

物流の新しい未来を実現する デジタル化の推進

紙、FAXからの解放と生成AI活用による物流現場の効率化

(一社)運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC) / (一社)サステナビリティ・DX推進協議会 (SDXC)

小島 薫／藤田 祐介・岩崎 陽治郎

はじめに

物流の2024年問題の解決に向けては、物流現場の効率化が求められており、そのためにもデジタル化やDXが不可欠だ。特にこれからはAIの活用が必須となる中で、物流のアナログでの業務の改革は急務となっている。

今回は、物流現場の現状と、物流の2024年問題の解決に向けた課題、そしてデジタル化の取り組みについて紹介していく。

アナログ支配の物流現場の現状

物流の2024年問題解決に向けた物流効率化等の取り組みとして物流関連法令の改正、施行、そしてその現場での対応が進められている。

一方で、その実施に向けて障害となっているのが、物流現場の超アナログ業務だ。例えば、納品伝票だ。納品伝票には、届けられる貨物の明細が記載されており、多くの場合には複数枚の複写式となっている。

例えば、チェーンストア統一伝票の場合には、5枚複写となっている。一般的には、着荷主に貨物とその紙の納品伝票が同時に届けられ、受け取った着荷主は、納品伝票の明細と貨物の現品を突合確認する。検品と呼ばれる作業だ。そして間違いがなければ納品伝票の中の受領書に受領印を押してトラックドライバーに返す。これらの作業が荷役作業等時間の長時間化に繋がっている。その効率化を行うため、物流現場ではハンディターミナルと呼ばれる専用端末を使い、検品を効率化している場合も多いが、その場合にも納品伝票の情

報が事前に入手できていないため、着荷主の発注情報と貨物現品との突合を行い、その後、その結果と納品伝票との突合との二重の工数が発生している場合も少なくない。結果的に、運送事業者のトラックが着くまで、何が届くのか着荷主はわからず、そのために荷卸しだけでなく、検品作業は不可欠、事前準備もほぼ不可との状況になっている。

さらには、紙の納品伝票で検品を実施した着荷主は、仕入計上のために仕入管理等のシステムに人がその紙の伝票を見ながら手入力を行っている。そして、トラックドライバーは、受け取った受領書を運送事業者の事務所に持ち帰り、さらに発荷主に届けられる。受領書を受け取った発荷主も、その情報を販売管理等のシステムに人が入力を行っている。

そして、その結果が請求処理に繋がっていくが、受領書を受け取るまでのタイムラグが発生するため、その結果が反映されずに請求発行が行われた場合には、請求と入金に差額が発生することになり、さらにその確認作業に追われることになる。それぞれ、管理システムが存在しているにも関わらず、取引企業間は紙の伝票が取引の証跡を担い、そのデジタル化を人が担うとの非効率な状況が現在でも多くの現場で続けられているというのが実態だ。

デジタル化というと聞こえが良いように捉えられるかもしれないが、もともとシステムでデジタル管理していたデータをあえてアナログ化し、そのデジタルへの復元作業を貴重な人間の時間と能力を浪費しているに過ぎない。デジタルで処理できれば、その時間と能力はもっと価値のある業務

に活かせる。

また、運送事業者の日々の業務そのものもアナログとの戦いだ。

まず、荷主からの日々の運送依頼。現状でもFAXやメール、そして電話が中心となっている。継続的な運送契約の場合には、システム連携されている場合もあるが、荷主も運送事業者も複数の取引先との運送委託、受託を行っているのが一般的で、多くはシステム間連携ができていない。結果的に、FAX、メール、電話等での運送依頼の内容を配車管理システムやスプレッドシートへの入力を配車担当者が手作業で実施することになる。本来、トラックドライバーの労務管理を考慮した効率的な配車との重要な業務を担っているにもかかわらず、運送依頼の内容のデジタル化に時間と能力を浪費せざるを得ない状況となっている。

