

「2024年問題」による物流費上昇の背景と物価に与える影響について

参事官（経済財政分析－総括担当）付政策企画専門職 豊川 浩気 ※

【概要】

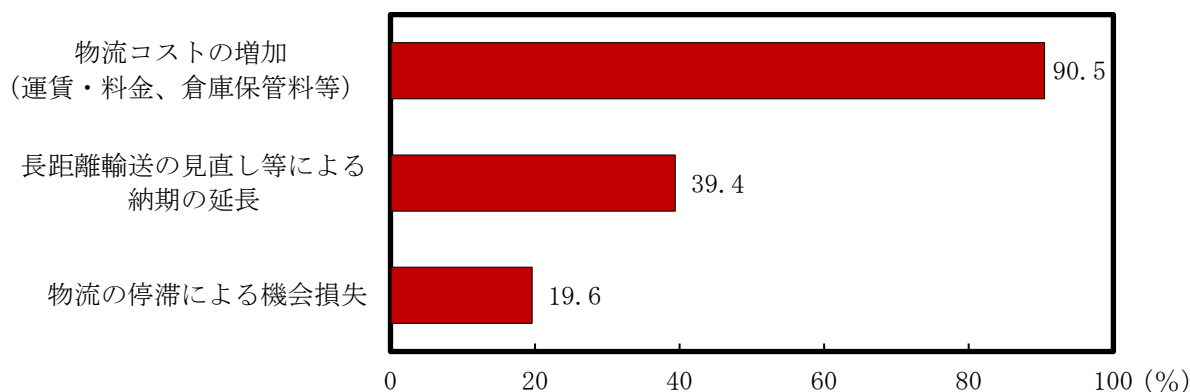
1. 2024年4月より、自動車運送事業における時間外労働の上限規制が適用され、輸送能力の低下が懸念される物流の「2024年問題」に直面している。「2024年問題」による荷主企業への影響として、物流コストの増加が挙げられているように、物流費は近年、上昇傾向で推移している。本稿では、物流費の上昇の背景を、貨物自動車運送業界の雇用や賃金の動向、他業界との価格交渉の状況から探るとともに、物流費の上昇が物価に与える影響について確認する。
2. 貨物自動車運送業界は、労働集約型産業であり、残業時間の上限規制適用の影響もあって、企業の人手不足感は過去最高の水準に達している。こうした人手不足に起因するサービスの需給ひっ迫が物流費の上昇につながっていることに加え、人材の確保・定着のための賃上げの動き、さらには運送業界におけるコスト全般の価格転嫁の進展も物流費の上昇につながっていると考えられる。
3. 物流費の上昇は、食料品価格上昇の主因の一つとなるなど、各種財・サービス価格への転嫁を通して物価を押し上げる要因となっている。物流費の上昇による物価全般の押し上げ効果について産業連関表を用いて定量的に分析したところ、物流費の10%の上昇は、生産及び流通段階で運送サービスを利用する様々な財・サービスの価格へ波及することで、物価全体を0.2%程度押し上げる可能性が示唆された。
4. 国民生活や我が国経済を支える社会インフラとして機能している物流に係る費用は、物価の変動要因であるだけでなく、物価と賃金の好循環の実現に向けても重要な要素であり、今後の動向を注視していく必要がある。

※ 本稿の作成では、統括官の林伴子氏、審議官の中澤信吾氏、参事官の多田洋介氏、参事官補佐の宮野慶太氏を始めとする内閣府政策統括官（経済財政分析担当）付のスタッフから有益な助言及びコメントを頂いた（肩書は2024年11月現在）。記して感謝したい。ただし、あり得べき誤りは全て執筆者に属する。なお、本稿の内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。

## 1. はじめに

2024年4月より、自動車運送事業における時間外労働の上限規制が適用され、輸送能力が低下する物流の「2024年問題」による経済活動への影響が懸念されている。日本商工会議所の中小企業を対象としたアンケート調査によれば、物流の「2024年問題」によるマイナスの影響があると回答している中小企業の割合は84%にのぼり、マイナスの影響の具体的な内容として、「物流コストの増加」を挙げた企業が約9割と、「長距離輸送の見直し等による納期の延長」や「物流の停滞による機会損失」を大きく上回り、最も多い回答となっている（図1）。物流の「2024年問題」が及ぼす影響としては、「モノが運べない」という輸送能力の不足による物流の停滞の可能性が指摘<sup>2</sup>される場所であるが、足下では、輸送能力の縮小に伴う物流費の上昇がより顕在化しているとみられる。運送業は多様な産業の経済活動に利用されており、物流費の上昇は、物価全体にも影響を及ぼしうる。本稿では、物流費の上昇の背景について確認するとともに、物流費の上昇が物価に与える影響について確認する。第2節では、近年の物流サービス関係の物価動向を確認するとともに、同分野の物価上昇の背景を分析する。第3節では、物流費の上昇が、各種の財・サービスの物価上昇に与える影響を取り上げる。第4節はまとめとする。

