

2024 年度 物流コスト調査報告書【速報版】



<目 次>

1. 調査の目的	-----	1
2. 調査の要約	-----	1
2.1 ミクロ物流コスト（企業物流コスト）	-----	1
1) 売上高物流コスト比率		
2) 長期的な傾向		
3) 2023 年度調査結果との比較		
4) 2年連続回答企業の分析		
2.2 値上げ要請の動向（定性調査）	-----	4
1) 値上げ要請の有無		
2) 値上げ要請の応否		
2.3 物流コストなどの動向（指数による分析）	-----	5

集計の対象期間について

本報告書【速報版】は、2024年6月から11月にかけて実施したアンケート調査の集計結果（速報値）を掲載したものである。

本報告書に掲載している物流コストなどのデータについては、原則的に2023年度の実績値を示している。一方、2024年度の見通しも含まれるため、データの調査対象期間については注意が必要となる。掲載している各データの調査対象期間は以下のとおりである。

該当箇所	対象期間
2.1 ミクロ物流コスト （企業物流コスト）	2023年度の実績
2.2 値上げ要請の動向 （定性調査）	2023年度の実績
2.3 物流コストなどの動向 （指数による分析）	2023年度の実績、および、 2024年度の予測

1. 調査の目的

物流コストの適正化は、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とともに、物流コスト管理に資する情報提供を行うことなどを目的として実施したものである。

本報告書【速報版】は、2024年6月から11月にかけて実施したアンケート調査の集計結果(速報値)を掲載したものである。

2. 調査の要約

2.1 ミクロ物流コスト(企業物流コスト)

ミクロ物流コストとは、荷主企業(物流子会社を含む)を対象としたアンケート調査をベースに、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である。

2024年度調査では、190社から有効回答を得た。回答総数は195社であった。なお、データの対象期間は、調査時点における直近の決算期としており、2023年度(2023年4月～2024年3月)の回答が3分の2程度を占めている。従って、本報告書掲載の物流コストについては、原則的に2023年度の実績値を示しているといえる。

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、回答企業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。

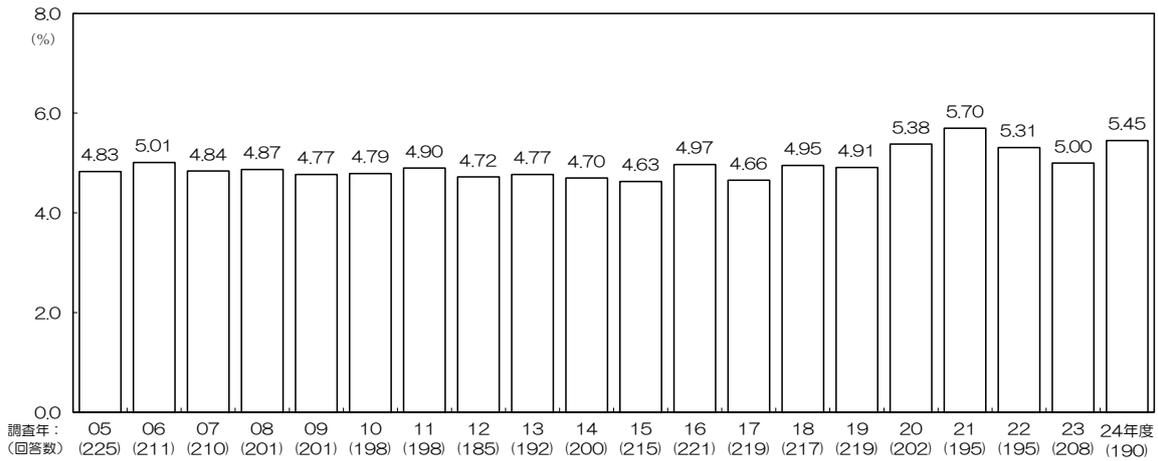
2) 長期的な傾向

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。2024年度調査(有効回答190社)の売上高物流コスト比率は5.45%(全業種平均)となった。前年度からの上昇幅は0.45ポイントである。

