2019 年度 物流コスト調査報告書【概要版】

公益社団法人 日本ロジスティクス システム協会
JAPAN INSTITUTE OF LOGISTICS SYSTEMS

＜目　　次＞

１．調査の目的 ---------- 1

２．調査の要約 ---------- 2
　2.1 ミクロ物流コスト（企業物流コスト） ---------- 2
　　１）売上高物流コスト比率
　　２）長期的な傾向
　　３）物流コストにおける各種構成比
　　４）２年連続回答企業の分析

　2.2 物流コスト適正化策 ---------- 7
　2.3 ミクロ物流コストなどの動向（定性調査） ---------- 8
　2.4 マクロ物流コスト ---------- 9

3．物流管理に関わる指標などの把握の現状 ---------- 10
　3.1 国内幹線輸送における自社での輸送モードの比率 ---------- 10
　3.2 チャーター便と路線便などの比率 ---------- 11
　3.3 物流管理に関わる指標の把握状況 ---------- 12
　3.4 事業者を選定する際に考慮する項目 ---------- 13
　3.5 ホワイト物流推進運動への参画状況 ---------- 14

１．調査の目的

物流コストの低減は、マクロ的には物価の安定に寄与するとともに、ミクロ的には企業経営の根本課題として認識され、きわめて重要な意義をもっている。しかし、物流コストの全容に関して公にされたデータは限られており、有価証券報告書に記載された支払運賃など、物流にかかわる費用の一部を集計した不完全な資料にとどまっているのが現状である。

本調査は、このような状況のもと、通商産業省(現 経済産業省)の『物流コスト算定活用マニュアル』に準拠して物流コストの実態把握を行うとともに、文献調査や国際比較など、多面的な調査により日本の物流コストに関する総合的な基礎データを蓄積することを目的として実施したものである。

本調査では、2019 年 7 月から 2020 年 3 月にかけて、アンケート調査、文献調査などを実施し、その結果を整理・集計・分析した。また、調査の実施にあたり、学識経験者および各業界の関係者により構成される委員会（中 光政委員長）を設置し、調査の方針と内容を検討し、全体の統合と調整、最終的なとりまとめを行った。

本報告書は、これら調査の成果をとりまとめたものである。なお、本概要版では調査の概要のみを掲載している。

主な調査内容（概要版非掲載分を含む）

調査内容	概　要	掲載箇所
① ミクロ物流コスト（企業物流コスト）	荷主企業（子会社を含む）を対象としたアンケートをベースに、回答企業の売上高物流コスト比率の平均値などを整理したもの。主として2018年度の実績値が対象となる。	第２章
② ミクロ物流コストなどの動向（定性調査）	物流コストなどの動向(増えているか、減っているか)を簡易な質問項目で定性調査したもの。直近（2018年度）の実績と2019年度の予想値を把握するためにアンケートを実施。2018年度の値上げ要請の有無、値上げ要請に対する応否や懸念事項などについても把握した。	第３章
③ 物流コスト適正化策	企業の物流コスト適正化策（削減策）の実施状況についてのアンケート結果を整理したもの。また、企業ヒアリングを通じて効率化の取り組み状況を把握したもの。	第４章
④ マクロ物流コスト	国民経済的観点から、我が国全体の物流コストを、マクロ統計から推計したもの。統計の公表にタイムラグがあるため、2017年度までが対象となる。	第5章
⑤海外の物流コスト（国際比較）	ミクロ物流コスト、マクロ物流コストの国際比較を行ったもの。	第6章

２．調査の要約

２.１ ミクロ物流コスト（企業物流コスト）

１）売上高物流コスト比率

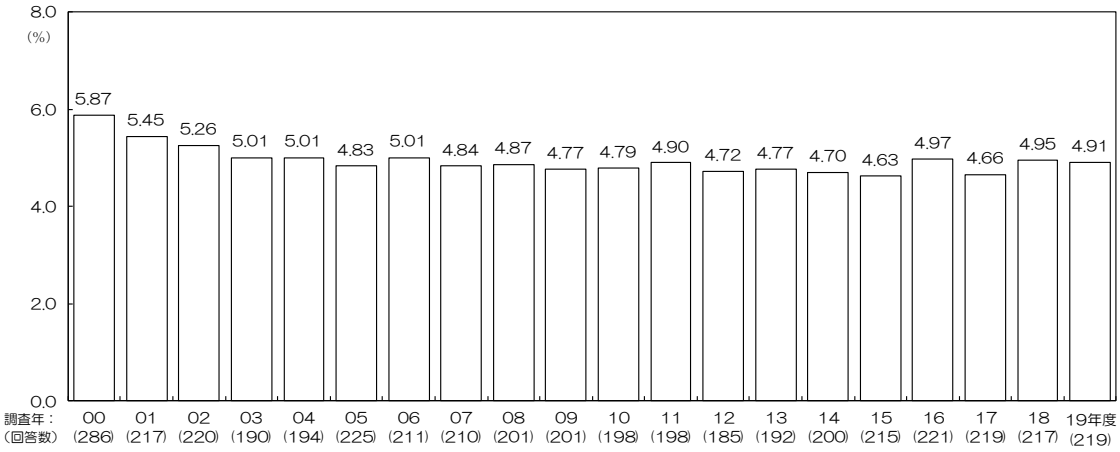
売上高物流コスト比率とは、各企業の物流コスト金額を売上高で除した値である。当調査では、有効回答企業 219 社の売上高物流コスト比率を相加平均し、それを日本における全産業の物流コストの指標として分析した。下記に今年度調査の傾向を示す。

２）長期的な傾向

図表2-1は、売上高物流コスト比率の推移（全業種）を示したものである。2019年度調査[1]（有効回答219社）の売上高物流コスト比率は4.91％（全業種平均）となった。前年度からの減少幅は0.04ポイント。

2018年度調査では、物流事業者からの値上げ要請などを理由に売上高物流コスト比率が大きく上昇したが、2019度調査においては、ほぼ横ばいに近い結果となった。直近10年間の調査結果と比較しても、3番目に高い結果であり、高水準を維持しているといえる。

図表2-1　売上高物流コスト比率の推移（全業種）



図表 2-2 は、は、2019 年度調査における売上高物流コスト比率を前年度と比較したものである。業種大分類別（製造業、卸売業、小売業、その他）にみると、製造業・その他業種の売上高物流コスト比率が増加した一方で、卸売業・小売業では減少した。

