CASESCENARIO™ サンプル

対象業種：自動車業
サプライチェーンDXソリューションの導入

αB Alpha Branding Corp.

CaseScenario™ | 自動車業

サプライチェーンDXソリューションの導入

目次

第1章　業界フィールドの設定 4

1-1. 業界の市場環境 4

1-2. 業界各社への経営的影響 4

第2章　想定企業のプロファイル 5

2-1. 企業概要 5

2-2. 業界における立ち位置 5

第3章　想定企業が直面している経営課題 7

3-1. 構造的な制約と課題の背景 7

3-2. 対応すべき経営課題の整理 7

経営課題1：グローバル供給網の運用能力の確立 7

経営課題2：資本効率と収益性の両立 8

経営課題3：ESG・規制・顧客要求に対する説明責任の確立 8

第4章　経営課題を現場レベルで見ると 9

4-1. 需給データの分断と意思決定サイクルの遅れ 9

4-2. 需要予測精度の不足と在庫偏在 9

4-3. 重要部材の調達リスクを早期に把握できない 10

4-4. 国際物流の不透明性 10

4-5. サプライヤー情報整備の不足（ESG・規制対応） 11

第5章　ソリューションによる業務課題への対応 12

5-1. 本提案の対象範囲 12

5-2. 各業務課題への対応内容 12

状態変化1： 拠点横断で「同じ定義の数字が見える」状態へ 12

状態変化2： 「在庫で吸収する」から「影響を見通して判断する」状態へ 12

状態変化3： Tier2以下の「リスクの発火点」が見える状態へ 13

状態変化4： 輸送の「見えない区間」が意思決定に接続される状態へ 13

状態変化5： サプライヤー情報が「都度対応」から「標準プロセス」に整う状態へ 14
第6章　経営課題への効果 15
6-1. 各経営課題への寄与 15
経営課題1：グローバル供給網の運用能力の確立への寄与 15
経営課題2：資本効率と収益性の両立への寄与 15
経営課題3：ESG・規制・顧客要求に対する説明責任の確立への寄与 16
6-2. この提案を経営アジェンダとして位置づける理由 16
APPENDIX 18
業務課題と紐づく経営課題の整理 18
1. 需給データの分断と意思決定サイクルの遅れ 18
2. 需要予測精度の不足と在庫偏在（過不足の同時発生） 18
3. 重要部材（半導体・バッテリー等）の調達リスクを早期に把握できない 19
4. 国際物流の不透明性（リードタイム変動・コスト高騰） 19
5. サプライヤー情報整備の不足（トレーサビリティ・ESG対応） 20

第1章　業界フィールドの設定

1-1. 業界の市場環境

自動車産業は、EVシフトとカーボンニュートラル対応を同時に進める構造変革期にあります。パワートレインの転換は、単なる製品仕様の変更ではなく、部材構成、サプライヤー網、必要となる技術領域を大きく組み替える動きを伴っており、業界の供給構造そのものに継続的な再編圧力がかかっています。

同時に、地政学リスクの高まりと国際物流の不安定化、半導体・バッテリー等の重要部材の供給制約が常態化し、調達・生産・物流の前提条件が短いサイクルで変わる状況が続いています。為替変動や原材料価格の高騰は収益を圧迫し、価格転嫁の難しさも相まって利益構造を不安定化させています。

さらに、欧米を中心にESG規制や開示基準の強化が進み、サプライチェーン全体のトレーサビリティ、コンプライアンス、説明責任が「やるかどうか」ではなく「満たせない場合の取引リスク」として顕在化しています。環境規制、労働・人権、紛争鉱物、Scope3排出量の開示など、サプライヤー側の情報整備まで踏み込まないと応えられない要請が急速に増えています。

1-2. 業界各社への経営的影響

これらの環境変化は、業界各社に対して、従来の「現場の調整力」や「担当者の経験」に依存した運用では吸収しきれない水準の判断速度を求めています。経営の観点では、次の比較軸で同時に評価される状況が生じています。

