PROFILE

人物白書

vol. 16

氏名	伊藤 誠（いとう まこと）
所属部署	営業1部 札幌営業所
担当エリア	札幌市内・道北地区・道南地区

お客さまに言われて嬉しかった一言

“いい物を紹介してくれた。さすがJPRさん”

販売品でケルヒャーの搭乗型洗浄機を紹介した際、お褒めの言葉を頂きました。当時は、洗浄機の知識もなく、勉強しながらのお勧めで、大変苦労しましたが、よい経験でした。

Message

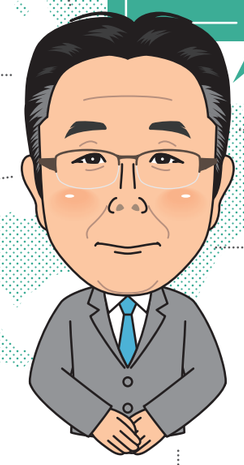
お客さまへのメッセージ

これからも、
より良い物を紹介していきます。
よろしくお願いします。

【座右の銘】
足るを知る
満足を知ることの大切さを表す言葉です。

【出身地】
北海道

【趣味】
ドライブ



【好きなもの】
レモンサワー

【嫌いなもの】
湿気
（汗かきなもので……）

【長所・ウリ】
明朗・快活

FOCUS 商品・サービスインフォメーション

16 木枠フットヒーター

頭寒足熱で効率デスクワーク

足元の冷えもこれでバッチリ！
お洒落な木枠の本体に
直接足を載せられます

遠赤外線セラミックヒーター
「セラムヒート」を組み合わせれば
足元プラス全身あたたか！

column

足元あたたか、デスクワークを快適に

年末に向けた忙しさとともに、日々増していく冬の寒さ。暖房のきいた屋内でも、足元までは十分に暖かくないことありますよね。そのためデスクワーク中に足冷えを感じる事も多いと思います。そんな冷えを「木枠フットヒーター」が解決いたします。特徴は、木枠製の本体上部に足を載せられること。冷えが気になる足元を、100V電源のハロゲンヒーターが赤外線効果で芯から暖めます。机の下に収まるお手頃サイズですので、まさに冬のデスクワークにうってつけ!手元のコントローラーで無段階の温度調節が可能です。「冷えに集中力を奪われることなく、確実に現場を支える頼もしい事務方でありたい」。そんな皆さまを「木枠フットヒーター」が応援します。

商品の詳細はこちらから

JPR 日本パレットレンタル株式会社
〒100-0004 東京都千代田区大手町1-1-3 大手センタービル　URL www.jpr.co.jp　e-mail service@jpr.co.jp

最新情報など詳しくはwebから!
日本パレットレンタル

発行/2019年12月10日　編集/日本パレットレンタル株式会社　制作・印刷/DNP 大日本印刷株式会社

お客さまとJPRをつなぐ情報誌

VOL. 16
2019. Dec

月刊 JPR

見方や立場で変わる「共同配送の効果」

見方や立場で変わる「共同配送の効果」

物流最適化や労働力不足対策として脚光を浴びる共同配送だが、環境や条件によっては得られる効果には大きな差が出る。今号では流通経済大学 苦瀬博仁教授から共同配送の効果について知見をお寄せいただいた。

共同配送で期待されている効果

共同配送とは、一般的に「複数の発荷主の商品や物資を、共同配送センター（以下、共配センター）で積み合わせて、より少ない台数の貨物自動車で配送すること」と考えてよいだろう。このとき、共同配送の効果として、①積載率の向上、②必要な貨物車台数の削減、③配送先での貨物車の到着台数の削減、④貨物自動車の総走行距離の削減（CO_2排出量の削減）などが期待されている。

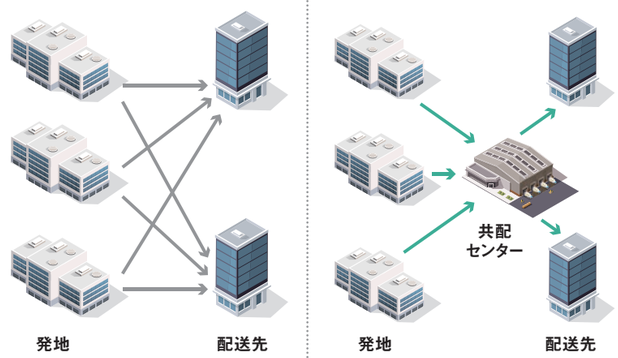
しかし、現実の共同配送において、4つの効果を同時にすべて得られる事例は、極めて少ない。むしろ共同配送の効果は、見方や立場によって変わるものと考えている。

共同配送の概念図の落とし穴

一般的に直送と比較して共同配送の効果を示す概念図が、多く使用されている（図1）。しかし、このような概念図については、部分的に納得できる一方で、いくつかの疑問もわいてくる。

第一の疑問は、「積み替えて共同配送すれば、必ず効率化できるのか」である。たとえば、貨物が満載であれば、あえて共配センターに立ち寄って積み替える必要もないし、直送の方が総走行距離も短くなる場合も多いだろう。つまり直送か共同配送かの選択は、条件次第のはずである。となると、この概念図のように共同配送の効果が期待できるのは、直送での積載率が低いために積み合わせることで貨物車台数を削減できる場合や、共配センターで店舗別に多くの商品や物資を仕分けなおす必要がある場合などに限定される可能性が高い。

