

# 物流の2024年問題に関する アンケート調査

2023年12月1日

山陰合同銀行 地域振興部  
産業調査グループ



ごうぎん

# 1. 調査概要

## 【調査目的】

働き方改革関連法によって、2024年4月1日から適用される自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制等により発生する諸問題、いわゆる「物流の2024年問題」が山陰の貨物運送業に与える影響を調べるため、アンケート調査を下記要領にて実施し、取りまとめた。

## 【調査要領】

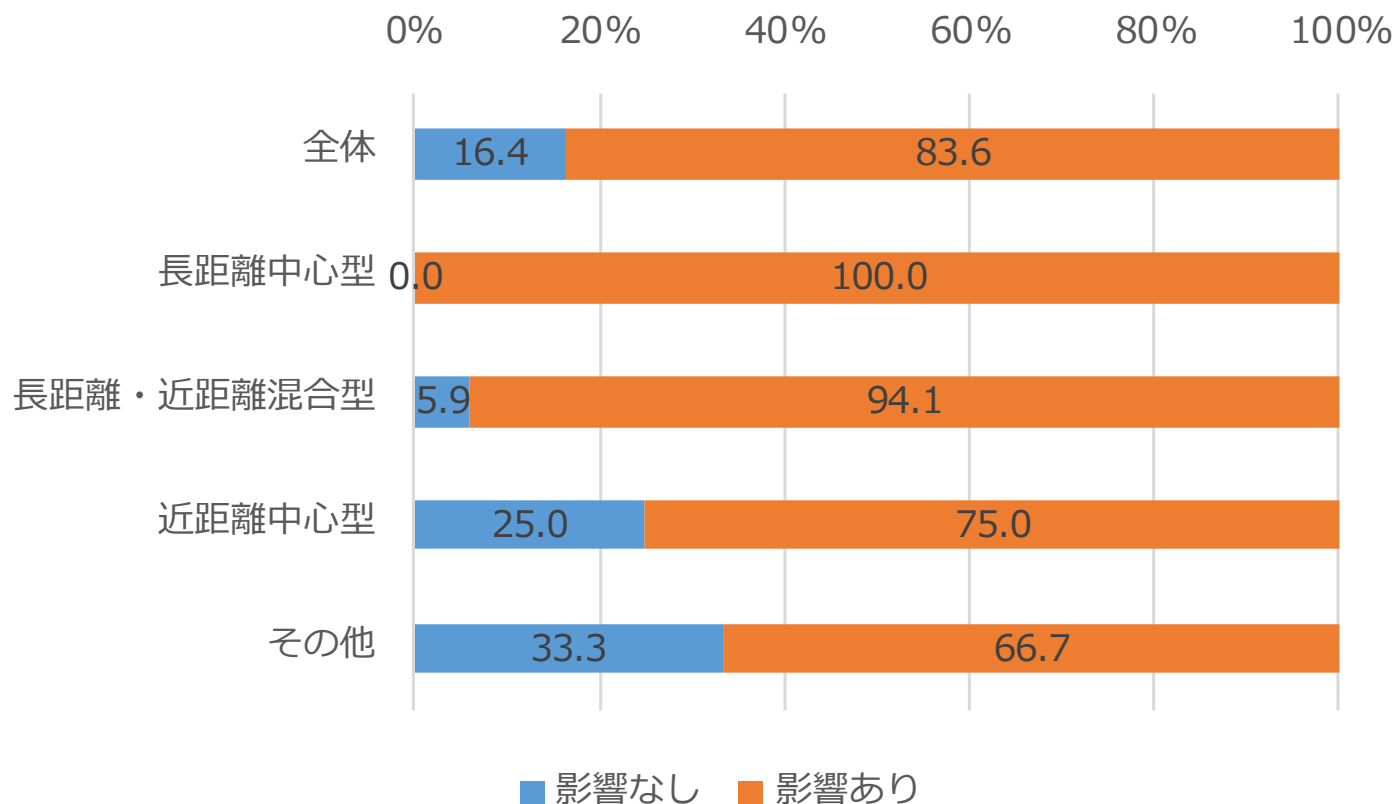
- ①調査時期 : 2023年11月7日～11月20日
- ②調査方法 : webによるアンケート方式
- ③調査対象 : 当行とお取引のある貨物運送業208社  
(個人事業主を含む)
- ④回答企業数 : 61社 (回収率29.3%)

