

地方における3PL事業促進のための環境整備と
3PL事業促進にあたっての課題に関する調査
報告書

平成21年3月

国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）室

目 次

要約編

本編

第1章 調査目的・項目・内容	1
1. 調査目的	1
2. 調査項目	2
3. 調査内容	3
(1) 物流施設及び3PL事業の状況等に関する調査	3
(2) 3PL事業による地域活性化に成功した事例の調査	5
(3) 3PL事業の成功事例のパターン化	6
(4) 3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題と対応策	6
第2章 物流施設及び3PL事業の状況等に関する調査	7
1. 物流施設の分布状況と地域に与える影響調査	7
(1) 物流施設の分布状況	7
① 全国における物流施設数と従業者数の業種別構成	7
a. 全国の業種別物流施設数構成	7
b. 全国の物流施設の業種別従業者数構成	7
② 都道府県別の物流施設数と従業者数	9
a. 都道府県別の物流施設数	9
b. 都道府県別の物流施設の従業者数	13
c. 都道府県別の物流施設数、従業者数、人口の回帰分析	17
③ 物流施設1箇所当たりの従業者数	19
a. 物流施設1箇所当たりの業種別従業者数	19
b. 物流施設1箇所当たりの従業者数(都道府県別)	20
c. 物流施設1箇所当たりの業種別従業者数(都道府県別)	22
(2) 物流施設の立地動向と施設計画	24
① 平成13年と平成18年の事業所・企業統計調査データの分析	24
a. 物流施設の業種別立地件数及び従業者数の伸び率(平成18年/平成13年)	24
b. 物流施設の都道府県別業種別立地件数及び従業者数の伸び率(平成18年/平成13年)	26

c. 都道府県別物流施設数の伸び率(平成 18 年/平成 13 年)	33
d. 物流施設の都道府県別従業者数の伸び率(平成 18 年/平成 13 年)	38
② 過去 5 年の日本立地総覧(日本立地ニュース)の分析	43
a. 過去 5 年における業種別の物流施設計画	43
b. 過去 5 年における都道府県別の物流施設計画	43
(3) 調査結果のまとめ	45
2. 3PL 事業展開状況調査	46
(1) 調査概要	46
① 調査対象と回答件数	46
② 調査項目	47
③ 調査方法	47
(2) 調査結果	48
① 回答事業者の属性	48
a. 回答事業者の資本金、従業員数及び売上高	48
b. 事業内容	49
② 3PL 事業の実施状況	50
③ 3PL 事業を実施中の企業	51
a. 3PL 事業売上高の全売上高に占める割合	51
b. 3PL 事業の荷主数	51
c. 5 年後における 3PL 事業の売上高の増減	52
d. 3PL 事業を展開するうえでの課題	54
e. 地域の特性を発揮した 3PL 事業の取り組み	55
f. 新しいサービス形態等、他社との差別化による 3PL 事業への取り組み	58
④ 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助	62
a. 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の案内状況	62
b. 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の利用状況	64
c. 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の具体的な内容	66
⑤ 物流総合効率化法の認知度	67
⑥ 倉庫業のサービスや機能等の重要度	69
⑦ 倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向	71
⑧ 事業運営上の取り組み状況	73
⑨ 3PL 事業を促進するための環境整備に関する行政への意見、要望	75
(3) 調査結果のまとめ	76

3. 自治体の物流施設誘致状況調査	77
(1) 調査概要	77
① 調査対象と回答件数	77
② 調査項目	77
③ 調査方法	77
(2) 調査結果	78
① 物流施設に対する誘致の意向	78
② 誘致したい物流施設	79
③ 物流施設の誘致を目的とした支援策	80
a. 自治体の物流施設の誘致を目的とした支援策	80
b. 物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容	81
④ 物流総合効率化法の認知度	83
⑤ 地域の特性を発揮した3PL事業の取り組み	84
a. 地域の特性を発揮した3PL事業の取り組み状況	84
b. 地域の特性を発揮した3PL事業の具体的な事業内容	84
⑥ 3PL事業等の物流事業の展開施策への取り組み意向	85
⑦ 物流施設の必要性和理由	86
⑧ 地域の特色に応じた3PL事業を促進するための環境整備への意見、要望	87
(3) 調査結果のまとめ	88
第3章 3PL事業による地域活性化に成功した事例の調査	89
1. 調査対象	89
2. 調査項目	91
3. 調査結果	92
(1) 自動車1次部品の多頻度共同納品による3PL事業（物流事業者A社）	92
① 事業概要	92
② 事業内容	93
a. 3PL事業受託までの経緯	93
b. 3PL事業の内容	93
c. 3PL事業の特性	94
③ 今後の方針、課題	94
(2) 食品用容器の利用運送とJIT輸送による3PL事業（物流事業者B社）	95
① 事業概要	95
② 事業内容	96
a. 3PL事業受託までの経緯	96

b. 3 P L 事業の内容	96
c. 3 P L 事業の特性	97
③ 今後の方針、課題	97
(3) 製品物流の一括受注を実施する 3 P L 事業 (物流事業者 C 社)	98
① 事業概要	98
② 事業内容	99
a. 3 P L 事業受託までの経緯	99
b. 3 P L 事業の内容	99
c. 3 P L 事業の特性	100
③ 今後の方針、課題	100
(4) 農産品物流の一括受注を実施する 3 P L 事業 (物流事業者 D 社)	101
① 事業概要	101
② 事業内容	102
a. 3 P L 事業受託までの経緯	102
b. 3 P L 事業の内容	102
c. 3 P L 事業の特性	103
③ 今後の方針、課題	103
(5) 複数の製造工程と連携した 3 P L 事業者 (物流事業者 E 社)	104
① 事業概要	104
② 事業内容	105
a. 3 P L 事業受託までの経緯	105
b. 3 P L 事業の内容	105
c. 3 P L 事業の特性	107
③ 今後の方針、課題	107
(6) 農産品の鮮度保持輸送による 3 P L 事業 (物流事業者 F 社)	108
① 事業概要	108
② 事業内容	109
a. 3 P L 事業受託までの経緯	109
b. 3 P L 事業の内容	109
c. 3 P L 事業の特性	110
③ 今後の方針、課題	110
(7) 製品と包装資材加工をセットにした 3 P L 事業 (物流事業者 G 社)	111
① 事業概要	111
② 事業内容	113
a. 3 P L 事業受託までの経緯	113

b. 3PL事業の内容	113
c. 3PL事業の特性	115
③ 今後の方針、課題	115
(8) 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業（物流事業者H社）	116
① 事業概要	116
② 事業内容	117
a. 3PL事業受託までの経緯	117
b. 3PL事業の内容	117
c. 3PL事業の特性	118
③ 今後の方針、課題	118
第4章 3PL事業の成功事例のパターン化	119
1. 3PL事業の成功のポイントと留意点	119
(1) 3PL事業の成功のポイント	119
(2) 3PL事業の留意点	120
2. 地方における3PL事業の成功パターン	124
(1) 資材のJIT共同納品による3PL事業	125
① 成功パターンの概要	125
② 成功パターンの詳細	125
③ 成功パターンの効果	126
④ 成功のポイントと留意点	126
(2) 製品物流の一括受注を実施する3PL事業	127
① 成功パターンの概要	127
② 成功パターンの詳細	127
③ 成功パターンの効果	128
④ 成功のポイントと留意点	128
(3) 農産品物流の一括受注を実施する3PL事業	129
① 成功パターンの概要	129
② 成功パターンの詳細	129
③ 成功パターンの効果	130
④ 成功のポイントと留意点	130
(4) 製品と包装資材加工をセットにした3PL事業	131
① 成功パターンの概要	131
② 成功パターンの詳細	132
③ 成功パターンの効果	132

④ 成功のポイントと留意点	132
(5) 複数の製造工程と連携した3PL事業	134
① 成功パターンの概要	134
② 成功パターンの詳細	134
③ 成功パターンの効果	135
④ 成功のポイントと留意点	135
(6) 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業	136
① 成功パターンの概要	136
② 成功パターンの詳細	136
③ 成功パターンの効果	137
④ 成功のポイントと留意点	137
(7) 調査結果のまとめ	138
第5章 3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題と対応策	139

資料編

I. 地方における物流事業者の3PL事業の取り組み実態調査

アンケート調査票（物流事業者）…………… 1

II. 地方における物流施設誘致状況調査

アンケート調査票（地方公共団体）…………… 9

要 約 編

1. 調査目的・項目

(1) 調査目的

地域の特色に応じた3PL事業の成功要因をきめ細かに分析し、地方における3PL事業の成功事例のパターン化を行うことにより、地方部における3PL事業の促進のための環境整備を図ることを調査目的とする。また、3PL事業の核である倉庫業を取り巻く環境が大きく変化している中で、今後の課題について調査する。

(2) 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

- ・ 物流施設及び3PL事業の状況等に関する調査
- ・ 3PL事業による地域活性化に成功した事例の調査
- ・ 3PL事業の成功事例のパターン化
- ・ 3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題の整理と課題への対応策

2. 調査結果

(1) 物流施設及び3PL事業の状況等に関する調査

① 物流施設の分布状況と地域に与える影響調査

平成18年の事業所・企業統計調査データに基づき、都道府県に立地する輸送センター・配送センター・これらの車庫が物流施設であるとして、全国の物流施設の分布状況や物流施設の従業者数の傾向等を以下のとおりに分析、整理する。

- ・ 全国の業種別の物流施設数は、道路貨物運送業が67.4% (24,720件)を占めており、他業種に比べて多く、道路貨物運送業の物流施設の従業者数も74.2% (738,332人)と他業種を圧倒している(P7)。また、大都市圏に物流施設と従業者が集中しており、都道府県別の物流施設数、従業者数、人口は相互に強い相関がある(P9, 13, 17)。
- ・ 運輸に付帯するサービス業は物流施設1箇所当たり30.2人、道路貨物運送業は29.9人で、他業種に比べて5~10人多い。その理由として考えられるのは、多くの荷主企業の貨物を扱っているうえに、貨物輸送周辺業務まで広範囲に業務を請け負っていることが多いことがあげられる(P19)。
- ・ 物流施設1箇所当たりの従業者数が多い上位5県(神奈川県、愛知県、千葉県、埼玉県、兵庫県)をみると、人口が集中している大都市圏に多い。これは、人口が集中している地域は消費物資等の貨物の流動量が多く、それに伴って物流施設の規模も大きくなっていることと推察される(P20)。
- ・ 平成13年から平成18年の5年間で物流施設の立地件数は減少している。これは、ここ数年の3PL事業の拡大により、増加する流通加工業務に対応するため、施設の集約化、大型化していることが理由としてあげられる。施設数の7割を占めている道路貨物運送業も伸び率が0.94となり、平成13年から平成18年にかけて施設数が減少している(P24)。
- ・ 物流施設における従業員数の全国平均の伸び率(平成18年/平成13年)は0.91となり、平成13年から平成18年の5年間で物流施設の従業者数は減少している(P25)。
- ・ 過去5年の日本立地総覧(日本立地ニュース)に掲載されている物流施設計画によると、過去5年間に新たに計画された用地面積1,000㎡以上の物流施設は674件で、そのうち物流業が278件、製造業が116件、不動産業が96件などとなっている。業種別の物流施設1

- ・ 件当たりの建屋面積をみると、不動産業が72,303 m²で全業種平均の2.7倍であり、他の業種に比べて規模が大きい。また、計画されている物流施設の建屋面積の半分近くが、不動産業によるものである(P43)。
- ・ 過去5年間に新たに計画された件数が多い上位5位までの都道府県と計画数は、愛知県が68件、埼玉県が54件、千葉県が53件、兵庫県42件、東京が40件となり、大都市圏に集中していることがわかる(P43)。

② 3PL事業展開状況調査

大手物流企業主要事業所、3PL協会の会員事業者、倉庫協会会員企業及びトラック運送事業者等計2,000件を対象に、物流施設の所有と利用の分離、事業進展状況、荷主からの要請等の情報を得るためにアンケート調査（回答件数は417件）を行う。

調査項目は、3PL事業の実施内容、企業の3PL事業展開状況、物流総合効率化法の認知度、倉庫業のサービスや機能等の重要度、倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向、事業運営上の取り組み状況等である。アンケート調査結果は、以下のとおりである。

- ・ 回答事業者のうち、3PL事業を実施中の事業者が46.0%、検討中の事業者が9.2%、実施予定なしの事業者が44.8%であり、検討中までを含めると何らかの3PL事業に取り組んでいる事業者は、半数を超えている(P50)。回答事業者の3PL事業売上高の全売上高に占める割合の平均は、36.6%である(P51)。5年後における3PL事業の売上高の増減する事業内容のうち、「かなり増加」と「やや増加」を合わせた比率が高い事業は、流通加工(48.0%)、荷役(47.3%)、保管(44.7%)、輸送手配(41.2%)、貨物自動車輸送(37.4%)が上位5位までとなっている(P52)。
- ・ 3PL事業を展開するには、物流改善の提案に要する時間と人材が不足している(57.0%)、物流改善提案等のコンサル機能が弱い(44.4%)、コストダウンの要求に十分応えられない(42.5%)、標準的な改善効果算定の基準がない(42.5%)といった課題をあげた事業者が多い(P54)。
- ・ 地域の特産品の取扱い等、地域の特性を發揮した3PL事業の実施状況をみると、既に実施している事業者が6.5%、検討している事業者が4.8%であるが、残りの90%近くの事業者は地域の特性を發揮した3PL事業に取り組んでいない(P55)。しかし、地域の特性を發揮した3PL事業を「既に実施している」又は「検討している」事業者は、地域に密着した荷主企業の製品や農産物を扱った様々な3PL事業を実施している。例えば、農産物の保管、在庫管理、出庫管理、梱包作業を一貫して請け負う事業や石油コンビナートに集積している化学工場から出荷される化学石油製品の保管・輸出の業務を一括して受託する事業等である(P56)。
- ・ 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助を「利用したことがある」事業者は16.8%で、これに「利用することを検討中である」の15.3%を加えると32.1%になる(P64)。また、物流総合効率化法を知らない事業者が約30%を占めているので、物流事業者に対して、認知度を高める活動をさらに活発に実施することが必要である(P67)。

③ 自治体の物流施設誘致状況調査

都道府県及び政令指定都市を対象に物流施設誘致を目的とした施策の取り組み状況を把握する

ためにアンケート調査を実施する。

調査対象は、都道府県 47 件及び政令指定都市 17 件、計 64 箇所である。郵送でアンケート調査票を配布し、回答者数は 42 件である。

主な調査項目は、物流施設に対する誘致の意向、誘致したい物流施設、物流施設の誘致を目的とした支援策、物流総合効率化法の認知度、地域の特性を發揮した 3 P L 事業の取り組み等である。アンケート調査結果の概要は以下のとおりである。

- ・ 物流施設の誘致に前向きな自治体が全体の 6 割を超えている (P78)。誘致したい物流施設の上位は、「輸送業務に流通加工、梱包を加えて物流サービスを提供する物流施設」、「保管業務に在庫管理や流通加工等を組合せて物流サービスを提供する物流施設」、「在庫管理に情報サービス、受発注代行業務等を組合せて物流サービスを提供する物流施設」である (P79)。
- ・ 物流施設の誘致を目的とした支援策に前向きな自治体が 60% を占めており (P80)、物流総合効率化法の内容について理解している自治体は全体の 50% である (P83)。また、地域の特性を發揮した 3 P L 事業に取り組んでいる事業者がいると考えている自治体は 5% 程度である (P84)。
- ・ 自治体が物流施設を必要な施設と位置付ける理由は、「地域の経済・産業にとって必要であるから」、「物流」という機能は社会全体にとって必要であるから」などである (P86)。

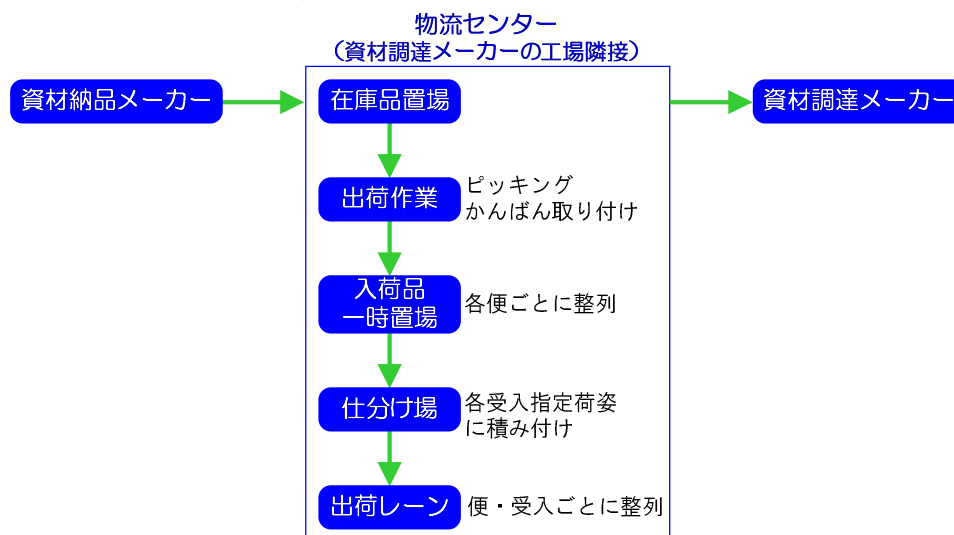
(2) 3 P L 事業の成功事例のパターン化

3 P L 事業により地域活性化に貢献していると想定できる物流事業者を中心に数社選定し、直接訪問して事業内容に関するヒアリングを行い、3 P L 事業の地域活性化事例として 8 事例を整理する。その結果に基づいて、地域活性化に成功した 3 P L 事業からみた成功のポイントや留意点を整理し、地方における物流事業者が取り組める 3 P L 事業の成功事例をもとにパターン化して次の 6 タイプを整理する。

資材の J I T 共同納品による 3 P L 事業 (P125)

物流事業者は、地元企業が集積している地域にある複数の資材納品メーカーから、ミルクランにより資材を回収して、物流センターに在庫として保管する。資材調達メーカーの工場の生産工程に合わせて、資材調達メーカーの工場に近接した物流センターから J I T で共同納品する。

資材の J I T 共同納品による 3 P L 事業の概要

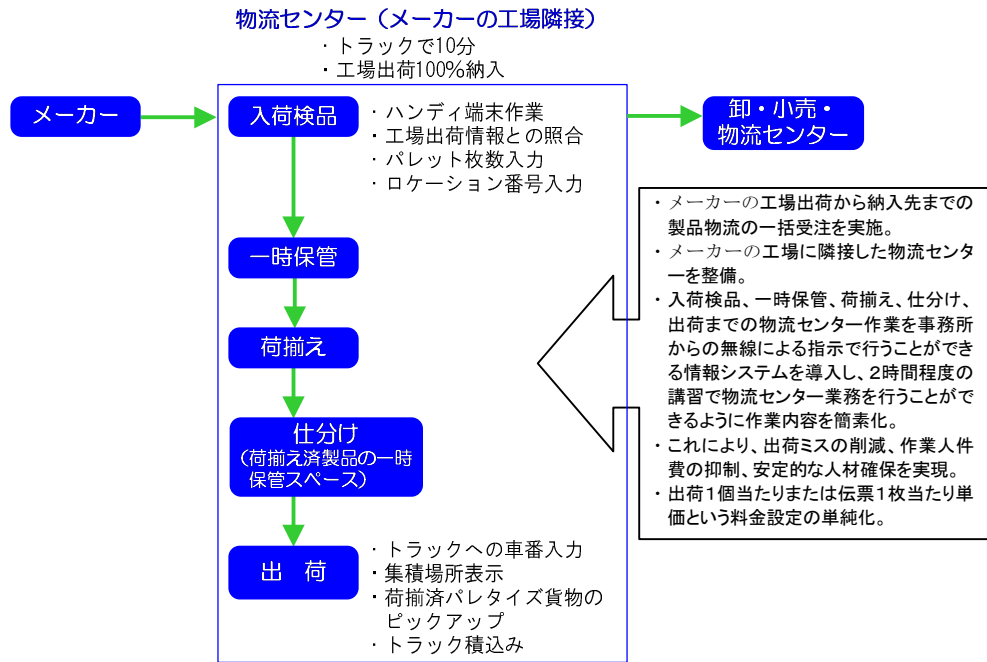


製品物流の一括受注を実施する3PL事業 (P127)

物流事業者は、メーカーから出荷された製品を、メーカーの工場に隣接して整備した物流センターまで輸送し、物流センターに工場在庫として保管する。物流センターでは、出荷指示に従って、製品のピッキング、仕分け、出荷の作業を行い、全国の納入先（卸し・小売り・物流センター）に製品を輸送する。

物流センターでは、入荷検品、一時保管、荷揃え、仕分け、出荷までの作業を事務所からの無線による指示で行うことができる情報システムを導入して、大幅な作業の簡素化、省力化、効率化を図ることが成功のポイントとなる。

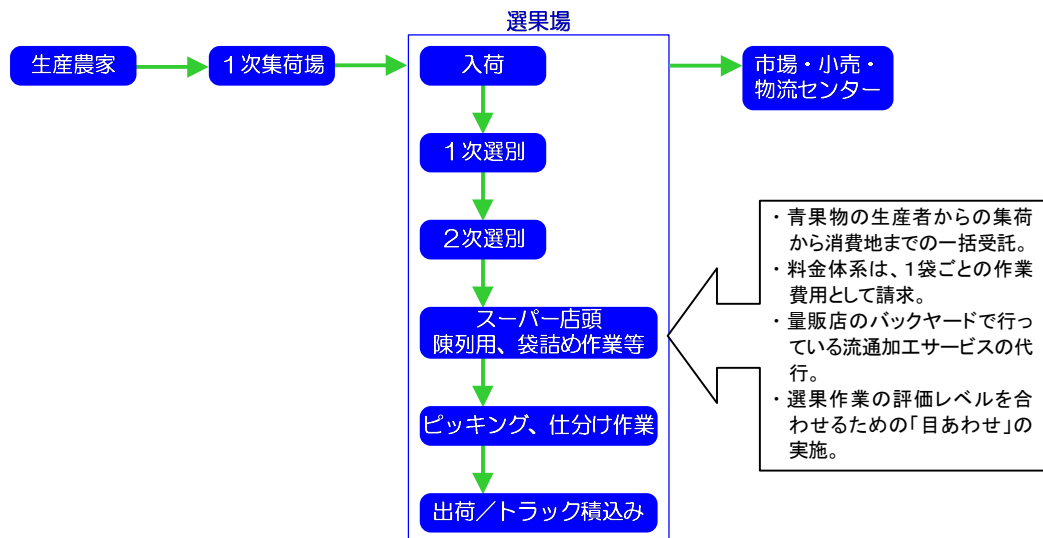
製品物流の一括受注を実施する3PL事業の概要



農産物物流の一括受注を実施する3PL事業 (P129)

物流事業者は、生産者（生産農家）からの農産物の集荷、選果場での選果作業、通常は量販店のバックヤードで行っている袋詰め等の流通加工、量販店の店舗・物流施設・市場までの輸送を一括して受託する。

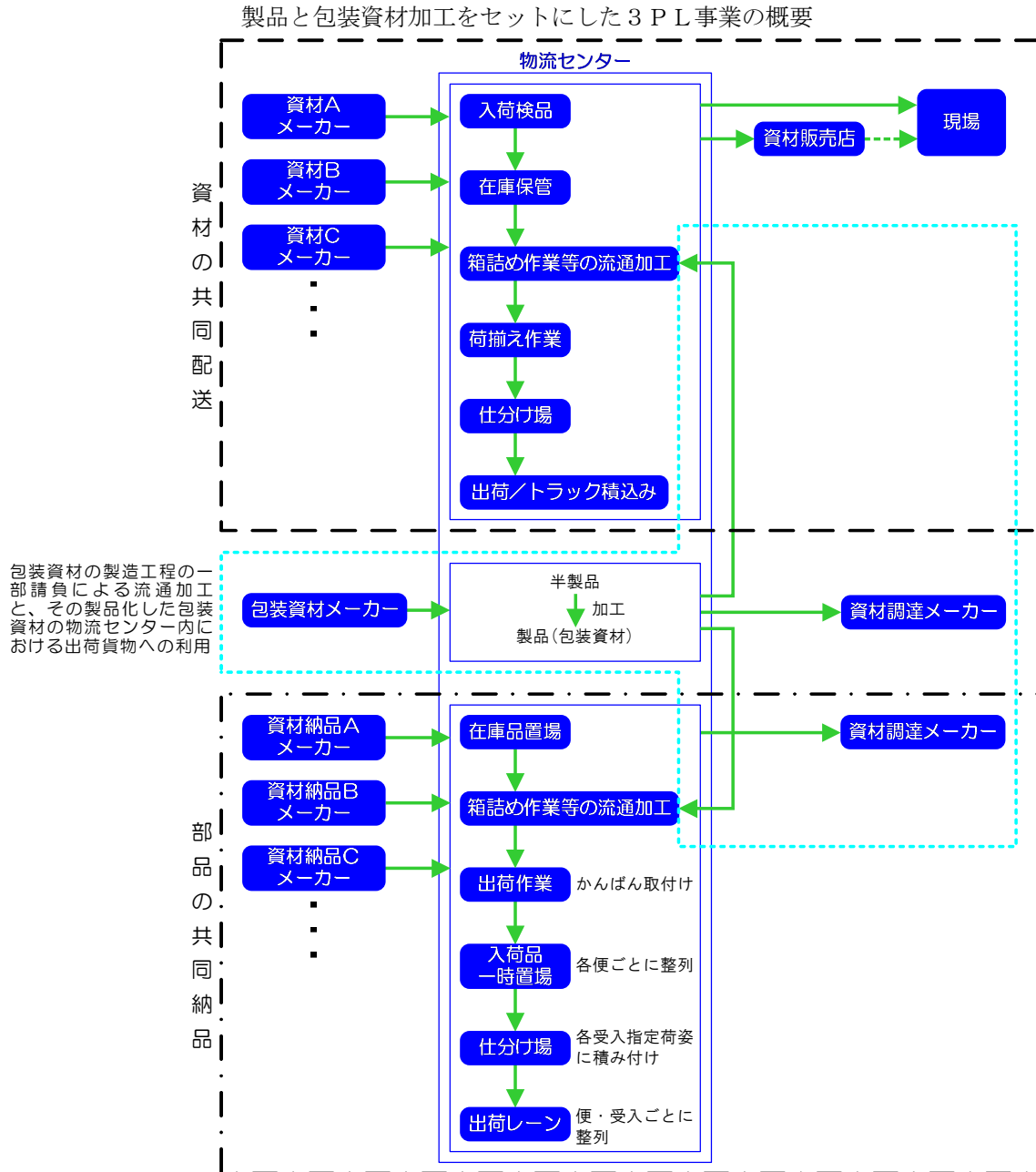
農産物物流の一括受注を実施する3PL事業の概要



製品と包装資材加工をセットにした3PL事業 (P131)

物流事業者は、工場が集積している地域に立地している物流センターを核にして、複数荷主の3PL事業において一括受注を実施するとともに、物流センターで加工した包装資材等の出荷製品への使用など、複数荷主の製品を効率的に利用する。

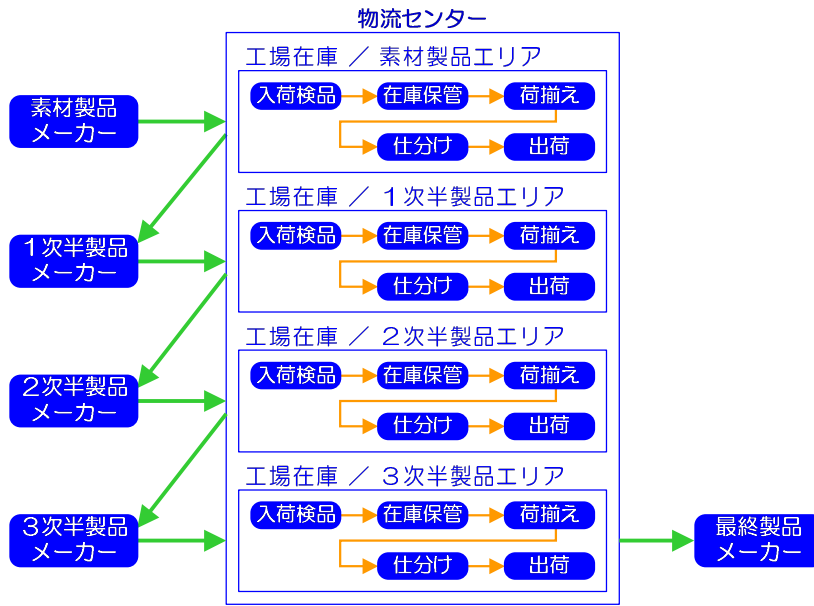
想定される3PL事業には、資材の共同配送、部品の共同納品、包装資材の製造工程の一部請負による流通加工と、その製品化した包装資材の物流センター内における出荷製品への利用等があげられる。



複数の製造工程と連携した3PL事業 (P134)

原材料を調達して素材製品を製造し、次に素材製品を調達して半製品（部品等）を製造し、さらに半製品（部品等）を調達して最終製品を製造する、というのが最終製品ができるまでの製造工程である。物流事業者は、こうした最終製品を製造するまでの製造段階ごとの工場への資材納入と工場からの資材供給を、物流センターが核になって、一括受注を実施する。

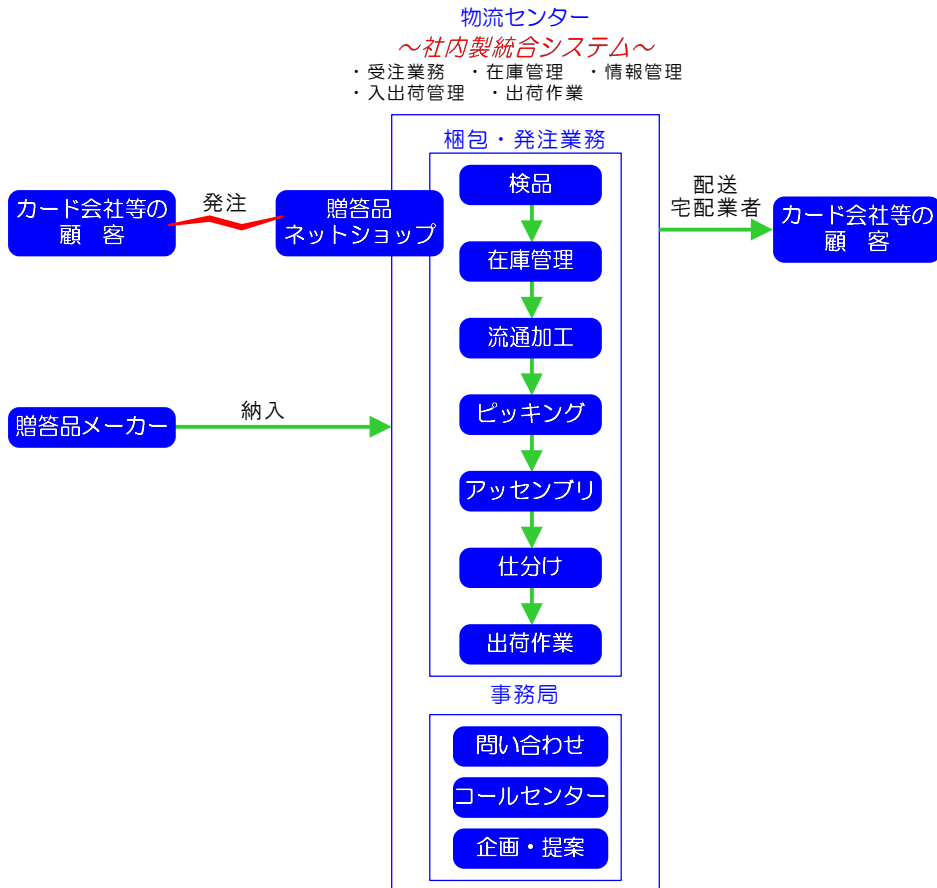
複数の製造工程と連携した3PL事業の概要



情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業 (P136)

物流事業者は、企画から物流までの過程において、高度な情報セキュリティを備えた総合的な物流サービスを提供する。カード会社や生命保険会社等の顧客がポイント景品を贈答品ネットショップで選んだ後、顧客に対してポイント景品を物流センターから宅配。顧客名簿は徹底した情報管理体制の下に置く。

情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業の概要



本 編

第1章 調査目的・項目・内容

1. 調査目的

近年、荷主の保管・輸配送・流通加工等物流をアウトソーシングするニーズの高まり等により、物流を一括して受託する3PL事業の認知度が高まってきており、事業も広がりを見せつつある。これに伴い、このような物流の中核となる倉庫においては、従来の保管機能に加え、製造ラベルの貼付といった流通加工や出荷先といった貨物情報の管理など機能の多様化が進み、コンプライアンスの確保など安心・安全への対応等のニーズへの対応も求められている。また、一括して受託する拠点として物流施設の集約化や、流通加工スペースの確保や大型トラック用バースの増設などの施設機能向上のための大型化も進んでおり、このような施設を円滑に確保するため、また、資産保有に関する企業の経営判断から、物流施設の所有と利用の分離も大きく進展している。

このように、3PL事業の核である倉庫業を取り巻く環境が大きく変化している中で、3PL事業を更に促進する観点から、今後の課題について調査する。

また、交通網の発達を背景に物流の効率化を図る観点から、広域的な物流拠点の集約化が進んでいる。このような拠点の集約に伴い、地方部における物流のスルー化が進展しており、特に物流事業者にとっては厳しい状況にある。しかしながら、地方部においても、例えば地産型の物品を取り扱うニーズは存在しており、実際に産地において保管・輸配送する拠点が整備されている事例もある。

このような地域の特色に応じた成功要因をきめ細かに分析し、地方における3PL事業の成功事例のパターン化を行うことにより、地方部における3PL事業の促進のための環境整備を図る。

2. 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

- ・ 物流施設及び3PL事業の状況等に関する調査
- ・ 3PL事業による地域活性化に成功した事例の調査
- ・ 3PL事業の成功事例のパターン化
- ・ 3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題の整理と課題への対応策

3. 調査内容

(1) 物流施設及び3PL事業の状況等に関する調査

① 物流施設の分布状況と地域に与える影響調査

a. 物流施設の分布状況

物流施設の分布状況は、平成18年の事業所・企業統計調査に基づき、都道府県に立地する輸送センター・配送センター・これらの車庫が物流施設であるとして、都道府県別の物流施設件数と従業員数を抽出、整理する。

i) 全国における物流施設数と従業者数の業種別構成

- ・ 全国の業種別物流施設数構成
- ・ 全国の物流施設の業種別従業者数構成

ii) 都道府県別の物流施設数と従業者数

- ・ 都道府県別の物流施設数
- ・ 物流施設の都道府県別の従業者数
- ・ 都道府県別物流施設数、従業者数、人口の回帰分析

iii) 物流施設1箇所当たりの従業者数

- ・ 物流施設1箇所当たりの業種別従業者数
- ・ 物流施設1箇所当たりの都道府県別従業者数
- ・ 物流施設1箇所当たりの都道府県別業種別従業者数

b. 物流施設の立地動向と施設計画

事業所・企業統計調査の平成13年と平成18年の物流施設の立地件数と従業員数の推移を都道府県別に調べて分析する。

このほか、過去5年の日本立地総覧（日本立地ニュース）に基づいて、計画されている物流施設を地域、業種、敷地面積（延べ床面積）等の動向、特徴を整理、分析する。

i) 平成13年と平成18年の事業所・企業統計調査データの分析

- ・ 物流施設の業種別立地件数及び従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）
- ・ 物流施設の都道府県別業種別立地件数及び従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）
- ・ 都道府県別物流施設数の伸び率（平成18年／平成13年）
- ・ 物流施設の都道府県別従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）

ii) 過去5年の日本立地総覧（日本立地ニュース）の分析

- ・ 過去5年における業種別の物流施設計画
- ・ 過去5年における都道府県別の物流施設計画

② 3 P L 事業展開状況調査

大手物流企業主要事業所、3 P L 協会の会員事業者、倉庫協会会員企業及びトラック運送事業者等を対象に、物流施設の所有と利用の分離、事業進展状況、荷主からの要請等の情報を得るためにアンケート調査を行う。

a. 調査対象と回答件数

調査対象は、大手物流企業の主要事業所 427 件、3 P L 協会の会員事業者 99 件、倉庫協会会員企業 1,000 件及びトラック運送事業者 474 件の計 2,000 件を抽出、配布し、そのうち未着が 21 件あり、最終の有効配付件数は 1,979 件である。

アンケート調査の回答件数は 417 件で回答率は 21.1%である。

b. 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

- ・ 会社概要、事業内容
- ・ 3 P L 事業の実施内容
- ・ 実施中の企業の 3 P L 事業展開状況
- ・ 実施中・検討中の企業の 3 P L 事業展開状況
- ・ 実施中・検討中・実施予定なしの企業の 3 P L 事業展開状況
- ・ 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助
- ・ 物流総合効率化法の認知度
- ・ 倉庫業のサービスや機能等の重要度
- ・ 倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向
- ・ 事業運営上の取り組み状況
- ・ 3 P L 事業を促進するための環境整備に関する行政への意見、要望

c. 調査方法

アンケート調査票を郵送により、平成 21 年 2 月に配付、回収を行った。

③ 自治体の物流施設誘致状況調査

都道府県及び政令指定都市を対象に物流施設誘致を目的とした施策の取り組み状況を把握するためにアンケート調査を実施する。

a. 調査対象

都道府県 47 件及び政令指定都市 17 件、計 64 箇所を抽出、配布し、このうち、平成 20 年度調査で回答を得ている地方自治体は、アンケート回答部署宛に配布した。アンケート調査の回答事業者数は 42 件、回答率は 65.6%である。

b. 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

- ・ 物流施設に対する誘致の意向
- ・ 誘致したい物流施設
- ・ 物流施設の誘致を目的とした支援策
- ・ 物流総合効率化法の認知度
- ・ 地域の特性を發揮した3PL事業の取り組み
- ・ 3PL事業等の物流事業の展開施策への取り組み意向
- ・ 物流施設の必要性和理由
- ・ 地域の特色に応じた3PL事業を促進するための環境整備への意見、要望

c. 調査方法

アンケート調査票を郵送により、平成21年2月に配付、回収を行った。

(2) 3PL事業による地域活性化に成功した事例の調査

アンケート調査結果、文献及び自治体HP等の情報に基づいて、3PL事業により地域活性化に貢献していると想定できる物流事業者を中心に数社選定し、直接訪問して事業内容に関するヒアリングを行い、3PL事業の地域活性化事例として取りまとめる。

① 調査対象

アンケート調査結果、文献及び自治体HP等の情報に基づいて、地域の特性や特産品等を活用している3PL事業、雇用の促進や地域経済に貢献している3PL事業等を実施している8事業者を選定し、ヒアリング調査を行う。

② 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

○事業概要

- ・ 荷主企業、取扱商品、物流施設、業務内容

○事業内容

- ・ 3PL事業受託までの経緯
- ・ 3PL事業の内容（発荷主と納入先の概要、発荷主から納入先までの物流フロー、物流センターの業務）
- ・ 3PL事業の特性

○今後の方針、課題

(3) 3PL事業の成功事例のパターン化

主に「(2) 3PL事業による地域活性化に成功した事例の調査」から得られた情報に基づいて、地域活性化に成功した3PL事業からみた成功のポイントや留意点を取りまとめる。また、地方における物流事業者が取り組める3PL事業の成功事例のパターン化を行う。

① 3PL事業の成功のポイントと留意点

(2) のヒアリング調査で得られた情報に基づいて、3PL事業の成功のポイントと留意点を整理する。

- ・ 3PL事業の成功のポイント
- ・ 3PL事業の留意点

② 地方における物流事業者が取り組める成功パターン

地方における物流事業者が取り組める3PL事業のモデルケースを(2)の成功事例をもとに、成功パターンとして以下の6タイプを一般化する。

- ・ 資材のJIT共同納品による3PL事業
- ・ 製品物流の一括受注を実施する3PL事業
- ・ 農産品物流の一括受注を実施する3PL事業
- ・ 製品と包装資材加工をセットにした3PL事業
- ・ 複数の製造工程と連携した3PL事業
- ・ 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業

(4) 3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題と対応策

3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題やその対応策について以下の項目に従って取りまとめる。

- ・ 倉庫の多機能化、安全性への国民の関心の高まり
- ・ 社会的責任の重要性にともなうコンプライアンス確保
- ・ 倉庫管理主任者の役割について
- ・ 倉庫業における安全マネジメント制度の導入について
- ・ 倉庫業者による賃貸物流施設の利用について
- ・ 3PL事業の新たな事業手法（利用倉庫制度）について

第2章 物流施設及び3PL事業の状況等に関する調査

1. 物流施設の分布状況と地域に与える影響調査

(1) 物流施設の分布状況

物流施設の分布状況は、平成18年の事業所・企業統計調査に基づき、製造業、道路貨物運送業、倉庫業、運輸に附帯するサービス業、卸売業、小売業の6業種の「輸送センター・配送センター・これらの車庫」が物流施設であると仮定して、都府県別の立地件数と従業員数を抽出、整理する。

なお、企業統計調査の事業所とは、経済活動の場所ごとの単位であって、原則として、①経済活動が、単一の経営主体のもとで一定の場所（一区画）を占めて行われていること、②物の生産や販売、サービスの提供が、従業者と設備を有して、継続的に行われていること、の2項目を備えているものをいう。企業統計調査の事業所の産業分類は、事業所の主な事業の種類（原則として過去1年間の収入額又は販売額の多いもの）により、日本標準産業分類（平成14年3月7日総務省告示第139号）に基づき分類している。

また、企業統計調査の従業者は、調査日現在、当該事業所に所属して働いているすべての人をいう。したがって、他の会社や下請先などの別経営の事業所へ派遣している人も含まれる。一方、当該事業所で働いている人であっても、他の会社や下請先などの別経営の事業所から派遣されているなど、当該事業所から賃金・給与（現物給与を含む。）を支給されていない人は従業者に含めない。

① 全国における物流施設数と従業者数の業種別構成

平成18年の事業所・企業統計調査データに基づいて、全国の物流施設数と物流施設の従業者数の業種別構成は、図表2-1-1、2-1-2に示すとおりである。

a. 全国の業種別物流施設数構成

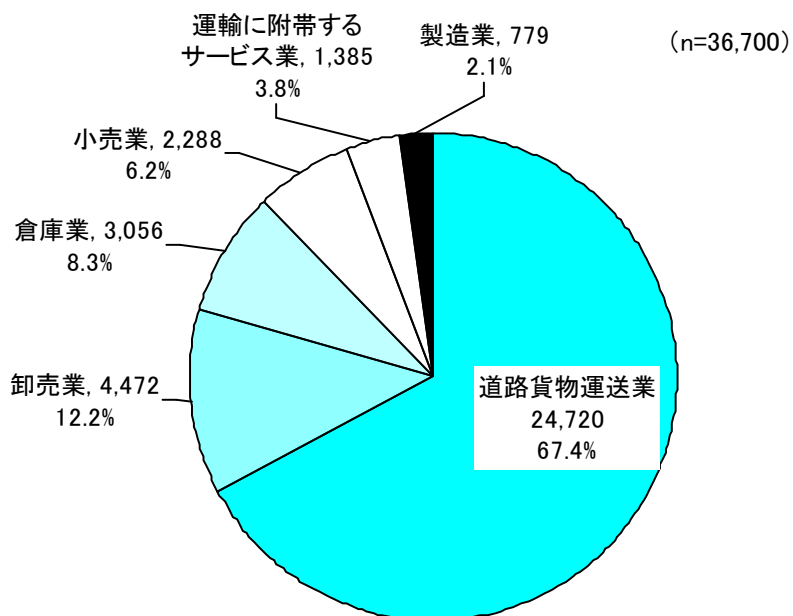
全国の物流施設（輸送センター・配送センター・これらの車庫）の立地件数は36,700件で、そのうち道路貨物運送業が67.4%（24,720件）、卸売業が12.2%（4,472件）、倉庫業が8.3%（3,056件）、小売業が6.2%（2,288件）と続き、道路貨物運送業の物流施設が他業種に比べて多いことがわかる。

b. 全国の物流施設の業種別従業者数構成

全国の物流施設における従業者数は99万4,845人で、そのうち道路貨物運送業が74.2%（738,332人）、卸売業が8.9%（88,412人）、倉庫業が6.1%（60,524人）、小売業が4.7%（46,453人）と続き、物流施設の道路貨物運送業の従業者が他業種

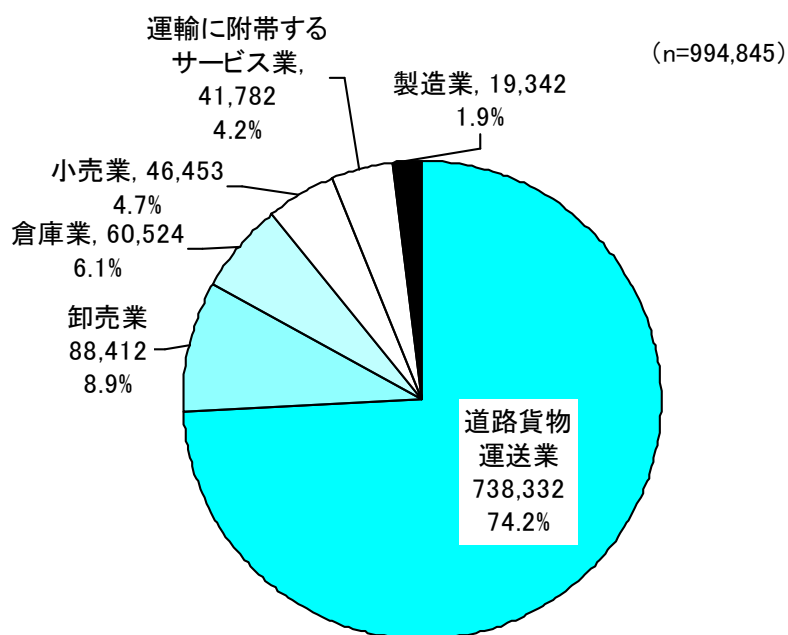
を圧倒している。

図表 2-1-1 業種別物流施設数の構成



出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

図表 2-1-2 物流施設の業種別従業者数の構成



出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

② 都府県別の物流施設数と従業者数

a. 都道府県別の物流施設数

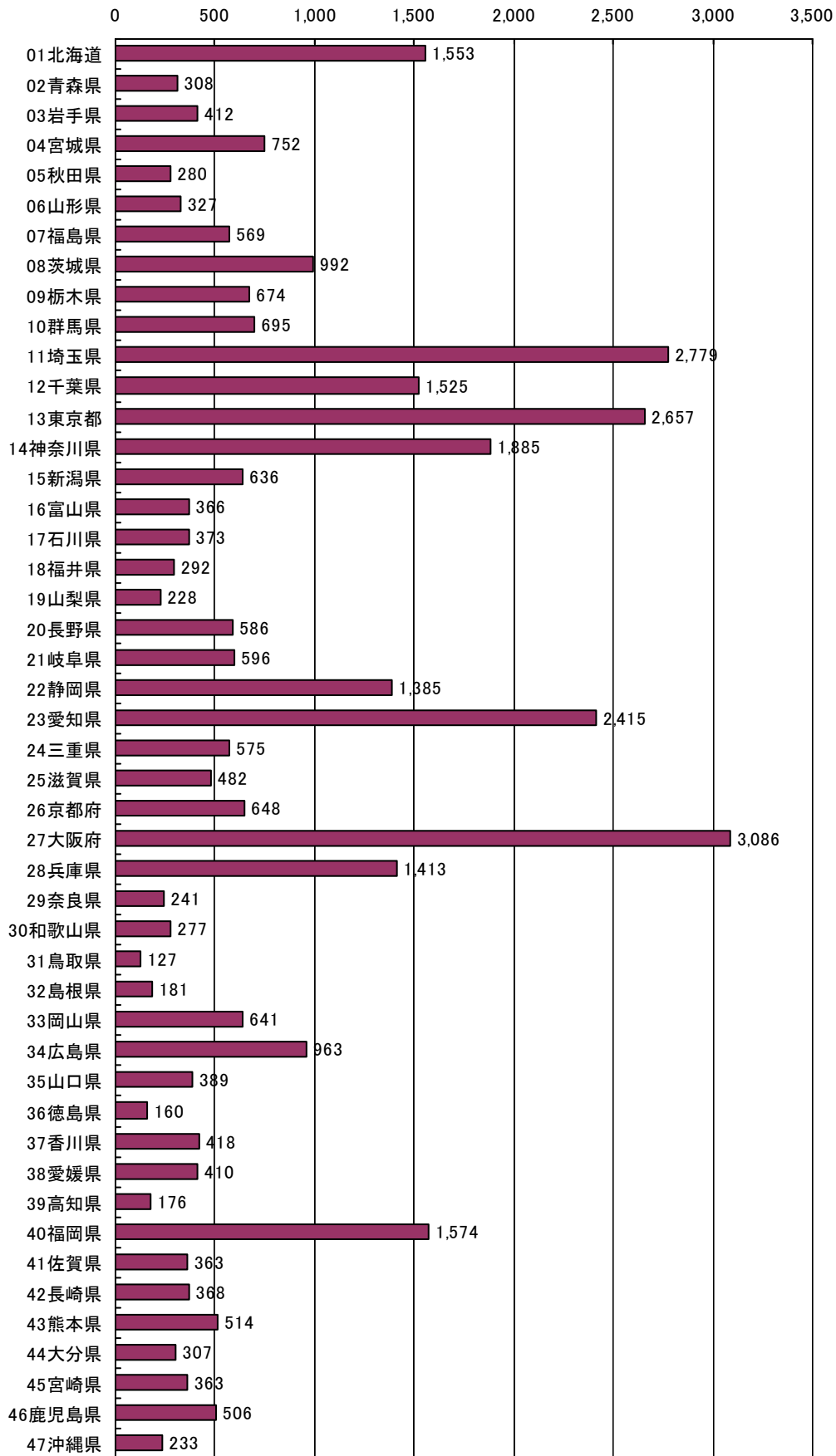
平成 18 年の事業所・企業統計調査データに基づく都道府県別物流施設数、都道府県別業種別物流施設構成、都道府県別業種別物流施設数は、図表 2-1-3～2-1-5 に示すとおりである。

物流施設数が多い都道府県は、大阪府が 3,086 件、埼玉県が 2,779 件、東京都が 2,657 件、愛知県が 2,415 件、神奈川県が 1,885 件となっており、大都市圏に物流施設が集中していることがわかる。このほかに 1,000 件以上立地している都道府県は、福岡県が 1,574 件、北海道が 1,553 件、千葉県が 1,525 件、兵庫県が 1,413 件、静岡県が 1,385 件となり、大都市圏に位置しているところに加えて、札幌市、福岡市等の地方ブロックの拠点都市がある広域的地方公共団体に多く立地している傾向がある。

一方、物流施設数が少ない都道府県は、鳥取県が 127 件、徳島県が 160 件、高知県が 176 件、島根県が 181 件、山梨県が 228 件となっている。このほかに、秋田県（280 件）、福井県（292 件）、奈良県（241 件）、和歌山県（277 件）、沖縄県（233 件）の物流施設数が 200 件台に止まっている。

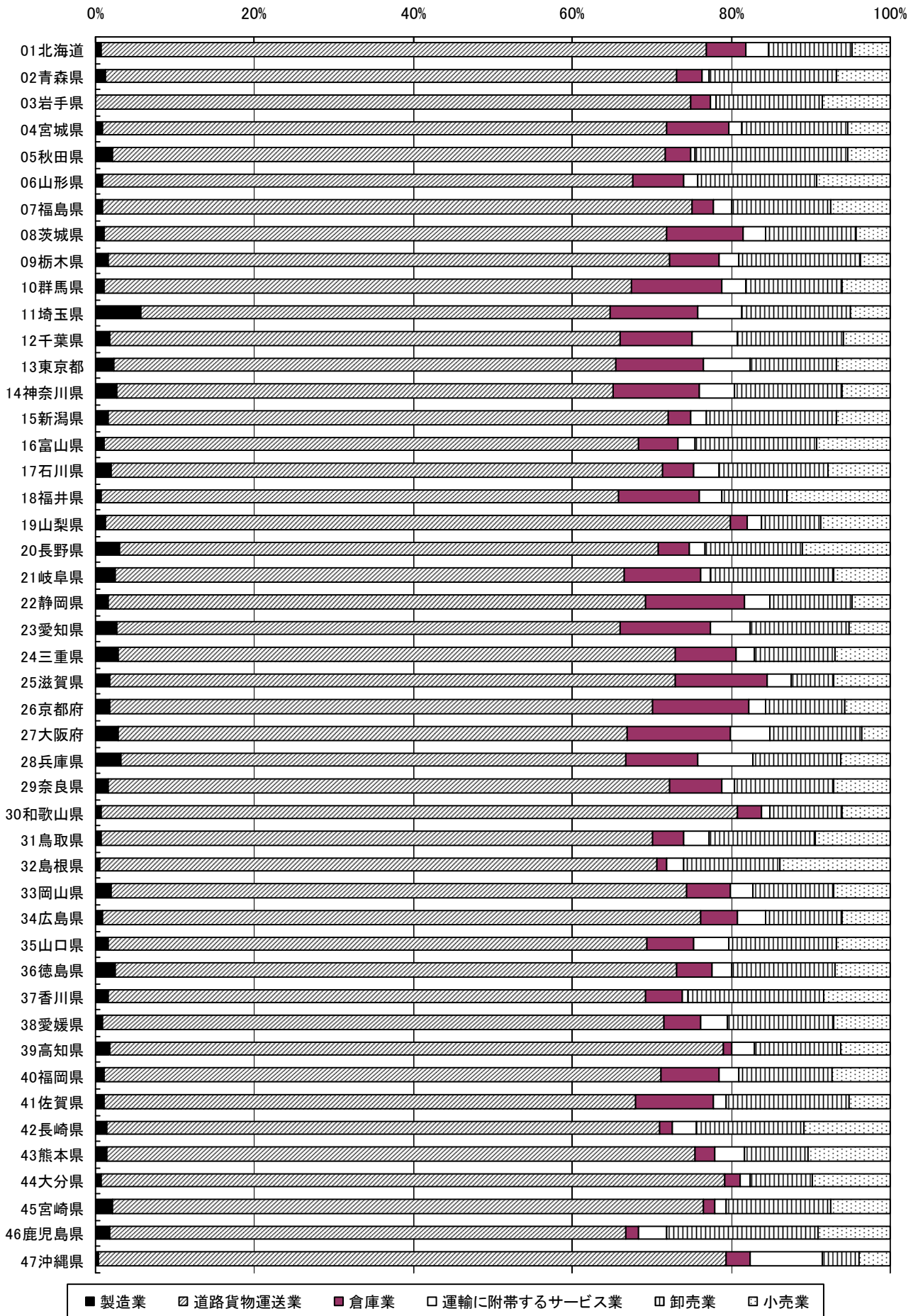
都道府県別業種別物流施設数構成をみると、いずれも業種別の物流施設数の構成は同様の傾向を示しており、道路貨物運送業が 7 割前後を占めている。その中で、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、愛知県、岐阜県、大阪府、兵庫県、鹿児島県の個々の都府県では道路貨物運送業の割合が低く、逆に、和歌山県、沖縄県では道路貨物運送業の割合が高い。

