

## 中小企業における 物流「2024年問題」への対応状況

～ 「影響がある」とする荷主企業は 67.6%

「対策を実施(予定)する」企業は 40.3% ～

働き方改革関連法により、物流業界において2024年4月からトラックドライバーの年間時間外労働時間の上限規制が適用されます。これによって発生する輸送量の減少や運賃上昇等の諸問題、いわゆる「物流の2024年問題」は、物流業界だけでなく全産業に広く影響が及ぶ可能性があると言われている。

このようななか、地元中小企業はどのように見ているのか、当金庫取引先企業を対象にアンケート調査を実施した。

■ 調査時点：2023年9月上旬

■ 調査依頼先数：1,400社

■ 調査対象：大阪シティ信用金庫取引先企業（大阪府内）

有効回答数：1,372社

■ 調査方法：聞き取り法

有効回答率：98.0%

業種	従業者				計	構成比
	5人未満	5～19人	20～49人	50人以上		
製造業	131社	243社	77社	25社	476社	34.6%
卸売業	64	69	12	6	151	11.0%
小売業	85	49	9	10	153	11.2%
建設業	81	130	19	7	237	17.3%
運輸・通信業	12	61	31	14	118	8.6%
サービス業	117	89	22	9	237	17.3%
計	490	641	170	71	1,372	100.0%
構成比	35.7%	46.7%	12.4%	5.2%	100.0%	—

(注) 小売業には「飲食店」、サービス業には「不動産業」を含みます。

## 1. 「物流の2024年問題」の理解度

～ 理解している企業は69.6%、運輸・通信業ではほぼ全社

「物流の2024年問題」の理解度について、すべての企業に聞いた結果が第1表である。

全体でみると、「①十分理解している」とした企業は17.1%、「②ある程度理解している」が52.5%、合わせて69.6%の企業が「理解している(①+②)」。

この問題は物流業界だけでなく、全産業に影響が及ぶ可能性があり、理解度は高いと思われる。

業種別にみると、「理解している(①+②)」企業が、運輸・通信業では98.3%とほぼ全社となっている。続いて、卸売業(73.5%)、製造業(72.1%)でも7割を超えている。

従業員規模別では、「理解している(①+②)」企業は、規模が大きいほど多くなっている。すなわち、5人未満では58.3%であるのに対し、50人以上では90.2%に及ぶ。

第1表 「物流の2024年問題」の理解度

区分		項目	①十分理解している	②ある程度理解している	③あまり理解していない	④知らない	計	(%)
業種別	製造業		12.2	59.9	21.8	6.1	100.0	72.1
	卸売業		15.2	58.3	19.2	7.3	100.0	73.5
	小売業		8.5	50.4	26.1	15.0	100.0	58.9
	建設業		11.8	55.7	22.4	10.1	100.0	67.5
	運輸・通信業		78.0	20.3	1.7	0	100.0	98.3
	サービス業		8.4	49.0	30.4	12.2	100.0	57.4
規模別	5人未満		8.2	50.1	28.4	13.3	100.0	58.3
	5～19人		18.3	55.1	20.0	6.6	100.0	73.4
	20～49人		28.2	51.2	17.1	3.5	100.0	79.4
	50人以上		40.8	49.4	5.6	4.2	100.0	90.2
全体			17.1	52.5	21.9	8.5	100.0	69.6

## 2. 「物流の2024年問題」の影響 (荷主企業:運送事業者以外)

～ 「影響がある」とする企業が67.6%

「物流の2024年問題」による事業への影響について、すべての荷主企業(運送事業者以外)に複数回答で聞いた結果が第2表である。

**全体**で見ると、「影響がある」とする企業は67.6%となった。具体的に影響を受ける内容としては、「①配送コストの上昇による利益圧迫」が81.1%と圧倒的に多く、以下、「②輸送の遅延」(46.8%)、「③運送業者の選定・確保」(24.4%)、「④輸送量の制限」(23.4%)、「⑤配送距離の制限」(17.6)と続く。

