

2024年5月8日
マーケティング部

「物流の2024年問題」に対する中小企業の動向

(商工中金景況調査 2024年2月調査 トピックス分)



人を思う。未来を思う。

商工中金

1. 目的・調査事項	<ul style="list-style-type: none">●目的 中小企業の、景況感をはじめとする実態のタイムリーな把握●調査事項<ul style="list-style-type: none">(1) 景況感 今月及び先行き(2) 業況判断（売上、販売価格、仕入価格、雇用状況、生産・営業用設備、資金繰り）今月及び先行き(3) トピックス （「物流の2024年問題」に対する中小企業の動向） <p>※定例分（景況感・業況判断）は3月28日に公表済</p>
2. 回答期間・調査頻度	<ul style="list-style-type: none">●回答期間 2024年2月16日～3月4日●調査頻度 概ね四半期毎（初回調査：2020年2月）
3. 対象企業	商工中金の取引先中小・中堅企業
4. 企業数	有効回答数 2,066社 （アンケート依頼数 3,764社、回答率 54.9%）
5. 調査方法	インターネットによる直接回答
■ ご照会先	商工中金 マーケティング部 高澤（たかさわ） TEL：080-7005-3663

調査回答企業の属性（業種別）

		回答企業数	構成比(%)			回答企業数	構成比(%)
製造業		950	46.0	非製造業		1,116	54.0
製造業	食料品	113	5.5	非製造業	建設業	65	3.1
	化学	70	3.4		卸売業	318	15.4
	鉄・非鉄	77	3.7		小売業	180	8.7
	印刷業	41	2.0		運輸業	298	14.4
	金属製品	163	7.9		飲食・宿泊	96	4.6
	はん用、生産用、業務用機械	128	6.2		情報通信業	33	1.6
	電気機器	75	3.6		その他非製造業	126	6.1
	輸送用機器	113	5.5				
	その他製造業	170	8.2				
全産業						2,066	100

(注)各項目の構成比の合計は、四捨五入の関係で100%とならない場合がある（以降頁同様）

調査回答企業の属性（地域別）

地域		回答企業数	構成比(%)	地域	回答企業数	構成比(%)
	北海道	53	2.6	北陸	79	3.8
	東北	157	7.6	近畿	327	15.8
	関東	626	30.3	中国	166	8.0
	甲信越	134	6.5	四国	64	3.1
	東海	226	10.9	九州・沖縄	234	11.3
全地域					2,066	100

(注)各項目の構成比の合計は、四捨五入の関係で100%とならない場合がある

地域区分：東北（青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島）、関東（茨城、栃木、群馬、東京、埼玉、千葉、神奈川）、甲信越（山梨、長野、新潟）、東海（静岡、愛知、三重、岐阜）、北陸（富山、石川、福井）、近畿（大阪、滋賀、京都、兵庫、奈良、和歌山）、中国（鳥取、島根、岡山、広島、山口）、四国（香川、徳島、愛媛、高知）、九州・沖縄（福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄）

要約版

P.5~P.13



人を思う。未来を思う。

商工中金

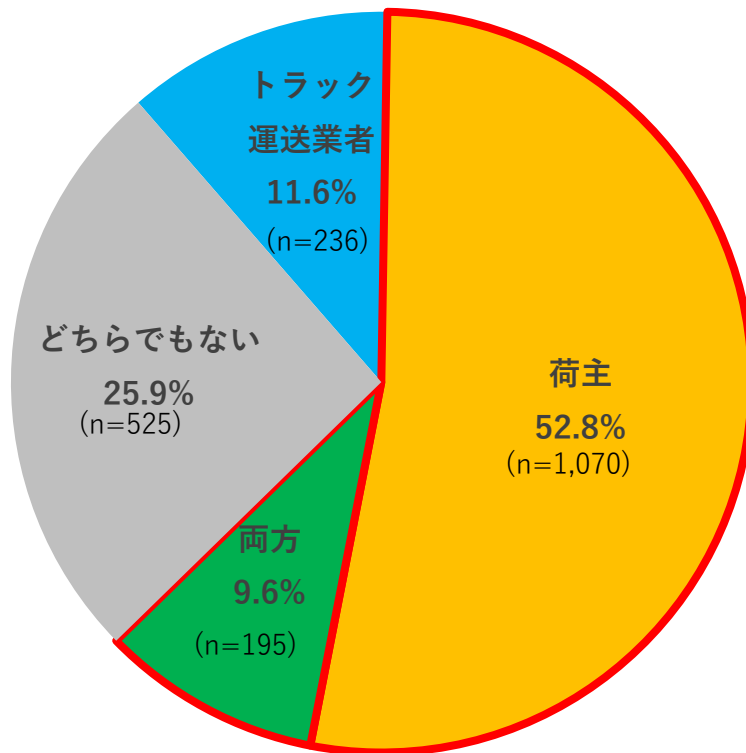
本レポートの要旨

- 「物流の2024年問題」に関して、運送事業者の対策が進んでいる一方で、**荷主事業者の対策は遅れがみられる**。また、荷主事業者の対策の進捗については、**業種間の格差が生じている**。
- 課題として荷主事業者が「物流コスト上昇」を懸念している一方で、運送事業者は「人件費上昇による収益悪化」を懸念する割合が高く、「運賃引き上げによる収益改善」に繋がるとの回答を大きく上回っている。
- 今後検討する対策として、運送事業者は、荷役料金の収受、ドライバーの働き方改善に加え、**事業再編**を視野に入れている。荷主事業者においては、運送事業者同様に荷役料金の明示化を検討している一方で、**共同配送、モーダルシフト、協力事業者の拡大など、既存の運送事業者に依存しない方法**を検討していることが明らかになった。
- 荷主事業者においては、運送事業者との協議の実施や運賃の引き上げなど**運送事業者との交渉に前向きな姿勢は窺えるものの**、長時間労働の要因となっている「**荷役・荷待ち**」の**改善や「効率化投資」に対する意識は低く**、この点において運送事業者との意識に大きな離れが生じている。今後、荷主事業者の意識が更に高まることが期待される。
- 自由記載では、一定以上の遠方への納品を断る動きなどもみられ、運送事業者、荷主事業者の双方において、**機会損失の回避と企業価値向上に向けた従業員の働き方改革、生産性向上に向けた対応、特にDX・ITの活用**などの取り組みが求められる。

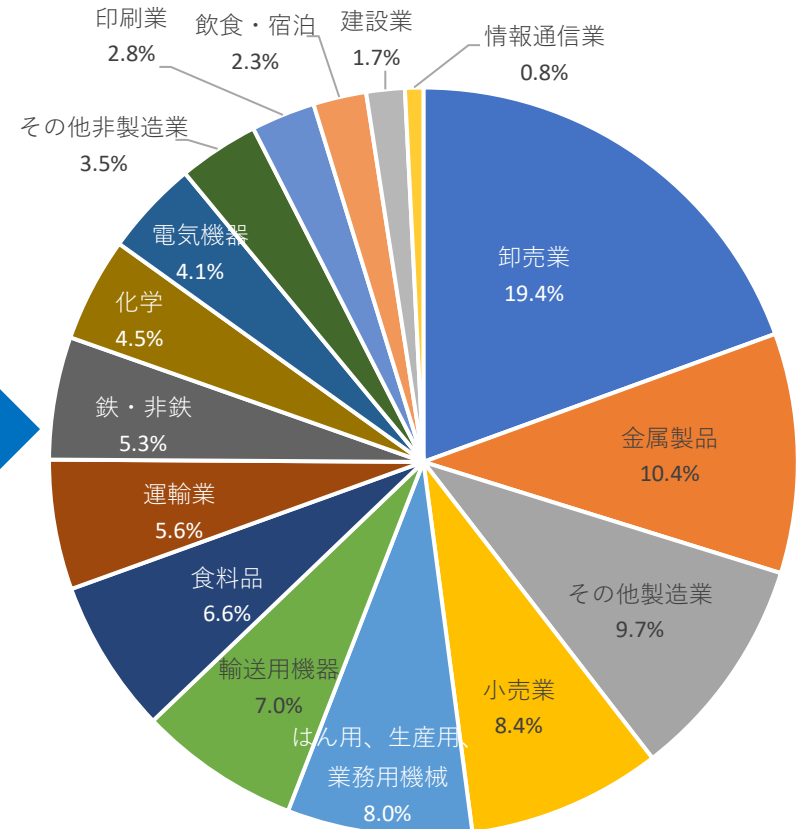
回答企業の事業・業種構成

- 最初に回答企業の事業構成を聞き、事業構成に従って荷主側・トラック運送事業者側に分けてアンケート調査を実施した。有効回答者の内訳は以下の通り。

事業構成の内訳 (n=2,026)



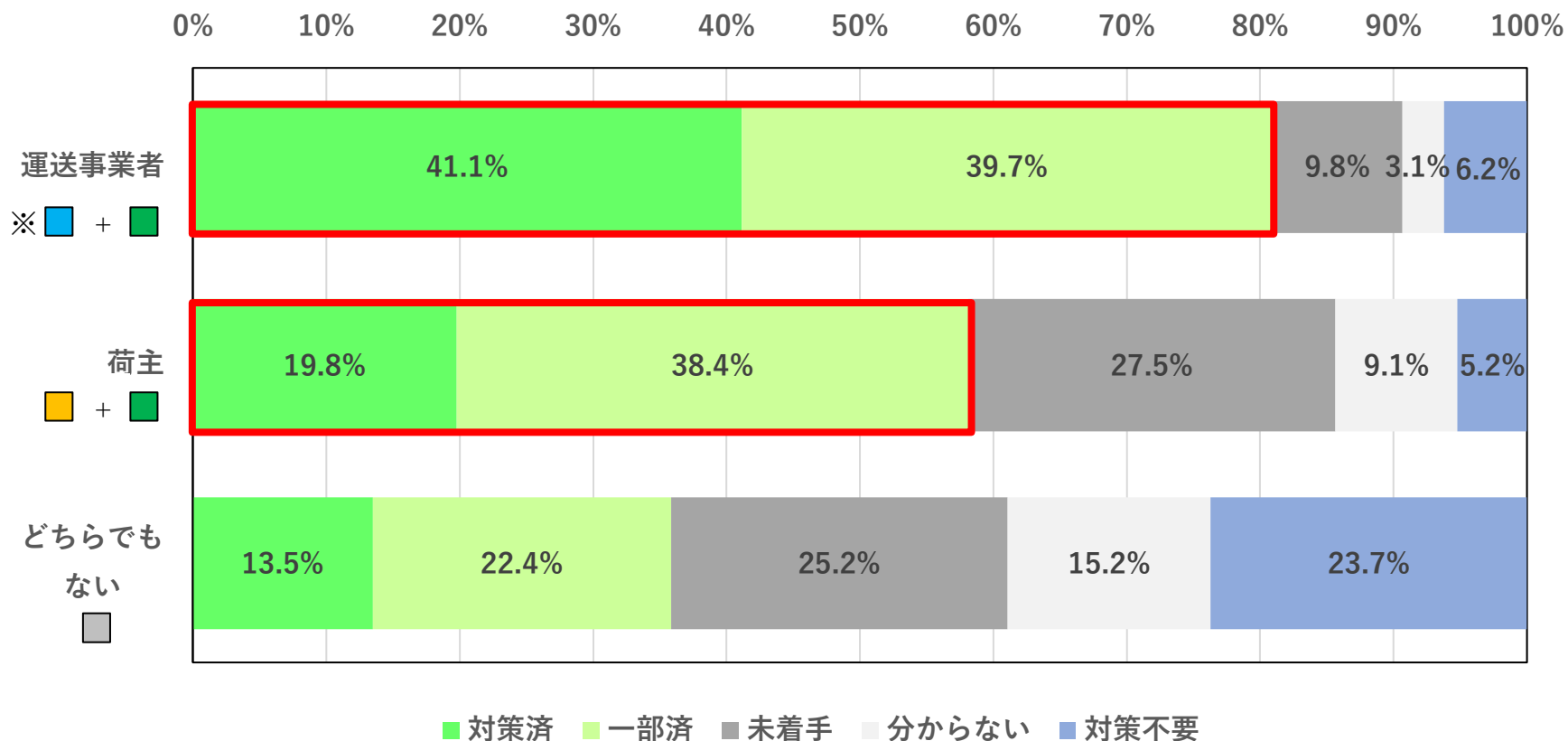
荷主事業者※の業種構成



※左図事業構成のうち、「荷主」及び「両方」と回答した企業

Q1 事業類型別・リスクの認識・対策状況

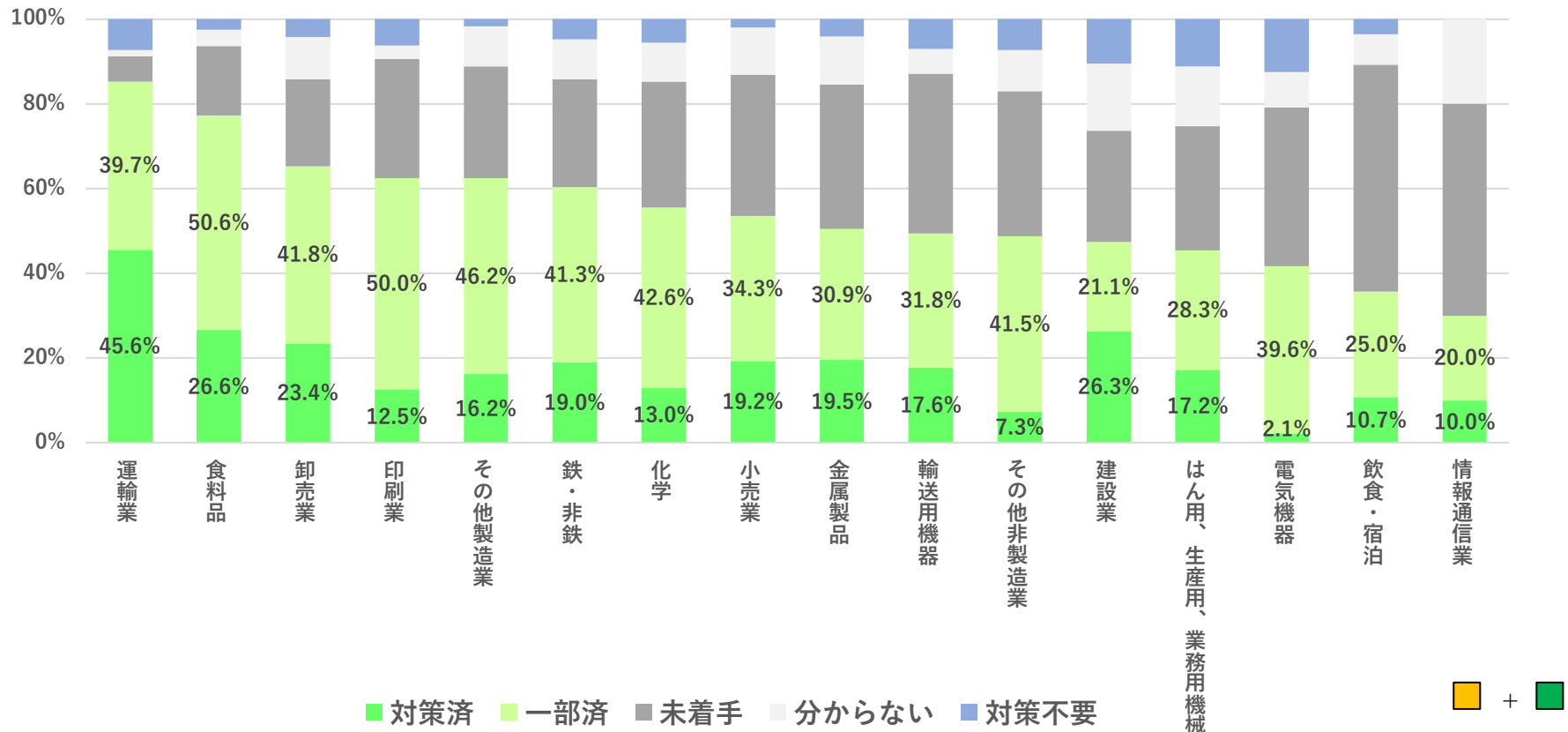
- 運送事業者と荷主を比較すると、運送事業者のほうが対策が進んでいる割合は高い。
- 荷主事業者は「事業リスクを認識しているものの、対策には未着手」が約3割を占め、両者の隔たりは大きい。



