

大阪機械卸業団地の整備と卸業団地間の共同輸送*

Developing an Area Especially for Wholesalers of Machine Tools in Osaka
and a Cooperative Transportation for Them

今井昭夫**

by Akio IMAI

In this paper we outline Higashiosaka Distribution Center. This center was established in 1968 as a pioneer of this kind of center, having a public truck-terminal, and two areas designed for wholesalers, etc. We focus on the truck-terminal and an area for wholesalers of machine tools, as well as co-operative transportation systems; one is that has just been introduced for the wholesalers, and the other is an experimental system of cooperative deliveries for them.

1. はじめに

昭和43年(1968年),日本初の流通センターである東大阪流通センターの供用が開始され,わが国の流通センター時代が始まった。流通センターとは「都市の周辺部に配送センター,トラックターミナル,倉庫団地,卸売業団地,流通加工場などの流通関連施設を集中的に建設した,流通活動の拠点」³⁾であり,つまり流通機能を発揮する諸施設がそれぞれ集団として配置され,相互に有機的な関連を持つことを目的として構成された施設群のことである。流通センターには輸送,保管,荷役,流通加工といった物流機能だけでなく,商流機能も含まれている点が

特徴であり,その意味で単なる物流施設ではない。

本稿では東大阪流通センターの中心施設であるトラックターミナルと大阪機械卸業団地,さらに最近開始された機械卸業団地間の共同輸送と今年実験が開始される共同配送システムの概要を紹介し,共同利用物流施設と共同輸配送の課題を検討する。

2. 東大阪流通センターの概要

流通施設の形態は表1のように分類できるが²⁾,流通センターはこのなかの複合機能を持つ流通施設のことである。つまり,流通センターは物流施設以外に,最低限,商流機能としての卸商団地を有していなければならない。たとえば物流機能を持つだけの単一機能流通施設は,その設立主体が公共であれ,民間であれ,他の流通機能施設との有機的な結合が必ずしも強くなく,そのため物流経路に冗長度が高く,交錯交通の軽減にあまり寄与しない。一方,複合機能を持つ流通センターはこれの解決に貢献する

*キーワード: 流通センター, 共同輸配送

**正会員 工博 神戸商船大学助教授

商船学部輸送システム工学講座

(〒658 神戸市東灘区深江南町5-1-1)

表1 流通施設の形態

機能	流通施設	流通施設の構成
単機能	卸商団地	① 卸商団地のみ ② 数社のトラック業者が参加
	物流関連施設	① 一般トラックターミナル ② 倉庫団地 ③ トラック団地、倉庫団地
複合機能	卸な売し市場	① 卸商団地、トラック団地 ② 卸商団地、トラック団地、倉庫団地
	卸あ売り市場	① 卸商団地、卸売市場、トラック団地 ② 卸商団地、卸売市場、トラック団地、倉庫団地
	卸商団地物流施設 卸売市場 貨物駅	卸商団地、卸売市場、貨物駅 トラック団地、倉庫団地

注：流通センターとは複合機能流通施設のことをいう

表2 東大阪トラックターミナルの施設概要

敷地面積	163,479㎡
計画貨物取扱量	6,900トン／日
トラックホーム	路線用： 312バス 積み合わせ用： 30バス 集配用： 31バス
利用業者	42社、1組合

と考えられる。

東大阪流通センターおよび大阪北部にある北大阪流通センターは大阪府と大阪瓦斯㈱等の民間の共同出資による第3セクター「大阪府都市開発㈱」によって経営されている。この会社は昭和30年代後半の大阪地域における急激な都市化による人口や産業の集中、さらには無秩序な市街地拡大あるいは自動車急増を原因とする道路交通渋滞等による都市機能の低下を背景に、適正な土地利用を目指して昭和40年に設立され、東および北大阪の流通センターの整備を行った。これら流通センターは昭和41年に制定された「流通業務市街地の整備に関する法律(略して、流市法)」に基づいて整備されたものである。

