

# 「ID運輸」でパートナーの経営を支援 配車業務と納品を“誰でもできる化”

大塚倉庫が次世代の配送ビジョンとして掲げる「ID運輸」の実運用が始まった。従来は属人的だった配車や納品作業を“誰でもできる化”して人手不足に対応。さらには朝一に集中している納品時間の平準化を進め、車両の回転率を上げることで配送パートナーの経営を支援する。（進行役・本誌編集部）

## ビッグデータを活用

——今年1月、大塚倉庫は新しい輸送管理システムを稼働させました。

大塚倉庫 濱長一彦 社長「われわれが『ID倉庫』と並行して開発を進めてきた『ID運輸』の運用がいよいよ始まりました。いずれも勘と経験と体力に頼ってきた物流業務の『ID化』（野村克也氏の造語『ID野球』から命名）を目指したのですが、『ID倉庫』が当社のセンター運営を対象としているのに対し、『ID運輸』は配送パートナーの業務改革が狙いです」

「ドライバーや配車マンの仕事をデジタル化して、誰にでもできるようにすることで人手不足に対応します。車両に配備したスマートフォンで最適ルートや納品先ごとの詳細な納品条件を確認できるので、未経験者でもすぐに配送業務に就くことができます。スマートフォンは配送ステータスをリアルタイムで把握して膨大な実績データ、いわゆるビッグデータを自動的に集めるツールでもあります。そのデータを配車に活用することで、配車マンの作業負担を大幅に軽減しました。既に当社が取り扱っている荷物の約6割に新システムを適用しています」

——物流業務のID化とは？

大塚倉庫・濱長「きっかけはペーパーレス化でした。これだけタブレット端末やスマートフォンが普及したにもかかわらず、物流現場は依然として紙をベースに作業を組み立てている。



大塚倉庫 濱長一彦  
代表取締役社長

そのため「見える化」ができない。作業や配送の進捗をリアルタイムで把握したり、集積したデータを分析してPDCAサイクルを回すということが十分にできていません」

「決まった仕事をこなしているだけなら、それでも何とか運営できるでしょう。しかし、業界ごとに物流共同化を進める『共通プラットフォーム』構想を2011年に打ち出して以降、当社の荷主数と取扱アイテム数は増え続けています。当面の経営目標に掲げる売上高1千億円を達成した段階では、アイテム数が改革前の約8倍に膨らむことが予想されます。従来通りの現場運営ではとても対応できません」

「そこです。まずは『ID倉庫』をコンセプトに庫内作業の改革を進めました。続いて配送業務も同じ問題を抱えているだろうという仮説に立ち、ID化の対象を配送パートナーの業務にまで拡大したのが『ID運輸』です。配送の仕事を見える化して、荷主の数やアイテムが増えても問題なく処理できるようにする。『誰でもできる化』にして、ドライバーや配車マンの働き方を変えることを目指しました」

ID運輸の端末画面



——本日お越しいただいたハイエスサービスは、大塚倉庫の配送パートナーで『ID運輸』のファーストユーザーですね。その効果は？

ハイエスサービス 串 晃宣 社長 「配車業務が格段に楽になりました。従来は配車の組み立てが終わるのは夜の7時から8時、そこから2〜3時間かけてピッキングリストを出力するので、担当者は夜遅くまで帰れませんでした。それが現在は約2時間短縮でき、夕方5時くらいには配車組みを終えられるようになりました」

——配車組みの方法は？

ハイエス・串 「その日の出荷データを基にシステムが自動的に組み立てた配車プランを、配車マンが微調整して確定します。以前に当社が購入した配車ソフトは担当者がパラメーターを毎日更新しなければならず、その手間が大変で結局は使いものにならなかったのですが、『ID運輸』の場合は実績データが積み上がってくるのに連れて、配車がパターン化されていくという特徴があります。効率的な配車をするには机上の計算だけでは駄目で、ドライバーそれぞれの経験やスキル、納品先の荷受け担当者との人間関係まで配慮する必要があります



ハイエスサービス 串 晃宣  
代表取締役社長

ります。それを配車マンが判断して調整した実績を、次回の配車プランに反映する仕組みを持っているので、使い込むに従って手直しが少なくなっていくと思います」

——ドライバーの業務については？

ハイエス・串 「初めての納品先に行くときには、従来であればそのドライバーが事務所や経験のあるドライバーに電話をして情報収集する必要があったのですが、スマートフォンをポンと渡せば済むようになりました。今のところ当社はドライバーの定員を確保できているのですが、新人を採用したときなどには大きな効果を期待できそうです」

### 配送の波動を平準化

——ドライバー不足が懸念されています。大塚倉庫・濱長 「トラックを持たない当社としては、配送パートナーの人手不足を自分たちの問題として受け止めています。それを放置すれば、いずれメーカーとしての供給責任を果たせなくなってしまう。ID運輸では女性、シニア層でもドライバーになれる仕組みを指しています」

「今後はスマートフォンに直接受領サインをもらうようにして納品伝票をなくしたい。さらには配送業務の波動の平準化を進めます。共通プラットフォーム事業の本質は、物量の波動を吸収する、ギャップを埋めることにあると考えています。当社は共同化によるシナジー効果の高い荷物にターゲットを絞って提案を掛ける戦略を徹底し、成果を挙げてきました。しかし十分ではありませんでした。配送業務をつぶさに見ていくと、そこにも大きな波動があった」

「その最たるものが朝一の納品です。納品の指定時間が集中しているため、必要以上の車両を使わざるを得ない。波動が谷になる午後には車両とドライバーを遊ばせてしまう。しかし、実態を調べてみると、全ての荷物が朝一に必要なわけではありません。朝に納品する荷物の一部を午後に戻してもらったり、指定時間に一定の幅を認めてもらうことで、車両の回転率は大幅に上がります。必要な車両台数が減り、配送パートナーの経営効率も向上します。そのことをデータで証明して、納品先やメーカーに協力を働き掛けていきます」

#### ハイエスサービス株式会社

トラック運送事業者として1979年、埼玉県越谷市で創業。86年に大塚倉庫と提携。大塚倉庫が進める共通プラットフォームの配送パートナーでは、今年1月に「ID運輸」をいち早く取り入れた。

#### 大塚倉庫株式会社

大塚製薬をはじめ大塚グループ各社の物流を担う。食品分野では全国約50カ所にストックポイントを設置。そのインフラをベースとして、近年はグループ以外の企業との共同物流「共通プラットフォーム」事業を展開している。