

**四国地区 2024 年問題に対する企業の意識調査****物流の 2024 年問題、約 7 割の企業がマイナスの影響を見込む****～ 運送費の値上げやスケジュールの見直しなどで対応 ～****はじめに**

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すること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諸問題、いわゆる「2024 年問題」も懸念されている。

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、帝国データバンク高松支店は、2024 年問題に対する四国地区の企業の見解について調査を実施した。

※調査期間は 2023 年 12 月 18 日～2024 年 1 月 5 日、調査対象は四国地区に本社が所在する 1,154 社で、有効回答企業数は 373 社（回答率 32.3%）

**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」と回答した四国の企業は 63.3%。中でも、物流の 2024 年問題では、71.6%の企業が「マイナスの影響がある」と回答。
2. 「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 67.3%でトップ。次いで「人手不足の悪化」（44.8%）、「人件費の増加」（41.8%）が続く（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 36.6%でトップ。次いで「スケジュールの見直し」（32.1%）が続く（複数回答）。
4. 物流の 2024 年問題へ「特に対応しない」とする理由、「2024 年 4 月以降、問題が生じた際に対応を検討する」が 37.9%でトップ。次いで「自社だけでは対応策が検討できない」（34.5%）が続く（複数回答）。
5. 「2024 年問題」に求める支援策、「金銭的支援」が 37.3%でトップ。次いで「高速道路料金などの見直し」（32.2%）、「人材育成・確保支援」（30.8%）が続く（複数回答）。

### 1. 「2024年問題」全般への影響、約6割の企業でマイナスの影響を見込む

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」全般について四国の企業に尋ねたところ、「マイナスの影響がある」と回答した企業は63.3%となった。一方で、「影響はない」は20.1%、「プラスの影響がある」は1.3%となった。

さらに、物流の2024年問題に限ってみると、「マイナスの影響がある」と回答した企業は71.6%と、7割強を占めた。なかでも、

『運輸・倉庫』（83.3%）や『製造』（78.6%）など、主要7業界のうち4業界で7割以上の企業がマイナスの影響を見込んでいる。企業からは「物流費の増加やトラックの確保、配送の効率化とドライバーの負担軽減など、会社にとっては死活問題になる」（製造、香川県）や、「物流コストが上がっても値上げはできないので、限界まで我慢するしかない」（小売、愛媛県）といった声があがっている。そのほか、「プラスの影響がある」（1.6%）、「影響はない」（13.4%）となっている。

■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	1.3%	20.1%	63.3%	15.3%
物流の2024年問題	1.6%	13.4%	71.6%	13.4%
建設	0.0%	11.8%	69.7%	18.4%
不動産	0.0%	35.7%	35.7%	28.6%
製造	1.0%	7.1%	78.6%	13.3%
卸売	5.3%	13.2%	76.3%	5.3%
小売	0.0%	14.0%	76.7%	9.3%
運輸・倉庫	8.3%	8.3%	83.3%	0.0%
サービス	0.0%	26.1%	56.5%	17.4%

注1: 母数は、有効回答企業373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、

#### 「物流コストの増加」が7割弱を占めてトップ

「2024年問題」全般に対して具体的な影響を四国の企業に尋ねたところ、「物流コストの増加」が67.3%と、唯一5割以上を占めて最も高かった（複数回答、以下同）。次いで「人手不足の悪化」（44.8%）、「人件費の増加」（41.8%）が4割台、「配送スケジュールの見直し」（36.7%）が3割台で続いた。

主要7業界別でみると、「物流コストの増加」は『製造』（80.6%）で8割を超え、『卸売』（75.0%）と『小売』（72.1%）が7割台と高かった。また、「配送スケジュールの見直し」では、『製造』（56.1%）や『卸売』（44.7%）など、主に荷主側となる業界で高かった。