第一に「供給を守れるか」という軸です。需要変動や調達制約、物流遅延が重なったとき、完成車メーカーへの供給責任をどこまで維持できるかが問われます。第二に「資本効率を毀損しないか」という軸です。供給を守るために在庫を積み増す運用は一時的には有効でも、キャッシュフローと固定資産効率を継続的に圧迫します。第三に「規制・顧客要求に耐えられるか」という軸です。ESG開示や監査対応、OEMからの情報提供要求に応えられない場合、取引条件の不利化や契約停止といった事業リスクに直結します。

これら3つの比較軸は相互にトレードオフの関係を含んでおり、どれか1つを優先して他を犠牲にする判断では経営として成立しなくなっています。業界各社は、短いサイクルで3つの軸を同時に満たせる運用能力をどう確立するかという問いに直面しています。
次章では、この業界環境の中に位置づけられる想定企業のプロファイルを具体化します。

第2章　想定企業のプロファイル

本章以降、想定企業としてアルファモビリティ部品株式会社（仮名、以下「アルファモビリティ部品」）を設定し、一貫してこの名称で記述します。

2-1. 企業概要

企業名	アルファモビリティ部品株式会社（仮名）
業種	自動車部品製造業（Tier1サプライヤー）
事業内容	電装系・駆動系・内装部品の設計・製造・販売、海外拠点での生産・供給、アフターマーケット事業
従業員数	約18,000名
拠点構成	国内10拠点／海外20拠点
売上規模	年間約1兆2,000億円
主要取引先	国内外の完成車メーカー（OEM）、大手Tier2部品メーカー

アルファモビリティ部品は、自動車の「走る・曲がる・止まる」を支える電装系・駆動系システムを中心領域とし、EVシフトに対応してバッテリー制御システムや電動駆動ユニットの開発を強化しているTier1サプライヤーです。

2-2. 業界における立ち位置

アルファモビリティ部品は、主要完成車メーカーのグローバル調達先として、品質・納期・供給安定性で信頼を獲得してきました。特にEVシフトの進展に伴い、バッテリー制御や電動駆動ユニット領域で競争力を高めつつあり、次世代領域における受注獲得を経営の重点テーマとしています。一方で、グローバル競合や新興メーカーとの競争は激化しており、「供給安定性」と「資本効率」の両立を維持・強化することが事業継続の前提条件となっています。

この立ち位置から、アルファモビリティ部品は次の構造的制約を抱えています。

第一に、拠点構成に由来する制約です。国内10拠点・海外20拠点という広域分散は、グローバル需要への対応力という強みを生む一方で、拠点ごとにシステム・運用ルール・データ定義が分化しやすく、全社視点での需給判断やリスク把握に時間を要する構造を生みます。

第二に、事業特性に由来する制約です。Tier1サプライヤーとして完成車メーカーへの供給責任を負う立場上、欠品回避が最優先となりやすく、需要予測精度が十分でない局面では「在庫を積み増して安心を買う」運用に寄ります。この運用は、資本効率の低下として恒常的に収益構造を圧迫します。

第三に、供給網構造に由来する制約です。重要部材（半導体・バッテリー等）やTier2以下のサプライヤー情報は、自社基幹システム外に存在するため、人手と個別コミュニケーションに依存した情報収集になりがちです。ESG対応で求められるサプライヤー情報整備も同じ構造下にあります。

これらの制約は、いずれも「個別拠点や個別部門の努力では吸収しきれない」ことが共通しています。拠点Aの改善努力は拠点Bのデータ定義不整合により全社では活きず、調達部門のリスク把握努力はTier2情報の収集プロセス自体が整っていないために限界を迎えます。構造的制約であるがゆえに、現場努力の積み上げではなく、経営が判断できる論点に組み替えたうえでの対処が必要になります。次章では、これらの制約がどのような経営課題を生み出しているかを整理します。

