

サステナブルなサプライチェーンの実現を目指した “輸配送のオープン化”の取組み

2025年4月23日



1. 会社概要
2. 三菱食品の物流ネットワークについて
3. 三菱食品の物流DXアプローチ
4. 「可視化」の取組み
5. 「最適化」の取組み
6. 「オープン化」の取組み
7. 三菱食品が目指す未来

1. 会社概要

会社名	三菱食品株式会社	
所在地	東京都文京区小石川一丁目1番1号	
設立	1925年（大正14年）3月13日	
従業員数	4,101名（2024年4月時点）	
売上高	2兆763億円（2024年3月期連結）	
取引先	仕入先	約6,500社
	販売先	約3,000社（約16万店舗）

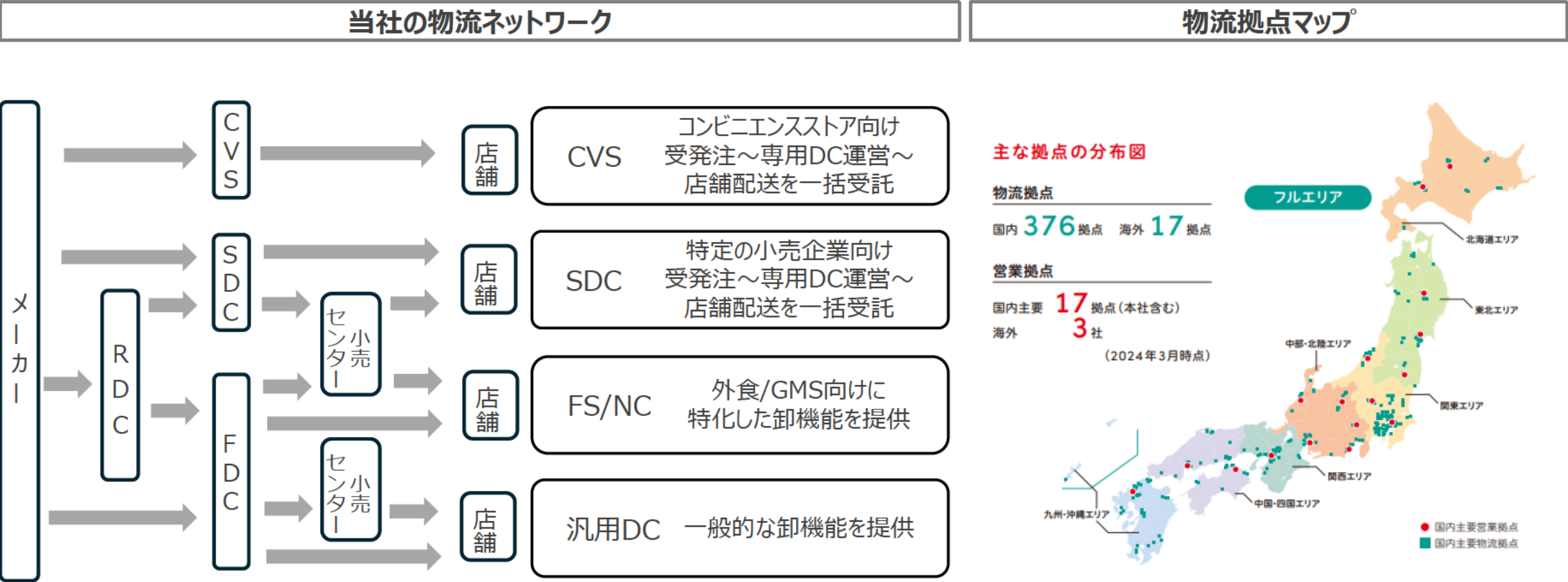
物流拠点	国内	376拠点
	海外	17拠点
物流 パートナー	約400社	
配送車両 台数	約7,600台	

Our Purpose

食のビジネスを通じて
持続可能な社会の実現に貢献する
+ サステナビリティ重点課題の同時解決

2. 三菱食品の物流ネットワークについて

食品卸として、取扱商品カテゴリ、顧客セグメントとも多岐にわたるのが特徴。
様々なタイプの物流拠点を抱えた結果、全国376拠点からなる複雑な物流ネットワークを運営している。



三菱食品の物流DXアプローチ

3. 三菱食品の物流DXアプローチ（1／2）

業界環境変化や自社の物流課題を踏まえ、2022年に物流DX専任組織を発足。
物流改善の取組みを①可視化→②最適化→③オープン化 の3ステップと整理して、戦略的な物流DXに取り組中。

課題	目指すべき方向性	打ち手	
物流の「データ化」の遅れ 現場に情報が散逸、本社での一元的な物流情報把握に課題あり、改善施策も打ちづらい状況	荷主としての物流改善を実施するため、 物流の「データ化」が必要	①可視化	【2022年～】 輸配送管理システムや 庫内可視化ツールを全国導入
「個別最適」の集合≠全体最適 配車権は全国の各拠点(委託先含む)に分散、 近隣拠点間での融通による効率化余地あり	拠点目線だけでなく本社目線から 「全体最適」を志向する仕組みが必要	②最適化	【2023年～】 最適配車ツールを共同開発し、 複数拠点間の“共同配送”推進
閉じたサプライチェーンの限界 物流与件変更等により、一部の自社物流資産や 委託先配送車両の稼働率が低下傾向	自社の低稼働アセットを有効活用する 方法の模索が必要	③オープン化	【2023年～】 他社との物流リソースの “シェアリング”を取組開始
↑ 取組全体を下支え			
社内のデジタル・ケイパビリティの不足	「物流DX」を推進するためには、 デジタル面を支えるパートナーが必要	物流スタートアップとの積極提携 (Hacobu社, KURANDO社, シメント社、オプティマインド社等)	

