

2024年3月

物流における2024年問題について  
**「影響がある（懸念を含む）」は6割超**  
**具体策トップは「物流料金の値上げ」、非製造業では対策進まず**

(株)滋賀銀行のシンクタンクである、(株)しがぎん経済文化センター（大津市、取締役社長 西堀武）は、「滋賀県内企業動向調査」（2024年1-3月期）のなかで、特別項目として「物流における2024年問題について」を実施しました。その結果がまとまりましたので公表いたします。

【調査概要】

- ・調査名：滋賀県内企業動向調査：特別項目「物流における2024年問題について」
- ・調査時期：2024年2月5日～21日
- ・調査方法：郵送またはFAXによる配布、回収
- ・調査対象先：滋賀県内に本社を置く企業および県外からの進出企業 884社
- ・有効回答数：269社（有効回答率 30%）うち製造業 115社、非製造業 154社

【調査結果の要旨】

**1. 自社ビジネスに「影響がある（懸念を含む）」が6割超**

- ・2024年問題について、自社のビジネスに与える影響についてたずねたところ、全体では「すでに影響が出ている」は9.3%で、「今は影響ないが今後影響がある」が最も高く46.1%、「対策済み・対策を検討しているが、影響が出る懸念がある」は7.4%となった。以上を合計した「影響がある（懸念を含む）」は62.8%と6割を超えた。

**2. 主な影響、「コスト増」は9割超、「期日が守れない・守られない」は8割超**

- ・前問で「すでに影響が出ている」「今は影響ないが今後影響がある」「対策済み・対策を検討しているが、影響が出る懸念がある」のいずれかを回答した企業・事業所に、3つの主な影響について、それぞれ当てはまるかたずねた。  
[A. コストが増える] は、全体では「当てはまる」が92.7%と9割を超えた。  
[B. 必要なものが届かない・届けられない] は、全体では「当てはまる」が71.2%。  
[C. 期日が守れない・守られない] は、全体では「当てはまる」が84.3%と8割超を占めた。

**3. 非製造業は「対策していない」が突出して高い。全体の具体策トップは「物流料金の値上げ」が約3割**

- ・2024年問題に対し、どのような対策を検討または実施しているかたずねたところ（複数回答）、全体では、「対策の検討・実施はしていない」が34.8%で最も高くなった。具体的な対策の中では「物流料金の値上げ」（29.2%）が最も高く、次いで「複数の物流会社と契約」（22.5%）となった。
- ・業種別では、非製造業の「対策の検討・実施はしていない」（45.8%）が突出して高く、製造業（20.2%）を25.6ポイント上回った。

以上

本調査結果についてのお問い合わせ先：(株)しがぎん経済文化センター

産業・市場調査部 長山 (077-526-0005)