一方、「特に影響はない」とした企業は32.4%であった。

**業種別**にみると、「影響がある」とした企業が卸売業(88.1%)、製造業(77.1%)でおよそ7～8割台と多くなっている。製品・商品等の物流量が比較的多い業種で影響を受ける企業が多いようだ。

一方で、サービス業(40.1%)では半数以下となり、業種によるばらつきがある。

第2表 「物流の2024年問題」の影響

(①～⑤は複数回答、%)

区分	項目	影響がある	影響がある					特に影響はない	計
			①配送コストの上昇	②輸送の遅延	③業者の選定・確保	④輸送量の制限	⑤配送距離の制限		
業種別	製造業	77.1	82.3	47.7	26.7	29.2	20.2	22.9	100.0
	卸売業	88.1	86.5	48.9	28.6	27.1	19.5	11.9	100.0
	小売業	64.1	79.6	45.9	18.4	19.4	10.2	35.9	100.0
	建設業	65.4	74.8	47.7	23.2	12.3	16.8	34.6	100.0
	運輸・通信業	66.7	50.0	25.0	50.0	50.0	50.0	33.3	100.0
	サービス業	40.1	82.1	41.1	16.8	16.8	12.6	59.9	100.0
規模別	5人未満	58.2	81.3	41.7	21.9	17.6	10.1	41.8	100.0
	5～19人	71.2	80.7	47.5	25.1	26.3	19.3	28.8	100.0
	20～49人	80.3	83.3	50.9	26.3	22.8	23.7	19.7	100.0
	50人以上	78.9	77.8	62.2	28.9	33.3	33.3	21.1	100.0
<b>全体</b>		<b>67.6</b>	<b>81.1</b>	<b>46.8</b>	<b>24.4</b>	<b>23.4</b>	<b>17.6</b>	<b>32.4</b>	<b>100.0</b>

\*「運輸・通信業」は、「運送業」を除いている。

### 3. 「物流の2024年問題」への対策（荷主企業：運送事業者以外）

～ 「対策を実行、または予定あり」とする企業が40.3%

「物流の2024年問題」への対策について、すべての荷主企業（運送事業者以外）に聞いた結果が第3表である。

全体で見ると、「①すでに対策を講じ、実行している」とした企業が2.8%、「②これから対策を講じる予定」が37.5%、合わせて40.3%の企業が「対策あり(①+②)」としている。前項2で影響を受けているとする企業(67.6%)と比べると、27.3ポイント少なくなっている。

一方、「③対策は講じない」とした企業は59.7%あった。

業種別にみると、「対策あり(①+②)」とする企業は、卸売業(61.6%)、製造業(50.7%)、で半数を超えている。

従業員規模別にみると、「①すでに実行している」企業は、5人未満、20人未満、50人未満ではそれぞれ5%に満たないが、50人以上(10.5%)では10%を超えている。

第3表 「物流の2024年問題」への対策

(%)

区分		項目	①すでに実行している	②今後、対策を講じる	③対策は講じない	計	対策あり(①+②)
業種別	製造業		3.6	47.1	49.3	100.0	50.7
	卸売業		6.6	55.0	38.4	100.0	61.6
	小売業		1.3	28.1	70.6	100.0	29.4
	建設業		1.7	35.4	62.9	100.0	37.1
	運輸・通信業		16.7	33.3	50.0	100.0	50.0
	サービス業		0.4	15.6	84.0	100.0	16.0
規模別	5人未満		1.0	27.8	71.2	100.0	28.8
	5～19人		3.1	40.1	56.8	100.0	43.2
	20～49人		4.2	55.0	40.8	100.0	59.2
	50人以上		10.5	49.1	40.4	100.0	59.6
全体			2.8	37.5	59.7	100.0	40.3