新物流2法の求めるトラックドライバーの適正な労働時間と賃金の実現：デジタル化による荷主～運送事業者連携

冒頭でも紹介したが、物流の2024年問題解決に向け、物流関連法令の改正とその施行が行われている。

例えば、物流効率化法¹⁾は2026年4月より全面施行されており、既に2025年4月よりすべての荷主（発荷主、着荷主）、連鎖化事業者（フランチャイ

ズチェーンの本部）、物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために取り組むべき措置として、積載効率の向上、荷待ち、荷役等時間の短縮等の努力義務を課している²⁾。

そして、物流効率化のための取り組みの実効性を確保するための措置として「物流データの標準化（物流情報標準ガイドライン）」により、「発・着荷主やそれぞれの取引先企業、物流事業者、利用運送事業者等の多様な主体との連携が円滑化されることが望まれます。また、データ標準化のほか、データ連携や外装等の物理的な標準化も、多様な主体との連携の円滑化に資するものです。」³⁾としてデジタル化やデータ連携が物流効率化の前提とされている。

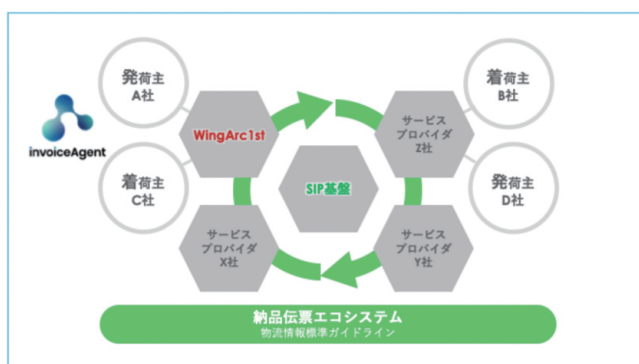
また、荷役等時間の短縮に関して、「事前出荷情報（ASN）を活用することで、伝票レス化・検品レス化（ユニット検品）を図ることができ、検査を効率化することができます。また、ASNの活用に限らず、貨物に係る詳細の情報（例：貨物の容積、数量、重量、寸法等の情報、施設の情報、寄託者や運送事業者に関する情報等）を事前に第二種荷主、倉庫業者又はトラック事業者に伝達することも重要であり、検品や荷役の効率化につながります。」³⁾と、これまでの紙の納品伝票から、デジタルデータとして事前に提供することでの効率化にも言及されている。

④物流データの標準化の実施等により、物流に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること

○事例17（物流情報標準ガイドラインに準拠した納品データの受け渡しによる荷役作業等の効率化）

食品、飲料メーカーと小売事業者間

- 物流のベースとなる納品伝票がデジタル化されていないことから、受け取った納品伝票を人の目による確認や人手によるシステムへの入力など、非効率な作業が荷受現場や事務所で発生。他方、複数の発着荷主間で取引があることから、一社単独で独自システムを構築してしまうと取引先毎に対応が必要になる等、システム側での個別対応の工数や費用に係るためデジタル化の大きな障害となっていた。
- そこで、荷主及び運送事業者が連携し、既存の納品伝票発行のシステムを用いる物流情報標準ガイドラインに準拠した納品伝票エコシステム（invoiceAgentを活用）の活用により、納品伝票データの標準化、データ連携を実施。伝票電子化システムのサービスプロバイダが発荷主と着荷主と異なる場合でもSIP基盤を通じて納品伝票データのやり取りが可能となった。
- 納品伝票の情報を事前出荷情報（ASN）として荷受け側（小売事業者の物流センター等）で受け取ることが可能となったことで、受付での納品伝票の確認やパースでの検品がほぼ不要となり、ドライバーの滞在時間の短縮が実現。また、受領書を受領データとすることで荷卸し後の作業の効率化及びペーパーレスの実現、環境負荷軽減に繋がった。



第1図 事例17（物流情報標準ガイドラインに準拠した納品データの受け渡しによる荷役作業等の効率化）

（出典：「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書（事例集）」p.19
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf）

