

2022 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) 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）	-----	3
1) 値上げ要請の動向		
2) 値上げ要請の応否		
2.3 物流コストなどの見通し	-----	4

集計の対象期間について

本報告書【速報版】は、2022年7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2021年度の実績値を示している。一方、2022年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)	2021年度の実績
2.2 値上げ要請の動向 (定性調査)	2021年度の実績
2.3 物流コストなどの見通し	2021年度の実績、及び、 2022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こと、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、2022年7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。

2022年度調査では、195社から有効回答を得た。回答総数は205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、2021年度(2021年4月~2022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2021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。

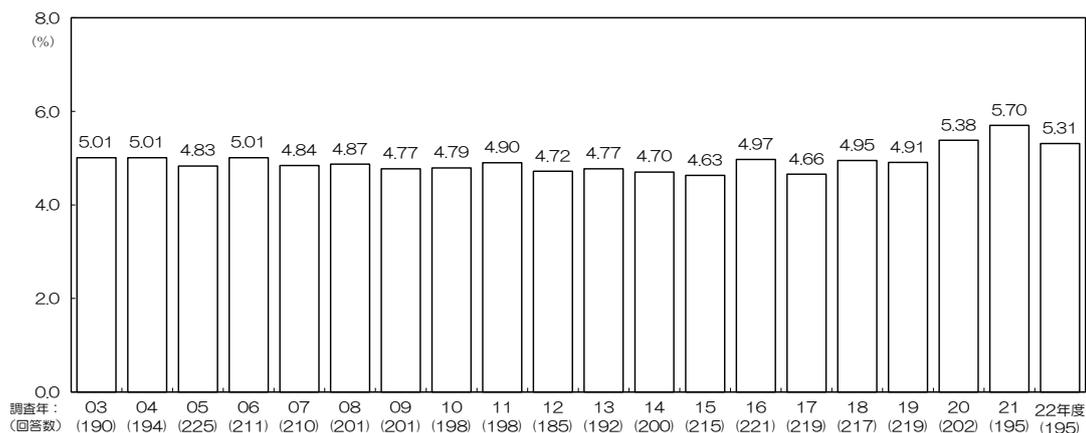
2) 長期的な傾向

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。2022年度調査(有効回答195社)の売上高物流コスト比率は5.31%(全業種平均)となった。前年度からの減少幅は0.39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。実際に、前回の2021年度調査においては過去20年間の調査と比較しても最も高い、5.70%を記録した。

一方、2022年度調査は、その上昇トレンドに対する揺り戻しとも見える結果となった。しかしながら、指数による分析(p.4)から、物流量に対する物流コスト単価としては、一貫して上昇傾向にある。今回の売上高物流コスト比率の減少は、コロナ禍当初の特異なビジネス環境における状況と比較して企業の売上が回復し、その回復の勢いが物流コスト単価の増加を上回ったことに起因することが推測される。

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、2022 年度調査における売上高物流コスト比率を、2021 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、卸売業のみ売上高物流コスト比率が増加した一方で、製造業・小売業・その他業種では減少した。しかし、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が含まれるため、経年変化を見る際には、次項の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	
	2021年度調査	2022年度調査	増減（ポイント）	2021年度調査	2022年度調査
製造業	5.66%	5.34%	-0.32	134	135
非製造業	5.80%	5.25%	-0.55	61	60
卸売業	5.54%	5.75%	0.21	41	38
小売業	6.08%	4.07%	-2.01	15	17
その他	7.09%	5.40%	-1.69	5	5
全業種	5.70%	5.31%	-0.39	195	195

3) 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」（150 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 0.10 ポイント下降の 5.69%で、業種大分類別では、その他業種の下降幅（同 0.79 ポイント）が最も大きい（図表 2-3）。

