



ものづくりグローバル化～ ～日本の製造業の国際物流調査報告～

2014年10月



目次

1. はじめに	3	4. 国際物流の重要度と課題	26
1-1. 調査概要		4-1. 国際物流の重要度	
2. 国際物流の現状	5	4-2. 国際物流に対する満足度	
2-1. 国際物流取引の形態		4-3. 国際物流の重要要素	
2-2. 国際物流取引の相手		4-4. 国際物流の課題	
2-3. 国際物流取引がある国・地域（輸出）		4-5. 国際物流の効率化・最適化	
2-4. 国際物流取引が最も多い国・地域（輸出）		5. 国際物流サービス	32
2-5. 国際物流取引がある国・地域（輸入）		5-1. 国際物流で利用しているサービス（輸出）	
2-6. 国際物流取引が最も多い国・地域（輸入）		5-2. 国際物流で利用しているサービス（輸入）	
2-7. ビジネスにとって重要な国・地域		5-3. 特定の業者を利用する理由（国際宅配便）	
2-8. 海外展開での日本企業の強み・弱み		5-4. 特定の業者を利用する理由（一般航空貨物輸送）	
3. 日本経済とその影響	14	5-5. 特定の業者を利用する理由（海上輸送）	
3-1-1. 不景気の影響（業績・従業員数）		5-6. 物流業者に求めること	
3-1-2. 不景気の影響（国内・海外生産拠点数）		6. まとめ	39
3-1-3. 不景気の影響（輸出入物量）		7. 付録	40
3-1-4. 不景気の影響（海外取引先・三国間輸送）			
3-2-1. 今後の予測（業績・従業員数）			
3-2-2. 今後の予測（国内・海外生産拠点数）			
3-2-3. 今後の予測（輸出入物量）			
3-2-4. 今後の予測（海外取引先・三国間輸送）			
3-3. 不景気の影響・今後の予測（物流コスト）			
3-4. 日本経済の成長予測			
3-5. TPPの製造業への影響			



1. はじめに

世界とつながる日本のものづくり産業

- これまで基幹産業として長く日本経済を支えてきた製造業は、その長い歴史や匠と呼ばれる高い技術力、そして常に高品質を追及する精神性に対する敬意と愛着をこめて「ものづくり」の名称で広く親しまれている。
- 「ものづくり」はまた、日本を世界市場と結びつけた立役者でもある。日本の製造業は、工業化の進んだ70年代以降、自動車やエレクトロニクス産業を中心に競争力を高め、80～90年代にかけて、「輸出立国」として成長する日本経済を支える存在となった。
- しかし近年は、新興国の台頭や、長期の円高による世界市場でのコスト競争力の低下に加え、他国に比べて高い法人税率、自由貿易への対応の遅れ、厳しい労働規制や環境規制、震災以降の電力不足などの事業環境も原因として、製造業の生産拠点の海外移転が進み、日本のものづくり産業と世界市場の関わりには変化が生じている。
- 本調査は、このような転換期にある日本のものづくり産業について、実際の「もの」の「流れ」＝「物流・ロジスティクス」の観点から、その現状と課題を把握・理解する試みである。
- 国際物流取引のある製造業の日系企業に勤める約1,000人の回答からは、日本のものづくり産業のグローバル化の傾向が確実に認められるなかで、企業規模や業種における状況・対応の差も確認された。さらに国際物流業務・サービスに対する意識においても、企業規模で差異が認められる結果となった。



1-1. 調査概要

調査手法	オンライン定量調査		
対象者	属性：会社員・公務員・団体職員（契約社員・派遣社員含む） 勤務先：海外と物流取引のある国内系日本法人の製造業（下記割付該当業種） 職種：営業・事務・企画系、技術系（電機・電子・機械）、技術系（素材・食品・メディカル）		
サンプル数	n=1,010		
割付	割付①	大企業（従業員数300人以上）	510
		中小企業（従業員数300人未満）	500
	割付②	自動車	自動車・同附属品 110
		はん用機械	はん用機械・同部品／生産用機械・同部品 120
		電子部品	電子部品・デバイス・電子回路 110
		産業用機械	産業用電気機械器具／民生用電気機械器具 110
		業務用機械	業務用機械器具 100
		プラスチック・ゴム製品	80
		電気機械	電気機械器具／情報通信機械器具 110
		金属製品	ブリキ缶・めっき板等製品／金属製品 70
		その他	木製品（竹、とうを含む）／家具・装備品／パルプ・紙・紙加工品／鉄鋼業／非鉄金属／ボイラ・原動機ポンプ・圧縮機器／武器／発電用・送電用・配電用電気機械器具／鉄道車両・同部分品／船舶／舶用機関／航空機・同附属品／産業用運搬車両・同部分品・附属品／その他の輸送用機械器具 200
調査期間	2014年7月4日～7月10日		



2. 国際物流の現状

輸出入ともに中国との取引が最大。今後は東南アジアに期待。

- 長く世界の製造拠点として成長し、さらに近年は消費市場としての存在感も急速に高めている中国は、日本にとっても2007年以来、輸出入あわせた取引額ベースで最大の貿易相手国となっている。* 当然それは輸出で日本経済を支えてきた製造業にとっても同様であり、本調査においても、輸出入先、取引物量が最も多い国、そして現在・今後の最も重要な取引相手国として中国が最も多い回答を集めている。しかし今後については、リスクヘッジの観点も含め、近年成長の著しい東南アジア(ASEAN)が重要になるとの意見も多くみられた。
- 企業規模別でみると、リソース面で強みを持つ大企業で、より積極的なグローバル展開がみとれる。国際物流は取引先とのやり取りが主となる中小企業に比べ、大企業では自社の生産・営業・販売拠点とのやり取りも同様に多い。また取引のある国や地域においても、中小企業がアジアに集中しているのに対し、大企業はヨーロッパや中東、中南米などとも幅広く取引があるとわかった。
- 業種別では、最も取引物量が多い輸出先として、多くが中国を挙げたのに対し、自動車は約半数、業務用機械は4割以上が、アメリカと回答している。
- また海外展開においての日本企業の強みと弱みについて聞いたところ、「技術力」「製造力」「企画開発力」など、高品質なものづくりには大きな自信をみせる反面、「価格競争力」「交渉力」「意思決定力」といった、グローバル市場で必要とされるビジネススキルについては不得手だと感じていることがわかった。

