

事例2

高知通運 株式会社

・運輸業

第2種貨物利用運送事業（JR）/第一種貨物利用運送事業/通関業/JR高知ORS（オフレールステーション）の運営/JR貨物取扱貨物のトラックによる集荷・県内配送/長距離トラック利用運送事業

・保険代理店業



特色・強み	<ul style="list-style-type: none">・明治31年創業 124年に渡る運輸業の歴史を持つ 県内唯一の総合物流企業・トラック、JR、フェリー輸送、多様な輸送方法を提案 可能なリソースを保有・グループ所有車両台数：337台・園芸品輸送、通関・輸出入業務、一般貨物輸送 引越・事務所移転業務
従業員数	25名（グループ総数220名）
売上規模	グループ総売上：62億円（2023年度）
資本金	2,400万円
IT投資可能額	2,000万円

1. プロジェクト定義（3年目再定義）

プロジェクトの概要

配車業務のデジタル化推進により、より効率的かつ簡素化された配車業務システムを構築し、社員スキルの平衡化と乗務員に無理のない適正配車を実現する。またデジタル化に伴い発生するリスクへの対応として情報管理ポリシーを定め、従業員ならびにパートナー企業に対するマインド醸成を実施する。

プロジェクトの目的

- 顧客満足度の向上
 - 運送クレームの削減(前年比20%減)
 - 配車情報、処理の見える化(動態管理)
- 乗務員/従業員満足度の向上
 - 乗務員の適正な労務管理
- 5年後の利益目標10%増
 - 配車ロス年間10%減
 - 配車情報、処理の見える化(動態管理)
 - 社員スキルの高いレベルでの平衡化

重要アクション

積み残したデジタル促進テーマを確実に推進する（初年度/2年目方針と同じ）

年度始めに、昨年度の活動内容を基に、プロジェクト計画書を再定義することが通例化。2年目に達成できなかったテーマを中心に継続活動することで意思決定。配車、経理、保険等参画メンバーの裾野を広げたチームを組み、1年間の目的を再確認した。

実践ポイント

グループ共通を重要テーマとして継続する

初年度は、一部のグループ内組織に閉じた活動だったが、継続2年目は全グループ共通の施策を展開することが重要な視点として追加された。3年目は、物流事業における複数業務の集約、及び事業拡張が予定されており、共にデジタル促進が重要な取り組みとなる。集約業務ではBPR（ビジネスプロセス・リエンジニアリング）を推進し、既存の組織や制度、及びデジタル環境を抜本的に見直す。事業拡張では、配送量の増加に備えた自社リソースの効率的な運用をデジタル活用から企画・推進する。

⑪プロジェクト計画書作成

2. スコープ定義

対象課題

本計画書の対象とする解決課題と対応アクションは以下です。

No	課題/目的	Action	Value	想定コスト	想定対応時期
1	関東からの複荷の配車スケジュールのみ孤立しているため、総合配車で集約をかける 継続	・マニュアルのwiki化の継続 ・配車スケジュールの集約化	情報の見える化によって無駄な空車移動が減少		2023年4月～ 2024年3月
2	現在使用している「運行指示書」「車番連絡」「運行計画書」「運行手当計算書」「食事補助明細書」等があるが、各自バラバラに作成しており、非効率的になっているため各帳票を紐けさせる。 継続	・各種帳票の自動反映	一度の入力で完結・出力できるような仕組みを構築(一括管理)		2023年4月～
3	園芸配送の車両割当*は、担当者の個人スキルに左右されるため手間がかかる (車両割当*：積載効率、配送ルート等が多岐に渡るため、担当者の個人スキルや豊富な経験が必要) 継続	統計/機械学習による配車予測の高度化/自動化	担当者のスキルに左右されることなく車両割当ての最適化ができる		2023年4月～
4	車両やドライバーデータの活用ができていない 継続	車両/ドライバーデータのデジタル化による付加価値創出	・労務管理の見える化 ・安全、法令遵守の見える化		2023年4月～ 2024年3月
5	・ADサークル等のWEB ARENAの保守はリテック(契約は完了だが、東洋との絡みがあるため未実施)⇒東洋の契約を配車・PCAのみにする(まだ契約をしていない) ・JA⇔共栄JVとのリンクエクスプレス(EDI)の設定ができていない⇒現在は東洋とJA担当者が対応だが苦戦中(対応ができるまでは旧PC(ワゴン)の撤去はできない) 継続	社内インフラの大整備	安定したシステム運営		2023年4月～ 2024年3月
6	セキュリティポリシーの定着化と人材育成 継続	①定期的な社員教育 ②プロジェクトメンバー以外の人材育成 ③学生アルバイトの登用計画	A.社内教育用「情報セキュリティ通信」の作成・発信 B.人材育成 ①定期的な社員教育の開催 ②外部オンライン講習会の開催案内		2023年4月～
7	社内の情報管理の整理ができていない 継続	①社内ポータルサイトの充実 ②情報資産台帳の拡充	A.ポータルサイト、情報資産台帳の管理、定期的な見直し B.②の範囲(グループ単位)の拡大 C.①で管理したい内容の洗い出し(少額資産台帳、各社認証等)		2023年4月～ 2024年3月

重要アクション

初年度/2年目の未達成課題は継続実施が原則(継続テーマ:7件)

初年度はデジタル化に関する基本知識から実践知までの知識習得を重要視。2年目は自律行動からデジタル化がもたらすメリットを最大化するよう、全社員で活動共有。そのマインドセットの上で、デジタル化の中核メンバーを起点に、各課題の実現可能性を計画時に検討し、取り組み課題を選定。3年目は、2年目からの継続活動を、着実に前進させる。