3. 三菱食品の物流DXアプローチ（2／2）

業界環境変化や自社の物流課題を踏まえ、2022年に物流DX専任組織を発足。
物流改善の取組みを①可視化→②最適化→③オープン化 の3ステップと整理して、戦略的な物流DXに取り組中。

打ち手		具体策	狙い・効果
①可視化	【2022年～】 輸配送管理システムや 庫内可視化ツールを導入	「MOVO Fleet」の全社導入 「Logimeter」の全社導入 物流ダッシュボードの社内開発	3,000台の配送車両の運行状況データ化を開始（→P.7） - データを基にした物流改善が全国で日々進行中（→P.10～）
②最適化	【2023年～】 最適配車ツールを共同開発し、 複数拠点間の“共同配送”推進	最適配車ツール「MOVO X-data」を 共同開発 運賃精算自動化システムを共同開発	拠点を跨いだ配送効率化の実現 ・配送車両台数の削減（→P.13～）
③オープン化	【2023年～】 他社との物流リソースの “シェアリング”を取組開始	輸配送リソースシェアリングサービス 「trucXing」の開始 PALTAC社との包括的物流協業の開始	最適化によって生まれた余剰を他社へ提供（→P.16）

「可視化」の取組み

輸配送管理システム(TMS)の導入

4. 「可視化」の取組み

2022年よりHacobuが提供する動態管理サービス「MOVO Fleet」を導入し、配送データの可視化を開始。
2025年4月時点で全国3,000台のトラックにGPS端末を装着、実績データを蓄積中。

導入意義・目的

- 配送動態管理
- 配送実態可視化（KPI数値取得）
- CO2 排出量の可視化
- BCP対策
- 内部統制対応
- 拠点単位の配送合理化
- 拠点を跨いだエリア配車/配送合理化

導入台数(2025年4月時点)

- 100拠点 3,000台

配送データを可視化

車両台数	稼働時間
運行回数	走行時間
走行距離	滞在時間
実車距離	待機時間
空車距離	休憩時間
積載数	稼働率
積載率	実車率
排出CO2	



台数、距離、時間などの実績をExcel形式で出力可能

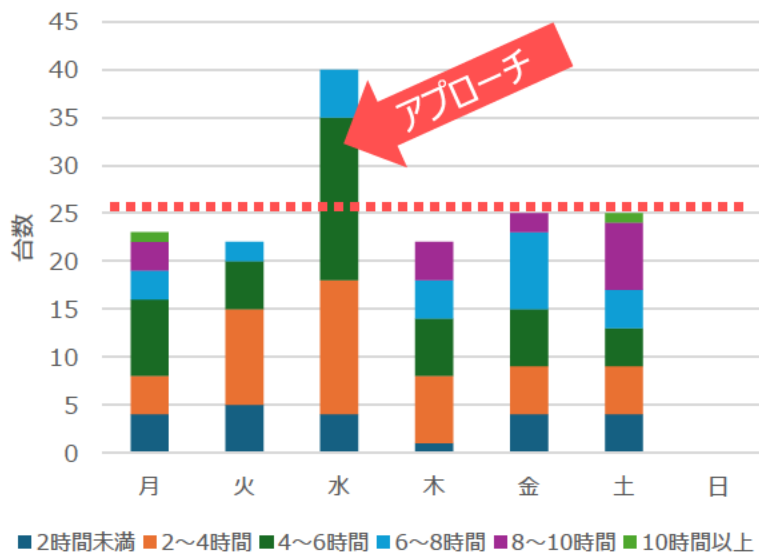


4. 「可視化」の取組み

「可視化」することで、配送担当者の勘や経験に頼らず、データを基に誰でも物流課題抽出が可能になり、改善活動が全国で進行中。

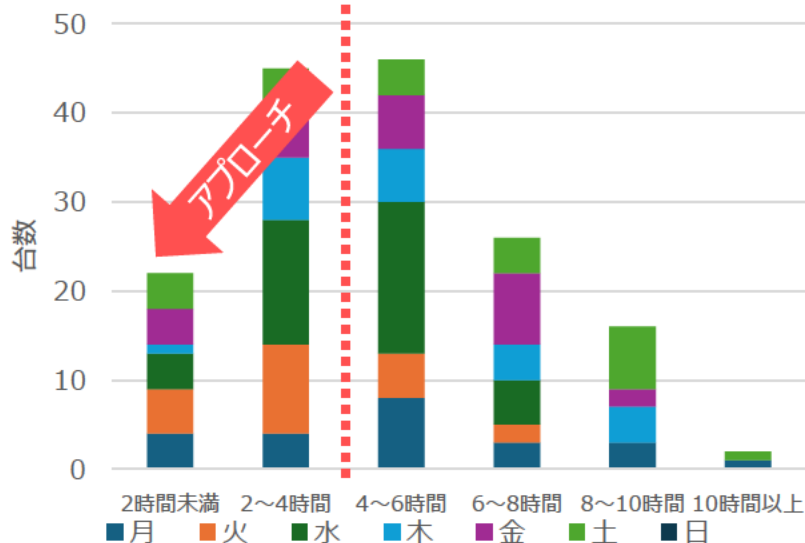
＜可視化された実態データの分析＞ 当社茨城県南部の物流センター1週間のトラック動態

