

DXを駆使、業界に変革

効率化へ企業超えシステム連携

ぎふ物流 2024年問題

2024年問題を契機に、大手の荷主企業や運送会社を中心に、デジタルトランスフォーメーション(DX)を駆使して業界の商慣習を変えようとする取り組みが加速している。トラックがいつ、どこで、何をしているのかといった情報を、荷主と運送会社がりアルタイムに共有し、輸送を効率化する仕組みを探っている。

を担う子会社の中部興産(可児市)と協力運送会社で、一日にトラック約600台を管理。衛星利用測位システム(GPS)などを活用して、トラックの位置や速度を計測する動態管理システムを自社で開発し運用している。トラックが目的の店舗に近づけば、店舗に自動通知するテスト、検証も行っている。

ただ、昨年まで運用は中部興産のトラック75台にとどまっていた。異なるメーカーの車載器を搭載したトラックと互換性がなく、協力運送会社を導入できなかったのが理由だ。中部興産



物流の2024年問題についてパネルディスカッションする企業の関係者。19日、岐阜市神田町、岐阜商工会議所

は1月、大半の車載器と互換性を持つ動態管理プラットフォームを開発。トラベロ(東京)のプラットフォームを取り入れて、協力企業の143台と自社システムを接続した。

こうした動きは、物流の将来像として、プラットフォームの開放、公共化や物流資材の標準化が求められる流れに通じる。中部運輸局岐阜運輸支局の担当者は「各地で荷主企業のシステム開発が進んでいるが、それは荷主の扱う荷物の効率化で、運送事業者の効率配送にはなっていない。システムの互換性は必要だ」と

とジョイントベンチャー企業ハコベル(同)を立ち上げて、物流業界の多重下請けの構造に一石を投じる。

物流業界は、荷主から輸送依頼を受けた元請けが、仲介手数料を取った上で下請けや孫請けに仕事を流す多重下請けが常態化している。国土交通省の調査によると、中小企業ほど3次、4次下請けとなる割合が高い。運転手の賃金が全産業平均より1割ほど低い理由は多重下請け構造が一因とみられる。

同社のサービスは荷主と運送会社をインターネット上でマッチングする仕組み

み。昨年末の段階で登録社数は1万7千社、車両台数は5万台にまで拡大し、注目を集めている。

19日に岐阜市内で開いた2024年問題の対応について考えるセミナーのパネルディスカッションでもDXが話題に上った。パローHDの上口隆一物流部長は「システムへの投資は将来のリターンがあると捉えている」と説明。西濃運輸の平井克昌執行役員営業企画部長は「物流を良くしていくためには、他社とシステム連携を進めていく必要がある。中小事業者を含めてネットワークを作るには、ある程度のコストがかかる。国や行政から補助金をいただければ、連携が進むのではないかと提案した。業界を挙げて生産性の高い仕組みを築くため、官民一体の取り組みが求められている。(この連載は松浦健司が担当しました)」