実践ポイント

高い目標を設置しつつ、活動は足元から着実に進める

初年度のデジタイゼーション(アナログの情報をデジタル化してデータを蓄積できる環境を整える)の守るITから開始してデジタライゼーション(蓄積したデータの事業/業務課題対応)にシフトチェンジをしている。アナログデータのデジタル化と蓄積したデジタルデータの活用を同時並行で進める。

3. プロジェクトスケジュール

対象スケジュール

本計画書の対象とするスケジュール範囲、2023年5月～2024年3月までの実施内容です。

アクション名	2023年度				2024年度				2025年度～			
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
1 配車スケジュールの集約化	■	■										
2 各種帳票の自動反映	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
3 統計/機械学習による配車予測の高度化/自動化 (各種帳票の自動反映)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4 車両/ドライバーデータのデジタル化による付加価値創出	■	■	■	■								
5 社内インフラの大整備	■	■	■	■								
6 人材育成 ①定期的な社員教育 ②プロジェクトメンバー以外の人材育成 ③学生アルバイトの登用計画	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7 社内情報管理 ①社内ポータルサイトの充実 ②情報資産台帳の拡充	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

本計画書範囲

重要アクション

クイックウィンな活動と長期視点にたった活動を組み合わせる

初年度/2年目の継続活動は、成果到達までの道筋ができているため、担当メンバー個々の業務時間を調整しながら着実に実行。難易度が高いテーマ、及び継続的な施策が必要なテーマは、社長指示の基、随時メンバーの活動時間を確保して、継続活動可能な体制を構築。併せて、スケジュール立案を行う。

実践ポイント

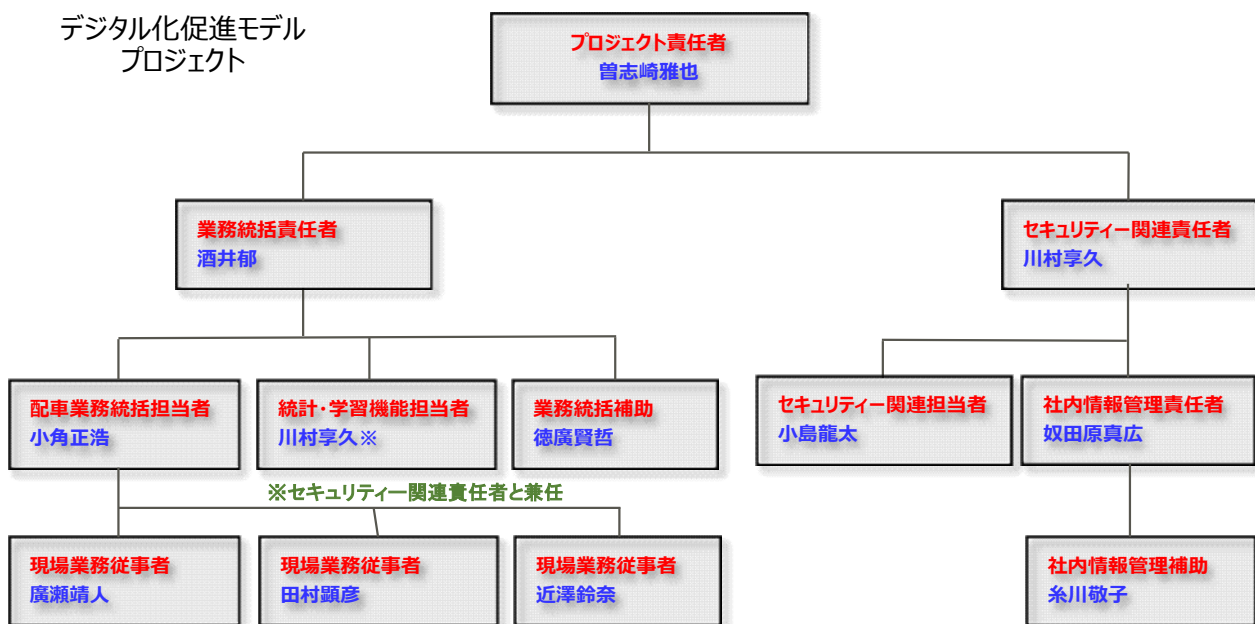
別会社との連携から新しい知見を得る

デジタル促進活動の裾野が広がっているため、資本関係のある他業種の企業と連携して、社内インフラの整備や社内の情報管理等を推進。新しい知見とリソースが連携されることで、お互いの企業が持つノウハウの交流、ディスカッションによる新しい知見が得られており、スケジュール立案・実践に弾みがついた。

⑪プロジェクト計画書作成

4. プロジェクト運営計画

体制表



重要アクション

各部署における業務専門性の高いメンバーをアサイン（継続）

初年度/2年目とほぼ同じ体制で一部増員して活動へ。
従来通り、プロジェクト項目に紐づく現場の業務知識を有する、またデジタルに関する学習意欲が高いことをアサインの基準におく。
その上で、アサインしたメンバーとその上司でコミュニケーションがとれるよう経営層より継続体制での実行を通知した。