近年、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は長期的な上昇傾向にあると考えられる。実際に過去20年間の調査と比較しても、5.70%を記録した2021年度調査に次ぐ売上高物流コスト比率の高さとなっている。

ただし、後述の2年連続回答企業の分析(p.3)や物流コストなどの動向(指数による分析)(p.5～6)からは、物流コスト単価(物流量あたり物流コスト)は上昇傾向にあるものの、売上高物流コスト比率はわずかに減少しているとの結果も出ている。実態として調査対象年度の売上高物流コストが上昇しているのか、下降しているのかについて、今後詳細の分析を進めていく。

図表2-1 売上高物流コスト比率の推移（全業種）



3) 2023 年度調査結果との比較

図表 2-2 は、2024 年度調査における売上高物流コスト比率を、2023 年度調査結果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、すべての業種において売上高物流コスト比率が増加した。

ただし、この比較は業種ごとの回答企業の入れ替わりによる影響を含むため、経年変化を見る際には、次項の 2 年連続回答企業の分析を参照して頂きたい。

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	
	2023年度調査	2024年度調査	増減（ポイント）	2023年度調査	2024年度調査
製造業	5.16%	5.37%	0.21	134	131
非製造業	4.70%	5.62%	0.92	74	59
卸売業	4.13%	5.19%	1.06	39	37
小売業	5.32%	6.48%	1.16	28	17
その他	5.42%	5.83%	0.41	7	5
全業種	5.00%	5.45%	0.45	208	190

4) 2年連続回答企業の分析

本調査では毎年、より精度の高い分析を行うことを目的に、2年連続回答企業を分析対象として売上高物流コスト比率の推移を算出している。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取り除いている。

前年度との比較が可能な「2年連続回答企業」(139社)による売上高物流コスト比率(全業種平均)は、前年度から0.21ポイント下降の5.16%(図表2-3)となった。

次章の値上げ要請の動向(定性調査)で示す通り、物流事業者から荷主企業への値上げ要請が増加している中で、物流コストなどの動向(p.5~6)で示す通り、物流コスト単価については上昇傾向がみられる。ただしそれ以上に、物価上昇などにより荷主企業の売上単価が上昇しており、結果として2024年度の売上高物流コスト比率は2023年度から微減という結果になっていると考えられる。

図表 2-3 2年連続回答企業の売上高物流コスト比率の推移

	2023年度 (a)	2024年度 (b)	(b) - (a)	
2023年度調査および2024年度調査 に回答した企業(2年連続回答企業)	5.37% (回答企業数=139)	5.16% (回答企業数=139)	0.21 ポイント	下降
うち、製造業	5.51% (回答企業数=93)	5.33% (回答企業数=93)	0.18 ポイント	下降
うち、卸売業	4.20% (回答企業数=28)	4.46% (回答企業数=28)	0.26 ポイント	上昇
うち、小売業	6.09% (回答企業数=13)	4.76% (回答企業数=13)	1.33 ポイント	下降
うち、その他	7.36% (回答企業数=5)	6.88% (回答企業数=5)	0.48 ポイント	下降