第3章　想定企業が直面している経営課題

3-1. 構造的な制約と課題の背景

アルファモビリティ部品では、第2章で示した3つの構造的制約が、現場努力による対処の限界点に近づいています。拠点分散に由来するデータ分断は、需要急変や供給制約が起きたときに判断スピードを落とし、担当者の経験と調整力で凌いできた運用が属人化のまま固定化しています。欠品回避を優先した在庫積み増し運用は、安全策として機能してきた一方で、資本効率の低下を恒常化させています。重要部材・サプライヤー情報の人手収集は、規模と複雑さが増すほど追いつかなくなっています。

これらの状況が示しているのは、「現場の調整力で何とかしている」状態が、外部環境の変化速度に対して相対的に遅くなっているということです。EVシフト、地政学リスク、ESG要請が同時進行する中で、従来の運用のままでは、供給責任・資本効率・説明責任の3軸を同時に満たすことが難しくなっています。

したがって、アルファモビリティ部品にとって次の段階は、現場の症状を個別に改善することではなく、それらを経営が判断できる論点に組み替え、他の投資案件と比較可能な形で検討テーブルに載せることです。

3-2. 対応すべき経営課題の整理

以上を踏まえ、アルファモビリティ部品が今期優先的に対応すべき経営課題は、次の3点に集約されます。

経営課題1：グローバル供給網の運用能力の確立

需給変動や調達リスクに対して、拠点・地域をまたいだ供給判断を短いサイクルで下せる運用能力を確立することです。これは単なる情報システムの問題ではなく、「拠点横断で同じ定義の数字が見え、誰が何を根拠に判断したかが説明できる状態」を作れるかという論点です。

なぜ今期の重点課題か：EVシフトに伴う新規受注獲得の局面で、OEMからの供給安定性評価が将来の商権を左右するためです。供給判断の遅れは、短期的な納期遅延だけでなく、次世代領域での受注機会そのものに影響します。

比較軸としての位置づけ：他の投資案件と並べた際、「供給を守れるか」という経営の最重要軸に直結する論点として優先順位が付きます。

経営課題2：資本効率と収益性の両立

在庫・生産リソース・物流を全社横断で最適化し、供給安定性を維持しながら資本効率と収益性を両立させることです。「在庫を積み増して安心を買う」運用から脱却し、需要予測精度と計画変更の影響把握を組み合わせて、安全策のコストを構造的に下げることが論点になります。

なぜ今期の重点課題か：EV関連投資が拡大する局面で、運転資金とキャッシュフローの余力が戦略投資の原資になるためです。在庫偏在と過剰在庫が固定化している状態は、資本効率の悪化としてROA・ROEに継続的な下押し圧力をかけ、成長投資の足枷になります。

比較軸としての位置づけ：「資本効率を毀損しないか」という経営の比較軸で評価される論点であり、財務・経営企画が投資判断を行う上で避けて通れません。

経営課題3：ESG・規制・顧客要求に対する説明責任の確立

Scope3排出量、紛争鉱物、労働・人権、環境規制対応など、サプライチェーン全体の情報整備を前提に、説明責任を果たせる体制を構築することです。「都度対応」ではなく、収集・検証・保管のプロセスが標準化され、監査や顧客要求に対して安定的に応えられる状態が論点になります。

なぜ今期の重点課題か：欧米を中心にESG開示規制が強化される局面で、OEMからのサプライヤー情報要求も年々拡大しているためです。対応の遅れは、取引条件の不利化や契約停止といった事業リスクに直結します。

比較軸としての位置づけ：「規制・顧客要求に耐えられるか」という経営の比較軸で評価される論点であり、特定部門の対応ではなく経営インフラとしての整備が問われます。

以上3つの経営課題は、いずれも現場の症状として日常的に現れています。次章では、これらが現場ではどのような業務課題として具体的に顕在化しているかを整理します。

第4章　経営課題を現場レベルで見ると

本章の目的は、第3章で整理した経営課題が、アルファモビリティ部品の現場ではどのような業務課題として日常的に現れているかを示すことです。症状の列挙ではなく、「なぜ現場の工夫で解消しにくいか」という構造要因と、「放置した場合に経営課題のどこに跳ね返るか」という放置リスクを併せて整理し、経営が判断できる論点として組み替えます。