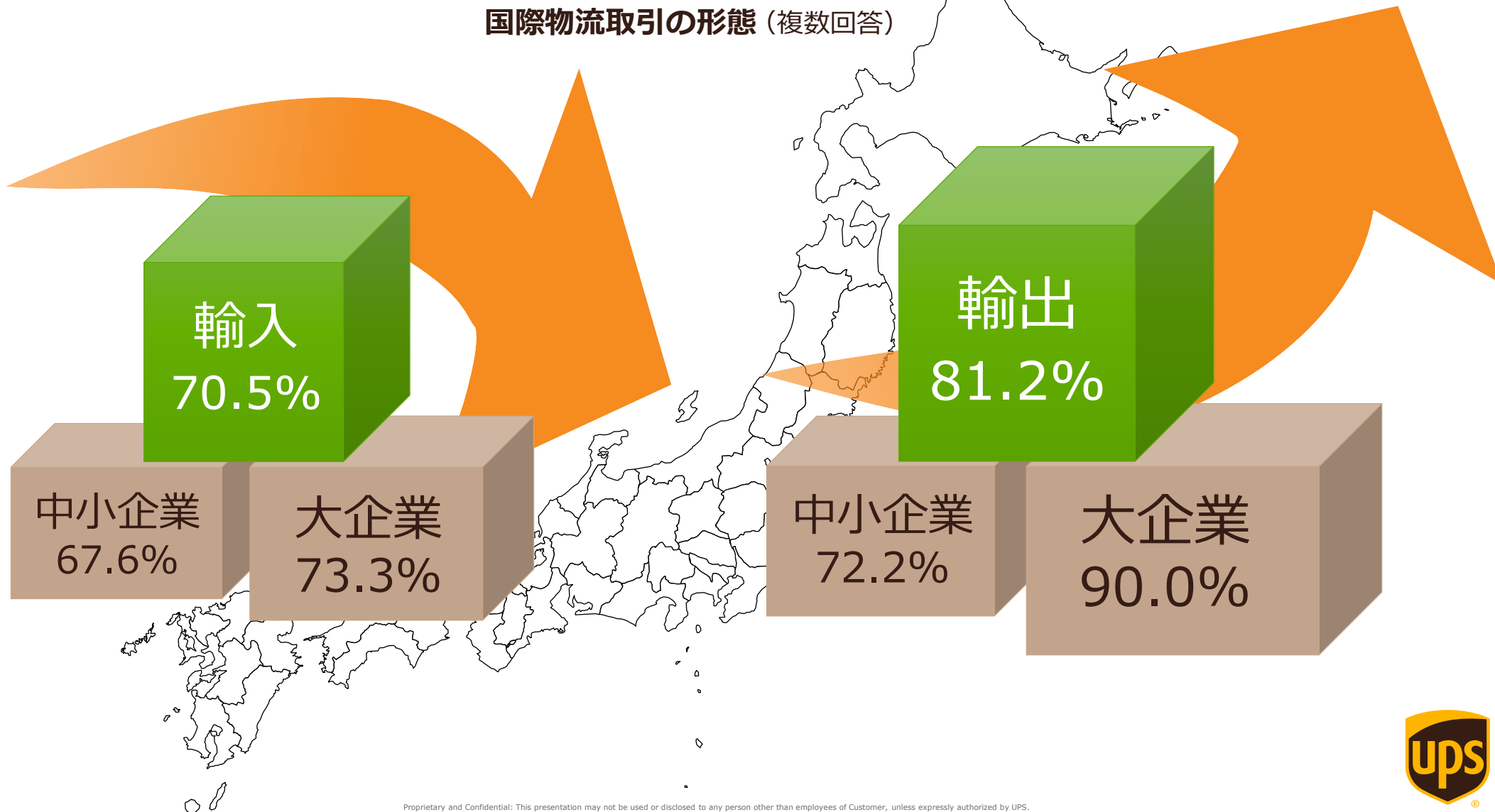
* 財務省 貿易統計



2-1. 国際物流取引の形態

- 全体として輸出の割合がやや高いものの、輸出入いずれもある企業が大半。
- 特に大企業では、約90%が輸出をしていると回答。

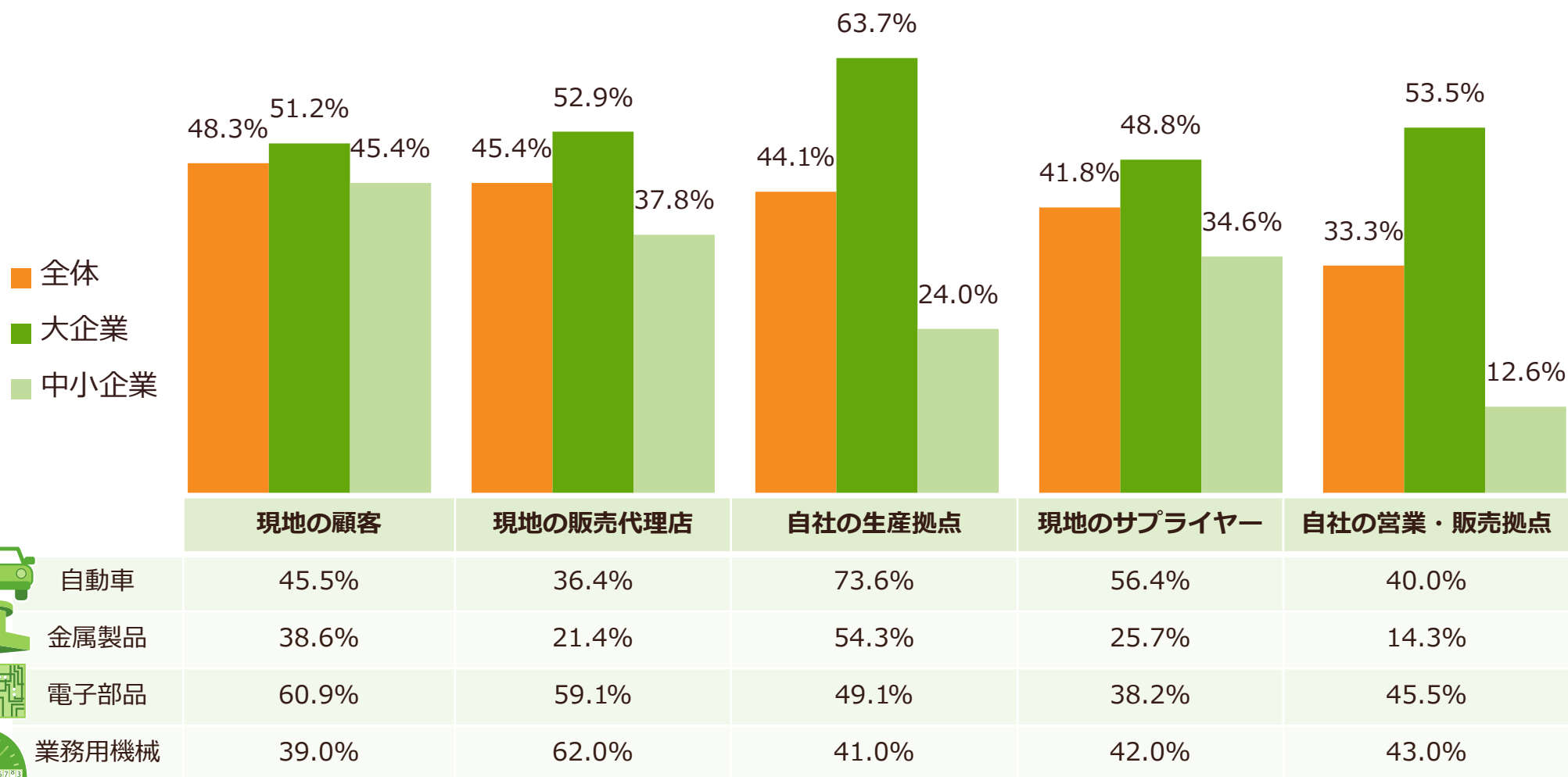
国際物流取引の形態（複数回答）



2-2. 国際物流取引の相手

- 全体として、現地の顧客や取引先とのやり取りが多い。
- 企業規模別では大企業、業種別では自動車・金属関連が、自社の生産拠点とのやり取りが多い傾向。

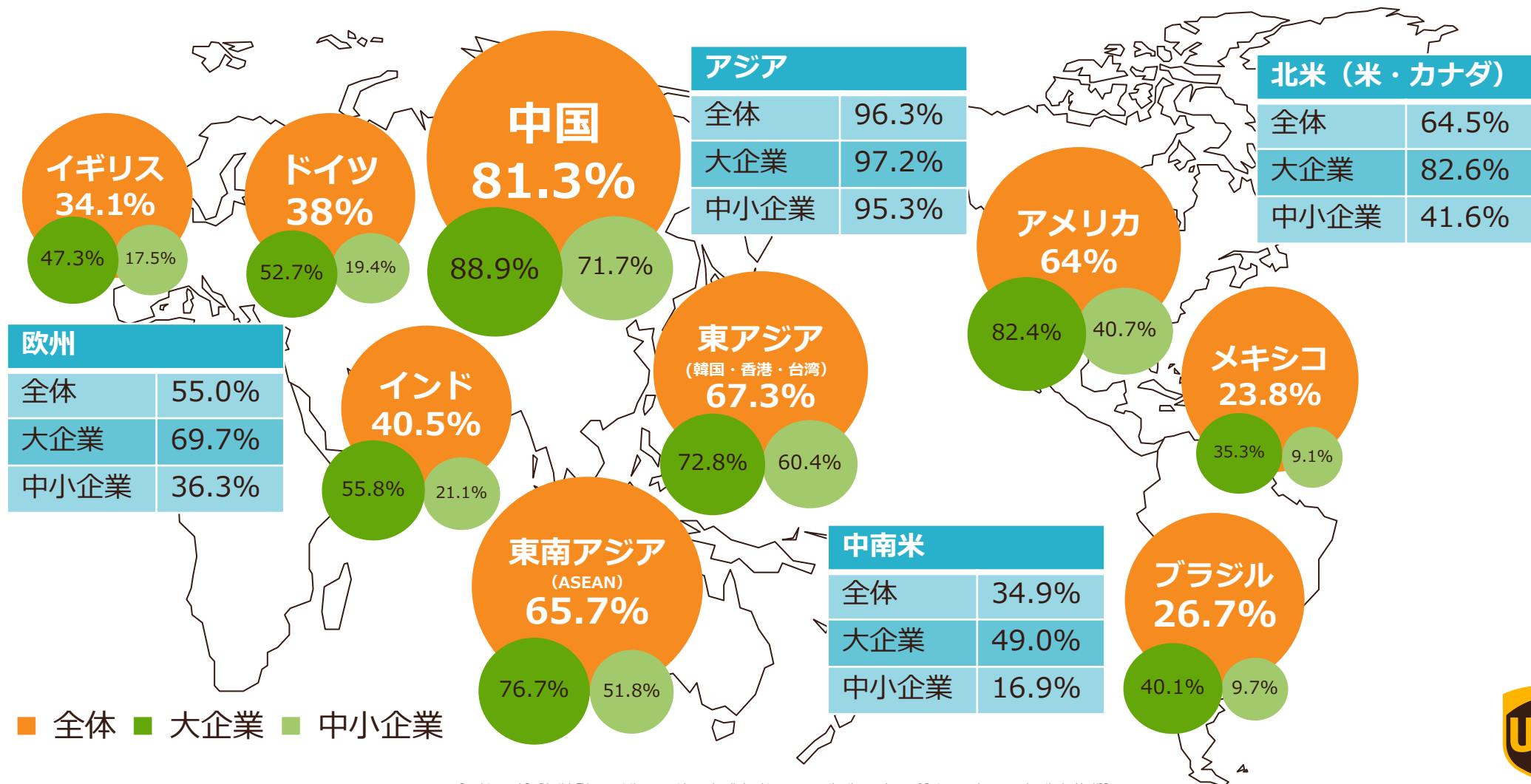
国際物流取引の相手（複数回答）



2-3. 国際物流取引がある国・地域（輸出）

- 中国を筆頭に全体の約96%がアジアに輸出していると回答。
- 大企業がグローバルに輸出しているのに対し、中小企業はアジアに集中。

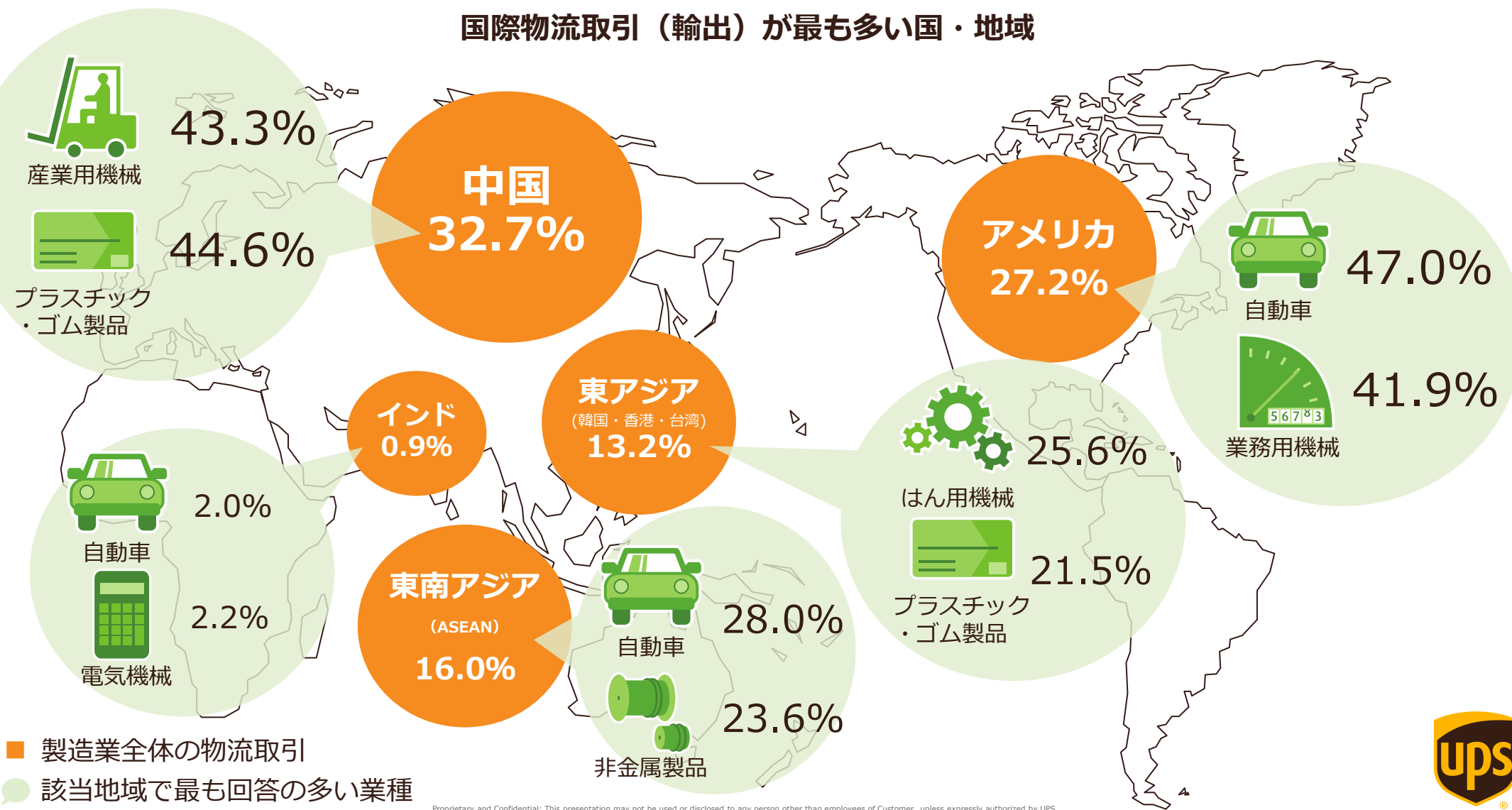
国際物流取引（輸出）がある国・地域（複数回答）



2-4. 国際物流取引が最も多い国・地域（輸出）

- 全体では、最もやり取りする物量が多い輸出先は中国で32.7%。
- 業種別で見ると、自動車・業務用機械では、最も多い輸出先はアメリカと回答。

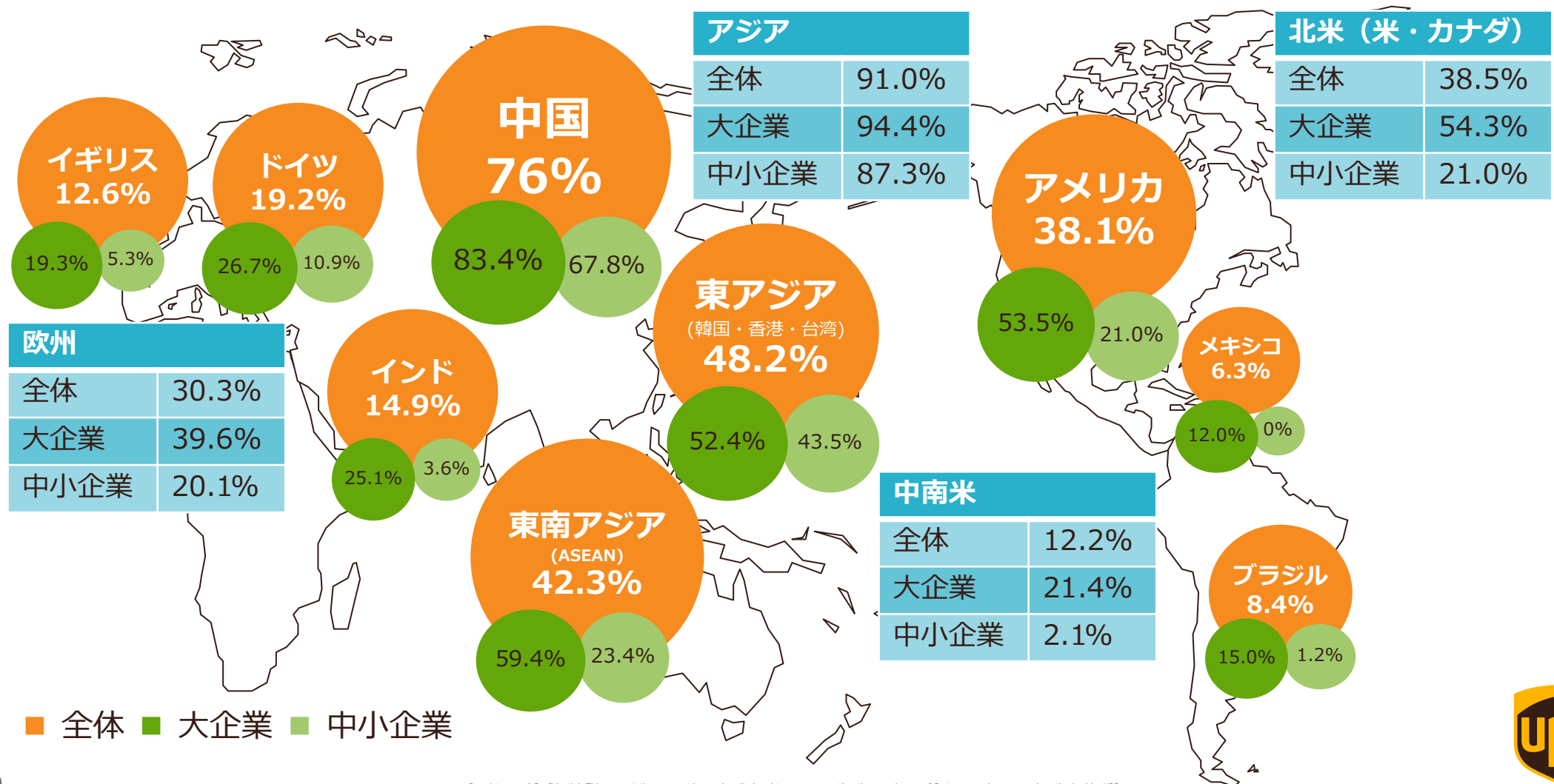
国際物流取引（輸出）が最も多い国・地域



2-5. 国際物流取引がある国・地域（輸入）

- 輸入についても中国が最も多く76%、アジア全域では91%がやり取りをしている。
- 大企業がグローバルで輸入しているのに対し、中小企業はアジアに集中。

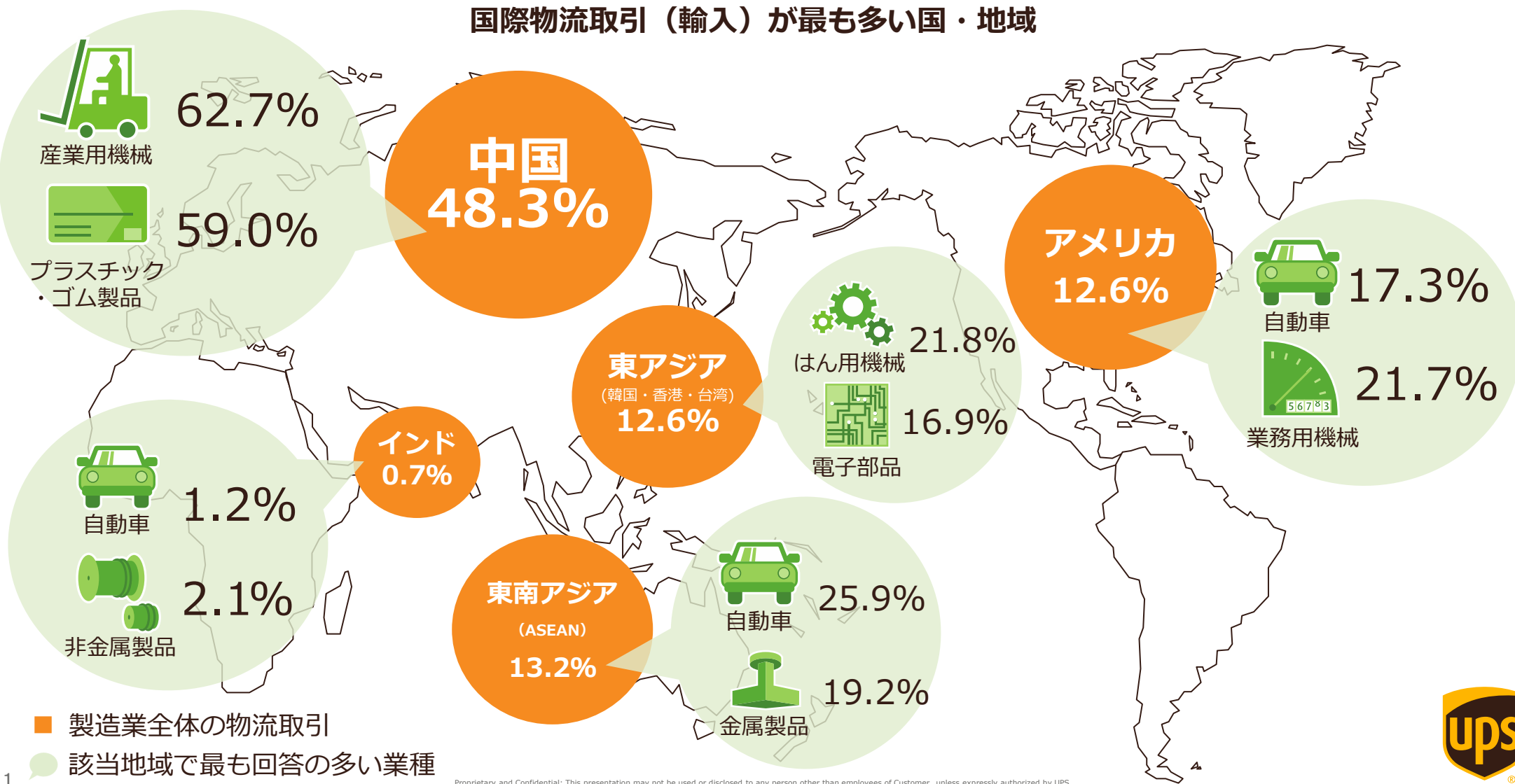
国際物流取引（輸入）がある国・地域（複数回答）



2-6. 国際物流取引が最も多い国・地域（輸入）

- 全体では、約半数が中国が最も多い輸入先と回答。
- 業種別では、自動車は中国に次いで東南アジアからの輸入が多い。

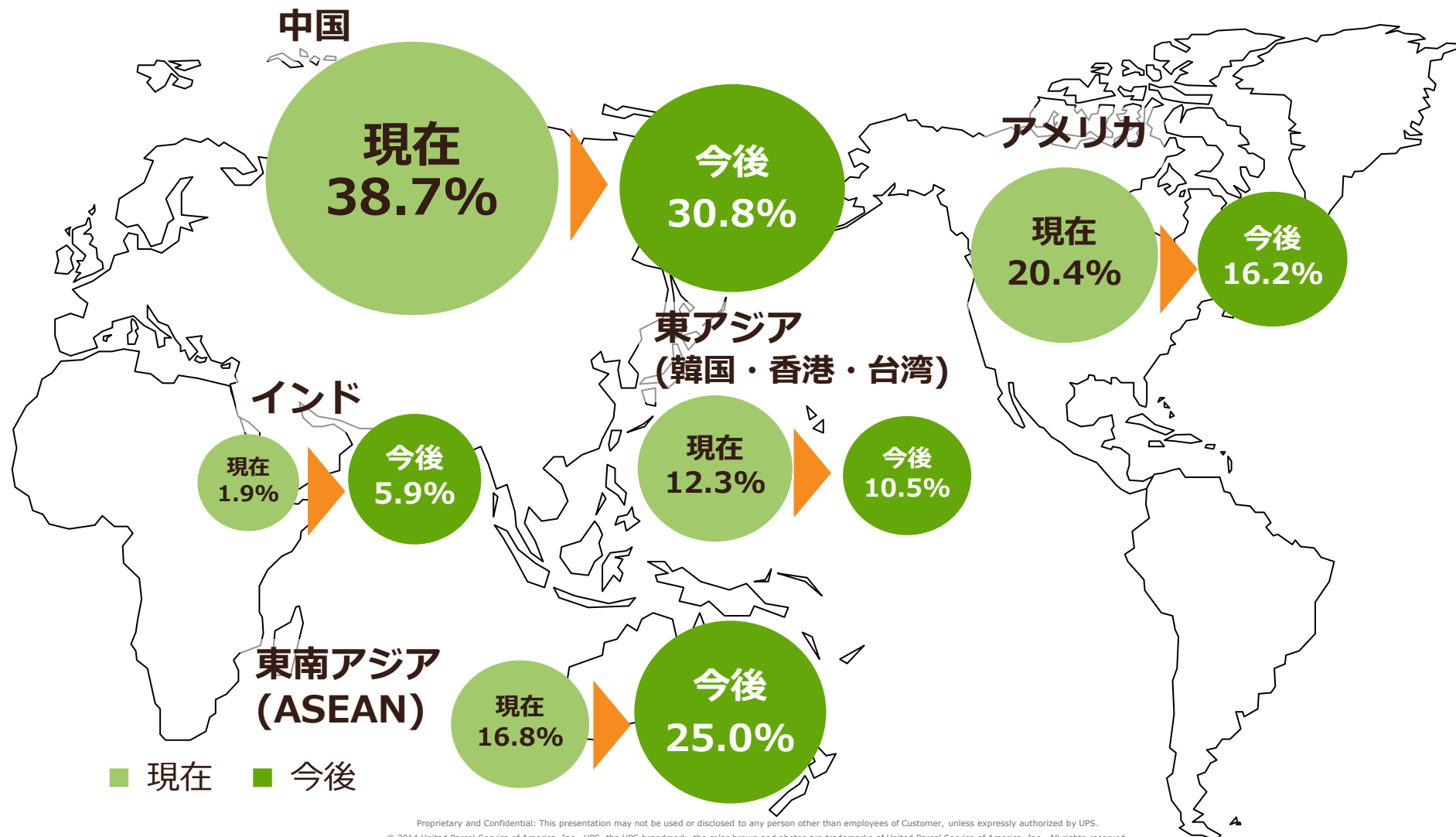
国際物流取引（輸入）が最も多い国・地域



2-7. ビジネスにとって重要な国・地域

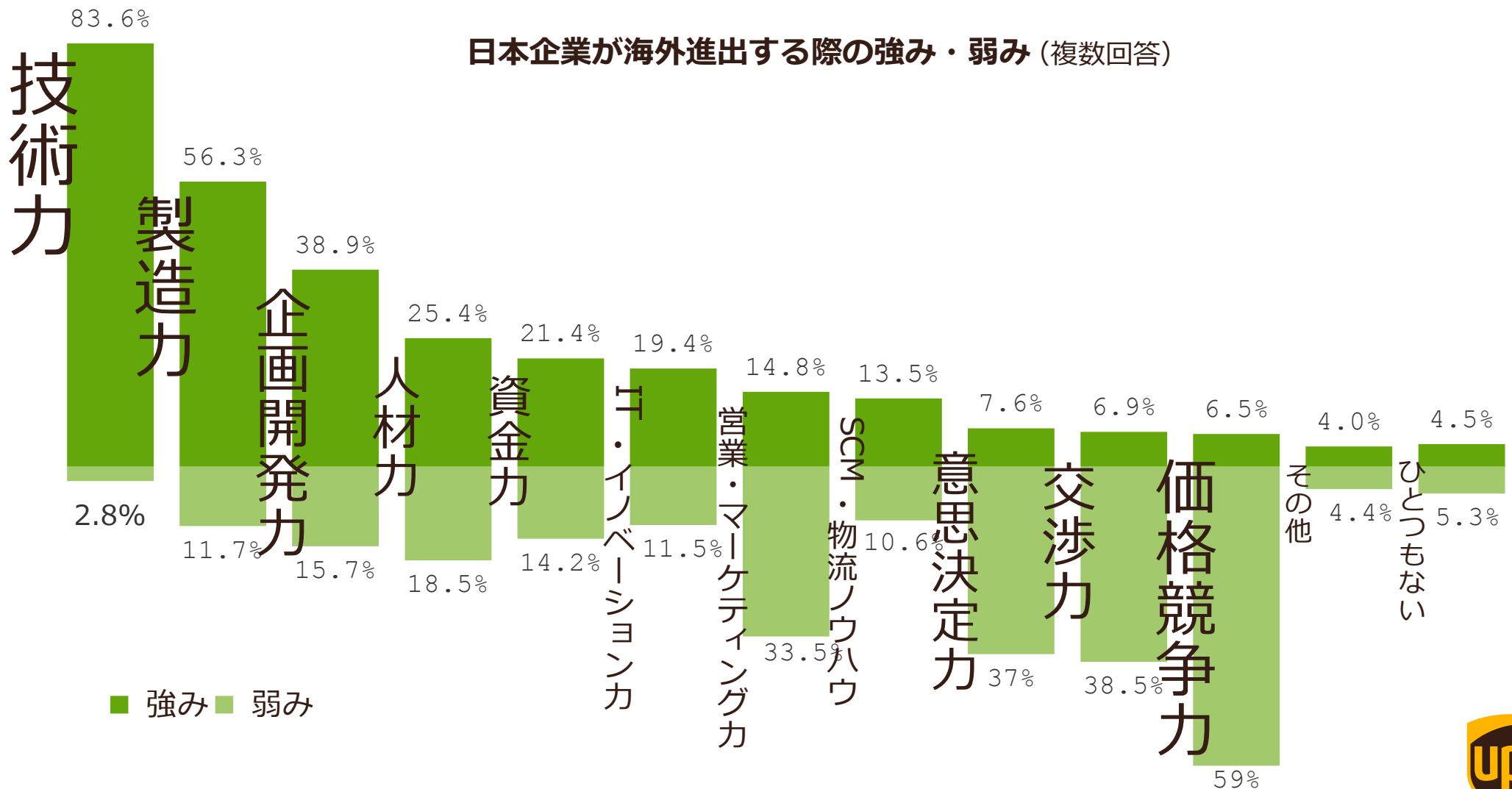
- 全体では、取引物量の多い中国が、現在・今後ともに最も重要との回答が最多。
- ただし今後については、東南アジア、インドを挙げる回答が大幅増。

自社にとって現在／今後最も重要な国・地域



2-8. 海外展開での日本企業の強み・弱み

- 製造業の基幹である技術力や製造力に圧倒的な自信を持つ一方、経営にとって必要な交渉力や意思決定力は弱いと感じている。
- 中でも価格競争力が最も大きな弱みとなっている。



3. 日本経済とその影響

