

2024 年問題に対する三重県内企業の意識調査

物流の 2024 年問題、 7割を超える企業でマイナス影響見込む

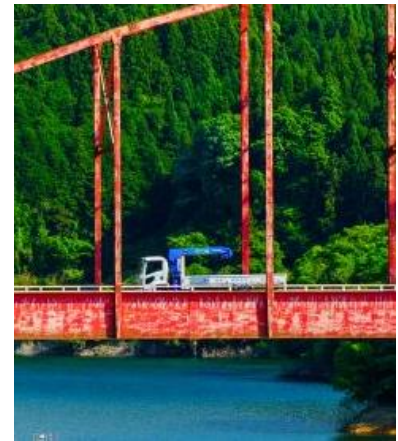
～ 運賃の値上げやスケジュール見直しなどで対応 ～

建設業、トラック・バス・タクシードライバー、医師などの「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 2024 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進展していく期待が増すが、人手不足による工期の長期化や業務の停滞などの諸問題、いわゆる「2024 年問題」も懸念されている。

とりわけ、三重県内でも主要産業のひとつである運送業においては、物流を担う運送事業者だけの問題ではなく、産業を問わず幅広い業界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、帝国データバンク四日市支店は、2024 年問題に対する企業の見解について調査した。本調査は、TDB 景気動向調査 2023 年 12 月調査とともに行った。

※ 調査期間は 2023 年 12 月 18 日～2024 年 1 月 5 日、調査対象は三重県 318 社で、有効回答企業数は 119 社（回答率 37.4%）



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」とする企業は 67.2%となった。特に、物流の 2024 年問題では、74.8%の企業が「マイナスの影響がある」と回答した
2. 「2024 年問題」に対して具体的な影響を尋ねたところ、「物流コストの増加」が 63.0%と最も高かった（複数回答）
3. 物流の 2024 年問題への対応策、「運送費の値上げ（受け入れ）」が 51.3%でトップ（複数回答）
4. 物流の 2024 年問題へ「特に対応しない」理由、「自社だけでは対応策が検討できない」、「2024 年 4 月以降、問題が生じた際に対応を検討する」が 33.3%で上位に（複数回答）
5. 「2024 年問題」に対する支援策は、「金銭的支援」と「時間外労働の上限規制の猶予期間の延長」がともに 31.9%で上位に（複数回答）

1.「2024年問題」全般への影響、7割近い企業でマイナスを見込む

建設業や運送業、医師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や、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」企業は67.2%となった。他方、「影響はない」は19.3%、「プラスの影響がある」は0.8%だった。

さらに、県内でも主要産業の一つを担う物流の2024年問題に限ってみると、「マイナスの影響がある」企業は74.8%となった。これは全国での68.6%を上回った

業界では、特に『卸売』（87.0%）や『運輸・倉庫』（85.7%）など5業界で7割超の企業がマイナスの影響を見込んでいる。

他方、企業の0.8%では「プラスの影響がある」、また12.6%が「分からない」と答え、「実際に問題が生じてから対応する」（商品小売）といった声が聞かれた。

2024年問題への影響

	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
2024年問題全般	0.8%	19.3%	67.2%	12.6%
物流の2024年問題	0.8%	13.4%	74.8%	10.9%
農・林・水産	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
建設	0.0%	18.2%	81.8%	0.0%
不動産	0.0%	25.0%	25.0%	50.0%
製造	0.0%	16.2%	75.7%	8.1%
卸売	0.0%	4.3%	87.0%	8.7%
小売	0.0%	14.3%	76.2%	9.5%
運輸・倉庫	14.3%	0.0%	85.7%	0.0%
サービス	0.0%	20.0%	60.0%	20.0%

