

わが国における倉庫政策の構造と展開

— 集団化倉庫から物効法へ —

Structure and Historical Development of Warehouse Policy in Japan



田村 幸士：三菱食品株式会社 取締役 常務執行役員
国士舘大学政経学部客員教授

略 歴

1988年 三菱商事入社。物流事業本部長、三菱商事ロジスティクス社長、国交省航空物流室長を歴任。2021年より現職。論文に「我が国における品目別の国際航空貨物動態」（運輸政策研究52号）「外貿埠頭公団設立過程への一考察」（海運経済研究55号）「新東京国際空港公団の資金調達」（公益事業研究74-2号）等。

[要約] 2024年問題を契機に、物流に対する政策的な関与が議論されているが、物流についてはこれまでも多様な政策目的から、多様な公的機関が施策を展開してきた。倉庫については、高度成長期に法律や国による支援や助成により、集団化倉庫と呼ばれる、団地形式のインフラへの集積誘引が図られた。また、大都市圏や港湾地区には、公的融資に支えられた共同出資や第三セクター方式の倉庫開発も行われた。これらは都市政策と中小企業近代化政策を背景としていた。1992年および2005年の立法措置により、物流の効率化が主たる政策目的となり、従来の官主導型のハードウェア重視の立地誘導政策から、民間主導のソフトウェア重視の支援政策へと転換した。

I. はじめに

物流の持続性が危機に瀕している。2024年のトラックドライバーの時間外労働上限規制の導入により、「運べないリスク」が現実味を帯びてきた。2023年3月31日に、第1回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が開催され、岸田総理は「何も対策を講じなければ物流が停滞しかねない」とし、「政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要がある」と述べた。こうした官(国・自治体・公企業)による物流に関わ

る政策的働きかけは、無論これが初めてではなく、高度成長期以降今日まで続いている。例えば、インフラの供給・整備、標準化・規格化の推進、中小荷主や物流事業者への支援、共同物流の促進など枚挙に暇がない。ただ、これらは「物流政策」として統一された理念や思想に基づいて展開されたものではなく、交通政策、流通政策、中小企業政策、都市政策など、多様な政策目的から、多様な公的機関が推進してきたものである。

これは倉庫に関する政策についても同じであり、まとめて1つの「政策」として括るこ

とには留意が必要である。本稿では、倉庫を巡る多様な政策の目的や手法を整理しながら、官の果たした役割(財やサービスの直接供給、資金供給、助成、税制優遇等)を再評価し、今後の物流に関する有効な政策の推進に向けた示唆を得ようとするものである。既に筆者は同じ問題意識のもと、高度成長期におけるトラックターミナルとコンテナターミナルの形成における官の関与過程を分析しており¹⁾、本稿はそれに連なる事例研究である。

II. 分析の視角

(1) 倉庫の機能と意義

概論書や教科書が叙述する通り、貨物の円滑な流通を実現するために、交通結節点として、保管・荷役・流通加工といった機能を担う倉庫の存在とその適切な供給・配置が重要であることはいうまでもない。

倉庫業法上、倉庫はその機能面から普通倉庫(1~3類、野積、貯蔵庫、危険品)、水面倉庫、冷蔵倉庫、トランクルームに分類されるが、今日の物流危機の文脈に即した問題意識から検討すべきは、国民生活に密接な関連を持つ消費財・食品など最終製品の物流である。したがって、本稿では、国交省が2009年3月に取りまとめた「国際競争力強化のための物流施設整備に関するビジョン」に準じて、普通倉庫(1~3類)および冷蔵倉庫を分析の対象とする。

(2) 物流における官民の役割分担

従来、国や自治体による物流への関与は等

閑視されており、官民の役割分担も十分説明されてこなかった。本稿ではオペレーション、アセット、インフラの三層から整理する。すなわち、物流とは、民間事業者(荷主・物流事業者)が、アセット(船舶、トラック、航空機など)を調達・保有し、インフラ(港湾、道路、空港など)を利用して、オペレーション(=アセットの適切な配置とその運用)を行うことで貨物流動ニーズに応える経済活動である。

その中で官の果たしてきた役割とは何か。従来の基本的な図式に従えば、オペレーションは民が専らに行う領域なので、官はその補助や支援が中心である。アセットについては、民が自身の資金とリスクにより調達・保有するが、3セクなど、官民の合弁・共有形態も存在する。また、港湾・空港・道路などのインフラは、主に公的資金により整備・供給される。

倉庫についても、オペレーションは民が行い、官としての政策的関与はそれらの(特に共同化に向けた)助成であった。例えば、1992年の中小企業流通業務効率化促進法(以下、旧物効法)、2005年の流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(以下、新物効法)は、民間事業者間でのオペレーションの共同化を目的とした、倉庫の整備を促すものであった。アセット(倉庫)については、民による建設・保有が太宗だが、3セク方式の事例も見出だされる。インフラ(用地)についても、自治体や公企業が用地を造成し、分譲・賃貸などの形態で供給するケースがあり、その場合は、団地形態による複数事

業者の誘致・集積を意図していた。1966年に成立した流通業務市街地の整備に関する法律（以下、流市法）とそれに基づく流通業務団地は、大都市の混雑・公害問題の解消という都市政策の観点から、その原因とみなされた倉庫等の流通施設の郊外集積を官が主導した、先行的なインフラ政策として位置付けられる。また、中小企業政策の一環として推進された集団化事業が倉庫業界にも適用され、倉庫の集積立地を金融・税制面で誘引した。このように倉庫を巡っても多角的・多層的な政策が行われてきたと考えられる。これらの具体的な事例はⅢおよびⅣで考察する。

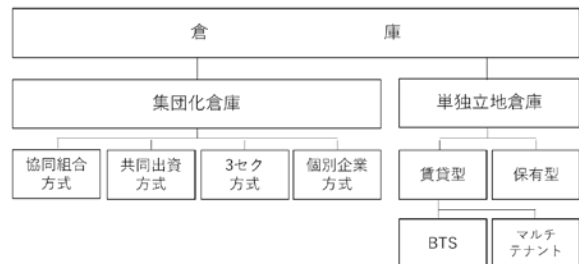
（3）先行研究

物流政策について体系的に概観したものは中田（1998）を除いてはほとんどない。倉庫を中心とした物流施設の立地政策やその実態に限れば、地理学の観点から安積（2001）、安積（2005）、工学の観点から苦瀬・高田・高橋（2006）や鎌田・大門・剣持・苦瀬・森本（2020）がある。流市法および流通業務団地については李・行本（2006）、藤田（2011）、大沢・岸井・中村（2018）が、新旧物効法については中田（2005）、中田・小野・矢野（2006）、久保田（2021）がある。集団化事業については、「工場等集団化」や「店舗等集団化」については散見されるが、「倉庫等集団化」「貨物自動車ターミナル等集団化」に関しては、前者は安積（1986）、後者は長谷川（1979）の事例研究を除き管見の限り見出されない。