実践ポイント

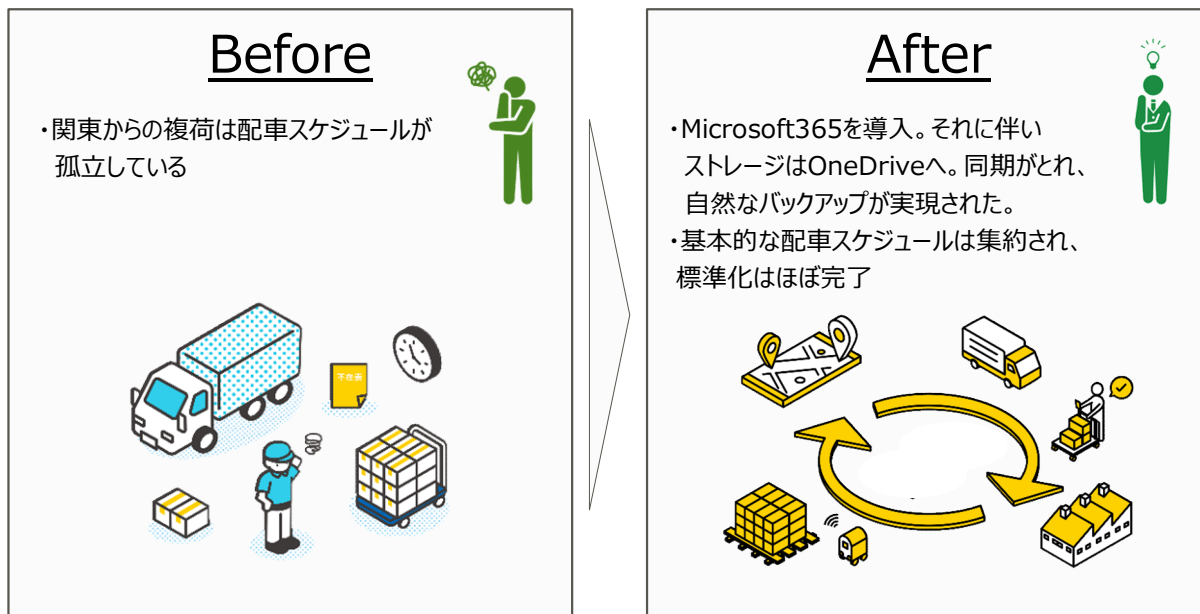
全社的なDXアレルギー払拭の実現

初年度/2年目を通じてマインド変革/活動変革を推進してきたが、3年目は社内のITインフラが進化したことで、デジタル化促進が当たり前に行える環境を構築。LINE WORKSを利用した社員間のコミュニケーション定着やスケジュール管理、Zoom常時接続から配車状況を運送事業部内でリアルタイムに確認・調整、経理業務をPCAソフトに完全統一等により、IT用語満載の会話ができる文化へ。結果として体制構築の際に、デジタル化活動を行うことへの“DXアレルギー”が払拭された状態でメンバーアサインが可能となった。

個別課題

1. 配車スケジュールの集約化

関東からの複荷の配車スケジュールのみ孤立しているため、総合配車で集約をかける



重要アクション

ファイル共有ソフトを利用した配車表のWeb化

配車担当者のノウハウ共有や配車時の帳票類のデジタル化を進めた延長として、Web上で配車表を閲覧・編集可能な環境を準備。特に、配車担当者は出張が多く、Web上での活用が必須。配車担当がファイル共有ソフトの導入及び入力の意義を理解して業務を遂行。

また、新規PCリプレース時に契約した際に同時契約したMicrosoft365はバックアップができること、かつファイル共有ソフトのOneDriveが操作しやすいため、無理なく導入できた。

実践ポイント

配車表作成のスイッチコストを可能な限り減らす

従来の配車表は紙に記入していたが、初年度/2年目を通してExcel作成へとデジタル化を促進。3年目はWeb上でMicrosoft365を利用してExcelで作成可能へ。従来の活動からデータ入力/編集に大きな変更が起きないように、社内インフラの環境整備を進めた。

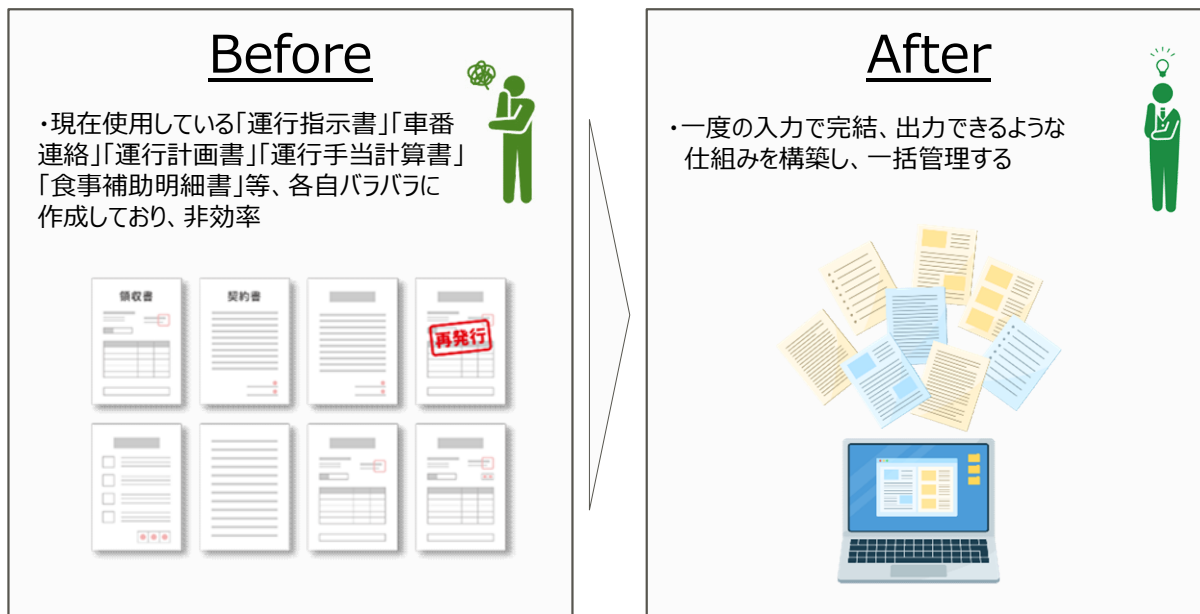
※配送案件によっては、紙媒体を残した作業も必要。一部の顧客都合の紙処理対応を除いては順次Web上でのデジタル化を推進する。

