2024/2/28

TDB Business View

株式会社帝国データバンク
鳥取支店
鳥取市扇町 115-1
TEL：0857-23-5231
URL：https://www.tdb.co.jp

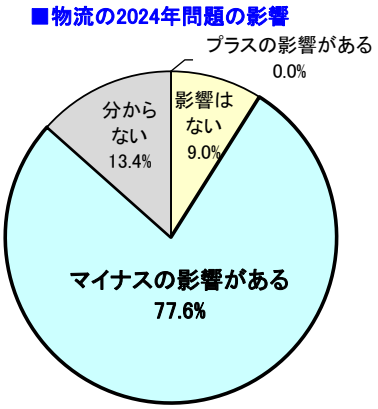
鳥取県　2024 年問題に対する企業の意識調査

物流の 2024 年問題、「マイナスの影響」77.6%

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、鳥取支店で鳥取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 161 社で、有効回答企業数は 67 社（回答率 41.6%）。

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 67.2%
   とりわけ、【物流の 2024 年問題】では「マイナスの影響がある」が 77.6%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」71.6%で最多
3. 対応策、「運送費の値上げ（受け入れ）」「スケジュールの見直し」が各 36.4%で最多
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 52.9%、「自社だけでは対応策が検討できない」が 41.2%
5. 2024 年問題全般の支援策、「金銭的支援」が 53.7%で最多

©TEIKOKU DATABANK, LTD.

1. 物流の2024年問題、「マイナスの影響がある」が77.6%

物流・運送業、建設業、医療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67社中45社で、構成比67.2%を占めた。一方、「影響はない」は16.4%（11社）で、「プラスの影響がある」はなかった。

■2024年問題全般の影響

（構成比%、カッコ内社数）

	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	
鳥取	0.0	(0)	16.4	(11)	67.2	(45)	16.4	(11)	100.0	(67)

注：母数は有効回答企業67社

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67社中52社で、構成比77.6%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9.0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、『中小企業』（79.0%・49社）、『小規模企業』（73.7%・14社）、『大企業』（構成比60.0%・3社）の順に高かった。

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、『卸売』（構成比94.1%・16社）が最も高く、『建設』（87.5%・7社）、『小売』（77.8%・7社）、『製造』（76.2%・16社）、が続き、7割以上を占めた。

一方、「影響はない」では、『サービス』（構成比25.0%・2社）が最も高く、『製造』（9.5%・2社）が続いた。なお、「プラスの影響がある」はなかった。

■物流の2024年問題の影響

（構成比%、カッコ内社数）

	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)
鳥取	0.0	(0)	9.0	(6)	77.6	(52)	13.4	(9)	100.0	(67)
大企業	0.0	(0)	20.0	(1)	60.0	(3)	20.0	(1)	100.0	(5)
中小企業	0.0	(0)	8.1	(5)	79.0	(49)	12.9	(8)	100.0	(62)
うち小規模	0.0	(0)	5.3	(1)	73.7	(14)	21.1	(4)	100.0	(19)
金融	0.0	(0)	0.0	(0)	100.0	(1)	0.0	(0)	100.0	(1)
建設	0.0	(0)	0.0	(0)	87.5	(7)	12.5	(1)	100.0	(8)
不動産	0.0	(0)	50.0	(1)	0.0	(0)	50.0	(1)	100.0	(2)
製造	0.0	(0)	9.5	(2)	76.2	(16)	14.3	(3)	100.0	(21)
卸売	0.0	(0)	5.9	(1)	94.1	(16)	0.0	(0)	100.0	(17)
小売	0.0	(0)	0.0	(0)	77.8	(7)	22.2	(2)	100.0	(9)
運輸・倉庫	0.0	(0)	0.0	(0)	0.0	(0)	100.0	(1)	100.0	(1)
サービス	0.0	(0)	25.0	(2)	62.5	(5)	12.5	(1)	100.0	(8)

注1：網掛けは、鳥取以上を表す
注2：母数は有効回答企業67社

©TEIKOKU DATABANK, LTD.

