

建物内共同配送の実施方法と課題

Methods and Problems for Private Firms to Cooperate
in the Joint Collection and Distribution of Company Freight

中央大学 鹿島 茂
Chuo Univ. Shigeru KASHIMA

大成建設 芦田 昇
Taisei Constr. Noboru ASHIDA

1. はじめに

近年の高層ビルの出現は、貨物車による集配送、特に配送と新たな状況を作り出したと言える。

1 箇所に集中する貨物車の台数が増加した事

1 回の集配送に必要となる時間が増加した事

前者は、高層ビル側にこれまで比較的軽視されてきた貨物車用の駐車スペースや荷役スペースに対する認識を改めさせ、後者は、輸送業者に集配送の共同化を考えさせる切っ掛けとなっている。

ここでは、以上の状況下で高層ビルの貨物の集配送に生じている変化を見ていくことにする。

2. 高層ビルの共同化

高層ビルでは、前述の状況に対応して2つの変化が見られる。

1つは、高層ビルに入居している様々な荷主の元へ個々の輸送業者がそれぞれ貨物を集配送しに来たのでは、ビル周辺に貨物車が多数、常時駐車（一般には違法駐車）して周辺に迷惑をかけたり、ビル内の駐車場が集配送のための貨物車で一杯になってしまうことになる。これに対応するため高層ビルに入居している企業が共同でビル内の貨物を取扱うための企業を設定し、この企業を通して輸送業者との貨物の受け渡しを行う。輸送業者が配送してきた貨物は全てこの企業が一括して受け取り、この後個々の企業へ配送を行う。集荷の場合には、この逆になる。荷主による共同化が行われるのである。

第2の変化は、輸送業者に生じているものである。高層ビルに入居している個々の企業へ輸送業者が1個の貨物を配送（又は集荷）すると、輸送業者は、

このために貨物車をどこかに駐車し遠く離れた配送先までビル内を長い時間移動しなくてはならない。この間、貨物車を路上に駐車しているのであれば、駐車違反で取り締まれる危険に晒されるし、ビル内の駐車場に入れられるのであれば、高い駐車料金を支払わなくてはならず、とても1個の貨物の配送料金では、こうした高層ビル内の配送に掛かる費用を賄うことはできないことになる。これに対応するため輸送業者の共同化が行われる。個々の輸送業者が同一の高層ビルに入居している企業へ集配送する貨物を一括して共同で集配送するというものである。輸送業者による共同化である。

この様に高層ビルの出現は、これまで路上駐車等の形で外部化させ、集配活動が支払わずに済ませていた費用の一部を内部化させることにより、費用構造の変化を生み、従来実現が難しいとされていた共同集配送を、荷主、輸送業者の双方に自発的に行わせることになった。

3. 荷主の共同化

入居企業が共同で貨物の受け渡しを行っている高層ビルは比較的例子が多い。ここではこれらのうち比較的早くから共同化を行った大阪マーチャンダイス・マート（通称OMMビル）についてみる。

OMMビルは、地上22階、地下4階、延床面積約13万㎡、敷地面積約2万㎡の高層ビルであり、主に衣料関係の卸売業者が入居している。このビルでは現在OMM卸売連盟加盟の144社が共同で共同配送を行う事業体を作り、ビル内の店舗に搬出入される貨物車のうち、協定輸送会社の取扱う貨物の比

ル内の配送及び集荷業務を共同で行っている。その概要を表1に示す。

表1 OMMビルの共同集配送

項 目	内 容
事業主体	入居企業の共同事業体
業 務	ビル内の配送及び集荷
取扱い量	年間160万個
荷捌き施設	箱物用 約500m ² の荷捌き スペース ハンガー物用 3バースの貨物車 駐車スペース
作業員	40人(延べ人数)

OMMビルでは共同集配送を行うために、既存施設を改良し、共同の荷捌き施設を設けている。荷捌き施設としては、地下1階にダンボール等の箱に入れられた貨物を取扱うための約500m²のスペース及び地上2階にハンガーにかけた衣服をそのまま取扱うための貨物車用の駐車スペースが3バース設けられている。

4. 輸送業者の共同化

高層ビル内の集配送を輸送業者が共同して行っている例はほとんどない。ここでは本年4月に新宿西口地区で実施された共同配送システムについて紹介する。

この共同配送システムは、新宿地区に配送を行っている陸運事業者44社が加盟している新宿陸運事業協同組合が、摩天楼スタッフと呼ぶ組織を作り、高層ビルへの納品代行業務を行うためのものである。その概要を表2に示す。

表2 摩天楼スタッフの概要

項 目	内 容
事業主体	協同組合
業 務	高層ビルの納品代行
取扱い量	目標 日5000個
サービス対象ビル	現在 8棟
従業員	現在 5人 (取扱い量が目標に達した時は各ビルに1人配置の予定)

この共同配送システムは基本的には次の様なものである。そのシステムを利用する個々の輸送業者が、サービス対象の高層ビルへ配送しなければならない貨物を、摩天楼スタッフによって配送サービス地域周辺（現在は新宿区上落合）に設けられた配送センターに持込む。配送センターでは持込まれた貨物をビル単位に仕立て、専用の配送車で各ビルの入口まで運ぶ。各ビルに到着した貨物は、そのビルに配置された縦持ち輸送専用の人によって最終の配送先まで運ばれる。このシステムの特徴は、複数の輸送業者の貨物をビル単位にまとめているだけでなく、配送センターからビルまでの輸送（横持ち輸送）とビル内の輸送（縦持ち輸送）を分離し、配送車の駐車（一般には路上駐車で原則的には違法駐車）時間を大幅に削減することを可能としていることにある。

5. 共同化の実施上の課題

高層ビルを対象とした共同集配送の課題を、前述の2例を基に整理したところ次の2点となった。

第1点目は、効率的な共同化を実現するためには、ビル内の入居企業による共同化と、貨物を取り扱う輸送業者の共同化が同時に行われることが必要であるということである。入居企業の共同化だけではビル内の集配送は共同化できるが、ビルまでの輸送は個々の輸送業者によってバラバラに行われてしまう。一方輸送業者の共同化だけでは、入居企業が共同化していない輸送業者を利用してしまう可能性も充分ある。

第2点目は、高層ビル内の貨物の集配送のための諸設備（貨物車の駐車スペース、エレベーター等）が不十分だということである。高層ビルの中には、荷捌きスペースを有する貨物車用の駐車スペースを設けていないビルや、台車で貨物の搬入を認めないビルなどが現に存在している。

6. おわりに

高層ビルでの入居企業、輸送業者両者の共同化の動きは、共同化が商習慣上難しいのではなく、集配送に伴って発生している外部不経済を内部化しない限り難しいということを示したものと考えられる。この事は共同化を考えていく上で非常に重要な点と考える。