電波新聞

電子部品物流動向

エレクトロニクス産業や自動車産業のグローバル化が進む中で、電子部品企業には、顧客ニーズに対しタイムリーに商品を供給していくための体制作りが求められている。特に2022年は、半導体などの部材不足が長期化したほか、新型コロナによる中国での長期ロックダウンなどが業界のサプライチェーンに大きな影響を与えた。このため、電子部品メーカーや商社では、部材調達の強化やグローバル生産体制見直し、物流見直しなどを進めることで、サプライチェーンの強靱（きょうじん）化に取り組んでいる。同時に、電子部品物流企業は、物流品質向上やサービス拡充に努めることで、電子部品物流業務の高度化を図っている。

サプライチェーンを強靱化

電子部品メーカーが受注から納品までのトータルリードタイム（L／T）を短縮するには、試作・設計開発、部材調達、生産、物流など各要素での個別L／T短縮に加え、これらの流れを二元的に捉えた最適な管理システムの構築が不可欠だ。

最近は、電機や自動車業界のグローバルユーザーのアジア生産拡大に対応するため、部品各社は中国やASEANでの物流体制を強化。倉庫からの直送による短納期対応に力を注いでいる。中華圏でのアウトーアウト拡大に向け、香港などの物流機能拡充に力を注ぐメーカーも多い。

加えて、近年は米中摩擦などに伴うチャイナリスクに対処するため、ASEAN域内における物流ネットワーク整備も重視されている。国内外の自動車／車載電装機器業界の地産地消要求に対応するため、北米や欧州、インドなどでの物流体制構築にも力が注がれている。さらに20年以降の新型コロナウイルスの世界的な感染拡大に伴う移動制限やロックダウンへのリスクも、こうしたグローバルでの地域完結型の体制作りを推し進めた。

アルプス物流の横浜新倉庫に設置された電動式大型ラック

一方で、22年は前年からの世界的な半導体不足が継続し、また、20年の終盤から問題が指摘されていた世界的な物流逼迫（ひっぱく）も年央頃まで深刻さが継続した。このため、業界のサプライチェーンの寸断や混乱が生じ、21年と同様に、多くの電子部品企業が部材調達・生産・客先への納入の面で大きな苦労を強いられる状況となった。

電子部品各社は、これらの課題に対処するため、素材メーカーとの連携による原材料調達力向上や、航空輸送の活用拡大、物流体制見直し、ディストリビューターやパートナー企業との連携など、L／T短縮に向けたさまざまな取り組みを推進している。

加えて、最近の電子部品市場では、物流業務における環境対応や安全対応、セキュリティーの向上も一段と重視されている。倉庫保管時や配送時の高度な温湿度管理、物流改革を通じた省エネ／脱炭素化、トレーサビリティー機能の充実による誤出荷の徹底防止が追求されている。

電子部品物流サービス企業は、これらのニーズに対し、国内外物流ネットワークの拡充や取り扱い技術の高度化、ITの活用による「物流の見える化」、環境／セキュリティー対応などを強化し、物流サービスの高付加価値化を追求する。

電子部品物流は、JIT（ジャスト・イン・タイム）、少量・多品種、少量・多頻度、多様な梱包（こんぽう）形態、専用納品書対応など、さまざまな特色がある。物流企業はこれらに対応した最適なサービスを強化し、VMI（ベンダー・マネジメント・インベントリー）倉庫の拡充、JIT納入、キットでのJIT納入といったサービスメニュー拡充に取り組んでいる。

電子部品物流市場の展望・戦略

アルプス物流　臼居　賢社長に聞く

臼居　社長

電子部品物流企業、アルプス物流の臼居賢社長に電子部品物流市場の展望や同社の戦略を聞いた。

◇

――最近の事業動向は。

臼居社長　短期的には電子部品物流部門の貨物量はやや減少傾向。特に2022年の夏ごろから、PCやスマートフォンなどの民生系部品の物量が減少している。自動車向けは、22年は半導体不足や中国ロックダウンの影響を受けたが、やや回復してきている。業界のサプライチェーンが乱れる中でユーザーがBCP在庫を増やしたが、現在は不足している部品とそうでない部品とでバランスが両極端になり、部品によっては相当な在庫が積み上がっている。

現在も半導体不足は解消されていないが、加えて、最近は高インフレにより消費が落ちてきたという声も多い。自動車市場では直近でも完成車在庫が少ないため、半導体不足が解消されれば生産は増えるが、その先は不透明。いずれにしても今年は22年より厳しい年になるとみている。

一方、世界全体の貨物量が減少してきたことで、高騰が続いた海上輸送や航空輸送はスペースの需給が緩和され、スポット価格が下がってきた。

――23年度に向けた事業戦略は。

臼居社長　23年度は、現中期経営計画（3カ年）の2年目。重視するのは顧客の層を増やしていくこと。コアである電子部品メーカーや電機メーカー、部品商社に加えて、自動車関連や産業機器関連のマーケットで顧客を開拓していく。エリア別では、西日本にエリアを拡充し、海外もエリアを拡大していく。「エリア×マーケット」で面積を広げていきたい。

エリア拡充で注力するのは、ASEANとインド。ASEANでは、現在は駐在事務所のみのフィリピンと、拠点のないインドネシアの2カ国で新拠点を開設したいと考えており、23年にはその可否を判断する。インドは現在、2エリアに計三つの倉庫を持つが、さらにネットワークを拡充していく。

日本では昨年に横浜に新倉庫が完成し、23年には名古屋新倉庫（愛知県小牧市）を建築する。海外では22年に韓国と中国で、倉庫面積をトータル約1万4300平方㍍増床した。今年はベトナム、タイ、マレーシアなどで倉庫のキャパシティーを上げていく。

ASEANやインドなどエリア拡大「経済効果＋環境対応」強みに

当社は電子部品物流のプラットフォーム「共同保有＋共同集配」を有しており、国内約1900社にサービスを提供している。このプラットフォームではこれまで「コスト効率向上」が最大の訴求ポイントだったが、実際には「CO_2削減効果」もある。これを再度整理し、「経済効果＋環境対応」を強みにPRしていきたい。

――サービスメニュー拡充の取り組みは。

臼居社長　当社の電子部品物流事業は、電子部品の販売物流とセットメーカーの調達物流に大別されるが、特に調達物流のメニューを増やしている。「VMI（ベンダーマネジメントインベントリー）」と「BMI（バイヤーマネジメントインベントリー）」をまとめてキッティングして納入する調達物流に、検査工程を追加したり、顧客の工場だけでなく製造ラインまで届けるサービス（構内物流）なども提供したり、一部、調達代行業務なども行っている。電池を含む危険物取り扱いや鉄道を活用した環境対応メニューなども増強している。