

令和6年8月28日

各位

名古屋商工会議所

物流の2024年問題に関する調査 結果について

当地は全国有数のモノづくり産業の集積地であるとともに、地理的にも国内外の物流拠点として重要な地域です。

自動車運転業務の時間外労働規制に起因する「物流の2024年問題」では、対策を講じない場合、2030年には輸送力が約34%不足する可能性が試算されております※。 ※(株)NX総合研究所「物流の2024年問題」の影響についてより

当地の産業競争力の維持には、物流の課題解決が必要不可欠です。

そこで、当地企業の現状把握を目的に調査しました。

調査の結果、物流企業・荷主企業それぞれの抱える課題が浮き彫りになり、解決に向けて必要な方策についても考察しております。

<調査概要>

主 催：名古屋商工会議所
協 力：公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会
調査期間：7月1日(月)～23日(火)
回答企業：402社
調査内容：(1)物流企業の課題とそれに対する取り組み
(2)荷主企業の課題とそれに対する取り組み
(3)行政の展開する施策の把握状況

結果の詳細につきましては、別添資料をご参照願います。

<本件問合せ先>

企画部 久野・和田 TEL：052-223-5718 E-mail：wada@nagoya-cci.or.jp

物流の2024年問題 に関する調査

2024年8月28日(水)

主催：名古屋商工会議所

協力：(公社)日本ロジスティクスシステム協会

調査の目的・ねらい

当地は全国有数の**モノづくり産業の集積地**であるとともに、地理的にも国内外の物流拠点として重要な地域です。

自動車運転業務の時間外労働規制に起因する「物流の2024年問題」では、対策を講じない場合、2030年には**輸送力が約34%不足**する可能性が試算されております※。
当地の**産業競争力の維持**には、物流の課題解決が必要不可欠です。

