

タイトル

「定期便の積載率向上による損益改善の成功事例について」

受講番号 108

SBS 東芝ロジスティクス株式会社  
電子デバイス事業部 電子デバイスロジ部  
中央セミコンダクターロジセンター  
勇崎 雅弥

## 【目次】

### 1. 序論

- 1.1 はじめに…2
- 1.2 テーマ選定の背景…2
- 1.3 自身の役割…2

### 2. 本論

- 2.1 PJ 概要…3～5
- 2.2 問題表明…5～6
- 2.3 現状把握…6～14
- 2.4 詳細分析・改善実行…14～18
- 2.5 効果の確認…18
- 2.6 今後の管理…18～19

### 3. 結論

- 3.1 成功の要因…20
- 3.2 今後の取り組み…21
- 3.3 おわりに…21

## 1. 序論

### 1.1 はじめに

当社 SBS 東芝ロジスティクス株式会社は、SBS グループに所属する物流事業者である。尚、2020 年 10 月迄は東芝グループに所属しており、現在も主要荷主は東芝グループ及び旧東芝グループ各社となっている。私自身は、主に電子部品を扱う川崎市内の営業倉庫（以下、中央 SLC という）において、商品担当として、倉庫・輸配送管理並びに荷主窓口対応を行っている。

今回は、自職場である中央 SLC において、2020 年度に実施した定期便の損益改善の成功事例について論じる。また、今回 JILS 物流技術管理士資格認定講座（以下、資格認定講座という）にて学んだ内容を踏まえながら、その成功要因についても論じる。

尚、本論文に掲載する図表については、全て 2020 年 11 月作成の社内資料からの出典である。但し、機密保持の観点から、一部数値及びデータについて、編集していることをご了承頂きたい。

### 1.2 テーマ選定の背景

中央 SLC の定期便については、関東 1 都 3 県下の配送を計 8 便体制にて行っていた。しかしながら、2019 年度より徐々に出荷物量の減少が見られており、当該定期便の損益悪化が顕著であった為、部内 PJ として改善を検討した。

### 1.3 自身の役割

私自身は、同 PJ のリーダーとして、現状把握から改善の実施及び効果の確認迄の、一連の活動を推進した。

## 2. 本論

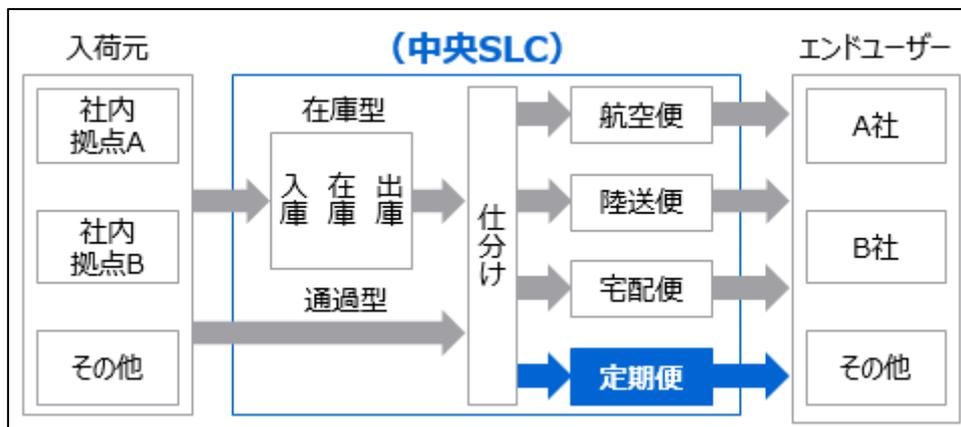
### 2.1 PJ 概要

はじめに、自職場中央 SLC の業務概要について説明する。主な取り扱い製品は、前述の通り電子部品であり、東日本地区の顧客向け配送を主な業務とする、営業倉庫の位置付けとなっている。また、物流拠点のタイプとしては、DC（在庫型物流センター）及び TC（通過型物流センター）<sup>1</sup>両方の機能を持つ倉庫である。

中央 SLC の業務フロー及び定期便概要については、図 1-1,2 に示した通りとなる。入荷については、社内他拠点（荷主工場に隣接した各工場倉庫）より定期幹線便により製品が輸送され、中央 SLC へ納品される。その後、中央 SLC 現場にて製品の受入、配送先毎の仕分け作業を実施し、流通加工・梱包作業等を実施の上、輸配送業者への引き渡しの流れとなる。

その中において、今回改善の対象とするのは、定期便による輸送についてである。前述の通り、当時定期便については計 8 便運行していたが、従来は各配送コースに対し大口顧客が存在し、各便の損益を下支えしていたが、昨今その物量の減少に伴い、積載率及び損益が悪化していた為、対応が急務となっていた。尚、2018 年 10 月～2020 年 3 月の物量推移については図 2 を、同期間の損益推移については図 3 を参照されたい。

図 1-1 中央 SLC 業務フロー概要



<sup>1</sup> 吉原和彦「第 3 单元 物流拠点管理 4.物流拠点管理演習」『第 145 期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,2021 年,P4

