

荷主連携による物流高度化ガイドライン

～わが国の持続可能な物流に向けて～

2016年9月7日

経済産業省

商務流通保安グループ物流企画室

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

誰もが想定できない社会の到来

■ 背景認識

- 物流人材/人手不足
- 地球環境問題への対応（CO2削減）
- 貨物輸送の少量多頻度化などを背景に、物流コストの上昇圧力が増大する

我が国のサプライチェーンが中長期的に持続可能な形で発展するよう、物流を取り巻く環境の改善を図っていくことが重要である。

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

物流も従来の取組みでなく、「連携」がキー

■ 対策としては

- 物流事業者における人材/人手確保、効率化などの取組だけでなく、
- 荷主企業も、物流効率化、平準化、物流慣行の改善に取り組むこと、
- それも物流部門単独では無く、自社の他部門と連携したり、発荷主同士が連携したり、発荷主と着荷主が連携して取り組むこと

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

難易度が高い「荷主連携」を中心にガイド

- 『荷主連携による物流高度化ガイドライン』を策定し、荷主の側からできる物流高度化の具体的手法、事例を提示することにより、荷主側の連携取組を支援する。

荷主にフォーカスし、オムニバスのにとりまとめ

先行事例を保有する企業の委員からなる検討会で討議

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

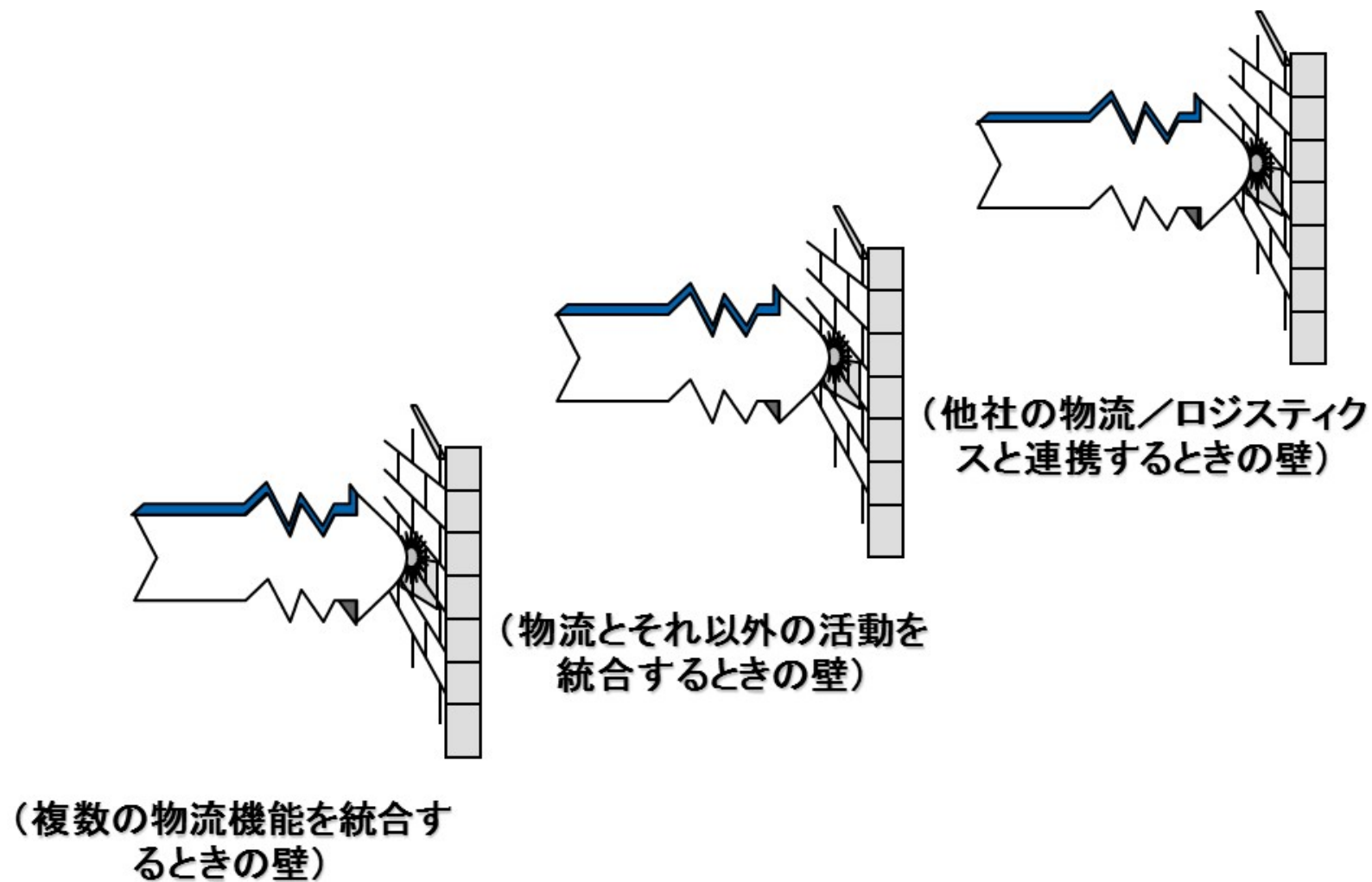
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