そこで、当地企業の物流や荷主の現状把握を目的に調査しました。

※ (株)NX総合研究所「「物流の2024年問題」の影響について」より

周知について

- ・ 本調査の結果をもとに、課題解決に向けたセミナーを9月30日に実施
- ・ 当地企業の実践事例を、事例集として10月以降にWEBで公表を予定

(公社)日本ロジスティクスシステム協会との連携

- ・ 物流業界の知見を得るため、設問作成、周知、分析の協力を同協会より得た

調査概要

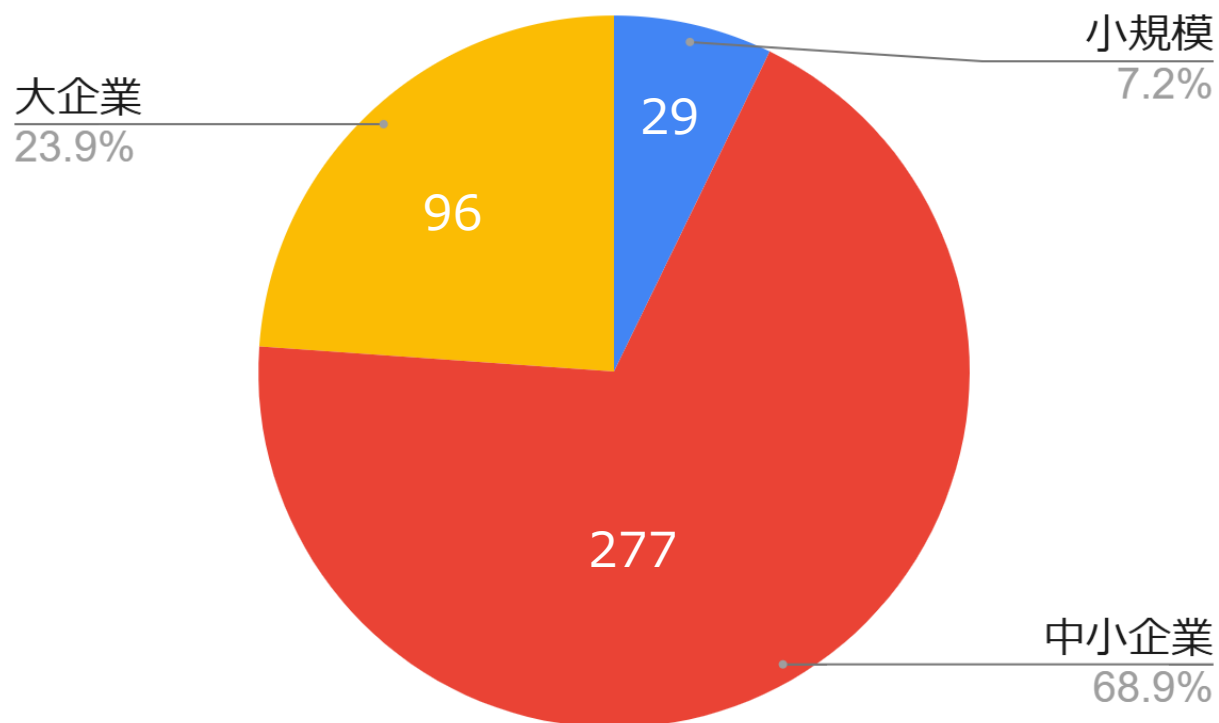
◎ 調査時期 **2024年7月1日(月)~7月23日(火)**

◎ 調査方法 WEBを活用したアンケート調査

◎ 回答企業 **402社**

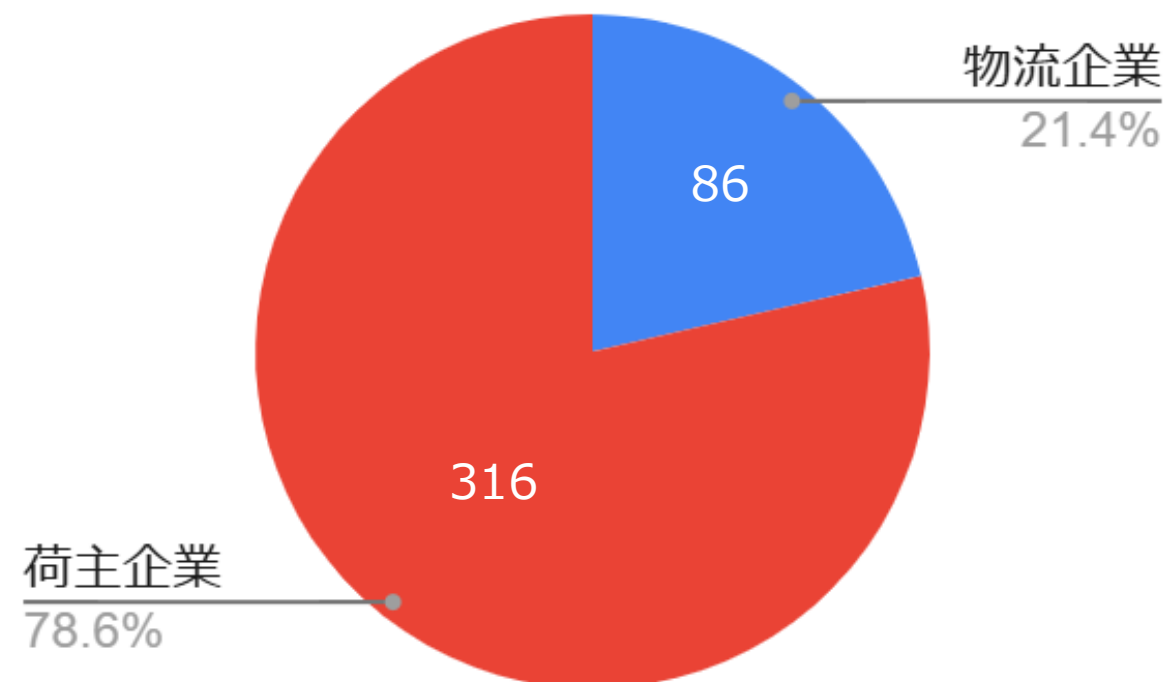
※グラフに関して、四捨五入により合計値が100%にならないことがあります

【企業規模】

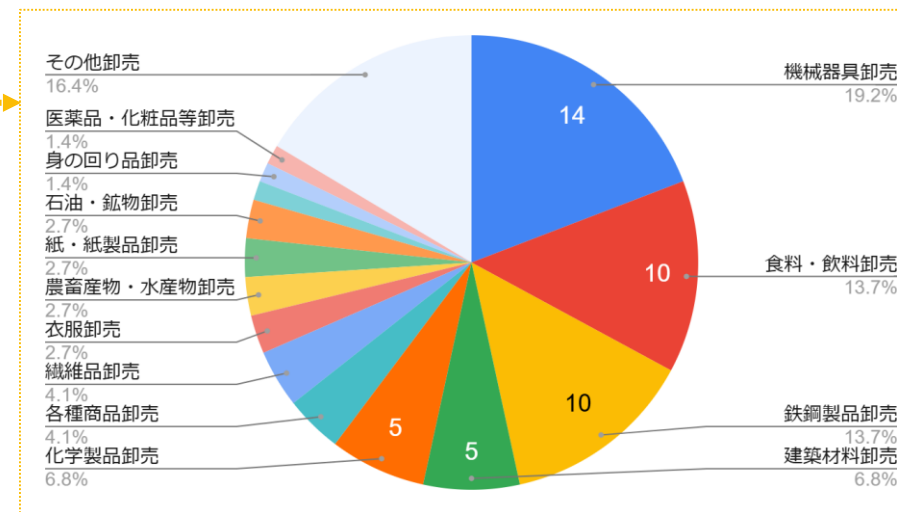
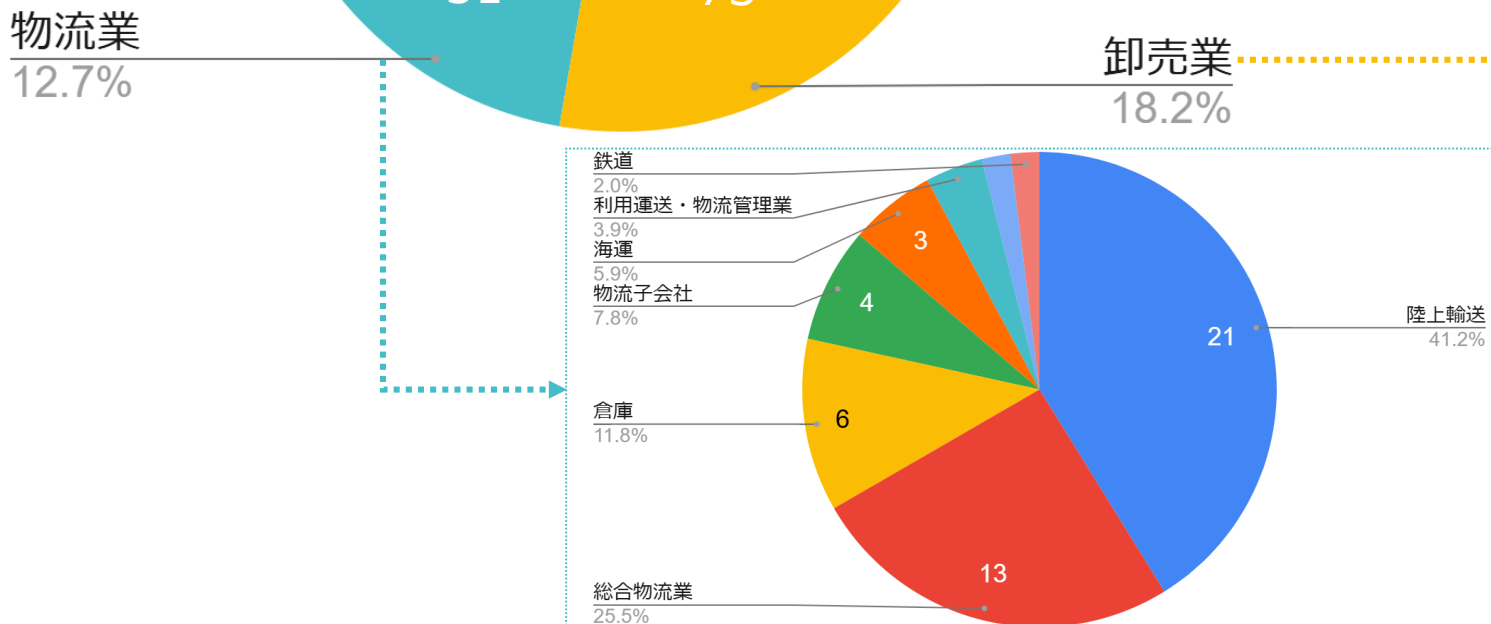
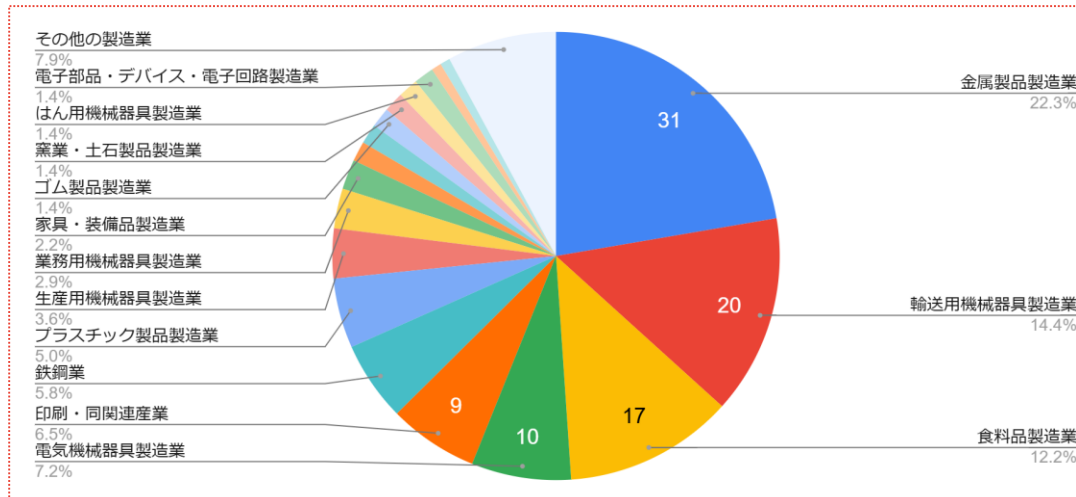
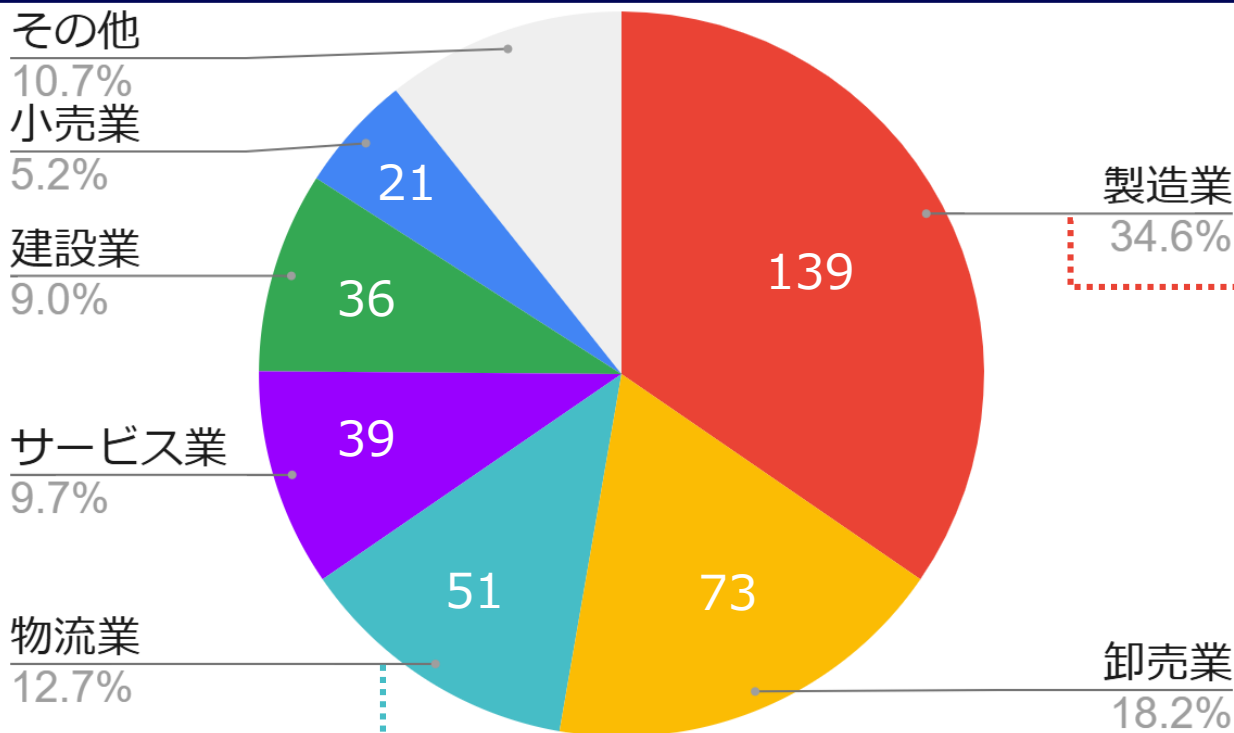