図表 2-1-3 都道府県別物流施設数



出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

図表 2-1-4 都道府県別業種別物流施設数構成



図表 2-1-5 都道府県別業種別物流施設数

H18	製造業	道路貨物 運送業	倉庫業	運輸に附帯 するサービ ス業	卸売業	小売業	計 (件)	人口 (人)
01北海道	12	1,182	77	44	163	75	1,553	5,601,000
02青森県	4	221	10	3	49	21	308	1,423,000
03岩手県	-	309	10	3	55	35	412	1,375,000
04宮城県	7	533	60	12	100	40	752	2,355,000
05秋田県	6	195	9	1	54	15	280	1,134,000
06山形県	3	218	21	6	49	30	327	1,208,000
07福島県	5	422	15	14	70	43	569	2,080,000
08茨城県	10	703	95	28	114	42	992	2,972,000
09栃木県	11	476	42	17	103	25	674	2,015,000
10群馬県	7	462	79	21	84	42	695	2,021,000
11埼玉県	157	1,645	303	154	380	140	2,779	7,071,000
12千葉県	27	980	138	88	202	90	1,525	6,074,000
13東京都	62	1,679	292	154	292	178	2,657	12,659,000
14神奈川県	51	1,177	203	84	255	115	1,885	8,830,000
15新潟県	10	448	19	12	104	43	636	2,418,000
16富山県	4	246	18	8	56	34	366	1,110,000
17石川県	7	259	15	12	51	29	373	1,172,000
18福井県	2	190	30	8	24	38	292	819,000
19山梨県	3	179	5	4	17	20	228	880,000
20長野県	18	397	23	11	72	65	586	2,189,000
21岐阜県	15	382	57	7	93	42	596	2,105,000
22静岡県	23	935	174	44	143	66	1,385	3,797,000
23愛知県	64	1,529	277	120	301	124	2,415	7,308,000
24三重県	16	403	44	14	58	40	575	1,873,000
25滋賀県	9	343	55	15	26	34	482	1,389,000
26京都府	11	443	79	13	65	37	648	2,643,000
27大阪府	86	1,977	401	157	354	111	3,086	8,815,000
28兵庫県	44	898	130	96	157	88	1,413	5,590,000
29奈良県	4	170	16	4	30	17	241	1,416,000
30和歌山県	2	222	8	3	25	17	277	1,028,000
31鳥取県	1	88	5	4	17	12	127	604,000
32島根県	1	127	2	4	22	25	181	737,000
33岡山県	12	465	35	18	65	46	641	1,955,000
34広島県	8	725	45	34	93	58	963	2,875,000
35山口県	6	264	23	17	53	26	389	1,483,000
36徳島県	4	113	7	4	21	11	160	805,000
37香川県	7	282	20	3	71	35	418	1,009,000
38愛媛県	4	289	19	14	55	29	410	1,460,000
39高知県	3	136	2	5	19	11	176	789,000
40福岡県	17	1,104	113	41	184	115	1,574	5,054,000
41佐賀県	4	243	35	6	56	19	363	863,000
42長崎県	5	256	6	11	50	40	368	1,466,000
43熊本県	7	381	13	19	41	53	514	1,836,000
44大分県	2	241	6	4	24	30	307	1,206,000
45宮崎県	8	270	5	5	48	27	363	1,148,000
46鹿児島県	9	329	8	18	96	46	506	1,743,000
47沖縄県	1	184	7	21	11	9	233	1,368,000
合計	779	24,720	3,056	1,385	4,472	2,288	36,700	127,770,000

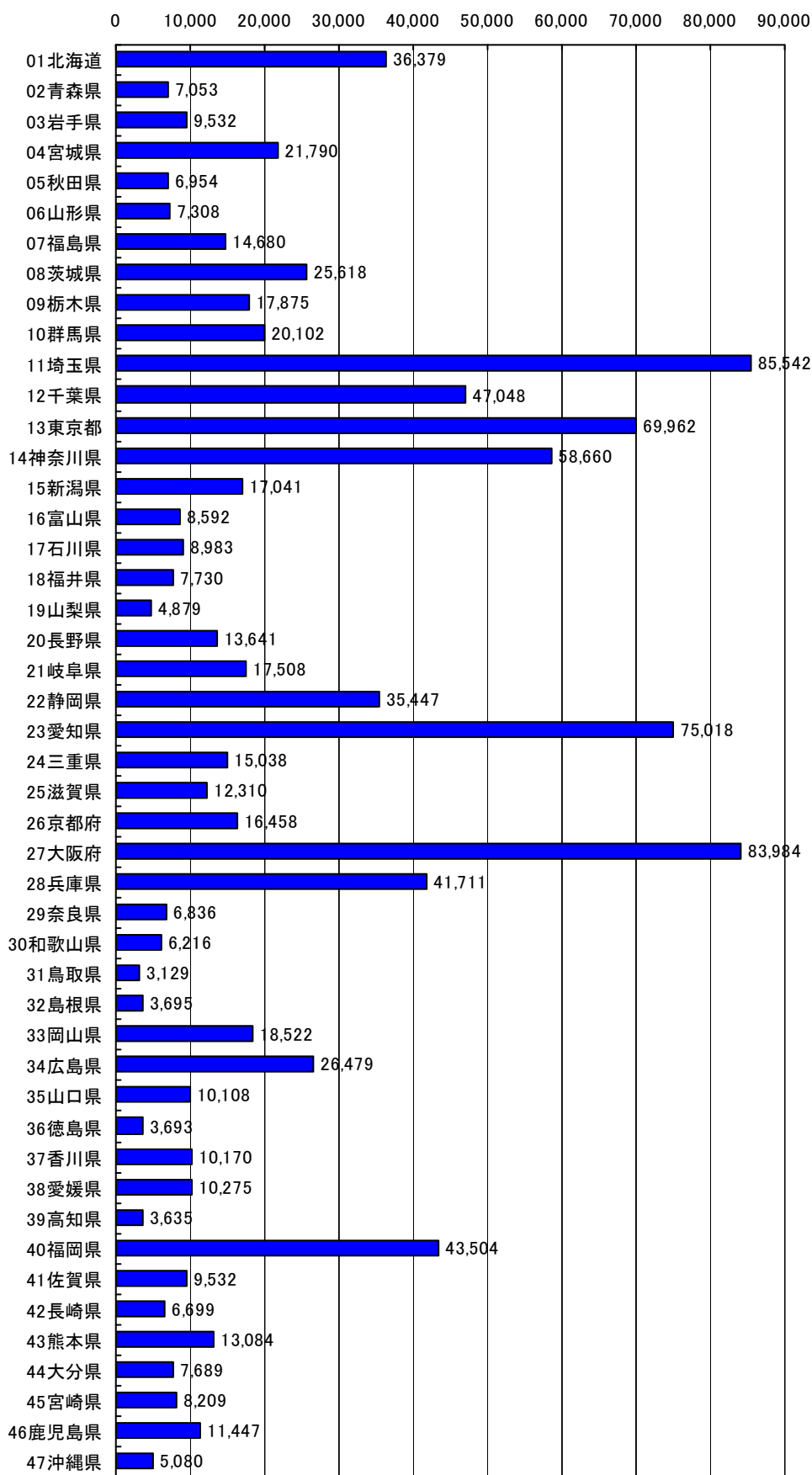
出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

b. 都道府県別の物流施設の従業者数

平成 18 年の事業所・企業統計調査データに基づく物流施設における都道府県別従業者数、都道府県別業種別従業者数構成、都道府県別業種別従業者数は、図表 2-1-6～2-1-8 に示すとおりである。

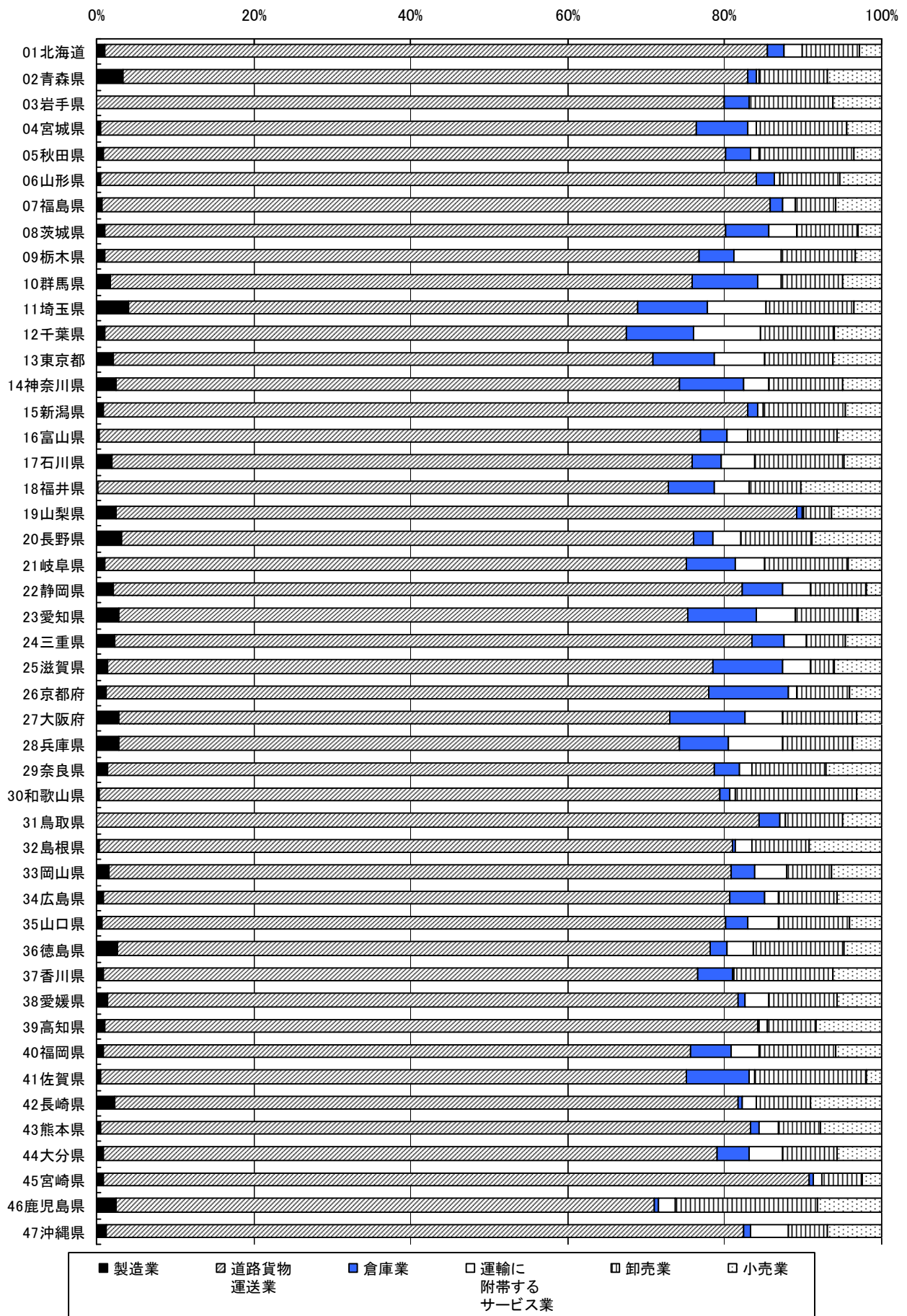
物流施設の従業者数が多い都道府県は、埼玉県が 85,542 人、大阪府が 83,984 人、愛知県が 75,018 人、東京都が 69,962 人、神奈川県が 58,660 人、千葉県が 47,048 人となっており、大都市圏に物流施設と従業者が集中していることがわかる。

図表 2-1-6 物流施設の都道府県別従業者数



出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

図表 2-1-7 物流施設の都道府県別業種別従業者数構成



図表 2-1-8 物流施設の都道府県別業種別従業者数

(人)

H18	製造業	道路貨物 運送業	倉庫業	運輸に 附帯する サービス業	卸売業	小売業	計	人口
01北海道	384	30,720	784	808	2,663	1,020	36,379	5,601,000
02青森県	236	5,617	67	26	614	493	7,053	1,423,000
03岩手県	-	7,627	291	13	1,006	595	9,532	1,375,000
04宮城県	127	16,512	1,437	244	2,514	956	21,790	2,355,000
05秋田県	62	5,510	218	76	843	245	6,954	1,134,000
06山形県	33	6,101	178	52	558	386	7,308	1,208,000
07福島県	99	12,497	244	228	756	856	14,680	2,080,000
08茨城県	288	20,243	1,381	913	2,011	782	25,618	2,972,000
09栃木県	191	13,511	793	1,080	1,686	614	17,875	2,015,000
10群馬県	364	14,877	1,679	606	1,574	1,002	20,102	2,021,000
11埼玉県	3,521	55,461	7,516	6,466	9,501	3,077	85,542	7,071,000
12千葉県	496	31,256	3,974	4,059	4,421	2,842	47,048	6,074,000
13東京都	1,532	48,063	5,398	4,543	6,131	4,295	69,962	12,659,000
14神奈川県	1,472	42,103	4,818	1,858	5,499	2,910	58,660	8,830,000
15新潟県	155	13,989	195	128	1,775	799	17,041	2,418,000
16富山県	33	6,580	289	227	971	492	8,592	1,110,000
17石川県	173	6,635	340	382	1,016	437	8,983	1,172,000
18福井県	7	5,628	445	342	515	793	7,730	819,000
19山梨県	124	4,228	32	12	175	308	4,879	880,000
20長野県	447	9,920	346	476	1,232	1,220	13,641	2,189,000
21岐阜県	181	12,974	1,083	647	1,887	736	17,508	2,105,000
22静岡県	736	28,395	1,815	1,321	2,461	719	35,447	3,797,000
23愛知県	2,174	54,261	6,583	3,800	5,937	2,263	75,018	7,308,000
24三重県	334	12,212	628	424	753	687	15,038	1,873,000
25滋賀県	183	9,489	1,085	442	367	744	12,310	1,389,000
26京都府	205	12,622	1,665	180	1,121	665	16,458	2,643,000
27大阪府	2,332	58,960	8,012	4,143	7,836	2,701	83,984	8,815,000
28兵庫県	1,166	29,823	2,599	2,869	3,707	1,547	41,711	5,590,000
29奈良県	95	5,290	216	100	654	481	6,836	1,416,000
30和歌山県	25	4,909	84	41	958	199	6,216	1,028,000
31鳥取県	1	2,637	86	20	230	155	3,129	604,000
32島根県	10	2,981	13	79	272	340	3,695	737,000
33岡山県	288	14,686	556	766	1,050	1,176	18,522	1,955,000
34広島県	245	21,117	1,149	508	1,949	1,511	26,479	2,875,000
35山口県	73	8,028	279	405	908	415	10,108	1,483,000
36徳島県	100	2,786	76	128	424	179	3,693	805,000
37香川県	97	7,694	452	16	1,275	636	10,170	1,009,000
38愛媛県	151	8,241	103	303	887	590	10,275	1,460,000
39高知県	38	3,024	7	37	224	305	3,635	789,000
40福岡県	402	32,506	2,214	1,583	4,282	2,517	43,504	5,054,000
41佐賀県	55	7,105	764	74	1,343	191	9,532	863,000
42長崎県	150	5,325	31	119	470	604	6,699	1,466,000
43熊本県	79	10,827	124	335	686	1,033	13,084	1,836,000
44大分県	70	6,003	324	321	533	438	7,689	1,206,000
45宮崎県	67	7,391	40	90	414	207	8,209	1,148,000
46鹿児島県	277	7,846	64	247	2,075	938	11,447	1,743,000
47沖縄県	64	4,122	47	245	248	354	5,080	1,368,000
合計	19,342	738,332	60,524	41,782	88,412	46,453	994,845	127,770,000

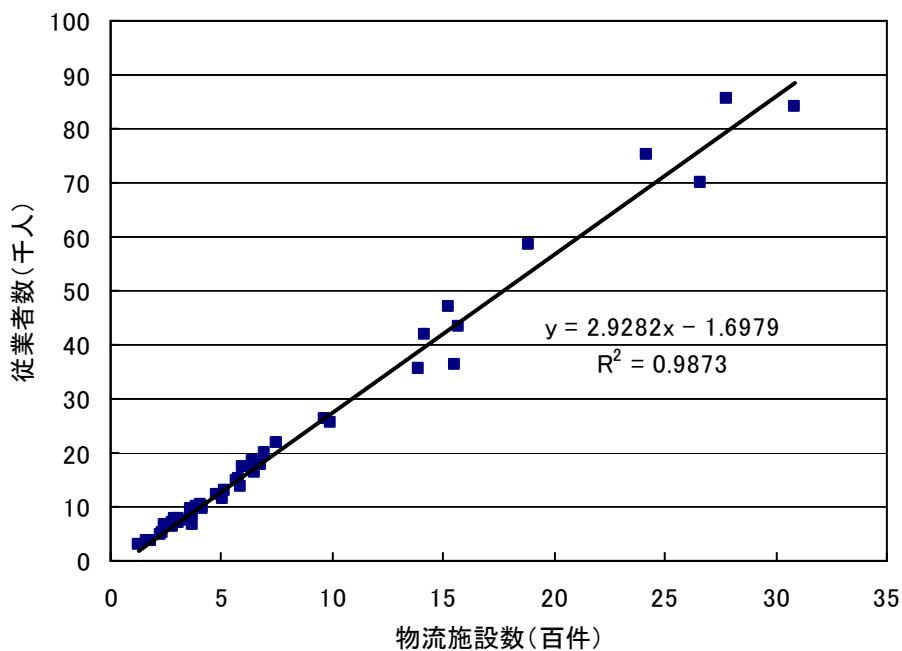
出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

c. 都道府県別の物流施設数、従業者数、人口の回帰分析

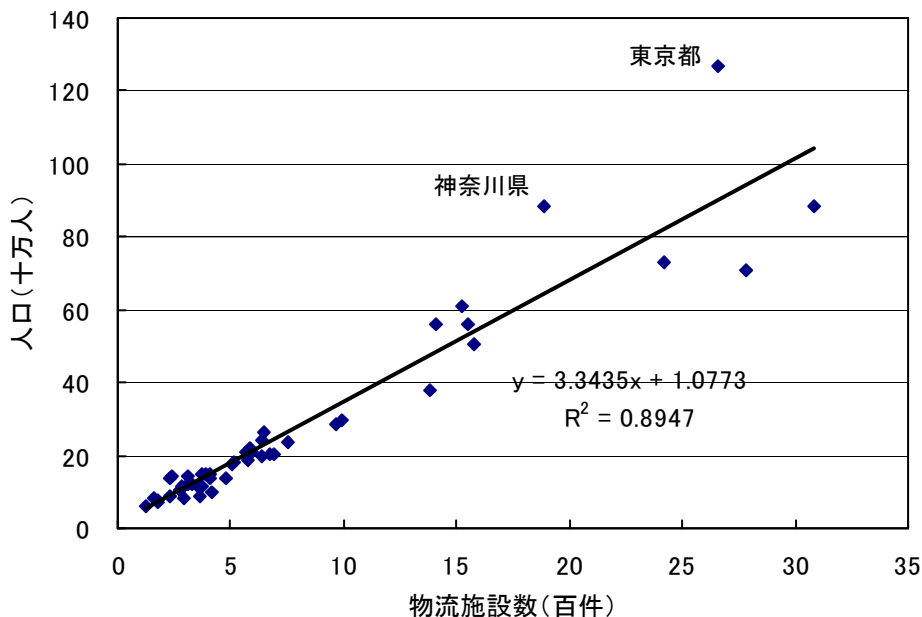
都道府県別の物流施設数と従業者数の関係は、図表 2-1-9、物流施設数と人口の関係は、図表 2-1-10、従業者数と人口の関係は、図表 2-1-11 のとおりである。

これらを見ると、決定係数 R^2 値が、物流施設数と従業者数では 0.987、物流施設数と人口では 0.895、従業者数と人口では 0.872 となり、それぞれ強い相関があることを示している。ただし、東京都と神奈川県では、人口に比べて物流施設数や物流従業者数が少ない。

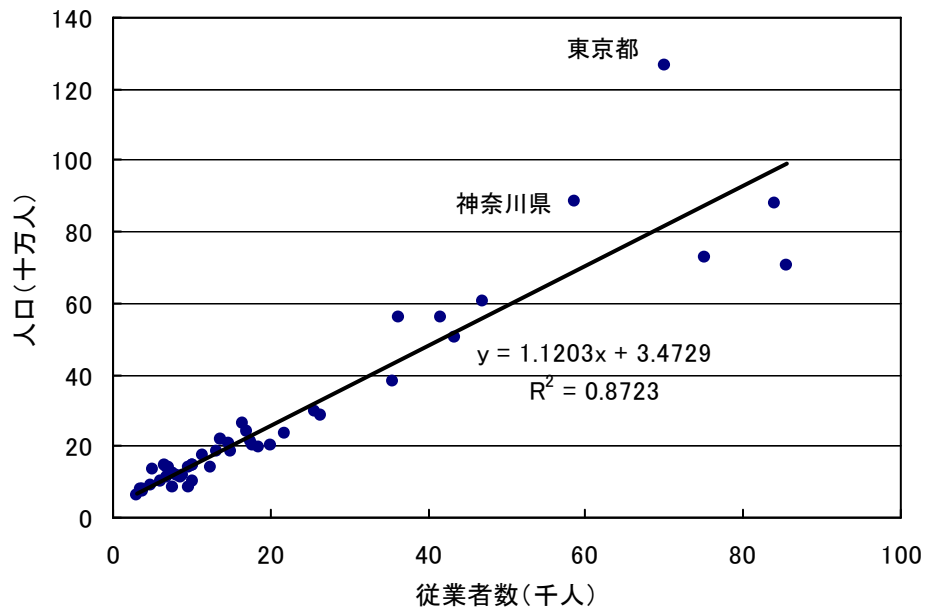
図表 2-1-9 物流施設数と従業者数の回帰分析



図表 2-1-10 物流施設数と人口の回帰分析



図表 2-1-11 物流従業者数と人口の回帰分析



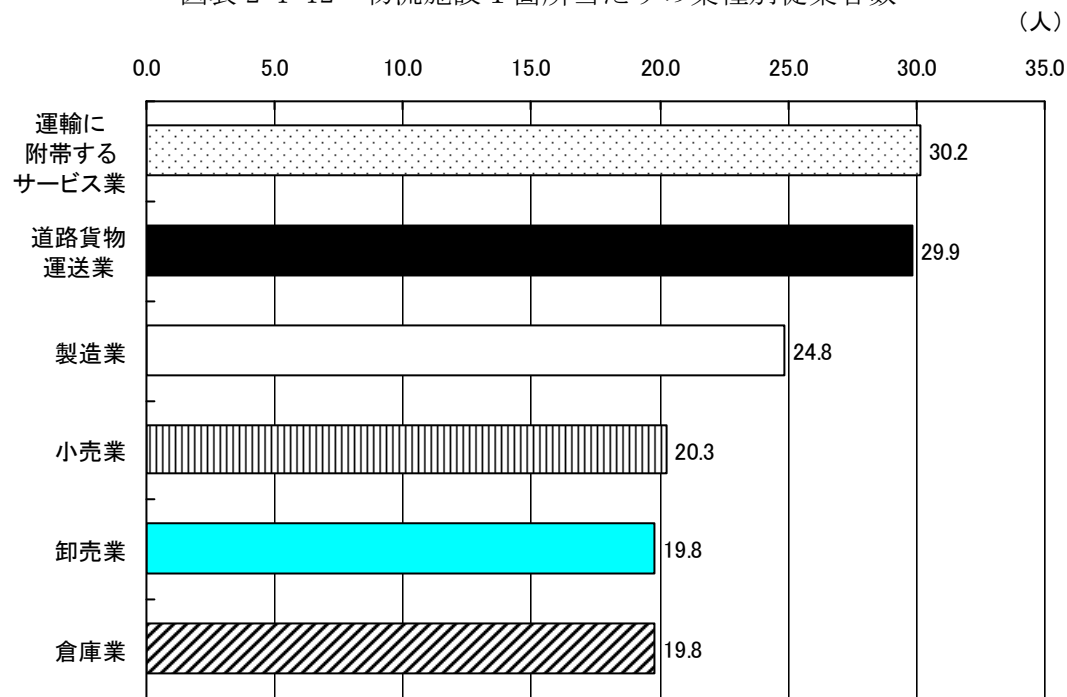
③ 物流施設 1 箇所当たりの従業者数

a. 物流施設 1 箇所当たりの業種別従業者数

平成 18 年の事業所・企業統計調査データによる物流施設 1 箇所当たりの業種別従業者数は図表 2-1-12 に示すとおりである。

これをみると、運輸に附帯するサービス業は物流施設 1 箇所当たり 30.2 人、道路貨物運送業は 29.9 人、製造業は 24.8 人、小売業は 20.3 人、卸売業は 19.8 人、倉庫業は 19.8 人となり、運輸に附帯するサービス業と道路貨物運送業が雇用している従業者が他の業種に比べて 5～10 人多くなっている。これは、運輸に附帯するサービス業と道路貨物運送業の物流施設は、他の業種に比べて多くの荷主企業の貨物を扱っているのに加え、値札付け等の流通加工まで請負っているため、物流施設 1 箇所当たりの従業者が多い傾向になっている。

図表 2-1-12 物流施設 1 箇所当たりの業種別従業者数



注：「運輸に附帯するサービス業」は、鉄道、自動車、船舶及び航空機による運送に附帯するサービスを行う事業所（日本標準産業分類（平成 14 年 3 月改訂））。具体的には、港湾運送業、貨物運送取扱業（集配利用運送業を除く）、運送代理店、梱包業、運輸施設提供業等が含まれる。

出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

b. 物流施設 1 箇所当たりの従業者数（都道府県別）

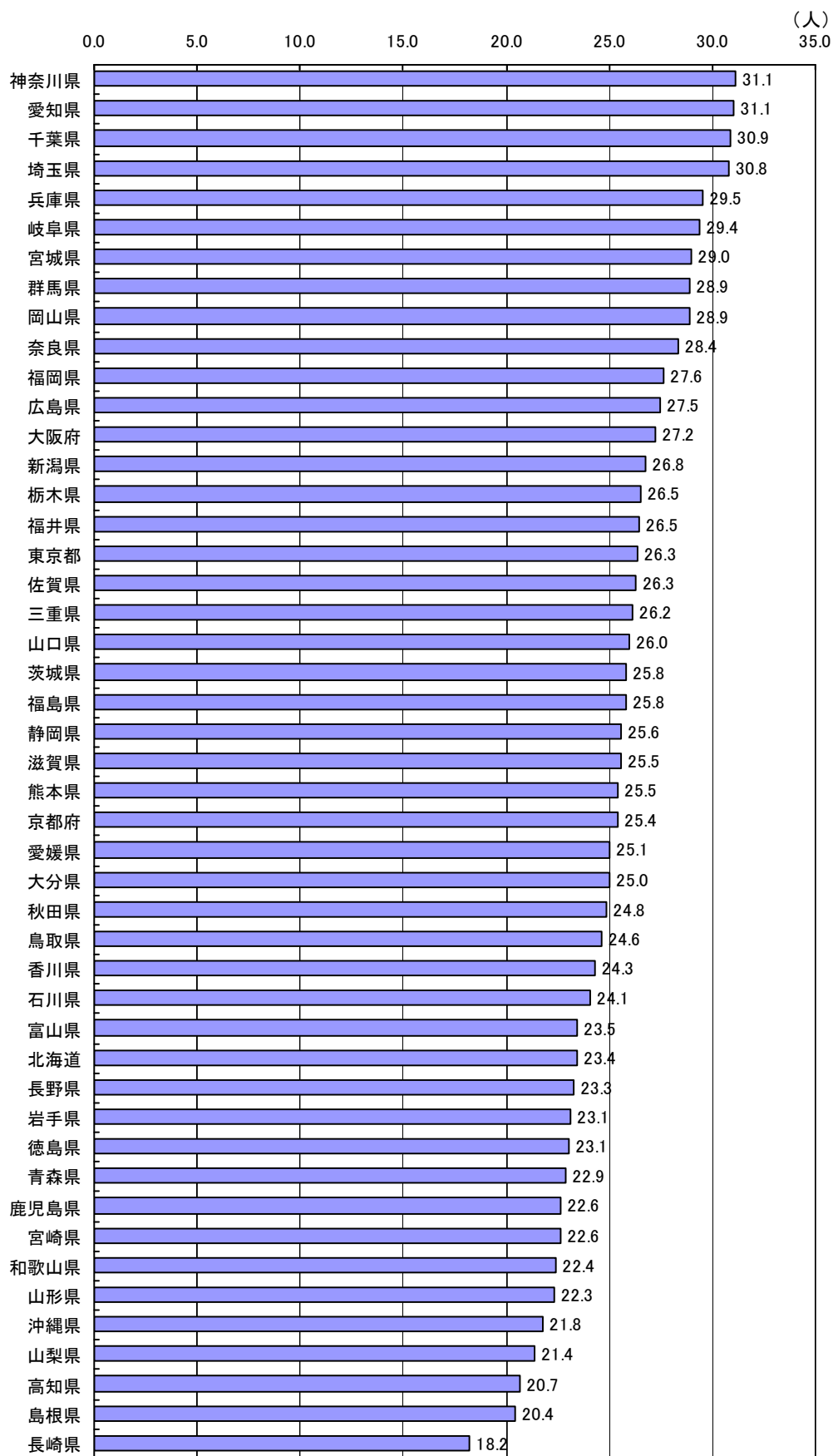
平成 18 年の事業所・企業統計調査データによる物流施設 1 箇所当たりの都道府県別従業者数は図表 2-1-13 に示すとおりである。

これをみると、埼玉県（30.8 人）、千葉県（30.9 人）、神奈川県（31.1 人）、愛知県（31.1 人）の 4 県が、物流施設 1 箇所当たり従業者数が 30 人を超えている。このほか、物流施設 1 箇所当たり従業者数が 28 人以上のところは、宮城県（29.0 人）、群馬県（28.9 人）、岐阜県（29.4 人）、兵庫県（29.5 人）、岡山県（28.9 人）、奈良県（28.4 人）となっている。

一方、長崎県は物流施設 1 箇所当たり従業者数が 18.2 人と最も少なく、このほか、22 人未満のところは、山梨県（21.4 人）、島根県（20.4 人）、高知県（20.7 人）、沖縄県（21.8 人）である。

物流施設 1 箇所当たりの従業者数が多い上位 5 県（神奈川県、愛知県、千葉県、埼玉県、兵庫県）をみると、人口が集中している大都市圏に多い。一方、物流施設 1 箇所当たりの従業者数が少ない都道府県は人口が少ない地域に多い。これは、人口が集中しているため消費物資等の貨物の流動量が多く、それに伴って物流施設の規模も大きくなっていることと推察される。

図表 2-1-13 物流施設 1 箇所当たりの従業者数（都道府県別）



出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

c. 物流施設 1 箇所当たりの業種別従業者数（都道府県別）

物流施設 1 箇所当たりの都道府県別業種別従業者数は図表 2-1-14 に示す。

主な業種をみると、道路貨物運送業では、神奈川県が 35.8 人が最大で、長崎県の 20.8 人が最小であり、その他の都道府県の物流施設 1 箇所当たり従業者数は全てこの範囲内にある。倉庫業では、大分県が 54.0 人が最大で、最小が高知県の 3.5 人であり、地域でバラツキが大きい。卸売業では、和歌山県が 38.3 人が最大で、最小が宮崎県の 8.6 人であり、倉庫業と同様に地域でバラツキが大きい。

図表 2-1-14 物流施設 1 箇所当たりの業種別従業者数（都道府県別）

H18	製造業	道路貨物 運送業	倉庫業	運輸に 附帯する サービス業	卸売業	小売業	県別平均
北海道	32.0	26.0	10.2	18.4	16.3	13.6	23.4
青森県	59.0	25.4	6.7	8.7	12.5	23.5	22.9
岩手県	-	24.7	29.1	4.3	18.3	17.0	23.1
宮城県	18.1	31.0	24.0	20.3	25.1	23.9	29.0
秋田県	10.3	28.3	24.2	76.0	15.6	16.3	24.8
山形県	11.0	28.0	8.5	8.7	11.4	12.9	22.3
福島県	19.8	29.6	16.3	16.3	10.8	19.9	25.8
茨城県	28.8	28.8	14.5	32.6	17.6	18.6	25.8
栃木県	17.4	28.4	18.9	63.5	16.4	24.6	26.5
群馬県	52.0	32.2	21.3	28.9	18.7	23.9	28.9
埼玉県	22.4	33.7	24.8	42.0	25.0	22.0	30.8
千葉県	18.4	31.9	28.8	46.1	21.9	31.6	30.9
東京都	24.7	28.6	18.5	29.5	21.0	24.1	26.3
神奈川県	28.9	35.8	23.7	22.1	21.6	25.3	31.1
新潟県	15.5	31.2	10.3	10.7	17.1	18.6	26.8
富山県	8.3	26.7	16.1	28.4	17.3	14.5	23.5
石川県	24.7	25.6	22.7	31.8	19.9	15.1	24.1
福井県	3.5	29.6	14.8	42.8	21.5	20.9	26.5
山梨県	41.3	23.6	6.4	3.0	10.3	15.4	21.4
長野県	24.8	25.0	15.0	43.3	17.1	18.8	23.3
岐阜県	12.1	34.0	19.0	92.4	20.3	17.5	29.4
静岡県	32.0	30.4	10.4	30.0	17.2	10.9	25.6
愛知県	34.0	35.5	23.8	31.7	19.7	18.3	31.1
三重県	20.9	30.3	14.3	30.3	13.0	17.2	26.2
滋賀県	20.3	27.7	19.7	29.5	14.1	21.9	25.5
京都府	18.6	28.5	21.1	13.8	17.2	18.0	25.4
大阪府	27.1	29.8	20.0	26.4	22.1	24.3	27.2
兵庫県	26.5	33.2	20.0	29.9	23.6	17.6	29.5
奈良県	23.8	31.1	13.5	25.0	21.8	28.3	28.4
和歌山県	12.5	22.1	10.5	13.7	38.3	11.7	22.4
鳥取県	1.0	30.0	17.2	5.0	13.5	12.9	24.6
島根県	10.0	23.5	6.5	19.8	12.4	13.6	20.4
岡山県	24.0	31.6	15.9	42.6	16.2	25.6	28.9
広島県	30.6	29.1	25.5	14.9	21.0	26.1	27.5
山口県	12.2	30.4	12.1	23.8	17.1	16.0	26.0
徳島県	25.0	24.7	10.9	32.0	20.2	16.3	23.1
香川県	13.9	27.3	22.6	5.3	18.0	18.2	24.3
愛媛県	37.8	28.5	5.4	21.6	16.1	20.3	25.1
高知県	12.7	22.2	3.5	7.4	11.8	27.7	20.7
福岡県	23.6	29.4	19.6	38.6	23.3	21.9	27.6
佐賀県	13.8	29.2	21.8	12.3	24.0	10.1	26.3
長崎県	30.0	20.8	5.2	10.8	9.4	15.1	18.2
熊本県	11.3	28.4	9.5	17.6	16.7	19.5	25.5
大分県	35.0	24.9	54.0	80.3	22.2	14.6	25.0
宮崎県	8.4	27.4	8.0	18.0	8.6	7.7	22.6
鹿児島県	30.8	23.8	8.0	13.7	21.6	20.4	22.6
沖縄県	64.0	22.4	6.7	11.7	22.5	39.3	21.8
業種別平均	24.8	29.9	19.8	30.2	19.8	20.3	27.1

注：□ 業種、県別の従業者数上位 5 位までの都道府県

出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

(2) 物流施設の立地動向と施設計画

事業所・企業統計調査の平成13年と平成18年の物流施設の立地件数と従業員数の推移を都道府県別に調べて分析する。

このほか、過去5年の日本立地総覧（日本立地ニュース）に基づいて、計画されている物流施設を地域、業種、敷地面積（延べ床面積）等の動向、特徴を整理、分析する。

① 平成13年と平成18年の事業所・企業統計調査データの分析

a. 物流施設の業種別立地件数及び従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）

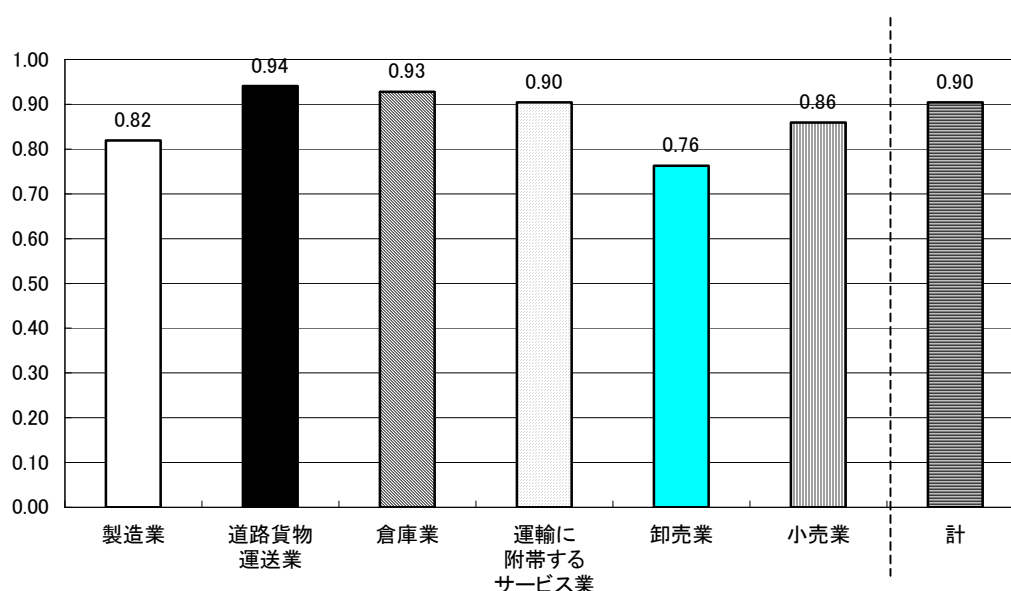
i) 物流施設の業種別立地件数の伸び率（平成18年／平成13年）

全国における平成13年と平成18年の物流施設の業種別立地件数の伸び率（平成18年／平成13年）は図表2-1-15に示すとおりである。

これをみると、全国平均の伸び率は0.90となり、平成13年から平成18年の5年間で物流施設の立地件数は減少している。これは、ここ数年の3PL事業の拡大により、流通加工業務に対応するため、施設の集約化、大型化していることが理由として考えられる。

業種別では、卸売業の伸び率が最も低く0.76、次いで製造業が0.82となっている。施設数の7割を占めている道路貨物運送業も伸び率が0.94となり、平成13年から平成18年にかけて施設数が減少していることを示している。

図表2-1-15 物流施設の業種別立地件数の伸び率（平成18年／平成13年）



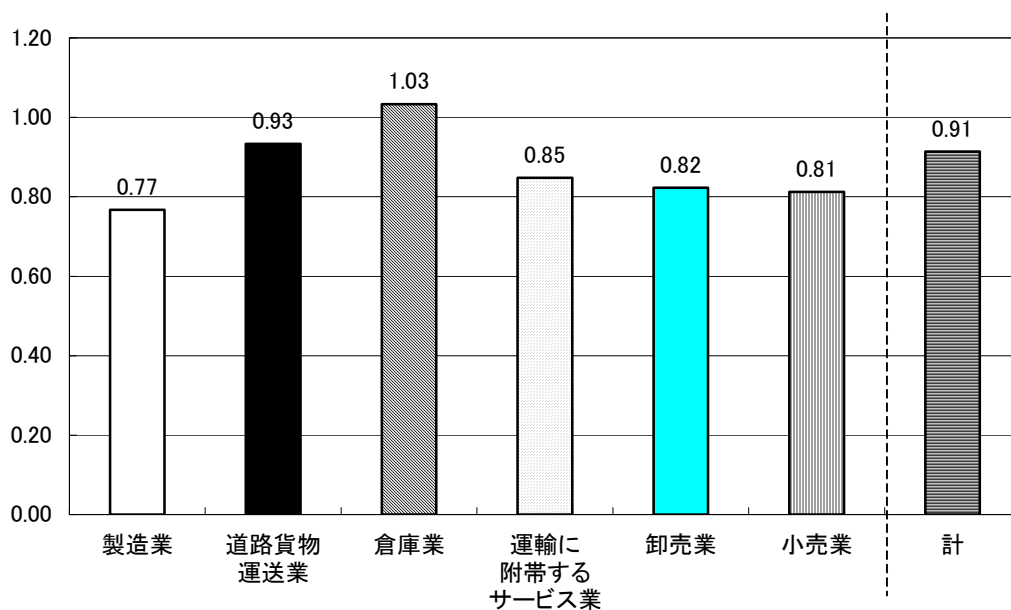
出典：平成18年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

ii) 物流施設の業種別従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）

物流施設における平成13年と平成18年の業種別従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）は図表2-1-16に示すとおりである。

これをみると、全国平均の伸び率は0.91となり、平成13年から平成18年の5年間で物流施設の従業者数は減少している。業種別では、倉庫業の伸び率が1.03となり、従業者数を増やしているが、その他の業種はすべて伸び率1.0未満となり、従業者数が減少している。

図表2-1-16 物流施設の業種別従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）



出典：平成18年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

b. 物流施設の都道府県別業種別立地件数及び従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）

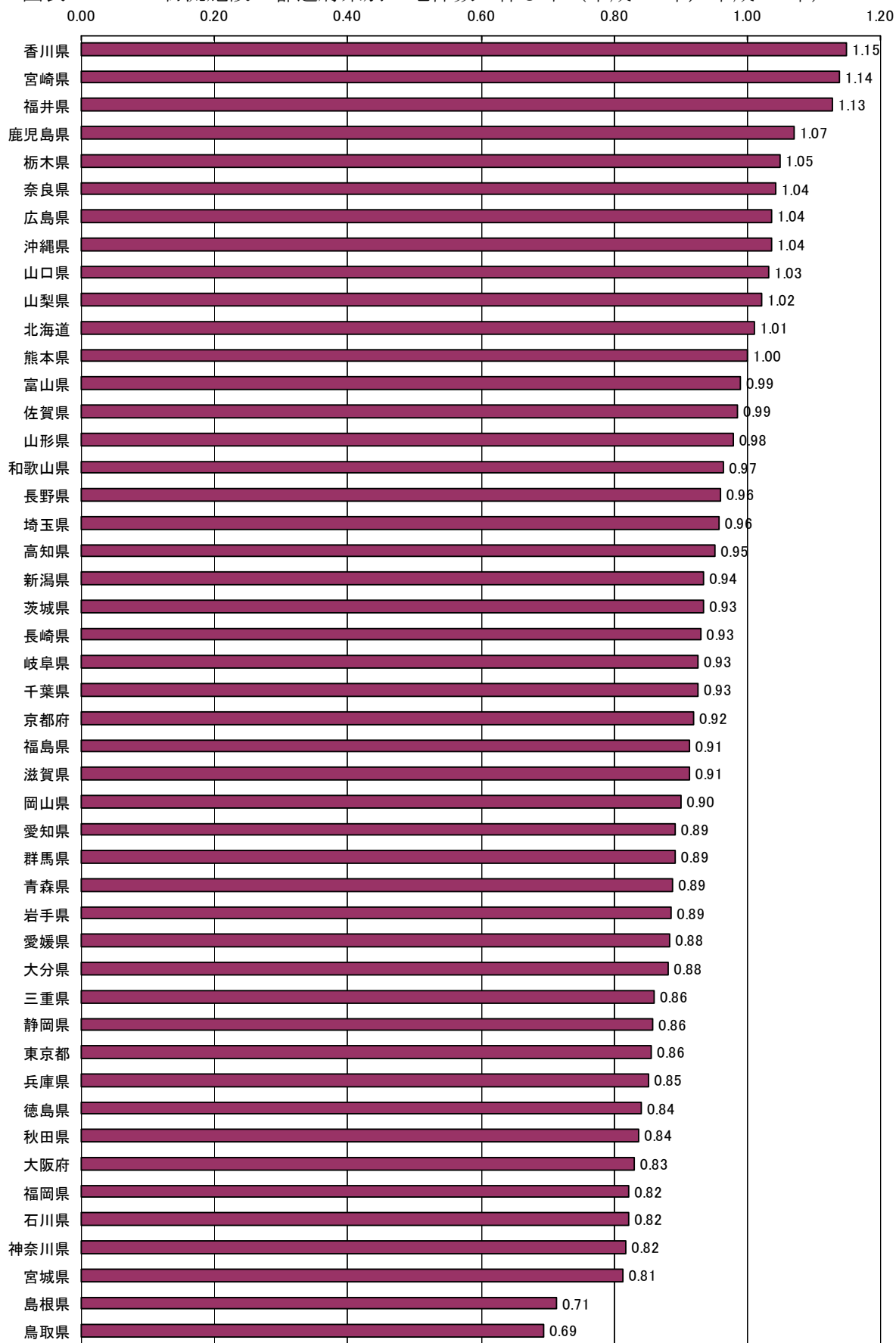
i) 物流施設の都道府県別立地件数の伸び率（平成18年／平成13年）

物流施設における平成13年と平成18年の都道府県別立地件数の伸び率（平成18年／平成13年）は図表2-1-17に示すとおりである。

これをみると、伸び率が1.0を超えているところは、香川県(1.15)、宮崎県(1.14)、福井県(1.13)、鹿児島県(1.07)、栃木県(1.05)、奈良県(1.04)、広島県(1.04)、沖縄県(1.04)、山口県(1.03)、山梨県(1.02)、北海道(1.01)の11道県である。物流施設が集中している大都市圏の都府県は、いずれも伸び率が1.0を割っている。

一方、立地件数の伸び率が低いところは、鳥取県(0.69)、島根県(0.71)となっている。

図表 2-1-17 物流施設の都道府県別立地件数の伸び率（平成 18 年／平成 13 年）



出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

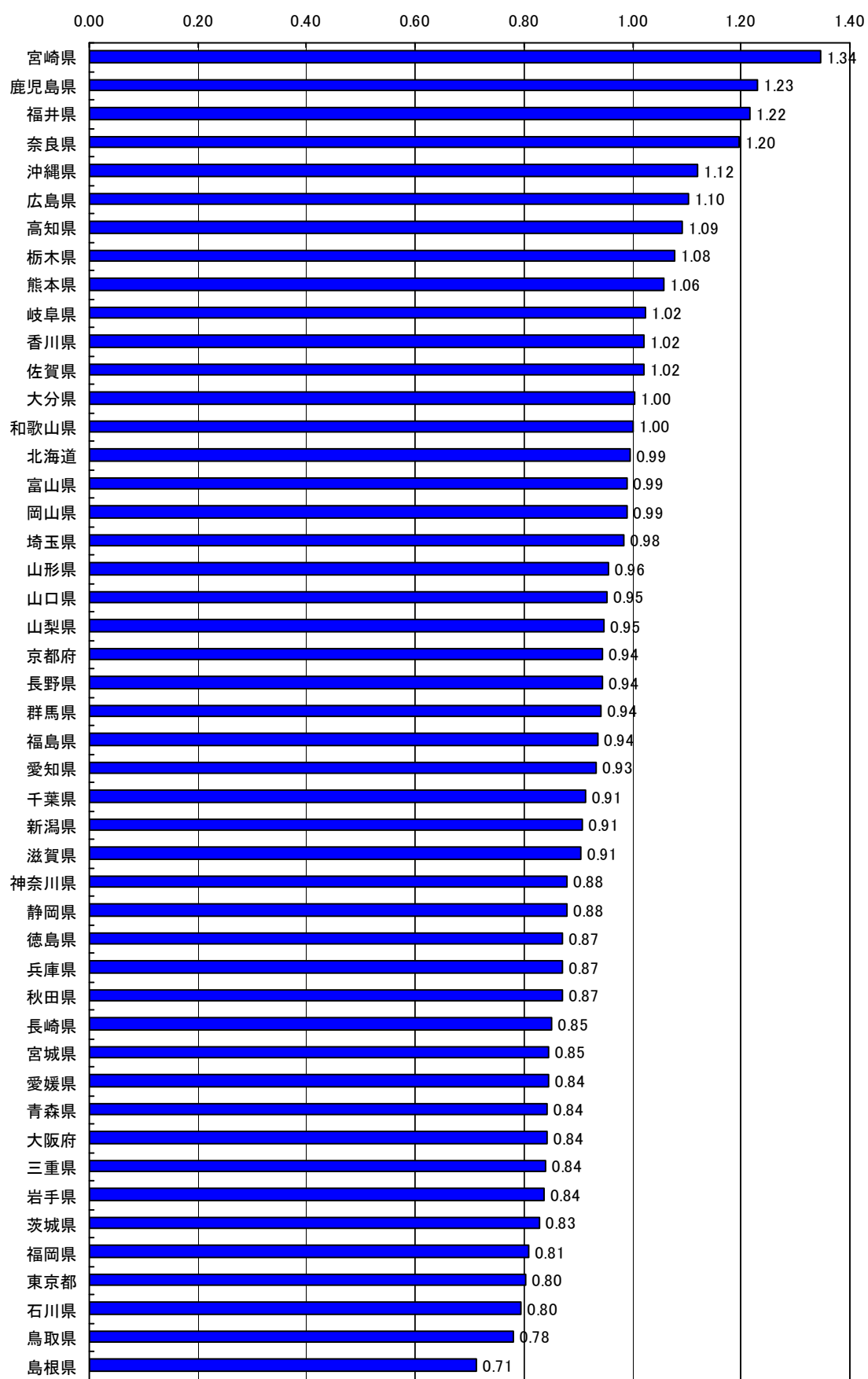
ii) 物流施設の都道府県別従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）

物流施設における平成13年と平成18年の都道府県別業種別従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）は図表2-1-18に示すとおりである。

これをみると、伸び率が1.0を超えているところは、宮崎県（1.34）、鹿児島県（1.23）、福井県（1.22）、奈良県（1.20）、沖縄県（1.12）、広島県（1.10）、高知県（1.09）、栃木県（1.08）、熊本県（1.06）、岐阜県（1.02）、香川県（1.02）、佐賀県（1.02）の12県である。物流施設に従事している従業者が集中している大都市圏の都府県は、いずれも伸び率が1.0を割っている。

一方、立地件数の伸び率が低いところは、島根県（0.71）、鳥取県（0.78）となっている。

図表 2-1-18 物流施設における都道府県別従業者数の伸び率(平成 18 年／平成 13 年)



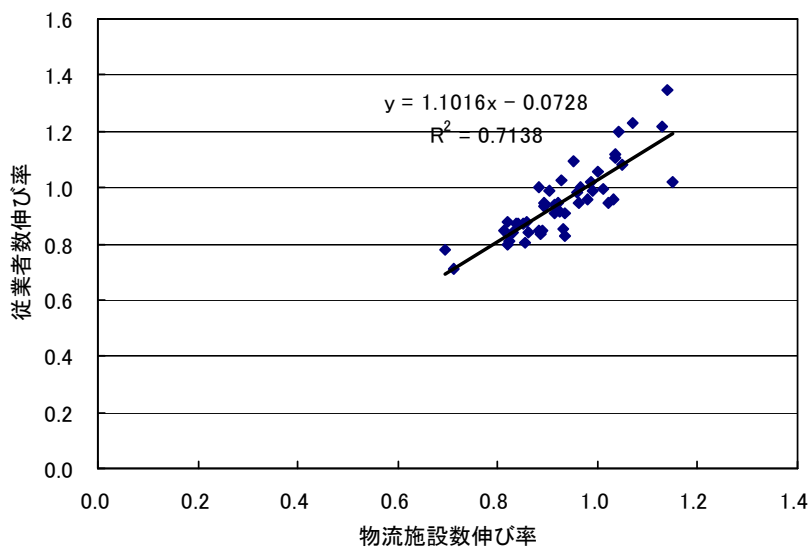
出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

iii) 業種別の都道府県別物流施設数・物流施設従業者数の伸び率の回帰分析

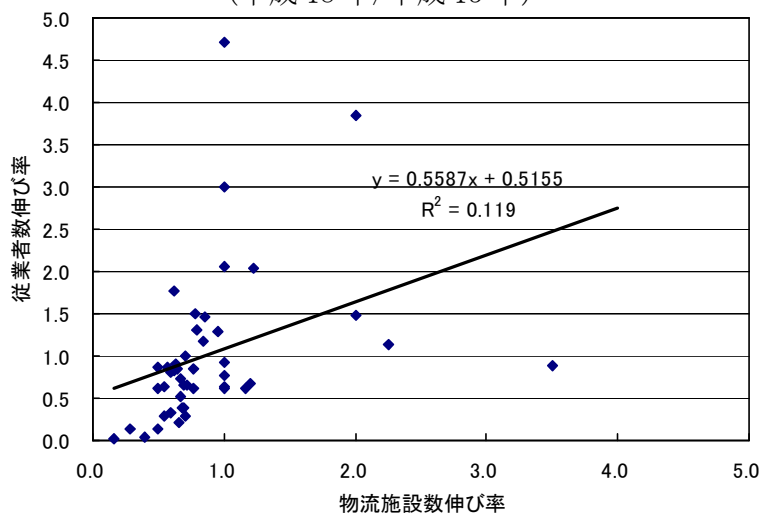
都道府県別物流施設数と物流施設従業者数の伸び率（平成18年／平成13年）の関係について、全体は図表2-1-19、製造業は図表2-1-20、道路貨物運送業は図表2-1-21、倉庫業は図表2-1-22、運輸に付随するサービス業は図表2-1-23、卸売業は図表2-1-24、小売業は図表2-1-25のとおりである。

