

令和 7 年度

「物流 2024 年問題

影響調査」報告書

鳥取県中小企業団体中央会

物流 2024 年問題影響調査報告書

■調査の概要	1
■調査結果の概要	2
■調査結果	4
1. 物流 2024 年問題による経営面等への影響について	5
(1-i) 物流 2024 年問題による経営面等への影響（全業種）	5
(1-ii) 物流 2024 年問題による経営面等への影響（業種別）	6
(1-iii) 物流 2024 年問題による経営面等への影響（カテゴリー別）	7
2. 物流 2024 年問題の具体的な影響について	7
(2-i) 物流 2024 年問題による具体的な影響（全業種）	7
(2-ii) 物流 2024 年問題による具体的な影響（業種別）	8
(2-iii) 物流 2024 年問題による具体的な影響（カテゴリー別）	9
3. 物流 2024 年問題に対しての対策について	9
(3-i) 物流 2024 年問題に対しての対策（全業種）	9
(3-ii) 物流 2024 年問題に対しての具体的な対策・検討内容（全業種）	10
(3-iii) 物流 2024 年問題に対しての具体的な対策・検討内容（カテゴリー別）	10
(3-iv) 物流 2024 年問題に対しての対策を考えていない理由（全業種）	11
4. 物流 2024 年問題に関して求める支援策について	12
5. 2023 年の同時期と比べた売上、労働時間、燃料費、高速料金の状況について	13
(5-i) 売上等の状況	13
(5-ii) ドライバーの労働時間・拘束時間の状況	14
(5-iii) 燃料費の状況	14
(5-iv) 高速料金の状況	15
6. 荷主等との運賃交渉の状況について	15
(6-i) 荷主等との運賃交渉状況	15
(6-ii) 交渉前運賃からの具体的な上昇幅	16
(6-iii) 運賃の上昇幅の満足度	16
(6-iv) 交渉していない理由	17
7. 意見、要望	18
(参考) 「令和7年度 物流 2024 年問題影響調査票」	19

■調査の概要

【調査目的】

物流 2024 年問題は、時間外労働上限 960 時間に規制がかかることで運送業者にとって人手不足、荷主にとって納期遵守、荷受にとっては原材料や商品の納入遅延などが予想されるなか、鳥取県内の物流に関連する業者の経営面等の影響及び対応状況、要望事項などについての的確に把握し、物流 2024 年問題対策に関する種々の支援策に活用することを目的に実施。

【調査内容】

調査内容の概要は次のとおり

- ①物流 2024 年問題に係る経営への影響に関する事項
- ②物流 2024 年問題への対応状況に関する事項
- ③物流 2024 年問題への対応に係る要望に関する事項

なお、影響調査をより詳細なものとするべく、回答事業所の属性を「荷主」「物流業者」「荷受」の 3 つのカテゴリーに分けて調査を行った。

【調査期間】

令和 7 年 6 月 1 日～令和 7 年 6 月 30 日

【調査時点】

令和 7 年 6 月 1 日現在

【調査対象】

400 件（鳥取県内に所在する中小企業等）

【調査方法】

調査対象先に対し、郵送により調査票を配布して実施

【有効回答率】

70.3%（281 事業所／400 事業所）

物流 2024 年問題影響調査結果概要

【調査結果の概要】

(回答数 281 件、回答率 70.3%)

■物流 2024 年問題による経営面等への現在の影響（全業種）

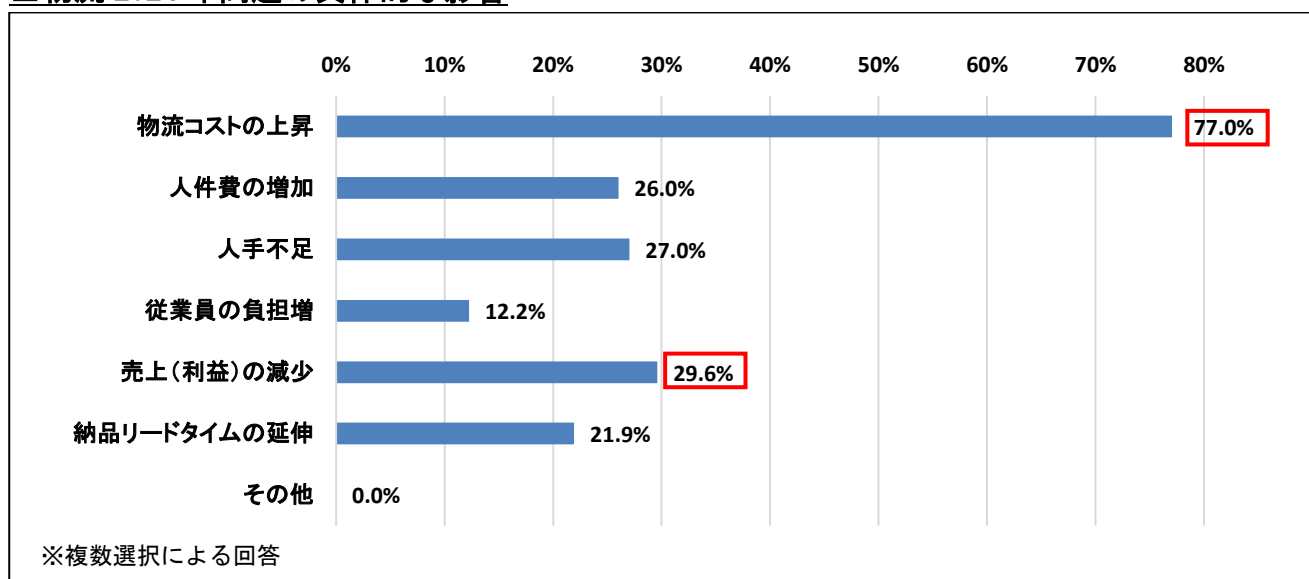
回答業種	
建設業	10.3%
製造業（食品関連）	9.6%
製造業（印刷関連）	1.4%
製造業（金属関連）	4.3%
製造業（鉄工関連）	1.4%
製造業（その他）	12.8%
卸売業	10.0%
小売業	8.5%
サービス業	8.2%
運輸業	29.2%
その他	4.3%

回答事業所カテゴリー	
荷主	36.3%
物流業者	28.8%
荷受	34.9%

物流 2024 年問題の影響 (6/1 現在)	
大きく影響が出ている	7.1%
影響が出ている	41.6%
今後影響が出ることが予想される	21.0%
影響は出ていない	22.1%
その他	7.5%

カテゴリー別／影響	大きく影響が出ている	影響が出ている	今後影響が予想される	影響は出ていない	わからない
荷主	5.9%	45.1%	25.5%	21.6%	2.0%
物流業者	13.6%	45.7%	21.0%	8.6%	9.9%
荷受	3.1%	34.7%	16.3%	33.7%	11.2%

■物流 2024 年問題の具体的な影響



■業種別にみた具体的な影響

全業種において、「物流コストの上昇」の影響が一番大きいと回答。次いで、建設業、製造業（全体）、小売業においては「納品リードタイムの延伸」。卸売業においては「従業員の負担増」。サービス業、運輸業においては「売上（利益）の減少」といった影響が大きい。

■物流 2024 年問題への対策

対策をしている	26.3%
検討している	24.2%
対策はしていない	49.5%

業種別／ 具体的影響	物流コストの 上昇	人件費の 増加	人手不足	従業員の 負担増	売上(利益) の減少	納品リード タイムの延伸
建設業	37.9%	13.8%	3.4%	0.0%	0.0%	27.6%
製造業（全体）	71.1%	8.4%	10.8%	8.4%	13.3%	24.1%
製造業（食品関連）	74.1%	7.4%	3.7%	11.1%	11.1%	29.6%
製造業（印刷関連）	14.8%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%
製造業（金属関連）	83.3%	16.7%	0.0%	8.3%	8.3%	25.0%
製造業（鉄工関連）	50.0%	25.0%	50.0%	25.0%	50.0%	50.0%
製造業（その他）	63.9%	5.6%	16.7%	5.6%	11.1%	19.4%
卸売業	53.6%	17.9%	14.3%	25.0%	10.7%	21.4%
小売業	62.5%	8.3%	4.2%	8.3%	12.5%	20.8%
サービス業	34.8%	13.0%	17.4%	13.0%	26.1%	0.0%
運送業	47.6%	34.1%	37.8%	6.1%	41.5%	4.9%
その他	33.3%	16.7%	25.0%	0.0%	8.3%	0.0%