曜日別 運行台数



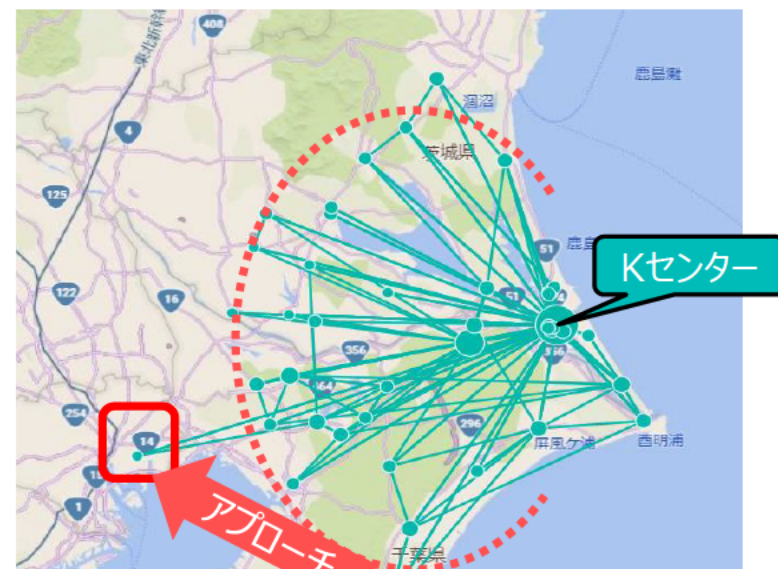
・水曜日の運行台数が突出して多い。
⇒曜日別の物量波動を平準化できないか？

稼働時間別 運行台数



・稼働時間が4時間未満の運行。
⇒他業務への活用余地があるのでは？

センター発 納品経路地図



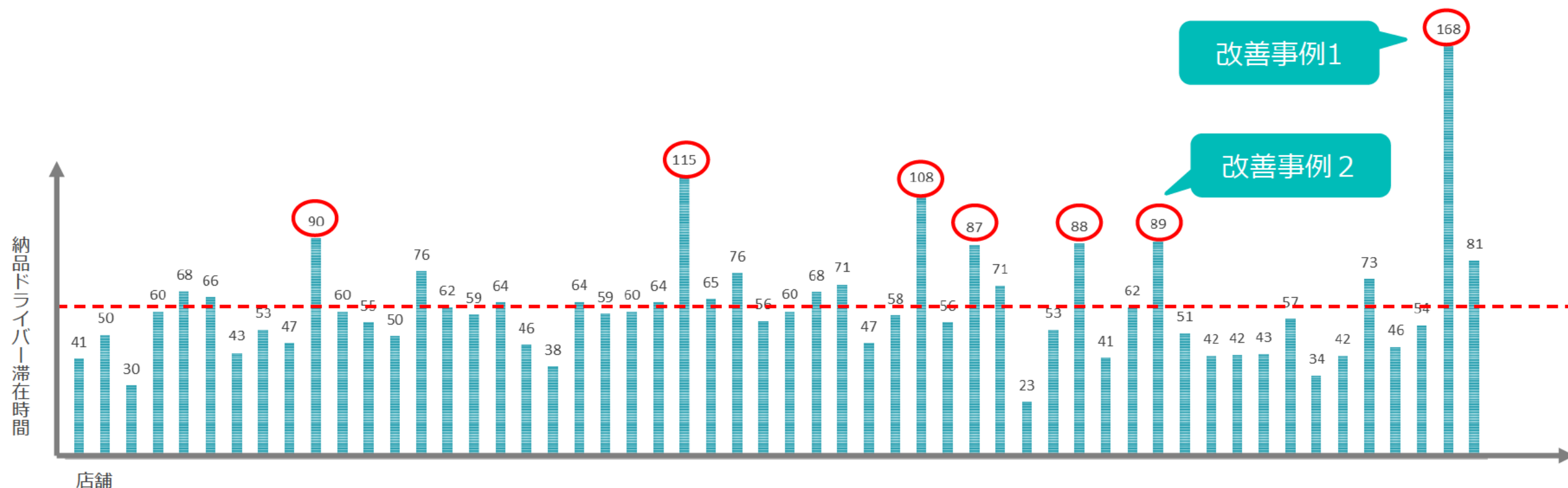
・東京方面へ単独で運行している実績。
⇒1店舗のみでは余積が多く非効率では？

4. 「可視化」の取組み（事例紹介）

MOVO Fleetの実態データを使用して小売業様と滞在時間の課題を共有し、納品実態調査から納品ルールを変更いただき、荷下ろし時間の短縮につながった事例。