図 1-2 中央 SLC 定期便概要

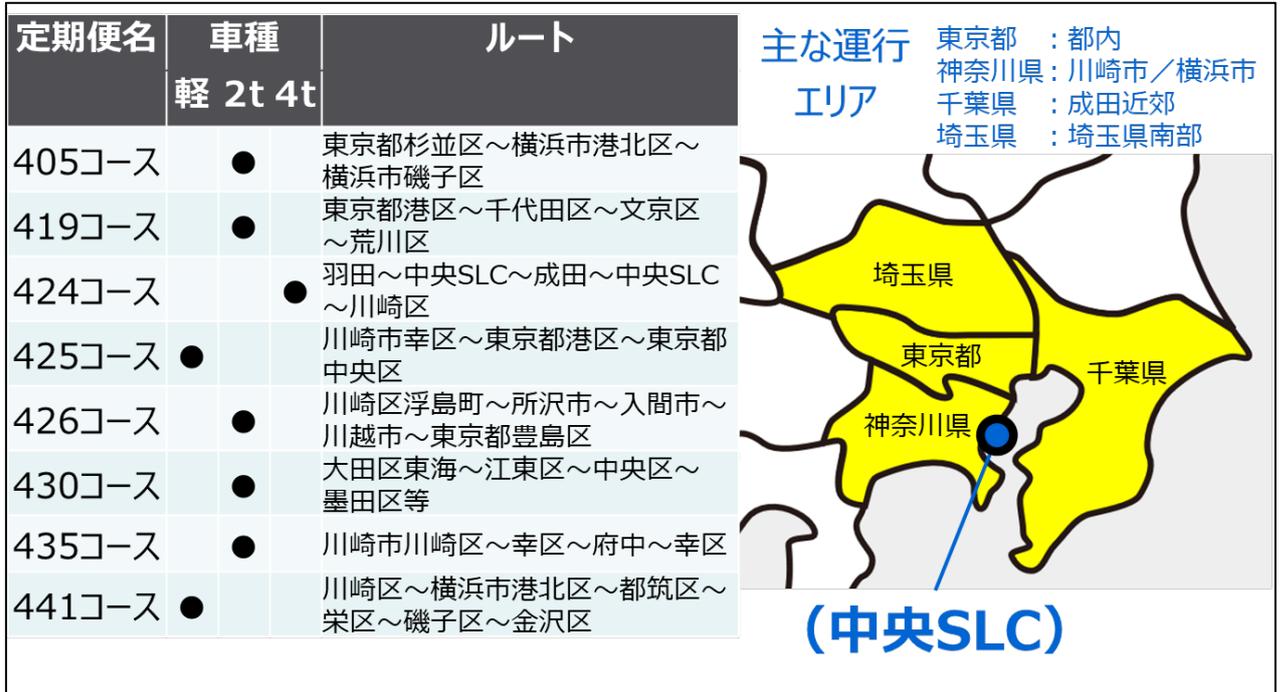
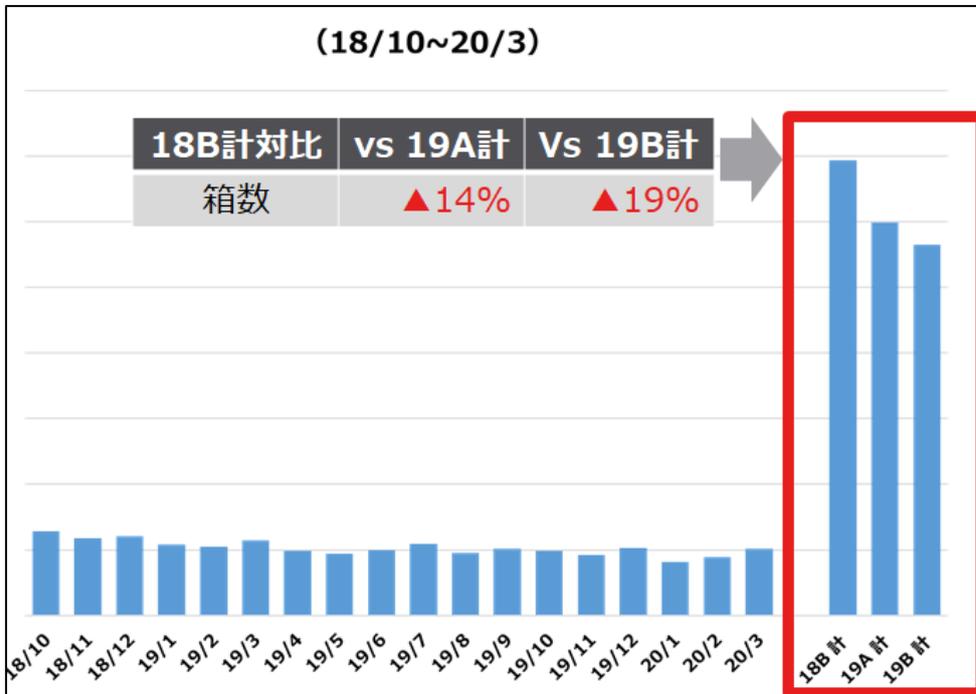
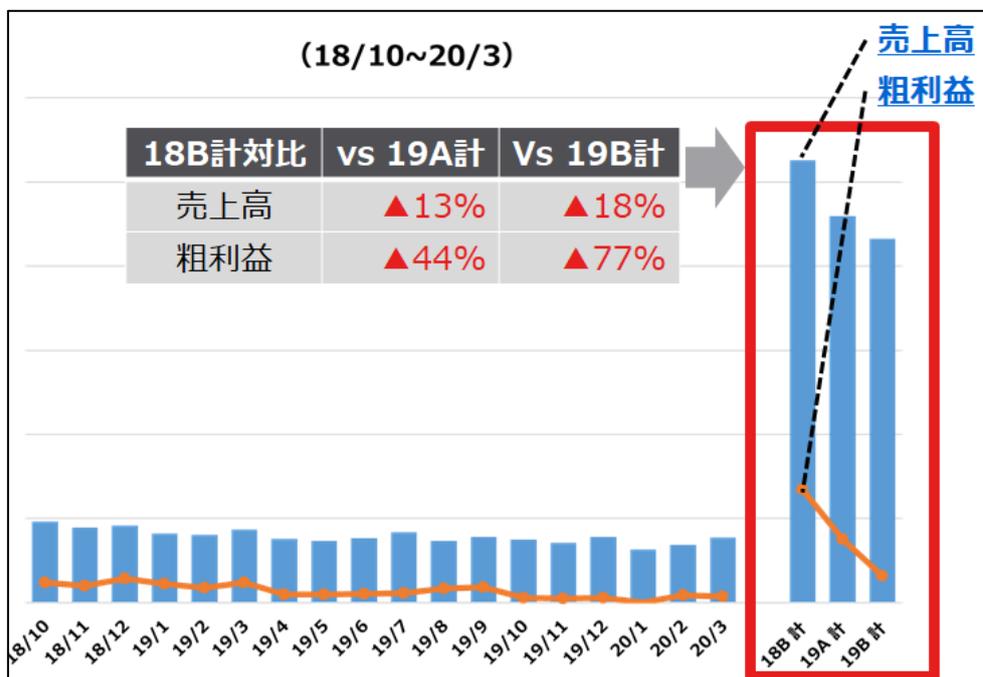


図 2 定期便物量推移 (箱数ベース)



※詳細箱数については、機密保持の為割愛している。

図3 定期便損益推移



※詳細金額については、機密保持の為割愛している。

## 2.2 問題表明

本PJの目的は、定期便の損益改善である。但し、売上については当社でコントロールができない為、原価削減をターゲットとし、最終目的を「定期便固定原価の削減」とした。その目的を達成する為は何をすべきか検討する為、前項のデータより、本件の問題点を以下の通り整理した。

- ・ 配送物量は期毎に減少しており、劇的な回復が見込めない。
- ・ 売上は変動制（箱単価）だが、定期便原価は固定費である。
- ・ 重複配送エリアが存在している。

上記の内容より、各便の積載率が悪化しており、改善が必要であると見込み、改善の指標は「積載率」とした。また、問題解決においては評価尺度の明確化が重要である<sup>2</sup>という観点から、原価削減の目標金額も、▲500千円/月、▲3,000千円/期と明確に設定した。

この目的達成に向けた活動の詳細について、次項以降に詳細を論じていく。尚、活動スケジュールについては、チームメンバーと協議の上、図4の通りとした。

<sup>2</sup> 渡邊一衛「第6单元 物流現場改善 1.科学的管理技法概論」『第145期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,2021年,P1~5

図4 改善活動スケジュール

		3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
問題表明	計画	→						
	実績	→						
現状把握	計画	→	→					
	実績	→	→					
詳細分析	計画		→	→				
	実績		→	→				
改善実施	計画			→	→	→	→	→
	実績			→	→	→	→	→
効果の確認	計画							→
	実績							→

