

# 物流と産業のシナジーによる 地域経済発展サイクルの形成

## はじめに

### (進化が求められる物流機能)

企業間・業種間連携の活発化、グローバル化が進展する中で、物流機能は、企業個々の輸送・保管等の活動を効率化するだけでなく、原材料調達から商品が最終ユーザーの手に渡るまでの諸企業活動全体の効率化を図るところまで、広範囲かつ高度な対応が求められている。また、今後の物流機能のあり方を議論する際には、環境保全、安全・安心の確保、省エネルギー及び地域住民への配慮がこれまで以上に強く求められることから、多角的な検討が必要である。

大阪はその経済規模にあわせて、これまで国内屈指の物流拠点の役割を果たしてきたが、大阪産業の持続的成長を図る上で、物流機能はさらなる進化を遂げなければならない。

### (とらえにくい物流の実態)

地域全体の物流活動の現状を把握しようとするとき、貨物の内容、金額、どこからどこへといった実態把握は容易ではない。また、物流機能向上策に関する論点は、とかくインフラ整備等のハード面に偏りがちである。さらに、これまで企業活動において物流部門は裏方としてとらえられがちで、物流の重要性に関する意識は高いとはいえないのが現状であった。

一方、行政においても物流に関連する組織が港湾・空港・道路・環境・商工労働・農林水産といった多くのセクションにまたがっており、また複数の市町村・府県・国と様々な主体が存在するため、相互に連携して実効性の高い物流関連施策を展開する必要があるが、それにはさまざまな矛盾を解決しつつ、難しい調整を行っていかなければならない。

### (物流施策と産業振興施策は車の両輪)

そもそも、物流機能が強化されただけで、モノの動きが活発化するわけではない。また、企業誘致にあわせて、その後の物流機能の充実策を図ることが、誘致企業の活力を十分に引き出すことにつながる。

本白書のねらいは、物流施策と産業立地施策をはじめとした産業振興施策を、大阪産業を牽引する車の両

輪ととらえ、これらの相乗効果により地域発展のサイクルが生まれるという観点から提言を行うことにある。

本白書の構成と内容は、以下のとおりである。

### 【構成】

#### 第1章 物流拠点としての大阪の発展

大阪の物流発展史について概観し、現在の大阪の物流機能にどのように引き継がれているかを確認しつつ、大阪府内の産業立地、港湾・海上輸送、陸上輸送、空港・航空輸送、物流施設のそれぞれについて現状を把握する。

#### 第2章 大阪を取り巻く物流分野の諸課題

統計や調査データを基に、大阪の湾岸部や内陸部における企業立地のポテンシャルや課題をみた上で、大阪府の貨物特性の現状や輸送品目の特徴を分析するとともに、その特徴の背景についても検討している。

#### 第3章 大阪に拠点を持つ大手企業の物流戦略

大阪府内に本社・支社・営業所・工場など、何らかの拠点を持つ上場・未上場企業の物流戦略の実態と、今後の方向性について把握し、関西における物流機能の整備・強化のための課題を明らかにしている。

#### 第4章 大阪における物流の未来図

これまでの内容を踏まえた上で、物流機能の強化策と企業立地の促進によるものづくり振興策が相乗効果を発揮し、経済発展のサイクルを生み出すという観点から、これまでの施策を検討し、大阪を要とした関西全体を視野に入れた取組の方向性について提示する。

### 【分析の特徴】

本白書で行った分析は、次のような特徴を有している。

(1) 統計データにより財・輸送手段別に大阪の物流の実態を把握

『貨物地域流動調査』等を用い、大阪を中心とした物流の特徴の把握を試みている。

## (2) 地域の物流のあり方に大きな影響を与える大企業の動きに注目

荷主企業の物流効率化の取組や、関西国際空港・阪神港の活用意向、並びに道路網等の関西における物流機能に対する評価を把握するため、アンケートを行い、業界団体、国・自治体等に幅広くヒアリングを行った。