※複数選択による回答

■カテゴリー別にみた具体的な影響

全カテゴリーにおいて、「物流コストの上昇」の影響が一番大きい。物流業者においては、「人手不足」「人件費の増加」「売上(利益の減少)」など多岐にわたって影響が大きい。

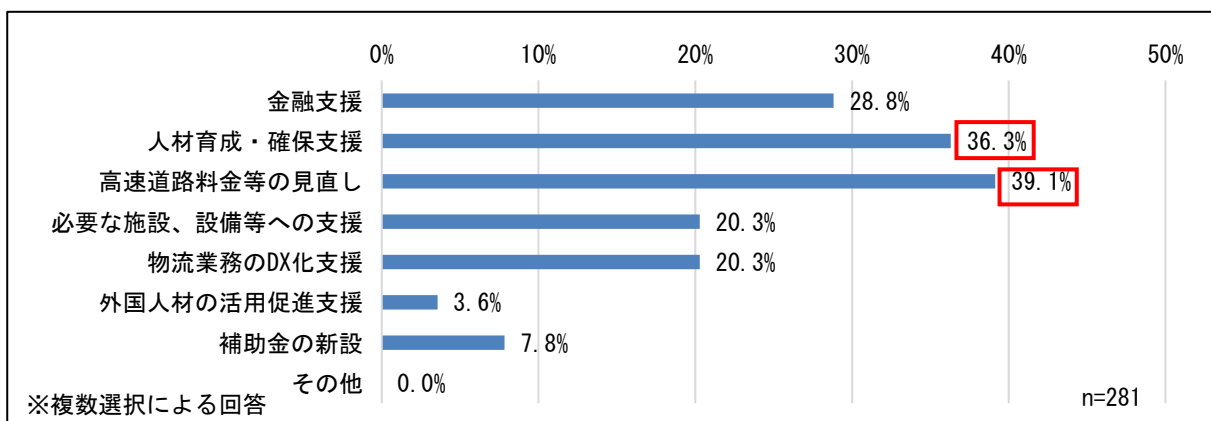
カテゴリー別／ 具体的影響	物流コストの 上昇	人件費の 増加	人手不足	従業員の 負担増	売上(利益) の減少	納品リード タイムの延伸	その他
荷主	89.7%	12.8%	17.9%	11.5%	25.6%	24.4%	0.0%
物流業者	64.6%	49.2%	52.3%	10.8%	43.1%	7.7%	0.0%
荷受	73.6%	17.0%	9.4%	15.1%	18.9%	35.8%	0.0%

※複数選択による回答

■物流 2024 年問題に対する対策を考えていない理由（全業種）

- ・問題が生じないため【41.0%】
- ・どのように対応すればよいか分からない【28.1%】
- ・対応策が検討できない【22.3%】
- ・対応する経費を確保できない【9.4%】

■求める支援策



■調査結果

回答事業所の属性

回答事業所の業種は、「運輸業」が29.2%と最も多くの割合を占めた。次いで、「製造業（その他）」12.8%、「建設業」10.3%となった。（図表1）

（図表1）回答事業所の属性（業種別）

	項目	回答数	回答率
1	建設業	29	10.3%
2	製造業（食品関連）	27	9.6%
3	製造業（印刷関連）	4	1.4%
4	製造業（金属関連）	12	4.3%
5	製造業（鉄工関連）	4	1.4%
6	製造業（その他）	36	12.8%
7	卸売業	28	10.0%
8	小売業	24	8.5%
9	サービス業	23	8.2%
10	運輸業	82	29.2%
11	その他	12	4.3%
合計		281	

回答事業所を荷主・物流業者・荷受のカテゴリー別にみると、「荷主」36.3%、「物流業者」28.8%、「荷受」34.9%となった。（図表2）

（図表2）回答事業所のカテゴリー

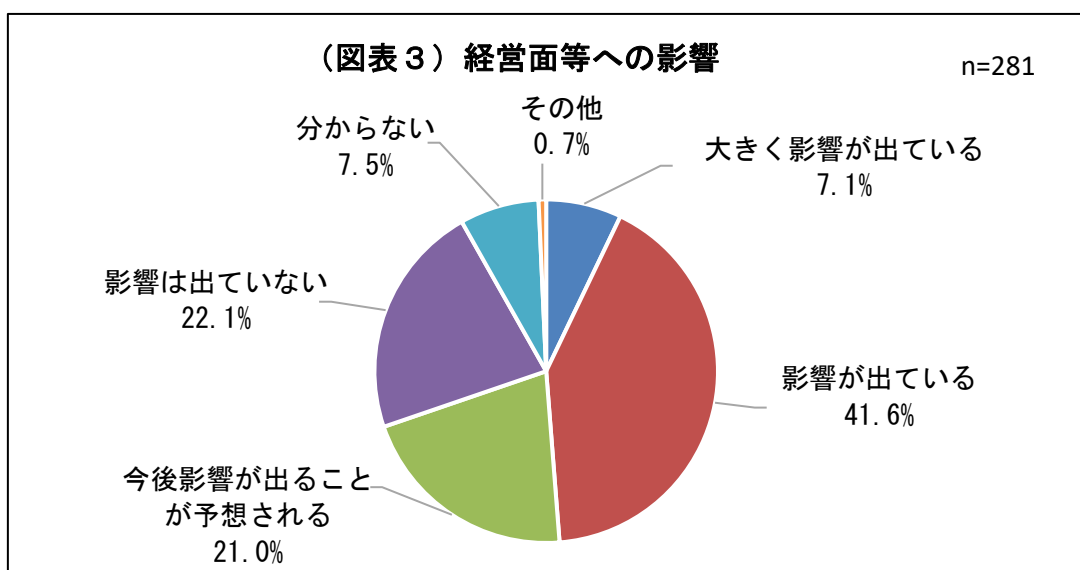
n=235

	カテゴリー	回答数	回答率
1	荷主	102	36.3%
2	物流業者	81	28.8%
3	荷受	98	34.9%
合計		281	

1. 物流 2024 年問題による経営面等への影響について

(1-i) 物流 2024 年問題による経営面等への影響（全業種）

物流 2024 年問題による経営面等への影響（令和 7 年度 6 月 1 日時点）について、「大きく影響が出ている」と回答した事業所が 7.1%、「影響が出ている」と回答した事業所は 41.6% となり、約 5 割が影響あると回答した。「今後影響が出ることが予想される」と回答した事業所は 21.0%、「影響は出ていない」の回答は 22.1% となり、4 割以上は調査時点で影響が出ていないと回答した。（図表 3）



令和 6 年度調査結果と比較すると、「大きく影響が出ている」は前年（5.5%）に比べ 1.6 ポイント上昇、「影響が出ている」も前年（36.2%）に比べ 5.4 ポイント上昇しており、物流 2024 年問題の影響が昨年よりも出始め、厳しい経営状況がうかがえる。（図表 4）

(図表 4) 物流 2024 年問題による経営面等への影響に関する前回調査との比較

	項目	回答数	今回調査	前回調査	前年比較
1	大きく影響が出ている	20	7.1%	5.5%	1.6%
2	影響が出ている	117	41.6%	36.2%	5.4%
3	今後影響が出ることが予想される	59	21.0%	31.9%	-10.9%
4	影響は出ていない	62	22.1%	19.1%	3.0%
5	分からない	21	7.5%	7.2%	0.3%
6	その他	2	0.7%	0%	0.7%
合計		281			

(1-ii) 物流 2024 年問題による経営面等への影響（業種別）

業種別の経営面等への影響については、建設業においては「影響は出ていない」と回答した事業所が 32.1%と最も多く、次いで、「今後影響が予想される」28.6%、「影響が出ている」21.4%となった。製造業全体においては「影響が出ている」と回答した事業所が 48.8%と最も多く、次いで、「影響は出ていない」22.6%、「今後影響が予想される」21.4%となった。卸売業においては「影響が出ている」と回答した事業所が 67.9%と最も多く、次いで、「影響は出ていない」25.0%、「今後影響が予想される」7.1%となった。小売業においては「影響が出ている」と回答した事業所が 37.5%と最も多く、次いで、「影響は出ていない」29.2%、「今後影響が予想される」25.0%となった。サービス業においては「影響は出ていない」と回答した事業所が 30.4%と最も多く、次いで、「大きく影響が出ている」26.1%となった。運輸業においては「影響が出ている」と回答した事業所が 40.2%と最も多く、次いで、「今後影響が予想される」25.6%、「大きく影響が出ている」12.2%となった。（図表 5）