これらを見ると、全ての業種で物流施設数の伸び率が高くなれば従業者数の伸び率も高くなるという同じ傾向を示している。

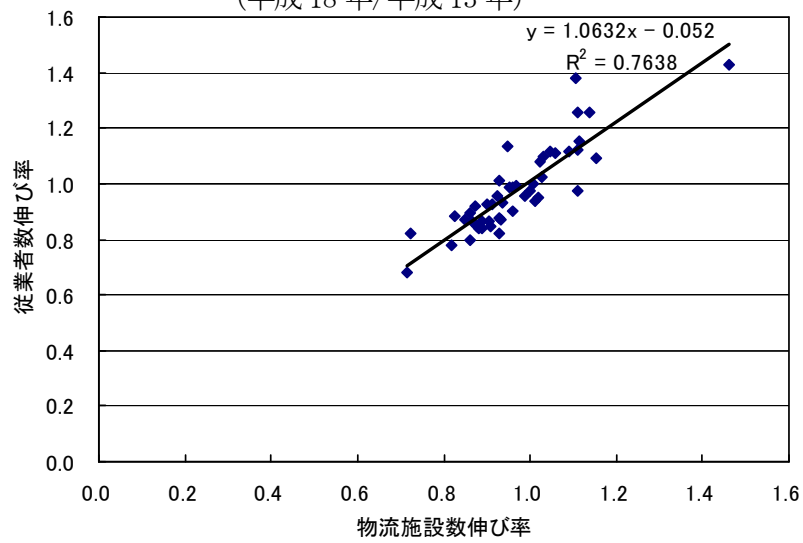
図表2-1-19 物流施設数と物流施設従業者数の伸び率の相関【全体】
(平成18年/平成13年)



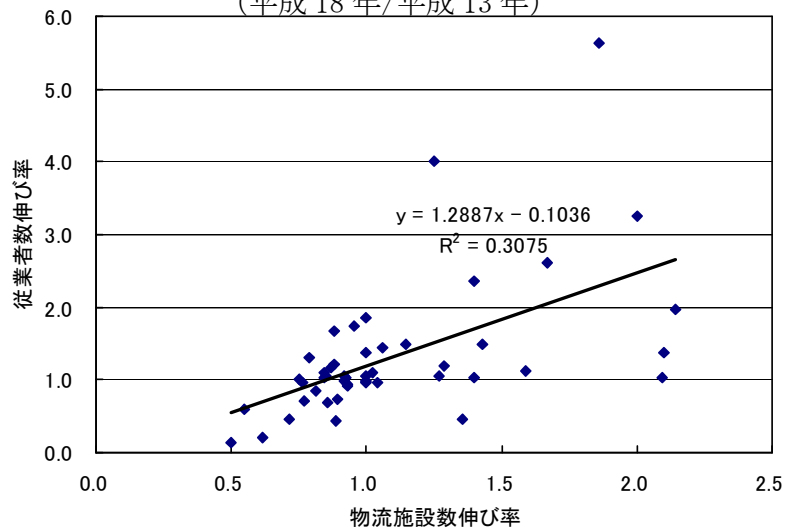
図表2-1-20 物流施設数と物流施設従業者数の伸び率の相関【製造業】
(平成18年/平成13年)



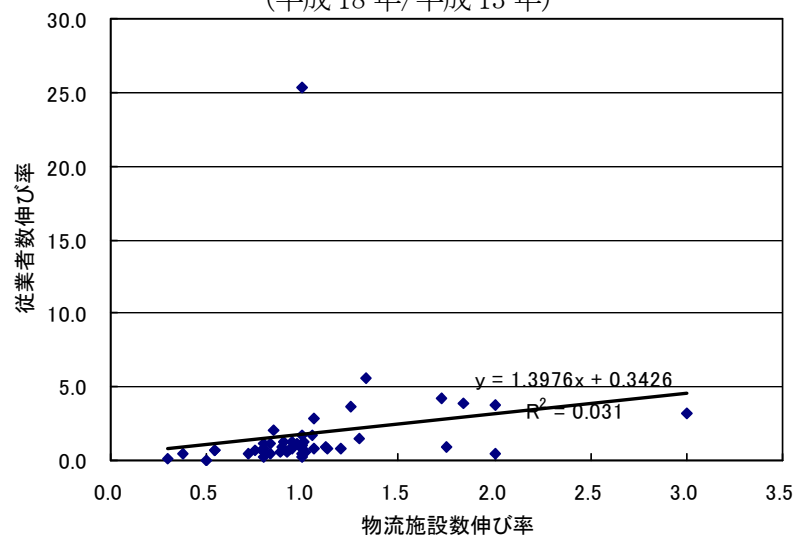
図表 2-1-21 物流施設数と物流施設従業者数の伸び率の相関【道路貨物運送業】
(平成 18 年/平成 13 年)



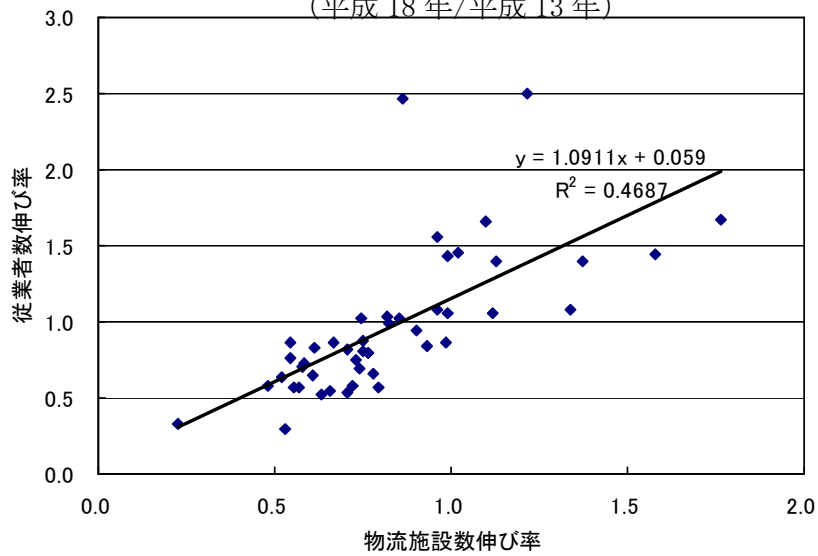
図表 2-1-22 物流施設数と物流施設従業者数の伸び率の相関【倉庫業】
(平成 18 年/平成 13 年)



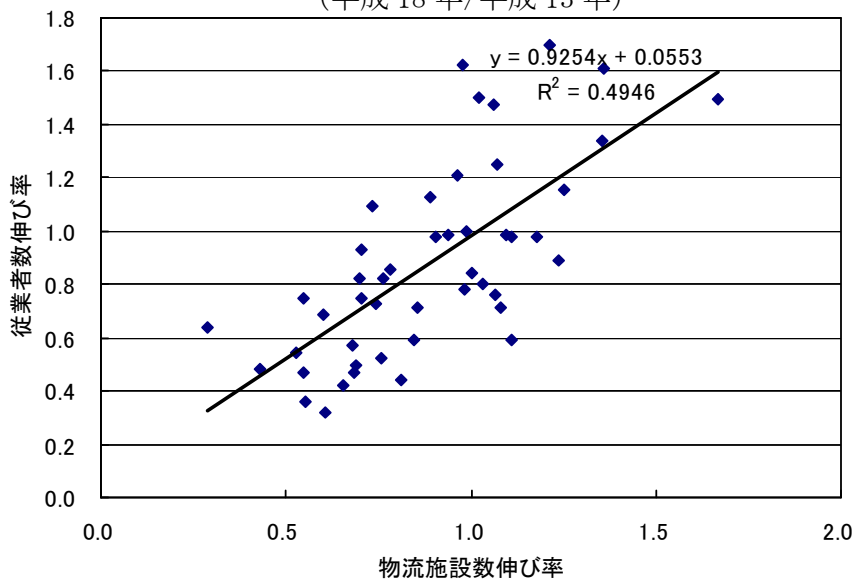
図表 2-1-23 物流施設数と物流施設従業者数の伸び率の相関【運輸に附帯するサービス業】
(平成 18 年/平成 13 年)



図表 2-1-24 物流施設数と物流施設従業者数の伸び率の相関【卸売業】
(平成 18 年/平成 13 年)



図表 2-1-25 物流施設数と物流施設従業者数の伸び率の相関【小売業】
(平成 18 年/平成 13 年)



c. 都道府県別物流施設数の伸び率（平成 18 年／平成 13 年）

i) 都道府県別物流施設数の伸び率ランキング（平成 18 年／平成 13 年）

都道府県別物流施設数の伸び率ランキングは図表 2-1-26 に示すとおりである。

道路貨物運送業における物流施設の都道府県別立地件数の伸び率上位 5 位までの都道府県は、伸び率が高い方から、沖縄県、北海道、福井県、高知県、山梨県である。同様に卸売業では、奈良県、香川県、宮崎県、栃木県、鹿児島県となり、倉庫業では、福井県、山形県、山口県、島根県、熊本県である。このうち、福井県が道路貨物運送業と倉庫業で上位 5 位までに入っており、物流施設の進出が多かったことを示している。

一方、伸び率下位 5 位までをみると、道路貨物運送業では、伸び率が低い方から、島根県、鳥取県、石川県、兵庫県、大阪府になる。同様に卸売業では、沖縄県、島根県、神奈川県、山梨県、高知県であり、倉庫業では、高知県、大分県、鹿児島県、宮崎県、富山県となっている。このうち、島根県が道路貨物運送業と卸売業で下位 5 位までに入っており、物流施設が大きく減少したことを示している。

図表 2-1-26 都道府県別物流施設数の伸び率ランキング (平成 18 年/平成 13 年)

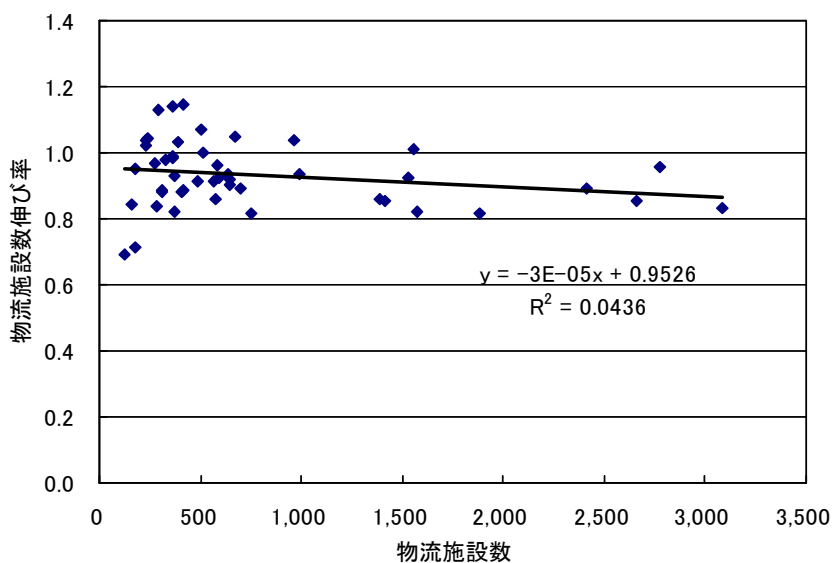
順位	製造業		道路貨物運送業		倉庫業		運輸に附帯するサービス業		卸売業		小売業		計	
	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率
1	徳島県	4.00	沖縄県	1.46	福井県	2.14	佐賀県	3.00	奈良県	1.76	香川県	1.67	香川県	1.15
2	熊本県	3.50	北海道	1.15	山形県	2.10	鳥取県	2.00	香川県	1.58	福井県	1.36	宮崎県	1.14
3	鹿児島県	2.25	福井県	1.14	山口県	2.09	島根県	2.00	宮崎県	1.37	岐阜県	1.35	福井県	1.13
4	岡山県	2.00	高知県	1.11	島根県	2.00	長崎県	1.83	栃木県	1.34	埼玉県	1.25	鹿児島県	1.07
5	宮崎県	2.00	山梨県	1.11	熊本県	1.86	沖縄県	1.75	鹿児島県	1.22	茨城県	1.24	栃木県	1.05
6	栃木県	1.22	奈良県	1.11	鳥取県	1.67	熊本県	1.73	山口県	1.13	和歌山県	1.21	奈良県	1.04
7	埼玉県	1.20	香川県	1.11	佐賀県	1.59	徳島県	1.33	茨城県	1.12	長崎県	1.18	広島県	1.04
8	兵庫県	1.16	宮崎県	1.11	青森県	1.43	北海道	1.29	富山県	1.10	山梨県	1.11	沖縄県	1.04
9	青森県	1.00	広島県	1.09	沖縄県	1.40	宮崎県	1.25	佐賀県	1.02	三重県	1.11	山口県	1.03
10	秋田県	1.00	大分県	1.06	茨城県	1.40	石川県	1.20	新潟県	0.99	岡山県	1.10	山梨県	1.02
11	山梨県	1.00	鹿児島県	1.05	愛媛県	1.36	鹿児島県	1.13	広島県	0.99	宮崎県	1.08	北海道	1.01
12	滋賀県	1.00	熊本県	1.03	秋田県	1.29	茨城県	1.12	千葉県	0.99	千葉県	1.07	熊本県	1.00
13	島根県	1.00	埼玉県	1.03	新潟県	1.27	山口県	1.06	石川県	0.96	長野県	1.07	富山県	0.99
14	高知県	1.00	栃木県	1.02	山梨県	1.25	岡山県	1.06	青森県	0.96	滋賀県	1.06	佐賀県	0.99
15	長崎県	1.00	長野県	1.02	京都府	1.14	群馬県	1.05	群馬県	0.93	富山県	1.03	山形県	0.98
16	長野県	0.95	山口県	1.01	兵庫県	1.06	大阪府	1.01	愛媛県	0.90	群馬県	1.02	和歌山県	0.97
17	山口県	0.86	山形県	1.01	滋賀県	1.04	埼玉県	1.01	和歌山県	0.86	福島県	1.00	長野県	0.96
18	神奈川県	0.84	富山県	1.00	三重県	1.02	岩手県	1.00	岐阜県	0.85	東京都	0.99	埼玉県	0.96
19	愛知県	0.79	和歌山県	0.99	岩手県	1.00	秋田県	1.00	静岡県	0.82	熊本県	0.98	高知県	0.95
20	石川県	0.78	京都府	0.97	栃木県	1.00	福島県	1.00	兵庫県	0.82	鹿児島県	0.98	新潟県	0.94
21	福岡県	0.77	佐賀県	0.96	徳島県	1.00	富山県	1.00	長崎県	0.79	島根県	0.96	茨城県	0.93
22	三重県	0.76	新潟県	0.96	長崎県	1.00	三重県	1.00	山形県	0.78	山形県	0.94	長崎県	0.93
23	福島県	0.71	福島県	0.95	愛知県	1.00	和歌山県	1.00	京都府	0.76	神奈川県	0.91	岐阜県	0.93
24	北海道	0.71	岐阜県	0.95	香川県	0.95	大分県	1.00	大阪府	0.76	広島県	0.89	千葉県	0.93
25	宮城県	0.70	滋賀県	0.94	静岡県	0.93	愛知県	0.98	埼玉県	0.75	愛知県	0.86	京都府	0.92
26	東京都	0.69	岩手県	0.93	神奈川県	0.93	栃木県	0.94	福岡県	0.75	静岡県	0.85	福島県	0.91
27	京都府	0.69	岡山県	0.93	東京都	0.92	兵庫県	0.94	岩手県	0.74	岩手県	0.81	滋賀県	0.91
28	千葉県	0.68	東京都	0.93	長野県	0.92	愛媛県	0.93	愛知県	0.74	栃木県	0.78	岡山県	0.90
29	奈良県	0.67	千葉県	0.93	群馬県	0.92	宮城県	0.92	北海道	0.73	愛媛県	0.76	愛知県	0.89
30	愛媛県	0.67	秋田県	0.92	岐阜県	0.89	千葉県	0.90	秋田県	0.72	兵庫県	0.76	群馬県	0.89
31	岐阜県	0.65	愛知県	0.91	和歌山県	0.89	福井県	0.89	福島県	0.71	山口県	0.74	青森県	0.89
32	大阪府	0.64	長崎県	0.91	福島県	0.88	神奈川県	0.88	長野県	0.71	高知県	0.73	岩手県	0.89
33	茨城県	0.63	青森県	0.91	石川県	0.88	長野県	0.85	福井県	0.67	新潟県	0.70	愛媛県	0.88
34	静岡県	0.62	神奈川県	0.90	広島県	0.87	高知県	0.83	三重県	0.66	宮城県	0.70	大分県	0.88
35	広島県	0.62	福岡県	0.89	福岡県	0.86	広島県	0.83	岡山県	0.63	福岡県	0.70	三重県	0.86
36	山形県	0.60	徳島県	0.89	大阪府	0.85	新潟県	0.80	宮城県	0.61	徳島県	0.69	静岡県	0.86
37	新潟県	0.59	宮城県	0.88	奈良県	0.84	山梨県	0.80	鳥取県	0.61	京都府	0.69	東京都	0.86
38	佐賀県	0.57	愛媛県	0.88	千葉県	0.84	静岡県	0.80	徳島県	0.58	大阪府	0.68	兵庫県	0.85
39	群馬県	0.54	群馬県	0.87	岡山県	0.81	奈良県	0.80	熊本県	0.58	佐賀県	0.66	徳島県	0.84
40	香川県	0.54	三重県	0.86	宮城県	0.79	東京都	0.80	東京都	0.57	石川県	0.60	秋田県	0.84
41	富山県	0.50	静岡県	0.86	北海道	0.77	山形県	0.75	滋賀県	0.55	青森県	0.60	大阪府	0.83
42	大分県	0.50	茨城県	0.86	埼玉県	0.76	滋賀県	0.71	大分県	0.55	北海道	0.55	福岡県	0.82
43	沖縄県	0.50	大阪府	0.85	富山県	0.75	京都府	0.54	高知県	0.54	奈良県	0.55	石川県	0.82
44	福井県	0.40	兵庫県	0.83	宮崎県	0.71	岐阜県	0.54	山梨県	0.53	鳥取県	0.55	神奈川県	0.82
45	和歌山県	0.29	石川県	0.82	鹿児島県	0.62	青森県	0.50	神奈川県	0.52	大分県	0.53	宮城県	0.81
46	鳥取県	0.17	鳥取県	0.72	大分県	0.55	福岡県	0.38	島根県	0.48	秋田県	0.43	島根県	0.71
47	岩手県	-	島根県	0.71	高知県	0.50	香川県	0.30	沖縄県	0.22	沖縄県	0.29	鳥取県	0.69
	全国	0.82	全国	0.94	全国	0.93	全国	0.90	全国	0.76	全国	0.86	全国	0.90

出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

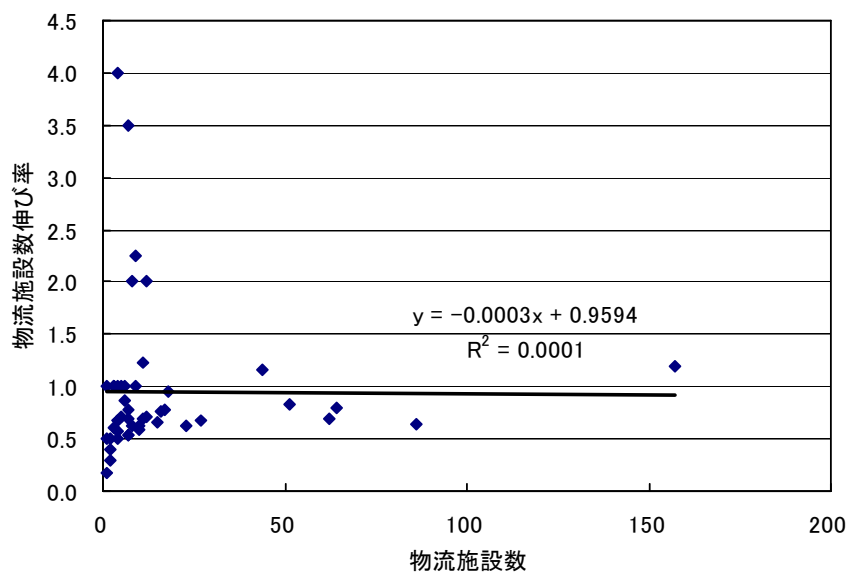
ii) 都道府県別物流施設数とその伸び率の回帰分析（平成 18 年／平成 13 年）

都道府県別物流施設数と物流施設数伸び率の全体の伸び率（平成 18 年／平成 13 年）の関係は図表 2-1-27、製造業の伸び率の関係は図表 2-1-28、道路貨物運送業の伸び率の関係は図表 2-1-29、倉庫業の伸び率の関係は図表 2-1-30、運輸に附帯するサービス業の伸び率の関係は図表 2-1-31、卸売業の伸び率の関係は図表 2-1-32、小売業の伸び率の関係は図表 2-1-33 のとおりである。なお概して、物流施設数伸び率の値が大きい都道府県は、物流施設数が少ない。

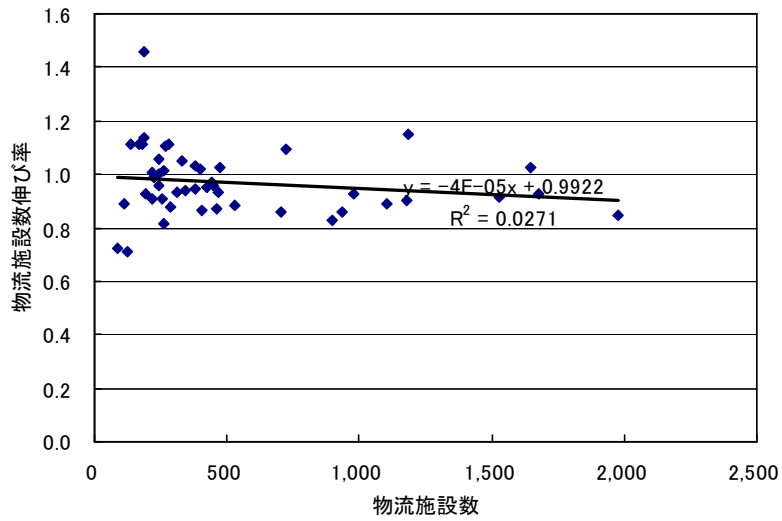
図表 2-1-27 物流施設数(H18)と物流施設数伸び率(H18/H13)【全体】



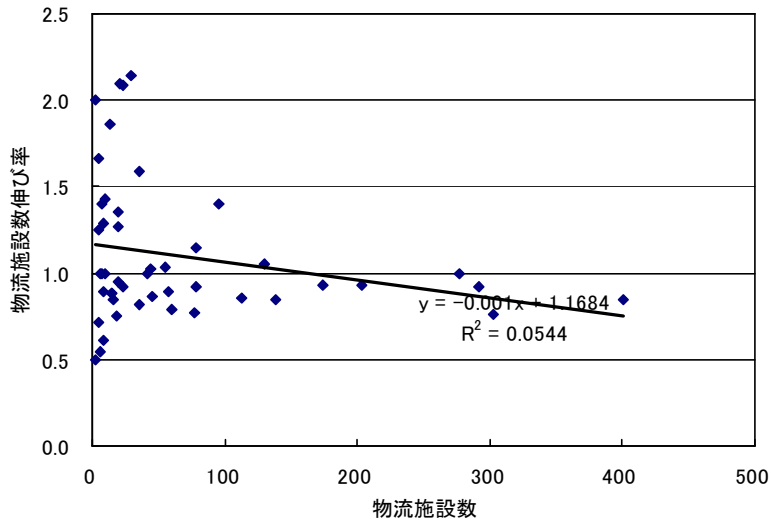
図表 2-1-28 物流施設数(H18)と物流施設数伸び率(H18/H13)【製造業】



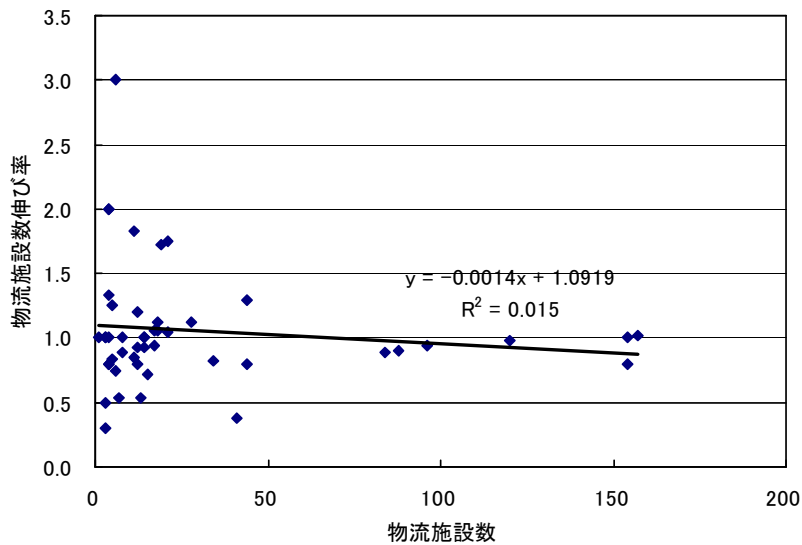
図表 2-1-29 物流施設数 (H18) と物流施設数伸び率 (H18/H13) 【道路貨物運送業】



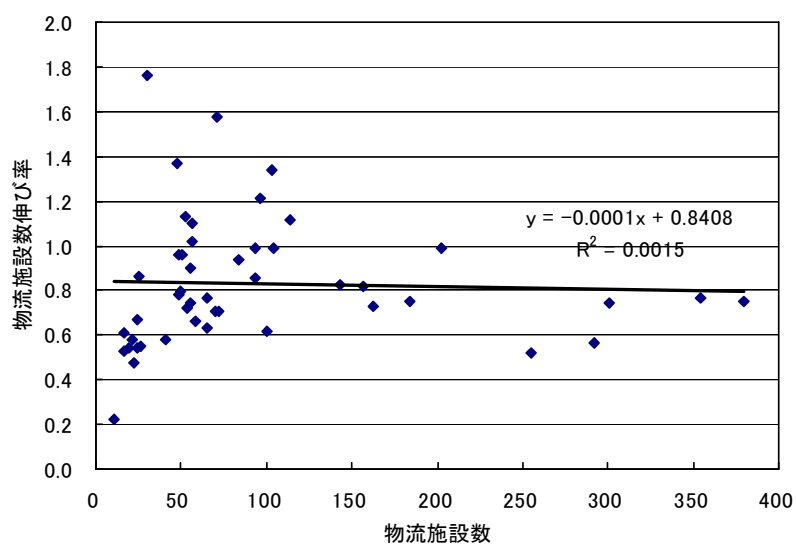
図表 2-1-30 物流施設数 (H18) と物流施設数伸び率 (H18/H13) 【倉庫業】



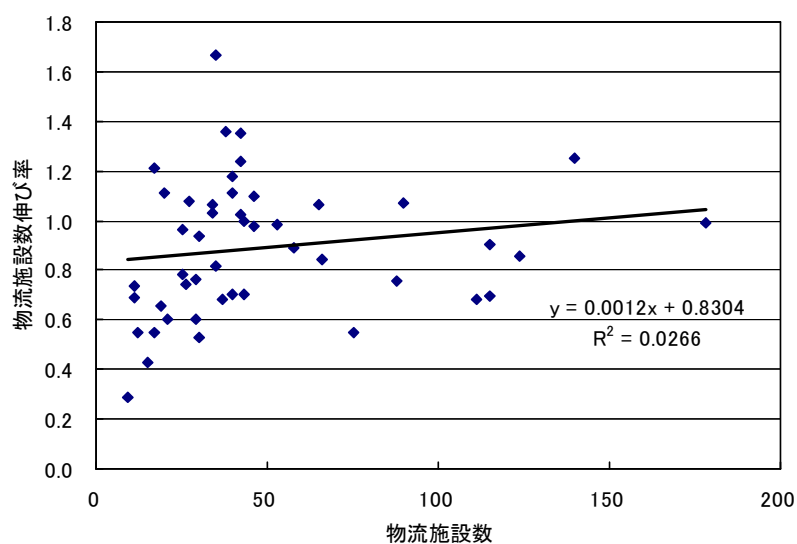
図表 2-1-31 物流施設数 (H18) と物流施設数伸び率 (H18/H13) 【運輸に附帯するサービス業】



図表 2-1-32 物流施設数(H18)と物流施設数伸び率(H18/H13)【卸売業】



図表 2-1-33 物流施設数(H18)と物流施設数伸び率(H18/H13)【小売業】



d. 物流施設の都道府県別従業者数の伸び率（平成 18 年／平成 13 年）

i) 都道府県別従業者数の伸び率ランキング（平成 18 年／平成 13 年）

物流施設の都道府県別従業者数の伸び率ランキングは図表 2-1-34 に示すとおりである。

道路貨物運送業における物流施設の都道府県別従業者数の伸び率上位 5 位までの都道府県は、伸び率が高い方から、沖縄県、宮崎県、福井県、奈良県、高知県である。同様に卸売業では、鹿児島県、和歌山県、奈良県、富山県、石川県となり、倉庫業では、熊本県、山梨県、島根県、鳥取県、沖縄県である。このうち、沖縄県が道路貨物運送業と倉庫業で上位 5 位までに入っており、また、奈良県も道路貨物運送業と卸売業で上位 5 位までに入っている。

一方、伸び率下位 5 位までをみると、道路貨物運送業では、伸び率が低い方から、島根県、石川県、茨城県、東京都、鳥取県になる。同様に卸売業では、山梨県、沖縄県、岡山県、福島県、三重県であり、倉庫業では、高知県、鹿児島県、和歌山県、宮崎県、愛媛県となっている。

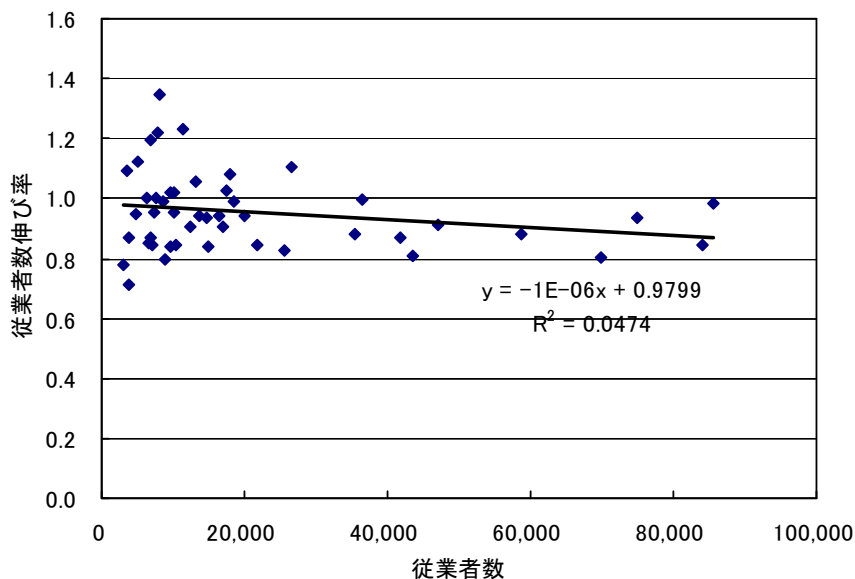
図表 2-1-34 物流施設の都道府県別従業者数の伸び率ランキング(平成 18 年/平成 13 年)

順位	製造業		道路貨物運送業		倉庫業		運輸に附帯するサービス業		卸売業		小売業		計	
	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率	都道府県名	伸び率
1	青森県	4.72	沖縄県	1.43	熊本県	5.64	秋田県	25.33	鹿児島県	2.50	和歌山県	1.70	宮崎県	1.34
2	岡山県	3.84	宮崎県	1.38	山梨県	4.00	徳島県	5.57	和歌山県	2.46	鹿児島県	1.62	鹿児島県	1.23
3	滋賀県	3.00	福井県	1.26	島根県	3.25	熊本県	4.24	奈良県	1.67	福井県	1.61	福井県	1.22
4	長崎県	2.05	奈良県	1.26	鳥取県	2.61	長崎県	3.84	富山県	1.66	群馬県	1.50	奈良県	1.20
5	栃木県	2.03	高知県	1.16	沖縄県	2.35	島根県	3.76	石川県	1.56	香川県	1.50	沖縄県	1.12
6	広島県	1.78	岐阜県	1.13	福井県	1.97	宮崎県	3.60	佐賀県	1.46	滋賀県	1.47	広島県	1.10
7	石川県	1.50	山梨県	1.12	徳島県	1.85	佐賀県	3.22	香川県	1.45	岐阜県	1.34	高知県	1.09
8	宮崎県	1.49	広島県	1.12	香川県	1.74	岡山県	2.84	広島県	1.43	千葉県	1.25	栃木県	1.08
9	山口県	1.46	鹿児島県	1.12	石川県	1.67	長野県	2.06	宮崎県	1.40	島根県	1.21	熊本県	1.06
10	愛知県	1.32	大分県	1.11	京都府	1.50	群馬県	1.75	山口県	1.40	埼玉県	1.15	岐阜県	1.02
11	長野県	1.28	熊本県	1.10	青森県	1.49	大分県	1.73	栃木県	1.08	広島県	1.13	香川県	1.02
12	神奈川県	1.17	北海道	1.09	兵庫県	1.45	北海道	1.47	青森県	1.08	高知県	1.09	佐賀県	1.02
13	鹿児島県	1.14	栃木県	1.08	山形県	1.38	栃木県	1.26	新潟県	1.06	東京都	1.00	大分県	1.00
14	北海道	1.00	埼玉県	1.02	愛知県	1.37	埼玉県	1.24	茨城県	1.05	山形県	0.99	和歌山県	1.00
15	秋田県	0.93	岡山県	1.01	宮城県	1.31	千葉県	1.20	兵庫県	1.04	岡山県	0.99	北海道	0.99
16	茨城県	0.90	山形県	1.00	福島県	1.22	高知県	1.16	岩手県	1.02	三重県	0.98	富山県	0.99
17	熊本県	0.88	京都府	0.99	秋田県	1.19	福島県	1.15	岐阜県	1.02	神奈川県	0.98	岡山県	0.99
18	沖縄県	0.86	佐賀県	0.99	広島県	1.16	愛知県	1.11	静岡県	0.99	長崎県	0.98	埼玉県	0.98
19	佐賀県	0.86	福島県	0.98	佐賀県	1.13	奈良県	1.11	愛媛県	0.94	宮城県	0.93	山形県	0.96
20	福岡県	0.85	富山県	0.98	奈良県	1.10	富山県	1.07	福岡県	0.88	茨城県	0.89	山口県	0.95
21	大阪府	0.85	香川県	0.97	三重県	1.09	沖縄県	0.95	福井県	0.87	栃木県	0.86	山梨県	0.95
22	静岡県	0.84	秋田県	0.96	岩手県	1.06	福井県	0.93	千葉県	0.87	福島県	0.84	京都府	0.94
23	新潟県	0.80	和歌山県	0.96	長野県	1.05	茨城県	0.88	大分県	0.86	愛媛県	0.82	長野県	0.94
24	島根県	0.77	長野県	0.95	大阪府	1.05	新潟県	0.85	群馬県	0.84	福岡県	0.82	群馬県	0.94
25	愛媛県	0.73	山口県	0.94	新潟県	1.04	石川県	0.83	宮城県	0.83	富山県	0.80	福島県	0.94
26	埼玉県	0.68	滋賀県	0.93	茨城県	1.04	鹿児島県	0.83	長野県	0.82	熊本県	0.78	愛知県	0.93
27	福島県	0.66	愛知県	0.92	山口県	1.04	山口県	0.83	埼玉県	0.80	長野県	0.76	千葉県	0.91
28	東京都	0.66	神奈川県	0.92	千葉県	1.02	愛媛県	0.83	京都府	0.80	新潟県	0.75	新潟県	0.91
29	高知県	0.63	群馬県	0.92	東京都	1.02	兵庫県	0.77	大阪府	0.80	奈良県	0.74	滋賀県	0.91
30	群馬県	0.63	新潟県	0.90	富山県	1.02	三重県	0.77	高知県	0.76	山口県	0.73	神奈川県	0.88
31	山梨県	0.62	静岡県	0.90	栃木県	0.99	東京都	0.76	北海道	0.75	宮崎県	0.71	静岡県	0.88
32	大分県	0.62	兵庫県	0.88	群馬県	0.98	京都府	0.70	徳島県	0.72	愛知県	0.71	徳島県	0.87
33	兵庫県	0.61	千葉県	0.88	滋賀県	0.97	岐阜県	0.69	熊本県	0.70	青森県	0.69	兵庫県	0.87
34	三重県	0.61	岩手県	0.87	長崎県	0.97	山形県	0.68	愛知県	0.69	沖縄県	0.64	秋田県	0.87
35	奈良県	0.52	大阪府	0.87	埼玉県	0.97	大阪府	0.62	山形県	0.66	静岡県	0.59	長崎県	0.85
36	京都府	0.39	青森県	0.87	静岡県	0.94	神奈川県	0.61	鳥取県	0.64	山梨県	0.59	宮城県	0.85
37	千葉県	0.38	三重県	0.86	神奈川県	0.92	静岡県	0.61	神奈川県	0.63	大阪府	0.57	愛媛県	0.84
38	山形県	0.33	徳島県	0.86	岡山県	0.84	宮城県	0.55	島根県	0.58	大分県	0.55	青森県	0.84
39	香川県	0.29	愛媛県	0.85	岐阜県	0.73	岩手県	0.50	秋田県	0.57	兵庫県	0.53	大阪府	0.84
40	宮城県	0.29	長崎県	0.85	北海道	0.71	鳥取県	0.49	長崎県	0.57	徳島県	0.50	三重県	0.84
41	岐阜県	0.22	福岡県	0.84	福岡県	0.69	福岡県	0.46	東京都	0.57	秋田県	0.48	岩手県	0.84
42	富山県	0.14	宮城県	0.84	大分県	0.60	広島県	0.41	滋賀県	0.56	鳥取県	0.47	茨城県	0.83
43	和歌山県	0.13	鳥取県	0.82	愛媛県	0.47	滋賀県	0.40	三重県	0.54	京都府	0.47	福岡県	0.81
44	福井県	0.03	東京都	0.82	宮崎県	0.45	和歌山県	0.23	福島県	0.53	岩手県	0.44	東京都	0.80
45	鳥取県	0.02	茨城県	0.80	和歌山県	0.43	山梨県	0.17	岡山県	0.52	佐賀県	0.42	石川県	0.80
46	岩手県	-	石川県	0.78	鹿児島県	0.20	香川県	0.10	沖縄県	0.33	北海道	0.36	鳥取県	0.78
47	徳島県	-	島根県	0.68	高知県	0.15	青森県	0.05	山梨県	0.30	石川県	0.32	島根県	0.71
	全国	0.77	全国	0.93	全国	1.03	全国	0.85	全国	0.82	全国	0.81	全国	0.91

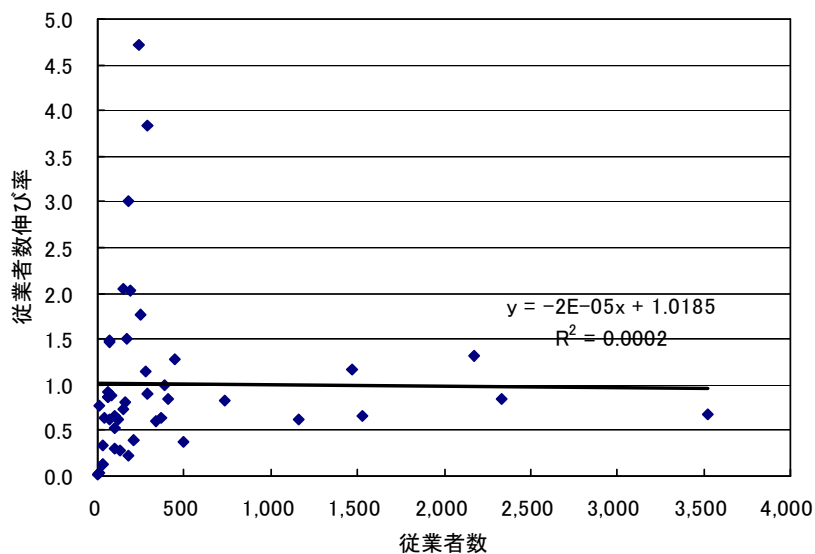
出典：平成 18 年事業所・企業統計調査 総務省統計局 より作成

ii) 物流施設の都道府県別従業者数とその伸び率の回帰分析(平成18年/平成13年)
 都道府県別従業者数と従業者数伸び率の全体の伸び率(平成18年/平成13年)の関係は図表2-1-35、製造業の伸び率の関係は図表2-1-36、道路貨物運送業の伸び率の関係は図表2-1-37、倉庫業の伸び率の関係は図表2-1-38、運輸に附帯するサービス業の伸び率の関係は図表2-1-39、卸売業の伸び率の関係は図表2-1-40、小売業の伸び率の関係は図表2-1-41のとおりである。

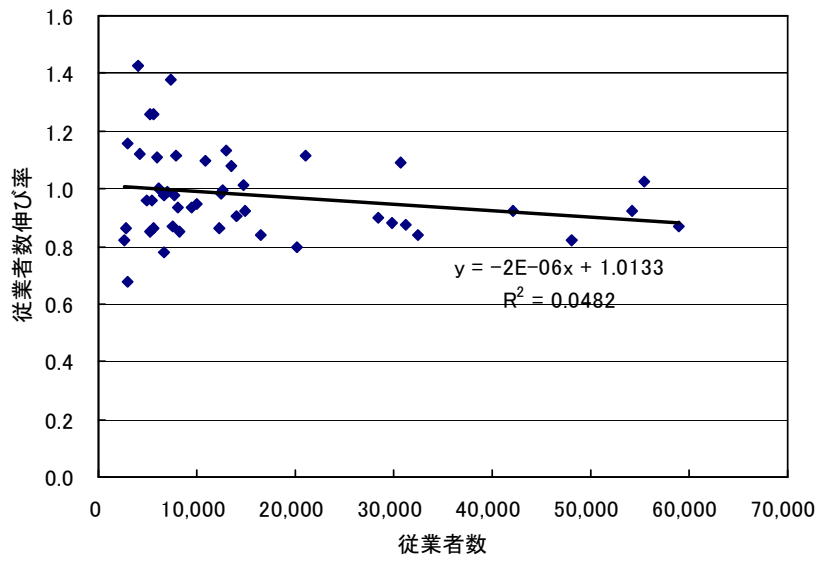
図表 2-1-35 従業者数(H18)と従業者数伸び率(H18/H13)【全体】



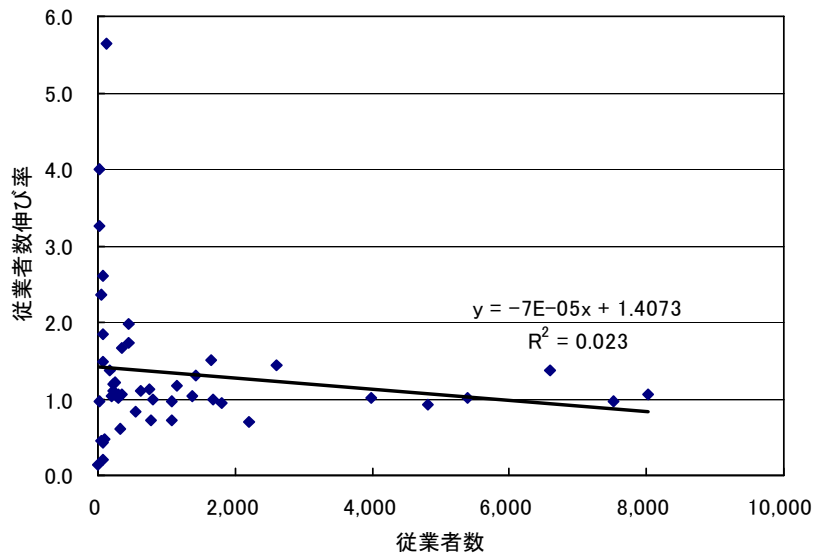
図表 2-1-36 従業者数(H18)と従業者数伸び率(H18/H13)【製造業】



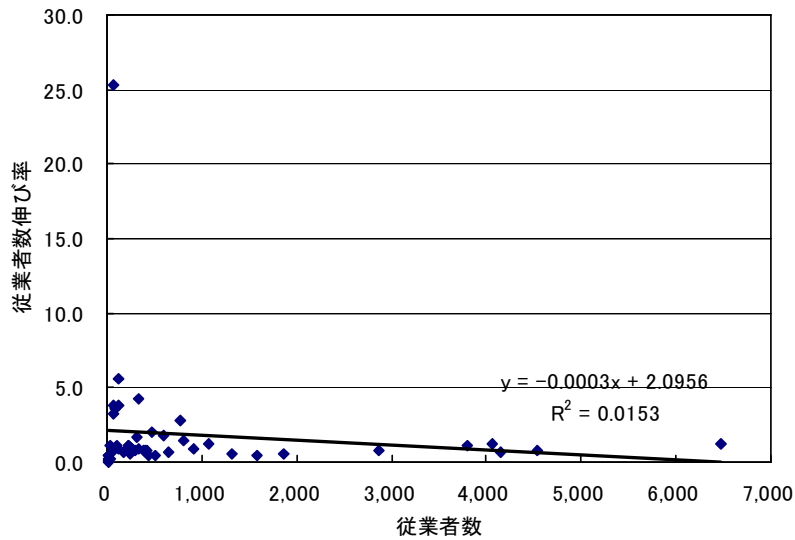
図表 2-1-37 従業者数(H18)と従業者数伸び率(H18/H13)【道路貨物運送業】



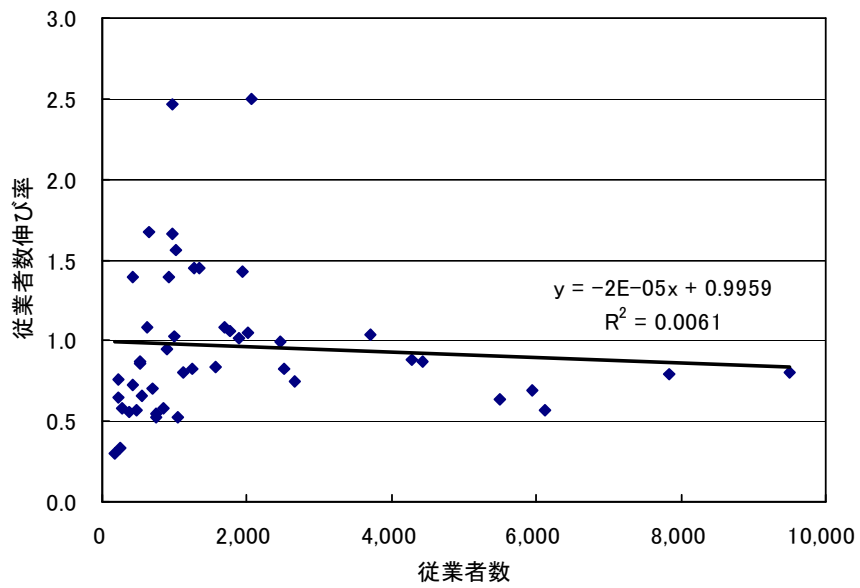
図表 2-1-38 従業者数(H18)と従業者数伸び率(H18/H13)【倉庫業】



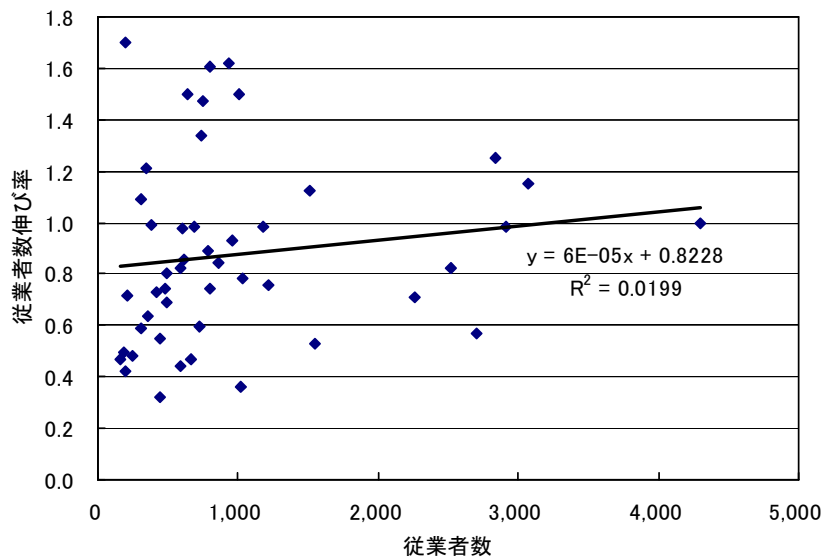
図表 2-1-39 従業者数(H18)と従業者数伸び率(H18/H13)【運輸に附帯するサービス業】



図表 2-1-40 従業者数(H18)と従業者数伸び率(H18/H13)【卸売業】



図表 2-1-41 従業者数(H18)と従業者数伸び率(H18/H13)【小売業】



② 過去5年の日本立地総覧（日本立地ニュース）の分析

2003年1月から2007年12月までの過去5年の日本立地総覧(日本立地ニュース)に掲載されている概ね用地面積1,000㎡以上の建設を計画、建設に着手、操業したもの、或いは次年から着工する物流施設のリストに基づいて、都道府県別及び業種別の案件数、敷地面積、建屋面積を整理、分析する。

a. 過去5年における業種別の物流施設計画

過去5年における業種別の物流施設計画（2003年1月から2007年12月）は図表2-1-42のとおりである。

これをみると、過去5年間に新たに計画された用地面積1,000㎡以上の物流施設は674件で、そのうち物流業が278件、製造業が116件、不動産業が96件などとなっている。

業種別の物流施設1件当たりの建屋面積をみると、不動産業が72,303㎡で全業種平均の2.7倍であり、他の業種に比べて規模が大きい。また、計画されている物流施設の建屋面積の半分近くが、不動産業によるものである。

図表2-1-42 過去5年における業種別の物流施設計画

(2003年1月から2007年12月)

	業種	案件数	敷地面積(㎡)	建屋面積(㎡)	敷地面積 平均(㎡/件)	建屋面積 平均(㎡/件)
1	卸売業	87	1,363,441	950,167	17,043	15,082
2	小売業	62	1,855,190	870,230	34,355	22,314
3	製造業	116	2,130,715	1,191,618	20,293	15,888
4	物流業	278	4,945,029	3,159,146	18,946	17,263
5	不動産業	96	3,955,076	6,145,721	42,075	72,303
6	その他	35	518,334	331,790	15,245	16,590
	全国計	674	14,767,785	12,648,672	23,516	27,201

注1)敷地面積及び建屋面積の平均は数値の掲載がない案件を除いている。

注2)業種不明のものはその他に含む。

b. 過去5年における都道府県別の物流施設計画

過去5年における都道府県別の物流施設計画（2003年1月から2007年12月）は図表2-1-43のとおりである。

これをみると、過去5年間に新たに計画された件数が多い上位5位までの都道府県と計画数は、愛知県が68件、埼玉県が54件、千葉県が53件、兵庫県42件、東京が40件となり、大都市圏に集中している。建屋面積が広い上位5位までの都道府県は、上位から神奈川県、千葉県、大阪府、東京都、兵庫県となり、大都市圏に集中している。物流施設1件当たりの建屋面積が広い上位5位までの都道府県は、上位から、神奈川県、大阪府、千葉県、高知県、兵庫県となり、高知県を除き大都市圏に集中している。

図表 2-1-43 過去5年における都道府県別の物流施設計画
(2003年1月から2007年12月)

	進出先 都道府県	案件数	敷地面積(m ²)	建屋面積(m ²)	敷地面積 平均(m ² /件)	建屋面積 平均(m ² /件)
1	北海道	25	460,892	307,464	25,605	15,373
2	青森県	5	55,700	17,990	11,140	8,995
3	岩手県	9	262,953	67,972	29,217	9,710
4	宮城県	19	430,323	303,774	25,313	23,367
5	秋田県	0	0	0		
6	山形県	2	23,950	5,660	11,975	2,830
7	福島県	14	270,666	101,754	20,820	11,306
8	茨城県	9	192,532	69,286	21,392	11,548
9	栃木県	8	346,091	100,593	57,682	20,119
10	群馬県	11	242,659	65,215	24,266	6,522
11	埼玉県	54	1,320,157	1,071,703	25,388	31,521
12	千葉県	53	1,399,850	1,686,019	29,164	44,369
13	東京都	40	885,771	1,210,017	23,310	33,612
14	神奈川県	34	1,369,058	2,110,836	42,783	75,387
15	新潟県	9	187,381	41,200	20,820	10,300
16	富山県	10	152,671	21,940	16,963	5,485
17	石川県	14	227,472	65,194	17,498	8,149
18	福井県	1	0	16,000		16,000
19	山梨県	1	12,670	6,000	12,670	6,000
20	長野県	21	228,941	65,814	12,050	4,388
21	岐阜県	3	86,855	37,600	28,952	12,533
22	静岡県	10	240,121	86,000	26,680	21,500
23	愛知県	68	1,177,396	644,169	17,315	17,410
24	三重県	9	203,819	182,800	25,477	30,467
25	滋賀県	7	122,555	107,757	20,426	26,939
26	京都府	10	111,722	143,748	11,172	28,750
27	大阪府	35	900,883	1,624,098	26,497	56,003
28	兵庫県	42	934,018	1,103,424	23,350	35,594
29	奈良県	0	0	0		
30	和歌山県	5	22,740	870	4,548	870
31	鳥取県	6	60,760	21,240	10,127	4,248
32	島根県	1	10,000	2,800	10,000	2,800
33	岡山県	37	678,712	282,713	18,344	8,315
34	広島県	21	465,564	139,760	23,278	11,647
35	山口県	3	40,750	6,271	13,583	6,271
36	徳島県	1	18,270	7,764	18,270	7,764
37	香川県	5	31,585	6,455	7,896	3,228
38	愛媛県	9	81,160	57,009	10,145	14,252
39	高知県	1	90,000	39,171	90,000	39,171
40	福岡県	32	915,996	539,386	35,231	31,729
41	佐賀県	12	279,678	199,240	23,307	19,924
42	長崎県	0	0	0		
43	熊本県	0	0	0		
44	大分県	11	160,280	49,876	16,028	5,542
45	宮崎県	3	19,124	2,830	6,375	1,415
46	鹿児島県	3	46,060	13,260	15,353	6,630
47	沖縄県	1	0	16,000		16,000
	全国計	674	14,767,785	12,648,672	23,516	27,201

