

(一社)日本フランチャイズチェーン協会に加盟のコンビニエンスストア各社では、既に物流の適正化・生産性向上に取り組んでおりますので、取組内容および今後の取組みについて以下の通りご報告いたします。

基本方針

取引先等と連携した配送の効率化の取組み（A I等を活用した配送ルートの見直し、共同配送の推進、配送センターの省人化の取組み等）を実施する。

1. 店舗の特徴

- (1) 配送業務は、外部に委託等を行っているケースが多いが、取引先と連携した取組みを実施。
- (2) 店舗のバックルームスペースが狭隘であることから、大量の商品在庫を持ってないため、小分けした数量を納品。

2. 物流の効率化

- (1) 商品は、各メーカーから専用の共同配送センターに納品し、それぞれの商品を発注数に応じて店舗別にまとめ、一括配送（様々な商品を混載して配送）実施することにより配送車両を削減。
- (2) 異なる温度帯の商品を同じトラック（荷室が分離されている）にて配送しているケースもある。
- (3) 本・雑誌、たばこ、大手製パンメーカー等は、コンビニエンスストア専用車ではなく共同配送にて実施。

【物流システム】

会社名	フローズン ※アイスクリーム、冷凍食品、ロックアイス等				常 温 ※ソフトドリンク、酒類、加工食品、雑貨類等				チルド (米飯共同配) ※弁当・おにぎり、調理パン、麺類、サラダ、乳飲料等			
	1日当たり の配送便数	1週当たり の配送日数	1便当たり		1日当たり の配送便数	1週当たり の配送日数	1便当たり		1日当たり の配送便数	1週当たり の配送日数	1便当たり	
			配送店舗数	配送時間*			配送店舗数	配送時間*			配送店舗数	配送時間*
A 社	1便	2~3日	20店	11h	1便	5日	6~8店	3~4h	1便	7日	6~8店	4~6h
B 社	1便	2~3日	8店	11h	1便	4日	8店	11h	1便	7日	8店	11h
C 社	1便	5日	15店	12h	1便	5日	11店	11h	2便	7日	7店	6h
D 社	1便	3~7日	4~10店	8~10.8h	1便	2~7日	4~7店	8~10.8h	2便	7日	4~20店	8~10.8h
E 社	1便	5~6日	15~20店	10h	1便	5日	3~5店	5h	2~3便	7日	8~15店	3.5h
F 社	1便	4~7日	20店	10~11h	1便	6日	10~11店	9~10h	3便	7日	10店	4.5~5.5h
G 社	1便	3~7日	12~20店	5h	1便	6~7日	6店	5h	3~4便	7日	6~12店	4~5h

※配送時間：配送センター ⇒ 店舗 ⇒ 配送センター

3. 「物流の2024年問題」に向けた取組み

会社名	取組内容
S M	<p>①荷待ち時間の削減に取り組む</p> <ul style="list-style-type: none"> ・センターでの取組みとしては、曜日別入荷量の平準化、荷受センターの分散化、受入センターでのフォークリフト要員の増員等により荷待ち時間の削減を進めている。また、2024年春までに基幹センターに「バース予約システム」を導入し、待ち時間の短縮を更に進める。 ・PB商品の集荷面でも発注・在庫管理の担当部署と連携し、集荷する曜日と車両数の平準化や納品までリードタイム延長で、搬入時間の定時化による運送業者の負荷軽減に取り組んでいる。 <p>②荷役時間と荷役労力の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PB商品の集荷ではバラ積み集荷を止めパレット集荷への切り替えを進め、NB商品の主力メーカーとパレット集荷への切り替えに向け協議を進め、運送業者の荷役に伴う負担軽減を進めている。 ・加盟店への配送ルート便については、ルート毎の運転手の拘束時間を把握し、長時間拘束しているルートでの内容を調査分析し、延長させる要因の改善に取り組んでいる。また、運用実績を基に、配送ルートも適宜組み換え、ドライバー拘束時間の短縮に取り組んでいる。 <p>③モーダルシフト化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹センターから地域センターへ商品の転送にJRコンテナを使用する方式を2023年夏から開始した。 ・商品輸送ではフェリーボートを主軸として活用し、年間数千本のシャーシを動かしている。また、各地の商品の在庫拠点や取引先倉庫への商品輸送でもJRコンテナの使用を積極的に進めていく。 <p>④共同輸送の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・店舗配送網を他の卸業や物流業者にも開放し、遠距離で商品数が少ない等にて配送が困難な地域への商品輸送での共同化を実現している。店舗にて販売する雑誌や新聞は専業の配送業者による配送が通常だが、雑誌については全店、新聞では一部店舗にて、当社の商品配送便に混載して配送している。 <p>⑤運送契約の適正化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃については物流業者との協議の場を設け、ドライバー人数の維持確保、待遇改善に伴う労務費の上昇や、燃料費高騰に伴うサーチャージ等、物流業者の経費変動を考慮し、適宜、運賃条件の見直しを行っている。
F M	<p>①他社との遠隔地配送幹線便等の共同配送（車両活用）の検討</p> <p>②AI活用による配送コース最適化（必要ドライバー数減）</p> <p>③配送センター積み込み時および店舗配送時におけるドライバー荷役時間の削減（常温便のカゴ車配送化・ドロップアウト納品の拡大）</p> <p>④曜日別配送コースの導入検討（発注量に応じたコース設計にて配送コース減）</p> <p>⑤配送センターにおける入荷トラック荷待ち時間削減（入荷カテゴリー別でのバース割り当てシフト作成）</p> <p>⑥店舗配送時におけるドライバー荷待ち時間の削減（早着許容枠の拡大・指定時間までの待機時間削減）</p>
P O	<p>①出入荷スケジュールの見直し</p> <p>②センター内のドライバー導線の効率化</p> <p>③配送の効率化（コース組換え、高速利用、店舗制約見直し等）</p> <p>④遠隔地分散、幹線輸送と店舗配送の分離化</p>