紙の納品伝票からのデジタル化については、具体的な事例として「荷主の判断基準の解説書事例集」⁴⁾の「事例17（物流情報標準ガイドラインに準拠した納品データの受け渡しによる荷役作業等の効率化）」（第1図）で紹介されているのでぜひ参考にして欲しい。

また、運送依頼に関しては、2025年4月の改正貨物自動車運送事業法の施行で、運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締結時に、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けられている。

そして、荷主と元請け運送事業者間は相互交付、運送事業者が協力運送事業者に委託する場合には書面交付を行うこととされている。結果として、実運送事業者が事前に運賃以外の運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載された書面交付されていることが前提となった（第2図参照）。

また、「書面の交付は、メール等の電磁的方法により行うことも可能です。ただし、電磁的方法により行うことを契約の相手方が承諾している場合に限り。」とされておりデジタルでの受け渡し

も可能となっている。

これまでよりも運送契約について多くの情報の受け渡しを事前に行い、さらに実際の荷待ち、荷役等の時間、内容での対価の請求が行われることを想定すると、今後はデジタルでのデータの受け渡しが求められるようになってくる。

将来的には、商品の受発注で行われているようなEDIを活用したデジタルデータ交換の仕組みが物流の世界でも標準化される可能性があるが、中小企業を含む荷主・運送事業者の共通インフラとして早々に普及することは難しく、まずは既存のアナログからのデジタル化の効率化、自動化が現実的だ。

実際の当協議会（(一社)運輸デジタルビジネス協議会）での取り組み事例を紹介する。

（小島）

TDBCと連携するSDXCによる 運輸事業者DX支援：物流現場の デジタル化と効率化

物流現場のデジタル化を進めるうえで重要なのは、単に新しいシステムを導入することではない。

改正貨物自動車運送事業法（昭和7年4月9日施行）

運送契約締結時の書面交付義務化

POINT 運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締結時に、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した**書面の交付が義務付けられます。**

書面交付は、荷主・トラック事業者相互に義務付けられます。

※トラック事業者が利用運送を行う場合も書面交付が必要です。（裏面を参照）

書面化によるトラック事業者のメリット

- 適正な運賃・料金の収受 **「賃金UP」**
- 現場でのトラブルの回避（契約にない附帯業務の防止等）
- 過労運転等のコンプライアンス違反の防止 **「時間厳守」**
- 事故等が起こった場合の契約内容の確認

※貨物自動車運送事業法の改正は、令和5年4月に施行された「貨物自動車運送事業法の改正及び関係法令の改正に関する法律」及び「貨物自動車運送事業法の改正に関する政令」により行われるもので、令和7年4月1日より施行されます。

● 書面交付には、「法第12条」に基づくものと「法第24条」に基づくものがあります。

- ・ 貨主とトラック事業者が運送契約を締結するときは、相互の書面交付（第12条）
- ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、委託先への書面交付（第24条）



- ※ 貨主とは「自らの事業に関してトラック事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、トラック事業者以外のもの」を指します。
- ※ 元請トラック事業者に運送を委託する貨物利用運送事業者も、貨主に該当します。
- ※ 下請事業者の中には貨物利用運送事業者は、委託先への書面交付（第24条）が必要です。

● 交付書面には、以下の事項を記載します。

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他特別に生ずる費用に係る料金（例：高速道路利用料、燃料サーチャージ等）
- ④ 契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面を交付した年月日

個々の運送ごとに契約の範囲や料金を明確にしましょう！



● 書面の交付は、メール等でも可能です。

- ・ 書面の交付は、メール等の電磁的方法により行うことも可能です。
- ただし、電磁的方法により行うことを契約の相手方が承諾している場合に限り。

● 交付した書面は、その写しを1年間保存しなければなりません。

詳細は、国土交通省ホームページにおいて公開している「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」をご覧ください。



第2図 運送契約締結時の書面交付義務化

（出典：国土交通省「物流改正法についての説明資料」リーフレット
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001865379.pdf>）

現場で日々使われている紙、FAX、Excel、電話、メールといった既存の業務手段を否定するのではなく、それらの中に埋もれている情報を、いかに業務に再利用できるデータへ変換していくかである。

