

「物流の2024年問題」が企業経営に与えている影響に関する調査 (第200回地元企業動向調査付帯調査)

【有効回答数：個人事業を含む県内290先
(有効回答率：36.8%)】

物流の2024年問題

「働き方改革関連法」により、2024年4月からトラックドライバーなどに時間外労働時間の上限規制が適用されたことで発生している、運送事業者の稼働時間減少や人手不足による輸送能力の低下などの諸問題は、「物流の2024年問題」と呼ばれています。今回、「物流の2024年問題」が企業経営に与えている影響について調査しました。

1. 利用している運送事業者（複数回答）

利用している運送事業者を聞いたところ、「宅配事業者」が74.1%で最も多く、次いで「法人の運送事業者」が55.2%と続き、「自社で運送している」は30.7%に留まっていることから、多くの企業は他社に委託していることがわかった。

業種別にみると、製造業では「法人の運送事業者」が、卸売業では「法人の運送事業者」、「自社で運送している」、「個人の運送事業者」が、小売業では「宅配業者」が、全体に比べ10ポイント以上高い結果となった（図表1）。

なお、本稿では非製造業を卸売業、小売業、建設業・不動産業、その他の非製造業に区分している。また、その他の非製造業にはホテル・旅館、サービス業等が含まれる。

図表1 委託運送事業者（複数回答）

	全体	製造業	非製造業	卸売業	小売業	建設業・不動産業	その他の非製造業
宅配事業者	74.1	72.4	75.6	75.8	86.4	66.0	80.4
法人の運送事業者	55.2	73.9	39.1	69.7	22.7	36.0	29.4
自社で運送している	30.7	38.1	24.4	48.5	22.7	18.0	15.7
個人の運送事業者	10.7	9.7	11.5	27.3	9.1	12.0	2.0
物流子会社	4.1	1.5	6.4	9.1	9.1	4.0	5.9
その他	0.3	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
無回答	4.5	3.0	5.8	0.0	4.5	10.0	5.9

■は、全体を10ポイント以上、上回る項目（以下同じ）

2. 「物流の2024年問題」の具体的な影響（複数回答）

「物流の2024年問題」で具体的な影響を聞いたところ、「物流コストの増加」が67.9%と最も多く、次いで「配送スケジュールの見直し」(29.3%)が続いた。

業種別にみると、製造業では「物流コストの増加」が、卸売業では「物流コストの増加」、「配送スケジュールの見直し」が、建設業・不動産業では「建設コストの増加」が、全体に比べ10ポイント以上高い結果となった（図表2）。

図表2 具体的な影響（複数回答）

	全体	製造業	非製造業	卸売業	小売業	建設業・不動産業	その他の非製造業
物流コストの増加	67.9	81.3	56.4	81.8	59.1	42.0	52.9
配送スケジュールの見直し	29.3	33.6	25.6	45.5	31.8	16.0	19.6
特になし	14.8	9.7	19.2	9.1	9.1	22.0	27.5
人件費の増加	14.1	13.4	14.7	15.2	13.6	20.0	9.8
従業員の負担増加	9.7	9.7	9.6	15.2	9.1	6.0	9.8
建設コストの増加	7.9	0.7	14.1	3.0	9.1	32.0	5.9
業務効率の低下	7.6	8.2	7.1	3.0	4.5	8.0	9.8
労務管理の煩雑化	6.9	5.2	8.3	9.1	0.0	12.0	7.8
時間外労働時間の減少	4.5	4.5	4.5	9.1	4.5	4.0	2.0
その他	1.0	1.5	0.6	3.0	0.0	0.0	0.0
無回答	4.8	3.0	6.4	3.0	4.5	10.0	5.9

3. 「物流の2024年問題」への対応策（複数回答）

「物流の2024年問題」に対し対応策を聞いたところ、「運送費値上げの受入れ」が60.0%で最も多く、次いで「業務スケジュールの見直し」等が20.3%となった。

業種別にみると、製造業では「運送費値上げの受入れ」が、卸売業では「運送費値上げの受入れ」、「配送ルート効率化」等が、建設・不動産業では「業務のシステム化や効率化の推進」等が、全体に比べ10ポイント以上高い結果となった（図表3）。

