

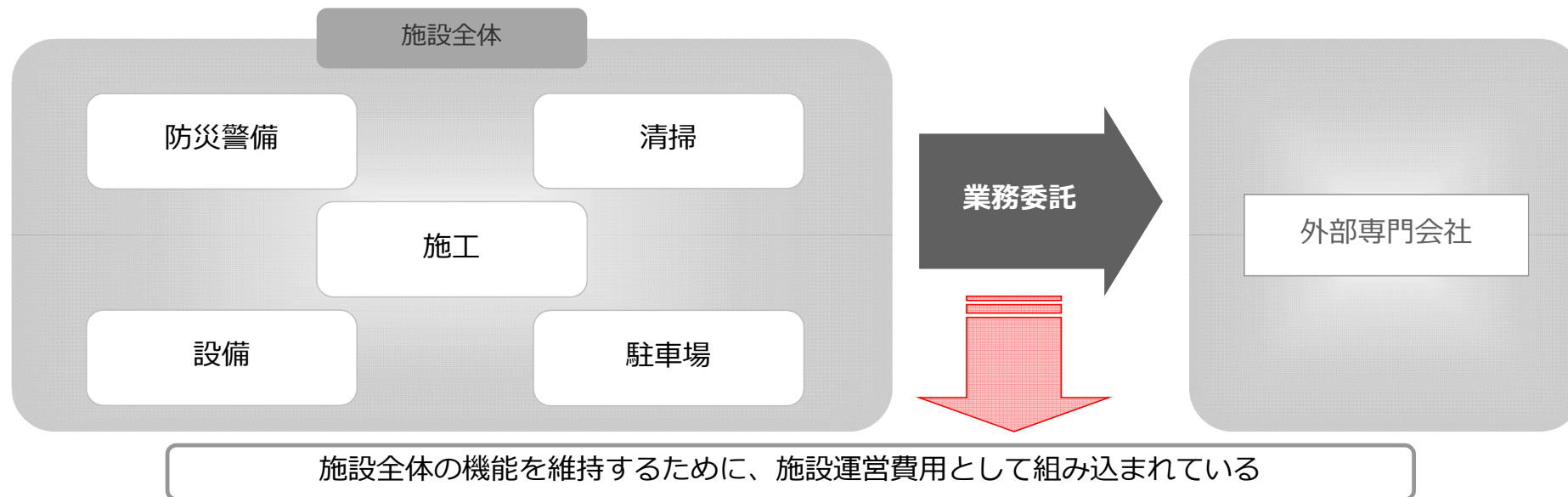


## 佐川急便館内物流の取り組み事例

1. 現状の運用課題
2. 館内共同配送の課題
3. 東京ミッドタウンの物流課題
4. 東京ミッドタウンの事前取り組み
5. 東京ミッドタウンのカスタマイズソリューション
6. 東京スカイツリーの物流課題
7. 東京スカイツリーカスタマイズソリューション
8. 新たな取り組み
  - ①テラススクエア
  - ②新宿東宝ビル
9. 今後の対策と理想的な取り組み方

