

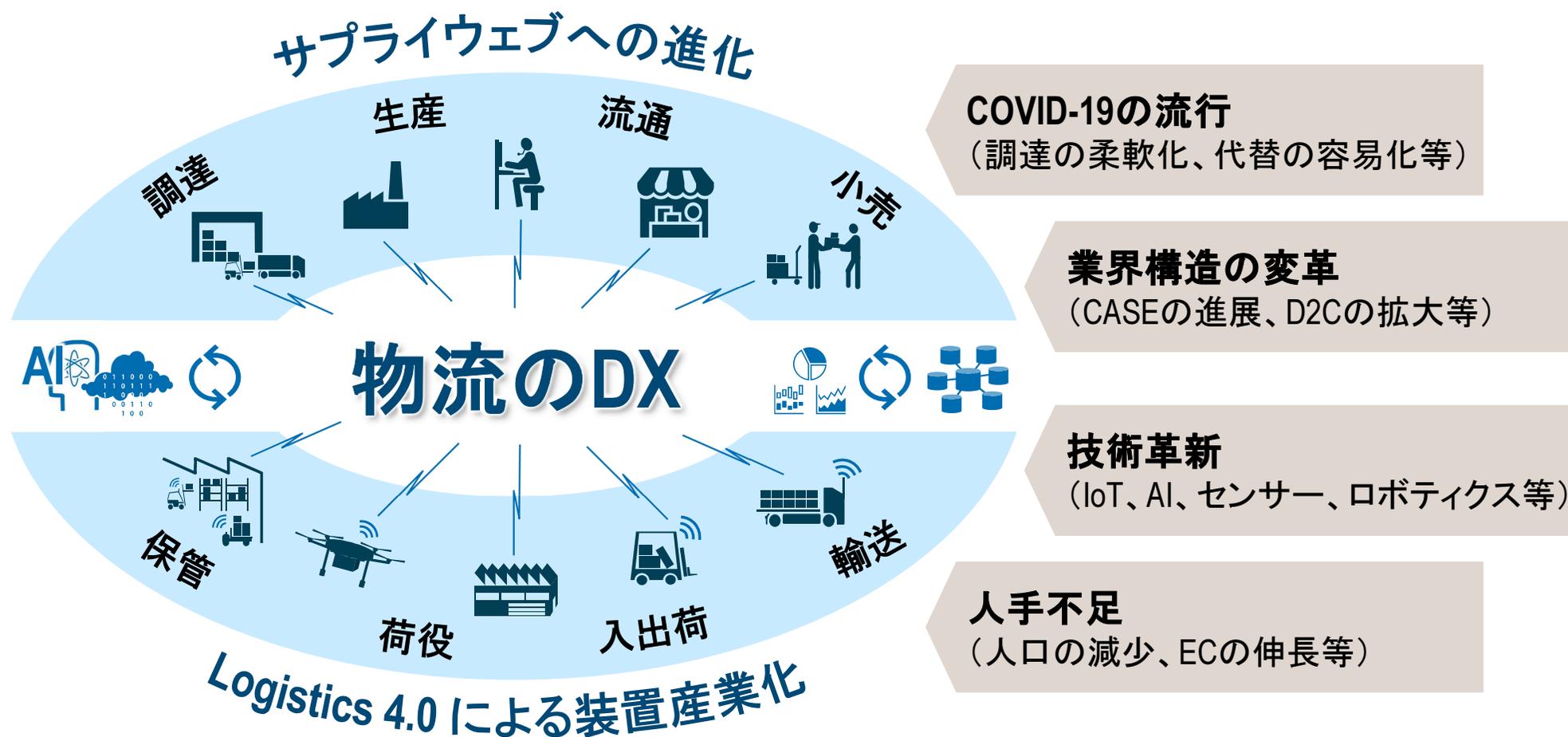
# 物流における デジタルトランス フォーメーションの 現状と今後について

株式会社ローランド・ベルガー  
パートナー  
小野塚 征志



# 物流はマネジメントサイドとオペレーションサイドの双方ともにデジタルトランスフォーメーションを契機とした変革期を迎えようとしている

## 物流のDXに向けた業界環境

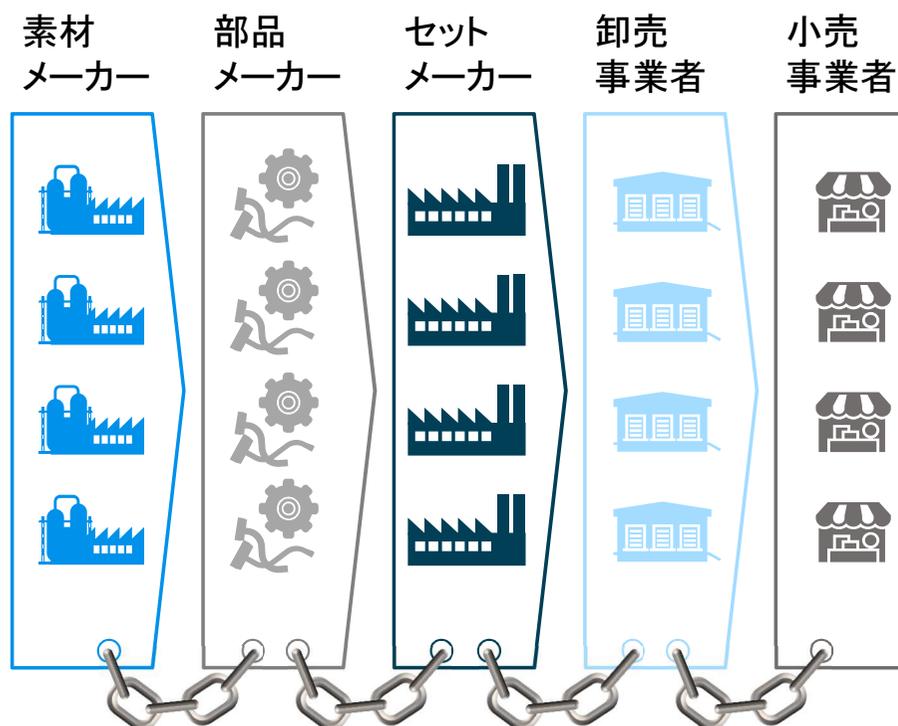