図1 物流の「2024年問題」における具体的影響  
(中小企業を対象にしたアンケート調査結果)



(備考) 日本商工会議所「商工会議所 LOBO 調査」(令和6年7月)により作成。物流の「2024年問題」によるマイナスの影響があると回答した企業(84%)に対し、マイナスの影響の具体的な内容を複数回答形式で聞いた結果。

<sup>2</sup> 株式会社NX総合研究所の試算によると、労働時間規制等に対し、具体的な対応を行わなかった場合、2024年度には輸送能力が約14%不足する可能性があり、その後も対応を行わなかった場合、2030年度には輸送能力が約34%不足する可能性があるとしてされている。

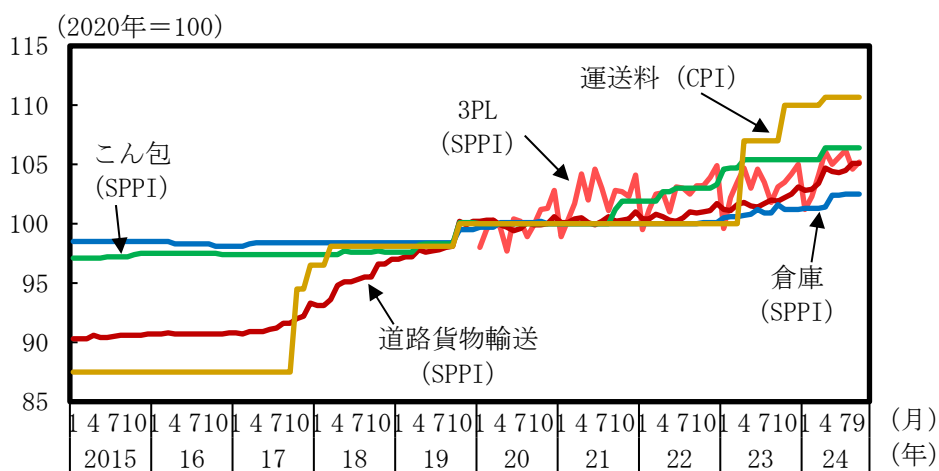
## 2. 物流サービス関連の物価の動向と物流費上昇の背景について

本節では、近年の物流サービス関連の物価の動向を確認した上で、これら物流費上昇の背景について分析する。

### （近年、物流費全般が上昇傾向）

まず、BtoCの物流サービス価格として、消費者物価指数（CPI）における「運送料」の動向を確認すると、2017年に大きく上昇した後<sup>3</sup>、横ばい傾向で推移していたが、2023年以降、運送各社の届出運賃等の改定実施により、段階的に上昇し続けている（図2）。次に、BtoB、つまり企業間の取引価格である企業向けサービス価格指数（SPPI）における「道路貨物輸送」についても、2018年から2019年にかけて上昇した後、横ばい傾向が続いたが、2022年後半以降上昇傾向で推移している。また、SPPIのうち、「倉庫」や「こん包」、「3PL」（サードパーティーロジスティクス、物流業務受託事業）<sup>4</sup>といった、配送に至るまでの保管や出荷に係るサービス価格も上昇しており、ここ数年、物流費全般が上昇していることがわかる。加えて、本年10月には郵便料金の価格改定があり、はがきや定形郵便物の価格が引き上げられている<sup>5</sup>。

図2 物流サービスの物価の推移



（備考）日本銀行「企業向けサービス価格指数」、総務省「消費者物価指数」により作成。

<sup>3</sup> 2017、2018年頃の運送料の上昇の背景には、人手不足感やEC需要の高まりによって需給がひっ迫する中で、運送事業者が宅配取扱量の規制や運送料の引上げを行ったことなどがある（補論1を参照）。

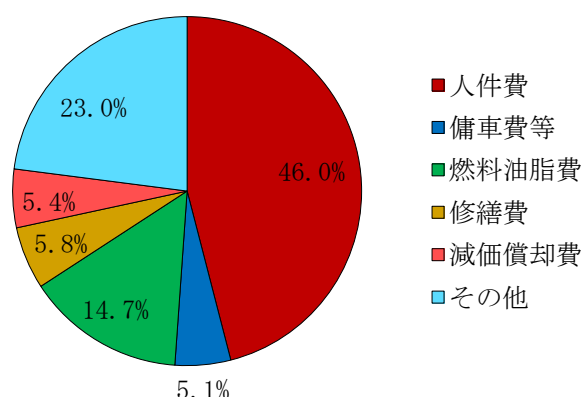
<sup>4</sup> 3PLとは、荷主企業に代わって、物流戦略の企画・立案、物流システムの構築に加え、実際の配送・保管業務までを包括的に提供するサービスを指し、SPPIでは2020年基準改定で新規品目として採用された（このため、2020年以降のみの価格指数となっている）。

