

2023 年度 物流コスト調査報告書【概要版】



<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) 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 ミクロ物流コストなどの動向（定性調査）	5
2.3 物流施策の実施状況	7
2.4 マクロ物流コスト	8
3. その他調査結果の紹介（一部）	9
3.1 物流事業者からの値上げ要請の動向	9
1) 値上げ要請の動向	
2) 値上げ要請の応否	
3.2 外部環境変化に関連した課題への対応状況について	11
1) 物流コスト上昇分の価格転嫁	
2) 労働力不足対応のための DX などの推進	
3) アフターコロナに向けたビジネスモデルの転換	
4) 混乱するグローバルサプライチェーンへの対応	
3.3 物流危機に関わる取り組みなど	13
1) 「ホワイト物流」推進運動への参加状況	
2) 2024年問題への対応状況	
4. 業種別物流コストデータ掲載について（書籍版）	15

集計の対象期間について

2023年度 物流コスト調査報告書【概要版】（以下、本報告書）は、2023年6月から10月にかけて実施したアンケート調査の集計結果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2022年度の実績値を示している。一方、2023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。また、マクロ物流コストは、公的統計の公表のタイムラグがあるため、2021年度の実績値を掲載している。

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）	2022年度の実績値
2.2 ミクロ物流コストなど の動向（定性調査）	2022年度の実績、および、2023年度の予想
2.3 物流施策の実施状況	2022年度の実施状況、および、2023年度の実施予定
2.4 マクロ物流コスト	2021年度の実績値

1. 調査の目的

物流コストは、ミクロ的には企業の最も重要な物流管理指標の一つであり、マクロ的には物価変動の要因になるなど、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。本報告書【概要版】は、2023年6月から10月にかけて実施したアンケート調査の集計結果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。

2023年度調査では、208社から有効回答を得た。回答総数は218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（2022年4月～2023年3月）の回答が約6割を占めている。従って、本報告書掲載の物流コストについては、原則的に2022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。本調査では、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。以下に今年度調査の傾向を示す。

2) 長期的な傾向

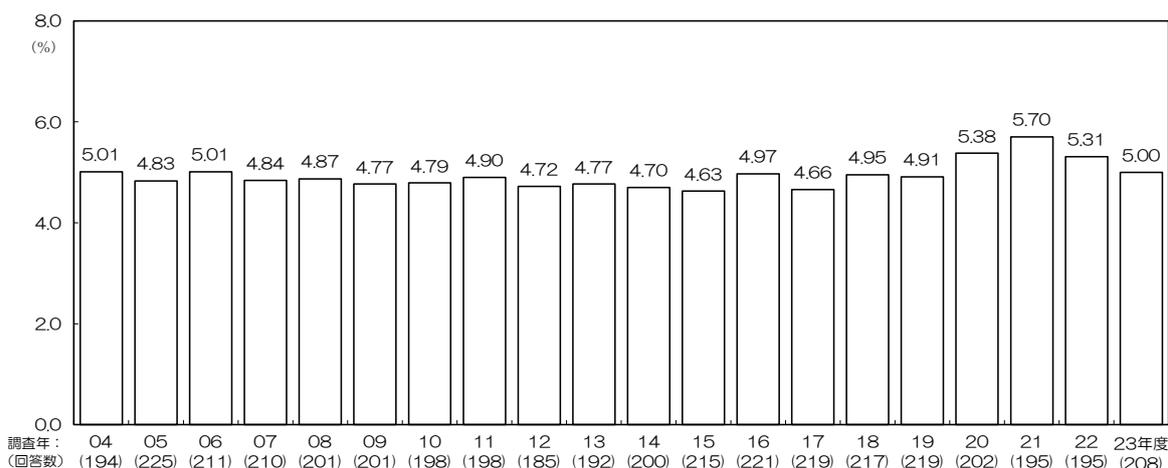
図表2-1は、過去20年間における売上高物流コスト比率の推移（全業種）を示したものである。

2023年度調査（有効回答208社）の売上高物流コスト比率は5.00%（全業種平均）で、前年度から0.31ポイント減少した。

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、長期的に上昇傾向にあると考えられる。実際に、前々回の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年度調査および2023年度調査では2年連続で下降し、揺り戻しとも見える結果となった。

今回の売上高物流コスト比率の下降は、「ミクロ物流コストなどの動向（5ページ）」での指数による分析から、物流単価は上昇傾向にあるものの、それ以上に物流量に対する売上高（販売単価）の伸びが大きいことがわかっている。

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、2023 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結果を示している。業種大分類別（製造業、卸売業、小売業、その他）に見ると、製造業、卸売業、その他の売上高物流コスト比率が減少した。一方で、小売業では増加した。

しかし、この比較には前年度から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、「2年連続回答企業の分析（4 ページ）」や、「ミクロ物流コストなどの動向（5 ページ）」などを参考としていただきたい。

図表 2-2 売上高物流コスト比率と回答数（業種大分類別）

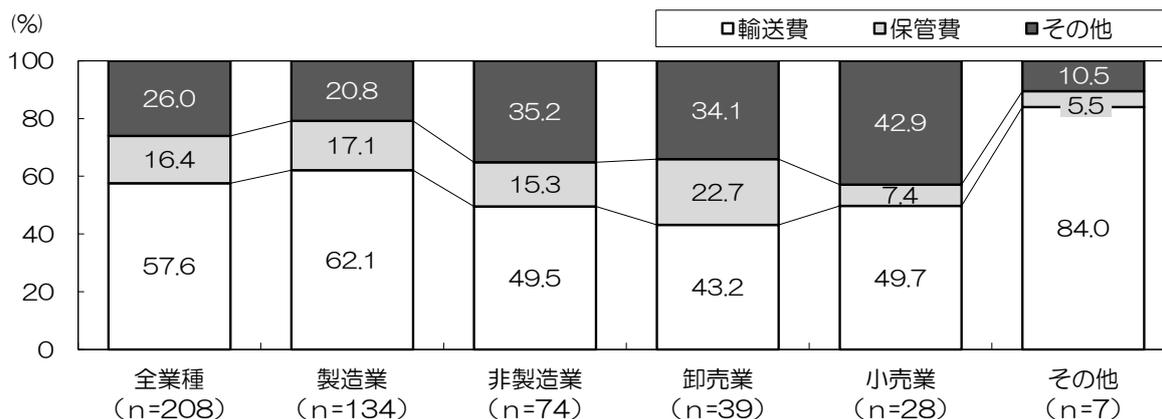
	売上高物流コスト比率			回答数	
	2022年度調査	2023年度調査	増減（ポイント）	2022年度調査	2023年度調査
製造業	5.34%	5.16%	-0.18	134	134
非製造業	5.24%	4.70%	-0.54	61	74
卸売業	5.71%	4.13%	-1.58	44	39
小売業	3.51%	5.32%	1.81	13	28
その他	5.71%	5.42%	-0.29	4	7
全業種	5.31%	5.00%	-0.31	195	208

3) 物流コストにおける各種構成比

(1) 物流機能別構成比

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 57.6%、保管費が 16.4%、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 62.1%、卸売業では 43.2%、小売業では 49.7%となった（図表 2-3）。

