

Research Report

2025 年 **10** 月

リサーチレポート

Contents

- 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
- 岩手県内消費者マインドアンケート調査



いわぎんリサーチ&コンサルティング株式会社



2024 年問題を中心とした本県における物流の現状と展望



岩手雪運㈱の花巻物流センター



プロロジスパーク盛岡の倉庫内

《目次・要約》

はじめに

1. 全国および本県の物流の動向

- 2021 年の全国年間出荷重量は 23 億 2 千万トンとなり、1970 年からの推移を見ると、90 年をピークに減少している。
- 本県の年間出荷重量の推移を見ると、90 年から減少傾向となり、全国と同様の動きとなっている。

2. 物流の「2024 年問題」に関する県内企業へのアンケート調査

- 経営への全体的な影響について、マイナスの影響があるとしている企業の割合は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。
- 対応状況は、前回調査から「対応を検討している・交渉中である」の割合が低下して「対応している」が二桁台の上昇となり、1 年間で対応に進捗があったことが推察される。

3. 輸送の効率化に向けた取り組み

- 株式会社マイヤでは物流の「2024 年問題」への対応を 2022 年度末頃から開始し、配送の減便や積載率の向上に取り組んでいるほか、店舗混載納品などを実施している。
- 岩手雪運株式会社では荷主に対して輸送条件の緩和の提案をするなどして時間外の減少を進めたほか、長時間労働による収入の増加に頼らない給与体系を構築した。
- 株式会社プロロジスは 23 年に大型物流施設「プロロジスパーク盛岡」を整備し、雪害対策に力を入れるなど入居企業が物流に集中できる体制を整えているほか、アメニティスペースを充実させることで入居企業の人材確保の後押しをしている。
- 大和ハウス工業株式会社は県内にマルチテナント型を 7 棟、BTS 型を 3 棟整備しており、トラックバースを施設の中に組み込むなど入居企業のニーズに対応しているほか、同社グループなどのネットワークを活かし、課題に応じた解決策を提案している。

4. 持続可能な物流の実現に向けて

- 持続可能な物流の実現に向けて、トラックドライバーの確保、共同輸送の取り組み、行政との連携、経営資源の統合・再編の動きなどが課題および展望として挙げられる。

おわりに

はじめに

本県では2019年以降、八戸市から仙台市までの沿岸部をつなぐ三陸沿岸道路のほか、盛岡市から宮古市、花巻市から釜石市を結ぶ復興支援道路が開通したことで高速交通ネットワークの整備が進み、また、いわゆる物流の「2024年問題」（6ページ参照）の影響から盛岡市近郊や県南エリアなどが北東北の物流拠点として注目を集めるなか、マルチテナント型を中心とした物流倉庫の新設が進んでいる。一方、当社が県内企業を対象として24年7月に行った「岩手県内企業景況調査」で物流の「2024年問題」の影響と対応の状況についてアンケートを行ったところ、マイナスの影響があるとした企業が6割超となった。

本稿では、統計データにより物流の現状を整理するとともに、物流の「2024年問題」とされる新たな労働基準法などの適用から1年以上が経過したことを受けて実施したアンケート調査結果と輸送の効率化に向けた取組みを踏まえながら、課題と展望について考察する。

1. 全国および本県の物流の動向

（1）出荷重量の推移

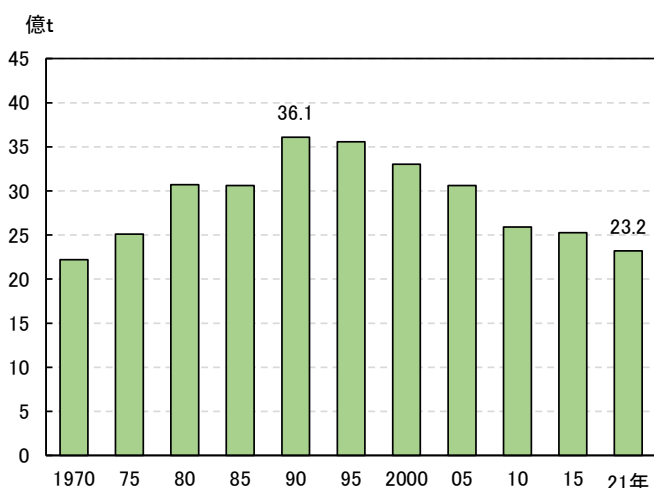
① 全国の年間出荷重量の推移

国土交通省「全国貨物純流動調査」によると、全国の2021年の年間出荷重量は前回調査比8.2%減の23億2千万トンとなった。調査を開始した1970年からの推移を見ると、90年の36億1千万トン进行ピークに減少しており、2021年はピーク時に比べ35.7%減となっている（図表1）。なお、「全国貨物純流動調査」は鉱業、製造業、卸売業、倉庫業から出荷される貨物を対象としているため、小売業や個人等から出荷される貨物は対象としていない。