注1: 母数は、有効回答企業119社

注2: 黄色の網掛けは、物流の2024年問題の全体以上を示す

2.「2024年問題」全般に対する具体的な影響、企業の63.0%が「物流コストの増加」を見込む

「2024年問題」全般に対して具体的な影響を尋ねたところ、「物流コストの増加」が63.0%と最も高かった（複数回答、以下同）。次いで、「人手不足の悪化」（46.2%）、「人件費の増加」（45.4%）が4割台、「配送スケジュールの見直し」（32.8%）が3割台で続いた。

業界別にみると、「物流コストの増加」は『製造』（78.4%）、『卸売』（78.3%）が8割に近づき『小売』と『サービス』（ともに66.7%）が7割近い。

また、「配送スケジュールの見直し」は『製造』（40.5%）や『小売』（38.1%）、『卸売』（34.8%）といった主に荷主側となる業界で高かった。

「時間外労働時間の減少」は2024年問題に関連する『運輸・倉庫』（57.1%）、『建設』（54.5%）で高く、想定された結果となった。

企業からは「物流業界に時間管理を求めるのであれば、出荷人/荷受人に荷待ちを改善して頂く必要がある」（運輸・倉庫）といった声が聞かれた。

「2024年問題」全般に対する具体的な影響～上位10項目～

順位	項目	（%）								
		農・林・水産	建設	不動産	製造	卸売	小売	運輸・倉庫	サービス	
1	物流コストの増加	63.0	0.0	9.1	25.0	78.4	78.3	66.7	28.6	66.7
2	人手不足の悪化	46.2	0.0	63.6	0.0	29.7	60.9	42.9	71.4	60.0
3	人件費の増加	45.4	0.0	36.4	0.0	43.2	43.5	61.9	42.9	53.3
4	配送スケジュールの見直し	32.8	0.0	9.1	0.0	40.5	34.8	38.1	28.6	33.3
5	従業員の負担増大	26.9	0.0	36.4	0.0	24.3	39.1	23.8	28.6	20.0
6	建設コストの増加	21.0	0.0	54.5	25.0	21.6	17.4	14.3	14.3	13.3
7	時間外労働時間の減少	20.2	0.0	54.5	0.0	10.8	17.4	4.8	57.1	33.3
8	業務の効率化促進	18.5	0.0	18.2	50.0	18.9	4.3	23.8	28.6	20.0
9	労働環境の改善	17.6	0.0	27.3	25.0	13.5	8.7	19.0	57.1	13.3
10	業務効率の低下	16.8	0.0	0.0	25.0	21.6	26.1	19.0	0.0	6.7

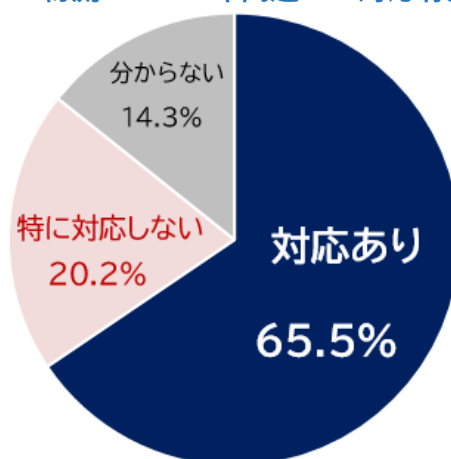
3.物流の2024年問題への対応策、「運送費の値上げ（受け入れ）」が51.3%でトップ

「2024年問題」のうち、特に物流の2024年問題に対して、対応（予定含む）を行っているか尋ねたところ、「対応あり」とする企業は65.5%だった。他方、「特に対応しない」企業は20.2%とおおよそ5社に1社となった。

さらに、「対応あり」とした企業に対して、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）」が51.3%でトップとなった（複数回答、以下同）。

次いで、「スケジュールの見直し」（39.7%）や「発着荷主と運送事業者双方での連携強化」（23.1%）、「運送事業者の確保」（20.5%）、DXなど「業務のシステム化や効率化の推進」、「配送ルートの効率化」（ともに19.2%）が上位に並んだ。

