自己紹介

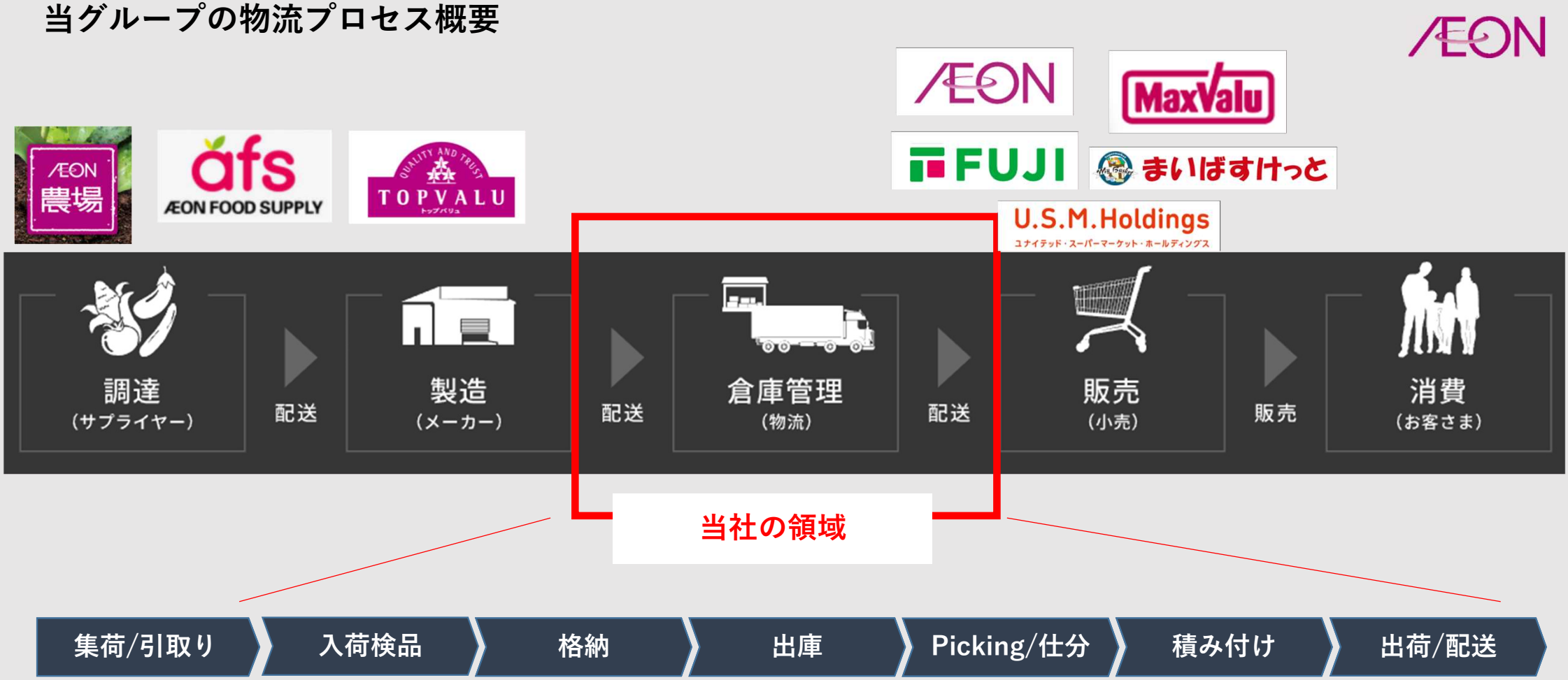
名前：山本　浩喜（やまもと　ひろき）
所属：イオングローバルSCM㈱　代表取締役社長

＜経歴＞
- 1996年　：ジャスコ（現イオン）入社
- ～1999年：店舗勤務（三重県・岐阜県）
- ～2004年：販売物流（配達工事）
- ～2019年：センター運営管理（中部エリア・近畿エリア・首都圏エリア）
- ～2022年：西日本運営本部長
- ～2024年：ソリューション企画本部長（SCM物流改革プロジェクト）
- 2025年～：現職

＜イオングローバルSCM㈱　会社概要＞

会社設立：	2007年
本社：	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

当グループの物流プロセス概要



物流プロセスにおける主な課題と対応

集荷/引取り → 入荷検品 → 格納 → 出庫 → Picking/仕分 → 積み付け → 出荷/配送

課題認識

- 人手不足（構内作業者・配送ドライバー）
- 短リードタイム
- 物量波動

規制

荷待ち時間の管理

運送契約の適正化

適正なリードタイム確保

積載効率の向上

対応

計画的な物流体制への移行（サプライチェーン全体の情報連携による効率化）

需要予測型への移行
（ﾘｰﾄﾞﾀｲﾑ確保/物量波動緩和）

⇔

構内作業計画の最適化
（DX/ﾛﾎﾞﾃｨｸｽ化）

⇔

配送計画の最適化
（総走行距離短縮/積載率改善）

＋CO_2削減

今後、期待されること

- 情報プラットフォーム化（共同配送etc）
- パレット/クレート規格統一
- 各種マスターの統一
- 規制緩和（納品時間制約etc）

etc

＜参考＞イオンの物流「２０２４年問題」対応　　2023年12月リリース

AEON NEWS RELEASE

２０２３年１２月２２日
イオン株式会社

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波動が生じやすく、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走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で最適ルートを計算し、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走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で最適ルートを計算し、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。