小規模…従業員数20人以下
 中小企業…21人以上300人以下
 大企業…301人以上

【属性】



業種(n=402)



浮かび上がった課題

物流企業

- ・ 価格転嫁・賃金上昇に対する課題認識が高く、解決に向けて取り組んでいる(p.8)
- ・ 高齢化・人手不足等ヒトにまつわる課題は今後の課題と認識されている(p.8)

荷主企業

- ・ 運賃の値上げに応じたことで増加した物流コストの転嫁に苦慮している(p.12)
- ・ 課題への取り組み状況には大手企業と中小企業で差がある(p.13)
- ・ 卸売業では、特にドライバー不足によって発生しうるリードタイムの延伸について課題を抱えている(p.14・15)
- ・ 政府の展開する各種施策に関して、物流企業に比べて認識が低い(p.19)

解決策に関する考察

- ・ 物流企業の課題解決には荷主の理解・協力が不可欠
個社ごとに課題・有効な解決策は異なる
事業継続性の点から、物流・荷主企業双方の課題を理解し交渉する場作りが重要
- ・ 荷主企業にも課題が生じており、自社努力のみでの解決は難しい
輸送力低下によるリードタイムの延伸が、過大な在庫保有や価格交渉にも影響しており
自社努力のみでは解決し得ない事象が発生
- ・ 国の施策やガイドラインへの認知度について、中小荷主企業へのさらなる展開が必要

今回の調査に関連する
名商の事業
(2024年8月現在)