物流の2024年問題への対応の有無



注：母数は有効回答企業119社

物流の2024年問題への具体的な対応策～上位10項目～

順位	対応策	業別 (%)							
		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)	51.3	28.6	0.0	64.3	68.8	23.1	57.1	50.0
2	スケジュールの見直し	39.7	28.6	33.3	32.1	50.0	46.2	28.6	75.0
3	発着荷主と運送事業者双方での連携強化	23.1	14.3	0.0	32.1	12.5	15.4	28.6	50.0
4	運送事業者の確保	20.5	14.3	0.0	25.0	25.0	7.7	28.6	25.0
5	業務のシステム化や効率化の推進	19.2	28.6	66.7	3.6	18.8	23.1	28.6	50.0
5	配送ルートの効率化	19.2	0.0	0.0	25.0	12.5	23.1	28.6	25.0
7	高齢者の活用・採用	12.8	14.3	33.3	7.1	12.5	23.1	14.3	0.0
7	女性の活用・採用	12.8	14.3	0.0	7.1	18.8	23.1	14.3	0.0
9	パレット(荷物を載せるための荷役台)の利用推進	11.5	0.0	0.0	21.4	6.3	0.0	28.6	0.0
10	荷待ち・荷役時間の把握・削減	10.3	0.0	0.0	14.3	0.0	7.7	28.6	25.0

注1：母数は、「対応あり」企業78社

注2：橙色の網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

注3：農林・水産は「対応あり」回答無し

業界別にみると、「運送費の値上げ（受け入れ）」は『卸売』（68.8%）、『製造』（64.3%）、『運輸・倉庫』（57.1%）で5割超となった。企業から「食品の場合、最終流通業者の要求が上流に上がってくる為、物流に対する要求は規制して欲しい」（飲食料品製造）といった声があがった。

そのほか、効率化を推進する「スケジュールの見直し」は、『サービス』（75.0%）、『製造』（50.0%）、『小売』（46.2%）が高く、「発着荷主と運送事業者双方での連携強化」は、『サービス』（50.0%）や『製造』（32.1%）、『運輸・倉庫』（28.6%）が上位となった。

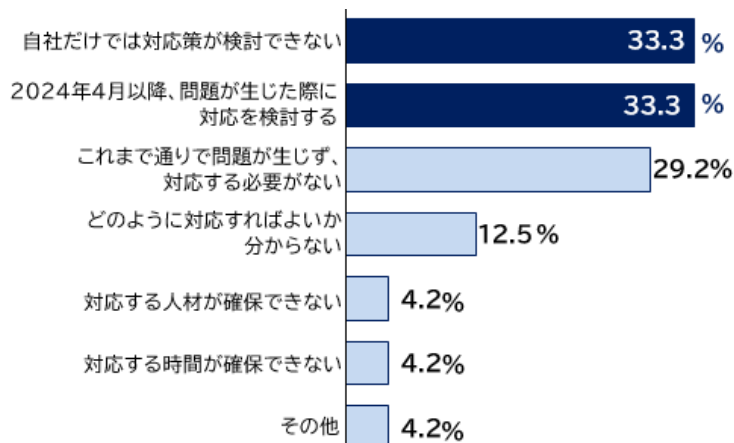
企業からは「コストアップが避けられない」（飲食料品製造）といった声も聞かれた。

4.物流の2024年問題、2024年4月が直前に迫るなか、対応を決めかねている様子も

物流の2024年問題へ「特に対応しない」企業に対してその理由を尋ねたところ、「自社だけでは対応策が検討できない」、「2024年4月以降、問題が生じた際に対応を検討する」がともに33.3%でトップとなった。

以下、「これまで通りで問題が生じず、対応する必要がない」(29.2%)や「どのように対応すればよいか分からない」(12.5%)が続き、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が表れている。