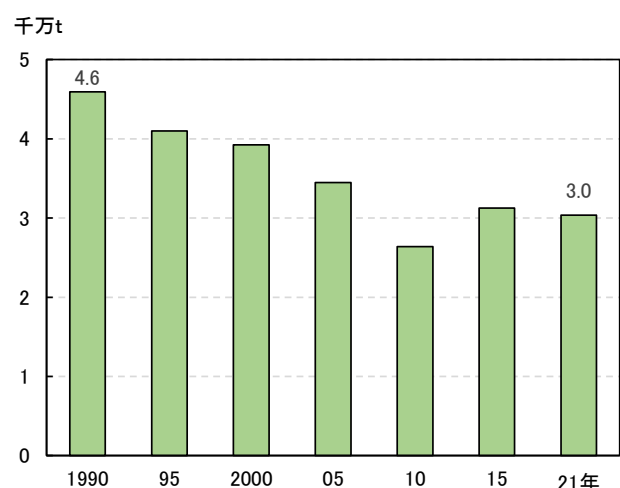
② 本県の年間出荷重量の推移

本県の年間出荷重量を見ると、21年は前回調査比2.8%減の3千万トンとなった。データの取得が可能な1990年からの推移では、2010年まで減少が続き15年に増加

図表1 全国の年間出荷重量の推移



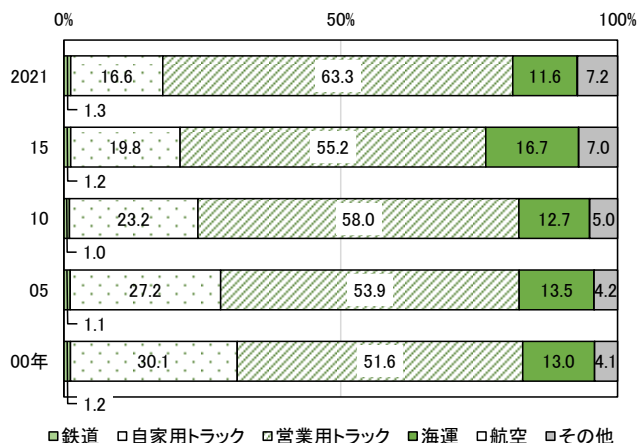
図表2 本県の年間出荷重量の推移



※図表1、2

資料：国土交通省「全国貨物純流動調査」

図表3 全国の代表輸送機関の推移



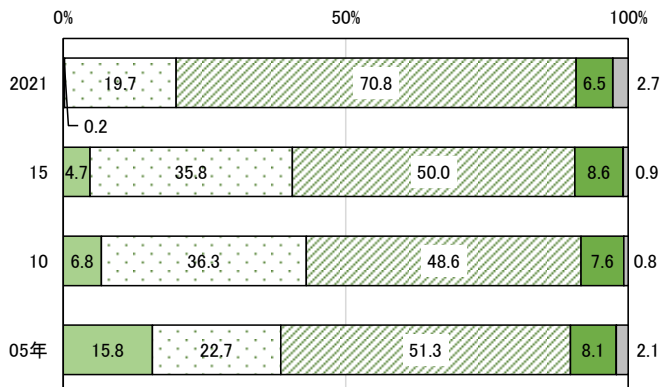
□鉄道 □自家用トラック □営業用トラック ■海運 □航空 □その他

※図表3、4

(注) 四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある

資料：国土交通省「全国貨物純流動調査」

図表4 本県の代表輸送機関の推移



□鉄道 □自家用トラック □営業用トラック ■海運 □航空 □その他

したものの21年に再び減少に転じ、1990年との比較では33.9%減と全国と同様にマイナス傾向となっている（前ページ図表2）。

(2) 輸送機関の推移

① 全国の代表輸送機関の推移

全国の年間出荷重量について、貨物が出荷されてから目的地に到着するまで利用された輸送機関のうち最も長い距離を輸送した輸送機関（代表輸送機関）別の構成比を見ると、2021年は営業用トラックが63.3%（前回調査比8.0ポイント（以下、p）増）と最も高い割合を占めており、次いで自家用トラックが16.6%（同3.2p減）、海運が11.6%（同5.1p減）などとなっている。00年からの推移を見ると、鉄道と海運の割合がおおむね一定の中で自家用トラックが縮小している一方、営業用トラックは拡大傾向となっている（図表3）。

② 本県の代表輸送機関の推移

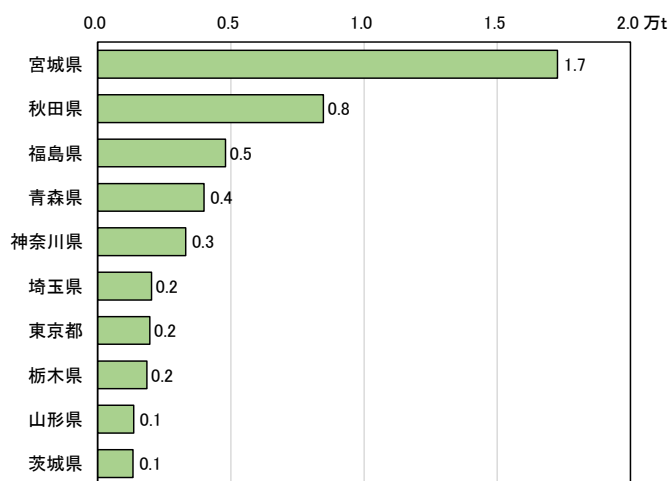
本県の年間出荷重量における21年の代表輸送機関別構成比を見ると、営業用トラックの割合が70.8%（同20.8p増）と最も高く、次いで自家用トラックが19.7%（同16.1p減）、海運が6.5%（同2.1p減）などとなっている。データの取得が可能な05年からの推移を見ると、海運の割合がほぼ一定のなか、鉄道と自家用トラックは縮小傾向となっている。また、営業用トラックは10年に低下したものの15年に再び拡大に転じ、21年は7割を上回った（図表4）。

(3) 本県発の都道府県間流動量

本県から出荷した貨物の到着先について本県を除いた都道府県別に見ると、宮城県が1万7千トンで突出しており、次いで秋田県が8千トン、福島県が5千トンなどとなった。上位4位を東北地方が占めるなか、5番目が神奈川県となり埼玉県、東京都など関東地方の都県が続いた（次ページ図表5）。

また、品類別に見ると、宮城県には主にセメント製品などの化学工業品や砂利・砂・石材を中心とした鉱産品を出荷しており、秋田県、福島県、青森県でも鉱産品や化学工業品がトップとなっている。一方、神奈川県、埼玉県、東京都には農水産品のほか自動車部品や金属製品などの金属機械工業品の出荷重量が多いものとなっている（図表6）。

図表5 本県発の都道府県間流動量（上位10位）



（注）3日間調査によるもの
資料：国土交通省「全国貨物純流動調査」

図表6 本県発の都道府県間流動量の内訳（上位10位）

都 県	1位		2位		3位	
	品 類	割合 (%)	品 類	割合 (%)	品 類	割合 (%)
宮城県	化学工業品	36.5	鉱産品	32.5	金属機械工業品	9.1
秋田県	鉱産品	41.4	化学工業品	40.6	排出分	5.1
福島県	化学工業品	79.3	金属機械工業品	8.5	農水産品	4.5
青森県	化学工業品	53.5	排出分	14.6	農水産品	9.5
神奈川県	農水産品	51.3	金属機械工業品	47.0	軽工業品	1.0
埼玉県	農水産品	69.2	金属機械工業品	16.1	化学工業品	5.9
東京都	農水産品	52.5	軽工業品	23.4	金属機械工業品	21.3
栃木県	金属機械工業品	54.7	特殊品	39.6	排出分	3.5
山形県	化学工業品	68.3	特殊品	12.1	農水産品	10.1
茨城県	金属機械工業品	40.3	化学工業品	31.6	農水産品	22.9

（注）主な品目は以下のとおり
・鉱産品（砂利・砂・石材、石灰岩、その他の非金属鉱物など）
・金属機械工業品（鉄鋼、金属製品、自動車部品など）
・化学工業品（セメント、化学薬品、合成樹脂など）
・軽工業品（紙、その他の食料工業品、飲料など）
・排出物（金属スクラップ、古紙、鉱さいなど）
・特殊品（動植物性飼肥料、その他の輸送用容器、取り合わせ品など）
資料：図表5に同じ

（4）復興道路や大型物流施設の整備状況

復興道路や大型物流施設の整備状況については以下のとおりとなっており、広い県土の縦軸と横軸となる高速交通ネットワークが沿岸地域を中心に構築されたほか、近年において企業による大型物流施設が多く進出していることが示されている（図表7、次ページ図表8）。

図表7 復興道路・復興支援道路の整備状況

路線名	位置づけ	起終点	開通時期	時間短縮効果
				（震災前と復興道路開通後の比較）
三陸沿岸道路	復興道路	仙台～八戸	2021年12月	約3時間20分
				（8時間35分⇒5時間13分）
東北横断自動車道 釜石秋田線	復興支援道路	釜石～花巻	2019年3月	約30分
				（1時間50分⇒1時間21分）
宮古盛岡横断道路	復興支援道路	宮古～盛岡	2021年3月	約35分
				（2時間⇒1時間26分）

資料：岩手県ホームページを基に当社作成

図表 8 本県における近年の大型物流施設の整備状況（マルチテナント型）

名称	運営企業	所在地	敷地面積 (㎡)	延床面積 (㎡)	階数	竣工
DPL岩手北上	大和ハウス工業㈱	北上市相去町	45,570	28,042	平屋	2017年9月
DPL岩手北上Ⅱ	大和ハウス工業㈱	北上市相去町	47,874	32,532	平屋	2019年9月
DPL岩手花巻	大和ハウス工業㈱	花巻市二枚橋	27,449	12,932	平屋	2021年3月
DPL岩手北上Ⅲ	大和ハウス工業㈱	北上市相去町	17,976	10,804	平屋	2021年9月
DPL岩手金ヶ崎	大和ハウス工業㈱	胆沢郡金ヶ崎町	36,515	20,284	平屋	2022年9月
プロロジスパーク盛岡	プロロジス	紫波郡矢巾町	73,713	99,605	3階	2023年11月
DPL岩手花巻Ⅱ	大和ハウス工業㈱	花巻市二枚橋	37,070	19,224	平屋	2024年3月
DPL岩手金ヶ崎Ⅱ	大和ハウス工業㈱	胆沢郡金ヶ崎町	42,089	20,239	平屋	2025年6月
プロロジスパーク北上金ヶ崎	プロロジス	胆沢郡金ヶ崎町	約78,500	約55,000	2階	2026年1月(予定)

