



令和4年度 国土交通大臣表彰

異業種連携による中間拠点を起点にした中継輸送等の推進

事業者（◎：代表者）

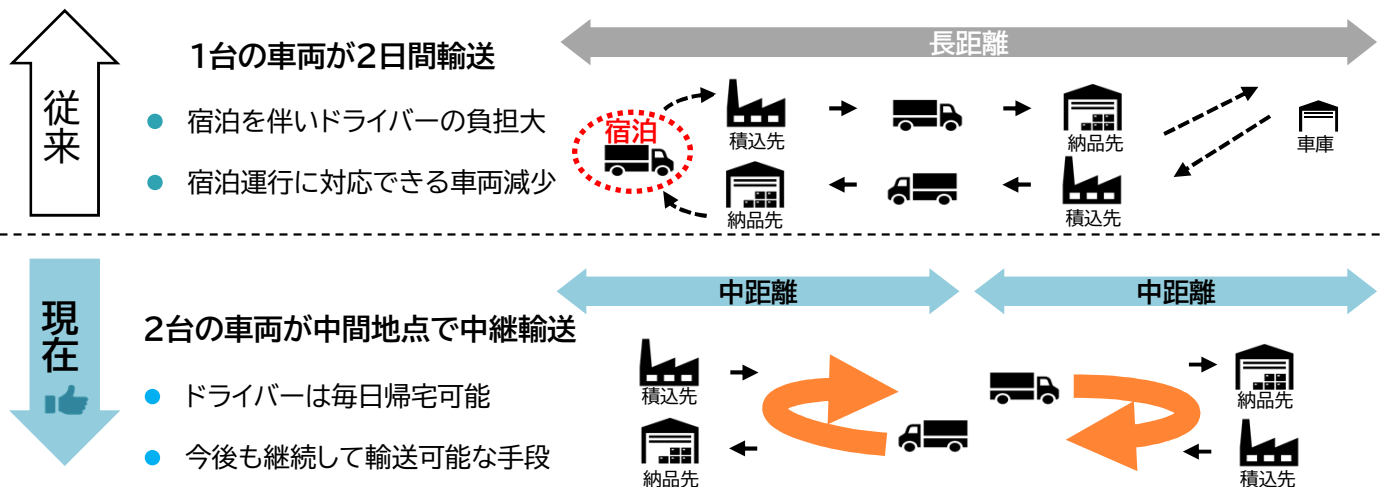
- 鈴与株式会社◎
- 富士フィルムロジスティックス株式会社
- サッポログループ物流株式会社
- 南光運輸株式会社
- MGCウッドケム株式会社
- ユニリーバ・ジャパン株式会社
- ライオン株式会社
- 株式会社PALTAC

事業概要

- 輸送の起点を区間の中間に置く事で、2024年残業時間規制・コンプライアンスに対応したうえで、空走距離を最大限短縮した中継輸送を実現。
- 統合配車センター機能と自動配車シミュレーションを活用し、“2拠点中継輸送”、“フェリー輸送と陸送の組み合わせ”、“戦略車両を投入した中継輸送”をそれぞれ実施し、高実車率の往復運行と使用車両台数削減によりCO₂排出量を削減した。

本取組のポイント

- 発荷主・着荷主・物流会社の3者による協力
-納入時間の調整、リードタイム変更、予約システム導入、使用車型変更
- 自動配車システムによる配車組み合わせシミュレーション
- 中間地点を起点にした中継輸送により、乗務員の労働環境改善を実現



- ◎ CO₂排出削減量 299.3 t-CO₂/年
- ◎ CO₂排出削減率 30.8%
- ◎ 高実車率の実現 73.1% ⇒ 92.1%
- ◎ 車両台数の削減 759台/年

A. 静岡⇄東北

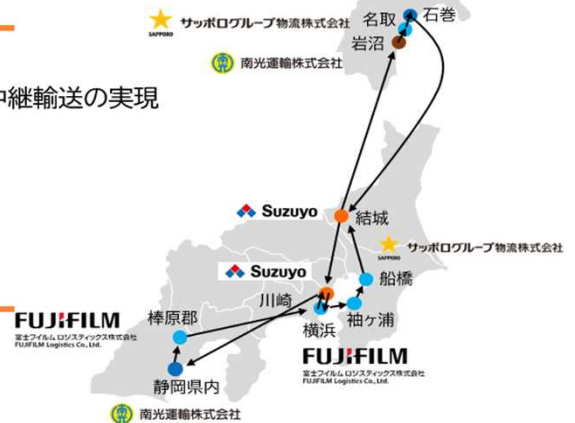
2拠点中継輸送による長距離運行

車両の動き：茨城結城と川崎を起点として宮城⇄茨城結城⇄川崎⇄静岡

ポイント

- 南光運輸
 - ➔ 物流会社同士によるトレーラーシャーシのスイッチによる中継輸送の実現
- 富士フィルムロジスティックス
 - ➔ 午前積込⇄午後納品の当日運行へのリードタイム変更
 - ➔ 輸送ロットの大型化
- サッポログループ物流
 - ➔ 需給計画システム「SCPlanning」による物量の平準化

*実車率の向上 71.2%⇒**89.5%**



B. 関東⇄関西(九州)間

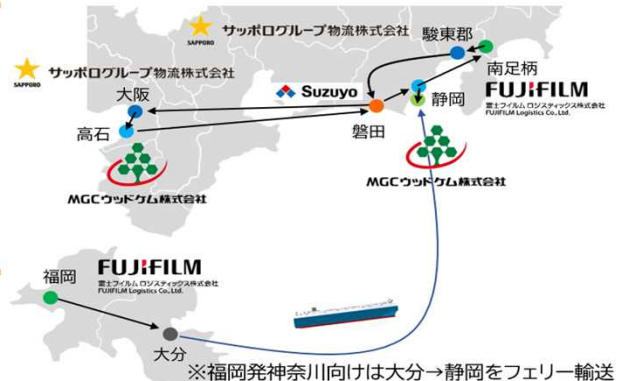
フェリー輸送と陸送の組み合わせた中継輸送

車両の動き：磐田を起点として大阪⇄磐田⇄神奈川(静岡→神奈川は清水港揚げのフェリードレージ※)

ポイント

- 富士フィルムロジスティックス
 - ➔ フェリー輸送へのモーダルシフト
 - ➔ 輸送ロットの大型化
- サッポログループ物流
 - ➔ 輸送ロットの大型化
- MGCウッドケム
 - ➔ 早期の貨物情報発信による手配効率化

