

2025年9月24日

いわぎんリサーチ&コンサルティング株式会社

物流の「2024年問題」に関する県内企業へのアンケート調査結果について ～ 約6割の企業にマイナスの影響がある一方、「対応している」は二桁台の上昇～

いわぎんリサーチ&コンサルティング株式会社（代表取締役 佐々木泰司）は、特別調査「2024年問題を中心とした本県における物流の現状と展望」の一環として、物流の「2024年問題」の影響や対応などについてアンケートを実施しました。

調査結果の概要は以下のとおりです。なお、当社では「2024年問題」について2024年7月にもアンケート調査を実施しており、その結果との比較を交えながら分析しています。

1. 経営への全体的な影響に関する主な回答

「どちらかと言えば悪い影響がある」	: 47.3%	(前回 (2024年7月) 調査比	5.0ポイント増)
「悪い影響がある」	: 12.1%	(8.1ポイント減)
「影響はない」	: 27.3%	(5.9ポイント増)
マイナスの影響がある	: 59.4%	(3.1ポイント減)

※「マイナスの影響がある」は「どちらかと言えば悪い影響がある」と「悪い影響がある」を合わせた割合

2. 対応の状況に関する主な回答

「対応している」	: 38.9%	(12.8ポイント増)
「対応を検討している・交渉中である」	: 11.5%	(13.3ポイント減)
「対応する必要がない」	: 26.8%	(0.6ポイント減)

3. 今後の課題・検討している取組み

運送費の値上げ（受入れ）：51.9%、輸送計画の見直し：24.1%、
運送事業者の確保：16.5% など

本調査の内容は別紙のとおりです。

なお、本調査については9月30日に弊社ホームページへ掲載いたします。

(弊社HP ⇒ レポート ⇒ Research Report 2025年10月)

《問い合わせ先》
いわぎんリサーチ&コンサルティング株式会社
経営支援部 地域経済調査担当 菊池 祐美
TEL：080-8601-7259

2025年9月24日

物流の「2024年問題」に関する県内企業への
アンケート調査結果

いわぎんリサーチ&コンサルティング株式会社
代表取締役 佐々木 泰司
盛岡市中央通一丁目2番3号
(担当 経営支援部 地域経済調査担当 菊池 祐美)
TEL 080-8601-7259

