

# 物流の2024年問題、「影響がある」が8割超

## ～物流の2024年問題に関する他業種への影響調査～

2024年4月より、トラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制が適用される。長時間労働の是正により、労働環境の改善が期待される一方で、人手不足による運送能力の低下などの諸問題、いわゆる「2024年問題」も懸念されている。なお、物流の「2024年問題」は、物流を担う運送事業者だけの問題ではなく、幅広い業種の企業や消費者への影響も指摘されている。

そこで、当研究所では、運輸業を除く企業に対し、物流の「2024年問題」が与える影響や、その対策について調査を実施した。本調査は、「第130回熊本県内企業業況判断調査」(2頁～9頁)の特別テーマとして実施した。

### 【調査結果のポイント】

#### 1. 物流の「2024年問題」に関する影響について

- 「影響がある(「影響が大きい」+「多少影響がある」)」の割合が84.7%に上り、多くの企業へ影響が広がっている(図表1)。
- 卸売業では「影響が大きい」の割合が39.4%に上る。一方で、事業所サービス業では「影響がない」が41.2%と、業種により影響の大きさに差が見られる(図表2)。

#### 2. 具体的な影響について

- 「物流コストの増加」が84.5%と、多くの企業で影響を感じている(図表3、複数回答)。
- 「納品リードタイムの延伸」も49.4%と約半数に上る。

#### 3. 物流の「2024年問題」への対策について

- 2024年2月時点で「対策済」は5.1%にとどまり、2024年4月が迫る中、対策を進められていない(図表4)。
- 「対策予定」が40.0%と、対策を決めかねている様子もうかがえる。

#### 4. 具体的な対策について

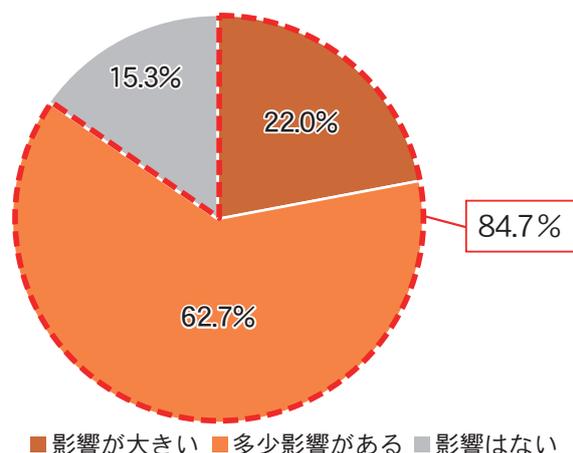
- 「運送事業者との連携強化」が73.8%に上る(図表7、複数回答)。運賃や納期、運送方法などの変更に伴い、運送事業者との連携を強めるものと見られる。

## 1 物流の「2024年問題」に関する影響について

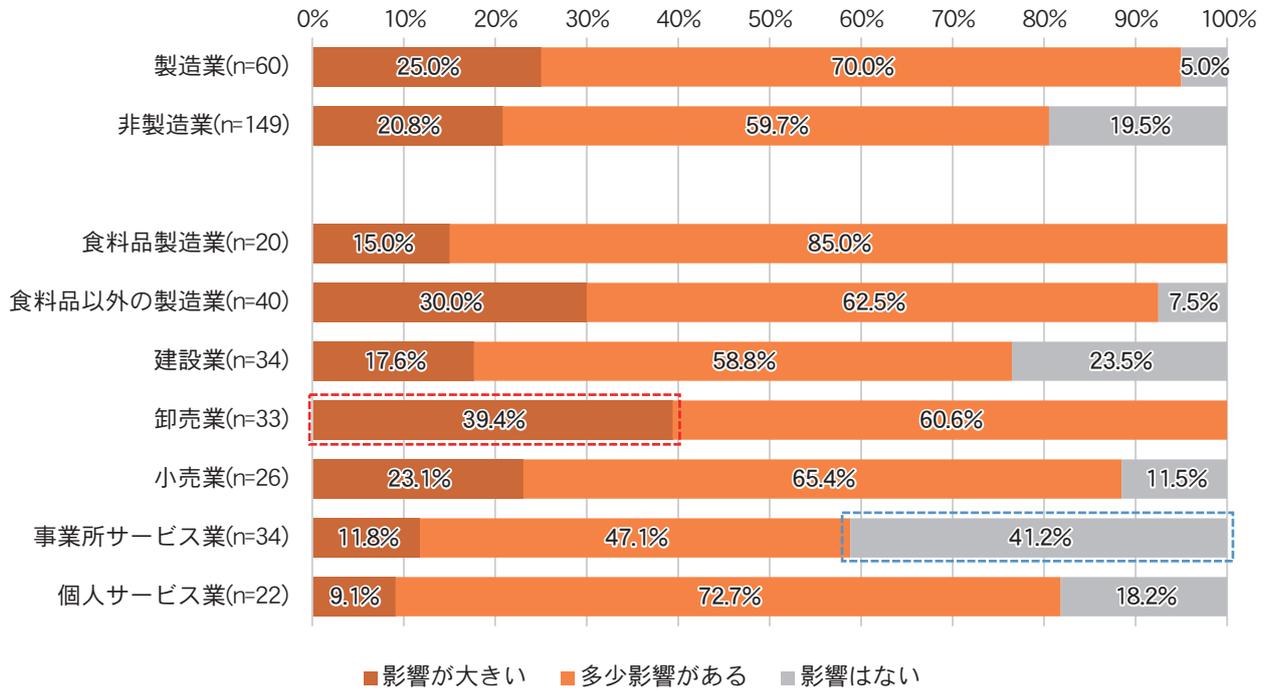
物流の「2024年問題」に関する影響について、「多少影響がある」が62.7%と最も多かった(図表1)。なお、「影響がある(「影響が大きい」+「多少影響がある」)」の割合は8割を超える。

