

山口県 2024 年問題に対する企業の意識調査

物流の 2024 年問題、「マイナスの影響」74.7%

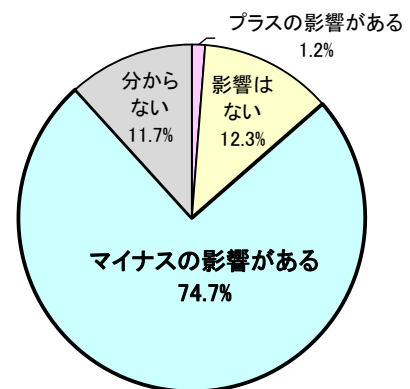
運賃の値上げ、スケジュール見直しなどで対応

はじめに

トラックやバス、タクシーなどの物流・運送業、建設業、医療業などにおける「働き方改革」を進めるため、これまで適用が猶予されていた時間外労働の上限規制が、いよいよ今年 4 月より適用される。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期待できる一方で、人手不足による工期の長期化や業務の停滞などの、いわゆる「2024 年問題」が懸念されている。とりわけ、運送業界においては物流を担う運送事業者だけの問題にとどまらず、幅広い経済活動や消費者の日常生活にも変化が生じると指摘されている。

そこで、帝国データバンクでは、2024 年問題に対する企業の見解について調査し、山口支店で山口県内に本店を置く企業を集計・分析した。調査期間は 2023 年 12 月 18 日～2024 年 1 月 5 日。調査対象は 529 社で、有効回答企業数は 162 社（回答率 30.6%）。

■物流の2024年問題の影響



調査結果（要旨）

1. 2024 年問題全般に対して「マイナスの影響がある」は 64.8%

とりわけ、【物流の 2024 年問題】では「マイナスの影響がある」が 74.7%にのぼる

2. 2024 年問題全般の具体的な影響、「物流コストの増加」が約 7 割
3. 対応策、「運送費の値上げ（受け入れ）」が 47.8%でトップ
4. 特に対応しない理由、「2024 年 4 月以降、問題が生じた際に対応を検討する」が約 4 割
5. 2024 年問題全般の支援策、「金銭的支援」が 36.4%で最多、「人材育成・確保支援」「時間外労働の上限規制の猶予期間の延長」が 3 割超えで続く

1. 物流の 2024 年問題、「マイナスの影響がある」が 74.7%

物流・運送業、建設業、医療

■2024年問題全般の影響

業などでこれまで猶予されていた時間外労働の上限規制が適用されることによって生じる人手

	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	合計
山口	0.6 (1)	23.5 (38)	64.8 (105)	11.1 (18)	100.0 (162)

注：母数は有効回答企業162社

不足のほか、輸送能力の低下などが懸念される 2024 年問題全般について尋ねたところ、「マイナスの影響がある」と回答した企業が 162 社中 105 社で、構成比 64.8%を占めた。一方、「影響はない」は 23.5 % (38 社) で、「プラスの影響がある」は 0.6% (1 社) にとどまった。

なかでも、【物流の 2024 年問題】に限ってみると、「マイナスの影響がある」は 162 社中 121 社で、構成比 74.7%にのぼった。

全国と比較すると、「マイナスの影響がある」では、『全国』（構成比 68.6%・7824 社）を 6.1 ポイント上回った。

規模別でみると、「マイナスの影響がある」では、『大企業』（構成比 75.0%・12 社）、『中小企業』（74.7%・109 社）、『小規模企業』（72.2%・39 社）の順に高く、規模が大きいほどマイナスの影響が高かった。

業種別（母数 5 社以上）でみると、「マイナスの影響がある」では、『小売』（構成比 88.9%・8 社）が最も高く、『製造』（84.8%・39 社）、『卸売』（79.1%・34 社）、『建設』（75.0%・24 社）が続き 7 割

