



BOJ *Reports & Research Papers*

2014年6月

わが国企業の物流機能の強化に向けた取り組み

日本銀行調査統計局

佐野 哲也

井上 陽介

長田 安代

鳩貝 淳一郎

本稿の内容について、商用目的で転載・複製を行う場合は、予め日本銀行調査統計局までご相談ください。
転載・複製を行う場合は、出所を明記してください。

2014年6月

日本銀行調査統計局

佐野 哲也[†]

井上 陽介[‡]

長田 安代[§]

鳩貝 淳一郎^{††}

わが国企業の物流機能の強化に向けた取り組み*

■要 旨■

近年、物流事業者および荷主企業の双方における、物流機能強化に向けた取り組みが積極化している。この背景としては、第一に、「物流の需要面における変化」、すなわち、高齢化の進展やネット通販市場の拡大などによる消費者の購買スタイルの変化に伴い、小口・多頻度の輸送ニーズが高まっていることが挙げられる。第二に、「物流の供給面における変化」、具体的には、物流関連テクノロジーの高度化や、圏央道など都市圏における道路網のさらなる整備進捗などが、物流機能強化を促している側面がある。第三に、REIT やファンドを通じた「金融面の後押し」がある。

機能強化に向けた具体的な取り組みとして、物流事業者は、輸配送・保管サービスの高度化、国際運輸需要の獲得積極化、流通加工機能の強化などを進めているほか、小売業などの荷主企業も、店舗網の拡大や店舗運営の効率性向上のため、商品保管機能や輸配送機能の高度化を進めている。

こうした物流機能強化の動きは、わが国の物流不動産市場を活性化させるだけでなく、物流施設の建設投資や関連する機械投資などを増加させる。また、今後、高齢者や共働き・単身世帯の増加といった変化に対応した新たなサービスが提供されることで、国内消費の拡大が促されるとの期待が高いほか、国際物流需要の取り込みや、海外における日本の製商品需要の喚起にもつながるとみられている。

[†] 日本銀行調査統計局 (E-mail: tetsuya.sano@boj.or.jp)

[‡] 日本銀行調査統計局 (E-mail: yousuke.inoue@boj.or.jp)

[§] 日本銀行調査統計局 (E-mail: yasuyo.nagata@boj.or.jp)

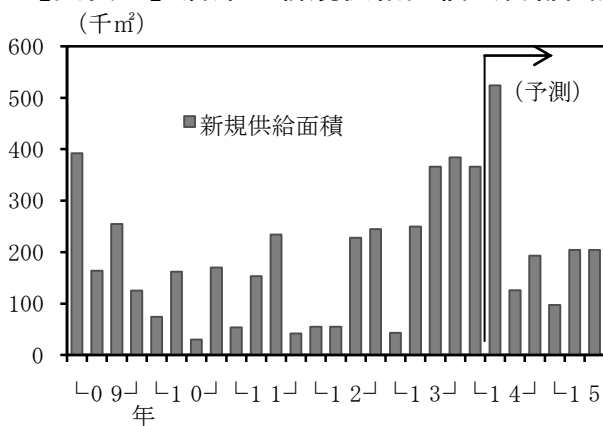
^{††} 日本銀行調査統計局 (E-mail: junichirou.hatogai@boj.or.jp)

* 本稿の作成にあたっては、亀田制作、清水佳充、前田栄治の各氏及び日本銀行調査統計局のスタッフから有益なコメントを頂いた。分析にあたっては、企業からの聞き取り調査を参考にさせて頂いた。記して感謝の意を表したい。残された誤りは全て筆者に属する。本稿中の意見・解釈にあたる部分は全て筆者に属するものであり、日本銀行あるいは調査統計局の公式見解を示すものではない。

1. はじめに

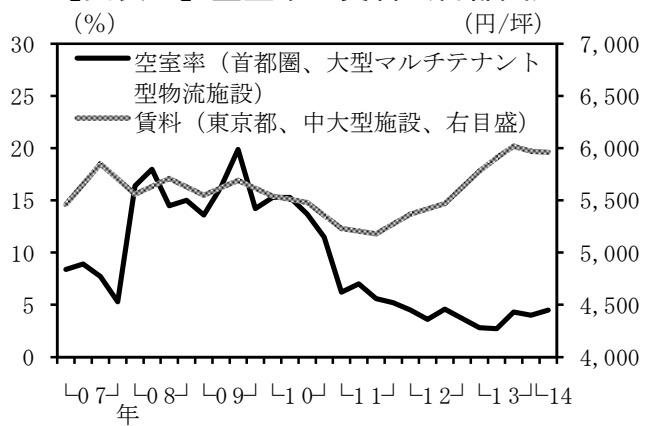
このところ、わが国景気の緩やかな回復が続くもとで、最近の特徴点として、物流施設の供給拡大が注目されている。首都圏の新規倉庫の供給床面積の動向をみると、2013年から2014年にかけて、運送業や小売業のみならず、不動産業や建設業等の幅広い業種の事業主体が、大量の物流施設を新たに供給する計画となっている（図表1）¹。他方で、物流施設の空室率は、2013年4～6月期に既往最低を更新し、その後も低水準で推移している。賃料も上昇トレンドにあるなど、物流不動産市場の需給はタイトな状況が継続している（図表2）。

【図表1】 倉庫の新規供給面積（首都圏）



（資料）一五不動産情報サービス「物流施設の賃貸マーケットに関する調査」、「物流施設の賃貸マーケットに関する短期予測 2013年版」

【図表2】 空室率と賃料（首都圏）



（注）大型マルチテナント型施設は、延床面積10,000坪以上で、複数テナント利用を前提に企画・設計された施設。中大型施設は、1棟あたりの募集面積1,000坪以上の施設。

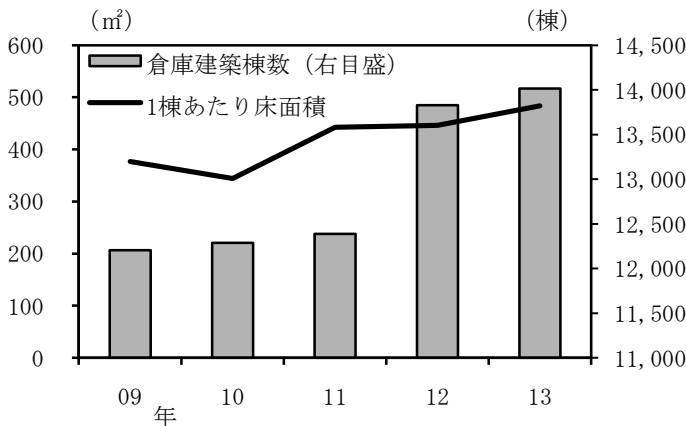
（資料）CBRE「Japan Industrial & Logistics MarketView」