不景気時に加速したグローバル化は、景気回復後も継続傾向

- 2008年後半に起こったリーマンショック以降の世界的な景気低迷は日本にもおよび、さらに2011年3月の東日本大震災の影響もあり、日本経済は2012年末の政権交代まで低迷が続いた。当然、製造業にも深刻な影響をおよぼし、一時戦後最高値を更新した超円高をはじめとする国内事業環境の悪化を受けて、生産拠点の海外移転の増加の動きが見られた。本調査においても、全体として不況時の業績悪化や従業員数の減少のほか、大企業では海外生産拠点の増加や日本を介さない物流取引の増加といった傾向が認められる。
- 2013年は、新政権による経済回復のための金融緩和により円高是正・株価反騰が進んだことから、企業・消費者の景況感は改善した。本調査においても、今後の見通しについては、全体の約半数が日本経済が成長すると答えたほか、自社についても、業績や従業員数、輸出入物量などが増加するとの楽観的な意見が多くみられた。しかしながら、新たな投資については、国内ではなく海外に向けられる様子で、海外生産拠点や、海外の取引先、日本を介さない物流取引が増加するとの回答が多い結果となった。こうしたグローバル化推進の傾向は特に、中小企業と比較して企業体力のある大企業で顕著にみられる。
- 貿易促進効果が期待される環太平洋経済連携協定(TPP)については、全体としてはプラスになるとの意見が多いものの、企業規模別にみると、大企業での期待が高い反面、中小企業は、特に影響がないとみる回答が半数を占めた。

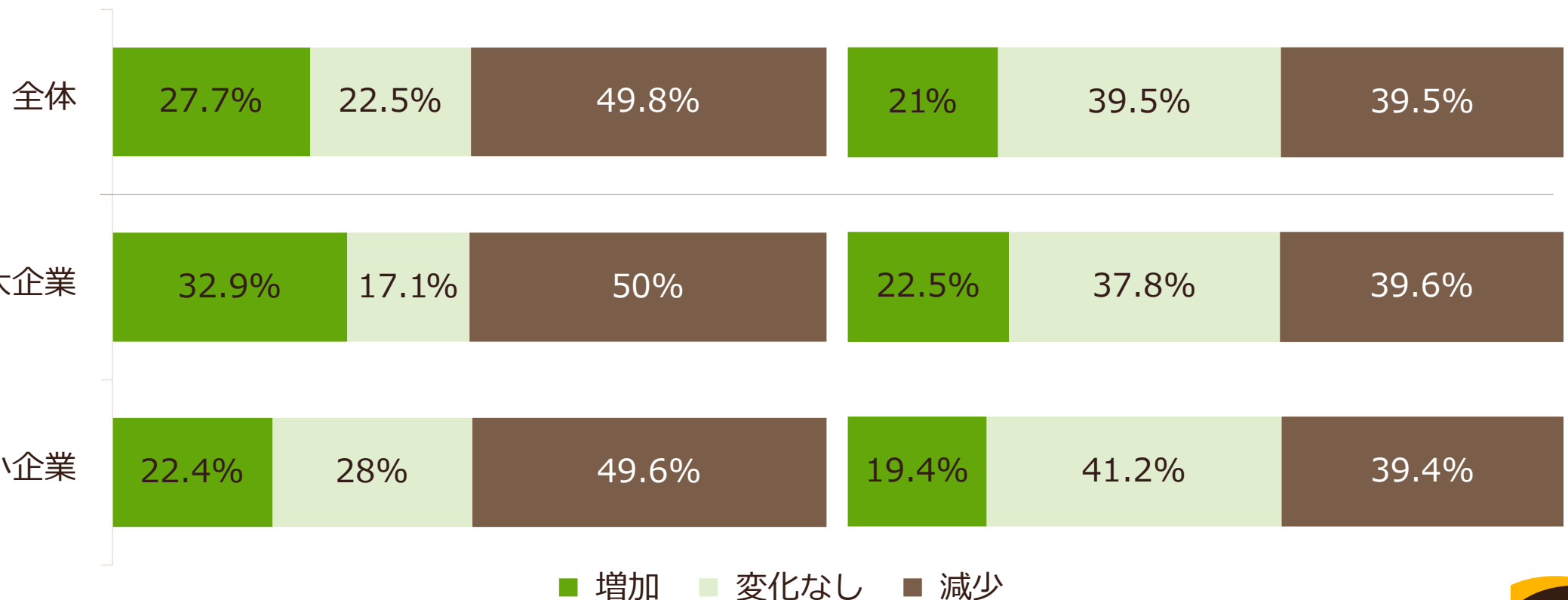


3-1-1. 不景気の影響（業績・従業員数）

- 2008～2012年の「景気後退」、「超円高」時の影響について
 - ✓ 全体として業績、従業員数ともに減少傾向。
 - ✓ 大企業・中小企業ともに、業績では約50%、従業員数では約40%が減少したと回答。

不景気の影響：業績

不景気の影響：従業員数

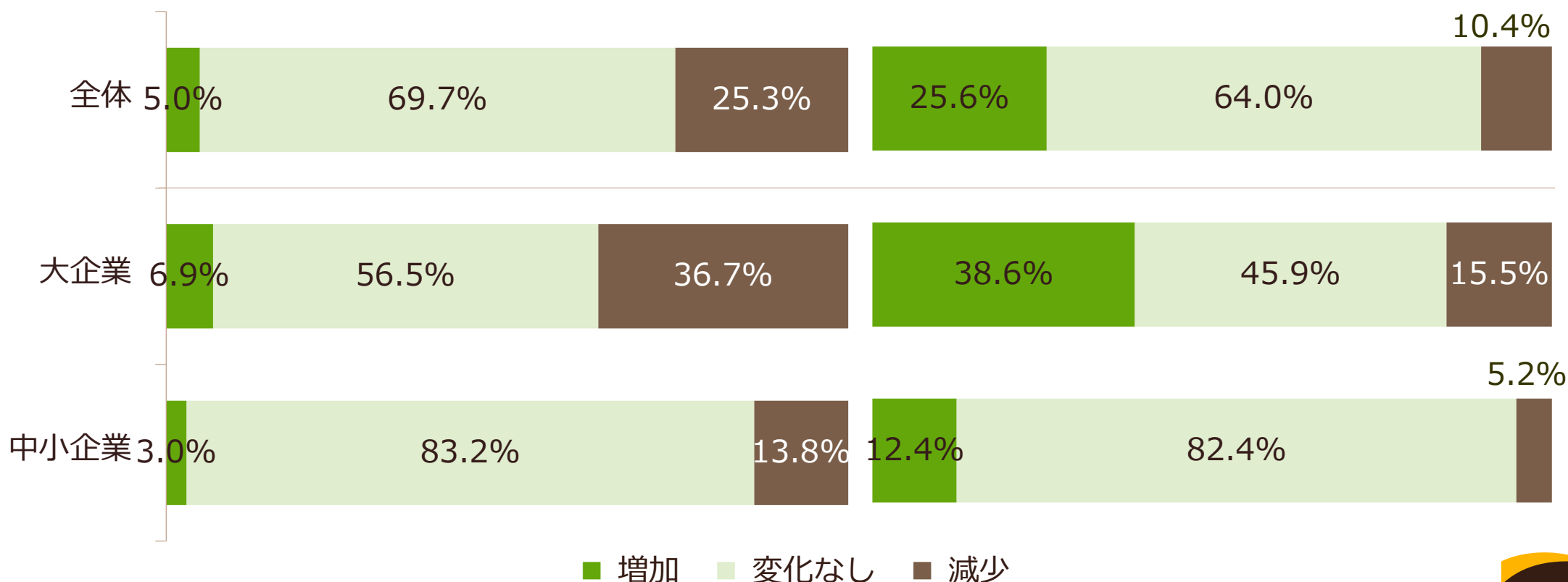


3-1-2. 不景気の影響（国内・海外生産拠点数）

- 2008～2012年の「景気後退」、「超円高」時の影響について
 - ✓ 大企業は約40%が、国内拠点数が減少する一方で、海外拠点数が増加したと回答。海外生産を積極的に進めた傾向がうかがえる。
 - ✓ 中小企業においても、10%以上に同様の傾向が認められた。

不景気の影響：国内生産拠点

不景気の影響：海外生産拠点

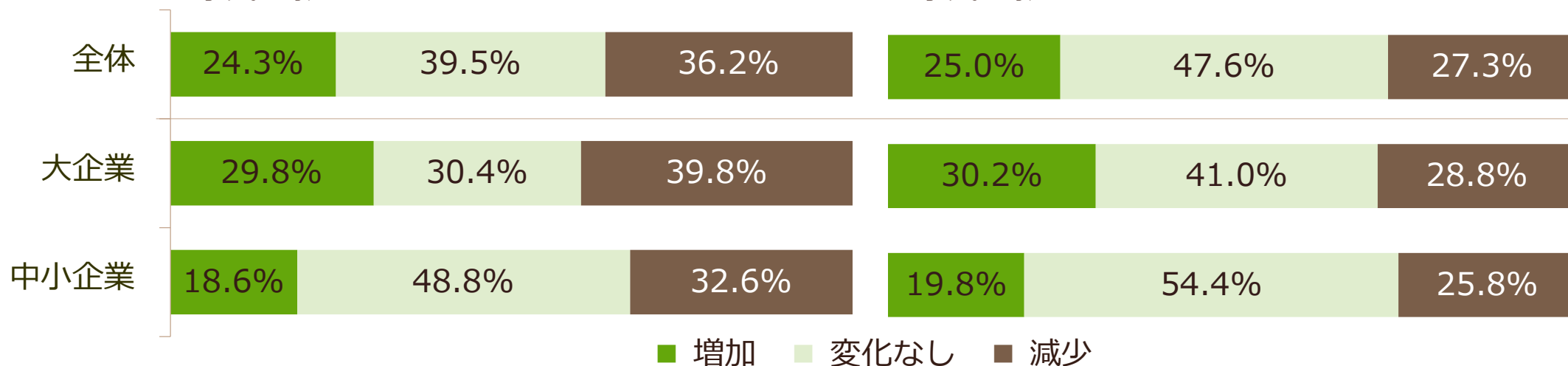


3-1-3. 不景気の影響（輸出入物量）

- 2008～2012年の「景気後退」、「超円高」時の影響について
 - ✓ 輸出においては全体の約40%、輸入においては約50%が特に変化はなかったと回答。
 - ✓ 自動車および電子部品の大企業では、輸出減・輸入増の傾向が見られた。