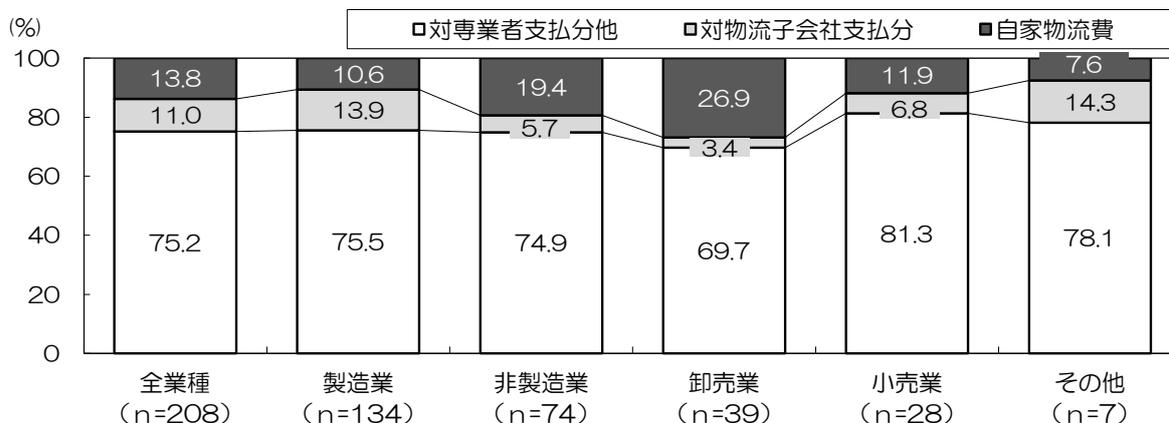
図表 2-3 業種大分類別にみた物流コストの物流機能別構成比



(2) 支払形態別構成比

全業種における物流コストの支払形態別構成比は、支払物流費（自家物流費以外の合計）が 86.2%である。自家物流費が 13.8%である。支払物流費（自家物流費以外の合計）の占める割合を業種別に見ると、製造業では 89.4%、卸売業では 73.1%、小売業では 88.1%である（図表 2-4）。

図表 2-4 物流コストの支払形態別構成比



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年連続回答企業を対象にした2時点比較を行っている。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取り除いている。

前年度比較が可能な「2年連続回答企業」(141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0.15ポイント下降の5.28%であった(図表2-5)。

図表 2-5 2年連続回答企業の売上高物流コスト比率の推移

	2022年度 (a)	2023年度 (b)	(b) - (a)	
2022年度調査および2023年度調査 に回答した企業(2年連続回答企業)	5.43% (回答企業数=141)	5.28% (回答企業数=141)	0.15 ポイント	下降
うち、製造業	5.72% (回答企業数=100)	5.63% (回答企業数=100)	0.09 ポイント	下降
うち、卸売業	4.84% (回答企業数=31)	4.16% (回答企業数=31)	0.68 ポイント	下降
うち、小売業	3.43% (回答企業数=8)	4.34% (回答企業数=8)	0.91 ポイント	上昇
うち、その他	8.30% (回答企業数=2)	9.26% (回答企業数=2)	0.96 ポイント	上昇

2.2 ミクロ物流コストなどの動向（定性調査）

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おこなっている。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、2020年度から2023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。

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

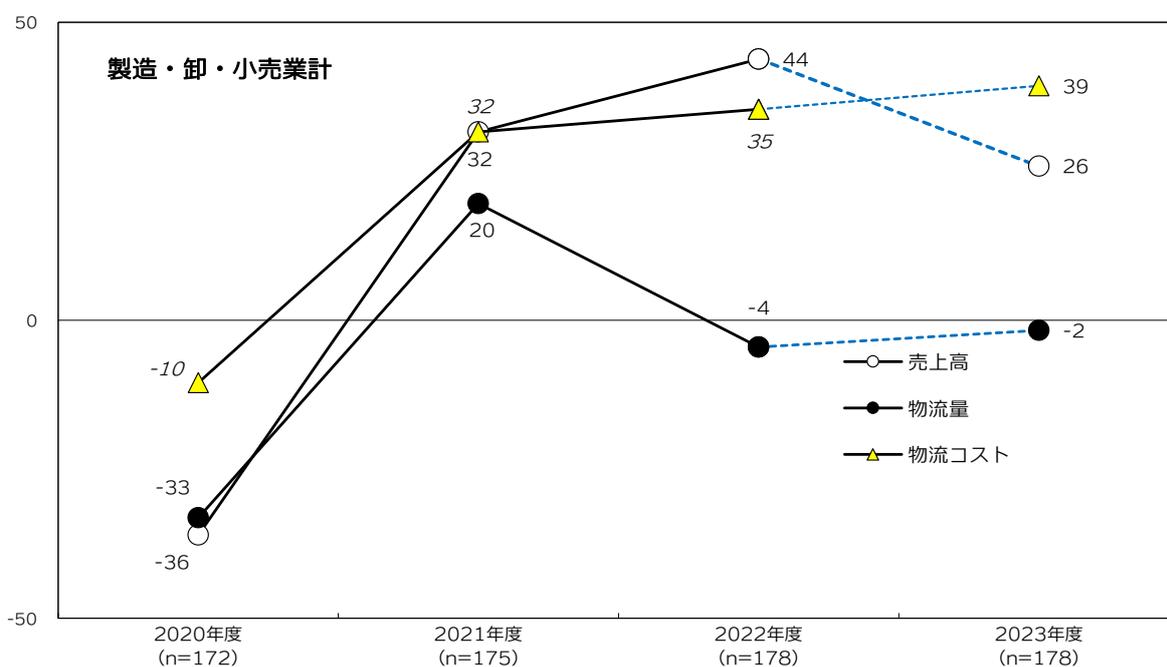
図表 2-6 は、この指数の算出結果を示したものである。参考値として、2020年度および2021年度の実績（いずれも過去調査結果）も掲載している。