このような物流不動産市場の盛り上がりの背景としては、わが国企業の物流機能の強化に向けた取り組みが進む中で、大規模・高機能な物流施設への需要が高まっていることが指摘される²。実際、近年の物流施設の供給床面積の拡大は、建築棟数の増加に加え、1棟あたりの床面積の拡大によってもたらされている（図表3）。また、施設所有者に向けたアンケート調査では、施設の機能更新に向けた意欲が相応に高いことも確認される（図表4）。

¹ 最近の大規模物流施設の具体的な供給計画については、例えば、“Japan Industrial & Logistics MarketView Q1 2014”（CBRE、2014年）を参照。

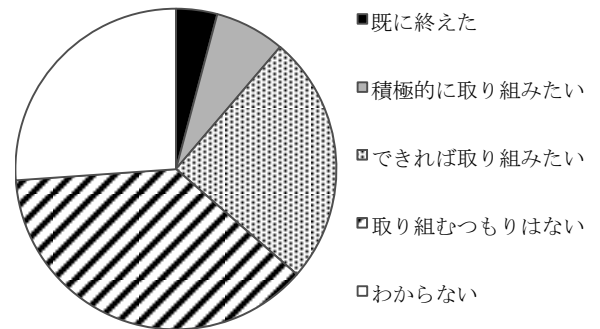
² 最近の大規模・高機能な物流施設需要の拡大状況については、例えば、菊地暁「物流不動産市場への投資資金流入が高水準となった理由」（三井住友トラスト基礎研究所、2013年4月24日）を参照。

【図表 3】 倉庫建築棟数と倉庫 1 棟あたり床面積



(資料) 国土交通省「建築着工統計」

【図表 4】 物流施設の機能更新意欲



(注) 東京都市圏 (東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部) の運送業者ら 1,459 社に対して、自社の物流施設の更新計画を調査したもの (平成 16 年 1~2 月調査)。結果は「無回答」を除く。

(資料) 東京都市圏交通計画協議会

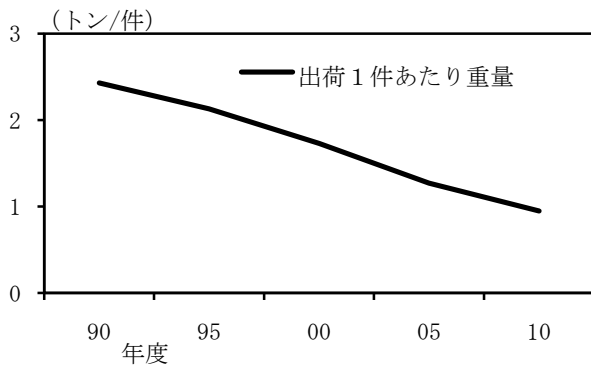
本稿では、わが国企業の物流機能の強化に向けた取り組みに焦点を当て、こうした取り組みが活発化している要因や、物流機能の強化がわが国経済に与える影響を考察する。具体的な構成は、以下のとおりである。まず、2 節では、物流機能強化に向けた取り組みを促す要因について、需要面の変化、供給面の変化、金融面の後押し、の 3 つの側面から整理する。3 節では、物流事業者や荷主企業の物流機能強化に向けた取り組みについて、運送業、倉庫業、小売・卸売業、製造業のそれぞれの事例を確認し、最近の特徴点を整理する。4 節では、こうした物流機能強化に向けた取り組みが、わが国経済に与える影響について、重要と考えられるポイントを整理する。5 節はまとめである。

2. 物流機能強化を促す要因

2-1 物流需要の変化

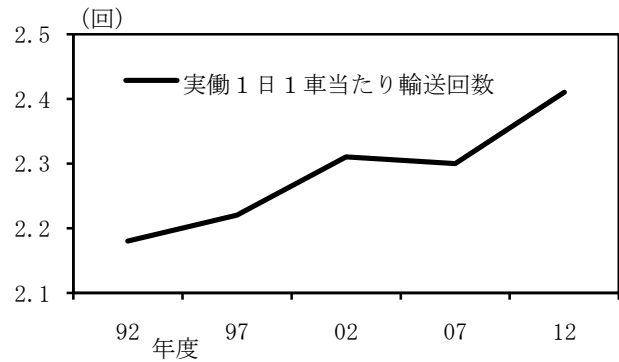
わが国企業が物流機能を強化している背景としては、近年の物流が直面している 3 つの環境変化 (需要面、供給面、金融面) が挙げられる。このうち、第一は、近年の物流需要の変化、特に、物流の「小口化・多頻度化」である。貨物輸送統計をみると、出荷 1 回あたりの貨物重量が減少を続けていること (小口化)、路線トラックの 1 日あたりの輸送回数が上昇していること (多頻度化) が確認される (図表 5、6)。