*実車率の向上 73.2%⇒**95.3%**



※福岡発神奈川向けは大分→静岡をフェリー輸送

C. 関東⇄関西間

低床トレーラーによる往復中継輸送

車両の動き：磐田を起点として大阪⇄磐田⇄神奈川

ポイント

- PALTAC
 - ➔ 発注ロットの平準化、発注曜日の定期化
 - ➔ 納品時間帯変更
- ユニリーバ・ジャパン
 - ➔ 受注～納品 リードタイム中1日の活用
 - ➔ メニュープライシング活用
- ライオン
 - ➔ 最大積載シミュレーション実施
 - ➔ 予約システム導入

*実車率の向上 78.3%⇒**98.3%**





令和4年度 物流DX・標準化表彰

複数の中継拠点を用いたリレー輸送ネットワークの構築

事業者（◎：代表者）

- 株式会社キューソー流通システム◎
- 株式会社エスワイプロモーション
- キューソーティス株式会社
- 株式会社ヨシダ商事運輸
- 株式会社キューソーエルプラン

事業概要

- 中、小ロットの拠点間輸送における課題の解決を目的とした物流システム。
- JR新幹線をモデルとしたN R N（全国リレー輸送ネットワーク）九州・関東間長距離輸送。
（駅→物流拠点、乗客→貨物、時刻表→運行表）
- 輸送方法は「フェリー輸送、ドライバー交替方式、トレーラー交換方式」を組み合わせた輸送。

本取組のポイント

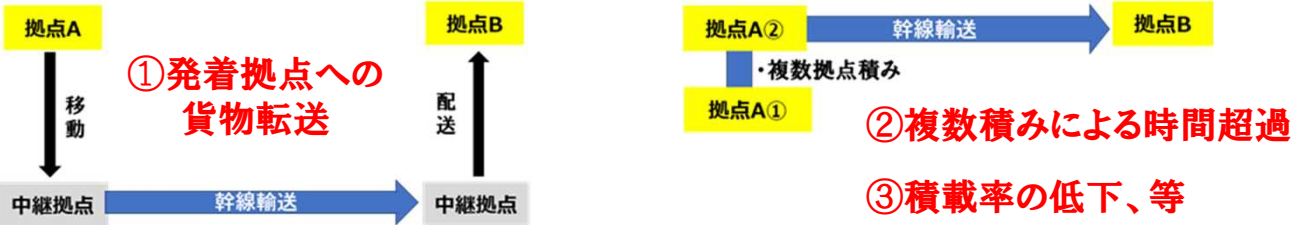
- 荷役作業（積込・荷降ろし）が有る区間については片道150km未満を基本に構築した近距離リレー輸送モデル
 - ✓ 1日の拘束時間短縮により、ゆとりのある運行業務とした
 - ✓ 1運行を10時間以内とした事で車両の昼・夜の2回転運用が容易になる
 - ✓ 複数拠点を着発するがリードタイムは現状を維持
- 自社開発したトラック予約システム「KRS入庫アプリ」を活用し各拠点での滞在時間を1時間以内（入庫30分、積込30分）に設定した運行計画
- パレット単位でマッチング出来るシステムの構築を目指す取り組み。

◎ CO₂排出削減量 312.5t-CO₂/年

◎ CO₂排出削減率 25%

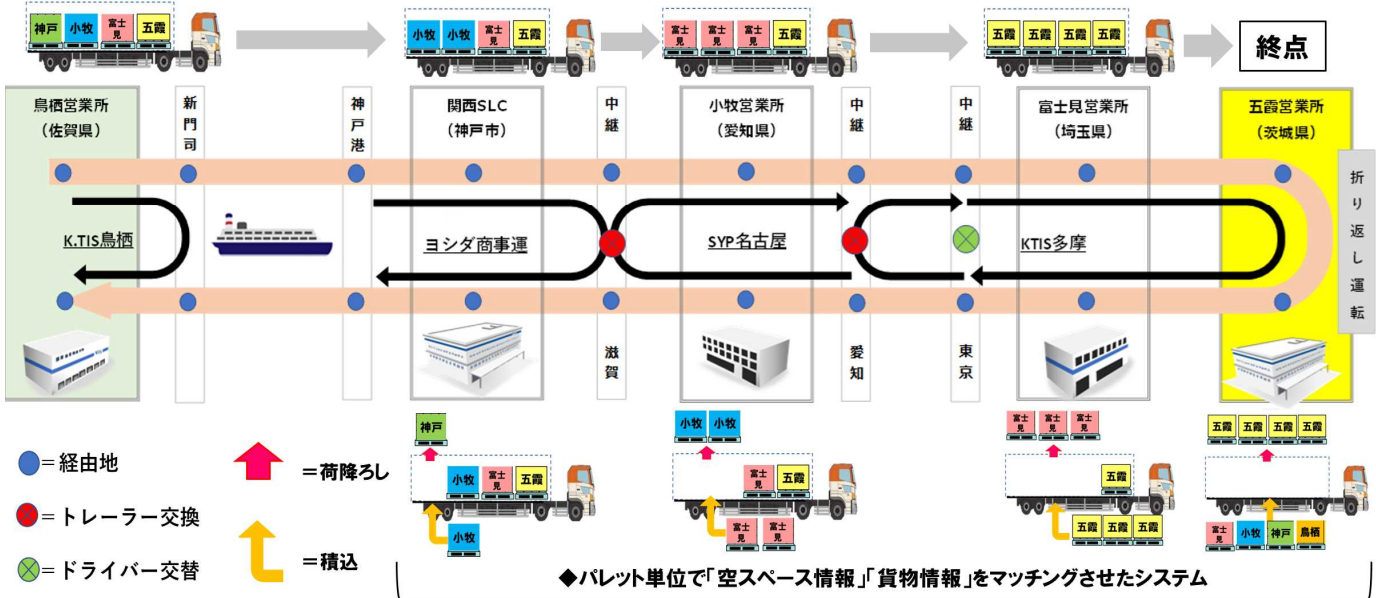
実施前

中・小ロットの拠点間輸送で課題あり



実施後

○各拠点へ輸送する中・小ロットの貨物を1台の車両に積み合わせ、ミルクラン方式で各拠点に着発する輸送計画を実施する事で、これまで貨物を中継転送していた車両削減に成功
 ○片道150km未満を基本に構築したリレー輸送により長距離輸送における日帰り運行を構築。