<sup>5</sup> 郵便料金の改定の動向については補論2を参照。



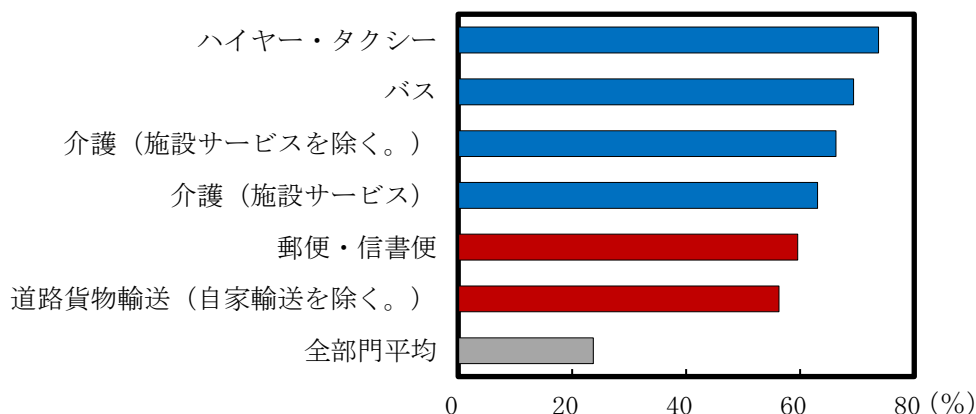
感が強い状況が続いている（図6（1）（2））。特に、2024年の6月調査以降の雇用人員判断DIはマイナス55と過去最も高い人手不足感となっており、時間外労働の上限規制適用が人手不足感に拍車をかけている状況が窺える。なお、日銀短観の雇用人員判断における「不足」、「過剰」の回答社数の構成比でも、「過剰」と回答している企業は、直近では1%とごくわずかであり、大部分の企業において雇用人員が「不足」していると判断していることがわかる（図6（3））。前述のWebKIT成約運賃指数における足下の上昇と、人手不足の更なる深刻化の状況からは、人手不足という供給制約が物流費上昇の一因となっていることが示唆される。

図4 貨物自動車運送事業者の費用割合



（備考）公益社団法人全日本トラック協会「経営分析報告書（概要版）-令和4年度決算版-」により作成。営業費用に占める各費用の割合を示す。

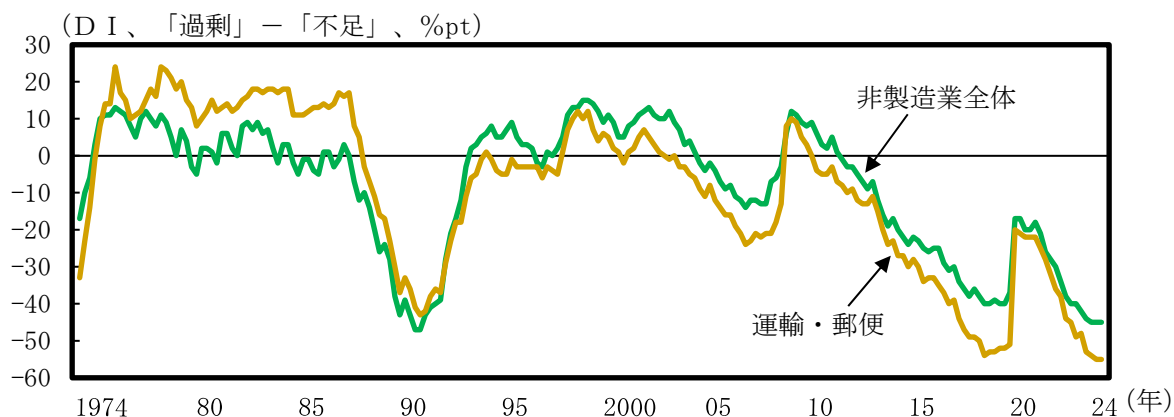
図5 部門別の人件費率（国内生産額に占める人件費の割合）



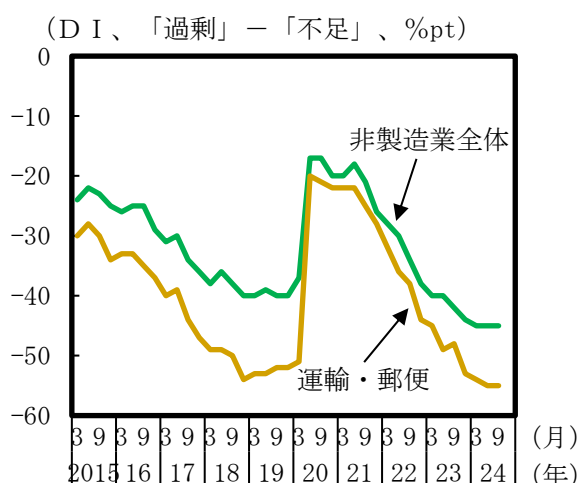
（備考）総務省「令和2年（2020年）産業関連表」により作成。全部門平均は、各部門の人件費率を算術平均した値。

