

総合物流施策大綱に関する有識者検討会



2017年3月31日
味の素物流株式会社

取締役常務執行役員 坂本 隆志

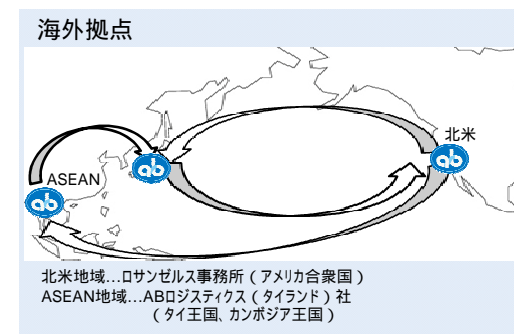
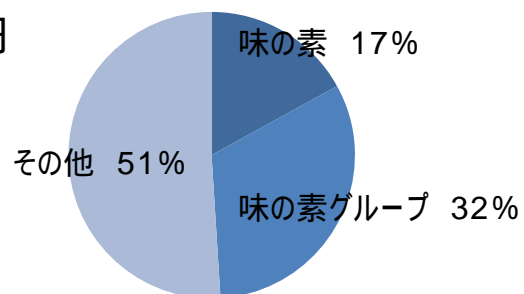
社名 味の素物流株式会社 AJINOMOTO LOGISTICS CORPORATION

本社 〒104-0033 東京都中央区新川一丁目17番24号
TEL.03-5542-3636 (代表)

設立 1952年10月2日

資本金 1,930百万円

売上高 約650億円
(2016年度)



従業員数 約550名 (2016年2月) グループ合計 約2,250名


車両台数 約500台 (関係会社を含む)

～ 社会的背景 ～

- 1 . 人口減少、少子高齢化
- 2 . 車両設備の重装備化
- 3 . 長時間労働の抑止
- 4 . 免許制度の変更

～ 食品物流に対する要請 ～

- 1 . 安定的な供給体制の構築
- 2 . 高度化、多様化、複雑化
- 3 . 長時間待機、付帯作業
- 4 . リードタイムの短縮



低効率による収益悪化と賃金の圧迫、労働環境の悪化



危機的なドライバー不足、なかでも長距離ドライバー

～ 味の素物流の取り組み ～

以下に述べる取り組み等により、現状の物流事業におかれている状況を少しでも改善し
CO2削減等の環境負荷低減を含め、社会的ニーズに応えていく

F-LINE (Food Logistics Intelligent Network)