物流改善事例紹介セミナー
～持続可能な物流の実現に向けて～

9月30日(月)14:00～16:30
名古屋商工会議所 2階大会議室



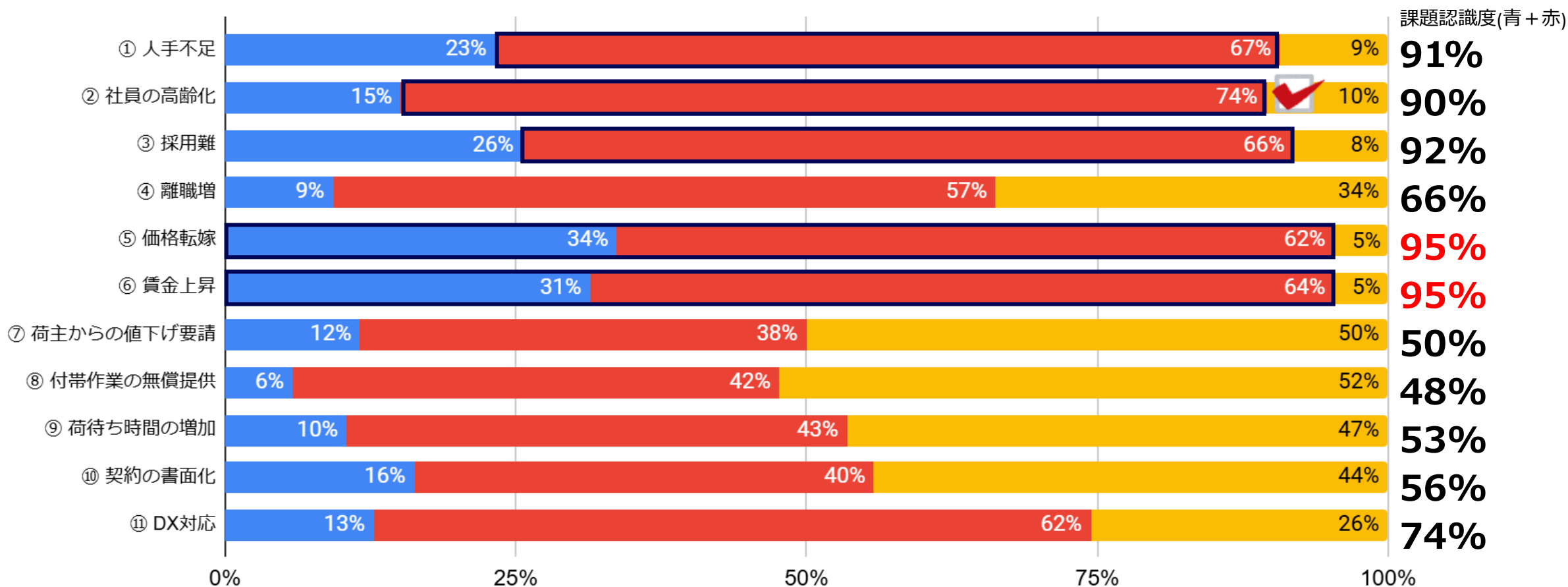
(1) 物流企業への質問

Q1.課題について

物流企業

- ・ ⑤価格転嫁 ⑥賃金上昇 はほとんどの企業が課題と認識
- ・ 「今後対応すべき課題だと感じている」の回答が最も多かったのは②社員の高齢化
次いで①人手不足 ③採用難と、ヒトの話は今後の課題として認識されている

■ 解決した・解決に向けて取り組み中 ■ 今後対応すべき課題だと感じている ■ 特段影響なし (n=86)



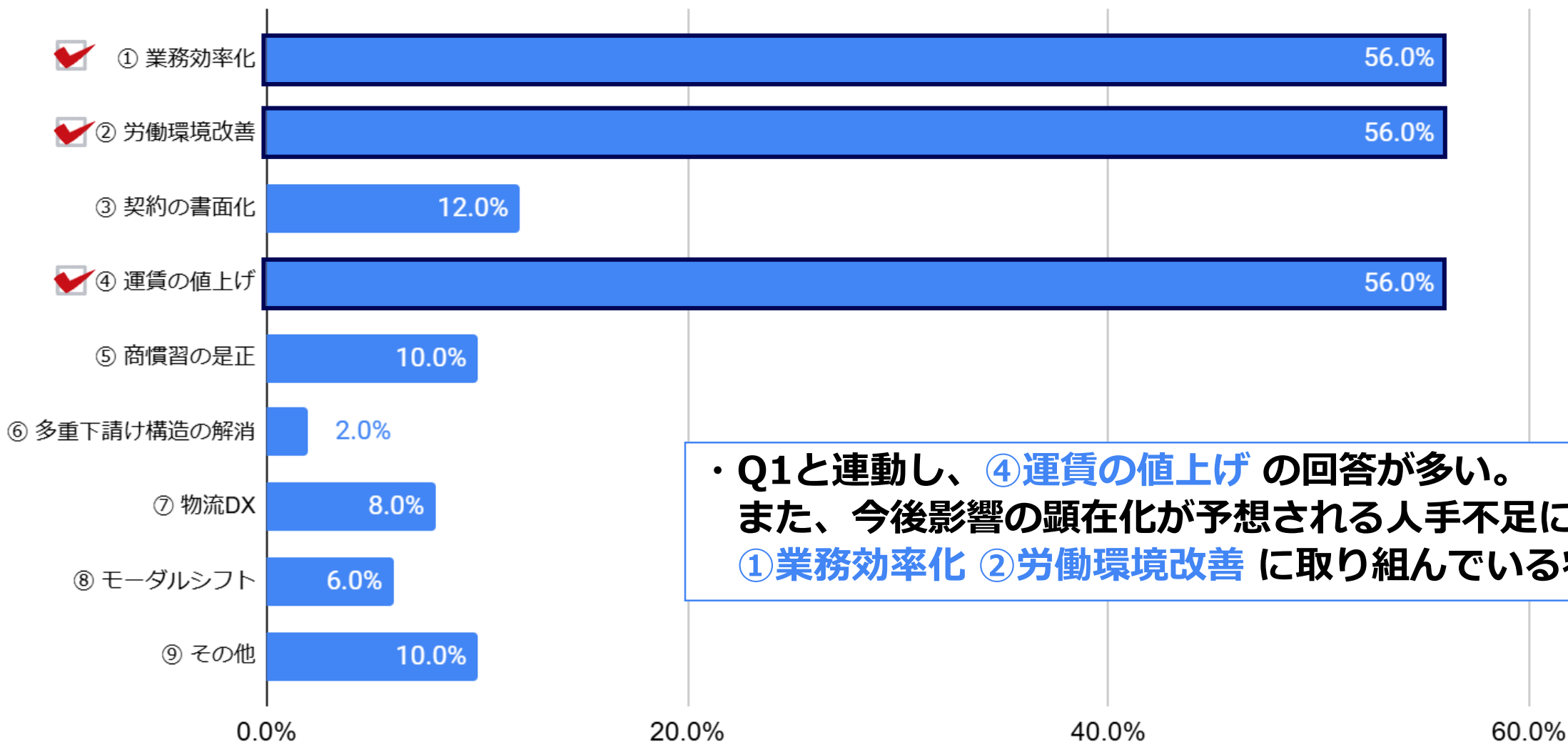
Q2.行った取り組み(複数回答可)

物流企業



名古屋商工会議所

※回答対象=Q1で「解決した・解決に向けて取り組み中」を選択した方(n=50)



