

第5回 2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会



商慣行の見直しに向けた
荷主・消費者の意識改革

Agenda

- 会社概要
- 物流プロセスにおける主な課題と対応
- 発着荷主としての取り組み及び、要望

2025年 8月21日
イオングローバル S C M株式会社
代表取締役社長 山本 浩喜

会社概要

<イオングローバルSCM株式会社>

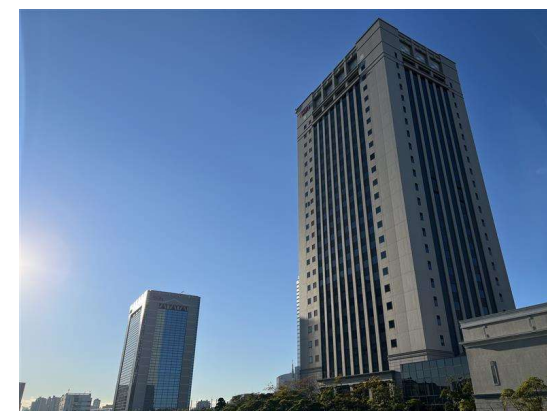
設 立：2007年

所在地：千葉県千葉市

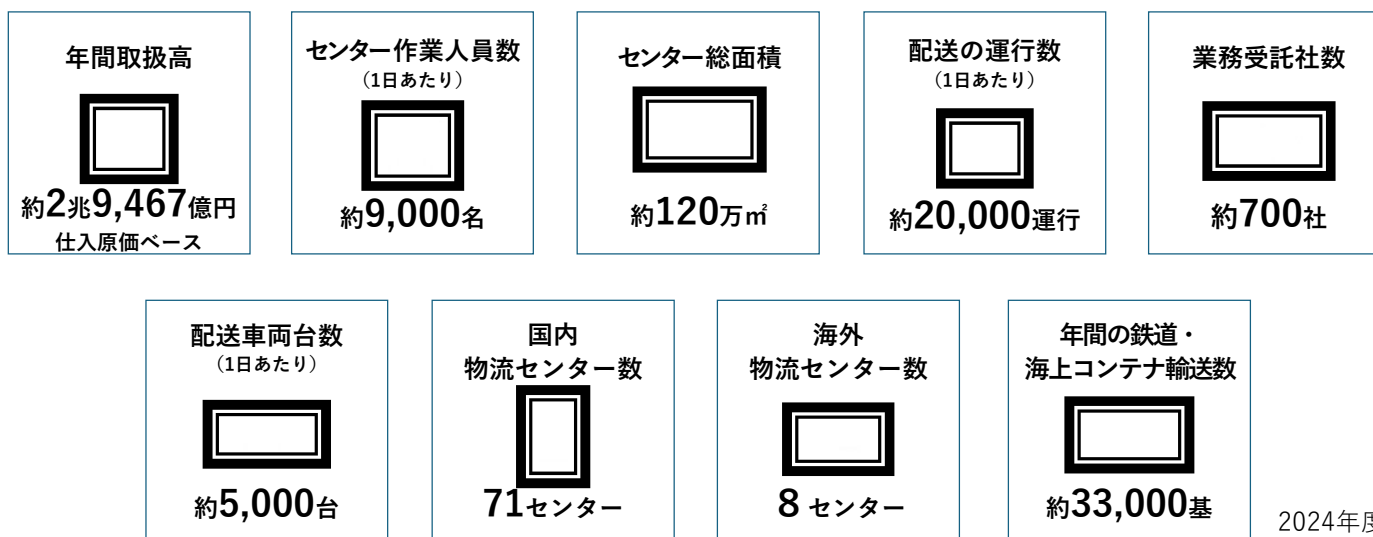
展開国：日本、マレーシア、中国

物流センター：79センター（国内：71（63拠点）、海外：8）

配送先拠点数：約5,500ヵ所



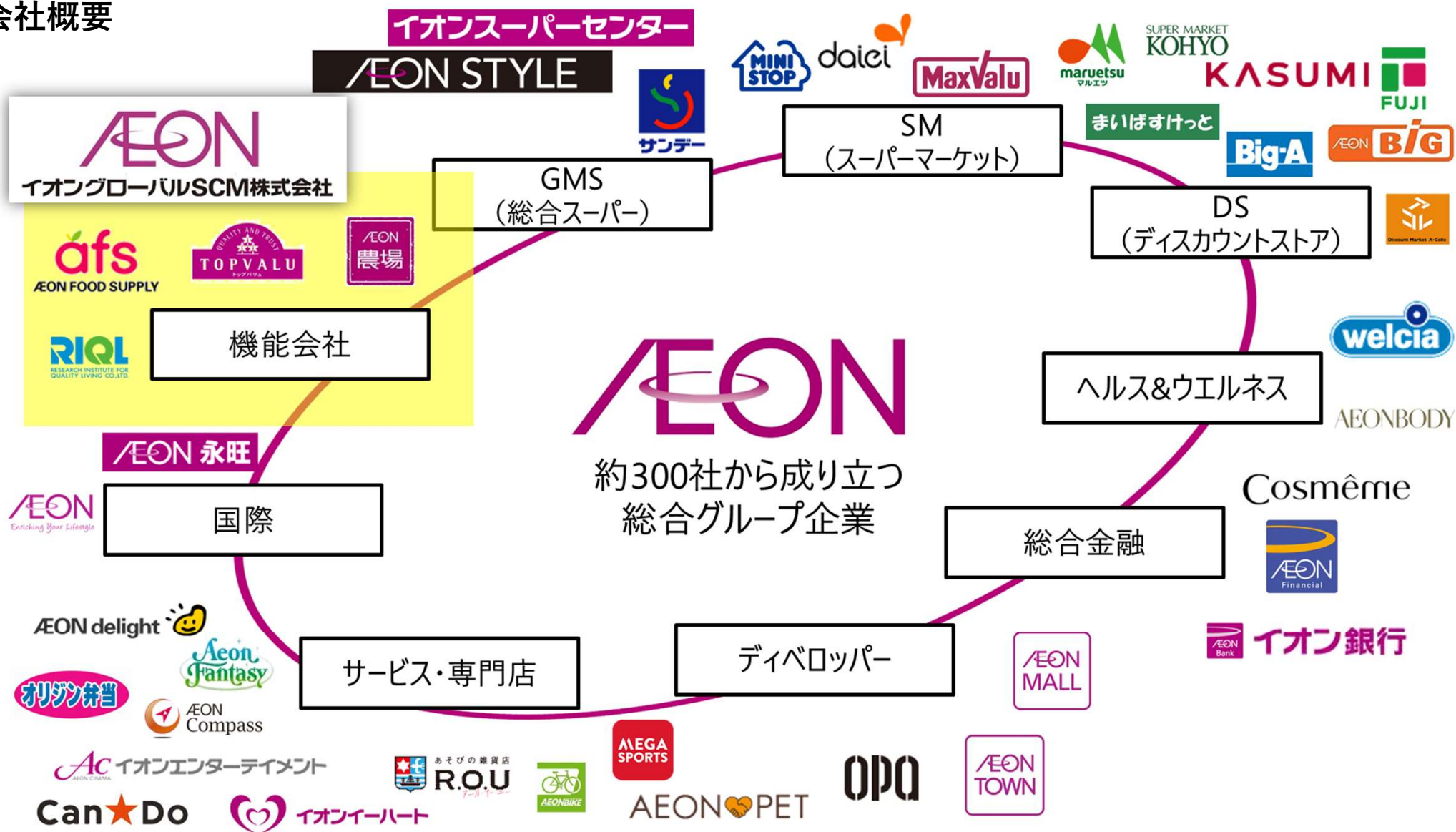
イオングローバルSCM本社



イオン北関東RDC

2024年度時点

会社概要



会社概要



調達
(サプライヤー)



配送



製造
(メーカー)



配送



倉庫管理
(物流)



配送



販売
(小売)



販売



消費
(お客さま)

当社の領域

集荷/引取り

入荷検品

格納

出庫

Picking/仕分

積み付け

出荷/配送

3つの軸でサプライチェーンを管理

商品の安定供給



日々変わる物流波動に対応
できる最適な作業計画/配送
計画を構築

効率的な物流の提供



価格高騰による負担をお客さ
まにかけないため物流コスト
を削減

環境負荷の軽減



カーボンニュートラル実現に
向けた事業運営

物流プロセスにおける主な課題と対応



イオンの物流「2024年問題」対応について

イオンは、社会課題である物流分野における「2024年問題」解決に率先して取り組むため、グループ共通施策として2024年春から順次、全国約3,300店舗を対象に物流効率改善を前提とした店舗配送方式へと移行します。

仕入、物流、販売の各ステップを一連の連続したプロセスと捉え、サプライチェーン全体のオペレーションを物流効率の視点で再設計することで、配送に必要な車両数の削減やドライバーの負荷軽減を図り、ひっ迫感が強まる様々な物流リソース不足の解消を目指します。