資料：各社資料やホームページの情報を基に当社作成

2. 物流の「2024 年問題」に関する県内企業へのアンケート調査

本章では、物流の現状についてさらに深堀して把握する観点から、「2024 年問題」の影響や対応などについてアンケートを行った。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考察する。調査要領は以下のとおり。

○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

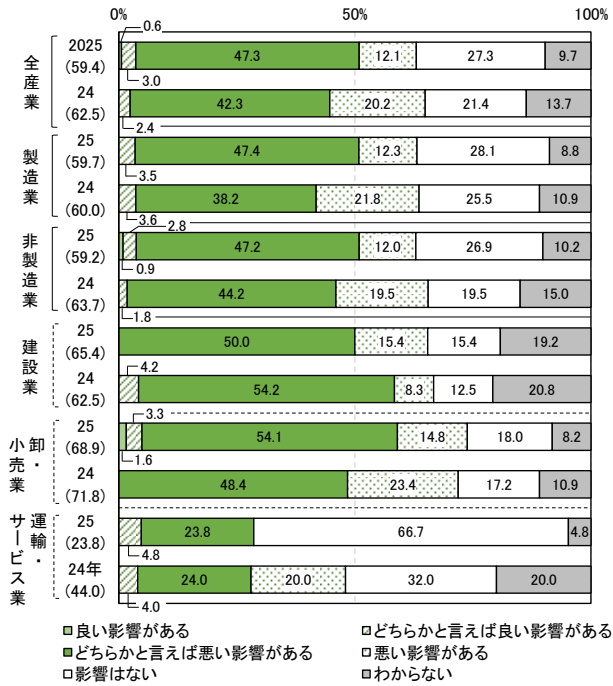
○調査対象企業
県内企業 336 社（対象先は前回調査から見直しを行っている）

○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）

(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 5.0 p 上昇の 47.3% となり、次いで「影響はない」が 27.3%（同 5.9 p 増）、「悪い影響がある」が 12.1%（同 8.1 p 減）などとなった（図表 9）。「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 3.1 p 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

図表 9 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

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。

(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 10）。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 10 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

(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 12.8 p 増）で最も多く、次いで「対応する必要がある」が 26.8%（同 0.6 p 減）、「わからない」が 22.9%（同 1.2 p 増）、「対応を検討している・交渉中である」が 11.5%

【物流の「2024 年問題」とは】

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

(13.3 p 減)となった(図表 11)。「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。

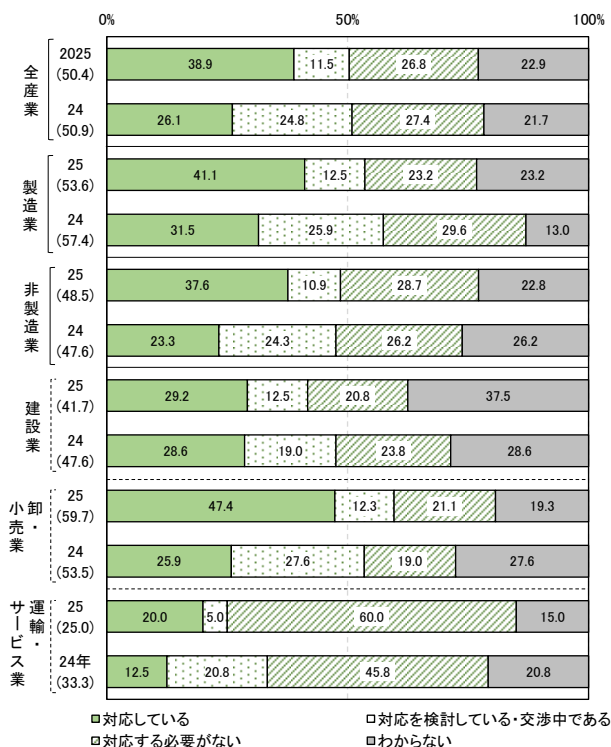
産業別に見ると、「対応している」は製造業において前回を上回ったほか、非製造業においても10pを上回る上昇となり、特に卸・小売業で大きく伸長するなど、全ての産業において対応が進んでいる状況が示された。

(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12)。

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 11 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 12 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 13)。「自社だけでは対応が検討できない」が約 8 割と前回を上回り、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 14)。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。

(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

図表 13 対応できていない理由(複数回答)

単位: %、p

内 容	全産業					
	前回比		製造業		非製造業	
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 14 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

図表 15 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 16 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

管施設」が 9.9%、「配送拠点」が 8.7%などとなった（前ページ図表 15）。

（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（前ページ図表 16）。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。

３．輸送の効率化に向けた取組み

アンケートによると、1 年が経過した物流の「2024 年問題」による影響について、業種によって違いは見られたものの 6 割以上の企業がマイナスの影響があるとしている。また、対応している企業の割合は前回調査から上昇しており、対応策については運送費の値上げや受入れが中心となっている。さらに、「１．（４）復興道路や大型物流施設の整備状況」で見たように本県が北東北における物流の要所となっており、今後も物流をめぐる企業の対応や本県の役割は変化していくと見込まれる。本章では、物流の「2024 年問題」などを踏まえた輸送の効率化に向けて、荷主、運送事業者、そして近年県内に大型の物流施設の整備を進める事業者における取組みを取り上げる。

（１）株式会社マイヤ

① 物流体制について

荷主側の対応事例として、本県の沿岸部を中心にマイヤグループ 21 店舗（うち関連会社びはんストア 2 店舗）のスーパーマーケットを展開する株式会社マイヤ（大船渡市）の取組みを紹介する。

同社では物流センターの運営および車両の運行を外部に委託しており、商品は一度北上市にある物流センターに集約された後、各店に対して基本的に 1 日 2 回の頻度で商品を納品している。一度商品を物流センターに集約することでトラックの積載率が高まり効率的な輸送ができるほか、1 回目の輸送で遠方の店舗に納品したトラックは 2 回目に物流センター近郊の店舗へ輸送することでドライバーの運転時間を均衡化し、長時間の労働とならないよう工夫している。

② 物流の効率化に向けた取組み

同社では物流の「2024 年問題」への対応を 2022 年度末頃から開始しており、トラックの運行回数を減らして積載率の向上に取り組んでいる。例えば、店舗への納品回数を 1 日 3 回から現在の 2 回としたほか、1 週間の納品回数を日用



トラックに商品を積み込む前の様子

品は5回から2回、酒は3回に減らした。また、店舗への納品回数の減少に伴い、物流センターへ商品を納品する時間枠を拡大して翌日の納品へと変更した。さらに、店舗から商品を発注する際にはなるべくケース単位とすることで積載率の向上に取り組んだほか、積載量の増加によって商品が積みきれない場合は、近隣の店舗へ輸送するトラックの空きスペースを利用するなど店舗混載納品を実施している。

