

ケース A. 静岡⇔東北【サッポログループ物流/南光運輸/富士フィルムロジスティクス/鈴与】

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

【各社の役割】

- ・サッポログループ物流...商品需給計画システム「SCPlanning システム」を利用し出荷台数の平準化
- ・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クス...納品時間帯の変更によるリードタイム変更、輸送ロットの大型化
- ・鈴与...車両大型化による積載量改善

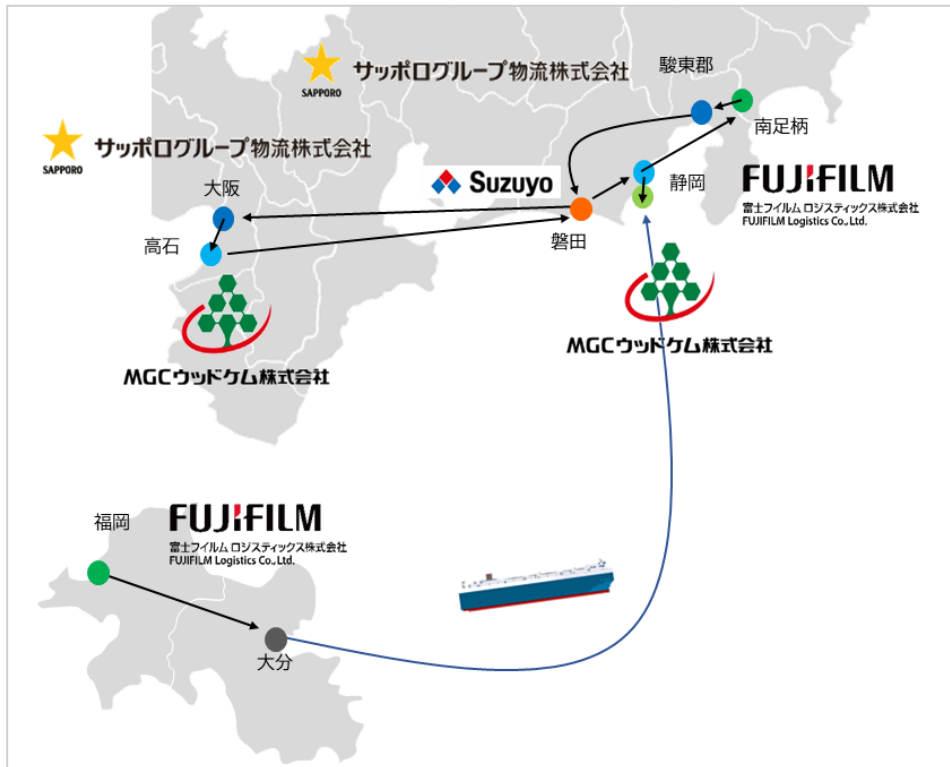


ケース B. 関東⇄関西(九州)間【MGC ウッドケム/サッポログループ物流/富士フィルムロジスティックス/鈴与】
フェリー輸送と陸送を組み合わせた中継輸送

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イジ※2)

【各社の役割】

- ・MGC ウッドケム...早期の貨物情報発信による手配効率化
- ・サッポログループ物流...輸送ロットの大型化
- ・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
- ・鈴与...車両大型化による積載量改善・フェリー輸送へのモーダルシフト



※2 福岡発関東向けは大在港(大分)→清水港(静岡)区間をフェリー輸送

ケース C. 関東⇄関西間【PALTAC/ユニリーバ・ジャパン/ライオン/鈴与】

戦略車両(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

【各社の役割】

- ・PALTAC...発注ロットの平準化、発注曜日の定期化、納品時間帯の変更
- ・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、
効率的な物流を促進する新取引制度の活用
- ・ライオン...戦略車両の最大積載シミュレーション、予約システムの導入
- ・鈴与...戦略車両(低床トレーラー)の導入