一般的に小売業は、開店前や特売日前に物量が集中し、日別の物量差が最大2倍になるなどの物量変動が生じやすく、これが物流面の負荷要因となっています。こうした中イオンは、物流と仕入、販売のオペレーションを一体設計することで物流効率を改善するプロジェクトを各地域で進めてきました。各プロジェクトにおける成果の検証や分析を通じて、物流課題解決に必要な効率改善の手応えを得たことから、このたびグループ共通の配送方式として展開する方針としました。

具体的には、以下の4つの施策を順次展開します。これら取り組みにより最大約10%の配送効率改善が期待でき、物流の2024年問題に起因するドライバーの労働力不足解消に貢献してまいります。

イオンの物流「2024年問題」対応

- **車両効率を前提とした納品時間枠の設定と、日別物量の平準化による積載率の改善**
「朝便」「昼便」の区分を廃止し、一つの枠として車両は満載の状態であることを前提とします。また、曜日ごとの物量の平準化を前提とする方式へ移行し、車両積載率を改善します。
- **AIを活用した配送計画の最適化による必要車両数の効率化**
交通状況や店舗別物流状況などをもとにAIで最適ルート进行計算し、より少ない車両で配送します。
- **店舗荷下ろし時のドライバー付帯作業の削減**
ドライバーが商品を売場まで引き込む納品方式を採用している店舗に対し、店舗荷受場での荷渡しを原則とするルールへ変更します。（夜間納品などの例外を除く）
- **モーダルシフトやエリア単位での共同配送のさらなる推進**
長距離輸送においてドライバーの負荷軽減と脱炭素に貢献するモーダルシフト（鉄道貨物の利用など）をさらに強化します。また、地域単位で小売各社の車両の余剰をシェアする取り組みを率先して推進し、各地域の物流リソース不足の解消に努めます。

現在、下記項目を中心に取組みを継続中

イオンの物流「2024年問題」対応

- **車両効率を前提とした納品時間枠の設定と、日別物量の平準化による積載率の改善**
「朝便」「昼便」の区分を廃止し、一つの枠として車両は満載の状態であることを前提とします。また、曜日ごとの物量の平準化を前提とする方式へ移行し、車両積載率を改善します。
- **AIを活用した配送計画の最適化による必要車両数の効率化**
交通状況や店舗別物流状況などをもとにAIで最適ルート进行計算し、より少ない車両で配送します。
- **店舗荷下ろし時のドライバー付帯作業の削減**
ドライバーが商品を売場まで引き込む納品方式を採用している店舗に対し、店舗荷受場での荷渡しを原則とするルールへ変更します。（夜間納品などの例外を除く）
- **モーダルシフトやエリア単位での共同配送のさらなる推進**
長距離輸送においてドライバーの負荷軽減と脱炭素に貢献するモーダルシフト（鉄道貨物の利用など）をさらに強化します。また、地域単位で小売各社の車両の余剰をシェアする取り組みを率先して推進し、各地域の物流リソース不足の解消に努めます。

発着荷主としての取り組み・要望

取り組み・要望		目 的	課 題
メーカー・小売・その他	DC入庫 パレット化	・ドライバー拘束時間短縮	・バラ→パレット納品化（荷卸し時間 ▲70%実績あり） ・パレットサイズの標準化（T11型、ビールパレット等への統一）
	DC納品頻度 適正化	・車両積載の改善（1パレットあたり積載） ・ドライバー拘束時間短縮（1回あたり作業工数）	・補充ロットの見直し ・在庫回転率の悪化（総在庫増加）
	DC入庫の分散 （日中時間帯）	・納品車両集中化の緩和（現状：10時と15時に集中） ・納品リードタイムの延長（現状：前日夕方確定） ・繁忙期前の集中入庫の緩和（お盆、年末）	・フレキシブルな納品車両の確保 発側と着側の希望時間のアンマッチ ・連休期間における出荷（メーカー）
	物量平準化	・物量波動の抑制を図り、物流センターの効率化	・発注リードタイム（積載率3%改善） ・連休期間における出荷（メーカー） ・消費者の行動変容（ローリングストック）
	TC1型（店別） →TC2型（総量）	・車両積載の改善 ・ドライバー拘束時間短縮（1回あたり作業工数）	・小売センターの設備を含めた体制
	店着時間枠拡大 納品リードタイム緩和	・車両回転率の改善 ・車両積載率の改善（低積載便の運行中止）	・荷受け時間の制約 店営業時間、大規模小売店舗立地法による規制 ・欠品の発生（定番・チラシ商品）
	その他 インフラの整備	・輸送力不足の改善 ・CO2排出削減	・高速道路の料金 ・W連結トラック等の導入/運用 各種申請及び制約条件（C条件等） ・環境車両の給油（水素ステーション）