



温故知新 編 第139回

Hacobuの物流ビッグデータ活用

物流スタートアップのHacobuがバース予約システムのプラットフォームに蓄積されたビッグデータから共同配送の実現可能性を分析した。その結果、首都圏から大阪に向かう長距離運行の約4割で、発着地と到着時間帯が一致していたことがわかった。ビッグデータを活用して物流を動かす「データ・ドリブン・ロジスティクス」が現実味を帯びてきた。

物流ビッグデータの活用が始まった

「先生、今日は面白い話を持ってきましたよ」
大先生の事務所に入るなり、編集長が大先生に声を掛けた。

「ふーん、本当に面白い話か？」

大先生に問われ、女性記者が「さあ、どうでしょう」と言って、首を傾げる。かまわず、編集長が続ける。

「実は、『MOVO Bath（ムーボ・バース）』というバース予約システムで知られているHacobuという会社が、そのムーボ・バースに蓄積された物流ビッグデータを使って興味深い分析をしました。この会社については、先生はよくご存じですよね？」

「もちろん知ってる。それって、共同配送の可能性を可視化したって話じゃないか？」

「そうです。さすが、よくご存じで……」

「それについてのプレスリリースを見て、二人は、話を聞きに行ったようだ」

大先生が、そう言って、弟子たちを見る。二

人が大きくうなづく。

「そうですか、やっぱり面白い話ってことですよ。それでは、今日は、その話から入りたいと思います」

何も知らされていなかったようで、女性記者が、首を傾げながら、「それって、一体どんな話なんですか？」と聞く。編集長が、おもむろに説明を始める。

「結論から先に言うと、ムーボ・バースに蓄積されているデータを分析したら、1日の運行のうち41・3%の輸送で共同配送の実現可能性があることがわかったということをHacobuがプレスリリースしたということだ」
「なるほど、ビッグデータだからこそ、これまで見えていなかった実態が見えるようになったってことですね？」

「そう、Hacobuによると、分析の結果、二つのことがわかったそうだ。」

①長距離輸送を対象とした分析…ある1日のムーボ・バースで取得できる全運行のうち41・3%で共同配送の実現可能性があるこ

- 大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。
- 体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。
- 美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。
- 編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげすげものを言う。
- 女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

とが明らかになった

②近隣からの共同納品を対象とした分析…同一方面からの少量・類似品目の納品が見られ、共同配送の検討余地があることが明らかになった

「へー、長距離輸送というのは、どの範囲を分析したんですか？」

「首都圏から大阪に向かう輸送だ。ある1日の運行データから発着地および到着時間帯が同じ運行が41%あったそうだ」

「車種や積んでる荷物、それに肝心の積載率などはどうなっているんですか？」

「それは、まだ今後の分析ということだ」
編集長の答えに女性記者が不満そうな顔で何か言おうとするのを編集長が止める。

「おまえの言いたいことはわかる。同じ時間帯の同じルートを走った運行が41%あっただけで、それが共同化の可能性かと言われると、たしかに素直にはうなずけない。まあ、それは今後の分析を待つとして、ここで言いたいのは、データで物流効率化の道を開く可能性が出てきたということだ。データで物流を動かす嚆矢になると思うので、ここで、敢えて取り上げたわけだ」

「まあ、そうですね。これまでは、共同化の多くは人のつながりで実現されてきましたが、これは、逆に言えば、担当者同士のつながりがなければ共同化はできないということです。データでつながりの可能性を可視化できれば、

あとは、それをどう共同化に持って行くかですわね」

「そう、もう一つの、近隣からの共同納品だけど、これは、船橋市にある流通団地に納品している車両の出発地、納品時間帯、車両種別、荷物の種類、積載量などを分析した結果が紹介されている」

「そこでは、車両種別や積載量なども分析しているんですわね？」

「そう、たとえば、国道16号線沿いに立地する発荷主のうち類似商品、ここでは家電や日用雑貨のようだけど、それらを運んでいる3社のデータを見ると、それぞれ同じ4トン車でその団地に配送している。そして、そこでの数量は、13パレット、100ケース、1パレットという状況だったことがわかった」