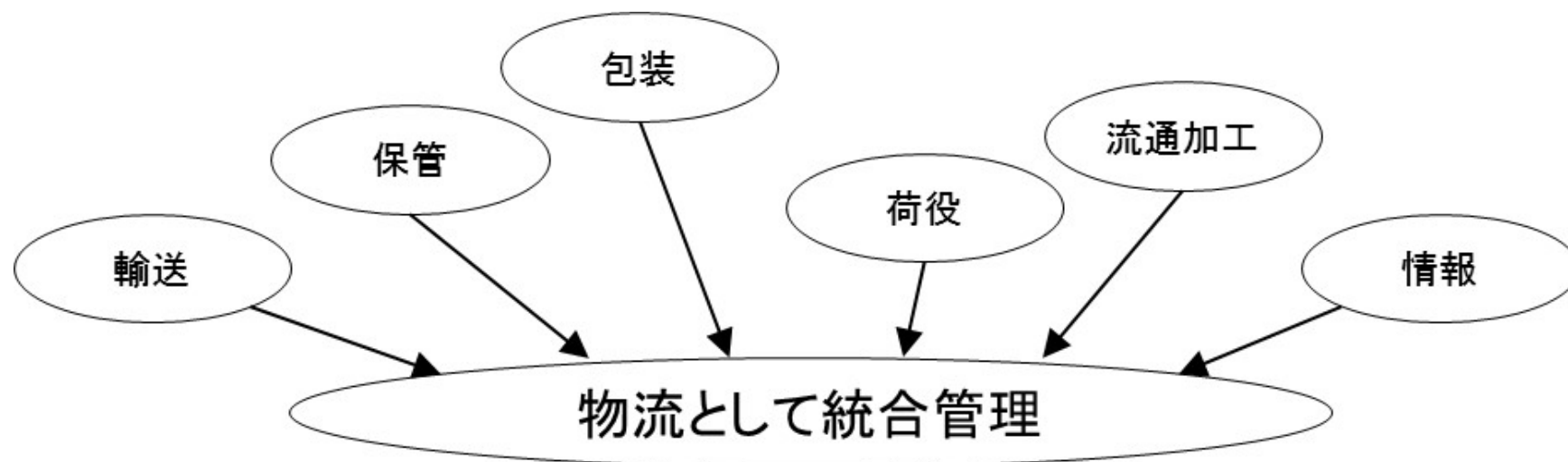
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