【図表5】 貨物輸送の小口化



(資料) 国土交通省「全国貨物純流動調査」

【図表6】 トラック輸送の多頻度化

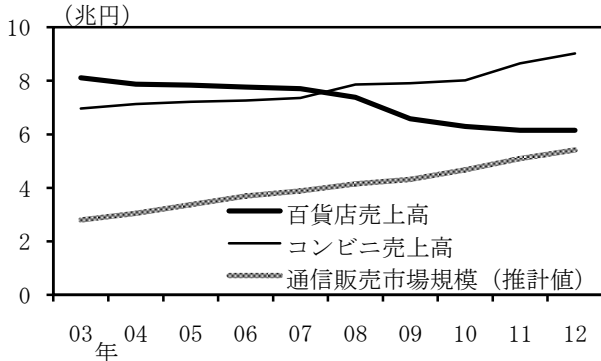


(注) 作成方法が変更されたため2010年の前後は連続しない。

(資料) 国土交通省「自動車輸送統計」

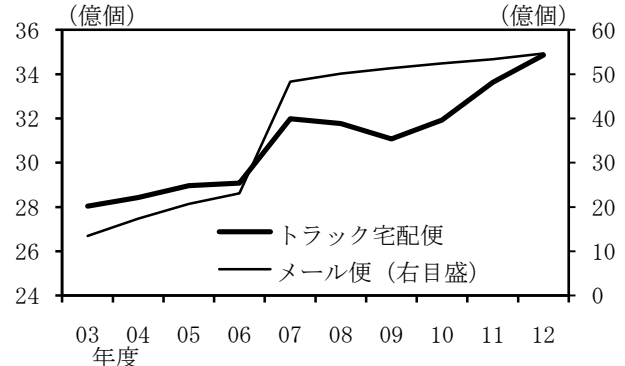
荷主側の小売業では、近年、対消費者直接販売の増加、特にネット通信販売の増加に伴う、通販事業者からの個人向け宅配が急増しており、小口で多頻度の輸送を増加させている。また、近年、小売業において、コンビニや小型スーパーが増加していることも、小売業における小口多頻度の輸送ニーズ拡大につながっていると考えられる(図表7、8)。

【図表7】 通販市場・コンビニの成長



(資料) 日本百貨店協会、日本フランチャイズチェーン協会、日本通信販売協会

【図表8】 宅配便取扱個数の増加



(注) 07年度に、郵便事業株式会社(現日本郵便株式会社)が新たに調査対象となっている。

(資料) 国土交通省「宅配便等取扱実績」

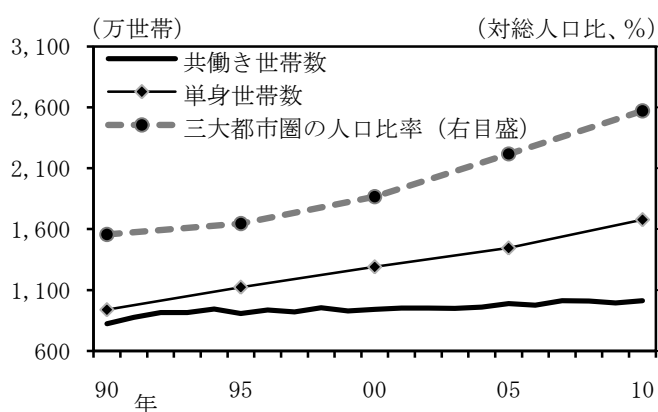
また、製造業においては、製商品の生産効率や在庫効率の向上を図る観点から、原材料や部品の調達段階、製商品の出荷段階の両方で、小口多頻度の輸送ニーズが高まっている。その背景には、多くの企業が、コスト削減や商品力強化を企図して輸送方法の見直しを進め、いわゆる「ジャストインタイム生産システム」を採用していることがある³。同生産システムにおいては、各工程にお

³ 製造業におけるジャストインタイム生産システムの広まりについては、例えば、天坂格郎・黒須誠治・森田道也「ものづくり新論—JITを超えて：ジャストインタイムの進化」(森

ける仕掛品・製商品在庫を最小化し、最終需要の変化への迅速な対応を可能にするため、「必要なものが必要なときに必要な量だけ」生産される。それに伴い、各工程における部材の調達も小口多頻度化することとなる。これによって、在庫リスクを削減することが可能になるばかりでなく、最終需要の変化への迅速な対応が可能になるとされている。

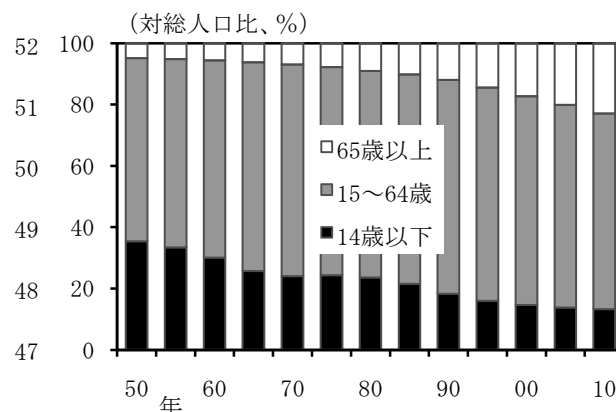
このような小売業や製造業などの荷主企業の変化には、消費者の購買スタイルが変化していること、すなわち、高齢化の進展や、共働き世帯・単身世帯の増加に伴って、通販の需要や近距離での消費活動が増加していることが影響している（図表 9、10）。また、インターネットなど情報通信技術の発展や普及は、電子商取引サービスの拡大を通じて、消費者の購買スタイルの変化を促していると考えられる。今後も、こうした変化が続く中で、小口多頻度の輸送ニーズもさらに高まっていくものと考えられる。

【図表 9】 単身・共働き世帯の増加



(資料) 総務省「国勢調査」、厚生労働省「労働経済の分析」、国土交通省「国土の長期展望」中間とりまとめ

【図表 10】 高齢化の進展



(資料) 総務省「国勢調査」

2-2 物流サービスの供給面における変化

第二に、物流サービスの供給側における変化が、企業の物流機能強化を促す要因となっている。具体的には、以下の3点の変化が挙げられる。

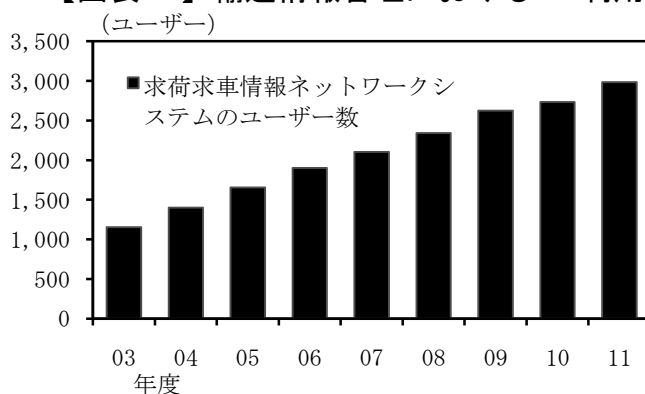
イ. 物流関連テクノロジーの高度化と導入コストの低下

輸送・保管情報等に関する IT システムの利用は、近年のブロードバンドの普及も手伝って、拡大を続けている（図表 11）。倉庫装置類の処理能力の向上が、より効率的な倉庫運営を可能にしており、近年、こうした装置類の導入コスト

北出版、2008年）を参照。

が徐々に低減してきていることで、高度な物流施設の建設を促進しているものとみられる。例えば、倉庫の在庫管理用の識別システム（RFID⁴）に用いられる電子タグでは、近年、単価が大幅に下落している（図表 12）。