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

	2021年度 (a)	2022年度 (b)	(b) - (a)	
2021年度調査および2022年度調査に回答した企業（2年連続回答企業）	5.79% (回答企業数=150)	5.69% (回答企業数=150)	0.10 ポイント	下降
うち、製造業	5.99% (回答企業数=113)	5.95% (回答企業数=113)	0.04 ポイント	下降
うち、卸売業	5.15% (回答企業数=28)	4.99% (回答企業数=28)	0.16 ポイント	下降
うち、小売業	4.94% (回答企業数=7)	4.42% (回答企業数=7)	0.52 ポイント	下降
うち、その他	6.53% (回答企業数=2)	5.74% (回答企業数=2)	0.79 ポイント	下降

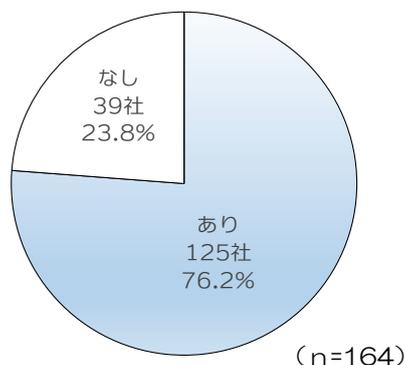
2.2 値上げ要請の動向（定性調査）

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。2022 年度調査では、2021 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。

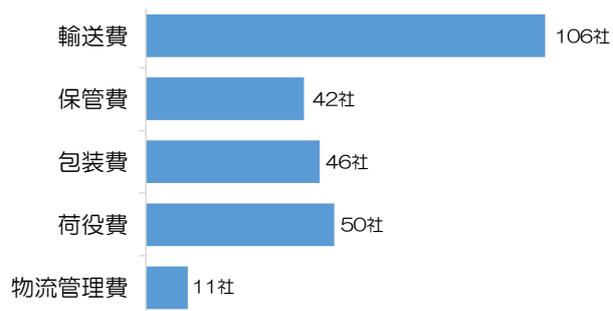
1) 値上げ要請の有無

2022 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（164 社）のうち 76.2%が要請を受けたと回答した（図表 2-4）。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 106 社で最も多く、荷役費がこれに続いている（図表 2-5）。なお、2021 年度調査では 66.9%（169 社のうち 113 社）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 2021 年度調査と比較して 9.3 ポイント上昇した。2021 年度調査では、物流コストの値上げ要請に向けた動きがやや落ち着いた印象であったが、2022 年度調査結果からは、輸送費を中心に値上げ要請に向けた動きが再度活発になっている様子が伺える。

図表 2-4 値上げ要請の有無



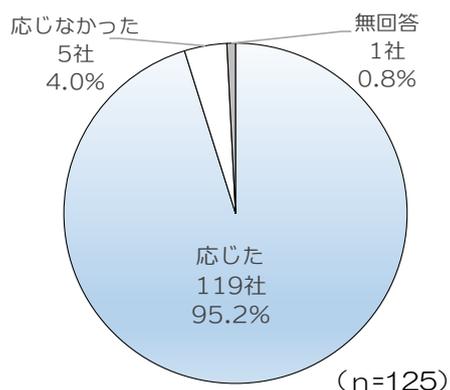
図表 2-5 値上げを要請されたコストの種類（複数回答）



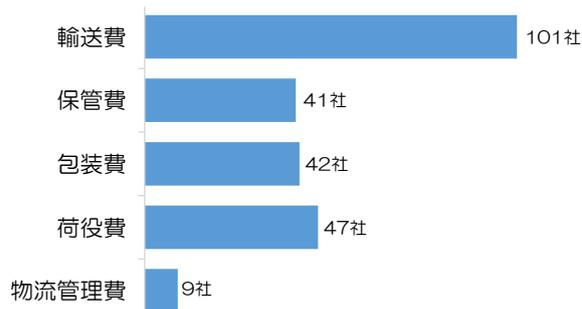
2) 値上げ要請の応否

値上げ要請があったとの回答した企業（125 社）のうち、119 社（95.2%）の企業が「応じた」と回答した（図表 2-6）。なお、2021 年度調査では 86.7%（113 社のうち 98 社）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 2021 年度調査と比較して 8.5 ポイント上昇した。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割合が 101 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 物流コストなどの見通し

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、今回の調査結果からは、2021年度から2022年度にかけての動向を概観できる。