味の素株式会社/カゴメ株式会社/日清オイリオグループ株式会社/日清フーズ株式会社/ハウス食品グループ本社株式会社/株式会社Mizkan

【基本理念】

「競争は商品で、物流は共同で」により、より効率的で安定した物流力の確保と
食品業界全体の物流インフラの社会的・経済的合理性を追求する。

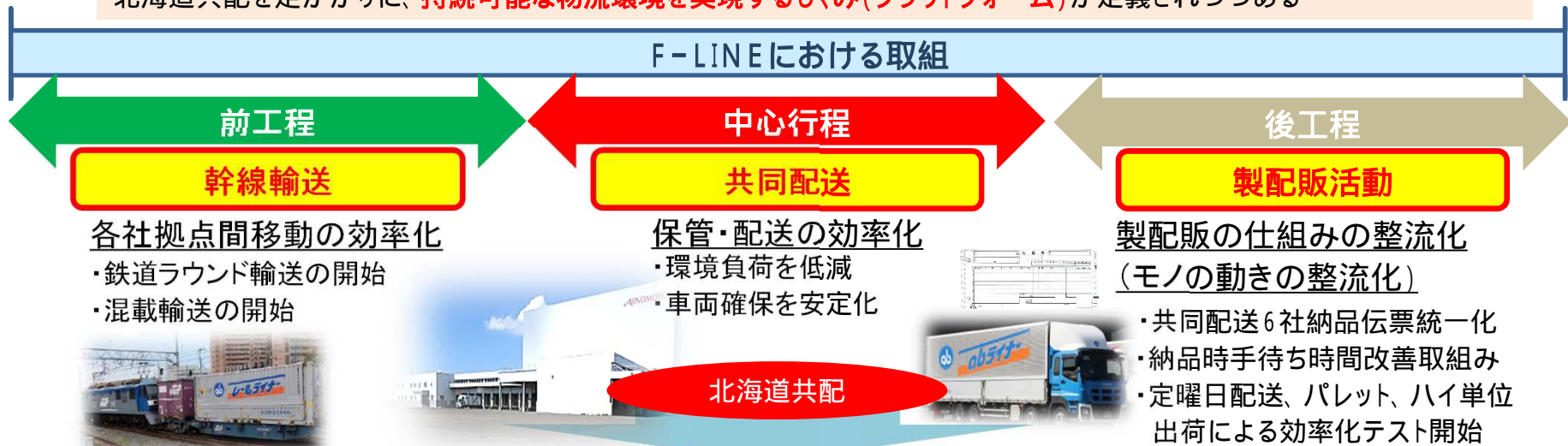
【目的】

- (1) 国民の生活に不可欠な食品の供給を安定させる
- (2) 食品業界横断での全体最適の発展・サステナビリティを実現する
- (3) 食品業界の物流諸課題を解決し、サプライチェーンの最適化を実現する
- (4) 社会環境への貢献を通じ、参加企業価値を向上させる
- (5) 食品物流業界No.1の生産性、効率性を追求し、シナジー効果を創出する

「基本理念、目的を共有する多くの食品企業が参画できる」として、F-LINEへの参加企業の将来的な拡張も想定している

2015年 2月 2日	「国内食品メーカー6社“食品企業物流プラットフォーム”構築に合意」発表
2015年 11月13日	「国内食品メーカー6社、2016年4月より北海道での共同配送を開始」発表
2016年 4月 3日	食品メーカー6社北海道共同配送を段階的に稼働(在庫拠点4箇所から2箇所へ)
2016年 12月 1日	「国内食品メーカー4社、物流事業の合併会社発足に合意」発表 味の素株式会社/カゴメ株式会社/日清フーズ株式会社/ハウス食品グループ本社株式会社 各社の物流企画立案機能の統合による食品物流の諸課題に対する取り組みの迅速な意思決定と物流資産の共有による一層の物流体制の効率化を目指すため合併会社の発足に合意
2017年 3月 1日	F-LINE株式会社 設立(北海道エース物流を母体とする) 出資4社が株式を均等取得
2017年 4月 3日	九州F-LINE株式会社 設立(予定)(九州エース物流を母体とする) F-LINE(株)の子会社 F-LINE(株)、九州F-LINE(株)は、物流の企画立案機能を有して、倉庫実務や配送業務を通して、諸課題への対応を行う * 保管業務は札幌営業所、福岡営業所のみ 食品メーカー4社は2019年の物流子会社の統合も視野に入れた全国展開の検討を開始

北海道共配を足がかりに、**持続可能な物流環境を実現するしくみ(プラットフォーム)**が定義されつつある



モノの動きの整流化をサプライチェーンおよび食品業界全体に波及させる

〈産業界全体〉

■ 業界団体

- ・「製・配」 日本加工食品卸協会(日食協)
<物流問題研究会>
- ・「製・配・販」 製・配・販連携協議会
- 行政
- ・国土交通省、経済産業省

卸店

■ 大手卸7社との連携

(旭食品(株)/伊藤忠食品(株)/加藤産業(株)/国分グループ本社(株)/(株)日本アクセス/三井食品(株)/三菱食品(株))

食品メーカー

食品メーカー8社 SBM会議(食品物流未来推進会議)
味の素株式会社/カゴメ株式会社/キッコーマン食品株式会社/キューピー株式会社/日清オイリオグループ株式会社/日清フーズ株式会社/ハウス食品グループ本社株式会社/株式会社Mizkan