⑫プロジェクト実行

個別課題

2. 各種帳票の自動反映

一度の入力で完結・出力できるような仕組みを構築する



重要アクション

ルーチンワークの発見と改善の文化定着へ

初年度/2年目は、紙媒体のデジタルデータ化に注力していたが、デジタルデータを運用することが2年目以降増えてくると、同じデータ内容を、複数の帳票に入力していることに気づく。業務効率化に欠かせない3M（ムリ・ムダ・ムラ）削減の観点から、一度入力した内容を他の伝票に一括反映する仕組みをExcel上で実現。実業務に順次適用中。

特に、他社の支援を受けることなく、自社内のメンバーで自律作成できるレベルへ。

実践ポイント

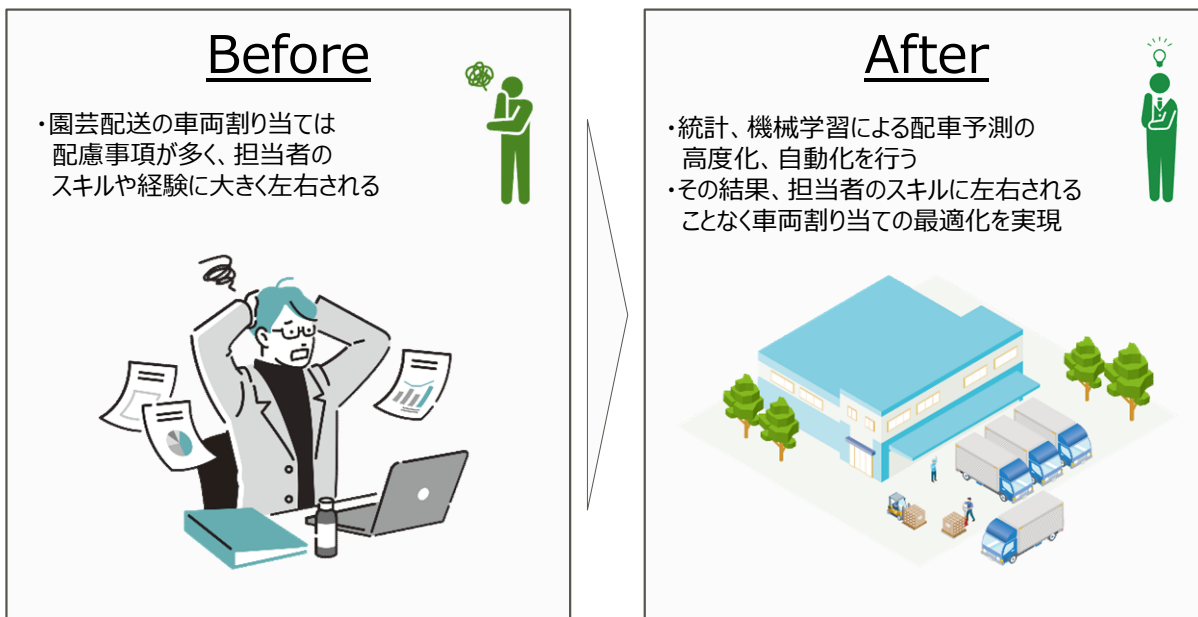
他業務への水平展開を視野に入れる

現在利用中の一括管理ツールは、「運行指示書」「車番連絡」「運行計画書」「運行手当計算書」「食事補助明細書」等の一部帳票群に限定しているが、その他業務の帳票にもツール開発/適用予定。直近では、地場輸送向けから長距離輸送向けの帳票に拡大を予定。ロールモデル作成後は、他業務へ展開する王道の改善活動スタイルも定着化している。

個別課題

3. 統計/機械学習による配車予測の高度化/自動化

積載効率、配送ルート等が多岐に渡る配車割り当ての最適化を行う



重要アクション

園芸配送の車両割当*をAI技術でフォローする

(車両割当*：積載効率、配送ルート等が多岐に渡るため、担当者の個人スキルや豊富な経験が必要)
 初年度/2年目同様、担当者の高い技能及び作業負荷で成り立っている**車両割当の技能と作業活動をAIが理解**することで、作業支援が可能なサービスとして構築する。
 ただし、自社だけでは本サービスの開発は難しいので、国立大学の有識者と連携して対応を継続中。試作品レベルだが、精度の高い配車トラック数予測と、そのトラックの車両割当結果をデータ出力している。

実践ポイント

外部のAI有識者との連携を円滑に行うには共通言語が必要

現場で配車を行う際に必要な作業や考え方を、配車知識がない方に、どのように伝え理解していただくかに注力。配車担当者として何を求めているのか、どういうデータが見たいか、その結果どのような成果を創出したいのか、一つ一つの言葉やストーリーを**専門用語を可能な限り利用しない**一般用語で“言語化”し、共通認識と合意形成を図った。
 特に、3年目は既存システムの技術仕様に関する現場と技術者の相互理解が欠かせず、既存システム（COBOLで開発されたレガシーシステム）を操作しながら、データ処理の流れを理解した。結果として、技術者にデータの流れを正確に伝えることで、AI開発が前進した。

⑫プロジェクト実行

個別課題

4. 車両/ドライバーデータのデジタル化による付加価値創出

車両やドライバーデータの有効活用により運送業務品質を高める



重要アクション

ITベンダー提供中のサービスを継続ベンチマーク

初年度/2年目同様、様々なツールを試験利用中。現在以上に必要となる労務管理や法令順守、及び給与計算までオールインワンで提供するサービスから、これら機能を個別提供し組み合わせが可能なサービスまで多岐に渡る。

ドライバーとの情報交換、アルコールチェックの履歴管理等は、LINE WORKSの利用でカバーできている。

今後は、事故情報の把握、冷凍情報(リアルタイム温度管理)、トラック位置情報(着時間、労務管理)の把握、ドライバーに関する労務管理のシステム化まで視野に入れたいが、決め手にかける状況。最新動向をベンチマークして継続レポーティングする。

