

取組事例 12：サッポロビール株式会社

同業他社との協力関係を物流の省エネに活かす！

～共同配送で省エネと効率化の推進～

● 御社の物流の現状を教えてください。

当社のビール工場は全国で6箇所（北海道、仙台、那須、千葉、静岡、大分）あり、出荷拠点も6箇所（北海道、仙台、千葉、静岡、大阪、大分）設けて全国に向け、主に卸売業者に発送しています。トラック輸送が全体の9割を占め、その他は鉄道又は船舶となっています。取り扱う商品は、ビールを中心に、焼酎、ワイン、飲料水等の飲料となっています。基本的には重量がちな荷物です。原材料の調達輸送も行っていますが、物流の大半を製品輸送が占めています。

また、主要品種については工場ごとに管轄地域へ配送するようにしており、地域間転送による二段配送はできるだけ排除するように努めています。

物流の規模は2億トンキロを上回り特定荷主となっています。

● 御社の省エネ法対応の考え方と取組の位置づけを教えてください。

当社では省エネ対策は物流効率化と連動しているという認識から以前より取組を進めています。対策として実施しているのは、車両の大型化や複数店への積み合わせ輸送、共同配送、貨物のロットの大型化、そして鉄道輸送の利用です。

車両は現在12.5t車が主流で大型車が9割となっています。トレーラーも一部導入していますが、顧客への配送に用いるのは難しく、拠点間転送で一部利用しています。

積み合わせ輸送は昔から力を入れており、1箇所では満載できない時に複数箇所に配送することでできるだけ満載で配送するようにしています。時間指定については午前中など幅のある指定であればよいのですが具体的な時刻が指定されると複数箇所を回ることができなくなるため時間指定をはずすよう要請を行っています。またロットを大きくしてもらいたいという要請も行っています。

2007年度は工場を1箇所閉鎖したことにより転送が増え配送距離が長くなり、結果としてエネルギー使用原単位が増加してしまいました。2009年度以降はその影響も消えるため今後とも上記のような対策を組み合わせて省エネルギーを実現すべく取り組んでいく予定です。

● エネルギー使用量算定の考え方について教えてください。

現在の把握できるデータから算定できる方法として、運搬費に関連するデータを用いてトンキロ法に基づいて算定しています。情報システムで保有する日々のデータの積み上げです。

● 御社の取組について、概要を教えてください。

最近力を入れているのが共同配送です。共同配送は全国で合計9社と実施しています。共同配送の対象範囲の拡大に力を入れており、北海道での共同配送は、もともと2000年5月から当社と酒類メーカー2社とで開始していた北海道の共同配送の取組を拡大したものです。ビール系飲料や清涼飲料水、炭酸ガス等を共通に取り扱い、この他当社の製品としては和洋酒・ワインも配送しています。

鉄道モーダルシフトも推進しており、2006年と2008年にエコレールマークを企業として取得しています。

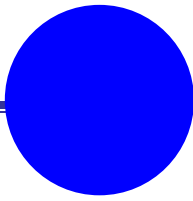
● 御社の取組のポイントは、どこにありますか。

【北海道での共同配送】

－取組のフロー

北海道での共同配送については、もともと2000年5月から北海道で当社と酒類メーカー2社とで共同配送の取組を開始していました。これは、当社の荷物をベースカーゴにして、2社の荷物を共同化することにより環境負荷軽減と効率化ができると考えたからです。

昨年からは開始したキリンビール(株)との共同配送は、同社と互いに協力できることはないかということで2007年秋に様々な領域での協力可能性を話し合ったのがきっかけでした。その中で協力できるテーマとして共同配送が浮上しました。当社と同社では同一の顧客に納品している場合が多く、また工場が地理的に隣接していたため効果的ではないかと考えたのです。実際に調べてみると、当社が共同配送を行っている顧客の中に10t車で互いに半分ずつ積載して届けている配送先があることがわかり、共同化したら効率的であることがわかりました。



共同配送地域

● 取組はどのような体制によって行いましたか。

この共同配送の取組は荷主である当社と麒麟ビールが中心になって検討を進めました。実務面では当社も同社もともに物流子会社をもっており、物流子会社も参加して検討を進めました。また顧客である着荷主（卸）に対しても荷卸をドライバーが実施するか先方のリフトマンが実施するか等荷卸条件、配送時間等の条件を合わせる必要があり、取組内容に理解いただくとともに条件の調整に応じていただきました。共同配送においては顧客の協力が必須です。