■ 1. 現状の運用課題

■ 現状の施設内業務の委託状況

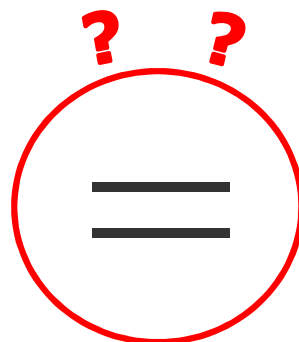


しかし物流業務は・・・？

【施設事業者の考え方】

施設内物流センターの受託会社を1社にする。  
受託宅配会社に施設内の貨物取扱の優先権を付与する。

受託運送会社を特定して、他運送会社の宅配貨物を取り次ぎ、受託運送会社同士の対価(手数料)の收受で運用コストを低減。



利害の一致

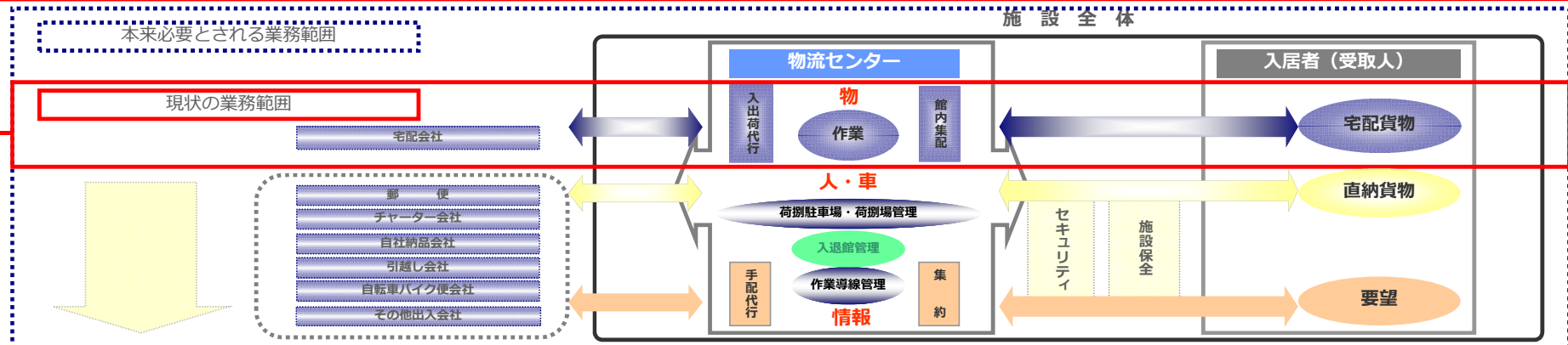
【宅配会社の考え方】

独占的に物流センター業務(館内配送)を行うことで、施設内入居テナントより入出荷される貨物の取り込みに繋がる。

自社の売上拡大に繋がる期待。

■ 2. 館内共同配送の課題

物流業務を受託した宅配会社は宅配便貨物のみを集約すれば目的が達せられるが、館内物流の一部の管理しかされていない実態となっている。



現状の問題点

・運営コストの問題点

特定の一宅配事業者に請け負わせ、宅配便だけを取りまとめる目的だけで運営を行い、その運営費を各宅配会社より一定額の取次手数料として徴収している。しかし取次手数料だけでは、運営費が賄えていない実態がある。

・施設から見た問題点

物流を円滑にコントロールするために、必要な荷捌駐車場や貨物用エレベーターの管理ができていない為、物量や車両数の波動に対応できる運営体制が整っていない。

1. 宅配便（車両含む）だけ管理しても、その他の商業貨物（車両含む）の施設入口から入居テナントまでの導線管理がされていない為、荷捌駐車場・荷捌場および貨物用エレベーターが慢性的に混雑している。入館できない車両が施設周辺に違法駐車することにより、交通渋滞を招き地域環境に大きな問題を残している。

物流センター運営効率化の効果が出ない。

2. 物流センターの運営宅配会社は委託する宅配会社の取次手数料で運営している。宅配会社間の手数料收受の問題でハレーションがおきるなど、手数料だけでは運営費が賄えない実態があるが、その他物流サービスを受ける立場（受益者）からのコスト負担がない。