(図表 5) 物流 2024 年問題による経営面等への影響（業種別）

n=281

業種／影響	大きく影響 が出ている	影響が 出ている	今後影響が 予想される	影響は 出ていない	わからない
建設業	3.6%	21.4%	28.6%	32.1%	10.7%
製造業（全体）	3.6%	48.8%	21.4%	22.6%	3.6%
製造業（食品関連）	3.6%	42.9%	25.0%	17.9%	10.7%
製造業（印刷関連）	0.0%	75.0%	25.0%	0.0%	0.0%
製造業（金属関連）	8.3%	33.3%	41.7%	16.7%	0.0%
製造業（鉄工関連）	0.0%	75.0%	0.0%	25.0%	0.0%
製造業（その他）	2.8%	52.8%	13.9%	30.6%	0.0%
卸売業	0.0%	67.9%	7.1%	25.0%	0.0%
小売業	0.0%	37.5%	25.0%	29.2%	8.3%
サービス業	26.1%	21.7%	8.7%	30.4%	13.0%
運輸業	12.2%	40.2%	25.6%	9.8%	11.0%
その他	0.0%	33.3%	16.7%	41.7%	8.3%

（１－iii）物流 2024 年問題による経営面等への影響（カテゴリー別）

カテゴリー別の経営面等への影響については、荷主においては「影響が出ている」と回答した事業所が 45.1%と最も多く、次いで、「今後影響が予想される」25.5%、「影響は出していない」21.6%となった。物流業者においては「影響が出ている」と回答した事業所が 45.7%と最も多く、次いで、「今後影響が予想される」21.0%、「大きく影響が出ている」13.6%となった。荷受においては「影響が出ている」と回答した事業所が 34.7%と最も多く、次いで、「影響は出していない」33.7%、「今後影響が予想される」16.3%となった。（図表 6）

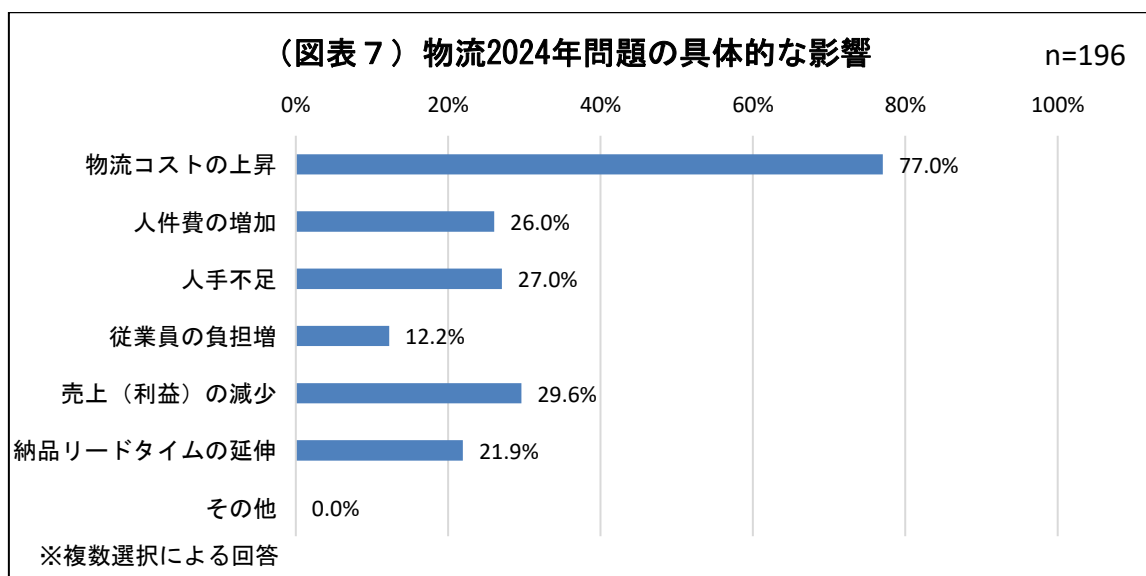
（図表 6）物流 2024 年問題による経営面等への影響（カテゴリー別） n=281

カテゴリー／影響	大きく影響が出ている	影響が出ている	今後影響が予想される	影響は出していない	わからない
荷主	5.9%	45.1%	25.5%	21.6%	2.0%
物流業者	13.6%	45.7%	21.0%	8.6%	9.9%
荷受	3.1%	34.7%	16.3%	33.7%	11.2%

2. 物流 2024 年問題の具体的な影響について

（２－i）物流 2024 年問題の具体的な影響について（全業種）

物流 2024 年問題の具体的な影響について、「物流コストの上昇」と回答した事業所が 77.0%と最も多く、次いで、「売上（利益）の減少」29.6%、「人手不足」が 27.0%、「人件費の増加」が 26.0%となった。（図表 7）



（２－ii）物流 2024 年問題の具体的な影響について（業種別）

業種別の具体的な影響については、建設業においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 37.9%と最も多く、次いで、「納品リードタイムの延伸」27.6%、「人件費の増加」13.8%となった。製造業全体においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 71.1%と最も多く、次いで、「納品リードタイムの延伸」24.1%、「売上（利益）の減少」13.3%となった。卸売業においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 53.6%と最も多く、次いで、「従業員の負担増」25.0%、「納品リードタイムの延伸」21.4%となった。小売業においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 62.5%と最も多く、次いで、「納品リードタイムの延伸」20.8%、「売上（利益）の減少」12.5%となった。サービス業においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 34.8%と最も多く、次いで、「売上（利益）の減少」26.1%、「人手不足」17.4%となった。運輸業においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 47.6%と最も多く、次いで、「売上（利益の減少）」41.5%、「人手不足」37.8%となった。（図表 8）

（図表 8）物流 2024 年問題の具体的な影響（業種別）

n=196

業種／具体的影響	物流コスト の上昇	人件費の 増加	人手不足	従業員の 負担増	売上（利益） の減少	納品リード タイムの延伸
建設業	37.9%	13.8%	3.4%	0.0%	0.0%	27.6%
製造業（全体）	71.1%	8.4%	10.8%	8.4%	13.3%	24.1%
製造業（食品関連）	74.1%	7.4%	3.7%	11.1%	11.1%	29.6%
製造業（印刷関連）	14.8%	0.0%	0.0%	0.0%	3.7%	0.0%
製造業（金属関連）	83.3%	16.7%	0.0%	8.3%	8.3%	25.0%
製造業（鉄工関連）	50.0%	25.0%	50.0%	25.0%	50.0%	50.0%
製造業（その他）	63.9%	5.6%	16.7%	5.6%	11.1%	19.4%
卸売業	53.6%	17.9%	14.3%	25.0%	10.7%	21.4%
小売業	62.5%	8.3%	4.2%	8.3%	12.5%	20.8%
サービス業	34.8%	13.0%	17.4%	13.0%	26.1%	0.0%
運輸業	47.6%	34.1%	37.8%	6.1%	41.5%	4.9%
その他	33.3%	16.7%	25.0%	0.0%	8.3%	0.0%

※複数選択による回答

（２－iii）物流 2024 年問題の具体的な影響について（カテゴリー別）

カテゴリー別の具体的な影響については、荷主においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 89.7%と最も多く、次いで、「売上(利益)の減少」25.6%、「納品リードタイムの延伸」が 24.4%となった。物流業者においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 64.6%と最も多く、次いで、「人手不足」52.3%、「人件費の増加」が 49.2%となった。荷受においては「物流コストの上昇」と回答した事業所が 73.6%と最も多く、次いで、「納品リードタイムの延伸」が 35.8%、「売上(利益)の減少」が 18.9%となった。（図表 9）