(一社)サステナビリティ・DX推進協議会（以下、SDXC）は、(一社)運輸デジタルビジネス協議会（以下、TDBC）の活動成果を中小運輸事業者の現場へ展開することを目的の一つとして、TDBCおよび関係企業との連携を背景に2022年3月に設立された⁵⁾。

SDXCは設立以降、運輸事業者の現場DX支援に取り組んでいる。具体的には、TDBCとともに「DX経営[®]」の考え方にに基づき、デジタルを基軸に置いた持続可能な企業経営を支援している⁶⁾。

TDBCが物流業界における共通課題の整理や、業界横断でのデジタル活用・連携の必要性を示し、SDXCはその考え方を中小運輸事業者の現場で実装可能な形に落とし込むことで、業界課題から現場での実践までの具体的支援までを連携した一連の活動として行っている。業界全体の課題認識と、個々の現場で使える仕組みとの間には距離がある。その距離を埋めることが、SDXCの役割である。

特に中小の運輸事業者では、配車、請求、点呼、勤怠、運行管理、荷主対応などの業務が、限られた人員によって支えられている。そこに大規模なシステムを一気に導入しても、現場の負荷が増えれば定着しない。むしろ必要なのは、現在の業務を大きく壊さず、日々発生している入力、確認、転記、照合といった作業を少しずつ軽減していくことである。

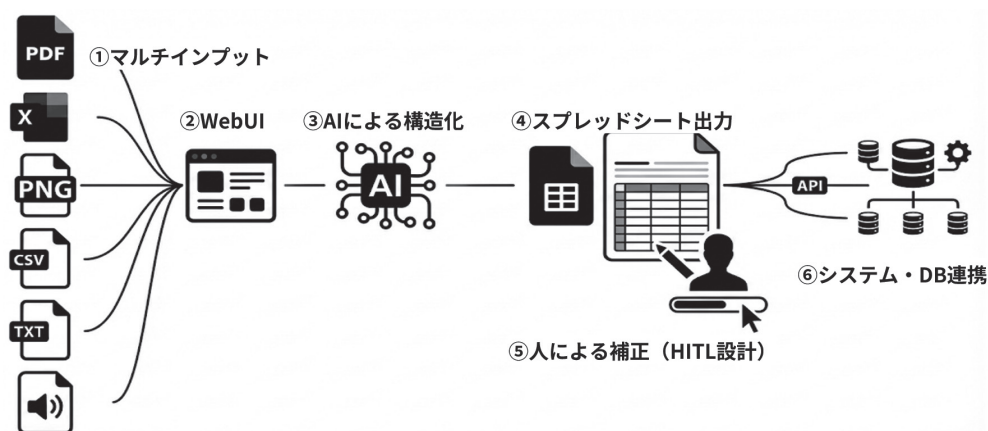
SDXCが重視しているのは、現場の業務を起点にした段階的なDXである。その一つの取り組みとして、後段で記載する「データ化.com」(第3図)がある。これは、紙やPDF、FAX、メール、画像などで届く情報をデータ化し、配車表や管理表、請求前工程などの業務へ接続するものだ。

そのうえで、蓄積されたデータを分析し、荷待ち時間、荷役時間、車両稼働、収益性、取引条件の見直しへ活用していく。これは、単なる事務作業の効率化ではなく、運送事業者が自社の経営を可視化し、荷主との対話力を高めるための基盤づくりでもある。

また、生成AIの活用についても、いきなり業務を自動化するのではなく、成熟度に応じて段階的に導入することが重要である。生成AIは、要約や文書整形のような作業では比較的導入しやすい。

一方で、配車、請求、契約、取引条件の変更など、業務の状態を変える処理に踏み込む場合には、誤りの影響が大きくなる。文章の誤りであれば人が修正できるが、業務処理の誤りは、取引先対応、請求、運行管理に直接影響する。そのため、物流現場でのAI活用は、まず人が確認できる形で情報を構造化し、根拠、ログ、承認の仕組みを備えた判断補助として始めることが現実的である。そのうえで、権限管理、例外処理、ロールバックの仕組みを整えながら、実行領域へ段階的に広げていく必要がある。