2022年度の指数（実績）は、売上高が（+44）、物流量が（-4）、物流コストが（+35）となった。物流量の減少に比べて、売上高の増大が顕著である。

2023年度の指数（見通し）では、売上高が（+26）、物流量が（-2）、物流コストが（+39）となり、売上高の増大を物流コストの増大が上回るという予測となった。

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荷主企業の売上高に影響していると考えられる。

図表 2-6 売上高・物流量・物流コストの増減指数（製造・卸売・小売業計）



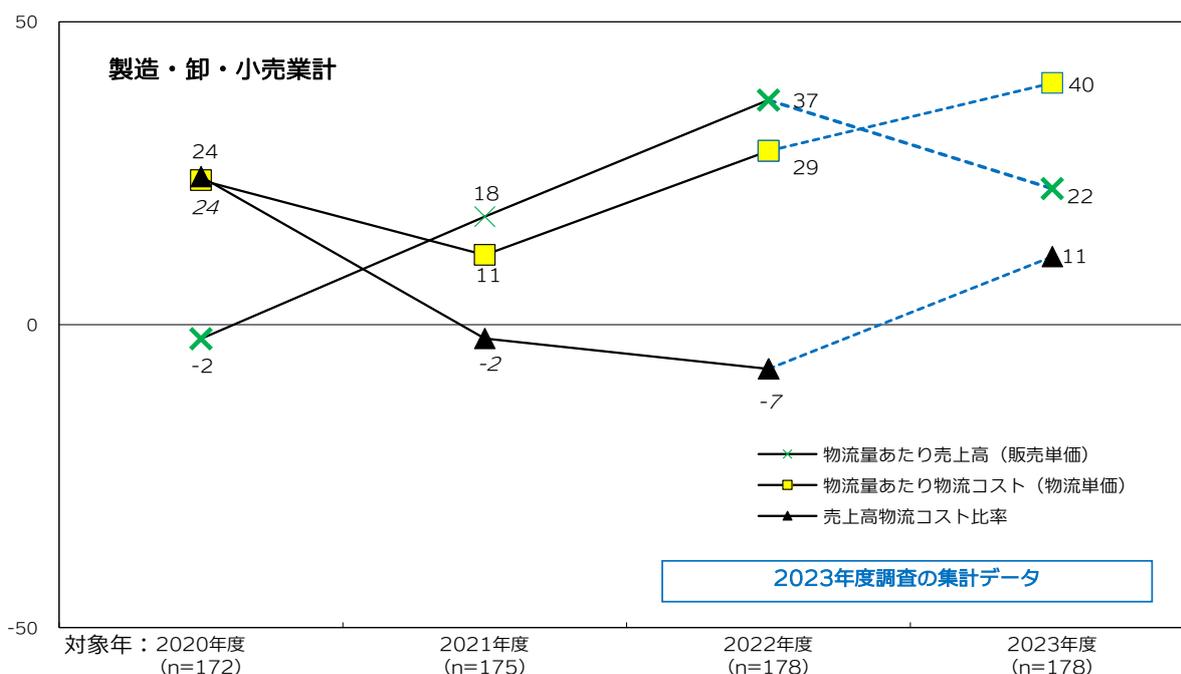
その一方で、荷主企業の売上高ほど物流コストが伸びていないという調査結果からは、物価上昇の速度と比較して、物流事業者から荷主企業への価格転嫁が追い付いていない可能性が考えられる。

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 2-7 はこれら指数の算出結果を示したものである。

2022 年度の指数（実績）については、②の物流単価が増加（+29）したものの、それを上回る①の販売単価の増加（+37）が起これ、その結果が③の売上高物流コスト比率の減少（-7）につながった。

なお、2023 年度の指数（見通し）については、②の物流単価の増加（+40）が進み、①の販売単価の伸び（+22）を上回ることにより、③の売上高物流コスト比率が増加（+11）することが予想されている。

図表 2-7 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。

2.3 物流施策の実施状況

図表 2-8 は、2022 年度に各社が実施した「物流コスト適正化への効果が大きかった施策」(左図)と、2023 年度に実施予定の「実施予定の物流施策」(右図)の順位を比較したものである。

まず「物流コスト適正化への効果が大きかった施策」としては、「輸配送改善（積載率向上、混載化、帰便の利用、コンテナラウンドユース、エコドライブなど）」が1位であった。2位が「在庫削減」、3位が「保管改善（保管の効率化、ロケーションの見直しなど）」と続いている。

次に「実施予定の物流施策」としては、1位が「物流デジタル化の推進（AI 導入、RPA 導入、伝票電子化、物流情報システム導入など）」、2位が「輸配送経路の見直し」、3位が「輸配送改善（積載率向上、混載化、帰便の利用、コンテナラウンドユース、エコドライブなど）」であった。いずれも荷主企業の今日的な課題に対応する施策が選択されているものと推測している。

なお、実施予定の物流施策については、必ずしも物流コスト適正化への効果のみが期待される施策に限られていない点に注意する必要がある。

図表 2-8 物流コスト適正化への効果が大きかった施策と実施予定の物流施策

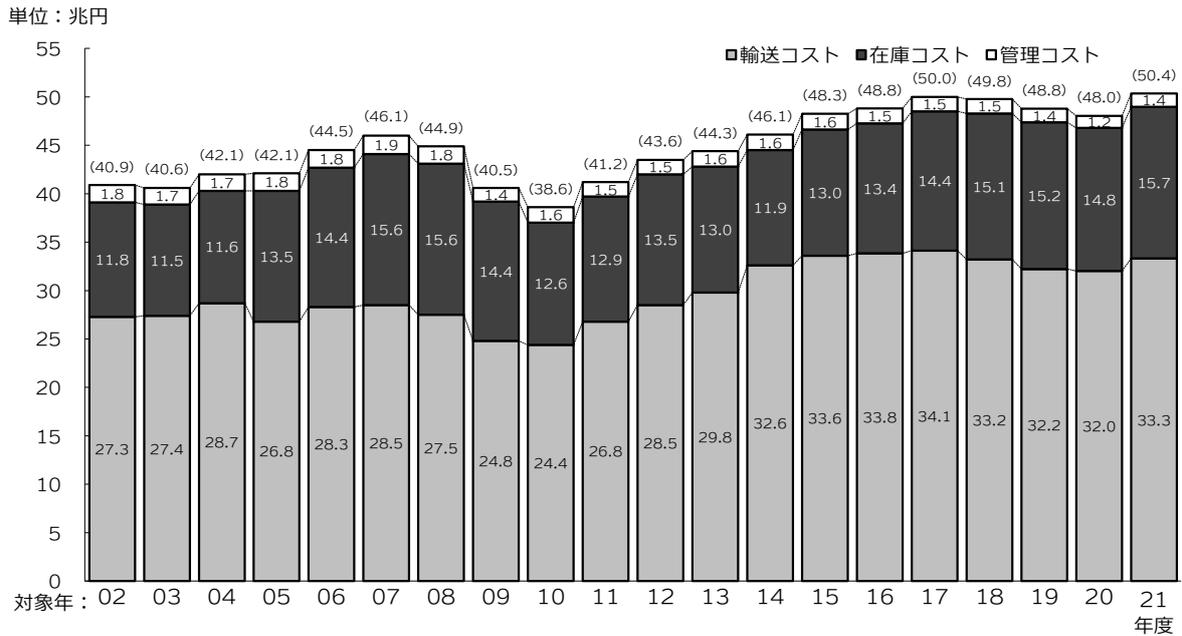
【物流コスト適正化への効果が大きかった施策】			【実施予定の物流施策】		
順位	物流施策	回答数	順位	物流施策	回答数
1	輸配送改善（積載率向上、混載化、帰便の利用、コンテナラウンドユース、エコドライブなど）	25	1	物流デジタル化の推進（AI導入、RPA導入、伝票電子化、物流情報システム導入など）	24
2	在庫削減	14	2	輸配送経路の見直し	13
3	保管改善（保管の効率化、ロケーションの見直しなど）	14	3	輸配送改善（積載率向上、混載化、帰便の利用、コンテナラウンドユース、エコドライブなど）	11
4	輸配送経路の見直し	10	4	物流の共同化	10
5	配送頻度の見直し	8	5	リードタイムの見直し	9
6	物流の共同化	7	6	在庫削減	7
7	リードタイムの見直し	6	7	自動化・機械化の推進（マテハン・ロボット・自動倉庫などの導入など）	7
8	アウトソーシング料金の見直し	6	8	配送頻度の見直し	6
9	物流拠点の見直し(拠点数減)	5	9	物流拠点の見直し(拠点数増)	6
10	物流容器の再利用、通い箱の利用など	5	10	物流拠点の見直し(拠点数減)	6
11	自動化・機械化の推進（マテハン・ロボット・自動倉庫などの導入など）	5	11	モーダルシフト	6
12	直送化	4	12	物流拠点の見直し(拠点数横ばい)	5
13	物流拠点の見直し(拠点数横ばい)	4	13	平準化	4
14	モーダルシフト	4	14	商慣習の見直し	4
15	包装改善（包装の簡素化・変更）	4	15	保管改善（保管の効率化、ロケーションの見直しなど）	4
16	人員削減	4	16	荷役改善（ピッキングの効率化など）	4
17	平準化	3	17	包装改善（包装の簡素化・変更）	3
18	需要予測精度の向上	3	18	物流・商流データの連携	3
19	物流拠点の見直し(拠点数増)	3	19	アイテム数の整理	2
20	物流アウトソーシングの推進	3	20	直送化	2
21	物流デジタル化の推進（AI導入、RPA導入、伝票電子化、物流情報システム導入など）	3	21	事業継続計画（BCP）の策定	2
22	アイテム数の整理	2	22	需要予測精度の向上	1
23	配送先数の見直し	2	23	取引単位（又は配送単位・ロット）の見直し	1
24	パレット化	2	24	環境問題やSDGs（持続可能な開発目標）への取組	1
25	自家物流化の推進	2	25	物流を考慮した商品設計	1
26	人材育成(OJT・外部教育の活用)	2	26	物流容器の再利用、通い箱の利用など	1
27	SCM的な物流管理手法の導入	1	27	パレット化	1
28	取引単位（又は配送単位・ロット）の見直し	1	28	物流アウトソーシングの推進	1
29	環境問題やSDGs（持続可能な開発目標）への取組	1	29	アウトソーシング料金の見直し	1
30	物流を考慮した商品設計	1	30	アウトソーシング先の見直し	1
31	荷役改善（ピッキングの効率化など）	1	31	物流部門・物流子会社の再編成	1
32	アウトソーシング先の見直し	1	32	契約社員、パートなどの活用	1
33	契約社員、パートなどの活用	1	33	業務の定型化・標準化 など	1
34	業務の定型化・標準化 など	1	34	モノ・データ・物流などの標準化の推進	1

