

JR 貨物における通運事業の史的考察

—1991年～2011年での変遷を中心に—

Historical Considerations of the Transportation Business in Japan Freight Railway Company- Focusing on the transition between 1991 and 2011 -

中垣 勝臣・土井 義夫

NAKAGAKI Katsuomi, DOI Yoshio

nakagaki@alice.asahi-u.ac.jp

ydoi@alice.asahi-u.ac.jp

要旨

1872年に新橋と横浜の間に鉄道が開通してから1950年代まで、日本国内における貨物の陸上輸送は鉄道が主流であった。鉄道貨物輸送の末端作業を行っていた通運事業者は、鉄道貨物輸送量が伸びるほど業績が上がるため、鉄道運送事業者とは不可分の関係であった。しかし、1960年代に道路整備が進んだことによりトラック輸送が拡大し、鉄道貨物輸送量は減少していった。鉄道運送事業者とともに国内の貨物輸送を担った通運事業者は、貨物輸送の近代化や法律の改正によって事業を拡大し、現在では鉄道やトラックだけでなく、航空、船舶の様々な輸送手段を組み合わせた物流サービスを提供している。1960年代の鉄道貨物輸送量の減少による通運事業の限界と、鉄道貨物輸送に対する政策の間にギャップが生まれた。そこで本稿では、1969年の運輸経済懇談会において物的流通ワーキング・グループがまとめた中間報告に着目し、ここでの審議事項が現在どの程度実現しているかそのプロセスと理由について明らかにする。

キーワード：鉄道貨物輸送事業、通運事業、鉄道利用運送事業、運輸経済懇談会

1. はじめに

1.1 研究の背景

1872年に新橋と横浜の間に鉄道が開通してから1950年代まで、日本国内における貨物の陸上輸送は鉄道が主流であった。鉄道貨物輸送は、鉄道による幹線輸送と貨物駅までの集配、積卸等の末端作業によって発荷主から着荷主へ輸送される。末端作業を行っていた通運事業者は、鉄道貨物輸送量が伸びるほど業績が上がるため、鉄道運送事業者とは不可分の関係であった。しかし、1965年に名神高速道路、1969年に東名高速道路が全線開通するなど、1960年代に道路整備が進んだことでトラックによる幹線輸送が拡大し、鉄道貨物輸送量は減少していった。鉄道運送事業者とともに国内の貨物輸送を担った通運事業者は、貨物輸送の近代化や法律の改正によって事業を拡大し、鉄道輸送だけでなく、トラック、航空、船舶の様々な輸送手段を組み合わせた物流サービスを提供している。他方、鉄道運送事業者である日本貨物鉄道株式会社（以下、JR貨物）の輸送手段は鉄道のみのため、通運事業者が輸送手段として鉄道を選択しなければ、JR貨物は売上を確保できない。そこで、1960年代以降の鉄道貨物輸送量の減少による通運事業の限界と、鉄道貨物輸送に対する政策の間のギャップが生まれた。

1.2 研究の目的

通運事業と鉄道貨物輸送が一体的に進められてきた背景として、JR貨物における通運事業の役割がある。1987年のJR貨物発足を経て、日本国内における通運事業の位置づけがどのように変化してきたのか、この変化の中で通運事業者がどのように台頭したのかを考察する。また、運輸経済懇談会で示された通運事業の課題と対策が、1991年から2011年の間にどのように変遷してきたかを示す。本稿では、1969年の運輸経済懇談会において物的流通ワーキング・グループがまとめた中間報告に着目し、ここでの審議事項が現在どの程度実現しているかそのプロセスと理由について明らかにする。

2. JR貨物における通運事業の経緯

2.1 通運事業に関する法律の変遷

1937年に国策会社として発足し、1950年に民間会社となった以降も通運業界の代表的な会社である日本通運株式会社は、通運とは「鉄道輸送を利用し、荷主の発戸口から着戸口まで一貫して貨物を取り扱うこと」⁽¹⁾としている。

通運事業に関する法律は、1937年に施行された「小運送業法」から始まる。従来、自由に開業できた小運送業を免許制にすることで、乱立を防止する狙いがあった⁽²⁾。その後、1950年「通運事業法」施行によって小運送業法は廃止され、小運送から通運に用語が改められた。また、「自己の名をもつてする鉄道（軌道及び日本国有鉄道の経営する航路を含む。以下同じ。）による物品運送の取次又は運送物品の鉄道からの受取」、「鉄道により運送される物品の他人の名をもつてする鉄道への託送又は鉄道からの受取」、「鉄道により運送される物品の集貨又は配達（海上におけるものを除く。）」、「鉄道により運送される物品の鉄道の車両（日本国有鉄道の経営する航路の船舶を含む。）への積込又は取卸」、「鉄道を利用してする物品の運送」の5つの行為を通運と定義した。

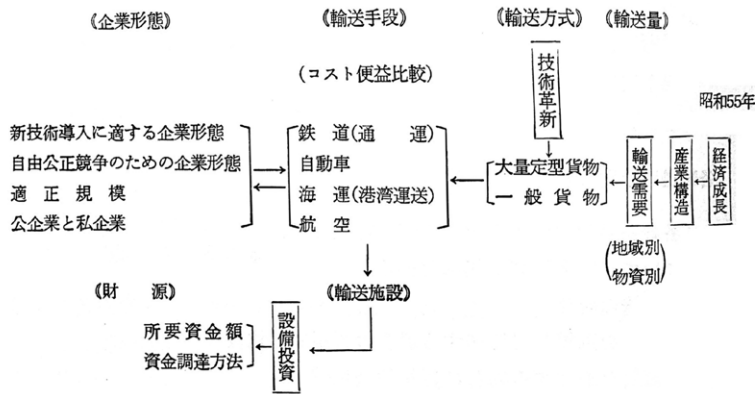
当時、陸運、航空ならびに海運は、輸送機関ごとに道路運送法、通運事業法、航空法、海上運送法、内航海運業法によって規定されていた。これらの法律を一本化し、事業規制の簡素化・合理化を行うことにより事業の活性化を目的とした「貨物運送取扱事業法」が1990年に施行された。貨物運送取扱事業法と貨物自動車運送事業法は、併せて物流二法と呼ばれている⁽³⁾。貨物運送取扱事業法によって、通運事業は第二種利用運送事業と定義され、名称は鉄道利用運送事業となった。「利用運送」とは、船舶運航事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者または貨物自動車運送事業者の行う運送を利用してする貨物の運送である。さらに利用運送事業への参入規制の緩和を図るため、貨物運送取扱事業法は2003年に貨物利用運送事業法へと改正された。この改正により、取次事業ならびに通運という言葉は法律上から姿を消し、利用運送を行う事業だけに特化され、現在に至っている⁽⁴⁾。なお、法律では使用しなくなったが、歴史的な経緯から社名に「通運」を入れている事業者は今も散見される。