※「運送事業者」は6ページにおける1■と3■の合計、「荷主事業者」は2■と3■の合計、「どちらでもない」は4■を集計。以降も同様の色分けで集計対象を表示している。

Q1 荷主事業者の業種別・リスクの認識・対策状況

- 荷主事業者の対策状況を業種別に細分化すると、運輸業のほか食料品製造業、卸売業などにおいて対策が進んでいる。

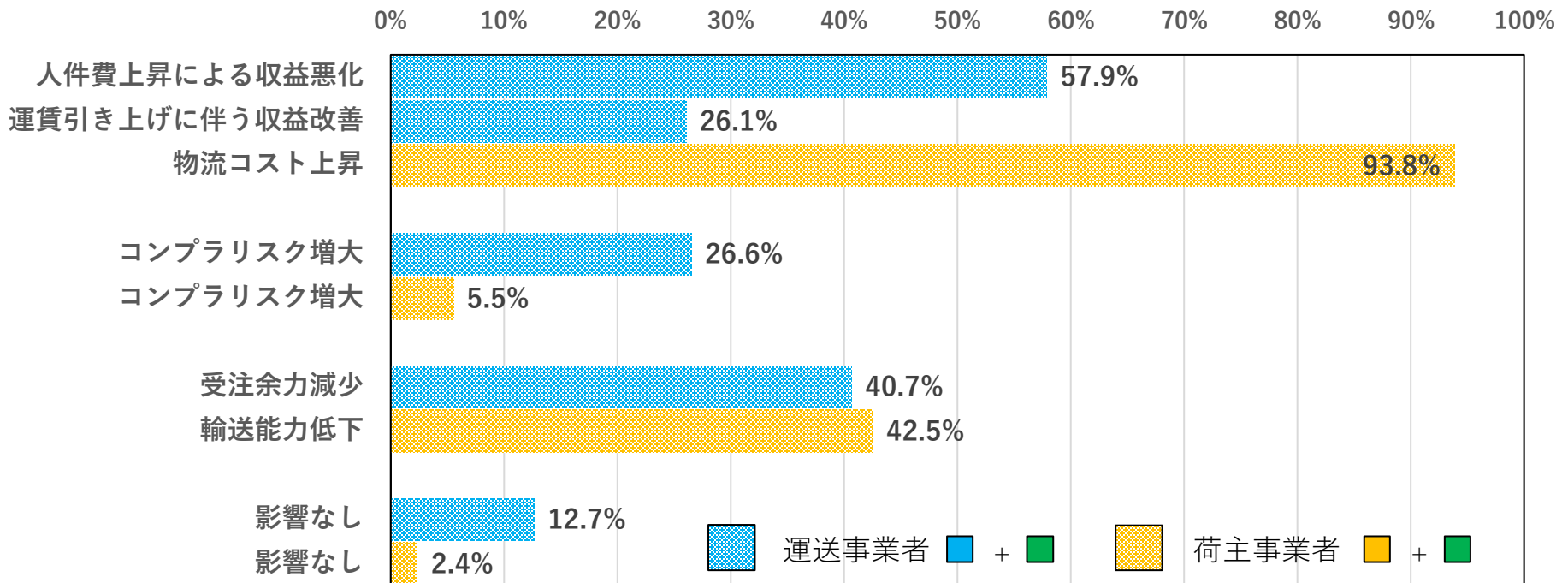


※荷主としての運輸業には、庸車を利用しているトラック運送業のほか、倉庫業、海運業などが含まれる。

Q3・Q5 トラック運送事業者と荷主事業者の懸念する影響の対比

- ほとんどの荷主事業者が物流コスト上昇を懸念している一方で、トラック運送事業者では「運賃引き上げに伴う収益改善」を「人件費上昇による収益悪化」が大きく上回った。荷主側が運賃引き上げに応じたとしても、運送事業者の収益改善には寄与しない懸念がある。
- コンプライアンスリスクの懸念について、荷主事業者は運送事業者と比べても極めて少ない。荷主側の危機感の醸成がまだ進んでいない可能性がある。

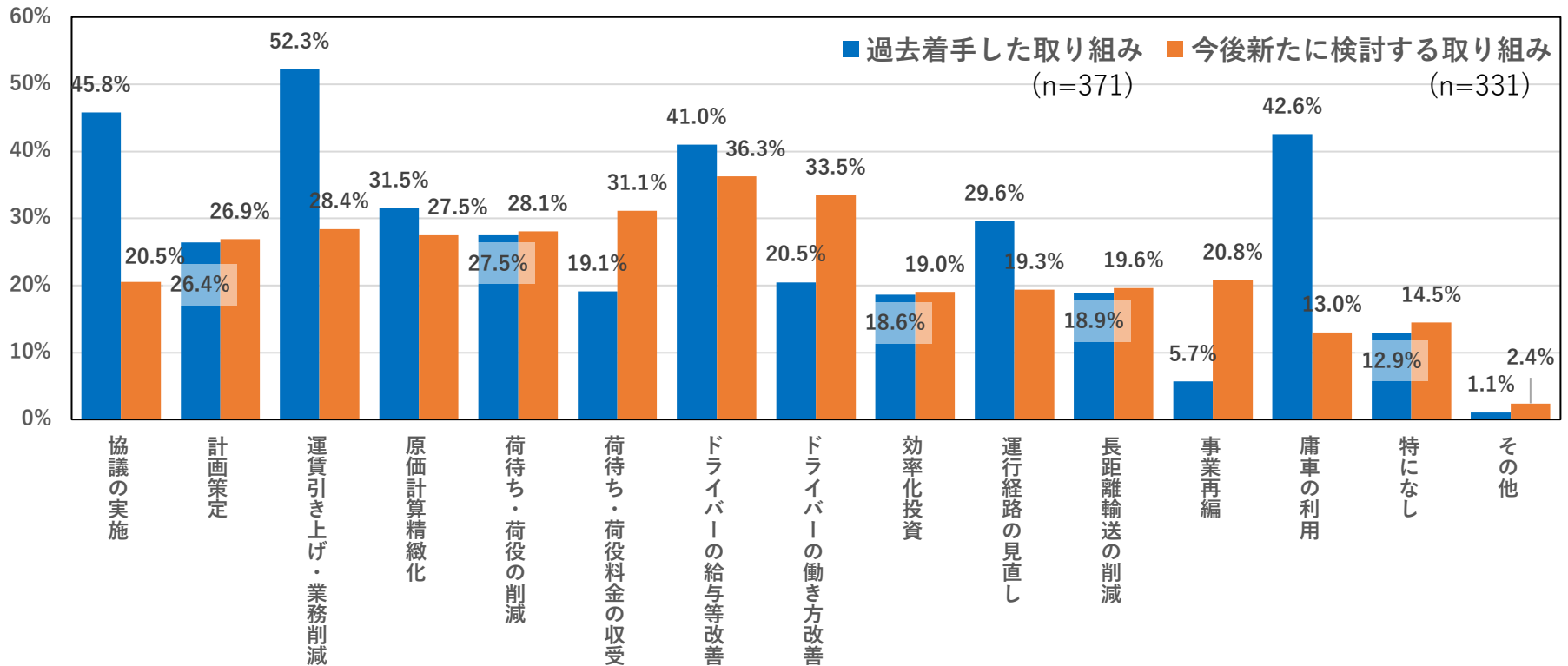
懸念する影響の対比



Q4 「物流の2024年問題」に対するトラック運送事業者の取り組み

- 「協議の実施」「運賃引き上げ・業務削減」「庸車の利用」は既に多くの事業者が着手。
- 「ドライバーの給与等改善」は過去着手・今後検討とも比較的回答率が高く、賃上げの動きの広がり期待される。
- 「荷待ち・荷役料金の収受」「ドライバーの働き方改善」「事業再編」は過去着手→今後検討で増加。

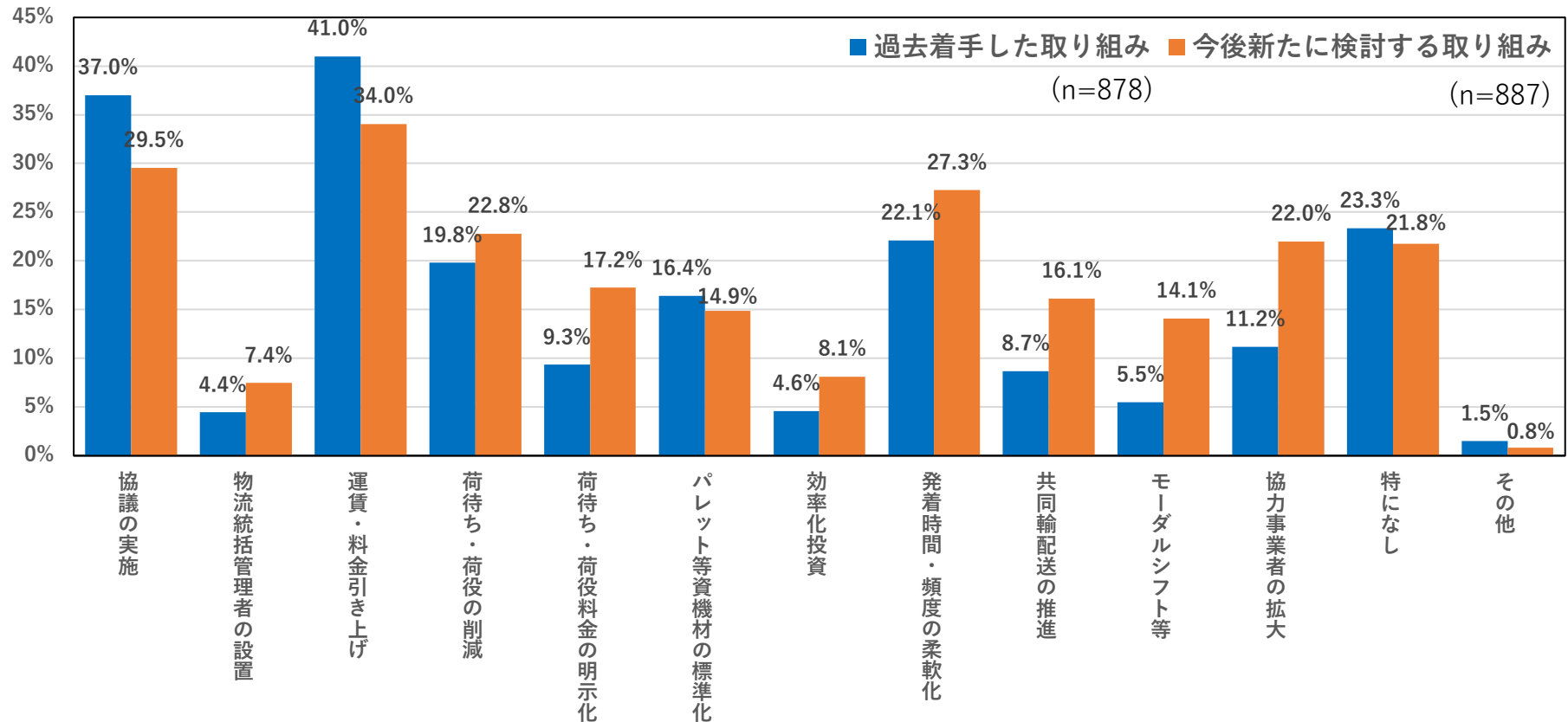
トラック運送事業者の取り組み ■ + ■



Q6 「物流の2024年問題」 に対する荷主事業者の取り組み

- 「協議の実施」「運賃・料金引き上げ」は過去・今後の両方で多くの事業者が着手または検討。
- 「共同配送の推進」「モーダルシフト等」「協力事業者の拡大」は過去着手→今後検討で大きく増加。