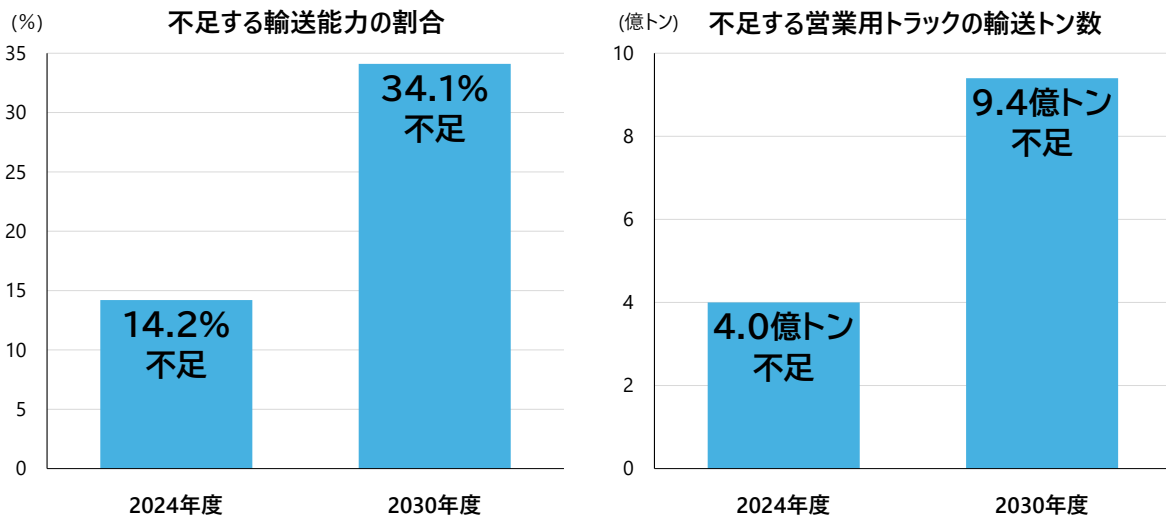
【調査結果の詳細】

今年4月からトラック運転手の時間外労働に上限規制が適用されることで、物流現場の人手不足や物流停滞が懸念されている。この物流業界における「2024年問題」について、自社のビジネスに与える影響について調査を行った。

◆物流における2024年問題とは

- ・元々、2019年4月の働き方改革関連法施行により企業は長時間労働の是正を迫られたが、例外的に物流・運送業（トラック・バス・タクシードライバー）、建設業、医師は適用を猶予されていた。
- ・物流における2024年問題とは、24年4月から時間外労働の上限規制等が適用されることにより、トラックドライバーの労働時間が短くなることで輸送能力が不足し、「モノが運べなくなる」事態が懸念されること。他にも運輸事業者の売上・利益の減少、ドライバーの収入減少、収入減少による担い手不足なども懸念されている。
- ・国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に対して労働時間削減のための具体的対策を行わなかった場合、営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%不足（営業用トラックの輸送トン数換算で4.0億トン相当）し、さらに2030年には34.1%不足（同9.4億トン相当）する可能性があるとして試算されている。

不足する輸送能力



※国土交通省、農林水産省、経済産業省「持続可能な物流の実現に向けた検討会最終取りまとめ」（23年8月）より作成

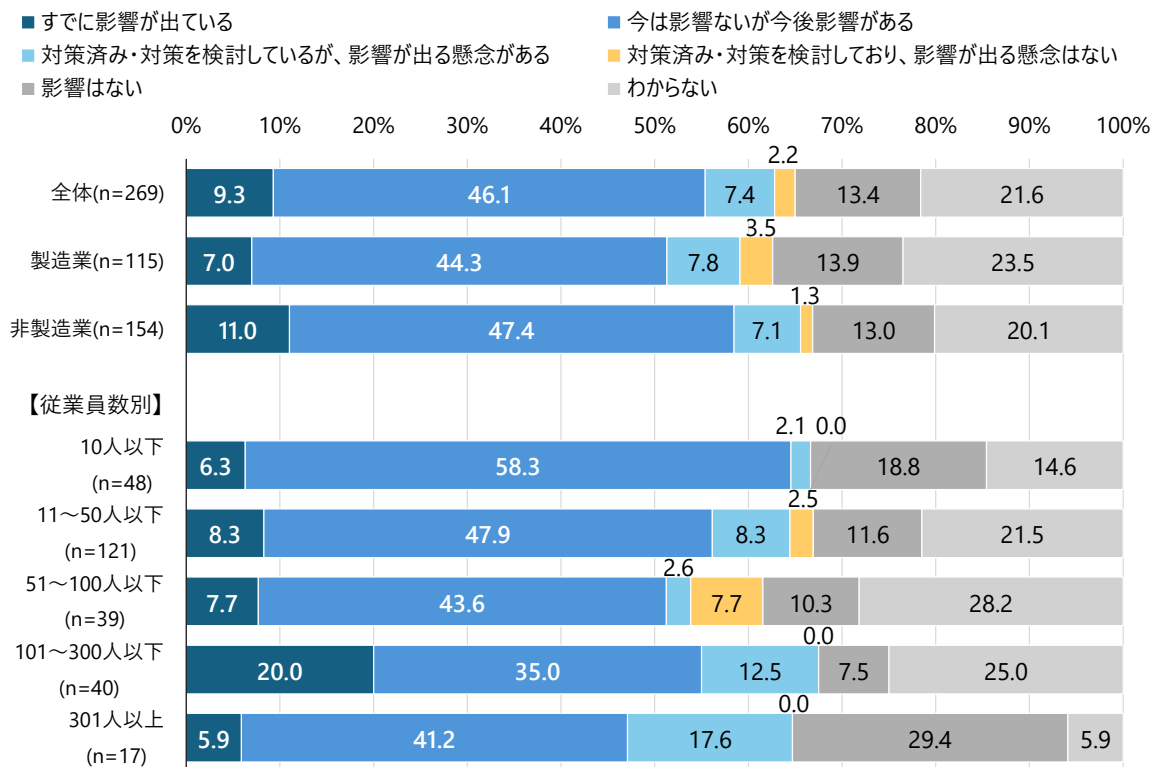
※2024年度データ…年間の拘束時間の上限を原則3,300時間とした際に、荷待ち時間減少等の対策を行わなかった場合の輸送能力について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前の2019年度の貨物輸送量等と比較  
2030年度データ…ドライバー数の減少の影響も加味して試算