■「2024年問題」全般に対する具体的な影響

～複数回答、主要7業界、上位10項目～

	全般							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	67.3	43.4	50.0	80.6	75.0	72.1	50.0	69.6					
2	人手不足の悪化	44.8	56.6	50.0	42.9	38.2	46.5	66.7	34.8					
3	人件費の増加	41.8	48.7	7.1	34.7	46.1	51.2	66.7	32.6					
4	配送スケジュールの見直し	36.7	17.1	21.4	56.1	44.7	32.6	50.0	23.9					
5	建設コストの増加	23.3	51.3	28.6	18.4	13.2	9.3	8.3	17.4					
6	時間外労働時間の減少	20.4	42.1	14.3	15.3	15.8	9.3	50.0	10.9					
7	労働環境の改善	19.3	31.6	7.1	14.3	14.5	16.3	58.3	17.4					
8	従業員の負担増大	19.0	22.4	14.3	17.3	23.7	14.0	16.7	17.4					
9	業務の効率化促進	17.4	27.6	7.1	14.3	17.1	14.0	25.0	15.2					
10	業務効率の低下	16.4	18.4	0.0	14.3	17.1	18.6	16.7	17.4					

注1: 母数は、有効回答企業373社

注2: 橙色の網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

### 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）を行っているか四国の企業に尋ねたところ、「対応あり」と回答した企業は66.0%であった。一方で、「特に対応しない」は23.3%と4社に1社程度となった。

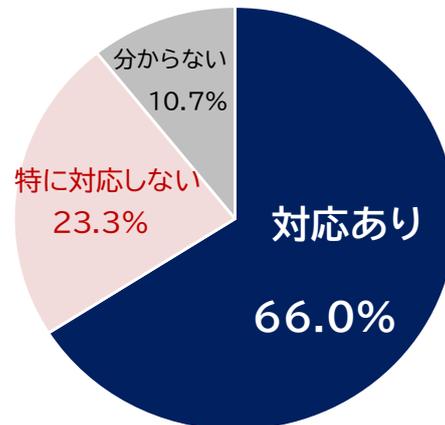
さらに、「対応あり」と回答した企業に対し、具体的な対応策を尋ねたところ、「運送費の値上げ（受け入れ）」が36.6%でトップとなった（複数回答、以下同）。次いで「スケジュールの見直し」（32.1%）、「発着荷主と運送事業者双方での連携強化」（22.8%）、「運送事業者の確保」（22.4%）、「業務のシステム化や効率化の推進」（20.7%）が2割以上で上位に並んだ。

主要7業界別でみると、「運送費の値上げ（受け入れ）」では、『運輸・倉庫』（54.5%）、『不動産』（50.0%）、『製造』（43.4%）が4割以上となった。

そのほか、「スケジュールの見直し」では、『小売』（40.7%）や『運輸・倉庫』（36.4%）、『製造』（35.5%）が高く、「発着荷主と運送事業者双方での連携強化」や「ドライバーの確保・育成」では『運輸・倉庫』（各45.5%）と突出して高かった。

なお、「混載配送の利活用」と「荷役作業の見直し」では、主要7業界で2割を超える業界がなく、比較的対策意識が低い様子が見える。

■ 物流の2024年問題への対応有無



注:母数は有効回答企業373社

■ 物流の2024年問題への具体的な対応策  
～複数回答、主要7業界、上位10項目～

順位	対応策	業界別 (%)							
		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)	36.6	30.4	50.0	43.4	35.7	37.0	54.5	14.3
2	スケジュールの見直し	32.1	32.6	33.3	35.5	26.8	40.7	36.4	23.8
3	発着荷主と運送事業者双方での連携強化	22.8	10.9	16.7	32.9	21.4	22.2	45.5	4.8
4	運送事業者の確保	22.4	10.9	0.0	35.5	19.6	14.8	27.3	14.3
5	業務のシステム化や効率化の推進	20.7	17.4	16.7	19.7	21.4	14.8	27.3	38.1
6	配送ルート効率化	14.6	4.3	0.0	14.5	23.2	25.9	0.0	14.3
7	ドライバーの確保・育成	11.4	13.0	0.0	7.9	8.9	11.1	45.5	14.3
8	混載配送の利活用	10.6	13.0	0.0	19.7	0.0	11.1	0.0	0.0
8	荷待ち・荷役時間の把握・削減	10.6	4.3	33.3	11.8	5.4	14.8	18.2	14.3
10	荷役作業の見直し	9.8	2.2	16.7	11.8	10.7	14.8	18.2	4.8
10	パレット(荷物を載せるための荷役台)の利用推進	9.8	2.2	0.0	15.8	14.3	0.0	27.3	0.0

