

北海道における これからの物流のカタチ

昨今、物流・流通を取り巻く状況は、急激に厳しさを増している。合理化による一極化が進む中、地方における物流をどう守っていくかが、課題となっている。輸送コストの上昇、人員・車両不足——。そんな問題を解決するべく、道の駅を活用した共同集荷・共同配送のシステムを提言する北海道物流開発株式会社 齊藤 博之 代表取締役会長にお話を伺った。



北海道物流開発株式会社
代表取締役会長 齊藤 博之氏

北海道特有の物流の課題

現在、物流の世界でも都市部への一極化、地方の過疎化が着実に進行している。輸送コストの上昇や事業者の人員不足など、全国的にも物流を取り巻く状況が厳しさを増していく中で、地方の物流・流通を維持していくためにはどうすべきなのか。その対策を考えるには、まず、北海道特有の物流の課題を踏まえておくことが必要だ。

「まず、北海道には季節繁閑という問題があります。例えば野菜ですと、冬場の4か月間ぐらいはガクンと出荷が減ってしまう。繁忙期を基準にトラックや倉庫、人員を確保するのは、効率的とはいえません。それともひとつが片荷。私は日本物流学会北海道支部の幹事を仰せつかっており、学会で各大学の先生と色々な議論をしますが、究極の片荷は何かというと、ミルクタンクの車とおっしゃるのです。あれは帰りに水とガソリンを積んで帰ってくるわけにはいかない。要は臭い問題があるわけです。食品を輸送する場合、臭気は重要で、例えば

魚と牛乳と一緒に積めない。そうすると、何をどう運ぶかで、同じ物流でも作業領域がまったく変わってきてしまうのです」

さらには、広域分散型で都市間距離の長い北海道では、輸送コストも他地域より当然高くなる。これらの問題を解決する方法のひとつが、物流の“マッチング”だ。

「これまで述べてきたような問題があり、北海道では車も倉庫も人員も、誰かが調整役をやらなければ、効率的に物流が組めない。トラックや倉庫などを効率的に運用するには、アセット(※1)の共有という考えがあります。そしてうまく共有するには、調整役の第三者機関が必要です。実は当社は、この第三者機関として、“北海道における物流の効率化”を事業コンセプトに立ち上げたのが始まりです。ですから、基本的にノンアセット型サードパーティー ロジスティクス(※2)にこだわり、これまでやってきました」

※1 倉庫や輸送車両などの資産

※2 自社アセットを持たずに荷主から物流業務を受託し、輸送・保管・荷役などの実務は輸送・倉庫会社などへ委託して運営を行う業務形態

一極化を起因とした悪循環

物流拠点の一極化は、地方に様々な影響をもたらしている。その一つが、各地域の間屋が次々と無くなっていること。

「この約20年、特にこの10年間ぐらいで道央・札幌への一極集中が進んできました。弊社のスタートアップの際、届け先の地方の間屋さんは180数軒ありましたが、いまでは70軒しかありません。これは何を意味するかというと、

地域の人が地域のモノを食べられない。手に入るモノが無くなっているということです。これまでは、地域の間屋さんが地元の商品を仕入れて、地元の商店に卸していた。それが物流の合理化・一極化で、例えば次のような事が生起している。釧路や北見で作った商品を、一度札幌へ運んできて、倉庫で仕分けて、また釧路や北見に運んでいるのです。東京や埼玉でなら、このシステムでも不都合はないで

しょう。

でも広大な北海道には、ちょっと適さない部分もある。モノも情報もどんどん札幌に集まってきて、逆に地方へ届ける荷物が減っていくとどうなるか。その地域の経済はどんどんしぼんでしまいます。そうすると、若者はその町を離れ、高齢

化は進み、地域社会が立ち行かなくなる」

そんな悪循環を前に、物流として何かできないだろうか。物流の最前線と地方の現状の両方を見てきた斉藤さんは、そこで道の駅をキーワードにした新たな物流システムを思いつく(図1)。



