにみたように、高度成長期においては物流需要が持続的に増大していたから、それに対応して「より安く」「より速く」といった効率性の追求が物流システムに求められ、企業の物流政策の目標も効率の向上に置かれていた。しかし、第1次オイルショック以後、物流需要の小量化、高サービスレベルの要求にともなって、企業の物流システムは量より質的な機能の向上を志向したものになり、企業の物流政策は効率よりはむしろサービスレベルの向上をその目標とするものになっている。しかし、一方において効率の向上を志向した物流政策も依然として根強く残っているから、その方向は必ずしも一様ではない。要するに、経済の安定成長への移行にともなって企業の物流政策は多様な変化を示してはいるが、それは基本的には効率の向上を志向したものとサービスレベルの向上を志向したものとはっきりと二極化してきているにすぎないのである。

まず、効率の向上を志向した企業の物流政策の場合に物流サービスレベルを多少引き下げても、効率性を高めコストの低下をはらなければならない。さもないと、販売価格の低下がはかれなくなり、自らの商品それ自体の競争力を失うことになり、自らの企業のシェアを低下させることになる。したがって、この場合、物流システムは高度成長期にみられたような「より安く」「より速く」といった効率性を追求したものとなる。一方、サービスレベルの向上を志向した物流政策の場合には、物流コストの多少の上昇はあっても、徹底してサービスレベルを高めなければならない。したがって、この場合、物流システムはサービスレベルの向上を志向したものとなる。すでに述べたように、経済の安定成長への移行にともなって、物流サービスレベルへの要求が高まってきたこと

から、全体的にみればこのようなサービスレベルの向上を志向した物流政策が導入される場合が多くなっている。たとえば、それは、前述のⅡでとりあげたサービス産業や、とくに第1次オイルショック後急成長した加工組立産業において多くみられる。

ところで、このような企業の物流政策の二極化は、物流拠点や物流子会社のあり方に大きな影響を与えている。まず、物流拠点についてそれを見てみよう。周知のように、物流拠点は、物流システムの中心をなすものであり、そのあり方によって物流システムは規定されるといわれるほどある。

ところで、企業の物流拠点は、物流効率の向上だけでなく、つぎのような要請に応じて設立される場合が多い⁽¹⁾。

- ① サービスレベルの向上 物流拠点をできるだけ消費地の近くに配置し、顧客への配送サービス、在庫サービスの向上をはかる。この場合、分散配置型の物流拠点となる。
- ② 顧客ニーズの早期把握 物流拠点をできるだけ消費地の近くに配置すれば、顧客ニーズをより早く把握でき、それを生産・仕入計画に反映させることができる。この場合も、物流拠点は分散配置型となる。
- ③ 物流コストの低下 消費地が遠隔地の場合、その中間に物流拠点を配置し、計画輸送、計画配送が可能となれば、それによって物流コストの低下をはかることができる。
- ④ 適正在庫の実現 物流拠点を集約配置し、分散保管していた在庫を集約することによって、在庫の偏圧や過剰在庫を防止することができる。この場合、集約配置型の物流拠点となる。

このほか、物流機能の分離、交錯輸送の防止、既存の物流拠点の狭隘化などの要請に応じて、物流拠点が設立される場合がある。

このような物流拠点をその配置パターンの観点からみると、現在2つの方向がみられる⁽²⁾。その1つの方向は、物流拠点を消費地の近くに分散配置し、そ

(1) 日通総合研究所『前掲書』68～69頁。

(2) 野村宏「前掲論文」15～16頁。

こから顧客に配送しようとする分散配置型と、もう1つのそれは物流拠点を集約して配置し（たとえば首都圏と阪神圏にそれぞれ1カ所配置し）、そこから全国の顧客に直送しようとする集約配置型の方向である。前者の分散配置型の場合には、基本的には物流サービスレベルは高くなるが、反面物流効率の低下は避けられない。逆に後者の集約配置型の場合には、物流効率は高くなるが、物流サービスレベルの低下は避けられない。現在、物流拠点の配置パターンは、このような相反する2つの方向に進んでいる。高度成長期には、物流需要の持続的増大に対応して、物流拠点を全国に分散配置し、コストの低下をはかろうとした。分散配置型の物流拠点の方が、コストの抑制につながると考えられていたのである。しかし、安定成長への移行にともなって、そのような分散配置型のそれは必ずしもコストの抑制につながらないことが認識されるようになり、高度成長期に分散配置してきた物流拠点を集約しようとする傾向がみられる。現在一方においては、このような集約配置型の物流拠点がみられるが、他方において分散配置型のそれもみられ、その方向は必ずしも一様ではない。

また、物流拠点の保有形態にも変化がみられる。高度成長期には、物流需要は持続的に伸びていたから、それに対応して自家用の物流拠点を保有しようとする傾向が強かった。しかし、安定成長への移行にともなって、物流需要の伸びの鈍化に加えてその変動幅が拡大していることに対応して、自家用の物流拠点を保有しないで営業用のそれを利用しようとする傾向が強くなっている。

つぎに、企業の物流政策の変化の物流子会社のあり方に対する影響をみてみよう。物流子会社は、最近できた物流組織ではなく古くからある組織である。しかし、それは、昭和40年代後半以降、とりわけ安定成長へ移行して以降、物流効率の向上をはかる手段として注目され、企業はそれを積極的に設立してきた。現在、その数は5,000社とも6,000社ともいわれるほど多くなってきている。