＜ハローデイ様との協業＞ 店舗様納品時のドライバー滞在時間の削減事例

- 2024.5/30(木)～6/5(水) ハローデイ各店舗様への入場～退場時間の実態データ（全店舗平均62分）

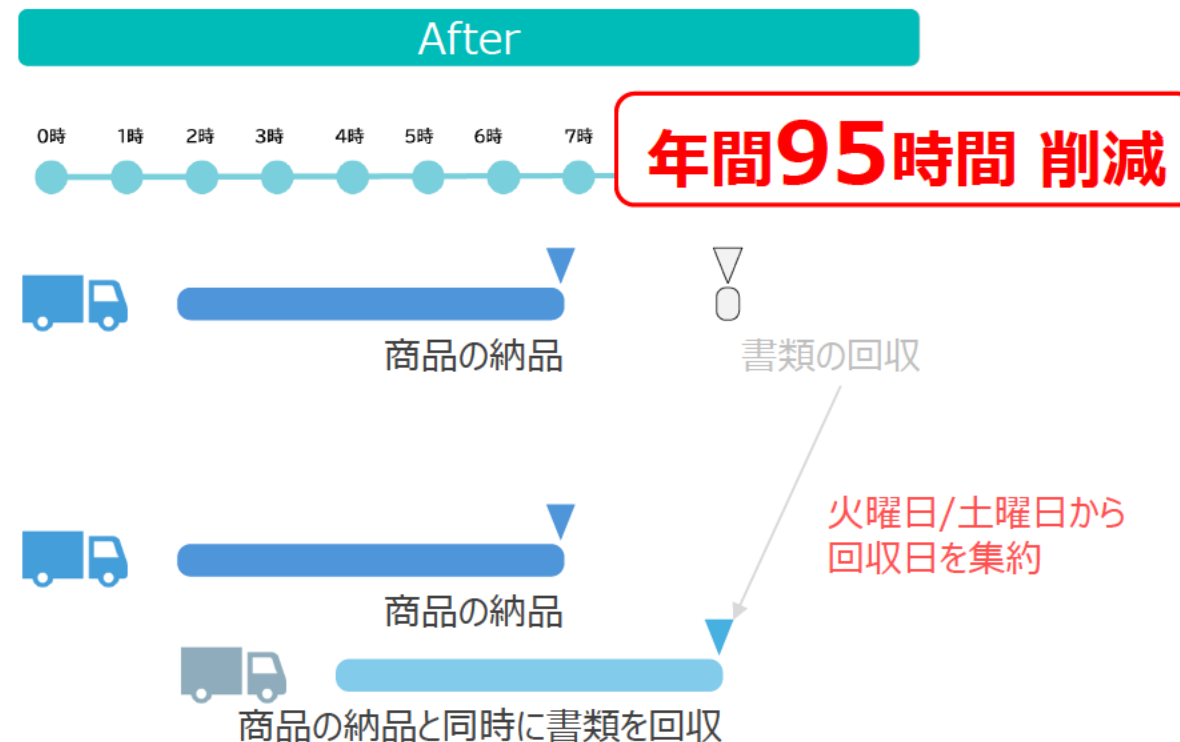
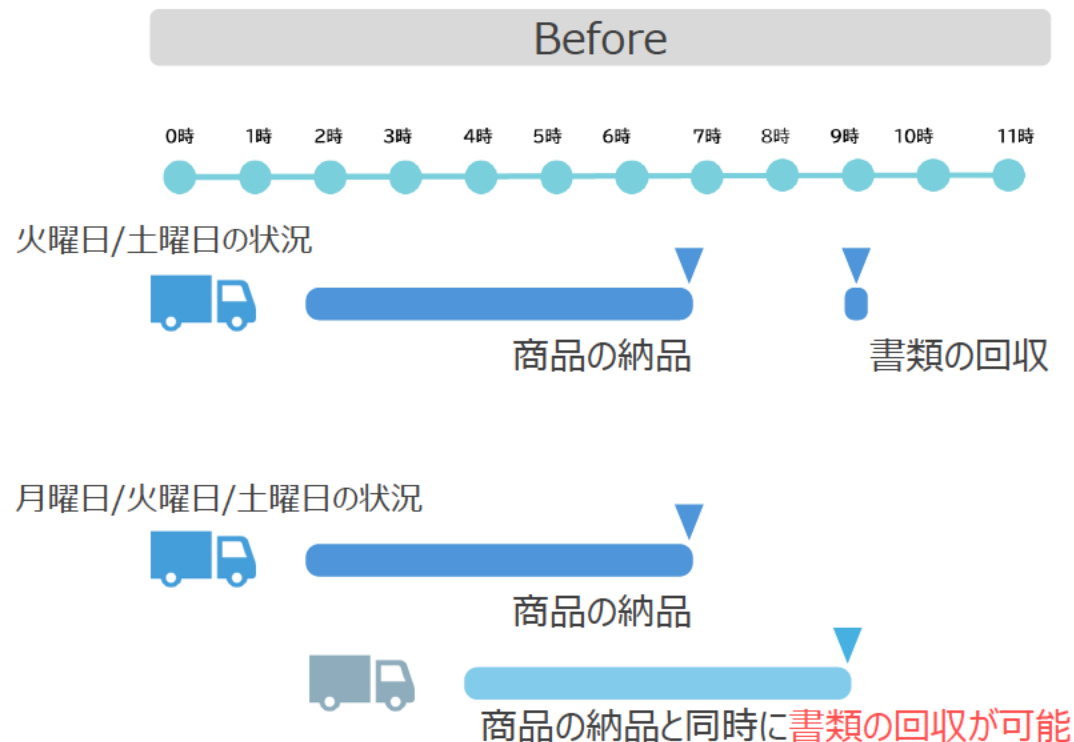


＜ハローデイ様との協業＞ 店舗様納品時のドライバー滞在時間の削減事例

事例1:「南熊本店様」

- ・ 店舗様にご協力いただきドライバー滞在時間の実態調査を実施。
- ・ 商品の納品と店舗書類の回収時間にアンマッチがあった。お客様とご相談し、回収日を(月) (水) (金)に集約、滞在時間の短縮につながる。