実践ポイント

ROI (Return on Investment : 費用対効果) の妥当性検証

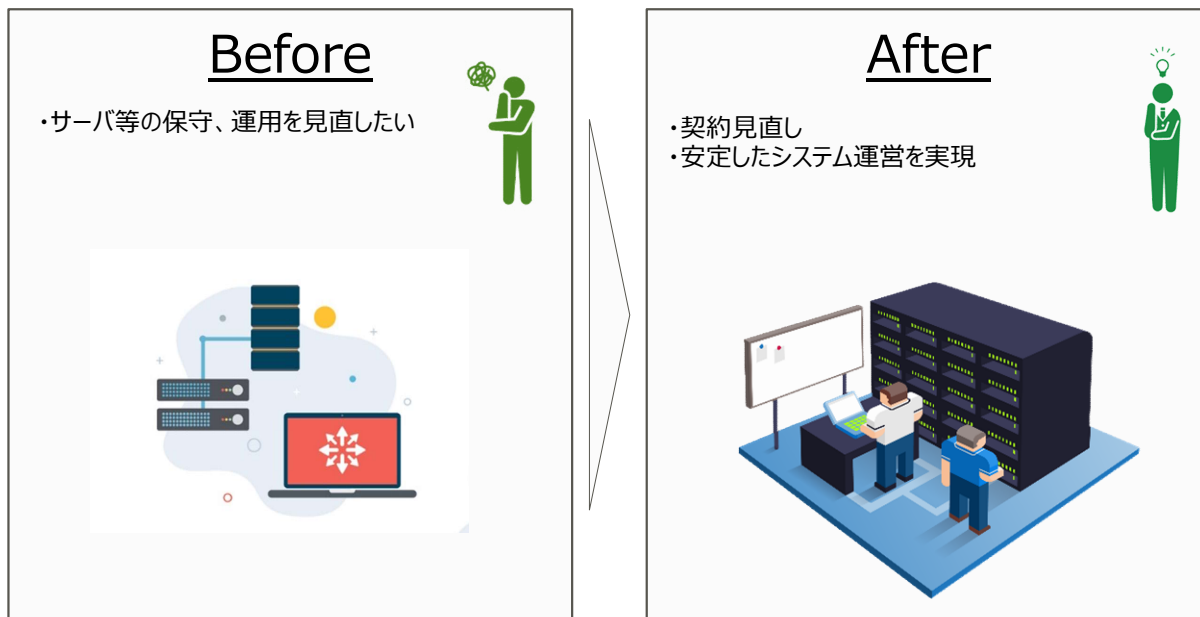
上述の通り、サービスが多岐にわたるため、どれが最適なサービスか不透明な状況。その不透明な状況下で、意思決定する際は、ROIの最大化につながるよう目利きをする。現場のユーザービリティとROIの最大化を考慮して、現時点では、デジタコ (NPシステム社) の新サービス導入の検討しているが、トライアル利用での自社との親和性を鑑みて、導入検討を慎重に行う。

人件費、原料費が高騰している中で、システム投資のコストコントロールにシビアな評価が求められる。

個別課題

5. 社内インフラの大整備

社内における情報通信機器を契約形態含め整備することで、安定したシステム運用を行う



重要アクション

全グループでデジタル活用が促進される共通環境を構築する

初年度/2年目の各拠点の個別対応から始めた社内インフラの整備が、3年目にして、全グループのネットワーク網の構築が完了した。老朽化したPCの入替、保守サービスの統一が進み、経理・給与システムの統一が完了し、無線LAN環境も準備することでシステムにかかるコストを大幅に削減できた。各拠点のシステム・ネットワーク構成図の見える化、LANケーブルの整備、用途不明なサーバー達の整理、契約の見直しといった地道な活動の成果が結実した。

実践ポイント

As-Is / To-Be分析によるフィットギャップ分析の推進

初年度に発覚した社内ネットワーク、システムの見えない化問題。そこからAs-Is（現状理解）分析を行い、データの出入り口になるデバイスの整理、データ運ぶネットワーク環境の整理、データを蓄積するサーバ環境の整理、蓄積したデータを活用する各種ツール群の整理、安全に利用できるようセキュリティ対策の整理と全方位で実施。そこからTo-Be（ありたい姿）を設定し、デバイス、ネットワーク、サーバ、ツール、セキュリティ対策のゴール像を設定し、As-Isとのギャップを埋める活動を推進し続けた。

⑫プロジェクト実行

個別課題

6. 人材育成

セキュリティポリシーの定着と人材育成



重要アクション

セキュリティポリシーの定着化と人材育成（継続）

初年度/2年目に作成したセキュリティポリシーを専任担当者を起点に、社内掲示板での紹介や部会等での説明、教育実施等から定着を図る。また、専任者自身も高度セキュリティ資格を取得することで、社内のセキュリティ対策のPDCAサイクルの精度を高める。また、高知県主催のセキュリティに関する勉強会に参加する等、外部知見の取込みも図る。

