

DXで物流はどう変わる?

第2回 物流にDXはなぜ必要なのか?



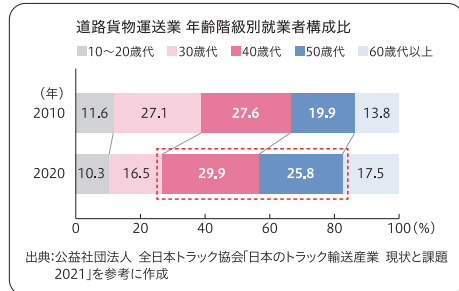
ライフスタイルや経済活動が大きく変化するといわれる、「DX(Digital Transformation/デジタル・トランスフォーメーション)」。運輸・輸送業界でも導入が進められており、業務効率化につながると期待されています。今回は、物流DXへの注目がますます高まっている中、これほどまでに注目されるようになった理由や背景、DXの導入がなぜ必要なのか?について物流エコノミストの鈴木邦成氏に解説してもらいます。

「労働力不足」と「3密回避」を背景に注目される物流DX

物流DXが注目される背景に、まず誰もが指摘するのが「少子高齢化による労働力不足」です。労働者不足の有力な解決策がITであり、DXになります。「高齢者ばかりで若い働き手がいなければ、機械で労働力を補うしかない」というわけです。そしてその究極的なゴールが「物流の無人化」といえます。物流DXを推進していくことで手作業、手荷役から機械による完全自動化に変換を図っていくのです。

さらにいえば、コロナ禍で多くの企業は業務形態をオンライン中心に切り替えざるを得なくなりました。受発注や在庫管理などの物流業務についても、これまでの紙媒体中心からデジタルデータ中心に変えていく必要が出てきました。このように少子高齢化による「労働力不足」とコロナ禍による「3密回避」という、2つの問題に対する明瞭なソリューションとして物流DXに注目が集まり、一挙にパスワードとなったのです。

■高齢化により加速する若手の「労働力不足」



2020年においては、40・50歳代は約55%と就業者数全体の半数以上を占め、さらに60歳代も増加しており高齢化が進展。

■コロナ禍により求められる「3密回避」



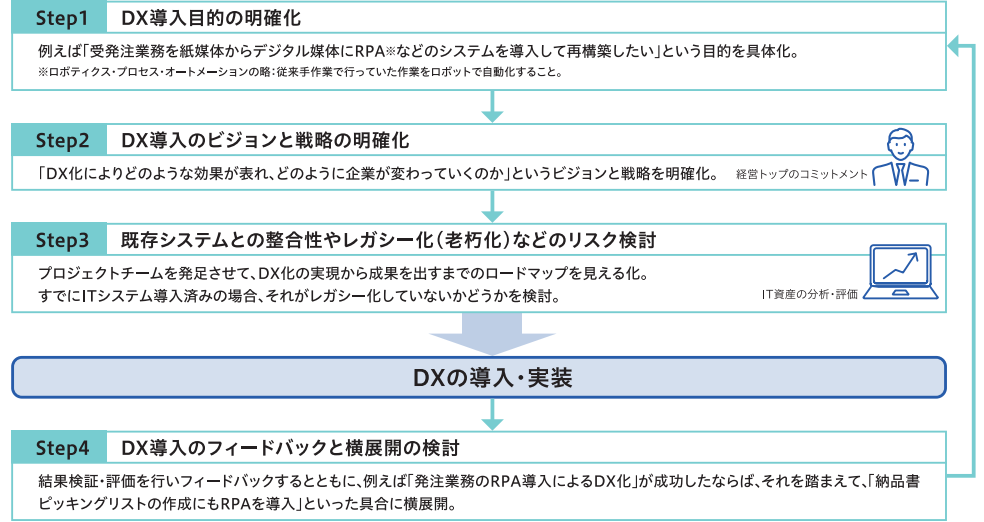
対面を避けるため、物流業務はデジタルデータでのやり取りに移行。

段階を踏んだ導入でDXの長所を享受

ただし、やみくもなDXの導入は避けなければなりません。これまでのアナログ中心の職場環境に慣れ親しんでいたスタッフが多ければ、かえって効率悪化につながるリスクもあります。また、まだまだアナログの方が迅速、柔軟に対応できるという

ことも少なくありません。したがって「どのようなプロセスで、DXの長所を最大限に活かせるか」という視点からのアプローチが必要になってくるといえるでしょう。導入手順のイメージは右ページの【図】ようになります。

【図】DX導入の手順(イメージ)



出典:経済産業省「DX推進ガイドライン」などを参考に作成

大切なのは、“焦らず、でも着実に推進を”

運送会社の経営者にとって、DXの導入や活用にかかるコストはソフトウェアにせよ、ハードウェアにせよ、できれば必要最小限に抑えたいところでしょう。実際、多額のDX投資を行っても、システムがすぐにレガシー化したり、メリットを享受できなかったりするリスクは決して低いとは言いきれません。

ただし、それでもDXの推進に背を向けられないのは、「導入という選択肢を一切顧みなければ、時勢に大きく取り残されていくリスク」が出てくるからです。実際、一部の大企業を除いては、

DXの導入を積極的に展開している物流企業、運送会社はまだまだ少数派といえるでしょう。

したがって、特にDXの導入を売りにしているわけではなく、トップランナーとなる必要はないかもしれませんが、ラストランナーとなれば競争力は大きくそがれることとなります。重要なのは独走ではなく、周囲を見渡ししながらDX化を着実に進めていく姿勢なのです。

鈴木邦成 (すずき くにのり)

物流エコノミスト、日本大学教授(在席・物流管理など担当)、博士(工学)(日本大学)、早稲田大学大学院修士課程修了。日本ロジスティクスシステム学会理事、日本SCM協会専務理事、日本卸売業会理事、専門は物流・ロジスティクス工学。主な著書に「物流DXネットワーク」(NIT出版)、「入門 物流(倉庫)作業の標準化」(日刊工業新聞社)。