物流DXは、荷主、運送事業者、着荷主のいずれか一者だけで完結するものではない。だからこそ、TDBCが進める業界横断の連携と、SDXCが進める現場実装の両方が必要となる。現場に残るアナログ



第3図 「データ化.com」概念図

情報をデータ化し、それを無理なく関係者間で連携可能な形に整えていくことが、新物流2法が求める物流効率化を実現するための第一歩である。

(藤田)

現場の取り組みから 「データ化.com」誕生まで

物流業界における長年の課題である「経営の非効率性」。その原因を突き詰めると、経営判断の材料となる現場のデータが、依然としてアナログのままであるという事実に行き着く。私自身、物流の最前線で泥臭い苦労を重ねてきたからこそ、このデータの欠如がもたらす限界を幾度となく痛感してきた。

では、なぜ物流現場のデジタル化はこれほどまでに停滞しているのか。そこには、現場の前に立ちどかる大きく三つの強固な「壁」が存在する。

第一の壁は、「非定型データの壁（提供データのカオス化）」である。サプライチェーンの下流にある物流事業者には、PDFやExcel、スマートフォンの画像、手書きのメモまで、あらゆる形式の情報が流れ込んでくる。受け取る手段もメールやFAX、LINEなどバラバラで、業界標準のフォーマットもない。この「カオス化」した情報の塊を標準化するように上流に求めるのは、商習慣上、極めて困難である。

第二の壁は、「IT投資体力の壁（リソース・コストの不足）」である。カオスな情報をデータ化するには、本来ならシステム投資と専門人材が必要だ。しかし、日本の物流インフラを支える約56,000社の中小規模事業者にとって、そのコスト負担は重い。過去にIT導入で挫折し、DX化は無理だと諦めてしまっている現場も少なくない。

第三の壁が、「ITリテラシーと納得感の壁（慣れと人手信仰）」である。本来、デジタル化は経営や業務効率化の手段にすぎないが、現場では「使い慣れた紙やExcel」での入力作業そのものが目的化していることが多い。「人の目と手で確認しないと安心できない」という強力な習慣が、変革を阻む最後の砦となっているのだ。

こうした状況を打破し、ITの恩恵から取り残されてきた中小事業者を真に支援するために開発したのが「データ化.com」である。一つの画面で多

様な非構造データを取り込み、生成AIが構造化。それを人が確認・承認するだけで、自社のスプレッドシートへデータが自動入力される仕組みだ。使い慣れたGoogleアカウントで運用でき、高額なサーバー構築も不要なため、導入のハードルは極めて低い。

特にこだわったのは、現場への負荷を最小限に抑え、現場に寄り添う「HITL (Human-in-the-Loop)」という設計思想である。画面上にAIが読み取ったテキストと元の画像を並べて表示し、AIが自信を持てなかった箇所を赤字で強調する。担当者はその赤字部分を中心に確認し、必要に応じて修正して承認ボタンを押すだけである。「人の目による最終確認」をあえて残すことで、現場に安心感を与えつつ、入力工数を劇的に削減することに成功した。

現場が使えば使うほど、自社に最適化された唯一無二のツールへと進化していく。大切なのは、いきなり高い理想を追うのではなく、今日の作業を少し楽にする「究極の部分最適」から始めることだ。自分たちの力で変えられた。という確かな手応えは、現場の景色を変化させる。この「諦めからの脱却」こそが、業界全体を揺り動かすDXの原動力となり、物流の、そして社会のあり方そのものを変える大きなうねりへと繋がっていく最初の一步なのである。

「データ化.com」が実現する未来： 物流を超え、社会のデジタル化の実現

現場での「入力の省力化」という小さな成功体験は、やがて自社経営全体の「全体最適」へとつながる強力な呼び水となる。「データ化.com」で蓄積された構造化データは、需要予測や採算分析などを可能にする。勘や経験に頼っていた経営判断が、根拠ある数値に基づくものへと変わり、データは経営を効率化するための「資産」へと転換されるのである。