業種別では、食料品製造業と卸売業で「影響がある」の割合が100%となった(図表2)。特に、卸売業では「影響が大きい」の割合も39.4%と高い割合となった。一方で、事業所サービス業では、「影響はない」の割合が4割を超えており、影響の大きさには業種により差が生じている。

図表1 物流の「2024年問題」が与える影響



図表2 物流の「2024年問題」が与える影響（業種別）

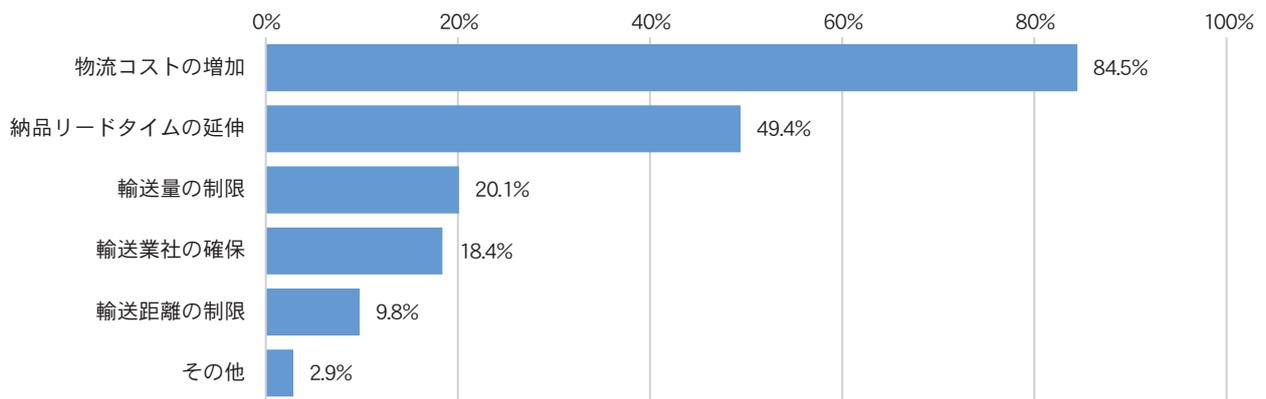


## 2 具体的な影響について

具体的な影響は、「物流コストの増加」84.5%と最も多かった（図表3）。自由回答でも、運送事業者からの値上げ要請や、取引先（発荷主）から運賃上昇分の価格転嫁の交渉要請を受けているの声を聞かれた。また、運賃上昇分を価格転嫁で補えないとの声もあり、運賃上昇が企業の負担となっている状況がうかがえる。