Ⅲ. 倉庫の類型化と集団化倉庫

倉庫には多様な類型化がありうる。一般には倉庫の機能や保管形態、立地などによって分類されるが²、本稿ではアセットとしての倉庫の建設・保有に関する民の役割と官の政策を明らかにするために、図1の通り、「単独立地倉庫」³と「集団化倉庫」の二類型化を行った。

図1 倉庫の類型化



前者は民間事業者が、用地を開発あるいは取得し、倉庫を建設し、オペレーションを行う形態である。しかし、単一の事業者（例えば倉庫会社）が一貫して行うとは限らず、インフラ（用地確保・造成）はディベロッパー（不動産事業者）が行い、アセット（倉庫）はリース会社が保有し、倉庫会社はそれを賃貸し、オペレーションだけを担うことも一般的である。

官の関与が想定されるのは後者である。ここでは「行政機関が造成した用地に多数の倉庫業者が進出し、倉庫を計画的に集合配置させたもの」という安積（1986）の定義を援用する。すなわち、国や自治体が整備した用地の上に、民間事業者（あるいは官民合弁事業者）が倉庫を建設・保有し、自らオペレー

ションを行ったり、オペレーションを担う民間事業者に賃貸するという形態である。以下、この「集団化倉庫」という概念を手掛かりに、倉庫に関してどのような政策が実施され、どのように関連しながら展開されてきたかを整理する。

全国の集団化倉庫を一覧にしたものが表1である。出典は日本倉庫協会が2001年12月末時点でまとめた「集団化倉庫・倉庫団地等整備の現況」である⁴。ここでの「集団化倉庫」の用法は明記されていないが、同協会の認識によれば⁵、

- ・昭和40年代後半以降、流市法をはじめ、物流基地の集約を進めるため、地方公共団体・公団・3セクが、盛んに大規模流通業務用地を開発・造成した。
- ・これらは交通の要衝や港湾の後背地であった上に、政策的な金融・税制上の優遇措置もあったため、進出を希望する民間事業者が殺到した。
- ・こうした限定された用地に希望者が殺到したために、大手・中小を問わず、同一歩調をとり、集団化して進出することとなった。

という経緯からして、安積(1986)の定義と大きな齟齬をきたすものではない。

整合性には若干の疑義があるが、業界団体が一定の基準のもとにまとめたリストであり、高度成長期からバブル期以降にかけて、どのような政策がとられたのかを検討するサンプルとしては適切なものと考えられる。表1は、このリストから、1969年～1999年にかけて稼働した、普通倉庫(1～3類)および冷蔵

倉庫の72件を抽出し、これらから倉庫政策の実態を読み解く。

表1を概観すると、以下の点が判明する。第1に、集団化倉庫の、経年による数的推移(稼働開始年別)をみると、70～80年代に集中的に整備され、稼働したことがわかる。また、地域的には関東が突出しているが、東京(7件)、神奈川(9件)という大都市・港湾立地が主である。第2に、集団化倉庫の床面積の合計は普通倉庫(1～3類)で4,569千㎡、冷蔵倉庫で6,179千㎡に達する。一方、2001年時点の全国の普通営業倉庫(1～3類)の所管面積は37,111千㎡、冷蔵倉庫のそれは28,478千㎡である⁶。表1には自家倉庫が含まれている可能性もあることから、単純比較には留意が必要だが、倉庫市場における一定の規模感が確認されうる。第3に、集団化倉庫は、官が、インフラとしての倉庫建設用地を供給するものと定義したが、この72の事例でも自治体や公企業による用地の造成・分譲が大多数を占め、また、自治体が港湾地区などの用地を賃貸する形態も散見される。すなわち、72件のうち、61件が官による造成、3件が賃貸、1件が民間、7件が不明(このうち、5件は港湾立地、1件は鉄道駅立地、1件は不明)。なお、61件の官による造成のうち、国・公企業によるものが8件、都道府県またはその傘下の公企業によるものが27件、市またはその傘下の公企業によるものが26件、3セクその他が5件である(5件の共同造成を含む)。したがって、定義に合致するのは64件、その立地から官の関与が想定されるのは6件、不明が1件、定義外(民間