図6 運輸・郵便業の人手不足感の状況の推移

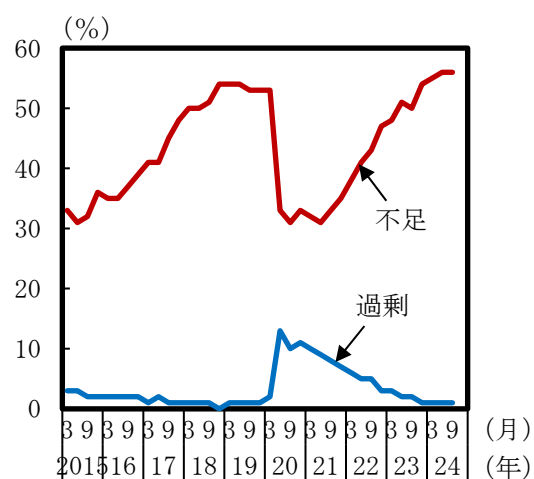
(1) 雇用人員判断D Iの推移(長期)



(2) 雇用人員判断D Iの推移(2015年以降)



(3) 回答社数構成比の推移



(備考) 日本銀行「全国企業短期経済観測調査」により作成。全規模ベース。

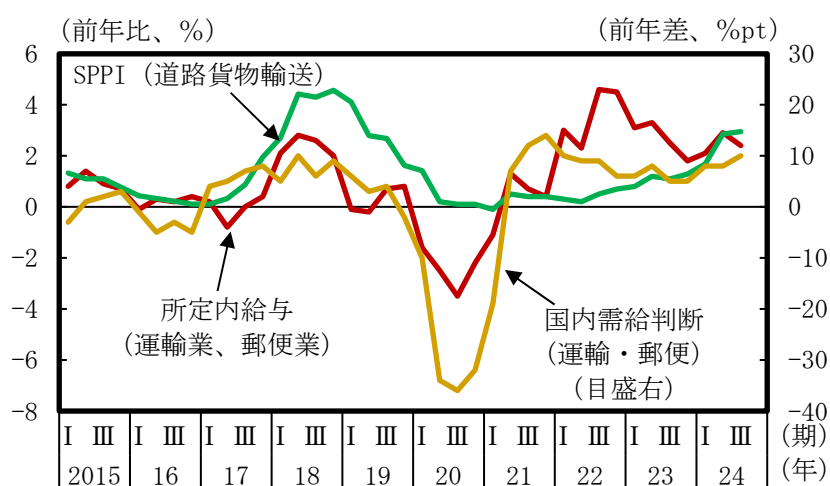
(運送業界では、「2024年問題」を見据え、人手確保や定着強化のため賃金が上昇)

次に、貨物自動車運送業の賃金の動向について確認すると、運輸・郵便業の所定内給与の前年比は、2018年頃と2022年頃に大きく上昇している(図7)。賃金の伸びと、日銀短観における国内需給判断D Iの前年差をみると、両者はある程度連動しているが、2022年の賃金上昇は需給バランスの改善にやや遅行している。また、賃金とSPPIの道路貨物輸送のサービス価格を比較すると、2018年頃はサービス価格の上昇と賃金の上昇が連動している一方、足下では、賃金の伸びに遅行する形で、サービス価格が徐々に高まる姿となっている。2018年頃と2022年頃の賃金の上昇局面を比較すると、



前者では、国内需給の改善と賃上げの原資となる運賃の引上げが同時並行的に進んでいたのに対し、後者は、需給バランスとの連動が弱く、かつ、物流サービス価格の上昇に先行したと解される。2022年頃の賃金の上昇は、物流の「2024年問題」を前に、人手不足の深刻化が見込まれることなどから、人手確保や定着強化のために実施された賃上げという側面が強かったと推察される。

図7 物流関係の賃金、需給と物価の関係



(備考) 厚生労働省「毎月勤労統計」、日本銀行「企業向けサービス価格指数」、日本銀行「全国企業短期経済観測調査」により作成。企業向けサービス価格指数は、消費税の影響を除く値。所定内給与の2024年第3四半期は、2024年9月のみ速報値を用いて算出。

**(運送業界の価格転嫁にも一定の進捗がみられ、物流費の上昇につながっている)**

次に、運送業界におけるコスト全般の価格転嫁の状況を確認する。中小企業庁の価格交渉促進月間のフォローアップ調査におけるトラック運送の価格転嫁率は、全業種平均より大幅に低い<sup>7</sup>ものの、調査時期を追うごとに上昇している(図8)。また、日銀短観における運輸・郵便業の販売価格判断D I・仕入価格判断D Iをみると、2020年から2021年にかけて燃料価格の高騰等により仕入価格判断D Iが大きく上昇した後、2022年以降は横ばい傾向で推移している一方、販売価格判断D Iは、2020年以降緩やかな上昇が続いている(図9)。その結果、販売価格判断D Iから仕入価格判断D Iを差し引いた疑似交易条件は、2022年以降改善傾向で推移している。このように、運送