※その他参考：全日本トラック協会「物流の2024年問題」 <https://jta.or.jp/logistics2024-lp/>

## 1. 自社ビジネスに「影響がある（懸念を含む）」が6割超

- ・2024年問題について、自社のビジネスに与える影響についてたずねたところ、全体では「すでに影響が出ている」は9.3%で、「今は影響ないが今後影響がある」が最も高く46.1%、「対策済み・対策を検討しているが、影響が出る懸念がある」は7.4%となった。以上を合計した「影響がある（懸念を含む）」は62.8%と6割を超えた。一方、「わからない」（21.6%）も2割を占め、自社への影響を測りかねている企業・事業所も多い。
- ・業種別では大きな差はなかったが、「影響がある（懸念を含む）」は非製造業（65.5%）が製造業（59.1%）をやや上回った。
- ・従業員数別では、「51～100人以下」を除く区分で「影響がある（懸念を含む）」が6割を超えた。「301人以上」は「影響がない」が29.4%と、他の区分と比べて突出して高くなった。

図1 2024年問題の影響（業種別、従業員数別）



## 2. 主な影響、「コスト増」は9割超、「期日が守れない・守られない」は8割超

前問で「すでに影響が出ている」「今は影響ないが今後影響がある」「対策済み・対策を検討しているが、影響が出る懸念がある」のいずれかを回答した企業・事業所に、3つの主な影響について、それぞれ当てはまるかたずねた。