図1 次世代物流システムのコンセプト図

タクシー型の物流から路線バス型へ

現状の物流サービスは、配送業者が個別に集荷先を訪問し、それを各地域のセンターに集めて保管、仕分けをしたあと、届け先のセンターまで幹線輸送をかけ、またセンターで仕分けをし、配送するのが一般的だ。このきめ細かなサービスは、目的地に向かう際に、好きな時に車を止めて乗せてもらうタクシーのようなもので、便利だがもちろんコストもかかる。斉藤さんの提案する物流システムは、タクシーではなく路線バスのイメージだという。

「路線バスというのはつまり、荷物が集まるバス停を作ろう、ということです。各地域の荷物のバス停に各々がモノを持ち寄り、そこで集荷、保管、仕分けを行う。そのバス停を配送業者が回り、集まった荷物を一括で幹線輸送にかける。これは決まった路線・時間にお客様を乗せる路線バスのようなものです。タクシーとバスを比べればわかるように、一括で共同配送するシステムの方が当然料金は安くなります」

ではどこに荷物のバス停を作るのがベストなのか。トラックが立ち寄りやすい主要幹線道路沿いにあり、かつ地域のモノ、人が集まる場所、さらには既存施設の活用も視野に入れた時、導き出されたのが、『道の駅』という答えだ。

「道の駅は情報設備が整っているので、もっと幅広い使

い方ができていると思っています。地域の方がモノを持ち寄ることで、それを買いに人が集まるかもしれない。道の駅のバス停化は、物流コストの軽減化だけでなく、地域のコミュニティづくりにも一役買えると考えています。地方の、ロットが小さいがゆえに、表に出てこない特色のある商品が、配送コストの軽減によって都市部にも届けられるようになれば、地域の活性化になる。その町、その場所でしか買えない商品を置いてあるのが道の駅の価値だとしたら、提案する物流システムは、その価値ごと運ぶことができる仕組みともいえます。さらに事業者側から見れば、遠方輸送の際の片荷・空荷の問題も解消できる。道の駅をキーにすることで、地方における物流のマッチングが可能になるのです(図2)」

そしてこのシステムには、もうひとつの狙いがある。それは物流の複線化だ。今はモノを送るときに戸口から戸口のタクシー方式しか選べない。でも道の駅が物流拠点となり、より格安な路線バス方式が実現すれば、利用者はどちらかを選べるようになる。

「物流におけるLCC(ロー・コスト・キャリア)という考え方は。利便性は高いけど、配送コストもかかるこれまでの物流と、ある程度不便ではあるけど格段に安いという方法。物流の世界にも、その考え方があっていいの

ではないかと思うんです」

また物流の複線化によって、利用者が物流の仕組みを学ぶきっかけになれば、とも齊藤さんは言う。

「皆さん、モノが届くことを当たり前だと思っていますよね。だから、台風や地震で道路が通行止めになっても、ネットで何でも注文してしまう。でも物流のLCC化によ

り、高くして便利、安いけど不便と色分けされることで、コストがどこにかかっているのかが分かる。コストの見える化です。そこが見えることで、モノが届くことは普通じゃないんだと気づいてもらえる。物流を健全に維持していくには、買う人、売る人の意識を変えていかないと、という思いもあるのです」