松浦（1976）は、通運事業者の立場から国鉄時代の貨物輸送の欠点を指摘している。ハード面については「現在の取扱駅数を大幅に整理することである。1,600駅対1,600駅の線の輸送において速達性のあるダイヤを組むことは技術的に不可能であろう」⁽⁵⁾とした。また、ソフト面については「現在の規則、規程類を大幅に整理できないかということである。鉄道輸送にはもちろん、先ず安全面に関する規則が必要であろうし貨車運用の効率的な管理のための規則も必要であろう。しかし営業面を含めて輸送全般にわたるあまりにも精緻な規則が完備しているが故にそれに拘束されて即時的な輸送需要への柔軟な対応を欠いている」⁽⁶⁾と1968年当時に指摘していた。JR貨物となった以降も課題として残り、鉄道貨物運送という性質上、通運固有の課題であるといえる。

2.2 運輸経済懇談会の発足

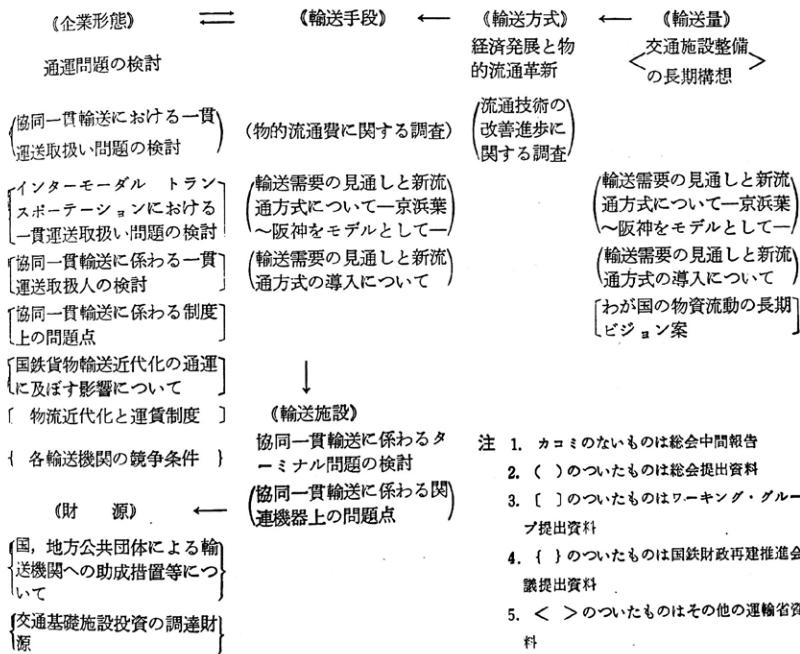
本稿では、1967年に発足した運輸経済懇談会に注目する。1987年に国鉄からJR貨物となり新たなスタートを切った後、具体的には1991年から2011年までの変遷において、運輸経済懇談会での審議事項について改善や対応がみられたかを検証する。

運輸経済懇談会は「運輸行政の重要課題について基本的な方向づけをするため、運輸大臣の諮問機関として昭和42年4月に発足した。同懇談会は昭和44年3月までの2年間にわたり、物的流通および都市交通問題について、自由な立場で審議を進め、多大な成果をおさめ、その幕を閉じた」⁽⁷⁾としている。運輸経済懇談会では、物的流通ワーキング・グループと都市交通ワーキング・グループが設置され、物的流通ワーキング・グループにおいて貨物輸送に関する議論がなされた。



出所) 運輸経済研究センター (1969)、18頁。

図1 物的流通ワーキング・グループでの検討項目のフローチャート (その1)



出所) 運輸経済研究センター (1969)、21頁。

図2 物的流通ワーキング・グループでの検討項目のフローチャート (その2)

中田（1998）は懇談会の経緯について「推測」とした上で、以下のとおり指摘している。「物流という概念と言葉が生まれ、すでに通産省でその方向で政策展開が行われようとしていたことから運輸省としても「ここで言っている物流の中心は輸送ではないか。それなら主管省庁は運輸省であるはずだ」ということで「遅れてはならない」わけであるから「そのための取り組みが必要である」ということで「運輸経済懇談会」なる審議会が設置された⁽⁸⁾と述べている。図1の物的流通ワーキング・グループでの検討項目のフローチャートでは、輸送手段において鉄道（通運）は喫緊の課題であり、コストに見合う働きが期待されていた。図2はより精緻なフローチャートであるが、協同一貫輸送のほか貨物輸送近代化の通運に及ぼす影響が議論の対象となっていたことがわかる。

2.3 物的流通ワーキング・グループによる中間報告

物的流通ワーキング・グループは第1次から第3次まで中間報告をまとめている⁽⁹⁾。

- (1) 物的流通ワーキング・グループ中間報告（第1次）（運輸経済懇談会第5回1967年12月5日）
「経済発展と物的流通革新」
- (2) 物的流通ワーキング・グループ中間報告（第2次）（運輸経済懇談会第9回1968年7月5日）
「共同一貫輸送（Intermodal Transportation）に係わるターミナル問題の検討」
- (3) 物的流通ワーキング・グループ中間報告（第3次）（運輸経済懇談会第12回1969年3月27日）
「通運問題の検討」

これらの中から、通運問題に特化した物的流通ワーキング・グループ中間報告（第3次）（以下、報告）について取り上げる。報告は「鉄道による貨物輸送は、典型的には、鉄道輸送のほかに端末における（イ）貨物の積卸（ロ）貨物の集配及び（ハ）運送取扱ないし運送代弁の業務を不可欠のものとして伴う。これら3業務はわが国では「通運」の名で呼ばれ、事業免許を受けた「通運事業」が分担することとなっている。したがって、鉄道と通運とは表裏一体の関係にあるというべきであり、両者が密接な協力の実を上げることによって、はじめて技術革新のメリットを利用者に還元しつつ、みずからも共栄を図りうる性格のものである。」⁽¹⁰⁾の記述から始まる。

報告の内容は、「通運問題の周辺」「通運体制について」「通運業務についての考え方」「運賃体系について」「通運事業の位置づけ」である。「通運問題の周辺」の2つ目の項目において、「鉄道輸送と長距離トラック輸送との競争関係」が取り上げられている。通運事業者がトラック事業に進出するようになり、鉄道の市場競争力がかなり弱体化したことが言及されている⁽¹¹⁾。また、熊木は「国鉄は、鉄道貨物輸送が伸び悩んでいるにもかかわらず、不即不離の関係にあるべき通運が鉄道と競合するトラック業などを兼業したり、国鉄が推進している輸送近代化に通運が対応できない実態にいらだっていた。」⁽¹²⁾と指摘しており、通運事業者によるトラック業の兼業が問題となっていた。