S E J	<p>①荷待ち時間・荷役作業の時間の把握と削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・店舗配送においては配送車両の動態管理システムを用いて、店着～店発時間を全店確認している。駅の中等の特殊店舗に関しては、荷役時間が通常店舗より長い傾向にあるため、様々な工夫で削減に努めている。 ・センターの荷待ちに関しては、効果が見込める拠点に関して、入荷予約システムを導入し、荷待ち時間の削減を図っている。 <p>②荷受け側の行動変容</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商品を受け取る側の加盟店にも、納品予定時刻より早い時間での納品の許容等、改めて物流効率化に関して理解いただき、作業負荷軽減を図っている。 <p>③常温商品の曜日別納品時間変更の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前述の加盟店の早納の許容を受けて、物量の多い曜日と物量が少ない曜日で納品時間を変更し、積載率の向上を図っている。 <p>④常温商品のリードタイム変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当日納品だった常温商品を翌日納品へ変更し、荷役作業時間の平準化を図っている。 <p>⑤配達回数の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・チルド、米飯商品の配達回数を一部エリアから2つの便を集約し積載率を改善、フローズンの配送も季節毎、エリア毎に、週の納品頻度を見直しを行い、配送の効率化とCO₂削減を図っている。 <p>⑥荷役作業負荷軽減のための物流資材の検討と自動化促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・店舗納品の効率化のための台車の開発や、センターの荷役作業の作業負荷軽減のために、効果が見込める拠点に関して、自動仕分け機や納品資材の組み立て機等を導入し、オートメーション化を図っている。 <p>⑦運送契約の見直しと取引先との協議</p> <ul style="list-style-type: none"> ・取引先とは定期的に協議を実施し、契約等の見直しを図っている。 <p>⑧物流のグリーントランスフォーメーション化の促進に伴う働く環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配送車両にEVやFCトラックを順次導入し、物流のGX化を促進し、脱炭素を図るとともに、先進的な車両の導入による配送員のモチベーション向上や静粛性が高く振動が少ない車両を使うことで、働く環境改善にも寄与している。
M S	<p>①納品車両の拘束時間把握</p> <p>②ルート見直し</p> <p>③拘束時間削減の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配送時間枠拡大、店舗納品マテハン統一、店内納品場所の統一、店舗納品時立会い検品の廃止。
L A W	<p>物流センター運営事業者との定期的な意見交換の場を設け、人員不足、燃料価格の実勢、作業荷待ち時間をはじめとした物流の現場把握を随時行い、作業の合理化施策立案・実施と契約要件も含めた適正な物流条件の見直しを実施している。</p> <p>その上で、具体的には以下の取組みを行っている。</p> <p>①配達回数の見直し（チルド・定温商品の配送を1日3回→2回に変更）</p> <p>②需要に即した供給体制（常温・冷凍商品の配送ダイヤ2パターン化）</p> <p>③他社との遠隔地向けの共同配送の検討</p> <p>④荷待ち時間の削減に向けて「バース予約システム」導入拠点の拡大</p>

D Y	<p>①配送回数の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・フローズン・常温の配送について、1週あたりの配送日数上限を7回→6回に変更する。 <p>②運行車両台数の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・店舗配送時の待ち時間やムダな荷役作業の発生状況を把握し作業時間の短縮を図るとともに、配送ダイヤの見直し期間を年単位から月単位に短縮することにより配送コースの最適化を図り、運行車両台数を削減。また、地域毎の配送状況にあわせて温度帯の違う商品の混載配送を推進することにより車両の積載率改善を図り、運行車両台数を削減する。 <p>③曜日別配送ダイヤの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在は配送物量の波動に関わらず、毎日、同じ車両台数、且つ、同じ配送時間で運行しているが、今後は曜日別の発注物量や配送店舗数に併せたコース編成を行い、配送時間を変更した曜日別配送ダイヤを導入し、配送コース数を削減する。 <p>④配送センターにおける入荷トラック荷待ち時間の削減</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入荷スケジュールに沿ったバース割り当て、入荷予約システムの導入。 <p>⑤物流事業者との協議会の実施（毎月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間の解消、付帯業務の見直し等の要望に対し改善を行う。 <p>⑥運送契約の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「運賃」と付帯業務の対価となる「料金」の別建てでの契約に見直しを実施。
-----	--

※ S M：(株)セイコーマート、F M：(株)ファミリーマート、P O：(株)ポプラ、S E J：(株)セブン-イレブン・ジャパン、M S：ミニストップ(株)、L A W：(株)ローソン、D Y：山崎製パン(株)デイリーヤマザキ事業統括本部

4. 2030年に向けた物流の効率化の取組み

- (1) A I等を活用した最適な配送ルートの設定による配送時間の短縮化。
- (2) リードタイムの延長等による配送回数の削減。
- (3) 共同配送の検討（他チェーン、他業種等）。
- (4) メーカー物流による協業（店舗配送を除く）。
- (5) 高齢化・人手不足に対応するため、配送センター作業の自動化・省人化、物流データの活用による高度化。
- (6) 配送センターの自動化等により荷待ち・荷役時間の削減。

以 上