図1 直送と共同配送の違い



	直送	共同配送
①積載率	高ければ直送	低ければ共同配送
②貨物車台数	多い	削減可能
③到着台数	多い	削減可能
④総走行距離	位置次第で変わる	位置次第で変わる

地形的空間的条件による効果の違い

第二の疑問は、「地形的空間的な条件で、有効性が変わるのではないか」である。

配送先に向かう場合に、否応なく一カ所を通過するように配送経路が束ねられている場合は、その地点に共配センターを設けて共同配送を実施している例がある。たとえば、離島航路の港湾、半島の付け根、山間地の山麓、都心の高層ビルの地下の荷さばき場などは、配送経路を束ねる場所にもなることから、共同配送も導入しやすい（図2）。

逆に、配送経路を束ねられずに多方向から共配センターに商品や物資を持ち込み、仕分けなおしてから配送先に向かう場合は、地形的空間的な条件によって共同配送の効果も異なるはずである。たとえば、平面的に広がる都市内配送では、積載率の向上と配送先での貨物車の到着台数の削減は可能だが、必要な貨物車台数が増加したり総走行距離が増加することは多い。つまり、配送先での到着台数削減による局地的な渋滞解消には効果があるが、納入業者の走行距離を含めた都市全体でのCO_2削減の効果は怪しい。このように、どの効果を優先するかによって、共同配送の評価も異なることになる（図3）。

共同配送を検討する際の留意点

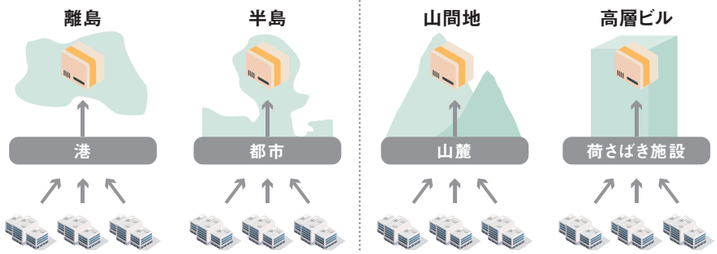
以上のことから、共同配送を検討するときには、留意すべき点がある。

第一の留意点として、「共同配送の効果は、複数の指標で分析すべき」ということである。当初に示した複数の指標（①積載率、②貨物車台数、③到着台数、④総走行距離など）とともに、⑤積み替え作業時間や、⑥ドライバーの運転時間なども含めて、優先すべき指標を選択するとともに、他の指標への影響も考慮する必要がある。

第二の留意点として、「関係者（荷主、納入業者、物流事業者）の立場を区別すべき」ということである。もしも、共同配送という名目で、一部の関係者の事情だけを優先したり納入業者に無理を強いるようなことがあれば、CSR（企業の社会的責任）や下請法の精神に反するだけでなく、労働力不足解消や働き方改革にも逆行することになる。

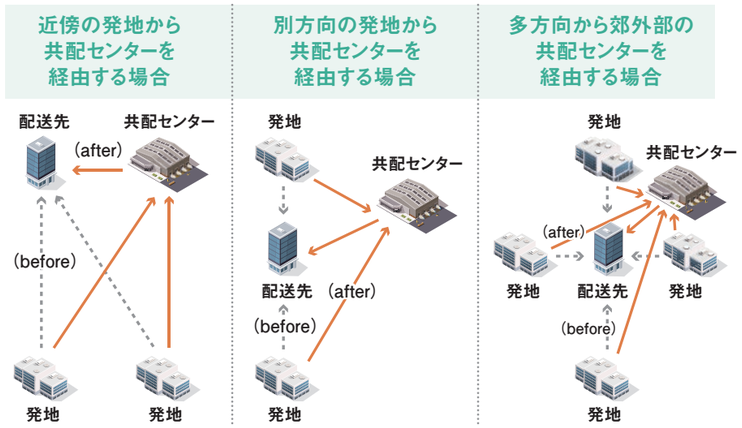
共同配送は、科学的かつ客観的に効果を分析して、適切に評価をくだすべきものである。少なくとも、単一の指標や商取引の上下関係だけで語られるものではないと考えている。

図2 配送経路が束ねられている場合の共同配送



①積載率	向上（○）	③到着台数	減少（○）
②貨物車台数	減少（○）	④総走行距離	減少（○）

図3 配送経路が束ねられていない場合の共同配送（例、都市内共同配送）



①積載率	向上（○）	④総走行距離	増加（×）
②貨物車台数	増加（×）	⑤積み替え作業	増加（×）
③到着台数	減少（○）	⑥運転時間	増加（×）

執筆者

苦瀬 博仁

Hirohito Kuse

●流通経済大学教授
●東京海洋大学名誉教授

Profile

1981年に早稲田大学大学院博士課程修了、工学博士。長年、東京海洋大学で教鞭を取り、2014年から流通経済大学教授、東京海洋大学名誉教授に就任した。都市物流計画として、物流施設の配置計画と再開発計画の方法論を研究するかたわら、国土交通省 社会資本整備審議会臨時委員、国土交通省 交通政策審議会臨時委員、オリンピック・パラリンピック準備局 交通輸送技術検討会委員なども務める。