2.4 マクロ物流コスト

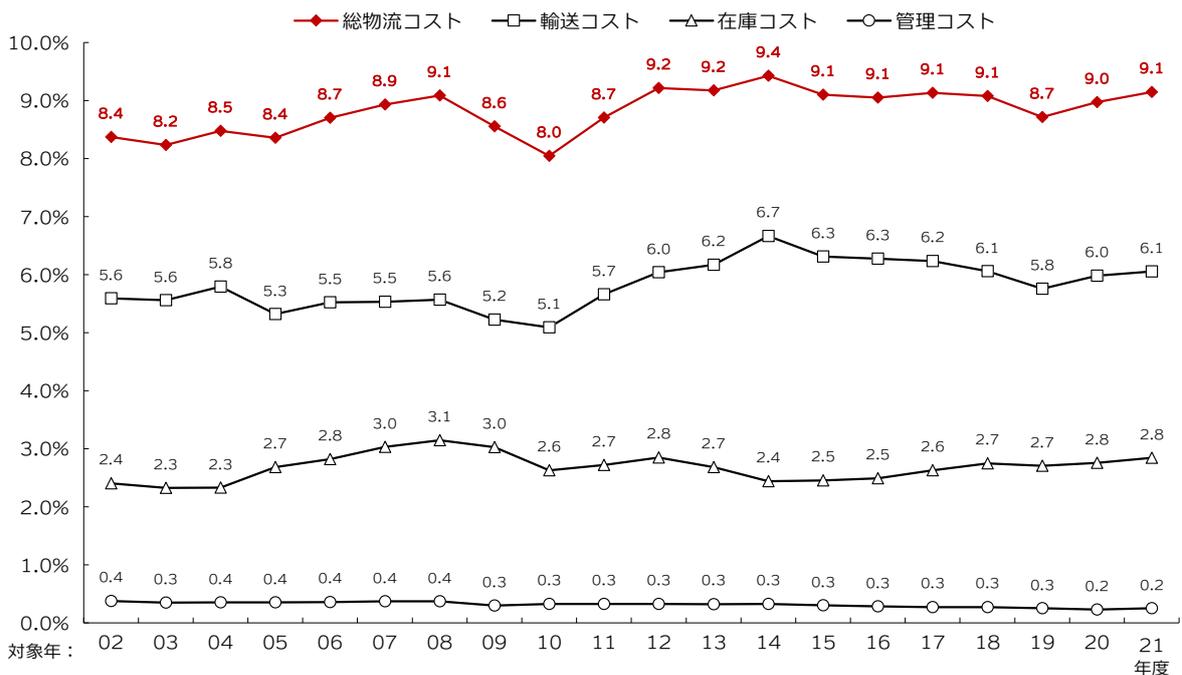
図表 2-9 は、日本におけるマクロ物流コストの推移を示したものである。2021 年度のマクロ物流コストは、50.4 兆円であった⁵。マクロ物流コストは、2010 年度以降は長期的に増加傾向にあったが、2017 年度をピークに減少に転じていた。

また、図表 2-10 は、日本の GDP に対するマクロ物流コスト比率の推移を示したものである。2021 年度の比率は 9.1% となっている。

図表2-9 マクロ物流コストの推移



図表 2-10 マクロ物流コスト比率の推移 (対GDP比)



⁵ 2021 年度より貨物利用運送業などの推計方法を一部変更している。

3. その他調査結果の紹介（一部）

3.1 物流事業者からの値上げ要請の動向

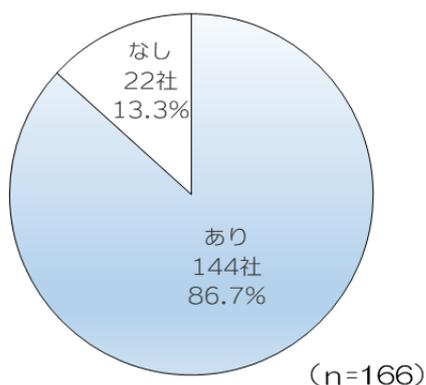
2016 年度調査以降、物流コストの値上げに関連した設問を追加している。2023 年度調査では、2022 年度の値上げ要請を対象としてアンケート調査を行った。