4-1. 需給データの分断と意思決定サイクルの遅れ

紐づく経営課題：グローバル供給網の運用能力の確立

アルファモビリティ部品では、拠点ごとに需給関連データの粒度・更新頻度・定義が揃っておらず、全社視点での需給判断に時間がかかりやすい状態です。現場では「どの数字が正しいのか」「どの時点の在庫・生産能力を前提にするのか」を都度すり合わせる必要があり、急な需要変動や供給制約が起きた際に判断が後手に回ります。

構造要因：拠点別のシステム・運用ルールの違い、品目・取引先・工程マスタの整備が統一されていない点、集計・レポート作業が担当者依存になっている点が挙げられます。これらは各拠点内では合理的に進化してきた仕組みであり、拠点単位の改善努力では解消できません。全社として「同じ定義で見える」状態を作るには、拠点を越えた意思決定が必要になります。

放置リスク：供給判断が遅れることで欠品・納期遅延の発生頻度が高まり、「供給を守れるか」という経営の比較軸で評価が低下します。OEMからの将来受注にも影響するため、短期の納期問題を超えた事業継続上のリスクとなります。

4-2. 需要予測精度の不足と在庫偏在

紐づく経営課題：資本効率と収益性の両立／グローバル供給網の運用能力の確立

需要変動が大きい中で、需要予測の精度が十分でないため、欠品回避のために在庫を積み増す運用に寄ります。その結果、拠点や品目によっては過剰在庫が滞留し、別の拠点や品目では不足が発生する「在庫偏在」が起きやすくなっています。

構造要因：需要予測に必要なデータ（受注情報、内示、出荷実績、販促・モデルチェンジ計画など）が拠点・部門間で分断され、予測モデルや計画ロジックが統一されていない点にあります。加えて、

計画変更が部材手配・ライン負荷・物流に与える影響を定量評価する仕組みが弱く、影響範囲を見通せないため保守的判断（在庫で吸収）が選ばれ続けます。

放置リスク：在庫回転とキャッシュフローを毀損しながらも納期遵守率が安定しない状態が固定化します。「安心のための在庫」がコスト構造に組み込まれ、資本効率の恒常的な低下として経営指標に跳ね返ります。EV投資が拡大する局面では、運転資金の圧迫が戦略投資の足枷になります。

4-3. 重要部材の調達リスクを早期に把握できない

紐づく経営課題：グローバル供給網の運用能力の確立／資本効率と収益性の両立

半導体・バッテリーなどの重要部材について、Tier2以下の供給状況（生産能力、在庫、納期遅延兆候、代替可否）を早期に把握できず、問題が顕在化した時点では既に打ち手が限られている、という事態が起きやすくなっています。

構造要因：サプライヤー情報の収集・更新が人手依存であること、サプライヤー別のデータ形式・粒度が揃わないこと、調達・生産・物流の判断が部門縦割りで連動しにくいことが挙げられます。個々の担当者は経験と人脈で状況把握を補完していますが、それを全社の判断に接続する仕組みが整っていません。

放置リスク：突発的な欠品や生産停止リスクが高まり、OEMへの供給責任という最重要の評価軸で致命的な影響を受けます。また、緊急対応としての代替調達や特急輸送が発生するたびに、コスト構造に跳ね返ります。

4-4. 国際物流の不透明性

紐づく経営課題：資本効率と収益性の両立／グローバル供給網の運用能力の確立

国際物流では、港湾混雑、コンテナ不足、通関遅延、天候・地政学要因などにより、リードタイムが不安定化しやすい状況が続いています。輸送状況がリアルタイムに追えない場合、遅延が起きても把握が遅れ、代替輸送や生産計画の変更判断が後手になります。