図表 2-2　売上高物流コスト比率と回答数（業種大分類別）

	売上高物流コスト比率			回答数	
	2018年度	2019年度	増減（ポイント）	2018年度	2019年度
製造業	4.90%	4.94%	0.04	159	151
非製造業	5.06%	4.85%	-0.21	58	68
卸売業	5.55%	4.77%	-0.78	37	45
小売業	4.50%	4.35%	-0.15	17	19
その他	2.96%	8.03%	5.07	4	4
全業種	4.95%	4.91%	-0.04	217	219

[1] 2019 年度物流コスト調査の対象は、主として 2018 年度の実績値である。

3）物流コストにおける各種構成比

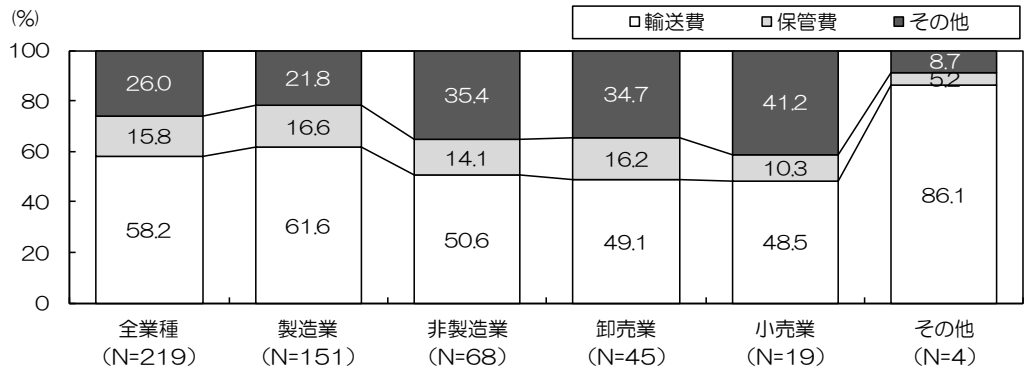
図表 2-3 は、業種大分類別にみた物流コストの物流機能別構成比、ならびに、物流コストの支払い形態別構成比を示している。

全業種における物流コストの物流機能別構成比は、輸送費が 58.2%、保管費が 15.8%、その他（包装費、荷役費、物流管理費）が 26.0%である。輸送費の割合は、製造業では 61.6%、卸売業では 49.1%、小売業では 48.5%である。

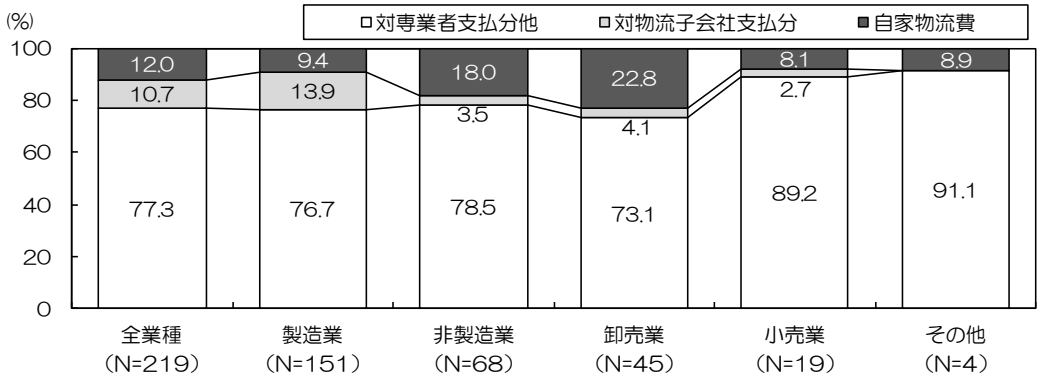
全業種における物流コストの支払い形態別構成比は、支払い物流費（自家物流費以外の合計）が 88.0%である。内訳は、物流専業者に対する支払い物流費（対物流専業者支払い分）などが 77.3%（仕入れ代金に含まれている物流費（みなし物流費）1.7%についても支払い物流費に含めている。）、物流子会社に対する支払い物流費（対物流子会社払い分）が 10.7%である。

図表 2-3　物流コストの構成比

（1）物流コストの物流機能別構成比



（2）物流コストの支払い形態別構成比



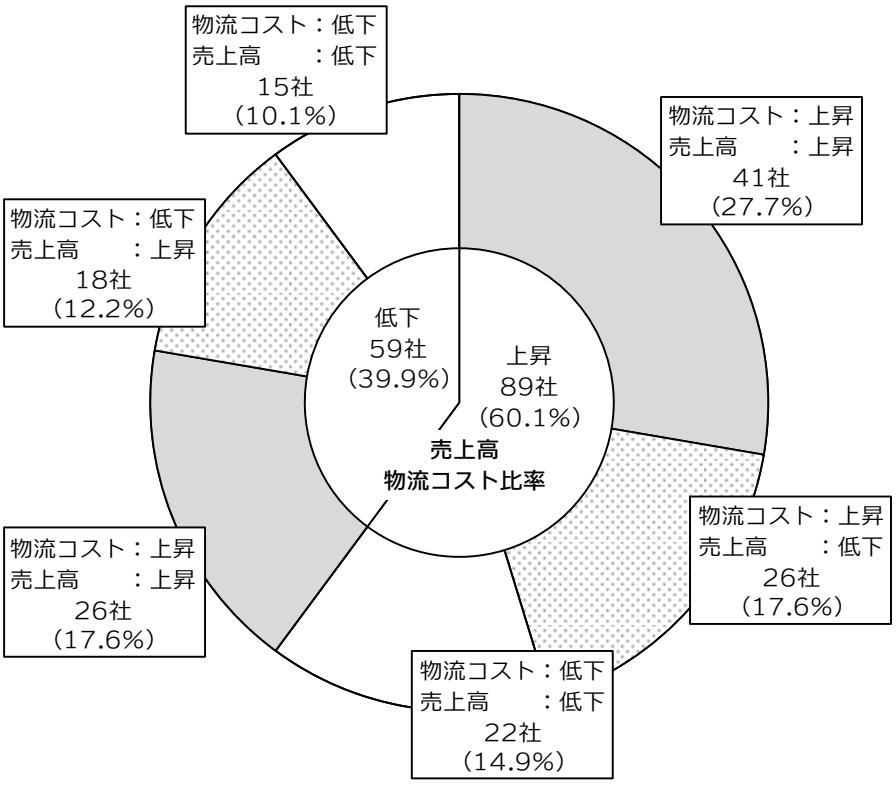
4）２年連続回答企業の分析

当調査では毎年、より精度の高い分析を行うことを目的に、２年連続回答企業による分析を行っている。２年連続回答企業のみを分析の対象とすることで、回答企業の入れ替わりによる影響を低減することが可能となる。

