

【SCL 物流情報 R5-58】

2024年2月14日

帝国データバンクによる物流の2024年問題

これまで猶予されていた時間外労働の上限規制が、いよいよ2024年4月より適用されますが、長時間労働が是正されることにより健康被害や労働災害、交通事故の削減など労働環境の改善が進展することが期待できる一方、いわゆる「2024年問題」と称されているように、運送業界においては、物流を担う運送事業者だけの問題ではなく、産業を問わず幅広い業界や消費者の日常生活にも変化が生じると指摘されています。

そのような状況の中、帝国データバンクは、2024年問題に対する企業の見解についてアンケート調査し、発表しましたので、物流情報として共有させて頂きます。

尚、調査期間は2023年12月18日～2024年1月5日、調査対象は全国27,143社のうち、有効回答企業数は11,407社と有効回答率は42.0%となっています。

又、2024年2月5日付け【物流情報 R5-57】「トラボックス社によるアンケート調査」、2023年12月13日付け【物流情報 R5-47】「JILSによるアンケート調査」をお送りしていますが、帝国データバンクのこの調査が最も直近の調査となっています。

《調査結果》

- 「2024年問題」全般に対して「マイナスの影響がある」とする企業は**59.9%**となった。特に、物流の2024年問題では、**68.6%**の企業が「マイナスの影響がある」と回答した。
- 「2024年問題」に対して具体的な影響を尋ねたところ「**物流コストの増加**」が**66.4%**と最も高かった。(複数回答)
- 物流の2024年問題への対応策として、「**運送賃の値上げ(受け入れ)**」が**43.3%**で**トップ**となった。(複数回答)。

- 物流の2024年問題へ「特に対応しない」理由として「これまで通りで問題が生じず、対応する必要がない」が34.6%で最も高かった。（複数回答）
- 「2024年問題」に対する支援策は「金銭的支援」（34.0%）と「人材育成・確保支援」（32.3%）が3割台で上位にあった。（複数回答）

1. 「2024年問題」全般への影響：約6割の企業でマイナスを見込む。

2024年問題への影響

	プラスの影響がある	影響はない	マイナスの影響がある	分からない
2024年問題全般	1.6%	22.3%	59.9%	16.2%
物流の2024年問題	1.5%	15.5%	68.6%	14.4%
農・林・水産	0.0%	10.1%	78.9%	11.0%
金融	2.5%	24.5%	50.9%	22.1%
建設	0.5%	11.9%	70.7%	16.9%
不動産	1.0%	30.1%	48.1%	20.8%
製造	0.5%	10.6%	76.2%	12.7%
卸売	1.5%	8.0%	79.6%	10.9%
小売	0.3%	11.0%	76.4%	12.4%
運輸・倉庫	9.3%	8.7%	73.6%	8.5%
サービス	2.3%	33.0%	46.0%	18.8%

注1：母数は、有効回答企業1万1,407社

注2：黄色の網掛けは、物流の2024年問題の全体以上を示す

- 「マイナス影響がある」企業は59.9%、他方、「影響はない」は22.3%、「プラスの影響がある」は1.6%でした。
- 更に、物流の2024年問題に限ってみると「マイナスの影響がある」企業は68.6%となった。
特に、『卸売り』（79.6%）や『農・林・水産』（78.9%）など6業界で7割超の企業がマイナスの影響を見込んでいます。
尚、企業からのコメントとして以下などがあります。

- ・物流コストが増加すれば、製品単価の上昇につながり、景気は後退する。(繊維・繊維製品・復職卸売り)
- ・現状も部材不足の納期遅延が多い。物流問題が生産計画に波及し、更に悪化するかもしれない。(電気機械製造)

- 他方、企業の1.5%が「プラスの影響がある」としており、「長い目で見れば自由な時間が増える為、若い人も入りやすくなり、運送業界にとっても良いはず」(鉄鋼・非鉄・鉱業製品卸売り)といった前向きな声が寄せられました。

2. 「2024年問題」全般に対する具体的な影響：企業の66.4%が「物流コストの増加」を見込む。(複数回答可)