※(月)(水)(金) は物量が多く車両2台をうまく運行させることが可能。(火)(土) は車両1台相当の物量だった。

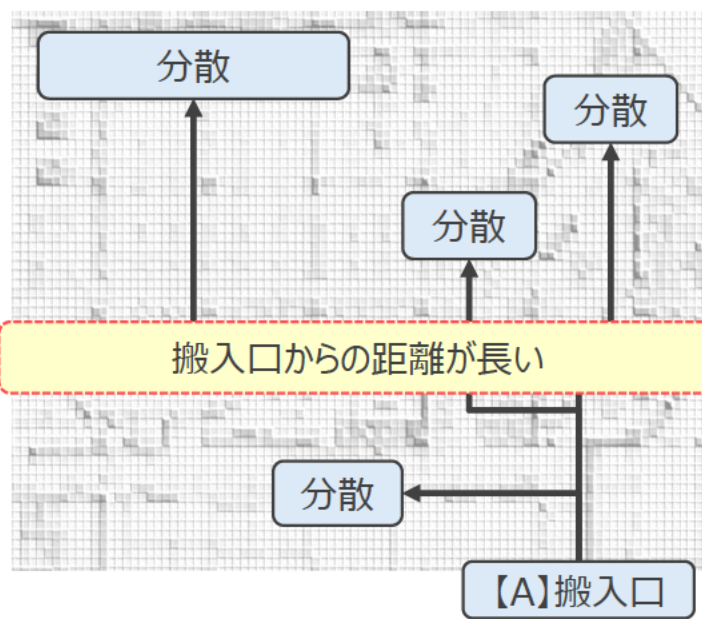


＜ハローデイ様との協業＞ 店舗様納品時のドライバー滞在時間の削減事例

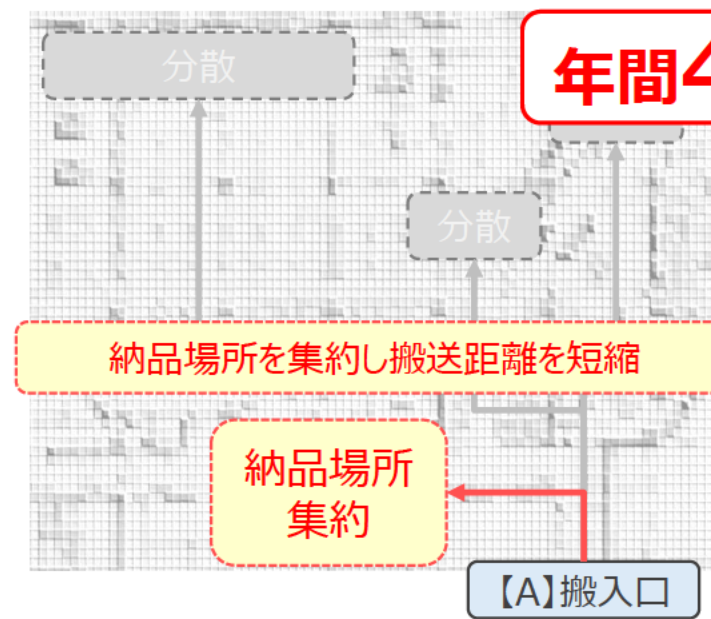
事例2:「MARK IS 福岡ももち店様」

- 搬入口より複数の箇所に納品していたが、ご相談の結果、搬入口から近いバックヤードへの集約に変更、ドライバーの搬送距離が短縮し平均滞在時間は89分⇒77分(△11分)へ改善した。
- データをきっかけにピンポイント且つ具体的なご相談ができ、両社で納得するルールの再設計につながっている。

Before



After



これらの活動により、**全店での平均滞在時間は13分改善**（活動開始5月比）。引き続きお客様と進捗確認しお取組を継続しております。

「最適化」の取組み

拠点間共同配送（エリア配車）の推進

5. 「最適化」の取組み

三菱食品は、共同配送支援サービス「MOVO X-Data」をHacobu社と共同開発した（2024年9月リリース）

三菱食品が現場の課題や改善ノウハウ、配送実態データを提供し、機能要件について整理。これをHacobu社が仕組み化。トライアルをかさね、改善ツールとしての活用を開始。

蓄積された配送実態データを有効活用し従来はアナログで発案されている共同輸配送をスピーディ且つ効率的に計画立案、実現していく。
(例)短時間稼働コースの統合、コース稼働時間の平準化、帰り便の他センターへの立ち寄り等、改善案を自動抽出・一覧化。

- 三菱食品

 - 現場課題、改善ノウハウの提供
 - 配送実態データ
 - 機能要求
- Hacobu

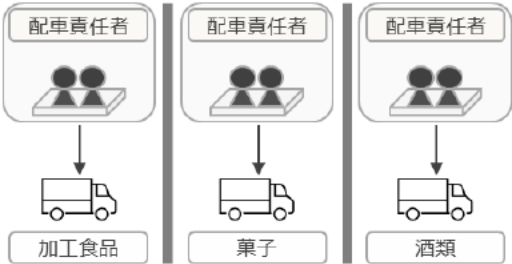
 - プロダクト開発
 - 導入支援
 - 保守サービス、アップデート



5. 「最適化」の取組み

MOVO X-Dataを用いた拠点間の車両融通（エリア配車）を推進するため、本社で集中管理できる体制を構築。縦割りな配車実態から脱却し、エリア最適化をコントロールする取組みを推進中。