東大阪流通センターは図1に示すように、大阪中央環状線と築港枚岡線との交点に位置し、アクセスの面で非常に有利な位置にある。当流通センターには物流機能施設としてトラックターミナル、流通倉

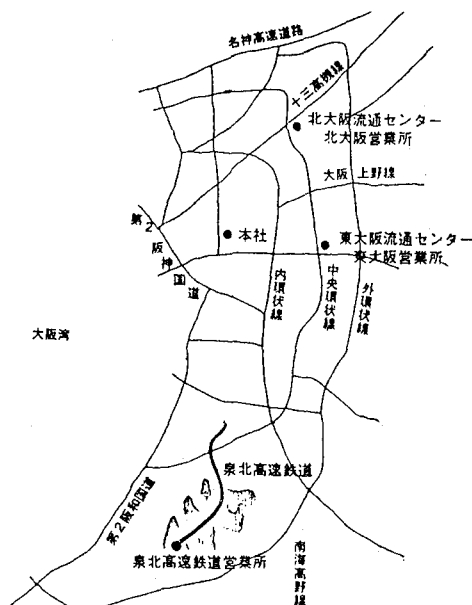


図1 大阪地域の流通センター

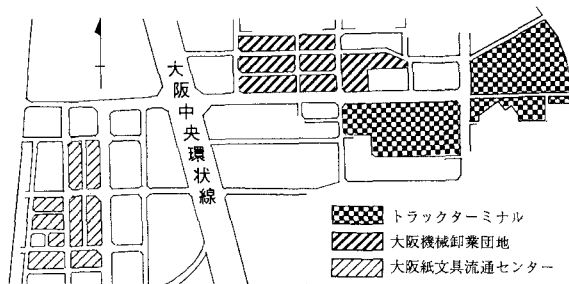


図2 東大阪流通センターの施設配置

庫、コンテナ・デポがあり、商流機能施設としては大阪機械卸業団地や大阪紙文具流通センター(流通センターという名称が混乱を与えるが、これが正式名称)が立地している。図2にその配置を示すが、ここにはトラックターミナルと大阪機械卸業団地や大阪紙文具流通センターのみを記している。

3. トラックターミナル

(1) 概要

東大阪流通センターのトラックターミナルは当センターの核となる施設として昭和43年に建設された。本ターミナルの施設概要を表2に、レイアウトを図3に示すが、路線ホーム312バースを有し、大規模な公共トラックターミナルとしては日本初であり、その後整備された公共トラックターミナルの中でも上位にはいる規模である。