こうした取組みに際して同社の製造部長の藤原浩孝氏は、店舗への納品時間を変更したことでスーパーの営業時間内に売場に商品を補充する機会が増え、利用中のお客様への影響やスタッフの作業時間の変更による負担などに慎重に対応したとしている。また、実際に運用を開始すると、商品が積みきれない場合にトラックの増便ができないため翌日の納品にすることで対応したほか、トラックの運行回数の減少から商品の運搬や保管に使用するカゴ車^{しや}が不足するなど想定外の事態も発生したとしている。しかし、新たな物流体制への構築に向けて1年かけて調整したことで24年4月に大きな混乱や物流事業者からの追加の依頼はなかったという。

③ 今後の取組み

同社は、物流の「2024年問題」などの課題を共有し改善策を企業横断型で検討する「東北物流みらい研究会」に参加している。同研究会は24年9月に発足し、東北エリアで事業を展開する小売業や物流関連の15社で構成されている。現在は各社の物流に関する情報や課題を共有しており、今後は共同配送の実施に向けた協議や検証などを予定している。



店舗ごとの商品を振り分ける前のカゴ車^{しや}

同社では現在も物流体制の調整を継続しており、トラックの1日の運行回数をさらに減らすなどお客様や店舗に影響が出ない納品スタイルの構築を目指している。また、同研究会においては長期的な視野を持ち、今後トラックドライバーの不足が深刻化する可能性がある中で他社と協業した効率的な輸送の構築を展望している。

(2) 岩手雪運株式会社

国土交通省「貨物自動車運送事業者数」を用いて全国の事業者数を規模別に見ると、10両以下の事業者の割合が54.8%で最も多く、次いで20両以下が21.1%、30両以下が9.5%などとなっている。また、運輸支局別に見ると本県には653の事業者があり、企業の経営環境は様々であることに留意が必要である。

その中で、180台を超える車両を保有し貨物自動車運送事業のほか、倉庫業などの事業も展開している岩手雪運株式会社（花巻市）の取組みを紹介する。

① 物流の「2024 年問題」の影響

同社では、物流の「2024 年問題」による労働時間の制約によって、輸送量の減少や配送距離の制限などの影響はほとんどないとしている。そのなか、トラックドライバーの労働時間の短縮に向けて荷主企業には納品に関する条件の緩和を依頼した。同社は特に食料品において、複数の企業の荷物を 1 台のトラックにまとめてそれぞれの配送先に運ぶ小口共同配送を強みとしており、例えば、商品の納品時間について午前 6 ～ 8 時に必着としていたところを午前中の納品とするなど時間枠の拡大のほか、陳列など納品以外の作業の制限を提案した。同社では荷主企業に対してサービス価格の上昇の受入れか上記のような条件緩和を提案し、多くの企業で条件の緩和による協力を得られたとしている。

② 物流の「2024 年問題」を踏まえた対応と人材確保に向けた取組み

改正された労働基準法により自動車運転の業務は 2024 年 4 月から時間外労働の上限を年間 960 時間とする規制が適用され、月平均の時間外労働時間は 80 時間となった。同社の 18 年の月平均の時間外は 90 時間だったことから、19 年より社内のルールとして全営業所が毎年の月平均の時間外を 2 時間ずつ減らし、23 年に 80 時間、24 年には 78 時間とする活動を始め



荷物を積み込み輸送先に向かうトラック

た。月平均の時間外を 2 時間減らすため、前述したように、荷主に対して輸送条件の緩和の提案をしたほか、協力を得られない荷主企業に対しては取引を見直すなどの対応によりトラックドライバーの時間外労働の削減に努めた。また、社内報や掲示物を利用して活動の周知や進捗の報告などを行い、着実に時間外労働を減らすことに成功した。一方、運送業界全体として給与は最低賃金をベースに構成されており、長時間の運転によって収入を確保することが当たり前となっていたため、取組みを進める中で、労働時間の制限による賃金減少の影響を懸念した子育て世代などを中心に従業員の離職が増加したという。

こうした経験から、24 年に代表取締役社長の高橋伸光氏が就任したことをきっかけに、まず賃金の改定に取り組み、長時間労働による収入の増加に頼らない給与体系を構築した。また、年齢給や勤続給を廃止して職能給を取り入れたほか人事考課による昇給昇格を導入し、繁忙期においてより多くの配送先に輸送するといった協力的な姿勢が考課においてプラスになるなど、同社にとって良い影響を与えた従業員に給与で還元するという仕組みを整えた。

③ 今後の物流サービスの展望

現在、同社では花巻市に大規模冷蔵・冷凍食品物流施設の建設を予定している。同施設が東北各県の運送事業者の輸送の中継拠点となることで、例えば、青森県から福島県まで荷物を運ぶ場合、同施設で荷物を下ろして別の運送会社が福島県まで運び、青森県の運送事業者は同施設で青森県が配送先の荷物を積んで帰ることができる。これにより、トラックドライバーの長時間運転の解消のほか、往復で積載率が向上することで収益の改善が期待される。

また、同施設で同じ配送先の荷物をまとめることで、配送先には商品が集約された状態で輸送され作業効率の改善に繋がるため、運送事業者は納品時間枠の緩和を受け入れてもらいやすくなる。

さらに、同社は20年に通関業の許可を取得しており、需要があれば同施設を保税蔵置場とすることを構想している。例として、同施設で輸出する商品を外国貨物扱いに変更することで保管や輸送に消費税がかからず、物流コストなどの削減に繋がり、本県の製造業などの海外展開の後押しを考えている。今後も自社および業界全体のイメージアップと他の運送事業者や取引先との共存共栄するような拠点の構築を展望している。

(3) 株式会社プロロジス

① 企業概要

物流不動産開発事業者の事例として、2023年に矢巾町に東北最大級のマルチテナント型物流施設「プロロジスパーク盛岡」を整備した株式会社プロロジスの取組みを紹介する。



東北最大規模の物流施設「プロロジスパーク盛岡」の外観
提供:㈱プロロジス

米国に本社を置く同社は世界20カ国で事業を展開する世界最大規模の物流不動産事業者である。1999年に日本法人を設立して以来、全国で121棟（2025年9月9日現在）を開発しており、物流施設の開発、設計、管理などを全て自社で行っている。また、提供する物流施設の種類にはBTS型（Build To Suit）という特定の企業向けの賃貸型のほか、マルチテナント型という複数の企業向けとした汎用性のある賃貸型などがある。

② プロロジスパーク盛岡の特徴

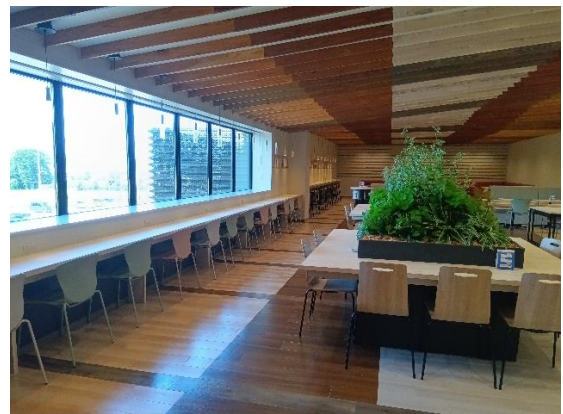
前述したように、同社は23年11月に矢巾町に地上3階建て、延べ床面積はおよそ3万坪（東京ドーム約2個分）の「プロロジスパーク盛岡」を整備している。盛岡市近郊に同施設を整備した背景としては、トラックドライバーの時間外労働への上限規制が厳格化する物流の「2024年問題」を挙げ、東北エリアでも高まる物流拠