安定して継続した運営・サービスができない。

■ 3. 東京ミッドタウンの物流課題

① 車両の混雑緩和 モラルの徹底 事故防止

② 秩序維持 違法車両の進入防止 車両・物量情報の把握 入館時間の短縮

③ 内的・外的物流を考慮した調整 納品の効率化 駐車場の混雑防止

④ 施設独自の配送システム 集配品質の向上と維持

⑤ 多様化したサービスの提供 施設独自のサポートサービス

⑥ 廊下・壁・附室の破損・汚損の防止 大量重量物対策とルールの徹底

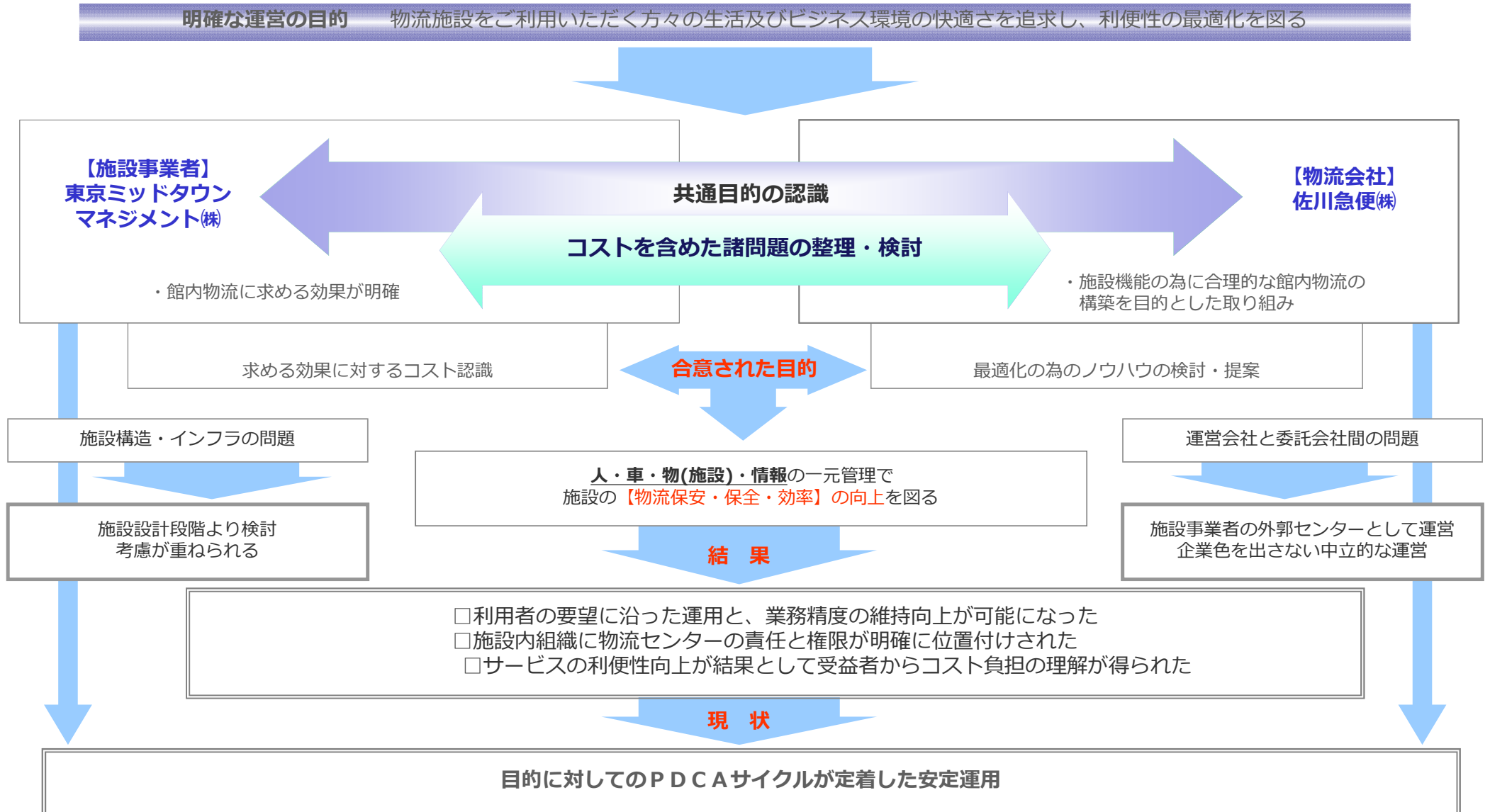
着手

人・物・車・情報を一元管理をコンセプトに、6つの管理業務を主軸においた

■ 4. 東京ミッドタウンの事前取り組み

先進的事例として=東京ミッドタウンの事例

※安定運用の要因





■ 5. 東京ミッドタウンのカスタマイズソリューション

- ・東京ミッドタウンに出入する物流車両は、ベンダー・サプライヤーが平均600台/日、宅配車両が30台/日であり、**物流車両全体を対象とした入館管理**を行っている。  
車種構成：1t車・軽車両50%・2t車40%・乗用車・特殊車・4t車10%
- ・納品会社・入居テナントと**納入時間・納入回数を調整**し、4年かけて定期指定車両を14,000台/月から11,000台/月に削減。CO<sub>2</sub>の20%削減を実現。当初は荷待ち車両が周辺道路に溢れたが、現在は**年間を通して溢れることはない**。