表1 集団化倉庫一覧

No.	創業開始年	事業主体	形態	立地			流市法	規模 (千m)		資金 (百万円)	
				都道府県	団地名	造成事業者		普通倉庫面積	冷蔵倉庫容積	建設資金	高度化資金投入
No. 1	1969	大阪府都市開発 (株)	3セク	大阪	東大阪流通業務団地	大阪府、大阪府都市開発 (株)	○	27	0	1,229	0
No. 2	1970	東京団地倉庫 (株)	共同	東京	南部流通業務団地	東京都	○	92	0	8,785	0
No. 3	1971	札幌団地倉庫事業協同組合	組合	北海道	大谷地流通業務団地	札幌市	○	114	0	10,974	5,101
No. 4	1971	小樽倉庫事業協同組合	組合	北海道	小樽港納埠頭倉庫団地	小樽市、国	○	10	0	5,529	899
No. 5	1971	東京団地冷蔵 (株)	共同	東京	南部流通業務団地	東京都	○	0	395	8,559	0
No. 6	1971	本牧埠頭倉庫 (株)	共同	神奈川県	神奈川本牧倉庫団地	横浜市	○	188	0	11,200	0
No. 7	1971	個別企業8社	個別	静岡県	浜松流通業務センター	浜松市建設公社	○	52	8	0	0
No. 8	1973	東京団地倉庫 (株)	共同	東京	西北部流通業務団地	住宅・都市整備公社	○	97	0	6,323	0
No. 9	1974	岩手県倉庫事業協同組合	組合	岩手	岩手流通センター	岩手県土地開発公社	○	8	2	1,368	477
No. 10	1974	大阪府都市開発 (株)	3セク	大阪	北大阪流通業務団地	大阪府	○	109	0	8,506	0
No. 11	1974	九州団地倉庫協同組合	組合	福岡	福岡流通業務団地	福岡市	○	77	0	3,898	1,667
No. 12	1974	個別企業 (冷蔵20社、普通43社)	個別	福岡	箱崎地区流通業務団地	福岡市	○	214	606	0	0
No. 13	1975	個別企業10社1組合	個別	神奈川県	厚木流通団地	住宅・都市整備公社	○	54	52	0	0
No. 14	1975	(株)名古屋港流通センター	共同	愛知	名古屋西四区流通基地	名古屋港管理組合	○	177	0	26,355	0
No. 15	1976	仙台団地倉庫協同組合	組合	宮城	仙台北流通業務団地	仙台市	○	59	0	4,858	2,363
No. 16	1976	個別企業21社1組合	個別	千葉	船橋中央埠頭	千葉県	○	142	0	0	0
No. 17	1976	東京水産ターミナル (株)	共同	東京	大井水産物埠頭	東京都	○	0	661	28,505	0
No. 18	1976	阪神団地倉庫事業協同組合	組合	兵庫	阪神流通業務団地	兵庫県	○	69	15	8,357	4,667
No. 19	1977	個別企業1社	個別	北海道	函館流通センター	函館市、函館開発事業団	○	5	0	0	0
No. 20	1977	個別企業3社	個別	北海道	旭川流通団地	旭川市ほか	○	4	0	0	0
No. 21	1977	宮城県共同倉庫 (株)	共同	宮城	仙台港流通センター	宮城県	○	32	0	2,825	0
No. 22	1977	個別企業2社	個別	山形	山形流通業務団地	山形県	○	2	21	0	0
No. 23	1977	東京団地倉庫 (株)	共同	東京	北部流通業務団地	住宅・都市整備公社	○	96	0	10,719	0
No. 24	1977	東海団地倉庫 (株)	共同	愛知	名古屋西四区流通基地	名古屋港管理組合	○	71	0	9,285	0
No. 25	1977	名古屋団地倉庫事業協同組合	組合	愛知	名古屋西四区流通基地	名古屋港管理組合	○	54	0	5,849	3,697
No. 26	1977	個別企業9社	個別	大阪	大阪南港食品埠頭	大阪市	○	0	509	0	0
No. 27	1978	個別企業14社1共同倉庫	個別	千葉	船橋中央埠頭	千葉県	○	2	563	0	0
No. 28	1978	岐阜団地倉庫協同組合	組合	岐阜	岐阜流通業務団地	岐阜県	○	24	2	3,289	1,821
No. 29	1978	広島市流通センター (株)	3セク	広島	広島市西部流通業務団地	広島市	○	12	0	1,664	0
No. 30	1979	個別企業6社	個別	北海道	大谷地流通業務団地	札幌市	○	24	45	0	0
No. 31	1979	個別企業40社	個別	神奈川県	横浜港大黒埠頭	横浜市	○	486	618	0	0
No. 32	1979	個別企業17社	個別	静岡県	江尻第一埠頭	静岡県	○	0	122	0	0
No. 33	1979	高松団地倉庫事業協同組合	組合	香川	高松市流通業務団地	香川県	○	19	0	2,198	1,330
No. 34	1980	名古屋貨物開発 (株)	共同	愛知	名古屋貨物ターミナル総合流通センター	名古屋港管理組合	○	15	0	550	0
No. 35	1981	個別企業3社	個別	新潟	長岡新産業センター	地域振興整備公社	○	1	12	0	0
No. 36	1981	個別企業60社	個別	神奈川県	川崎港東原島	川崎市	○	589	1,395	0	0
No. 37	1981	泉州物流倉庫事業協同組合	組合	大阪	堺泉北港汐見埠頭	大阪府	○	42	0	3,687	2,332
No. 38	1981	個別企業11社	個別	広島	草津漁港冷凍施設用地	広島市	○	0	161	0	0
No. 39	1981	個別企業1社	個別	佐賀	鳥栖工団地	佐賀県土地開発公社	○	9	0	0	0
No. 40	1982	大黒埠頭倉庫 (株)	共同	神奈川県	横浜港大黒埠頭	横浜市	○	65	0	8,319	0
No. 41	1982	神奈川県倉庫事業協同組合	組合	神奈川県	横浜港大黒埠頭	横浜市	○	26	0	3,335	2,054
No. 42	1983	鹿児島県倉庫事業協同組合	組合	鹿児島	鹿児島港谷山一区二号用地	鹿児島開発事業団	○	6	0	1,159	570
No. 43	1984	岡山倉庫地協同組合	組合	岡山	岡山県総合流通業務団地	岡山県	○	50	13	10,074	6,425
No. 44	1984	福岡団地倉庫協同組合	組合	福岡	福岡流通業務団地	福岡市	○	23	0	5,800	0
No. 45	1985	個別企業2社	個別	新潟	新潟流通業務団地	新潟市	○	14	0	0	0
No. 46	1985	個別企業20社	個別	埼玉	越谷流通業務団地	埼玉県、住宅・都市整備公社	○	64	71	0	0
No. 47	1985	東京団地倉庫 (株)	共同	東京	東部流通業務団地	東京都	○	118	0	25,552	0
No. 48	1985	個別企業5社	個別	愛知	藤前流通業務団地	名古屋市	○	30	13	0	0
No. 49	1985	個別企業3社	個別	富山	小杉流通業務団地	富山県	○	28	34	0	0
No. 50	1986	個別企業5社	個別	長野	松本流通業務団地	松本市	○	11	34	0	0
No. 51	1986	埼玉県倉庫地協同組合	組合	埼玉	越谷流通業務団地	埼玉県、住宅・都市整備公社	○	50	0	9,056	5,325
No. 52	1986	個別企業8社	個別	広島	広島市東部流通業務団地	(個別企業)	○	48	15	0	0
No. 53	1986	個別企業5社	個別	山口	山口県流通センター	地域振興整備公社	○	6	14	0	0
No. 54	1987	個別企業27社	個別	北海道	石狩湾新港地域、流通地区	石狩開発 (株)	○	127	167	0	0
No. 55	1987	協同組合水戸流通センター	組合	茨城	水戸西流通センター	茨城県開発公社	○	9	0	0	0
No. 56	1987	個別企業12社	個別	兵庫	神戸流通業務団地	神戸市	○	60	10	0	0
No. 57	1987	熊本流通団地協同組合	組合	熊本	熊本流通業務団地	熊本市	○	8	0	1,584	8,077
No. 58	1988	広島市西部流通倉庫地協同組合	組合	広島	広島市西部流通業務団地	広島市	○	60	2	13,930	7,146
No. 59	1988	個別企業5社	個別	熊本	熊本流通業務団地	熊本市	○	21	21	0	0
No. 60	1989	個別企業8社	個別	宮城	仙台北流通センター	宮城県	○	50	0	0	0
No. 61	1989	個別企業9社	個別	栃木	鹿沼流通業務団地	栃木県	○	18	0	0	0
No. 62	1990	個別企業9社	個別	大分	大分臨海流通センター	大分県	○	50	23	0	0
No. 63	1991	個別企業4社	個別	鹿児島	鹿児島流通業務団地	鹿児島開発事業団	○	14	3	0	0
No. 64	1993	個別企業2社	個別	長野	諏訪市総合物流団地	諏訪市	○	8	0	0	0
No. 65	1993	(株)ワールド流通センター	共同	東京	ワールド流通センター	(東京都より賃貸)	○	195	0	55,300	0
No. 66	1993	名古屋港国際総合流通センター	共同	愛知	名古屋西四区流通基地	(名古屋港管理組合から賃貸)	○	60	0	10,180	0
No. 67	1994	協同組合東京大井コールドプラザ	組合	東京	協同組合東京大井コールドプラザ	(横浜市より賃貸)	○	0	238	17,019	10,226
No. 68	1996	(株)横浜港流通センター	3セク	神奈川県	横浜港流通センター	(横浜市より賃貸)	○	220	0	56,020	0
No. 69	1997	石狩湾新港倉庫事業協同組合	組合	北海道	石狩湾新港低温倉庫	石狩開発 (株)	○	13	0	2,360	1,161
No. 70	1997	個別企業5社	個別	大阪	舞洲港開港用地	大阪市	○	0	333	0	0
No. 71	1998	かわさきファズ (株)	3セク	神奈川県	かわさきファズ物流センター		○	107	0	(不明)	
No. 72	1999	岡山空港流通団地協同組合	組合	岡山	岡山空港流通団地		○	32	2	8,195	5,654