点の分散化のニーズに応えられるとしている。例えば、これまで東北地方において仙台市にある物流拠点から6県への配送を行っていた企業では、労働時間の制限により青森県や秋田県といった北東北への配送を1人のドライバーで対応することが難しくなる場合があり、そのような状況になった企業が盛岡市近郊に新たに物流拠点を設けることで、北東北への配送が可能になるとしている。また、本県には農地が多く倉庫を建設する際には相応の制限があることから、企業の業容拡大に伴う商品などの格納場所の受け皿としてのニーズがあると考え、整備を進めたという。

「プロロジスパーク盛岡」の特徴として、雪害対策に力を入れており、施設内のスロープにはロードヒーティングを敷設しているほか、24時間常駐管理により施設内の除雪にも対応することで入居企業が物流に集中できる体制を整えている。

また、同施設のみならず同社はカフェテリアや化粧室などのアメニティスペースの充実を図っており、施設で働く入居企業の従業員に働きやすい環境を提供している。これにより、入居企業は就業環境を強みにすることができることから、人材確保の後押しをしたいとしている。

さらに、同社は全国で施設を運営する中で、様々な企業と繋がりがあることを活かして会議体である「共同輸送コミュニティ」を開催している。入居企業どうしが情報交換などを行う機会を提供することで、共同輸送の実現を促進している。



プロロジスパーク盛岡に整備されている
カフェテリア

③ 物流拠点としての本県に今後期待すること

近年、本県では幹線道路である国道4号について北上市での4車線化や盛岡南地区における物流拠点の整備が進んでいるほか、荷物を盛岡貨物ターミナル駅でトラックから鉄道コンテナに移し替えることができる「積替ステーション」の設置など物流に関するハード面の整備が進んでいることから、内陸部を中心に本県が物流の拠点として大きな価値があるとしている。

また、プロロジスパーク盛岡や26年1月に竣工予定のプロロジスパーク北上金ケ崎は地元の雇用の創出に繋がるほか、災害発生時は防災拠点にもなることなどから今後も地域との連携を強化していきたいとし、自治体に寄せられる企業からの困り事などを同社と共有することで課題の解決や土地の開発などを共に進めていきたいとしている。

(4) 大和ハウス工業株式会社

① 物流施設の整備を進める背景

二つ目の物流不動産事業者の事例として、県内にマルチテナント型を7棟、BTS型を3棟整備している大和ハウス工業株式会社(大阪府)を紹介する。

同社では物流施設を「DPL(ディープロジェクト・ロジスティクス)」というブランド

にて事業を拡大しており、全国で408棟(2025年3月末現在)を開発している。

本県に物流施設を整備する背景として、①地域経済の活性化、②雇用創出と人材育成、③災害時の物資供給拠点、④過疎地・高齢化地域への対応、⑤環境負荷の軽減と持続可能性の5つを挙げている。特に、物流の「2024年問題」を受けてドライバーの時間外労働時間に上限が設けられ1日に配送できる距離が短くなる傾向が出ているため、同社の物流施設は首都圏の玄関口となる埼玉県川口市からおよそ450～500キロメートルである北東北の玄関口の県南を中心に拠点を整備している。

② 物流施設の特徴と輸送の効率化に向けた取り組み

本県に整備したマルチテナント型の物流施設の特徴については、雨および冬場の降雪を考慮し、関東エリアなどでは外に取り付けているトラックバース(入出庫の際にトラックが停車するスペース)を施設の中に組み込んでいる点を挙げ、県内においては施設内で荷物の入出庫ができる設計となっている。これにより、降雪時などでも天候に左右されることがなく作業効率の向上が図られるほか、県南では半導体や自動車関連の荷物などを取り扱うことがあるため、埃を避けたいというニーズなどに対応している。

また、輸送の効率化に向けて、入居企業においては人手不足などを要因に物流体制に悩みを抱えている場合が多いことから、同社では物流に特化した同社グループやパートナー企業とのネットワークを活かし、配送トラックの管理に係るシステムや荷物の仕分けや出荷をロボットで自動化するシステムなどそれぞれの課題に応じた解決策を提案している。

③ 物流拠点としての本県に今後期待すること

物流の「2024年問題」やトラックドライバーの不足などによって、半導体や自動車関連の製造業をはじめ、ネット通販や小売業など北東北への配送を手掛ける事業者においては本県に物流拠点を整備する必然性が高まっているとしている。こうしたニーズに対して効率的な輸送を図る観点から、道路の整備や東北自動車道のインター周辺における土地の開発などハード面の整備が一層活発になることが望まれるとしている。また、入居企業においては市場環境の変化に対応するため賃貸型の物



2025年6月に竣工したDPL 岩手金ヶ崎Ⅱ
提供:大和ハウス工業株

流施設の需要が高い一方、建設費の高騰などから賃料が上昇している点を踏まえ、行政が企業向けの家賃補助制度などを設けることで、より企業による施設の利用が活発になることを期待している。



東北自動車道花巻ICに近接するDPL 岩手花巻Ⅱ
提供:大和ハウス工業㈱

4. 持続可能な物流の実現に向けて

本章では、ここまでのアンケート調査結果や輸送の効率化に向けた事例を踏まえながら、本県における持続可能な物流について実現に向けた課題と展望を考察する。

(1) トラックドライバーの確保

物流の「2024年問題」による労働時間の規制などを背景にトラックドライバーの不足が深刻化しており、運送事業者においては人材の確保・定着が課題となっている。

事例でも取り上げた岩手雪運株式会社では、人材の確保に向けてドライバー専門の求人サイトを試験的に活用しているほか、今後はSNSを活用した情報発信も検討している。また、従業員の定着を図る一環として社内報を活用した社員の紹介に取り組んでいる。具体的には従業員一人ひとりに密着し、趣味や余暇の過ごし方のほか、仕事上で気を付けている点や運転において危険だと感じる箇所など様々なトピックスを取り上げることで、社内におけるコミュニケーションの活性化や相互理解を通じてエンゲージメントの向上に繋がることを期待している。

輸送能力の維持に向けた人材確保のため、運送事業者による取組みのほか、将来の担い手の確保の観点から運輸業が魅力ある職業であり続けるためにも、荷主企業においてはトラックドライバーの労働環境の改善や物流コスト上昇の受入れなど、相互の協力が欠かせないと言えよう。

(2) 共同輸送の取組み

輸送効率の向上のため、トラック予約受付システムの導入やフォークリフトを利用した積下しといった多様な対策があるなか、共同輸送の取組みが注目される。

岩手雪運株式会社の事例では、自社の倉庫を活用して複数の企業の荷物をまとめ、それぞれの配送先に配送する取組みを紹介したほか、プロロジスにおいては、入居企業との繋がりを活かして「共同輸送コミュニティ」を開催し、共同輸送を促進する事例を取り上げた。このように、物流施設の運営企業が主体となり、入居企業同士の情報交換の機会を設けることで倉庫などを起点とした共同輸送の進展が見込まれる。

また、株式会社マイヤでは同じ小売業同士で物流に関する情報や課題を共有し、共同配送などを展望している事例を紹介したように、業界内の繋がりを活用することで共同輸送を拡大していくことが望まれる。

（３）行政との連携

物流施設の整備は雇用の創出や企業の誘致、税収の増加など様々な効果が生まれる可能性がある一方、本県は一次産業が特徴的な産業であることなどから、市街化調整区域など開発において制限がかかる土地もある。開発においては事業者と行政がコミュニケーションを取り合い、農地などとの調和を図りながら効果的な土地の活用となることが望ましいと考える。