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）を指標化している。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、以下の算式によって指数化した。指数が100に近づくほど、“増加”の割合が高くなっていることを表している。

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

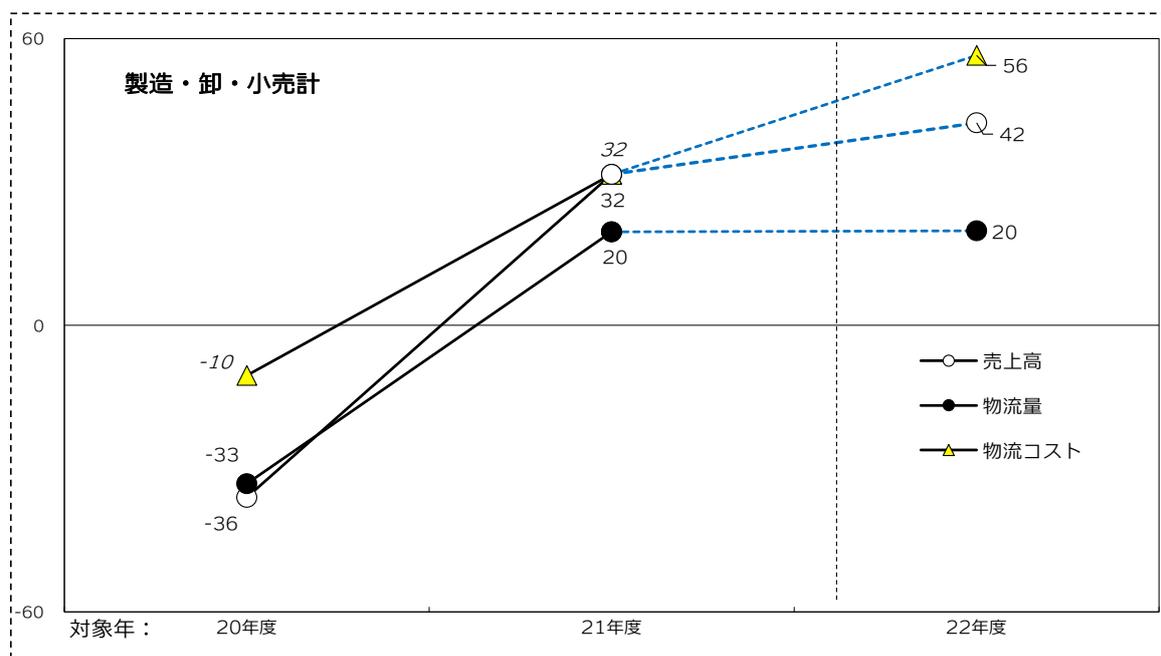
下の図表 2-8 はこの指数の算出結果を表したものである。参考値として前年調査の対象である2020年度の動向についての指数も掲載している。2021年度の指数（製造・卸売・小売業計）は、売上高が32、物流量が20、物流コストが32となった。一方、2022年度の指数（製造・卸売・小売業計）は、売上高が42、物流量が20、物流コストが56であった。

2020年度は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の世界的な拡大で日本国内でも緊急事態宣言の発出・延長があり、度重なる感染拡大により幅広い業種が影響を受けた。その結果として売上高と物流量が大きく落ち込んだ一方で、物流コストについては売上高と物流量と比較して減少幅は小さくなり、物流コスト比率は大幅に上昇した。