開発)が1件となる。第4に、流市法の指定に基づく流通業務地区に立地するケースが29件存在する。元々流市法は、大都市の環境改善を目的とした法律であり、東京・大阪

圏で先行して推進されたので、初期の集団化倉庫の立地が流市法指定地区と重なることは当然である(No. 1、No. 2、No. 5、No. 8、No.10)。すなわち、集団化倉庫が成立した

背景の1つとして、都市政策による立地最適化の要請があったことは確認しておきたい。一方で、流市法指定と集団化倉庫立地が一致しない場合（例えば流市法未指定都市の集団化倉庫）も存在するが、これは安積（1986）が分析する通り、流市法指定の有無にかかわらず、自治体が先行して積極的に用地造成を行ったり、民間事業者が自発的に組合を結成して集団化を推進した結果といえる。

IV. 集団化倉庫にみる倉庫政策の展開

集団化倉庫としてのインフラへの進出方式、アセットの形態は必ずしも単一ではない。日本倉庫協会（2005）の分類に従えば、協同組合方式、個別企業方式、共同出資方式、第3セクター方式が存在する。

（1）協同組合方式（21件）

協同組合方式は進出企業が事業協同組合を組成し、資金を供出しあい、用地を取得あるいは賃貸の上、倉庫を建設し、資金負担に応じた面積を利用する形態である。建屋は企業別の棟割りで計画的に配置され、オペレーションは個別に行われる。特徴は、中小企業への助成策である「集団化事業」の認定とセットであり、組合は無利子あるいは低利の公的資金の融資（高度化資金）を受けられることを前提としており、それが集団化を促進する動機にもなっている（21件のうち、20件が高度化資金を活用。総額710億円、総建設費の57.9%を賄う。例外のNo.55は店舗等集団化事業の対象）

集団化事業は、中小企業近代化のための高度化事業の一環を成す取り組みである。高度化事業は「中小企業が立地条件・事業環境の改善・事業効率の向上などに取り組むにあたって（中略）事業協同組合などにより事業に適した場所での集団化や協業化、共同施設の設置などにより実施する際に、必要な資金を長期・低利で貸し付け、助成するもの」⁷である。高度化事業の中で、集団化事業はその中心的事業である（「集団化形態の事業は、実際には共同化・協業化を包含した総合的形態の事業で、これ迄の高度化資金助成の総額の大半を占めている」⁸）が、助成にあたっては、工場や店舗、倉庫等の施設の集団移転が求められる。これは今日でも中小企業基盤整備機構に引き継がれている制度である⁹。そもそもこの事業は、1961年に工場等集団化事業への助成が始まったのが嚆矢であるが、その後、「店舗等集団化」「倉庫等集団化」「貨物自動車ターミナル等集団化」が順次実施された。1963年に中小企業近代化促進法（以下、近促法）が成立し、近代化をはかる必要が認められた「指定業種」112種が指定され、さらに1969年の同法改正により、その中でも構造改善を図る必要が高いものが「特定業種」として政令指定され、「業界ぐるみ」で業種の構造を抜本的に改めることとなった¹⁰。

倉庫業界については、1965年4月には普通倉庫業が、1967年9月には冷蔵倉庫業が、それぞれ近促法の「指定業種」となり、金融・税制面での各種助成を享受したが¹¹、「特定業種」指定にあたっては「大きな投資が伴い、業者数が少ない倉庫業にはなじみにくいとい

う結論に達し」「制約の多い構造改善事業を利用した集団化の道は放棄し、助成内容は少なくとも参加条件の緩やかな中小企業高度化資金助成制度の一般高度化事業活用の道を選ぶこととなった¹²。これにより、倉庫事業者が事業協同組合を組成し、高度化資金の助成を得て、集団化事業を実施する路線が固まった。助成の条件は¹³、

- ・組合員はすべて団地内に倉庫等を設置しなければならない。
- ・組合員の2/3以上は、旧倉庫の全部または一部を廃止して団地内または都市計画等の見地から適当な立地へ移転する。
- ・団地内で、共同事業を実施（共同倉庫、共同車庫、共同配送施設、従業員宿舎など）する。

これによる行政の期待効果として、大野(1978)は①集積②共同化③相互補完・扶助④立地環境改善⑤近代化・合理化⑥公害防止施設の整備⑦都市の環境改善を挙げ、また、中小企業事業団(1986)は①施設・設備②立地③制度資金活用④信用力向上を挙げている。

すなわち、倉庫等集団化事業とは、立地最適化(都市政策)と共同化促進(中小企業政策)という2つの政策目的を実現することを意図した倉庫の集団移転政策といえる。大野(1978)が、1965年頃からは「事業の共同化・協業化よりも、立地移転に伴う種々の効果が次第に認識されるようになってきた」と指摘している通り、立地については、倉庫事業者を同じインフラ(用地)へ集積誘引することには成果があったが、集団化倉庫における共