### 2.3 現状把握

本項では、中央 SLC 定期便について、現状把握を行なう。把握する項目については、以下 8 項目とした。

現状把握の対象 8 項目

- (1) コース別損益（粗利益抜粋）
- (2) コース別積載率（損益プラスコース vs 不採算コース）
- (3) コース別損益±0 ラインとの物量ギャップ
- (4) プロセスフロー
- (5) プロセスマップ
- (6) 特性要因マトリクス
- (7) 特性要因図（4P+E）
- (8) FMEA

上記項目の確認結果について、以下に順を追って論じていく。

#### (1) コース別損益（粗利益抜粋）

2018 年下期から 2019 年下期のコース別損益を集計した結果、以下図 5 の通りの結果となった。黒文字の 3 コースについては損益プラス、朱記 5 コースについては不採算という結果となった。

図5 コース別損益集計結果

単位：K¥/期

定期便名	18B 計	19A 計	19B 計	期平均
405コース				
419コース				
424コース				
425コース				
426コース				
430コース				
435コース				
441コース				
粗利益合計				

※詳細金額については、機密保持の為割愛している。

(2) コース別積載率（損益プラスコース vs 不採算コース）

続いて、コース毎の積載率とその損益との関係性を確認した。積載率算出の計算式及び諸元については、図6及び図7の通りとしており、それらに基づき計算した結果が図8である。

計算結果より、積載率と損益には当然相関関係があり、損益プラスの3便は概ね積載率50%を上回っていることが判明した。一方で、不採算の5便については50%を下回る結果となった。このことから、積載率については、損益プラスコースの50%をベンチマークとし、不採算5便の数値をそれに近づける、あるいは上回る必要があると考えた。

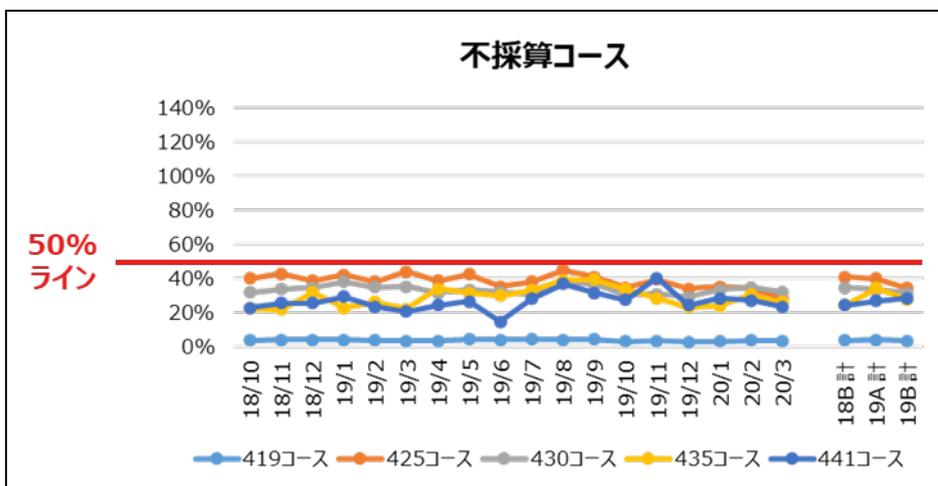
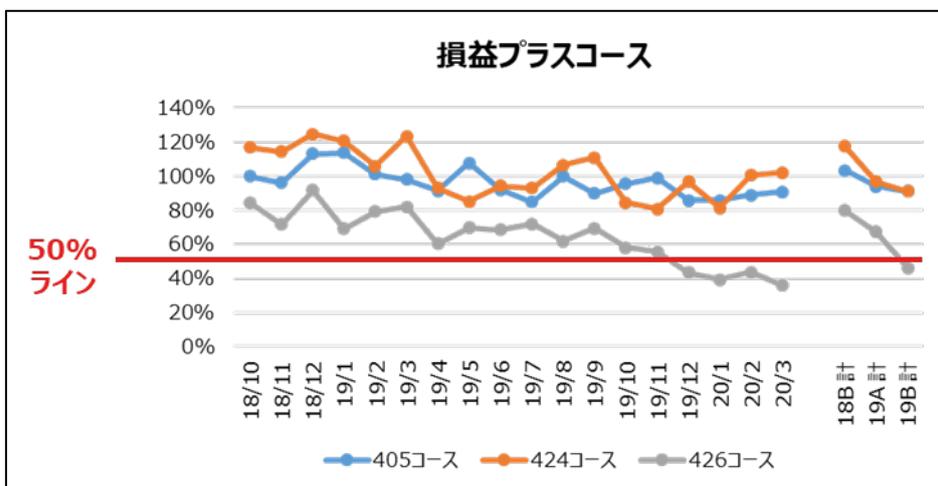
図6 積載率算出の計算式

指標	数式
積載率 (コース別)	= 各月積載容積実績 ÷ (車種別最大積載容積 × 運行回数)

図7 積載率諸元

指標	値1	値2	値3
車種別最大積載容積	3 m <sup>3</sup> /軽	12 m <sup>3</sup> /2t	36 m <sup>3</sup> /4t
1箱あたり容積	0.125 m <sup>3</sup> /箱	—	—