注)敷地面積及び建屋面積の平均は数値の掲載がない案件を除いている。

(3) 調査結果のまとめ

平成 18 年の事業所・企業統計調査データによる物流施設の分布状況等の分析結果は以下のとおりである。

- ・ 全国の業種別の物流施設数は、道路貨物運送業が 67.4% (24,720 件) を占めており、他業種に比べて多い。また、道路貨物運送業の物流施設の従業者数も 74.2% (738,332 人) と他業種を圧倒している (P7)。
- ・ 大都市圏に物流施設と従業者が集中しており、また、都道府県別の物流施設数、従業者数、人口は相互に強い相関がある (P9, 13, 17)。
- ・ 運輸に付帯するサービス業は物流施設 1 箇所当たり 30.2 人、道路貨物運送業は 29.9 人で、他業種に比べて 5~10 人多い。その理由として考えられるのは、多くの荷主企業の貨物を扱っているうえに、貨物輸送周辺業務まで広範囲に業務を請け負っていることが多いことがあげられる (P19)。
- ・ 物流施設 1 箇所当たりの従業者数が多い上位 5 県 (神奈川県、愛知県、千葉県、埼玉県、兵庫県) をみると、人口が集中している大都市圏に多い。一方、物流施設 1 箇所当たりの従業者数が少ない都道府県は人口が少ない地域に多い。これは、人口が集中しているため消費物資等の貨物の流動量が多く、それに伴って物流施設の規模も大きくなっていることと推察される (P20)。
- ・ 平成 13 年から平成 18 年の 5 年間で物流施設の立地件数は減少している。これは、ここ数年の 3PL 事業の拡大により、流通加工業務に対応するため、施設の集約化、大型化していることが理由として考えられる (P24)。施設数の 7 割を占めている道路貨物運送業も伸び率が 0.94 となり、平成 13 年から平成 18 年にかけて施設数が減少している (P24)。物流施設における従業員数の全国平均の伸び率 (平成 18 年/平成 13 年) は 0.91 となり、平成 13 年から平成 18 年の 5 年間で物流施設の従業者数は減少している (P25)。
- ・ 過去 5 年の日本立地総覧 (日本立地ニュース) に掲載されている物流施設計画によると、過去 5 年間に新たに計画された用地面積 1,000 ㎡以上の物流施設は 674 件で、そのうち物流業が 278 件、製造業が 116 件、不動産業が 96 件などとなっている (P43)。
- ・ 業種別の物流施設 1 件当たりの建屋面積をみると、不動産業が 72,303 ㎡で全業種平均の 2.7 倍であり、他の業種に比べて規模が大きい。また、計画されている物流施設の建屋面積の半分近くが、不動産業によるものである (P43)。
- ・ 過去 5 年間に新たに計画された件数が多い上位 5 位までの都道府県と計画数は、愛知県が 68 件、埼玉県が 54 件、千葉県が 53 件、兵庫県 42 件、東京が 40 件となり、大都市圏に集中している (P43)。

2. 3PL事業展開状況調査

大手物流企業主要事業所、3PL協会の会員事業者、倉庫協会会員企業及びトラック運送事業者等を対象に、物流施設の所有と利用の分離、事業進展状況、荷主からの要請等の情報を得るためにアンケート調査を行う。

(1) 調査概要

① 調査対象と回答件数

調査対象は、大手物流企業の主要事業所 427 件、3PL協会の会員事業者 99 件、倉庫協会会員企業 1,000 件及びトラック運送事業者 474 件の計 2,000 件を抽出する。最終のアンケート調査票の有効配付件数は 1,979 件である。また、平成 21 年 2 月にアンケート調査を実施し、回答件数は 417 件、回答率は 21.1%である。

図表 2-2-1 調査対象件数、回答件数、回答率

区 分	調査対象 件数 A	回答件数 B	回答率 B/A
大手物流企業主要事業所	427	66	15.5%
3PL協会会員事業者	99	23	23.2%
倉庫協会会員事業者	997	249	25.0%
トラック運送事業者	456	79	17.3%
計	1979	417	21.1%

大手物流企業の主要事業所、3PL協会の会員事業者、倉庫協会会員企業、及びトラック運送事業者の調査対象の抽出方法は、以下のとおりである。

○大手物流企業主要事業所

大手物流企業（トラック運送業、倉庫業、港湾運送事業等）は売上上位 20 社から東京都、大阪府を除いた 45 道府県の主要事業所を各社の HP から抽出した 427 事業所を調査対象としている。

○日本 3PL協会会員事業者

日本 3PL協会会員事業者名簿から東京、大阪を除いた 99 社を抽出し、調査対象としている。

○日本倉庫協会会員事業者

日本倉庫協会会員事業者名簿から、保税指定、定温倉庫、普通倉庫の 3 業態の名簿に基づいて、東京、大阪を除いた 1,000 件を無作為抽出し、調査対象としている。

○トラック運送事業者

「全日本トラック事業者総覧 2006」のトラック運送事業者名簿から東京都、大阪府を除いた 100 両超の地場トラックから 474 件を無作為抽出（参考：東京都、大阪府を含めた 100 両超の地場トラック 3,470 件）し、調査対象としている。

② 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

- ・ 会社概要、事業内容
- ・ 3 P L 事業の実施内容
- ・ 実施中の企業の 3 P L 事業展開状況
- ・ 実施中・検討中の企業の 3 P L 事業展開状況
- ・ 実施中・検討中・実施予定なしの企業の 3 P L 事業展開状況
- ・ 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助
- ・ 物流総合効率化法の認知度
- ・ 倉庫業のサービスや機能等の重要度
- ・ 倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向
- ・ 事業運営上の取り組み状況
- ・ 3 P L 事業を促進するための環境整備に関する行政への意見、要望

③ 調査方法

アンケート調査票を郵送により配付、回収を行った。

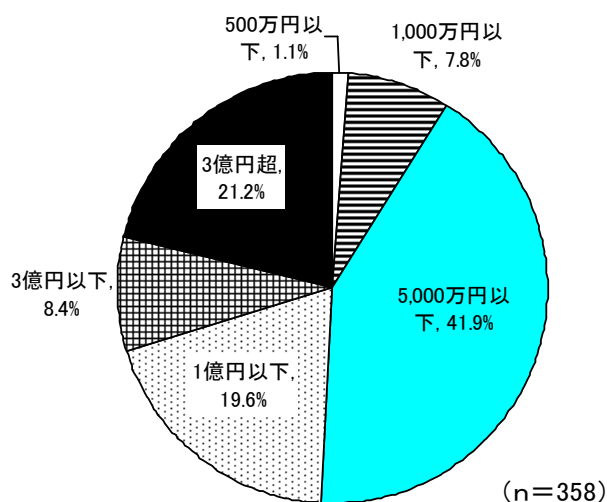
(2) 調査結果

① 回答事業者の属性

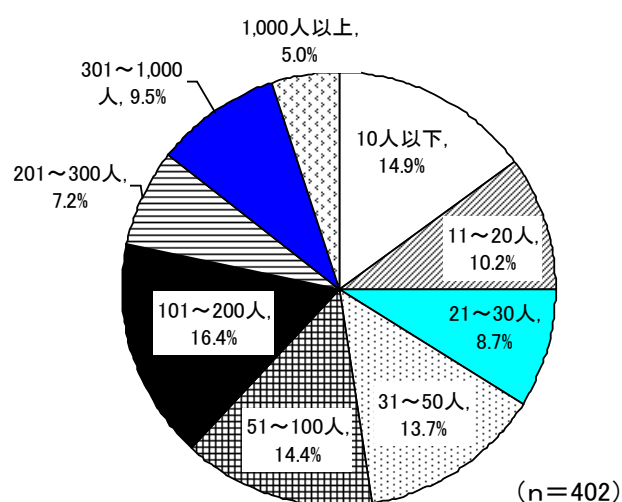
a. 回答事業者の資本金、従業員数及び売上高

回答事業者の平成19年度における資本金、従業員数、売上高構成は、図表2-2-2～図表2-2-4に示すとおりである。なお、大手物流企業の主要事業所の資本金は、事業所ごとに1件とカウントしているため通常よりも資本金が大きい階層の構成比が高くなっている。

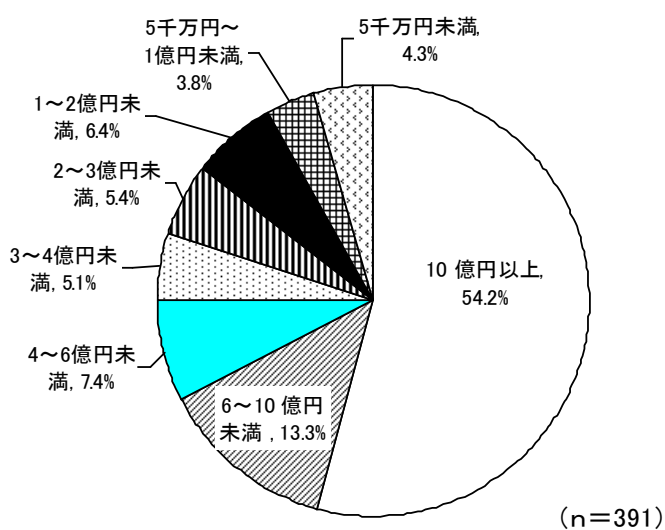
図表2-2-2 回答事業者の資本金構成



図表2-2-3 回答事業者の従業員数構成



図表2-2-4 回答事業者の売上高構成

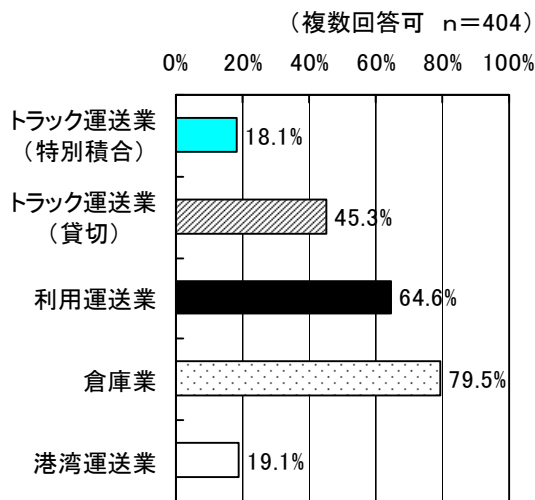


b. 事業内容

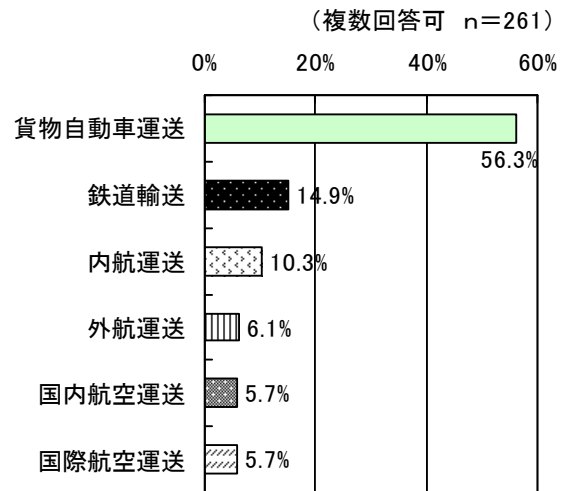
回答事業者の事業内容の構成及び利用運送業の内訳は、図表 2-2-5、図表 2-2-6 に示すとおりである。

回答事業者の事業内容の構成は、倉庫業が 79.5%、利用運送業が 64.6%、トラック運送業（貸切）が 45.3%などとなっている。利用運送業の内訳は、貨物自動車運送が 56.3%と最も多く、次いで鉄道輸送が 14.9%、内航運送 10.3%などとなっている。

図表 2-2-5 回答事業者の事業内容の構成



図表 2-2-6 回答事業者の利用運送業の内訳

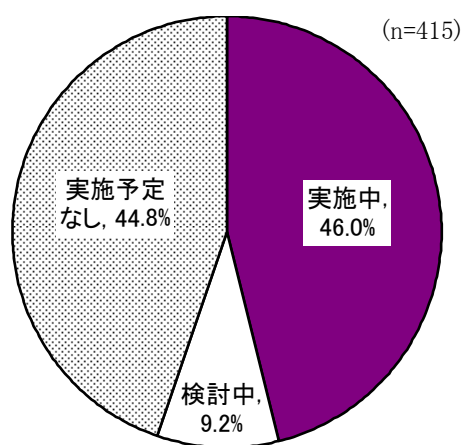


② 3PL事業の実施状況

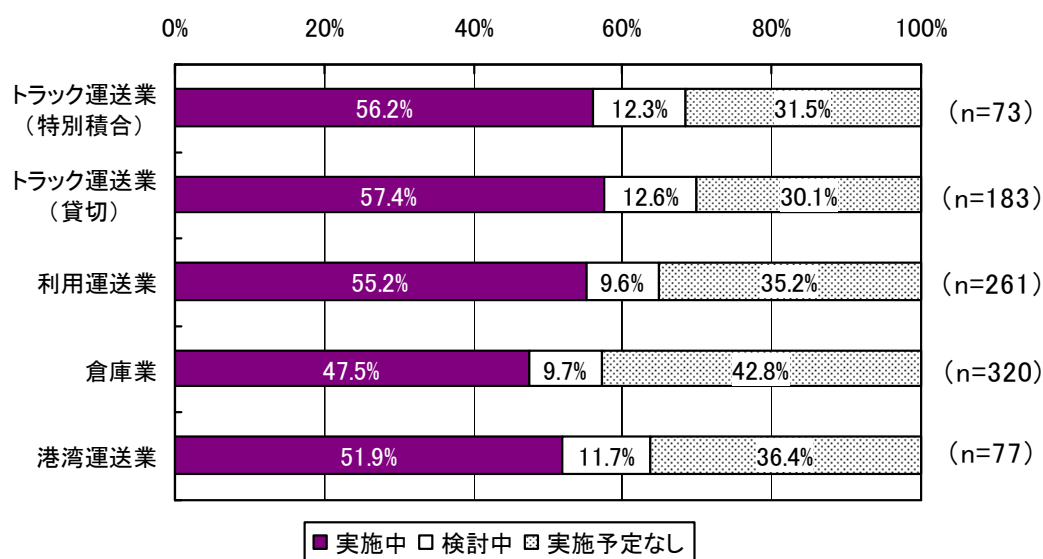
3PL事業の実施状況は、図表 2-2-7 に示すとおりである。これをみると、回答事業者のうち実施中が 46.0%、検討中が 9.2%、実施予定なしが 44.8%であり、検討中までを含めると何らかの 3PL 事業に取り組んでいる事業者は、半数を超えている。

3PL事業の業種別実施状況は図表 2-2-8 に示すとおりである。これをみると、全ての業種で実施中と検討中を合わせた割合が半数を超えており、業種による違いはほとんどないことを示している。

図表 2-2-7 3PL事業の実施状況



図表 2-2-8 3PL事業の業種別実施状況



③ 3 P L 事業を実施中の企業

a. 3 P L 事業売上高の全売上高に占める割合

3 P L 事業について、3 P L 事業売上高の事業別全売上高に占める割合は図表 2-2-9 のとおりである。これをみると、平成 19 年度における 3 P L 事業売上高の全売上高に占める割合の最大は 100%、最小は 0.1%、平均は 36.6%である。

事業内容別の平均の全売上高に占める割合では、トラック運送業（特別積合）が 23.4%、トラック運送業（貸切）が 29.8%、利用運送業が 36.0%、倉庫業が 37.7%、港湾運送業が 29.9%である。

図表 2-2-9 3 P L 事業売上高の事業別全売上高に占める割合

(%)

	最 大	最 小	平 均
トラック運送業（特別積合）	100	1	23.4
トラック運送業（貸切）	100	1	29.8
利用運送業	100	0.1	36.0
倉庫業	100	0.1	37.7
港湾運送業	100	0.1	29.9

b. 3 P L 事業の荷主数

3 P L 事業の事業内容別荷主数は図表 2-2-10 のとおりである。これをみると、3 P L 事業の荷主数の最大は 350 件、最小は 1 件、平均は 20.3 件である。

事業内容別の平均の荷主数では、トラック運送業（特別積合）が 12.8 件、トラック運送業（貸切）が 15.8 件、利用運送業が 21.3 件、倉庫業が 20.1 件、港湾運送業が 23.3 件である。

図表 2-2-10 3 P L 事業の事業内容別荷主数

(件)

	最 大	最 小	平 均
トラック運送業（特別積合）	100	1	12.8
トラック運送業（貸切）	200	1	15.8
利用運送業	350	1	21.3
倉庫業	300	1	20.1
港湾運送業	200	1	23.3

c. 5年後における3PL事業の売上高の増減

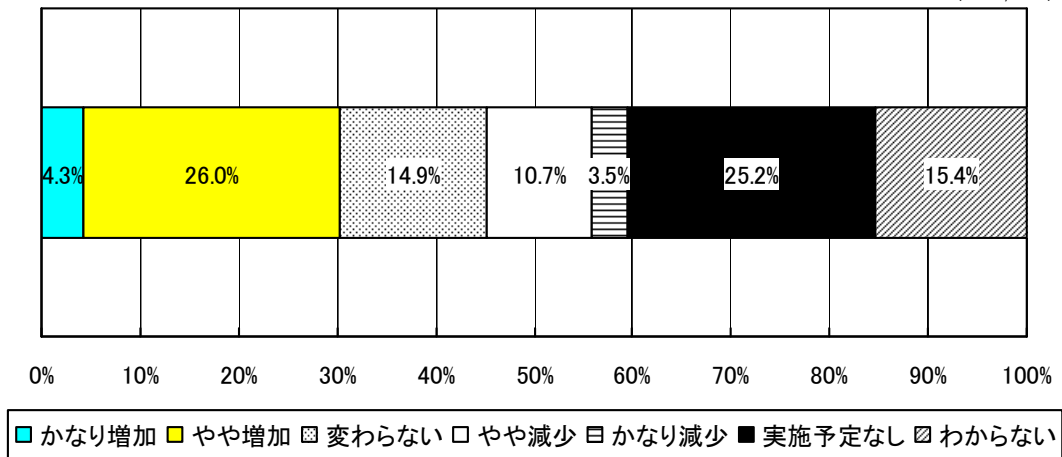
3PL事業について、概ね5年後（平成25年度）における3PL事業の売上高の増減は、図表2-2-11、図表2-2-12に示すとおりである。

回答事業者全体では、「かなり増加」が4.3%、「やや増加」が26.0%、「変わらない」が10.7%、「やや減少」が10.7%、「かなり減少」が3.5%となり、約30%の事業者が5年後に3PL事業の売上高が増加すると回答している。

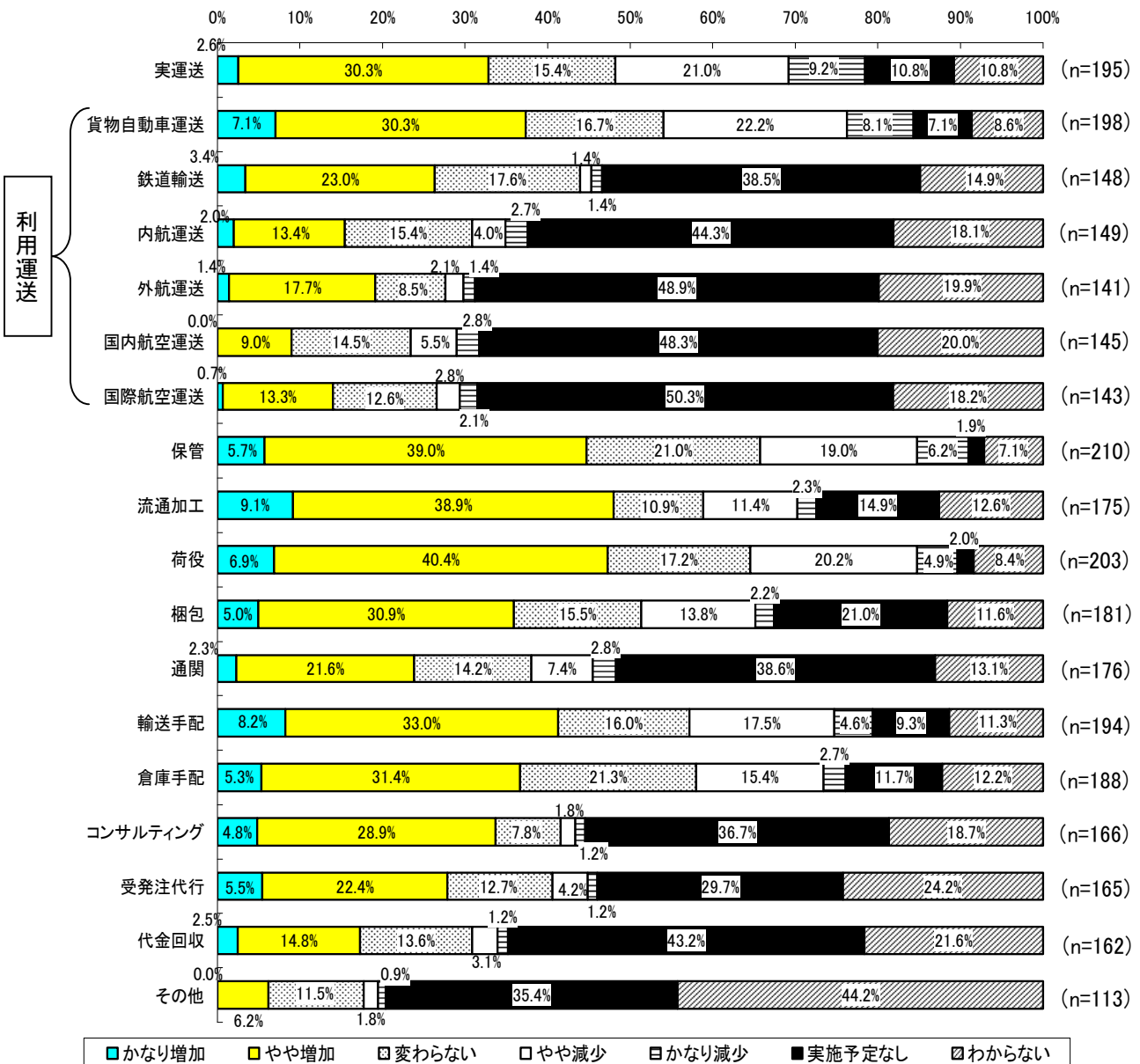
3PL事業の業務ごとにみても、「かなり増加」と「やや増加」を合わせた比率が高い事業内容は、流通加工（48.0%）、荷役（47.3%）、保管（44.7%）、輸送手配（41.2%）、貨物自動車輸送（37.4%）が上位5位までとなっている。「実施予定なし」と「わからない」を合わせた構成比が高い事業内容は、外航運送（68.8%）、国際航空運送（68.5%）、国内航空輸送（68.3%）が上位3位である。

図表 2-2-11 5年後における3PL事業の売上高の増減

(n=3,052)



図表 2-2-12 5年後における3PL事業の売上高の増減 (業務別)



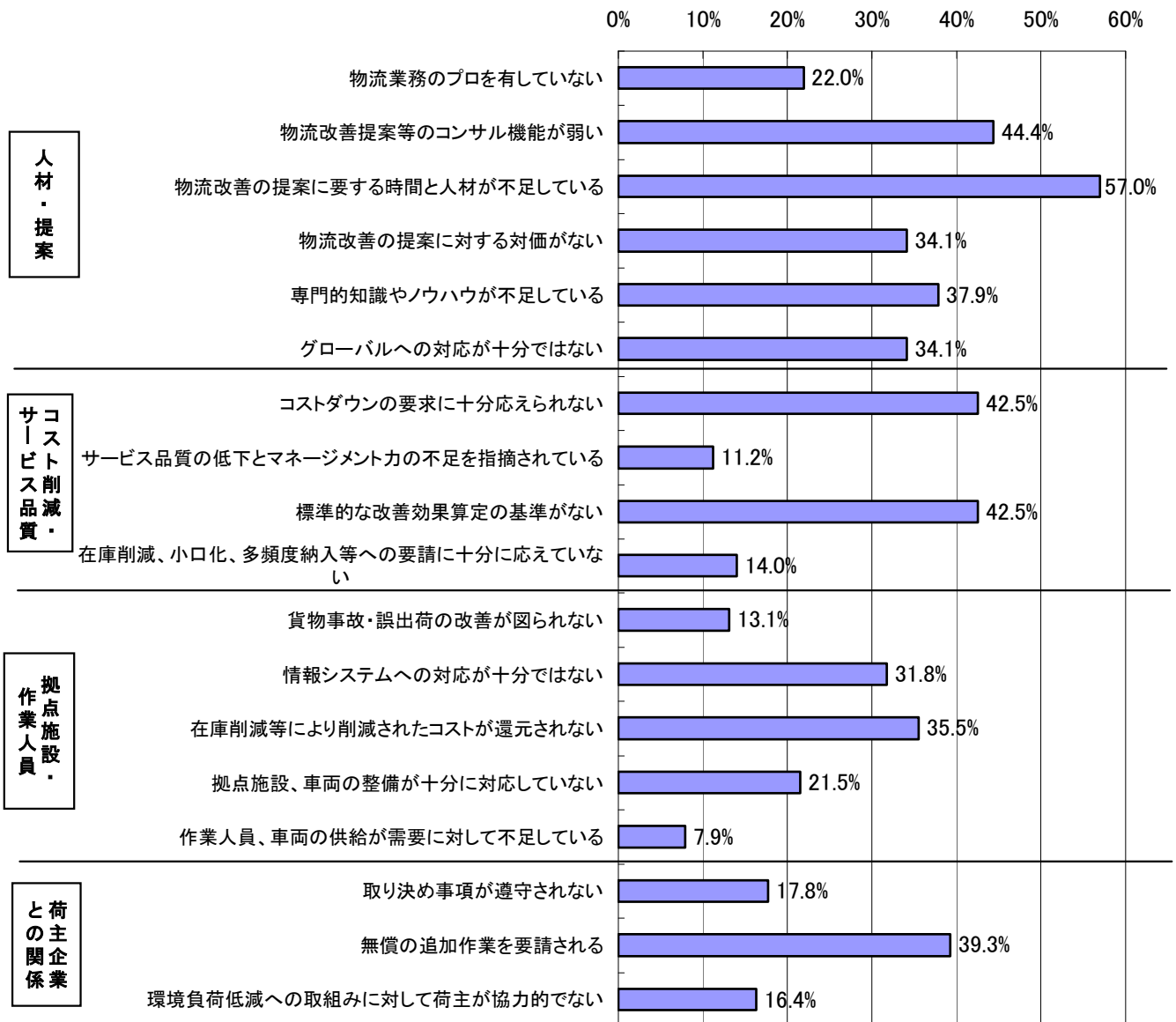
d. 3PL事業を展開するうえでの課題

3PL事業を展開するうえでの課題としてあげられた内容の傾向は、図表 2-2-13 に示すとおりである。

これをみると、物流改善の提案に要する時間と人材が不足している（57.0%）、物流改善提案等のコンサル機能が弱い（44.4%）、コストダウンの要求に十分応えられない（42.5%）、標準的な改善効果算定の基準がない（42.5%）といった課題をあげた事業者が多い。一方、作業人員、車両の供給が需要に対して不足している（7.9%）、サービス品質の低下とマネジメント力の不足を指摘されている（11.2%）、貨物事故・誤出荷の改善が図られない（13.1%）といった課題をあげた事業者は少ない。

図表 2-2-13 3PL事業を展開するうえでの課題の傾向

(N=214)

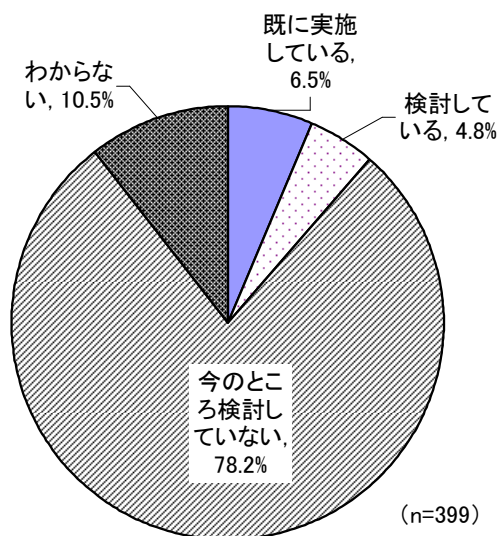


e. 地域の特性を發揮した3PL事業の取り組み

i) 地域の特性を發揮した3PL事業の実施状況

3PL事業について、地域の特産品の取扱い等、地域の特性を發揮した3PL事業の実施状況は、図表 2-2-14 に示すとおりである。これをみると、回答事業者のうち、既に実施している事業者が6.5%、検討している事業者が4.8%であるが、残りの90%近くの事業者は地域の特性を發揮した3PL事業に取り組んでいない。

図表 2-2-14 地域の特性を發揮した3PL事業の実施状況



ii) 地域の特性を發揮した3PL事業の具体的な事業内容

3PL事業について、地域の特性を發揮した3PL事業を「既の実施している」又は「検討している」事業者の具体的な事業内容は、図表2-2-15のとおりである。

以下の事業所は、地域に密着した荷主企業の製品や農産物を扱った様々な3PL事業を実施している。例えば、農産物の保管、在庫管理、出庫管理、梱包作業を一貫して請け負う事業や石油コンビナートに集積している化学工場から出荷される化学石油製品の保管・輸出の業務を一括して受託する事業等である。

図表2-2-15 地域の特性を發揮した3PL事業の具体的な事業内容（その1）

荷主企業	地域の特性	3PL事業内容
	飲料缶、医薬品容器業者	保管
自動車関係部品製造業者	自動車部品	保管・在庫管理・出庫管理・梱包作業
農産物・生産者	農業生産物	農業生産物を対象とした3PL事業を検討 駐車場 5000坪 定温倉庫・営業倉庫を含む 25,000坪(61倉庫からなっている) 受託業務、実運送、倉庫、保管、管理、荷役等
各地農業法人	東北各地のりんご・さくらんぼ等	東北各地のりんご・さくらんぼ等受注から配達までの一括受注(受注・梱包・保管・ピッキング等)
地方主要JR駅及び列車販売用の弁当製造業者	富山名産の「ますのすし」を中心としたラインアップを扱う	所在地: 富山県富山市 事務所: 荷主企業内出荷口付近で間借り 受託業務: 駅及び列車への弁当の配達 廃棄処分用の弁当の回収 ルート以外の配送先への営業兼配送 荷物量が多いときの、保冷庫の貸し出し
加工食品製造業者	広島県産の生鮮トマト	広島県産の生鮮トマトの集荷・輸配送 広島県広島市 約 1,400坪(実運送・保管・賞味期限管理・生産管理データ作成)
合織品製造業者	北陸地区における繊維産業での原糸、織物、製品等	合織製造業、撚糸工場、織布工場、染工場と物流倉庫を軸とした、保管・梱包・運送・輸出入サービスへの取り組み(実運送、利用運送、保管、流通加工等) 物流施設: 福井県内 37,000㎡(福井市、坂井市、敦賀市) 石川県内 9,400㎡(能美市、白山市)
農業協同組合	米	愛媛県松山市、定温倉庫、2012㎡
農業協同組合	農産品	海外への輸出を含めた国際的販促(物流は一括で請け負う)
輸入家具販売業者	輸入家具	輸入家具販売業者の保管・配送業務の一括受注を実施 倉庫面積 2,300坪 保管、社員の意識付け、コストダウン

図表 2-2-15 地域の特性を發揮した 3PL 事業の具体的な事業内容 (その 2)

荷主企業	地域の特性	3PL 事業内容
農業協同組合、酒造業者 他	青果物等	保管・実輸送・商品回収等
全国チェーンフランチャイズ店	全国チェーンフランチャイズ店	北陸三県といった、約 300 万人の小さな消費地で店舗数も適当で総合的なメリットはあまり期待できない。しかし、大都市での展開のサンプルとして、試行できる地域(全国チェーンフランチャイズ店舗の受発注業務) ・商品構成は3温度帯 ・地域別コース組みをし、定時定型での配送 ・在庫型で、店舗別ピッキング
化学工業事業者	水島コンビナートに立地する化学石油製品	水島コンビナートに立地する化学石油製品製造業の集積があり、保管・輸出の業務を受託 ・岡山県水島港内にある倉庫 約 2,000 m ²
化学工業品製造業者物流子会社	化学工業品	長崎県長崎市 270 m ² 保管・流通加工
自動車部品製造業者	輸出用自動車部品	輸出用の自動車部品から輸出までの一貫輸送 ・愛知県安城市 約 300 坪 ・実運送、輸出業務 ・工場出荷から輸出までの一貫輸送の情報をつなげることによる清算業務のサポートまで(工場への生産計画の作成も)。
	重工業品及び車両	重工業品及び車両の複合一貫輸送(利用運送・保管) ○社第1倉庫:兵庫県神戸市、3,729 m ² ○社第2倉庫:兵庫県神戸市、2,998 m ²
加工食品メーカー、加工食品卸売業者	松山地域においては、珍味・鯉節の生産が顕著であり全国シェアも高い	物流施設:愛媛県松山市、1,000 m ² 主たる受託業務:保管、流通加工
染色整理加工場		生産物流に伴う 3PL 生機保管→流通加工(染色準備)→配送
食品開発会社(和菓子の材料を卸し又製品開発)、落花生加工会社	特定の地域のもち米・落花生を取扱い、販売	千葉県旭市、1,000 坪 弊社取引先のもち米及び落花生など食品開発会社に紹介して、運送(利用)保管・流通加工などの業務
加工食品メーカー	石川県産米の水飯加工品を供給	石川県金沢市 実運送・利用運送業務

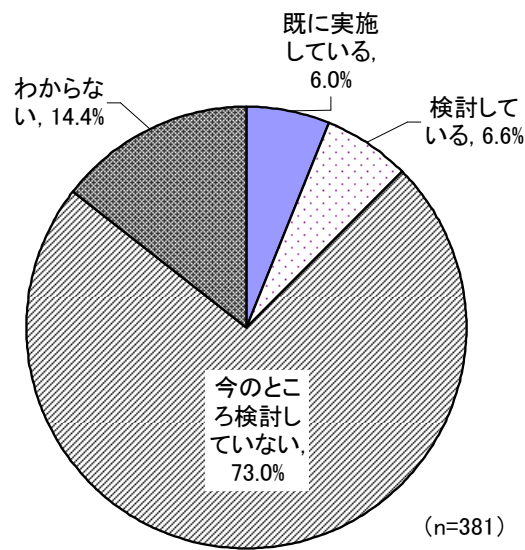
f. 新しいサービス形態等、他社との差別化による 3 P L 事業への取り組み

i) 新しいサービス形態等、他社との差別化による 3 P L 事業の実施状況

3 P L 事業について、荷主ニーズに対応した新しいサービス形態等、他社との差別化による 3 P L 事業の実施状況は、図表 2-2-16 に示すとおりである。

これによると、既に実施している事業者が 6.0%、検討している事業者が 6.6%で、実施と検討している事業者を合わせると 12.6%である。

図表 2-2-16 新しいサービス形態等、他社との差別化による 3 P L 事業の実施状況



ii) 新しいサービス形態等、他社との差別化による3PL事業の具体的な事業内容
 3PL事業について、新しいサービス形態等、他社との差別化による3PL事業を「既の実施している」又は「検討している」事業者の具体的な事業内容は、図表2-2-17に整理したとおりである。

以下の事業所は、他社との差別化による様々な3PL事業の具体的な取り組みを実施している。例えば、飼料製造業者向けに、保管形態におけるコスト削減の提案をして、工場側での一括保管管理、かんぱん納品、商品加工、検品、指定梱包、ユーザーへの時間帯納品等の一貫物流サービスの提供や輸出入（調達と出荷）業務の係わる実運送、利用運送、保管、保税、通関、情報管理までの一元管理（庫内情報はデータで還元）等がある。

図表 2-2-17 他社との差別化による3PL事業の具体的な事業内容（その1）

荷主企業	サービス形態	3PL 事業内容
鉄鋼品製造業及び鉄鋼品卸売業者	製鐵所の拠点間における輸送業務の受託	・千葉県市川市 約 18,000 m ² (内倉庫スペース 4,000 m ²) ・輸送業 (配送・引取を含む) 倉庫保管業、港湾運送業 (限定: 君津製鐵所製品に限る)
化学工業品、機械製造業者	生産拠点と物流ルート開発	物流センター (受発注、保管、流通加工)、利用運送、ルート開発
飼料製造業者	工場側での作業時間、保管形態におけるコスト削減への提案	150 坪位 入荷: コンテナ (20kg 袋) → 工場 (解袋・パレット保管) → 商品化 出荷: コンテナ (バラ) → 当社で TB 詰め → 商品化 ・コンテナドレージ料金と仕入れ価格の低減化 ・工場では解袋時の人件費、パレット保管の集約化
日用雑貨等の複数荷主	複数荷主による共同配送の拡充、流通加工の受託	主要業務は、実運送、流通加工 所在地: 埼玉県、約 4,800 坪
衣料品卸売業者、日用品卸売業者等	現状は荷主直接ではなく、大手の物流会社からの下請 今後は直接荷主獲得を目指したい	大手物流業者より、アパレル商品～百貨店納品、紙製品～保管・配送を受託 自社保有で北海道札幌市に 1,200 坪の倉庫 借り倉庫で北海道石狩市に 1,800 坪倉庫あり 本社北海道美唄市に自社倉庫 1,000 坪あり
プラスチック製品製造業者	web wings (在庫管理システム) の導入	原料引取り・入出庫・保管 (在庫管理) 業務・工場への納品輸送・製品の引取り・ピッキング作業・流通加工業務・海外梱包業務・発送業務
自動車部品製造業者	完成品在庫の一括管理と原材料供給の連携した管理の仕組み	検討中
食品容器販売業者	大量輸送、ストックポイントの設置、発注指示に高度に対応した輸送サービスの提供	輸送 → 保管・荷役・在庫管理 → 配送 東京 → 千歳 → 千歳 (出荷元) → (保管) → (納品先) 北海道千歳市、2,640 m ² 輸送・保管・荷役・在庫報告

図表 2-2-17 他社との差別化による 3PL 事業の具体的な事業内容 (その 2)

荷主企業	サービス形態	3PL 事業内容
プラスチック製品製造業者	一括保管管理、かんぱん納品、商品加工、検品、指定梱包、ユーザーへの時間帯納品	①富山県魚津市 ・倉庫棟:6,811.2 m ² ・加工棟:213.8 m ² ・事務所棟:108.0 m ² ・受託業務:資材納品業者(複数社)による商品 ・一括保管管理、荷役(仕分含む)、かんぱん納品 ②富山県魚津市 ・倉庫棟:2,389.2 m ² ・付属棟:972.0 m ² ・受託業務:商品加工、検品、指定梱包、ユーザーへの時間帯納品
	・荷主要望を満足させ、かつ作業効率をアップさせるシステムの充実 ・倉庫セキュリティの充実 ・倉庫機械(空調、定温低湿等)の高度化 ・国際輸送と連携した一体型物流サービスの提供	・受注業務 保管・流通加工・利用運送 等 ・主要物流施設(3PL用) 千葉県山武郡 約 3,500 m ² 千葉県市川市 約 4,500 m ² 静岡県浜松地区 約 15,500 m ² 愛知県常滑市 約 9,500 m ² 大阪府大阪市 約 6,000 m ²
機械製造業者	輸出入(調達と出荷)を一元管理(庫内情報はデータで還元)	実運送・利用運送・保管・保税・通関・情報管理施設約 200 坪
菓子製造業者	実運送・利用運送・保管・荷役・流通加工・在庫管理・返品・回収・コンサルティングの総合物流サービスの提供	実運送・利用運送・保管・荷役・流通加工・在庫管理・返品・回収・コンサルティング など ・保管施設:京都府久世郡:延べ床面積 8,070.32 m ² (2,441.27 坪) ・保管施設:京都府京都市:延べ床面積 6,540 m ² (1,980 坪)
卸売業者、電気機器製造業者、リサイクル業者他7社	・倉庫システムにより入出庫在庫管理 ・定温設定管理 ・仕分・区分・書類の製本化作業	利用運送・保管・流通加工 ・保管施設:沖縄県那覇市 6,893 m ² ・保管施設:沖縄県浦添市 2,836 m ²
建設資材製造業者	<<従来の物流>> 原材料:北欧・中欧・ロシア→(海 100%)→阪神港→(陸 100%)→岡山県真庭市 製品:岡山県真庭市→(陸 100%)→関東各地 <<新しい物流>> 原材料:北欧・中欧→(海 90%)→阪神港→(陸 100%)→岡山県真庭市 中欧・ロシア→(海 10%)→博多港→宇野港→(陸 100%)→岡山県真庭市 製品:岡山県真庭市→(陸 60%)→関東各地 岡山県真庭市→(陸)→宇野→(海 40%)→東京→(陸)→関東各地	・輸入通関・荷捌業務(於博多港) ・実運送(海上コンテナ:40、内航トレーラ 12~13m) ・利用運送(内航トレーラ 12~13m を RORO 船にて) ・倉庫荷役・保管 A.博多港 約 2,000 m ² B.宇野港 約 500 m ²

図表 2-2-17 他社との差別化による 3PL 事業の具体的な事業内容 (その 3)

荷主企業	サービス形態	3PL 事業内容
クレジットカード会社など	情報セキュリティを重視した小口荷物の配送	流通加工、保管、宅配便出荷 物流施設: 富山県富山市、2,500 坪
	配送商品(業務用洗剤)の設置・装着・補充	埼玉県さいたま市、約 460 坪実運送・利用運送・保管
	流通加工をし、在庫している中からの出荷において、少量出荷の送料を無料でできる自社便の検討	物流施設: 千葉県千葉市 約 2,000 坪(500 坪4階建) ・パッケージソフトの製造を行い、その商品を問屋(ディストリビューター)に出荷。残商品と残資材の保管業務 ・発送は、佐川急便やヤマト運輸を利用
機械製造業者、日用品卸売業者	荷主と常に情報を取り合い必要な貨物からホットデリバリーができるようなサービスの提供	・工場機械解袋、梱包、コンテナ詰め輸出 ・自転車輸入バン出し配送 物流施設: 北海道苫小牧市 40,289 m ²
	・倉庫・配送システム共同開発 ・多品目(2,000)―入庫―保管―ピッキング―在庫管理―在庫管理―情報サービス―輸送―回収	所在地; 茨城県つくばみらい市 受託業務; 実運送・利用・保管・流通加工
化学工業品メーカー	システム導入による物流管理の提供の拡大	製造製品の在庫・保管・出庫に関わるコントロール業務を全社一括して実施を検討
通販業者		保管・管理・実運送・代金回収システム
食品開発会社(和菓子)の開発)、落花生加工会社(千葉県の特産品)	地域限定の商品を荷主(落花生、もち米)→荷主へ提供するサービス(食品開発会社)	千葉県旭市、1,000 坪(200 坪)
建材卸売業者	客先 PC とオンラインシステムを構築して貨物の入出庫状況、在庫管理状況、配送等の業務活動上、必要なデータベースの共有	千葉県市原市、23,214 m ² 保管管理・仕分梱包作業・運送・配送作業
飲料メーカー等	業態的共同配送(食品・汁器など)	石川県金沢市ほか 実運送・利用運送・保管・流通加工など

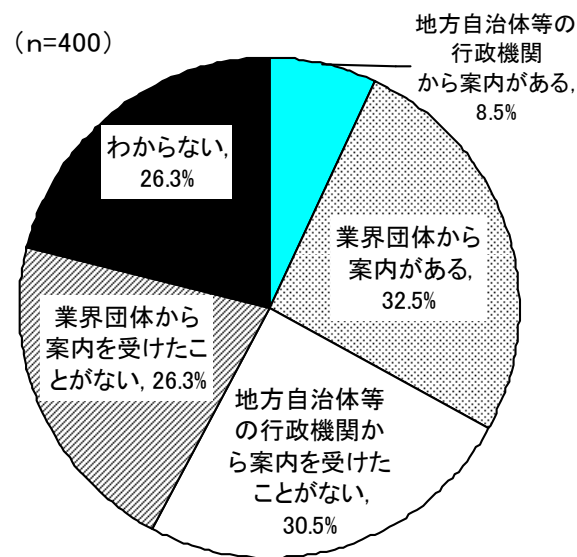
④ 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助

a. 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の案内状況

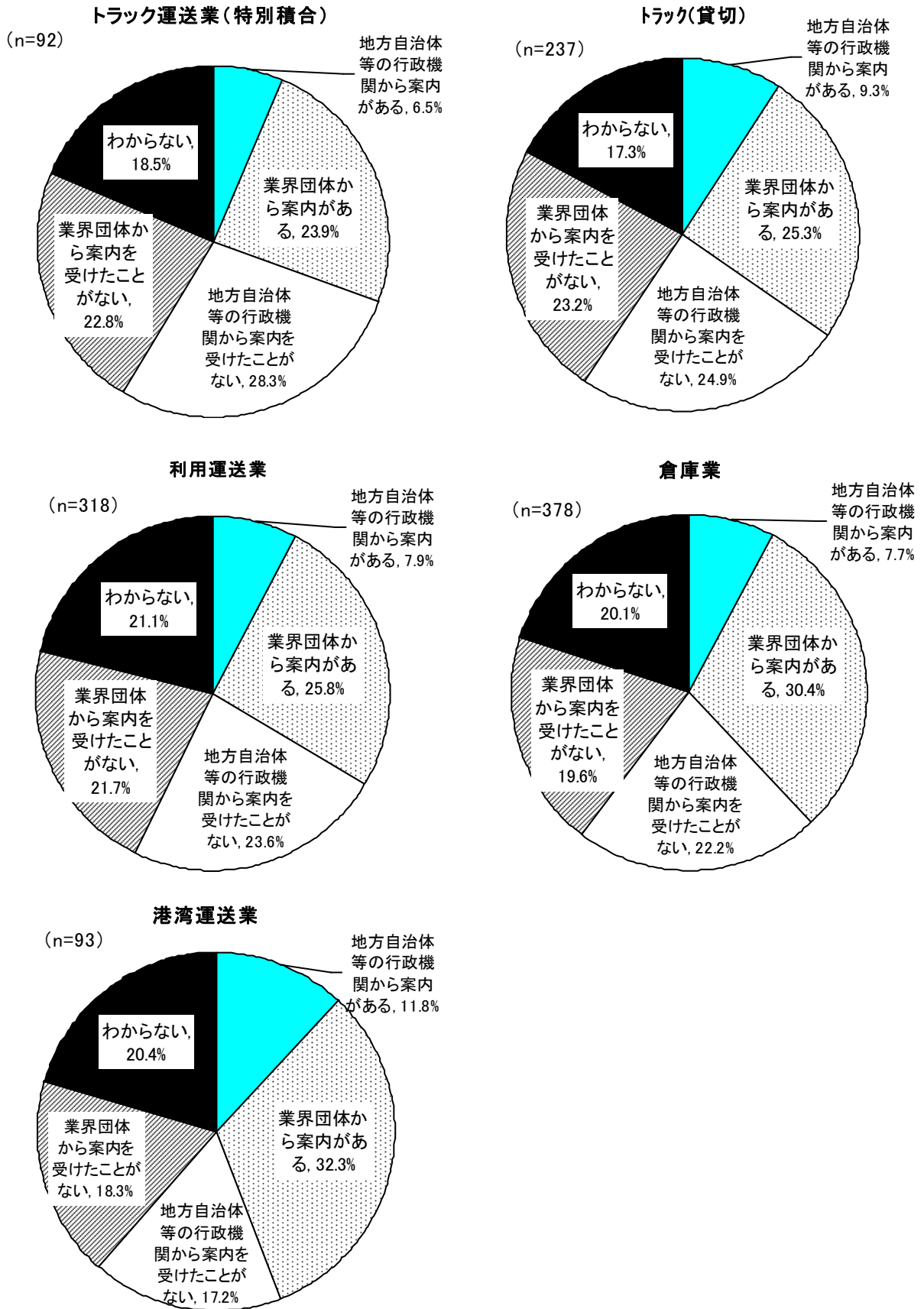
3PL事業等の物流事業の展開にあたっての、地方自治体や業界団体等からの支援策や補助（融資制度、利子補給制度、費用負担、税制の補助、研修・教育、情報提供など）の案内の状況は、図表 2-2-18、図表 2-2-19 に示すとおりである。

これからわかるとおり、「業界団体からの案内がある」が 32.5%で最も回答事業者数が多く、次いで「地方自治体等の行政機関から案内を受けたことがない」が 30.5%、「業界団体から案内を受けたことがない」「わからない」が 26.3%と続いている。

図表 2-2-18 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の案内状況



図表 2-2-19 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の案内状況（業種別）

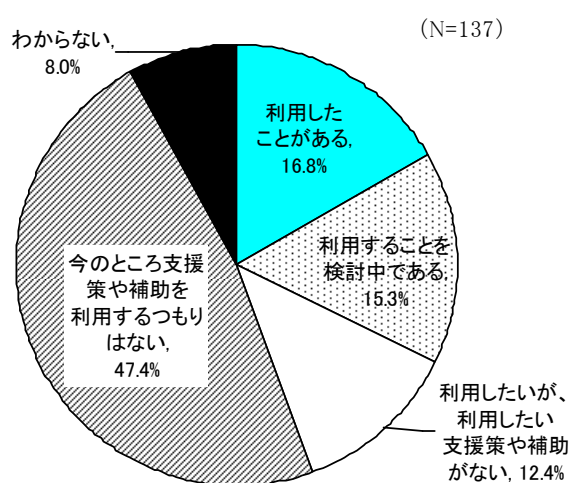


b. 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の利用状況

3PL事業について、「地方自治体等の行政機関から案内がある」又は「業界団体から案内がある」事業者の支援策や補助の利用状況は図表 2-2-20 に示すとおりである。

これからわかるとおり、「利用したことがある」事業者は 16.8%に止まり、これに「利用することを検討中である」の 15.3%を加えると 32.1%になる。一方、「今のところ支援策や補助を利用するつもりはない」事業者が 47.4%となり、回答事業者の約半分を占めている。

図表 2-2-20 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の利用状況

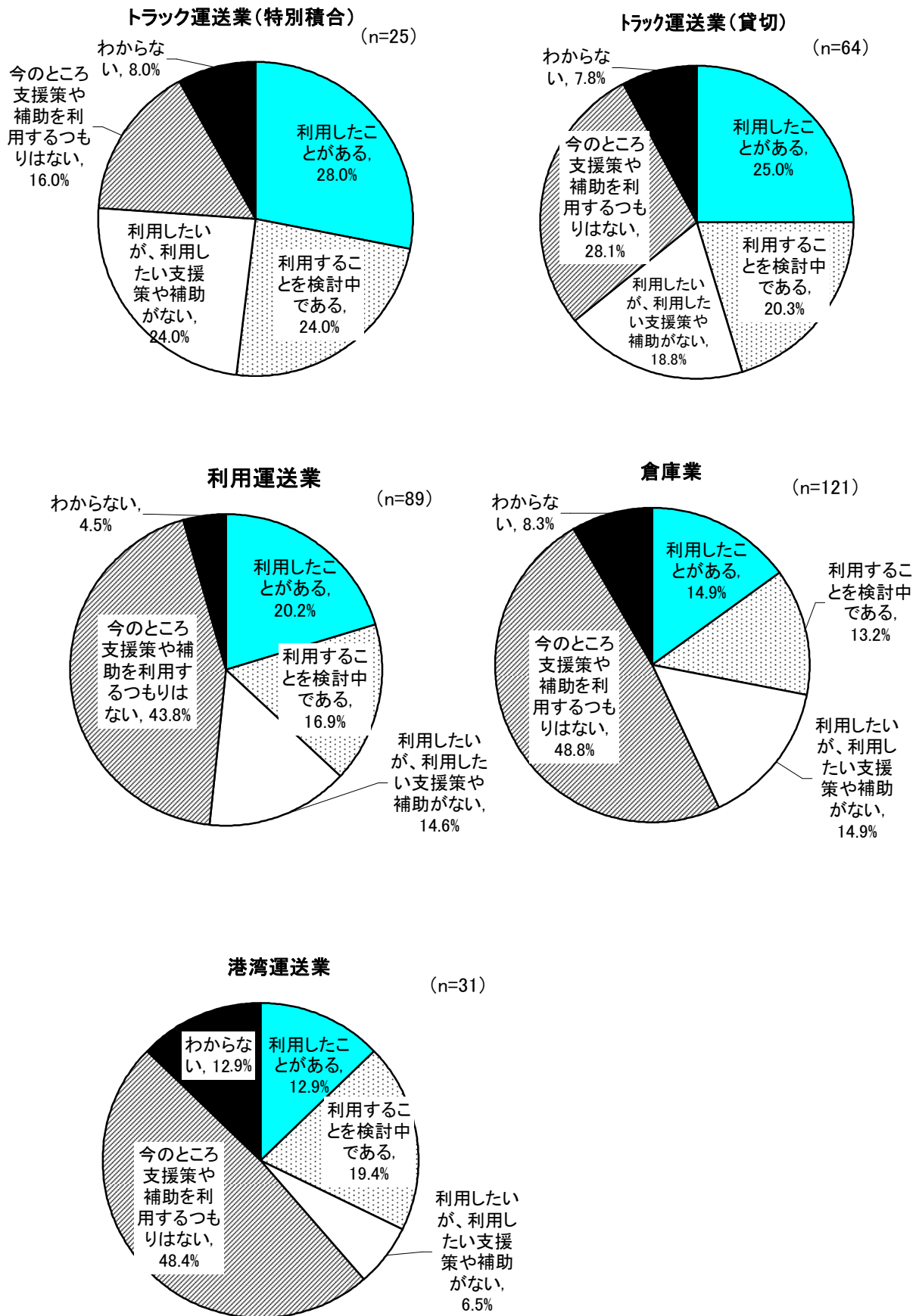


業種別の「地方自治体等の行政機関から案内がある」又は「業界団体から案内がある」事業者の支援策や補助の利用状況は図表 2-2-21 に示すとおりである。

これからわかるとおり、トラック運送業（特別積合）、トラック運送業（貸切）、利用運送業は「利用したことがある」事業者はいずれも 20%を超えており、倉庫業と港湾運送業の事業者よりも利用している割合が高い。

「今のところ支援策や補助を利用するつもりはない」と回答した事業者の割合が 40%を超えているのは、利用運送業、倉庫業、港湾運送業の 3 業種である。

図表 2-2-21 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の利用状況（業種別）



c. 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助の具体的な内容

3PL事業について、回答事業者が利用したことがある地方自治体や業界団体等の支援策や補助の具体的な内容は図表 2-2-22 のとおりである。

図表 2-2-22 利用したことがある地方自治体や業界団体等の支援策や補助

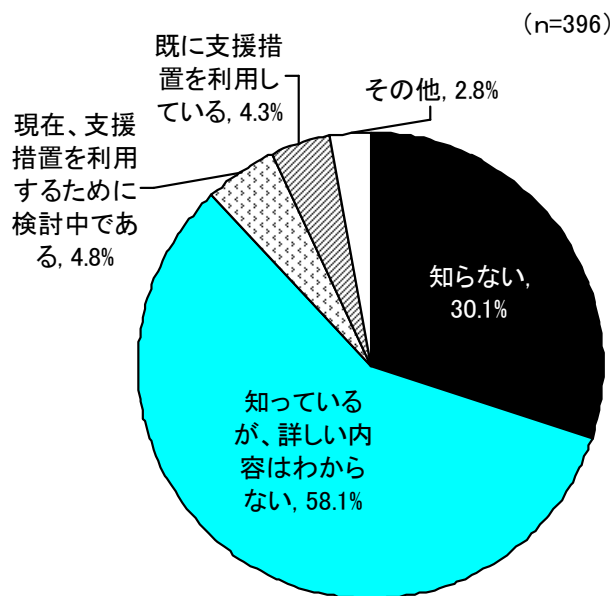
支援策または補助の名称	申請先	支援策または補助
エネルギー使用合理化事業者支援事業	関東運輸局	費用負担、フォークリフト
セミナー	商工会	なし
	倉庫協会	研修・教育
新車トラック購入、タイヤ、ETC、デジタルタコグラフ	山口県トラック協会	情報提供など エコタイヤ
新潟市物流施設立地促進補助事業	新潟市	施設を建設するための用地の取得費の 20% の補助
H20 年度「物流施設省エネ設備普及事業（電動フォークリフト代替・リース方式）」に係る募集	(財)運輸低公害車普及機構	エンジン式フォークリフトから電動フォークリフトへの代替にかわる費用負担(約 1%)
利子補助制度	山口県トラック協会	排ガス適合車両の代替時に利用
埼玉県産業立地促進補助	埼玉県と杉戸町	埼玉県の杉戸深輪産業団地への進出により、不動産取得税相当額・固定資産税相当額の補助を受けた
ドライバーなど安全教育訓練促進助成制度	兵庫県トラック協会	研修受講料及び交通費
	倉庫協会、JILS 等加盟団体	倉庫協会、JILS 等加盟団体から随時研修・セミナー等の案内があり活用している
	日本 3PL 協会	日本 3PL 協会に参画しており、他社の 3PL 事業所の見学会や取り組みについて情報交換等に参加