同化については、あくまで各事業者による個別のオペレーションが前提であり、限定的であったと考えられる。

倉庫の集団化事業以外にも、卸を対象とした「店舗等集団化事業」と、陸運事業者を対象とした「貨物自動車ターミナル等集団化事業」がある。いずれも中小企業を集団移転させることで、都市部の環境改善と、共同化を通じた中小企業の近代化を実現しようという政策意図は共通する。前者については、「中小卸売業者が中心となって、過密の都心部から郊外へ集団で移転・卸売団地を形成し、物流の効率化を図るとともに、共同事業による成果を期待したもの¹⁴」だが、中小企業事業団(1994)によれば、卸商業団地における共同物流の実施は101団地中24団地であり、共同化の形態も限定的である。その理由は卸商の特性として、商物一体であり、物流機能だけを切り出して共同化することが困難であることや、団地に集積した卸商の業種が必ずしも同一ではないので、貨物特性や商慣習の違いが共同化を阻んだと考えられる。後者については、藤田(2011)によれば2004年までに31拠点(トラック単独団地)が形成されている。これは中小陸運事業者がターミナル・営業所機能を集団移転するものだが、前橋トラック事業協同組合の事例研究を行った長谷川(1979)は、「集団化の機能・施設利用の不十分」「共同輸送システムの不十全性」を指摘している。

このように集団化事業においては、物流共同化の効果は十分獲得されなかった。共同化については、旧物効法、新物効法において、

改めてその促進が図られることになる(後述)。

(2) 個別企業方式(32件)

個別企業方式は、団地として整備された用地に、それぞれの進出企業が自らの資金調達により、用地を取得あるいは賃貸し、個別に建屋を建設・保有する形態である。各企業は同じインフラの上に立地するが、建屋を共有するわけではなく、当然オペレーションを共同化する前提でもない。官の役割は、団地形式で用地を整備し、民を誘引するという点で協同組合方式と同じだが、対象が中小企業による協同組合に限定したものではなく(したがって、集団化事業の対象ではない)大企業も含まれている点で異なる。実際、個別企業方式で進出した企業は、協同組合方式の企業に比べて建屋の規模が大きい¹⁵。

その意味では保有型単独立地倉庫とは、単に立地(官が整備・供給した用地に集積しているか、そうではないか)だけの違いであり、官の政策的な狙いも、中小企業支援の意味合いは薄く、工業団地への製造業の誘致と同じく、集積による産業の振興や雇用の促進を図ることにあると考えられる。

すなわち、これら協同組合方式と個別企業方式は共に、倉庫の集積誘引型政策と整理できる。

(3) 共同出資型(14件)と3セク型(5件)

共同出資方式と第3セクター方式は、いずれも複数の企業が合弁で株式会社を設立し、それが用地を確保し、建屋を建設・保有

の上、賃貸する形態だが、前者は民間企業のみ、後者は自治体を出資者に加えた点で異なる。ただし、前者も開銀あるいは政策投資銀行からの融資に依拠するケースが多く、いずれも倉庫の直接供給型政策といえる。共同出資方式は、大都市にのみ展開(仙台、東京、神奈川、名古屋)しており、類型化を試みれば、内陸型5件(No.2、No.5、No.8、No.23、No.47)、港湾型8件(No.6、No.14、No.17、No.21、No.24、No.40、No.65、No.66)、鉄道型1件(No.34)となる。一方、3セク方式の事例はより限定的で、内陸型3件(No.1、No.10、No.29。流通業務団地に立地、3セク企業がトラックターミナルとあわせて経営)、港湾型2件(No.68、No.71)である。

内陸型の端緒は大都市再開発問題懇談会が取りまとめた基本構想(1963年3月東京、同11月大阪)を踏まえ、1964年6月に運輸省から日本倉庫協会に対し「共同出資により施設を建設し、株主が賃借する方式を示唆」したところにある¹⁶。これを受けて、1965年12月に大阪では3セク方式の大阪府都市開発株式会社が設立され、同社が倉庫を建設し、1969年8月から倉庫事業者に賃貸する形で稼働した(No.1、No.10)。一方、東京は土地の買収に困難をきたしたが、1966年7月に流市法が成立すると共に、東京郊外の5カ所(南部=平和島、西北部=板橋、北部=足立、東部=葛西、西南部=未定)が流通業務地区に指定され、用地の確保が前進した。倉庫事業者94社のみの純粋な民間の合弁として東京団地倉庫建物株式会社(のち、東京

団地倉庫株式会社に改称)が設立され、このうちまず1969年3月に、東京都が平和島に造成した土地を取得し、開銀融資を得て、建設に取り掛かった(No.2)。さらに1973年板橋(No.8)、1977年足立(No.23)、1985年葛西(No.47)と順次、流市法指定立地に同社の倉庫が建設された。冷蔵倉庫についても同様のスキームで推進(1967年2月東京団地冷蔵建物株式会社設立、1969年東京都から土地払い下げ、1971年3月第一期稼働。No.5)された。これらは、70年代に認知された大都市圏の都市政策としての倉庫の集積立地という文脈の中で展開された形態だと整理できる。

港湾型は仙台港、東京港、横浜港3件、川崎港1件、名古屋港3件の計10件である。その立地特性上、国際物流への対応が想定される。特に、90年代に稼働したNo.65、No.66、No.68、No.71はその名称や経緯などからも、当時大きな政治課題となっていた貿易不均衡を解消するための輸入促進施設としての役割が期待されていたといえる¹⁷。

したがって、この形態は元々大都市圏の物流円滑化という都市政策上の観点から推進されてものを、一部の地方都市や港湾に適用したものと考えられる。その観点から「流通業務地区立地のトラックターミナル併設の集団化倉庫(70年代以降の都市問題解決に主眼をおく)」8件と、「港湾立地の国際物流対応の集団化倉庫(90年代の貿易不均衡是正問題解消も含む)」10件という2つのグループに分類することも可能である。大都市圏あるいは港湾という、土地の取得や活用に制約がある

立地で、かつ大きな政策課題に対応するという特殊な背景があったからこそ、アセットの共同化という形で、民民あるいは官民の共同歩調がとれた(とる必要があった)と考えられる。