物流センターが管理する荷捌駐車場車室数は、2t車ベースで54台 貨物用エレベーターは26基に及ぶ

◆入館ゲートの有人管理

- ・東京ミッドタウンの物流車両の出入口は1ヶ所のみであり、事前登録制(車番ごと)により入館の管理を行っている。
- ・1時間料金制
- ・入館ピークは朝8時～11時
- ・24時間稼働



◆車止めの撤去

- ・東京ミッドタウンは2t車ベースで54台の着車スペースを備えており、フレキシブルな運用のため、車止めは全て外している。



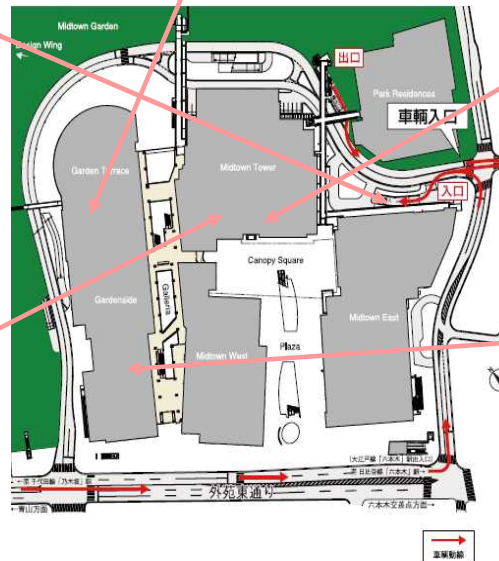
◆オフィス棟への荷捌き (380㎡)

- ・共同配送荷物を荷捌場に集約し、物流センタースタッフ(佐川急便)がまとめて館内に配送する。
- ・宅配会社は納めて5分で出庫するものもある。
- ・直納配送も許可している。(事前登録制)



◆ビル内セキュリティゲート

- ・東京ミッドタウンのビル内配送には、都度発行される事前パスカード(許可証)が必要。
- ・ワンフロア・一導線の移動しかできない。



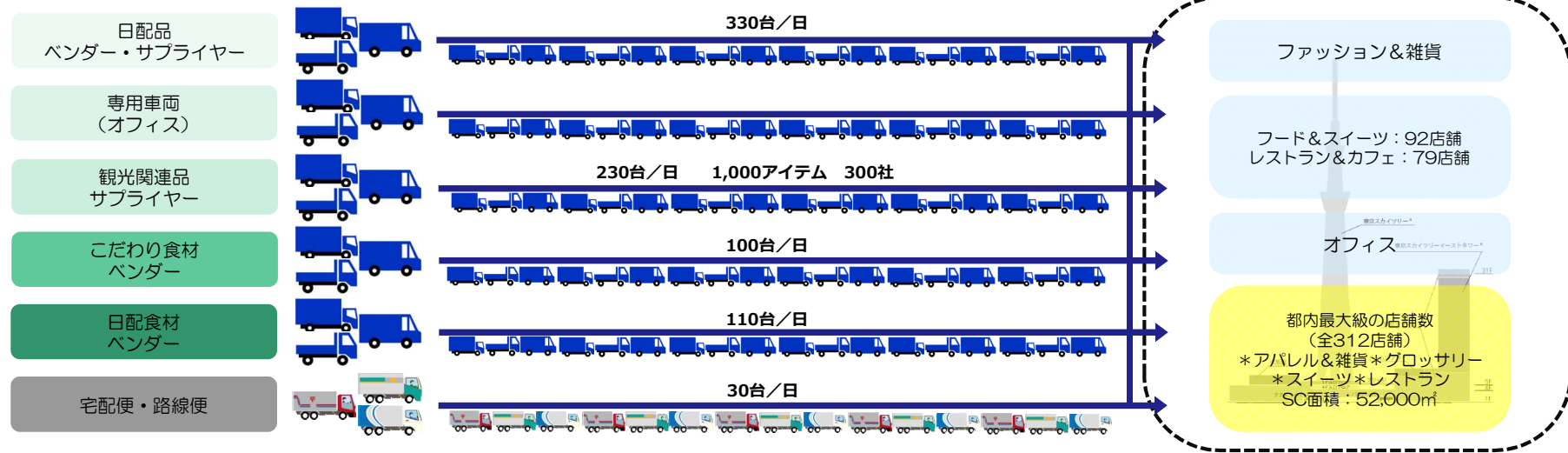
◆商業施設への荷捌き (600㎡)