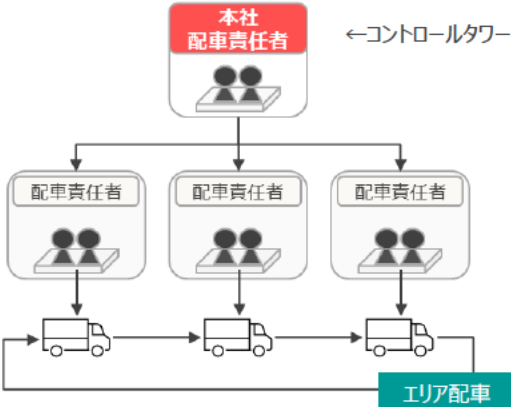
Before



クローズドな縦割り。拠点ごとの部分最適

物流センターは商品カテゴリごとに設計され、配送計画拠点毎、部分最適にとどまる。周辺拠点の配送実態を知るすべがなく融通の余地に気づけない。

After



本社集中管理によりエリア配車を推進できる体制へ

本社に配送責任者を設置。データとアプリを使いコントロールタワーとして拠点間の車両融通（エリア配車）を推進し全国の配送効率化に取り組む体制。

2024年度下期より推進した“エリア配車”により、年換算で1,716台の運行が削減、積載率の向上が実現している。

事例3: 長距離コース帰便の活用

拠点Xの南部から北部へのコースの帰便を活用、拠点Yの北部から南部へのコースを融合することで、運行台数の削減、積載率アップを実現

Before



After



B車両は⇒他の業務で活用

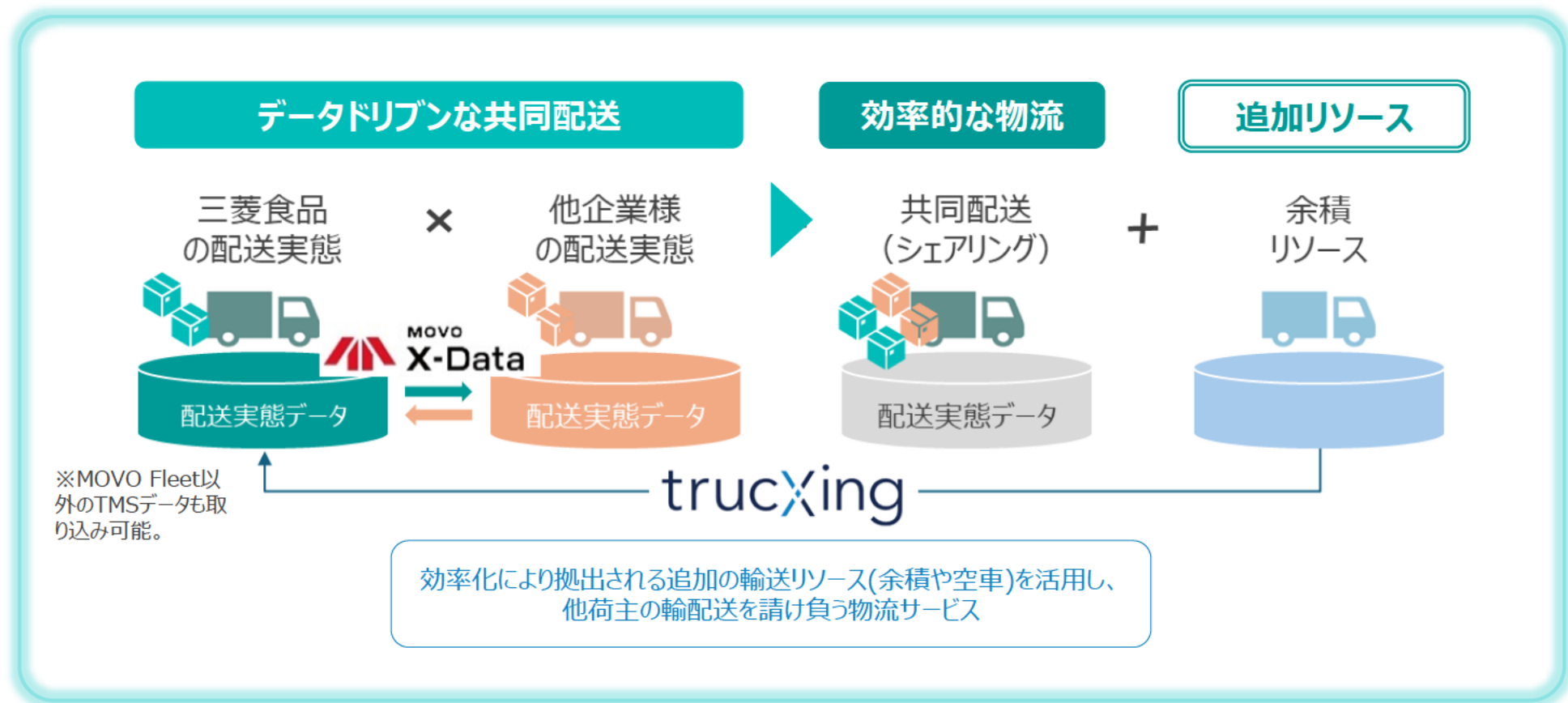
「オープン化」の取組み

共同輸配送支援サービス

余積シェアリングサービスの展開

6. 「オープン化」の取組み（全体像）

これまで、自社内での可視化、拠点間の車両融通に取り組んできたが、「閉じたサプライチェーンの限界」（＝局所的な物流改善・効率化の取組みの限界）を認識。物流の持続可能性を高めるため、トラックリソースのシェアリング等、他企業様と共に物流全体の最適化実現を目指した活動に展開中。