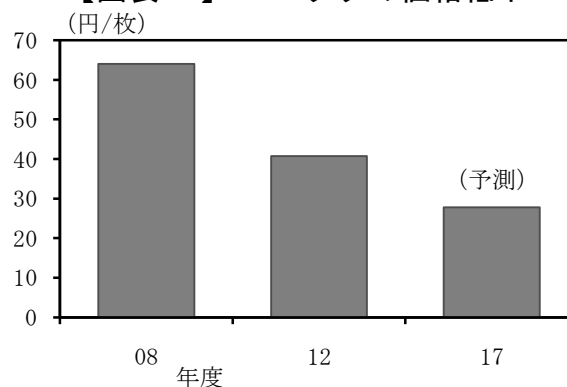
【図表 11】 輸送情報管理における IT 利用



(注) 求荷求車情報ネットワークシステムとは、トラックの積載率向上等を企図して、荷主の求車情報と運送業者の求荷情報をマッチングするシステム（全日本トラック協会等が運営）。

(資料) 全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業」

【図表 12】 RFID タグの価格低下



(資料) 矢野経済研究所「RFID システム市場に関する調査結果」

ロ. 物流需要の大きい都市圏における道路網のさらなる整備進捗

巨大な物流需要を擁する都市圏近郊において、道路網がさらに肌理細かく整備されてきていることも、需要地へのアクセスが容易な好条件の用地取得を促し、物流施設の新設を後押ししている。実際、首都圏で最近建設された主要な大型物流施設は、整備の進む圏央道の沿線（例えば、2014 年開通の「高尾山 IC～相模原愛川 IC」間）などに立地しているケースが多い。

ハ. 規制緩和によるビジネスチャンスの拡大

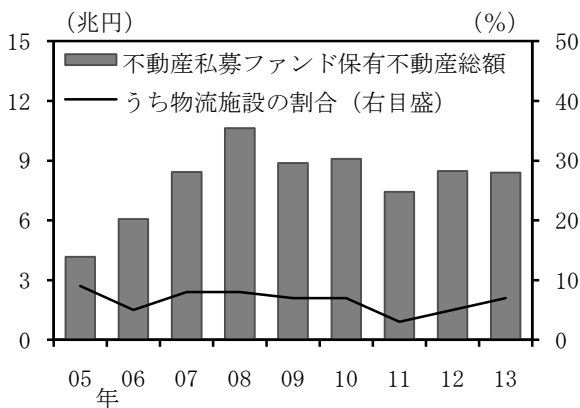
近年の規制緩和も、新たなビジネスチャンスを生み出し、高機能な物流拠点の整備を促しているとみられる。例えば、2005 年の薬事法改正によって、物流事業者は、「包装・表示・保管等製造業」の許可を得ることで、「包装・表示・保管」工程を取り扱うことが可能になった。こうした環境下で、医薬品倉庫に、包装や保管などを含めた包括的なサービスを行うための機能を付加するケースがみられている。

⁴ RFID (Radio Frequency Identification) とは、荷物に電子タグを付け、タグに記録された情報を無線通信で読み取ることで、自動的に荷物を識別し位置をリアルタイムで把握するシステム。個々の荷物の追跡が容易となり、在庫管理の精緻化が実現できる。

2-3 金融面における物流施設への資金流入

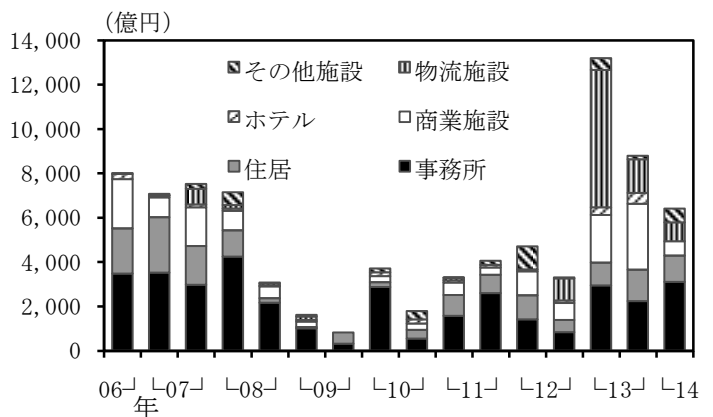
第三に、近年における物流不動産市場への資金流入の円滑化といった金融面の変化も、大規模・高機能化された物流施設の供給を後押ししているとみられる。近年、不動産市場においては、投資対象として優良なオフィスビル等が不足している一方、物流施設の投資対象としての魅力に対する認識が広まっており、私募ファンドから安定的に資金流入が続いているほか、足もとではREITを通じた資金流入が増大している（図表13、14）。

【図表13】 私募ファンドからの資金流入



(資料) 不動産証券化協会「不動産私募ファンド実態調査」

【図表14】 J-REITの用途別不動産取得状況



(資料) 大和不動産鑑定「J-REIT データ」

また、投資主体をみても、かねてよりわが国の物流不動産への投資を行ってきた外資系ファンドに加え、近年では日系企業を母体としたファンドが積極的な投資を行っており、拡がりが見られる⁵。

3. わが国企業の物流機能強化に向けた取り組み

3-1 物流事業者における取り組み

イ. 運送業

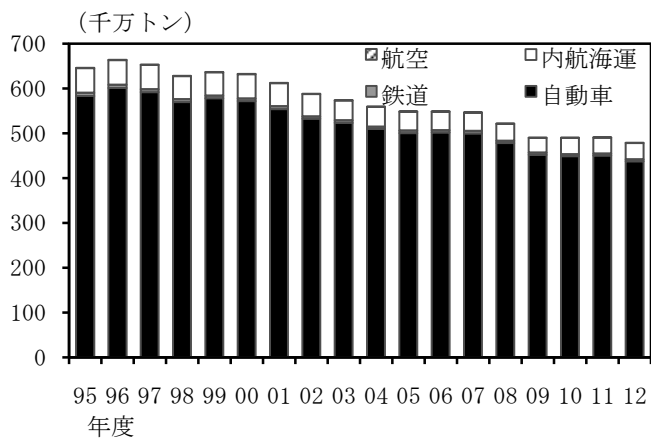
こうした環境変化に対応するため、近年、物流事業者、荷主企業の双方において、物流機能の強化が進められている。まず、代表的な物流事業者である運送業についてみると、国内の貨物輸送量が長期的な伸び悩み傾向にある中で、運送事業者数は高止まりの状態が続いている（図表15、16）⁶。こうした厳しい