### ・A. コストが増える

全体では「当てはまる」が92.7%と9割を超え、特に製造業は97.0%に達した。

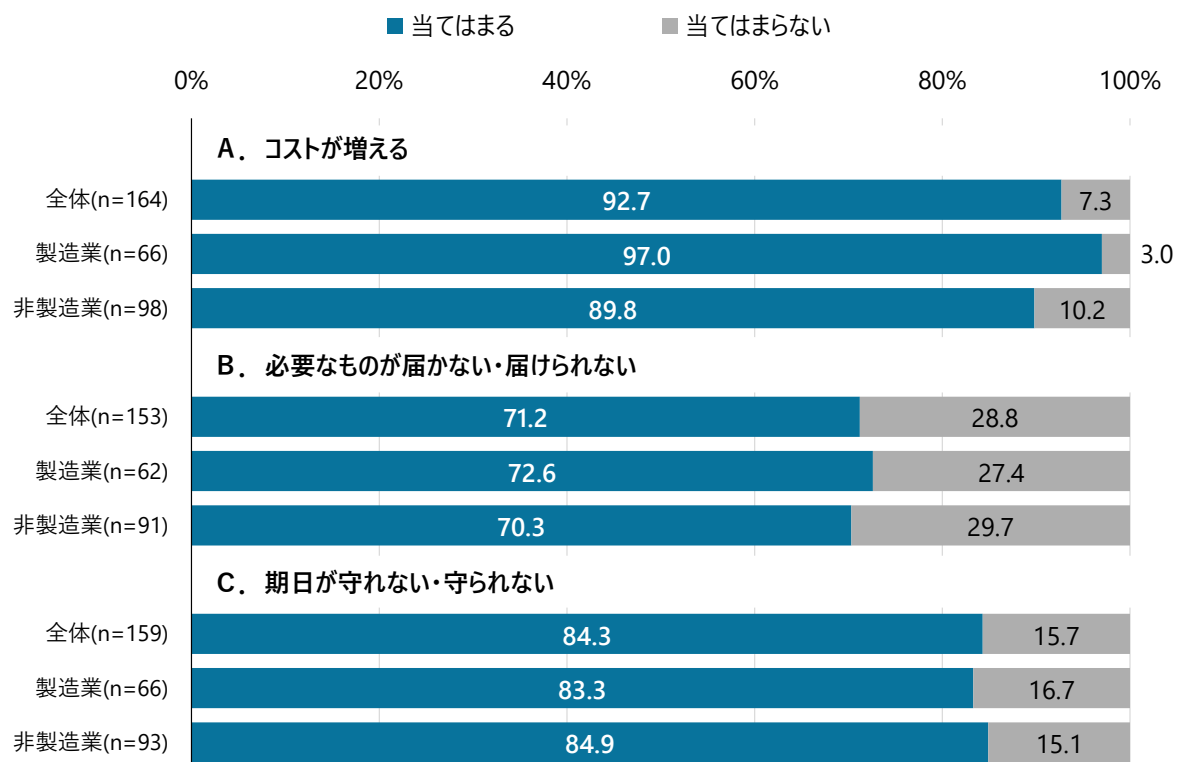
### ・B. 必要なものが届かない・届けられない

全体では「当てはまる」が71.2%となった。業種別で大きな違いはなかった。

### ・C. 期日が守れない・守られない

全体では「当てはまる」が84.3%と8割超を占めた。業種別で大きな違いはなかった。

図2 具体的な影響（業種別）



具体的な影響についてのコメントは以下のとおり。

▼最初の設問で「すでに影響が出ている」と回答

業種		具体的な影響
製造業	木材・木製品	昨年からの輸送費、燃料費の上昇が続いている。
非製造業	建設	人材確保。
	運輸・通信	取引先から荷役時間や荷待ち時間の短縮に向けた取り組みを要望される。
		人材不足。

▼最初の設問で「今は影響ないが今後影響がある」と回答

業種		具体的な影響
製造業	木材・木製品	運送会社による製造品（長さのある製品等）の受入拒否。
	非鉄金属	納期指定日に従来通りの対応が間に合わなくなる可能性。
	金属製品	コスト上昇。
		顧客には個別配送をしているため、期限内に届かない場合や注文を逃す場合がある。仕入先には、必要単位や頻度が減る場合がある。
	一般機械	保管場所の確保。
	電気機械	時間がかかる。
	その他の製造業	運賃が高くなるが、製品単価は上がらない。 運送費の上昇。
非製造業	建設	労務管理（残業）。
		納期遅れによる工期の延長。
		残業規制。
	不動産	資材の納入遅れが引き渡しに影響し、信用不安を招くおそれ。
	卸売	運賃コストの増加。
		顧客の要望に 대응しにくくなる。
		納期が返答できなくなる可能性がある。
		送料上昇分の出費増、着日指定への不安（納期順守への影響）。
	小売	急ぎでメーカーが負担なしの場合は、早く到着するためのコストが上がる。
		物流の流れが遅れると、車両販売等のすべてにおいて事業に影響が出る。
		運賃の値上げ、荷物到着の遅延。
運輸・通信	倉庫業では、待機問題による人員確保やシステム導入によるコスト増が懸念される。	
サービス	影響を受けるクライアントからの間接的影響。	