〈 持続可能な物流環境の構築 〉

課題解決を得意先ごとの個別対策とせず、得意先、業界団体、行政への働きかけを実践することで「食品業界の標準化」を目指していく

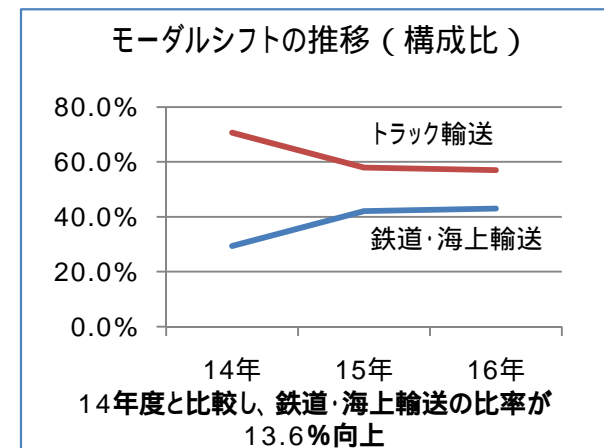
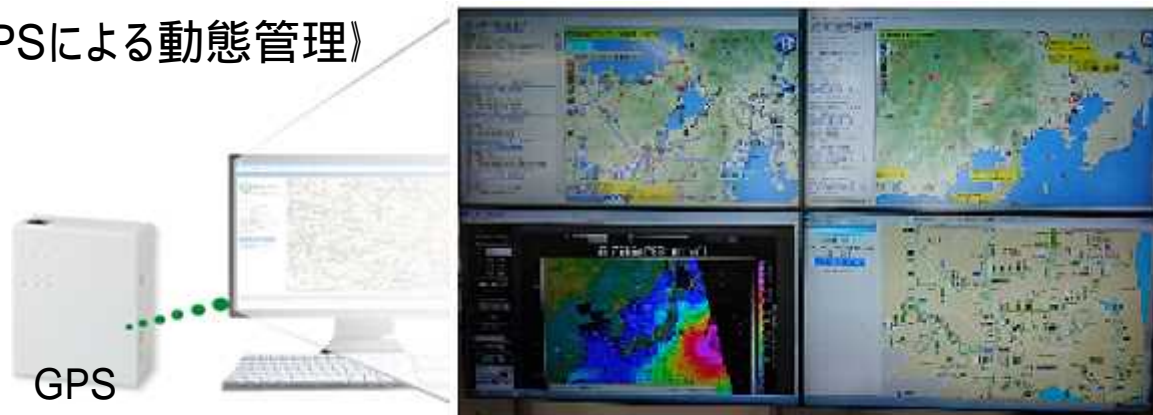
31FTコンテナを私有化し、関東から関西間で往復運行を2016年3月より開始。



関西と九州でJRコンテナの集配業務を一部自車化。2016年3月より開始。



《GPSによる動態管理》



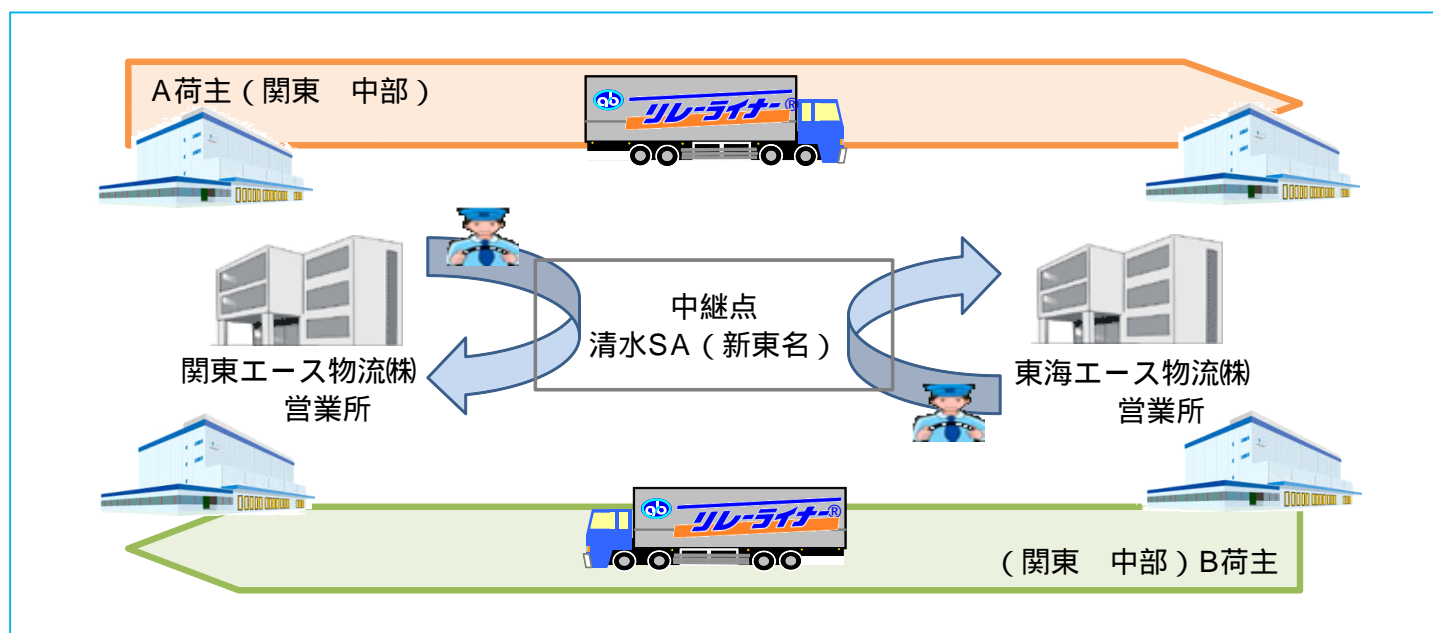
2 拠点間の中間地点でトレーラシャーシ (13.9M) を差し替え、空車率ゼロでその日のうちにそれぞれの出発地点に戻る運行「リレーライナー」を導入。