⁵ 物流不動産市場への最近の投資資金流入と投資主体の拡がりについては、例えば、前掲「物流不動産市場への投資資金流入が高水準となった理由」を参照。

⁶ 貨物輸送量の伸び悩みの背景として、①産業の軽薄短小化・サービス化、②製品の高付加価値化の進展などが指摘されている（佐藤信洋「物流指標を読む（第42回）」、月刊ロジスティクス・ビジネス2012年6月号参照）。

競争環境のもと、各社では、収益力の強化に向けた取り組みが進められている。

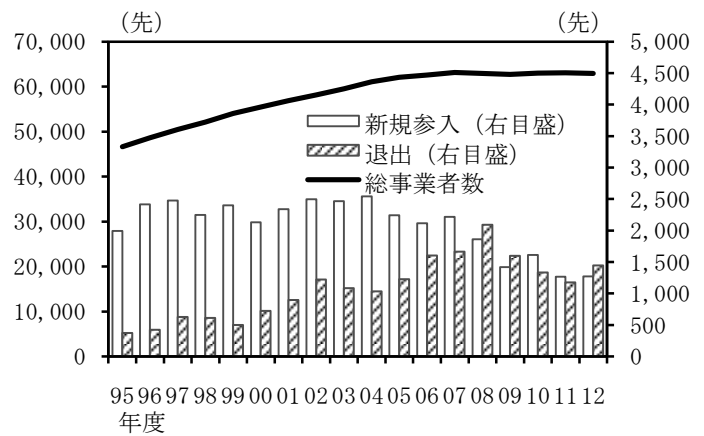
【図表 15】 輸送トン数の推移



(注) 輸送トン数とは、各輸送機関が輸送した貨物の重量。

(資料) 国土交通省「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」、「航空輸送統計」、「鉄道輸送統計」

【図表 16】 運送事業者数の推移



(資料) 国土交通省「貨物自動車運送事業者数の推移」

その手段の 1 つとして、物流サービスを高付加価値化させることで、既存荷主の需要取り込みや新規荷主からの受注獲得を図る戦略が挙げられる (図表 17)。例えば、本業の輸配送事業では、当日配送網の拡大など時間的品質を向上させる取り組みが進められており、その一環として、物流網の核となる地域に、大量の配送物を短期間で処理するための物流施設が新設されるケースがある。また、保管・流通加工など輸配送の周辺領域におけるサービス事業も、新たな収益源として注目されており、こうした事業を拡充するため、保管・流通加工機能を備えた物流施設が新設されるケースも増えている。このほか、海外需要の獲得に向けた取り組みを強化する企業では、香港やシンガポールといったアジア圏の主要都市で配送網を整備・強化する動きもみられる。

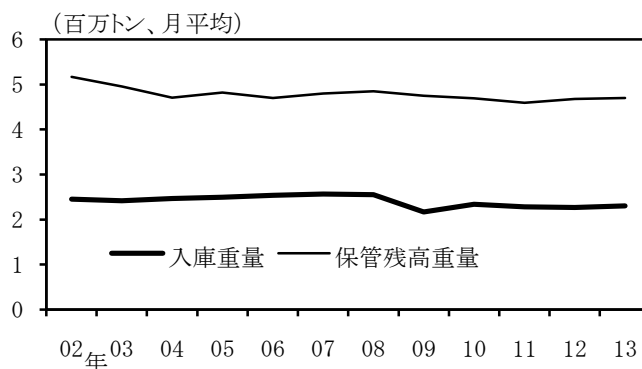
【図表 17】 運送業者による物流機能強化の取り組み例

当日配送地域の拡大	IT投資 (荷物の追跡システムなど) を積極化することで荷物管理を効率化するほか、大規模集配施設を整備することで、当日配送地域を拡大。
流通加工機能の強化	大型物流施設を開設し、商品の入出荷に加え、値付け・ピッキング・検品・梱包まで一括してサポート。
国際小口物流網の拡充	国際物流専用拠点を設置し、国内各地からの荷物を24時間体制で国外に出荷できる体制を整備。国外の戦略物流拠点も活用して、翌日配送を開始。

ロ. 倉庫業

倉庫業でも、国内貨物の総重量が伸び悩む中で、入庫重量や保管残高重量が横ばい圏内の動きとなっており、運送業と同様に、厳しい競争環境が続いているとみられる（図表 18）。

【図表 18】 入庫重量・保管残高重量の推移



(注) 営業普通倉庫事業者のうち、主たる 21 事業者を対象とした調査。

(資料) 国土交通省「営業普通倉庫の実績（主要 21 社）」

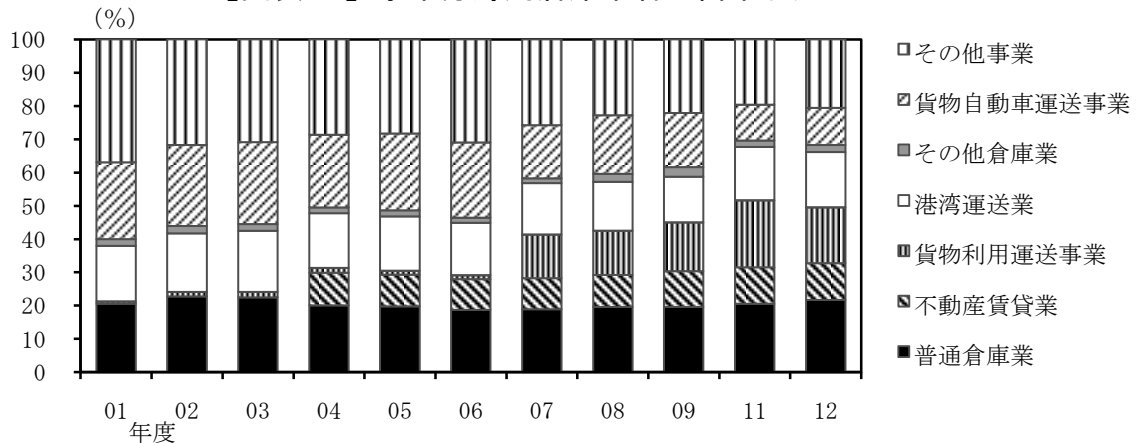
こうした中で、倉庫業者は、近年の物流面における事業継続計画（BCP）に対する意識の高まりなどを背景に、耐災害性に優れた倉庫施設の提供を増やしたり、高度な品質管理が求められる製商品の保管・管理に特化した施設の提供を増やすことなどによって、倉庫事業を高付加価値化させている（図表 19）。また、本業に付随するサービスとして、輸配送業務などの周辺事業の拡大や、貨物輸送事業の国際展開が進められているほか、最近では、倉庫を運送事業者や荷主企業に貸し出す倉庫賃貸事業も強化されている。倉庫業者の営業収入の内訳をみると、こうした取り組みを反映して、不動産事業や貨物利用運送事業（荷主との運送契約によって、最適な輸送手段を利用して貨物の集荷から配送まで一貫して行う輸送サービス）⁷による収入の比率が徐々に高まっていることが確認される（図表 20）。

