



仙石恵一先生
Keion 物流改善研究所所長

引取り 物流 再考

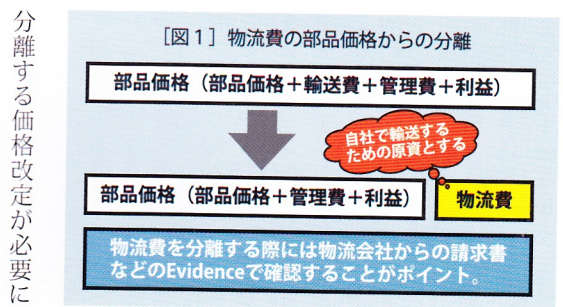
しくみと姿勢で
流れを変える

真の調達物流を確立することはその会社が自らサプライチェーンをコントロールすることにつながります。物流改善としても高次元のレベルに達すると言っても過言ではないでしょう。自社がサプライヤーまで「トラックを仕立てて部品等を取りに行く」と、次のような変化が起こることになります。

1 トラック積載率の向上です。サプライヤーが個別に配車し、サプライヤーから自社までの輸送にとどまっていたものが、自社がトラックを配車して複数のサプライヤーを巡回して荷を集めに回ります。その結果としてトラックの積載率が向上することになります。

やらない理由、やる決意

2 必要なものだけの調達へのシフトです。サプライヤーまかせの輸送ではトラック積載率を考慮し、今不要なものまでまとめて調達せざるを得ない状況があったと思われるかもしれません。しかし、複数サプライヤーの荷を集荷することになればその心配もなくなります。つまり顧客側で「必要な分だけ」集荷すればよいことになり、サプライチェーン同期化という進化につながるのです。



3 トラック台数の減少です。トラックの積載率の向上はトラック台数減少という効果をもたらします。結果的にCO2排出量の削減という環境改善にも寄与することになります。

このように非常に大きなメリットのある引き取り化は、やらない理由はないと思われるかもしれません。しかし日本の商習慣の関係上「お届け方式」に慣れてしまった現状において、自らの責任で引き取り化を実現するには大きな壁を打ち破らなければなりません。筆者もこの過程で大変苦労した記憶があります。そこでこの引き取り化実現に向けて実行すべきポイントについて解説していきます。

第一に実行すべきポイントはサプライヤーとの契約形態の変更です。今まで部品費の中に含まれていた、物流費を分離する価格改定が必要になります。新製品を購入する際には、あらかじめ物流費を含まない価格で契約します。部品費の中の物流費はトラックボックスになっており、サプライヤーにとつての儲け代になっている可能性があります。従って部品費から切り離す物流費の査定は入念に行う必要があるのです。実はこの作業が最も苦労する点だと言えるでしょう。

第二に輸送情報システムの確立です。自社で配車を行うことになりましたが、どこで何をいくつ積むのかを明確に指示する必要があります。そこで部品発注システムと同期化した輸送情報システムを作る

ことがポイントになります。第三に輸送会社との契約です。従来サプライヤーが運んでいた際の輸送会社から、自社独自の輸送会社へと契約を変更する必要があります。ここで従来の輸送会社は仕事を失うことにつながるため、しばらくの間は従来の輸送会社を使い続けることも考える必要があります。その際には自社で契約する「幹事会社」の下に従来の輸送会社をつける形態にすることが考えられます。もちろん、その輸送会社が品質的にもコスト的にも、またマネジメント力も優れているのであれば幹事会社になつてもらうという選択肢もあるでしょう。

第四に容器・包装体系の変更です。この点は結構見落としがちなのですが、複数サプライヤーの荷を混載すると、容器同士が重ならないことに気づきます。これはサプライヤーごとに容器・包装体系が異なることに起因するのですが、この解消なくしてトラック積載率向上は望めません。そこで一定の投資を覚悟の上で、容器・包装体系を統一します。投資と言いつつ入り込みしがちですが、積載率向上に

【図2】 容器体系の統一

調達部品の容器がサプライヤー間でばらばらだと積み重ねができず、トラック積載効率が向上しない。

主な改善視点

- ① 容器底面寸法の統一 (奥行き寸法、間口寸法)
- ② 積み重ね方式の統一 (皿タイプ、ネスティングタイプ)
- ③ プラスチックボックス積みつけ時のピンホールの廃止
- ④ 折り畳み、ネスティング仕様
- ⑤ 標準使用トラック荷台の輪切りでの寸法設定

一時的な出費は発生するものの、容器投資は輸送費削減効果で早期回収が可能のため積極的に取り組むべき。

よる輸送費削減で、短期間での回収が可能となりますので、ぜひ実行すべきアイテムだと思います。

いかがでしょうか。真の調達物流を導入するためには、ちよつと歯ごたえのある準備が必要であることがご理解いただけたのではないのでしょうか。これらを実行するとともに、日々の改善を進めていくことでサプライチェーンが大きく進化していくことに気がかれます。サプライチェーン進化のためには、最下流工程II購買する側がイニシアチブをとって、改善していくことが最も望ましい形であると言えるのです。