連携を促進する壁は大きい



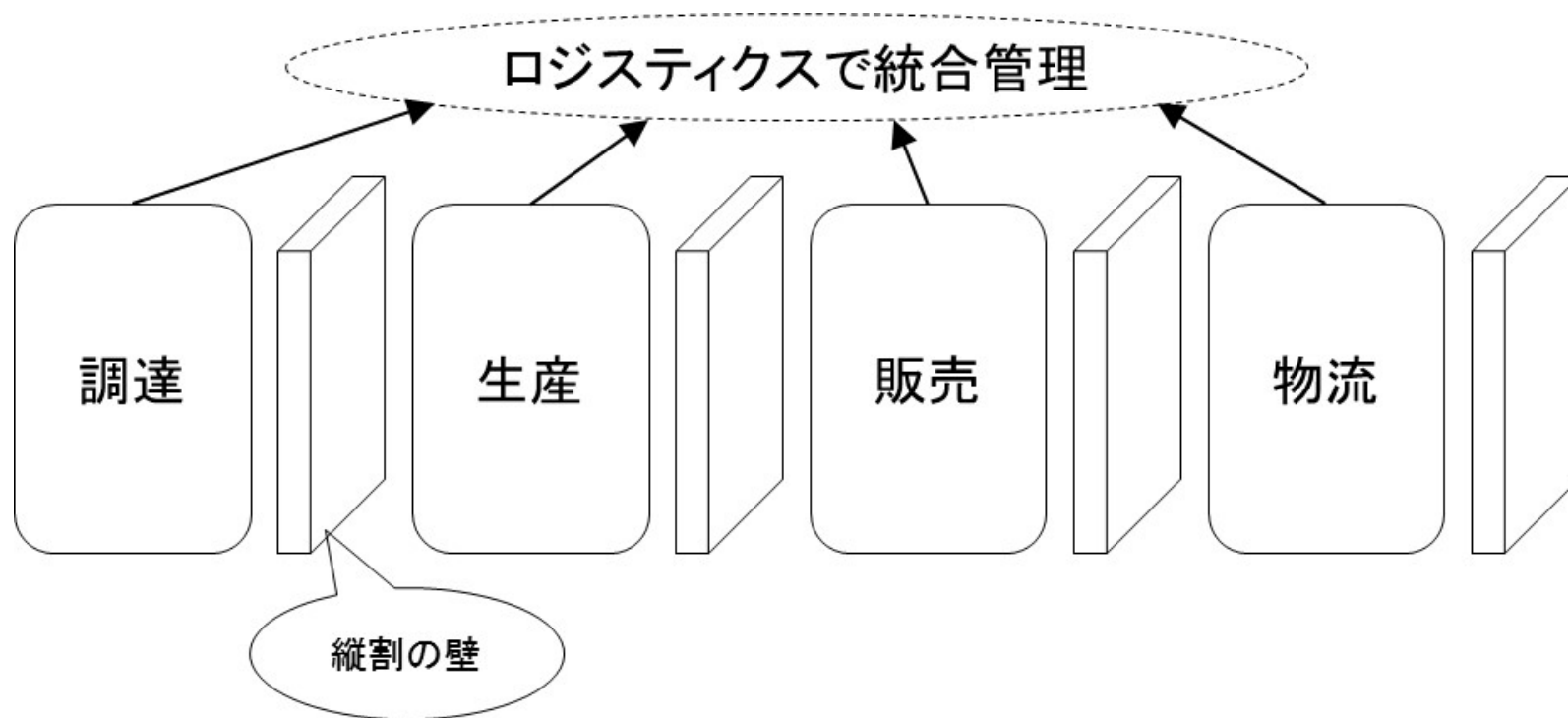
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