2.2 値上げ要請の動向（定性調査）

2016 年度調査以降、物流コストの値上げに関連した設問を追加している。2024 年度調査では、2023 年度の値上げ要請を対象としてアンケート調査を行った。

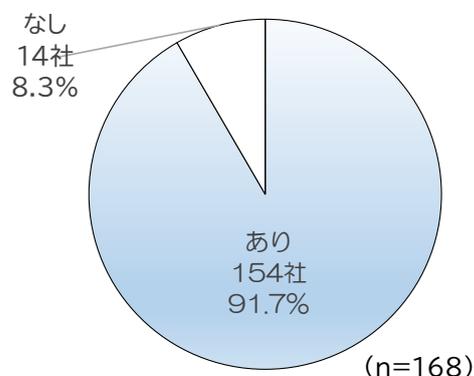
1) 値上げ要請の有無

2024 年度調査において、値上げ要請の有無については、回答企業 168 社のうち 154 社（91.7%）が要請を受けたと回答した（図表 2-4）。

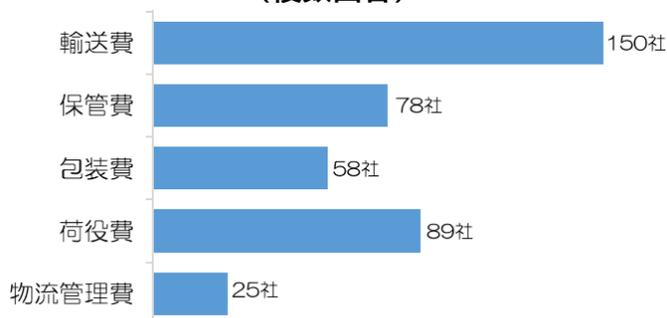
なお、2023 年度調査では 166 社のうち 144 社（86.7%）が要請を受けたと回答した。値上げ要請を受けた企業の割合は 2024 年度調査では 5.0 ポイント上昇している。

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企業が 150 社で最も多く、荷役費がこれに続いている（図表 2-5）。

図表 2-4 値上げ要請の有無



図表 2-5 値上げを要請されたコストの種類
(複数回答)



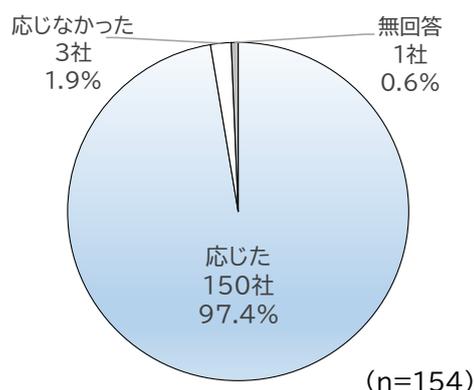
2) 値上げ要請の応否

値上げ要請があったとの回答した企業 154 社のうち、150 社（97.4%）の企業が「応じた」と回答した（図表 2-6）。なお、2023 年度調査では 144 社のうち 133 社（92.4%）が値上げ要請に応じたと回答した。値上げ要請に応じた企業の割合は 2024 年度調査では 3.0 ポイント上昇している。

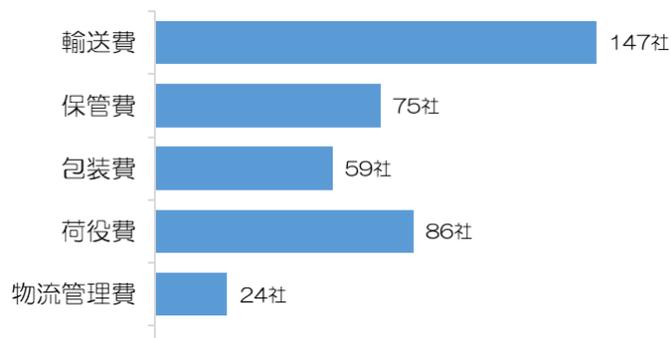
本年度、値上げ要請の有無について何らかの回答があった総数 168 社を母数として計算すると、実に 89.2%が値上げ要請を受けて受諾したということになる。

要請に応じた主なコストの種類については輸送費と回答した企業が 147 社で最も多く、荷役費がこれに続いている（図表 2-7）。

図表 2-6 値上げ要請に対する応否



図表 2-7 値上げに応じたコストの種類
(複数回答)



2.3 物流コストなどの動向（指数による分析）

本調査では、物流コストなどの動向（増えているか、減っているか）についての定性的な調査も行っている。この「動向調査」は大まかな傾向を把握することを目的としており、調査結果をもとに、2021年度から2024年度にかけての動向を以下に概観する。