通運事業の兼業については「通運事業者がトラック事業を兼業するのは本来望ましくはないが、鉄道の投資不足、輸送需要の多様化による総合流通業者への指向、車両、労働力の効率化などを考慮すると、直ちに兼業を禁止することは实际的ではない。」⁽¹³⁾と報告の中でまとめられた。今までの鉄道貨物と通運事業の表裏一体の関係は、貨物輸送の近代化を考えれば、重要なことではない。これをきっかけに通運事業者による兼業が増えていった。

1940年から50年の間に設立した一般通運事業者の兼業状況を表1に示す。注釈5にあるとおり、昭和12（1937）年当時の専業者は55.8%、トラック部門の兼業者は24%である。1969年には専業者の計9.9%に対して、地場トラックの兼業者は計73.4%とあるように、その割合がほぼ逆転している。

表1 一般通運事業者の兼業状況（1969年当時）

規模	業種	回答事業者数	専業者数	兼業々種別兼業者数					
				路線トラック	地場トラック	トラック運送取扱	倉庫	港湾運送	その他
A		161 (100)	33 (20.5)	26 (16.1)	96 (59.6)	34 (21.1)	19 (11.8)	5 (3.1)	50 (31.1)
B		208 (100)	8 (3.8)	66 (31.7)	166 (79.8)	49 (23.6)	78 (37.5)	45 (21.6)	107 (51.4)
C		44 (100)	0	29 (65.9)	41 (93.2)	7 (15.9)	24 (54.5)	22 (50.0)	28 (63.6)
計		413 (100)	41 (9.9)	121 (29.3)	303 (73.4)	90 (21.8)	121 (29.3)	72 (17.4)	185 (44.8)

注1 41年3月末における一般通運事業者は454であるから回答率91%
 2 規模別区分は次の通りである。
 資本金5000万円以下又は常用従事員300人以下のもののうち
 年間取扱数 5万トン以下のもの……………A
 同 5万トンを越えるもの……………B
 資本金5000万円以上で常用従事員数300人以上のもの……C
 3 カッコ内は回答事業者数に対する百分比であるが兼業者を延数で数えているので合計数は100を越える。
 4 通運業者の通運業収入の減少に対する方策として他の兼業収入を増加して経営を維持するに努めていることがわかる。
 5 なお昭和12年当時は専業者が55.8%を占めており、トラック部門を兼営するものは24%に過ぎなかった。
 (運輸省調査による)

出所) 高橋 (1969)、29頁。

2.4 運輸省による検討

運輸省では JR 貨物に対する見解を一定程度継続して明らかにしており、表2にその見解を示す。特に、長期債務を抱え国鉄が解体してからの進捗報告の側面があったことが伺える。トラックと鉄道の協同一貫輸送の充実のため、スーパーライナーや新しいコンテナなど新しいサービスを提供している。1993年以降は、モーダルシフトといった環境政策としての取り組みまでなりを潜めることとなる。

表2 発足した JR 貨物に対する運輸白書の見解⁽¹⁴⁾

運輸白書の年次	記載部分
平成元年度 1989年	貨物会社においても、新規路線の設定、列車の増発、スピードアップ、利用者のニーズに応じた発着時間帯の確保等を行うとともに、多様化、高度化する利用者のニーズに応えるため、ケールコンテナや側二方開き広幅コンテナの導入を行い、さらに、航空会社とタイアップしたツーリング用バイク列車輸送を実施する等、新しい商品の拡大に努めた。 また、ピギーバック輸送の拡大やスライド・ヴァンボディ・システムの導入の検討等により、トラックと鉄道による協同一貫輸送の充実にも努めた。
平成2年度 1990年	貨物会社においては、荷主の需要に応じ、首都圏の道路混雑等に対応した首都圏短距離輸送列車の設定、到達時間の速いスーパーライナーの増発、トラック会社から要望の多いピギーバック輸送の拡大等の輸送力増強を行った。 また、近年の多品種少量化傾向に対応した2トンコンテナの導入、30フィートコンテナの誘致、自動車部品専用定期列車の設定などの新しい商品の拡大にも努めた。
平成3年度 1991年	貨物会社については、状況に即応した列車の増発、増結等荷主のニーズに対応したサービスの提供やピギーバック輸送の拡大、近距離専用コンテナ列車の設定、新型20フィートコンテナや水温コンテナの導入等新商品の開発を行うとともに、商品紹介などの広告宣伝活動を積極的に展開するなど利用の拡大に努めた。
平成4年度 1992年	貨物会社においては、スーパーライナーの増発、ピギーバック輸送の拡大、適切な発着時間帯の確保等利用者のニーズに応じた輸送方式の充実や営業活動の積極的な展開を図ったが、国内景気の動向及び2ヶ月間におよぶ武蔵野線線路災害事故の影響で貨物輸送量は年度後半に落ち込み、その結果、2年度と同水準の267億トンキロにとどまった。
平成5年度 1993年	国鉄長期債務等の処理などが取り出され記載なし。
平成6年度 1994年	国鉄長期債務等の処理などが取り出され記載なし。

※鉄道事業の展開について、運輸白書上での貨物会社とは、JR 貨物を指す。

3. 代表的な通運事業者の経緯

3.1 通運事業者の沿革

通運事業者の歴史や創業期が事業の展開とどのように関係しているのか確認するため、各社の沿革を整理する。

1950年に設立した札幌通運は、北海道を拠点とした「輸送サービスを提供する総合物流企業」である。1992年9月に十勝通運を合併、2000年4月に特機支店（現・札幌支店）にてISO9001を取得、2005年9月に札幌証券取引所株式上場廃止した。2005年10月に中央通運と株式移転によりロジネットジャパンを設立して経営統合し、2011年10月に本社移転をしている。この経緯は拡大よりも他社との経営統合により、仕事の確保を行っていた時期と読み取れる。北海道のみを拠点としており、帯広貨物駅、釧路貨物駅、北旭川駅、北見駅、札幌貨物ターミナル駅、苫小牧貨物駅の6箇所において展開してきた。

SBS ロジコムは、1940年に相模鉄道の運送子会社として創業した。貨物輸送、倉庫、物流センター、鉄道輸送、国際輸送、港湾運送、梱包、法人移転、館内物流などの業務のほか、物流機能を一括して担う3PL事業を展開している。1941年に東京急行電鉄の系列会社となる。1944年に企業整備統合要綱に基づき、小石川区・牛込区・四谷区及び本郷区内の14業者を吸収合併した以降、企業合併を繰り返す。1998年、1999年に関東甲信越圏（東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県、新潟県）の事業認可を取得した後、2006年以降も貨物急送（現・SBS フレイトサービス）の完全子会社化をはじめ、数多くの会社を子会社としてきた。関東を中心に、宇都宮貨物ターミナル駅、熊谷貨物ターミナル駅、越谷貨物ターミナル駅、羽生オフレールステーションなどの10拠点において展開してきた。

