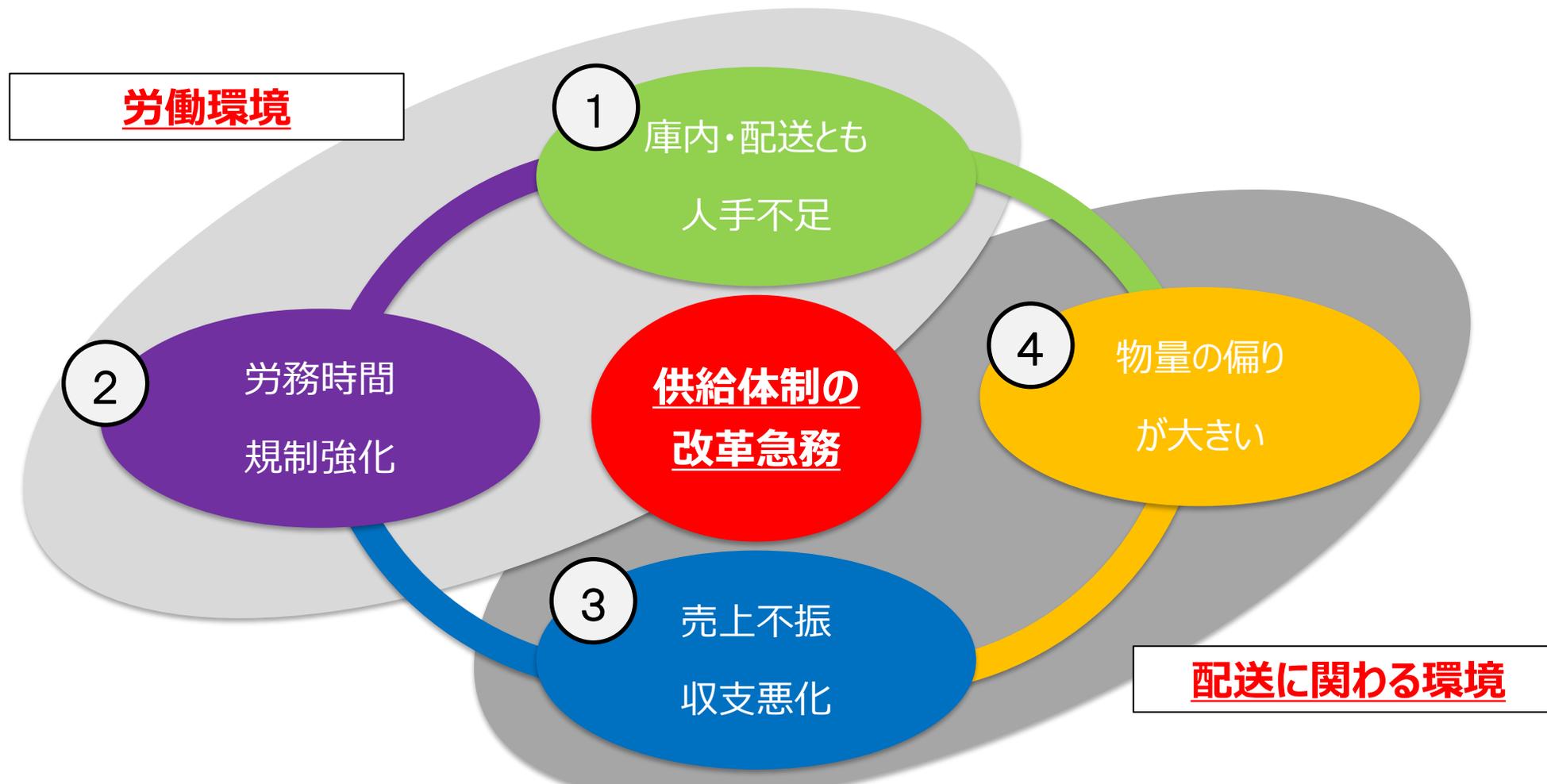


# サプライチェーン全体最適化への取り組み

株式会社東急ストア  
株式会社日本アクセス

# 1.物流を取り巻く環境



**物流を取り巻く環境悪化に対応するため、  
東急ストア・日本アクセス・物流パートナー会社の3社間で  
『製・配・販』が連携した改善取り組みを検討**

# 2.目的/スケジュール

## ■ 当取り組みの目的

- ① 市況変化への対応（高速料金の改定/燃料費の高騰/最低賃金の上昇etc・・・）
- ② 雇用確保に向けた労働条件の改善
- ③ 2024年問題を見据えた運用変更