⁷ 厳密には、「他人の需要に応じ、有償で、運送事業者の行う運送を利用してする貨物の運送を行う事業」（貨物利用運送事業法第 2 条 1 項、6 項、7 項および 8 項）を指す。

【図表 19】 倉庫業者による物流機能強化の取り組み例

BCP需要に対応した専用倉庫の設置	首都圏の文書・磁気テープ・フィルム等の管理専用施設を建設。最高水準のセキュリティ体制や耐災害性、長期保存のための複数の温湿度帯による空調等、アーカイブに特化した機能を提供。
輸配送機能の強化	医薬品専門運送子会社を設立。既に営業を行っている自社の医薬品配送センターに、輸配送面での温度管理の徹底やトレーサビリティ、BCP対応などの機能を加え、サービスの高付加価値化を実現。
海外事業の強化	中国国内消費向けの物流需要の拡大が見込まれることから、中国における倉庫を拡充。繊維製品の検品業務等、多様な物流機能の充実を図っていく。

【図表 20】 事業分野別倉庫業者の営業収入



(注) 倉庫業の専門度が高い事業者のうちから、規模別に任意抽出した事業者を対象とした調査。面積ベースで、普通倉庫の約2割、冷蔵倉庫の約3割をカバーしている。

(資料) 国土交通省「倉庫業経営指標」

3-2 荷主企業における取り組み

イ. 小売業（スーパー・コンビニ等）

荷主企業である小売業においても、近年、物流機能強化の取り組みが活発化している。その動機については、以下の3つの類型があると考えられる。

第一に、これまで商圈を拡大する過程で設立してきた既存の物流センターを統廃合・再配置する動きである。これは、従来、散発的に各地に設置してきた物流センターを統廃合し、より高機能な物流センターを設けることで、一層効率的な物流拠点網の構築を企図したものである。

第二に、2000年代後半以降、一部の大手小売業者において、全国各地に散在する物流拠点が、ばらばらにメーカーから荷受けする非効率な仕組みを改め、

メーカーからの自社の荷受けを一手に引き受けて、各地の物流拠点に再配送する「マザー物流拠点」を新たに設置する動きがみられている。

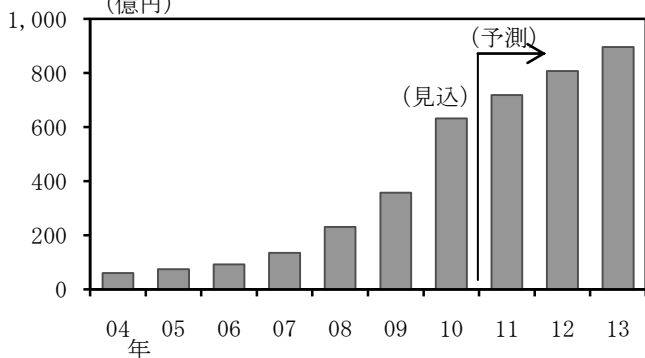
第三に、食品スーパーやGMS（総合スーパー）業界では、都市部の人口増加を背景に、都市部の小商圏に小型店を出店する動きが広がっており、そのための戦略拠点として、物流センターを整備する動きがみられている。店舗スペースが小さい小型店では、都市部の消費者の幅広いニーズに応えるために、小口多頻度輸送を実現することが重要で、このため、都市部小型店の専用物流センターを新設する動きが広がっているとみられる。

ロ. 小売業（ネットスーパー・ネット通販事業）

また、近年では、ネットスーパーやネット通販といった、インターネットを利用した小売業者が、物流機能を強化する動きも広がっている。

ネットスーパー市場は、高齢化や共働き・単身世帯の増加に伴って、拡大を続けている（図表 21、22）。現在、大手小売業者が展開するネットスーパー事業では、事業者の実際の店舗の店頭や在庫から、商品をピックアップして出荷・宅配する形態が主流だが、今後は、拡大するネットスーパー事業の効率性を高めるため、専用の物流施設を新設する動きが広まるとの見方が業界には多い⁸。

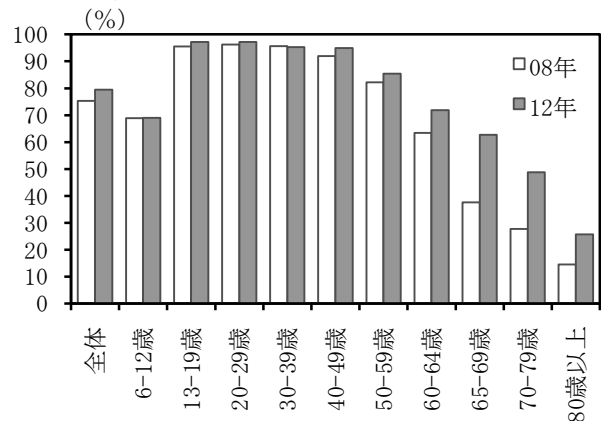
【図表 21】 ネットスーパー・コンビニ宅配市場規模
（億円）



(注) 事業者売上高ベース。

(資料) 矢野経済研究所「食品宅配市場に関する調査結果」

【図表 22】 年齢別ネット利用比率
（%）



(資料) 総務省「通信利用動向調査」

ネット通販専門事業では、通販サイトの運営企業が、出店者から消費者への出荷の受託のために、物流拠点を増やすケースが増えている。また、実際の店舗を運営する大手小売業者が、ネット事業の強化を企図して、高機能の物流セ