図8 定期便コース別積載率計算結果（損益プラス／不採算コース別）



(3) コース別損益±0ラインとの物量ギャップ

次に、コース別積載物量並びに損益±0ライン（損益分岐点）を確認した。尚、損益±0ラインの計算式については、図9-1の通りとした。

結果、図9-2に示す通り、損益不採算5コースについては、いずれも損益±0ラインに対し大きく未達となっており、単独での採算化までは程遠い状況となっていた。

図 9-1 コース別損益±0 ラインの計算式

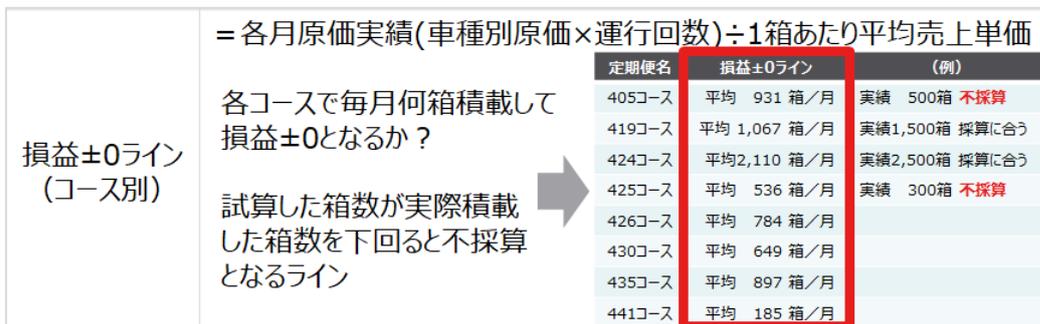
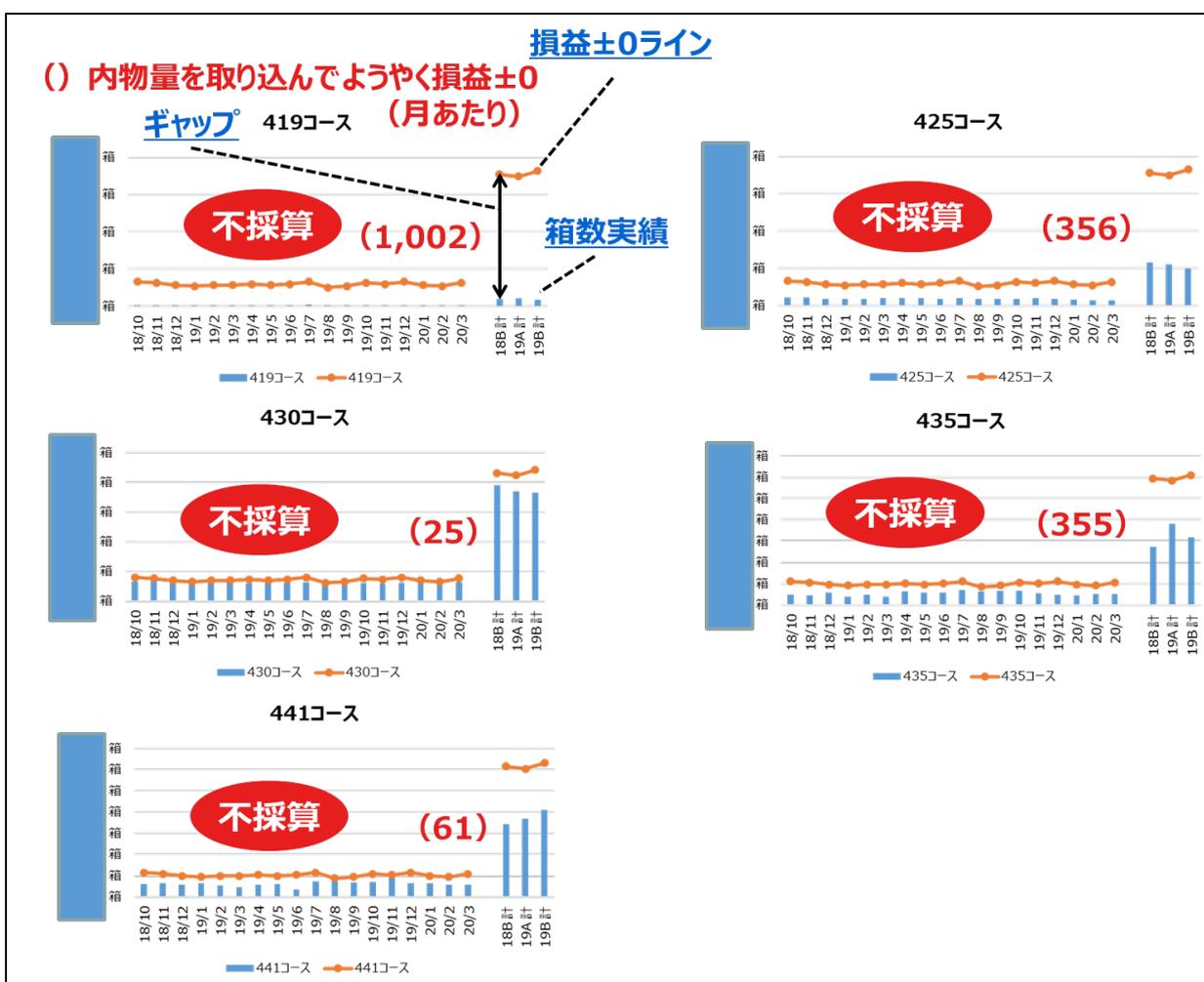


図 9-2 コース別損益±0 ラインとの物量ギャップ ※不採算 5 コース



※※詳細箱数については、機密保持の為割愛している。

(4) 業務フロー

次に、改善対象プロセスについて特定する為、定期便について調達から輸配送までのプロセスを洗い出した業務フロー<sup>3</sup>を作成した。詳細については図 10 の通りとなっている。

今回クローズアップしたのは、「コース振り分け」プロセスである。定期便の車両調達そのものについては、前月の内に月単位にて実施しているが、実際に各コースの積載率を左右するのは、本プロセスとなるからである。

具体的には、新規送付先が発生した場合、本プロセスにおいて、定期便にて配送可能か確認を実施する。まず過去の定期便配送実績有無を確認し、実績があれば定期便へ振り分ける。実績が無ければ、次に配送先住所が、配送可能エリア内に位置し、かつ指定時間内の納品可能であるかを確認する。これらの条件を照会し、条件を満たしていれば定期便へ、満たさなければその他輸送手段への振り分けを実施する。

結果的に、この「コース振り分け」プロセスが定期便の積載率を左右することとなり、また以降のプロセスについては粛々と進み、定期便積載率・成果目標額に影響しない。よって、「コース振り分け」プロセスを改善ターゲットとした。

図 10 業務フロー



<sup>3</sup> 小河原光司「第 6 单元 物流現場改善 2.物流現場の改善技法」『第 145 期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,2021 年,P9,13~16

(5) プロセスマップ

前項にてターゲットとした「コース振り分け」プロセスについて、Input (Xs)・Output (Ys) となる各要素について洗い出しを行ない、図 11 の通り取り纏めを行なった。

Noise=制約条件<sup>4</sup>については、現状自力での改善が難しい要素 (X) であるが、Control については管理可能な X となっている。

図 11 プロセスマップ

Input (Xs)	Type	Process	Output (Ys)
配送先	Noise	コース振り分け	庫内工程へ引き継ぎ
配送物量	Noise		コース別配送先数
配送時間	Noise		コース別物量
製品荷姿	Noise		コース別配送時間
輸送担当	Control		コース別配送距離
コース表	Control		
配送ルート(配送順)	Control		
車種	Control		
車両数	Control		

(6) 特性要因マトリクス

本項では、特性要因マトリクスを作成し、前項にて抽出した Xs について、出力となる Output (Y) への影響度を評価した。結果、図 12 の通り「配送物量」「コース表」「車種」「車両数」の 4 要素が、上位 3 位を占める形となった。

<sup>4</sup> 小河原光司「第 6 単元 物流現場改善 2.物流現場の改善技法」『第 145 期物流技術管理士 資格認定講座テキスト』,2021 年,P5