## 2. 2024年問題による事業への影響

～「影響あり」は8割超～

- 2024年問題による事業への影響について尋ねたところ、特に影響を受けない先は16.4%（10先）にとどまり、何らかの影響を受ける先が83.6%（51先）に及んだ。
- 運行形態別にみると、泊り運行が主となる「長距離中心型」は全先が何らかの影響があると回答しており、近距離運行より長距離運行の方が、より影響を受けることがうかがえる。

図表1. 2024年問題による事業への影響



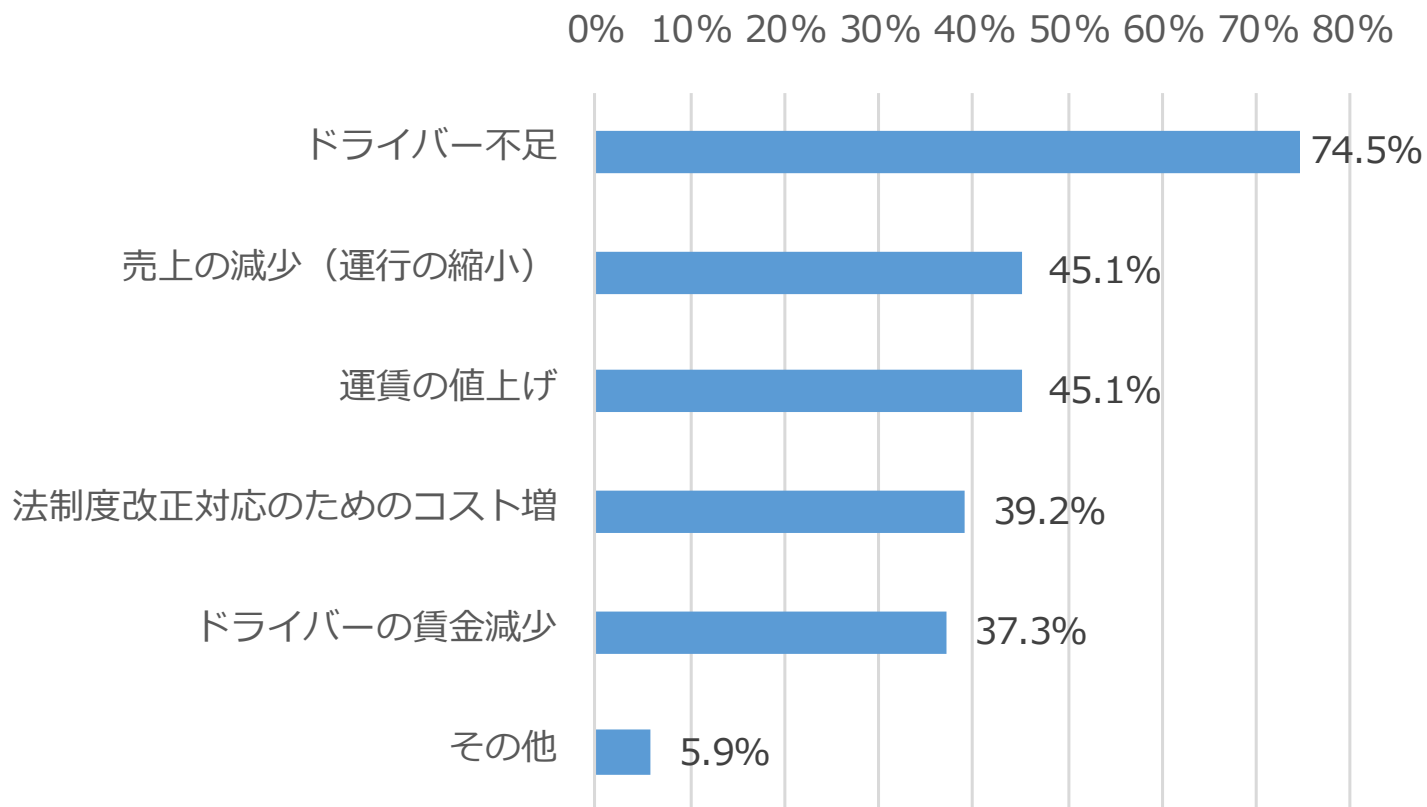
注：「長距離中心型」は泊り運行が主、「近距離中心型」は日帰り運行が主、「長距離・近距離混合型」はそれらが混在している