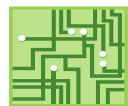
不景気の影響：輸出

不景気の影響：輸入



自動車

	大企業	中小企業
輸出	■ 26% ■ 20% ■ 54%	■ 16% ■ 48% ■ 36%
輸入	■ 34% ■ 34% ■ 32%	■ 16% ■ 44% ■ 40%



電子部品

	大企業	中小企業
輸出	■ 31% ■ 23% ■ 46%	■ 13% ■ 58% ■ 29%
輸入	■ 41% ■ 34% ■ 25%	■ 16% ■ 55% ■ 29%



プラスチック・ゴム製品

	大企業	中小企業
輸出	■ 25% ■ 34% ■ 41%	■ 17% ■ 52% ■ 31%
輸入	■ 28% ■ 44% ■ 28%	■ 23% ■ 52% ■ 25%



3-1-4. 不景気の影響（海外取引先・三国間輸送）

・ 2008～2012年の「景気後退」、「超円高」時の影響について

- ✓ 全体の約30%が海外取引先、約20%が日本を介さない三国間物流が増加したと回答。特に大企業では、それぞれ約37%、約32%と増加の回答が目立った。
- ✓ 自動車および電子部品の大企業では、40%以上が日本を介さない取引が増加したと回答。

不景気の影響：海外取引先

不景気の影響：日本を介さない物流取引

7.7%

全体

29.2% 56.8% 14%

19.7% 72.6%

大企業

37.3% 47.8% 14.9%

31.8% 58.6% 9.6%

中小企業

21% 66% 13%

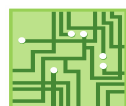
7.4% 86.8% 5.8%

■ 増加 ■ 変化なし ■ 減少



自動車

	大企業	中小企業
海外取引先	47% 40% 13%	12% 76% 12%
三国間物流	44% 47% 9%	0% 88% 12%



電子部品

	大企業	中小企業
海外取引先	34% 38% 28%	27% 11% 62%
三国間物流	40% 48% 12%	13% 78% 9%



プラスチック・ゴム製品

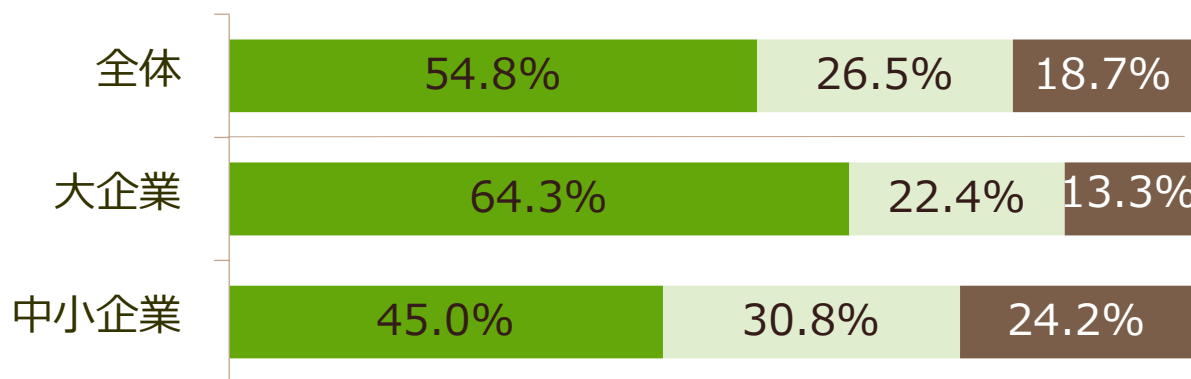
	大企業	中小企業
海外取引先	34% 50% 16%	31% 58% 11%
三国間物流	19% 69% 12%	19% 77% 4%



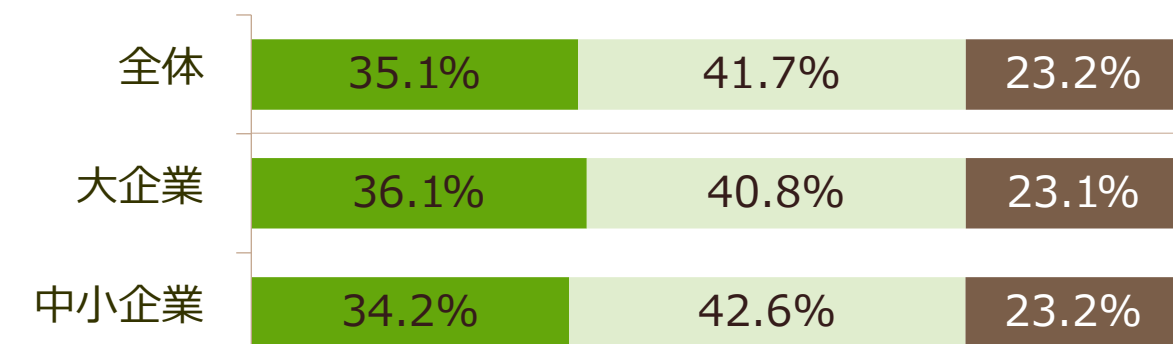
3-2-1. 今後の予測（業績・従業員数）

- 景気回復傾向にある今後の予測について
 - ✓ 全体的に楽観的な見通しで、業績は約55%、従業員数は約35%が増加と回答。
 - ✓ 業績については、特に大企業の見通しが明るく、大企業全体で65%、自動車・業務用機械の大企業では、70%以上が増加するとの見通しを示した。

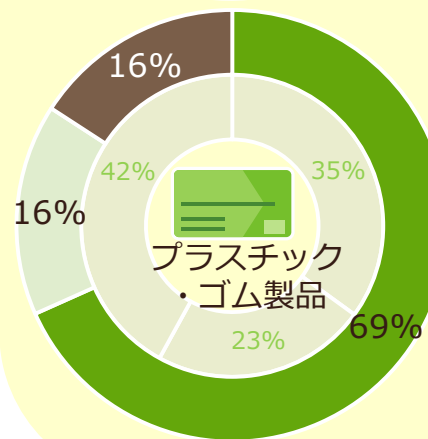
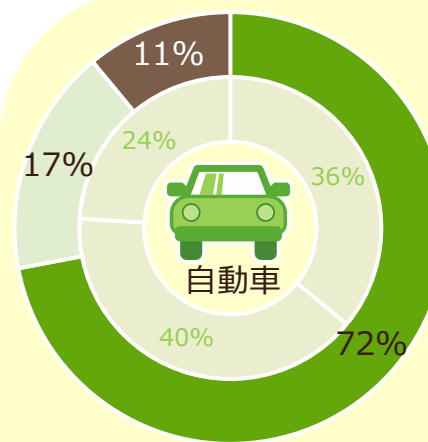
今後の予測：業績



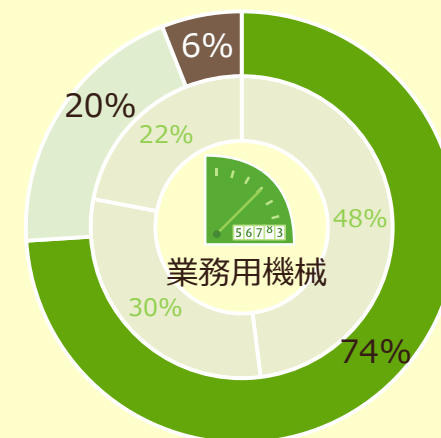
今後の予測：従業員数



■ 増加 ■ 変化なし ■ 減少



今後の予測：業績
【企業規模・業種別】



外枠：大企業
内枠：中小企業

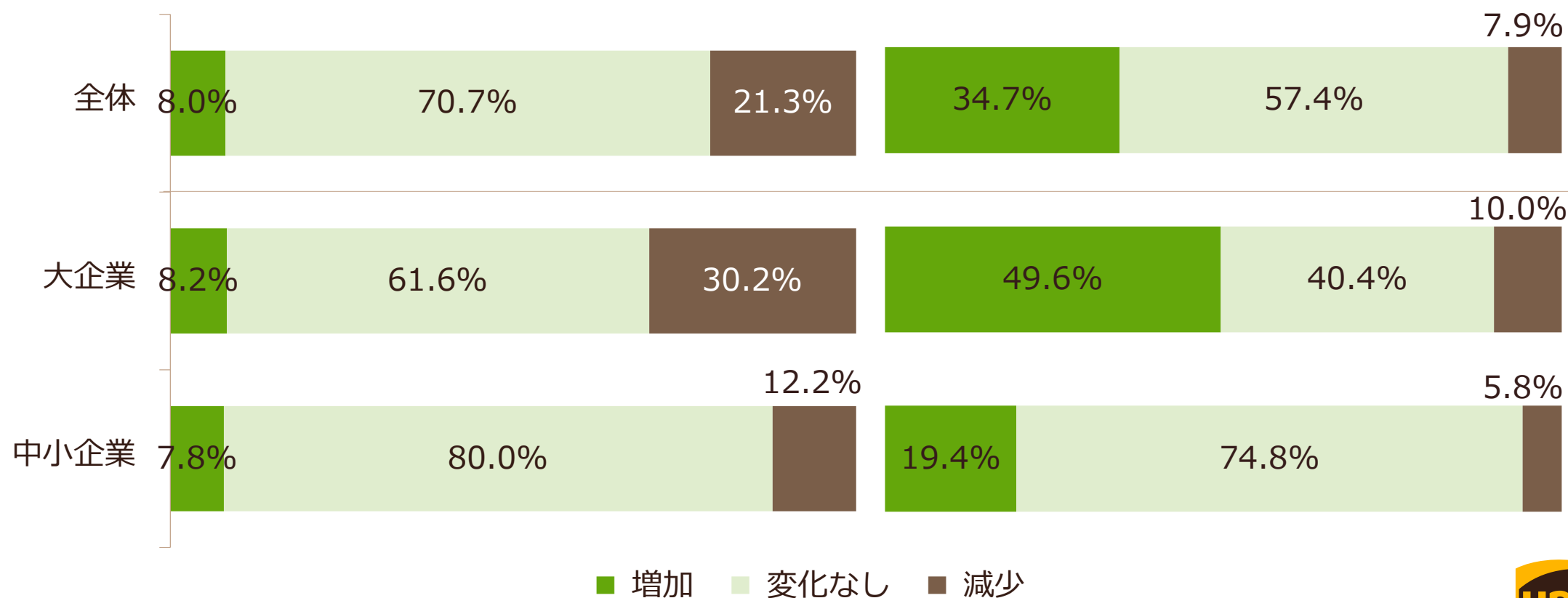


3-2-2. 今後の予測（国内・海外生産拠点数）

- 景気回復傾向にある今後の予測について
 - ✓ 全体では海外生産拠点が引き続き増加する傾向が見られる。
 - ✓ 大企業で約50%、中小企業でも約20%が海外生産拠点が増加すると回答。

今後の予測：国内生産拠点数

今後の予測：海外生産拠点

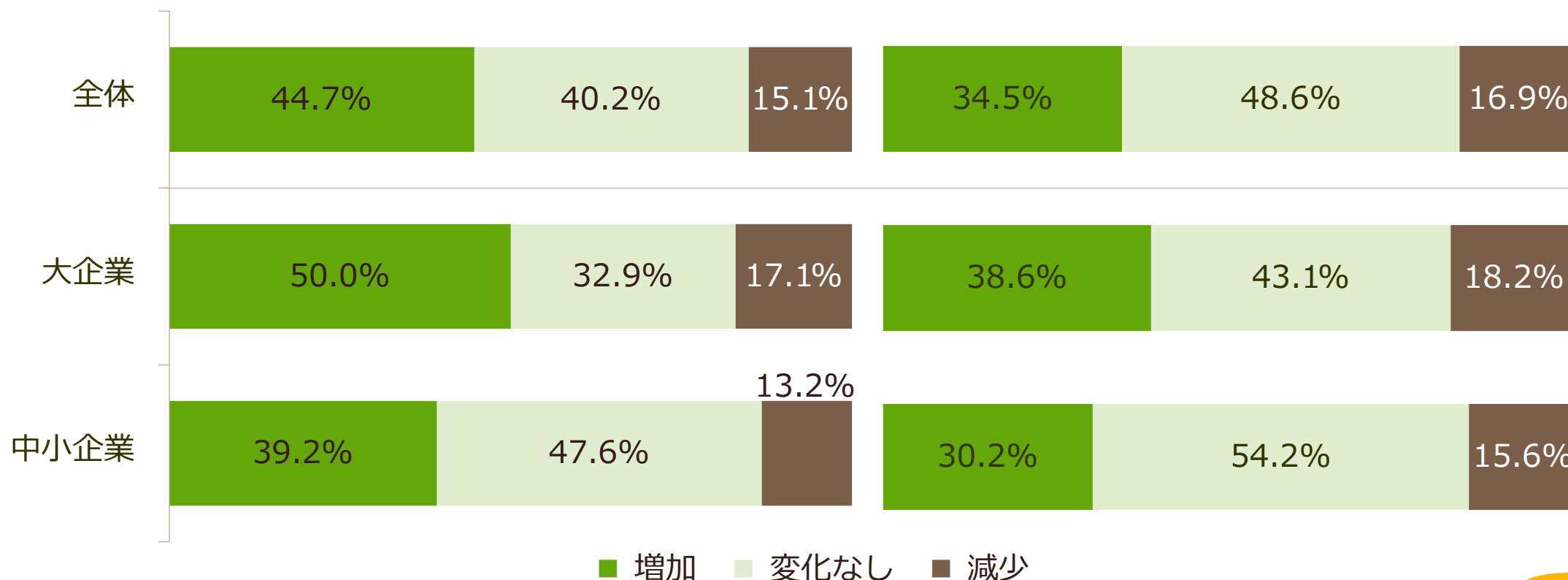


3-2-3. 今後の予測（輸出入物量）

- 景気回復傾向にある今後の予測について
 - ✓ 輸出物量に関しては全体の約45%、輸入物量に関しては約35%が増加すると回答。
 - ✓ 特に大企業では、半数が輸出物量が増加すると回答。

今後の予測：輸出物量

今後の予測：輸入物量

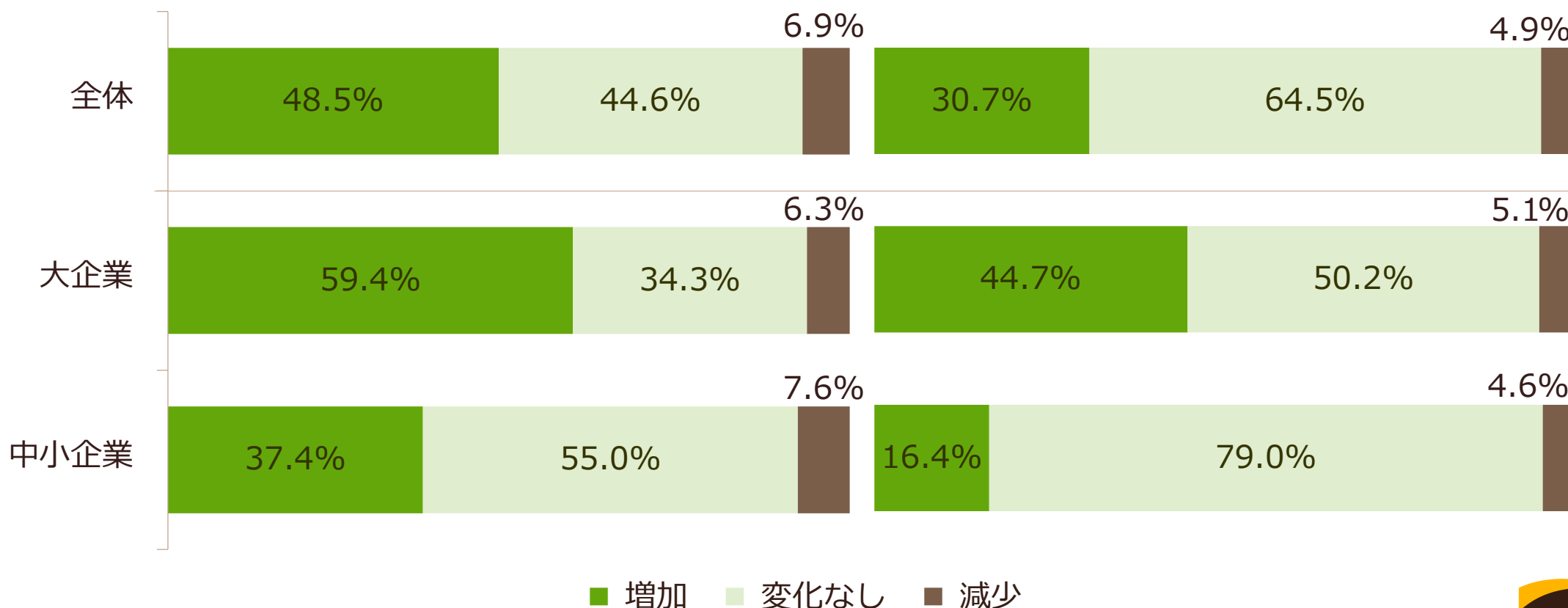


3-2-4. 今後の予測（海外取引先・三国間輸送）

- 景気回復後の今後の予測について
 - ✓ 全体の約50%が海外の取引先、約30%が日本を介さない物流取引・三国間輸送が増加すると回答。
 - ✓ 特に大企業では、約60%が海外取引先、約45%が三国間物流が増加すると回答。