構造要因：輸送ステータス情報が複数事業者・複数システムに散在し、可視化が部分最適に留まっている点です。また、輸送遅延が在庫・生産に与える影響を見積もる仕組みが弱いため、不確実性に対しては「早めに在庫を積む」という保守的な判断に戻りやすく、問題が固定化します。

放置リスク：物流コスト増（特急輸送・代替輸送）と在庫積み増しが同時に進み、収益性と資本効率

の両面で悪化します。単独では経営インパクトが中程度でも、他の業務課題と重なることで悪循環を増幅させます。

4-5. サプライヤー情報整備の不足（ESG・規制対応）

紐づく経営課題：ESG・規制・顧客要求に対する説明責任の確立

Scope3を含む排出量データ、紛争鉱物、労働・人権、環境規制対応など、サプライチェーン全体の情報整備が求められる中で、サプライヤーからの情報収集は形式が揃わず、更新頻度も一定しないため、監査や顧客要求への対応が「都度対応」になりがちです。

構造要因：収集すべきデータ項目・定義・提出プロセスが統一されていない点、回収・検証・保管が人手依存である点、関連部門（調達、品質、法務、サステナビリティ)が横断で連携しづらい点が挙げられます。都度対応の構造が続く限り、規制や顧客要求が拡大するほど対応コストが比例して増えていきます。

放置リスク：説明責任を果たせないリスクが高まり、顧客からの評価低下や取引条件の不利化、規制対応コストの増大につながります。欧米のESG開示規制が強化される局面では、契約停止や資金調達コスト上昇といった事業リスクに直結します。

以上の業務課題は、個別に改善するだけでは効果が限定されやすく、拠点・部門・取引先をまたいだ情報の統合と判断プロセスの再設計が共通して必要になります。次章では、これらの業務課題に対して、サプライチェーンDXソリューションを導入した場合に何がどう変わるかを状態変化として整理します。

第5章　ソリューションによる業務課題への対応

5-1. 本提案の対象範囲

本章で扱うのは、第4章で整理した5つの業務課題に対して、サプライチェーンDXソリューションが対応できる範囲です。需給計画、在庫配置、調達リスク把握、物流の可視化、サプライヤー情報整備の領域について、「意思決定に必要な情報と判断のプロセス」に焦点を当てて整理します。

本提案の範囲外とする事項も明示します。具体的には、全拠点・全品目を一律に対象化することを前提とした要件確定、物流契約やサプライヤー契約の個別条件の確定、詳細ROIや投資回収年数の断定は、本章の対象外とします。これらはSI営業と対象企業との対話の中で段階的に詰める事項です。

5-2. 各業務課題への対応内容

以下では状態変化として整理します。機能の詳細については別途の製品資料を参照してください。ここでは「現状の状態」と「サプライチェーンDXソリューション導入により実現される状態」を対比し、何がどう変わるかを示します。

状態変化1：　拠点横断で「同じ定義の数字が見える」状態へ

現状の状態：アルファモビリティ部品では、拠点ごとに需給データの定義・更新頻度・粒度が異なり、全社視点で判断するたびに担当者が個別にすり合わせる運用になっています。会議体では「どの数字が正しいのか」の合意形成に時間がかかり、判断根拠の説明も属人的です。

サプライチェーンDXソリューション導入により、ERP・生産管理システム・販売計画などのデータが統合され、拠点・品目ごとの在庫とリードタイムが同一定義で把握できる状態になります。

実現される状態：需要急変や供給制約が起きたときに、全社視点での状況把握が短いサイクルで成立し、判断根拠が説明可能な形で残ります。会議体での合意形成は「数字のすり合わせ」から「打ち手の比較検討」に移行し、意思決定サイクルそのものが短くなります。

状態変化2：　「在庫で吸収する」から「影響を見通して判断する」状態へ

現状の状態：需要予測精度が十分でないため、欠品回避のために在庫を積み増す運用が固定化しています。計画変更が部材手配・ライン負荷・物流に与える影響が見通せず、保守的判断が繰り返される