上記の目的を踏まえ、最適な物流を構築するため、  
東急ストア・日本アクセス・物流パートナー会社の3社による物流改善PJを発足

- 1) 現状分析：実績を定量化し、課題を洗い出し
- 2) 改善取り組み内容：3社で打ち合わせを行い、内容を策定
- 3) 効果検証、結果：取り組み前後の実績を元に効果を検証し、共有
- 4) 新たな課題抽出：1)～3)を報告会で3社で共有し、新たな施策の策定

## ■ 取り組みスケジュール

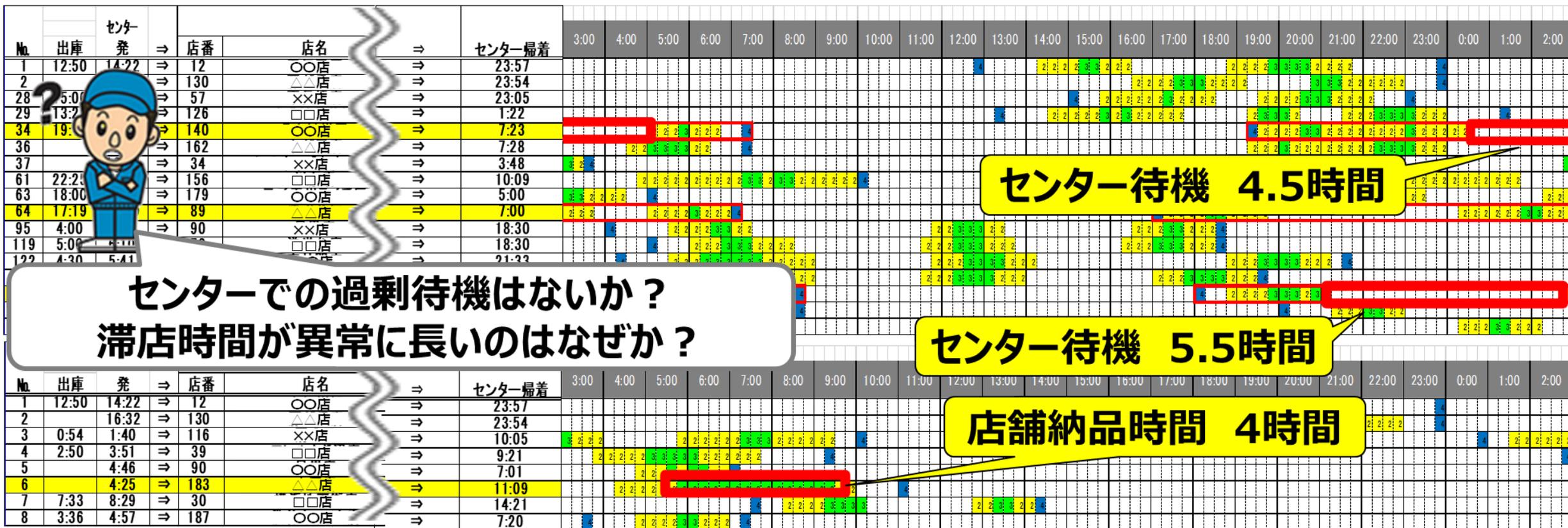
項目 \ 日付	2019年										2020年	2021年		
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月					
・現状分析		→									一旦休止			
・取り組み項目の策定			→											
・目標金額設定				→										
・店舗様調整					→									
・取り組み実施・検証							→							
【PJ報告会】		★	★	★	★	★	★	★	★	★			★	★
【PJ分科会】		★		★		★		★		★		★		