⁸ ネットスーパー市場の長期的な拡大に対応するために、専用物流施設を利用する事業者が増加する可能性を指摘する文献として、後藤亜希子「参入が増えるネットスーパーの動向と今後の可能性に関する検討」（流通情報 2010、財団法人流通経済研究所、2010年）などがある。

ンターを新設するケースもある。

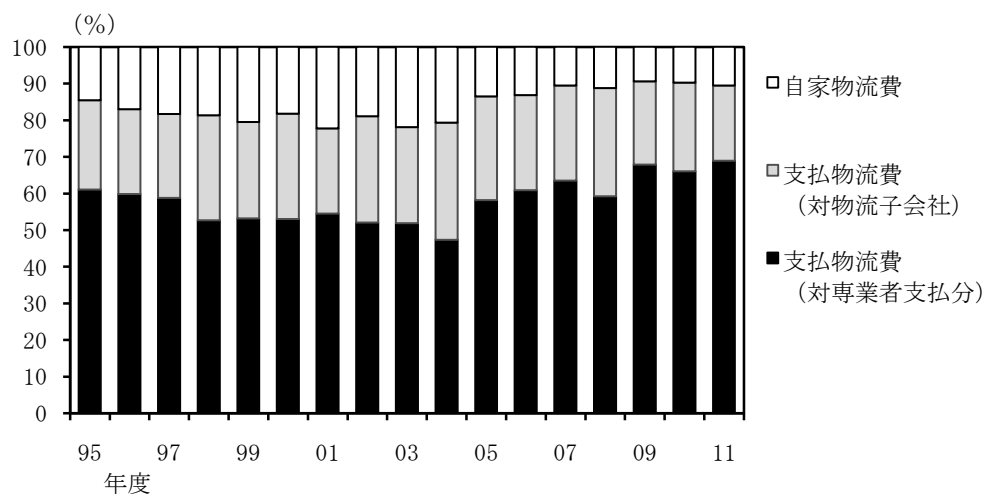
ハ. 卸売業

小売業と同じく荷主企業のひとつである卸売業では、企業再編が進むなど厳しい競争が続いており、固定費圧縮やサービスの高度化などを企図して、物流拠点の集約や多機能・高機能の物流拠点の新設といった取り組みが進められている。例えば、これまでは取扱商品について3つの温度帯（冷凍・冷蔵・常温）別に物流拠点を設置していたが、これらの温度帯を全てカバーできる高機能な物流拠点を新設することによって、固定費を削減するとともに、複数の温度帯の商品を一括配送する新たなサービスを提供することが可能となっている。また、従来の物流拠点に生鮮食品の加工機能も付加することで、これまで小売店で行っていた作業を代行するサービスも提供されている。

二. 製造業

製造業では、近年、物流機能のアウトソーシングを進める事例が目立っている。これまでも、社内の物流部門を子会社化する動きはあったが、最近では、取扱部品点数が相対的に少ない業種において、物流子会社を売却するなど、物流機能を切り離す動きが増えている。製造業企業の物流費用の内訳をみると、2000年代前半まで増加してきていた物流子会社への支払いが、2000年代後半から減少に転じ、そのかわりに社外の物流事業者への支払い（「対専業者支払物流費」）が増大してきていることが確認される（図表 23）。こうした製造業企業における、コスト削減を目的とした物流機能のアウトソーシングは、運送業・倉庫業における、輸配送・保管・流通加工サービスを一括して受託する 3PL（サード・パーティー・ロジスティクス）事業の拡大に寄与していると指摘される。

【図表 23】 製造業の物流コストの内訳



(資料) 日本ロジスティクスシステム協会「物流コスト調査」

4. わが国経済全体に与える影響

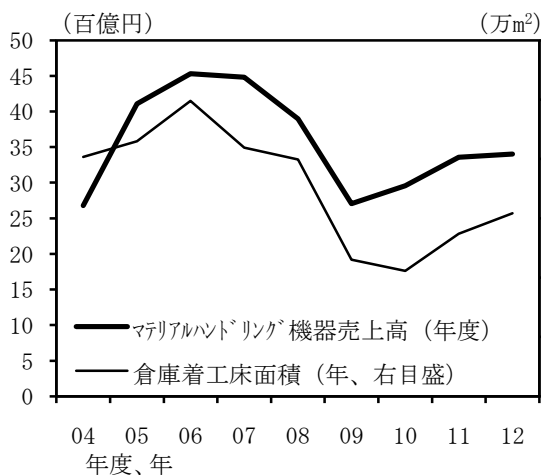
4-1 建設投資を中心とした国内設備投資の増加

これまでみてきたような企業の物流機能強化の動きは、物流・物流不動産業界にとどまらず、経済の各方面にプラスの影響をもたらしていると考えられる。

第一には、物流機能強化の動きは、物流施設の拡充を通じて、国内の設備投資の増加につながっている。これは、直接的には、建設投資の増加に結びつく動きであるが、間接的には物流関連機械・システム投資の増加も促す。

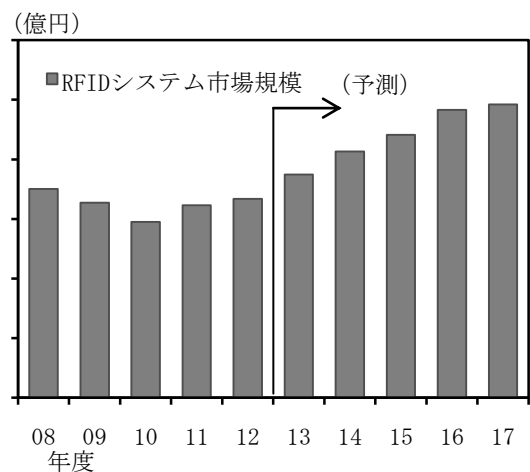
建設投資については、先にみたように、大型物流施設が各地に新設されることで増加傾向にあり、物流不動産市場の活性化につながっている。物流関連機械については、近年物流施設の新築件数が増加するとともに、使用される荷役機器（マテリアルハンドリング機器）などの需要も拡大している（図表24）。また、新設される物流センターでは、高度な在庫管理機能をはじめとする情報機能の高度化が図られており、それを支えるツールとして、高度な在庫管理機能を支える電子タグや倉庫管理システムの需要も拡大している（図表25）。このような、物流施設に関連した機械やシステム・ソフトウェアに対する需要は、上記にみたような各企業の取り組みが進展するもとの、今後、更に拡大するものと見込まれる。