⑤ 物流総合効率化法の認知度

3PL事業について、従来の非効率な物流から効率的で環境負荷の小さい物流に移行することを目的とした、国土交通省所管の「物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）」の認知度は、図表 2-2-23 のとおりである。

これをみると、「知っているが詳しい内容はわからない」が最も多く 58.1%、次いで「知らない」が 30.1%である。「既に支援措置を利用している」は 4.3%に止まっている。物流総合効率化法を知らない事業者が約 30%を占めているので、物流事業者に対して、認知度を高める活動をさらに活発に実施することが必要である。

図表 2-2-23 物流総合効率化法の認知度

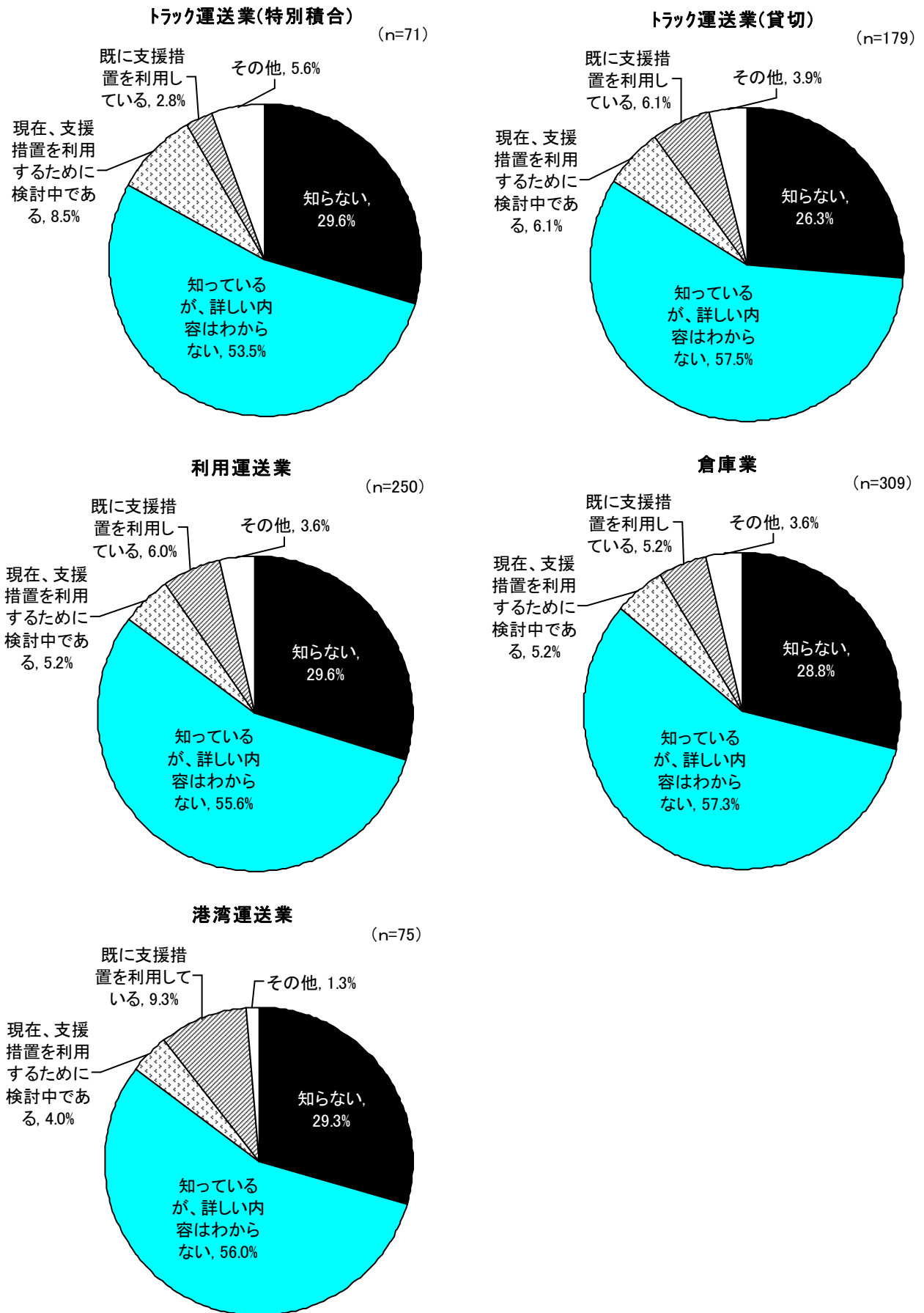


業種別の「物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）」の認知度は、図表 2-2-24 のとおりである。

これからわかるとおり、いずれの業種もほぼ同様な結果となっており、「知っているが詳しい内容はわからない」が最も多く 50%を超えており、次いで「知らない」が約 30%を占めている。

一方、港湾運送業は「すでに支援策を利用している」割合が 9.3%と最も高く、次いでトラック運送業（貸切）が 6.1%、利用運送業が 6.0%と続いている。

図表 2-2-24 物流総合効率化法の認知度（業種別）



【その他】

- ・ きびしい状況であり、新規設備の拡大は次年度ペンディングである
- ・ 知っているが、当社にとっては現実的な話ではない
- ・ 知っているが、その予定はない

物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)

平成17年10月1日から施行された物流総合効率化法は、従来の非効率な物流を効率的で環境負荷の小さい物流に移行させるために、流通業務(輸送・保管・流通加工等)を総合的・効率的に実施する事業者に対する支援措置を講じることにより、我が国産業の国際競争力の強化や二酸化炭素排出量の削減を図るもの。具体的な支援措置は、「事業許可等の一括取得」「物流拠点施設に関する税制特例」「立地規制に関する配慮」「資金面等の支援」等。

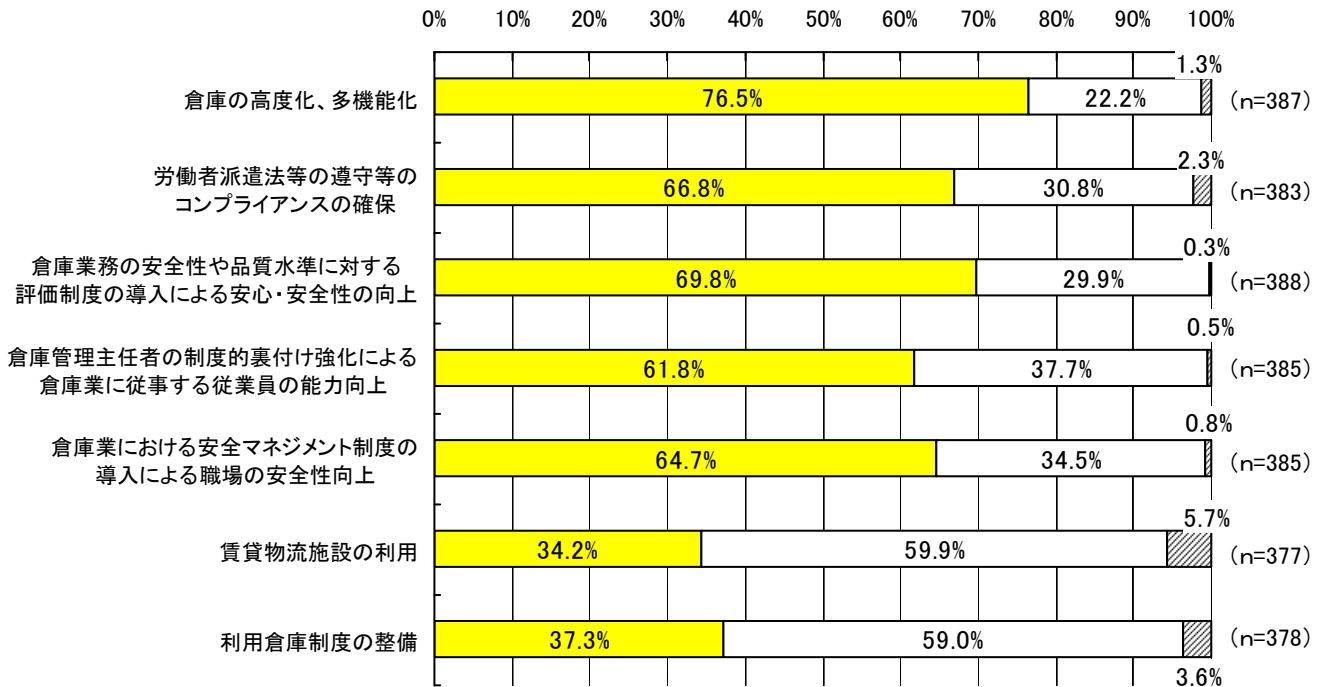
⑥ 倉庫業のサービスや機能等の重要度

3PL事業について、回答事業者が考えている3PL事業促進するうえでの倉庫業のサービスや機能等の重要度は、図表 2-2-25 のとおりである。

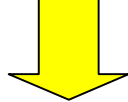
これをみると、回答事業者のうち76.5%が「倉庫の高度化、多機能化」がますます重要になると考えている。このほか60%以上の回答事業者が「倉庫業務の安全性や品質水準に対する評価制度の導入による安心・安全性の向上」「労働者派遣法等の遵守等のコンプライアンスの確保」「倉庫業における安全マネジメント制度の導入による職場の安全性向上」「倉庫管理主任者の制度的裏付け強化による倉庫業に従事する従業員の能力向上」といったサービスや機能等がますます重要になると考えている。

「ますます重要となる」と回答した事業者における業種別の「倉庫業のサービスや機能の重要度」の回答割合は、図表 2-2-26 のとおりである。これをみると、どの項目も業種に関係なくほぼ同様な構成比となっている。

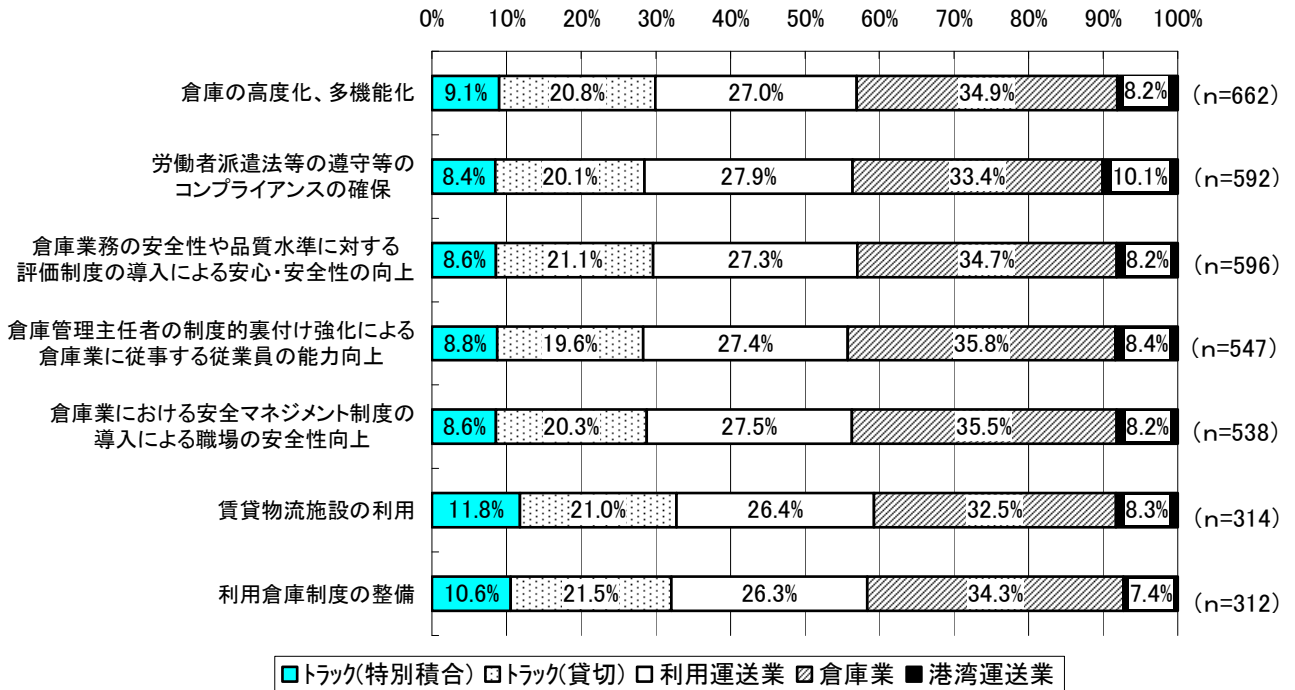
図表 2-2-25 倉庫業のサービスや機能等の重要度



■ ますます重要となる
 □ 変わらない
 ▨ 重要性が低下する



図表 2-2-26 倉庫業のサービスや機能等の重要度（「ますます重要となる」の業種別）



■ トラック(特別積合)
 ■ トラック(貸切)
 □ 利用運送業
 ▨ 倉庫業
 ■ 港湾運送業

注：「ますます重要となる」と回答した事業者の多くは、複数の業種を業務として行っているため、回答数が重複している。

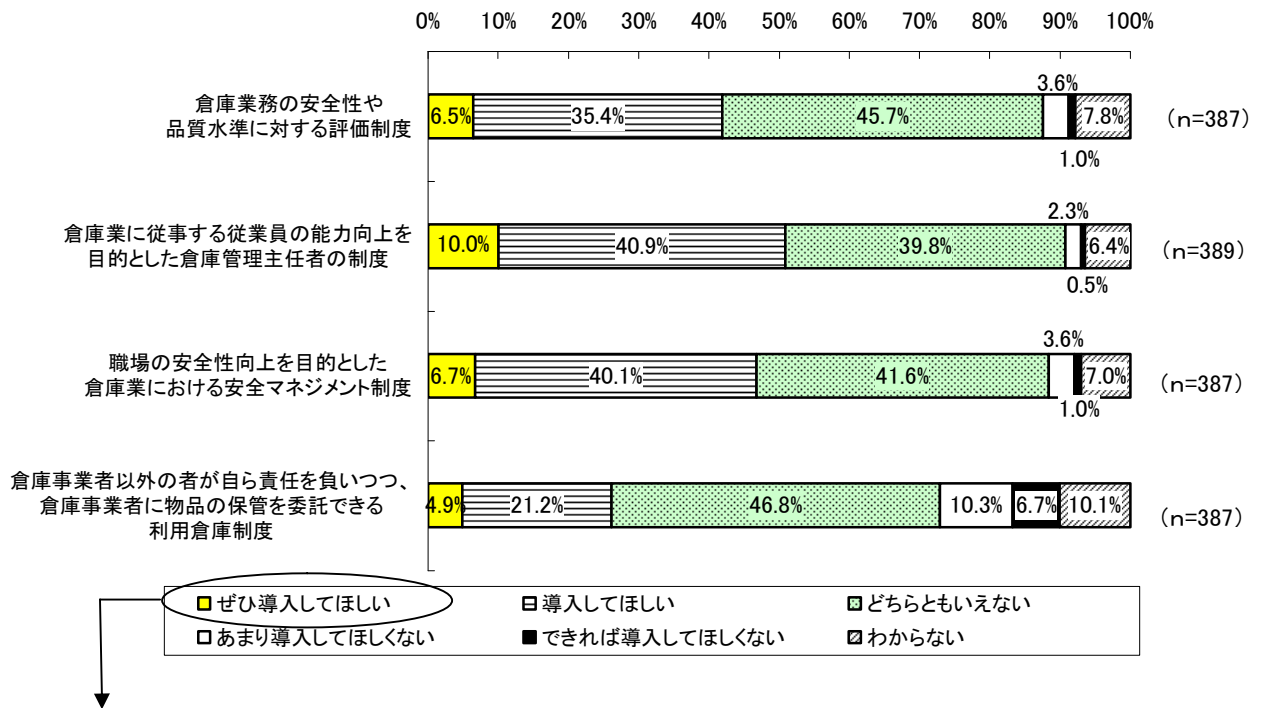
⑦ 倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向

3PL事業促進に伴う倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向は図表 2-2-27 のとおりである。

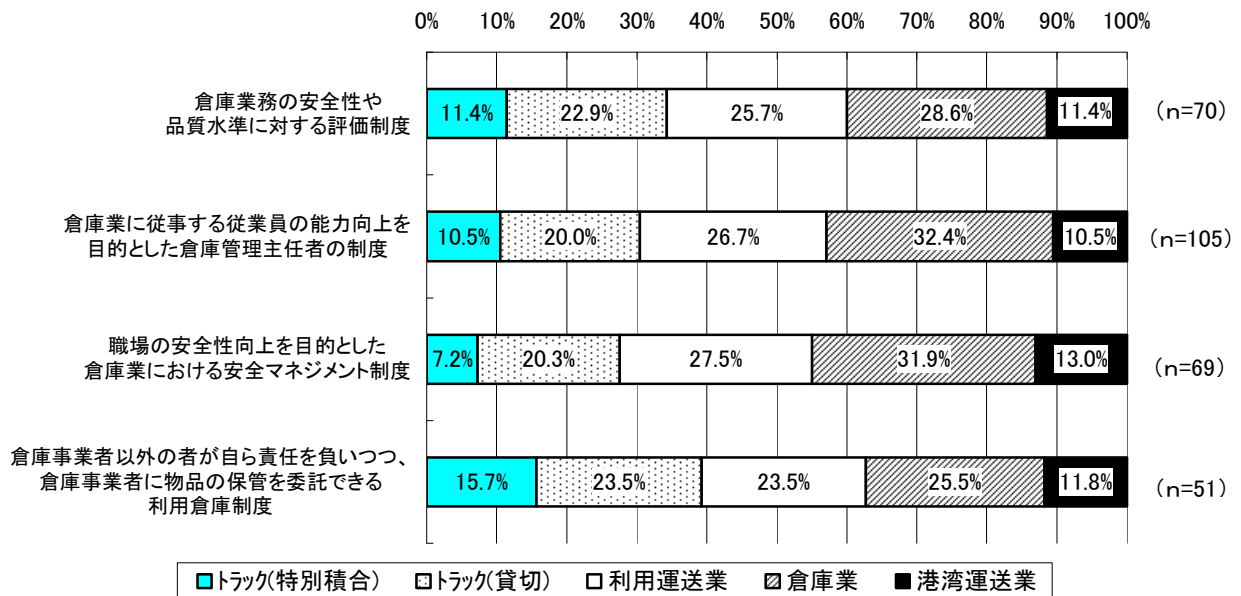
「ぜひ導入してほしい」と「導入してほしい」を合わせた構成比の高い順であげると、「倉庫業に従事する従業員の能力向上を目的とした倉庫管理主任者の制度」が 50.9%、「職場の安全性向上を目的とした倉庫業における安全マネジメント制度」が 46.8%、「倉庫業務の安全性や品質水準に対する評価制度」が 41.9%である。

「ぜひ導入してほしい」と回答した事業者のみを対象として、業種別に「倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向」の各項目に対する回答割合をみると、図表 2-2-28 のとおりである。これをみると、どの項目も業種に関係なくほぼ同様な構成比となっている。

図表 2-2-27 倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向



図表 2-2-28 倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向
 (「ぜひ導入してほしい」の業種別)



注：「ぜひ導入してほしい」と回答した事業者の多くは、複数の業種を業務として行っているため、回答数が重複している。

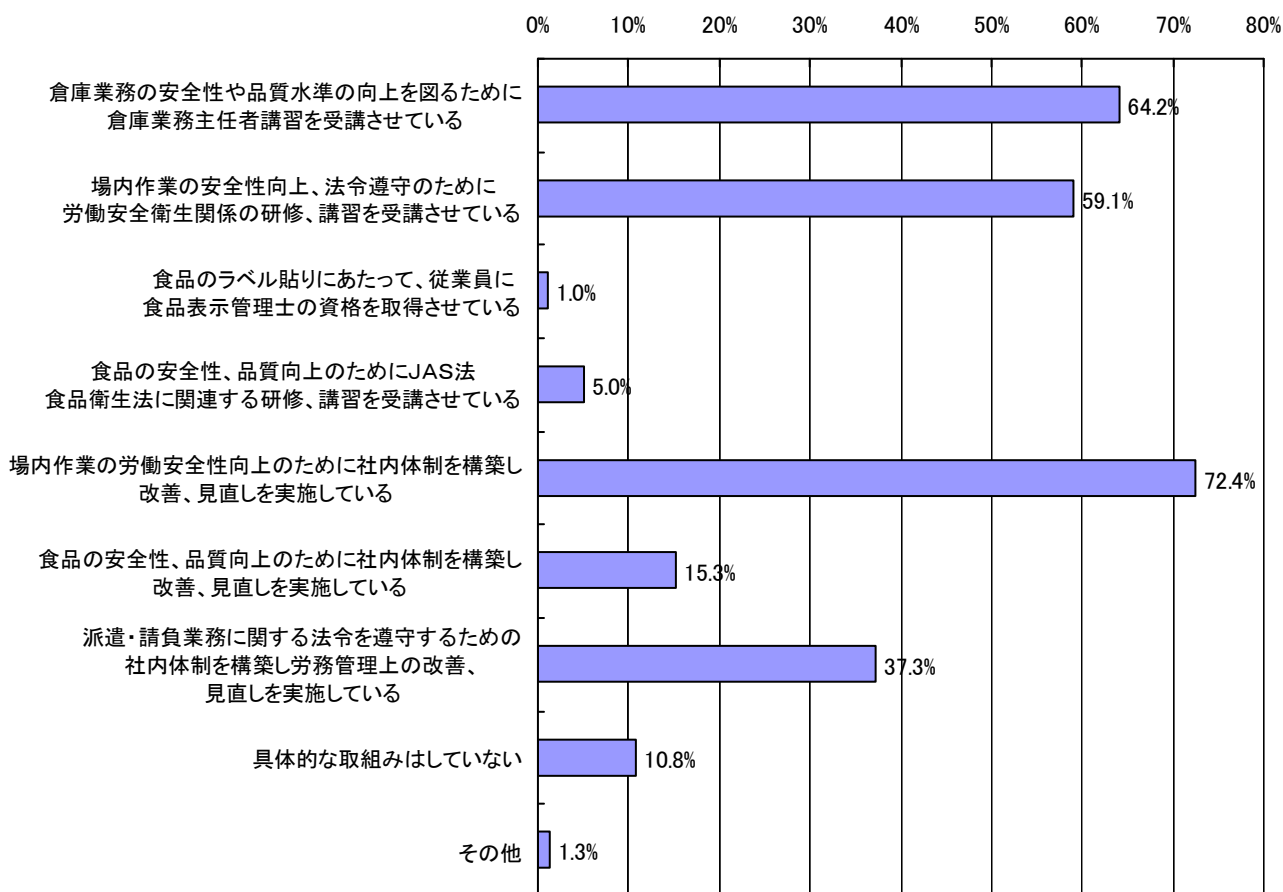
⑧ 事業運営上の取り組み状況

3PL事業について、労働災害防止、コンプライアンスの確保、食の安全性確保等に対する事業運営上の取り組み状況は図表 2-2-29 のとおりである。

これをみると、取り組んでいる回答事業者が多い内容は、「場内作業の労働安全性向上のために社内体制を構築し、改善、見直しを実施している」が 72.4%、「倉庫業務の安全性や品質水準の向上を図るために倉庫業務主任者講習を受講させている」が 64.2%、「場内作業の安全性向上、法令遵守のために、労働安全衛生関係の研修、講習を受講させている」が 59.1%となっている。一方、「食品のラベル貼りにあたって、従業員に食品表示管理士の資格を取得させている」は 1.0%、「食品の安全性、品質向上のために JAS 法、食品衛生法に関連する研修、講習を受講させている」は 5.0%であり、取り組んでいる事業者は少ない。

図表 2-2-29 事業運営上の取り組み状況

(n=399)



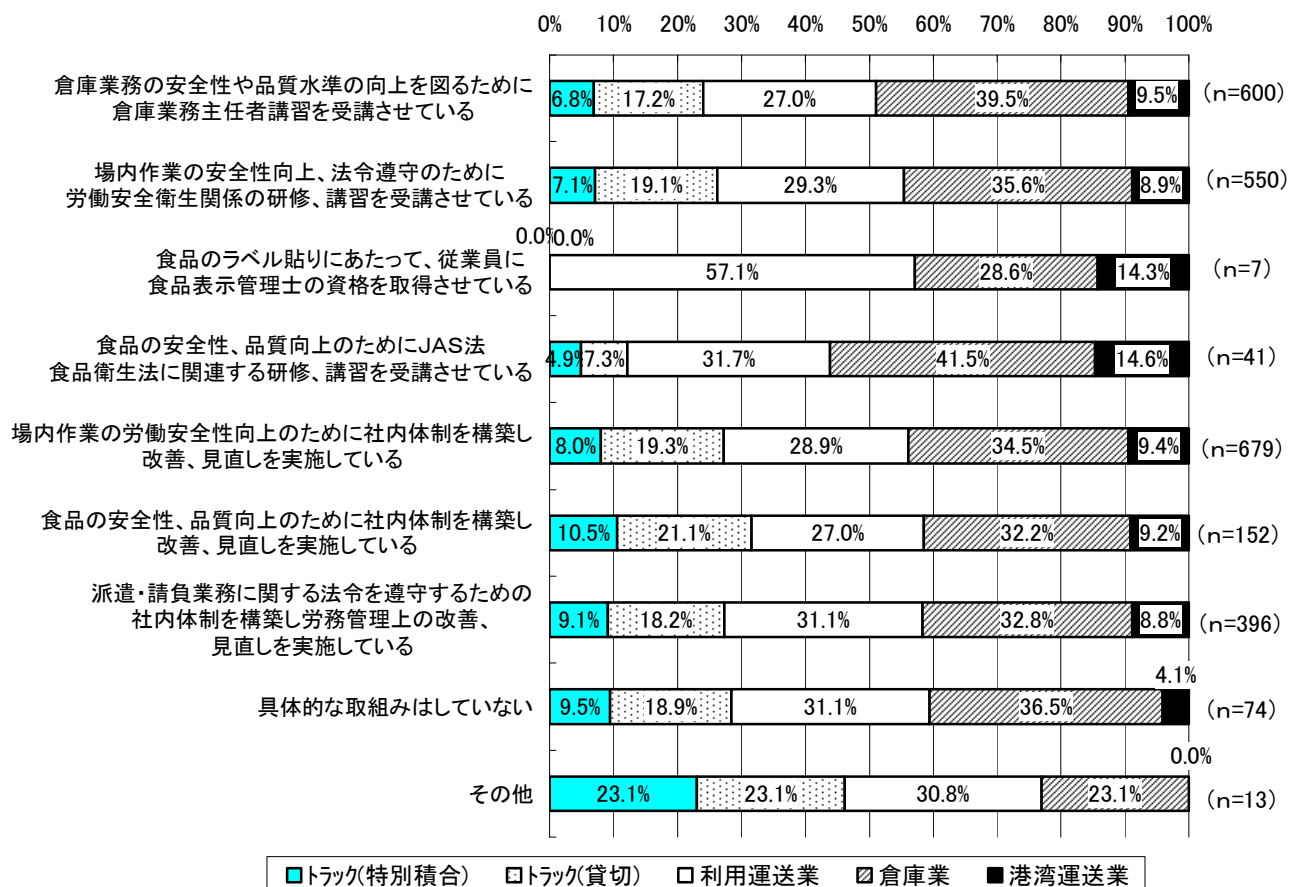
【その他】

- ・ I S O 22000 等への対応

労働災害防止、コンプライアンスの確保、食の安全性確保等に対する事業運営上の取り組み状況についての業種別の内訳は図表 2-2-30 のとおりである。

このうち、取り組んでいる回答事業者が多い項目の業種別の内訳をみると、「場内作業の労働安全性向上のために社内体制を構築し、改善、見直しを実施している」では、倉庫業が 34.5%、利用運送業が 28.9%、トラック（貸切）が 19.3%である。「倉庫業務の安全性や品質水準の向上を図るために倉庫業務主任者講習を受講させている」では、倉庫業が 39.5%、利用運送業が 27.0%、トラック（貸切）が 17.2%である。その他の項目の業種別の内訳もほぼ同様な傾向を示している。

図表 2-2-30 事業運営上の取り組み状況（業種別）



注：事業者の多くは、複数の業種を業務として行っているため、回答数が重複している。

⑨ 3PL事業を促進するための環境整備に関する行政への意見、要望

3PL事業について、地方の特色に応じた3PL事業を促進するための環境整備に関する行政への意見、要望は以下のとおりである。

- ・ 制度のPRとセミナー等の実施
- ・ 現在、コンプライアンスに追われ、新規に何かを行う体力がない。環境の整備は取り組みしているが、3PLまでは手が届いていない。
- ・ 3PLへの荷主側のニーズ等、見合う企業への情報として回示できないか。特に特産品などの企業について。
- ・ 物流センターなどの建築時の補助金制度、企業(物流拠点)誘致対策
- ・ 道路網の整備を進めてほしい
- ・ 最終的に資本の大きいところが有利になるような気がしてならない。地方においては、大都市への物流移動が行われており、より一層厳しくなっている。
- ・ 環境負荷低減への取り組みに対するわかりやすい評価と助成の仕組み作り。「3PL事業」という言葉があまり一般的になっていないので、関係者以外にもわかりやすい言葉を作っていただきたい。
- ・ 特産品のPR
- ・ 地方といっても街の中心に物流施設を用意することは難しい。だからといって、郊外に作ればメリットがなくなる。案件に対して場所の確保の相談を受けてほしい。
- ・ 地方の物流事業者にとっては、特にグローバル化に伴うインフラ(設備・人材・教育)などといったことが、その経営規模からみて困難な状況にあることは「九州地方総合物流施策推進会議」の「物流人材育成事業実施マニュアル」で示したとおり、行政の積極的なバックアップが必要となっていると考える。
- ・ 地方のニーズを首都圏の物流業者へ情報提供。実行時に設備投資資金の援助。
- ・ 地方うんぬんというより、郊外型の大型ショッピングモールが増加しているので、そういった施設・設備との協力(道路整備や周辺環境の保護・住民の理解)が不可欠。
- ・ 広報活動。
- ・ 一概に3PL事業といわれても、食品関係に関しては、例えば缶詰など長期保存ができる物品は別として、わが県の特産品には主に生鮮食品が多く、定温にしる低温にしる、専門的なまたは機能的なノウハウ・設備が必要だと思われる。支援策や補助があるにしる、現状の経済状況で新たに参入するのは難しいのではないだろうか。
- ・ 港湾労働法の一部規制緩和等による雇用体系の柔軟性を取り入れていただきたい。
- ・ 環境対応については荷主・実運送会社等々との連携が求められるが、ややもすると、コスト重視になり、なかなか対応できない状況である。荷主に対し、メリットを含めたご案内をより行っていただきたい。
- ・ 3PL事業の業務内容は、多岐に跨り、問合せするにも色々な行政機関に聞かなければならず、途中で挫折することになるため、3PL事業専用の機関や問合せ先を希望。
- ・ 行政サイドに物流を総合的・多面的に推進する民間共同の運営組織を設立させることが肝要。

(3) 調査結果のまとめ

大手物流企業主要事業所、3PL協会の会員事業者、倉庫協会会員企業及びトラック運送事業者等の物流事業者を対象とした物流施設の所有と利用の分離、事業進展状況、荷主からの要請等に関するアンケート調査結果は以下のとおりである。

- ・ 3PL事業を実施中が46.0%、検討中が9.2%、実施予定なしが44.8%であり、検討中までを含めると何らかの3PL事業に取り組んでいる事業者は、半数を超えている(P50)。
- ・ 回答事業者の3PL事業売上高の全売上高に占める割合の平均は36.6%である。(P51)。
- ・ 5年後における3PL事業の売上高の増減する事業内容のうち、「かなり増加」と「やや増加」を合わせた比率が高い事業は、流通加工(48.0%)、荷役(47.3%)、保管(44.7%)、輸送手配(41.2%)、貨物自動車輸送(37.4%)が上位5位までとなっている(P52)。
- ・ 3PL事業を展開するには、物流改善の提案に要する時間と人材が不足している(57.0%)、物流改善提案等のコンサル機能が弱い(44.4%)、コストダウンの要求に十分応えられない(42.5%)、標準的な改善効果算定の基準がない(42.5%)といった課題をあげた事業者が多い(P54)。
- ・ 地域の特産品の取扱い等、地域の特性を發揮した3PL事業の実施状況をみると、既に実施している事業者が6.5%、検討している事業者が4.8%であるが、残りの90%近くの事業者は地域の特性を發揮した3PL事業に取り組んでいない(P55)。しかし、地域の特性を發揮した3PL事業を「既に実施している」又は「検討している」事業者は、地域に密着した荷主企業の製品や農産物を扱った様々な3PL事業を実施している。例えば、農産物の保管、在庫管理、出庫管理、梱包作業を一貫して請け負う事業や石油コンビナートに集積している化学工場から出荷される化学石油製品の保管・輸出の業務を一括して受託する事業等である(P56)。
- ・ 地方自治体や業界団体等からの支援策や補助を「利用したことがある」事業者が16.8%で、これに「利用することを検討中である」の15.3%を加えると32.1%になる(P64)。
- ・ 物流総合効率化法を知らない事業者が約30%を占めているので、物流事業者に対して、認知度を高める活動をさらに活発に実施することが必要である(P67)。

3. 自治体の物流施設誘致状況調査

都道府県及び政令指定都市を対象に物流施設誘致を目的とした施策の取り組み状況を把握するためにアンケート調査を実施する。

(1) 調査概要

① 調査対象と回答件数

都道府県 47 件及び政令指定都市 17 件、計 64 箇所を抽出、配布し、このうち、平成 20 年度調査で回答を得ている地方自治体は、アンケート回答部署宛に配布した。アンケート調査の回答者数は 42 件、回答率は 65.6%である。

図表 2-3-1 調査対象件数、回答件数、回答率

区 分	調査対象件数 A	回答件数 B	回答率 B/A
都道府県	47	32	68.1%
政令指定都市	17	10	58.8%
合計	64	42	65.6%

② 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

- ・ 物流施設に対する誘致の意向
- ・ 誘致したい物流施設
- ・ 物流施設の誘致を目的とした支援策
- ・ 物流総合効率化法の認知度
- ・ 地域の特性を發揮した 3 P L 事業の取り組み
- ・ 3 P L 事業等の物流事業の展開施策への取り組み意向
- ・ 物流施設の必要性和理由
- ・ 地域の特色に応じた 3 P L 事業を促進するための環境整備への意見、要望

③ 調査方法

アンケート調査票を郵送により、平成 21 年 2 月に配付、回収を行った。

(2) 調査結果

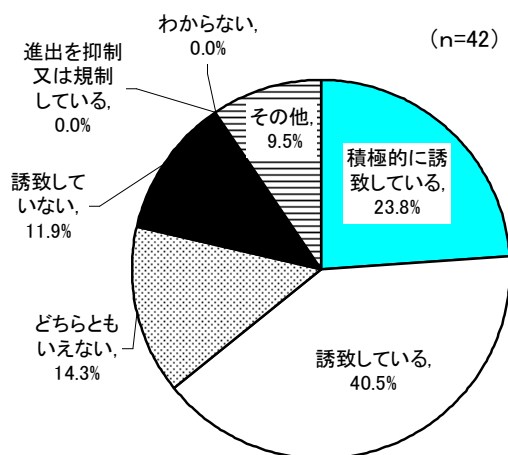
① 物流施設に対する誘致の意向

自治体の物流施設に対する誘致の意向は、図表 2-3-2、図表 2-3-3 のとおりである。

これをみると、「積極的に誘致している」が 23.8%、「誘致している」が 40.5% であり、誘致に前向きな自治体が全体の 6 割を超えている。一方、誘致に消極的な自治体は 11.9% に止まっている。

自治体ごとの回答状況をみると、「誘致していない」と回答している自治体が政令指定都市に限定されている以外は、地域による明確な傾向はみられない。

図表 2-3-2 物流施設に対する誘致の意向



図表 2-3-3 物流施設に対する誘致の意向 (自治体詳細)

回答内容	自治体名	計
積極的に誘致している	茨城県、新潟市、富山県、山梨県、京都府、神戸市、岡山県、広島市、北九州市、佐賀県	10
誘致している	北海道、宮城県、栃木県、群馬県、千葉県、石川県、長野県、三重県、滋賀県、大阪市、兵庫県、広島県、山口県、高知県、福岡県、宮崎県、沖縄県	17
どちらともいえない	秋田県、福島県、神奈川県、岐阜県、島根県、熊本県、	6
誘致していない	札幌市、仙台市、横浜市、浜松市、大阪府	5
進出を抑制又は規制している		0
わからない		0
その他	埼玉県、千葉市、東京都、福井県	4

【その他】

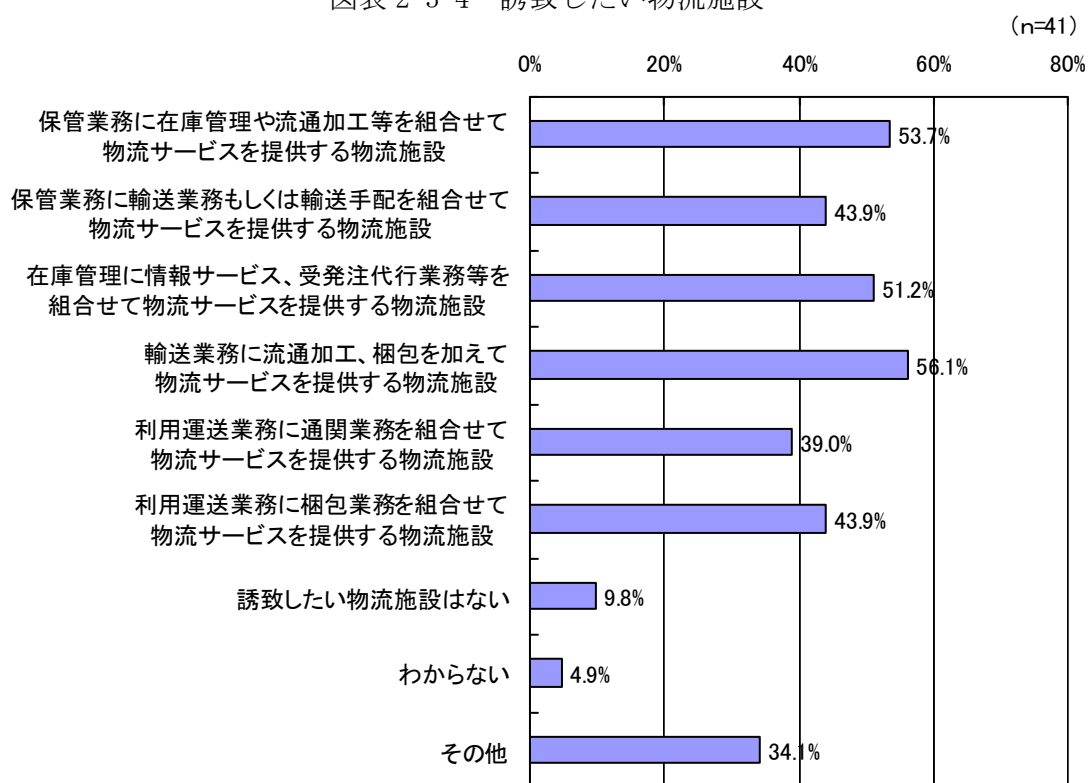
- ・ 物流総合効率化法における特定流通業務施設の誘致を検討中。
- ・ 都には物流施設に対する誘致を担当している部署がないため回答できない。
- ・ 敦賀港鞠山南地区港湾関連用地に限定して誘致。
- ・ 流通加工施設に該当する物流施設は、積極的に誘致している。

② 誘致したい物流施設

自治体が誘致したい物流施設は、図表 2-3-4 のとおりである。

これをみると、「輸送業務に流通加工、梱包を加えて物流サービスを提供する物流施設」が 56.1%、「保管業務に在庫管理や流通加工等を組合せて物流サービスを提供する物流施設」が 53.7%、「在庫管理に情報サービス、受発注代行業務等を組合せて物流サービスを提供する物流施設」が 51.2%となり、いずれの物流施設も 50%を超えており、自治体の誘致意向が比較的強いことを示している。

図表 2-3-4 誘致したい物流施設



【その他】

- ・ 物流施設の誘致については、立地環境や需要によりケース・バイ・ケースであり一概に言えない。
- ・ 物流施設の事業形態に関わらず誘致したい。
- ・ 業務内容にはこだわらない。
- ・ 地元湊を利用する事業形態の物流企業。
- ・ 第二東名の使用開始や誘致先の確保、物流業の業態の変化、土地政策・交通政策のあり方など、不透明な課題が多く、積極的な誘致活動までは至っていない。
- ・ 物流施設に対する誘致を担当している部署がないため回答できない。
- ・ 業務を特定していない。
- ・ 本県発着の小ロット貨物を集約し、海上輸送や鉄道貨物輸送といった大容量・低コストの輸送モードによる輸送サービスを提供する物流施設。
- ・ 航空物流ネットワークを生かした物流施設。
- ・ 特定の物流施設に限らず誘致活動を行っている。
- ・ 物流サービスの種類による区別は行っていない。
- ・ 特に限定はしていない。

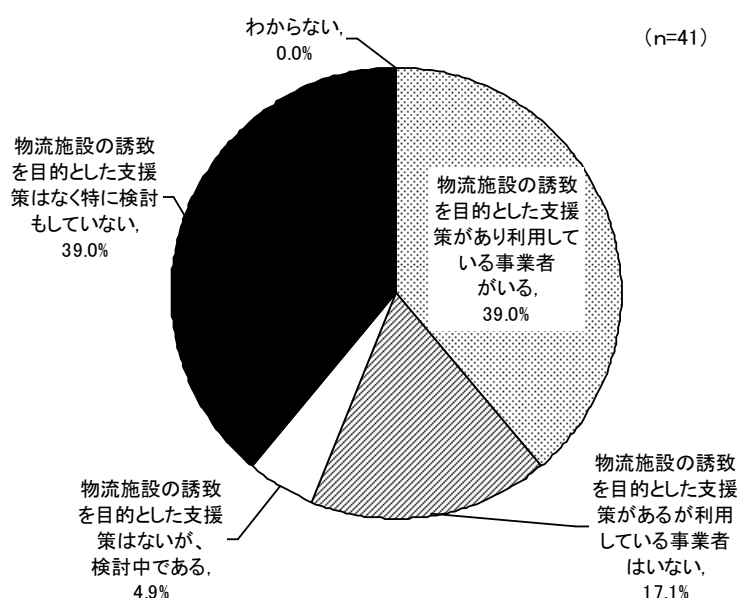
③ 物流施設の誘致を目的とした支援策

a. 自治体の物流施設の誘致を目的とした支援策

自治体の物流施設の誘致を目的とした支援策は、図表 2-3-5、図表 2-3-6 のとおりである。

これをみると、「物流施設の誘致を目的とした支援策があり、利用している事業者がいる。」が 39.0%、「物流施設の誘致を目的とした支援策があるが、利用している事業者はいない。」が 17.1%、「物流施設の誘致を目的とした支援策はないが、検討中である。」が 4.9%となり、これらの物流施設の誘致を目的とした支援策に前向きな自治体は 60%を占めている。また、自治体ごとの回答状況をみると、自治体の規模や地域による明確な違いや傾向はみられない。

図表 2-3-5 物流施設の誘致を目的とした支援策



図表 2-3-6 物流施設の誘致を目的とした支援策（自治体詳細）

回答内容	自治体名	計
物流施設の誘致を目的とした支援策があり利用している事業者がいる	北海道、宮城県、茨城県、栃木県、埼玉県、千葉県、新潟市、長野県、京都府、兵庫県、神戸市、岡山県、広島県、広島市、北九州市、佐賀県	16
物流施設の誘致を目的とした支援策があるが利用している事業者はいない	群馬県、福井県、山梨県、山口県、高知県、宮崎県、沖縄県	7
物流施設の誘致を目的とした支援策はないが、検討中である	千葉市、富山県	2
物流施設の誘致を目的とした支援策はなく特に検討もしていない	札幌市、仙台市、秋田県、福島県、神奈川県、横浜市、石川県、岐阜県、浜松市、三重県、滋賀県、大阪府、大阪市、島根県、福岡県、熊本県	16
わからない		0

b. 物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容

物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容は図表 2-3-7 のとおりである。

図表 2-3-7 物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容（その1）

自治体	物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容
北海道庁	<ul style="list-style-type: none"> ・北海道産業振興条例(企業立地助成制度) ・特定工業等導入地区等における道税の課税の特例に関する条例(不動産取得税、固定資産税の課税免除) <p>物流施設の誘致を目的とした道独自の支援策ではないが、中小企業者が共同して物流センターを設置する場合、高度化資金融資による支援を行っている。</p>
宮城県庁	<ul style="list-style-type: none"> ◆支援策の名称「みやぎ企業立地奨励金」 ◆制度の概要 <ul style="list-style-type: none"> ①投下固定資産奨励金 <ul style="list-style-type: none"> ・交付要件:投下固定資産額(土地を除く)が1億円以上、新規雇用者3人以上 ・交付額:投下固定資産額×交付率(1.5%～5%)、交付限度額5億円 ②新規雇用奨励金(新規雇用者数に応じた) <ul style="list-style-type: none"> ・交付要件;新規雇用者が20人を超えるもの ・交付額:21人目から1人につき10万円、交付限度額1,000万円 <p>*①②は重複申請不可。</p>
茨城県庁	物流企業だけに限ったものではないが、企業誘致にあたって、県税の特別措置等の優遇策を講じている。
栃木県庁	<p>栃木県企業立地、集積促進補助金</p> <p>立地企業の土地及び建物の取得に対する支援(土地及び建物の不動産取得税相当額を補助)</p>
群馬県庁	<p>企業立地促進基金</p> <p>県内に立地しようとする物流事業者に対し、一定の条件を満たす場合に、立地に必要な資金(土地、設備)を低利で融資</p>
埼玉県庁	<ol style="list-style-type: none"> 1. 対象:流通加工施設(その他、工場、研究所、本社等も対象) 2. 施設:a,b,cのいずれかの設備を有するもの <ul style="list-style-type: none"> a.物質の仕分け及び搬送の自動化等荷さばきの合理化を図るための設備 b.物質の受注及び発注の円滑化を図るための情報処理システム c.流通加工の用に供する設備 3. その他の条件:①敷地面積1,000㎡以上かつ建築面積500㎡以上 <ul style="list-style-type: none"> ②新規雇用人数5名以上 ③土地売買(借地)契約後、3年以内に操業 4. 補助額:不動産取得税相当額
千葉県庁	千葉県では現在、県内に立地する「流通加工施設」に係る施設の整備事業に要する経費について、「千葉県立地企業補助金交付要綱」に基づき、当該施設が工業団地等に立地すること、従業員数が30人以上であること等を要件として、補助金が交付されている。なお、平成21年4月1日から施行される改正後の「要綱」では、「道路貨物運送業の用に供する施設」について、財政力指数0.67未満(平成17～19年度平均)の市町村に設置すること、投下固定資産額が5000万円以上であること等を要件として、補助金交付対象としている。
新潟市役所	<p>本市は平成16年より物流施設の集積及び雇用機会の増大を図り、本市産業の活性化に資するため「新潟市物流施設立地促進事業補助金」を制定したが、内容については下記の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○用地取得補助金・・・用地取得費の20%以内で1億円(市外企業は5億円)を限度として補助 ○施設建設促進補助金・・・補助対象施設に賦課される固定資産税及び事業所税相当額について、3年間(市外企業は5年間)補助 ○雇用促進補助金・・・新たに雇用された市民1人につき5万円(市外企業は30万円)で500万円(市外企業は3,000万円)を限度として補助

図表 2-3-7 物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容（その2）

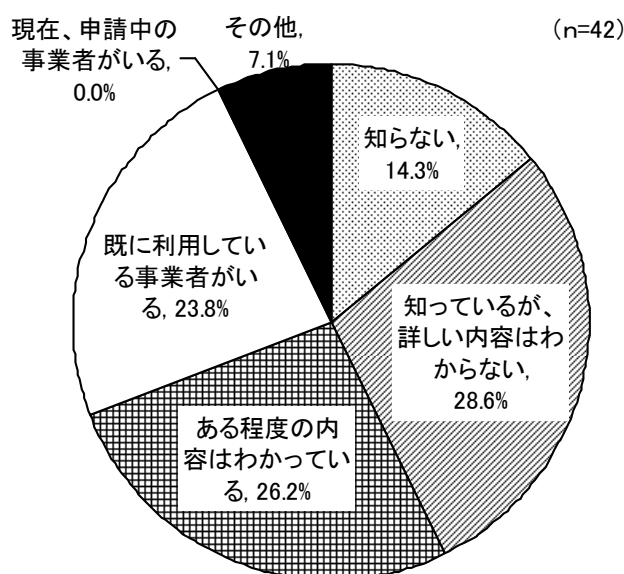
自治体	物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容
福井県庁	物流総合効率化法に基づく「総合効率化計画」の認定を受け、かつ同計画が敦賀港の利用を前提としたものである場合に、土地取得費を除く投下固定資産額のうち一定割合を補助することができる。
山梨県庁	県企業立地基本計画において、道路貨物運送業や倉庫業など、物流施設に関連する業種を、集積業種として指定し、課税の特例や、不動産取得税の免除などの支援を行う。
長野県庁	不動産取得税の課税免除
京都府庁	H21年2月に「京都府北部物流関連産業に係る特定産業集積促進計画」を策定。
兵庫県庁	「産業集積条例」による産業立地促進制度に新規成長事業として認定される分野の中に「輸送・物流に関連する分野」がある。 輸送・物流に関連する分野のうち関連する事業は①荷主企業の物流ニーズを受けて、荷役、在庫管理等物流機能業務を代行する事業、②異なる企業間で電子情報を交換する物流システムの開発又は利用する事業、③航空貨物関連情報を電子的に交換するネットワークシステムを開発又は利用する事業、④高度物流機器を活用するシステムの開発又は利用する事業等がある。 制度の支援策は以下のとおり。 ・不動産取得税の不均一課税 ・新事業・雇用創出型産業集積促進補助金 ・拠点地区進出貸付
岡山県庁	物流関連企業の立地を促進するための補助制度有り。土地取得費、建物の建築費に対する補助。
広島県庁	物流施設を新設する場合に、設備投資額の一部を助成。 ・対象：県営産業団地(A)、公的流通団地(B) ・助成額：(A)設備投資額の15%、(B)同10% ・要件 (1)配送区域が複数の県域にわたること (2)流通部分の延床面積1,000㎡以上 (3)設備投資額5,000万円以上(土地代等を除く) (4)新規雇用常用労働者5人以上
広島市役所	「広島市企業立地促進補助制度」一定要件のもと、以下の3種類の補助を行う。①建物・機械設備などの投下資本額に対する最高20%、5億円を限度とする補助金②固定資産額・都市計画税・事業所税の3年間分相当額に対する補助金③新規雇用常用労働者1人当たり30万円の雇用奨励金詳しくはURL参照 (http://www.business.econ.city.hiroshima.jp/)
山口県庁	県が指定する流通系の団地への進出企業に対する工場等の建設に係る補助(補助限度額:2億円)
高知県庁	土地:5000㎡以上+新規雇用(流通は5人)10人以上で、分譲価格35,000円/3.3㎡を越える額について補助 分譲価格21,000円/㎡ 69,300円/3.3㎡→35,000円/3.3㎡=差額の34,300円を補助 設備等に対する補助:10%(投下固定資産額・指定控除額)
北九州市役所	・国際物流特区企業集積特別助成金(設備投資、雇用に対する補助) ・企業立地促進補助金(設備投資、雇用に対する補助) ・空洞化対策特別交付金 ・課税免除 ・資金融資
佐賀県庁	・佐賀県物流施設立地促進補助金 ・佐賀県ビジネス支援サービス業立地促進補助金 ・佐賀県企業立地促進特区に指定された市町へ立地した場合の税の優遇制度(補助金を申請した企業への適用なし)
宮崎県庁	県外企業誘致補助金の1メニューとして、一定規模以上の流通関連等の立地に対して、規模や新規雇用者数に応じて一定額を助成する制度あり。
沖縄県庁	・道路貨物運送業を対象とした助成金や税制優遇措置を設けている ・物流施設誘致に特化した支援策ではない

④ 物流総合効率化法の認知度

従来の非効率な物流から効率的で環境負荷の小さい物流に移行することを目的とした、国土交通省所管の「物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）」の自治体の認知度は図表 2-3-8 のとおりである。

これをみると、「知らない」が 14.3%、「知っているが詳しい内容はわからない」が 28.6%で、認知度が低い自治体は、42.9%を占めている。一方、「ある程度の内容はわかっている」が 26.2%、「既に利用している事業者がいる」が 23.8%で、認知度が高い自治体は全体の 50%である。

図表 2-3-8 物流総合効率化法の認知度



【その他】

- ・ 知っているが、申請してきた業者がない
- ・ 所管していない

物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)

平成17年10月1日から施行された物流総合効率化法は、従来の非効率な物流を効率的で環境負荷の小さい物流に移行させるために、流通業務(輸送・保管・流通加工等)を総合的・効率的に実施する事業者に対する支援措置を講じることにより、我が国産業の国際競争力の強化や二酸化炭素排出量の削減を図るもの。具体的な支援措置は、「事業許可等の一括取得」「物流拠点施設に関する税制特例」「立地規制に関する配慮」「資金面等の支援」等。

