

今、知っておきたい物流topics



2025.03 丸協にゆーす

「九州エリアの配送は九州物流センターから」はもう古い？ 荷主の輸送見直し最前線

全国に顧客を持つ荷主の多くが、その荷主の「本拠地」から離れた遠隔エリアに、在庫を持つ物流センターを設置しています。顧客への配送の足を短くして、そのエリアでの商品供給を確実なものにすることが狙いです。

しかし、今、こうした遠隔拠点に在庫を補充する幹線便の確保が困難になっています。2024年問題を機に、長距離便の運行から撤退する事業者が増えていること、逆方向の帰り荷を確保できないルートが多いことが原因です。さらに、その在庫拠点の配送エリアが広い場合は、拠点から遠隔顧客への配送便の確保も、同様の理由で難しくなっています。

こうした事態に対応するために、荷主が共同で行った実証実験があります。ここでは「九州エリアの配送はすべて九州在庫拠点から行う」というこれまでの常識を覆して、南九州エリアには本拠地から直行のルートで納品するというチャレンジが行われました。

◆トラック+フェリーで南九州へ直送する

実験に取り組んだ荷主は、小林製菓、ユニリーバジャパン等の日用雑貨品メーカーと、卸のパルタクです。メーカーの九州在庫拠点は人口の多い福岡エリアにあります。本州からの在庫補充便の確保困難に加え、ここから鹿児島や宮崎といった南九州エリアへの顧客配送は、ゆうに200kmを超えます。最寄り拠点ではあっても、南九州は配送困難地域となる恐れがあるわけです。

そこで、本州から南九州への直送便を仕立て、ここに南九州顧客向けの商品を混載する共同配送を計画しました。直送便の往路は宮崎の農業協同組合の農産物を東京へ運び、復路で首都圏、関西から日用雑貨メーカーの商品を積んでフェリーで宮崎港に入れ、宮崎県えびの市の拠点で仕分けをして、宮崎・鹿児島の顧客に届けます。

福岡エリアを経由せず直送化することで、確保が難しい「本州→福岡便」「福岡→南九州便」を利用せずに配送できるようになります。片荷になりやすいこれらの便の利用が減ることは、九州エリア全体の輸送量の偏りを正すという効果も持ちます。

◆第2弾は新潟直行便にトライ

実証実験チームは新年度は首都圏→新潟ルートに着目しています。多くのメーカーが新潟エリアへの配送は首都圏在庫拠点から行いますが、関西以西で製造するものについては直送したほうが総輸送距離は短く、片荷になりやすい首都圏→新潟便の利用も減らすことができます。関西→新潟便は一社では満載にならないので、共同配送の取り組みが活きてくるわけです。

これまで、配送担当エリアを単純に県別で各拠点到割り当てていたメーカーの配送ネットワークのあり方が、2024年問題を機に、より合理的なものに変わろうとする動きは注目されます。

「農産物と加工食品・日用品等の共同物流」実証実験参加企業

荷主	宮崎県経済農業協同組合連合会 小林製菓株式会社、ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社
卸売	株式会社PALTAC
物流事業者	宮崎配送株式会社、宮崎カーフェリー株式会社、八代丸善運輸株式会社（丸善グループ）

流通経済研究所のプレスリリースより



MRT宮崎放送 ニュース紹介ページより (2025/1/24)