## 3-1. 2024年問題による事業への影響の内容

～ドライバー不足が最多～

- 2024年問題による事業への影響の内容について尋ねたところ（複数回答）、「ドライバー不足」が74.5%と最も多く、次いで「売上の減少（運行の縮小）」、「運賃の値上げ」が45.1%と続いた。

図表2. 影響の内容（影響度が高いと思われるもの3つまで）

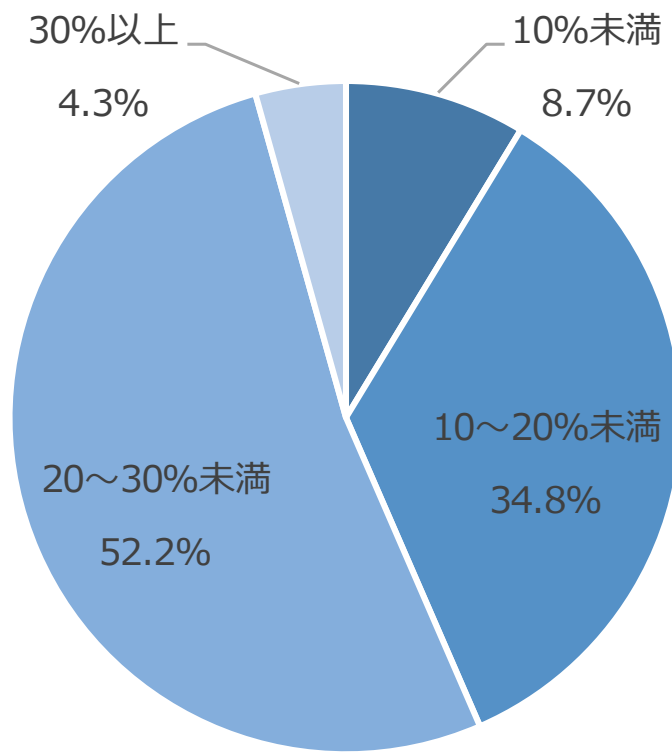


## 3-2. 売上減少の影響度合

### ～売上減少の影響大～

- 事業への影響で「売上の減少（運行の縮小）」を選択した先（23先）に、その影響度合を尋ねたところ、「20～30%未満」が52.2%と最も多かった。
- 9割超が売上10%以上減少の影響となっており、相応のインパクトがあることがうかがえる。

図表3. 売上減少の影響度合



## 3-3. 影響の具体的な事例

- 影響の具体的な事例としての主なコメントは以下の通り。  
※一部表現の加除修正あり

時間短縮の為、高速道路の利用が増えコストの増加が見込まれる。

運行回数の減少により会社・ドライバーともに収入が減る。

山陰から関東まで毎日運行しているが、時間外労働の上限規制と改善基準告示の改正によって、現状運行が困難になるため中継地点での積み替え輸送になるか、便自体が消失してしまう可能性もある。