1) 値上げ要請の動向

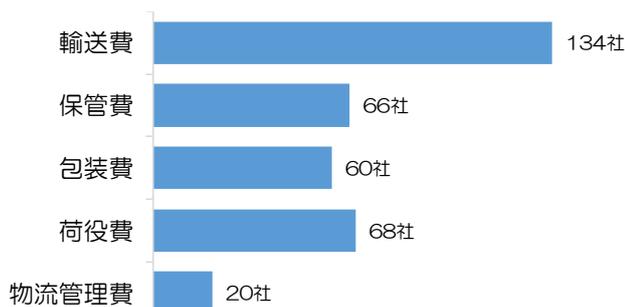
値上げ要請の有無については、回答企業（166 社）のうち 86.7%が要請を受けたと回答した（図表 3-1）。値上げを要請された主な費目については、輸送費と回答した企業が 134 社で最も多く、荷役費がこれに続いている（図表 3-2）。

なお、2022 年度調査では 76.2%（164 社のうち 125 社）が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 2022 年度調査と比較して 10.5 ポイント上昇した。

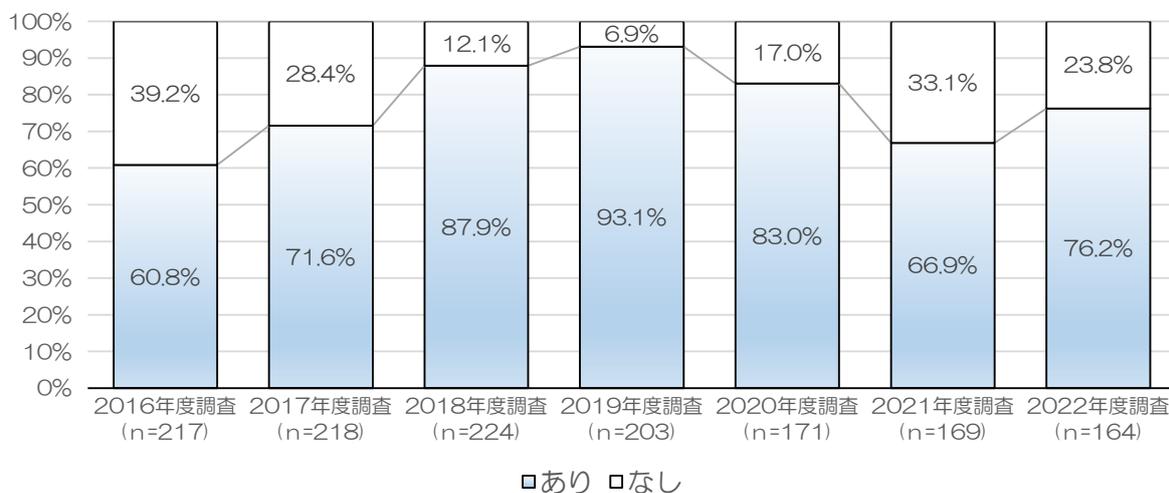
図表 3-1 値上げ要請の有無



図表 3-2 値上げを要請されたコストの種類（複数回答）



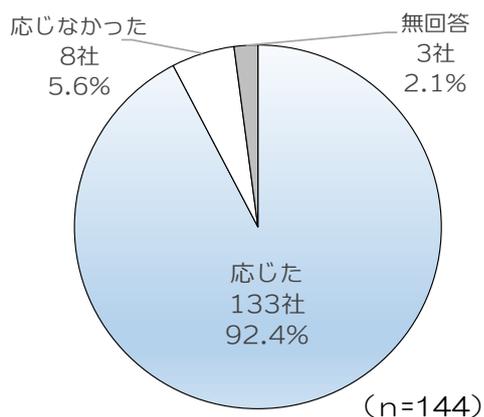
（参考）値上げ要請を受けた割合の推移（2016～2022 年調査）



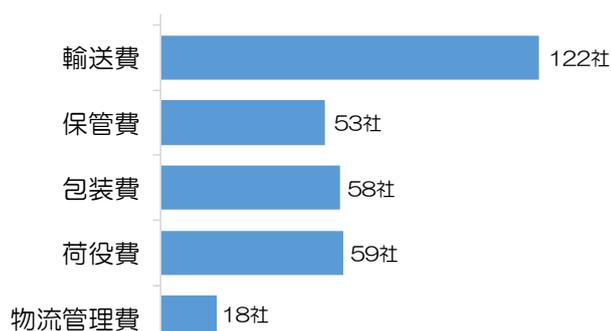
2) 値上げ要請の応否

値上げ要請があったとの回答した企業（144社）のうち、133社（92.4%）の企業が「応じた」と回答した（図表 3-3）。なお、2022年度調査では95.2%（125社のうち119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2022年度調査と比較して2.8ポイント下降した。要請に応じた主な費目については、輸送費と回答した割合が122社で最も多く、荷役費がこれに続く（図表 3-4）。

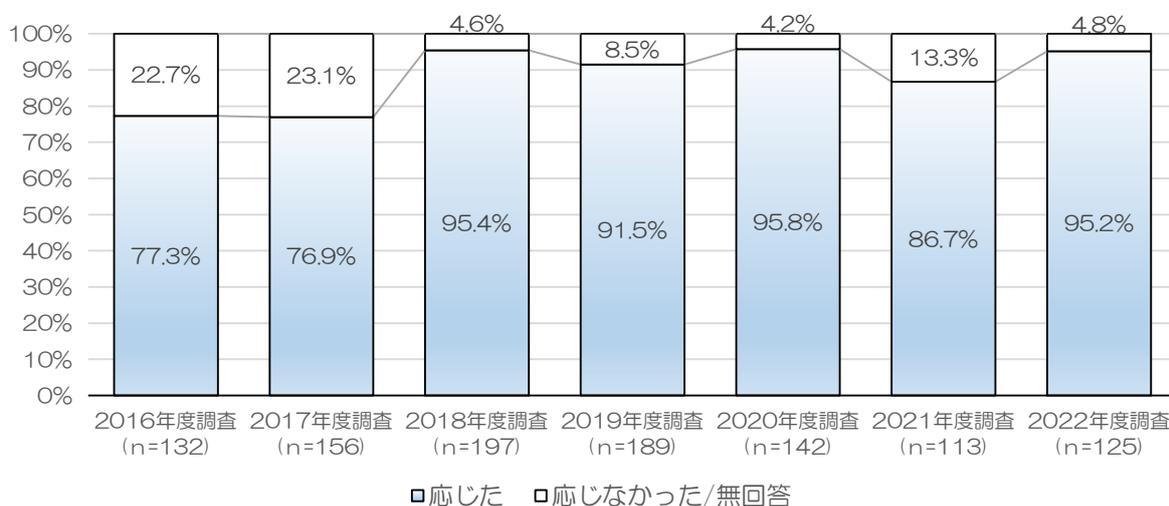
図表 3-3 値上げ要請に対する応否



図表 3-4 値上げに応じたコストの種類
(複数回答)



(参考) 値上げ要請に応じた割合の推移 (2016~2022年調査)



3.2 外部環境変化に関連した課題への対応状況について

本調査では、「物流コスト上昇分の価格転嫁」、「労働力不足対応のための DX などの推進」、「アフターコロナに向けたビジネスモデルの転換」、「混乱するグローバルサプライチェーンへの対応」などの外部環境変化に関連した課題に対して、2022 年度において、どの程度対応できたかについて、質問している。次ページの図表 3-5 に、業種別に整理した結果を示す。