ことで在庫偏在とキャッシュフロー圧迫が恒常化しています。

サプライチェーンDXソリューション導入により、AIによる需給予測と在庫水準の最適化、およびシナリオシミュレーションを通じて、計画変更が他領域に与える影響を事前に見積もれる状態になります。

実現される状態：「在庫で吸収する」という一択の判断から、「在庫水準を調整する／生産配分を変える／調達を前倒しする」といった複数の打ち手を比較して選ぶ判断に移行します。結果として、在庫偏在の解消と資本効率の改善に向けた具体的な選択肢が増えます。

状態変化3： Tier2以下の「リスクの発火点」が見える状態へ

現状の状態：重要部材の供給制約について、Tier2以下の情報は担当者の経験と個別コミュニケーションで補完されており、拠点間での共有も限定的です。問題が顕在化してから打ち手を検討するため、選択肢が限られた状態での対応になりがちです。

サプライチェーンDXソリューション導入により、取引先ごとの供給安定性・リードタイムをモニタリングし、原材料から製品出荷までのトレーサビリティを確保したうえで、供給途絶リスクの早期警告と代替調達シナリオの策定が可能な状態になります。

実現される状態：リスクの発火点が「事後」ではなく「兆候の段階」で把握でき、全社としての優先配分判断や代替調達の意思決定が、打ち手の選択肢が残っている段階で行えるようになります。

状態変化4： 輸送の「見えない区間」が意思決定に接続される状態へ

現状の状態：国際物流では輸送ステータス情報が複数事業者・複数システムに散在し、部分最適の可視化に留まっています。遅延が在庫・生産に与える影響を見積もる仕組みも弱く、「早めに在庫を積む」保守的判断に戻りやすい構造です。

サプライチェーンDXソリューション導入により、複数輸送ルートの可視化、配送計画の最適化、輸送リスクのシミュレーションが統合され、輸送遅延が下流の生産・在庫・納期にどう影響するかを見通せる状態になります。

実現される状態：輸送ステータスの更新と供給計画の意思決定が連動し、「遅延を把握してから動く」ではなく「遅延の影響を見越して代替案を比較する」判断が可能になります。物流コスト増と在庫積み増しが同時進行する悪循環に歯止めをかける選択肢が増えます。

状態変化5： サプライヤー情報が「都度対応」から「標準プロセス」に整う状態へ

現状の状態：ESG対応や規制・顧客要求に必要なサプライヤー情報は、項目・定義・提出プロセスが統一されておらず、収集・検証・保管が人手依存です。監査や顧客要求のたびに個別対応が発生し、対応コストが拡大する構造になっています。

サプライチェーンDXソリューション導入により、サプライチェーンKPIと経営指標の連動、およびESG開示基準に準拠したサプライチェーン関連指標のレポーティング基盤が整い、サプライヤー情報を標準化された形で収集・統合できる状態になります。

実現される状態：ESG対応や規制・顧客要求への応答が「都度対応」から「標準プロセスに沿った対応」に移行し、対応品質の安定化と対応コストの予測可能性が高まります。経営企画・財務部門がサプライチェーン全体を経営指標の観点で扱えるようになる点も、併せて変化します。

以上の状態変化は、個別の業務改善ではなく、拠点や部門をまたいだ意思決定の土台そのものを変えるものです。次章では、これらの状態変化が第3章の経営課題にどう寄与するかを整理します。

第6章　経営課題への効果

6-1. 各経営課題への寄与

本章では、第5章で示した状態変化が、第3章で整理した3つの経営課題それぞれにどう寄与しうるかを整理します。ここでは効果を断定せず、前提条件を明示したうえで「方向性」として記述します。外部環境(需要、供給、物流、規制)による効果のばらつきを織り込んで評価する必要があります。

経営課題1：グローバル供給網の運用能力の確立への寄与

拠点横断で「同じ定義の数字が見える」状態と、Tier2以下のリスクの発火点が見える状態、および輸送の見えない区間が意思決定に接続される状態が組み合わさることで、需給変動・調達制約・物流遅延が重なる局面でも、短いサイクルで打ち手を選べる運用能力の基盤が整うことが期待されます。また、計画変更が他領域に与える影響を事前に見積もれる状態（状態変化2）が加わることで、需要変動時に在庫積み増しに頼らず生産配分や調達前倒しを比較検討できるようになり、納期遵守率の安定にも寄与します。