図表 2-4 は、2018 年度調査結果と 2019 年度調査結果を用いて、２年連続回答企業（集計対象は製造業、卸売業、小売業、その他）における売上高物流コスト比率、物流コスト、及び、売上高の変化を示している。

売上高物流コスト比率が上昇した企業は 89 社(60.1%)、低下した企業は 59 社(38.4%)であった。しかし、上昇した企業の上げ幅が、低下した企業の下げ幅より、平均して大きかったことにより、売上高物流コスト比率の平均値は上昇している。

図表 2-4　連続回答企業の売上高物流コスト比率、物流コスト、売上高の推移



同一サンプルによる前年度比較が可能な「２年連続回答企業」（148 社）による売上高物流コスト比率（全業種平均）は、同 0.07 ポイント上昇の 4.74%（**図表 2-5**）で、業種大分類別では製造業の上昇（同 0.09 ポイント）が最も大きい。

図表 2-5　連続回答企業の売上高物流コスト比率の推移

	2019年度（a）	2018年度（b）	（a）－（b）	
2018年度調査および2019年度調査に回答した企業（２年連続回答企業）	4.74% （回答企業数=148）	4.67% （回答企業数=148）	0.07 ﾎﾟｲﾝﾄ	上昇
うち、製造業	4.78% （回答企業数=102）	4.69% （回答企業数=102）	0.09 ﾎﾟｲﾝﾄ	上昇
うち、卸売業	4.71% （回答企業数=33）	4.64% （回答企業数=33）	0.07 ﾎﾟｲﾝﾄ	上昇
うち、小売業	4.57% （回答企業数=12）	4.67% （回答企業数=12）	0.10 ﾎﾟｲﾝﾄ	下降
うち、その他	- （回答企業数=1）	- （回答企業数=1）	- ﾎﾟｲﾝﾄ	

図表 2-6 は、２年連続回答企業の売上高総額の変化を業種別に示したものである。2019 年度調査では、同一サンプルによる前年度比較が可能な「２年連続回答企業」（148 社）の売上高総額は前年度比 2%減の 64 兆 5,918 億円となった。

図表 2-6　売上高総額（対象：連続回答企業）

単位：億円

	回答数	2019年度調査	2018年度調査	2019/2018
製造業	102	531,872	535,948	0.99
卸売業	33	80,823	89,524	0.90
小売業	12	32,981	33,137	1.00
その他	1	-	-	-
計	148	645,918	658,861	0.98

図表 2-7 は、２年連続回答企業の物流コスト総額の変化を業種別に示したものである。2019 年度調査では、物流コスト総額は 2 兆 2,625 億であり、2018 年度調査と比較して 3%増加している。