2. 2024 年問題全般の影響、「物流コストの増加」が 71.6%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 67 社中 48 社、構成比 71.6%で最も高く、約 7 割にのぼった（複数回答、以下同）。次いで、「配送スケジュールの見直し」(41.8%・28 社)、「人手不足の悪化」(38.8%・26 社)、「人件費の増加」（29.9%・20 社）、「時間外労働時間の減少」（25.4%・17 社）が 2 割を超え、そのほか、「建設コストの増加」（19.4%・13 社）、「労働環境の改善」（17.9%・12 社）、「労務管理の煩雑化」（16.4%・11 社）が続いた。

■具体的な影響(上位)

(%)

1	物流コストの増加	71.6
2	配送スケジュールの見直し	41.8
3	人手不足の悪化	38.8
4	人件費の増加	29.9
5	時間外労働時間の減少	25.4
6	建設コストの増加	19.4
7	労働環境の改善	17.9
8	労務管理の煩雑化	16.4
9	業務の効率化促進	14.9
	従業員の負担増大	14.9

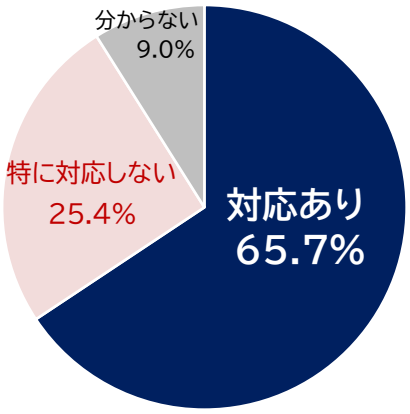
注：　母数は、有効回答企業67社

3. 対応策、「運送費の値上げ」「スケジュールの見直し」が各 36.4%

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 67 社中 44 社で、構成比 65.7%を占めた。一方、「特に対応しない」は 25.4%（17 社）、「分からない」は 9.0%（6 社）だった。

さらに、「対応あり」と回答した 44 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）」「スケジュールの見直し」（各 36.4%・各 16 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」（27.3%・12 社）、「発着荷主と運送事業者双方での連携強化」(25.0%・11 社)、「業務のシステム化や効率化の推進」（20.5%・9 社）が 2 割を超えた。

■物流の2024年問題に対する対応



注：母数は有効回答企業67社

■具体的な対応策

(%)

			金融	建設	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)	36.4	0.0	50.0	43.8	16.7	60.0	0.0	40.0
	スケジュールの見直し	36.4	0.0	50.0	31.3	58.3	0.0	0.0	40.0
3	運送事業者の確保	27.3	100.0	0.0	25.0	41.7	20.0	0.0	20.0
4	発着荷主と運送事業者双方での連携強化	25.0	100.0	0.0	43.8	25.0	0.0	0.0	0.0
5	業務のシステム化や効率化の推進	20.5	100.0	25.0	18.8	16.7	0.0	0.0	40.0
6	配送ルートの効率化	15.9	0.0	0.0	6.3	25.0	20.0	0.0	40.0
7	混載配送の利活用	13.6	0.0	25.0	25.0	8.3	0.0	0.0	0.0
	荷役作業の見直し	13.6	0.0	0.0	12.5	33.3	0.0	0.0	0.0
9	労働環境の改善(賃金、拘束時間など)	11.4	0.0	0.0	12.5	0.0	40.0	0.0	20.0
10	パレット(荷物を載せるための荷役台)の利用推進	9.1	100.0	0.0	12.5	8.3	0.0	0.0	0.0

注1：母数は、「対応あり」企業44社

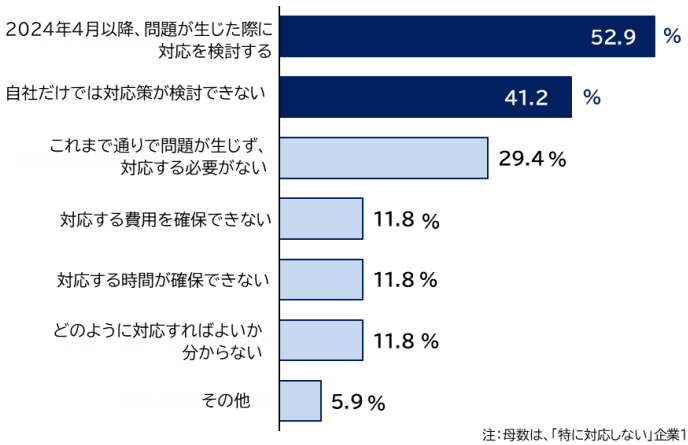
注2：橙色の網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

©TEIKOKU DATABANK, LTD.