「2024年問題」全般に対する具体的な影響～上位10項目～

		(%)									
		農・林・水産	金融	建設	不動産	製造	卸売	小売	運輸・倉庫	サービス	
1	物流コストの増加	66.4	75.2	51.5	49.2	44.5	80.4	79.2	69.4	52.2	54.2
2	人件費の増加	41.0	44.0	21.5	52.5	31.1	39.0	37.9	41.5	59.0	37.9
3	人手不足の悪化	40.0	35.8	30.7	56.9	28.5	37.1	35.2	37.2	59.2	37.0
4	配送スケジュールの見直し	32.4	33.0	19.0	12.2	12.0	45.7	45.6	36.4	35.3	19.0
5	建設コストの増加	22.4	27.5	20.2	51.5	42.7	18.3	14.6	13.5	9.1	15.7
6	時間外労働時間の減少	21.2	16.5	12.3	41.7	13.4	19.1	14.3	12.8	47.2	16.3
7	従業員の負担増大	20.1	19.3	16.6	29.5	12.2	17.6	20.0	20.6	22.9	17.2
8	労働環境の改善	19.7	17.4	18.4	33.0	17.6	16.3	15.4	17.0	33.0	17.4
9	業務の効率化促進	18.4	15.6	16.0	24.2	15.2	17.3	17.3	16.2	22.1	17.8
10	労務管理の煩雑化	15.1	17.4	7.4	24.4	11.4	13.4	12.1	12.4	31.3	12.2

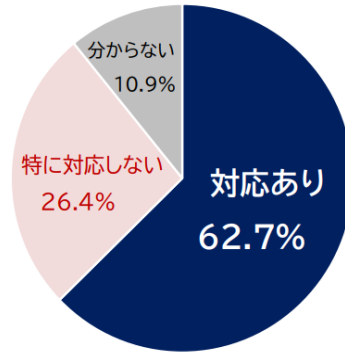
注1: 母数は、有効回答企業1万1,407社

注2: 橙色の網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

- 「物流コストの増加」が66.4%と最も高く、ついで「人件費の増加」(41.0%)、「人手不足の悪化」(40.0%)が4割台、「配送スケジュールの見直し」(32.4%)が3割台と続きました。
- 業界別に見ると、「物流コストの増加」は『製造業』(80.4%)で8割を超え、『卸売り』(79.2%)、『農・林・水産』(75.2%)が7割超で高かった。
- 「配送スケジュールの見直し」は『製造』(45.7%)、『卸売り』(45.6%)、『小売り』(36.4%)といった主に荷主側となる業界で高かったです。

3. 物流の2024年問題への対応策：「**運送賃の値上げ（受け入れ）**」が**43.3%でトップ**（複数回答可）

物流の2024年問題への対応有無



注：母数は有効回答企業1万1,407社

- 「対応あり」とする企業は**62.7%**であり。他方、「特に対応しない」企業は**26.4%**と4社に1社となりました。

物流の2024年問題への具体的な対応策～上位10項目～

		(%)									
		農・林・水産	金融	建設	不動産	製造	卸売	小売	運輸・倉庫	サービス	
1	運送賃の値上げ(受け入れ)	43.3	50.0	16.7	35.5	35.5	46.2	50.2	37.2	51.5	32.8
2	スケジュールの見直し	36.3	36.4	29.6	40.6	37.3	37.4	34.0	36.6	34.3	34.6
3	運送事業者の確保	24.9	33.3	18.5	16.5	7.2	35.1	26.7	15.4	26.4	14.4
4	発着荷主と運送事業者双方での連携強化	24.2	25.8	24.1	14.5	12.0	31.3	25.8	20.8	37.9	13.2
5	業務のシステム化や効率化の推進	20.0	18.2	44.4	19.0	28.3	15.6	19.5	20.2	23.7	27.5
6	配送ルート効率化	14.5	10.6	14.8	3.9	6.0	15.7	20.6	16.5	22.3	7.9
7	混載配送の利活用	11.7	13.6	1.9	7.5	4.8	18.9	12.3	7.0	8.5	4.8
8	ドライバーの確保・育成	11.3	9.1	11.1	7.8	4.2	7.6	9.6	8.0	53.6	9.9
9	労働環境の改善(賃金、拘束時間など)	10.7	9.1	7.4	16.0	7.8	6.2	7.7	9.7	41.4	8.3
10	荷待ち・荷役時間の把握・削減	10.3	9.1	7.4	6.9	6.0	12.2	8.8	6.2	32.4	5.6