# 従来型の固定的なサプライチェーンは、不特定多数の調達先・納品先との自由な取引を可能とするサプライウェブに進化する

「チェーン=鎖」から「ウェブ=クモの巣」への進化

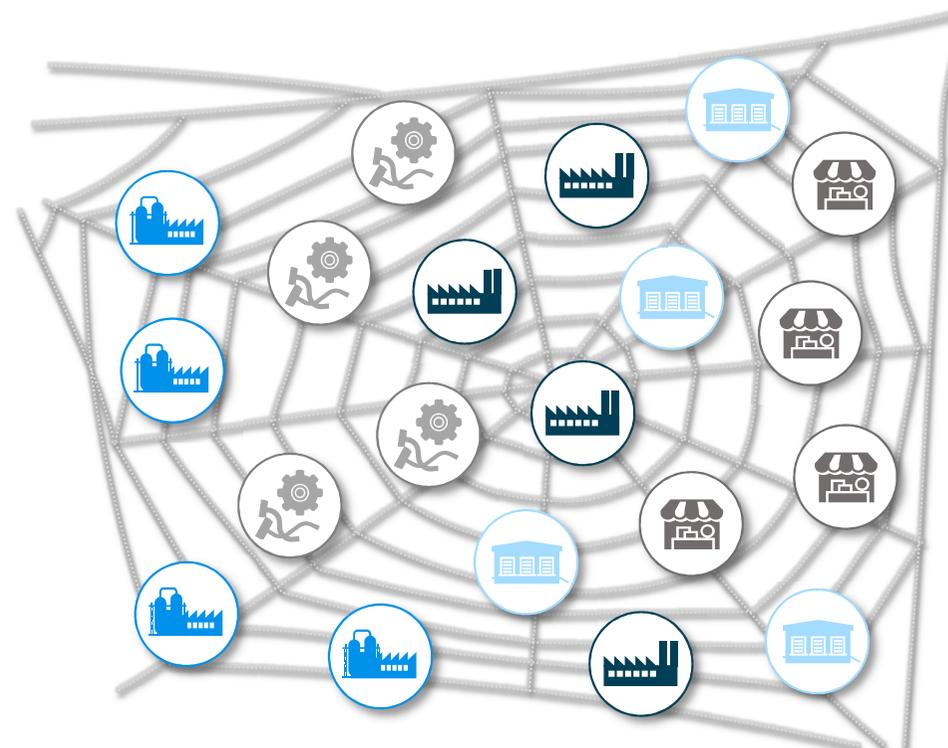
## サプライチェーン

特定の調達先・納品先との固定的な関係を基盤とした供給プロセス



## サプライウェブ

不特定多数の調達先・納品先と自由取引することが可能な供給ネットワーク



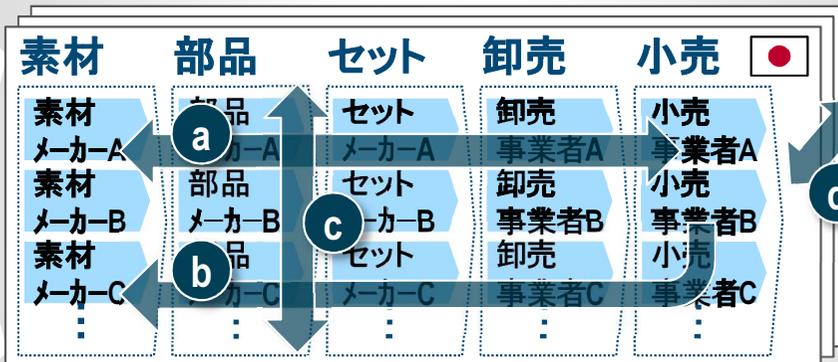
# サプライウェブの基本は「つながる化」と「なくなる化」 — 荷主にどんな「便利さ」を提供できるかがポイント