\*「運輸・通信業」は、「運送業」を除いている。

## 4. 「物流の 2024 年問題」に対する取り組み内容（荷主企業：運送事業者以外）

### ～ 「運送事業者との連携強化」が 67.5%

前項 3 で、「物流の 2024 年問題」に対応するため、「すでに対策を実行している」または「これから対策を講じる予定」とする企業(全体の 40.3%、508 社)に対して、すでに取り組んでいる、または今後取り組みを予定している内容について複数回答で聞いた結果が第 4 表である。

全体で見ると、「①運送事業者との連携強化」が 67.5%で最も多く、以下、「②輸送スケジュール、配送ルートの見直し」(41.1%)、「③配送コスト上昇分の自社製(商)品、サービス等への価格転嫁」(34.9%)と続く。

業種別にみると、「①運送事業者との連携強化」と答えた企業割合は、サービス業(81.6%)、卸売業(76.1%)でとくに高くなっている。

第 4 表 「物流の 2024 年問題」に対する取り組み内容（複数回答、%）

区分		項目	①業者との連携強化	②輸送計画の見直し	③上昇コストの価格転嫁	④集荷時間等の短縮	⑤他社との共同輸送等	⑥陸送以外の手段	⑦その他
業種別	製造業		63.8	44.7	37.4	15.7	8.1	1.3	0.9
	卸売業		76.1	40.2	39.1	16.3	23.9	6.5	1.1
	小売業		60.0	44.4	40.0	20.0	6.7	0	0
	建設業		65.9	33.0	25.0	12.5	8.0	2.3	0
	運輸・通信業		66.7	66.7	66.7	33.3	0	0	0
	サービス業		81.6	34.2	23.7	7.9	10.5	2.6	0
規模別	5人未満		62.0	32.8	35.8	19.7	10.9	1.5	0.7
	5～19人		68.0	43.2	32.8	12.8	11.2	3.2	0.8
	20～49人		72.5	43.8	40.0	1.3	7.5	2.5	0
	50人以上		73.5	52.9	35.3	23.5	17.6	0	0
全体			67.5	41.1	34.9	15.2	11.0	2.4	0.6

\*「運輸・通信業」は、「運送業」を除いている。

## 5. 「物流の2024年問題」に伴う運賃値上げへの対応方針

(荷主企業:運送事業者以外)

～ 「必要であれば、値上げに応じる」が53.4%

今後、「物流の2024年問題」に伴う運賃の値上げ交渉を受けた場合、どのように対応するかを、荷主企業(運送事業者以外)に聞いた結果が第5表である。

全体でみると、「①必要であれば、値上げに応じる」が53.4%となり、前項1の「物流の2024年問題」の理解度(「理解している」が69.6%)とともに、運賃の値上げについての理解もすすんでいるようだ。また、「②値上げに応じるかはわからない」が27.4%あり、今後も運賃値上げに応じる企業が増加する可能性がある。

一方、「③値上げに応じるのは難しい」とする企業は19.2%あった。

業種別にみると、「③値上げに応じるのは難しい」とする企業は、小売業(28.1%)で多くなっている。

従業員規模別にみると、規模が大きいほど「①値上げに応じる」企業が多くなっている。

第5表 「物流の2024年問題」に伴う運賃値上げへの対応方針 (%)

区分		項目	①値上げに応じる	②わからない	③値上げに応じ難い	計
業種別	製造業		55.9	25.6	18.5	100.0
	卸売業		54.3	26.5	19.2	100.0
	小売業		47.1	24.8	28.1	100.0
	建設業		57.3	26.2	16.5	100.0
	運輸・通信業		83.3	16.7	0	100.0
	サービス業		47.3	34.6	18.1	100.0
規模別	5人未満		46.5	32.6	20.9	100.0
	5～19人		54.7	24.9	20.4	100.0
	20～49人		64.7	25.4	9.9	100.0
	50人以上		70.2	14.0	15.8	100.0
全体			53.4	27.4	19.2	100.0