従来の物流の総合管理



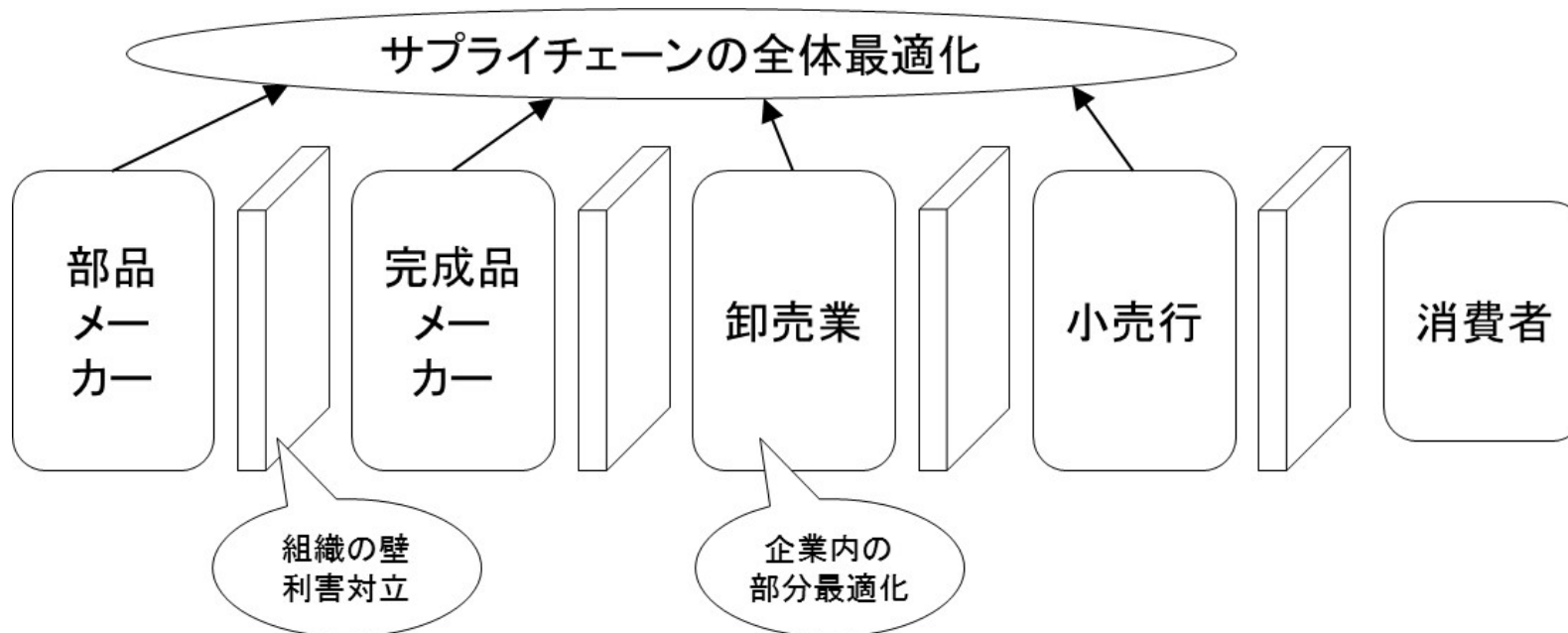
2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

ロジスティクスの観点の壁



2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

SCMの観点からの壁



2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

連携を促進するためのキーワード

- 企業との連携には「Win-Win」が重要
- 「常識(思い込み)を疑え」・「ものさしが異なる」
- 上流・下流、同業種・異業種との出会いの場
- コストや品質だけでは、乗り切れない
- 被害者である前に、加害者になっていないか？

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

3. 各論:とりあげた施策

難易度の高い施策であるが、先行事例は存在

(1) 複数の物流機能の統合

- 1) センター集約による物流ネットワークの見直し
- 2) 静脈物流への対応

(2) 物流とそれ以外の機能を統合

- 1) 商品設計や包装の見直し
- 2) VMIによる在庫削減・SCM高度化

(3) 他社の物流/ロジスティクスと連携

- 1) モーダルシフトの共同推進
- 2) 片荷に対応した共同輸送の推進
- 3) 低公害車を活用した共同輸送
- 4) 同業者との倉庫・配送の共同化
- 5) メーカーと量販店の連携による在庫・配送拠点の共同化
- 6) 取引・物流条件の見直し
- 7) 車両待機時間の是正