1) 物流コスト上昇分の価格転嫁

2022 年度において、「物流コスト上昇分の価格転嫁」に対して、どの程度対応できたかについて質問した。回答社数は 159 社（全業種）であった。未対応と回答した企業の割合が 23.3%、少し対応できたと回答した企業の割合が 51.5%、対応できたと回答した企業の割合が 25.2%であった。

2) 労働力不足対応のための DX などの推進

2022 年度において、「労働力不足対応のための DX などの推進」に対して、どの程度対応できたかについて質問した。回答社数は 161 社（全業種）であった。未対応と回答した企業の割合が 44.7%、少し対応できたと回答した企業の割合が 46.6%、対応できたと回答した企業の割合が 8.7%であった。

3) アフターコロナに向けたビジネスモデルの転換

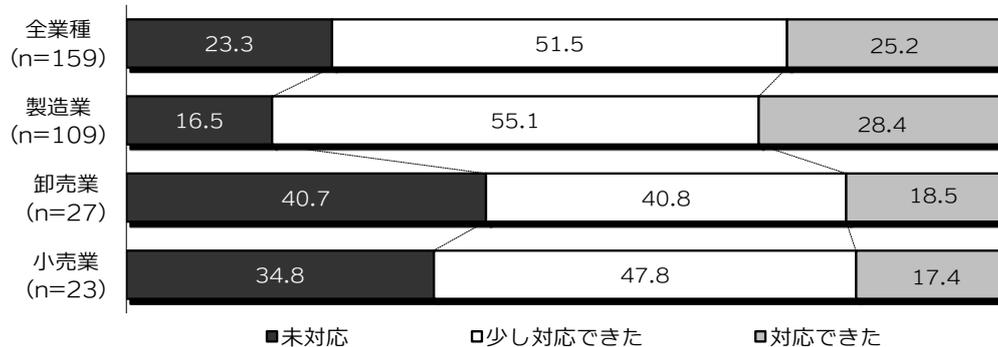
2022 年度において、「アフターコロナに向けたビジネスモデルの転換」に対して、どの程度対応できたかについて質問した。回答社数は 143 社（全業種）であった。未対応と回答した企業の割合が 53.1%、少し対応できたと回答した企業の割合が 34.3%、対応できたと回答した企業の割合が 12.6%であった。

4) 混乱するグローバルサプライチェーンへの対応

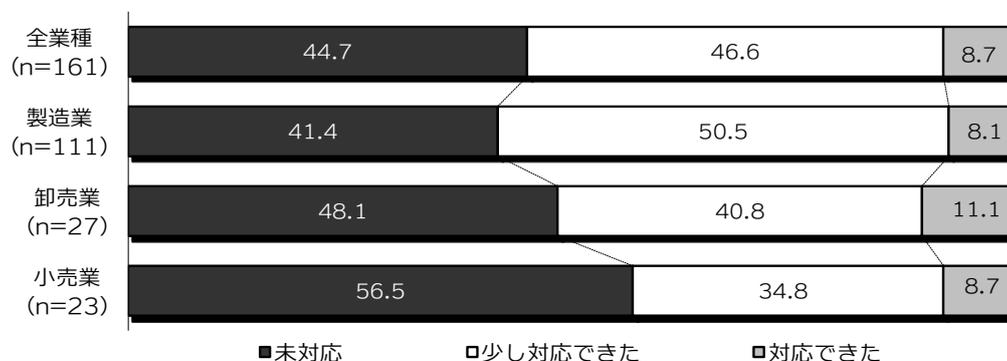
2022 年度において、「混乱するグローバルサプライチェーンへの対応」に対して、どの程度対応できたかについて質問した。回答社数は 137 社（全業種）であった。未対応と回答した企業の割合が 41.6%、少し対応できたと回答した企業の割合が 35.8%、対応できたと回答した企業の割合が 22.6%であった。

図表 3-5 外部環境変化に関連した課題への対応状況

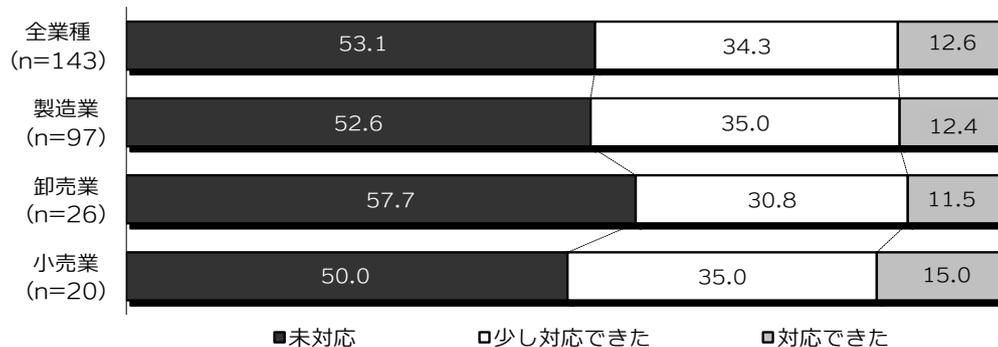
(1) 物流コスト上昇分の価格転嫁



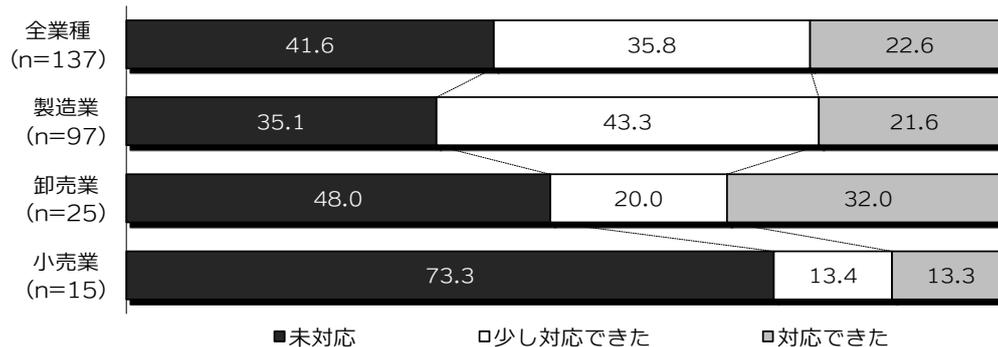
(2) 労働力不足対応のための DX などの推進



(3) アフターコロナに向けたビジネスモデルの転換



(4) 混乱するグローバルサプライチェーンへの対応



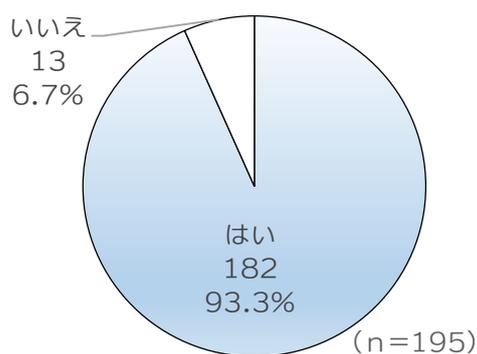
3.3 物流危機に関わる取り組みなど

1) 「ホワイト物流」推進運動への参加状況

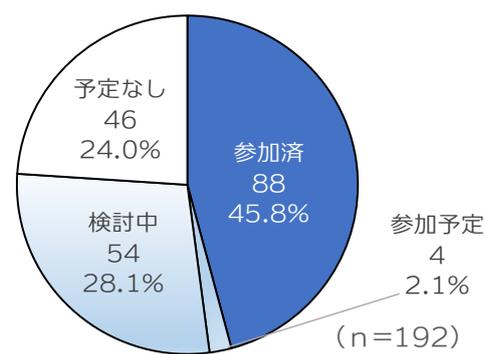
2019 年度調査より、「ホワイト物流」推進運動を知っているか、および、「ホワイト物流」推進運動に参加する予定があるかについて質問をしている。