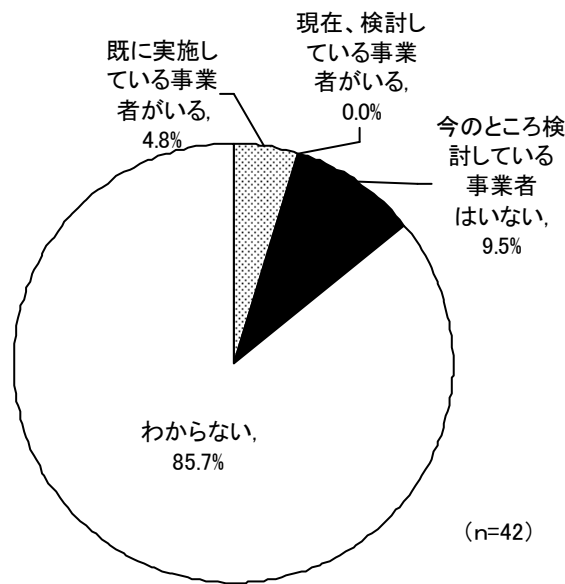
⑤ 地域の特性を發揮した3PL事業の取り組み

a. 地域の特性を發揮した3PL事業の取り組み状況

自治体における地域の特産品の取扱い等、地域の特性を發揮した3PL事業の取り組み状況は、図表2-3-9のとおりである。

これをみると、「既に実施している事業者がいる」が4.8%、「今のところ検討している事業者はいない」が9.5%、「わからない」が85.7%であり、地域の特性を發揮した3PL事業に取り組んでいる事業者がいると考えている自治体は5%程度である。

図表2-3-9 地域の特性を發揮した3PL事業の取り組み状況



b. 地域の特性を發揮した3PL事業の具体的な事業内容

地域の特性を發揮した3PL事業の具体的な事業内容は、図表2-3-10のとおりである。

図表2-3-10 地域の特性を發揮した3PL事業の具体的な事業内容

自治体	3PL事業者	荷主企業	地域の特性	3PL事業内容
浜松市役所	H社	市内企業	輸送用機器産業を中心とした製造業の工場が多数立地している	<p>在庫型物流センターの3PL事例 保管から流通加工まで、多様なサービスの提供</p>

⑥ 3PL事業等の物流事業の展開施策への取り組み意向

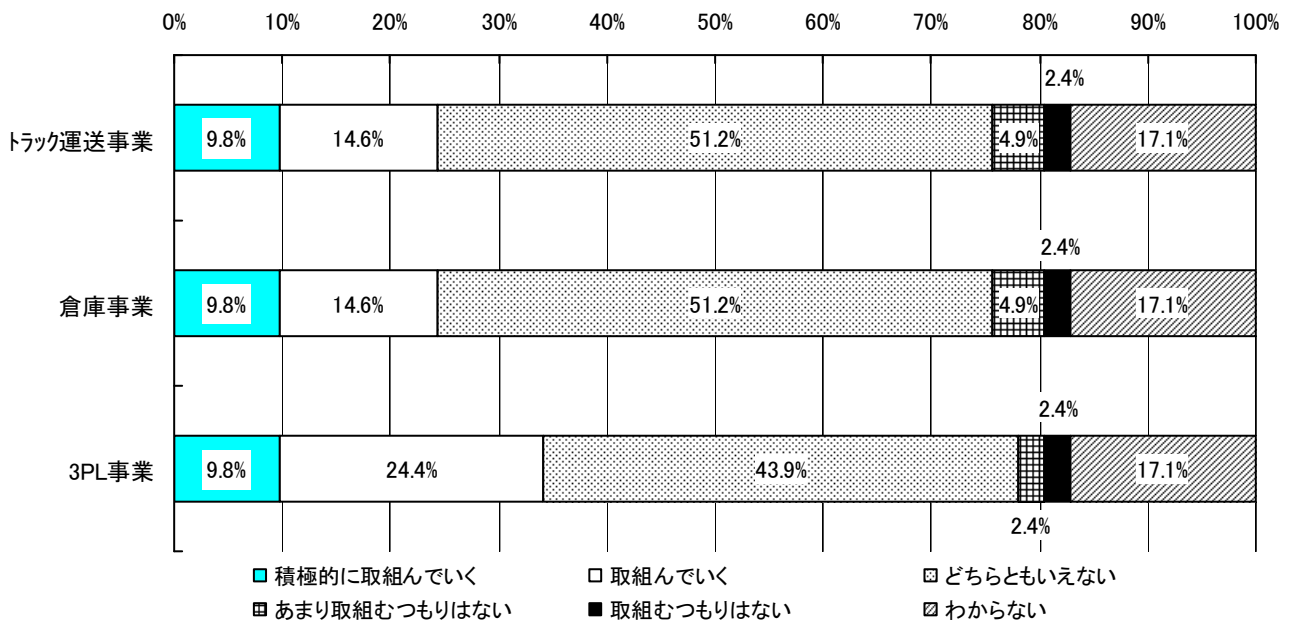
昨年度、都道府県及び人口 100 万人以上の市区を対象に物流事業の地域社会への貢献度について調査したところ、物流事業は「地域経済」や「雇用対策」への評価が高く、「交通対策」や「環境対策」への評価が低いという結果であった。特に3PL事業の地域社会に対する貢献度は、トラック運送事業や倉庫事業に比べて、「環境対策」や「雇用対策」の評価が高くなっている。

この結果を受けて、「環境対策」や「雇用対策」に一定の効果があると評価されている3PL事業等の物流事業の展開施策への自治体の取り組み意向は、図表 2-3-11 のとおりである。

これをみると、トラック運送事業、倉庫事業、3PL事業ともに自治体が「積極的に取り組んでいく」とする意向がいずれも 9.8%である。これらに「取り組んでいる」を加えるとトラック運送事業が 24.4%、倉庫事業が 24.4%、3PL事業が 34.2%となり、3PL事業の展開施策への取り組み意向が比較的強いことを示している。

図表 2-3-11 3PL事業等の物流事業の展開施策への取り組み意向

(n=41)



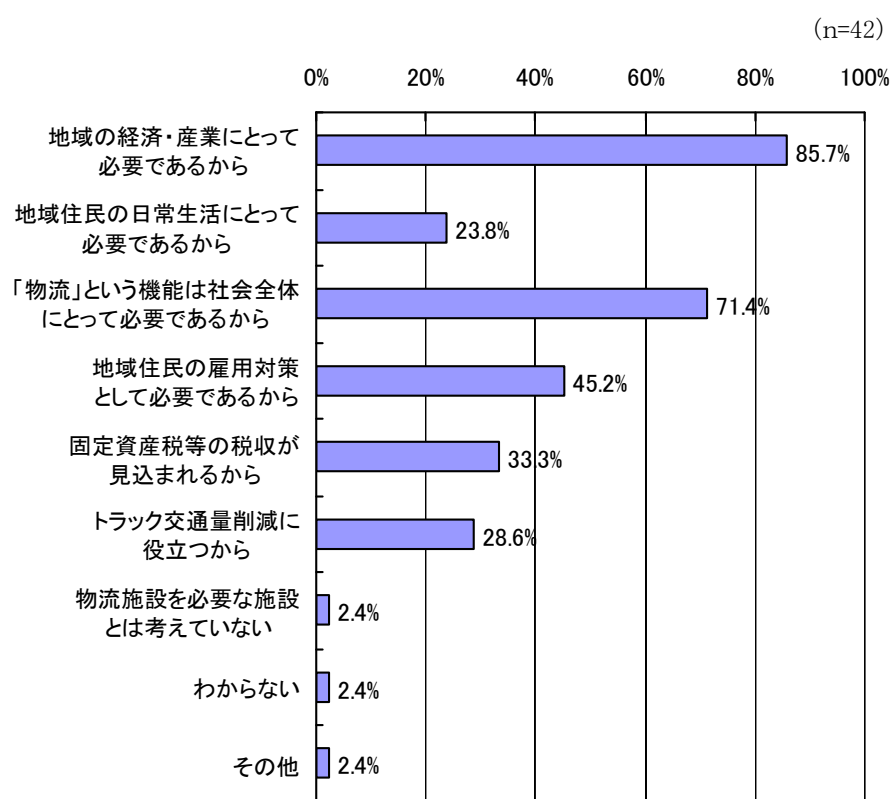
⑦ 物流施設の必要性と理由

昨年度、都道府県及び人口 100 万人以上の市区を対象に物流事業者が整備する倉庫やトラックターミナル、物流センター等の物流施設の位置づけについて調査したところ、3分の2の自治体が「必要な施設」と位置づけていた。

そこで今回、自治体が想定している物流施設の必要性とその理由を調査したところ、図表 2-3-12 の結果を得られた。

これからわかるとおり、「地域の経済・産業にとって必要であるから」が 85.7%と最も高く、次いで「物流」という機能は社会全体にとって必要であるから」が 71.4%で続き、この2つ項目が70%を超えている。

図表 2-3-12 物流施設の必要性と理由



【その他】

- ・ 物流施設に対する誘致を担当している部署がないため回答できない

⑧ 地域の特色に応じた3PL事業を促進するための環境整備への意見、要望

国等への地域の特色に応じた3PL事業を促進するための環境整備への意見、要望としてあげられた内容は以下のとおりである。

- ・ 3PLの展開をはじめ、物流効率化については可能なところから進めるべきと考えるが、現地点でどのような方針で取り組むべきか定まったものはない。まずは県内の状況の把握が必要と考える。
- ・ 3PL事業の促進により、環境負荷の低減のみならず、地域の雇用にも配慮した形での環境整備を強く望む。
- ・ 3PL事業者を育成するためには、地域の実情にあった成功パターンの確立が必要と思われるが、運送業者等がこのような取り組みを行う場合、初期段階での支援を国にお願いしたい。
- ・ 製造業に対して重点的な誘致活動を展開しており、そのパートナー業種として、物流関連企業に対する取り組みを行っている。つまり、現状では製造業の業績が進まないうちは、物流企業に対する施策は時期尚早との考えである。
- ・ 先進事例の紹介等講習会の開催、事例集の作成・配布
- ・ 航空貨物等について、着陸料の減免があると良いと思う。物流を変更することは容易ではなく、多くの自治体が、インセンティブメニューを用意して、流れを引き込む努力を続けているが活発化していないように思われる。環境面を切り口として関空に横待ちされる貨物を地域の空港から出せるよう促していただきたい。

(3) 調査結果のまとめ

都道府県及び政令指定都市を対象に物流施設誘致を目的とした施策の取り組み状況を把握するために実施したアンケート調査結果は以下のとおりである。

- ・ 物流施設の誘致の意向は誘致に前向きな自治体が全体の6割を超えている(P78)。
- ・ 誘致したい物流施設の上位は、「輸送業務に流通加工、梱包を加えて物流サービスを提供する物流施設」、「保管業務に在庫管理や流通加工等を組合せて物流サービスを提供する物流施設」、「在庫管理に情報サービス、受発注代行業務等を組合せて物流サービスを提供する物流施設」である(P79)。
- ・ 物流施設の誘致を目的とした支援策に前向きな自治体が60%を占めている(P80)。
- ・ 物流総合効率化法の内容について理解している自治体は全体の50%である(P83)。
- ・ 地域の特性を発揮した3PL事業に取り組んでいる事業者がいると考えている自治体は5%程度である(P84)。
- ・ 自治体が物流施設を必要な施設と位置付ける理由は、「地域の経済・産業にとって必要であるから」、「物流」という機能は社会全体にとって必要であるから」などである(P86)。

第3章 3PL事業による地域活性化に成功した事例の調査

アンケート調査結果、既存文献等の情報に基づいて、3PL事業により地域活性化に貢献していると想定できる物流事業者を中心に数社選定し、直接訪問して事業内容に関するヒアリングを行い、3PL事業の地域活性化事例として取りまとめる。

1. 調査対象

アンケート調査結果等に基づいて、3PL事業を実施している物流事業者から、地域活性化に貢献していると想定できる8事業者を選定し、ヒアリング調査を行う。ヒアリングの調査対象は、図表3-1-1のとおりである。

図表3-1-1 調査対象（その1）

No.	物流事業者名	荷主企業／取扱貨物	3PL事業内容	選択理由
1	A社	自動車2次部品メーカー／自動車部品	<p>◆事業内容 物流センターにおける、搬入された自動車部品の受入れ検品、保管、かんばん取付けなどの流通加工、荷揃え、仕分け、出荷までの作業。 在庫及び受発注の管理。 物流センターから納入先である自動車2次部品メーカーまでの多頻度共同納入業務。</p> <p>◆事業地域 愛知県碧南市</p>	3PLを通じた雇用の促進・地域経済への貢献 自動車1次部品の多頻度共同納入による3PL事業
2	B社	加工食品メーカー／食品用容器	<p>◆事業内容 東京都内の食品用容器メーカーから北海道千歳市内の自社の物流センターまで、内航コンテナを利用した利用運送。 千歳市内の物流センターでは、食品用容器の保管、発注数量のピッキング、パレットへの積付け、出荷までの作業、在庫や受発注の管理業務。 食品用容器を物流センターから同じ地区にある加工食品メーカーまでの輸送。</p> <p>◆事業地域 北海道千歳市</p>	3PLを通じた雇用の促進・地域経済への貢献 食品用容器の利用運送とJIT輸送による3PL事業
3	C社	食品メーカー／加工食品(味噌)	<p>◆事業内容 食品メーカーに近接している場所に物流センターを設置。 食品メーカーから物流センターまでの輸送、物流センターでの保管、在庫管理、荷揃え、仕分け、出荷の各作業、全国の卸売業者や量販店等への輸送までの業務を食品メーカーから一括して受注。</p> <p>◆事業地域 長野県長野市</p>	3PLを通じた雇用の促進・地域経済への貢献 製品物流の一括受注を実施する3PL事業

- アンケート調査結果選定
- 既存文献から選定

図表 3-1-1 調査対象 (その2)

No.	物流事業者名	荷主企業／取扱貨物	3PL 事業内容(サービス内容、施設状況、地域特性等)	選択理由
4	D社	農業協同組合／パレイショ	<p>◆事業内容 地元の農業協同組合から、生産者からパレイショの集荷、選果場での運営、消費地までの輸送までの物流業務全般において一括受注を実施。 パレイショ以外の収穫時期が異なる農産品に3PL事業を拡大。</p> <p>◆事業地域 静岡県浜松市</p>	地域の特性や特産品を活用した3PL事業 農産品物流の一括受注を実施する3PL事業
5	E社	合織・原糸メーカー／原糸、撚糸メーカー／撚糸、織布メーカー／織布	<p>◆事業内容 北陸地区の合織・原糸メーカー、撚糸メーカー、織布メーカー、染色メーカーから搬入された原糸、撚糸、織布、染め織布の各製品を物流センターで入荷検品、保管、在庫管理し、発注に応じて、ピッキング、パレットへの積付け、梱包、仕分け等を行い、次の工程のメーカーに輸送。 保管している染め織布は、発注に応じて物流センターから全国の縫製メーカーに輸送。</p> <p>◆事業地域 福井県福井市</p>	3PLを通じた雇用の促進・地域経済への貢献 複数の製造工程と連携した3PL事業
6	F社	加工食品メーカー直営の共同農場／生鮮トマト	<p>◆事業内容 生鮮トマトの共同農場から物流センターまでの集荷、温度管理設備を備えた物流センターでの検品、箱詰め、荷揃え、仕分け、出荷までの作業。 物流センターから全国の共同農場系列の物流拠点、市場、量販店等への生鮮トマトの定温輸送。</p> <p>◆事業地域 広島県広島市</p>	3PLを通じた雇用の促進・地域経済への貢献 地域の特性や特産品を活用した3PL事業 農産品の鮮度保持輸送による3PL事業
7	G社	建材メーカー／建材、トナーメーカー／トナー部品、段ボールシートメーカー／段ボールシート	<p>◆事業内容</p> <p>■パターン1:建材の共同配送 アルミ建材メーカー、断熱材メーカー、フローリング材メーカーから持ち込まれた建材を物流センターで保管・在庫管理・流通加工・荷揃え・仕分けして、新潟・長野・北陸3県の建築現場及び建材販売業者向けに配送。</p> <p>■パターン2:型抜き加工した段ボール製品の建材とトナー部品の出荷梱包への利用と配送 段ボールシートメーカーから搬入された段ボールシートを物流センターで型抜き加工して段ボール製品を製作する。その製品は、物流センターで扱っている建材とトナー部品の出荷梱包に使用するとともに包装資材販売業者に配送。</p> <p>■パターン3:トナー部品(複数社)のJIT納品 複数のトナー部品メーカーから搬入されたトナー部品を物流センターで保管、在庫管理、専用通い箱へのピッキング、かんばん取付け等の流通加工、製造ライン別の仕分けとトナーメーカーへのJIT納品。</p> <p>◆事業地域 富山県魚津市</p>	3PLを通じた雇用の促進・地域経済への貢献 製品と包装資材加工をセットにした3PL事業
8	H社	カード会社、保険会社／販促品	<p>◆事業内容 カード会社のポイント蓄積ユーザーと保険会社の顧客を対象とした高度な情報管理体制とセキュリティ対策を講じた販促品の配送。</p> <p>◆事業地域 静岡県富士市</p>	3PLを通じた雇用の促進・地域経済への貢献 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業

アンケート調査結果選定
 既存文献から選定

2. 調査項目

調査項目は以下のとおりである。

○事業概要

- ・ 荷主企業、取扱商品、物流施設、業務内容

○事業内容

- ・ 3 P L 事業受託までの経緯
- ・ 3 P L 事業の内容（発荷主と納入先の概要、発荷主から納入先までの物流フロー、物流センターの業務）
- ・ 3 P L 事業の特性

○今後の方針、課題

3. 調査結果

(1) 自動車1次部品の多頻度共同納品による3PL事業（物流事業者A社）

① 事業概要

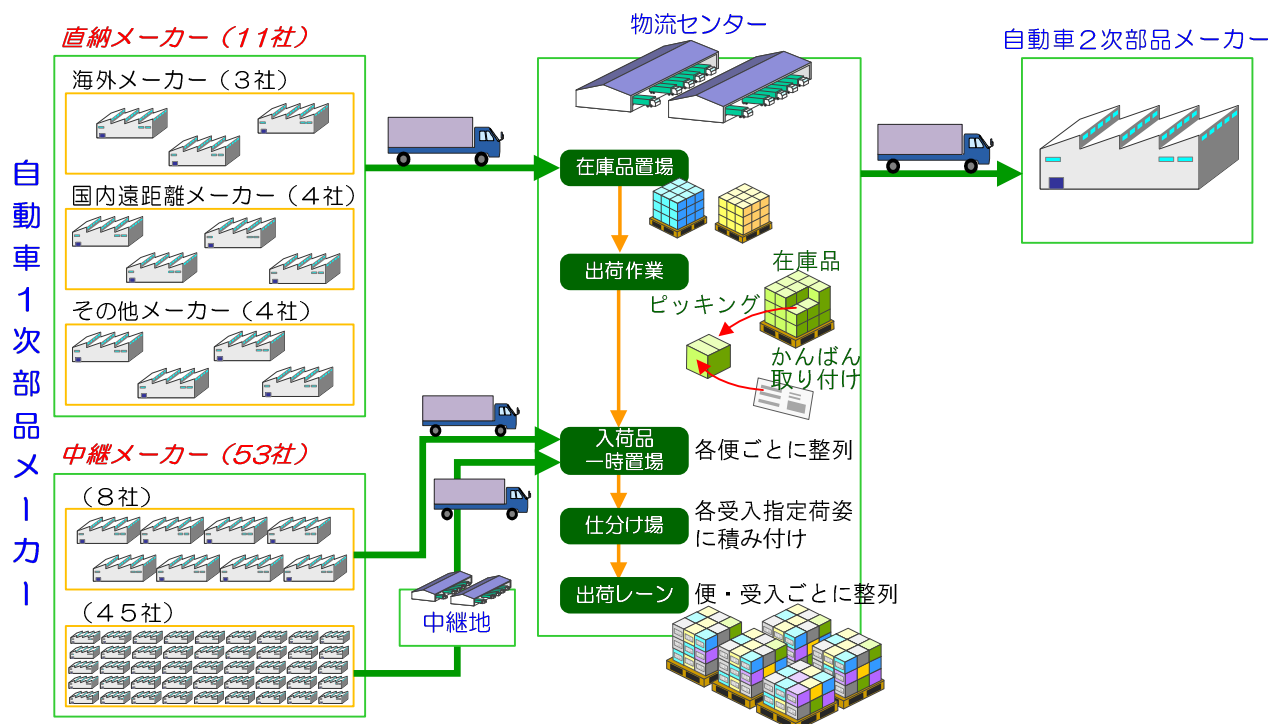
物流事業者A社は、愛知県碧南市の物流センターで、海外を含めた自動車1次部品メーカー64社から搬入された自動車部品の保管、かんばん取付けなどの流通加工、在庫管理等を行っており、自動車部品を納入先である自動車2次部品メーカーまでの輸送も請負っている。物流センターは、自動車2次部品メーカーの近くにあり、1日20回といった多頻度納入サービスを提供している。

物流事業者A社の事業概要は図表3-3-1に、自動車1次部品の多頻度共同納入による3PL事業の物流フローは図表3-3-2に示すとおりである。

図表3-3-1 物流事業者A社の事業概要

事業所所在地	愛知県碧南市
資本金	5,800万円
従業員数	250人
平成19年度売上高	338,400万円（全社）
事業内容	トラック運送業（特別積合）、利用運送業（鉄道輸送）、倉庫業
3PL事業内容	物流センターにおける、搬入された自動車部品の受入れ検品、保管、かんばん取付けなどの流通加工、荷揃え、仕分け、出荷までの作業。在庫及び受発注の管理業務。 物流センターから納入先である自動車2次部品メーカーまでの多頻度共同納入業務。

図表3-3-2 自動車1次部品の多頻度共同納品による3PL事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3PL事業受託までの経緯

当初は自動車メーカーの物流子会社の下請け物流事業者として、自動車部品の自動車1次部品メーカーから自動車2次部品メーカーへの輸送業務を請負っていた。10年前に自動車2次部品メーカーの依頼により、工場に近接した物流事業者A社が所有していた物流施設を自動車部品の供給基地として利用することになり、その業務を請負うことになった。これにより、「工場への納入車両の減少」「多頻度な部品供給による工場在庫の削減」を実現することができた。

b. 3PL事業の内容

○発荷主と納入先の概要

- ・ 直納メーカー11社のうち、海外のメーカーが3社、国内遠距離のメーカーが4社、その他のメーカーが4社である。
- ・ 自動車1次部品メーカーが64社あり、そのうち、物流センターでかんばんを取付ける等の流通加工を施している直納メーカーが11社、あらかじめかんばんを取付けた中継メーカーが53社ある。
- ・ 自動車2次部品メーカーは、物流センターの近くに立地している。

○自動車2次部品メーカーまでの物流フロー

- ・ 直納メーカー11社は、発注に応じてプラスチック製通い箱に製品を入れて、かんばんを取り付けている。残りの中継メーカー53社は、かんばんを取り付けられた状態で、物流センターに納入されている。
- ・ 64社分のかんばんを取り付けたプラスチック製通い箱は、各便ごとに整列され、各受入指定荷姿に積み付けし、納品先ごとに整列後、トラックに積込み、2次自動車部品メーカーに納入している。

○物流センターの業務

- ・ 物流センターでは、受入れ検品、保管、流通加工、荷揃え、仕分け、出荷までの作業を行っている。また、在庫及び受発注の管理業務を行っている。
- ・ 受入れ検品作業では、海外および国内遠距離の1次自動車部品メーカーから到着した木枠梱包や段ボール箱を開梱し、外観上のチェック、数量確認等を行っている。
- ・ 自動車部品の種類は、500~600に及ぶため、ピッキングの効率化のために立体自動倉庫を導入している。
- ・ ピッキングした自動車部品を入れるプラスチック製通い箱にバーコードを取付けて、ピッキング作業と出荷作業の間違いを減らしている。
- ・ 物流センターから2次自動車部品メーカーまでの自動車部品の輸送は、4トン車で1日20回である。このような多頻度な輸送サービスを提供できるのは、

納入先が近距離に位置しているからである。

c. 3 P L 事業の特性

- ・ 地場産業である自動車製造業を支えている多数の自動車 1 次部品メーカーと納入先である自動車 2 次部品メーカーを対象とした部品の共同配送サービスを提供している。
- ・ 納入先である自動車 2 次部品メーカーに近接した場所に物流センターを配置することにより、工場側の在庫圧縮が図られ、輸送費用を抑えた多頻度な配送サービスを実現している。
- ・ 立体自動倉庫の導入により効率的なピッキングを実施している。
- ・ 複数の自動車 1 次部品メーカーの部品を積合せた共同配送を行っているので、トラック使用台数とCO₂排出量の削減に効果がある。

③ 今後の方針、課題

- ・ 自動車業界以外の企業を対象に 3 P L 事業の展開を図り、事業の安定化を図る。
- ・ 納入先での部品の置き場の細かい指示等、次第に無償の追加作業が要請されている。
- ・ 物流改善の提案に対する対価がなく、在庫削減により削減されたコストが還元されない。

(2) 食品用容器の利用運送と J I T 輸送による 3 P L 事業 (物流事業者 B 社)

① 事業概要

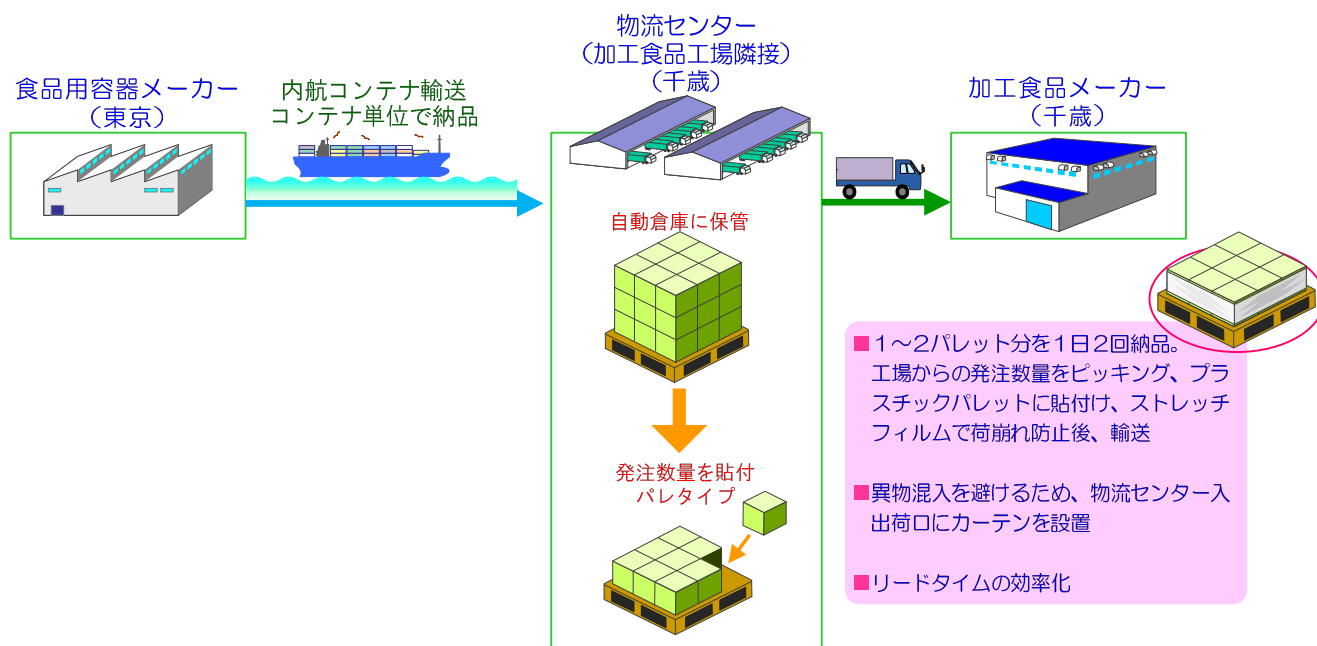
物流事業者 B 社は、東京都内の食品用容器メーカーから北海道千歳市内にある自社の物流センターまで、内航コンテナを利用して食品用容器の運送を行っている。千歳市内の物流センターでは、食品用容器の保管、発注数量のピッキング、パレットへの積付け、出荷までの作業、在庫や受発注の管理業務を実施している。また、食品用容器を物流センターから同じ地区にある加工食品メーカーまでの輸送業務を請負っている。

物流事業者 B 社の事業概要は図表 3-3-3 に、食品用容器の利用運送と J I T 輸送による 3 P L 事業の物流フローは図表 3-3-4 に示すとおりである。

図表 3-3-3 物流事業者 B 社の事業概要

事業所所在地	北海道千歳市
資本金	3,300 万円
従業員数	40 人
平成 19 年度売上高	121,468 万円
事業内容	トラック運送業 (貸切)、利用運送業 (貨物自動車運送)、倉庫業
3 P L 事業内容	東京都内の食品用容器メーカーから北海道千歳市内の自社の物流センターまで、内航コンテナを利用し食品用容器を運送。 千歳市内の物流センターでは、食品用容器の保管、発注数量のピッキング、パレットへの積付け、出荷までの作業、在庫や受発注の管理業務。 物流センターから同じ地区にある加工食品メーカーまで食品用容器を輸送する業務。

図表 3-3-4 食品用容器の利用運送と J I T 輸送による 3 P L 事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3PL事業受託までの経緯

物流事業者B社は、大手電気機器メーカーの全ての物流業務を請負っている物流事業者の北海道地区の子会社として発足した。主な取扱い貨物は、通信ケーブル、光ケーブル等の線材と自動車ワイヤー等の自動車部品である。

この業務を核にして、大手電気機器メーカー以外の1次自動車部品、送電関連機器等に取り扱う貨物の種類と量を増やしていった。その後、大手電気機器メーカーから依頼を受け、北海道の特産品の社内販売を契機に、東京と大阪に冷凍倉庫を借り、北海道の千歳市内にある加工食品メーカーの商品を内航コンテナとJRコンテナで輸送し、冷凍倉庫に一定期間保管後、百貨店に配送していた。

加工食品メーカーは、数年前からインターネットで自社ブランド商品の販売を開始した。これにより、売上が急激に伸びたため、百貨店販売は撤退した。

こうした経緯の後、路線便による食品用容器の調達の数量が増えたため、輸送費の増加に悩んでいた。また、工場の製造ラインのスペースが不足し、容積が嵩む食品用容器等の工場在庫の圧縮が必要になった。

そのため、食品用容器の工場在庫の外注化が検討され、食品用容器のメーカーから物流施設までの輸送、物流施設での食品用容器の一定在庫量の保管、加工食品メーカーへの食品用容器のJIT納品を委託された。

b. 3PL事業の内容

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、東京都内にある食品用容器メーカーである。
- ・ 加工食品メーカーと物流センターは、同じ工場団地内にあり、加工食品メーカーへは、生産量に応じて食品用容器を短時間で納入できるため、工場在庫をなくせるメリットがある。

○加工食品メーカーまでの物流フロー

- ・ 段ボール箱に入った食品用容器は、東京の食品用容器工場でパレットに積付け、12フィートの内航コンテナに6トン積載し、北海道千歳市の物流センターまで船舶を使った利用運送を行っている。
- ・ 物流センターに一定の在庫を保管し、加工食品メーカーの発注に応じて、必要な数量をプラスチックパレットに積付けて、物流センターから加工食品メーカーに1日2回輸送する。

○物流センターの業務

- ・ 物流施設では、食品用容器の入出荷管理、在庫管理を行っている。また、発注に応じてプラスチックパレットに食品用容器入りの段ボール箱を積付けて、ストレッチフィルムで荷崩れ防止策を施して、1日2回出荷している。

- ・ これまでは、東京の食品用容器メーカーからトラック（路線便）で直接、加工食品メーカーに納入されていたが、内航コンテナを利用することによって大ロット化を実現できた。また、物流センターを設置することによって、一定量の在庫の保管、小口多頻度配送による食品加工メーカーの食品用容器の在庫圧縮を実現できた。

c. 3 P L 事業の特性

- ・ 食品用容器の工場在庫の圧縮と輸送費用の削減を実現するために、工場に隣接した物流施設に食品用容器の工場在庫を保管し、工場在庫と同レベルの短いリードタイムで小ロットの配送サービスを提供している。
- ・ 食品用の容器なので、輸送中や保管時の「におい」「油」「ほこり」が付かないように衛生面については細心の注意を払っている。物流施設の入出荷口は、異物が入らないようにカーテンを設置している。
- ・ 直射日光を避けることや木製パレットを使用しないことなど、食品衛生上の対策を取っている。

③ 今後の方針、課題

- ・ 千歳地区に加工食品メーカー等の工場の集積が進んでいるので、複数のメーカーを対象にして3 P L 事業の拡大をしていく必要がある。
- ・ 最近では、荷主への情報提供として、在庫管理データ、数量・品質情報、輸送時の追跡管理が求められるため、情報関連設備への投資金額が嵩む。
- ・ 情報関連設備の投資をしても、他の物流事業者へ3 P L 業務を委託する可能性があるため、リスクが高い。

(3) 製品物流の一括受注を実施する3PL事業（物流事業者C社）

① 事業概要

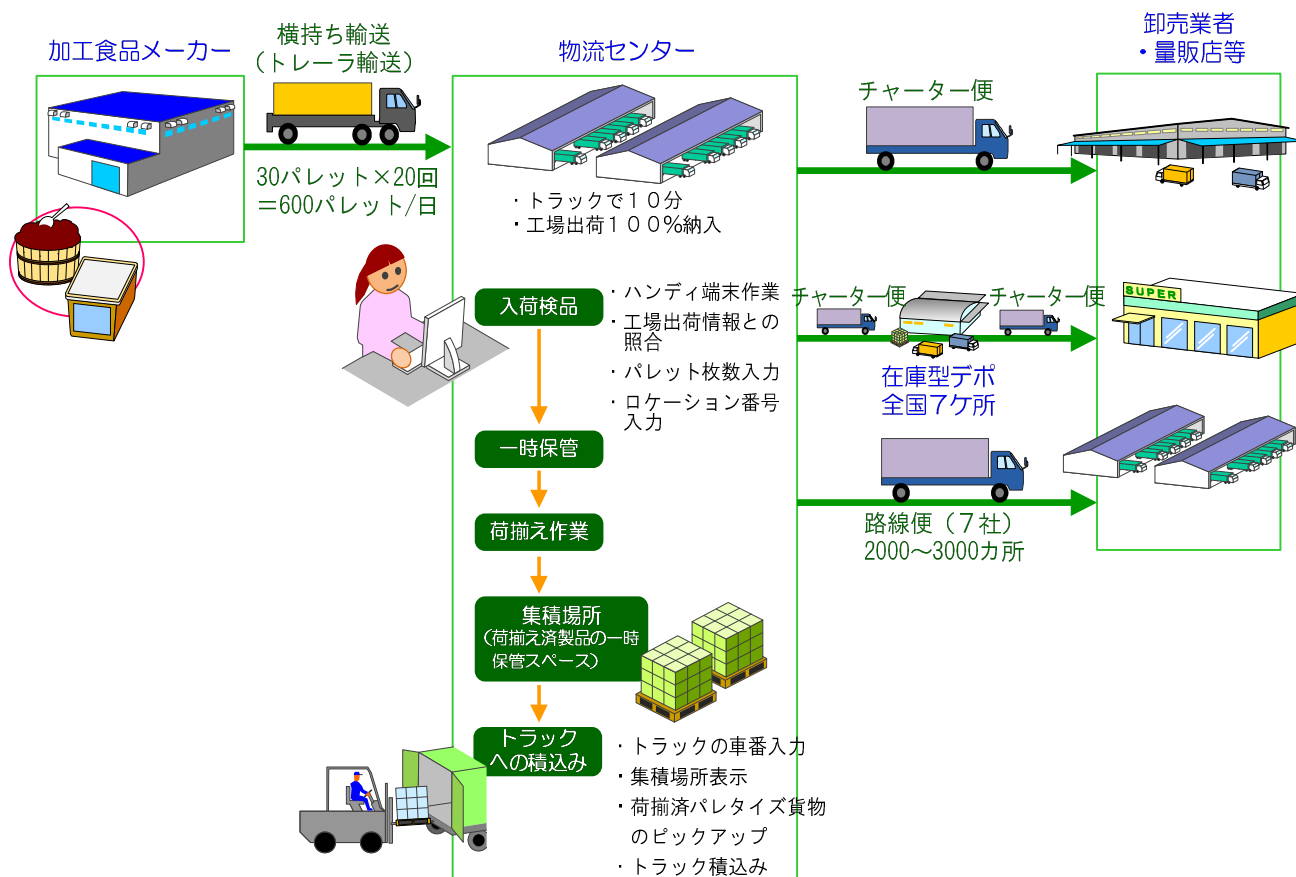
物流事業者C社は、食品メーカーの工場にトラックで10分程の場所に物流センターを設けて、製品の物流センターまでの輸送、物流センターでの保管、在庫管理、荷揃え、仕分け、出荷の各作業、全国の卸売業者や量販店等への輸送までの業務を食品メーカーから一括して受託している。

物流事業者C社の事業概要は図表 3-3-5 に、製品物流の一括受注を実施する3PL事業の物流フローは図表 3-3-6 に示すとおりである。

図表 3-3-5 物流事業者C社の事業概要

事業所所在地	長野県長野市
資本金	8,250万円
従業員数	—
平成19年度売上高	—
事業内容	トラック運送業（貸切）、利用運送業（鉄道輸送）、倉庫業、荷造梱包業、重量品輸送及び特殊作業、不動産賃貸業
3PL事業内容	食品メーカーに近接している場所に物流センターを設置。 食品メーカーから物流センターまでの輸送、物流センターでの保管、在庫管理、荷揃え、仕分け、出荷の各作業、全国の卸売業者や量販店等への輸送までの業務を食品メーカーから一括して受注。

図表 3-3-6 製品物流の一括受注を実施する3PL事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3PL事業受託までの経緯

従来から、長野県内に生産拠点を構える加工食品メーカーの工場から、卸売業者や量販店等に輸送を行っていた。加工食品メーカーは、工場の生産設備の増設に伴って、工場敷地が手狭になり、製品の工場在庫を外部に委託することになった。その委託先として、この業務を請け負うことになった。

請け負うにあたって、工場からトラックで10分ほどの場所に10数億円を投資して物流センターを新設し、ここから全国各地に製品を出荷する体制を敷いた。

b. 3PL事業の内容

○発荷主と納入先の概要

- ・ 長野県の特産品（味噌）を製造している加工食品メーカーの工場は、全国に一箇所しかなく、長野県の工場から全国の卸売業者や量販店等向けに納入している。
- ・ 主な納入先は、全国の卸売業者や量販店の物流センター、量販店の店舗である。

○加工食品メーカーから納入先までの物流フロー

- ・ 物流センターは、加工食品メーカーの工場からトラックで10分程の距離にあり、工場生産された製品は、100%物流センターに納入される。
- ・ 食品メーカーから物流センターへの輸送は、1日につき約600トンで、トレーラを使い20回往復輸送している。輸送効率を上げるためにトレーラ化を進めており、現在の全車両のトレーラ比率は80%である。
- ・ 物流センターからの輸送手段は、トラックのチャータ便と路線便を使用している。
- ・ チャータ便は、全国に7～8箇所ある大型物流センター向けに使用し、路線便は、県外の2,000～3,000箇所の小口の卸売業者向けに使用している。

○物流センター業務

- ・ 物流センターでは、入出庫管理、在庫管理、受発注管理、入出荷作業、荷揃え作業、トラックへの積み込み作業を行っている。
- ・ 自社で開発した情報管理システムにより、ピッキング指示、ピッキングした製品のパレットへの積付け順の指示、仕分け指示、トラック荷台へのパレット積載順の指示が、無線により作業者の端末に表示される。
- ・ バーコードによる残数チェックを実施しているため、数量の間違いはほとんどなく、また、製品のアイテム数は約800種類あるので、パレット毎にバーコードで管理し、日付管理も行っている。
- ・ パレットに積み付ける場合、重たい製品を下の段に、軽い製品を上の段に積付けるようにプログラミングしてある。

- ・ 在庫は端末でピッキングされた時点で在庫リストから消える仕組みなので、常にリアルタイムで更新されている。そのため、ロット間違いや商品違いがなく、数量の過不足の発生頻度は月間1件程度である。
- ・ こうした情報管理システムにより、作業者は端末に表示された指示に従って作業するだけなので、在庫数量のチェック、出荷数量の間違いが極めて少なくなり、作業時間も大幅に短縮できた。
- ・ このシステムの導入により、2時間の講習で誰でも簡単に作業ができるようになり、また、在庫が合わない場合も誰がどの時点で間違えたのかがわかるようになった。

c. 3PL事業の特性

- ・ 工場から出荷される製品全量の輸送、物流センターでの入出庫管理、在庫管理、受発注管理、入出荷作業、荷揃え作業、トラックへの積み込み作業、全国の卸売業者や量販店等への輸送において一括受注を実施している3PL事業である。
- ・ 荷主から利便性、合理性を理解してもらい、一括受注を実施しているため、自社内で効率化できる余地が大きい。
- ・ 物流センター内のピッキング指示、パレットへの1段ごとの積み付け指示、仕分け指示、トラックへのパレタイズ貨物の積付順の指示等の作業は、全て端末の表示に従って行うことができる情報システムを自社開発した。
- ・ 端末による作業指示により、誰でも2時間程度の講習で、物流センター業務を行うことができるようになり、熟練した作業員でなくても雇用することができるようになった。また、数量違い等のミスの激減、作業時間の短縮を実現できた。
- ・ 情報システムにより、受発注管理、在庫管理、作業指示等の事務量を大幅に削減することができた。

③ 今後の方針、課題

- ・ 物流センターの作業を手作業で行うと、間違いが発生する。なるべく作業員が指示どおりに作業を行えるシステムを導入することで、手作業で行う作業を極力なくす方針である。
- ・ 情報システムを開発、導入するには、初期投資が大きくなるので、一定規模の貨物の取扱い数量が必要である。
- ・ 3PL事業者として、常に物流コストを削減し、細かい出荷条件に対応していくことが求められている。
- ・ 食品メーカーを対象にした製品出荷の3PL事業を中心に、荷主に対して常にコスト削減策や効率化策を提案していくことが必要である。

(4) 農産品物流の一括受注を実施する3PL事業（物流事業者D社）

① 事業概要

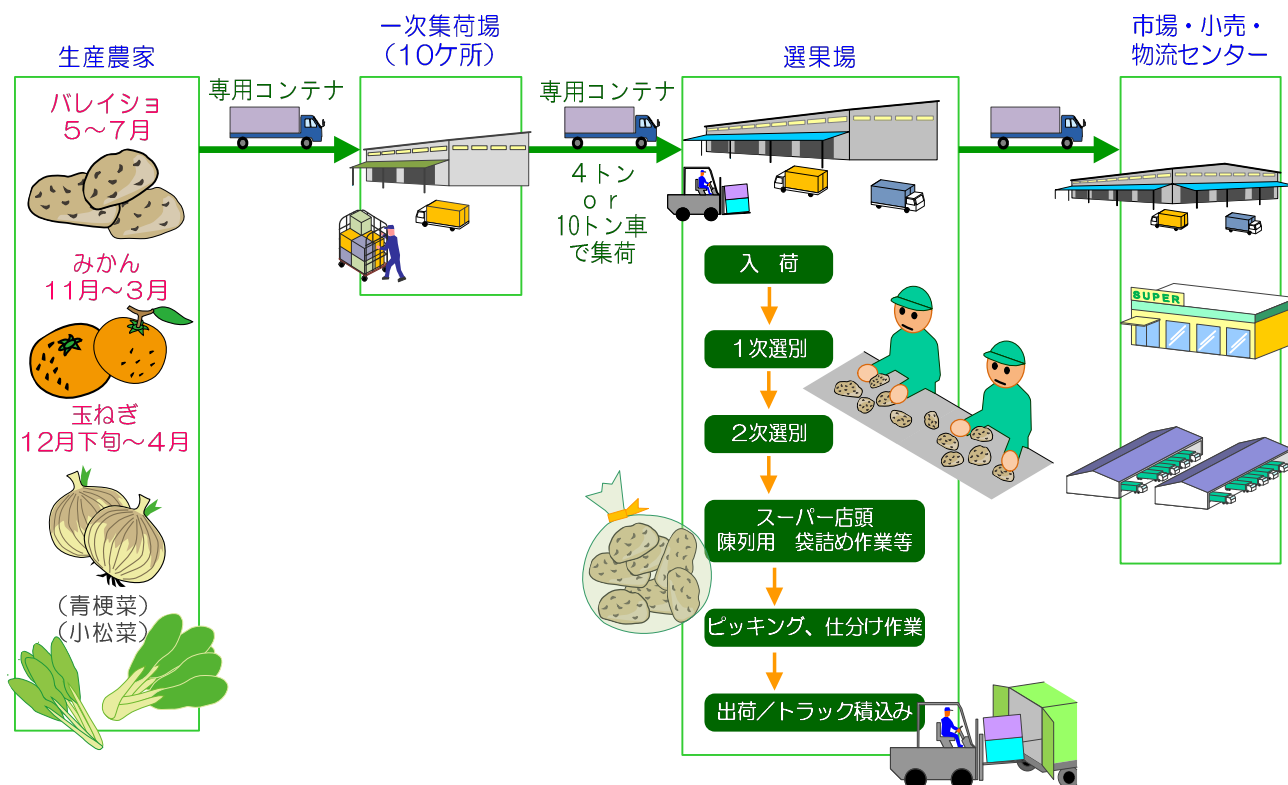
物流事業者D社は、地元の農業協同組合から生産者からのバレイショの集荷、選果場での流通加工、県内及び名古屋圏、首都圏の消費地の市場や量販店等への配送において一括受注を実施している。また、バレイショを手始めに、年間を通じて地元農産品を対象とした3PL事業を展開している。

物流事業者D社の事業概要は図表 3-3-13 に、農産品物流の一括受注を実施する3PL事業の物流フローは図表 3-3-14 に示すとおりである。

図表 3-3-13 物流事業者D社の事業概要

事業所所在地	静岡県浜松市
資本金	40億4,505万円（平成20年3月末現在）
従業員数	635人
平成19年度売上高	264億5,085万円（平成20年3月期）
事業内容	トラック運送業（特別積合、貸切）、倉庫業
3PL事業内容	地元の農業協同組合から、生産者からバレイショの集荷、選果場での運営、消費地までの輸送までの物流業務全般において一括受注を実施。 バレイショ以外の収穫時期が異なる農産品に3PL事業を拡大。

図表 3-3-14 農産品物流の一括受注を実施する3PL事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3PL事業受託までの経緯

バレイショの生産農家は、バレイショを入れた専用コンテナを共同出荷場に持ち込み、そこで選果し、箱詰めして出荷していた。しかし、この方式は非効率であることから、県内にある14の農業協同組合が合併して農産品の回収範囲を広域化して大規模な選果場を新設した。

合併後の農業協同組合によるバレイショの集荷、選果、輸送までを一括委託する3PL事業の企画コンペがあり、物流事業者D社は従来から輸送機器や加工食品を対象とした3PL事業の実績と運営コストの優位性があったため、受託することができた。

b. 3PL事業の内容

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、静岡県内にある14の農業協同組合が合併して新たに組織された農業協同組合と組合傘下のバレイショの生産農家である。
- ・ 納入先は、県内及び名古屋圏、首都圏の市場、量販店、量販店の物流センターである。

○納入先までの物流フロー

- ・ 物流事業者D社は、生産農家の集荷を一部実施しており、専用コンテナに入れられたバレイショを1次集荷場まで回収している。
- ・ 専用コンテナに入れられたバレイショは、1次集荷場（10箇所）から選果場まで4トン又は10トン車で輸送している。
- ・ 選果場から出荷されるバレイショは、段ボール箱もしくはレンタルコンテナに詰めて、市場、量販店、量販店の物流センター等に10トン積みトラックで輸送している。
- ・ 平成20年度末から、県内で生産される季節ごとの青果物を扱っており、本来量販店のバックヤードで行われている流通加工を選果場で行い、量販店の物流センターや店舗に輸送している。

○選果場での業務

- ・ 選果場に専任社員を配置して、バレイショの箱詰め、荷揃え、仕分け、出荷までの流通加工業務を核にバレイショの生産農家から消費地までの物流全体を受託している。
- ・ 選果場では、バレイショの目視による選果、機械による箱詰め作業、出荷指示に従ったピッキング、仕分け作業、店頭に出すための袋詰め作業等を行っている。なお、バレイショの出荷は、5～7月の3ヶ月間に限定されているので、その間1日の休日もなく作業を実施している。

- ・ バレイショは、青果物の扱いに熟知している専門家を雇用して、流通加工や品質チェック等のノウハウを従業員やパートに教育をしている。なお、もともと小規模な3PL事業のノウハウがあり、既に青果物の3PL事業も手がけている。
- ・ 選果場では、1次選別、2次選別があり、16名の作業者を雇用している。これまでは、生産者から納品されるものは品質が安定せず、納入先の評価が低かった。そこで、作業従事者の品質基準を同レベルに統一するために、毎日、朝と昼に「目あわせ」を行っている。
- ・ 「目あわせ」は、朝と昼の始業5分前に行っている。場内の直接作業をしない職員も参加し、量販店や農業協同組合から品質面やコスト面において高い評価を得ている。
- ・ 選果基準を明確にするため、専任社員の評価レベルを合わせるための「目あわせ」を行うことによって、一定の品質に保つことができるようになり、荷主の信頼を得られるようになった。
- ・ 品質が低いものは原料として出荷され、また、品質管理上、髪の毛等の異物混入は厳禁なので、帽子、マスクの着用を義務付けしている。

c. 3PL事業の特性

- ・ 農業協同組合から、地元で生産されている青果物の集荷、物流センターでの選果、保管、箱詰め等の流通加工、輸送において一括受注を実施している。
- ・ 料金は、1袋ごとの作業費を請求し、保管費用の請求はしていない。
- ・ 選果場は農業協同組合が保有しているが、施設で使用するフォークリフトや作業者は、物流事業者D社が準備する。
- ・ 本来、量販店のバックヤードで行っている流通加工を選果場で行っている。今後はこうした流通加工サービスが伸びることが予想される。
- ・ 選果基準を明確にするために専任社員の評価レベルを合わせるための「目あわせ」を行うことによって、品質を一定に保つことができる。

③ 今後の方針、課題

- ・ バレイショは収穫時期の開始時と終了時の取扱い数量が少なく、物量に応じて作業人員を増減しなければならない。
- ・ 常に農業協同組合へ対して、作業改善やコスト削減の提案をしていかなければならない。そうすることによって、農業協同組合の信頼を得られ、コストダウンを図ることができ、新たな事業獲得もできる。
- ・ 年間を通じての農産物関係の流通加工、輸配送の業務がないため、年間を通じて従事できる3PL事業の開発が必要である。

(5) 複数の製造工程と連携した3PL事業（物流事業者E社）

① 事業概要

物流事業者E社は、第1段階として、合織・原糸メーカーから搬入された原糸を物流センターに保管、在庫管理し、その原糸を発注に応じてピッキング、パレットへの積付け、仕分けを行い、撚糸メーカーに輸送する。

第2段階として、撚糸メーカーから搬入された撚糸を物流センターに保管、在庫管理し、その撚糸を発注に応じてピッキング、パレットへの積付け、仕分けを行い、織布メーカーに輸送する。

第3段階として、織布メーカーから搬入された織布を物流センターに保管、在庫管理し、その織布を発注に応じてピッキング、仕分けを行い、染色メーカーに輸送する。

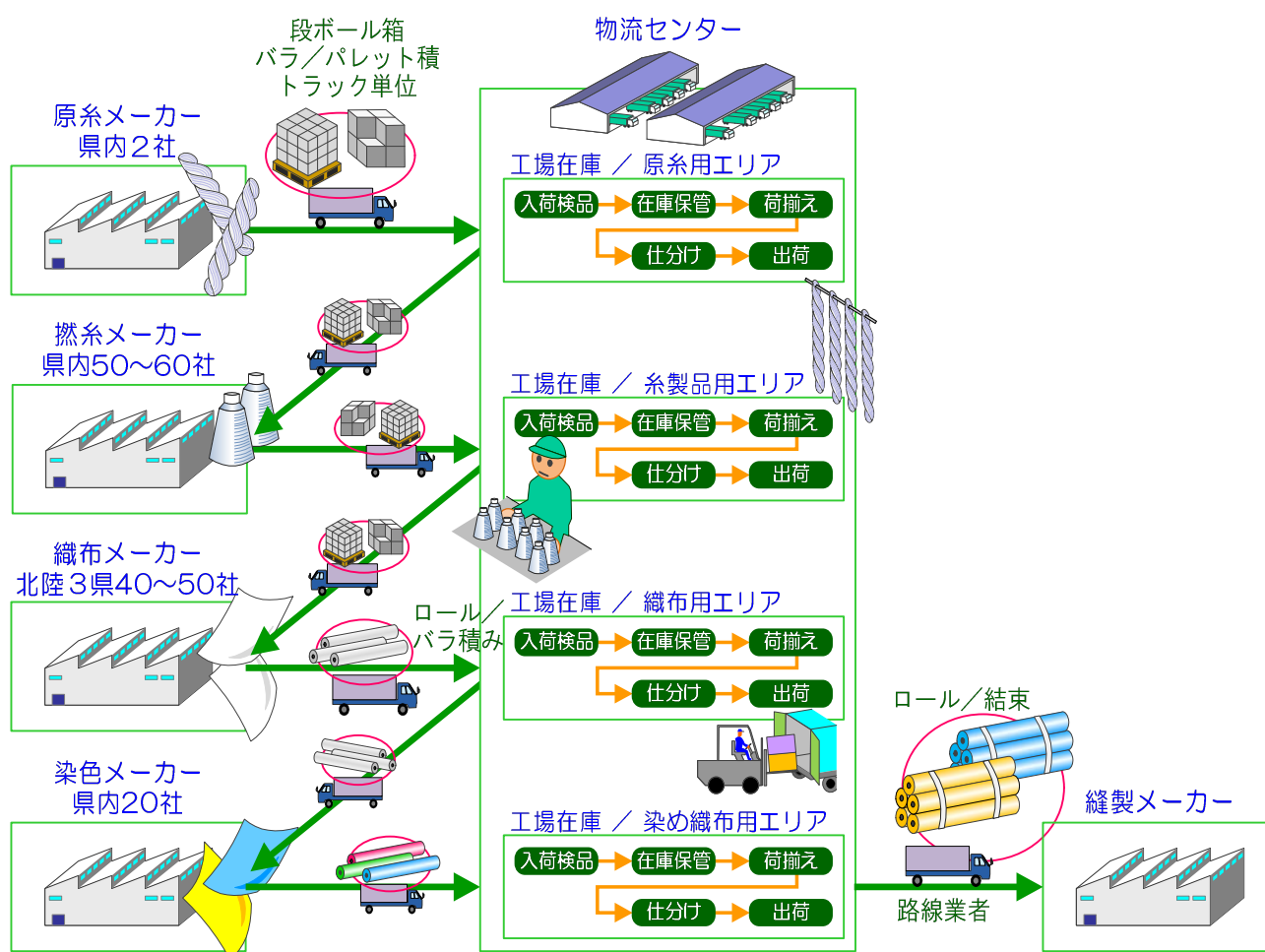
第4段階として、染色メーカーから搬入された染め織布を物流センターに保管、在庫管理し、その染め織布を発注に応じてピッキング、仕分けを行い、全国の縫製メーカーに輸送している。このうち、第1段階から第3段階までは、福井県を含めた北陸地区のメーカーが主な取引先になる。