V. 新旧物効法における倉庫政策の転換

(1) 旧物効法の意義

こうした中で、物流に焦点をあてた初の立法措置として1992年に旧物効法が成立した。これは、個社単独では物流の効率化を実現出来ない中小荷主企業が、協同組合を結成し、倉庫等の物流施設の共同化を通じた効率化を実現することを、無利子あるいは低利融資、税制優遇等で支援するものである。中小企業の組合化を促し、それに対する各種支援を行う点で集団化事業に近い。というよりも、旧物効法に基づき認定された組合は、中小企業事業団による高度化融資の対象であり、「従来の支援に対するその対象枠の拡大という性格」¹⁸という評価の通り、これまでの中小企業政策の延長線上の施策である。

異なるのは、倉庫等集団化事業の対象が、倉庫事業者であったのに対し、旧物効法の対象は、荷主企業であること¹⁹、また、荷主企業自身を団地等へ集積誘引させることは想定しておらず、物流機能だけを切り出し、複数社間で共同化させようという点である。いわば集団化事業が都市政策的な観点から移転集積に力点をおいたのは異なり、特定の立地にはこだわらないことで、集団化事業では十分効果が得られなかった物流共同化を、別の形

で実現しようとしたものである。この意図は当時の中小企業庁の担当者が執筆した記事からもはっきりわかる²⁰。

また、旧物効法が成立した背景として中田(1998)は、産業構造審議会の「物流効率化対策の総合的推進について」(1991年)と運輸政策審議会の「物流業における労働力問題への対応について」(1990年)という2つの答申の存在に触れ、旧通産省と旧運輸省がそれぞれの課題認識から物流を政策課題として認知し、「共同による物流問題への取組みがなされるに至る経緯を詳説している²¹。実際に、旧物効法は、旧通産省と旧運輸省が共同で国会に提出しており、その点からも中小企業政策に限定されたものとはいえない。むしろ、旧物効法の狙いは、当時顕著となっていた物流コストの上昇や、多頻度小口配送など高度化する物流ニーズにいかに対応するか、という課題の解決にあり、それを、その影響も最も受けやすい中小企業への支援策という従来の枠組みの中で実現させようという、いわば「物流政策」としての性格を初めて備えた法律であったといえる。

しかし、旧物効法の認定件数は、1994年の第一号認定から、この法律が廃止された2004年の間で17件に過ぎず、中田・小野・矢野(2006)は「認定件数は少なく、その効果は限定的であった」と否定的な評価を下している。その理由として、①中小企業に限定されていたこと②組合のみを対象としていたこと③大企業の利用制限があること④融資対象の設備に要件が付されていることを挙げている。しかし、この施策が広がらなかったの

は、荷主企業から物流機能あるいは物流施設(倉庫)だけを切り出し、他社と共同化させることが現実問題として困難だったことにあると考える。この当時すでに荷主企業は自家物流ではなく、社外の物流事業者に業務を委託する形態が普及しつつあり、複数社間の共同化を促進するには、荷主ではなく、物流事業者に対するインセンティブ付与が必要であった。

(2) 新物効法と倉庫政策の転換

その反省を踏まえて成立したのが2005年の新物効法である。新物効法は「物流業務については輸送・保管・流通加工等を包括的に物流事業者に委託する傾向が拡大している²²という認識のもと、「荷さばきの合理化を図る設備及び情報処理システムを備えた流通業務施設²³を中核として、輸送、保管等の流通業務の総合化及び効率化を図る事業」に対し、許認可取得の特例措置や資金調達の円滑化等の支援措置を定めたもので、旧物効法はその役割を新物効法に引き継いだ上で、廃止された。

新旧物効法の違いとは何か。新物効法による支援先は、実際に物流業務を荷主から受託している物流事業者であり、とりわけそのサードパーティーロジスティクス(以下、3PL)への育成という面が強調された。新物効法は物流の効率化を「3PLの活用等による物流アウトソーシングによって解決していくという志向が強い」という指摘²⁴もある通り、3PLへの期待感が大きい。これは衆議院国土委員会(2005年7月8日)における松野

博一議員の「3PLへの現状と、国土交通省がどのようにこの問題に取り組んでいるか」という質問に対する春田国交省政策統括官の回答に示されている²⁵。春田は、3PLを「輸配送、保管あるいは流通加工、こういった流通業務を包括的に受託しまして総合サービスを提供する、こういう事業」だと規定した後で、「3PLの取り組みが進むということにつきまして支援策を充実させる必要があるだろうというふうに考えております(中略)3PLを進める上での拠点の施設整備、こういったものにつきまして、事業のいろいろな手続きがございますが、こういったものを一括の取得ができるとか、あるいは税制の特例が講じられるとか、あるいは資金の融資というようなことでの支援措置ということで積極的に支援してまいりたい」。続いて、松野議員の「物流業界というのは9割が中小事業者であります(中略)中小企業でもこの3PLというのは可能であるのか」という質問に対しては「3PL事業というようなことで総合的な物流業を展開するということになりますと、拠点になる施設の整備に多額の投資が必要とされるというようなこともございますので、中小事業者にとって必ずしも容易な取り組みではない」とした上で、「中小事業者の3PLの事業への取り組みを支援する」ために、低利融資などの資金支援を行う、としている。中小企業が大多数を占める物流事業者が、3PLに成長していく上で必要な施設(倉庫)整備のための支援を行うという、まさに中小企業政策のロジックを提示している。

しかし、新物効法は中小企業に限定した支

援措置ではなかった。この点については参議院国土交通委員会(2005年4月7日)での審議においても、望月中小企業庁長官が「(旧物効法は)中小企業組合に限定をしております支援対象でございました。しかしながら、今般は、中小企業単独あるいは企業間の連携グループ、つまり組合をつくらなくても任意のグループまで拡大」した、と説明している。それ故に、長安豊議員が「支援策が大企業に限定されてしまうのではないかと疑問を呈しているほか、穀田恵二議員は「中小企業と違って資金調達力はある、一定の競争力もある(中略)なぜそういうところを支援しなきゃならぬのか」と批判している。すなわち、中田・小野・矢野(2006)が指摘する通り、旧物効法が中小企業対策色が強いのにに対し、新物効法は大企業も対象にしたために、旧物効法を継承する側面を持ちながら、中小企業政策としての性格を弱めたと受け取られていたといえよう。

一方、新物効法は、中小物流事業者が3PLに成長するために必要なのは近代的な設備を具備した流通業務施設であり、その整備のための支援策と位置付けられている。その観点ではまさに倉庫政策といえるが、従前の政策との違いは何か。