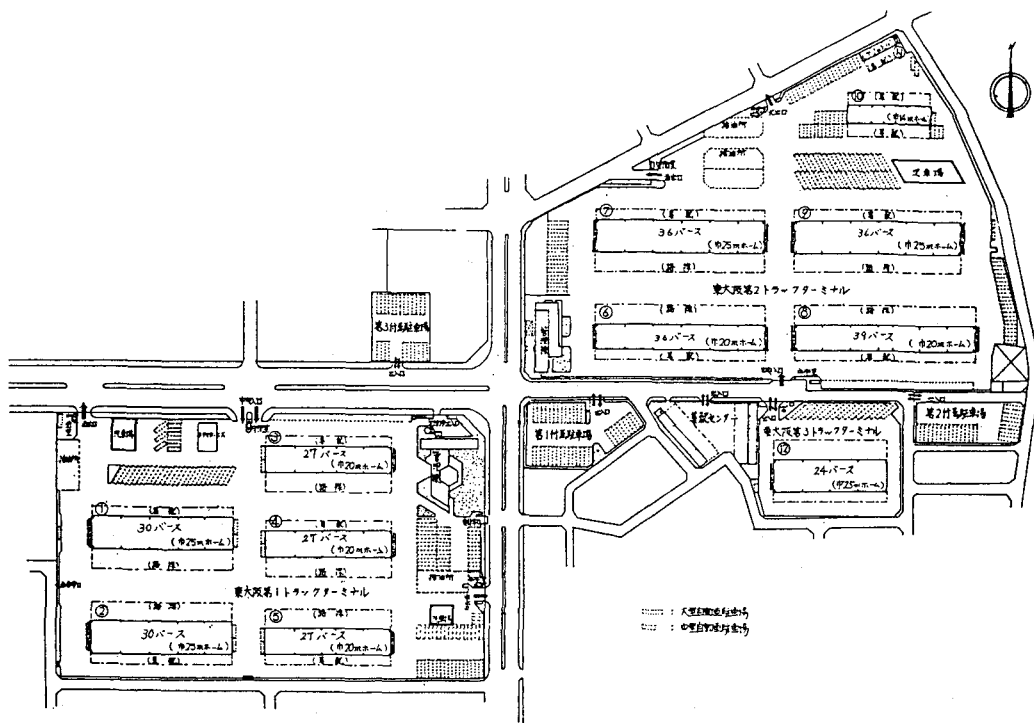


図3 東大阪トラクターミナルの施設配置

戦後、路線トラック事業の躍進に伴って、昭和20年代なかばから大手トラック業者は自社の使用に限定した専用トラクターミナルの建設を開始した。一方、都市内の輸送条件の悪化により道路混雑が増したが、そのために運行効率の低下が発生し、幹線輸送と集配活動との分離の必要性が増し、公共トラクターミナルの必要性も高まった。

(2) 問題点

一般にトラクターミナルに要求される機能としては、①積み替え機能、②混載機能、③保管機能、④流通加工・品揃え機能、⑤情報収集機能、がある。東大阪トラクターミナルはこの内①～③の機能を有しているが、以下の問題点が指摘されている。

(a) 保管機能の不足

当流通センターには公共倉庫があるが、保管能力は35千トン、利用業者は6社で、現在フル稼働状態であり必ずしも十分な保管能力があるとはいえない。

(b) 積み替え(荷さばき)機能の不足

近年トラック貨物、特に宅配便を含む路線貨物は軽薄短小化してきており、それと同時に取扱い個数が

増加してきている。そのため路線トラックの幹線輸送と集荷・配達との積み替え時での仕分作業には高速自動仕分装置が不可欠となっている。しかし公共トラクターミナルは基本的にはバースごとに利用会社を分けており、自動仕分機の導入は難しく、事実、東大阪トラクターミナルには導入されていない。そのため本トラクターミナルに地理的な利点があるものの、利用を敬遠するトラック会社もある。

これらより、ただ単に大規模化した公共トラクターミナルでは現代の高度な物流需要に対応できないことは明白である。したがって、公共トラクターミナルは利用会社に縦割りの配分利用させるのではなく、大規模な仕分装置等の荷役・荷さばき機能の充実を行って規模の経済性を高め、共同輪配送等の一元的な利用形態を前提にすべきと考えられる。

4. 大阪機械卸業団地と共同輪配送

(1) 大阪機械卸業団地の開発経緯

大阪の機械卸業は大阪市内中心部の西区立売堀(いたちぼり)にその多くが集中している。近くには阪神高速道路が通っており、必ずしも交通の便は悪

くはない。しかしこの一角はいわゆる下町で細い路地が多く、過密化、狭隘化し、交通は絶えず渋滞し、駐車は著しく困難となっている。そのため重量物の機械の搬出入は長時間を要し、流通機能そのものがマヒ状態になってきていた。