効果

重点課題	取り組む課題	成果	関連するSDGs
働き方改革 <small>Link You and Food with Our Smiles</small>	雇用安定化 日帰り運行	・片道150kmを基本とした長距離リレー輸送 ▶時間に余裕を持ったドライバーにやさしい運行計画 ▶複数の拠点を經由している運行の削減による運行時間の削減 ▶ドライバー全員が日帰りできる運行を構築	3 働きがい、経済成長 5 働きがい、経済成長 8 豊かになる経済 17 持続可能なパートナーシップ
CO2削減	輸送モデル構築 車両の大型化	・『モーダルミックスマルチリレー輸送』 ▶海上輸送・トレーラー交換・ドライバー交替方式を組み合わせた長距離リレー輸送 ▶大型車両からトレーラーに変更	7 持続可能なエネルギー 9 持続可能な産業と革新 13 気候変動への対応
物流生産性の向上	稼働率向上 実車率向上	・『バス予約システム』導入による荷待ち時間の削減 ▶発・着エリアで発生していた中継車両の削減 ▶本事業における実車率は100% ▶トラック台数の削減 ▶グループ会社、協力会社の強みを生かしたパートナーシップリレー輸送	9 持続可能な産業と革新 17 持続可能なパートナーシップ



令和4年度 物流構造改革表彰

ドリー式ダブル連結トラックを活用した共同配送の推進

事業者（◎：代表者）

- センコー株式会社◎
- 旭化成ホームズ株式会社
- フジテック株式会社

事業概要

- 旭化成ホームズ(株)フジテック(株)と合意に至り、2022年3月、関西と関東の区間で、荷主2社の共同幹線輸送や中継輸送を盛り込んだ、「ダブル連結トラックでの物流バス」の運行を開始した。
- 1台1名で大型トラック2台分の貨物が運べるため、脱炭素化、省人化に大きく貢献する事が可能となった。

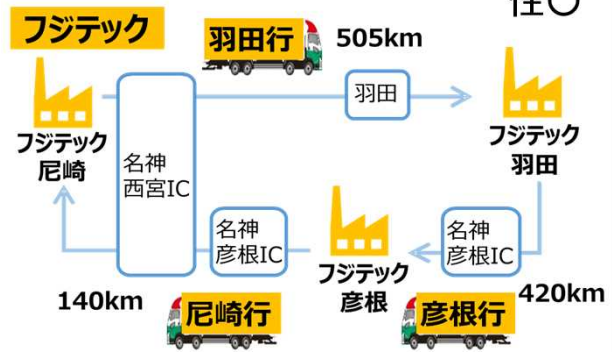
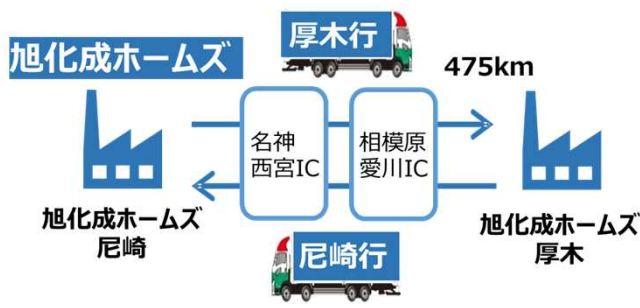
本取組のポイント

- 脱炭素化・省人化に積極的に取り組まれている荷主2社がセンコーの「ダブル連結バス」事業に賛同頂いたことで**共同配送**が実現し、従来の大型車での配送と比べ大きな脱炭素・省人化効果を収める事が可能となった。
- ドリー式ダブル連結トラックを活用し、長距離区間（高速）は連結してドライバー1人で運行、切離し拠点から大型車とセミトレーラーの2台に分かれ、**同時に別々の納品先へ運行**する事が可能となった。
- 中継拠点においてドライバーの乗り替わりを実施する事で、発地方向へ折り返す運行が可能となり、**2日運行から1日運行**への改善を実施。2024年問題、改善基準告示改正への対応が可能となった。

◎ CO ₂ 排出削減量	118.5t-CO ₂ /年
◎ CO ₂ 排出削減率	35%
◎ ドライバー運転時間削減	3,700時間/年
◎ ドライバー運転時間削減率	45%