# 3.現状分析

## ■ 分析方法（例）

### ✓ 配送日報のデータ化

過去数日分の配送日報をもとに便別のガントチャートを作成し、配送状況を検証



センターでの過剰待機はないか？  
滞店時間が異常に長いのはなぜか？

センター待機 4.5時間

センター待機 5.5時間

店舗納品時間 4時間

ガントチャートで発見した待機等の課題を元に、店舗調査を実施！！

# 3.現状分析

## ■ 課題

配送日報のデータ化、店舗調査などによる現状分析を行った結果出てきた課題4点を、3社間で情報共有しました。

### (1) 店舗納品時間が長い

【内容】 クレート整理作業や売り場への搬送作業により、納品に時間を要する

【対策】 統一クレート導入によるドライバー作業時間の削減

### (2) 便構成比の偏り

【内容】 1便に発注が集中しているため車両数が増加し、また出荷バースが不足

【対策】 常温／低温のデータ受信時間の変更  
青果大量品の分納

### (3) 狭隘店舗が多い

【内容】 店舗バックヤードが狭いため空マテハンの回収が必要となり、回収専用の特車が定期的に発生

【対策】 回収専用便の削減

### (4) センターでのドライバー待機時間が長い

【内容】 一部時間帯納品メーカーにおいて、取扱い増加による入荷遅れが発生し、ドライバーの待機が頻発

【対策】 一部時間帯入荷メーカーの前倒しと、仕分け方法の変更（待機ドライバーによる仕分け応援）

## 4.改善取り組み内容

【庫内】【配送】の視点に分けて改善施策を策定し、3社で役割分担をして実行  
取り組み期間：2019年3月～2021年11月（2020年度はコロナ禍のため休止）

### 【庫内改善】

- ① 一部入荷メーカーの時間前倒し・仕分け方法変更による庫内人時削減
- ② 低温受信時間前倒しによる夜間作業の削減 **+a**

### 【配送改善】

- ① 統一クレーン導入によるドライバー作業時間の削減
- ② 店舗受け渡し場所の変更
- ③ 青果大量品の分納（システム改修）
- ④ 常温受信時間前倒しによる低温便への混載 **+a**