図表 2-7　物流コスト総額（対象：連続回答企業）

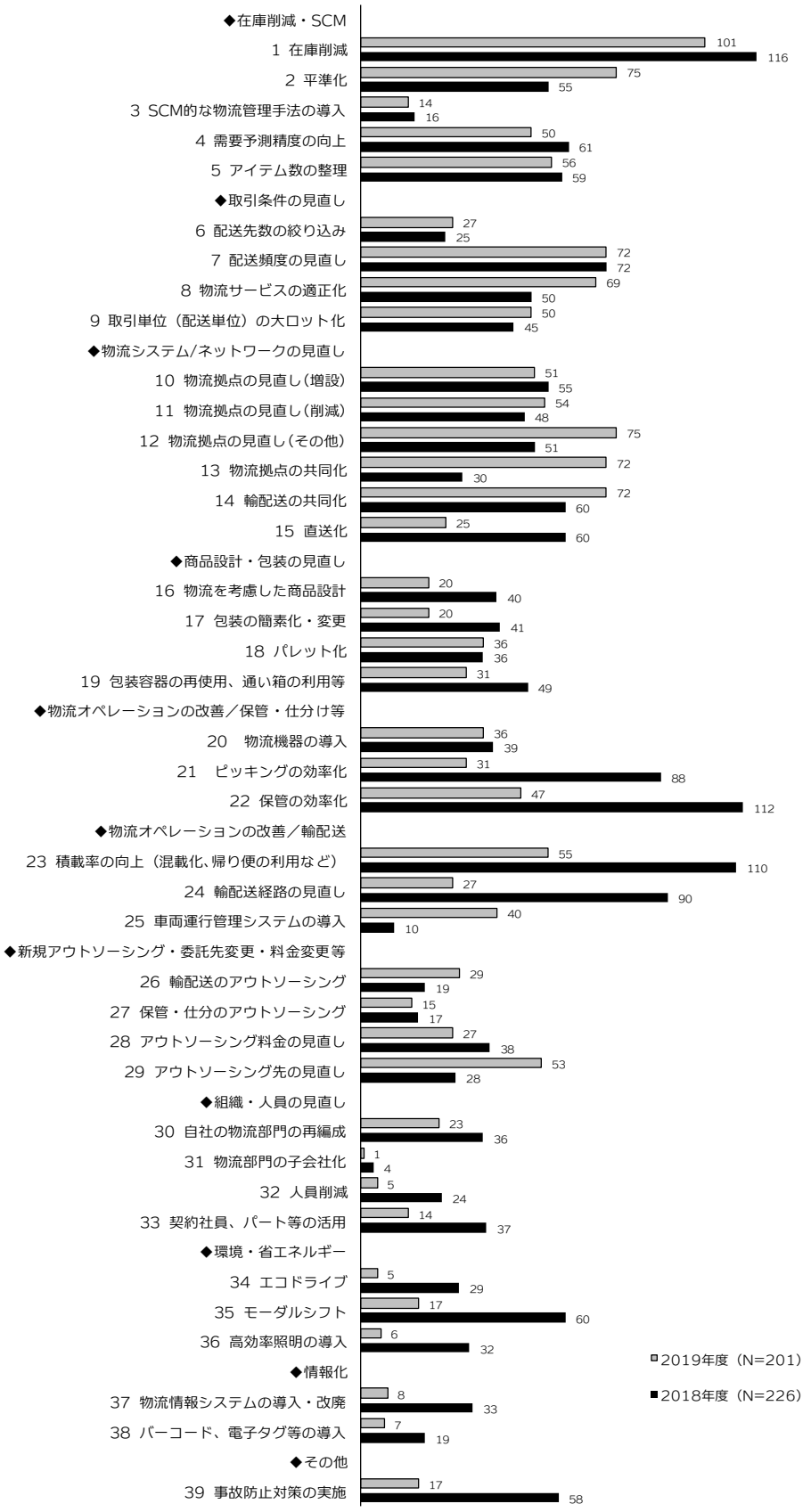
単位：億円

	回答数	2019年度調査	2018年度調査	2019/2018
製造業	102	18,325	17,755	1.03
卸売業	33	2,901	2,807	1.03
小売業	12	1,390	1,377	1.01
その他	1	-	-	-
計	148	22,625	21,949	1.03

2.2 物流コスト適正化策

過去１年程度の間に取り組んだ物流コスト適正化策について、選択肢から複数選択で回答を得た結果が**図表 2-8** である。最も多く実施されたコスト適正化策は「在庫削減」であった。

図表 2-8　実施した物流コスト適正化策（全業種）



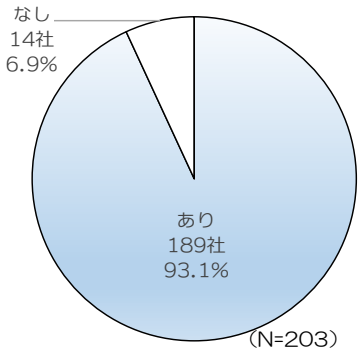
2.3 ミクロ物流コストなどの動向（定性調査）

2016 年度のアンケート調査より、労働力不足に関連した設問を追加している。2019 年度調査においても、引き続き、値上げ要請の動向について質問した。

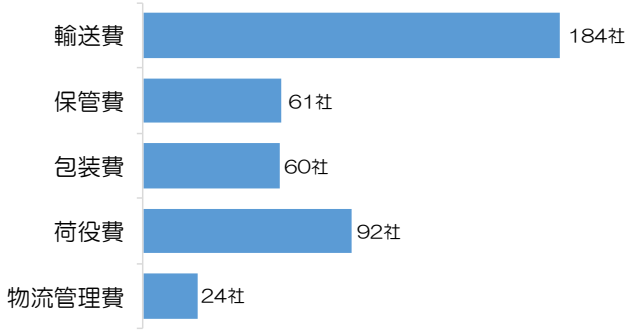
1）値上げ要請の動向

2019 年度調査[2]における、値上げ要請の有無については、回答企業（203 社）のうち 93.1%が要請を受けたと回答した（**図表 2-9**）。値上げを要請された主なコストの種類については輸送費と回答した割合が 184 社で最も多く、荷役費がこれに続いている（**図表 2-10**）。なお、2018 年度調査では 87.9%（224 社のうち 197 社）が、いずれかの項目で値上げ要請を受けたと回答していた。値上げ要請を受けた企業の割合は 5.2 ポイント増加した。

図表 2-9 値上げ要請の有無



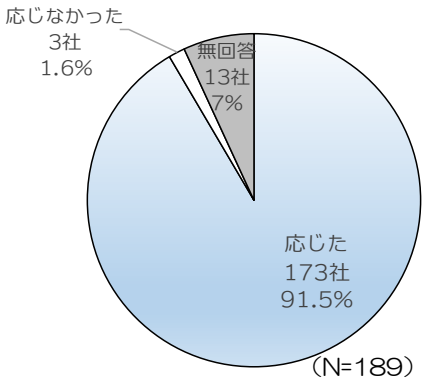
図表 2-10 値上げを要請されたコストの種類（複数回答）



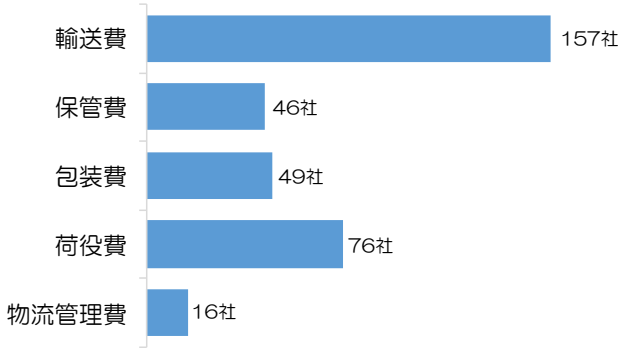
2）値上げ要請の応否

値上げ要請があったとの回答した企業（189 社）のうち、173 社（91.5%）の企業が「応じた」と回答した（**図表 2-11**）。なお、2018 年度調査では 95.4%（197 社のうち 188 社）が値上げ要請に応じたと回答していた。値上げ要請に応じた企業の割合は 3.9 ポイント減少した。