実践ポイント

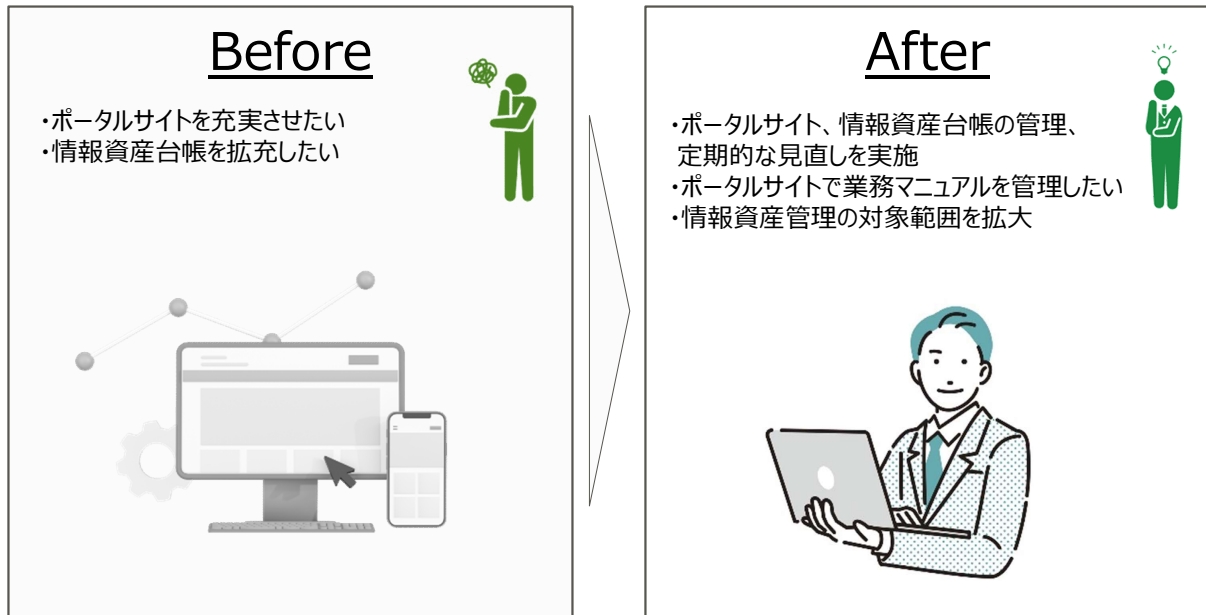
現場と親和性の高いセキュリティ運用へ

初年度/2年目同様、3年目も月に1回、政府推奨のセキュリティに関するYoutube動画をチェックするよう全社的に促す等、活動自体が風化しないよう、定期イベントを開催中。また、その際に挙げた要望を、経営方針等と照らし合わせ、必要に応じてセキュリティポリシーの改定も進める。人材育成とセキュリティ対策は継続化することが重要。

個別課題

7. 社内情報管理

LINE WORKS等を活用して、社内情報管理の見える化を進める



重要アクション

社内情報の運用ルールを整備する

社内のITインフラが整備されることで、利便性を高める活動と安全に利用できる環境を整える2点が必要となる。利便性を高める活動の1つとして、部単位での業務マニュアルの最新化を随時行い、ポータルサイトに掲載することをルール化。安全利用活動の1つとして、情報資産台帳を個別管理からグループ全体の管理へ移行。四半期毎に更新することをルール化。前述の人材育成と併せて、**セキュリティ事故0件**で事業活動できている。

実践ポイント

ポータルサイト利活用の拡充

掲載すべきポータルサイトの情報は充実しているが、利活用のユースケースが全社的に徹底されていない（部署、グループ間で温度差あり）。ポータルサイトの運用と活用方法を部会やメール、LINE WORKS等で周知することで、業務の利便性を高める施策を打つ。

⑫プロジェクト実行

成果物

本計画書の対象アクションに対応する想定成果物

No	アクション名称	成果物
1	配車スケジュールの集約化	<ul style="list-style-type: none">ファイル共有ソフト(One Drive) を利用した配車表のWeb化(出先でも閲覧・操作可能)
2	各種帳票の自動反映	<ul style="list-style-type: none">付随書類(配車指示・車番連絡表等)の一括処理ツール
3	配車予測の高度化/自動化	<ul style="list-style-type: none">自動配車による車両割り当てのシステム化AIを利用した配車予測アプリ(川村君の頭脳を見える化したもの)
4	車両/ドライバーデータのデジタル化による付加価値創出	<ul style="list-style-type: none">乗務員に関する労務管理のシステム化
5	社内インフラの大整備	<ul style="list-style-type: none">JA対応新配車システム八潮運輸、高知トラックサービスのネットワークグループ化
6	人材育成	<ul style="list-style-type: none">社員のスキルの向上学生アルバイトの登用計画
7	社内情報管理	<ul style="list-style-type: none">社内の情報資産管理台帳ポータルサイト業務マニュアル

重要アクション

実際にサービスを利用する際に困らないように成果物を抽出する

初年度/2年目同様、サービス契約の際は、契約するサービスや開発するアプリケーションだけでなく、利用マニュアル含め、実際にサービスを利用する際に困らないようITベンダーと成果物の内容を調整/合意した。また、現場の課題解決状況や効果と照らし合わせながら、成果物をチェック。

実践ポイント

継続は力なり

初年度と比較して、デジタル活用を実業務として取り入れており、DXアレルギーが払拭され、利便性を実感している。この実感を得たことで、他の活動への心的障壁がなくなり、具体的な行動としてアクションにつながっている。

