

宅配ネットワークの 地域連携

宅配便事業の国内最大手 ヤマト運輸は、平成31年の創業100周年を控え「社会から一番愛され、信頼される会社を目指して」という理念を掲げて「プロジェクトG」という地域連携プロジェクトを進めています。道北地域で取り組んでいる「自治体と連携した生活支援」、道央圏の道の駅で行った「道の駅間物流ネットワーク社会実験」、道内バス会社と連携した「客貨混載輸送」など、北海道における地域連携プロジェクトについて、ヤマト運輸北海道支店のお二人にお話を伺いました。



ヤマト運輸北海道支社
札幌法人営業支店
支店長 渋谷 高志 氏



ヤマト運輸北海道支社
経営戦略推進グループ
マネージャー 菊池 誠 氏

どのような思いで地域連携に取り組んでいるのでしょうか。

北海道内を巡っている当社のセールスドライバーは1日約1,800人。平均で1日あたり150件のお客さまを尋ねます。日々、地域を回る中で、環境の異変や暮らしの変化をどこよりも見つけやすい立場にあります。これまで異変があれば警察や役所などにその都度知らせてきました。北海道の方から「道路の異変を見つけたならば知らせてほしい」と依頼があったので「喜んで協力します」と3年前に各振興局さんと協定を結びました。

しかし、私たちの持っている情報はもっと多い。そして私たちのネットワークを使えば、地域に対してもっといろんなことができると考えています。

5年前から幌加内町、町社会福祉協議会と連携して行っている生活支援はその一例です。

町内の独居高齢者50世帯に人の動きを感じる「人感センサー」を居間に設置しました。48時間、動きが検知できなければ、名寄支店にあるコールセンターに通報が行き、あらかじめ登録したご近所さんに連絡して様子を見てもらう「緊急通報サービス」、買い物、除雪や掃除などを援助する「日常生活支援サービス」からなっています(図1)。

私たちはずっと見守り続けることはできませんが、お宅に伺うことで「気づく」ことはできます。郵便局さんや同業他社さんなど他にも「気づく」ことできる事業所が多く加わっていただければ「気づき」が連なって「見守り」になってしまいます。

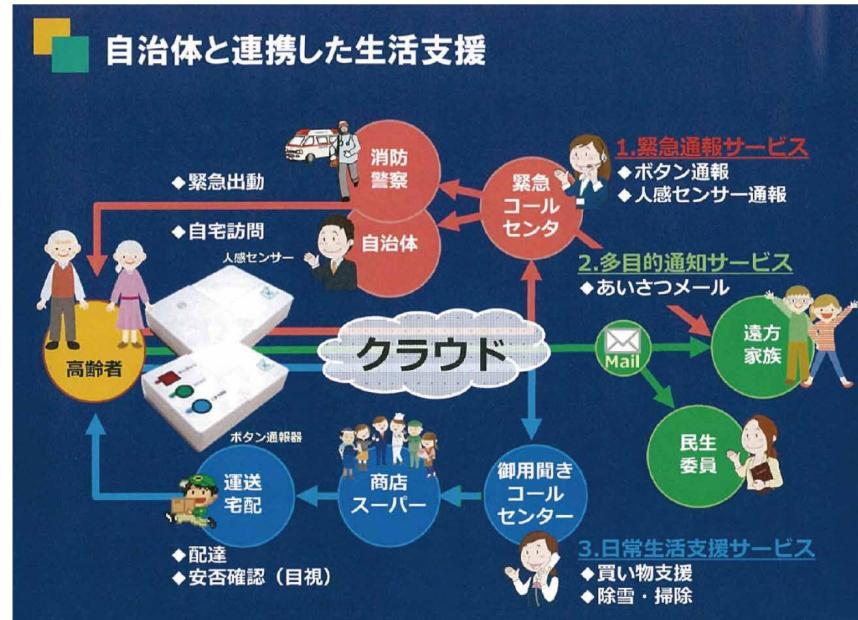


図1 幌加内町とヤマト運輸との地域連携

ですから、この取り組みの最大の目的は共感者が集まるることであり、たとえ競合他社であっても、多くの事業所さんに加わってほしいと考えています。幌加内町と同じことを行っているところはまだありませんが、要望は多く、私たちが積極的に地域と結んでいる包括連携協定の中に取り入れていきたいと考えています。

そのため、この取り組みの最大の目的は共感者が集まるることであり、たとえ競合他社であっても、多くの事業所さんに加わってほしいと考えています。幌加内町と同じことを行っているところはまだありませんが、要望は多く、私たちが積極的に地域と結んでいる包括連携協定の中に取り入れていきたいと考えています。

包括連携協定は、すでに滝川市、名

寄市、長万部町、寿都町、下川町と結んでおり、この中で私たちが持つ情報を地域と共有していくこう、私たちのネットワークを地域に開放していくこう、というのが協定の大枠です。協定を結んだことで町長さんや地域の皆さんとの思いを直接聞けるようになりました。また私も提案しやすくなりました。