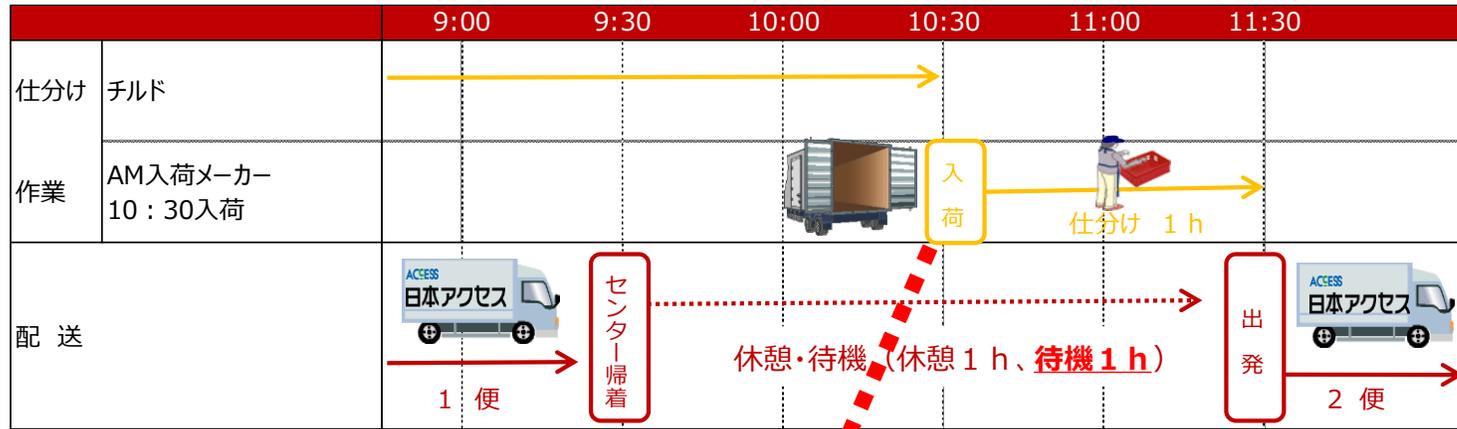
# 5. 取り組み事例 【庫内改善－① 入荷前倒し、ドライバー作業応援】

メーカー入荷遅れによる、ドライバーの仕分け作業待ち状態が頻発していたため、

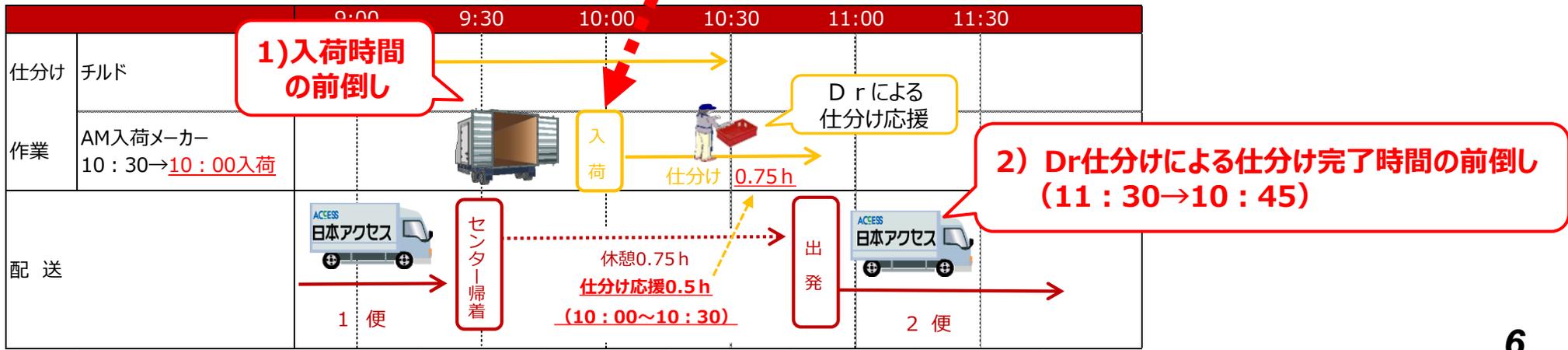
- 1) 一部入荷メーカーの前倒し
- 2) および待機しているドライバーによる仕分け作業の応援

上記を実施することで、仕分け作業員の負担軽減及びドライバーの待機時間削減を実施

**変更前**



**変更後**



# 5. 取り組み事例 【庫内改善 - ② 低温受信前倒し、夜間作業削減】

従業員の確保も含め、夜間作業の負荷が大きかったため、低温商品の受信時間前倒し（13時→11時）により、深夜割増単価の抑制を実施

## 変更前



## 変更後



# 5.取り組み事例【配送改善－① 統一クレート導入】

メーカークレート約120種類 ⇒ 60種類を統一クレートに切替  
 和日配・惣菜メーカーを対象に統一クレートを貸し出し、ドライバーの店舗及びセンター内での整理作業負担を軽減

## 変更前



- ・メーカークレート : 約120種類
- ・作業 : ドライバーが店舗及びセンター内で、約30分作業 ※整理作業員を3名設置

## 変更後

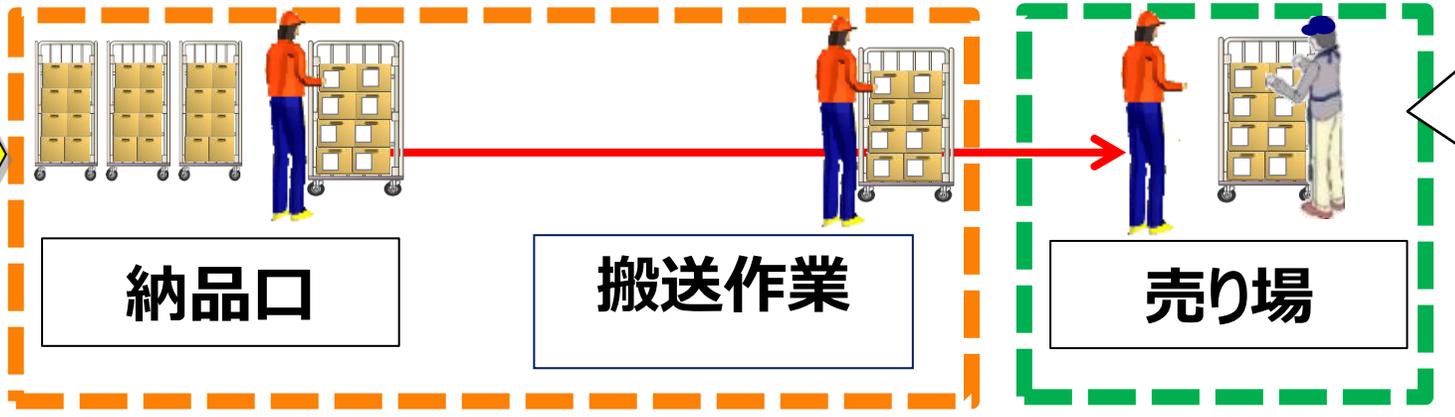
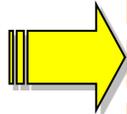