2023 年度の調査結果を図表 3-6、図表 3-7 に示す。

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



「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、取り組み方針、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。なお、2024 年 2 月末時点で 2,637 社が本運動への賛同を表明している。



「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト

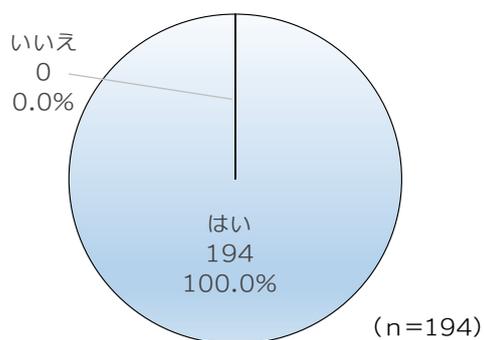
※運動への詳しい参加方法などについては、ポータルサイトをご参照ください。
<https://white-logistics-movement.jp/>

2) 2024 年問題への対応状況

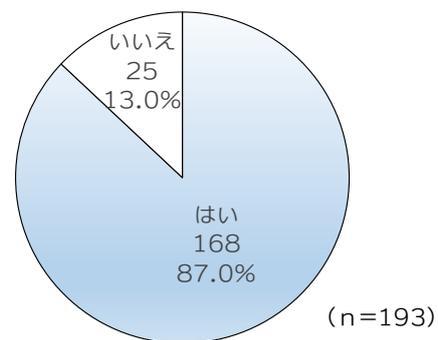
本調査では、2024 年 4 月 1 日より、自動車運転業務における時間外労働時間の上限が年間 960 時間に制限されるなどに起因して物流領域に生じる様々な問題、いわゆる物流の 2024 年問題（以下、2024 年問題）に注目している。

そこで、①2024 年問題を知っているか、②2024 年問題により荷主企業・物流事業者の双方に様々な配慮が求められることとなるが、対応は進められているのかについて質問している。結果を図表 3-8、図表 3-9 に示す。

図表 3-8 2024 年問題を知っているか



図表 3-9 2024 年問題への対応は進められているか



また、今回は 2024 年問題によるビジネスへの影響や対応状況について自由回答で記述いただいている。2024 年問題に関連するドライバー不足が、輸送能力の低下や納期遅延、安定供給への不安などを引き起こすだけでなく、輸送単価の高騰により物流コストのさらなる上昇をもたらすのではないかと懸念が多く寄せられた。

また、遠距離や過疎地への輸送が困難になることや、ドライバーの離職による輸送能力のさらなる低下が懸念されることなども問題として挙げられている。

書籍版報告書においては、2024 年問題による荷主企業のビジネスへの影響や問題、および、荷主企業において進められている対策や取り組み上の課題などについて、自由回答の一部を紹介している。

4. 業種別物流コストデータ掲載について（書籍版）

2023 年度物流コスト報告書（書籍版）においては、2社以上の回答があった業種について、業種別売上高物流コスト比率などのデータを掲載している。参考までに有効回答企業 208 社の属性や業種内訳などについて掲載した（書籍版購入方法は最終ページに掲載）。

1) 会員・会員外

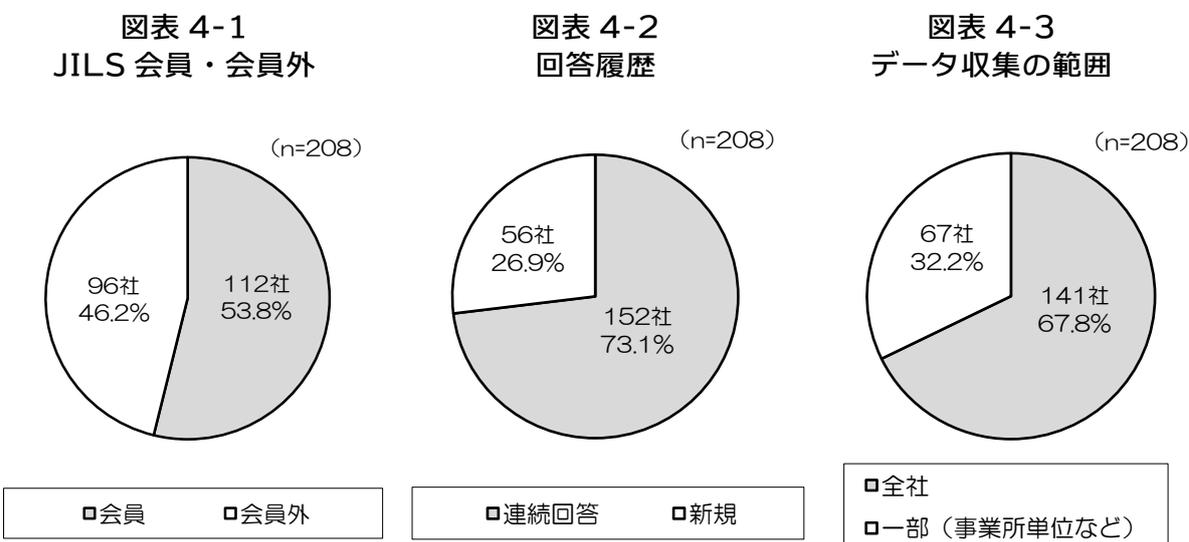
図表 4-1 は、JILS 会員・会員外別の回答数の内訳を示している。なお、回答企業の会員・会員外区分は、アンケート票の集計時点での登録状況を反映している。会員企業からの回答数は 112 社（53.8%）である。

2) 回答履歴

図表 4-2 は、前回調査からの回答履歴の内訳を示している。2022 年度調査、および、2023 年度調査で 2 年連続して回答した企業数は 152 社（73.1%）で、そのうちの多くは 3 年以上の連続回答企業である。

3) データ収集の範囲

図表 4-3 は、データの収集範囲の内訳を示している。会社全体を対象として回答した企業数は、141 社（67.8%）である。



4) 業種別回答数

次ページの図表 4-4 は、回答数を業種・業界別に示したものである。業種大分類別に見ると、製造業が 134 社（64.4%）、卸売業が 39 社（18.8%）、小売業が 28 社（13.5%）、その他が 7 社（3.3%）であった。また、「業界区分」として、製造業の業種をさらに細かい分類でも整理している（同表の右側の「業界区分」欄参照）。