図表 2-11 値上げ要請に対する応否



図表 2-12 値上げに応じたコストの種類（複数回答）

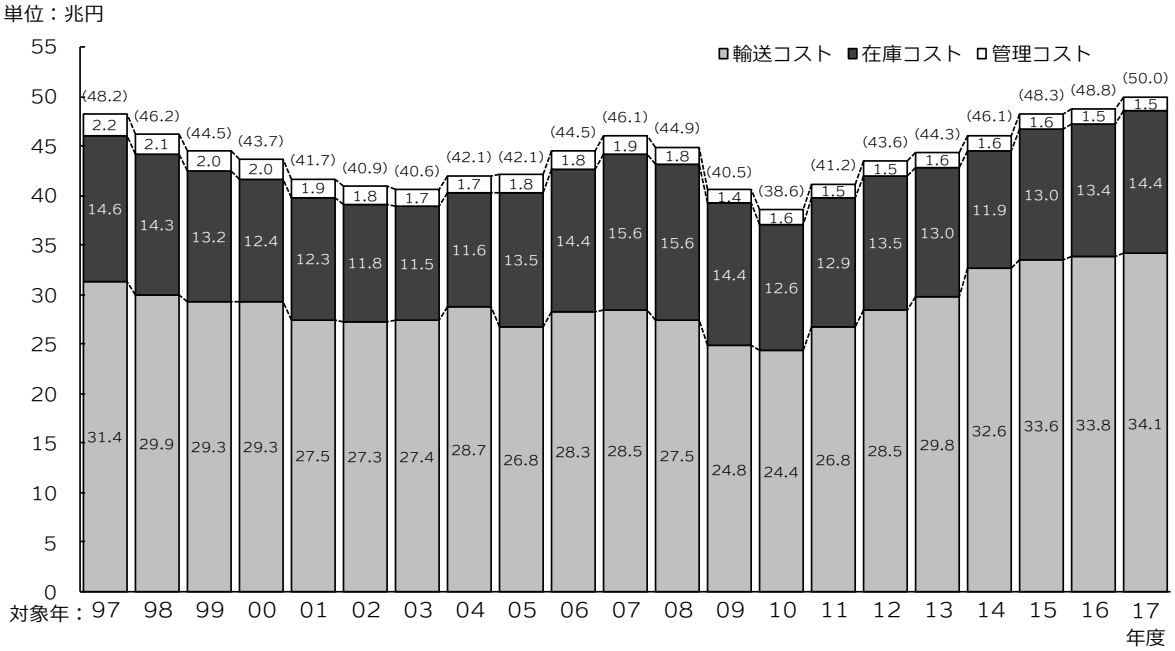


[2] 2019 年度調査では、主として 2018 年度の値上げ要請の動向について質問している。

2.4 マクロ物流コスト

マクロ物流コストは、公的な統計データなどをもとに、国全体としての物流コストの総額を国民経済的な視点で推計したものである。**図表 2-13** は、日本におけるマクロ物流コストの推移を示したものである。2017 年度のマクロ物流コストは 50.0 兆円であった。

図表 2-13　マクロ物流コストの推移



３．物流管理に関わる指標などの把握の現状

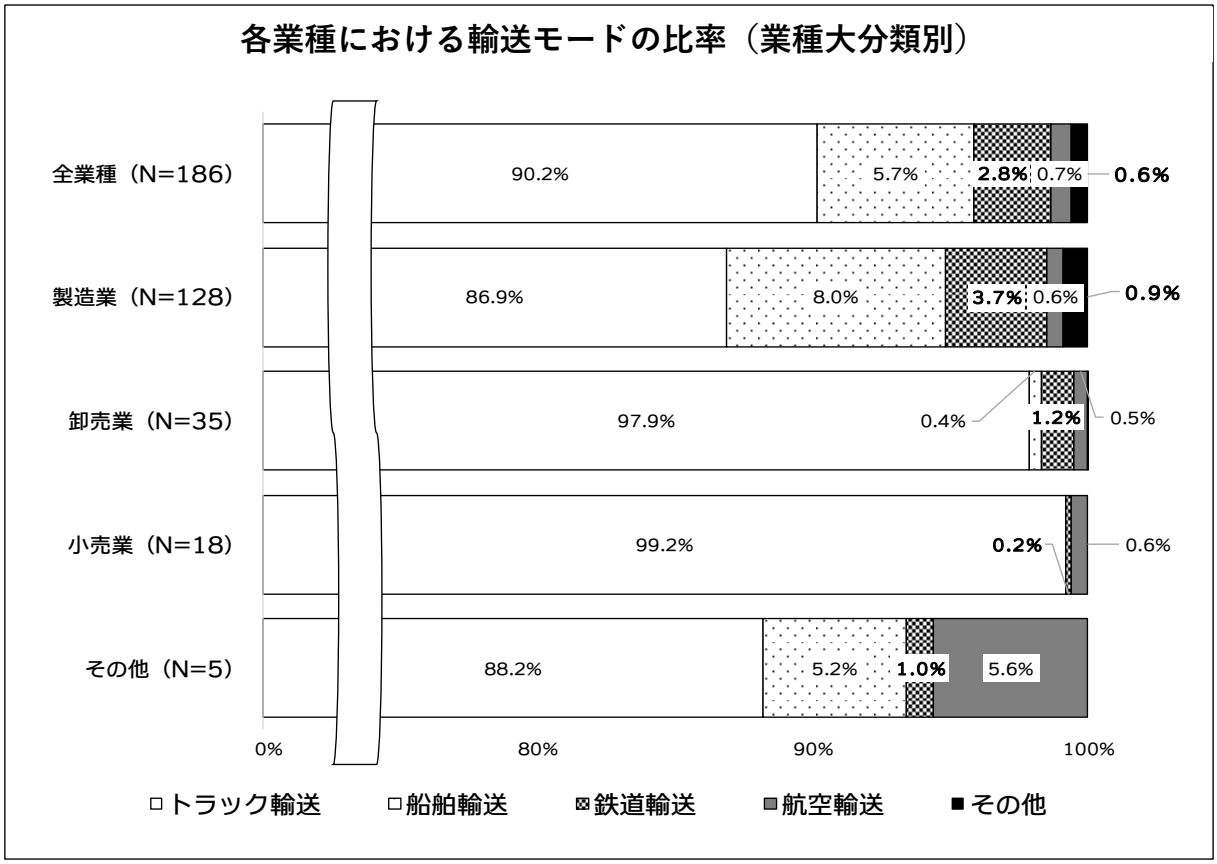
物流は社会を支える重要なインフラであるが、トラックドライバーの長時間労働や労働力不足など、物流業界は非常に厳しい事業環境にある。物流を持続可能にするため、物流事業者と荷主が、一丸となって取り組む必要がある。

一般に、荷主と物流事業者との連携には、KPI と呼ばれるような共通の管理指標の設定が有効であるといわれている。今回は、荷主企業へのアンケートにより、物流管理に関わる指標の把握状況の調査、及び、物流作業の負荷軽減や「ホワイト物流」についての意識調査を実施した。その結果を、以下に示す。

