

株式会社パスコ 関連記事情報

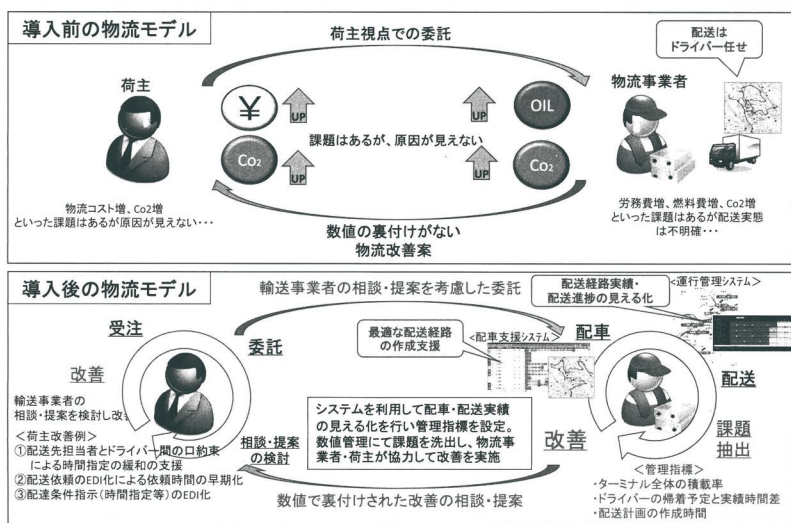
掲載紙：運輸新聞 掲載面：3面

発行日：2016年5月17日（火）

パスコ

配車支援システムで業務改善モデル

導入前と導入後の物流モデルイメージ



パスコは航空機や人工衛星を使って道路などの空間情報を計測し、地図データとして提供する測量の最大手だ。収集したデータを解析・加工して、自治体のインフラ管理や災害対策に役立てるソリューションサービスにも実績を持つ。

近年は測量技術やデータ活用のノウハウを応用し、物流分野で、自営のインフラ管理や災害対策に役立てるソリューションサービスにも実績を持つ。

STARシリーズの販売を開始。貨物・

配送業務の効率性はしばしば、配送先の時間指定やドライバー指定、長い待ち時間などによって損なわれる。パスコはこうした効率化の阻害要因を「見える化」し、煩雑な配車業務の負担を軽減する「配車支援システム」を提案。荷主と配車業者とともに業務改善モデルの構築に取り組んでいる。配車担当者やドライバーのヒアリング内容を配車計画に反映させ、実際の配送結果を検証しながら、課題を抽出していく手法だ。

フリージャーナリスト・内田二知代

配送実態を“見える化” 配車マンの負担を大幅減

配送先・車両などの諸条件や、道路情報、過去の渋滞履歴を考慮して最適な配車ルートを作成する「配車支援システム」で、GPSで把握する車両の位置情報や作業状況をリアルタイムで地図上に表示し、2年前から、これらのシステムを活用して、荷主と配車業者の間に、

主と業務委託先の配車業者との3者による業務改善モデルの構築に着手。昨今のドライバー不足から、輸送力確保に危機感を抱いた荷主が物流業者に呼びかけ、配車の効率化に乗り出したのが取り組みのきっかけだ。

「配車支援システム」に取組んで配車計画を立てる。配車支援システムでは、配送先の位置や通学路などの道路情報、時間指定・ドライバー指定などの配送条件を加味し、配車ルート別に配車順を自動で割り出す。さらに、曜日・時間帯別車両走行速度の統計データや配車先での平均的な荷卸し作業時間などから、配車先までの到着・出発予定時刻と業務の完了予定時刻を算出する。

「積載率」で目標管理
目標を決めて積載率の改善を目指す。ミューティンクなどを通じて目標達成への課題を洗い出す。時間指定などの条件が効率化の阻害要因となっていることが明確になれば、荷主側が配車先と調整して改善を進める。こうした取り組みの成果として、これまで積載率を5〜10%改善できたという。

そこでパスコは、まず配送の実態を「見える化」した上で、実態に沿った配車計画を立て、実際の配送結果をもとに問題点を抽出して解決策を検討する、という業務改善の方法を提案した。

この手法に沿って配送先の実態を「見える化」するための「中間ツール」を開発した。「時間指定」など配送先ごとの個別の要件を熟知している配車担当者に、これらの情報を「中間ツール」に登録し、データ化を行う。このデータ化された情報を「配車支援システム」に取り込んで配車計画を立てる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

「積載率」で目標管理
目標を決めて積載率の改善を目指す。ミューティンクなどを通じて目標達成への課題を洗い出す。時間指定などの条件が効率化の阻害要因となっていることが明確になれば、荷主側が配車先と調整して改善を進める。こうした取り組みの成果として、これまで積載率を5〜10%改善できたという。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。

配車支援システムで、データの精度が上がることで、配車条件と配車効率の因果関係がよりわかりやすくなる。運用が軌道に乗れば、次のステップで「積載率」という指標を設けて配車効率を評価する。例えば、2トントラックで10トンの貨物が配車できなかった場合、積載率は50%になる。