

# 関西と九州の新拠点を連動、 宅配機能活かし往復で効率物流実現

KASEI久山FORCE PARK 開設でさらに一歩前進



## 大阪・福岡連携で さらに新たな価値

短期連載「熱血！物流改革論」で既報の通り、「3PL企業と荷主をつなぐ4PL (Force Party Logistics)」のフロンティアとして物流に新たな価値を提供している(株)加勢は、昨年、大阪市にKASEI桜島FORCE PARKと同・枚方FORCE PARKを開設するなど、4PLビジネス展開を加速している。

同社のビジネスモデルは、3PLの黒子として3PL事業者に対し、現場で磨き抜かれた専門ノウハウを提供、協力企業とのネットワークも活かし



松野辰也氏

て、間接的に荷主企業の物流ボトルネックを解決する、最適プロデュースを行うというもの。近年の物流アウトソーシングニーズの高まりを、コストパフォーマンスと品質の高さ、それを担保する「人財力」で受け止め、この「3年で売上10倍」という急成長を遂げ、業界で大きな注目を集めている。

「桜島FORCE PARKは自前の小口配送機能を活かす、通販型センターを目指し開設しました。また枚方FORCE PARKは、菓子配送ネットワークを構築すべく京都、北大阪の配送機能拠点として開設。両センターとも順調に稼働していますが…」と同社常務取締役の松野辰也氏は話す。

「現在は在庫型センターとしての運用が中心で、まだ本来意図していた通販機能を持たせるまでには至っていないのが現状。そこで、当社の中期計画ですでに予定されていた九州・福岡での新拠点開設と連動させることで、既設の大阪2センターを活性化させられないかと考えました」

図表1 KASEI久山FORCE PARKの概要

住所	福岡県糟屋郡久山町 大字山田2335番3
アクセス	九州自動車道「福岡」IC 約4.8km
敷地面積	16,156.32㎡ (4,887.29坪)
構造規模	S造3階建
竣工	2015年1月
延床面積	26,667.42㎡ (8,066.89坪)
1F面積(加勢使用分)	
倉庫	7,273.61㎡ (2,200.27坪)
パース	912.57㎡ (276.05坪)
事務所	297.69㎡ (90.05坪)
合計	8,483.87㎡ (2,566.37坪)

### 【設備等】

有効高	(梁下)5.5m(一部6.5m)
床荷重	1.5t/㎡
床タイプ	高床式
柱スパン	11.0m×10.0m
パース	10台
駐車場	乗用車117台,トラック7台

その福岡の新拠点が、この3月1日稼働予定の「KASEI久山FORCE PARK」である。新センターは図表1のような高品質施設となる、プロロジスパーク久山の1階に入居する。

## 関西向け通販宅配で 往路荷物獲得

「メーカーも物流・輸送事業者も数年前まで、国内の各主要都市に拠点を配置していました。しかしその後、拠点集約の流れができ、現在では東西2拠点くらいの体制にしているところが多いようです」と松野氏は指摘する。



倉庫スペース



パースから庫内を望む



事務所入口



事務所

その背景には、高速道路網など物流インフラの整備がある。東西の2拠点があれば、輸送業者は日本全国各地へ、翌日に届けることがほぼ可能になったという前提条件が生まれたからである。

「しかし現在、その輸送機能に問題が出てきているのです」

こう松野氏が指摘する問題とは、①乗務員の不足、②各拠点間の車両流動台数のアンバランス、③運行管理上のコンプライアンス、など。いずれも1日で往復できない遠隔地輸送においてとくに課題となるもので、東西2拠点体制では避けることが難しい。コンプライアンスにはこの長時間労働が響いてくる。

このため、長距離輸送サービスは大手業者により継続はできるものの、荷主は荷物の選別や値上げなど、厳しい条件を飲まざるをえない環境になっているというのだ。また東西2拠点では各地の近隣に在庫がないため、輸送途上での破損、遅延などが起きた場合、すぐにリカバリーができず、販売機会ロスにつながる可能性も無視できない。

「そこで当社は、西日本で大阪にしか物流拠点をもたないメーカーな

どに対し、九州の物流拠点として久山FORCEPARKの活用をご提案することにしました。そしてもう1つは」と松野氏は続ける。

「関西から九州への荷物が定期的に入るようになったとき一番問題になるのが、九州から関西への復路便の荷物が必要なこと(そうでなければ帰りは非効率な空荷輸送となってしまふ)。この往路荷物を集めるのに、関西の桜島FORCE PARKの機能が活用できることです」

同社は関西、とくに大阪、神戸を網羅する小口配送ネットワークを持っている。これを駆使して、九州に拠点をもつ通販業者から、関西向けの宅配貨物を往路荷物として受託しようというわけだ。

関西限定の局所的サービスとなる



増尾和記氏

が、「大手宅配業者に勝る付加価値サービスを提供できるはず」と松野氏は強調する。九州エリアの荷物をいったん久山に集め、復路便に載せて翌朝までに桜島に到着。仕分けて小口ネットワークに乗せ、宅配を行う。

逆にこれらの便で、九州エリア向けの荷物を集荷して桜島に集め、久山に翌朝までに届け、九州の小口ネットワークに乗せることも可能となる。

「一見は簡単に思えるかもしれませんが、センター機能、輸送機能、システム機能を連動させ、トータルソリューションとして提供している業者は多くないはず。当社はその中に参入して必ず実現させ、このサービスで先駆者になりたい」と松野氏。

また新センターの現場運営を担当する増尾和記氏は、「これまで加勢は大手3PLとの業務請負＝4PLに主軸を置いてきましたが、今後のセンター事業としては、蓄積ノウハウを集結し、センター開発・設計・運営(庫内・配送)と、アセットを持つリスクを乗り越え、アセットの強みを活かした〈フルアウトソース〉の物流を構築して行きたい。これにより、物流会社の運用ルールに合わせるのではなく、加勢が中心となって運用ルールを荷主と協議し、決めていくことが可能になると思います」と展望している。

今後の展開が期待される、楽しみな動きだ。