(4) 組織・人員の強化

1. ガイドラインの作成の背景と狙い

2. 総論：連携を促進するための方策のポイント

3. 各論：とりあげた施策

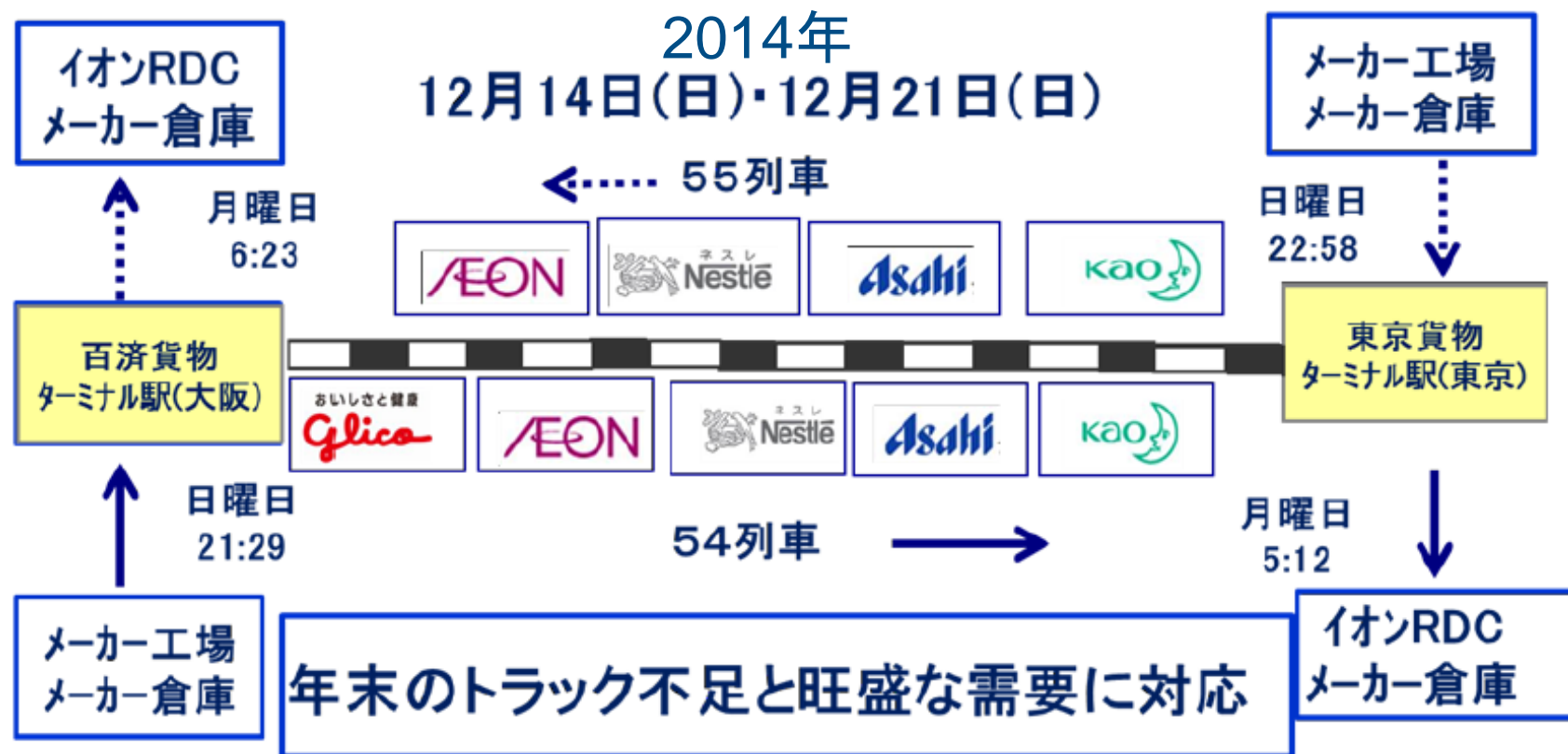
4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

モーダルシフトの共同推進

貨物マッチングの場、専用列車の運行

■ 鉄道輸送研究会(イオン)