図 12 特性要因マトリクス

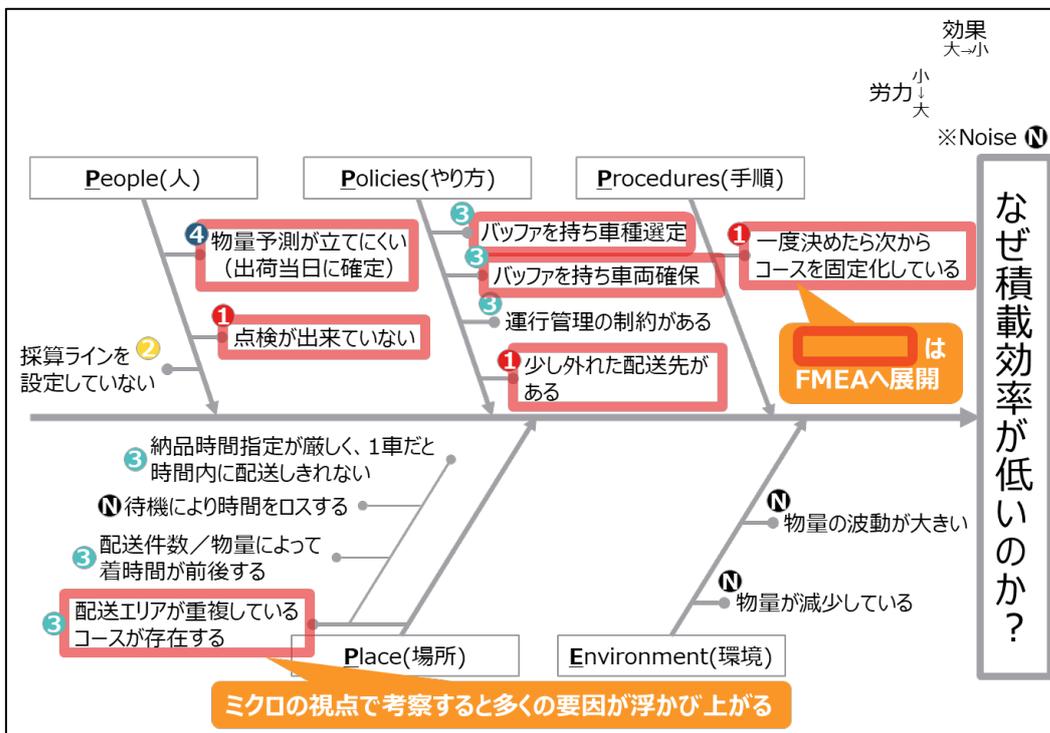
積載効率向上に対し、1=影響なし ~ 10=強い影響あり													
						1	6	9	4	5			
						1	2	3	4	5			
出力 Y に対して 空白 = 関連なし 1 = ごく僅かしか影響しない 3 = ほどほどの影響を与える 9 = 強い影響を与える						庫内 工程へ 引き継ぎ	コース 別 配送先 数	コース 別 物量	コース 別 配送時間	コース 別 配送距離	合計	Category	Rank
Process Step	Process Input												
コース振り分け	配送先	1	3	3	3	9	<b>103</b>	<b>Noise</b>					6
	配送物量	1	3	9	3	1	<b>117</b>	<b>Noise</b>					3
	配送時間	1	9	1	9	3	<b>115</b>	<b>Noise</b>					5
	製品荷姿	1	1	1	1	1	<b>25</b>	<b>Noise</b>					9
	輸送担当	1	3	1	3	1	<b>45</b>	<b>Control</b>					8
	コース表	1	9	3	9	3	<b>133</b>	<b>Control</b>					2
	配送ルート(配送順)	1	3	3	9	3	<b>97</b>	<b>Control</b>					7
	車種	1	3	9	3	1	<b>117</b>	<b>Control</b>					3
車両数	1	3	9	9	3	<b>151</b>	<b>Control</b>					1	

(7) 特性要因図 (4P+E)

本項では、特性要因図<sup>5</sup>を作成し、定期便の積載率へ特に影響を与える要素は何か、確認を行なった。結果、図 13 の通り、特に大きな影響を与える 7 要素を抽出することができた。尚、これら 7 要素については、次項の FMEA へ展開することとした。

<sup>5</sup> 渡邊一衛「第 6 単元 物流現場改善 1.科学的的管理技法概論」『第 145 期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,2021 年,P47

図 13 特性要因図 (4P+E)



(8) FMEA

「現状把握」フェーズの最終項として、FMEA を実施した。その結果、図 14 の通り、Output=定期便積載率に最も大きな影響を与える Input 要素 X の候補として、X1「車種」・X2「車両数」の 2 つを抽出した。

この 2 要素の中から、次の「詳細分析」フェーズにて改善を実行する要素を決定する。

図 14 FMEA

プロセスステップ	主要なプロセス入力	可能な故障モード	可能な故障影響	深刻度	可能な原因	頻度	現状管理	検出度	RPN	Rank	Type
コース振り分け	配送先	納品代が増え1件あたりの納品時間が増える	以降の納品時間に影響	7	荷主要請	1	荷主との情報交換	1	7	12	Noise
	配送物量	更に物量が減少する	積載率悪化	9	物量が読めない	8	無し	1	72	6	Noise
		定期便に載らない	代替え手段での輸送 荷主への報告	8 7	物量が読めない 物量が読めない	8 8	無し 無し	1 1	64 56	7 8	
	配送時間	配送指定時間が厳しくなる	定期便コース見直し	7	荷主要請	1	荷主との情報交換	1	7	12	Noise
			定期便以外での輸送手段検討	8	荷主要請	1	荷主との情報交換	1	8	11	
	製品荷姿	積載スペースを大きく取る	積載可能物量の低下	7	情報収集不足	1	送付先／製品ごとの仕様確認	1	7	12	Noise
	輸送担当	定期便損益を点検しない	更なる損益悪化	9	損益管理不足	3	輸送担当に依存	2	54	9	Control
	コース表	コース固定化	見直しの機会を無くす	7	一度コースを決めたら変更しない	7	輸送担当に依存	2	98	3	Control
			配送エリアが重複	8	複数の車両が必要になる	8	サービスレベル維持しないといけない	6	バッファを持ち車両確保	2	96
		外れた配送先がある	7	ドライバー拘束時間増	7	走行距離増大	7	輸送担当に依存	2	98	3
	配送ルート(配送順)	配送ルート設定を誤る	配送遅延により客先クレームが発生	6	輸送担当の設定ミス	1	輸送担当に依存	2	12	10	Control
	<b>X1</b>	車種	物量に対しオーバースペック	積載率悪化	9	物量が読めない	8	バッファを持ち車種選定	3	216	1
<b>X2</b>	車両数	物量に対し過剰となる	積載率悪化	9	物量が読めない	8	バッファを持ち車両確保	2	144	2	Control