山陰から関西往復便の回数が4回から3回に減る。今の仕事を続けるために、車と人を増やさないといけない。

拘束時間の影響により、直接納品できている納品先、納品個数が、中継業者を介しての納品となり、時間調整と共に、コスト増となる可能性が高い。

ドライバーの拘束時間短縮のため、受注調整、人員増等の対策が必要となり、売上減少の可能性と人件費の増加が見込まれる。

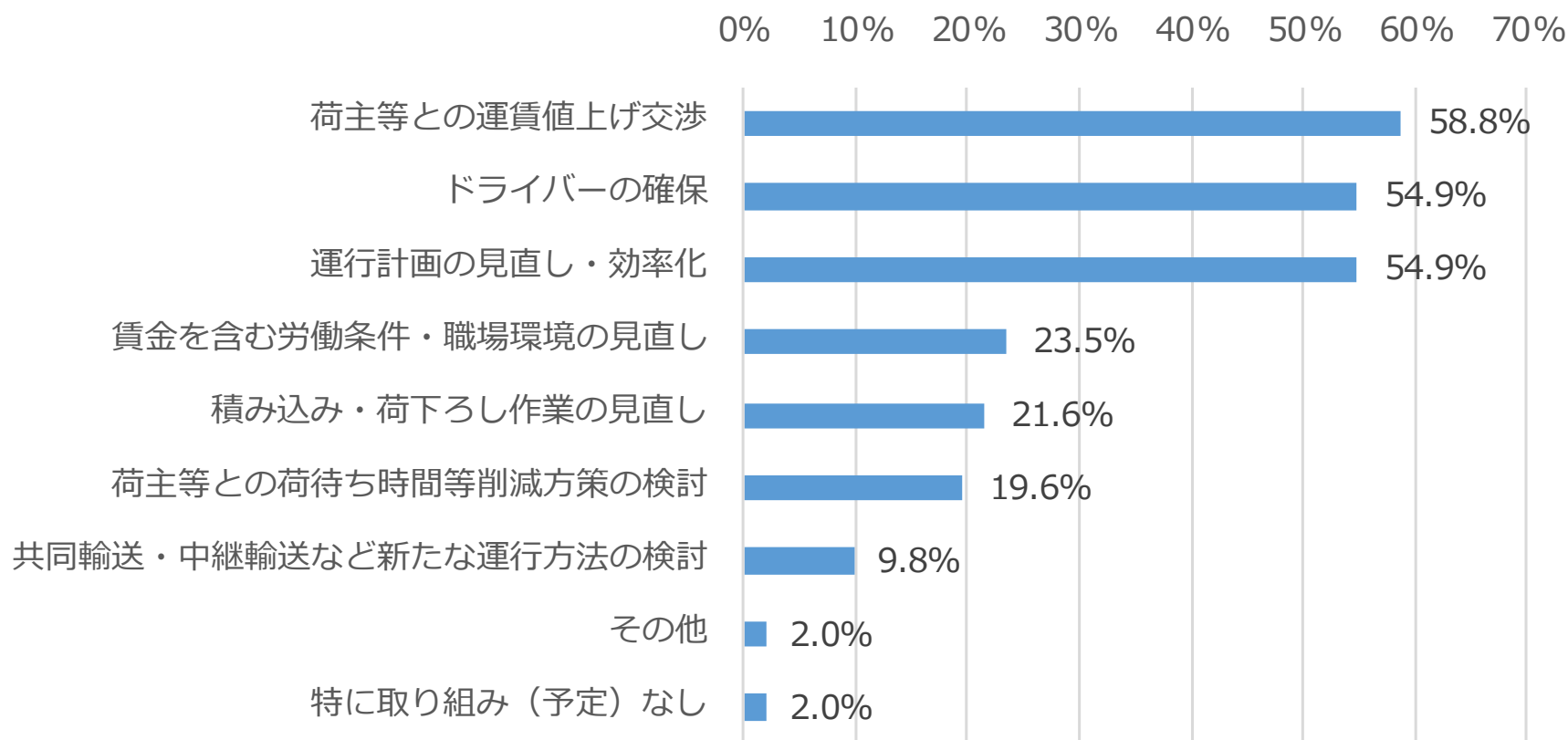
これまで以上に傭車が見つかりにくくなるかもしれない。

## 4-1. 2024年問題に対応するための取り組み

～値上げ交渉が最多～

- 2024年問題に対応するための取り組み（予定を含む）を尋ねたところ（複数回答）、「荷主等との運賃値上げ交渉」が58.8%と最も多く、次いで「ドライバーの確保」、「運行計画の見直し・効率化」が54.9%と続いた。