【図表24】マテリアルハンドリング機器の売上高



(資料) 日本ロジスティクスシステム協会、国土交通省「建築着工統計」

【図表25】RFIDシステム需要の増大



(資料) 矢野経済研究所「RFIDシステム市場に関する調査結果」

4-2 内外需要の掘り起こし・取り込み

第二に、物流機能強化は、国内外における製商品需要・サービス需要のさらなる掘り起こしにつながっていくとの見方も強い。先にみたように、企業によ

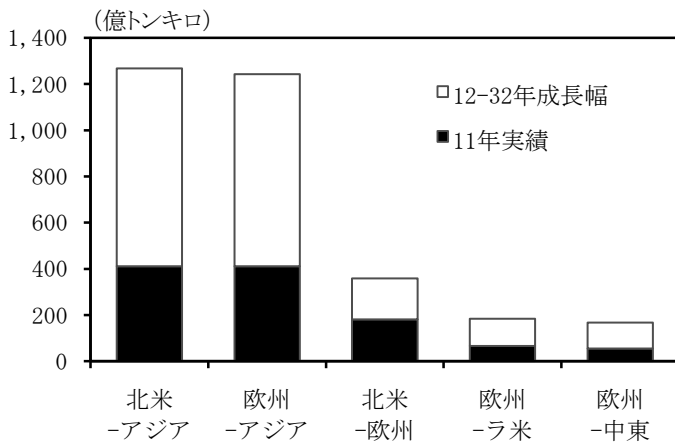
る物流機能の強化は、需要面の変化への対応として行われてきた側面があるが、同時に、こうした取り組みにより物流サービスが高度化することで、さらに需要が喚起されるという好循環が生じていくと考えられる。

国内においては、物流機能強化により、高齢化や共働き・単身世帯の増加といった消費者サイドの変化に対応した新たなサービスが提供されることで、国内消費の拡大が促されると期待される。既に、小売業による高齢者や共働き・単身世帯のニーズを狙った販売戦略や E コマース展開を、高度な物流機能が支えている事例がある。また、高い安全性と品質が求められる医薬品の輸配送についても、規制緩和を背景に参入した物流事業者の高品質な物流サービスが担っている例は多い。今後、こうしたサービスが、高齢化社会において需要が増大する医薬品の流通を支える役割を果たすと期待されている。また、過疎地も含め、広域化・緻密化した運送ネットワークを活かした、高齢者向けの生活支援サービス等の展開も進められており、こうした動きも、今後、高齢者消費を喚起していくものとみられる。

また、物流機能強化は、成長する海外需要の取り込みという面にもプラスの効果を発揮すると考えられる。具体的には、運送業者や倉庫業者による国際事業への注力が、特にアジアなどにおける国際物流需要の取り込みや、日本製の商品の需要喚起につながるとみられる。アジア圏での物流需要は、今後飛躍的に増大する見込みである。例えば、ボーイング社による国際航空貨物の予測をみると、アジア発着およびアジア域内の双方において、アジア地域のプレゼンスは顕著に増大する（図表 26、27）。こうしたアジア地域の物流需要を取り込むべく、各社は、アジア主要都市における配送網を強化するなどの取り組みを講じている。国際物流事業のうち、国際宅配便を例に、日系物流企業のシェアをみると、グローバル全体では海外大手事業者に水をあけられているが、アジア圏では相応のプレゼンスを有しており⁹、日系各社とも、シェアの拡大を狙って国際事業を強化する方針にある。こうした海外展開が、日本の製商品に対する海外需要の掘り起こしにつながるとの期待は高い。

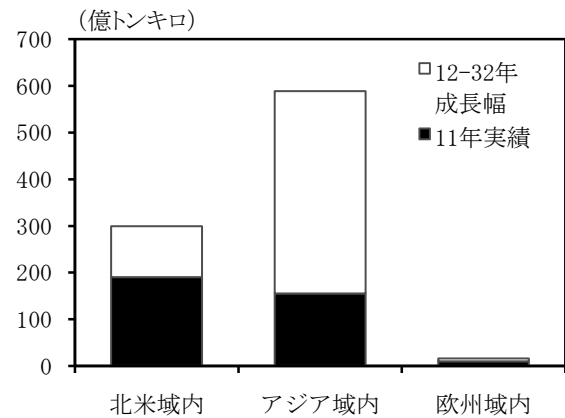
⁹ 日系物流企業がグローバルで有するシェアについては、例えば、“Focus on the Future” (International Post Corporation, Boston Consulting Group, 2012 年) p.47 を参照。

【図表 26】国際航空貨物の需要（地域間）



（資料） Boeing 「World Air Cargo Forecast」

【図表 27】国際航空貨物の需要（地域内）



（資料） Boeing 「World Air Cargo Forecast」

5. 結び

本稿では、わが国企業の物流機能強化に向けた取り組みについて、その背景として、近年の物流が直面している 3 つの環境変化、すなわち、①小口・多頻度の輸送ニーズの高まりといった「物流の需要面における変化」、②物流関連技術の高度化といった「物流の供給面における変化」、③REIT やファンドを通じた「金融面の後押し」を指摘した。

また、物流事業者・荷主企業の双方において進められている、物流機能強化に向けた取り組みについて、業種別に特徴的な動きを整理した。そのうえで、このような企業の物流機能強化の動きが、大規模・高機能の物流施設の供給を増大させることによって物流不動産市場を活性化しているのみならず、国内の設備投資の増加や、国内消費の掘り起こし、成長著しいアジアをはじめとする外需の取り込みなど、経済の各方面に影響を与えてきている旨を指摘した。

もっとも、物流機能強化の動きが継続的に進展するためには、こうした取り組みが各社の提供するサービスの高付加価値化にしっかりと結びつき、安定的な収益の獲得につながる事が重要である。また、長期的にわが国の労働力人口が減少していくと見込まれるなかで、物流機能が将来にわたって安定的に供給されるためには、物流業界における労働生産性向上への取り組みも一層重要になっていくと考えられる。

物流は、わが国経済のインフラとして、わが国企業全体の成長に対し重要な役割を担ってきた。今後も、本稿でみてきたような物流機能の強化が継続的に進展し、わが国経済全体にプラスの影響をもたらすことが期待される。