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52.9%

【物流の2024年問題】へ「特に対応しない」と回答した17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17社中9社、構成比52.9%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」（41.2%・7社）が4割を超えた。次いで、「これまで通りで問題が生じず、対応する必要がない」（29.4%・5社）、「対応する費用を確保できない」「対応する時間が確保できない」「どのように対応すればよいか分からない」（各11.8%・各2社）が続いた。

■物流の2024年問題へ特に対応しない理由



注：母数は、「特に対応しない」企業17社

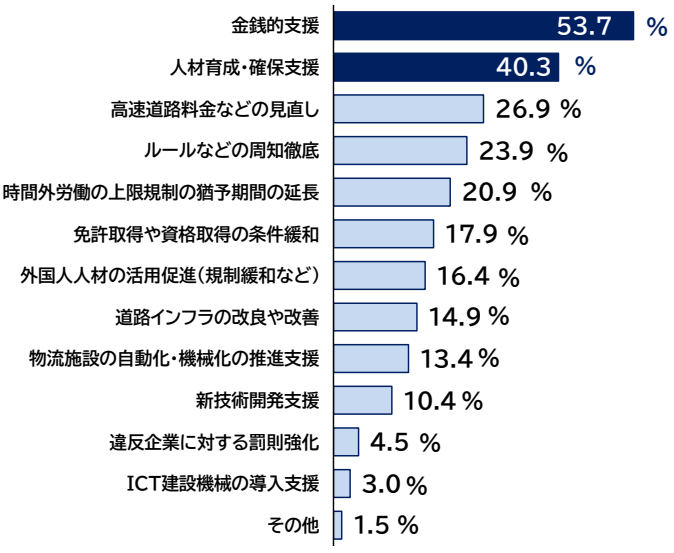
2024年4月が直前に迫っているなかであっても、具体的な対策が見つからず、対応を決めかねている様子もうかがえる。

5. 支援策、「金銭的支援」が53.7%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67社中36社、構成比53.7%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」（40.3%・27社）、「高速道路料金などの見直し」（26.9%・18社）、「ルールなどの周知徹底」（23.9%・16社）、「時間外労働の上限規制の猶予期間の延長」（20.9%・14社）、が2割を超え続いた。

一方、自動運転やロボット技術などの「新技術開発支援」は10.4%（7社）にとどまった。

■2024年問題全般に対する支援策・政策



注：母数は、有効回答企業67社

©TEIKOKU DATABANK, LTD.

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67.2%を占めた。具体的な影響として、「物流コストの増加」が71.6%で最も高く、「配送スケジュールの見直し」が4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、77.6%に及ぶ企業がマイナスの影響があると回答しており、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企業が多く、プラスの影響があると捉えている企業はゼロとなった。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】

・業種により働き方改革には取り組みが容易でない　**（サービス）**
・繊細な修復業務は、機械化できず、労働時間の制約が廃業に繋がる　**（メンテナンス）**
・従業員を新規に採用できず、困っている　**（専門商品小売）**
・運輸業の労働時間短縮は様々な業界のコスト増加に繋がっている　**（鉄鋼製造）**
・全ての物価上昇に直結するため、取り組みが必要な重要な案件　**（旅館・ホテル）**
・運輸業界に頼る事が大きく喫緊の課題です　**（専門商品小売）**
・顧客には多大な迷惑をお掛けするが、問題を解決するには仕方ない　**（専門商品小売）**

【 問い合わせ先 】　(株)帝国データバンク　鳥取支店　担当：増田
TEL 0857-23-5231　　FAX 0857-27-3073

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。

©TEIKOKU DATABANK, LTD.