<sup>7</sup> 運送業界では、小規模の下請け事業者ほどコスト上昇に価格転嫁が追い付いていない実態もあり、公正取引委員会と中小企業庁は、下請法の遵守状況の調査における取りまとめ(2024年1月18日公表)において、運送業界における多重下請け構造が、円滑な価格転嫁の阻害要因になっている可能性があるとして指摘している。

業界においては、政府による価格転嫁促進の取組<sup>8</sup>もあり、価格転嫁における一定の進捗がみられ、物流費の上昇につながっていると言える。

図8 運送業界の価格転嫁率の推移

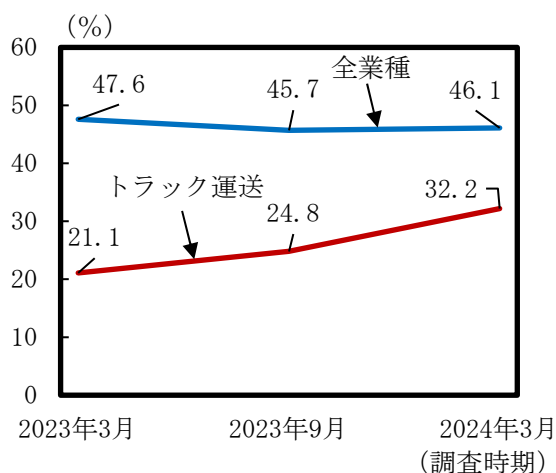
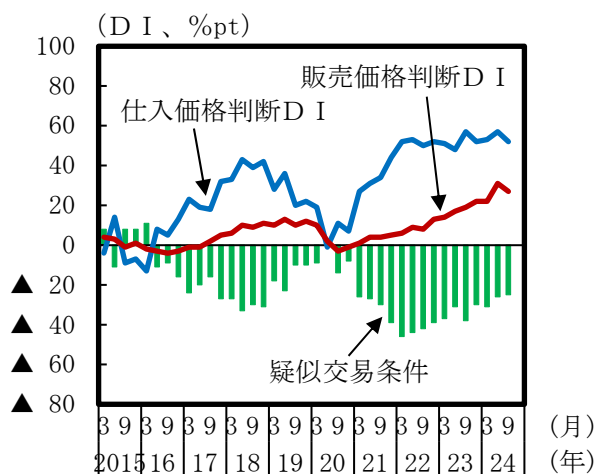


図9 運輸・郵便業の価格転嫁の状況



- (備考) 1. 図8は、中小企業庁「価格交渉促進月間フォローアップ調査の結果について」により作成。  
 2. 図9は、日本銀行「全国企業短期経済観測調査」により作成。全規模ベース。疑似交易条件は、販売価格判断D Iから仕入価格判断D Iを引いた値。

### 3. 物流費の上昇が他の財・サービスの物価に与える影響について

前節では、物流費の上昇の背景について確認したが、本節では、物流費の上昇分の各種財・サービス価格への転嫁の動向について確認する。

#### (物流費の上昇は物価を押し上げる一因に)

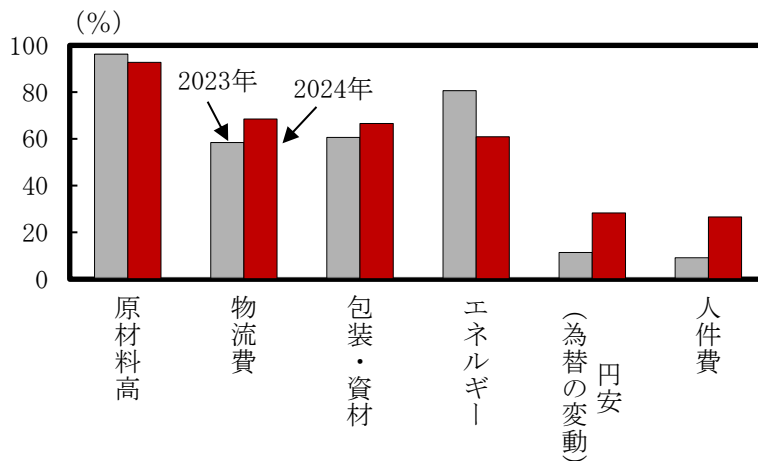
荷主企業が物流費の上昇分を財・サービス価格へ転嫁することは、物流費の上昇への対応策の一つである。例えば、食品業界では、物流費の上昇を要因とする価格引上げが、2023年に比べ2024年に増加しており、原材料高に次ぐ要因となっている(図10)。また、荷主企業を対象とした調査においては、原材料費等増加分の価格転嫁実施率(6割弱)と比べて低い水準にとどまっているものの、物流費増加分を価格転嫁できている企業は3割程度存在する(図11)。物流費上昇分の転嫁は原材料費上昇分に