判断根拠が説明可能な形で残ることにより、会議体での合意形成が短縮され、意思決定の遅れに起因する供給リスクの発現頻度を下げる方向に働く可能性があります。ただし、基盤が整っても運用に定着するまでには期間を要するため、定着プロセスと人員・役割の整備が前提条件になります。

経営課題2：資本効率と収益性の両立への寄与

「在庫で吸収する」から「影響を見通して判断する」への状態変化は、在庫偏在の解消と過剰在庫の抑制に向けた具体的な選択肢を増やします。同時に、輸送の不確実性に対する代替案比較が成立することで、特急輸送コストと在庫積み増しが同時進行する悪循環に歯止めをかける可能性があります。加えて、Tier2以下のリスクの発火点を兆候の段階で把握できる状態（状態変化3）は、問題が顕在化してからの緊急代替調達や特急輸送の発生を抑え、突発的なコスト増を防ぐ方向にも作用します。

これらが継続的に機能すれば、在庫水準の圧縮、運転資金の余力確保、特急対応コストの抑制が進む方向に作用し、ROA・キャッシュフロー・利益率の改善余地が生まれることにつながります。ただし、効果の現れ方は需要変動の大きさや供給制約の強さに左右されるため、短期的な指標変動だけで評価せず、複数期間での傾向で捉える必要があります。

経営課題3：ESG・規制・顧客要求に対する説明責任の確立への寄与

サプライヤー情報が「都度対応」から「標準プロセス」に整う状態への移行は、監査対応や顧客要求への応答品質を安定化させ、対応コストの予測可能性を高める方向に働くことが期待されます。経営指標との連動が進むことで、経営企画・財務がサプライチェーン情報を投資判断や資本コスト評価の文脈で扱えるようになる点も、併せて寄与します。

ただし、サプライヤー側の協力度合いや情報提供体制の成熟度によって整備スピードは異なるため、重点サプライヤーから段階的に広げる前提が必要です。

6-2. この提案を経営アジェンダとして位置づける理由

ここまで整理してきた業務課題は、いずれも「現場の調整努力で一時的にはしのげる」性質のものです。しかし、EVシフト、地政学リスク、ESG要請という外部環境の変化が同時進行する中で、現場対応の積み上げで対処し続ける運用は、供給責任・資本効率・説明責任の3軸を同時に満たすことが構造的に難しくなっています。

業務課題を放置した場合、経営への跳ね返りは次のように現れます。需給判断の遅れはOEMへの供給責任評価を下げ、将来の受注機会に影響します。在庫積み増し運用の固定化は、EV投資が拡大する局面で戦略投資の原資を継続的に圧迫します。サプライヤー情報整備の遅れは、ESG規制強化の流れの中で契約停止や資金調達コスト上昇といった事業リスクを高めます。これらは独立した問題ではなく、共通する構造要因(拠点・部門・取引先をまたいだ情報分断と意思決定プロセスの属人化)から生じているため、個別対処では根本的な解消に至りません。

したがって、サプライチェーンDXソリューションの導入は、「特定業務の効率化」ではなく、供給責任・資本効率・説明責任を同時に満たすための経営インフラへの投資として位置づけられます。問うべきは「導入するかどうか」ではなく、「この経営課題をいつ・どのような段取りで前進させるか」です。この問いに対して、他の投資案件と比較可能な形で検討テーブルに載せることが、次の論点になります。