物流事業者E社の事業概要は図表 3-3-9 に、原糸から染め織布までの複数の製造工程と連携した3PL事業の物流フローは図表 3-3-10 に示すとおりである。

図表 3-3-9 物流事業者E社の事業概要

事業所所在地	福井県福井市
資本金	4,950 万円
従業員数	140 人
平成 19 年度売上高	234,600 万円
事業内容	トラック運送業（貸切）、利用運送業、倉庫業、流通加工業（貨物の検品、袋詰め、詰め替え、セット組、分割出荷、見本品出荷、貨物の梱包等）
3PL 事業内容	北陸地区の合織・原糸メーカー、撚糸メーカー、織布メーカー、染色メーカーから搬入された原糸、撚糸、織布、染め織布の各製品を物流センターで入荷検品、保管、在庫管理し、発注に応じて、ピッキング、パレットへの積付け、梱包、仕分け等を行い、次の工程のメーカーに輸送。 保管している染め織布は、発注に応じて物流センターから全国の縫製メーカーに輸送。

図表 3-3-10 複数の製造工程と連携した 3 P L 事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3 P L 事業受託までの経緯

昭和 40 年に地場産業の一つである繊維産業を対象とした合繊糸の北陸地区配送の物流センターを開設し、この物流センターを基点に合繊織物の検査業務等を取り込みながら、現在の原糸から縫製メーカーまでの各製造段階の製品を一元的に扱う物流センターに成長した。

b. 3 P L 事業の内容

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、各工程の製品を物流センターに納入する原糸メーカー（2 社）、撚糸メーカー（県内 50～60 社）、織布メーカー（北陸 3 県 40～50 社）、染色メーカー（県内 20 社）である。
- ・ 物流センターに保管している製品の納入先は、撚糸メーカー（県内 50～60 社）、織布メーカー（北陸 3 県 40～50 社）、染色メーカー（県内 20 社）、全国の縫製

メーカーである。

○納入先までの物流フロー

- ・ 物流事業者E社は、第1段階として、合織・原糸メーカー（県内2社）から持ち込まれた原糸を物流センターに一定量を保管、在庫管理し、その原糸を発注に応じて撚糸メーカーに出荷、輸送する。
- ・ 第2段階として、撚糸メーカー（県内50～60社）から持ち込まれた撚糸を物流センターに保管、在庫管理し、その撚糸を発注に応じて織布メーカーに輸送する。
- ・ 原糸メーカーから物流センターまで、物流センターから撚糸メーカーまで、撚糸メーカーから物流センターまで、物流センターから織布メーカーまでの各輸送は、段ボール箱をパレットに積付けたパレット単位で輸送し、1回の輸送単位が数トンから数十トン単位（トラック単位）である。
- ・ 第3段階として、織布メーカー（北陸3県40～50社）から持ち込まれた織布を物流センターに保管、在庫管理し、その織布を発注に応じて染色メーカーに輸送する。
- ・ 第4段階として、染色メーカー（県内20社）から持ち込まれた染め織布を物流センターに保管、在庫管理し、その染め織布を発注に応じて全国の縫製メーカーに輸送する。

○物流センターの業務

- ・ 物流事業者E社は、第1段階として、合織・原糸メーカー（県内2社）から出荷された原糸を物流センターで入荷検品、保管、在庫管理し、その原糸を発注に応じてピッキング、パレットへの積付け、仕分けを行い、撚糸メーカーに出荷する。
- ・ 第2段階として、撚糸メーカー（県内50～60社）から出荷された撚糸を物流センターで入荷検品、保管、在庫管理し、その撚糸を発注に応じてピッキング、パレットへの積付け、仕分けを行い、織布メーカーに出荷する。
- ・ 第3段階として、織布メーカー（北陸3県40～50社）から出荷された織布を物流センターで入荷検品、保管、在庫管理し、その織布を発注に応じてピッキング、織布（反物）の緊縛、仕分けを行い、染色メーカーに出荷する。
- ・ 第4段階として、染色メーカー（県内20社）から出荷された染め織布を物流センターで入荷検品、保管、在庫管理し、その染め織布を発注に応じてピッキング、染め織布（反物）の緊縛、仕分けを行い、全国の縫製メーカーに出荷している。
- ・ 物流センターが、染め織布（反物）として全国の縫製メーカーに出荷されるまでの各製造工程を繋ぐ資材供給センターとしての機能を持っている。
- ・ 物流センター構内は、各製造工程の製品毎に区分され、原糸と織物の2品目で

物流センターの保管スペースの半分を占有している。

c. 3PL事業の特性

- ・ 北陸地区の地場産業である繊維産業を対象にした原糸から縫製までの各製造工程の各製品において物流センターを核に入出荷、保管、配送を一括して請け負っている3PL事業である。

③ 今後の方針、課題

- ・ 3PL事業を請け負うには、情報システムへの投資が必要になり、この部分の負担が大きい。
- ・ 情報システムに多額の資金を投入しても、荷主側の物流拠点の集約や見直しによって、3PL事業から撤退させられることがあり、リスクが高い。
- ・ 3PL事業を取り込むには、一定の投資が必要になるため、事前の貨物需要調査や事業採算性の検討が必要である。
- ・ 輸送部分は外部に委託しているため、輸送部分を含めた物流業務全体でコスト削減策を検討することができない。
- ・ 倉庫内作業は、情報化が遅れており、ほとんど手作業で作業しているため、人件費が嵩んでいる。
- ・ 出荷前の検品は3回チェックをしているが、値札付けの間違いなどが頻繁に起きている。そのため、物流センター内の作業は、なるべく手作業ではなく情報機器や省力機器を導入して、情報化、省力化を図る必要がある。

(6) 農産品の鮮度保持輸送による3PL事業（物流事業者F社）

① 事業概要

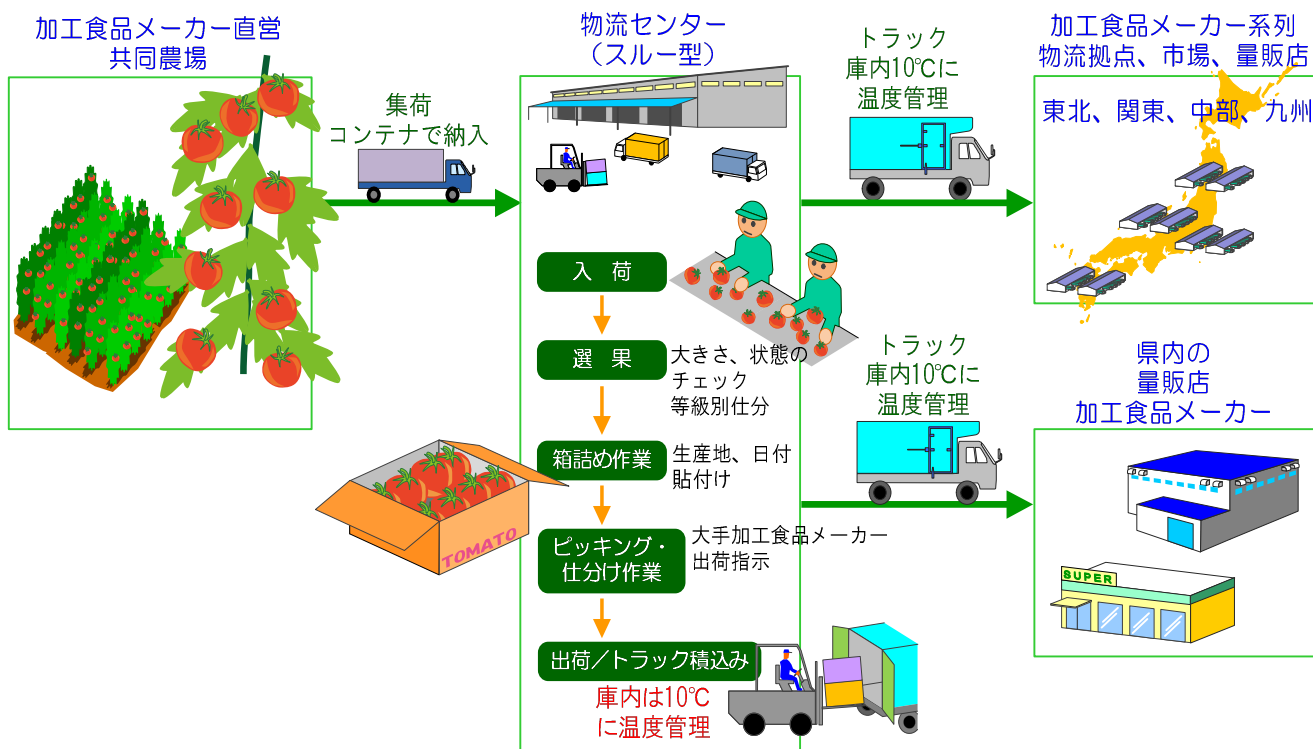
物流事業者F社は、県内にある加工食品メーカー直営の生鮮トマトの共同農場から物流センターまでの集荷、温度管理設備を備えた物流センターでの検品、箱詰め、荷揃え、仕分け、出荷までの作業、物流センターから全国の加工食品メーカー系列の物流拠点、市場、量販店等への定温輸送を請け負っている。

物流事業者F社の事業概要は図表3-3-11に、生鮮トマトの鮮度保持輸送による3PL事業の物流フロー図表3-3-12に示すとおりである。

図表3-3-11 物流事業者F社の事業概要

事業所所在地	広島県広島市
資本金	5,000万円
従業員数	45人
平成19年度売上高	30,000万円
事業内容	トラック運送業（特別積合、貸切）、倉庫業、3PL業務
3PL事業内容	生鮮トマトの共同農場から物流センターまでの集荷、温度管理設備を備えた物流センターでの検品、箱詰め、荷揃え、仕分け、出荷までの作業。 物流センターから全国の共同農場系列の物流拠点、市場、量販店等への生鮮トマトの定温輸送。

図表3-3-12 農産品の鮮度保持輸送による3PL事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3PL事業受託までの経緯

自動車メーカーの1次下請けメーカーの自動車部品の輸送を行っていたが、次第に生産工程の一部も受託するようになった。自動車の生産量が多い時期には、1次下請け自動車メーカーの工場内で輸出部品のアッセンブリ作業を請け負っていた。このほか、自動車用シートの縫製工場を設立して、シートの製造も行ったことがある。

しかし、1次下請け自動車メーカーが経営危機のときに、1次下請け自動車メーカーへの依存度が高く、経営的に厳しい状況に追い込まれたため、食品分野の物流業務にシフトした。また、単純な輸送業務だけでは利幅が低いので、従来から取り組んでいた3PL事業を拡大して経営の安定化を図った。

現在は、自動車関係の3PL事業のほかに、新たに26億円を投資して物流センターを建設し、生花、パン、惣菜等の食品を中心に、川上から川下まで幅広く扱うことができる3PL事業を展開している。このうちのひとつが、県内にある加工食品メーカー直営の共同農場で生産された生鮮トマトの集荷、流通加工、全国への輸送を一括して受託する3PL事業である。

b. 3PL事業の内容

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、県内にある加工食品メーカー直営の生鮮トマトを生産している共同農場である。
- ・ 同様の生鮮トマトの共同農場は全国に数箇所（九州、関東、中部、東北）あり、別々のブランドの生鮮トマトを生産している。
- ・ 納入先は、全国の共同農場が委託している物流センター、市場、契約している量販店や量販店の物流センター、食品加工メーカーである。

○納入先までの物流フロー

- ・ 物流事業者F社は、県内の共同農場で専用コンテナに入れられた生鮮トマトを農場から物流センターまで常温で集荷する。
- ・ 物流拠点では、検品、箱詰め、荷揃え、方面別仕分け等の出荷作業を行い、出荷指示に従って、全国の市場等に10トンクラスの冷蔵トラックで輸送している。
- ・ 全国に食品加工メーカー直営の共同農場が九州、関東、中部、東北にあり、別々のブランドの生鮮トマトを生産しているので、それぞれのブランドの生鮮トマトを相互で輸送している。
- ・ 県内の配送は、開店前納品、昼前納品の2回である。売り切り商品はオープン前、その他の商品は、昼前納品になる。
- ・ 輸送中の温度管理の徹底化と履歴管理を行うため、庫内温度をモニターでき、

記録もできる温度記録計をすべての冷蔵車に装備している。

○物流センターの業務

- ・ 入荷検品、一定の基準に満たない生鮮トマトの除外、段ボール箱への生産地、日付の貼付けを行い、納品書も発注に応じて物流センターで発行する。また、物流センターでの在庫日数は、長くても3日間である。
- ・ 物流センターの仕分け作業はすべて機械化されており、食品メーカーからの出荷指示データに基づいてピッキング、仕分け、出荷、輸送までの業務を一括して請け負っている。
- ・ 物流センターの庫内温度は生鮮トマトの鮮度が保持できる 10℃に設定されている。
- ・ 県内の配送、県外の輸送も全て冷蔵車を使用して、10℃の環境を保って輸送している。これは、荷主企業からの輸送条件である。

c. 3 P L 事業の特性

- ・ 食品なので、庫内の温度管理の徹底や異物混入の防止に努めている。
- ・ 入出荷、在庫データは荷主企業とWEBEDIでつながっているため、WEB上でデータの確認ができる。
- ・ 従業員教育のために、荷主企業が運営している農場の見学、品質管理の勉強会を定期的で開催している。
- ・ 場内作業員向けのマニュアルも作成しており、特にトマトの品質チェックのレベル合わせをしている。
- ・ トラック庫内温度の履歴管理のために、カードタイプの温度データを記録できるデジタルタコグラフを導入し、トラックの荷台の温度管理を行っている。

③ 今後の方針、課題

- ・ ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等のIT機器をトラックに標準装備にすることを考えている。
- ・ 荷主から、庫内温度の履歴管理の徹底、品質保持、異物混入防止等の高度な品質管理が求められている。そのため、物流業者として、教育用マニュアル類の整備、従業員教育、車両や物流センターへの品質管理用機器への投資を行っていく必要がある。
- ・ 現在、自動車部品から事業展開している3 P L 事業を、生花、パン、惣菜等の食品に拡大してきた。荷主企業は物流部分のコスト削減やサービス向上を目的とした外注化を推進している。こうしたニーズに応えられるように、現在扱っている商品に加えてさらに多くの商品を扱えるように社内体制を整備していきたい。

(7) 製品と包装資材加工をセットにした3PL事業（物流事業者G社）

① 事業概要

物流事業者G社は、物流センターを核に「建材の共同配送」「型抜き加工した段ボール製品の建材出荷梱包への利用と配送」「トナー部品（複数社）のJIT納品」の3パターンの業務を行っている。

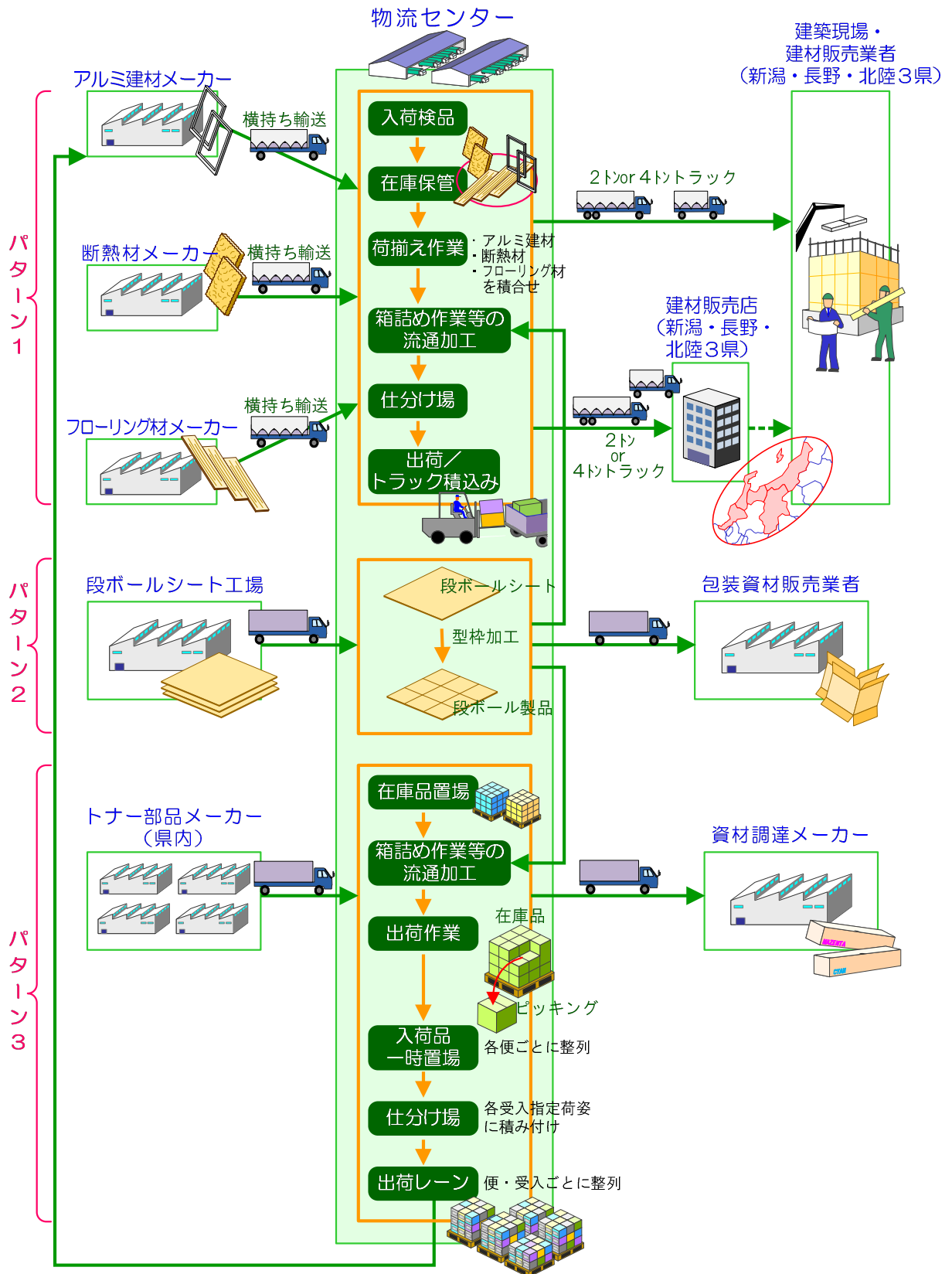
パターン1の業務は、魚津市内のアルミ建材メーカー、断熱材メーカー、フローリング材メーカーから持ち込まれた各々の建材を物流センターで保管、在庫管理、梱包等の流通加工、荷揃え、仕分けして、新潟、長野、北陸3県の建築現場及び建材販売業者向けへの配送である。パターン2の業務は、段ボールシートメーカーから搬入された段ボールシートを物流センターで型抜き加工し、その製品を物流センターで扱っているパターン1の建材の出荷梱包への使用と包装資材販売業者への配送である。パターン3の業務は、複数のトナー部品メーカーから搬入されたトナー部品を物流センターで保管、在庫管理、専用通い箱へのピッキング、かんばん取付け等の流通加工、製造ライン別の仕分け、及びトナーメーカーへのJIT納品である。

物流事業者G社の事業概要は図表3-3-7に、製品と包装資材加工をセットにした3PL事業の物流フローは図表3-3-8に示すとおりである。

図表3-3-7 物流事業者G社の事業概要

事業所所在地	富山県魚津市
資本金	8,700万円
従業員数	106人
平成19年度売上高	614,800万円
事業内容	トラック運送業（特別積合）、トラック運送業（貸切）、利用運送業、倉庫業、一般建設業、車両整備業、損害保険代理店業
3PL事業内容	<p>■パターン1：建材の共同配送 アルミ建材メーカー、断熱材メーカー、フローリング材メーカーから持ち込まれた建材を物流センターで保管、在庫管理、流通加工、荷揃え、仕分けして、新潟、長野、北陸3県の建築現場及び建材販売業者向けに配送。</p> <p>■パターン2：型抜き加工した段ボール製品の建材出荷梱包への利用と配送 段ボールシートメーカーから搬入された段ボールシートを物流センターで型抜き加工し、その製品を物流センターで扱っているパターン1の建材の出荷梱包への使用と包装資材販売業者への配送。</p> <p>■パターン3：トナー部品（複数社）のJIT納品 複数のトナー部品メーカーから搬入されたトナー部品を物流センターで保管、在庫管理、専用通い箱へのピッキング、かんばん取付け等の流通加工、製造ライン別の仕分けとトナーメーカーへのJIT納品。</p>

図表 3-3-8 製品と包装資材加工をセットにした 3 P L 事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3PL事業受託までの経緯

パターン1：建材の共同配送

物流事業者G社は、物流センターで、従来からアルミ建材の入出荷管理、在庫管理、荷揃え・仕分け作業、全国への輸送手配を行っていた。このうち近距離の新潟、長野、北陸3県の納入先は、建築現場と建材販売業者である。建築現場と建材販売業者には、アルミ建材だけではなく断熱材とフローリング材も納入されていた。このことから、物流センターにおいて、アルミ建材に断熱材とフローリング材を加えた共同配送を行うようになった。

パターン2：型抜き加工した段ボール製品の建材出荷梱包への利用と配送

地元の段ボールシートメーカーは、段ボールシートを製造、加工し、段ボール製品を出荷していた。しかし、段ボールシートの加工費や在庫費用が嵩むため、この部分を外注化することになった。段ボール製品の納入を任されていたことと段ボールシートメーカーに近接した物流センターを所有していることから、段ボールシートの型抜き加工、段ボール製品の在庫管理、配送までの業務を段ボールシートメーカーから委託された。

パターン3：トナー部品（複数社）のJIT納品

大手精密機器メーカーにトナーを供給している地元のトナーメーカーは、コスト削減を目的にトナー部品の工場在庫を外注化することを検討していた。トナー部品の納入条件は、メーカーの24時間稼働に合わせた部品供給が求められ、メーカー側の在庫は「0」を目指している。こうした厳しい条件に対応できるように24時間稼働で低コストなJIT納品サービスを提案し、この業務を受託することができた。

b. 3PL事業の内容

パターン1：建材の共同配送

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、物流センターに近接しているアルミ建材メーカー、断熱材メーカー、フローリング材メーカーである。
- ・ 着荷主は、建築業者及び建材販売業者で、建築現場に直接、建材を納入する割合が高い。

○納入先までの物流フロー

- ・ 建材は、物流センターの近くあるアルミ建材、断熱材、フローリング材のそれぞれのメーカーから物流センターに納入される。
- ・ 物流センターでは、建材販売業者からの発注に応じてアルミ建材、断熱材、フローリング材を積み合わせて共同配送を行っている。配送エリアは、新潟、長野、北陸3県で、1日で往復できる150～200km圏内である。

- ・ 建築現場への納入は、建築工程に合わせて納入時間が指定されている。通常は前日の 15 時 30 分までに翌日配送する建材をトラックに積込む。

○物流センターの業務

- ・ 物流センターでは、アルミ建材、断熱材、フローリング材をそれぞれのメーカーから入荷し、一定量の在庫を保管している。
- ・ 建築業者や建材販売業者の発注に応じて、建材の荷揃え、仕分け、出荷、配送までの業務を一括して受託している。

パターン 2：型抜き加工した段ボール製品の建材梱包への利用と配送

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、段ボールシート製造機を保有して段ボールシート及び段ボール製品を製造する段ボールシートメーカー（段ボール製造業者）である。
- ・ 納入先は、段ボール製品を購入している県内の包装資材販売業者である。

○納入先までの物流フロー

- ・ 段ボールシートメーカーから 3km 離れた物流センターに段ボールシートが納入され、在庫として保管される。
- ・ 物流センターで、段ボールシートから段ボール箱等に製品化し、物流センターで扱っている建材やトナー部品の包装資材として使用している。
- ・ この他、段ボールシートメーカーの発注に応じて、県内の段ボール製品を購入するメーカーや包装資材販売業者に配送している。
- ・ ○物流センターの業務
- ・ 物流センターは、段ボールシートメーカーから約 3km の近い場所にある。
- ・ 段ボールシートメーカーに持ち込まれた段ボールシートは、物流センターで段ボールシートの型抜き加工を行い、段ボール箱等の段ボール製品を製作している。
- ・ 段ボールシートと製作した段ボール製品は、物流センターに在庫として保管し、段ボールシートメーカーからの発送指示に従って、県内の納入先に配送している。

パターン 3：トナー部品（複数社）の J I T 共同納品

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、複数のトナー部品メーカーである。ここで製造されたトナー部品が物流センターを経由してトナーメーカーに供給される。
- ・ 着荷主は、物流センターから納入されたトナー部品を組立ててトナーを製造している。

○納入先までの物流フロー

- ・ 複数のトナー部品メーカーから物流センターにトナー部品が持込まれる。
- ・ トナーメーカーの発注に応じて、物流センターで荷揃え、パレットへの積付け

を行い、トナーメーカーに納入される。

○物流センターの業務

- ・ 物流センターでは、複数のトナー部品メーカーから納入された部品の在庫を保管している。トナーメーカーの発注に応じて小口多頻度納品を行っている。
- ・ トナーメーカーは 24 時間稼働なうえに工場在庫は「0」が原則なので、物流センター側で一定の在庫を持って、24 時間の供給体制を敷いている。

c. 3 P L 事業の特性

- ・ 物流センターを核にした建材の共同配送、型抜き加工した段ボール製品の建材やトナー部品の出荷梱包への利用と配送、複数のトナー部品メーカーのトナー部品 J I T 共同納品を行っている。
- ・ 配送先が重複しているアルミ建材、断熱材、フローリング材を物流センターに集約して、それぞれの出荷指示に応じた共同配送を行っている。
- ・ トナーメーカーの工場の 24 時間稼働に対応するために、物流センターの在庫機能と生産工程に合わせた 24 時間納品を行っている。
- ・ 物流センターで型抜き加工した段ボール製品の多くは、出荷される建材の出荷梱包に使用している。

③ 今後の方針、課題

- ・ 今後の市場拡大が見込める 3 P L 事業の収入規模を現在の 20%からさらに増やす計画である。
- ・ 現在行っている 24 時間納品業務に従事する作業者の確保は、景気の減速もあって比較的容易であるが、景気が上向いた場合は作業者の確保が困難になるおそれがある。
- ・ 取引している地元メーカーは、景気の減速により生産量が少なくなり、これまでのように工場が手狭になるような状況ではなく、工場内の作業者も余っている。そのため、アウトソーシングしていた業務部分を内製化する動きがある。

(8) 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業（物流事業者H社）

① 事業概要

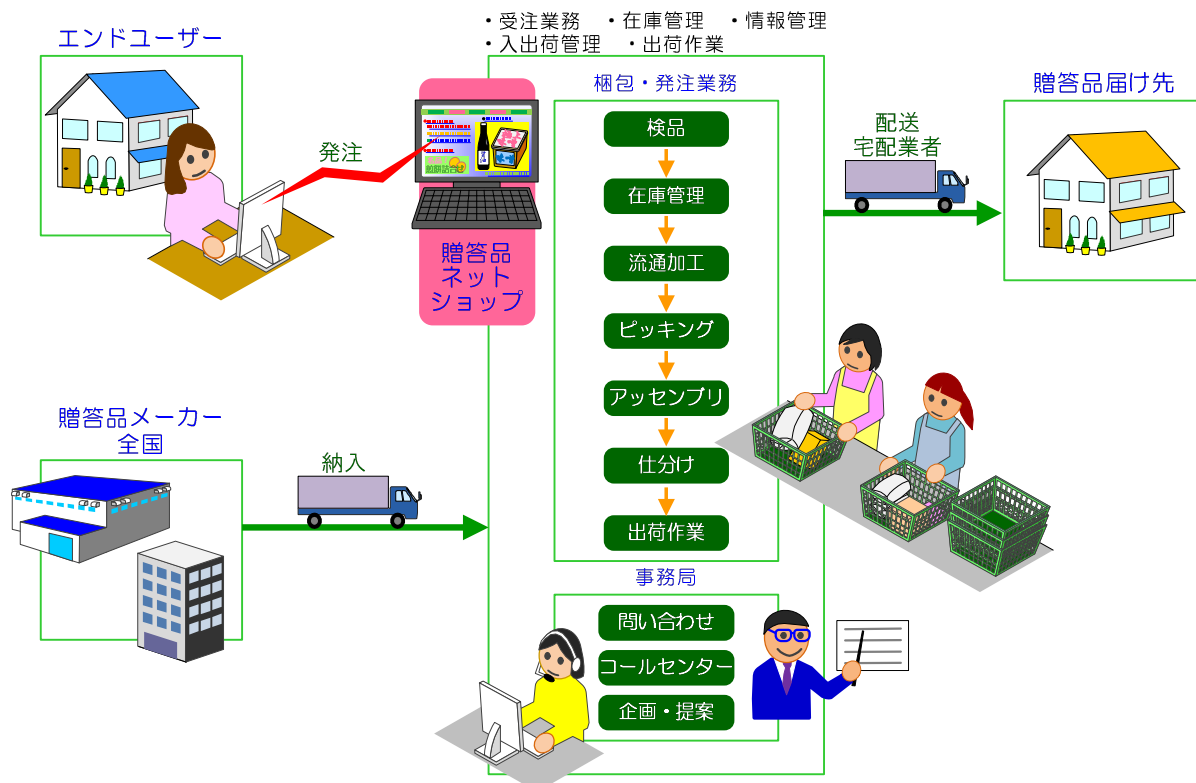
物流事業者H社は、カード会社のポイント蓄積ユーザーと保険会社の顧客を対象とした高度な情報管理体制とセキュリティ対策を講じた販促品の配送業務を請負っている。

物流事業者H社の事業概要は図表 3-3-15 に、情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業の物流フローは図表 3-3-16 に示すとおりである。

図表 3-3-15 物流事業者H社の事業概要

事業所所在地	静岡県富士市
資本金	9,112 万円
従業員数	50 人
平成 19 年度売上高	160,000 万円
事業内容	倉庫業
3PL 事業内容	カード会社のポイント蓄積ユーザーと保険会社の顧客を対象とした高度な情報管理体制とセキュリティ対策を講じた販促品の配送。

図表 3-3-16 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業の物流フロー



② 事業内容

a. 3PL事業受託までの経緯

物流事業者H社は、従来から、販促品（縫製品・成形品・陶器）の企画・デザイン、生産手配を行っていた。これらの業務には必ず販促品の配送が伴うので、販促品を依頼してくる顧客を対象に、販促品の企画から配送までの業務を一括して受託する3PL事業を拡大してきた。

販促品の依頼主は、カード会社や保険会社である。これらの顧客は、ポイント蓄積ユーザーである個人宛に配送するため、個人情報などの高度なセキュリティ管理が求められる。こうした顧客の受託条件に応えるために、外部から容易に進入できないセキュリティ管理を施した物流センターを建設し、また、情報管理システムも内製化して、データが外部に漏洩しない体制を構築した。ハード面だけではなく、作業員への教育の徹底化も図っている。

b. 3PL事業の内容

○発荷主と納入先の概要

- ・ 発荷主は、カード会社と保険会社である。
- ・ 納入先は、カード会社のポイント蓄積ユーザーと保険会社の顧客である。

○納入先までの物流フロー

- ・ カード会社からのポイントの累積情報に基づいて、物流センターから顧客宛に宅配業者を利用して商品を配達している。同様に、保険会社の顧客への景品配送も請け負っている。
- ・ 商品の配送はヤマト、西濃、佐川の宅配業者に委託している。

○物流センターの業務

- ・ カード会社及び保険会社の顧客情報が漏洩すると、カード会社及び保険会社に大きな損害が出るので、徹底した情報管理が求められている。
- ・ セキュリティ対策には、ハード対策とソフト対策がある。ハード対策には、倉庫の堅牢化、電子ロックドアの採用などを行っている。ソフト対策は、情報管理関連のシステム開発の内製化、従業員採用時の十分な適性チェック、従業員教育の充実等である。
- ・ 既に品質ISO9001、情報セキュリティISO2001を取得し、同業他社との差別化と作業品質の向上を図っている。
- ・ ISO規格の認証取得により、社内のマニュアル類を整備したので、顧客の監査に対応した文書類の準備をする必要がなくなった。
- ・ 物流センターでは、入庫、保管、在庫管理、ピッキング、出庫といった倉庫業務に加えて、徹底した情報管理により、顧客の信頼を得ている。
- ・ 情報のセキュリティはどんなに徹底しても完全ということはなく、現状では可

能な限りの対策を施している。

c. 3 P L 事業の特性

- ・ カード所有者や保険会社の顧客向けに商品を配送しているため、顧客名簿が漏洩しないようにハード、ソフト両面の高度なセキュリティ対策を担保した 3 P L 事業である。
- ・ 同業他社との差別化と自社の作業品質向上を目的として、品質 I S O 9001、情報セキュリティ I S O 2001 を取得している。

③ 今後の方針、課題

- ・ 高度なセキュリティ対策を必要とする 3 P L 事業分野を開拓したので、こうしたサービスを求めている顧客を獲得していきたい。
- ・ 将来的には、高度なセキュリティ対策を施している物流施設で荷主のサーバー管理を受託したい。
- ・ 情報のセキュリティはどんなに徹底しても完全ということはなく、現状では可能な限りの対策を施している。それでも、事故を完全には防ぐことはできない。
- ・ セキュリティを求めれば求めるほどコストアップになるので、セキュリティレベルの設定が難しい。

第4章 3PL事業の成功事例のパターン化

第3章の3PL事業による地域活性化に成功した事例に基づいて、成功のポイントや留意点を取りまとめる。また、地方における物流事業者が取り組める3PL事業の成功事例のパターン化を行う。

1. 3PL事業の成功のポイントと留意点

第3章のヒアリング調査で得られた情報に基づいて整理した3PL事業の成功のポイントと留意点は図表4-1-1のとおりである。

(1) 3PL事業の成功のポイント

第3章の「3PL事業の特性」に基づいて3PL事業の成功のポイントを3PL事業の形態別に整理した結果は以下のとおりである。

○資材のJIT共同納品による3PL事業

- ・ 納入工場に近接した物流センターを配置。
- ・ 短いリードタイムで小ロットのJIT納品。
- ・ 立体自動倉庫の導入により効率的なピッキングを実施。
- ・ 複数の1次自動車部品メーカーを積合せた共同配送。
- ・ 食品を扱う場合は輸送中や保管時の衛生管理の徹底。

○製品物流の一括受注を実施する3PL事業

- ・ 工場出荷から納入先までの製品物流の一括受注を実施。
- ・ 製品出荷工場に近接した物流センターを配置。
- ・ 物流センターでの端末からの作業指示による出荷ミスの激減。
- ・ 物流センターでの端末からの作業指示による省力化。
- ・ 出荷1個当たりまたは伝票1枚当たり単価という料金設定の単純化。

○農産品物流の一括受注を実施する3PL事業

- ・ 青果物の生産者からの集荷から消費地までの一括受注を実施。
- ・ 料金体系は、1袋ごとの作業費用として請求。
- ・ 量販店のバックヤードで行っている流通加工サービスの代行。
- ・ 選果作業の評価レベルを合わせるための「目あわせ」の実施。

○製品と包装資材加工をセットにした 3 P L 事業

- ・ 資材納入又は製品出荷する工場に近接した物流センターを配置。
- ・ 物流センターを核にした建材の共同配送、複数メーカーの部品の J I T 共同納品、1 次加工を加えた段ボール製品の配送の実施。
- ・ 工場の 24 時間稼働に対応した 24 時間納品の実施。
- ・ 物流センターで流通加工した包装資材を、別に出荷する製品の梱包に使用。

○複数の製造工程と連携した 3 P L 事業

- ・ 製品の複数の製造工程と連携した入出荷、保管、配送において一括受注を実施。
- ・ 地場産業と緊密に連携した物流サービスの提供。

○情報管理、セキュリティを徹底した 3 P L 事業

- ・ 顧客情報漏洩を防止するための、ハード・ソフト両面の高度なセキュリティ対策の実施。
- ・ 同業他社との差別化と自社の作業品質向上を目的とした品質 I S O 9001、情報セキュリティ I S O 2001 の取得。

(2) 3 P L 事業の留意点

第 3 章の「今後の方針、課題」からまとめた 3 P L 事業の留意点を 3 P L 事業の形態別に整理すると以下のとおりである。

○資材の J I T 共同納品による 3 P L 事業

- ・ 自動車業界以外の業界を対象とした 3 P L 事業の展開による事業の安定化。
- ・ 納入先での無償の追加作業の要請。
- ・ 物流改善の提案に対する対価がない。
- ・ 在庫削減による削減されたコストの還元がない。
- ・ 貨物の追跡管理が求められ、情報関連の投資金額が嵩む。
- ・ 情報関連の投資額が大きくリスクが高い。

○製品物流の一括受注を実施する 3 P L 事業

- ・ 物流コスト削減と詳細な出荷条件への対応。
- ・ 荷主に対するコスト削減策や効率化策の提案への要請。

○農産品物流の一括受注を実施する 3 P L 事業

- ・ 高度な品質管理を維持するための従業員教育、教育用マニュアル類の整備、車両や物流センターへの品質管理用機器への投資。

- ・ 常に荷主に対する作業改善やコスト削減の提案の実施。
- ・ 年間を通じて従事できる 3 P L 事業の開発が必要。

○製品と包装資材加工をセットにした 3 P L 事業

- ・ 景気の減速による荷主企業の物流業務の内製化の動き。

○複数の製造工程と連携した 3 P L 事業

- ・ 情報システムへの投資の負担が大きく、リスクが高い。
- ・ 取扱貨物量が採算ベースにのる数量を確保することが前提。
- ・ 小口貨物が多くなり、路線業者への委託量が増加傾向にある。
- ・ 人間系ではなく機械系で業務を行えるシステムへの変更による数量違い等の削減、作業の効率化、省力化を図る。

○情報管理、セキュリティを徹底した 3 P L 事業

- ・ 情報のセキュリティの徹底による事故防止。
- ・ 適正なコストに対応したセキュリティレベルの設定。

図表 4-1-1 3PL事業の事例における成功のポイントと留意点（その1）

No.	3PL事業	成功のポイント(第3章 3PL事業の特性から抜粋)	留意点(第3章 今後の方針、課題から抜粋)
1	自動車1次部品の多頻度共同納品による3PL事業 (物流事業者A社)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 納入先に近接した場所に物流センターを配置することにより、工場側の在庫圧縮が図られ、輸送費用を抑えた多頻度な配送サービスを実現している。 ・ 立体自動倉庫の導入により効率的なピッキングを実施している。 ・ 複数の1次自動車部品メーカーを積合せた共同配送を行っているため、トラック使用台数とCO2排出量の削減に効果がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車業界以外の企業を対象に3PL事業の展開を図り、事業の安定化を図る。 ・ 納入先での部品の置き場の細かい指示等、次第に無償の追加作業が要請されている。 ・ 物流改善の提案に対する対価がなく、在庫削減により削減されたコストが還元されない。
2	食品用容器の利用運送とJIT輸送による3PL事業 (物流事業者B社)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 食品用容器の工場在庫の圧縮と輸送費用の削減を実現するために、工場に隣接した物流施設に食品用容器の工場在庫を保管し、工場在庫と同レベルの短いリードタイムで小ロットの配送サービスを提供している。 ・ 食品用の容器なので、輸送中や保管時の「におい」「油」「ほこり」が付かないように衛生面については細心の注意を払っている。物流施設の入出荷口は、異物が入らないようにカーテンを設置している。 ・ 直射日光を避けることや木製パレットを使用しないことなど、食品衛生上の対策を取っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 最近では、荷主への情報提供として、在庫管理データ、数量・品質情報、輸送時の追跡管理が求められるため、情報関連設備の投資を行うが、他の物流事業者に3PL業務を委託することがあり、リスクが高い。
3	製品物流の一括受注を実施する3PL事業 (物流事業者C社)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工場から出荷される製品全量の輸送、物流センターでの入出庫管理、在庫管理、受発注管理、入出荷作業、荷揃え作業、トラックへの積み込み作業、全国の卸売業者や量販店等への輸送において一括受注を実施している3PL事業である。 ・ 荷主から利便性、合理性を理解してもらい、一括受注を実施しているため、自社内で効率化できる余地が大きい。 ・ 物流センター内のピッキング指示、パレットへの1段ごとの積み付け指示、仕分け指示、トラックへのパレタイズ貨物の積付順の指示等の作業は、全て端末の表示に従って行うことができる。そのため、商品の数量違い等のミスは情報システムの導入により、激減した。 ・ 端末による作業指示により、誰でも2時間程度の講習で、物流センター業務を行うことができるようになり、無駄な作業時間が無くなり、作業人員が減った。 ・ 物流コストは、出荷1個当たりまたは伝票1枚当たりの料金を設定している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物流センターでの作業を手作業でやると、間違いが発生する。なるべく作業者が指示どおりにできるシステムを導入することで、手作業で行う作業を極力なくす方針である。 ・ 3PL事業者として、常に物流コストを削減し、細かい出荷条件に対応していくことが求められている。 ・ 食品メーカーの製品出荷の3PL事業を中心に、常に荷主に対してコスト削減策や効率化策を提案していくことが必要である。
4	農産品物流の一括受注を実施する3PL事業 (物流事業者D社)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 農業協同組合から地元のバレイショ等の青果物を生産農家からの集荷、物流センターでの選果、保管、箱詰め等の流通加工、輸送において一括受注を実施している。 ・ 料金は、1袋ごとの作業費を請求し、保管費用の請求はしていない。 ・ 選果場は農業協同組合が保有しているが、施設で使用するフォークリフトや作業者は、物流事業者D社が準備する。 ・ 本来、量販店のバックヤードで行っている流通加工を選果場で行っている。今後はこうした流通加工サービスが伸びることが予想される。 ・ 選果基準を明確にするために専任社員の評価レベルを合わせるための「目あわせ」を行うことにより、品質を一定に保つことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常に農協へ対して、作業改善やコスト削減の提案をしていかなければならない。そうすることによって、農協の信頼を得られ、コストダウンを図ることができ、新たな事業獲得もできる。 ・ 年間を通じて農産物関係の流通加工、輸送の業務がないため、年間を通じて従事できる3PL事業の開発が必要である。

図表 4-1-1 3PL事業の事例における成功のポイントと留意点（その2）

No.	3PL事業	成功のポイント(第3章 3PL事業の特性から抜粋)	留意点(第3章 今後の方針、課題から抜粋)
5	複数の製造工程と連携した3PL事業 (物流事業者E社)	<ul style="list-style-type: none"> 北陸地区の地場産業である繊維産業を対象にした原糸から縫製までの各製造工程の各製品を、物流センターを核に入出荷、保管、配送を一括して請け負っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 3PL事業を請け負うには、情報システムへの投資が必要になり、この部分の負担が大きい。 情報システムに多額の資金を投入しても、荷主側の物流拠点の集約や見直しによって、3PL事業から撤退させられることがあり、リスクが高い。 3PL事業を取り込むには、一定の投資が必要になるため、事前の貨物需要調査や事業採算性の検討が必要である。 輸送部分は外部に委託しているため、輸送部分を含めた物流業務全体でコスト削減策を検討することができない。 倉庫内作業は、情報化が遅れており、ほとんど手作業で作業しているため、人件費が高んでいる。 出荷前の検品は3回チェックをしているが、値札付けの間違いなどが頻繁に起きている。そのため、物流センター内の作業は、なるべく手作業ではなく情報機器や省力機器を導入して、情報化、省力化を図る必要がある。
6	農産物の鮮度保持輸送による3PL事業 (物流事業者F社)	<ul style="list-style-type: none"> 食品なので、庫内の温度管理の徹底や異物混入の防止に努めている。 荷主企業と入出荷、在庫データは WEBEDI でつながっているため、WEB 上でデータの確認ができる。 従業員教育のために、荷主企業が運営している農場の見学、品質管理の勉強会を定期的に開催している。 場内作業向けのマニュアルも作成しており、特にトマトの品質チェックのレベル合わせをしている。 トラック庫内温度の履歴管理のために、カードタイプの温度データを記録できるデジタルタコグラフを導入し、トラックの荷台の温度管理を行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 荷主から、庫内温度の履歴管理による品質保持、異物混入防止等への高度な品質管理が求められている。そのため、物流業者として、教育用マニュアル類の整備、従業員教育、車両や物流センターへの品質管理用機器への投資を常に行っていく必要がある。
7	製品と包装資材加工をセットにした3PL事業 (物流事業者G社)	<ul style="list-style-type: none"> 建材の共同配送、型抜き加工した段ボール製品の建材出荷梱包への利用と配送、複数メーカーのトナー部品のJIT共同納品を同じ物流センターで行っている。 配送先が重複しているアルミ建材、断熱材、フローリング材を物流センターに集約して、それぞれの出荷指示に応じた共同配送を行っている。 トナーメーカーの工場の 24 時間稼働に対応するために、物流センターの在庫機能と生産工程に合わせた 24 時間納品を行っている。 物流センターで型抜き加工した段ボール製品の多くは、出荷される建材の出荷梱包に使用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 取引している地元メーカーは、景気の減速により生産量が少なくなり、これまでのように工場が手狭になるような状況ではなく、工場内の作業も余っている。そのため、アウトソーシングしていた業務部分を内製化する動きがある。
8	情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業 (物流事業者H社)	<ul style="list-style-type: none"> カード所有者や保険会社の顧客向けに商品を配送しているため、顧客名簿の漏洩等が発生しないようにハード、ソフト両面の高度なセキュリティ対策を担保した3PL事業である。 同業他社との差別化と自社の作業品質向上を目的として、品質ISO9001、情報セキュリティISO2001 を取得している。 	<ul style="list-style-type: none"> 情報のセキュリティはどんなに徹底しても完全ということはなく、現状では可能な限りの対策を施しているつもりである。それでも、事故を完全には防ぐことはできない。 セキュリティを求めるほどコストアップになるので、セキュリティレベルの設定が難しい。

2. 地方における3PL事業の成功パターン

地方における物流事業者が取り組める3PL事業のモデルケースを第3章の成功事例をもとに、以下の6タイプを成功パターンとして一般化する。

- ①資材のJIT共同納品による3PL事業
- ②製品物流の一括受注を実施する3PL事業
- ③農産品物流の一括受注を実施する3PL事業
- ④製品と包装資材加工をセットにした3PL事業
- ⑤複数の製造工程と連携した3PL事業
- ⑥情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業

3PL事業を一般化した結果を以下の項目ごとに取りまとめる。

- ・ 成功パターンの概要
- ・ 成功パターンの詳細
- ・ 成功パターンの効果
- ・ 成功のポイントと留意点

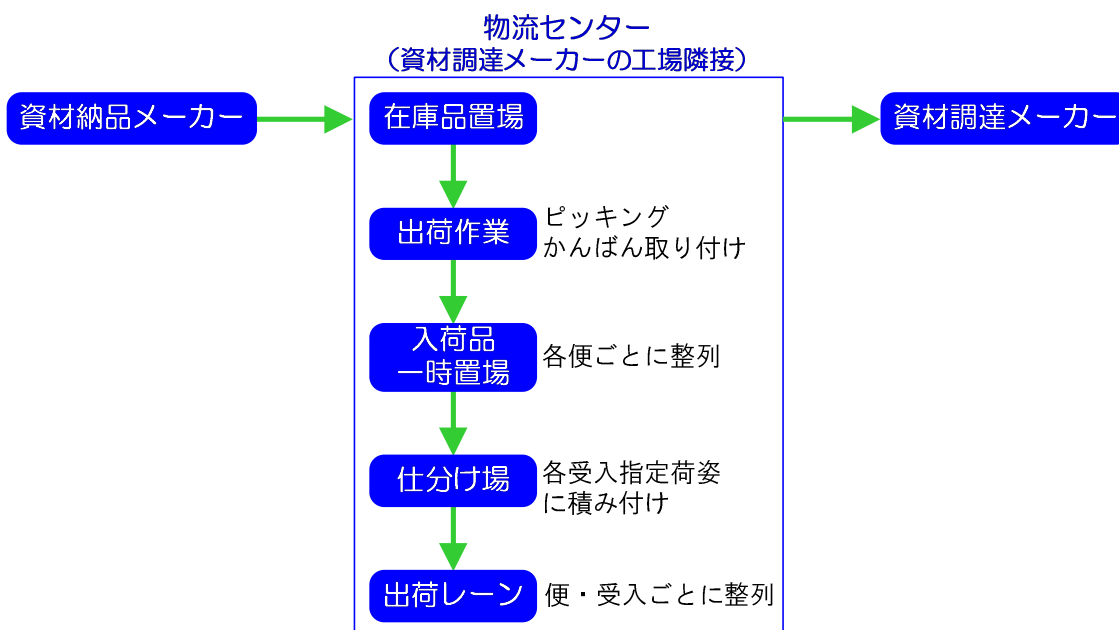
(1) 資材の J I T 共同納品による 3 P L 事業

① 成功パターンの概要

資材の J I T 共同納品による 3 P L 事業の概要は図表 4-2-1 のとおりである。

物流事業者は、地元企業が集積している地域にある複数の資材納品メーカーから、ミルクランにより資材を物流センターに回収し、在庫として保管する。資材を調達している工場の生産工程に合わせて、複数の資材納品メーカーから納品された資材を資材調達メーカーの工場に近接した物流センターから J I T で共同納品する。

図表 4-2-1 資材の J I T 共同納品による 3 P L 事業の概要



② 成功パターンの詳細

成功パターンの詳細は以下のとおりである。

- ・ 資材調達メーカーの生産工程に合わせて J I T で共同納品するサービスを行うために、資材調達メーカーに近接した場所に物流センターを設ける。
- ・ 物流センターには、国内メーカーで数日間、海外メーカーで 1 ~ 2 ヶ月間の在庫を保管する。
- ・ 資材調達メーカーの発注指示に従って、ピッキングを行い、通い箱やかんばんを使用するなど、資材調達メーカーの納入形態に適合した専用のトラックで納入する。
- ・ 物流センターでは、入荷検品、在庫管理、流通加工、荷揃え、仕分け、出荷までの作業を行う。
- ・ 資材調達メーカーの納入回数は、納入条件により 1 日数回から数十回まで幅があるが、先入れ先出し作業を効率的に行うためには、立体自動倉庫等を設備す

ることも必要である。

③ 成功パターンの効果

成功パターンの効果は以下のとおりである。

- ・ 物流センターでは、入荷検品から出荷までの構内作業者を新たに雇用する必要がある。
- ・ 資材調達メーカーの製造工程に合わせた J I T 納品により、資材調達メーカーの工場在庫の圧縮、工場への出入車両の削減、それに伴う C O 2 排出量の削減の効果がある。

④ 成功のポイントと留意点

成功のポイント

- ・ 納入工場に近接した物流センターを配置。
- ・ 短いリードタイムで小ロットの J I T 納品。
- ・ 立体自動倉庫の導入により効率的なピッキングを実施。
- ・ 複数の資材メーカーを積合せた共同配送。

留意点

- ・ 自動車業界と加工食品等の複数の業界を対象とした 3 P L 事業の展開による事業の安定化。
- ・ 納入先での無償の追加作業の要請。
- ・ 物流改善の提案に対する対価がない。
- ・ 在庫削減による削減されたコストの還元がない。
- ・ 貨物の追跡管理が求められ、情報関連設備の投資金額が嵩む。
- ・ 情報関連設備の投資額が大きくリスクが高い。

(2) 製品物流の一括受注を実施する3PL事業

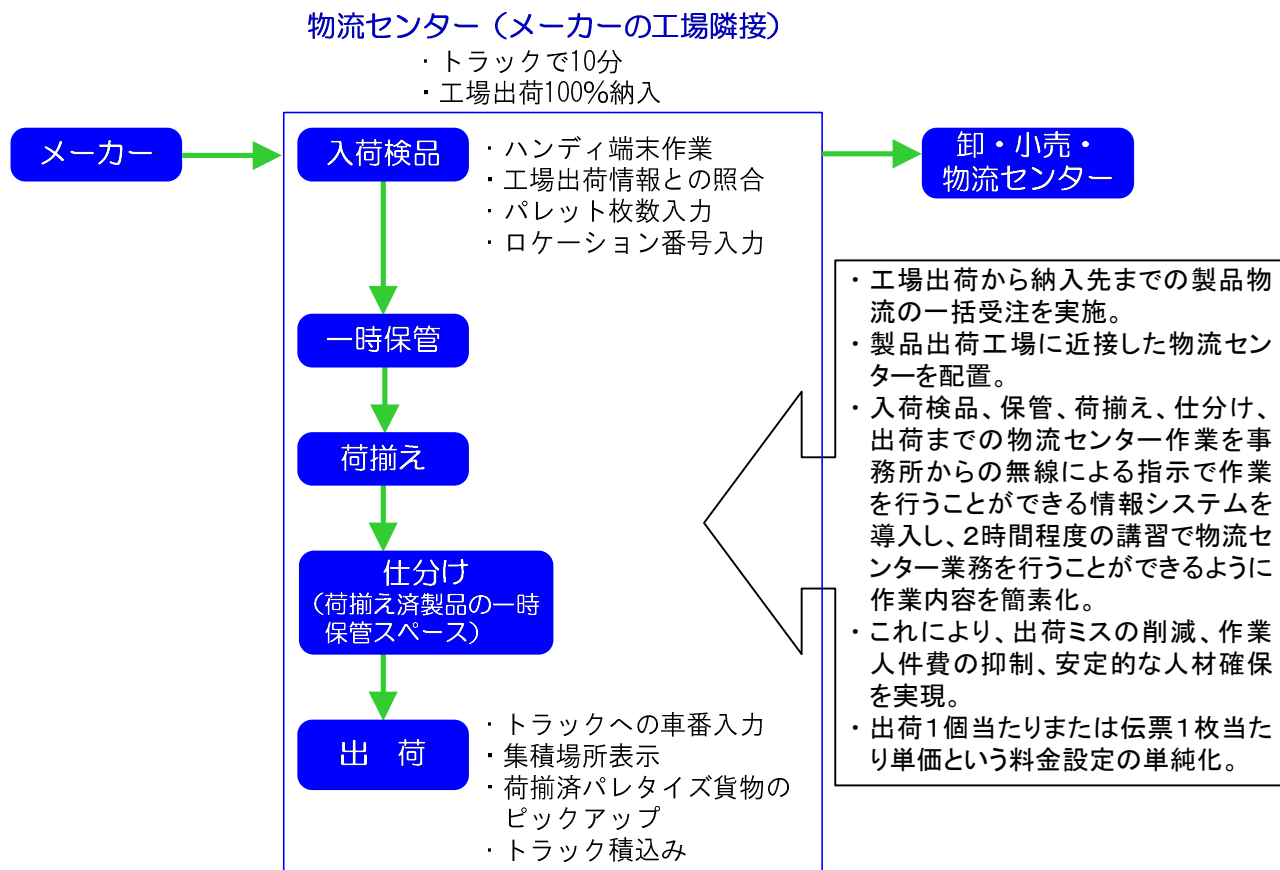
① 成功パターンの概要

製品物流の一括受注を実施する3PL事業の概要は図表4-2-2のとおりである。

物流事業者は、工場に近接した物流センターを設け、出荷された製品を工場から物流センターまで輸送し、物流センターに工場在庫として保管する。物流センターでは、出荷指示に従って、製品のピッキング、仕分け、出荷の作業を行い、全国の納入先に製品を輸送する。