図表3 対応策（複数回答）

	全体	製造業	非製造業	卸売業	小売業	建設業・不動産業	その他の非製造業
運送費値上げの受入れ	60.0	73.9	48.1	72.7	68.2	30.0	41.2
業務スケジュールの見直し	20.3	23.1	17.9	30.3	9.1	22.0	9.8
特になし	20.3	12.7	26.9	6.1	13.6	34.0	39.2
運送事業者の確保	17.2	22.4	12.8	30.3	22.7	2.0	7.8
荷主と運送事業者の連携強化	14.1	17.9	10.9	12.1	18.2	8.0	9.8
業務のシステム化や効率化の推進	11.7	9.7	13.5	15.2	4.5	22.0	7.8
配送ルートの効率化	11.4	11.2	11.5	33.3	9.1	6.0	3.9
荷待ち・荷役時間の削減	8.3	7.5	9.0	21.2	0.0	8.0	5.9
混載配送の利活用	7.9	12.7	3.8	6.1	4.5	4.0	2.0
労働環境の改善（賃金、拘束時間など）	6.2	6.0	6.4	9.1	0.0	10.0	3.9
その他	1.0	1.5	0.6	0.0	0.0	0.0	2.0
無回答	4.5	3.7	5.1	0.0	4.5	8.0	5.9

4. 「物流の2024年問題」に望まれる支援策（複数回答）

「物流の2024年問題」に望まれる支援策について尋ねたところ、「金銭的な支援」（38.3%）が最も多く、次いで「高速道路料金などの見直し」（31.7%）、「人材育成・確保への支援」（25.9%）となった。

業種別にみると、卸売業では「金銭的な支援」、「高速道路料金などの見直し」、「道路インフラの改良・改善」が、全体に比べ10ポイント以上高い結果となった（図表4）。

図表4 望まれる支援策（複数回答）

	全体	製造業	非製造業	卸売業	小売業	建設業・不動産業	その他の非製造業
金銭的支援（補助金、助成金など）	38.3	44.8	32.7	48.5	40.9	24.0	27.5
高速道路料金などの見直し	31.7	38.1	26.3	48.5	27.3	22.0	15.7
人材育成・確保への支援	25.9	23.1	28.2	30.3	22.7	32.0	25.5
特になし	20.7	16.4	24.4	9.1	22.7	24.0	35.3
道路インフラの改良・改善	20.3	22.4	18.6	30.3	18.2	20.0	9.8
物流施設の自動化・機械化の推進支援	16.9	17.2	16.7	24.2	4.5	12.0	21.6
ICT機器・設備の導入支援	9.7	6.0	12.8	12.1	13.6	14.0	11.8
免許取得や資格取得の条件緩和	9.0	7.5	10.3	12.1	4.5	14.0	7.8
外国人人材の活用促進（規制緩和など）	6.9	6.0	7.7	6.1	4.5	10.0	7.8
違反企業に対する罰則強化	3.1	4.5	1.9	3.0	0.0	2.0	2.0
その他	1.7	3.0	0.6	0.0	4.5	0.0	0.0
無回答	6.6	6.0	7.1	0.0	9.1	10.0	7.8

5. 「物流の2024年問題」に関する意見・考え

「物流の2024年問題」に関する意見や考えを聞いたところ、仕入を早めたり、在庫を多く持つなどの対応策を実施している企業があるものの、

物流コストを価格に転嫁できず苦慮していることがうかがえる。

主な自由記述

業種	内容
製造業（木材・木製品）	業者を探すのがとても困難。価格転嫁できそうにない。
製造業（化学・医薬品）	物流コスト上昇、配達遅延、まとまった貨物を引受けてくれないなどの現象が起こっている。
卸売業	物流コストを販売価格へ転嫁できない場合が多いので困る。
小売業	業種によって働き方が異なるので、物流業界ははじめ労働環境の多様化はあってしかるべき。
小売業	今後の運送費の推移によっては、EC店舗は対応が必要となる。
小売業	JRの地方都市間の利用促進（貨物ターミナル駅を各県に設置など）。
その他の非製造業	納入業者に早めに注文したり、在庫を多めに確保したりしている。
その他の非製造業	人口減・高齢化が進む時代なので問題解決には限界がある。

6. まとめ

本調査の結果、「物流の2024年問題」の具体的な影響として約7割の企業が「物流コストの増加」を挙げており、収益悪化を危惧している。

一方で、対応策として「運送費値上げの受入れ」は60.0%となっており、運送事業者の運賃値上げ要請に対する理解は、一定程度浸透している。

しかしながら、「業務スケジュールの見直し」が20.3%、「運送事業者の確保」が17.2%など、現時点では今後を見据えた戦略的な取組みは一部の企業に留まっている。

なお、具体的な影響や対応策について、物流問題が経営に与える影響の少ないと思われる建設業・不動産業やその他の非製造業等の業種で、「特になし」と回答している企業が一定数見られる。

今後各事業者は、物流を単なるコストととらえるのではなく、現状を把握・検証のうえ企業経営の一環として取り組むことが必要となってくる。

また、政府には、金銭的な支援だけでなく、運送事業者と荷主のどちらか一方が負担を負うことにならないような制度や体制づくりに加え、企業の積極的な取組みを継続的に後押しするような支援策が求められる。（岡村俊幸）