ただし、ステークホルダーの多い活動が多いため、継続して成果物の期日管理とマイルストーンの確認を行う。

定性、定量評価

No	課題/目的	目標値	実績値（定量）	実績値（定性）
1	配車スケジュールの集約化	ファイル共有ソフト(One Drive)を利用した配車表のWeb化(出先でも閲覧・操作可能)	配車表のWEB化（発荷・複荷の運行スケジュール）は100%達成	担当者全員がソフトの操作及び入力の意味を理解して業務を遂行することができた。
2	各種帳票の自動反映	付随書類(配車指示・車番連絡表等)の一括処理ツール	地場輸送向けの一括処理ツールは作成完了	一度の入力で完結・出力できるような仕組みを構築(一括管理)できた。 長距離輸送向けのツールについては作成中
3	配車予測の高度化/自動化	配車人員の作業量 4.0名→3.5名ボリュームへ	配車人員の作業量 4.0名→3.5名ボリュームへ	高知大学との産学連携により自動配車システムならびに台数予測システムのテストを行い、さらに各種帳票への手続き自動化の設計、試作まで進めることができた。
4	車両/ドライバーデータのデジタル化による付加価値創出	・事故情報の把握、冷凍情報(リアルタイム温度管理)・位置情報(着時間、労務管理)の把握等 ・乗務員に関する労務管理のシステム化	デジタコ（NPシステム社）の新サービス導入の検討	個々の情報は管理をしているが、統一にあたっての費用対効果、必要性等については引き続き検討中
5	社内インフラの大整備	全グループネットワーク網の構築 全グループの経理・給与システムの統一	ネットワーク網の構築完了 経理・給与システムの統一化により、各社にかかるコストの削減	全グループのネットワーク網の構築が完了し、老朽化したPCの入替、保守サービスの統一が進んだ。さらに、経理・給与システムの統一が完了し、システムにかかるコストを削減できた。
6	人材育成	・社員のスキル向上 ・新卒学生(高校・専門学校・大学)の登用計画	・定期的な社員教育 ・プロジェクトメンバー以外の人材育成	外部講習会に参加することによりスキルアップ！
7	社内情報管理	①社内の情報資産管理台帳の継続 ②業務マニュアルの作成・更新 ③ポータルサイトの拡充	①100%完成 ②部署単位でのマニュアルは一部作成済 ③プラットホームは完成している→各グループへの横展開	①は四半期毎に更新をしている ②随時作成・更新中 ③ホールディング化によるサイトの見直し

重要アクション

実績値を可能な限り数値化する

初年度/2年目同様、デジタル化促進活動で、感覚値としての組織力が高まったことはわかるが、具体的な成果として表現することで、関わったメンバーや外部向けの訴求力をより高めた。その意味でも数値化できる活動は数値化することにごծわる。

実践ポイント

成果実績も現場の聞き取りを大切にを行う

従来同様、活動による業務や自身変化を確認するとともに追加の困り事や今後への期待を確認することでスポットの活動ではなく、継続して取り組む活動であることを意思表示した。

⑮プロジェクト教訓

実践的な知恵

組織行動変容

Before	After
<ul style="list-style-type: none"> ・配車業務において、配車スケジュール表の共有ができていなかった。 ・配車業務に必要な付随書類(配車指示・車番連絡表等)を各帳票毎に手入力処理をしており、余分な労力を費やしていた。 ・配車予測の前段としての、トラックの台数管理が配車担当者の一部でしかできていなかったため、台数予測システムを構築することにした。 ・労務・運行管理において、車両に関する個別データを集約させる必要があったが、当該データは手作業で集約をしていた。 ・グループ間におけるネットワークの構築が未完了のため、各システムの統一ができていなかった。またPCも老朽化しており業務に支障が出る恐れがあった。 ・情報システム等に関しての、所員全体のスキルアップを継続する必要があった。 ・社内の情報管理資産・業務マニュアルを継続する必要があった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ONE DRIVEを使用することにより、グループ間の配車スケジュールが社内・社外でも閲覧可能になり、担当者間での意思疎通が図れて運行の効率化につながった。 ・一度の入力で完結・出力できるような仕組みを構築でき、作成時間の短縮ができた。(近距離向けは完了。長距離輸送向けのツールについては作成中) ・高知大学との産学連携により自動配車システムならびに台数予測システムのテストを行い、各種帳票への手続き自動化の設計、試作まで進めることができた。 ・個々の情報は管理をしているが、統一にあたっての費用対効果、必要性等については引続検討中 ・全グループのネットワーク網の構築が完了し、老朽化したPCの入替、保守サービスの統一が進んだ。さらに、経理・給与システムの統一が完了し、システムにかかるコストを削減できた。 ・外部講習会に参加することによりスキルアップ! ・社内の情報資産管理台帳については四半期毎に更新をしており、また業務マニュアルについては随時作成・更新中である。ポータルサイトの拡充はホールディング化に伴い、サイトの見直しを図っている

プロジェクト活動での学び

Good	Bad
<ul style="list-style-type: none"> ・配車スケジュールをWEB化することにより配車担当者間の意思疎通ができるようになり、運行の効率化につながった。 ・複数のデータ入力を一元化することにより作業時間の短縮につながった。 ・台数予測の仕組みについて理解することができた。 ・ネットワーク構築が完成したことにより、グループ間での経理・給与システムが統一できたことにより、保守管理等の経費削減に繋がった結果、新規PCの導入コストに貢献した。 ・外部講習会に参加し社員のスキルアップに繋がり、ネットワークに詳しい社員のサポート役に繋げるきっかけとなった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長距離運行向けの仕組みは業務の絡み等が複雑になっているため、データの一元化が困難になっているため、更なる検証が必要になっている。 ・台数予測自体のプログラムについては理解していないため、開発者に理解して戴く事に苦労した。 ・ネットワークに詳しい社員が1名しかいなかったため、構築に多大な時間を費やしたため、同社員の負担増になってしまった。

重要アクション

GoodとBadはトレードオフ

初年度/2年目同様、何をしてもBadがなくなることはない。Badの数や影響を最小化し、Goodを伸ばすためにどのような活動が必要だったか。その情報を棚卸するための情報を中核メンバー、フォローアップしてくれた別部署のキーパーソンから情報を抽出した。

自走型への活動進化

3年目は、外部からのサポートを受ける立場から自らリードする自走型へ。他社の成功事例も「自走型」になることが重要な指標のひとつであり、達成に近づいている感触あり。

実践ポイント

次期プロジェクト活動に向けての改善点を洗い出す

従来同様、同じ失敗を繰り返さないよう、もしくはより高いレベルの活動ができるよう、改めてプロジェクト活動の行動を見直す。特に、AIやCloud等の新技術への対応は、サービス自体が順次更新されていくので、継続強化が求められる。