<sup>8</sup> 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」(2023年11月29日内閣官房・公正取引委員会)の策定を始めとした価格転嫁の実現に向けた取組や、国土交通省が示す「標準的な運賃」(運転者の労働条件の改善等を図るため、法令を遵守して持続的に事業を運営するための参考となる運賃)の改定等の取組のほか、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容を柱とする「物流革新に向けた政策パッケージ」(2023年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議)の取組などがある。



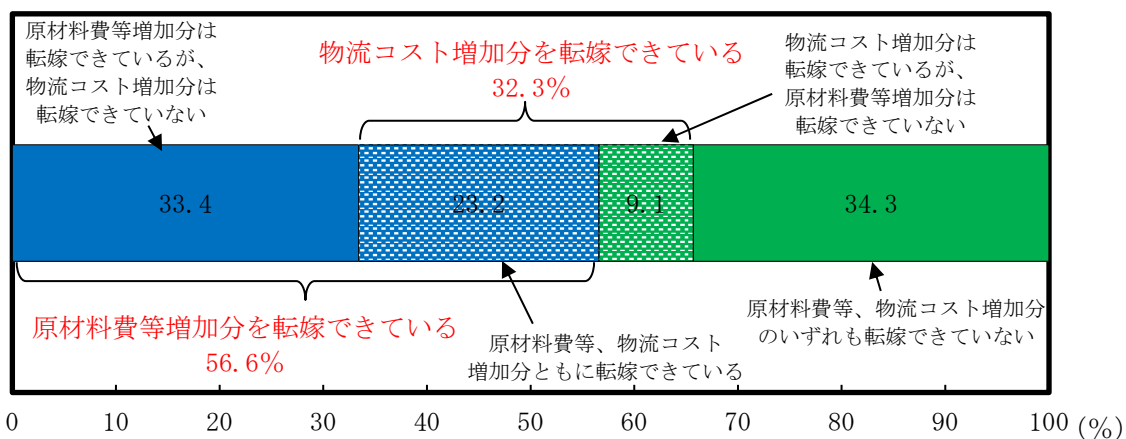
比べると限定的ではあるものの、物流費の転嫁の動きは浸透しつつあり、物流費の上昇が物価を押し上げる一因となっている。

図 10 食品メーカーの価格上昇要因



(備考) 帝国データバンク『食品主要 195 社』価格改定動向調査』により作成。価格上昇要因は、価格上昇品目数全体のうち、その要因を理由とする品目の割合 (一部重複を含む)。

図 11 物流コスト増加分の価格転嫁状況



(備考) 日本商工会議所「商工会議所 LOBO 調査」(令和 6 年 7 月) により作成。図 1 の物流の「2024 年問題」によるマイナスの影響として「物流コストの増加」を挙げた企業の回答であり、コスト上昇分のおおむね 4 割以上を価格転嫁できている場合に「転嫁できている」としている。

(物流費の上昇による物価全般の押し上げ効果は0.2%程度)

最後に、物流費の上昇が、最終製品価格への転嫁を通して、消費者が直面する物価全般をどの程度押し上げるのか、産業連関表を用いた試算を行う。

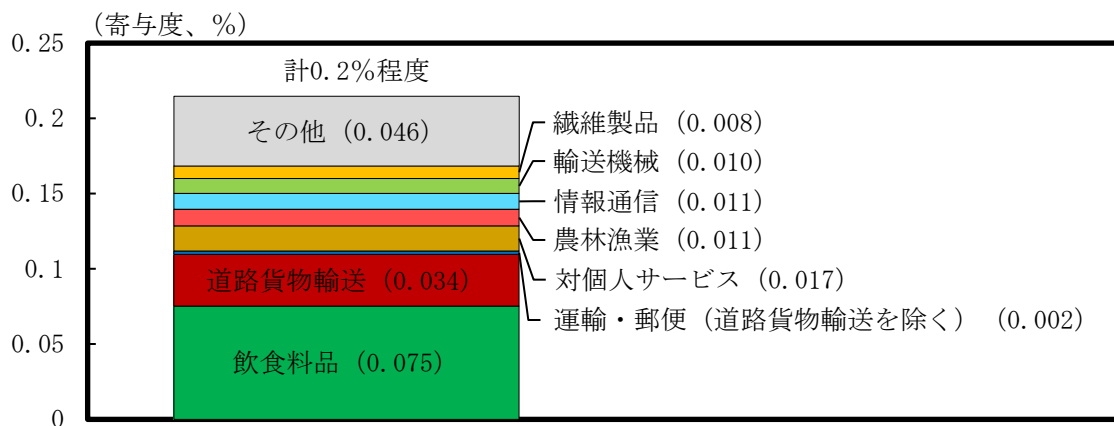
具体的には、生産者価格ベクトルをP、単位行列をI、輸入係数行列をM、投入係数行列をA、特定部門iの価格上昇率の変動ベクトルをK<sub>i</sub>、特定部門iの特定部門iに対する逆行列係数をb<sub>ii</sub>、転置行列をtと表すと、各部門の生産者価格上昇率は、

$$\Delta P = \{[I - (I - M)A]^{-1}/b_{ii}\} * \Delta K_i$$

から算出される。本稿では、上記の式を利用し、2020年産業連関表において、「道路貨物輸送（自家輸送を除く。）」の価格が10%上昇した場合の、各部門の生産者価格の上昇率を推計し、卸・小売・運送の流通マージンの価格上昇を加味し<sup>9</sup>、産業連関表における各部門の家計消費支出ウェイトで統合して<sup>10</sup>、物価上昇率を算出した。