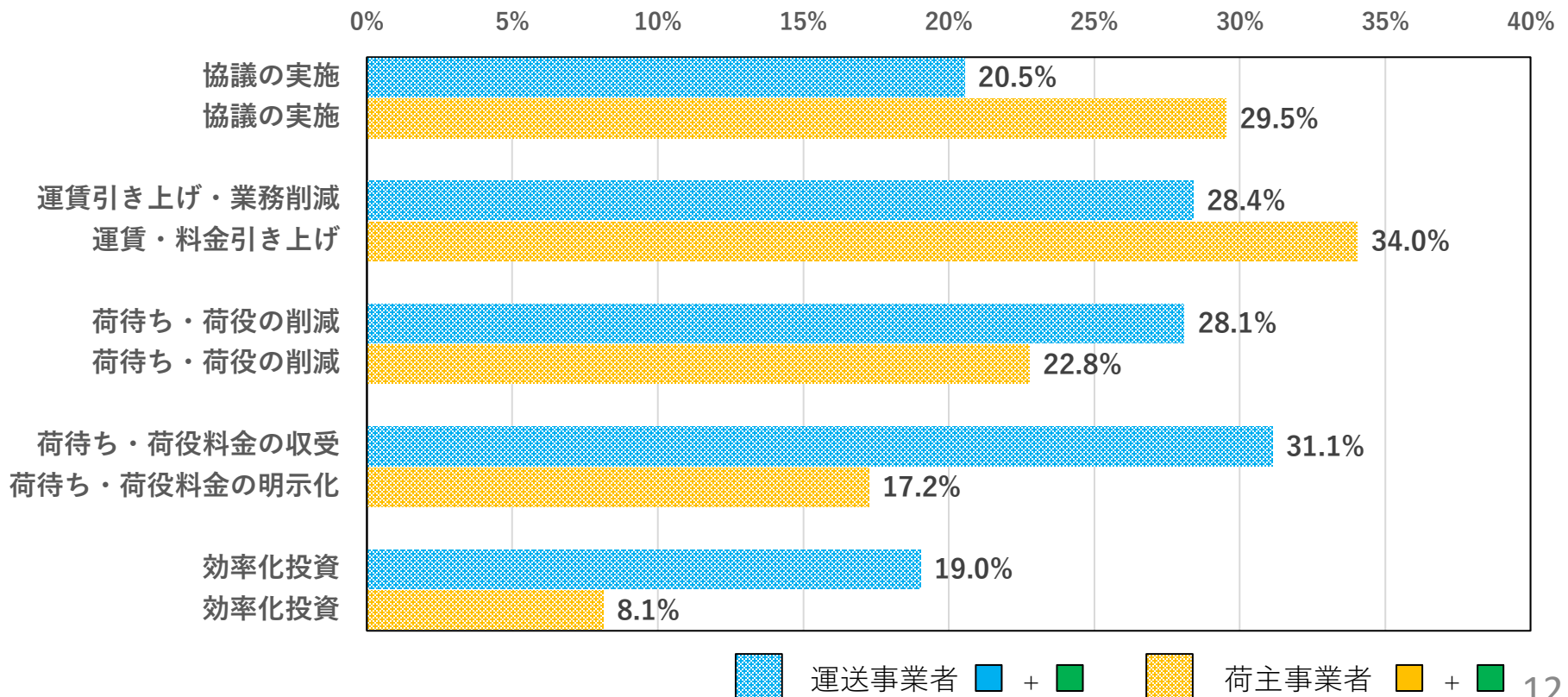
荷主事業者の取り組み ■ + ■



Q4・Q6 トラック運送事業者と荷主事業者の「今後新たに検討する取り組み」対比

- 「協議の実施」「運賃引き上げ」に関する荷主事業者の回答は運送事業者を上回る状況にあり、運送事業者との交渉に前向きな姿勢が窺える。
- 一方で「荷待ち・荷役料金の明示化」「効率化投資」は荷主の関心がまだ低く、両者の意識にかい離がみられる。

今後新たに検討する取り組みの対比



Q7 企業の声

【トラック運送事業者（自社配送含む）の声】



他社との協力体制を構築中。2024年問題以外にも、日本の人口自体が減少する中では**運送事業の横連携による効率化の仕組みづくりが急務**であるが、その調整を中小企業が行うことは難しい。



弊社では**若手ドライバーを多数採用し、平均年収を3年間で150万円上げた**。これからも更なる引き上げを図るために、**販路を拡大**していく。



問題が荷主にも認識されるようになり、**運賃交渉はしやすくなった**。



通信インフラを利用して在庫管理を徹底すれば、配送業務を10%程度は効率化できると考えており、現在実践中。ただし**設備投資が必要**であり、また**運用管理者のスキルアップも必須**。



弊社は**海陸一貫輸送を主軸**としている。2024年問題により、**長距離陸上輸送からの切り替えに伴う案件がわずかながら増えつつある**。楽観視はできないが、弊社には追い風になる可能性が高い。

【荷主事業者の声】



運送事業者とは半期に一度のペースで協議をしている。これまでも年2回値上げを実施するとともに、お互いに**物流効率化に向けてムリムダムラの削減、他の運送事業者への委託も含め、さまざまな話し合いを行っている**（小売業）



まだ全容が掴めていないが、現状の自社の商流は**短納期を求められているため、対策は万全とは言えず非常に危惧している**（化学）



加工物流の作業工程を見直し、機械化・自動化を進めていきたいが、初期投資額が大きく、自社単体ではなかなか難しい。**同業他社との協業など検討しているが、それぞれの会社で問題意識に温度差があり、容易ではない**（卸売業）



2024年4月以降、遠方の配送先は所要日数が現在1日のところ2日かかるようになる。食品輸送のため消費期限の問題もあり、**今後は一定以上遠方の納品依頼は断ることにした**（飲食・宿泊）

全体版

P.15～



人を思う。未来を思う。

商工中金

回答企業の事業構成

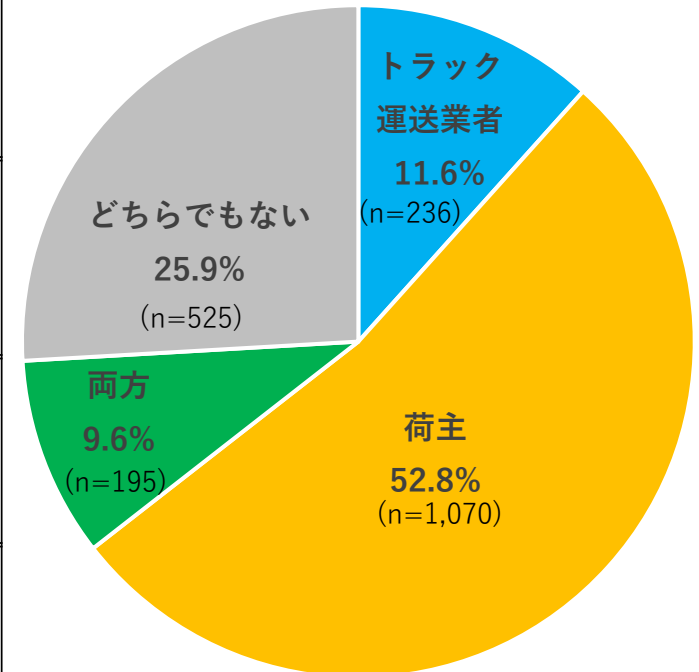
- 最初に回答企業の事業構成を聞き、回答を分類。以降のQ3～Q6はトラック運送事業者向けと荷主事業者向けに分け、それぞれ質問を実施した。
- 本調査において、トラック運送を自社事業として営む（1または3）のは全体の2割程度。

★ 以下の選択肢から、貴社の事業構成として最も当てはまるものを1つご回答ください。

設問Q3～Q6は、以下のご回答に応じてお聞きします。

事業構成の内訳（n=2,026）

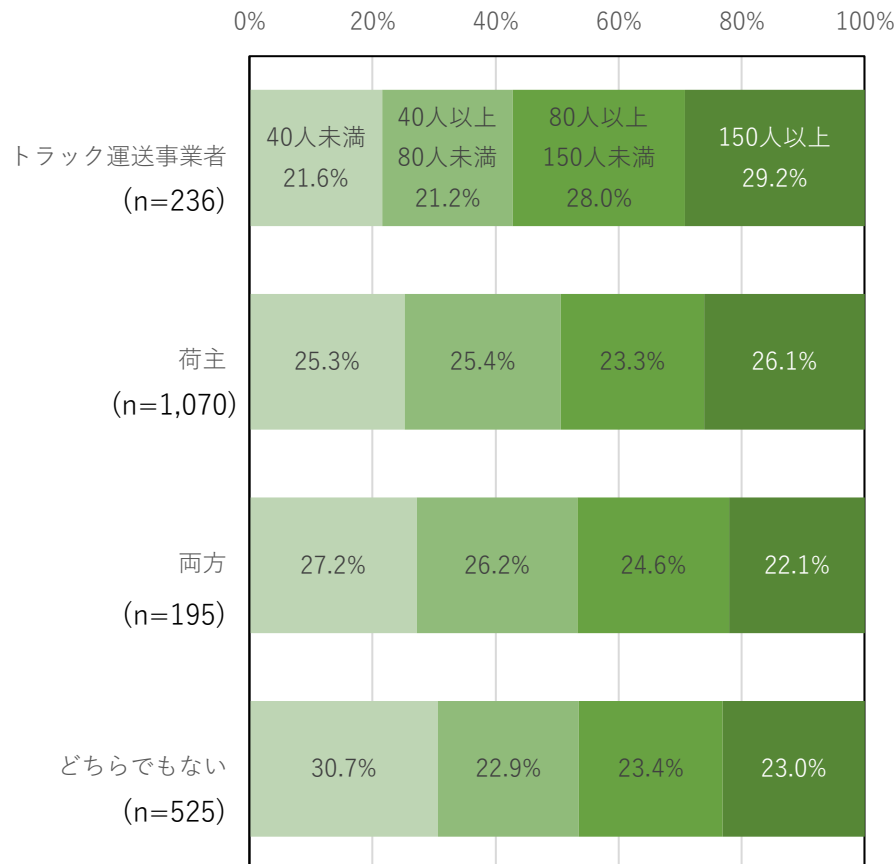
1	自社事業としてトラック運送サービスを営む (自家配送を含む)	⇒	<u>Q1～Q4、Q7</u> を回答
2	自社事業の中でトラック運送サービスを利用している (いわゆる発荷主、着荷主)	⇒	<u>Q1、Q2、Q5～Q7</u> を回答
3	上記1、2どちらにも該当する	⇒	<u>Q1～Q7</u> の全問を回答
4	1、2どちらにも該当しない	⇒	<u>Q1、Q2、Q7</u> を回答