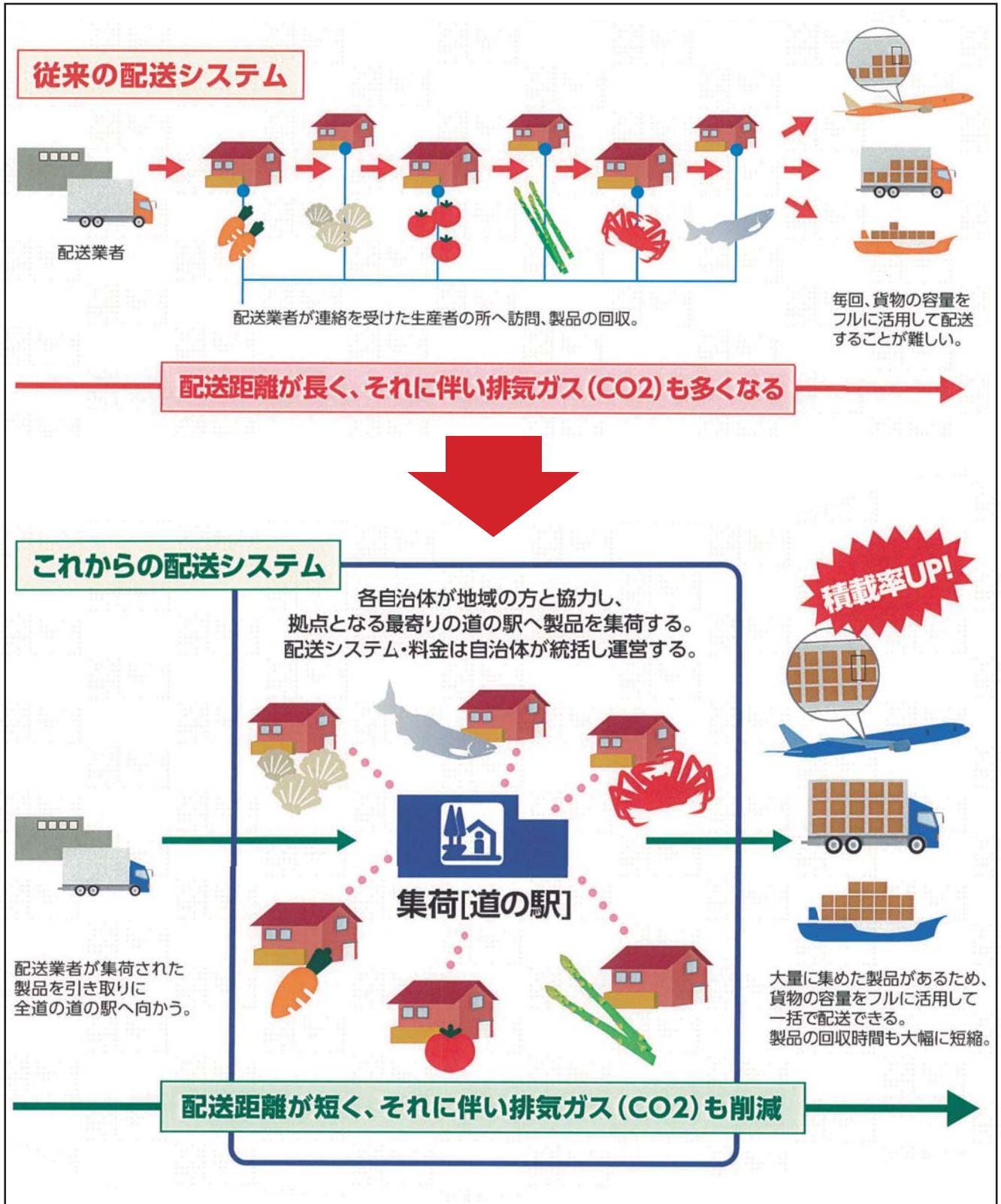


図2 従来のタクシー型物流と、「道の駅」を活用した物流の比較

名寄での新たな取り組み

現在、斉藤氏が提案したこの新たな物流システムを、名寄地域連携物流システム検討協議会が、取り入れようと動き始めている。名寄市は国土交通省北海道開発局が進める「北海道型地域構造の保持・形成のモデル地域」のひとつである。食・観光といった北海道ならではの強みを持つ生活空間を有しつつ、一方で集落が広い範囲に散在して生活施設までのアクセスが悪く、公共交通の運営も困難など、人口定着に不利な環境でもある。同協議会は、地方における物流・流通を取り巻く厳しい環境の中で、名寄を拠点とした上川北部地域の新たな物流システムの構築に向けて、検討を進めている。