図12で結果をみると、道路貨物輸送の価格が10%上昇し、その上昇分が各商品の生産及び流通段階を通じて全て最終価格に転嫁された場合、全体として0.2%程度の物価押し上げ効果があると見込まれる(図12)。実際に物流費の上昇分を販売価格にどの程度転嫁するかは各企業の判断となるため、ある程度の幅を持つてみる必要があるものの、運送サービスが利用される割合が高い飲食料品製造部門や、飲食サービス等の対個人サービス部門をはじめ、様々な財・サービス価格を押し上げる可能性があることが示唆される。

図12 物流費が上昇した場合の物価への波及効果  
(道路貨物輸送の価格が10%上昇した場合の試算)



(備考) 総務省「令和2年(2020年)産業連関表」により作成。

なお、図中の道路貨物輸送(自家輸送を除く。)への影響(自部門への影響)は、10%×家計消費に占める同部門シェアで算出しており、引越し荷物の輸送費用や中古品売買に係る輸送費用などいわゆるコスト運賃の物価上昇分を示す。

<sup>9</sup> 内生部門の上昇に加えて、商業マージン(卸売・小売)、貨物運賃についても当該部門に相当する生産者価格の上昇率(道路貨物輸送については10%と仮定)を機械的に適用し、価格上昇分を考慮している。

<sup>10</sup> ウェイトは総務省「消費者物価指数」とは一致しない点に留意。

#### 4. 結び

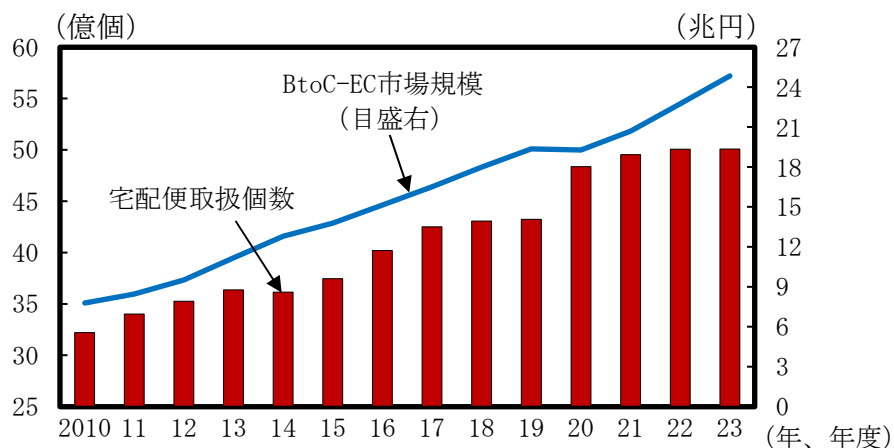
以上のように、物流の「2024年問題」に起因する物流費の上昇の背景には、時間外労働の上限規制適用による運送業界を取り巻く人手不足の更なる深刻化による需給ひっ迫と、人手不足への対応のために引き上げた人件費等の転嫁の進展という2点があると考えられる。また、産業全体において、物流費の上昇分を財・サービス価格に転嫁する動きも進展しつつあり、物価全体の押上げ要因となっている。今後、懸念されている物流の停滞を招くことなく、持続可能な物流を実現していくにあたっては、物流事業者、荷主事業者、さらには一般消費者も含めて、より一層の物流効率化の取組が不可欠であるが、物流費の上昇に対し、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁が行われることも重要である。物流費は物価変動の要因であるだけでなく、物価と賃金の好循環の実現に向けても重要な要素であり、今後の動向を注視していきたい。

## 補論 1 : 2017、2018 年における運送業界の動向について

2017 年に、EC 需要の高まりにより、宅配便等の取扱量が増加し（図 13）、貨物自動車運送業者の負荷が急増するなど、「宅配クライシス」と呼ばれる状況が生じ、大手運送会社が宅配取扱量の総量規制と送料の引上げに踏み切った。この動きに他の運送各社も追随した。その際の運送業界の動向について振り返る。