注1: 母数は、「対応あり」企業246社

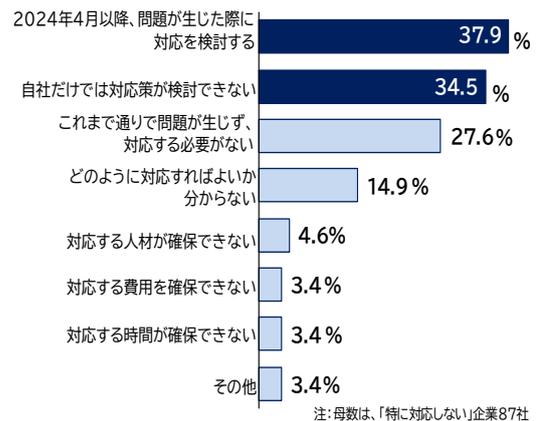
注2: 橙色の網掛けは、各選択肢の上位3業界を示す

### 4. 物流の2024年問題へ対応しない理由、 「問題が生じた際に対応を検討する」がトップ

物流の2024年問題へ「特に対応しない」と回答した四国の企業に対してその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37.9%でトップとなった（複数回答、以下同）。次いで「自社だけでは対応策が検討できない」（34.5%）、「これまで通りで問題が生じず、対応する必要がない」（27.6%）が続き、時間外労働の上限規制が適用される2024年4月が直前に迫っているなかであっても、具体的な対応策が見つからず、対応を決めかねている様子も表れている。

企業からは「物流業者からは、政府の対応の強弱や物流混乱のリスクとのバランスがあるなか、世の中がどのように進んでいくのか蓋を開けてみないとわからないと聞いた。そのため、物流業者が具体的に依頼してくる内容を聞いて、その都度対応策を検討せざるを得ない」（卸売、愛媛県）といった声が聞かれた。

#### ■ 物流の2024年問題へ「特に対応しない」理由 ～複数回答～

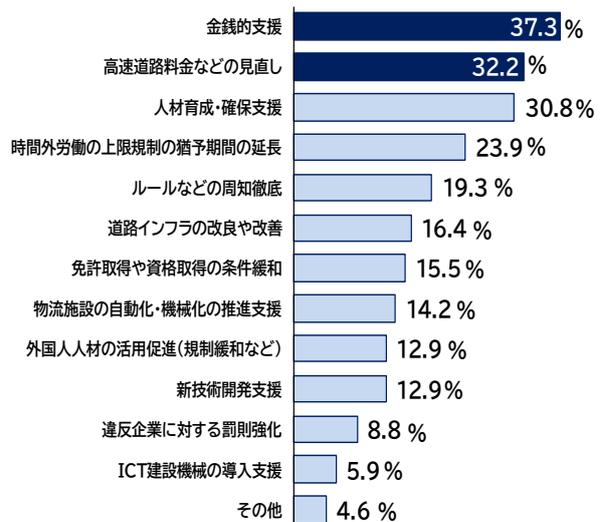


### 5. 「2024年問題」全般に対する支援策、「金銭的支援」がトップ

「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四国の企業に尋ねたところ、補助金や助成金など「金銭的支援」（37.3%）がトップとなった（複数回答、以下同）。次いで「高速道路料金などの見直し」（32.2%）、「人材育成・確保支援」（30.8%）、「時間外労働の上限規制の猶予期間の延長」（23.9%）が2割以上で続いた。

企業からは「過度なジャストインタイムの廃止など荷受け側の意識改善が必要」（製造、香川県）や「ある程度理解できるが、同時に上限を超えても働きたい人に対する施策もあって良いと思う」（建設、高知県）などの意見が寄せられた。

#### ■ 求める支援策 ～複数回答～



### 6. 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四国の企業は6割強となった。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、物流の問題に絞ると7割強の企業でマイナスと捉えており、荷主事業者や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。他方、一部企業では残業時間の短縮など働き方改革の進展でプラスとして捉えている。

さらに、物流の2024年問題に対しては、運送費の値上げや受け入れ、スケジュールの見直しなど具体的な対応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、具体的な対応策が見つからず、対応を決めかねている企業も一定数存在していた。