「納品リードタイムの延伸」も49.4%と約半数に上る。自由回答では、発注から納品までの期間の延長により早めの発注が必要との声が聞かれた。

図表3 具体的な影響の内容（n=174、複数回答）



### 3 物流の「2024年問題」への対策について

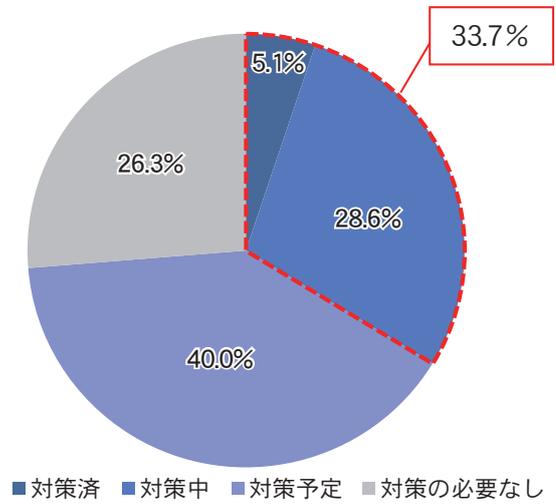
物流の「2024年問題」への対策について、2024年2月時点で「対策済」が5.1%と、2024年4月が迫る中、対策が遅れる状況がうかがえる(図表4)。また、「対策予定」が40.0%と最も多く、「実際に対策に取り組んでいる(「対策済」+「対策中」)の33.7%を上回っている。

一方で、「対策の必要なし」は26.3%に上る。影響の大きさ別で見ると、「多少影響がある」と回答した企業で「対策の必要なし」が34.1%と高い割合となっている(図表5)。

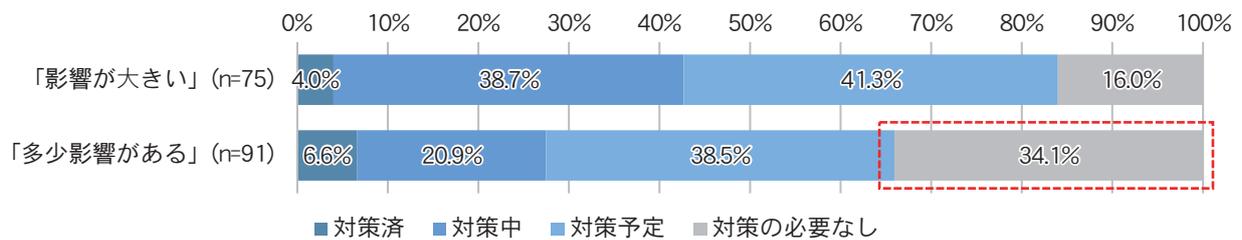
自由回答では、2024年4月以降にならないと具体的な影響が分からないとの声が聞かれ、対応を決めかねる様子もうかがえる。