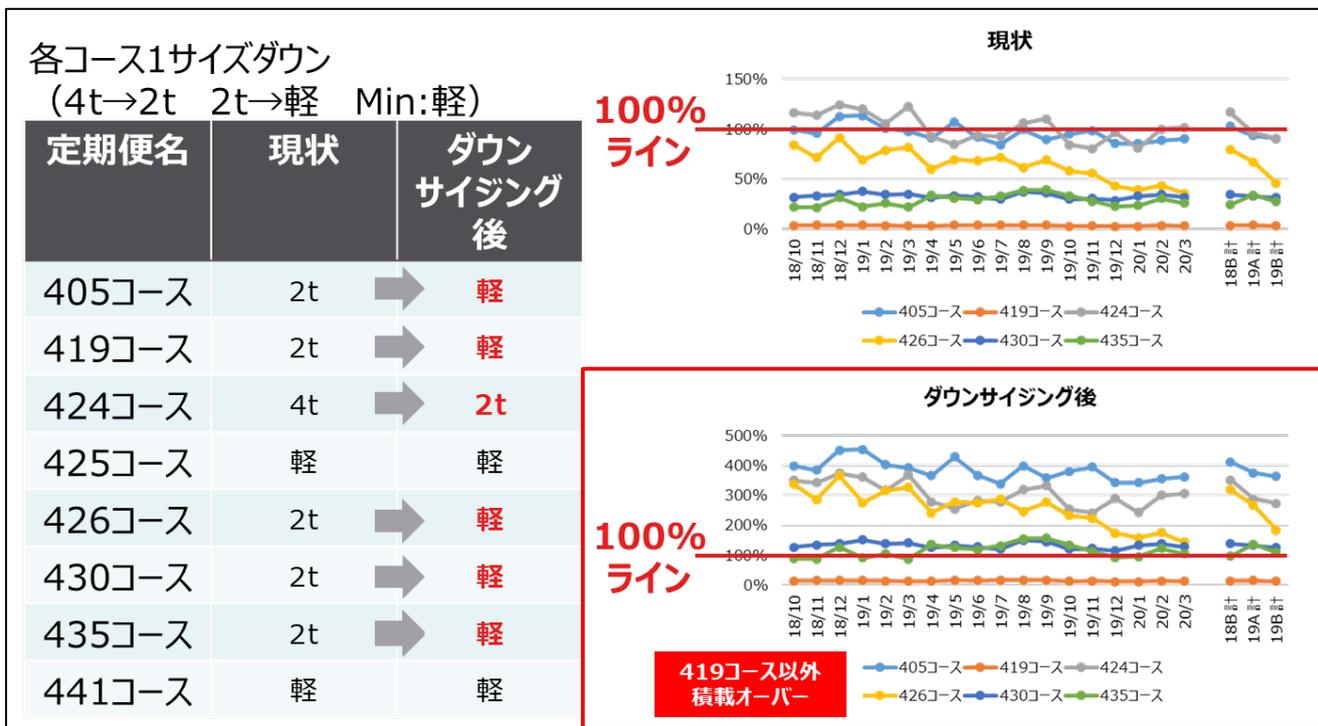
## 2.4 詳細分析・改善の実施

本フェーズでは、前項の「現状把握」にて抽出した [X1] 車種・[X2] 車両数について、各々改善シミュレーションを行なった。

### (1) [X1] 車種 改善シミュレーション

まず、各コース車種を 1 ダウンサイズによる積載率向上について、シミュレーションを行なった。結果については、図 15 の通り、1 コースを除きすべて積載オーバーとなった為、車種ダウンサイズによる積載率向上は不可能であることが判明した。

図 15 [X1] 車種ダウンサイズシミュレーション結果



(2) [X2] 車両数 改善シミュレーション

次に、車両数の削減による積載率向上シミュレーションを行なった。各便の現行配送コースの確認を、図 16 に基づき実施したところ、下記の通り積載率が低く、かつ配送エリアが重複しているコースを特定することができた。

対象コース：419、425、430、441

対象エリア：川崎市、横浜市、都内

また、これら 4 便については、図 17 に示す通り、配送エリアをキーに、2 便に統合することにより、2 便の削減が可能であると仮定した。

さらに、積載率についても、シミュレーションの結果統廃合後も各便 100%を超えず問題無い結果となった。(図 18 参照)

尚、指定時間内の納品可否についても、運行タイムテーブルを作成の上、以下係数を用いたシミュレーション実施の結果、顧客要求をキープできる結果となった。(図 19-1,2 参照)

a.1 軒先あたり平均所要時間

(軒先 A 到着～A 納品～軒先 B 到着まで)

例：港区 10 分／軒先→6 軒先あれば 60 分

b.1 区間あたり平均運行時間

(1 区間のトラック移動時間)

例：港区⇔千代田区 25 分／区間

図 16 現状配送コース一覧表

18B~19B箱数実績

定期便名	積載率			川崎	横浜					東京										埼玉	千葉				
	18B	19A	19B	幸区	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市
405コース	103%	94%	91%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
424コース	117%	96%	91%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
435コース	24%	34%	27%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
426コース	80%	67%	46%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
419コース	4%	4%	3%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
425コース	41%	40%	34%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
430コース	34%	33%	31%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
441コース	24%	26%	28%	川崎区	磯子区	栄区	港北区	神奈川区	鶴見区	都筑区	都心3区	副都心4区	23区西部	23区東部	23区東部	多摩北部	府中市	武蔵野市	所沢市	川越市	入間郡	浦安市	山武郡	成田市	
総計																									

※詳細箱数については、機密保持の為割愛している。

図 17 配送コース 統廃合シミュレーション

定期便名	現状	統合後
419コース	都内	都内
425コース	川崎 都内	川崎 都内
430コース	横浜 都内	横浜 都内
441コース	川崎 横浜	川崎 横浜