## (3) 3PLを切り口に、物流事業者を育成する観点

他産業と同様、中小企業の割合が高い物流事業者は、多頻度小口配送、時間指定等、荷主ニーズが高度化する一方で、厳しいコストダウン要求にも懸命に応えようとしている。その新たな事業形態として、単なる輸送や保管といった部分的な業務請負でなく、荷主の物流戦略立案段階から一連の業務を一括して請負うことで、高付加価値なサービスを提供しようという、「3PL（サードパーティ・ロジスティクス）」への取組の可能性について検討した。

### 物流、ロジスティクス、サプライチェーンマネジメント

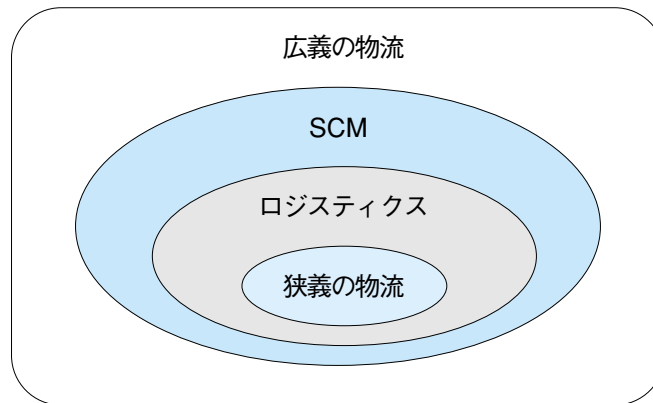
本白書における各用語の位置づけは、図表Ⅰ-は-1に示すとおりである。わが国における「物流」は、主に高度成長期の大量生産・大量消費の時代を背景として生まれた。主として製品の流通に着目した概念であり、一般的には、包装、輸送、保管、荷役、流通加工及びそれらに関連する情報の諸機能により構成される。当時の物流に対する考え方は、販売活動に伴う「後処理」、つまり営業に従属する位置づけになっていた。本白書では、これを「狭義の物流」と位置づける。

一方、「ロジスティクス」は、企業内における調達から生産、販売、回収にわたる物流諸機能を統合し、需要と供給の適正化、顧客満足の向上、環境保全、安全対策等の社会的課題への対応を目指す、戦略的な経営管理と定義できる。ニーズの多様化に伴い、製造業は多品種少量生産体制に移行する一方、在庫を極力圧縮しながら市場の変化に対応するジャストインタイムが要請されるなど、企業を取り巻く環境が大きく変化した。そこで、企業内における生産、営業、物流といった従来の「縦割り」の管理を排し、経営活動の全てにわたって整合性の取れた「全体最適」に向けた物流管理を実現する必要性から、ロジスティクスの概念は急速に普及することになったのである。

さらに「サプライチェーンマネジメント（SCM）」は、企業活動のグローバル化とIT化を背景に、原材料調達から最終ユーザーの手に商品が渡されるまでの活動に関わる全ての企業が連携して、整合性の取れた計画・管理を行う高度な経営戦略である。

このように、3つの用語が生まれた背景は異なるが、狭義の物流はロジスティクスの、そしてロジスティクスはSCMの構成要素となって進歩・拡大してきた。わが国ではまだ「物流」の用語が一般的に使われ、それぞれの概念も厳密な使い分けがなされているとはいいがたいことから、本白書では、特に断りのない限り、物流とはこれらを包括した「広義の物流」を意味するものとする。

図表 I-1-1 本白書における物流概念の位置づけ



図表 I-1-2 わが国における物流概念の発展過程

用語	時期	特徴	範囲
(狭義の)物流	1960年代	販売活動に伴う後処理	企業内(部門個々)、製品の流通
ロジスティクス	1990年代初	ジャストインタイムに対応し、企業内における縦割りの管理を排し全体最適の実現	企業内(全部門)、原材料の調達から販売まで
SCM	1990年代末	ITを用いて情報共有することで、多企業間連携による全体最適を目指す高度な経営戦略	企業間(全部門)、原材料の調達から最終ユーザーまで