業種別では、小売業や食料品以外の製造業で「実際に対策に取り組んでいる」割合が高く、他業種と比べ対策が進んでいる(図表6)。

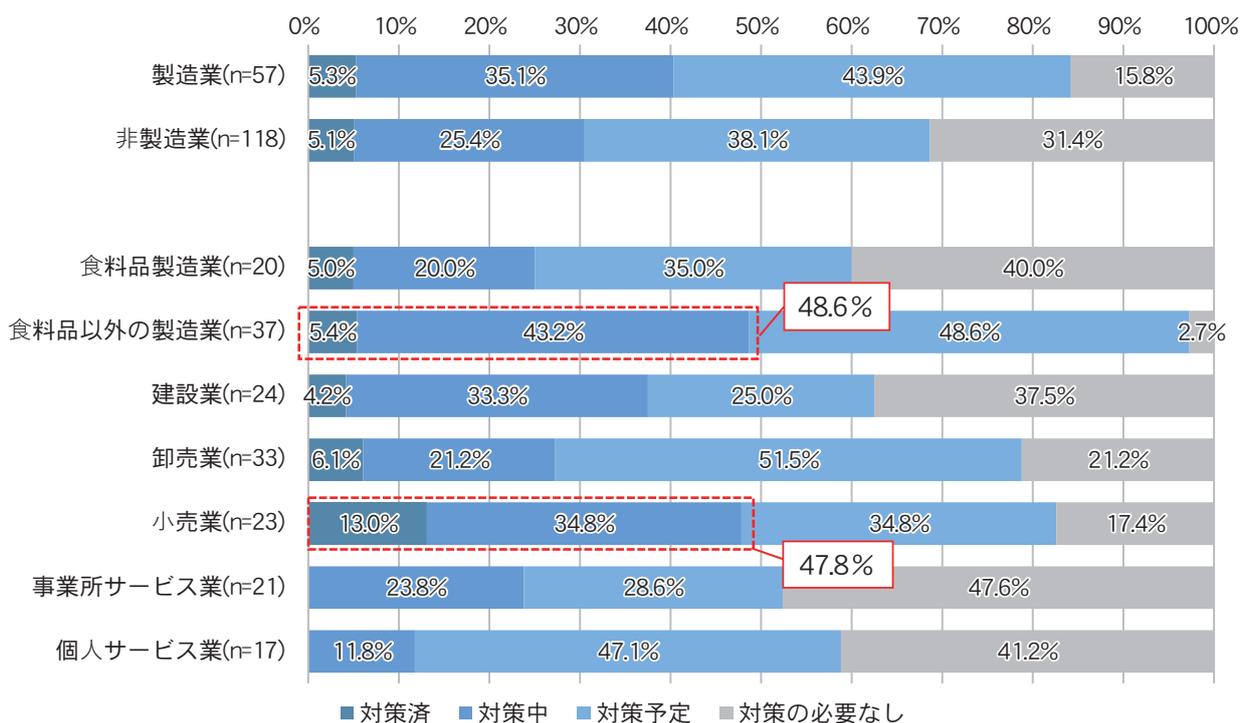
図表4 物流の「2024年問題」への対策



図表5 物流の「2024年問題」への対策(影響の大きさ別)



図表6 物流の「2024年問題」への対策(業種別)

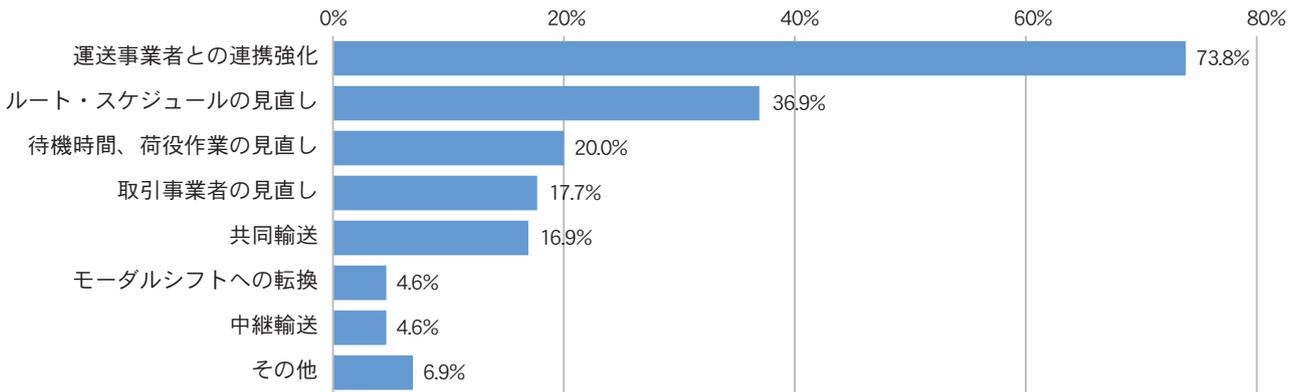


## 4 具体的な対策について

具体的な対策は、「運送事業者との連携強化」が73.8%と最も多かった（図表7）。続いて、「ルート・スケジュールの見直し」が36.9%となっている。

自由回答では、納期や運賃の変更があり、運送事業者との打合せが必要との声が聞かれ、運送事業者との連携を図る取組みが見られる。また、個社別の対応には限界があるため、他企業との協業を検討する声も聞かれるなど、課題解決への取組みが進んでいる。

図表7 具体的な対策の内容(n=130、複数回答)



### 【参考：自由回答（一部抜粋）】

自由回答	業種
運賃上昇を価格転嫁で補えない。	食料品製造業
長距離は鉄道等を活用せざるを得ないので、ロットによる客先の選別が必要になる。	//
2024年4月時点では、物流業者から「今までの輸送品質が担保できる」言われているが、実際4月以降にならないと分からない。見通しが立たず困っている。	食料品以外の製造業
パレタイズでの出荷など、待機時間や積み込み労力の減少ができる取り組みを始める予定。	//
短納期の見直し、荷下ろし等に係る付帯作業の軽減、運送会社の負担となる事項の価格転嫁について顧客（着荷主）の理解を得ること。	//
部品の入手困難時に比べれば、影響は限定的かつ運用方法で吸収可。	//
メーカー配送の納期・金額等にズレが出ている為、細かい打合せが必要で時間効率も悪くなっている。	建設業
納品期間の延長で、早めの発注が必要。	//
運送業者からの値上げ要請に対応せざるを得ない。	消費財卸売業
個社別の対応で限界があるものについては同業者との協業を検討中。	//
仕入れ先より運送料を請求されるようになった。その分は、商品には価格転嫁出来ない。	小売業
物量、地域、リードタイムを考慮して運送業者を変更している。	//
輸送に対する時間測や容量への認識の見直しを行う。	事業所サービス業

### 【調査概要】

1. 対象企業	県内主要企業 535社
2. 調査時点	2024年2月1日～2月16日
3. 回答状況	回答企業 209社（運輸業を除く）