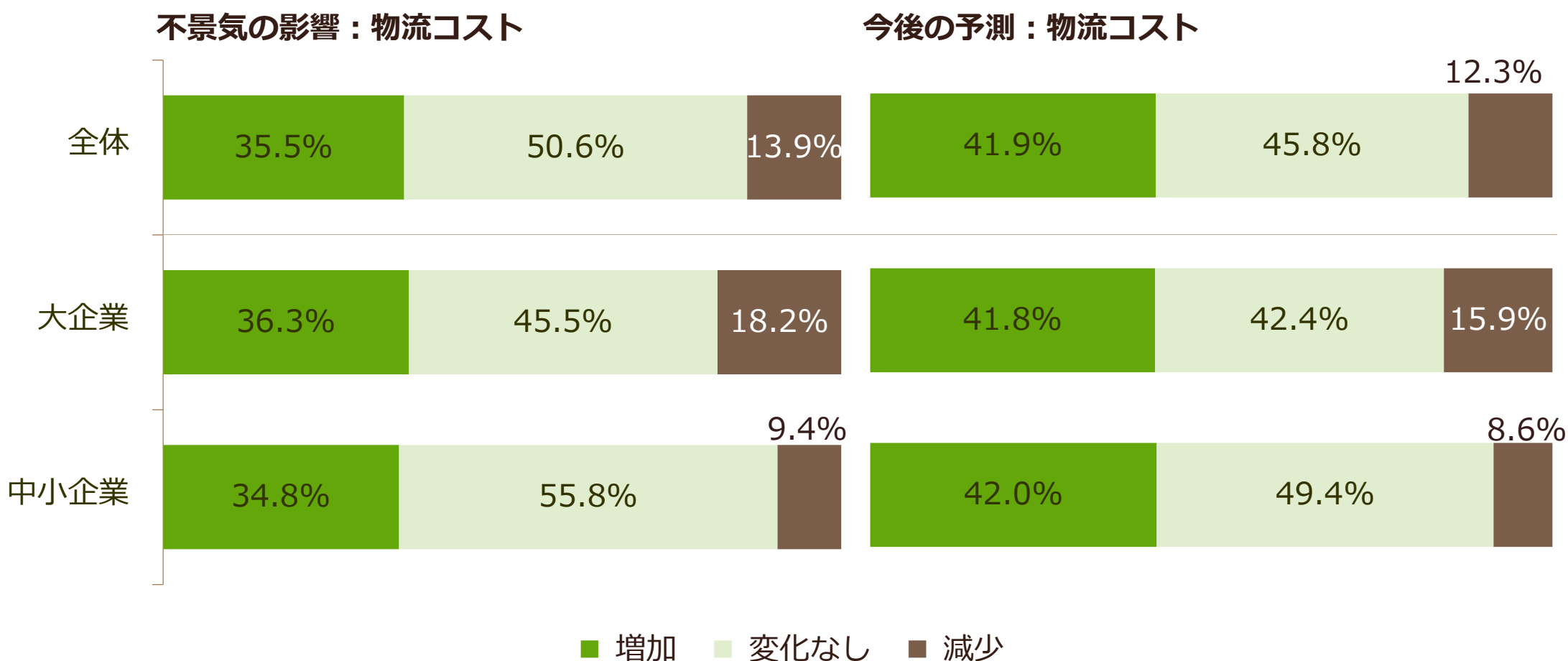
今後の予測：海外の取引先数

今後の予測：日本を介さない物流取引



3-3. 不景気の影響・今後の予測（物流コスト）

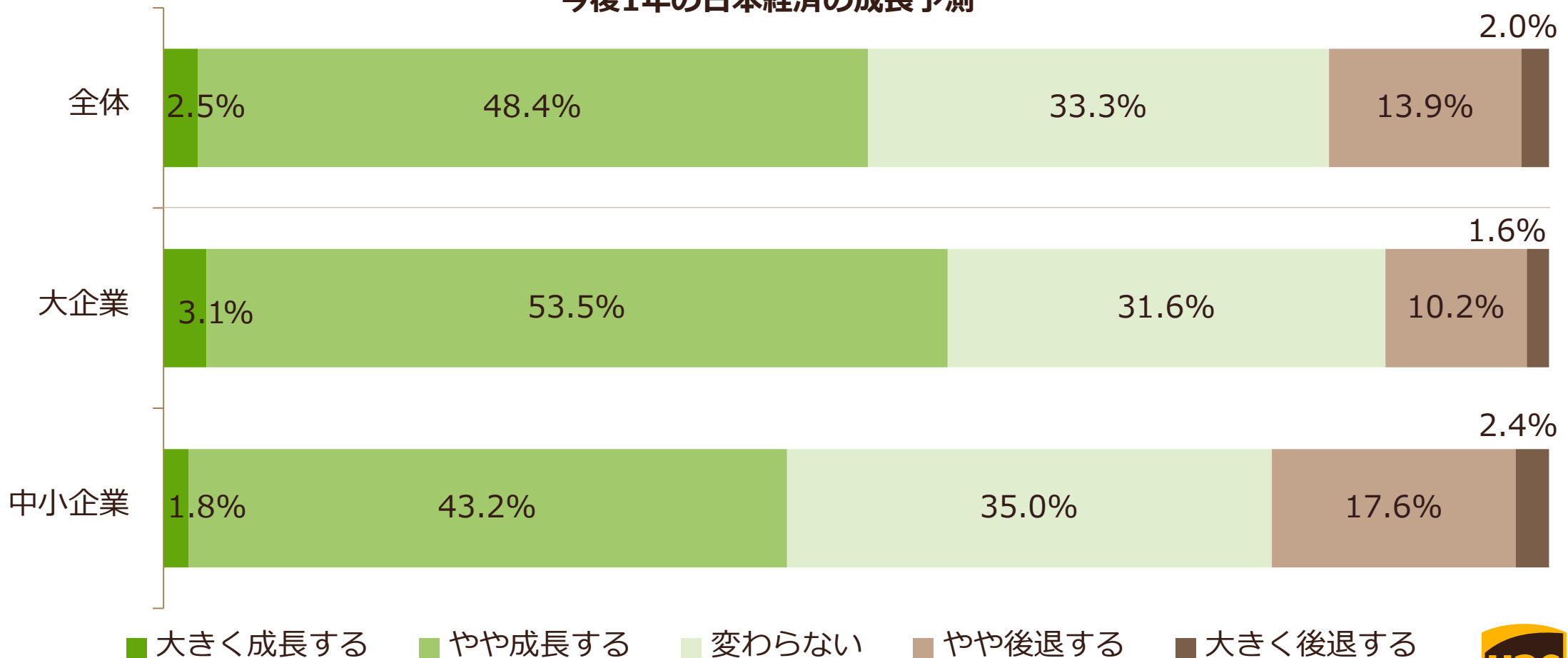
- 物流コストについて、不況時（2008～2012年）は、約半数が変化がなかったと回答。今後については、増加するとの回答がやや増えたものの、やはり半数近くが変化なしと回答。



3-4. 日本経済の成長予測

- 全体の約半数が、今後1年に日本経済は成長すると回答。
- 企業規模別では、成長するとの回答が大企業で56%に達するのに対し、中小企業では45%にとどまり、20%が後退すると回答

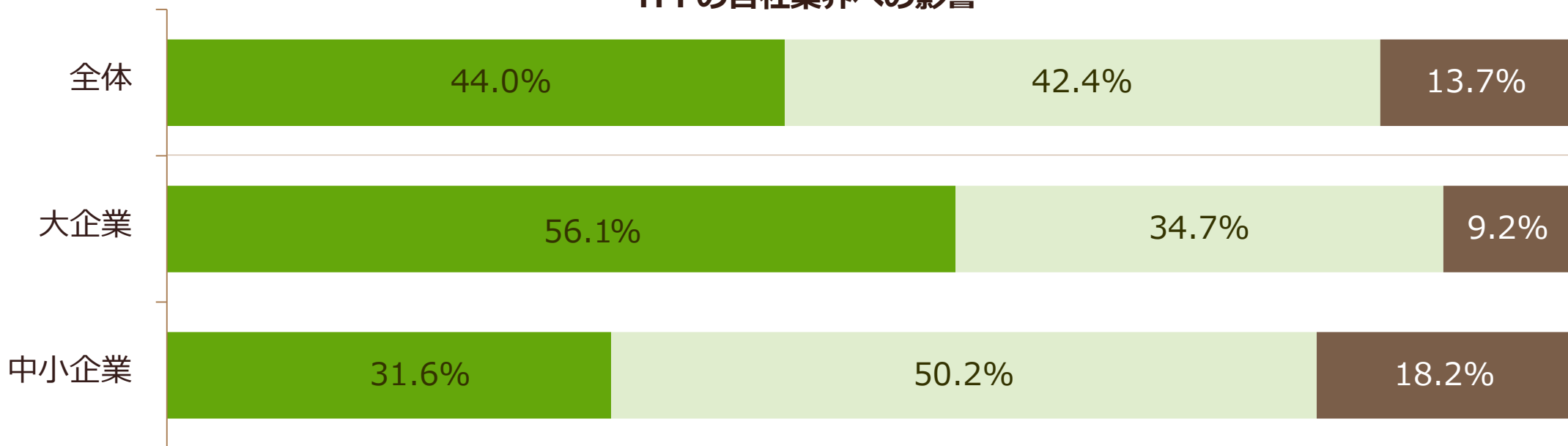
今後1年の日本経済の成長予測



3-5. TPP（環太平洋経済連携協定）の製造業への影響

- 全体の約45%がプラスになると回答する一方、約40%は影響なしと回答。
- 企業規模別では、大企業では過半数がプラスになると回答する一方、中小企業では過半数が影響なしと回答。
- 業種別では、自動車関連が約60%がプラスになると回答。

TPPの自社業界への影響



■ プラスになると思う

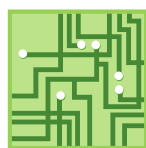
■ 影響なし

■ マイナスになると思う



自動車

■ 57.3%
■ 35.5%
■ 7.3%



電子部品

■ 45.5%
■ 42.7%
■ 11.8%



業務用機械

■ 41.0%
■ 42.0%
■ 17.0%



金属製品

■ 30.0%
■ 52.9%
■ 17.1%



はん用機械

■ 26.7%
■ 53.3%
■ 20.0%



4. 国際物流の重要度と課題

国際物流業務の重要性を認識しつつ、効率化・最適化の実行率は低い

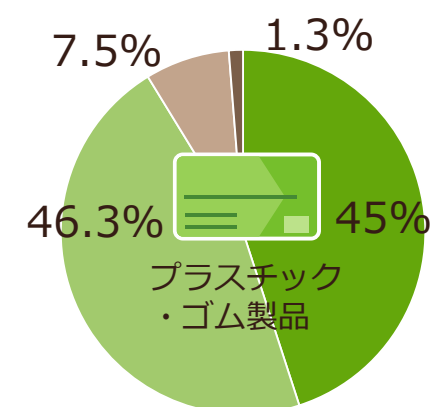
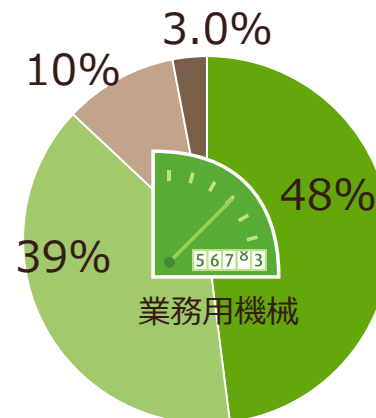
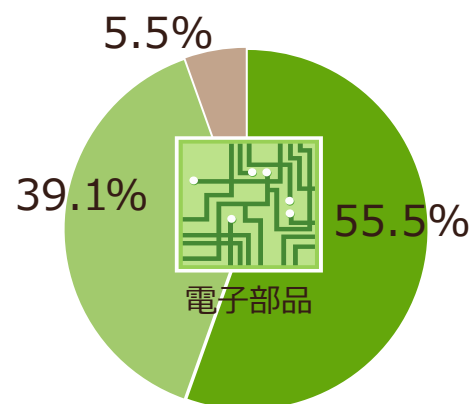
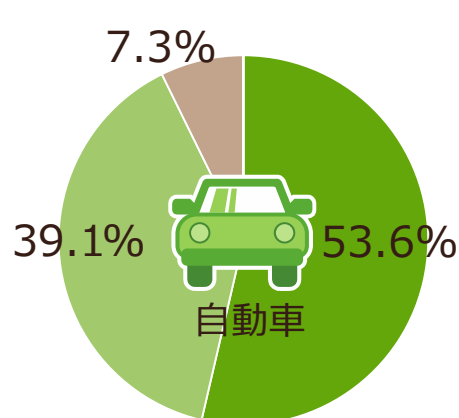
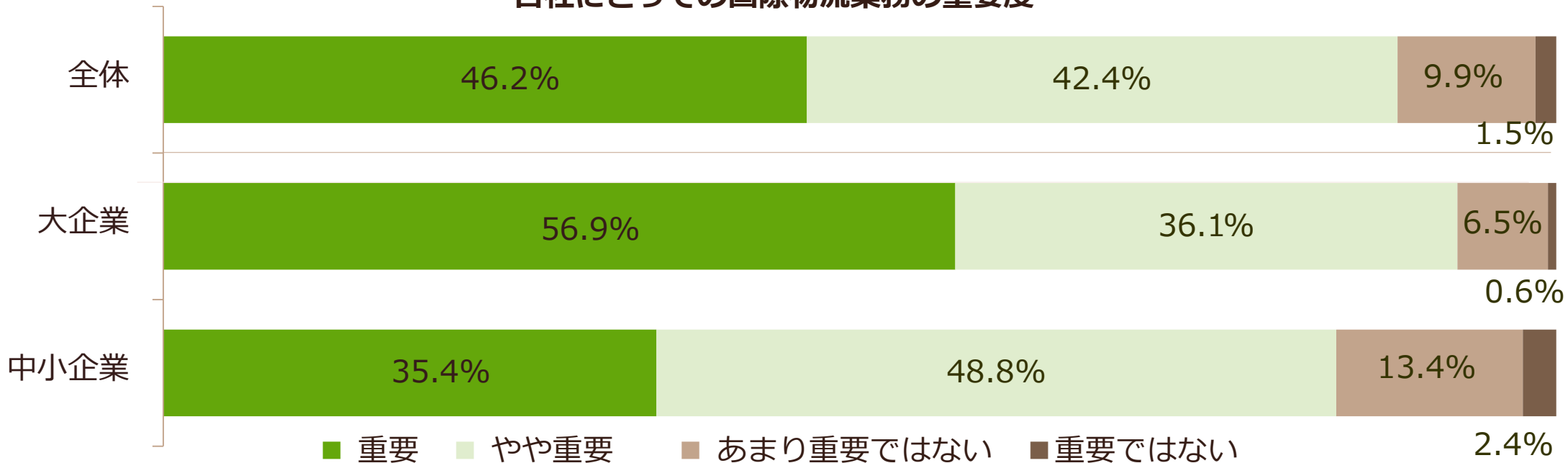
- 80年代にアメリカで提唱されたサプライチェーン・マネジメント(SCM)の概念は、90～00年代に日本でも広く認知され、多くの企業において、過程ごとの効率化ではなく、調達・生産から販売・保守までを含めたサプライチェーン全体の最適化についての意識が高まったとされている。特にビジネスのグローバル化が進む昨今では、サプライチェーンも複数の国をまたいだ複雑なものに進化しており、国際物流の効率化・最適化は、経営にとっても重要課題となりうる。
- 本調査においても、回答者の約9割が、国際物流業務は重要だとの認識を示している。しかしその一方で、過半数が、自社の国際物流業務は効率化・最適化できていないとも答えており、実行率の低さが浮き彫りとなった。企業規模別では、相対的に、大企業で、国際物流業務が重要だとの認識、また効率化・最適化ができているとの回答が、中小企業に比べ多かった。
- 国際物流業務で重視する点、また課題と思う点については、いずれの設問においても企業規模・業種を問わず、「物流コスト」との答えが最も多く、日本のものづくり企業のコスト管理意識の高さがうかがえる結果となった。しかし、それ以外の回答では「徹底した効率化による最短納期・最速配達スピード」や「ジャスト・イン・タイム」などの回答が続き、国際物流業務の効率化・最適化への意識の高さもうかがえる。また企業規模別では、大企業で、マルチモーダル(陸海空などの輸送手段の最適な組み合わせでの使い分け)やITツール利用をより重視する傾向がみられた。