岡山通運は1947年に岡山商運として貨物運送事業を開始し、1949年に岡山駅通運事業免許取得、1950年に岡山通運株式会社と改名している。陸上貨物、JR貨物、航空貨物、国際貨物など輸送全般に携わる。SUENAGAGroup全9社の中で物流業務を担う岡山土地倉庫、グループ企業である岡山トヨベットの車両輸送業務を特徴としている。岡山県の岡山貨物ターミナル駅、東水島駅の2拠点において展開している。

3.2 貨物駅に拠点を有する通運事業者

1952年2月に設立した全国通運業連盟を前身とする公益社団法人全国通運連盟（以下、全通）は、「鉄道に係る第二種貨物鉄道利用運送事業（通運事業）の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に寄与すること」を目的としている。2023年5月時点で全通に加入している鉄道利用運送事業者の一覧を表3に示す。表3より以下の特徴がみられる。

- 1) 北九州貨物ターミナル駅での三菱ケミカル物流などメーカー名が付された鉄道利用運送事業者があり、運ぶ貨物の種類によって貨物駅に所属する鉄道利用運送事業者の構成に違いがある。
- 2) 沖縄県と滋賀県には貨物駅がないため、鉄道利用運送事業者が存在しない。すべての貨物駅に拠点のある事業者はおらず、貨物駅126か所中、日本通運の123か所が最大である。なお、福島県小名浜駅に拠点のある日本通運の2事業所をカウントした。日本通運の他にも複数の貨物駅に拠点のある事業者、特定の単体の貨物駅に拠点のある事業者が相当数ある。

通運事業では、各拠点において取り扱う集荷や配荷の重要性は、その時の運行形態によって変化する。松永（2008）は、経営計画の視点からJR貨物を分析している。戦後における車扱貨物の減少と、近代化が進まない鉄道貨物輸送に対して、残された得意領域が、石油のみであった状況を挙げている。この鉄道貨物の動向によって関連する通運事業も仕事量が減少していった経緯が記されている⁽¹⁵⁾。