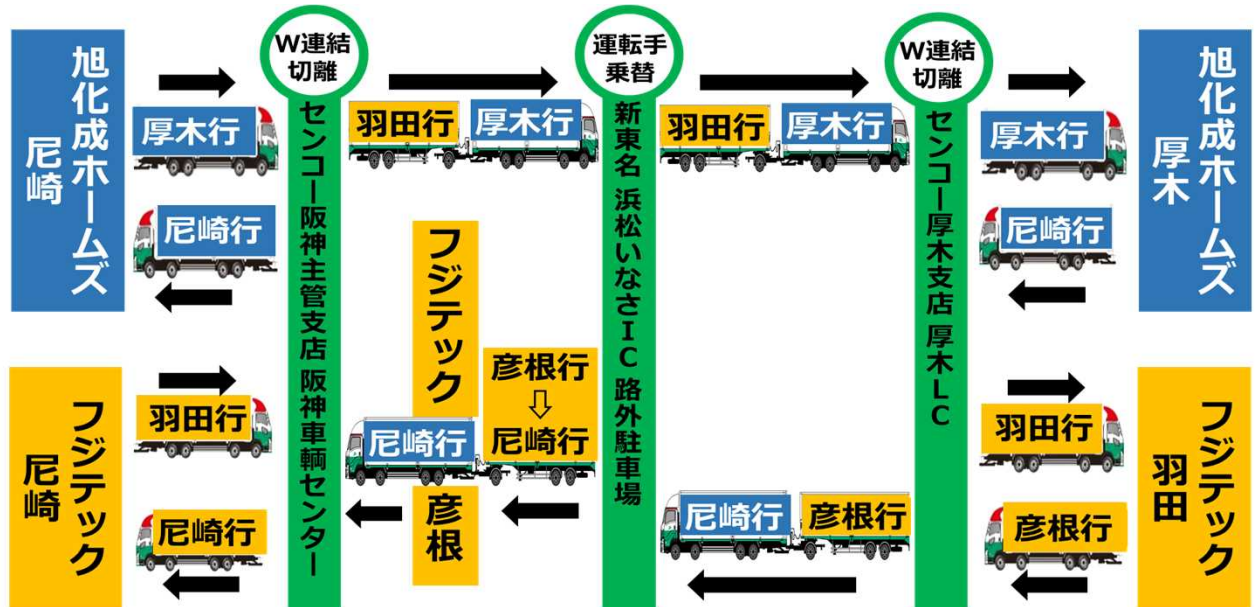


実施前



実施後

2つの長距離輸送を集約



効果

長距離幹線区間（高速）は連結してドライバー 1 名で運行、切り離し拠点から 10トン車とセミトレーラーの 2 台に分かれ、同時に別々の納品先へ運行可能に





令和4年度 強靱・持続可能表彰

複数の内陸コンテナ拠点が連携した海上コンテナ共同利用の推進

事業者（◎：代表者）

- ・ 鈴与株式会社◎
- ・ クボタロジスティクス株式会社
- ・ いすゞロジスティクス株式会社
- ・ 日立建機ロジテック株式会社
- ・ 帝人物流株式会社
- ・ 青伸産業運輸株式会社
- ・ 吉田運送株式会社
- ・ 有限会社川崎屋運送

事業概要

- コロナ禍以降の空コンテナ不足やコンテナ陸送車両不足に対応するため、複数の内陸コンテナ拠点が連携した循環輸送(コンテナラウンドユース)を実施。
- 実車率向上によるCO₂排出量の削減、港湾における待機削減のほか、ICDを起点として安定的な空コンテナの供給を行うことで、コロナ禍によるサプライチェーン混乱の解消に貢献した。

本取組のポイント

- 荷主企業、物流会社が連携し共同でコンテナラウンドユースを実施
- 宇都宮ICDを開設
- 北関東におけるICD同士の連携
- 港湾での待機時間を削減し、ドライバーの労働環境を改善

実施前

海上コンテナ輸送において、往路・復路どちらかは必ず空輸送が発生する

輸入

北関東荷主(輸入)



空コンテナ返却

実入りコンテナピックアップ
ドライバーが往復で1個のコンテナを輸送

実入りコンテナピックアップ

待機

待機



東京港
(コンテナヤード=CY)

輸出

北関東荷主(輸出)



実入りコンテナ搬入

空コンテナピックアップ
ドライバーが往復で1個のコンテナを輸送

空コンテナピックアップ

待機

待機



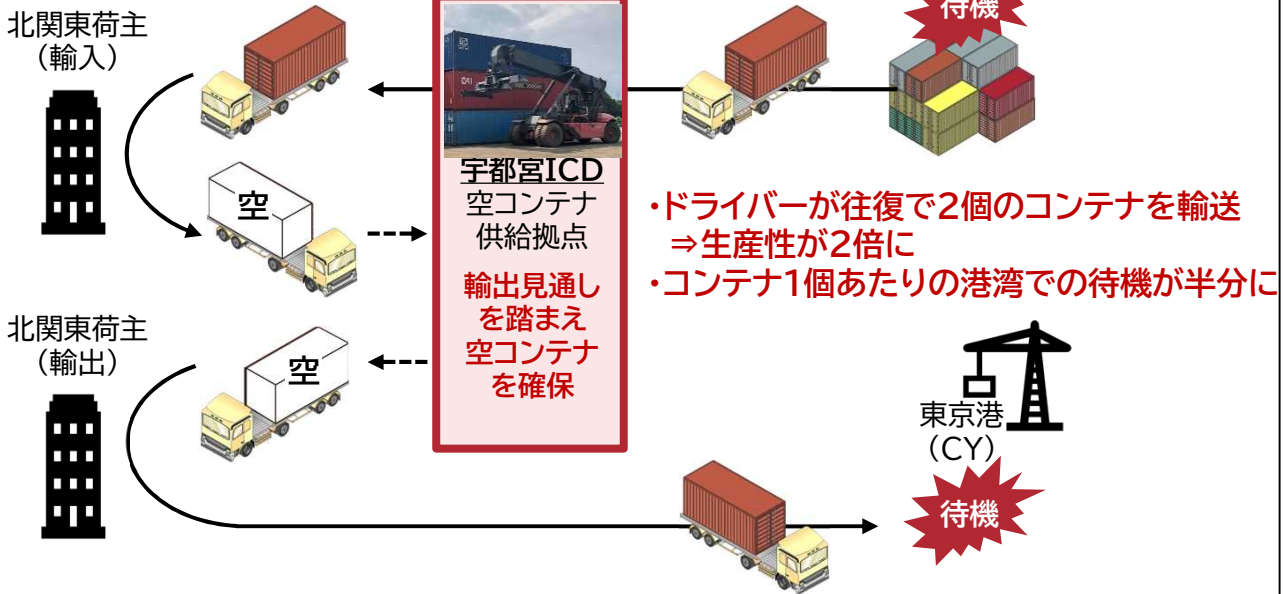
東京港
(CY)