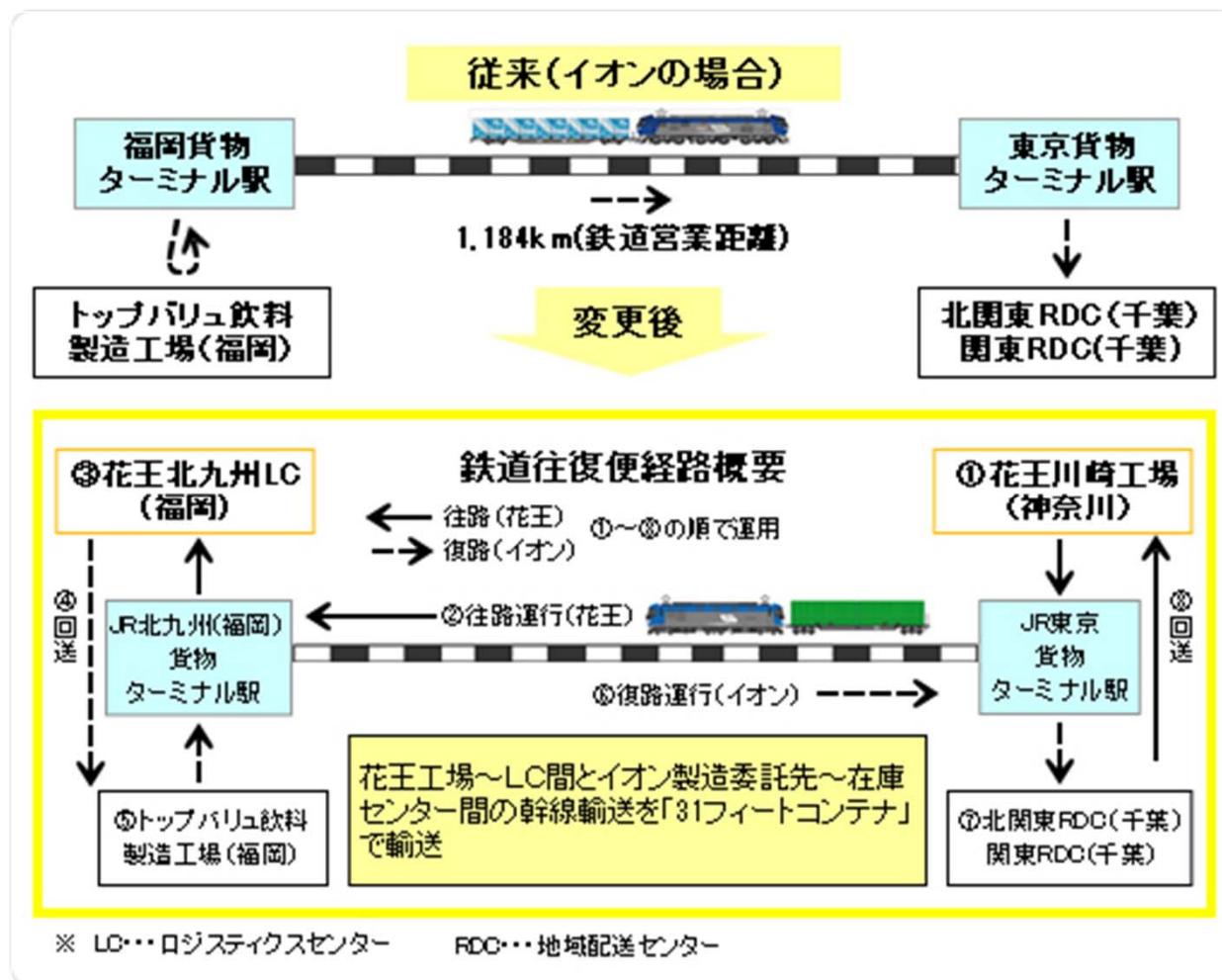


4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

荷主連携による片荷に対応した共同輸送の推進 異業種での共同化、地方部対応

■ マッチングの場

■ 鉄道ダイヤに合わせる柔軟性

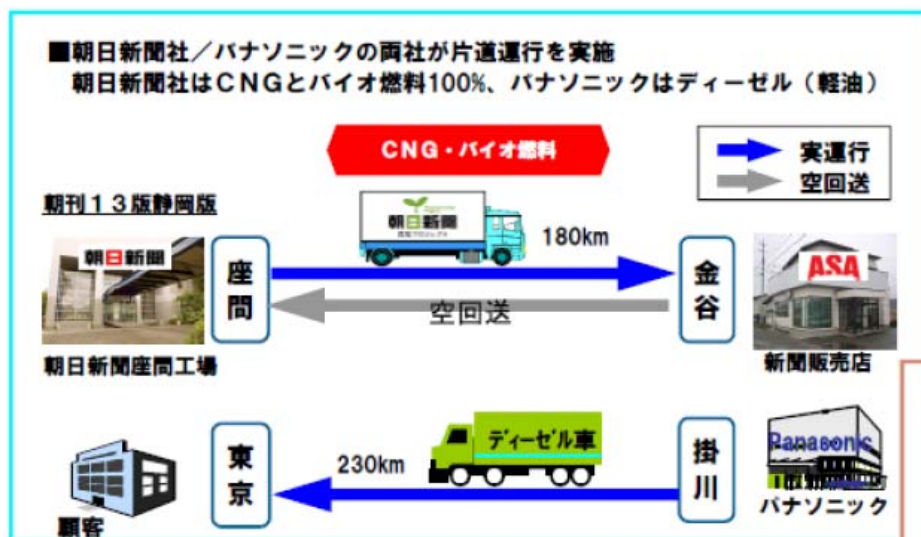


4. 各論：事例を中心とした内容の抜粋