なお、多くの業界の回答数は 1 桁台にとどまる。これら業界は、平均値を業界の代表値とする程には精度が高くないため、あくまで参考値として活用いただきたい。

図表 4-4 回答数と内訳（業種・業界別）

業種大分類	業種小分類		業界区分											
	回答数	構成比	J-D 番号	回答数	構成比									
製造業	134	64.4%	食品（要冷・常温）	04・05	31	14.7%	食品	ビール	101	1	0.5%			
									酒類	102	3	1.4%		
										清涼飲料	103	2	1.0%	
										乳製品	104	4	1.9%	
										食肉加工品	105	0	0.0%	
										調味料	106	8	3.8%	
										菓子	107	3	1.4%	
										小麦関連	108	4	1.9%	
										水産加工品	109	2	1.0%	
										その他食品	110	4	1.8%	
						繊維	06	1	0.5%	繊維	201	1	0.5%	
						紙・パルプ	07・08	5	2.4%	紙・パルプ	製紙	301	3	1.4%
											加工品（製品）	302	2	1.0%
						プラスチック・ゴム	10	3	1.5%	化学工業	プラスチック	506	2	1.0%
											ゴム	507	1	0.5%
						化学繊維	11	1	0.5%		化学繊維	504	1	0.5%
						石鹸・洗剤・塗料	12	4	1.9%		日用雑貨	505	4	1.9%
											塗料	508	0	0.0%
						医薬品	13	3	1.4%		医薬品	509	3	1.4%
						化粧品	14	1	0.5%		化粧品	510	1	0.5%
						その他化学工業	15	13	6.2%		総合化学	501	9	4.3%
											無機化学工業製品	502	2	1.0%
											有機化学工業製品	503	0	0.0%
											その他化学工業	511	2	0.9%
						石油製品・石炭製品	16	1	0.5%	石油製品・石炭製品	601	1	0.5%	
						窯業・土石・ガラス・セメント	17	2	1.0%	窯業・土石・ガラス・セメント	701	2	1.0%	
						鉄鋼	18	4	1.9%	鉄鋼	801	4	1.9%	
			非鉄金属	19	2	1.0%	非鉄金属	電線	901	0	0.0%			
								その他非鉄金属	902	2	1.0%			
			金属製品	20	1	0.5%	金属製品	1001	1	0.5%				
			一般機器	21	10	4.9%	一般機器	産業機械	1101	7	3.4%			
								工作機械	1102	1	0.5%			
								その他一般機器	1104	2	1.0%			
			電気機器	22・23	14	6.8%	電気機器	総合電機	1201	2	1.0%			
								家電・AV	1202	1	0.5%			
								コンピュータ・周辺機器	1203	3	1.4%			
								通信機器	1204	1	0.5%			
								電気・電子部品	1205	5	2.4%			
								その他電気機器	1206	2	1.0%			
			精密機器	24	5	2.4%	精密機器	時計	1401	0	0.0%			
								光学・レンズ	1402	0	0.0%			
								医療機器	1403	1	0.5%			
								その他精密機器	1404	4	1.9%			
			物流用機器	25	8	3.8%	物流用機器	1103	8	3.8%				
			輸送用機器	26	17	8.2%	輸送用機器	自動車	1301	6	2.9%			
								自動車部品	1302	7	3.4%			
								その他輸送用機器	1303	4	1.9%			
			出版・印刷	28・29	1	0.5%	出版・印刷	401	1	0.5%				
			その他製造業	30	7	3.3%	その他製造業	1500	7	3.3%				
卸売業	39	18.8%	卸売業（総合商社）	51	2	1.0%	卸売業	卸売業（総合商社）	2001	2	1.0%			
			卸売業（食品飲料系）	52	7	3.4%		卸売業（食品飲料系）	2002	7	3.4%			
			卸売業（医薬品系）	53	1	0.5%		卸売業（医薬品系）	2003	1	0.5%			
			卸売業（日用雑貨系）	54	4	1.9%		卸売業（日用雑貨系）	2004	4	1.9%			
			卸売業（繊維衣料品系）	55	13	6.3%		卸売業（繊維衣料品系）	2005	13	6.3%			
			卸売業（機器系）	56	3	1.4%		卸売業（機器系）	2006	3	1.4%			
			その他卸売業	57	9	4.3%		その他卸売業	2007	9	4.3%			
			小売業	28	13.5%	小売業（百貨店）	58	1	0.5%	小売業	小売業（百貨店）	3001	1	0.5%
小売業（量販店）	59	6				2.9%		小売業（量販店）	3002	6	2.9%			
小売業（生協）	62	5				2.4%		小売業（生協）	3006	5	2.4%			
小売業（コンビニエンスストア）	60	1				0.5%		小売業（コンビニエンスストア）	3003	1	0.5%			
小売業（通販）	61	2				1.0%		小売業（通販）	3004	2	1.0%			
小売業（ドラッグストア）	63	4				1.9%		小売業（ドラッグストア）	3005	4	1.9%			
その他小売業	64	9				4.3%		その他小売業	3007	9	4.3%			
その他	7	3.3%				水産・農林	01・02	0	0.0%	農林水産	農林水産業（農協）	5003	0	0.0%
									その他農林水産業	5004	0	0.0%		
			建設	03	2	1.0%	建設業	建設業（ゼネコン）	5001	1	0.5%			
									その他建設業	5002	1	0.5%		
			電力・ガス	81・82	0	0.0%	その他	電力・ガス	5006	0	0.0%			
			通信	86	0	0.0%		通信業	5005	0	0.0%			
その他	88	5	2.3%		外食	4001	3	1.4%						
						中食	4002	1	0.5%					
						その他	5007	1	0.4%					
合計	208	100.0%	合計		208	100.0%	合計		208	100.0%				

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。

公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会(JILS)では、荷主企業を対象に毎年「物流コスト調査」を行っております。

物流コスト調査へのご協力いただいた企業様には、回答年度の調査報告書を1部進呈しておりますので、是非、ご参加を検討ください。詳細は JILS のホームページを確認ください。

【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. 物流事業者からの値上げ要請の動向
4. ロジスティクス関連部門の目標設定

第4章 物流施策の実施状況

1. 物流コスト適正化への効果が大きかった施策
2. 物流コスト適正化策の事例（効率化の取り組み事例）
3. 物流施策の実施状況
4. 物流危機に関わる取り組みなど
5. ロジスティクス施策および投資についての意識調査

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（米国）
2. 海外のマクロ物流コスト（欧州）
3. 海外のマクロ物流コスト（アジア）

付録1 カーボンニュートラルの実現に向けて今後求められる
ロジスティクス施策～スロー・ロジスティクスのススメ～

付録2 物流の2024年問題に対する企業と消費者の現状を探る

【資料編】

1. 2023年度物流コスト実態調査 調査票
2. 2023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270ページ
ISBN 978-4-905022-18-3
価格 分類コード：C3063
定価 11,000円（本体10,000円+税10%）+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

2023年度 物流コスト調査報告書【概要版】

2024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3階

電話 03-3436-3191 FAX 03-3436-3190

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

禁無断転載