- ◎ CO₂排出削減量 310.2t-CO₂/年
- ◎ CO₂排出削減率 37%

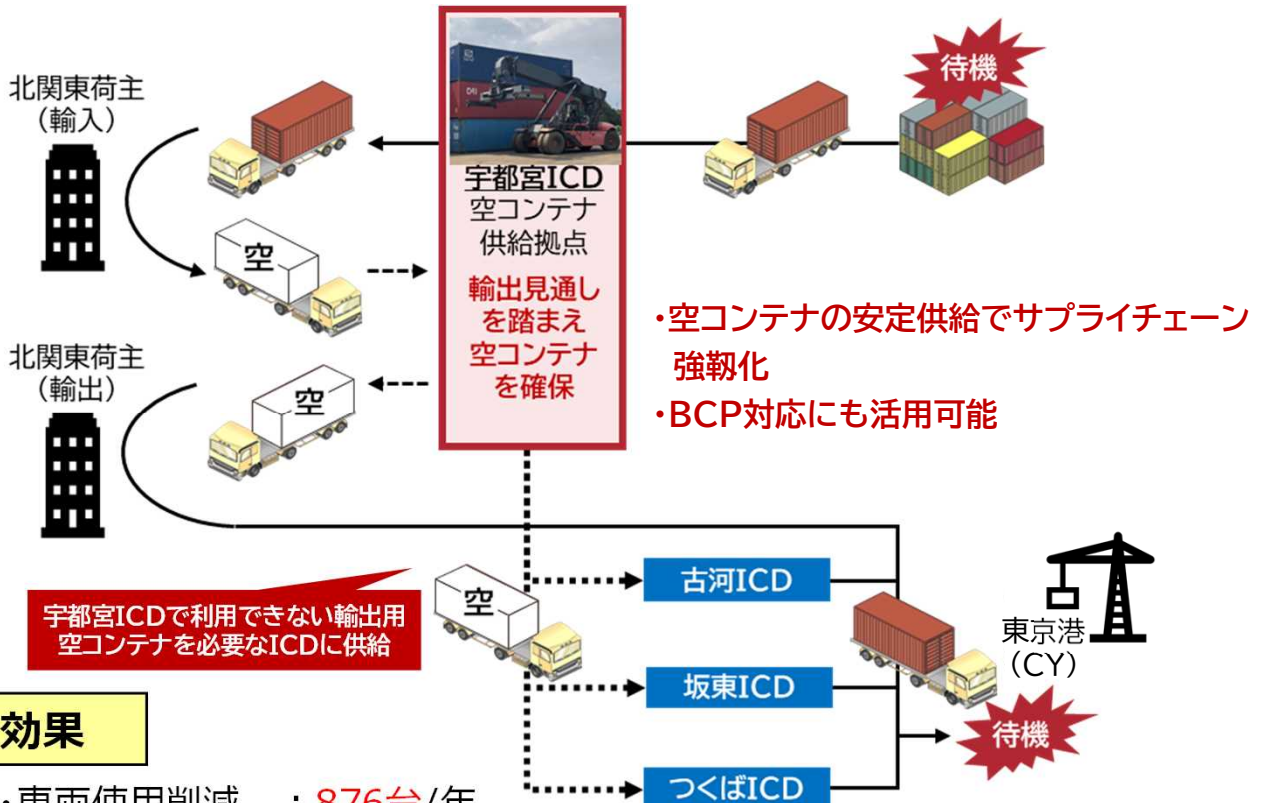
実施後

輸入空コンテナを輸出に転用するコンテナラウンドユースを実現

A：宇都宮ICD⇔東京港でのラウンドユース



B: 古河・坂東の“物流会社ICD”と連携したラウンドユース C: つくばの“荷主ICD”と連携したラウンドユース



効果

- ・車両使用削減 : 876台/年
- ・実車率の向上 : 96%/パターンA、81%/パターンB、72%/パターンC
- ・ドライバーの拘束時間 : 12時間以内/日で2024年問題でも運行可能
- ・待機時間削減 : 平均2時間～3時間/日



令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

専用倉庫を用いたふるさと納税返礼品の新たな配送スキームの構築

事業者（◎：代表者）

- | | | | |
|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 株式会社さとふる◎ 佐川急便株式会社 旭川市 釧路町 | <ul style="list-style-type: none"> 稚内市 弟子屈町 白老町 八雲町 留萌市 | <ul style="list-style-type: none"> 有限会社マルカフーズ 釧之助本店 株式会社てっぺん 有限会社三共岡部商店 | <ul style="list-style-type: none"> 株式会社加藤水産 株式会社牛の里 有限会社ミナリ商事 株式会社やまか |
|---|--|---|---|

事業概要

北海道から全国の寄付者へふるさと納税の返礼品を配送する新たなスキームを構築。ふるさと納税返礼品専用の倉庫を運用したことにより、生産地域における高効率物流および環境負荷の低い輸送を実現した。

本取組のポイント

◆ 寄付者（お届け先）が多い関東に、さとふる倉庫を設置

寄付を受け付け次第、返礼品をさとふる倉庫から寄付者へ発送する流れに変更したことにより、個別の地域事業者では対応が難しかった、配送日および配送時間の指定を実現した。

◆ 地域事業者が負担していた梱包、伝票貼付け作業をさとふる倉庫で実施



◆ 貸切り便の大型車で地域事業者から返礼品をまとめて集荷

もともと各地域事業者から個別に集荷していた返礼品を、貸切り便の大型車でまとめて集荷する新たな物流スキームを実現した。

◆ 北海道～本州におけるモーダルシフトの実施

寄付者（お届け先）が多い関東にさとふる倉庫を開設したことで、寄付受付からお届けまでのスピードを倉庫側でコントロールできるようになり、北海道～本州への配送においてスピードを重視する必要がなくなった。これにより、北海道～本州の物流は、より環境負荷の低いフェリー輸送へと転換することができた。

◎ CO₂排出削減量 120.8t- CO₂/年

◎ CO₂排出削減率 50%

実施前

集荷 各地域事業者から個別に集荷

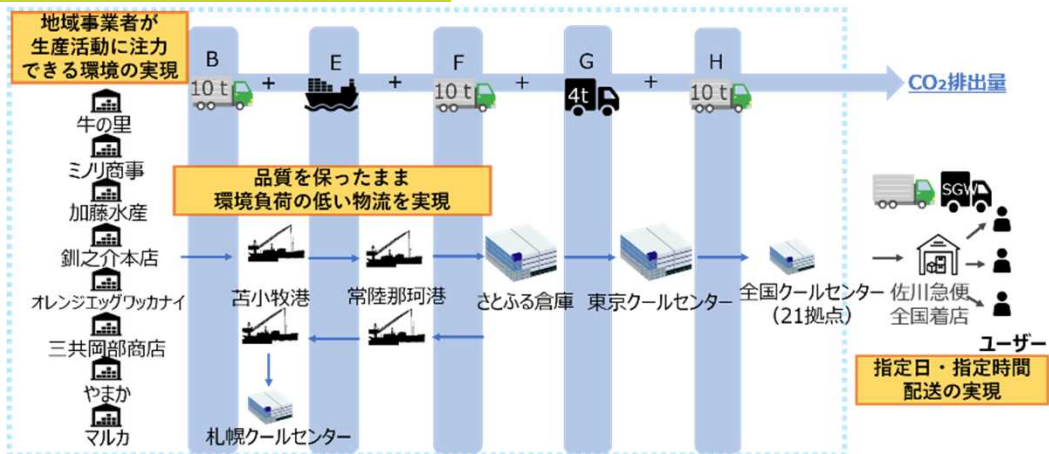
北海道～本州への輸送 お届け地域が遠方の場合には経由地まで航空便を使用



実施後

集荷 貸切便の大型車でまとめて集荷

北海道～本州への輸送 すべてフェリー輸送にモーダルシフト



効果

◆ 返礼品の輸送におけるCO₂排出量、排出率の削減

上記の変化により、品質を保ったまま環境負荷の低い物流を実現し、CO₂排出量を年間120.8トン削減、CO₂排出率を50%削減（※）。

※さとふる倉庫を利用する場合と、通常配送時のCO₂排出量を比較した結果
（期間：2021年4月～2022年3月の12か月間、算法：改良トンキロ法・従来トンキロ法）