■物流の2024年問題の影響

以上を占めた。

なお、『運輸・倉庫』では、「マイナスの影響がある」が構成比 22.2% (2 社) となった。一方、「影響はない」は 33.3% (3 社)、「プラスの影響がある」は 11.1% (1 社) を占めた。

	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	合計
全国	1.5 (168)	15.5 (1,773)	68.6 (7,824)	14.4 (1,642)	100.0 (11,407)
山口	1.2 (2)	12.3 (20)	74.7 (121)	11.7 (19)	100.0 (162)
大企業	6.3 (1)	0.0 (0)	75.0 (12)	18.8 (3)	100.0 (16)
中小企業	0.7 (1)	13.7 (20)	74.7 (109)	11.0 (16)	100.0 (146)
うち小規模	1.9 (1)	11.1 (6)	72.2 (39)	14.8 (8)	100.0 (54)
農・林・水産	0.0 (0)	50.0 (1)	50.0 (1)	0.0 (0)	100.0 (2)
建設	0.0 (0)	15.6 (5)	75.0 (24)	9.4 (3)	100.0 (32)
不動産	0.0 (0)	33.3 (1)	66.7 (2)	0.0 (0)	100.0 (3)
製造	2.2 (1)	6.5 (3)	84.8 (39)	6.5 (3)	100.0 (46)
卸売	0.0 (0)	4.7 (2)	79.1 (34)	16.3 (7)	100.0 (43)
小売	0.0 (0)	0.0 (0)	88.9 (8)	11.1 (1)	100.0 (9)
運輸・倉庫	11.1 (1)	33.3 (3)	22.2 (2)	33.3 (3)	100.0 (9)
サービス	0.0 (0)	27.8 (5)	61.1 (11)	11.1 (2)	100.0 (18)

注1：網掛けは、山口以上を表す

注2：母数は有効回答企業162社

2. 2024 年問題全般の影響、「物流コストの増加」が 69.1%で最多

2024 年問題全般の具体的な影響を尋ねたところ、「物流コストの増加」が 162 社中 112 社、構成比 69.1%で最も高く、約 7 割にのぼった（複数回答、以下同）。次いで、「人件費の増加」（37.0%・60 社）、「人手不足の悪化」「配送スケジュールの見直し」（各 36.4%・各 59 社）が 3 割を超え、「時間外労働時間の減少」「建設コストの増加」（各 21.0%・各 34 社）、「業務の効率化促進」（17.3%・28 社）が続いた。

■具体的な影響(上位)

		(%)
1	物流コストの増加	69.1
2	人件費の増加	37.0
3	人手不足の悪化	36.4
	配送スケジュールの見直し	36.4
5	時間外労働時間の減少	21.0
	建設コストの増加	21.0
7	業務の効率化促進	17.3
8	労働環境の改善	16.0
9	人手不足の改善	14.8
	労務管理の煩雑化	14.8

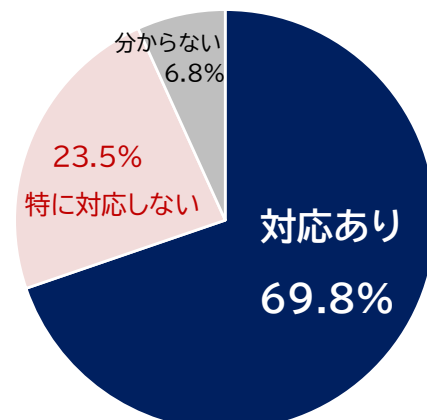
注1: 母数は、有効回答企業162社

3. 対応策、「運送費の値上げ（受け入れ）」が 47.8%でトップ

2024 年問題のうち、とりわけ、【物流の 2024 年問題】への対応（予定含む）を行っているかを尋ねたところ、「対応あり」が 162 社中 113 社で、構成比 69.8%を占めた。一方、「特に対応しない」は 23.5%（38 社）、「分からない」は 6.8%（11 社）だった。