また、災害発生時において、株式会社プロロジスは避難車両の受入れなどの防災拠点、大和ハウス工業株式会社は支援物資の一時保管や集積場所として、いずれも同社の物流施設を整備した自治体との間で緊急時に施設を活用することを目的とした協定を締結しており、BCP対応という側面からも物流不動産開発事業者などと行政が連携を強化することが重要であると言える。

さらに、物流の「2024年問題」に関するアンケート調査結果においては、「**２．（８）行政からの支援を要望する項目**」において配送共同化の推進支援を望む回答が一定数見られた。行政が仲介役となり、企業の共同輸配送を促進するための情報交換の機会を設けるなど、物流体制の整備に向けた支援が期待される。

（４）経営資源の統合・再編の動き

前述したように、貨物自動車運送業は10両以下の事業者の割合が全体の半数以上を占めるなど比較的小規模な企業が多く、後継者の不在、トラックドライバー不足の深刻化、燃料価格の変動、車両の維持に伴うコストなど企業を取り巻く環境は厳しいものとなっている。こうしたなか、事業の継続性の確保や生き残り戦略の大きな柱としてM&Aの活用が注目されており、本県においても雇用の維持のみならず新たな事業への進出を企図した事例が見られる。M&Aは事業の継続のほか、事業規模やエリアの拡大、ドライバーの確保、新規事業への参入などが期待され、運送業においてもM&Aが引き続き活発になることが見込まれる。

おわりに

物流の「2024年問題」が本格化するなか、今回のアンケート調査結果からは依然として経営にマイナスの影響があることが示された。しかし、「対応している」との回答が4割弱を占め前回調査から大きく上昇しているなど、「2024年問題」への対応は一定程度浸透していることが窺われる。また、本稿にて取り上げた事例内容を見ると、「2024年問題」への対策をきっかけに物流体制の効率化や賃金水準の見直しなど、それぞれの企業のほか業界全体の今後の強靱化につながる側面もあったと考えられる。さらに、物流の「2024年問題」は北東北における物流拠点という新たな役割を本県に生み、物流関連施設や幹線道路の整備が県内における物流の発展のみならず地域経済全体へ好影響を与える可能性が高いと言える。これからも企業や行政が連携することで、持続可能な物流の実現に向けた道が続いていくことが望まれる。

（コンサルタント 菊池 祐美）

岩手県内消費者マインドアンケート調査 — 2025年8月調査 —

当社では県内の消費動向を把握する観点から、県内在住の個人を対象に暮らし向きや収入・消費支出の増減などについてのアンケート調査を実施した。

【調査要領】

○ 調査内容

- ・ 1年前と比べた暮らし向きの現状と先行き
- ・ 1年前と比べた収入および支出の増減と費目別の支出の増減
- ・ 最近の物価の影響を受けた家計の状況とその対応策

○ 調査時期：2025年8月

○ 調査対象者：県内在住の20歳以上の個人 (学生を除く)

○ 調査方法：インターネットリサーチ

○ 有効回答者数：738人

○ 回答者属性：右表のとおり

D I (Diffusion Index)：本調査では「プラス（良い、増加等）」の回答割合から「マイナス（悪い、減少等）」の回答割合を差し引いた値とする

		回答者数	構成比	平均年齢
		人	%	歳
全 体		738	100.0	47.4
性 別	男 性	357	48.4	48.7
	女 性	381	51.6	46.1
年 齢 階 級 別	20 歳 台	81	11.0	25.9
	30 歳 台	149	20.2	35.3
	40 歳 台	182	24.7	45.0
	50 歳 台	190	25.7	54.1
	60 歳 以 上	136	18.4	67.2
世 帯 年 収 別	200 万 円 未 満	67	12.0	50.4
	200 万 円 以 上 400 万 円 未 満	169	30.3	48.3
	400 万 円 以 上 600 万 円 未 満	150	26.9	47.4
	600 万 円 以 上 800 万 円 未 満	74	13.3	45.3
	800 万 円 以 上 1,000 万 円 未 満	56	10.0	45.5
	1,000 万 円 以 上	42	7.5	48.8

(注) 世帯年収別は「わからない」「答えたくない」の回答者を除く

1. 暮らし向き

(1) 現在の暮らし向き

1年前と比べた現在（2025年8月時点）の暮らし向きを「良い（良くなった）」と回答した割合が前回（25年2月）調査比1.6ポイント（以下、p）減の5.7%となったほか、

「悪い（悪くなった）」は同2.5p増の41.6%となり、現在の暮らし向きD I（「良い」-「悪い」）は前回（マイナス31.8）から4.1p低下のマイナス35.9となった。暮らし向きD Iは3期連続で悪化の動きとなり、厳しい状況が継続している（図表1、次ページ図表2）。

図表1 暮らし向きD I

		2025年 2月調査	25年8月調査		先行き	
				前回調査比		現状比
全 体		△ 31.8	△ 35.9	△ 4.1	△ 30.2	5.7
年 齢 階 級 別	20 歳 台	△ 10.3	△ 5.0	5.3	△ 2.5	2.5
	30 歳 台	△ 23.5	△ 28.8	△ 5.3	△ 23.5	5.3
	40 歳 台	△ 29.1	△ 40.7	△ 11.6	△ 31.9	8.8
	50 歳 台	△ 42.8	△ 44.2	△ 1.4	△ 37.4	6.8
	60 歳 以 上	△ 43.7	△ 44.1	△ 0.4	△ 41.9	2.2
世 帯 年 収 別	200 万 円 未 満	-	△ 53.7	-	△ 40.3	13.4
	200 万 円 以 上 400 万 円 未 満	-	△ 45.0	-	△ 40.9	4.1
	400 万 円 以 上 600 万 円 未 満	-	△ 32.7	-	△ 18.0	14.7
	600 万 円 以 上 800 万 円 未 満	-	△ 24.3	-	△ 29.7	△ 5.4
	800 万 円 以 上 1,000 万 円 未 満	-	△ 16.1	-	△ 25.0	△ 8.9
	1,000 万 円 以 上	-	△ 19.0	-	△ 19.0	0.0

(注) 世帯年収は今回から設問に加えたため前回調査実績はない

年齢階級別に見ると、20歳台で改善が見られた一方、その他の年代は悪化の動きとなり、引き続き年齢が高い層で相対的にマイナス幅が大きい状況となっている。

また、世帯年収別に見ると、年収の低い層でより暮らし向きの厳しさが窺われる。

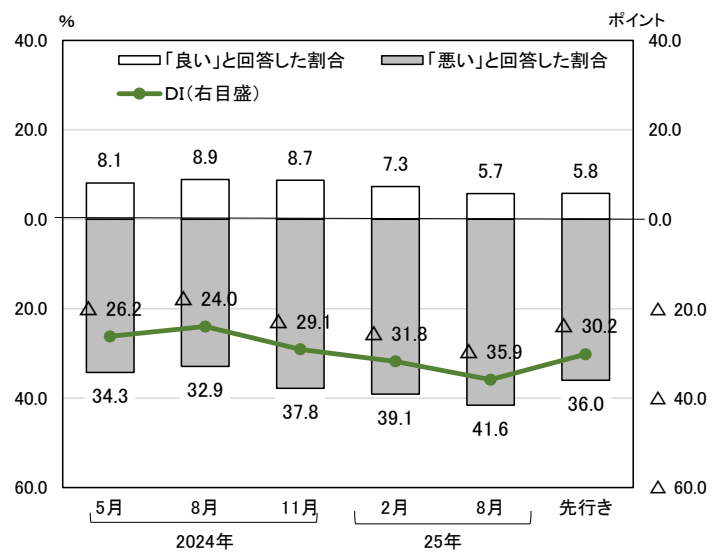
(2) 暮らし向きの先行き

6カ月後の暮らし向き予想については「良い(良くなる)」と回答した割合は現状比 0.1 p 増の 5.8%、「悪い(悪くなる)」が同 5.6 p 減の 36.0%となり、先行きの暮らし向き D I (「良い」-「悪い」)