注1：母数は、「対応あり」企業7,152社

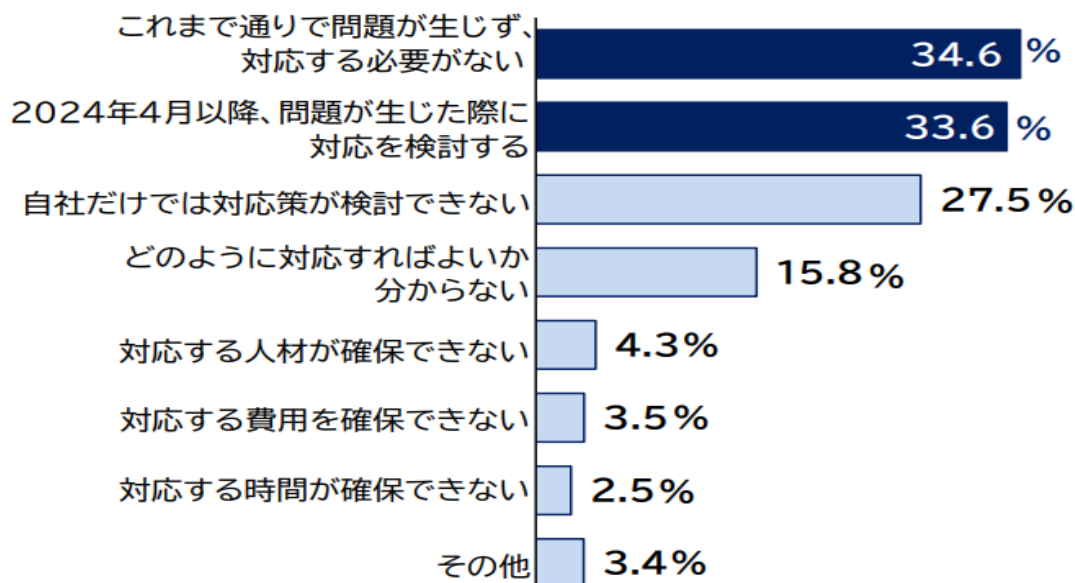
注2：橙色の網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

- 更に、「対応あり」とした企業に対して、具体的な対応策を尋ねたところ、「**運送賃の値上げ（受け入れ）**」（**43.3%**）が**トップ**となりました。次いで、「**スケジュールの見直し**」（**36.3%**）、「**運送事業者の確保**」（**24.9%**）が上位に並びました。

- 業界別にみると、「運送賃の値上げ(受け入れ)」は『運輸・倉庫』(51.5%)、『卸売り』(50.2%)、『農・林・水産』(50.0%)で5割以上になりました。企業からも「物流コストのアップは交渉により抑制したいが、一定程度は受け入れる」(広告関連)といった声が上がっていました。
- DXなど「業務のシステム化や効率化の推進」は『金融』(44.4%)、『不動産』(28.3%)、『サービス』(27.5%)で高かったです。「ドライバーの確保・育成」では『運輸・倉庫』が53.6%と突出して高かったです。
- 「荷待ち・荷役時間の把握・削減」は『運輸・倉庫』が32.4%と最も高く、『製造』(12.2%)、『農・林・水産』(9.1%)と続きますが、総じて荷主側企業からの対策意識が低い様子が見えます。企業からも「時間指定の縛りや、荷役作業に対する荷主側の意識改革がなされない限り、根本的な解決にならない」(紙類・文具・書籍卸売り)といった厳しい声が聞こえました。

4. 物流の2024年問題：2024年4月が直前に迫る中、対応を決めかねている様子もある。(複数回答可)