・ Q1と連動し、④運賃の値上げの回答が多い。
また、今後影響の顕在化が予想される人手不足に備え
①業務効率化 ②労働環境改善 に取り組んでいる状況である

コメント抜粋

物流企業

【価格転嫁について】

- 価格交渉をしても**満額回答が得られず、自社努力・改善で吸収**することを求められる(大手)
- 車両やタイヤ、ガソリンなどの**上昇分の転嫁が認められにくい**。荷役作業についても**人件費の上昇分を100%カバーできていない**(大手)

【人手不足について】

- 若手の離職者が増えるなか計画通り採用できず、**時間外労働上限にかかる可能性**がある(大手)
- 定年を迎える社員が数名おり、**5年後10年後を見据えた採用が急がれる**(小規模)
- 営業時間を短縮せざるを得ず、**売上げが減少**している(小規模)
- 採用力を高めるために給与の見直しが必要だと考えるが、**現職員のベースアップとの両立が難しい**(中小)

【その他】

- デジタルタブレットの導入によって**事務作業の効率性を高めている**(中小)
- **海運モーダルシフトの実現には**運送会社の設備投資、規格に合わせた生産体制の構築、港湾施設の整備等**クリアすべき課題が複数ある**(中小)
- トラック輸送の課題は荷主にも理解が浸透してきているが、荷待ち・荷役作業等時間削減のため**物流センターの改善に取り組む必要があることへの理解は薄い**と感じる(中小)

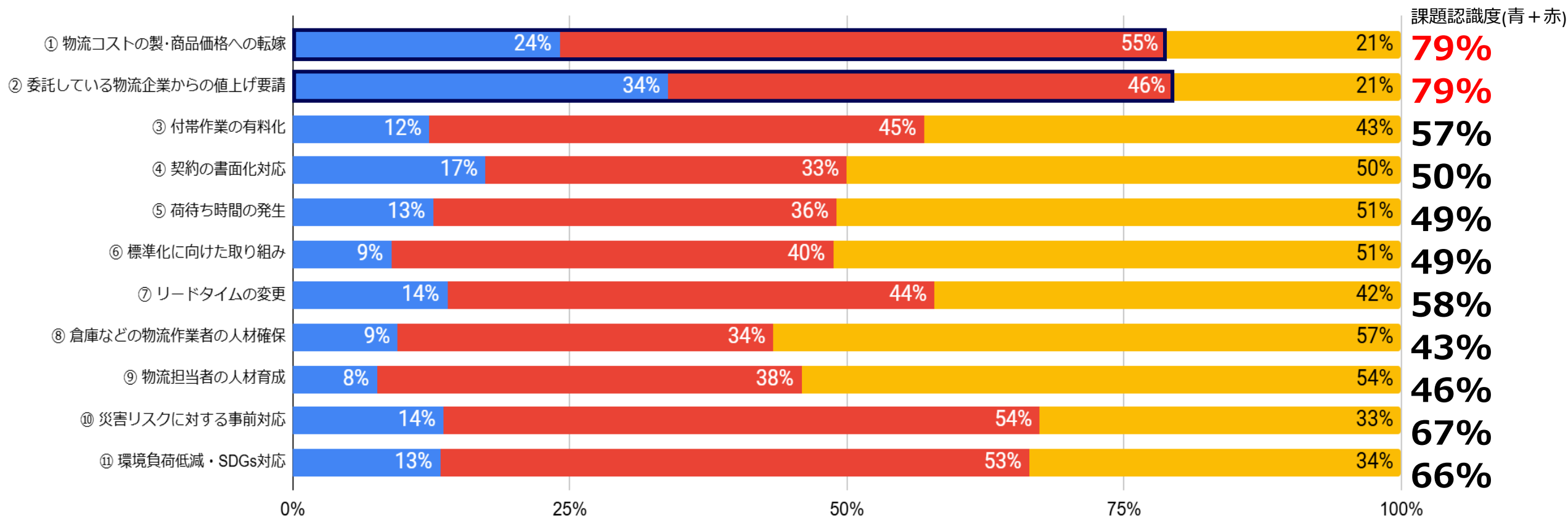
(2)荷主企業への質問

Q1.課題について

荷主企業

- ① 物流コストの製・商品価格への転嫁 ② 委託している物流企業からの値上げ要請は他と比べて認識度が高い

■ 解決した・解決に向けて取り組み中 ■ 今後対応すべき課題だと感じている ■ 特段影響なし (n=316)



Q1.課題について(企業規模比較)

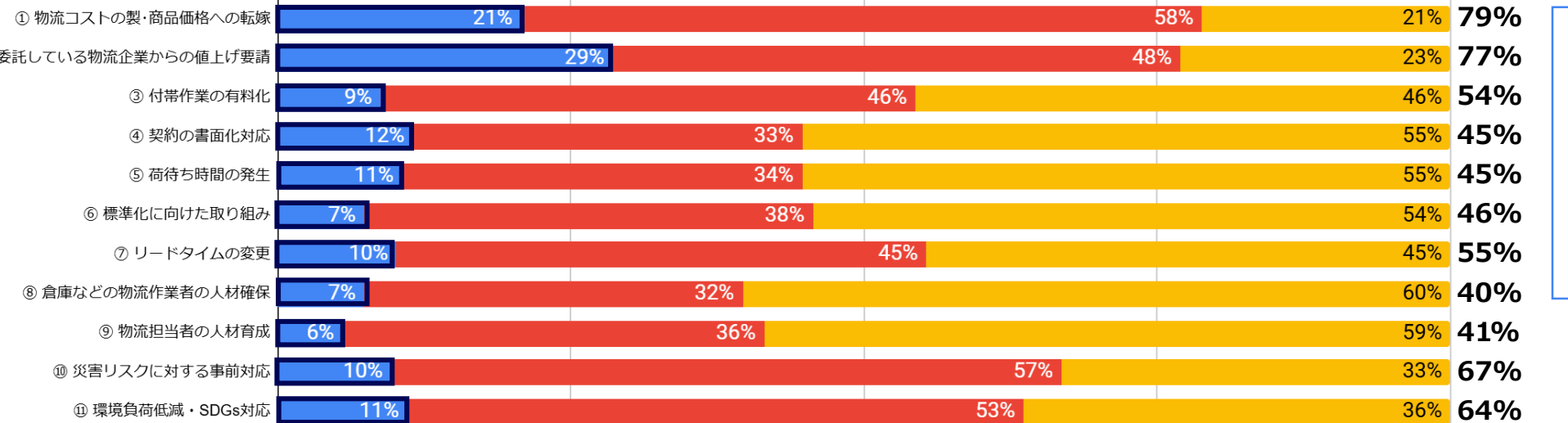
荷主企業



名古屋商工会議所

中小(n=217)