図 18 コース統廃合後 積載率シミュレーション

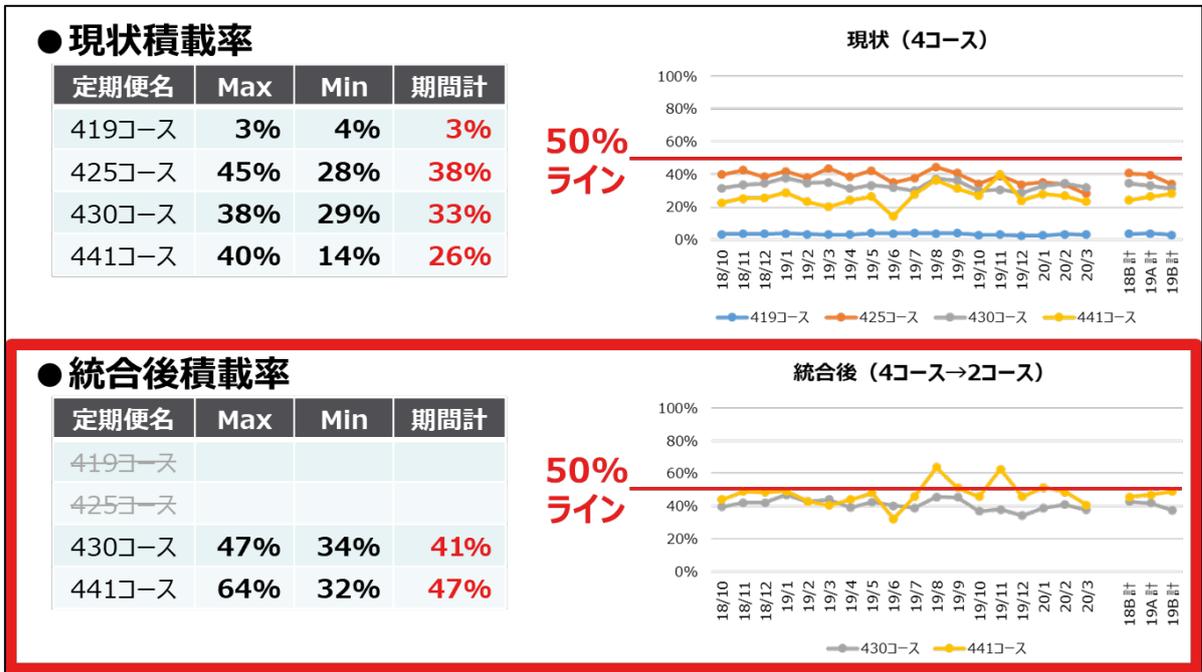
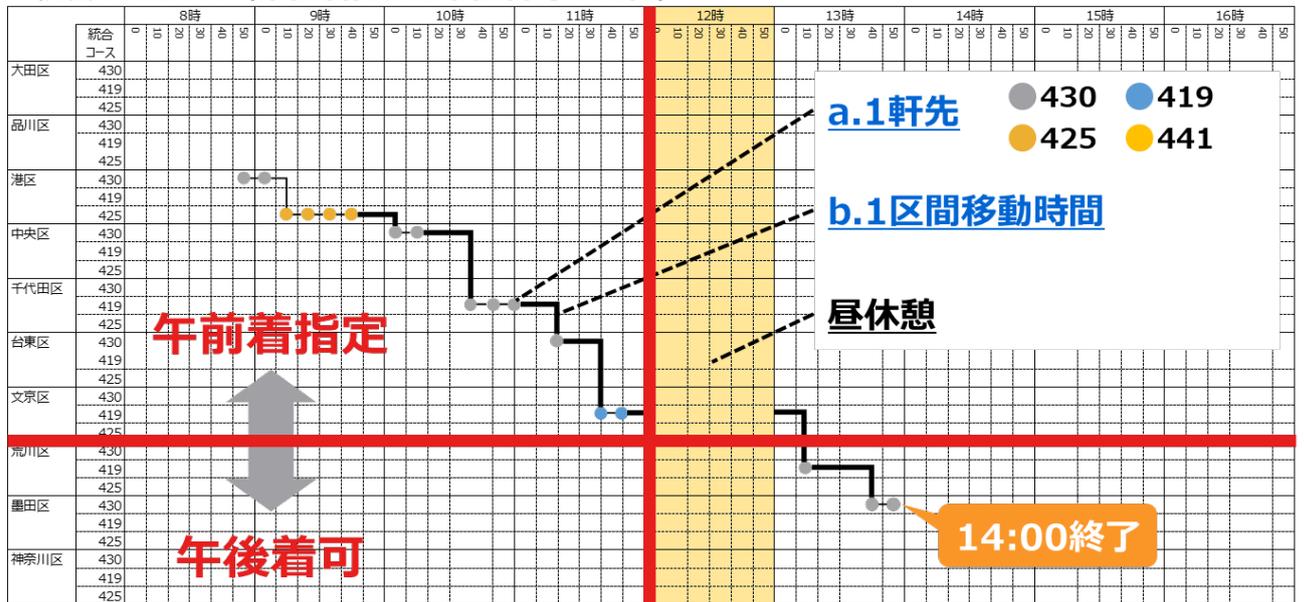


図 19-1 コース統廃合後 納品シミュレーション (統合 430 コース)

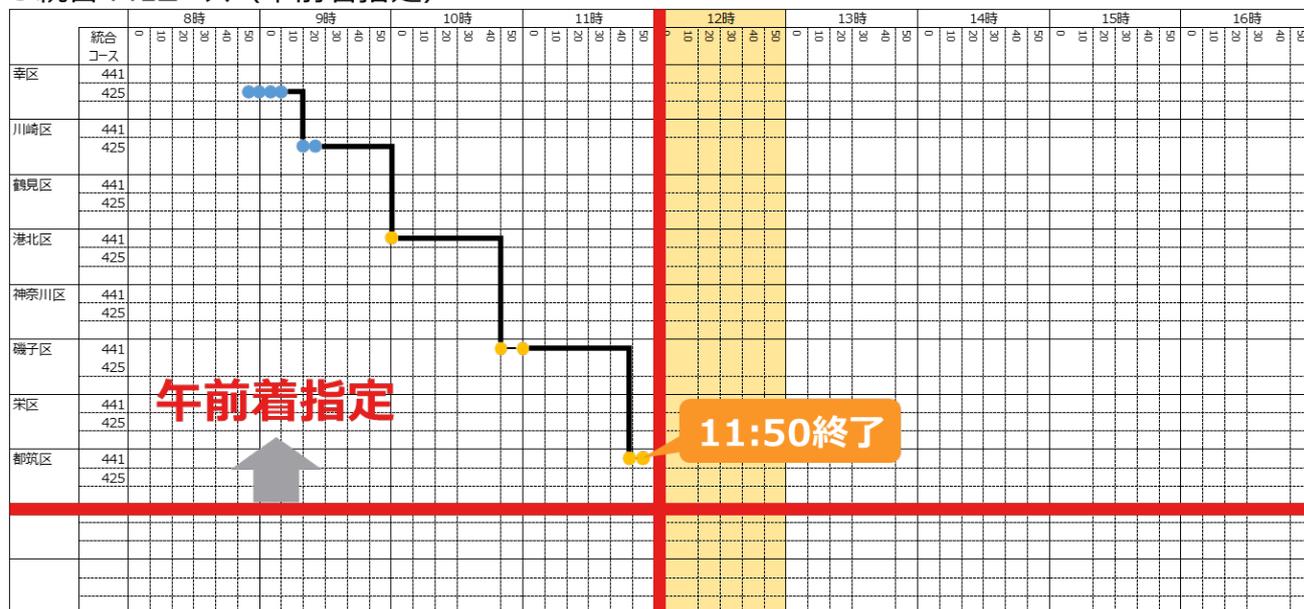
● 統合430コース (午前着指定と午後着可の混在)



※430 コースについては、一部軒先 (午前着指定) を路線便へ切り替えることにより、全軒の指定着時間内の納品キープを実現した。

図 19-2 コース統廃合後 納品シミュレーション (統合 441 コース)

●統合441コース (午前着指定) ※車両も午前中契約



※441 コースについては、路線便へ切り替え軒先は無し。

これらのシミュレーション結果から、車両数の減車による積載率向上は実施可能であると判断した。したがって、輸送業者との調整の結果、425 コース (軽車両) については 2020 年 7 月より、419 コース (2t 車) については同年 9 月より減車を実施した。

## 2.5 効果の確認

前項までに述べた、車両数の減車による改善の効果について、確認を行なった。

まず、改善の指標としていた「積載率」については、図 20 に示す通り、目標としていた 50%ラインには到達しなかったものの、各々改善を確認することができた。

また、「積載率」向上により狙っていた、本 PJ の目的である「定期便固定原価の削減」の見込み金額については、図 21 の通りとなり、金額ベースでは目標であった▲500 千円/月、▲3,000 千円/期の達成を、スケジュール通り 2020 年 9 月より実現することができた。