はマイナス 30.2 と現状から 5.7 p 上昇する見通しである(前ページ図表 1、図表 2)。

年齢階級別に見ると、全ての年齢層でマイナス幅が縮小するとみられる。また、世帯年収別では 600 万円以上～1,000 万円未満の層で悪化の動きとなる一方、600 万円未満の層ではマイナス幅が縮小する予想となっている。

図表 2 暮らし向き D I の推移



(注)「悪い」の割合は下方向に表示している

2. 収入および支出

(1) 収入

1年前と比べた世帯の収入の増減を示す収入 D I (「増加」-「減少」)は、前回調査比 2.0 p 低下のマイナス 11.7 となった(図表 3、次ページ図表 4)。賃上げの動きは継続しているとみられるものの、本調査では収入 D I は依然としてマイナス圏での推移となっており、多くの家計で収入の伸びを実感できていない結果となった。

年齢階級別に見ると、40歳台と 60歳以上でやや改善したものの、20歳台は二桁台のマイナスとなったほか、30歳台と 50歳台も悪化の動きとなり D I は全ての年齢層でマイナスとなった。また、世帯収入別では収入の低い層でより厳しい状況となっている。

図表 3 収入・支出 D I

		収入 D I		支出 D I	
			前回調査比		前回調査比
全 体		△ 11.7	△ 2.0	37.5	△ 0.8
年 齢 階 級 別	20 歳 台	△ 7.4	△ 13.1	23.5	1.9
	30 歳 台	△ 1.4	△ 2.0	33.5	△ 9.6
	40 歳 台	△ 8.2	0.2	41.2	0.4
	50 歳 台	△ 10.5	△ 1.4	44.2	△ 2.3
	60 歳 以 上	△ 31.6	2.5	36.0	7.1
世 帯 年 収 別	200 万 円 未 満	△ 29.9	-	19.4	-
	200 万 円 以 上	△ 16.0	-	43.7	-
	400 万 円 未 満	△ 4.6	-	44.0	-
	400 万 円 以 上	9.4	-	48.6	-
	600 万 円 未 満	3.5	-	39.3	-
	600 万 円 以 上	△ 2.3	-	47.6	-
	800 万 円 未 満				
	800 万 円 以 上				

(注) 世帯年収は今回から設問に加えたため前回調査実績はない

(2) 支 出

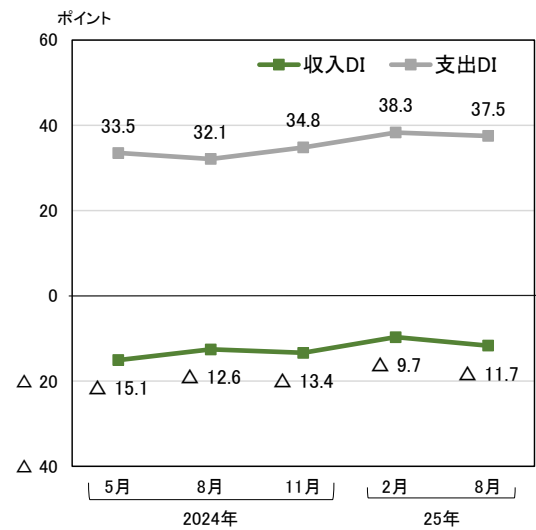
1年前と比べた世帯の支出の増減を示す支出D I（「増加」－「減少」）は同 0.8 p 低下のプラス 37.5 となった。プラス幅はやや縮小したものの引き続き高水準での推移となっており、物価上昇の影響が表れているものとみられる（前ページ図表 3、図表 4）。

費目別の支出の増減を見ると、支出が増えたもの（＝D I がプラス）については物価上昇の影響などから「水道・光熱費」「飲食料品」「交通費」「家庭用品・日用消耗品」の4項目が突出している状況が続いている（図表 5）。

ただし、「交通費」は前回調査（2025 年 2 月）から約 15 ポイント低下しており、これは 25 年 5 月より政府のガソリン価格を抑えるための支援策が実施されたことなどが要因とみられる。一方、支出が減ったもの（＝D I がマイナス）については、「旅行・レジャー」「外食」「教養・趣味・娯楽」「交際費」の4項目がマイナスとなっている状況が継続しており、節約を意識した行動を取っていることが窺われる。

物価の高騰が続くなか、本県の実質賃金指数を見ると 25 年 3～4 月は前年と同値あるいはわずかに上昇したものの 5 月は前年同月比 6.2%減、6 月も同 2.1%減となるなど力強さに欠ける状況となっている。消費マインドの回復に当たっては、企業が今後物価上昇を上回る高水準の賃上げを実現できるかどうか注目される。

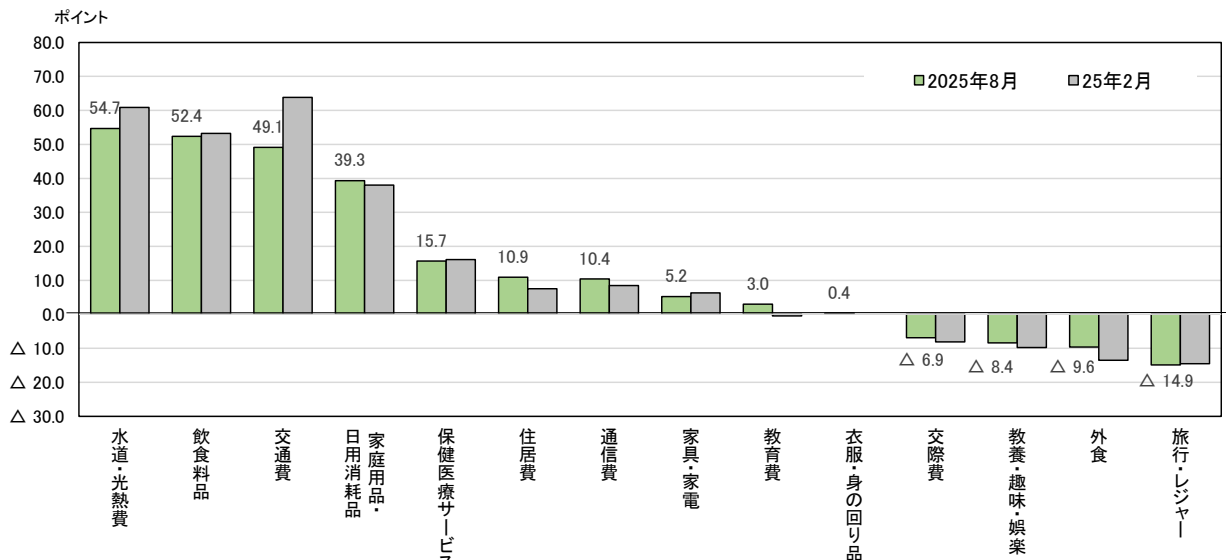
図表 4 収入・支出 D I の推移



3. トピックス～最近の物価の影響を受けた家計の状況とその対応策～

2025 年 7 月の盛岡市の消費者物価指数は前年同月に比べ 3.1%の上昇となるなど、近年の上昇率は2～3%台の高水準で推移している。そうしたなか、ここでは最近の物価の影響を受けた家計の状況とその対応策について尋ねた。