3.1　国内幹線輸送における自社での輸送モードの比率

図表 3-1 では、業種大分類別に、国内幹線輸送における、輸送モードの比率を示す。回答企業ごとの比率を平均し、業種ごとに相加平均を求めたものである。

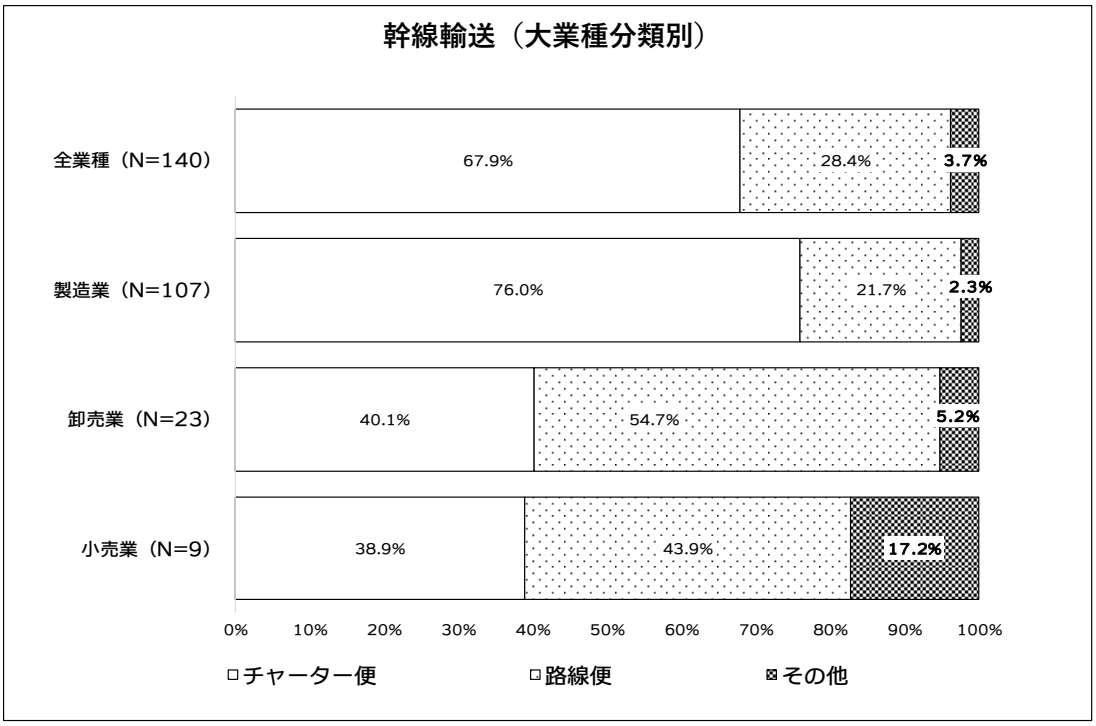
図表 3-1　国内幹線輸送における自社での輸送モードの比率

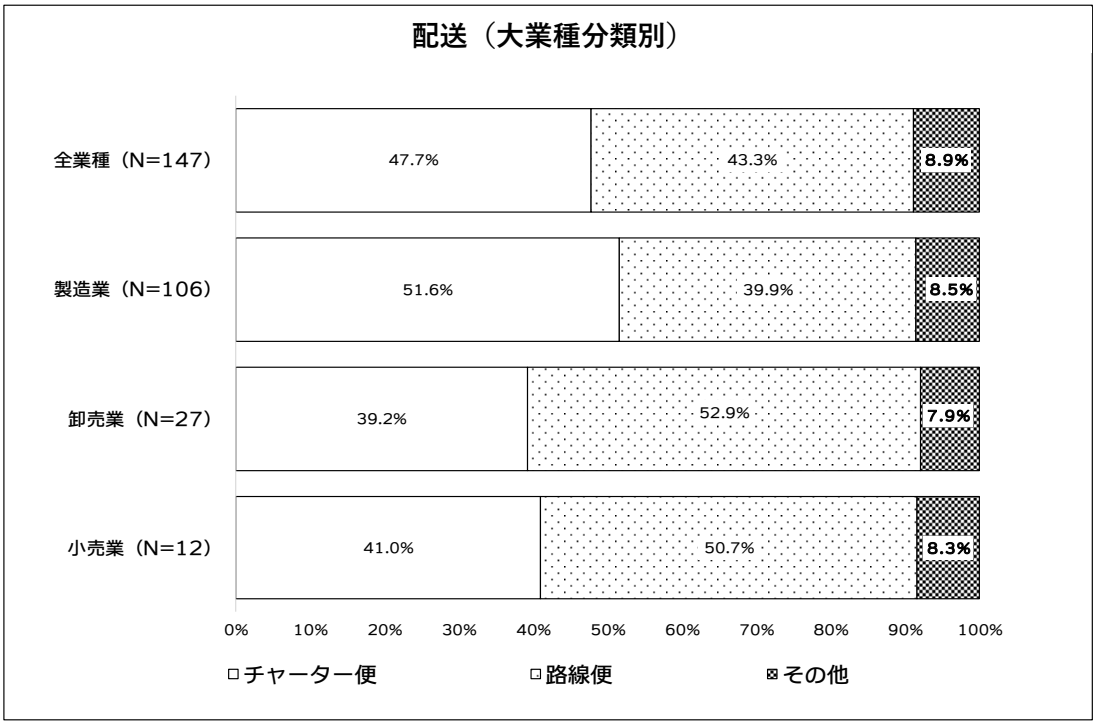


3.2　チャーター便と路線便などの比率

図表 3-2 は、幹線輸送と配送のそれぞれについて、チャーター便と路線便などの比率を大業種分類別に示したものである。回答企業ごとの比率を平均し、業種ごとに相加平均を求めたものである。