- ・共同配送荷物の荷捌場は物量が多い為、オフィスと商業に分けている
- ・物流センター(佐川急便)がまとめて館内に配送する。



■ 6. 東京スカイツリーの物流課題

【 対策実施前の納品車両の予測 】



施設規模から想定される納品車両数は一日あたり **800台超**

1. 施設周辺での交通混雑及び納品車両に起因する渋滞発生
2. 納品待ちによる周辺道路での違法駐車発生

⇒しかし施設内の荷捌駐車場の車室数には限りがある



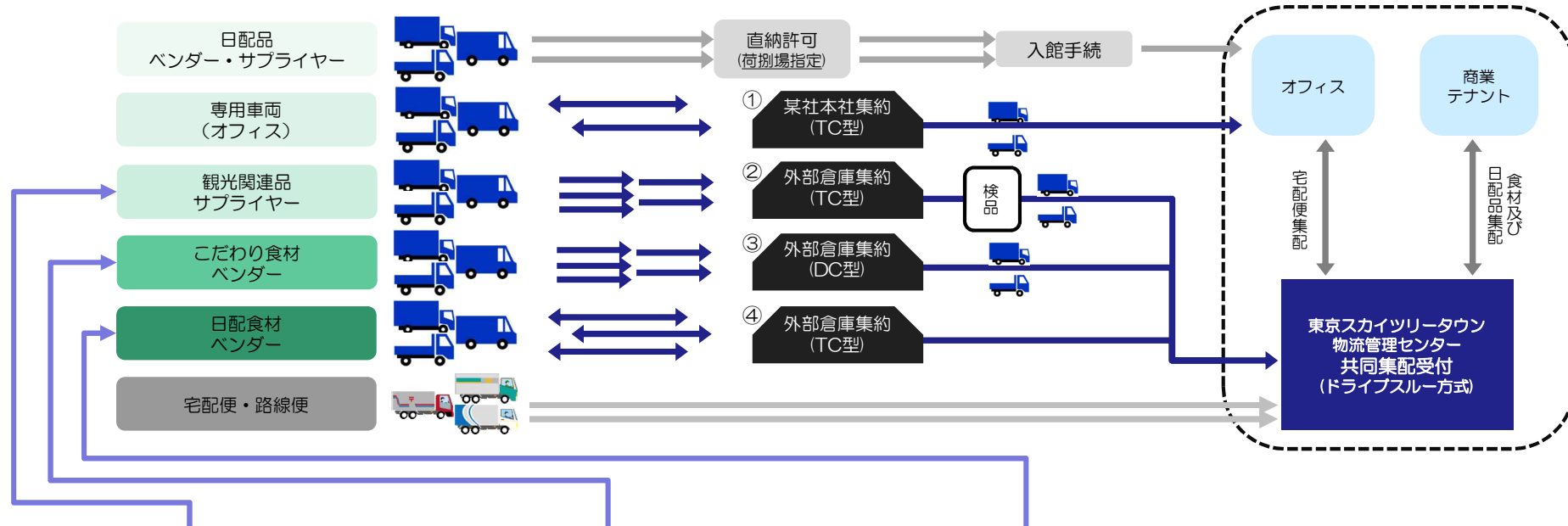
**しかし施設内の荷捌駐車場の  
車室数には限りがある**

この問題を解決するためには

**ハードではなくソフトを変えなければならない**  
 (施設の作り) (運用方法)

■ 7. 東京スカイツリーのカスタマイズソリューション

- ・東京スカイツリータウンは全ての直納は事前許可制で、物流管理センター(佐川急便)が、車両入退館を管理している。
- ・しかし東京スカイツリータウンは館内における物流施設が不足しているため、他の物流拠点を利用した共同輸配送と館内物流を一貫して行うことで周辺環境の改善に繋げている。
- ・「面」の共同輸配送は「点」の館内物流が困難な大型複合施設でも可能な、新たな取り組みである。