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24社

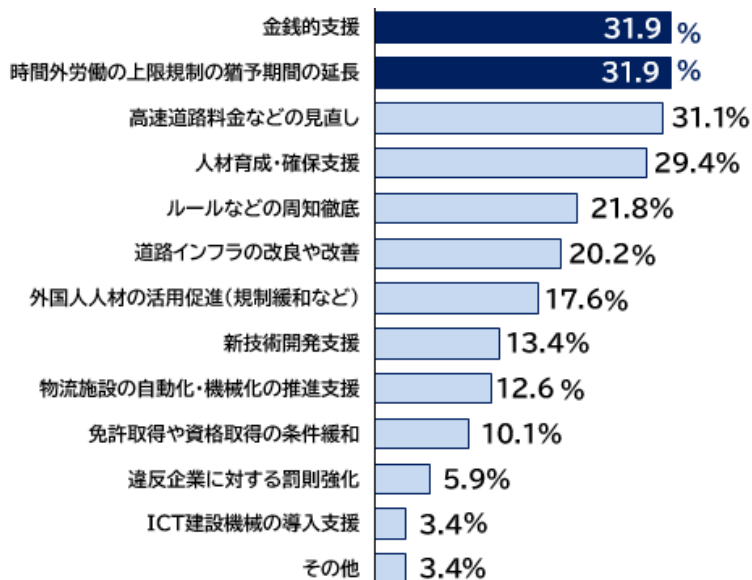
5.「2024年問題」に対する支援策、企業は「金銭的支援」や「猶予期間の延長」などを求める

「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、補助金や助成金など「金銭的支援」、「時間外労働の上限規制の猶予期間の延長」(ともに31.9%)と「高速道路料金などの見直し」(31.1%)が3割台で上位となった(複数回答、以下同)。コストを抑えるために高速道路を敢えて使わず一般道や名阪国道のような通行料金の掛からない自動車専用道を活用する背景なども窺えた。

以下、「人材育成・確保支援」(29.4%)や「ルールなどの周知徹底」(21.8%)、「道路インフラの改良や改善」(20.2%)が2割台で続いた。

他方、自動運転やロボット技術など「新技術開発支援」は低位にとどまるが、「大型トラックは全て無人運転にすべき。事故も無くなり人手も余ってきて付加価値の高い仕事に挑戦すべき」(輸送用機械製造)といった前向きな意見も寄せられた。

求める支援策や政策



注:母数は、有効回答企業119社

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7割近い結果となった。具体的な影響として、「物流コストの増加」や「人手不足の悪化」、「人件費の増加」などがあげられ、多くの企業が負担増を危惧している。

また、幅広い業界に影響を及ぼすと予想される物流の問題に絞ると約75%の企業でマイナスと捉えている。荷主事業者、運送事業者に関わらず幅広い業界でマイナス影響を見込んでいた。

さらに、物流の2024年問題に対しては、運送費の値上げやスケジュールの見直し、荷主と運送事業者との連携など具体的な対策の実施を予定している。一方で、問題が生じた際に対応を検討する企業も多く、2024年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企業も一定数存在していた。

ある企業から、「残業規制は必要だが、それに伴う労務費のアップや時間を有する工事の品質問題などが懸念される」（建設）という意見もあり、業務の質を落とさずにして、労働人口が減少していく現状を鑑みながら、将来を考えた対策、対処を前向きに図っていくことが必要といえる。

迫りくる2024年問題に対して、既存のサービスを維持するため、企業には様々な対応策を実施しており、現状の課題解決に資する対策だけでなく、DXなどの力強い推進や新技術の開発・活用など新しい角度での効率化や業務改善が必須要件として加わってくるであろう。

政府には十分な金銭的な支援だけでなく、個社だけの対応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や体制づくり、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。

資料のお問い合わせ先

株式会社帝国データバンク 四日市支店

担当：服部 TEL 059-353-3411 FAX 059-353-4109

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。