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、企業は様々な対応策を行っており、現状の課題解決に資する対応策だけでなく、DXなどの力強い推進や新技術の開発・活用など将来を見据えた効率化や業務改善は必要となってくる。

政府には十分な金銭的支援だけでなく、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ている。

#### 【参考】

#### ■2024年問題への影響

(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	1.6 (184)	22.3 (2,544)	59.9 (6,830)	16.2 (1,849)	100.0	(11,407)	
四国	1.3 (5)	20.1 (75)	63.3 (236)	15.3 (57)	100.0	(373)	
大企業	0.0 (0)	5.9 (3)	86.3 (44)	7.8 (4)	100.0	(51)	
中小企業	1.6 (5)	22.4 (72)	59.6 (192)	16.5 (53)	100.0	(322)	
うち小規模	2.3 (3)	20.3 (27)	60.2 (80)	17.3 (23)	100.0	(133)	
建設	2.6 (2)	18.4 (14)	68.4 (52)	10.5 (8)	100.0	(76)	
不動産	0.0 (0)	35.7 (5)	42.9 (6)	21.4 (3)	100.0	(14)	
製造	0.0 (0)	15.3 (15)	60.2 (59)	24.5 (24)	100.0	(98)	
卸売	2.6 (2)	21.1 (16)	64.5 (49)	11.8 (9)	100.0	(76)	
小売	0.0 (0)	14.0 (6)	72.1 (31)	14.0 (6)	100.0	(43)	
運輸・倉庫	8.3 (1)	8.3 (1)	83.3 (10)	0.0 (0)	100.0	(12)	
サービス	0.0 (0)	37.0 (17)	54.3 (25)	8.7 (4)	100.0	(46)	
従業員数別	5人以下	1.3 (1)	23.7 (18)	56.6 (43)	18.4 (14)	100.0	(76)
	6人～20人	1.9 (2)	20.4 (21)	65.0 (67)	12.6 (13)	100.0	(103)
	21人～50人	1.2 (1)	18.1 (15)	60.2 (50)	20.5 (17)	100.0	(83)
	51人～100人	2.2 (1)	24.4 (11)	62.2 (28)	11.1 (5)	100.0	(45)
	101人～300人	0.0 (0)	18.2 (8)	68.2 (30)	13.6 (6)	100.0	(44)
	301人～1,000人	0.0 (0)	12.5 (2)	75.0 (12)	12.5 (2)	100.0	(16)
1,000人超	0.0 (0)	0.0 (0)	100.0 (6)	0.0 (0)	100.0	(6)	
徳島	1.4 (1)	17.1 (12)	70.0 (49)	11.4 (8)	100.0	(70)	
香川	1.7 (2)	18.3 (22)	63.3 (76)	16.7 (20)	100.0	(120)	
愛媛	0.0 (0)	23.8 (30)	61.9 (78)	14.3 (18)	100.0	(126)	
高知	3.5 (2)	19.3 (11)	57.9 (33)	19.3 (11)	100.0	(57)	

注1: 網掛けは、四国以上を表す  
注2: 母数は有効回答企業373社

### 企業規模区分

中小企業基本法に準拠するとともに、全国売上高ランキングデータを加え、下記のとおり区分。

業界	大企業	中小企業(小規模企業を含む)	小規模企業
製造業その他の業界	「資本金3億円を超える」かつ「従業員数300人を超える」	「資本金3億円以下」または「従業員300人以下」	「従業員20人以下」
卸売業	「資本金1億円を超える」かつ「従業員数100人を超える」	「資本金1億円以下」または「従業員数100人以下」	「従業員5人以下」
小売業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員50人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員50人以下」	「従業員5人以下」
サービス業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員100人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員100人以下」	「従業員5人以下」

注1: 中小企業基本法で小規模企業を除く中小企業に分類される企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが上位3%の企業を大企業として区分

注2: 中小企業基本法で中小企業に分類されない企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが下位50%の企業を中小企業として区分

注3: 上記の業種別の全国売上高ランキングは、TDB産業分類(1,359業種)によるランキング

### 【 内容に関する問い合わせ先 】

株式会社帝国データバンク 高松支店 担当：須賀原 欣彦、道田 祐一

TEL：087-851-1571 FAX：087-851-3837

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。報道目的以外の利用につきましては、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。