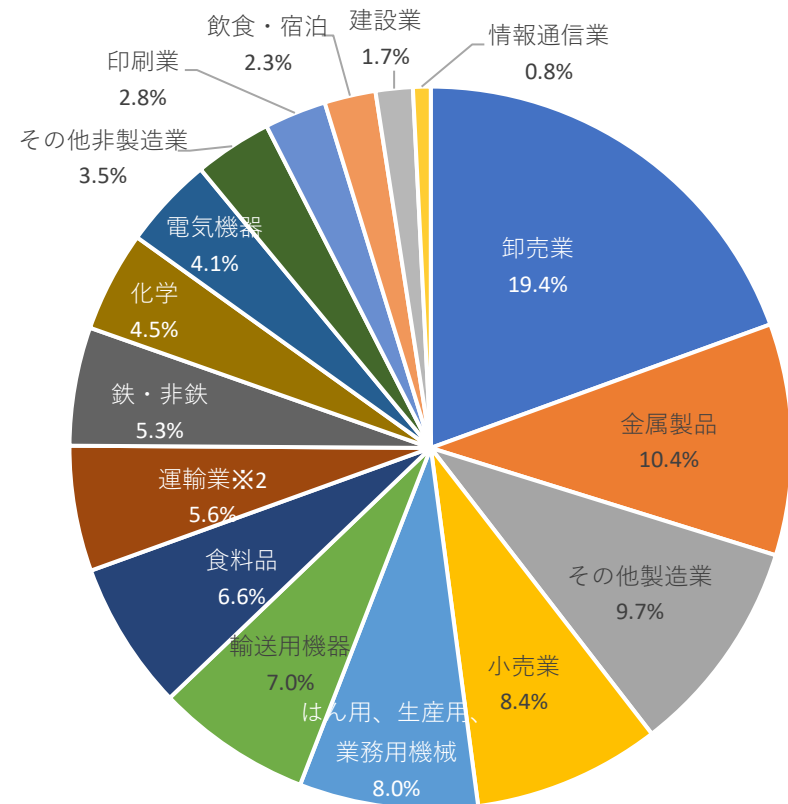
回答企業の従業員規模・荷主事業者の業種構成

下記は当金庫内部データにおける各社の従業員数・業種と事業構成を紐づけ、集計したものの。

事業構成別従業員数分布



荷主事業者※1の業種構成



※1 前ページ2 と3

※2 荷主としての運輸業には、庸車を利用しているトラック運送業のほか、倉庫業、海運業などが含まれる。

< 1. 「物流の2024年問題」に関する事業リスクの認識・対策状況 > 質問票の内容

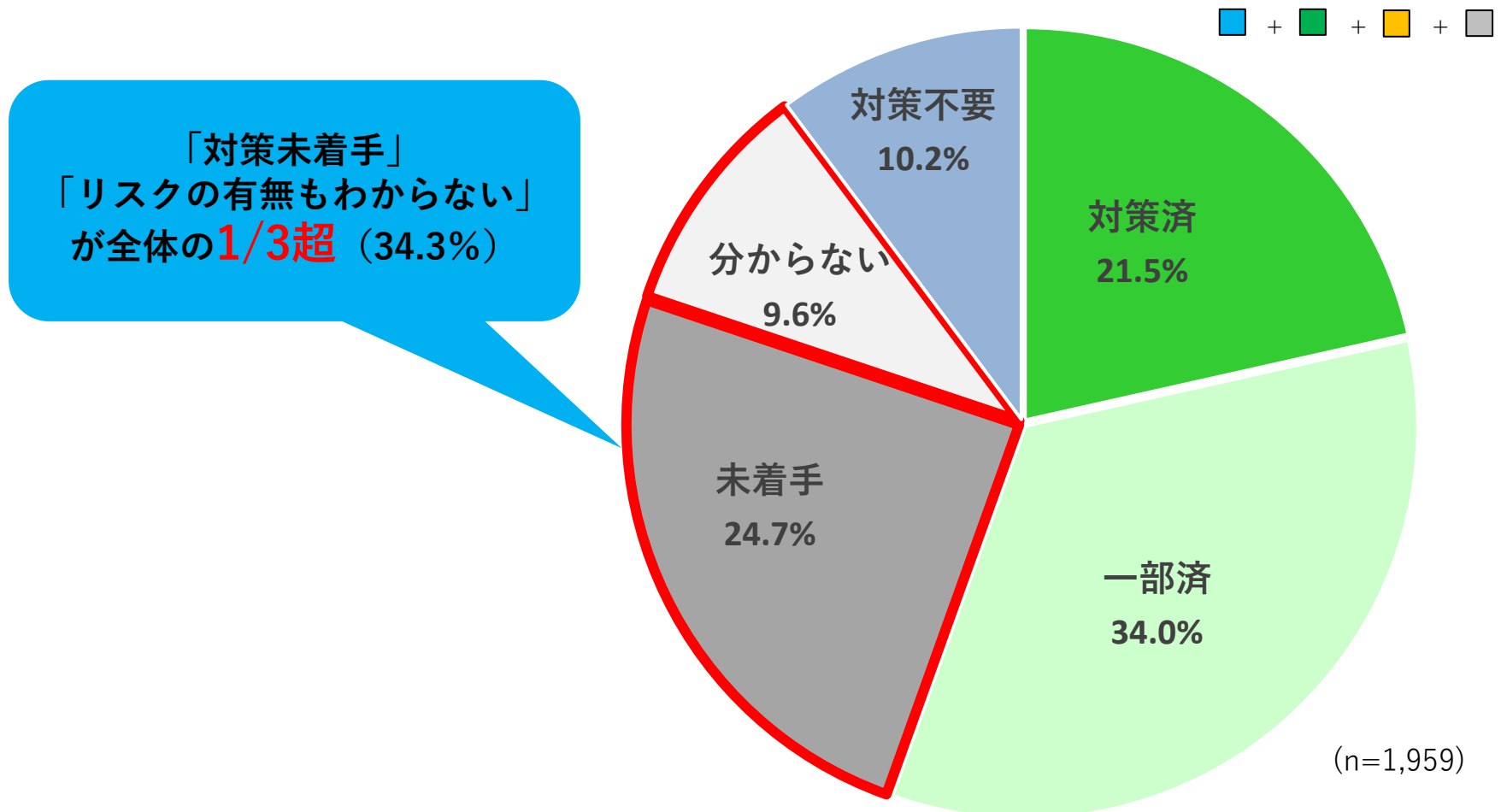
Q1

「物流の2024年問題」に関する貴社の事業リスクの認識・対策状況について、最も当てはまるものを1つご回答ください。

1	事業リスクを認識しており、想定しうる範囲では <u>対策も概ねできている</u>
2	事業リスクを認識しているものの、 <u>対策は一部にとどまる</u>
3	事業リスクを認識しているものの、 <u>対策には未着手</u>
4	事業リスクの有無を <u>確認していない・わからない</u>
5	事業の性質上、 <u>事業リスクは無い・対応の必要がない</u>

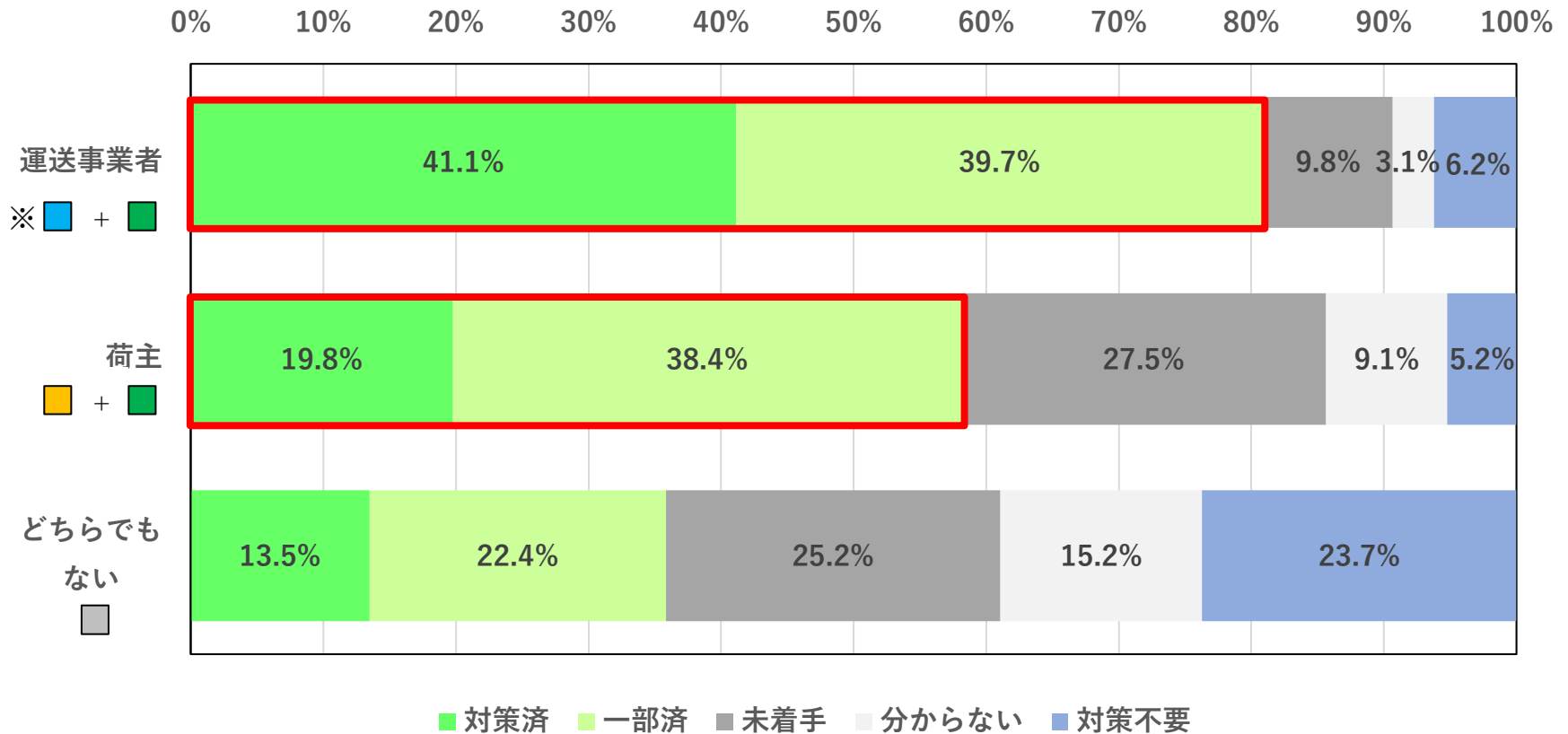
< 1. 「物流の2024年問題」に関する事業リスクの認識・対策状況 > 単純集計結果

- 「対策が概ねできている」との回答は全体の2割にとどまる。
- 「物流の2024年問題」が現実化する2024年4月を目前にしてもなお、「事業リスクを認識しているものの、対策には未着手」「事業リスクを確認していない・わからない」が全体の3分の1超を占める。



< 1. 「物流の2024年問題」に関する事業リスクの認識・対策状況 > 事業類型別・リスクの認識・対策状況

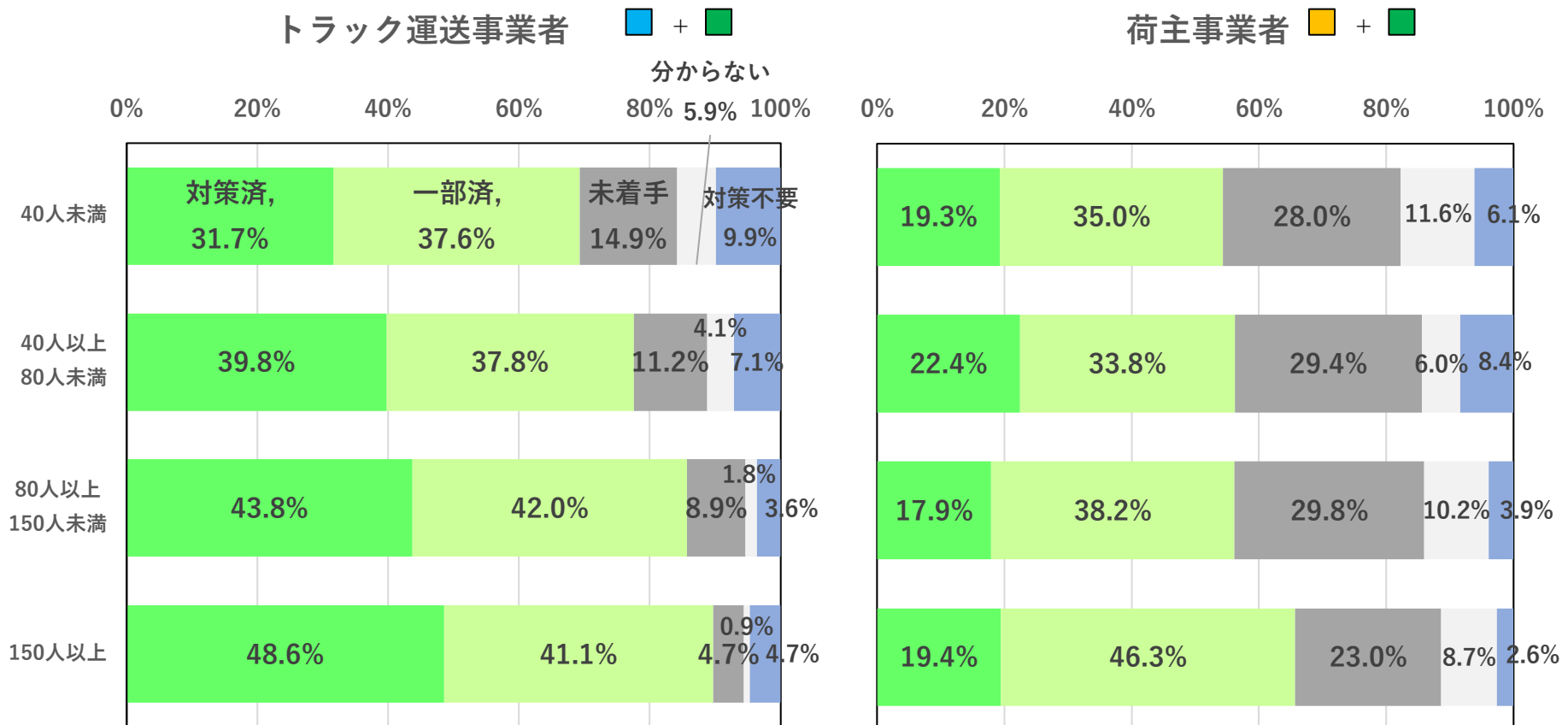
- 運送事業者と荷主を比較すると、運送事業者のほうが対策が進んでいる割合は高い。
- 荷主事業者は「事業リスクを認識しているものの、対策には未着手」が約3割を占め、両者の隔たりは大きい。



※「運送事業者」は15ページにおける1■と3■の合計、「荷主事業者」は2■と3■の合計、「どちらもない」は4■を集計。以降も同様の色分けで集計対象を表示している。

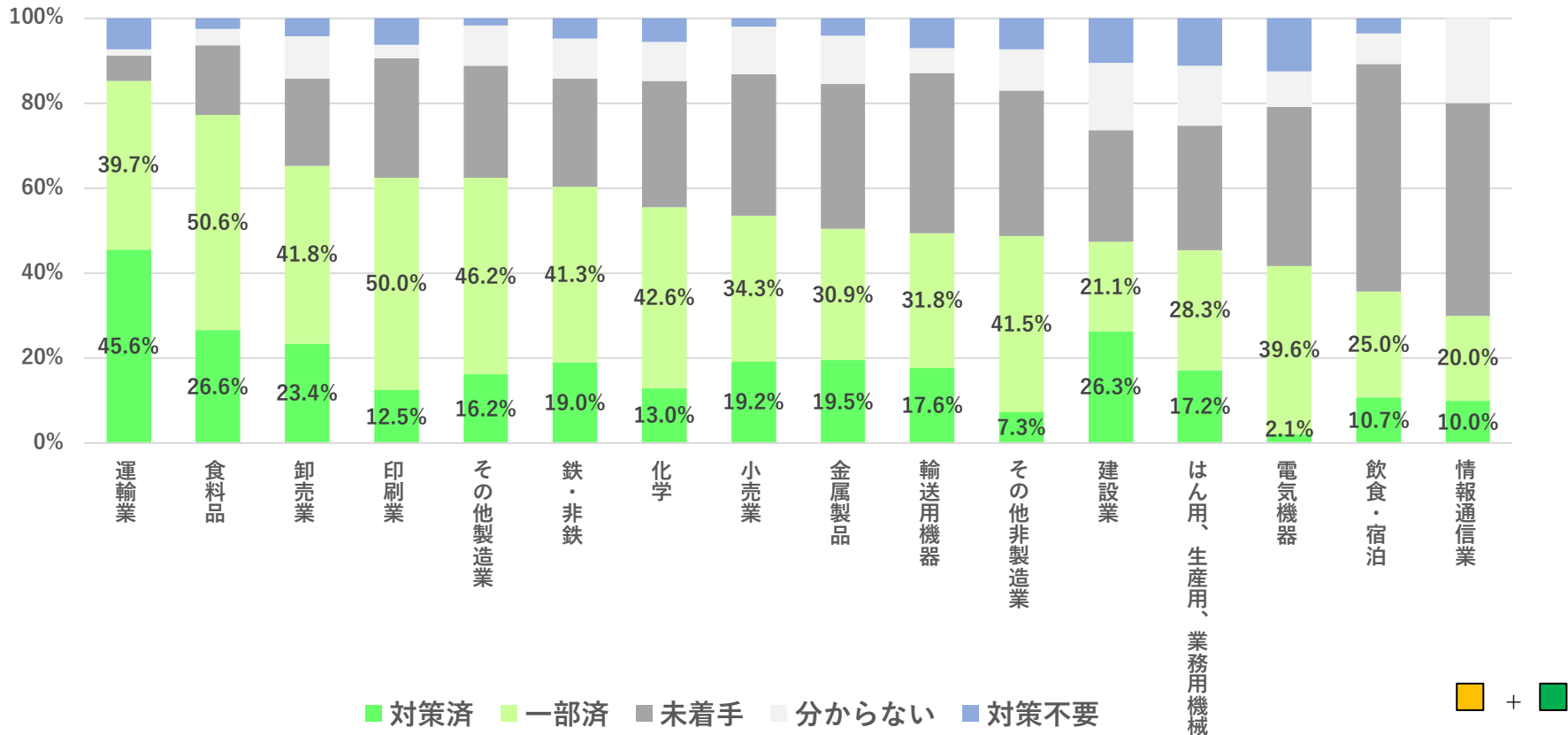
< 1. 「物流の2024年問題」に関する事業リスクの認識・対策状況 > 従業員数別・リスクの認識・対策状況