第1は、流通業務施設の立地である。そもそも倉庫については、都市政策の観点から、流市法等を活用して、国や自治体が、集団化倉庫の整備や集積立地の誘導を行ってきたことは既述の通りである。苦瀬・高田・高橋(2006)が指摘する通り²⁶、物流は企業の自由に任されるべきものだが、「結果として都

市の活力向上や環境改善のために役立つのであれば、公的部門がハードとソフトの施策を通じて、直接的ないし間接的に関与する必要がある」。民間が物流施設を無秩序に建設すれば混雑や公害などの外部不経済を生むので「公的部門がその改善のための規制誘導と施設整備を行う必要がある」という考え方に立脚している²⁷。だが、新物効法における流通業務施設の立地要件としては、社会資本（高速道路のIC、空港、港湾等）から5キロ以内規定がある程度で「非常に広域な地域が対象になる」²⁸に加え、市街化調整区域を含めた開発配慮が行われることで、民間による自由で主体的な開発が期待されるようになる。久保田（2021）はより端的に「物効法の認定を受ける最大のメリットは流通業務施設整備に当たっての開発許可の取得だ」と述べている。すなわち、集団化倉庫のような、従来の団地形式の計画的な整備とは異なり、どこに何をどうやって整備するかが定められていないことは、従来からの大きな転換といえる。「どういうレイアウトでどういう形で設計していくか、この辺は、まさにいろいろ物流事業に取り組むそれぞれの事業者の創意工夫の世界であろう」（春田政策統括官）という答弁はそうした方針の発露である。したがって、倉庫の立地が「郊外部に無秩序に拡散したかたちで展開してしまう可能性」²⁹はあったが、実際には利便性の観点から、多くが幹線道路（環状道路）のICに近接する市街化調整区域に集中したことが確認されている³⁰。このことは、官が立地を主導した集団化倉庫と、民が新物効法に基づいて主体的に開発を進めた

倉庫が、一見対照的でありながら、特定の地域に集積が促進されるという現象面では共通するという興味深い結果をもたらしている。

第2は、国からの支援の対象である。新物効法において、支援措置を受けようとする民間事業者は、総合効率化計画を作成し、国の認定を受ける。この認定は、当該計画によって物流の効率化が実現出来ているか、環境負荷の軽減が図られているかといった点に照らし合わせて判定される。かつて、官の支援は、集団化倉庫の例に見られたように、特定の立地への移転集積、建屋の新設を対象とした融資や3セク型の出資等、アセットに紐付くものであったが、新物効法では、流通業務施設を中核としながら、物理的なアセットのあり方にはこだわらず（新設であれ、既存であれ、立地がどこであれ）、あくまでもその活用方法と効果が支援の是非を判断する根拠となっている。いわばハードウェア重視からソフトウェア重視への転換といえる。特に環境負荷の軽減が、この新物効法において、初めて物流（倉庫）に関わる新たな政策目的として導入された点で注目される³¹。

以上のように、新物効法は、従来の中小企業政策や都市政策の文脈から脱し、企業の規模や立地にかかわらず、また荷主であれ物流事業者であれ、そのオペレーション効率化の取組に対しては幅広く支援を行おうとするものであり、「物流政策」としての役割を果たしたものと評価される。

VI. 総括

倉庫を巡る政策は図2のような多様な背景をもって展開されてきたことが明らかになった。

さらに単純化してしまえば、これらはいずれも物流の効率化を「共同化」を通じて実現しようとしたものといえるが、集団化倉庫はインフラ(用地)の共同化に、旧物効法はアセット(倉庫)の共同化に、新物効法はオペレーションの共同化にそれぞれ力点をおいたともいえる。

また、官民の役割分担という観点でいえば、民間事業者の経営基盤が脆弱で、土地価格の高騰が続く高金利下の高度成長期においては、集団化倉庫にみられるような、インフラ(用地)の整備や公的資金の供給といった官の役割は、わが国における倉庫の供給に一定の効果をもたらしたと評価できる。元々は都市部の混雑・渋滞問題の解消や中小企業の近代化が政策目的であったが、次第に「物流」という機能そのものの効率化が政策課題として認知されるようになり、新物効法以降は民間の自由な投資や共同化の動きを支援する形に転換したといえる。その結果、倉庫の立地についても、官による誘導から民間主体の活動へシフトし、3セク型や公的融資に代わっ

て、リース会社やファンドが、民間事業者のアセット保有の資金負担を“肩代わり”するようになるなど、官の役割は減退している。

以上を踏まえ、今後の政策への示唆を述べたい。今後の物流政策に求められることの第1は、政策課題のさらなる総合化である。例えば、新物効法で萌芽した環境政策の文脈に基づいた脱炭素の促進が、物流業界にますます求められる中で、サステナビリティの観点を物流政策により深く反映することが必要である。また、目下の業界最大の懸念が2024年問題であることや、倉庫現場の多くが外国人技能研修生によって支えられていることを考えると、労働・移民政策の視点を取り込むことも不可避である。これまでそれぞれの政策的文脈から「縦割り」で捉えられてきた物流という分野を、さらに一層「横申し」する視点を強化した政策の構想が求められる。

第2は、物流機能を持続させるための官の関与のあり方の再検討である。官が主導した集団化倉庫は一定の効果があったといえるが、反面で産業保護的、規制的な政策ともいえる。一方、新物効法は、規制緩和を進めることで、民間事業者の主体的な投資や活発な参入を招いた。これは単純化していえば、官主導から民主導へ、市場に委ねる形へという、1990年代以降わが国で広くみられた政策的

図2 倉庫政策の構造

	政策的文脈	政策目的	政策手法	倉庫の形態
集団化倉庫	都市政策 中小企業政策	倉庫の郊外移転による都市環境改善 倉庫の集積・共同化による物流効率向上	官主導による倉庫集積誘引	組合形式(集団化事業) 共同出資・3セク方式、個別方式
旧物効法	中小企業政策 物流政策	中小荷主企業の物流面の負担軽減 物流共同化による物流効率向上	民主導による倉庫機能集約支援	組合形式
新物効法	物流政策 環境政策	物流共同化による物流効率向上 物流共同化による環境負荷軽減	民主導による倉庫立地支援	個別方式

転換である。しかし、今後も市場に任せることで「モノが運べない」リスクは回避出来るのだろうか。物流の公共性を再認識し、企業間の競争を前提としつつも、官が果たすべき役割とその手法を再検討する時機にきているのではないだろうか。

