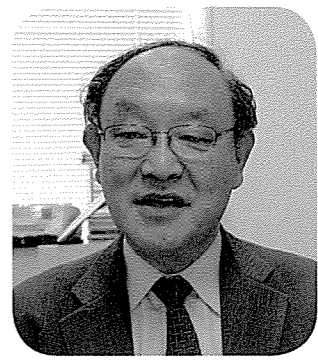


「共同配送が環境に優しいとは限らない」

流通経済大 苦瀬博仁 教授
各社が別々に納品している荷物を中継センターでまとめれば、車両台数が減ってCO₂の排出を削減できる——この説明にはうそがある。一括納品によってサプライチェーン全体の走行量(車両台数×輸送距離)はむしろ増加することが数学的に証明されている。正しい分析に基ついた議論が必要だ。



「これまでの共同物流の取り組みは多くが計画の断念もしくは中断を余儀なくされています。成功が難しい理由をどう考えますか。」

共同化が頓挫する理由

人手不足や環境問題を背景に、共同物流があらためて注目されています。「チャネルキャプテンが荷受けの手間を減らしたい、そのためにサプライヤーと一緒に持つてこさせて納品の車両台数を減らそう」という話であれば、目的としては理解できます。しかし、それが環境に良いのか、サプライチェーン全体で見たときに効率的なのかという点は懐疑的にならざるを得ません。一般には共同配送を実施すればCO₂の排出量を削減できるといわれています。しかし、それは事実誤認です。

ども、サプライヤーの車両を含めた全体の走行量(使用車両台数×輸送距離)は間違いなく増えている。走行量は共同化によって環境負荷を高めていることになりません。

「なかなか理解してもらえないので、私の指導していた学生に博士論文でそのことを数学的に証明させました。それまで各社がばらばらに納品していたのを、中継センターで積み合わせて全体の走行量が減るケースは、中継センターが極めて限定された場所に立地している場合に限られます。理論上は成立しても現実にはあり得ない」

「もちろん条件がそろったときには効果があります。今、共同物流が注目される理由がそこにあるはずだ。」

「日用雑貨品や加工食品を例にとると、現在はメーカーと卸間の輸送をメーカーが、卸と小売りのセンター間を卸が、小売り専用センターと店舗間をチェーンで解決しようとする傾向があります」

「共同化を維持していくには強烈な力を持ったチャネルキャプテンの存在が必要だ。同業者同士の共配や地域共配はそこがネックになる。また、共配は物量が増えて1社で車両を仕立てられるようになるという意味を失ってしまっています。福岡市の『天神地区共同輸送(愛称・イエローバード)』がそうでした」

社で車両を満載にできるようにすれば、その必要もなくなる。その結果として大手が離脱するのは当然の話です。誰も止めることはできない。それを止めるのであれば、共配車両以外はそのエリアに入れないといった規制を掛けるしかありません。しかし、それはもはや都市交通の問題であって効率や環境負荷の話ではなくになります。

「緑り返しになります。一つはチャネルキャプテンの存在です。自動車の組み立てメーカーや百貨店が強制すれば、サプライヤーは従わざるを得ない。ただし、それによって、全体の効率を悪化させている可能性があることは先ほど説明した通りです。チャネルキャプテンがない同業者同士による共同化の場合は、ライバル意識を超えるメリットが条件になります。法律や規制が厳しくて単独で対応するのは大変だという場合には成立するでしょう。今のように物流サービスの供給が必要に追い付かなくなると同様です。ただし、この場合は供給が追いつくようになると共同化を止めてしまう。現場を運営する物流会社にとっては困ったことになりません」

マーケティングを疑え

「欧米をはじめ海外には、共同物流に関するまとまった情報や資料がほとんど見当たりません。共同物流は日本に特有のテーマなのではないでしょうか。」

「確かに海外で共同物流の話が切り出しても、あまり食いついてきませんね。『日本ではよくやっているそうなんです』という程度の反応です。もちろん彼らが積載率を無視しているわけではありませぬ。しかし、積載率が低いのであれば、配送頻度を減らせばいい。毎日納品して積載率が50%なのであれば、2日に1度にすればいいという発想です。それに対して日本は、サービスの質は落とさない、マーケティングには影響を与えないことで、物流だけ

「現在の宅配危機にしても、サービスレベルを下げればすぐに解決します。ネット通販の配達が一日くらい延びても買物客は困りません。それで困るほどの貴重なものなら、通販ではなく店に買いに行く。リードタイムが延びて困るのは通販会社です。商品が届く前に買物客が心変わりして、返品率が上がったまま。そのためにリードタイムの短縮に躍起になっているのであって、客のためとは思えません」

「共同物流のモデルとして『物流プラットフォーム』という言葉が使われるようになってきました。アプローチや考え方に従来との違いは認められますか。」

「これは詰まるところ、教育の問題だろうと考えています。物流プラット

「そして、荷主が物流サービスに意味を見いだせないこと、物流サービス

「これは詰まるところ、教育の問題だろうと考えています。物流プラット

「これは詰まるところ、教育の問題だろうと考えています。物流プラット

苦瀬博仁(くせ・ひろひと)
1951年東京都生まれ。73年早稲田大理工学部卒。同博士課程(都市計画専攻)修了。工学博士。日本国土開発を経て、86年東京商船大(現東京海洋大)助教授。94年同教授。2009年同理事・副学長。14年流通経済大教授。11~15年日本物流学会長。