JR 貨物における通運事業の史的考察

表3-1 全国通運連盟の拠点一覧⁽¹⁶⁾

北海道 (80)	帯広貨物駅	旭川通運/札幌通運/ジェイアール貨物・北海道物流/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/三ッ輪運輸
	釧路貨物駅	札幌通運/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/根室通運/三ッ輪運輸
	中斜里オフレールステーション	日本通運
	根室コンテナ通運デポ	根室通運
	北旭川駅	旭川通運/遠軽通運/札幌通運/ジェイアール貨物・北海道物流/士別運送/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/美瑛通運/富良野通運/北交産業/稚内通運
	遠軽コンテナ通運デポ	遠軽通運
	名寄オフレールステーション	士別運送/全国通運/日本通運/稚内通運
	北見駅	北見通運/札幌通運/ジェイアール貨物・北海道物流/日本通運
	小樽築港オフレールステーション	日本通運/北海道通運
	札幌貨物ターミナル駅	旭川通運/岩見沢通運/北見通運/札幌通運/ジェイアール貨物・北海道物流/スミセキ・コンテック/全国通運/苫小牧栗林運輸/日本通運/日本フレートライナー/美瑛通運/美瑛通運/富良野通運/北海道通運/三ッ輪運輸/室蘭海陸通運/稚内通運
滝川駅	旭川通運/スミセキ・コンテック/全国通運/滝川通運/日本通運	
東室蘭駅	全国通運/日本通運/室蘭海陸通運	
苫小牧貨物駅	旭川通運/札幌通運/ジェイアール貨物・北海道物流/全国通運/苫小牧栗林運輸/日本通運/日本フレートライナー/富良野通運/室蘭海陸通運	
富良野駅	日本通運/富良野通運	
函館貨物駅	江差運送/ジェイアール貨物・北海道物流/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/函館運送	
東青森駅	青森通運/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/丸運十和田運送/三八五流通	
乙供貨物駅	乙供通運/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/八戸運輸倉庫/八戸通運/丸運十和田運送/三八五流通	
弘前新営業所	全国通運/日本通運/弘前運送	
岩手県 (13)	盛岡貨物ターミナル駅	全国通運/DOWA 通運/日本通運/日本フレートライナー/日本フレートライナー(盛岡 ICD)/北海道東北鉄道運輸/宮古港湾運送/三八五流通
	水沢駅	全国通運/DOWA 通運/日本通運/日本フレートライナー/三八五流通
宮城県 (22)	仙台貨物ターミナル駅	カワク/仙台運送/仙台臨海通運/全国通運/DOWA 通運/日本通運/日本フレートライナー/三八五流通
	石巻港駅	カワク/全国通運/日本通運
	古川オフレールステーション	仙台通運/全国通運/日本通運/日本フレートライナー
秋田県 (22)	仙台港駅	NX 仙台塩釜港運送/カワク/仙台運送/仙台臨海通運/全国通運/日本通運/日本フレートライナー
	秋田貨物駅	秋田運送/秋田海陸/全国通運/鷹巣運送/DOWA 通運/日本通運/日本フレートライナー/能代運輸/本荘運輸倉庫/湯沢運送/ヨコウ
	横手新営業所	全国通運/日本通運/湯沢運送/ヨコウ
	大館駅	全国通運/鷹巣運送/DOWA 通運/日本通運/日本フレートライナー
山形県 (9)	羽後本荘オフレールステーション	日本通運/本荘運輸倉庫
	山形オフレールステーション	全国通運/日本通運/日本フレートライナー/丸東運送/山形形運/米沢合同運送
	酒田港駅	酒田海陸運送/荘内運送/日本通運
福島県 (27)	東福島オフレールステーション	全国通運/日本通運/日本フレートライナー/福島運送/マクサム通運/米沢合同運送
	郡山貨物ターミナル駅	會津通運/磐城通運/郡山運送/白河通運/全国通運/東石通運/栃木県北通運/日本通運/日本フレートライナー/福島運送/三八五流通/米沢合同運送
	会津若松オフレールステーション	會津通運/全国通運/日本通運
	小名浜駅	磐城通運/全国通運/平共立運送/日本通運/丸浜運輸/日本通運
茨城県 (23)	日立駅	日立地区通運
	水戸オフレールステーション	石岡地区通運/茨城通運/鹿島参宮通運/全通内国通運/日本通運/水戸線通運
	土浦駅	石岡地区通運/鹿島参宮通運/下館地区通運/全通内国通運/土浦通運/日本通運/ヤマト運輸/竜ヶ崎通運
栃木県 (22)	神橋駅	鹿島臨海通運/山九/銚子通運/日輪/日本通運/日本トランスシティ/丸全昭和運輸/ロジネットジャパン東日本
	宇都宮貨物ターミナル駅	SBS ロジコム/烏山通運/関東通運/相良運輸/下館地区通運/全国通運/高崎通運/東京福山通運/東武運輸/栃木県北通運/栃南通運/日本通運/日本フレートライナー/芳賀通運/東岡毛通運/丸和通運/丸運/丸全昭和運輸/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
	矢板オフレールステーション	東武運輸/栃木県北通運
群馬県 (9)	倉賀野駅	吾妻通運/熊谷通運/上電通運/高崎通運/東武運輸/日本通運/ヤマト運輸/両毛通運/ロジネットジャパン東日本
	熊谷貨物ターミナル駅	大宮通運/熊谷通運/セインズスーパーエクスプレス/高崎通運/太平洋陸送/秩父通運/東上通運/東武運輸/日本通運/芳賀通運/東岡毛通運/ヤマト運輸/両毛通運/ロジネットジャパン東日本
	越谷貨物ターミナル駅	SBS ロジコム/大宮通運/関東通運/熊谷通運/埼玉運輸/相良運輸/常南通運/白井通運/セインズスーパーエクスプレス/西武通運/全国通運/総武物流/大東通運/高崎通運/東京福山通運/東武運輸/トナミ運輸/日輪/日本通運/日本製紙物流/日本フレートライナー/芳賀通運/丸運/丸和通運/山梨通運/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
埼玉県 (85)	多摩座貨物ターミナル駅	SBS ロジコム/大宮通運/熊谷通運/埼玉運輸/白井通運/西武通運/セインズスーパーエクスプレス/全国通運/大東通運/高崎通運/多摩座通運/東京福山通運/東上通運/東武運輸/日本通運/日本製紙物流/日本フレートライナー/芳賀通運/東岡毛通運/丸運/丸和通運/ヤマト運輸/山梨通運/ロジネットジャパン東日本
	羽生オフレールステーション	SBS ロジコム/大宮通運/川崎運送/関東通運/熊谷通運/埼玉運輸/西武通運/セインズスーパーエクスプレス/全国通運/大東通運/高崎通運/東武運輸/栃木県北通運/栃南通運/日本通運/芳賀通運/丸運/丸和通運/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
	千葉貨物駅	SBS ロジコム/上総通運/京葉臨海通運/京葉ロジコム/セインズスーパーエクスプレス/センコー/全国通運/千葉通運/銚子通運/東京福山通運/南総通運/日輪/日新/日本通運/日本フレートライナー/房州物流/丸運/丸和通運/ヤマト運輸/両総通運/ロジネットジャパン東日本
千葉県 (31)	京葉久保田駅	京葉臨海通運/センコー/日輪/日新/日本通運/丸運/丸和通運/ヤマト運輸/両総通運/ロジネットジャパン東日本
	隅田川駅	SBS ロジコム/神奈川臨海通運/埼玉運輸/サワ・コーポレーション/常南通運/白井通運/セインズスーパーエクスプレス/西武通運/全国通運/大東通運/東京運送/東京福山通運/東武運輸/トナミ運輸/日輪/日新/日本通運/日本製紙物流/日本フレートライナー/丸運/丸全昭和運輸/丸和通運/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
	八王子オフレールステーション	SBS ロジコム/大宮通運/岡山県貨物運送/神奈川臨海通運/川崎運送/埼玉運輸/サワ・コーポレーション/白井通運/セインズスーパーエクスプレス/全国通運/大東通運/高崎通運/東京運送/東京福山通運/東武運輸/トナミ運輸/日輪/日新/日本通運/日本製紙物流/日本フレートライナー/日本フレートライナー(東京 ICD)/芳賀通運/丸運/丸全昭和運輸/丸和通運/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
東京都 (54)	横浜羽沢駅	SBS ロジコム/神奈川臨海通運/川崎運送/全国通運/西九大運輸倉庫/日新/日本通運/日本フレートライナー/丸運/丸全昭和運輸/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
	相模貨物駅	SBS ロジコム/神奈川エルシー/セインズスーパーエクスプレス/全国通運/西九大運輸倉庫/日新/日本通運/日本フレートライナー/丸運/丸全昭和運輸/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
	川崎貨物駅	SBS ロジコム/神奈川臨海通運/川崎運送/セインズスーパーエクスプレス/センコー/全国通運/日輪/日新/日本通運/丸運/丸全昭和運輸/丸和通運/ヤマト運輸/ロジネットジャパン東日本
	横浜本牧駅	神奈川臨海通運/日新/日本通運/丸運/丸全昭和運輸/ロジネットジャパン東日本
山梨県 (4)	竜王駅	甲府通運/日本通運/富岳通運/山梨通運
	中条オフレールステーション	全国通運/中越通運/日輪/日本通運
新潟県 (42)	新潟貨物ターミナル駅	佐渡汽船運輸/ジェイアール貨物・新潟ロジステイクス/全国通運/中越通運/東部運送/新潟通運/新潟東洋埠頭/新潟輪送/日輪/日本通運/日本フレートライナー/巻運/リコー運輸
	南長岡駅	上越運送/全国通運/中越通運/東部運送/長岡運輸/新潟東洋埠頭/新潟輪送/日本通運/日本フレートライナー/プリヴィエ運輸/巻運送
	柏崎オフレールステーション	柏崎運送/全国通運/日本通運
	黒井駅	上越運送/全国通運/中越通運/直江津海陸運送/新潟東洋埠頭/日輪/日本通運/ロジネットジャパン東日本
	青海オフレールステーション	サワイ通運倉庫/直江津海陸運送/日本通運

表3-2 全国通運連盟の拠点一覧⁽¹⁶⁾ (つづき)