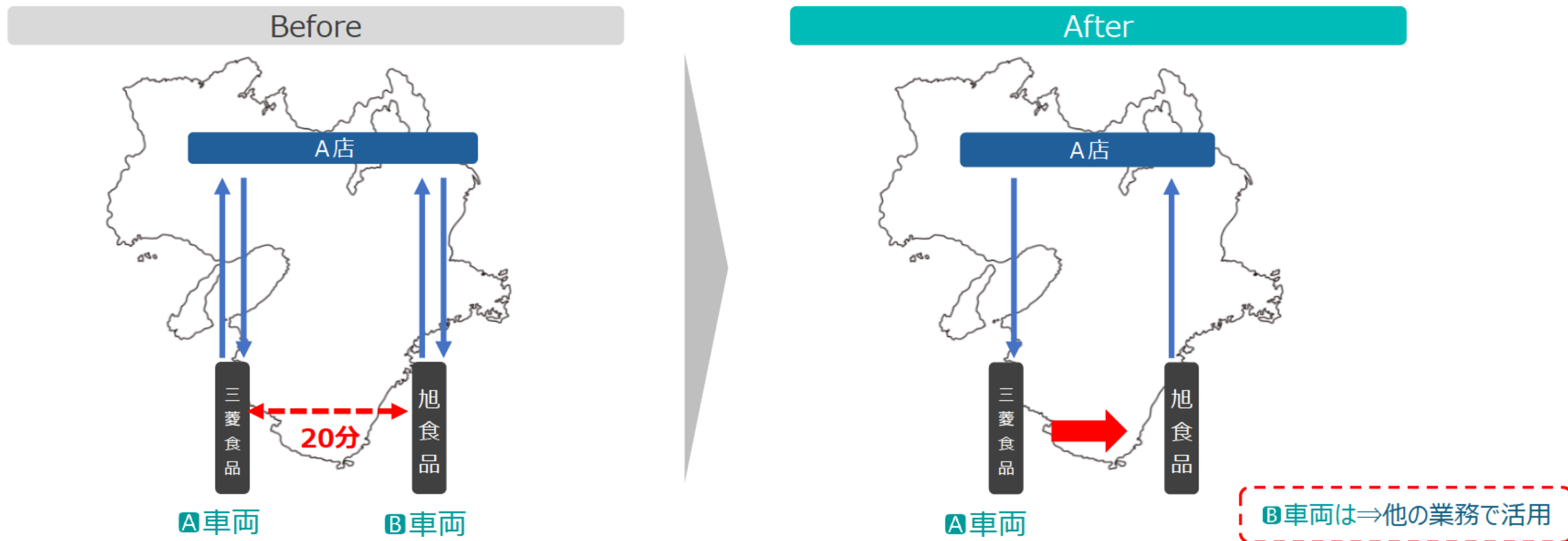


6. 「オープン化」の取組み (1)

「MOVO X-Data」を活用した企業間での共同輸配送を推進しており、他荷主様と配送実績データを持ち寄り、データドリブンな共同輸配送を開始した。

事例4: 旭食品様との混載配送の取組み

旭食品様と三菱食品のMOVO Fleetデータを持ち寄り、MOVO X-Data を活用し車両融通を実現。小売業様への共同配送を実施中。



6. 「オープン化」の取組み (2)

2025年1月、日用品卸最大手であるPALTAC様との物流協業をスタート：食品・日用雑貨は従来異なる物流網を構築してきたが、それぞれのサプライチェーンの垣根を越えたPALTAC様との協業を通じ、日本国内物流の持続可能性の向上に貢献していく取組み。

両社の物流経営資源を共同活用し、
サプライチェーン・物流網の連携に挑戦

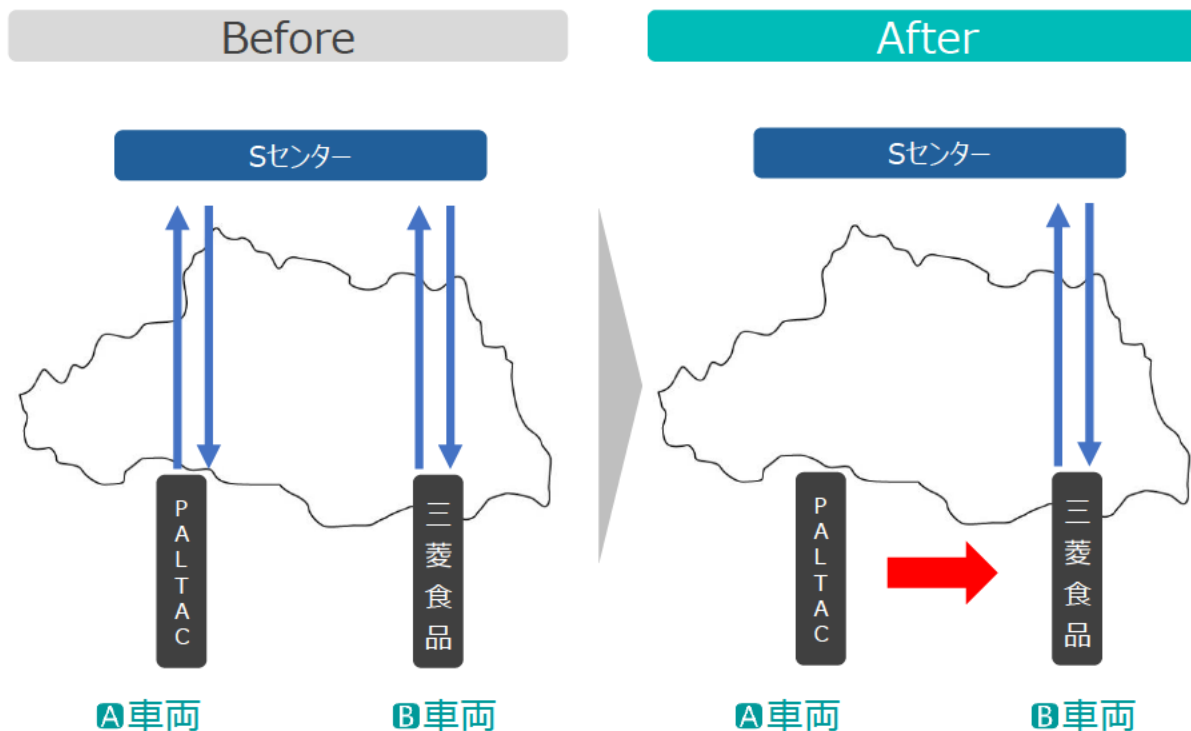


生活者の暮らしを彩る日常消費財を、
サステナブルに届ける物流へ

「既存物流拠点の活用」、「共同配送」、「共同物流センターの検討」、
「物流DXの共同研究」の4つのテーマを対象に具体的な検討を開始

事例5: PALTAC様との共同配送の取組み(埼玉県)

