

アSEND

社長 日下 瑞貴

去る11月26日、全日本トラック協会青年部会にて物流DX（デジタルトランスフォーメーション）について講演する機会を頂戴しました。講演の内容を簡単に振り返りながら、筆者が感じた物流DXの機運についてお伝えしたい。



まずDXとは、デジタル化とは区別されるものであり、デジタル化（デジタルトランスフォーメーション、デジタルライゼーション）を包括する上位の

外部環境に目を向けると、EC（電子商取引）化比率の向上や多頻度少量輸送の進展が顕著であり、これらの傾向は輸送の頻度を高め、ひいては物流需要を増加させると推測される。

必要性 共通理解カギ

概念である。DXの前段階に当たるデジタル化すら十分に進んでいない運送業界（運送業界のクラウド利用率は57%程度であり、全産業と比較して最低水準）においては、何故DXを進める必要があるのかについて

2024年の時間外労働の上限規制は、改善基準告示と比較しても約16%も時間外労働の削減を要する内容になっている。これらの状況を総括すると、荷物需要

物流DXの進め方⑤

増加に対して十分ならトラック供給がなくなる可能性があると言える。上記の環境変化に対応するためにも、運賃交渉力や管理能力の強化による適正な運賃の收受、業務効率化・省人化による1人当たりの生産性の向上が必要不可欠な状況となっている。そして、これだけの大きな多数の課題に対応するためにこ

物流DXのポイント

	需要増加↑	供給減少↓
外環境	EC比率の上昇、輸送量の増加	働き手の減少、既存の高齢化
内環境	小口・多頻度・少量の増加	採用難、退職者増加
要対策	運賃交渉力・管理能力の強化	業務効率化・省人化

DXによる、経営基盤のデジタル化!!

既存モデルから変革を

で手段であり、目的に応じて必要な手段は異なる。それ以上に大切なのは、DXの必要性に対する経営者自身の深い自覚と、内容の正しい理解である。各社の状況やビジネスモデルに応じて手段は異なるが、DXへの基本的なスタンスは、会社あるいは業界をまたいで共通する点があり、DXの「型」や「覚悟」を押しこたえ、最も重要なポイントだと考えるからである。講演会後の懇親会では多

く、既存の業務やビジネスモデルを前提にするのではなく、デジタル技術を用いた大胆な変革、すなわち、デジタル「トランスフォーメーション」が必要とされているのである。講演では口ポテックスやクラウドシステムといった技術やソリューションの話はせずに、DXのポイントや考え方といったテーマを中心にお話をさせていただいた。技術はあくまで手段であり、目的に応じて必要な手段は異なる。それ以上に大切なのは、DXの必要性に対する経営者自身の深い自覚と、内容の正しい理解である。各社の状況やビジネスモデルに応じて手段は異なるが、DXへの基本的なスタンスは、会社あるいは業界をまたいで共通する点があり、DXの「型」や「覚悟」を押しこたえ、最も重要なポイントだと考えるからである。講演会後の懇親会では多

く、経営者の方々からお声掛けをいただいた。DXの考え方という抽象的なテーマにもかかわらず、「必要性が良く分かった」という内容についての肯定的な意見や、「クラウドは利用したいがセキュリティリスクをどう考えればよいか」といった具体的な相談まで、多くのお声を頂戴した。逆にDXの必要性に関するネガティブな意見はほとんどなく、トラック運送業界でも、DXへの理解と関心が着実に高まっていることが、肌身をもって実感した。改革には相応の時間と資金が必要であり、最低3年、場合によっては数千万円以上の投資が必要な可能性もあり、長い視座で覚悟を握って取り組んでいく必要がある。だからこそ、既存の枠組みにとらわれにくい青年経営者が、業界を先導していく立場にあると期待させていただいている。青年経営者の方々との対話を通じて、24年というタイムリミットを待つまでもなく、大きな機運の高まりを感じた次第であった。