図表4. 2024年問題に対応するための取り組み

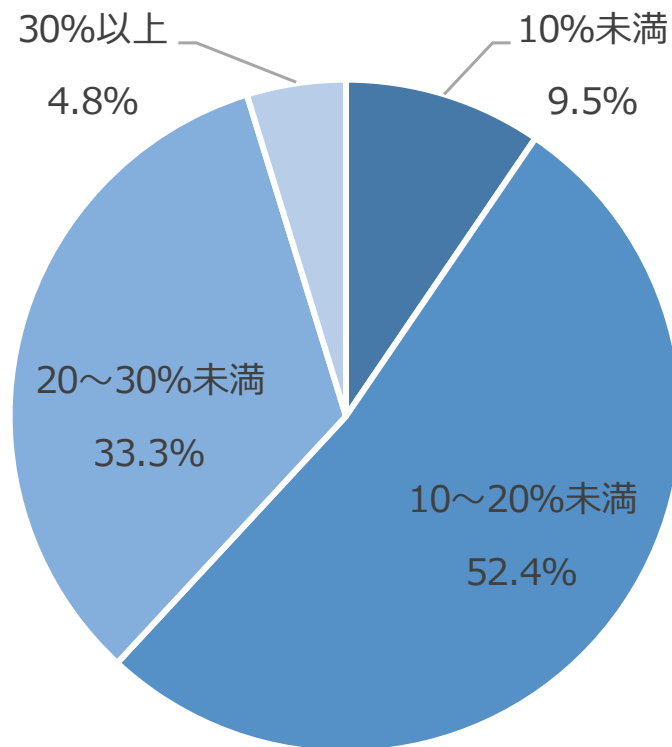


## 4-2. 値上げ交渉の引き上げ率

～運賃値上げは「10～20%未満」が最多～

- 2024年問題に対応するための取り組みで「荷主等との運賃値上げ交渉」を選択した先（30先）に、平均引き上げ率を尋ねたところ、「10～20%未満」が52.4%と最も多かった。
- 9割超が運賃10%以上の値上げに取り組む結果となった。

図表5. 2024年問題に対応するための取り組み





---

# 參考資料

# 参考：改正労働基準法・改善基準告示

- 2019年4月に改正労働基準法が施行され、時間外労働の上限規制が導入（原則年360時間）
- 建設業、**自動車運転業務**、医師は十分な猶予期間が必要との理由により**2024年4月施行**
- 自動車運転業務と医師は別基準で時間外労働の上限を**年960時間**
- 併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により**拘束時間等が強化**
- 何も対策を講じなければ物流停滞の懸念

## 主な改正内容

	現 行	2024年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	な し	年960時間
拘束時間 (労働時間＋休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</li></ul> <p>【1カ月あたり】</p> <p>原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 原則13時間以内、最大<b>15時間</b>以内</li><li>・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</li></ul> <p>【1カ月あたり】</p> <p>原則、<b>284時間</b>、<b>年3,300時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p>

## 参考：改正の影響

- 改善基準告示の改正による営業用トラック輸送に対する影響について、**不足する輸送能力の割合は14.2%、不足する輸送トン数は4.0億トン**

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度 データ	14.2%	4.0億トン

- 株式会社NX総合研究所試算
- 1年の拘束時間の上限が「原則3,300時間」への見直しによる影響について「不足する輸送能力の観点で試算（1日の最大拘束時間、1カ月の拘束時間、休息時間等は試算対象外）」
- 試算の元データは2019年度データ
- 拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する輸送トン数は1.6億トン