（図表 9）物流 2024 年問題の具体的な影響（カテゴリー別）

n=196

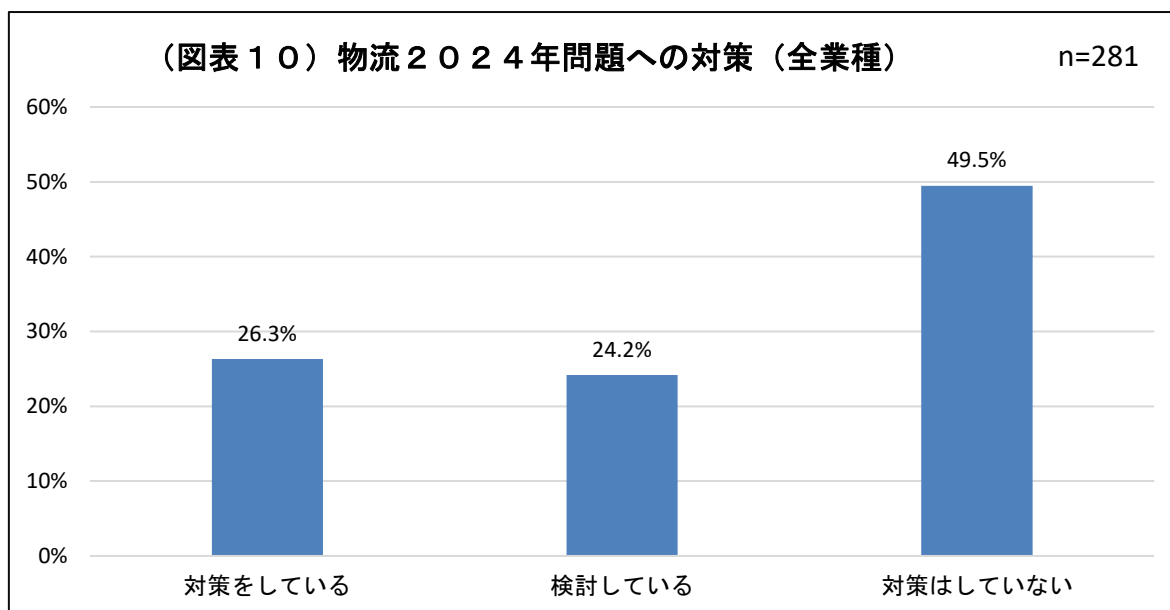
カテゴリー／ 具体的影響	物流コスト の上昇	人件費の 増加	人手不足	従業員の 負担増	売上(利益) の減少	納品リード タイムの延伸	その他
荷主	89.7%	12.8%	17.9%	11.5%	25.6%	24.4%	0.0%
物流業者	64.6%	49.2%	52.3%	10.8%	43.1%	7.7%	0.0%
荷受	73.6%	17.0%	9.4%	15.1%	18.9%	35.8%	0.0%

※複数選択による回答

3. 物流 2024 年問題に対しての対策について

（３－i）物流 2024 年問題に対しての対策について（全業種）

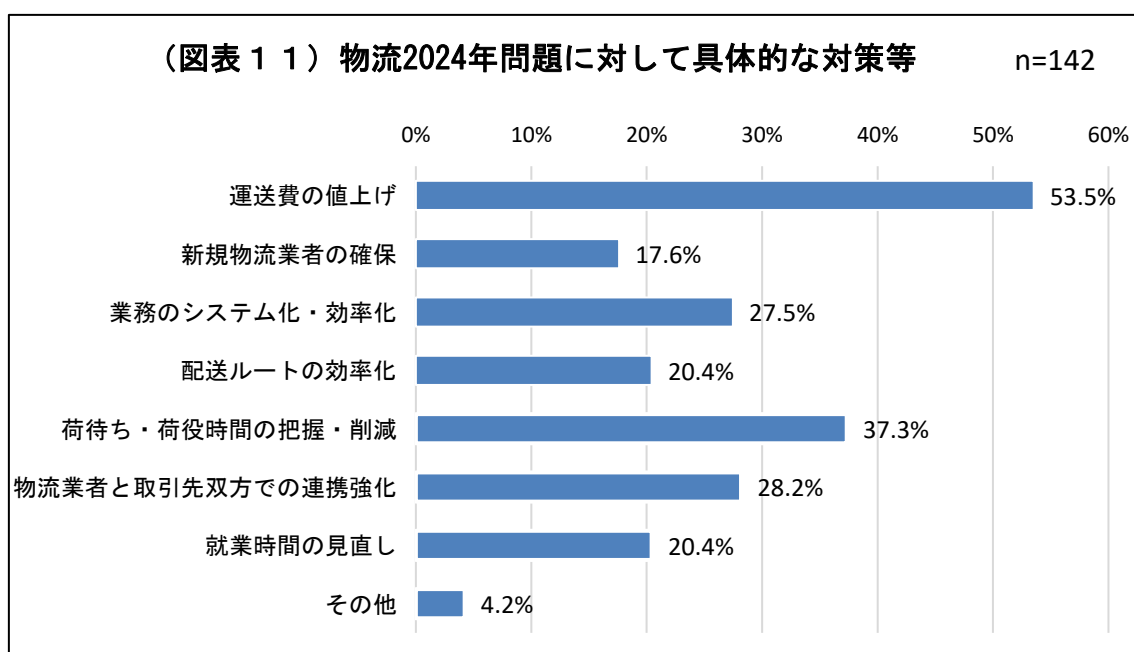
物流 2024 年問題に対しての対策について、「対策はしていない」と回答した事業所が 49.5%と最も多く、次いで、「対策をしている」26.3%、「検討している」が 24.2%となった。（図表 10）



(3-ii) 物流 2024 年問題に対しての具体的な対策・検討内容について

(全業種)

具体的な対策・検討内容については、「運送費の値上げ」と回答した事業所が 53.5%と最も多く、次いで、「荷待ち・荷役時間の把握・削減」37.3%、「物流業者と取引先双方での連携強化」が28.2%となった。(図表11)



(3-iii) 物流 2024 年問題に対しての具体的な対策・検討内容について

(カテゴリー別)

カテゴリー別の具体的な対策・検討内容については、荷主においては「荷待ち・荷役時間の把握・削減」と回答した事業所が35.7%と最も多く、次いで、「運送費の値上げ」33.9%、「物流業者と取引先双方での連携強化」が30.4%となった。物流業者においては「運送費の値上げ」と回答した事業所が78.9%と最も多く、次いで、「荷待ち・荷役時間の把握・削減」43.9%、「業務のシステム化・効率化」「就業時間の見直し」が31.6%となった。荷受においては「物流業者と取引先双方での連携強化」と回答した事業所が34.5%と最も多く、次いで、「運送費の値上げ」が31.0%、「荷待ち・荷役時間の把握・削減」「業務のシステム化・効率化」が27.6%となった。(図表12)