さらに、「対応あり」と回答した 113 社に対して具体的な対応策を尋ねたところ、「運送費の値上げ（受け入れ）」（47.8%・54 社）、「スケジュールの見直し」（38.9%・44 社）が最も多かった（複数回答、以下同）。次いで、「運送事業者の確保」（32.7%・37 社）、「発着荷主と運送事

■物流の2024年問題に対する対応



注: 母数は有効回答企業162社

業者双方での連携強化」

（26.5%・30 社）、「業務のシステム化や効率化の推進」（18.6%・21 社）、「荷待ち・荷役時間の把握・削減」（13.3%・15 社）、「混載配送の利活用」（10.6%・12 社）が続いた。

■具体的な対応策

		(%)							
		農・林・水産	建設	不動産	製造	卸売	小売	運輸・倉庫	サービス
1	運送費の値上げ(受け入れ)	47.8	100.0	41.2	0.0	52.6	46.9	50.0	83.3
2	スケジュールの見直し	38.9	0.0	52.9	0.0	34.2	43.8	25.0	33.3
3	運送事業者の確保	32.7	0.0	35.3	0.0	55.3	25.0	12.5	0.0
4	発着荷主と運送事業者双方での連携強化	26.5	0.0	11.8	100.0	34.2	37.5	12.5	16.7
5	業務のシステム化や効率化の推進	18.6	0.0	23.5	100.0	18.4	21.9	12.5	16.7
6	荷待ち・荷役時間の把握・削減	13.3	0.0	5.9	0.0	15.8	15.6	0.0	33.3
7	混載配送の利活用	10.6	0.0	5.9	0.0	21.1	3.1	0.0	33.3
8	ドライバーの確保・育成	9.7	0.0	0.0	0.0	10.5	12.5	0.0	33.3
	パレット(荷物を載せるための荷役台)の利用推進	9.7	0.0	0.0	0.0	5.3	18.8	0.0	16.7
10	配送ルートの効率化	8.8	0.0	0.0	0.0	7.9	12.5	12.5	10.0

注1: 母数は、「対応あり」企業113社

注2: 橙色の網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

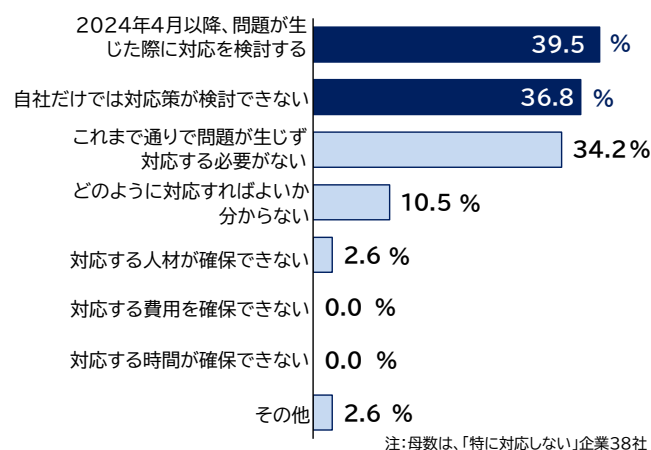
4. 特に対応しない理由、

「2024 年 4 月以降、問題が生じた際に対応を検討する」が 39.5%

【物流の 2024 年問題】へ「特に対応しない」と回答した 38 社に理由を尋ねたところ、「2024 年 4 月以降、問題が生じた際に対応を検討する」が 38 社中 15 社、構成比 39.5%で最も高かった(複数回答、以下同)。「自社だけでは対応策が検討できない」(36.8%・14 社)、「これまで通りで問題が生じず、対応する必要がある」(34.2%・13 社)が 3 割を超えて続いた。次いで、「どのように対応すればよいか分からない」(10.5%・4 社)、

「対応する人材が確保できない」(2.6%・1 社)が続いた。2024 年 4 月が直前に迫っているなかであっても、具体的な対策が見つからず、対応を決めかねている様子もうかがえる。