ここでは、①売上高、②物流量、③物流コスト（総額）、の3項目について、それぞれ、回答企業の前年度に対する変化（増加／横ばい／減少）を指標化することで、物流コストなどの動向を単純化し、傾向を把握できるようにしている。指数が大きくなるほど、「増加」と回答した企業の割合が高くなっていることを表している。

$$\text{指数} = \frac{\text{増加} - \text{減少}}{\text{増加} + \text{不変} + \text{減少}} \times 100$$

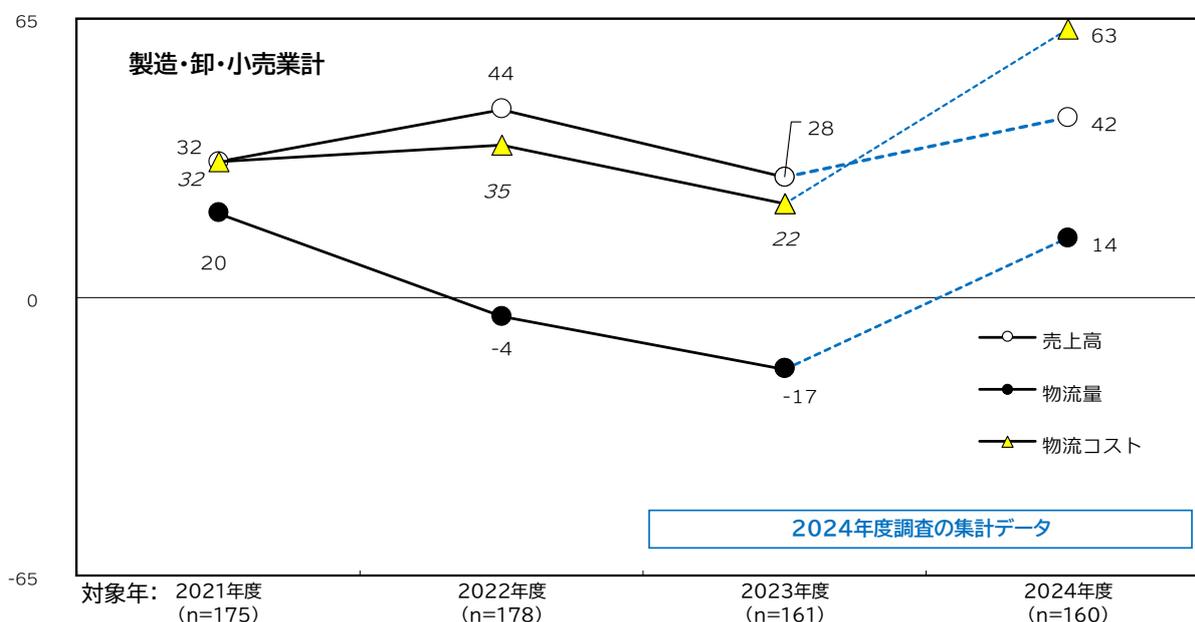
図表 2-8 は、この指数の算出結果を示したものである。参考値として過去年度の調査対象である 2021 年度および 2022 年度の動向指数も掲載している。

今回の調査対象である 2023 年度の指数は、売上高が（+28）、物流量が（-17）、物流コストが（+22）となった。2022 年度と比較して荷動きが鈍化した一方、売上高の伸びが顕著であることが伺える。

実際、2022 年 4 月の消費者物価指数の発表以降、日本経済はインフレに転じたともいわれる。昨今のサプライチェーンの混乱や円安などの状況から仕入価格や製造原価、販売管理費の上昇分が、価格に転嫁され始めていることが推測される。先ほどの値上げ要請に関するアンケートにもあった通り、物流コストについても、売上高に比例して伸びている。

なお、2024 年度の指数（見通し）は、売上高が（+42）、物流量が（+14）、物流コストが（+63）となり、2024 年問題も相まって物流コストの大幅な上昇の可能性が示唆されている。