(図表 1 2) 物流 2024 年問題に対しての具体的な対策・検討内容について

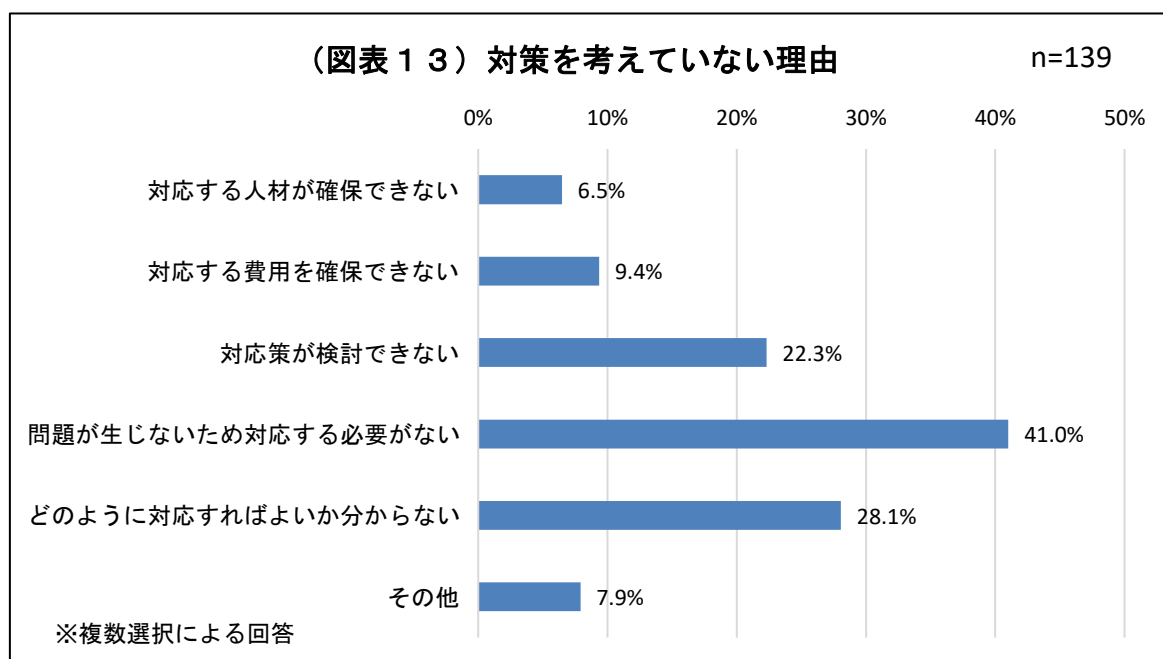
(カテゴリー別) n=142

カテゴリー／ 対策・検討内容	運送費の 値上げ	新規物流 業者の確保	業務のシス テム化・ 効率化	配送ルート の効率化	荷待ち・ 荷役時間の 把握・削減	物流業者 と取引先 双方での 連携強化	就業時間 の見直し	その他
荷主	33.9%	26.8%	23.2%	14.3%	35.7%	30.4%	7.1%	5.4%
物流業者	78.9%	14.0%	31.6%	28.1%	43.9%	22.8%	31.6%	3.5%
荷受	31.0%	6.9%	27.6%	13.8%	27.6%	34.5%	17.2%	3.4%

※複数選択による回答

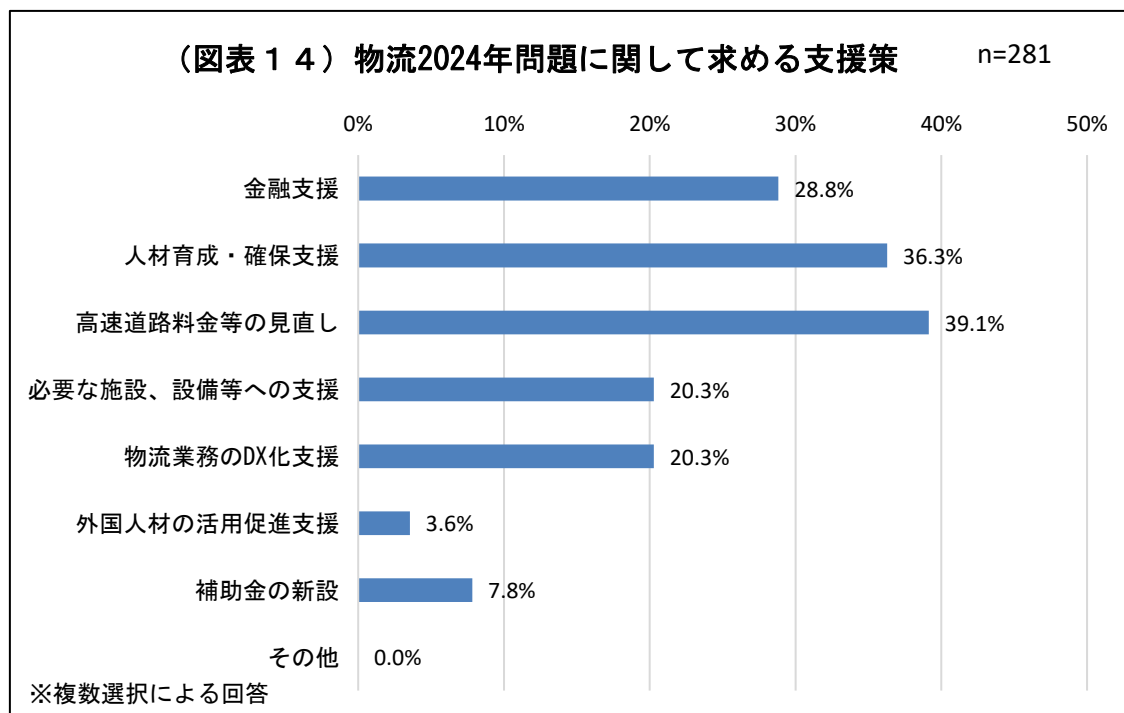
(3-iv) 物流 2024 年問題に対しての対策を考えていない理由 (全業種)

物流 2024 年問題に対して対策を考えていない理由としては、「問題が生じないため対応する必要がない」が 41.0%と最も高く、次いで、「どのように対応すればよいか分からない」28.1%、「対応策が検討できない」22.3%の順であった。(図表 1 3)



4. 物流 2024 年問題に関して求める支援策について

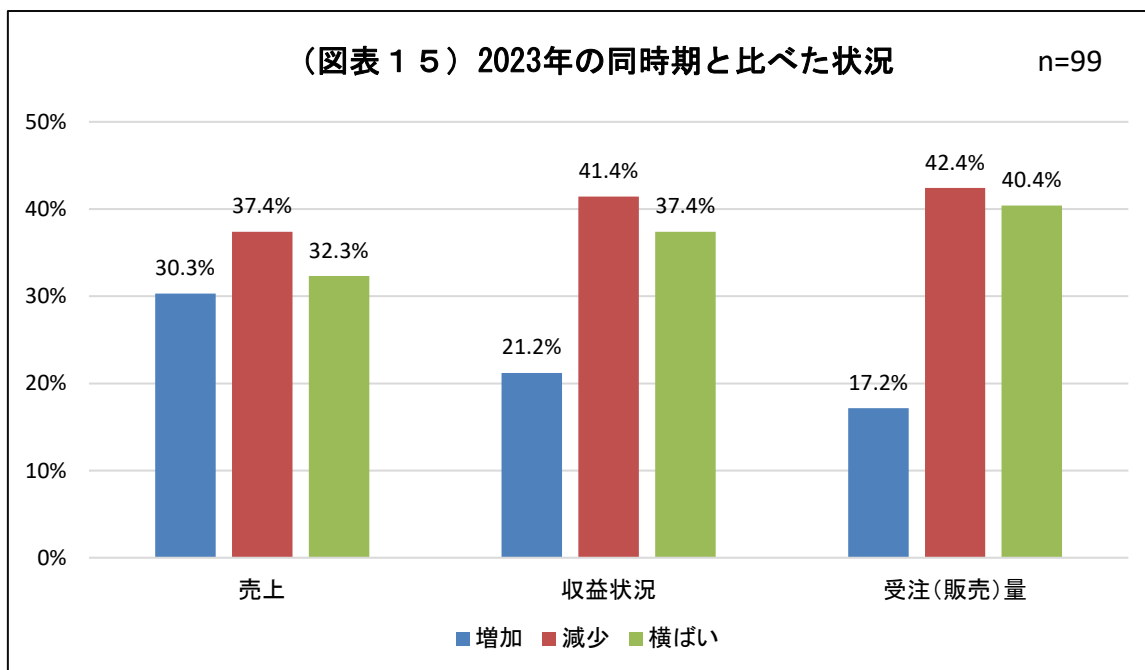
物流 2024 年問題に関して求める支援策について、「高速道路料金等の見直し」と回答した事業所が 39.1%と最も多く、次いで、「人材育成・確保支援」36.3%、「金融支援」28.8%、「物流業務のDX化支援」「必要な施設、設備等への支援」20.3%となった。（図表 1 4）