- トラック運送事業者と荷主事業者について、さらに従業員規模別に分けて認識・対策状況を見ると、運送事業者は規模が大きい事業者ほど対策がとれている一方、荷主事業者では規模間ではっきりした傾向がみられない。



< 1. 「物流の2024年問題」に関する事業リスクの認識・対策状況 > 荷主事業者の業種別・リスクの認識・対策状況

- 荷主事業者の対策状況を業種別に細分化すると、運輸業のほか食料品製造業、卸売業などにおいて対策が進んでいる。



※荷主としての運輸業には、庸車を利用しているトラック運送業のほか、倉庫業、海運業などが含まれる。

< 2. 「物流の2024年問題」によって受ける影響の大きさ > 質問票の内容

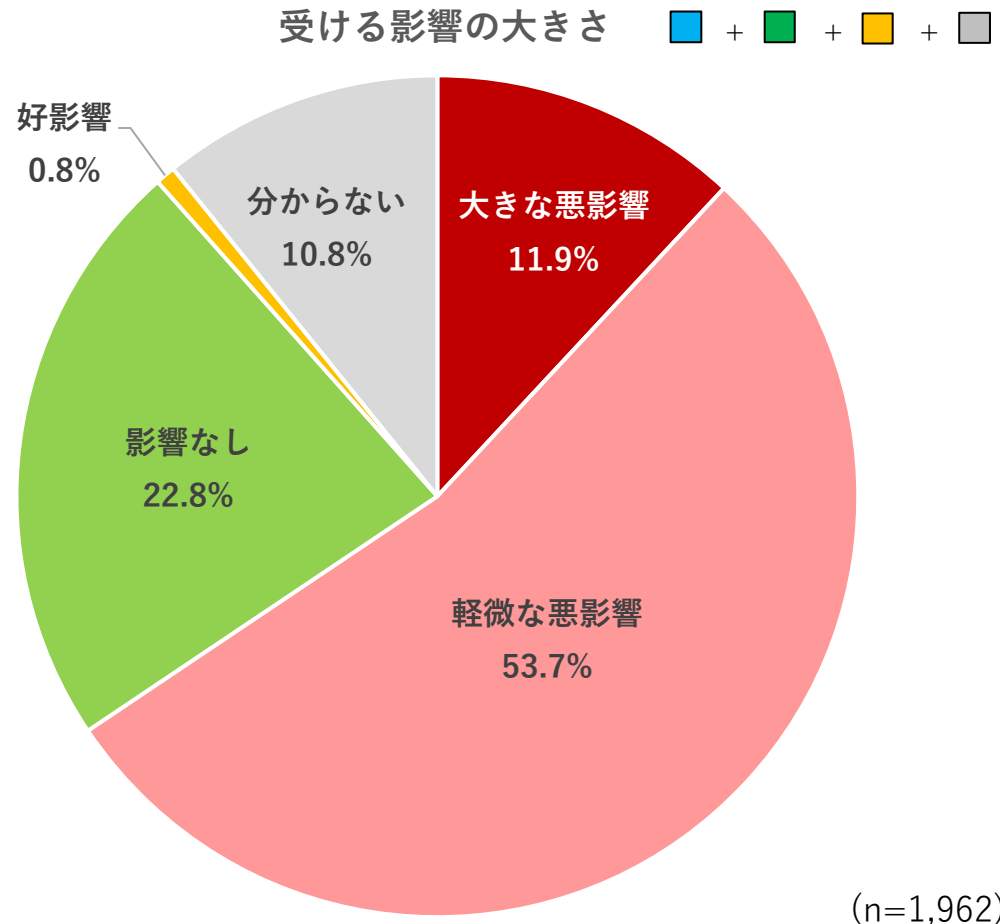
Q2

「物流の2024年問題」によって貴社が受ける可能性のある影響の大きさについて、最も近いものを1つご回答ください。

1	経営に大きな悪影響がある（自社の収支に大きな損失が生じるおそれがある場合など）
2	経営に軽微な悪影響がある （自社の収支に軽微な損失が生じる場合や、相応の事務負担が生じるおそれがある場合など）
3	経営に影響はない・ほとんどない
4	経営に好影響がある
5	影響の大きさがわからない

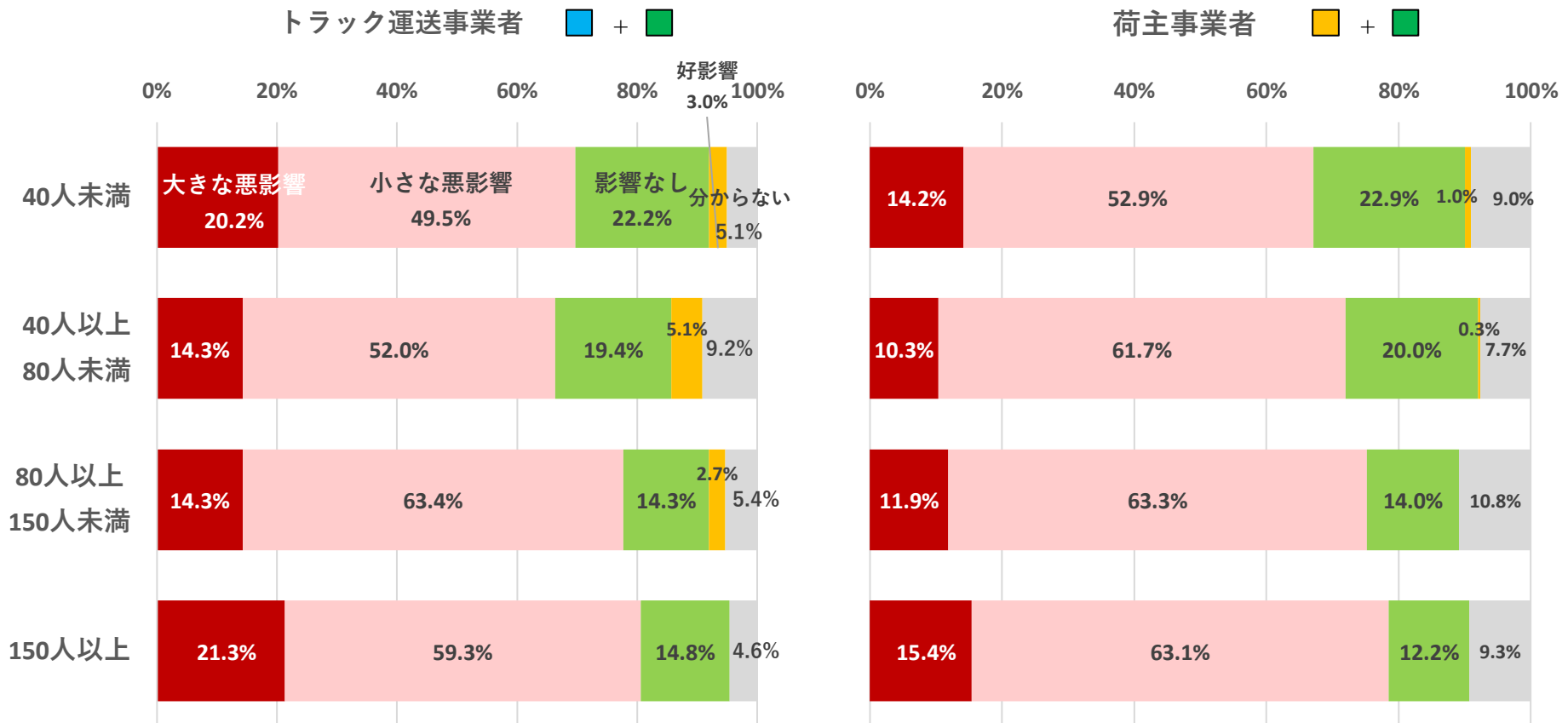
< 2. 「物流の2024年問題」によって受ける影響の大きさ > 単純集計結果

- 何らかの悪影響を懸念している（大きな悪影響＋軽微な悪影響）のは全体の約3分の2程度。
- 約1割は自社の収支に大きな損失が生じるなど、経営に「大きな悪影響」が生じることを危惧している。



< 2. 「物流の2024年問題」によって受ける影響の大きさ > 事業類型・従業員数別・影響の大きさ

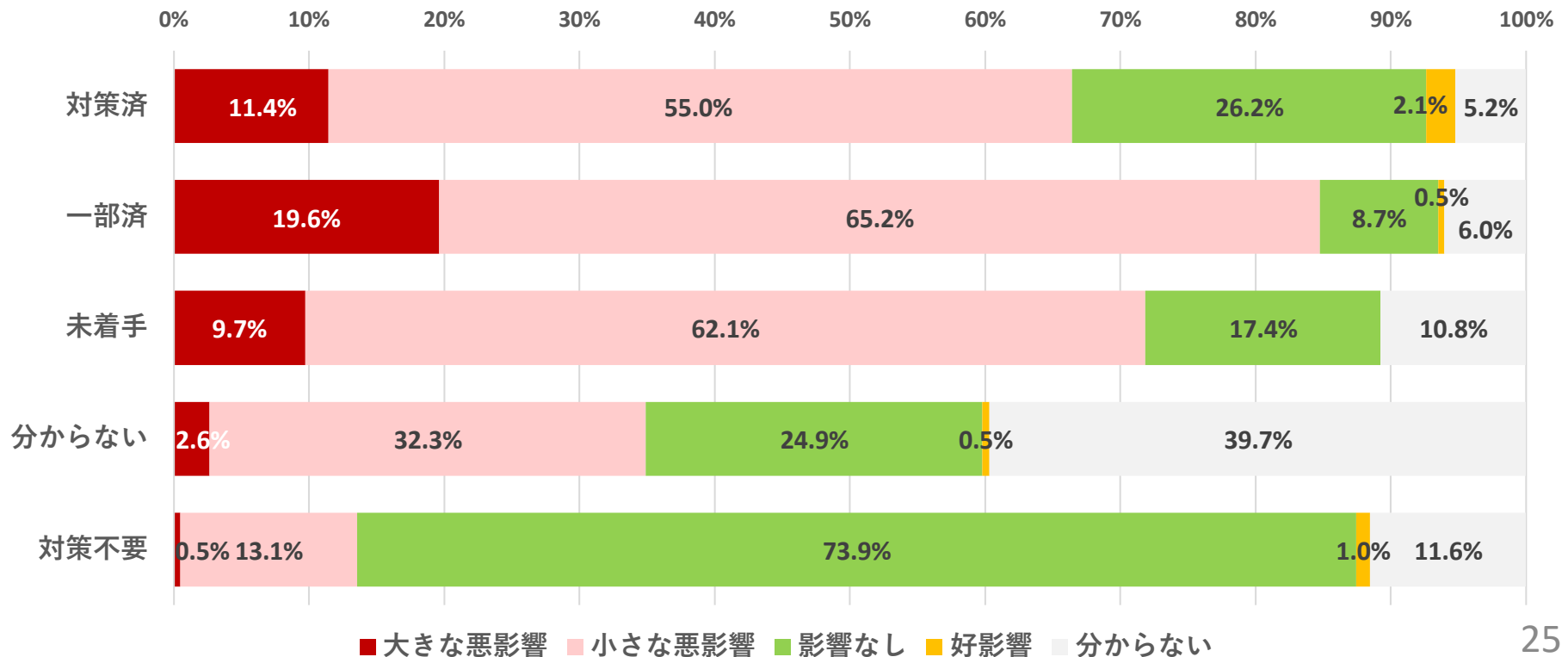
- トラック運送事業者・荷主事業者とも、従業員規模が大きくなるほど「影響なし」の割合は減少。
- 「大きな悪影響」を懸念する割合は全体としてトラック運送事業者で高く、従業員規模でみると40人未満及び150人以上で高い。



< 2. 「物流の2024年問題」によって受ける影響の大きさ > 対策状況別・影響の大きさ

- 対策状況別に懸念される影響の度合いを比べると、「大きな悪影響」を懸念する割合が最も大きいのは対策について「一部済」の事業者。
- 対策について「未着手」とした事業者は「一部済」より「大きな悪影響」を懸念する割合が小さいが、これは「影響が小さいからわざわざ対策しない」という考えとともに、「そもそも対策に乗り出していない段階なのでリスクを過小評価している」という可能性も考えられる。

■ + ■ + ■ + ■ (事業類型全体、19ページ注記参照)