4-1. 国際物流の重要度

- 全体の約90%が、自社にとって国際物流業務が重要と回答。
- 特に大企業は、重要との回答が93%と、中小企業の84%よりも高い結果に。

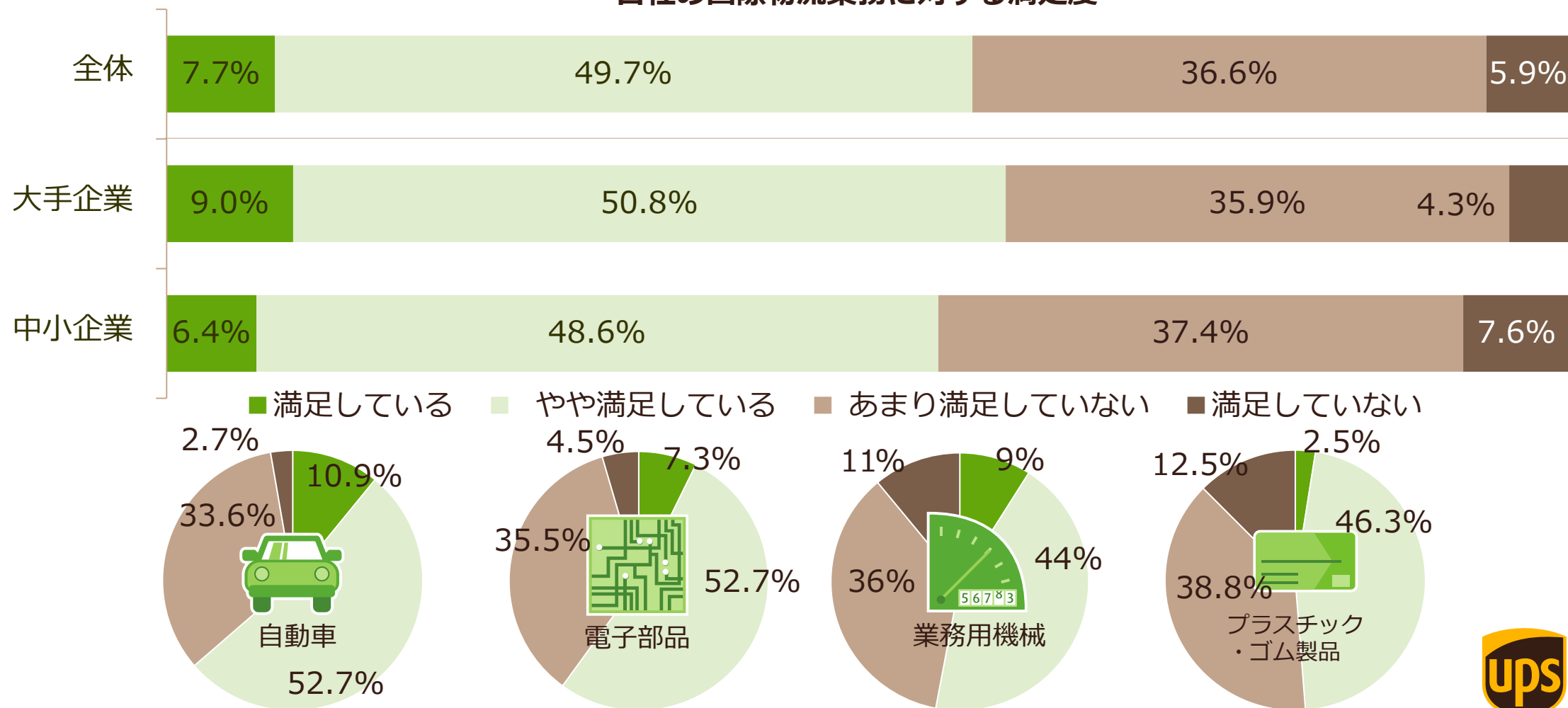
自社にとっての国際物流業務の重要度



4-2. 国際物流に対する満足度

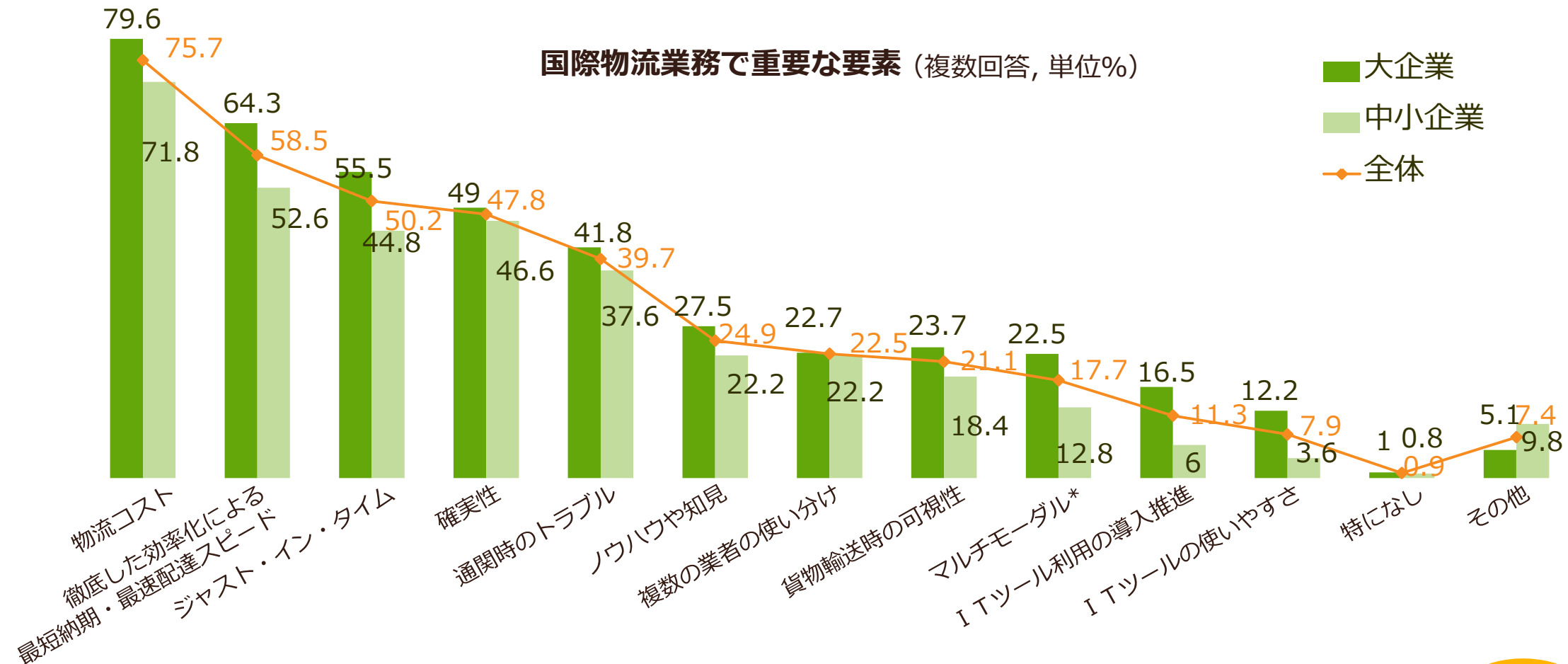
- 全体の約60%近くが、自社の国際物流業務に満足していると回答。
- 大企業では、すべての業種で過半数以上が満足と回答。
- 業種別では、プラスチック・ゴム製品を除くすべての業種で過半数以上が満足という結果に。

自社の国際物流業務に対する満足度



4-3. 国際物流の重要要素

- 企業規模・業種を問わず、国際物流に重要となる三大要素は、物流コスト、スピード、ジャスト・イン・タイムと回答。
- 企業規模別で見ると、マルチモーダルやITツール利用の導入推進については、中小企業に比べ大企業がより重視している傾向。

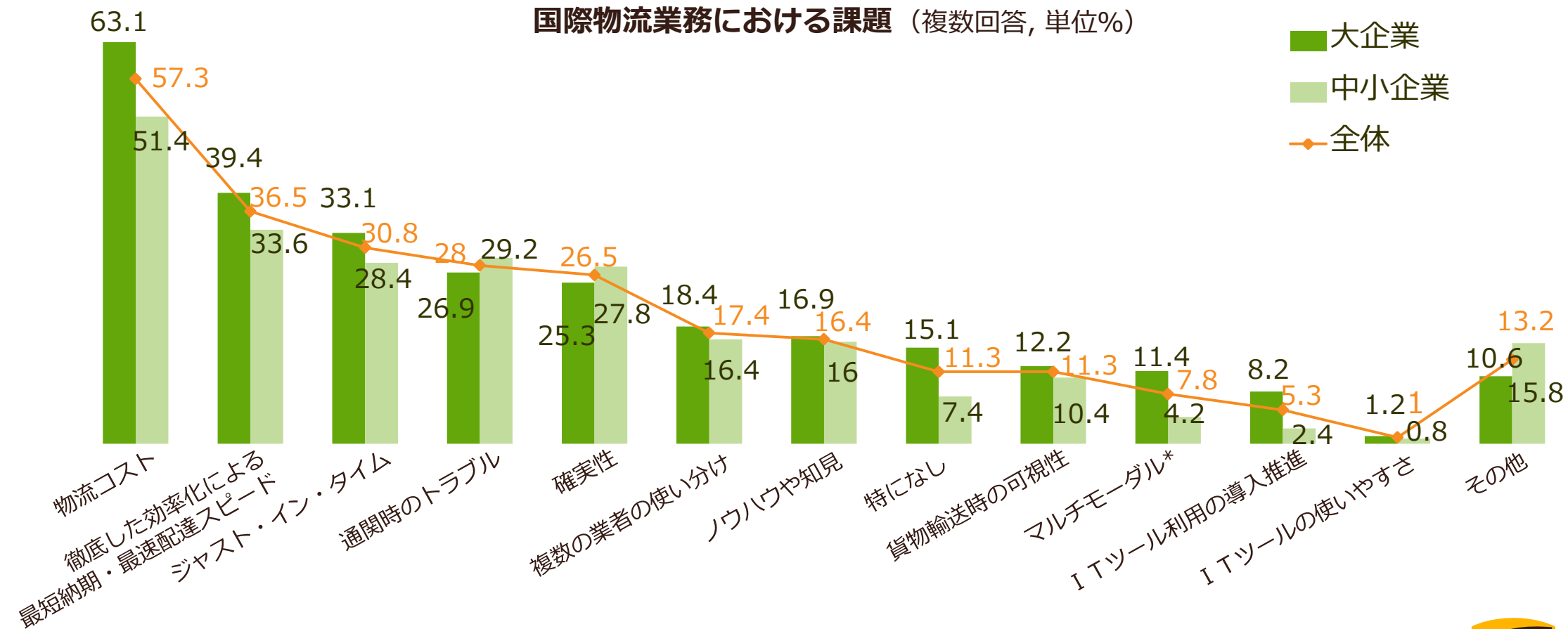


*陸海空などの輸送手段の最適な組み合わせでの使い分け



4-4. 国際物流の課題

- 企業規模・業種を問わず、物流コストが最も大きな課題と認識。
次いで、スピード、時間の正確さ、通関時のトラブルが課題と回答。
- 企業規模別では、マルチモーダルを課題とする割合が中小企業に比べ大企業で多い。

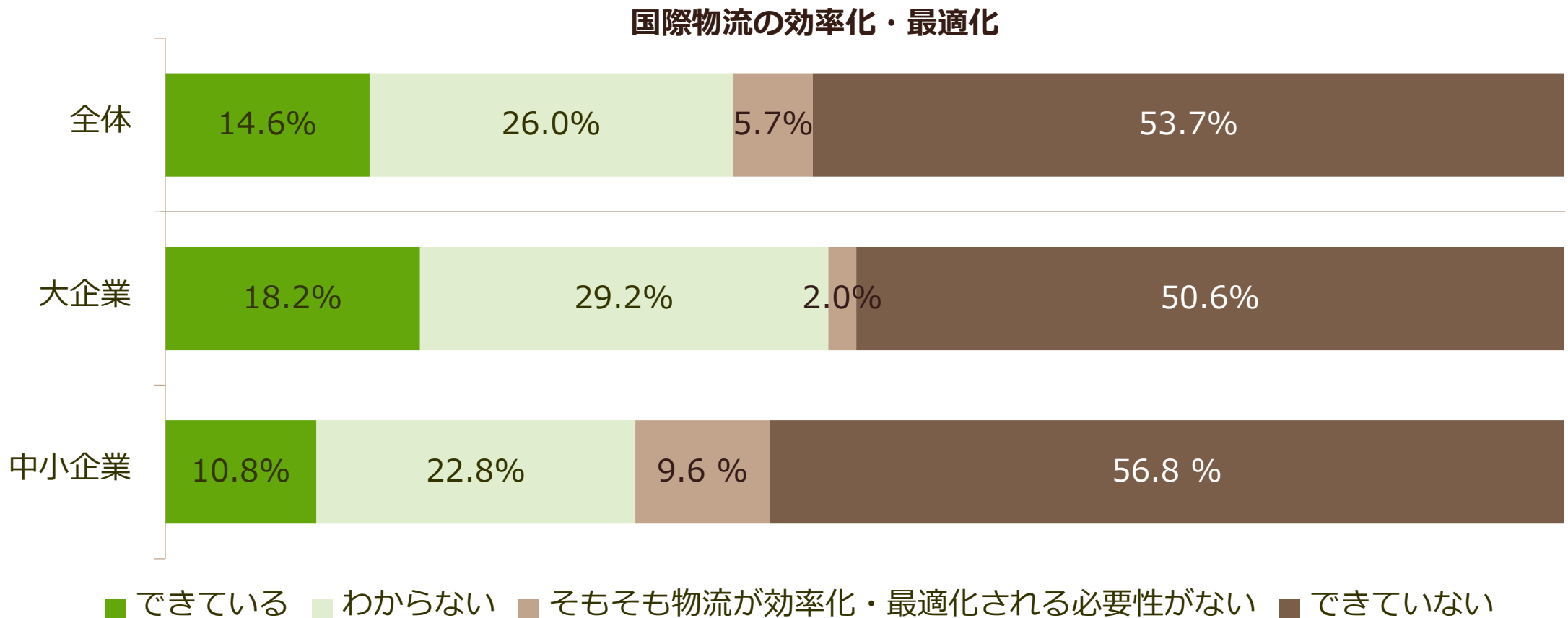


*陸海空などの輸送手段の最適な組み合わせでの使い分け



4-5. 国際物流の効率化・最適化

- 全体の過半数が、自社の国際物流は効率化・最適化できていないと回答。
- 中小企業では、57%が効率化・最適化できていないとする一方、約10%は、そもそも効率化・最適化の必要がないとも回答。