●物流事業者の方への設問

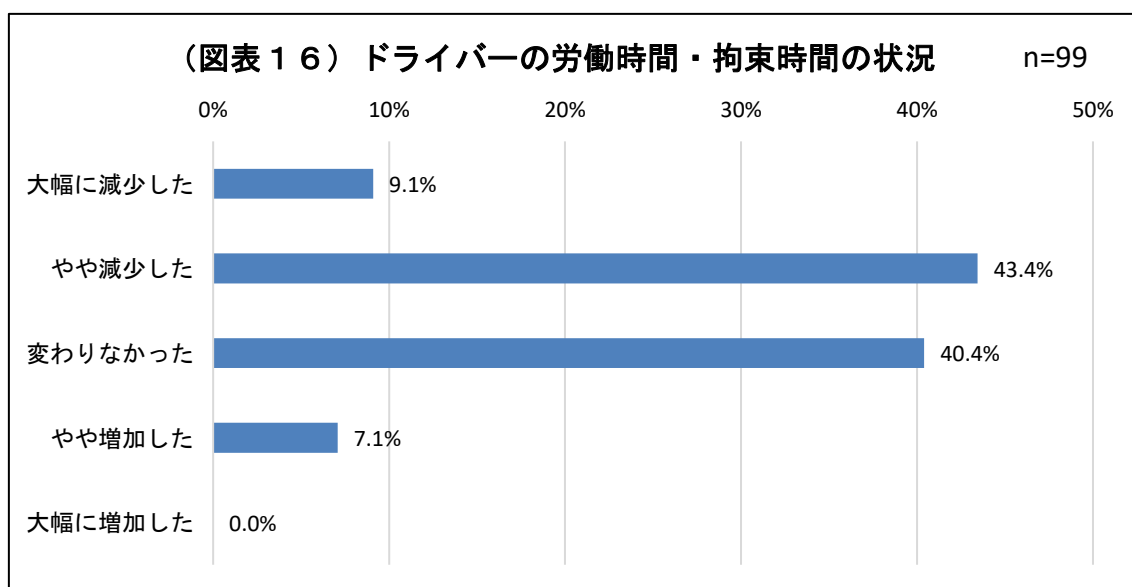
5. 2023年の同時期と比べた売上、労働時間、燃料費、高速料金の状況について (5-i) 売上等の状況

2023年の同時期と比べた売上等の状況についてみると、売上高状況について、「減少」と回答した事業所が37.4%と最も多く、次いで、「横ばい」が32.3%、「増加」が30.3%となった。収益状況について、「減少」と回答した事業所が41.4%と最も多く、次いで、「横ばい」が37.4%、「増加」が21.2%となった。受注（販売）量について、「減少」と回答した事業所が42.4%と最も多く、次いで、「横ばい」が40.4%、「増加」が17.2%となった。
(図表15)



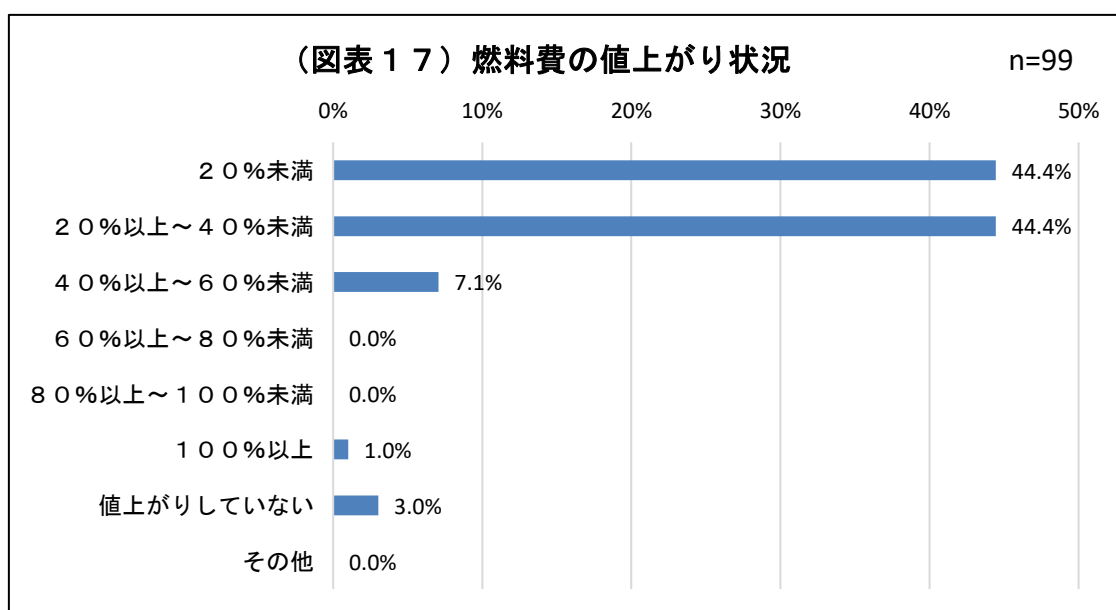
（５－ii）ドライバーの労働時間・拘束時間の状況

２０２３年の同時期と比べたドライバーの労働時間・拘束時間について、「やや減少した」と回答した事業者が４３．４％と最も多く、次いで、「変わりがなかった」が４０．４％、「大幅に減少した」が９．１％となった。（図表１６）



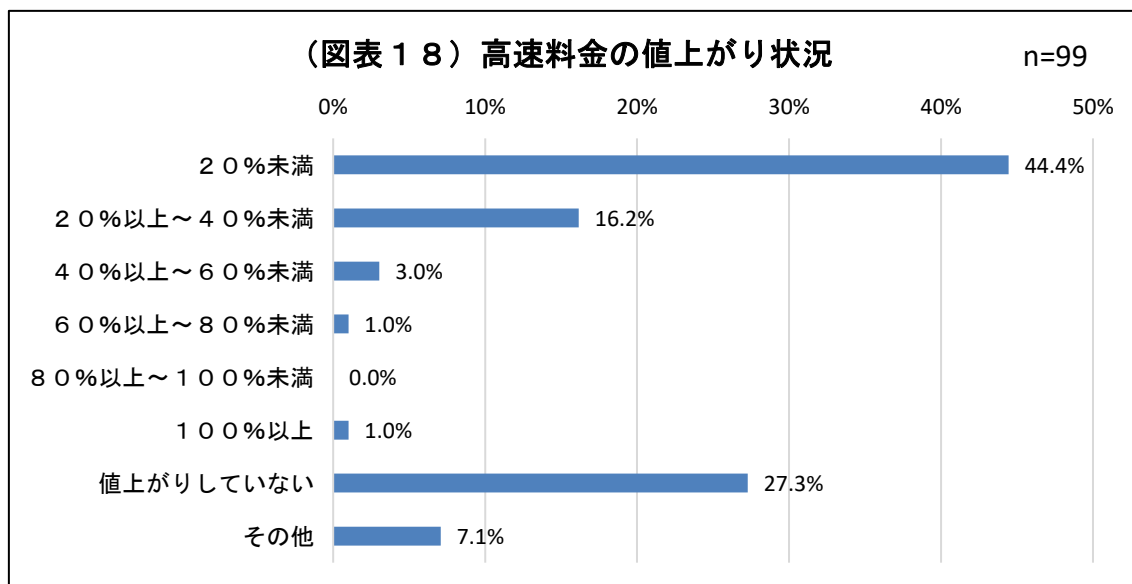
（５－iii）燃料費の状況

２０２３年の同時期と比べた燃料費の値上状況について、「２０％未満」「２０％以上～４０％未満」と回答した事業者が４４．４％と最も多く、次いで、「４０％以上～６０％未満」が７．１％となった。（図表１７）