◆ 寄付者の利便性・満足度の向上に貢献、再配達率の低減

指定日、指定時間配送の実現により、寄付者利便性・満足度の向上に貢献し、再配達率を24.5%低減（※）。ドライバーの労働時間削減に貢献している。

※2022年5月時点

◆ 地域事業者が生産活動に注力できる環境の実現

物流付帯業務をさとふる倉庫が代行することで、地域事業者がより生産活動に注力できる環境を実現。また、地域事業者は倉庫の拡大などの投資を必要とせず、返礼品の保管能力を増強できている。



令和4年度 物流パートナーシップ優良事業者表彰 経済産業省 受賞事業（全5件）

- 経済産業大臣表彰
- 物流DX・標準化表彰
- 物流構造改革表彰
- 強靱・持続可能表彰
- グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

事業名：Honda 純正アクセサリーの九州地区供給モーダルシフト

事業者

- 株式会社ホンダアクセス
- 株式会社ホンダロジスティクス
- 株式会社ホンダパーツ西南
- 株式会社ホンダパーツ九州
- 日本通運株式会社

事業概要

ホンダ車純正アクセサリー用品の輸送は、従来、埼玉県から九州の中継倉庫(RDC)まで大型トラックでバラ輸送し、2人乗務の特例を利用して翌日納品していた。
鉄道輸送へのモーダルシフトと輸送容器の導入により、ドライバーの長距離運行・荷役作業の削減、環境負荷の低減を実現。

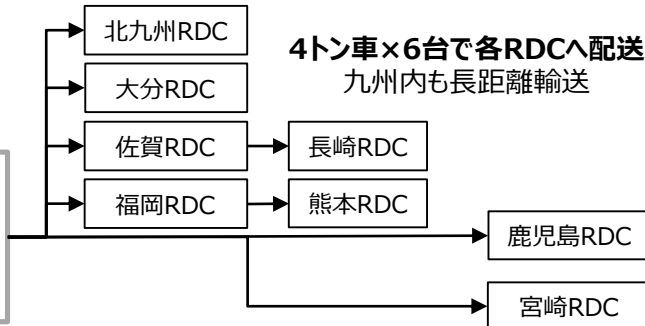
実施前

ホンダアクセス
日高事業所
(埼玉県日高市)



バラ積み作業
2名で約6時間

トラック輸送距離 約1,100km
2名乗務特例で翌日納品



実施後

ホンダアクセス
日高事業所
(埼玉県日高市)



フォークリフト荷役
約30分で完了

新座駅

埼玉ー九州内各貨物ターミナル間をモーダルシフト
(約1,133~1,485km)
運転時間・輸送距離の最小化



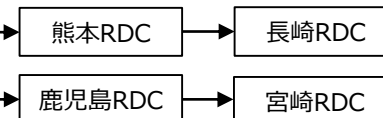
北九州駅



熊本駅

4トン車×4台で各RDCへ配送
既存RDCの活用で中継地・納品先削減

鹿児島駅



特徴

- ◆ 11型パレットサイズのプロテクトボックスと14型パレットにより、**12ftコンテナへの高積載率**を実現
- ◆ 北九州駅、熊本駅、鹿児島駅の3つの駅まで可能な限り長い距離を鉄道輸送することにより、**九州内でのトラック輸送距離・拘束時間を削減**
- ◆ 納品先のRDCを中継地として活用して納品ルートを削減し、九州内の配送車両を削減
- ◆ 2人乗務特例による翌日納品から、**輸送距離に応じたリードタイム緩和 (+3~5日)**と荷役作業削減

効果

- ◆ **CO2削減量：253.6t-CO2/年 (48.2%削減)**
- ◆ **ドライバー運転時間削減：5,775時間/年 (48.0%削減)**

令和4年度 物流DX・標準化表彰

事業名：-child販売物流における三者一体での協働効率化 ~物流危機を乗り越えるAI配車を活用した適正化モデルの実現~

事業者

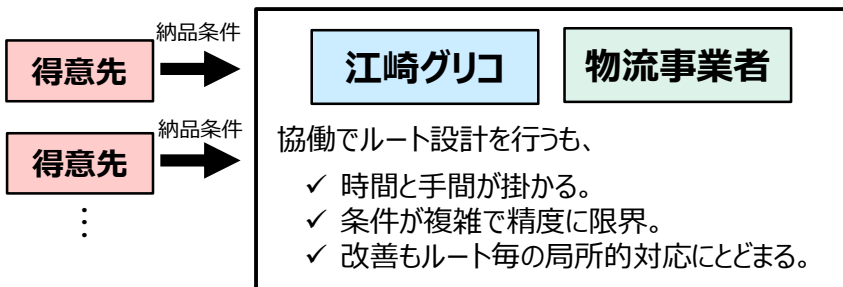
- 江崎グリコ株式会社
- 株式会社ゼンリンデータコム
- 鴻池運輸株式会社
- 株式会社ライナロジクス
- 株式会社誠和
- ダイセーエブリー二十四株式会社

事業概要

納品条件が厳しく効率化が難しいchild販売物流において、**配送ルート最適化設計の方法を、人間の経験と勘のみではなく、AI配車システムを導入し活用。**
得意先への納品条件の見直し、車両変更や附带作業削減によるドライバー作業負担の軽減を合わせて実施することにより、**AIの提示した適正モデルを参考に実運行できる状態に整備し、CO₂削減、車両台数削減、労働時間削減、積載率向上を実現。**

実施前

- child販売物流は、賞味期限・納品リードタイムが短く、納品条件が厳しい。
- 得意先毎に提示される納品条件に合わせ、**経験と勘による人力のルート設計。**