両社の配送情報を共有し、一部エリアより共同配送を開始。

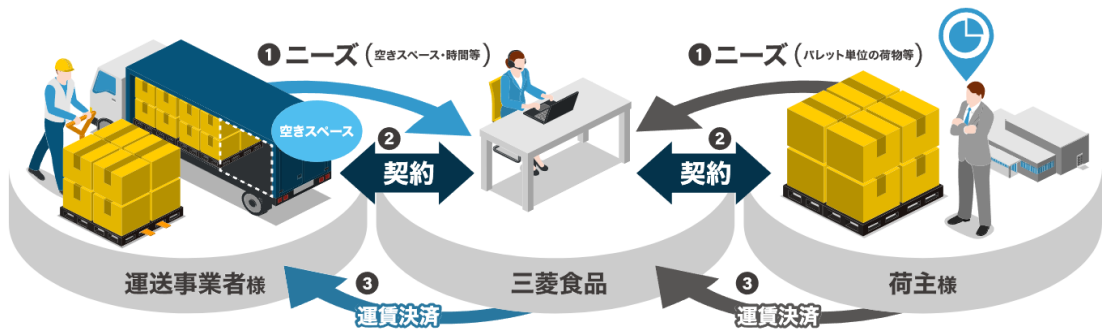


6. 「オープン化」の取組み (3)

トラックの空きスペースや非稼働時間を活用する輸配送リソースシェアリングサービス「trucXing」をリリース (2023年9月)
最適化によって生まれた余剰を他荷主に提供することで、物流業界全体の効率化を目指し活動中。

2024年11月「第54回食品産業技術功労賞」
【サステナビリティ部門】受賞

空きスペースを活用した
サステナブルな物流
trucXing
トラクシング



・ 運行実績 (2024年度末時点)



・ 事例紹介

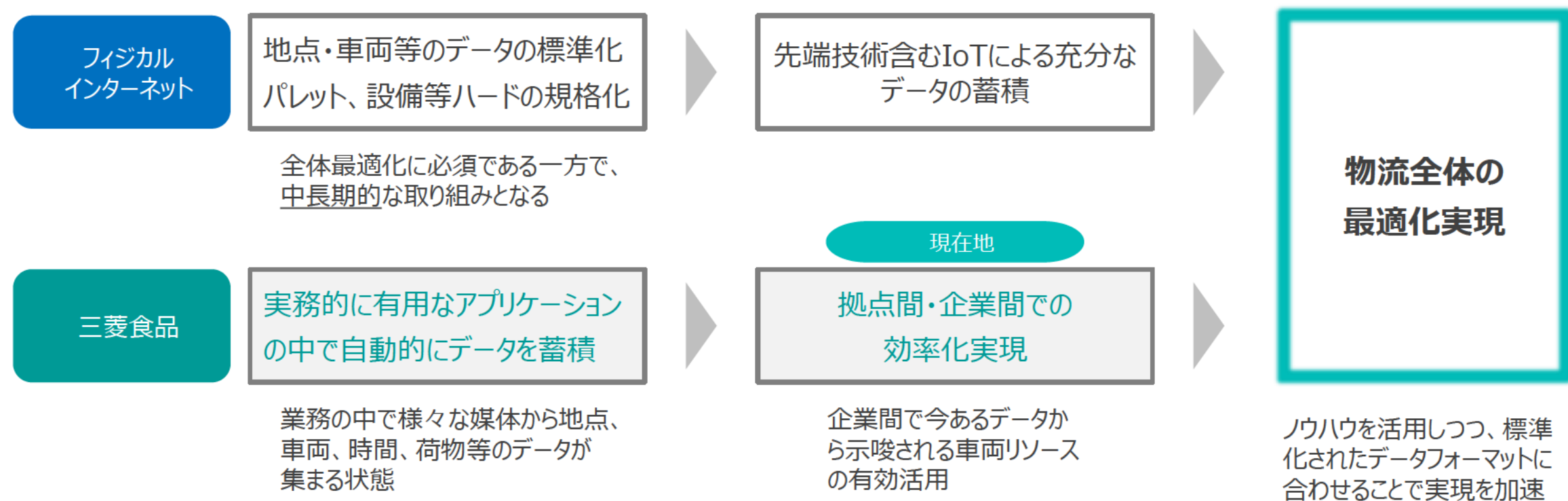
配送機能	荷主様	方面
幹線輸送	菓子メーカー	北関東→関西方面への輸送
	乾麺メーカー	関東→甲信越への輸送
	粉・製麺メーカー	関東域内の輸送
	フリーズドライメーカー	甲信越→関東への輸送
ミドルマイル	ECスーパー	ハブセンターからラストマイルデポへの配送
	乳製品 (チルド)	関東域内配送
	日用品	関東域内配送

三菱食品が目指す未来

7. 三菱食品が目指す未来

物流現場から得られる最小限のデータ（時間・場所・頻度など）を活用する実務的なアプローチからクイックウィンを創出しつつ、将来的には標準フォーマットに繋げていくことで全体最適の実現を目指す。

物流効率化実現のステップ



7. 三菱食品が目指す未来

サステナブルなサプライチェーンを目指し、輸配送実態の可視化を切り口に拠点間・企業間の共同輸配送を開始、今後も、企業間のデータ共有による業界全体の最適化に向けて、オープンな物流協業を拡大していく考え。