(5-iv) 高速料金の状況

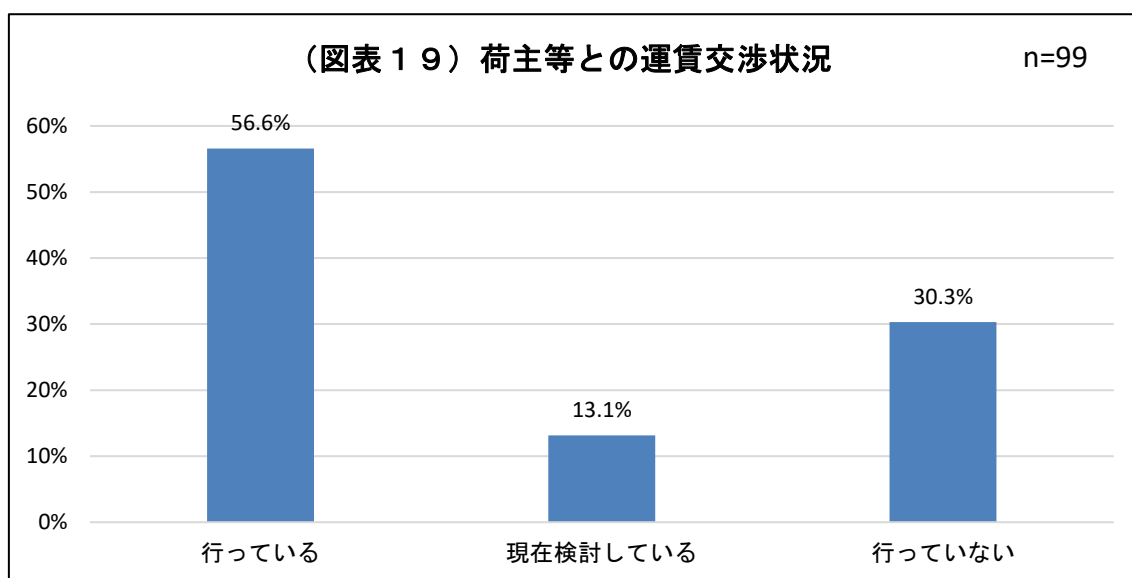
2023年の同時期と比べた高速料金の値上状況について、「20%未満」と回答した事業者が44.4%と最も多く、次いで、「値上がりしていない」が27.3%、「20%以上～40%未満」が16.2%となった。(図表18)



6. 荷主等との運賃交渉の状況について

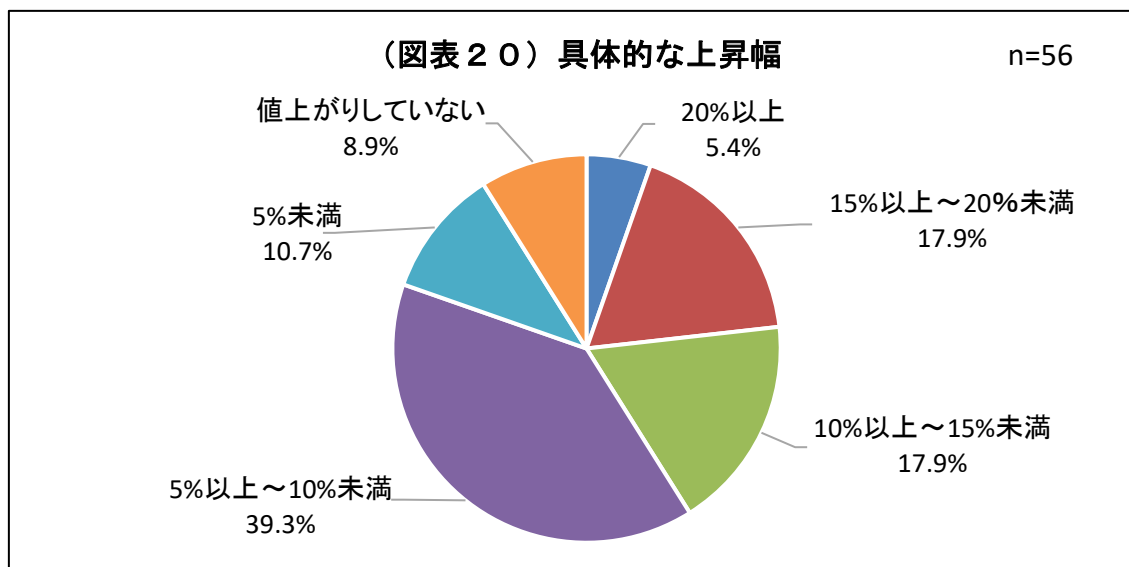
(6-i) 荷主等との運賃交渉状況

荷主等との運賃交渉状況について、「行っている」と回答した事業所が56.6%と最も多く、次いで「行っていない」30.3%、「現在検討している」13.1%となった。(図表19)



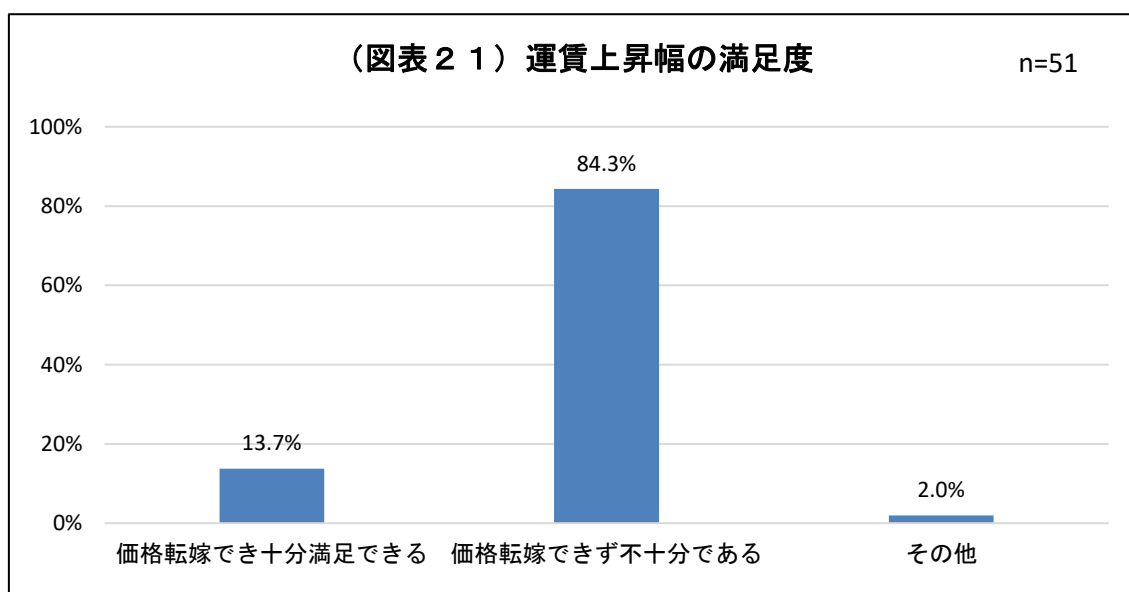
（６－ⅱ）交渉前運賃からの具体的な上昇幅

交渉前運賃からの具体的な上昇幅について、「５％以上～１０％未満」と回答した事業所が３９．３％と最も多く、次いで「１５％以上～２０％未満」「１０％以上～１５％未満」１７．９％となった。（図表２０）



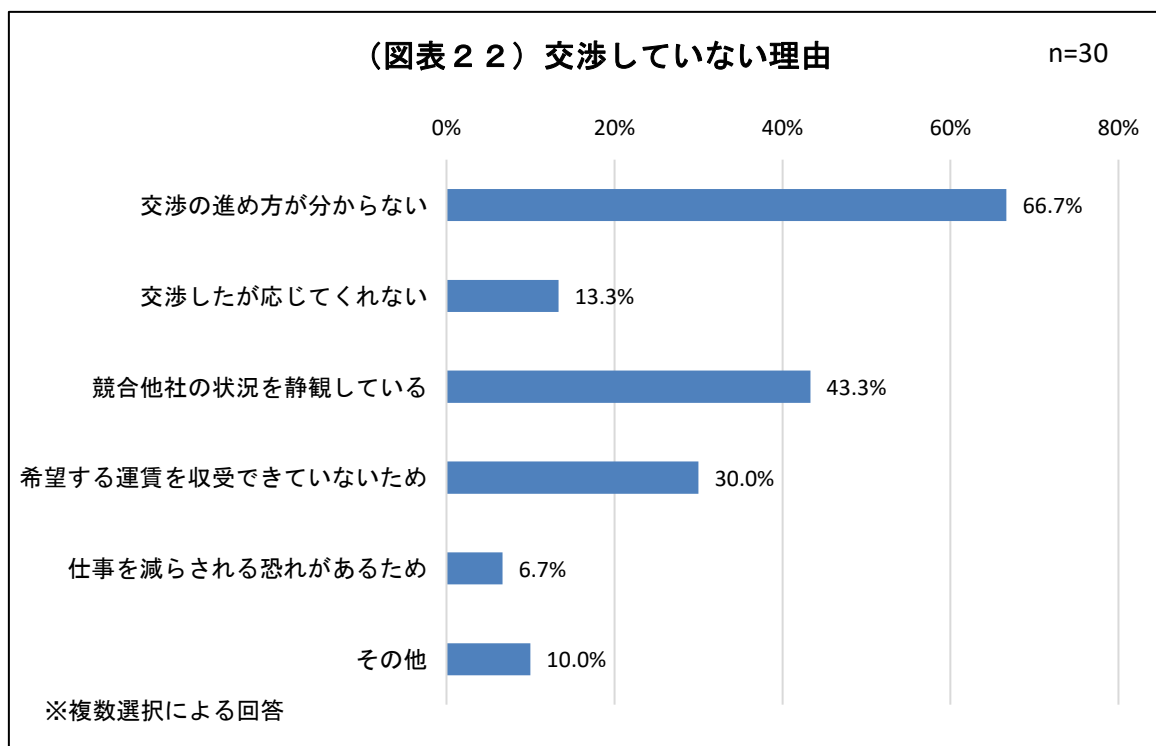
（６－ⅲ）運賃の上昇幅の満足度

運賃の上昇幅の満足度について、「価格転嫁できず不十分である」と回答した事業所が８４．３％と最も多く、次いで「価格転嫁でき十分満足できる」１３．７％、「その他」２．０％となり、十分に価格転嫁できていない状況がうかがえる。（図表２１）