**【観光関連商品】②(TC型)**

- ・佐川バイエリアセンター(TCセンター)
- ・300社・1,000アイテムのお土産品を取扱い。
- ・検品・仕分けを行い、東京スカイツリータウンへと共同輸送。
- ・8時から配送開始。
- ・共同輸配送の取り組みにより納品車両を200台削減。

**【こだわり食材】③(DC型)**

- ・上場会社の大手商社と連携
- ・食材の仕入れから在庫の管理まで行い、東京スカイツリータウンへ三温度帯で輸送している。
- ・7時半から配送開始。
- ・共同輸配送の取り組みにより納入車両を70台削減。

**【日配食材】④(TC型)**

- ・大手納品代行会社と連携
- ・輸配送は納品代行会社、付帯業務は佐川急便で行っている。
- ・6時半から配送開始。
- ・共同輸配送の取り組みにより納入車両を100台削減。

**【東京スカイツリータウン(墨田区)】**

- ・2012年5月22日開業。
- ・開業当初は800台/日の物流車両の流入により、荷待ち渋滞発生が予測された。
- ・地下の荷捌場は地下鉄により分断され、着車スペースは19台分のみ。
- ・一般車両駐車場800台分の内、**60台分を物流専用駐車場の仮運用に変更。**
- ・直接納入の禁止と3ヶ所の物流拠点を利用した共同輸送の取り組みにより、**計370台の納入車両削減を実現。**(面の共同輸配送)



■ 8. 新たな取り組み① 【テラススクエア】

### 神田錦町三丁目エリア街づくり構想

**輸送の効率化**  
・車両の削減  
・環境負荷の低減  
・輸送コスト抑制

**周辺地域の物流モデルの構築**  
(錦町3丁目周辺のコース)  
※E/V車両による環境対策を検討  
■地域の共同集配を推奨(検討事項)

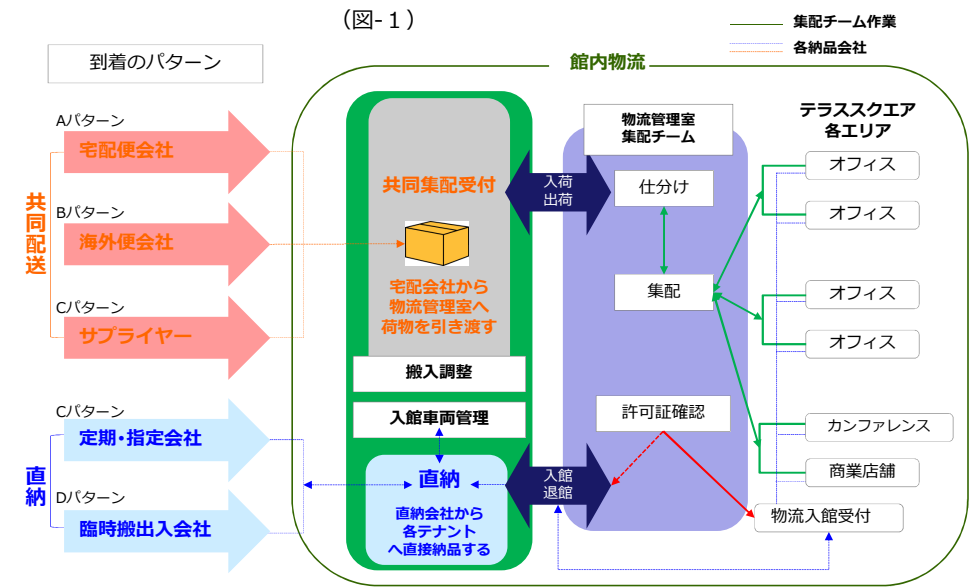
**環境対策として※電気自動車で集配・環境負荷の低減**  
・車両の削減・地域環境対策  
※佐川急便が取り組んでいる街づくり推進を参考に検討