2021年度はコロナ禍が常態化する一方、経済活動には回復も見られ、物流量が回復すると同時に企業の売上高が伸長し、それに比例して物流コストも上昇した。

2022年度の見通しとしては、物流量と売上高については前年に近い傾向が見込まれる一方で、物流コストの指数については大幅な増加が見込まれている。

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）



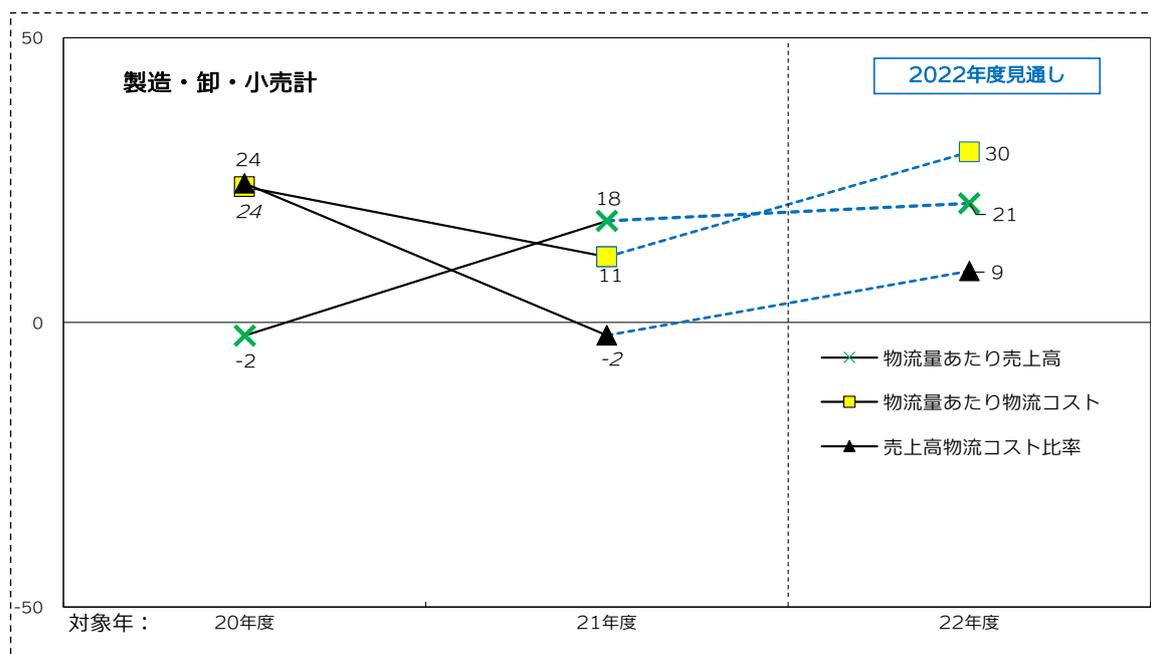
今年度の速報版報告書においては、売上高物流コスト比率の増減要因の分析のため、アンケート調査から判明した売上高・物流量・物流コストの指数¹を組み合わせることにより、①物流量あたり売上高（販売単価）²、②物流量あたり物流コスト（物流コスト単価）³、③売上高物流コスト比率⁴の増減を指数化した。図表 2-9 はこれら指数の算出結果を表したものである。

2020 年度（2021 年度調査対象）においては、①の販売単価が減少（-2）した一方で、②の物流コスト単価は増加（+24）し、その結果が③の売上高物流コスト比率の増加（+24）の原因となったと考える。

2021 年度（2022 年度調査対象）については、コロナ禍が継続しつつも一定の経済活動の回復が見られたこともあり、②の物流コスト単価の増加（+11）に比べ①の販売単価の増加が大きかった（+18）ことが、③の売上高物流コスト比率の減少（-2）の要因になったと考えられる。

2022 年度については、②の物流コスト単価の増加（+30）が進み、①の販売単価の伸び（+21）を上回ることにより、③の売上高物流コスト比率が増加（+9）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について、詳細に 9 つの区分で質問している。9 区分とは、①大幅減少（20%以上の減少）、②相当減少（11～19%台の減少）、③減少（6～10%台の減少）、④やや減少（1～5%台の減少）、⑤維持（±1%未満の増減）、⑥やや増加（1～5%台の増加）、⑦増加（6～10%台の増加）、⑧相当増加（11～19%台の増加）、⑨大幅増加（20%以上の増加）である。

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・減少の区分けを行い同様の方法で指数化した。

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（物流コスト単価）の変化を推計し、増加・維持・減少の区分けを行い同様の方法で指数化した。

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・減少の区分けを行い同様の方法で指数化した。

2022年度 物流コスト調査報告書【速報版】

2022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