図表 2-8 売上高・物流量・物流コストの増減指数（製造・卸売・小売業計）

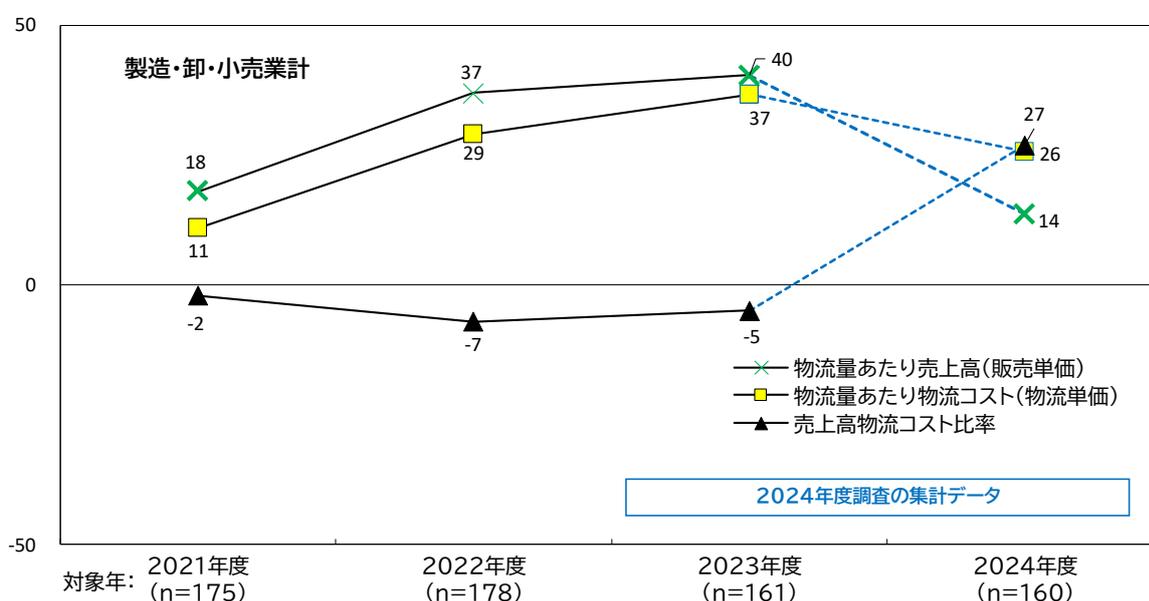


さらに本調査では、アンケート調査から判明した売上高・物流量・物流コストの増減幅¹から、①物流量あたり売上高（以下、販売単価）²、②物流量あたり物流コスト（以下、物流単価）³、③売上高物流コスト比率⁴の増減を推計し、指数化している。図表 2-9 はこれら指数の算出結果を示したものである。

2023 年度の指数（実績）については、②の物流単価が増加（+37）したものの、それを上回る①販売単価の増加（+40）が起こり、その結果が③売上高物流コスト比率の微減（-5）につながった。

なお、2024 年度の指数（見通し）については、②物流単価の増加（+26）が進み、①販売単価の伸び（+14）を上回ることにより、③売上高物流コスト比率が増加（+27）することが予想される。

図表 2-9 売上高物流コスト比率の増減要因の分析のため指数



¹ 本アンケート調査では、売上高・物流量・物流コストなどの対前年度の増減幅について、9つの区分で質問している。

² 売上高・物流量の増減から、物流量あたり売上高（販売単価）の変化を推計し、増加・維持・減少に回答企業を区分した。さらに前ページにおける算出式により、区分ごとの回答企業数をもとに、増減の推移と見通しを指数化した。

³ 物流コスト・物流量の増減から、物流量あたり物流コスト（物流単価）の変化を推計し、増加・維持・減少に回答企業を区分した。そして物流量あたり売上高（販売単価）と同じ方法で指数化した。

⁴ 売上高・物流コストの増減から、売上高物流コスト比率の変化を推計し、増加・維持・減少に回答企業を区分した。そして他の指標と同じ方法で指数化した。

2024年度 物流コスト調査報告書【速報版】

2024年12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 3階

ホームページ <https://www1.logistics.or.jp/>

禁無断転載