あらゆる

プロセスがつながること

本来必要のない

プロセスがなくなること



- a** 垂直につながる
- b** 川下から川上につながる
- c** 水平につながる
- d** グローバルにつながる



# Logistics 4.0は、物流技術の革新に留まるものではない — 物流ビジネスの装置産業化をもたらす

## Logistics 4.0による物流の装置産業化

### 省人化

ロジスティクスの各領域において  
“人の介在”を必要とするプロセスが  
大きく減少する



オペレーションの主体が機械や  
システムに置き換わることで、  
“人や会社による差”が小さくなる

### 標準化

ロジスティクスに関する多様な機能・情報  
が繋がることで、物流会社や輸送ルート  
／手段等をより柔軟に組み替えられる



より多くの荷主／物流会社と機能・  
情報を共用できるオペレーションの  
均質性・柔軟性が重要となる

「運ぶ」「保管する」「梱包する」「手配する」といった基本オペレーションは装置産業化する

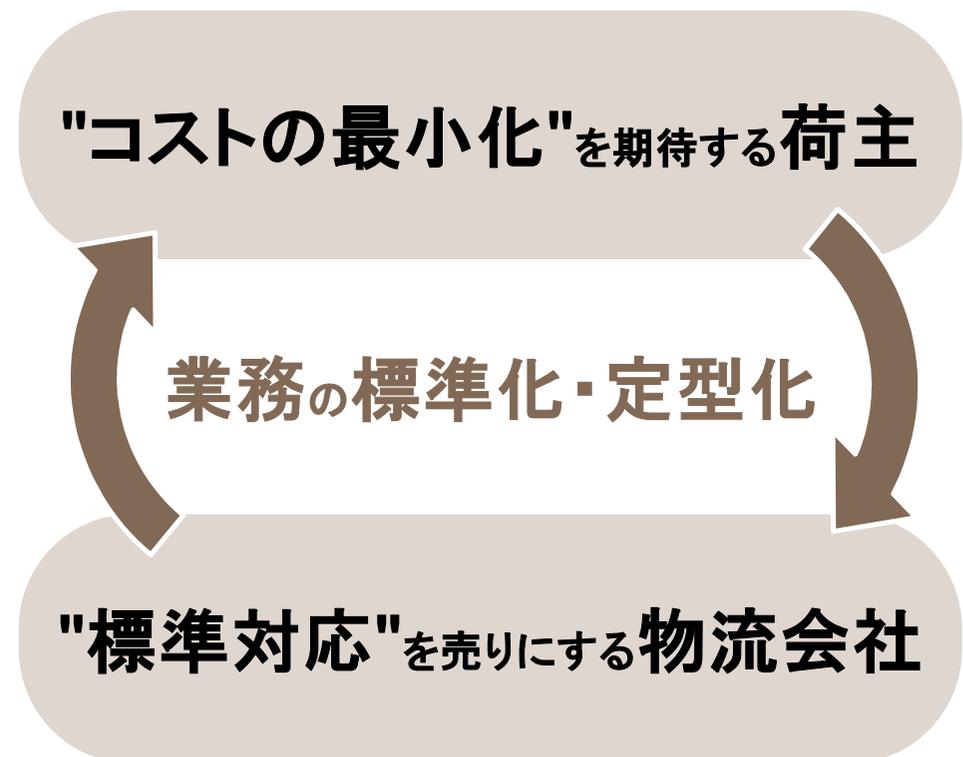
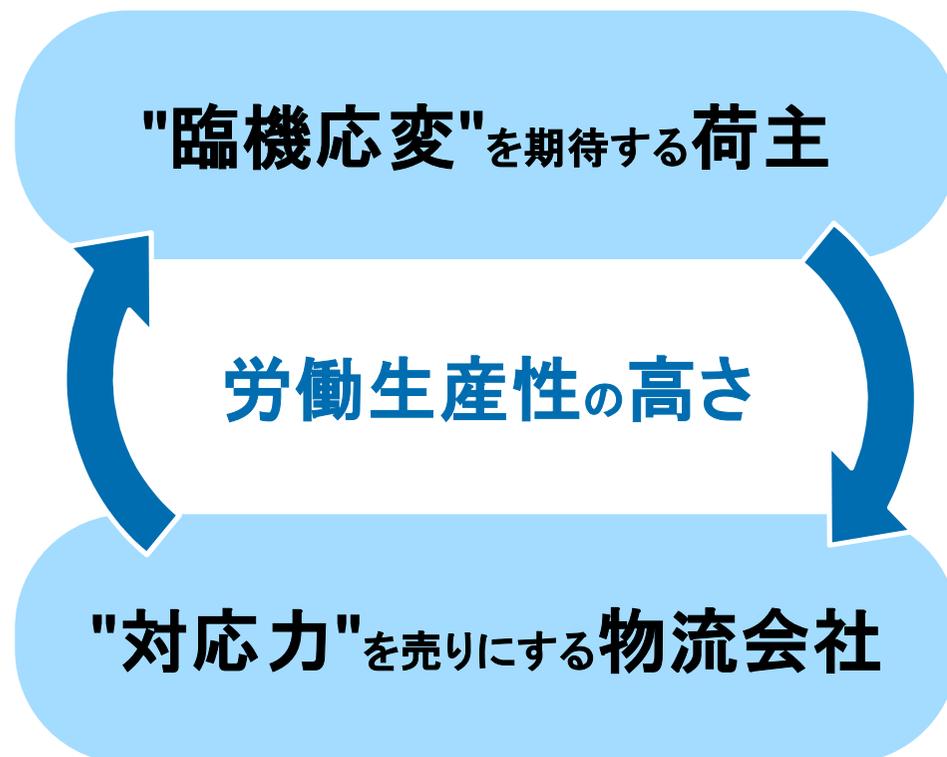
〔 但し、「新しいサービスを設計する」「対面でコミュニケーションする」といった、  
装置産業化が進むまでに相応の時間を要する領域があることに留意 〕