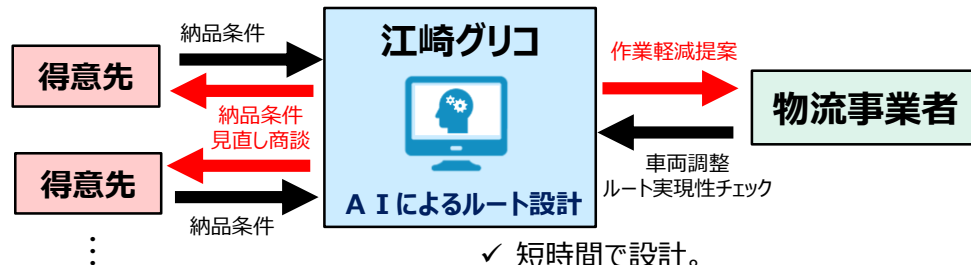


部分的ルート再編
⇒**低積載・非効率な配送**

積載率	52%
車両台数	47台/日
労働時間	376時間/日

実施後

- AIによるルート最適化モデルを参考に、実運行できる状態に整備。
- 最適モデル実現のため、得意先と納品条件見直しを商談



全体的ルート再編
⇒**高積載・効率的な配送**

積載率	71%	+19%
車両台数	34台/日	▲28%
労働時間	307時間/日	▲18%

特徴

- ◆ **システム導入と現場の運用改善を合わせ**、関係三者一体での協働効率化実現。
- ◆ **AI活用による継続的な改善が可能**で、child販売物流全体に波及することで今後も大きな効果を期待できる。
- ◆ 配送車両の適正化、ドライバー作業負担軽減を行うことで、物流事業者の労働環境改善にも寄与。

効果

- ◆ CO₂削減量：379.0t-CO₂/年（18%削減）
- ◆ 車両台数削減：4,745台/年（28%削減）
- ◆ 労働時間削減：25,185時間/年（18%削減）
- ◆ 年間積載率：71%（19%向上）

事業名：食品業界における『卸センターにおける納品事業者の待機時間削減』という社会課題解決に向けた、パレチゼーションによる冷凍物流の効率化

事業者

- 株式会社日本アクセス
- 横浜冷凍株式会社

事業概要

手荷役による長時間作業が一般化しており、長時間納品に起因した納品車両の長時間待機が課題となっているフローズン業界において、一貫パレチゼーションを推進。
「フローズンマザーセンター」を新設し、エリア内の仕入機能を集約。**生産・販売計画を共有し、車両単位・パレット単位での発注を行い一貫パレチゼーションを促す**ことで、納品業務の効率化とそれに伴うCO₂削減を実現。

実施前

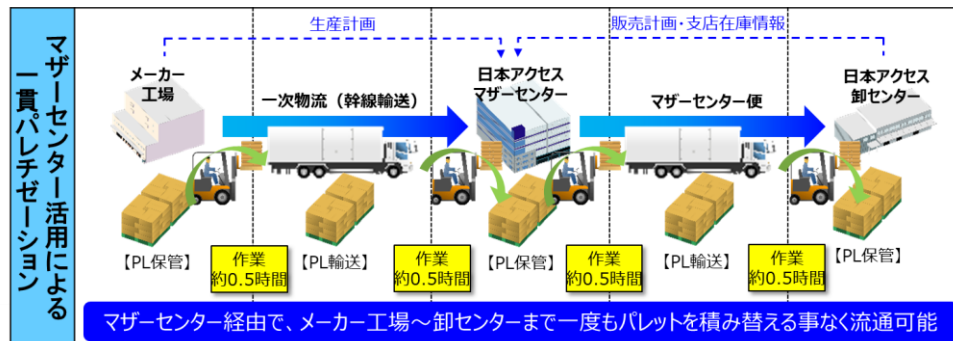


- ・ 保管時にはパレットが使用されるものの、輸配送における積み降ろしの度にバラ積みバラ降ろしの長時間手荷役をドライバーが実施。
- ・ 特に多数のメーカー納品が集中する卸センターでは荷降ろし作業でバースが占有され、納品車両の長時間待機が問題。

特徴

- ◆ 工場から卸センターまでパレット輸送を促すため、**メーカーへの発注及びマザーセンターへの発注をそれぞれ車両単位・パレット単位**とした発注ルールを設計。
- ◆ **パレット毎に割り振ったラベルに対して、積付け商品を紐付ける管理・運用**を導入し、マザーセンター便時の卸センター検品作業を簡素化。
- ◆ マザーセンターと卸センター間で発注数量調整や運行頻度調整を行い、マザーセンター便の積載効率を最適化。

実施後



- ・ メーカーの生産計画に合わせて、**マザーセンターからメーカーへの発注単位を車両単位**とすることで、メーカーにとって従来の営業倉庫への納品と同等の物流効率となるように設計。
- ・ メーカーは従来の「営業倉庫・卸センター間」の物流費相当額をマザーセンター運営費として負担し、**物流コストを維持したまま一貫パレチゼーションを実現**。
- ・ マザーセンターから卸センターへの出荷量が一定数を占めることで、メーカー営業倉庫から卸センターへの納品台数削減にも寄与。結果として、卸センターでの手降ろし納品の割合が減少し、待機時間削減が実現。

効果

- ◆ CO₂削減量：35.7t-CO₂/年（10%削減）
 - ◆ メーカー納品便待機時間削減：9,184時間/年削減
- ※上記効果はいずれも関東エリアのみの数値



事業者

- ジョンソン・エンド・ジョンソン株式会社
- (株)カワニシ
- クロスウィルメディカル(株)
- (株)竹山
- (株)増田医科器械
- (株)八神製作所
- 九州風雲堂販売(株)
- 小西医療器(株)
- 日光医科器械(株)
- 丸木医科器械(株)
- (株)栗原医療器械店
- サンメディックス(株)
- (株)フィデスワン
- 宮野医療器(株)

事業概要

整形外科分野の医療機器は、症例に合わせてメーカーから販売代理店を通して医療機関に手術セットを出荷し、症例後に都度販売代理店を経由してメーカーに返却するというモデルが主流。
 一部販売代理店と提携のもと、**製品を使用する医療機関により近い販売代理店、または医療機関に在庫を配置することで、緊急時・災害時等にも迅速な対応を可能にし、かつ都度の出荷・返却にかかる配送距離の大幅削減、CO₂削減を実現。**