(6－iv) 交渉していない理由

交渉していない理由について、「交渉の進め方が分からない」と回答した事業所が66.7%と最も多く、次いで「競合他社の状況を静観している」43.3%、「希望する運賃を収受できていないため」30.0%となった。(図表2.2)



7. 要望、意見

・ 以前に比べ、受付・引取時間が早くなり、当日出荷に影響がある場合がある。
・ 外国人の受け入れには慎重であるべきと考える。
・ 荷主も協力的ではある。
・ 時限立法的に高速道路無償化、暫定税率の廃止（軽油）。 高速道利用が増加する事で、運行時間の短縮、一般道利用が少なくなる事で一般道での安全が高まる。ドライバーも安心して運行できる。
・ 運送業者の選択肢があまりないため、値上げをのまざるをえないが、価格転嫁は難しいので厳しい。もう少し地方の事も考えた施策を。
・ 地場商品が少ない中で県外、国外から仕入れないといけない。コスト上昇で利益の確保が難しくなってくる。
・ 持続可能な物流環境の要素として、事業者の維持コストの高騰を防ぐことが必要。
・ 地方からの出荷時の補助。
・ 現状大きな問題はありませんが繁忙期が冬期になる為、将来的にはかなりの影響があると思われる。
・ 大きな問題なので、対策はできても解決は遠い問題。せめて、ガソリン代だけでも下がれば光明も見えてくる。
・ 共同配送促進、モーダルシフト推進、物流システムの業界標準化、冷凍倉庫の確保。
・ 普通免許で8tまで許可。トラックを若い子が運転できない。
・ 全てのコストが上がる中、支援をお願いしたい。
・ 配送委託のコストが上がっており経営を圧迫している。

令和7年度 物流2024年問題影響調査票

調査時点：令和7年6月1日 調査締切：令和7年6月30日

鳥取県中小企業団体中央会（企画振興部 企画・振興課） TEL 0857-26-6671

【貴社概要】

企業名		記入担当者	
業 種 ○を付けて下さい	①建設業 ②製造業【該当に○：食品関連、印刷関連、金属関連、鉄工関連、その他製造業】 ③卸売業 ④小売業 ⑤サービス業 ⑥運輸業 ⑦その他（ ）		
属 性 ○を付けて下さい	①荷主 ②物流業者 ③荷受 ※影響が最も大きい自社の属性を1つお選びください		

【Q1】2024年問題による経営面等への現在の影響についてお答えください（1つだけに○）

- | | |
|------------------------|----------------|
| 1：大きく影響が出ている（深刻な状態である） | 2：影響が出ている |
| 3：今後影響が出ることが予想される | 4：影響は出ていない |
| 5：分からない | 6：その他（具体的に）（ ） |

【Q2】（1の設問で1、2、3を選択した方）具体的な影響についてお答えください（複数回答可）

- | | | |
|------------|-------------|---------------|
| 1：物流コストの上昇 | 2：人件費の増加 | 3：人手不足 |
| 4：従業員の負担増 | 5：売上（利益）の減少 | 6：納品リードタイムの延伸 |
| 7：その他（ ） | | |

【Q3】2024年問題に対する対策についてお答えください（1つだけに○）

- | | | |
|-----------|----------|------------|
| 1：対策をしている | 2：検討している | 3：対策はしていない |
|-----------|----------|------------|

【Q4】（3の設問で1、2を選択した方）具体的な対策・検討内容についてお答えください（複数回答可）

- | | | |
|-------------|------------------|--------------------|
| 1：運送費の値上げ交渉 | 2：新規物流業者の確保 | 3：業務のシステム化・効率化 |
| 4：配送ルート効率化 | 5：荷待ち・荷役時間の把握・削減 | 6：物流業者と取引先双方での連携強化 |
| 7：就業時間の見直し | 8：その他（ ） | |

【Q5】（3の設問で3を選択した方）対策をしていない理由についてお答えください（複数回答可）

- | | | |
|----------------------|----------------------|--------------|
| 1：対応する人材が確保できない | 2：対応する費用を確保できない | 3：対応策が検討できない |
| 4：問題が生じないため対応する必要がある | 5：どのように対応すればよいか分からない | |
| 6：その他（ ） | | |

【Q6】2024年問題に関して求める支援策についてお答えください（重要なもの3つに○）

- | | | |
|-----------------|----------------|---------------|
| 1：金融支援 | 2：人材育成・確保支援 | 3：高速道路料金等の見直し |
| 4：必要な施設、設備等への支援 | 5：物流業務のDX化支援 | 6：外国人材の活用促進支援 |
| 7：円滑な価格転嫁の支援 | 8：補助金の新設（具体的に、 | ） |
| 9：その他（ ） | | |

【Q7】2024年問題への対応に関するご意見、ご要望をご記入ください。

ご意見・ご要望

属性で②物流事業者を選択された方は裏面へお願いします。①荷主・③荷受を選択された方は以上となります。ご協力ありがとうございました。

●物流事業者の方への設問

【Q 8】売上等について、2023 年の同時期と比べた状況をお答えください。（3 つそれぞれに○）

①売上高	1：増加	2：減少	3：横ばい
②収益状況	1：増加	2：減少	3：横ばい
③受注量	1：増加	2：減少	3：横ばい

【Q 9】2023 年の同時期と比べたドライバーの労働時間・拘束時間についてお答えください（1 つだけに○）

1：大幅に減少した	2：やや減少した	3：変わりなかった
4：やや増加した	5：大幅に増加した	

【Q 10】燃料費が 2023 年の同時期と比べてどのくらい値上がりしたかお答えください（1 つだけに○）

1：20%未満	2：20%～40%未満	3：40%～60%未満
4：60%～80%未満	5：80%～100%未満	6：100%以上
7：値上がりはしていない	8：その他（	）

【Q 11】高速料金が 2023 年の同時期と比べてどのくらい値上がりしたかお答えください（1 つだけに○）

1：20%未満	2：20%～40%未満	3：40%～60%未満
4：60%～80%未満	5：80%～100%未満	6：100%以上
7：値上がりはしていない	8：その他（	）

【Q 12】荷主等との運賃交渉についてお答えください（1 つだけに○）

1：行っている	2：現在検討している	3：行っていない
---------	------------	----------

【Q 13】（12 の設問で 1 を選択した方）交渉前の運賃からの上昇幅についてお答えください。（1 つだけに○）

1：20%以上	2：15%～20%未満	3：10%～15%未満
4：5%～10%未満	5：5%未満	6：値上がりはしていない

【Q 14】（13 の設問で 1～5 を選択した方）運賃の上昇幅は収支的に満足がいく結果になっているかお答えください（1 つだけに○）

1：価格転嫁でき十分満足できる	2：価格転嫁できず不十分である
3：その他（	）

【Q 15】（12 の設問で 3 を選択した方）交渉していない理由についてお答えください（複数回答可）

1：交渉の進め方が分からない	2：交渉したが応じてくれない	3：競合他社の状況を静観している
4：希望する運賃を収受できているため	5：仕事を減らされる恐れがあるため	
6：その他（		）

調査は以上です。ありがとうございました。