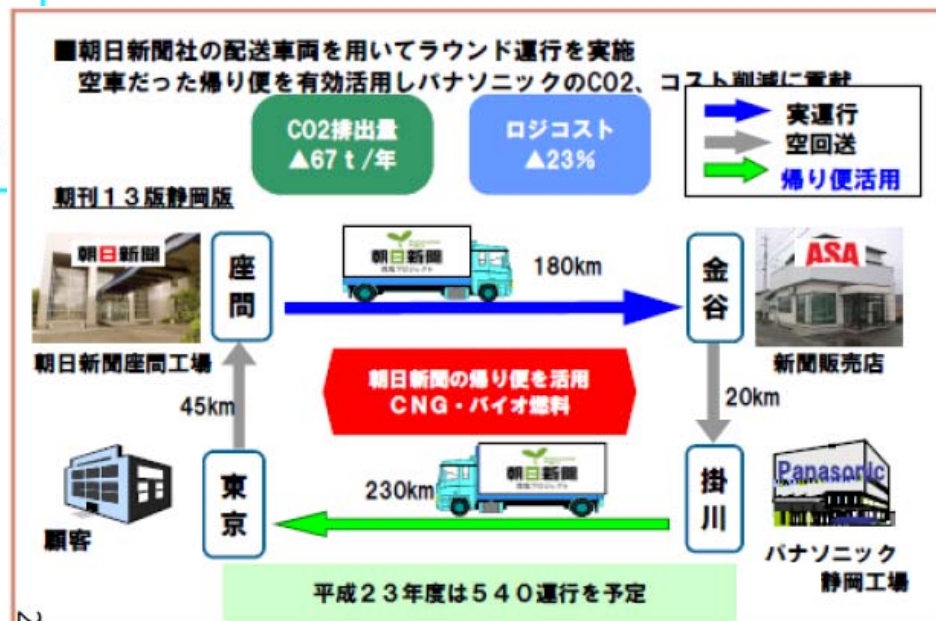
低公害車を活用した共同輸送

利用時間のズレ、課題にこまめに対応

■ きっかけはバイオ燃料



- a) 荷室サイズのギャップ
- b) 出荷時刻と新聞配送終了時刻のギャップ
- c) 要件で求められている配送車両の装備ギャップ
- d) 住宅建材の積込を既存方式とするため配送車両のギャップ
- e) 保有車両の制約による配車車格のギャップ