この変革の波は、自社だけにとどまらない。次のステップは、荷主や協力会社といった取引先とのシームレスなデータ連携だ。現在、物流現場では同じ情報を複数の企業が重複して手入力しているという無駄が発生している。「データ化.com」を通じてデジタルで直接やり取りできれば、サプラ

イチェーン全体の事務工数は大幅に削減される。同じデータを共有することで、建設的な価格交渉や荷待ち時間の削減も可能になるだろう。現場に負担をかけず、極めて自然な形で「業界標準」が作られていく未来。これこそが、我々が目指すデジタル化の真の到達点である。

この一連の進化の中核を担うのが、AIによるデータ活用である。これまで物流業界でAI活用が遅れていたのは、アルゴリズムの不足ではなく、分析の「燃料」となるデジタルデータが圧倒的に不足していたからだ。現場のアナログ業務を「データ化.com」で構造化することは、AIという高性能エンジンに良質な燃料を注ぐことと同義である。燃料さえあれば、運賃予測の自動化や配送ルートの最適化など、AIの実装は一気に加速する。

さらに我々は、これらの業務データを安心してAIに活用できる、セキュアな環境づくりにも取り組んでいる。安全な環境が整えば、企業は情報漏洩を恐れずにAIの恩恵を最大限に享受できる。古い商慣習に縛られがちな物流業界こそ、AIを積極的に取り入れて経営を最大効率化すべきだ。そのためにも、まずは「データ化.com」で、現場の負担なくデータをデジタル化していく。

そして、この取り組みは物流業界の枠にとどまるものではない。「非定型データの氾濫」や「現場の人手不足」といった課題は、建設や医療、介護など、あらゆる労働集約型産業に共通する日本社会の根深い悩みである。情報の変動が激しい過酷な物流現場で鍛え上げられた「負担なく結果だけをデータ化する」モデルは、他産業のデジタル化を底上げする強力な処方箋となるはずだ。

ただし、AI活用を進めるうえでは、統制の設計が不可欠である。目的、扱うデータの範囲、権限、記録、合格基準、例外時の止め方を明確にしなければ、現場は安心してAIを使うことができない。特に物流では、運賃、数量、納品先、運行情報など、取引上重要な情報を扱う。AIを使うこと自体よりも、どの範囲で使い、誰が承認し、誤りがあった場合にどう止めるかを設計することが重要である⁷⁾。

現場のデータが整備されれば、産業全体の最適化が進み、新たなイノベーションの芽が次々と生まれるだろう。現場の一人ひとりが「諦め」を捨て、デジタルを自らの力として使いこなす。その小さな成功体験の積み重ねが、アナログの鎖に縛られ

てきた日本社会の生産性を根底から変えていくのである。「データ化.com」は、物流の効率化という一里塚を越え、日本全体のデジタルトランスフォーメーションを力強く牽引していく。

(岩崎)

おわりに

物流のデジタル化は、もはや一部の先進企業だけの取り組みではない。新物流2法への対応、荷待ち・荷役時間の短縮、適正な運賃・料金の収受、トラックドライバーの働き方の改善を実現するためには、発荷主、着荷主、運送事業者が、同じ情報をより早く、より正確に共有できる仕組みが必要である。

その出発点は、必ずしも大規模なシステム投資ではない。現場に残る紙、FAX、PDF、画像、Excel、メールといった情報を、業務に使えるデータへ変えていくことから始められる。これまで人が読んで、入力し、確認していた作業を、生成AIやAI-OCRを活用して支援し、人が最終確認する。このような現実的なデジタル化こそ、中小企業を含む物流現場にとって実装可能な第一歩である。

この課題解決は、運送事業者だけで解決できるものではない。発荷主から出る依頼情報、納品情報、附帯作業の条件、荷待ち・荷役に関わる情報が整理されなければ、運送事業者だけで効率化を進めることは難しい。物流を支えるデータは、発荷主、運送事業者、着荷主の間で発生している。だからこそ、物流DXは、サプライチェーン全体の共通課題として考える必要がある。