< 3. 「物流の2024年問題」によってトラック運送事業者が受ける影響の内容> 質問票の内容

※Q3,Q4はトラック運送サービスを営む側への質問（15ページにおける1 ■ 、 3 ■ ）

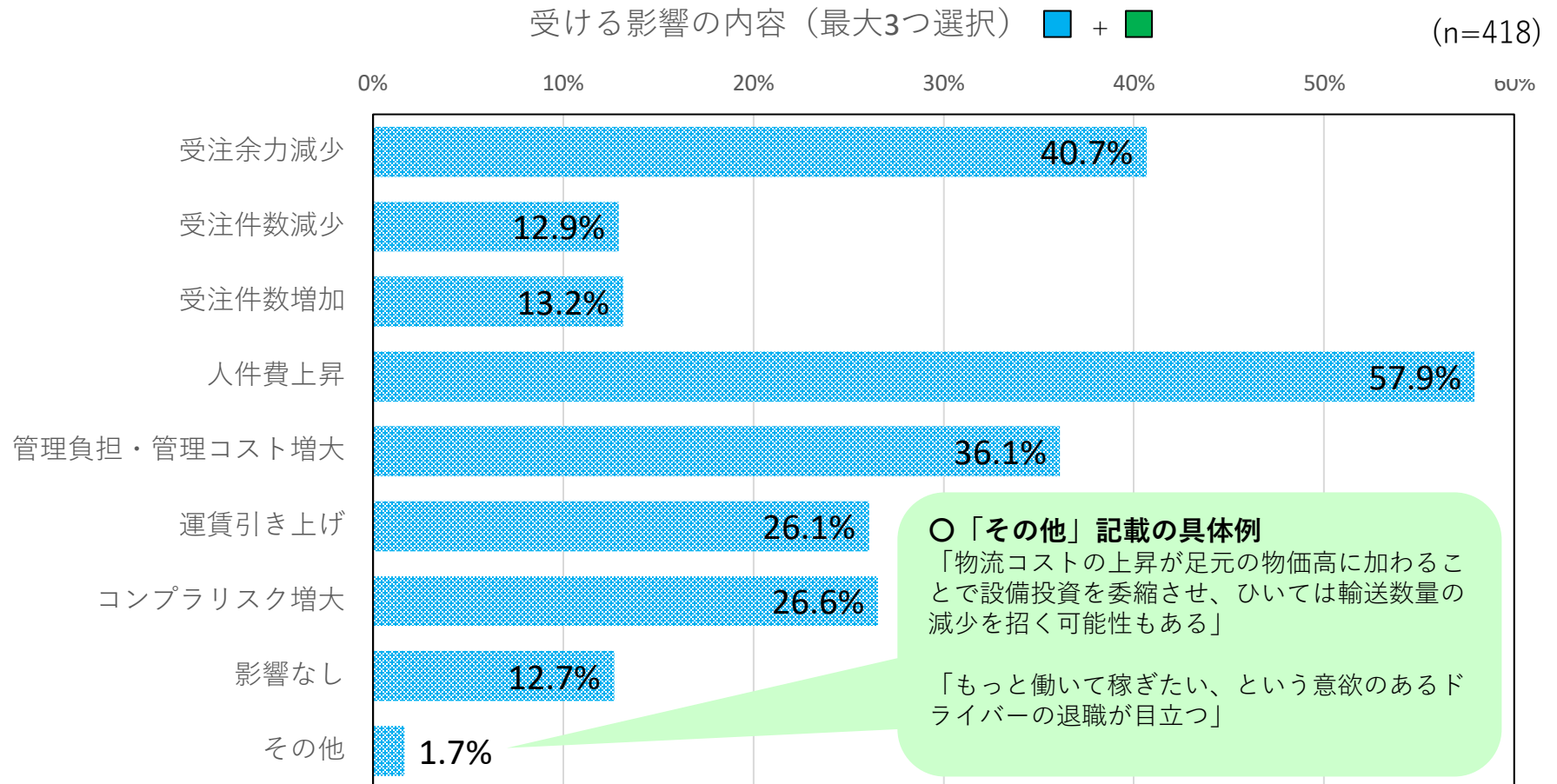
Q3

「物流の2024年問題」によって貴社が受けると予想される影響について、大きいものから**最大3つまで**ご回答ください。

1	従業員の減少・採用の難化による受注余力（キャパシティ）の減少
2	長距離輸送の減少やモーダルシフトによる受注件数の減少
3	同業他社が対応しきれない案件が回ってくることによる受注件数の増加
4	人件費の上昇による収益の悪化
5	規制対応に伴う管理負担・管理コストの増大による収益の悪化
6	運賃の引き上げに伴う収益の改善
7	規制・監視強化によるコンプライアンスリスクの増大
8	特に影響はない
9	その他

< 3. 「物流の2024年問題」によってトラック運送事業者が受ける影響の内容> 単純集計結果

- 「物流の2024年問題」による影響は、多いほうから「人件費上昇」「受注余力減少」「管理負担・管理コスト増大」と続く。



< 4. 「物流の2024年問題」に対するトラック運送事業者の取り組み> 質問票の内容

※Q3,Q4はトラック運送サービスを営む側への質問（15ページにおける1 ■、3 ■）

Q4

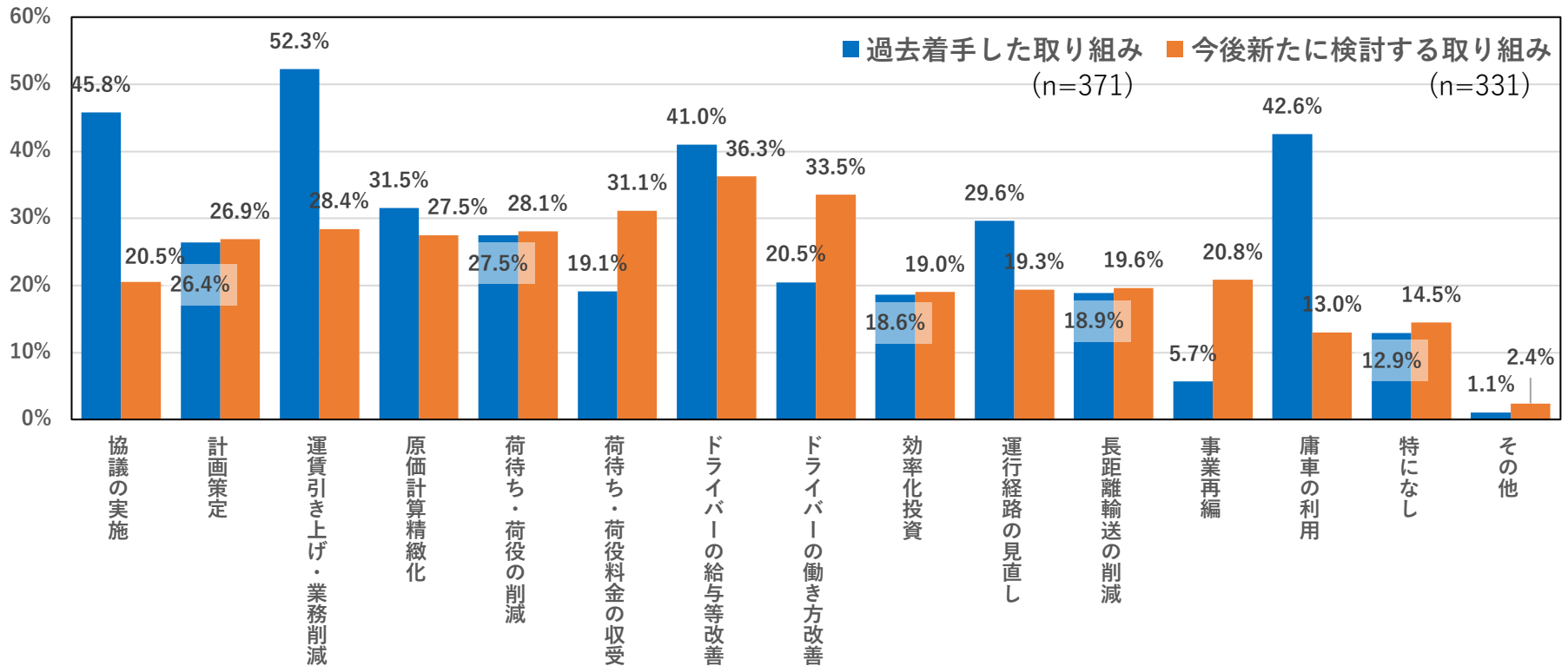
「物流の2024年問題」への対策として過去5年程度のうちに取り組みに着手したことと、現状未着手だが今後1年程度のうちに取り組みを検討していることをすべてご回答ください。

		過去着手した 取り組み	今後検討している 取り組み
1	荷主との課題解決に向けた協議の実施		
2	課題解決に向けた経営計画の策定・見直し		
3	運賃・料金の引き上げ、適正運賃・料金が伴わない業務の削減		
4	コスト削減や根拠のある運賃交渉のための原価計算の精緻化		
5	荷待ち・荷役の削減		
6	荷待ち・荷役料金収受のための運送契約の見直し		
7	ドライバーの給与・福利厚生の改善		
8	ドライバーの働き方の柔軟化（副業・就業時間等）		
9	業務効率化のための設備投資（システムを含む）		
10	運行経路の見直し（一般道から高速道路への切り替え等）		
11	長距離輸送の削減（中継輸送の推進を含む）		
12	事業再編（事業買収や事業撤退など）		
13	庸車の利用		
14	特になし		
15	その他		

<4. 「物流の2024年問題」に対するトラック運送事業者の取り組み> 単純集計結果

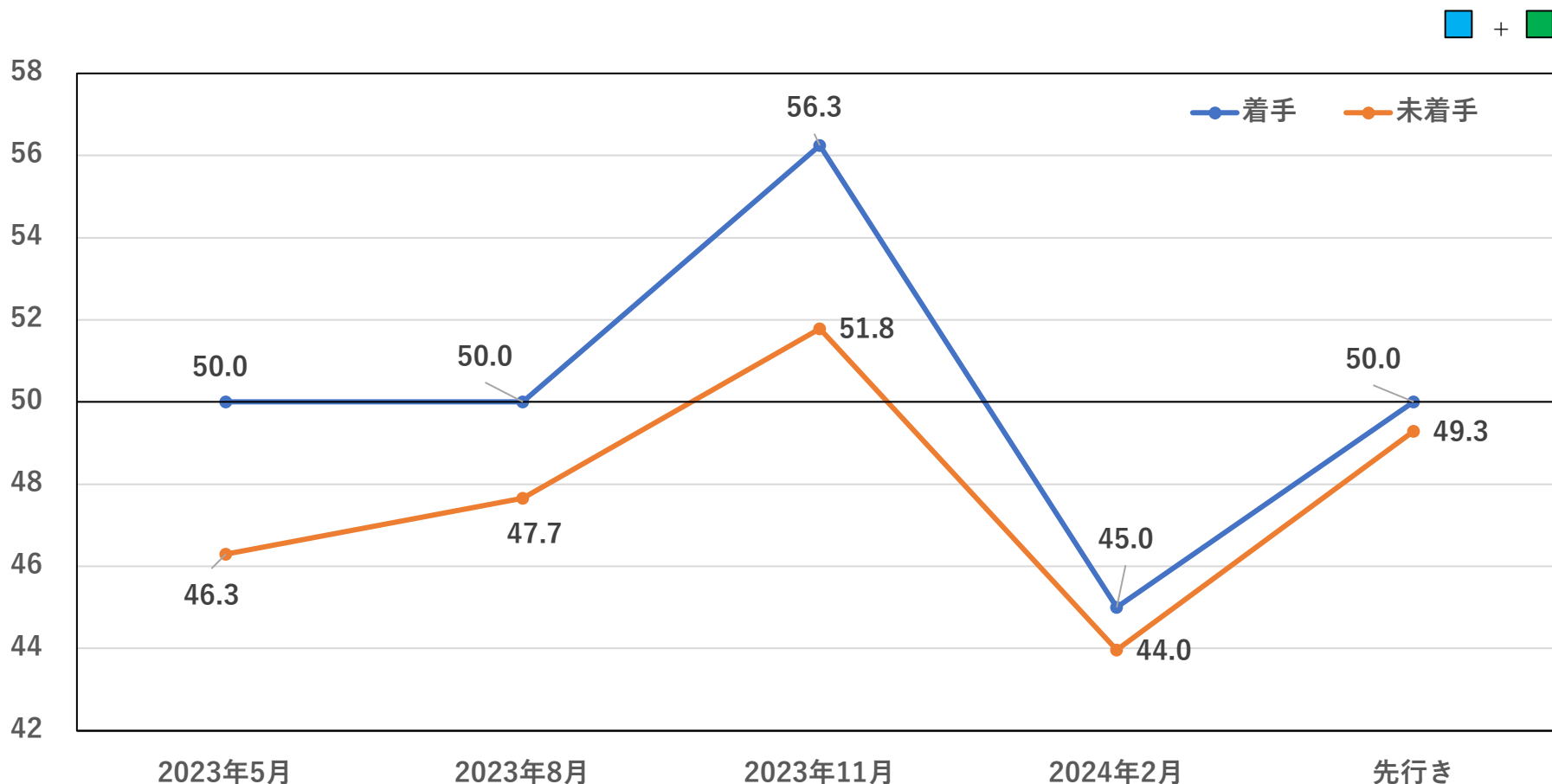
- 「協議の実施」「運賃引き上げ・業務削減」「庸車の利用」は既に多くの事業者が着手。
- 「ドライバーの給与等改善」は過去着手・今後検討とも比較的回答率が高く、賃上げの動きの広がりが期待される。
- 「荷待ち・荷役料金の収受」「ドライバーの働き方改善」「事業再編」は過去着手→今後検討で増加。

トラック運送事業者の取り組み ■ + ■



<4. 「物流の2024年問題」に対するトラック運送事業者の取り組み> 「事業再編」と景況判断指数との関係

- 過去5年間のうちに「事業再編」に着手した運送事業者は、未着手の事業者と比べ、直近1年間の景況判断指数は高い傾向。（それ以外の選択肢でははっきりした傾向はみられず）



< 5. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者が受ける影響の内容 > 質問票の内容

※Q5,Q6はトラック運送サービスを利用する側への質問（15ページにおける2■、3■）

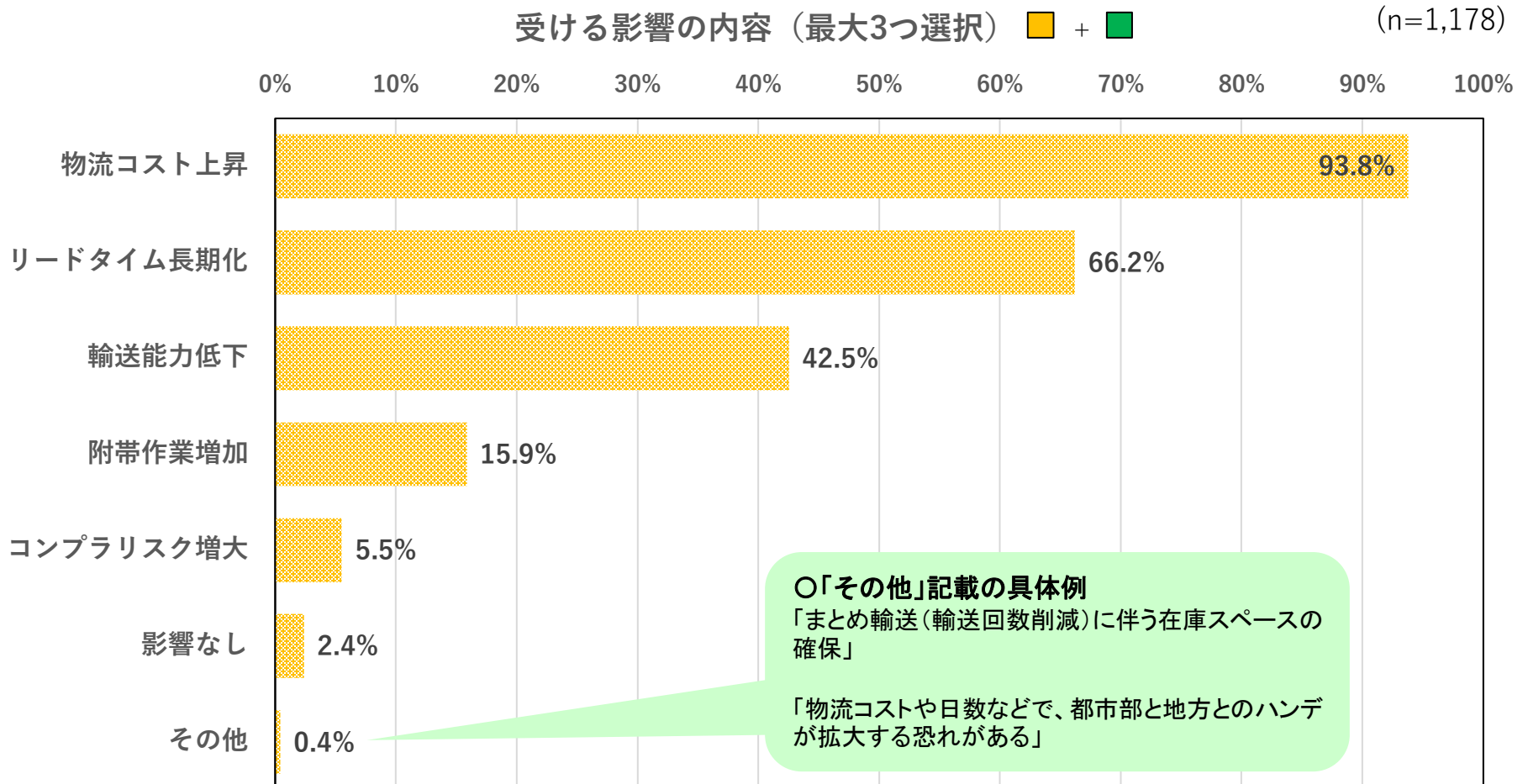
Q5

「物流の2024年問題」によって貴社が受けると予想される影響のうち、影響の大きいものを**最大3つまで**ご回答ください。

1	物流コストの上昇
2	物流にかかる所要時間の長期化
3	自社製商品の <u>輸送能力の低下・喪失</u> （トラックが手配できず運べなくなる）
4	附帯作業の負担増加（これまで運送事業者が請けていたものなど）
5	荷主勧告等の <u>コンプライアンスリスク</u>
6	特に影響はない
7	その他