■物流の 2024 年問題へ特に対応しない理由

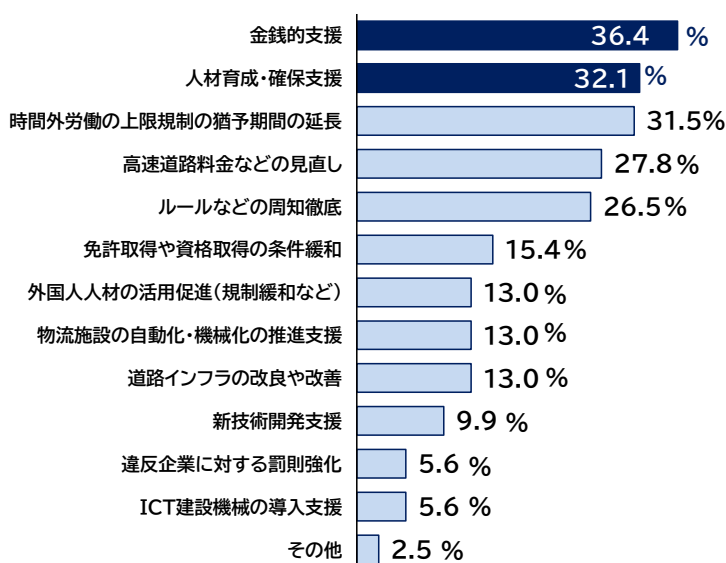


5. 支援策、「金銭的支援」が 36.4%で最も高く

2024 年問題全般に対して求める支援策や政策などについて尋ねたところ、「金銭的支援」が 162 社中 59 社、構成比 36.4%で最も高かった(複数回答、以下同)。次いで、「人材育成・確保支援」(32.1%・52 社)、「時間外労働の上限規制の猶予期間の延長」(31.5%・51 社)、「高速道路料金などの見直し」(27.8%・45 社)、「ルールなどの周知徹底」(26.5%・43 社)が続いた。

一方、自動運転やロボット技術などの「新技術開発支援」は 9.9% (16 社)にとどまった。

■2024 年問題全般に対する支援策・政策



まとめ

本調査の結果、2024 年問題全般に対して、マイナスの影響を見込む企業は 64.8%を占めた。具体的な影響として、「物流コストの増加」が 69.1%で最も高く、「人件費の増加」「人手不足の悪化」「配送スケジュールの見直し」が 3 割台で続き、多くの企業が負担増を危惧している。

また、【物流の 2024 年問題】においては、74.7%に及ぶ企業がマイナスの影響を見込んでおり、荷主事業者、運送事業者に関わらず幅広い業界で悪影響を見込む一方で、残業時間の短縮などで働き方改革が進展し、プラスと捉えている企業もあった。また、適用が始まる 4 月が直前に迫るなか、具体的な対策が見つからず、対応を決めかねている様子もうかがえた。

迫りくる 2024 年問題に対して、企業は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が必要となる。また、物流・運送業のみならず、建設業や医療業における働き方改革に伴って、幅広い経済活動や社会生活に変化が求められており、政府には個社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・体制づくり、企業の取り組みを継続的に後押しする政策が求められる。

【企業からの声】

- ・ 物流の自動化や合理化による設備計画が活性化することを望みます (機械・器具卸)
- ・ 環境改善やライフスタイルの充実は続けるが、一企業ではどうもならない (建設)
- ・ 提出資料のデジタル化、簡素化を推進すべき (建設)
- ・ 結局は人手不足 (サービス)
- ・ 時間外労働は労働者本人に選択を委ねるという考え方を否定できない (機械製造)
- ・ 受取側（発注者）の受取指定時間、回数の緩和 (飲食料品製造)
- ・ 注文後、迅速にお届け出来るかが課題 (化学品卸)
- ・ 人手不足、労働時間の短縮、コスト削減、物価高騰など、対応が難しい (化学品製造)

【問い合わせ先】 (株)帝国データバンク 山口支店 担当：佐藤

TEL 083-974-5550 FAX 083-974-5551

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。

当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。

著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。