APPENDIX

APPENDIX

業務課題と紐づく経営課題の整理

対象業界：自動車部品製造業（Tier1サプライヤー）
対象製品：サプライチェーンDXソリューション
想定企業：アルファモビリティ部品株式会社（仮名）

---

1. 需給データの分断と意思決定サイクルの遅れ

業務課題

拠点ごとに需給関連データの粒度・更新頻度・定義が揃わず、全社視点での需給判断に時間がかかっています。

- 拠点別のシステム・運用ルールが異なり、在庫・生産能力の前提値が都度すり合わせになる
- 需要急変や供給制約が起きた際、集計・レポートが担当者依存で判断が後手に回る
- 意思決定の根拠が説明しづらく、会議体での合意形成に時間を要する

経営課題

- グローバル供給網の運用能力：拠点横断の供給判断速度が、OEMへの供給責任の維持に直結するため
- 経営管理：意思決定根拠が揃わないと、経営が比較・判断できる論点に組み替えられないため

---

2. 需要予測精度の不足と在庫偏在（過不足の同時発生）

業務課題

需要予測の精度が十分でなく、欠品回避のために在庫を積み増す運用に寄ることで、拠点・品目ごとに過剰と不足が同時に発生しています。

- 受注・内示・出荷実績・販促/モデルチェンジ計画などの情報が分断され、予測ロジックが統一されていない
- 計画変更が部材手配・ライン負荷・物流に与える影響を定量評価できず、保守的判断（在庫で吸収）が優先される

- 拠点や品目で過剰在庫が滞留する一方、別拠点では不足が発生する

経営課題

- 財務：在庫偏在と過剰在庫が運転資金を圧迫し、ROA・キャッシュフローを毀損するため
- 供給安定性：予測精度が上がらないと納期遵守率が安定せず、供給責任の履行に影響するため

---

3. 重要部材（半導体・バッテリー等）の調達リスクを早期に把握できない

業務課題

Tier2以下の供給状況（生産能力、在庫、納期遅延兆候、代替可否）を早期に把握できず、問題が顕在化した時点で打ち手が限定されています。

- サプライヤー情報の収集・更新が人手依存で、拠点間に共有される仕組みがない
- サプライヤー別のデータ形式・粒度が揃わず、全社としての優先配分判断が遅れる
- 調達・生産・物流の判断が部門縦割りで連動しにくい

経営課題

- 供給責任：重要部材の供給途絶はOEMへの供給安定性に直結し、取引信頼と将来受注に影響するため
- グローバル供給網のレジリエンス：早期検知とリスク配分がBCPの実効性を左右するため
- 財務：突発的な代替調達や特急対応がコスト構造に跳ね返るため

---

4. 国際物流の不透明性（リードタイム変動・コスト高騰）

業務課題

輸送状況がリアルタイムに追えず、遅延の把握も代替輸送の判断も後手になりやすい状況です。

- 輸送ステータス情報が複数事業者・複数システムに散在し、可視化が部分最適に留まる
- 輸送遅延が在庫・生産に与える影響を見積もる仕組みが弱く、「早めに在庫を積む」判断に戻りやすい
- 特急輸送など計画外コストの発生と、現場の調整負荷増が同時に進む

経営課題

- 供給安定性：リードタイム変動が納期遵守率を揺らし、顧客信頼に影響するため

- 収益性：特急輸送コストと在庫積み増しが同時に進むと、利益率と資本効率の双方を毀損するため

---

5. サプライヤー情報整備の不足（トレーサビリティ・ESG対応）

業務課題

Scope3排出量、紛争鉱物、労働・人権、環境規制対応など、サプライチェーン全体の情報整備が求められる中で、サプライヤーからの情報収集が都度対応になっています。

- 収集すべきデータ項目・定義・提出プロセスが統一されておらず、形式・更新頻度がばらつく
- 回収・検証・保管が人手依存で、監査や顧客要求に対して「都度対応」の構造が固定化している
- 調達・品質・法務・サステナビリティなど関連部門が横断で連携しづらい

経営課題

- ESG・規制要請対応：説明責任を果たせないと、取引条件の不利化や契約停止リスクに直結するため
- 経営管理：ガバナンス・開示品質が資金調達コストや顧客評価に波及するため

BRANDING

ALPHA BRANDING Corp.