実施前

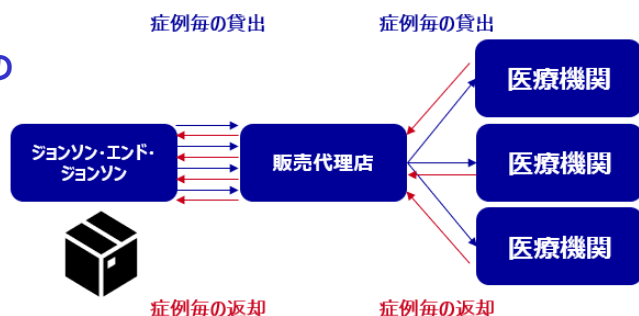
ジョンソン・エンド・ジョンソン

- ・ 医療機器製品の在庫保管、症例毎の出荷
- ・ 返却品の受領、検品、再在庫計上

販売代理店

- ・ 症例毎の製品の受け取りと医療機関への配送
- ・ 症例後、医療機関からの製品引き上げとジョンソン・エンド・ジョンソンへの返却

【症例毎の三者間での往復輸送】



実施後

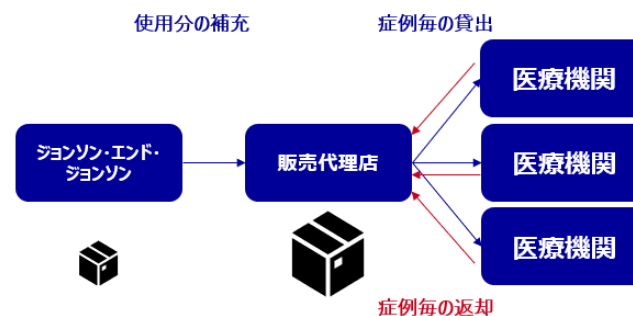
ジョンソン・エンド・ジョンソン

- ・ 使用した製品分の補充

販売代理店

- ・ 医療機器製品の在庫保管と補充品の医療機関への配送
- ・ 症例後、医療機関からの製品引き上げと検品、再在庫計上

【主に二者間での往復輸送】



特徴

- ◆ 三者間での都度往復輸送から、**主に二者間での往復に変更することで総輸送距離およびCO₂排出量を削減**
- ◆ 使用する医療機関により近い地域で在庫を保管するため緊急時に迅速に対応可能
- ◆ ジョンソン・エンド・ジョンソン、販売代理店間での連携を強化

効果

*新モデルへ移行した配送のみ実施前後で比較

- ◆ CO₂削減量：12.1t-CO₂/年（85%削減）
- ◆ 配送件数(ジョンソン・エンド・ジョンソン⇔販売代理店間)：50%減

事業名：川上から川下までのトータル物流効率化による、環境・労働負荷軽減と持続性向上 ～マザーセンター設置によるBtoB中小規模配送網効率化～

事業者

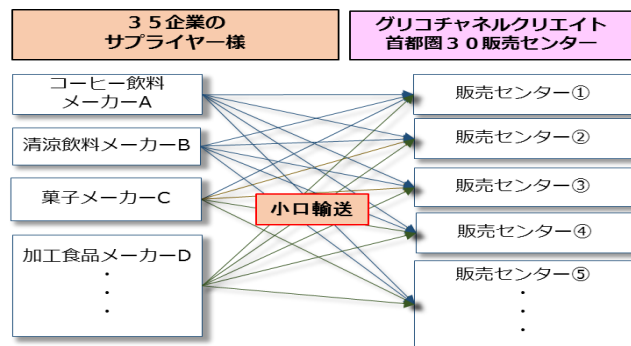
- 江崎グリコ株式会社
- グリコチャネルクリエイティブ株式会社
- 株式会社日立物流
- 株式会社ドトールコーヒー
- フォルダ株式会社

事業概要

小口多頻度配送による物流負荷の課題に対し、**マザーセンターを設置し、サプライヤーからの大口納品と販売センターへの巡回配送**に変更することにより、配送車両台数削減、CO₂削減を実現。労働環境も整備し、納品時の手荷役を削減することで荷降ろし時間の削減を実現。

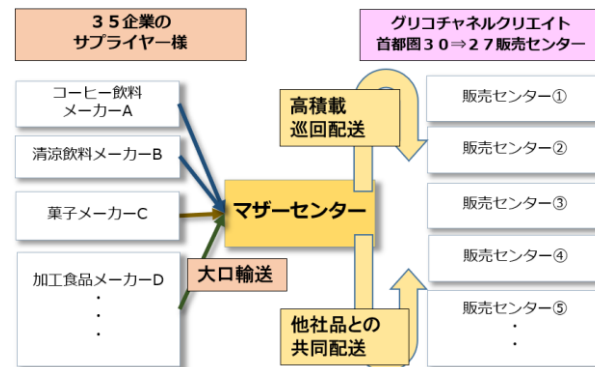
実施前

- **物流負荷課題**
 - ・サプライヤー35企業が販売センター30拠点へ、それぞれ小口輸送。
 - ・サプライヤーは販売センターのいずれかに対して毎日配送が発生。
- **作業負荷課題**
 - ・販売センターへの納品は、ほとんどがバラでの手降ろし作業。
- **在庫管理課題**
 - ・サプライヤーからの納品頻度は限られており販売センターでの在庫管理負担が大きい。



実施後

- **物流負荷軽減**（高積載率化）
 - ・サプライヤーはマザーセンターへ週1～2回大口輸送により配送車両台数削減。
 - ・マザーセンターは販売センターに対して毎日～週2回、巡回配送・共同配送。
- **作業負荷軽減**（荷降ろし作業変更）
 - ・マザーセンター納品はパレット荷降ろし、販売センター納品はカゴ台車荷降ろし。
- **在庫管理削減**（納品の高頻度化）
 - ・マザーセンターからの高頻度納品により、販売センターにおける在庫必要数低減。
 - ・在庫スペースを有効活用し、販売センターを集約。



特徴

- ◆ 比較的小さな規模の配送網での物流集約・効率化を実現。
- ◆ 物流負荷軽減により、**新規サプライヤーの参入障壁が低下**。
- ◆ **精緻な販売計画を早期開示**することで、サプライヤーは計画的な納品が可能に。

効果

- ◆ CO₂削減量：79.2 t-CO₂/年（61%削減）
- ◆ 配送車両台数：51,480台/年（94%削減）
- ◆ 荷降ろし時間：5,417時間/年（60%削減）
- ◆ 販売センターCO₂削減量：11.3 t-CO₂/年（6%削減）
※販売センター集約による電力使用量削減より算出