一方で、AI活用には注意も必要である。業務データには、取引先情報、運賃、数量、納品先、運行情報など、企業にとって重要な情報が含まれる。そのため、単にAIへデータを投入するのではなく、誰が、どのデータを、どの目的で利用できるのかを明確にする必要がある。さらに、AIが何を見て、どのように判断し、何を出力したのかを記録し、人が最終確認できる仕組みを備えることが重要である。

物流DXにおけるAI活用は、無人化を急ぐことではない。根拠、ログ、承認、例外処理を備えたうえで、現場の判断と業務処理を支援することである。人が担うべき判断を残しながら、AIに任せら

れる作業を増やしていく。その積み重ねによって、現場の負担は減り、人はより価値の高い判断、改善、対話へ時間を使えるようになる。

今後、物流の効率化は、一社単独の努力だけでは限界がある。発荷主、着荷主、運送事業者、協力会社、システム事業者、業界団体が連携し、現場で発生する情報を安全にデータ化し、必要な範囲で共有していくことが求められる。その積み重ねが、荷待ち時間の短縮、検品・請求業務の効率化、配車の高度化、さらには経営判断の高度化へとつながっていく。

紙やFAXからの解放とは、単に古い手段をなくすことではない。現場で働く人の時間と能力を、転記や確認作業から解放し、より価値の高い判断、改善、対話へ振り向けることである。生成AIは、そのための強力な手段となり得る。

AIを使ううえで重要なのは、「データをAIに入れてよいのか」という不安に正面から向き合うことである。物流現場のデータには、取引先、運賃、数量、納品先、運行情報など、企業間取引に関わる重要な情報が含まれる。そのため、AI活用では、利用目的、扱うデータの範囲、権限、承認、記録を明確にし、必要に応じて取引先との合意を取ることが欠かせない。

このようなデータガバナンスを整えることは、単なるリスク対策ではない。自社や国内産業に蓄積されたデータを、誰が、どの範囲で、どの目的に使うのかを主体的に決める力でもある。いわば、データ／AIソブリンの考え方にもつながる。

紙やFAXの中に埋もれていた物流データを、安全に使える形に変え、人とAIが共に活用できるようにすること。それこそが、物流現場におけるAI活用の大きなチャンスである。

物流現場に蓄積された情報を、安心して使えるデータへ変えていくこと。そして、そのデータを人とAIが共に活用できる形へ整えていくこと。それこそが、物流の新しい未来を実現するための、最も現実的で確かな一歩である。(藤田)

参考文献

- 1) 物流効率化法（正式名称 物資の流通の効率化に関する法律）
<https://laws.e-gov.go.jp/law/417AC0000000085>
- 2) 参考：「荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント」
「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」 p.4
<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/>

250917-18_material.pdf

- 3) 出典：荷主の判断基準解説書（Ver1.4）
「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書」 p.19
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984869.pdf>
- 4) 出典：荷主の判断基準の解説書事例集
「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書（事例集）」 p.19
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf
- 5) 出典：PR TIMES「中小事業者の事業改革、DXを推進する団体を新たに設立TDBCと連携して活動成果の中小運輸事業者への導入や個別課題の解決、DXを支援」
<https://prtimesPR TIMES.jp/main/html/rd/p/000000003.000100142.html>
- 6) 出典：PR TIMES「商工中金、TDBC、SDXC、ウイングアーク1stが連携 ～「物流の2024年問題」など運輸業界の課題解決に向けた伴走型経営・DX支援体制を構築～」
<https://prtimesPR TIMES.jp/main/html/rd/p/000000029.000032158.html>
- 7) 参考：経済産業省「AI事業者ガイドライン」
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/ai-shakai_jisso/index.html

筆者紹介

小島 薫

(一社)運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）
代表理事

藤田 祐介

(一社)サステナビリティ・DX推進協議会（SDXC）
代表理事

岩崎 陽治郎

(一社)サステナビリティ・DX推進協議会（SDXC）
理事