「名寄に提言することになったきっかけは3つあります。ひとつめは、人との出会いです。以前、地元の人が道路の脇や駐車帯でトラック運転手が休んでいるのを見て、名寄にトラックステーションのようなものを置いたらどうだ、と考えたそうなんです。結局実現はしなかったのですが、今回そういう地元の人と出会えた事で、一緒に考えていくことになりました。ふたつめは、名寄は日

本海、稚内、オホーツクと三方面に出られる交通の要衝であることです(写真1)。そして3つめが、道内で輸送の仕事をしている誰に聞いても、このエリアの商品の供給に困っているということ。人との出会い、場所の特性、そしてこの地域への商品供給に関わる問題。その3点があって、名寄がテストモデルとなりました。まだ社会実験などの段階ではありませんが、地元の人が共通の認識で動きはじめたら、意外と一気に進むかも知れません」



写真1 道の駅「もち米の里☆なよろ」

北海道初の新たな物流の仕組み

現在、道内には120カ所以上の道の駅がある。それぞれの立地や特性を踏まえ、物流の拠点としての役割を与えることで、まったく新たなモノの流れ(図3)が生まれ、それが地方の活性化にもつながる。

「過疎化や高齢化など、地方が抱える問題を物流で解決できますよ、というのはインパクトがある。そして過疎地

域や突端部にモノが届かなくなっているのは、全国的な問題です。広域で不利な条件の北海道だからこそ、物流の新たなテストモデルを確立することができる。そして、そこで成功した仕組みやノウハウを全国に広めれば、私は物流の先駆地域に、北海道はなれると確信しています」

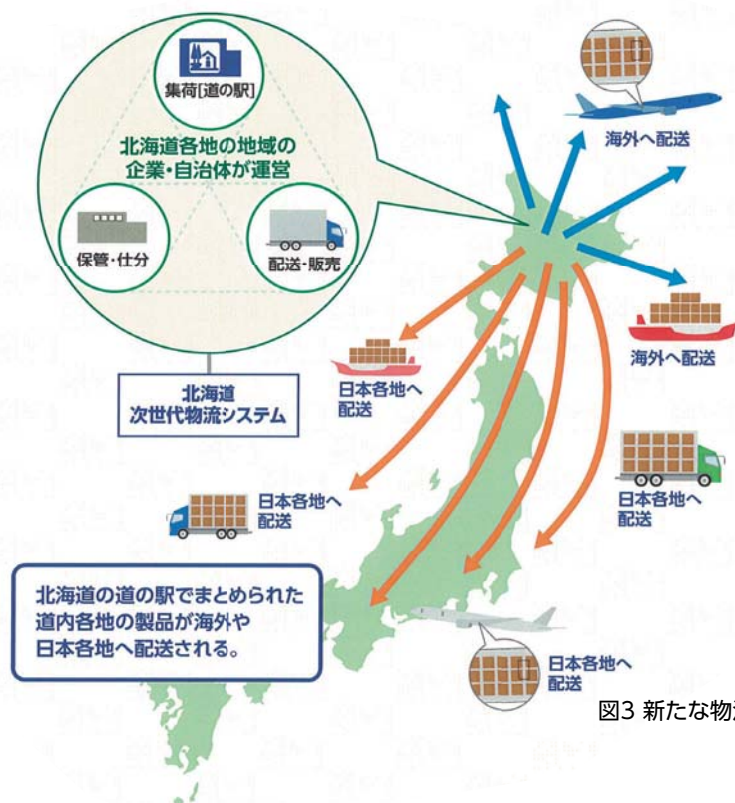


図3 新たな物流が、モノを効率的に全国へ