- ・メーカークレート : 約60種類
- ・統一クレート : 約60種類を統一クレートに切替
- ・作業 : ドライバーが店舗及びセンター内で、約15分整理作業 ※整理作業員「0名」へ削減

# 5. 取り組み事例 【配送改善 – ② 店舗受け渡し場所の変更】

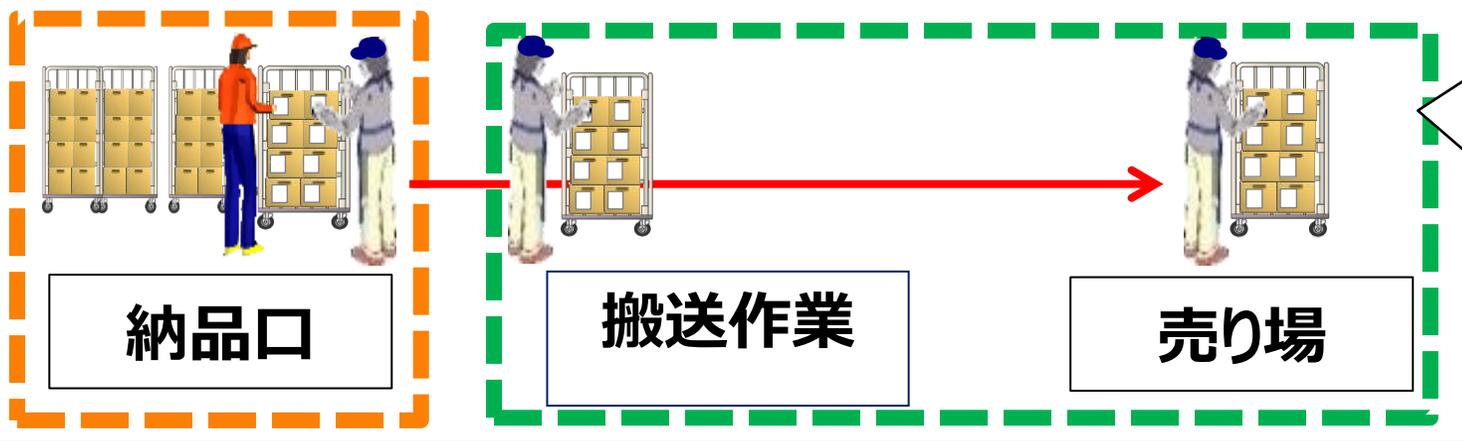
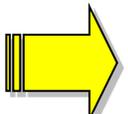
店舗での納品状況を確認するために、納品状況をアンケート実施。  
納品口ではなく、売り場や店舗通路での受け渡しが発覚、運用の変更を実施  
※納品口での受け渡しがルールである