図表 5 費目別の支出増減 D I



(注)「交通費」にはガソリン代を含む

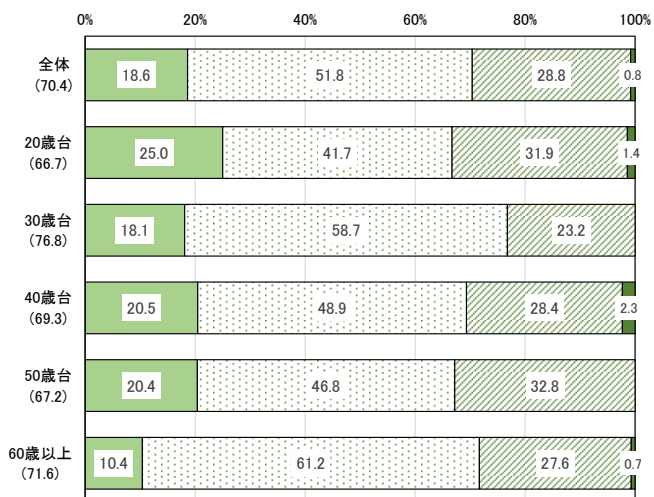
最近の物価の影響を受けた家計の状況については、「非常に苦しくなった」が18.6%、「苦しくなった」が51.8%、「以前と変わらない」が28.8%、「楽になった」と「非常に楽になった」の合計が0.8%となった（図表6）。「非常に苦しくなった」と「苦しくなった」の合計は70.4%となり、多くの家計で物価の上昇によるマイナスの影響を実感している。年齢階級別に見ると、全ての年齢層で7割前後が家計が苦しいと回答している。また、世帯年収別では、相対的に年収が低い層で苦しいとする割合が高くなった。

さらに、「非常に苦しくなった」または「苦しくなった」とした回答者へその対応策を尋ねたところ、「必要なもの以外はできるだけ買わない」が77.1%で最も多く、次いで「ポイントの活用」が62.3%、「外食費の削減」が42.9%などと続いた（図表7）。外食や旅行・レジャーなどの費用のほか、食費や身の回り品など普段の生活においても節約の動きがあることが示され、物価上昇が様々な形で消費行動を抑制する要因となっていることが分かる結果となった。

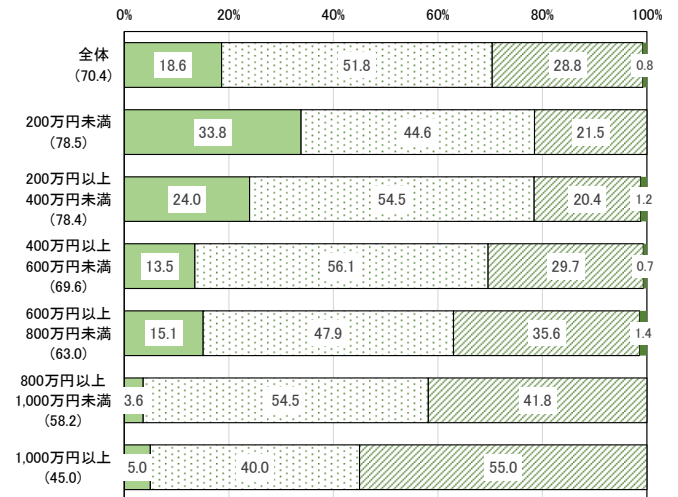
（マネジャー 阿部 瑛子）

図表6 最近の物価の影響を受けた家計の状況

■ 年齢階級別



■ 世帯年収別

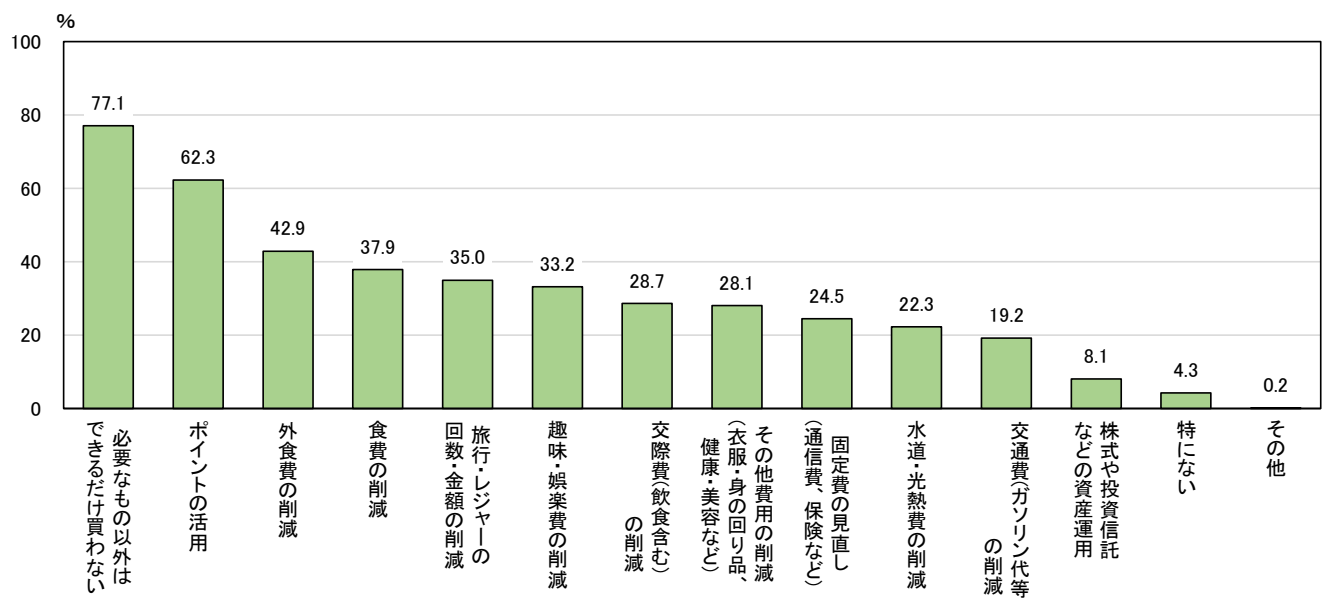


■非常に苦しくなった □苦しくなった □以前と変わらない ■楽になった+非常に楽になった

■非常に苦しくなった □苦しくなった □以前と変わらない ■楽になった+非常に楽になった

- (注) 1. 四捨五入の関係で合計が100%にならない、もしくは合計が一致しない場合がある
2. () 内の数字は「非常に苦しくなった」と「苦しくなった」の合計

図表7 最近の物価の影響を受けて対策として行っている（行った）もの（複数回答）





岩手には、岩手を知る、
ビジネスコンサルティングを。

I am your PARTNER.

地域経済には特有の環境や傾向による課題が存在します。

私たちは岩手銀行グループのコンサルティングエキスパートとして
地域経済を統計的かつ体感で日常的に把握。

そのうえで密接に地域のみなさまと関わり、ご相談をお伺いし、
課題解決のその後までみなさまの伴走者として寄り添い続けます。

事業承継／M&A／人材紹介

民事信託／経営支援／地域経済調査

いわぎんリサーチ&コンサルティング株式会社

本社：岩手銀行本店内 tel.019-624-8344



いわぎんリサーチ&コンサルティング(株) リサーチレポート 2025年10月
発行 いわぎんリサーチ&コンサルティング株式会社 発行責任者 佐々木 泰司
〒020-8688 岩手県盛岡市中央通一丁目2番3号
TEL 019-624-8344
<https://www.iwatebank.co.jp/company/group/consulting/index>