富山県 (18)	富山貨物駅	上市通運/サワイ通運倉庫/センコー/高岡通運/中越ロジスティクス/トナミ運輸/富山通運/日産物流/日本通運/濃飛倉庫運輸/伏木海陸運送
	高岡貨物駅	高岡通運/中越テック/中越ロジスティクス/トナミ運輸/富山通運/日本通運/伏木海陸運送
石川県 (8)	金沢貨物ターミナル駅	センコー/高岡通運/中越ロジスティクス/トナミ運輸/日本通運/伏木海陸運送/福貨通運/北陸通運
	北長野駅	上田運送/佐久通運/上越運送/全国通運/長野運送/長野通運/日本通運
長野県 (14)	南松本駅	岡谷運輸/佐久通運/善光寺白馬電鉄/日本通運/松本運送
	岡谷新営業所	岡谷運輸/日本通運
福井県 (12)	南福井駅	センコー/日本通運/福井通運/福井トナミ運輸/福貨通運/ミツリ
	敦賀新営業所	小浜貨物自動車/敦賀海陸運輸/中村運輸/日本通運/福井トナミ運輸/福貨通運
岐阜県 (11)	岐阜貨物ターミナル駅	赤坂通運/西濃通運/センコー/中京通運/日本通運/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸/脇田運輸倉庫
	多治見駅	多治見通運/日本通運/脇田運輸倉庫
	沼津駅	近物レックス/セイノスーパーエクスプレス/日本通運/沼津通運倉庫
静岡県 (26)	富士駅	静岡通運/清水運送/清水臨港通運/センコー/日本通運/富士運送/富士宮通運
	静岡貨物駅	静岡通運/清水運送/清水臨港通運/駿遠運送/全国通運/日本通運/日本フレートライナー
	西浜松駅	駿遠運送/センコー/日本通運/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸/浜松委託運送/浜松運送/浜松倉庫
	豊橋オフレールステーション	蒲郡運送/近物レックス/日本通運/日本フレートライナー/浜松委託運送
	刈谷オフレールステーション	岡崎通運/カリツ/多治見通運/中京通運/日本通運/丸共通運/脇田運輸倉庫
愛知県 (47)	名古屋貨物ターミナル駅	伊勢湾倉庫/岡崎通運/カリツ/センコー/全国通運/桑栄運輸/多治見通運/中京通運/名古屋臨海通運/日本通運/日本トランスシティ/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸/丸共通運/名鉄運輸/森吉通運/脇田運輸倉庫
	半田埠頭駅	衣浦物流/全国通運/多治見通運/名古屋臨海通運/日本通運/丸共通運/名鉄運輸
	名古屋南貨物駅	全国通運/多治見通運/知多通運/中京通運/名古屋臨海通運/日本通運/脇田運輸倉庫
	小牧コンテナ営業所	多治見通運/日本通運/脇田運輸倉庫
三重県 (11)	四日市駅	伊勢湾倉庫/センコー/全国通運/桑栄運輸/多治見通運/中京通運/日本通運/日本トランスシティ/日本フレートライナー/三重近物通運
	高茶屋コンテナ通運デポ	日本通運
京都府 (7)	京都貨物駅	京都通運/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸
	福知山オフレールステーション	センコー/日本通運
	大阪貨物ターミナル駅	京都通運/近畿通運/合通ロジ/神戸通運/神港通運/センコー/全国通運/大同通運/日本通運/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸
大阪府 (39)	吹田貨物ターミナル駅	近畿通運/合通ロジ/神戸通運/神港通運/センコー/全国通運/大同通運/日本通運/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸
	安治川口駅	近畿通運/合通ロジ/神港通運/センコー/全国通運/大同通運/日本通運/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸
	百済貨物ターミナル駅	近畿通運/合通ロジ/神港通運/センコー/全国通運/大同通運/日本通運/日本フレートライナー/濃飛倉庫運輸
	神戸貨物ターミナル駅	上組/合通ロジ/神戸通運/神港通運/センコー/全国通運/日本通運/日本フレートライナー
兵庫県 (17)	姫路貨物駅	合通ロジ/西播通運/センコー/全国通運/高砂通運/龍野運送/日本通運/日本フレートライナー/姫路倉庫運輸
奈良県 (1)	奈良コンテナ通運デポ	日本通運
和歌山県 (2)	和歌山新営業所	合通ロジ/日本通運
鳥取県 (8)	湖山オフレールステーション	因伯通運/全国通運/日本通運
	伯耆大山駅	因伯通運/NX 境港海陸/全国通運/日本通運 (王子)/日本通運 (米子)
島根県 (3)	東松江新営業所	山陰運送/全国通運/日本通運
岡山県 (15)	岡山貨物ターミナル駅	岡山県貨物運送/岡山通運/センコー/全国通運/トナミ運輸中国/日本通運/日本フレートライナー/水島臨海通運
	東木島駅	岡山通運/尾道諸品倉庫/センコー/全国通運/日本通運/日本トランスシティ/水島臨海通運
	東福山駅	NX 備通/尾道諸品倉庫/笠岡通運/全国通運/日本通運/日本フレートライナー/東福山合同通運/福山通運/水島臨海通運
広島県 (21)	広島貨物ターミナル駅	全国通運/徳山通運/トナミ運輸中国/日本通運/日本通運 (呉)/日本フレートライナー/広島運輸/福山通運/防府通運
	大竹駅	岩国通運/トナミ運輸中国/日本通運
	新南陽駅	下松通運/山九/下関海陸運送/全国通運/タイナカ運送/徳山通運/トナミ運輸中国/日本通運/日本フレートライナー/防府通運
山口県 (24)	防府貨物新営業所	全国通運/トナミ運輸中国/日本通運/防府通運
	宇部駅	小野田通運/下関海陸運送/全国通運/徳山通運/日本通運/日本フレートライナー
	下関駅	下関海陸運送/全国通運/日新運輸工業/日本通運
徳島県 (5)	徳島オフレールステーション	阿波池田通運/NX 阿波合同/NX 徳通/四国名鉄運輸/牟岐線通運
香川県 (8)	高松貨物ターミナル駅	NX 徳通/四国名鉄運輸/全国通運/中讃通運/日本通運/日本フレートライナー/丸点通運/水島臨海通運
愛媛県 (9)	新居浜駅	住化ロジスティクス/全国通運/日本通運/三豊運送
	松山貨物駅	四国名鉄運輸/全国通運/南豫通運/日本通運/日本フレートライナー
高知県 (3)	高知オフレールステーション	高知通運/四国名鉄運輸/日本通運
福岡県 (28)	北九州貨物ターミナル駅	九州紙運輸/九州産交運輸/小倉運送/山九/下関海陸運送/全国通運/西九大運輸倉庫/日輪/日新運輸工業/日鉄物流八幡/日本通運/日本フレートライナー/三菱ケミカル物流
	福岡貨物ターミナル駅	ウチタロジテム/九州紙運輸/九州産交運輸/小倉運送/佐賀運輸/全国通運/筑後運送/西九大運輸倉庫/日本通運/日本フレートライナー/博多港運/博多港運/松浦通運
	大牟田オフレールステーション	大牟田運送/筑後運送
	鍋島駅	佐賀運輸/佐世保通運/筑後運送/西松浦通運/日本通運/日本フレートライナー/光物流/肥前通運/北松通運/松浦通運
佐賀県 (31)	鳥栖貨物ターミナル駅	井手運送/井桶運輸/大牟田運送/九州産交運輸/九州センコーロジ/佐賀運輸/全国通運/筑後運送/鳥栖倉庫/西九大運輸倉庫/西松浦通運/日本通運/日本フレートライナー/博多港運/光物流/肥前通運
	有田オフレールステーション	佐世保通運/長崎運送/西松浦通運/日本通運/肥前通運
長崎県 (2)	長崎オフレールステーション	長崎運送/日本通運
熊本県 (11)	熊本駅	九州産交運輸/熊本通運/西九大運輸倉庫/日本通運/日本フレートライナー/三角海運/南九州センコー
	八代駅	九州産交運輸/九州紙運輸/日本通運/南九州センコー
大分県 (7)	西大分駅	山九/センコー/高田通運/日本通運/日本フレートライナー/豊後通運
	東中津コンテナ通運デポ	日本通運
	佐土原オフレールステーション	センコー/日本通運/日向運輸/宮崎運輸
宮崎県 (12)	延岡駅	センコー/日本通運/日向運輸/宮崎運輸
	都城オフレールステーション	鹿児島海陸運送/鹿児島通運/日本通運/宮崎運輸
	川内駅	中越物産/中越輸送/日本通運
鹿児島県 (8)	鹿児島貨物ターミナル駅	鹿児島海陸運送/鹿児島通運/日本通運/日本フレートライナー/南九州センコー