図表 3-2　チャーター便と路線便などの比率



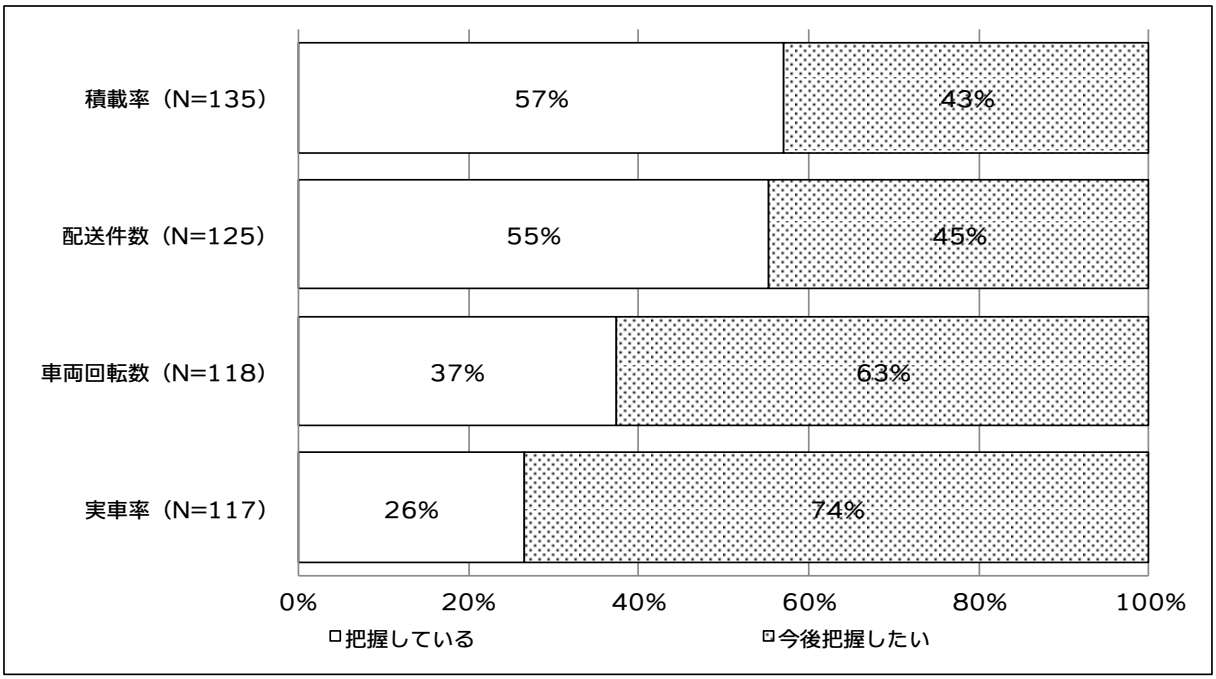


3.3　物流管理に関わる指標の把握状況

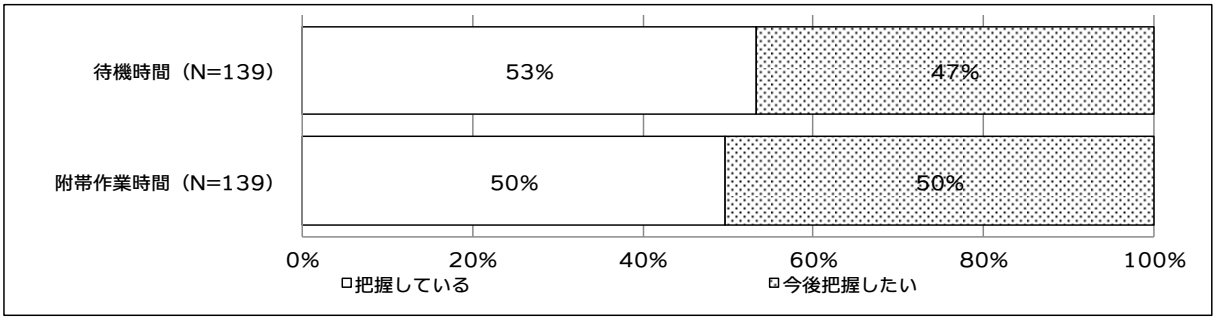
荷主企業に対して、①トラックの輸配送効率、②自社に入出庫するトラックドライバーの荷待・附帯作業についての指標、③作業負荷軽減についての指標に関して、把握状況を質問した。**図表 3-3** に集計結果を示す。