物流の2024年問題へ「特に対応しない」理由



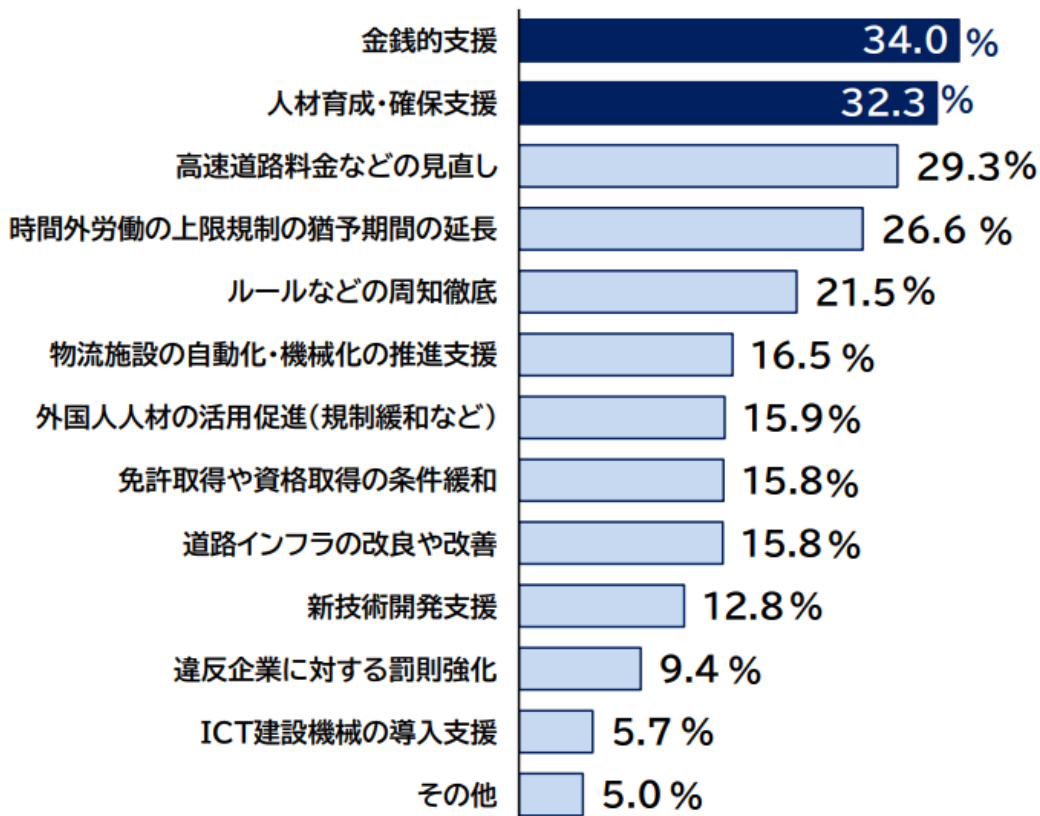
注:母数は、「特に対応しない」企業3,011社

- 「特に対応しない」企業に対してその理由を尋ねたところ、「これまで通りで問題が生じず、対応する必要がない」が34.6%でトップとなり、「2024年以降、問題が生じた際に対応を検討する」(33.6%)が続きました。

以下、「自社だけでは対応策が検討できない」(27.5%)や「どのように対応すればよいか分からない」(15.8%)が続いており、2024年4月が直前に迫っているなかであっても、具体策な対策が見つからず、対応を決めかねている様子も表れています。

5. 「2024年問題」に対する支援策：企業は「**金銭的支援**」や「**人材育成・確保支援**」などを求める。(複数回答可)

求める支援策や政策



注：母数は、有効回答企業1万1,407社

- 支援策や政策について尋ねたところ、補助金や助成金など「金銭的支援」(34.0%)と「人材育成・確保支援」(32.3%)が3割台で上位となりました。

以下、「高速料金などの見直し」(29.3%)や「時間外労働の上限規制の猶予期間の延長」(26.6%)、「ルールなどの周知徹底」(21.5%)と2割台で続きました。

- 他方、自動運転やロボット技術など「新技術開発支援」は低位に留まりましたが、「高速道路での自動運転の新技術開発など、単に補助金を出すことではなく、先を見据えた対策を支援する体制を国に設けてほしい」(メンテナンス・警備・検査)といった前向きな意見も寄せられました。

6. まとめ：

迫りくる2024年問題に対して、既存のサービスを維持するため、企業は様々な対応策を行っており、現状の問題解決に資する対策だけでなく、DXなどの力強い推進や新技術の開発・利活用など将来を見据えた効率化や業務改善は必要となってきます。

従い、政府には十分な金銭的な支援だけでなく、個社だけの対応や一部の業界だけが負担を被ることにならないような制度や体制づくりなど、企業の取組みを継続的に後押しする政策が求められます。

以上

<参考資料>

企業からの主な声	業種 51 分類
自社ではすでに対応済で、そこにビジネスチャンスがあると捉えている	建材・家具、 窯業・土石製品製造
2024 年問題で、労働環境の改善に社会的な関心が高まることは良い	専門サービス
従業員(ドライバー)側の意識改革(効率化の推進・取り組み)も必要と考えている	運輸・倉庫
運送会社の人材及び機材確保以外に発注元(荷主)が運賃の値上げに応じれば良い、安い運賃が全ての元凶である。運賃を上げ運転手及び運送会社の待遇改善に充てるべきである。原材料費の値上げ対応はするが、運賃等に関しては削減する事しか考えていない	建材・家具、 窯業・土石製品卸売
物流の 2024 年問題について、都市部よりも地方の方がより深刻な影響を受けるように思う。長距離貨物の値段が上がる、届くまでの日数がかかるなどの影響が大きくなれば、地方は今より不便になる	電気機械製造
建設業は、発注者の意向に合わせ工期が決まることが多い。特に下請けがそのしわ寄せを被る構造的な問題がある。また、工場の場合はラインが停止する年末年始・夏の盆時期の仕事も多々あり、「働き方改革」への対応は悩ましい	建設
2024 年問題に関する政府の支援策規模が小さすぎて意味がない	運輸・倉庫