なぜ、日本は物流のDXに遅れているのか？  
 — 属人的・アナログ的な対応が強みになっているから

物流に対する日本と欧米の考え方の差異①

日本

欧米



なぜ、日本は物流のDXに遅れているのか？

— 現場主導で最大化・最小化を突き進めようとするから

物流に対する日本と欧米の考え方の差異②

日本

欧米

**Maximization /  
Minimization**

**マネジメント主導**

取り組む

やめる

突き詰める

変える

ノウハウを蓄積する

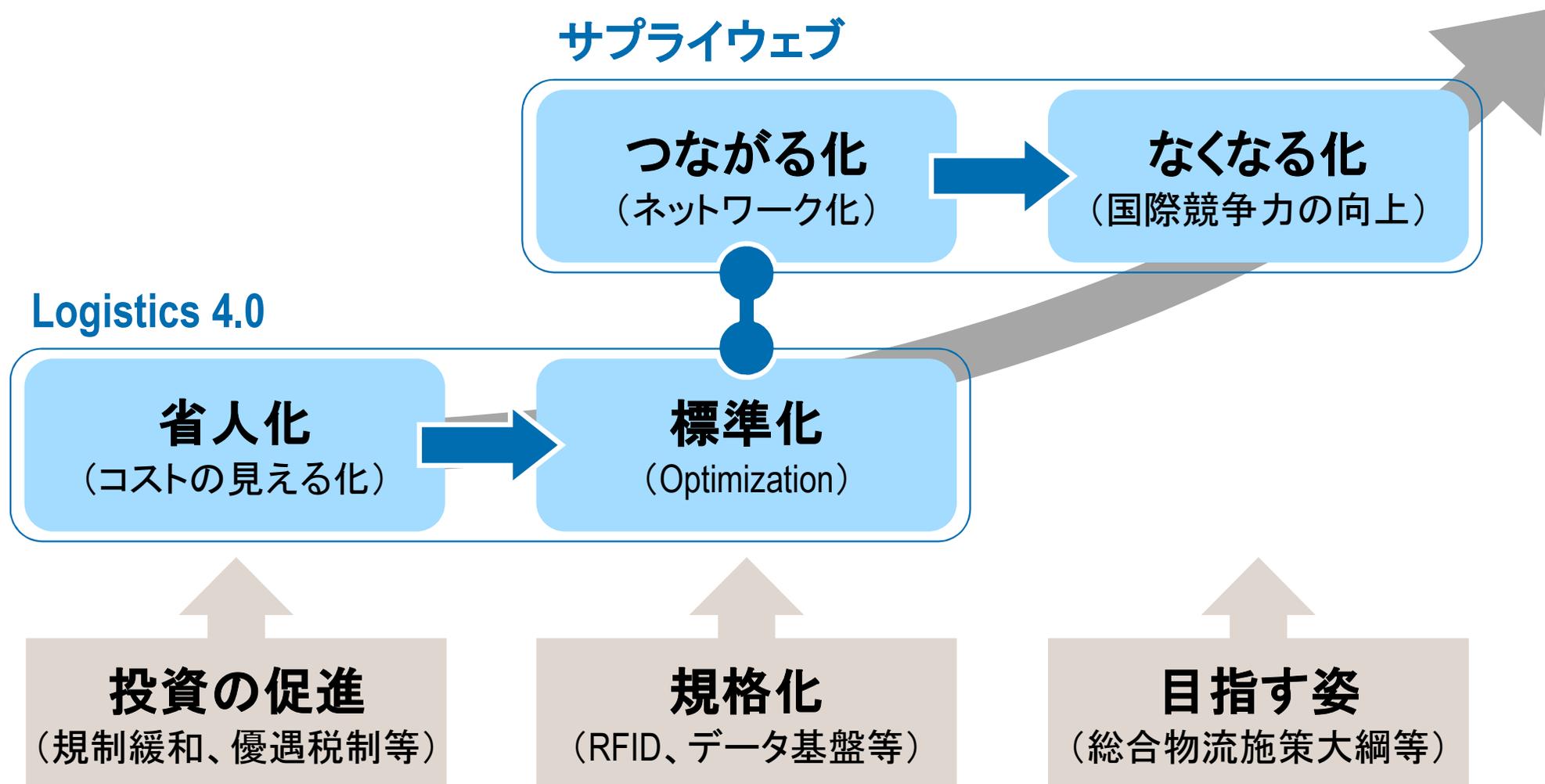
仕組みにする

**現場主導**

**Optimization**

DX後の「目指す姿」とその道筋を描くことで、荷主を動かすことが肝要。  
現場の省人化・標準化はその実現への基盤となるはず

DX実現へのアプローチ



Roland  
Berger