図表 3-3　物流管理に関わる指標の把握状況

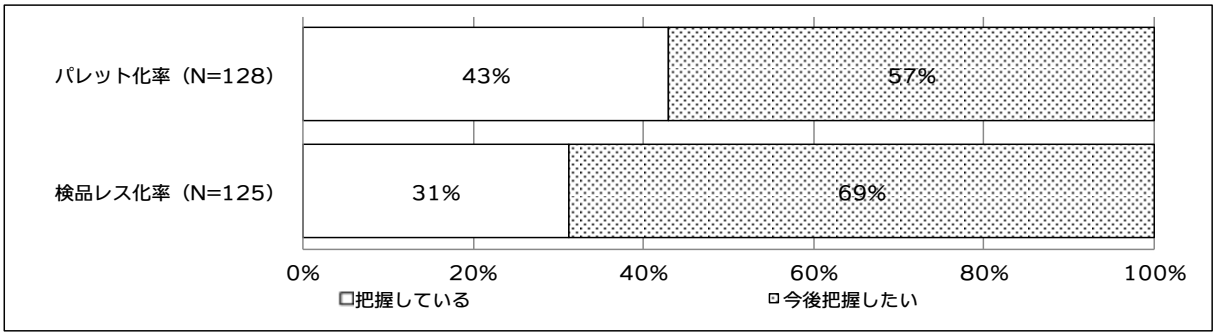
①トラックの輸配送効率



②自社に入出荷するトラックドライバーの荷待・附帯作業についての指標



③作業負荷軽減についての指標



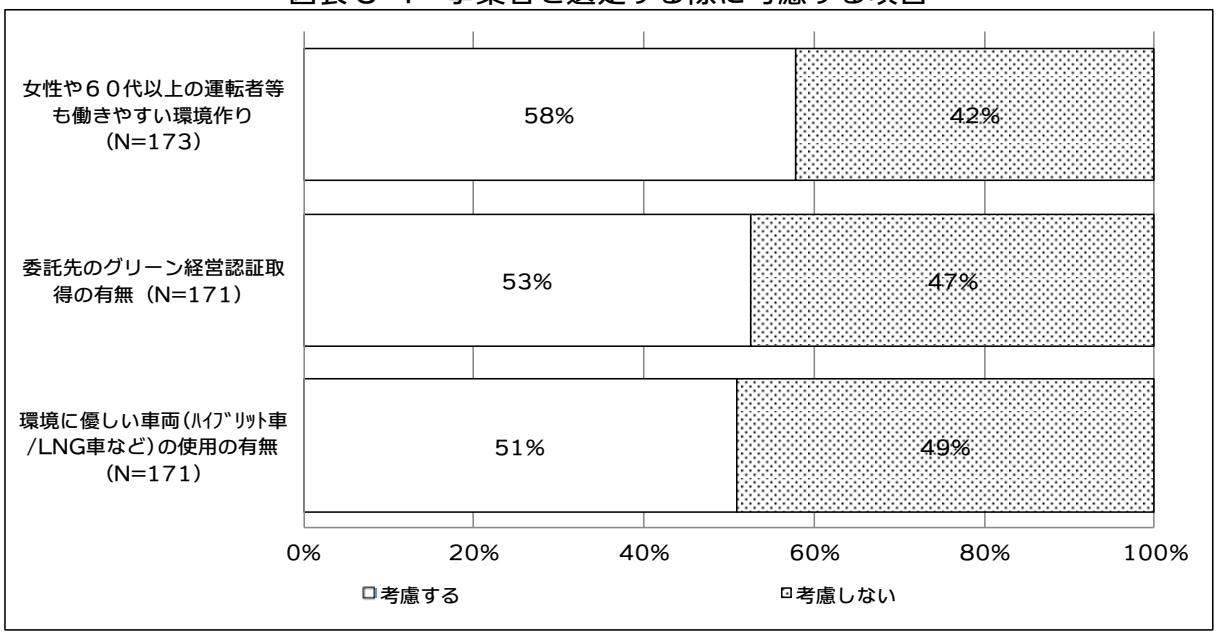
3.4　事業者を選定する際に考慮する項目

事業者を選定する際、次の３つの項目を考慮するか否かについて質問した。

①女性や６０代以上の運転者なども働きやすい環境作り、②委託先のグリーン経営認証取得の有無、③環境に優しい車両（ハイブリッド車/LNG 車など）の使用の有無

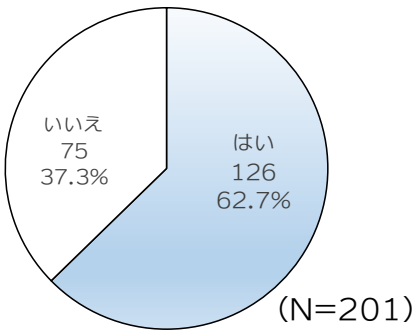
図表 3-4 に集計結果を示す。

図表 3-4　事業者を選定する際に考慮する項目



物流事業者との契約において運賃と附帯業務の料金は分けて請求を受けているか質問した。**図表 3-5** に集計結果を示す。

図表 3-5　運賃と附帯業務の料金は分けて請求を受けているか



3.5　ホワイト物流推進運動への参画状況

昨今、トラック運転者不足などをきっかけに、物流の持続可能性そのものが課題となりつつある。そこで、本調査においては、物流分野において官民が協力して進めている「ホワイト物流」推進運動に注目した調査を行った。

①官民が連携して進めている「ホワイト物流」推進運動を知っているか、②参加する予定があるかについて、質問した。**図表 3-6** ならびに**図表 3-7** に集計結果を示す。

「ホワイト物流」推進運動とは？

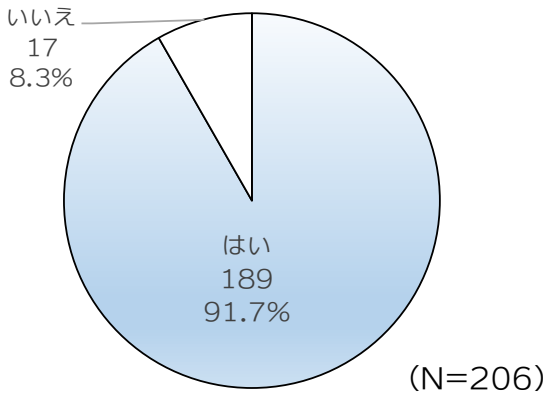
深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、

[1]トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

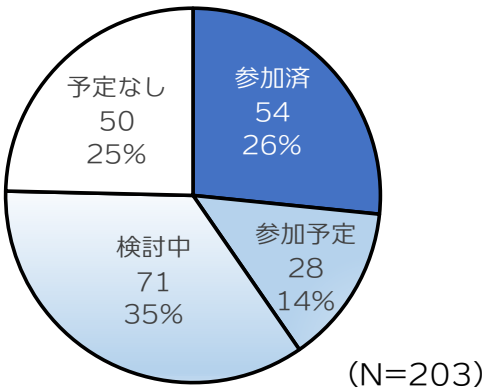
[2]女性や 60 代以上の運転者なども働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現に取り組む運動である。

企業は、取組方針、法令遵守への配慮、契約内容の明確化・遵守、運送内容の見直しなどを内容とする自主行動宣言の提出・公表・実施を通じて、運動に参加することができるとしている。

図表 3-6　「ホワイト物流」推進運動を知っているか



図表 3-7　「ホワイト物流」推進運動への参加予定の有無



本報告書の詳細版は、有名書店※・政府刊行物センターなどで販売しております。

※amazon、紀伊国屋、ジュンク堂、丸善など。一部店舗を除く。

【目　次】

第１章　総　論
１．調査の目的
２．物流コスト管理とその意義

第２章　ミクロ物流コスト（企業物流コスト）
１．回答企業の構成
２．売上高物流コスト比率の実態
３．業種小分類別売上高物流コスト比率
４．重量あたりの物流コスト
５．温度帯別売上高物流コスト比率
６．リバース物流コスト
７．補足

第３章　ミクロ物流コストなどの動向（定性調査）
１．物流コストの動向
２．ロジスティクス指標の動向
３．労働力不足に関連した値上げ要請の動向
４．物流管理に関わる指標などの把握の現状

第４章　物流コスト適正化策
１．物流コスト適正化策の効果
２．物流コスト適正化策事例（効率化の取り組み事例）
３．個別企業の事例（「ホワイト物流」の取り組み事例）
４．物流コスト適正化策の実施状況

第５章　マクロ物流コスト
１．概要　　２．推計手順　　３．推計結果

第６章　海外の物流コスト（国際比較）
１．海外のミクロ物流コスト　２．海外のマクロ物流コスト

【資料編】
１．2019 年度物流コスト実態調査 調査票
２．2019 年度 物流コスト実態調査 集計結果
３．実態把握のための物流コスト算定マニュアル

□書誌情報

判型 B5 判　約 220 ページ
ISBN　978-4-905022-14-5
価格　分類コード：C3063
定価：　本体価格 10,000 円＋税・送料
編・発行：公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会

2019 年度　物流コスト調査報告書【概要版】

2020 年 4 月発行
公益社団法人　日本ロジスティクスシステム協会　　編・発行
〒105-0022　東京都港区海岸 1-15-1　スズエベイディアム
電話　03-3436-3191　　ＦＡＸ　03-3436-3190
ホームページ　http://www1.logistics.or.jp/

禁無断転載