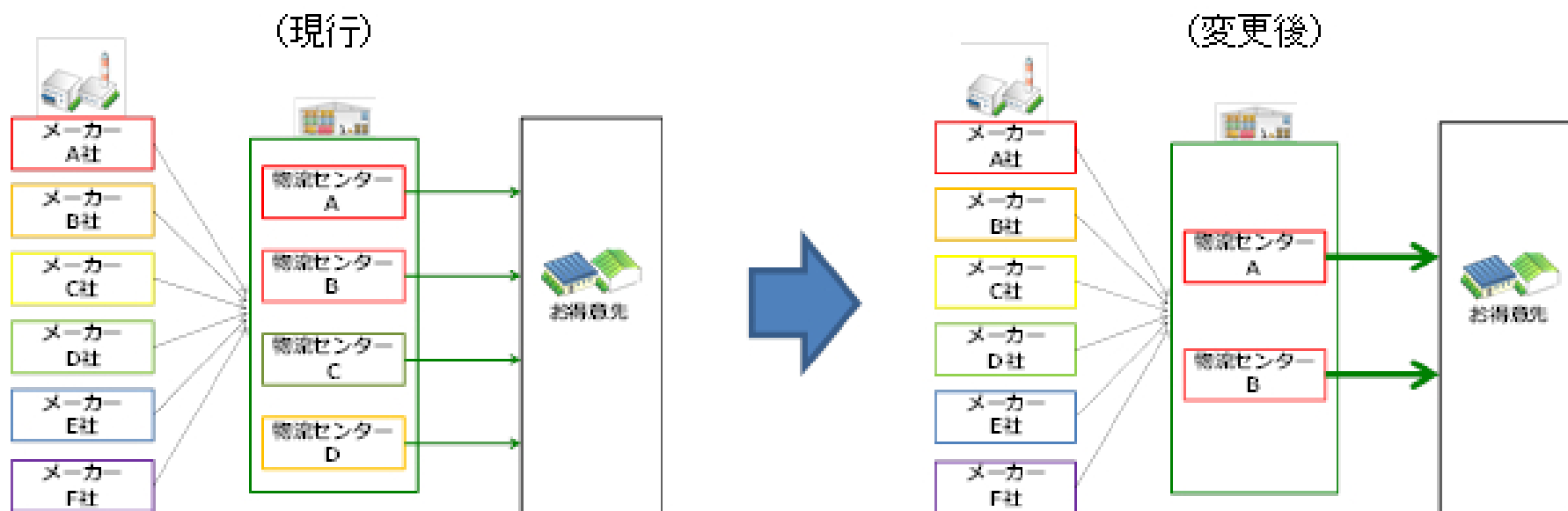


4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

取引・物流条件の見直し

6社での共同輸送実施のタイミングで見直し(1/2)

- 味の素(株)、カゴメ(株)、日清オイリオグループ(株)、日清フーズ(株)、ハウス食品グループ本社(株)、(株)Mizkanの共同化
- F-Lineという情報システムの導入⇒統一の仕組み



4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

取引・物流条件の見直し

6社での共同輸送実施のタイミングで見直し(2/2)

取引・納品条件の見直し

- ✓ 納品書の統一
- ✓ 最小受注単位を20ケース以上
- ✓ 受注時間を11時までの翌日配送
- ✓ 出荷指図の占め13時、出荷は14時半まで
- ✓ 定曜日配送
- ✓ 一貫パレチゼーション(T11使用)

4. 各論:事例を中心とした内容の抜粋

車両待機時間と付帯作業問題の是正 顧客向けにキャンペーンを展開

- 「手待ち時間がある運行」は全体の46.0%で、手待ち時間の平均は1時間45分(国交省調査より)
- 着荷主のもとで、
 - 長時間待機
 - 書面がない付帯作業の実施が発生！
- 実態を把握し、顧客向けにキャンペーンを展開し、待機時間の削減や時間指定の解除による配車の柔軟化を実現

御静聴有り難うございました。

報告書掲載先URL:

http://www.logistics.or.jp/jils_news/2016/04/