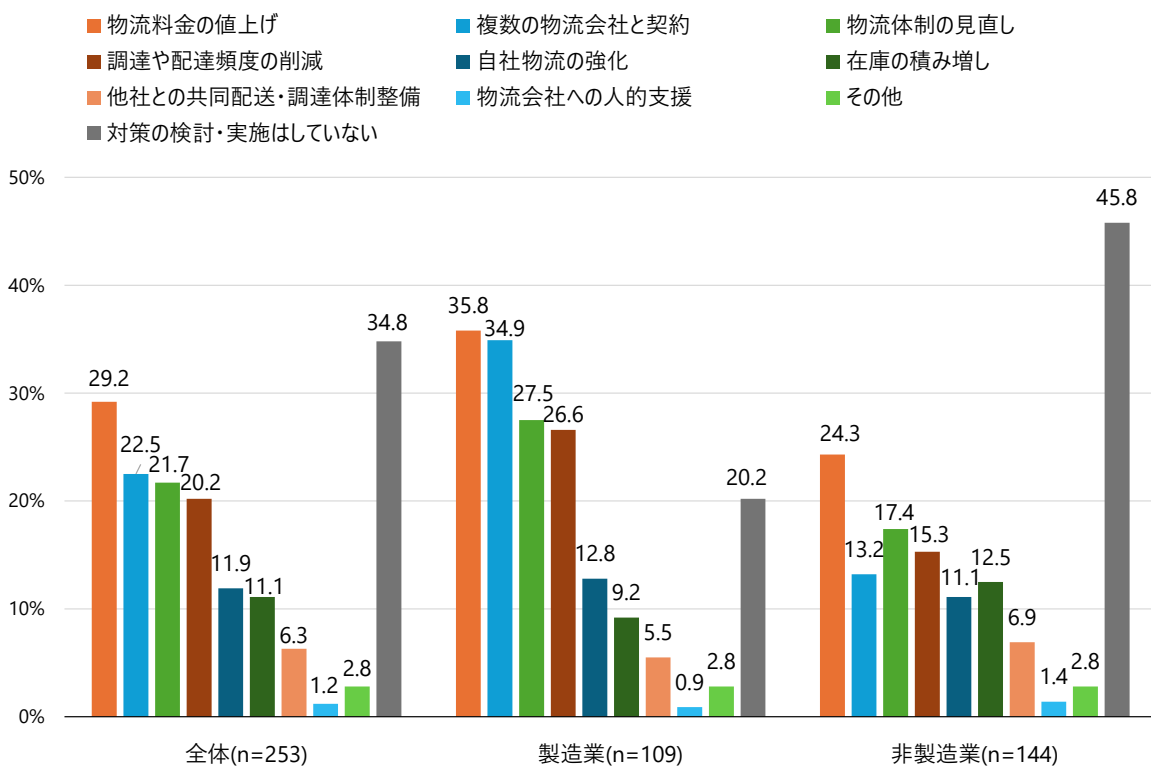
▼最初の設問で「対策済み・対策を検討しているが、影響が出る懸念がある」と回答

業種		具体的な影響
非製造業	小売	メーカー、物流センター、地域ディーラーによる一体化のシステムが崩れる恐れ。
	建設	注文後2～3カ月で入ったものが時間がかかるようになれば、在庫が必要になる。
	運輸・通信	交通状況等により、拘束時間が若干超えることが考えられる。

### 3. 非製造業は「対策していない」が突出して高い。全体の具体策トップは「物流料金の値上げ」が約3割

- ・ 2024年問題に対し、どのような対策を検討または実施しているかたずねたところ（複数回答）、全体では、「対策の検討・実施はしていない」が34.8%で最も高くなった。具体的な対策の中では「物流料金の値上げ」（29.2%）が最も高く、次いで「複数の物流会社と契約」（22.5%）となった。
- ・ 業種別では、製造業は「物流料金の値上げ」（35.8%）が最も高く、次いで「複数の物流会社と契約」（34.9%）、「物流体制の見直し」（27.5%）となった。非製造業は「対策の検討・実施はしていない」（45.8%）が突出して高く、製造業（20.2%）を25.6ポイント上回った。非製造業では半数近くが対策を講じておらず、今後の影響の広がりが懸念される。

図3 2024年問題への対策（実施または検討）（全体）



#### 4. 【物流業界】 自社にとって2024年問題の「特に大きな課題とその対策」（自由記述）

物流業界（業種で「運輸・通信業」を選択した企業・事業所）を対象に、自社にとって2024年問題の「特に大きな課題とその対策」について、自由記述で回答いただいた。

##### ▼最初の設問で「すでに影響が出ている」と回答

- ・ 輸送費用の増加、リードタイムの増加、乗務員の人手不足。
- ・ 取引先との拘束時間短縮のための交渉（リードタイム見直し等）。物流センターの荷役時間やトラックの荷待ち時間削減に向けた取り組み。
- ・ 拘束時間の削減。

##### ▼最初の設問で「今は影響ないが今後影響がある」と回答

- ・ 価格転嫁は荷主に協力いただいているが、それ以上に物価、維持費、人件費等の上昇率の影響が大きいのが現状と業界は考えている。

##### ▼最初の設問で「対策済み・対策を検討しているが、影響が出る懸念がある」と回答

- ・ 荷主からの要望通りには、配送量をさばくことができない。
- ・ 積み下ろし場所の分散や入出庫事前情報など平準化して進めている。これらが効果として現れるかはまだわからない。

##### ▼最初の設問で「対策済み・対策を検討しており、影響が出る懸念はない」と回答

- ・ 時間外労働対策。

以上