共同配送は、当社の子会社に麒麟ビールの協力会社から委託することで実施しています。このようにした場合、先方の協力会社の業務が移管することになってしまいますが、両社の協力会社を配慮した取引量の調整をしています。また、当社は物流会社に対して貨物量に応じた物流費の支払をしており、共同配送による支払い物流費には変動がありません。

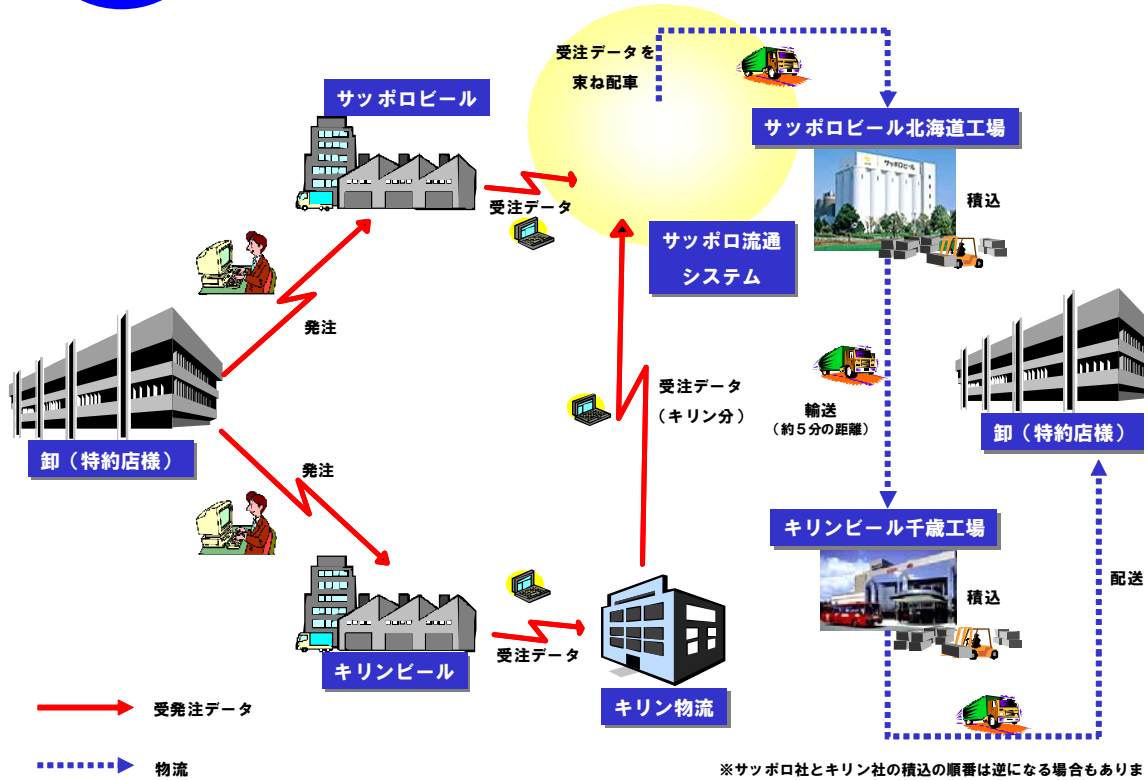
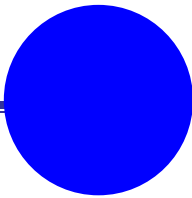
● 取組の効果はどの程度あがっていますか。

本取組は CO2 の削減と輸送台数の削減による効率化の両立を目指した取組ですが、年間 CO2 削減量は約 24.4t (約 20%削減)、年間配送削減台数は 375 台 (約 50%削減) の予定です。今のところ予定通り進んでおり、実績もほぼ同等となる見込みです。

● 取組の中で見えてきた課題、その解決法について教えてください。

10t 車半分の貨物量だから 2 台が 1 台にできるという想定ではじめていますが、実際には 1 台では収まらない場合もあり、常に 1 台にまとめられるわけではありません。より効率的な配車が可能となるよう改善していきたいと考えています。

また、共同倉庫を追加で設置してしまうと共同配送の効果はあがりません。あくまで近接する事業所間で既存の施設を利用する中での共同化だからこそ効果があがります。このように条件を満たす場所を探すことが重要となります。



共同配送フロー(受注～配送)

● 今後の課題、予定を教えてください。

同業以外については発送先が同一にならないため共同化は難しいと考えています。住所コードの統一など実務的な問題もあります。

このためまずは同業他社を対象に全国で似たような立地条件になる箇所で見込めると見込まれる場合には積極的に共同配送の取組を広げて行きたいと考えています。

※この事例紹介は、2009年3月に(株)三菱総合研究所が取材を行って作成しました。