＜ 調 査 要 領 ＞

○調査内容

県内企業における物流の「2024年問題」による経営への影響、対応状況、今後の課題・検討している取組みなど

○調査時期・方法

2025年7月・Web、郵送

○調査対象企業

県内企業 336社（対象先は前回調査から見直しを行っている）

○回収状況

- ・回収率 51.2%（172社）
- ・回答企業数 製造業 59社
非製造業 113社（建設業 26、卸・小売業 63、運輸・サービス業 24）

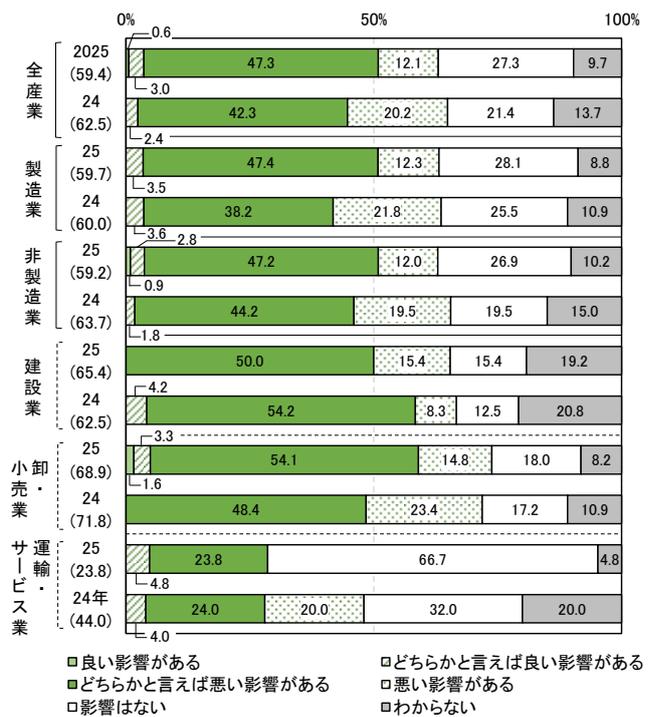
＜ 調 査 結 果 の 要 約 ＞

1. 経営への全体的な影響

経営への全体的な影響について「どちらかと言えば悪い影響がある」と回答した企業の割合は、前回調査（2024年7月）比 5.0p 上昇の 47.3%となり、次いで「影響はない」が 27.3%（同 5.9p 増）、「悪い影響がある」が 12.1%（同 8.1p 減）などとなった（図表 1）。「どちらかと言えば悪い影響がある」と「悪い影響がある」を合わせた割合は 59.4%（同 3.1p 減）となり前回調査から低下したものの、依然として約 6 割の企業でマイナスの影響があるとしている。

産業別に見ると、製造業、非製造業ともに「どちらかと言えば悪い影響がある」と「悪い影響がある」を合わせた割合は前回調査からわずかに低下しているものの、製造業は 59.7%、非製造業も 59.2%と 6 割弱の水準となっている。また、運輸・サービス業で「影響はない」が 6 割以上となっており、回答企業を見るとほぼサービス業となっている。

図表 1 経営への全体的な影響



(注) 1. 四捨五入の関係で合計が 100%にならない場合がある
2. ()内は「どちらかと言えば悪い影響がある」と「悪い影響がある」の合計

2. 影響の内容

経営への影響があるとする企業に対して影響の内容について尋ねたところ、「物流コストの上昇」が79.8%と突出し、次いで「配送遅延・スケジュールの見直し」が42.3%、「人件費の増加」が17.3%などとなった（図表2）。前回調査と比較すると上位3項目は割合の増減があるものの、同様の順位となっており、主な影響は1年後も継続していることが示された。また、今回調査から追加した「営業収入の減少」が4番目に多い回答を集めており、輸送量の減少などに伴い収益状況が悪化していることが考えられる。

図表2 影響の内容（複数回答）

単位：%、p

内容	全産業		製造業		非製造業	
		前回比		前回比		前回比
物流コストの上昇	79.8	2.7	80.6	△ 10.9	79.4	9.1
配送遅延・スケジュールの見直し	42.3	△ 1.7	36.1	△ 3.9	45.6	△ 0.4
人件費の増加	17.3	△ 4.7	13.9	8.2	19.1	△ 10.6
営業収入の減少	13.5	-	13.9	-	13.2	-
輸送量の減少	12.5	2.4	19.4	19.4	8.8	△ 6.0
従業員の負担増加	11.5	0.5	11.1	2.5	11.8	△ 0.4
人手不足の悪化	10.6	△ 4.1	5.6	2.7	13.2	△ 7.0
時間外労働時間の減少	8.7	2.2	5.6	2.7	10.3	2.2
労働環境の改善	5.8	△ 3.4	2.8	△ 2.9	7.4	△ 3.5
業務の効率化促進	5.8	△ 7.1	0.0	△ 8.6	8.8	△ 6.0
配送距離の制限	1.9	△ 6.3	5.6	2.7	0.0	△ 10.8
その他	2.9	0.1	2.8	2.8	2.9	△ 1.1

（注）「営業収入の減少」は今回調査から追加したため前回調査（24年7月）実績はない

【物流の「2024年問題」とは】

1. 自動車運転の業務においては、労働基準法により時間外労働の上限規制が2024年4月から適用されているほか、拘束時間、休息期間、運転時間などの基準を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が同じく24年4月から適用されている。とりわけ他の業態よりも労働時間が長いとされるトラックドライバーについては、労働時間が制限されることにより以下のような影響が懸念されている。

- （1）1日に運ぶことができる荷物の量の減少
- （2）トラック事業者の売上げ・利益の減少
- （3）ドライバーの収入の減少
- （4）収入の減少による担い手の不足 など

2. また、政府は労働時間の規制等による物流への影響について、対応を行わなかった場合、2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足する可能性を指摘している。

資料：厚生労働省、国土交通省

3. 対応状況

物流の「2024年問題」による影響について、「対応している」とする回答が38.9%（同12.8p増）で最も多く、次いで「対応する必要がない」が26.8%（同0.6p減）、「わからない」が22.9%（同1.2p増）、「対応を検討している・交渉中である」が11.5%（13.3p減）となった（図表3）。「対応を検討している・交渉中である」の割合が低下し、「対応している」が二桁台の上昇となったことから、1年間で対応に進捗があったことが推察される。