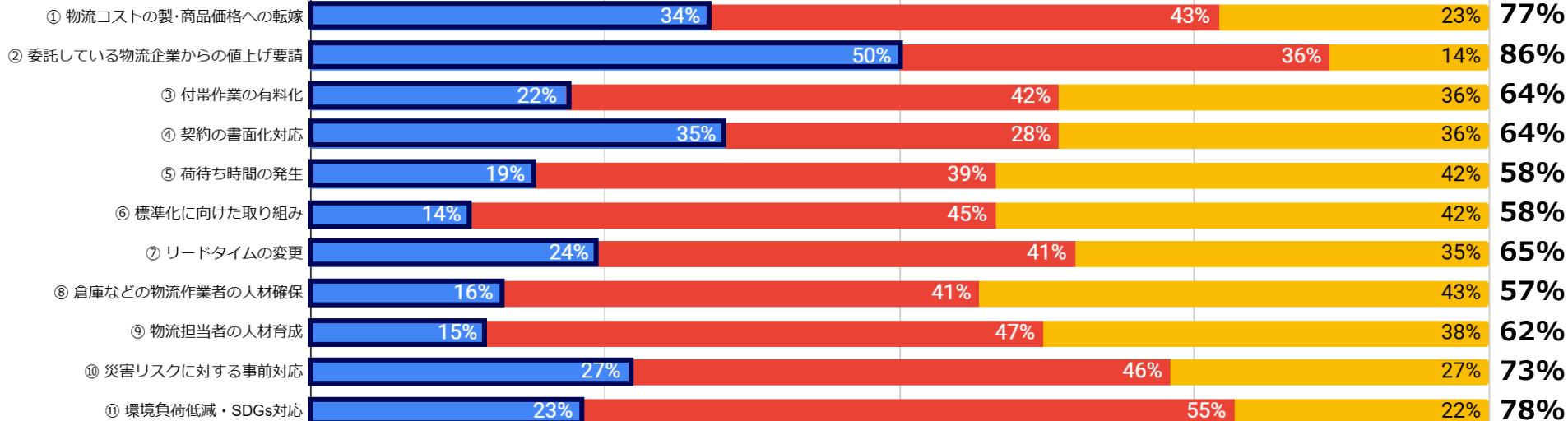
■ 解決した・解決に向けて取り組み中 ■ 今後対応すべき課題だと感じている ■ 特段影響なし



大手企業は「解決した・解決に向けて取り組み中」と回答した割合がいずれの選択肢でも高い

大手(n=74)

課題認識度

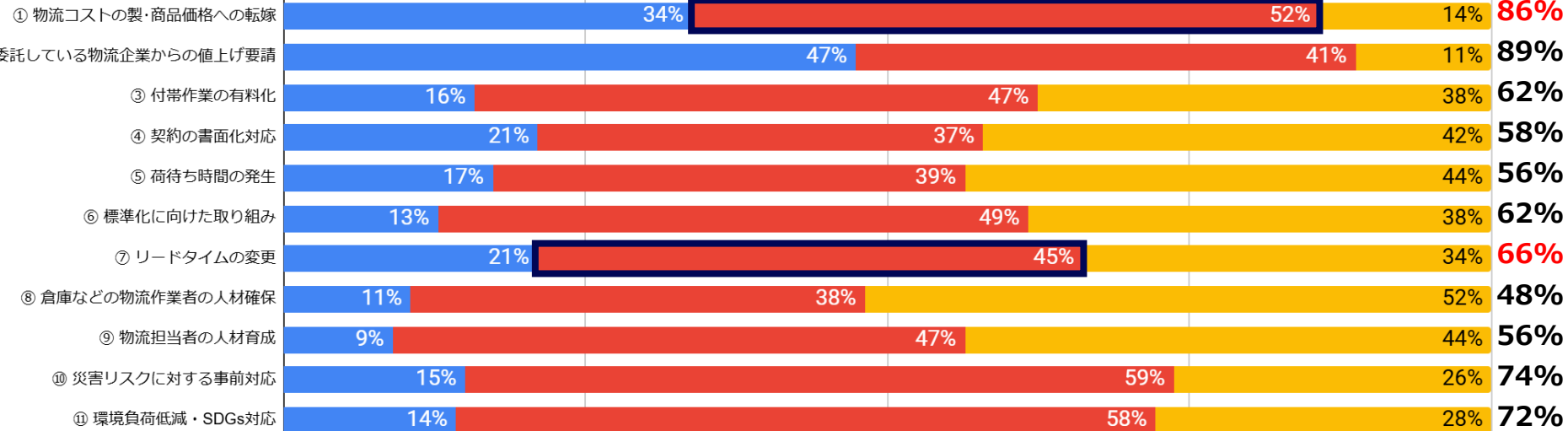


Q1.課題について(業種比較)

荷主企業

製造業(n=133) ■ 解決した・解決に向けて取り組み中 ■ 今後対応すべき課題だと感じている ■ 特段影響なし

課題認識度

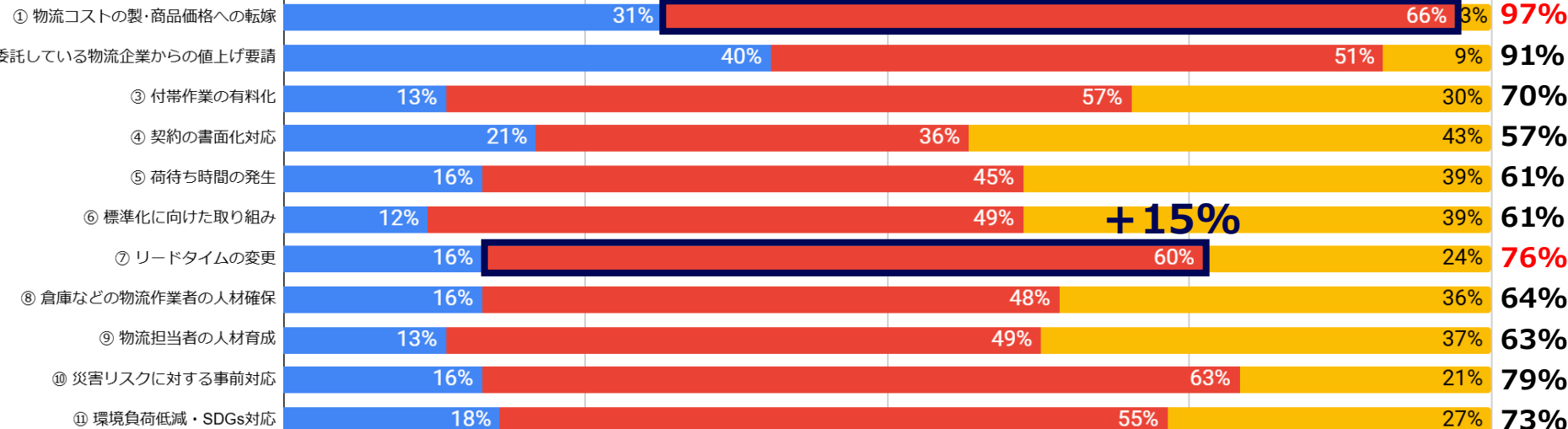


・卸売業のほうがやや課題認識度が高く、特に①物流コストの製・商品価格への転嫁⑦リードタイムの変更は「今後対応すべき課題だと感じている」と回答した割合が高い

卸売業(n=67)