ところで、物流子会社の設立理由としては、つぎのものがあげられる⁽¹⁾。

① 物流コストの算定、物流管理を容易にするため。

(1) 日通総合研究所『前掲書』87頁。

- ② 他社の仕事も受けて全体的な物流コストの削減をはかるため。
- ③ 人事，労務上の対策のため。
- ④ 営業，生産からの無理な要求を避けるため。
- ⑤ 物流投資を切り離すため。

このような物流子会社の設立理由があげられるが，その主たる意図は物流効率の向上をはかることにあった。しかし③にもみられるようにそれはまた安定成長への移行にともなって生じた余剰労働力や，高令化した労働力を物流子会社へ吸収させようとするということにもあった。

しかし，物流子会社の存在は，効率の向上を志向した物流政策にとっても，サービスレベルの向上を志向したそれにとっても，現在一つの障害となりはじめている。というのは，前者の場合には，物流効率の向上をはからなければならないが，物流子会社の存在が結果的にその低下になっているケースが発生しているからであり，一方後者の場合には，サービスレベルの向上をはからなければならないが，その存在が営業部門からの要求を反映しにくいものになっているケースがみられるからである。このように，物流子会社の存在は，効率，サービスレベルのいずれからみても，一つの障害となってきた。

Ⅳ 今後の物流政策の方向と課題——結びにかえて——

企業の物流政策の基本目標は，先にすでに述べたように，効率の向上とサービスレベルの向上に置かれているから，このトレードオフ関係にある両者をいかに調和させるかが最大の課題となる。ところで，高度成長期においては，企業の物流政策の主たる目標は効率の向上に置かれ，物流システム化の目標も「より安く」，「より速く」といった効率性の向上にあった。しかし，安定成長への移行にともなって，そのような効率性の向上だけでなく，需要（顧客）ニーズの変化，とりわけ質的要求の高まりへ応えていくことが企業の物流政策に求められるようになってきている。したがって，需要ニーズの変化に対応して物流システム化をはかり，その基本目標に応じていく方が考えられるべきであろう。

このように，現在および今後の企業の物流政策に求められる最大の課題は，

効率の向上だけでなく、需要ニーズの変化に対応したサービスレベルの向上にあるから、そのためには高度な情報技術を活用した情報システム体系を物流活動に導入すること、すなわち物流情報システム化が不可欠の条件となる⁽¹⁾。

ところで、この物流情報システム化によって、具体的にはつぎのような要請に応えることが可能となる⁽²⁾

- ① 適正な在庫管理の実現 最適な在庫量を維持し、適切に管理することは、効率の向上、サービスレベルの向上の観点からも求められるが、それは高度な情報システム体系の物流活動への導入によって可能となる。とくに、コンピュータを活用した高度な在庫管理技法の導入が考えられるべきであろう。
- ② 物流活動の効率化 情報ネットワークなどを確立することによって、たとえば物流拠点間のオンラインシステム化によって、一元的な物流管理が可能となるから、物流活動の効率化をはかることができる。また、それによって、物流拠点などの有効利用もはかることができる。
- ③ 共同物流活動の促進 物流や情報処理などの共同化、たとえば共同倉庫、共同配送システム化によって物流効率の向上をはかろうとする場合、高度な情報システム体系の物流活動への導入をはかること、たとえば企業間情報ネットワークを確立することが必要である。
- ④ 消費者ニーズの把握 すでに述べたように、消費者ニーズへの最適な対応は企業の物流政策において求められるところであるが、現在の多様化し複雑化した消費者ニーズを的確に把握するためには、それを科学的に捉えることのできる情報システムの確立が必要である。たとえば、現在普及期にある POS システム (Point of Sale System——販売時点情報管理システム) の導入が推進されるべきである。それによって、消費者ニーズを的

(1) 昭和55年度通商産業省委託事業「流通情報システム研究委員会」における検討資料を参照した。

(2) 昭和55年度通商産業省委託事業「同上研究委員会」における内部資料「流通情報システム化のための施策体系・プログラム(案)」, 3-4頁参照。

確に、また迅速に捉えられるようになるから、消費者ニーズの多様化・複雑化に対応した、サービスレベルを志向した企業の物流政策が可能となる。

以上のようないくつかの企業レベルの要請に物流情報システム化は応えてくれるが、さらに最適な資源配分、省エネルギー、外部不経済の削減、情報化社会の促進などといった国民経済レベルの要請にもそれは応えてくれる。ともあれ、安定経済成長下において、効率の向上とサービスレベルの向上とが企業の物流政策に求められていることを考えれば、物流情報システム化はその不可欠の条件であるといえよう。そのためには、まず企業内物流情報システム体系が確立されなければならないし、さらにそのような企業レベルの物流情報システム化にとどまらず、企業間、産業間、国民経済全体にまたがるそれをはかっているかなければならないから、より高次の物流情報システム体系の確立と物流情報システム化のための政策体系が考えられなければならない。さらにいえば、そのような物流情報システム化は流通活動全体をカバーした流通情報システム化との関連で体系づけられなければならないであろう。なお、この流通情報システム体系の確立の問題については、今後の研究課題としたい。