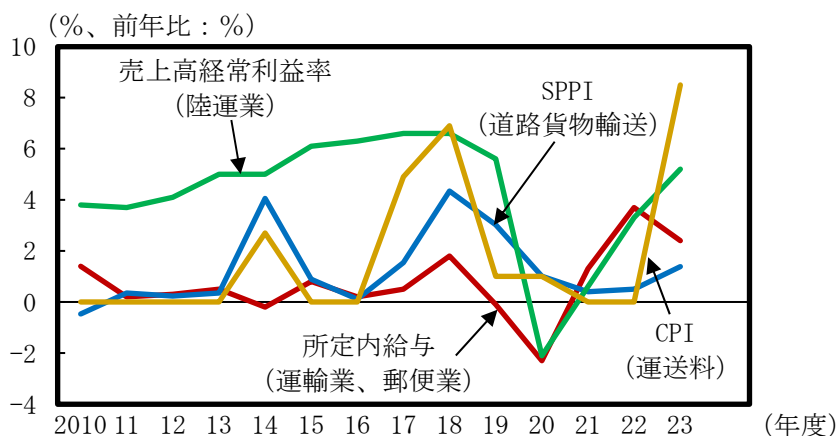
まず、2017、2018 年度に消費者向けの送料（CPI）が上昇し、企業向けの送料（SPPI）も 2018 年度以降上昇が見られた。送料の上昇による需要の減少も懸念されたが、2017 年度の陸運業における売上高経常利益率は 2016 年度を上回り、業績の維持・改善につながった。さらに、2018 年度には運輸・郵便業における所定内給与も一定程度上昇し、待遇改善が図られるなど、価格上昇、業績改善、賃金上昇という流れがみられた（図 14）。

図 13 BtoC-EC 市場規模と宅配便取扱個数の推移



- (備考) 1. 宅配便取扱個数は、国土交通省プレスリリース「宅配便・メール便取扱実績について」、BtoC-EC 市場規模は、経済産業省「電子商取引に関する市場調査」により作成。宅配便取扱個数の期間は年度単位、BtoC-EC 市場規模の期間は年単位。  
2. BtoC-EC 市場規模には、物販系のほか、サービス系、デジタル系を含む。

図 14 運送業のサービス価格と賃金、企業業績の推移

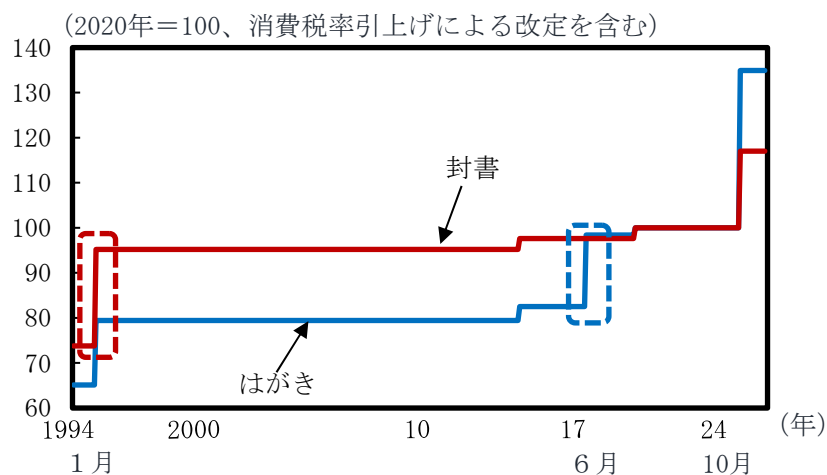


- (備考) 財務省「法人企業統計」、厚生労働省「毎月勤労統計」、日本銀行「企業向けサービス価格指数」、総務省「消費者物価指数」により作成。

## 補論 2：郵便料金の価格改定について

物流費に関連して、郵便料金の価格改定について紹介する。日本郵便は、郵便物数の減少や、人件費・燃料費等のコストの上昇を背景に、10月1日から、25グラム以下の定形郵便物を84円から110円に、はがきを63円から85円に引き上げた(図15)。郵便料金は公共料金であり、その改定にあたっては、政府の上限認可(第三種、第四種郵便物)、政府への届出(第一種、第二種郵便物)が必要となる。総務省令で料金の上限が定められている25グラム以下の定形郵便物の料金引き上げは、消費税率引き上げによる改定を除くと、1994年以来30年ぶりとなる。現在、総務省において、郵便事業の持続的かつ安定的な提供へ向けて、郵便料金制度の見直しが行われており、物価・賃金がともに上昇することが社会規範となっていく中で、国民の負担能力への影響に留意しつつ、人件費の上昇等を踏まえた透明性のある適正な料金算定の方法について議論が進むことが期待される。

図15 郵便料金の改定の推移 (CPI)



(備考) 総務省「消費者物価指数」(東京都区部)により作成。消費税率引き上げによる改定を含む。

### (参考文献)

公正取引委員会、中小企業庁(2024)「法遵守状況の自主点検フォローアップ結果(令和6年1月18日)」

内閣府政策統括官(経済財政分析担当)(2018)「日本経済2017-2018」

那須、松岡、室伏(2017)「一部のサービス業における価格上昇の動きとその背景」

内閣府マンスリー・トピックス No. 050