## 2.6 今後の管理

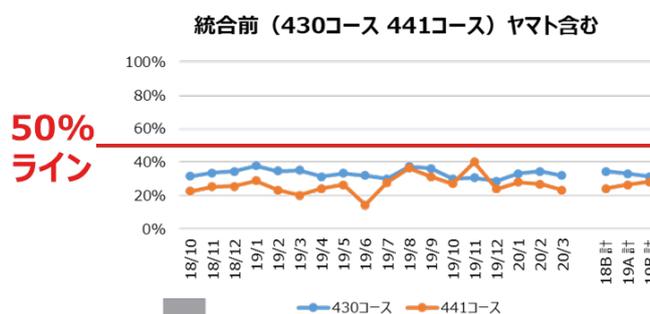
最後に、当該定期便に関する今後の管理方法として、「損益分岐点早見表」を作成し運用することとした。本表は、損益分岐点にあたる月間配送箱数を、コース毎に記載した表である (図 22 参照)。本表に基づき、コース毎の配送実績を月次にてウォッチすることにより、損益分岐点に対し実態がどの地点にあるか一目でわかることとなり、改善を実施する一つの目安とすることができる。

尚、本運用においては、今後担当者変更も想定し、判断基準を定量的に示している。

図 20 効果の確認結果（積載率）

●現状積載率

定期便名	Max	Min	期間計
430コース	38%	29%	33%
441コース	40%	14%	26%



●統合後積載率

定期便名	Max	Min	期間計
430コース	45%	33%	39%
441コース	64%	32%	47%

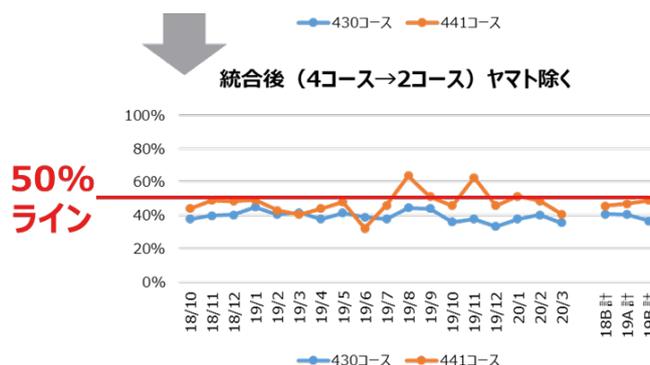


図 21 効果の確認結果（原価削減額）

●原価削減額

解約	単月	20A（4-9月）	20B（10-3月）
419コース	430千円 21.5千円*20日	430千円 21.5千円*20日*1ヵ月	2,580千円
425コース	210千円 10.5千円*20日	630千円 10.5千円*20日*3ヵ月	1,260千円
合計	640千円	1,060千円	3,840千円

図 21 損益分岐点早見表

定期便名	損益±0ライン
405コース	平均 1,034 箱/月
424コース	平均2,344 箱/月
426コース	平均 871 箱/月
430コース	平均 771 箱/月
435コース	平均 993 箱/月
441コース	平均 319 箱/月

### 3. 結論

#### 3.1 成功の要因

今回、「定期便固定原価の削減」に成功した要因としては、1.明確な目標設定、2.計画的なスケジュール策定及び管理、3.科学的手法に基づく分析の実施が挙げられる。

##### 1.明確な目標設定

本PJにおいては、実際の着手前に、予め改善する対象及びその目的を明確に絞り込み、改善目標を金額ベースにて定量的に定め、また改善指標を「積載率」と明確に決定した。これらのことにより、PJを通して目的を見失うことなく、特定の問題の解決に集中し取り組むことができた。

また、定量的に目標値を定めたことにより、最終的な改善効果についても定量的に比較・確認することが可能となり、「成功」という判断を下すことができたことも良かった点であると考ええる。

##### 2.計画的なスケジュール策定及び管理

本PJでは、メンバー全員にて、実際に取り組む内容をステップ毎に十分検討の上、綿密なスケジュール策定を行なった。また、そのスケジュールに基づく進捗管理を厳格に行なったことが、遅滞の無い改善効果刈り取りに繋がったと認識している。

##### 3.科学的手法に基づく分析の実施

問題表明、現状把握、詳細分析・改善の実施、効果の確認迄の各取り組みについて、科学的手法に基づき実施したことも、本PJの成功に寄与したものと考えている。

具体的には、本PJにおいては、まず改善する指標として「積載率」を定め、次にベンチマークとする数値について、「50%」と明確に定めた。そして、その目標と現状との間に存在するギャップの把握と、目標達成に向けた手段検討の為に、QC7つ道具（本PJではグラフ・特性要因図を使用）や、業務フロー図という改善ツールを活用した。

また、今回減車という改善に対する効果の確認、並びにその後の運用の標準化まで実施することができた。これらのことは、資格認定講座第6單元における、問題解決のステップ①～⑦<sup>6</sup>の実行に相当するものであると考えるが、それによりPDCAサイクルを回せたことが、本PJの成功に寄与したと考えている。

---

<sup>6</sup> 渡邊一衛「第6單元 物流現場改善 1.科学的管理技法概論」『第145期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,2021年,P3

### 3.2 今後の取り組み

今回、PJ の締め括りに、今後の管理方法として早見表に基づく運用を実施したが、これを継続的に実施することにより、荷主动向や環境変化に対し柔軟に対応していきたいと考えている。

また、所謂「コロナ禍」の問題もあり、昨今の我々の事業を取り巻く環境は、一層厳しさを増していると考える。その中においても、自職場及び自社の事業を更に発展させる為に、今回の改善対象であった定期便に限らず、常に問題を認識し改善する意識を高く持ち、より高度なロジスティクスサービスが提供できるよう邁進したい。

### 3.3 おわりに

本PJにおいては、私自身チームリーダーとして活動させて頂いたが、活動に際しメンバー各位には多大なる御協力及び御支援を頂いた。また、今回受講している資格認定講座においても、講義による改善の手法等に関する知識の習得はさることながら、グループワーク等を通して、多くの方々と意見を交わすことで、新しいアイデアや知見を得ることができた。

この他者との協力については、本PJにかかわらず、物流人また社会人として、仕事を円滑に進める為に、大変重要になるものと認識している。今後においても、周囲の上司や同僚に御協力を仰ぎながら、また自分自身も誰かに対し協力することにより、自身の成長並びに会社の発展の一助としたいと考えている。

#### 【参考文献】

・吉原和彦「第3単元 物流拠点管理 4.物流拠点管理演習」『第145期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,2021年

・渡邊一衛「第6単元 物流現場改善 1.科学的管理技法概論」『第145期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,同上

・小河原光司「第6単元 物流現場改善 2.物流現場の改善技法」『第145期物流技術管理士資格認定講座テキスト』,同上