5. 国際物流サービス

複数の輸送モード、複数の物流業者を使い分け

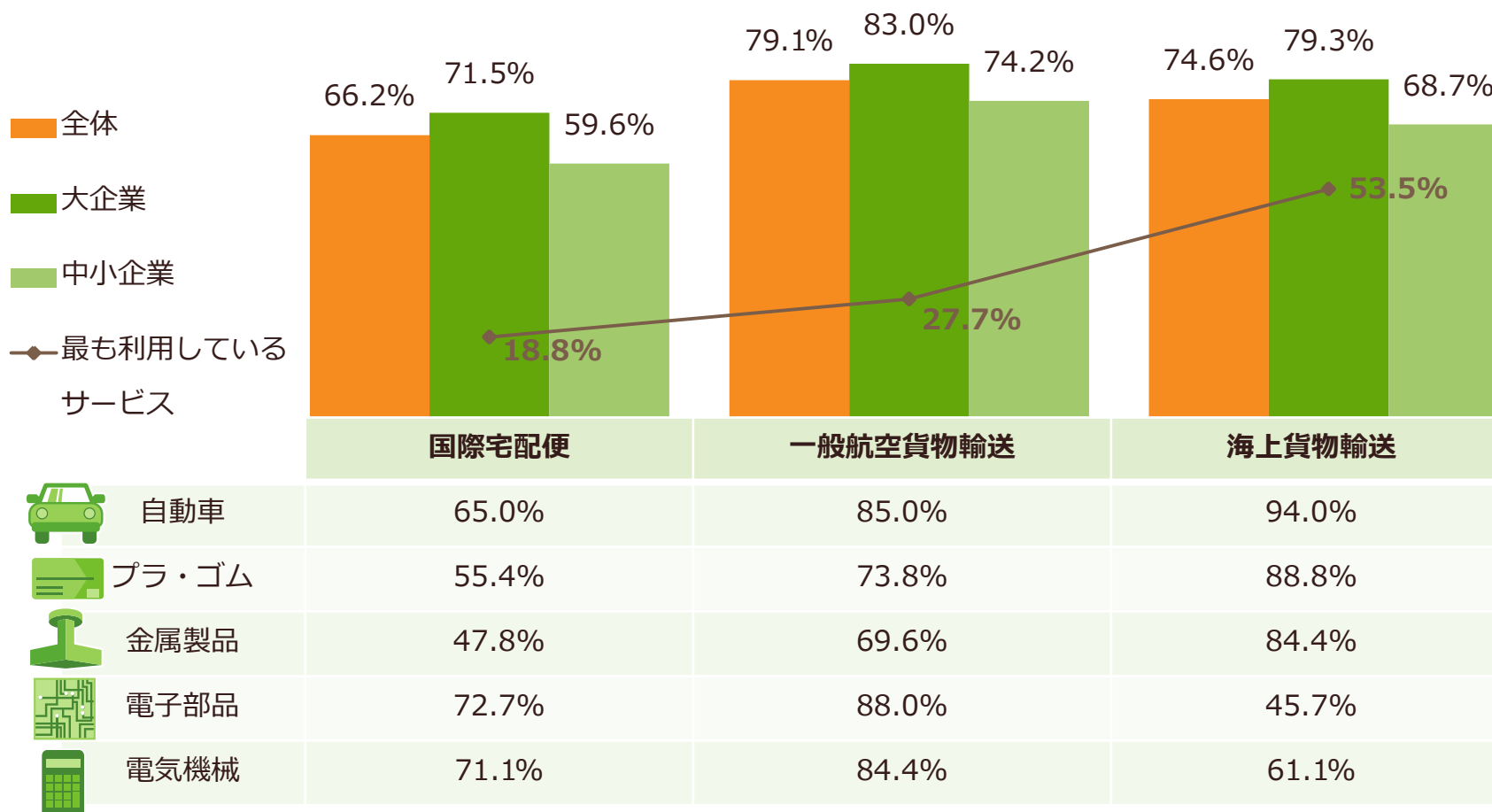
- 製造業において必要とされる国際物流サービスでは、書類1枚から完成品、緊急の保守部品から計画生産の製造部品、サンプル品1個から大量納品と、サイズや重量、緊急度、物量まで、多様な貨物の取扱いが求められる。企業はその貨物の特性に応じて、国際宅配便や航空貨物輸送、海上貨物輸送など異なる輸送モードを選択し、それらのサービスを提供する物流業者を利用することになる。
- 近年のグローバル化により、サプライチェーンは複雑化し、複数国にまたがる輸送も増加している。コストや納期を考慮した最適輸送の観点から、複数の輸送モードを組み合わせる「マルチモーダル」あるいは「複合一貫輸送」といったサービスも展開され、複数の輸送モードを取り扱う物流業者も増えている。
- 本調査でも、回答者の7割以上が輸出入において2種類以上の輸送モードを利用している。また、輸送モードごとに複数の業者を利用する傾向もみられた。
- 特定の業者を利用する理由では、輸送モードごとの特性がみられたが、「料金」との回答が総じて多かった。物流業者に求めることも「コスト競争力」との回答が圧倒的多数で、ここでも日本の製造業のコスト意識の高さがあらわれる結果となった。
- 企業規模別では、相対的に、大企業では業者が持つグローバル・ネットワークや信頼性・評判などを重視するのに対し、中小企業では、ずっと利用している業者だからといった要素を重視する傾向がみられた。



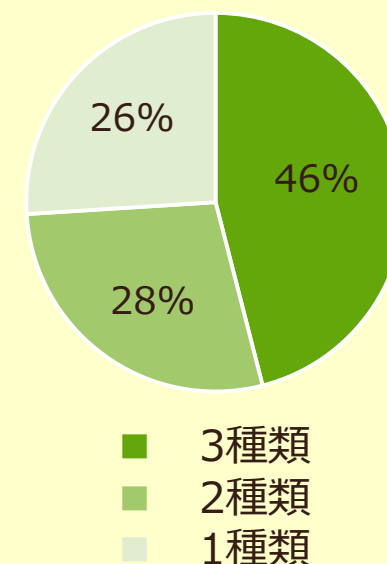
5-1. 国際物流で利用しているサービス（輸出）

- 輸出で最も広く利用されているのは航空輸送、最も頻度が多いのは海上輸送。
- 全体の74%が2種類以上の輸送モードを利用。
- 自動車、プラ・ゴム、金属などは海上輸送が、電子部品、電気機械などは航空輸送の利用率が高い傾向。

利用しているサービス（輸出）（複数回答）



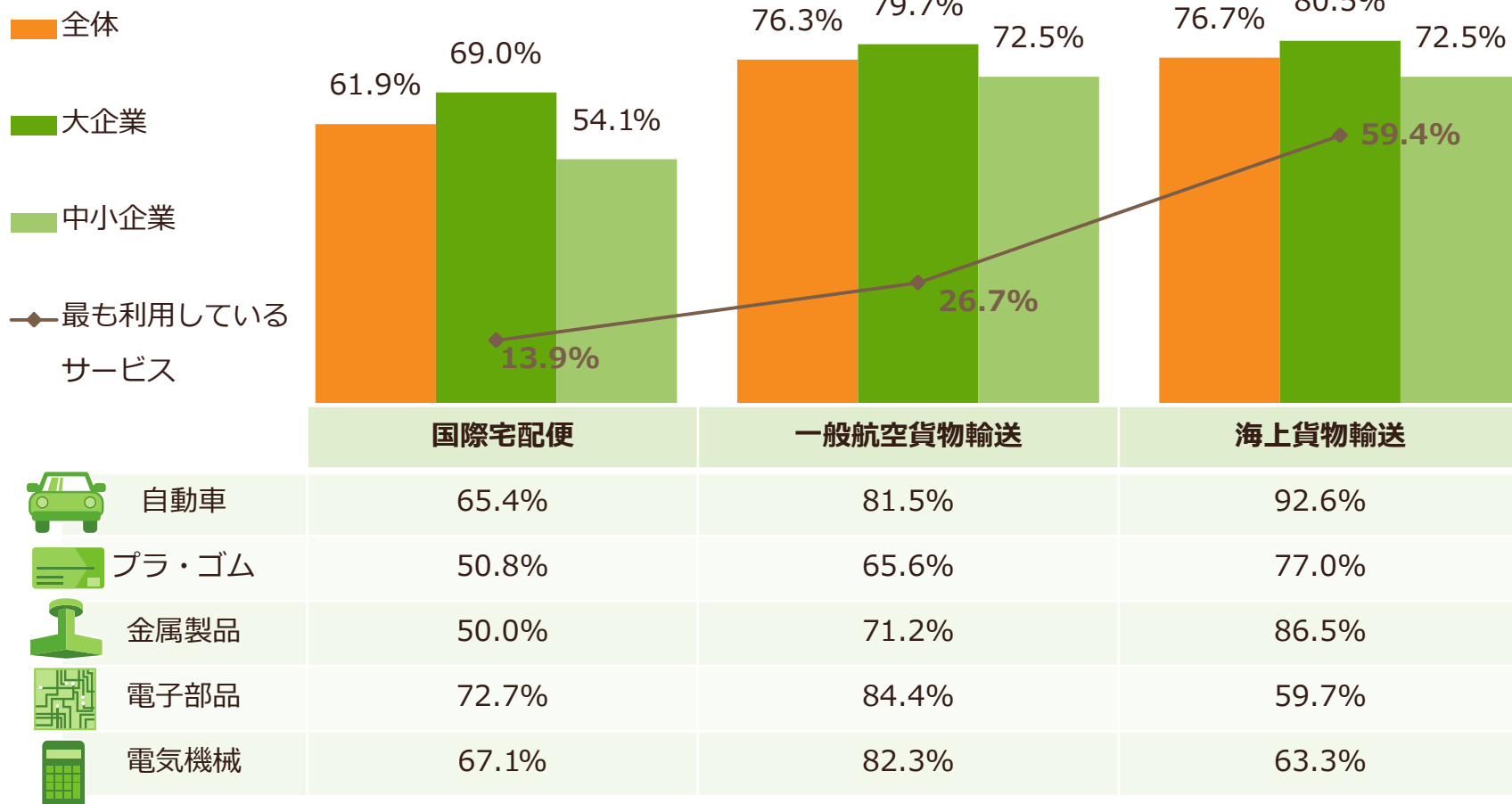
平均利用サービス数



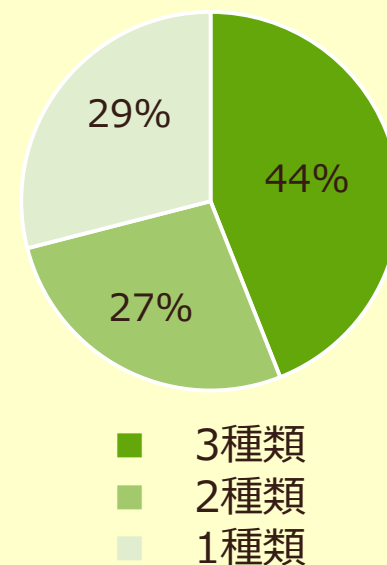
5-2. 国際物流で利用しているサービス（輸入）

- 輸入において、最も広く、かつ頻度も最も多く利用されているのは海上輸送。
- 全体の71%が、2種類以上の輸送モードを利用。
- 自動車、プラ・ゴム、金属などは海上輸送が、電子部品、電気機械などは航空輸送の利用率が高い傾向。

利用しているサービス（輸入）（複数回答）

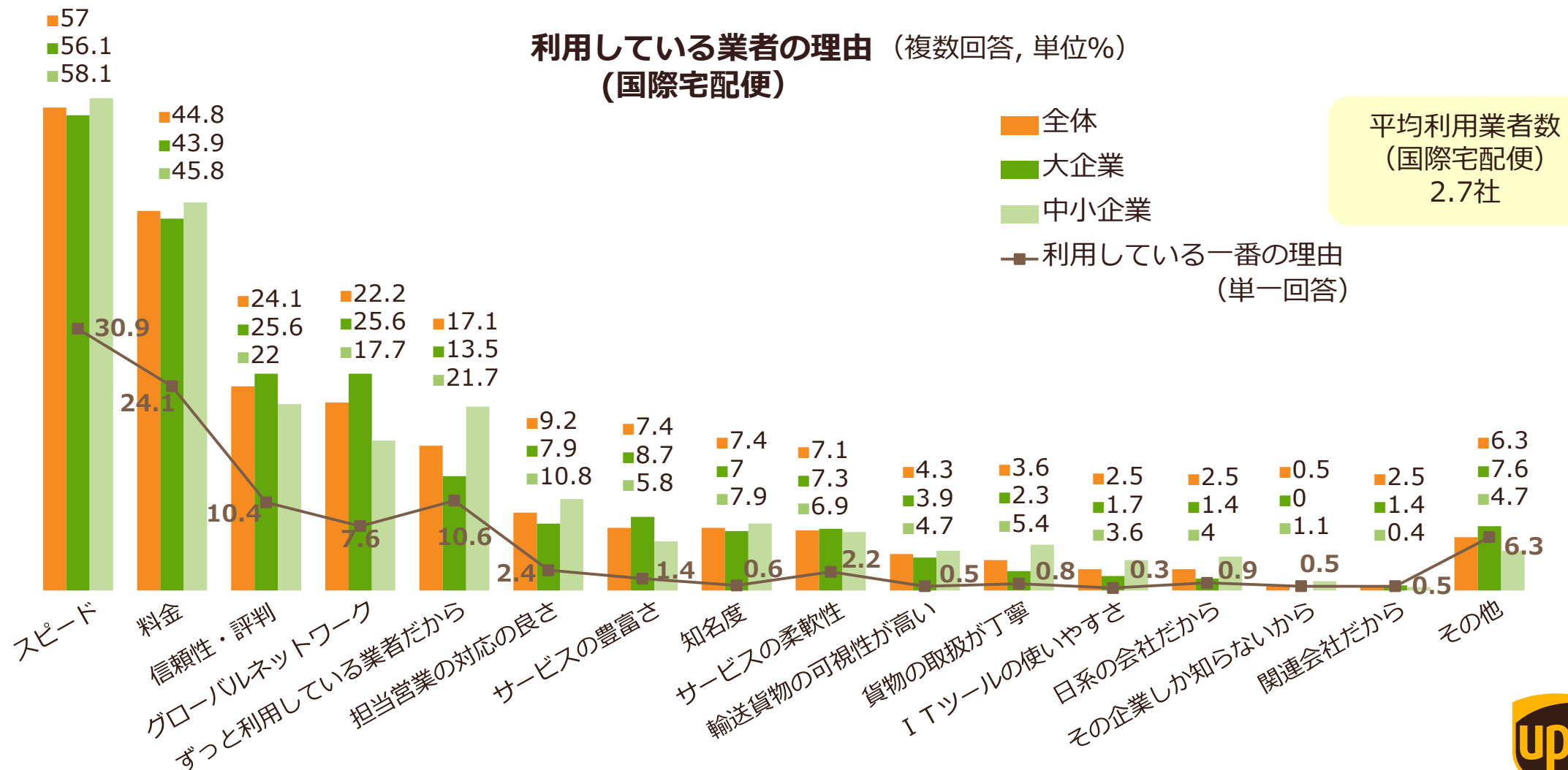


平均利用サービス数



5-3. 特定の業者を利用する理由（国際宅配便）

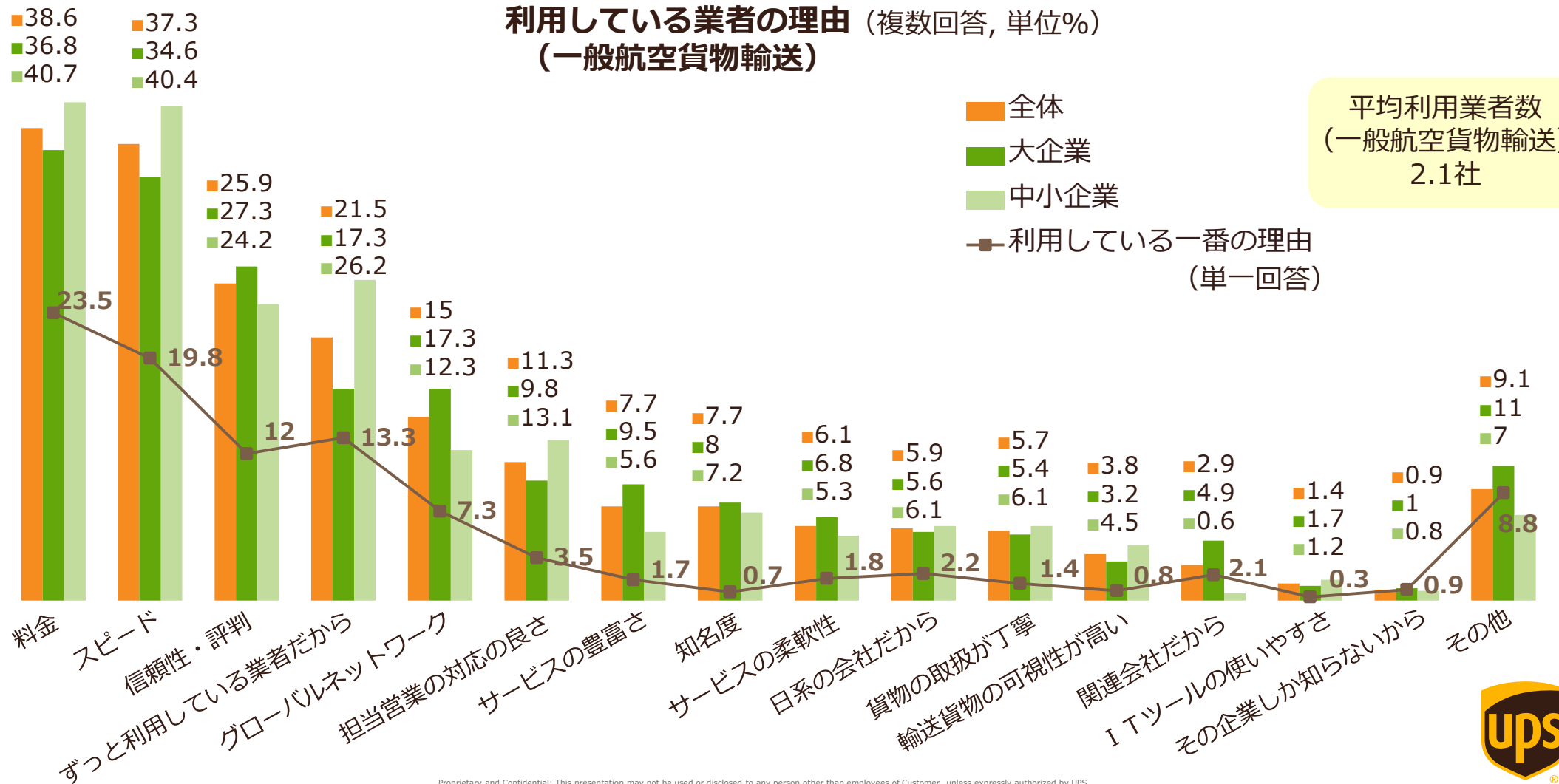
- 国際宅配便では、全体の約60%がスピードを理由に業者を選択すると回答。
- スピード以下、料金、信頼性・評判に次いで重要な要素として、大企業がグローバルネットワークを、中小企業が業者とのこれまでの関係性をより重視する傾向。