<5. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者が受ける影響の内容> 単純集計結果

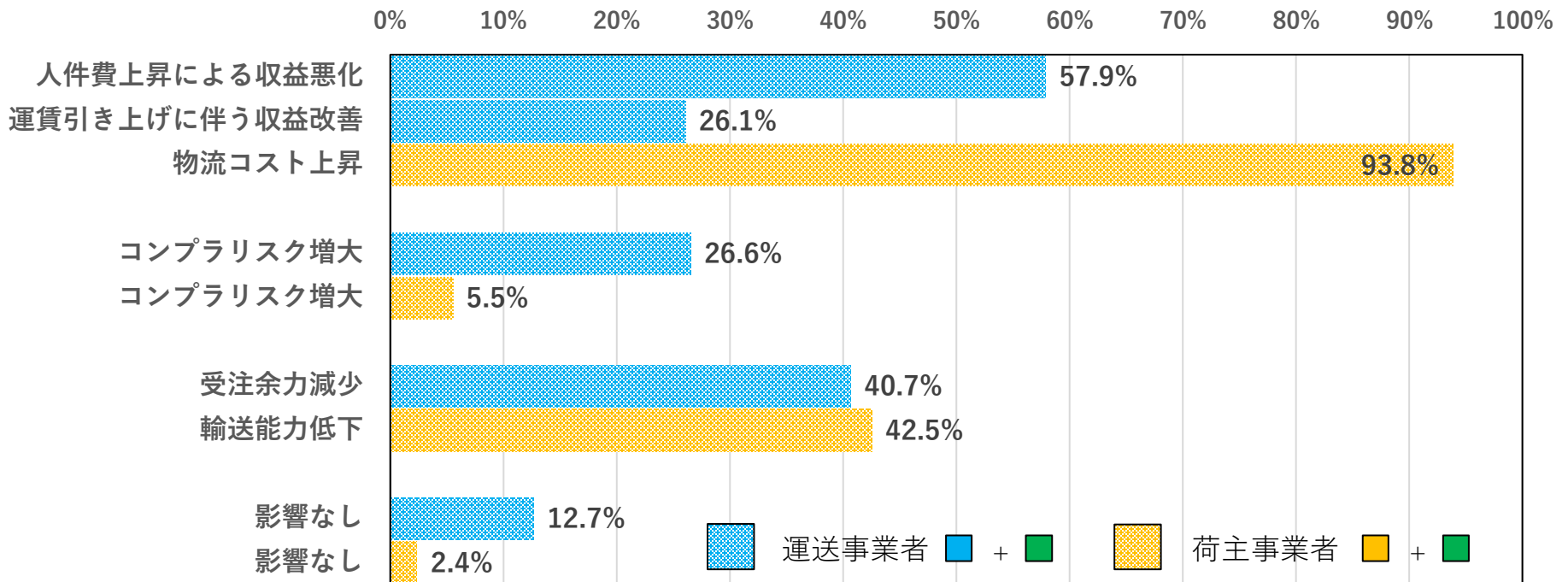
- ほとんどの荷主が物流コストの上昇を懸念。



<5. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者が受ける影響の内容> トラック運送事業者と荷主事業者の対比

- ほとんどの荷主事業者が物流コスト上昇を懸念している一方で、トラック運送事業者では「運賃引き上げに伴う収益改善」を「人件費上昇による収益悪化」が大きく上回った。荷主側が運賃引き上げに応じたとしても、運送事業者の収益改善には寄与しない懸念がある。
- コンプライアンスリスクの懸念について、荷主事業者は運送事業者と比べても極めて少ない。荷主側の危機感の醸成がまだ進んでいない可能性がある。

懸念する影響の対比



< 6. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者の取り組み> 質問票の内容

※Q5,Q6はトラック運送サービスを利用する側への質問（15ページにおける2 ■ 、 3 ■）

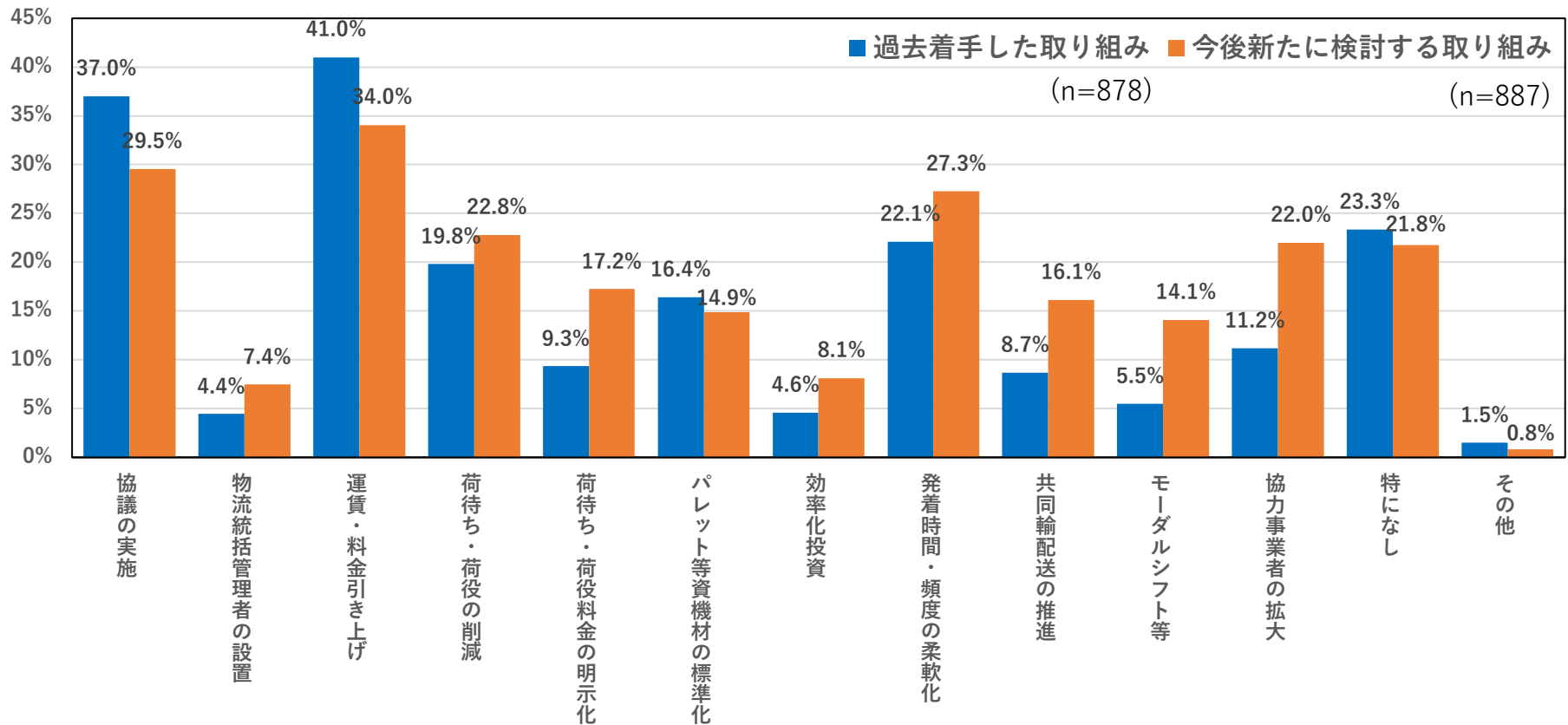
Q6	「物流の2024年問題」への対策として <u>過去5年程度</u> のうちに取り組みに着手したと、現状未着手だが <u>今後1年程度</u> のうちに取り組みを検討していることを <u>すべて</u> ご回答ください。
----	---

		過去着手した 取り組み	今後検討している 取り組み
1	物流事業者との課題解決に向けた <u>協議の実施</u>		
2	役員クラスの <u>物流統括管理者</u> の設置		
3	運賃・料金の引き上げ		
4	荷待ち時間・荷役作業時間の把握および削減		
5	荷待ち・荷役料金を明示した運送契約への見直し		
6	<u>パレット等資機材の標準化</u> による荷役負担軽減・積載率向上		
7	物流効率化のための <u>設備投資（システムを含む）</u>		
8	発着時間帯・配送頻度の <u>柔軟化</u>		
9	他の荷主との <u>共同輸配送</u> の推進		
10	運送手段の見直し（ <u>モーダルシフト</u> 等）		
11	協力物流事業者数の拡大		
12	特になし		
13	その他		

<6. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者の取り組み> 単純集計結果

- 「協議の実施」「運賃・料金引き上げ」は過去・今後の両方で多くの事業者が着手または検討。
- 「共同配送の推進」「モーダルシフト等」「協力事業者の拡大」は過去着手→今後検討で大きく増加。

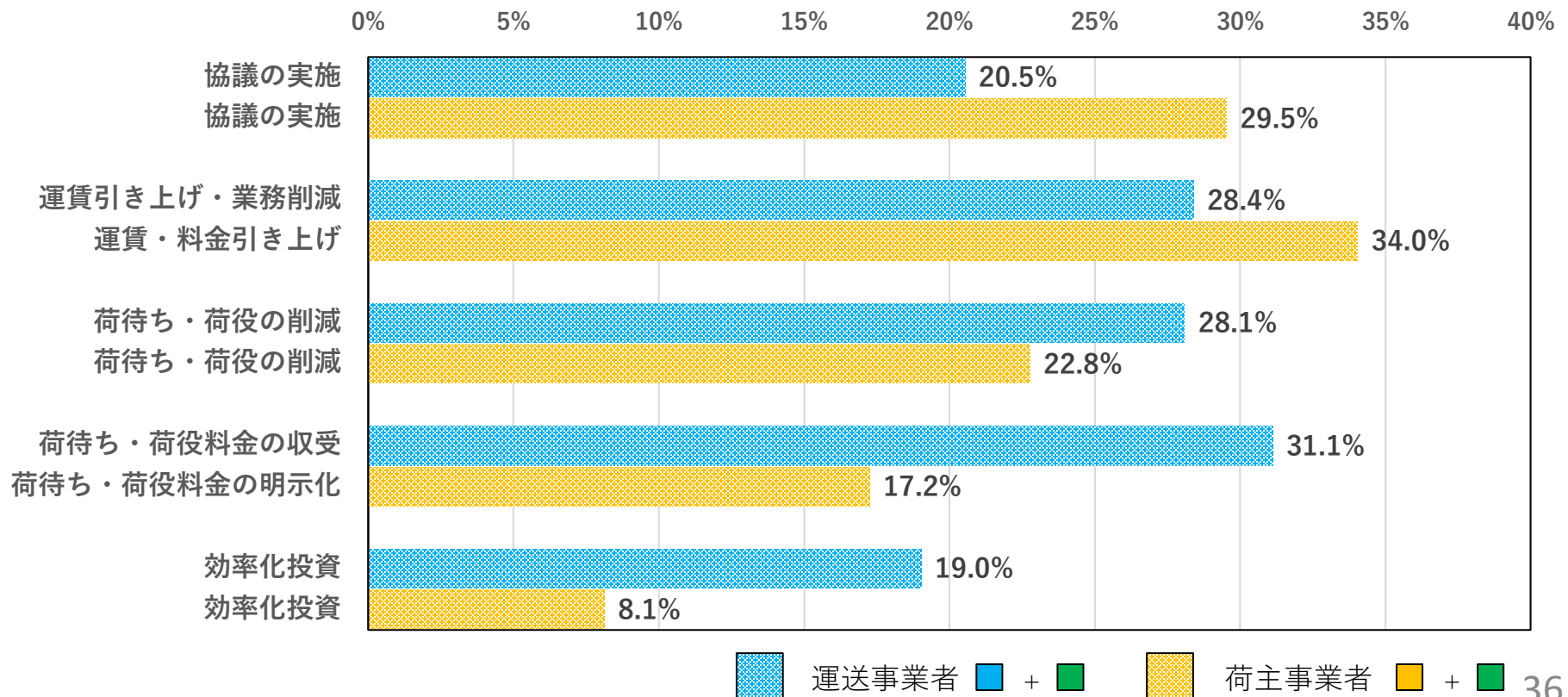
荷主事業者の取り組み ■ + ■



<6. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者の取り組み> トラック運送事業者と荷主事業者の対比