*1 全国通運連盟記載の事業者 2023年5月時点

*2 括弧内の数字は事業者数

4. 通運事業の課題と対策（主に1991年から2011年）

1969年での懇談会では、「むすび」のなかで、今後の通運事業の位置づけを想定している⁽¹⁷⁾。

時代の要語に沿った新しい通運事業の位置づけをすれば、およそ次のようになろう。

今後の国鉄貨物輸送は、

(イ) 大量定型貨物については、物資別専用輸送

(ロ) 一般貨物については、フレートライナーまたはコンテナ輸送

(ハ) 近代化輸送への転移によって減少傾向を辿るとしてもなお長期にわたって相当部分残ると思われる在来型の輸送に3大別されるが、(イ)の輸送については、国鉄が直接荷主と契約を結ぶこととなるから、取扱業としての通運事業の役割はなくなり、単に積卸・集配作業を担当することとなろう。(ロ)の輸送については、国鉄の直販、荷主・トラック業の利用と並んで通運事業者もその集荷力を十分に活用することが期待される。これに関連して、通運事業は従来の発又は着のいわば「点」の通運から、発着を一元的に行える「線」又は「ネット」を有する通運へと企業の集約・拡大を図るべきものとする。(ハ)の輸送については、従来通り通運事業者の担当分野となるが、今後の労働力需給の逼迫に伴い、荷役の機械化、事務合理化等の推進が必要とされる。一方、この分野の輸送は、過疎地域の輸送のごとく公共性は高いが合理化がきわめて困難なものを含んでおり、この点輸送体制、運賃決定等について、企業として通運業が成立しうような特別な配慮がなされなければならない。

このように、それぞれの分野についての見通しを立ててみると、旧来のいわゆる通運事業は、相対的には先細りの感を避けられず、鉄道貨物輸送との表裏一体性は今後いっそう有効に生かすとしても、業界発展の方向は、むしろこれまでの通運専門的企業が、制限的に鉄道貨物のみを取扱う立場から脱皮して、総合運送取扱人としての分野を開拓していく面にあると思われる。

運輸経済懇談会の存在、この懇談会でされた内容が、現在どの程度実現しているかを考える必要がある。

栗原(2023)は、トラック事業などの兼業化の動きに対して「国鉄は、鉄道輸送が低迷する一因は通運事業者がトラック輸送などの兼業を行っていることに原因があるとして、法律でこれを規制するよう運輸省に働きかけた。この問題は、運輸大臣に専門的な立場から助言をする運輸経済懇談会などで検討されたが、結局「通運事業者が、通運業とトラック輸送を兼業することは民間企業として当然のことである」として退けられた。」⁽¹⁸⁾と説明する。他方、通運事業者が自らトラック輸送の営業を行うなら、貨物の営業を通運事業者に任せるだけでなく、貨物の直販体制を強化することを選択するために、主要駅に1960年に設置された貨物営業センターに繋がったと指摘する。

5. 結論

本稿では、JR貨物における鉄道事業をフォローする通運事業について検討した。

- 1) 距離別の分担率で戦後、トラックは鉄道での取扱量を上回った。これは、通運事業のみをしていた事業者がトラック事業を展開し始めたことにある。さらに、その距離は長距離化した。通運事業に関する法律の変遷から読み取ることができる。日本通運が当時の通運事業において半数のシェアを占め、全通が1956年に設立されて以降、「鉄道に係る第二種貨物鉄道利用運送事業（通運事業）の健全な発達を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的として全国各地の拠点で事業を継続してきた。
- 2) 1969年の運輸経済懇談会の存在が、JR貨物に名称を変えて新スタートした創業時1991年から2011年での変遷を中心に改善対応に影響を与えていた。運輸経済懇談会において通運問題が特に重要な検討課題として議論され、物的流通の概念とともに議論されたことに起因する。鉄道輸送のほかに端末における「貨物の積卸」「貨物の集配」「運送取扱」ないしは「運送代弁」の3業務は

「通運」の名で呼ばれ、事業免許を受けた「通運事業」が分担する、いわゆる鉄道と通運とは表裏一体の関係の議論がなされた。これは、現在でも続くモーダルシフト政策の出発点であるといえる。

以上のように、運輸経済懇談会で検討された通運事業者は、船舶、航空、鉄道、トラックの輸送手段を組み合わせた総合的な物流を提供するようになり、実際の国内の通運事業としての限界と、政策的な検討とのギャップがそのままの形で進行したことがわかる。

今後の課題として当時の事業者数、通運組合の役割、機関紙での論述の確認、荷主とJR貨物、通運事業者との関係など、引き続き詳細に検討していく必要がある。

注

- (1) 日本通運ホームページ、日本通運についてよくあるご質問 (Q&A)
https://www.nittsu.co.jp/support/faq/corporate/faq_003.html (最終アクセス日: 2023年9月28日)
- (2) 熊木 (2016)、50頁。
- (3) ジェイアール貨物リサーチセンター (2004)、111頁。
- (4) ジェイアール貨物リサーチセンター (2004)、116頁。
- (5) 松浦 (1976)、35頁。
- (6) 松浦 (1976)、36頁。
- (7) 中田 (1998)、175頁。
- (8) 中田 (1998)、55頁。
- (9) 運輸経済懇談会中間報告集 (1969)、29頁。
- (10) 運輸経済懇談会中間報告集 (1969)、39頁。
- (11) 広岡 (1969)、4頁。
- (12) 熊木 (2016)、298頁。
- (13) 熊木 (2016)、300頁。
- (14) 運輸白書より筆者作成
 - ・平成元年度 運輸白書 第1章 国鉄改革の一層の推進・定着化をめざして
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei01/2/12-1-1.HTM> (最終アクセス日: 2023年9月28日)
 - ・平成2年度 運輸白書 第3章 順調な進展をみせる国鉄改革
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei02/2/22-3-1.HTM> (最終アクセス日: 2023年9月28日)
 - ・平成3年度 運輸白書 第5章 国民のニーズに応える鉄道輸送の展開
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei03/2/32-5-3.HTM> (最終アクセス日: 2023年9月28日)
 - ・平成4年度 運輸白書 第5章 国民のニーズに応える鉄道輸送の展開
<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei04/2/42-5-3.HTM> (最終アクセス日: 2023年9月28日)
- (15) 松永 (2008)、81頁。
- (16) 公益社団法人全国通運連盟ホームページ、事業者検索 <https://www.t-renmei.or.jp/wp/search> より筆者作成
 (最終アクセス日: 2023年9月28日)
- (17) 運輸経済懇談会中間報告集 (1969)、45頁。
- (18) 栗原 (2023)、193頁。