変更前



納品ドライバー  
による売り場へ  
の搬送作業

変更後



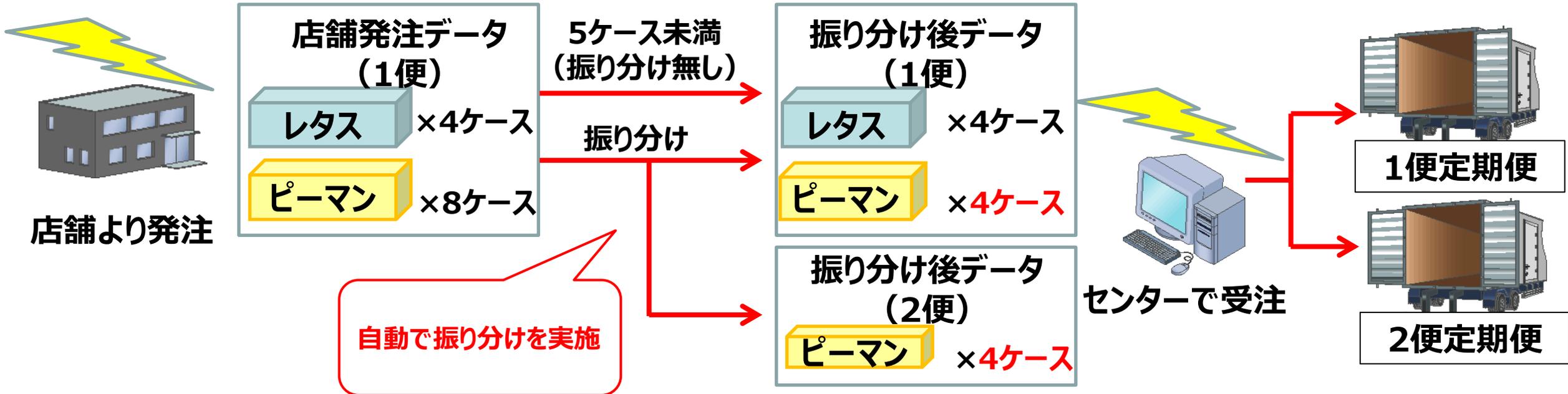
店舗スタッフへ、  
納品口にて  
商品受け渡し

# 5. 取り組み事例 【配送改善 - ③ 青果大量品の分納】

物流波動が大きく増便発生の要因となっていた青果品について、東急ストア側のシステムを改修し、マスタ制御による分納を可能にした

## ■ 改修内容

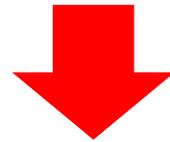
アイテムあたり5ケース以上の受注があった場合は2便に分納



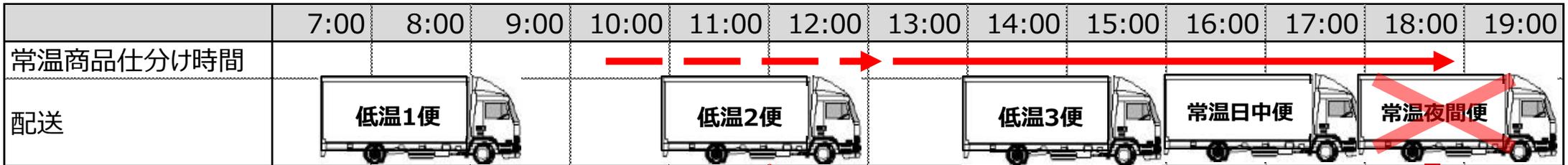
# 5. 取り組み事例 【配送改善 - ④ 常温商品の受信時間前倒し】

センター受信時間の変更（3時間前倒し）により、常温商品の仕分け時間を前倒し、低積載便に混載することで配送車両を効率化

変更前



変更後



対象店舗

→低温2・3便が低積載の7店舗

## 6.改善取り組み結果

### 【庫内改善】

- ① 一部入荷メーカーの時間前倒し・仕分け方法変更による庫内人時削減
  - ② 低温受信時間前倒しによる夜間作業の削減 **+a**
- ⇒ **約▲111百万円/年間**

### 【配送改善】

- ① 統一クレート導入によるドライバー作業時間の削減
  - ② 店舗受け渡し場所の変更
  - ③ 青果大量品の分納（システム改修）
  - ④ 常温受信時間前倒しによる低温便への混載 **+a**
- ⇒ **約▲41百万円/年間**

**取り組み全体改善金額 約▲152百万円/年間**

## 7. 今後の課題

今回の施策である、「納品場所変更」及び「統一クレート導入」により、ドライバーの作業負担が軽減されましたが、店着時間の変更は行っておらず、労務時間の削減には至っておりません。

車両数の削減、また物流の2024年問題を見据えたドライバーの拘束時間の削減のため、東急ストア・日本アクセス・物流パートナー会社の3社で一体となりサプライチェーン全体最適化の見直しを推進して参ります。



Tokyu Store

ACCESS

日本アクセス