物流センターでは、入荷検品、保管、荷揃え、仕分け、出荷までの作業を事務所からの無線による指示で作業を行うことができる情報システムを導入する。これにより、物流センター業務の大幅な作業の簡素化、省力化、効率化を図れ、誰でも2時間程度の講習で物流センター業務を行うことができるようになり、作業人件費の抑制と安定的な人材確保が実現できる。

図表 4-2-2 製品物流の一括受注を実施する3PL事業の概要



② 成功パターンの詳細

成功パターンの詳細は以下のとおりである。

- ・工場に製品の在庫を持たないように、製造後直ちに物流センターに輸送する。

- そのため物流センターは工場から近接した場所に確保することが必要である。
- ・ 工場で生産された製品は、全量を物流センターに納入することが前提になる。また、事業採算性の面から一定規模以上の数量が必要である。
 - ・ 工場の生産工程に合わせて製品を引取るために、トレーラを使用するなど大型車両を導入して輸送の効率化を図る。
 - ・ 入荷検品、荷揃え、仕分け、出荷までの業務を、伝票なしで、事務所からの無線による指示で作業を行える情報管理システムが必須であり、これにより業務の効率化、低コスト化を図ることができる。
 - ・ 在庫は端末でピッキングされた時点で在庫リストから消えるシステム等を導入するなど、常に在庫がリアルタイムで更新、確認できる体制を整備する。

③ 成功パターンの効果

成功パターンの効果は以下のとおりである。

- ・ 物流センターでは、入荷検品から出荷までの構内作業者の新規雇用が発生する。
- ・ 地域のメーカーの工場在庫と全国への輸送業務を高品質かつ低コストで請負うことができるので、メーカーの競争力向上の効果がある。
- ・ 地域のメーカーの競争力向上により、生産拡大につなげることができれば、さらに雇用拡大に寄与する。

④ 成功のポイントと留意点

成功のポイント

- ・ 工場出荷から納入先までの製品物流の一括受注を実施。
- ・ 製品出荷工場に近接した物流センターを配置。
- ・ 入荷検品、保管、荷揃え、仕分け、出荷までの物流センター作業を事務所からの無線による指示で作業を行うことができる情報システムを導入し、2時間程度の講習で物流センター業務を行うことができるように作業内容を簡素化。
- ・ これにより、出荷ミスの削減、作業人件費の抑制、安定的な人材確保を実現。
- ・ 出荷1個当たりまたは伝票1枚当たり単価という料金設定の単純化。

留意点

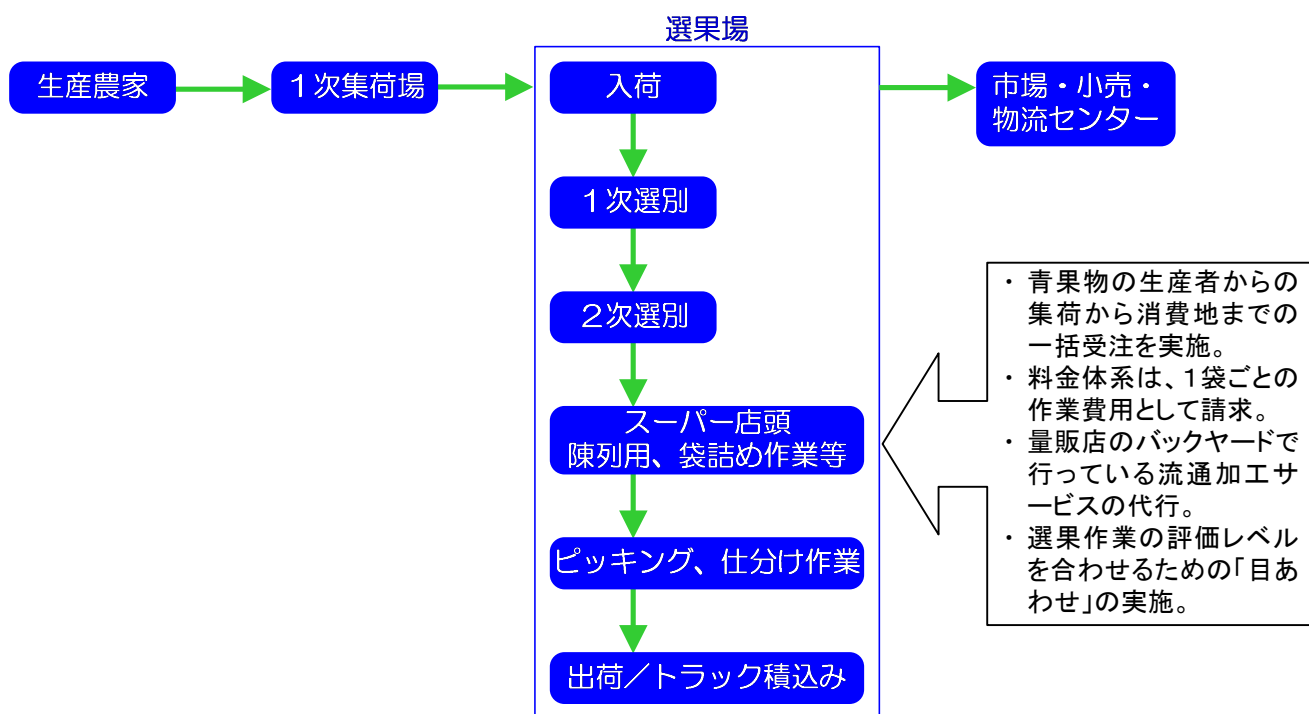
- ・ 物流コスト削減と詳細な出荷条件への対応。
- ・ 荷主に対するコスト削減策や効率化策の提案への要請。

(3) 農産品物流の一括受注を実施する3PL事業

① 成功パターンの概要

農産品物流の一括受注を実施する3PL事業の概要は図表4-2-5のとおりである。物流事業者は、生産者から消費地までの農産品の集荷、選果場での選果作業、通常は量販店のバックヤードで行っている袋詰め等の流通加工、量販店の店舗・物流施設・市場までの輸送において一括受注を実施する。

図表4-2-5 農産品物流の一括受注を実施する3PL事業の概要



② 成功パターンの詳細

成功パターンの詳細は以下のとおりである。

- ・ 農業協同組合から、農産品の生産地から消費地までの輸送に加えて、生産者からの集荷と選果場での選果作業や袋詰め作業を請負う。
- ・ 農業協同組合が運営する選果場に農産品の選果作業、袋詰め作業等の場内作業者の雇用、作業指示、作業内容の教育等を行う。
- ・ 一定の品質を保つために、農産品の選果基準の評価レベルを合わせるための教育を実施する。
- ・ 農業協同組合が扱っている農産品の種類、収穫量に応じて、事業規模が決まる。
- ・ 農産品の取扱品目は、地域や季節により異なるが、収穫量、収穫期間が長い農産品の取扱をメインにする。

- ・ 従業員、車両、施設の稼働率を上げるために、年間を通して農産物を扱うようにする。
- ・ 選果場では、農産品の選果作業に加えて、通常は量販店のバックヤードで行っている店頭で陳列するための袋詰め等の流通加工を行い、付加価値を付ける。

③ 成功パターンの効果

成功パターンの効果は以下のとおりである。

- ・ 農産物の生産者から消費地までの物流費用が削減し、生産者、農業協同組合、及び消費者に還元できる。
- ・ 取扱う農産品の種類や量を拡大して大規模化することで、物流の効率化を図ることができ、農産品の流通業務に係わる雇用が拡大される。
- ・ 選果場における量販店の店頭で陳列するための流通加工業務を取り込むなどの業務を請負うことで、雇用の拡大と高付加価値化による収入増を実現でき、地域の活性化に寄与できる。

④ 成功のポイントと留意点

成功のポイント

- ・ 青果物の生産者からの集荷から消費地までの一括受注を実施。
- ・ 料金体系は、1袋ごとの作業費用として請求。
- ・ 量販店のバックヤードで行っている流通加工サービスの代行。
- ・ 選果作業の評価レベルを合わせるための「目あわせ」の実施。

留意点

- ・ 高度な品質管理を維持するための従業員教育、教育用マニュアル類の整備、車両や物流センターへの品質管理用機器への投資。
- ・ 常に荷主に対する作業改善やコスト削減の提案の実施。
- ・ 年間を通じて従事できる3PL事業の開発が必要。

(4) 製品と包装資材加工をセットにした3PL事業

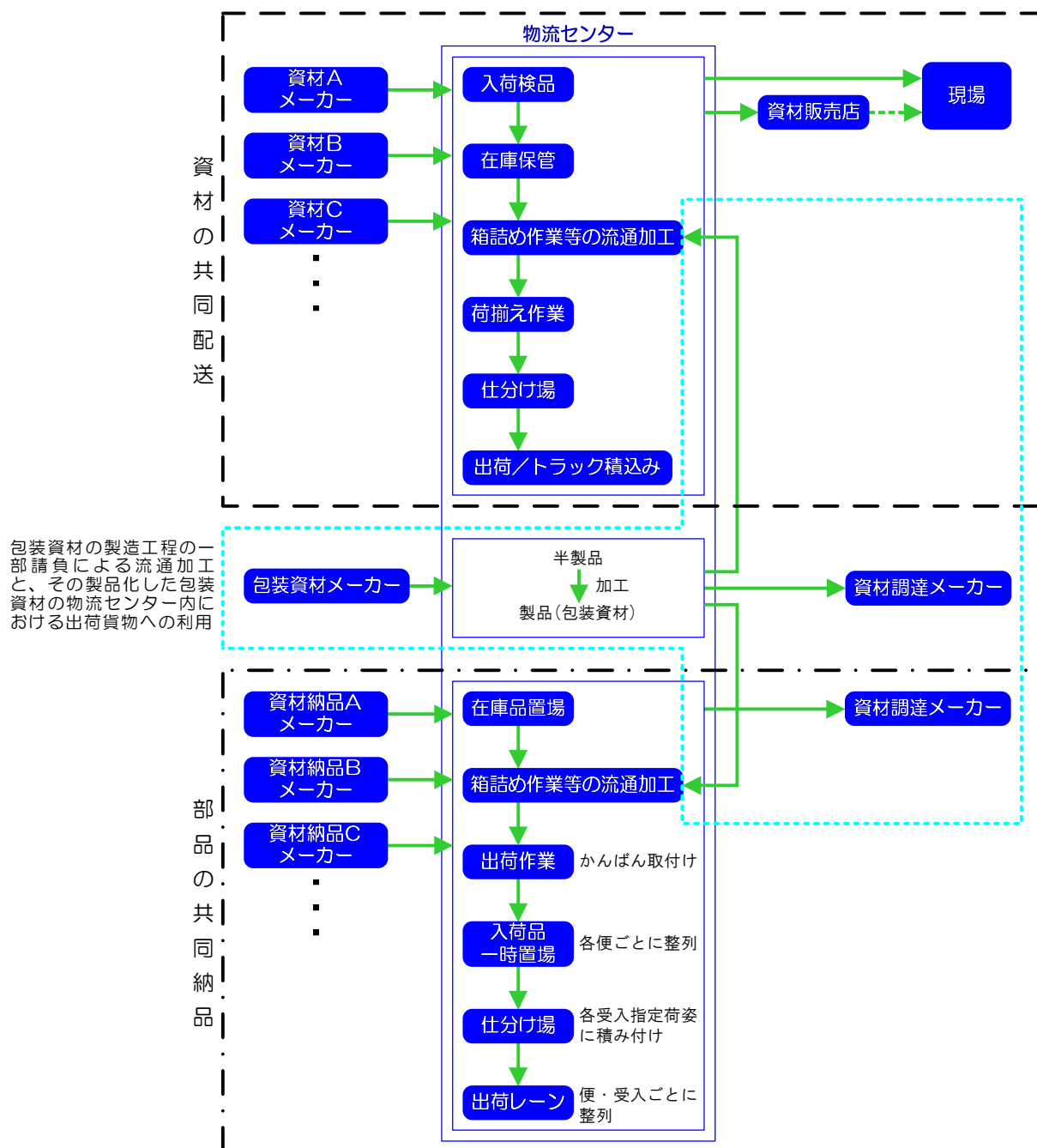
① 成功パターンの概要

製品と包装資材加工をセットにした3PL事業の概要は図表4-2-3のとおりである。

物流事業者は、工場が集積している地域に立地している物流センターを核にして、複数荷主の3PL事業において一括受注を実施するとともに、物流センターで加工した包装資材等の出荷製品への使用など、複数荷主の製品を効率的に利用する。

想定される3PL事業には、資材の共同配送、部品の共同納品、包装資材の製造工程の一部請負による流通加工と、その製品化した包装資材の物流センター内における出荷製品への利用等があげられる。

図表4-2-3 製品と包装資材加工をセットにした3PL事業の概要



② 成功パターンの詳細

成功パターンの詳細は以下のとおりである。

- ・ 工場集積地域の工場を対象に、物流センターを核にして、資材の共同配送、部品の共同納品、製造工程の一部請負による流通加工等、荷主の3PL事業へのニーズに対応したサービスを提供する。
- ・ 取扱い製品の特性に応じた検品、保管、荷揃え、仕分け、出荷、配送までの物流業務を物流センターで行う。
- ・ 製造工程の一部請負により製品化した包装資材を、物流センターから出荷する別の製品の流通加工に使用する。
- ・ 物流センターは、取扱う製品ごとに保管、荷揃えスペースを区分し、入荷、仕分け、出荷スペースを共通化する。但し、品質管理の条件が特殊であったり、厳しい製品は、この成功パターンに適合しない。
- ・ 例えば、以下のような3PL事業を複合的に行っている事業者がある。

■パターン1: 建材の共同配送

アルミ建材メーカー、断熱材メーカー、フローリング材メーカーから持ち込まれた建材を物流センターで保管・在庫管理・流通加工・荷揃え・仕分けして、新潟・長野・北陸3県の建築現場及び建材販売業者向けに配送。

■パターン2: 型抜き加工した段ボール製品の建材出荷梱包への利用と配送

段ボールシートメーカーから搬入された段ボールシートを物流センターで型抜き加工し、その製品を物流センターで扱っている建材やトナー部品の出荷梱包への使用と、包装資材販売業者への配送。

■パターン3: トナー部品(複数社)のJIT納品

複数のトナー部品メーカーから搬入されたトナー部品を物流センターで保管、在庫管理、専用通い箱へのピッキング、かんぱん取付け等の流通加工、製造ライン別の仕分けとトナーメーカーへのJIT納品。

③ 成功パターンの効果

成功パターンの効果は以下のとおりである。

- ・ 物流センターにおける構内作業者の新規雇用が発生する。
- ・ 複数のパターンの3PL事業による物流サービスを提供することにより、地元企業は生産業務への集中と物流費用の削減を図ることができる。
- ・ 地元企業の活性化により、雇用が拡大する。

④ 成功のポイントと留意点

成功のポイント

- ・ 資材納入又は製品出荷する工場に近接した物流センターを配置。

- ・ 物流センターを核にした流通加工を伴う共同配送、複数メーカーの製品の J I T 共同納品、流通加工により製品化した包装資材の物流センター内における流通加工への利用。
- ・ 工場の 24 時間稼働に対応した 24 時間納品の実施。

留意点

- ・ 景気の減速による荷主企業の物流業務の内製化の動き。

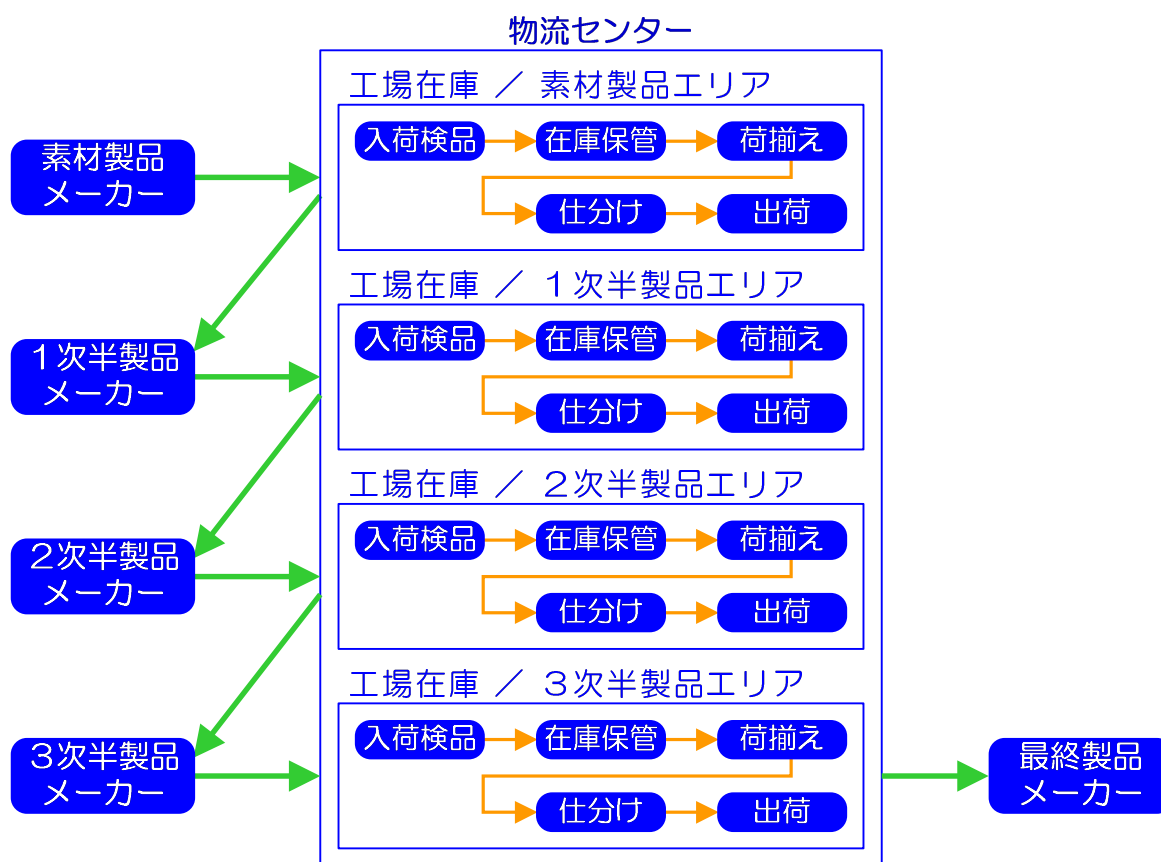
(5) 複数の製造工程と連携した3PL事業

① 成功パターンの概要

製造工程と連携とした3PL事業の概要は図表4-2-4のとおりである。

最終製品ができるまでの製造工程は、原材料を調達して素材製品を製造し、次に素材製品を調達して半製品（部品等）を製造し、さらに半製品（部品等）を調達して最終製品を製造する。物流事業者は、こうした最終製品を製造するまでの製造段階ごとの工場への資材納入と資材供給を、物流センターが核になって、一括受注を実施する。

図表 4-2-4 複数の製造工程と連携した3PL事業の概要



② 成功パターンの詳細

成功パターンの詳細は以下のとおりである。

- ・ 素材製造工場から最終商品製造工場に出荷されるまでの同一地域内の各工程を繋ぐ物流センターを自社施設の転用、借用等により設ける。
- ・ 製造工程ごとに荷主数は異なり、川下になるのに従って荷主企業数は増える。また、製造工程ごとに物流センターの保管スペースを区分して使用する。
- ・ 各製造工程で発生する調達品の受発注情報は、物流センターの情報システムで

一元管理する。

- ・ 一般に川上の製品ほどリードタイムが長く、大ロットでの輸送が主体になり、川下の最終製品では、リードタイムが短く、小ロットになる。

③ 成功パターンの効果

成功パターンの効果は以下のとおりである。

- ・ 広域の連続した製造工程で結ばれている製造工場から調達、出荷する製品を物流センター経由で入出荷するので、入荷検品から出荷までの構内作業者の新規雇用が発生する。
- ・ 製造工場の物流部門のアウトソーシングの受皿として機能することで、物流全体が効率化され、CO₂排出量の削減に効果がある。
- ・ 素材から最終製品を製造するまでの工場を物流センターが有機的に結ぶことで、地域の産業振興や雇用拡大に寄与する。

④ 成功のポイントと留意点

成功のポイント

- ・ 製品の製造工程に合わせた物流センターを核とした入出荷、保管、配送において一括受注を実施。
- ・ 地場産業と緊密に連携した物流サービスの提供。

留意点

- ・ 情報システムへの投資の負担が大きく、リスクが高い。
- ・ 取扱貨物量が採算ベースにのる数量を確保することが前提。
- ・ 手作業ではなく、極力情報機器や省力機器を導入して、物流センターの数量違い等の間違いの削減、作業の効率化、省力化を図ることが必要。

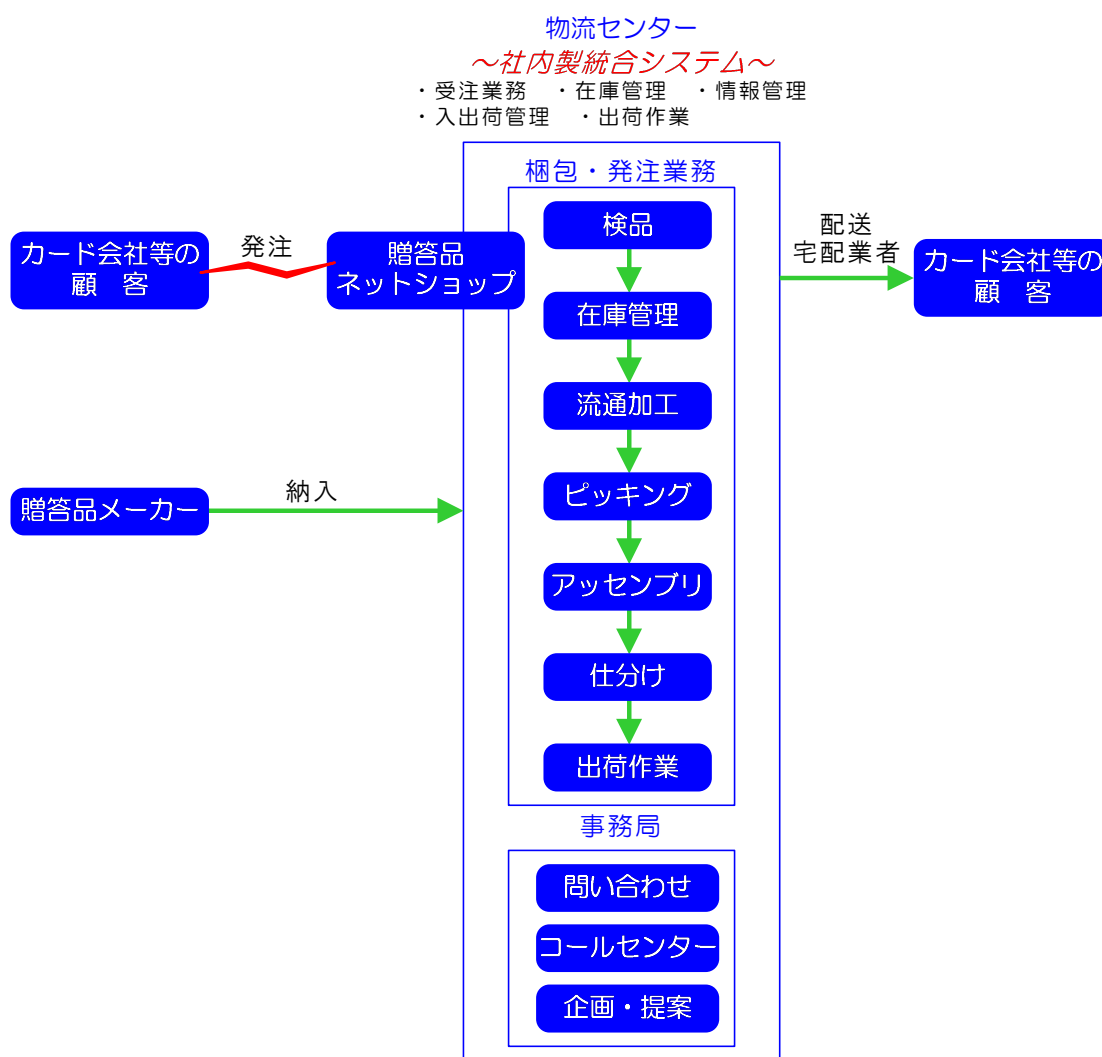
(6) 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業

① 成功パターンの概要

情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業の概要は図表4-2-6のとおりである。

物流事業者は、販売促進に対する企画から物流までの高度な情報セキュリティを備えた総合的な物流サービスを提供する。カード会社や生命保険会社等の顧客がポイント景品を贈答品ネットショップで選んだ後、顧客に対してポイント景品を物流センターから宅配。顧客名簿は徹底した情報管理体制の下に置く。

図表4-2-6 情報管理、セキュリティを徹底した3PL事業の概要



② 成功パターンの詳細

成功パターンの詳細は以下のとおりである。

- ・ カード会社や生命保険会社等の顧客が贈答品ネットショップを通じて商品を選び、その発注に応じて物流センターから顧客に宅配便を利用して配送する。
- ・ 配送する商品は、一定の在庫を全国の贈答品メーカー等から納入、保管し、贈

- 答品ネットショップからの発注に応じてピッキングし、宅配業者に引き渡す。
- ・ 出荷リストをもとにピッキングし、出荷までに3回の突合せ作業を行うなど、極力間違いをなくした高品質な出荷業務を保障する。
 - ・ 物流センターは、自社施設とし、外部からの立ち入りを禁止するために電子ロックドアを採用などの対策を行う。
 - ・ 顧客リストの漏洩を防止するために、情報システム開発の内製化を図る。
 - ・ 社内の情報統合システムの開発は、セキュリティ面から可能な限り内製化を図る。
 - ・ 従業員の採用時の十分な適性チェックとセキュリティに対する従業員教育を徹底する。
 - ・ 品質ISO9001、情報セキュリティISO2001を取得し、自社作業品質を向上するとともに同業他社との差別化を図る。
 - ・ 物流業務だけではなく、販売促進の企画や販売グッズの開発を行い、企画から物流まで事業を総合的に展開するなど、物流業を核に周辺業務の拡大を図る。

③ 成功パターンの効果

成功パターンの効果は以下のとおりである。

- ・ 贈答品ネットショップを通じた全国への贈答品の宅配は、物流センターでの入荷検品、保管、荷揃え、仕分け等の新たな従業員の雇用が発生する。
- ・ 贈答品ネットショップを利用した贈答品の販売であり、顧客への配送も全国網がある宅配業者に委託しているため、物流センターは地方の施設費や人件費が安い地域が有利となり、地方の雇用対策にもなる。
- ・ 物流センターには、全国の贈答品納入業者から贈答品が納入され、全国向けに宅配するので、新たな貨物の発生集中による貨物需要が多くなり、地域の活性化が期待できる。

④ 成功のポイントと留意点

成功のポイント

- ・ 顧客情報漏洩を防止するためのハード、ソフト両面の高度なセキュリティ対策の実施。
- ・ 同業他社との差別化と自社の作業品質向上を目的とした品質ISO9001、情報セキュリティISO2001の取得。

留意点

- ・ 情報のセキュリティの徹底による事故防止。
- ・ 適正なコストに対応したセキュリティレベルの設定。

(7) 調査結果のまとめ

3 P L 事業による地域活性化に成功した事例調査から得られた情報に基づいて、成功事例のパターン化を行った。その概要は以下のとおりである。

地方における物流事業者が取り組める 3 P L 事業のモデルケースを成功パターンとして以下の 6 タイプを一般化した。

図表 4-2-7 3 P L 事業の成功パターン

項 目	成功パターンの概要
①資材の J I T 共同納品による 3 P L 事業	地元企業が集積している地域にある複数の資材納品メーカーから、ミルクランにより資材を物流センターに回収し、一時保管する。資材を調達している工場の生産工程に合わせて、複数の資材納品メーカーから納品された資材を資材調達メーカーの工場に近接した物流センターから J I T で共同納品する (P125)。
②製品物流の一括受注を実施する 3 P L 事業	工場に近接した物流センターを設け、出荷された製品を工場から物流センターまで輸送し、物流センターに工場在庫として保管する。物流センターでは、出荷指示に従って、製品のピッキング、方面別仕分け、出荷の作業を行い、全国の納入先に製品を輸送する。 物流センターでは、入荷検品、保管、荷揃え、仕分け、出荷までの作業を事務所からの無線による指示で、作業を行うことができる情報システムを導入して、大幅な作業の簡素化、省力化、効率化を図ることが成功のポイントとなる (P127)。
③農産品物流の一括受注を実施する 3 P L 事業	生産者から消費地までの農産品の集荷、選果場での選果作業、量販店のバックヤードで行っている袋詰め等の流通加工、量販店の店舗、物流施設、市場までの輸送において一括受注を実施する 3 P L 事業である (P129)。
④製品と包装資材加工をセットにした 3 P L 事業	工場が集積している地域に立地している物流センターを核にして、複数のタイプの 3 P L 事業の一括受注を実施するとともに、物流センターで加工した包装資材等の出荷製品への使用など、複数荷主の製品を効率的に利用する。 想定される 3 P L 事業には、資材の共同配送、部品の共同納品、包装資材の製造工程の一部請負による流通加工とその製品化した包装資材の物流センター内での出荷製品への利用等があげられる (P131)。
⑤複数の製造工程と連携した 3 P L 事業	最終製品ができるまでの製造工程は、原材料を調達して素材製品を製造し、次に素材製品を調達して半製品（部品等）を製造し、さらに半製品（部品等）を調達して最終製品を製造する。こうした最終製品を製造するまでの製造段階ごとの工場への資材納入と資材供給を、物流センターが核になって、一括受注を実施する (P134)。
⑥情報管理、セキュリティを徹底した 3 P L 事業	販売促進に対する企画から物流までの高度な情報セキュリティを備えた総合的な物流サービスを提供する 3 P L 事業者である。カード会社や生命保険会社等の顧客がポイント景品を贈答品ネットショップで選び、顧客に物流センターから宅配し、顧客名簿は徹底した情報管理体制を備える (P136)。

第5章 3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題と対応策

これまでの検討結果を踏まえた3PL事業促進にともなう倉庫業の今後の課題やその対応策は、以下のとおりである。

○倉庫の多機能化、安全性への国民の関心の高まり

5年後における3PL事業の売上高の増加が見込める事業として、流通加工、荷役、保管、輸送手配、貨物自動車輸送などがあげられた(P52)。また、倉庫業のサービスや機能等の重要になる項目として、倉庫の高度化や多機能化があげられている。

アンケート調査により、3PL事業促進するうえでの倉庫業のサービスや機能等の重要度について質問したところ、回答事業者のうち76.5%が「倉庫の高度化、多機能化」が「ますます重要となる」と回答している。このほか60%以上の回答事業者が「倉庫業務の安全性や品質水準に対する評価制度の導入による安心・安全性の向上」も同様に「ますます重要となる」と回答している(P69)。

事例調査においても、従来の保管業務に加えて、高度な多頻度小口の輸送サービス、高度な情報セキュリティを備えた受発注管理、生産工場への調達から製品出荷までの一括受注の実施等、倉庫を核とした3PL事業を展開するうえで、倉庫の多機能化・複雑化が進んでいる。これに対応するには、地方における物流施設への設備投資や人材育成が必要となっている(P89-118)。

また、安全性への国民の関心の高まりから、特に食品の安全に対する要望は高く、生産地から店頭に並ぶまでの履歴管理を求められるケースも出ている(P108-110)。こうした状況のもと、3PL事業者は、倉庫業務の安全性や品質水準に対する評価制度の導入による安心・安全性の向上が事業の促進のためには重要であるといえる。

○社会的責任の重要性にともなうコンプライアンス確保

アンケート調査により、3PL事業促進するうえでの倉庫業のサービスや機能等の重要度について質問したところ、回答事業者のうち60%以上の回答事業者が「労働者派遣法等の遵守等のコンプライアンスの確保」が「ますます重要となる」と回答している(P69)。この結果は、3PL事業者がメーカー等の生産工程の資材調達や製品在庫、流通加工等、メーカーの業務のかなりの部分を請負っているため、発注元から倉庫業の運営に係わる安全性や法令順守など、コンプライアンス確保を強く求められていると推測される。そのため、3PL事業者としては、こうした要請に応えられるように社内体制を整えていく必要がある。

○倉庫管理主任者の役割について

アンケート調査により、3PL事業促進するうえでの倉庫業のサービスや機能等の重要度について質問したところ、60%以上の回答事業者が「倉庫管理主任者の制度的裏付け強化による倉庫業に従事する従業員の能力向上」が「ますます重要となる」と回答している(P69)。3PL事業者は、メーカーの生産工場の資材調達、資材の工場在庫、製品の工場在庫、製品の流通加工等、メーカーの生産計画に組み込まれている部分があり、預託貨物の確実な保管、荷役、流通加工の実施、火災・労働災害等の事故防止が求められる。

そのため3PL事業者にとっては、こうした一定の品質確保に関する制度による裏づけが必要となっている。現場責任者である倉庫管理主任者の能力向上と機能強化が求められるところである。

○倉庫業における安全マネジメント制度の導入について

アンケート調査により、3PL事業促進するうえでの倉庫業のサービスや機能等の重要度について質問したところ、60%以上の回答事業者が「倉庫業における安全マネジメント制度の導入による職場の安全性向上」が「ますます重要となる」と回答している(P70)。倉庫内業務を中心とした3PL事業を展開する場合、構内での作業者の安全性確保は必須であり、倉庫業における安全マネジメント制度の導入による職場の安全性向上を図っていくことが必要である。

○倉庫業者による賃貸物流施設の利用について

アンケート調査により、3PL事業促進するうえでの倉庫業のサービスや機能等の重要度について質問したところ、回答事業者のうち59.9%が「賃貸物流施設の利用」の重要度が「変わらない」と回答し、「ますます重要となる」は34.2%である(P70)。この結果から、倉庫業者による賃貸物流施設の利用の重要度は、今後も変わらないと考えている3PL事業者が多く、関心が高いとはいえない。しかし、最近の傾向として、3PL事業の拡大、拠点集約化、物流施設の高度化等のニーズを背景に、物流不動産賃貸市場の拡大に伴って、物流施設の保有から利用に変化している。そのため、地方部でも賃貸物流施設を利用できるように、用地取得や施設建設への補助金、不動産取得税や固定資産税の免除等の開発を促進するような支援制度等(P81,82)の検討が必要である。

○3PL事業の新たな事業手法（利用倉庫制度）について

アンケート調査により、3PL事業促進するうえでの倉庫業のサービスや機能等の重要度について質問したところ、回答事業者のうち59.0%が「利用倉庫制度の整備」の重要度が「変わらない」と回答し、「ますます重要となる」は37.3%である

(P67)。この結果から、3PL事業の新たな事業手法（利用倉庫制度）の整備に対する重要度は、今後も変わらないと考えている3PL事業者が多く、関心が高いとはいえない。

物流拠点や車両を持たずに、サプライチェーン全体の見直しの提案や在庫管理・輸配送管理等の物流管理業務を行うノンアセット型の3PL事業者が、荷主企業から物流業務全般を一括して請け負っている業態がある。今後、こうしたノンアセット型の3PL事業の拡大が見込まれる中で、企業間で電子情報を交換する物流情報システムの開発やネットワーク構築への補助金等、こうした新しい事業形態への展開を支援する制度(P81, 82)を検討する必要がある。

資料編

地方における物流事業者の3PL事業の取組み実態調査 アンケート調査票（物流事業者）

国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）室

【ご回答に当たって】

1. 本調査は、国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）室の委託により、(株)日通総合研究所が、物流事業者を対象に、地方における3PL事業促進のための環境整備のあり方を探ることを目的に調査するものです。
2. ご回答頂きました内容については、秘密を厳守し、本調査の目的以外には使用いたしません。また、貴社名、ご回答者等は、ご回答内容について必要な照会が発生した場合のためにご記入いただくものであり、公表することはありません。
3. ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒に入れて平成21年2月20日（金）までにご投函下さるようお願いいたします。
4. 本調査に関するお問合せは、下記の担当者（調査委託先）までお願いいたします。

〒105-8322 東京都港区東新橋 1-9-6

(株)日通総合研究所 物流技術環境部 室賀、山本

TEL. 03-6251-3312、3311 FAX. 03-6251-6450

3PL事業とは

3PL事業とは、荷主企業が必要とする物流機能である「輸送、保管、在庫、顧客サービス、荷役、情報サービス」などを、荷主企業に代わって物流事業者が一括（フルライン）して提供するか、もしくは、これらの機能を個別にまたはいくつかを組み合わせ、一定期間契約に基づいて提供する事業のことです。

【3PL事業として提供するサービス業務例】

以下のサービス業務のうち、2つ以上を組み合わせ、物流事業者によって実施されている場合を3PL事業とします。

⇒サービス業務例：梱包、流通加工、輸送、保管、在庫管理、荷役、返品・回収、情報サービス、コンサルティング、輸出入サービス、据付サービス、求貨求車（庫）サービスなど

事業概要

Q1. 貴社の事業概要についてご記入下さい。

貴社名（事業所名）			
資本金	円	平成19年度	円
従業員数	人	売上高	
事業内容	<p>該当する番号全てに○印を付けて下さい。</p> <p>1. トラック運送業（特別積合） 2. トラック運送業（貸切） 3. 利用運送業（①貨物自動車運送、②鉄道輸送、③内航運送、④外航運送、⑤国内航空運送、⑥国際航空運送） 4. 倉庫業 5. 港湾運送業</p>		
ご回答者	所属・役職名		
	氏名		
	連絡先	電話番号：	
		E-mail：	

3 P L 事業の実施状況

Q 2. 貴社の「3 P L 事業」の実施状況についてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

1. 実施中→Q 3 へ 2. 検討中→Q 4 へ 3. 実施予定なし→Q 6 へ

実施中の企業の 3 P L 事業展開状況

Q 3. 平成 1 9 年度における 3 P L 事業売上高の全売上高に占める割合、荷主数についてお伺いします。以下の回答欄におおよその割合、社数をご記入下さい。

平成 1 9 年度売上高の _____ % (3 P L 事業の売上高の割合)

3 P L 事業の荷主数 _____ 社

実施中・検討中の企業の 3 P L 事業展開状況

Q 4. 概ね 5 年後 (平成 2 5 年度) に想定される 3 P L 事業の売上高の増減についてお伺いします。以下の 3 P L 事業の業務の項目ごとに、該当する番号一つに○印を付けて下さい。

3 P L 業務 (国内)		想定される 5 年後の売上高の増減					実施予定なし	わからない
		かなり増加	やや増加	変わらない	やや減少	かなり減少		
実運送		1	2	3	4	5	6	7
利用運送	貨物自動車運送	1	2	3	4	5	6	7
	鉄道輸送	1	2	3	4	5	6	7
	内航運送	1	2	3	4	5	6	7
	外航運送	1	2	3	4	5	6	7
	国内航空運送	1	2	3	4	5	6	7
	国際航空運送	1	2	3	4	5	6	7
保管		1	2	3	4	5	6	7
流通加工		1	2	3	4	5	6	7
荷役		1	2	3	4	5	6	7
梱包		1	2	3	4	5	6	7
通関		1	2	3	4	5	6	7
輸送手配		1	2	3	4	5	6	7
倉庫手配		1	2	3	4	5	6	7
コンサルティング		1	2	3	4	5	6	7
受発注代行		1	2	3	4	5	6	7
代金回収		1	2	3	4	5	6	7
その他		1	2	3	4	5	6	7

Q5. 貴社の3PL事業を展開するうえでの課題についてお伺いします。以下の該当する番号全てに○印を付けて下さい。

人材、提案

1. 物流業務のプロを有していない
2. 物流改善提案等のコンサル機能が弱い
3. 物流改善の提案に要する時間と人材が不足している
4. 物流改善の提案に対する対価がない
5. 専門的知識やノウハウが不足している
6. グローバルへの対応が十分ではない

コスト削減、サービス品質

7. コストダウンの要求に十分応えられない
8. サービス品質の低下とマネジメント力の不足を指摘されている
9. 標準的な改善効果算定の基準がない
10. 在庫削減、小口化、多頻度納入等への要請に十分にできていない

拠点施設、作業人員

11. 貨物事故・誤出荷の改善が図られない
12. 情報システムへの対応が十分ではない
13. 在庫削減等により削減されたコストが還元されない
14. 拠点施設、車両の整備が十分に対応していない
15. 作業人員、車両の供給が需要に対して不足している

荷主企業との関係

16. 取り決め事項が遵守されない
17. 無償の追加作業を要請される
18. 環境負荷低減への取り組みに対して荷主が協力的でない

実施中・検討中・実施予定なしの企業の3PL事業展開状況

Q6-①. 地域の特産品の取扱い等、地域の特性を發揮した3PL事業の取り組みについてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

- 1. 既に実施している
- 2. 検討している
- 3. 今のところ検討していない
- 4. わからない

「既に実施している」「検討している」場合には、その具体的な事業内容についてお書き下さい。

・ 荷主企業

・ 地域の特性（地域の特産品の取扱い等）

・ 3PL事業内容

物流施設の概要（所在地、延べ床面積）

主な受託業務（実運送、利用運送、保管、流通加工等）など

Q6-②. また、荷主ニーズに対応した新しいサービス形態等、他社との差別化による3PL事業への取り組みがありましたら、以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

- 1. 既に実施している
- 2. 検討している
- 3. 今のところ検討していない
- 4. わからない

「既に実施している」「検討している」場合には、その具体的な事業内容についてお書き下さい。

・荷主企業

・提供するサービス形態の概要（例：荷主と商品を共同開発、貨物の状態や位置などの情報をリアルタイムで提供するシステムの開発 等）

・3PL事業内容

物流施設の概要（所在地、延べ床面積）

主な受託業務（実運送、利用運送、保管、流通加工等）など

Q7. 3PL事業等の物流事業の展開にあたって、地方自治体や業界団体等からの支援策や補助（融資制度、利子補給制度、費用負担、税制の補助、研修・教育、情報提供など）の案内の状況についてお伺いします。以下の該当する番号すべてに○印を付けて下さい。

1. 地方自治体等の行政機関から案内がある
2. 業界団体から案内がある
3. 地方自治体等の行政機関から案内を受けたことがない
4. 業界団体から案内を受けたことがない
5. わからない

→ 1または2に○印を付けた方にお伺いします。過去に地方自治体や業界団体等からの支援策や補助を利用したことがありますか。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

1. 利用したことがある
2. 利用することを検討中である
3. 利用したいが、利用したい支援策や補助がない
4. 今のところ支援策や補助を利用するつもりはない
5. わからない

→ 「支援策や補助を利用したことがある」場合には、その具体的な内容についてお書き下さい。

・ 支援策または補助の名称

・ 申請先

・ 支援策または補助（融資制度、利子補給制度、費用負担、税制の補助、研修・教育、情報提供など）の具体的な内容

Q 8. 従来の非効率な物流から効率的で環境負荷の小さい物流に移行することを目的とした、国土交通省所管の「物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）」についてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

1. 知らない
2. 知っているが、詳しい内容はわからない
3. 現在、支援措置を利用するために検討中である
4. 既に支援措置を利用している
5. その他（ ）

物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)

平成17年10月1日から施行された物流総合効率化法は、従来の非効率な物流を効率的で環境負荷の小さい物流に移行させるために、流通業務(輸送・保管・流通加工等)を総合的・効率的に実施する事業者に対する支援措置を講じることにより、我が国産業の国際競争力の強化や二酸化炭素排出量の削減を図るもの。具体的な支援措置は、「事業許可等の一括取得」「物流拠点施設に関する税制特例」「立地規制に関する配慮」「資金面等の支援」等。

Q 9. 3 P L事業促進に伴い、倉庫業のサービスや機能等のうち、どのようなものが重要になると考えられるかについてお伺いします。以下の質問項目ごとに該当する番号一つに○印を付けて下さい。

区 分	ますます重要となる	変わらない	重要性が低下する
倉庫の高度化、多機能化	1	2	3
労働者派遣法等の遵守等のコンプライアンスの確保	1	2	3
倉庫業務の安全性や品質水準に対する評価制度の導入による安心・安全性の向上	1	2	3
倉庫管理主任者の制度的裏付け強化による倉庫業に従事する従業員の能力向上	1	2	3
倉庫業における安全マネジメント制度の導入による職場の安全性向上	1	2	3
賃貸物流施設の利用	1	2	3
利用倉庫制度(倉庫事業者以外の者が、自ら責任を負いつつ、倉庫事業者に物品の保管を委託できる制度)の整備	1	2	3

Q10. Q 9であげられた3 P L事業促進に伴う倉庫業のサービスや機能等の向上を目的とした制度の導入に対する意向についてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

区 分	ぜひ導入してほしい	導入してほしい	どちらともいえない	あまり導入してほしくない	できれば導入してほしくない	わからない
倉庫業務の安全性や品質水準に対する評価制度	1	2	3	4	5	6
倉庫業に従事する従業員の能力向上を目的とした倉庫管理主任者の制度	1	2	3	4	5	6
職場の安全性向上を目的とした倉庫業における安全マネジメント制度	1	2	3	4	5	6
倉庫事業者以外の者が、自ら責任を負いつつ、倉庫事業者に物品の保管を委託できる利用倉庫制度	1	2	3	4	5	6

Q11. 労働災害防止、コンプライアンスの確保、食の安全性確保等に対する事業運営上の取り組みについてお伺いします。以下の該当する番号すべてに○印を付けて下さい。

1. 倉庫業務の安全性や品質水準の向上を図るために倉庫業務主任者講習を受講させている
2. 場内作業の安全性向上、法令遵守のために、労働安全衛生関係の研修、講習を受講させている
3. 食品のラベル貼りにあたって、従業員に食品表示管理士の資格を取得させている
4. 食品の安全性、品質向上のためにJAS法、食品衛生法に関連する研修、講習を受講させている
5. 場内作業の労働安全性向上のために社内体制を構築し、改善、見直しを実施している
6. 食品の安全性、品質向上のために社内体制を構築し、改善、見直しを実施している
7. 派遣・請負業務に関する法令を遵守するための社内体制を構築し、労務管理上の改善、見直しを実施している
8. 具体的な取り組みはしていない
9. その他 ()

Q12. 地方の特色に応じた3PL事業を促進するための環境整備に関する行政へのご意見、ご要望についてご自由にお書き下さい。

また、Q6-①、②以外の3PL事業の取り組み例がありましたらその具体的内容をお書き下さい。

地方の特色に応じた3PL事業を促進するための環境整備に関する行政へのご意見、ご要望

3PL事業の取り組み例

・ 荷主企業

・ 地域の特性（地域の特産品の取扱い等）、提供するサービス形態の概要（例：荷主と商品を共同開発、貨物の状態や位置などの情報をリアルタイムで提供するシステムの開発 等）

・ 3PL事業内容

物流施設の概要(所在地、延べ床面積)

主な受託業務(実運送、利用運送、保管、流通加工等)など

地方における物流施設誘致状況調査 アンケート調査票

国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）室

【ご回答に当たって】

1. 本調査は、国土交通省政策統括官付参事官（物流施設）室の委託により、(株)日通総合研究所が、地方自治体を対象に、地方における3PL事業促進のための環境整備のあり方を探ることを目的に調査するものです。
2. なお、ご回答にあたりましては、担当者の意見として、お答えいただいて構いません。
3. ご記入いただいた調査票は、同封の返信用封筒に入れて平成21年2月20日（金）までにご投函下さるようお願いいたします。
4. 本調査に関するお問合せは、下記の担当者（調査委託先）までお願いいたします。

〒105-8322 東京都港区東新橋1-9-6

(株)日通総合研究所 物流技術環境部 室賀、山本

TEL. 03-6251-3312、3311 FAX. 03-6251-6450

3PL事業とは

3PL事業とは、荷主企業が必要とする物流機能である「輸送、保管、在庫、顧客サービス、荷役、情報サービス」などを、荷主企業に代わって物流事業者が一括（フルライン）して提供するか、もしくは、これらの機能を個別にまたはいくつかを組み合わせ、一定期間契約に基づいて提供する事業のことです。

【3PL事業として提供するサービス業務例】

以下のサービス業務のうち、2つ以上を組み合わせ、物流事業者によって実施されている場合を3PL事業とします。

⇒サービス業務例：梱包、流通加工、輸送、保管、在庫管理、荷役、返品・回収、情報サービス、コンサルティング、輸出入サービス、据付サービス、求貨求車（庫）サービスなど

Q1. 貴自治体の概要についてご記入下さい。

貴自治体名		
ご回答者	ご所属	
	氏名	
	連絡先	電話番号： E-mail：

Q2. 貴自治体の物流施設に対する誘致の意向についてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

1. 積極的に誘致している
2. 誘致している
3. どちらともいえない
4. 誘致していない
5. 進出を抑制又は規制している
6. わからない
7. その他 ()

Q3. 貴自治体の誘致したい物流施設についてお伺いします。以下の該当する番号全てに○印を付けて下さい。

1. 保管業務に在庫管理や流通加工等を組合せて物流サービスを提供する物流施設
(例) 自社施設や顧客施設での物流センターの運営サービスなど
2. 保管業務に輸送業務もしくは輸送手配を組合せて物流サービスを提供する物流施設
(例) 量販店のセンター運営及び納品代行サービスなど
3. 在庫管理に情報サービス、受発注代行業務等を組合せて物流サービスを提供する物流施設
(例) 通販事業者向けの受発注・出荷代行サービスなど
4. 輸送業務に流通加工、梱包を加えて物流サービスを提供する物流施設
(例) ギフト品の詰め合わせやPCキッティング及び出荷代行サービスなど
5. 利用運送業務に通関業務を組合せて物流サービスを提供する物流施設
(例) 貿易、ドキュメンテーション業務及び国際物流業務の代行サービスなど
6. 利用運送業務に梱包業務を組合せて物流サービスを提供する物流施設
(例) 小口貨物の一時保管や積み替え、混載サービスなど
7. 誘致したい物流施設はない
8. わからない
9. その他 ()

Q4. 貴自治体の物流施設の誘致を目的とした支援策についてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

1. 物流施設の誘致を目的とした支援策があり、利用している事業者がいる。
2. 物流施設の誘致を目的とした支援策があるが、利用している事業者はいない。
3. 物流施設の誘致を目的とした支援策はないが、検討中である。
4. 物流施設の誘致を目的とした支援策はなく、特に検討もしていない。
5. わからない

貴自治体の物流施設の誘致を目的とした支援策のおおよその内容をお書き下さい。

Q 5. 従来の非効率な物流から効率的で環境負荷の小さい物流に移行することを目的とした、国土交通省所管の「物流総合効率化法（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）」についてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

1. 知らない
2. 知っているが、詳しい内容はわからない
3. ある程度の内容はわかっている
4. 既に利用している事業者がいる
5. 現在、申請中の事業者がいる
6. その他 ()

物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)

平成17年10月1日から施行された物流総合効率化法は、従来の非効率な物流を効率的で環境負荷の小さい物流に移行させるために、流通業務(輸送・保管・流通加工等)を総合的・効率的に実施する事業者に対する支援措置を講じることにより、我が国産業の国際競争力の強化や二酸化炭素排出量の削減を図るもの。具体的な支援措置は、「事業許可等の一括取得」「物流拠点施設に関する税制特例」「立地規制に関する配慮」「資金面等の支援」等。

Q 6. 貴自治体の地域の特産品の取扱い等、地域の特性を發揮した 3 P L 事業の取り組みについて伺います。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

1. 既に実施している事業者がいる
2. 現在、検討している事業者がいる
3. 今のところ検討している事業者はいない
4. わからない

「既に実施している事業者がいる」「現在、検討している事業者がいる」場合には、その具体的な事業内容についてお書き下さい。

・ 3 P L 事業者

・ 荷主企業

・ 地域の特性（地域の特産品の取扱い等）

・ 3 P L 事業内容

物流施設の概要(所在地、延べ床面積)

主な受託業務(実運送、利用運送、保管、流通加工等)など

Q7. 昨年度、都道府県庁及び人口 100 万人以上の市区を対象に物流事業の地域社会への貢献度について調査したところ、「地域経済」や「雇用対策」では貢献度が高く、「交通対策」や「環境対策」では貢献度が低いという評価でした。特に 3PL 事業の地域社会に対する貢献度は、トラック運送事業や倉庫事業に比べて、「環境対策」や「雇用対策」の評価が高くなっています。

そこで「環境対策」や「雇用対策」に一定の効果があると評価されている 3PL 事業等の物流事業の展開施策の取り組み意向についてお伺いします。以下の該当する番号一つに○印を付けて下さい。

	積極的に取り組んでいく	取り組んでいく	どちらともいえない	あまり取り組むつもりはない	取り組むつもりはない	わからない
トラック運送事業	1	2	3	4	5	6
倉庫事業	1	2	3	4	5	6
3PL事業	1	2	3	4	5	6

Q8. 昨年度、都道府県庁及び人口 100 万人以上の市区を対象に物流事業者が整備する倉庫やトラックターミナル、物流センター等の物流施設の位置づけについて調査したところ、3分の2の自治体が「必要な施設」と位置づけていました。そこで貴自治体における物流施設の必要性とその理由についてお伺いします。以下の該当する番号全てに○印を付けて下さい。

1. 地域の経済・産業にとって必要であるから
2. 地域住民の日常生活にとって必要であるから
3. 「物流」という機能は社会全体にとって必要であるから
4. 地域住民の雇用対策として必要であるから
5. 固定資産税等の税収が見込まれるから
6. トラック交通量削減に役立つから
7. 物流施設を必要な施設とは考えていない
8. わからない
9. その他 ()

Q9. 地域の特色に応じた 3PL 事業を促進するための環境整備について、国等へのご意見、ご要望がありましたら、ご自由にお書き下さい。

ご協力ありがとうございました