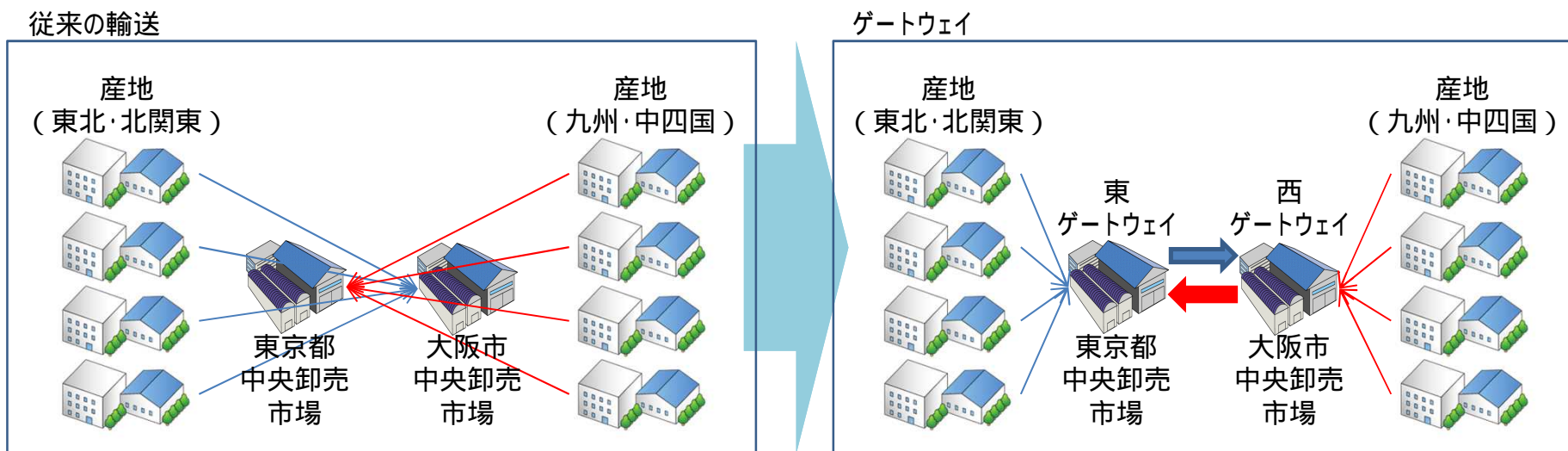
- ・2015年8月
久喜(営) 三重(営)間で
運行開始
- ・2017年3月
尾島(営) 鈴鹿(営)間で
運行開始

中継点 (S A) において他社の車両に貨物を積み替えることなく乗務員のみが交代して行う輸送。

長距離の乗務員不足に対応するため、中継点 (S A) で乗務員を交代し発地に戻ることで日帰り運行が可能となり乗務員の労務負担を軽減させる。



各産地から卸売市場まで其々が車両手配を行っていたが、東西にゲートウェイを設置し青果物の幹線輸送を集約することで、積載率向上・CO2排出量削減のほか東西のゲートウェイ間を往復運行することで空車回送や待機時間などの労働環境の改善を図る。



2017年4月 物流総合効率化法の総合効率化計画認定を申請予定

・物流効率化推進

- 1 . パレット化の推進
- 2 . 中・長距離輸送における多温度帯ネットワークの構築

・モーダルシフト推進

< インフラ整備（提言） >

- 1 . 鉄道：鉄道輸送ダイヤの増便、貨物駅の拡充
- 2 . 海上：内航航路の新設、寄港便数の増便

・中継輸送の拡充

< インフラ整備（提言） >

- 1 . 高速道路：上下共用サービスエリアの拡大

< 規制緩和（提言） >

- 1 . 最高速度（高速道路）、積載重量の緩和
- 2 . 特殊車両通行許可制度の簡素化
（車両制限令・道路交通法・保安基準）