そうした中から「道の駅」の物流実験、「客貨混載輸送」などの取り組みが生まれてきています。

ネットワークの活用にはどのようなものがありますか。

北海道だけで幹線輸送に660台の車が走っています。幹線の上には必ず「道の駅」があります。人気のある「道の駅」では農家の方が採れたての作物を持ち込んで売っている。私たち物流屋の目から見ると「道の駅」は物流ターミナルなんですね。

幹線を走っている私たちのトラックは必ずしも満杯ではない。幹線輸送で走っている660台は地方の運送会社さんに委託している車です。私どもの宅配荷物だけではなく、地域の物産を混載することでトラックの密度が高まり、コストも下がる。運送会社さんの収益も上がる。その最適なチャンネルが各地の「道の駅」だろうと。これを活用して「道の駅」から「道の駅」へ物産の地点間輸送ができないかと開発局さんに相談したところ、平成28年10月、道央圏の五つの道の駅を結んだ「道の駅間物流ネットワーク社会実験(おいしい道の駅)」が実現しました。むかわの「道の駅」で集荷した水産加工品を三笠や夕張の「道の駅」に配送。1日だけの社会実験でしたが、いくつかの産物については継続して配送が続いており、「道の駅」が物流ターミナルになる可能性を示したと思います。

「客貨混載輸送」について教えてください。

地方のバス路線は地域の足として大切なものです。衰退傾向にあります。バス会社も路線維持に苦労しています。一方、北海道は拠点間が離れており、当社でも走行距離の長大さは課題となっていました。空いているバスの座席を使わせてもらって宅配荷物を運んでもらう「客貨混載輸送」の取り組みを北海道運輸局の協力の下、平成28年9月より名士バス、士別軌道、十勝バスと始めました。岩手県で始めた取り組みで、岩手では専用に改造したバスを用いていましたが、北海道では既存のバスを改造

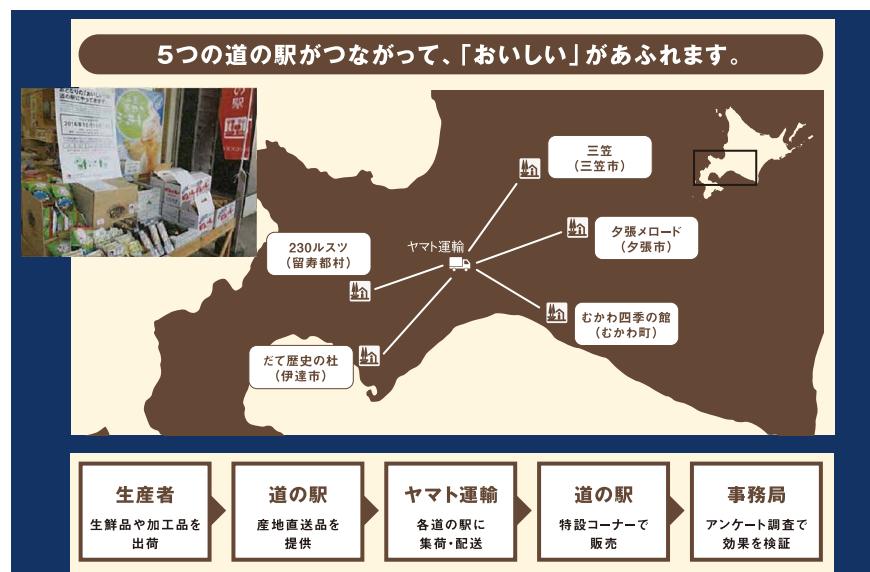


図2 道の駅間物流ネットワーク社会実験

することなく利用しています。

アスパラは鮮度が命ですが、バスを利用して拠点間の輸送頻度が上がり、下川町のアスパラを飛行機に乗せて大消費地に届けることができるようになりました。バス会社は初期投資が不要で貨物運賃という新たな収入が期待できることから、多くの地域から問い合わせが相次いでおり、本年度は10路線が増えました。

いま考えているのは、先ほど紹介した道の駅のネットワークとバスを使った客貨混載輸送の融合です。「道の駅」にバスの停留所を設置し、「道の駅」の方に荷物を積み下ろしする作業をお願いできれば、私どもが「道の駅」にいかな

くても地域の産物を鮮度よく消費地に運ぶという新しいネットワークができるかもしれません。

競争を繰り返して互いに削り合うのではなく、みんなが持っている資源を持ち寄って共有し、連携しながらやっていかないと北海道経済は元気にならない。地域包括連携もそうですし、道の駅の社会実験もそうですが、地域で無駄に走っていたものを整理再活用し、新しいものを生み出す。その中で新しいネットワークを作りたい。

北海道にとって最適な物流とは何かを私たちは追求していきたいと思っています。



写真1 路線バスを使った客貨混載輸送