「えっ、そんな少ない積載で走っていたんですか？」

「いや、その量はその団地で降ろす量だ。この降ろす量で必要な作業時間を割り出し、その時間に応じて適切なバースを割り当てるということになっている」

「バースの効率的な活用が可能になるわけですね」

「そうだ。それはいいとして、現実には共同配送の可能性を見るには、本来、出発時点での積載率のデータが必要になるけど、まあ、共配の可能性のある車両たちであることは間違いない。もし、調べた結果、いつも低積載で運んでいる状況なら、十分に共同化の可能性

はある」

「なるほど、データは、これまで見えなかったことをいろいろ見える化してくれませうね。たしかに、ビッグデータ活用による物流効率化の可能性を示しています」

「まだまだ実際の活用には少なからぬ課題があることは否めないけど、今日は、データ活用の可能性を示す第一歩を紹介したというわけだ」

持続可能な物流検討会へのパブコメ

編集長の話を黙って聞いている大先生に編集長がわざと確認する。

「ところで、先生は、受発注なんかやめてしまえ、顧客の出荷データをベースに納入側が効率的に納品すればいいというオーダーレス納品をずっと主張してきたわけですから、データをベースに物流を動かすという考えには賛成ですわね？」

「言わずもがなだ。ただ、データで共同化の可能性が見えたとして、問題は、それを実現する共配の基盤を誰がどう作るかだ。まあ、これは、Hacobuの仕事ではないと思うけど……」

大先生の言葉に、美人弟子が応じる。

「はい、Hacobuとしては、コンサルティング事業として、共同化の可能性のある企業に声掛けをしたりしているようですが、それにとどめているようです。ただし、物流プラットフォーム作りを目指すところとの連携に

については、いろいろ動いているようです」

美人弟子の話聞きながら、編集長が体力弟子の手元の資料をちらっと見る。

「もしかして、その資料は、例の検討会のパブリックコメントじゃないですか？」

体力弟子が「あつ、これですか」と言っ、資料を手を説明する。

「はい、『持続可能な物流を実現する検討会』の最終報告案に対するパブリックコメントです。なんと、27件という結構多くの意見が寄せられています」

編集長がうなずき、鞆から資料を取り出す。編集長の鞆には何でも入っている。

「これをじっくり読んでみると、現場で困っていることをなんとかしてくれという意見が少なくないですね」

「はい、中でも、トラックドライバーとされる方々からの意見は切実ですね。ある方が、この20年を振り返ると、以前は、人もトラックも多くて運賃を安く叩かれた時代で、いまは、人もトラックも少なくなっているのに、運賃だけが据え置かれている時代だと言ってます。そして、標準運賃などあってないようなものだと嘆いています」

物流行政はかなりの本気モード

「うん、たしかに、そうでしょうね。それに對して、行政側からは、どんな回答がされているんですか？」

女性記者が興味深そうな顔で聞く。

「はい、何とかいうか、行政側の意気込みを感じるような回答をしています。ちよつと抜粋して読んでみますね。こうです。ドライバーの賃金の上昇につながるよう、標準的な運賃について、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分等を荷主に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ってまいりますと云って、トラックGメンにより、標準的な運賃の周知・浸透、適正な取引を阻害する疑いのある荷主に對して働き掛けを行うなど標準的な運賃制度の実効性を確保されるよう取り組んでいきます、と答えています」

編集長がうなずいて、意気込んで続ける。「こういう意見もありました。ネーと、荷主が多く積みたいたため、バラの手積みも強要することが多くある。これがある限り、荷待ちはなくならない、という意見です」

「それに対しては、何か回答してるんですか？」

「こう言ってる。『トラックドライバーに對し、契約外の付帯業務を発生させるような行為は、明確な違反原因行為の一つと認識しており、国土交通省では、そうした行為を強要する疑いのある荷主に對しては、貨物自動車運送事業法附則に基づく働き掛けや要請等の実施により早急の改善を促します』という回答だ」