参考文献

- 1) 中島 啓雄: 大都市圏の貨物線、鉄道ビクトリアル47 (3), pp.10-15, 1997
- 2) 中島 啓雄: 都市鉄道整備を考える、運輸と経済54 (9), pp.20-26, 1994
- 3) 中島 啓雄, 今城 光英: 日本貨物鉄道株式会社、運輸と経済48 (10), pp.51-57, 1988
- 4) 改正貨取法が国会で成立、03年4月にも施行-フォワーダー・NVO 規制緩和で一貫サービス体制、荷主と輸送29 (3), pp.18-21, 2002
- 5) 定期船の頁 貨物運送取扱事業法の緩和でモーダルシフトを後押し、内航近海海運36 (804), pp.26-29, 2001
- 6) 運輸政策審議会物流部会: 運輸政策審議会物流部会答申「貨物運送取扱事業附則第52条に規定する措置について」及び「地域内物流の効率化のための方策について」、物流技術情報センター, 1994
- 7) 山口 勝弘: 貨物運送取扱事業法、港湾/日本港湾協会 [編] 68 (3), pp.31-34, 1991
- 8) 山口 勝弘: 陸・海・空の運送取扱事業が1つの法律に-貨物運送取扱事業法 (平成1.12.19公布, 法律第82号)、時の法令/雅粒社編 (1392), pp.6-28, 1990
- 9) 長峰 太郎: トラック運送業界の現状と物流2法 [貨物自動車運送業法, 貨物運送取扱事業法] の影響、立法と調査/参議院事務局企画調整室 編 (158), pp.24-28, 1990
- 10) 桐山 武: 物流事業に関する法制度の動向と問題点 とくに「貨物運送取扱事業法」との関連において、流通問題研究15, pp.129-146, 1990

- 11) 古城 誠：物流2法〔貨物自動車運送法、貨物運送取扱事業法〕とトラック運送事業規制の緩和、公正取引／公正取引協会編（474）、pp.4-9, 1990
- 12) フォワーダー/NVOは159社が"みなし許可" - スタートから2カ月の貨物利用運送事業法、荷主と輸送30（3）、pp.26-28, 2003
- 13) 東京都行政書士会運輸交通部：付録 貨物利用運送事業法の許認可等に関する処理方針について、行政書士ときょう（413）、pp.1-18, 2003
- 14) 大西 徳：トラック運送事業で綴る激動の昭和戦後史（91）通運事業の問題も課題大きく トラック運送との関係深刻に、The truck54（7）、pp.102-105, 2018
- 15) 林 克彦, 矢野 裕兒, 齊藤 実：荷主企業による鉄道コンテナ輸送の評価とグリーンロジスティクスの可能性、日本物流学会誌2007（15）、pp.153-160, 2007
- 16) 林 秀行, 小澤 茂樹：通運事業における低公害車導入の現状と課題、運輸と経済65（7）、pp.55-63, 2005
- 17) 山野辺 義方：鉄道貨物輸送と通運事業、流通問題研究15, pp.102-115, 1990
- 18) 松浦 嘉彦：通運事業者の機能活用により道は開ける、運輸と経済36（11）、pp.34-37, 1976
- 19) 高橋 秀雄：通運事業法の改正問題、交通学研究／日本交通学会 編（1969年）、pp.171-186, 1969
- 20) 広岡 治哉：通運事業の体質改善と料金問題、運輸と経済29（7）、pp.2-20, 1969
- 21) 菊池 嘉孝：通運事業経営の立場から - 「通運問題の検討」を読んで、運輸と経済29（7）、pp.30-33, 1969
- 22) 永谷 延夫：通運事業に関する法的考察、運輸と経済29（7）、pp.47-52, 1969
- 23) 高橋 秀雄：通運事業の料金体系、運輸と経済29（7）、pp.22-29, 1969
- 24) 中田 信哉：＜研究ノート＞運輸行政に見る初期の物流政策「運輸経済懇談会の記録」から見る、商経論叢33（4）、pp.156-176, 1998
- 25) 運輸経済懇談会中間報告集〔物的流通ワーキング・グループ第1～3次、都市交通ワーキング・グループ第1～3次〕、運輸調査月報11（3）、pp.29-60, 1969
- 26) 運輸省 運輸経済研究センター：これからの都市交通の方向 運輸経済懇談会の記録、運輸経済懇談会、1969
- 27) 運輸省 運輸経済研究センター：物流革新の方向 運輸経済懇談会の記録、運輸経済懇談会、1969
- 28) 中西 陸：運輸経済懇談会の物的流通問題中間報告をめぐって、高速道路と自動車11（8）、pp.42-53, 1968
- 29) 岡野 行秀：運輸経済懇談会の都市交通問題中間報告をめぐって、高速道路と自動車11（7）、pp.36-45, 1968
- 30) 運輸経済懇談会都市交通ワーキング・グループ：中間報告（昭和42年12月5日）、運輸調査月報10（1・2）、pp.172-174, 1968
- 31) 輸送需要の見通しと新流通方式の導入について〔運輸経済懇談会結論の概要〕、工業立地7（4）、pp.66-68, 1968
- 32) 運輸省：交通政策に関する審議会等の提案概要、運輸省、1967
- 33) 栗原 景：国鉄時代の貨物列車を知らう 昭和40年代の貨物輸送、実業之日本社、2023
- 34) 札幌通運ホームページ 沿革 <https://www.loginet-japan.com/ja/company/group/sattsu.html>（最終アクセス日：2023年9月28日）
- 35) SBS ロジコムホームページ 沿革 <https://www.sbs-logicom.co.jp/sbslgcm/company/history/>（最終アクセス日：2023年9月28日）
- 36) 岡山通運ホームページ 沿革 <https://okatu.co.jp/about/>（最終アクセス日：2023年9月28日）
- 37) 松永 和生：JR 貨物の中長期計画からみた輸送効率化についての一考察、交通学研究／2008年研究年報、pp.81-90, 2008
- 38) 熊木 茂夫：通運事業の歴史、通運情報社、2016
- 39) ジェイアール貨物リサーチセンター：日本の物流とロジスティクス、成山堂書店、2004