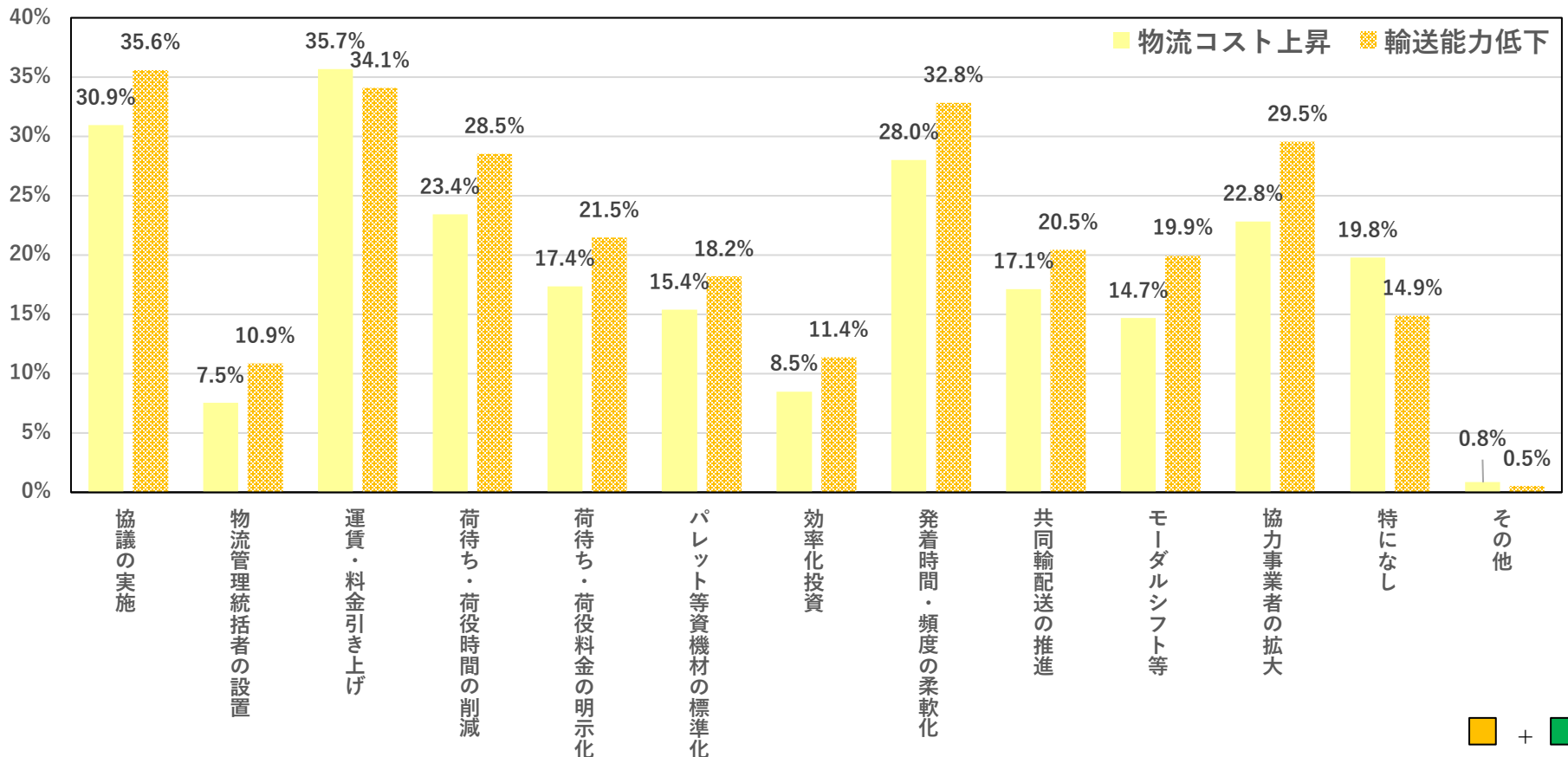
- 「協議の実施」「運賃引き上げ」に関する荷主事業者の回答は運送事業者を上回る状況にあり、運送事業者との交渉に前向きな姿勢が窺える。
- 一方で「荷待ち・荷役料金の明示化」「効率化投資」は荷主の関心がまだ低く、両者の意識にかい離がみられる。

今後新たに検討する取り組みの対比



<6. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者の取り組み> 荷主事業者の影響別・今後の施策取り組み率

- 2024年問題の影響について、単に「物流コストが増加する」と考える企業と比べ、「輸送能力の低下・喪失（荷物が運べなくなる）」まで想定する企業は、全体として今後新たに各種施策への取り組みを検討する比率が高い傾向。



<6. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者の取り組み> 業種別取り組み率（上位3業種）

- 荷主事業者が過去着手した取り組みについて上位の業種をみると、全体として運輸業※、食料品、鉄・非鉄などが多くみられる。これらの業種は発荷主側であることが多く、運送契約の当事者として取り組みを求められる機会が多いことが背景にあると考えられる。
- 食料品製造業においては「納品先が同業他社と被ることが多く、共同輸配送を検討している」といった声も聞かれ、業界構造に沿って取り組みを進めている面も見受けられる。

取り組み内容	1位		2位		3位		参考：全産業
運賃・料金引き上げ	運輸業	67.3%	鉄・非鉄	53.2%	化学	50.0%	41.0%
協議の実施	食料品	63.9%	運輸業	50.9%	印刷業	45.5%	37.0%
発着時間・頻度の柔軟化	その他製造業	29.5%	鉄・非鉄	27.7%	運輸業	27.3%	22.1%
荷待ち・荷役時間の削減	運輸業	45.5%	食料品	27.9%	輸送用機器	27.8%	19.8%
パレット等資機材の標準化	化学	30.0%	印刷業	27.3%	金属製品	26.7%	16.4%
協力事業者の拡大	食料品	26.2%	運輸業	25.5%	電気機器	15.6%	11.2%
荷待ち・荷役料金の明示化	運輸業	20.0%	建設業	18.2%	鉄・非鉄	12.8%	9.3%
共同輸配送の推進	食料品	19.7%	輸送用機器	14.8%	化学	12.5%	8.7%
モーダルシフト等	電気機器	15.6%	食料品	11.5%	運輸業	10.9%	5.5%
効率化投資	運輸業	14.5%	建設業	9.1%	鉄・非鉄	8.5%	4.6%
物流管理統括者の設置	印刷業	13.6%	運輸業	12.7%	建設業	9.1%	4.4%

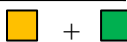
※荷主としての運輸業には、庸車を利用しているトラック運送業のほか、倉庫業、海運業などが含まれる。
 情報通信業はサンプル数が10未満と僅少のため、上記表からは除外した。

<6. 「物流の2024年問題」に対する荷主事業者の取り組み> 業種別取り組み率（下位3業種）

- 荷主事業者が過去着手した取り組みについて下位の業種をみると、化学、はん用・生産用・業務用機械は取り組み率が低い項目が多い。

取り組み内容	13位		14位		15位		参考：全産業
運賃・料金引き上げ	印刷業	31.8%	その他非製造業	17.2%	電気機器	12.5%	41.0%
協議の実施	はん用、生産用、 業務用機械	23.6%	電気機器	21.9%	飲食・宿泊	15.0%	37.0%
発着時間・頻度の柔軟化	化学	12.5%	印刷業	9.1%	建設業	9.1%	22.1%
荷待ち・荷役時間の削減	化学	12.5%	はん用、生産用、 業務用機械	12.5%	電気機器	9.4%	19.8%
パレット等資機材の標準化	建設業	9.1%	小売業	5.1%	飲食・宿泊	5.0%	16.4%
協力事業者の拡大	卸売業	7.6%	小売業	0.0%	飲食・宿泊	0.0%	11.2%
荷待ち・荷役料金の明示化	その他製造業	3.4%	はん用、生産用、 業務用機械	2.8%	電気機器	0.0%	9.3%
共同輸配送の推進	はん用、生産用、 業務用機械	2.8%	鉄・非鉄	0.0%	建設業	0.0%	8.7%
モーダルシフト等	化学	0.0%	印刷業	0.0%	建設業	0.0%	5.5%
効率化投資	化学	0.0%	印刷業	0.0%	その他非製造業	0.0%	4.6%
物流管理統括者の設置	化学	0.0%	はん用、生産用、 業務用機械	0.0%	飲食・宿泊	0.0%	4.4%

※荷主としての運輸業には、庸車を利用しているトラック運送業のほか、倉庫業、海運業などが含まれる。
情報通信業はサンプル数が10未満と僅少のため、上記表からは除外した。



<7. 自由記載>

トラック運送事業者の声



自社の輸送範囲は首都圏内で、長距離は庸車
が中心であることから当該問題の影響は大き
くはないと想定している。ただし、庸車先の
集約や廃業による**依頼先の減少、ドライバー
の採用難化によるコスト増加**など懸念材料は
抱えている。



他社との協力体制を構築中。2024年問題以外
にも、日本の人口自体が減少する中では**運送
事業の横連携による効率化の仕組みづくりが
急務**であるが、その調整を中小企業が行うこ
とは難しい。



物流の現状を適正化するために必要な事だと
思う。輸送するための負担増を社会が許容し
ないと、本当に何もできなくなってしまう。
そうならないために、弊社では**若手ドライ
バーを多数採用し、平均年収を3年間で150
万円上げた**。これからも更なる引き上げを図
るために、**販路を拡大**していく。



労働者不足は運送業だけでなく全産業で生じ
ているため、今後の人員確保はかなり厳しい
と思われる。運送業は現状外国人実習生制度
が利用できないこともあり、労働力確保は最
重要課題と考えている。



既に法律の施行まで時間がない中で、国も金
融機関も対応が遅すぎると言わざるを得ない。
もっとも、給料が安い、労働時間が長い、仕
事内容がきついなどの課題を何十年にもわたり
放置していたのは運送業界自身であり、そ
れがここに来て跳ね返ってきているのだらう
と個人的には考えている。**これをピンチと捉
えるかチャンスと捉えるかもそれぞれの会社
次第**なのだろう。



弊社は海陸一貫輸送を主軸としている。2024
年問題により、**長距離陸上輸送からの切り替
えに伴う案件がわずかながら増えつつある**。
楽観視はできないが、弊社には追い風になる
可能性が高い。

<7. 自由記載>

トラック運送事業者の声



問題が荷主にも認識されるようになり、**運賃交渉はしやすくなった。**



自社便はともかく、**庸車のコスト上昇と長距離輸送を受けてくれる先がなくなることを不安視している。**



2024年問題の影響により**庸車先からの契約解除や縮小**が予想されるため、ドライバーの増員を一昨年より実施している。残業時間の削減によってドライバーの給与が減らないように昨年給与のベースアップを行い、今年も実施を計画している。それに伴う人件費の増加に対しては、新規顧客獲得による売上増加、運賃引上げ、生産性向上、本部経費削減などで補う予定。



残業時間の規制は概ね達成しているものの、顧客への価格転嫁がまだまだ達成できていない。顧客も理解は示すが、**要望額の100%は現時点では難しいようだ。**また、労働者確保に向けて、昇給・ベースアップが他業種ほど図れていない。**今後もこの状況が続けば、労働者不足に拍車がかかる**ことが懸念される。



数年前から残業時間は2024年問題に対応できている。荷主との運賃交渉は良い方向で進められているが、納品に直接関係している建設業の動向を注視している。



通信インフラを利用して在庫管理を徹底すれば、配送業務を10%程度は効率化できると考えており、現在実践中。ただし**設備投資が必要であり、また運用管理者のスキルアップも必須。**

<7. 自由記載> 荷主事業者の声



物流業界では人手不足から給与を大幅にアップさせて人材確保している会社もあるようで、**当社からも物流業界に転職してしまった社員**がいる。自社商品の物流だけでなく、人材確保面の影響も大きい（金属製品）



運送事業者が今後なくなる可能性も想定し、運送を外部に依頼する事業については、**金額面は重視せず、できる限り複数業者と取引**することを意識している（飲食・宿泊）



クレーンの大型化により荷下ろし時間を半減させ、待ち時間を短縮した。また、荷物の受入開始時刻を早くし、早朝に集中していた待ち時間を減少させた。そのほか、待ち時間にドリンク類を支給するなど、ドライバーの負担軽減を図っている（その他製造業）



当社は大手メーカーの下請企業であり**ジャストインタイムの納品を要求される**ため、物流の体制を変えることが難しい。ただ、コストアップについては受け入れざるを得ないと考えている（輸送用機器）



まだ全容が掴めていないが、現状の自社の商流は**短納期を求められている**ため、対策は万全とは言えず**非常に危惧している**（化学）



運送事業者とは半期に一度のペースで協議をしている。これまでも年2回値上げを実施するとともに、お互いに**物流効率化に向けてムリムダムラの削減**、他の運送事業者への**委託**も含め、さまざまな話し合いを行っている（小売業）



現在、運送業者と運賃の交渉をしているところ。弊社では**パッキングケースを小さく**することで**トラックあたりの積載率を向上**させ、運送コストの維持ないしは削減を図っている（卸売業）



2024年4月以降、遠方の配送先は所要日数が現在1日のところ2日かかるようになる。食品輸送のため消費期限の問題もあり、**今後は一定以上遠方の納品依頼は断る**ことにした（飲食・宿泊）

<7. 自由記載> 荷主事業者の声



酒類業界は納品先が同業他社と共通することも多く、**共同倉庫、共同配送**を検討している（食料品）



当社の受注割合は近場7割遠方3割であり、運送コスト上昇が**遠方からの受注減少**につながると、経営に与える悪影響は大きい（金属製品）



配送先での長時間の荷待ちや小口配送、多頻度配送など、基本的に物流問題は受取り側にあると考えている。その点、改善されれば発送側であることが多い当社にとってはプラスになる（卸売業）



運賃の引上げなど影響は既に受けているが、**複数の運送業者と契約することで運べなくなるリスクは回避**すべく対策を講じている。今後の影響も注視していく必要性を感じている（化学）



見積り時点では現状の運賃を示し、備考として2024年問題に伴う運賃引上げがあった場合は都度見直す旨を販売先に伝えている（金属製品）



加工物流の作業工程を見直し、機械化・自動化を進めていきたいが、初期投資額が大きく、自社単体ではなかなか難しい。**同業他社との協業など検討している**が、それぞれの会社で問題意識に温度差があり、容易ではない（卸売業）



足元の影響は軽微だが、元売からのタンクローリーにまで影響が出始めると影響は大きくなる。現在は計画配送などの取り組みで効率化を図っているが、今後は時間指定ができなくなり、**より正確な在庫管理を求められる懸念がある**（小売業）



協力物流事業者の拡大を目的として、**今後新規取引する際の決済条件を改善**した（鉄・非鉄）



人を思う。未来を思う。

商工中金