「たしかに、今年に入ってから、行政はかなり本気モードですね」

女性記者が、ほそつとつぶやく。

「そうそう、前に、ここで、輸送は本来『車上渡し』が原則で、その場合、ドライバーは運転席から降りないでいいという話をしましたよね。あるドライバーのコメントで、まさにその実例が紹介されていました」

編集長の言葉に、女性記者が興味深そうに、「へー、どんな事例ですか」と聞く。

「そのドライバーが経験したことなんだけど、その人が、あるセンターで、卸のバスに接車したら、センターの人から『運転手は運転席から出ないでください。倉庫の人間がハンドリフトで下ろします。横のパトランプが回れば下ろし終わりの合図です。そしたら、車を出して、後ろの扉を閉めて帰ってください』って言われたそう。それから、こういうのが新しい常識として定着していくんでしょうね」

編集長の言葉に大先生がうなずく。「たしかに、そういう荷主が増えてくると、旧態依然としたやり方をやってる荷主からはトラック会社がどんどん離れていってしまうだろうな。物流における企業間格差が広がっていく」

「そうですね。そうそう、旧態依然といえ、商品自体の品質に直接影響がない外装カートンの軽微な汚破損があるといつて荷受けを拒否したり、持ち戻りを強いられる事態が相変わらず多くあるようです。これを何とかしてくれという意見も出されていました」

「そんな荷主がまだいるんだ。まあ、これが

ら、ドライバーが荷主を選択する時代になると、まさきき荷物が届かなくなるのはそういうところだ。ドライバー泣かせの荷主に限って、もう間もなく来るであろう危機に気づいていない。トラック業者などほかにいくらでもいるなどと未だにうそぶいている荷主もいるようだけど、まあ、痛い目に遭わなきゃわからないんだろうな」

「とにかく旧態依然から早く抜け出すことですね。トラックGメンの手が入る前に……」
そう言っ、女性記者が、不敵な笑いを浮かべる。その顔を見て、編集長が何か思い出

したようだ。

法制化の準備が進んでいる

「そういえば、法制化の道筋について、8月に国交省自動車局長の記者会見がありました」
「法制化って、あの政策パッケージや物流適正化ガイドラインに実効性を持たせるための法制化ですか？」

女性記者の確認に、編集長が「ここで法制化といえば、それに決まっている」とぶっきら棒に言う。

「そもそも、法制化など必要なのかという気もするけど、荷主の担当者としては、社内の抵抗勢力対策として有効だという声もある」
大先生の言葉に、編集長がうなづく。

「そうですね。社内が最大の抵抗勢力だという声がありますもんね。それで、その会見で、荷主と元請業者に対して規制的措施を実施するための法案を作成中であり、来年1月に召集される通常国会に提出するため、すでに法案作成のプロジェクトチームが作業を始めているということでした」

「荷主や元請けは、ガイドラインに盛り込まれている改善策の実施が不十分な場合、国による働きかけや勧告、最終的に社名公表などの措置が取られるということですから、抵抗勢力も受け入れざるを得ませんね」

女性記者がそう言っ、続ける。

「そうそう、トラックGメンはすでに活動を開始しているんですよね？」

「そう、トラックGメンたちは、プッシュ型の情報収集に取り組んでいて、毎日、トラック会社に電話を掛け、長時間の荷待ちや、無理な運行要求、作業要求など不適正な取引の要求がないかを聞き取りで調査しているそう。運輸局によつては、高速のパーキングエリアでドライバーから直接話を聞いたりもしている」

「へー、それで、現実には、不適正な要求があったり、運賃値上げ交渉に応じないことが確認された場合、荷主や元請業者に改善を働きかけているんですか？」

「それぞれ、実際に、トラックGメンが登場して以降、荷主などへの働き掛けが確実に増えているようだ。荷主や元請けも、うかうかしてられない時代になってきた」

ここで、編集長が一息入れる。そろそろ閉会のようだ。



PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>

閉

Illustration©ELPH-Kanda Kadan