5-4. 特定の業者を利用する理由（一般航空貨物輸送）

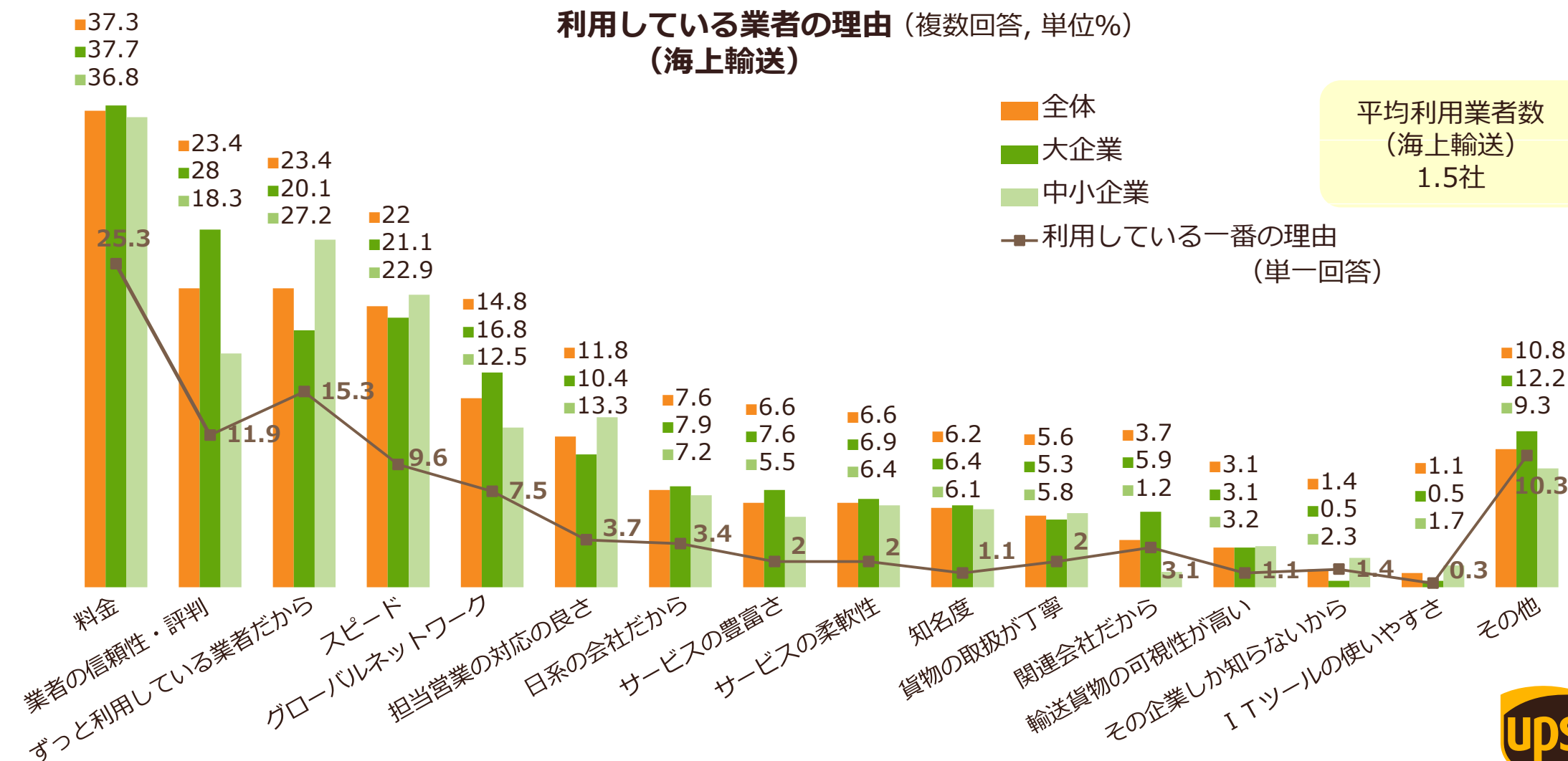
- 一般航空貨物輸送では、全体の約40%が、料金・スピードを重視すると回答。
- スピードと料金に次いで、大企業は信頼性や評判、グローバルネットワークを、中小企業は業者とのこれまでの関係性を重視する傾向。

利用している業者の理由（複数回答, 単位%）
（一般航空貨物輸送）



5-5. 特定の業者を利用する理由（海上輸送）

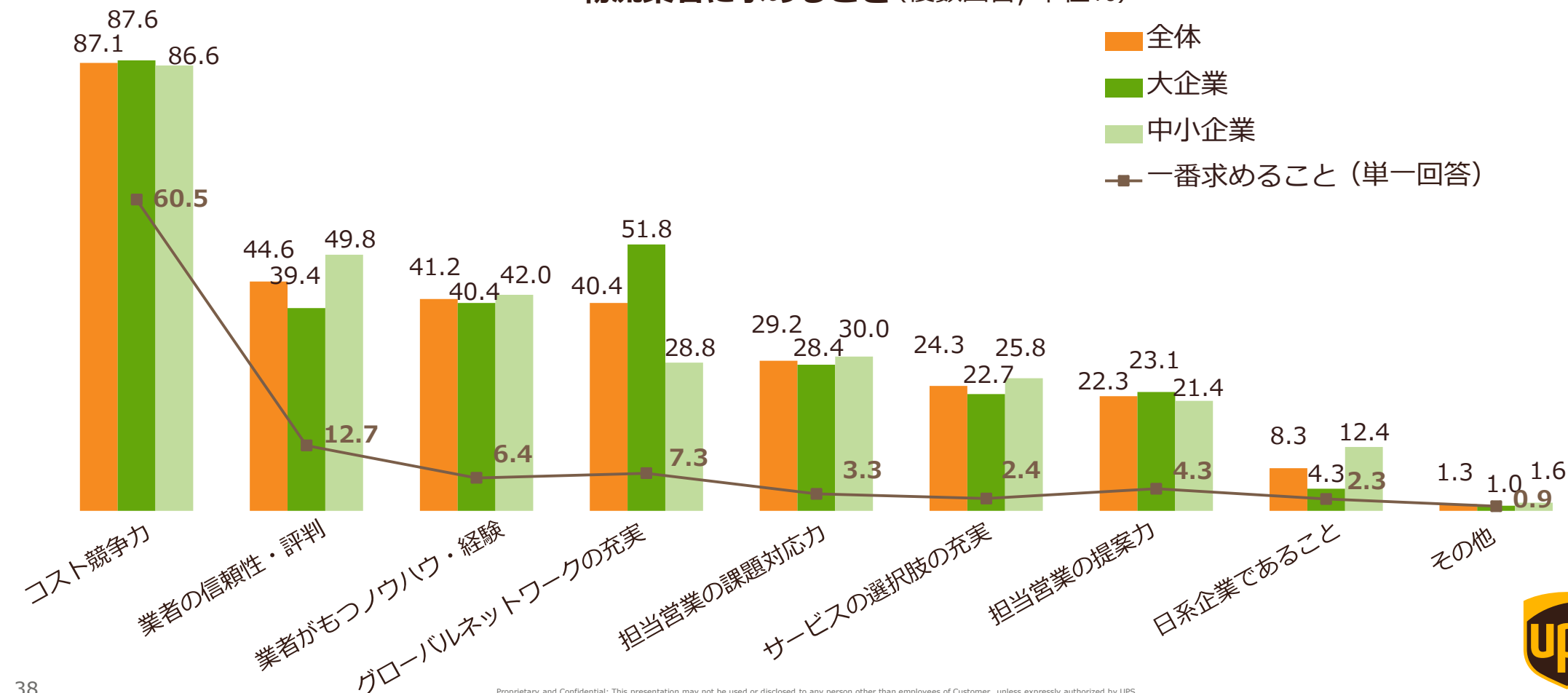
- 海上貨物輸送では、全体の約40%が料金を重視して業者を選択すると回答。
- 料金に次いで重要な要素として、大企業が信頼性・評判、中小企業が業者とのこれまでの関係性を重視する傾向。



5-6. 物流業者に求めること

- 全体の約90%が、物流業者に求めるのはコスト競争力と回答。以下、約45%が信頼性・評判、約40%がノウハウ・経験と回答。
- 企業規模別では、大企業がグローバルネットワーク、中小企業が業者の信頼性・評判を、それぞれ約50%が重要と回答。さらに中小企業では、10%以上が日系企業であることも重要視している。

物流業者に求めること（複数回答, 単位%）



6. まとめ

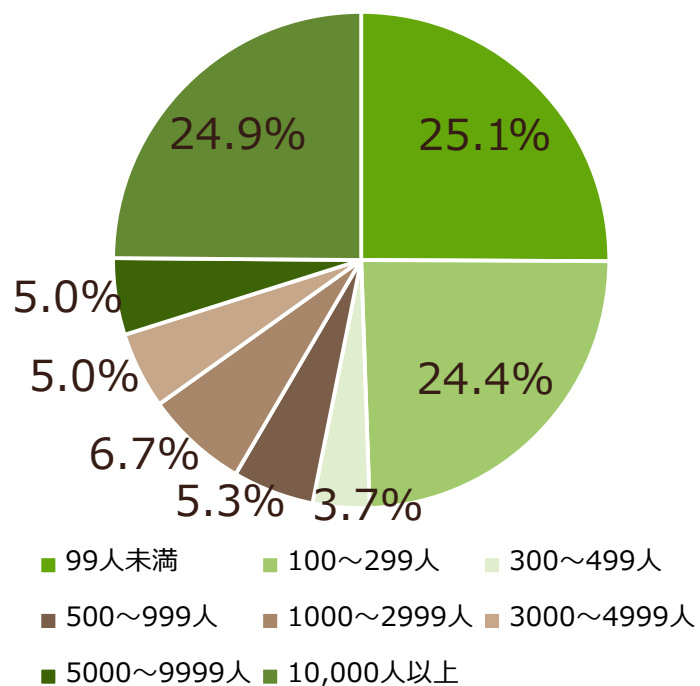
日本の製造業のグローバル化が進むなか、国際物流の効率化・最適化に改善の余地

- 景気後退や円高により、困難な状況が続いた日本の製造業だが、今後の見通しについては、楽観的な意見が多くみられる。業績のほか、輸出入物量や海外の取引先も増えるとの意見が目立つ。
- また、超円高による輸出不振で加速したとされる海外生産は、円高是正後も続くと考えられ、今後、海外生産拠点や日本を介さない物流取引が増えるとの回答が、不況時に比べ増加している。
- ただし同じ増加傾向であっても、大企業と中小企業ではその割合が異なることから、中小企業のグローバル化は大企業ほど進んでいないと推察される。
- 輸出入物量や海外生産・三国間輸送などの増加により、今後、国際物流の複雑化や業務の煩雑化も予想されるなか、回答者も国際物流業務の重要性は強く認識している。その一方で、効率化・最適化はできていないとの回答も多くみられ、この分野で改善の余地があることがわかった。
- 日本の製造業のコスト管理意識は総じて高く、国際物流において重要視する点、課題点、業者選定の理由など、多くの設問において、コスト・料金に対する高い関心がみられた。
- 今後は、直接的な輸送運賃のみでの物流コスト管理という「部分最適」ではなく、例えばマルチモーダルな輸送能力を持つ物流業者の利用による複数業者を管理する手間の削減や、ITツール活用による作業時間の短縮、経験豊富で広範なグローバルネットワークを持つ業者の利用による海外での通関トラブル回避など、生産性向上も考慮した「全体最適」の視点で国際物流に向き合うことが、日本の製造業がグローバル化を進め、成長を目指すうえで、重要な要素になるのではないだろうか。

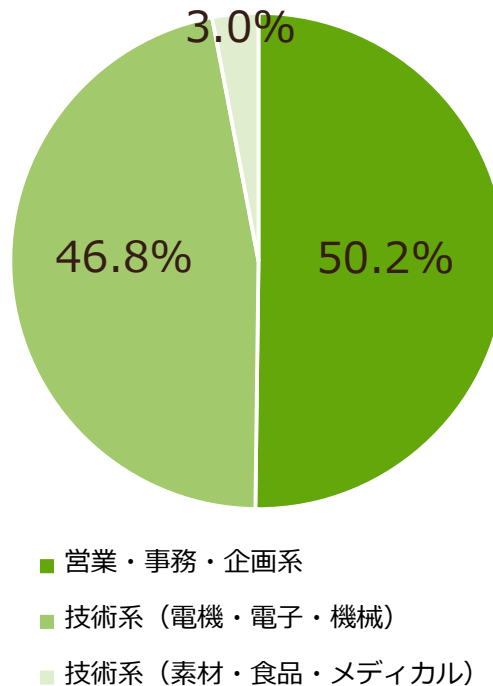


7. 付録

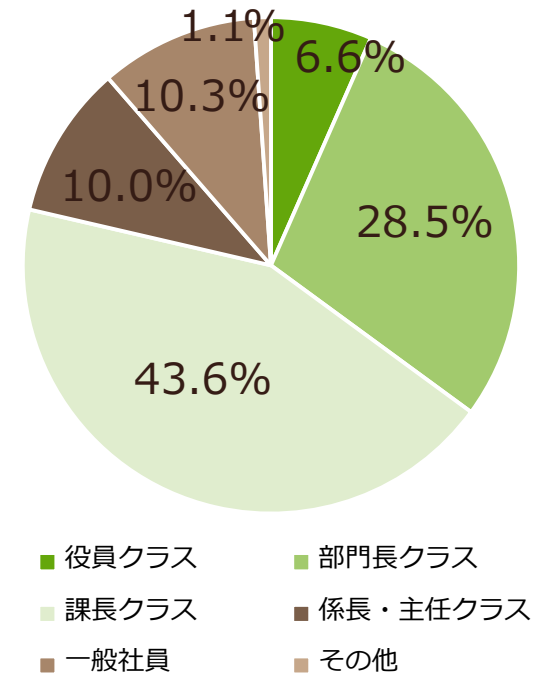
勤務先の従業員数



職種



役職



国際物流における担当業務（複数回答）