注

- 1 加藤・田村 (2020)、田村 (2021)。
- 2 安積 (2005) P.2~P.3。
- 3 ここでは「単独立地」と表記したが、ディベロッパーが大規模の用地開発を行い、複数の倉庫を建設することで、「集団化」(集積)が形成されるケースも近年は多い(本稿V(2)参照)。
- 4 日本倉庫協会 (2001)。
- 5 日本倉庫協会 (2005) P.352
- 6 「数字でみる物流 2016年度版」日本物流団体連合会
- 7 津田 (2004)。
- 8 大野 (1978)。
- 9 集団化事業については現在 (2023年4月時点) 中小企業基盤整備機構HPにおいて「中小企業者たちが組合を作って一つの団地または建物に集団で移転することで、事業者の経営課題のみならず、騒音・煙害・狭隘道路対策、防災力の向上、地元産業の活性化などといった地域課題も同時に解決できます。この事業を活用し、これまでに卸団地・工場団地・流通団地が計約800件誕生」と紹介されている。
- 10 清成 (2009) P.108。
- 11 日本倉庫協会 (2005) P.245。
- 12 日本倉庫協会 (2005) P.418~419。
- 13 日本倉庫協会 (2005) P.420。
詳細は中小企業事業団 (1986) 参照。
- 14 津田 (2004)。
- 15 個別企業方式の平均規模が (普通) 76,263m² (冷蔵) 201,980m² に対し、協同組合方式は (普通) 37,563m² (冷蔵) 39,294m² である。
- 16 日本倉庫協会 (2005) P.183。
- 17 港湾型に分類した各社HPをみると、国際物流、とりわけ輸入貨物基地としての役割が強調されている。
- 18 中田 (1998) P.155。
- 19 2001年改正により中小物流事業者も対象となったが、認定実績は2件のみ。
- 20 成田 (1992)、和田 (1992)。
- 21 中田 (1998) P.140~P.146。
- 22 松下 (2006)。
- 23 新物効法第2条では「トラックターミナル、卸売市場、倉庫または上屋」と規定されるが、認定事

例をみても実態は倉庫が大部分を占める。

- 24 中田 (2005)。
- 25 以下国会答弁の引用は国会会議録検索システム (<http://kokkai.ndl.go.jp>) による。
- 26 苦瀬・高田・高橋 (2006) P.30~P.32。
- 27 首都圏における広域物流拠点の配置計画の推移については鎌田・大門・剣持・苦瀬・森本 (2020) 参照。
- 28 中田・小野・矢野 (2006)。
- 29 中田・小野・矢野 (2006)。
- 30 鎌田・大門・剣持・苦瀬・森本 (2020)。
- 31 物流政策における環境問題への関心は、2001年第2次総合物流施策大綱、2002年日本物流団体連合会「物流環境大賞」制定、2003年交通政策審議会環境部会設置、2005年グリーン物流パートナーシップ会議設置を経て、新物効法へと漸次反映されてきた。

参考文献

- 安積紀雄「わが国における集団化倉庫の形成と地域的性格—倉庫業者の保管活動を視点として」(『経済地理学年報』第32巻1号、P.19~P.37)、1986年
- 安積紀雄『貨物保管の地域分析』大明堂、2001年
- 安積紀雄『営業倉庫の立地分析』古今書院、2005年
- 石原武政・加藤司 (編著)『日本の流通政策』中央経済社、2009年
- 大沢昌玄・岸井隆幸・中村英夫「流通業務団地誕生背景にある都市課題と検討経緯に関する史的研究」(『土木史研究 論文集』Vol.38、P.227~P.234)、2018年
- 大野雄三「中小企業高度化事業における集団立地の現状と課題—工場等集団化事業を中心に」(『産業立地』第17巻11号、P.15~P.30)、1978年
- 加藤一誠・田村幸士「公共トラックターミナルの史的展開とその意義」(『三田商学研究』第63巻1号、P.49~P.69)、2020年
- 鎌田秀一・大門創・剣持健・苦瀬博仁・森本章倫「東京都圏の広域物流拠点に関する政策の変遷と臨海部における施設更新の今後の方向性に関する研究」(『土木学会論文集 D3 Vol.76、No.4、P.347~363)、2020年
- 清成忠男『日本中小企業政策史』有斐閣、2009年
- 苦瀬博仁・高田邦道・高橋洋二 (編著)『都市の物流マネジメント』勁草書房、2006年
- 久保田精一「物流総合効率化法が物流拠点整備に与えた効果とは」(『流通ネットワーク』第326号、P.24~P.27)、2021年
- 田村幸士「外貿埠頭公園設立過程への一考察」(『海運経済研究』第55号)、2021年
- 中小企業事業団『倉庫業における高度化事業 倉庫等集団化事業』、1986年
- 中小企業事業団『店舗等集団化事業における共同物流のあり方』、1994年
- 津田盛之「流通政策の効果・評価—卸売業店舗等集団化事業を事例として」(『大阪産業大学経営論集』第5巻2号、P.31~P.47)、2004年

- 寺岡寛『日本の中小企業政策』有斐閣、1997年
- 中田愛子「物流共同化の実現方向と行政支援策に関する考察－物流効率化新法における環境保全対策の重点化と中小企業物流支援の方向－」(『流通情報』第434号、P.30～P.40)、2005年
- 中田愛子・小野秀昭・矢野裕児「共同化・連携を中心とした物流政策の課題」(『日本物流学会誌』第14号、P.109～P.116)、2006年
- 中田信哉『物流政策と物流拠点』白桃書房、1998年
- 成田公明「共同による物流効率化を支援」(『エコノミスト』第70巻28号、P.192～P.194)、1992年
- 日本倉庫協会『集団化倉庫・倉庫団地等整備の現況』、2001年
- 日本倉庫協会『新版 日本倉庫業史』日本倉庫協会、2005年
- 長谷川秀男「中小企業の集団化事業について－前橋力丸流通センターの事例」(『高崎経済大学附属産業研究所紀要』第14号、P.1～P.20)、1979年
- 藤田昱也「環境のための社会インフラの形成」(『流通ネットワーク』第268号、P.45～P.48)、2011年
- 福田敦「中小企業流通共同化事業に関する一考察－卸商業団地事業と中小小売商業連鎖化事業を中心に」(『関東学院大学経済経営研究所年報』第41号、P.25～P.35)、2019年
- 松下雄介「物流総合効率化法」(『時の法令』第1753号、P.26～P.35)、2006年
- 李瑞雪・行本勢基「地方都市における流通業務団地に関する一考察－地域密着型流通業務団地に向けて－」(『日本物流学会誌』第14号、P.205～P.212)、2006年
- 和田純一「共同物流事業で中小企業に活路を」(『時の法令』第1439号、P.6～P.25)、1992年