\*「運輸・通信業」は、「運送業」を除いている。

## 6. 「物流の2024年問題」の影響度（運送事業者のみ）

### ～ 86.6%の企業に悪影響

「物流の2024年問題」による事業への影響度について、運送事業者(112社)に聞いた結果が第6表である。

全体で見ると、「①大きな悪影響がある」が56.2%、「②少し悪影響がある」が30.4%で、合わせて86.6%の企業が「悪影響がある(①+②)」としている。

一方、「③さほど影響はない」とした企業は12.5%あった。

第6表 「物流の2024年問題」の影響度（運送事業者のみ）

(%)

区分		項目	①大きな悪影響	②少し悪影響	③影響はない	④むしろ好影響	計	悪影響がある(①+②)
規模別	5人未満		33.3	50.0	16.7	0	100.0	83.3
	5～19人		55.2	34.5	10.3	0	100.0	89.7
	20～49人		64.3	21.4	10.7	3.6	100.0	85.7
	50人以上		64.3	14.3	21.4	0	100.0	78.6
全体			56.2	30.4	12.5	0.9	100.0	86.6

## 7. 「物流の 2024 年問題」に対する取り組み内容（運送事業者のみ）

### ～ 「運行計画の見直し、効率化」「労働環境・条件の改善」が半数超

「物流の 2024 年問題」に対応して、どのような取り組みをしているか、運送事業者（112 社）に複数回答で聞いた結果が第 7 表である。

全体でみると、「①運行計画の見直し、効率化」とした企業が 64.3%、「②労働環境・条件の改善」が 59.8%、「③荷主企業との運賃交渉」が 48.2%、「④ドライバーの増員」が 40.2% となった。

まずは、自社内でできることとして、業務の効率化や労働環境の整備などに取り組む企業が多いようだ。

第 7 表 「物流の 2024 年問題」に対する取り組み内容（運送事業者のみ）（複数回答、%）

区分		項目	①運行計画の見直し、効率化	②労働環境・条件の改善	③荷主企業との運賃交渉	④ドライバーの増員	⑤同業他社との連携	⑥その他	⑦特に取組んでいない
規模別	5 人未満		41.7	50.0	25.0	25.0	16.7	8.3	0
	5～19 人		62.1	62.1	48.3	46.6	24.1	3.4	0
	20～49 人		75.0	60.7	53.6	28.6	42.9	7.2	0
	50 人以上		71.4	57.1	57.1	50.0	28.6	14.3	7.1
全体			64.3	59.8	48.2	40.2	28.6	6.3	0.9

\* 「⑥その他」には「IT システム導入による効率化」を含む

## 8. 運送業界の今後の見通しについて（運送事業者のみ）

～ 「厳しくなる」が 73.2%

物流・運送業界の今後をどのように見通すか、運送事業者に聞いた結果が第 8 表である。

全体でみると、「①(労働環境の改善、業務の効率化が進むなど)先行きは明るい」とした企業は、8.0%、「②現状維持」が 18.8%、「③厳しくなる」が 73.2%となった。

「2024 年問題」に加え、深刻な人手不足の問題もあり、将来を見通せない状況にある企業が多いのではないかとと思われる。

従業員規模別にみると、「①先行きは明るい」とした企業が、50 人以上の規模層において 21.4%となり、49 人以下の企業に比べて特になくなっている。

また、「③厳しくなる」とした企業は、20～49 人(85.8%)、5～19 人(77.6%)の規模層では、およそ 8 割程度と多くなっている。

第 8 表 運送業界の今後の見通し（運送事業者のみ） (%)

区分		項目	①先行きは 明るい	②現状維持	③厳しくなる	計
規模 別	5 人未満		8.3	33.3	58.4	100.0
	5～19 人		5.2	17.2	77.6	100.0
	20～49 人		7.1	7.1	85.8	100.0
	50 人以上		21.4	35.7	42.9	100.0
全 体			8.0	18.8	73.2	100.0

以 上