+14%

課題認識度



+15%

(参考)卸売業の課題について

荷主企業

・ 物流コストの製・商品価格への転嫁(図1)

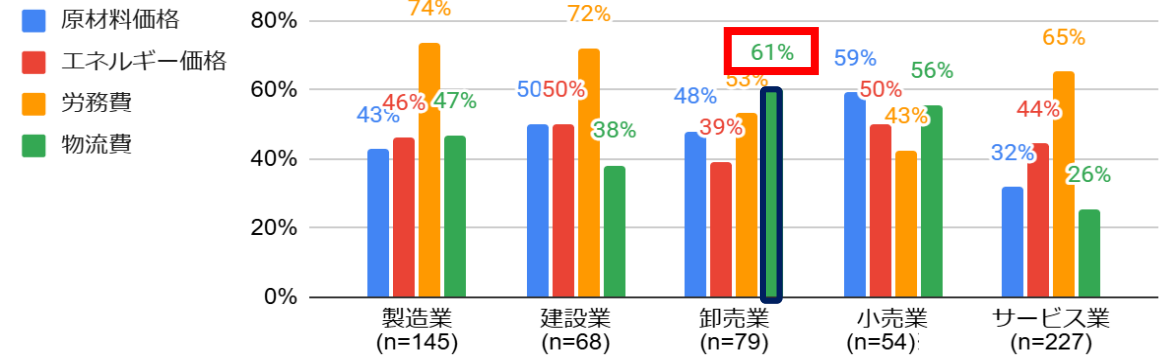
卸売業では**物流にかかるコストの転嫁に苦慮**している

・ リードタイムの変更(図2)

仕入先のリードタイムが延長しても、納品先への延長は認められず、卸売業が**過剰在庫をかかえる課題**が発生
仕入先と顧客との「**板挟み**」にある卸売業において、**輸送力不足**よる課題が生じている

図1 Q.価格転嫁が難しい分野を選択してください(複数回答可)

業種比較



「第49回定期景況調査(2024年4~6月期)」より

図2 仕入れ先のリードタイム延長が発生した場合に起きる課題



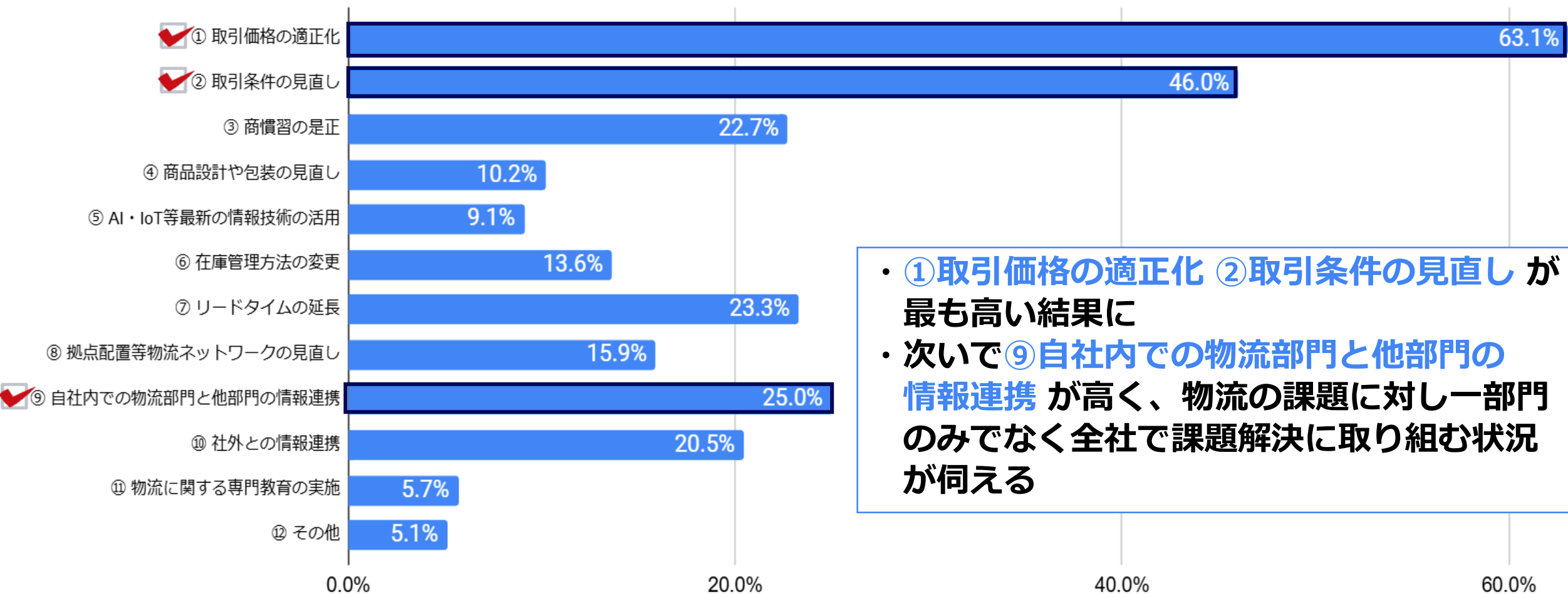
Q2.行った取り組み(複数回答可)

荷主企業



名古屋商工会議所

※回答対象 = Q1で「解決した・解決に向けて取り組み中」を選択した方(n=176)



- ・ ①取引価格の適正化 ②取引条件の見直し が最も高い結果に
- ・ 次いで⑨自社内での物流部門と他部門の情報連携が高く、物流の課題に対し一部門のみでなく全社で課題解決に取り組む状況が伺える

コメント抜粋

荷主企業

【価格転嫁について】

- ・ 物流企業からの値上げ要請を受け入れたが、**売価への転嫁は進んでいない** (中小・ 建築材料卸売業)
- ・ **既存取引では物流費用を上乗せする仕組みができていない** (中小・ 金属製品製造業)