次期スケジュール

次年度計画範囲

- 次年度の範囲は2024年4月～2025年3月までの実施想定内容です。

次年度計画範囲

アクション名	2023年度				2024年度				2025年度～			
	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
1 配車スケジュールの集約化												
2 各種帳票の自動反映												
3 統計/機械学習による配車予測の高度化/自動化 (各種帳票の自動反映)												
4 車両/ドライバーデータのデジタル化による付加価値創出												
5 社内インフラの大整備												
6 ①定期的な社員教育 ②プロジェクトメンバー以外の人材育成 ③学生アルバイトの登用計画												
7 ①社内ポータルサイトの充実 ②情報資産台帳の拡充												

重要アクション

次年度経営計画との親和性/ベンディング事項と再起動の可能性を確認する

初年度/2-3年目を経て、4年目に突入する。特に継続したIT投資（主にコスト）が可能か、改めて点検が必要。事業運営における重要投資順位の高いモノからリソースを割り振り、ITにどの位の予算を計上可能か、またどのような補助金が活用できそうか検討後、タイムライン上にスケジュール展開する必要あり。なお、社内インフラの整備により、全員のスケジュールが見える化され、能力の高い人材に依頼が集まる傾向がある。今後はタスクの負荷分散による業務負荷平準化も論点の1つになる。

企業としてデジタル促進の進化を見える化する（DX認定取得）

デジタル促進活動と併せて、政府発行のDX認定を取得。高知県内では早期の取得になり、ブランド戦略上重要な位置付けになる。DX銘柄/DXセレクションとより高い認証を指標にいれながら、活動成果の道しるべのひとつにしたい。

実践ポイント

現行導入しているツール類の進化をはかる

組織として大きく進化した1年。社内ITインフラが整備されたことで、より飛躍したいため、Excelを中核とした分析するためのスキルの向上、ChatGPTを活用した業務の効率化及び利便性向上、部門間での数字/エビデンス基軸のコミュニケーション連携等を促進する。人材への学習機会提供とデジタル化への投資も継続する。

県内企業様へのメッセージ（3年目を終えて）

経営者/デジタル化担当者/現場メンバー



代表取締役
曾志崎 雅也

メッセージ

高知県DX事業のモデル企業として応募する際、物流でDXって？というのが本当のところでした。

参加企業として認定していただくために、デジタルで物流に新しい付加価値をとそれなりの表現を繕ってなんとか認定をしていただきました。

応募審査の際に大手物流会社でも難しい事が実現できるかとの質問があり、末端の現場にいる我々中小企業だからこそできるはずだと、勢いでご回答申し上げたことを覚えています。

石の上にも3年と言いますが、ここにきてやっと小さな光が見えて気がします。これもすべて、ご指導いただきました皆様のおかげです。桃・栗・柿とは言いませんが、次の3年で結果を出し、自信をもって物流DXを語りたいと思います。

通常の業務内容

- ・グループ各社の配車管理業務統括
- ・グループ各社の運送請求業務統括

デジタル化での主活動

- ・各社配車担当の進捗管理(毎日)
- ・各社請求の承認業務(月1回)

メッセージ

当社の長年の課題でありました、配車システムと配車スケジュールシステムの統一化を、今年度より稼働することができました。

それにより運行の効率化や、配車担当者の意思疎通などスムーズに業務を進める事ができています。当初は運送業務のデジタル化という事に関して結びつくことが今一つ理解できませんでしたが、今日においては、その重要性、必要性を痛感しています。

通常の業務内容

- ・通関業務
- ・輸出入関連書類等の入力処理

デジタル化での主活動

- ・情報の共有化のため社内ポータルサイトの保守管理

メッセージ

DX化のプロジェクトに携わり、それまでアナログで行っていたことがデジタル化することができ、業務の効率化を進めることができました。

さらに効率化できることが無いか検討しながら、今後も継続してデジタル化を進めていきたいと思っています。



国際物流部
近澤 鈴奈

メッセージ

社内へのシステムに関する浸透度においては、取り組みを行う前に比べて格段の差が見れて取れます。

現在の社内では、パソコンの画面に向かって業務をするのが当たり前の光景となり、それに伴い社内業務の簡素化や効率化が格段と向上するようになりました。

但し当社の業務基本は、勿論「人」と「現場」から成り立っていますので、今後は「依存しすぎ」という事にも注視してゆければと思っています。



業務部
酒井 郁

経営者/デジタル化担当者/現場メンバー



小角 正浩

通常の業務内容

- ・配車、営業、管理業務

デジタル化での主活動

- ・配車業務のデジタル化
- ・車両/ドライバーデータのデジタル化による付加価値創出

メッセージ

今まではDX化について少し距離を感じていましたが、業務の効率化や情報管理等を進めて行く中で、必要不可欠な存在だと日を重ねるごとに感じています。今後もデジタル化を進めていきたいと思っています。



川村 享久

通常の業務内容

- ・配車業務

デジタル化での主活動

- ・配車予測の高度化/自動化
- ・社内インフラ整備

メッセージ

これまでは日々担当者の経験や感覚に頼った出発台数予想、配車の組み合わせを行っておりました。各専門家の方のご協力により、AIによる出発台数予想や配車組み合わせの自動化が現実となり、DX化に携わることができて本当に良かったと感じています。今後は他業務の自動化も進み、更に業務の効率化や業務の簡素化が進むのではという期待を膨らませております。



徳廣 賢哲

通常の業務内容

- ・請求業務、倉庫入出庫作業

デジタル化での主活動

- ・社内ポータルサイトの補完

メッセージ

日常業務が現場作業にシフトしてDXに関わる割合が少なくなってきたが、隙間時間を利用してポータルサイトの拡充を徐々に進めていけるものと思います。



田村 顕彦

通常の業務内容

- ・配車業務

デジタル化での主活動

- ・配車業務のデジタル化

メッセージ

DXを導入して3年目になりますが、導入前と比べたら業務スピードが上がり、効率良く仕事ができるようになりました。まだまだ勉強する事ばかりですが、これからも日々の業務を効率良くできるように続けていきたいです。