**午前配達・午後配達**  
夕方以降(時間指定)配達を行います  
■航空便・国際便も取り扱い  
■大型家具・家電搬送の設置を取り扱います  
■重量物の搬送を取り扱います

**クール便時間指定**  
保管はテラススクエア物流管理で行います  
■個人・オフィス移転を取り扱います  
■展示会・イベントを取り扱います

※その他物流サービス・宅配サービス・サポートサービスを取り扱います

■ 物流管理室への到着パターンと搬入作業分担のフロー



(1) 共同配送枠・直納枠の搬入について

納品搬入は<共同配送>と<直納>に区分します。  
「共同配送」→到着後、配送会社は物流管理室に荷物を引き渡し、配送チームが館内集配を行います。  
「直納」→到着後、物流管理室の受付で入館の手続きを行い、直接納品をします。

(2) 館内物流のながれ

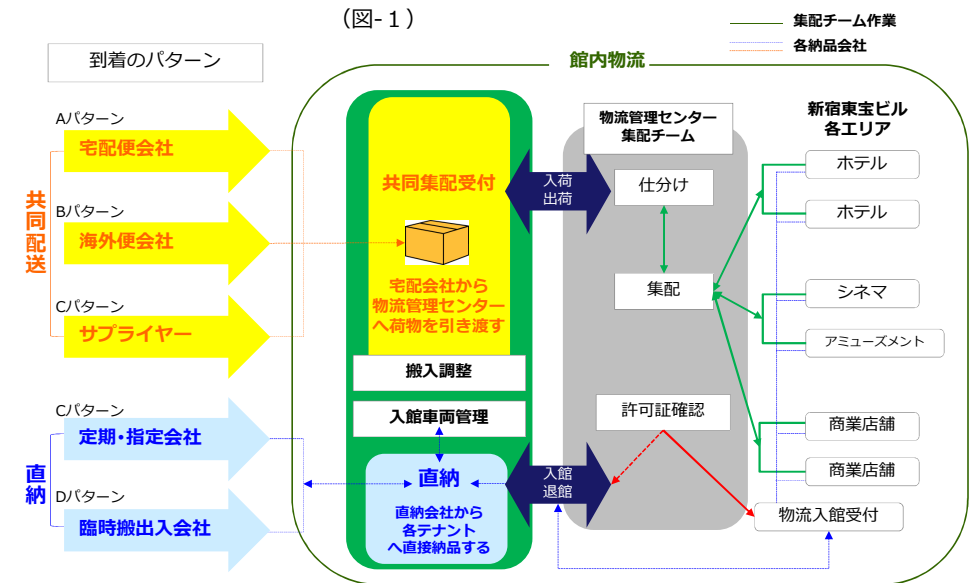
**<共同配送>**  
① A～Cパターン→各納品会社は、到着後物流管理室へ荷物を引渡し、配達先・個数の確認を行う。配達階数・テナント様毎カーゴテナー(一旦集約してテナント様の決められた時間に配送チームは配達をする。但し、サプライヤーは共同集配を希望した場合にのみ受付を行う。

**<直納>**  
② Cパターン →各納品会社は、到着後物流管理室で入館手続きを行いセキュリティカードの貸出を受け直接納品を行う。  
※事前手続きを完了し、「荷捌場利用許可証」を取得済みの定期・指定会社であること。  
③ Dパターン →各納品会社は、到着後物流管理室で入館手続きを行い、セキュリティカードの貸出を受け、直接納品を行う。  
※事前手続きを完了し、「臨時搬出入作業許可証」を取得している臨時搬出入会社であること。

■ 8. 新たな取り組み② 【新宿東宝ビル】



■ 物流管理センターへの到着パターンと搬入作業分担のフロー



(1) 共同配送枠・直納枠の搬入について

納品搬入は<共同配送>と<直納>に区分します。  
「共同配送」→到着後、配送会社は物流管理センターに荷物を引き渡し、配送チームが館内集配を行います。  
「直納」→到着後、物流管理センターの受付で入館の手続きを行い、直接納品をします。

(2) 館内物流のながれ

<共同配送>

① A～Cパターン→各納品会社は、到着後物流管理センターへ荷物を引渡し、配達先・個数の確認を行う。  
配達階数・テナント様毎カーゴテナンに一旦集約してテナント様の決められた時間に配送チームは配達をする。但し、サプライヤーは共同集配を希望した場合にのみ受付を行う。

<直納>

② Cパターン →各納品会社は、到着後物流管理センターで入館手続きを行いセキュリティカードの貸出を受け直接納品を行う。  
※事前手続きを完了し、「荷捌場利用許可証」を取得済みの定期・指定会社であること。