このような背景のもと、大阪府都市開発機構によって東大阪流通センターの整備が計画されたが、卸売業団地の整備については以下の点を目的とした¹⁾。

- ①流通貨物の発生源でありかつ貨物コントロール機能を持つ卸売業団地を設置し、トラックターミナルと有機的につなげて流通センター機能を充実させる。
- ②交通事情の悪化した都心部の卸売業を大都市周辺の交通の要衝に適正配置し、既存設備の有効な跡地利用および都心部の交通混雑の緩和を図る。
- ③卸売業にとっても、集団で移転することにより共同施設の利用、協業化、機械化による省力化などの近代化が促進できる。

以上の目的を受け、機械卸業は大阪機械卸業団地協同組合を組織して東大阪流通センターへ進出した。当時の機械卸業サイドの主眼は、①機械卸業地域の交通事情の改善、②流通機能の改善、③取扱い製品の機械化、精密化、大型化による商品在庫の保管スペースの拡張、④商流と物流の共同化、であった²⁾。

(2) 卸業団地の問題点

当卸業団地は昭和46年に完成し、現在約100社が協同組合に参加して団地に入居している。しかし団地完成から約20年経過した現在、次の問題点がある。

- ①本社機能を依然として都心部に持ち、流通機能拡張のために団地に入居している企業が少なくない。
- ②卸業界は顧客への迅速な納品のために、本社を含む各営業所に在庫を持つケースが多い。そのため都心部の本社と団地内の営業所間の商品輸送が発生し、必ずしも物流の効率化が実現できていない。
- ③物流共同化が団地入居の大きな理由であったが、その実現が遅れている。

(3) 大阪機械卸業の物流共同化への取り組み

先に記したように、機械卸業は物流共同化を大きな目的の一つとして流通センターの団地に入居したが、その目的はほとんど達成されていない。その他の物流の効率化の点でも、都心部の本社と団地間の

交錯輸送が発生し、むしろ旧体制よりも物流環境が悪化している部分も出てきている。

このような背景のもと、大阪市西区立売堀の卸業問屋街と東大阪団地間の交錯輸送改善のために、共同輸送が昨年11月から実施されている。運行形態は図4に示すように、参加企業の立売堀と東大阪の営業所間の商品輸送を行うもので、配送センターでの荷さばき等はせずに両区域それぞれで集荷配達を行う。使用トラックは1トン車で、すべて運輸会社による運行で、自社トラックの使用はない。現在は1日2往復半の運行形態をとっており、好景気時はほぼ満車状態であったが、不況下の現在、トラックの3分の1程度の積載率となっている。また参加企業も残念ながら数社で、共同化のメリットはさほど大きくないと思われる。

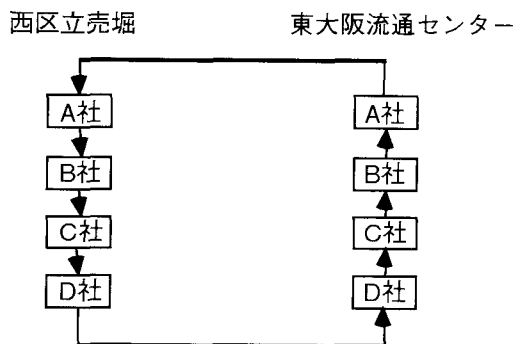


図4 大阪機械卸業の共同輸送形態

一方、このような自社営業所間の商品輸送以外で、輸送・集配の共同化が試みられつつある。現在、大阪機械器具卸商協同組合は大阪府の協力を得て、平成5年度活性化推進事業として機械卸業の商流と物流の効率化研究活動を実施している。そのなかの物流効率化研究活動として、共同集配の実験システムの構築を予定している。現在、運行形態その他の具体的な計画は未定であるが、今秋その実験運行が行われ、将来の物流共同化の方向性を探る予定である。

参考文献

- 1) 大阪機械卸業団地協同組合：大阪機械卸業団地十年の歩み、p.12、1977年。
- 2) 文献1)，pp.22-23。
- 3) 山野辺義方，河野専一：日本経済と流通センター，流通問題研究，No.5・6，pp.1-20，1985年。