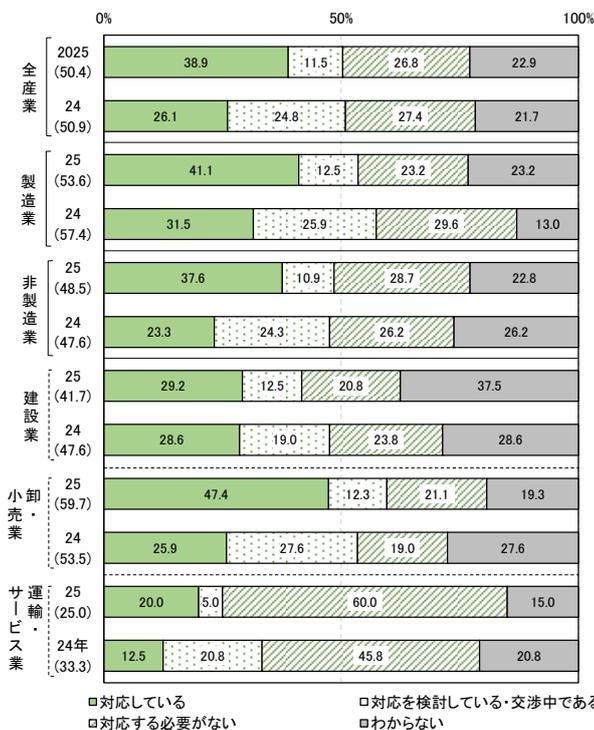
産業別に見ると、「対応している」は製造業において前回は上回ったほか、非製造業においても10pを上回る上昇となり、特に卸・小売業で大きく伸長するなど、全ての産業において対応が進んでいる状況が示された。

4. 具体的な対応策

物流の「2024年問題」に対応しているとした企業にその対応策について尋ねたところ、「運送費の値上げ(受入れ)」が67.2%で最も高く、次いで「輸送計画の見直し」が29.5%、「荷主と運送事業者の連携強化」が19.7%などとなった（図表4）。

人件費の増加などを受けて7割弱の企業が運送費の値上げを実施しているほか、発注から納品までにかかる日数や時間（リードタイム）などの輸送条件の緩和要請を踏まえた対応、ドライバーの長時間労働の改善に向けて荷待ちや荷物の積み下ろしなどの荷役に関する時間の削減といった対応が継続しているとみられる。

図表3 対応状況



- (注) 1. ()内は「対応している」と「対応を検討している・交渉中である」の合計
2. 四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある

図表4 具体的な対応策（複数回答）

内容	全産業		製造業		非製造業	
	前回比		前回比		前回比	
運送費の値上げ(受入れ)	67.2	△ 1.1	82.6	17.9	57.9	△ 12.9
輸送計画の見直し	29.5	△ 2.2	43.5	25.8	21.1	△ 20.6
荷主と運送事業者の連携強化	19.7	0.2	30.4	6.9	13.2	△ 3.5
運送事業者の確保	18.0	5.8	17.4	11.5	18.4	1.8
賃金・労働条件の改定	14.8	0.1	4.3	△ 1.5	21.1	0.2
業務のシステム化や効率化の導入	11.5	△ 5.6	4.3	△ 13.3	15.8	△ 0.9
従業員の確保	9.8	△ 4.8	4.3	△ 1.5	13.2	△ 7.7
集荷時間等の短縮	8.2	△ 11.3	21.7	△ 1.8	0.0	△ 16.7
パレット等による輸送	6.6	-	13.0	-	2.6	-
共同配送の推進	3.3	-	8.7	-	0.0	-
モーダルシフトへの転換	1.6	-	4.3	-	0.0	-
中継輸送の活用	0.0	-	0.0	-	0.0	-
その他	3.3	3.3	8.7	8.7	0.0	0.0

- (注) 1. 「パレット等による輸送」、「共同配送の推進」、「モーダルシフトへの転換」、「中継輸送の活用」は今回調査から追加したため前回調査(24年7月)実績はない
2. 「モーダルシフト」とはトラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること

5. 対応できていない理由

物流の「2024年問題」への対応を検討している・交渉中であるとした企業に現時点で対応できていない理由を尋ねたところ、「自社だけでは対応が検討できない」が77.8%、「対応方法がわからない」が22.2%などとなった（図表5）。「自社だけでは対応が検討できない」が約8割と前回は上回り、運送費の上昇分を販売価格へ転嫁する際の交渉など、取引先の協力が対応に欠かせないことが窺われる。

6. 今後の課題・検討している取組み

物流の「2024年問題」に対応している、または、対応を検討している・交渉中であるとした企業に今後の課題や検討している取組みについて尋ねたところ、「運送費の値上げ（受入れ）」が51.9%で最も回答を集め、次いで「輸送計画の見直し」が24.1%、「運送事業者の確保」と「荷主と運送事業者の連携強化」がそれぞれ16.5%などとなった（図表6）。前述の「4. 具体的な対応策」で上位となった項目が今後の主な課題や検討事項として挙げられており、現在と同様の対応が継続するとみられる。

図表5 対応できていない理由（複数回答）

単位：％、p

内容	全産業					
	全産業		製造業		非製造業	
		前回比		前回比		前回比
自社だけでは対応が検討できない	77.8	8.5	71.4	7.1	81.8	9.8
対応方法がわからない	22.2	17.1	28.6	28.6	18.2	10.2
対応する人材が不足している	5.6	△ 12.4	0.0	△ 14.3	9.1	△ 10.9
対応する時間が不足している	5.6	△ 12.4	0.0	△ 28.6	9.1	△ 2.9
対応する設備や資金が不足している	0.0	△ 2.6	0.0	0.0	0.0	△ 4.0
その他	11.1	8.5	14.3	7.1	9.1	9.1

図表6 今後の課題・検討している取組み（複数回答）

（％）

内容	全産業		
		製造業	非製造業
運送費の値上げ（受入れ）	51.9	56.7	49.0
輸送計画の見直し	24.1	20.0	26.5
運送事業者の確保	16.5	20.0	14.3
荷主と運送事業者の連携強化	16.5	10.0	20.4
業務のシステム化や効率化の導入	15.2	23.3	10.2
賃金・労働条件の改定	13.9	20.0	10.2
従業員の確保	12.7	20.0	8.2
集荷時間等の短縮	12.7	0.0	20.4
中継輸送の活用	7.6	10.0	6.1
共同配送の推進	6.3	10.0	4.1
モーダルシフトへの転換	2.5	3.3	2.0
パレット等による輸送	2.5	6.7	0.0

7. 強化したい物流施設

今後強化したい物流施設については「強化したい物流施設はない」が42.4%で最多となり、次いで「保管施設」が9.9%、「配送拠点」が8.7%などとなった（図表7）。

8. 行政からの支援を要望する項目

行政からの支援を要望する項目について「支援要望はない」が31.4%、「配送共同化の推進」が11.0%などとなった（図表8）。物流の「2024年問題」への対応に向けた支援の要望は特にないと考える企業が3割を上回る中で、積載率の向上による輸送の効率化やコストの削減を図る観点から、共同配送にも一定の回答があった。

（コンサルタント 菊池 祐美）

図表7 強化したい物流施設（複数回答）

内 容	全産業 (%)		
		製造業	非製造業
強化したい物流施設はない	42.4	39.0	44.2
保管施設	9.9	15.3	7.1
配送拠点	8.7	8.5	8.8
中継拠点	5.2	5.1	5.3
共同配送用拠点	5.2	5.1	5.3
その他	0.6	1.7	0.0

図表8 行政からの支援を要望する項目（複数回答）

内 容	全産業 (%)		
		製造業	非製造業
支援要望はない	31.4	32.2	31.0
配送共同化の推進	11.0	8.5	12.4
物流施設の建設	8.7	8.5	8.8
中継輸送拠点の整備	8.7	6.8	9.7
荷主・消費者の行動変容に向けた規制の導入や広報	8.7	8.5	8.8
物流に関するシステムやロボットの導入	5.2	5.1	5.3
標準仕様のパレットの導入	4.1	6.8	2.7
モーダルシフトの利用	0.6	1.7	0.0
その他	1.7	3.4	0.9