【リードタイムの変更について】

- ・ 立場上強く言えない部分もあり難しいが、**得意先様の意識変容が必要**だと感じる(中小・ その他卸売業)
- ・ 輸送にかかるリードタイムの変更は突然通知されるため、**納期遅延に大きく影響している**(中小・ 食料・ 飲料卸売業)
- ・ 輸送手配のリードタイムが伸びた分を**自社内で吸収しなければならない**(中小・ 機械器具製造業)

【その他】

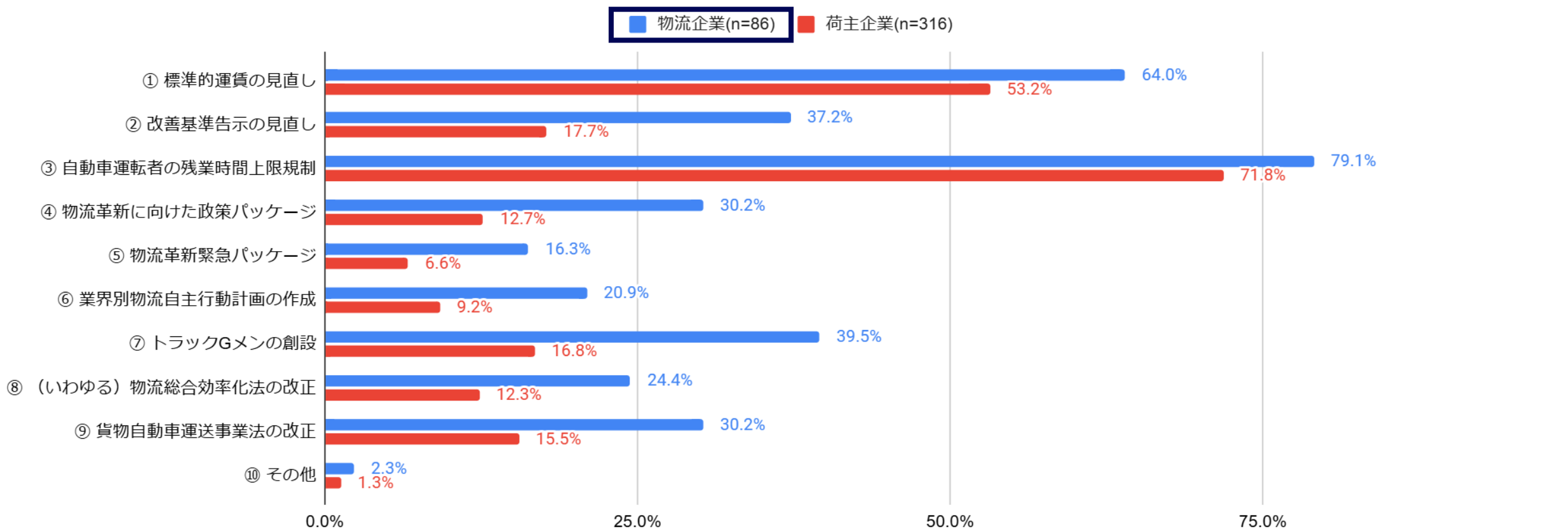
- ・ 貨物の輸配送は倉庫会社等に委託しており、荷待ち・ 荷役時間の把握及び改善に向けどのような方法が取れるか検討中である(大手・ その他卸売業)

(3) 物流企業・荷主企業共通の質問

Q1.把握されている行政の動向を選択してください

(複数回答可)

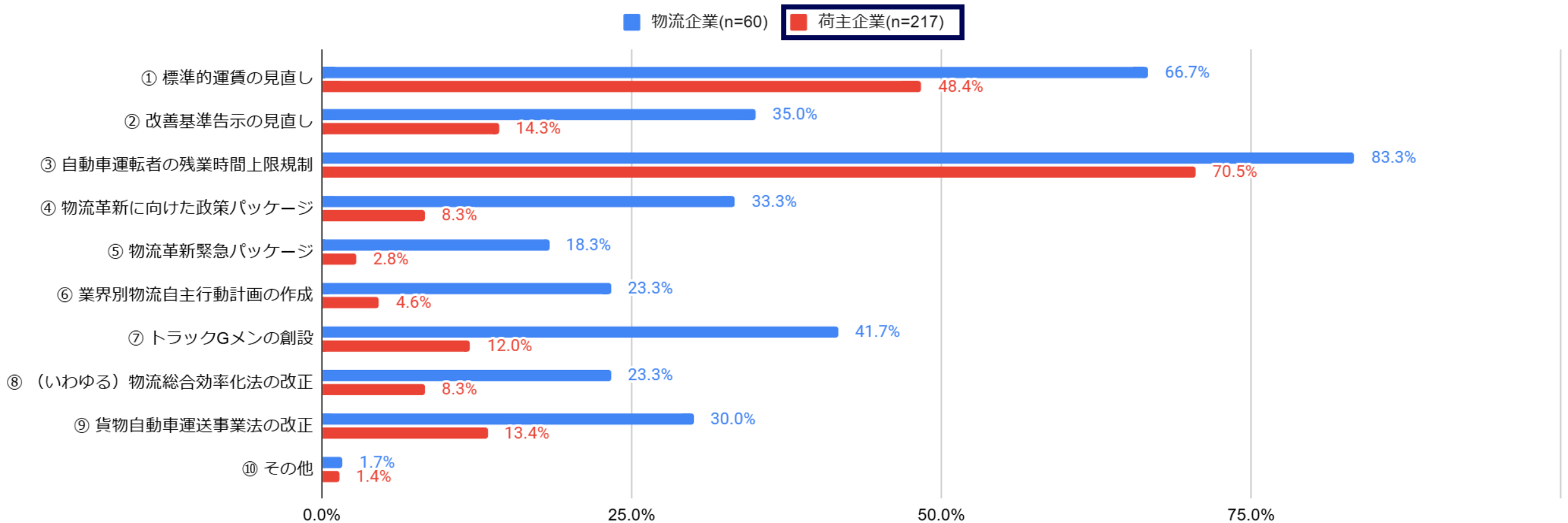
物流企業のほうが荷主企業よりも認識度が高い



Q1.把握されている行政の動向を選択してください

(中小企業のみ)(複数回答可)

中小企業では、荷主企業の認識度がさらに下がる



Q1.把握されている行政の動向を選択してください (大手企業のみ)(複数回答可)

大手企業では、物流企業と荷主企業の差が縮まり、
選択肢によっては荷主企業の方が認識度が高いことも