③ Dパターン →各納品会社は、到着後物流管理センターで入館手続きを行い、セキュリティカードの貸出を受け、直接納品を行う。  
※事前手続きを完了し、「臨時搬出入作業許可証」を取得している臨時搬出入会社であること。

■ 9. 今後の対策と理想的な取り組み方

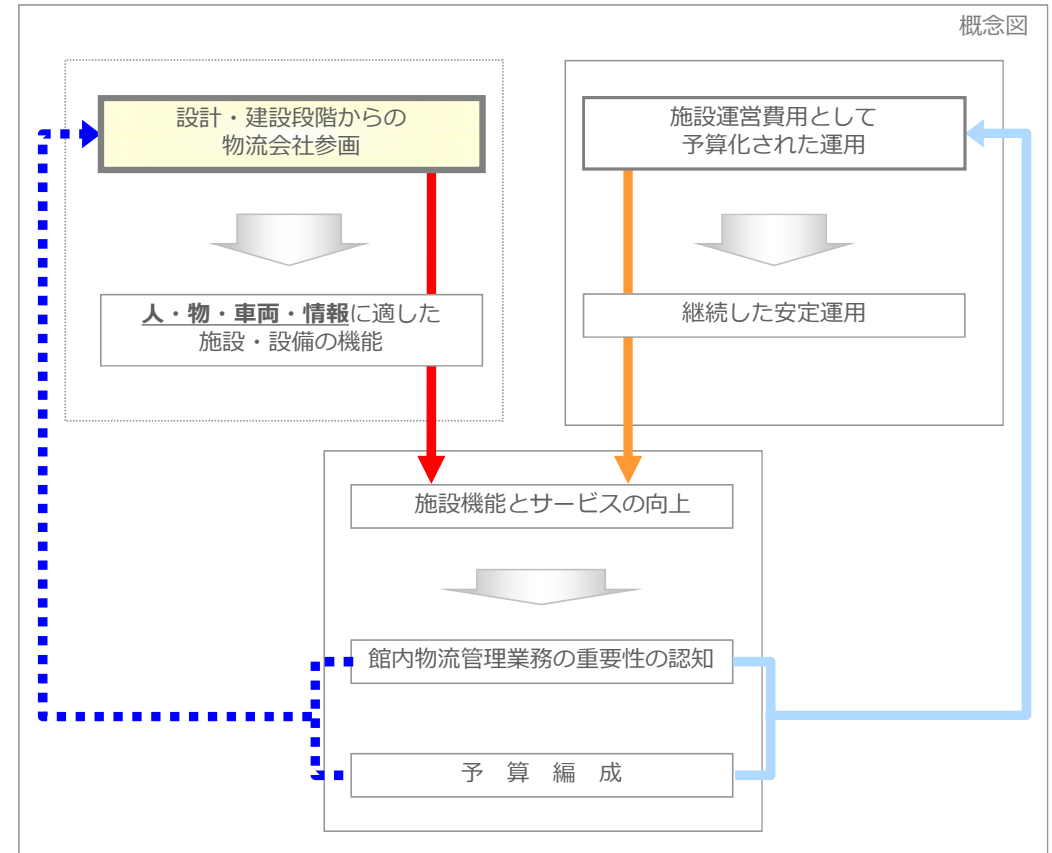
物流事業者からみた要望と概念図

施設館内を効率的に運営する仕組み

【物流センター運営コスト】



施設的设计・建設の段階から物流事業者の参画



1) 施設容量の観点：テナント特性を考慮した物量・納品頻度・タイムテーブルの予測・貨物専用駐車スペース・荷捌きスペース・貨物用EV基数・施設内作業数・作業項目(頻度)等を事前にシミュレーションにより算出

2) 作業効率の観点：作業導線を短く、また障害物を取り除いたレイアウト設計、ピーク時又は非常時に予備スペースを活用しやすいレイアウト設計

3) 安全環境の観点：必要十分なトラックバスの確保による公道での不必要な旋回の削減、待ち行列シミュレーションによる周辺地域に及ぼす車両混雑の予測及び、バックアップ体制の構築